

Commune d'Uccle - Service de l'Urbanisme
Commission de concertation
Séance publique du 24/03/2021
Délibération à huis clos du 29/03/2021

Objet n° 01

Dossier 16-44751-2019 - Enquête n°004/21

**Demandeur : Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) -
Monsieur Renaud de Saint Moulin**

Situation : Rue du Wagon

Objet : Aménager/prolonger la rue du Wagon : créer un site propre réservé aux bus et vélos, créer une promenade piétons le long du talus du chemin de fer, créer un parvis multimodal devant la gare de Calevoet

AVIS

Considérant qu'en ce qui concerne le repérage administratif et la procédure :

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-44751-2019 introduite auprès de URBAN - DU, en date du 25/04/2019, par la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) c/o Monsieur Renaud de Saint Moulin;

Vu que la demande telle qu'introduite vise à aménager/prolonger la rue du Wagon entre la rue de Stalle et le carrefour que forme la chaussée d'Alseberg avec la rue Engeland, l'ancien Dieweg et le Dieweg, en créant un site propre réservé aux bus et vélos, une promenade pour piétons le long du talus du chemin de fer, et un parvis multimodal devant la gare de Calevoet;

Vu que le plan régional d'affectation du sol (PRAS) situe la demande en zone d'habitation, zone de forte mixité, zone de chemin de fer, le long d'un espace structurant;

Vu que les mesures particulières de publicité (sous forme d'une enquête publique et d'un avis de la Commission de concertation) ont été d'application sur base de la demande telle qu'introduite 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 non régie par un plan particulier d'affectation du sol et/ou un permis de lotir :

- application de la prescription particulière 4.5.1° du PRAS (modifications des caractéristiques urbanistiques des constructions);
- application de la prescription particulière 9.1a1.4 du PRAS (création ou modification de voies piétonnes ou cyclistes);
- application de la prescription particulière 25.1 du PRAS (actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun);
- application de l'article 147 du CoBAT : demande soumise à rapport d'incidence (tous travaux d'infrastructure de communication introduisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et (ou) du réseau environnant 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);

A. C. Uccle - Urbanisme permis d'urbanisme - n° 16-44751-2019 - AVIS CC

Considérant que 201 réclamations et 3 pétitions comptabilisant 1080 signatures (contre le projet) ont été introduites à l'issue de l'enquête publique d'une durée de 30 jours, qui s'est tenue du 21/01/2021 au 19/02/2021;

Considérant que les réclamations formulées lors de l'enquête publique portent sur :

- **La mobilité** : augmentation de la circulation, liaison nouveau bâtiment communal, bus utile pour PMR, désengorgement du quartier, 2/3 de la voirie accessible aux voitures, encombrement de la zone (passage via rond-point) si futur projet Clos de Calevoet, manque signalisation déclivité 7%, quid du passage des bus sur cette pente, insertion des bus sur Stalle problématique, écluse à bus, diminuer la largeur de la nouvelle voirie avec navette aller-retour, étudier alternative De Lijn, RER, nouvel arrêt SNCB au Lycée Français, attendre le plan communal de déplacement, créer sortie riverains vers Herinckx, interdire circulation rue Wagon côté Alseberg, risques d'accident, doublon avec le train S1, demande communication bus sans passer sous le chemin de fer (facilite déplacement PMR - comme lorsque 43 dévié), passage des bus 41 et 74 par Alseberg/E. Van Ophem préférable, itinéraire possible sur Herinckx, ligne 74 peu nécessaire (lignes 48, 52 et 54 moins de 1km de la gare de Stalle, train S1, bus 75, 37, ligne 97...), perte connexion Homborch / Fort-Jaco, problème mobilité sur Stalle : Wagon n'y changera rien, conflit bus/camions poubelle;

- **Le stationnement** : suppression indésirable du stationnement pour la gare (sert également de zone de livraison, de take-away, et de stationnement pour riverains), stationnement PMR, création de stationnement sur le terrain Clos de Calevoet en attendant, quelle solution pour suppression de parking, contre-proposition pour maintenir le stationnement SNCB;

- **Les modes actifs** : promotion de la promenade, déplacement plus sécurisé pour les cyclistes et piétons, absence de stationnement vélo sécurisé en abord de gare, demande de box vélo, prévoir main courante, caillebotis métallique inconfortable PMR, structure doit supporter poids siège roulants électriques, revêtement doit être non glissant, chutes possibles, chemin PMR non confortable pour piétons, connexion itinéraires vélo (dont RER le long de la ligne 124) non étudiée, emplacements stations villos, prévoir piste cyclable plus large, manque connexion avec ICR Alseberg/rue du Coq, aménager des trottoirs d'un côté de la rue du Wagon, cheminement hors trafic positif, lien centre-gare positif, prévoir bande cyclo(montant)-piétonne, pas besoin de piste cyclable en descente, RRU bâtiment appliqué à la voirie.

- **L'environnement** : abattages sur talus généralement condamnés, impact catastrophique sur la biodiversité, irrespect de la faune et la flore présente, connexion entre réserve naturelle Kinsendael - parc du Keyenbempt, solde de terre insuffisant pour assurer la continuité du corridor, talus repris dans le Plan Nature de la Région Bruxelloise (interdiction de construire – arrêté du 14 avril 2016 sur ordonnance 1^{er} mars 2012), maillage vert à préserver, noues importantes, présence des potagers menacée / impacts sur potagers non étudiés, quelles plantations pour éviter les vues l'hiver, nouvelles exigences (réchauffement climatique, pollution, charte d'Aalborg...), demande zone végétale entre habitations et Wagon, augmente réchauffement du sol et de l'air;

- **Les incidences négatives** : sonores et vibratoires (carte du RI date de 2009, celle de 2016 indique zone calme et non bruyante), étude acoustique incomplète (niveau décibel nécessaire pour tous les étages) qualité de l'air diminuée/CO2, stabilité du talus fragilisée, inondations (nappe affleurante, risque d'accumulation d'eau sur Schlumberger), pollution de la nappe si infiltration de l'eau sous stationnement des bus, chantier, demande bus électriques contre nuisances sonores, pollution lumineuse, gestion dynamique de l'éclairage, report du stationnement en voirie, pollution du sol, pollution aux particules (bus en montée), rien ne garantit le passage d'autres véhicules (taxis, riverains si nouvelles constructions), augmentation des températures;

- **Rapport d'incidences** : offre de transport suffisante, omet existence entrée garage 96 places sur le clos, création de l'identité du parvis Calevoet ne nécessite pas percement rue du Wagon, mensonge sur vitesse chaussée Alseberg (voir horaires bus 43), convivialité détruite par voies bitumées, gain de vitesse erroné, chemin vicinal (n°68, Sparrenweg), suffit au passage des piétons, nouveau rond-point au carrefour Dieweg plus utile, arguments contre passage Herinckx erronés;

- **Autre** : coût exorbitant du projet, préférer une autre alternative au passage des bus, à qui revient l'entretien des plantation, quid de la sécurité en période hivernale vu la déclivité, nécessité d'un PPAS, manque de vision d'ensemble, proximité des immeubles Schlumberger, demande passage sous voies, dévalorisation de l'immobilier, mention d'un stationnement inexistant au Clos de Calevoet, manque d'arrêté d'expropriation, PRAS ne prévoit pas création de voirie, pas d'avertissement aux propriétaires, absence de RES récente, demande à la CC d'exiger une EI 'art 175/1§2, Talus 4/4 (45°) retenu au lieu de 6/4 (32°) recommandé par Infrabel, garantir accès pompier pendant chantier;

MOTIVATION DE L'ACTE

Considérant que les caractéristiques des lieux et la situation existante font apparaitre ce qui suit :

- Le périmètre du réaménagement projeté, d'une superficie d'environ 11.500m², est situé entre la rue de Stalle et les abords de la gare SNCB d'Uccle Calevoet. Il est situé principalement le long du chemin de fer dans la prolongation de l'actuelle rue du Wagon (cul-de-sac);

A. C. Uccle - Urbanisme permis d'urbanisme - n° 16-44751-2019 - AVIS CC

- Les rues et espaces concernés dans le cadre de ce projet sont tous des voiries communales et locales, hormis la chaussée d'Alseberg et la rue de Stalle, voiries gérées par Bruxelles-Mobilité. La rue de Stalle est une voirie principale supportant donc un trafic intense d'accès à la Région depuis le Ring et la Région flamande. Aux abords directs de la prolongation projetée rue du Wagon, créée le long du chemin de fer, on trouve des voies inter-quartiers que sont la chaussée d'Alseberg et la rue Engeland;
- Le quartier concerné par la présente demande de permis d'urbanisme est desservi par les transports publics, notamment par la présence du pôle multimodal qu'est la gare d'Uccle Calevoet où se croisent nombres de lignes de transports publics :
 - SNCB : ligne de Train S1 traversant Bruxelles sur un axe Nord/Sud: Nivelles/Malines;
 - STIB : lignes de bus: 43 (Kauwberg - Observatoire), 60 (Uccle Calevoet - Ambiorix), 70 (Albert-Homborch) et ligne de tram: 51 (Van Haelen - Stade);
 - De Lijn : lignes de bus 153, 154, 155;
 - TEC : ligne de bus 40 : gare de Calevoet-Braine l'Alleud;
- On y trouve également des arrêts Collecto, une station d'autos-partagées Cambio et quelques taxis;
- A l'autre extrémité de la rue du Wagon, sur la rue de Stalle circulent également :
 - STIB : lignes de tram: 4 (Stalle - Gare du Nord), 97 (Dieweg - Louise) et ligne de bus: 98 (Héros - Ceria);
- Les abords de la gare d'Uccle Calevoet qui font l'objet du réaménagement comprennent de nombreux arrêts et terminus qui sont réorganisés devant la gare ainsi que le long de la rue Engeland;
- Lors de la mise en œuvre du Plan Directeur Bus validé par le Gouvernement en seconde lecture le 21 mars 2018, la rue du Wagon accueillera les lignes de bus 41 et 74 qui viendront connecter les 2 chaussées (Stalle et Alseberg) mais également faire le trait d'union aujourd'hui manquant entre la gare et la partie «basse» du quartier. Depuis cette gare, les connections avec diverses lignes de bus et trams permettront de diversifier les connections depuis ce point d'entrée dans la région bruxelloise;
- Les itinéraires cyclables régionaux 7 (Ixelles/Uccle) et C (rocade) traversent tous deux le périmètre d'interventions au niveau du carrefour Alseberg/Engeland/Dieweg et Ancien Dieweg en empruntant pour l'un, la chaussée d'Alseberg et pour l'autre la rue Egide Van Ophem et le Dieweg. Un passage sous voies est actuellement à l'étude au niveau de la gare SNCB afin de connecter aisément les 2 «rives» et par la même occasion l'ensemble du quartier et de manière plus large la Commune d'Uccle. La promenade verte passe non loin de la gare dans le bas de la rue d'Engeland. Enfin le tracé du projet RER vélo passe le long de la ligne de chemin de fer n°124. On retrouve 2 stations Villo! à proximité du projet : Station n°246 située chaussée de Stalle- 20 vélos Station n°290 située gare d'Uccle Calevoet - 24 vélos;
- Le périmètre d'étude se situe au PRAS (Plan Régional d'Affectation du Sol) principalement en zones de forte mixité, d'habitations et d'entreprises. Le périmètre d'intervention longe également une zone de chemin de fer. La rue de Stalle, axe structurant, est principalement bordée de bureaux et entreprises mais également de nouveaux équipements comme une école secondaire, proche de l'arrêt «Wagon», ces dernières années un complexe d'immeubles de logements y a vu le jour. Ce complexe longe également l'actuelle rue du Wagon qui lui sert d'accès automobile. La chaussée d'Alseberg, axe historique également structurant, accueille quant à elle une plus grande mixité de fonctions comme des petites entreprises, du logement mais aussi des commerces et des établissements HoReCa. Il n'y a aucun bâtiment classé dans la zone d'étude. Il n'existe pas non plus d'arbre remarquable repris au Patrimoine dans la zone de projet ni à proximité directe;
- Bâti et fonction de la rue du Wagon :
 - Cette rue se terminant actuellement en cul-de-sac longe d'une part le pied du talus du chemin de fer, et elle se trouve donc en contrebas de celui-ci, et borde d'autre part un complexe industriel reconverti en immeubles de bureaux ainsi qu'un nouveau complexe de logements en immeubles de 5 étages avec parkings et espaces verts partagés. La rue se situe donc dans un paysage sans front bâti structure et majoritairement planté: talus, broussailles, arbres;
 - Au départ de la gare SNCB d'Uccle Calevoet, on se situe également dans une zone dont la voirie est actuellement en cul-de-sac (ancien accès d'un grand commerce de matériaux de construction avec aires de stockage en plein air);

A. C. Uccle - Urbanisme permis d'urbanisme - n° 16-44751-2019 - AVIS CC

- D'un côté, elle longe essentiellement la gare et les bâtiments annexes qui en dépendent alors que de l'autre côté on trouve un mur délimitant les fonds des parcelles situées le long de la chaussée d'Alseberg. On y trouve également un grand entrepôt, avec double accès, dont le second par la chaussée d'Alseberg;
- Ce tronçon a fait l'objet d'un premier projet, constituant une charge d'urbanisme générée par un permis d'urbanisme (projet dit « clos de Calevoet - séniorie + logements + commerces + parking pour usagers du train), délivré et non mis en œuvre à ce jour;
- Circulation et stationnement :
 - Partie basse de la rue du Wagon: La partie existante de la rue du Wagon est une voie locale sans issue servant d'accès public pour les riverains (bureaux et logements), à double sens et bordée de stationnement longitudinal interrompu çà et là par des arbres;
 - Cette voie sans issue (cul-de-sac) se prolonge par un sentier piéton en dolomie faisant le tour des immeubles de logements. La rue fait partie de la zone Stalle-Calevoet pour ce qui est du règlement communal de stationnement et se trouve en zone bleue c-à-d. que l'apposition du disque de stationnement est obligatoire du lundi au samedi de 9h à 18h. Le stationnement est gratuit mais est limité à une durée maximale de deux heures consécutives. Les personnes possédant une carte de riverain, visiteur ou professionnelle peuvent stationner pour une durée illimitée. Le stationnement est longé des 2 côtés de la voirie par des trottoirs;
 - Face à la gare SNCB d'Uccle Calevoet : Ce cul-de-sac est également à ce jour une voie sans issue, principalement utilisée par des véhicules en stationnement, de dépose de voyageurs à la gare et comme parking. La zone n'est pas reprise dans le zonage communal pour la réglementation du stationnement. Le stationnement y est organisé en long du côté gare et de manière perpendiculaire de l'autre côté. Des trottoirs bordent ces zones de stationnement y donnant accès hors voirie. Une traversée surélevée est aménagée au feu entre cette partie du Dieweg et la chaussée d'Alseberg;
- Végétation :
 - Les 2 zones principales d'intervention présentent des caractéristiques bien différentes dans ce domaine. Toutes deux en milieu urbain, dans le même quartier mais l'une - rue du Wagon - longeant le talus de chemin de fer sur un terrain très vallonné et verdurisé tandis que les abords de la gare et le carrefour présentent des caractéristiques très urbaines et minéralisées avec peu de plantations si ce n'est quelques arbres. L'actuelle rue du Wagon compte 17 arbres répartis en zone de stationnement, cet alignement d'arbres sera maintenu tandis qu'un certain nombre d'arbres et autres végétations arborescentes, de broussailles et de plantes couvre-sol devront être supprimées pour réaliser la prolongation de la rue. Le carrefour compte quant à lui 7 arbres dont 4 en alignement côté gare et un vieux marronnier, 2 robiniers se situent sur l'îlot central. Excepté le marronnier, 6 de ces arbres seront abattus afin de donner un espace plus généreux aux usagers autour de la gare, depuis et vers les arrêts de bus et tram ainsi qu'aux cyclistes. De nouveaux arbres seront par ailleurs plantés et de nouveaux parterres de plantations basses seront aménagés dans le projet;

Considérant que la demande telle qu'introduite se caractérise comme suit :

- La demande de permis d'urbanisme porte sur la prolongation/création de la rue du Wagon en voie réservée aux transports publics (bus), aux cyclistes et aux piétons - excepté accès riverains vers des parkings d'immeubles :
 - Rue du Wagon, entre l'actuelle rue du Wagon et le Dieweg, soit le long du chemin de fer entre la gare SNCB d'Uccle Calevoet et la chaussée de Stalle;
- Les objectifs sont clairs et sont repris notamment dans le plan communal de mobilité et le schéma de développement Calevoet-Moensberg adopté par la commune en 2015 Dans ce dernier, il est notamment envisagé de :
 - «créer un espace à forte identité à hauteur de la gare de Calevoet dans lequel serait encouragé le partage maximum des usages et modes de déplacement...»;
 - «améliorer l'espace public devant la gare en accroissant la surface dédiée aux activités piétonnes et aux terrasses...»;

A. C. Uccle - Urbanisme permis d'urbanisme - n° 16-44751-2019 - AVIS CC

- Un autre objectif majeur est de désenclaver la commune d'Uccle par la création d'une nouvelle voirie pour lignes de bus entre la gare de Calevoet et la rue de Stalle (projet de Plan Directeur Bus) et ainsi favoriser l'usage du transport en commun. La STIB doit, à la demande du pouvoir politique, revoir le plan de circulation du réseau de bus afin d'assurer une meilleure desserte (indiqué au contrat de gestion STIB 2013-2017). Le Plan Directeur Bus a pour but d'améliorer la desserte en transport en commun dans de nouveaux quartiers et zones d'activités socio-économiques. Bruxelles est une ville en pleine croissance. Il est donc nécessaire d'étendre le réseau pour permettre de mieux se déplacer en ville et ainsi faciliter les connexions, améliorer les correspondances, intensifier les fréquences des bus et diminuer les attentes aux arrêts;
- L'intérêt de la prolongation de la rue du Wagon est donc multiple :
 - Améliorer l'accessibilité de la gare RER de Calevoet pour les modes actifs;
 - Améliorer le partage des usages et des modes de déplacement en créant une meilleure connexion piétonne et cycliste entre la gare de Calevoet et la zone d'entreprises et de services (école secondaire,...) de la rue de Stalle;
 - Améliorer la vitesse commerciale et la régularité des bus entre la gare de Calevoet et la place Danco en leur permettant de parcourir le site propre dédié au transports en commun;
 - D'autre part, elle permet aux bus d'éviter le tronçon de la chaussée d'Alseberg entre la gare de Calevoet et Globe, dans lequel la vitesse commerciale des autobus est inférieure à 10 km/h;
- En outre, les objectifs du projet sont les suivants :
 - Revenir à un usage plus équilibré et diversifié de l'espace public;
 - Augmenter la convivialité en lien avec les activités riveraines et en faire un lieu privilégié de la mobilité active : piétons, cyclistes,... sans oublier les personnes à mobilité réduite vers les différents pôles (écoles, transports publics, lieux culturels, sportifs ou de loisirs,...);
 - Mettre en valeur le patrimoine bâti;
 - Garantir la sécurité routière (modération du trafic et de la vitesse);
 - Sécuriser les cheminements et les itinéraires cyclables;
 - Organiser le stationnement des riverains et visiteurs;
 - Faire de ce projet un exemple remarquable en terme de gestion des eaux pluviales;
- L'objectif est donc d'améliorer de manière générale la qualité du cadre de vie des habitants et des usagers du quartier et des transports publics, ainsi que la convivialité dans les espaces publics tout en permettant son accessibilité par les usagers de passage vers les pôles de bureaux et entreprises, commerces, scolaires et de transports;
- La majorité du projet se situe dans le nouveau plan général d'alignement, vu et adopté définitivement par le conseil communal en séance du 28/02/2013. Les demandes d'expropriation nécessaires pour la réalisation de ce projet sont en cours dans un dossier parallèle. Le projet s'inscrit dans la prolongation de la section de la rue du Wagon, déjà récemment renouvelée, dans le cadre du Clos Schlumberger (2017), et va rejoindre la gare d'Uccle-Calevoet;
- Les aménagements consistent en la création d'une nouvelle voirie dans le prolongement de la rue du Wagon jusqu'à la gare ainsi qu'à la réfection complète de façade à façade devant la gare :
 - RUE DU WAGON :
 - 7.440 m² (dont 5.320 m² dans le plan d'alignement et 2.120 m² hors plan d'alignement (terrains appartenant à la SNCB) où des déblais de terres seront nécessaires afin d'éviter un effet canyon dans la nouvelle voirie;
 - Voirie uniquement bus + cyclistes et piétons (entre le clos Schlumberger et le rond-point) : Pavé béton 20x20 (trottoir), asphalté (voirie), béton coloré (piste cyclable), bordures préfabriquées en béton;
 - Zones de plantations et de noue paysagère;
 - Déblai (+ traitement) de terres d'environ 16.000 m³ (dont 11.000 m³ dans le plan d'alignement et 5.000 m³ hors plan d'alignement (terrains SNCB);
 - PARVIS DE LA GARE :
 - 1.690 m² dont 1.390 m² dans le plan d'alignement et 300 m² hors plan d'alignement (terrain privé actuel dont le permis en cours est périmé. Des négociations sont en cours pour le rachat de celui-ci);

A. C. Uccle - Urbanisme permis d'urbanisme - n° 16-44751-2019 - AVIS CC

- Pavé béton 20x20 (trottoir), béton imprimé (voirie), bordures préfabriquées en béton i Zones de plantations et de noue paysagère Soit un total de 9.130 m² de voiries, trottoirs et terrain créés ou réaménagés. Les matériaux utilisés sont dans le même esprit que d'autres aménagements dans la commune ainsi que ceux réalisés récemment aux alentours directs du projet;
- Circulation et stationnement :
 - RUE DU WAGON :
 - La nouvelle voirie vient dans le prolongement de la rue du Wagon actuelle, qui dessert quelques entreprises ainsi que le clos Schlumberger. Dans la continuité, une nouvelle voirie réservée aux bus (+vélos et piétons) va permettre de relier la rue de Stalle à la gare d'Uccle-Calevoet. Cela permettra de désenclaver la commune pour les transports en commun puisque deux nouvelles lignes de bus rejoindront la gare (lignes 41 et 74) en plus de la ligne 60 qui y a son terminus. Une piste cyclable séparée ainsi qu'un sentier piéton permettront également aux modes actifs de pouvoir rejoindre la rue de Stalle depuis la gare et inversement;
 - PARVIS DE LA GARE :
 - Face à la gare SNCB d'Uccle-Calevoet, l'actuelle voie sans issue, principalement utilisée par des véhicules en stationnement, va donc connecter la prolongation de la rue du Wagon à la Chaussée d'Alseberg/rue Engeland. Celle-ci est à double sens et va permettre aux bus de pouvoir faire demi-tour au rond-point ainsi que d'avoir 2 quais d'embarquement/débarquement et 4 positions de terminus pour les bus de la STIB ainsi que du TEC. Cette voie pourra également rejoindre le futur projet du Clos Calevoet dont l'accès se fera au niveau de ce rond-point;
- Description particulière :
 - RUE DU WAGON :
 - Une nouvelle voie est littéralement créée entre la rue du Wagon actuelle et le «parvis de la Gare». Voie à double sens pour bus soit une emprise de 6,20m longée une piste cyclable séparée bidirectionnelle de 2,5m du côté du talus SNCB et d'une noue paysagère d'environ 4m30 de l'autre côté. Afin de contrôler la limitation de trafic aux seuls bus, des caméras sont mises en place aux extrémités de la nouvelle voie. Les dimensions de la noue sont calculées et définies de telle manière qu'elles puissent prendre en charge l'ensemble de la récolte des eaux de ruissellement de la nouvelle voie - voir ci-avant La rue connecte le fond de vallée à la chaussée d'Alseberg, à une altitude plus élevée. Elle présente donc un fort dénivelé (7%). Le long de la voirie, surplombant la noue paysagère de récolte des eaux de ruissellement, serpente un «sentier de bois», sorte de ponton-promenade pour les piétons se déplaçant rue du Wagon. Outre sa fonction piétonne, ce chemin bucolique a un caractère éducatif et informatif sur le système alternatif de récolte des eaux mis en œuvre dans cette rue. Il permet d'être au plus près de la noue, dans la zone verdurisée du projet;
- **Situation projetée**
 - Considérant que la rue du Wagon a 2 typologies distinctes, l'une avant l'accès au bâtiment reste identique à l'existant (excepté pour la création des arrêts de bus avant rue de Stalle) et l'autre après l'accès bâtiment qui constitue la création de la continuité de la rue du wagon dans une partie du talus de chemin de fer, réservée cette fois aux bus et aux modes actifs;
 - Considérant que la voirie nouvellement créée est constituée, entre le clos Schlumberger et le rond-point, d'une chaussée carrossable de 6,20 m de large en asphalté, d'une piste cyclable bidirectionnelle de 2,50 m en béton coloré et un ponton-promenade de 1,50 m de large en bois, avec 7 paliers;
 - Considérant que le cheminement piéton surplombe une noue paysagère à caractère éducatif;
 - Considérant que les eaux pluviales provenant de la voirie sont gérées via un raccordement au réseau d'égouttage existant pour la partie basse et à l'aide de noues paysagères implantées le long du reste de la voirie;

A. C. Uccle - Urbanisme permis d'urbanisme - n° 16-44751-2019 - AVIS CC

- Considérant que le parvis de la gare devient une zone de plain-pied sur une largeur totale de 11,60 m dont 6,20 m de circulation à double sens et 3m d'arrêt et terminus, que l'ensemble de la zone est réalisée en béton imprimé;
- Considérant que le reste du parvis est aménagé en gradins inclinés suivant le dénivelé du terrain entre le parvis et la chaussée d'Alseberg où se trouve d'autres arrêts de bus;

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

- le projet s'inscrit dans les objectifs communaux et Régionaux de modes de déplacements et de développement des voiries;
- le projet se conforme au PRAS en ce que l'article 26.1 précise que "Le réseau des voiries du plan est constitué du réseau primaire des voiries comprenant les autoroutes, les voies métropolitaines et les voies principaux", en ce qu'il s'agit d'une voirie inter-quartier;
- le projet de prolongement de la rue du Wagon apparaît de longue date et dès 1995 dans les plans régionaux de développement;
- ce projet vise avant tout à assurer une meilleure mobilité dans ce secteur de la Commune, en facilitant l'accès à la gare SNCB de Calevoet et le fonctionnement du pôle intermodal de transports publics qui s'y est développé;
- ce projet est également au profit des piétons et des cyclistes, la rue du Wagon s'inscrivant en tant que maillon du réseau RER vélos;
- ce projet a pour objectif d'améliorer l'accès au pôle multimodal de Calevoet pour les piétons, les cyclistes et les usagers des transports publics;
- la nouvelle voirie a pour but de relier deux parties de la commune non connectées directement;
- la prolongation de la rue a connu une étude par tronçons, deux d'entre eux ayant fait l'objet d'une charge d'urbanisme, dont une réalisée, et l'autre laissée sans suite par la non-réalisation du projet générateur de la charge;
- la mise en service de cette rue prolongée est essentielle pour une bonne desserte du sud de la Commune par les transports en commun, au profit d'un secteur où se situent la majeure partie des développements urbanistiques récents ou à l'étude, dont plusieurs à l'échelle de véritables nouveaux quartiers;
- si au cours du temps, les plans ont pu figurer des tracés alternatifs, le présent projet fait suite à l'étude de plus en plus précise des besoins, puis l'approbation d'un plan d'alignement qui constitue la synthèse des besoins des divers intervenants, dont le « plan bus » de la STIB;
- le trajet s'inscrit en appui et en complément fonctionnels des deux voiries équipées de rails pour lignes de tram (axe de l'avenue Brugmann / rue de Stalle et axe de la chaussée d'Alseberg, chaussée historique dans laquelle les performances de la ligne de tram et de bus souffre de la congestion du trafic, tant local que de transit), désignés en tant que « couloirs de mobilité » par le plan régional de développement durable;
- le cheminement piéton sous forme de promenade avec des pentes conformes pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ne permet pas des croisements aisés et présente des obstacles réguliers (paliers);
- l'aménagement bidirectionnel proposé complexifie les mouvements des cyclistes à l'entrée et à la sortie de la piste, ce qui pourrait générer des conflits entre usagers (bus et vélo);
- la rue est en pente et qu'en direction de la rue de Stalle les cyclistes auront une tendance naturelle à rester en voirie, que la piste cyclable bidirectionnelle ne se justifie pas;
- la largeur de la chaussée carrossable est conséquente; et la suppression d'un talus végétal doit être réfléchi et limité au maximum;
- les places du parking ne sont pas compensées et le dossier ne comporte pas d'éléments montrant l'absence d'impact que cette suppression aurait sur l'utilisation de la gare et sur le report en voirie; néanmoins, une charge d'urbanisme est prévue pour l'aménagement d'un parking public sur terrain privé, dans un permis non encore réalisé;

A. C. Uccle - Urbanisme permis d'urbanisme - n° 16-44751-2019 - AVIS CC

- le projet se situe en zone centrale dans le Plan Nature de la Région Bruxelloise (définie comme un « site de haute valeur biologique ou de haute valeur biologique potentielle qui contribue de façon importante à assurer le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des espèces et habitats naturels d'intérêt communautaire et régional » - 1 MARS 2012. - Ordonnance relative à la conservation de la nature) en ce que le projet prévoit la replantation d'un couloir de verdure d'une diversité supérieure d'un point de vue du nombre d'espèces plantées;
- le talus ferroviaire projeté jouera un rôle de corridor écologique important du fait de sa forte continuité géographique et de sa surface cumulée;
- la présence de ce corridor aura, outre le rôle d'habitat et de refuge pour la faune et la flore, un rôle dans la régulation climatique : il permettra l'infiltration des eaux de pluie et régulera la température du milieu urbain;
- la « déclaration de politique générale commune au gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la commission communautaire commune - Législature 2019-2024 » fait la promotion d'une politique de développement territorial et d'environnement intégrée face à l'enjeu climatique;
- cette déclaration indique que la *politique de mobilité rencontre les enjeux environnemental et social* et qu'il faut prêter une *attention particulière à préserver des îlots de fraîcheur et à limiter le phénomène de radiation de la chaleur (...)*; ce que le projet favorise;
- le Plan Régional de Développement Durable approuvé le 12/07/2018 mentionne en introduction (projet de ville) que *Les paysages doivent être traités davantage comme des systèmes écologiques en s'attachant à préserver et développer la continuité des espaces naturels et des parcs (page 13)*; et que *Les changements climatiques appellent à des politiques d'atténuation et d'adaptation*. Il s'agit d'une réelle urgence (page 14); le projet s'inscrit dans cette optique;
- la rue du Wagon est située en maillage vert au PRDD précité, le plan mentionne l'intérêt de renforcer les services offerts par les espaces verts, que ce soit en terme de mobilité douce ou de biodiversité (page 100); en ce que le projet prévoit un aménagement paysager tenant compte de la biodiversité et promeut la mobilité douce en prévoyant notamment des aménagements spécifique pour les piétons et cyclistes;

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

Vu l'avis émis par le Service Technique de la Voirie et de la Mobilité en date du 01/03/2021 :

Quant aux aménagements (examen du Nord au Sud):

- *Si les deux accès au site Schlumberger semblent conserver leur caractère de trottoir traversant, accentuant le caractère privé de ces sites, il n'en va pas de même pour l'accès au parking souterrain du Clos Schlumberger, aménagé sous la forme d'un carrefour de plain-pied. Il s'indique de modifier cet aménagement pour le réaliser sous la forme d'un trottoir traversant, ou alors de prévoir une signalisation (D1 et dents de requin) pour indiquer la perte de priorité, ce qui nécessitera un entretien.*
- *Le projet semble omettre l'existence d'un accès de surface au Clos Schlumberger (à droite de l'accès des garages souterrains, près du damier) qui devra dans tous les cas de figure subsister pour l'accès aux containers enterrés, aux camions de déménagement et surtout aux services de secours. En l'état actuel, les véhicules devant accéder au site en surface seront obligés de traverser en oblique l'angle du trottoir juste avant le passage piéton, et rouleront probablement sur une partie des dalles podotactiles qui ne manqueront pas de se desceller. Il convient de détailler l'aménagement de cet accès – actuellement traité à cheval sur deux sections de plan, ce qui en complique la lisibilité. S'il se confirme qu'il s'agit d'un trottoir traversant, le trajet réservé aux véhicules doit alors être délimité par des potelets afin d'éviter les conflits avec les usagers faibles et d'éviter le stationnement intempestif sur cette vaste zone.*
- *En face des accès au parking des bureaux et au garage souterrain, il serait possible de créer 1 voire 2 emplacements de stationnement et d'intégrer un arbre et/ou des plantations dans le trottoir vu sa largeur conséquente. Cela empêcherait par ailleurs que des véhicules n'y stationnent, au risque de devoir y placer des potelets anti-stationnement dans le futur.*
- *Les trottoirs situés aux alentours de l'accès au garage souterrain présentent un risque élevé de stationnement infractionnel s'ils ne sont pas protégés par des potelets anti-stationnement.*
- *Il est supposé que le talus situé entre les coupes DD et FF est destiné à isoler visuellement et phonétiquement la rue du Wagon de l'immeuble le plus proche. Comment sera-t-il aménagé pour satisfaire à ces buts?*
- *De part et d'autre de la section centrale de la rue sont établies des zones de plantation (point 9 de la légende) en dehors de l'alignement. Cela ne risque-t-il pas d'entraîner des problèmes dans le futur pour déterminer les limites de la zone à entretenir, avec le risque de voir ces zones délaissées par méconnaissance de ces "emprises"? Par ailleurs, ces emprises ne correspondent pas aux lignes rouges supplémentaires.*

A. C. Uccle - Urbanisme permis d'urbanisme - n° 16-44751-2019 - AVIS CC

- L'aménagement n'est pas clair en bordure ouest de la rue : l'aménagement semble ne pas s'étendre jusqu'à l'alignement, notamment le long du trottoir cyclo-piéton où les luminaires sont implantés dans la bande de terrain comprise entre le trottoir et (ce qui semble être) l'alignement. Il peut sembler logique de ne pas placer les poteaux dans le trottoir cyclo-piéton, mais il serait utile de marquer alors l'alignement puisque ce ne sera plus la bordure qui le fera.
- Des garde-corps devraient être ajoutés aux passerelles pour réduire les risques de chute.
- Passage piéton en bordure nord du rond-point: présence inappropriée d'un logo vélo en trottoir et absence de dalles podotactiles.
- L'emprise du rond-point débord sur le quai de la gare. Est-ce conforme à l'alignement général? Le trottoir est rétréci à une largeur de 1,25 m à son angle sud-ouest.
- Luminaires implantés sur la bordure du quai devant la gare.
- Le personnel d'entretien des voiries de Bruxelles-Mobilité sera-t-il à même de gérer l'entretien courant d'un équipement aussi spécifique et peu ordinaire?
- L'entretien de la noue par le personnel de Bruxelles-Environnement risque d'être compliqué par la présence de la passerelle située à peine 20 à 45cm plus haut.

Quant aux cheminements piétons:

- Les piétons sont les moins gagnants de cette nouvelle configuration, le principe STOP n'est pas respecté : prévoir un trottoir ou une largeur suffisante pour les piétons côté rails du train, quitte à prévoir moins d'espace pour les cyclistes. Le cheminement du côté Est (passerelles) semble prévu pour la balade et les PMR, mais non pour des piétons voulant rallier fonctionnellement la rue de Stalle et la gare de Calevoet. Il ne s'agit pas uniquement d'un itinéraire de promenade.
- Il est préférable de ne pas autoriser les cyclistes dans le sens de la descente sur la piste cyclable surélevée et partagée avec les piétons (F99b). En effet, celle-ci est trop étroite pour un bidirectionnel (2,5m au lieu de 3,5m préconisés) et les cyclistes seront de toutes façons plus en sécurité en demeurant sur la chaussée (peu de trafic, vitesse suffisante en descente).
- La passerelle présente une largeur variable, partant d'1,50m à la connexion aux paliers pour passer à 2m au milieu de chaque section. La raison de cette configuration n'est pas explicitée. Il conviendrait de conserver une largeur constante de 2m en tous points, respectant par-là la largeur minimale du projet de révision du Règlement Régional d'Urbanisme.

Quant aux aménagements cyclables :

- Il est projeté d'amener les cyclistes tant montant que descendant la rue sur le seul trottoir cyclo-piéton longeant le talus de la SNCB, alors que ce trottoir n'est large que de 2,50 m au lieu des 3,00 mètres préconisés pour un espace partagé (type D10), voire même 3,70 m s'il s'agit de deux espaces séparés comme le prévoit la signalisation F99b.
- Ne serait-il pas mieux d'autoriser les cyclistes à descendre le site propre en restant sur la chaussée via une bande cyclable suggérée et aménager le cheminement ouest en trottoir cyclo-piéton, accessible aux cyclistes qui montent la rue sous la forme d'un espace partagé (D10) de 2,5m ?
- Le cheminement cyclable actuel connectant le trottoir partagé de la chaussée d'Alseberg (côté pair) à la gare et notamment la station Villo! est en partie supprimée (trottoir partagé côté terminus, traversée cyclable de la rue du Wagon).

Quant aux matériaux :

- Les dispositions prises pour rendre le caillebotis métallique peint antidérapant et empêcher la chute en dehors de celui-ci devraient être renseignés. Si le caractère antidérapant ne peut être suffisamment garanti, opter pour un autre type de matériau.
- Quid de la pérennité des zones de repos en caillebotis métallique peint?
- Le type (perméable, à joints élargis?), le format et la teinte des pavés en béton ne sont pas renseignés.
- Le plan terrier renseigne indistinctement du béton imprimé tant pour la chaussée que pour les trottoirs du terminus, alors que les coupes indiquent l'utilisation de pavés en béton pour ces derniers.

Quant à la signalisation :

- Le marquage vélos n'est pas conforme aux prescriptions (alternance logo – chevron).
- La signalisation à destination des cyclistes est erronée, car elle prévoit des signaux F99b et F101b relatifs à des espaces séparés alors qu'il semble plutôt prévu d'en faire un espace partagé, nécessitant alors les signaux F99a et F101a.
- Il s'indique d'apposer des marquages (logo et chevron) sur le trottoir partagé en début et fin de tronçon pour signifier aux cyclistes la possibilité de rouler sur l'accotement et l'endroit où ils doivent le quitter en les marquant au plus près de la bordure pour les inciter à rester le long de la bordure.
- Quelle est la signification des lignes noires formant un T en face de l'entrée du garage souterrain?
- Pour quelle raison y a-t-il deux logos vélos au droit du rétrécissement au bas du site propre?

A. C. Uccle - Urbanisme permis d'urbanisme - n° 16-44751-2019 - AVIS CC

- La signalisation de restriction d'accès placée en aval implique la possibilité de pouvoir faire demi-tour; un automobiliste distrait arrivé jusqu'au damier sera en grande difficulté s'il doit procéder à pareille manœuvre, sauf si le trottoir au débouché aval de la passerelle le permet, ce qui entraîne alors paradoxalement un risque pour les piétons et cyclistes descendant la rue.
- La signalisation limitant le passage aux seuls bus doit être bilingue. Cette signalisation autorise en outre les bus privés à emprunter cette voirie. Il serait par ailleurs intéressant d'également autoriser les taxis à emprunter cette artère (à étudier).
- Les îlots triangulaires à l'entrée et à la sortie du rond-point ne sont pas clairement définis : s'agit-il d'un simple marquage à la peinture? Dans ce cas, ce marquage doit être complété d'une zone d'évitement (hachures, art. 77.4. du Code de la Route). L'un des triangles est par ailleurs grisé.
- Le stationnement devant la gare devra être interdit par une signalisation adéquate (signal E1).
- Traversée piétonne de la chaussée d'Alseberg : dalles podotactiles non conformes (T pas correct, omission des dalles souples).
- Omission des marquages existants du trottoir partagé de la chaussée d'Alseberg.

Quant aux arrêts de transports en commun :

- Pourquoi ne pas implanter les 2 arrêts plus près de la rue de Stalle, soit à la place des premiers emplacements de stationnement afin que les cheminements piétons entre les différents arrêts des lignes de transports en commun soient les plus courts possible, ce qui permettrait d'ailleurs de ne supprimer qu'un seul emplacement de stationnement dans le sens montant ?
- Le rehaussement du quai à 18 cm entraînera des modifications au niveau de l'écoulement des eaux de ruissellement sur le trottoir existant. Les cotes reprises sur le plan ne sont pas réalistes et aucune coupe n'est fournie.
- Il manque une dalle Handicapé à l'arrêt vers Stalle.
- Il conviendrait d'étudier la relocalisation de tout ou partie des terminus de bus, dont l'emplacement actuellement projeté pourrait porter un préjudice visuel à d'éventuels nouveaux commerces, tels que ceux qui apparaissent sur un précédent permis d'urbanisme.

Quant aux arbres d'alignement :

- La deuxième sortie du parking du complexe de bureaux est actuellement encadrée de deux arbres, dont celui de gauche n'est plus représenté sur le plan sans qu'il soit indiqué qu'il doit être abattu, alors que celui de droite est toujours représenté mais sans sa fosse de plantation. Il s'indique de corriger ces indications.

Quant aux zones de stationnement :

- Une zone de Kiss & ride serait judicieuse aux abords du parvis si la place s'avère suffisante.
- Zone de stationnement devant la station Villo! à supprimer.

Quant à la gestion des eaux pluviales :

La noue paysagère est insuffisamment décrite, manquent entre autres les renseignements suivants :

- Le dessin de la noue sur les plans terriers la rend difficilement détectable.
- Quel est l'exutoire de la noue, comment sera-t-il aménagé?
- Quelle est la raison d'une telle quantité d'avaloirs sur le tronçon supérieur, aux abords du terminus?

Vu l'avis émis par le Service Vert en date du 22/02/2021 :

Conditions nécessitant une modification des plans :

Arbres à haute-tige:

Modalités:

- Le projet ne renseigne pas le nombre, les dimensions et les essences des arbres à abattre.
- Le projet d'aménagement prévoit le maintien d'un arbre de haute-tige au niveau de l'angle de la chaussée d'Alseberg et de l'accès à la gare. Le projet ne renseigne pas les dimensions et l'essence de l'arbre à conserver.
- Tous les arbres n'étant pas inscrit comme à abattre dans la demande sont à maintenir à tout prix, et ce compris les arbres d'alignements de voirie (côté Wagon).
- Le projet d'aménagement prévoit la replantation de 23 arbres de haute-tige le long des cheminements et sur le "parvis multimodal". Le Service Vert impose que la force de ces replantations soit de 18/20 cm de circonférence à la plantation.
- Les bouleaux verruqueux (*Betula verrucosa*) comme de l'Himalaya (*Betula utilis*) ayant été sélectionnés pour l'aménagement du parvis peuvent être extrêmement allergènes et sont donc à éviter pour l'aménagement d'espaces publics. Des essences plus adaptées et diversifiées sont donc à sélectionner pour cette portion du projet (mellifères, fruitiers...).
- D'une manière générale une plus grande variété est à apporter dans la sélection du "genre" des arbres à planter afin d'éviter les aménagements mono spécifiques (comme l'alignement de saules marsaults). Ceci permettrait de favoriser une plus grande biodiversité et de renforcer le rôle de couloir écologique de ces espaces.
- D'autres arbres de haute-tige (févier d'Amérique, érable rouge, etc.) sont renseignés comme à implanter dans le talus longeant le chemin de fer mais sans préciser leur implantation.

A. C. Uccle - Urbanisme permis d'urbanisme - n° 16-44751-2019 - AVIS CC

- Le Service Vert recommande fortement de favoriser des essences participant activement à la biodiversité locale comme des plantes nectarifères, pollinifères, fructifères et/ou offrant des abris à la faune locale (petits rongeurs, oiseaux, insectes etc.). Les plantes indigènes sont également à favoriser et les croisements (comme l'Amelanchier x grandiflora proposé dans le projet) sont à éviter.
- Le choix des essences d'arbres à haute-tige se fera principalement sur base des espèces reprises à «l'Atlas de la Flore Belge et Luxembourgeoise» ou via les listings de plantes recommandées en Région de Bruxelles-Capital (édités par Bruxelles Environnement et Natagora), dont est extrait le résumé ci-après:
- Arbres haute tige: Aulne, Bouleau, Cerisier, Charme, Châtaignier, Chêne, Cognassier, Erable, Frêne, Hêtre, Marronnier, Merisier, Noyer, Orme, Peuplier, Pommier, Poirier, Robinier, Saule, Sorbier, Tilleul, etc.
- Ces replantations sont à effectuer au plus tard dans les 10 mois suivant la fin du gros œuvre du chantier et la finalisation des fosses de plantation, en respectant les distances légales de recul, entre début novembre et fin mars.

Massifs de plantations:

- Le projet prévoit la plantation de plusieurs massifs arbustifs et parterres plantés. Le Service Vert impose que la force arbustes à planter soit de minimum 80/100 cm de hauteur minimum à la plantation.
- Les palettes végétales sélectionnées pour la noue plantée ainsi que les abords du parvis et le talus planté semblent complètes et adaptées, tant sur l'aspect esthétique qu'environnemental.

Zone de protection des arbres:

- Tout arbre de haute-tige indiqué comme à conserver dans le permis d'urbanisme et se situant dans un rayon de 15 m du chantier devra faire l'objet de mesures de protections particulières comme défini ci-après.
- Ces recommandations sont également valables pour tout arbre de haute-tige situé sur une parcelle adjacente et dont la couronne empièterait sur la zone de protection du chantier.
- Il sera également porté une attention particulière à l'implantation et à la protection des arbres d'alignements de voirie lors de la planification et de la création des accès de chantier.

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

Documents complémentaires:

Modalités:

- Un plan d'aménagement paysager détaillant précisément les essences, implantations et dimensions des plantations projetées devra être joint à la demande.

Protection des arbres et du couvert végétal:

Modalités:

- Durant toute la durée du chantier, les arbres sont protégés par une clôture ou une palissade interdisant toute circulation de véhicules ou dépôt de matériaux sous les couronnes. Cette protection est à installer avant le début du chantier.
- Les clôtures ou palissades sont en bois ou en métal (par exemple, des grilles de chantier rigides), d'une hauteur minimum de 2 mètres, fixées de façon à ne pas pouvoir être renversées. Elles devront rester en place jusqu'à la fin du chantier.
- **Dès que les protections sont mises en place, le responsable du chantier ou son représentant sollicite sans délai auprès du Service Vert de la Commune la délivrance d'une attestation de conformité du chantier en ce qui concerne la protection des arbres.**
- En cas de contrôle, si le responsable du chantier ou son représentant n'est pas en mesure de présenter cette attestation au délégué de l'administration, les travaux peuvent être immédiatement arrêtés jusqu'à ce que le titulaire du permis ait rempli cette exigence.
- Les travaux de terrassements sont effectués en dehors du périmètre des couronnes. Les travaux de déblais ou de remblais sont interdits au pied des arbres. Si des impératifs de construction rendent nécessaires la circulation à proximité des arbres (ex. : passage de canalisation), seul le creusement manuel avec passage sous les racines est autorisé et ce, après consultation d'un spécialiste qui étudiera les solutions techniques à mettre en œuvre.

Contacts:

Le Service Vert de la Commune d'Uccle.

Avenue Paul Stroobant, 41.

B - 1180 Bruxelles.

Téléphone: 02/348.65.47 ou 02/348.65.49.

Période d'abattage:

Modalités:

- **Vu l'article 68 § 1^{er} de l'Ordonnance du 01/03/2012 relative à la conservation de la nature, tout abattage est interdit entre le 1^{er} avril et le 15 août (sauf pour des raisons impératives de sécurité).**

Vu l'avis émis par le Service de l'Environnement en date du 01/03/2021 :

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

Considérant que :

- En ce qui concerne le stationnement vélo : le projet ne prévoit que 7 emplacements vélo;
- En ce qui concerne la gestion des eaux de pluies :
 - le projet prévoit une voirie en pente douce guidant les eaux vers les noues situées du côté est de la future voirie et ce afin d'éviter une déstabilisation du talus SNCB par des infiltrations trop importantes;
 - les noues prévues sont des noues paysagères implantées, équipées de redants, pourvue d'un sentier en pilotis en surplomb permettant le passage des piétons et d'une largeur moyenne en fond de noue de 3,5m;
 - les eaux du rond-point sont infiltrées dans le terre-plein central du rond-point même;
 - les eaux dans la partie basse de la rue du Wagon sont d'ores et déjà dirigées dans les égouts de la rue de Stalle;
 - les tests d'infiltration fournis par l'étude sont assez disparates et ne permettent pas une vision globale relative à l'infiltration de toutes les eaux de pluies;
 - il n'est fait mention nulle part dans le projet de la gestion de la voirie par temps de neige et de la gestion du probable sel de déneigement;
- En ce qui concerne le déplacement vélo : la piste cyclable bidirectionnelle ne fait que 2,5m de large;
- En ce qui concerne l'offre en stationnement pour les usagers de la gare : le projet prévoit une suppression de 44 places parking (au total : création de 83 places dont 44 pour les usagers de la SNCB);
- En ce qui concerne le cheminement piéton : le projet prévoit un chemin comportant des chicanes afin de s'adapter au relief et de permettre aux PMRs et poussettes de prendre ce passage aisément;
- En ce qui concerne le maillage vert : le projet prévoit le maintien du talus dans sa plus grande partie mais sans toutefois préciser les essences qu'il est prévu d'y planter;
- En ce qui concerne l'éclairage du site, le projet prévoit un éclairage intelligent/dynamique;
- En ce qui concerne les déblais, des inquiétudes ont vu le jour dans la population;
- En ce qui concerne la biodiversité; le projet prévoit la création de noues paysagères pourvue d'un cheminement en surplomb et l'amélioration de la végétalisation du talus, actions favorables à l'amélioration de la biodiversité;
- En ce qui concerne le parvis, il est fort un peu végétalisé;
- En ce qui concerne les talus du chemin de fer, l'usage futur n'est pas fort développé dans le dossier alors que les talus et les abords des lignes de chemin de fer contribuent par priorité à la réalisation du maillage vert;

Conditions d'exécution du permis d'urbanisme :

- fournir des informations quant à la gestion de la voirie par temps de neige (sel de déneigement ?);
- fournir une étude approfondie de la capacité d'infiltration de tout le site;
- fournir une liste des plantations prévues ainsi qu'un plan paysager précis;
- gérer les déblais de façon à assurer la stabilité du talus et le traitement des terres de déblais (parcelles en catégories 3 et 4 à l'inventaire de l'état du sol);
- proposer un aménagement de parvis comportant plus de végétal;
- proposer pour les talus une affectation type activités de loisirs maraîchers et horticoles lorsque la qualité des sols et la topographie des lieux le permettent, et à la préservation de la flore et de la faune, ce bien sûr, sans porter préjudice à la fonction de transport ferroviaire et à son développement;

Considérant les avis émis au cours de la procédure :

- le projet a été soumis à l'avis de Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, Infrabel, SNCB, de la TEC et du SIAMU;
- l'avis du SIAMU était défavorable pour les écluses à bus sur le projet initial, les véhicules de secours devant également avoir accès au site : considérant que les écluses à bus sont remplacées par des caméras ANPR dans le projet faisant l'objet de la présente demande;
- Bruxelles Mobilité conditionne son avis à la redistribution de l'espace dédié aux modes actifs au profit des piétons (soit la suppression de l'aménagement cyclable), alors qu'il est préférable de ne pas autoriser la descente des cyclistes via le cheminement cyclo piéton;
- Infrabel conditionne son avis à la réalisation d'un talus 6/4 : il apparaît que le demandeur a précisé en séance que le projet avait fait l'objet d'une pré-analyse récente par Infrabel et que celui-ci était favorable à la proposition en ce qui concerne la pente du talus proposée en séance (soit 35% en lieu et place des 45% dans la demande actuelle) : il y a lieu de fournir un avis favorable d'Infrabel sur ce point afin que le projet garantisse la stabilité et l'intégrité des autres ouvrages existants;
- Infrabel conditionne son avis à la création d'un escalier vers la loge M3 via la rue du Wagon;

A. C. Uccle - Urbanisme permis d'urbanisme - n° 16-44751-2019 - AVIS CC

- **Infrabel** conditionne son avis au maintien d'un parking Infrabel à la gare d'Uccle Calevoet :
 - Alors que la SNCB dispose de terrains à proximité lui permettant d'aménager des parkings réservés aux usagers;
 - Qu'en outre, le maintien d'emplacements réservés aux usagers de la SNCB est prévu au niveau de la future construction au sein du bien sis chaussée d'Alseberg, de 1037 à 1039;
 - Que ce permis n'est pas réalisé à ce jour;
 - En effet, vu la demande mixte de permis d'urbanisme n°16-39954-2011 (introduite le 26/04/2011) et de permis d'environnement de classe 1B n°8835 (délivré entre temps le 26/07/2012), visant la démolition d'entrepôts et la restructuration d'un site d'entreprise par :
 - La construction d'une maison de repos,
 - La construction d'un bâtiment mixte d'activités de production de biens immatériels, de commerces et de logements avec parkings souterrains,
 - La transformation d'un entrepôt annexe à la gare en commerce HORECA,
 - La construction d'un complexe (bâtiment repris « C » aux plans) mixte de bureaux, de production de biens immatériels, de commerces et de logements en face de la gare de Calevoet, avec création de deux niveaux de sous-sols à usage de parkings, l'un pour les commerces et l'autre réservé aux usagers de la SNCB;
 - Considérant qu'en ce qui concerne le complexe mixte de bureaux, commerces et logements, implanté face à la gare (bâtiment repris « C » aux plans) :
 - L'ensemble projeté se compose d'un socle commun (2 niveaux de sous-sol (parking) et d'un rez-de-chaussée commercial) avec deux bâtiments d'about à affectation mixte à chaque extrémité et deux ensembles de logements au centre;
 - Le projet de parking comprend 2 niveaux et est desservi par des cages d'ascenseurs qui sont accessibles via le rez-de-chaussée, notamment en face de la gare:
 - Le premier sous-sol est à usage du projet et comprend 46 emplacements pour voitures et des espaces différenciés pour vélos et motos;
 - Le second sous-sol est réservé aux usagers de la SNCB et comprend 52 emplacements pour voitures et également des espaces pour vélos et motos;
- **Infrabel** demande également un droit de passage côté rue de Stalle et chaussée d'Alseberg pour leurs véhicules de service et de se concerter avec eux pour l'implantation autour du rond-point, située dans le périmètre des installations des voies : il y a lieu de prévoir des demandes spécifiques aux gestionnaires des caméras ANPR le cas échéant;
- la **SNCB** a remis un avis sous conditions du maintien de la capacité actuelle de stationnement pour les usagers de la gare : considérant que 52 emplacements seront imposés lors de la construction d'un immeuble chaussée d'Alseberg 1037 à 1039;
- la **SNCB** a remis un avis à condition du maintien du Kiss&Ride : qu'il y a lieu de prévoir une zone de Kiss & ride aux abords du parvis si la place s'avère suffisante;
- la **SNCB** a remis un avis à condition que la voirie n'empiète pas sur le quai et que le préau fasse l'objet d'une convention pour son caractère précaire;
- l'**IBGE** conditionne son avis à l'analyse de l'impact de la suppression des 44 places navetteurs; à la suppression des places créées en espace public et à l'ajout de places pour véhicules partagés; à l'augmentation du stationnement vélo; au dimensionnement des ouvrages de gestion pluviale; au détail des plantations; à la réduction de la largeur de la chaussée carrossable, la création d'une zone tampon visuelle entre la piste cyclable et la bande bus et à la pose d'un asphalte de teinte claire;

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

- **Répondre aux conditions émises par le Service Technique de la Voirie et de la Mobilité :**

Quant aux aménagements (examen du Nord au Sud):

- Modifier l'aménagement de l'accès au parking souterrain du Clos Schlumberger, aménagé sous la forme d'un carrefour de plain-pied, pour le réaliser sous la forme d'un trottoir traversant, ou alors de prévoir une signalisation (D1 et dents de requin) pour indiquer la perte de priorité;

A. C. Uccle - Urbanisme permis d'urbanisme - n° 16-44751-2019 - AVIS CC

- Détailler l'aménagement de l'accès de surface au Clos Schlumberger (à droite de l'accès des garages souterrains, près du damier) actuellement traité à cheval sur deux sections de plan; S'il se confirme qu'il s'agit d'un trottoir traversant, le trajet réservé aux véhicules doit alors être délimité par des potelets afin d'éviter les conflits avec les usagers faibles et d'éviter le stationnement intempestif sur cette vaste zone;
- Créer 1 voire 2 emplacements de stationnement et intégrer un arbre et/ou des plantations dans le trottoir, en face des accès au parking des bureaux et au garage souterrain;
- Protéger les trottoirs situés aux alentours de l'accès au garage souterrain qui présentent un risque élevé de stationnement infractionnel au moyen de potelets anti-stationnement ou de plantations dissuasives persistantes;
- Créer un escalier vers la loge M3 via la rue du Wagon;
- Fournir un avis favorable d'Infrabel quant à la pente du talus;
- Préciser l'aménagement du talus situé entre les coupes DD et FF par des plantations persistantes ou marcescentes, destinées à isoler visuellement et phoniquement la rue du Wagon de l'immeuble le plus proche;
- Clarifier le plan sur les aménagements marquant l'alignement :
 - o De part et d'autre de la section centrale de la rue sont établies des zones de plantation (point 9 de la légende) en dehors de l'alignement;
 - o En bordure ouest de la rue : l'aménagement semble ne pas s'étendre jusqu'à l'alignement, notamment le long du trottoir cyclo-piéton où les luminaires sont implantés dans la bande de terrain comprise entre le trottoir et (ce qui semble être) l'alignement. Il peut sembler logique de ne pas placer les poteaux dans le trottoir cyclo-piéton, mais il serait utile de marquer alors l'alignement par un aménagement physique (comme une bordure, une haie,...) puisque ce ne sera plus la bordure qui le fera;
- Corriger le passage piéton en bordure nord du rond-point: présence inappropriée d'un logo vélo en trottoir et prévoir des dalles podotactiles;
- Se conformer à l'alignement général en ce qui concerne l'emprise du rond-point qui ne peut pas déborder sur le quai de la gare;
- Elargir le trottoir ouest à sa jonction avec le rond-point à une largeur de 1,25 m à son angle sud-ouest;
- Corriger l'implantation des luminaires implantés sur la bordure du quai devant la gare et les placer en recul de la bordure;
- Prévoir un droit de passage côté rue de Stalle et chaussée d'Alseberg pour les véhicules de service d'Infrabel;
- Prévoir que la voirie n'empiète pas sur le quai;

Quant aux cheminements piétons:

- Respecter le principe STOP et prévoir un trottoir ou une largeur suffisante pour les piétons côté rails du train, quitte à prévoir moins d'espace pour les cyclistes;
- Réduire l'emprise de la passerelle en supprimant les paliers et en longeant la noue;
- Conserver une largeur constante de 2m en tous points pour les passerelles, respectant par-là, la largeur minimale du projet de révision du Règlement Régional d'Urbanisme;
- Ajouter des garde-corps aux passerelles côté noue pour réduire les risques de chute;

Quant aux aménagements cyclables :

- Autoriser les cyclistes à descendre le site propre en restant sur la chaussée via une bande cyclable suggérée et laisser le trottoir cyclo-piéton à destination des cyclistes montant la rue sous la forme d'un espace partagé (D10);
- Rétablir le cheminement cyclable actuel connectant le trottoir partagé de la chaussée d'Alseberg (côté pair) à la gare et notamment la station Villo! qui est en partie supprimée (trottoir partagé côté terminus, traversée cyclable de la rue du Wagon);
- Prévoir l'augmentation du stationnement vélo;

Quant aux matériaux :

- Renseigner les dispositions prises pour rendre le caillebotis métallique peint antidérapant et empêcher la chute en dehors de celui-ci. Si le caractère antidérapant ne peut être suffisamment garanti, opter pour un autre type de matériau;
- Assurer la pérennité des zones de repos en caillebotis métallique peint;

A. C. Uccle - Urbanisme permis d'urbanisme - n° 16-44751-2019 - AVIS CC

- Renseigner le type (perméable, à joints élargis,...), le format et la teinte des pavés en béton;
- Assurer la concordance entre les coupes et les plans en ce qui concerne les matériaux de revêtement de la chaussée et du trottoir (le plan terrier renseigne indistinctement du béton imprimé tant pour la chaussée que pour les trottoirs du terminus, alors que les coupes indiquent l'utilisation de pavés en béton pour ces derniers);

Quant à la signalisation :

- Rendre le marquage vélos conforme aux prescriptions du vadémécum vélo (cahier 2 réalisation des pistes cyclables marquées et des bandes cyclables suggérées) (alternance logo - chevron);
- Faire se conformer la signalisation à destination des cyclistes aux aménagements projetés (car elle prévoit des signaux F99b et F101b relatifs à des espaces séparés alors qu'il semble plutôt prévu d'en faire un espace partagé, nécessitant alors les signaux F99a et F101a);
- Apposer des marquages (logo et chevron) sur le trottoir partagé en début et fin de tronçon pour signifier aux cyclistes la possibilité de rouler sur l'accotement et l'endroit où ils doivent le quitter en les marquant au plus près de la bordure pour les inciter à rester le long de la bordure;
- Supprimer les lignes noires formant un T en face de l'entrée du garage souterrain, lesquelles sont probablement dues à une erreur de dessin;
- Rendre la signalisation bilingue limitant le passage aux seuls bus;
- Définir clairement la nature (marquage ou aménagement en dur) des îlots triangulaires à l'entrée et à la sortie du rond-point. S'il s'agit d'un marquage, celui-ci doit être complété d'une zone d'évitement (hachures, art. 77.4 du Code de la Route);
- Interdire le stationnement devant la gare par une signalisation adéquate (signal E1);
- Prévoir des dalles pododactiles conformes à hauteur de la traversée piétonne de la chaussée d'Alseberg (T pas correct, omission des dalles souples);

Quant aux arrêts de transports en commun :

- Rapprocher les 2 arrêts de bus plus près de la rue de Stalle, à la place des premiers emplacements de stationnement afin que les cheminements piétons entre les différents arrêts des lignes de transports en commun soient les plus courts possible, ce qui permettrait d'ailleurs de ne supprimer qu'un seul emplacement de stationnement dans le sens montant;
- S'assurer que le rehaussement du quai à 18 cm n'entraînera pas des modifications au niveau de l'écoulement des eaux de ruissellement sur le trottoir existant. Les cotes reprises sur le plan ne sont pas réalistes et aucune coupe n'est fournie;
- Ajouter une dalle au logo Handicapé à l'arrêt de bus direction Stalle;
- Etudier la relocalisation de tout ou partie des terminus de bus, dont l'emplacement actuellement projeté pourrait porter un préjudice visuel à d'éventuels nouveaux commerces, tels que ceux qui apparaissent sur un précédent permis d'urbanisme;

Quant aux arbres d'alignement :

- Corriger les indications sur le plan : La deuxième sortie du parking du complexe de bureaux est actuellement encadrée de deux arbres, dont celui de gauche n'est plus représenté sur le plan sans qu'il soit indiqué qu'il doit être abattu, alors que celui de droite est toujours représenté mais sans sa fosse de plantation.

Quant aux zones de stationnement :

- Prévoir une zone de Kiss & ride aux abords du parvis si la place s'avère suffisante;
- Supprimer la Zone de stationnement devant la station Villo!;
- Prévoir des places en voirie pour véhicules partagés;

Quant à la gestion des eaux pluviales :

Décrire de manière précise la noue paysagère entre autres sur les points suivants :

- Le dessin de la noue sur les plans terriers la rend difficilement détectable;
- Indiquer l'exutoire de la noue;
- Rationaliser la quantité d'avaloirs sur le tronçon supérieur, aux abords du terminus;
- Fournir le dimensionnement des ouvrages de gestion pluviale

Répondre aux conditions émises par le Service Vert :

Fournir un plan paysager reprenant toutes les essences, implantations et dimensions des plantations existantes et projetées, et répondant aux conditions suivantes :

Arbres à haute-tige:

Modalités:

- Renseigner le nombre, les dimensions et les essences des arbres à abattre;
- Renseigner les dimensions et l'essence de l'arbre à conserver au niveau de l'angle de la chaussée d'Alseberg et de l'accès à la gare;
- Maintenir tous les arbres n'étant pas inscrit comme à abattre dans la demande et ce compris les arbres d'alignements de voirie (côté Wagon);
- Prévoir que les 23 arbres de haute-tige à replanter le long des cheminements et sur le "parvis multimodal" soient de force 18/20 cm de circonférence;
- Eviter les bouleaux verruqueux (*Betula verrucosa*) comme de l'Himalaya (*Betula utilis*) et les remplacer par des essences plus adaptées et diversifiées pour cette portion du projet (mellifères, fruitiers...);
- Apporter une plus grande variété dans la sélection du "genre" des arbres à planter afin d'éviter les aménagements mono spécifiques (comme l'alignement de saules marsaults);
- Préciser l'implantation des autres arbres de haute-tige (févier d'Amérique, érable rouge, etc.) dans le talus longeant le chemin de fer;
- Favoriser des essences participant activement à la biodiversité locale comme des plantes nectarifères, pollinifères, fructifères et/ou offrant des abris à la faune locale (petits rongeurs, oiseaux, insectes etc.);
- Favoriser les plantes indigènes et éviter les croisements (comme l'*Amelanchier x grandiflora* proposé dans le projet);
- Sélectionner des essences d'arbres à haute-tige sur base des espèces reprises à «*l'Atlas de la Flore Belge et Luxembourgeoise*» ou via les listings de plantes recommandées en Région de Bruxelles-Capital (édités par Bruxelles Environnement et Natagora), dont est extrait le résumé ci-après :
 - Arbres haute tige: Aulne, Bouleau, Cerisier, Charme, Châtaignier, Chêne, Cognassier, Erable, Frêne, Hêtre, Marronnier, Merisier, Noyer, Orme, Peuplier, Pommier, Poirier, Saule, Sorbier, Tilleul, etc.;
- Effectuer ces replantations au plus tard dans les 10 mois suivant la fin du gros œuvre du chantier et la finalisation des fosses de plantation, en respectant les distances légales de recul, entre début novembre et fin mars;
- Densifier et préciser les plantations arborées dans l'axe de la noue, entre la passerelle et les habitations, afin de créer un écran végétal préservant l'intimité des habitations;

Massifs de plantations:

Modalités:

- Prévoir la force des arbustes à planter de 80/100 cm de hauteur minimum à la plantation;

Zone de protection des arbres:

Modalités:

- Tout arbre de haute-tige indiqué comme à conserver dans le permis d'urbanisme et se situant dans un rayon de 15 m du chantier devra faire l'objet de mesures de protections particulières comme défini ci-après;
- Ces recommandations sont également valables pour tout arbre de haute-tige situé sur une parcelle adjacente et dont la couronne empièterait sur la zone de protection du chantier;
- Il sera également porté une attention particulière à l'implantation et à la protection des arbres d'alignements de voirie lors de la planification et de la création des accès de chantier;

○ **Répondre aux conditions émises par le Service de l'Environnement :**

- Proposer un aménagement qui permet par temps de neige (sel de déneigement) de concilier les dispositifs de déneigement et la viabilité des plantations et de la noue;
- Fournir une étude approfondie de la capacité d'infiltration de tout le site;

A. C. Uccle - Urbanisme permis d'urbanisme - n° 16-44751-2019 - AVIS CC

- Gérer les déblais de façon à assurer la stabilité du talus et le traitement des terres de déblais (parcelles en catégories 3 et 4 à l'inventaire de l'état du sol);
- Proposer un aménagement de parvis comportant plus de végétal;
- Proposer pour les talus une affectation type activités de loisirs maraîchers et horticoles lorsque la qualité des sols et la topographie des lieux le permettent, et à la préservation de la flore et de la faune, ce bien sûr, sans porter préjudice à la fonction de transport ferroviaire et à son développement;

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

AVIS FAVORABLE UNANIME et CONDITIONNEL de la Commission de concertation émis en présence d'un représentant du fonctionnaire délégué.