

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme  
Commission de Concertation  
séance du 21.06.2011  
objet n°01

Dossier 16-39960-2011 - Enquête n°0101/11

Demandeur : BRUXELLES MOBILITE- AED - DGE c/o Mr Eric Ghilain,

Situation : Avenue Wolvendael, rue Rouge, square Georges Marlow

Objet : l'aménagement du square et de l'avenue jusqu'à la rue Rouge.

AVIS

**1 : Repérage administratif et procédure**

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-39960-2011 introduite le 07.04.2011 par BRUXELLES MOBILITE - AED - DGE c/o Monsieur Eric Ghilain, Directeur, et visant l'aménagement du square Georges Marlow et de l'avenue Wolvendael entre celui-ci et la rue Rouge;

Considérant que le PRAS situe la demande en réseau de voiries, espaces structurants et ZICHEE;

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

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

- application de la prescription particulière 25.1. du PRAS (actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun),
- application de l'art. 147 du COBAT: demande soumise à rapport d'incidence (annexe B, rubrique 19 du CoBAT - tous travaux d'infrastructure de communication introduisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant ; et pour autant qu'ils ne soient pas visés par l'annexe A à l'exception de modifications qui sont limitées à des améliorations à la circulation des piétons et des cyclistes),

Considérant que la demande devait également être soumise à l'avis de la commission de concertation pour le motif suivant :

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

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

Considérant que les réclamations ont porté sur les aspects suivants :

- o la non prise en compte par le rapport d'incidences du trafic en amont (au delà du carrefour De Fré/Brugmann/Doyenné) et en aval (au delà du carrefour Brugmann/Alseberg/Stalle) et la demande d'inscrire le projet dans un plan plus large de circulation, avec réaménagement,
- o la diminution du nombre d'emplacements de parking, une argumentation étayée de comptages personnels relatifs à la réelle capacité de parcage des lieux, et regret que l'étude ne soit pas plus globale,
- o allée aux conditions d'obtention des cartes de stationnement réservées aux riverains et à la demande de concertation Région/Commune pour la problématique du parking,
- o la métamorphose positive du quartier dans les 20 dernières années,
- o la demande d'augmentation (de l'ordre de 15 à 20) du nombre d'emplacements de parkings,
- o l'appréciation quant au caractère détaillé et précis de la demande et des documents qui l'accompagnent,
- o la non-prise en compte des rapports entre le nombre d'habitants, de garages, d'emplacements prévus par le projet et de voitures,
- o la difficulté qu'il y aura à entrer dans l'anneau en provenant de l'avenue Wolvendael et de la rue du Postillon,
- o le danger pour les piétons et cyclistes,
- o les inconvénients pour les habitants résidents, en terme de capacité réelle de parking correspondant à leurs besoins, en ce compris leurs visiteurs ;

- o la remise en question de l'esthétique du projet, dont l'aménagement d'espaces de verdure, au profit des besoins en parking des riverains ;
- o le délai de réalisation de chantier de 75 jours, estimé irréaliste ;
- o les suggestions de réaliser un rond-point à 2 bandes de circulation, et de modifier le libellé du rapport d'incidences selon la perception que le réclamant a du projet ;
- o l'impact du projet sur le magasin de grande distribution installé au square Marlow, en terme de grosses difficultés d'approvisionnement, d'emplacements de parcage disponibles pour la clientèle et d'implantation des bulles à verre ;
- o l'inquiétude quant à l'accès au magasin et au marquage directionnel durant le chantier, ainsi que des garanties quant au respect du délai annoncé ;
- o l'atteinte aux activités économiques que générera la diminution de capacité de parking ;
- o le caractère « industriel » des appareils d'éclairage proposés ;
- o les problèmes de propreté publique inhérents à l'usage de bancs publics ;
- o une demande d'installer des feux (avec bouton poussoir) au profit de la fluidité du passage des trams et de la sécurité des piétons ;
- o des suggestions localisées en matière de parking en épi, de revêtement de sol en dolomie pour les trajets piétons, et de questions relatives au maintien d'arbres ;
- o l'accessibilité de véhicules de transport de fonds pour l'agence de banque et assurances sise à l'angle du square et de la rue du Postillon ou de possibilité d'arrêt ou de parking pour la clientèle du cabinet vétérinaire établi au n°31 du square ;
- o l'abattage des arbres existants, et des objections sur le type d'aménagement poursuivi, tant en terme de choix de végétaux que de choix de revêtement des chemins, avec l'imperméabilisation qui en découle ;
- o une pétition portant 79 signatures contre la suppression de 50 emplacements de parking ;
- o l'absence de feux de signalisation, le danger qui peut en découler pour les usagers faibles, et le souhait de mise en œuvre rapide de l'ICR 7 ;
- o une demande de marquages de bandes cyclables suggérées (BCS) dans les avenues qui donnent sur le square, des largeurs de bandes de circulation permettant la fluidité du trafic cycliste en cas de congestion du trafic automobile, des emplacements de stationnement pour vélos, une demande de remise en état de la rue Rouge et des observations relatives au choix des matériaux ;
- o une demande de suppression du site propre ;
- o une demande de porter le diamètre du rond-point à 40 mètres, de veiller au transports exceptionnels, aux mesures anti-vibratoires, le souhait de mieux étudier l'éclairage, d'installer une station « Cambio » et des parkings pour vélos, de pair avec une augmentation du nombre d'emplacements de parking ;
- o une note estimant que le réaménagement sera plus sécurisé pour les cyclistes, notamment par un rond-point à une seule bande de circulation, en traitant la circonférence de l'îlot central du rond-point en espace franchissable en klinkers ;
- o le placement d'un monument dans la perspective de l'avenue Brugmann ;
- o des suggestions de réduction de la vitesse, et une analyse précise du projet, sur le plan esthétique (matériaux, patrimoine (bancs publics), de circulation (passage des bus et taxis), de sécurité des piétons ;

### **3 : déroulement de la procédure**

Considérant que l'accusé de réception d'un dossier complet a été délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 26/04/2011 ;

Vu le rapport d'incidences ;

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

- o Service de la Mobilité, le 06.06.2011 ;

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

- o La STIB, le 28.04.2011 ;

### **4 : description Sitex**

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

- o Le projet porte sur un lieu névralgique du centre urbain de la Commune, tant sur le plan des grandes perspectives urbaines que sur le plan de la fonction de mobilité qu'il doit assumer, en fonction :
  - o de la proximité directe du noyau commercial du centre de la Commune, de ses équipements, commerces et logements,

- o de la proximité de la chaussée d'Alseberg, une des deux plus importantes voiries nord-sud du territoire Communal,
- o de la proximité de l'avenue De Fré, voirie médiane de traverse est-ouest du territoire communal,
- o du fait que l'avenue Brugmann, prolongée de la rue de Stalle dans un sens et de la chaussée de Charleroi dans l'autre, constitue un axe de pénétration urbaine entre le Ring (Drogenbos) et le Pentagone (Louise),
- o du fait qu'y prend naissance l'avenue Wolvendael, axe privilégié de communication entre le centre d'Uccle et le quartier Saint-Job,
- o le fait que ces axes sont parcourus par les lignes de transport en commun, tant tram que bus,
- o la succession, en moins de 500 mètres, de la place Danco, du square Georges Marlow et le square des Héros font de facto du square Marlow le lieu central d'un des pôles de transfert intermodaux les plus importants du territoire communal,
- o Le bâti, ancien (19<sup>ième</sup>, ou début du 20<sup>ième</sup> siècle) ou plus récent (2<sup>ième</sup> moitié du 20<sup>ième</sup> siècle) délimite ce vaste quadrilatère d'espace public par des façades de gabarit variant de R+2+T à R+6+TM,
- o Les limites bâties du square sont constituées :
  - o Au sud, (en fond de perspective de l'avenue Brugmann en direction du faubourg), d'un front bâti de maisons anciennes, pour majeure partie de gabarit R+3+T (exception faite de l'immeuble qui forme l'angle de l'avenue Wolvendael – R+6+TM), bâties pour la plupart, suite à l'aménagement des espaces publics,
  - o À l'est, d'un immeuble de logements de gabarit R+6+TM, dont le pignon en attente, de grande profondeur, jouxte le parking à l'air libre d'un magasin de grande distribution de gabarit R+TP, dont l'implantation se développe jusque l'alignement de l'avenue Wolvendael,
  - o Au nord, de part et d'autre de l'avenue Brugmann qui descend depuis la place Vanderkindere, des immeubles datant de la 2<sup>ième</sup> moitié du XXI<sup>ème</sup> siècle, de gabarit R+6,
  - o À l'ouest, d'un front bâti de maisons de gabarit R+2+T à R+3+T, qui amorce d'une part le front bâti de la du Postillon, et d'autre part celui de l'avenue Brugmann, en direction du faubourg,
- o L'espace public du square, vaste quadrilatère de plus de 70 ares :
  - o est actuellement aménagé en son centre d'un vaste carrefour avec feux,
  - o comporte, sur son pourtour, des contre-allées (dessertes) et accès desservant les logements, les commerces et le site de la Police locale, traversant l'îlot jusqu'à la rue Rouge où il prend un second accès en voirie,
  - o comporte des rails de trams, avec appareils d'aiguillages,
  - o comporte un espace principal de pelouse, avec haie à l'arrière-plan, longeant une aire de stationnement en épis le long de la contre-allée sud, ainsi qu'un quai de tram (direction Saint-Job),
  - o comporte, pour le solde, des espaces résiduels aménagés ou non, en fonction des passages pour piétons, des besoins d'accès carrossables nécessaires aux diverses fonctions qui prennent leur accès dans le square, et sont plantés, voire arborés ou non,
  - o Ne présente, en conséquence de tous ces paramètres, pas de lecture spatiale cohérente, esthétique ou urbanistique en matière de tracé régulateur, de plantations structurant le paysage ou agrémentant la qualité des logements qui l'entourent,
  - o Les avenues aboutissant dans le square ont fait l'objet de réaménagement global, d'alignement à alignement, comprenant le renouvellement des voies ferrées, la plantation d'arbres d'alignement, l'aménagement d'emplacements de parking longitudinaux et le réaménagement de quais de trams/bus,
- o L'avenue Brugmann au début des années 90 - PU 31.557 (1991),
- o L'avenue Jean & Pierre Carsoel et l'avenue Wolvendael dans un passé récent - PU 38.044 (2008) ; seul le tronçon de l'avenue Wolvendael entre le square Marlow et la rue Rouge n'a pas été réaménagé,

## **5 : description demande telle qu'introduite**

### **Considérant que la demande telle qu'introduite :**

- o vise à améliorer la situation existante sur les différents paramètres évoqués ci-avant, et à

renouveler les voies et appareils de voies de tram, à modifier l'arrêt de tram au bas de l'avenue Wolvendael et à réaménager la totalité du square, dans un souci de composition esthétique,

- o propose pour ce faire la suppression des feux de signalisation, et la création d'un rond-point qui regroupe les aiguillages des voies ferrées,
- o propose un parti urbanistique qui vise à exprimer la géométrie des lieux et à redonner une cohérence spatiale et esthétique à cet important espace structurant,
- o propose un aménagement de l'arrêt de tram au bas de l'avenue Wolvendael, avec deux quais intégrés dans l'aire carrossable de la voirie,

#### **6 : motivation sur la demande :**

Considérant que la demande comporte, comme relevé au cours de l'enquête, certaines contradictions et omissions qu'il s'indique de corriger, en matière de :

- emplacements de stationnement CD,
- sens de circulation de la rue du Postillon,
- arrêt et parcours des bus et trams,
- qualification et hiérarchie des voiries,

qu'il s'indiquera de les corriger sur les documents annexés au permis,

#### **En terme d'urbanisme en général :**

Considérant que le parti de la demande vise à structurer les lieux sur le plan paysager par un tracé régulateur, qui inclut les cheminements piétons, et la plantation d'alignements d'arbres significatifs sur le plan paysager, parallèlement aux fronts bâtis,

Considérant que le parti urbanistique du projet améliore de ce fait la situation des habitants et occupants de ces immeubles les plus proches, qui verront les couronnes des arbres s'interposer entre leurs fenêtres et le trafic au centre du square,

Opte de ce fait pour un traitement paysager arboré en cohérence avec les avenues dont le réaménagement est déjà réalisé,

Considérant, en matière de parking en espace public, que le parti du projet opte pour la solution de parking longitudinal, à l'instar de celle adoptée pour les avenues pré-citées,

Considérant cependant que le parti du projet opte, au bas de l'avenue Wolvendael, pour un aménagement de quai de tram de type « grande avenue », alors que le gabarit de l'avenue Wolvendael a dicté un type d'arrêt, côté trottoir, qui a été réalisé de façon récurrente à chaque arrêt entre la rue Rouge et le pont SNCB de l'avenue Carsoel,

Considérant qu'il résulte du choix du projet une monopolisation d'un espace de 11,39 mètres de largeur au milieu de l'avenue, au seul profit du tram et de son arrêt, alors qu'il n'y a pas de correspondance avec la ligne de tram 4 à cet endroit, laissant par ailleurs, pour le trafic et les cyclistes, une bande de circulation dans chaque sens,

Que cette organisation complique les manœuvres d'accès au magasin Carrefour, notamment pour les livraisons par camion,

Que cette conception de réservation de l'espace central de voirie tel que projeté se prolonge par un demi site propre jusqu'à la rue Rouge,

Qu'il en résulte une impossibilité de continuer, pour les 150 derniers mètres, un aménagement d'avenue avec arbres d'alignement tel qu'il vient d'être réalisé sur une distance de 1,2 kilomètre,

Considérant qu'il s'indique de maintenir cette logique de cohérence esthétique dans l'aménagement des axes de circulation, et de cohérence de typologie des arrêts en fonction du gabarit des avenues entre alignements, tout en améliorant les conditions locales sur le plan fonctionnel, en veillant à ce que le changement de type de circulation (suppression des feux) se passe dans l'intérêt de tous les usagers,

Que cette modification du projet résulte du cumul des autres conditions formulées ci-après,

#### **En terme de mobilité**

##### **• Trafic routier**

Considérant que la perspective de supprimer les feux sera au profit de la fluidité des divers trafics qui convergent vers le square,

Qu'il s'indique de ne pas empêcher le tourne-à-droite en sortant de la rue Rouge et d'améliorer la capacité de stationnement, au bout de la rue, côté parc,

- **Parking et accessibilité**

Considérant que le projet opte pour du parking longitudinal, le long des voiries, chaque fois que possible,

Qu'à l'amorce de la rue du Postillon, le parking est organisé longitudinalement, le long des trottoirs, en continuité du reste de la rue,

Qu'il résulte du projet une différence dans le nombre d'emplacements disponibles entre la situation existante de droit et celle que propose le projet, à raison d'une perte de l'ordre de 13 emplacements, auxquels il faut ajouter des lieux où le parcage est possible sans être explicitement autorisé,

Que le réaménagement du parking des contre-allées sud et est du square dans le sens préconisé dans le présent avis (élargissement de la desserte à 5 mètres et parking perpendiculaire d'un côté de la contre-allée) permettrait l'aménagement d'une plus grande capacité totale d'emplacements de parking par rapport aux 25 projetés,

Qu'il s'indique de prévoir, à proximité directe des larges trottoirs de part et d'autre de l'arrivée de la rue du Postillon dans le rond-point, une possibilité de desserte exceptionnelle pour une livraison (transports de fonds, commerce à l'angle, livraisons d'appareils,...), un déménagement ou un accès d'urgence (véhicules de secours, accès d'urgence au cabinet vétérinaire,...),

Que le réaménagement du parking avenue Brugmann dans le sens préconisé dans le présent avis permettrait l'aménagement d'une capacité complémentaire de 1 emplacement face au n°496 de l'avenue,

Que le réaménagement de la rue Rouge (au carrefour Wolvendael) sur une seule bande avec une possibilité de circuler vers toutes les directions permettrait une capacité complémentaire de stationnement évaluée à 4 ou 5 véhicules,

Qu'au total de ces diverses mesures, la capacité de parking du projet tel qu'introduit pourrait être portée à +/- 75 emplacements, (soit une augmentation de +/- 22 emplacements),

- **Transports en commun et usagers**

Considérant que le projet opte pour une conception de quai qui prévaut dans les grandes avenues,

Que cette conception est motivée en vue d'éviter une congestion dans le rond-point lorsque le tram est à l'arrêt, dans le sens vers Saint Job, mais pose de nombreux problèmes d'ordres différents et force notamment tous les usagers du tram à traverser des voies de circulation pour atteindre les embarcadères,

Que la situation est différente dans l'autre sens, où de plus, le dispositif a suscité de nombreuses réclamations et observations de la part de différents types d'usagers et hypothèque les livraisons du grand magasin,

Que le projet ne propose pas d'abri pour les voyageurs, malgré une largeur de 2,80 mètres,

Qu'il s'indique de revoir cet aménagement pour pallier à ces objections en déplaçant le quai en direction de Saint-Job entre la contre-allée sud du square et le carrefour que forment les avenues Wolvendael et Arnold Delvaux, en veillant, pour les abords immédiats :

- à prévoir des bandes carrossables d'une largeur de l'ordre de 3,60 mètres, avec intégration d'une bande cyclable suggérée,
- au bon fonctionnement de la desserte du grand magasin,
- à optimiser l'espace du quai ainsi déplacé ainsi que l'offre en parking à l'occasion de ces modifications,
- à placer des abris pour voyageurs, dans le respect des normes d'accessibilité pour PMR,
- réaliser des trajets fluides pour les piétons,

qu'il s'indique, pour ce faire, de déplacer les rails du tram du côté des numéros pairs entre la Rue Rouge et le début du quai projeté le long du site propre,

Qu'il s'indique de corriger au plan les indications relatives au trajet des bus et des taxis à l'approche du rond-point,

- **Piétons**

Considérant que le trajet des piétons a été pris en compte dans le tracé régulateur d'aménagement, reprenant les directions principales et proposant des trajets directs dont les traversées ne concernent chaque fois qu'une seule bande de circulation,

Que cette situation se justifie sur un grand axe du gabarit comme l'avenue Brugmann, mais peut différer pour une avenue de moindre gabarit et de typologie de voirie interquartier au PRD (avenue Wolvendael),

Que notamment, à certains endroits, le rond-point n'est pas longé de trottoirs, rendant le trajet piéton agréable et sécurisant alors qu'à d'autres endroits, un trottoir de deux mètres est projeté le long de l'anneau,

Qu'il s'indique d'adopter :

- le même type d'aménagement planté sur la totalité de la circonférence de l'anneau et d'éviter la tentation de s'y arrêter (dépose ou embarquement d'un passager),
- pour tous ces îlots de verdure, un tracé de limite circulaire entre les zones plantées et les zones piétonnes, de sorte à renforcer le tracé circulaire du dispositif central,

Qu'il s'indique d'empêcher le stationnement sauvage sur les oreilles de l'avenue Arnold Delvaux, en y plaçant des potelets,

Que par ailleurs, le projet prévoit des aménagements de trottoirs généreux à l'amorce de la rue du Postillon, organisant des emplacements de parcage le long des bordures,

Que dans le même but de simplification de lecture de l'espace public, la contre-allée sud est accessible par un trottoir traversant, au profit des trajets piétons et au profit des habitants par le respect dans le chef des automobilistes que suscite ce type d'aménagement (vitesse réduite par un aménagement dissuasif),

Qu'il s'indique d'adopter le même parti pour la contre-allée nord-est,

- **Cyclistes**

Considérant que les cyclistes doivent partager l'espace de la voirie avec le trafic, dans la disposition qui prévaut dans le reste de l'avenue Wolvendael et dans l'avenue Jean & Pierre Carsoel,

Que les cyclistes sont également mélangés au trafic dans l'anneau du rond point, avec marquage des pictogrammes « vélo » au milieu de l'anneau de circulation de 6 mètres de largeur,

Qu'il s'indique de proposer une solution plus sécurisante pour les cyclistes dans l'anneau, telle suggérée dans une réclamation et consistant à créer une bande franchissable autour de l'îlot central du rond-point,

### **En terme de plantations**

Considérant que le projet prévoit des alignements d'arbres dans un rythme tel que les couronnes formeront un volume de végétation,

Que selon les rives du square, la distance entre les troncs peut varier de 6 mètres à 7.20 mètres, ce qui permet les adaptations correspondant aux conditions du présent avis tout en maintenant le parti urbanistique et esthétique du projet,

Qu'il s'indique, complémentirement aux conditions d'aménagement émises ci-après, de renforcer la composition esthétique du projet, (notamment sur le plan des alignements d'arbres marquant la géométrie de l'espace public et agrémentant les qualités résidentielles des logements des fronts bâtis), en fonction des impératifs liés aux autres conditions ci-après,

Qu'il s'indique de prévoir à cet égard un double alignement d'arbres, dont un d'arbres principaux, tels que prévus, et un deuxième alignement secondaire d'arbres plus petits et plus près des fronts bâtis,

Qu'il s'indique également, à l'occasion des modifications à apporter en réponse aux présentes conditions, de systématiser les abords plantés en bordure du rond point, tant pour des raisons esthétiques que pour des raisons de dissuasion de traversée de l'espace central par les piétons, voire des arrêts dans l'anneau, tout en adoptant, du côté des limites bâties du square le tracé circulaire,

Qu'il s'indique également de prévoir des plantations dans les 3 îlots principaux du rond-point,

### **En terme d'éclairage**

Considérant que le projet prévoit un éclairage par des appareils dont l'esthétique diffère nettement de celle des appareils placés dans les voiries environnantes,

Qu'il s'indique d'assurer comme suit l'éclairage du lieu :

- Un premier niveau d'éclairage, principal, à l'échelle de l'avenue Brugmann, en reprenant le

même modèle d'appareil que celui utilisé dans les tronçons réaménagés,

- Un deuxième niveau d'éclairage, plus bas, éclairant les dessertes et trottoirs le long des alignements du square, et placés autant que possible sur consoles dans les façades, le solde étant placé sur poteaux (à l'alignement de la zone de recul des n°3 à 5),
- Un troisième niveau d'éclairage, plus discret et assuré par des bornes basses, balisant les trajets piétons dans les espaces verts,
- Un choix, pour les deux derniers types d'appareils précités, de modèles compatibles avec l'esthétique des appareils d'éclairage principal et la ZICHEE, et, pour l'avenue Wolvendael, la continuité par rapport à ce qui a été réalisé en direction de Saint-Job,

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

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

- La demande intervient en tant que dernier maillon de rénovation et de réaménagement des axes dont le square Marlow constitue l'articulation,
- La demande doit être modifiée dans un sens de simplification de la lecture de l'espace public, principalement pour le tronçon entre le square et le carrefour de la rue Rouge,
- Cette amélioration doit répondre aux aspects fonctionnels et de sécurité des divers usagers et au souci de cohérence esthétique d'un square d'une telle importance dans le maillage des grands axes du territoire, tant communal que régional,
- La demande doit être modifiée de sorte à optimiser les aspects propres à chaque type d'usager,

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

- La demande telle qu'introduite propose un aménagement de quai de forte emprise en voirie et un aménagement partiel (1 sens de circulation) de site propre alors que le reste de l'axe vers Saint-Job n'est pas aménagé de la sorte et que l'espace disponible ne le permet que très partiellement,
- Il en résulte une situation insatisfaisante pour quelques aspects fonctionnels, peu compréhensible et dangereuse pour les usagers, qui va à l'encontre du souci d'esthétique qui sous-tend le projet,

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

par rapport à l'application de la prescription particulière 21. du PRAS (modification visible depuis les espaces publics),

- Une meilleure cohérence esthétique dans le respect de la logique d'aménagement des axes s'impose, tant en ZICHEE que pour le tronçon de l'avenue Wolvendael dont le réaménagement a été réalisé avec soin au delà de la rue Rouge en direction de Saint-Job,

Considérant que la demande telle qu'introduite doit se conformer aux conditions suivantes pour répondre au bon aménagement des lieux et aux objections et réclamations introduites durant l'enquête publique ou évoquées en séance publique de la Commission de concertation :

1. renforcer la composition esthétique du projet, notamment sur le plan des alignements d'arbres marquant la géométrie de l'espace public et agrémentant les qualités résidentielles des logements des fronts bâtis, en fonction des autres conditions ci-après,
2. prévoir à cet égard un double alignement d'arbres, dont un d'arbres principaux, tels que prévus, et un deuxième alignement secondaire d'arbres plus petits et plus près des fronts bâtis,
3. adopter le même type d'aménagement planté sur la totalité de la circonférence de l'anneau pour éviter la tentation de s'y arrêter (dépose ou embarquement d'un passager) et renforcer la cohérence paysagère de l'ensemble. Adopter, pour tous ces îlots de verdure, un tracé de limite circulaire entre les zones plantées et les zones piétonnes, de sorte à renforcer le tracé circulaire du dispositif central,

4. revoir le projet de la façon suivante, pour l'avenue Wolvendael et les voiries qui s'y raccordent :
- viser une meilleure répartition de l'espace de la voirie entre les différents usagers, de sorte à proposer des bandes carrossables de l'ordre de 3,40 à 3,60 mètres en y insérant une bande cyclable suggérée dans chaque sens,
  - déplacer légèrement, pour ce faire, les rails du tram du côté des numéros pairs et en assurer le raccord au tracé prévu par le projet à l'entrée du quai en direction du centre-ville et adapter les largeurs de trottoirs en conséquence, dans le respect du RRU,
  - transférer et optimiser la capacité de parking (estimée à 10 emplacements) du côté des numéros impairs, en prolongeant la bande de stationnement longitudinal (les 2 emplacements CD prévus au plan) jusqu'au carrefour de l'avenue Arnold Delvaux,
  - prévoir le quai de l'arrêt en direction de Saint-Job le long d'un trottoir élargi entre le square et l'avenue Arnold Delvaux, dans la même typologie d'arrêt que ce qui est réalisé plus loin, avec un abri pour les voyageurs,
  - veiller de facto au bon fonctionnement de la desserte du grand magasin pour les livraisons,
  - déplacer légèrement vers le Sud le débouché de celle-ci dans l'avenue Wolvendael, de sorte à rendre ce quai le plus confortable possible et à permettre l'aménagement d'une capacité de parking complémentaire, estimée à 3 emplacements, au début de l'avenue Arnold Delvaux, devant le n°3,
  - planter chacune des avancées de trottoir d'un arbre et les border de potelets pour éviter le parking sauvage,
  - créer une avancée de trottoir au coin de la rue Rouge, du côté du parc de Wolvendael, de sorte à y aménager une capacité de parking complémentaire estimée de 4 à 5 emplacements,
  - y permettre les mouvements dans les 3 directions (tourne à droite, tout droit et tourne-à-gauche),
  - maintenir le principe du dispositif de quai en direction du centre-ville tel que prévu par le projet, tout en portant la largeur de la bande carrossables à une valeur de l'ordre de 3,40 à 3,60 mètres, en y insérant une bande cyclable suggérée jusqu'au rond-point,
5. revoir le projet de la façon suivante, pour la contre-allée au Sud du square et l'espace qui sépare celle-ci du rond-point projeté :
- prévoir comme suit l'aménagement d'une capacité de parking totale, estimée à 25 emplacements + 3 pour les PMR + des emplacements pour deux-roues et des dispositifs de stationnement pour vélos :
    - des emplacements de parking longitudinaux le long du trottoir (côté front bâti) répartis au sein d'un alignement d'arbres, répartis à raison d'un arbre tous les 3 emplacements,
    - une desserte carrossable de 5 mètres de largeur,
    - du stationnement perpendiculaire à celle-ci de l'autre côté (face au square),
    - la suppression du trottoir de ce côté et la plantation d'une haie devant les emplacements,
  - prévoir 2 emplacements de parcage complémentaires à hauteur du n°496 de l'avenue Brugmann,
  - augmenter la superficie de l'espace entre la contre-allée et le rond-point le long de l'avenue Wolvendael, en conséquence du déplacement du quai évoqué ci-avant, ainsi que la longueur du trottoir entre la contre-allée et l'avenue Arnold Delvaux, au profit du quai de l'arrêt en direction de Saint-Job,
  - adapter en conséquence la longueur de l'alignement d'arbres principal en portant le nombre de sujets à 10,
  - supprimer ceux prévus sur cet espace, le long de l'avenue Wolvendael et le long de l'avenue Brugmann,
  - retracer les trajets piétons en conséquence, ainsi que les espaces de pleine-terre plantés, dans le souci de trajets directs, confortables et sécurisés,
6. revoir le projet de la façon suivante, pour la contre-allée à l'Est du square et l'espace qui sépare celle-ci du rond-point projeté :
- adopter le parti de trottoirs traversants pour la contre-allée Nord-Est,
  - prévoir comme suit l'aménagement d'une capacité de parking totale, estimée à 17 emplacements + 2 emplacements pour deux-roues et 4 dispositifs pour 2 vélos chacun :



- des emplacements de parking (2,50 mètres de largeur) perpendiculairement au trottoir, du côté du front bâti, répartis au sein d'un alignement d'arbres secondaire, répartis à raison d'un arbre tous les 3 emplacements,
  - un emplacement pour deux-roues en complément de chacun de ces arbres,
  - une desserte carrossable de 5 mètres de largeur,
  - du stationnement longitudinal le long de l'autre côté de celle-ci,
  - déplacer le parterre prévu à la sortie du parking du magasin le long de l'alignement et y planter un arbre de l'alignement secondaire,
7. revoir le projet de la façon suivante, pour le débouché de la rue du Postillon dans le square :
- rectifier légèrement le tracé de la rue du Postillon (4 mètres de largeur) de sorte à la faire passer entre deux arbres de l'alignement principal,
  - situer cet alignement principal à 10 mètres des fronts bâtis,
  - le compléter de l'alignement secondaire à planter en quinconce, à 4 mètres des fronts bâtis,
  - réserver de la sorte, entre les grilles à arbres, un espace de 4 mètres de largeur entre les grilles à arbres, de sorte à permettre exceptionnellement une livraison (transports de fonds, commerce à l'angle, livraisons d'appareils,...), un déménagement ou un accès d'urgence (véhicules de secours, accès d'urgence au cabinet vétérinaire,...),
  - baliser cet espace de 4 mètres de part et d'autre par des bornes de sorte à empêcher un stationnement autre que celui décrit ci-avant,
  - adapter en conséquence la capacité de parking de part et d'autre dans la rue du Postillon et le long de l'avenue Brugmann, de sorte à permettre ces accès exceptionnels,
8. revoir le projet de façon synthétique de la façon suivante, pour le rond-point proprement dit et l'approche de celui-ci par les divers usagers :
- corriger au plan les indications relatives au trajet des bus et des taxis à l'approche du rond-point,
  - sécuriser davantage le passage des cyclistes dans l'anneau, par la création d'une zone franchissable d'1,50 mètre de largeur autour de l'îlot central,
  - veiller à ce que les bandes de circulation aient une largeur de l'ordre de 3,60 dans chaque amorce du rond-point pour assurer la continuité des bandes cyclables suggérées dans les différents trajets qu'offre le lieu,
9. assurer comme suit l'éclairage du lieu :
- Un premier niveau d'éclairage, principal, à l'échelle de la grande avenue, en reprenant le même modèle d'appareil que celui utilisé dans les tronçons réaménagés,
  - Un deuxième niveau d'éclairage, plus bas, éclairant les dessertes et trottoirs le long des alignements du square, et placés autant que possible sur consoles dans les façades, le solde étant placé sur poteaux (à l'alignement de la zone de recul des n°3 à 5,
  - Un troisième niveau d'éclairage, plus discret et assuré par des bornes basses, balisant les trajets piétons dans les espaces verts,
  - Un choix, pour les deux derniers types d'appareils précités, de modèles compatibles avec l'esthétique des appareils d'éclairage principal et la ZICHEE, et, pour l'avenue Wolvendael, la continuité par rapport à ce qui a été réalisé en direction de Saint-Job,
10. assurer la pose de dispositifs anti-bruit et anti-vibratoires,
11. réaliser les zones de stationnement dans les contre-allées en pavés de porphyre,
12. corriger les incohérences du dossier dans les documents à annexer au permis,

Considérant que ces modifications :

- sont accessoires en ce qu'elles visent soit :
  - à renforcer la cohérence paysagère et esthétique d'un projet élaboré avec ce souci,
  - à améliorer le fonctionnement de l'espace public que génère le projet, en fonction des différents usagers, dont les transports en commun, les piétons et les cyclistes, ainsi que les habitants et les acteurs économiques du lieu (principalement en matière de besoins en parking et d'accessibilité à leur siège activités, en portant la capacité de parking à +/- 75 emplacements accessibles et réglementaires, tout en éliminant le parking sauvage),
- visent à répondre aux objections que suscite la demande telle qu'introduite, par rapport à aux différents usagers et aux réclamations des habitants et acteurs économiques des environs,

o ne modifient pas l'objet de la demande en ce que toutes les fonctionnalités du projet sont maintenues, et s'en retrouveront même améliorées.

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

La Commission constate que la condition de déplacer le quai (direction Saint-Job) entre le square et l'avenue Arnold Delvaux, allée à celles qui imposent la modification de la contre-allée sud, permettra à ce quai, sans autre adaptation que le déplacement d'un passage pour piétons, d'accueillir à l'avenir, si nécessaire, des trams de plus grande longueur.