

DELPHINE MALLIEN  
JOACHIM BOURRY  
MICHAËL MALLIEN  
ANNE DUCHEZ  
NICOLAS D'HAENENS

COLLÈGE DES BOURGMESTRE ET ÉCHEVINS  
Place Jean Vander Elst 29  
B-1180 BRUXELLES (Uccle)

**Par dépôt à la Commune le 30/10/2019  
et par e-mail : info.urbanisme@uccle.brussels**

Bruxelles, le 30 octobre 2019

Concerne : UNION DES COMMERCANTS UCCLE-CENTRE / BRUXELLES MOBILITE  
V. réf. : Enquête publique n° 171/19  
N. réf. : 1729/19/JB

Mesdames, Messieurs les membres du Collège des Bourgmestre et Echevins,

**1.** Nous avons été consultés par l'UNION DES COMMERCANTS UCCLE-CENTRE (cf. PIÈCE 1) dans le cadre du dossier repris sous rubrique, concernant l'enquête publique n° 171/19 ouverte depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2019 suite à la demande de permis d'urbanisme n° 16-44914-2019 pour le réaménagement de la Chaussée d'Alsemberg.

Nos clients souhaitent, par la présente, faire part de leurs observations et réclamations quant au projet concerné par cette demande de permis d'urbanisme, conformément à l'article 188/8 al. 3 du CoBAT.

**2.** Nos clients ont conscience de la nécessité de donner un second souffle à Uccle centre afin de redynamiser le quartier. C'est pourquoi, ils ne s'opposent pas aux projets futurs de la Chaussée d'Alsemberg et reconnaissent que la chaussée a besoin de travaux notamment en raison de l'état actuel de la voirie. Nos clients conçoivent dès lors les objectifs de Bruxelles Mobilité, à savoir :

- a. La rénovation de la voirie ;
- b. La mise aux normes des quais de tram et des traversées ;
- c. La plantation d'arbres ;
- d. L'attractivité du pôle commercial « Uccle centre » via :

- L'augmentation de la largeur des trottoirs et remise à l'horizontalité de la totalité du tronçon,
  - La mise aux normes pour les PMR,
  - L'augmentation des traversées piétonnes en majorant la présence de trottoirs traversants quand il n'y a pas de feux de circulation,
  - L'augmentation de la portion de trottoir aux abords des feux de signalisation pour pouvoir accueillir plus de piétons désirant traverser,
  - La mise en place d'une piste cyclable à partir de Floréal dans le sens de la montée et la réalisation d'un itinéraire bis pour le bas de la Chaussée d'Alseberg via le Parvis Saint Pierre,
  - La suppression du feu à hauteur de la rue Labarre,
  - L'aménagement de plain-pied ce qui permettrait à moyen/long terme d'en faire un piétonnier ;
- e. L'amélioration de l'accessibilité et l'attractivité des trams ;
- f. L'amélioration du confort et de la sécurité piétonne ;
- g. L'embellissement et la requalification de l'espace public ;
- h. L'amélioration du confort acoustique de l'axe ;
- i. L'amélioration des conditions de circulation des cyclistes ;
- j. Et, à titre informatif, la rénovation des égouts et des raccordements.

**3.** Ce projet de réaménagement soulève cependant certains problèmes :

- a. La STIB impose, pour des raisons techniques (passage de tram T3.000), un élargissement de la chaussée de 5 mètres à 6 mètres, voire 6,20 mètres, or il semblerait que 5,50 mètres suffiraient au passage des trams ;
- b. Le déplacement de certains arrêts mettrait en danger les usagers des trams qui devraient traverser une rue supplémentaire pour atteindre l'arrêt souhaité ;
- c. L'aménagement des coins de rues ;
- d. Si l'élargissement de la voirie à 6 mètres était maintenu, cela entraînerait la suppression non négligeable de plus de 86 places de stationnement ;
- e. Parking peu utilisé et manque de zones répondant à la pression du parking
- f. La surélévation des quais des trams obligerait les personnes à mobilité réduite à procéder à un contournement ;
- g. Il existe un traitement différencié concernant la largeur des trottoirs selon que l'on se trouve de tel ou tel côté de la voirie, 1,40 mètres contre 3,45 (au niveau du Paris XL) ;
- h. La fréquentation des commerces de « Uccle centre » diminuerait de façon non négligeable ;

- i. L'élargissement de la voirie ainsi que la suppression des emplacements de stationnement auraient pour conséquence de diminuer la fréquentation des commerces de la Chaussée d'Alseberg et, de ce fait, de modifier l'affectation du quartier mixte (habitation et commerces) en un quartier purement commercial ;
- j. Une verdurisation plus réfléchie.

4. Bruxelles Mobilité reconnaît, dans les informations données lors de la réunion publique du 11 septembre 2019, que le projet demandera de lourdes rénovations et aura un grand impact sur le quartier environnant.

En effet, il est fait mention de la perte de près de 86 places de stationnement ainsi que d'un élargissement de plus d'un mètre en raison de la mise en circulation potentielle de T.4000. Or l'élargissement à moyen et long terme a surtout été envisagé pour accueillir les T.3000, ce qui ne justifie dès lors pas un si grand élargissement.

5. L'expression du refus de nos clients se justifie par l'existence d'alternatives réalistes qui, en plus, ne compromettent aucunement le passage du tram dans la Chaussée d'Alseberg, qu'ils soient anciens (trams actuels) et nouveaux (T.3000).

Les problèmes liés au projet et mentionnés au point 3 ci-dessus, pourraient dès lors trouver des solutions par les alternatives suivantes :

#### **5.a. Elargissement de la chaussée à 5,50 mètres**

La Chaussée est une porte d'entrée d'Uccle, or quand l'entrée n'est pas invitante, les personnes n'y entrent pas ou plus. Il ne peut y avoir de renaissance du noyau commercial d'Uccle centre et du quartier que si la Chaussée d'Alseberg est elle aussi valorisée sur l'ensemble de son tronçon.

Pour pouvoir assurer la convivialité de la Chaussée, un espace aussi important que possible doit être prévu à partir des façades des maisons afin de créer un espace de vie, et non un espace de passage. Nos clients s'interrogent donc sur l'utilité d'avoir de plus grands quais pour un même flux standard de passagers

La STIB, qui bénéficie déjà d'un espace enviable, impose un élargissement non négligeable et constant de 6 mètres de largeur sur toute la chaussée pour permettre le passage de trams T.3000 et T.4000.

Cependant, il est prématuré de définir le type de tram qui doit être envisagé sur la chaussée puisqu'un équilibre des intérêts doit être fait entre la capacité de la chaussée, la demande des usagers des trams et les alternatives au transport.

C'est pourquoi, il faut d'abord prévoir les espaces suffisants entre les façades et l'assiette de passage des trams avant d'envisager l'élargissement pour le passage de T.4000 qui n'apparaît absolument pas nécessaire dès lors que le tram 51 aura bientôt son terminus à la station Albert qui se verra dotée d'une ligne de métro.

Il ne peut être question, à ce stade, de se voir imposer une vision unilatérale de la STIB.

Nos clients proposent donc d'élargir la chaussée non pas à 6 mètres, mais à 5,50 mètres, afin d'équilibrer les espaces sur la largeur de la chaussée.

En effet, 5,50 mètres sembleraient suffire au passage de T.3000 étant donné que ceux-ci mesurent 2,30 mètres de large et que 20 centimètres sont requis, en plus, afin d'assurer la sécurité autour du tram, soit 40 centimètres entre les deux trams circulant en sens contraires. Lorsque nous additionnons ces mesures  $[(2 \times 2,30) + (4 \times 20)]$ , nous arrivons à 5,40 mètres. Il est dès lors suffisant d'élargir la chaussée uniquement à 5,50 mètres. Cette alternative est tout à fait réaliste et réalisable puisque la voie en site propre des trams sur l'Avenue Brugmann mesure également 5,40 mètres de large, ceci n'entrave donc pas le passage des trams.

### **5.b. Maintien de l'emplacement des arrêts de trams**

Nos clients entendent la demande de la STIB de déplacer les quais après les feux, cependant, ils s'y opposent fermement.

Prenons pour exemple l'arrêt « Bens » en direction de Forest, qui est idéalement placé au croisement de quatre voiries, dont trois joignant directement la chaussée. Cet arrêt permet aux véhicules de la STIB de profiter des carrefours pour s'approcher et s'éloigner facilement du quai.

Un déplacement de cet arrêt est prévu, qui éloignerait les usagers de la STIB des rue Bens et rue Floréal et les pousserait à devoir traverser une rue supplémentaire sans même davantage favoriser les usagers de la rue Doyenné.

Imposer aux usagers de la STIB de devoir traverser une rue supplémentaire les met plus en danger que de conserver l'arrêt actuel.

Déplacer les quais après les feux de signalisation bloquerait entièrement la circulation des rues adjacentes, même avec le système de « feu intelligent » promis par la STIB. Le cas existe déjà au niveau de H&M, lorsqu'un tram est à l'arrêt ou qu'une voiture souhaite stationner et qu'un tram attend derrière celle-ci.

De même lorsque le tram ne respecte pas le feu de signalisation en remontant sur la Chaussée d'Alseberg au coin de la rue des Fidèles. A chaque fois que le tram s'arrête au feu suivant, c'est à dire au coin rue Xavier de Bue, le Tram provoque un embouteillage conséquent, ne laissant aucune possibilité aux voitures de tourner sur la rue des Fidèles.

Les quais ne s'intègrent pas dans le noyau commercial d'Uccle centre. Ces quais ne sont en outre pas viables puisqu'il y en a même devant des entrées carrossables au nrs. 853 et 652 (cf. PIÈCE 2).

Nos clients souhaitent que les quais existants subsistent au même endroit.

### **5.c. Aménagement des coins de rues**

Les « oreilles » des coins de rues sur les plans proposés sont bien trop larges. Les semi-remorques, de même que les bus scolaires, auront des difficultés pour effectuer les virages. Les camions monteront sur les oreilles, comme c'est déjà le cas actuellement.

La sécurité des piétons serait dès lors remise en question. Cette modification engendrerait trop de risques qui ne peuvent être négligés.

La STIB supprime par ailleurs 10 places de parking au niveau des « oreilles ».

Nos clients souhaitent que l'aménagement des « oreilles » soit réexaminé, afin de réduire celles-ci pour éviter de créer des zones accidentogènes.

### **5.d. Emplacements de stationnement**

Lors de la présentation à la réunion publique du 11 septembre 2019, Bruxelles Mobilité reconnaît que ce projet occasionnerait la perte de 69 places de parking en zone rouge sur la chaussée d'Alseberg (il s'agit réellement de 86 places supprimées), sans la moindre indication concrète quant à des parkings de compensation légalement obligatoires.

Uccle centre est un des noyaux les plus importants de la Région bruxelloise. La particularité de ce tissu commercial réside dans la mixité des enseignes indépendantes et des chaînes de magasins traditionnels insérée dans une zone d'habitations et d'entreprises. Ce noyau commercial est à la lisière des communes telles que Beersel, Linkebeek, Drogenbos et Rhode-Saint-Genèse, communes où l'offre des transports en commun est minime.

La pression des emplacements de stationnement est, depuis plusieurs années, énorme, non seulement sur la Chaussée d'Alseberg mais sur toutes les voiries perpendiculaires à cette chaussée : rue Xavier de Bue, Place Vander Elst, rue du Doyenné, rue du Postillon, rue Labarre, rue Nieuwenhove, rue des fidèles, rue Verhulst et Parvis Saint Pierre.

De nouveaux complexes immobiliers sortent de terre actuellement : rue Beeckman, rue Asselbergs, rue Verhust, rue du Doyenné et chaussée d'Alseberg. Ces ménages risquent d'avoir au minimum un véhicule, où vont-ils stationner celui-ci s'il n'y a déjà plus de places disponibles ?

Le projet tel qu'il est envisagé actuellement ne répond pas à la problématique de la mobilité à Uccle Centre mais l'aggrave de manière significative. Il aura pour conséquence la saturation accrue des voiries latérales qui sont déjà saturées. Seuls les riverains possédant un garage pourront alors aisément stationner, et ce exclusivement à cause de la taille de l'assiette de passage du tram de la STIB. Le stationnement ne devrait pas compromettre la convivialité du quartier ainsi que des rues environnantes qui sont également impactées par ce projet.

Nos clients constatent que le nombre de places de stationnement actuellement indiqué par la Région est faux. La Région a enregistré les places de stationnement entre « Globe » et « Asselbergs » comme suit :

- Emplacements réglementés : 125
- Entrées carrossables : 1
- Zones de livraison : 8
- Emplacements PMR : 3
- Emplacements motos : 0

Cependant, nos clients ont recensé ces emplacements comme suit :

- Emplacements réglementés : 102
- Entrées carrossables : 3
- Zones de livraison : 4
- Emplacements PMR : 3
- Emplacements motos : 0

Le projet comporte certaines incohérences, tels que des emplacements de stationnement devant des entrées carrossables. Nos clients en ont recensé 2 juste sur la partie « Globe » - « Asselbergs » (nrs. 626 et 636), ce qui empêche d'y implanter des places de stationnement comme le plan le suggère. Des quais de tram sont également prévus devant des entrées carrossables à la chaussée d'Alseberg nrs. 853 et 652. Vous trouverez en annexe le plan avec l'indication des pertes de places de parking (PIÈCE 2).

Le nombre de places a été recensé comme suit :

<u>ZONE ROUGE</u>	<u>PLACES DE STATIONNEMENT ACTUELLES</u>	<u>PLACES DE STATIONNEMENT PROJETÉES</u>
Globe - Nieuwenhove	6	0
Nieuwenhove - De Bue coté paire/ impair	37 + 1 livraison (3) + 1 PMR = 41 27 + 1 livraison (3) + 1 PMR = 31	36
De Bue - Asselbergs coté paire (montant )	16 + 1 livraison (3) = 19	12
De Bue - Asselbergs coté impair (descendant)	16 + 1 livraison (3) + 1 PMR = 20	0
Totaux	117	48
Livraisons	-4 x 3 = -12	-6 x 3 = -18
PMR	-3	-4
<b>TOTAL voitures</b>	<b>102</b>	<b>26</b>
Oreilles (coins de rues)	<b>10</b>	<b>0</b>
SUPPRESSION	<b><u>86</u></b>	
Suppression en %	<b><u>77%</u></b>	

Dans le projet actuel, il s'agit de la suppression de 86 places de parking sans aucune compensation. Dans les places de parking suggérées par le plan il faudra rajouter minimum 6 zones de livraisons contrairement à l'heure actuelle ou il y en a 4. Chaque zone de livraison prend 3 places de parking soit l'équivalent de 24 places de parkings (cf. PIÈCE 2).

En résumé, le projet supprime 77% des places de stationnement, soit 86 places de parking, et laisse seulement **26 places de parking voitures disponibles**, ce qui est absolument différent des chiffres communiqués dans la presse, où il est fait état d'une disponibilité de 58 places après travaux + les places de livraisons et PMR (58 + 18 de livraison et 4 PMR).

A quelques centimètres près, les stationnements existants pourraient être conservés. En effet, si la prolongation des quais était réduite de seulement quelques centimètres, un maximum de places de stationnement pourraient être conservées.

Bruxelles Mobilité aurait reconnu cette alternative de réduction de quelques centimètres elle-même lors de la réunion publique du 11 septembre 2019. Cependant aucun auteur du projet ne semble s'en porter responsable.

L'alternative proposée respecte donc aux mieux les préoccupations de tous et ferait de la chaussée un lieu convivial tenant compte de l'intérêt général. Le projet doit proposer une version évolutive des emplacements de stationnement dans la partie « Nieuwenhove – De Bue », soit une récupération optimale d'emplacements.

Nos clients souhaitent donc une récupération optimale des emplacements de stationnement sur le tronçon 'De Bue – Asselbergs » ainsi que la partie « Globe – rue Nieuwenhove ».

#### **5.e. Parking plus utilisé et zones répondant à la pression du parking**

Le parking rue du Doyenné est actuellement occupé par seulement 40 voitures abonnées à l'année alors que ce parking propose normalement 80 places de parking. Les 40 places restantes sont occupées la semaine et le weekend par les détenteurs de la carte « professionnels ».

Ce parking doit devenir un vrai parking. Pour se faire la signalisation doit être plus claire et significative en indiquant le nombre de places disponibles.

Nos clients souhaiteraient que ce parking ait une vraie fonction de parking. Pour se faire, nos clients sollicitent la suppression des places de parking à l'année et la suppression des places réservées aux professionnels.

Toutefois l'aménagement du parking rue du Doyenné ne compense pas les places perdues sur la Chaussée d'Alseberg. C'est pourquoi nos clients suggèrent la création d'un petit parking à l'emplacement actuel des services communaux d'entretien au bout de la rue des Fidèles. Eu égard au déménagement de tous les services communaux, cet emplacement libre pourrait permettre de construire un parking, utile à la commune, au lieu de procéder à la vente de ce terrain à un complexe immobilier.

En plus de ce parking, nos clients souhaitent l'instauration d'une zone répondant à la pression du parking dans les rues suivantes : rue des Fidèles, rue Allard, rue Bens, rue Labarre, rue Verhust, rue du Doyenné, rue Nieuwenhove, rue du Postillon, place Vander Elst, une partie de la rue Beekman.

Dans cette zone, tout utilisateur d'un emplacement de stationnement serait soumis au paiement de la redevance de stationnement, sauf dérogation. Tout utilisateur du parking et détenteur d'une carte de dérogation ou d'une carte PMR ne serait pas soumis au paiement susmentionné. Les cartes professionnelles seraient exclues de cette zone. Les détenteurs des cartes professionnels ne devraient plus être privilégiés dans le noyau commercial.

Les cartes de dérogation « riverain » et « riverain temporaire » pourraient être utilisées en zone grise, et sur les emplacements réservés aux riverains, où elles donnent droit à stationner sans devoir payer la redevance ou, le cas échéant, faire usage du disque de stationnement. La carte de dérogation « personne handicapée » et la carte « Visiteur » auraient le droit de stationner gratuitement sur cette zone grise.

Ces zones grises fonctionneraient comme des zones tampons entre les zones rouges et les zones vertes, avec un tarif et une durée limitée à 4H30. Elles ne seraient accessibles qu'aux riverains habitant la zone afin de favoriser une bonne rotation pour les autres usagers.

#### **5.f. Quais de trams de plain-pied**

Sur les plans, nos clients constatent qu'une modification des quais est envisagée dans le noyau commercial, ils mesureraient 44 mètres de long avec une estrade de 31 centimètres par rapport à la route et à peine moins du côté trottoir. Un côté du quai serait pourvu d'escaliers, tandis que l'autre aurait une pente pour rendre le quai accessible aux PMR. Ces rampes seraient installées en aval des carrefours afin de minimiser le blocage de ceux-ci.

Les PMR devront donc emprunter avec une certaine difficulté cette rampe avant d'avoir accès aux transports. D'ailleurs, les PMR venant du bas de la Chaussée d'Alseberg devront longer le quai de 38 centimètres pour accéder au tram puisque l'autre extrémité est pourvue d'escaliers. Cela ne semble pas très adéquat et ne rend pas l'accès aux PMR si facile.

L'estrade de 31 centimètres provoquera de lourds problèmes de livraisons et de déménagement pour les riverains. De plus, les vitrines des commerces situées devant ces nouveaux quais seront complètement cachées par cette hauteur.

Etant donné la hauteur de l'estrade, des protections, telles des barrières, seront sûrement mises en place afin que les gens ne tombent pas. Les vélos viendront alors, en permanence, s'y accrocher, comme c'est déjà le cas actuellement sur les piquets d'Uccle centre avec le free floating et les vélos standards.

Les quais de trams devraient dès lors être de plain-pied afin de rendre le quartier plus attractif et plus convivial pour les riverains et les usagers des transports en commun. En effet, cela faciliterait également la vie quotidienne de ces PMR.

### **5.g. Équité au niveau des trottoirs de chaque côté de la voirie**

Sur les plans publiés, il est annoncé, sans aucune justification, qu'il y aurait une différence de largeur des trottoirs selon que l'on sera d'un côté ou l'autre de la chaussée. Des trottoirs aujourd'hui équivalents de part et d'autre de la voirie seraient désormais dissymétriques avec parfois 1,40 mètres contre 3,45 mètres de largeur dans une zone d'habitation. Or il n'y a pas de catégories différentes d'habitants de part et d'autre de la chaussée.

Afin de respecter l'équité et d'assurer le respect de la structure d'une même voirie, il faudrait revoir les plans et les adapter de chaque côté afin de ne pas traiter différemment les riverains. Il faut notamment respecter 1,50 mètres minimum par trottoir de part et d'autre de la chaussée, conformément à l'article 4 §1<sup>er</sup> du Règlement Régional d'Urbanisme de Bruxelles-Capitale.

### **5.h. Fréquentation des commerces**

Uccle est la 6<sup>ème</sup> commune où l'offre commerciale y est la plus importante. Il s'agit d'espaces traditionnels dont l'offre en enseignes est bien plus développée que dans d'autres espaces similaires, avec une plus importante présence de grandes enseignes ainsi qu'une spécialisation en commerce de destination (sources Hub Brussels - Structuration du paysage commercial bruxellois - juillet 2019).

Le noyau commercial d'Uccle Centre s'étend sur la Chaussée d'Alseberg, la rue Xavier de Bue, Place Vander Elst, rue du Doyenné, rue du Postillon, rue Labarre, rue Nieuwenhove, rue des fidèles, rue Verhulst et Parvis Saint Pierre. La convivialité du quartier dépend également de sa qualité de noyau commerçant. Les travaux envisagés font craindre pour la pérennité des commerces.

### **5.i. Affectation du quartier**

Nos clients souhaitent que la Chaussée d'Alseberg revive, par conséquent il est indispensable que les commerces conservent leur clientèle afin de ne pas passer d'un quartier mixte avec des commerces et des habitations à un quartier uniquement dédié au logement.

Cet objectif ne pourrait être atteint si la convivialité du quartier est à ce point remise en cause que les potentiels habitants ne pourraient se projeter en raison du manque d'espace en rue, du manque de places de stationnement ainsi que des autres conséquences que peut engendrer ce type de projet.

Il est donc important de réviser ce projet et de l'adapter en conséquence, notamment par l'adoption des alternatives proposées ci-dessus. Sinon, en faisant disparaître les commerces, par l'adoption d'un tel projet, le quartier ne serait plus qu'un quartier d'habitation, impliquant des règles urbanistiques différentes.

### **5.j. Verdurisation**

Nos clients se réjouissent d'une verdure de la chaussée d'Alseberg, à condition qu'elle se fasse de manière adéquate et intelligente, en veillant déjà à planter des arbres dans les parties où il est impossible de mettre un emplacement de parking.

6. En résumé, nos clients estiment que les plans actuels ne favorisent en aucun cas l'attractivité et le dynamisme du noyau commercial d'Uccle centre. En aucun cas il ne peut être question, à ce stade, de se voir imposer une vision unilatérale de la STIB.

C'est pourquoi nos clients remercient Bruxelles Mobilité, la Commune d'Uccle et la STIB de prendre pleinement en considération leurs demandes dans le cadre de l'enquête publique.

Nos clients seront **présents à la réunion de concertation du 14 novembre 2019 et demandent à ce qu'un de leurs membres puisse être entendu**, au nom des 298 commerçants, afin de préciser certaines des remarques reprises à la présente.

Nos clients sollicitent enfin que ladite réunion du 14 novembre puisse se tenir plus tard. Il est en effet impossible pour eux de se rendre disponibles à cette réunion, pourtant très importante pour leur avenir. Il en va vraisemblablement de même pour les riverains qui travaillent à cette heure-là. Maintenir l'horaire à 14h. prive dès lors la majorité des personnes travaillant ou vivant dans le quartier Uccle Centre qui souhaiteraient interpeller les acteurs de ce projet.

Vous souhaitant bonne réception de la présente et des annexes,

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs les membres du Collège des Bourgmestre et Echevins, l'expression de nos sentiments les plus distingués,

J. BOURRY

joachimbourry@mallien-bourry.be

**Annexes :**

1. Mandat reprenant les signatures des membres adhérents ;
2. Plan avec l'indication des pertes de places de parking (*uniquement par dépôt de la version papier à la Commune*).