
Mémorandum du Collectif de Riverains d'Uccle Centre (CRUC)

Introduction

Le Collectif de Riverains d'Uccle Centre (CRUC ou le «Comité») compte près de 120 familles réparties sur 13 rues : rue Victor Allard, chaussée d'Alseberg, rue Alphonse Asselbergs, avenue de l'Aulne, rue Beeckman, rue Auguste Danse, rue Xavier De Bue, avenue Docteur Decroly, rue des Fidèles, rue de Nieuwenhove, pl. Vander Elst, rue Verhulst et Vossegat (avenue et rue). Il a 6 mois d'existence et s'élargit chaque jour.

Objectif

Le mémorandum est adressé dans le cadre de l'enquête publique relative aux travaux de la chaussée d'Alseberg. Il vise à communiquer aux autorités compétentes – la Commune, la Région, la STIB et Vivaqua – les requêtes du Comité et des personnes qui le composent.

Travaux de la chaussée d'Alseberg

Nous avons compris du Comité de pilotage que le but de ce projet, et nous vous remercions de le confirmer, est de :

- Rénover et adapter l'infrastructure du tram et rénover les égouts et raccordements des particuliers.
- Assurer l'attractivité d'Uccle via :
 - L'augmentation de la largeur des trottoirs et la 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 (oreilles de carrefour)
 - L'aménagement de nouveaux quais de tram pour accueillir les nouveaux trams 3000 & 4000
 - Profiter de la rénovation de l'infrastructure de la STIB pour permettre 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 (cf. Veritas)
 - La suppression de places de stationnement : il y aura donc 125 places en moins sur toute la portion Globe/Coghen dont 69 en zone rouge
 - La mise en place de zones arborées plus importantes

Au niveau d'Uccle centre (Globe jusqu'Asselbergs)

- Aménagement de plain-pied permettant à moyen/long terme la création d'un piétonnier
- Des bordures pour signaler la voirie qui se trouvera 4 cm plus bas que le trottoir (à la demande du comité consultatif des personnes à mobilité réduite il s'agira probablement de bordures d'éveil de vigilance donc podotactiles et en contraste visuel) ;
- Les trottoirs feront 2m de large et 1m50 lors de la présence de stationnement ;
- Les zones de stationnement se trouveront donc au niveau du trottoir et seront en béton lavé afin qu'elles soient reconnaissables ;
- Les quais de tram seront placés en estrade (31cm de haut) et dans la mesure du possible intégrés au décor. D'un côté, il y aura des escaliers, de l'autre une pente accessible pour les PMR. Ils seront installés en aval des carrefours afin de minimiser les blocages grâce à des feux de signalisation « intelligents » capables de détecter un tram en approche et donc d'augmenter la vitesse commerciale du tram ;
- Le revêtement de tout ce tronçon sera en pavés de porphyre ;
- Cette zone sera dite apaisée et placée à 30km/heure ;
- Les fosses d'arbres seraient de 4m sur 2 mètres avec donc un arbre et plusieurs buissons ;
- Lors des travaux sur Uccle centre, des solutions au niveau des transports en commun seront mises en place dont un T-BUS 51 mais aussi une augmentation de la fréquence des bus 37 et des trams 4 afin d'arriver jusqu'à Albert.

Les autres tronçons : *Asselbergs – Floréal* : 1m50 de trottoir en pavés traditionnels 20*20 et conservation de plus de places de stationnement, revêtement de la route en asphalte classique. La volonté étant donc de démarquer la zone commerciale et apaisée des autres.

Floréal – Coghen : *idem* avec l'installation d'une piste cyclable dans le sens de la montée et de trottoirs traversants quand il n'y a pas de feux ;.

Un habillage du chantier est prévu durant les travaux via des panneaux reprenant des photos de l'ancien Uccle. Deux points informations sur l'état d'avancement des travaux seront aussi installés : l'un au parvis Saint-Pierre, l'autre sur la place Vander Elst.

Demandes et remarques du Collectif de Riverains d'Uccle Centre

a) AMÉNAGEMENT DE LA CHAUSSÉE D'ALSEMBERG

La chaussée d'Alseberg a aujourd'hui comme fonction principale d'être une voie de connectivité entre la petite ceinture et la frontière régionale, une voie partagée par les trams, les bus, les voitures et occupée, de part et d'autre, par une zone de stationnement. C'est une voie de passage, voire de transit, sans espace pour la convivialité.

Or, il n'y aura de renaissance du noyau commercial d'Uccle centre et du quartier que si la chaussée d'Alseberg est elle aussi valorisée, non seulement aux croisements des rues Coghen, Bens, Floréal, de Bue jusqu'à Globe, mais sur l'ensemble de son tronçon. La chaussée d'Alseberg est une des

portes d'entrée d'Uccle. Et quand l'entrée n'est pas invitante, les personnes n'y entrent pas. C'est très impactant pour un noyau commerçant, un quartier d'habitants.

Pour le Comité, les travaux d'aménagement doivent donc être l'occasion de rendre à ce tronçon une fonction d'invitation, de convivialité et d'espace de vie.

À ses yeux, cinq éléments sont capitaux pour une telle réussite :

1. Un aménagement approprié
2. Une zone 30 km
3. La verdurisation des abords
4. Un redéveloppement de l'habitat
5. Une revitalisation commerciale

Un aménagement approprié

Afin d'assurer la convivialité de la chaussée, un espace le plus important possible doit être prévu à partir des façades des maisons. Il s'agit de recréer un espace de vie et non un espace de passage.

Cet espace doit comprendre les trottoirs (150 cm) certes, mais aussi la section entre le trottoir et l'assiette prévue pour le tram. Or, l'assiette réservée au tram est envisagée sur 2x3m ce qui constitue un élargissement par rapport à l'occupation actuelle.

Le Comité s'y oppose fermement, demandant à la STIB et à Bruxelles mobilité de revoir sa demande et son permis sur ce point.

Quant à savoir quel tram doit être envisagé pour occuper la ligne 51 (T2000, T3000 ou T 4000), il est prématuré de le définir. Une véritable balance des intérêts doit être faite entre la capacité de la chaussée, la demande des usagers des transports et les alternatives au transport. Il ne peut être question, à ce stade, de se voir imposer une vision unilatérale de la STIB.

En tout état de cause, il faut prévoir un espace **minimum supplémentaire de 2 mètres** entre le trottoir et l'assiette de passage du tram, de part et d'autre de la chaussée sur la section Globe-Coghen.

Cet espace de 2 mètres doit être **une zone concertée** dont l'affectation devra être la plus flexible possible. Elle doit respecter le cadre de vie des riverains, offrir un lieu de stationnement temporaire pour le chargement, le déchargement, le déménagement, etc., être accessible aux personnes à mobilité réduite, faciliter la mobilité douce, permettre l'installation de terrasses temporaires pour les commerces de bouche, bars ou restaurants ou d'étals. Cette concertation doit se faire entre les riverains, les commerçants, la Commune, Bruxelles mobilité.

Réduire cet espace, serait réduire l'espace de vie des riverains, des commerçants, des cyclistes et des piétons...

L'espace de 5,50 m ainsi laissé au passage du tram et des automobiles est probablement bien suffisant pour un déplacement approprié de ces moyens de transports.

Dès lors que cette bande de 2x2 mètres est une zone concertée et multifonctionnelle, son aménagement doit l'être lui aussi. Ainsi, cette bande de 2m doit être créée dans la continuité du trottoir (sans marche ou dénivelé) et, du côté passage du tram et des automobiles, être interrompue par un dénivelé. Dans cette même logique, **les quais de tram devraient être de plain-pied** de façon à rendre le quartier plus attractif et convivial et à faciliter la vie quotidienne des personnes à mobilité réduite.

Le Comité des riverains est pleinement conscient de **la question du stationnement**. Celui-ci ne devrait toutefois pas compromettre la convivialité du quartier.

Le Comité estime que le stationnement doit être fondamentalement repensé à la lumière du Cobrace, aux termes duquel un emplacement en voirie doit être remplacé par un emplacement hors voirie. Il doit aussi être réfléchi à la lumière de l'évolution de la mobilité en ville et de la mutation que la société doit opérer en vue de réduire la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 (- 50%).

Nous demandons donc que concomitamment à la réalisation des travaux de la chaussée, la Commune d'Uccle, en concertation avec Bruxelles mobilité et parking Bruxelles, procède à l'inventaire du potentiel des parkings de dissuasion et qu'un plan alternatif aux emplacements en voirie soit défini.

Une zone 30

La chaussée d'Alseberg ne doit pas être une voie rapide de transit, ce qu'elle est trop souvent. Ce doit être, dans les faits comme en droit, une zone apaisée. C'est une question environnementale (le bruit et la pollution atmosphérique), c'est une question de sécurité (la vitesse). Et c'est, enfin, une question de convivialité.

La verdurisation des abords

Pour que la chaussée d'Alseberg soit invitante et constitue un cadre de vie agréable, le Comité souhaite qu'elle soit arborée de part et d'autre. Toutefois, il y a lieu d'avoir une approche flexible dans cette approche. Les expériences du passé ont montré qu'une plantation d'arbres à même le sol était un échec. Pour le Comité, une approche pragmatique et concertée doit prévaloir. Des plantations en pots, dont les racines n'investissent pas le sous-sol, dont l'emplacement est flexible, semblent la meilleure approche.

Le redéveloppement de l'habitat

Le Comité souhaite que la chaussée d'Alseberg revive. Et pour qu'elle vive, il faut que les habitations retrouvent des habitants.

L'amélioration des abords (la verdurisation, la zone apaisée, l'espace de convivialité retrouvé – les 2 mètres de la zone concertée) aideront énormément à ce que la chaussée retrouve l'attractivité de lieu de vie qu'elle a perdu.

Le Comité rappelle que le potentiel d'habitations, au-dessus des commerces, est important. Une politique régionale de soutien existe et devrait être promue par l'intermédiaire de la Commune (échevins du logement et du commerce). La Commune elle-même ayant la volonté de renforcer l'accessibilité du logement moyen à Uccle, pourrait développer une politique d'acquisition et de réfection des immeubles dont beaucoup sont manifestement en mauvais état. Il en va aussi de la dynamique d'utilisation rationnelle de l'énergie et de lutte contre les changements climatiques, que le Conseil communal, par voie d'une résolution, veut défendre avec détermination.

La revitalisation commerciale

La convivialité du quartier tient aussi dans la qualité de son noyau commerçant. La survie des commerçants est notre survie. Nous sommes très préoccupés par l'atteinte des travaux à la pérennité de ceux-ci. Nous souhaitons connaître les moyens que la STIB, la Commune, la Région vont mettre pour garantir la survie des commerces actuels durant les travaux.

Avant les travaux

Un commerce renonce ou serre les dents pendant les travaux en fonction de l'espoir qu'il nourrit de voir une amélioration / une métamorphose du quartier.

Quels sont donc les moyens mis en place pour donner envie aux commerçants et à leurs clients de continuer à faire vivre ce quartier ?

Plan, maquette, délais précis et respectés de la zone revitalisée, mise en évidence chez les commerçants avec un poster : Uccle centre après les travaux.... Le Comité insiste pour qu'une information claire, précise et source d'espoir puisse être diffusée de manière la plus large possible afin que les participants au chantier titanesque puissent en pleine course savoir avec certitude où et quand sera l'arrivée.

Pendant les travaux

Rendre l'accessibilité des commerces la moins mauvaise possible mais aussi développer une stratégie d'incitation à la fréquentation des commerces par les riverains certes mais aussi par les clients potentiels habitant hors du quartier sont des nécessités absolues.

Les mesures de soutien, les zones d'acheminement doivent être bien pensées puisque, près de 60 % des personnes faisant leurs achats à Uccle centre sont des riverains et seulement 24% des chalands viennent en voiture.

L'indemnisation des commerçants pour les travaux de voirie a été améliorée par l'Ordonnance chantier du 18 05 2018, entrée en vigueur de 10 octobre 2019. Cependant, cette ordonnance reste largement insuffisante non seulement pour couvrir les préjudices subis par les commerçants au droit des voiries en chantier mais aussi pour les commerçants des rues adjacentes (comme les rues de Bue, Labarre, Nieuwenhove par exemple).

À côté du soutien par la STIB, la Région et la ville de Bruxelles ont mis en place une stratégie (et un budget) dans le cadre des travaux de la jonction Nord-Midi et Constitution à l'adresse des commerçants et des habitants du boulevard du Midi.

<https://plus.lesoir.be/213302/article/2019-03-20/les-commerçants-de-bruxelles-pourront-solliciter-lindemnisation-chantier-sous>

*« Ce nouveau cadre général étant fixé, la Région planche déjà sur un accord taillé sur mesure pour ce qui s'annonce comme le plus grand chantier des prochaines années : la construction de la station de métro Constitution, supposée commencer dès 2020 au bout de l'avenue Stalingrad. « **On prévoit un pacte hors catégorie pour ce chantier avec la Ville de Bruxelles** et les commerçants, » explique Pascal Smet, qui parle de 10 millions sur la table pour soutenir l'activité économique du quartier. « On va atterrir sur cet accord dans les semaines qui viennent. On veut terminer cela avant la fin de législature. » De quoi créer un précédent pour de futurs chantiers d'exception ? »*

Nous demandons aux autorités régionales, au gouvernement, à Hub, à la STIB, à Bruxelles-mobilité et la commune de définir un **PACTE** en concertation avec les commerçants et les habitants à l'instar de ce qui est envisagé pour le chantier Constitution, capable de répondre à l'ensemble des points sus-évoqués.

Après les travaux

La nécessité de reconstitution du tissu commercial est une évidence, dès à présent, alors que les travaux n'ont pas encore commencé.

De nombreuses dents creuses affectent la rue Xavier de Bue et la chaussée d'Alseberg.

Le Comité est convaincu que la réappropriation du quartier par les chaland passera par une politique de diversité et d'authenticité commerciale.

Pour ce faire nous demandons à la Région, Hub et à la Commune, à l'échevinat du commerce de mettre en place dès à présent un incitant pour développer une nouvelle offre commerciale, par exemple, par :

- un soutien – financier temporaire – aux commerçants qui souhaitent développer des commerces durables dans les dents creuses ;
- par un appel à projets pour le développement de commerces originaux ;
- un appel à idées pour redynamiser l'offre et la demande de commerces de proximité .

Une des priorités de l'agenda 21 devrait comporter le développement de commerces durables axés sur l'économie circulaire et la réutilisation.

b)

L'IMPACT DES TRAVAUX SUR LES RIVERAINS

Le Comité constate que les mesures visant à limiter les nuisances des travaux sur l'environnement et en particulier sur les habitants et les commerçants restent encore largement indéfinies.

En conséquence, il demande que les informations suivantes soient produites au plus tard lors de la réunion de concertation organisée le 14 novembre.

Mesures de protection liées à la circulation

Un plan de circulation alternatif devra être envisagé lorsque les sections entre Globe et Coghen seront interrompues.

Le Comité demande qu'un plan de mobilité exhaustif et précis soit élaboré pour la circulation de transit, l'acheminement des fournitures pour les commerces et l'accès des véhicules et matériaux de chantier afin que :

- a. les rues adjacentes et perpendiculaires, qui sont des rues résidentielles, ne soient pas les voies alternatives de la chaussée ;
- b. le plan soit élaboré, discuté et communiqué aux citoyens bien avant le début du chantier (2 mois) ;
- c. ce plan reprenne l'échéancier précis, les lignes du temps, les mesures de publicité préalables, la signalisation précise ;
- d. les mesures prises pour que son application soit respectée et les sanctions effectives en cas de non-respect;
- e. la personne à contacter en cas de non-respect des prescriptions du plan.

Information et mesures liées au stationnement

Le Comité demande qu'un plan de stationnement couvrant la période des travaux soit présenté lors du comité de concertation et arrêté et communiqué aux habitants, aux commerçants, aux impétrants et entrepreneurs, au moins 2 mois avant le début du chantier.

Le plan de stationnement exhaustif et précis doit reprendre :

- a. si elles sont concernées ou impactées, les rues adjacentes et perpendiculaires ;
- b. la signalisation précise ;
- c. les mesures prises pour que son application soit respectée ;
- d. la personne à contacter en cas de non-respect.

Mesures liées au respect des normes de sécurité, de la salubrité et des aspects environnementaux du chantier

Le Comité demande à la Commune d'exiger de la part de la STIB qu'un responsable du chantier soit désigné tant par le maître d'œuvre que le maître d'ouvrage et ses sous-traitants afin qu'ils soient les garants du respect des dispositions visant à limiter les nuisances du chantier sur les riverains et les commerçants.

Cette personne doit être présente sur le chantier et facilement joignable par téléphone.

En conclusion

Le Collectif de Riverains d'Uccle Centre,

remercie les autorités régionales, communales, la STIB et Vivaqua de prendre pleinement en considération ses demandes dans le cadre de la procédure visant la réalisation des travaux de remplacement des rails de tram et de réfection de la chaussée d'Alseberg.

Le Comité sera présent à la réunion de concertation du 14 novembre et demande à être entendu au nom des 120 familles qu'il représente et à recevoir une réponse aux questions et remarques qu'il adresse dans le présent mémorandum et sous réserve de compléments qui interviendraient en cours de procédure.

Ainsi adressé au collège des Bourgmestre et Échevins d'Uccle,

Le Collectif de Riverains d'Uccle Centre
Collectifriverains.ucclecentre@gmail.com