

**COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-LAMBERT - AMENAGEMENT DU TERRITOIRE -  
URBANISME**

**COMMISSION DE CONCERTATION**

Procès-verbal n° 441 de la séance du 03/03/2017 à 09h00.

**Demande de permis d'urbanisme PUFD/541965/2013 (1)**

Localisation : Boulevard de la Woluwe

Objet : Demande modifiée de permis d'urbanisme pour les aménagements au nord de la rue Voot, pour permettre l'accès à double sens à l'av. Debecker.  
Prolonger le tracé de la ligne de tram 94 en réaménageant le Boulevard de la Woluwe, entre l'avenue de Tervuren et les avenues Emile Vandervelde et Paul Hymans; le Cours Paul-Henri Spaak, entre le Boulevard de la Woluwe et le parking de Roodebeek; et l'Avenue Paul Hymans; Boulevard de la Woluwe: réduire la largeur des voiries, les adapter à une vitesse de 50 km/h, sécuriser les traversées piétonnes et cyclistes, aménager une promenade mixte piétons/cyclistes le long des parcs, créer des noues et planter des arbres, côté du bâti, aménager une piste cyclable bidirectionnelle, élargir les trottoirs devant les écoles, créer des latérales à 30 km/h; Cours Paul-Henry Spaak: implanter le tram dans la berme, avec un quai central à hauteur de l'accès métro Roodebeek

Zonage : P.R.A.S. : , en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement, le long d'un espace structurant

P.P.A.S. : n°42

Lotissement : néant;

Demandeur : BRUXELLES MOBILITE AED représentée par Monsieur Eric GHILAIN

Motifs : application de la prescription particulière 8.4. du PRAS (modifications des caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordant avec celles du cadre urbain environnant)  
Art. 149 al.2 : demandes soumises à une évaluation appropriée des incidences du projet ou installation sur un site Natura 2000  
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 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)  
application de la prescription générale 0.3. du PRAS (actes et travaux dans les zones d'espaces verts, publics ou privés)  
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 (constructions de lignes de tramways (hormis les lignes souterraines ou aériennes déjà visées à l'annexe A))  
application de la prescription particulière 21. du PRAS (modification visible depuis les espaces publics)  
application de l'art. 207 §1.al4 du COBAT (bien à l'inventaire)  
application de l'art. 207 §1.al4 du COBAT (bien classé ou en cours de classement depuis max 2 ans)

Enquête : 18/01/2017 au 16/02/2017

Plaintes/Remarques : 11

Argumentation : - il faut prévoir des barrières de sécurité le long de la voie du tram  
- le resserrement du cheminement entre le quai et la rue Debecker est dangereux  
- la sécurité sera accrue avec une baïonnette et des barrières de sécurité sur l'îlot central  
- proposition d'une autre alternative au projet présenté

Avis :

### ***Préambule relatif à l'annulation partielle du permis originel par le Conseil d'Etat***

Vu que la présente demande fait suite :

- à l'annulation partielle par le Conseil d'Etat (arrêt n° 236.048 du 11/10/2016) du permis n°18/PFD/481570 délivré le 05/08/2014 par le fonctionnaire délégué et visant à :

*prolonger le tracé de la ligne de tram 94 en réaménageant le Boulevard de la Woluwe, entre la rue Voot et les avenues Emile Vandervelde et Paul Hymans; le Cours Paul-Henri Spaak, entre le Boulevard de la Woluwe et le parking de Roodebeek; et l'Avenue Paul Hymans;*

*Boulevard de la Woluwe: réduire la largeur des voiries, les adapter à une vitesse de 50 km/h, sécuriser les traversées piétonnes et cyclistes, aménager une promenade mixte piétons/cyclistes le long des parcs, créer des noues et planter des arbres, côté du bâti, aménager une piste cyclable bidirectionnelle, élargir les trottoirs devant les écoles, créer des latérales à 30km/h*

*Cours Paul-Henri Spaak: implanter le tram dans la berme, avec un quai central à hauteur de l'accès métro Roodebeek ;*

- au retrait par le fonctionnaire délégué du permis délivré le 27/10/2016 et portant sur la partie annulée du permis initial, à l'exception du quai et de ses abords qui ont été extraits de la demande par le demandeur ; ce retrait de permis fait suite à sa suspension notifiée le 20/12/2016 par le Conseil d'Etat, saisi en requête d'extrême urgence ;

- à la renonciation par le demandeur à sa demande de permis unique introduite le 27/10/2016 (référéncé 18/PFU/614880), qui était connexe au permis nouvellement délivré, et visant à *aménager le deuxième quai de l'arrêt de tram Debecker et le trottoir cyclable le longeant* (c'est-à-dire la partie « extraite » précitée) ;

Vu que l'arrêt du Conseil d'Etat du 11/10/2016 a annulé ledit permis uniquement pour sa partie située au nord du passage pour piétons de la partie nord du carrefour entre le boulevard de la Woluwe et la rue Voot (passage piéton tel que représenté dans le plan B.6086 joint au dit permis) ;

Considérant que ce plan, auquel se réfère le Conseil d'Etat, est l'un des plans modificatifs introduits le 30/07/2014 dans le cadre de cette procédure, à la requête du 13/05/2014 du fonctionnaire délégué ;

Considérant que le fonctionnaire délégué n'avait pas requis de nouveaux actes d'instruction quant à ces plans modificatifs, jugeant que les modifications n'affectaient pas l'objet de la demande, étaient accessoires et visaient à répondre aux objections suscitées par les plans initiaux ; qu'il avait donc directement délivré le permis d'urbanisme ;

Considérant néanmoins que se prononçant sur la requête en annulation du permis, le Conseil d'Etat a conclu que certaines des modifications apportées aux plans requéraient nécessairement une nouvelle enquête publique ; que ces modifications étaient situées spécifiquement à l'amorce du carrefour avec l'avenue Debecker : le déplacement du quai de tram situé du côté du parc (= celui en direction de Roodebeek), la largeur limitée du trottoir cyclo-piétons à hauteur de cet arrêt (conflit potentiel entre piétons, cyclistes et usagers du tram), ainsi qu'à cet endroit l'absence d'une zone de sécurité pour les piétons traversant le site propre du tramway ;

Considérant qu'excepté la question de l'obligation de soumettre le projet à une nouvelle enquête publique, les actes de procédure précédant la délivrance du permis d'urbanisme partiellement annulé n'ayant pas été remis en cause par le Conseil d'Etat restent valables, y compris pour la partie annulée du permis : l'accusé de réception complet, les demandes d'avis aux instances concernées, l'enquête publique, la commission de concertation ;

Considérant que le présent permis, par souci de bonne compréhension et de cohérence, fera donc uniquement le lien avec le permis originel encore partiellement valable, et pas avec le permis ultérieur, ayant disparu de l'ordre administratif ;

### ***Contexte légal, réglementaire et procédural***

Considérant que ci-après, la locution « la demande originelle » se rapporte à la demande de permis d'urbanisme telle que soumise aux mesures particulières de publicité du 08/05 au 06/06/2013 ;

Considérant que ci-après, la locution « la demande modifiée » se rapporte uniquement à la portion de la demande de permis d'urbanisme originelle correspondant à la partie du permis annulée par le Conseil d'Etat (au nord de la rue Voot), et ayant été modifiée ultérieurement sur la base des articles 191 et 177/1 du Co.B.A.T. (quai Debecker et abords) ;

Considérant que la demande modifiée a été soumise aux mesures particulières de publicité du 18/01 au 16/02/2017, lors de laquelle 11 réclamations ont été valablement émises ;

Vu que la partie annulée du permis originel et les modifications en question se situent exclusivement sur le territoire de la commune de Woluwe-Saint-Lambert, contrairement à la demande originelle qui s'étendait également sur Woluwe-Saint-Pierre ;

Vu que la demande modifiée se situe, eu égard au Plan Régional d'Affectation du Sol approuvé par arrêté du 03/05/2001 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- majoritairement en réseau viaire, en espace structurant et en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement ;
- très partiellement en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public et en zone de parc ;

Considérant que la demande modifiée longe en outre des zones de parcs, zones vertes, zones de forte mixité, zones administratives et une zone d'eau ;

Vu que la demande originelle longe en surplus une zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public ;

Vu que la demande originelle longe des sites protégés patrimoniallement par le Gouvernement : *la propriété Blaton - Bovenberg, le parc des Sources et la propriété Solvay, 't Hof van Brussel, le parc du château Malou, le Moulin de Lindekemaele et les terrains environnants* ;

Vu que la demande modifiée se situe pour toute petite partie dans le site classé du *Moulin de Lindekemaele et terrains environnants* ;

Vu que la demande originelle se situe très partiellement dans la zone de protection de l'ensemble classé le 29/11/2001 du *Dépôt de trams et Musée du transport urbain bruxellois* ;

Vu que demande originelle longe la station Natura 2000 de *La Forêt de Soignes avec Lisière et domaines boisés avoisinants et la vallée de la Woluwe* ; qu'en effet elle longe à moins de 60 m quatre des sites constitutifs de cette station : *le parc des Sources avec talus promenade du chemin de fer, le parc Malou et la propriété Solvay, Woluwe remis à ciel ouvert et Friches Woluwe* ;

Vu que la demande modifiée se situe pour infime partie dans un de ces sites, à savoir *le parc Malou* ;

Vu par conséquent que la demande originelle requiert et a fait l'objet d'une évaluation appropriée des incidences sur ces sites Natura 2000, car légalement réputée potentiellement susceptible de porter atteinte à l'habitat protégé de manière significative, en vertu de l'ordonnance Nature du 26/03/2012 (Art. 60. § 1<sup>er</sup>) ;

Considérant que cette évaluation appropriée des incidences sur le site Natura 2000 a conclu que les actes et travaux envisagés ne sont pas susceptibles de porter atteinte significativement aux objectifs de conservation des sites et de leurs habitats protégés ; que la modification de la demande pour quelques centiares dans la station Natura 2000 n'est également pas susceptible d'atteindre significativement ces sites ;

Considérant que la demande originelle a été soumise à l'établissement d'un rapport des incidences environnementales en application de l'annexe b) du Cobat :

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

*30) construction de lignes de tramways (hormis les lignes souterraines ou aériennes déjà visées à l'annexe A)*

Considérant que ce rapport d'incidences relève de nombreux avantages au projet, sans mettre en avant d'incidences négatives délétères ;

Considérant que la demande modifiée a fait l'objet d'un complément au rapport des incidences, qui conclut qu'aucune incidence négative significative n'est à attendre ;

Considérant que la demande modifiée a été soumise à l'avis de la commission de concertation pour les motifs suivants :

✓ COBAT : titre V Patrimoine : Art. 207 §1.al4 :

- *Bien classé ou en cours de classement depuis max 2 ans (art 235).*
- *Bien inscrit à l'inventaire (art 207);*

✓ PRAS, prescriptions particulières à certaines parties du territoire, prescription 21 : zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (zichée) : *modification visible depuis les espaces publics.*

Considérant que la demande modifiée a été soumise aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants :

✓ P.R.A.S., prescriptions particulières à certaines parties du territoire :

- *Voiries 25.1. : création ou modification de voiries et d'itinéraires de transport en commun*
- *zone d'équipement 8.3 : modification des caractéristiques urbanistiques*

✓ PRAS : *Prescriptions générales : 0.3. Actes et travaux dans les zones d'espaces verts.*

### ***Description de la demande***

Considérant que la demande originelle consiste pour l'essentiel en :

- le réaménagement complet du boulevard entre l'avenue de Tervueren et l'avenue Vandervelde ;
- l'intégration dans ce boulevard et le cours Paul-Henri Spaak (av. Hymans) du prolongement de la ligne 94 jusqu'à la station de métro Roodebeek ;
- le réaménagement du terminus de bus Roodebeek ;

Considérant que la demande modifiée ne diffère du permis partiellement annulé que vis-à-vis du quai de tram et ses abords directs critiqués ;

Considérant que la demande modifiée diffère principalement de la demande originelle sur les points suivants :

- principalement permettre l'accès à l'avenue Debecker dans les 2 sens de circulation dans des conditions optimales de sécurité pour les « modes actifs » (piétons et cyclistes), mais aussi pour le tram et les véhicules automobiles ;
- planter de l'aulne *Alnus x spaethii* en remplacement d'une des essences prévues en alignement, à savoir le frêne commun greffé sur le frêne rouge : en effet les

arbres du genre *Fraxinus* sont sujets depuis 7 ou 8 ans en Belgique à une grave maladie (*Chalara fraxinea*) provoquant leur dépérissement et leur mort dans de nombreux cas (mortalité du houppier et des rameaux) ; cette essence d'aulne est de 1<sup>ère</sup> grandeur (hauteur potentielle à l'âge adulte d'au moins 25 m), nécessaire pour donner un cachet paysager suffisant à ce boulevard structurant ;

- présence de 6 places de stationnement en bordure de chaussée au nord de la rue Voot ;
- marquer une séparation plus nette entre le site propre du tram et les trottoirs cyclables, dans le respect de la conception paysagère du projet ;
- s'agissant du terminus du tram à la station « Roodebeek » :
  - o pas de prolongement du site propre au-delà du carrefour avec la chaussée de Roodebeek ;
  - o aménager un escalier menant des quais vers les couloirs de la station de métro ;
- accès motorisé à la placette sise entre les n°60 et 62 du boulevard, à l'arrière de la place St-Lambert ;

Considérant que, comme cela ressort de la demande de permis, le projet vise de manière générale à :

- valoriser l'espace public : requalification des espaces de la voirie dédiés à ses différentes fonctions : chaussée urbaine, contre allée, piste cyclable, stationnement, plantation arborée, caractère paysager, zone tampon avec les sites Natura 2000 ;
- renforcer l'intermodalité : connexion avec le terminus Roodebeek, réaménagement de ce terminus, création d'une piste cyclable bidirectionnelle et d'un trottoir cyclable bidirectionnel, espaces laissés libres pour de futures stations de vélos partagés ;
- offrir un transport public performant dans le cadre d'une mobilité durable : peu polluant, peu bruyant, améliorant les qualités environnementales et sociales le long de sites Natura 2000 ;
- améliorer la sécurité routière : réduction de longueur des traversées piétonnes par la réduction de la largeur de la chaussée, création de zones refuges pour les piétons au sein de ces traversées, réduction de la vitesse maximale autorisée du trafic de 70 à 50 km/h, contre-allées et pistes cyclables clairement dissociées des chaussées principales ;
- mettre en valeur les rives de la Woluwe : rivière dénaturée dans les années 1950 lors de la création du boulevard, une zone végétalisée supplémentaire (zone tampon) sera créée dans le périmètre de la voirie ;
- gérer les eaux de ruissellement : le caractère inondable de la vallée sera amoindri par la création de noues plantées et percolantes, tamponnant les eaux de pluie ;

Considérant qu'actuellement, le boulevard de la Woluwe présente un profil constitué d'une chaussée principale de 2 x 2 larges bandes de circulation, bordées de chaque côté par une contre-allée, une bande de stationnement longitudinal et des trottoirs et pistes cyclables aux qualités et dimensions variables, le tout entrecoupé de 3 bermes aux plantations arborées et arbustives hétéroclites, peu structurantes ;

Considérant que ce profil sera totalement revu, impliquant donc l'abattage de 189 arbres à haute tige, qui seront remplacés ;

Considérant que le projet prévoit pour le boulevard de la Woluwe le profil-type suivant :

- infrastructures du tram placées du côté des parcs (côté est), bordées d'un trottoir cyclo-piéton ;
- chaussée principale en 2 x 2 bandes rétrécies à 3 et 2,75 m, séparées par une berme engazonnée et bordées de chaque côté par des noues plantées et 151 frênes communs (*Fraxinus excelsior* 'Westhof's Glorie' initialement prévus, remplacés par *Alnus x spaethii*), essence de 1<sup>ère</sup> grandeur, à planter en alignement ;
- contre-allée en zone 30 du côté ouest, le long du bâti, bordée d'un stationnement longitudinal, d'une piste cyclable bidirectionnelle, d'un trottoir et équipée de plateaux ;

Considérant que l'implantation du tram du côté des parcs, plutôt que du côté urbain, a été choisie parce qu'il y a moins de carrefours avec les voiries adjacentes, ce qui permet d'une part de diminuer les conflits et les risques induits par les traversées des véhicules sur le site propre et d'autre part d'augmenter la vitesse commerciale de la ligne de transports en commun ;

Considérant que d'autres scénarios d'implantation ont été envisagés (au milieu du boulevard, du côté urbain...) lors des études préalables au projet, chacun recelant divers avantages et inconvénients ;

Considérant qu'à titre indicatif, les aménagements du permis initial, pour sa partie non annulée et donc toujours valable, se détaillent plus précisément comme suit, en allant de l'avenue de Tervueren jusqu'à la rue Voot, carrefour compris :

- remodelage du sq. Lebeau et du positionnement des tourne-à-droite et à-gauche ;
- quais de tram en vis-à-vis et traversées piétonnes et cyclables juste avant la rue Decock ;
- réaménagement du carrefour avec la rue de la Station, avec entre autres une bande de tourne-à-droite menant à la contre-allée en direction de l'avenue de Tervueren ;
- réaménagement du carrefour avec la rue Voot, quai de tram au sud du carrefour ;

Considérant que l'accès à l'avenue Debecker requiert les aménagements suivants :

- un quai de tram aux caractéristiques techniques ci-dessous :
  - une longueur de 45 m et une largeur de 3 m ;
  - il sera à niveau des plateaux d'embarquement des trams, tandis que l'autre côté sera de 15 à 20 cm au-dessus du trottoir cyclable le jouxtant ;
  - son revêtement sera composé de klinkers en béton gris de module rectangulaire 22 x 7 cm ;
  - il sera accessible par les personnes à mobilité réduite via une rampe s'avancant depuis le trottoir cyclable et la traversée piétonne ;
  - il comportera une aubette et le marquage requis (ligne de sécurité au bord de l'embarquement, ligne guide pour les malvoyants) ;
- un trottoir cyclable jouxtant le quai aux caractéristiques techniques ci-dessous :

- une largeur de 2,50 m dédiée à un usage mixte des piétons et cyclistes, sans distinction d'espaces spécifiquement réservés ;
- un revêtement en béton lavé de couleur beige ;

Considérant ensuite que sur le cours P.-H. Spaak, le tram s'avancerait sur la berme centrale jusqu'à son terminus à hauteur de la station de métro Roodebeek ;

Considérant que ce terminus du tram serait provisoire dans l'attente d'un éventuel futur prolongement de la voie de tram dans les quartiers d'habitat ou jusqu'à l'aéroport de Zaventem ;

Considérant enfin que le terminus des bus de la station Roodebeek sera réaménagé suivant les modalités suivantes :

- extension de son emprise au sol avec au total 4 quais doubles (8 bus) sur le parterre et 1 quai de chaque côté de l'av. Brel (2 bus) ;
- cette extension est réalisée au détriment du parking de transit clôturé (réduction de capacité de 189 à 165 places) ;

Considérant que le projet prévoit la réduction du stationnement de 142 places en espace public, passant de 451 à 309 places (parking de transit compris), visant un transfert modal des anciens automobilistes vers le tram ;

Considérant en effet que cette disposition va dans le sens du plan Iris II, faisant office de plan régional de mobilité de manière transitoire en attendant un plan ad-hoc

### ***Avis des instances***

Considérant que la C.R.M.S. a émis un avis sur la demande originelle, avis demandé car la demande concernait en partie la zone de protection autour du Musée du Tram ; que cet avis portait sur l'ensemble du projet et était globalement favorable mais avec des remarques quant au manque de régularité du profil (tourne-à-gauche, à-droite, berme centrale de largeur variable) affaiblissant le caractère structurant de la voirie, quant aux choix et implantation des plantations et quant à la cohérence des matériaux ; que la CRMS se réfère également à cet avis sur le projet modifié ;

Vu l'avis conforme favorable sous réserve émis par la Commission Royale des Monuments et des Sites (CRMS) en sa séance du 11/01/2017, sollicité le 03/01/2017 par le fonctionnaire délégué sur la demande modifiée ; que la CRMS ne pourrait souscrire à un aménagement léger dans le site classé que si aucune autre solution pertinente n'est réaliste ; qu'elle ajoute que la transition paysagère avec l'étang Malou devrait être effectuée ; qu'en dehors du site classé, elle propose d'aménager une traversée piétonne dans le prolongement de l'av. du Stade ;

Considérant que concernant cette dernière traversée, elle serait redondante avec celle projetée face à l'étang Malou, dans le prolongement de la voirie locale menant à la place Saint-Lambert ; que le positionnement de la traversée piétonne proposée permet d'ouvrir la perspective paysagère sur l'étang et le château Malou, en encourageant la promenade le long de ce bien classé ;



Vu que le fonctionnaire délégué a interrogé Bruxelles-Environnement sur la demande originelle le 19/03/2013, qui a notifié plusieurs avis séparés reflétant la diversité de ses missions :

- Division des Espaces verts (Natura 2000) : avis notifié le 16/04/2013, favorable au projet, car prenant acte des conclusions de l'évaluation appropriée des incidences sur l'absence d'impacts négatifs significatifs sur l'état de conservation des habitats et espèces d'intérêt communautaire ; demandant d'intégrer au permis d'urbanisme des conditions d'exécution du chantier pour cette préservation ;
- Division Autorisations et partenariats (maillage bleu) : avis notifié le 30/04/2013, au-delà du délai de rigueur de 30 jours, donc présumé favorable ; avis favorable à condition de préciser la gestion des eaux de ruissellement (incohérences, dimensionnement des ouvrages d'art, étude hydrologique...) car le rapport d'incidences serait incomplet ; considérant néanmoins que certains de ces éléments sont explicités en pages 29, 30 et 31 dudit document ;
- Division Autorisations et partenariats (bruit) : avis notifié le 16/07/2013 suite à une réunion de travail du 17/06/2013, au-delà du délai de rigueur de 30 jours, donc présumé favorable ; demande l'aménagement d'un dispositif anti-bruit de 1,1 m de hauteur, intégré paysagèrement le long de la chaussée ou en bordure du site du tram ;

Vu que le fonctionnaire délégué a interrogé la Stib sur la demande modifiée le 23/12/2016 ; que celle-ci a rendu un avis favorable sans réserve, réceptionné le 04/01/2017 ;

Vu que le fonctionnaire délégué a interrogé Bruxelles-environnement sur la demande modifiée le 23/12/2016 ; que cet avis n'a pas été rendu dans les 30 jours de la demande qui en a été faite et est donc réputé favorable ;

Vu que le fonctionnaire délégué a interrogé Fluxys le 19/03/2013 sur la demande originelle, qui a notifié le 18/04/2013 un avis informant le fonctionnaire délégué de la présence d'installations de transports de gaz naturel à proximité immédiate du projet ;

Vu que le fonctionnaire délégué a interrogé le Conseil des Gestionnaires de Réseaux Bruxellois le 19/03/2013 sur la demande originelle, qui n'a pas émis son avis dans le délai de rigueur de 30 jours, que son avis est donc présumé favorable ;

### ***Réactions émises pendant les enquêtes publiques et commissions de concertation***

Considérant que les principales réactions émises pendant l'enquête publique relative à la demande originelle portent sur :

- la localisation de la piste cyclable dite « rapide » du côté urbain, entrecoupée de divers carrefours et traversées représentant un ralentissement et une mise en danger des cyclistes, alors qu'elle aurait été plus efficace du côté des parcs ;
- les conflits entre le cheminement cycliste et les voiries (carrefours, la sortie du Shopping...) ;
- la sécurité des traversées piétonnes et cyclistes ;
- la création d'un nouvel accès au parking du shopping ;
- le danger potentiel pour les usagers du trottoir cyclable du côté des parcs de les

voir s'aventurer sur le site propre du tram, dont ils ne sont séparés physiquement que par une bordure basse composée de pavés ;

- le manque d'infrastructures destinées à réduire le bruit des piétons et cyclistes sur le trottoir cyclable et dans les parcs ;
- le questionnement sur le caractère provisoire ou définitif du terminus du tram à la station Roodebeek, lié à l'éventuelle future prolongation de la ligne ;
- l'opposition à la diminution de l'offre de parking en voirie ;
- l'opposition à la mise à sens unique de l'avenue Debecker dans le sens de la sortie, empêchant son accès depuis le boulevard de la Woluwe ;
- la suppression du demi-tour au-dessus du tunnel et une bande pour aller tout droit ;
- le positionnement des arrêts de tram « Station » et « Debecker » (+ ajout d'un passage piétons) ;
- le statut de la voirie, son marquage, sa signalisation et la vitesse maximale autorisée ;
- la suppression d'un talus au carrefour avec la rue Voot ;
- la prolongation non pertinente du plateau à la rue Fabry (risque d'inondation) ;
- le dimensionnement des bandes de circulation, de la berme centrale, des tourne-à-gauche, des pistes cyclables...
- la future prolongation de la ligne de tram ;
- le fonctionnement des carrefours (Roodebeek/Hymans, accès à la rue Decock...) ;
- la durée du chantier ;
- la rénovation du passage piéton souterrain ;
- la sécurité routière ;
- l'empiètement sur les zones vertes ;
- le choix et le nombre des plantations ;
- la continuité des aménagements avec les rues adjacentes ;
- la performance de la ligne de tram et des transports en commun (régularité, bruit, prix, aubettes en suffisance, information aux voyageurs...) ;
- le réalisme du respect des zones 30 ;
- les abords d'école : fluidité du trafic, interdiction de stationner ;
- l'aménagement du parking de transit Roodebeek et du square (diminution du parking, abattage d'arbres...) ;
- l'accès à certains immeubles ;
- le danger potentiel que cela induirait pour les élèves du lycée Jean XXIII, dû au manque d'infrastructures empêchant leur traversée du boulevard (clôtures) ;

Considérant que les principales réactions émises pendant l'enquête publique relative à la demande modifiée portent sur les points suivants :

- la sécurité et confort des piétons et cyclistes ;

- les capacités des nouveaux carrefours du Woluwe Shopping Center ;
- le demi-tour pour les camions de livraison du Woluwe Shopping Center ;
- le manque de transparence dans la gestion de ce projet (informations pas mises à la disposition du public) ;
- l'audit sécurité routière de Bruxelles-Mobilité ;
- la programmation des feux de circulation (grille actuelle, synchronisation, durée insuffisante pour effectuer la traversée par les piétons, comme au carrefour avec l'av. Debecker...) ;
- le fait que beaucoup d'informations n'ont pas été fournies ou refusées d'être transmises (voir lettre recommandée du 06/01/2017 ; les informations fournies oralement par le responsable du projet au cours de la séance d'information du 30/01/2017 ; rapport du Cabinet Smet le 05/12/2016 semble obsolète) ;
- Le Conseil d'Etat a émis une critique sévère pour la sécurité des usagers faibles, en particulier sur l'absence du quai pour le tram, conflit avec les sorties du Woluwe Shopping Center et les piétons ; l'absence de la zone de sécurité entre le tram et les cyclistes / piétons (au niveau de la traversée). Bruxelles Mobilité ne répond qu'au 1er point (quai du tram), mais pas aux autres et le rapport d'incidences n'en parle pas ! ;
- Le demandeur ne fait aucune allusion à la demande du fonctionnaire délégué pour les demi-tours des camions de livraison du Woluwe Shopping Center. Etant donné que ceci n'est pas traité, la commission de concertation doit donner un avis négatif et le fonctionnaire délégué doit refuser de délivrer le permis d'urbanisme ;
- Nous avons une proposition de projet alternatif et l'avons soumis à l'audit de sécurité routière. L'audit montre que l'alternative proposée est possible avec des solutions pour le demi-tour, le passage des convois exceptionnels, ...). Le projet de Bruxelles Mobilité est inacceptable ;
- Le dossier a été rejeté à 2 reprises par le Conseil d'Etat et le dossier actuel est non-défendable et pourrait subir une nouvelle procédure au Conseil d'Etat. Nous demandons à toutes les instances de ne pas délivrer le permis d'urbanisme ; nous pensons qu'un dialogue constructif permettra d'aboutir à un bon projet dans un temps très court (ndlr : projet Van Waeg), car il répond aux questions de la commission de concertation et du fonctionnaire délégué (demi-tour et entrée de l'av. Debecker), et avec un audit de sécurité routière récent, un permis d'urbanisme délivré dans ce cadre serait beaucoup plus durable et le risque de contestation réduit.
- Comme le nouveau concept ne touche à la zone Natura 2000, pas besoin de consulter la CRMS,
- Le Comité de quartier St-Lambert et Wolu-Inter-Quartier veulent être entendus le jour de la commission de concertation.
- la largeur insuffisante du cheminement entre le quai Debecker et l'avenue Debecker : la porter à au moins 5 m ;
- la sécurité de la traversée piétonne vers le quai Debecker : aménager des baïonnettes ;

### ***Réponses aux réactions émises pendant les enquêtes publiques***

Considérant que concernant les traversées des piétons et des cyclistes, le projet modifié figure que :

- comme tout boulevard, il y est nécessaire de prévoir des traversées piétonnes pour permettre à ces usagers de se mouvoir ; les carrefours d'une part du boulevard de la Woluwe / sortie Woluwe Shopping Center / avenue Debecker et d'autre part cours Paul-Henri Spaak / rue St-Lambert sont comparables à tous les grands carrefours urbains, du point de vue de l'intensité de leur utilisation (voitures, piétons, cyclistes) ; ils impliquent de faire coexister divers intérêts en jeux ; il en va de même des autres carrefours du projet modifié ;
- des conflits entre les différents modes sont par définition présents dans tout mouvement de croisement des catégories d'utilisateurs : ces zones doivent donc être gérées par un dimensionnement adapté des aménagements (zone refuge, plateaux, bermes...), des feux de circulation, du marquage au sol... ;
- le projet répond dans l'ensemble à ces impératifs de sécurité :
  - la traversée à hauteur de l'arrêt Debecker prévoit 5 zones refuges pour les piétons, diminuant d'autant la distance à parcourir entre chaque zone refuge ; ce carrefour est réglé par feux, avec une phase réservée aux piétons : « vert » de 7 à 8 secondes pour le piétons, auxquelles on ajoute un temps de latence durant lequel le feu est toujours rouge pour les voitures, permettant au piéton de terminer sa traversée (calcul effectué selon les normes habituelles d'un piéton se déplaçant à 1 m/s = 3,6km/h) ;
  - la traversée du cours Paul-Henri Spaak bénéficie également d'une zone refuge et de feux ; s'il échet un marquage au sol supplémentaire devra être ajouté ; la suppression du bye-pass en tourne à droite depuis la rue St-Lambert n'hypothèque pas la sécurité ;
  - Le Garabit Libre de Tout Obstacle (GLO) de la STIB est respecté partout ; en effet, la distance entre le rail extérieur et la zone accessible au public est d'au moins 1m ; cette exigence est réduite à 55cm près d'un quai, car le tram roule à faible vitesse ;
  - pour la traversée cycliste sur le plateau de l'av. Debecker, la visibilité est tout à fait suffisante, car les voitures arrivent à presque 90° au niveau de la traversée ; de plus, les feux et une signalétique conformes au code de la route est prévue ;
- s'il échet, quelques adaptations à la marge seront requises (modification du marquage, des grilles de feux...) ;
- le dispositif proposé pour marquer la séparation entre le trottoir cyclo-piétons et le site propre du tram est pertinent ; qu'il consiste en une noue de 1,60 m de largeur, dont un côté est en pente douce et l'autre côté est un muret en moellons d'une trentaine de centimètres de hauteur (au pied du tram) ; qu'aux abords du quai Debecker, là où les noues sont absentes, un ajustement des aménagements de sécurité est s'il échet à envisager ;
- les plans modificatifs et documents soumis à enquête publique sont les seuls réceptionnés par le fonctionnaire délégué quant à la demande modificative ; il en va de même de l'enquête publique sur le projet originel ;

Considérant que certaines propositions alternatives des réclamants quant au dimensionnement du profil posent des problèmes de sécurité routière et de capacité de trafic ;

Considérant que le demi-tour proposé comme alternative par des réclamants sur la trémie du tunnel est inapproprié pour des raisons de sécurité, de dimensionnement et de capacité du trafic ;

Considérant que permettre le demi-tour des camions à hauteur du Shopping Woluwe Center était une demande du centre commercial dans la procédure originelle ; que le fonctionnaire délégué avait délivré le permis originel sans cet demi-tour, concluant à cet effet que la condition qu'il avait émise dans sa demande de plans modifiés devait être considérée comme inopérante eu égard aux nouveaux éléments apportés par le demandeur (rayon de giration des grands camions trop important pour le dimensionnement de la voirie, sécurité routière, congestion...) ;

Considérant qu'un demi-tour à la sortie du Shopping, même s'il était possible pour certains camions plus petits est à éviter dans des aménagements visant à optimiser la sécurité, car générateur de ralentissement, de manœuvres désordonnées des poids-lourds, de manœuvres d'évitement des voitures, de congestion automobile... bref, de comportements accidentogènes ; que ces impératifs de sécurité sont également mus par le plan Iris II (plan régional de mobilité à titre transitoire) ;

### ***Autres considérations et motivations***

Considérant que le projet permet d'affecter de l'espace supplémentaire pour les plantations et espaces verts de voirie sur les abords des infrastructures de transports (zone tampon) ; que ce gain, de même que l'organisation géographique du trafic, impliquent néanmoins un certain manque de régularité du profil (tourne-à-gauche, à-droite, berme centrale de largeur variable) et de l'implantation des plantations ;

Considérant que concernant le quai « coté parc » de l'arrêt Debecker et le trottoir cyclable le longeant :

- les dimensions du trottoir cyclable vont bien au-delà du minimum de 1,50 m libre de tout obstacle requis par les art. 4 (cheminement piétons) et 8 (pistes cyclables) du cahier VII du règlement régional d'urbanisme ;
- l'amorce des traversées piétonnes et cyclistes du site propre du tramway sera pourvue des aménagements de sécurité nécessaires (dalles pododactiles...) ;
- le quai se situe pour petite partie dans le périmètre du site classé à la marge dans la zone de parc du PRAS et dans le site Natura 2000 ; que cet aménagement est destiné aux piétons et n'est dès lors pas contraire aux prescriptions de ces zones ;
- le trottoir cyclable se situe pour l'essentiel dans le périmètre du site classé, dans la zone de parc du PRAS et dans le site Natura 2000 ; que cet aménagement destiné aux piétons et cyclistes n'est pas contraire aux prescriptions de ces zones ;
- une surface de pleine terre sera imperméabilisée, s'étendant sur une longueur de +/- 75 m et sur une largeur allant au maximum jusqu'à 2,5 à 3 m ; que cette surface est peu importante par rapport à la totalité des 1750 m de longueur du projet global et 4 à 6 m de largeur de la bande enherbée longeant le trottoir cyclable dans son ensemble, entre la ch. de Tervueren et l'av. Vandervelde ;
- les cheminements piétons et cyclistes s'apparentent à des voies de communication, qui peuvent comme les voiries être aménagées dans n'importe quelle zone du PRAS, ces aménagements ne correspondant pas à une affectation

définie de ce plan ;

Considérant qu'à propos de l'aménagement d'un dispositif anti-bruit :

- comme expliqué par Bruxelles-Environnement dans son courrier du 16/07/2013 à l'attention du fonctionnaire délégué, l'aménagement d'un dispositif anti-bruit de 1,1 m de hauteur pour protéger les parcs permettrait la diminution du bruit de 4 à 5 dB(A) à proximité et 3 dB(A) plus loin ;
- néanmoins, pour que ces diminutions de bruit soient effectives, il faut que le dispositif soit aménagé à proximité directe de la source principale de bruit (c'est-à-dire le trafic routier et pas le tram conçu pour être silencieux et au passage plus ponctuel), donc entre la chaussée et le site propre du tram ;
- dans tous les cas, la diminution réelle du bruit ne dépassera donc pas 3 dB(A), ce qui est peu, à 13 mètres du dispositif, c'est-à-dire pour les piétons et cyclistes les plus proches, sur le trottoir cyclo piéton longeant le tram ;
- un tel dispositif, même bas et intégré paysagèrement, doit obligatoirement être réalisé à l'aide d'un matériau plein ; il modifiera en conséquence profondément la perception visuelle de l'espace public, les perspectives vers les parcs et étangs classés patrimoniallement et en Natura 2000 ;
- de ce qui précède, la balance avantages/désavantages pour la qualité de l'espace public penche en la défaveur de ce dispositif ;
- par conséquent, quoiqu'utile pour le seul point de vue du bruit, l'aménagement de ce dispositif ne peut être retenu ;

Considérant que le demandeur figure dans la demande modifiée 6 places de stationnement au nord du carrefour avec la rue Voot, alors que sa demande originelle qui n'en prévoyait pas ;

Considérant en effet que suite aux réactions émises pendant l'enquête publique et à l'analyse des enjeux de ce point de vue à l'échelle du quartier, le fonctionnaire délégué avait conclu que cette diminution des offres de places de stationnement devait être quelque peu tempérée, même si un report modal sur le tramway est visé ;

Considérant que la piste cyclable bidirectionnelle aménagée pour les cyclistes « rapides » est prévue du côté urbain ;

Considérant les vives demandes émises lors de l'enquête publique et la commission de concertation de la demande originelle pour que cette piste rapide soit aménagée du côté des parcs, car dans le cas contraire, les cyclistes auraient à croiser plus de carrefours et sorties de magasins ou bâtiments du côté urbain ;

Considérant néanmoins que l'aménagement de la piste cyclable bidirectionnelle du côté des parcs, destinée aux cyclistes plus aguerris et rapides, se heurterait imparablement avec l'utilisation de fait de cet espace par les nombreux et attendus usagers du tram ;

Considérant les craintes émises par certains réclamants lors de l'enquête publique originelle, relativement à la sécurité des abords du site propre du tram, dans le cas où des piétons ou enfants s'engageraient sur ce site ;

Considérant que le cloisonnement total des espaces par des clôtures, barrières ou murets aurait été disproportionné, mais qu'il convenait néanmoins de marquer une séparation plus nette que la simple ligne de pavés prévue en bordure du site du tram ;

Considérant par ailleurs qu'une séparation du trottoir cyclable le long du tram en « gauche pour les piétons, droite pour les cyclistes » pour améliorer la sécurité rendrait étriqué l'espace pour chacun ; qu'il vaut donc mieux à cet effet favoriser les usagers lents sur cette voie pour minimiser les conflits d'utilisation ;

Considérant que pour assurer une cohérence paysagère nécessaire, les arbres à planter en alignement (essence de 1<sup>ère</sup> grandeur) doivent bénéficier d'un substrat en qualité et en quantité suffisante pour atteindre la même taille que leurs voisins plantés en pleine terre ; qu'à cette fin, il y a lieu d'aménager les quais devant être plantés au moyen d'une structure remplie de terre et donc colonisable par les racines ;

Considérant que le demandeur propose un modèle de luminaires différent de celui du boulevard du Souverain ;

Considérant en effet que malgré le fait que les 2 boulevards sont le prolongement l'un de l'autre, ils recèlent des différences quant à leur réalité historique et à la typologie de l'habitat contigu ;

Considérant dès lors que la proposition du projet est donc acceptable ;

Considérant que suite à l'enquête publique sur la demande originelle, le Collège des bourgmestre et échevins de Woluwe-Saint-Lambert et la commission de concertation ont demandé pour le premier *d'analyser la possibilité*, et pour le deuxième *de maintenir l'accès motorisé à l'avenue Jean-François Debecker par le boulevard de la Woluwe* ; que de nombreux réclamants demandaient également de maintenir cet accès à double sens ;

Considérant en effet que le projet originel prévoyait l'accès au boulevard depuis l'avenue, mais pas l'inverse ;

Considérant en ce sens que d'une part un quai de tram était positionné en face de l'avenue, obstruant pour partie son accès et que d'autre part l'accès à la contre-allée menant au boulevard était situé en aval de l'avenue Debecker et pas en amont ;

Considérant que la fermeture proposée pouvait éviter un report du stationnement sur les quartiers d'habitat, proches du Woluwe Shopping ;

Considérant que des itinéraires alternatifs pour accéder au bas de l'avenue Debecker existent mais sont plus longs et auraient mené à un trafic de transit non désiré ;

Considérant qu'après analyse de la situation, le fonctionnaire délégué avait conclu que les perturbations locales occasionnées auraient été importantes et qu'il paraissait préférable de maintenir l'accès à la voirie communale dans les 2 sens de circulation, comme dans la situation existante ; qu'à cet effet il avait requis du demandeur des plans modifiés (art. 191) ; que celui-ci a introduit des plans incluant cette modification, à l'époque comme dans la demande modifiée faisant l'objet du présent permis ;

Considérant en conséquence que la demande modifiée répond aux impératifs d'accessibilité de l'avenue Debecker et de son quartier ;

Considérant que la demande permet l'accès motorisé à la placette sise entre les n°60 et 62 du boulevard, à l'arrière de la place St-Lambert ; que cet accès est nécessaire pour desservir le stationnement local ;

Considérant que s'agissant du terminus du tram à la station « Roodebeek », il est apparu

certaines éléments lors de l'enquête publique de la procédure originelle ayant mené le fonctionnaire délégué à requérir certaines conditions à intégrer à l'époque dans les plans modifiés ; que le demandeur a également intégré les modifications concernées dans sa demande modifiée :

- le prolongement du site propre comme voie de délestage au-delà du carrefour avec la chaussée de Roodebeek n'est pas pertinent, eu égard au trafic intense dans ce croisement ;
- l'aménagement d'un escalier menant des quais vers les couloirs de la station de métro est nécessaire, pour éviter les traversées intempestives et dangereuses de la voirie par les piétons ;

Considérant que du point de vue patrimonial, pour les éléments en site classé :

- considérant que l'aménagement de sites propres séparés (piétons-vélos), tout en étant d'une indéniable utilité en matière de mobilité, ne peut être autorisé dans l'état car il implique une dégradation du site classé (réduction de l'espace vert et mise en danger des peupliers en alignement) ;
- considérant que plusieurs alternatives ont été formulées par la CRMS pour réduire l'impact de l'aménagement ou l'annuler ;
- considérant que, quelle que soit l'alternative retenue par le demandeur, le rejet des autres doit être motivé et des plans modifiés doivent être introduits ;

Considérant la situation des parcelles concernées le long du noyau médiéval de Woluwe-Saint-Lambert, du moulin de Lindekemaele datant du 12<sup>e</sup> siècle (+ découvertes préhistoriques), du Slot datant du 12<sup>e</sup> siècle, et du site Kwak (découvertes romaines) (Atlas du sous-sol archéologique de la Région de Bruxelles vol. 2 – Woluwe-Saint-Lambert ; [www.brugis.irisnet.be](http://www.brugis.irisnet.be) > Patrimoine > Archéologie), il convient de permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un suivi archéologique des travaux (planning et modalités à fixer dès réception du permis ; contact 02.204.24.35, [archeologie@mrbc.irisnet.be](mailto:archeologie@mrbc.irisnet.be)).

### **AVIS FAVORABLE à condition de :**

–□ à propos des abords de l'arrêt Debecker et ses abords :

- entre le site propre du tram et le trottoir cyclable, là où il n'y a pas de noues, rehausser la ligne de pavés et moellons de manière à marquer une séparation plus nette
- Introduire des plans de situation initiale et projetée corrigés au niveau de l'ampleur des couronnes des peupliers contigus nettement sous-estimée dans les plans introduits.
- Introduire des plans d'implantation du chantier accompagnant la demande.
- Exposer en quoi les deux alternatives de configuration (suppression du tourne à droite vers l'avenue Debecker, arrêt de tram à un autre endroit) ne peuvent pas être mises en œuvre. Ces deux alternatives sont le déplacement



de l'arrêt de l'autre côté du carrefour avec l'avenue Debecker et le fait de supprimer le tourne à droite à la hauteur de cette avenue, ce qui permettrait dans les deux cas d'aménager le quai en dehors de l'emprise du site classé ;

- Introduire des plans de détail et coupes de la solution technique retenue quant au point précité.
- Aménager le contournement en minimisant l'impact sur le sol en place dans l'espace vert qui longe l'actuel chemin en dolomie. Pour ce faire, une solution technique est de construire une structure de type passerelle, sur pieux vissés. Sur ces pieux, une armature métallique sera ensuite couverte de poutres en béton brossé, en laissant un espace d'au moins 1 cm entre les poutres de manière à laisser l'eau s'infiltrer vers le sol maintenu en place.
- Ne pas procéder à la moindre excavation ou compaction du sol dans l'emprise du site classé.
- Mettre en œuvre toutes les mesures de protection des racines, pieds et troncs des arbres présents en site classé durant le chantier.
- permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un suivi archéologique des travaux (planning et modalités à fixer dès réception du permis ; contact 02.204.24.35, archeologie@mrbc.irisnet.be);
- éviter la dissémination de la renouée du Japon présente sur le site (cahier des charges en concertation avec Bruxelles-Environnement) ;

La commission de concertation est particulièrement sensible aux conditions de sécurité piétonnes et cyclistes. Elle demande de s'assurer de la bonne mise en œuvre des aménagements et réglages d'exploitation à cet effet.