

RÉGION DE BRUXELLES - CAPITALE
COMMUNE DE WATERMAEL - BOITSFORT

Place Antoine Gilson, 1
Tél. 02 / 674.74.32

1170 BRUXELLES
Fax 02 / 674.74.25



BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
GEMEENTE WATERMAAL - BOSVOORDE

Antoine Gilsonplein, 1
Tel. 02 / 674.74.32

1170 BRUSSEL
Fax 02 / 674.74.25

Avis de la Commission de Concertation du :
Advies van de Overlegcommissie van:

20/02/2024

Madame Marie-Noëlle STASSART, Présidente
et ouvre la séance

Mevrouw Marie-Noëlle STASSART Voorzitter,
en opent de zitting

Sont présents :

Zijn aanwezig :

représentants la **Commune de Watermael-Boitsfort** :
Vertegenwoordigers van de **Gemeente Watermaal-Bosvoorde** :

Marie-Noëlle STASSART – Échevine de l'Urbanisme, de la voirie, de la Mobilité et de
l'Aménagement du Territoire

représentants du **Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale** :
vertegenwoordigers van het **Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest** :

BUP : Direction Urbanisme - Stedenbouw Directie : Lauriane LAHERY - Anne-Sophie
VANHOUDENHOVE (1.) Carine DEFOSSE (2.) – Oussama
AIAD (3.-> 7.)

BUP : DPC. - DCE. : Anna NOEL
Bruxelles Environnement : Leefmilieu Brussel: Marie FOSSET

1. Chaussée de La Hulpe,

Objet de la demande :

Créer une piste cyclable au niveau de l'axe la Hulpe - Delleur dans les deux sens en lieu et place d'une bande de circulation, modifier la circulation au niveau des carrefours, réaménager le trottoir nord, aménager l'axe Coccinelles – la Hulpe – Delleur pour la ligne de bus 42, régulariser l'abattage de 25 arbres sur l'avenue Delleur suite aux travaux du tram en 2020 et replanter 29 arbres.

Motif de la CC :

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)

Rapport d'incidences - Art. 175/20 - MPP - Enquête de 30 jours

Avis de la Commission :

AVIS MAJORITAIRE FAVORABLE CONDITIONNEL :

**Direction régionale de l'Urbanisme-Direction régionale du Patrimoine Culturel-
Bruxelles Environnement – Abstention de la Commune d'Uccle et de Watermael-
Boitsfort**

Contexte :

Considérant que le projet se situe en réseau viaire, espace structurant, ainsi qu'en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que la chaussée de La Hulpe ainsi que l'avenue Delleur sont des voiries régionales ;

Considérant que l'avenue Delleur et la chaussée de La Hulpe sont inscrites comme voiries « auto plus » et « vélo plus » à la spécialisation modale des voiries ;

Considérant que le tronçon de voirie concerné par le projet est également repris en itinéraire cyclable régional et en corridor de mobilité à la carte 6 du PRDD et en partie en RER vélo à la carte 7 du même plan ;

Considérant que l'avenue Delleur traverse les zones de protection du Parc du Jagersveld et de la Maison communale de Watermael-Boitsfort ;

Considérant qu'une partie de la chaussée de La Hulpe et de l'avenue Delleur est reprise en zone tampon de zone Natura 2000 ;

Considérant la présence de deux PPAS dans la zone du projet : le PPA n° 6 Plateau De Boitsfort et le PPA Zone 2 Ter Etangs De Boitsfort ;

Objet

Considérant que la demande vise à améliorer les conditions de circulation des modes actifs sans toutefois modifier les caractéristiques principales de la chaussée de La Hulpe et de l'avenue Delleur ;

Considérant que le projet fait suite à la phase test de juin 2020 découlant de l'initiative Mobility Covid19 qui supprime une bande de circulation dans les deux sens, le long de l'axe La Hulpe – Delleur afin d'y marquer une piste cyclable unidirectionnelle de part et d'autre de l'axe et de libérer de l'espace pour les piétons sur les trottoirs ;

Considérant qu'à ce projet de pistes cyclables marquées en chaussée s'ajoute le renouvellement des rails de tram et des aménagements ponctuels liés à l'ajout, la suppression et le déplacement d'arrêts de tram et de bus ;

Considérant que le projet demande également la régularisation des 25 arbres abattus sur Delleur suite aux travaux de la STIB en 2020, et la replantation de 20 nouveaux sujets ;

Procédure

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité en application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. relative aux actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries ;

Considérant que les travaux restent légers, s'agissant de rafraîchir les marquages de la piste cyclable et d'intervenir ponctuellement (mise en place de blocs de béton et d'îlots végétalisés et en pavés) au niveau des carrefours avec les avenues du Pérou, des Coccinelles, Emile Van Becelaere et Alfred Solvay ;

Considérant que la nature des travaux n'est pas de nature à impacter significativement la zone Natura 2000 située au sud du projet, ne nécessitant donc pas d'évaluation appropriée des incidences ;

Considérant que les travaux ne sont pas non plus de nature à impacter les biens protégés, ne modifiant pas les perspectives vers ces derniers ;

Considérant que la demande a été soumise à l'avis des instances suivantes :

- Bruxelles Mobilité
- La STIB
- La TEC
- Infrabel
- Le SIAMU
- Le Conseil des Gestionnaires de Réseaux de Bruxelles
- Les Collèges des Bourgmestres et Echevins de la Ville de Bruxelles, de la commune de Watermael-Boitsfort et de la commune d'Uccle ;

Considérant que 124 réclamations ont été introduites à l'issue de l'enquête publique d'une durée de 30 jours, qui s'est tenue du 02/01/2024 au 31/01/2024 ;

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

- **En général** : regrette une ambition plus soutenue pour tous les usagers et de façade à façade, contre la mise à une bande de circulation, manque d'alternative à la circulation en amont (parking de délestage), pas d'information sur les raccords entre deux axes cyclables, choix des matériaux et coloris ambivalent, esthétique dégradée par les plots et potelets, le respect du plan Good Move pour l'axe voiture plus, non-respect du principe STOP, augmentation des embouteillages, incohérence des circulations, supprimer le stationnement, augmenter le nombre d'arceaux et box vélos, demande de mailles apaisées, manque de concertation, étude de mobilité durant la covid, impact sur les événements, contre le bus dans Coccinelles, demande de limiter la pollution de l'air sur Coccinelles en cas de passage de bus,
- **Aménagement** : planter des arbres en stationnement, prévoir un revêtement semi-perméable en stationnement, inverser les pistes cyclables et le stationnement, largeur des trottoirs pas claire voire incohérente, conflits entre cyclistes et piétons en trottoir, cheminements piétons complexes entre la gare de Boitsfort et le parc du Jagersveld, demande de revoir l'aménagement devant l'hippodrome, contre la suppression de l'arrêt hippodrome, ajout de traversées piétonnes pour les bureaux, passage libre de 2m nécessaire pour les piétons au niveau de l'arrêt de bus Boitsfort, déplacer le terminus bus en dehors de l'axe, conserver les casse-vitesse sur Solvay, pas d'amélioration de traversée pour l'axe piéton Delleur/Solvay depuis Coppens,
- **Mobilité** : erreur marquage sur Pérou entre stop et cédez-le-passage, demande réalisation oreilles de trottoir sur Pérou et suppression tourne à gauche, maintenir le tourne à gauche depuis la drève du Comte et supprimer tourne à gauche à Coccinelles, opposition à la mise à sens unique de Coccinelles, comptage mobilité partiellement en période de congés, demande site propre bus dans les deux sens, opposition fermeture chaussée de Boitsfort, dangerosité des feux à la gare de Boitsfort, terreplein questionnable à la sortie Tumuli, contre suppression de la boucle de rebroussement à Boitsfort, demande ouverture petite chaussée de La Hulpe, risque blocage carrefour Delleur, demande de sécurisation du carrefour Delleur,

demande de lien entre Solvay et Dewolfs, augmentation trafic de transit dans rues locales dont Middelbourg

- **Pistes cyclables** : non visibles, pas assez séparées de la circulation, élargir l'espace après la ligne sauwens, largeur insuffisante, largeur excessive, demande de rénover la piste cyclable en trottoir, justifier la non mise en œuvre du permis pour le trottoir cyclo-piéton, incohérence pistes partagées ou conservées, réaliser des sas vélos et inscrire des pictogrammes en chaussée, dévoiements peu sécurisés, prévoir des panneaux B22 et B23 lorsque cela est possible, ajouter un segment de piste cyclable au niveau de la traversée des avenues du Pérou et Van Becelaere, demande piste cyclable bidirectionnelle pour les immeubles de bureau au sud, bollards qui permettent le passage des vélo cargo sur chaussée de Boitsfort, demande trottoir cyclo-piéton au sud, contre interruption piste cyclable entre Tumuli et les feux de Boitsfort gare, demande cyclabilité sur Dewolfs,
- **Environnement** : L'augmentation de l'imperméabilisation de la voirie pour le passage du bus, pourquoi seulement 20 arbres replantés, s'assurer de la protection des arbres à planter, pollution lumineuse alors que longe Natura 2000 ;

Situation existante

Considérant que la chaussée de La Hulpe et l'avenue Delleur sont parcourues par deux voies de tram côté nord et une double voie de circulation dans les deux sens ;

Considérant qu'un alignement d'arbres est présent en berme centrale entre l'hippodrome et la gare de Boitsfort, que cet alignement est ensuite décalé entre les voies de tram et le trottoir nord jusqu'à la place Gilson ;

Considérant que les aménagements cyclo-piétons de la chaussée de La Hulpe et de l'avenue Delleur ont des caractéristiques distinctes :

- Sur la chaussée de la Hulpe entre Roosevelt et la gare de Boitsfort, une piste cyclable unidirectionnelle est présente côté nord et côté sud, sur des trottoirs sous-dimensionnés et dégradés ;
- Le long de l'avenue Delleur, la piste cyclable côté sud disparaît entre la gare de Boitsfort et le croisement avec la rue Middelbourg avant d'être marquée en chaussée, et la piste cyclable (D9) côté nord en trottoir le long du tram présente un revêtement abimé ;

Considérant que quatre arrêts de tram sont présents sur le périmètre du projet : Hippodrome, Coccinelles, Boitsfort et Delleur ;

Considérant que depuis juin 2020, une bande de circulation est supprimée dans les deux sens, le long de l'axe la Hulpe – Delleur, remplacée par une piste cyclable unidirectionnelle de part et d'autre de l'axe (phase test Mobility CoVID) ;

Situation projetée

Considérant qu'il n'y a pas d'intervention sur le trottoir sud, excepté au niveau de l'hippodrome et sur le carrefour Delleur/Solvay où un tronçon cyclable est matérialisé en ocre et sur les sorties de garages remises à niveau ;

Considérant que le revêtement du trottoir nord est renouvelé à l'aide de dalles béton 20x20cm sur toute sa largeur et que les traversées sont mises aux normes ;

Considérant que le marquage est pérennisé pour les pistes cyclables issues de la phase test, avec quelques adaptations (prolongement vers Roosevelt depuis Pérou et vers drève du Comte depuis l'arrêt TEC hippodrome, séparation ocre sur Hippodrome et au carrefour Delleur/Solvay) ;

Considérant que les traversées sont adaptées pour les cyclistes (nouvelles traversées, zones de stockage, marquages rouges)

Considérant que l'arrêt de tram hippodrome est supprimé et l'arrêt Coccinelles déplacé à l'ouest de l'avenue éponyme, intégrant également les arrêts de bus ;

Considérant que le site propre tram est modifié entre l'arrêt Boitsfort et Coccinelles par la pose d'un asphalte coloré dans le sens Ville qui le minéralise ;

Considérant qu'une partie du site propre entre Coccinelles et Pérou est déminéralisée ;

Considérant qu'un terminus bus est ajouté face au n°187 de la chaussée de La Hulpe ;

Considérant qu'un alignement de tilleuls (20 sujets – manque 1 sujet sur plan) est replanté entre le carrefour Van Becelaere et Jagersveld, suite à l'abattage par la STIB en 2020 ;
Considérant que le projet ne touche pas à l'éclairage en place sur le tronçon ;

Objectifs

Considérant que la demande vise à pérenniser la piste cyclable mise en test lors de la période de confinement, améliorant le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons ;

Motivation

- **Cadre réglementaire et planologique :**

Considérant qu'en application de la prescription 25.3 du PRAS, les actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries doivent notamment :

- Contribuer à l'esthétique des espaces publics et à la qualité de l'environnement des activités riveraines ;
- Intégrer la problématique du stationnement en ce compris les véhicules de livraison, les taxis et les vélos ;
- Pour les voiries, autres que les voiries de quartier, qui ne sont pas situées sur un itinéraire cyclable régional, établir des aménagements pour les cyclistes (sauf si les conditions locales ne le permettent pas) ;
- Inciter les automobilistes à adopter une vitesse conforme à la réglementation en vigueur et à adopter un comportement convivial vis-à-vis des autres usagers ;

Considérant que le projet, bien que limité dans son ampleur par la nature légère des interventions, est conforme à la prescription 25.3 du PRAS ;

Considérant qu'au plan Good Move, ces voiries sont à la fois auto « plus » et vélo « plus », que sans diminution d'une bande de circulation, il n'est pas possible de prévoir de pistes cyclables continues, que même sous-dimensionnées, elles apportent une amélioration générale sur ce tronçon ;

Considérant qu'avec un projet léger, où les positions des voies de tram figent tout réaménagement, l'espace disponible ne permet pas d'offrir à tous les modes de transport un espace de circulation confortable, que le principe STOP a guidé l'arbitrage choisissant l'aménagement de pistes cyclables marquées en chaussée ;

Considérant que moyennant quelques petites adaptations de dessin, clarifiant certaines circulations, le projet améliore la circulation des modes actifs et l'esthétique de la voirie, notamment par la complétude de l'alignement de tilleuls ;

Considérant que les adaptations à apporter au projet sont expliquées ci-dessous, afin de répondre quand cela est possible aux remarques faites durant l'instruction du dossier ;

- **Aménagement :**

Considérant que les raccords entre les aménagements sur Roosevelt et le rond-point Wiener ne sont pas dessinés, étant hors périmètre du projet ;

Considérant que l'alignement d'arbres, qui est structurant sur ce tronçon, retrouve quelques sujets suite à l'abattage des tilleuls en 2020, mais que, pour replanter suite aux travaux de remplacement des rails de tram, le trottoir doit être rétréci de 80cm ;

Considérant que le marquage de la piste cyclable en chaussée permet de redonner le trottoir aux piétons, ce qui limite l'impact de la réduction des largeurs de cheminement sur le tronçon précité ;

Considérant que le projet, dans son ensemble, ne modifie pas les perspectives vers et depuis les biens classés, les éléments structurants la composant (dont les alignements d'arbres) restant identiques ;

Considérant que l'implantation d'un terminus face à un bien repris à l'inventaire, terminus qui devra s'accompagner de toilettes, n'est pas opportun quand une solution existe en contre-bas (voir chapitre transports en commun) ;

Considérant que les plans reprennent des implantations de publicités (notamment proche d'un passage piéton ou d'un carrefour), qu'il n'y a aucune information les concernant, qu'elles doivent faire l'objet d'une demande de permis différenciée et à durée limitée ;

Considérant qu'il y a également lieu de préciser en légende les portes-caténaires supprimés ou posés (à quoi correspond le rond jaune, bleu ou rouge), et de décaler le poteau P06 vers le nord, contre la zone enherbée ;

Considérant que les poteaux porte-caténaires sont implantés à côté des luminaires, que leur mutualisation serait souhaitable pour limiter les obstacles en trottoir ;

- **Modèles actifs :**

Considérant que le trottoir ne possède plus de marquage cyclable afin de redonner l'espace et la priorité aux piétons en application du principe STOP ; que seuls les trottoirs côté nord sont concernés par une rénovation ;

Considérant que l'entame du trottoir côté sud, après Roosevelt, reste tout de même confuse, sans panneaux ou marquages clairs, pénalisant piétons et cyclistes, qu'il y a lieu de clarifier cette partie du projet ;

Considérant que les trottoirs sont encombrés de mobiliers divers et d'armoires électriques, qui sont déplacées mais dont le repositionnement est inconnu, qu'il convient de spécifier tout obstacle en trottoir et d'enterrer les armoires électriques ;

Considérant que les dimensions du trottoir sud ne sont pas claires, qu'il y a lieu de les préciser ;

Considérant que l'oreille de trottoir sur Pérou pourrait être agrandie pour réduire la traversée, si les girations le permettent ;

Considérant qu'une traversée piétonne est prévue face à un arbre à hauteur du 61 chaussée de La Hulpe, qu'il y a lieu de demander l'abattage de cet arbre s'il est bien à haute tige ;

Considérant qu'il y a lieu de fournir un itinéraire aux cyclistes descendant de Roosevelt se rendant vers l'avenue du Pérou ;

Considérant que la zone de transition pour les cyclistes vers la chaussée peut être prolongée en supprimant le stationnement (entre la coupe BB' et la traversée) et en transformant la partie zébrée et les potelets par un îlot enherbé ;

Considérant que l'espace pris sur ce stationnement peut également être verdurisé ;

Considérant qu'il y a lieu de repositionner les dalles podotactiles, voire la traversée piétonne face au 169 chaussée de La Hulpe pour être hors sortie carrossable ;

Considérant que le regroupement des arrêts augmentera significativement la fréquentation des voyageurs à un endroit, et que le trottoir entre la drève du Duc et Jagersveld est rétréci pour replanter les arbres d'alignement ; que ces restrictions d'espace disponible pour les piétons ne permettent pas la circulation des cyclistes en trottoirs, et que le principe STOP doit guider les choix d'aménagement ;

Considérant que des comptages cyclistes ont été réalisés au niveau de la chaussée de Boitsfort le 24/09/2020 entre 8h et 9h par mauvais temps, montrant que 75% des cyclistes utilise la piste en chaussée ;

Considérant qu'une majorité des cyclistes circule donc en chaussée, que le projet, qui améliore leurs conditions de circulation, devrait pouvoir aux cyclistes restant de suivre le même itinéraire ; que les enfants sont tout de même autorisés en trottoir d'après le code de la route ;

Considérant que les panneaux F99 peuvent donc être retirés du projet mais que des panneaux « tout-droit » ou « tourne-à-droite » peuvent être ajoutés ;

Considérant que le tronçon ocre en face de l'hippodrome présente des largeurs distinctes entre le plan et les coupes, laissant un espace piéton sous-dimensionné ; qu'il y a lieu d'agrandir cet espace sur celui pris au stationnement ;

Considérant que le quai bus sud de l'arrêt Boitsfort n'est plus cyclo-piétons, d'où le placement d'un îlot, mais que les dents du cédez-le-passage doit être adapté et le marquage cyclable redressé (cf. dessin du Gracq) ;

Considérant que ce même quai bus pourrait permettre le passage de cyclistes en zone partagée afin de faciliter la jonction Tumuli/La Hulpe venant du sud (futur itinéraire cyclable important) et pour faciliter l'accès aux arceaux vélos ;

Considérant que le passage des piétons et cyclistes est amélioré pour l'accès à Van Becelaere depuis la gare de Boitsfort par l'élargissement de la traversée piétonne, qu'il reste néanmoins une barrière type « croix de st André » à enlever pour le passage des cyclistes ;
Considérant que l'îlot au carrefour Van Becelaere dévoie légèrement les cyclistes vers la circulation, qu'il faudrait clarifier son utilité ou réduire ses dimensions ;
Considérant que le marquage rouge est systématique aux sorties de garage, qu'il devrait être limité en zone de conflit en chaussée afin d'être véritablement visible ;
Considérant que le quai de bus côté crèche (carrefour Solvay) peut être unifié, en pavés béton, et partagé, les piétons étant prioritaires sur ce quai, ou bien ne pas interrompre la piste ocre mais marquer la traversée ;
Considérant que les cyclistes en provenance de Solvay et qui doivent tourner en direction de la gare de Boitsfort n'ont pas de feux leur permettant de savoir s'ils peuvent croiser Coppens ; qu'il y a lieu d'en ajouter un (voir schéma Gracq) ;

- **Transports en commun :**

Considérant que la suppression de l'arrêt de tram Hippodrome est justifié par la faible inter-distance entre cet arrêt et Coccinelles (210m), et par la proximité des zones les plus habitées avec le déplacement de Coccinelles ;
Considérant que le schéma de structure de la Forêt de Soignes indique en page 11 que les *portes récréatives (...)* devront avoir une *accessibilité optimale via les transports publics* ;
Considérant que l'étude d'incidences de DROH!ME (clôturée le 21/02/2017) demande que les arrêts de tram soient mis aux normes minimales des vadémécums, demandant par exemple une longueur de quai de 35m minimum et des cheminements dégagés sur une largeur minimale de 150 cm sur toute sa longueur ;
Considérant que la configuration du carrefour ne permet pas sa mise aux normes, à moins de supprimer une bande de circulation, ce qui bloquerait le carrefour en amont, réduisant les capacités de stockage au carrefour ;
Considérant que l'arrêt Coccinelles est cependant déplacé vers l'hippodrome pour compenser cette suppression, et que l'entrée principale du site de l'hippodrome est située à 200m de l'arrêt ;
Considérant que l'arrêt de tram Coccinelles se trouvera désormais devant l'ancienne maison du garde-forestier qui accueillera le public et qu'une nouvelle traversée piétonne est prévue à cet effet, qu'il serait intéressant de nommer cet arrêt « Hippodrome » pour clarifier son accessibilité en transport ;
Considérant que le bus 42 n'est pas en site-propre dans le sens vers Boitsfort, que cela pourrait améliorer sa vitesse commerciale ;
Considérant que son insertion dans les deux sens dans le couloir tram nécessiterait l'augmentation des largeurs du tube de transport et donc la suppression du stationnement le long du site propre ;
Considérant que cette suppression de stationnement permettrait de sécuriser la piste cyclable (moins de franchissements), que cette solution doit être étudiée par la STIB et le demandeur ;
Considérant que le passage du bus en site propre ne permet pas le maintien d'un revêtement perméable, mais que la STIB pourrait proposer un matériau drainant pour son site propre afin de participer à la gestion des eaux pluviales in situ ;
Considérant que le terminus du bus 42 n'est pas opportun le long de la piste cyclable et devant le bien repris à l'inventaire, qu'il peut être inséré dans la boucle de la chaussée de La Hulpe côté parking navetteurs de la gare de Boitsfort, participant ainsi à son intermodalité ;
Considérant que l'implantation du nouveau terminus bus demande alors la mise en sens unique de la boucle de la chaussée de La Hulpe devant le parc Solvay ;

- **Circulation motorisée (principalement automobile) :**

Considérant que le projet est basé sur une maîtrise de la demande de trafic, dans le but de rééquilibrer la répartition de l'espace public au profit de l'ensemble des usagers et de valoriser les formes de mobilité actives et le recours au transport public ;

Considérant que la conception des différents réseaux et les règles de leur cohabitation dans l'espace public suivent donc le principe STOP (stappen, trappen, openbaar vervoer en privé vervoer) ;

Considérant que si la mise à une voie dans chaque sens entraîne une remontée de file, le projet modifie les carrefours pour limiter les impacts négatifs ;

Considérant qu'au carrefour Roosevelt/La Hulpe, le projet maintient 3 bandes au carrefour afin de maximiser la capacité de stockage, limitant les remontées de files qui bloqueraient le carrefour avec Pérou ;

Considérant que la bande de tourne à gauche reste très large et pourrait être légèrement rétrécie pour élargir la zone entre la ligne sauwens et la piste cyclable ;

Considérant qu'il y a lieu de clarifier le marquage au carrefour Pérou (stop ou cédez-le-passage) ;

Considérant que l'îlot central permet de clarifier le mouvement des voitures sortant de Pérou ou tournant vers Pérou et permettre leur stockage ;

Considérant que 9 emplacements de stationnement sont supprimés au niveau du carrefour Pérou pour fluidifier le passage des automobilistes, et que 20 emplacements sont supprimés pour créer le quai bus entre les carrefours des Coccinelles et Pérou ;

Considérant qu'au carrefour Delleur/Solvay/Coppens direction est, la piste cyclable est mise en trottoir afin de libérer de la capacité de stockage pour les voitures en carrefour, ce qui améliore la situation actuelle ;

Considérant que l'extension du tourne à droite et le recul du feu augmentant le stockage permettrait d'assurer la fluidité de ce carrefour la majorité du temps ;

Considérant que l'ouverture d'une connexion automobile sur l'avenue Solvay permet aux véhicules circulant dans le sens sortie ville de se positionner pour traverser l'avenue Delleur et rejoindre les quartiers au nord de l'avenue via le Jagersveld ; qu'il n'est pas indiqué si le tourne à gauche depuis Delleur est supprimé ;

Considérant que les adaptations précitées ont pour but de fluidifier la circulation et d'augmenter la capacité de l'axe La Hulpe – Delleur de 30% par rapport à celle existante ;

Considérant qu'à l'approche du centre de la commune, la chaussée pourrait passer à 30km/h au niveau du plateau afin de marquer l'arrivée sur une zone plus fréquentée ;

AVIS FAVORABLE à condition de :

- Retirer la publicité de la présente demande de permis ;
- Faire l'inventaire des obstacles en trottoir et clarifier la légende à ce sujet ;
- Préciser l'implantation des armoires et les enterrer ;
- Mutualiser les luminaires et les poteaux porte-caténaires quand ceux-ci sont côte à côte ;
- Clarifier la circulation des cyclistes et des piétons arrivant sur La Hulpe depuis Roosevelt, côté sud ;
- Permettre aux cyclistes de rejoindre l'avenue du Pérou en descendant depuis Roosevelt
- Rétrécir en largeur le tourne à gauche au carrefour Roosevelt vers Uccle pour augmenter la largeur entre la ligne sauwens et la piste cyclable ;
- Vérifier si l'oreille de trottoir peut être agrandie sur Pérou ;
- Clarifier le marquage au carrefour Pérou (stop ou cédez-le-passage) ;
- Demander l'abattage d'arbre pour la traversée piétonne nouvellement créée ;
- Préciser les largeurs du trottoir sud côté hippodrome ;
- Etudier l'opportunité de maintenir le tourne à gauche depuis la drève du Comte ;
- Clarifier l'accès vers Jagersveld depuis Delleur ;
- Enlever les panneaux F99 excepté pour le quai de bus sur Boitsfort et Delleur ;
- Limiter le marquage rouge aux zones de conflits avec véhicules circulant en chaussée ;

- Supprimer le stationnement entre la coupe BB' en allongeant l'insertion cyclable en chaussée et verdurisant l'îlot marqué ;
- Renommer l'arrêt tram Coccinelles en « Hippodrome » ;
- Repositionner les dalles podotactiles, voire la traversée piétonne face au 169 chaussée de La Hulpe ;
- Clarifier le marquage sur l'intersection La Hulpe / Tumuli ;
- Enlever la barrière sur la traversée cyclable du quai de tram au carrefour Van Becelaere/Delleur ;
- Revoir le positionnement de l'îlot au carrefour Van Becelaere ;
- Etudier le passage du bus 42 en site propre vers Boitsfort, depuis Coccinelles ;
- Proposer un matériau drainant pour le site propre bus ;
- Déplacer le terminus dans la boucle de la Chaussée de La Hulpe en face du parking de la gare
- Traiter le quai du bus Delleur (face à la crèche) en trottoir partagé, avec des pavés béton, ou continuer la piste ocre avec un passage piéton ;
- Ajouter un feu cyclistes pour ceux qui remontent Solvay et reprennent Delleur en montant ;
- Prévoir des panneaux B22 et B23 lorsque cela est possible ;
- Éviter autant que possible un éclairage dirigé vers les sites Natura 2000, y compris pendant le Chantier ;
- Ne pas stocker de matériaux et ne pas circuler avec des engins motorisés dans les zones Natura 2000 à proximité pendant le chantier ;
- Privilégier la plantation de Tilleuls à petites feuilles (*Tilia cordata*) aux Tilleuls de hollande ;
- Etendre les plantations des bermes à des plantes couvre-sols (résistantes) reprises dans la liste des espèces conseillées de Bruxelles Environnement (réf. ; uniquement toiture verte extensive projetée) ;
- Etudier l'accès livraison du home via la chaussée de Boitsfort ;
- Ajouter un marquage vélos – bus au niveau de l'arrêt Coccinelles à renommer Hippodrome.



RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
COMMUNE DE WATERMAEL-BOITSFORT

Extrait du registre aux délibérations du Collège des Bourgmestre et Échevins

Présents

Olivier Deleuze, *Bourgmestre* ;
Hang Nguyen, Benoît Thielemans, Jean-François de Le Hoye, Cathy Clerbaux, Marie-Noëlle Stassart, Daniel Soumillion, Samantha Crunelle, *Échevin(e)s* ;
Etienne Tihon, *Secrétaire communal*.

Excusé

David Leisterh, *Président CPAS*.

Séance du 26.02.24

#Objet : Demande de permis d'urbanisme pour créer une piste cyclable au niveau de l'axe la Hulpe - Delleur dans les deux sens en lieu et place d'une bande de circulation, modifier la circulation au niveau des carrefours, réaménager le trottoir nord, aménager l'axe Coccinelles – la Hulpe – Delleur pour la ligne de bus 42, régulariser l'abattage de 25 arbres sur l'avenue Delleur suite aux travaux du tram en 2020 et replanter 29 arbres sise Chaussée de La Hulpe, Avenue Delleur introduite par le Service Public Régional de Bruxelles (SPRB) – Prise de connaissance de l'avis de la commission de concertation – Prise d'avis – Transmission au fonctionnaire délégué pour le 1er mars 2024. #

Le Collège,

Vu la situation de la demande en espaces structurants et zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE) et de servitudes au pourtour des bois et forêts du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001 tel que modifié subséquemment ;

Vu que le bien se situe également dans le périmètre du plan particulier d'affectation du sol ZONE 2 TER – ETANGS DE BOITSFORT approuvé par arrêté royal en date du 21/02/1989 ;

Vu que le bien est situé dans la zone légale de protection de plusieurs biens classés : le Parc du JArgersveld (AG du 24/04/1997) et la Maison Communale de Watermael-Boitsfort (AG du 12/09/1996) ;

Vu le règlement régional d'urbanisme (AGRBC du 21/11/2006) ;

Considérant qu'il s'agit de créer une piste cyclable au niveau de l'axe la Hulpe - Delleur dans les deux sens en lieu et place d'une bande de circulation, modifier la circulation au niveau des carrefours, réaménager le trottoir nord, aménager l'axe Coccinelles – la Hulpe – Delleur pour la ligne de bus 42, régulariser l'abattage de 25 arbres sur l'avenue Delleur suite aux travaux du tram en 2020 et replanter 29 arbres ;

Considérant que la demande porte sur la grande ceinture de Bruxelles, reliant le boulevard du Souverain, à Wiener, à l'avenue Franklin Roosevelt, au niveau de l'Hippodrome de Boitsfort ;

Considérant qu'il s'agit d'un axe auto plus et vélo plus du plan régional de mobilité Good Move ;

Considérant que le projet exclut les raccordements de la piste cyclable tant au boulevard du Souverain qu'à l'avenue Franklin Roosevelt ;

Considérant que la demande porte plus précisément sur :

- La rénovation du trottoir partagé côté nord de l'axe Delleur – La Hulpe ;
- L'aménagement d'une piste cyclable dans les deux sens dudit axe, en lieu et place d'une bande de circulation ;
- La modification de la circulation à chaque carrefour de l'axe ;
- L'aménagement du haut de l'avenue des Coccinelles et l'axe La Hulpe – Delleur pour le

passage d'une nouvelle ligne de bus 42 ;

- La régularisation de l'abattage de 25 arbres sur l'avenue Delleur (travaux de remplacement des rails du tram en 2020) ;
- La replantation de 29 arbres ;

Considérant que le dossier a été soumis aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants :

- Application des articles 175/15 (Projet soumis à RI au vu de l'Annexe B) et 175/20 du CoBAT (MPP – Enquête de 30 jours) ;
- 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)

Vu que 113 lettres de réclamations ont été introduites dans le cadre de l'enquête publique organisée du 02/01/2024 au 31/01/2024 sur le territoire de la commune de Watermael-Boitsfort ;

Vu que 4 lettres de réclamations ont été introduites dans le cadre de l'enquête publique organisée du 02/01/2024 au 31/01/2024 sur le territoire de la commune d'Uccle ;

Vu que 6 lettres de réclamations ont été introduites dans le cadre de l'enquête publique organisée du 02/01/2024 au 31/01/2024 sur le territoire de la ville de Bruxelles ;

Vu que ces réclamations portent principalement sur :

Remarques générales :

- La demande de postposer le projet le temps de trouver un financement en faveur d'une ambition urbaine plus soutenue, intégrant tous les usagers de l'espace public ;
- Le manque d'ambition du projet et la demande de repenser l'entièreté de la voirie, de façades à façades, car tous les carrefours y sont dangereux ;
- L'effet goulot du tronçon à une bande de circulation engendrant une dégradation de la qualité de vie des riverains (embouteillages, pollution de l'air, klaxons, impossibilité de sortir du quartier, augmentation du trafic de transit, etc.) alors qu'il s'agit d'une entrée de ville et d'un axe structurant de la 2^{ème} couronne reliant l'est et l'ouest de Bruxelles ;
- Le manque de propositions d'alternatives et de parkings de délestage aux entrées de ville ne fait qu'augmenter l'agressivité et les embouteillages le long de la chaussée de La Hulpe ;
- L'absence d'informations relatives aux raccords entre le projet et les pistes cyclables de l'avenue Franklin Roosevelt et du boulevard du Souverain et la demande de continuer l'infrastructure existante exemplaire de ces deux axes ;
- Le manque de clarté par rapport aux raccordements du projet avec les voiries communales et leurs cheminements cyclables ;
- Le choix des matériaux et coloris qui ne permet pas de lever toute ambiguïté sur l'utilisation des espaces (absence de marquage ocre, ...), le manque de visibilité de la piste cyclable ;
- Le manque d'amélioration de la sécurité des cyclistes sur un axe à 50 km/h où il faudrait un maximum de ségrégation et non pas uniquement une ligne blanche entre les cyclistes et les automobilistes ;
- La présence d'une piste cyclable protégée sur le trottoir, à rénover, d'autant qu'elle est encore régulièrement utilisée par les cyclistes ;
- La demande de justifier la non mise en œuvre du permis d'urbanisme délivré pour rénover les pistes cyclables existantes sur les trottoirs ;
- L'esthétique de la rue dégradée, notamment par des plots en bétons et potelets pour sécuriser les cyclistes, alors que l'axe se situe en ZICHEE au PRAS et en espace structurant ;
- La demande d'inverser le stationnement et les pistes cyclables ;

- La demande de mise en évidence de la piste cyclable ; avec plus d'espace entre la ligne de Sauwens et la piste cyclable ;
- La largeur insuffisante de la piste cyclable proposée pour permettre un cheminement confortable et sécurisé des cyclistes, car toute la largeur de la bande de circulation supprimée n'est pas cédée aux cyclistes et piétons ;
- Le fait que le projet n'est pas en adéquation avec les objectifs et directives du plan Good Move qui prévoit d'améliorer la circulation automobile sur les axes 'auto plus' ; le non-respect du principe STOP ; le non-respect des normes et règles de l'art ;
- L'augmentation des embouteillages, de la pollution et du report de trafic dans les quartiers résidentiels suite au tracé de ces pistes cyclables ;
- L'absence de mise en cohérence des diverses circulations au vu de la situation proposée pour le flux automobile, en voirie auto plus ;
- La demande de planter plusieurs arbres dans les zones de stationnement et de prévoir un revêtement semi-perméable pour le stationnement ;
- La demande de supprimer des emplacements de stationnement au profit d'aménagements cyclables qualitatifs ou de zones plantées ;
- La demande de prévoir du stationnement vélos en suffisance (vélos et vélos cargo), tous les 100 m, de prévoir des emplacements pour des box vélos et pour les trottinettes partagées ;
- La largeur excessive de la piste cyclable, comparée à celle du boulevard du Souverain ;
- Les incohérences du projet par rapport à la suppression de la piste cyclable partagée ou conservée (note explicative, rapport sur les incidences environnementales et plans) ;
- Les incohérences entre la note explicative, le rapport sur les incidences environnementales et les plans (et coupes), notamment concernant la largeur du trottoir et l'attribution de l'espace gagné par la suppression de parkings ;
- La demande de réaliser des sas vélos et de placer des pictogrammes vélos sur la chaussée ;
- La demande de concevoir des mailles apaisées ;
- Les cheminements piétons complexes, voire absents (ex. entre la gare de Boitsfort et le parc du Jagersveld, au niveau de l'arrêt de bus au carrefour Solvay/Delleur, conservation des trottoirs partagés...) et donc la conservation et l'augmentation des conflits entre les cyclistes et les piétons ;
- Le manque de sécurisation des dévoiements de la piste cyclable, au droit de son retour sur la chaussée ;
- Le manque de clarté du projet ;
- Le regret quant à l'absence de concertation autour du projet (table de commission régionale « modes actifs », par exemple) ;
- La demande de prévoir des panneaux B22 et B23 lorsque cela est possible pour améliorer la fluidité du trafic cyclable ;
- Le fait que l'étude de mobilité menée sur ces aménagements ait principalement eu lieu pendant la période de Covid, non représentative de la vie quotidienne des riverains ;
- Le fait que l'aménagement proposé impactera également les événements habituellement organisés, comme les 20 km de Bruxelles et les différentes courses cyclistes passant par cet axe, voire les rendra dangereux et donc impossibles ;
- L'augmentation des embouteillages et la baisse de l'accessibilité des quartiers résidentiels liées au projet ;
- Le manque de communication autour du projet ;
- Le manque de précision du projet : note explicative évasive, objet de la demande flou, légendes des plans manquantes et / ou incomplètes, l'absence des 3 situations

importantes : avant 2020, temporaire et projetée ;

- La demande de respecter la motion du Conseil Communal exigeant un réaménagement qualitatif de cet axe important et donc de ne pas se limiter à pérenniser en grande partie les aménagements réalisés à la hâte durant la période Covid ;
- La demande de détailler les autres options envisagées et de motiver leur écartement ;

Tronçon entre l'Hippodrome de Boitsfort et la drève des Tumuli (plans 1 et 2 – situation projetée) :

- La demande de revoir l'aménagement devant l'hippodrome où le trottoir n'est pas conforme et peu confortable et où les aménagements cyclable et piétons ne sont pas lisibles, sont complexes et dangereux ;
- L'opposition au déplacement (suppression) de l'arrêt de tram Hippodrome de Boitsfort étant une 'porte d'accueil de la forêt' et la demande de respecter le schéma de structure interrégional de la forêt de Soignes qui engage les 3 régions ;
- Les incohérences entre le marquage au sol et la signalisation (exemple : av. du Pérou : un panneau stop combiné avec une ligne stop et un marquage céder le passage) et le manque de signalisations F99a (trottoir partagé) ;
- La demande de réaliser de vraies oreilles de trottoir avenue du Pérou pour limiter la traversée piétonne et cycliste et donc la sécuriser ;
- L'absence de jonction cyclable entre la piste cyclable sud et l'avenue du Pérou et la demande de supprimer le tourner à gauche depuis l'avenue du Pérou ;
- La demande d'ajouter un segment de piste cyclable au niveau de la traversée des avenues du Pérou et Van Becelaere (pour la piste partagée) ;
- La demande de maintenir la possibilité de tourner à gauche, dans la chaussée de La Hulpe, depuis la drève du Comte ainsi que le feu et de supprimer cette possibilité depuis l'avenue des Coccinelles ;
- L'opposition à la mise en sens unique de l'avenue des Coccinelles ;
- La demande d'interdire de tourner à gauche depuis l'avenue des Coccinelles (limiter le trafic de transit) ;
- L'impossibilité actuelle de permettre le passage d'un bus dans l'avenue des Coccinelles (nécessité de réaliser des adaptations de la voirie, de son profil), comme repris dans les avis du Conseil Communal et l'absence d'adaptations proposées de l'avenue ;
- La demande d'informations par rapport aux mesures envisagées par les autorités pour limiter la pollution de l'air aux abords de l'école communale de l'avenue des Coccinelles, surtout en cas de passage d'un bus ;
- L'opposition à la prise en compte des résultats de l'étude de mobilité du quartier Coccinelles niant l'école primaire, la zone commerciale et pour laquelle les comptages ont été partiellement réalisés pendant les congés scolaires ;
- La proposition de réaménager le site propre du tram entre l'avenue des Coccinelles et la gare de Boitsfort en un site propre pour le tram et le bus, dans les 2 sens ;
- La demande d'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle pour améliorer l'accessibilité des immeubles de bureau de la chaussée de La Hulpe ou de conserver le trottoir partagé entre la gare de Boitsfort et l'avenue des Coccinelles côté sud ;
- La demande d'ajouter des traversées piétonnes au droits des immeubles de bureaux ;
- La demande de placer des bollards permettant le passage de vélos cargo au droit de la chaussée de Boitsfort ;
- L'opposition à la fermeture de la chaussée de Boitsfort, depuis la chaussée de La Hulpe, au vu de la présence, notamment, d'un home nécessitant un accès carrossable adapté (livraisons, ambulances, ...), ce trafic ne pouvant transiter par l'avenue des Staphylins au vu de son étroitesse ;
- La demande de l'opportunité de conserver les 3 feux existants au niveau de la gare de

Boitsfort et leur caractère dangereux ;

- L'augmentation excessive de l'imperméabilisation de la voirie pour le passage du bus (plus de 4.000 m² contre la végétalisation de moins de 400 m² de bermes) ;
- L'impact négatif sur la vie commerciale de ces aménagements limitant les déplacements des riverains vieillissants (accès aux commerces de l'avenue des Coccinelles et du Dries trop complexe pour les riverains du quartier des Tumuli/Clos des Chênes) ;
- L'enclavement du quartier de la drève des Tumuli / clos des Chênes ;
- Le manque d'accessibilité du quartier Tumuli / clos des Chênes pour les services d'urgence pendant les heures de pointe ;
- La présence d'un terreplein au carrefour de la chaussée de La Hulpe et de la drève des Tumuli, dont le franchissement par les cyclistes est dangereux ;

Tronçon entre la gare de Boitsfort et le parc du Jagersveld (plans 2 et 3) :

- La demande de créer un accès au clos des Chênes à hauteur de la gare de Boitsfort ;
- La demande de conserver le trottoir sud le long de la gare de Boitsfort en trottoir partagé cyclo-piéton ;
- Les conflits conséquents entre les usagers de l'espace public (piétons, cyclistes et automobilistes) tout du long du projet au vu des nombreux flux à croiser (carrefours de la gare de Boitsfort, de l'avenue Solvay, de l'avenue Van Becelaere, ...) ;
- La demande de respecter un passage libre pour les piétons de 2 m au droit de l'arrêt du bus ;
- La demande de déplacer le terminus du bus en dehors de l'axe La Hulpe – Delleur, trop dangereux (à la gare de Boitsfort, par exemple) ;
- L'insécurité liée à l'interruption du tracé de la piste cyclable entre la drève des Tumuli et le feu au droit de la gare de Boitsfort ;
- L'opposition à la suppression de la boucle de rebroussement située gare de Boitsfort ;
- La demande de libérer le passage dans la petite chaussée de La Hulpe ;
- Le manque de feux cyclo-piétons au niveau du carrefour des avenues Van Becelaere, Delleur et de la chaussée de La Hulpe ainsi que de l'avenue Solvay (tourne à gauche) ;
- La demande d'explications par rapport à la dévégétalisation de l'avenue Delleur où 25 arbres ont été abattus, mais où seulement 20 seront replantés, alors que le préjudice subi par les riverains est conséquent ;
- La demande de rapidement replanter des arbres pouvant être similaires à ceux abattus et de s'assurer de la protection des nouveaux arbres à planter ;
- Le manque de sécurisation du carrefour Delleur et le risque de blocage complet de la sortie de ville par les voitures voulant emprunter la boucle proposée au droit de l'avenue Solvay, pour rejoindre la rue Coppens ;
- La demande de sécuriser le carrefour des avenues Delleur, Solvay et de la rue Willy Coppens proche de plusieurs écoles et crèche, vu les flux importants de piétons de tout âge sortant du tram et de cyclistes à ce carrefour ;
- La demande de conserver les casse-vitesse existants dans l'av. Solvay ;
- Le manque d'amélioration pour les riverains voulant traverser l'avenue Delleur et rejoindre l'avenue Solvay depuis la rue Coppens ;
- La demande de permettre aux habitants de l'avenue Solvay de retourner sur l'av. Delleur ou d'emprunter la rue Dewolfs ;

Tronçon entre l'avenue Solvay et la place Wiener (plans 3 et 4) :

- Le maintien de la pollution lumineuse excessive de cet axe, contraire au plan lumière 2017, alors que l'avenue Delleur longe le parc du Jagersveld, situé en zone Natura 2000 ;
- La demande de dévier les cyclistes vers la rue Dewolfs au lieu de l'avenue Delleur ;

- L'aménagement proposé augmente le trafic de transit sur les rues locales, comme la rue Middelbourg ;

Vu l'avis majoritaire favorable conditionnel de la commission de concertation du 20/02/2024 repris en annexe ;

Considérant que les plans annexés à la demande de permis d'urbanisme sont incomplets (légende incomplète, entrée carrossable absente dans la boucle de rebroussement à la gare de Boitsfort, ...) et complexes (situation projetée incluant le dessin du marquage à supprimer, polluant leur lecture) ;

Considérant de plus que le *découpage* des plans est différent en situation existante et situation projetée ; que la comparaison des deux situations s'en trouve d'autant complexifiée ;

Considérant que les études déjà réalisées par Bruxelles Mobilité pour un réaménagement beaucoup plus ambitieux de cet axe n'ont pas été prises en compte dans la présente demande de permis ;

Considérant que le projet répond à une demande croissante d'aménagements cyclables sécurisés ; qu'il y a lieu de pérenniser cet itinéraire tout en le rendant le plus sûr possible ;

Considérant que les pistes cyclables existantes de fait sont temporaires ; qu'elles ont été réalisées en période de Covid, pour permettre les déplacements à vélos de façon plus aisée et sécurisée ;

Considérant que le flux automobile actuel n'est plus le même qu'en période de Covid ;

Considérant que, de manière générale, la situation existante n'est pas suffisamment sécurisante pour les usagers ;

Considérant que le projet devait initialement inclure uniquement des marquages au sol ; que le projet soumis à l'enquête publique améliore davantage les aménagements de voirie pour les différents utilisateurs ;

Considérant toutefois que le manque d'ambition regrettable du projet ne permet pas de relier les deux infrastructures existantes de qualité le long de l'avenue Franklin Roosevelt et du boulevard du Souverain ;

Considérant d'autant que le passage par le rond-point Wiener représente un lieu de conflits important (bus, tram, cyclistes, voitures) ; qu'il y aurait dès lors lieu d'y consacrer une étude adéquate ;

Considérant que les importants encombrements de circulation existants augmentent la pollution à laquelle les cyclistes sont exposés ; qu'il y a donc lieu de revoir certains aménagements pour faciliter le passage des cyclistes et les insertions des véhicules dans la chaussée ;

Considérant que le trottoir nord existant de l'axe Delleur – La Hulpe est aménagé en espace partagé cyclo-piétons avec séparation ;

Considérant que cet aménagement ne répond pas aux normes en vigueur (largeur insuffisante) ; que son état de dégradation est avancé ;

Considérant que le projet prévoit un trottoir partagé sans séparation du côté nord de l'axe La Hulpe – Delleur ; que les traversées de ce trottoir partagé sont donc uniquement représentées par un passage pour piétons ; que les traversées cyclistes ne sont pas nécessaires au vu de la priorité des piétons sur les cyclistes sur cet aménagement ;

Considérant dès lors que ce trottoir partagé nord sera réservé aux familles et cyclistes débutants, devant circuler à vitesse réduite ;

Considérant que plusieurs aménagements proposés sont en contradiction avec les principes essentiels de Good Move ;

Considérant que l'axe concerné par la demande de permis d'urbanisme est classé en Auto Plus ; qu'il doit donc assurer l'accessibilité de Bruxelles et de ses grands pôles à développer pour les poids lourds ;

Considérant que la section 5 du réseau auto prévoit en son article 61 que l'axe devrait être aménagé en boulevard urbain ;

Considérant que plusieurs emplacements de stationnement dangereux du côté nord de l'axe sont supprimés dans le cadre de la présente demande de permis d'urbanisme ;

Considérant dès lors qu'il serait souhaitable que les immeubles de bureau occupent davantage leur stationnement intérieur actuellement libre ;

Considérant que de nombreux emplacements sont maintenus ; qu'il serait opportun de se pencher sur le conflit entre les piétons entrants et sortants des véhicules et les cyclistes et voitures dans le cadre d'un réaménagement de la voirie ;

Considérant que le projet comporte quelques contradictions en matière de marquage au sol et de panneaux de circulation ;

Considérant que chaque tourne à droite des cyclistes venant de Wiener mène à un conflit potentiel avec le tram, les piétons et les voitures ; qu'il y a donc lieu d'être particulièrement attentif à l'aménagement des carrefours de l'axe ;

Considérant qu'un aménagement sécurisé des cyclistes est une volonté politique à soutenir, sans créer de ZACA (zone à forte concentration d'accidents) ;

Considérant que l'avenue du Pérou comportera un panneau stop et un marquage au sol céder le passage ; que le passage piétons du côté de l'avenue de la Forêt est plus étroit que du côté de l'avenue des Coccinelles ;

Considérant qu'il y a lieu de s'assurer du passage aisé des personnes à mobilité réduite pour cette traversée piétonne ;

Considérant en outre que l'oreille de trottoir prévue ne limite pratiquement pas la longueur de la traversée et ne limite donc pas suffisamment les conflits entre usagers ;

Considérant que l'îlot projeté au droit du carrefour Pérou permettra aux véhicules venant de la gare de Boitsfort de faire un demi-tour et aux véhicules provenant de l'avenue du Pérou de tourner vers la gare de Boitsfort ;

Considérant qu'il y a lieu de s'assurer que le stockage de véhicules tournant est adéquat et permet d'éviter les conflits entre les cyclistes et ces véhicules ainsi qu'avec les voitures circulant vers l'avenue Franklin Roosevelt ;

Considérant que l'insertion des véhicules provenant de l'avenue du Pérou, en direction de la gare de Boitsfort, est limitée ; que la protection de la piste cyclable vers la gare devrait dès lors être renforcée tout en limitant les conflits entre les flux de voitures ;

Considérant que la suppression de l'arrêt de tram Hippodrome contrevient au schéma de structure interrégional de la forêt de Soignes ;

Considérant que ce schéma identifie l'hippodrome comme porte d'accueil de la forêt de Soignes ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de fournir un service de transports publics permettant un accès aisé à cette porte d'accès de la forêt ;

Considérant par conséquent que la suppression ou le déplacement de l'arrêt de tram Hippodrome ne peut en aucun cas diminuer l'accessibilité existante du site ;

Considérant en outre que des permis d'urbanisme et d'environnement ont été délivrés par les autorités régionales pour concentrer les activités récréatives sur le site de l'hippodrome de Boitsfort ;

Considérant que la suspension de la piste cyclable au droit de l'arrêt de bus met en danger les cyclistes ; qu'il y a lieu de continuer le marquage au sol afin d'assurer une sécurité routière suffisante aux vélos ;

Considérant que le projet prévoit de supprimer la possibilité de tourner à gauche depuis la drève du Comte, dans la chaussée de La Hulpe ;

Considérant que ce carrefour constitue l'accès vers la ville pour le quartier Tumuli/Chênes) ;

Considérant que les riverains de ce quartier sont enclavés entre la chaussée de La Hulpe et la forêt de Soignes ; qu'il n'y a pas lieu de supprimer leur accès direct vers la ville ;

Considérant que la nouvelle traversée piétonne de la chaussée de La Hulpe, depuis la drève du Comte, est implantée dans l'entrée carrossable de la maison de repos et de soin La Cambre ;

Considérant que cette configuration contrevient au principe de sécurité des piétons sur l'espace public et ne respecte pas les dispositions du code du gestionnaire ;

Considérant en outre que cette entrée carrossable est fortement utilisée, notamment par les services de secours ;

Considérant qu'il y a lieu de s'assurer de l'accessibilité des lieux par les services de secours ;

Considérant que l'avis du SIAMU a été sollicité, mais non encore reçu ;

Considérant que l'accessibilité de la chaussée de Boitsfort, depuis la chaussée de La Hulpe, en direction ville, n'est pas parfaitement claire ;

Considérant qu'il y a lieu de préciser l'accessibilité prévue et de s'assurer que les services de secours pourront y accéder ;

Considérant que la boucle à la gare de Boitsfort vers la drève du Duc doit être maintenue pour permettre aux bus, camions de pouvoir faire demi-tour pour éviter qu'ils doivent descendre jusqu'au rond-point Wiener pour pouvoir le faire ; pour permettre également aux occupants des bureaux situés chaussée de La Hulpe de pouvoir faire demi-tour sans descendre jusqu'à l'avenue Delleur ou la place Wiener ; pour éviter que le trafic ne descende jusqu'à l'avenue Delleur ou à la place Wiener sur une voirie déjà saturée ; pour permettre aux riverains de rentrer dans Watermael-Boitsfort à hauteur de la gare et ne pas devoir engorger davantage le carrefour Delleur, Willy Coppens et le carrefour déjà compliqué et dangereux qui se situe entre la rue du Pinson et la drève du Duc ;

Considérant que la boucle proposée au niveau de l'arrêt Delleur ne semble pas optimale et très étroite ;

Considérant que l'étréouissement du quai de tram de l'arrêt de la gare de Boitsfort ne permet pas le passage aisé du flux de piétons, de PMR et des cyclistes empruntant cet itinéraire ;

Considérant qu'il y a dès lors lieu de revoir le positionnement des barrières de sécurité pour permettre le passage des flux des différents utilisateurs ;

Considérant que le projet prévoit le placement d'un îlot minéral au croisement de la chaussée et de l'avenue Van Becelaere ;

Considérant que sa présence dévoie les cyclistes vers les voitures ; que son utilité ne semble pas démontrée ;

Considérant que le bus, en direction de l'avenue des Coccinelles, empruntera le site propre du tram ; que la demande prévoit dès lors de minéraliser une grande partie de ce site propre ;

Considérant qu'afin d'augmenter la vitesse commerciale du bus, celui-ci pourrait emprunter le site propre existant entre l'avenue des Coccinelles et la gare de Boitsfort dans les deux directions ;

Considérant toutefois que la demande prévoit de minéraliser cet espace ; qu'il y a lieu de favoriser la perméabilisation de l'espace public dès que possible ;

Considérant qu'il serait aisé de réaliser un site propre semi-perméable, afin de limiter l'effet d'îlot de chaleur engendré par les espaces imperméabilisés ;

Considérant que le Plan de Gestion de l'Eau 2016-2021 encourage à tendre vers une meilleure gestion des eaux pluviales à la parcelle ;

Considérant qu'il s'agit d'une demande de permis d'urbanisme émanant d'une institution publique ; qu'il y a dès lors lieu de respecter les lignes de conduites régionales appliquées aux demandeurs privés ;

Considérant par conséquent qu'il y a lieu de réduire les volumes d'eaux pluviales qui sortent du site propre et de restituer autant que possible l'eau au milieu naturel par infiltration ou évaporation ;

Considérant en outre que la chaussée de La Hulpe se situe en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement ; que le choix des matériaux des espaces publics participe à l'embellissement des espaces extérieurs partagés ;

Considérant dès lors que l'aménagement d'un site propre uniforme, semi-perméable, participerait à une esthétique plus respectueuse de l'environnement de la chaussée de La Hulpe et à une meilleure gestion des eaux pluviales dans l'espace public ;

Considérant que la bande permettant de tourner à droite vers l'avenue Solvay et le Ring prend naissance dans l'emprise de la piste cyclable déviée sur le trottoir ;

Considérant qu'il y a lieu de s'assurer que la piste cyclable ne sera pas envahie de véhicules par la pose d'une protection physique adéquate ;

Considérant que l'arrêt de bus, en direction de la gare de Boitsfort est prévu sur la piste cyclable ; qu'il est au même endroit que le quai de l'arrêt de tram Delleur ;

Considérant que les barrières de protection pour les piétons descendants du tram sont supprimées pour permettre aux usagers du bus d'accéder au quai ; que cette suppression est dangereuse pour les utilisateurs du tram ;

Considérant qu'il s'agit d'un arrêt de tram fortement fréquenté au vu des nombreux équipements qu'il dessert (2 écoles, une crèche) ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de sécuriser ce quai de transports en commun au vu des flux piétons particulièrement importants transitant sur ce quai et les nombreux cyclistes empruntant ce carrefour ;

Considérant que les cyclistes descendant l'avenue Delleur et souhaitant tourner à gauche dans la rue Willy Coppens ne disposent d'aucune zone d'attente au carrefour des avenues Delleur et Solvay ;

Considérant qu'il s'agit d'une jonction avec un ICR ;

Considérant qu'il y a lieu de sécuriser cet itinéraire ;

Considérant que les plans annexés à la demande de permis d'urbanisme ne permettent pas de s'assurer que les coussins berlinois existants dans l'avenue Solvay sont conservés ;

Considérant qu'ils permettent de sécuriser la traversée piétonne donnant accès à la crèche ; qu'il y a donc lieu de les conserver ;

Considérant que la piste cyclable prévue sur l'îlot du carrefour des avenues Delleur et Solvay (direction Wiener) est interrompue au droit de l'arrêt de bus ;

Considérant que le cheminement piétons sur cet îlot n'est pas conforme aux dispositions du règlement régional d'urbanisme en la matière ; qu'il y a lieu de respecter lesdites prescriptions ;

Considérant de plus que le nombre de matériaux différents prévus sur cet îlot est important, rendant sa lecture complexe pour ses usagers ;

Considérant que l'aménagement d'un trottoir partagé pour ce tronçon cyclable prévu sur l'îlot du croisement des avenues Delleur et Solvay permettrait de limiter le nombre de matériaux utilisés ce qui simplifierait la lecture de l'espace et participerait à son embellissement ;

Considérant qu'une possibilité de tourner à gauche, vers la rue Willy Coppens est prévue dans le bas de l'îlot triangulaire modifié au carrefour susvisé ;

Considérant que la boucle proposée au niveau de l'arrêt Delleur ne semble pas optimale et très étroite ;

Considérant qu'actuellement, les véhicules provenant de l'avenue Solvay, en direction sortie de ville ne disposent d'aucune possibilité de demi-tour légal avant le rond-point de l'avenue de la Foresterie ;

Considérant qu'il y a lieu de pallier ce manquement sans mettre en danger la sécurité des utilisateurs de ce carrefour actuellement complexe et dangereux ;

Considérant qu'il y aurait lieu de prévoir la possibilité pour les véhicules circulant dans l'avenue Solvay, en direction de sortie de ville, de pouvoir rester sur le territoire communale en leur permettant de tourner à gauche au droit de la rue Philippe Dewolfs et donc de rejoindre le centre de la commune ;

Considérant de plus que la modification de l'îlot directionnel limite la largeur de la bande d'entrée de ville à 3,14 m ; qu'il y a lieu de respecter les principes du plan régional de mobilité Good move et d'assurer l'accessibilité aux convois exceptionnels par l'avenue Solvay (voirie Auto Plus) ;

Considérant qu'un logo d'attention pour traversée piétonne est prévu, dans l'avenue Delleur, peu avant le croisement avec la rue Middelbourg ;

Considérant qu'un plateau y est également prévu ; qu'il s'agit d'une zone commerciale où plusieurs traversées existent et sont maintenues ;

Considérant que la transformation de cette section de voirie, jusqu'au rond-point Wiener, en zone 30 participerait à sa sécurisation, d'autant que le raccord avec la piste cyclable du boulevard du Souverain est exclu du projet ;

Considérant l'importance de sécuriser et d'optimiser la traversée cyclable ralliant la Place Léopold Wiener à la Place Antoine Gilson (passant par les voies de tram) ;

Considérant la nécessité et l'opportunité de prévoir les signalisation B22/B23 aux carrefours à feux, là où cela est possible et en application de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 novembre 2017 fixant les conditions particulières de placement de la signalisation routière des panneaux de signalisation B22 et B23 ;

Prend connaissance de l'avis de la commission de concertation ;

Soutient un réaménagement plus ambitieux pour tous les usagers de l'axe La Hulpe – Delleur ainsi que la sécurisation des cheminements piétons, cyclistes et automobiles, et donc aux conditions reprises ci-dessous :

- Sécuriser davantage tous les carrefours du projet ;
- Sécuriser davantage les pistes cyclables ;
- Prévoir le placement de panneaux de signalisation B22 et B23 où les carrefours le permettent sans mise en danger ni des cyclistes, ni des piétons ;
- Inclure dans le projet les liaisons avec les deux infrastructures existantes de qualité le long de l'avenue Franklin Roosevelt et du boulevard du Souverain pour assurer une continuité esthétique, urbanistique et sécurisée ;
- Compléter les plans et leurs légendes (vérifier notamment la présence de tous les panneaux nécessaires au respect du code de la route) ;
- Vérifier le dessin des plans et prévoir une ligne Sauwens délimitant une zone tampon de 50 cm ;
- Revoir l'aménagement du croisement avec l'avenue du Pérou pour permettre la mise en application du principe de la tirette pour les véhicules devant s'introduire dans le trafic dans la chaussée de La Hulpe, direction gare de Boitsfort et pour éviter les conflits entre les véhicules tournant, allant tout droit et les cyclistes (largeur bandes plantées, longueur de la zone munie de potelets, etc.) ;
- Limiter la largeur de l'embouchure de l'avenue du Pérou dans la chaussée de La Hulpe afin de sécuriser davantage les traversées piétonnes et cyclistes ;
- Lever la discordance entre signalisation et le marquage au sol de l'avenue du Pérou (stop / céder le passage) ;
- Conserver l'arrêt de tram Hippodrome à proximité de l'hippodrome de Boitsfort, conformément au schéma de structure interrégional de la forêt de Soignes ;
- Conserver la possibilité de tourner à gauche depuis la drève du Comte, dans la chaussée de La Hulpe ;
- Déplacer la traversée piétonne de la chaussée de La Hulpe projetée dans l'entrée carrossable de la maison de repos et de soin *La Cambre* conformément au code de la route afin de la sécuriser (hors entrée carrossable) ;

- S'assurer que l'accessibilité de la chaussée de Boitsfort pour les services de secours et pour les livraisons de l'immeuble de bureau et la maison de repos et clarifier l'accessibilité prévue depuis la chaussée de La Hulpe dans le cadre de la demande ;
- Supprimer l'îlot prévu dans la drève des Tumuli ;
- Revoir la largeur du quai du tram de l'arrêt Gare de Boitsfort et la position de ses barrières afin de permettre une traversée cyclable moins complexe et de limiter les conflits entre les piétons, les PMR et les vélos aux traversées du carrefour de la gare de Boitsfort ;
- Prévoir le cheminement du bus 42 dans le site propre du tram, dans les deux directions ;
- Prévoir, pour le site propre du tram, un revêtement semi-perméable participant à l'embellissement de l'espace public et à la limitation des rejets d'eaux de pluie vers l'égout ;
- Supprimer l'îlot prévu dans l'avenue Van Becelaere et limiter le dévoiement des cyclistes, afin de sécuriser leur parcours ;
- Conserver la boucle au niveau de la gare de Boitsfort et lever toute incertitude à ce sujet dans les différents documents annexés à la demande de permis d'urbanisme ;
- Déplacer le terminus du bus 42 à la gare de Boitsfort, dans la boucle de rebroussement ;
- Protéger, dans l'avenue Delleur, au droit de la bande tourne à droite vers l'avenue Solvay, la fin de la piste cyclable sur la chaussée ;
- Adapter le quai de l'arrêt de tram Delleur afin de permettre aux usagers du tram de descendre de voiture en toute sécurité, sans que l'accès pour les usagers du bus ne mette la sécurité de cet espace en péril ;
- Conserver les casses-vitesse (coussins berlinois) existants dans l'avenue Solvay ;
- Prévoir, pour l'îlot du carrefour des avenues Delleur et Solvay, un trottoir partagé au droit de l'arrêt de bus et s'assurer que le cheminement piétons dispose d'une largeur suffisante ;
- Supprimer la possibilité pour les voitures de tourner à gauche en bas d'îlot et revoir la largeur de l'entrée de ville dans l'avenue Solvay pour permettre l'accessibilité des poids lourds, conformément au plan Good Move (voirie Auto Plus) ;
- Prévoir une possibilité de rejoindre la rue Philippe Dewolfs depuis l'avenue Solvay (tourne à gauche) afin de permettre aux personnes provenant des immeubles de l'avenue Solvay de rejoindre le territoire communal avant le rond-point de l'avenue de la Foresterie ;
- Prévoir une zone d'attente clairement identifiée afin de permettre aux cyclistes descendant l'avenue Delleur de tourner à gauche dans la rue Willy Coppens ;
- Prévoir une zone 30 à partir du croisement de l'avenue Delleur et de la rue Middelbourg ;
- *Revoir la traversée piétonne et cyclable entre la place Wiener et la place Gilson afin de fluidifier les flux et de limiter les conflits (déplacement de barrières ou autre) ;*

Transmets les avis de la commission de concertation et du Collège des Bourgmestre et Echevins au Fonctionnaire Délégué pour le 1^{er} mars 2024.

8 votants : 8 votes positifs.

AINSI FAIT ET DÉLIBÉRÉ EN SÉANCE.

Le Secrétaire communal,
Etienne Tihon

Le Bourgmestre,
Olivier Deleuze

POUR EXTRAIT CONFORME
Watermael-Boitsfort, le 27 février 2024

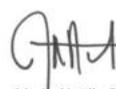
Le Secrétaire communal,

L'Echevin(e) délégué(e),

Etienne Tihon

Marie-Noëlle Stassart





2. Boulevard du Souverain, 25

Objet de la demande :

Aménager la Promenade Verte le long de Tenreuken s'inscrit dans le cadre du subside octroyé par le Fonds « Bike in Brussels » de la fondation Roi Baudouin pour améliorer les infrastructures cyclables de la capitale en réalisant l'aménagement, sur toute la longueur de la voirie, d'un passage lisible confortable et sécurisé pour la Promenade Verte régionale et pour la liaison cyclo-piétonne au bvd du Souverain, y compris l'accès par le sud au parc Tenreuken.

Motif de la CC :

Art. 188/7 : demandes soumises à une évaluation appropriée des incidences du projet ou installation sur un site Natura 2000
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)

Avis de la Commission :

REPORT

3. Avenue Emile Van Becelaere, 77

Objet de la demande :

régulariser les travaux effectués sur les châssis, portes et bandes de roulement

Motif de la CC :

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

Avis de la Commission :

AVIS UNANIME (en présence du représentant de la direction de l'urbanisme) :
Commune – Direction régionale de l'Urbanisme-Direction régionale du Patrimoine Culturel- Bruxelles Environnement :

Vu la situation de la demande en zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE) et zones d'habitation à prédominance résidentielle du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001 tel que modifié subséquemment ;

Vu le règlement régional d'urbanisme (AGRBC du 21/11/2006) ;

Considérant que la demande concerne une maison unifamiliale 3 façades, de type sous-sol + rez-de-chaussée + un étage + combles sous toiture à versants ;

Considérant qu'il s'agit de régulariser les travaux sur les châssis, porte d'entrée, porte de garage et bandes de roulement effectués sans autorisation ;

Considérant que le dossier doit être soumis à l'avis de la commission de concertation pour actes et travaux en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement, en application de la prescription particulière 21 du PRAS ;

Considérant qu'il s'agit d'une maison unifamiliale mitoyenne 3 façades ;

Considérant que le bien se compose d'un sous-sol accessible depuis la rue avec garage et caves, d'un bel étage et d'un deuxième étage sous combles ;

Considérant que cette habitation fait partie d'un ensemble de trois habitations mitoyennes réalisées en 1950 (Autorisations 12.135-12.184 visant à construire des habitations, délivrées le 30.12.1949 par le Collège des Bourgmestre et Echevins) ;

Considérant que ces trois habitations présentent les mêmes caractéristiques architecturales, avec un revêtement en pierre blanche pour le sous-sol et le bel étage, de la brique rouge pour l'étage et une couverture en tuile rouge, l'accès au bel étage se faisant par un escalier extérieur ;

Considérant que l'avenue Emile Van Becelaere présente quatre ensembles de trois habitations unifamiliales mitoyennes de ce type, réalisés côte à côte ;

Considérant qu'il y a lieu de maintenir la cohésion de cet ensemble architectural ;

Considérant que la demande porte plus précisément sur :

1 la régularisation de la pose de châssis et d'une porte d'entrée en PVC de teinte blanche sur l'ensemble du bien et notamment en façade à rue ;

2 la régularisation de la pose d'une porte de garage à trois vantaux en aluminium de teinte blanche en façade à rue,

3 la régularisation de la pose d'un auvent en polycarbonate transparent sur consoles en acier en 2008 au-dessus de la porte d'entrée,

4 la régularisation de la suppression de bandes de roulement en zone de recul,

1 les châssis et la porte d'entrée

Considérant que les châssis d'origine ont été remplacés sans autorisation préalable par des châssis en PVC de teinte blanche ;

Considérant que le demandeur a fourni la preuve par photographie que ce remplacement de châssis a eu lieu en 1985 ;

Considérant que la porte d'entrée d'origine a elle aussi été remplacée par une porte en PVC vitrée ; que le demandeur situe sa pose en même temps que le remplacement des châssis, en 1985 ;

Considérant que l'utilisation du PVC est contraire à la politique de développement durable poursuivie par le Plan communal de développement (CC 04/07/2006) visant notamment à encourager la mise en œuvre de matériaux de haute qualité environnementale ;

Considérant que le PVC ne répond pas à ce critère en ce que ce matériau est polluant pour l'environnement depuis sa fabrication jusqu'à sa destruction ;

Considérant de même que la politique générale de la commune de Watermael-Boitsfort en matière de travaux publics et d'urbanisme vise à favoriser l'utilisation de matériaux à faible impact environnemental pour les interventions urbanistiques ;

Considérant la dernière situation de droit établie par l'autorisation de bâtir 14.506, visant la création d'un garage en lieu et place de caves au sous-sol de l'habitation, et délivrée en 1952 par le collège des Bourgmestre et Echevins ;

Considérant l'absence, dans cette situation de droit, d'informations relatives au matériau et à la teinte des châssis et de la porte d'entrée ;

Considérant qu'au vu de l'année de construction du bien (Autorisations 12.135-12.184 visant à construire des habitations, délivrées le 30.12.1949), les menuiseries d'origine étaient probablement métalliques ;

Considérant que la politique générale de la commune de Watermael-Boitsfort en matière de travaux publics et d'urbanisme entend favoriser l'utilisation de matériaux à faible impact environnemental pour les interventions urbanistiques ;

Considérant que le matériau correspondant le mieux à la politique d'économie d'énergie et de développement durable est le bois issu d'une sylviculture respectant une gestion durable des forêts ;

Considérant dès lors que le placement de menuiseries en PVC ne peut être régularisé ;

Considérant que seuls les châssis et la porte de garage en façade à rue sont visibles depuis l'espace public ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de placer, au minimum en façade à rue, des châssis et une porte d'entrée en bois peint de ton blanc lors du prochain remplacement, en respectant la situation de droit quant aux divisions des châssis et en remplaçant les grilles existantes ;

Considérant de plus que ce changement permettrait une amélioration de l'isolation de l'habitation par la pose de châssis aux normes PEB actuelles ;

2 la porte de garage

Considérant que la situation de droit établie par l'autorisation de bâtir 14.056 pour la création d'un garage fait état de la pose d'une porte de garage en bois de sapin et panneaux de Masonite ;

Considérant que cette porte a été remplacée par une porte en aluminium de ton blanc ; que le demandeur situe sa pose en même temps que le remplacement des châssis, en 1985 ;

Considérant qu'elle se situe en façade à rue et dès lors visible depuis l'espace public ;

Considérant que l'aluminium ne répond pas à la politique de développement durable poursuivie par le Plan communal de développement (CC 04/07/2006) visant notamment à encourager la mise en œuvre de matériaux de haute qualité environnementale en ce que ce matériau nécessite déjà une importante part d'énergie grise lors de sa fabrication ;

Considérant de plus que la politique générale de la commune de Watermael-Boitsfort en matière de travaux publics et d'urbanisme vise à favoriser l'utilisation de matériaux à faible impact environnemental pour les interventions urbanistiques ;

Considérant que le matériau correspondant le mieux à la politique d'économie d'énergie et de développement durable est le bois issu d'une sylviculture respectant une gestion durable des forêts ;

Considérant de ce fait qu'il y a lieu, lors du prochain remplacement, de rétablir en façade à rue une porte de garage en bois de ton blanc, en respectant en tous points la situation de droit, avec la division en trois vantaux, le relief des portes et la présence d'une partie vitrée dans le vantail central ;

3 l'auvent de la porte d'entrée

Considérant qu'un auvent en polycarbonate transparent sur consoles métalliques a été installé sans autorisation au-dessus de la porte d'entrée du bien en 2008 ;

Considérant que cet auvent n'est pas présent en situation de droit ;

Considérant que cet aménagement est destiné à protéger des intempéries lors de l'accès à l'habitation ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir un auvent plus qualitatif en accord avec les caractéristiques de l'ensemble ;

4 les bandes de roulement

Considérant que la zone de recul du bien se compose aujourd'hui de l'accès au garage en dalles de béton, avec à sa gauche, un talus de pleine terre planté et arboré rejoignant le jardin à l'arrière du bien, d'un escalier droit en pierre et d'une rocaille plantée le long de cet escalier ;

Considérant qu'en 1952, lors de l'aménagement du garage selon l'autorisation de bâtir 14.056, des bandes de roulement ont été posées devant ce garage en zone de recul ;

Considérant que ces bandes de roulement se composaient de dalles de silex lavé coulées sur place ;

Considérant que le demandeur situe leur enlèvement en même temps que l'ensemble des travaux de rénovation du bien, probablement lors de l'installation d'une citerne à mazout en 1985 ;

Considérant qu'à cette occasion, l'ensemble de la surface de la zone de recul devant le garage a été recouvert par des dalles de béton ;

Considérant que l'article 11 du titre I du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) permet l'imperméabilisation des zones d'accès aux portes d'entrée et de garage ;

Considérant cependant qu'un retour à la situation de droit avec le rétablissement de deux bandes de roulement permettrait d'augmenter avantageusement la perméabilité de la zone de recul ;

Considérant que la végétalisation des zones de recul contribue à maintenir les qualités paysagères du paysage urbain ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de rétablir deux bandes de roulement et d'aménager l'espace résiduel en pleine terre engazonnée pour favoriser la perméabilisation de cette zone de recul ;

5 les volets

Considérant d'autre part, que la situation de droit fait état de la présence de volets sur les fenêtres du bel étage ;

Considérant que ces volets ont été supprimés sans autorisation ;

Considérant que les deux habitations mitoyennes ne présentent pas de volets ;

Considérant que seul un des quatre ensembles de l'avenue Emile Van Becelaere possède encore ce type d'équipement ;

Considérant que l'enlèvement de ces volets ne porte pas atteinte à l'esthétique de l'ensemble ;

Considérant que l'article 192 du CoBAT permet à l'autorité délivrante d'imposer des délais de mise en œuvre pour certains travaux ;

Considérant qu'il ressort des éléments énumérés ci-dessus et compte tenu des conditions émises par le présent avis que le projet ne porte pas atteinte au bon aménagement des lieux ;

AVIS FAVORABLE SOUS CONDITIONS DE :

- **Prévoir des châssis et des portes en bois, identiques à la situation de droit (divisions, reliefs, parties vitrées) pour les châssis, la porte d'entrée et la porte de garage en façade à rue ;**
- **Prévoir un auvent plus qualitatif en accord avec les caractéristiques de l'ensemble ;**
- **Choisir de préférence pour les menuiseries, un bois issu d'une sylviculture respectant une gestion durable des forêts ;**
- **En application de l'article 192 du CoBAT, réaliser l'aménagement de la zone de recul devant le garage avec les deux bandes de roulement et le solde résiduel en pleine terre végétalisée dans l'année suivant l'octroi de la présente demande de permis d'urbanisme ;**

Attendu qu'en vertu de l'article 126§7 du COBAT (modification entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2019), l'avis favorable unanime de la Commission de concertation rendu en présence du représentant de l'administration de l'urbanisme tient lieu d'avis conforme ;

Les plans modifiés répondant aux conditions susmentionnées doivent être soumis à l'approbation du Collège des Bourgmestre et Echevins avant délivrance du permis d'urbanisme.

4. Rue Gratès, 14

Objet de la demande :

modifier la demande de permis d'urbanisme PU/31700-23 afin de créer une lucarne dans le versant avant de la toiture et une seconde lucarne dans le versant arrière, de modifier l'extension au rez-de-chaussée et d'isoler la façade arrière et le pignon.

Motif de la CC :

application de l'art. 207 §1.a14 du COBAT (bien à l'inventaire)

Art. 126§11: MPP uniquement pour dérogation au volume, à l'implantation ou à l'esthétique des constructions

Dérogation à l'art.6 du titre I du RRU (toiture - hauteur)

Dérogation à l'art.4 du titre I du RRU (profondeur de la construction)

Dérogation à l'art.6 du titre I du RRU (toiture - lucarnes)

Avis de la Commission :

AVIS UNANIME (en présence du représentant de la direction de l'urbanisme) :
Commune – Direction régionale de l'Urbanisme-Direction régionale du Patrimoine Culturel- Bruxelles Environnement :

Vu la situation de la demande en zones d'habitation du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001 tel que modifié subséquemment ;

Vu le règlement régional d'urbanisme (AGRBC du 21/11/2006) ;

Considérant que la demande concerne une maison unifamiliale mitoyenne, rez + 1 + combles avec toiture à versants ;

Considérant que la maison se compose actuellement :

- Au sous-sol : d'un garage, d'une buanderie et d'une chaufferie,
- Au rez-de-chaussée : d'un hall d'accès, d'un salon, d'une salle à manger et d'une cuisine donnant sur une annexe ouvrant sur le jardin en façade arrière,
- Au r+1 : de 2 chambres, d'une salle de bain et d'une toilette,
- D'un étage de combles non aménagé ;

Considérant la demande de permis d'urbanisme PU/31700-23 introduite en date du 27/03/2023 ;

Considérant que cette demande portait sur :

- Des travaux intérieurs, avec la démolition de 2 murs porteurs en rez-de-chaussée pour agrandir les pièces de vie, le remplacement d'un escalier escamotable par un escalier fixe entre le r+1 et les combles,
- Des travaux en façade à rue, avec le remplacement de tous les châssis à l'identique, hors porte d'entrée, le remplacement du verre coloré de la porte d'entrée par un verre clair,
- Des travaux à l'arrière du bien, avec la démolition de la véranda existante de fait, la construction d'une extension sur l'emprise de cette véranda, l'agrandissement d'une baie au niveau r+1, le remplacement de tous les châssis par des châssis en aluminium de teinte gris anthracite ;

Considérant que le Collège des Bourgmestre et Echevins a émis, en sa séance du 17 juillet 2023, un avis favorable et que le permis a été délivré ;

Considérant que les actes et travaux effectués à ce jour dans le cadre de ce permis concernent les travaux intérieurs, le remplacement des châssis en façades à rue et arrière, la réalisation de l'annexe arrière ;

Considérant que la présente demande vise à modifier le permis d'urbanisme PU/31700-23 afin de créer une lucarne dans le versant avant de la toiture et une rehausse du toit arrière, de modifier l'extension au rez-de-chaussée et d'isoler la façade arrière et le pignon ;

Considérant que la création d'une lucarne et d'une rehausse du toit permet d'aménager les combles avec deux chambres et une salle de bain supplémentaires ;

Considérant que la demande porte plus précisément sur :

- 1 la modification de l'extension au rez-de-chaussée côté jardin,
- 2 l'isolation de la façade arrière et du mur mitoyen avec le bien sis au n°12,
- 3 la création d'une lucarne en toiture côté rue,
- 4 la rehausse de toiture côté jardin,
- 5 l'installation d'une descente d'eau pluviale en façade à rue ;

Vu l'avertissement aux propriétaires voisins (annexe II) ;

Considérant que le dossier a été soumis aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants :

- Art. 126§11: MPP uniquement pour dérogation au volume, à l'implantation ou à l'esthétique des constructions,
- Dérogation à l'art.4 du titre I du RRU (profondeur de la construction),
- Dérogation à l'art.6 du titre I du RRU (toiture - lucarnes),
- Dérogation à l'art.6 du titre I du RRU (toiture - hauteur) ;

Considérant que la demande déroge aux prescriptions du règlement régional d'urbanisme en matière de profondeur (titre I, art. 4) et de toiture (titre I, art. 6) en ce que :

- L'isolation du mur mitoyen accentue le dépassement de plus de trois mètres en profondeur du profil mitoyen de la construction voisine la moins profonde sise au n°12 ;
- La hauteur de la toiture dépasse de plus de trois mètres la hauteur du profil mitoyen le plus bas (le volume sur un seul niveau sis au n°12) ;
- La rehausse du toit arrière dépasse la largeur des 2/3 de la largeur de la façade ;

Considérant par conséquent que le dossier a également été soumis aux mesures particulières de publicité pour actes et travaux portant atteinte aux intérieurs d'îlot, en application de la prescription générale 0.6 du PRAS ;

Vu que 1 lettre de réclamations a été introduite dans le cadre de l'enquête publique organisée du 22/01/2024 au 05/02/2024 ;

Vu que ces réclamations portent principalement sur :

- Un désaccord concernant l'isolation du mur mitoyen avec le bien sis au n°12 au niveau du rez-de-chaussée avec 10 cm d'EPS, cette isolation empiétant sur le châssis de la cuisine et réduisant d'autant le jardin ; pour ne pas se faire au détriment de la propriété voisine, la solution proposée est d'effectuer cette isolation par l'intérieur et de cimenter et repeindre en blanc la partie du mur mitoyen dépassant le rez-de-chaussée, et ce sur toute sa hauteur, jusqu'au toit plat ;
- Concernant cette même isolation du mur mitoyen au-dessus du volume à toiture plate en rez-de-chaussée du bien sis au n°12 avec 16 cm d'EPS, un accord conditionnel à la signature devant notaire d'un acte constituant une servitude de surplomb par le demandeur, acte spécifiant que le demandeur s'engage à retirer cette isolation à ses frais en cas de surélévation future du bâtiment ; ces travaux d'isolation devront de même respecter la présence de trois bouches d'aération se trouvant sur ce toit plat contre le mur mitoyen ;

Considérant que le dossier est soumis à l'avis de la commission de concertation pour les dérogations sollicitées et pour l'inscription du bien à l'inventaire du patrimoine architectural régional ;

Considérant la demande des propriétaires du bien sis au n°12 d'un accord signé devant notaire concernant les modalités de l'isolation du mur mitoyen ;
Considérant que l'imposition de conditions relatives au droit civil ne relève pas de la police de l'urbanisme ;
Considérant que les mesures à prendre dans une telle situation relèvent de la responsabilité du maître d'ouvrage ;
Considérant de plus que les permis sont toujours délivrés sous réserve du droit des tiers ;

1 La modification de la hauteur de l'extension au rez-de-chaussée côté jardin :

Considérant que la modification de l'extension arrière de l'habitation consiste en une rehausse de la toiture de 29 cm, à l'alignement du mur mitoyen ;
Considérant que cette rehausse permet une hauteur plus généreuse de la baie de façade ;
Considérant que la baie est également élargie ;
Considérant que la largeur de cette baie passe de 3,64 à 4,96 m et sa hauteur de 2,70 à 2,85 m ;
Considérant que la superficie nette éclairante passe ainsi de 8,30 m² à 12,50 m² ;
Considérant que cette modification a pour effet un apport de lumière naturelle supplémentaire conséquent dans les espaces de vie du rez-de-chaussée ;
Considérant de plus qu'elle accentue l'ouverture sur la terrasse et le jardin ;

2 L'isolation de la façade arrière et du mur mitoyen avec le bien sis au n°12 :

Considérant que la façade arrière et le mur mitoyen sont isolés par l'extérieur avec un isolant de type EPS ;
Considérant que l'isolation du mur mitoyen se fait à la fois :

- Du dessus de la toiture plate du volume constitué d'un seul niveau sis au n°12 jusqu'au faitage, avec une épaisseur de 16 cm,
- Et, au rez-de-chaussée, sur la face du mur mitoyen du côté du n°12, avec une épaisseur de 10 cm sur une profondeur de 3,41 m et une hauteur de 3,40 m ;

Considérant que la finition de cette isolation est prévue avec un crépi de teinte blanche ;
Considérant que la finition de l'isolation au sommet du mur mitoyen est assurée par un prolongement de la toiture ;
Considérant que l'isolation de la façade arrière et du mur mitoyen par l'extérieur permettra d'améliorer la performance énergétique de l'habitation ;
Considérant en outre qu'il y a lieu de favoriser les actes et travaux participant à la réduction des gaz à effet de serre et à l'amélioration des conditions de confort thermique des logements ;
Considérant cependant la lettre de réclamation introduite lors de l'enquête publique par les propriétaires du bien voisin au n°12 de la rue Gratès ;
Considérant que cette lettre marque le désaccord des propriétaires quant à l'isolation du mur mitoyen en rez-de-chaussée de leur côté ;
Considérant qu'une isolation intérieure à ce niveau serait moins performante en cas de ponts thermiques mais reste cependant réalisable ;
Considérant de ce fait qu'il y a lieu de prévoir une isolation intérieure de ce mur mitoyen ;
Considérant de même qu'il y a lieu d'assurer la finition de ce mur (matériau et teinte) en accord avec les propriétaires du n°12 ;

3 La création d'une lucarne en toiture côté rue :

Considérant que la création d'une lucarne dans le versant avant de la toiture permet l'aménagement sous combles d'une chambre / bureau d'une superficie de 13 m² ;
Considérant que la largeur de la lucarne (3,94 m) est inférieure aux 2/3 du développement de la façade ; que sa hauteur (1,95 m) est inférieure à 2 mètres par rapport à la toiture ;

Considérant qu'en cela la lucarne projetée est conforme aux dispositions de l'article 6 du titre I du règlement Régional d'Urbanisme ;

Considérant, cependant, que cette lucarne est implantée dans le plan de la façade à rue et présente que très peu de relief et une forte proportion de pleins ; que cette absence de relief ainsi que le jeu de pleins et de vides contribuent à augmenter son impact visuel depuis l'espace public ;

Considérant que cette lucarne ne s'intègre pas aux caractéristiques typologiques et architecturales de la façade ;

Considérant que l'immeuble est inscrit d'office à l'inventaire du patrimoine immobilier (art. 333 du CoBAT) ;

Considérant que la façade de l'immeuble est une façade de qualité qui présente des détails architecturaux intéressants traduisant de son ancienneté et de sa valeur patrimoniale ;

Considérant qu'il y aurait lieu de supprimer cette intervention en toiture ; que cette suppression n'empêche pas la possibilité d'aménager les combles en espace bureau ;

4 La rehausse de toiture côté jardin :

Considérant que la rehausse du toit côté arrière permet l'aménagement d'une chambre de 14,30 m² et d'une salle de bain attenante de 6 m² ;

Considérant que la hauteur sous plafond générée pour ces locaux est de 2,50 m ;

Considérant que sa hauteur (1.65 m) est inférieure à 2 mètres par rapport à la toiture ;

Considérant que cette rehausse se développe sur toute la largeur de la façade arrière, soit 6,60 m ; qu'en cela elle déroge à l'article 6 du titre I du RRU ;

Considérant que la superficie nette éclairante est de 3,80 m² pour la chambre et de 1,20 m² pour la salle de bain ;

Considérant que son retrait d'1,20 m par rapport au nu de la façade est traité en toiture végétalisée ;

Considérant que les châssis donnant sur cette toiture plate sont, comme l'ensemble des châssis de la façade arrière, prévus en aluminium de ton gris ;

Considérant qu'ils sont équipés de garde-corps en verre transparent ;

Considérant qu'il y a lieu d'éviter ce matériau car les garde-corps en verre sont de nature à générer un risque de collision des oiseaux sur leur surface ; que leur remplacement par des garde-corps opaques ou translucides permettrait de supprimer ce risque et donc de participer à la préservation de l'avifaune ;

Considérant que le développement sur toute la largeur de la toiture permet une occupation des combles en créant deux espaces de vie supplémentaires bénéficiant ainsi d'une hauteur sous plafond de 2,50 m, de vues directes sur l'extérieur et d'un éclairage naturel généreux ;

Considérant que la couverture de cette rehausse sera réalisée avec une membrane d'étanchéité de type EPDM, de ton brun rouge dans le versant avant et de ton gris anthracite dans le versant arrière ;

Considérant que les finitions de toiture foncées sont liées aux îlots de chaleurs urbains et sont susceptibles d'entraîner des perturbations au niveau du confort, de la santé et des consommations énergétiques ;

Considérant cependant qu'il y a lieu de préférer des revêtements de teinte claire avec un albédo élevé pour réfléchir au maximum la lumière et permettre ainsi de limiter la capacité d'accumulation de la chaleur du matériau ;

Considérant qu'il convient donc de prévoir un revêtement de teinte claire (EPDM blanc ou gravier de lestage) au niveau de la toiture rehaussée ;

Considérant que ces actes et travaux s'accompagnent une isolation de la toiture par l'intérieur ; que cette isolation de la toiture permettra d'améliorer la performance énergétique de l'habitation ;

Considérant en outre qu'il y a lieu de favoriser les actes et travaux participant à la réduction des gaz à effet de serre et à l'amélioration des conditions de confort thermique des logements ;

5 L'installation d'une descente d'eau pluviale :

Considérant d'autre part que les travaux de toiture s'accompagnent de la pose d'une descente d'eau pluviale en façade à rue ;

Considérant que les eaux de pluie du versant avant sont actuellement évacuées via un tuyau en zinc traversant l'habitation ;

Considérant qu'il s'agit de déplacer vers l'extérieur la descente d'eau pluviale existante pour éviter un potentiel dégât des eaux ;

Considérant que celle-ci est placée à 10 cm de la limite mitoyenne ; que cette distance est dictée par la position de la corniche et du chéneau existants ;

Considérant qu'elle présente une saillie de 20 cm par rapport à la façade et d'environ 12 cm par rapport à la corniche existant entre le rez-de-chaussée et le premier étage ;

Considérant que son matériau prévu est le zinc ; qu'elle sera raccordée au réseau d'évacuation de l'habitation ;

Considérant que les plans fournis ne précisent pas son équipement d'une souche pluviale ;

Considérant qu'il convient, conformément à l'article 10, §4 du titre 1 du RRU, de munir la descente d'eau pluviale d'une souche pluviale de minimum un mètre de hauteur ;

Considérant l'amélioration des conditions de confort et d'habitabilité du logement ;

Considérant que la rehausse arrière de la toiture permet d'aménager les combles en pièces habitables disposant d'un éclairage naturel généreux ;

Considérant que le projet porte ainsi à quatre le nombre de chambres et à deux le nombre de salles de bain ; que ces aménagements répondent aux exigences actuelles d'une habitation unifamiliale ;

Considérant dès lors que les dérogations aux prescriptions du règlement régional d'urbanisme en matière de profondeur de la construction (titre I, art. 4) et de toiture – hauteur et toiture - lucarnes (titre I, art. 6) sont acceptables, moyennant certaines adaptations ;

Considérant qu'il ressort des éléments énumérés ci-dessus que le projet moyennant certaines adaptations s'accorde aux caractéristiques urbanistiques du cadre urbain environnant et n'est pas contraire au principe du bon aménagement des lieux ;

Considérant que les aménagements intérieurs sont conformes aux normes d'habitabilité des logements du règlement régional d'urbanisme (titre II) ;

Considérant que l'article 192 du CoBAT permet à l'autorité délivrante d'imposer des délais de mise en œuvre pour certains travaux ;

Considérant qu'il ressort des éléments énumérés ci-dessus et compte tenu des conditions émises par le présent avis que le projet ne porte pas atteinte au bon aménagement des lieux ;

AVIS FAVORABLE SOUS CONDITIONS DE :

- **Supprimer la lucarne dans le versant avant du toit ;**
- **Prévoir pour les châssis de la rehausse arrière des garde-corps n'étant pas de nature à générer un risque de collision des oiseaux sur leur surface ;**
- **Prévoir un EPDM de teinte claire au niveau de la toiture rehaussée côté arrière ;**
- **Prévoir, au rez-de-chaussée, une isolation intérieure du mur mitoyen avec le bien du n°12 de la rue Gratès ou fournir un accord du voisin sur l'isolation extérieure du mur pignon ;**
- **Munir la descente d'eau pluviale d'une souche pluviale de minimum un mètre de hauteur ;**
- **Choisir de préférence pour les menuiseries, un bois issu d'une sylviculture respectant une gestion durable des forêts ;**
- **En application de l'article 192 du CoBAT, réaliser la finition esthétique végétale des deux toitures plates en façade arrière dans les 3 mois suivant la fin du gros œuvre ;**
- **En application de l'article 192 du CoBAT, réaliser la finition soignée du mur mitoyen avec le n°12 de la rue Gratès (matériau et teinte à définir avec les propriétaires) dans l'année suivant la fin du gros œuvre ;**

Attendu qu'en vertu de l'article 126§7 du COBAT (modification entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2019), l'avis favorable unanime de la Commission de concertation rendu en présence du représentant de l'administration de l'urbanisme tient lieu d'avis conforme ;

Les dérogations relatives aux prescriptions du RRU en matière de profondeur (titre I, art. 4) et de toiture – hauteur et toiture - lucarnes (titre I, art. 6) sont accordées pour les motifs et conditions repris dans l'avis de la commission de concertation.

Les plans modifiés répondant aux conditions susmentionnées doivent être soumis à l'approbation du Collège des Bourgmestre et Echevins avant délivrance du permis d'urbanisme.

5. Clos des Chênes, 1

Objet de la demande :

modifier l'aspect et isoler les façades de l'habitation (suppression des volets, changement de matériaux), aménager les combles et construire des abris de jardin en mitoyenneté

Motif de la CC :

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

application de la prescription particulière 1.5.2° du PRAS (modifications des caractéristiques urbanistiques des constructions)

Avis de la Commission :

REPORT dans l'attente d'une fiche explicative soutenant la faisabilité de la pose d'une finition de type briquettes sur l'isolation liège OU une finition en liège qui se rapproche visuellement des façades en briques composants l'ensemble architecturale du clos.

6. Rue de l'Hospice Communal, 229

Objet de la demande :

étendre et transformer le rez-de-chaussée et isoler la façade arrière

Motif de la CC :

Art. 126§11 Dérogation à un PPAS

Avis de la Commission :

**AVIS UNANIME (en présence du représentant de la direction de l'urbanisme) :
Commune – Direction régionale de l'Urbanisme-Direction régionale du Patrimoine
Culturel- Bruxelles Environnement :**

Vu la situation de la demande en zones d'habitation et d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement, du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001 tel que modifié subséquemment ;

Vu la situation de la demande dans le périmètre du plan particulier d'affectation du sol dénommé zone 4 « Souverain Ouest » approuvé en date du 18/03/1993 ;

Vu le règlement régional d'urbanisme ;

Considérant que la demande concerne une maison unifamiliale 3 façades R+1+toiture à 3 versants, située en recul de l'alignement, dont le rez-de-chaussée est surélevé de +/- 1m10 par rapport au niveau du sol naturel, disposant d'un garage semi enterré

Considérant que la demande consiste à étendre et transformer le rez-de-chaussée et isoler la façade arrière ;

Considérant qu'il s'agit plus précisément de :

- Démolir une véranda construite sur une ancienne terrasse entre 1977 et 1987, et une petite annexe existante depuis la construction en 1949
- Reconstruire une annexe à toiture plate à niveau avec le rez-de-chaussée, reposant sur la même profondeur d'emprise que la véranda, sur la largeur cumulée de la véranda et de l'annexe existante, engendrant la construction d'un mur mitoyen avec le n°227 avec une rehausse de 50 à 120cm du volume bâti, et munie d'un bowwindow de 50cm en surplomb sur le jardin
- Déplacer et adapter l'escalier descendant au jardin
- Régulariser la présence d'un logement de type « kangourou » sous les combles

Considérant que la demande déroge au PPAS en ce que l'annexe projetée déborde de la zone de bâtisse dans la zone contiguë de cours et jardins

Considérant que le projet déroge au RRU Titre 4 en matière de profondeur en ce que le bowwindow et l'escalier dépassent la profondeur autorisée ;

Vu le formulaire d'avertissement au propriétaire du bien contigu n°227 (annexe II) signé pour accord sous réserve de réaliser un mur en brique de récupération et placer un vitrage translucide dans la fenêtre latérale du bowwindow ;

Considérant que le dossier a été soumis aux mesures particulières de publicité en vertu de :

- L'article 126§11 du CoBAT : dérogation au PPAS en matière d'implantation et de volume

Considérant qu'une lettre de réclamation, a été introduite dans le cadre de l'enquête publique organisée du 15/01/2024 au 29/01/2024 ; qu'elle exprime son désaccord sur le projet basé sur la considération générale que chaque projet d'extension réduit d'autant la perméabilité des sols et constitue une atteinte à l'environnement et la biodiversité

Considérant que l'impact de l'extension sur l'imperméabilisation des sols est mineur en ce qu'elle ne n'atteint pas 5m² ;

Considérant en effet, que l'immeuble dispose d'un jardin et que la zone de cours et jardins comporte une surface perméable de plus de 50% de sa surface ;

Considérant que l'extension projetée vise à réaliser un espace de vie communiquant entre la salle à manger, enclavée au centre du rez-de-chaussée, et la cuisine ;

Considérant que l'éclairage naturel de la salle à manger est assuré par le large bowwindow et une verrière placée en toiture de l'annexe projetée

Considérant cependant que le débord du bowwindow occasionne une situation non conforme au code civil en matière de vue vers le n°227 ;

Considérant que la demande améliore les conditions d'habitabilité et de confort du rez-de-chaussée dont les espaces sont relativement cloisonnés ;

Considérant que le mur mitoyen à construire, remplaçant la paroi latérale de l'ancienne véranda, se situe au Nord du bien contigu n° 227 et n'a pas d'impact négatif sur sa qualité résidentielle ;

Considérant dès lors que la dérogation aux prescriptions du PPAS ne met pas en péril les caractéristiques essentielles de la zone contiguë et est acceptable ;

Considérant toutefois qu'il y aura lieu de placer un revêtement de finition soigné choisi en accord avec le propriétaire du bien contigu (brique ou enduit) ;

Considérant que la citerne à eau de pluie existante sous la terrasse d'origine est maintenue

Considérant que le projet prévoit une couverture de toiture « verte » sans plus de précision

Considérant que le logement aménagé sous les combles ne bénéficie pas d'une entrée séparée et ne met pas en péril le caractère unifamilial de l'habitation, n'a pas fait l'objet d'un permis

Considérant cependant que les plans présentent plusieurs imprécisions ou discordances entraînant une difficulté d'appréciation du projet, notamment au niveau des fondations, du dessin de la façade et de la coupe de l'annexe, de la coupe dans les combles et des hauteurs sous plafond habitables sous les combles ;

Entendu en commission de concertation que les combles ne sont pas aménagés en logement mais utilisés comme bureau,

Considérant que les hauteurs sous plafond indiquées sous combles dérogent aux normes d'habitabilité du règlement régional d'urbanisme (titre II) et que ceux-ci ne peuvent être considérés comme des locaux habitables et qu'ils doivent être considérés comme des locaux de rangement ;

Considérant que l'isolation projetée de la toiture par l'intérieur entre chevrons ne réduit pas la hauteur libre sous plafond

Considérant que les travaux projetés n'impliquent aucune modification à la façade avant

Considérant que l'isolation de la façade arrière est dispensée de l'obtention d'un permis,

Considérant par ailleurs qu'il a été constaté lors de l'instruction de la demande que la haie de clôture de la zone de recul a été supprimée pour permettre le stationnement de véhicules sur la pelouse

Considérant que cette suppression s'est faite en 2 étapes :

- Suppression du muret encadrant entrée piétonne et d'un morceau de haie entre 2010 et 2013
- Suppression totale de la haie en 2017

Considérant que la transformation des zones de recul en espace de stationnement est interdit par le RRU, que celles-ci doivent être aménagées en jardinet planté en pleine terre, ne peuvent être recouverte de matériaux imperméables sauf en ce qui concerne les accès aux portes d'entrée et de garage

Considérant que le PPAS prévoit explicitement que l'alignement séparant la voie publique de la zone de recul doit être marquée au sol soit par une haie vive d'une hauteur maximum de 1m soit par un muret de maximum 60cm surmonté ou non par une haie vive (pt 1.1.7.2)

Considérant dès lors qu'il y a lieu de replanter une haie de clôture et de placer un portillon d'accès afin d'empêcher le stationnement sauvage sur la pelouse et sur le chemin réservé à l'accès piéton

Considérant que la hauteur des clôtures et portillons devra se situer entre 50cm et 1m et la largeur d'accès au chemin piéton limitée à la largeur de l'escalier d'entrée soit 2m40

Considérant que l'article 192 du CoBAT permet à l'autorité délivrante d'imposer des délais de mise en œuvre pour certains travaux ;

Considérant qu'il ressort des éléments énumérés ci-dessus et compte tenu des conditions émises par le présent avis que le projet ne porte pas atteinte au bon aménagement des lieux ;

AVIS FAVORABLE SOUS RESERVE DE :

- Réduire la profondeur du bowwindow de manière à se conformer au RRU (soit 3 m par rapport à façade arrière
- Placer une fenêtre translucide au niveau de la fenêtre latérale ;
- Placer une finition végétale extensive en toiture de l'annexe
- Considérer les locaux aménagés sous toiture comme des locaux d'appoint et de rangement
- Ne pas stationner en zone de recul
- Replanter une haie séparative entre le domaine privé et le domaine public dont la hauteur devra se situer entre 50cm à 1m
- Limiter la largeur de l'accès piéton à la largeur de l'escalier et prévoir un portillon d'accès à la limite du domaine privé/public
- Fournir un plan d'aménagement de la zone de recul et du portail répondant aux conditions émises ci-dessus
- Introduire des plans modifiés levant les imprécisions de dessin au niveau des fondations, façade, coupes, finition extérieure de la toiture de l'annexe

- Choisir de préférence pour les menuiseries, un bois issu d'une sylviculture respectant une gestion durable des forêts ;
- En application de l'article 192 du CoBAT, réaliser les travaux de remise en état de la zone de recul dans les 6 mois de l'achèvement du gros œuvre

Attendu qu'en vertu de l'article 126§7 du COBAT (modification entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2019), l'avis favorable unanime de la Commission de concertation rendu en présence du représentant de l'administration de l'urbanisme tient lieu d'avis conforme ;

Les dérogations relatives aux prescriptions du PPAS en ce qui concerne l'implantation et le volume sont accordées pour les motifs et conditions repris dans l'avis de la commission de concertation.

Les plans modifiés répondant aux conditions susmentionnées doivent être soumis à l'approbation du Collège des Bourgmestre et Echevins avant délivrance du permis d'urbanisme.

7. Rue Gratès, 33

Objet de la demande :

étendre et transformer une maison unifamiliale

Motif de la CC :

application de la prescription générale 0.6. du PRAS (actes et travaux portant atteinte aux intérieurs d'îlots)

Avis de la Commission :

**AVIS UNANIME (en présence du représentant de la direction de l'urbanisme) :
Commune – Direction régionale de l'Urbanisme-Direction régionale du Patrimoine
Culturel- Bruxelles Environnement :**

Vu la situation de la demande en zones d'habitation du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001 tel que modifié subséquemment ;
Vu le règlement régional d'urbanisme (AGRBC du 21/11/2006) ;
Considérant que la demande concerne une habitation unifamiliale mitoyenne, de gabarit rez+2+toiture construite en 1950 ;
Considérant qu'il s'agit d'étendre et de transformer la maison unifamiliale ;
Considérant que la demande porte plus précisément sur :

- La démolition de la terrasse existante à l'arrière du rez-de-chaussée ;
- La construction d'une annexe à l'arrière du rez-de-chaussée ;
- L'aménagement d'une terrasse dans le prolongement de la nouvelle extension ;
- La création d'un escalier reliant le rez-de-chaussée au rez-de-jardin ;
- La réalisation de deux lucarnes dans les deux versants de la toiture ;

Vu l'avertissement au propriétaire voisin (annexe II) ;

Considérant que le dossier a été soumis aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants :

- Application de la prescription générale 0.6. du PRAS (actes et travaux portant atteinte aux intérieurs d'îlots) ;

Vu qu'une lettre de réclamation a été introduite dans le cadre de l'enquête publique organisée du 02/01/2024 au 16/01/2024 ;

Vu que cette réclamation porte principalement sur l'impact de la nouvelle terrasse sur le voisinage ;

Considérant que le dossier est soumis à la commission de concertation en application de la prescription générale 0.6 du PRAS ;

Vu l'avis reporté par la commission de concertation en séance du 30/01/2024 à la demande de l'architecte auteur du projet ;

Considérant les déclarations de la demanderesse émises en séance en ce qu'elle renonce au projet concernant la réalisation d'une extension, de la terrasse et d'un escalier extérieur ;

Considérant dès lors, que la commission se prononce uniquement les transformations projetées en toiture ;

Considérant que la demande porte, dès lors, sur la réalisation de deux lucarnes dans les versants avant et arrière de la toiture en vue d'aménager deux chambres et une SDB/WC ;

Considérant que la largeur intérieure de ces lucarnes projetées atteint environ 2,70 m, ce qui permet l'aménagement de deux chambres d'une superficie nette d'environ 10,50 m² à une hauteur sous plafond minimale de 1,50 m, dont 7,50 m² sont aménagés à une hauteur sous plafond minimale de 2,40 m ;

Considérant que la largeur de l'immeuble porte sur 4,83 maximum ; que la hauteur de la toiture est anormalement basse par rapport aux habitations mitoyennes ;

Considérant que la largeur extérieure des lucarnes sera portée à 3,22 m ; que leur hauteur sera légèrement en dessous du niveau du faite de toit (30 cm) ;

Considérant, de plus, que la lucarne prévue à l'avant sera alignée au plan de façade avant ; que la lucarne arrière se situe à un recul d'environ 75 cm par rapport au plan de façade arrière au-dessus de la corniche ;

Considérant que le gabarit et l'implantation de ces lucarnes impliquent la suppression de la quasi-totalité de la toiture principale ;

Considérant dès lors, que les proportions extérieures des lucarnes projetées par rapport au gabarit de l'immeuble de sa toiture ne permettent pas une intégration appropriée de celles-ci et portent atteinte aux caractéristiques architecturales de l'immeuble ;

Considérant que de telles interventions constituent un précédent et qu'il y aurait lieu de revoir le projet ;

Considérant qu'une rehausse assumée du toit serait plus adéquate et permettrait un meilleur agencement des espaces intérieurs sans porter atteinte aux caractéristiques architecturale de l'immeuble ;

Considérant qu'il ressort des éléments énumérés ci-dessus que le projet tel que présenté est contraire au bon aménagement des lieux ;

AVIS DEFAVORABLE SUR LA DEMANDE TELLE QUE PRESENTEE, UNANIME EN PRESENCE DU REPRESENTANT DE LA DIRECTION DE L'URBANISME.

La commission encourage les demandeurs à revoir leur projet ;

La commission invite les demandeurs à notifier par lettre recommandée au Collège des Bourgmestre et Echevins leur intention d'introduire des plans modificatifs en application de l'art. 126/1 du CoBAT avant délivrance du refus ;

Attendu qu'en vertu de l'article 126§8 du COBAT (modification entrée en vigueur le 1er septembre 2019), lorsque la Commission de concertation a rendu en présence du représentant de l'administration de l'urbanisme un avis unanimement défavorable, le Collège des Bourgmestre et Echevins refuse le permis.
