

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

REF. DOSSIER : PU-38490

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION DU 21/03/2023

12. Dossier PU-38490 – nb/as

DEMANDEUR

COMMUNE DE MOLENBEEK-SAINT-JEAN

LIEU

AVENUE DU SCHEUTBOSCH

OBJET

Réaménager de façade à façade de l'avenue du Scheutbosch et de ses carrefours sur le territoire de la commune de Molenbeek-Saint-Jean

ZONE AU PRAS

Zone de voirie

ENQUETE PUBLIQUE

du 03/02/2023 au 04/03/2023 – 2 courriers

MOTIFS D'ENQUETE/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)

Vu le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (COBAT) notamment les articles 98 et suivants;

Vu l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme;

Vu l'article 123, 7° de la nouvelle loi communale;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 1996 relatif à la transmission de documents en vue de l'instruction des demandes de permis d'urbanisme et de lotir, des demandes de certificat d'urbanisme et de certificat d'urbanisme en vue de lotir modifié par l'arrêté du Gouvernement du 25 avril 2019;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 novembre 1993 relatif aux enquêtes publiques et aux mesures particulières de publicité en matière d'urbanisme et d'environnement modifié par l'arrêté du Gouvernement du 25 avril 2019;

Vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 modifié par l'arrêté du Gouvernement du 25 avril 2019 (M.B. 7.V.2019) relatif aux commissions de concertation;

Vu le Règlement Régional d'Urbanisme;

Vu la demande de permis d'urbanisme introduite par la COMMUNE DE MOLENBEEK-SAINT-JEAN pour le réaménagement de façade à façade de l'avenue du Scheutbosch et de ses carrefours; **avenue du Scheutbosch**;

Enquête publique :

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du 03/02/2023 au 04/03/2023 sur le territoire de Molenbeek ;

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du 16/02/2023 au 17/03/2023 sur le territoire d' Anderlecht ;

Considérant que l'avis de la commission de concertation est requis pour le motif suivant:

- 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);

Considérant **que 2 courriers de remarques** ont été introduits lors de l'enquête publique ;

Considérant que ces 2 remarques ont été faites par rapport à l'enquête publique menée sur Molenbeek ;

Considérant que les remarques portées sur les points suivants :

Transparence et mise à disposition des documents :

- le plan d'implantation et le plan terrier ne seraient pas visibles en ligne, que les coupes le seraient. Il y a lieu de publier les documents manquants afin que l'enquête publique puisse se dérouler correctement ;

Stationnement et sécurité routière :

- les places de stationnement en épis disparaissent, ce qui est bon pour la sécurité routière ;
- cette intervention permet de réduire le nombre de stationnement et permet ainsi de redistribuer l'espace public en faveur des modes actifs ;
- ces interventions se concentrent principalement dans les tronçons entre le boulevard Edmond Machtens et l'avenue des Ménéstrels ;
- dans la deuxième partie de l'avenue (tronçon entre le boulevard Edmond Machtens et l'avenue du Condor) il reste encore une bonne partie de stationnement existant avec une rangée de stationnement quasi ininterrompue des 2 côtés de la chaussée ;
- il serait possible de diminuer d'avantage le nombre d'emplacement de stationnement ;

Continuité piétonne:

- les trottoirs traversants sont une bonne chose, il n'est cependant pas clair pourquoi la logique des trottoirs traversants n'est pas appliquée sur l'ensemble du périmètre, le carrefour Levallois-Peret est par exemple un carrefour classique sans trottoirs traversants ;
- il serait aussi intéressant de réaliser les carrefours entièrement en plateau surélevé, étant donné que l'avenue du Scheutbos et les voiries avoisinantes ont la même hiérarchie de voirie ;

Pistes cyclables:

- l'infrastructure cycliste pose question : largeur insuffisante : 1,30m sans inclure les bordures, 1,50m en incluant les bordures (ce que font les plans), la norme régionale est de 1,80m ;
- si elles sont maintenues, ces pistes cyclables, doivent donc être plus larges ;
- les pistes cyclables forment également un tracé discontinu, les cyclistes sont reportés en voirie à hauteur des carrefours ;
- un bon aménagement cycliste devrait être continu sans interruptions ou discontinuités aux carrefours ;
- entre le boulevard Edmond Machtens et l'avenue du Condor, il n'y a qu'une piste cyclable dans un sens, tandis que la circulation motorisée continue dans les 2 sens et que des zones de stationnement se situent de part et d'autre de la chaussée ;
- si l'on opterait ici pour une voirie à sens unique limitée, on pourrait réduire la largeur de la chaussée carrossable et prévoir une piste cyclable des 2 côtés ;

- la question de l'opportunité de pistes cyclables en réseau quartier pour l'ensemble des modes doit être posée ;
- il n'est pas clair à quel réseau vélo cette infrastructure est reliée ;
- il semble que l'infrastructure cycliste est isolée ;

Circulation:

- une mise à sens unique d'une partie du tronçon permettrait d'apaiser le trafic de transit et de garder les cyclistes en voirie ;

Verdoisement:

- l'objectif de planter des alignement d'arbres est à saluer, mais devrait encore être intensifié ;
- plus d'arbres peuvent être insérés dans les zones de stationnement, par exemple un arbre tous les 3 emplacements ;

Situation existante :

Considérant que le tronçon de l'avenue réaménagé a une longueur de +/- 440m ;

Considérant que l'avenue du Scheutbosch est à double sens et en réseau quartier pour l'ensemble des modes ;

Considérant que les trottoirs sont formés de dalles béton 30x30 ;

Considérant que la majorité de ceux-ci font 4m de large ;

Considérant qu'à certains endroits, la largeur de trottoir libre d'obstacles est réduite à 90cm ;

Considérant que la largeur minimale est de 1,5m et qu'une largeur de minimum 2m est souhaitable ;

Considérant que la voirie est très large, jusqu'à 11m (comprenant une bande de stationnement longitudinale de part et d'autre de la chaussée ;

Considérant que le boulevard Edmond Machtens et l'avenue du Condor sont équipés d'une piste cyclable marqué en chaussée ;

Considérant que l'avenue du Scheutbosch ne connaît aucun aménagement cyclable ;

Considérant qu'il y a de nombreux accès garages ;

Considérant que dans la partie basse de la rue, la voirie est bordée par des maisons individuelles ou petits immeubles à appartements sur deux niveaux ;

Considérant que dans l'autre partie, la rue est délimitée par des immeubles à appartements avec minimum quatre niveaux ;

Considérant que le front bâti se trouve en recul par rapport à l'alignement ;

Considérant qu'on se trouve en voirie, bordée par des zone mixte à prédominance résidentielle ;

Considérant qu'une zone verte jouxte également l'aménagement ;

But du projet :

Considérant que le projet a pour but :

D'améliorer la circulation des modes doux en réaménageant les trottoirs et en sécurisant la circulation des cyclistes ;

D'embellir l'espace en l'harmonisant et en le verdurissant ;

Situation projetée :

Considérant que l'avenue est divisée en 2 tronçons ;

Considérant que le premier tronçon est celui compris entre le carrefour formé par la rue de la Pastorale, l'avenue des Ménestrels, de la rue de la Courtoisie et de l'avenue du Scheutbosch jusqu'à sa rencontre avec le boulevard Edmond Machtens ;

Considérant que les trottoirs resteront de largeur variable, mais feront au moins 2m de large ;

Considérant qu'ils sont en pavés béton gris 14x14cm ;

Considérant que la zone de plantation à une largeur de 1,4m ;

Considérant qu'une zone tampon en pavés béton 14x14, large de 0,90m, permettant aux conducteurs d'accéder à leur véhicule ;

Considérant que la zone de stationnement est en pavés de réemploi à joints ouverts sur une largeur de 2m ;

Considérant que la voirie fait 5,5m de large et est en asphalte ;

Considérant que les zones de stationnement sont délimitées par des arbres à haute tige du côté où il n'y a pas de piste cyclable ;

Considérant qu'une piste cyclable de 1,5m de large est réalisée d'un côté de la chaussée carrossable ;

Considérant que le deuxième tronçon est celui compris entre le boulevard Edmond Machtens et l'avenue du Condor ;

Considérant que l'aménagement du deuxième tronçon est similaire à celui du premier tronçon, à l'exception qu'il y a aussi bien une piste cyclable montante que descendante ;

Considérant que la piste cyclable prend place de chaque côté de l'avenue du Scheutbosch sur le tronçon compris entre la rue de la Pastorale et le boulevard Edmond Machtens et que du côté impair pour le tronçon compris entre le Boulevard Edmond Machtens et l'Avenue du Condor ;

Considérant que dans ce dernier tronçon, il n'a pas été possible d'avoir une piste cyclable de part et d'autre de la voirie de par la présence des arbres existants ;

Considérant que des alignements d'arbres supplémentaires sont plantés ;

Considérant qu'il s'agit des essences suivantes : 10 Gleditsia triacanthos 'Sunburst', 5 Acer rubrum 'Scanlon', 13 Acer campestre, 3 Carpinus betulus, 12 Prunus cerasifera 'Nigra' ;

Considérant qu'au pied des arbres, des massifs arbustifs sont prévus ;

Considérant que massifs arbustifs sont seront composés de : Viburnum opulus 'Compactum', Perovskia atriplicifolia 'Little Spire', Osmanthus burkwoodii, Festuca gautierii, Pennisetum alopecuroides, Salvia nemorosa et Anemone 'Dreaming Swan' ;

Considérant que le nombre de places de parkings passe de 96 à 69, soit une diminution d'environ 28% ;

Considérant que cette suppression se fait au profit des arbres, de la sécurisation des modes actifs ;

Considérant que la suppression de parking en épis au profit de parking parallèle à la chaussée réduit également le nombre d'emplacement ;

Considérant que les traversées piétonnes seront sécurisées à l'aide de dalles podotactiles et de lignes guides ;

Avis :

Vu l'avis de Vivaqua du 16/01/2023 ;

Vu l'avis de la STIB du 31/01/2023 ;

Considérant que la STIB, dans son avis marque son accord sur les plans, mais formule néanmoins la contrainte suivante : « Lors des déviations du bus par cette rue, en cas de problème sur l'itinéraire normal de nos lignes, il se pourrait que nous devions créer des sas de croisement afin de permettre aux bus de se croiser (ce qui n'est pas possible avec une voirie de 5,5 m). » ;

Vu l'avis de Bruxelles Environnement du 16/02/2023 ;

Vu l'avis d' Access and Go du 07/03/2023 ;

Vu l'avis de Bruxelles Mobilité reçu par mail le 20/03/2023 ;

Motivation :

Mobilité :

Considérant que le but du projet est « d'améliorer la circulation des modes doux en réaménageant les trottoirs et en sécurisant la circulation des cyclistes » ;

Considérant qu'il y a lieu de faciliter la mobilité des piétons, spécialement pour les seniors, en prévoyant des bancs publics ;

Considérant que le manque de traversées piétonnes interrompt les lignes de désir de la mobilité piétonne et encourage des traversées dangereuses de la voirie ;

Considérant que le projet prévoit l'installation de 11 arceaux vélos, de section tubulaire ;

Considérant qu'il y a lieu de favoriser la pratique du vélo en prévoyant un nombre suffisant d'emplacements correctement aménagés ;

Considérant qu'il y a lieu d'installer à minima 1 place de stationnement vélos cargo au bout de chaque dispositif de stationnement vélo classique en voirie ;

Considérant que l'utilisation d'arceaux vélos d'une section carrée/rectangulaire et pleine est plus qualitative que des sections tubulaire, facilement et régulièrement, coupés à l'aide de simples outils de plombier ;

Considérant que l'ajout d'une barre latérale à 30 cm de hauteur pour les arceaux situés aux extrémités d'une série, permette d'en garantir la détection à la canne pour les personnes malvoyantes ;

Considérant que le projet préconise une piste cyclable en trottoir ;

Considérant que les pistes cyclables en trottoir sont susceptibles de générer des situations de conflit entre les usagers de mobilité active ;

Considérant que la bande cyclable proposée comporte des points de croisements entre la piste cyclable et la chaussée (endroit où la piste revient sur la chaussée), ce qui est inconfortable et/ou dangereux pour les cyclistes ;

Considérant que dans des conditions où la vitesse effective des véhicules motorisés et l'intensité du trafic sont modérés, la cohabitation des cyclistes et du trafic motorisé est possible et souhaitable ;

Considérant que le tronçon de voirie concerné par le projet est repris par Good Move respectivement en zone de Piétons QUARTIER, Velo QUARTIER, et Auto QUARTIER ;

Considérant que le tronçon de voirie est en Zone 30 ;

Réseau cycliste, piéton et vert :

Considérant que le boulevard Edmond Machtens et l'avenue du Condor sont équipés d'une piste cyclable marqué en chaussée ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir un aménagement similaire pour l'avenue du Scheutbos, ou d'apaiser le trafic de transit par d'autres moyens comme la réalisation d'un plateau, ou d'une zone de rencontre, afin de compléter les aménagements cyclistes et piétons dans une logique de réseau ;

Considérant que des pistes cyclables séparées sont bel et bien prévues dans le projet de réaménagement de la chaussée de Ninove ;

Considérant que l'insertions de cyclistes des pistes cyclables entre les axes structurants et le réseau quartier se fait néanmoins à hauteur des carrefours ;

Considérant qu'il n'y a pas lieu de connecter les voiries de quartier aux grands axes avec des pistes cyclables séparées ;

Considérant que ce renforcement du réseau pour modes actifs doit aller de pair avec le renforcement de la qualité de séjour de la zone ;

Considérant que cette qualité de séjour renforce la caractère résidentiel de la zone ;

Considérant qu'une piste cyclable séparée crée des conflits entre cyclistes et piétons, ainsi qu'une insertion potentiellement dangereuse du flux cycliste au niveau des carrefours ;

Considérant que Bruxelles Mobilité émet dans son avis que si ces pistes cyclables séparées sont réalisées, celles-ci devront être facultatives en non obligatoires ;

Considérant que cela créerait différents flux cyclistes dans la même rue ;

Considérant que des pistes cyclables de 1m30 à 1m50 en asphalte ocre seront aménagées en trottoir ;

Considérant que les pistes cyclables proposées n'ont pas de largeur conforme ;

Considérant que cet aménagement ne correspond pas aux recommandations édictées par Bruxelles Mobilité (BABE cycliste et Vadémécum Vélo n°10) ;

Considérant que des arceaux vélos sont prévus dans le projet ;

Considérant que le modèle d'arceau doit se conformer au cahier de l'accessibilité piétonne (U renversé avec double barre horizontale pour une meilleure fixation des vélos ; ajout d'une barre horizontale supplémentaire (à max. 30 cm du sol) aux premier et dernier arceau d'une série continue pour une meilleure détection par les personnes malvoyantes) ;

Considérant que la suppression de ces pistes cyclables libérerait de l'espace en trottoir qui peut servir d'autres fonctions, comme des zones plantées (en connexion avec les fosses à arbres) ou des zones de repos avec banc ;

Considérant que la suppression de ces pistes cyclables permettra également d'avoir plus de plantations, incluant des arbres à haute tige, là où ceux-ci forme actuellement des masques de visibilité pour les cyclistes voulant se réinsérer en chaussée à l'approche des carrefours ;

Considérant que d'avantage de végétation signifie également plus de zone d'infiltration d'eau pluviales ;

Considérant que ces aménagements rendent l'espace public plus résilients et combattent l'effet îlot de chaleur des villes ;

Stationnement :

Considérant que les zones de stationnement sont prévues en pavés oblongs de réemploi à joint ouverts afin de permettre l'infiltration des eaux de pluie ;

Considérant que la largeur de la place de stationnement pour les personnes handicapées doit être de 3,30 m, conformément aux recommandations dictées par le Cahier de l'accessibilité piétonne ; qu'une inflexion conforme doit être disponible par le biais d'un passage piéton présent à proximité immédiate ou qui doit être créée afin de permettre à la personne handicapée de rejoindre rapidement le trottoir ;

Plantation, nature et circularité :

Considérant que, par leurs tailles ou leurs essences, les plantations ne doivent pas constituer un masque de visibilité envers les piétons qui s'apprêtent à traverser à hauteur d'un passage pour piétons ;

Considérant que certains arbres sont situés à moins de 5 mètres des traversées piétonnes ; qu'il convient dès lors d'opter pour des espèces dont le développement n'entraîne pas de masque important, avec une couronne haute et un entretien régulier, de les éloigner de la bordure ou de les reculer en deçà des 5 mètres précédant les traversées piétonnes ;

Considérant qu'il faudra faire impérativement attention aux racines des arbres existants lors des travaux de revêtement et de fondations ;

Considérant l'importance du développement de la végétation en ville et du choix des essences en favorisant les espèces indigènes ;

Considérant l'importance de la récupération des matériaux pour l'aménagement ;

Eau :

Considérant l'emprise importante de la voirie façade à façade ;

Considérant que l'avenue du Scheutbosch est située en zone d'aléa faible à moyen en termes d'inondation ;

Considérant que des fosses plantées (jardins de pluie) sont prévues pour récolter et infiltrer les eaux de ruissellement issues des trottoirs ;

Considérant que seuls les revêtements des stationnements seront perméables ;

Considérant que toutes les opportunités pour gérer les eaux pluviales à la source n'ont pas été explorées ;

Bruit :

Considérant que le projet prévoit une voirie de 5,5m de large pour les deux sens de circulation, ce qui est de nature à limiter les vitesses et donc le bruit ;

Considérant que le projet prévoit une voirie en asphalte, revêtement peu bruyant ;

Considérant que le projet prévoit un plateau au niveau de pratiquement tous les carrefours, ce qui est de nature à limiter les vitesses et donc le bruit ;

Mobilier :

Considérant que le projet prévoit le placement de bancs ; que des points de repos (bancs, banquettes et sièges) sont importants pour les personnes qui doivent fractionner leur déplacement vu l'âge et/ou leur condition physique ; que ces points de repos doivent être accessibles et répondre aux recommandations dictées par le Cahier de l'accessibilité piétonne (25% d'entre eux équipés de dossier et accoudoirs) ;

Voirie et chantier :

Considérant que le projet est situé en bordure de voirie régionale ;

Considérant la nécessité de remettre en état et moderniser le trottoir au droit du projet selon les normes du Cahier des Charges-Type (CCT 2015) relatif aux voiries en Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant la nécessité de respecter le Règlement Régional d'Urbanisme, et en particulier l'article 6 du Titre 7 ("Trottoir en saillie ou au droit des entrées carrossables") ;

Considérant qu'aucun élément en saillie ne doit dépasser l'alignement (mur du rez-de-chaussée et du sous-sol) ;

Considérant la nécessité d'établir un état des lieux avant travaux de la voirie en concertation avec la Direction Gestion et Inspection de Bruxelles Mobilité ;

Considérant qu'une autorisation supplémentaire est nécessaire pour l'occupation de l'espace public (effectuer des travaux, installer des échafaudages, des conteneurs, des camions de déménagement

ou même une grue, etc..) ; qu'elle s'obtient via la plateforme de Osiris (<https://apps.osiris.brussels> ou <https://www.osiris.brussels>); que des informations utiles peuvent être obtenues par e-mail (guichetosirisloket@sprb.brussels);

AVIS FAVORABLE A CONDITION :

Prendre toutes les mesures pour protéger les racines des végétaux existants (*Carpinus betulus*) lors des travaux de revêtement et de fondations et de prévoir une fosse de plantations suffisante et idéalement continue pour la strate arborée ;

Augmenter la surface plantée des pieds d'arbres dans la partie Ouest du second tronçon ;

Planter plus d'arbres, idéalement tous les 3 emplacements de stationnement ;

Les arbres doivent pas nécessairement former des alignements continus, des massifs de plusieurs arbres peuvent aussi être envisagés ;

Planter des arbres adaptés qui ne forment pas de masques de visibilité ;

Développer les strates arbustive et herbacée là où c'est possible en apportant une attention particulière à ce que les graminées ne représentent pas la majorité des plantations ;

Prévoir des bancs le long de la voirie pour assurer une meilleure mobilité piétonne ;

Prévoir d'avantage de traversées piétonnes aux croisements qui en sont dépourvus, notamment pour permettre la traversée piétonne en continuité avec la rue de Rue de Levallois-Perret (trottoir cote impair) et en provenant de la rue de la belle au bois dormant (du cote pair) ;

Augmenter l'offre de stationnement vélo dans l'ensemble de l'espace à réaménager, et particulièrement dans les intersections de voirie. Les emplacements devront être pourvus de dispositifs d'accrochage de type U inversé de section carrée/rectangulaire et pleine, espacés de 1 mètre ;

Prévoir à minima 1 emplacement de stationnement vélos cargo au bout de chaque dispositif de stationnement vélo classique ;

De prévoir des emplacements pour 2 à 4 box vélo ;

Ajouter une barre latérale à 30 cm de hauteur pour les arceaux situés aux extrémités d'une série, permettant de garantir la détection à la canne pour les personnes malvoyantes ;

De prévoir des accoudoirs pour au moins 25% des bancs ;

De supprimer la piste cyclable sur le trottoir ;

D'aménager la voirie pour une mobilité en mixité des modes (Rue Cyclable, zone de rencontre,...) ;

Augmenter l'ambition de gestion des eaux de ruissellement pour atteindre l'objectif d'un zéro-rejet à l'égout en augmentant l'emprise des noues d'infiltration et en prévoyant davantage de fondations drainantes sur le projet (sous la piste cyclable, etc.) ;

S'assurer que les voies d'accès des garages doivent être au même niveau que le trottoir : absence d'inflexion du trottoir au droit des garages dont l'accès est néanmoins facilité par la mise en œuvre de bordures reprofilées, conformément à l'article 6 §2 du titre 7 du RRU ;

S'assurer qu'au droit des traversées piétonnes, les bordures assurant la jonction entre le trottoir et le filet d'eau doivent être enterrées (bordure niveau zéro), conformément au cahier de l'accessibilité piétonne ;

S'assurer que le revêtement pour les trottoirs doit être conforme au RRU et aux recommandations dictées par le Cahier de l'accessibilité piétonne ;

Créer du stationnement pour les personnes handicapées d'au moins 3,30 m de large, conformément aux recommandations dictées par le Cahier de l'accessibilité piétonne ;

DELEGUES

SIGNATURES

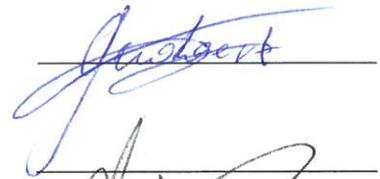
URBAN BRUSSELS



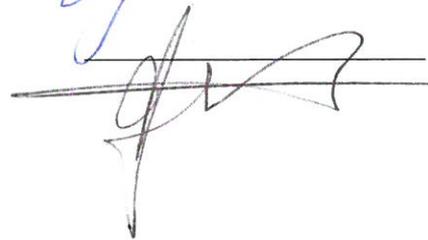
MONUMENTS ET SITES



BRUXELLES ENVIRONNEMENT



ADMINISTRATION COMMUNALE



BRUXELLES MOBILITÉ
(CONSULTATIF)