

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

REF. DOSSIER : PU-38758

**AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION DU 28/05/2024**

**18. Dossier PU-38758 - as**

<u>DEMANDEUR</u>	<b>Commune de Molenbeek-Saint-Jean Monsieur Yahya Bentatou</b>
<u>LIEU</u>	<b>RUE OSSEGHEM 117 - 275</b>
<u>OBJET</u>	Aménager de façade à façade la rue Ossegghem et ses carrefours : rénover les revêtements, créer des poches de stationnement, aménager des plateaux aux carrefours avec les rues de l'Elégie et de la Mélopée, créer des zones de plantations, abatte 5 arbres et en planter 60
<u>ZONE AU PRAS</u>	espaces structurants, zones d'habitation - Le bien se situe dans le périmètre du permis de lotir (PL) 56 délivré le 07/04/1976. -Présence d'un arbre remarquable (Cèdre de l'Himalaya) Présence d'un arbre remarquable (Houx de Haute-Claire) Présence d'un arbre remarquable (Tilleul à larges feuilles) -
<u>ENQUETE PUBLIQUE</u>	du 16/04/2024 au 15/05/2024 – 6 courrier(s) dont 1 demande(s) d'être entendu
<u>MOTIFS D'ENQUETE/CC</u>	- 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 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 ;

**CONTEXTE LÉGAL**

Considérant que le projet se situe en réseau viaire au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) arrêté par arrêté du gouvernement du 03/05/2001 ;

Considérant que la rue Ossegghem est reprise dans les cartes de spécialisation multimodales de Good Move en QUARTIER pour tous les modes ; que le tronçon entre l'avenue Brigade Piron et la rue de la Fraîcheur est repris en tant que Vélo CONFORT ;

## **OBJET DE LA DEMANDE**

Considérant que le projet vise à aménager de façade à façade la rue Osseghem et ses carrefours entre l'avenue des Tamaris et l'avenue Brigade Piron : rénover les revêtements, créer des poches de stationnement, aménager des plateaux aux carrefours avec les rues de l'Elégie et de la Mélopée, créer des zones de plantations, abattre 5 arbres et en planter 60 ;

## **PROCÉDURE ET ACTES D'INSTRUCTION**

Considérant que le projet est soumis aux mesures particulières de publicité pour le motif suivant :

- application de la prescription 25.1 du PRAS : « *Création ou modification de voiries et d'itinéraires de transport en commun* » ;

Considérant que 4 réclamations ont été introduites à l'issue de l'enquête publique d'une durée de 30 jours, qui s'est tenue du 16/04/2024 au 15/05/2024, portant sur les aspects suivants :

- accueille positivement le projet quant à la rénovation de l'espace public, la végétalisation, la gestion des eaux pluviales, l'amélioration de la sécurité routière ;
- déplore l'absence d'amélioration en faveur des cyclistes dans le tronçon entre l'avenue Brigade Piron et la rue de la Fraîcheur (axe Vélo CONFORT) ;
- estime qu'une mise à sens unique (même partielle) de la rue devrait être envisagée ;
- estime que les chicanes ne sont pas assez marquées (elles n'obligent pas le conducteur à s'écarter réellement de la ligne droite, d'autant plus quand il n'y a pas de circulation en sens inverse) ; propose de les remplacer par un aménagement où les voies divergent vers l'extérieur avec un îlot central de forme ovale praticable ;
- demande le placement de coussins berlinois dans le tronçon entre la rue du Géomètre et l'avenue des Tamaris ;
- demande de prévoir davantage d'arceaux vélos, ainsi que des box ;
- déplore le fait que la verdurisation se fasse au détriment du rétrécissement des trottoirs et non de l'espace réservé aux voitures (y compris stationnement et accotement) ; propose de maintenir des trottoirs de 3m et de réserver les 10m restants aux espaces verts et de circulation ;
- demande que la végétation soit maximisée (moins de dalles béton gazon et plus de pleine terre) ;
- demande à ce que les zones de stationnement soient perméables ;
- demande à ce que les *Ginkgo Biloba* plantés ne puissent pas donner de fruits (essences mâles) ;
- s'oppose à l'abattage des arbres existants ;
- regrette qu'un rapport d'incidences n'ait pas été réalisé (manque de données sur les flux) ;
- signale que la note explicative n'était pas disponible en néerlandais durant l'enquête publique ;

Vu l'avis favorable de Bruxelles Mobilité (réf. GA26-1667) daté du 10/04/2024 ;

Vu l'avis favorable sous conditions du SIAMU (réf. T.2024.0231/1) daté du 27/03/2024 ;

Vu l'avis de Vivaqua (réf. IN1402667) daté du 19/03/2024 ;

## **SITUATION DE DROIT ET DE FAIT**

Considérant que la rue Osseghem est à double sens ; que le stationnement s'effectue longitudinalement de part et d'autre de la chaussée ; que de nombreux accès carrossables sont présents dans la rue ;

Considérant que la rue est rectiligne ; que des vitesses excessives sont constatées ; que des coussins berlinois ont été installés à trois endroits (au niveau du n°271,189 et 159) pour tenter de ralentir le trafic ;

Considérant que la largeur totale de la rue fait 16m avec une largeur de chaussée de 10m (stationnement compris) ; que le revêtement de la chaussée est un revêtement bitumeux ;

Considérant que les trottoirs sont principalement en dalles 30x30 et ponctuellement en pavés béton au droit des entrées de garage ; que l'état des trottoirs est variable ; que des dégradations sont rencontrées en certains endroits, plus particulièrement au niveau des garages ; que la largeur des trottoirs varie de moins d'1,20m à plus de 2m de large ;

Considérant que la rue est très peu verdurisée ; que 5 arbres sont présents ; que les zones perméables représentent une surface très faible par rapport à la surface totale de la voirie ;

Considérant que les eaux de ruissellement sont canalisées au niveau des filets d'eau se trouvant le long des bordures ; qu'elles sont récoltées au niveau d'avaloirs et rejetées directement à l'égout ;

## **SITUATION PROJETÉE**

Considérant que le projet prévoit divers aménagements pour sécuriser la circulation des modes doux et diminuer la vitesse des automobilistes ;

Considérant que la largeur de la bande de circulation est réduite à 5,50m sur l'ensemble de la rue ; que la circulation reste à double sens ;

Considérant que des dévoiements sont prévus à différents endroits en jouant avec les largeurs des trottoirs et zones de plantations ;

Considérant que des plateaux sont prévus au niveau du carrefour entre les rues Osseghem, de l'Elégie et Alfred Dubois, ainsi qu'au carrefour entre les rues Osseghem et de la Mélopée ; qu'au niveau du carrefour avec la rue du Géomètre, il a été décidé de ne pas y aménager un plateau car l'aménagement du carrefour sera revu ultérieurement ;

Considérant que les trottoirs font 2m de largeur ; qu'au niveau de la rue de la Fraicheur, un trottoir traversant est aménagé ;

Considérant que le projet prévoit la suppression de 20 emplacements de stationnement par rapport à la situation existante ; que 112 emplacements sont maintenus dans le projet ;

Considérant que des arceaux sont placés ponctuellement à 4 endroits dans la rue pour permettre le stationnement des vélos (20 emplacements au total) ; que 2 drop zones pour le stationnement des véhicules de cyclo partage sont également prévues ;

Considérant que le projet prévoit la réalisation de plusieurs fosses plantées ; que celles-ci infiltreront les eaux de ruissellement des trottoirs et de la chaussée ; que les fondations des zones de stationnement et les dalles gazon enherbées sont perméables ; que l'excédent des eaux est dirigé vers les avaloirs pour rejoindre par la suite le réseau d'égouttage ;



Considérant que la réalisation du projet nécessite l'abattage des 5 arbres existants ; que 60 nouveaux arbres à haute tige sont plantés (27 *Ginkgo biloba* et 33 *Acer Campestre*) en début et fin des zones de stationnement ;

### **OBJECTIFS DU PROJET**

Considérant que les objectifs du projet sont les suivants :

- Améliorer et sécuriser la circulation des modes doux, c'est-à-dire des piétons et des cyclistes ;
- Verdurer le quartier en plantant des arbres et en aménageant des zones de plantations ;
- Améliorer la gestion des eaux pluviales en accroissant les zones d'infiltration et de stockages (zones de plantation et revêtements poreux) ;

### **MOTIVATION**

#### Cadre règlementaire et planologique

Considérant que le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) a pour objectif de faire des modes actifs le mode de déplacement majoritaire pour les courts trajets dès 2030 (axe 4) ;

Considérant que pour atteindre cet objectif le PRDD préconise de donner davantage de place aux modes actifs dans l'espace public et d'améliorer la qualité des aménagements piétons et cyclistes ; que le projet répond à cet objectif ;

Considérant que le projet est conforme à la prescription n°5 du Plan Régional de Mobilité (PRM) qui indique que la politique de mobilité s'inscrit dans le respect du principe STOP ; elle vise à assurer des conditions de déplacement satisfaisantes à chacun en fonction du mode de déplacement choisi, selon un ordre de priorité marche-vélo-transport public-voiture (page 255) ;

Considérant que la prescription n°6 du même plan indique que le trafic dans les quartiers est apaisé en vue de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie et de la sécurité des déplacements dans les quartiers ;

#### Aménagement

Considérant que le projet vise à sécuriser les usagers de la voirie et à requalifier les espaces publics ;

Considérant que le plan Good Move recommande pour le réseau Auto QUARTIER de limiter autant que possible le trafic de transit motorisé afin d'apaiser le quartier ; que le réseau Auto QUARTIER est notamment aménagé en zone 30, en zone de rencontre, en rue cyclable ou sous une autre forme d'aménagement apaisé ;

Considérant qu'une réclamation porte sur l'absence de rapport d'incidences dans le dossier ; que le projet n'entraîne pas de modification substantielle du régime de circulation de la rue ; que le projet n'est pas soumis à l'établissement d'un rapport d'incidences conformément à l'annexe B du CoBAT ;

Considérant que la largeur actuelle de la voirie incite les automobilistes à pratiquer des vitesses excessives ; que la largeur de la bande de circulation sera réduite à 5,50m et des dévoiements seront créés, permettant de diminuer la vitesse des automobilistes ; que des plateaux seront aménagés au niveau du carrefour entre la rue Osseghem, la rue de l'Elégie et la rue Alfred Dubois, ainsi qu'au

carrefour entre la rue Osseghem et la rue de la Mélopée ; qu'au niveau de la rue de la Fraicheur, un trottoir traversant sera aménagé ;

Considérant que la largeur des trottoirs existants varie de 1,20m à 3m ; que l'aménagement tel que proposé dispose d'une largeur acceptable au regard des piétons en prévoyant des trottoirs de 2m ; que cependant, les trottoirs sont réduits en certains endroits par rapport à la situation existante ; que la verdurisation se fait au détriment du rétrécissement des trottoirs et non de l'espace réservé aux voitures (y compris stationnement et accotement) ; que le projet gagnerait à diminuer la largeur de la bande de circulation à 5,20m et récupérer 0,15m de chaque côté pour les trottoirs ; qu'en outre, cette diminution contribuera également à une réduction des vitesses pratiquées ;

Considérant l'objectif du PRDD de réduire d'au moins 25% le stationnement automobile en voirie à l'horizon 2030 (l'objectif de 2030 vise à passer en dessous de 200.000 places en voirie, contre 265.000 recensées en 2014), confirmé dans Good Move qui indique, en outre, qu'il s'agit d'un outil très puissant pour orienter les comportements en matière de mobilité en particulier pour diminuer le taux d'usage et de possession de la voiture individuelle ;

Considérant que la suppression du stationnement permet, outre le placement de stationnement vélo ou des largeurs de trottoirs plus confortables, d'aménager des espaces favorisant l'infiltration des eaux de pluie et la végétalisation de l'espace public visant à limiter le phénomène d'îlot de chaleur ;

Considérant que le projet ne prévoit la suppression que de 20 emplacements sur les 132 existants, soit +/-15% ; qu'il y a lieu de viser une suppression d'au moins 33 places de stationnement sur l'ensemble du périmètre ;

Considérant que les aménagements d'espaces publics doivent être conçus afin de répondre à une qualité paysagère et écologique, et viser à diminuer l'emprise de la voiture dans le paysage ; qu'il serait intéressant de scinder les emplacements de stationnement par des éléments végétaux tous les 3 emplacements maximum ;

Considérant que les voies d'accès des garages et des accès de voies carrossable doivent être conformes à l'article 6 du Titre VII du RRU ; qu'elles doivent être au même niveau que le trottoir accompagnées de bordures reprofilées/biseautées ;

#### Modes actifs

Considérant que la largeur d'un emplacement de stationnement pour les personnes handicapées doit être de minimum 2,50m ; qu'idéalement une largeur de 3,30m est requise, 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 ;

Considérant que le projet prévoit une place de stationnement PMR à hauteur du n°168 ; que celle-ci fait 2m de large ; qu'il y a lieu de l'agrandir à 2,50m de large minimum ;

Considérant que le nombre d'emplacements PMR sur la voie publique est de minimum 2 emplacements (plus 1 emplacement supplémentaire par tranche de 50 emplacements) conformément aux recommandations dictées par le Cahier de l'accessibilité piétonne ; que des emplacements supplémentaires pourraient être prévus à différents endroits du projet, comme par exemple à proximité des commerces ;

Considérant que les pavés enherbés ne sont pas accessibles et qu'il y a lieu de ne pas en placer aux abords des stationnements PMR ;



Considérant que les traversées piétonnes seront mises aux normes d'accessibilité par l'abaissement des bordures à niveau zéro et la mise en place de dalles podotactiles ;

Considérant que le tronçon de la rue d'Osseghem entre l'avenue Brigade Piron et la rue de la Fraîcheur se situe sur le réseau vélo CONFORT, en particulier sur l'Itinéraire Cyclable Régional 10a ;

Considérant qu'il y a lieu, sur le réseau vélo CONFORT, d'augmenter le confort, l'agrément et la sécurité du cycliste ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir un plateau au carrefour avec la rue de la Fraîcheur au lieu du trottoir traversant proposé, celui-ci présentant une bordure problématique pour le cycliste qui doit y changer de direction ; que le plateau est abordé de façon perpendiculaire par le cycliste, qui peut par la suite effectuer sa manœuvre dans un endroit où l'attention de tous les usagers est attiré sur cette manœuvre, à vitesse réduite ;

Considérant que le projet prévoit l'ajout de stationnement vélos ; que les arceaux sont placés ponctuellement à 4 endroits dans la rue ; qu'au carrefour avec l'avenue Brigade Piron les arceaux sont placés en trottoir ; qu'il y a lieu de ne pas gêner le cheminement piéton et dès lors de placer l'ensemble des arceaux vélos en zone de stationnement ;

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 le projet ne prévoit pas l'installation de boxes vélos au sein du périmètre ; que cette solution permet de réduire la possibilité des vols et permet de promouvoir le vélo ; qu'il y a lieu d'étudier l'opportunité de prévoir des boxes vélos au sein du périmètre ; que le cas échéant il serait opportun de placer ces boxes vélos en zones de stationnement et en dehors du cheminement piéton ;

Considérants que l'aménagement d'une dropzone en trottoir aura une incidence sur les déplacements piétons et ce dans la mesure où le stationnement des engins de micromobilité débordera de sa zone ;

Considérant que pour éviter les débordements de engins de micromobilité sur les espaces dédiés aux piétons, il est préférable d'organiser celles-ci en lieu et place d'un emplacement voiture ;

#### Biodiversité et gestion des eaux

Considérant que le PRDD reprend comme objectif la fonction écologique du paysage : renforcer le maillage pluie, intégrer une gestion de l'eau in situ, maintenir et renforcer la biodiversité (chapitre ville en transition) ;

Considérant que l'axe 2 du PRDD (cadre de vie agréable, durable et attractif) présente l'espace public comme un support de la qualité du cadre de vie, demandant son enrichissement en éléments naturels ;

Considérant que ce même axe préconise d'enrichir l'espace public d'un maximum d'éléments naturels là où le minéral prédomine ; que le présent projet répond à ces recommandations ;

Considérant qu'il est nécessaire d'abattre 5 arbres existants étant donné que l'alignement des bordures est changé ;

Considérant que le projet prévoit la plantation de 60 nouveaux arbres ; qu'il est prévu de planter des massifs arbustifs composés d'un mélange d'essences ; que la plantation d'arbres est nécessaire pour

pallier aux effets d'îlot de chaleur ; que les arbres plantés constituent une plus-value au projet en ce qu'ils répondent aux enjeux climatiques actuels ;

Considérant les ambitions du Gouvernement bruxellois en matière climatique et de biodiversité, plus particulièrement en termes de maillage vert, de (dé)densification et de végétalisation ; que le projet prévoit environ 6,5% de pleine terre ; qu'il y a lieu de maximiser la surface de pleine terre tout en visant à atteindre au minimum 10% de la surface du tronçon ;

Considérant que le projet intègre une réflexion sur la gestion des eaux pluviales ; qu'au niveau du filet d'eau longeant la chaussée, les bordures entourant les zones de plantations sont ponctuellement abaissées afin d'infiltrer les eaux de ruissellement dans la zone de plantation ; que les fondations des zones de stationnement et les dalles gazon enherbées sont perméables, ce qui permet également de temporiser et d'infiltrer une bonne partie des eaux pluviales ;

Considérant que les zones de stationnement sont prévues en pavés oblongs de réemploi ; qu'il y a lieu d'assurer la semi-perméabilité des zones de stationnement (joints semi-ouverts et perméables) afin de garantir l'infiltration des eaux pluviales ;

Considérant qu'il y a lieu d'assurer au maximum la continuité des fosses de plantation sous le revêtement lorsque c'est techniquement possible ;

Considérant qu'afin de créer une continuité entre les différents espaces verts sur toute la longueur de la rue, des liaisons en dalles de béton enherbées sont réalisées ;

Considérant que des passages d'1,50m de large seront aménagés au niveau des dalles de béton gazon situées entre les zones de stationnement et le trottoir ; que ces passages sont prévus à hauteur des accès carrossables ; qu'ils permettent le passage des véhicules mais également des piétons depuis les zones de stationnement ;

Considérant qu'une bande de 0,90m de large est maintenue entre les espaces verts et les zones de stationnement afin de permettre aux automobilistes de sortir de leur voiture et de rejoindre le trottoir ; que cette bande est prévue en pavés béton classiques ; qu'afin de maximiser les surfaces infiltrantes dans le projet, la bande de 0,90m pourrait également être réalisée en dalles de béton enherbées, excepté à hauteur des emplacements de stationnement PMR ;

Considérant que le projet répond en de nombreux points aux objectifs de déminéralisation des voiries et des espaces publics (îlot de chaleur, végétalisation accrue, prévention des inondations, etc.)

#### **AVIS FAVORABLE SOUS CONDITIONS :**

- **Viser une suppression de minimum 25% des places de stationnement sur l'ensemble du périmètre ;**
- **Réduire la largeur de la bande de circulation à 5,20m et récupérer 0,15m pour les trottoirs ;**
- **Prévoir une largeur d'au minimum 2,50m pour l'emplacement de stationnement PMR ;**
- **Prévoir 1 ou 2 emplacements de stationnement PMR supplémentaires répartis uniformément au sein du périmètre ;**
- **Prévoir un plateau au carrefour avec la rue de la Fraîcheur au lieu du trottoir traversant proposé ;**

- Prévoir les arceaux vélos ainsi que les dropzones à niveau de voirie, en zone de stationnement ;
- Adapter le modèle d'arceau afin qu'il soit conforme au Cahier de l'accessibilité piétonne ;
- Etudier l'opportunité de prévoir des boxes vélos au sein du périmètre ;
- Maximiser la surface de pleine terre, en visant à atteindre au minimum 10% de la surface du tronçon ;
- Assurer la semi-perméabilité des zones de stationnement (joints semi-ouverts et perméables) ;
- Assurer au maximum la continuité des fosses de plantation sous le revêtement lorsque c'est techniquement possible ;
- Réaliser la bande de 0,90m de large entre les espaces verts et les zones de stationnement en dalles de béton enherbées (excepté à hauteur des emplacements PMR) ;
- Privilégier les espèces végétales indigènes et conseillées pour les différentes plantations, se référer à la liste des espèces végétales indigènes conseillées de Bruxelles Environnement ;

DELEGUES

SIGNATURES

URBAN BRUSSELS

MONUMENTS ET SITES

BRUXELLES ENVIRONNEMENT

ADMINISTRATION COMMUNALE

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_