

REUNION DE LA COMMISSION DE CONCERTATION DU 25/09/2025

Point n° 11 – 14h00

Demande de : Permis d'urbanisme
Adresse du bien : Rue Godefroid Kurth

Objet de la demande : Aménager un parking pour vélos et d'une place de stationnement pour les services techniques de la SNCB.

Nature de l'activité principale :
Situation urbanistique :
PRAS : zones vertes, zones de chemin de fer

Motif principal de l'enquête :

- **dérogation à l'art.13 du titre I du RRU (maintien d'une surface perméable)**
- **application de la prescription générale 0.3. du PRAS (actes et travaux dans les zones d'espaces verts, publics ou privés)**

L'enquête publique se déroule **du 01/09/2025 au 15/09/2025 inclus.**

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION :

Repérage :

Considérant que le bien se situe en zones vertes, zones de chemin de fer du plan régional d'affectation du sol arrêté par le Gouvernement en date du 3 mai 2001 ;
Considérant que le projet est situé à la limite Nord du PAD « Josaphat » ;

Objet de la demande :

Considérant que la demande vise à Aménager un parking pour vélos et d'une place de stationnement pour les services techniques de la SNCB ;
Considérant que la demande comprend également une adaptation au niveau du palier supérieur des escaliers d'accès au quai #1 ;
Considérant que la demande comprend également l'abattage et la plantation d'un arbre ;

Dérogations :

Considérant que la demande dérogation à l'art.13 du titre I du RRU (maintien d'une surface perméable) ;

L'enquête publique :

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du 01/09/2025 au 15/09/2025 et qu' aucune lettre de réclamations et d'observation n'a été introduite ;

Instruction et avis d'instances :

Considérant les instances suivantes ont été consultées : Vivaqua, Infrabel, Bruxelles Environnement, Perspective Brussels, Collège des Bourgmestre et échevins d'Evere, STIB ;
Considérant qu' Infrabel, dans son avis du 07/07/2025, n'a pas d'objections à formuler au sujet de la demande mais insiste sur la nécessité de respecter la lois des chemins de fer ;

Considérant que Perspective n'a pas émis de remarques sur le projet ;
Considérant que les remarques et les conditions de Bruxelles Environnement ont été intégrées dans le présent avis ;

Situation existante :

Considérant que le terrain (Parcelle 182N8) concerné par la demande se caractérise par une importante couverture végétale ;
Considérant que cette parcelle est propriété de la SNCB ;
Considérant qu'une partie de la parcelle a néanmoins été défrichée et est couverte de gravier ;
Considérant que cette partie de la parcelle est utilisée pour le stationnement de véhicules ;
Considérant que l'entrée vers la gare est peu visible ;
Considérant qu'il n'y a actuellement aucun emplacement vélo, ni sécurisé, ni libre, aux abords immédiats et aux accès de la gare;

Objectifs :

Considérant que la SNCB a mis en place un concept standardisé pour ses gares, appelé stratégie vélo, visant à uniformiser les modèles d'abris et de supports à vélos ;
Considérant que dans le cas spécifique de la gare d'Evere, il est prévu de construire un nouvel abri vélos d'une capacité de 19 emplacements, dont 5 réservés aux vélos hors format ;
Considérant qu'il s'agit plus précisément de 14 arceaux de type SNCB ainsi que de 5 arceaux bas pour vélos plus grand format ;
Considérant que l'abri est principalement destiné aux usagers du train, mais son caractère ouvert permettra également à d'autres cyclistes d'en bénéficier, augmentant ainsi l'offre de stationnement vélo dans le quartier ;

Implantation et situation projetée :

Considérant que l'implantation proposée est connectée directement au niveau de la rue
Considérant que l'abri est installé au niveau du trottoir ;
Considérant que l'abri vélo sera équipé en toiture de panneaux photovoltaïques pour diminuer la demande sur le réseau Sibelga et profiter d'un éclairage grâce à une installation durable ;
Considérant que le revêtement de sol prévu est de type pavage en béton coquillier ;
Considérant qu'une infiltration sur place se complète avec d'un ou plusieurs puits d'infiltration ;
Considérant que l'emplacement de stationnement pour véhicule de service est également prévu avec un pavage en béton coquillier ;

Motivation :

Masterplan Stationnement Vélo et Mobilité :

Considérant le Gouvernement de la région de Bruxelles-capitale a approuvé en février 2021 son Master Plan Stationnement Vélo ;
Considérant que le Master Plan Stationnement Vélo préconise pour toutes les gares S et particulièrement celles de deuxième couronne de développer le stationnement vélo afin d'en faire de véritables nœuds multi modaux pour les déplacements internes à la région Bruxelloise ;
Considérant que pour la Gare d'Evere, le Masterplan Stationnement Vélo recommande la mise en œuvre de 70 emplacements vélo dont 40 emplacements sécurisés et 30 emplacements non-sécurisés ;
Considérant que pour le présent projet l'offre en stationnement vélo n'est pas sécurisé ;
Considérant que la mise en œuvre du Masterplan stationnement vélo dépend de Bruxelles Mobilité ;
Considérant que le dispositif de stationnement (Rack SNCB) ne s'adapte pas à tous les type de vélo ;
Considérant que les arceaux en U inversés restent la solution la plus universelle pour les

stationnements de toute type de vélo ;

Considérant que ces U inversés avec barre transversale peuvent également être utilisés pour les vélos cargo, à condition de respecter une aire de stationnement de 3 m ainsi qu'une aire manœuvre de 2,8 m ;

Considérant que les 19 emplacements proposés n'atteint pas le nombre minimum recommandé pour la Gare d'Evere par le Masterplan Stationnement Vélo ;

Considérant qu'aussi bien le nombre de stationnement, le type d'arceaux, ainsi que leurs sécurisations et leurs emplacements (en tenant compte de l'accessibilité des 2 quais) doivent être objectivés et validés par Bruxelles Mobilité et par Parking Brussels ;

Considérant que cette validation du projet est nécessaire afin de garantir une bonne capacité et un bon fonctionnement du parking vélo dans la zone dans et autour de la Gare d'Evere ;

Considérant qu'une coordination plus poussée entre les différents acteurs (SNCB, Bruxelles Mobilité, Parking Brussels, la Commune d'Evere et la SAU (propriétaire de la parcelle sur laquelle se situe l'entrée grillagée vers le PAD Josaphat) est souhaitée ;

Considérant qu'un projet global, à l'échelle du quartier, doit être élaboré en concertation avec la Bruxelles-Mobilité, Parking Brussels et la Commune d'Evere afin d'examiner la possibilité d'implanter les emplacements vélos aux endroits les plus adaptés ;

Considérant que la placette formée par les rue Godefroid Kurth et Auguste De Boeck ne compte actuellement que 2 arceaux vélo ;

Considérant que l'installation d'arceaux vélo supplémentaires est dispensée de permis ;

Considérant que ceux-ci doivent néanmoins respecter le libre passage des piétons et avoir une barre horizontale afin d'être détectable à la canne par les aveugles et malvoyants ;

Considérant que l'installation d'arceaux vélos non-sécurisés supplémentaires en espace public aux abords de la gare permettrait de s'approcher des objectifs du Masterplan Parking vélo (30 emplacements non-sécurisés) ;

Considérant que pour les emplacements en parcelle cadastrale de la SNCB, il est conseillé de réaliser principalement des emplacements sécurisés ;

Considérant qu'il est demandé de prévoir au moins 50% de la capacité pour stationnement sécurisé prévu dans le Masterplan Parking Vélo (c'est à dire au moins 20 de 40 emplacements) dans le cadre du présent projet ;

Considérant que la gestion de ces emplacements peut être transférée à Parking Brussels ;

Considérant que ceci nécessite un accord entre la SNCB et Parking Brussels ;

Eau :

Considérant l'objectif régional de zéro-rejet d'eaux pluviales au réseau d'égouttage pour une pluie de retour 100 ans ;

Considérant qu'il est prévu un revêtement de sol perméable;

Considérant qu'il est prévu d'installer un ou plusieurs puits d'infiltration ;

Considérant que ce type d'ouvrages n'est pas une réponse conforme aux principes GIEP ;

Considérant en effet, qu' ils ne répondent pas aux problématiques que sont les îlots de chaleur, la sécheresse des sols, des cours d'eau , des nappes,... qui seront amplifiées par les changements climatiques ;

Nature-Biodiversité-Espaces Ouverts :

Considérant que le projet se situe dans une zone de liaison du réseau écologique bruxellois définis par l'ordonnance nature 2012 et validés par le Plan Nature régional et qu'une zone de liaison, par ses caractéristiques écologiques, favorise ou est susceptible de favoriser la dispersion ou la migration des espèces, notamment entre les zones centrales ;

Considérant que le site se situe en zone verte au PRAS ;

Considérant que le périmètre de la demande se situe en zone D de la carte d'évaluation biologique, soit en zone de valeur biologique significative ;

Considérant que le site est traversé par une continuité verte du PRDD ;

Considérant que le projet prévoit l'abattage d'un peuplier noir ;

Considérant que le projet prévoit la construction de l'abri en zone végétalisée ;
Considérant que l'imperméabilisation existante (bâti, gravier,...) de la parcelle porte déjà préjudice au rôle de liaison de la parcelle et à son statut de zone verte ;
Considérant qu'une augmentation de cette imperméabilisation, même faible, ne ferait que réduire ce rôle ;
Considérant que par ailleurs le projet n'améliore pas les qualités écologiques des aménagements existants ;
Considérant que la note explicative du projet précise que d'autres emplacement ont été étudiés mais sont préjudiciables à la flore existante ;
Considérant que ces alternatives n'ont cependant pas été documentées dans la demande ;
Considérant qu'au vu de l'importante superficie minéralisée existante, une solution alternative devrait être étudiée ;
Considérant qu'un équilibre doit être trouvé entre l'éclairage pour des raisons utilitaires et sécuritaires et une réduction de la pollution lumineuse ;

Aménagement de la parcelle :

Considérant que l'aménagement d'un parking à cet endroit se défend pour les raisons suivantes : besoin émanant des voyageurs eux-mêmes, aménagement au plus proche des accès aux quais, espace disponible à l'intérieur du domaine ferroviaire (groupe SNCB), impacte réduit car superficie réduite de 120m² ;
Considérant qu'un parking vélo pourrait être installé sur la zone semi-imperméabilisée existante (graviers) ;
Considérant que ces emplacement se trouveraient alors plus loin de l'accès aux quai et seraient moins visibles ;
Considérant qu'alternativement, cette zone actuellement en gravier et en contrebas pourrait être revégétalisée ;
Considérant que cette zone offre également la possibilité d'agrandissement futur pour le parking vélo ;
Considérant qu'elle peut aussi servir pour infiltrer les eaux de pluies venant du parking vélo ;
Considérant que cette zone peut sans problème accueillir l'emplacement de service demandé par la SNCB ;
Considérant que la suppression de cette emplacement en front de rue aurait les avantage suivants : 1. possibilité de doubler la suffrage dédiée au parking vélo et 2. éviter un réaménagement du trottoir dont les pavés béton 30x30 ne résisteraient pas à un charroi lourd ;
Considérant que le projet prévoit l'abattage et la replantation d'un arbre ;
Considérant que l'endroit où cette replantation est proposée pourrait également accueillir un agrandissement des surfaces dédiées au parking vélo ;
Considérant que l'arbre abattu peut être compenser par la replantation d'un nouveau sujet en fond de parcelle ;

Avis : FAVORABLE unanime sous conditions en présence d'un représentant de la Direction de l'Urbanisme (DU)

Conditions :

- Supprimer l'emplacement parking et étendre le parking vélo sur cette zone également, le terrain en gravier (propriété du demandeur) pouvant être utiliser pour stationner de temps en temps un véhicule d'entretien ;
- Étudier la possibilité d'étendre la zone de parking vélo (par des arceaux libres ou sécurisés) dans la petite zone ou le nouvel arbre est prévu ;

- Compenser l'abattage de l'arbre par la plantation d'au moins 1 nouveau sujet en fond de parcelle ;
- Se coordonner avec Bruxelles Mobilité et Parking Brussels pour l'installation de parkings vélos sécurisés sur une zone au moins 2 fois plus grande (reprenant également la zone de stationnement pour véhicule de service et de préférence également la zone dans laquelle le nouvel arbre est replanté) ;
- Étudier la perméabilisation et végétalisation partielle de la zone semi-imperméabilisée existante (graviers) en compensation de la perméabilisation nécessaire à l'implantation du parking vélo ;
- Veiller à améliorer le potentiel de biodiversité du site par la plantation d'espèces indigènes et par une gestion écologique ;
- Utiliser un éclairage : monochromatique de couleur ambre (longueur d'onde entre 590 nm et 595 nm), évitant les émissions dans les spectres UV, bleu et vert ;
- Utiliser un éclairage : dont la projection est intégralement orientée vers le bas (indice ULOR 0%) et dont l'éclairement moyen horizontal est inférieur à 5 lux ; à armatures basses (privilégier un éclairage le plus proche du sol possible) ; doté d'une planification horaire (dimming ou horloge astronomique) et/ou de détecteurs de présence afin de n'éclairer que lorsque l'usage le nécessite ;
- Améliorer la gestion des eaux pluviales sur le projet en ajoutant une fonction hydraulique aux aménagements projetés ;
- Privilégier la végétalisation de certaines zones, aménager des massifs stockants sous stationnements ;
- Prévoir uniquement des U inversés, espacés d'un minimum de 1 m pour les vélos classiques et d'un minimum de 1,35 m pour les vélos cargo ;
- Prévoir une identification claire des emplacements dédiés aux vélos cargo.