

# DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME

## NOTE DESCRIPTIVE

AMÉNAGEMENT DE LA VOIRIE EN VUE D'AMÉLIORER  
L'ARRÊT « COTEAUX », AVENUE ROGIER À SCHAERBEEK



**MAÎTRE D'OUVRAGE :** STIB – INFRASTRUCTURE -  
**TRANSPORTAUTEUR DE PROJET :** STIB – INFRASTRUCTURE -  
TRANSPORT

**ADRESSE :** RUE ROYALE 76 – 1000 BRUXELLES



AVRIL 2019



15/04/19

## TABLE DES MATIÈRES

1.	PRÉLIMINAIRE .....	4
2.	INTRODUCTION .....	5
2.1.	INTRODUCTION DE LA DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME .....	5
2.1.1.	OBJET DE LA DEMANDE .....	5
2.1.2.	MOTIVATION DE LA DEMANDE .....	5
2.2.	QUI EST QUI ET QUI FAIT QUOI .....	5
2.3.	HISTORIQUE SUCCINCT .....	6
2.3.1.	UN PETIT BOUT D'HISTOIRE .....	6
3.	SITUATION EXISTANTE .....	7
3.1.	LOCALISATION.....	7
3.2.	LES PLANS STRATÉGIQUES .....	8
3.2.1.	AU NIVEAU RÉGIONAL : LE PRDD .....	8
3.2.2.	AU NIVEAU COMMUNAL : .....	9
3.3.	SITUATION EXISTANTE DE DROIT.....	10
3.3.1.	LE PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL (PRAS) .....	10
3.3.2.	PLANS PARTICULIERS D'AFFECTATION DU SOL (PPAS).....	11
3.3.3.	AUTRES ASPECTS RÉGLEMENTAIRES .....	12
3.3.4.	PLANS À VALEUR INDICATIVE .....	12
3.4.	SITUATION EXISTANTE DE FAIT .....	16
3.4.1.	PRAS : SITUATION DE FAIT .....	16
3.4.2.	PAYSAGE URBAIN .....	17
3.4.3.	SITUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE .....	21
3.5.	ANALYSE DE LA MOBILITÉ.....	21
3.5.1.	CIRCULATION AUTOMOBILE .....	21
3.5.2.	STATIONNEMENT .....	22
3.5.3.	CYCLISTES .....	22
3.5.4.	PIÉTONS ET PMR.....	22
3.5.5.	TRANSPORTS EN COMMUN.....	24
4.	DESCRIPTION DU PROJET.....	28
4.1.	INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT .....	28
4.1.1.	ÉTUDE DE DIFFÉRENTS SCÉNARIOS.....	28
4.1.2.	DESCRIPTION DU CONCEPT (SCÉNARIO RETENU) .....	31
4.1.3.	LE STATIONNEMENT .....	33
4.1.4.	LA VÉGÉTATION .....	33
4.1.5.	CHOIX DES MATÉRIAUX .....	33

15/04/19

4.1.6.	GESTION DES EAUX DE PLUIE .....	34
4.1.7.	MOBILIER URBAIN .....	34

Référence	Titre	Remarque
DPU 1829/01	Formulaire de demande de permis d'urbanisme relative à des actes ou travaux d'infrastructure	
DPU 1829/02	Note explicative	Le présent document.
DPU 1829/03	Plan de situation	
DPU 1829/04	Document de synthèse en format A3	
DPU 1829/05	Plan de la situation existante	
DPU 1829/06	Vue en plan et coupes du projet	
DPU 1829/07	Plan des impétrants	
DPU 1829/08	Reportage photographique	
DPU 1829/09	Rapport d'incidences	
DPU 1829/10	Annexes	

15/04/19

# 1. PRÉLIMINAIRE

La STIB s'est engagée dans un vaste projet d'amélioration des arrêts des réseaux de surface, tant en termes d'accessibilité que d'amélioration des dessertes en transport en commun et d'intégration au paysage urbain.

L'étude de faisabilité du réseau multimodal (bus, trams, vélos) a mis en évidence les mesures de mobilité et d'infrastructures nécessaires, notamment le report partiel de trafic et l'adaptation des infrastructures routières, ainsi que les aménagements pour l'exploitation des lignes urbaines pour la STIB.

L'étude d'avant-projet a été confrontée à des arbitrages à réaliser pour les fonctions et circulations à retenir pour les aménagements. Ces arbitrages se sont avérés nécessaires suite aux contraintes techniques diverses, aux contraintes d'exploitation des nouveaux quais de bus et de tram, et aux choix utiles pour une amélioration qualitative de l'avenue Rogier (plantations, revêtements, espaces piétons confortables, mobilier, etc.).

Les études ont également fortement été imprégnées des aspects de sécurité routière. Celle-ci s'avère particulièrement nécessaire compte-tenu du nombre important d'usagers et de modes de déplacement présents.



15/04/19

## 2. INTRODUCTION

### 2.1. INTRODUCTION DE LA DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME

#### 2.1.1. Objet de la demande

Le projet a pour but de réaménager, de façades à façades, le tronçon de l'avenue Rogier compris entre l'avenue Paul Deschanel (non incluse) et la rue Josaphat (carrefour inclus), en vue d'améliorer la qualité de la desserte des transports en commun, de sécuriser et mettre aux normes l'arrêt « Coteaux ».

En effet, sur cet axe très fréquenté par les voyageurs, la structure de l'arrêt ne répond plus aux besoins de ceux-ci (quais trop étroits, passages pour piétons non suffisamment sécurisés, zones accidentogènes...).

Les lignes impactées par le projet sont les suivantes :

Tram : 25 et 62 (Axe Rogier) - 92 et 93 (rue des Palais)

Bus : 59, 65, 66, N04 et De Lijn 358

S'agissant d'aménagements liés à l'infrastructure du réseau de transport en commun bruxellois, c'est la STIB qui introduit la demande de Permis d'Urbanisme.

#### 2.1.2. Motivation de la demande

La demande de permis est motivée par la modification de la structure de l'espace public existant, en fonction des enjeux de sécurisation, de mobilité mais aussi de l'aspect esthétique (changement de matériaux). Ces différents enjeux seront développés plus loin.

### 2.2. QUI EST QUI ET QUI FAIT QUOI

- La Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles, au titre de
  - o Pouvoir adjudicateur, commanditaire de la mission d'études pour l'aménagement des espaces publics concernés ;
  - o Financier des travaux d'aménagement ;
  - o Demandeur de la demande de permis d'urbanisme.
  
- La Commune de Schaerbeek, représentée par le Collège, au titre de :
  - o Gestionnaire actuel des espaces publics communaux concernés ;
  - o Autorité administrative qui sera sollicitée pour avis sur la demande de permis.

En tant que gestionnaire des rues impactées par le projet (avenue Rogier, rue des Coteaux et rue Josaphat), la Commune de Schaerbeek a été associée dans le développement du projet qui a été présenté.



15/04/19

## 2.3. HISTORIQUE SUCCINCT

### 2.3.1. Un petit bout d'histoire

Le nom de l'avenue Rogier rend hommage à Charles Rogier, journaliste et homme politique belge (1800–1885). Anciennement, la rue Rogier s'appelait « rue de la Séparation ». Elle a été renommée en 1851.

Le descriptif repris ci-dessous provient de l'inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale :

*« L'avenue a été créée en plusieurs phases. Sa première partie, entre la chaussée de Haecht et la place des Bienfaiteurs, constituait à l'origine une partie de la rue Rogier. [...] Suivant un plan général décrété en 1846, l'artère est prolongée jusqu'à la rue Josaphat, à travers un terrain appartenant à l'Administration des Hospices et Secours de la Ville de Bruxelles. Pris en charge par cette institution, les travaux sont effectués au cours des années 1850. Sur un plan dressé vers 1858, la rue apparaît tracée jusqu'à la rue des Coteaux, créée sur l'ancien lit du Maelbeek. C'est en vertu d'une convention conclue en 1861 [...] que l'artère est ensuite prolongée jusqu'à la Grande rue au Bois, croisant – via un passage à niveau – la ligne de chemin de fer de ceinture Bruxelles-Luxembourg. Cette ligne sera légèrement déplacée vers l'est et mise en tranchée au début des années 1910, laissant la place à l'avenue Paul Deschanel. Au milieu des années 1860, une gare est établie sur la rue Rogier. [...]*

*En 1866, Victor Besme prévoit la prolongation de la rue Rogier, émaillée de ronds-points, jusqu'à la future place Général Meiser. Ce n'est qu'en 1906 que ce prolongement est décidé. C'est à cette époque que l'artère prend le nom d'avenue à partir de la chaussée de Haecht. Les travaux de prolongement et d'aménagement seront effectués entre 1907 et 1914. Plus large que l'ancienne, cette nouvelle partie de l'avenue est dotée d'un terre-plein central. L'ensemble de l'artère était anciennement planté d'arbres; il n'en subsiste aujourd'hui qu'au-delà de la place des Bienfaiteurs ».*

15/04/19

## 3. SITUATION EXISTANTE

Différents niveaux de plans existent en matière de gestion urbaine : des plans stratégiques (PRDD, PCDD, Plan Directeur Bus,...), des plans réglementaires (PRAS, PPAS), des plans indicatifs,...

Tous ces documents s'inscrivent dans une volonté de développement durable et d'amélioration de qualité de la vie, en particulier en matière d'espaces publics ainsi qu'en matière de déplacements : il s'agit de structurer la mobilité durable comme armature de développement urbain via un réseau de nœuds de transports en commun performants et d'augmenter l'impact des modes actifs.

Cette demande de permis s'inscrit dans cette volonté.

### 3.1. LOCALISATION

Le périmètre du projet est situé sur le territoire communal de Schaerbeek.

Les rues concernées par ce réaménagement sont les suivantes : l'avenue Rogier entre l'avenue Paul Deschanel (non incluse) et la rue Josaphat, y compris les carrefours de la rue des Coteaux et de la rue Josaphat.

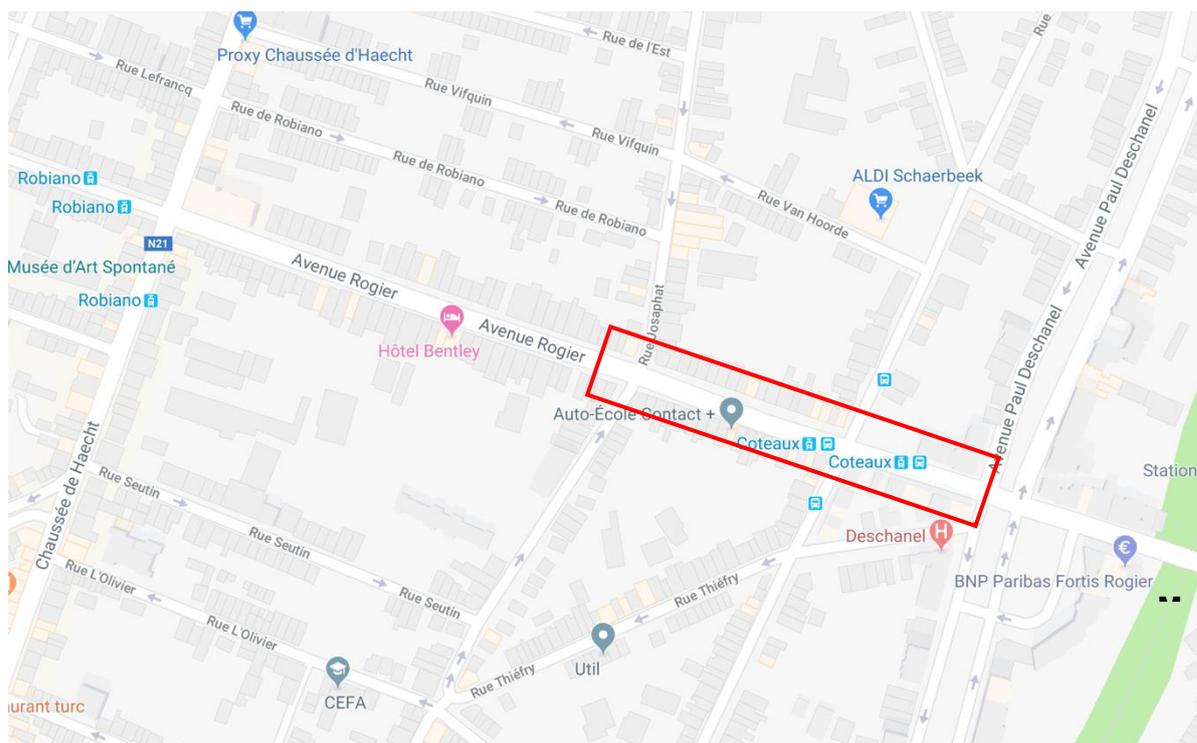


Figure 1: Localisation du périmètre d'études. Trait rouge. (source : GoogleMaps)  
Périmètre de la demande : voir plans en annexe

15/04/19

## 3.2. LES PLANS STRATÉGIQUES

### 3.2.1. Au niveau Régional : le PRDD

La stratégie de développement de l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale est traduite dans le plan Régional de Développement Durable (PRDD – approuvé le 5/11/2018) qui a une valeur indicative qui exprime une volonté régionale. Ses défis et priorités sont retranscrits sous forme de 6 cartes stratégiques, dont les intentions ayant une influence sur le périmètre du projet sont reprises ci-dessous.

#### — Carte n°4 Espace public et rénovation urbaine

La zone du projet se situe en périmètre de Revitalisation urbaine (Zone de revitalisation urbaine 2016).

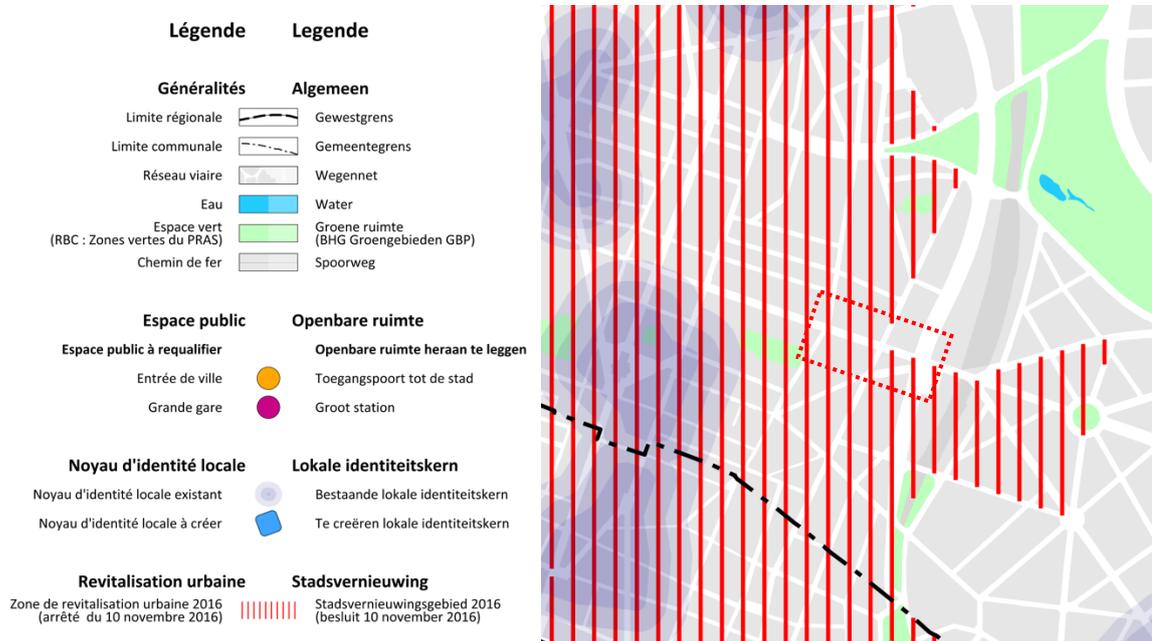


Figure 2: Extrait du Plan Régional de Développement Durable- Carte n° 4Espace public et Rénovation urbaine  
Le cadre en traits discontinus bleu situe la zone de projet.

15/04/19

### — Carte n°5 : Réseaux structurants de mobilité

La carte ci-dessous présente les réseaux importants de transports en commun.

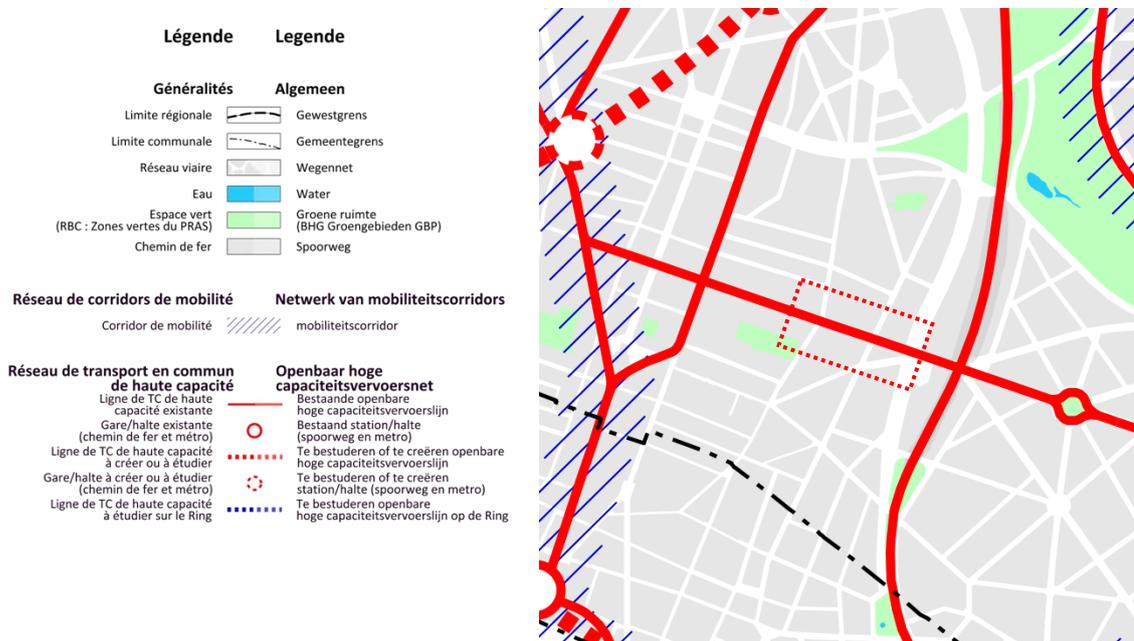


Figure 3: Extrait du Plan Régional de Développement Durable - Carte n° 5 Réseaux structurants de mobilité. Le cadre en traits discontinus bleu situe la zone de projet.

Cette carte place l'avenue Rogier comme ligne de Transport en Commun de Haute Capacité.

### 3.2.2. Au niveau communal :

Le plan stratégique de référence est le Plan Communal de Développement Durable « Schaerbeek 2021 » (PCDD) balise les objectifs à atteindre pour améliorer la qualité de vie à Schaerbeek.

L'avenue Rogier y est reprise notamment pour son aspect structurant le paysage urbain et comme enjeu de mobilité.

Le PCDD prévoit :

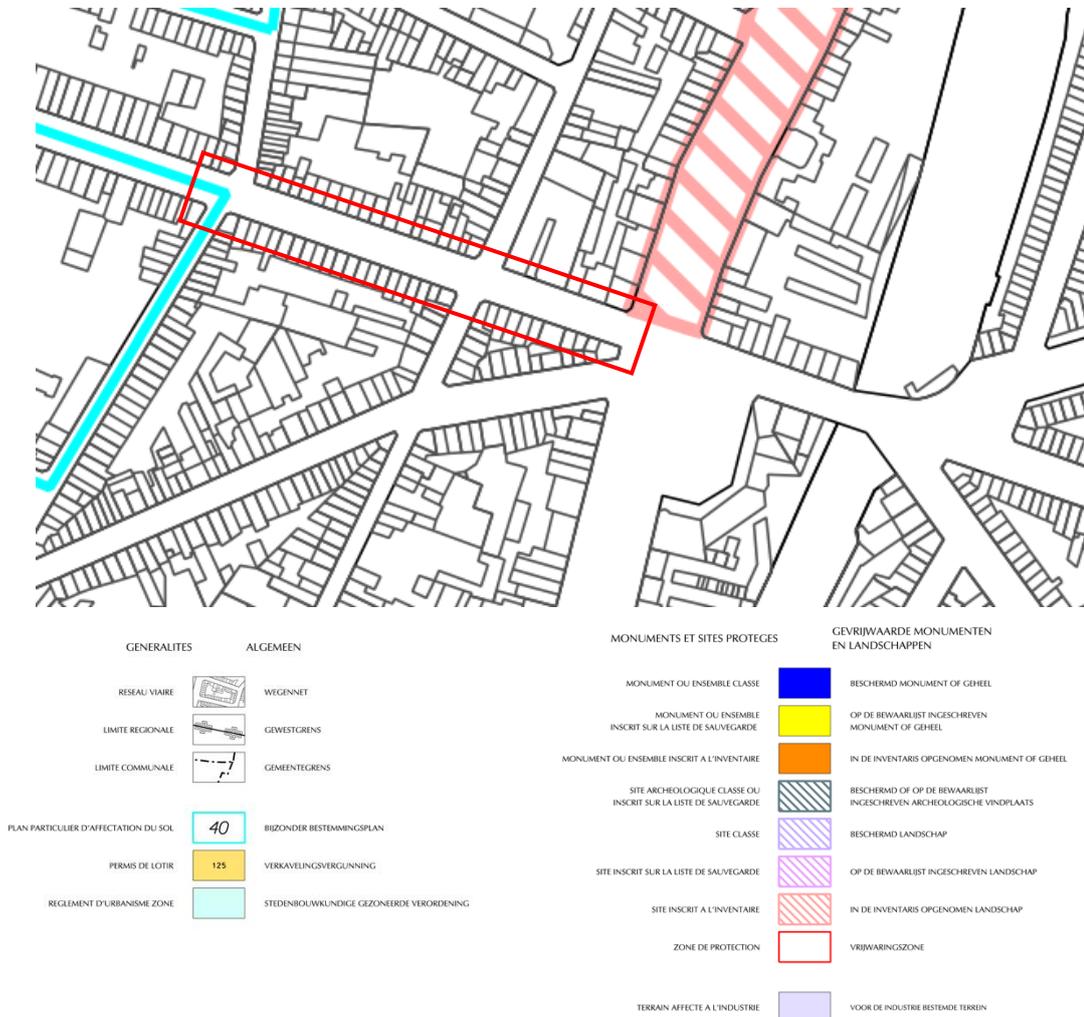
- de verduriser l'avenue afin d'embellir l'image de la commune ;
- de valoriser les axes principaux et des perspectives des rues et avenue Rogier jusqu'à la place Meiser ;
- de conserver les axes denses, structurants et patrimoniaux

15/04/19

### 3.3. SITUATION EXISTANTE DE DROIT

#### 3.3.1. Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)

— carte 2 – Situation existante de droit



— carte 3 – Affectations du sol

Selon la *carte 3 – Affectations du sol* du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS– AG du 02 mai 2013), le périmètre concerné est affecté :

pour l'ensemble de l'avenue Rogier :

- en espace structurant;
- en ZICHEE (Zone d'Intérêt Culturel, Historique, Esthétique ou d'Embellissement) : sur l'avenue Rogier entre la place Meiser et la rue de la Poste et au niveau de la rue des Palais (quadrillage en surimpression) ;

pour les îlots bordant l'avenue Rogier :

- en zone d'habitation entre la chaussée de Haecht et la rue Josaphat et l'îlot triangulaire entre les rues des Coteaux, Thiéfray et l'avenue P. Deschanel ;

15/04/19

- en zone mixte entre la rue Josaphat et la rue des Coteaux au sud de l'avenue Rogier et au nord entre Coteaux et l'avenue P. Deschanel ;
- en zone de forte mixité pour l'îlot situé au nord de l'avenue Rogier entre la rue Josaphat et rue des Coteaux;
- en liseré de noyau commercial entre rue Josaphat et rue des Coteaux ;

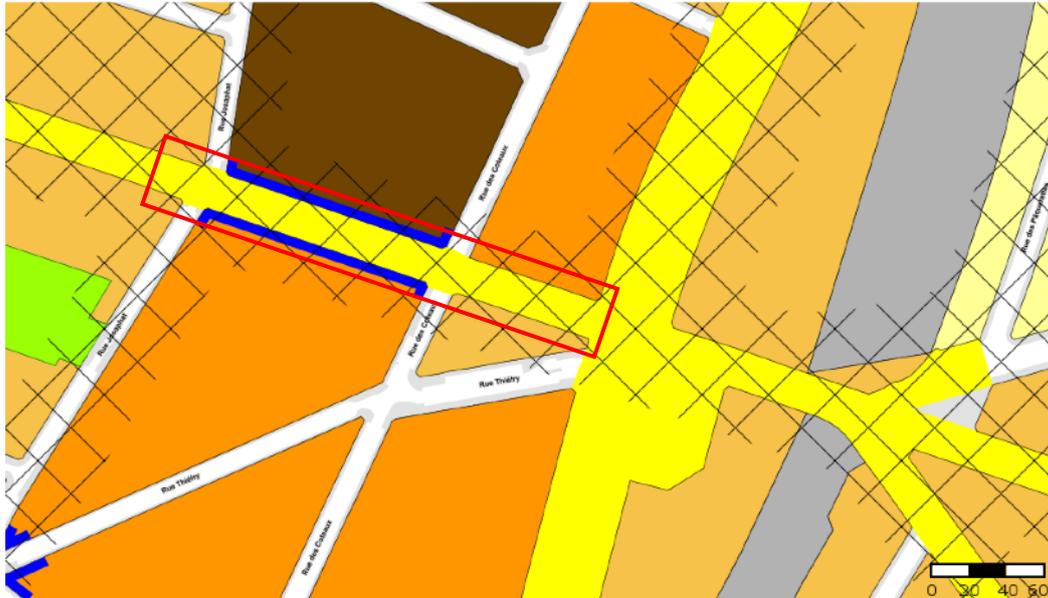


Figure 4: Extrait du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS démo - AG 02/05/2013).  
Le cadre en trait continu rouge situe la zone de projet. (source : BruGIS)

Affectations		
Eau	Zones vertes	Liserés de noyau commercial
zones d'habitation à prédominance résidentielle	Zones vertes de haute valeur biologique	Espaces structurants
Zones d'habitation	Zones de parcs	Zichée
Zones mixtes	Domaine royal	Points de variation de mixité
Zones de forte mixité	Zones de sports ou de loisirs de plein air	Parking de transit
Zones d'industries urbaines	Zones de cimetières	Galeries commerciales
Zones d'activités portuaires et de transports	Zones forestières	G
zones administratives	Zones agricoles	
Zones d'équipement d'intérêt collectif ou de service public	Zones d'intérêt régional	
Zones d'entreprises en milieu urbain	Zones de réserves foncières	
Zones de chemin de fer	Zones d'intérêt régional à aménagement différé	

### 3.3.2. Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS)

Le périmètre de la demande n'est pas couvert par un PPAS existant.

La carte qui suit montre celui existant dans le voisinage (PPAS « ILOT 233 - Entre chaussée de Haecht et les rues Rogier, Seutin et Josaphat »)

15/04/19



Figure 5: Localisation des différents Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS).  
Le cadre en trait continu rouge situe la zone de projet. (source : BruGIS)

### 3.3.3. Autres aspects réglementaires

#### - Patrimoine bâti

Il n'existe pas d'élément répertorié pour le périmètre du projet.

#### - Patrimoine naturel (arbres remarquables)

Il n'existe pas d'élément répertorié pour le périmètre du projet.

### 3.3.4. Plans à valeur indicative

#### - Plan IRIS II

Le plan IRIS II propose de créer une halte RER au croisement entre les avenues Rogier et Paul Deschanel, là où se trouvait anciennement la gare Rogier. Cependant, Infrabel n'envisage actuellement pas sa réalisation. Par ailleurs, des travaux d'aménagement de la gare « Meiser Station » sont en cours afin d'y prévoir une future halte RER (ligne SNCB 26).

#### - Plan directeur Bus (STIB)

Le Plan directeur Bus (adopté par le Gouvernement Bruxellois le 21 mars 2018)

- maintient le passage des lignes de tram 25 et 62, à haute capacité, sur l'avenue Rogier
- maintient le passage des lignes de bus 65 et 66 à l'arrêt Coteaux sur l'avenue Rogier
- maintient le passage de la ligne de bus 59 dans la rue des Coteaux. Les arrêts sont situés dans la rue des Coteaux, de part et d'autre de l'avenue Rogier.

15/04/19

### — Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR)

Les Itinéraires Cyclables Régionaux constituent le réseau des distances moyennes et longues, confortables au niveau régional. Dans l'avenue Rogier et les alentours, il n'y a pas d'itinéraire régional. Un itinéraire nord-sud passe par l'avenue P. Deschanel, indiqué comme l'itinéraire MM avec une branche via la rue Thiéfry en direction du centre-ville. L'avenue P. Deschanel est une route vélo RER, un réseau qui relie les régions voisines de Bruxelles-Capitale et dont le but est la réalisation d'un réseau rapide.

### — Itinéraires Cyclables Communaux (ICC)

Les Itinéraires Cyclables Communaux entourant le projet sont structurels et complètent le réseau régional (planifié par les communes – le Plan Vélo de Schaerbeek, sur base de l'Audit Bypad et le PlanVélo4 de mars 2013 – amendé au 2 décembre 2013). L'ensemble des itinéraires vélos constitue le réseau communal.

L'extrait suivant présente les itinéraires ICR et ICC dans la zone d'étude qui est déterminant pour la zone de projet, il concerne les voies suivantes :

ICR	ICC	Zone de projet
MM – Av. Paul Deschanel	Av. Paul Deschanel (sud)	Dans le périmètre
MM – rues Thiéfry - Josaphat	Axe rue du Palais	Hors périmètre

Les autres rues, non reprises dans les itinéraires, constituent le réseau local, telle l'avenue Rogier.

### — Cambio et Villo

Les stations Villo dans et proche du projet:

- Rue des Coteaux
- Lycée Emile Max (hors périmètre).

L'emplacement Cambio Deschanel concerne la zone de projet et est situé dans le square Emile Duploye. Près de la place des Bienfaiteurs se situe un emplacement Cambio. Les deux sont en dehors du périmètre.

### — Itinéraire Convoi exceptionnel



Figure 6: Extrait de l'Atlas Infrastructure et Transport, Service Normes et Accessibilité Routière du MCI – Transport exceptionnel.

La zone de projet de l'avenue Rogier, représenté sur l'illustration de gauche par un cadre bleu clair discontinu, ne fait pas partie d'un itinéraire emprunté par les convois exceptionnels.

Cependant, la chaussée d'Haecht tout comme la rue des Palais sont reprises sur cette cartographie en catégorie R2.

Ceci signifie que les convois peuvent avoir une largeur de 3,5m au niveau des roues, et 5,5 m au niveau de la charge.

15/04/19

### — Plan Communal de Mobilité (PCM)

Le PCM dans sa version finale a été approuvé au Conseil Communal le 9 septembre 2009 et au Gouvernement régional le 29 avril 2010. Il est actuellement dans sa phase de mise en œuvre.

Le PCM doit s'inscrire dans les plans règlementaires et indicatifs établis préalablement, tant au niveau régional qu'au niveau communal.

Le plan communal de mobilité vise toujours 4 objectifs :

- une meilleure accessibilité et mobilité, y compris pour les personnes à mobilité réduite ;
- une amélioration de la qualité de vie ;
- un cadre de vie plus attrayant et convivial ;
- plus de sécurité routière.

Selon le PCM, plusieurs axes subissent un trafic de transit de poids lourds relativement importants au niveau du périmètre d'études à savoir la chaussée de Haecht, l'avenue Deschanel et l'avenue Rogier.

Dans le cadre de la mise en application du PCM, les auteurs de celui-ci ont proposé différentes améliorations au niveau de l'axe à savoir :

- Amélioration prioritaire de la vitesse commerciale des lignes de transports en commun au niveau de la rue Rogier ;
- Sécuriser et aménager le carrefour Rogier/ Josaphat;
- Éviter dans la mesure du possible de canaliser le trafic complémentaire sur des voiries interquartier surchargées, ayant un trafic de transit extrêmement important comme rue Rogier, Chaussée d'Haecht, avenue Paul Deschanel ;
- Réalisation d'un site spéciale franchissable à hauteur de la rue des Coteaux, à l'approche du carrefour Rogier en direction de Saint-Josse ;

### — Revitalisation Urbaine – Contrat de Quartier Durable

La commune de Schaerbeek a mis en œuvre deux Contrats de Quartiers Durables s'étendent sur la partie ouest du site entre la rue des Coteaux et la rue des Palais : « Lehon-Kessel » et « Coteaux-Josaphat ». Ces deux CQD sont inactifs.

Dans le cadre de la réalisation du dossier de base (année 0), les différentes opérations de revitalisation urbaines envisagées dans le cadre de ce contrat de quartier ont été traduites en fiches projets : une action était prévue au niveau de l'arrêt Coteaux et traduite via la fiche projet « Des rues vertes et sûres » : sécurisation des traversées piétonnes.

15/04/19

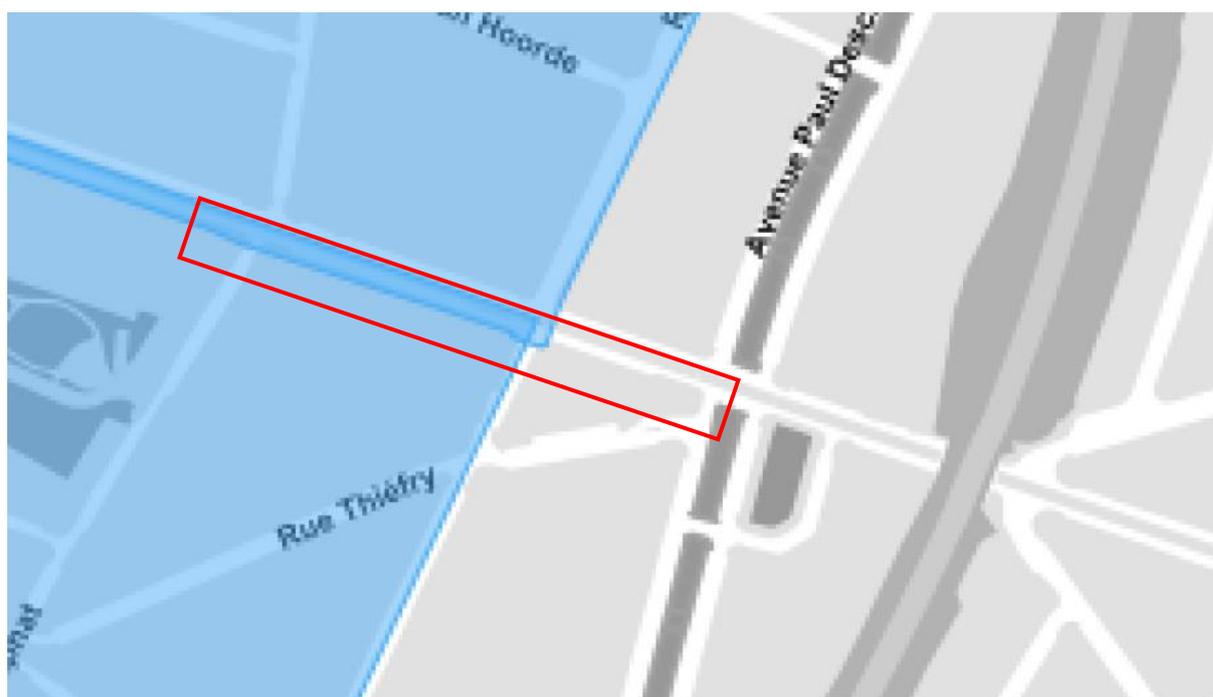


Figure 7: Localisation des Contrats de Quartier Durable.  
Le cadre en trait continu rouge situe la zone de projet. (source : BruGIS)

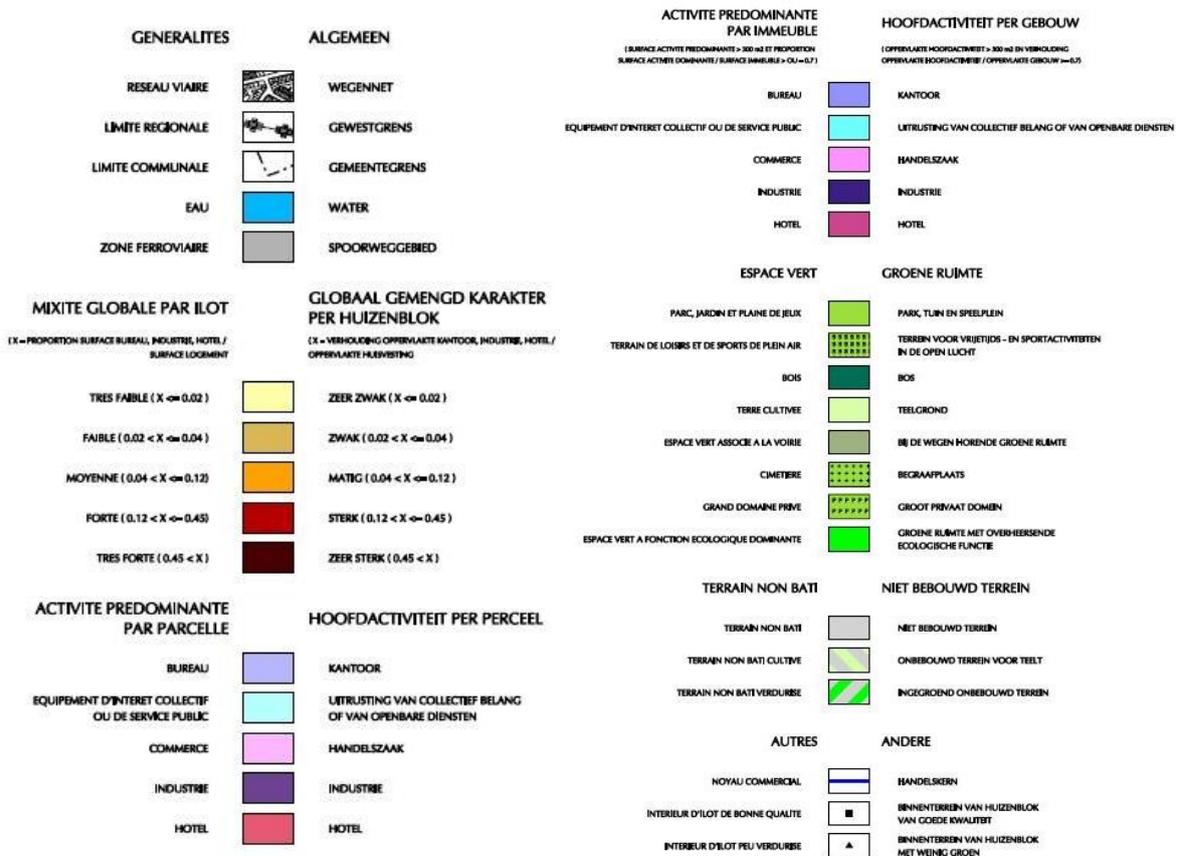
— Statut et spécialisation des voiries

Toutes les voiries situées dans les limites du plan sont des voiries communales.

15/04/19

### 3.4. SITUATION EXISTANTE DE FAIT

#### 3.4.1. PRAS : Situation de fait



15/04/19

### 3.4.2. Paysage urbain

#### — Axe et perspective forte

Du point de vue urbanistique, l'axe Rogier constitue l'une des artères structurantes du quartier et de la commune de Schaerbeek. Cet axe rectiligne traverse un relief accentué. En suivant les deux versants de l'ancienne vallée du Maelbeek, l'avenue Rogier s'étendant de la chaussée de Haecht à la place Meiser. Elle traverse deux ponts de chemin de fer, ainsi qu'un square elliptique et deux places, celles des Bienfaiteurs et de la Patrie. L'avenue Rogier se prolonge, au-delà de la ligne de crête marquée par la chaussée de Haecht, par la rue Rogier jusqu'à la gare du Nord (rue d'Aerschot).

L'avenue Rogier est aussi caractérisée par sa symétrie, qui se marque par :

- le site propre tram ou le site spécial franchissable central ;
- une voirie de part et d'autre du site propre ;
- un stationnement longitudinal et symétrique ;
- un bâti de style et un gabarit relativement homogène par tronçon ;

Du point de vue paysager, l'atmosphère urbaine qui se dégage au sein de l'axe Rogier entre la place des Bienfaiteurs et la chaussée d'Haecht présente un aspect majoritairement « **minéral** », malgré les plantations d'arbres au sein du stationnement.

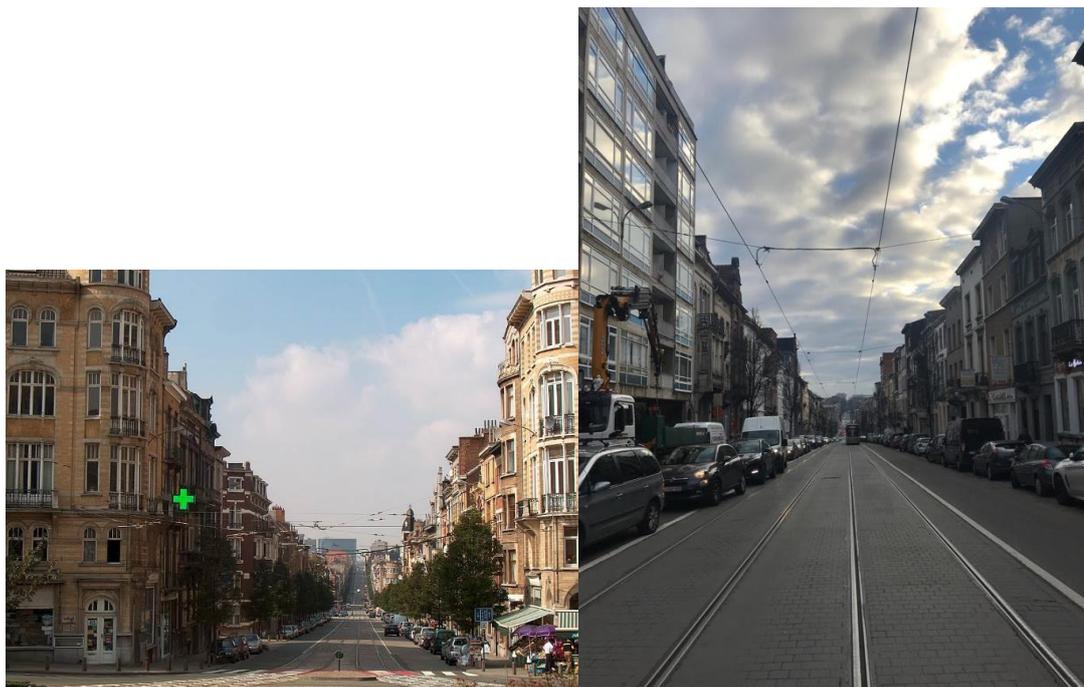


Figure 8: Tronçon entre Chaussée de Haecht et l'avenue P. Deschanel : Arbres d'alignement au sein du stationnement, à proximité des façades.

Cette partie de la longue avenue offre une perspective longue et large (façades à façades). Celle-ci est accentuée par le fait qu'on y traverse la vallée du Maelbeek (différence de relief marqué, le point le plus bas étant le tronçon entre les carrefours Deschanel et Coteaux). Cette partie de l'avenue, dans laquelle s'inscrit le périmètre de demande de permis, est caractérisée par une largeur de l'espace-rue de près de 20m, végétalisée par des arbres d'alignements de 2<sup>e</sup> grandeur (10 m de haut) mais de manière discontinue (ainsi il n'y a aucun arbre entre le carrefour Deschanel et la rue des Coteaux).

Le site spécial franchissable des transports en communs (marqué par les rails de trams) est implanté au centre de la voirie, légèrement surélevé et totalement minéralisé (béton imprimé, asphalte, marquages blancs).

15/04/19



A gauche, Avenue Rogier vue depuis la place des Bienfaiteurs vers la chaussée de Haecht. (source: fr.wikipedia.org) et (à droite) depuis la chaussée de Haecht vers la place des Bienfaiteurs (source : Skope)

### — Le bâti

Le tissu urbain est principalement dédié à l'habitat. Il s'agit principalement d'anciennes maisons unifamiliales de la fin du XIXe s. principalement de style néo-classique (façades en stuc peint ou parement en briques) qui ont souvent été transformées en appartements, avec quelques bâtiments de l'après-guerre et de style néo-renaissance Flamande. La majorité de ces immeubles a subi des transformations, tout en conservant leurs formes globales: aménagement d'un rez-de-chaussée commercial, surhaussé, modification du parement, etc. Cette configuration plurifamiliale a pour impact d'augmenter le nombre d'habitants et le besoin en stationnement.

Les bâtiments ont un gabarit relativement homogène R+2 à R+3 entre la rue des Coteaux et la chaussée de Haecht. Entre la rue des Coteaux et l'avenue P. Deschanel, le contraste est plus important avec deux immeubles à appartements plus contemporains, de gabarits plus élevé R+5 et R+6, face à des unifamiliales ou des maisons de rapport R+2/R+3 à l'architecture plus typée.

Il est à remarquer que les anciens établissements Lochten (angle Coteaux-Rogier) ont fait l'objet d'une demande de permis d'urbanisme (délivré le 27/03/2018) pour la réalisation d'un immeuble à appartements avec un commerce et un équipement collectif au rez.

15/04/19



L'avenue Rogier entre la rue des Coteaux et la rue Josaphat (à gauche) et au carrefour de l'avenue P.Deschanel (à droite).

#### — Aspect de la voirie

Avec ses 20m de large, l'avenue Rogier présente ici une hiérarchisation des circulations par type d'utilisateur relativement bien organisée, en tout cas très différenciée.

Cependant, le tronçon situé entre la rue Josaphat et l'avenue Paul Deschanel, qui est l'objet de cette demande de permis, et dans lequel se situe l'arrêt Coteaux, constitue l'un des points noirs du réseau, considéré comme « zone accidentogène ». Un grand nombre d'utilisateurs transite par cet arrêt afin de rejoindre leurs différents pôles d'intérêts. Or, l'état du revêtement est très dégradé tant au niveau du site spécial franchissable tram que les zones carrossables (plateau casse-vitesse et passages pour piétons). Cette dégradation constitue un danger pour l'ensemble des utilisateurs faibles.

Depuis le carrefour de la chaussée de Haecht, le tram est en site spécial franchissable, et ce, sur la totalité de l'avenue Rogier. Celui-ci est surélevé (+7cm) et situé au centre de la voirie. Son revêtement en béton imprimé permet de distinguer aisément la partie du site propre de la zone de circulation en asphalté. Les trottoirs sont en dalles de béton 30/30.



Les matériaux existants sur l'avenue Rogier entre la rue Josaphat et l'avenue P.Deschanel

Les carrefours sont traités de manières différentes :

- Rue Josaphat, les passages pour piétons ont été réalisés en pavés de béton. Ils sont surélevés en plateaux sur la rue Josaphat, mais conserve le niveau de la voirie sur l'avenue Rogier.

15/04/19

- Rue des Coteaux : le carrefour est réalisé en pavés béton sur l'avenue Rogier, sauf pour la traversée des rails qui est en asphalté avec marquages (damier blanc). LE pavé se poursuit le long de l'arrêt. Le carrefour est légèrement surélevé (plateau mis au niveau des rails). Les arrêts sont marqués par un pavage béton rouge avec bande blanche. Ils sont situés entre une bande de circulation et les rails (avenue Rogier) ou en extension de trottoir (rue des Coteaux).
- Avenue Paul Deschanel : l'ensemble du carrefour est en asphalté, avec des marquages blancs (damiers, bandes de tourne-à-gauche, traversées piétonnes...). On trouve encore ici des portions de traversées piétonnes réalisées en pavés bétons (avenue Rogier).



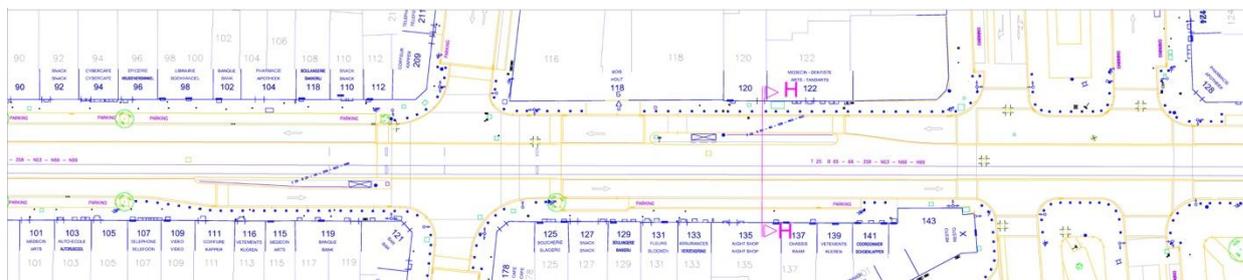
Les carrefours Josaphat, Coteaux et P.Deschanel

De plus, la configuration actuelle des arrêts de tram est non conforme à la norme et insécurisante pour les voyageurs. Ces arrêts sont desservis par 5 lignes de bus + tram et accueillent plus de 2.000 voyageurs par jour et sens de circulation.

Un grand nombre de voyageurs se mettent en danger lorsqu'ils traversent la voirie en bout de quai (largeur de seulement 50 cm) en dehors des zones prévues.



Les quais de l'arrêt Coteaux sur l'avenue Rogier



Situation existante : levé topographique du périmètre d'intervention

15/04/19

### 3.4.3. Situation socio-économique

La structure commerciale se caractérise par une forte présence d'HORECA et de zones d'activités économiques à vocation artisanale (boulangerie, boucherie, garagiste...) ou de commerces de biens et de services (banques, agences, pharmacies, librairies...).

Le périmètre d'étude fait partie du noyau commercial : Rogier - Coteaux – Josaphat.

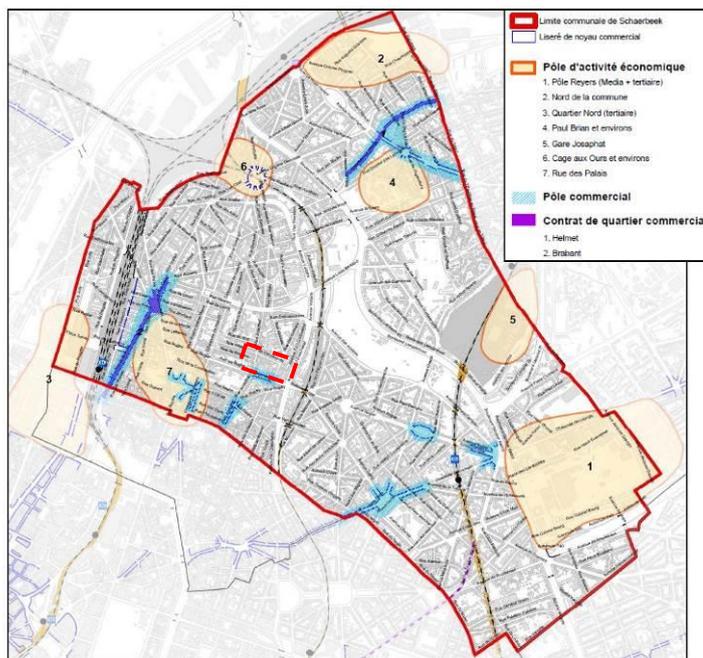


Figure 9: Pôles d'activités économiques (source: extrait du PCD synthèse du diagnostic 2011). Le cadre rouge discontinu reprend le périmètre d'étude.

## 3.5. ANALYSE DE LA MOBILITÉ

### 3.5.1. Circulation automobile

Selon différents documents analytiques existants (PCD, PCM), le trafic de transit est très important au sein de la commune. Les voiries régionales tout comme les voiries radiales (avenue Rogier, chaussée de Haecht, chaussée de Louvain...) en direction du centre sont au bord de la saturation. Ces dernières sont généralement plus chargées le matin.

De nombreuses zones conflictuelles existent entre les transports en communs et la circulation automobile, que ce soit au niveau des véhicules et de l'occupation de la voirie, ou encore entre les usagers faibles et le trafic, (aux arrêts, aux traversées...).

Comme précédemment évoqué, l'espace de l'avenue Rogier est large, permettant ainsi une bonne distribution hiérarchisation des différents modes de circulation au sein de la voirie. Cependant, cette configuration de la voirie incite certains automobilistes à rouler à vive allure surtout en soirée. Par ailleurs, entre la chaussée d'Haecht et la place des Bienfaiteurs, le stationnement en double file (hors raison de livraison) est fréquent, tout comme les véhicules empruntant le site spécial franchissable tram afin de dépasser d'autres véhicules.

Des congestions sont constatées au niveau du carrefour Coteaux-Rogier, les véhicules souhaitant virer bloquent l'avenue et le site spécial franchissable. Cette problématique est

15/04/19

renforcée lorsque le bus 59 dessert son arrêt rue des Coteaux : cela engendre des remontées de file jusqu'au carrefour.

Remarquons que la mise en site spécial franchissable du tram de l'avenue Rogier a permis d'améliorer la régularité et ponctualité du tram, particulièrement en heures de pointe (matin-soir) étant donné la densité du trafic automobile sur cet axe.

### 3.5.2. Stationnement

Vu la forte densité résidentielle et les nombreuses activités économiques sur l'axe, une demande importante en stationnement est ressentie.

En effet, une portion de l'avenue Rogier compte aujourd'hui deux bandes de stationnements (entre le square Vandenbrussche jusqu'au rond-point Meiser). Le stationnement s'y effectue le long des voies de tram et à cheval sur le trottoir. Le profil de la voirie actuel n'est pas prévu pour recevoir le double de stationnement par sens de circulation.

En ce qui concerne **le stationnement riverain en soirée, l'offre existante ne permet plus de subvenir aux besoins** et ce à cause de l'augmentation de la population combinée à celle du taux de motorisation toujours plus importante au cours de ces dernières années.

Cette insuffisance en stationnement engendre un certain nombre de stationnements illégaux. Se développe également du stationnement en double file qui engendre des diminutions de régularité pour le tram et des dangers supplémentaires pour les différents usagers, car les automobilistes empruntent le site spécial franchissable (conflit tram-voiture).

### 3.5.3. Cyclistes

Au sein de l'avenue et rue Rogier, il n'existe pas de piste cyclable propre ou marquée au sol. Le tronçon concerné par le projet est très mal équipé en matière cyclable : pas de sas marqué aux carrefours, pas d'équipements spécifiques (arceaux).

On remarquera une station « Villo ! » au droit de l'avenue P. Deschanel (hors périmètre) et un parcours ICR sur cette même avenue.

### 3.5.4. Piétons et PMR

Sur l'ensemble de l'axe, la voirie n'est pas adaptée à la libre circulation des PMR. Selon nos relevés de terrain, l'état des trottoirs est globalement satisfaisant sur l'ensemble de l'axe hormis les abords des arrêts Coteaux.

Les largeurs de trottoirs sont relativement confortables sauf au niveau :

- de l'arrêt Coteaux en direction de Meiser ;
- du café-restaurant « La Couronne » (n°143) faisant l'angle entre l'avenue Rogier et l'av. Paul Deschanel ;

Ce dernier a réalisé une annexe qui s'étend sur le trottoir laissant un espace libre de maximum 1,3 m à min 0,8m au niveau du feu tricolore. Ce faible espace ne permet pas le passage des chaisards. De plus, à ce même endroit, l'aménagement au niveau de la traversée piétonne n'est pas adapté pour les PMR : obstacles sur les cheminements, pas d'abaissement du trottoir. Remarquons que cette terrasse est implantée en dehors du plan d'alignement et donc n'est pas conforme.

15/04/19



Figure 10: Espace de trottoir insuffisant et incompatible pour les PMR. Angle entre l'avenue Rogier et l'av. Paul Deschanel.

Malgré les améliorations réalisées dans le cadre des Contrats de Quartier, les traversées piétonnes du périmètre ne sont pas conformes et accessibles pour les PMR : absence de dispositifs podotactiles, trottoirs et voirie dégradés au niveau des passages pour piétons...



Absence de dispositifs podotactiles (rue Josaphat, à gauche) et dégradations des traversées rue des Coteaux (à droite)

15/04/19

### 3.5.5. Transports en commun

— Itinéraires Tram et Bus

Les différentes lignes d'exploitation passant par l'arrêt Coteaux (4 quais) sont reprises dans le tableau ci-dessous :

Type de transport	Ligne	Fréquence en heure de pointe (min)
Bus	B59 : « Bordet - Hôpital Etterbeek Ixelles »	8'30"
	B65 : « Gare centrale – Bourget »	9'
	B 66: « De Brouckère – Péage »	8'
	Noctis N04 : « De Brouckere – Peage »	
	De lijn 358: « Brussel - Leuven »	15'
Tram	T25 : « Boondael Gare – Rogier »	6'
	T62 : « Eurocontrol – cimetière de Jette »	12'

Tableau 1: Lignes d'exploitation transports en commun

La carte ci-dessous reprend la desserte en transports en commun.

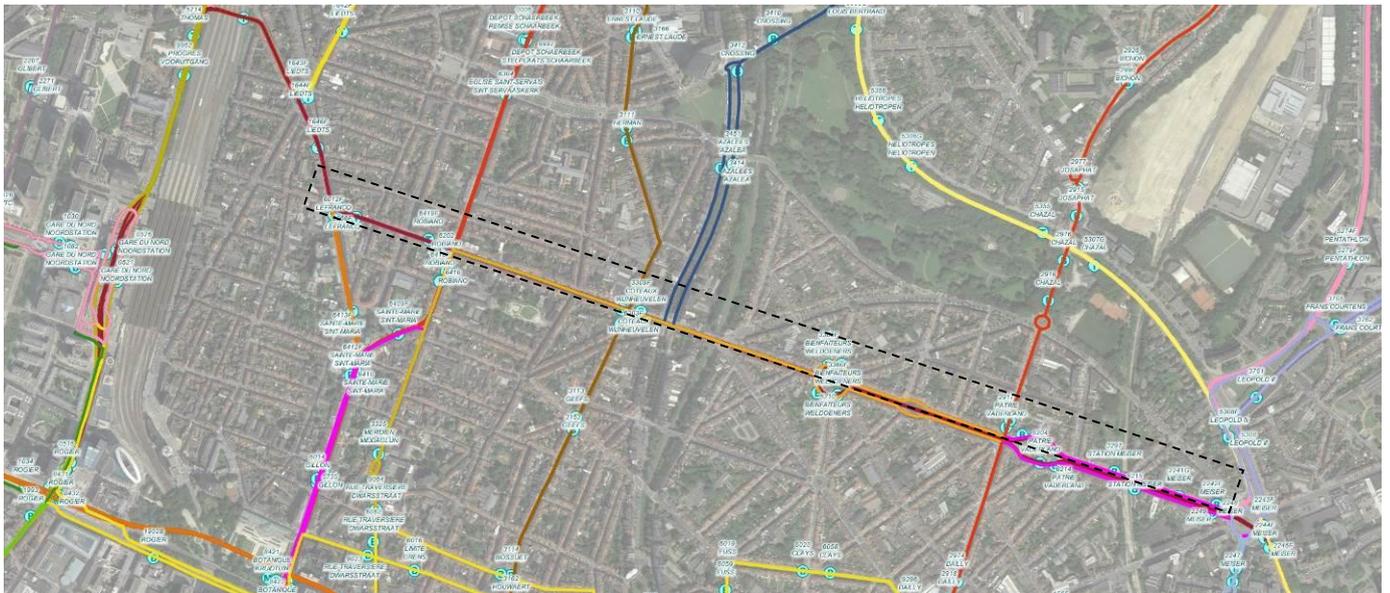


Figure 11: Itinéraires des transports en commun. Le cadre noir discontinu reprend le périmètre d'étude (source: STIB - Cartocrop).



15/04/19

### — Tram

La configuration du réseau de tram est en site propre franchissable sur l'ensemble du tronçon.

L'axe Rogier est actuellement desservi par les lignes de **tram 25**(Boondael Gare – Rogier) et **62** (Eurocontrol – cimetière de Jette). Ces deux lignes sont très fréquentées et ont déjà une cadence de desserte de 6 min en heure de pointe (matin et soir) ce qui est maximal.

### — Bus

Diverses lignes de bus circulent sur l'avenue Rogier :

- **la ligne 65** : entre la chaussée de Haecht et l'avenue Chazal.
- **la ligne 66** : entre la chaussée de Haecht et l'avenue Paul Deschanel.
- **le Noctis N04** entre la chaussée de Haecht jusqu'au rond-point Meiser.
- Le bus **De Lijn « 358 »** : entre la chaussée de Haecht et Bienfaiteurs

D'autres lignes de bus ne font que traverser l'axe à savoir :

- **la ligne 59** qui emprunte la rue des Coteaux.

Certains conflits entre bus- stationnement illégal et bus-véhicules existent. Cette problématique engendre une perte de vitesse commerciale (voir chapitre 0).

### — Fréquentation aux arrêts

Arrêt	Lignes de bus/tram	Rue	Total tout un JO (montées)			
			Fréquentation 2007	Fréquentation 2011 (juin)	Fréquentation 2013(septembre)	Fréquentation 2018(printemps)
Coteaux	T25/ T62	Avenue Rogier, 115	1.000 à 1.500	1.500 à 1.999	> 2.000	> 5.500
	B65/ B66	Avenue Rogier, 120	> 1.500	1.500 à 1.999	> 2.000	> 2.000

On obtient donc un total de plus de 7.500 montées par jour en cumulant les deux arrêts.

Depuis 2007, le nombre de voyageurs sur l'axe Rogier a doublé avec une moyenne de 2.000 montées par jour et par sens de circulation. Vu cette augmentation, il est nécessaire de prévoir des quais suffisamment larges et sécurisés pour accueillir autant de voyageurs.

Cet extrait cartographique souligne l'importance des arrêts Coteaux au sein du périmètre d'études. Au vu ce constat, nous nous devons d'offrir un confort et une accessibilité maximale pour ceux-ci.

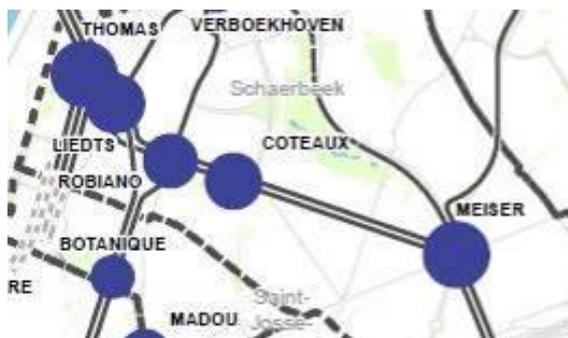


Figure 12: Extrait du Top 50 des arrêts de surface les plus fréquentés - 2015. (Source: STIB-MIVB)

15/04/19

### — État des arrêts

Depuis 2008, la STIB a développé un système de catégorisation des arrêts basé sur le niveau de sécurité, de confort et d'accessibilité. Dans le cas présent, les arrêts ne répondent pas aux attentes de qualité. Ils font partie des catégories les moins bien cotées : catégorie limite (pas OK point de vue sécurité) voir basique (sécurisé et OK pour les valides uniquement). Il est nécessaire de les rendre conformes aux normes et agréables pour les usagers.

### — Vitesse commerciale

La vitesse commerciale aux heures de pointe est problématique, notamment sur le réseau de tram à certains points stratégiques. Si le nombre de voyageurs a augmenté de manière considérable + 50-60% depuis 2007, le trafic motorisé n'a quant à lui pas baissé...

### — Âge des voies

- Les voies ont été refaites en 2000

### — Points noirs

L'arrêt Coteaux et ses abords (traversées piétonnes comprises) est identifié comme un des sites accidentogènes de l'avenue Rogier. Il est d'ailleurs repris tant pour le Business Unit Tram que pour le Business Unit Bus comme faisant partie des arrêts les plus dangereux du réseau.

Les problématiques relevées au niveau de cet arrêt sont les suivantes :

- Absence de sécurisation des traversées piétonnes,
- Absence de guidages malvoyants,
- Exiguïté extrême des quais (largeur et longueur insuffisante),
- Équipement inadéquat et insuffisant par rapport à la fréquentation,
- Quai ne répondant pas au taux de fréquentation.



A gauche, carrefour Coteaux, absence de sécurisation piétonne et guidage malvoyant. (sourceGoogleMaps).  
A droite, traversée intempestive de piétons au niveau la plus étroite du quai. (sourceGoogleMaps)

### — Perturbations de la circulation

Le carrefour Coteaux est problématique pour le réseau Bus : la giration de véhicules au niveau de l'arrêt bloquant l'itinéraire des transports en commun, ce qui engendre des perturbations dans la continuité du service (vitesse commerciale).

La perturbation du tram sur l'avenue Rogier est légèrement moindre étant donné qu'il circule en site spécial franchissable. Cependant, sur certains tronçons, il est mêlé au trafic automobile l'obligeant ainsi à adapter sa vitesse en conséquence.

15/04/19

Les principales problématiques rencontrées au niveau du périmètre d'études sont :

- la bande de « **tourne-à-gauche** » du carrefour Rogier – Deschanel : la circulation automobile (bus compris) attend sur les voies pour pouvoir virer et emprunter l'avenue Paul Deschanel.
- Norme de confort et d'accessibilité aux quais insuffisants : source d'accidents, lacune,...

#### — État des installations

Le revêtement (+ fixation) de l'avenue Rogier entre la chaussée d'Haecht et la rue Josaphat a été fait fin 2014 début 2015.

L'état du revêtement des voies en généralement bon quoique présentant des traces d'usures et quelques dégradations ponctuelles.

L'ensemble des équipements aux arrêts ne répond plus aux besoins actuels. Le mobilier présent est vieillissant et nécessite un rajeunissement.

#### — Accidents

Le relevé des accidents réalisés par la STIB met en évidence les éléments suivants :

- Le nombre d'incident par année en relation avec les arrêts Coteaux (avenue Rogier) est important : 4 accidents en 2015, 9 en 2016, 5 en 2017 et 9 en 2018 ;
- 
- Si 9 incidents sur 25 concernent des incidents mineurs entre bus et trams de la STIB, tous les autres sont des incidents liés à des véhicules privés (voitures, camionnettes, voire scooter) dans le cadre d'une giration les amenant sur le site spécial franchissable du tram.



15/04/19

## 4. DESCRIPTION DU PROJET

L'objectif du réaménagement du tronçon de l'avenue Rogier compris entre le carrefour de l'avenue Paul Deschanel (non-compris) et le carrefour de la rue Josaphat (inclus) est multiple : faciliter l'accessibilité aux usagers par le réaménagement de quais conformes aux normes en vigueur (confort, espace disponible en fonction de la fréquentation), améliorer l'organisation de la circulation (sécurisation, vitesse commerciale) et apporter une plus-value au paysage urbain par des matériaux renouvelés.

Si la structure de la voirie est relativement simple, le projet a cependant fait l'objet de différentes variantes, le choix final se portant sur le projet présenté dans le cadre de cette demande de permis d'urbanisme. Toutes les variantes n'étaient pas positives car elles ne permettaient pas de mettre les arrêts aux normes accessibilité (PMR), un des objectifs premier du réaménagement.

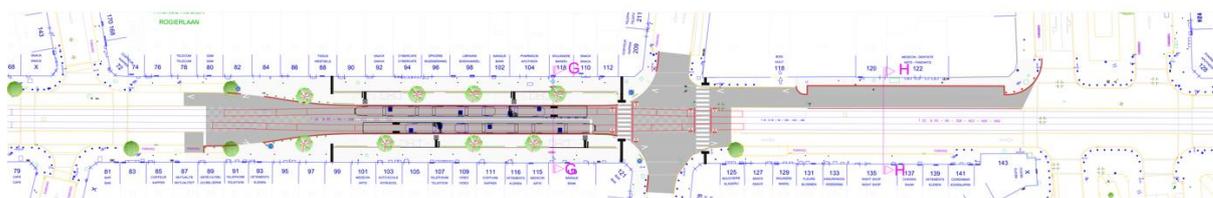
Par ailleurs, le projet a été co-construit avec la Commune, où il a notamment fait l'objet d'une présentation devant les membres du Collège. En outre, le Ministre de tutelle a demandé de présenter les 2 dernières variantes retenues devant la Commission des Modes Actifs (régionale), avec objectif de définir le positionnement de la piste cyclable. C'est le choix de la Commission qui est présenté aujourd'hui.

### 4.1. INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

#### 4.1.1. Étude de différents scénarios

Dans la recherche d'un aménagement de quais adapté aux objectifs d'amélioration du confort et aux contraintes du lieu, la STIB s'est penchée sur différentes propositions, en collaboration avec la Commune de Schaerbeek. 8 versions différentes ont été étudiées, dont :

- Scenario 1 : Quais entre Coteaux et Josaphat, voirie dans l'axe, sans modification en amont et aval



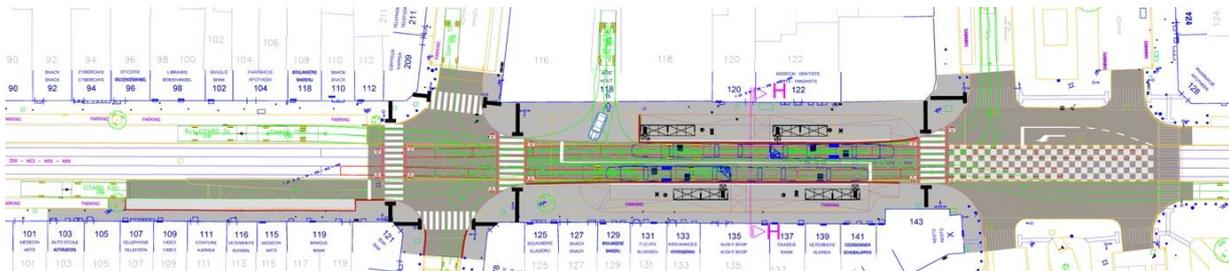
L'implantation des quais permet un élargissement symétrique des trottoirs sur le tronçon concerné. Le tronçon Coteaux-Deschanel se voyant libéré du quai vers le centre, des places de stationnement peuvent y être créées, en compensation partielle de celles perdues entre Coteaux et Josaphat.

Gestion de l'accès à la voirie axiale (au niveau des quais) entre trams/bus et voitures :

- Venant de Deschanel : peut être gérée par des phases de feux (priorité aux trams, boucles de détection)
- Venant de Haecht : le rabattement se faisant après le carrefour Josaphat, une gestion par feu est nécessaire. Le carrefour à feu de Coteaux peut engendrer des blocages (remontées de files) au droit de l'arrêt car il n'y a pas de sas de véhicules devant le feu.
- Nécessité de rajouter un feu sur Josaphat pour gérer le passage tram en priorité des voitures.

15/04/19

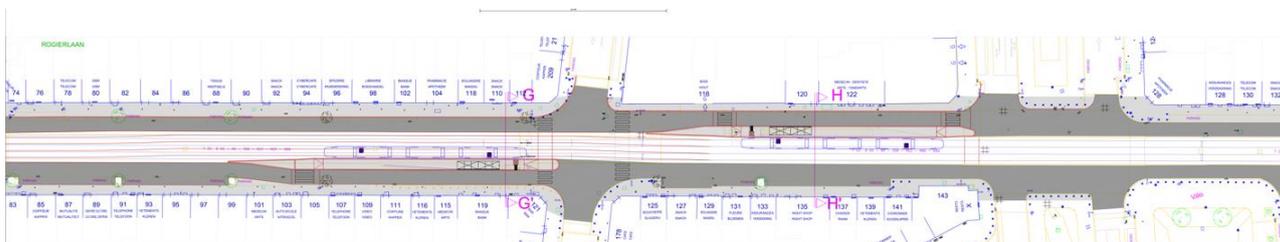
### — Scenario 2 : Quais entre Deschanel et Coteaux, voirie axiale



L'implantation des quais sur ce tronçon court permet de créer un aménagement continu (largeur de trottoirs+quais) de carrefour à carrefour. Les alignements d'arbres pourraient y être prolongés pour accentuer la continuité scénographique de l'avenue Rogier. Cependant, le projet de logements sur la parcelle Lochten prévoit un accès garage importants, qui entrerait en conflit avec les quais fortement utilisés. Cet accès reporté sur la rue des Coteaux poserait le même problème étant donné la présence d'un quai à cet endroit également. Lacune importante : dernière porte du tram hors accessibilité. Enfin, cette disposition ne permet pas d'avoir un arrêt T 3000 + Bus en même temps.

Gestion de l'accès à la voirie axiale (au niveau des quais) entre trams/bus et voitures : le tronçon des quais étant compris entre deux carrefours à feux, un système phasé (basé sur boucles de détection des bus et trams) pourrait être envisagé. Cependant, la provenance polydirectionnelle des différentes lignes complexifie la gestion des priorités, notamment pour les girations. Les risques de remontées de files devant les arrêts, empêchant l'accès pour les trams et les bus, ne favorise pas cette solution.

### — Scenario 3 : Extension des quais existants



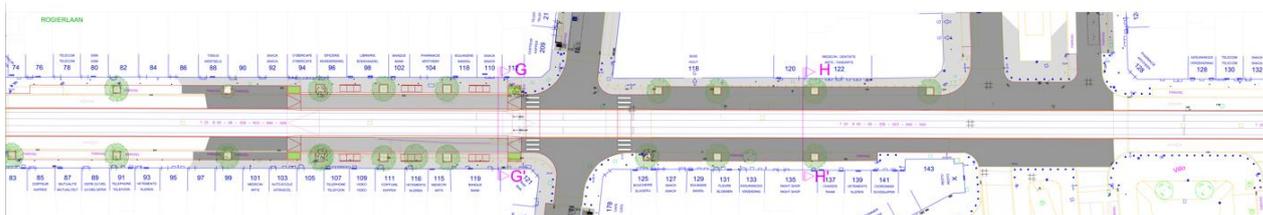
La conservation des quais existants permet de conserver le fonctionnement de la voirie, séparant les flux de voitures par rapport aux bus et trams, qui restent dans l'axe de la voirie. Une légère modification du tracé des rails est nécessaire afin d'élargir les quais.

Cette solution reste défavorable du point de vue sécurité (largeur insuffisante des quais, qui pour être aux normes nécessiterait une diminution de la largeur des trottoirs) et accessibilité aux quais, qui sont toujours longés par la voirie dans le dos des usagers piétons. L'allongement des quais reste également insuffisant en rapport à la demande vu la densité des voyageurs en zone d'attente et un seul véhicule ne pouvant s'y arrêter à la fois : il n'y a donc aucune amélioration du service.

L'accès à la parcelle Lochten est complexe (giration trop faible) ce qui impacterait fortement la circulation (et donc risquerait d'accroître le passage par les voies de tram).

15/04/19

#### — Scenario 4 : Quais entre Coteaux et Josaphat, avec voirie en podium

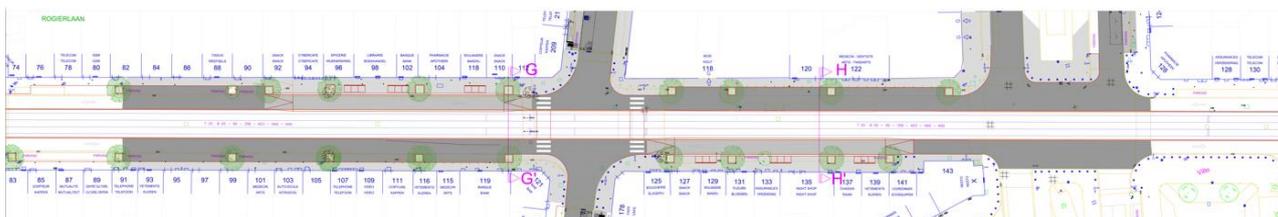


Les quais sont aménagés dans le tronçon Coteaux-Josaphat, en simple élargissements de trottoir. Le profil de la voirie est prolongé devant les quais, le passage des voitures se faisant entre les quais et le site spécial franchissable des trams. La voirie est surélevée au droit des quais (voir quai Legrand de la ligne 7, quoique qu'avec une différence de niveau plus faible (10cm) que dans ce projet-ci où 31 cm sont prévus).

Cette solution crée des différences de relief difficile à comprendre, et induirait une signalétique complexe.

Outre la perte de stationnement qu'elle induit, cette solution ne répond pas aux critères de sécurisation et d'accessibilité des arrêts, puisqu'elle oblige les usagers à traverser la voirie pour accéder aux trams.

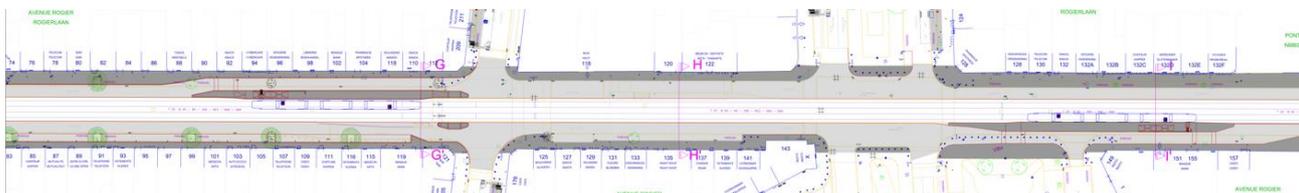
#### — Scenario 5 : Quais en quinconce



Techniquement semblable au scenario 4, cette solution envisage une implantation en quinconce, càd en plaçant les quais non plus face-à-face mais chacun APRES le carrefour Coteaux.

Cette solution ne répond pas aux critères de sécurisation et d'accessibilité des arrêts, puisqu'elle oblige les usagers à traverser la voirie pour accéder aux trams.

#### — Scenario 6 : Quais en quinconce



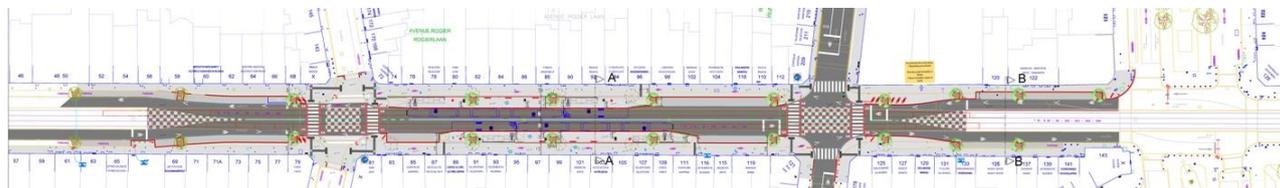
Voici un scenario radicalement différent puisqu'il envisage l'implantation du quai vers Bienfaiteur au-delà du carrefour Rogier/Deschanel. Cependant, le profil de voirie reste semblable à ce qui existe, à savoir un quai positionné entre une bande pour voiture et le site spécial franchissable des transports en commun bus-trams.

Outre la faiblesse de la réponse de confort et de sécurité (quais au milieu de la voirie), cette solution n'est pas optimale en ce qui concerne les transferts entre lignes, puisque le quai vers Bienfaiteurs se retrouve éloigné des arrêts de la rue des Coteaux. Cela nécessite jusqu'à 4

15/04/19

traversées de carrefours pour les piétons... de plus, il se rapproche fortement des arrêts Bienfaiteurs

- Scenario 7 : Quais entre Coteaux et Josaphat, voirie dans l'axe, avec gestion en d'un sas en amont et aval



Ce scénario positionne les quais dans le tronçon entre la rue Josaphat et la rue des Coteaux, en positionnant la circulation et les trams dans l'axe de la voirie. Cette solution permet de réaliser des quais profonds, en connexion directe avec les trottoirs, répondant ainsi aux objectifs de sécurisation et de confort des arrêts. Les rabattements de la circulation sur la partie centrale de la voirie, partagée avec les trams, nécessite la gestion des zones de rabattement puisqu'il y a suppression du site propre au droit des quais.

On remarque également le maintien de zones de stationnement dans tous les tronçons, facilitant notamment les questions liées aux livraisons.

Dans ce scénario, les bandes cyclables sont renvoyées sur les trottoirs, à l'arrière des quais (trottoirs partagés), les accès se faisant au droit des carrefours Coteaux et Josaphat.

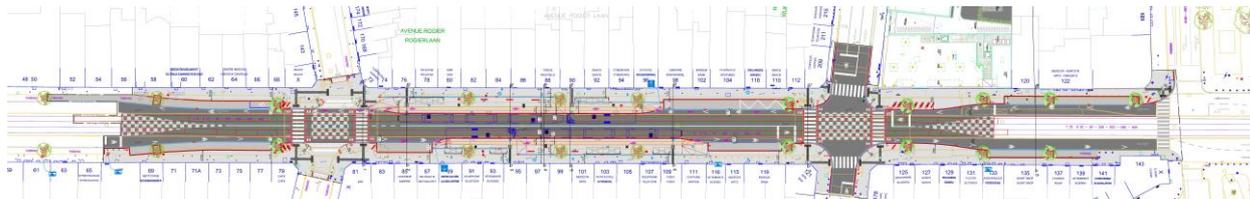
Gestion de l'accès à la voirie axiale (au niveau des quais) entre trams/bus et voitures :

- Venant de Deschanel : peut être gérée par des phases de feux (priorité aux trams, boucles de détection). La création d'un sas évite les conflits entre les trams et les voitures en attente au feu.
- Venant de Haecht : le rabattement se fait avant le carrefour Josaphat, par l'intermédiaire d'un sas, avec une gestion par feu. Les remontées de files du carrefour à feu de Coteaux sont gérées par le recul de l'arrêt, permettant le stockage de quelques véhicules devant les trams et bus, sans empêcher l'accessibilité aux quais.

Cette solution a été présentée, en parallèle à l'option retenue (voir ci-dessous) devant la Commission des Modes Actif (régionale), avec objectif de définir le positionnement de la piste cyclable. La Commission a préféré retenir la solution positionnant la piste cyclable marquée devant les quais

#### 4.1.2. Description du concept (scénario retenu)

Le projet retenu prévoit une intervention de modification des profils de la voirie en amont du carrefour de la rue des Coteaux (depuis l'avenue P. Deschanel, hors périmètre d'intervention) et en amont du carrefour de la rue Josaphat (en venant de la chaussée de Haecht). Il se base sur une extension des trottoirs afin de former des quais larges en continuité. Les rails de tram sont maintenus dans la partie centrale de la voirie, quoique légèrement déplacés vers l'extérieur afin de se rapprocher des quais et de laisser ainsi une largeur libre de passage de 6,40 m (tous véhicules pouvant s'y croiser – voir plan en annexe pour les détails).



15/04/19

Les quais sont regroupés entre la rue des Coteaux et la rue Josaphat. Leur longueur permet la présence simultanée d'un tram 3000 et d'un bus, la hauteur des quais étant fixée en fonction. Leur largeur est définie par la zone d'attente de 2,4m (comprenant aubettes, mobilier et arbres) + une piste cyclable de 0,9m + une zone de recul de 0,9m par rapport à la voirie, auxquels vient s'ajouter une zone de trottoir de 2,5m le long des façades.

La largeur réduite de la piste cyclable (0,9m pour une bande cyclable en voirie de 1,8m) a été réalisée afin d'induire la compréhension du cycliste qu'il est invité sur cet espace mais doit rouler à vitesse plus réduite. Des logos « attention piétons » et une signalisation spécifique (panneau lumineux) seront prévus complémentaires, pour attirer l'attention du cycliste (voir exemple aménagement à Vienne et Berlin). Remarquons que le cycliste ne sera pas obligé de prendre la piste cyclable au niveau du quai et pourra choisir de rester en voirie s'il le souhaite (panneau F99).

Vu la fréquentation de ces arrêts, plusieurs aubettes de protection des voyageurs sont prévues par côté, ainsi que des supports ischiatiques (« assis-debout »).

La longueur des quais sur ce tronçon de l'avenue Rogier permet de conserver des zones de stationnement : celles-ci ont une largeur utile de minimum 2m et sont même élargies à 2,5m pour permettre les livraisons.

Le projet propose une suppression des feux<sup>1</sup> au carrefour de la rue Josaphat et une vision coordonnée des feux des Coteaux et P.Deschanel. Un feu à détection tram-bus est installé à hauteur du 67/69 de l'avenue Rogier (en amont du carrefour Josaphat, venant de la chaussée de Haecht) pour donner la priorité aux bus et trams sur les véhicules privés, ce qui permet de faciliter l'accès aux arrêts des premiers. La suppression de feux au carrefour Josaphat est proposée pour éviter remontées de files sur l'avenue Rogier. Comme par ailleurs les 2 tronçons de la rue Josaphat ont un sens de circulation donnant vers l'avenue Rogier, il n'y aura pas de blocages dû à des girations. Rappelons ici que le plan de circulation du quartier est le résultat d'un travail qui a été effectué dans le cadre du CQD Coteaux-Thiefry.

Des sas sont mis en place avant le carrefour à feux de la rue des Coteaux, afin de permettre au tram de faire plus facilement son arrêt. Cette solution permet en effet de stocker quelques véhicules entre le carrefour et le quai, et ainsi d'éviter les remontées de files. Cette solution n'est pas mise en place au carrefour Josaphat car il n'est pas géré par des feux, il n'y a donc pas de problématique de véhicules à l'arrêt.

Des sas vélos sont également marqués sur l'ensemble des carrefours (par ailleurs, afin de permettre la circulation du cycliste, il existe une distance de 1.8m entre le rail et la bordure), et un ensemble de marquages sont refaits et complétés suivant les normes en vigueur : traversées piétonnes (suppression des pavements en béton, marquage sur asphalte), bande vélo, sas,... De plus, l'ensemble des traversées piétonnes de la zone du projet sont équipées de dalles podotactiles conformément au Vade-mecum de la Région.

Enfin, le projet remplace, au droit des nouveaux quais, les équipements aériens actuels par un équipement aérien permettant une plus forte résistance aux tractions induites par le système de compensation. En effet, le projet prévoit le placement d'une ligne compensée ayant pour but de réduire la flèche du câble de la ligne aérienne. Cette technique présente l'avantage de diminuer l'usure de ce câble aérien et du pantographe, permettant ainsi d'augmenter les fréquences sur la ligne. Il en résulte également des coûts d'entretien plus faibles et moins d'interventions sur site. Ce système de compensation doit être réalisé à une interdistance d'environ 650 m.

---

<sup>1</sup> Toutefois, le projet prévoit des gaines d'attente au cas où la commune ou Région souhaite réimplanter des feux tricolores.

15/04/19

### 4.1.3. Le stationnement

La capacité existante de stationnement sur le périmètre s'établi comme suit :

- 50 emplacements pour voitures
- 1 place PMR
- Aucun stationnement spécifique pour taxi ou voiture partagée
- 2 zones de livraisons, sur trottoirs
- Aucun élément spécifique pour les vélos

La nouvelle configuration, dans la limite d'intervention, voit son nombre de stationnements en voirie passer à 36 places dont une PMR. Aucun emplacement spécifique pour Taxi ou voiture partagée n'est prévu mais l'aménagement permet de l'envisager.

La majorité des emplacements passent à 2m de large (1,8m en situation existante), certains même à 2,5m.

Les zones de livraisons sont réalisées dans les zones de stationnement et sont marquées. Elles ont une largeur de 2,5m.

16 emplacements pour vélos sont créés, favorisant la plurimodalité des transports doux et en commun.

La diminution du stationnement en voirie est à mettre en relation directe avec le gain de sécurisation et de convivialité du site et la forte amélioration de l'accessibilité en transports en commun (bus+trams).

### 4.1.4. La végétation

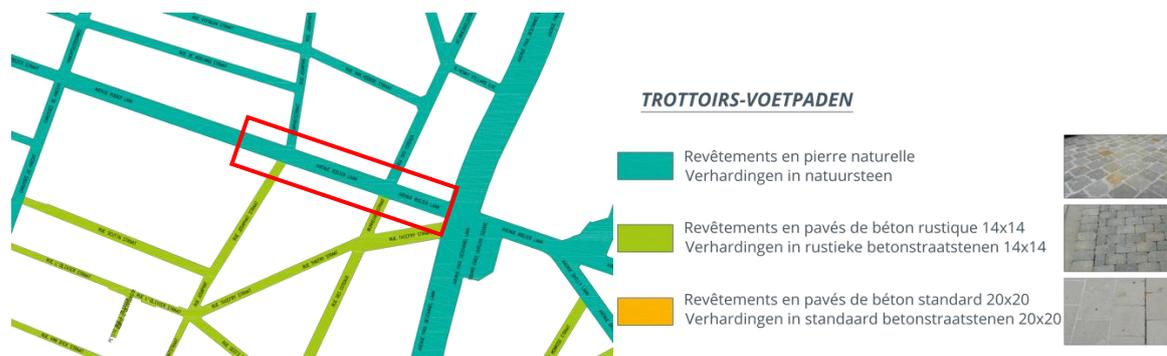
Le nouveau profil des voiries nécessite l'abatage de 4 arbres (la replantation a été envisagée mais la replantation s'avère trop complexe) et la plantation de 11 nouveaux sujets. Les plantations se font dans la continuité des alignements existants, tant en termes de localisation que dans le choix des essences des arbres. Tous les arbres existants sont des Pyrus calleryana.

On l'a vu dans la description du paysage urbain existant, les alignements d'arbres de l'avenue Rogier renforcent la continuité et la structure urbaine. Ils créent des parois qui redonnent l'échelle de la voirie et qui guident la bonne lecture de l'espace pour tous les utilisateurs.

Le projet complète la structure existante avec des plantations nouvelles de la même essence, soit des Pyrus calleryana.

### 4.1.5. Choix des matériaux

Le projet s'inscrit en cohérence avec le Plan des Matériaux défini par la Commune de Schaerbeek pour l'ensemble de ses espaces publics.



15/04/19

Fig. : extrait du Plan Directeur des Trottoirs de Schaerbeek

aménagement	existant	projeté
Trottoirs	Dalles béton 30/30	Revêtement en pierre naturelle de type pavés platines 15/15 gris/brun
Zones de circulation	asphalte	Asphalte
Zones de voies de tram en voirie	Béton imprimé	Asphalte
Zones de stationnement	Pavés béton	Pavés naturels (porphyre)
Zones de piste cyclable		Asphalte de couleur ocre
Bordures	Béton gris	béton imitation pierre bleue



Matériaux de référence utilisés dans les rues Josaphat (à gauche) et des Coteaux : asphalte, pavés naturels

#### 4.1.6. Gestion des eaux de pluie

Pour les sections de profils classiques voirie-trottoirs, avec filets d'eau et bordures, des avaloirs de voiries seront implantés conformément aux normes de calcul. Ils seront raccordés au réseau d'égouttage existant.

#### 4.1.7. Mobilier urbain

La gamme de mobilier proposée dans le cadre du réaménagement se base sur les choix coordonnés entre la STIB et la Commune de Schaerbeek. Elle a comme objectif de permettre un accaparement des lieux, une identification claire de l'entité, tout en permettant une gestion facilitée. Le RAL de couleur gris foncé est identique pour l'ensemble des mobiliers dans un souci d'unité et de cohérence globale.

15/04/19

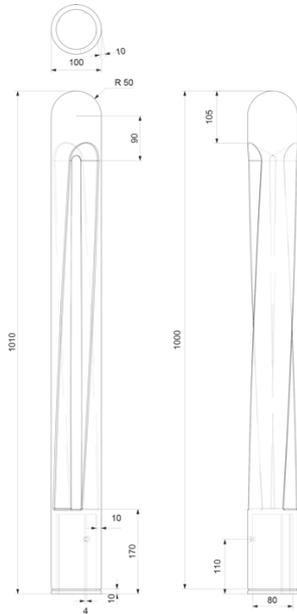
Les mobiliers proposés sont les avant-projets d'une gamme en cours d'étude, dont les marchés de réalisation sont prévus dans le courant 2019.

- les appuis ischiatiques (illustration exemplative)



15/04/19

— Potelets



— Corbeilles de propreté



— Support pour vélos



— Eclairage

L'éclairage existant est maintenu (consoles de façades) sans modification.

15/04/19

— Aubette et panneaux publicitaires

