

Rue Lesbroussart

**RENOUVELLEMENT DES VOIES DE TRAM ;  
REMPLACEMENT DES POTEAUX PORTE CATENAIRE ET  
CATENAIRES ; RENOUVELLEMENT DES TROTTOIRS  
DANS LA RUE LESBROUSSART  
ENTRE LA PLACE FLAGEY ET L'AVENUE LOUISE**

**COMMUNE : IXELLES – BRUXELLES VILLE**

**STIB**

**Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles**

**Rue Royale 76  
1000 BRUXELLES**

**DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME**

JANVIER 2018NOVEMBRE

**Note explicative**

*DEVR - DPU 1584/02*

## **Table des matières**

|                     |                                                                              |           |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>CHAPITRE 0 :</b> | <b>INTRODUCTION .....</b>                                                    | <b>3</b>  |
| 0.1                 | OBJET DE LA DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME .....                              | 3         |
| 0.2                 | GESTIONNAIRE DE LA VOIRIE .....                                              | 3         |
| 0.3                 | COMPOSITION DU DOSSIER .....                                                 | 3         |
| <b>CHAPITRE 1 :</b> | <b>PRÉSENTATION DU PROJET .....</b>                                          | <b>4</b>  |
| 1.1                 | PERIMETRE D'INTERVENTION .....                                               | 4         |
| 1.2                 | SITUATION EXISTANTE .....                                                    | 5         |
| 1.2.1               | <i>Plan à valeur réglementaire - Plan Régional d'Affectation du Sol.....</i> | <i>5</i>  |
| 1.2.2               | <i>Statut et hiérarchie des voiries.....</i>                                 | <i>6</i>  |
| 1.2.3               | <i>Environnement bâti.....</i>                                               | <i>6</i>  |
| 1.2.4               | <i>Environnement naturel, les plantations .....</i>                          | <i>7</i>  |
| 1.2.5               | <i>La circulation automobile .....</i>                                       | <i>7</i>  |
| 1.2.6               | <i>Le stationnement.....</i>                                                 | <i>7</i>  |
| 1.2.7               | <i>La desserte en transports en commun urbains .....</i>                     | <i>7</i>  |
| 1.2.8               | <i>Itinéraire Cyclable Régional (ICR) et pistes cyclables .....</i>          | <i>8</i>  |
| 1.2.9               | <i>Équipements aériens.....</i>                                              | <i>8</i>  |
| 1.2.10              | <i>Le mobilier urbain : L'éclairage.....</i>                                 | <i>8</i>  |
| 1.2.11              | <i>Les matériaux.....</i>                                                    | <i>8</i>  |
| <b>CHAPITRE 2 :</b> | <b>DESCRIPTION DU PROJET .....</b>                                           | <b>9</b>  |
| 2.1                 | OBJECTIFS .....                                                              | 9         |
| 2.2                 | DESCRIPTION SYNTHETIQUE .....                                                | 9         |
| 2.3                 | PIETONS ET ACCESSIBILITE PMR.....                                            | 10        |
| 2.4                 | CYCLISTES .....                                                              | 10        |
| 2.5                 | STATIONNEMENT.....                                                           | 10        |
| 2.6                 | VEGETATION .....                                                             | 10        |
| 2.7                 | ÉCLAIRAGE .....                                                              | 12        |
| 2.8                 | VOIES DE TRAM ET TYPE DE POSE .....                                          | 12        |
| 2.9                 | SIGNALISATION TRAM – ARMOIRES TECHNIQUES .....                               | 12        |
| 2.10                | LES EQUIPEMENTS AERIENS .....                                                | 12        |
| 2.11                | ARRETS DE TRANSPORT PUBLIC.....                                              | 12        |
| 2.12                | LES MATERIAUX ENVISAGES.....                                                 | 12        |
| 2.13                | LE MOBILIER URBAIN.....                                                      | 13        |
| <b>CHAPITRE 3 :</b> | <b>ANALYSE DES INCIDENCES DU CHANTIER .....</b>                              | <b>14</b> |
| 3.1                 | DUREE .....                                                                  | 14        |
| 3.2                 | PHASAGE .....                                                                | 14        |
| 3.3                 | CIRCULATION AUTOMOBILE .....                                                 | 14        |
| 3.4                 | TRANSPORTS EN COMMUN.....                                                    | 14        |
| 3.5                 | PIETONS .....                                                                | 14        |
| 3.6                 | STATIONNEMENT.....                                                           | 14        |

## CHAPITRE 0 : INTRODUCTION

### 0.1 Objet de la demande de permis d'urbanisme

La demande de permis d'urbanisme porte sur le réaménagement de façade à façade de l'ensemble de la rue Lesbroussart, située entre la place Flagey et l'avenue Louise (toutes deux non comprises).  
Le projet prévoit la mise en conformité des arrêts avec le plan de norme, le renouvellement des voies de tram ainsi que des équipements aériens.

### 0.2 Gestionnaire de la voirie

La rue Lesbroussart est une voirie communale située sur le territoire des communes d'Ixelles et de Bruxelles Ville.

### 0.3 Composition du dossier

La présente demande de permis d'urbanisme se compose des documents cités ci-dessous :

| Référence   | Titre                                                                                        | Remarque             |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| DPU 1584/01 | Formulaire de demande de permis d'urbanisme relative à des actes ou travaux d'infrastructure |                      |
| DPU 1584/02 | Note explicative                                                                             | Le présent document. |
| DPU 1584/03 | Plan de situation                                                                            |                      |
| DPU 1584/04 | Document de synthèse en format A3                                                            |                      |
| DPU 1584/05 | Plan de la situation existante                                                               |                      |
| DPU 1584/06 | Vue en plan et coupes du projet                                                              |                      |
| DPU 1584/07 | Plan des impétrants                                                                          |                      |
| DPU 1584/08 | Reportage photographique                                                                     |                      |



# CHAPITRE 1 : PRÉSENTATION DU PROJET

## 1.1 Périmètre d'intervention

Le projet se situe sur le territoire des communes d'Ixelles et de la Ville de Bruxelles.  
Il concerne la rue Lesbroussart et les oreilles de trottoirs des carrefours adjacents.

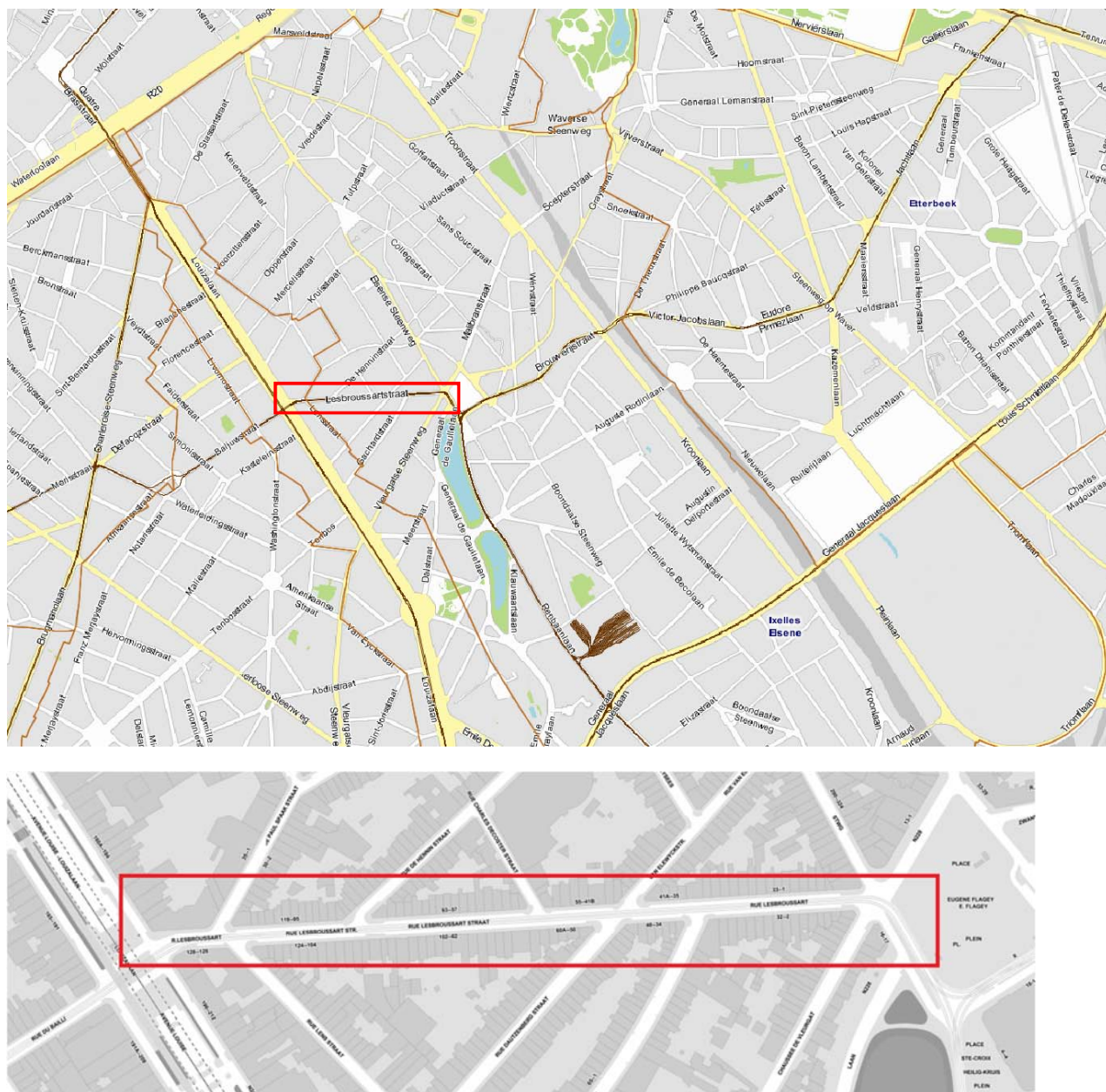


Figure 1: localisation du périmètre étendu de la demande de permis d'urbanisme (trait rouge)

## 1.2 Situation existante

Une analyse de la situation sur le terrain et des plans régionaux en vigueur a permis de dresser les constats repris ci-dessous :

### 1.2.1 Plan à valeur réglementaire - Plan Régional d'Affectation du Sol

Selon le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS démo – AG du 02 mai 2013), le périmètre concerné par la demande de permis est affecté :

- en zone d'habitation : pour les îlots situés de part et d'autre de la rue Lesbroussart (brun clair)
- en zone d'intérêt régional: pour la partie de la rue Lesbroussart située sur le territoire de la Ville de Bruxelles entre la rue Paul Spaak et l'avenue Louise (hachuré orange).
- espace structurant : pour la place Flagey et l'avenue Louise (voirie, jaune vif)
- liserés de noyau commercial : sur 80% de la rue Lesbroussart (ligne bleue)
- ZICHEE : zone d'intérêt culturel historique esthétique ou d'embellissement : présent sur le territoire de la Ville de Bruxelles alentours de l'avenue Louise, la rue Dautzenberg, la rue Van Elewyck et la place Flagey (quadrillage en surimpression)



**Figure 2: Extrait du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS démo - AG 02/05/2013). Le cadre en traits rouges situe la zone de projet.**

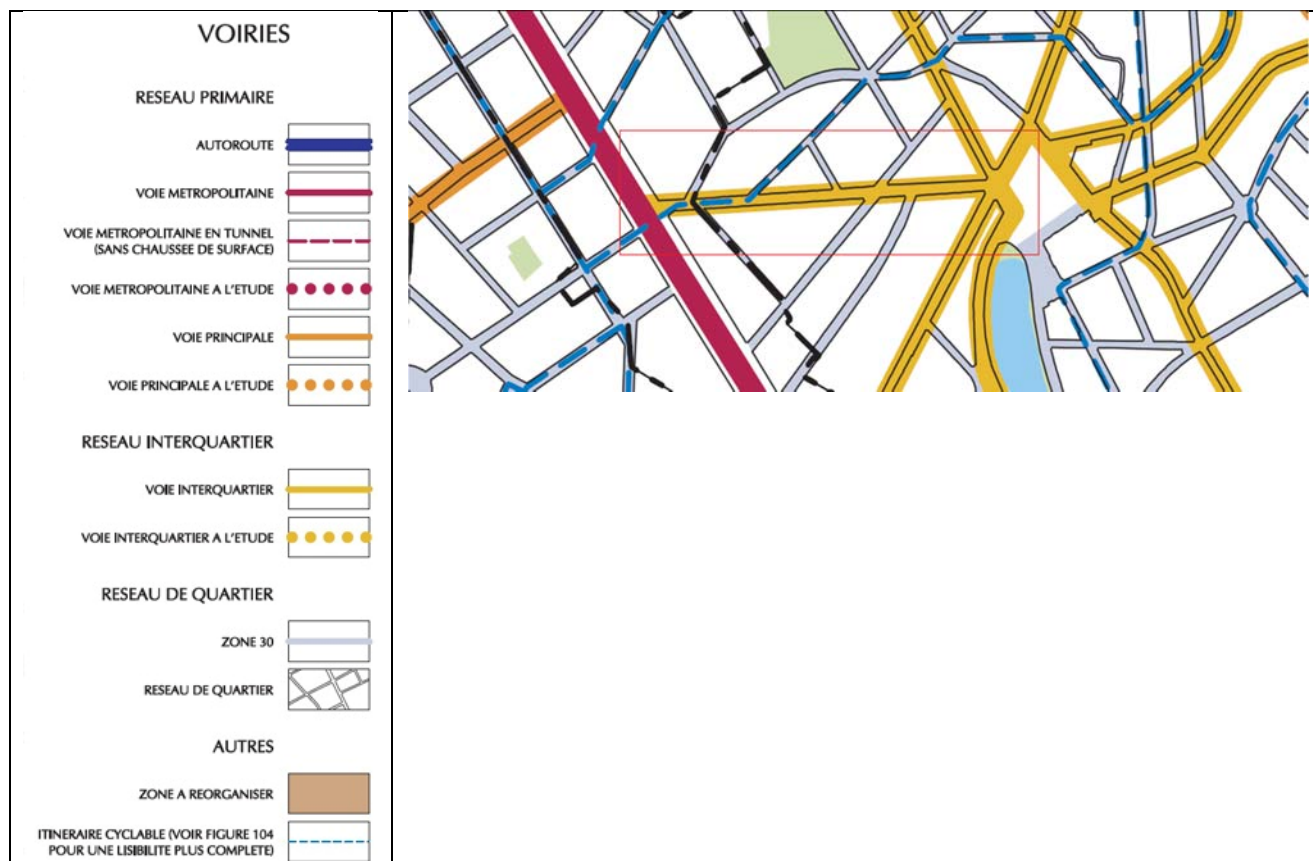


## 1.2.2 Statut et hiérarchie des voiries

### 1.2.2.1 Plan Régional de Développement

La stratégie de développement de l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale est traduite dans le plan Régional de Développement (PRD) qui a une valeur indicative. Ses défis et priorités sont retranscrits sous forme de 6 cartes stratégiques.

La carte ci-dessous présente la hiérarchie des voiries dans le périmètre concerné par la demande.



**Figure 3: Extrait du Plan Régional de Développement - Carte n° 5 Voiries (PRD – AG 12/09/2002).**  
**Le cadre en traits rouges situe la zone de projet.**

Selon le Plan Régional de Développement (PRD – carte n°5), la rue Lesbroussart est une voirie dédiée à la circulation d'interquartier. Ce qui n'est pas le cas de l'avenue Louise qui est une voie de circulation métropolitaine. Un itinéraire cyclable régional (ICR) traverse la rue Lesbroussart. Il s'agit de l'ICR MM (couleur bleu). Il emprunte la rue du Hennin, la rue Lesbroussaert puis la rue du Bailli pour rejoindre la rue Faider.

## 1.2.3 Environnement bâti

Le front de bâti de la rue Lesbroussart dispose d'un gabarit variable allant de R+2 à R+4 avec un maximum R+6 à hauteur de l'avenue Louise. La rue Lesbroussart est caractérisée par un tissu urbain dense de type « maison de maître, maison bruxelloise, immeuble à appartements » avec également des maisons unifamiliales transformées en appartements.

#### 1.2.4 Environnement naturel, les plantations

Un alignement d'arbre continu est présent de part et d'autre de la voirie en trottoir. Les sujets sont des érables (Acer Campestre).

#### 1.2.5 La circulation automobile

Le trafic automobile est bidirectionnel au sein de cette rue et permet de connecter la place Flagey à l'avenue Louise. La circulation du tram se fait parmi la circulation automobile. Celui-ci n'est pas en site propre. La pression automobile se fait particulièrement ressentir à l'approche des carrefours avec l'avenue Louise et la place Flagey.

Le profil de la rue est symétrique et se compose comme suit entre la façade et l'entre-axe de la voirie : d'un trottoir planté (de 2,7m à 3m), d'une bande de stationnement (de 1,85m) et d'une zone de circulation automobile partagée avec le tram.

#### 1.2.6 Le stationnement

Le stationnement est autorisé longitudinalement des deux côtés le long des trottoirs. Celui-ci est réglementé:

- en zone bleue entre la rue Dautzenberg et l'avenue Louise
- en zone payante entre la place Flagey et la rue Dautzenberg.

#### 1.2.7 La desserte en transports en commun urbains

La carte ci-dessous présente la desserte en transports en commun dans le périmètre concerné par la demande de permis d'urbanisme.

Un arrêt est implanté au niveau de la zone d'intervention à savoir l'arrêt "Dautzenberg".



Figure 4: Extrait du plan réseau des transports en commun STIB.  
Le cadre en traits rouges situe la zone de projet.

##### 1.2.7.1 Train

La zone concernée n'est pas desservie par le train.

##### 1.2.7.2 Métro

La zone concernée n'est pas desservie par le métro.

##### 1.2.7.3 Bus

La ligne 54 "Trône - Forest" dessert la rue Lesbroussart entre la rue P. Spaak et l'avenue Louise.

#### 1.2.7.4 Tram

La rue Lesbroussart est desservie par la ligne 81 "Montgomery – Marius Renard"

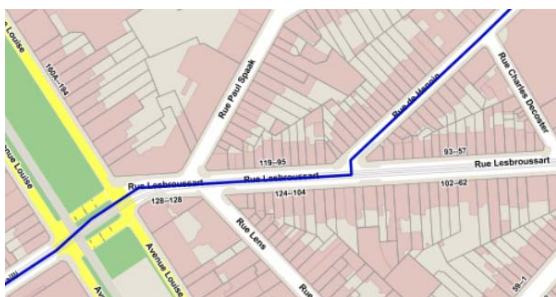
La ligne est exploitée avec une fréquence de 6min en heure de pointe du matin et soir.



### 1.2.8 Itinéraire Cyclable Régional (ICR) et pistes cyclables

La zone d'étude est traversée par un ICR à savoir : ICR "MM".

Le projet ne modifie pas l'emplacement de la station  
« Villo ! » (Louise)



**Figure 5: Itinéraire ICR (source: BruGIS)**

### 1.2.9 Équipements aériens

Les équipements aériens actuellement présents dans la zone concernée sont composés de fixation sur façades.

### 1.2.10 Le mobilier urbain : L'éclairage

Le périmètre d'études dispose d'un éclairage fonctionnel avec fixation sur façades.

### 1.2.11 Les matériaux

#### 1.2.11.1 Trottoirs

Les matériaux sont multiples à savoir:

- dalle béton gris 30x30 cm.
- pavé platine

#### **1.2.11.2 Arrêts de transports en commun**

Les matériaux sont de deux types :

- dalle béton gris 30x30 cm.
- pavé platine

### 1.2.11.3 Voiries

Les matériaux utilisés sont :

- en voirie : pavés klinkers.
- en zone de stationnement : asphalte.

#### 1.2.11.4 Bordure

Les bordures sont en pierre bleue.



## CHAPITRE 2 : DESCRIPTION DU PROJET

### 2.1 Objectifs

Les voies de tram sur Lesbroussart sont fortement usées. Elles ont déjà subi quelques réparations mais elles doivent impérativement être renouvelées à très brève échéance pour des raisons de sécurité.

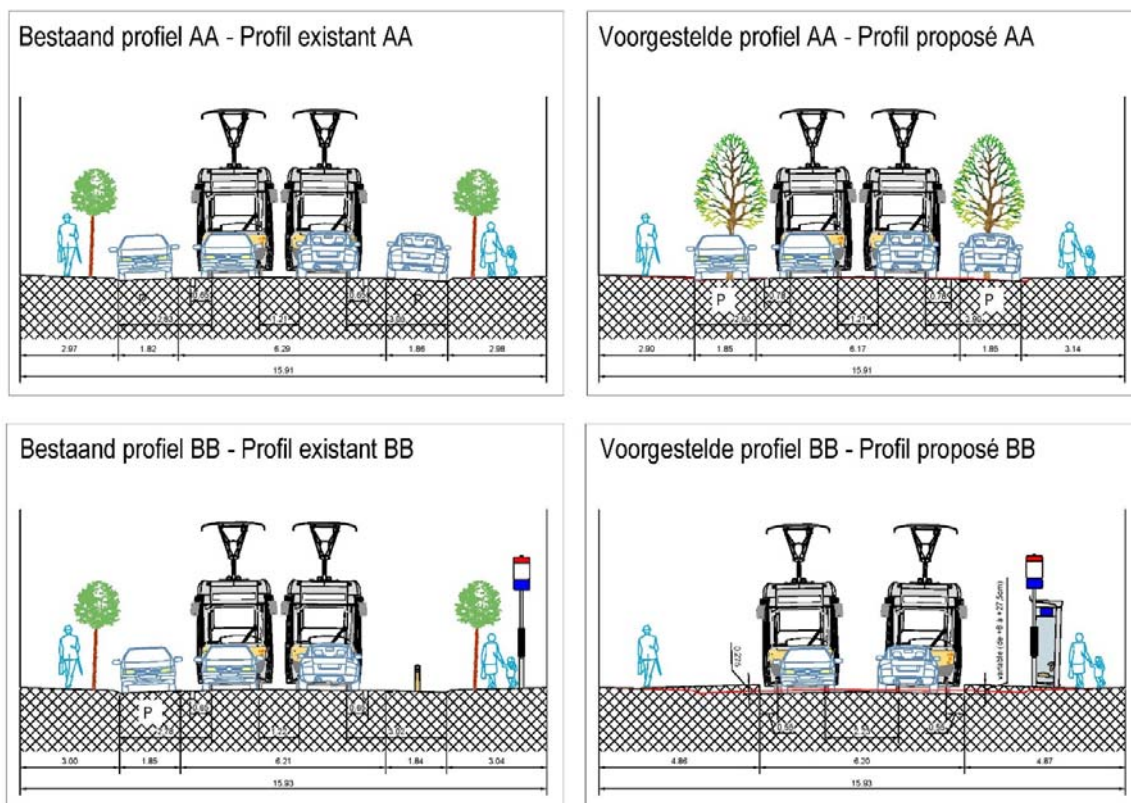
Le réaménagement de façade à façade prévoit la mise en conformité de l'arrêt de surface Dautzenberg afin de répondre aux normes d'accessibilité et aux recommandations du Vademecum. Ainsi que le renouvellement des voies de tram et des équipements aériens.

### 2.2 Description synthétique

Le profil de la voirie sera modifié. En effet, afin de libérer les trottoirs de l'emprise des arbres, ceux-ci seront positionnés dans le stationnement. Cette disposition permettra également le placement de sujets plus grands et majestueux afin d'apporter un bel alignement dans la rue Lesbroussart.

Les voies de tram seront renouvelées à l'identique mais avec un léger dévoiement au niveau des futurs arrêts Dautzenberg réalisés en extension de trottoirs. Les deux zones d'arrêts seront mises aux normes et se feront face. L'arrêt à hauteur du n°49 sera supprimé ainsi que les marquages existants. Les traversées piétonnes seront remises aux normes.

#### Profils



## 2.3 Piétons et accessibilité PMR

---

Les traversées piétonnes seront mises aux normes en vigueur. Le stationnement ainsi que tout obstacle visuel sera donc supprimé sur 5m en amont des passages piétons dans le sens de la circulation. Les traversées piétonnes seront également raccourcies dans les carrefours avec la mise en place d'oreilles de trottoir.

Dans cette rue commerçante, les trottoirs de 3m seront libérés de tout obstacle (arbres en stationnement).

## 2.4 Cyclistes

---

Le projet est traversé par l'ICR MM. Entre l'Av. Louise et la rue Hennin, les doubles chevrons seront dessinés au sol entre les rails de tram.

## 2.5 Stationnement

---

Le statut du stationnement reste inchangé dans le cadre du projet.

Une perte de 12 emplacements de parking est enregistrée. Ceci est le résultat de la mise aux normes des arrêts et la sécurisation des traversées piétonnes et du déplacement des arbres dans le stationnement.

## 2.6 Végétation

---

Tous les arbres actuels (64) de la rue Lesbroussart (Acer Campestre) seront abattus. Ces sujets sont chétifs et leur croissance est faible notamment car ils prennent place dans de très petites fosses d'à peine 1m / 1m. La circonférence de leur tronc prise à une hauteur de 150cm par rapport au sol n'excède pas les 22,5cm. Les arbres concernés n'étant pas classifiés "arbre à haute tige"(\*) voir article 98, §2 du CoBAT, leur abattage ne requiert donc aucune demande de permis d'abattage. (\*\*)



Plantation actuelle rue Lesbroussart

En accord avec la Commune d'Ixelles, les arbres replantés (28) dans le stationnement seront des Acer freemanii « Armstrong ». Cet arbre de 1<sup>ère</sup> grandeur (10-15m) à la couronne colonnaire se prête particulièrement bien à l'étroitesse de la rue Lesbroussart. Ses nombreuses ramifications très fines lui confèrent une couronne fournie et bien dessinée. Son système racinaire s'ancrant profondément dans le sol lui permet une bonne tolérance au revêtement. Cet arbre s'applique donc très bien à un alignement en milieu urbain.



Acer freemanii « Armstrong »

Les Acer freemanii « Armstrong » prendront place dans des fosses d'arbres plus généreuses que les actuelles et conformes aux normes RRU (\*\*\*). Celles-ci seront « décollées » du trottoir afin de permettre la continuité du filet d'eau.



A titre d'exemple, voici le type de dispositif à mettre en place. Les fosses prévues dans la rue Lesbroussart seront toutefois plus grandes (2,5m au lieu de 2m sur la photo) afin de respecter la norme RRU (\*\*\*)

La différence conséquente entre le nombre d'arbres abattus et le nombre d'arbres replantés s'explique donc par la volonté de donner plus d'espace à des sujets plus grands, afin d'accentuer l'alignement d'arbre aujourd'hui très peu présent.

\*: "Arbre à haute tige": arbre dont le tronc mesure au moins 40cm de circonférence à 1,50m du sol et qui atteint au moins 4,00m de hauteur

\*\* : Voir Arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale des monuments et des sites ou de l'intervention d'un architecte du 13 novembre 2008.

\*\*\*. Sect. 7 Art. 18 du Titre 7 du RRU : §1. Une zone perméable de 2,25 m² minimum est prévue au pied de l'arbre.

## 2.7 Éclairage

---

L'éclairage, aujourd'hui en façade, ne sera pas impacté par le projet.

## 2.8 Voies de tram et type de pose

---

Le projet prévoit le remplacement d'environ 570 mètres de voies de pose. Les voies de trams seront renouvelées à l'existant, excepté entre les numéros 60 et 95 ou un écartement de ceux-ci est nécessaire afin de permettre la mise aux normes des arrêts de trams.

Les travaux permettront une mise en œuvre des techniques les plus modernes contre le bruit et les vibrations, en respectant les normes prévues par Bruxelles Environnement : tapis, rail enrobé en jaquette avec tapis antivibratoire.

## 2.9 Signalisation tram – Armoires techniques

---

Néant.

## 2.10 Les équipements aériens

---

Les fils de contacts servant à la captation électrique du tramway sont métalliques et donc sensibles aux variations de température. En été, les câbles se dilatent et se détendent fortement et en hiver ils se contractent. Ces variations de tensions mécaniques (flèche du câble) induisent une usure accélérée, des interventions fréquentes (problèmes de pantographe) et des coûts d'entretien non négligeables.

Un système permet de compenser cette dilatation du câble par la mise en place d'un « ressort » à intervalle variable (max. 650m) selon la configuration du site (courbes, carrefours...). Cependant, cet élément ne peut être placé sur les façades car il engendrerait une tension mécanique trop forte sur celles-ci. Des poteaux (+ ou - 4 selon la configuration) doivent donc être placés pour recevoir ces mécanismes. Ce type de ligne aérienne est appelée une ligne compensée.

Ce système ne se substitue pas aux fixations en façade, mais vient compléter le système déjà en place.

Pour la rue Lesbroussart, le renouvellement des équipements aériens prévoit d'implanter 9 poteaux afin de mettre en œuvre 2 zones de transitions. L'une étant située dans le haut de la rue à hauteur de l'avenue Louise et l'autre dans le bas de la rue avant la place Flagey.

## 2.11 Arrêts de transport public

---

Comme évoqué plus haut, le projet prévoit de mettre l'arrêt de tram Dautzenberg.

Conformément aux recommandations du Vademecum Arrêt de surface, la bordure sera surélevée à 27.5cm afin de réduire la lacune verticale et les voies de tram se rapprocheront de l'arrêt pour réduire la lacune horizontale. Les arrêts se feront face.

## 2.12 Les matériaux envisagés

---

Les matériaux envisagés pour le projet seront globalement les mêmes que pour la situation existante.

### **Trottoirs**

Pavés naturels

### **Arrêts de transports en commun**

Pavés naturels

### **Voiries**

Asphalte

### **Stationnements**

Pavé de récupération

### **Bordures**

Pierre bleue

e

## **2.13 Le Mobilier urbain**

---

Les nouveaux poteaux de lignes aériennes seront de couleur vert foncé (RAL 6020)

Les potelets seront uniformisés sur base de ceux utilisés dans les rues adjacentes.

Les arceaux vélo seront identiques aux existants.





## CHAPITRE 3 : ANALYSE DES INCIDENCES DU CHANTIER

Les travaux se feront par les moyens classiques pour l'aménagement d'espaces publics.  
Cependant, préalablement au chantier, des discussions seront prises avec la police et le gestionnaire de voirie.

### 3.1 Durée

---

La durée totale des travaux est estimée à 60 jours.  
Avant les travaux inhérents à cette demande de permis d'urbanisme, les impétrants (Vivaqua et Sibelga) devront intervenir et ce à partir de janvier 2018.

### 3.2 Phasage

---

Les travaux sur cette voirie se feront en plusieurs phases :

Phase 1 : Placement des poteaux de lignes aériennes.

Phase 2 : entre la rue Paul Spaak et la rue Decoster (intervention au niveau des voies)

Phase 3 : entre la rue Paul Spaak et la rue Decoster (intervention au niveau des trottoirs) + entre la rue Decoster et la place Fagey non comprise (intervention au niveau des voies)

Phase 4 : entre la rue Decoster et la place Flagey non comprise (intervention au niveau des trottoirs)

### 3.3 Circulation automobile

---

Lors de la phase 1, la circulation sera fermée du côté du nouveau poteau. Lors de la phase 2, la circulation automobile sera interrompue entre l'Av. Louise et la rue Decoster. Lors des phases 2 et 3, la circulation sera fermée entre Louise et Flagey.

### 3.4 Transports en commun

---

L'exploitation du tram sera interrompue entre Janson et Flagey.

### 3.5 Piétons et cyclistes

---

Les mesures habituelles seront imposées à l'entreprise de façon à assurer la sécurité des piétons et cyclistes et permettre l'accès aux immeubles et à la station en toutes circonstances. Une attention particulière sera également portée aux cheminements PMR.

### 3.6 Stationnement

---

Le stationnement sera évidemment inaccessible lorsque la voirie sera fermée.