

DA VINCI

Avenue Léopold III - Avenue Vincent Van Gogh

**PROJET DE MISE AUX NORMES DE L'ARRET DE BUS « FERNAND
LEGER » ET D'OUVERTURE DE LA BERME LATÉRALE AFIN DE
PERMETTRE AU BUS 65 UNE MEILLEURE INSERTION SUR L'AVENUE
LEOPOLD III**

COMMUNE : EVERE

STIB

Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles

**Rue Royale 76
1000 BRUXELLES**

DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME

AVRIL 2019

Note explicative

UD – DPU 1981/02

Table des matières

CHAPITRE 0 :	INTRODUCTION	3
0.1	OBJET DE LA DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME	3
0.2	GESTIONNAIRE DE LA VOIRIE.....	4
0.3	COMPOSITION DU DOSSIER.....	4
CHAPITRE 1 :	PRÉSENTATION DU PROJET	5
1.1	PERIMETRE D'INTERVENTION	5
1.2	SITUATION EXISTANTE.....	6
1.2.1	<i>Plan à valeur réglementaire – (PRAS, PPAS, ...)</i>	6
1.2.2	<i>Permis octroyé</i>	7
1.2.3	<i>Statut et hiérarchie des voiries</i>	8
1.2.4	<i>Environnement bâti</i>	9
1.2.5	<i>La végétation</i>	11
1.2.6	<i>La circulation automobile</i>	11
1.2.7	<i>Itinéraire des convois exceptionnels</i>	11
1.2.8	<i>Le stationnement</i>	12
1.2.9	<i>La desserte en transports en commun urbains (actuel)</i>	12
1.2.10	<i>Itinéraire Cyclable Régional (ICR)</i>	14
1.2.11	<i>Les piétons</i>	14
1.2.12	<i>Équipements aériens</i>	14
1.2.13	<i>Le mobilier urbain : L'éclairage</i>	14
1.2.14	<i>Les matériaux</i>	15
CHAPITRE 2 :	DESCRIPTION DU PROJET	16
2.1	OBJECTIFS.....	16
2.2	DESCRIPTION SYNTHETIQUE.....	17
2.3	PIETONS ET CYCLISTES.....	20
2.4	STATIONNEMENT	20
2.5	VEGETATION.....	21
2.6	MOBILITE	20
2.7	ÉCLAIRAGE	21
2.8	LES MATERIAUX	21
2.9	MOBILIER URBAIN.....	22
CHAPITRE 3 :	ANALYSE DES INCIDENCES DU CHANTIER	23
3.1	DUREE.....	23
3.2	PHASAGE.....	23
3.3	CIRCULATION AUTOMOBILE.....	23
3.4	TRANSPORTS EN COMMUN.....	23
3.5	PIETONS.....	23
3.6	STATIONNEMENT	23
CHAPITRE 4 :	ANNEXE	24
4.1	PLAN D'IMPLANTATION RESIDENCE EVEREGATE	24

CHAPITRE 0 : INTRODUCTION

0.1 Objet de la demande de permis d'urbanisme

Dans le cadre de la mise en application du Plan Directeur Bus et conformément à la décision du Gouvernement du 21 mars 2018, ce dernier prévoit l'adaptation de la ligne de bus 65.

A partir de septembre 2019, celle-ci prendra son départ depuis la gare centrale pour rejoindre Machelen.

Anciennement, cette ligne continuait l'av Léopold III pour faire son terminus à hauteur de l'arrêt Bourget-OTAN.

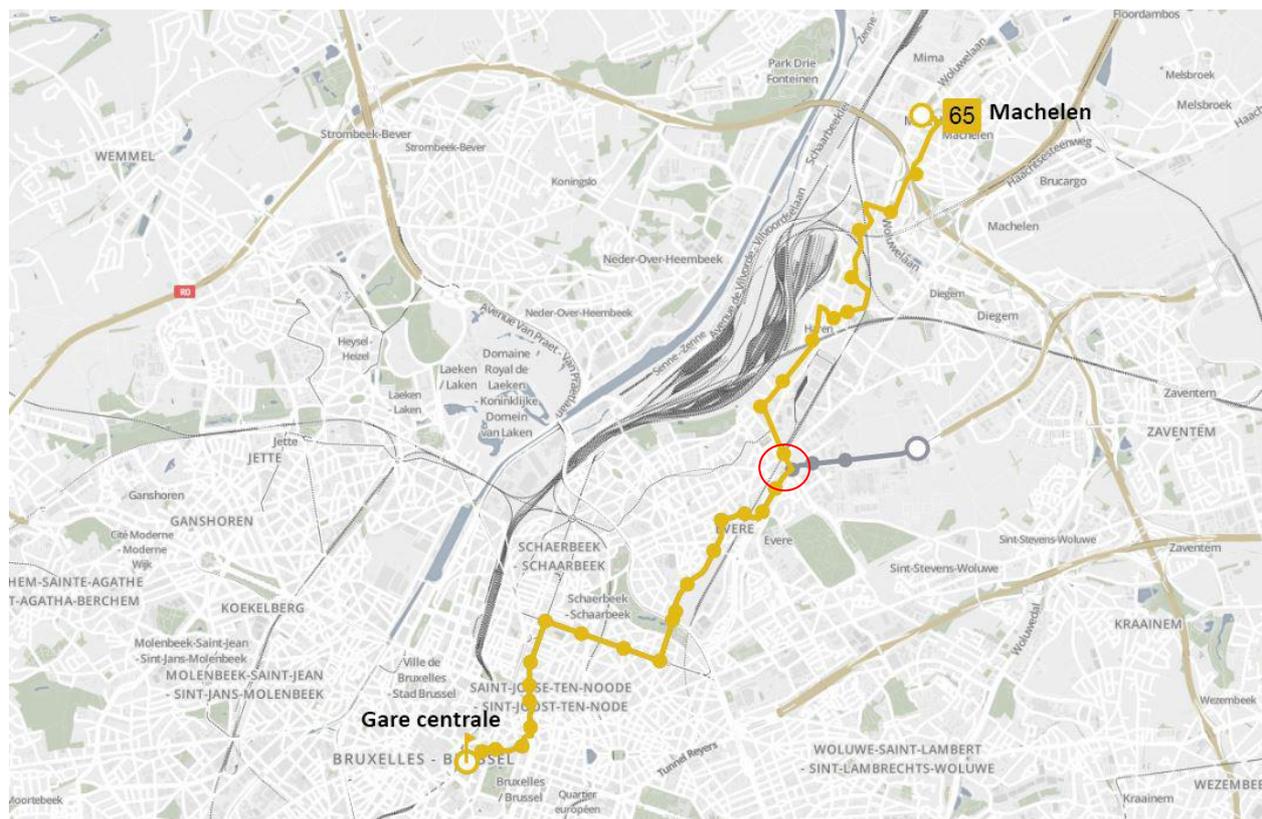


Figure 1: Itinéraire de la nouvelle ligne B65 - Plan Directeur Bus. Cercle rouge localise le périmètre du projet (Source : STIB)

En référence au contrat de gestion de la STIB, le projet faisant l'objet de la présente demande de permis est identifié comme projet « AVANTI », c'est-à-dire projet permettant une amélioration de la régularité et/ou d'amélioration de la vitesse commerciale.

En effet, l'implantation de nouveau feux sur le boulevard Léopold III permet au bus d'arriver le premier au carrefour Léopold III-Bordet et ce qui facilitera son insertion depuis la voirie latérale (Av V Van Gogh vers la bande de tourne à gauche du bld Léopold III).

De plus, la STIB s'est engagée dans un vaste projet d'amélioration des arrêts du réseau de surface, tant en termes d'accessibilité que d'amélioration des dessertes, c'est pour cette raison que le projet prévoit de mettre aux normes l'arrêt Fernand Léger.

La demande de permis porte sur :

- L'ouverture de la berme latérale avenue Vincent Van Gogh afin de permettre l'insertion du bus depuis cette voirie vers l'av. Léopold III et ainsi rejoindre en premier la bande de tourne à gauche du carrefour « Da Vinci » - Léopold III et Av Jules Bordet.
- La matérialisation de la fermeture à la circulation automobile d'une section de l'av. V. Van Gogh hormis bus, véhicules urgence et mode doux. (Entre la rue Fernand Leger et l'av Jules Bordet). Actuellement présence d'un sens interdit sauf bus.
- La mise aux normes de l'arrêt Fernand Leger

0.2 Gestionnaire de la voirie

Les voiries sont toutes situées sur le territoire de la commune d'Evere.
L'avenue Léopold III et l'avenue Jules Bordet ont un statut régional.
L'avenue Vincent Van Gogh et la rue Fernand Léger ont un statut communal.

0.3 Composition du dossier

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

Référence	Titre	Remarque
DPU 1981/01	Formulaire de demande de permis d'urbanisme relative à des actes ou travaux d'infrastructure	
DPU 1981/02	Note explicative	Le présent document.
DPU 1981/03	Plan de situation	
DPU 1981/04	Document de synthèse en format A3	
DPU 1981/05	Plan de la situation existante	
DPU 1981/06	Vue en plan et coupes du projet	
DPU 1981/07	Plan des impétrants	
DPU 1981/08	Reportage photographique	



CHAPITRE 1 : PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Périmètre d'intervention

Le périmètre du projet est situé sur le territoire communal d'Evere et comprend les portions de voiries suivantes :

- Avenue Vincent Van Gogh (entre le n°10 et l'avenue Jules Bordet)
- Avenue Léopold III, 50 mètres avant le carrefour avec l'av Jules Bordet
- Le carrefour av. V. Van Gogh et la rue Fernand Léger.

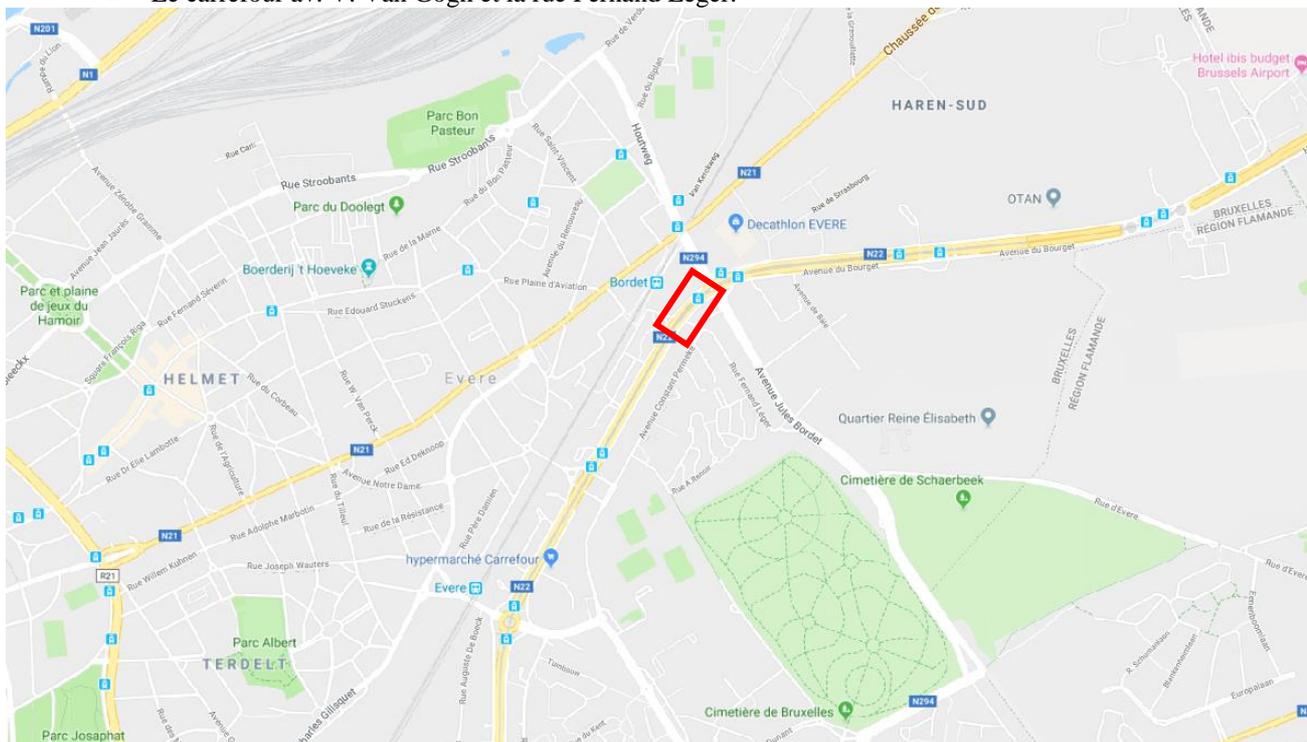


Figure 2: Localisation du périmètre d'étude à l'échelle macro - Sud du Pentagone (Source : GoogleMaps)

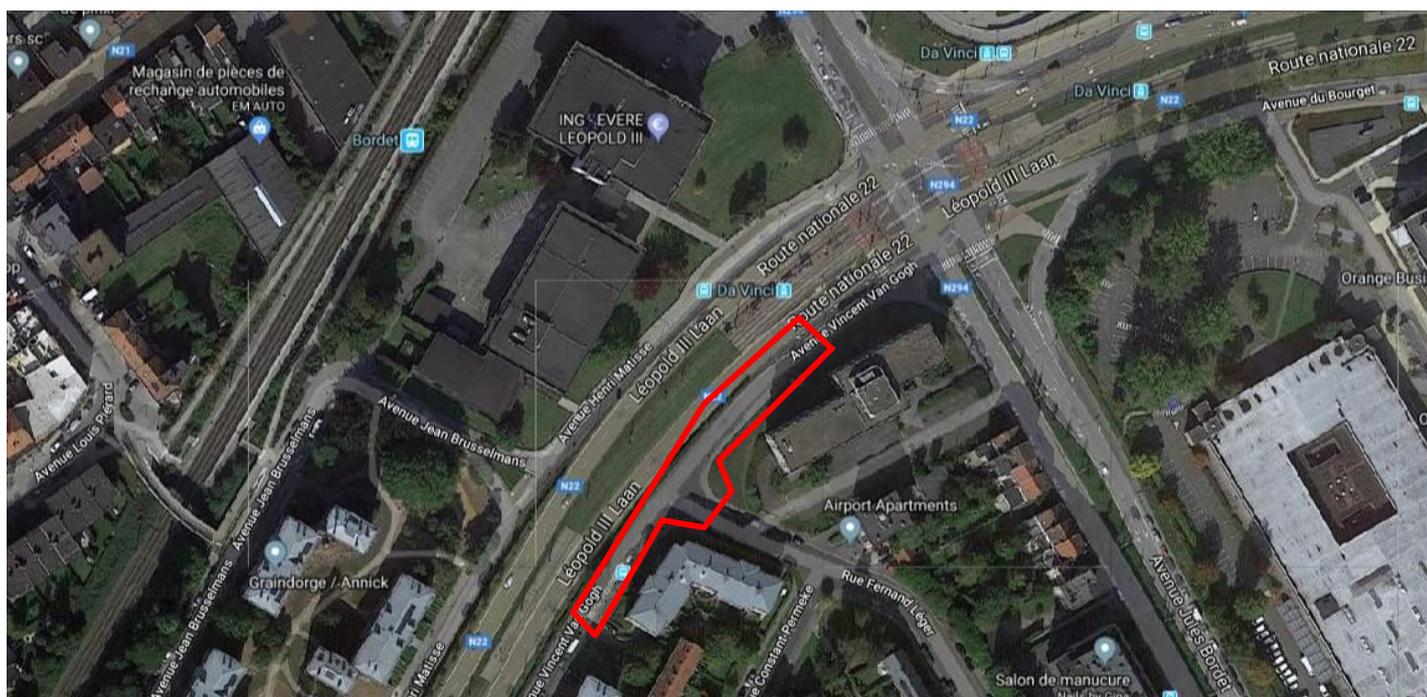


Figure 3: Zoom – Photo aérienne. (source : GoogleMaps)

1.2 Situation existante

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

1.2.1 Plan à valeur réglementaire – (PRAS, PPAS, ...)

1.2.1.1 Plan Régional d’Affectation du Sol

Selon le Plan Régional d’Affectation du Sol (PRAS démo – AG du 02 mai 2013), le périmètre concerné est affecté :

- en espace structurant pour l’avenue Vincent Van Gogh, l’avenue Léopold III et l’avenue Jules Bordet (couleur : jaune vif en voirie) ;
- en zone d’habitation à prédominance résidentielle : pour les îlots situés au sud du périmètre d’études (couleur : jaune pâle) ;
- en zone administrative : pour les deux îlots situés de part et d’autre du périmètre d’étude et bordant la partie ouest du carrefour « Da Vinci » (couleur : bleu/mauve clair) ;

Le périmètre environnant la zone d’étude mais non compris :

- en zone d’habitation : pour les îlots situés au sud entre la rue Fernand Léger et l’av J Bordet (couleur : orange)
- en zone de forte mixité : pour l’îlot situé le long du chemin de fer et de la chaussée d’Haecht (couleur : brun foncé) ;
- en zone d’industries urbaines : pour les îlots situés en bordure est (couleur : magenta – rose/mauve)
- en zone de chemin de fer : pour l’axe de couleur gris.

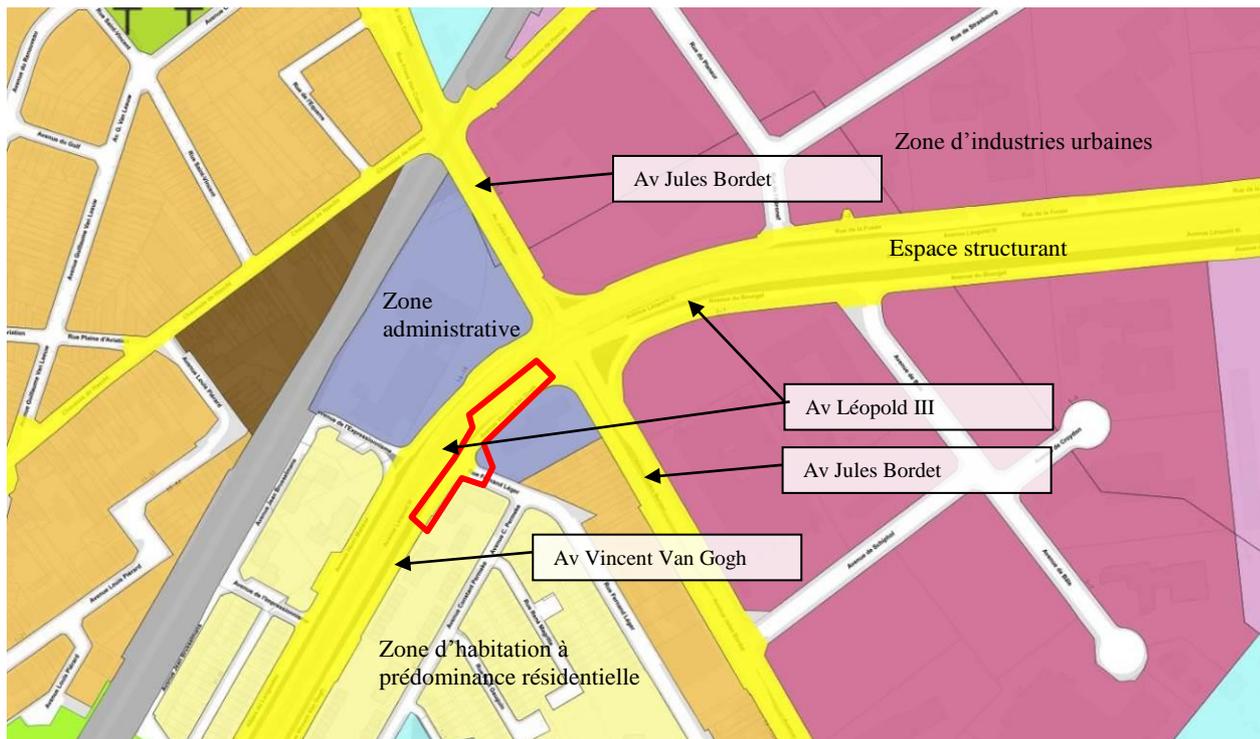


Figure 4: Extrait du Plan Régional d’Affectation du Sol (PRAS démo - AG 02/05/2013). (Source : BruGIS)

1.2.1.2 Plan Particulier d’Affectation du Sol (PPAS)

Aucun PPAS n’existe au sein du périmètre de demande de permis.

Toutefois, deux PPAS abrogés bordent la partie Nord. Ils n’entrent pas en interaction avec le projet de réaménagement.

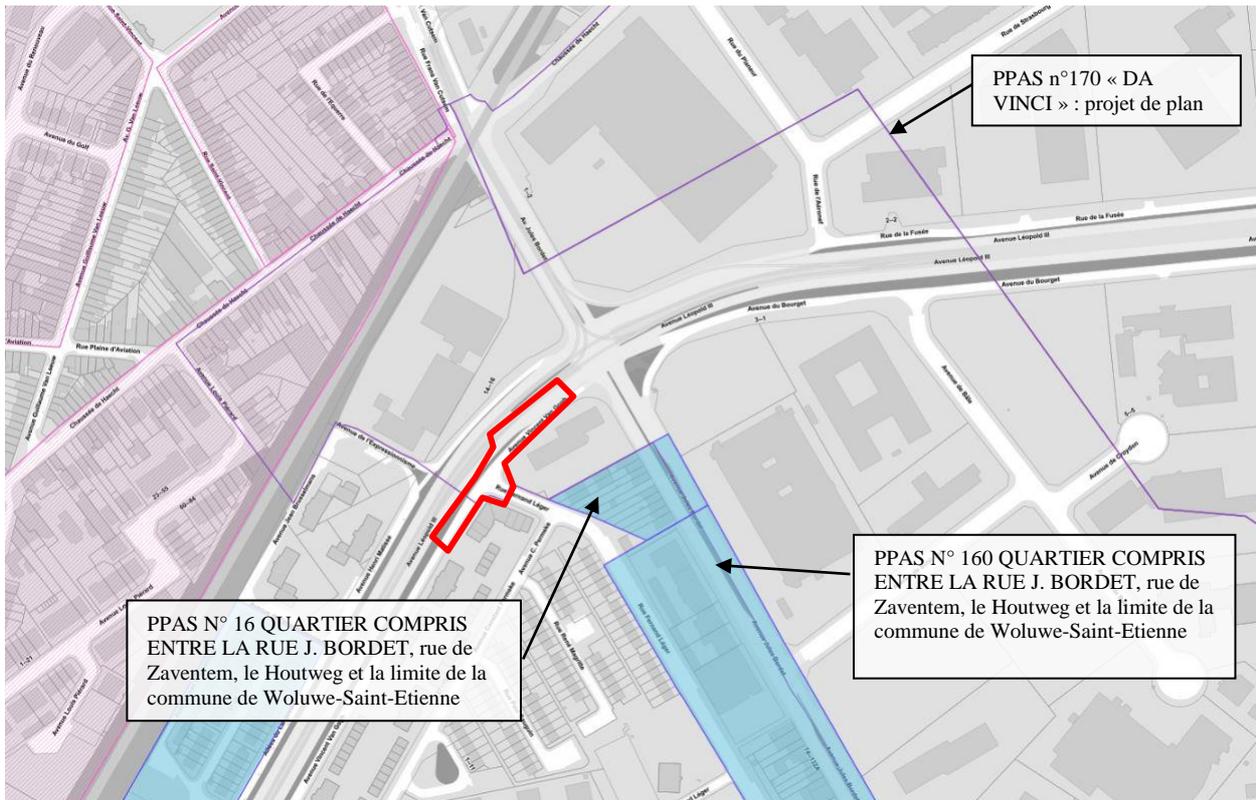


Figure 5: Localisation des différents Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS). (Source : BruGIS)

1.2.1.3 Patrimoine bâti et naturel (arbres remarquables)

Le périmètre d'étude ne compte aucun élément bâti, naturel ou zone de protection.

1.2.2 Permis octroyé

Au niveau de l'avenue Jules Bordet, un permis d'urbanisme pour la construction, reconstruction, transformation d'un immeuble d'habitation a été octroyé le 13/02/2017.

Le projet comportera :

- 3 surfaces commerciales
- 117 appartements
- Parking en sous-sol (113 places)

Ce dernier borde notre périmètre d'étude. Le projet de la STIB n'engendre pas d'impact sur cette construction.

L'accès principal à ce nouveau développement immobilier se fera via la rue Fernand Léger.



Figure 6: Masterplan Résidence Evergate (source : <https://www.residencesevergate.be/>)

Voir CHAPITRE 4 :4.1 Plan d'implantation Résidence Evergate

1.2.3 Statut et hiérarchie des voiries

1.2.3.1 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.

Selon le Plan Régional de Développement (PRD – carte n° 5), l'avenue Léopold III est reprise en tant que voirie métropolitaine et l'avenue Jules Bordet en tant que voie principale. Ce qui n'est pas le cas de l'avenue Vincent Van Gogh qui est reprise comme une voirie du réseau de quartier en zone 30.

Cette carte indique également la présence d'itinéraires cyclables sur la chaussée d'Haecht (traits discontinus bleus).

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

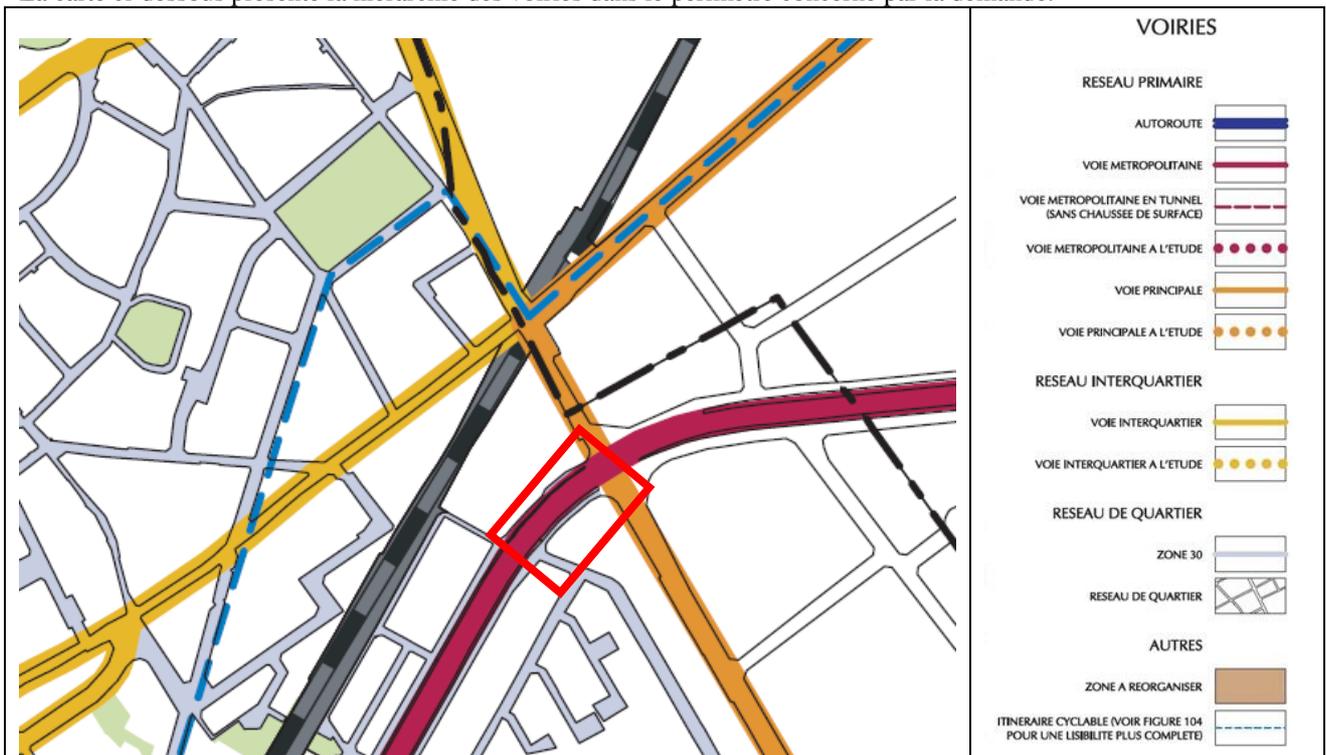


Figure 7: Extrait du Plan Régional de Développement - Carte n°5 Voiries (PRD – AG 12/09/2002).
Le cadre en traits continus rouge situe la zone de projet.

Selon le Plan Régional de Développement (PRD – carte n° 6), aucune action n'est prévue au niveau du périmètre du projet.

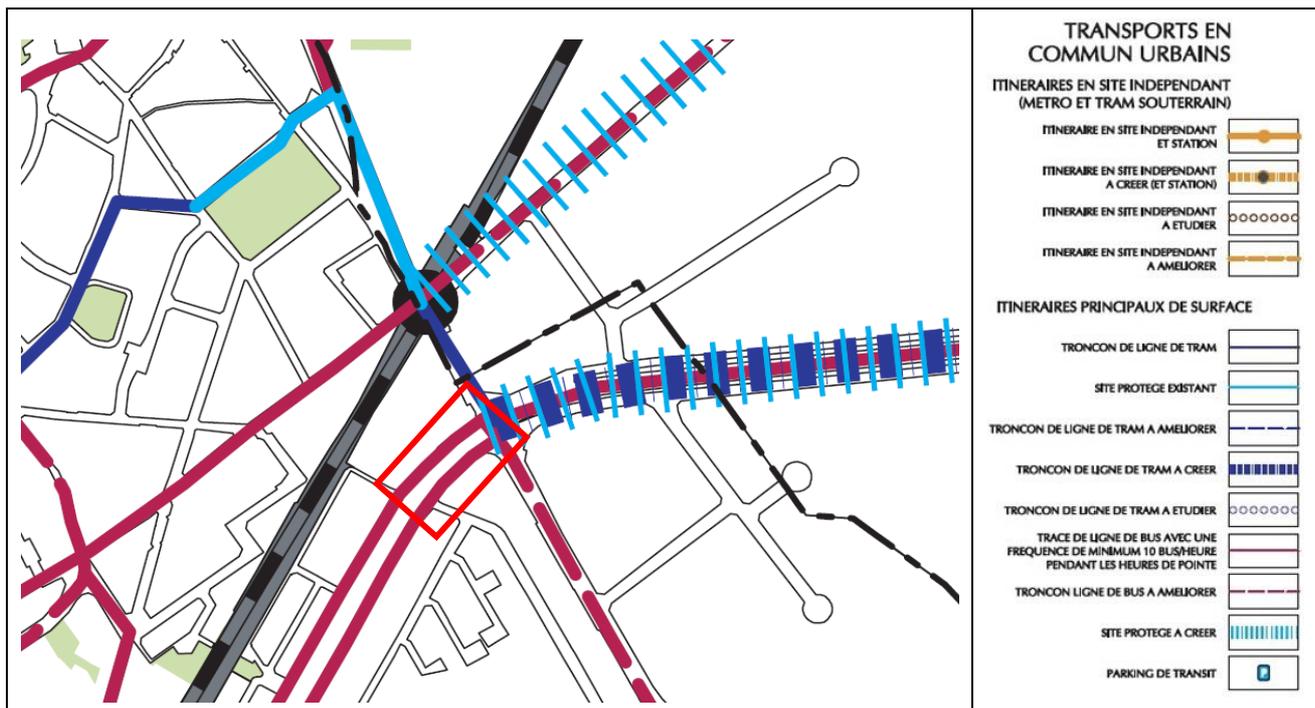


Figure 8: Extrait du Plan Régional de Développement - Carte n°6 Transports en commun urbains (PRD – AG 12/09/2002). Le cadre en traits continus rouge situe la zone de projet.

1.2.4 Environnement bâti

Le périmètre de la demande de permis d'urbanisme se caractérise par un bâti homogène destiné principalement au logement, dont les gabarits varient essentiellement de R+1 + toiture à R+3 sur l'avenue V. Van Gogh.

Certains biens bordant le périmètre d'études sont repris au sein du projet d'inventaire du patrimoine architectural bâti de la Région de Bruxelles-Capitale, il s'agit du logis Germinal réalisé par l'architecte Maxime Brunfaut dans les années 1951-1953. Ces logements à caractère sociaux font l'objet d'une restauration des façades et corniches (jusqu'en 2021).



Figure 9: Inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale. (Source : BruGIS)



Figure 10: Bâtiment situé av. V. Van Gogh 32 faisant l'objet du projet de mise à l'inventaire architectural de la Région de Bruxelles-Capitale. (Source: Direction des Monuments et des Sites – Service Public Régional de Bruxelles)

Le gabarit du futur immeuble à appartements situés à l'angle entre l'avenue Van Gogh et l'avenue Jules Bordet actuellement en construction est compris entre R+4 à R+6 avec une la tour à l'angle des deux avenues de R+11. Voir illustration ci-dessous.

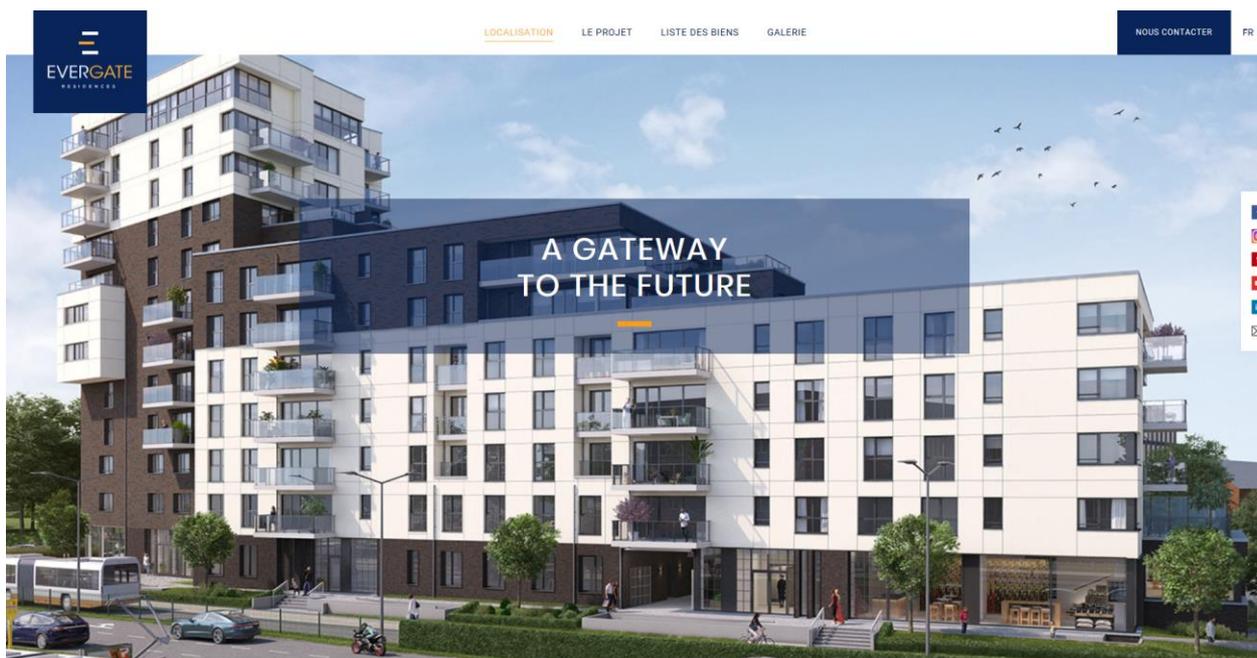


Figure 11: rendu 3D de la résidence Evergate (source : <https://www.residencesevergate.be/>)

1.2.5 La végétation

L'avenue Léopold III est verdurisée en son centre (site propre tram) et arborée latéralement créant ainsi une séparation entre la voirie métropolitaine (av Léopold III) et les voiries latérales du réseau de quartier (av Van Gogh, av de l'Impressionnisme).

Les bermes latérales sont engazonnées, plantées d'arbres (*Ulmus x hollandica*), d'une haie de *Taxus baccata* et de buissons (Cotoneaster).



Figure 12: Avenue Léopold III - vue GoogleMaps

1.2.6 La circulation automobile

Le périmètre d'étude est marqué par des flux de circulation très importants drainés depuis le Ring E40 (Zaventem), le boulevard Reyers, boulevard Général Wahis et le boulevard Lambermont.

L'avenue Van Gogh est quant à elle une voirie à fréquentation restreinte (accès aux habitations).

La portion de voirie située entre la rue Fernand Léger et l'av Jules Bordet est quant à elle à destination unique du bus. Présence d'un sens unique excepté bus.

1.2.7 Itinéraire des convois exceptionnels

Néant

1.2.8 Le stationnement

Le quartier est placé principalement sous le régime de stationnement règlementé de type zone bleue. Au niveau de l'avenue V. Van Gogh, le stationnement est autorisé longitudinalement côté habitation. Un stationnement handicapé est présent après la zone d'arrêt existante.

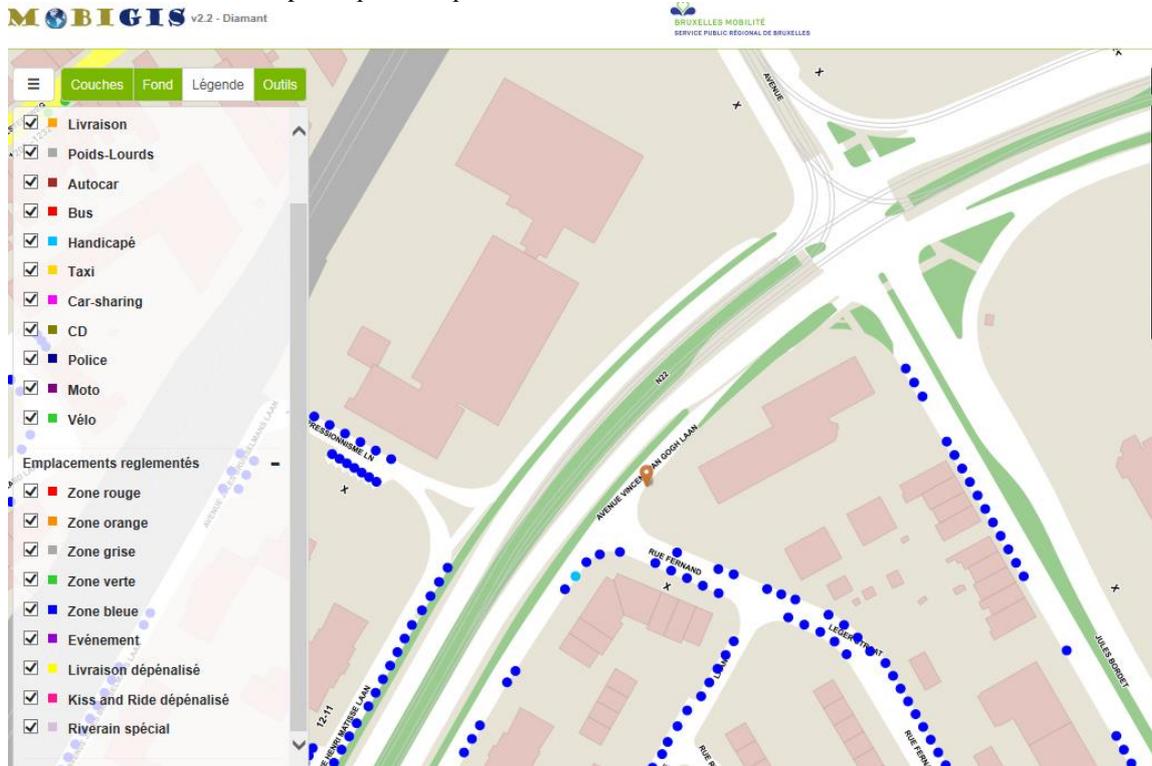


Figure 13: Type de stationnement (source : mobiGIS, Bruxelles-Mobilité)

Aujourd'hui, le nombre de places de stationnement automobile est de 4 places et 1 place PMR.

1.2.9 La desserte en transports en commun urbains (actuel)

La carte ci-contre présente les différentes lignes de transport en commun public qui desservent actuellement le quartier.

La portion de l'avenue Van Gogh faisant partie de la demande de desservie par l'arrêt Fernand Leger pour les lignes de bus 21 et 65.

La gare de Bordet est située à ± 200 m (av Jules Bordet-chaussée de Haecht).

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

Il n'y a pas moins de 3 lignes de trams (T32, T55 et T62) et 5 lignes de bus (B12, B21, B65, B69 et B80) qui bordent directement le périmètre.

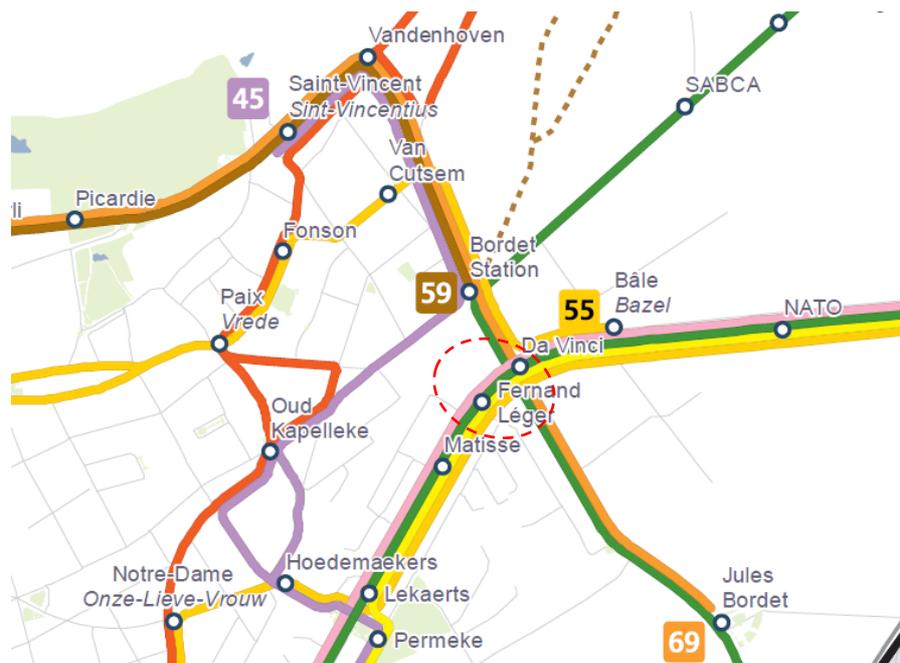


Figure 14: Plan du réseau de transports en commun actuel - MTB. Le trait discontinu rouge localise le périmètre d'intervention. (source: STIB)

1.2.9.1 Train

La gare « Bordet » la plus proche est située à environ 200 m du périmètre d'étude.

1.2.9.2 Métro

Néant

1.2.9.3 Plan Directeur Bus



Selon le Plan Directeur Bus approuvé en seconde lecture au Gouvernement en date du 21 mars 2018, il est prévu que :

- La ligne de bus 65 n'ait plus son terminus au Bourget (bld Léopold III) mais qu'elle prenne la direction de la gare de bordet pour rejoindre Machelen via Haren Sud
- La ligne de bus 21 n'ait plus jusqu'à l'aéroport via le boulevard Léopold III mais emprunte une portion de la chaussée de Haecht

Seule la ligne de bus 65 empruntera l'arrêt Fernand Leger

La mise en service des nouveaux itinéraires des bus 21 et 65 sont prévus pour **septembre 2019**.

Les lignes de bus suivantes passent à proximité directe du périmètre d'étude:

- **Sur l'avenue Jules Bordet** pour les bus 69 (Jules Bordet – Schaerbeek Gare) et 80 (actuellement : Maes – Porte de Namur / futur PDB : Omnisport Haren - Porte de Namur).
- **Sur le boulevard Léopold III** pour les bus 21 (actuellement : Luxembourg – Permeke / futur PDB : Luxembourg - Maes) et 65 (actuellement : Bourget – Gare centrale / futur PDB : Machelen – Gare centrale).

1.2.9.4 Tram

Les lignes de tram suivant passent à proximité directe du périmètre d'étude par l'arrêt « Da Vinci » :

- **Sur l'avenue Jules Bordet** pour les trams 32 (Droogenbos château – Da Vinci) et 55 (Rogier – Da Vinci).
- **Sur le boulevard Léopold III** pour les trams 62 (Cimetière de Jette – Eurocontrol).

1.2.10 Itinéraire Cyclable Régional (ICR)

Aucun ICR ou ICC n'est situé au sein du périmètre d'étude.

Un itinéraire Cyclable Régional (ICR) borde le périmètre:

- Le tracé orange dénommé « itinéraire 88 - rocade C » qui emprunte l'avenue Jules Bordet.



Figure 15: Extrait de la carte localisant les Itinéraires Cyclables Régionaux ICR (source : Bruxelles-Mobilité)

1.2.11 Les piétons

Au sein du périmètre de la demande de permis d'urbanisme, les trottoirs sont suffisamment larges et en bon état. Cependant, ceux-ci ne sont pas aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ou mal voyants : absence de trottoir abaissé et de dalles podotactiles.

1.2.12 Équipements aériens

Les équipements aériens actuellement présents sur l'avenue Léopold III ne font pas partie du périmètre d'études.

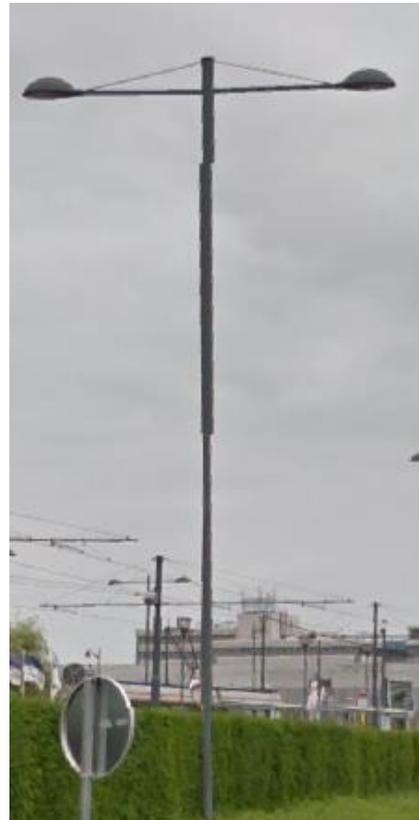
1.2.13 Le mobilier urbain : L'éclairage



Source : GoogleMaps

Le réseau est géré par deux gestionnaires vu le statut des voiries : régional et communal. L'éclairage régional le long du boulevard Léopold III est de type double consoles fixées sur mât de 6-8m de haut. L'éclairage communal est quant à lui un simple luminaire classique sur mâts 4 m de haut.

◀ A gauche : éclairage communal
A droite : éclairage régional ▶



Source : GoogleMaps

1.2.14 Les matériaux

1.2.14.1 Trottoirs

Les trottoirs sont en bon état sur l'ensemble du périmètre de demande de permis.

Les matériaux utilisés pour les trottoirs sont :

- sur l'avenue Vincent Van Gogh :
 - en dalles béton 30x30 cm,
 - en clinkers de nuance rouge 22x11 cm au droit de la zone d'arrêt,
 - en clinkers de nuance grise 22x11 cm au niveau des entrées de garages,
- sur rue Fernand Léger : en clinkers de nuance rouge grise 22x11 cm.

1.2.14.2 Arrêts de transports en commun

La zone d'arrêt de bus est en clinkers rouges 22x11cm.

1.2.14.3 Voiries et stationnement

La chaussée tout comme les zones de stationnement sont asphaltées.

1.2.14.4 Bordures

Les bordures sont en béton.

CHAPITRE 2 : DESCRIPTION DU PROJET

Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Directeur Bus, le maillage du réseau de transport en commun de type bus est revu sur l'ensemble de la Région bruxelloise.

Le Plan Directeur Bus a pour but d'améliorer la desserte en transport en commun dans de nouveaux quartiers et zones d'activités socio-économiques. Bruxelles est une ville en pleine croissance. Il est donc nécessaire d'étendre le réseau pour permettre de mieux se déplacer en ville et ainsi faciliter les connexions, améliorer les correspondances, intensifier les fréquences des bus et diminuer les attentes aux arrêts.

Ce plan a été approuvé en seconde lecture par le Gouvernement en date du 21 mars 2018.

Afin de permettre la réorganisation de la ligne de bus 65 et sa mise en service en septembre 2019, le projet prévoit d'ouvrir la berme plantée afin de permettre au bus venant de la voirie latérale (av V Van Gogh) de se déporter sur le boulevard Léopold III et de virer à gauche pour rejoindre l'avenue Jules Bordet. Le projet prévoit également la mise aux normes de l'arrêt Fernand Léger.

2.1 Objectifs

Les objectifs sont les suivants :

- Priorité au bus pour accéder à sa bande de tourne à gauche,
- Percer la berme latérale afin de permettre au bus de rejoindre le boulevard Léopold III depuis l'av V Van Gogh avant d'arriver au carrefour avec l'av Jules Bordet,
- Synchroniser le nouveau feu au droit de la percée avec les grilles de feu de signalisation du carrefour Léopold III et Jules Bordet,
- Sécuriser et mettre aux normes les traversées piétonnes,
- Mettre aux normes de l'arrêt Fernand Leger.
- Matérialiser physiquement l'interdiction pour les automobilistes excepté bus et cyclistes d'emprunter l'av. V Van Gogh entre la rue Fernand Léger et l'av J Bordet par la création d'une écluse.
- Continuer à permettre aux cyclistes d'emprunter la section de voirie interdite aux automobilistes,
- Maintenir un accès carrossable sur la portion de voirie interdite à la circulation automobile par la pose de potelets amovibles,

2.2 Description synthétique

Le projet a pour objectif premier de permettre au bus de pouvoir rejoindre l'avenue Jules Bordet depuis l'avenue Vincent Van Gogh.

Etant donné que la gestion du carrefour Léopold III - avenue Jules Bordet ne permet pas d'ajouter de nouvelles phases spécifiques pour un tourne à gauche depuis la latérale, il est proposé d'insérer le bus plus tôt au sein du boulevard Léopold III.

L'ouverture de la berme latérale sera située après la rue Fernand Leger lorsque la différence de niveau n'est plus marquée.

De nouveaux feux seront placés sur le boulevard Léopold III afin d'arrêter la circulation et permettre le passage du bus.



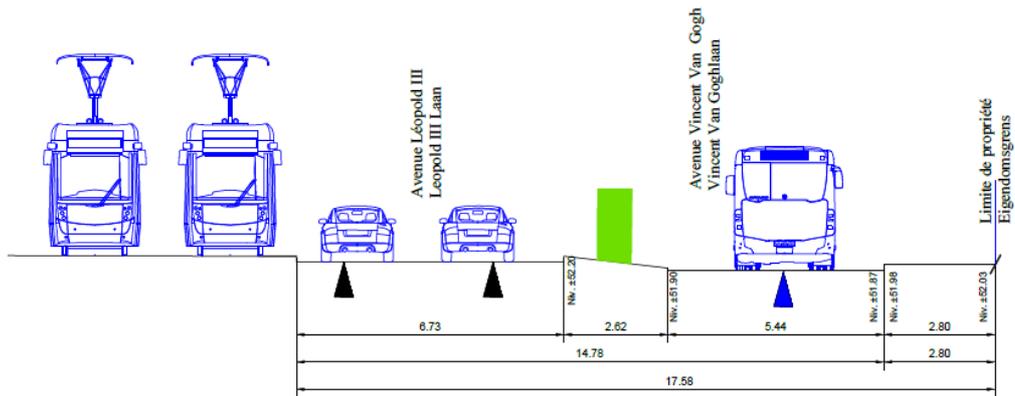
Figure 16: localisation de l'ouverture de la berme latérale (source GoogleMaps)



Ci-dessous, la coupe montrant la faible différence de niveau qui sera franchi par le bus environ 20 cm.

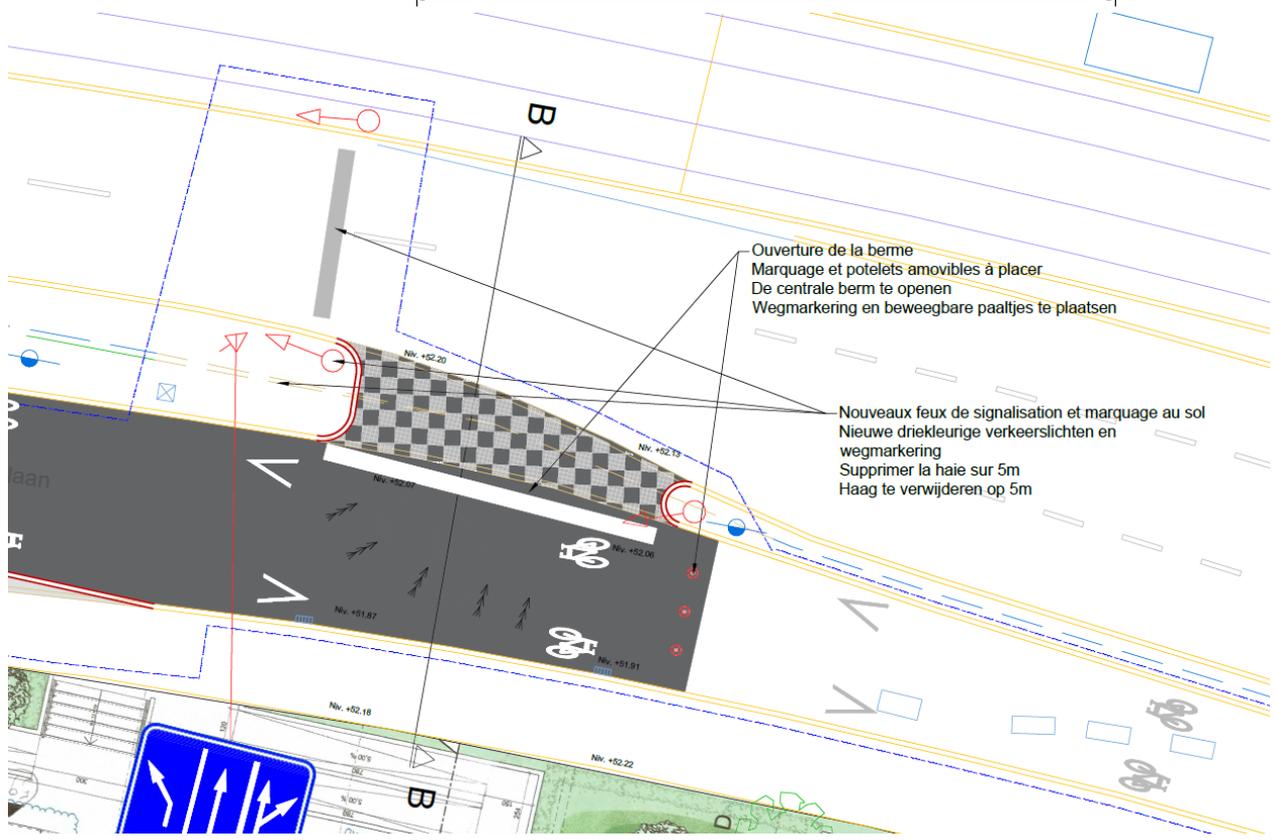
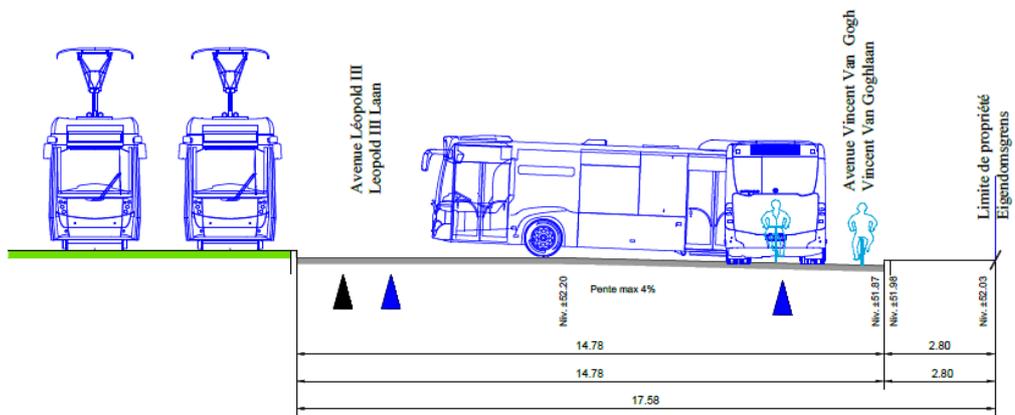
Situation existante BB' - Bestaande situatie BB'

Niveaux théoriques - Theoretische niveaus



Situation existante BB' - Bestaande situatie BB'

Niveaux théoriques - Theoretische niveaus



Gestion des feux de signalisation tricolore

La logique du fonctionnement du carrefour Leopold III - Bordet ne sera pas changée, mais lorsqu'un bus sera détecté sur la latérale (via une boucle ou une caméra), les nouveaux feux sur l'axe se mettront au rouge pour les automobilistes (bld Léopold III) en même temps que les feux sur le carrefour principal. Le bus aura alors une phase de vert pour rejoindre son tourne à gauche. La coupure du Léopold III ne sera pas instantanée mais dépend du moment dans le cycle, surtout qu'ici les mouvements tram restent prioritaires.

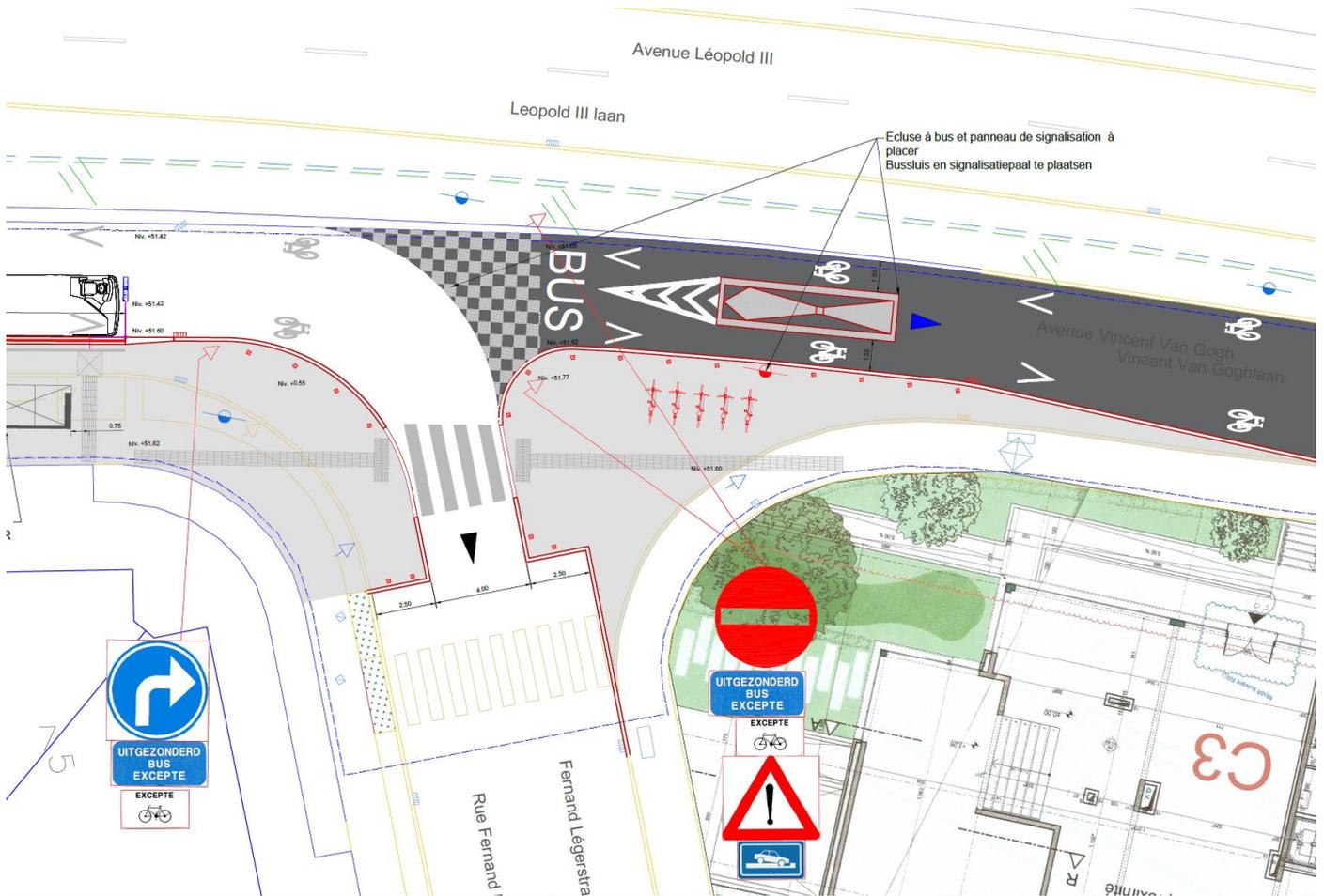
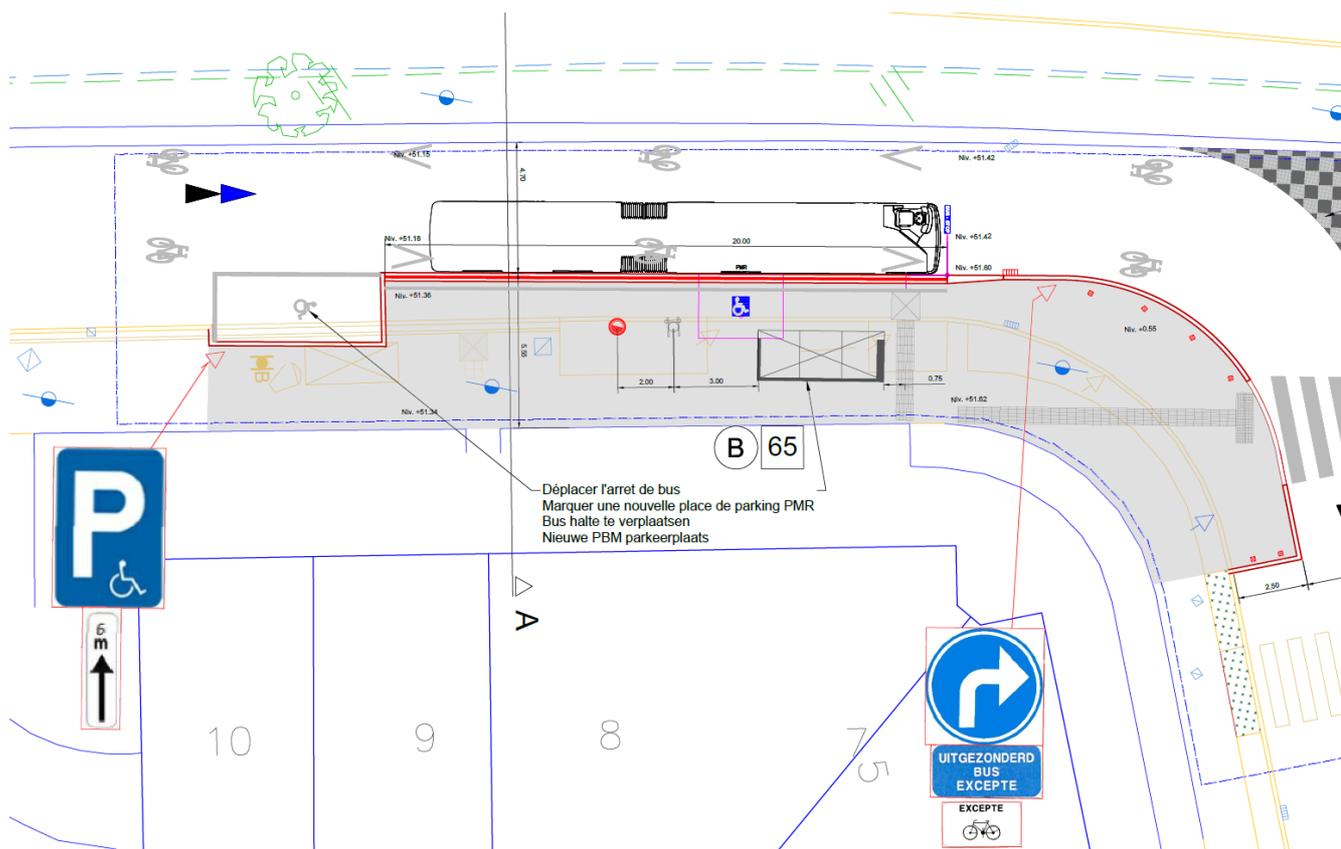


Figure 17: Aménagement du carrefour Vincent Van Gogh et Fernand Léger

Une écluse à bus est prévue en amont afin de fermer l'accès aux automobilistes et ainsi les obliger à emprunter la rue Fernand Léger. Les cyclistes sont cependant autorisés à emprunter cet axe pour rejoindre directement l'avenue Jules Bordet.

Des potelets amovibles sont prévus afin de permettre les accès lors de déménagement et d'entretien de voirie.

Par la même occasion, l'objectif secondaire du projet est de mettre aux normes d'accessibilité l'arrêt Fernand Léger. Une extension de trottoir y est envisagée supprimant ainsi 2 places de stationnement et déplaçant en amont le stationnement PMR.



2.3 Piétons et cyclistes

Pour la circulation des modes actifs (piétons, cyclistes) et PMR :

- Matérialisation et sécurisation de la traversée piétonne au carrefour Van Gogh et Fernand Leger (bordures abaissées et aménagement aux normes pour les personnes malvoyantes),
- Diminution de la longueur de traversée piétonne,
- L'écluse à bus est implantée de façon à permettre aux cyclistes de pouvoir circuler entre l'écluse et le trottoir,
- Arrêt de bus aux normes pour PMR

2.4 Stationnement

Le projet a pour conséquence une suppression de 2 places.

Ceci est à mettre en relation directe avec :

- l'application de la réglementation relative à la sécurisation et la visibilité des traversées piétonnes en interdisant tout stationnement à moins de 5m en amont de ce dernier.
- une sécurisation des déplacements des piétons,
- la mise aux normes d'accessibilité à l'arrêt Fernand Léger

Le stationnement PMR est maintenu mais envisagé avant la zone d'arrêt

2.5 Mobilité

Le projet confirme le schéma de circulation actuel de l'avenue V Van Gogh en rendant l'accès uniquement possible pour les bus.

Le projet n'a pas d'incidence sur la circulation. En effet, l'implantation de nouveau feux télécommandé sur le boulevard Léopold III permet au bus d'arriver le premier au carrefour Léopold III-Bordet et ce qui facilitera son insertion depuis la voirie latérale (Av V Van Gogh vers la bande de tourne à gauche du bld Léopold III).

De plus, le projet garanti l'accessibilité du nouvel immeuble même pour les déménagements. L'accès principal du parking souterrain est prévu au niveau de la rue Fernand Léger.

Afin de permettre aux déménageurs ainsi qu'aux véhicules d'entretien d'emprunter la zone, des poteaux amovibles sont prévus.

2.6 Végétation

Le projet n'accuse aucune perte en arbre.
Il prévoit cependant la suppression d'environ 5m de haie, (taxus bacata)

2.7 Éclairage

Aucune adaptation de l'éclairage public n'est prévue au sein du périmètre d'étude.

2.8 Les matériaux

Trottoirs

Pavés béton carrés 20/20 gris clair

Voiries et stationnements

Asphalte

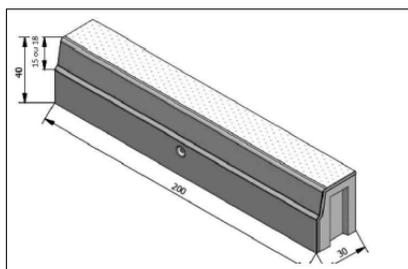
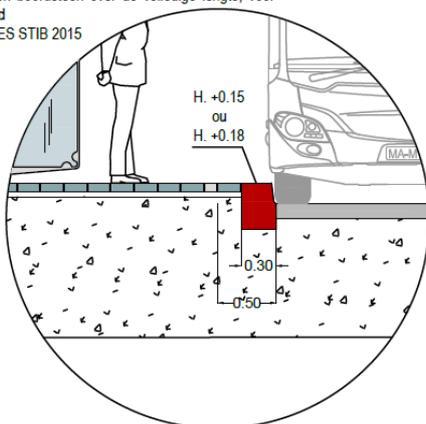
Bordures

Béton

Au droit de la zone d'arrêt, bordure chanfreinée en béton coloris blanc (voir ci-dessous).

Détail bordure quai BUS - Detail boordsteen BUS perron

Bordure béton chanfreinée sur toute la hauteur, pour extension de trottoir
Afgeschuinde betonnen boordsteen over de volledige lengte, voor uitbreiding van voetpad
Ref. PLAN DE NORMES STIB 2015



2.9 Mobilier urbain

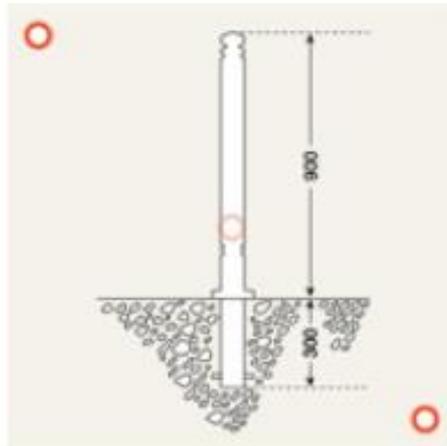
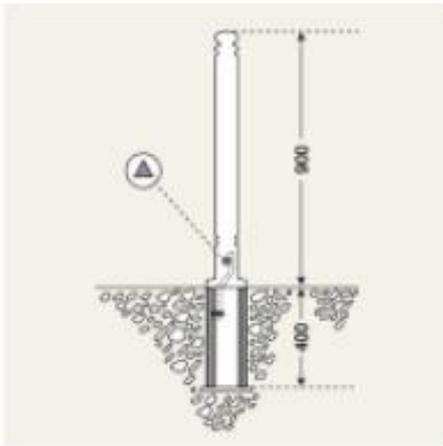
L'ensemble du mobilier urbain sera de couleur RAL 6020 (vert).
Le projet ne modifie que faiblement le mobilier urbain.

Poubelles

Déplacement de la poubelle existante

Potelets

Des potelets sont prévus afin d'éviter la circulation illicite au niveau des carrefours. Ceux-ci seront au standard communal et conforme aux hauteurs règlementaires.



Arrêt de transport en commun

Au niveau de la zone d'arrêt, les équipements prévus sont :

- Pose d'un poteau d'arrêt avec dispositif de temps d'attente
- Déplacement de l'abri existant,
- Déplacement de la poubelle existante



CHAPITRE 3 : ANALYSE DES INCIDENCES DU CHANTIER

Le projet aura une incidence faible mais certaine sur la circulation dans le quartier.

Lors des aménagements de la zone d'arrêt, du carrefour avec la rue Fernand Leger, la pose de l'écluse à bus et l'ouverture de la berme latérale, la circulation devra être adaptée voire interrompue en fonction de la phase de chantier.

Les travaux se feront par les moyens classiques pour l'aménagement de voiries et d'espaces publics. Le transport de matériaux par camion sera plus important durant la phase de terrassement puis relativement limitée.

Des panneaux d'information sont implantés à proximité du chantier afin d'avertir le voyageur des déviations mis en place.

3.1 Durée

La durée totale des travaux est estimée à un mois. Il est prévu de le réaliser idéalement en juillet- août 2019 pour permettre la mise en service de la ligne de bus pour le 1^{er} septembre 2019, travaux concessionnaires non compris.

Différents acteurs se succéderont durant cette période :

- Travaux préalables des concessionnaires,
- Les extensions de trottoirs, la zone d'arrêt et la percée de la berme latérale (Bruxelles Mobilité).
- La configuration et synchronisation des feux de circulation (Bruxelles Mobilité)

3.2 Phasage

Le découpage par phase pour le déroulé du chantier sera étudié dès la réception de la demande de permis et desiderata des concessionnaires.

3.3 Circulation automobile

La circulation au cours des travaux sera organisée suivant les impositions qui figurent au cahier spécial des charges :

"L'entrepreneur soumet, en temps opportun, à l'approbation de l'Administration, avant le début des travaux et à l'occasion de chacune des phases d'exécution des travaux ainsi qu'à chaque demande du fonctionnaire-dirigeant, des plans de signalisation et de balisage du chantier.

Les plans ci-dessus, doivent d'autre part être soumis par l'entrepreneur au service de police de la zone dont les remarques ou impositions devront être respectées".

Les plans de circulation approuvés assureront au maximum l'accès des véhicules utilitaires aux immeubles riverains. Les accès pompier et SIAMU seront garantis durant la totalité du chantier.

Lors des aménagements des espaces publiques, la circulation devra être adaptée en fonction de la phase de chantier.

Les déviations nécessaires seront organisées de commun accord avec la Commune, la Région et la police.

3.4 Transports en commun

Un arrêt provisoire « Fernand Leger » sera implanté en amont pour la durée du chantier.

3.5 Piétons

Les mesures habituelles seront imposées à l'entreprise, de façon à assurer la sécurité des piétons et permettre l'accès aux immeubles en toutes circonstances.

3.6 Stationnement

Des interdictions de stationner seront instaurées pendant le temps nécessaire à la réalisation des travaux, par phase.

CHAPITRE 4 : ANNEXE

4.1 Plan d'implantation Résidence Everegate

