KENNIS

REAMENAGEMENT DES ARRETS
« KENNIS »
SUR LA PLACE TERDELT

COMMUNE: SCHAERBEEK

STIB
Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles

Rue Royale 76
1000 BRUXELLES

Bruxelles-Mobilité (AED)

Rue du Progrès, 80
1210 Bruxelles

DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME

DÉCEMBRE 2016

Note explicative

E&P - DPU 1727/02

Table des matières

CHAPITRE 0 : INTRODUCTION 3

0.1 OBJET DE LA DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME 3

0.2 COMPOSITION DU DOSSIER 3

CHAPITRE 1 : PRÉSENTATION DU PROJET 4

1.1 PERIMETRE D'INTERVENTION 4

1.2 GESTIONNAIRE DE LA VOIRIE 4

1.3 SITUATION EXISTANTE 5

1.3.1 Plan à valeur réglementaire (PRAS, PPAS,…) 5
1.3.2 Statut et hiérarchie des voiries 6
1.3.3 Environnement bâti 7
1.3.4 La végétation 7
1.3.5 La circulation automobile 7
1.3.6 Le stationnement 7
1.3.7 La desserte en transports en commun urbains 7
1.3.8 Piétons et personnes à mobilité réduite (PMR) 9
1.3.9 Équipements aériens 9
1.3.10 Le mobilier urbain : L'éclairage 9
1.3.11 Les matériaux 10

CHAPITRE 2 : DESCRIPTION DU PROJET 11

2.1 OBJECTIFS 11

2.2 CHEMINEMENT PIETON ET ACCESSIBILITE PMR 12

2.3 CYCLISTES 12

2.4 STATIONNEMENT 12

2.5 ARRETS DU TRANSPORT PUBLIC 12

2.6 VEGETATION 12

2.7 ÉCLAIRAGE 13

2.8 MOBILIER URBAIN 13

2.9 POTEAUX PORTE-CATENAIRES ET EQUIPEMENTS AERIENS .....

2.10 LES MATERIAUX ENVISAGES 13

CHAPITRE 3 : ANALYSE DES INCIDENCES DU CHANTIER 14

3.1 DUREE 14

3.2 PHASAGE 14

3.3 CIRCULATION AUTOMOBILE ET ACCESSIBILITE 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 porte sur le réaménagement des arrêts de bus « Kennis » et leurs abords situés sur la place Terdelt. Le projet a pour but d'améliorer l'accessibilité et la sécurité au transport en commun afin de répondre aux normes imposés dans le Vadémécum arrêts de surfaces, mais également de redimensionner et repositionner les arrêts de bus afin d'augmenter le confort et la sécurité des voyageurs et des Personnes à Mobilité Réduite.
Pour une meilleure lisibilité des espaces dans ces voiries nous réaménageons certains trottoirs de la place Terdelt faisant partie du périmètre d'étude.

De plus, un réaménagement du centre de la place Terdelt est prévu dans le but d'améliorer la qualité de l'espace public (verger, cheminements et espaces accessibles à tous) et de réintroduire le griottier à Schaerbeek (plantation d'une majorité de griottiers dans le verger).

Pour finir, cette demande reprend également le renouvellement ou placement de nouveaux poteaux d'éclairage public.

0.2 Composition du dossier

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

Référence	**Titre**	**Remarque**
E&P-DPU 1727/01	Formulaire de demande de permis d'urbanisme relative à des actes ou travaux d'infrastructure	
E&P-DPU 1727/02	Note explicative	Le présent document.
E&P-DPU 1727/03	Plan de situation	
E&P-DPU 1727/04	Document de synthèse en format A3	
E&P-DPU 1727/05	Plan de la situation existante	
E&P-DPU 1727/06	Vue en plan et coupes du projet	
E&P-DPU 1727/07	Plan des impétrants	
E&P-DPU 1727/08	Reportage photographique	

CHAPITRE 1 : **PRÉSENTATION DU PROJET**

1.1 Périmètre d'intervention

Le projet est localisé sur le territoire communal de Schaerbeek, à hauteur des arrêts « Kennis ».

Le périmètre d'études est plus précisément situé :

- Sur la place Terdelt entre la rue Joseph Wauters et Rue Guillaume Kennis.

Figure 1: localisation du périmètre de la demande de permis d'urbanisme - trait continu rouge (source : BruGIS)

1.2 Gestionnaire de la voirie

La place Terdelt est une voirie communale.

1.3 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 :

1.3.1 Plan à valeur réglementaire (PRAS, PPAS,…)

1.3.1.1 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 zone d'habitation sur l'ensemble nord de la zone (couleur : orange/brun) ;
- en zone d'habitation à prédominance résidentielle à l'Est et l'Ouest de la zone (couleur : blanc jaunâtre) ;
- en zone de sport ou loisirs en plein air au sud de notre zone (couleur : verte avec les "S")
- zones d'équipement d'intérêt collectif ou de service public (couleur : cyan)
- en zone de parcs pour l'îlot situé au sud/est jouxtant la rue Jean-Baptiste Brems (couleur : vert) ;

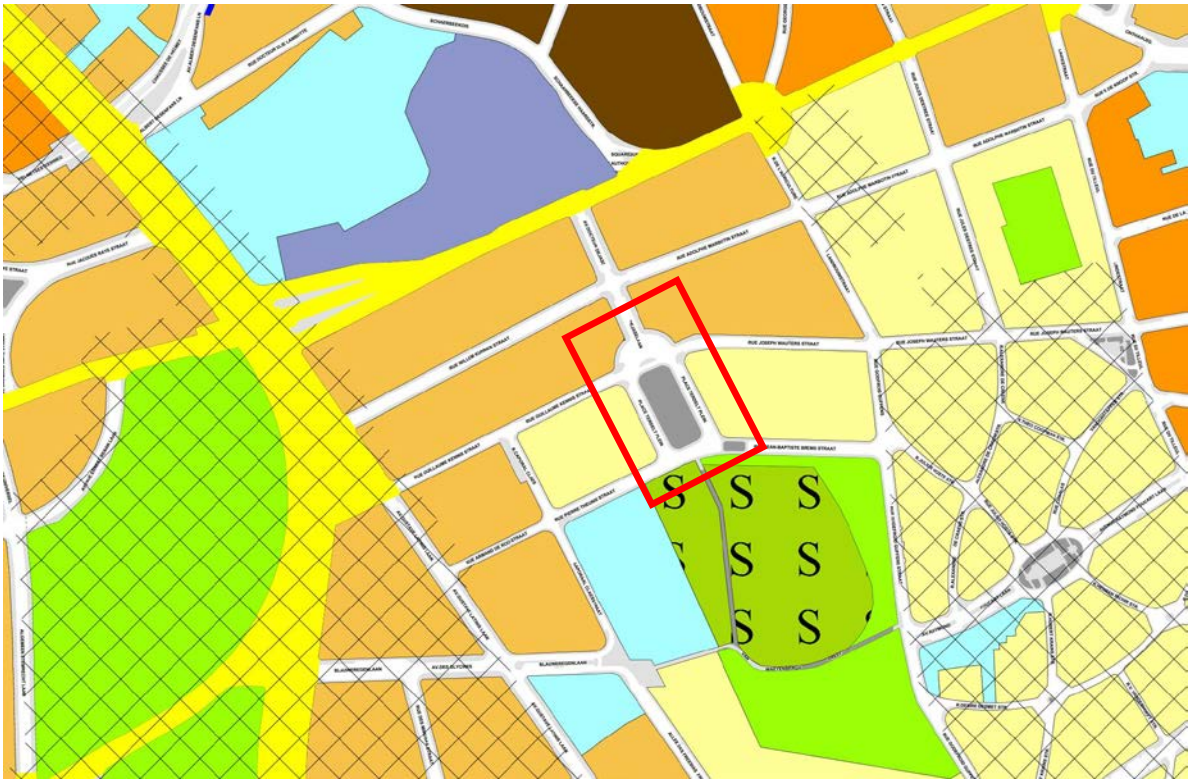


Figure 2: Extrait du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS démo - AG 02/05/2013).
Le cadre en traits rouges situe la zone de projet.

1.3.1.2 Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS)

Le PPAS n°349 A 356 quartiers de l'ancien cimetière reprend une partie du périmètre d'études.

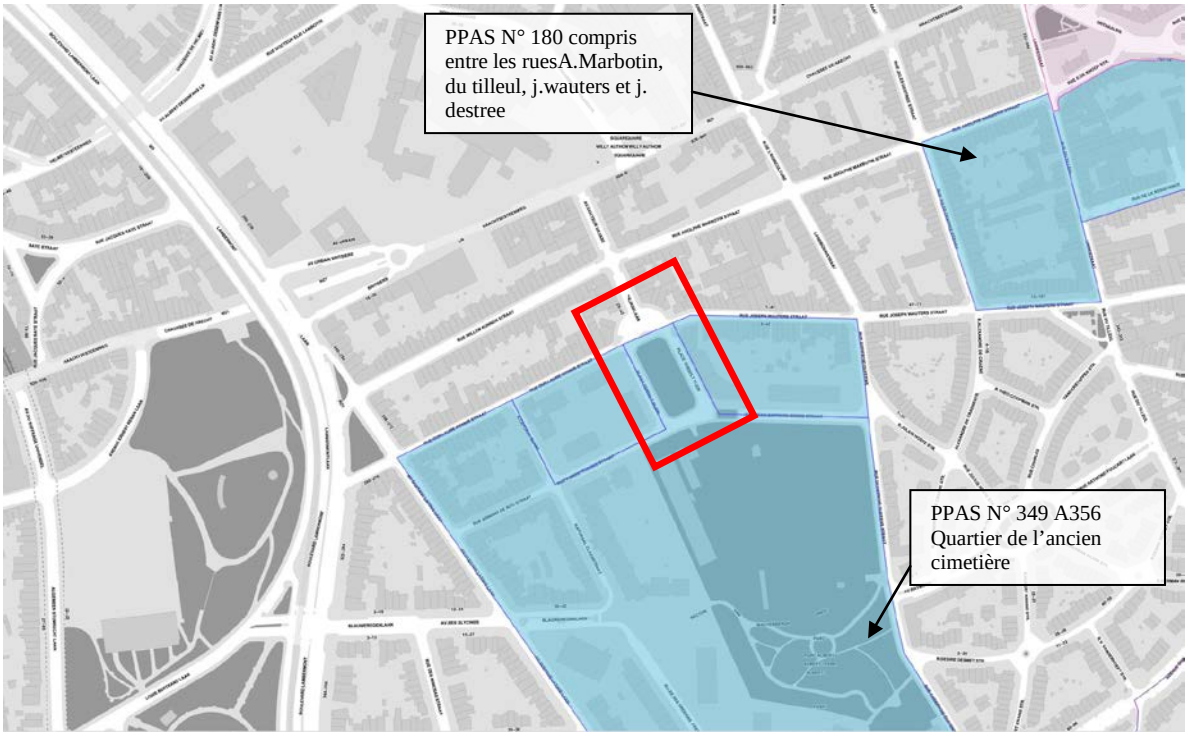
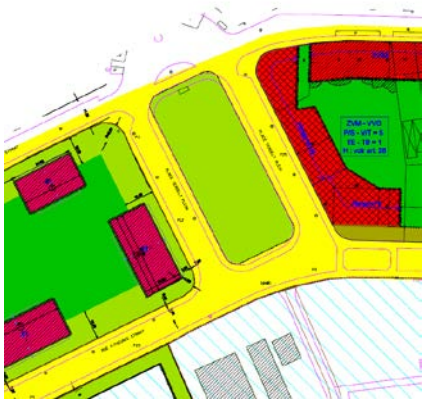


Figure 3: Localisation des différents Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS). Le cadre en trait continu rouge situe la zone de projet. (source : BruGIS)

Le présent PPAS n'impacte en rien l'aménagement proposé.	 **Figure 4: Extrait du PPAS n°349 à 356. (source: commune Schaerbeek)**

1.3.2 Statut et hiérarchie des voiries

1.3.2.1 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 5: Extrait du Plan Régional de Développement - Carte n° 5 Voiries (PRD – AG 12/09/2002).
Le cadre rouge situe la zone de projet.

Selon la carte 5 (Voiries) du Plan Régional de Développement, la place Terdelt et les rues avoisinantes font partie du réseau de quartier zone 30.
Un itinéraire cyclable régional traverse la place.

1.3.3 Environnement bâti

La place Terdelt est constituée de bâtiments hétéroclites dont leurs architectures, alignements et gabarits (R+2 à R+11) sont variés. Les bâtiments situés en bordure du périmètre d'études sont principalement dédiés aux fonctions résidentielles et aux commerces de proximité (au nord de la zone).
A l'ouest de l'espace vert central, des immeubles de plus grand gabarit sont présents à savoir rez+11 avec une architecture classique du milieu du 19ème siècle. A l'est, le bâti est d'architecture contemporaine et de gabarit rez+5.
Au Sud, de nos arrêts de transports le parc Albert offre un espace de végétation importante.

1.3.4 La végétation

Tous au tour de la place Terdelt un alignement d'arbres (type : Platane) sont plantés sur les trottoir. Il y a également un espace vert jouxtant nos arrêts de bus avec aucunes plantations.
Le parc Albert se situant au sud de notre périmètre de projet est un lieu à haute valeur biologique et culturelle.

1.3.5 La circulation automobile

La place Terdelt connaît une circulation locale, elle fonctionne comme un giratoire. Les rues G. Kennis et Joseph Wauters qui sont traversant à la place permettent une circulation à double sens. Aucune piste cyclable n'est proposée, seule des chevrons représente l'espace cyclable sur la voirie.

1.3.6 Le stationnement

Le quartier est placé sous le régime de circulation payant sauf pour les riverains pour la place et l'avenue Docteur Dejase.
La rue Joseph Wauters et la rue G Kennis sont sous régime de zone bleue (zone à disque).
Une place PMR existe sur la place Terdelt
Existence de 2 stationnements Cambio

1.3.7 La desserte en transports en commun urbains

Les arrêts Kennis sont empruntés par la ligne de Bus 66.
Il s'agit d'une ligne dont les fréquences sont les suivantes :

- 7 bus/h en HP
- 4 bus/h en HC (dans chaque sens)

Les arrêts «Kennis» tels qu'existant ne répondent plus aux exigences en terme d'accessibilité PMR préconisé dans le Vadémécum des arrêts de surface. Les dalles de guidage pour l'accès à la première porte du bus ne sont pas présentes. De plus, les dalles podotactiles à hauteur des passages pour piétons sont inexistantes. Les cheminements piétons aux arrêts sont trop étroits et non dimensionnés en fonction de leur fréquentation.

La carte ci-dessous présente la ligne de transport public qui dessert actuellement les arrêts.

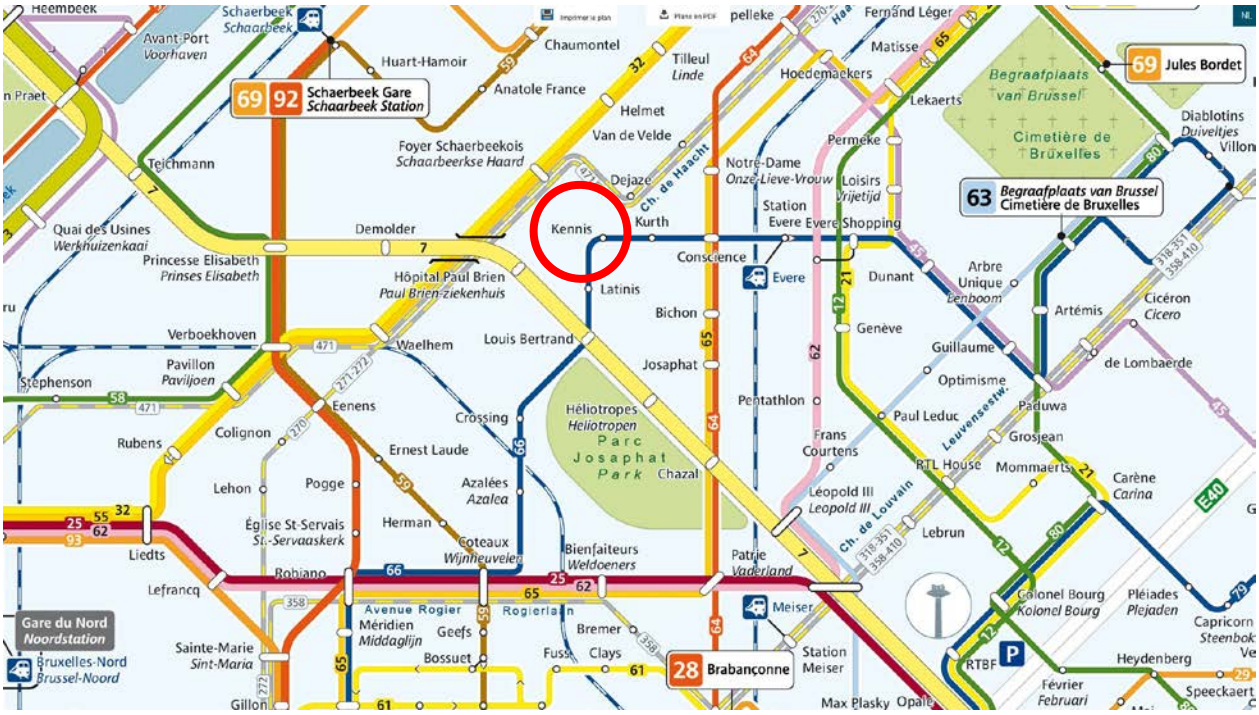


Figure 6: Extrait du plan réseau des transports en commun STIB.

1.3.7.1 ***Train***

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

1.3.7.2 ***Métro***

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

1.3.7.3 ***Bus***

Comme indiqué ci-dessus, la ligne de bus STIB n° 66 emprunte les arrêts « Kennis ». Cette ligne relie « De Brouckère à Péage ».

1.3.7.4 ***Tram***

Aucune ligne de tram ne dessert ces arrêts.

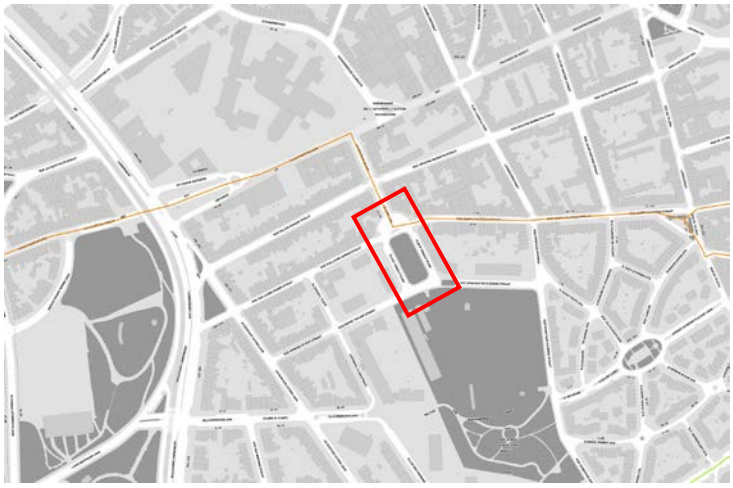
1.3.7.5 ***Itinéraire Cyclable Régional (ICR) et pistes cyclables***

La carte ci-dessous présente les itinéraires cyclables régionaux (ICR) à proximité de la zone d'étude.

L'ICR 103 emprunte un tronçon de la place Terdelt.

Concernant les pistes cyclables, aucun aménagement spécifique n'existe actuellement en faveur des cyclistes.

Il y a une station Villo!



1.3.8 Piétons et personnes à mobilité réduite (PMR)

Les traversées piétonnes situées au sein du périmètre d'étude ne sont pas conformes pour les PMR (absences de dalles podotactiles, bordures abaissées,…).

Les accès aux arrêts de bus sont très compliqués :

- largeur des quais inférieurs aux normes du Vadémécum,
- absence d'accès PMR, de bordures abaissées,…

1.3.9 Le mobilier urbain : L'éclairage

L'éclairage de la place Terdelt et de ces abords sont composés :

- de lampes à iodure de sodium montées sur mat à 12 m de haut
- de consoles sur façades.

1.3.10 Les matériaux

1.3.10.1 ***Trottoirs***

Les trottoirs de la place Terdelt sont dans un état correct avec de temps à autre certaines dalles dégradées. Les matériaux utilisés sur cette section de voirie sont :

- Dalles en béton gris 30x30cm et 20x20cm,
- Pavés béton gris rectangulaires / klinkers.

1.3.10.2 ***Arrêts de transports en commun***

Les arrêts sont dans un bon état et réalisés en dalles béton gris 20x20 et 30x30.
Leur hauteur et leur positionnement ne permet pas au bus d'accoster convenablement.

1.3.10.3 ***Voiries et stationnements***

Le site propre est matérialisé par de l'asphalte.

Au droit de la place Terdelt (voir illustration ci-contre), le matériau délimitant les différentes zones est de l'asphalte.

1.3.10.4 ***Bordures***

Les bordures sont en béton.

CHAPITRE 2 : **DESCRIPTION DU PROJET**

Le projet a pour but d'améliorer l'accessibilité et la sécurité au transport en commun pour répondre aux normes reprises dans le Vadémécum arrêts de surfaces, mais également de redimensionnée les arrêts de bus afin d'augmenter le confort et la sécurité des voyageurs et des Personnes à Mobilité Réduite.
Pour ce faire nous agrandissons les arrêts qui ne répondaient pas aux normes du vadémécum.
Nous proposons de remonter les quais à une hauteur de 18cm pour une meilleure accessibilité au bus, et créer des pentes d'accès aux arrêts à faible pourcentage pour les personnes à mobilité réduites.
Des traversées piétonnes sont prévues de part et d'autre de l'arrêt afin d'assurer la sécurité maximale des voyageurs souhaitant s'y rendre. Ce nouvel aménagement qualitatif des arrêts et des traversées piétonnes impose de revoir les trottoirs.
Pour une meilleure lisibilité des espaces dans cette voirie nous réaménageons certains trottoirs et créons des trottoirs traversant.

Un réaménagement du centre de la place Terdelt est prévu dans le but d'améliorer la qualité de l'espace public (verger, cheminements et espaces accessibles à tous) et de réintroduire le griottier à Schaerbeek (plantation d'une majorité de griottiers dans le verger).

Le projet de verger prévoit les points suivants :

- Plantation d'un verger composé d'arbres solitaires et de haies agrémentées de petites arbres et arbustes. Les arbres fruitiers seront mis à la disposition des riverains sur une surface partagée entre pelouses et pré fleuri. L'essence dominante choisie sera le griottier schaerbeekois.

- Aménagement de cheminements piétons en dolomie sur les axes forts de la pelouse pour créer un espace de promenade et améliorer le confort des usagers.

L'éclairage public sera renouvelé.

2.1 Objectifs

Le projet consiste en un réaménagement complet des arrêts Kennis sur la place Terdelt: chaussées, trottoirs, stationnement, plantations et végétations, éclairage et arrêts de bus.

Les objectifs sont les suivants :

- Dimensionner et aménager ces arrêts afin de répondre au mieux :
  - à la demande de la clientèle, sécurité, accessibilité et confort.
  - aux normes actuelles en matière d'accessibilité des PMR pour les trams,

- Offrir aux piétons des trottoirs convenables et des traversées sûres et logiques.
- Offrir aux cyclistes la possibilité d'entreposer leur vélo grâce aux arceaux et box prévus à cet effet.
- Déplacer et repositionner les poteaux d'éclairage afin de dégager les trottoirs et ainsi améliorer l'accessibilité des PMR.
- Offrir un espace vert agréable et invitant à la promenade.

Amélioration de la sécurité des différents usagers de la voirie et de l'accessibilité aux arrêts

Le projet ne modifie en rien la mobilité des automobilistes mais améliore grandement la sécurité des piétons au niveau des traversées.

La sécurité et le confort des cheminements piétons seront améliorés par la mise en œuvre de traversées piétonnes sécurisées répondant au plan de normes en la matière ainsi que par le réaménagement des trottoirs.

À toutes les traversées piétonnes, mais aussi aux arrêts, les mal et les non-voyants disposeront de dalles podotactiles de guidage. Les nouveaux trottoirs traversant donnent une sécurité aux piétons.
En ce qui concerne la circulation automobile locale, ces aménagements permettent aussi de garder la priorité aux véhicules (bus compris) qui joignent la rue G. Kennis à J. Wauters, la priorité de droite étant limitée. Les automobilistes souhaitant entrer ou sortir des rues avoisinantes devront être plus vigilants et donc ralentir leur vitesse pour une meilleure sécurisation pour tous.

2.2 Cheminement piéton et accessibilité PMR

Les cheminements piétons sont rendus plus confortables et sûrs :

- Trottoirs rénovés,
- Traversées courtes grâce aux extensions de trottoirs qui dégagent également la visibilité des piétons,
- Bordures abaissées aux passages piétons et aménagements pour les personnes malvoyantes,
- Repositionnement idéale du mobilier urbain (feux de signalisation, poteaux porte-caténaires, éclairage public…) afin de permettre un cheminement pour les PMR sans obstacles.
- Cheminement sécurisé par une meilleure mise en lumière de la place et ses abords

Chaque traversée piétonne sera désormais signalée aux malvoyants et aux non-voyants par des dalles podotactiles de couleur contrastée (blanc) par rapport aux trottoirs, à savoir des dalles de guidages puis de vigilances perpendiculaires à la voirie pour indiquer le début de la traversée.

2.3 Cyclistes

Le projet ne prévoit pas de mesure particulière d'encadrement des cyclistes sur cet axe. Seule une piste cyclable suggérée par des logos vélo est prévu au sol.
Le projet prévoit l'implantation d'arceaux et des box vélos. Ceci afin d'améliorer l'intermodalité avec le transport en commun.

2.4 Stationnement

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

Le bilan stationnement sur ce tronçon de la place Terdelt reste inchangé.

2.5 Arrêts du transport public

Le réaménagement proposé dans la présente demande permet d'améliorer la sécurité, l'accessibilité et le confort de tous les voyageurs.
Les quais sont dotés de rampes (plans inclinés avec une pente constante) de maximum 4 % pour permettre la montée sur le quai, et atteindre plus aisément l'accès au bus, des personnes en chaises roulantes ou avec poussette. Les embarcadères sont équipés de lignes podotactiles qui se terminent par quatre grosses dalles en caoutchouc. Les arrêts sont à une hauteur de 18cm, hauteur idéale permettant l'accessibilité maximale aux véhicules. Les deux embarcadères seront également équipés d'abris et mobilier adéquat permettant une sécurisation et un confort complet.

2.6 Végétation

Dans le cadre de ce projet aucun arbre n'est abattu.
Le projet prévoit la plantation de :

- Griottiers sur le nouvelle espace vert centrale.

Griottier.

2.7 Éclairage

L'ensemble de l'éclairage faisant partie de la présente demande de permis est renouvelé et recalculé pour une meilleure mise en lumière.

2.8 Mobilier urbain

L'ensemble du mobilier existant sera réutilisés et replacés.

Poubelles

Abris

2.9 Les matériaux envisagés

Les trottoirs, qui seront réaménagés dans le périmètre de la demande de permis, seront en dalles de béton 20x20 cm gris ou 30x30 cm suivant l'existant et en pavés porphyre de récupération 14x16 cm au niveau des zones de stationnement.

Les quais des arrêts seront en pavés béton gris 20x20cm.

Les parties de voiries qui seront modifiées seront en asphalte.

CHAPITRE 3 : **ANALYSE DES INCIDENCES DU CHANTIER**

Le projet aura une incidence certaine sur la circulation dans le quartier étant donné que le chantier durera environ 2 mois. Les travaux se feront par les moyens classiques pour l'aménagement des arrêts.

La circulation des bus devra être adaptée.

3.1 Durée

La durée totale des travaux est estimée à 40 jours/ouv, ce chantier pourra être programmé dès l'obtention du permis.

3.2 Phasage

Le chantier sera scindé en 2 parties :

- **Partie 1** : arrêts bus et trottoirs côté Terdelt
- **Partie 2** : trottoirs côté Dejase

3.3 Circulation automobile et accessibilité

Une condition importante sera de maintenir dans la mesure du possible la circulation automobile locale afin d'assurer une accessibilité aux propriétés riveraines, aux bureaux, aux entreprises et aux commerces.

Toutefois, il est inévitable qu'à certains moments, la circulation automobile et même celle des bus soient perturbées voir interrompue.

3.4 Transports en commun

Les travaux demanderont d'adapter temporairement la circulation du bus durant la période nécessaire tous en limitant aux maximum le dérangement. Les modalités de coupure et itinéraires seront définies lors de la préparation du chantier et du phasage.

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.