



Note de présentation boulevards Poincaré, de l'Abattoir et du Midi

DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME

AMENAGEMENT DES BOULEVARDS POINCARE, DE L'ABATTOIR
ET DU MIDI

DANS LE CADRE DE LA CYCLABILITE DE LA PETITE CEINTURE

VILLE DE BRUXELLES ET ANDERLECHT

NOTE DE PRESENTATION



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Table des matières

1 Objet de la demande	5
1.1 Localisation	5
1.2 Objectifs	7
2 Situation existante - Prescriptions en vigueur	8
2.1 Le Plan Régional de Développement (PRD).....	8
2.2 Le Plan Régional d’Affectation du Sol (PRAS).....	11
2.3 Les Plans Particuliers d’Affectation du Sol (PPAS).....	12
2.4 Le Patrimoine	12
2.5 Statut et hiérarchie des voiries.....	15
3 Situation existante - Constats	16
3.1 Description des lieux.....	16
3.2 Organisation de la circulation.....	16
3.2.1 Les piétons et PMR.....	16
3.2.2 Les cyclistes.....	17
3.2.3 Les transports publics	18
3.2.4 La circulation automobile	20
3.2.5 Les convois exceptionnels	20
3.2.6 Le stationnement	21
3.2.7 Les pompes à essence	21
3.2.8 La Foire du Midi	21
3.2.9 La sécurité routière	22
3.2.10 L’environnement sonore.....	23
3.3 Les plantations, l’éclairage, le mobilier urbain et les matériaux.....	23
3.3.1 Les plantations.....	23
3.3.2 L’éclairage.....	24
3.3.3 Le mobilier urbain	24
3.3.4 Les matériaux	27
4 Projet	28
4.1 Description générale du projet	29
4.2 Incidences	29
4.2.1 Les piétons et PMR.....	29
4.2.2 Les cyclistes.....	30
4.2.3 Les transports publics.....	31
4.2.4 La circulation automobile	31
4.2.5 Les convois exceptionnels	31
4.2.6 Le stationnement	31
4.2.7 La sécurité routière	32
4.2.8 L’environnement sonore.....	32
4.3 Aménagements spécifiques	33
4.3.1 Raccord au projet de réaménagement de la Porte de Ninove.....	33
4.3.2 Les plantations.....	34
4.3.3 L’éclairage.....	34
4.3.4 Le mobilier urbain	35
4.3.5 Les matériaux	35

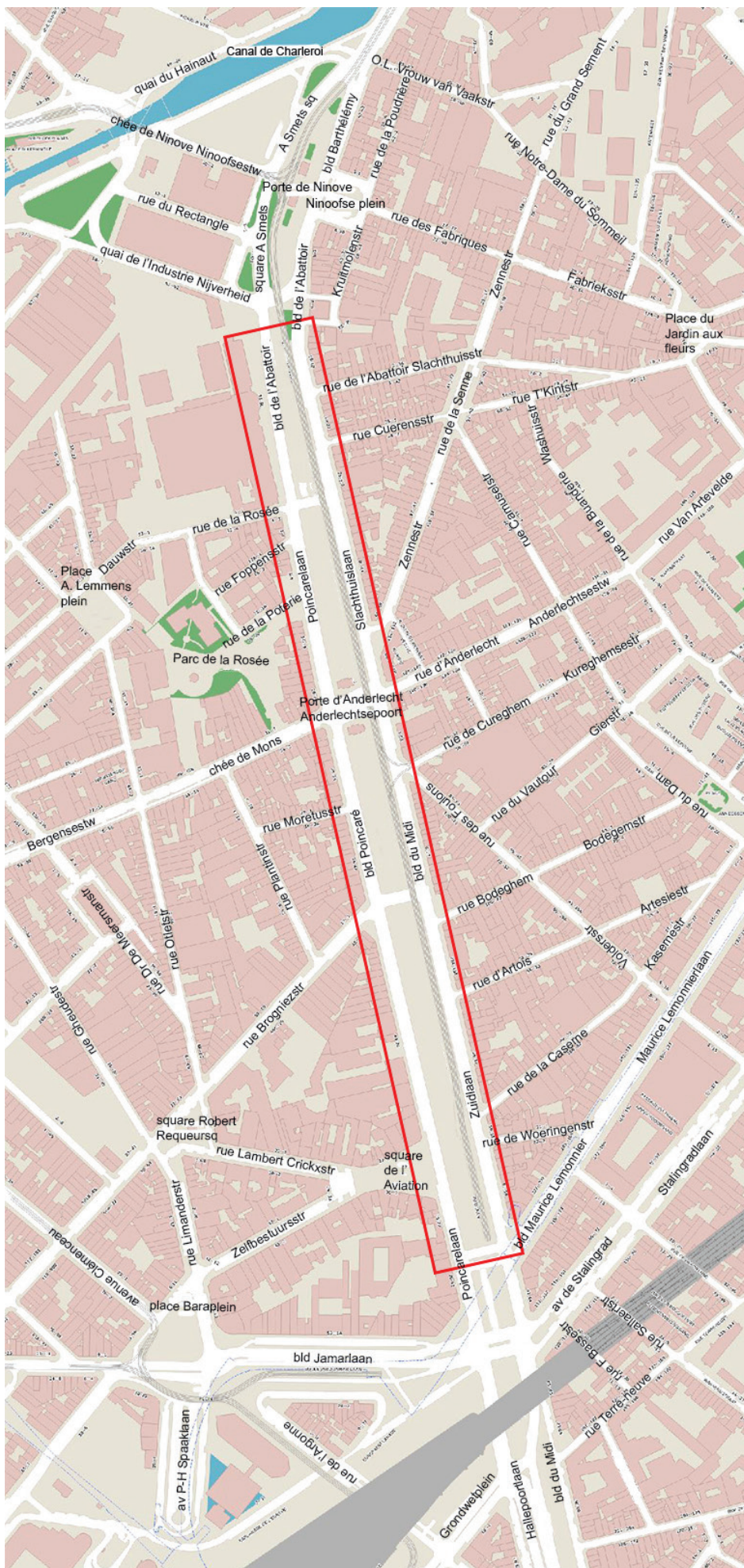
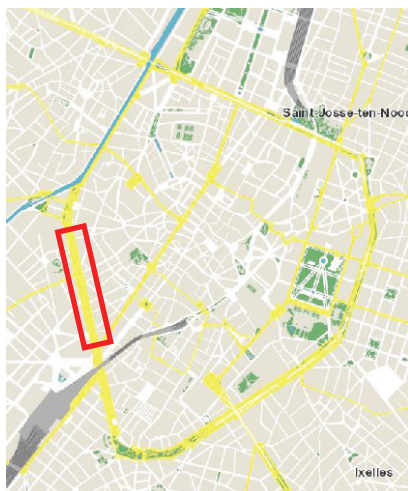
1 Objet de la demande

1.1 Localisation

Le périmètre de l'étude s'étend sur les boulevards Poincaré, de l'Abattoir et du Midi sur une longueur d'environ 850 mètres, entre la Porte de Ninove et le boulevard Maurice Lemonnier.

Les travaux projetés portent essentiellement sur les trottoirs, le stationnement, les voies de circulation en n'intervenant pas sur la berme centrale (si ce n'est aux traversées).

Les boulevards Poincaré, de l'Abattoir et du Midi font partie de la Petite Ceinture et se situent au sud ouest de celle-ci.





limites communales



Photo de la situation actuelle (à hauteur du n° 23 du boulevard du Midi). source: Street View Google ©

1.2 Objectifs

La demande de permis d'urbanisme porte sur l'aménagement de pistes cyclables bidirectionnelles séparées de la circulation automobile côté intérieur et extérieur de la Petite Ceinture sur les boulevards Poincaré, de l'Abattoir et du Midi entre la Porte de Ninove et le boulevard Maurice Lemonnier.

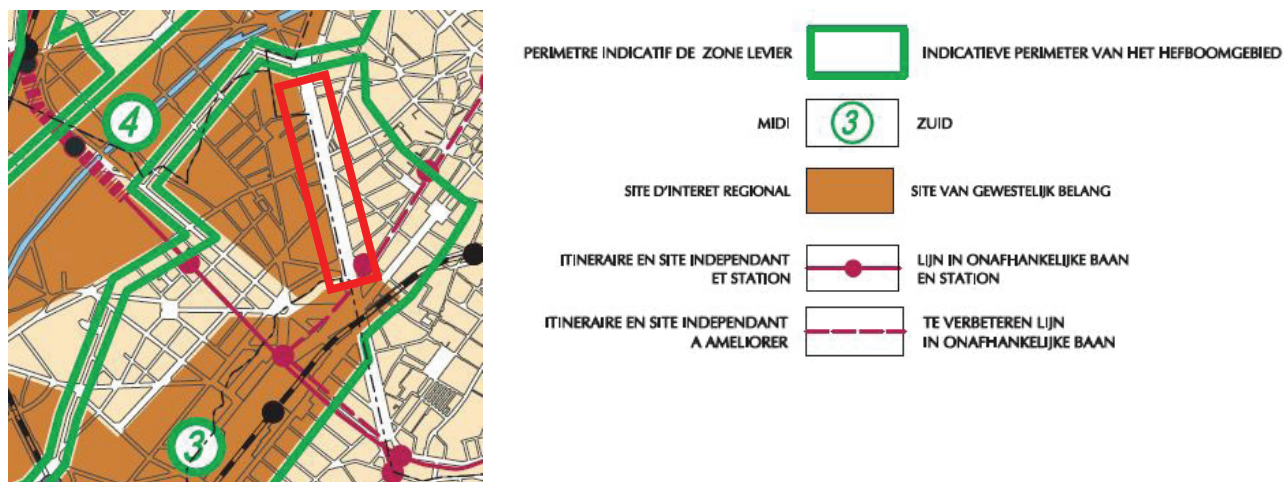
Les objectifs principaux sont:

- le premier objectif est d'assurer la cyclabilité de l'ensemble de la Petite Ceinture en réservant un espace spécifique à cette fonction, répondant ainsi à la déclaration gouvernementale;
- l'amélioration des traversées autant pour les piétons que pour les cyclistes;
- l'amélioration des arrêts de transports publics;
- tout en maintenant des capacités suffisantes pour les déplacements automobiles, ainsi que des capacités en stationnement.

2 Situation existante - Prescriptions en vigueur

2.1 Le Plan Régional de Développement (PRD)

Carte 2 - Définition des zones leviers

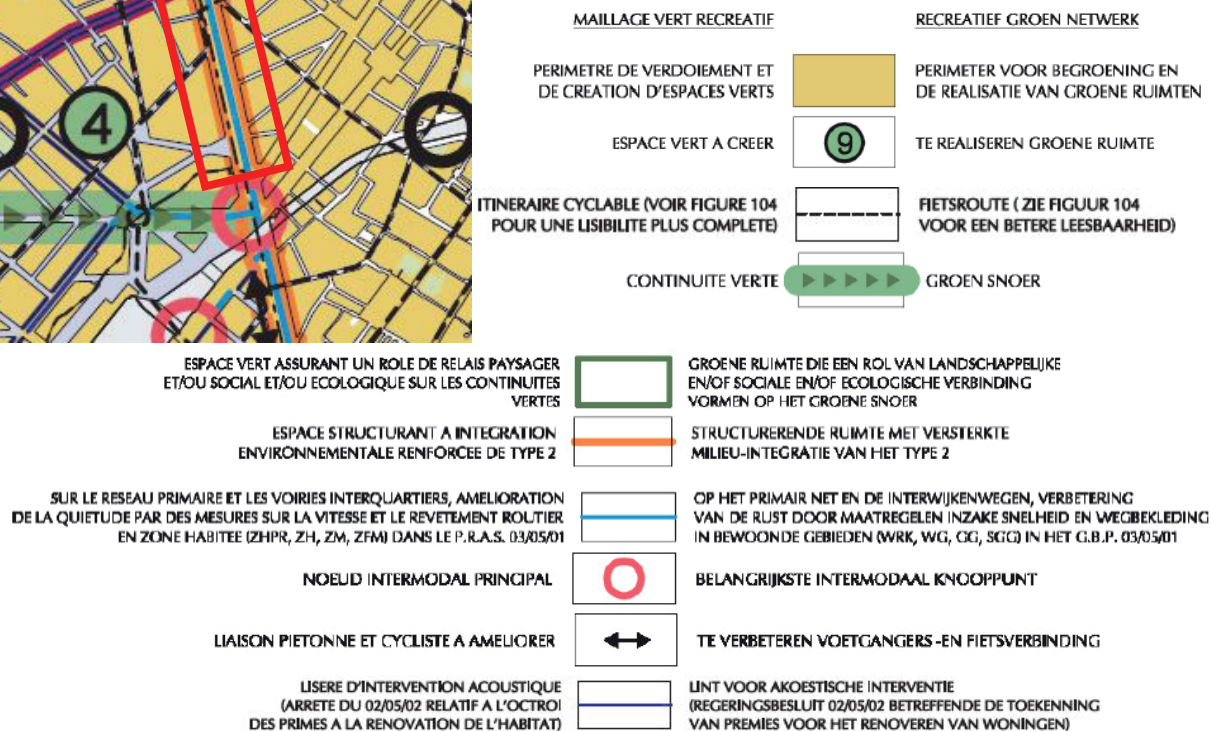
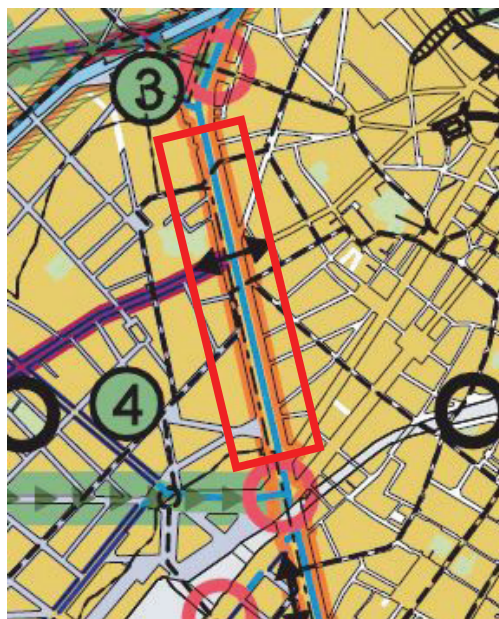


La carte “Définition des zones leviers” indique:

- Les boulevards Poincaré, de l’Abattoir et du Midi comme faisant partie de la zone levier Midi.
- Le projet présent jouxte la zone du schéma directeur du quartier de la Gare du Midi qui a été approuvé en première lecture par le gouvernement en avril 2015. Ce schéma directeur prévoit à l’horizon 2020 d’améliorer la qualité de vie et d’usage dans le quartier par:
 - le réaménagement et l’amélioration de la gestion des espaces publics: enfouissement du tram dans un tunnel dit Constitution, reconfiguration de l’esplanade de l’Europe, de la place de la Constitution et de la rue Couverte, etc. L’animation de ces espaces publics sera favorisée par la réaffectation des quadrilatères (espaces situés sous les voies ferrées entre la gare et la Petite Ceinture de respectivement 10.000 et 5.000 m² aménagés en halle alimentaire, parking vélos, commerces et établissement Horeca, équipements).
 - le renforcement, toujours au moyen du réaménagement des espaces publics, des perméabilités entre Saint-Gilles et Anderlecht et facilitation du cheminement vers le centre-ville (la Grand-Place se situe à 10 minutes à pied de la gare).
 - l’aménagement du «grand quadrilatère» en halle alimentaire, parking vélos et commerces
 - la construction de près de 500 logements (50.000 m²) via les projets «Jamar» et «Victor».
 - la création de bureaux dans les projets «Fonsny» et «Victor».
 - la relocalisation des bureaux de la SNCB dans le projet «Fonsny».

Le schéma directeur n’a pas de valeur réglementaire mais préfigure de sa transcription en PPAS (Plans Particuliers d’Affections du Sol).

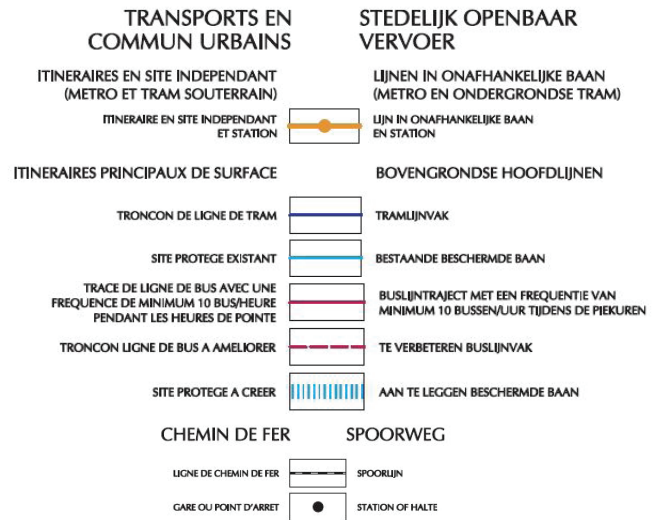
Carte 4 - Cadre de vie



La carte "Cadre de vie" indique:

- La Petite Ceinture comme espace structurant à intégration environnementale renforcée de type II, c'est-à-dire que les espaces publics (rocodes et grandes voiries dans l'axe du Canal, ...) sont des espaces où l'on vise le renforcement de la part de l'espace voué à la mobilité douce, sans pour autant porter atteinte au trafic automobile (volume et fluidité).
- Les boulevards Poincaré, de l'Abattoir et du Midi comme voiries où il y a lieu d'améliorer la quiétude par des mesures sur la vitesse et le revêtement routier.
- La Porte d'Anderlecht comme liaison piétonne et cycliste à améliorer.
- Les 2 itinéraires cyclables régionaux (ICR) qui croisent les boulevards, la rocade A et l'ICR 9.

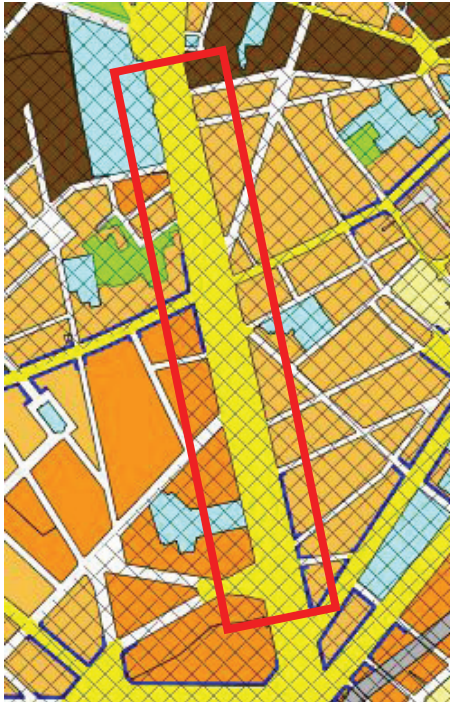
Carte 6 - Transports en communs



La carte "Transports en communs" indique:

- Les boulevards Poincaré, de l'Abattoir et du Midi comme site protégé existant.
- La chaussée de Mons comme site protégé à créer.
- Le chaussée de Mons et la rue d'Anderlecht comme tronçon ligne de bus à améliorer.

2.2 Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)



Extrait de carte du Plan Régional d'Affectation du Sol

Les boulevards Poincaré, de l'Abattoir et du Midi sont des espaces structurants. ■

Un espace structurant implique:

- Les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain.
- En outre, les espaces structurants arborés doivent être plantés de manière continue et régulière.

Le boulevard Poincaré est bordé de zones mixtes ■ et de zones d'habitation ■ et de zones mixtes ou d'habitation en liseré de noyau commercial ■ ■

Le boulevard Poincaré est bordé d'une zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public ■ (Athénée Maïmonide au n° 67)

Le boulevard de l'Abattoir est bordé de zones d'habitation ■ et d'une zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public ■ (Institut des Arts et Métiers au n° 50).

Une zone verte ■ (le parc de la Rosée) est proche du boulevard Poincaré. Une entrée du parc se situe au coin de la rue de la Poterie.

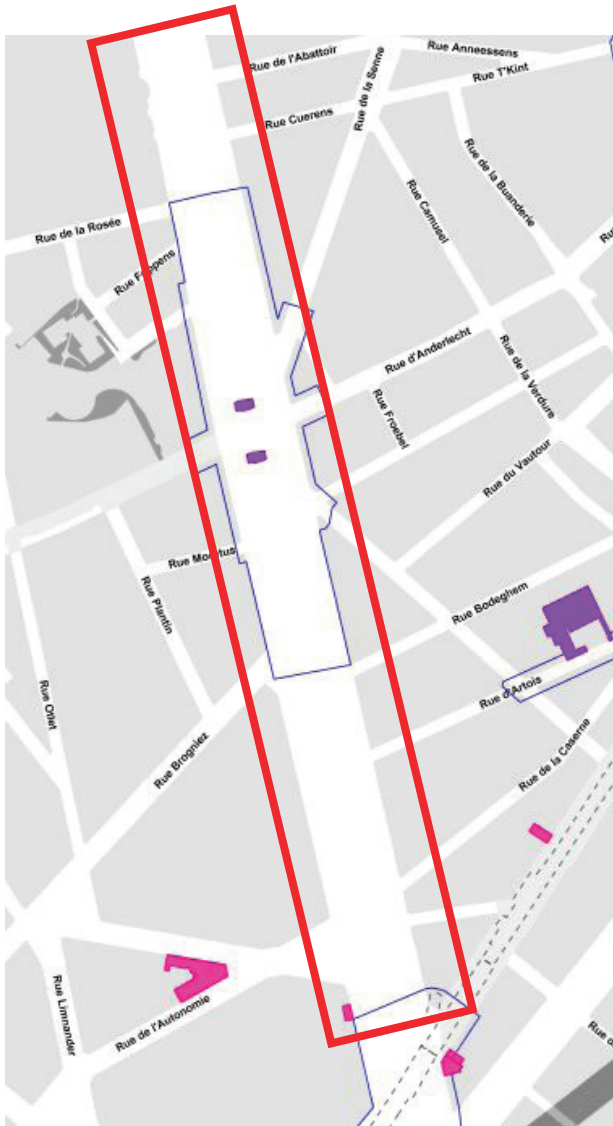
Le boulevard du Midi est bordé de zones d'habitation ■ et de zones d'habitation en liseré de noyau commercial. ■

Les boulevards se situent en Zichée (zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement). ☒

2.3 Les Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS)

Pas de PPAS actuellement dans le périmètre d'intervention.

2.4 Le Patrimoine

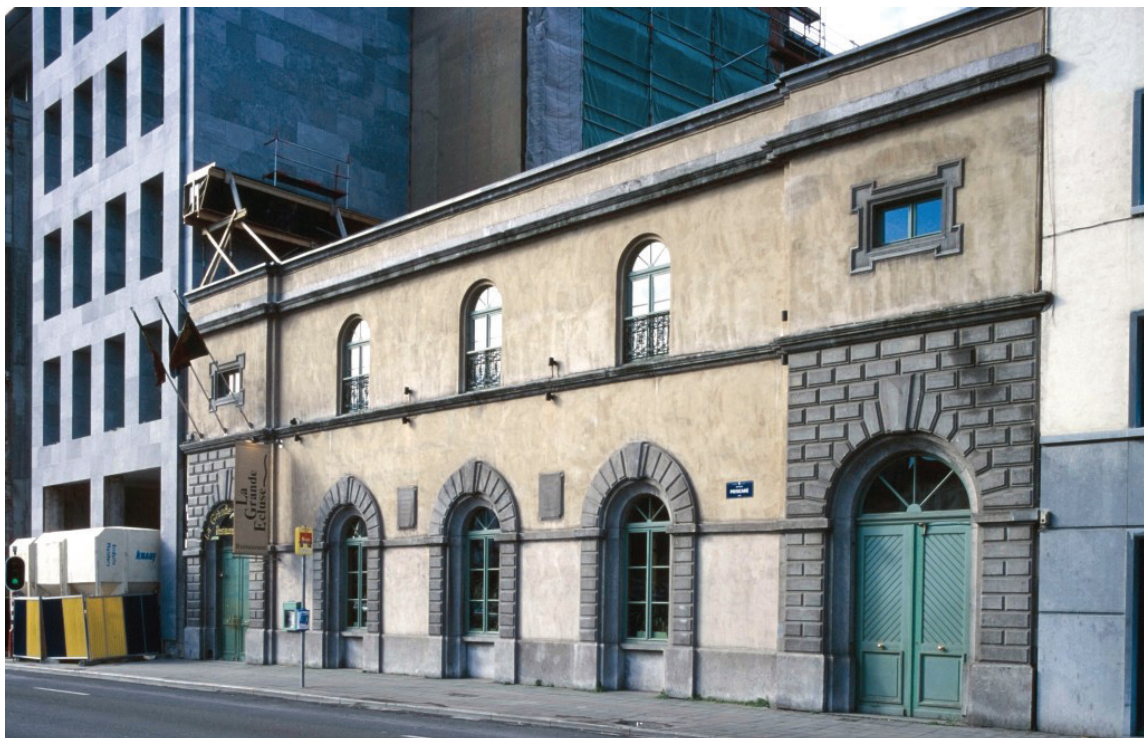


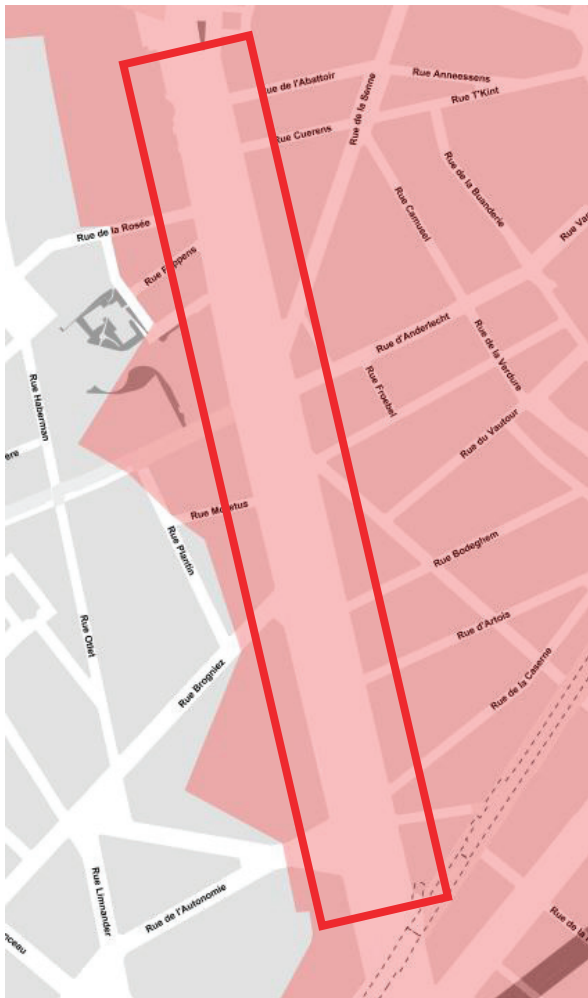
Extrait de Brugis Patrimoine et Zones de protection

A la Porte d'Anderlecht sis 1 et 2, les anciens pavillons d'Octroi sont classés et en zone de protection.



Au 77 boulevard Poincaré, le bâtiment de la Grande Ecluse est classé.





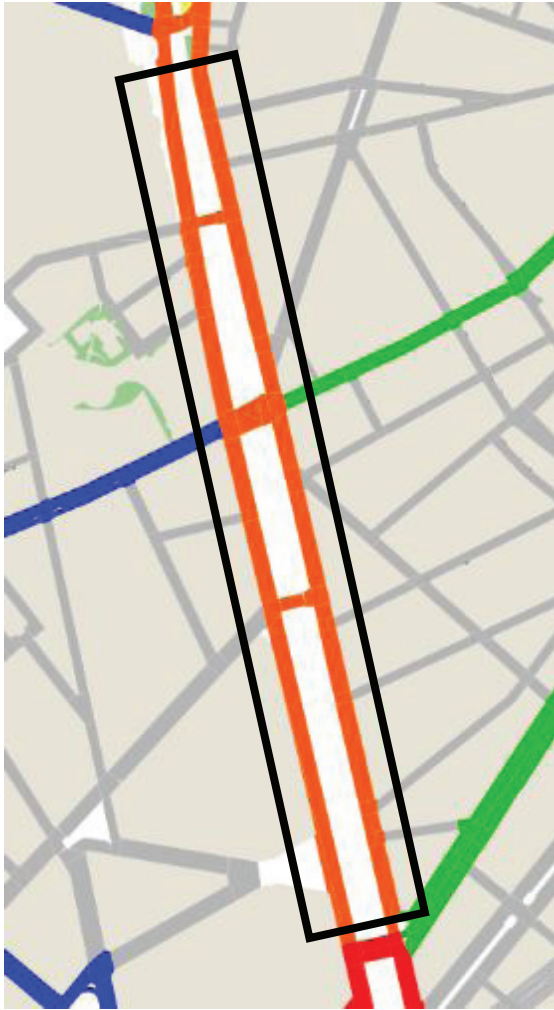
extrait de Brugs "Patrimoine archéologique - zones d'extention du site"

Toute la zone se situe sur une zone de potentiel archéologique.

Il est par conséquent conseillé de contacter le service archéologique de Bruxelles afin de voir si des sondages préliminaires sont souhaités et par qui ceux-ci peuvent être exécutés.

2.5 Statut et hiérarchie des voiries

Les boulevards Poincaré, de l'Abattoir et du Midi sont des voiries régionales.



Extrait de la carte Mobigis "La hiérarchie des voiries"

Ils sont aussi considérés comme des voies principales. ■

La chaussée de Mons est une interquartier. ■

La chaussée d'Anderlecht est un collecteur de quartier. ■

Le reste des voiries sont des voiries locales. ■

3 Situation existante - Constats

3.1 Description des lieux

Les boulevards sont constitués de trottoirs d'environ 4m50 de large, d'une zone de stationnement latéral d'environ 2m50, d'une chaussée divisée à l'origine en 3 bandes de circulation qui fait l'objet d'une phase test depuis juin 2013. La bande la plus à droite est réservée aux cyclistes par une piste cyclable marquée. En section le calibrage automobile est donc ramené de 3 à 2 voies par sens.

A l'approche des carrefours (Porte d'Anderlecht et boulevard Maurice Lemonnier), les bandes de stockage sont conservées.

La chaussée est de 12m50 de large (zone de stationnement comprise) de part et d'autre d'une berme centrale de 26m.

Un site propre tram (trams 51 et 82) d'une largeur de 6m25, est aménagé tout le long de la berme boulevard du Midi, de la Porte de Ninove jusqu'au tunnel Lemonnier au sud.

La berme est plantée d'une double rangée de platanes dont il manque certains sujets.

Dans sa partie sud, depuis la Porte d'Anderlecht jusqu'au boulevard Maurice Lemonnier, la berme accueille une partie de la Foire du Midi, deux mois par an (montage et démontage inclus).

3.2 Organisation de la circulation

3.2.1 Les piétons et les PMR

Les trottoirs offrent aux piétons une largeur confortable et sont en assez bon état.

Peu de traversées piétonnes sont équipées de dispositifs PMR.

Il existe peu de traversées piétonnes traversant les boulevards:

- devant l'Athénée Maïmonide, une traversée avec bouton poussoir sur le boulevard Poincaré relie le trottoir à la berme centrale;
- à hauteur de la rue Brogniez, une traversée non protégée par des feux sur le boulevard du Midi mais pas de traversée sur le boulevard Poincaré pour rejoindre l'arrêt Bodeghem. La traversée de la berme centrale dont le revêtement est en pavés porphyres, est inconfortable en général et impraticable pour les PMR en particulier;
- traversées Porte d'Anderlecht gérées par des feux;
- une traversée à la demande à hauteur des Arts et Métiers et de l'arrêt de tram.

Il n'y a pas de traversée existante au passage de la berme centrale à hauteur de la rue de la Rosée.

Certaines rues transversales débouchant sur les boulevards du Midi et de l'Abattoir sont équipées de plateaux (rue de l'Abattoir, rue Cuerens, rue Bodeghem, rue d'Artois, rue de la Caserne et rue Woeringen). Par contre, aucune rue transversale débouchant sur le boulevard Poincaré n'est équipée de plateau.

3.2.2 Les cyclistes

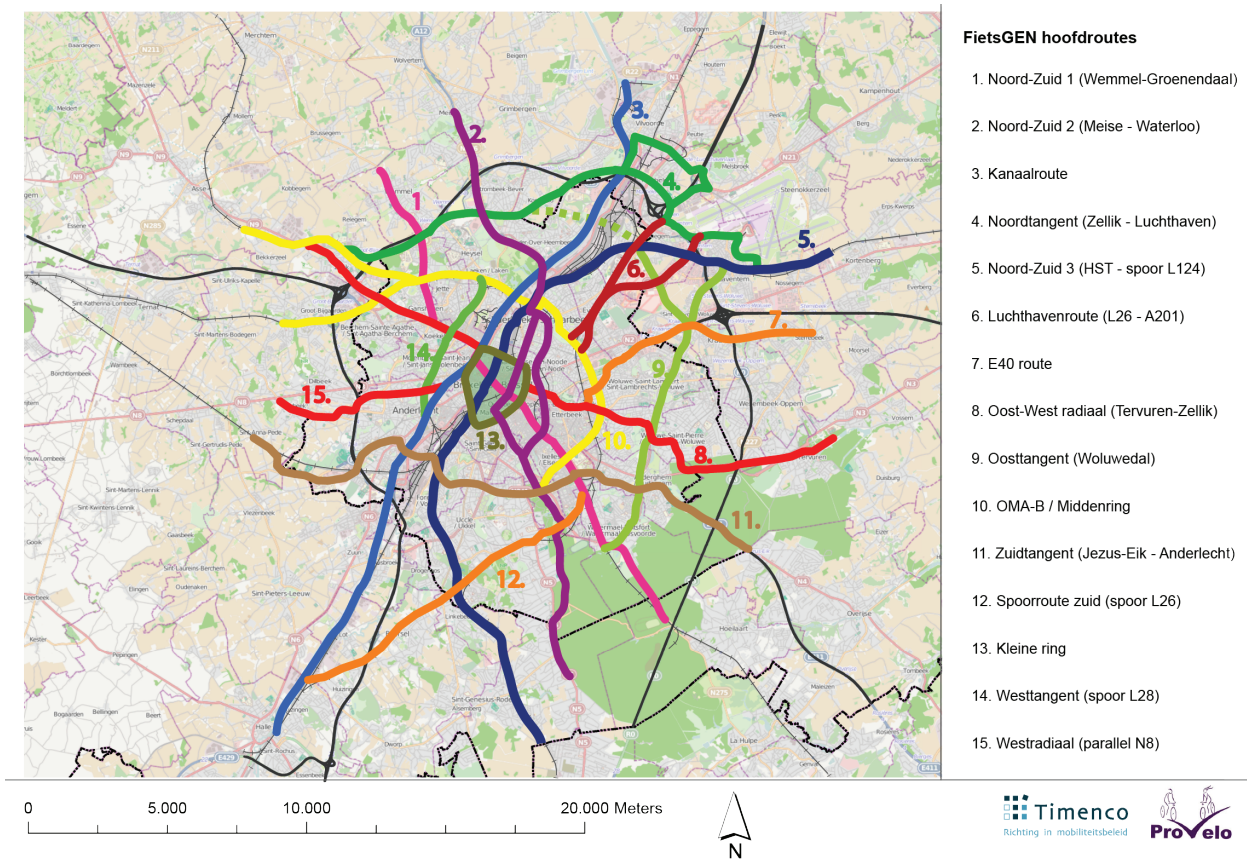
Depuis juin 2013, des pistes cyclables ont été marquées en voirie et font l'objet d'une phase test. En effet le test a consisté en la transformation de la voie automobile la plus à droite en piste cyclable marquée dans chaque sens de circulation.

Mais la configuration actuelle de l'aménagement cyclable reste peu confortable et peu sécurisante:

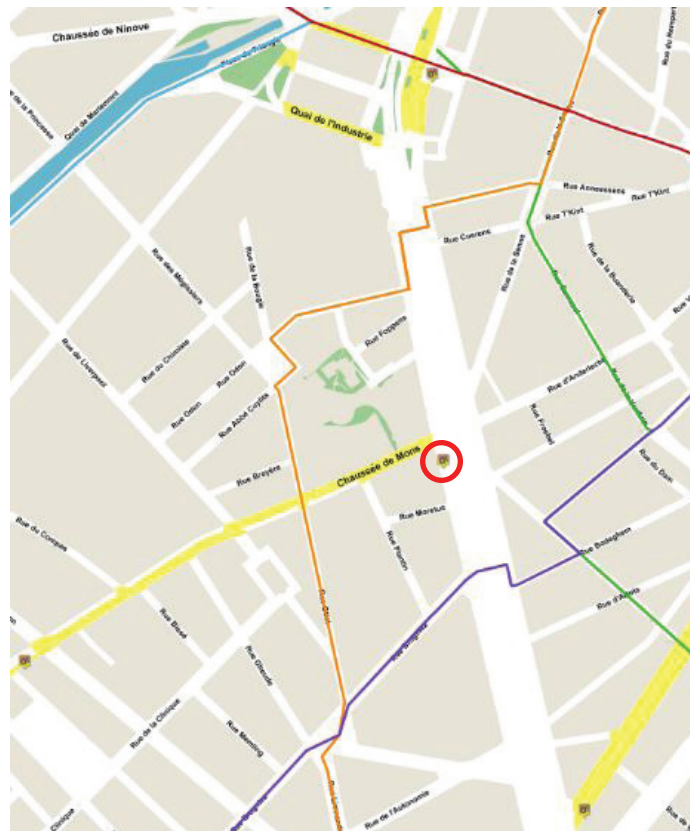
- les cyclistes circulent de façon directement contiguë au trafic automobile, avec des flux qui sont importants et des vitesses qui restent élevées;
- toutes les manœuvres en lien avec les bandes de stationnement passent par les pistes cyclables et du stationnement en double-file est fréquent, obligeant le cycliste à passer sur la chaussée;
- les cyclistes qui veulent s'arrêter sur les boulevards pour accéder aux fonctions qui se trouvent le long des façades (magasins, etc) sont gênés par le fait de devoir traverser la bande de stationnement.

Aucun aménagement pour les cyclistes au niveau des traversées n'existe actuellement.

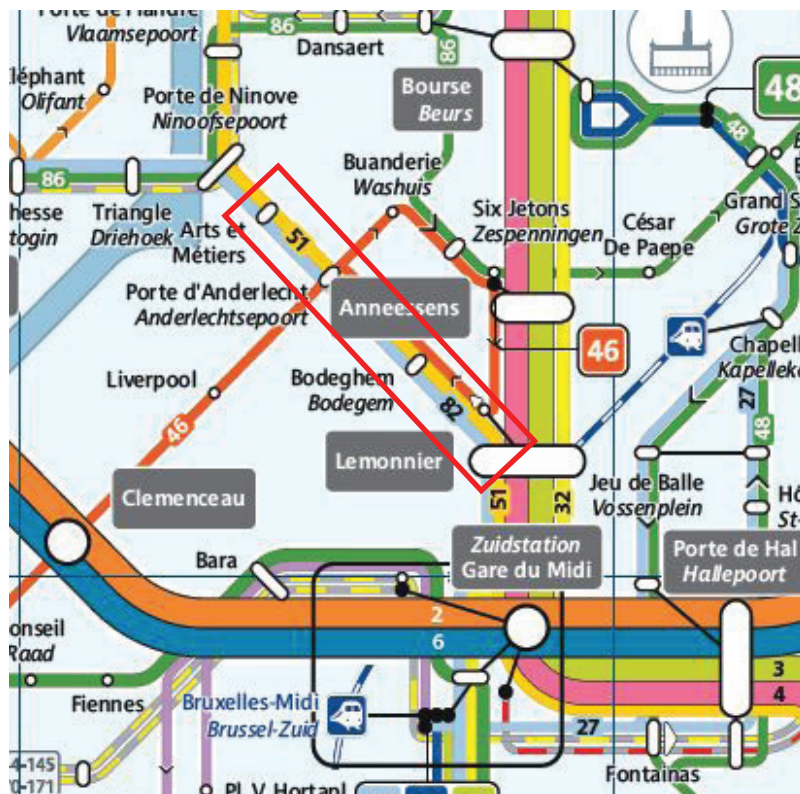
La Petite Ceinture fait partie du RER Vélo (route 13 - Petite Ceinture).



Le périmètre de l'étude est traversé par 2 itinéraires cyclables régionaux à hauteur des rues de la Rosée et de l'Abattoir (Rocade A en orange) et des rues Brogniez et Bodeghem (ICR 9 en bleu). Une station Villo est implantée à la Porte d'Anderlecht.



3.2.3 Les transports publics



Le métro:

Il y a une station de pré-métro dans le périmètre de l'étude - arrêt **Lemonnier**.

- ligne **3** Esplanade - Churchill
- ligne **4** Gare du Nord - Stalle
- ligne **32** Da Vinci - Drogenbos Château (ne circule qu'après 20h)
- ligne **51** Stade - Van Haelen
- ligne **82** Berchem Station - Drogenbos Château (en journée) Berchem Station - Gare du Midi (après 20h)

L'entrée de la station se situe sur le coin entre le boulevard Maurice Lemonnier et le boulevard du Midi. Le cheminement des piétons faisant la traversée du boulevard Maurice Lemonnier est interrompu par un by-pass pour les véhicules venant de Lemonnier qui tournent à droite dans le boulevard du Midi.

Les lignes de tram:

- les trams **51** et **82** desservent les arrêts Porte de Ninove, Arts et Métiers, Porte d'Anderlecht, Bodeghem et Lemonnier sur les boulevards Poincaré, de l'Abattoir et du Midi.

Des rails sont aménagés au carrefour boulevard du Midi/rue de Cureghem afin de permettre aux trams de rejoindre leur dépôt situé rue de Cureghem.

Les lignes de bus:

- Une seule ligne de bus circule dans le périmètre, la ligne **46** qui relie Anderlecht au Pentagone par la Porte d'Anderlecht via la chaussée de Mons et la rue d'Anderlecht. Depuis la mise en place du plan de circulation du Pentagone (lié au nouveau piétonnier des boulevards du Centre), la ligne **46** venant du centre est déviée par le boulevard Maurice Lemonnier et rejoint la Porte d'Anderlecht via la rue de Woeringen et le boulevard du Midi.

Toutefois le souhait de la Stib est de retrouver son itinéraire initial par la rue d'Anderlecht, tel que repris dans le Plan Directeur Bus approuvé en 1^{ière} lecture par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.



3.2.4 La circulation automobile

Depuis juin 2013, les boulevards sont passés en phase test de 3 bandes de circulation de part et d'autre de la chaussée à 2 bandes de circulation sauf à l'approche des carrefours à feux où les bandes de stockage ont été conservées.

Cette phase test a permis de marquer des pistes cyclables sur une bande de circulation tout le long des boulevards (des 2 côtés de la chaussée) et s'avère concluante sur base des comptages qui ont été réalisés avant et pendant la phase test.

Plan circulation du Pentagone:

Dans le cadre du plan de circulation du Pentagone, la rue d'Anderlecht qui était à double sens est devenue sens unique entrant (dans le Pentagone) avec des pistes cyclables marquées de part et d'autre de la voirie.

Régime de vitesse:

La vitesse autorisée sur cet axe est de 50 km/h, vitesse qui est régulièrement dépassée. Toutefois la réduction de 3 bandes de circulation à 2 bandes, a permis d'observer une diminution des excès.

Toutes les voiries donnant sur les boulevards Poincaré, de l'Abattoir et du Midi sont en zone 30, à l'exception de la chaussée de Mons qui est à 50 km/h.

3.2.5 Les convois exceptionnels



extrait de la carte des transports exceptionnels de Bruxelles

CLASSES & CATEGORIES (transport exceptionnel)

Catégorie	R2		R3		R4	
	H < 5 m	H ≥ 5 m	H < 5 m	H ≥ 5 m	H < 5 m	H ≥ 5 m
Classe de portance normal M ≤ 44 T	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
44 T < M < 60 T	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
60 T < M < 90 T	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
90 T < M < 120 T	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
120 T < M < 180 T	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
180 T < M < 240 T	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
240 T < M < 360 T...	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]

PONTS ET AUTRES OBSTACLES (Atlas)

□	+	*	×	☆
Au-dessus de la route ponts	autres	En-dessous de la route long > 5m	long < 5m	Pont futur, ou soutènement
OBSTACLES à EVITER (par déviation locale)		OBSTACLES INFRANCHISSABLES (déviation locale impossible)		
T	H	◊		
charge limite	hauteur limite			

Selon la carte des itinéraires des convois exceptionnels, les boulevards Poincaré, de l'Abattoir et du Midi sont des voiries qui peuvent accueillir des transports exceptionnels de catégorie R4. Il faut donc prévoir sur ces voiries une largeur minimale de 6 m entre bordures et 7m libre de tout obstacle.

3.2.6 Le stationnement

Stationnement automobile:

Le boulevard offre 124 emplacements de stationnement public, qui sont réglementés (zone verte). Sur la berme centrale, du stationnement officieux, non géré, est toléré. Approximativement 744 véhicules s'y parquent.

Le stationnement est strictement interdit devant l'Athénée Maïmonide (école juive) au n°67 du boulevard Poincaré, le long du trottoir et sur la berme centrale.



Il n'y a pas d'emplacement réservé pour véhicules partagés (Cambio, Zen Car).

Stationnement vélo:

Il y a une station Viljo située aux n° 26-28 du boulevard Poincaré, à la Porte d'Anderlecht. 3 arceaux vélo sont situés à la Porte d'Anderlecht devant un des pavillons d'Octroi et 3 arceaux au square de l'Aviation.

3.2.7 Les pompes à essence

Deux pompes à essence sont présentes dans le périmètre: Texaco sur le coin boulevard Poincaré (n°49) et rue Brogniez, Octa + sur le coin du boulevard du Midi (n°25-27) et la rue Bodeghem. Le permis d'environnement d'Octa+ est valable jusqu'au 3/10/2018 et celui de Texaco jusqu'au 22/1/2022.

3.2.8 La Foire du Midi

La Foire du Midi prend place chaque été, entre la Porte de Hal et la Porte d'Anderlecht. Entre le boulevard Maurice Lemonnier et la Porte d'Anderlecht, les manèges sont montés sur la berme y compris sur la bande de circulation qui la longe côté boulevard Poincaré et cela 2 mois par an pendant les mois de juillet et août (y compris montage et démontage des manèges).

3.2.9 La sécurité routière

Véhicules motorisés:

On constate des excès de vitesse sur les boulevards qui sont limités à 50 km/h sur 2 bandes de circulation de part et d'autre de la berme centrale.

Vélos:

Les cyclistes circulent de façon directement contiguë au trafic automobile sur une piste cyclable marquée, avec des flux qui sont importants et des vitesses qui sont élevées.

Aucun aménagement pour les cyclistes au niveau des traversées n'existe actuellement.

Piétons:

Les traversées piétonnes protégées ou non par des feux, sont trop longues (12 mètres) ou inexistantes. Au niveau de la Porte d'Anderlecht, il n'y a pas de traversée entre l'arrêt de bus vers ville et les arrêts de tram (une forte demande existe).

PMR:

Peu de traversées piétonnes sont équipées de dispositifs PMR.

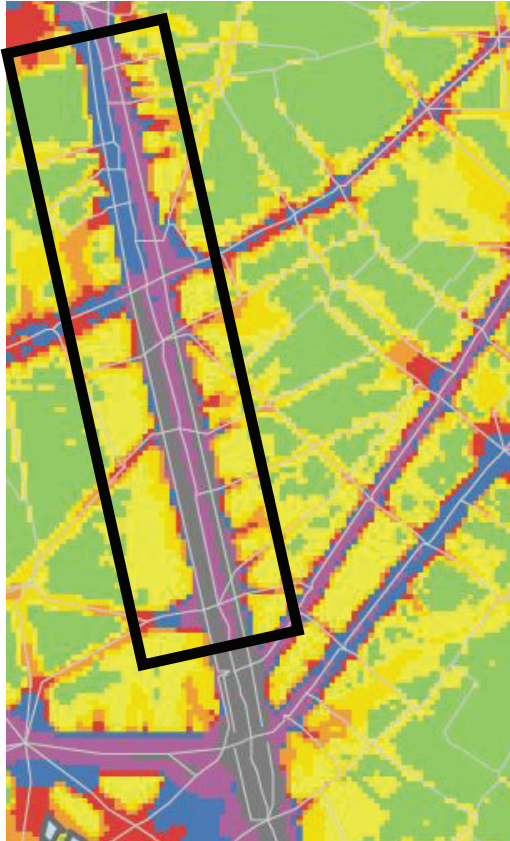
ZaCA (zones à concentration d'accidents):

Deux ZaCA (au carrefour bld du Midi/rue Bodeghem/rue Brogniez et au boulevard Maurice Lemonnier) ont été identifiées comme zones à concentration d'accidents les plus importantes sur le territoire de la région bruxelloise, principalement en ce qui concerne la sécurité des piétons et l'inexistence des traversées pour les cyclistes.

3.2.10 L'environnement sonore

Nous référons au rapport "Cartographie stratégique du bruit des transports terrestres en région de Bruxelles-Capitale" - Année 2006 - Bruxelles Environnement".

Le "Lden" est le niveau d'exposition au bruit: la valeur de l'indice de bruit "Lden" représente le niveau d'exposition totale au bruit sur 24 heures. Il est composé des indicateurs "Lday, Levening, Lnight", niveaux sonores moyennés sur les périodes 7h-19h, 19h-23h et 23h-7h, auxquels une pénalité est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.



Niveau moyen annuel Gemiddeld jaarniveau

Selon Indicateur Lden (Day / Evening / Night)
Volgens indicator Lden

Lden

< 45 dB(A)	Très calme / Heel stille
45 - 50 dB(A)	
50 - 55 dB(A)	Calme / Stille
55 - 60 dB(A)	
60 - 65 dB(A)	Bruyant / Lawaaierig
65 - 70 dB(A)	
70 - 75 dB(A)	Très bruyant / Heel lawaaierig
> 75 dB(A)	

Extrait de la carte exposition au bruit du trafic routier de Bruxelles Environnement -
Année 2006 - Semaine - Indicateur global Lden

En observant la carte, on s'aperçoit qu'entre la Porte d'Anderlecht et le boulevard Maurice Lemonnier les boulevards sont dans une zone où il y a un dépassement des valeurs limites (limite: 65 dB(A) en journée et 60 dB(A) pendant la nuit) puisqu'ils sont à plus de 75 dB(A).

3.3 Les plantations, l'éclairage, le mobilier urbain et les matériaux

3.3.1 Les plantations

Une centaine d'arbres existants sont plantés en double rangée sur la berme centrale. Ce sont des platanes (*Platanus Acerifolia*) dont l'état sanitaire est sain.

Dans les 2 alignements, il manque une quinzaine de sujets.

3.3.2 L'éclairage

Les boulevards Poincaré, du Midi et de l'Abattoir sont équipés de six types de luminaires différents, situés en berme centrale et sur façade.

Les différents types de luminaires sont des luminaires de type routier très anciens. Les installations sont complètement vétustes et la multiplicité des modèles en est un signe. Ces luminaires sont équipés de différents types de sources ; entre autres des sources au sodium haute pression (NaHP) de 400 W et des sources aux vapeurs de mercure (HPL) de 250 W. Ces dernières sont très inefficaces et sont de ce fait interdites à la commercialisation depuis 2015. Il existe donc une urgence pour le remplacement d'éclairage public existant en vue d'une meilleure efficacité énergétique et d'un meilleur confort pour les usagers. La situation actuelle est en effet très sombre et très disparate (voir photo ci-dessous) :



3.3.3 Le mobilier urbain

Le mobilier urbain présent sur les boulevards est assez divers.



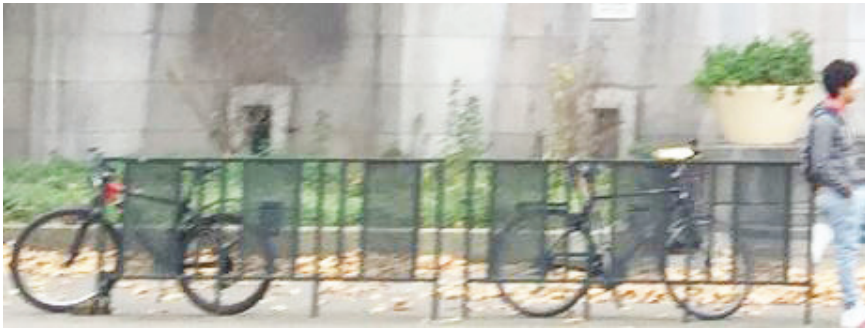
abri bus arrêt "Arts et Métiers"



horodateur sur trottoir



banc au square de l'Aviation

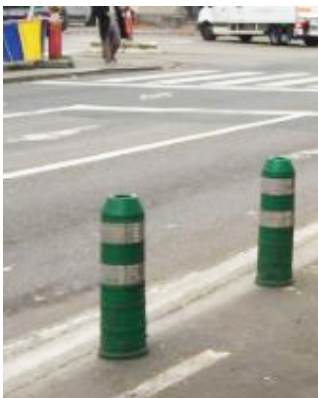


barrière devant l'école des Arts et Métiers



barrières "Croix de Saint André" présentes à différents endroits sur la berme centrale

Différents types de potelets sont présents dans les aménagements existants.

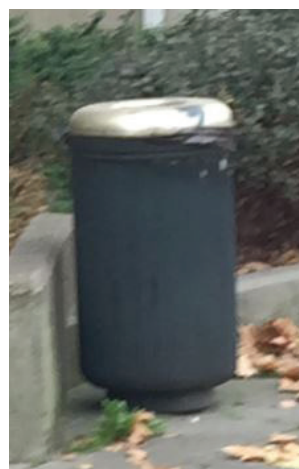




panneaux publicitaires



Différents types de poubelles sont présents dans les aménagements existants.



peu d'armoires électriques sont présentes



un mat drapeau se trouve à la Porte d'Anderlecht

3.3.4 Les matériaux

Les trottoirs sont généralement revêtus de dalles de béton gris 30x30. Au carrefour avec la rue de Cureghem ils sont en pavés platine et entre la rue de Cureghem et la rue d'Anderlecht il y a une zone revêtue de klinkers.

Au square de l'Aviation, le revêtement est composé de dalles en béton de couleur ocre claire.

Les zones de stationnement sont principalement revêtues de klinkers.

La chaussée est revêtue d'asphalte.

La berme centrale est revêtue en majorité de pavés porphyre mais certaines zones sont revêtues d'asphalte et de dolomie le long de la trémie du tram entre le boulevard Maurice Lemonnier et la rue de la Caserne.

La bermette de séparation du site propre tram est revêtu soit de dalles de béton 30x30, soit d'asphalte.

Les arrêts de tram "Bodeghem" et "Porte d'Anderlecht" sont revêtus de pavés porphyre sciés. L'arrêt de tram "Arts et Métiers" est revêtu de klinkers.

Les plateaux aux carrefours avec les rues transversales sont revêtus de klinkers.

A la Porte d'Anderlecht, une zone en dalles de pierre bleue se situe devant le pavillon d'Octroi sud.

4 Projet



situation existante boulevard de l'Abattoir n°34



situation projetée boulevard de l'Abattoir n°34

4.1 Description générale du projet

La demande de permis d'urbanisme porte sur l'aménagement de pistes cyclables bidirectionnelles séparées de la circulation automobile côté intérieur et extérieur de la Petite Ceinture sur les boulevards Poincaré, de l'Abattoir et du Midi entre la Porte de Ninove et le boulevard Maurice Lemonnier.

Côté Porte de Ninove, le projet se raccorde au permis d'urbanisme délivré pour le réaménagement complet de la Porte de Ninove (en proposant quelques modifications pour un meilleur raccord).

Côté Lemonnier, le projet prévoit quelques aménagements provisoires afin de se relier à la situation existante. A moyen terme, le réaménagement complet du carrefour Lemonnier/Stalingrad/Jamar/Fonsny est prévu dans le cadre du schéma directeur Midi intégrant la nouvelle station de métro Constitution.

Les objectifs principaux sont:

- le premier objectif est d'assurer la cyclabilité de l'ensemble de la Petite Ceinture en réservant un espace spécifique à cette fonction, répondant ainsi à la déclaration gouvernementale;
- l'amélioration des traversées autant pour les piétons que pour les cyclistes;
- l'amélioration des arrêts de transports publics;
- tout en maintenant des capacités suffisantes pour les déplacements automobiles, ainsi que des capacités en stationnement.

Les pistes cyclables séparées sont aménagées à côté du trottoir. Une zone tampon est prévue entre la piste cyclable et la zone de stationnement pour éviter les accidents avec les portières.

Le développement du projet est précisé dans le chapitre Incidences qui suit.

Les aménagements prévus répondent aux problématiques soulevées par les ZaCA.

4.2 Incidences

4.2.1 Les piétons et les PMR

La largeur des trottoirs existants est conservée sur l'ensemble du projet, si ce n'est entre la rue d'Anderlecht et la rue de la Senne, afin d'élargir l'arrêt de tram existant côté berme centrale, le trottoir est légèrement réduit (le trottoir à cet endroit étant plus large qu'ailleurs, sa largeur est ramenée à la même largeur que le trottoir en amont et en aval).

La création des plateaux aux entrées zone 30 permet des traversées confortables de plain-pied.

Concernant les traversées piétonnes, 4 nouvelles traversées sont prévues:

- boulevard Poincaré à hauteur de la rue Brogniez
- Porte d'Anderlecht entre les 2 pavillons d'Octroi
- boulevard de l'Abattoir à hauteur de la rue de la Rosée de part et d'autre de la berme.

La chaussée est moins large de part sa nouvelle configuration, ce qui offre des traversées piétonnes moins longues (2 bandes au lieu de 3).

Afin d'assurer la sécurité des traversées de 2 bandes de circulation, plusieurs éléments sont prévus:

- plateau
- feu à la demande
- zone d'attente pour les piétons en dehors de la piste cyclable, en trottoir ou sur bermette élargie.

A hauteur de l'arrêt de tram Bodeghem et de la rue de la Rosée, un chicane est prévue pour la traversée des rails de tram.

Au droit des traversées de la berme centrale, les pavés porphyre sont remplacés par des dalles de béton gris 20x20 et du mobilier urbain est implanté afin que l'espace reste libre pour le passage des piétons.

Pour les PMR, les traversées sont rendues conformes aux normes de l'accessibilité que ce soit par des abaissements de trottoirs (rampes) et des dalles pododactiles.

Les traversées sont adaptées à la fois aux PMR et respectent le cheminement naturel des piétons (passages piétons zébrés trapézoïdales).

A la rue de Cureghem, il n'y a pas de plateau à cause des rails de tram qui vont vers le dépôt mais les abaissements de bordures nécessaires sont intégrés au projet.

Au carrefour boulevard du Midi/boulevard Maurice Lemonnier, le by-pass pour voitures permettant d'éviter le feu au boulevard Maurice Lemonnier est supprimé et aménagé en trottoir afin d'améliorer la situation pour les piétons, entre autres la sortie de la station Lemonnier.

Abords d'école:

L'école des Arts et Métiers (située au n° 50 boulevard de l'Abattoir) et l'Athénée Maïmonide (située au n°67 boulevard Poincaré) sont aménagés conformément à la réglementation des abords d'école.

4.2.2 Les cyclistes

Pour des raisons de confort et de sécurité, la position de la piste cyclable et du stationnement est inversée afin de mettre les pistes cyclables du côté trottoir (pistes cyclables séparées PCS).

Le manque de perméabilité de la berme (mis à part à la Porte d'Anderlecht et à hauteur de la rue de la Rosée et de la rue Brogniez) et l'importance des itinéraires d'échanges entre le Pentagone et les quartiers périphériques implique l'aménagement de pistes cyclables bidirectionnelles de part et d'autre de la Petite Ceinture.

En réduisant la largeur de la voirie, l'interversion de la bande de stationnement et de l'aménagement cyclable permet de faire diminuer un peu les vitesses pratiquées et d'améliorer les traversées pour les piétons et les cyclistes.

A chaque carrefour, la PCS est ramenée le long de la voirie, ceci afin d'assurer la sécurité des cyclistes lorsqu'ils traversent une rue perpendiculaire au boulevard. Grâce à cela, un contact visuel entre l'automobiliste voulant virer à droite et le cycliste peut être établi. La zone de stationnement est arrêtée 25m avant le carrefour (cfr Vade-mecum Vélo en Région de Bruxelles-Capitale "Aménagements cyclables en carrefours" pg 21).

Afin que le sens unique des rues puissent être inversé dans le futur, ce principe est appliqué à chaque carrefour quel que soit le sens de circulation.

La création de plateaux aux entrées zone 30 permet des traversées confortables de plain-pied.

Concernant les traversées cyclistes, le passage de 2 ICR (ICR 9 et Rodeo A) est aménagé en parallèle des traversées piétonnes à hauteur de la rue de la Rosée et des rues Brogniez et Bodeghem.

Les cyclistes bénéficient donc des mêmes dispositifs de sécurisation que les piétons.

A la Porte d'Anderlecht, afin de faciliter les mouvements de tourne-à-gauche, des sas vélo avec abaissement de bordure sont prévus. Des zones d'attente pour le cycliste voulant virer "à gauche par la droite" sont prévues sur la droite de la chaussée au droit de la voirie perpendiculaire.

4.2.3 Les transports publics

A la Porte d'Anderlecht, une reconfiguration de la zone entre les 2 pavillons d'Octroi liée à la création d'un nouveau passage piéton, prévoit un îlot au centre afin de permettre une traversée en 2 temps et par la même occasion offre une zone confortable d'arrêt pour les piétons.

Pour répondre à la problématique de girations des bus et de leurs accostages à leurs arrêts, les bordures sont déplacées, offrant ainsi un espace autour des pavillons mieux structuré et plus rectiligne. Ceci permet aussi d'un point de vue urbanistique d'améliorer les abords des pavillons d'Octroi.

Il est prévu 2 bandes bus/arrêts devant les pavillons.

L'arrêt de tram vers Porte de Ninove est mis aux normes (entre autres sa largeur).

L'arrêt vers la Gare du Midi est déplacé de l'autre côté du carrefour en face des n°1A-5 boulevard du Midi, afin d'améliorer la vitesse commerciale du tram équipé d'un système de détection.

Aux arrêts de tram Bodeghem, aucun changement (mise aux normes des arrêts de transports publics) n'est apporté car ces arrêts seront amenés à disparaître dans les années à venir. Toutefois, leur accessibilité est fortement améliorée (cfr traversées piétonnes).

Pour mémoire les 2 arrêts de tram "Arts et Métiers" sont déplacés vers la Porte de Ninove dans le cadre du projet du même nom.

Les feux aux traversées cyclo-piétonnes sont à la demande mais c'est le tram qui est prioritaire sur la demande.

4.2.4 La circulation automobile

Les 2 bandes de circulation existantes sont maintenues de même que les bandes de stockage supplémentaires à l'approche des feux de signalisation.

Le passage de la berme centrale à hauteur de la rue de Brogniez est fermée aux véhicules venant de la Gare du Midi vers la Porte d'Anderlecht et ce afin de répondre à des problèmes de sécurité routière (ZaCA) et de conflits avec les trams. Toutefois, il reste possible aux véhicules du SIAMU de franchir cette fermeture en cas de besoin (barrières amovibles).

4.2.5 Les convois exceptionnels

La largeur entre bordures est de minimum 6 m et sans obstacle (mobilier urbain) de minimum 7 m afin de permettre le passage de convois exceptionnels.

4.2.6 Le stationnement

Stationnement automobile:

Le stationnement existant est déplacé au droit de la piste cyclable marquée actuelle partout sauf entre la Porte d'Anderlecht et le square de l'Aviation où, étant donné l'implantation de la Foire du Midi, le stationnement est proposé le long de la berme centrale.

Une configuration avec deux voies de circulation par sens en section et le stationnement à droite peut être difficile pendant la Foire du Midi. Celle-ci déborde en effet de la berme centrale. C'est pour cette raison qu'à partir de la Porte d'Anderlecht vers la Gare du Midi sur le boulevard Poincaré, le stationnement est prévu le long de la berme centrale.

Pendant la Foire, le stationnement est interdit (cela concerne 44 places de stationnement) permettant l'installation des manèges tout en maintenant les 2 bandes de circulation.

S'il s'avère nécessaire, durant la foire, une zone de stationnement temporaire peut être envisagée en neutralisant la bande de droite. La capacité de la voirie pour le trafic automobile serait alors réduite à une bande de circulation.

Pour les livraisons, il est possible de s'arrêter, le temps du chargement/déchargement, le long de la bordure côté façade. (Selon le Code de la route, le chargement et le déchargement sont considérés comme un « arrêt ». L'article 2.22. stipule que le terme « véhicule à l'arrêt » désigne un véhicule immobilisé pendant le temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses. L'article 25.1.9° interdit le stationnement sur la chaussée lorsque celle-ci est divisée en bandes de circulation. Le stationnement y est donc interdit, mais l'arrêt autorisé.)

L'offre de stationnement, étant donné la nouvelle répartition de l'espace public, passe de 124 à 93 places.

Les emplacements réservés (livraisons, places handicapés, autocars, etc ...) sont maintenus.

Stationnement vélo:

La station Villo actuellement située aux n°26-28 du boulevard Poincaré est déplacée dans la rue d'Anderlecht.

Les arceaux vélo sont maintenus.

4.2.7 La sécurité routière

Pour répondre aux ZaCA (cfr 3.2.9), la traversée piétonne à hauteur de la rue Brogniez a été fortement améliorée. Un passage piéton est aménagé pour traverser le boulevard Poincaré (inexistant actuellement), des feux de signalisation à la demande pour l'ensemble des traversées sont implantés et des plateaux sont aménagés afin de réduire la vitesse excessive des automobilistes.

L'entièreté du cheminement piéton est aménagé de sorte à rester libre de tout obstacle.

La traversée de la berme séparant la voirie des rails de tram est effectuée en chicane.

Ces aménagements pour les piétons sont de même prévus pour les traversées des cyclistes.

D'autre part l'ensemble de ces dispositifs est également prévu à la nouvelle traversée des boulevards et de la berme centrale à hauteur de la rue de la Rosée.

Comme préconisé dans la ZaCA du boulevard Maurice Lemonnier, le by-pass devant la sortie de métro Lemonnier est supprimé, offrant ainsi un cheminement piéton plus sûr.

Les zones de stationnement sont arrêtées 20m avant les feux afin d'en assurer la bonne visibilité.

La piste cyclable séparée est ramenée le long de la voirie 25m avant le carrefour, afin d'assurer la sécurité des cyclistes lorsqu'ils traversent une rue perpendiculaire au boulevard (contact visuel entre automobiliste et cycliste).

4.2.8 L'environnement sonore

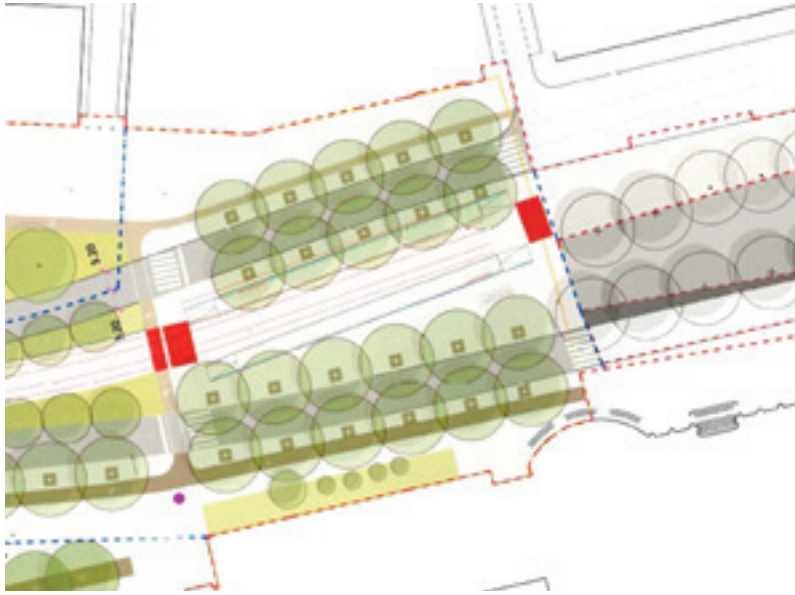
De part la réduction effective des vitesses pratiquées (par l'installation de plateaux à la plupart des carrefours et par la réduction de la largeur de la chaussée de part sa nouvelle configuration), le niveau sonore est amélioré.

Le revêtement asphaltique est conservé.

4.3 Aménagements spécifiques

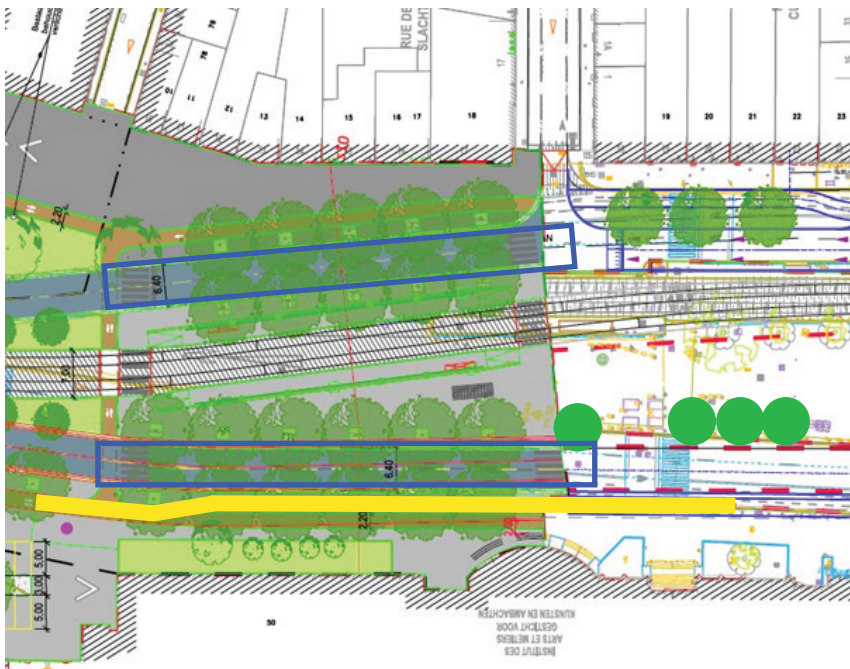
4.3.1 Raccord au projet de réaménagement de la Porte de Ninove (PU délivré le 22/05/2015)

Afin d'offrir un raccord cohérent entre les deux projets (Porte de Ninove et celui-ci), quelques modifications sont proposées dans le périmètre du projet Porte de Ninove.



Extrait du plan de PU de la Porte de Ninove

- A l'instar des traversées proposées sur les boulevards, nous proposons de surélever les deux traversées piétonnes situées de part et d'autre des arrêts de trams par un plateau unique de chaque côté.
- Afin de garder des largeurs de trottoir confortable tout le long du bâtiment des Arts et Métiers, les arbres ne seront pas plantés et la piste cyclable séparée longer la voirie (à la place des arbres proposés dans le PU Porte de Ninove).
- Le revêtement de trottoir en dalles de béton 20x20 sera prolongé tout le long du bâtiment des Arts & Métiers, offrant ainsi une uniformité de matériau sur tout le boulevard et un confort avéré pour les piétons.



4.3.2 Les plantations

Côté Porte de Ninove:

3 nouveaux arbres sont prévus le long du bâti en face des n° 18-23 du boulevard de l'Abattoir afin de préfigurer les nouveaux alignements prévus dans le projet de la Porte de Ninove.

De plus 10 arbres sont plantés en berme centrale côté Arts et Métiers afin de relier l'alignement existant du boulevard Poincaré et l'alignement futur du projet de la Porte de Ninove. L'essence prévue est similaire aux arbres existants à savoir des platanes.

Côté Porte d'Anderlecht:

Il est prévu d'abattre 3 arbres afin de permettre l'aménagement du nouvel arrêt de tram à la Porte d'Anderlecht vers Gare du Midi.

18 arbres pourront être replantés pour compléter les 2 alignements existants sous réserve que la luminosité dont bénéficieront les nouveaux sujets le permette (les grands arbres actuels feront, selon les cas, de l'ombre aux nouvelles plantations).

Au carrefour entre le boulevard de l'Abattoir et la rue de la Senne, l'implantation de haies est prévue. Un permis d'urbanisme a été délivré dans le cadre du contrat de quartier "Jardin aux fleurs" afin que le bout de la rue de la Senne puisse être "végétalisé" et isolé de la circulation automobile du boulevard par l'implantation d'une haie.

Afin d'aller dans le sens d'une plus grande biodiversité, les haies sont constituées de plusieurs essences:

- Carpinus betulus (Charme)
- Acer campestre (Érable)
- Fagus sylvatica Purpurea (Hêtre rouge)
- Fagus sylvatica (Hêtre)

Le trottoir sera légèrement réduit à l'avantage d'un plus grand agrément de ce coin de rue végétalisé.

4.3.3 L'éclairage

L'entièreté de l'éclairage est renouvelé.

Il s'agit d'un éclairage de type « Tracé Royal », sources LED, température de couleur 3000 K. L'éclairage, même si la technologie est différente se fait dans la continuité de ce qui a été installé sur la Petite Ceinture ouest (entre autre boulevard de Nieuport).



boulevard de Nieuport source: Street View Google ©

Dans le cadre du renouvellement de poteaux porte caténaire, une collaboration entre la Stib et Bruxelles Mobilité permet de fixer les luminaires à ces poteaux.



Au niveau de la typologie d'éclairage : des consoles sur façades des deux côtés (8 m de hauteur) + un renfort (2 luminaires) sur les poteaux caténaux au niveau des voies de tram.

4.3.4 Le mobilier urbain

Le mobilier urbain existant est conservé et déplacé selon les nouveaux aménagements du projet.

Des potelets anti stationnement seront prévus là où ils s'avèreront nécessaires.

4.3.5 Les matériaux

Les trottoirs et leurs nouvelles extensions sont en dalles de béton gris 20x20.

La voirie et les zones de stationnement sont prévues en asphalte.

Les pistes cyclables sont prévues en asphalte ocre.

Les traversées piétonnes de la berme centrale sont prévues en dalles de béton gris 20x20.

Les rampes des plateaux sont préfabriquées et de forme sinusoïdale.

Les extensions de trottoir encadrant le stationnement à gauche (le long de la berme centrale) sont prévues en pavés porphyre (comme existant sur la berme).

Les arrêts de tram conservent leur matériau existant en pierre naturelle.

Les arrêts de bus conservent leur matériau existant en dalles de béton (plus confortable).

Les pierres bleues devant le pavillon d'Octroi sud sont conservées.
