

# Note explicative

Annexe à la demande de permis d'urbanisme pour le projet Place Bockstael, Rue Fransman, Rue Léopold Ier et rue Stéphanie – Réaménagement de la voirie et des arrêts [T62,93 et B49, 53, 89] et pose d'une voie de communication.

Version du 03/03/2017



.brussels



**Le demandeur**

SOCIETE DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES

Network Development

Rue Royale 76, 1000 Bruxelles

**SWECO**



**Réalisé le 03 mars 2017 par**

Sweco Belgium sa

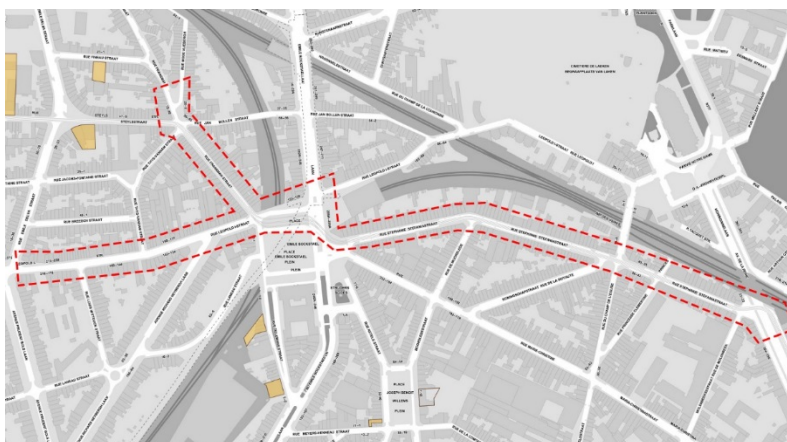
Rue d'Arenberg 13, 1000 Bruxelles

## 1.1 Objet de la demande de permis

En région bruxelloise, la **place Bockstael** est une plateforme multimodale importante en termes de transports en commun ; en effet s'y croisent à proximité plusieurs lignes de trams, de bus, mais également de métros et de trains. Comme le rappelle le Plan Communal de Mobilité, l'espace affecté aux transports publics au niveau de la place Bockstael a cependant atteint des limites de capacité, notamment parce qu'il est actuellement partagé avec des véhicules automobiles. La place est d'ailleurs reconnue par la STIB comme un point noir de la circulation, au même titre que la **rue Fransman**.

Afin de pallier rapidement à cette situation problématique, nuisant à la vitesse commerciale des transports publics, des modifications dans l'organisation spatiale de la station (dite de surface) du nord de la place de Bockstael sont l'objet principal de la demande de permis, avant que ce projet ne soit accompagné à plus long terme de mesures plus radicales visant la circulation des autres véhicules. Accessoirement, ces modifications impliquent quelques réaménagements de la rue Léopold I<sup>er</sup> afin de compenser une perte d'emplacements de stationnement. Ces travaux donnent aussi l'opportunité de renouveler un matériel ferroviaire usé (rails, caténaire, ...) aux rues Fransman et Stéphanie.

Le projet concerne donc un périmètre reprenant le **secteur nord de la place Emile Bockstael** ainsi que des **tronçons des rues Fransman, Léopold I<sup>er</sup> et Stéphanie** qui divergent depuis la dite place. L'intervention sur la Place est à ce stade encore relativement « minimaliste » ; un réaménagement plus important sur le vaste solde de l'espace public devant la maison communale sera pris en charge à la suite dans le cadre du contrat de quartier Bockstael.



## 1.2 Objectifs du projet

Le projet de réaménagement de la station de surface de la Place Emile Bockstael poursuit différents objectifs dans le chef du demandeur :

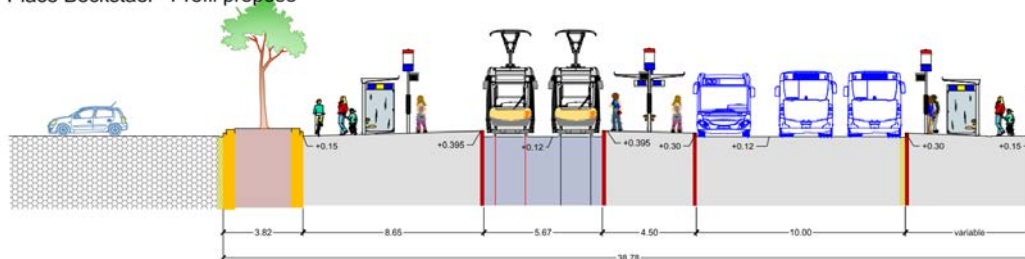
- A l'origine du projet, les motifs sont d'ordre assez technique et relatif à la circulation des trams, à savoir une certaine vétusté et/ou inadaptation du matériel en place (usure des rails et des câbles aériens ; écartement des voies de tram ; ...) nécessitant un renouvellement de l'infrastructure à la rue Fransman et à la place de Bockstael en vue d'atteindre un meilleur niveau de performance ;
- En suite de quoi, les raisons visent à améliorer le confort d'usage des transports en commun et la vitesse commerciale de ceux-ci [T62, 93 et B49, 53, 89] via une reconfiguration du nœud intermodal (séparation des quais des trams et des bus, séparation des arrêts et des terminus ; ...) qui soit plus 'lisible' par les différents usagers.
- Enfin, ce réaménagement s'inscrit en cohérence dans un objectif d'amélioration de la qualité 'esthétique' de la Place.

### 1.3 Description du projet

La partie centrale de la station de la place Emile Bockstael est réduite à environ 6 m en même temps que le nombre de voies de trams est diminué à deux unités. La forte réduction de cette voie dévolue dorénavant à la seule circulation (en double sens) des trams bénéficie essentiellement :

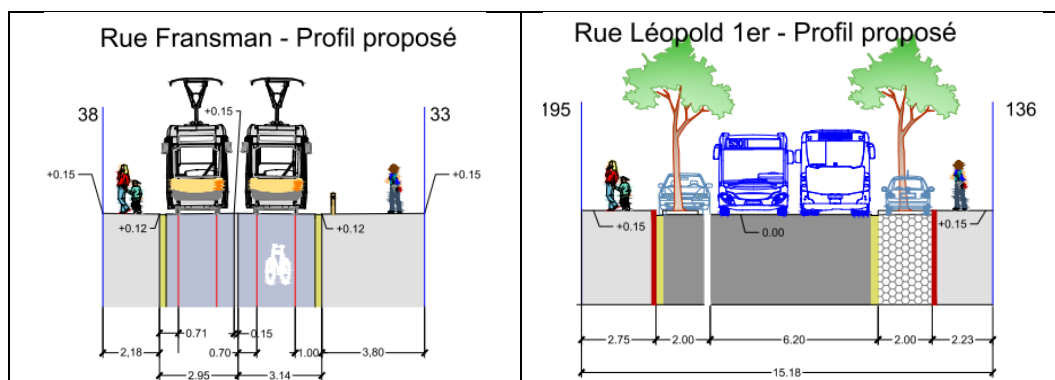
- À la voie de circulation des bus (et des voitures) qui est élargie à 10 m, en ce compris la bande réservée spécifiquement au terminus du bus. Plus précisément, les bus 49 et 53 y circulent (et s'y arrêtent) au même titre que les voitures. La séparation des voies de circulation des trams et des bus contribuent à améliorer la vitesse commerciale des transports en commun.
- Aux trois quais d'attente des transports en commun qui sont tous agrandis, réalisés avec une saillie dont la hauteur dépend du mode de transport (Tram/Bus) et dotés d'un mobilier urbain « classique » (abris, bancs, sièges, ...), contribuant à améliorer le confort des usagers.

Place Bockstael - Profil proposé



Afin de respecter le caractère « historique » de la place Emile Bockstael, le réaménagement a recours à des matériaux nobles comme la *Pierre bleue* pour les bordures et les filets d'eau ; et des *pavés* platines en grès pour le trottoir et les quais d'attente. Quant aux voies de circulation des autobus et des trams, elles sont réalisées respectivement en béton imprimé et en éléments de béton recouvert d'un plaquage en résine ('gluestone') imitant tous deux le « pavé platine ». Ces différents matériaux présentent des teintes et des aspects visuellement très proches de manière à ce que l'espace réaménagé soit perçu comme un ensemble urbanistiquement cohérent. Parallèlement, les câbles aériens d'alimentation sont remplacés.

À la **rue Fransman**, les zones de stationnement en long de la chaussée sont supprimées au profit d'un trottoir élargi à environ 3,80 m (au bénéfice de l'attractivité commerciale) tout en maintenant une chaussée dont la largeur est juste suffisante pour une circulation des trams en double sens tandis que les voitures seront amenées à circuler dorénavant à sens unique. Les zones de livraisons sont maintenues localement (et à heures fixes) dans la largeur du trottoir tandis que le stationnement est reporté de manière compensatoire, à proximité, tant sur l'amorce de la rue Léopold 1<sup>er</sup> que sur le parvis du bâtiment de la Justice de Paix.



L'aménagement de plain-pied est également réalisé avec des matériaux nobles : des platines en grès pour les trottoirs, de la pierre bleue pour les bordures et des pavés de porphyre sciés pour la chaussée. Ce dernier revêtement est mis en place sur une dalle flottante afin de limiter les vibrations vers les façades fort proches dans cette rue étroite.

Le profil en travers de la rue **Léopold I<sup>er</sup>** est modifié pour récupérer, essentiellement dans la largeur de la chaussée et accessoirement dans celle du trottoir, les vingt emplacements de stationnement perdus à la rue Fransman. La voie de circulation asphaltée est ainsi rétrécie à 6,20 m tandis que la bande de stationnement est réalisée en pavés de porphyre sur une largeur de 2,00 m. Quelques arbres sont plantés à l'instar de ce qui a été réalisé sur l'autre rive.

Complétant l'aménagement, les revêtements sont localement marqués à la peinture, essentiellement pour ce qui concerne les passages piétons ou accessoirement pour les Sens Unique Limité aux cyclistes. Les passages zébrés sont prolongés sur les trottoirs par des dalles podotactiles. Quelques panneaux de signalisation sont apposés afin d'éclairer davantage les usagers de la nouvelle organisation de cet important nœud intermodal du nord de la Place Emile Bockstael.