

Rue Rogier : n°257 à 182

Av. Rogier : n°2 à 7

- RENOUELEMENT DES VOIES DE TRAM**
- MISE AUX NORMES DES ARRETS DE TRAM ROBIANO**
- ECARTEMENT DES VOIES A HAUTEUR DES ARRETS
ROBIANO.**
- MATERIALISATION DU DEMI-SITE PROPRE EXISTANT
PAR COLORATION DE L'ASPHALTE**

COMMUNE : SCHAEARBEEK

DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME

FÉVRIER 2026

Note explicative

Table des matières

1	Coordonnées de l’auteur du Rapport d’incidence	3
2	INTRODUCTION	4
2.1	OBJET DE LA DEMANDE DE PERMIS D’URBANISME.....	4
	PRÉSENTATION DU PROJET	5
2.2	PERIMETRE D’INTERVENTION	5
2.3	GESTIONNAIRE DE LA VOIRIE.....	5
2.4	LA SITUATION EXISTANTE.....	6
2.4.1	<i>Situation existante de droit</i>	6
2.4.2	<i>Situation existante de fait</i>	9
2.4.3	<i>La mobilité</i>	11
2.4.4	<i>Le mobilier urbain</i>	15
2.4.5	<i>Les matériaux</i>	17
2.4.6	<i>Arrêts de transports en commun</i>	18
	DESCRIPTION DU PROJET	20
2.5	OBJECTIFS.....	20
2.6	LA CIRCULATION DES EVP.....	20
2.7	ORGANISATION DES ARRETS	21
2.8	CHEMINEMENT PIETON ET ACCESSIBILITE PMR	24
2.9	CYCLISTES	26
2.10	STATIONNEMENT	26
2.11	VEGETATION.....	28
2.12	ÉCLAIRAGE.....	28
2.13	ÉQUIPEMENTS AERIENS.....	28
2.14	MOBILIER URBAIN.....	28
2.15	LES MATERIAUX ENVISAGES	29
ANNEXES		30

1 Coordonnées de l'auteur du Rapport d'incidence

Dans le cadre des rédactions des Rapports d'Incidences, nous vous présentons ci-dessous les titres d'études et professionnels du prestataire de services et de ses principaux collaborateurs permanents, responsables de l'exécution des services.

Le rapport d'incidence a été confié au service d'étude « Urban Development » de la STIB

Ce bureau d'études est composé d'une équipe pluridisciplinaire experte dans les domaines de l'environnement, de l'Architecture, de l'Urbanisme, de l'Architecture du Paysage, en Design urbain – Arts Plastiques et ingénieur en Smart Cities.

Nous vous énumérons ci-dessous l'équipe qui prend en charge la rédaction des demandes de permis, en ce compris les rapports d'incidences avec mention de leurs titres d'études.

Architecture

██████████ Dessin et technologie en architecture, Certificateur PEB Public.

Urbanisme

██████████ Master Complémentaire en Urbanisme et Aménagement du territoire, UCL Louvain-la-Neuve.

Architecture paysagère

██████████ Master Architecte du paysage, FUSAGx Gembloux.

██████████ Master Architecte du paysage, FUSAGx Gembloux.

Design Urbain et Arts Plastiques

██████████ Master en Arts plastiques, visuels et de l'espace option Design urbain, AR Beaux-Arts Bruxelles.

Diplôme National d'Arts Plastiques option Art (BAC + 3) France

Diplôme National supérieur d'expression plastique (M1) France

██████████ Diplôme d'Arts Plastiques option Design Urbain (BAC+3), AR Beaux-Arts Bruxelles.

Mobilité

██████████ Formation CEMA, conseillère en mobilité

██████████ Formation CEMA, Manager Piétons

██████████ Formation CEMA, conseiller en mobilité

N.B. : Si toutefois, vous souhaitez disposer des diplômes de chaque personne reprise ci-dessous, nous vous les fournirons dans les plus brefs délais.

2 INTRODUCTION

2.1 Objet de la demande de permis d'urbanisme

La rue Rogier nécessite un renouvellement des voies de tram entre la ch. de Haecht (n°257 de la rue Rogier) et la rue des Palais (n°182 de la rue Rogier) courant 2027-2028. Le dernier renouvellement avait été exécuté en 1997, les rails arrivent donc à leur état d'usure maximale. De plus, plusieurs effondrements de voirie liés aux installations vétustes de Vivaqua ont eu lieu depuis 2021. Le dernier effondrement date de janvier 2026. Des portions de renouvellement de voies ont été renouvelées depuis, notamment entre le 182 et le 211 de la rue Rogier soit toute la portion entre rue des Palais et la rue de la Poste.



Figure 1 : Rue Rogier : n°257 - 182 (en rouge) : voies à renouveler pour 2027-2028 (Carte interne : Stib)

PRÉSENTATION DU PROJET

2.2 Périmètre d'intervention

Le périmètre d'intervention se situe sur la rue Rogier, entre la rue des Palais et la ch. de Haecht, située sur le territoire de la commune de Schaerbeek. La portion de renouvellement des voies porte entre les n° 207 et 182 de la rue Rogier, soit environ 200 mètres de voirie.

Les trottoirs de toute la rue seront renouvelés.

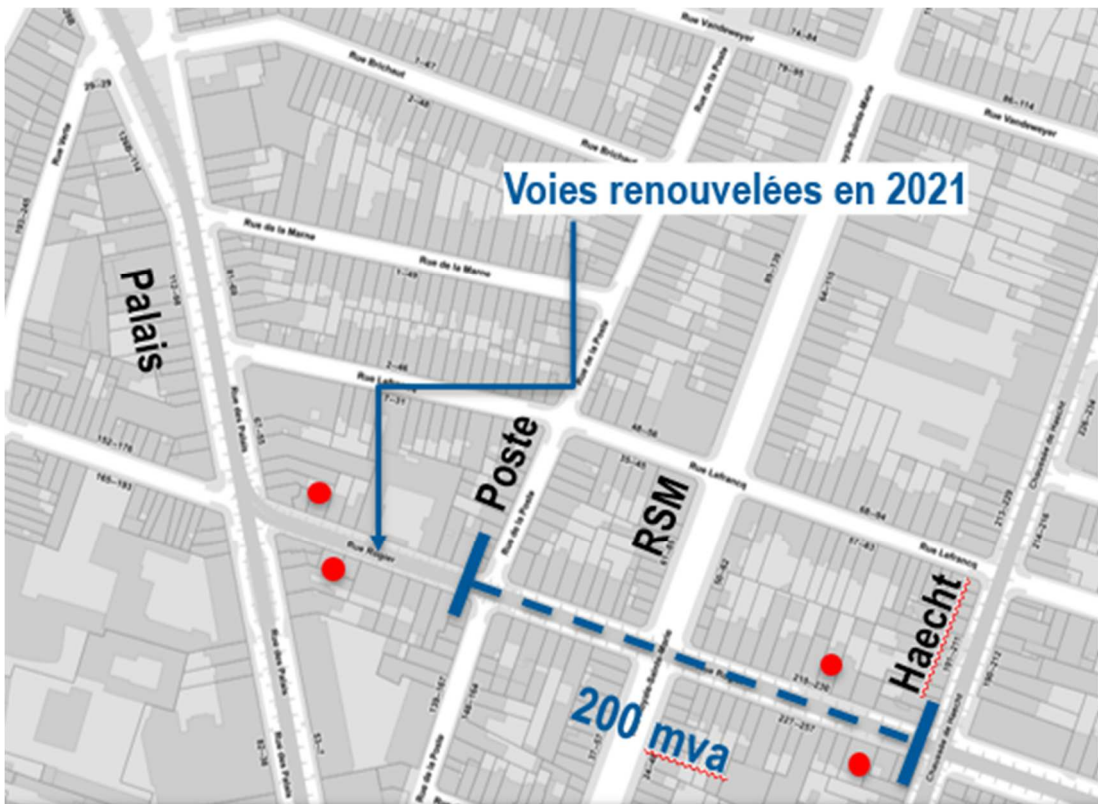


Figure 2 : localisation du périmètre de renouvellement des voies – trait pointillé bleu (source : Carte interne Stib)

2.3 Gestionnaire de la voirie

La rue Rogier est une voirie communale (Schaerbeek).

2.4 La Situation Existante

2.4.1 Situation existante de droit

2.4.1.1 Le Plan Régional de Développement Durable

Ci-dessous, ressortent les éléments pertinents en provenance du PRDD.

1) Maillage vert : continuité verte – zone prioritaire de verdoiemment

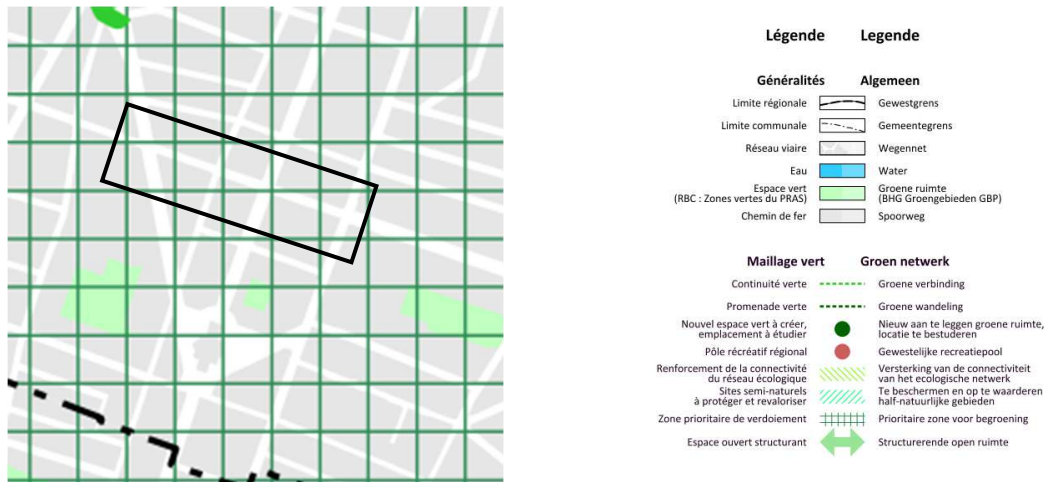


Figure 3 : Carte 3 – Maillage vert et bleu - PRDD – 2018

2) Zone de revitalisation urbaine :

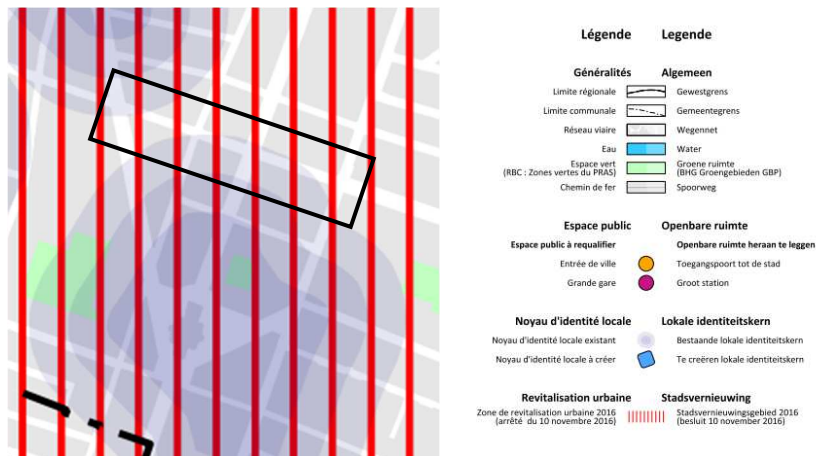


Figure 4 : Carte 4 – Rénovation urbaine - PRDD - 2018

3) Réseaux structurants : ligne de transports en communs de haute capacité existante (T25 & T62)



Figure 5 : Carte 6 – Réseaux structurants - PRDD – 2018

4) **Réseau cyclable** : ICR existant sur la rue Royale-Sainte-Marie (croisement avec la rue Rogier).



Figure 6 : Carte 7 – Réseau cyclable - PRDD – 2018

2.4.1.2 Le Plan Régional d'Affectation du Sol

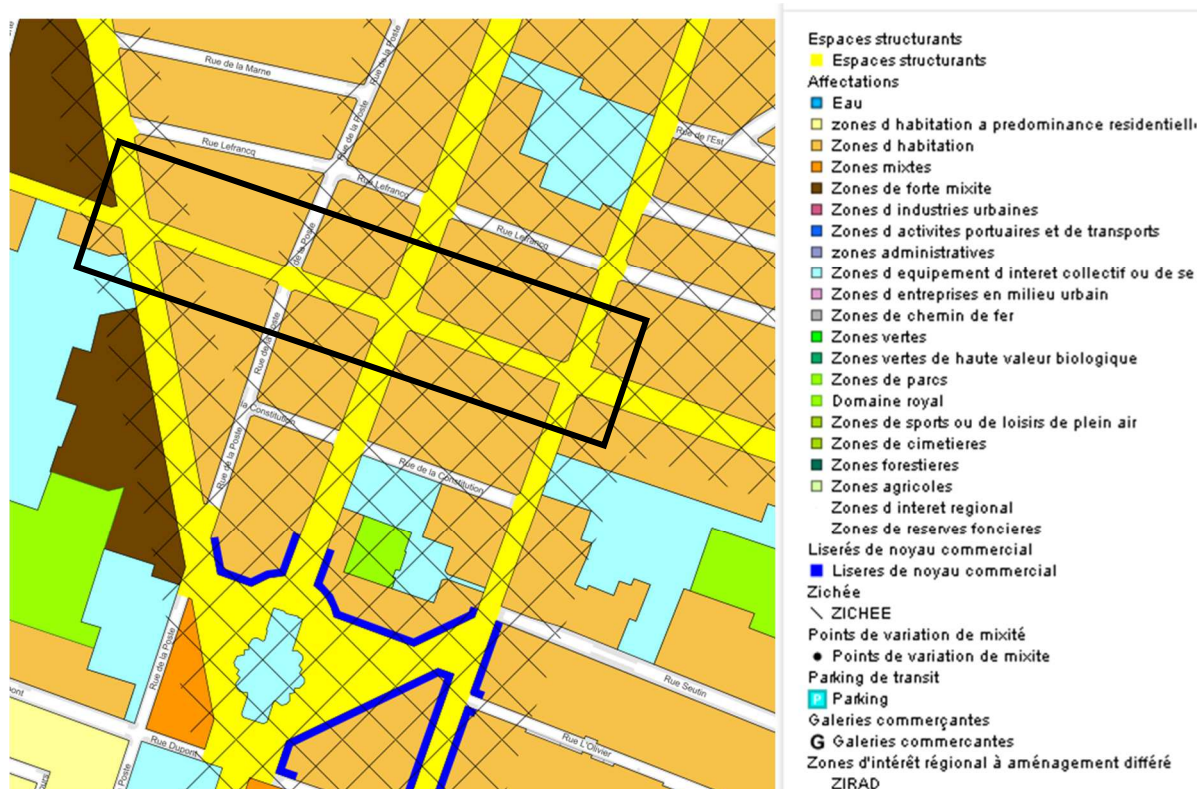


Figure 7 : Extrait du Plan Régional d'Affectation du Sol

La rue Rogier se situe sur un espace structurant tout en relevant du réseau de voirie communale. Elle est principalement bordée, tant au nord qu'au sud, par une zone d'habitation.

Par ailleurs, bien qu'aucune zone d'équipements d'intérêt collectif ou de séjour n'apparaisse au PRAS, un équipement de ce type est néanmoins présent au niveau du n° 188 de la rue Rogier. Il s'agit de l'école primaire de Schaerbeek.

2.4.1.3 Le Plan Particulier d'Affectation du Sol

Aucun PPAS ne se situe à proximité du projet.

2.4.1.4 Le statut des voiries

2.4.1.4.1 Plan Régional de Mobilité approuvé le 05.03.2020

Le Plan Régional de Mobilité définit une spécialisation des voiries par mode de transport et a été approuvé le 05.03.2020



Figure 8 : GoodMove – Extrait du plan régional de mobilité

2.4.2 Situation existante de fait

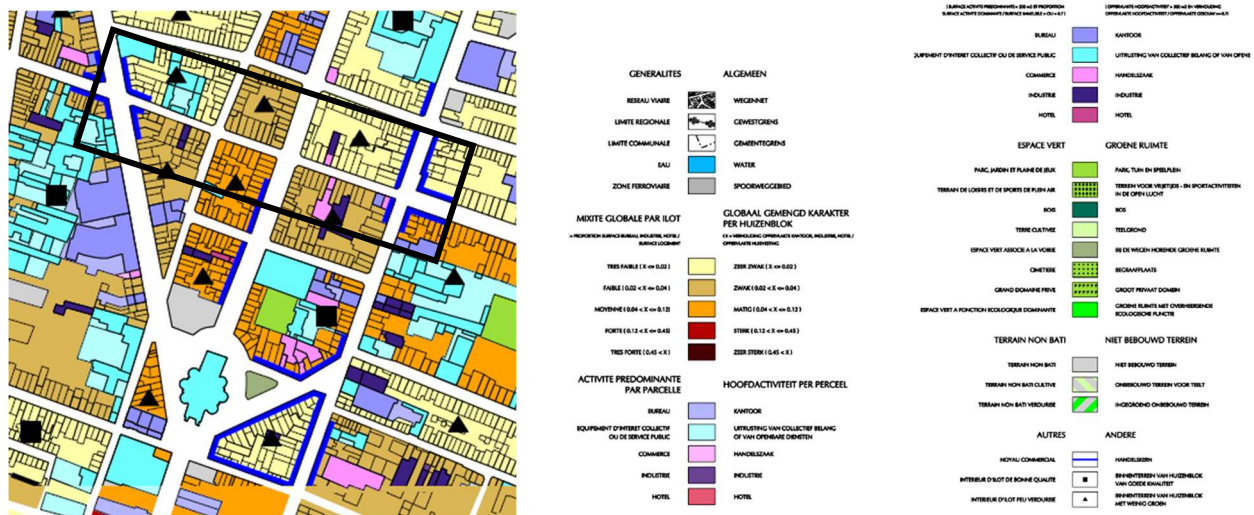


Figure 9 : Situation Existante de Fait - PRAS –Urban.brussels

Le périmètre concerné par le projet se situe en zone à mixité faible à moyenne sur l'ensemble du tronçon. Au nord de la portion comprise entre la rue des Palais et la rue de la Poste, une partie du bâti est occupée par des équipements d'intérêt collectif ou d'intérêt public. Il s'agit de l'école primaire de Schaerbeek.

2.4.2.1 Environnement bâti

Le bâti de la rue Rogier est composé de maisons mitoyennes et de bâtiments de type 'résidentiels'. Les gabarits des bâtiments sont majoritairement en R+2 et varient entre R0 et R+4.

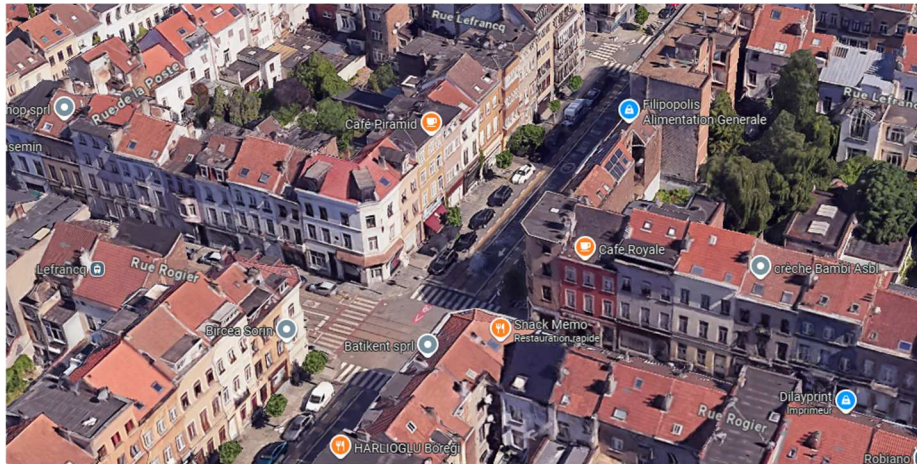


Figure 10 : Vue du ciel – Googlemap

2.4.2.2 La végétation

La rue Rogier est minérale et fait état d'aucune végétation.

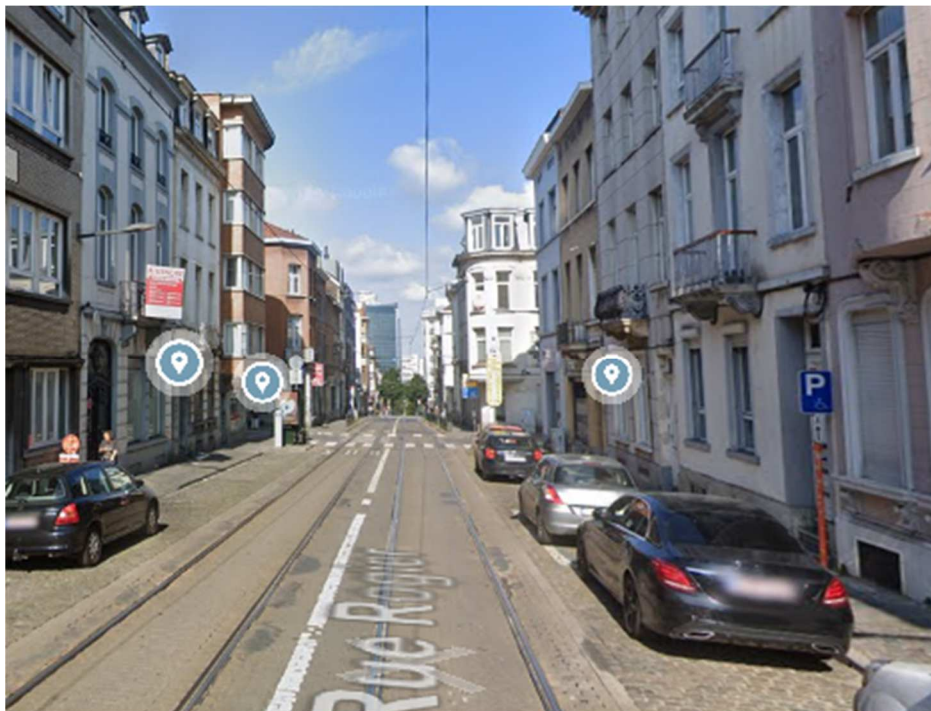


Figure 11 : Photographies de la chaussée de Haecht - Google maps

2.4.3 La mobilité

2.4.3.1 Les transports en commun



Figure 12 : Transports en commun (Sources : STIB - Carte interne)

La rue Rogier entre la ch. de Haecht et la rue des Palais est desservie par les trams 25 et 62 et régulièrement empruntée par des Tbus. Les Tbus sont des bus de remplacement lorsqu'il y a des chantiers ou des incidents sur le réseau qui empêche la circulation des trams.

Les chiffres de fréquentation des arrêts sont très élevés pour les deux quais situés sur la rue Rogier :

Lefrancq

hastus 6201 vers Meiser >1700
6260 vers Ville 300 (600 avant covid)

Robiano

hastus 6202 vers Meiser >2400
6419 vers Ville 450 (1300 avant covid)

Comme on peut le voir dans l'évaluation du CLM de Schaerbeek concernant les évolutions de performance des transports en commun réalisé par la Stib en 2025 (document annexé à la présente demande de permis d'urbanisme), c'est principalement la rue Rogier qui a connu des changements, tandis que les temps de parcours sur l'avenue Rogier sont restés globalement stables.

Pour la rue Rogier, de Lefrancq à Robiano, l'analyse nous apprend que la vitesse du tram est logiquement en progrès depuis la mise à sens unique TC. Elle faut entre 1min durant la nuit et 1min20 aux pointes pour parcourir ce court interarrêt de 200m environ (cela inclut le temps de parcours + le temps passé à l'arrêt de destination). Cela représente une vitesse moyenne de 9 à 12 km/h selon le moment de la journée.

Dans l'autre sens, entre Robiano et Lefrancq, la performance s'est dégradée depuis quelques années, on compte 30 secondes supplémentaires aux pointes (mais aussi durant la journée) par rapport aux données de 2022. Elle faut entre 1min20 durant la nuit et près de 2 min aux pointes pour parcourir ce court interarrêt (cela inclut le temps de parcours + le temps passé à l'arrêt de destination). Cela représente une vitesse moyenne de 7,3 à 10 km/h selon le moment de la journée.

2.4.3.1 La circulation cycliste



Figure 13 : GoodMove (Sources : PRM)

Un itinéraire cyclable croise la rue Rogier en passant par la rue Royale-Sainte-Marie. La rue Rogier n'est pas considérée comme un axe majoritairement emprunté par les cyclistes.

2.4.3.2 La circulation automobile

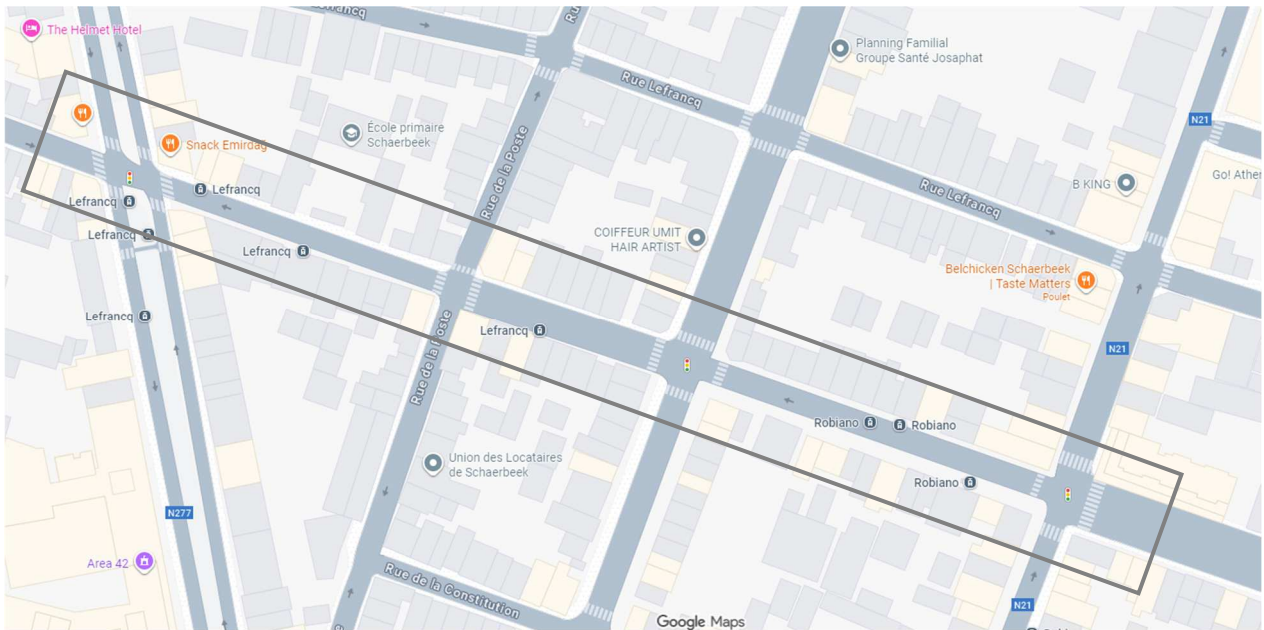


Figure 14 : Circulation automobile (Sources : Google map)

La rue Rogier est à sens unique [entre la ch. de Haecht et la rue des Palais](#) en direction de la rue des Palais « [excepté trams, vélos et taxis](#) ». Elle est traversée par quatre rues : la rue des Palais (à double sens), la rue de la Poste (partie nord à sens unique vers le nord et partie sud à sens unique vers le sud), la rue Royale-Sainte-Marie (à double sens) et la ch. de Haecht (à sens unique vers le nord).

Ajouter les derniers chiffres de BM – comptage – circulation automobile – 2025 (voir avec XXXXXXXXXX)

2.4.3.3 Le stationnement

La rue Rogier se distingue en trois tronçons :

- Le premier tronçon, situé entre la rue des Palais et la rue de la Poste, dans lequel il n'y a pas de stationnement.
- Le deuxième tronçon, situé entre la rue de la Poste et la rue Royale-Sainte-Marie, comprenant 9 places de stationnement du côté pair et 5 du côté impair, soit un total de 14 places, auxquelles s'ajoute 1 place PMR.
- Le troisième tronçon, situé entre la rue Royale-Sainte-Marie et la ch. de Haecht, comprenant 6 places de stationnement du côté pair et 7 du côté impair, soit un total de 13 places, auxquelles s'ajoutent 1 place PMR et 1 place de livraison de 18,50 m.

	Tronçon	Côté	Total brut	Total légal
Situation Août 2025	Poste-RSM	Impair	8	5
		Pair	9	9
		Total	17	14
	RSM-Haecht	Impair	7	7
		Pair	9	6
		Total	16	13
			33	27

Figure 15 : bilan stationnement (Sources : Stib)

Le tableau ci-dessus fait un bilan des places de stationnement « brutes » qui fait état du nombre de stationnement réellement utilisé mais pas forcément légale et mis en comparaison avec le stationnement réellement légal.

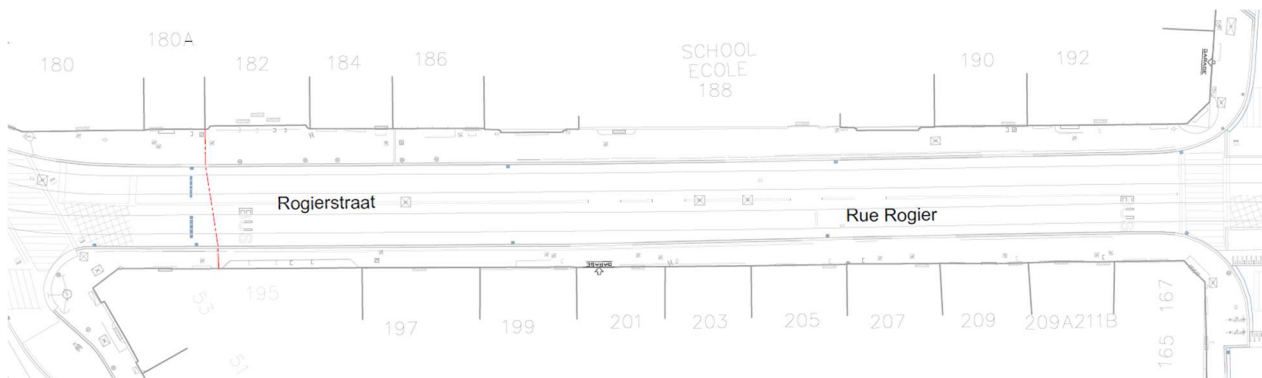
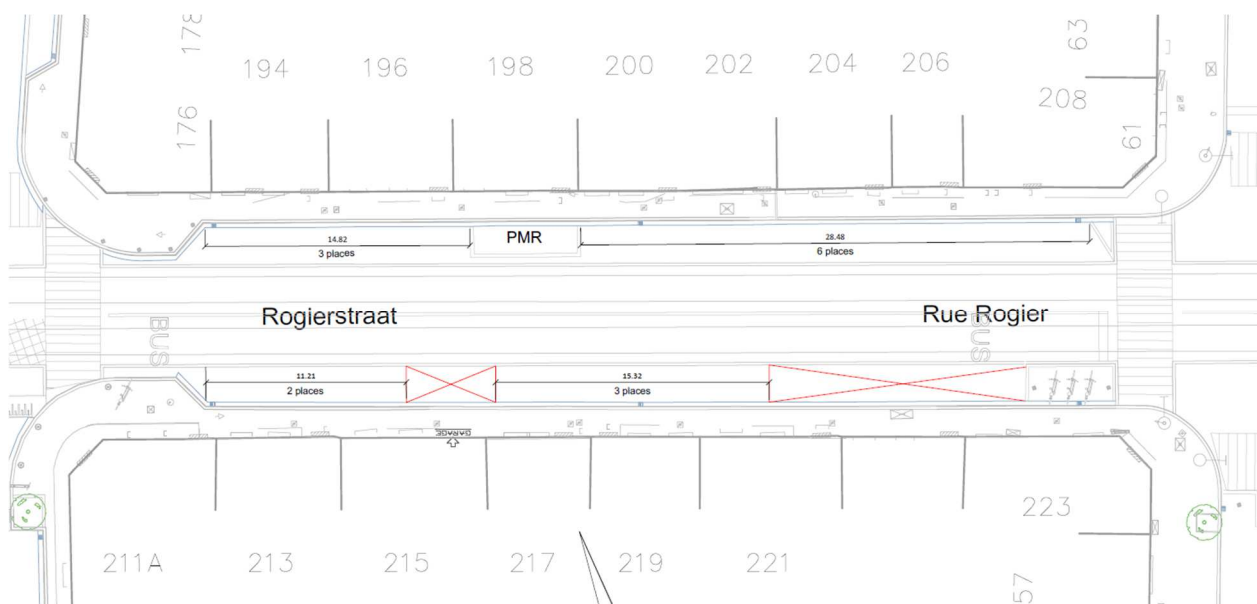


Figure 16 : Stationnement – Tronçon 1 – Palais – Poste (Source : Stib & Commune)



que fixée par le Plan Régional de Mobilité. La largeur minimale est de 2 m, mais celle-ci peut être réduite à 1,70 m en présence d'un obstacle isolé de moins de 0,50 m de largeur ; »

PRM : « 37. Les actes et travaux relatifs aux voiries des réseaux Piéton PLUS et Piéton CONFORT offrent un standard d'aménagement élevé et respectent les critères suivants : dimensionnement adapté aux flux, planéité-confort, adhérence, dévers et autres dispositifs assurant l'accessibilité PMR. »

2.4.4 Le mobilier urbain

2.4.4.1 Équipements aériens

Les équipements aériens sont tous en accroches murales. Aucun poteau de lignes aériennes ne figure sur le périmètre d'intervention.



Figure 19 : Equipement aérien en accroche murale côté sud de la voirie (Source : Googlemap)

2.4.4.2 L'éclairage

L'éclairage de la rue Rogier est composé d'un éclairage en mât murale sur l'ensemble du périmètre d'étude.



Figure 20 : Éclairage en mât mural de la rue Rogier (Source : Google map)

2.4.5 Les matériaux

2.4.5.1 Trottoirs

L'état des trottoirs de la rue Rogier est insatisfaisant et présente de nombreuses variations de types de revêtement : pavés en pierre naturelle, klinkers, pavés béton 30×30, etc. Selon le plan trottoirs de la commune, l'état des trottoirs de la rue Rogier est situé à 4 sur une échelle de 5 (5 = dangereux).

Ils affichent une largeur inférieure à 2 m sur l'ensemble du tronçon concerné avec une moyenne autour de 1m70.

Au regard du statut « Piéton + » du PRM, qui recommande des trottoirs d'au moins 2 m de large et offrant une excellente praticabilité pour les personnes à mobilité réduite, les trottoirs actuels sont largement en deçà des préconisations.



Figure 21 : Photographies des revêtements de trottoir à hauteur des quais Robiano (Sources : Google Map)

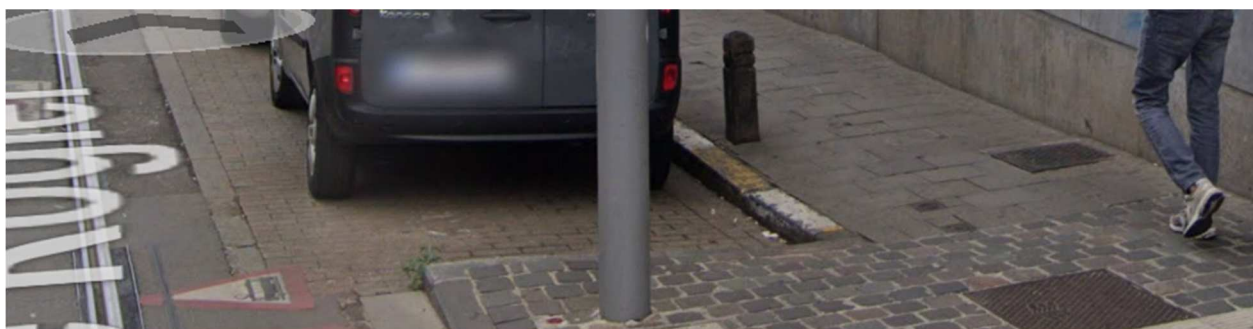


Figure 22 : Photographies des revêtements de trottoir aux oreilles de trottoir du carrefour Haecht-Rogier (Sources : Google Map)

2.4.5.2 Voirie

Les revêtements de voirie du périmètre de la rue Rogier sont composés d'un mélange d'asphalte et de klinkers et son état est à une échelle de 3/5 sur le plan de l'état des voiries de la commune (5 = dangereux).



Figure 23 : Photographies des revêtements en voirie (Sources : Google Map)

Les zones de stationnement en voirie sont composées de pavés en pierre naturelle.

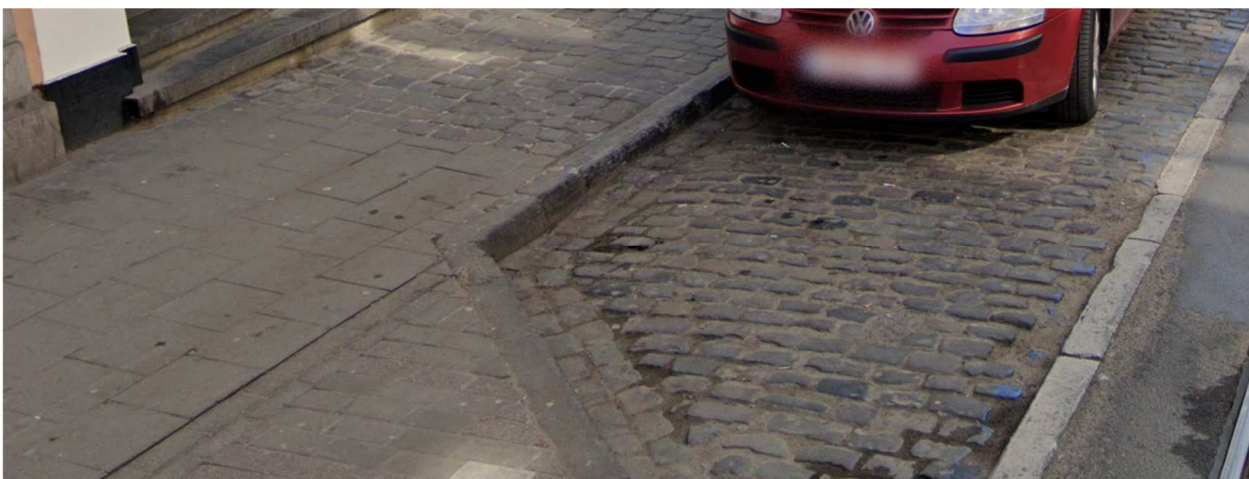


Figure 24 : Photographies des revêtements en zone de stationnement (Sources : Google Map)

2.4.6 Arrêts de transports en commun

Deux arrêts de tram se trouvent dans la rue Rogier : les arrêts « Lefranc », situés entre la rue des Palais et la rue de la Poste, et les arrêts « Robiano », situés entre la rue Royale-Sainte-Marie et la chaussée de Haecht.

Ces deux arrêts ne sont pas conformes aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et présentent d'importantes lacunes.

Les arrêts « Lefranc » se situent en zone de trottoirs, au cœur du cheminement piéton. En effet, les largeurs de la voirie et des trottoirs sont très étroites : l'arrêt en direction de Liedts ne fait que 2,40 m, tandis que celui en direction de Meiser ne fait que 1,75 m, des largeurs largement inférieures aux recommandations. De plus, les quais ne sont aménagés qu'à une hauteur de 15 cm, alors qu'un quai accessible aux PMR devrait être rehaussé à 31 cm.



Figure 25 : Photographie des quais « Lefranc »
(Sources : Google Map)

Les quais « Robiano » ne sont pas accessibles dans les deux sens.

Leur emplacement actuel est contraignant en raison des nombreuses entrées de garages.

Le rail extérieur est situé à une distance trop importante du quai, obligeant les voyageurs à descendre sur l'assiette de voirie avant de pouvoir remonter dans le tram (marche de 31 cm de hauteur). Les quais n'ont pas tous une longueur de 30 mètres, ce qui implique une dégradation de l'exploitation des trams T3000 (encore plus incompatible avec des trams T4000 qui nécessite 40 mètres).



Figure 26 : Photographie des quais « Robiano » (Sources : Google Map)

DESCRIPTION DU PROJET

2.5 Objectifs

Le projet a pour objectif principal le renouvellement des voies usées de la rue Rogier dans le courant 2027-2028 entre les numéros 257 et 182, la mise aux normes des quais « Robiano » et la matérialisation du demi-site propre vers la ch. de Haecht et de valoriser l'espace public par un renouvellement des trottoirs.

Le tronçon de la rue Rogier fait en moyenne 12 m de largeur, ce qui est très étroit pour un axe fortement sollicité par tous les modes, ceci dans un contexte réglementaire où les normes d'aménagement nécessitent de faire plus et mieux de place aux piétons et Transport Public.

Les objectifs du projet :

1. Renouvellement des voies de la rue Rogier entre le n° 257 et 182 sur une longueur de 200 m.
2. Renouvellement des équipements aériens.
3. Répondre aux objectifs de Good Move et du programme Avanti en matérialisant le demi-site propre de la rue Rogier par coloration (kaki : RAL 7008) de l'asphalte. Ce demi-site propre a déjà été mis en place lors de la mise à sens unique prévue lors de l'application du plan du Contrat Local de Mobilité de Schaerbeek (conclusions du CLM annexées au présent dossier).
4. Mettre aux normes l'arrêt « Robiano » :
 - o Réaménager les quais afin que les trams de type T4000 puissent y être exploités, tout en accostant en ligne droite sans écart entre le nez de quai et le seuil des trams.
 - o Garantir un cheminement piéton de 2 m libre de tout obstacle aux abords des quais vu la spécialisation Piéton Plus de la rue.
 - o Créer des arrêts de transports en commun répondant aux normes d'accessibilité PMR et de conformité.
 - o Rehausser les quais à une hauteur de 31 cm quand cela est possible (la configuration ne permettant qu'une rehausse locale de 31 cm à hauteur des premières et deuxième portes des trams).
 - o Créer des pentes d'accès aux arrêts à faible pourcentage et respectant le RRU pour l'aisance des personnes à mobilité réduite.
 - o Opérer un léger dévoiement des voies à hauteur des quais (dans le premier tronçon situé entre la ch. de Haecht et la rue Royale-Sainte-Marie) afin de permettre au tram d'accoster contre les quais tous en garantissant une largeur de voirie de 6.35m permettant le croisement de tout type de véhicule, notamment les poids lourds (Poids lourd, SIAMU, Camion poubelle, TBUS etc.). Cette largeur de 6,35 m fait intégralement partie du référentiel STIB concernant la mise en conformité et l'accessibilité PMR. Ce point sera détaillé dans la partie « Organisation des arrêts » (point 2.7 de la présente note).
5. Munir les traversées piétonnes existantes d'un marquage au sol et de dalles podotactiles conformes aux normes en vigueur.

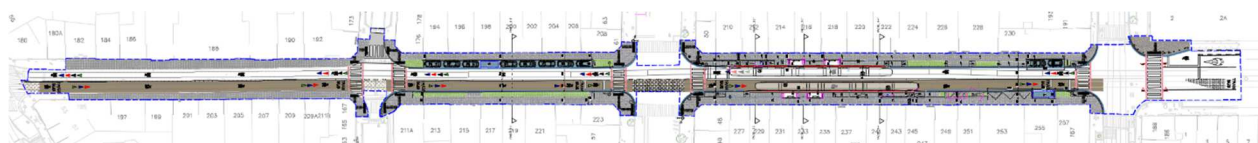


Figure 27 : Plan projeté (Sources : Stib)

2.6 La circulation des EVP

Aucune modification du plan de circulation actuel n'est prévue dans le projet.

Cependant, et pour information, l'évaluation du CLM qui a établi la mise en place du sens unique de la rue Rogier en 2022 sera jointe au présent dossier de demande de permis d'urbanisme. Ceci est complété par les comptages réalisés par BM en 2025 et présenté à Schaerbeek le 21 janvier 2026 (annexe).

2.7 Organisation des arrêts

Les arrêts « Robiano » sont actuellement situés à proximité du carrefour avec la ch. de Haecht, et permettent une bonne connexion avec les arrêts de l'axe du T92 (ch. de Haecht). Cependant, ils ne sont pas accessibles. En effet, les voies étant trop éloignées de la bordure de quai, les voyageurs doivent descendre sur la voirie avant de pouvoir monter dans le tram. L'accès au tram présente dès lors un double risque : les usagers doivent d'abord quitter le trottoir pour se placer sur l'espace de voirie dédié à la circulation des véhicules, puis franchir une marche de 31 cm de hauteur pour accéder au seuil du tram.

Par ailleurs, les quais ont une longueur inférieure à 30 mètres, insuffisante pour accueillir un tram T4000 d'une longueur de 40 mètres. De plus, la présence de nombreux garages bordant les quais rend toute mise en accessibilité totalement impossible à cet endroit.

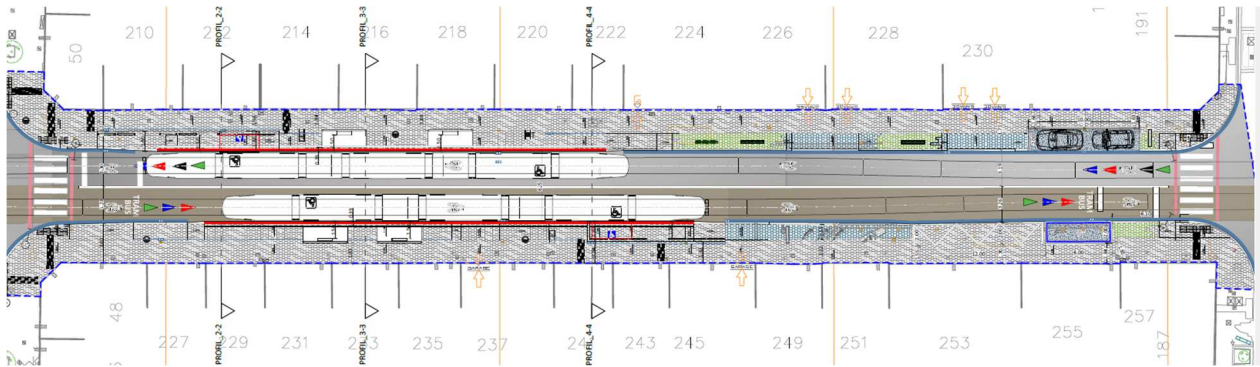


Figure 28 : situation projetée des arrêts « Robiano »

Afin de rendre les quais accessibles aux personnes à mobilité réduite autant que possible et permettre aux grands tram T4000 d'acoster et d'éviter les nombreux garages, il a été décidé de déplacer la zone de quai légèrement plus loin, en direction de la rue Royale-Sainte-Marie. Cette nouvelle implantation est dû au dévoiement nécessaire à l'acostage des trams tout en gardant une largeur de voirie de 6,35 et aussi pour éviter les nombreux garages qui contraignent les hauteurs de bordures.

Cette largeur de 6,35 m est définie sur la base des largeurs minimales nécessaires au croisement de deux véhicules, soit 6,20 m (voir coupe ci-dessous).

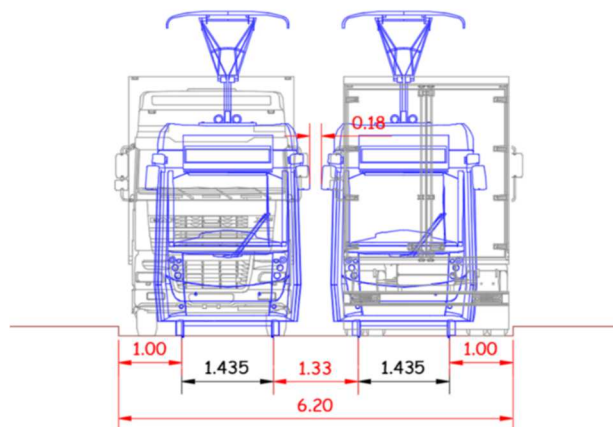


Figure 29 : largeur minimale de voirie en présence du tram et de poids-lourds : 6m20 (hors quais)

À cela s'ajoutent deux fois 7 cm de fusibles, correspondant aux bords fusibles permettant de combler la lacune nominale entre le seuil du tram et le nez du quai.

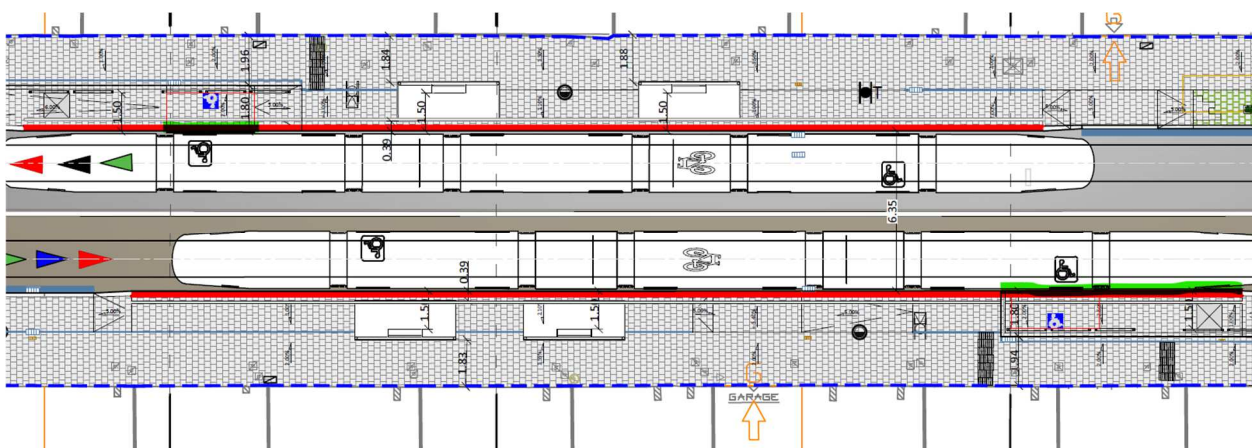


Figure 30 : zone de placement des fusibles (en vert)

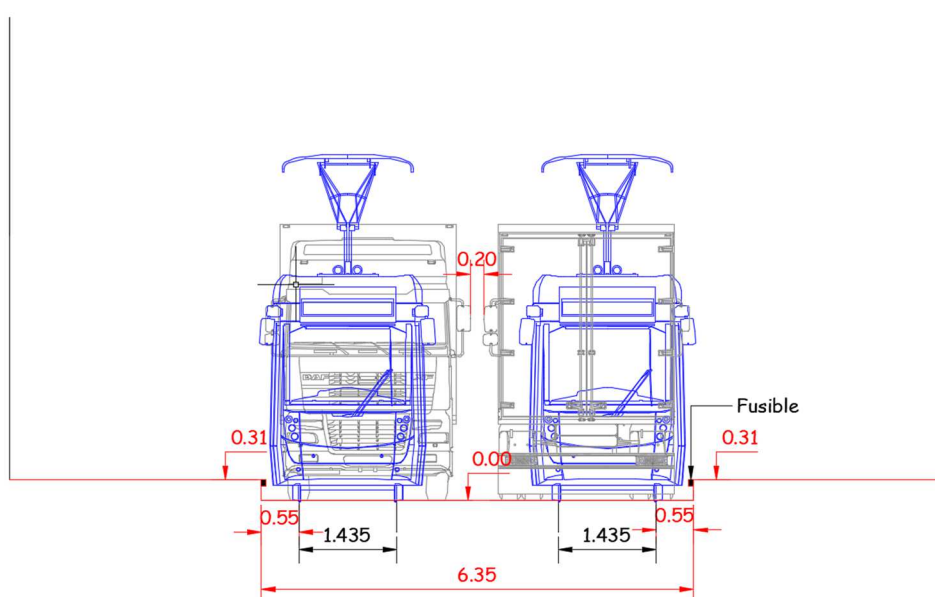


Figure 31 : largeur minimale de voirie en présence du tram et de poids-lourds : 6m35 (en zone de quai)

Cette configuration de quais en face à face nécessite donc un écartement des voies suffisant, qui ne peut être atteint que sur un linéaire limité, déterminé par les rayons de courbure maximaux des voies. L'écartement des voies au carrefour Haecht-Rogier est quant à lui contraint par le croisement (cœurs) de voies, récemment renouvelé lors du chantier de la ch. de Haecht en 2021.

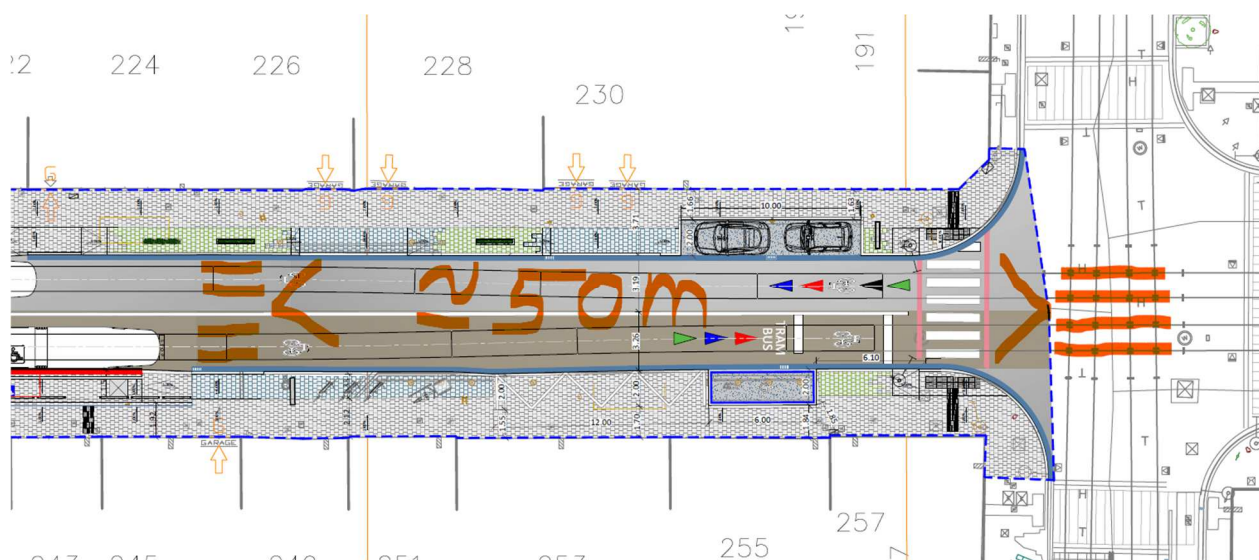


Figure 32 : Ecartement des voies depuis le carrefour Haecht-Rogier jusqu'au arrêt « Robiano »

Les quais seront aménagés à une hauteur de 31 cm au droit des premières et deuxième portes des trams, par la création d'un podium surélevé sur la moitié du trottoir côté voirie. Cette configuration permettra aux personnes à mobilité réduite de bénéficier d'un accès intégral aux transports en commun. Les bordures de quais situées en face des autres portes des trams seront, quant à elles, aménagées à une hauteur de 15 cm, afin d'éviter la création d'un podium surélevé sur la moitié du trottoir sur toute la longueur du quai, ce qui aurait pour effet d'enclaver les entrées de maisons situées le long des quais.

La longueur des quais a été augmentée au maximum et portée à 45 m dans le plan projeté, soit la longueur nécessaire pour accueillir les trams T4000 (40 m de long).

L'ensemble des lignes guides pour les piétons, le placement des dalles podotactiles de guidage et de vigilance ainsi que le mobilier urbain seront conformes aux normes et règles en vigueur. Le statut « piéton + » du PRM, imposant une largeur de trottoir libre de tout obstacle de 2 m, sera respecté sur toute la longueur des nouveaux quais.

En ce qui concerne les arrêts « Lefranc », situés dans le tronçon compris entre la rue de la Poste et la rue des Palais, et comme expliqué au point 2.4.6 de la situation existante (« Arrêts de transport en commun »), aucune possibilité d'amélioration n'est envisageable compte tenu des largeurs insuffisantes des trottoirs. Par conséquent, les trottoirs et les quais de cette portion seront renouvelés à l'identique.

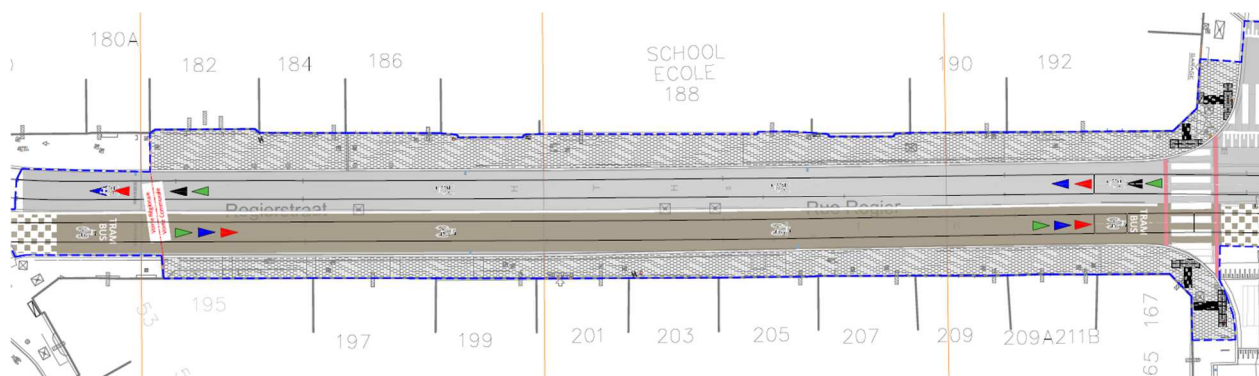


Figure 33 : Tronçon entre la rue des Palais et la rue de la Poste

2.8 Cheminement piéton et accessibilité PMR

De manière générale :

- Les modifications en voirie amélioreront les traversées piétonnes et accentueront la sécurité. Par ailleurs, l'ensemble des cheminements piétons sont rendus plus confortables et plus sûrs.
- Les niveaux de trottoir ont été étudiés afin que le cheminement piéton soit le plus régulier possible, notamment à niveau des pentes induites par les arrêts de transport en commun et les entrées de garages. Ces pentes ont été réduites au maximum. (Voir plan)
- Bordures abaissées aux passages piétons et pose de guidages podotactiles pour les personnes malvoyantes.
- Repositionnement optimal et fonctionnel du mobilier urbain (feux de signalisation, poteaux de lignes aériennes...) afin de permettre un cheminement pour les PMR sans obstacles.
- Chaque traversée piétonne sera désormais signalée aux mal voyants par des dalles podotactiles de couleur contrastée (blanc) par rapport aux trottoirs, à savoir des dalles de guidages rainurées puis de vigilances perpendiculaires à la voirie pour indiquer le début et la fin de la traversée. Toutes les pentes seront conformes au RRU.

Tronçon part tronçon :

Tronçon 1 - Entre rue des Palais et rue de la Poste :

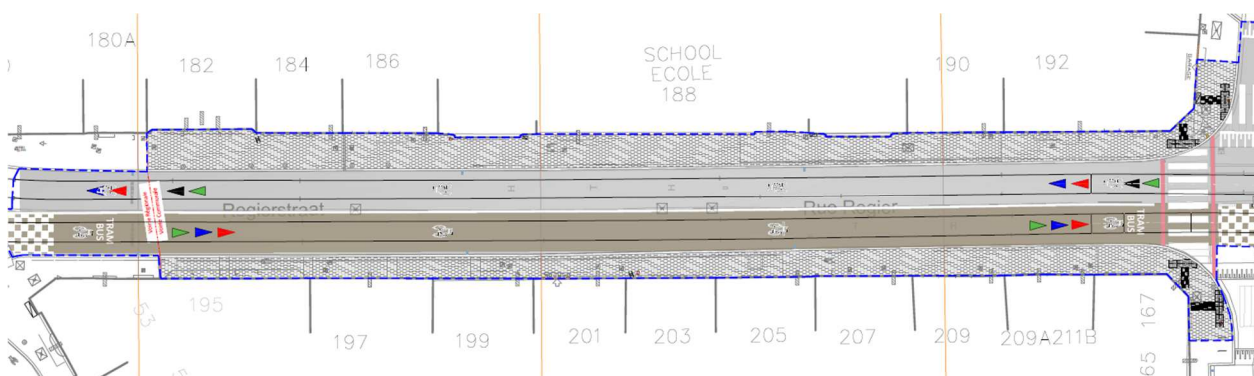


Figure 34 : Tronçon 1 – entre rue des Palais et rue de la Poste

Les trottoirs de ce tronçon de la rue Rogier présentent des largeurs respectives de 2,17 m sur la partie la plus étroite du trottoir côté pair et de 1,75 m sur la partie la plus étroite du trottoir côté impair. La largeur minimale de la voirie est d'environ 10,50 m, ce qui est particulièrement étroit pour une voirie au statut « piéton + » et empruntée par des transports en commun de haute capacité.

Les largeurs de trottoirs sont conditionnées par la trajectoire des voies de tram, elle-même définie par la courbure des voies déjà rénovées entre la rue Rogier et la rue des Palais. Même dans une volonté d'égaliser les largeurs de trottoirs des deux côtés, aucune modification de cette trajectoire n'est possible, l'intérieur de la courbe des voies se situant déjà au plus près des façades du côté pair.

Ce tronçon accueille les quais de tram « Lefranc », dont la largeur est insuffisante, d'une part au regard des exigences liées au statut « piéton + » de GoodMove, et d'autre part pour permettre une quelconque amélioration de l'accessibilité. En effet, les trottoirs étant trop étroits, il n'existe aucune possibilité de rehausser davantage les quais, ceux-ci se trouvant trop proches des façades et des seuils des portes des habitations.

Ce tronçon sera par conséquent renouvelé à l'identique. Par souci d'homogénéité et d'accessibilité dans le cadre de la rénovation de la rue Rogier, les mêmes matériaux (pavés en béton) que sur le reste de la rue seront toutefois utilisés. Le trottoir côté impair étant contraint de rester en deçà des prescriptions du statut « piéton + » de GoodMove (1,75 m au lieu de 2 m).

Par ailleurs, un trottoir traversant est déjà mis en place sur la traversée piétonne croisant la rue de la Poste située au sud de la rue Rogier. Le projet prévoit donc également la création d'un trottoir traversant sur la traversée piétonne qui croise la rue de la Poste située au nord de la rue Rogier.

Tronçon 2 – Entre rue de la Poste et rue Royale-Sainte-Marie :

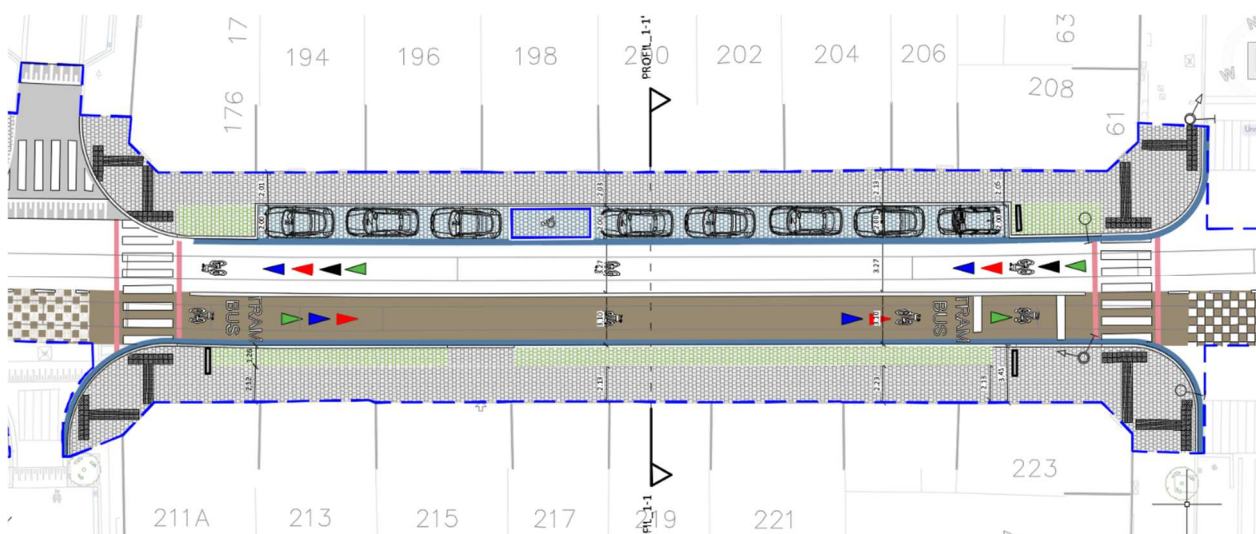


Figure 35 : Tronçon 2 – entre rue de la Poste et rue Royale-Sainte-Marie

Dans cette partie, les trottoirs présentent une largeur moyenne de 1,70 m, avec un point le plus étroit à 1,66 m. Les trottoirs sont globalement équilibrés de part et d'autre de la voirie et accueillent du stationnement des deux côtés (14 places + 1 PMR).

Dans le cadre du projet, le maintien du stationnement des deux côtés aurait pour conséquence de ne pas respecter le statut « piéton + » de GoodMove, les largeurs de trottoirs restant alors inférieures à 2 m. Une solution a dès lors été élaborée en collaboration entre la Commune et la STIB afin de ne pas supprimer l'intégralité du stationnement tout en recréant des trottoirs d'au moins 2 m de large de chaque côté de la voirie.

Les voies seront décalées d'environ 30 cm vers le côté impair, impliquant la suppression du stationnement de ce côté. Ce décalage permet de récupérer de l'espace pour élargir le trottoir côté pair, afin d'atteindre une largeur minimale de 2 m, tout en conservant un stationnement de 2 m conforme aux réglementations en vigueur.

Une surlargeur d'environ 1,50 m sera créée du côté impair, offrant un gain significatif pour les piétons, qui bénéficieront d'un trottoir d'une largeur totale d'environ 3,50 m. Cette surlargeur sera toutefois perméabilisée afin d'améliorer la qualité environnementale du projet.

Tronçon 3 – Entre rue Royale-Sainte-Marie et ch. de Haecht (+ av. Rogier entre n°2 à 7) :

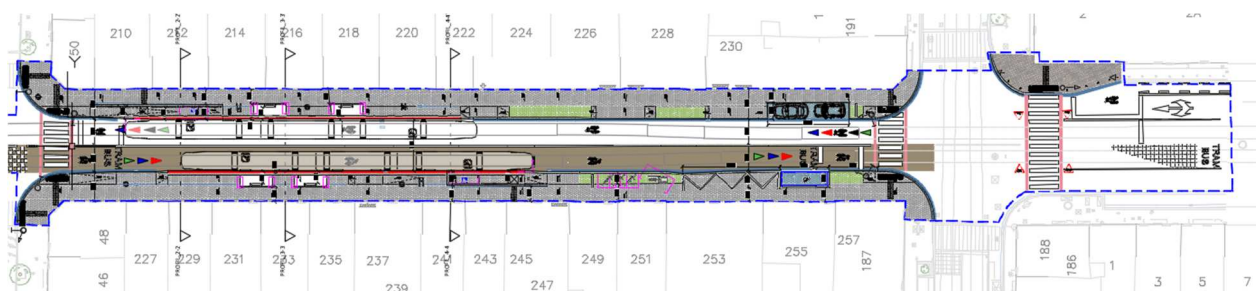


Figure 36 : Tronçon 3 – entre rue Royale-Sainte-Maire et ch. de Haecht

Comme expliqué au point 2.7 « Organisation des arrêts », ce tronçon accueille les arrêts « Robiano », qui seront légèrement décalés vers la rue Royale-Sainte-Marie pour des raisons liées à l'écartement des voies et à la mise aux normes d'accessibilité. Le stationnement sera supprimé sur la quasi-totalité de la portion, à l'exception de deux places de stationnement qui peuvent techniquement être maintenues à proximité du n° 230. Toutefois, la largeur du trottoir restera localement réduite à cet endroit (1,66 m).

De l'autre côté de la voirie, il a également été décidé de maintenir la place PMR ainsi que la place de livraison (déjà réduite à 12 m) en face des n° 253 et 255. Cela laisse un trottoir d'une largeur comprise entre 1,70 m et 1,85 m selon les endroits.

Pour le reste, l'ensemble des nouveaux aménagements garantira une largeur de cheminement piéton libre de tout obstacle d'au moins 2 m, pouvant atteindre jusqu'à 3,70 m. À hauteur des premières et deuxièmes portes des trams, un podium surélevé à 31 cm de hauteur sera créé afin de permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder aux trams dans les meilleures conditions. Ce podium s'étendra depuis la bordure de quai jusqu'à la moitié du trottoir, en laissant entre celui-ci et les façades un passage libre d'au moins 2 m de large.

2.9 Cyclistes

Le projet prévoit le marquage du demi-site propre tram entre la rue des Palais et la ch. de Haecht, sur lequel les cyclistes seront invités à circuler entre les voies de tram. Dans le sens vers la rue des Palais, aucune modification n'est prévue : les cyclistes continueront à circuler entre les voies de tram. **Un marquage vélo est rajouté entre les voies de tram.**

2.10 Stationnement

La rue Rogier se compose de trois tronçons distincts, dont l'impact sur le stationnement est détaillé ci-après.

Tronçon 1 : rue des Palais → rue de la Poste :

Ce tronçon ne comprend aucune place de stationnement.

→ Bilan : neutre

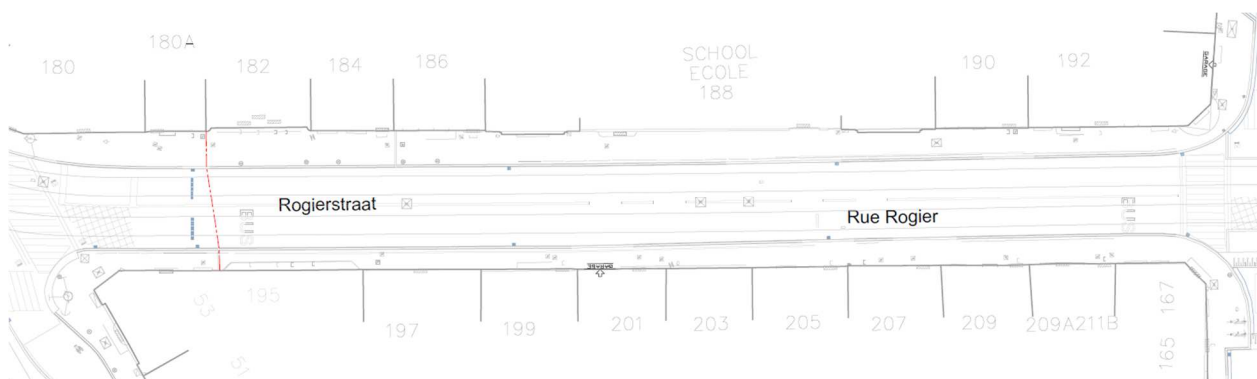


Figure 37 : Stationnement – Tronçon 1 – Palais – Poste (Source : Stib & Commune)

Tronçon 2 : rue de la Poste → rue Royale-Sainte-Marie :

Ce tronçon comprend actuellement :

- 9 places de stationnement côté pair ;
 - 5 places de stationnement côté impair ;
- soit 14 places au total, auxquelles s'ajoute 1 place PMR.

Dans le projet :

- le stationnement côté pair est maintenu à l'identique ;
- les 5 places côté impair sont supprimées.

Bilan : – 5 places de stationnement

(cf. point 3.4 « Cheminements piétons » – Tronçon 2)

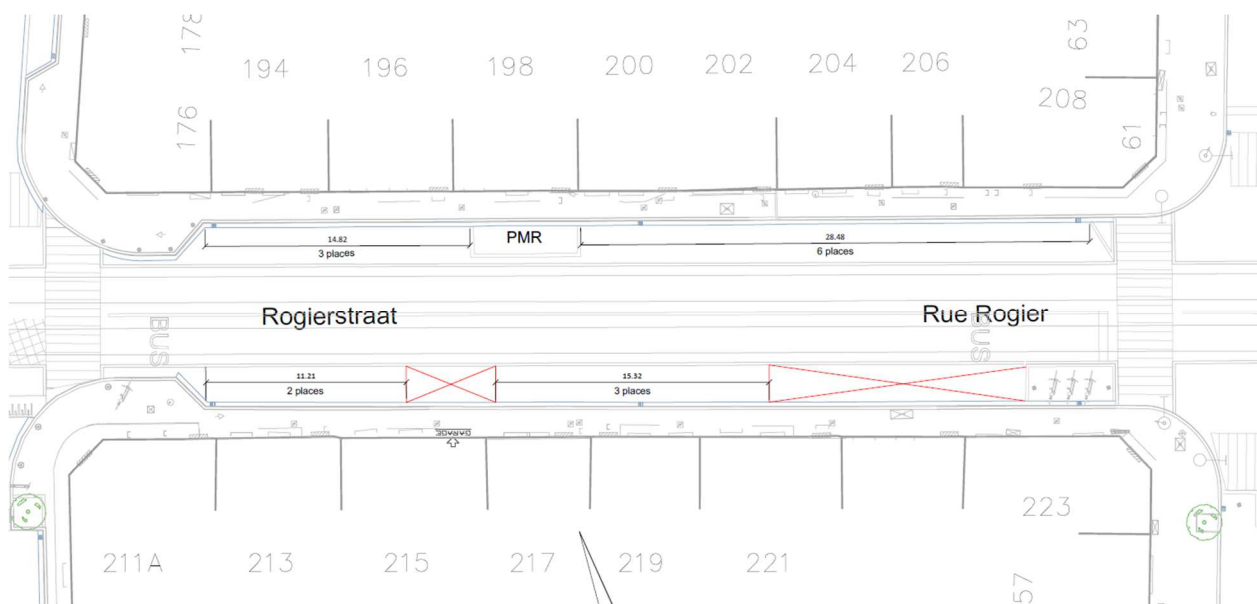


Figure 38 : Stationnement – Tronçon 2 – Poste - RSM (Source : Stib & Commune)

Tronçon 3 : rue Royale-Sainte-Marie → chaussée de Haecht :

Ce tronçon comprend actuellement :

- 6 places de stationnement côté pair ;
- 7 places de stationnement côté impair ;
soit 13 places au total, auxquelles s'ajoutent :
- 1 place PMR ;
- 1 zone de livraison de 18,50 m.

La mise aux normes d'accessibilité de l'arrêt implique un écartement des voies (cf. point 2.7 « Organisation des arrêts ») afin :

- d'atteindre une largeur minimale de voirie de 6,35 m ;
- de positionner le rail extérieur (côté quai) à 55 cm de la bordure, condition nécessaire à l'accessibilité transversale du quai avec un minimum de lacunes.

Elle induit une largeur de trottoir de 3,70 m de part et d'autre, insuffisante pour accueillir simultanément 2,00 m de trottoir et 2,00 m de stationnement.

Dès lors, et au regard des objectifs de mise en accessibilité de l'arrêt, les choix suivants ont été retenus :

- suppression de 11 places de stationnement ;
- maintien de la place de livraison, avec une réduction de sa longueur à 12 m, dimension jugée suffisante par la commune au vu de l'usage observé ;
- maintien de la place PMR ;
- maintien de deux places de stationnement côté pair, à l'approche du carrefour Rogier–Haecht, seul secteur où cela reste techniquement possible, l'écartement des voies n'y étant pas encore significatif. → La perte globale de stationnement étant importante, la commune a estimé nécessaire de conserver des places dès que les contraintes techniques le permettaient.

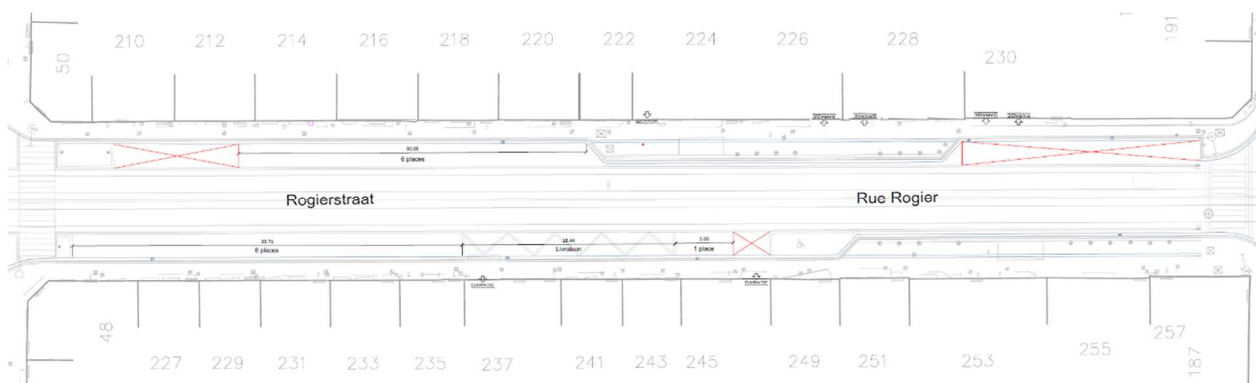


Figure 39 : Stationnement – Tronçon 3 – RSM - Haecht (Source : Stib & Commune)

Le projet entraîne une suppression de 16 places de stationnement sur les 27 existantes, laissant subsister 11 places dans la situation projetée. Afin d'éviter toute pression supplémentaire sur le stationnement dans le quartier, une étude réalisée par parking.brussels (annexée à la présente demande de permis d'urbanisme) démontre qu'il existe des possibilités de report de stationnement dans des bâtiments privés/d'intérêt public à proximité, notamment au sein du bâtiment de la COCOF, situé au 42 de la rue des Palais. La commune a pris contact avec la copropriété et a abouti à l'accord de compensation de stationnement suivant : 39 places communales pourront être mutualisées dans le bâtiment Palais 42-44. La COCOF a approuvé la mutualisation des places communales mais n'a pas encore engagé ses propres places de parking.

- Le Collège a bien validé le principe de mutualiser les places communales (30/09/2025).
- L'AG de copropriété de janvier a acté un accord de principe pour le projet.
- Une série d'éléments plus juridiques doivent toutefois être clarifiés avant toute signature contractuelle entre BePark (l'opérateur choisi par le Collège) et la copropriété de l'immeuble. Je n'ai donc pas de timing mais le but est d'aboutir le plus vite possible.
- Pour votre information, il s'agit au total de 39 places de stationnement mutualisables. La COCOF s'est montrée intéressée par le projet mais n'a pas encore engagé ses propres places.

2.11 Végétation

le projet ne prévoit aucun impact concernant la végétation de la rue Rogier.

2.12 Éclairage

L'éclairage murale existant est maintenu.

2.13 Équipements aériens

L'ensemble des équipements de type « caténaire muraux » situés dans la rue Rogier seront renouvelés au même emplacement.

2.14 Mobilier urbain

L'ensemble du mobilier est maintenu ou repositionné adéquatement au projet.

Arrêt de transport en commun

Les équipements au niveau des arrêts de transports en commun sont les suivants : abris, plaques d'arrêt, poteaux d'arrêt avec porte-horaire ou/et afficheurs dynamiques de temps d'attente, poubelles. [Pour les poubelles, on passe de 6 poubelles à 7 au total.](#)

Panneaux publicitaires

Les panneaux publicitaires (« mupi ») censés être incorporés aux abris pour garantir l'entretien de ceux-ci par JCDecaux ne pourront pas être insérés dans les abris (4) faute de largeur disponibles. Les MUPI devront donc être reportés à 4 endroits sur le périmètre du projet. Il est proposé de les placer devant le n°208 en conservant 2 mètres de

largeur de trottoir libre de tout obstacle. 3 autres MUPI seront également replacés dans la rue Royale-Sainte-Marie devant les n° 63 ; 50 et 46 tout en conservant également à cet endroit 2 mètres de largeur de trottoir libre de tout obstacle. Ils seront positionnés perpendiculairement à la voirie afin que les deux faces soient bien visibles.

Arceaux à vélo

2 arceaux vélo seront positionnés de biez sur l'oreille de trottoir située devant le n°194.

2 arceaux vélo seront positionnés de biez sur l'oreille de trottoir située devant le n°208.

3 arceaux seront positionnés parallèlement à la voirie devant le n°213 sur la bande perméable en pavés à joint-ouverts.

3 arceaux seront positionnés parallèlement à la voirie devant le n°223 sur la bande perméable en pavés à joint-ouverts.

2 arceaux seront positionnés parallèlement à la voirie devant le n°224 sur la bande perméable en pavés à joint-ouverts.

3 arceaux seront positionnés parallèlement à la voirie devant le n°251 sur la bande perméable en pavés à joint-ouverts.

Bilan :

	Situation existante / Bestaande toestand	Supprimé / Verwijderd	Nouveau / Nieuw	Total : Situation projetée Totaal : Ontworpen toestand
Range-vélos Fietsenstalling	4	4	15	15

2.15 Les matériaux envisagés

Les matériaux utilisés sur l'ensemble du tronçon seront majoritairement des pavés bétons 14x14.

Trottoirs :

Fourniture et pose de pavés en béton rustique (stonehedge) avec traitement spécial, y compris couche de pose, sal rejointoyage, vibrage, sciage mécanique et toutes sujé Teinte : type Roubaix
Format 14 x 14 cm, épaisseur 8 cm

Le choix de revêtement en pavés béton rustique 14x14 (stonehedge) pour la situation projetée respecte les recommandations issues de la démarche d'objectivation des choix de la commune de Schaerbeek en termes de revêtements de trottoirs. Cette démarche de réflexion a abouti, dans le courant de l'année 2017, à un Plan Directeur sur le choix des matériaux utilisés pour le revêtement des trottoirs. Celui-ci a été étudié quartier par quartier en suivant un nombre de critères objectifs tels que :

- Époque d'urbanisation des quartiers ;
- Situation de droit ;
- Site classé ou site inscrit à l'inventaire selon le PRAS,
- Monument ou ensemble classé avec zone de protection (PRAS),
- ZICHEE (Zone d'Intérêt Culturel, Historique, Esthétique ou d'embellissement),
- Bien repris à l'inventaire du patrimoine ;
- Axes structurants de la trame viaire.

Au-delà de la bande de 2 m située le long des façades, et à l'exception des zones au droit des entrées de garages qui nécessitent des fondations non-percolantes, les mêmes pavés seront utilisés, mais en version drainante, afin d'améliorer la qualité environnementale du projet.

Sur les oreilles de trottoirs du carrefour avec la ch. de Haecht, les trottoirs sont en pavés pierre naturelle 14x14.

Chaussée :

Asphalte dans le sens vers la rue des Palais

Asphalte coloré kaki (RAL : 7008) pour le demi-site propre dans le sens vers la ch. de Haecht.

NB : La couleur de cet asphalte kaki est la même que celle déterminée avec l'urbanisme régional pour l'aménagement des contre-sens transports en commun et qui s'est déjà appliqué dans le quartier : en l'occurrence, dans la chaussée de Haecht entre la rue Rogier et la place de la Reine.

Stationnement :

Pavés drainants pour les zones de stationnement :

Fourniture et pose de pavés drainants à joints élargis , y compris couche de pose en granulats de pierre calcaire 0/6,3 et de 2/8 épaisseur 3cm, et rejointoyage au mélange terre arable-compost-lave 2/8 et s
Teinte : gris

Format 15 x 15 cm, épaisseur 8 cm, pourcentage de surface pour verdure : 11%
--

Filets d'eau

Les filets d'eau seront en béton coulé.

Bordures :

Les bordures sont toutes identiques à l'existant : bordure béton de 15 cm de large.

ANNEXES

1. Rapport d'évaluation du CLM de Schaerbeek – réalisé par la commune de Schaerbeek en 2024
2. Etude de stationnement rue et avenue Rogier – réalisée par parking.brussels en 2025