



**Note explicative et descriptive du projet
Réaménagement de la chaussée de Mons
entre l'allée Hof ter Vleest et la rue Van Laer**

DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME

CHAUSSEE DE MONS entre la limite régionale et la rue Van Laer

à ANDERLECHT

Note explicative et descriptive



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Contexte et localisation du projet

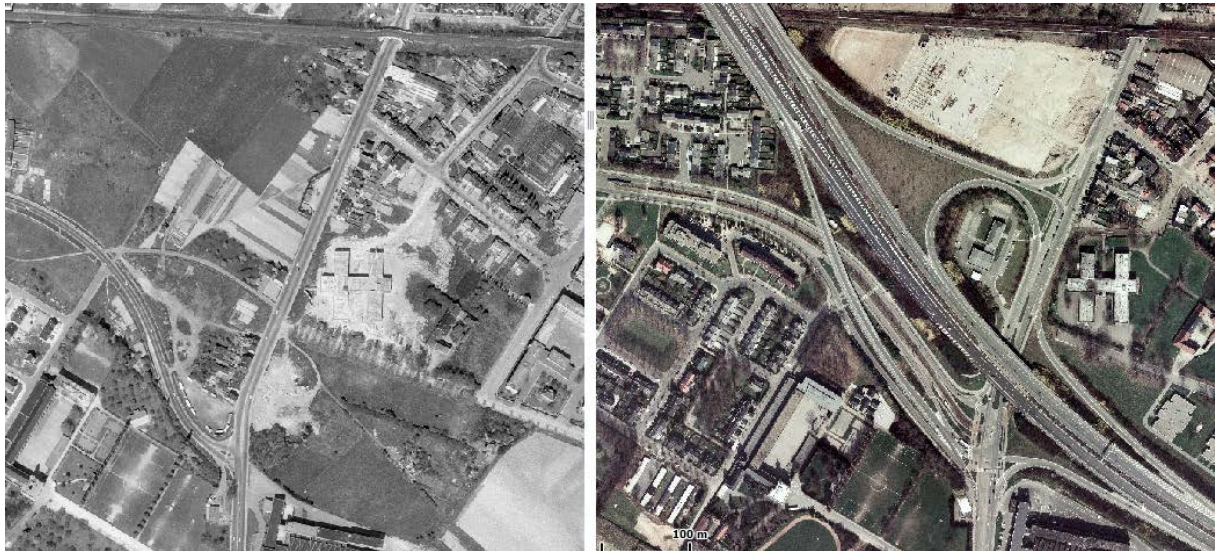
Le projet concerne l'adaptation des aménagements de la chaussée de Mons à hauteur du ring, entre la limite régionale et le carrefour avec la rue Van Laer, à proximité du pont de chemin de fer.



Le projet a été initié dans le cadre du développement et de la mise en place du parking P+R CERIA (environ 1350 places), notamment afin de répondre aux recommandations de l'étude d'incidences qui a accompagné la procédure d'obtention d'autorisations, mais aussi afin de remodeler et d'améliorer le fonctionnement du pôle de transport public CERIA.

Le projet intègre également la demande émanant des autorités publiques de Sint-Pieters-Leeuw et de nombreux autres acteurs locaux visant à solutionner les problèmes d'encombrement et de sous-capacité qui existent au carrefour formé avec l'accès aux sites IKEA/Coca-Cola.

Ce tronçon de la chaussée de Mons a été profilé en échangeur autoroutier lors de la construction du ring dans les années '75.



Source Bruciel : photos aériennes 1971 (juste avant la construction du ring) et 1996.

Depuis 40 ans, aucune modification n'a été apportée au profil de cette portion de la chaussée de Mons malgré l'arrivée du métro qui a nécessité la restructuration des bretelles du ring intérieur et malgré l'urbanisation.

Le diagnostic de la situation montre pourtant la nécessité d'adapter la chaussée de Mons à l'évolution de la situation locale, principalement en ce qui concerne les piétons. L'adaptation de l'infrastructure routière doit également servir la mise en œuvre des politiques régionales en matière de mobilité et de qualité de l'espace public.

Les objectifs et les contraintes du projet

Conformément aux politiques régionales en matière de mobilité et de développement urbain, le projet s'attache prioritairement à favoriser le transport public et à en améliorer les conditions d'usage. En l'occurrence, il s'agit d'offrir des infrastructures spécifiques aux bus (+taxis) et d'améliorer considérablement l'organisation et le confort des correspondances entre les lignes de bus et le métro.

En toile de fond, le projet poursuit également des objectifs affirmés d'amélioration de la sécurité routière ainsi que des qualités urbaines et paysagères de l'espace public.

Les contraintes qui entourent le projet, et qui comptent également parmi les objectifs fixés, sont quant à elles principalement liées à la densité du trafic automobile et à l'accessibilité des commerces. Il faut en effet résoudre les problèmes d'encombrement qui affectent la sortie de Sint-Pieters-Leeuw à l'heure de pointe du matin ; résoudre les bouchons qui se forment à l'entrée d'IKEA et bloquent l'ensemble du complexe de carrefour à hauteur du ring ; assurer la capacité nécessaire pour l'accès du parking de transit à venir ; assurer la bonne accessibilité automobile des commerces ; etc

Les principaux défauts et dysfonctionnements de la situation existante

Outre la qualité esthétique et urbaine très peu amène de l'espace public, ce tronçon de la chaussée de Mons présente un profil et une organisation fort défavorables à la sécurité routière et certainement très peu adapté à l'évolution des activités qui se sont développées à ses abords. Le diagnostic de la situation met en évidence de nombreux dysfonctionnements et points noirs qu'il convient de corriger. Parmi ceux-ci :

1. Le complexe de carrefours avec la rue de Zuen et l'allée Hof ter Vleest est accidentogène et répertorié comme 'zone à concentration d'accidents (ZACA)'. Cette situation est principalement liée à l'absence de feu à la sortie de la rue de Zuen alors que la traversée piétonne de la chaussée de Mons est gérée par feux.



Illustration : sortie de la rue de Zuen sans feux tricolore alors que le trafic sur la chaussée de Mons et la traversée piétonne sont gérés par feux

2. Les accès riverains traversant la double bande de circulation de la chaussée de Mons en sens 'sortie ville' (plus piste cyclable et trottoir) posent de réels problèmes de risque d'accident et de gêne à la circulation.



Illustration : accès automobiles en traversée libre de la chaussée à double voie

3. Le carrefour formé avec les accès au site IKEA/Coca-Cola est nettement sous capacitare et génère des blocages quasi généralisés sur la chaussée de Mons et aux sorties du ring.



Illustration : en direction 'entrée ville', la longueur de la deuxième bande de présélection est trop faible pour assurer l'écoulement du trafic venant de Sint-Pieters-Leeuw (en rouge) ; La localisation centrale des bandes de circulation dédiées à l'accès d' IKEA et Coca-Cola (en jaune) implique de fortes répercussions lorsque celles-ci sont encombrées.



Illustration : encombrement sur les bandes de circulation dédiées à l'entrée d'IKEA

4. La complexité de l'organisation des entrées et sorties des sites IKEA et Coca-Cola rendent la traversée piétonne longue et crée des situations confuses et dangereuses pour les sorties de voitures.



Illustration : organisation complexe et dysfonctionnelle des accès aux sites IKEA et Coca-cola

5. La bretelle de sortie du ring intérieur n'a pas été adaptée depuis la construction du métro et la réorganisation des sorties du ring (suppression de la boucle de sortie ring vers faubourgs). Elle présente une géométrie et une capacité d'écoulement des flux automobiles défavorables aux mouvements de 'tourne à gauche'. Par contre, l'insertion sur la chaussée de Mons dans le sens vers ville est organisé avec une 'bande de lancement' de type autoroutier.



Illustration : géométrie et capacité de la bretelle de sortie du ring intérieur inadaptées aux flux de véhicules se dirigeant vers Sint-Pieters-Leeuw ; configuration autoroutière de la bande d'insertion de la sortie du ring vers ville

6. La sortie du Brico plan-it est intégrée au carrefour à feux alors que cette sortie est fortement désaxée par rapport à la rue Van Laer. Cette forte asymétrie rend l'organisation du carrefour complexe et altère la sécurité des traversées piétonnes fort fréquentées en raison notamment de la présence du métro et du campus Ceria.



Illustration : géométrie complexe et dysfonctionnelle du carrefour avec la rue Van Laer et les accès du site du Brico Plan-it

L'organisation et la géométrie du carrefour sont fort pénalisantes pour le confort des piétons, notamment en raison des temps d'attente, de la position du passage zébré de traversées de la ch. de Mons et de la faible largeur de l'îlot de neutralisation qui ponctue cette traversée.

La situation actuelle génère des traversées anarchiques où les piétons (dont de nombreux élèves des établissements scolaires environnants) se mettent lourdement en danger.

La sortie des véhicules du Brico, contrainte par des feux dont le temps de vert est fort court, souffre ponctuellement de sous-capacité. Cette situation qui se présente aux pointes de fréquentation du grand commerce, génère des embouteillages sur le site du Brico Plant-it et des temps d'attente désavantageux sur le plan de l'attractivité commerciale.

Description du projet

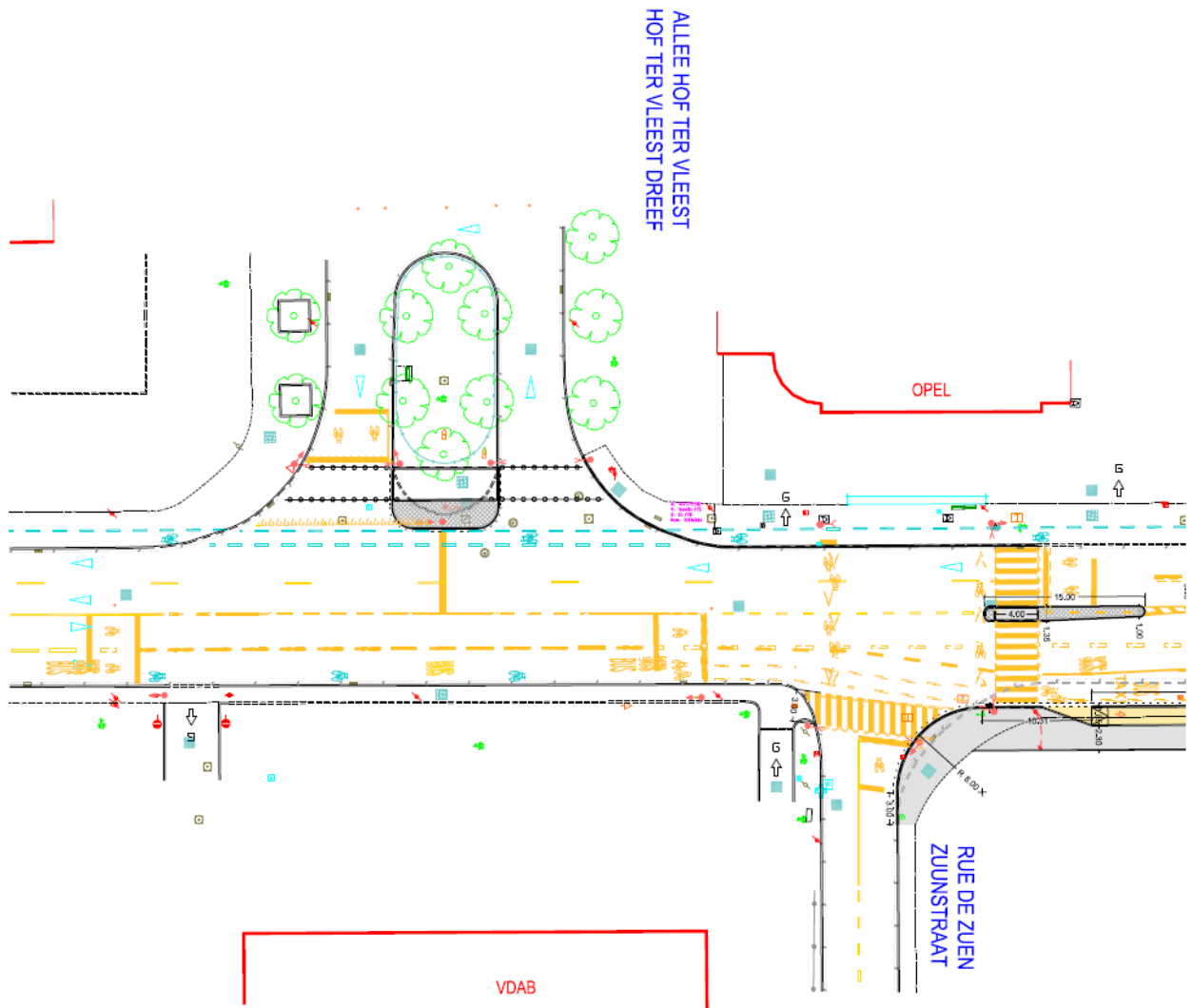
Sécurisation des carrefours avec la rue de Zuen et l'Allée hof ter Vleest

Au sud du ring, le projet prévoit d'organiser entièrement les carrefours de la chaussée de Mons avec la rue de Zuen et l'allée Hof ter Vleest par un système coordonné de feux. Cette mesure vise prioritairement à sécuriser une zone dangereuse. Elle vise également à offrir une fenêtre (temps) régulière garantie pour l'insertion des véhicules sortant de ces deux voiries latérales.

Dans la situation actuelle, seule la traversée piétonne de la chaussée de Mons à hauteur de la rue de Zuen est gérée par feux.



Le projet prévoit la mise en place d'un système de double feux coordonnés formant des sas d'insertion pour les véhicules sortant des voiries latérales.



Adaptations fonctionnelles du tronçon à hauteur du site IKEA

A hauteur du site IKEA, l'emprise de voirie est élargie d'environ 3 mètres sur une longueur d'un peu plus de 120 mètres au profit d'une augmentation de la largeur de chaussée en amont du feu tricolore en direction 'entrée ville' mais également au profit d'un élargissement du trottoir et de la piste cyclable.



Illustration indicative (sur photo aérienne) de la prolongation projetée de la deuxième bande de circulation en 'entrée ville'

Le profil de la chaussée et la largeur des bandes de circulation sont adaptées afin (1) d'assurer l'allongement de la deuxième bande de circulation présente au droit du feu tricolore dans le sens 'entrée ville'. (2) Il s'agit également de réduire le gabarit des bandes de circulation conformément aux recommandations et prescriptions réglementaires prévalant pour un contexte urbain. La réduction légère des largeurs de bandes doit contribuer à inciter l'automobiliste à adapter son comportement et à modérer sa vitesse de circulation.

Le gain de capacité automobile qui résulte de l'allongement de la deuxième bande de circulation en amont du feu tricolore en 'entrée ville' permet de réorganiser la répartition des temps de vert pour chacune des branches du carrefour. Ce gain de capacité couplé à la mise en place d'un système 'intelligent' de gestion des feux offre les marges de manœuvre nécessaires pour adapter les grilles de feux en fonction des besoins et ainsi remédier aux phénomènes de saturation que nous connaissons aujourd'hui, notamment pour l'accès au commerce IKEA en période de forte affluence.

Pour des questions de sécurité, la prolongation de la deuxième bande de circulation à l'approche du carrefour est accompagnée de la mise en place d'une ligne blanche continue entre les deux sens de circulation. Les aménagements des abouts du tronçon sont prévus pour permettre et faciliter les demi-tours ('U'-turn) nécessaires pour certains itinéraires d'entrée et de sortie des parcelles riveraines.

La piste cyclable et le trottoir situés le long du site d'Ikea qui présentent aujourd'hui des largeurs fort restreintes (1,5 mètres chacun) sont sensiblement élargis. Les largeurs sont portées à 1,85 pour la piste cyclable et 2,3 mètres pour le trottoir.

Restructuration de la zone d'accès des sites IKEA/Coca-Cola

Les voiries d'entrée et sortie de IKEA et de Coca-Cola sont adaptées afin d'améliorer la sécurité et la lisibilité des différentes voiries d'accès fortement enchevêtrées : Un sas d'insertion est créé à la sortie du parking visiteur de Coca-cola afin d'inclure cette sortie dans l'organisation du carrefour ; un îlot est créé afin de mieux canaliser les différents flux de voitures et d'offrir une interruption dans la traversée piétonne prolongeant le trottoir.

Par ailleurs, la répartition des bandes de circulation en entrée et en sortie de site est modifiée (3 bandes de circulation sont affectées à la sortie IKEA/Coca-cola) afin de gagner en capacité et de contribuer à la souplesse et à l'efficacité de la gestion du carrefour.

Adaptations au niveau des bretelles du ring intérieur

Le projet propose d'adapter la géométrie du débouché de la bretelle de sortie du ring intérieur afin de l'adapter au mouvement de '*tourne à gauche*' qu'elle assure depuis la construction du métro ainsi que les mouvements de '*tout droit*' nécessaires pour faciliter l'accès au futur parking P+R.

L'adaptation de cette sortie de ring comprend également une subdivision en 3 bandes de circulation afin d'adapter la capacité de cette sortie de ring.

Restructuration de la chaussée en 'entrée ville'

L'espace de voirie affecté à l'accès automobile dans le sens 'entrée-ville' est restructuré et rationalisé afin de préfigurer le profil 2 x 1 bandes qui prolonge la chaussée de Mons et d'adapter la voirie aux modifications d'accès liées au projet de parking 'P+R' et au développement du pôle multimodal Ceria.

Prolongation de la bande bus et organisation des accès au terminus du pôle multimodal

La bande bus en 'entrée ville' actuellement interrompue au carrefour avec l'accès IKEA est prolongée jusqu'à hauteur du métro. A ce niveau, en raison notamment du resserrement de la voirie lié à la présence d'habitations, la bande bus est rejointe par la bande de circulation automobile. Cette organisation permet également de faciliter les accès bus au pôle multimodal ainsi que la mise en place d'une correspondance simple et efficace depuis les lignes de bus (sens entrée ville) vers le métro.

Aménagement d'une berme arborée

L'espace central de la voirie, qui est actuellement occupé par la bande d'accès vestige de l'ancienne bretelle d'autoroute, est consacré à l'aménagement d'une berme centrale arborée. Celle-ci est destinée à embellir l'espace public, à marquer quelque peu l'entrée de ville et, dans cet esprit, affirmer la transition vers les tissus urbains de l'agglomération.

Du point de vue fonctionnel, la berme centrale va permettre de faciliter les manœuvres d'accès des bus et des véhicules particuliers entre la chaussée de Mons et le pôle multimodal et permettre d'éviter les encombrements ponctuels de la voirie liés à ces mouvements de véhicules.

Prolongation à une bande du profil en sortie de ville

Au-delà du carrefour Van Laer, la sens de circulation de sortie de ville est maintenu sur une seule bande de circulation jusqu'au-delà du pôle multimodal. Cette mesure n'a pas d'impact sur les flux de voiture en '*sortie ville*' et permet la mise en place de la traversée piétonne libre au droit de la sortie du métro ainsi qu'une bande d'arrêt bus associée au pôle de correspondance. Ce profil permet également une insertion facile des bus (et voitures) sortant de la plate-forme multimodale.

Développement du pôle multimodal

Le projet intègre le réaménagement du site de l'actuel terminus bus de la STIB étendu à une partie de l'espace affecté au parking de transit. Cette plate-forme comprend une voirie d'accès destinée aux bus, avec un quai de débarquement situé face à l'entrée de métro ainsi que des zones de manœuvre et de stationnement bus, et une boucle de kiss and ride accessible aux véhicules particuliers. Une large partie centrale du site ainsi qu'une zone de recul à front de la chaussée de Mons sont largement végétalisées (et arborées) et consacrées aux zones d'attentes des utilisateurs des transports publics. C'est également un lieu public qui peut servir 'd'espace de rencontre' notamment à destination des étudiants.

La plate-forme de correspondance est également en lien direct avec la chaussée de Mons où est aménagée une bande et zone d'arrêt bus dans le sens 'sortie ville'. Pour l'autre sens de circulation, afin d'offrir de bonnes conditions de correspondance entre les lignes de bus et le métro, un arrêt de bus est organisé au droit de l'entrée de la station de métro et est relié à celle-ci par une traversée piétonne confortable. Cette traversée est libre (sans feux), limitée à une bande de circulation pour chaque sens et est dotée d'un large îlot central qui ponctue et sécurise la traversée.

Cette traversée piétonne confortable est également destinée à améliorer sensiblement le cheminement principal d'accès à la station de métro, notamment depuis et vers le campus Ceria et autres établissements scolaires, mais également pour le chemin d'accès (fort fréquenté) vers IKEA.

Restructuration du carrefour avec la rue Van Laer et l'accès du Brico Plan-it

C'est principalement la géométrie et l'organisation des accès au commerce Brico Plan-it qui est adapté afin d'assurer la compacité et ainsi les bonnes conditions de fonctionnement et de sécurité du carrefour.

Le réaménagement du carrefour poursuit l'objectif prioritaire d'améliorer la sécurité et le confort de la traversée piétonne située au droit de la station de métro et assurant notamment la liaison vers le campus Ceria. Parmi les objectifs et contraintes de la conception du projet figuraient également la volonté de maintenir la capacité du carrefour en terme de flux automobiles ainsi que l'accessibilité du parking du Brico Plan-it.

Un grand nombre de configuration du carrefour ont été étudiées (et testées sur bases de modélisation dynamiques de trafic), notamment sur base des demandes et des critères formulés par l'expert mandaté par Brico Plan-it.

La solution retenue prévoit de regrouper l'entrée et la sortie du parking du Brico Plan-it en maintenant une largeur confortable de 12 mètres comportant, comme dans la situation actuelle, une bande d'entrée et deux bandes de sortie. Pour la direction sud (vers ring et Sint-Pieters-Leeuw), le parking client du Brico Plan-it bénéficie d'une voie de sortie complémentaire qui permet d'éviter le carrefour à feux et qui se prolonge par une bande dédiée en voirie.

La restructuration de la géométrie du carrefour permet d'assurer pleinement l'écoulement des flux de trafic automobile enregistrés actuellement, y compris aux heures de pointe. En outre, la modernisation du système de gestion des feux permet d'offrir une grande souplesse d'adaptation aux besoins réels (et en temps réels) grâce à la modulation des temps de vert accordés aux différentes branches du carrefour.

La traversée piétonne d'accès au métro bénéficie d'améliorations substantielles touchant à la sécurité et au confort d'utilisation. La traversée est positionnée à proximité immédiate de la station de métro. Elle reste 'à feux' en raison de la présence de la double bande de circulation de la direction du ring, mais elle bénéficiera d'un cycle de feu plus court et d'élargissements importants des zones d'attente et de l'îlot central.

Adaptation du cheminement piéton

Le projet prévoit des adaptations ponctuelles destinées à améliorer la qualité et la sécurité du cheminement piéton sur le flanc Est de la chaussée de Mons. En particulier, à hauteur du site de l'Institut Meurice, le cheminement piéton est reculé du bord de la chaussée et intégré au réaménagement de l'ancienne assiette des voies de tram.

D'autre part, outre le réaménagement de la traversée piétonne au débouché de la bretelle de sortie du ring intérieur, une adaptation d'îlot est faite à hauteur de la bretelle d'accès du ring extérieur afin de sécuriser une traversée non protégée par feux en limitant sa longueur.

Ces adaptations complètent les adaptations prévues en faveur du piéton au niveau de l'accès de Ikea/Coca-Cola.