

Dossier de demande de permis d'urbanisme

Notice explicative

31.12.2024

Organisation et conception d'une situation de mobilité provisoire pour les véhicules de transport publics (bus), durant les premières phases de chantier du projet NOR (ex-CCN)

Table des matières

1. Introduction

2. Présentation du projet

3. Reportage photographique

4. Situation existante

5. Situation projetée

6. Documents de synthèse

1. Introduction.

1.1 Objet de la demande de permis d'urbanisme

Dans le cadre des travaux de construction du projet NOR (ex-CCN), la relocalisation temporaire des arrêts et zones d'attente des bus De Lijn et STIB est devenue une nécessité impérative. Les arrêts d'embarquement, de débarquement et d'attente (terminus) actuellement situés dans le tunnel sous la Gare du Nord doivent être déplacés vers des emplacements proches tout en tenant compte des besoins spécifiques des opérateurs et des contraintes liées à l'environnement du site. Cette relocalisation temporaire doit assurer une circulation fluide des bus et une coexistence harmonieuse des différents usagers de l'espace public pendant une période estimée à environ trois ans, le temps que la nouvelle gare des bus intégrée au projet NOR soit exploitable.

1.2 Composition du dossier

PLANS :

Situation existante :

NOR_PU_PRO_841x2310_200_01

NOR_PU_PRO_841x2310_200_02

Situation projetée :

NOR_PU_PRO_841x2310_200_10

NOR_PU_PRO_841x2310_200_11

NOR_PU_PRO_841x1189_200_12 (Plan impétrants)

La note explicative présente d'abord les documents généraux se rapportant à :

- La localisation
- Le statut et la hiérarchie des voiries
- Les lignes de transport public
- Les itinéraires cyclables régionaux
- Le reportage photographique

Ensuite, les points suivants sont développés :

- La situation existante
- Objectif du projet
- Description générale et particulière du projet

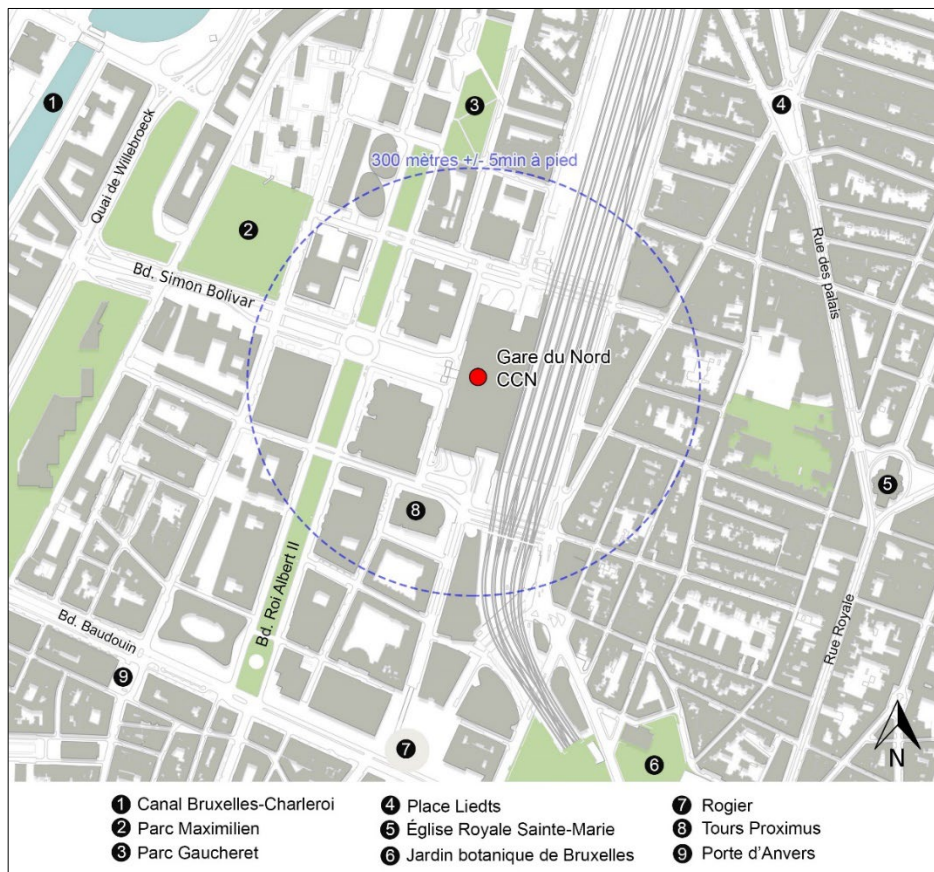
2. Présentation du projet

A. Localisation du site

Le site en chantier est situé au nord de la petite ceinture de la Région de Bruxelles-Capitale. La zone est à cheval sur les communes de Saint-Josse-Ten-Noode et de Schaerbeek. Elle est délimitée par la rue du Progrès, la rue des Charbonniers et la Place Solvay.

Le périmètre du projet comprend les zones suivantes :

- Place du Nord (et tunnels sous voies ferrées)
- Boulevard Roi Albert II
- Rue des Charbonniers
- Rue du Marché
- Rue de la Bienfaisance
- Rue des Croisades
- Rue du Progrès
- Chaussée d'Anvers



B. Statut et hiérarchie des voiries

Le plan Good Move établit un cadre de spécialisation multimodale des voiries (SMV), déterminant des priorités claires et une hiérarchie en trois catégories :

- **PLUS** : Grands axes de déplacement à l'échelle métropolitaine.
- **CONFORT** : Maillage des réseaux assurant la desserte des différentes polarités de la capitale.
- **QUARTIER** : Desserte fine des quartiers et des fonctions urbaines, permettant la performance et la bonne intégration de chaque réseau dans l'espace public.

Piétons et personnes à mobilité réduite



A retenir de Good Move :

- **MAGISTRALE** (sans définition très précise des aménagements attendus) = Rue du progrès, place du Nord, place Rogier, boulevard Roi Albert II
- **PLUS** = tunnels sous voie ferrée
- **CONFORT** = rue du Marché, rue de la Bienfaisance et rue des Croisades

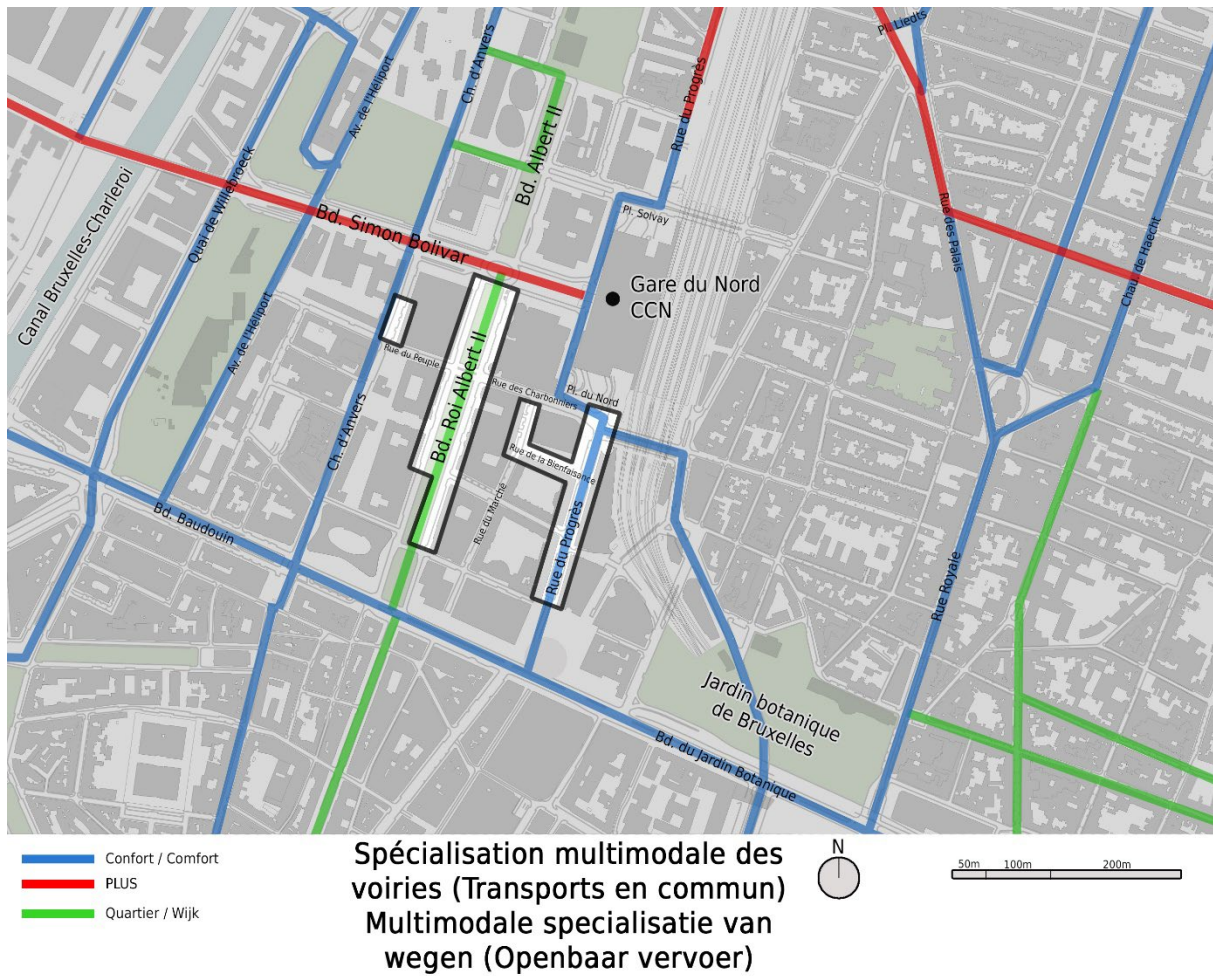
Cyclistes



A retenir de Good Move :

- **PLUS** = Boulevard Roi Albert II
- **CONFORT** = place du Nord et tunnels sous les voies ferrées

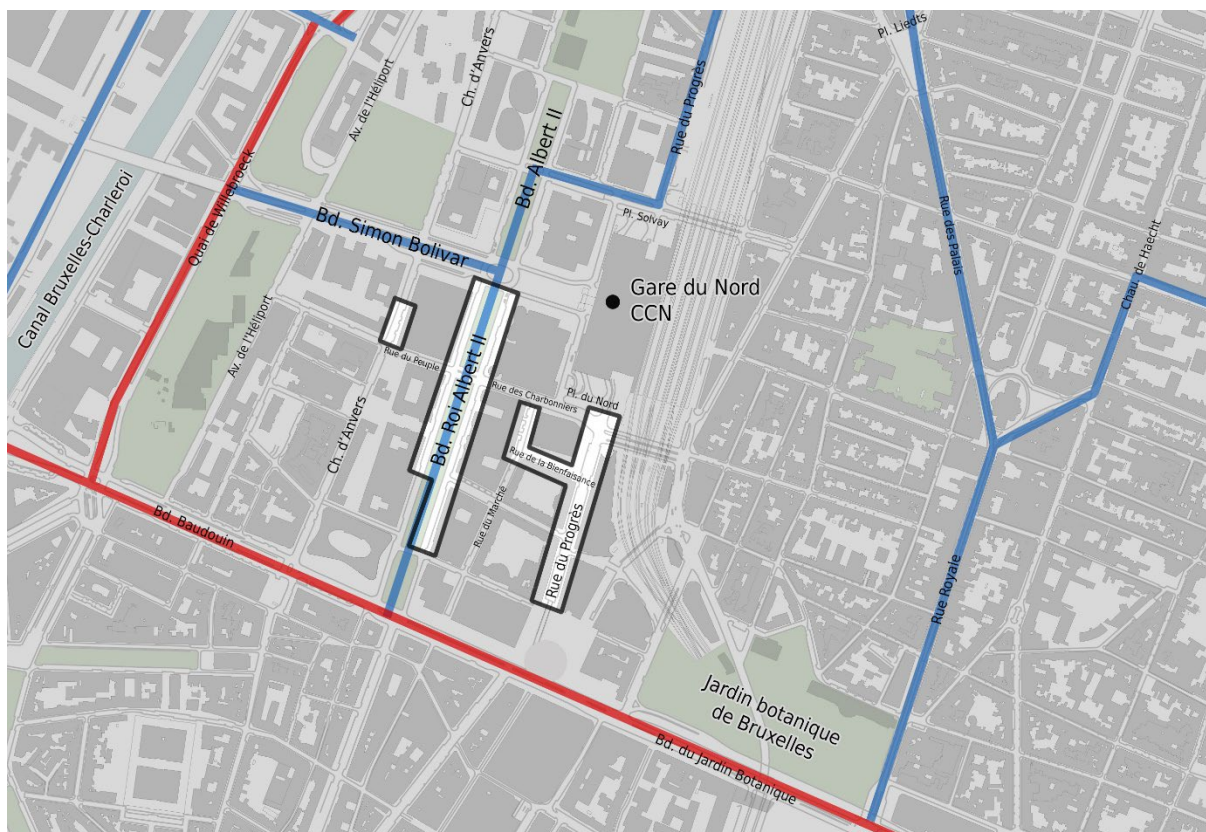
Les transports en commun



A retenir de Good Move :

- **CONFORT** = place du Nord, tunnels sous les voies ferrées et rue du Progrès
- **QUARTIER** = Boulevard Roi Albert II

La circulation automobile



— Confort / Comfort
— PLUS

Spécialisation multimodale des
 voiries (auto)
 Multimodale specialisatie van
 wegen (auto)



50m 100m 200m

A retenir de Good Move :

- **CONFORT** = Boulevard Roi Albert II

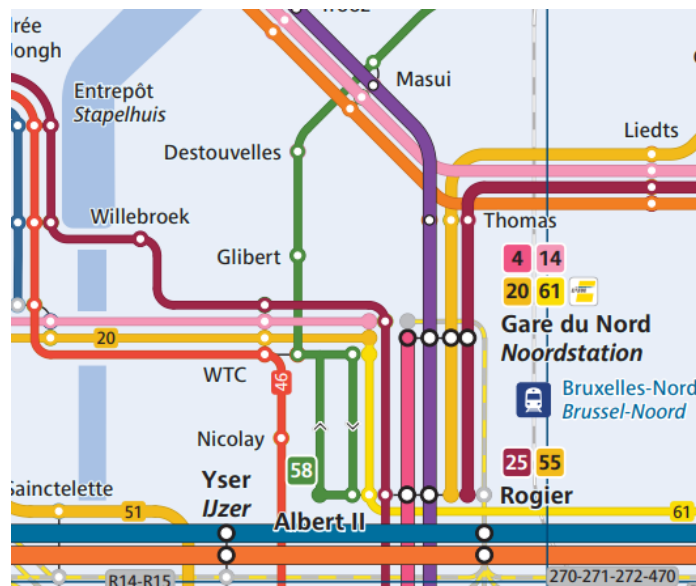
C. Les lignes de transport public

Le CCN est actuellement desservi par 5 lignes de bus STIB différentes (14, 20, 58, 61 et 88) et une trentaine de lignes De Lijn.

Réseau de la STIB :

Les lignes 14, 20 et 61 disposent d'un terminus à la Gare du Nord, répartis en deux zones :

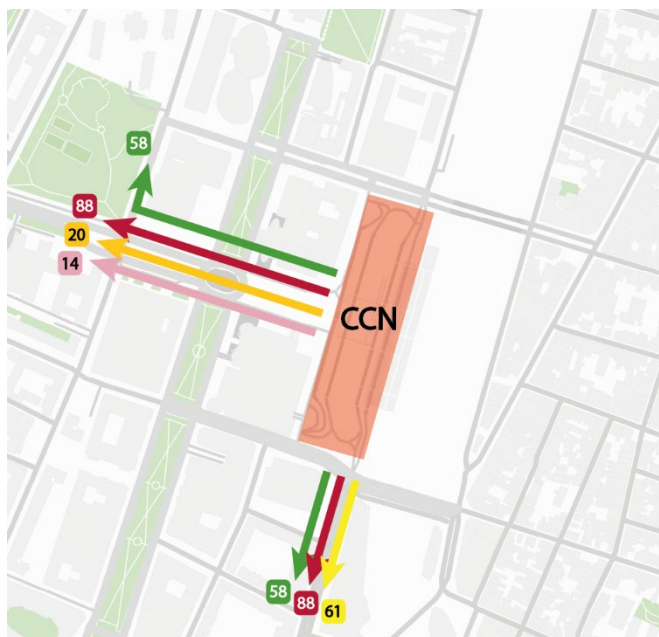
- 14 bld Simon Bolivar
- 20 et 61 sous le CCN



Les lignes 58 et 88 effectuent un passage mais n'ont pas besoin de terminus aux abords directs de la gare du Nord. A proximité du CCN, la ligne 46 dessert la chaussée d'Anvers selon un tracé Nord-Sud. Elle n'est pas impactée par le projet qui nous concerne.

Au départ du CCN, on constate l'usage quasi exclusif de deux couloirs : l'un vers la place Rogier, l'autre vers Tour & Taxis. Les 2 lignes en passage empruntent, en toute logique, ces deux couloirs :

- Vers le sud, couloir « Rogier » : lignes 58, 61 et 88
- Vers l'ouest, couloir « Tour & Taxis » : lignes 14, 20, 58 et 88.



La répartition des terminus en deux zones distinctes permet de soulager quelque peu la zone terminus sous le CCN. A noter que les deux lignes en passage (58 et 88) ne passent pas dans le souterrain du CCN mais le contournent par le sud-ouest, via la rue du Progrès et la place du Nord.

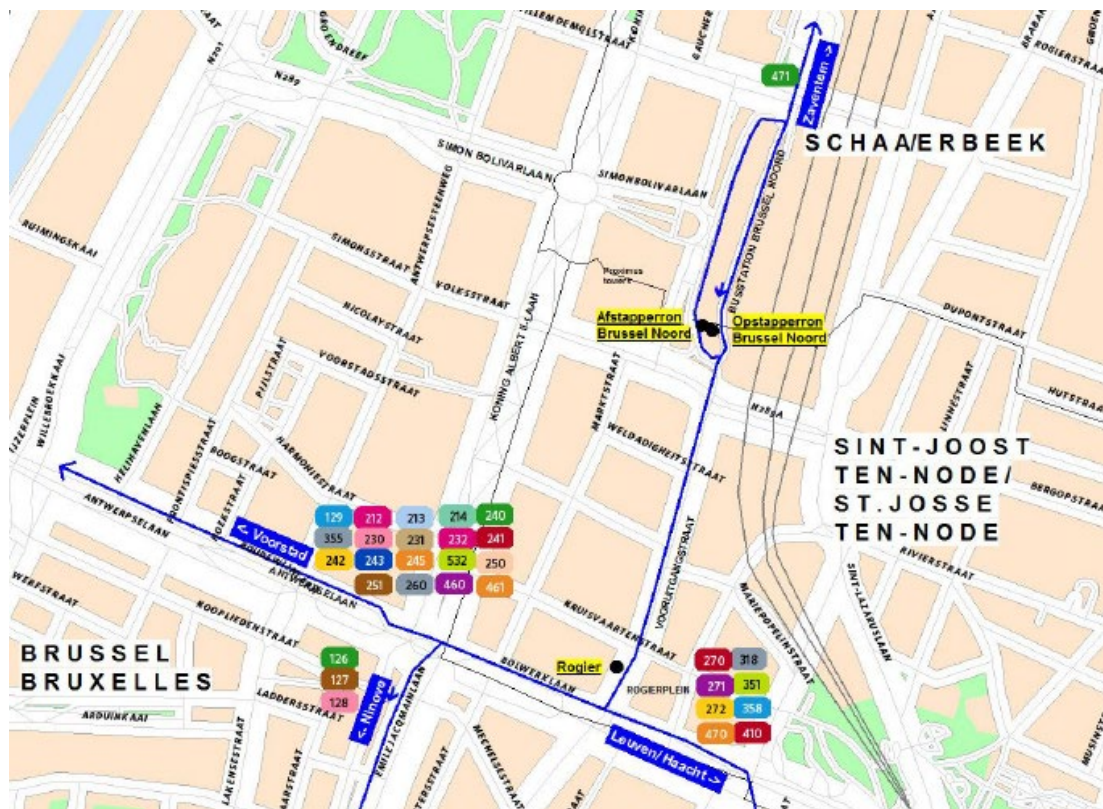
Ces deux lignes nécessitent des arrêts de passage dans les deux directions.

Réseau de De Lijn :

Toutes les lignes du réseau De Lijn ont leur terminus à la Gare du Nord.

A l'heure actuelle, toutes les lignes sauf une (471) empruntent le couloir « Rogier », identique à celui de la ligne 61 de la STIB. De son côté, la ligne 471 se dirige vers le nord du site et la rue du Progrès « nord ».

A l'avenir, il n'est pas exclu que certaines lignes orientées vers le nord-ouest de Bruxelles soient déviées par Tour & Taxis et le boulevard Simon Bolivar, entre la place Bockstael et la gare du Nord. Dans cette hypothèse, ces lignes emprunteraient le couloir « Tour & Taxis », identique à celui des lignes 14 et 20 de la STIB. A l'heure actuelle, le nombre de lignes concernées et l'horizon de mise en œuvre n'est pas encore connu.



Nombre cumulé de mouvements (STIB et De Lijn) :

La capacité des carrefours ainsi que des points d'entrée et sortie doit tenir compte de la totalité des mouvements à effectuer, tous opérateurs et tous modes confondus. Si nécessaire, divers points de sorties sont à envisager pour éviter toute forme de blocage.

Converti en couloirs, cela donne :

- 33 véhicules par heure vers Tour & Taxis (STIB uniquement)
- 57 à 98 véhicules par heure (STIB + De Lijn) vers Rogier
- 1 à 4 véhicules par heure vers Thomas (De Lijn uniquement)

D. Les Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR)

Le quartier « Nord » est localisé de manière privilégiée sur le Réseau Cyclable Régional (ICR) mais aussi inter-régional (RER-Vélo). Les Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR) sont conçus pour les déplacements à vélo sur des distances moyennes à longues, traversant plusieurs communes ou à l'intérieur d'une seule commune. Habituellement, ces itinéraires suivent des routes locales offrant une expérience moins stressante pour les cyclistes, malgré certains obstacles naturels ou artificiels qui peuvent nécessiter un retour sur les grands axes. La région prévoit un total de 19 ICR, comprenant 12 radiaux numérotés de 1 à 12, 2 rocadés (A et B), 1 arc (C), et 3 itinéraires nommés d'après des repères géographiques (Canal, Senne, Maelbeek), ainsi qu'un itinéraire nommé « route des Palais ».

Le site du projet est bordé par les ICR « SZ » et « A », passant l'un par la rue de Brabant et le boulevard Saint-Lazare et l'autre par la chaussée d'Anvers. On trouve aussi le RER vélo Noord-Zuid passant sur le boulevard Roi Albert II dans le périmètre du projet.

On peut également signaler que les rues principales dans le périmètre sont pourvues de pistes cyclables comme le boulevard Roi Albert II et la rue des Charbonniers. Les SUL sont marqués au sol dans les plus petites rues locales et communales. Et les bandes réservées aux bus accueillent également les vélos comme sur Charbonniers. Les carrefours à feux sont dotés de sas pour les cyclistes.

On peut mentionner qu'actuellement sur le boulevard Roi Albert II Bruxelles Mobilité a effectué des modifications de la piste cyclable vers Bolivar sur 2 sections (Petite Ceinture/Berthelot et Charbonniers/Bolivar) et pas sur la 3^{ème}. Ces modifications visent à augmenter le tampon entre la piste et le stationnement et à élargir la piste en elle-même. Ceci en supprimant une bande de circulation automobile.

Enfin, l'analyse des infrastructures cyclistes inclut la station de vélo partagés « Villo ! » au cœur du site, place du Nord :

- Station « Gare du Nord » avec 41 vélos ;

Et des zones de stationnement vélo (arceaux) représentées par les points mauves sur l'extrait de carte ci-dessous. Par rue concernée, on recense les arceaux vélo suivant :

- Place du Nord = 4
- Boulevard Roi Albert II = 10
- Rue du Progrès = 30 dont 3 arceaux vélos cargo

3. Reportage photo

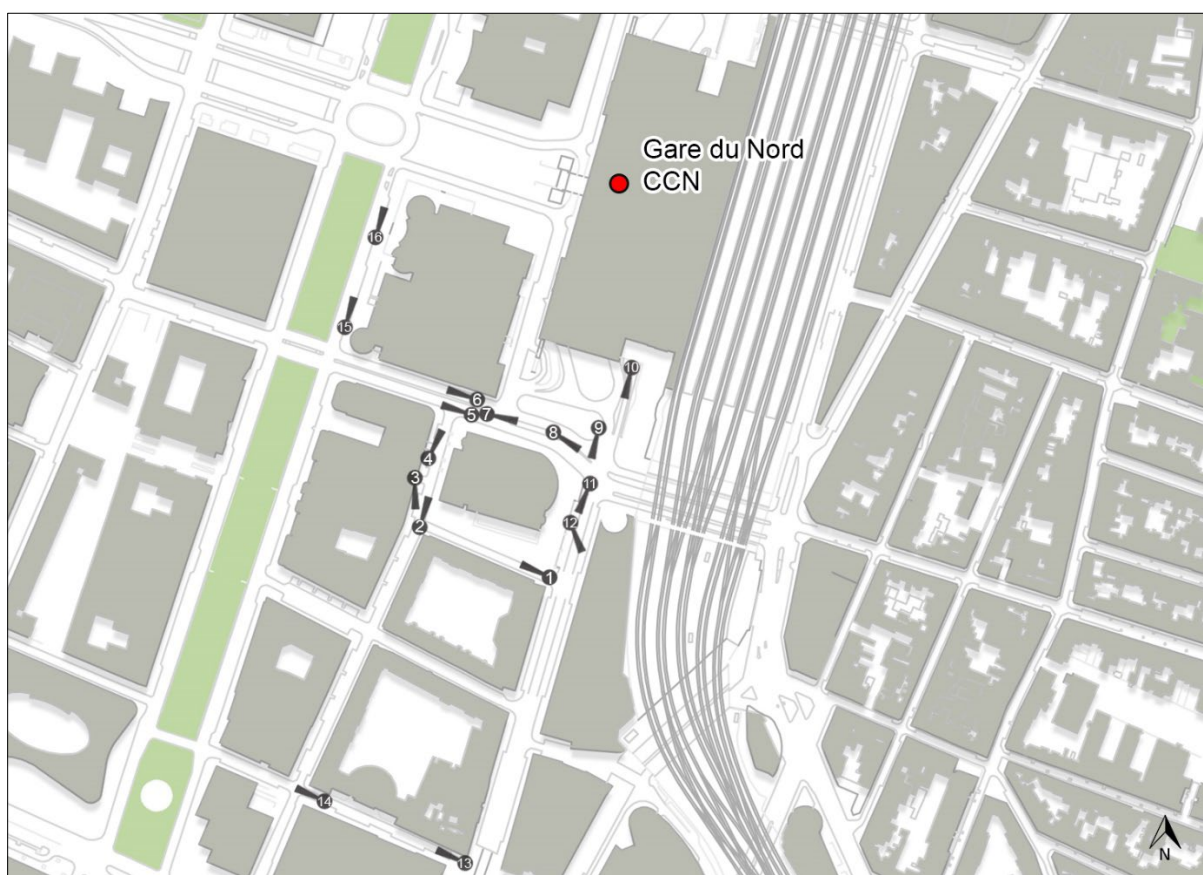




Photo 1



Photo 6

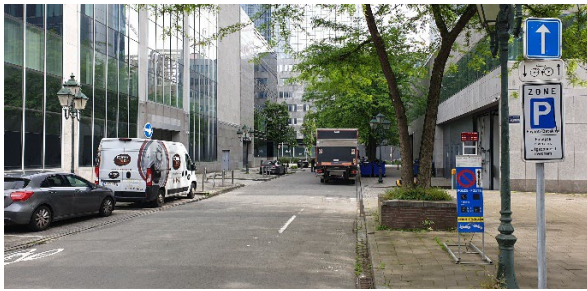


Photo 2



Photo 7



Photo 3



Photo 8



Photo 4

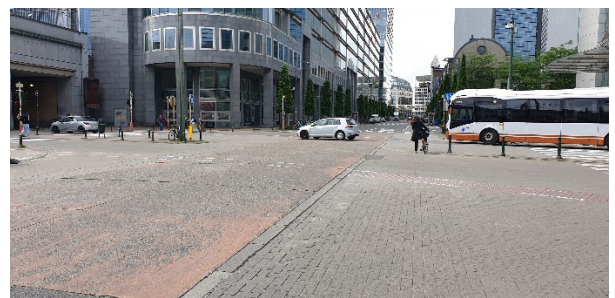


Photo 9



Photo 5



Photo 10



Photo 11



Photo 14



Photo 12



Photo 15

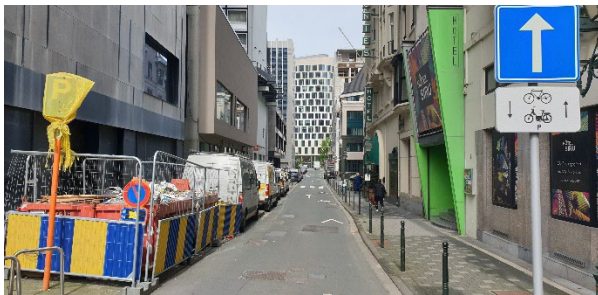


Photo 13



Photo 16

4. Situation existante

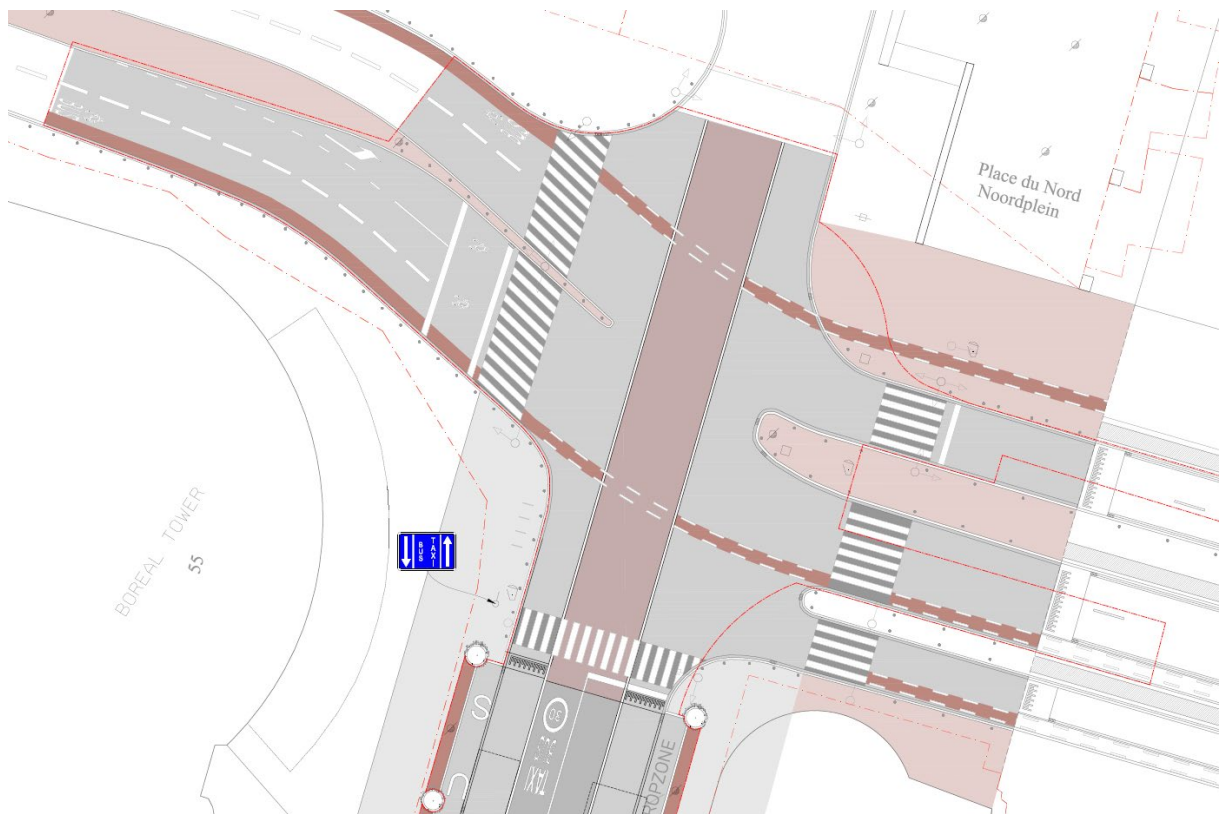
4.1 Le cadre réglementaire

Voir Rapport d'incidences Chapitre 4

4.2 Occupation actuelle du site

Place du Nord (dont une partie du tunnel sous les voies de chemin de fer) :

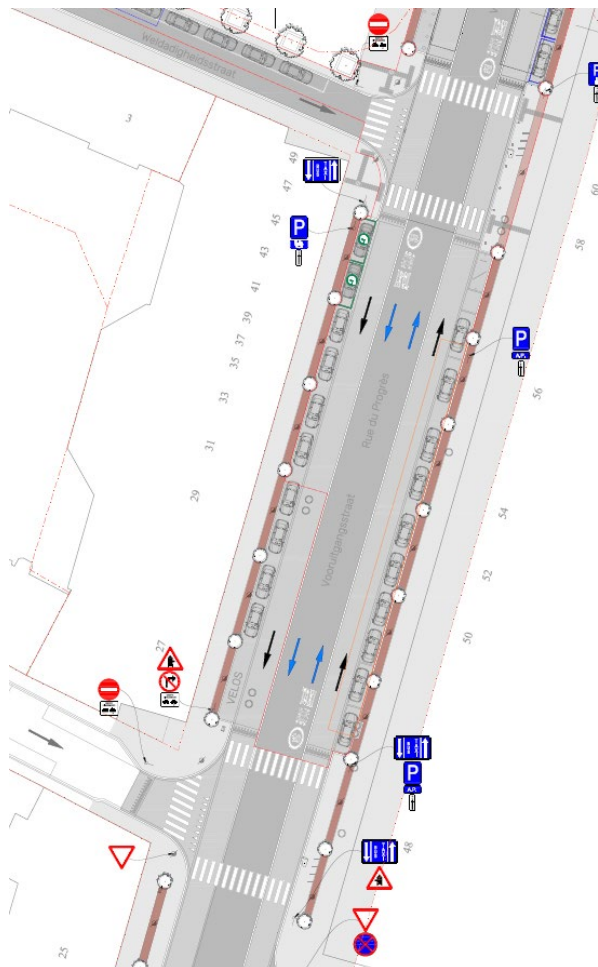
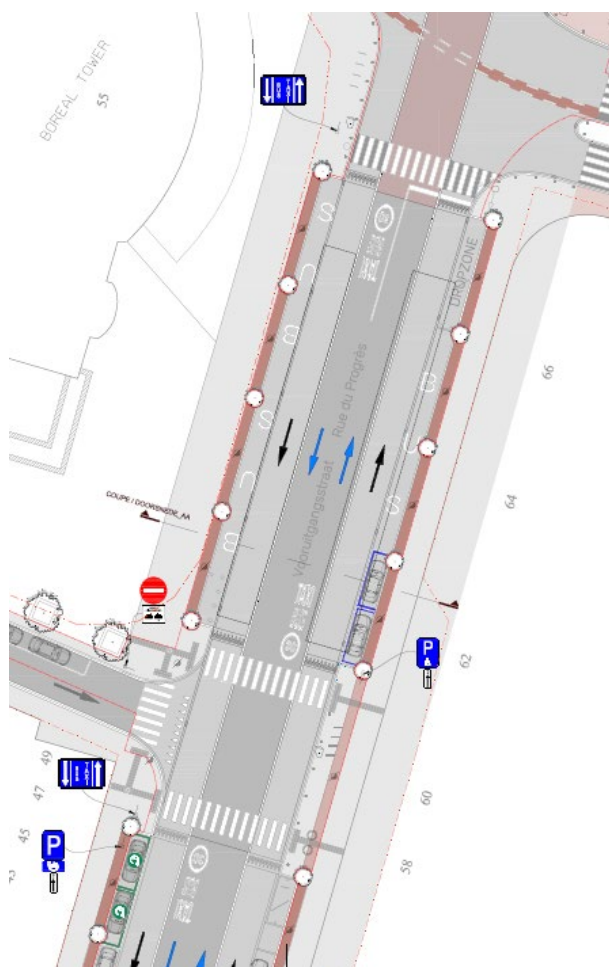
Voirie régionale. La zone concernée par le projet de réaménagement provisoire est essentiellement le carrefour avec la rue du progrès et les tunnels sous voies de chemin de fer. Le carrefour, entièrement surélevé, fonctionne aujourd'hui avec des feux. Trois des quatre branches sont des voiries à double sens tandis que la quatrième branche est l'accès au sous-sol de la gare du nord, soit la gare bus. Ce carrefour est fortement fréquenté par les piétons aux heures de pointe (accès à la gare SNCB) utilisant quasi exclusivement le passage pour piétons côté tunnel. Le carrefour est équipé de sas pour vélos et de piste cyclables dans l'axe de la rue des Charbonniers. On constate un flux de piétons depuis et vers la rue d'Aerschot empruntant le tunnel sur un trottoir extrêmement étroit et donc marchant sur la voie de circulation. L'état général du revêtement de voirie est assez mauvais (klinkers béton)

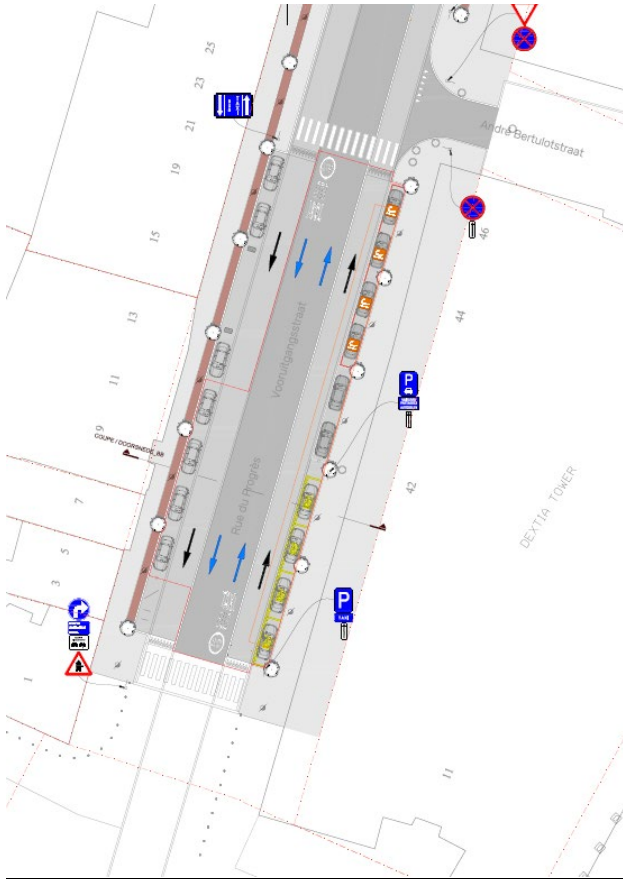


Rue du Progrès (entre place du Nord et place Rogier) :

Voirie régionale à double sens de circulation. Site propre bus et taxis au centre de la chaussée en surélévation. Une bande de circulation pour les véhicules privés de part et d'autre du site propre. Stationnement longitudinal le long des voies de circulation automobile. Trottoir entre les bâtiments et le stationnement dont une partie couverte. On trouve un alignement d'arbre à cheval sur les trottoirs et les zones de stationnement tout au long de la rue. Les carrefours avec les voiries locales adjacentes sont surélevés (niveau su site propre). La chaussée est en klinkers de béton ainsi que les zones de stationnement tandis que le site propre est en béton de roulement. L'état général des revêtements de voirie est assez bon. On y dénombre 3 emplacements d'arrêt de bus

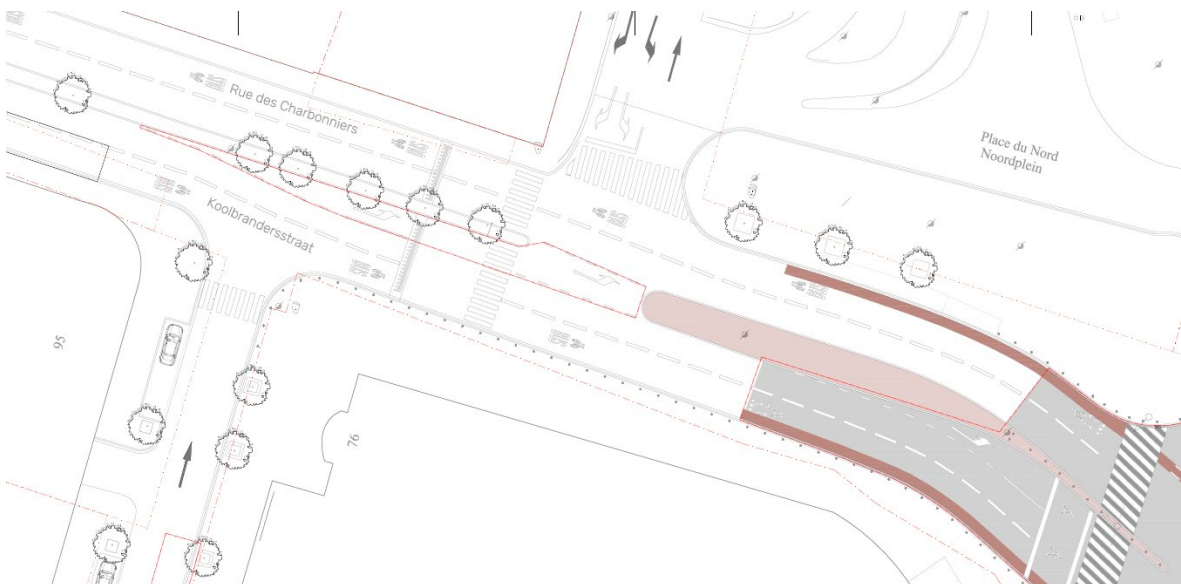
dans la section jouxtant directement la place du nord, entre la place et la rue de la bienfaisance et une station Cambio de 4 véhicules dans la section entre la place Rogier et le rue Berthelot.





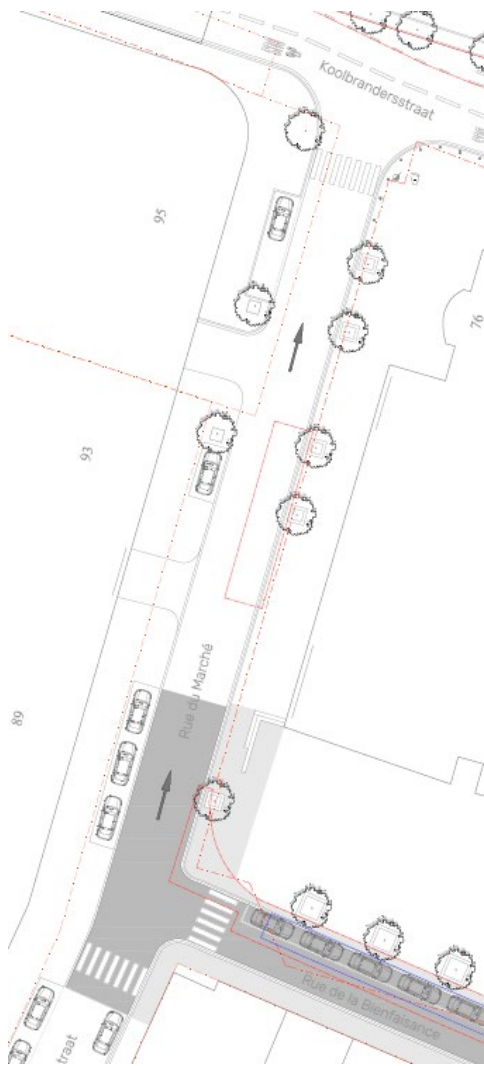
Rue des Charbonniers (entre place du Nord et Marché) :

Voirie régionale à double sens de circulation dont une bande réservée pour les bus dans chaque sens et des bandes de présélection à l'approche du feu sur la place. Les sens de circulation sont séparés par une berme minérale étroite accueillant l'éclairage public et les feux de signalisation. Une station Villo se trouve actuellement sur la place longeant la rue des Charbonniers. On dénombre 3 arbres de taille moyenne sur la place et des arbres d'alignement sur la berme centrale au-delà de la place vers le boulevard Roi Albert II. Cette berme est également équipée de barrière entre les arbres. L'état général du revêtement de voirie est assez mauvais (klinkers béton)



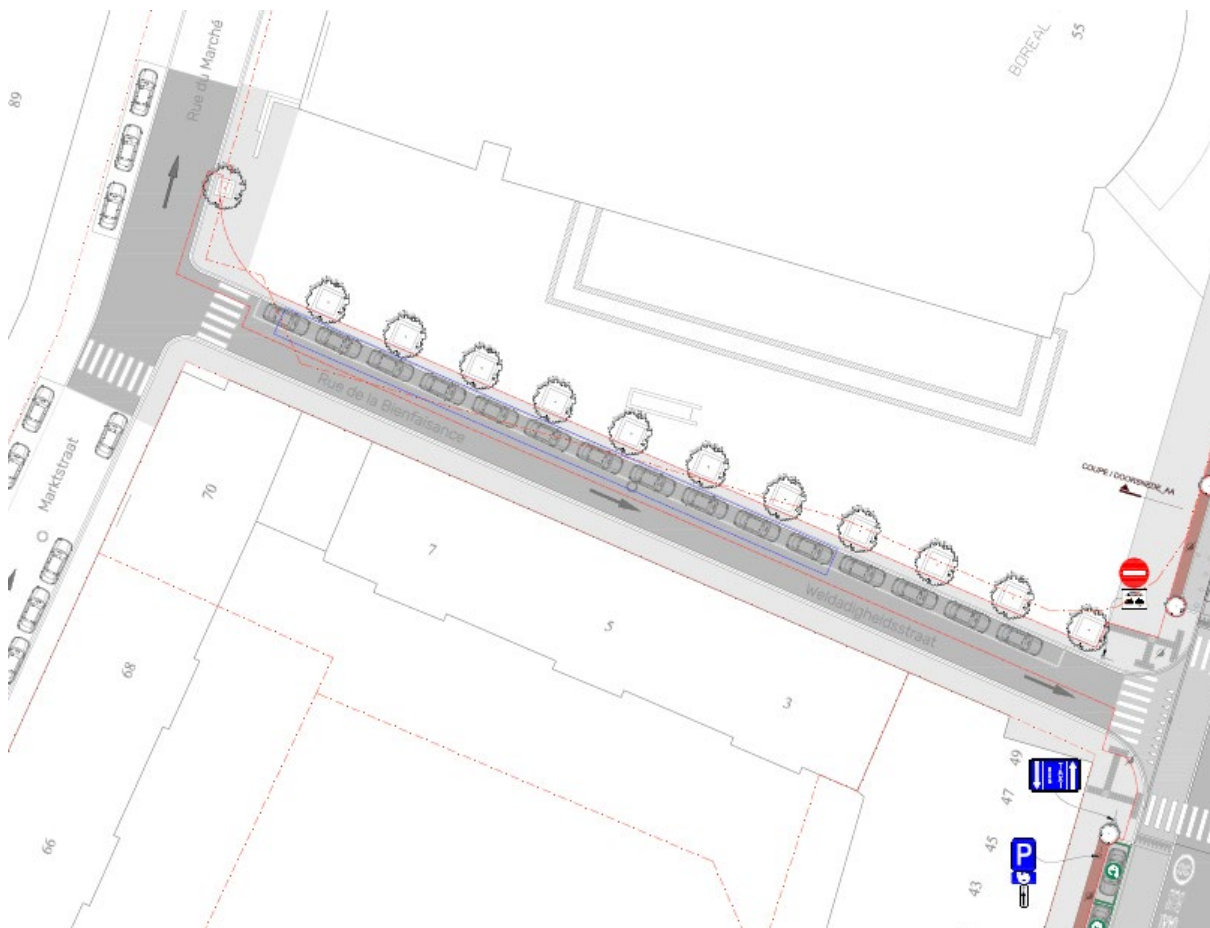
Rue du Marché (entre Charbonniers et Bienfaisance) :

Voirie locale et communale à sens unique (vers Charbonniers) avec du stationnement longitudinal (en encoche) d'un seul côté de la chaussée. Voirie asphaltée dans un état moyen, zones de stationnement en klinkers béton et trottoirs larges en dalles de béton 30*30cm en état correct. On y trouve 5 grands arbres et bacs surélevés et 3 plus petits arbres d'alignement entre les zones de stationnement. Le SUL (sens unique limité) est marqué en début de section de rue et à l'approche du carrefour avec la rue de la bienfaisance.



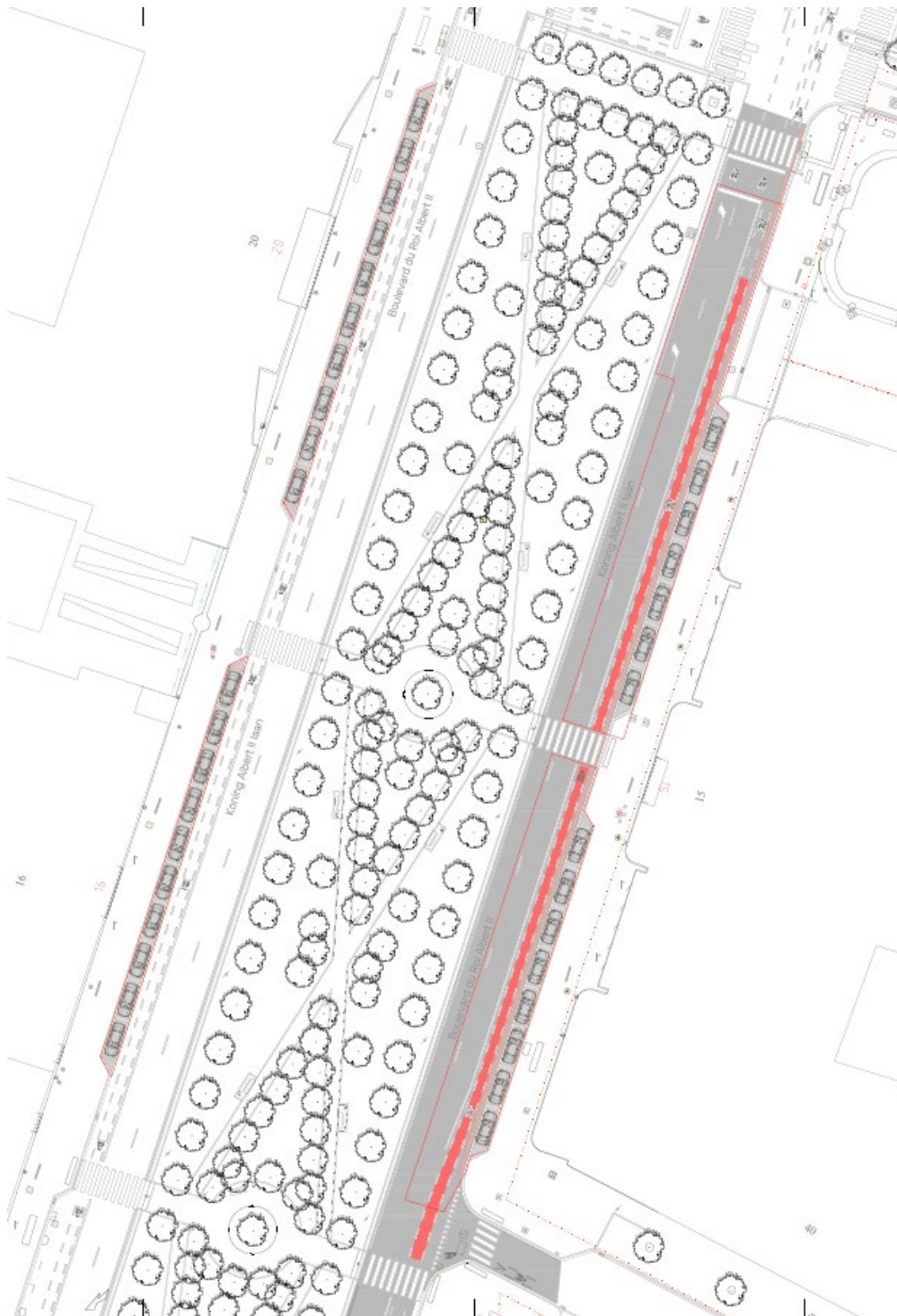
Rue de la Bienfaisance (entre Marché et Progrès) :

Voirie locale et communale en SUL (vers Progrès) avec du stationnement longitudinal d'un seul côté de la chaussée délimité par un marquage (ligne blanche). Chaussée asphaltée en état correct avec de larges trottoirs en dalles 30*30cm dont l'état est aussi correct. On y trouve les mêmes essences d'arbres (en bacs surélevés) que d'un côté de la rue du marché – le long du stationnement et ils sont au nombre de 11. Cette rue est relativement étroite.



Boulevard Roi Albert II (entre Matheus et Charbonniers) :

Voirie régionale à double sens de circulation avec du stationnement et quelques arrêts/terminus bus existant. Les sens de circulation sont séparés par une large berme centrale plantée d'un quadruple alignement d'arbres, créant un parc urbain linéaire sur tout le boulevard. Cette section du boulevard en direction de Bolivar est la seule concernée par une modification de circulation. En effet, Bruxelles Mobilité a réduit à une bande de circulation les 2 autres sections en y décalant la piste cyclable par rapport au stationnement (augmentation du tampon entre stationnement et cyclistes). Cette section est encore à 2 bandes de circulation séparées par un marquage trait-tillé. On trouve du stationnement le long du trottoir côté immeubles de bureaux. La chaussée est en asphalte en bon état, les zones de stationnement en klinkers béton et les larges trottoirs en dalles de béton 30*30cm. L'éclairage public se trouve en berme centrale. Le carrefour avec Charbonniers est géré par feux avec sas vélo et bande de présélection des tournes à gauche. Dans cette section du boulevard est encore installée une piste cyclable marquée en schlamage rouge très étroite. Les 2 autres sections bénéficient d'une piste marquée plus large avec mise en évidence en rouge des accès parking et/ou traversées de carrefours.



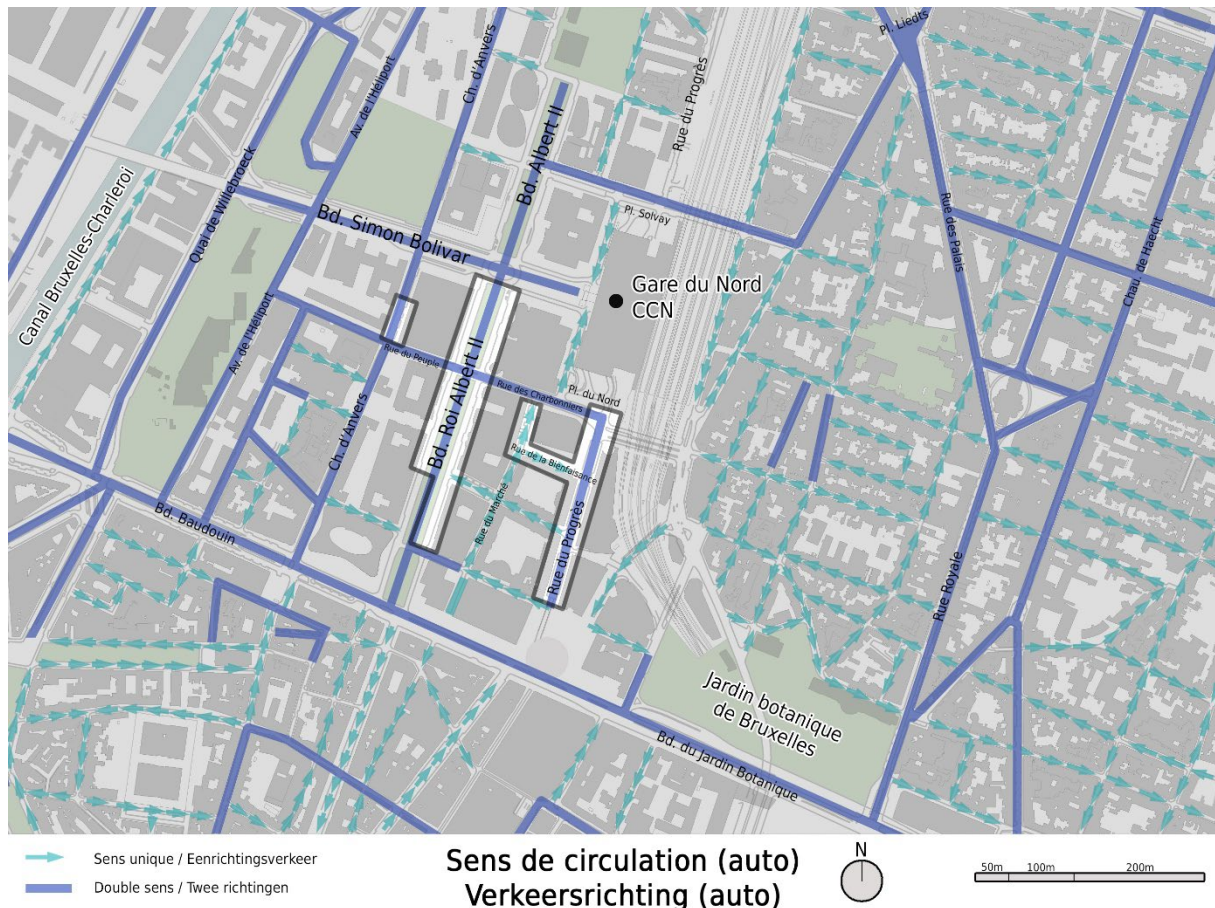
Chaussée d'Anvers (entre Peuple et Bolivar) :

Voirie locale et communale à double sens de circulation avec du stationnement longitudinal des deux côtés de la chaussée, délimité soit par du marquage (ligne blanche), soit par un revêtement différent. Il n'y a pas d'arbres en voirie sur cette portion de rue. Cette rue est assez large.

4.2 Mobilité

Toutes les voiries du quartier sont en zone 30km/h. les principales sont à double sens mais avec une tendance à y limiter les bandes de circulation. Les petites rues locales et communales sont, elles, généralement à sens unique (SUL).

Le quartier subit un trafic relativement important vu sa proximité avec la Petite ceinture et les accès vers le Nord de Bruxelles et le RING autoroutier. Par ailleurs vu la densité d'immeubles de bureau possédant de grands parkings, l'usage de l'automobile y est important en journée.

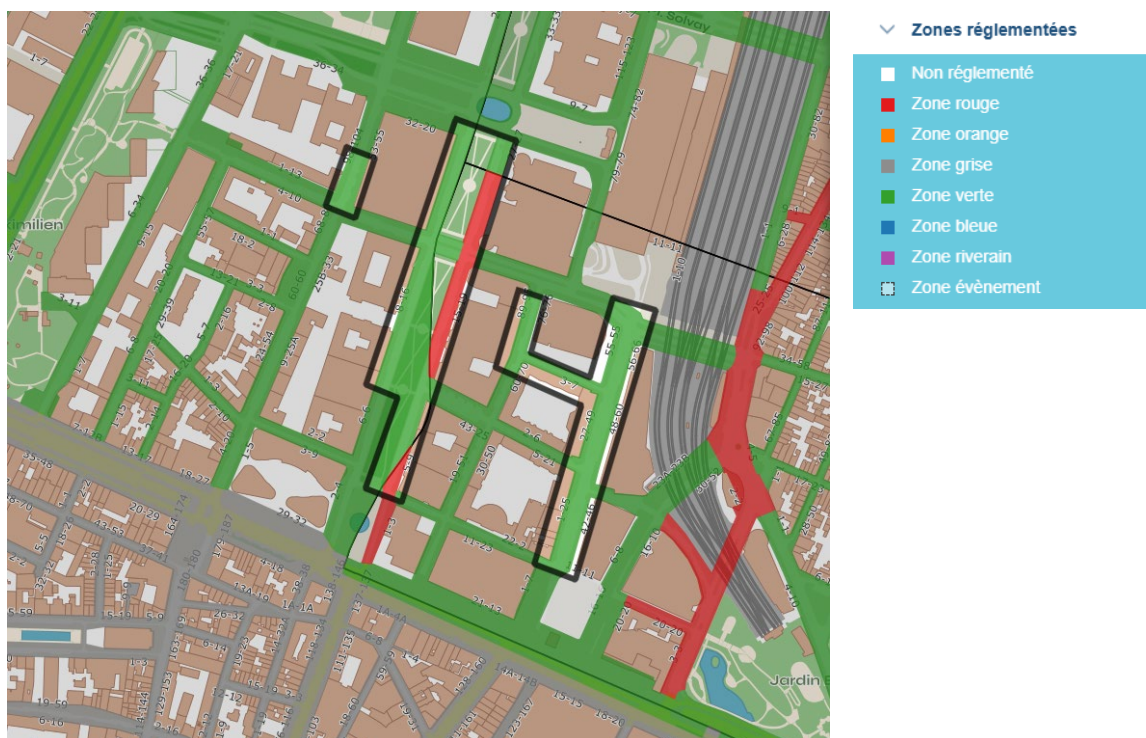


4.3 Le stationnement

Règlementation

Selon la réglementation en vigueur dans le quartier, la plupart des rues sont en zone verte (payante avec usage de la carte riverain avec gratuité de 15min) excepté le côté du boulevard Roi Albert II depuis la Petite Ceinture vers le boulevard Simon Bolivar qui est en zone rouge (payante avec maximum 2h)

Outre le stationnement en voirie, on trouve un parking accessible au public « Manhattan Center » rue des Croisades (686 places)



Les emplacements réservés

24

Rue du Progrès on dénombre aussi des emplacements particuliers tels que :

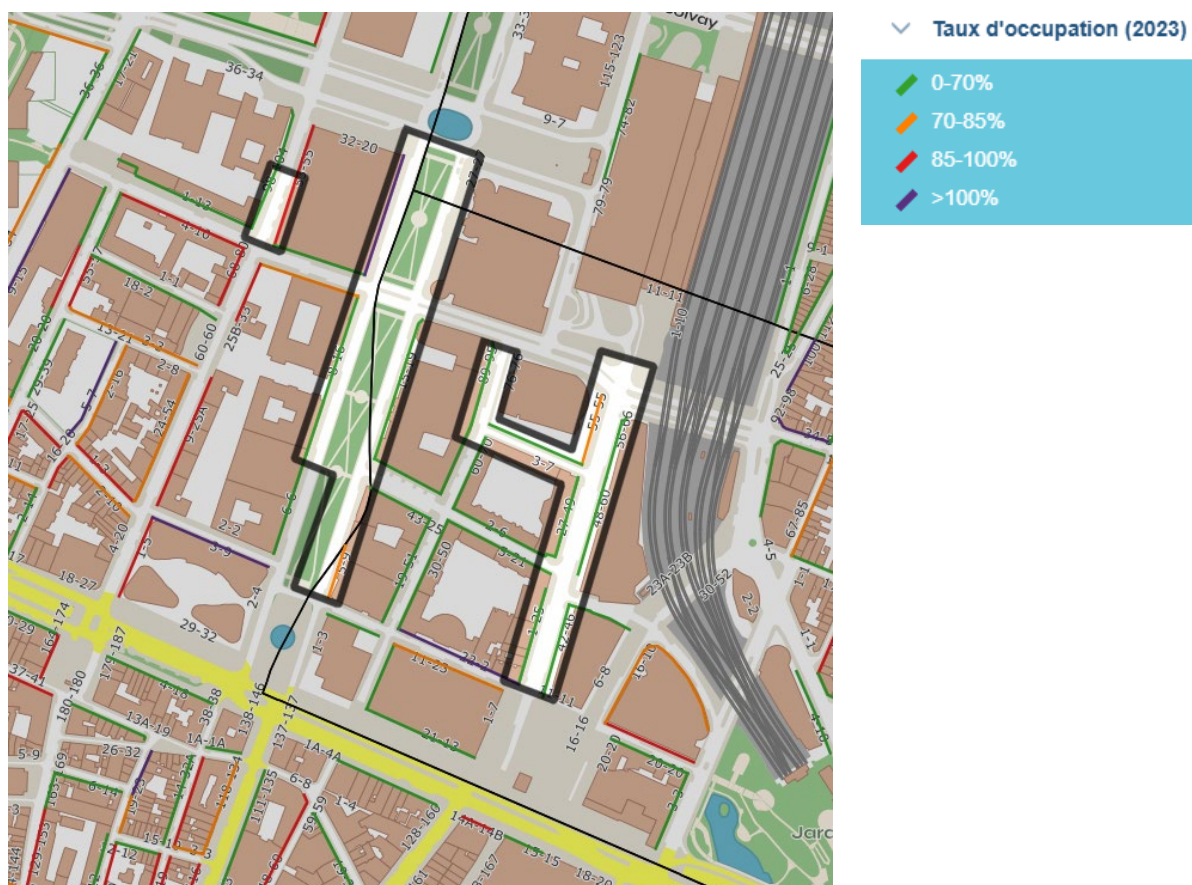
- PMR = 2 places, section Nord/Bienfaisance
- Recharge électrique = 2 places, section Bienfaisance/Berthelot
- Réservé = 3 places, section Bienfaisance/Berthelot et 2 places section Berthelot/Rogier
- Voitures partagées = 6 places, section Berthelot/Rogier
- Taxis = 4 places, section Berthelot/Rogier

Boulevard Roi Albert II, on peut aussi nommer :

- Police = 4 places section Peuple/Frère-Orban

Taux d'occupation

1/ 05h-07h : stationnement riverain (données Parking Brussels 2023)



- Le périmètre allant du bd Roi Albert II à la rue du Progrès connaît une pression du stationnement en soirée et de nuit assez faible, excepté au niveau de la petite section rue des Croisades et la section Bd Albert II entre rue du Peuple et le Bd Bolivar. La réserve de stationnement sur ce périmètre peut être estimée entre 120 et 140 places sur les plus de 200 places existantes.
- Le périmètre qui comprend la Ch d'Anvers et ses latérales, qui est un quartier plus riverain, connaît logiquement une pression plus forte mais assez variée d'une section à l'autre, alternant des zones à forte pression (orange -rouge) et des zones moins sollicitées (vertes). A noter que la section rue Frère Orban apparaissant en sursaturation (mauve) est en réalité une voirie actuellement sans stationnement sur laquelle il a probablement été identifié le stationnement sauvage d'1 ou 2 véhicules.

2/ Stationnement en journée (données Parking Brussels 2023)

Le taux de stationnement en après-midi (15h-17h) est assez semblable à celui identifié sur la tranche 05-07h

La pression la plus forte est identifiée sur la tranche 10-12h :

- On observe de la saturation voir de la sursaturation sur le Bd Roi Albert II
- Sur le périmètre entre Albert II et le faisceau ferroviaire (Marché/Matheus/Croisades/Bienfaisance/Progrès), le taux d'occupation est plus fort que le reste de la journée mais n'est pas à saturation, alternant entre des zones vertes, oranges et rouges sur tout ce périmètre → 30 à 40 places disponibles sur quasiment 200 places existantes
- Le taux d'occupation sur la Chaussée d'Anvers est quant à lui quasiment à saturation, variant d'une section à l'autre de 90 à 100% de taux d'occupation

Les détails par section (voir Rapport d'Incidences pp.44-48)

5. Situation projetée

5.1 Objectifs du projet

Déplacer, de manière provisoire, la gare des bus actuelle, durant les travaux de construction du projet NOR incluant 3 immeubles mixtes de logements, de bureaux, de commerces et d'équipements (en ce compris un socle comprenant une nouvelle gare de bus et un hub multimodal) par CCN Development sa, et conséquemment :

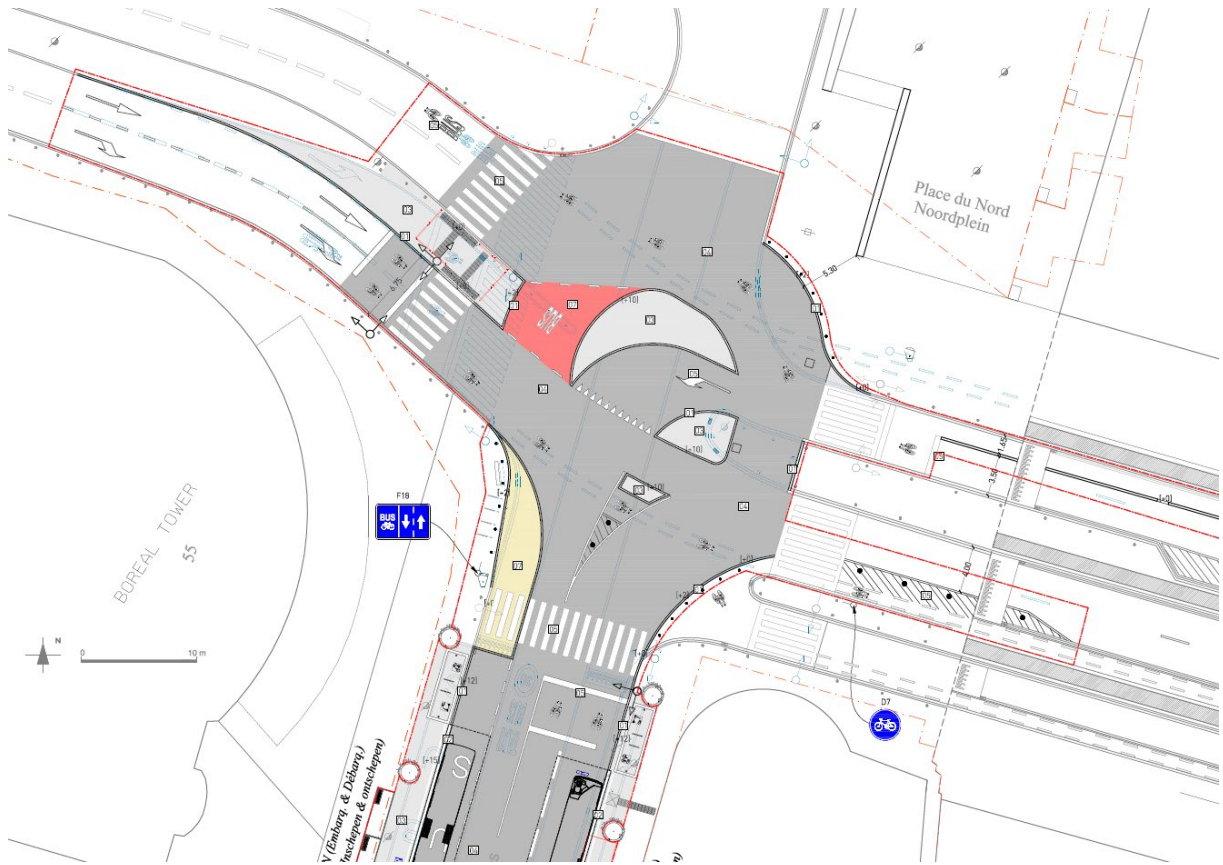
- Aménager les voiries accueillant les nouveaux arrêts et terminus/zones d'attente
- Adapter les carrefours afin de permettre les trajets des bus depuis et vers les arrêts et terminus provisoires
- Sécuriser la zone pour les modes actifs tels que piétons et cyclistes
- Assurer une desserte au plus proche de la Gare du Nord par les différentes lignes de bus (De Lijn et STIB)

5.2 Description générale et particulière du projet

Place du Nord (dont une partie du tunnel sous les voies de chemin de fer) :

Le carrefour à feux actuel est modifié dans sa géométrie et son fonctionnement mais la gestion reste avec des feux. En effet, toutes les voies de circulation restent identiques et à double sens. Le carrefour est ainsi modifié afin de permettre tous les mouvements d'une part mais surtout la giration des bus qui depuis progrès ne peuvent plus accéder à la gare. Ils doivent donc opérer un demi-tour et aller vers les zones d'attente prévue à cet effet dans les rues voisines telles que Progrès et Roi Albert II essentiellement. Des ilots directionnels ainsi que des marquages sont donc réalisés afin de canaliser les flux et les diriger selon les trajectoires souhaitées. Une zone réservée au bus pour les demi-tours est marquée en rouge. Une avancée de trottoir à l'amorce de la rue du progrès permet de diriger le trafic auto vers le centre de la chaussée et non pas sur la bande bus (voir explication rue du progrès ci-après). Des bordures sont démontées afin de permettre les nouvelles girations et les bermes centrales de part et d'autre du carrefour sont revues pour les mêmes raisons mais aussi pour faciliter, raccourcir et sécurisé les traversées piétonnes. Des logos vélo sont ajoutés dans le carrefour avant de rendre plus lisibles les itinéraires.

Par ailleurs, à la suite du constat de piétons sur la voie de circulation dans le tunnel venant de la rue d'Aerschot, ce tunnel est réduit à une seule bande de circulation et des bordurettes basses sont placées au sol afin de délimiter une zone piétonne plus large et en sécurité.

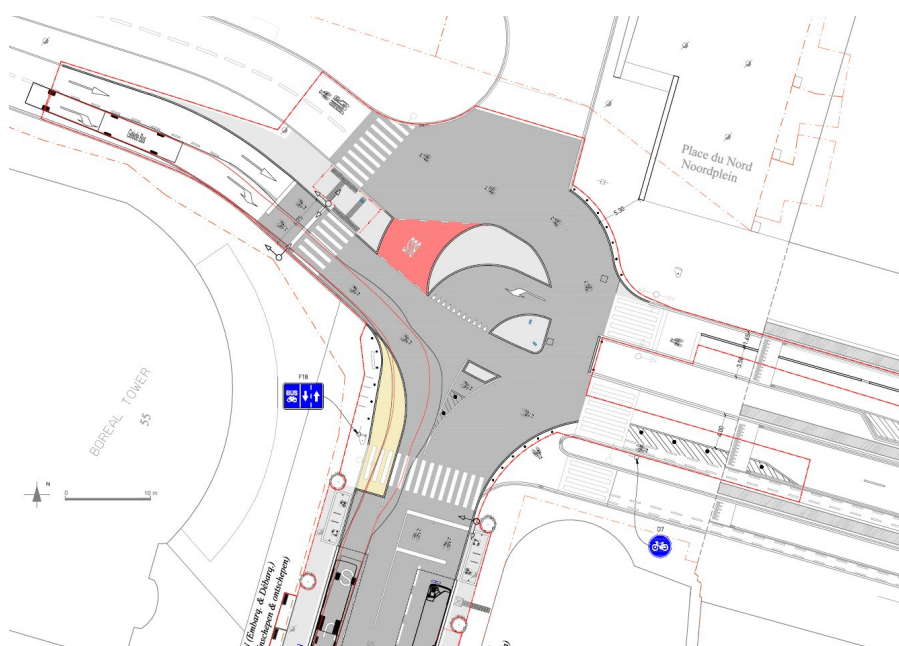


Girations :

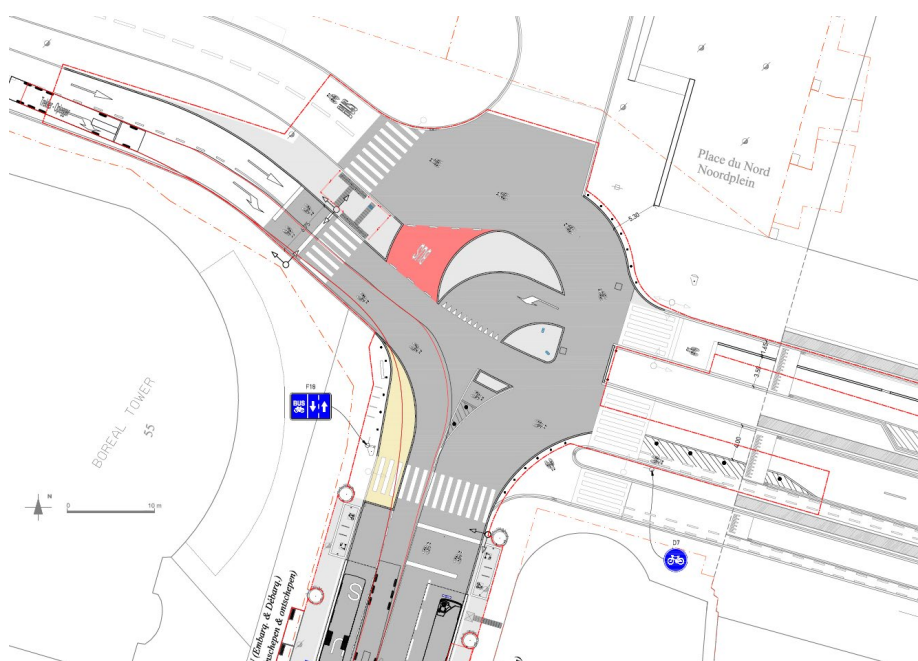
Toutes les girations ont été vérifiées afin de garantir les différents flux dans le carrefour. Les gabarits retenus étant les plus contraignants (bus articulé d'une part et camion semi-remorque d'autre part).

Ces rayons de girations, repris ci-dessous, ont pu permettre de dessiner la physionomie du carrefour.

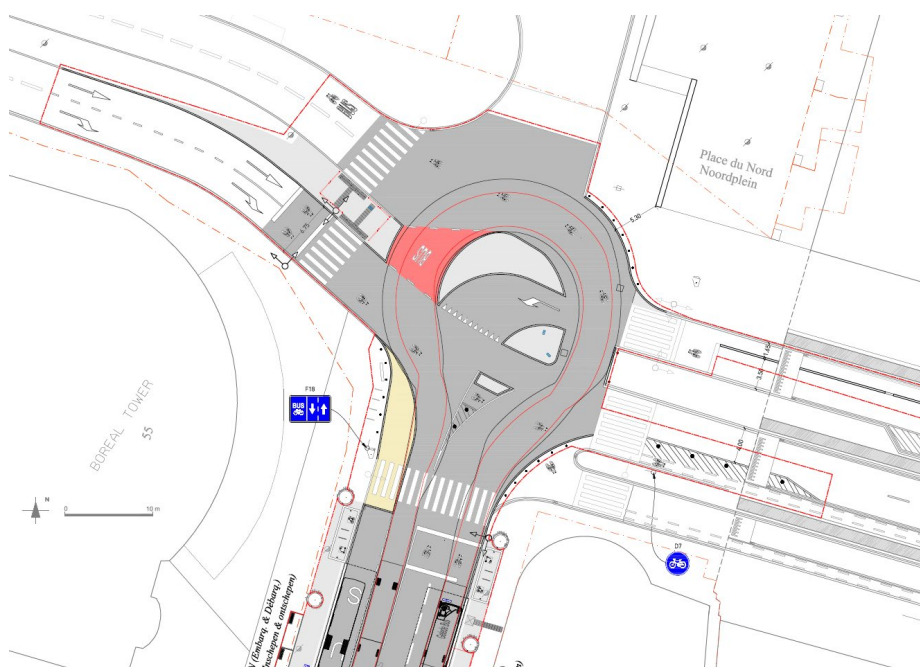
Giration des bus de Charbonniers vers les positions de quais d'embarquement/débarquement sur Progrès :



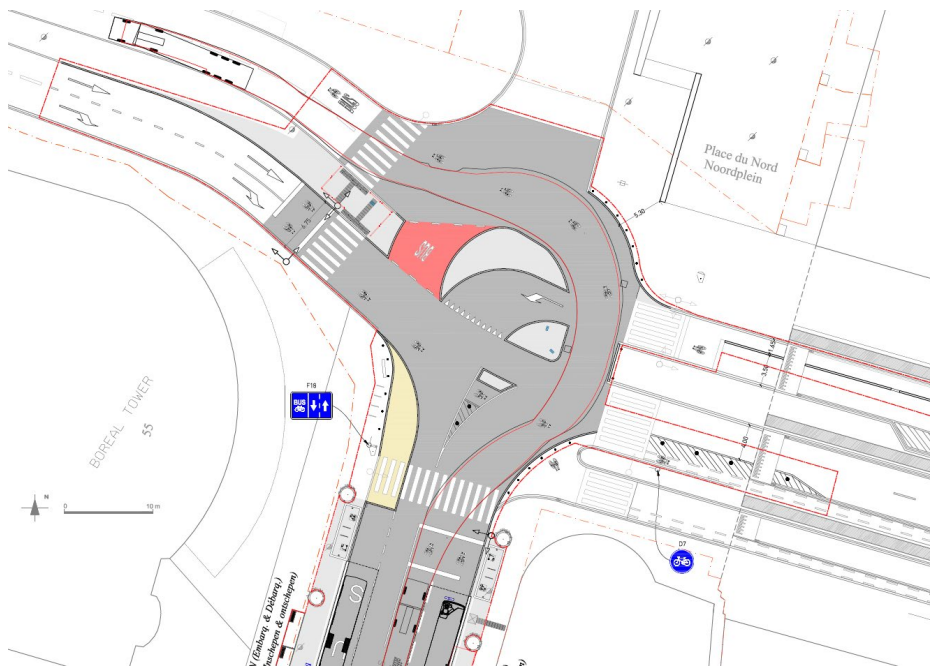
Giration de Charbonniers vers Progrès :



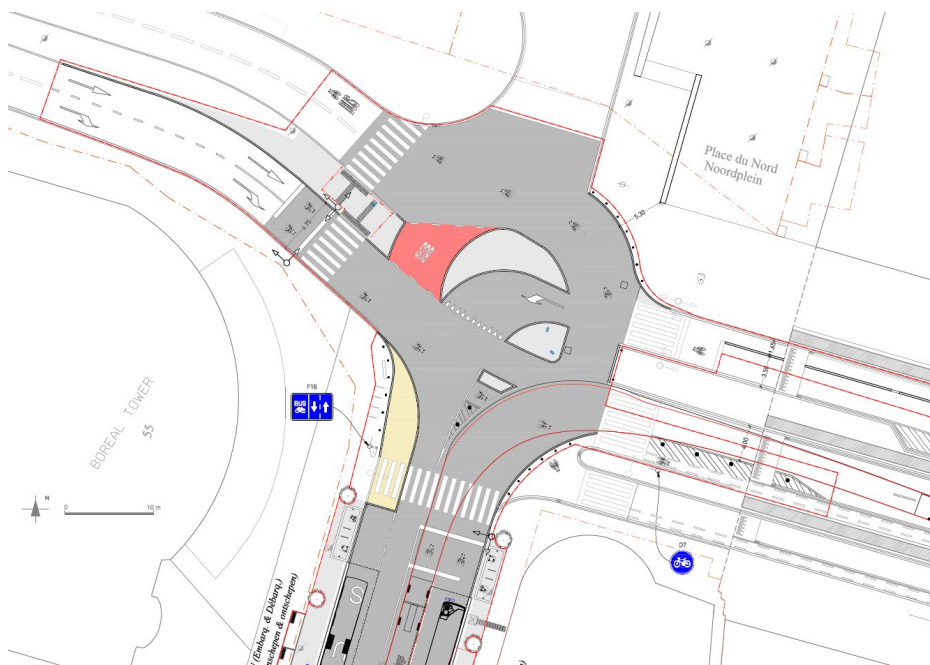
Demi-tour des bus de Progrès vers Progrès :



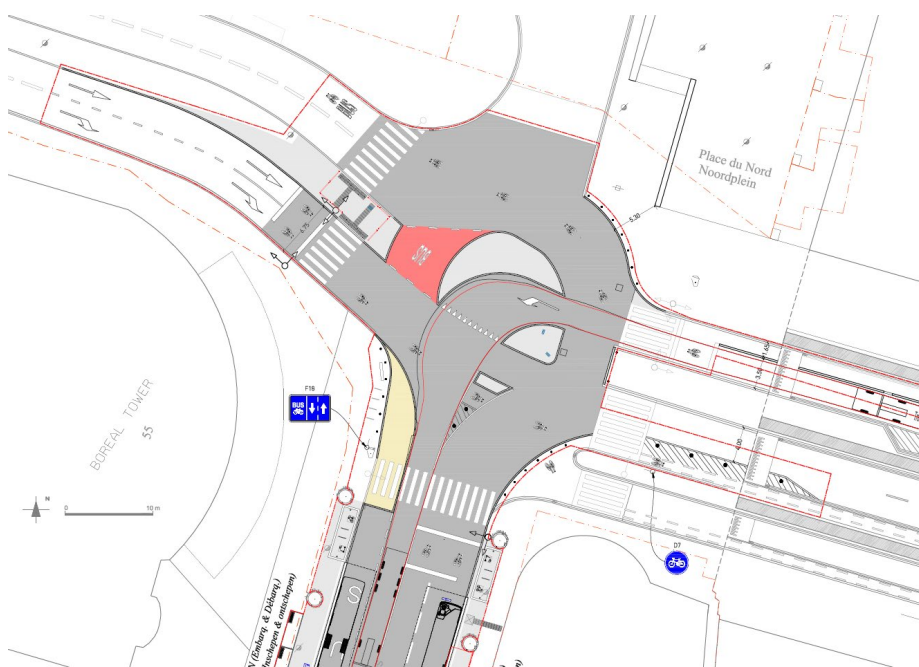
Giration de Progrès vers Charbonniers :



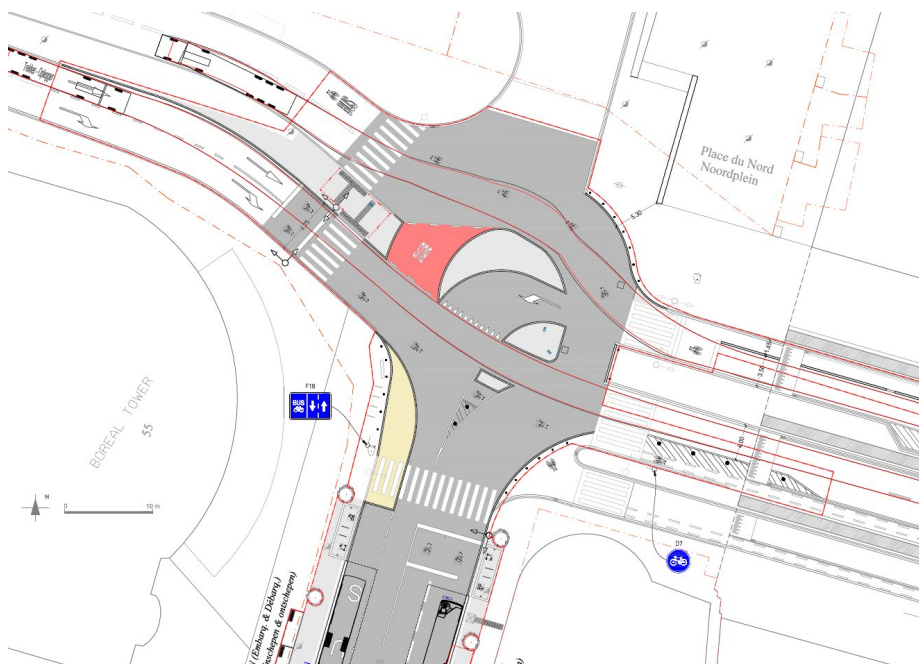
Giration de Progrès vers Tunnel :



Giration du Tunnel vers Progrès :



Giration du Tunnel vers Charbonniers et inversement:



Rue du Progrès :

Section entre place du Nord et rue de la Bienfaisance :

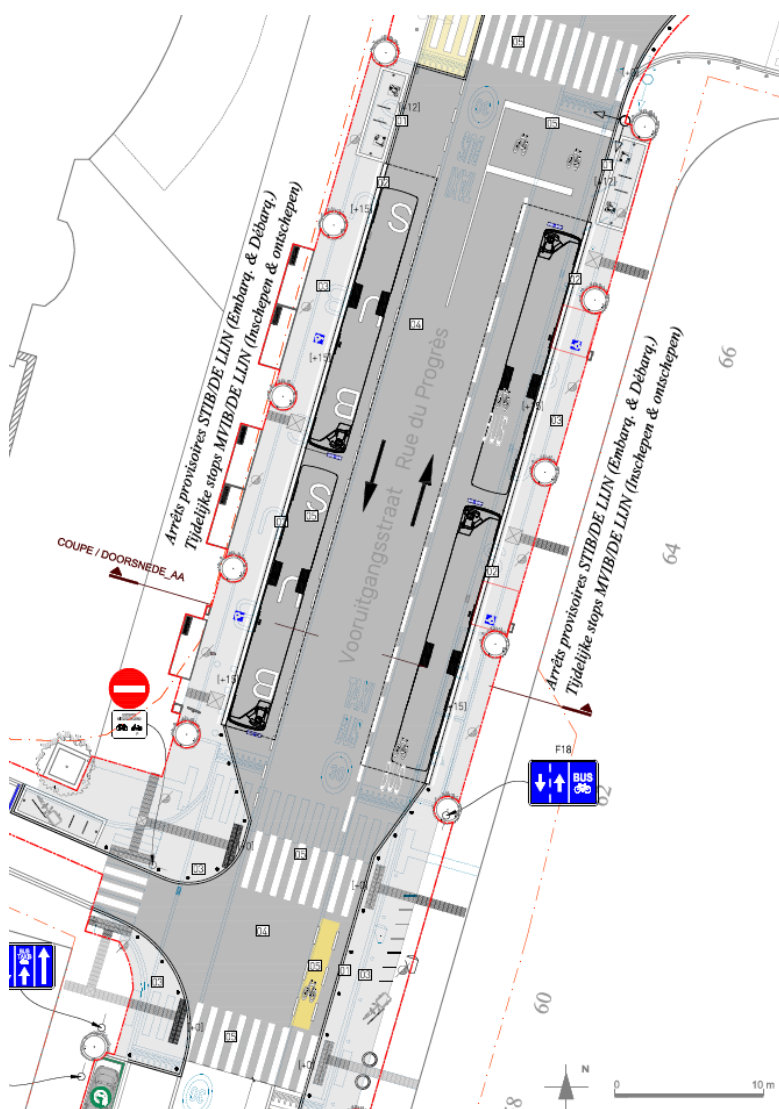
C'est la section de la rue la plus modifiée et qui subira le plus de travaux. Cette section de la rue va accueillir 4 zones d'arrêts par rapport aux 3 actuelles. Ces zones de quais sont aménagées afin de correspondre aux prescriptions en matière d'accessibilité, confort et sécurité.

L'ensemble de la voirie est repensé et refait à neuf, les bordures sont démolies et la site propre central surélevé est démonté. Les quelques places de stationnement disparaissent afin de réserver l'ensemble du linéaire pour les quais bus. Les trottoirs actuels sont adaptés et élargis afin que les bus puissent se stationner contre les bordures et celles-ci sont à niveau pour l'accès des bus soit +18cm. De cette manière les arbres et leurs bacs sont intégrés dans le quai et non plus à demi dans la zone d'arrêt des bus. Les bus et les véhicules privés partagent l'espace central de la chaussée vers la place Rogier, tandis que vers la Place du Nord, les bus sont sur une bande réservée dans laquelle se situent les arrêts. Les vélos partagent l'espace de circulation mixte vers la place Rogier et la bande bus vers la place du Nord.

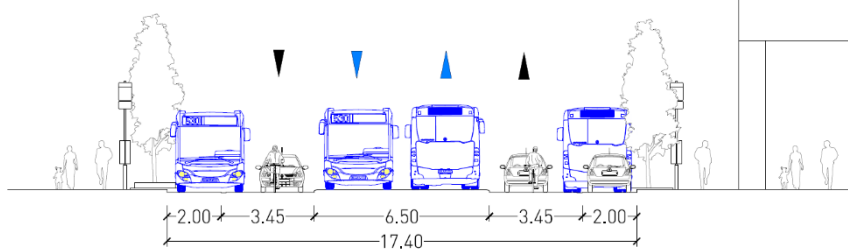
Les avancées de trottoirs sont élargies afin de minimiser les longueurs de traversées piétonnes et sont équipées de dalles pour les personnes visuellement déficientes.

Une sanisette est également installée sur l'esplanade au début de la rue de la Bienfaisance.

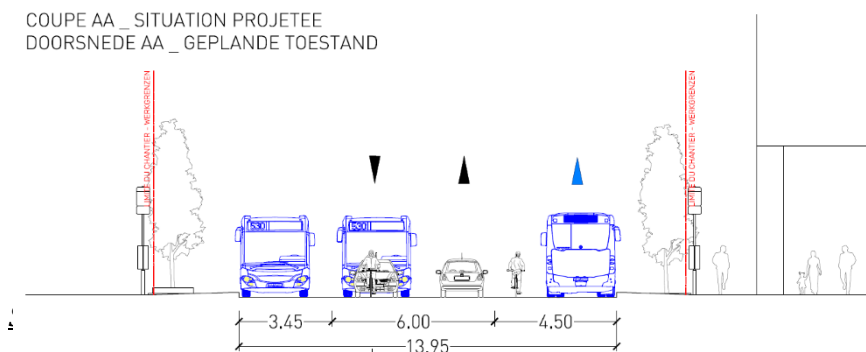
Tous les arbres et les poteaux d'éclairage publics sont maintenus.



COUPE AA _ SITUATION EXISTANTE
DOORSNEDE AA _ BESTAANDE TOESTAND



COUPE AA _ SITUATION PROJETEE
DOORSNEDE AA _ GEPLANDE TOESTAND



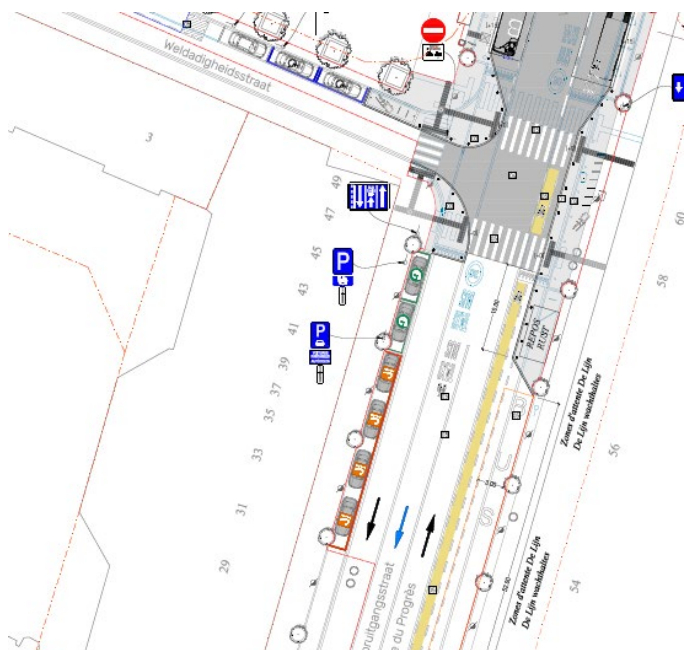
Essentiellement adaptation du régime de circulation et de stationnement par des marquages et de la signalisation. Installation d'une piste cyclable marquée à la demande de Bruxelles Mobilité. Pas de modification de bordures et maintien du site bétonné surélevé au centre de la voirie. Ce site surélevé voit son usage modifié comme suit :

- Vers Rogier uniquement des bus (pas de modification par rapport à la situation existante)
- Vers Nord les bus et les véhicules privés

De part et d'autre du site surélevé on trouve :

- Vers Rogier les véhicules privés (pas de modification par rapport à la situation existante)
- Vers Nord une nouvelle piste cyclable marquée et des zones d'attente pour les bus STIB et De Lijn

En termes de stationnement, plus rien vers Nord (uniquement des zones d'attentes bus) et vers Rogier maintien des 2 places de recharge électrique et remplacement de 4 places par des véhicules partagés (se trouvant avant dans la section suivante entre Berthelot et Rogier)



Section entre rue Berthelot et la place Rogier :

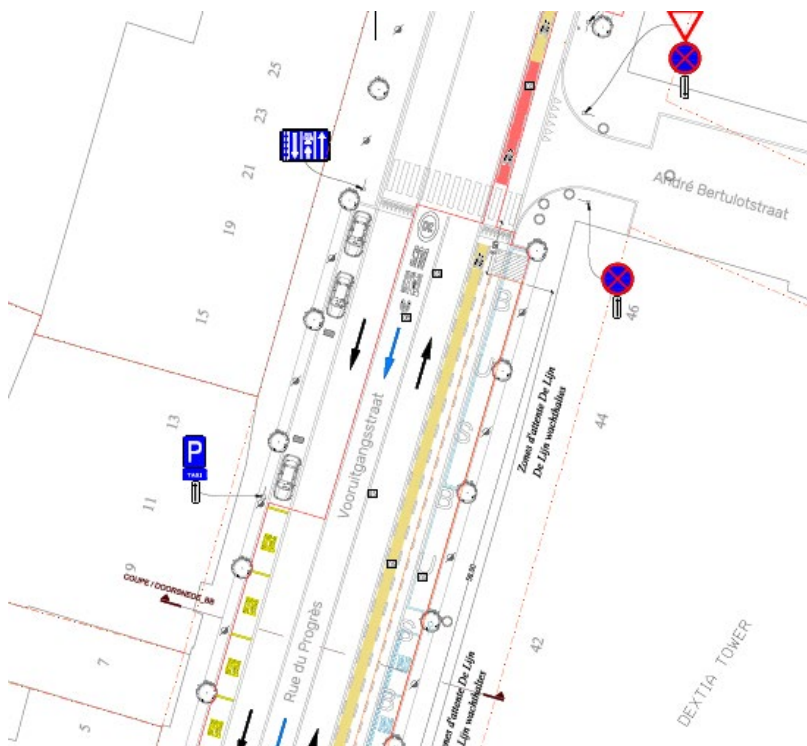
Cette section aura le même profil et fonctionnement que la section précédente entre Berthelot et Bienfaisance. Le site surélevé voit son usage modifié comme suit :

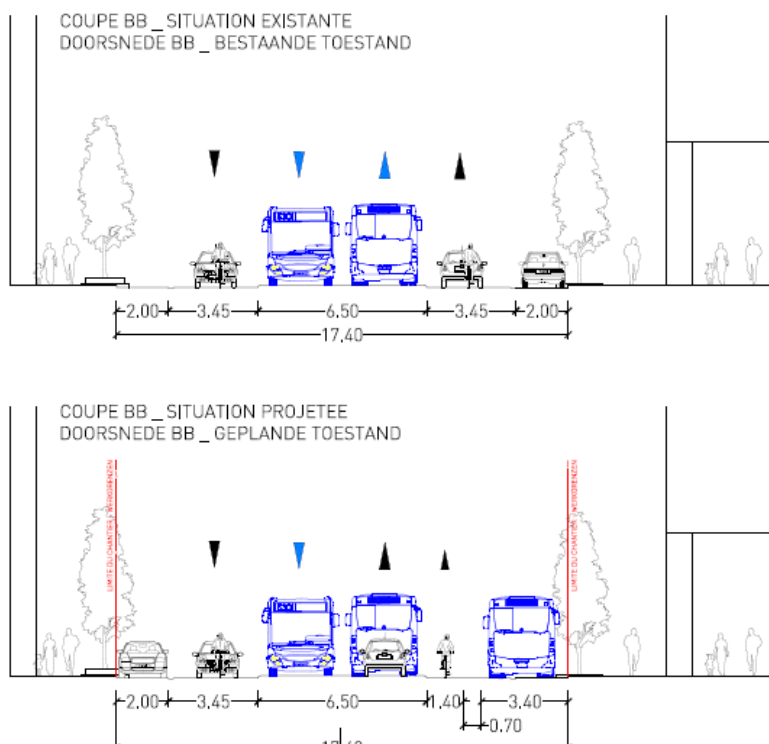
- Vers Rogier uniquement des bus (pas de modification par rapport à la situation existante)
- Vers Nord les bus et les véhicules privés

De part et d'autre du site surélevé on trouve :

- Vers Rogier les véhicules privés (pas de modification par rapport à la situation existante)
- Vers Nord une nouvelle piste cyclable marquée et des zones d'attente pour les bus STIB et De Lijn

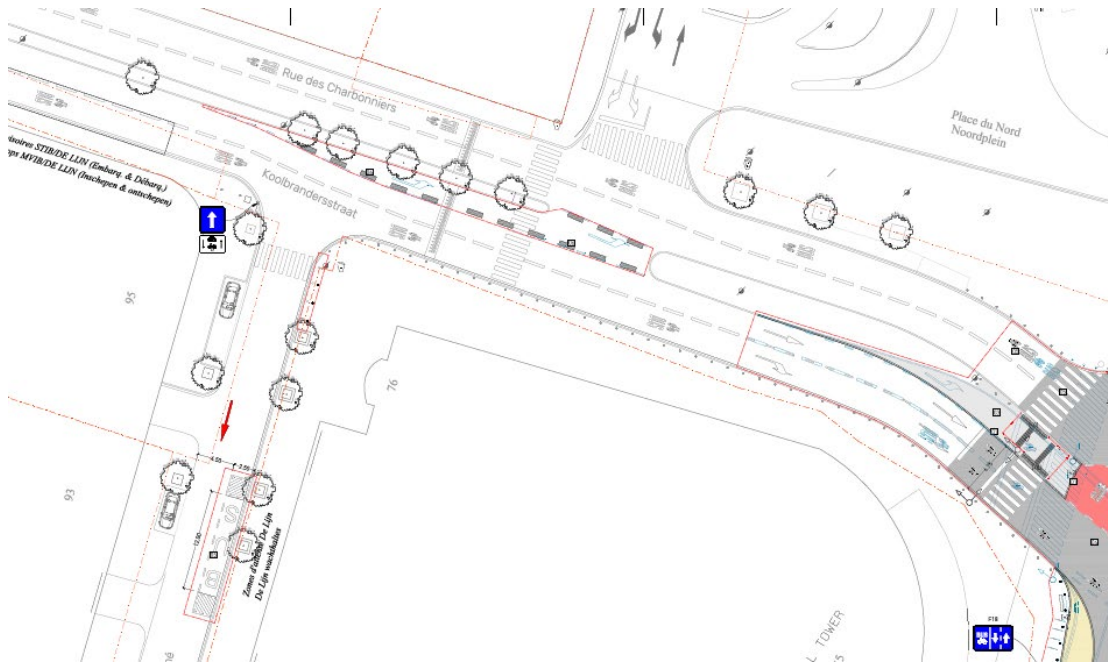
En termes de stationnement, plus rien vers Nord (uniquement des zones d'attente bus) et vers Rogier maintien de quelques places et remplacement de 4 places par des taxis (se trouvant avant de l'autre côté – vers Nord – dans cette même section de rue)





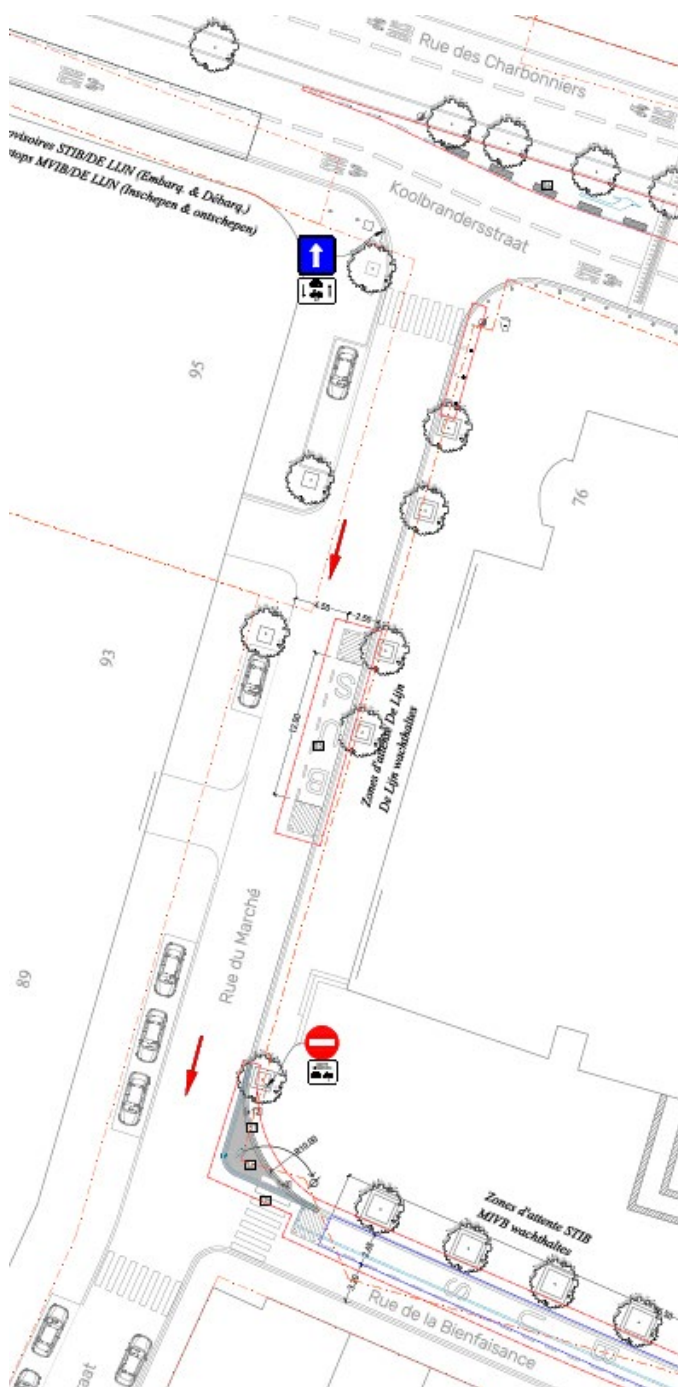
Rue des Charbonniers (entre place du Nord et Marché) :

Peu de modification si ce n'est l'amorce de la rue au niveau du croisement avec Progrès (modification du carrefour) et de la berme centrale au droit de la rue du Marché et du tourne à gauche actuel vers la place du Nord. En effet, les bandes de circulation sont maintenues dont les bandes réservées au bus et vélos. Dans le sens vers Progrès la bande bus est cependant arrêtée avant le carrefour afin de créer des bandes de présélection. La berme centrale à l'approche du carrefour est élargie afin de sécuriser et raccourcir le passage pour piétons. Pour empêcher tout tourne vers la place du Nord en aval du carrefour en allant vers Progrès, la berme est fermée par l'installation provisoire de new-jersey ou autre bacs éventuellement plantés.



Rue du Marché (entre Charbonniers et Bienfaisance) :

Simple changement de sens de circulation. Depuis Charbonniers vers Bienfaisance. Modification de la signalisation verticale et des marquages SUL. Adaptation de l'oreille de trottoir (croisement Marché/Bienfaisance) afin de permettre les girations vu le changement de sens de circulation et le passage de bus vers les nouvelles zones d'attente dans Bienfaisance.



Rue de la Bienfaisance (entre Marché et Progrès) :

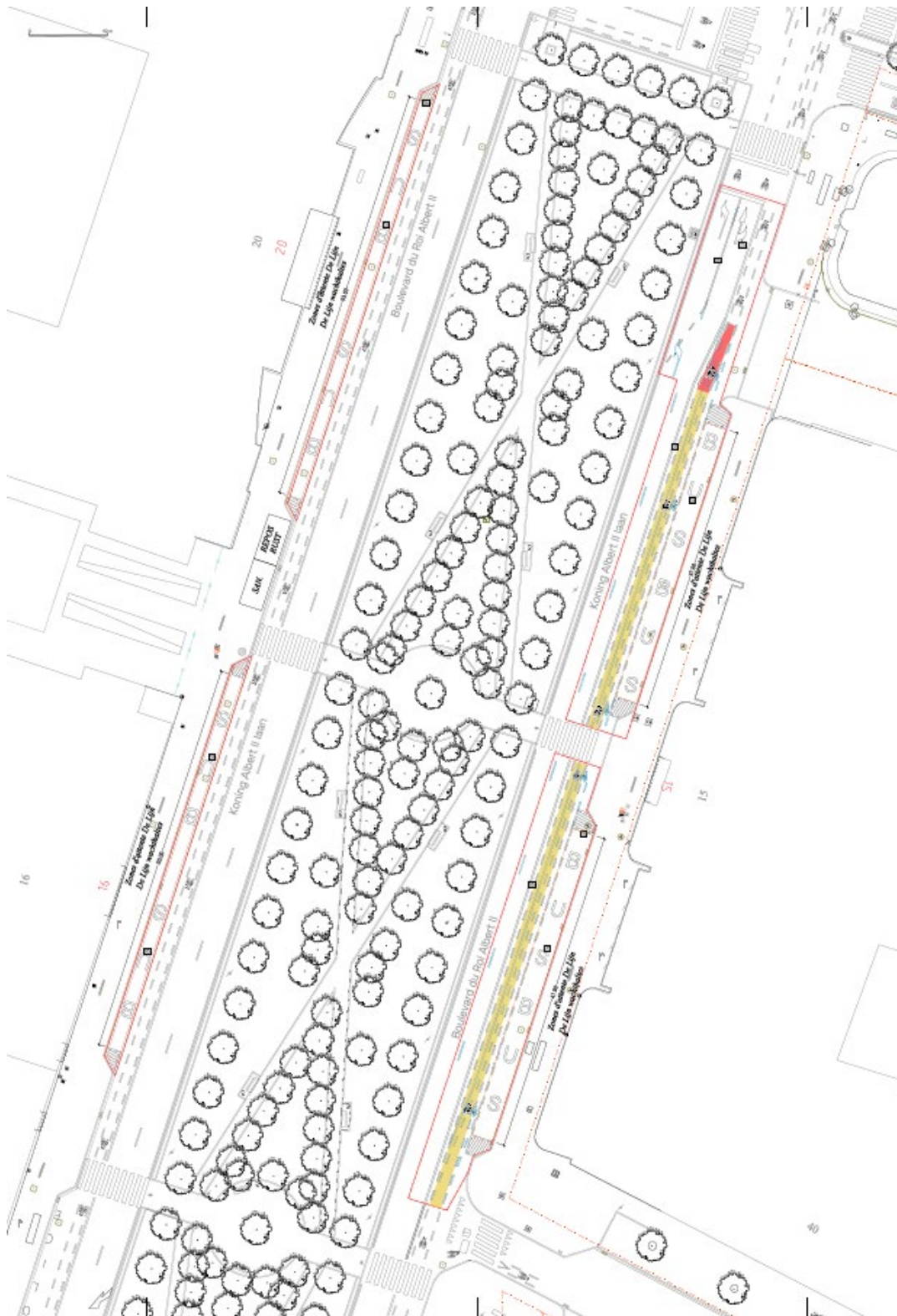
Aucuns travaux, seul le régime de stationnement est modifié (marquages et signalisation verticale). En effet des places de stationnement sont supprimées au profit de 2 zones d'attente pour les bus de la STIB. Les 3 places de parking restantes sont attribuées en 2 PMR et 1 réservée

The map shows a residential area with several streets and bus stops. Key features include:

- Streets:** Rue du Marché, Rue de la Bienfaisance, Weldadighedsstraat, and a street labeled 'Avenue provinciale STIB-DE LUX (Embarcadere & Débarcadere)'. There is also a street labeled 'Weldadighedsstraat' at the bottom right.
- Bus Stops:** Several bus stops are marked with icons and labels, including 'Zones d'attente STIB MIVB' and 'Zones d'attente STIB MIVB'.
- Traffic Signs:** Various traffic signs are shown, including a red circle with a white 'P' (parking), a blue 'P' (parking), and a red circle with a white 'X' (no parking).
- Other Features:** A red arrow points to a location on Rue du Marché. A blue 'P' sign is visible on the right side of the map. A red circle with a white 'X' is also present.

Il faut aussi mentionner les modifications minimales sur le reste du boulevard, dans le sens de Bolivar vers la Petite ceinture :

- Ajout d'une zone d'attente bus (suppression de stationnement) à la suite de la zone déjà existante entre Bolivar et Peuple
- Ajout de 2 zones d'attente bus à la place du stationnement (suppression totale) existant entre Peuple et Frère-Orban



Chaussée d'Anvers (entre Peuple et Bolivar) :

Aucuns travaux, seul le régime de stationnement est modifié (marquages et signalisation verticale). En effet des places de stationnement sont supprimées au profit de 2 zones d'attente pour les bus de la STIB.



6. Documents de synthèse

Voir plans PDF ci-joints ;

- NOR_PU_PRO_A3_250_CARREFOUR PLACE DU NORD
- NOR_PU_PRO_A3_250_PROGRES_01

- NOR_PU_PRO_A3_250_PROGRES_02
- NOR_PU_PRO_A3_250_BIENFAISANCE-MARCHE
- NOR_PU_PRO_A3_250_ALBERT II_01
- NOR_PU_PRO_A3_250_ALBERT II_02
- NOR_PU_PRO_A3_250_ALBERT II_03
- NOR_PU_PRO_A3_250_ALBERT II_04
- NOR_PU_PRO_A3_250_ALBERT II_05
- NOR_PU_PRO_A3_200_Ch ANVERS
- NOR_PU_PRO_A3_100_COUPE AA
- NOR_PU_PRO_A3_100_COUPE BB
- NOR_PU_PRO_A3_250_GIRATION BUS CHARBONNIERS VERS PROGRES
- NOR_PU_PRO_A3_250_GIRATION CHARBONNIERS VERS PROGRES
- NOR_PU_PRO_A3_250_GIRATION DEMI-TOUR BUS PROGRES
- NOR_PU_PRO_A3_250_GIRATION PROGRES VERS CHARBONNIERS
- NOR_PU_PRO_A3_250_GIRATION PROGRES VERS TUNNEL
- NOR_PU_PRO_A3_250_GIRATION TUNNEL VERS PROGRES
- NOR_PU_PRO_A3_250_GIRATION TUNNEL-CHARBONNIERS