

Etude de mobilité du programme de développement du plateau Heysel

Bruxelles, mars 2010

Une nouvelle ambition pour Bruxelles



neo



Etude de Mobilité du programme de développement du plateau du Heysel

Cette étude a essentiellement pour objet de créer un outil de calcul permettant au bureau qui sera chargé de l'étude urbanistique d'examiner l'impact en terme de mobilité des différents scénarii sur lesquels ils sont amenés à travailler.

Dès lors, les conclusions qui sont présentées ci-dessous ne tiennent pas encore compte de l'implantation réelle des diverses affectations sur le site puisqu'elles seront déterminées par l'étude urbanistique. Elle ne porte pas sur un scénario souhaité, ni même souhaitable tel que défini par une quelconque autorité publique.

Les paramètres de cette étude constituent donc des hypothèses maximales permettant aux bureaux d'études de réaliser leur travail.

A titre d'exemple, l'implantation de 100.000 m² de bureaux, qui constitue une des hypothèses maximales de travail demandées, ne correspond pas à l'option privilégiée tant par la Région que par la Ville.

Le cumul des scénarii revêt également un caractère purement théorique qui permet de tester diverses pistes sur un modèle aussi large que possible.

+++++

ETABLISSEMENT D'UN PLAN D' ACTIONS DE MOBILITÉ DURABLE

1. Lignes de conduite générales

Avant de rentrer dans le détail, on peut préalablement énoncer les grands principes qui devraient guider l'aménagement du site :

- Favoriser l'usage des transports en commun
- Mieux gérer les infrastructures existantes (parking, échangeurs, carrefours)
- Favoriser l'usage de l'A12 (seule voirie qui présente des réserves de capacité importantes)
- Veiller si possible à avoir un accès aux activités et aux parkings depuis les 2 sorties du Ring et depuis l'A12 (pas de entrée / sortie exclusivement réservée au parking C ce qui provoque une saturation de l'échangeur n°8)
- Veiller à une certaine souplesse d'exploitation (accès multiples, signalisation variable, nombre de bandes variable, etc.), permettant de s'adapter aux grands événements.

Ces lignes de conduite générales ont été traduites en recommandations plus concrètes ci-après. Il faut cependant souligner qu'il s'agit à ce stade de pistes de réflexion. La localisation des nouvelles activités sur le plateau n'étant pas connue lors de l'élaboration de la présente étude, certaines des recommandations présentées ci-dessous pourraient se révéler inadaptées lorsque le Schéma Directeur du site aura défini la localisation et le programme détaillé des activités. De plus, ces mesures devront le cas échéant faire l'objet d'études de faisabilité plus détaillées afin de confirmer ou d'infirmer leur pertinence.

2. Recommandations infrastructurelles

2.1. Voiries

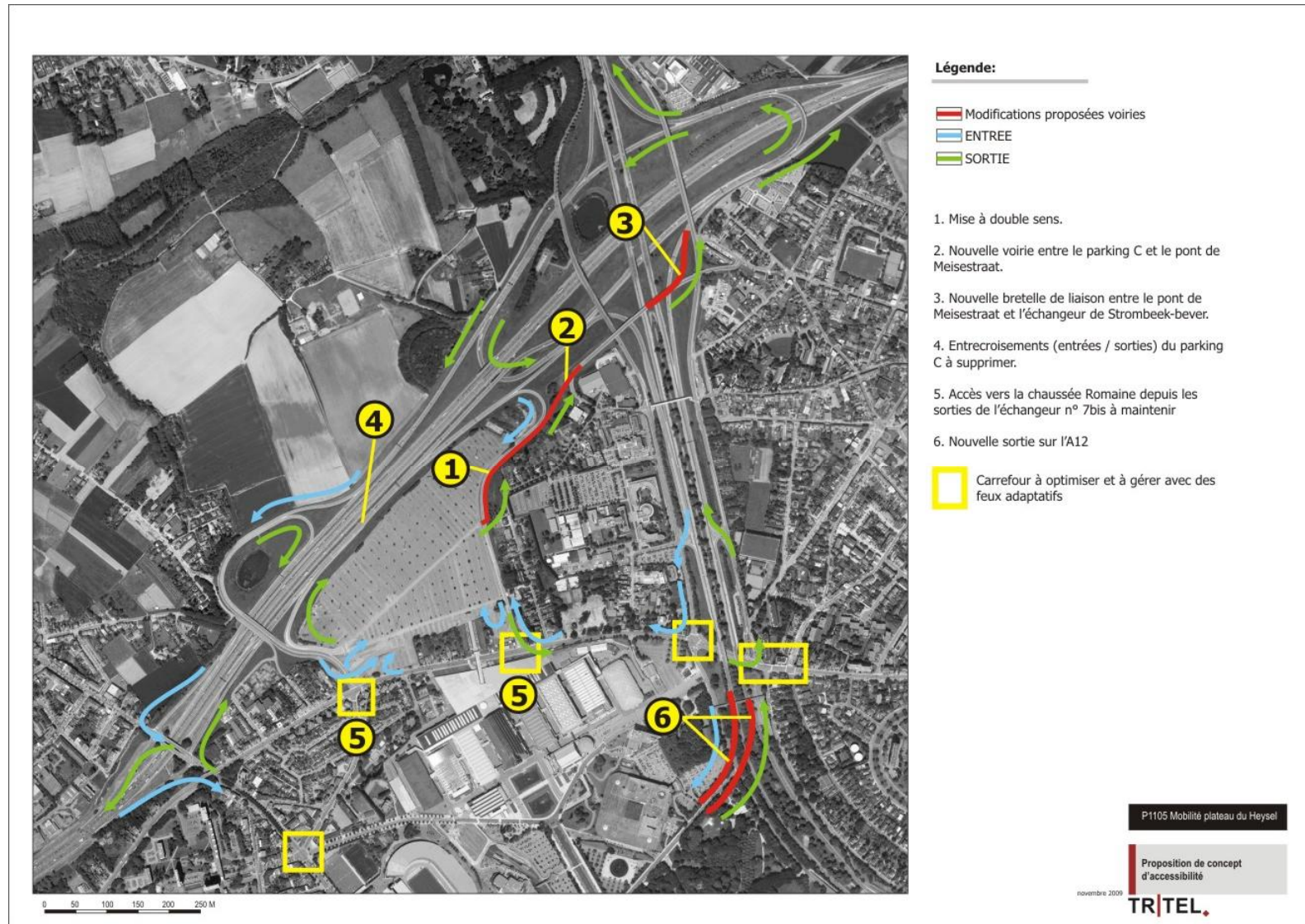
- Élargissement du Ring. Il n'appartient pas à la présente étude de juger de l'opportunité d'élargir ou pas le Ring, notamment par rapport à des considérations de développement durable ou de réduction du trafic routier aux abords de la Région de Bruxelles-Capitale. Force est de constater que du strict point de vue de l'accessibilité routière au site, le projet développé par la Région flamande présente d'incontestables avantages.
- Prévoir des bretelles sur les échangeurs 7 bis à 2 bandes : le projet présenté par la Région flamande ne comprend qu'une seule bande par bretelle sur les échangeurs n°7 bis et 8. Il nous semblerait opportun d'en prévoir 2 partout, quitte à n'utiliser que la 2^{ème} en cas d'événement exceptionnel (ou pour l'accès des services de secours) au moyen de dispositifs et de signalisation adéquate. Cela apporterait une réserve de capacité appréciable pour faire face à des pics de demande.
- Réaliser la suppression de l'entrecroisement « entrée depuis Gand – sortie vers Anvers » de l'échangeur 7 bis (création éventuellement d'un ouvrage d'art). La présence de cet entrecroisement est une cause de problème lors d'événements comprenant des activités nocturnes (les gens qui arrivent pour la nocturne croisent ceux qui partent en fin d'après-midi). Le projet de la région flamande prévoit la suppression de cet entrecroisement, ce qui est indéniablement positif. En fonction de l'organisation retenue des circulations dans le parking C, la suppression de cet entrecroisement nécessitera le cas échéant la réalisation d'un ouvrage dénivelé permettant de se faire croiser les 2 bretelles sur des niveaux distincts.
- Maintenir l'accès des bretelles de la sortie 7 bis à la Chaussée Romaine : dans le projet présenté par la Région flamande pour le Ring, les bretelles de la sortie 7 bis depuis Grand-Bigard et vers Vilvoorde ne desservent que le parking C. Cette configuration a dès lors été retenue dans nos hypothèses de répartitions spatiales des flux. Etant donné la volonté du maître d'ouvrage de ne pas utiliser le parking C pour d'autres fonctions que l'événementiel, les autres fonctions à demande de mobilité récurrente, tel que le centre commercial, doivent exclusivement utiliser l'échangeur n°8 pour les mouvements du Ring depuis Grand-Bigard et du site vers Vilvoorde. L'échangeur n°8 ne peut supporter une telle charge de trafic. Il nous semble dès lors important que l'échangeur 7 bis puisse desservir l'intégralité du site. Concrètement, cela impliquera que les bretelles de sorties de cet échangeur soient reliées à la Chaussée Romaine en traversant ou en contournant le parking C (comme c'est le cas actuellement).

Cette configuration serait beaucoup plus avantageuse en termes de répartition des flux dans l'espace. Combinée à la volonté de supprimer l'entrecroisement (voir point précédent), elle peut impliquer la réalisation d'un ouvrage dénivelé.

- Sortie directe du parking C vers l'A12 (direction Anvers) ou le Ring (direction Vilvoorde) par le pont de la Meisestraat. L'A12 présente d'appréciable réserve de capacité. Son usage doit dès lors être favorisé. Une réflexion doit être menée sur la possibilité d'améliorer la desserte du site depuis et vers l'A12. Deux suggestions peuvent être émises dans le contexte de cette étude :
 - La création d'un nouvel accès à l'A12 (et à l'échangeur de Strombeek-Bever) en créant une voirie qui relierait l'extrémité Nord-Est du parking C au pont de la Meisestraat. De ce pont, éventuellement élargi, une nouvelle voirie serait créée pour pouvoir gagner la bretelle de l'échangeur, permettant ainsi les retours vers Anvers, mais aussi Vilvoorde, Gand et Bruxelles. Notons que toute cette zone doit être remaniée prochainement. Cependant tous les travaux à réaliser sont en territoire de la Région flamande.
 - Créer une nouvelle sortie de l'A12 en provenance d'Anvers vers l'Avenue de l'Atomium. Les travaux à réaliser seraient intégralement en territoire de la RBC. Il faut noter que l'A12 présente pour des raisons historiques un terre-plein central particulièrement large dans lequel pourrait venir s'implanter une bretelle de retour vers Anvers (avec insertion par la gauche donc), formule qui permettrait de limiter le coût des ouvrages d'art (un seul passage inférieur sous l'Avenue de Madrid et l'A12 direction Bruxelles, et deux trémies d'accès). Le mouvement de retour vers Anvers pourrait également s'effectuer par le Gros Tilleul, mais avec le risque de saturer ce carrefour déjà fort utilisé. Attention toutefois à au risque que cette nouvelle sortie autoroutière ne vienne créer du trafic de transit dans les quartiers avoisinant. Un plan de circulation strict devrait donc accompagner un tel aménagement.

Ces deux hypothèses de travail devraient être étudiées plus en détail. Rappelons que l'aménagement interne du site n'est pas connu à ce jour. En fonction de celui-ci, ces suggestions pourraient se révéler plus ou moins pertinentes.

- Réaménagement possible des carrefours Ch. Romaine – Av. de Madrid et Ch. Romaine – Antwerpsesteenweg et optimisation générale de leur fonctionnement. Des emprises sont disponibles à proximité de ces carrefours pour permettre éventuellement leur reconfiguration.



2.2. Transports en commun

- Liaison tram par la chaussée Romaine ou l'axe Av. Impératrice Charlotte – Miramar – Esplanade. Inversion des terminus des lignes de trams n°3 (à Stade) et n°9 (à Esplanade). Cette configuration complèterait avantageusement le maillage du réseau tram et offrirait une double desserte du plateau. Un arrêt bien lisible dans l'espace public pourrait être implanté au centre du plateau.
- Visibilité et accès piétons aux pôles de transports en commun. Les pôles des transports en commun pâtissent d'un manque de lisibilité et d'ambition dans l'espace public. Ils doivent être mieux mis en valeur. Leurs accès doivent être mieux signalés et mieux aménagés.
- Intégration des projets De Lijn en fonction de la nature de ceux-ci.
- Renforcement le cas échéant des fréquences du métro (avec achat corolaire de matériel roulant supplémentaire) et du tram n°23, et amélioration de la vitesse commerciale du tram n°23 afin d'accélérer l'accès au site depuis toute la grande ceinture est (priorité aux feux, résolution des points noirs de la ligne tel que la place Meiser).

3. Recommandations organisationnelles

- Gestion dynamique des accès et des parkings (installation de panneaux à messages variables, informations sur le nombre de places disponibles en amont + itinéraire)

Un système de signalisation et de jalonnement dynamique des accès et parkings devrait être mis en place, notamment pour éviter que des automobilistes se dirigent vers des parkings déjà pleins. Cela réduirait également les nombreux mouvements des automobilistes à la recherche d'une place de parking aux abords du site.

- Optimisation aménagement du parking C (distance zone de sélection de destination)
- Le parking C devrait, en fonction du sort qui lui est réservé, faire l'objet d'un réaménagement. Ses principes de circulation pourraient être revus, tout en intégrant les recommandations émises au point précédent. Il faudrait accorder plus de places aux piétons, aux zones d'accès aux caisses et aux zones de présélection de la destination (côté Magnolias), au détriment du nombre de place de parking.
- Optimisation et régulation variable des carrefours par les feux (pas de rond-point)
- Il faut veiller à optimiser les phases de feux des carrefours et à adopter des cycles variables, aisément adaptables aux circonstances (exemple : sortie d'un concert). Dans le même ordre des idées, rappelons que des carrefours à feux présentent l'énorme avantage de pouvoir réguler les flux en fonction des circonstances. Leur utilisation doit dès lors être privilégiée aux ronds-points, pour lesquels aucune régulation n'est possible.
- Mutualisation des différents parkings en fonction du programme d'activités

Les différents parkings du plateau doivent pouvoir s'intégrer dans une logique d'ensemble. Cela implique que les agendas des différentes activités soient coordonnés, ce qui peut constituer une gageure étant donné la multiplicité des intervenants.

4. Recommandations part modale : test d'un scénario « durable »

Comme expliqué précédemment, des répartitions modales tendanciennes, donc relativement « prudentes », avaient été adoptées pour les scénarios présentés jusqu'à présent.

Il paraît néanmoins intéressant de tester également des scénarios plus volontaristes, où la part modale des transports en commun augmenterait de façon importante.

On a donc considéré une forte ~~augmentation de l'usage des transports en commun de +20%~~ ; quelque soit l'activité ou le moment de la journée (par exemple de 10 à 30% pour les visiteurs du centre commercial). Par ailleurs, les ~~taux d'occupation des véhicules privés~~ sont également augmentés uniformément ~~de 20%~~ (par exemple de 1.1 à 1.3 personnes par voiture pour les travailleurs).

Il est clair qu'obtenir d'aussi forte augmentation des parts modales des transports en commun ne pourrait s'envisager que par un panel de mesures tant incitatives (nouvelles lignes, ticket gratuit, publicité, etc.) que restrictives (tarification très élevée des parkings, restriction de la capacité des accès routiers, forte augmentation du prix des carburants, taxation des véhicules de société, etc.) dont la mise en place apparaît comme quelque peu utopique aujourd'hui.

Les résultats exposés ci-dessous sont donc à considérer à la lumière des réserves précitées.

Les tableaux ci-dessous proposent de présenter les résultats pour les « IN » et les « OUT » respectivement pour ce scénario ambitieux de mobilité durable et pour le scénario d'après les répartitions modales tendanciennes.

Option 3 : Scénario « durable », Ring élargi d'après le projet de la Région flamande

| | IN R0 7 bis depuis Gand | IN R0 7 bis depuis Anvers | IN R0 8 depuis Gand | IN R0 8 depuis Anvers | IN A12 depuis Anvers | IN A12 depuis Bxl | IN H. de Strooper depuis Bxl | IN autres depuis | IN total Ring depuis Gand | IN total Ring depuis Anvers | IN total depuis A12 |
|-----|----------------------------|------------------------------|------------------------|--------------------------|-------------------------|----------------------|---------------------------------|---------------------|------------------------------|--------------------------------|------------------------|
| | [1.] | [2.] | [3.] | [4.] | [5.] | [6.] | [7.] | [8.] | [9.] | [10.] | [11.] |
| 0h | 1% | 9% | 8% | 2% | 4% | 3% | 8% | 0% | 6% | 9% | 7% |
| 1h | 0% | 2% | 2% | 1% | 1% | 1% | 2% | 0% | 2% | 2% | 2% |
| 2h | 0% | 2% | 2% | 1% | 1% | 1% | 2% | 0% | 2% | 2% | 2% |
| 3h | 0% | 2% | 2% | 1% | 1% | 1% | 2% | 0% | 2% | 2% | 2% |
| 4h | 0% | 2% | 2% | 1% | 1% | 1% | 2% | 0% | 2% | 2% | 2% |
| 5h | 1% | 9% | 8% | 2% | 3% | 3% | 8% | 0% | 6% | 9% | 7% |
| 6h | 2% | 28% | 28% | 9% | 12% | 12% | 26% | 0% | 20% | 28% | 22% |
| 7h | 3% | 49% | 52% | 17% | 23% | 21% | 46% | 0% | 34% | 49% | 38% |
| 8h | 5% | 88% | 96% | 33% | 43% | 39% | 79% | 0% | 58% | 81% | 61% |
| 9h | 4% | 89% | 98% | 30% | 44% | 43% | 82% | 0% | 53% | 75% | 55% |
| 10h | 4% | 72% | 81% | 28% | 36% | 36% | 69% | 0% | 45% | 64% | 47% |
| 11h | 3% | 65% | 74% | 27% | 34% | 31% | 61% | 0% | 41% | 59% | 43% |
| 12h | 3% | 65% | 75% | 29% | 34% | 31% | 60% | 0% | 42% | 59% | 43% |
| 13h | 3% | 68% | 81% | 32% | 37% | 33% | 63% | 0% | 43% | 61% | 43% |
| 14h | 3% | 71% | 86% | 33% | 41% | 47% | 82% | 3% | 44% | 62% | 44% |
| 15h | 3% | 67% | 83% | 37% | 38% | 34% | 65% | 0% | 43% | 62% | 44% |
| 16h | 4% | 78% | 97% | 42% | 45% | 42% | 79% | 1% | 51% | 73% | 51% |
| 17h | 3% | 57% | 100% | 55% | 50% | 46% | 113% | 1% | 46% | 71% | 41% |
| 18h | 4% | 84% | 104% | 47% | 47% | 40% | 78% | 0% | 55% | 78% | 55% |
| 19h | 4% | 72% | 83% | 33% | 39% | 42% | 78% | 2% | 48% | 68% | 50% |
| 20h | 3% | 56% | 65% | 25% | 30% | 35% | 63% | 2% | 37% | 53% | 39% |
| 21h | 2% | 31% | 30% | 9% | 13% | 12% | 29% | 0% | 23% | 32% | 26% |
| 22h | 1% | 26% | 27% | 8% | 13% | 19% | 33% | 2% | 17% | 24% | 19% |
| 23h | 1% | 18% | 17% | 5% | 7% | 7% | 17% | 0% | 13% | 18% | 15% |

Taux d'utilisation:
 entre 60% et 80%
 entre 80% et 100%
 > 100%

Option Scénario « tendanciel », Ring élargi

| | [1.] | [2.] | [3.] | [4.] | [5.] | [6.] | [7.] | [8.] | [9.] | [10.] | [11.] |
|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|
| 0h | 1% | 9% | 9% | 3% | 4% | 4% | 8% | 0% | 7% | 9% | 7% |
| 1h | 0% | 2% | 2% | 1% | 1% | 1% | 2% | 0% | 2% | 2% | 2% |
| 2h | 0% | 2% | 2% | 1% | 1% | 1% | 2% | 0% | 2% | 2% | 2% |
| 3h | 0% | 2% | 2% | 1% | 1% | 1% | 2% | 0% | 2% | 2% | 2% |
| 4h | 0% | 2% | 2% | 1% | 1% | 1% | 2% | 0% | 2% | 2% | 2% |
| 5h | 1% | 9% | 8% | 2% | 3% | 3% | 8% | 0% | 6% | 9% | 7% |
| 6h | 2% | 29% | 30% | 9% | 13% | 12% | 27% | 0% | 20% | 29% | 22% |
| 7h | 3% | 52% | 56% | 20% | 25% | 23% | 48% | 0% | 35% | 50% | 38% |
| 8h | 5% | 94% | 107% | 39% | 49% | 43% | 84% | 0% | 60% | 85% | 62% |
| 9h | 4% | 98% | 110% | 35% | 50% | 48% | 88% | 0% | 56% | 79% | 56% |
| 10h | 4% | 79% | 92% | 34% | 42% | 40% | 75% | 0% | 48% | 67% | 48% |
| 11h | 3% | 72% | 86% | 34% | 40% | 36% | 67% | 0% | 44% | 62% | 44% |
| 12h | 3% | 73% | 89% | 36% | 41% | 36% | 67% | 0% | 44% | 63% | 44% |
| 13h | 3% | 77% | 97% | 42% | 45% | 39% | 70% | 0% | 46% | 66% | 45% |
| 14h | 3% | 78% | 98% | 42% | 47% | 50% | 85% | 2% | 46% | 66% | 45% |
| 15h | 3% | 77% | 101% | 49% | 48% | 41% | 73% | 1% | 47% | 68% | 45% |
| 16h | 4% | 88% | 117% | 56% | 55% | 49% | 87% | 1% | 55% | 79% | 53% |
| 17h | 3% | 68% | 123% | 70% | 62% | 53% | 122% | 1% | 51% | 78% | 43% |
| 18h | 4% | 95% | 127% | 62% | 59% | 48% | 88% | 0% | 60% | 86% | 57% |
| 19h | 4% | 78% | 95% | 41% | 44% | 44% | 80% | 2% | 50% | 72% | 51% |
| 20h | 3% | 60% | 73% | 31% | 34% | 35% | 63% | 2% | 39% | 55% | 39% |
| 21h | 2% | 31% | 31% | 9% | 13% | 13% | 30% | 0% | 23% | 32% | 26% |
| 22h | 1% | 25% | 26% | 8% | 12% | 16% | 30% | 1% | 17% | 24% | 19% |
| 23h | 1% | 18% | 18% | 5% | 8% | 7% | 17% | 0% | 13% | 18% | 15% |

Taux d'utilisation:
entre 60% et 80%
entre 80% et 100%
> 100%

Option Scénario « durable », Ring élargi

entre 60% et 80%

entre 80% et 100%

> 100%

| | OUT R0 7 bis vers Gand | OUT R0 7 bis vers Anvers | OUT R0 8 vers Gand | OUT R0 8 vers Anvers | OUT A12 vers Anvers | OUT A12 vers Bxl | OUT H. de Strooper vers Bxl | OUT autres vers | OUT total Ring vers Gand | OUT total Ring vers Anvers | OUT total A12 vers Anvers |
|-----|---------------------------|-----------------------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------|
| | [12.] | [13.] | [14.] | [15.] | [16.] | [17.] | [18.] | [19.] | [20.] | [21.] | [22.] |
| 0h | 8% | 2% | 9% | 16% | 7% | 14% | 20% | 2% | 11% | 8% | 6% |
| 1h | 1% | 1% | 2% | 3% | 1% | 1% | 2% | 0% | 2% | 2% | 1% |
| 2h | 1% | 1% | 2% | 3% | 1% | 1% | 2% | 0% | 2% | 2% | 1% |
| 3h | 1% | 1% | 2% | 3% | 1% | 1% | 2% | 0% | 2% | 2% | 1% |
| 4h | 1% | 1% | 2% | 3% | 1% | 1% | 2% | 0% | 2% | 2% | 1% |
| 5h | 4% | 2% | 7% | 10% | 4% | 4% | 10% | 0% | 9% | 7% | 5% |
| 6h | 14% | 8% | 23% | 32% | 12% | 12% | 31% | 0% | 28% | 22% | 16% |
| 7h | 24% | 12% | 39% | 55% | 21% | 20% | 51% | 0% | 47% | 37% | 26% |
| 8h | 37% | 19% | 62% | 88% | 33% | 31% | 81% | 0% | 75% | 58% | 42% |
| 9h | 33% | 17% | 56% | 79% | 29% | 28% | 72% | 0% | 66% | 51% | 37% |
| 10h | 28% | 14% | 48% | 68% | 25% | 25% | 62% | 0% | 56% | 44% | 32% |
| 11h | 27% | 13% | 49% | 70% | 27% | 25% | 59% | 0% | 54% | 42% | 30% |
| 12h | 29% | 13% | 57% | 80% | 31% | 28% | 63% | 0% | 56% | 44% | 31% |
| 13h | 34% | 13% | 64% | 94% | 37% | 33% | 68% | 0% | 59% | 47% | 32% |
| 14h | 35% | 13% | 63% | 94% | 37% | 33% | 68% | 0% | 59% | 47% | 32% |
| 15h | 41% | 13% | 70% | 108% | 44% | 39% | 73% | 0% | 63% | 50% | 33% |
| 16h | 57% | 15% | 83% | 136% | 57% | 60% | 100% | 3% | 76% | 60% | 40% |
| 17h | 64% | 21% | 103% | 140% | 64% | 57% | 83% | 1% | 85% | 57% | 58% |
| 18h | 48% | 16% | 89% | 135% | 53% | 46% | 90% | 0% | 79% | 62% | 42% |
| 19h | 40% | 15% | 93% | 133% | 53% | 50% | 92% | 2% | 75% | 60% | 40% |
| 20h | 31% | 11% | 82% | 115% | 45% | 37% | 69% | 0% | 60% | 48% | 31% |
| 21h | 15% | 8% | 25% | 35% | 12% | 12% | 34% | 0% | 32% | 25% | 18% |
| 22h | 19% | 6% | 22% | 38% | 18% | 32% | 48% | 4% | 26% | 20% | 15% |
| 23h | 8% | 4% | 14% | 20% | 7% | 7% | 19% | 0% | 18% | 14% | 10% |

Taux d'utilisation:

entre 60% et 80%

entre 80% et 100%

> 100%

Option Scénario « tendancier », Ring élargi

| | [12.] | [13.] | [14.] | [15.] | [16.] | [17.] | [18.] | [19.] | [20.] | [21.] | [22.] |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 0h | 7% | 2% | 9% | 14% | 6% | 11% | 17% | 1% | 10% | 8% | 6% |
| 1h | 1% | 1% | 2% | 3% | 1% | 1% | 2% | 0% | 2% | 2% | 1% |
| 2h | 1% | 1% | 2% | 3% | 1% | 1% | 2% | 0% | 2% | 2% | 1% |
| 3h | 1% | 1% | 2% | 3% | 1% | 1% | 2% | 0% | 2% | 2% | 1% |
| 4h | 1% | 1% | 2% | 3% | 1% | 1% | 2% | 0% | 2% | 2% | 1% |
| 5h | 4% | 2% | 7% | 11% | 4% | 4% | 10% | 0% | 9% | 7% | 5% |
| 6h | 14% | 8% | 23% | 33% | 13% | 12% | 31% | 0% | 28% | 22% | 16% |
| 7h | 24% | 12% | 40% | 57% | 21% | 20% | 52% | 0% | 47% | 37% | 27% |
| 8h | 37% | 19% | 64% | 92% | 34% | 32% | 82% | 0% | 75% | 59% | 42% |
| 9h | 33% | 17% | 58% | 82% | 31% | 29% | 73% | 0% | 66% | 52% | 37% |
| 10h | 29% | 14% | 50% | 71% | 27% | 25% | 63% | 0% | 57% | 45% | 32% |
| 11h | 28% | 13% | 54% | 76% | 29% | 26% | 61% | 0% | 55% | 43% | 30% |
| 12h | 31% | 13% | 65% | 92% | 36% | 32% | 67% | 0% | 59% | 47% | 32% |
| 13h | 37% | 13% | 76% | 111% | 45% | 39% | 73% | 0% | 63% | 50% | 33% |
| 14h | 39% | 13% | 74% | 111% | 45% | 39% | 74% | 0% | 63% | 50% | 34% |
| 15h | 46% | 13% | 85% | 132% | 54% | 48% | 82% | 1% | 68% | 55% | 35% |
| 16h | 63% | 15% | 99% | 162% | 68% | 66% | 107% | 3% | 82% | 65% | 43% |
| 17h | 73% | 21% | 125% | 175% | 80% | 69% | 96% | 1% | 93% | 64% | 61% |
| 18h | 55% | 16% | 109% | 165% | 67% | 56% | 99% | 0% | 86% | 69% | 45% |
| 19h | 44% | 15% | 115% | 164% | 66% | 58% | 99% | 1% | 82% | 66% | 42% |
| 20h | 35% | 11% | 105% | 148% | 60% | 46% | 78% | 0% | 68% | 55% | 34% |
| 21h | 15% | 8% | 25% | 35% | 12% | 12% | 34% | 0% | 32% | 25% | 18% |
| 22h | 17% | 6% | 21% | 35% | 16% | 26% | 42% | 3% | 25% | 20% | 14% |
| 23h | 9% | 4% | 14% | 20% | 7% | 7% | 20% | 0% | 18% | 14% | 10% |

Taux d'utilisation:
entre 60% et 80%
entre 80% et 100%
> 100%

En synthèse, on observe des diminutions importantes du trafic (dans les flux « OUT » et les flux « IN »), parfois jusqu'à 15 à 20% du total.

Les déséquilibres dans la répartition entre les accès (sorties 7 bis et 8) subsistent cependant pour les raisons déjà évoquées précédemment.

On ne peut donc qu'insister sur l'enjeu que représente une maximalisation des parts modales des transports en commun (qui disposent de réserve de capacité et pour lesquels la capacité peut être augmentée relativement facilement) et un bon équilibre entre les différents accès. L'aménagement du plateau Heysel devra s'attacher à répartir de façon aussi égale que possible les différentes fonctions sur les différents accès routiers.

Remarque : l'exercice consistant à quantifier le « poids » du fonctionnement du site (avec la mise en œuvre de l'option maximaliste) dans le trafic global en considérant est plus faible que précédemment mais reste conséquent (voir tableaux « OUT » et « IN » ci-dessous).

Etude de mobilité des programmes de développement du plateau Heysel – P1105





| | IN R0 7 bis depuis Gand | IN R0 7 bis depuis Anvers | IN R0 8 depuis Gand | IN R0 8 depuis Anvers | IN A12 depuis Anvers | IN A12 depuis Bxl | IN H. de Strooper depuis Bxl | IN autres depuis | IN total Ring depuis Gand | IN total Ring depuis Anvers | IN total depuis A12 |
|-----|----------------------------|------------------------------|------------------------|--------------------------|-------------------------|----------------------|---------------------------------|---------------------|------------------------------|--------------------------------|------------------------|
| | [1.] | [2.] | [3.] | [4.] | [5.] | [6.] | [7.] | [8.] | [9.] | [10.] | [11.] |
| 0h | 0% | 2% | 5% | 12% | 6% | 4% | 2% | | 1% | 2% | 0% |
| 1h | 0% | 2% | 4% | 8% | 4% | 3% | 1% | | 1% | 1% | 0% |
| 2h | 0% | 2% | 4% | 8% | 4% | 3% | 1% | | 1% | 1% | 0% |
| 3h | 0% | 2% | 4% | 8% | 4% | 3% | 1% | | 1% | 1% | 0% |
| 4h | 0% | 2% | 4% | 8% | 4% | 3% | 1% | | 1% | 1% | 0% |
| 5h | 0% | 1% | 2% | 4% | 2% | 1% | 1% | | 0% | 1% | 0% |
| 6h | 0% | 10% | 16% | 27% | 19% | 15% | 8% | | 5% | 5% | 2% |
| 7h | 0% | 14% | 24% | 40% | 27% | 21% | 12% | | 7% | 8% | 3% |
| 8h | 0% | 23% | 34% | 49% | 38% | 31% | 19% | | 12% | 12% | 4% |
| 9h | 0% | 33% | 43% | 51% | 47% | 46% | 31% | | 16% | 17% | 6% |
| 10h | 0% | 30% | 41% | 55% | 45% | 44% | 30% | | 15% | 16% | 6% |
| 11h | 0% | 28% | 42% | 58% | 46% | 42% | 27% | | 16% | 16% | 6% |
| 12h | 0% | 28% | 42% | 60% | 47% | 41% | 26% | | 16% | 17% | 6% |
| 13h | 0% | 31% | 46% | 65% | 51% | 45% | 30% | | 18% | 19% | 7% |
| 14h | 0% | 35% | 49% | 66% | 55% | 61% | 46% | | 20% | 21% | 8% |
| 15h | 0% | 31% | 48% | 69% | 52% | 46% | 31% | | 19% | 21% | 8% |
| 16h | 0% | 29% | 47% | 68% | 51% | 49% | 34% | | 18% | 20% | 7% |
| 17h | 0% | 45% | 50% | 60% | 50% | 46% | 24% | | 23% | 23% | 10% |
| 18h | 0% | 29% | 47% | 69% | 51% | 42% | 28% | | 18% | 20% | 7% |
| 19h | 0% | 24% | 38% | 59% | 44% | 49% | 33% | | 14% | 15% | 6% |
| 20h | 0% | 25% | 39% | 59% | 45% | 52% | 36% | | 14% | 15% | 6% |
| 21h | 0% | 3% | 7% | 15% | 8% | 6% | 4% | | 2% | 2% | 1% |
| 22h | 0% | 17% | 26% | 36% | 34% | 55% | 39% | | 8% | 8% | 4% |
| 23h | 0% | 3% | 7% | 15% | 8% | 6% | 3% | | 2% | 2% | 1% |










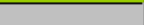
Etude de mobilité des programmes de développement du plateau Heysel – P1105

| | OUT R0 7 bis vers Gand | OUT R0 7 bis vers Anvers | OUT R0 8 vers Gand | OUT R0 8 vers Anvers | OUT A12 vers Anvers | OUT A12 vers Bxl | OUT H. de Strooper vers Bxl | OUT autres vers | OUT total Ring vers Gand | OUT total Ring vers Anvers | OUT total A12 vers Anvers |
|-----|-----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--|----------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|
| | [12.] | [13.] | [14.] | [15.] | [16.] | [17.] | [18.] | [19.] | [20.] | [21.] | [22.] |
| 0h | 47% | 0% | 23% | 37% | 52% | 75% | 51% | | 15% | 14% | 13% |
| 1h | 1% | 0% | 4% | 4% | 5% | 3% | 1% | | 1% | 1% | 1% |
| 2h | 1% | 0% | 3% | 3% | 4% | 3% | 1% | | 1% | 1% | 1% |
| 3h | 1% | 0% | 3% | 3% | 4% | 3% | 1% | | 1% | 1% | 1% |
| 4h | 1% | 0% | 3% | 3% | 4% | 3% | 1% | | 1% | 1% | 1% |
| 5h | 2% | 0% | 5% | 5% | 6% | 4% | 1% | | 1% | 1% | 1% |
| 6h | 12% | 11% | 8% | 9% | 15% | 12% | 5% | | 3% | 4% | 2% |
| 7h | 10% | 7% | 11% | 12% | 16% | 13% | 5% | | 4% | 4% | 3% |
| 8h | 8% | 5% | 11% | 12% | 15% | 12% | 5% | | 4% | 4% | 2% |
| 9h | 9% | 6% | 13% | 14% | 17% | 14% | 6% | | 4% | 5% | 3% |
| 10h | 10% | 6% | 14% | 14% | 19% | 16% | 6% | | 5% | 5% | 3% |
| 11h | 14% | 7% | 23% | 24% | 29% | 23% | 10% | | 8% | 8% | 5% |
| 12h | 19% | 7% | 33% | 33% | 39% | 33% | 15% | | 12% | 13% | 8% |
| 13h | 31% | 7% | 41% | 43% | 49% | 43% | 21% | | 17% | 18% | 12% |
| 14h | 34% | 7% | 39% | 43% | 49% | 43% | 21% | | 17% | 18% | 12% |
| 15h | 43% | 7% | 46% | 51% | 57% | 52% | 27% | | 21% | 23% | 15% |
| 16h | 51% | 1% | 46% | 54% | 61% | 63% | 37% | | 24% | 24% | 17% |
| 17h | 46% | 0% | 46% | 60% | 60% | 54% | 37% | | 24% | 30% | 13% |
| 18h | 38% | 1% | 46% | 49% | 55% | 48% | 24% | | 20% | 21% | 14% |
| 19h | 32% | 1% | 52% | 52% | 58% | 56% | 31% | | 22% | 24% | 16% |
| 20h | 31% | 1% | 58% | 58% | 62% | 53% | 30% | | 25% | 28% | 18% |
| 21h | 1% | 0% | 2% | 2% | 2% | 1% | 0% | | 0% | 0% | 0% |
| 22h | 45% | 0% | 22% | 36% | 51% | 73% | 49% | | 14% | 14% | 12% |
| 23h | 1% | 0% | 2% | 2% | 2% | 1% | 0% | | 0% | 0% | 0% |

ANNEXES

Sources des données

| | |
|---|---|
|  | réunion |
|  | visite sur le terrain |
|  | contact téléphonique ou mail |
|  | information publique ou disponible en interne |

| Thème | Type de données | Source / Acteur | Personne de contact | Contacts pris |
|--|--|--|---|---|
| -Etape 1 – Identification de l'offre actuelle et future | | | | |
| »Transports publics | Cartes réseaux infos Transp. Pub. Stratégie gd évènement Stratégie à long terme Stratégie à long terme future RER / SNCB | STIB/DeLijn/SNCB STIB - courrier STIB - DOT/Bouquet transport MRBC - BM De Lijn Etudes SPF (TRITEL) | A. Flaush P. Berquin T. Duquenne |      |
| »Transports privés | Stationnement hors voirie Infrastructures Stationnement en voirie Stationnement en voirie Infrastructure RD réaménagement Infrastructure RD | PEB Visite sur le terrain MRBC - BM/DS Ville de Bruxelles Vlaams Brabant Information publique / PEB | M. Collignon C. Roland M. Verkindere N. Dedene M. Roelens |     X (CONTRAT) |
| »Modes doux | Cartes Cartes | MRBC - BM Vlaams Brabant | |  |

| | Type de données | Source / Acteur | Personne de contact | Contacts pris |
|---|---|--|--|---------------|
| –ETAPE 2 – Identification de la demande de déplacements actuelle et future | | | | |
| »Demande Transports publics | demande | STIB-DOT MRBC - BM | P. Berquin T. Duquenne | |
| »Demande Flux de trafic | Trafic - Sitex Trafic - sit. Référence 2015 | Etude TRITEL Ville de Bruxelles, 2006 Bruxelles-Mobilité 2007 et 2008 Verkeerscentrum et TRITEL 2007 RIE Tepee 2005 EIE Trade Markt et PEB, AATL et IBGE RBC (IRIS2) | T. Richel / JM. Dumonceau N. Dedene M. Collignon M. Delcorps T. Richel | X (CONTRAT) |
| »Demande en stationnement | Stationnement | Expériences passées Référence (chiffres-Clefs TRITEL) | PEB | |
| »Génération trafic | Visiteurs Salons PDE PDE EIE / RIE Demande et chiffres clefs Demande | PEB MRBC - BM/DS Ville de Bruxelles MRBC - AATL Kinopolis Bruparck Océade Mini-Europe Trade Mart Atomium FEBIAC - Salon de l'auto Batibouw Chiffres-Clefs TRITEL | M. Collignon M. Barette Mme Mathy M. Corten / M. Delcorps M. Van Lancker T. Meeus T. Meeus M. Boolsens Y. Boodts M. Tastenoy M. Maes | |
| »Etude de la variante du stade | Normes Sécurité | FIFA SIAMU -I Police Locale | M. Boileau / Gipson D12 - M. Roget | |