

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

phase1 : état des lieux et diagnostic

COMMUNE DE KOEKELBERG



BRAI

juin 2009

(version adaptée en décembre 2009)

TABLE DES MATIERES

0. INTRODUCTION	1
I. ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC	
A. Contexte général de mobilité	
1. Contexte global de mobilité du nord-ouest bruxellois	2
2. Contexte oro-hydrographique	3
3. Typologie urbaine dominante	4
4. Espaces verts et plantations d'alignement	5
5. Les pôles générateurs de déplacements	6
6. Caractéristiques majeures de la population	7
7. Gestionnaire de l'espace public	8
B. Caractérisation et organisation des voiries et autres espaces dévolus aux déplacements	
1. Les réseaux ferrés	9
2. Les chaussées	9
3. Les trottoirs et autres possibilités de cheminement	12
4. L'équipement en dispositifs de sécurisation	15
5. Les aménagements pour cyclistes	17
6. Organisation générale de la circulation	19
7. Organisation du stationnement	20
8. Réaménagements récents des voiries	21
C. Les transports publics	
1. Réseaux et lignes passant par Koekelberg	22
2. La desserte spatiale en transports publics	23
3. L'efficacité des transports publics	23
4. Le confort des transports publics	25
D. Les déplacements individuels motorisés	
1. Le trafic en général	29
2. Le trafic des camions	30
3. Trafic de transit et embouteillages	31
4. L'insécurité routière	33
E. Le stationnement	
1. Capacité du stationnement en voirie	36
2. Intensité du stationnement	36
3. Problèmes divers	37
F. Les piétons	
1. La circulation piétonne	38
2. Insécurité et incommodités	39
G. Les cyclistes	
1. La circulation cycliste	41
2. Insécurité et incommodités	41
H. La signalétique	
1. La signalétique de jalonnement	42
2. Autre signalétique verticale	43
I. Incidences environnementales des déplacements	44
II. PERSPECTIVES ET PROJETS	
A. Le Plan Régional de Développement	45
B. Le Plan Régional d'Affection du Sol	46
C. Les projets immobiliers	47
D. Autres perspectives et projets	47
III. LES OBJECTIFS GENERAUX	48
IV. L'OPINION DES HABITANTS	51
V. ANNEXES	(non jointes)
A. Inventaire des arrêts de surface et des stations de métro des lignes de transport public (avril 2009).	
B. Comptages du trafic (octobre 2009)	

GLOSSAIRE

- Dalle podotactile* : dalle ayant un relief ou un matériau particulier permettant aux malvoyants de s'orienter à l'aide du pied.
- De Lijn* : société para-publique d'exploitation des transports publics en Flandre (et des lignes accédant à Bruxelles depuis la Flandre).
- ICR* : Itinéraires Cyclables Régionaux.
- Multimodalité* : le fait d'utiliser divers modes de déplacements (transports publics, marché à pied, vélo et même l'automobile) pour effectuer un trajet donné.
- PCM* : Plan Communal de Mobilité.
- Plan Iris 1* (des déplacements) : Plan Régional de Mobilité arrêté en 1998. Un projet de plan (Plan Iris 2) a été récemment adopté.
- PMR* : Personnes à Mobilité Réduite.
- PRD* : Plan Régional de Développement.
- RER* : Réseau Express Régional.
- SNCB* : Société Nationale des Chemins de fer Belges.
- STIB* : Société des Transports Intercommunaux Bruxellois.
- SUL* : Sens Unique Limité.
- UVP* : Unité de Véhicules Particuliers

TABLE DES ILLUSTRATIONS

A. Contexte général de mobilité

- A1 Contexte global de la mobilité dans le nord-ouest Bruxellois
- A2 Contexte oro - hydrographique
- A3 Typologie urbaine dominante et principaux équipements
- A4 Espaces verts et arbres d'alignement
- A5 Principaux pôles générateurs de déplacements
- A6 Densité de la population
- A7 Evolution de la population entre 1997 et 2007
- A8 Profil d'âge de la population
- A9 Taille moyenne des ménages
- A10 Revenu moyen par déclaration
- A11 Ménage disposant d'au moins une voiture
- A12 Ménage disposant de 2 voitures ou plus
- A13 Ménage disposant d'au moins un vélo
- A14 Ménage disposant d'au moins une voiture (Région)
- A15 Gestionnaire de l'espace public

B. Caractérisation des voiries et autres espaces dévolus aux déplacements

- B1 Revêtement des chaussées
- B2 Etat du revêtement des chaussées
- B3 Largeur moyenne des chaussées
- B4 Revêtement des trottoirs
- B5 Etat du revêtement des trottoirs
- B6 Largeur moyenne des trottoirs
- B7 Les dispositifs de sécurisation des voiries
- B8 Aménagements pour cyclistes
- B9 Organisation de la circulation
- B10 Situation de droit du stationnement

C. Les transports publics

- C1 Lignes présentes à Koekelberg dans le réseau régional
- C2 Les réseaux de transports publics
- C3 Desserte spatiale des transports publics
- C4 Fréquence à l'heure de pointe (7-9h et 16-18h)
- C5 Fréquence en journée (10-14h)
- C6 Fréquence en soirée (20-23h)
- C7 Dernier passage en soirée
- C8 Vitesse commerciale aux heures de pointe du matin (7-9h)
- C9 Vitesse commerciale durant les heures creuses (9-16h)
- C10 Vitesse commerciale aux heures de pointe du soir (16-18h)
- C11 Vitesse commerciale en soirée (21-23h)
- C12 Equipements des différents arrêts de trams et de bus
- C13 Synthèse des principales caractéristiques du réseau des transports publics

D. Les déplacements individuels motorisés

- D1a UVP par sens de circulation (heure de pointe du matin)
- D1b UVP par sens de circulation (heure de pointe du soir)
- D2 Exposition relative au trafic de transit
- D3 Principaux problèmes liés aux déplacements motorisés
- D4 Les accidents de la circulation avec blessés

E. Le stationnement

- E1 Capacité publique de stationnement en journée
- E2 Accès carrossables depuis la voie publique
- E3 Taux d'occupation des emplacements le matin (9h30 - 11h45)
- E4 Taux d'occupation des emplacements le soir (19h30-22h)
- E5 L'occupation des places de parkings – synthèse
- E6 Taux d'occupation des emplacements de stationnement par district

F. Les piétons

- F1 Points clés de la pratique piétonne
- F2 Les principales incommodités pour les piétons

G. Les cyclistes

H. La signalétique

- H1 Lieux bénéficiant d'une signalétique de jalonnement régionale
- H2 Lieux bénéficiant d'une signalétique de jalonnement locale

I. Incidences environnementales des déplacements

- I1 Incidences environnementales des déplacements

II. PERSPECTIVES ET PROJETS

- J1 Les objectifs du PRD et du Plan Iris 2
- J2 Permis d'Urbanisme du réaménagement projeté de la place Simonis

III. LES OBJECTIFS GENERAUX

IV. L'OPINION DES HABITANTS

- K1 Localisation des personnes ayant répondu à l'enquête

0. INTRODUCTION

En quoi consiste le Plan Communal de Mobilité ?

Le Plan Communal de Mobilité (PCM) poursuit des objectifs de mobilité et d'accessibilité, de sécurité routière et de qualité de vie.

En matière de mobilité et d'accessibilité il vise à :

- organiser un système de déplacements cohérent des personnes et des marchandises, qui soit multimodal, hiérarchisé et correctement signalé ;
- offrir une réponse en termes d'accessibilité des lieux fortement fréquentés, notamment pour les personnes à mobilité réduite et à revenu modeste ;
- favoriser la marche à pied et le vélo (mobilité douce et de proximité) ainsi que les transports collectifs ; encourager un usage rationnel de l'automobile ainsi que l'intermodalité ;
- organiser un système de stationnement cohérent et coordonné avec le système de déplacement.

En matière de sécurité, il vise à diminuer le nombre d'accidents de la route et leur gravité.

En matière de qualité de vie, il :

- privilégie la convivialité des espaces piétons ;
- favorise les activités de la vie locale sur l'espace public des noyaux urbains ;
- propose des mesures de réduction des nuisances liées au trafic (bruit, pollution atmosphérique...).

En outre, le PCM doit porter une attention particulière :

- au difficile équilibre entre la nécessité du maintien de l'activité productive (et du charroi qui en découle) dans le tissu urbain et la qualité de vie dans ces quartiers ;
- à la gestion du trafic de transit des navetteurs et les moyens de lutter contre la diffusion de ce trafic au sein des quartiers résidentiels ;
- à une gestion cohérente du stationnement dans les zones de forte densité, la gestion du stationnement des poids lourds ainsi que du stationnement pour les livraisons.

Le PCM se déroule en trois phases :

- Phase 1 : état des lieux, diagnostic de la situation existante et définition des objectifs ;
- Phase 2 : construction d'un scénario de mobilité durable ;
- Phase 3 : plan d'actions.

Le PCM intègre les objectifs et/ou les obligations contenus dans les plans approuvés par les autorités publiques (Plan Régional de Développement, Plan Régional d'Affectation du Sol, le Plan Iris (Plan Régional de Mobilité), le Plan Bruit, le Plan des Zones 30 de Koekelberg, etc.) ainsi que les recommandations issues des états généraux de la sécurité routière.

Le PCM est une plate-forme de discussion transversale entre les acteurs concernés par la mobilité. Qu'ils soient des particuliers, des entreprises, des groupes ou des administrations, tous participent à sa réalisation.

Après son élaboration, le PCM doit rester un document de référence pour toute discussion concernant la mobilité à Koekelberg et pour la mise en œuvre des décisions. Il est un document vivant, nécessitant une adaptation régulière en fonction des nouvelles réalités.

Objet de la première phase des travaux

La première phase du **Plan Communal de Mobilité** (PCM) consiste en un **état des lieux et un diagnostic** des diverses composantes de la mobilité à Koekelberg. Cette thématique est évidemment très vaste et diversifiée, allant des infrastructures lourdes (chemin de fer, voiries, ouvrages d'art divers) aux interventions légères d'accompagnement telles que marquages au sol, installation de range-vélos, etc. Cette diversité même débouche sur un rapport assez volumineux, mais qui peut être consulté au gré des intérêts de chacun. En outre, dans la plus grande mesure du possible, les données collectées ont été présentées au moyen de cartes thématiques. Elles constituent bien évidemment les **données de référence** pour l'élaboration du PCM, mais aussi des **indicateurs temporels** pour mener des comparaisons futures (notamment en termes de mise en œuvre du plan d'actions qui sera ultérieurement arrêté).

Etat des lieux et diagnostic ont principalement été établis à partir d'un important **inventaire de terrain effectué au printemps 2009**. Il a consisté en :

- une campagne d'inventaire exhaustif du stationnement en voirie (situation de droit, situation de fait en journée et en soirée) ;
- un examen systématique des 14 km de voiries koekelbergeoises, de leurs caractéristiques et équipements, de leurs déficits les plus criants en matière de sécurité ;
- un examen systématique des arrêts de transport public (équipement, etc.) ;
- un inventaire de la signalétique de jalonnement ;
- la constitution d'une importante photothèque (\pm 500 clichés).

La campagne de comptages du trafic n'ayant pas pu être organisée au printemps 2009 en raison d'un important chantier de voirie (rue de Ganshoren), elle a été effectuée en octobre 2009 (ce qui justifie la production de la présente version adaptée de la phase 1 - par rapport au document initial de juin 2009 – intégrant les résultats de ces comptages).

Le travail de terrain a bien sûr été complété par diverses données bibliographiques officielles (Plan Régional de Développement, Plan Régional d'Affectation du Sol...) et des informations aimablement fournies par des services régionaux (AED) ou para-régionaux (STIB et De Lijn) et par la Zone de Police.

Ce recueil d'informations fournit une base de travail fouillée et précieuse pour encadrer les choix opérés lors de la présente mission et pour tester diverses hypothèses d'interventions (phase de scénario et plan d'actions).

L'organisation du rapport de la Phase 1 du PCM suit la séquence suivante :

1. une présentation du contexte général de la mobilité à Koekelberg ;
2. une description des infrastructures utiles aux déplacements, de leurs organisations et leurs caractéristiques ;
3. un diagnostic relatif à chacun des modes de déplacement individuels (motorisé, piétons, cyclistes...) ou collectifs (transports publics) ;
4. un traitement spécifique des questions relatives au stationnement, à la signalétique de jalonnement et aux incidences environnementales des déplacements ;
5. un inventaire des diverses perspectives et projets connus en matière de mobilité.

Le dossier se termine par la présentation des objectifs généraux assignés au PCM.

I. Etat des lieux et diagnostic

A.

CONTEXTE GENERAL



A. CONTEXTE GÉNÉRAL DE MOBILITÉ

L'expertise et le traitement des problèmes de déplacements des biens et des personnes à Koekelberg sont bien évidemment étroitement liés à un contexte général. Celui-ci s'exprime tant par les fonctions présentes sur le territoire communal, sur les territoires environnants et sur toute l'étendue de la métropole bruxelloise, que par l'ensemble de leurs dynamiques et caractéristiques.

Les questions de mobilité ne peuvent en effet être réduites aux seules considérations de cheminement des déplacements et de leur sécurité relative. Elles s'inscrivent également dans le cadre beaucoup plus vaste des spécificités et de l'organisation même de notre société, au sens large du terme. Ces éléments globaux présentent tout à la fois des opportunités, mais aussi des contraintes dans la mise en place de politiques de mobilité que l'on souhaite plus performantes et plus respectueuses de la qualité de vie.

Ce premier chapitre vise donc à mettre en perspective les principales caractéristiques koekelbergeoises qui ont un impact direct sur la manière dont les déplacements sont générés et s'opèrent à travers la commune.

1. CONTEXTE GLOBAL DE MOBILITE DU NORD-OUEST BRUXELLOIS

Par sa position dans la métropole bruxelloise, Koekelberg fait partie de l'**entité territoriale du nord-ouest bruxellois**. A ce titre, elle partage avec les communes de Jette, Ganshoren, Berchem-Sainte-Agathe et Molenbeek, une série de caractéristiques et de problèmes de mobilité parfois similaires, quand ils ne sont pas l'expression même de problèmes communs.

La carte A.1 permet de visualiser les grands éléments structurants de la mobilité à Koekelberg :

- la commune se trouve au croisement de deux très grands axes de circulation : le boulevard Léopold II (qui assure une liaison entre le centre-ville et le Ring), ainsi que l'avenue E. Bossaert et le bd. Mettewie (rocade ouest de la seconde couronne urbaine). La commune est de ce fait fortement exposée aux migrations pendulaires et aux déplacements intra-bruxellois ;
- Koekelberg bénéficie d'infrastructures lourdes en transports publics : lignes de métro 1, 2, 5 et 6 et ligne SNCB n°28 (même, si pour cette dernière, il n'y a pas pour l'instant de point d'arrêt).

En outre, il existe à Koekelberg, comme dans le N-O bruxellois, un important écart entre la hiérarchie fonctionnelle attribuée aux différentes voiries par le Plan Régional des Déplacements (plan Iris I et II) et la pratique des automobilistes sur le terrain (cf. plus loin).



La sortie « Basilique » du tunnel Léopold II (nœud Bossaert) : un point clé des problèmes de mobilité à Koekelberg.



La place Simonis : autre point névralgique des questions de mobilité à Koekelberg.



La ligne de chemin de fer n°28 (ici à hauteur de la chaussée de Jette), coupe le territoire communal en deux parties.



Le métro, autre point majeur du contexte global de la mobilité à Koekelberg.

2. CONTEXTE ORO-HYDROGRAPHIQUE

La carte A.2 permet de se faire une idée de la **topographie** de Koekelberg, un facteur qui n'est pas dénué d'intérêt, notamment dans la perspective d'une promotion de la mobilité douce (la marche à pied et le vélo) :

- Koekelberg occupe le versant ouest de la vallée de la Senne, qui culmine au niveau de la Basilique de Koekelberg. Le sud-est du territoire est quant à lui proche du fond de vallée ;
- ce versant, dont la pente décline du nord-ouest vers le sud-est, présente un relief assez homogène et une déclivité régulière. Il n'y a pas, comme à Forest ou Ixelles par exemple, de rue en forte pente ;
- si les effets de pente sont à peu près présents partout, ils ne créent cependant pas des contraintes très marquées et vraiment pénalisantes pour les déplacements de type doux (à l'exception peut-être de la dernière section de l'avenue de la Basilique, à proximité de la Basilique, et de l'avenue du Château, à proximité de l'avenue de l'Hôpital Français).



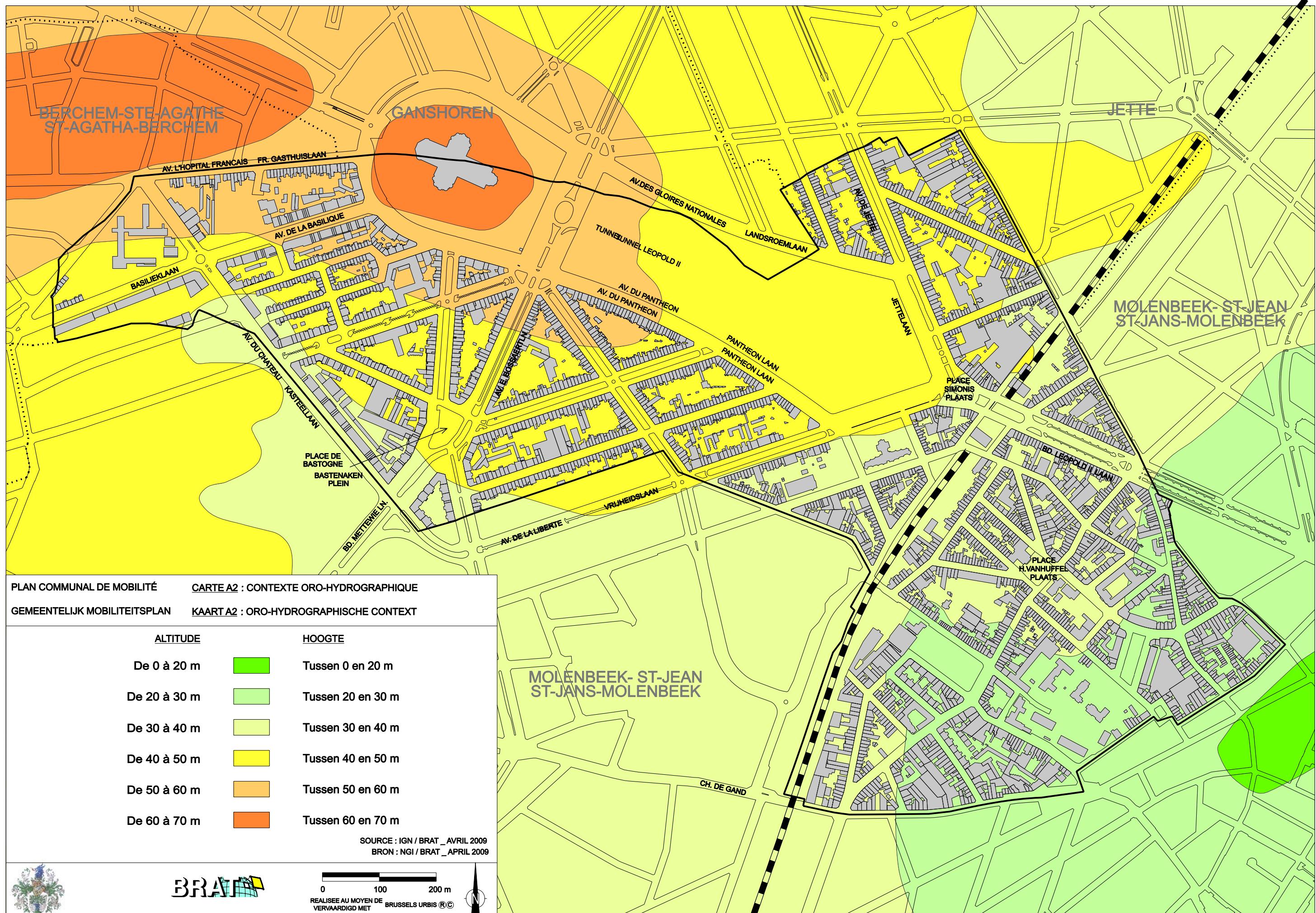
Avenue du Château (dans sa partie nord) : un des tronçons de rue les plus (modérément) pentus à Koekelberg.



Chaussée de Jette : une autre artère koekelbergeoise marquée par une déclivité prononcée.



Avenue du Panthéon : une pente soutenue en une artère où les cyclistes sont invités à circuler (cf. les marquages au sol), ce qui n'est pas sans difficulté, ni danger (cette avenue étant également empruntée par un important charroi de camions).



3. TYPOLOGIE URBAINE DOMINANTE

Koekelberg compte 19.922 habitants (au 31 décembre 2009) et est une commune où la fonction d'habitat prédomine très largement. Les typologies urbaines sont toutefois diversifiées et partiellement imbriquées entre elles (cf. carte A.3) :

- le « **bas Koekelberg** », situé à l'est de la ligne de chemin de fer n°28 (bas Koekelberg), tout comme les îlots situés entre l'avenue et la chaussée de Jette, présente un **tissu urbain dense et ancien** (1^{ère} moitié du 20^{ème} siècle), dans lequel se mélangent habitat, petits ateliers, équipements (écoles, centre sportif, Maison Communale, etc.) et anciens bâtiments industriels. Les rues y sont étroites, les constructions basses (R+2, R+3) et le verdoisement de l'espace public plutôt limité. Les immeubles plus récents (1980 à 1995) du Foyer Koekelbergeois, rue Schmitz et rue des Tisserands, construits en ordre ouvert sont une exception dans ce tissu urbain serré, tout comme les immeubles au gabarit plus élevé du square de Noville (années '60) ;



Le bas Koekelberg est caractérisé par son tissu ancien et dense, ses rues étroites et son faible verdoisement (ici la rue Herkoliers).

- le « **haut Koekelberg** » présente une **trame urbaine plus aérée**. C'est surtout la largeur et le verdoisement des voiries qui confèrent ce caractère plus aéré car la densité des constructions reste importante (constructions en ordre fermé, petits immeubles à appartements et maisons unifamiliales, hauteur moyenne de R+2 à R+4). Le caractère résidentiel est prédominant dans cette partie de Koekelberg, même si on y trouve des équipements, notamment des écoles et quelques commerces ;



A l'ouest de la commune, les voiries sont plus larges et arborées ce qui confère un caractère plus aéré (av. de Berchem-Ste-Agathe).

- les **avenues de la Basilique et du Château** constituent à elles seules un ensemble particulier dominé par **de hauts immeubles à appartements modernes** (environ 10 étages). Il s'agit là du quartier résidentiel le plus récent de Koekelberg, caractérisé par une très forte densité bâtie ;
- les **maisons unifamiliales des rues O. Lepreux, Deroover et du Comptoir** forment, quant à elles, un ensemble particulier aux allures de clos résidentiel.



Le quartier Lepreux avec, en arrière plan, les grands immeubles à appartement de l'avenue de la Basilique.

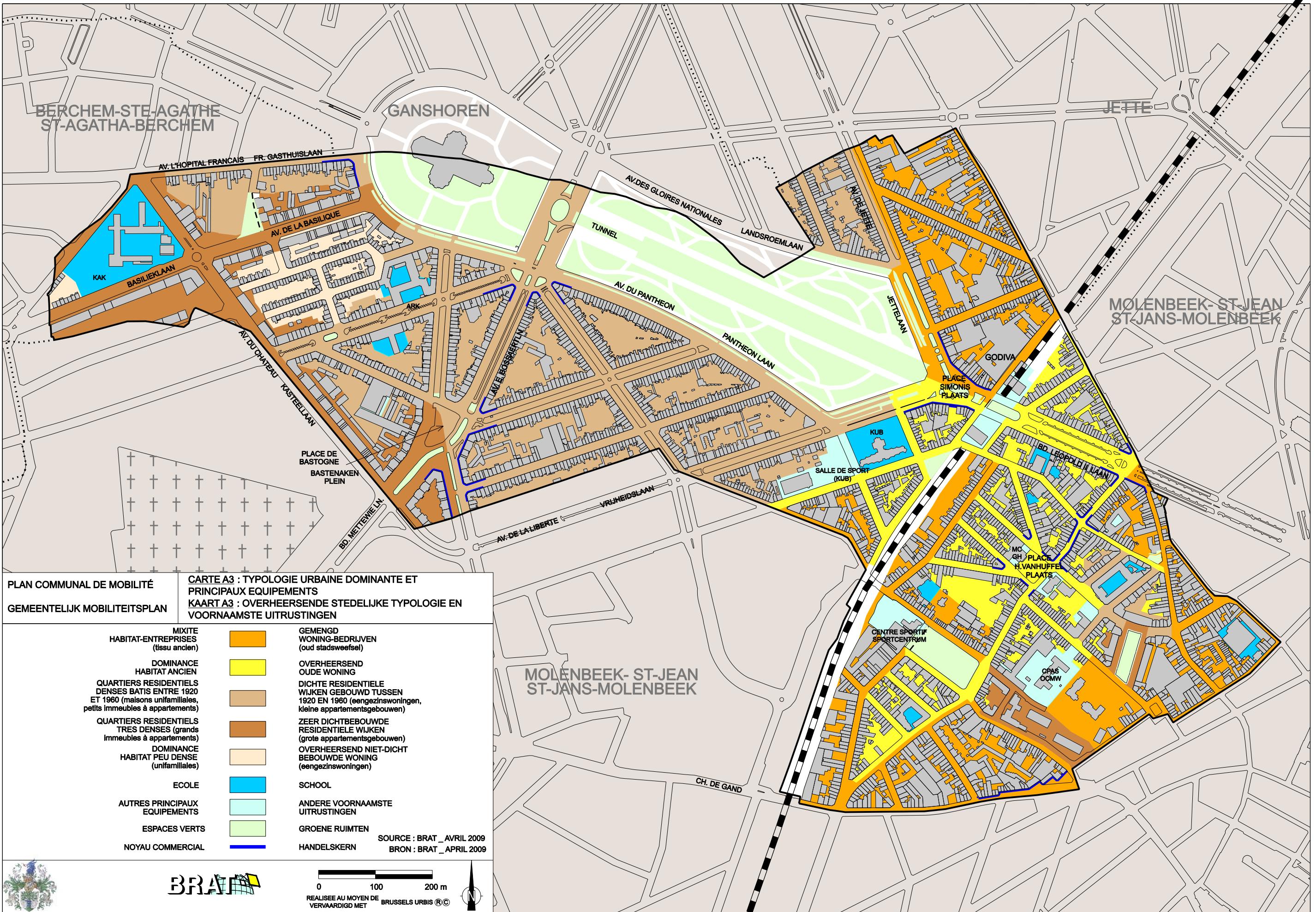
A noter qu'il n'y a guère de polarisation de la vie koekelbergeoise par le biais d'un noyau commercial fort. Le commerce est peu développé et présente un caractère local marqué.

La carte A.3 reprend également la localisation des principaux **équipements** et de tous les **établissements d'enseignement**. La présence de ces derniers dans le tissu urbain est soulignée par la signalétique verticale (panneau A 23) et, depuis peu, par des bannières (à l'exception de la KUB - enseignement universitaire et de l'école « Centre la Famille » - une école spécialisée). Des zones 30 sécurisent également les abords de chacun des établissements (à l'exception une nouvelle fois de la KUB).

Dans les meilleurs cas (Athénée Royal de Koekelberg – section francophone et flamande, Ecole Oscar Bossaert, Basisschool de Kadeekes), on trouve aux abords des écoles des dispositifs de sécurisation supplémentaires, telles les trottoirs traversants, plateaux, etc.



Ecole Oscar Bossaert : un des établissements d'enseignement bien mis en évidence depuis l'espace public.



4. ESPACES VERTS ET PLANTATIONS D'ALIGNEMENT

Les **espaces verts** qui agrémentent la commune (cf. carte A.4) peuvent offrir d'intéressantes possibilités de déplacements à pied, voire en vélo.

C'est le cas du **parc Elisabeth** dans le nord de la commune. Et même si le parc est souvent utilisé dans une optique de loisir, il offre une réponse utile à certains besoins de mobilité douce.



Le parc Elisabeth offre des raccourcis aux piétons et cyclistes, ainsi que des trajets à l'abri du tumulte du trafic.

Dans l'est de la commune, le **parc Victoria**, nouvellement aménagé, offre également une possibilité de raccourci pour les piétons (entre la rue de Ganshoren et la rue Autrique). L'espace vert du square de Noville, en revanche, n'offre pas de réel avantage en matière de raccourci pour les piétons. Mais c'est un espace de séjour et d'aération bien utile au quartier.

La présence **d'arbres d'alignement** en voirie est un critère qui peut paraître marginal pour un plan de mobilité. Elle peut toutefois avoir une influence indirecte sur les vitesses pratiquées par les automobilistes et les autres utilisateurs motorisés de l'espace public. En resserrant les perspectives visuelles, l'effet modérateur des arbres d'alignement a en effet été mis en évidence par diverses études.

A ce titre, la quasi-totalité des voiries de l'ouest de la commune sont équipées d'arbres d'alignement, au contraire des voiries souvent étroites de l'est du territoire. Pour ces dernières, on notera cependant que des aménagements récents ont été enregistrés en la matière (ex. : installation d'arbres rue de l'Eglise Sainte-Anne, rue Schmitz, chaussée de Jette, place Van Hoegaerde, place Vanhuffel...).



Les arbres d'alignements sont nombreux dans l'ouest de la commune (ici avenue de la Basilique).

Autres particularités :

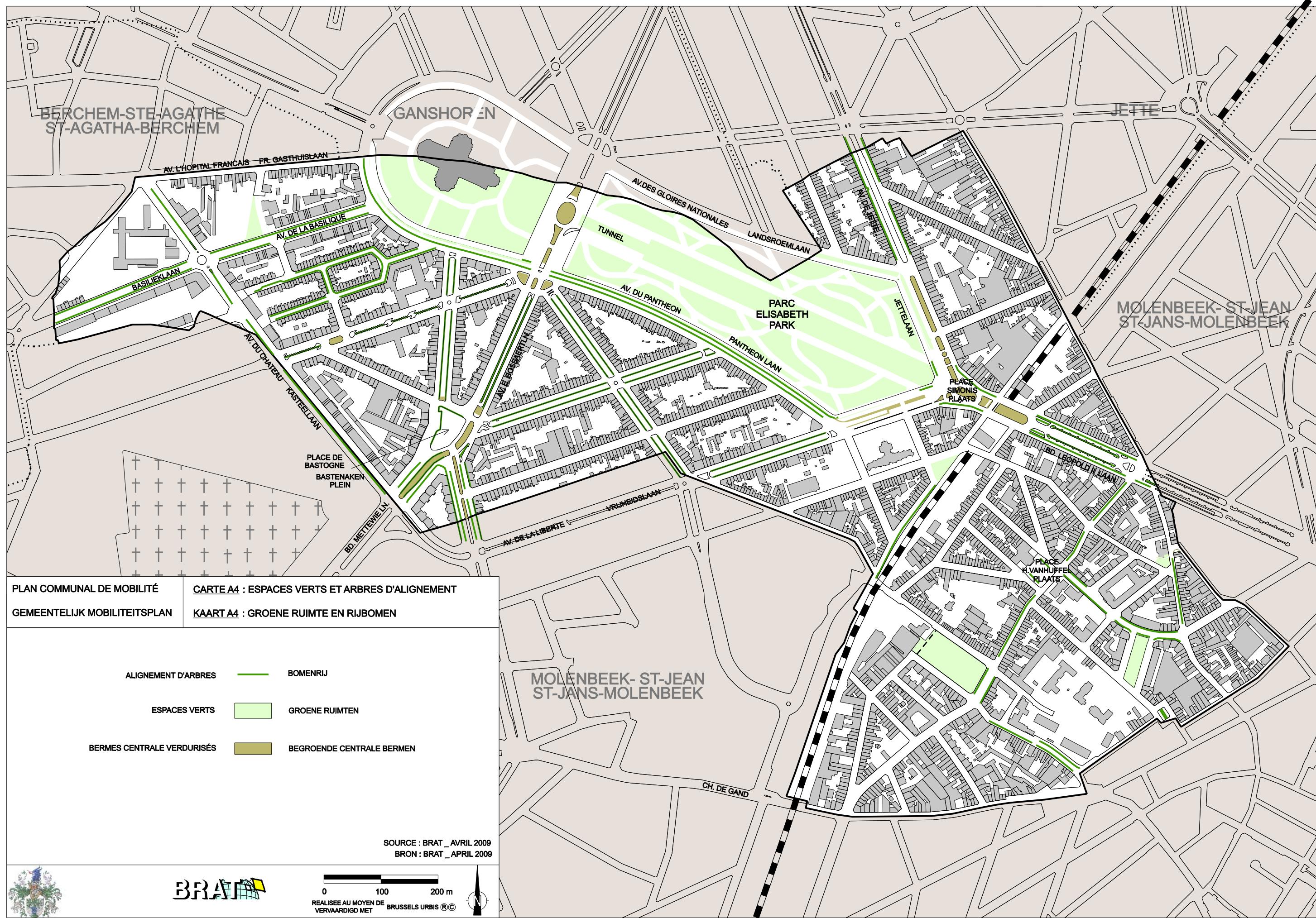
- les impacts sur les perspectives visuelles sont particulièrement évidents pour les larges bermes centrales (qui le plus souvent servent également d'aires de stationnement) dotées de grands arbres d'alignement (elles se situent dans l'ouest de la commune : avenue E. Bossaert, avenue Seghers, avenue de l'Indépendance Belge, avenue de Berchem-Sainte-Agathe, av. de la Liberté, boulevard Mettewie et avenue de la Paix) ;
- les bermes centrales d'autres grandes avenues (avenue de Jette, boulevard Léopold II) où alternent pelouses, arbustes et arbres isolés, ont un rôle beaucoup plus tenu sur le plan des perspectives visuelles ;
- certains alignements de petits arbres (cf. les acacias boules des rues Lepreux et Deroover) n'ont aucun rôle en matière de perspectives visuelles.



Avenue de la Paix : l'impact visuel des arbres d'alignement est important et il tend indirectement à ralentir le trafic.



Avenue de Jette : les perspectives dégagées de la berme engazonnée n'ont guère d'influence (indirecte) sur le trafic.



5. LES PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

Un point important dans toute étude de mobilité consiste à mettre en évidence les pôles générateurs de déplacements (cf. carte A.5). Dans la présente étude, ce sont des lieux de départ ou de destination (hormis le logement, pris en compte par ailleurs) situés à Koekelberg ou dans ses environs immédiats. Ces pôles ont bien sûr un impact et des modes de fonctionnement différents d'un cas à l'autre.

A. Les pôles d'influence supra-locale

S'il n'y a pas de réel pôle d'influence régionale à Koekelberg – hormis de rares évènements organisés à la Basilique ou au parc Elisabeth – certains pôles ont une influence supra-locale. C'est le cas :

- de l'Athénée Royal de Koekelberg (avenue de Berchem-Sainte-Agathe) et de son pendant flamand la *Koninklijk Atheneum van Koekelberg* (avenue du Château, avenue de la Basilique et rue du Petit-Berchem) ;
- de la KUB, désormais dénommée *Hogeschool-Universiteit Brussel* (rue Vande Sande et avenue de la Liberté), dont le prochain départ a récemment été annoncé ;
- du centre de formation professionnelle « De Overmolen », implanté rue du Jardinier ;
- de la station de métro Simonis, plaque tournante des transports publics de l'ouest bruxellois ;
- de l'entreprise Godiva (rue de l'Armistice) ;
- de locaux maçonniques installés place Simonis (activités en soirée).

On ne peut par ailleurs omettre des pôles importants qui, s'ils ne sont pas sur le territoire de Koekelberg, sont à la frontière même de celui-ci :

- le complexe scolaire du Collège du Sacré-Cœur (Sacré-Cœur, Notre-Dame de la Sagesse, Heilig-Hart) avenue des Gloires Nationales, à Ganshoren ;
- la clinique de la Basilique (rue Pangaert à Ganshoren) ;
- Valida, centre hospitalier dont l'activité principale est la revalidation (avenue Goffin à Berchem-Sainte-Agathe) ;

- le complexe sportif du Sippelberg, avenue M. Gandhi à Molenbeek-Saint-Jean.

- du parc Elisabeth.



Godiva (rue de l'Armistice) : a également un impact sur la mobilité de la place Simonis et la rue De Neck.

B. Les pôles d'influence locale

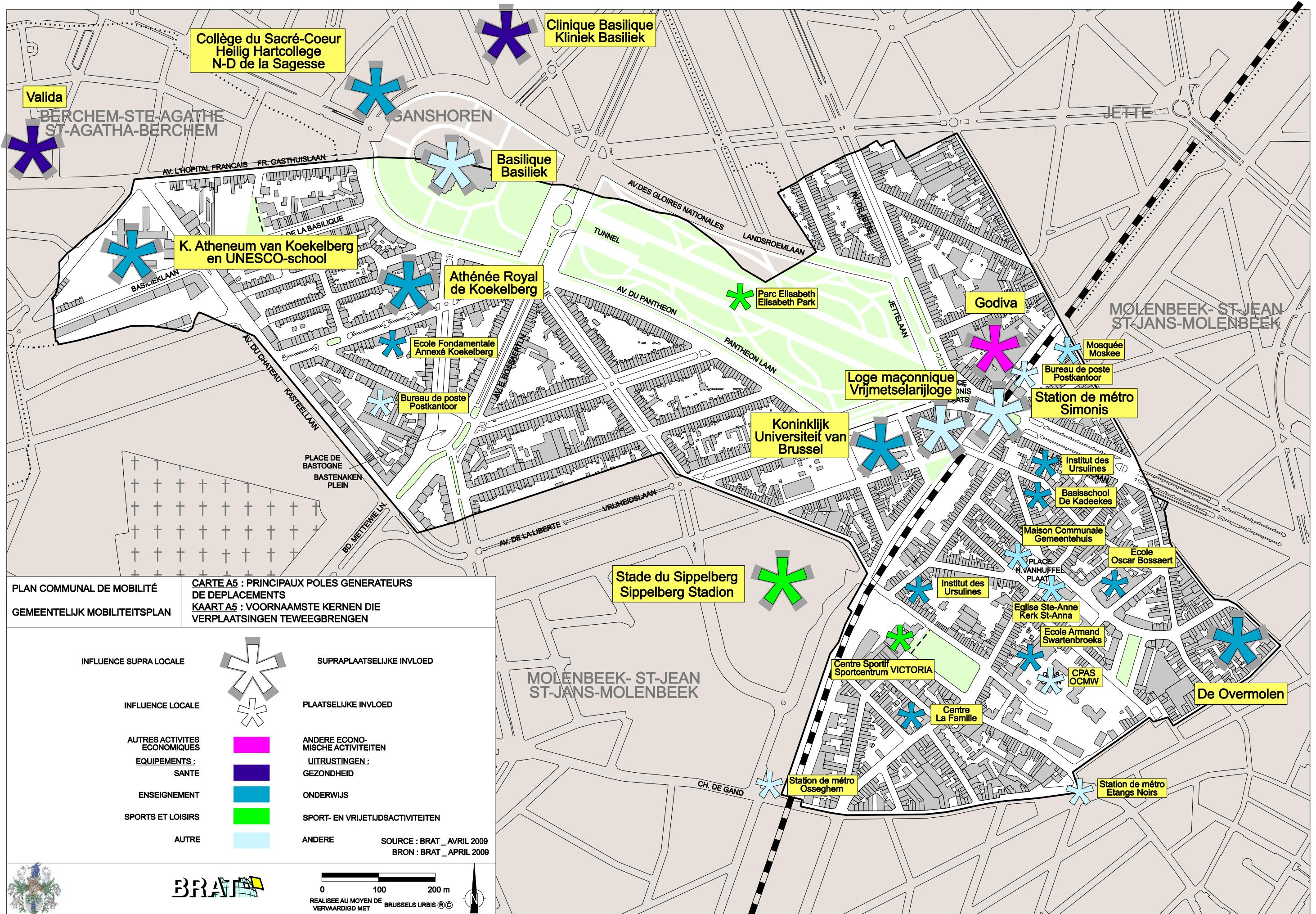
D'autres pôles ont une influence que l'on peut qualifier comme étant davantage « locale », soit parce qu'ils sont plus petits (impacts plus réduits), soit parce qu'ils sont davantage destinés (et utilisés) à une population locale (habitant à Koekelberg ou des quartiers proches).

C'est plus particulièrement le cas :

- des écoles de quartier (enseignement maternel et primaire) ;
- des locaux de l'Administration communale ;
- du centre sportif Victoria (rue Autrique) ;
- des bureaux de poste à Simonis et rue de la Carrière (NB : la fermeture de ce dernier est toutefois prévue à court terme) ;
- de l'église Sainte-Anne ;
- de la mosquée de l'avenue de Jette ;



Le centre sportif Victoria (rue Autrique), en bordure du parc du même nom.



6. CARACTÉRISTIQUES MAJEURES DE LA POPULATION

Les besoins en déplacements et leurs spécificités sont également tributaires de l'importance de la population résidente. D'où l'intérêt de caractériser celle-ci. Les facteurs de population ont bien sûr un côté pratique inégal pour les actions communales relatives à la mobilité – c'est une donnée de base importante, mais on agit pas spécifiquement sur ce paramètre. Mais ils peuvent aider le décideur dans la compréhension des changements observés comme, par exemple :

- une accentuation des difficultés de stationnement qui n'est pas nécessairement le (seul) résultat d'un taux de motorisation plus important de la société (il peut résulter d'une augmentation du nombre de ménages);
- une présence plus importante de jeunes enfants ou de personnes âgées sur l'espace public ;
- une densification de l'occupation du territoire par un rajeunissement de la population ;
- une offre en transports publics ne doit pas rester immuable même si le quartier n'enregistre plus de nouvelles constructions, etc.

Précisons que les données utilisées proviennent de la Direction Générale de la Statistique (INS), laquelle utilise des subdivisions territoriales dénommées « secteurs statistiques ».

1. La densité de population

Koekelberg compte **19.922 habitants** (au 31 décembre 2009). Malgré la présence du parc Elisabeth et d'une partie de la Basilique de Koekelberg sur son territoire, la commune n'en est pas moins une des plus densément peuplées de la Région de Bruxelles-Capitale. Avec ses **162 hab./ha**, elle se situe juste derrière les communes de Saint-Josse-Ten-Noode (208 hab./ha) et Saint-Gilles (177 hab./ha).

En comparaison avec la densité moyenne de population, on pointera (cf. carte A.6) :

- les importantes densités de population (> 158 habitants/ha) de l'ouest (quartiers Lepreux, Basilique et avenue de la Paix), et de l'est de la commune (quartiers Sainte-Anne, Jacquet, Vanhuffel et Archers-Fourez) ;
- la densité de population moins importante, mais tout de même élevée (135 habitants/ha), du quartier « Plateau » (centre de la commune).

Si on excepte le secteur statistique du parc Elisabeth et de la Basilique (pas d'habitants), tous les quartiers ont une densité de population supérieure à la moyenne régionale (64 habitants/ha) et à celle du pentagone bruxellois (99 habitants/ha).



Koekelberg, une des communes les plus densément peuplées de la Région, malgré la présence du parc Elisabeth et de la Basilique de Koekelberg sur son territoire.



Quartier de la Basilique : le plus densément peuplé de la commune.

Outre le facteur quantitatif, il faut pointer divers critères qualitatifs de la population. Ils ont en effet des impacts sur la demande de déplacements, l'intensité du trafic automobile, les besoins en stationnement, etc.

2. Croissance de la population entre 1997 et 2007

Koekelberg a connu une forte croissance de population cette dernière décennie, avec une augmentation de + 17,4 % entre 1997 et 2007, soit la deuxième croissance la plus élevée de la Région après Molenbeek Saint-Jean (+18,5 %).

Cette évolution de la population est nuancée selon les lieux (cf. carte A.7) puisque certains quartiers n'ont connu qu'une légère croissance (quartier de l'avenue de la Paix : + 5,4 %), alors que pour d'autres la croissance a été très forte (quartier Lepreux : + 35,0 %, un quartier où de nombreux logements ont récemment été construits avenue du Château, etc.). Aucun quartier n'enregistre une décroissance de population, ce qui atteste de la dynamique de densification de population que connaît actuellement Koekelberg.

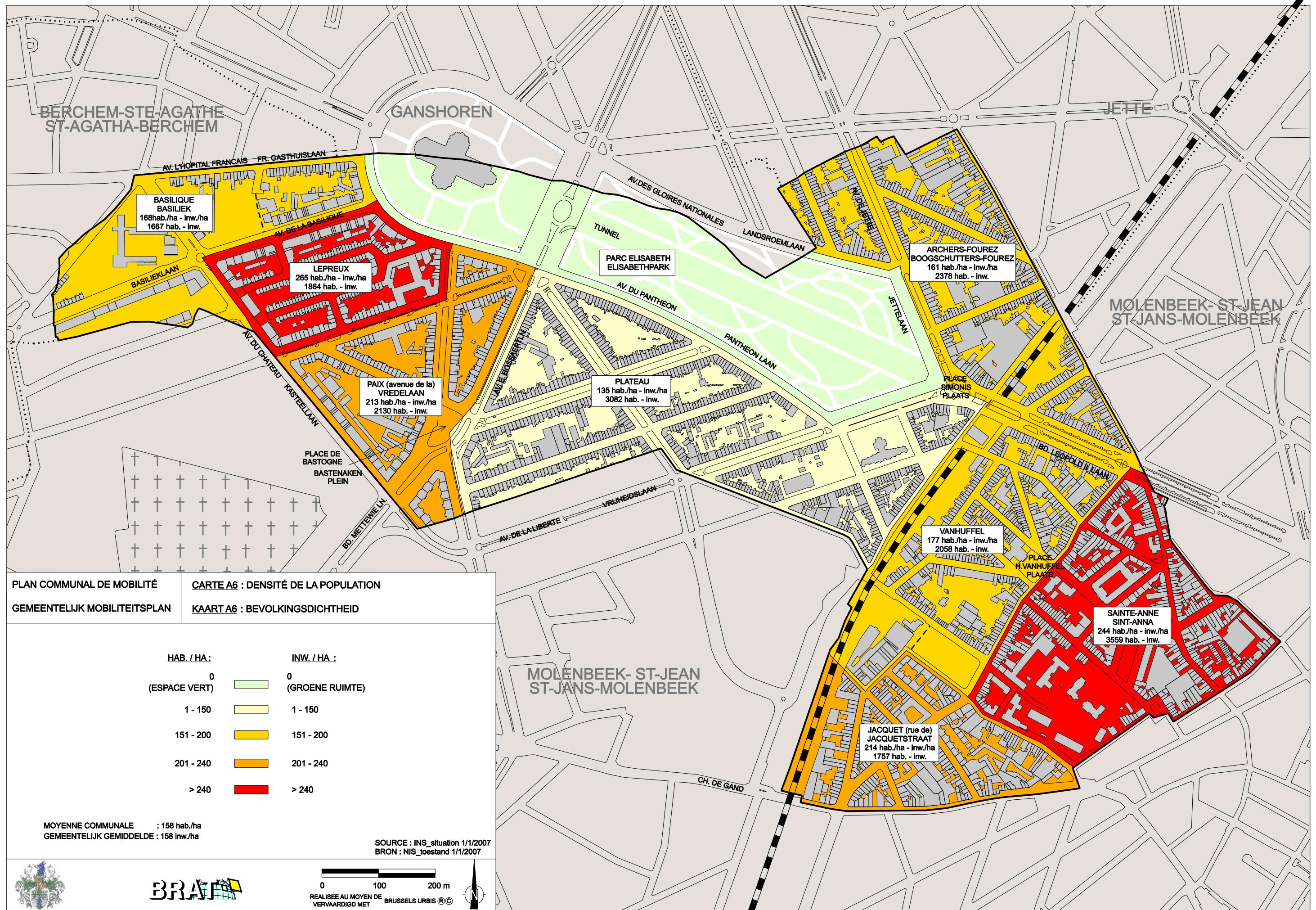
3. Le profil d'âge de la population

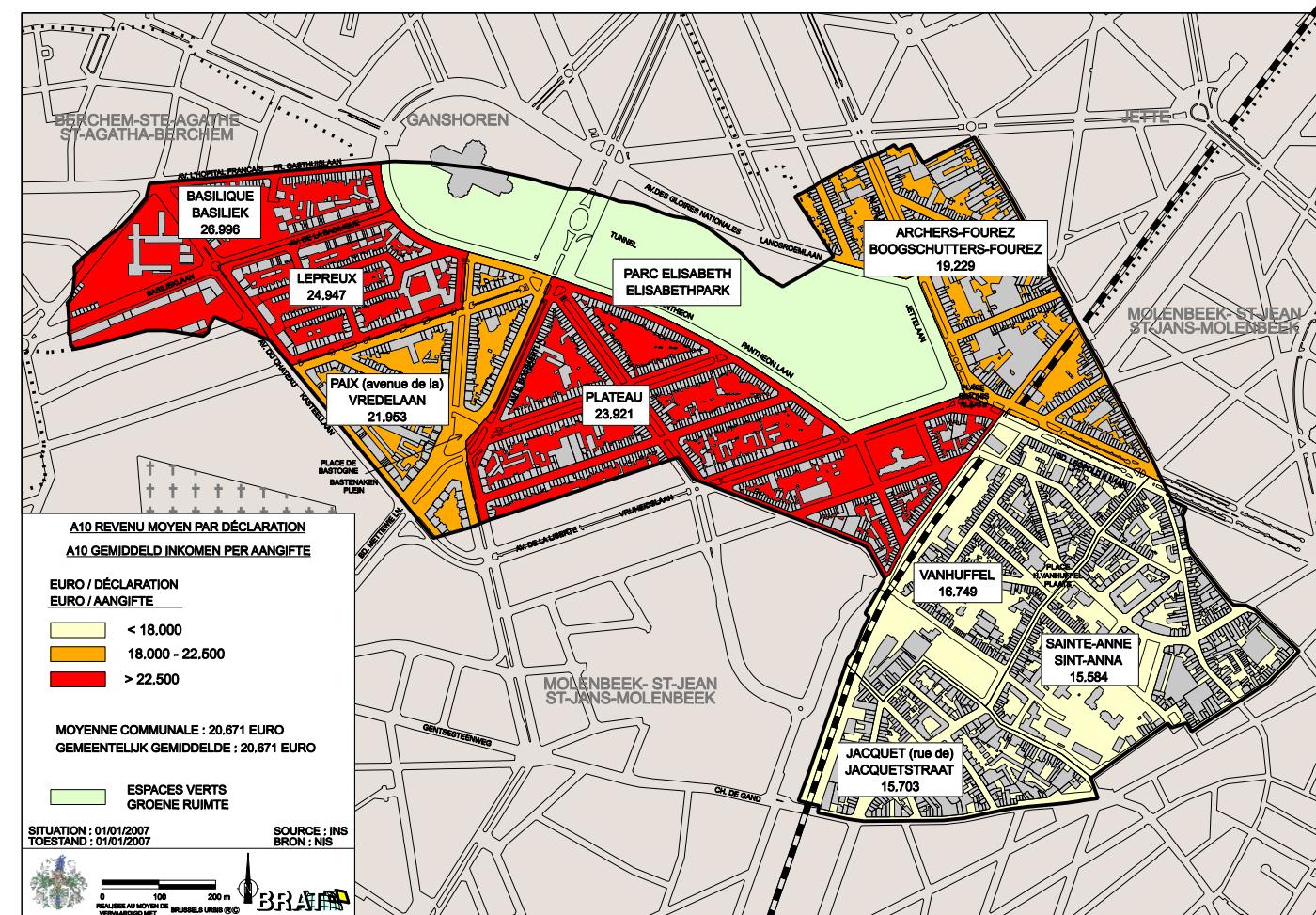
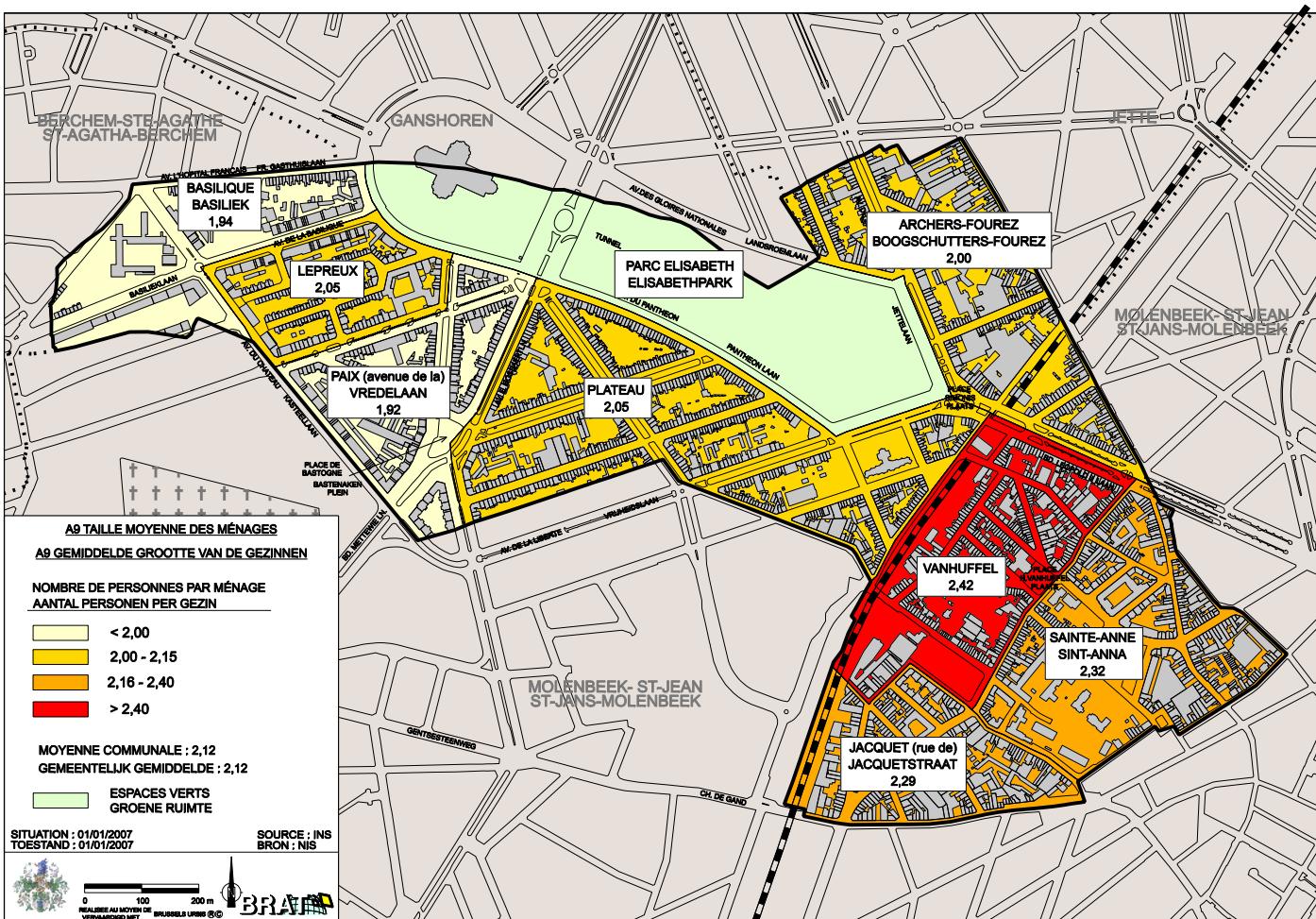
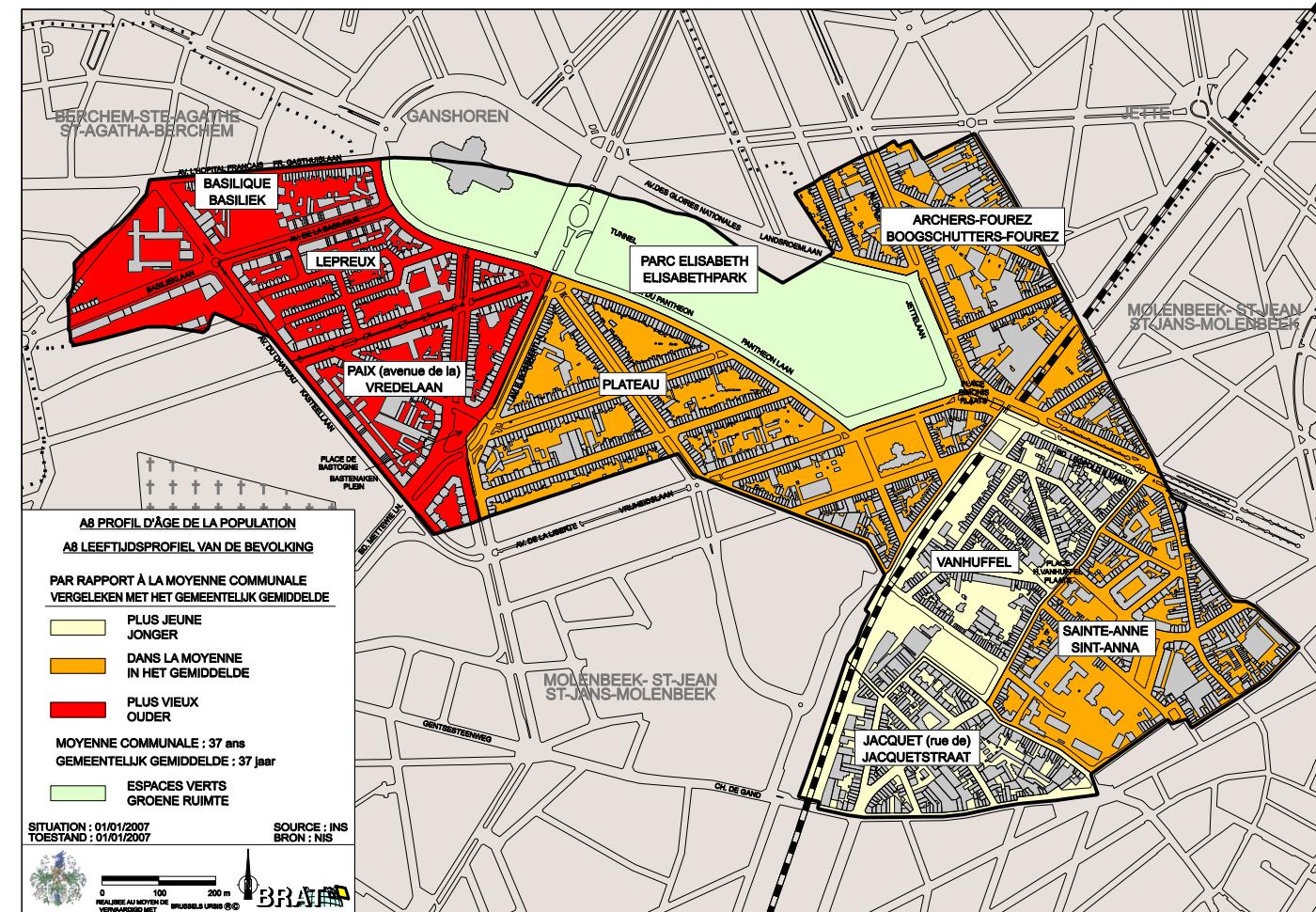
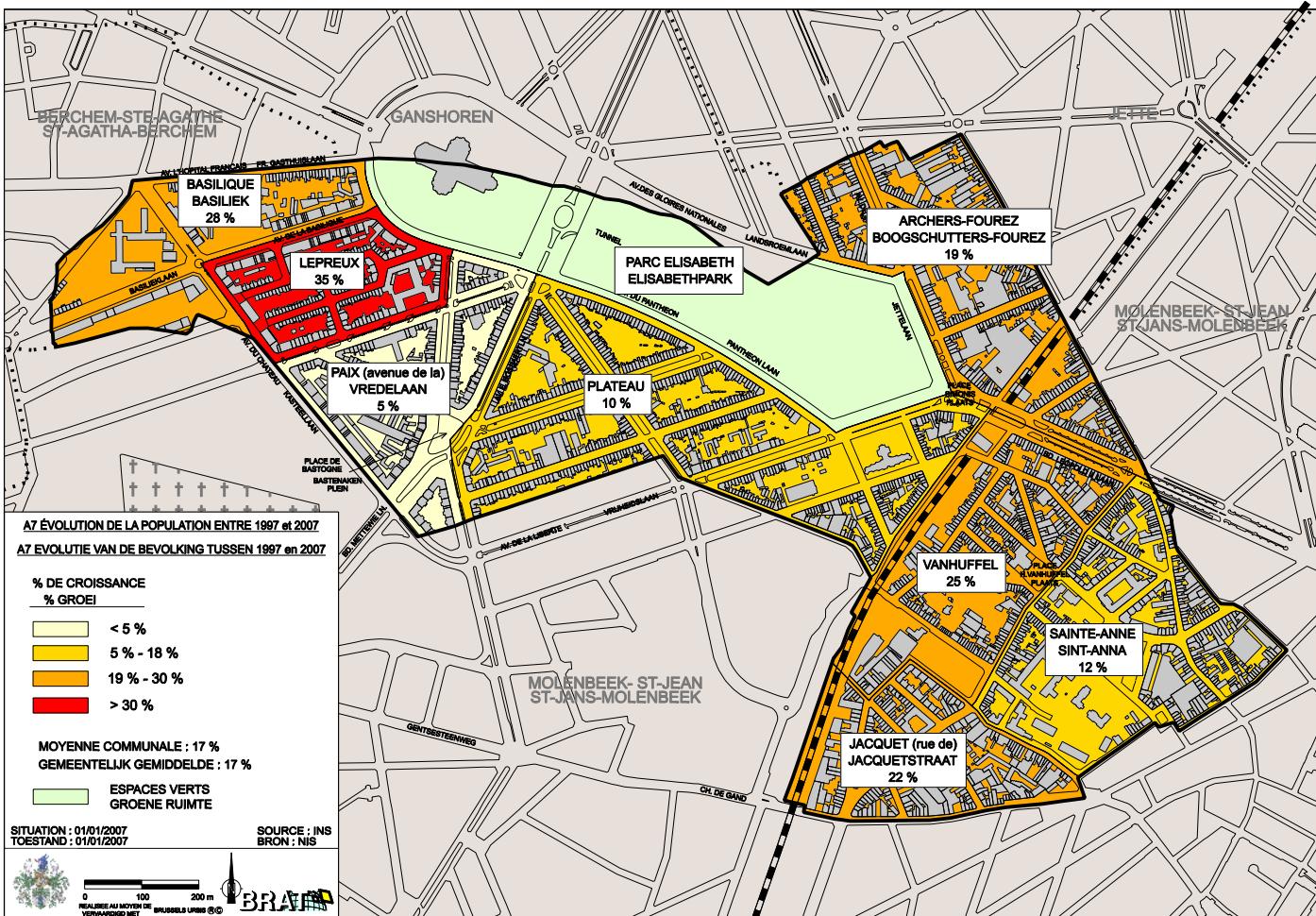
Le profil d'âge moyen de la population des quartiers a des implications (en termes de mobilité) sur les comportements et les besoins présents et à venir. S'il est dangereux de réduire des comportements complexes à des images trop simplistes, on peut cependant penser que le rajeunissement de l'occupation d'un quartier s'accompagne souvent d'un taux de motorisation plus élevé, de pics de circulation générée qui sont davantage marqués, une conduite peut-être plus nerveuse...

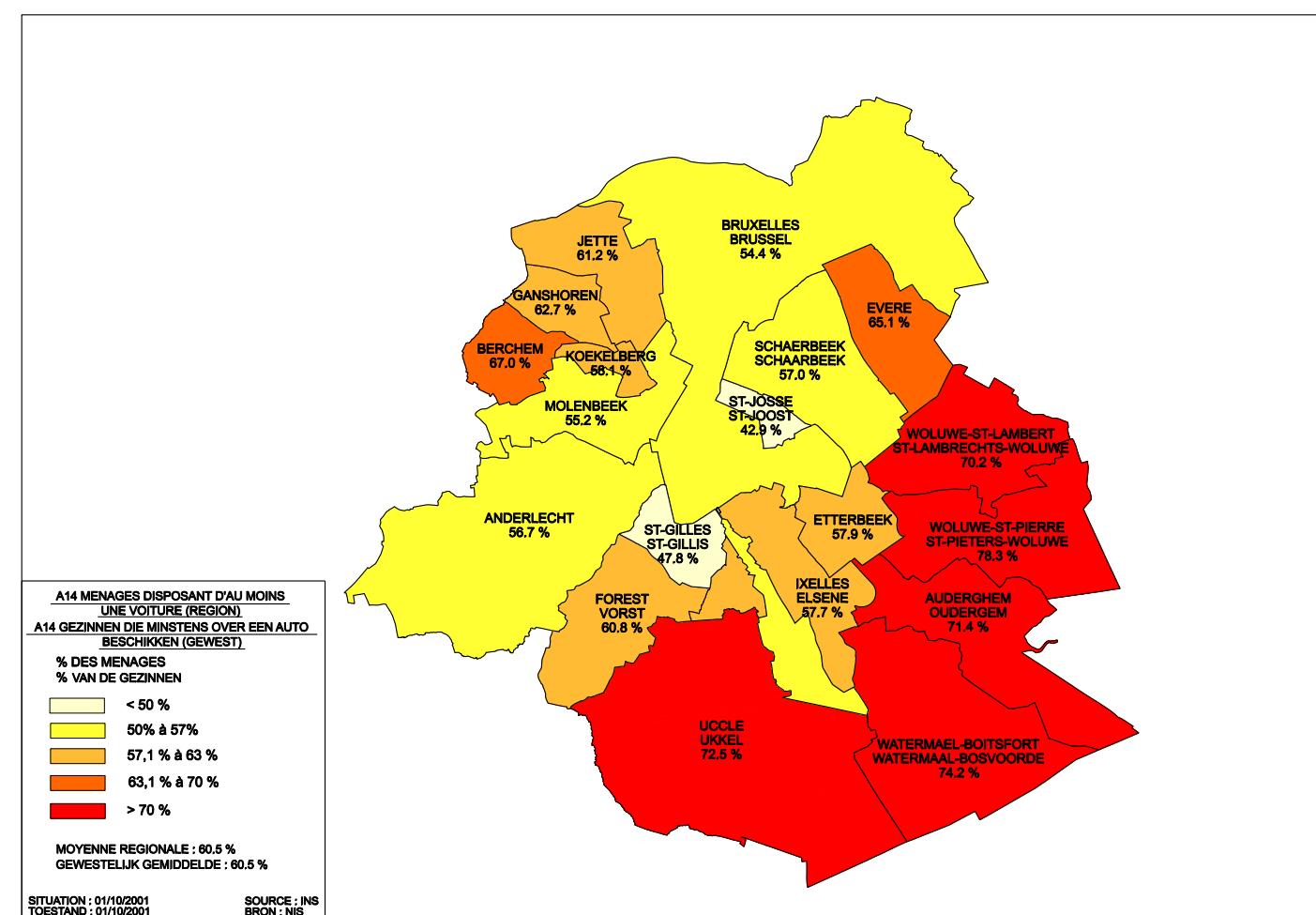
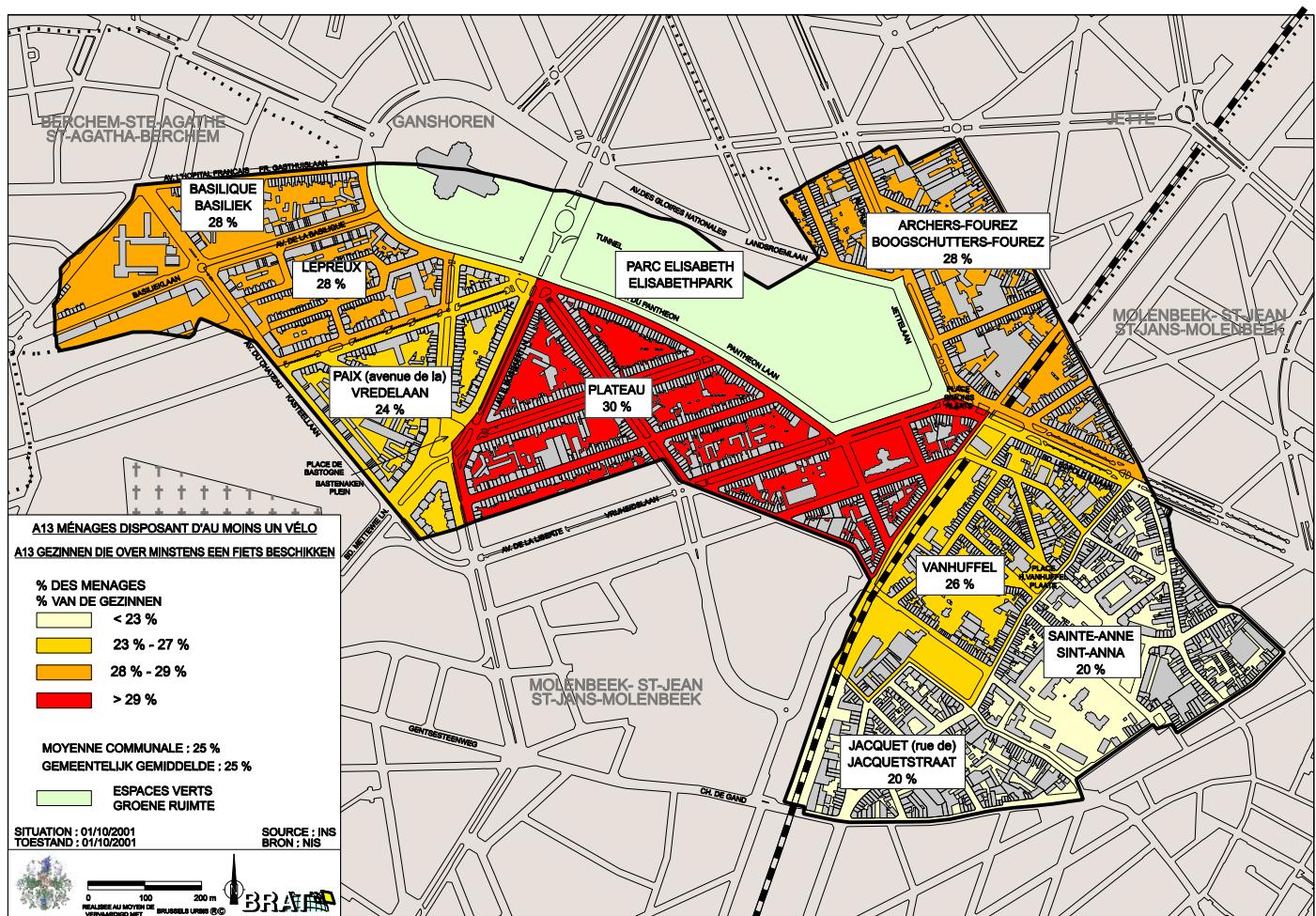
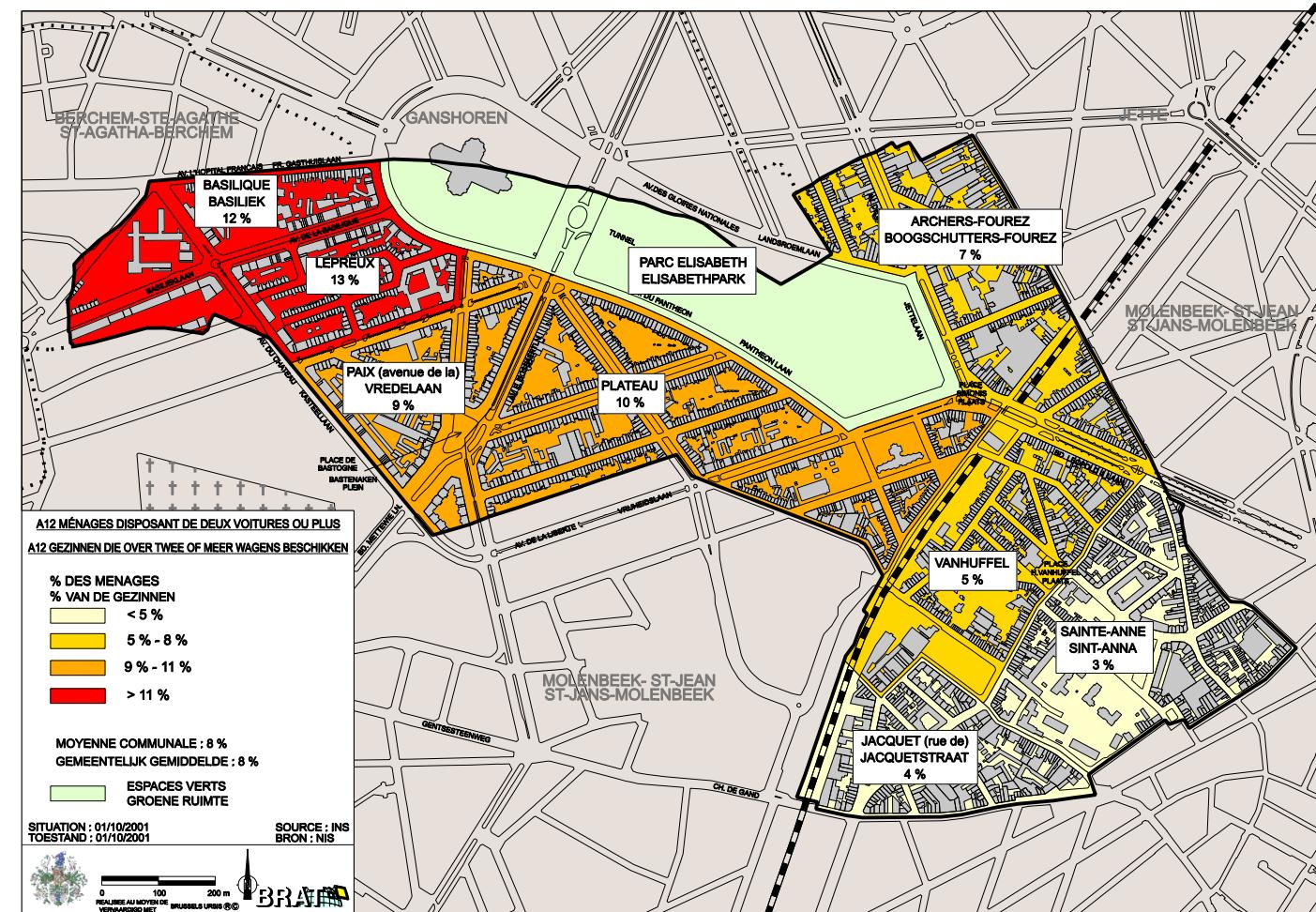
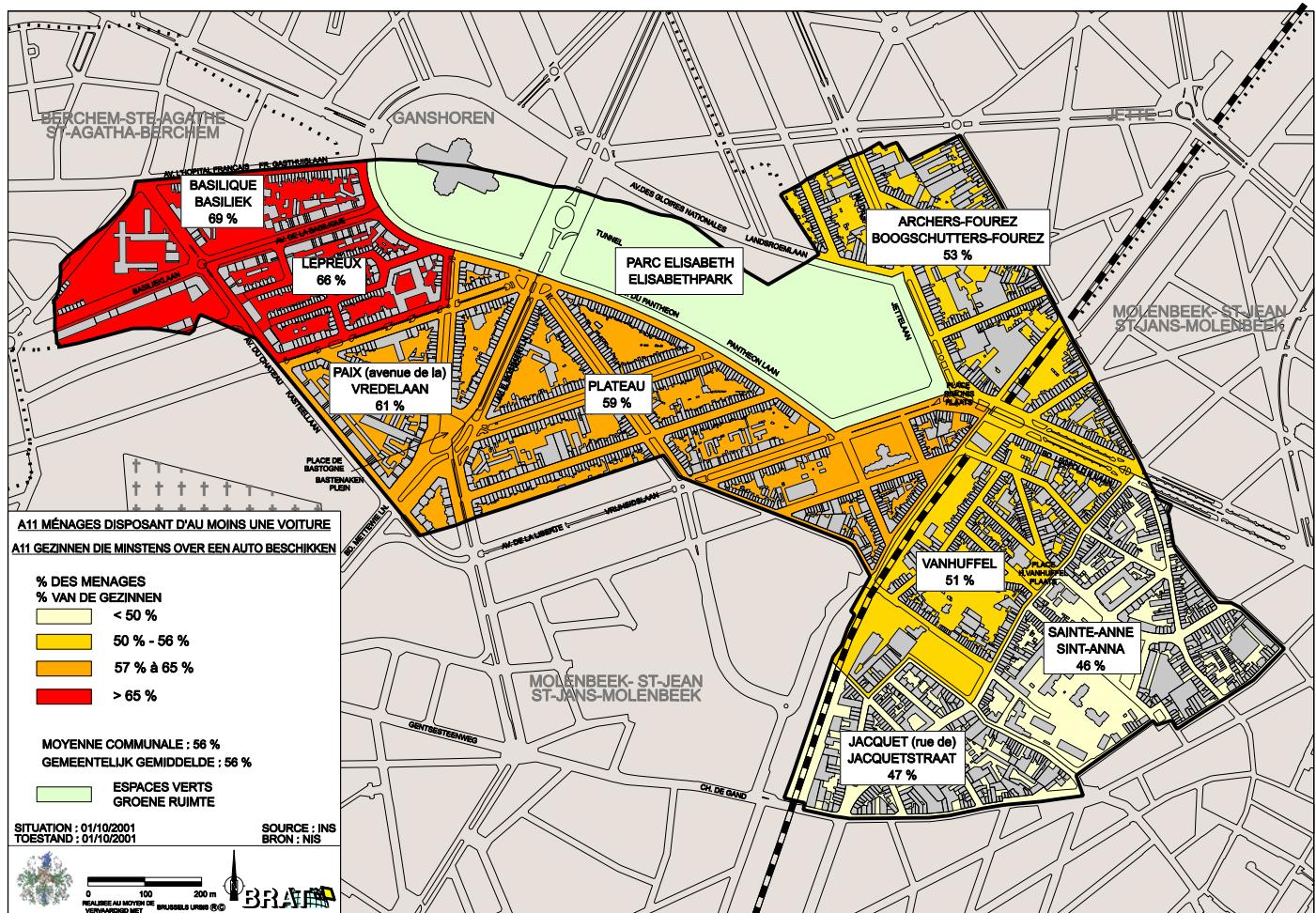
On peut constater (cf. carte A.8) que les quartiers occupés par une population plus jeune se trouvent dans l'est de la commune, alors que les quartiers caractérisés par une population plus vieille sont dans l'ouest. Entre ces deux extrêmes, des quartiers (Plateau...) dont l'âge moyen est proche de la moyenne communale.

La carte A.9, relative à la **taille moyenne des ménages**, est un indicateur sociologique qui permet d'asseoir et de compléter les constats faits en termes de profil d'âge de la population :

- les ménages sont les plus grands là où la population est la plus jeune, c'est-à-dire dans le « bas Koekelberg ». La taille moyenne des ménages ($> 2,25$ habitants/ménage) y est nettement supérieure aux moyennes régionale (2,03 habitants/ménage) et communale (2,12 habitants/ménage) ;







- à l'inverse, les ménages de petite taille sont situés dans l'ouest de la commune. La taille moyenne des ménages y est inférieure aux moyennes régionale et communale ;
- au centre (secteur statistique « Plateau » notamment), la taille moyenne des ménages est inférieure à la moyenne communale et proche de la moyenne régionale.

4. Le revenu moyen par déclaration fiscale

Les quartiers du « bas Koekelberg » se distinguent des autres. Situés en bordure du « croissant pauvre » bruxellois¹, ce sont ceux où les revenus moyens par déclaration sont les moins élevés (< 18.000 € par déclaration). En revanche, les quartiers ouest sont ceux où les revenus moyens par déclaration sont les plus élevés (≥ 25.000 € par déclaration).

5. Taux de motorisation par ménage

On a, en toute logique, une bonne corrélation entre la richesse relative de la population (carte A.10) et le taux de motorisation des ménages (cartes A.11 et A.12). Les quartiers où la population est la plus nantie sont également ceux où le pourcentage de ménages disposant d'au moins une voiture est le plus élevé.

A titre d'information, le taux de motorisation des ménages à Koekelberg (58,1%) est légèrement inférieur à la moyenne régionale (60,5% - cf. carte A.14).

La carte A.13 renseigne **les ménages disposant au moins d'un vélo**. A Koekelberg, 1 ménage sur 4 dispose, en moyenne, d'un vélo. Les proportions sont les plus élevées dans les quartiers du centre (« Plateau »...) et les moins importantes dans les quartiers de l'est.

7. GESTIONNAIRE DE L'ESPACE PUBLIC

Préciser le gestionnaire des voiries (cf. carte A.15) est important pour le PCM. Cela permet de savoir qui, de la Commune ou de la Région, doit intervenir dans l'aménagement de l'espace public et doit organiser la coordination éventuelle des interventions (les espaces public étant par excellence des espaces de déplacements).

Les axes de circulation majeurs (boulevard Léopold II, avenue de Jette, avenue de la Liberté, avenue des Gloires Nationales, avenue du Panthéon, avenue du Karreveld, boulevard Mettewie, avenue E. Bossaert et chaussée de Gand) sont gérés par la Région.

A l'exception de l'avenue de l'Hôpital Français, toutes les voiries d'un niveau hiérarchique supérieur au Plan IRIS (voies métropolitaines, voies interquartiers – cf. carte A.1) sont gérées par la Région.

L'avenue du Château, bien qu'il s'agisse d'une voirie du réseau de quartier, est également gérée par la Région.

On précisera pour mémoire que l'impasse des Combattants est une voirie privée.



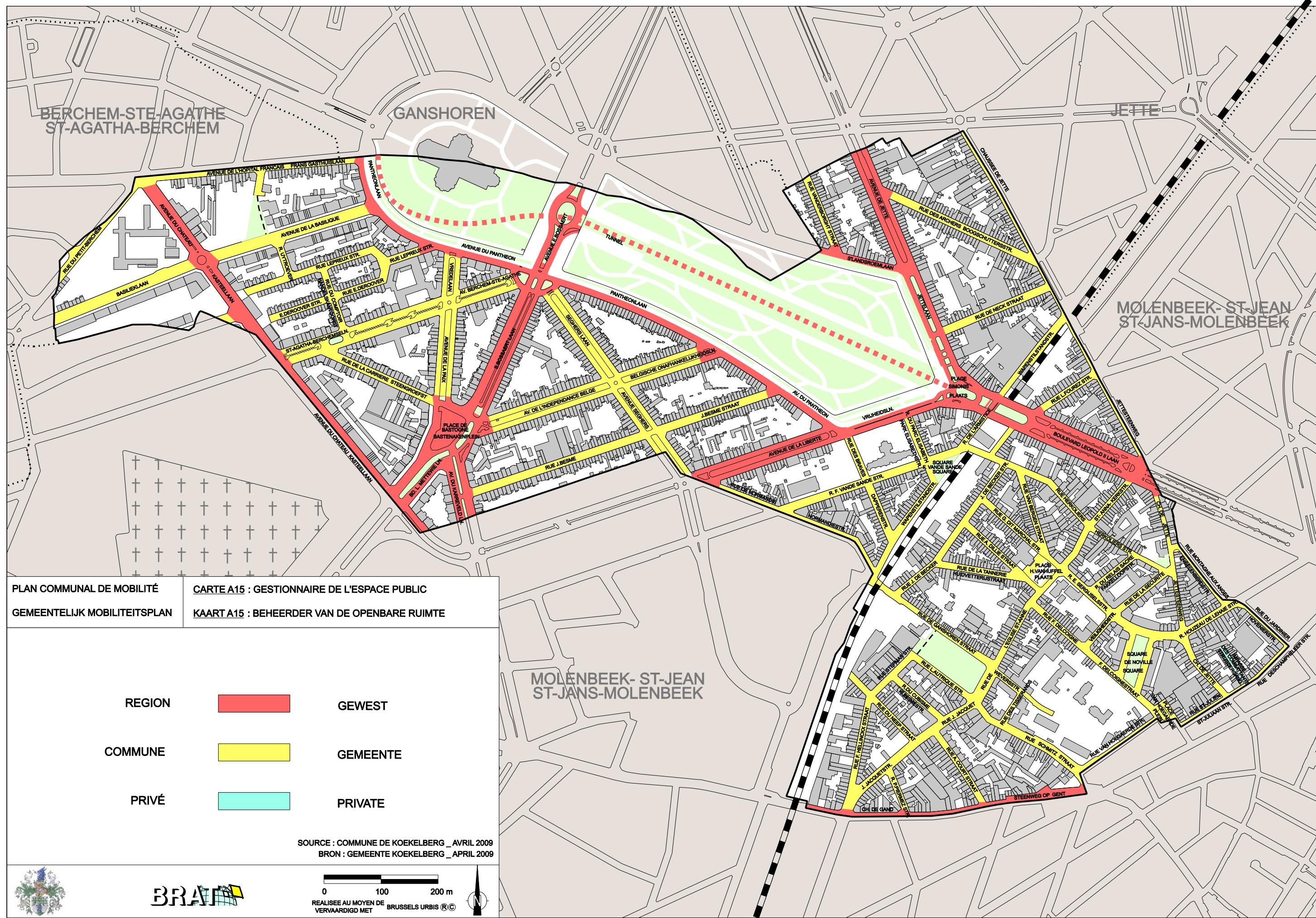
Avenue de l'Hôpital Français : la possible cession de sa gestion depuis la Commune vers la Région est tributaire de son futur réaménagement et d'une solution globale pour l'organisation du trafic avenue du Panthéon.



L'impasse des Combattants, une voirie privée.

NB : la carte A.15 reprend tous les noms de rue de la commune et sert donc, à ce titre, de plan de repérage général pour les autres cartes du PCM.

¹ Terme utilisé par l'Observatoire de la Santé et du Social de Bruxelles (Atlas de la santé et du social de Bruxelles – Capitale, 2006).



B.

CARACTERISATION ET ORGANISATION DES VOIRIES



B. CARACTÉRISATION DES VOIRIES ET AUTRES ESPACES DÉVOLUS AUX DÉPLACEMENTS

Si l'environnement socio-économique, urbanistique... détermine un contexte général de mobilité et génère des besoins et demandes de déplacements, c'est le réseau des voiries (et les réseaux tels le chemin de fer, les sentiers hors voirie...) qui fixe les lieux où les déplacements s'effectuent et s'organisent. La caractérisation de ces réseaux est importante car elle détermine implicitement les potentialités de déplacements existantes, permet d'apprécier le partage actuel de l'espace disponible pour les divers modes de déplacements, met en évidence les obstacles (barrières urbaines) à certaines relations...

1. LES RÉSEAUX FERRÉS

Le réseau ferré à Koekelberg, c'est avant tout **les lignes de métro**, ce qui est un gros atout d'autant plus que la commune est desservie par les quatre nouvelles lignes (1, 2, 5 et 6). Ce moyen de transport performant permet aux Koekelbergeois d'accéder aussi bien au centre-ville qu'aux quatre coins de la Capitale. **Simonis** (récemment distingué en Simonis - Elisabeth et Simonis - Léopold II) constitue l'arrêt de métro principal du territoire. En bordure sud du territoire, on dispose de deux autres points d'arrêt : Etangs-Noirs et Ossegem.

Le réseau ferré c'est aussi la ligne de **tram 19**, qui se trouve en site propre sur l'ensemble du territoire communal (à l'exception d'un tronçon avenue de l'Hôpital Français).

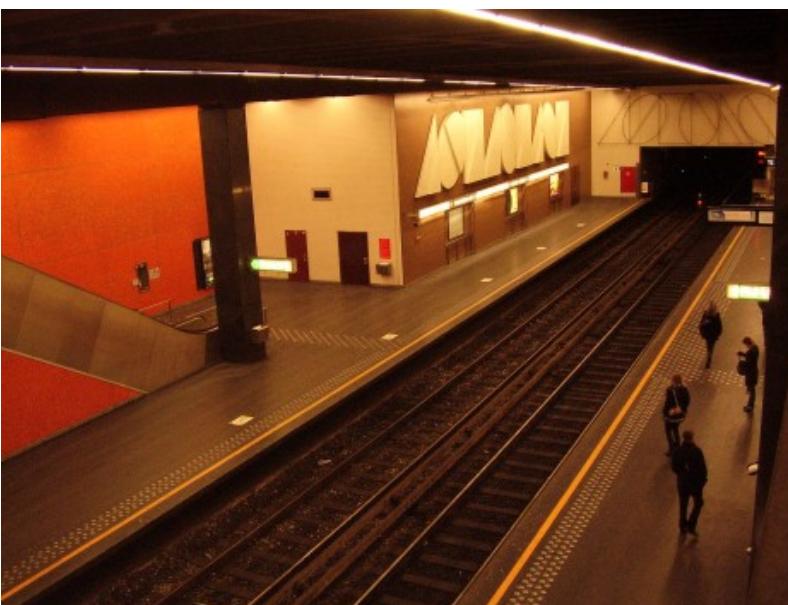


Tout comme le métro et le train, le tram 19 alterne section en souterrain et en surface lors de son passage à Koekelberg.

Enfin, il ne faut pas oublier la ligne de **chemin de fer** SNCF n°28, dont les voies jouxtent celles des lignes de métro 2 et 6. Actuellement, il n'y a plus de point d'arrêt sur la commune, mais dans la perspective du projet RER il est prévu la très prochaine réouverture de la halte à Simonis. Rappelons que les installations ferrees marquent une nette séparation entre les quartiers ouest et est de la commune.



Site Simonis : à gauche, les voies du train ; à droite les voies de métro.



Le métro, un important atout pour Koekelberg.

2. LES CHAUSSÉES

Généralement (en milieu urbain en tout cas) délimitée par les bordures de trottoirs, la chaussée est l'espace de circulation par excellence. Elle accueille la circulation motorisée (automobiles, camions, motos, bus, etc.) mais aussi les cyclistes et, parfois, des transports publics lourds (trams), voire même les piétons (zones résidentielles). C'est dire l'importance que tiennent les chaussées pour l'élaboration du PCM.

Dans l'optique d'une politique de mobilité, quatre caractères structurels des chaussées doivent être précisés : le type de revêtement et leur état, la largeur et le nombre de bandes de circulation disponibles.

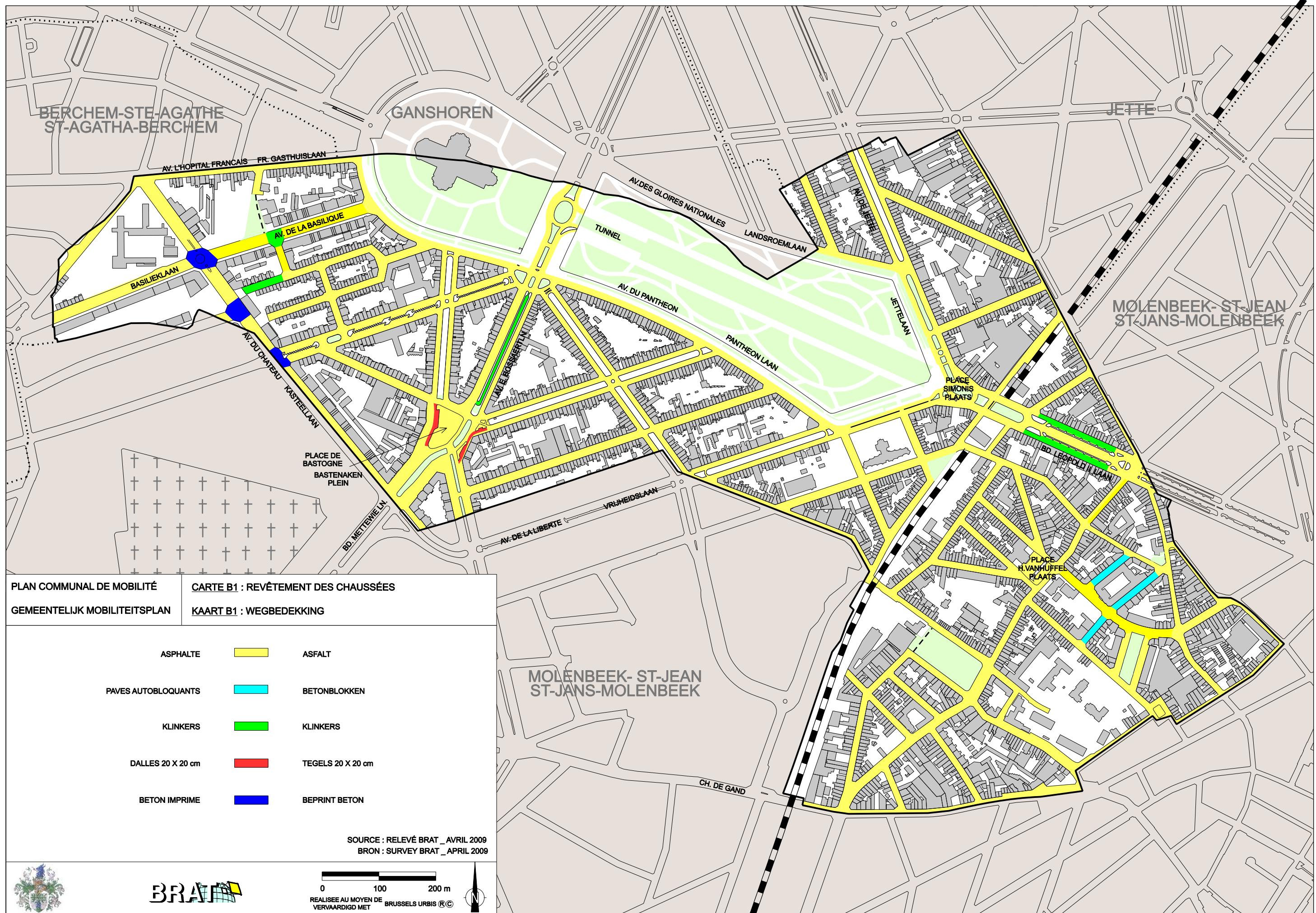
1. Revêtement des chaussées

L'**asphalte** compose la quasi-totalité des revêtements de chaussées (cf. carte B.1), un atout pour le confort des divers types d'usagers et pour les impacts acoustiques (moindre bruit généré).

Les quelques sections de chaussées composées d'un autre type de revêtement correspondent le plus souvent à un dispositif de sécurisation des voiries tels que les plateaux ou abords de rond-point (exemples : avenue de la Basilique et avenue du Château).



Le plateau sur l'avenue de la Basilique est composé de klinkers, ce qui favorise la mise en évidence de celui-ci et contribue à ralentir la vitesse des automobilistes.





La rue E. Sergijsels avant sa rénovation (NB : elle était équipée de pavés autobloquants).



La rue E. Sergijsels après sa rénovation (NB : elle est à présent revêtue d'asphalte).

2. Etat des chaussées

Sur un plan qualitatif, l'état général des chaussées est **moyen** à Koekelberg (cf. carte B.2).

Les grands axes gérés par la Région (cf. carte A.15) sont généralement dans un état correct, à l'exception des avenues E. Bossaert (section en direction de la Basilique), du Panthéon et des Gloires Nationales. Ces dernières présentent diverses dégradations locales.

Pour le réseau des voiries communales, les constats sont partagés entre :

- de nombreuses chaussées qui sont en bon état ; certaines venant d'ailleurs d'être complètement refaites. Exemples : avenue de la Basilique, avenue de Berchem-Sainte-Agathe + quelques voiries aux alentours de la place Vanhuffel ;
- plusieurs chaussées en mauvais état, voire très dégradées. Si les dégradations touchent souvent des voiries locales présentant des enjeux réduits en matière de mobilité, elles touchent également de plus grands axes de circulation telles l'avenue de l'Hôpital Français et l'avenue de la Paix ;
- plusieurs chaussées fragilisées en raison de leurs fondations et d'un profil en travers particulièrement convexe. C'est le cas d'anciennes voiries pavées recouvertes d'asphalte, lesquelles nécessitent des réasphaltages réguliers.



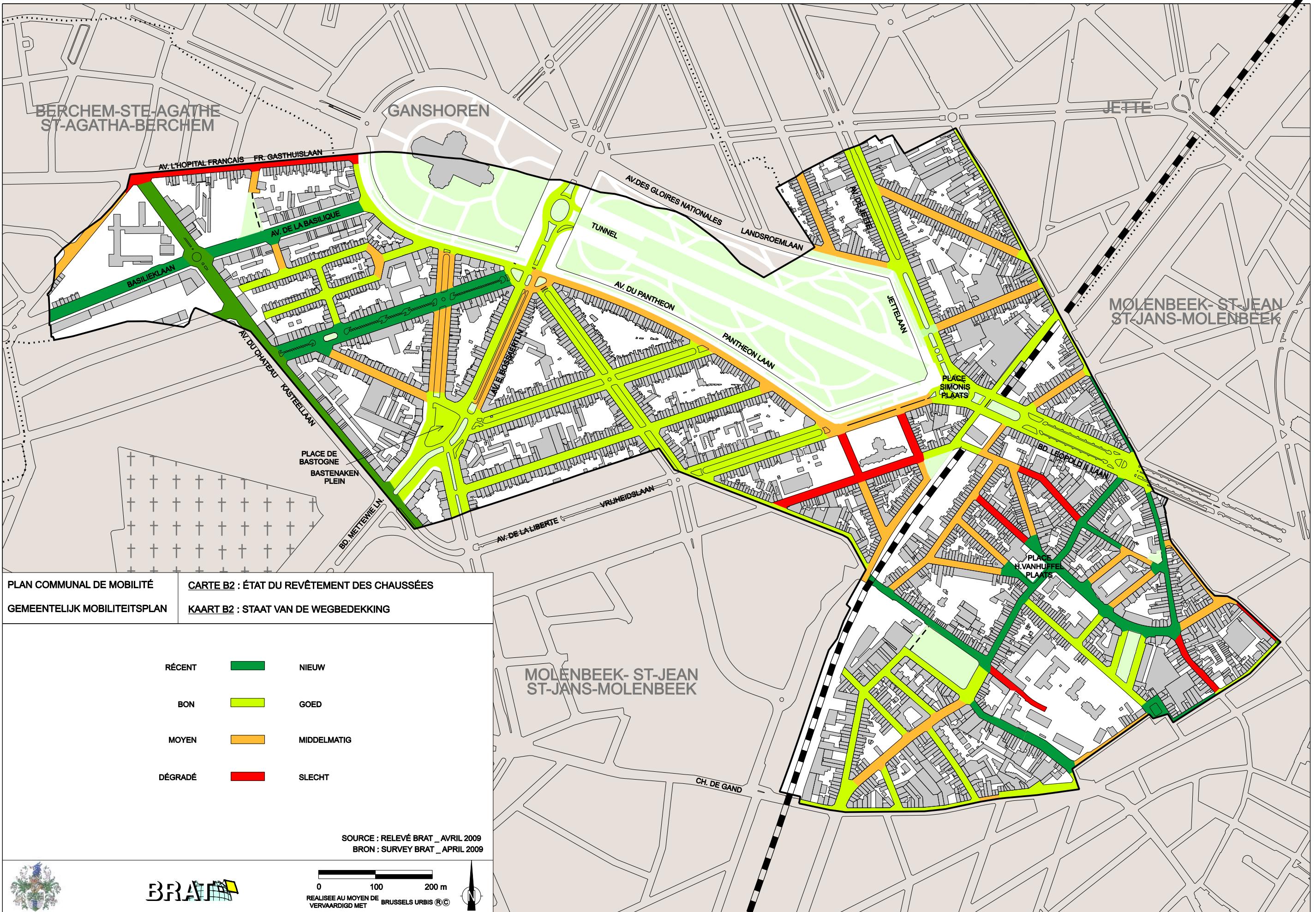
Chaussée de Jette : a récemment été remise à neuf entre le bd. Léopold II et la rue Sergijsels....



... ce qui n'est pas encore le cas de la partie de chaussée comprise entre la rue Sergijsels et la rue Deschampheleer.



Rue Schmitz : autre exemple de la remise à neuf récente d'une chaussée koekelbergeoise.



3. Largeur des chaussées et nombre de bandes de circulation

Ce critère est crucial pour l'**organisation des diverses circulations et du stationnement**. Il a des implications sur la capacité des voiries, les possibilités de stationnement, les mises à sens unique, la commodité de passage des véhicules lourds (camions, bus....), etc.

La largeur des chaussées du réseau de quartier (cf. carte B.3) varie assez fortement (de 6 à plus de 16 mètres). Elle dépend des caractéristiques générales de l'urbanisation et, a fortiori, de son ancieté relative.

Dans le **coeur historique** de la commune (« bas Koekelberg »), la majorité des chaussées sont étroites et offrent une largeur moyenne inférieure à 8,5 m. Elles sont organisées de diverses manières :

- les chaussées les plus étroites (inférieures à 6,5 m), telles que la chaussée de Jette, la rue Montagne aux Anges ou encore la rue du Jardinier, sont à sens unique avec stationnement unilatéral ;
- les autres sont soit à sens unique avec stationnement bilatéral, soit à double sens avec stationnement unilatéral ;
- seules les rues Sergjsels et Jacquet, qui sont aussi les plus larges (entre 9,5 et 12 m), sont à double sens avec stationnement bilatéral.



Dans l'est de la commune, les voiries sont étroites et souvent à sens unique (ici rue du Cubisme).

La **partie ouest** de la commune dispose, quant à elle, de chaussées plus larges (largeur généralement supérieure à 8,5 m). La plupart d'entre elles sont à double sens et certaines voiries sont dotées de larges bermes centrales qui accueillent une double rangée de stationnement en épi.



Avenue de Berchem-Sainte-Agathe : son importante largeur a permis d'y organiser du stationnement en épi.



Les voiries de l'ouest de la commune sont généralement plus larges et comptent parfois 2 x 2 bandes de circulation (ici l'av. Bossaert).

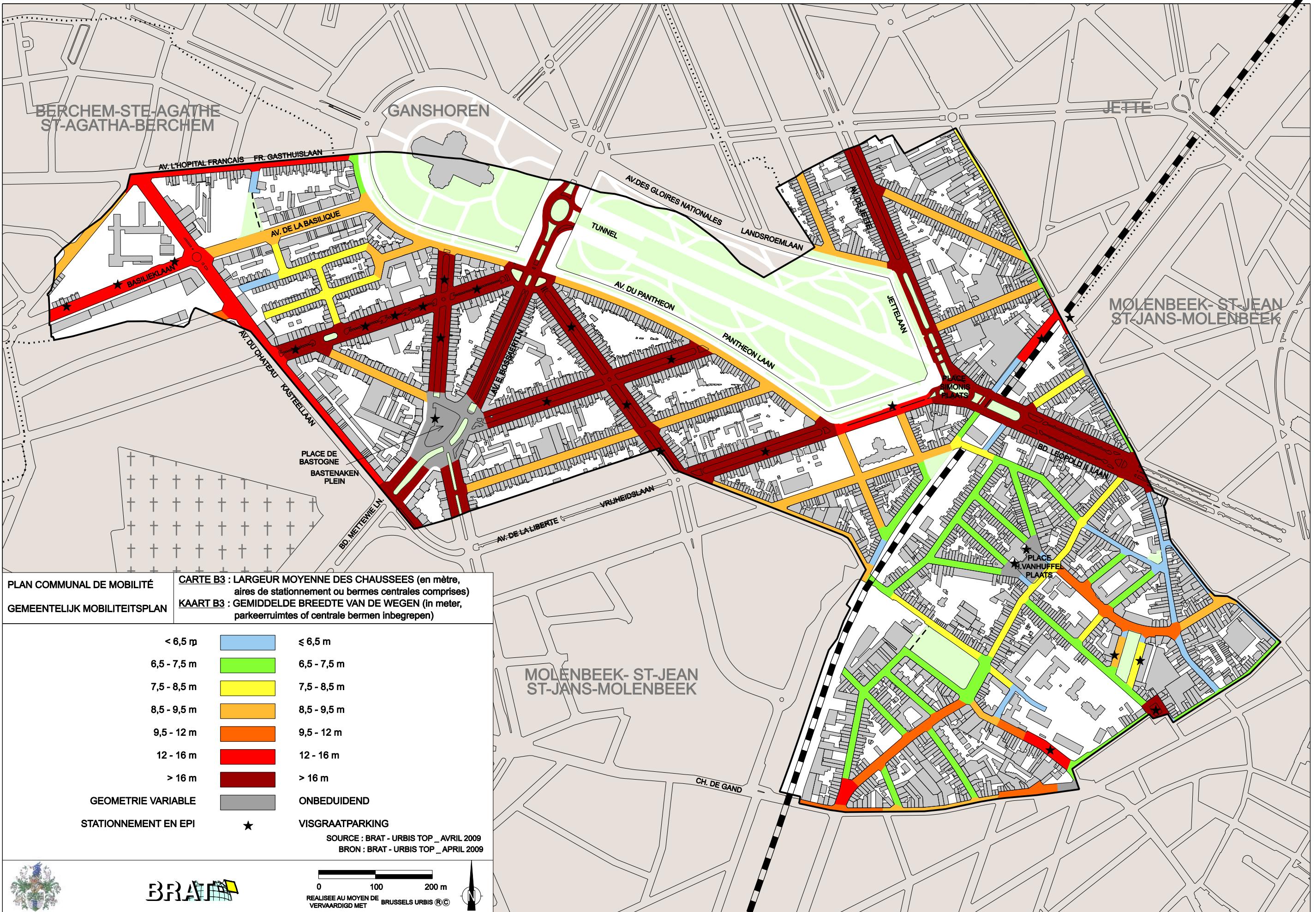
Dernière précision : l'avenue Bossaert, le boulevard Mettewie, l'avenue du Château (très localement), le boulevard Léopold II, ainsi que le tunnel Léopold II, sont les seules voiries de Koekelberg à comprendre deux bandes de circulation par sens.



Le bd. Léopold II offre 2 bandes de circulation par sens (e.a. une meilleure commodité pour le charroi lourd qui est obligé de passer par là – c'est l'axe de relation privilégié pour les camions entre centre-ville et périphérie)...



... mais ce n'est plus le cas sur le pourtour de la Basilique (ici avenue du Panthéon).



3. LES TROTTOIRS ET AUTRES POSSIBILITÉS DE CHEMINEMENTS

Pour qualifier les infrastructures permettant les déplacements à pied, il faut faire la part entre les tracés en voirie ou hors voirie (chemins, sentiers), l'équipement du trottoir et sa qualité, l'espace dont disposent les piétons pour circuler.

1. Revêtement des trottoirs et autres cheminements

A Koekelberg, le piéton dispose quasi partout d'un trottoir en « dur » des deux côtés de la voirie. Les exceptions sont l'avenue du Panthéon, l'avenue des Gloires Nationales, une section de l'avenue E. Bossaert et de l'avenue de Jette. Le long de ces voiries (côté parc Elisabeth), les trottoirs en « dur » sont remplacés par des sentiers en dolomie. La situation est donc globalement bonne puisque le réseau des trottoirs (en « dur » ou en dolomie) présente très peu de discontinuité.

Le **revêtement de trottoirs** le plus répandu est le matériau standard bruxellois, à savoir la **dalle de béton 30 x 30 cm**. Dans le cas d'aménagements anciens, il a le défaut d'être sensible au passage de véhicules (autos, camions), que ce soit pour accéder aux garages privés de fonctions riveraines, ou en raison du stationnement sauvage.

Pour éviter ces problèmes, les dalles de béton ont le plus souvent été accompagnées de klinkers 22 x 11 cm, placés devant les entrées de garage. Cela permet d'assurer une plus longue vie aux trottoirs de ce type, et dans une moindre mesure d'attirer l'attention des piétons sur la présence de garages. Certains trottoirs sont même uniquement composés de klinkers (avenue du Panthéon, avenue des Gloires Nationales et avenue E. Bossaert, soit des voiries régionales).

De nouveaux matériaux sont de plus en plus couramment utilisés :

- les **dalles de béton 20 x 20 cm** : déjà présentes place de Bastogne, boulevard Mettewie, avenue du Karreveld et sur une section de l'avenue du Panthéon, elles remplacent depuis peu les dalles 30 x 30 cm aux avenues du Château et de la Basilique ;
- les **klinkers 15 x 15 cm** constituent le nouveau revêtement des trottoirs dans le « bas Koekelberg » (place Van Hoegaerden, rue Delcoigne, rue Eglise Sainte-Anne, Place Vanhuffel, rue de Ganshoren et chaussée de Jette).

Ces types de revêtement sont plus résistants et surtout plus homogènes sur le plan esthétique que les dalles 30 x 30 cm accompagnées de klinkers 22 x 11 cm.



Les dalles de béton 30 x 30 cm sont les plus communément utilisées comme revêtement de trottoirs (ici rue Delcoigne).



Les klinkers 15 x 15 cm équipent les nouveaux trottoirs dans le bas Koekelberg

On pointera encore :

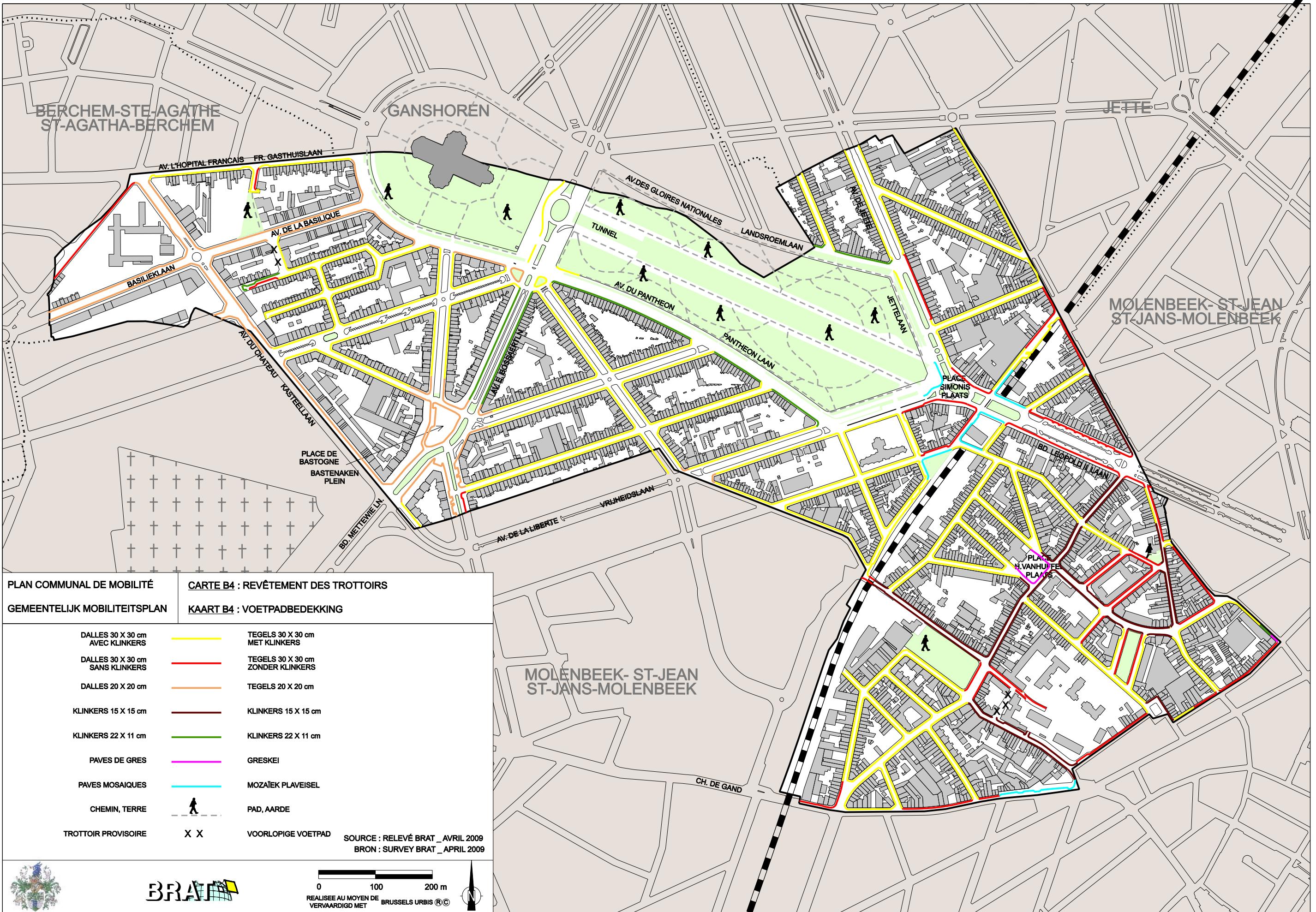
- les **pavés mosaïques** qui composent les trottoirs de la place Simonis ;
- les **pavés en grès** de la place Vanhuffel, nouvellement refaite.



Les trottoirs bordant la place Vanhuffel sont formés de pavés en grès, matériau résistant.

Hormis les sentiers du parc Elisabeth, la commune ne compte que trois **cheminements piétons hors voirie**. Le premier relie l'avenue de l'Hôpital Français à celle de la Basilique, mais il n'est pas accessible aux PMR en raison de la présence d'escaliers. Le second relie la rue de Ganshoren à la rue Autrique via le parc Victoria, nouvellement aménagé. Il est également inaccessible aux PMR. Enfin, le dernier sentier (très court) relie la chaussée de Jette à la rue Herkoliers, en passant derrière la plaine de jeux aménagé à l'angle de ces deux rues.

Ces sentiers et cheminements permettent des possibilités intéressantes pour les piétons en créant des raccourcis tout en évitant le tumulte de la circulation motorisé. Ceux du parc Elisabeth sont notamment utilisés pour rejoindre la station de métro Simonis. Mais n'oublions pas qu'ils ont aussi et avant tout une fonction de loisir (promenade). Ces sentiers sont faits de dolomies et sont globalement en bon état.

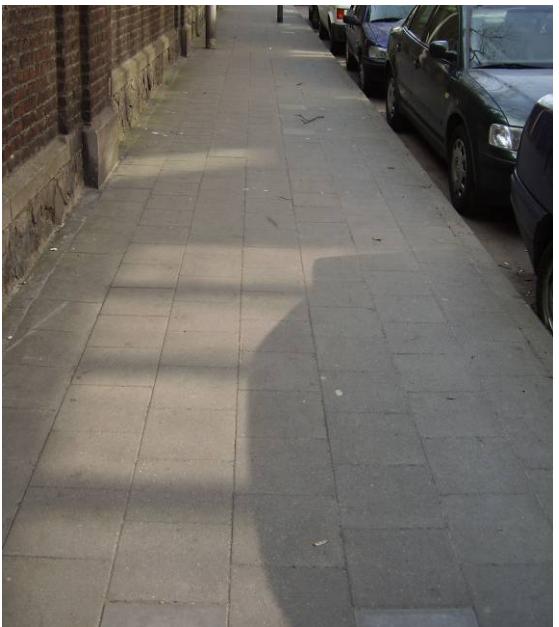


2. Etat des trottoirs

Le bilan global de la qualité des trottoirs est plutôt **positif** (cf. carte B.5).

Tout d'abord parce que de nombreux trottoirs viennent d'être complètement refaits ou sont en cours de rénovation : avenue du Château, avenue de la Basilique, boulevard Mettewie et place de Bastogne dans le « haut Koekelberg » ; place Vanhuffel, rue de Ganshoren, rue Schmitz, rue de l'Eglise Sainte-Anne, rue Sergijsels, chaussée de Jette, place Van Hoegaerde et rue des Tisserands dans le « bas Koekelberg ».

Ensuite, une part importante des trottoirs plus anciens sont encore de bonne qualité et ne présentent pas de défauts qui remettent en cause leur bonne praticabilité (planéité détériorée, descellement de dalles, enfoncements de bordures...).



La qualité des anciens trottoirs reste souvent bonne.

Les trottoirs de qualité moyenne (cf. carte B.5) présentent des défauts, certes, mais qui ne remettent pas en cause leur praticabilité générale :

- les gargouilles de trottoirs (dispositif permettant l'évacuation des eaux de pluies en façade avant des immeubles) sont parfois très nombreuses et posent des difficultés dès que le trottoir a perdu de sa planéité originelle ;
- les taques d'égout, de gaz et autres concessionnaires peuvent elles aussi être nombreuses et créer un inconfort (voire un danger) à la marche ;

- les dalles de béton 30 x 30 cm sont parfois descellées (notamment devant les entrées de garage) et n'assurent plus la parfaite planéité du trottoir.

Ces problèmes posent des difficultés marquées pour les PMR. Pour les autres, ils constituent des pièges à éviter.



Trottoir « détruit » près de la station de métro Simonis (rue de l'Armistice), par une pratique informelle de « kiss & ride ».

Enfin, les trottoirs complètement dégradés et à la limite de la praticabilité sont heureusement quasi inexistant à Koekelberg. Seules deux sections de trottoirs ont été qualifiées de « dégradé » (rue du Jardinier et rue de l'Armistice).

La bonne qualité des trottoirs à Koekelberg explique le haut degré de satisfaction des habitants de la commune. En effet, Koekelberg a été classée 3^{ème} commune bruxelloise pour la qualité de ses trottoirs lors de l'enquête socio-économique de 2001 (réalisée par l'INS).

Notons, enfin, une des particularités des trottoirs koekelbergeois plus anciens : la hauteur assez importante de leurs bordures. Ce facteur présente l'avantage d'une plus grande sécurité des piétons vis-à-vis du trafic et des dégradations occasionnées par les automobiles. En revanche, à hauteur des passages pour piétons, cela implique une pente plus importante des abaissements de trottoir, un inconvénient pour les PMR.

3. Largeur des trottoirs

La largeur de trottoir disponible est un critère important compte tenu de l'inconfort réel ou ressenti occasionnés par des trottoirs ou passages trop étroits. Elle dépend bien entendu de la largeur du trottoir lui-même.

A nouveau, on a un contraste marqué entre l'est et l'ouest de la commune (cf. carte B.6).

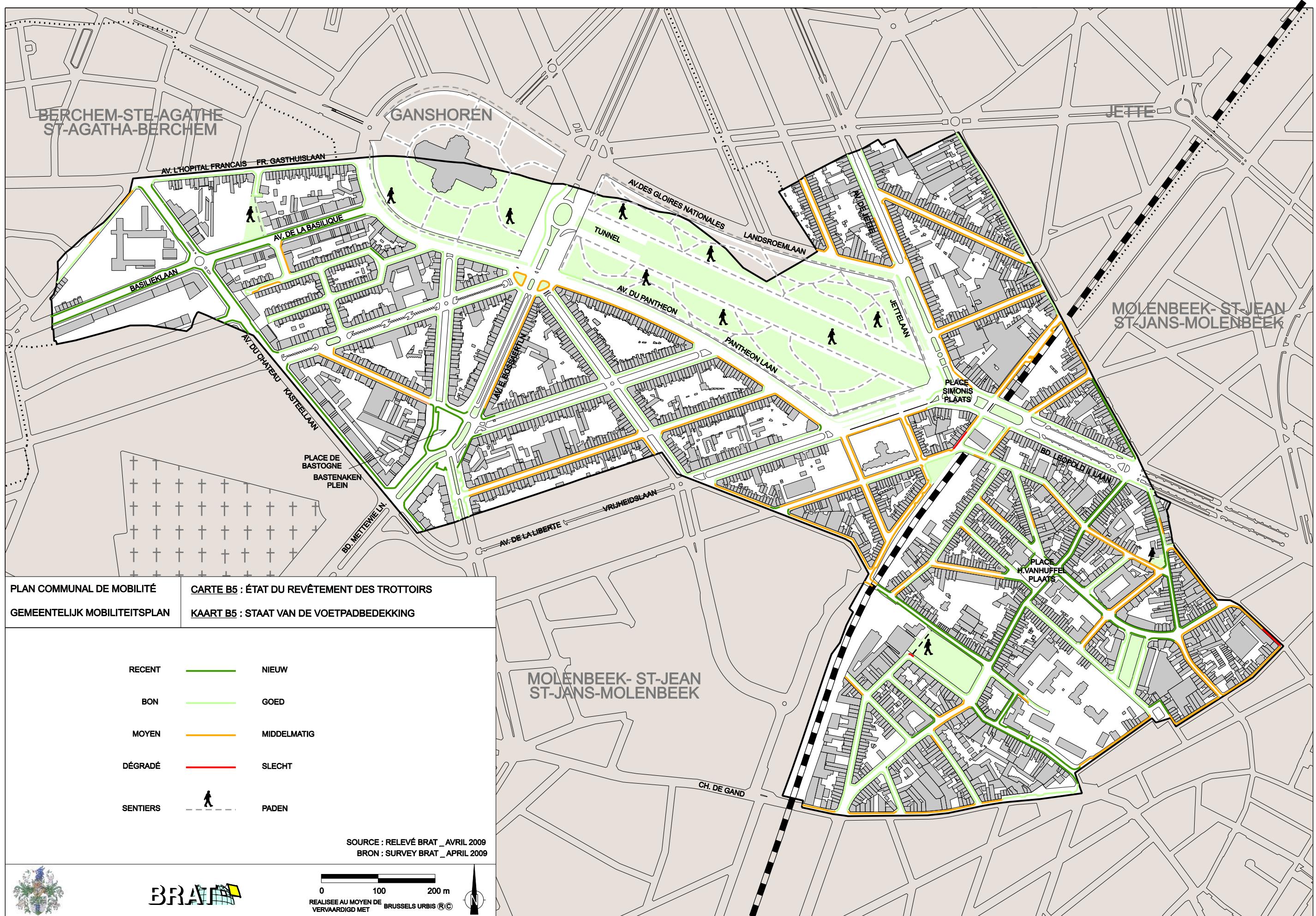
A **l'est de Koekelberg**, là où les chaussées sont plus étroites, les trottoirs sont également les moins larges. Le trottoir standard de l'ancien Koekelberg a entre 2 et 2,5 m (ce qui reste satisfaisant).

Certains trottoirs (quasiment tous situés dans cette partie du territoire), présentent néanmoins une largeur inférieure (entre 1,5 et 2 m). C'est le cas notamment d'une partie de la chaussée de Jette, d'un tronçon de la rue de l'Eglise Sainte-Anne, de la rue Montagne aux Anges... ce qui ne va pas sans poser des problèmes de proximité entre les piétons et le trafic des véhicules, surtout là où il n'y a pas la protection indirecte d'une aire de stationnement.

Les cas les plus extrêmes, qui ont une largeur inférieure à 1,5 m – soit la norme RRU – sont rares : certains tronçons de la chaussée de Jette, de la rue Herkoliers, de la rue de l'Armistice, ainsi que la rue Van Hoegaerde. Ils représentent un réel inconfort en raison de :

- la proximité immédiate avec le trafic automobile, étant donné la gestion du stationnement dans ces rues (stationnement alterné ou interdit d'un côté) ;
- la proximité plus ou moins immédiate de lieux drainant de nombreux piétons, en l'occurrence la station de métro Simonis, la crèche de la rue Herkoliers et l'école de la rue Sergijsels.

Dans la partie **ouest de la commune**, la majorité des trottoirs bénéficient, quant à eux, d'une largeur confortable de plus de 3 mètres. Cette largeur est bien évidemment en corrélation avec la largeur des chaussées, et à fortiori, la largeur totale des voiries. Les trottoirs les plus larges se trouvent là où les chaussées sont les plus larges. On épingle le cas de l'avenue Bossaert dont la largeur des trottoirs (< 3 m) peut sembler insuffisante, non pas en raison de l'importance des flux piétons mais parce que la proximité immédiate du trafic motorisé (intense et rapide) crée un réel inconfort (NB : le stationnement n'est pas le long du trottoir mais en berme centrale).





Avenue Bossaert : un trottoir étroit si on tient compte de la proximité immédiate d'un intense trafic automobile (et de camions).



Il subsiste à Koekelberg quelques trottoirs qui ont une largeur inférieure à la norme RRU : 1,5 m (ici la rue de l'Armistice).

Si la grande majorité des trottoirs présente une largeur suffisante au regard de l'importance du flux piétons qu'ils accueillent et de la sécurité vis-à-vis du trafic motorisé, un problème est néanmoins à mettre en exergue : la présence d'obstacles sur le trottoir qui réduit localement la largeur disponible.

Ces obstacles sont nombreux et variés : poteaux de signalisation (stationnement, sens interdit, etc.), feux de signalisation, poteaux d'arrêts de bus, cabine électrique, corbeilles, poteaux des luminaires... mais également les équipements et marchandises de certains commerces qui s'étendent outre mesure sur le trottoir (chaises et tables de tavernes, étalages d'épiceries, etc.).

Ils ne constituent toutefois pas un problème dans tous les cas, laissant généralement une largeur de passage encore suffisante aux piétons et aux PMR. Les cas les plus problématiques sont les suivants :

- avenue du Château et avenue de l'Hôpital Français : la largeur du trottoir est localement inférieure à 1 mètre en raison de divers poteaux de signalisation et cabines électriques ;
- chaussée de Gand : la largeur du trottoir est quasiment réduite à néant par l'étalement de la marchandise d'une superette ;
- place Simonis : réduction de la largeur disponible en raison des terrasses de diverses tavernes ;
- avenue du Panthéon : réduction de la largeur disponible (chariots d'étalage d'un commerce).



Divers exemples de réduction de l'espace de marche à disposition des piétons.



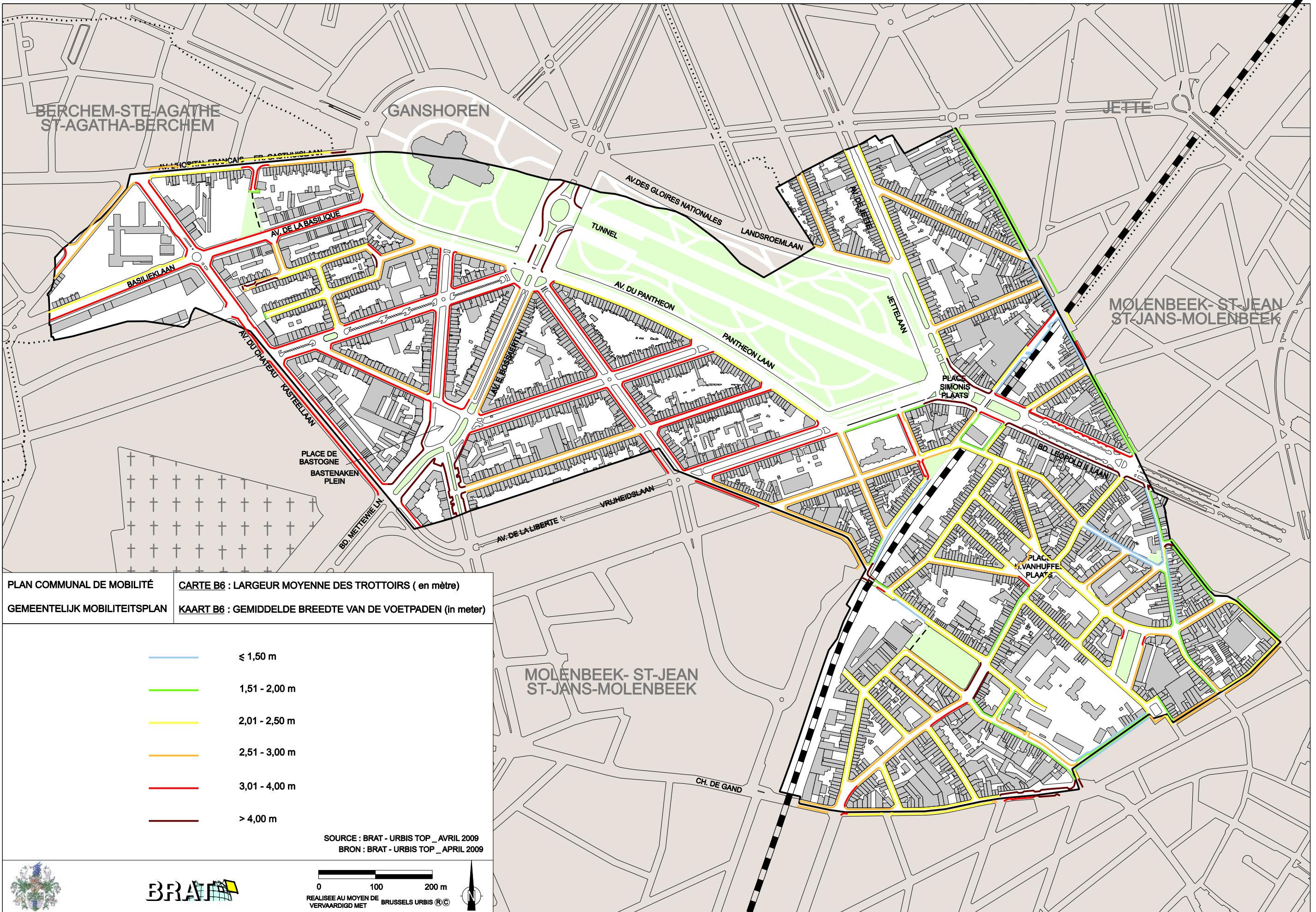
Les trottoirs sont parfois utilisés comme espace de stationnement.

Autres problèmes à mentionner (ponctuels et souvent limités dans le temps) :

- l'utilisation du trottoir pour le dépôt de matériel lors de chantiers ;
- l'utilisation du trottoir comme place de stationnement sauvage.



L'utilisation de potelets permet de contrer le stationnement anarchique sur les trottoirs (ici rue Montagne aux Anges).



4. L'EQUIPEMENT EN DISPOSITIFS DE SÉCURISATION

La sécurisation des espaces publics est assurée par des aménagements physiques spécifiques tels les ronds-points, les plateaux, les oreilles de trottoir, les îlots directionnels ... ou des équipements régulateurs des flux de circulation (feux). Ces dispositifs offrent une aide aux divers utilisateurs de l'espace public : régulation de la circulation et protection contre les excès ou dangers potentiels de la circulation motorisée.

Koekelberg compte **10 carrefours équipés de feux** (cf. carte B.7). Ils sont tous situés sur des axes gérés par la Région (cf. carte A.16). Rappelons cependant que l'avenue de l'Hôpital Français est communale.

Ces feux équipent des carrefours avec des volumes de trafic importants à très importants, voire particulièrement complexes dans leur organisation (Place de Bastogne, carrefour Panthéon / Bossaert, carrefour Bossaert / tunnel Léopold II, carrefour boulevard Léopold II / chaussée de Jette).



Carrefour Bossaert / Panthéon / Berchem-Sainte-Agathe : un carrefour complexe aux nombreux feux de signalisation.

Seuls 2 feux à bouton pousoir assurent, à la demande, une traversée sécurisée pour les piétons. Ils se situent au boulevard Léopold II, à proximité de l'institut des Ursulines.



Feux à bouton pousoir boulevard Léopold II : une sécurisation renforcée en des lieux difficiles pour les piétons.

7 ronds-points équipent les voiries koekelbergeoises (4 sur des voiries régionales et 3 sur des voiries communales). La plupart sont récents et répondent bien aux attentes d'un aménagement contemporain.



Carrefour Liberté / Seghers : un des ronds-points très récemment aménagé à Koekelberg.

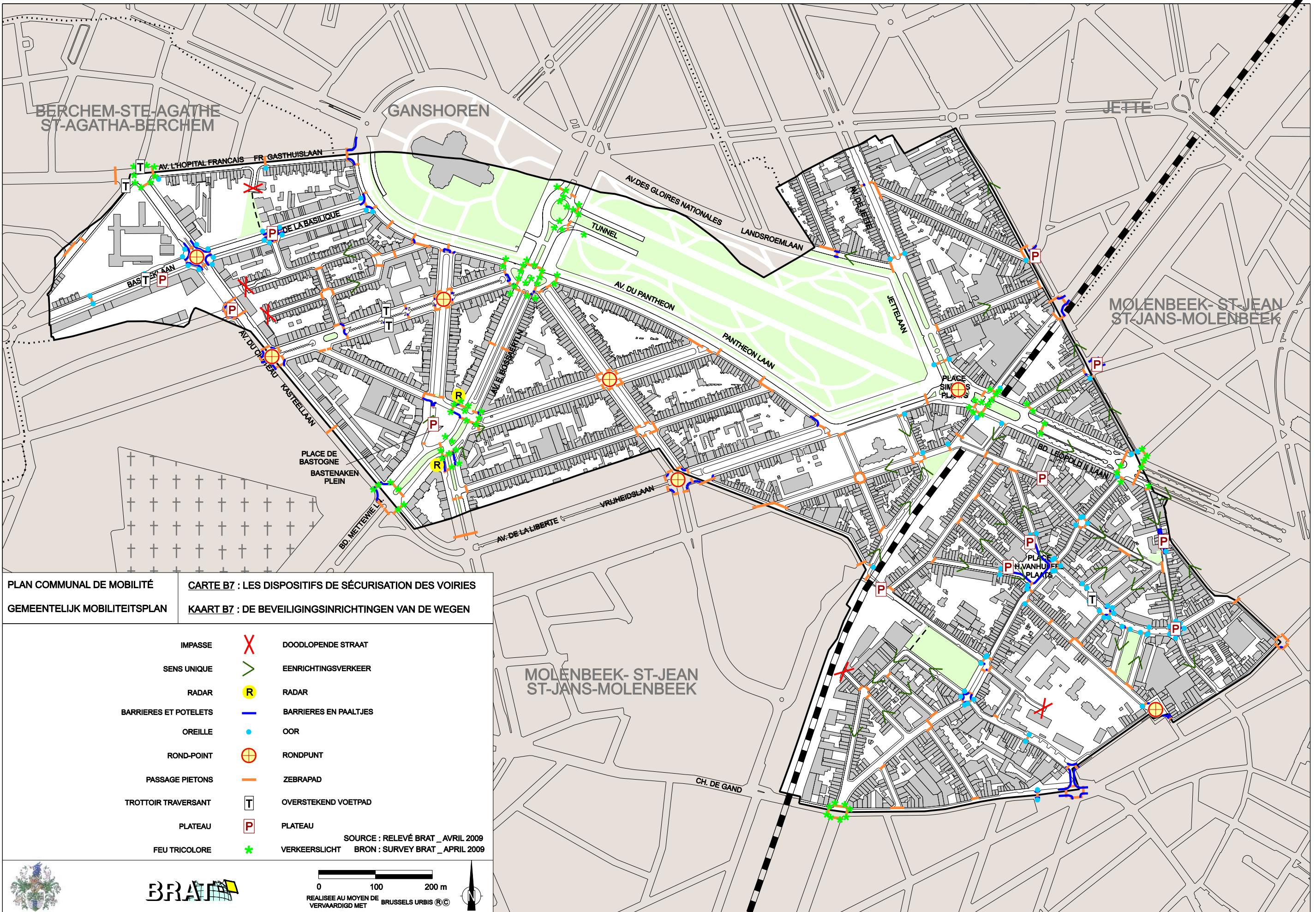
Avec **8 plateaux, 6 trottoirs traversants**, de nombreuses **oreilles de trottoirs**, ainsi que d'abondants **potelets et barrières** sécurisant divers carrefours (cf. carte B.7), Koekelberg n'est pas dépourvue d'aménagements de sécurisation. Toutefois, comme la commune n'a investi que récemment en la matière, son niveau d'équipement est moindre qu'en d'autres communes bruxelloises.



Nouveau plateau au carrefour entre la chaussée de Jette, la rue Houzeau de Lehaie et la rue Sergijsels.



Trottoirs traversants avenue de la Basilique.



Trois autres types d'équipements de sécurisation sont également utilisés : les radars permanents (uniquement présents sur le bd. Mettewie et l'avenue Bossaert, à hauteur de la place de Bastogne), les indicateurs de vitesse instantanés² et les zones 30, qui sécurisent les abords des écoles (particulièrement nombreux à Koekelberg).



Les radars jouent également un rôle de prévention en incitant les automobilistes à respecter la limitation de vitesse.



Les zones 30 sécurisent depuis peu les abords des écoles.

² Ces dispositifs ont pour fonction principale la sensibilisation des automobilistes sur leur vitesse mais ne sont pas des instruments de répression. Ils n'ont dès lors pas la même efficacité que les radars.



Un indicateur de vitesse instantanée : de la prévention routière (avenue du Panthéon).

Le bilan des aménagements de sécurisation qui ont été réalisés à ce jour pour les espaces publics koekelbergeois est **globalement positif** en raison :

- des importants efforts effectués ces dernières années pour sécuriser les voiries. Il y a quelques années à peine, on ne recensait aucun plateau ou trottoir traversant, aucun rond-point, aucune zone 30, et l'utilisation des potelets et autres barrières parisiennes étaient marginale et ponctuelle ;
- une attention prioritaire a été accordée aux environnements les plus sensibles (abords des écoles et autres lieux à haute fréquentation piétonne) ;

Ce constat encourageant ne doit toutefois pas cacher quelques lacunes :

- la vitesse souvent trop élevée des automobilistes sur certaines grandes voiries (avenues du Panthéon et Bossaert notamment) ;
- la sécurisation insuffisante de traversées piétonnes à des endroits critiques (ex : av. du Panthéon) et/ou stratégiques (ex : passage pour piétons en face de l'arrêt de tram « Besme »). Des lieux où la sécurité pourrait être renforcée par la présence de potelets, barrières ou autres aménagements ;
- le manque de clarté de certaines informations (ex. : les sections de la chaussée de Jette qui sont en zone 30).



Ce marquage au sol effacé constitue la seule indication de la présence d'une zone 30 sur la chaussée de Jette (section comprise entre la rue des Archers et l'avenue Carton de Wiart).



Carrefour Houzeau de Lehaine / Jardinier / Montagne aux Anges : un des rares carrefours qui reste sans aucun aménagement de sécurisation (NB : un projet existe pour ce lieu).

5. LES AMÉNAGEMENTS POUR CYCLISTES

Koekelberg compte peu d'aménagements cyclables sur son territoire (cf. carte B.8) :

- une **piste cyclable unidirectionnelle hors voirie** à hauteur de l'avenue Bossaert, devant la Basilique. Il existe aussi quatre petites sections de pistes au boulevard Léopold II (quelques mètres servant de jonction cyclable avec les allées latérales) ;
- des **pistes cyclables peintes sur la chaussée**. De tels aménagements sont présents avenue du Château, avenue du Karreveld, avenue de la Liberté (en partie), avenue de Jette (en partie) ; et sur de petites sections au bd. Léopold II, à la place de Bastogne et l'avenue Bossaert ;
- des **bandes cyclables suggérées** qui se présentent sous la forme de logos vélos peint sur le bord de la chaussée, à l'avenue du Panthéon, l'avenue de Jette à hauteur de la bande bus et de petites sections du boulevard Léopold II, dans le prolongement des courtes sections de pistes cyclables (cf. ci-dessus). Très récemment, des amorces de bandes cyclables ont été peintes sur les voiries des différents itinéraires cyclables régionaux.



Piste cyclable peinte à l'avenue de la Liberté.

L'objectif du plan directeur Vélo 2005-2009 (élaboré par la Région de Bruxelles-Capitale) était d'avoir à l'horizon 2009, sur l'ensemble des voiries régionales, une piste cyclable pour les voiries les plus larges et une bande cyclable suggérée pour les autres.

Un objectif qui n'a été que partiellement atteint car il n'y a pas encore d'aménagement pour cyclistes sur le bd. Mettewie (projet à l'étude), la chaussée de Gand, une partie de l'avenue Bossaert et du bd. Léopold II et une section de l'avenue de la Liberté.

En outre, les **itinéraires cyclables régionaux (ICR B et 11)** qui traversent ou longent le territoire communal – et qui tendent à emprunter les voiries locales, où le trafic est a priori moins dense et moins rapide que sur les voiries principales – sont dépourvus d'aménagement pour cyclistes à l'exception de l'avenue du Château (pistes cyclables marquées) et des quelques amorces de bandes cyclables suggérées. Toutefois, ces itinéraires viennent d'être très récemment balisés.

En terme d'aménagements cyclables, on peut encore mentionner favorablement :

- les **zones avancées pour cyclistes (SAS)** aménagées à hauteur des feux lumineux. Elles permettent aux cyclistes de se positionner devant les voitures, d'être plus visibles et de tourner à gauche plus facilement ;
- les **sens uniques limités (SUL)**, quasiment généralisés sur l'ensemble des voiries en sens unique. Un bel atout pour les cyclistes. Seules la rue de la Sécurité, le square de Noville, quelques sections de la ch. de Jette et la rue de l'Armistice ne sont pas en SUL. Notons que l'ICR B passe par cette dernière...



Les SUL sont omniprésents à Koekelberg, mais rarement accompagnés d'un marquage au sol de type « logos vélos »



La rue de l'Armistice est une des rares rues en sens unique qui ne soit pas un SUL, ce qui est gênant quand on sait que l'ICR B passera par cet endroit.

En revanche, peu d'espaces publics sont munis de ranges-vélos ce qui est un frein à l'utilisation de ce mode de transport. Au total, on ne dénombre que **8 ranges vélos** sur l'ensemble de la commune qui offrent une capacité d'accueil d'à peine 23 vélos :

- 3 ranges-vélos à proximité de la station de métro Simonis (capacité d'accueil de 10 vélos) ;
- 2 ranges-vélos avenue du Panthéon, à hauteur de l'arrêt de tram 19 Collège Sacré-Cœur (capacité d'accueil de 4 vélos) ;
- 2 ranges vélos aux entrées de l'espace vert situé Square de Noville (capacité d'accueil de 6 places) ;
- 1 range-vélo avenue des Gloires Nationales, en face du parc Elisabeth (capacité d'accueil de 3 vélos).

Le très prochain aménagement de **cinq stations Villo** (d'une capacité totale de 120 vélos) marquera toutefois un changement important dans l'équipement cycliste de la commune.



L'installation de stations Villo s'est récemment concrétisée (ici rue de l'Eglise Sainte-Anne).



Les ranges-vélos sont rares à Koekelberg. Les cyclistes doivent dès lors se débrouiller comme ils le peuvent (ici à la station Simonis).

En résumé, des efforts encore importants doivent être faits d'une part pour davantage assurer la sécurité des cyclistes et, d'autre part, pour offrir des conditions de stationnement correcte et sécurisée.

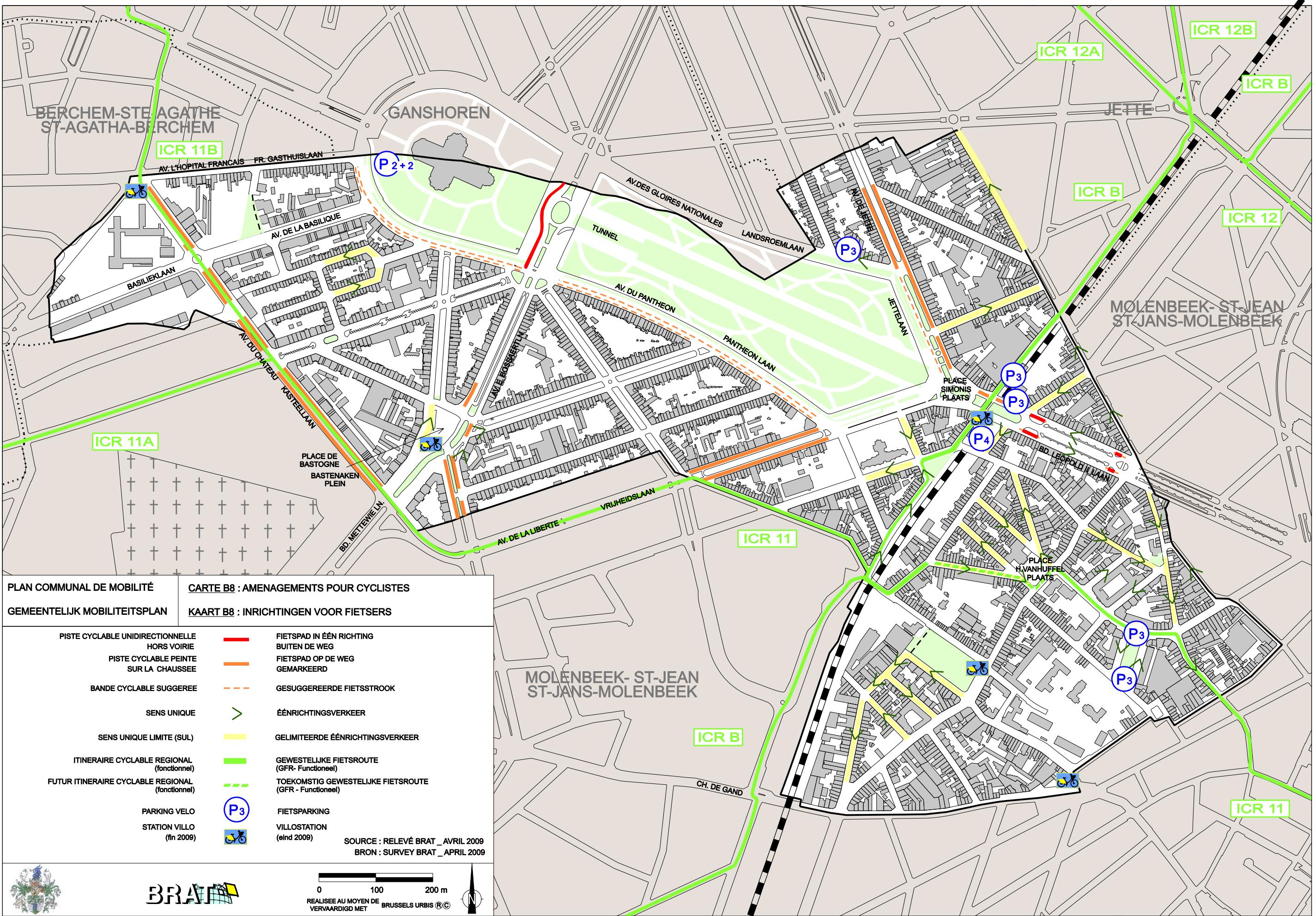


Rue De Becker : récent marquage de l'Itinéraire Cyclable Régional.



Le parc Elisabeth : n'est pas aménagé pour les vélos et les conditions d'accès des cyclistes n'y sont pas claires (bien que parfois explicites comme du côté de l'avenue des Gloires Nationales).

Pour information, Koekelberg ne se classait que 11^{ème} commune bruxelloise en matière de degré de satisfaction quant aux aménagements cyclables (enquête socio-économique, 2001). Une mauvaise performance quand on sait que la Région de Bruxelles-Capitale dans son ensemble fait partie des mauvais élèves en la matière (NB : cette enquête est toutefois antérieure aux récents aménagements entrepris : avenue du Château, etc.).



6. ORGANISATION GÉNÉRALE DE LA CIRCULATION

Pour disposer d'un diagnostic complet de l'organisation de la circulation, il convient également de préciser là où les utilisateurs peuvent passer, en tenant compte des caractéristiques physiques des voiries et des dispositions du code de la route.

Koekelberg compte une vingtaine de voiries en **sens unique**, presque toutes situées dans le « bas Koekelberg ». Cet état de fait est le plus souvent le fruit d'une mise à sens unique « automatique », dans la mesure où il concerne principalement des voiries dont la chaussée est étroite et où les croisements de véhicules sont difficiles, voire impossibles.

L'ouest de Koekelberg compte en revanche peu de sens unique. D'urbanisation plus récente, la largeur des chaussées y est plus grande ce qui permet la circulation dans les deux sens.

Exception à la règle générale, on notera que les sens uniques de la rue Vande Sande et de la rue du Parc Elisabeth visent à contrecarrer le trafic de transit et non à pallier une largeur de chaussée insuffisante.

Il y a également quelques voiries qui sont en **impasse**. Cette situation résulte d'un mode d'urbanisation courant (lotissement) en seconde couronne urbaine : rue Lepreux, rue E. Deroover. Toutefois, ces impasses « routières » permettent le passage des piétons et cyclistes de et vers l'avenue du Château.

L'impasse de l'avenue de l'Hôpital Français est tout simplement un projet de voirie inachevé. Il dessert un petit espace vert qui fait office de cheminement piéton entre l'avenue de l'Hôpital Français et l'avenue de la Basilique.

A l'est du territoire, l'impasse de la rue du Neep s'explique par la présence du chemin de fer, alors qu'à la rue des Tisserands l'impasse aboutit à un complexe d'immeubles à appartements sociaux.



Les voiries en impasses sont rares à Koekelberg (ici rue Lepreux).

En ce qui concerne le **régime des vitesses** qui est d'application, la vitesse est usuellement limitée à **50 km/h**, que ce soit pour les voiries de quartiers, les voiries interquartiers, ou encore les voiries métropolitaines. Les **zones 30** ont été récemment développées sur quelques sections de voiries, à proximité des écoles. Le développement des zones 30 reste toutefois en deçà des ambitions arrêtées dans le Plan directeur d'aménagement de zones 30 (2004) ; la Commune ayant privilégié la mise en œuvre de nombreux travaux de voiries (place Vanhuffel, etc.) avant d'agir sur le paramètre des vitesses autorisées.

Hormis les tunnels du boulevard Léopold II (vitesse limitée à 70 km/h), il n'existe donc pas à Koekelberg de voiries dont la vitesse autorisée soit supérieure à 50 km/h, ni une réelle hiérarchisation du régime des vitesses en fonction de l'importance des voiries.

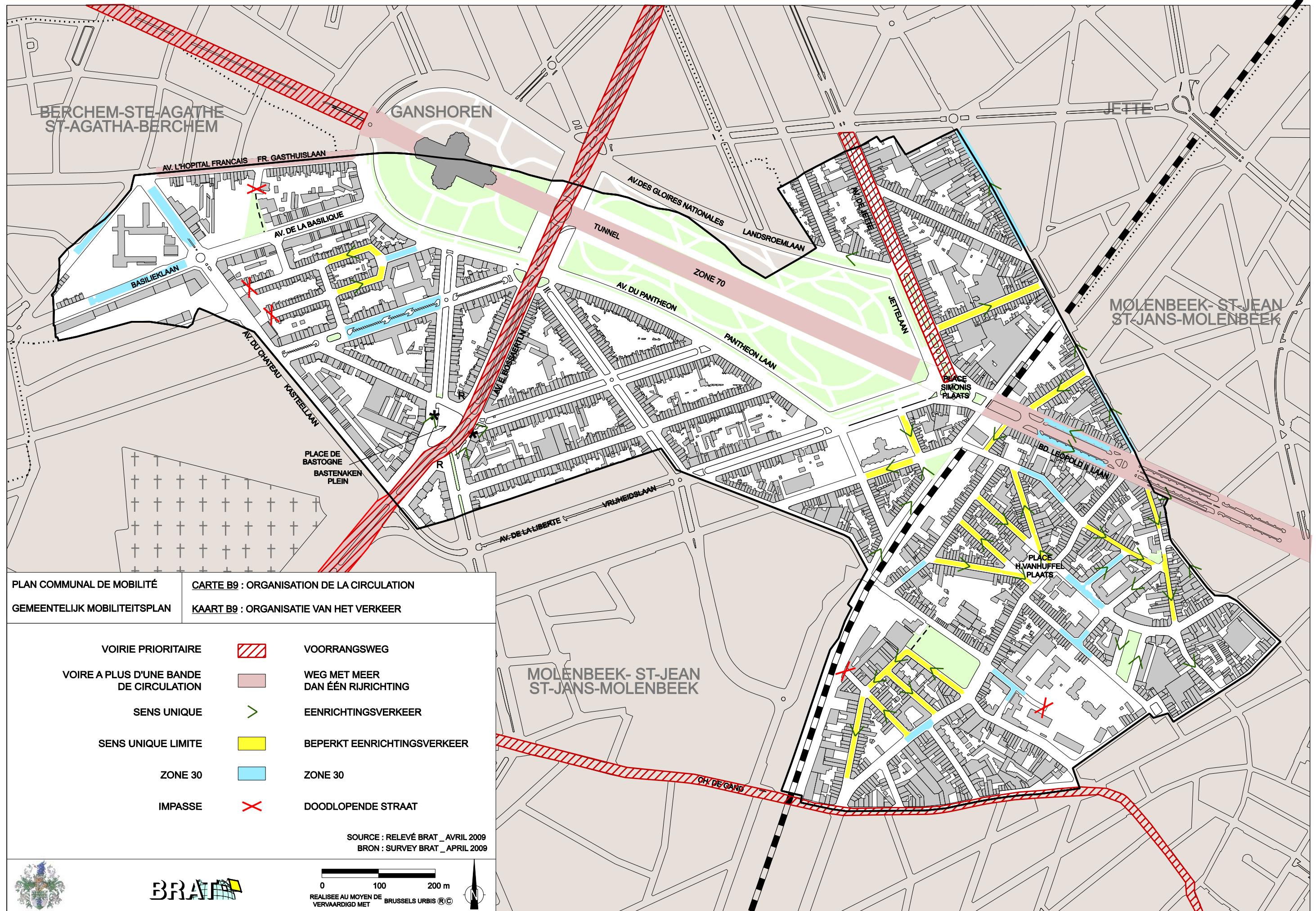
Le **régime des priorités** est marqué par la quasi généralisation de la priorité de droite. Koekelberg ne comprend que quatre voiries en régime prioritaire : le boulevard Mettewie et l'avenue E. Bossaert (voies métropolitaines), ainsi que l'avenue de Jette et la chaussée de Gand (voies interquartiers). Ces voiries sont toutes gérées par la Région.



Les zones 30 sont l'exception à Koekelberg, où la vitesse est usuellement limitée à 50 km/h.

Quelques voiries appartenant au réseau primaire des voiries ne sont pas prioritaires : le boulevard Léopold II, l'avenue du Karreveld, l'avenue du Panthéon et l'avenue des Gloires Nationales. Pour le boulevard Léopold II, la non priorité de droite est de mise quand les feux de signalisation ne fonctionnent pas. Cette situation va à l'encontre d'une bonne sécurité et fluidité du trafic qui doit être de mise sur les voies de premier ordre.

Toujours sur le plan d'une organisation générale de la circulation, on pointera certaines restrictions d'accès en fonction du **tonnage des véhicules**. Elles servent à interdire le passage des poids lourds. C'est le cas du tunnel Léopold II, dont l'accès est interdit aux camions de plus de 3,5 tonnes. Cela signifie que la circulation des poids lourds se fait automatiquement par le réseau de surface. Une telle restriction existe également sur l'une ou l'autre voirie de surface (avenue Seghers, avenue de la Basilique, avenue de la Liberté). Pointons encore que l'accès aux camions (panneau C23) est interdit rue Lepreux et avenue de l'Indépendance Belge.



7. ORGANISATION DU STATIONNEMENT

L'organisation du stationnement est régie par une situation de droit qui elle-même définit une capacité générale de stationnement en voirie par quartier, par rue... A celle-ci, s'ajoute les capacités offertes par les biens privés.

Le stationnement revêt un aspect particulièrement important dans la problématique de la mobilité. La politique du stationnement fait en effet partie, avec le développement des modes de transports alternatifs, des instruments les plus efficaces pour réguler les déplacements motorisés. Elle vise avant tout à améliorer la rotation des véhicules et à éviter la sursaturation (stationnement illicite, double file, utilisation des zones de livraison...).

La situation de droit du stationnement (où peut-on se garer, à quel moment de la journée ?), peut être résumée comme suit (cf. carte B.10) :

- le stationnement longitudinal est, en toute logique, le mode dominant d'organisation du stationnement dans la commune. Cependant, le stationnement en épis (notamment sur les bermes centrales) est assez répandu à Koekelberg ;
- le stationnement est le plus souvent bilatéral, ce qui suppose bien évidemment une largeur de chaussée suffisante pour offrir une telle disposition. Par exemple, suite au réaménagement de la place Vanhuffel, les rues donnant sur la place ont été mises à sens unique pour permettre le stationnement bilatéral ;
- lorsque la chaussée est vraiment trop étroite, on passe au stationnement unilatéral, comme pour rue Herkoliers, rue F. Delcoigne, chaussée de Jette (entre le boulevard Leopold II et la rue Saint-Julien) et rue Stepman ;
- certains axes relativement étroits et supportant, à double sens, un trafic dense ou de véhicules lourds (camions, autobus STIB...) ont également un stationnement unilatéral afin de favoriser la fluidité du trafic. C'est par exemple le cas de la rue de l'Eglise Sainte-Anne et la rue de l'Armistice (entre le boulevard Léopold II et la chaussée de Jette). Le pourtour de la Basilique offre également un stationnement unilatéral ;
- pour certains grands axes le stationnement se fait uniquement sur la berme centrale. C'est le cas de l'avenue Bossaert et de l'avenue de la Liberté ;

- le stationnement alterné par quinzaine est rare et confiné quasi à la frontière sud-est de la commune avec Molenbeek-Saint-Jean (rue Van Hoegarde, rue Piermez, rue Saint-Julien, chaussée de Jette, rue Deschampheleer et rue Montagne aux Anges). Il est en voie de suppression car rarement respecté et source de confusion ;
- dans les alentours de l'avenue Bossaert, les bermes centrales des voiries sont organisées pour le stationnement en épi. Ce qui offre une plus grande capacité de stationnement (avenue Berchem-Sainte-Agathe, avenue Seghers, avenue de l'Indépendance Belge). Il est à signaler que ces dernières années, la Commune y a autorisé le stationnement longitudinal le long des bâtiments ; ce qui a augmenté la capacité de l'offre pour ce quartier ;



Avenue Seghers : depuis quelques années le stationnement est autorisé tant sur la berme centrale que le long des immeubles.

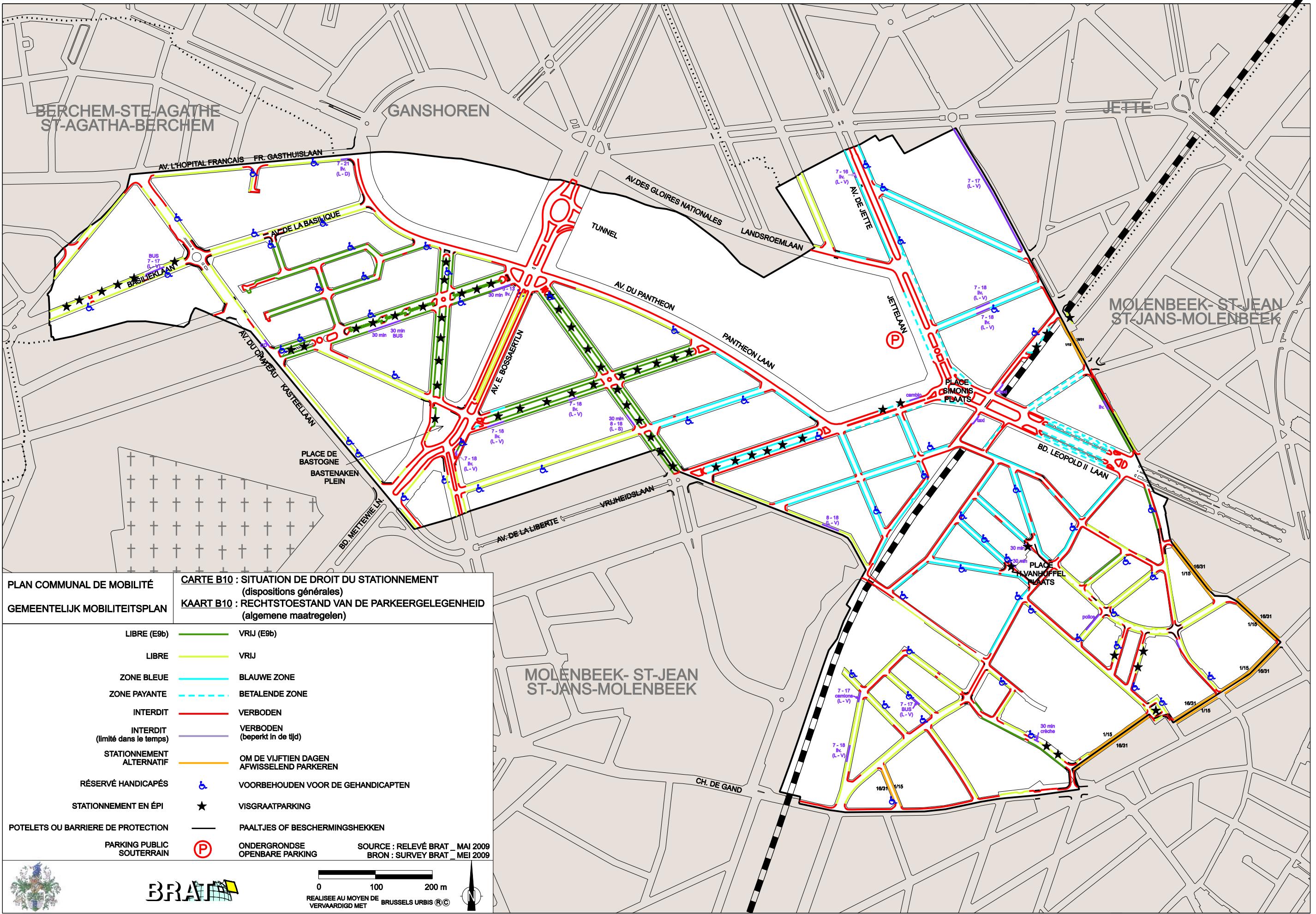
- de façon générale, l'organisation du stationnement à Koekelberg se traduit par une utilisation optimisée des capacités de parking permises par la configuration des voiries (cf. plus loin) ;
- l'offre publique en matière de stationnement est située en voirie à l'exception du parking souterrain « Simonis » (132 places) ;
- les réservations locales de stationnement (zones de livraisons, bus scolaire, places réservées au corps de police, station Cambio...) restent peu nombreuses.



Avenue de la Liberté : places de stationnement réservées pour la station Cambio « Simonis ».

La compréhension par l'automobiliste de l'organisation du stationnement est globalement bonne ; la signalétique est le plus souvent claire et lisible. Quelques zones de confusion méritent toutefois d'être signalées. C'est notamment le cas :

- de la chaussée de Jette, où la signalétique est confuse et où l'aménagement de la voirie laisse implicitement croire que le stationnement est autorisé alors qu'il ne l'est pas pendant la journée. Les interdictions ne sont d'ailleurs pas respectées ;
- aux « clos » Deroover et Lepreux, l'interdiction de stationner en fin de clos est d'application uniquement au clos Deroover. Dans la pratique, cette interdiction n'est pas respectée.



8. REAMENAGEMENTS RECENTS DES VOIRIES

Le bilan des réaménagements récents de l'espace public (et des projets en cours d'exécution) est un critère utile pour le PCM car s'il peut (et doit même) arrêter des objectifs à long terme, il faut, pour toute programmation d'interventions, tenir compte du nécessaire amortissement financier des travaux les plus récents.

De nombreuses voiries à Koekelberg ont récemment été réaménagées. On pointera :

- la place Vanhuffel : réaménagement de la place et de ses abords, avec embellissements spécifiques (fontaine, éclairage, etc.) ;
- rue de l'Eglise Sainte-Anne : réaménagement complet de la voirie, éclairage compris, aménagement spécifique pour le marché ;
- rue Sergijsels : réaménagement de la voirie, sécurisation des abords des écoles et autres équipements ;
- place Van Hoegaerde : réaménagements de la place (aire de parking) et de ses abords ;
- rue de Ganshoren : réaménagement complet et plantation d'arbres d'alignement, ainsi que réaménagement de l'espace public et éclairage spécifique à hauteur du tunnel ;
- rue Schmitz : réaménagement global de la voirie avec ajout d'arbres d'alignement ;
- les avenue du Château et de la Basilique : réaménagement complet de la voirie et de ses abords.



Place Vanhuffel (avant).



Place Vanhuffel (après).



Avenue du Château (avant).



Avenue du Château (après).

L'ensemble de ces réaménagements a contribué à améliorer la sécurité et le confort, aussi bien des piétons (et cyclistes) que des automobilistes.

D'autres aménagements récents ont également contribué à ces améliorations :

- le réaménagement de certains carrefours. Outre ceux situés avenue de la Basilique et avenue du Château, il faut citer le carrefour Liberté / Seghers, le carrefour Indépendance Belge / Seghers, le carrefour Besme / Seghers ;
- la mise en zone 30 de certains tronçons de voiries (aux abords des écoles) ;
- les aménagements pour cyclistes sur certaines voiries (pistes cyclables marquées et bandes cyclables).



Avenue de la Basilique (avant).



Avenue de la Basilique (après).

C.

LES TRANSPORTS PUBLICS



C. LES TRANSPORTS PUBLICS

Les transports publics sont un mode de déplacement important. Ils sont en outre une alternative à l'utilisation de l'automobile. L'analyse de leur desserte spatiale, de leur efficacité (fréquence, vitesse commerciale), de leur utilisation et de leur confort est donc essentielle.

Rappelons que l'organisation des transports publics est du ressort des Régions (organismes para-régionaux : STIB, De Lijn, TEC) et de l'Etat Fédéral (SNCB). Si la Commune n'a pas de rôle direct, elle a néanmoins un pouvoir de suggestion vis-à-vis des sociétés d'exploitation des réseaux.

1. RESEAUX ET LIGNES PASSANT PAR KOEKELBERG

Koekelberg est essentiellement desservie par la STIB. Elle est également desservie par quelques lignes du réseau de De Lijn et traversée par une ligne de chemin de fer n°28 (SNCB), qui ne sert actuellement qu'au transport de marchandises et ne présente pas de point d'arrêt sur la commune (NB : il existe toutefois le projet de réouverture, à la fin 2009, de la gare Simonis).

1. Le réseau STIB

Le territoire communal comprend une station de métro (Simonis) ; deux autres stations étant situées à la limite communale, sur le territoire de Molenbeek (Etangs Noirs et Ossegem)³. Par ailleurs, il y a 26 points d'arrêt de bus ou de trams à Koekelberg.

La commune est desservie par :

- **4 lignes de métro** (1, 2, 5 et 6)⁴ ;
- **1 ligne de tram** (19) ;
- **5 lignes de bus** en journée (13, 14, 20, 49 et 87), ainsi qu'une ligne de bus supplémentaire en soirée (le 15 remplaçant les lignes 13 et 14) ;
- **2 lignes de bus de nuit** (Noctis 15 et 16).

L'organisation des lignes de la STIB à Koekelberg présente les caractéristiques suivantes (cf. cartes C.1 et C.2) :

- les lignes de métro sont de gros atouts puisqu'elles permettent de rejoindre l'ensemble de la Région bruxelloise, c'est-à-dire aussi bien le centre-ville, que la périphérie (Roi Baudouin, Erasme, Stockel et Herrmann-Debroux) ;

- les lignes de bus et de trams ne desservent, pour l'essentiel, que Koekelberg et ses communes voisines (nord-ouest de la Région Bruxelloise) ;
- **Simonis** constitue un important noeud du réseau : en plus du métro, 2 lignes y ont leur terminus (13 et 87) et 3 autres desservent cet arrêt (14, 19 et 20). Ces cinq lignes assurent pour l'essentiel une **fonction de rabattement** vers la station de métro Simonis ;
- le bus 49 constitue une **ligne de rocade** de l'ouest de la Région alors que le tram 19, outre sa fonction de rabattement, tient également une fonction de ligne de rocade.



Le tram 19, tient à la fois un rôle de rabattement vers la station de métro Simonis et de rocade dans l'ouest de la Région.

Le nouveau **réseau de bus de nuit** (Noctis, depuis mars 2007) est en service les nuits du vendredi et du samedi, de minuit à 2h30.

Deux lignes de bus du réseau radial (N15 et N16) desservent la commune. Depuis la Porte de Namur en passant par le « bas Koekelberg » (Etangs Noirs, Vanhuffel), les deux lignes suivent un même parcours jusqu'à Simonis. Ensuite, la N15 et la N16 se séparent, l'une pour desservir Berchem et l'autre Ganshoren (ce jusqu'à la limite avec la Région flamande).

L'accessibilité en transports publics depuis Koekelberg vers le reste de la Région⁵, est largement supérieure à la moyenne. C'est ce qui permet de comprendre que l'indice de satisfaction des habitants quant aux transports publics (résultats de l'enquête socio-économique réalisée en 2001 par l'Institut National de Statistiques) est pour Koekelberg parmi les plus élevés de toute la Belgique !

Il faut préciser que le réseau métro a récemment (début avril 2009) fait l'objet d'une réorganisation complète, ce qui a eu des implications pour les différentes stations de métro :

- la **station Simonis** n'est plus desservie par les lignes 1A et 2, mais par la ligne 6 (Roi Baudouin – Simonis-Elisabeth) et la nouvelle ligne 2, dont elle constitue le double terminus. De ce fait, la station vient également de changer de nom. Elle s'appelle désormais « Simonis-Léopold II » au niveau du rez-de-chaussée (anciennement ligne 1A), et « Simonis-Elisabeth » à l'étage inférieur (ancien terminus de la ligne 2).
- la **station Ossegem** n'est plus desservie par la ligne 1A, mais par la nouvelle ligne 2 et la ligne 6 ;
- la **station Etangs Noirs** n'est plus desservie par les lignes 1A et 1B, mais par les lignes 1 (Gare de l'Ouest – Stockel) et 5 (Erasme – Herrmann-Debroux).

Cette modification du réseau métro a des conséquences pour les Koekelbergois utilisateurs de ce mode de transport. Ceux-ci sont désormais obligés de réaliser une correspondance à Beekkant s'ils veulent rejoindre le centre-ville. Pour le reste, il est trop tôt pour mesurer tous les bénéfices de ce dernier changement majeur du réseau. En effet, la régularité des dessertes n'est pas encore acquise et les panneaux indicateurs de la progression des rames sont encore en période de test.

On notera également que, depuis peu, le bus 20 a son terminus à Etangs Noirs en lieu place de Delacroix, étant donné que la jonction entre ces deux points peut dorénavant se faire via le métro (cf. le récent bouclage).

³ Les stations Etangs Noirs et Ossegem, bien que situées sur le territoire communal voisin, ont un rayon d'attraction sur Koekelberg et seront dès lors incluses dans l'analyse.

⁴ Si l'on considère la station Etangs Noirs, par où passent les lignes 1 et 5.

⁵ Constat du Plan Régional de Développement

C1 STIB : LES LIGNES PRESENTES À KOEKELBERG
DANS LE RESEAU REGIONAL

C1 MIVB : DE LIJNEN AANWEZIG IN KOEKELBERG
IN HET GEWESTELIJK NET

LIGNES DE BUS STIB
BUSLIJNEN STIB

- 13 SIMONIS / AZ VUB
- 14 GARE DU NORD / Belgica / Simonis / Miroir / AZ-VUB
- 20 NOORDSTATION / Belgica / Simonis / Spiegel / AZ-VUB
- 20 GRAND - BIGARD / Simonis / ÉTANGS NOIRS / GROOT - BIJGAARDEN / Simonis / ZWARTE VIJVERS
- 49 BOCKSTAEL / Miroir / Saint-Guidon / GARE DU MIDI / BOCKSTAEL / Spiegel / Sint-Guido / ZUIDSTATION
- 87 SIMONIS / BERCHEM STATION / SIMONIS / BERCHEM STATION

LIGNES DE TRAM STIB
TRAMLIJNEN STIB

- 19 GRAND - BIGARD / Basilique / Simonis / Miroir / DE WAND
- 19 GROOT - BIJGAARDEN / Basiliek / Simonis / Spiegel / DE WAND

LIGNES DE METRO
METROLIJNEN

Lignes de métro qui desservent KOEKELBERG
Metrolijnen die KOEKELBERG bedienen

- 1, 2, 5, 6



Plan Communal de Mobilité
Gemeenteelijk Mobiliteitsplan

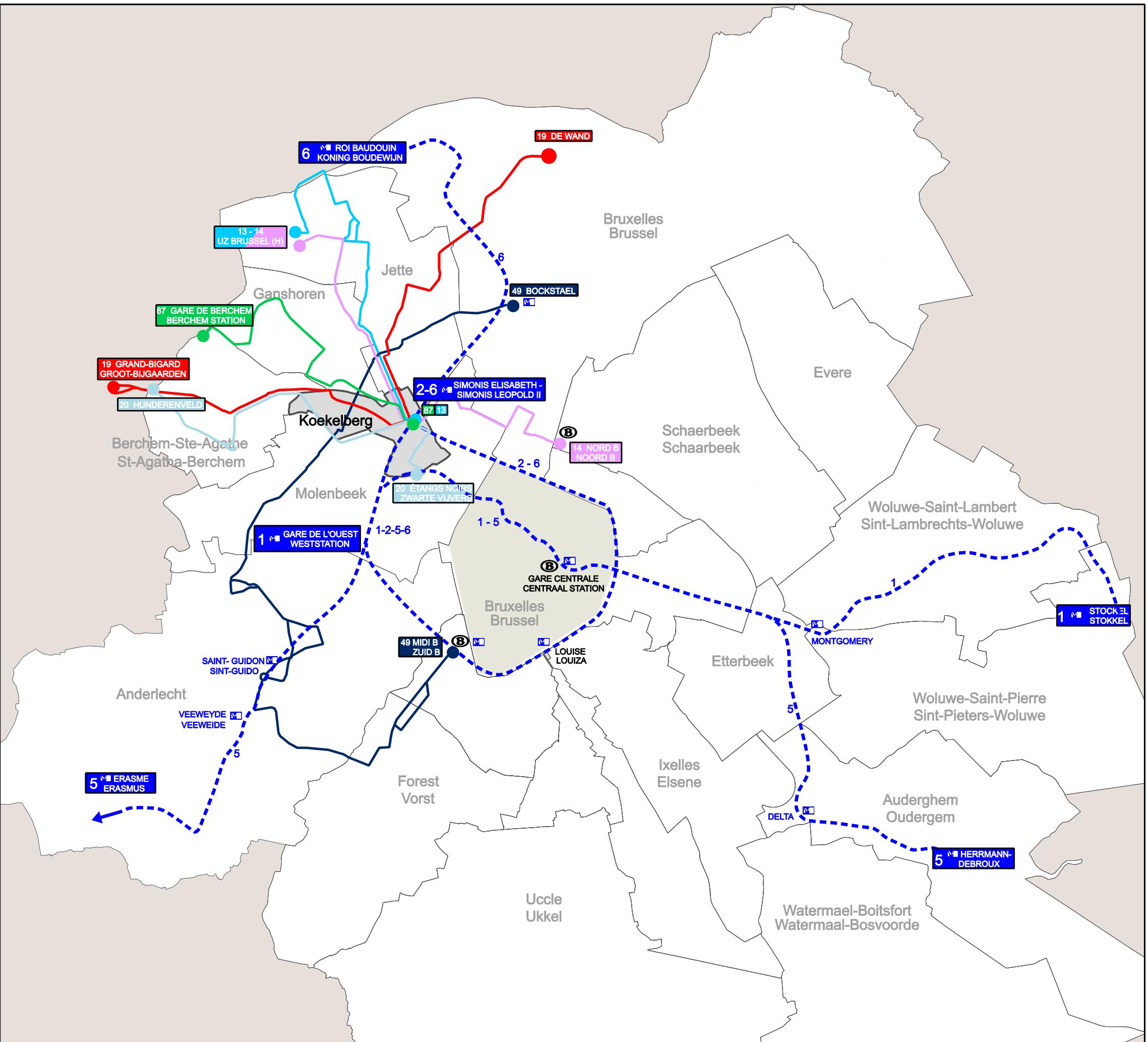
SOURCE : STIB _ AVRIL 2009
BRON : MIVB _ APRIL 2009

0 500 1000 1500 m

© BRA

REALISEE AU MOYEN DE
VERVAARDIGD MET

BRUSSELS URBIS ®



2. Le réseau de De Lijn

Quatre lignes de bus De Lijn desservent Koekelberg (212, 213, 214 et 355) et deux autres la longent au sud (129 et 190, chaussée de Gand).

Au même titre que les lignes de la STIB desservant Koekelberg, quatre de ces lignes (212, 213, 214 et 355) jouent un rôle de **ratabattement** vers la station de métro Simonis mais aussi vers la Gare du Nord (terminus de toutes ces lignes). Elles transportent presque exclusivement des navetteurs originaires de Flandre.

Les lignes 212, 213 et 214 ont toutes leur terminus à la gare d'Alost et suivent un tracé identique à Koekelberg. Depuis la gare du Nord elles empruntent le boulevard Léopold II jusqu'à Simonis, pour ensuite longer le parc Elisabeth via l'avenue de Jette et l'avenue des Gloires Nationales.

Le bus 212, également appelé « *snelbus* », a la particularité de ne desservir que quelques arrêts (à Koekelberg, il ne dessert que l'arrêt *Simonis* alors que le 213 et 214 desservent également l'arrêt *Parc Elisabeth*) et d'être uniquement en service pendant les heures de pointe.

Le bus 355 a, quant à lui, son terminus à Liedekerke. Depuis la gare du Nord, il suit également le boulevard Léopold II jusqu'à Simonis, mais ensuite il longe le parc Elisabeth via l'avenue de la Liberté et l'avenue du Panthéon, pour rejoindre Berchem.

On notera que le bus 190 va prochainement être restructuré et ne s'arrêtera plus aux *Etangs-Noirs*.

Au final, la desserte de De Lijn remplit un rôle différent des lignes de la STIB. Elle fait office de desserte de type suburbaine (entre Bruxelles et la grande banlieue, avec Aalst, Dilbeek, Liedekerke et Erasme comme terminus). Les problèmes rencontrés par les lignes de De Lijn sur le territoire koekelbergeois (de vitesse commerciale e.a.) sont cependant très proches de ceux de la STIB (cf. plus loin).

3. La ligne de chemin de fer (SNCB)

Actuellement, la ligne de chemin de fer n°**28** n'a pas de point d'arrêt à Koekelberg et ne sert qu'au transport de marchandises. Elle est de temps à autre utilisée par quelques trains de voyageurs et lors de perturbations sur la jonction Nord - Midi.

Le projet de RER prévoit toutefois la très prochaine réouverture de la **halte à Simonis**, ce qui renforcerait (et diversifierait) la desserte en transports publics sur la commune.

2. LA DESSERTE SPATIALE EN TRANSPORTS PUBLICS

La desserte spatiale de la commune en transports publics (carte C.3) est **très bonne** :

- à l'ouest de la commune, on est toujours à moins de 300 mètres d'un arrêt de la STIB. Une grande part du territoire se situe même à moins de 200 mètres de tels arrêts ;
- dans l'est de la commune, les constats sont les mêmes. En outre, cette partie du territoire est à moins de 500 mètres d'une station de métro (un critère usuellement appliqué en la matière).

Il n'y a donc pas de quartiers mal desservis par les transports publics à Koekelberg.

Compte tenu des particularités de chaque ligne, une bonne desserte spatiale n'est toutefois pas toujours synonyme d'efficacité dans toutes les directions de l'espace ou dans le temps (cf. ci-dessous).



La ligne de bus 20, un avantage indéniable en terme de couverture spatiale, mais une fréquence de passage moindre que les autres lignes de la STIB passant à Koekelberg.

3. L'EFFICACITE DES TRANSPORTS PUBLICS

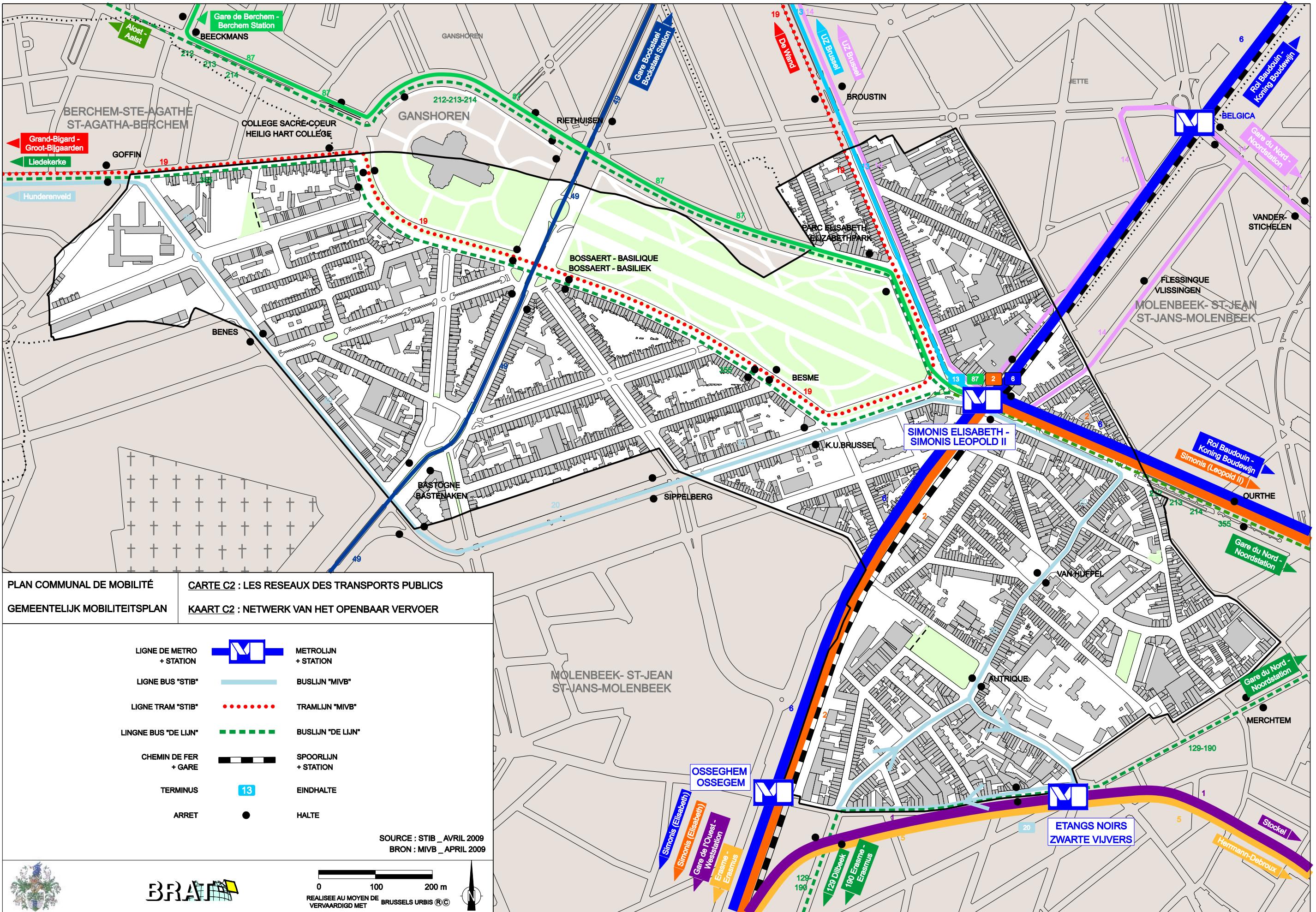
L'ensemble du territoire bénéficie d'une très bonne desserte spatiale en transports publics. Il existe cependant des différences en terme d'efficacité. Par efficacité, on entend :

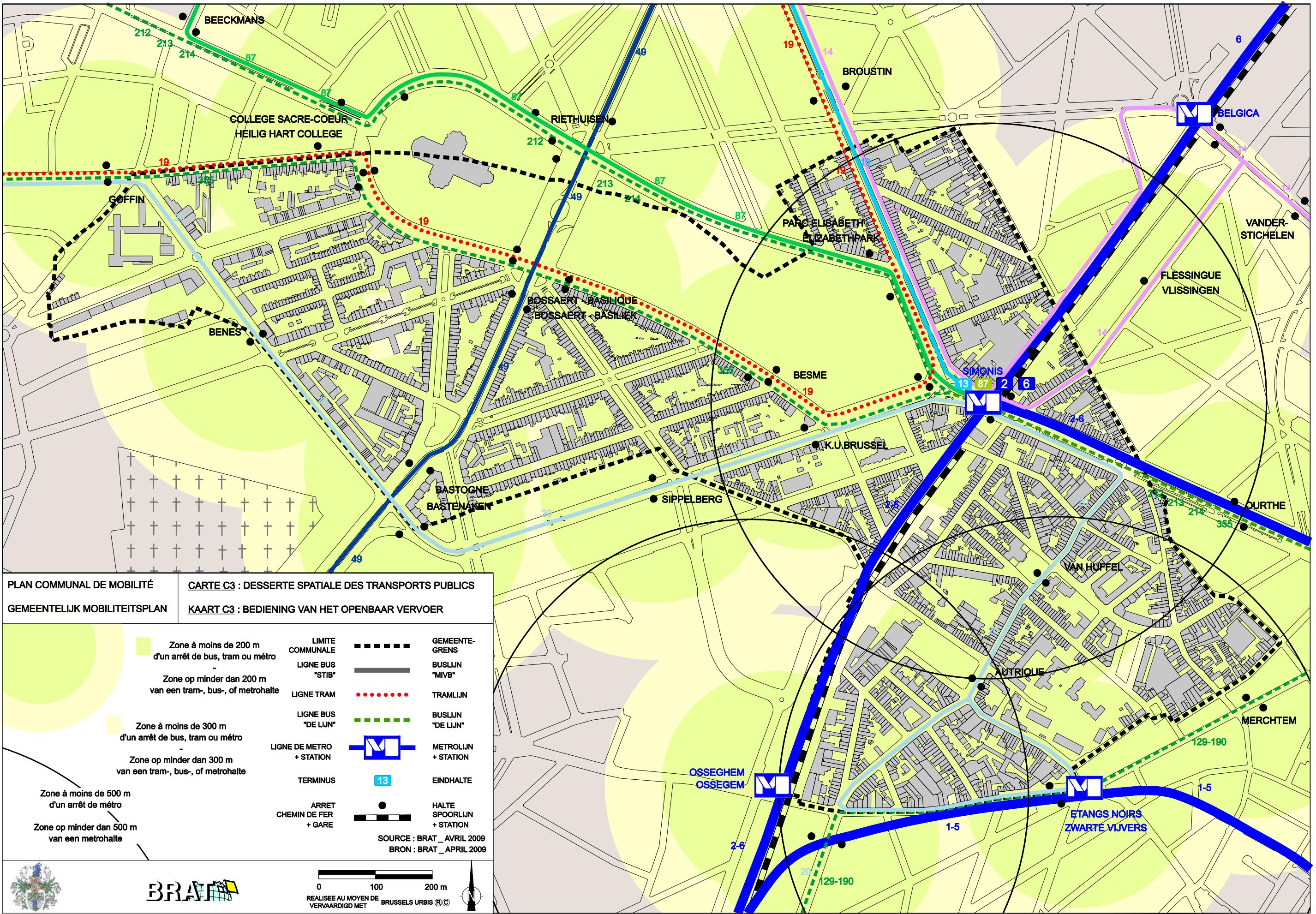
- la fréquence de passage : un arrêt bénéficiant du passage d'un bus toutes les 6 minutes est bien évidemment mieux desservi qu'un arrêt ne bénéficiant que d'un passage toutes les 20 minutes ;
- l'existence d'un offre en soirée ;
- la vitesse commerciale, le métro étant, par exemple, à l'abri des embarras du trafic.

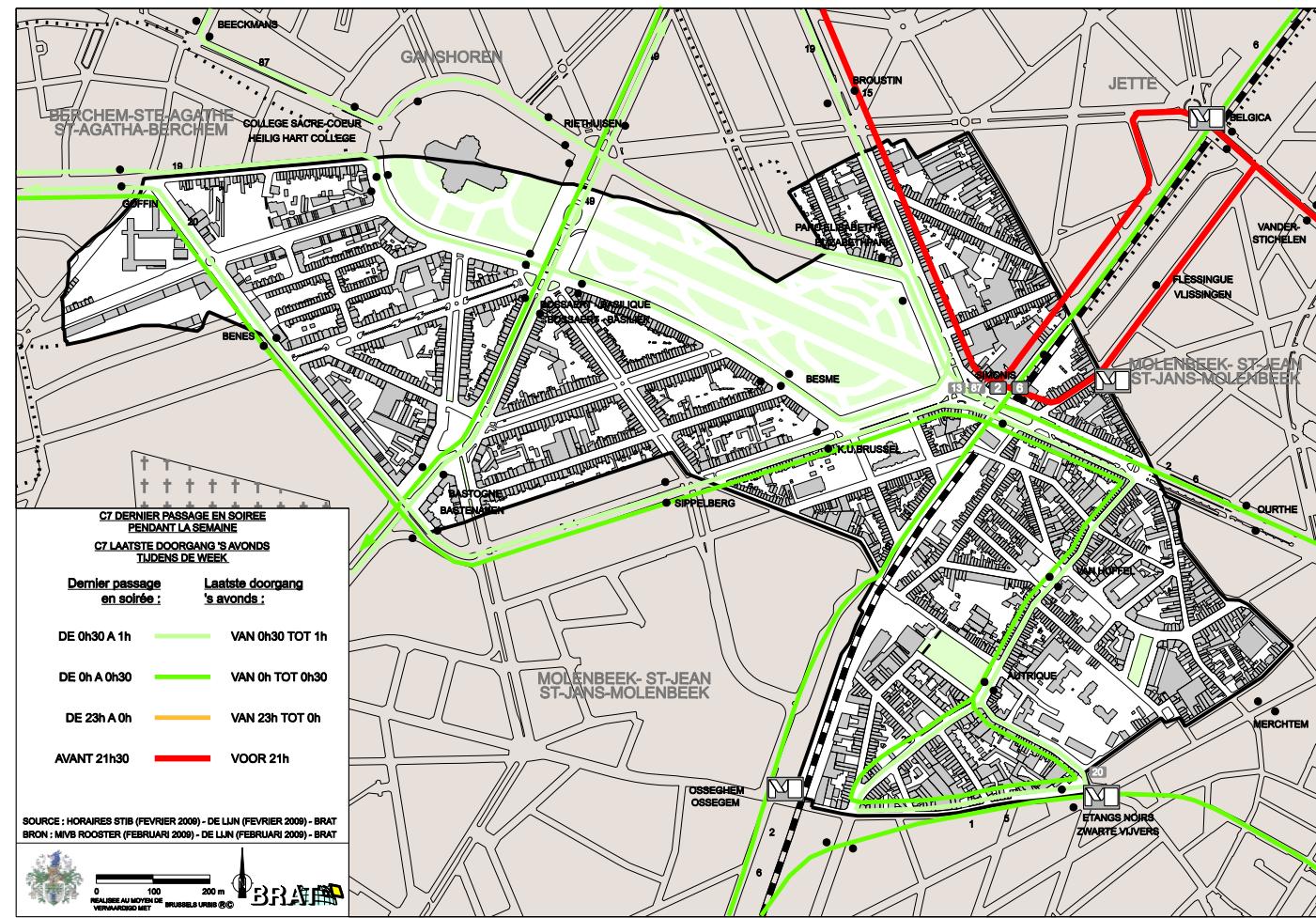
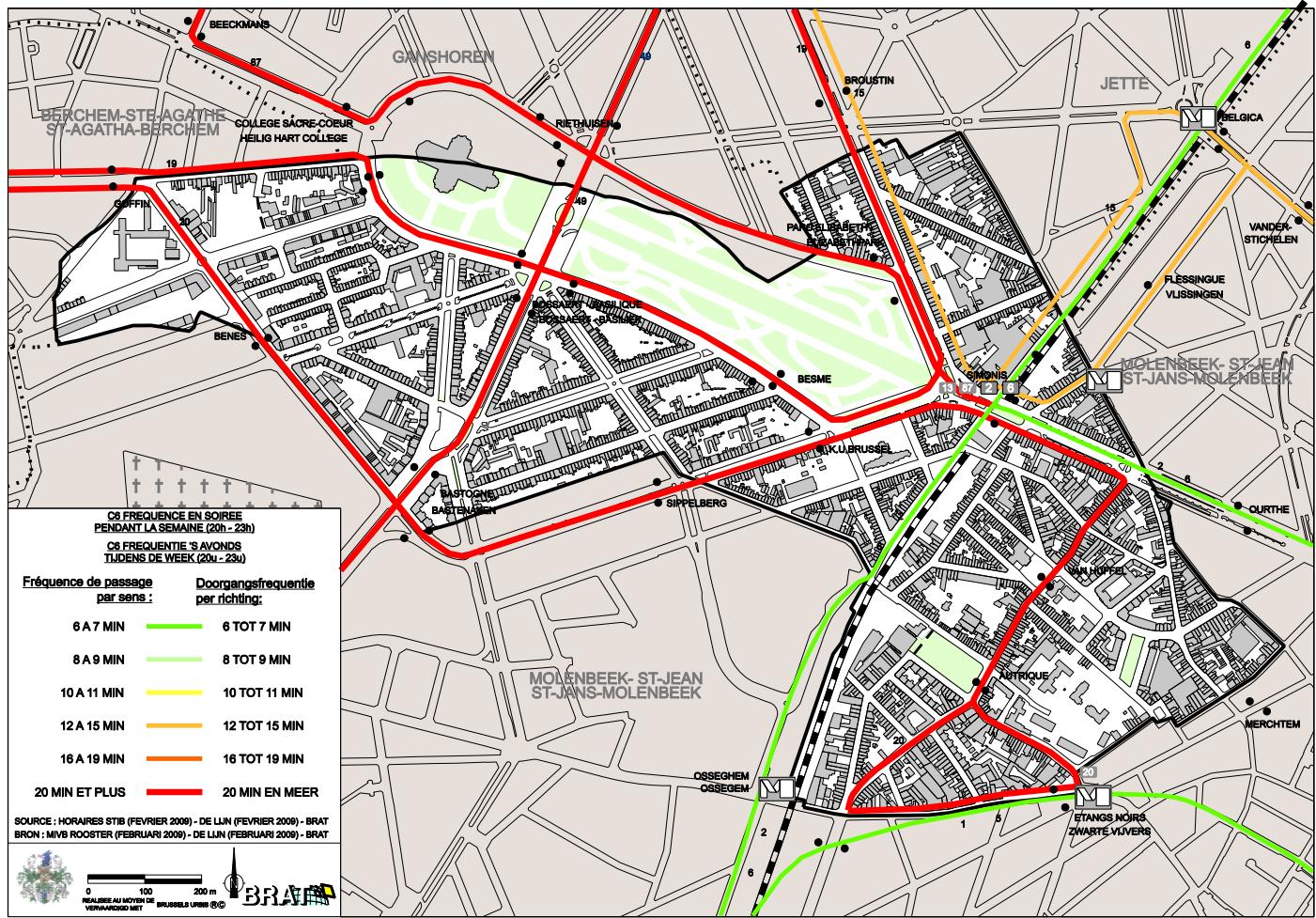
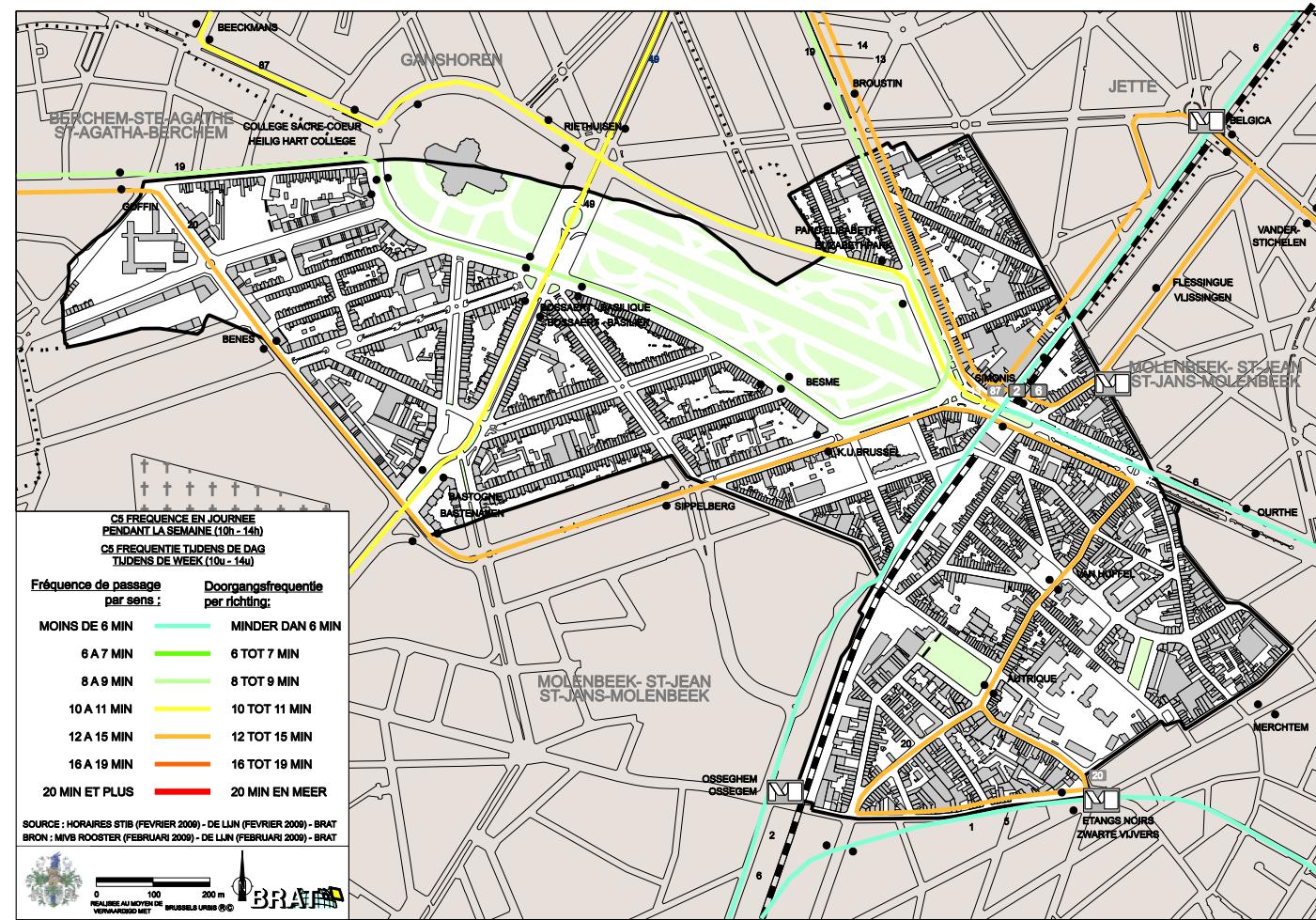
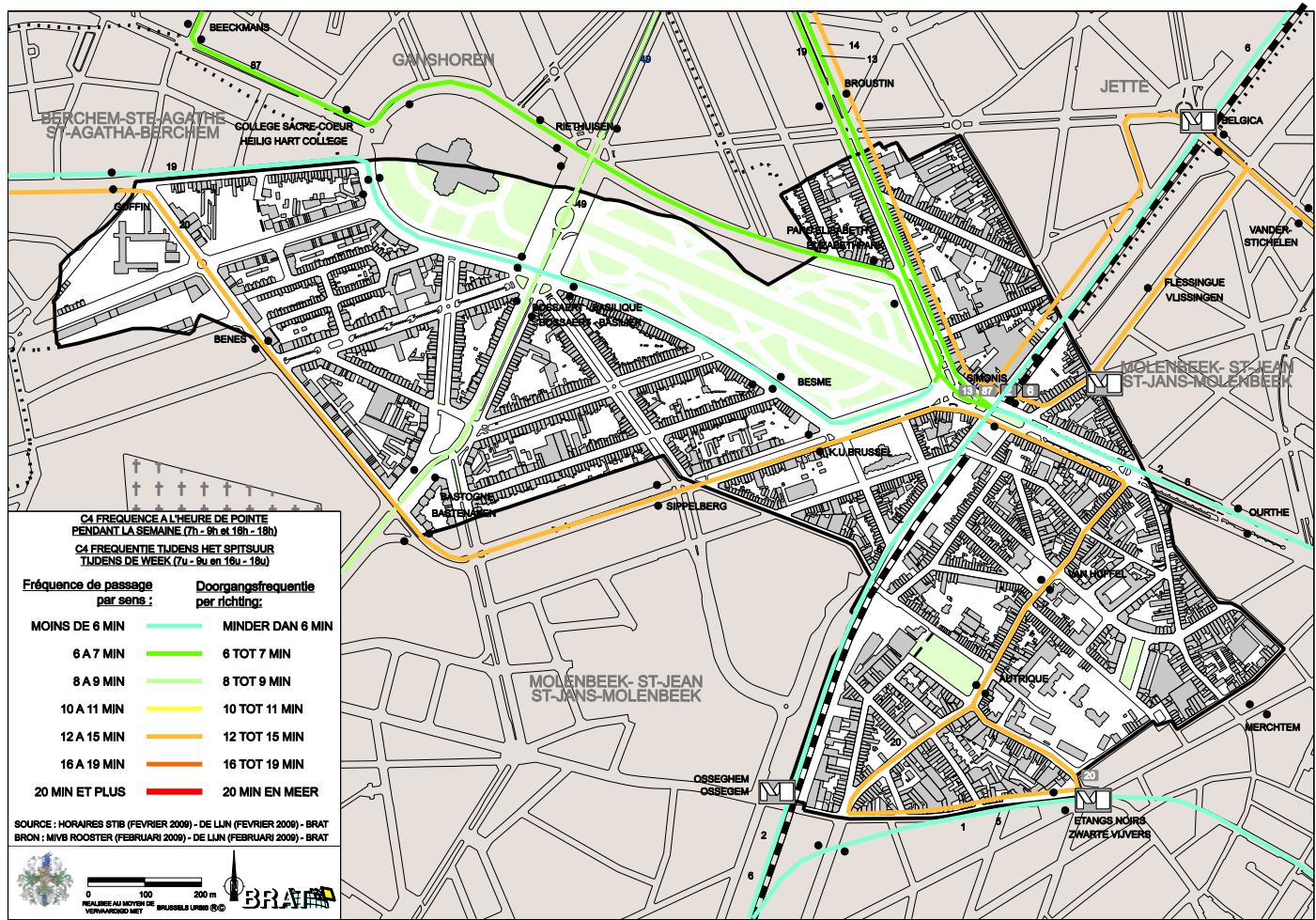
1. La fréquence de passage

Les cartes C.4 à C.6 illustrent les fréquences de passage (nombre de minutes entre deux passages consécutifs) des différentes lignes de la STIB à l'heure de pointe du matin (entre 7 et 9h - les fréquences étant souvent équivalentes à l'heure de pointe de la fin d'après-midi), en journée durant les heures creuses (entre 10 et 14h) et le soir (après 20h). La carte C.7 précise la plage horaire de la desserte en soirée. Il y a :

- **aux heures de pointes**, une différence marquée entre :
 - les lignes de métro et de tram qui bénéficient des fréquences de passage les plus importantes (\pm 20 véhicules par heure) ; une fréquence qui est également élevée pour les bus 13 (haut de Jette) et 87 (Ganshoren) qui jouent un rôle important de rabattement vers la station de métro Simonis, terminus de ces deux lignes (\pm 10 véhicules par heure) ;
 - les bus 20 et 14 qui ont une fréquence de passage deux fois moins élevée (4 à 5 bus par heure) ;
 - le bus 49, présentant une situation intermédiaire (7 à 8 bus par heure).
- **en journée**, des fréquences de passage plus faibles : 12 à 15 minutes en moyenne entre deux passages pour les lignes de la STIB (sauf pour le métro et le tram 19) ; plus de 15 minutes pour les réseaux de De Lijn.
- **en soirée**, les fréquences ne sont soutenues que pour le métro. Sinon, elles ne dépassent pas les 3 trams ou bus par heure. Le service des lignes de De Lijn se termine plus tôt (avant 23h) que celui des lignes de la STIB.
- **de minuit à 2h30 les vendredis et samedis**, les bus N15 et N16 assurent un passage toutes les 30 minutes.







On rappellera que, selon les objectifs énoncés en 1998 dans le plan Iris 1 (et qui sont maintenus dans le Plan Iris 2), on prévoyait qu'à l'horizon 2005⁶, 80 % des clients devaient être desservis par des lignes ayant une fréquence de 6 minutes aux heures de pointes et de 10 minutes hors pointe en semaine. Un objectif ambitieux qui n'a été que partiellement rencontré. En effet, actuellement seules les lignes de métro, ainsi que les lignes 19 et 87 répondent à cet objectif.

En outre, la fréquence de passage assurée par les lignes de **De Lijn** est nettement moindre que celle assurée par la STIB. Aucun bus n'a une fréquence de passage en deçà de 15 minutes, soit plus de 4 bus par heure. Par ailleurs, la direction et le moment de la journée ont une grande importance sur la fréquence. Ainsi, c'est durant les heures de pointe du matin, en direction de la ville (et donc de Simonis), et durant les heures de pointe de l'après-midi, en direction des faubourgs, que les fréquences sont les plus soutenues. Les bus de la ligne 212 (*snelbus*) ne circulent d'ailleurs que durant ces périodes.

2. La vitesse commerciale

Outre la desserte, intervient également la vitesse commerciale. Même si un **bus** ou un **tram** passe fréquemment, l'efficacité de la ligne sera réduite si sa vitesse commerciale est mauvaise.



Aux heures de pointes du matin principalement, le tram 19 peut être bloqué de longues minutes au carrefour des avenues du Panthéon et de l'Hôpital Français, ceci en raison du trafic automobile buttant sur le (proche) carrefour avec l'avenue Charles Quint.

Les facteurs influençant la vitesse commerciale sont essentiellement l'intensité du trafic, les embouteillages, l'existence ou non de sites propres, les feux et carrefours, le nombre d'arrêts, etc. L'objectif fixé par le plan Iris 1 (1998) pour le réseau de surface est de 18 km/h aux heures de pointe et de 24 km/h en site propre.

En parallèle avec une tendance toujours confirmée d'une augmentation du parc automobile et sans résolution forte, le projet de plan Iris II (2009) souligne que les vitesses commerciales diminueront de 32% d'ici 2015. Et même sur sites propres, la congestion perturbera chaque traversée de carrefour.

Principalement aux heures de pointe du matin, plusieurs lignes de transport public subissent des ralentissements parce que les véhicules sont englués dans les bouchons automobiles.

- le **tram 19** (direction Simonis) à l'approche de l'arrêt « Collège Sacré-Cœur » : le tram doit patienter sur l'avenue de l'Hôpital Français pour atteindre l'arrêt situé en site propre sur l'avenue du Panthéon, le long de la Basilique. Et ce, en raison d'automobilistes qui bloquent le passage du tram en restant immobilisés dans le carrefour (sur les rails du tram). L'absence de feux au carrefour de l'avenue de l'Hôpital Français et de l'avenue du Panthéon ne permet pas de réguler l'important flux automobile des deux avenues (dont la destination est principalement l'avenue Charles-Quint et l'entrée du tunnel Léopold II) ;
- le **bus 20** (direction Etangs Noirs) à l'approche de la place Simonis : le bus pâtit des files de voitures qui se forment sur l'avenue de la Liberté, déjà en amont de l'arrêt KU Brussel. En effet, le trafic de l'avenue de la Liberté en direction du boulevard Léopold II doit céder le passage au trafic venant de l'avenue du Panthéon et à celui engagé sur le rond point de la place Simonis. De ce fait, il n'est pas rare que les passagers du bus préfèrent descendre à l'arrêt KU Brussel pour joindre à pied la station Simonis et ainsi ne pas subir les longues minutes d'immobilisation du bus. Il arrive également que le chauffeur fasse descendre les passagers excédés entre les deux arrêts (cf. photo ci-dessous) ;

- le **bus 49** à l'approche du croisement de l'avenue Bossaert et l'avenue du Panthéon : le bus est tributaire de la bonne fluidité ou non du trafic sur ces axes (NB : les files de véhicules sont fréquentes aux heures de pointe) ;



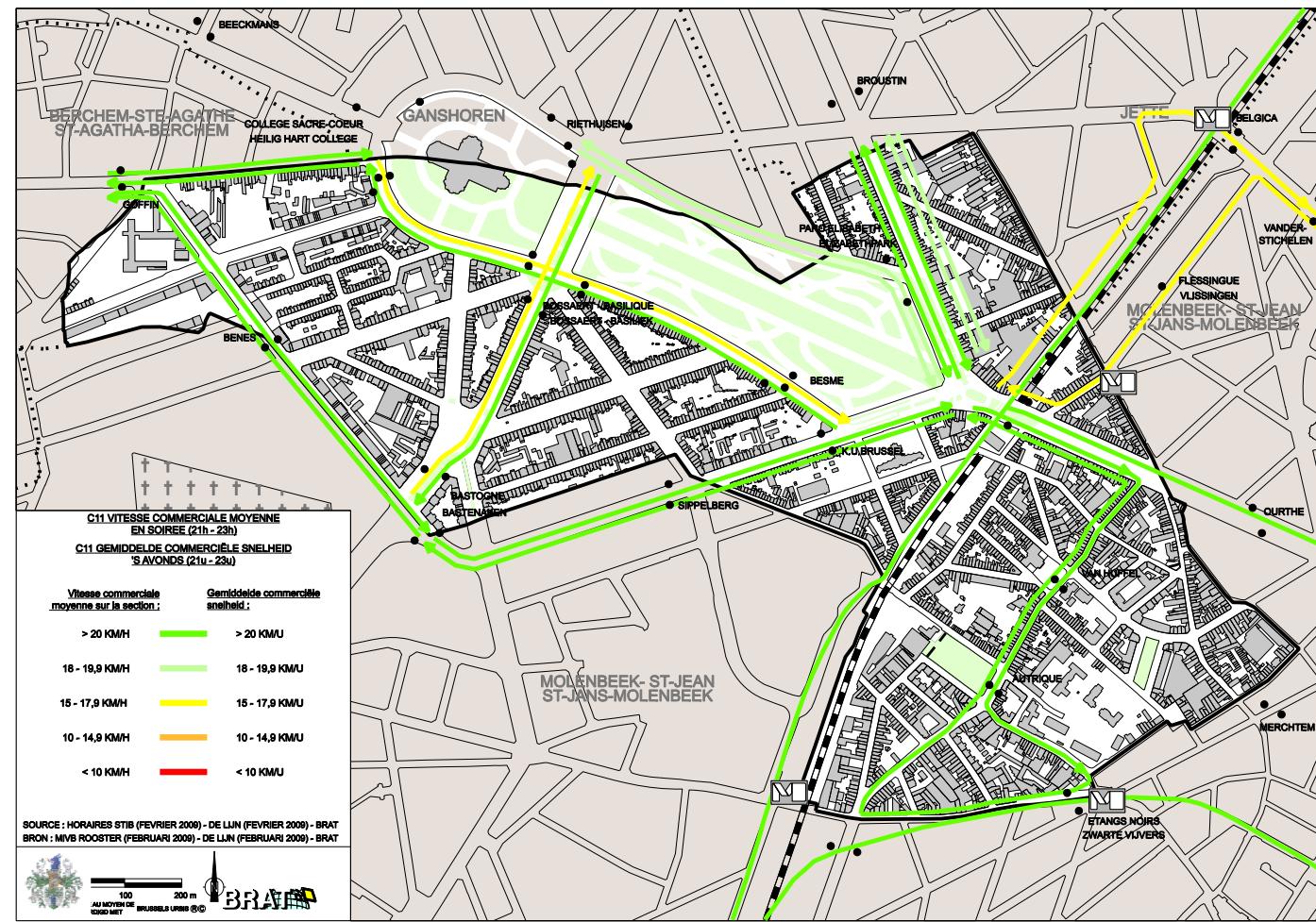
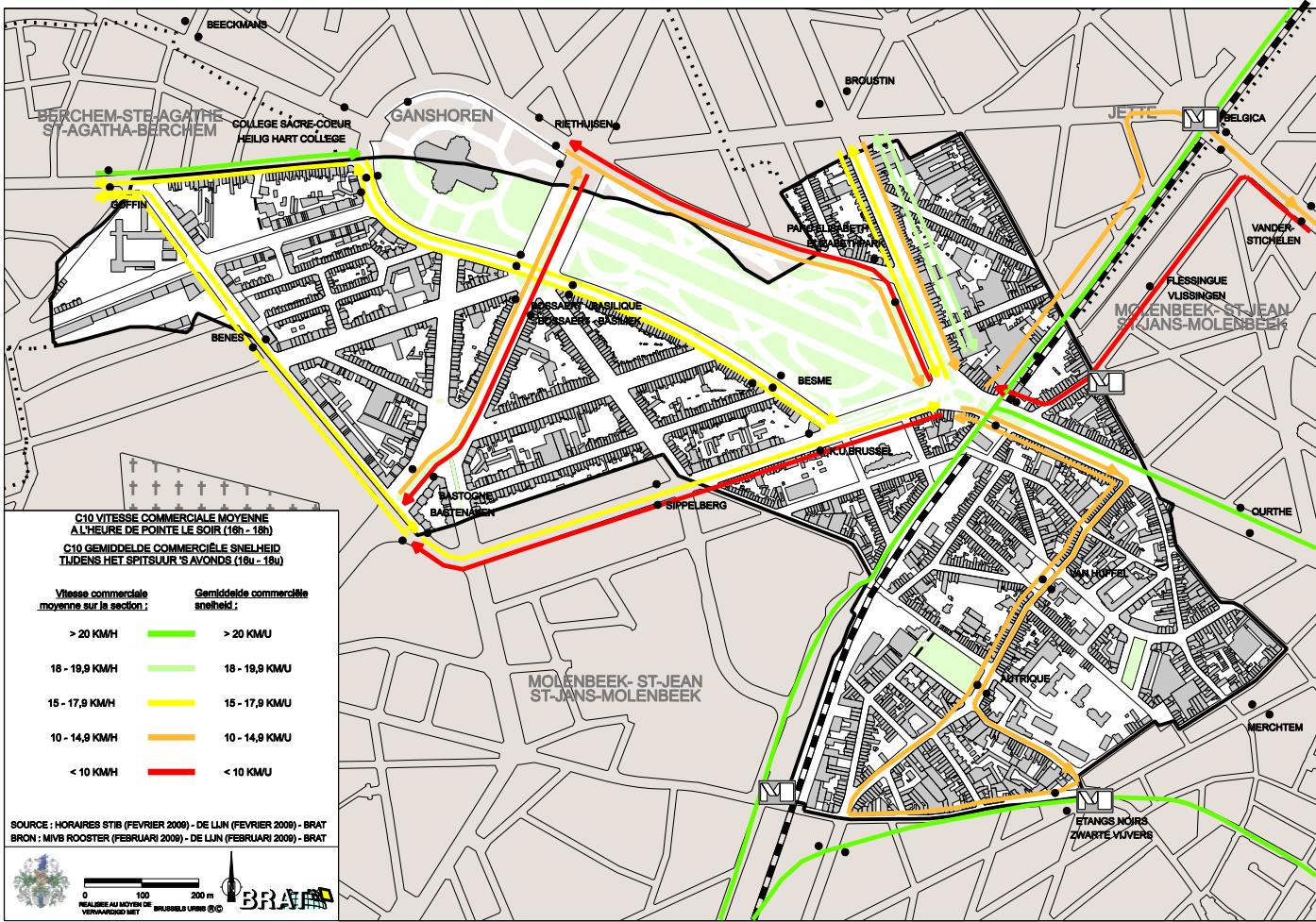
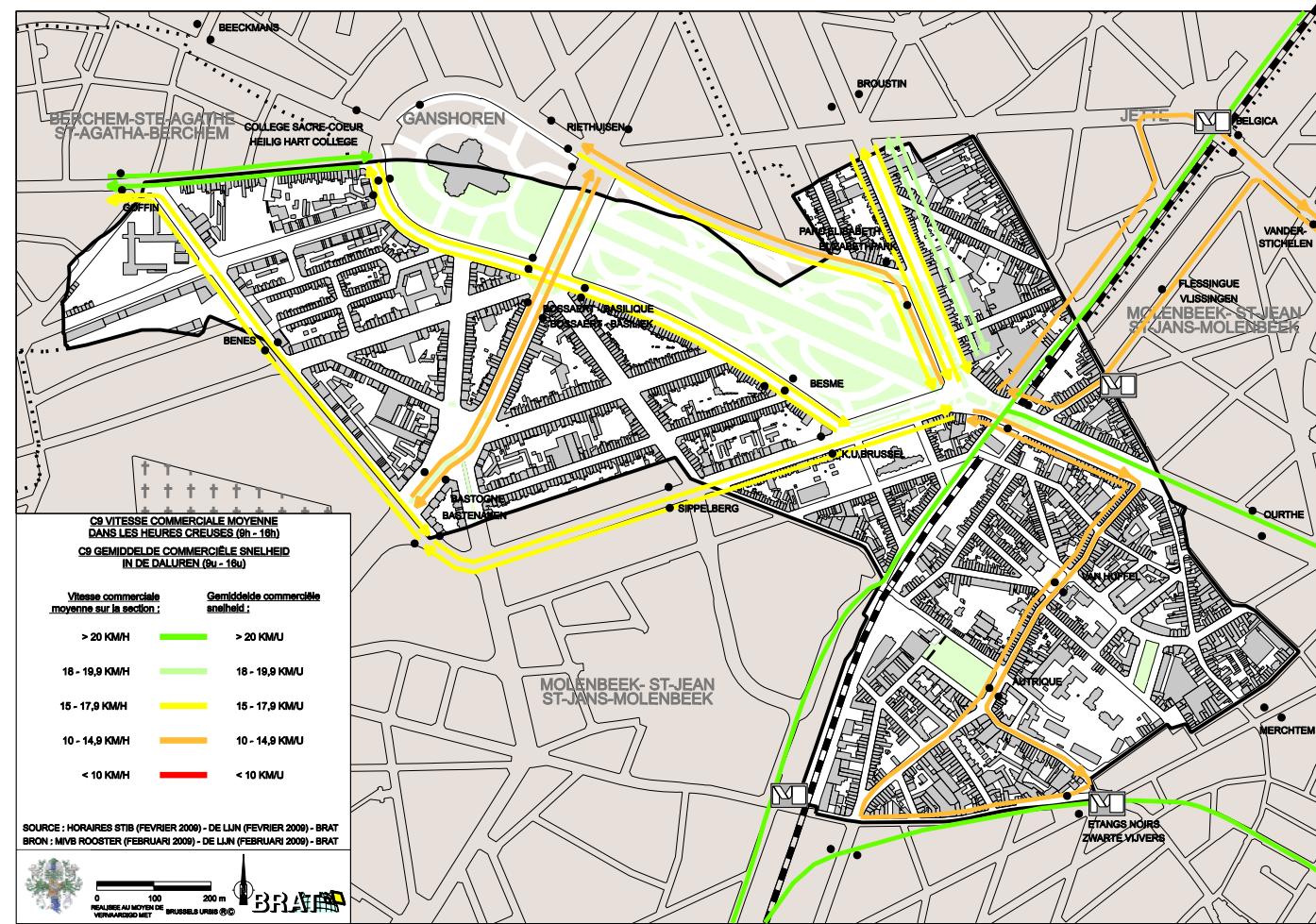
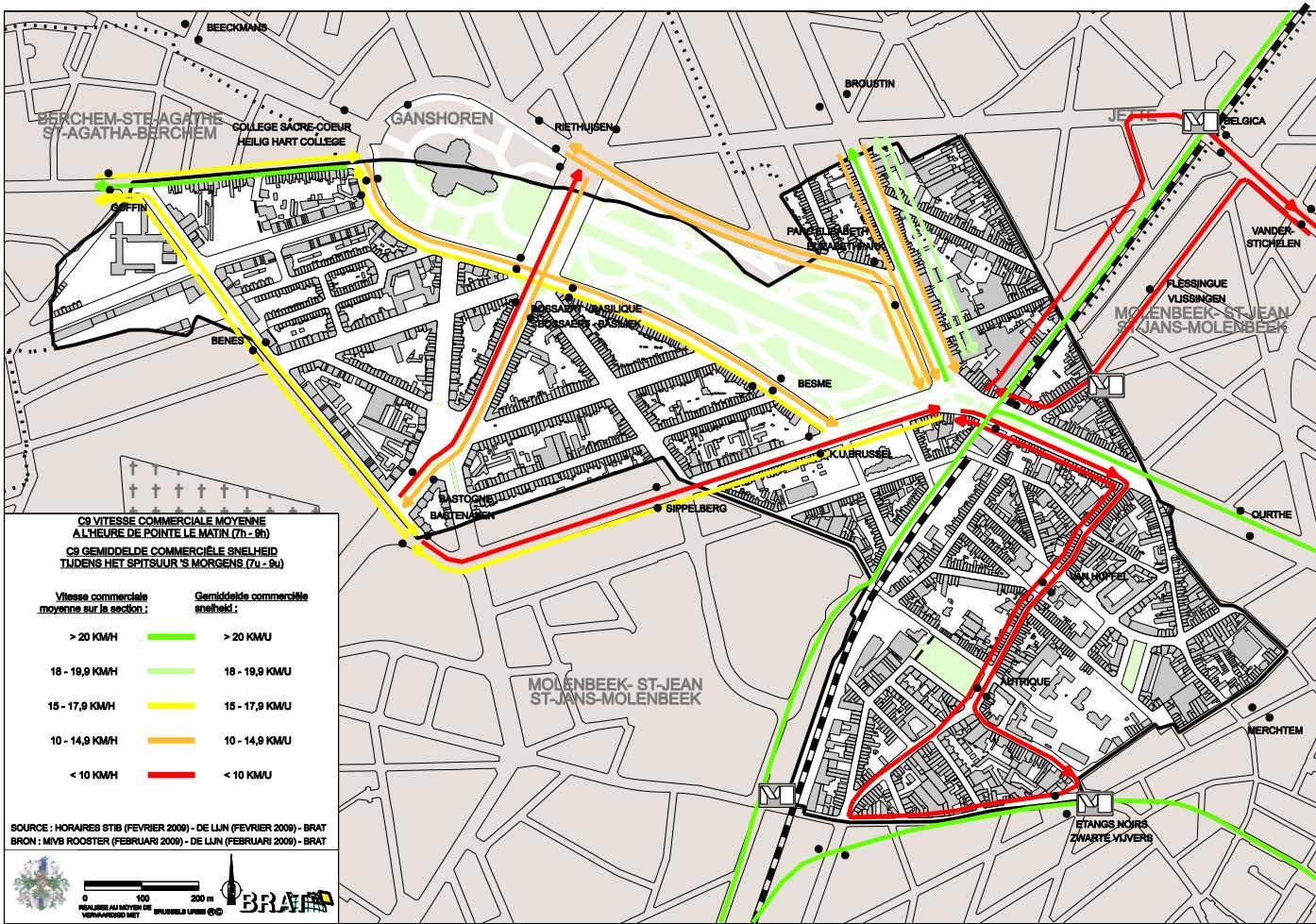
Les transports publics sont « pris en otage » par l'importance du trafic aux heures de pointe (avenue Bossaert, bus 49).



A l'heure de pointe du matin, le bus 20 est immobilisé de longues minutes à l'approche de Simonis (avenue de la Liberté).

- le **bus 14** à l'approche du boulevard Belgica : le bus est englué dans les bouchons automobiles, principalement aux heures de pointe. Si ce problème n'a pas lieu sur le territoire de Koekelberg, il a néanmoins des conséquences pour les Koekelbergeois qui empruntent cette ligne. Un projet est toutefois à l'étude afin de résoudre ce problème.

⁶ Plan Iris, Plan Régional des Déplacements, Horizon 2005, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale – Direction de la Politique des Déplacements.



Les divers lieux à problèmes présentés ci-dessus sont repris dans l'inventaire des « points noirs » du programme VICOM (avalisé par le Gouvernement régional en mars 2006), à l'exception du boulevard Belgica. Ce programme vise à permettre le réaménagement des carrefours problématiques pour y favoriser et améliorer la circulation des trams et des bus... De ce fait, l'avenue de l'Hôpital Français pourrait être réaménagée en offrant un site propre au tram 19, à l'approche du carrefour avec l'avenue du Panthéon.

Le bus 49 fait partie des lignes de bus jugées prioritaires quant à l'amélioration de la qualité de leur service (HNS : haut niveau de service). Par exemple, le plan VICOM prévoit que 40 % du réseau de ces lignes HNS doit être en site propre d'ici l'horizon 2008-2011.

En ce qui concerne l'avenue de la Liberté, pour le bus 20, la STIB y souhaite la réalisation de bandes bus et vélo et que celles-ci soient intégrées dans le réaménagement⁷ de la place Simonis.

Indépendant de tout trafic automobile, le métro connaît lui aussi des problèmes de vitesse commerciale et ce principalement durant les heures de pointe, en raison des fortes affluences.



Aux heures de pointe, la forte fréquentation du métro induit des problèmes d'irrégularité de desserte (ici à Simonis – Elisabeth).

4. LE CONFORT DES TRANSPORTS PUBLICS

Le niveau de confort dans les véhicules et aux arrêts de transports publics peut entrer dans le choix du mode de déplacement des personnes (comparaison entre le confort offert par la voiture et celui des transports publics). Un usager peut en effet préférer son véhicule aux transports publics simplement pour des raisons de confort (absence d'aubette particulièrement handicapante les jours de pluie ; bus, tram ou métro bondé ; difficulté d'accès pour les personnes âgées et de façon générale pour les personnes à mobilité réduite...).

Un inventaire exhaustif des arrêts de surface a été réalisé et est une annexe du présent rapport. Il mentionne, pour chaque arrêt, la localisation, les lignes de bus et de trams desservies, une analyse du confort des points d'attente, ainsi que du confort et de la sécurité d'accès à ces arrêts.

Une expertise similaire (annexe également) a été faite pour les trois stations de métro (Simonis, Etangs Noirs et Ossegem). Outre la localisation des stations, le rapport analyse plusieurs paramètres : l'accès piéton à proximité de la station ; l'intermodalité ; l'aspect général de la station et de ses équipements ; les équipements pour PMR. Enfin, il examine les points forts et faibles de chacune des stations.

1. Le confort des stations de métro

Les stations de métro sont des points clés du réseau des transports publics, c'est pourquoi une attention particulière est portée à leur confort. Simonis est la seule station de métro sur le territoire communal. Toutefois, les stations Etangs Noirs et Ossegem, situées à la périphérie de Koekelberg, sur Molenbeek, ont également un rayon d'attraction sur la commune. Raison pour laquelle le confort de ces stations a été également analysé.

Les lignes de métro sont certifiées depuis 2002 selon les critères de qualité CEN (Transport urbain de voyageurs). Un label de qualité qui répond à la présence d'une série d'attributs (information aux voyageurs, appareils de vente des billets, escalators...). Ainsi, les stations disposent d'un minimum d'équipements et répondent à ce que l'on est en droit d'attendre d'une station de métro bruxelloise.

En outre, la station de métro Simonis comprend une boutique KIOSK.



Les stations de métro Simonis, Etangs Noirs et Ossegem sont équipées d'escalators (double sens), un avantage indéniable, notamment pour les PMR.



Les stations de métro sont à l'heure actuelle de mieux en mieux équipées pour les PMR (ici Ossegem).

⁷ Le permis relatif à ce projet est délivré, mais aucun budget n'est actuellement programmé avec certitude afin de le réaliser.

Certaines déficiences existent toutefois. Elles concernent principalement les correspondances intermodales avec :

- l'absence de *kiss and ride* aux abords des stations Simonis et Etangs-Noirs ;
- des ranges-vélos de capacité symbolique (Simonis et Osseghem) et exposés aux intempéries (Simonis), voire aucun range-vélo (Etangs-Noirs) ;
- la qualité des trottoirs et des traversées piétonnes qui laisse à désirer aux abords des stations Simonis et Osseghem.

On peut également ajouter le manque de visibilité des stations de métro (depuis l'espace public) et l'environnement peu accueillant de la station Simonis. Des stations qui, par ailleurs, ne sont pas encore équipées d'un ascenseur (pour l'accès des PMR aux quais d'embarquement), à l'instar des stations de métro du centre-ville comme Rogier, De Brouckère... ou encore de Belgica.

Globalement, les stations de métro intéressant Koekelberg ont une qualité intérieure satisfaisante, mais, divers points sont à améliorer pour en faire de véritables points d'excellence de la mobilité. A ce titre, n'oublions pas que Simonis constitue un des principaux noeuds de communication de la Région.



La physionomie extérieure de la station Simonis est triste et peu accueillante.

2. Le confort aux arrêts (en voirie)

Un relevé sur le terrain a permis d'évaluer, pour chaque point d'arrêt des transports publics à Koekelberg (en tout, il y en a 29 en voirie), la qualité du confort d'accès et d'attente : présence ou non d'une aubette et d'un banc, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, affichage du temps d'attente en temps réel...

Il ressort de cette expertise que (cf. carte C.11) :

- les arrêts de bus de De Lijn sont faiblement équipés, quand ils ne sont pas couplés avec un arrêt de la STIB : ils ne possèdent ni aubette, ni carte du réseau et encore moins une information en temps réel ;
- tous les arrêts de surface du tram 19 sont pourvus d'une aubette, d'un banc et d'une carte du réseau. En revanche, comme pour tous les arrêts de tram bruxellois, le temps d'attente en temps réel n'est pas renseigné (le projet est à l'étude et des tests devraient être réalisés d'ici peu) ;
- en ce qui concerne les arrêts des bus de la STIB, il existe de grandes différences en terme d'équipements : certains sont pourvus d'aubette(s), possèdent une carte du réseau et affichent le temps d'attente en temps réel, alors que d'autres n'en ont pas (cf. carte).

Au total, **9 points d'arrêts sur 29 ne disposent pas d'aubette** :

- une absence normale pour les arrêts qui sont quasi exclusivement des points de descentes (arrêt Bastogne – B 20) ou qui sont peu utilisés (arrêt Parc Elisabeth – B 87) ;
- dans quelques cas, il n'y a pas la possibilité matérielle de placer une aubette : Bossaert - Basilique (av. E. Bossaert – B 49) ;
- tous les arrêts de De Lijn, quand ils ne sont pas couplés avec un arrêt de la STIB (arrêts Collège Sacré-Cœur, Bossaert - Basilique et Besme).

En revanche, les arrêts Simonis (situés de part et d'autre de la place), Etangs Noirs et Collège Sacré-Cœur (arrêt du tram 19 direction ville) sont pourvus de deux aubettes, ce qui s'explique aisément par leur importante affluence. En outre, 4 arrêts sont munis de panneaux numériques affichant le temps d'attente en temps réel.



Les arrêts « Bastogne » sur la ligne de bus 49 sont tous deux pourvus de panneaux numériques affichant le temps d'attente en temps réel. Un atout pour les usagers.

L'équipement en aubette est donc assuré à peu près partout où il peut l'être. Mais divers problèmes ont été relevés :

- l'accès des PMR est parfois délicat, voire impossible, en raison de la présence d'obstacles (poteaux de la STIB, corbeilles, etc.), ce qui est le cas d'une majorité des arrêts du tram 19, ainsi que d'un des arrêts de bus à Simonis (à proximité de la poste) ;
- dans certains cas, le nombre d'aubettes en présence ou leur taille est insuffisant au vu de leur fréquentation. C'est le cas notamment à Simonis où, en direction des faubourgs, il arrive qu'une centaine de personnes attendent le bus en fin d'après-midi. Pour information, cet arrêt est le quatrième arrêt de surface le plus fréquenté de la Région, après Louise (trams) et les arrêts de la Gare du Midi (trams également).

Le mode d'insertion des véhicules aux points d'arrêt a également été analysé (cf. carte C.11). Il permet de distinguer :

- 7 arrêts dont l'accès est indépendants du trafic (site propre) ;
- 12 arrêts où l'embarquement des voyageurs ne nécessite pas de manœuvres (avancée de trottoir, trajectoire du véhicule au voisinage immédiat du trottoir...) ;



Le nombre d'aubettes est parfois insuffisant au regard de la fréquentation des arrêts (ici à Simonis).



L'accès à l'aubette (arrêt Besme) est dangereux, voire impossible, suite à la présence d'obstacles (pieds d'arbres et corbeilles).

- 10 arrêts où l'embarquement des voyageurs nécessite des manœuvres (insertion dans une « encoche » de la bande de stationnement, puis réinsertion dans le trafic), ce qui est moins efficace pour le transport public et l'accès des passagers.

3. L'intermodalité et la qualité des correspondances

Les conditions du transfert modal (passage d'un mode de déplacement à un autre) sont importantes à appréhender dans un contexte où les autorités publiques cherchent à développer cette « chaîne » de transport spécifique. Elles sont notamment importantes par rapport aux éléments de force d'une telle chaîne (stations de métro).

Les qualités des correspondances à Koekelberg et, plus particulièrement, à Simonis, sont un des points qu'il serait opportun d'améliorer (cf. rapport annexe). En effet, si les informations sont en général suffisamment claires pour réaliser ces correspondances (notamment au niveau des stations de métro), il n'en est pas de même en ce qui concerne la qualité de celles-ci (cf. carte C13). Comme mentionné auparavant :

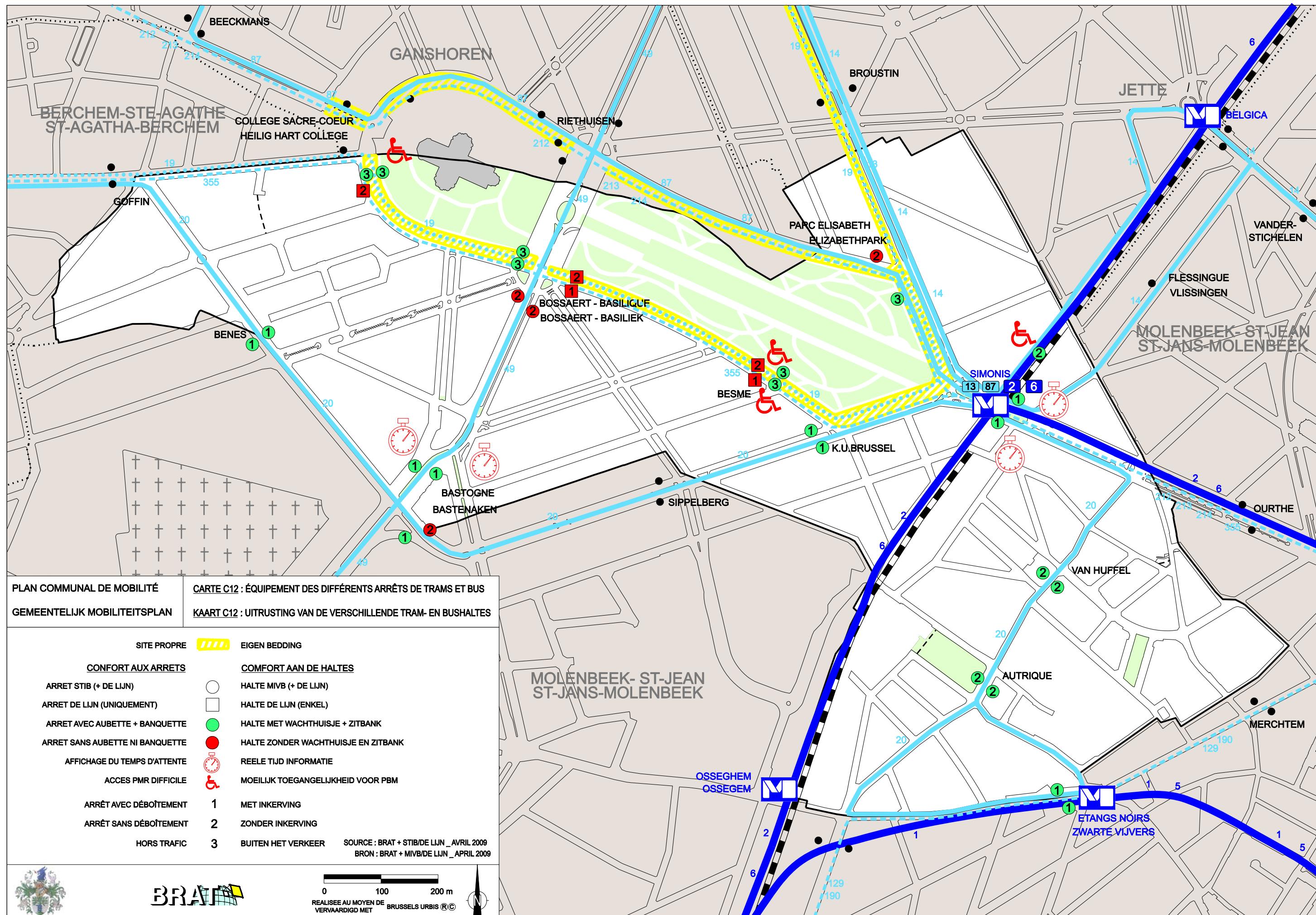
- l'absence de ***kiss and ride*** pousse les automobilistes à s'arrêter aux emplacements réservés aux bus ;
- l'organisation étroite des arrêts de bus de part et d'autre de la place Simonis ne permet pas un embarquement et un débarquement aisés lorsque plusieurs véhicules arrivent en même temps. **Aux arrêts Simonis, il n'y a pas assez de place pour plusieurs véhicules à la fois**, ce qui oblige certains chauffeurs à s'arrêter sur la chaussée ou à un autre endroit pour desservir les arrêts ;
- les **rangs-vélos** sont de capacité symbolique et ils n'existent qu'aux stations de métro Simonis et Ossegem, ainsi qu'à l'arrêt « Collège Sacré-Cœur » du tram 19. A Simonis, il n'y a que trois rangs-vélos, tous exposés aux intempéries, guère mis en évidence et ne comprenant que trois ou quatre arceaux. Or, la station de métro est en elle-même suffisamment spacieuse pour accueillir des parkings pour vélos ;
- la qualité des **correspondances piétonnes** (et PMR) en surface peut également être améliorée – les trottoirs et les traversées piétonnes aux abords de la station Simonis sont souvent de mauvaise qualité.



Le manque de place aux arrêts Simonis oblige les bus à « déborder » sur le carrefour, ce qui fait dévier les automobilistes pénétrant sur la place Simonis.



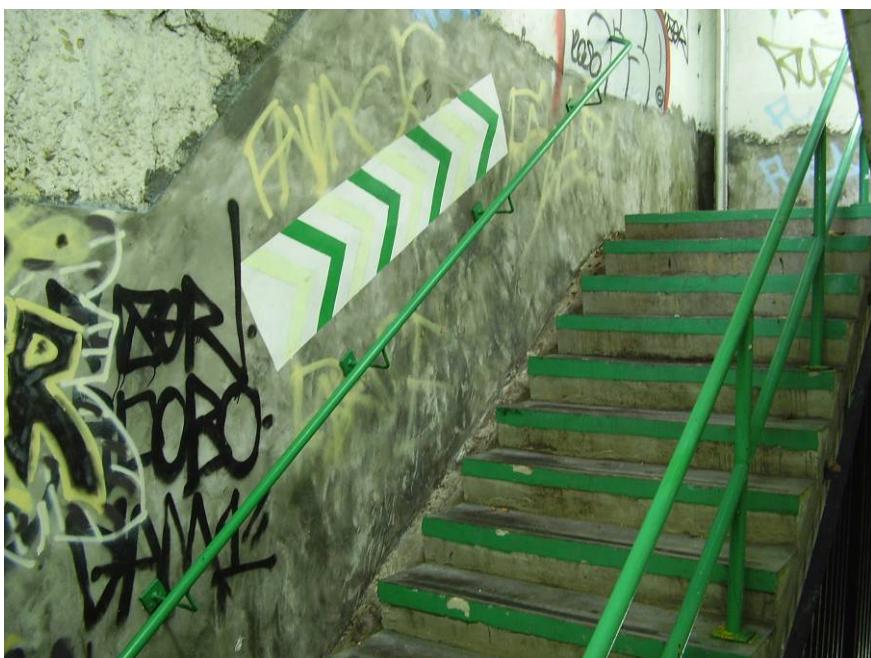
A Simonis, les rangs-vélos sont exposés aux intempéries et de capacité symbolique. Certains cyclistes préfèrent alors attacher leur vélo à des endroits qui ne sont pas prévus à cet effet.





Les trottoirs aux abords des stations de métro (ici Simonis) sont par endroit de mauvaise qualité et dangereux pour les piétons.

En outre, un **point noir** de la station Simonis concerne la liaison avec le parking souterrain. En effet, celui-ci est accessible depuis la station au niveau de l'arrêt de tram 19, via un couloir peu engageant. Et que dire d'une des sorties piétonnes de ce parking vers le parc Elisabeth, via un escalier recouvert de détritus, aux murs tagués et où il est impossible de respirer tant l'odeur d'urine y est forte.



L'accès au parking souterrain, depuis le parc Elisabeth, est un des points noirs de la station Simonis.

En ce qui concerne la **qualité des correspondances**, il y a peu de choses à ajouter pour Koekelberg puisque celles-ci s'opèrent essentiellement à hauteur de Simonis (cf. ci-dessus). Cependant, des correspondances pourraient être mieux organisées pour des arrêts qui sont communs à plusieurs lignes. C'est notamment le cas des arrêts « Bossaert – Basilique » et « Bastogne », où les correspondances entre le tram 19 et le bus 49, d'une part, et les bus 20 et 49, d'autre part, sont malaisées (arrêts distincts les uns des autres).

4. Le matériel roulant

La qualité du matériel roulant peut lui aussi influencer le choix des gens quant au mode de transport à utiliser.

En ce qui concerne les **buses**, les nouveaux modèles A 330 (utilisés sur les lignes 13, 14, 87 et 20) présentent de nombreux avantages en terme de performances techniques des véhicules et de confort offert aux voyageurs. Les nouveaux autobus sont climatisés et consacrent plus d'un tiers de leur place disponible aux places assises. L'aménagement intérieur prévoit des espaces modulables pour l'emplacement d'une poussette et leur accès est aisément pour les personnes à mobilité réduite. De plus, les nouveaux autobus respectent les normes les plus strictes en matière d'émission polluante.

Les bus utilisés sur les lignes 49 (Van Hool A 500) et certains bus de la ligne 20 (Van Hool A 300) sont quant à eux d'anciens modèles.

Les **trams** de la ligne 19 sont d'anciens modèles (T 7900) également.

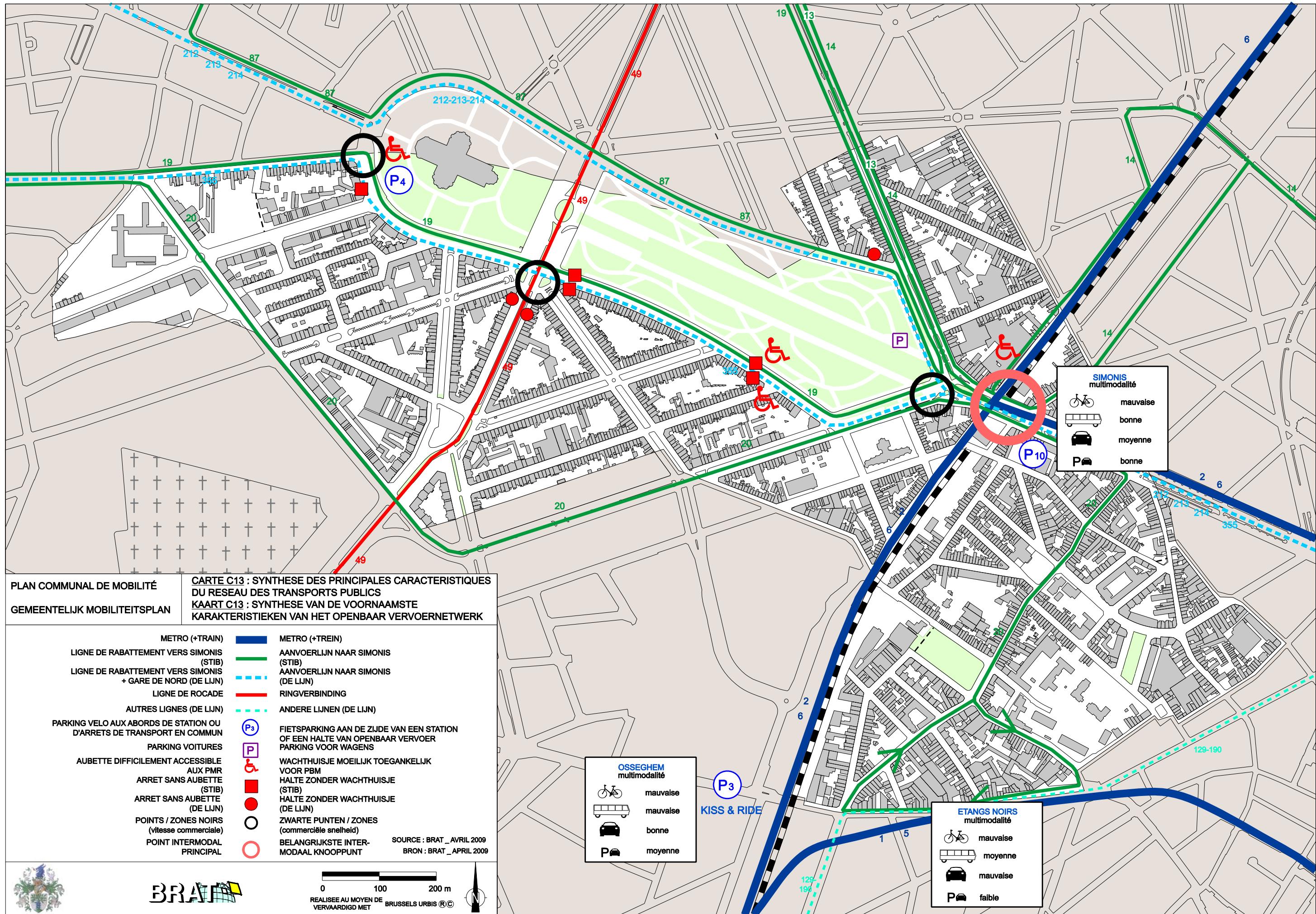
Les **boas**, nouvelles générations de rame de métro, ne circulent que sur les lignes 1 et 5 passant à la station Etangs Noirs. Ces principaux atouts sont le design et le fait que les 6 voitures qui composent une rame communiquent entre elles, ce qui permet une meilleure répartition des voyageurs et accroît le sentiment de sécurité.

En revanche, les rames de métro circulant sur les lignes 2 et 6 qui passent ou ont leur terminus à Simonis sont d'anciens modèles.

En conclusion, certaines lignes phares de la commune, voire de la Région, pourraient voir leur matériel roulant renouvelé. C'est le cas des lignes de métro 2 et 6, de la ligne de tram 19 et de la ligne de bus 49.



Les trams qui circulent sur la ligne 19 sont d'anciens modèles.



D.

DEPLACEMENTS INDIVIDUELS MOTORISES



D. LES DEPLACEMENTS INDIVIDUELS MOTORISES

- Il est important de quantifier les flux de véhicules existants afin de :
- bien connaître l'ampleur du trafic et les cheminements empruntés ;
 - disposer de données objectives (indicateur temporel) sur une matière particulièrement sensible ;
 - déceler les circulations de transit, dont les nuisances sont prononcées à Koekelberg.

1. LE TRAFIC EN GENERAL

Compte tenu de la mise en œuvre au printemps 2009 d'un important et long chantier rue de Ganshoren (NB : un point clé du trafic à Koekelberg), entraînant la fermeture provisoire de cette rue, la **campagne de comptages du trafic** a été effectuée en octobre 2009. Ses résultats ont pu être comparés à d'anciens (mais encore récents) comptages effectués dans le cadre des PCM des communes voisines et d'une étude de *Bruxelles Mobilité* (datant de 2006, relative au trafic de transit parcourant le quartier Vanhuffel), ainsi qu'à diverses mesures effectuées sur le terrain par les services de la Commune (boîtiers enregistreurs des vitesses).

Les cartes D.1.A (heure de pointe du matin) et D.1.B (heure de pointe du soir) représentent le trafic motorisé empruntant le territoire communal. Il en ressort :

- l'importance bien sûr du trafic au **boulevard (et au tunnel – cf. les points d'accès et les points de sorties)** Léopold II qui, dans le prolongement de l'avenue Charles Quint, représentent un des principaux points d'accès au centre-ville. Il en est de même pour l'**avenue Bossaert** et le bd. Mettewie, maillons de la principale rocade de trafic de l'ouest Bruxellois (en moyenne entre 1.000 et 1.500 UVP par sens) ;
- les importants flux qui parcourent la **place Simonis, l'avenue de Jette et la chaussée de Gand** (en moyenne entre 500 et 1000 UVP par sens) ;
- le cas particulier des voiries bordant la Basilique et le parc Elisabeth (**avenue du Panthéon et avenue des Gloires Nationales**), où le trafic peut atteindre les 500 UVP par sens mais également être bien moins important (250 UVP). L'avenue du Panthéon (surtout entre l'avenue Bossaert et l'avenue de la Liberté) accueille beaucoup plus de trafic que l'avenue des Gloires Nationales (pour sa section comprise entre l'avenue de Jette et l'avenue Sermon) ;
- le tout gros volume de trafic qui emprunte la rue de Normandie et la **rue de Ganshoren** ;

- le trafic intense (parfois plus de 500 UVP par sens – en moyenne entre 300 et 500 UVP par sens) qui affecte l'avenue du Château, l'avenue de la Liberté, la rue Jacquet et la rue de l'Eglise Sainte-Anne... ;
- un trafic qui peut atteindre des proportions significatives, de 250 à 450 UVP par sens (mais qui est plus limité dans sa durée) en diverses voiries du réseau de quartier (chaussée de Jette, avenue de la Basilique Seghers, avenue de Berchem-Sainte-Agathe, avenue du Karreveld, rue Schmitz, rue Sergijsels, rue Houzeau de Lehaie...) ;
- le fait que, si les autres voiries koekelbergeoises sont moins touchées par un trafic soutenu, il peut atteindre aux heures de pointes des valeurs marquées (200 UVP par sens) et dérangeantes (cf. rue des Archers, rue Fourez).



Accès et sortie « Basilique » du tunnel Léopold II (avenue Bossaert) : un point d'échange crucial du trafic entre un grand axe radial et un grand axe de rocade.

Il faut bien sûr mettre en perspective les volumes de trafic observés :

- avec la fonction initiale de chaque voirie. Qu'il y ait de gros volumes de trafic avenue Bossaert et au tunnel Léopold II n'est pas étonnant compte tenu du rôle historique assigné à ces axes et des aménagements effectués dans ce sens. Plus étonnant est l'importance du trafic qui transite par ex. rue de Ganshoren ou rue de l'Eglise Sainte-Anne.

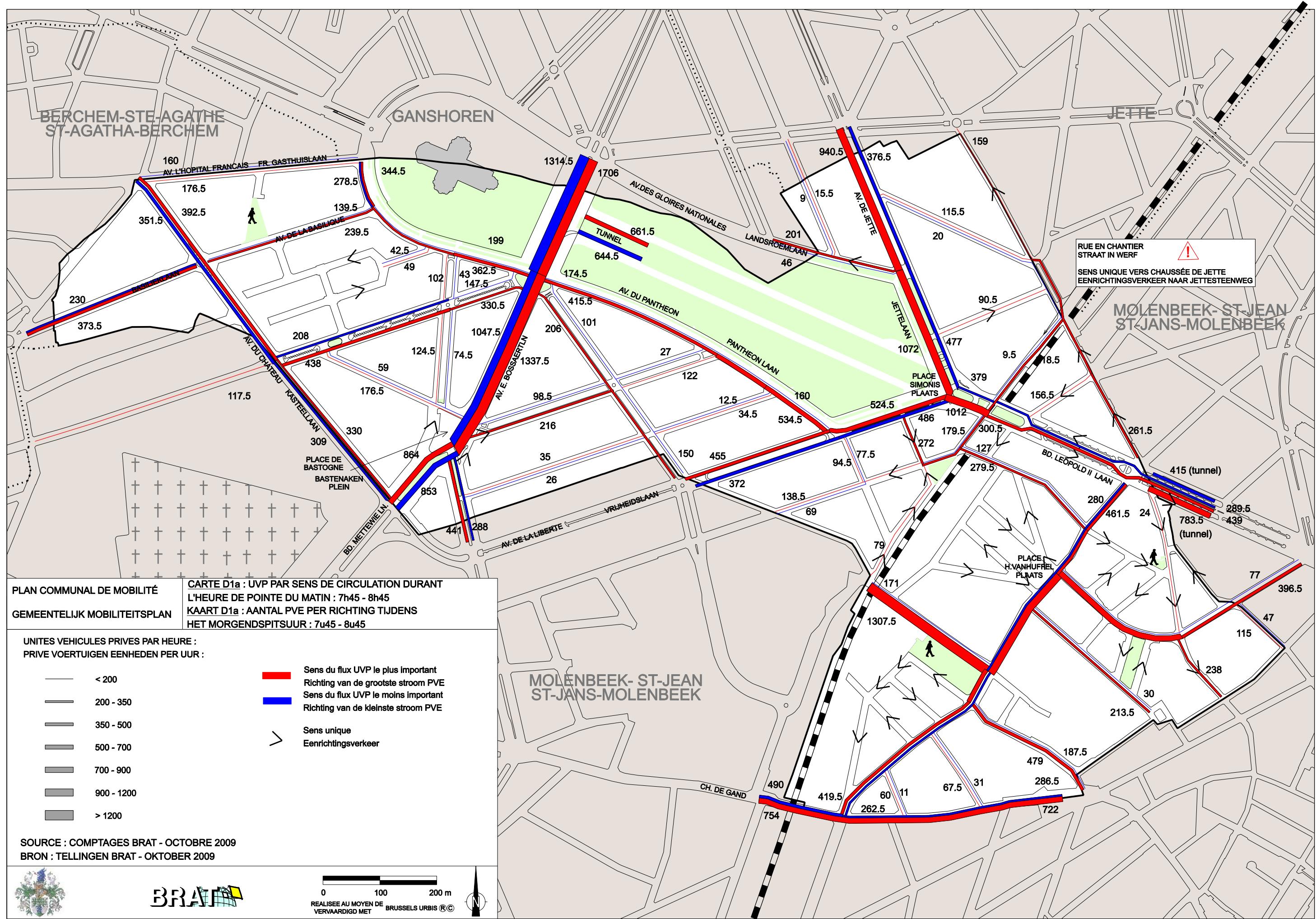
- avec les caractéristiques des voiries (entre autres le nombre de bandes de circulation), leurs équipements et l'organisation de la circulation (cf. le chapitre B).

On mentionnera par ailleurs :

- des artères (bd. et tunnel Léopold II, avenue du Panthéon, rue de Ganshoren, rue Schmitz, avenue de Berchem-Sainte-Agathe...) qui sont particulièrement marquées par des flux entrants (vers la ville) dominants le matin et des flux sortants (vers la périphérie) dominants le soir ;
- et des axes (avenue Bossaert, avenue de la Liberté, rues Jacquet et de l'Eglise Sainte-Anne) où l'asymétrie (ou l'équilibre) des flux est souvent la même le matin et le soir.



Place Simonis : à la jonction de plusieurs flux de trafic, elle est parcourue par des volumes de circulation très importants.



2. LE TRAFIC DES CAMIONS

Les comptages effectués en octobre 2009, couplés à diverses observations de terrain, permettent de mettre en évidence que :

- les camions (+ de 3,5 t) étant interdits dans le tunnel Léopold II, le charroi lourd à destination (ou originaire) du centre-ville doit nécessairement emprunter le boulevard Léopold II, la place Simonis et l'avenue des Gloires Nationales ou l'avenue du Panthéon ;
- si la proportion de camions en regard du nombre total de véhicules motorisés est peu importante (le plus souvent moins de 2 % des véhicules), elle atteint parfois des valeurs importantes en termes absolus (15 à 20 camions / heure et par sens pendant les heures de pointe pour les voiries entourant la Basilique et le parc Elisabeth, la chaussée de Gand et l'avenue Bossaert) ;
- les flux de poids lourds restent globalement bien contingents sur les plus grands axes. Le passage de camions dans des artères de moindre importance semble davantage lié à la proximité immédiate de leur lieu d'origine ou de destination (PME, commerces, divers chantiers de construction...) qu'à la recherche d'itinéraires alternatifs. Certaines artères (avenue de la Liberté, avenue Seghers, rue de Ganshoren, rue Schmitz, rue Jacquet, rue de l'Eglise Sainte-Anne, chaussée de Jette, rue des Archers, avenue de la Basilique, avenue du Karreveld) sont cependant plus exposées en la matière (elles peuvent enregistrer le passage de 5 à 10 camions par heure) ;
- de manière générale, le flux de camions est bien plus important le matin que le soir, dans la mesure où les transporteurs ont souvent des horaires décalés pour éviter (en partie) les embouteillages ;
- l'accès des (gros) poids lourds dans l'étroit tissu d'urbanisation ancienne (la place Vanhuffel et ses environs), où diverses structures d'ateliers subsistent, est difficile, voire impossible pour certains camions ;
- les restrictions d'accès à certaines rues (en fonction du tonnage - cf. par ailleurs) sont loin d'être bien respectées.



Le carrefour Charles Quint - Gloires Nationales - Panthéon (sur le territoire de Ganshoren, à proximité immédiate de Koekelberg) : il donne souvent lieu à des manœuvres « acrobatiques » de la part des camions.



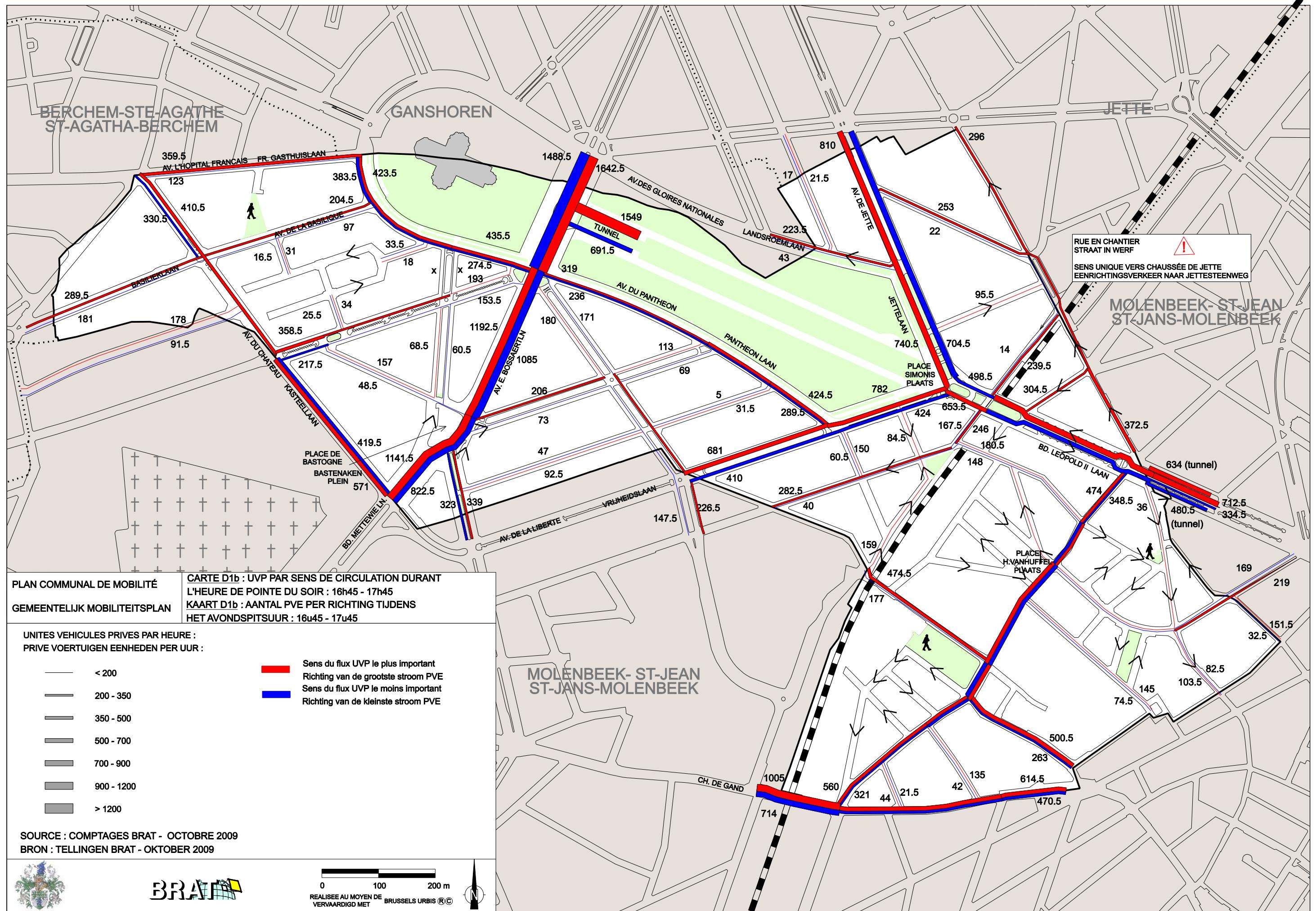
Avenue de la Basilique : interdite aux véhicules de plus de 3,5 tonnes ; une disposition inégalement respectée.



L'accès et le stationnement des camions dans la partie ancienne de Koekelberg est souvent très délicat (ici chaussée de Jette).



Petits camions et camionnettes sont des composantes très courantes du trafic à Koekelberg avec, en corollaire, le problème de leur stationnement sur l'espace public (ici avenue de l'Indépendance Belge).



3. TRAFIC DE TRANSIT ET EMBOUTEILLAGES

Un problème plus spécifiquement lié à la circulation motorisée a trait au **trafic de transit**: d'une part, il y a celui qui emprunte massivement les grands axes au point de les transformer en véritables « égouts » à voitures et camions ; d'autre part, il y a le trafic de transit qui utilise le réseau de quartier et y amoindrit la qualité de vie (cf. carte D.2).

La mise en évidence des flux de transit privilégiés a été peaufinée suite à la campagne de comptages d'octobre 2009. Elle permet de compléter les apports d'une étude régionale récemment effectuée à ce sujet pour tout le quartier Vanhuffel.

Au départ de ces travaux, une carte spécifique (carte D.2 - exposition relative au trafic de transit des diverses artères koekelbergeoises) a pu être produite. Elle évalue la proportion du trafic imputable au transit (ceci indépendamment du nombre de véhicules qui utilise l'artère dont il est question).

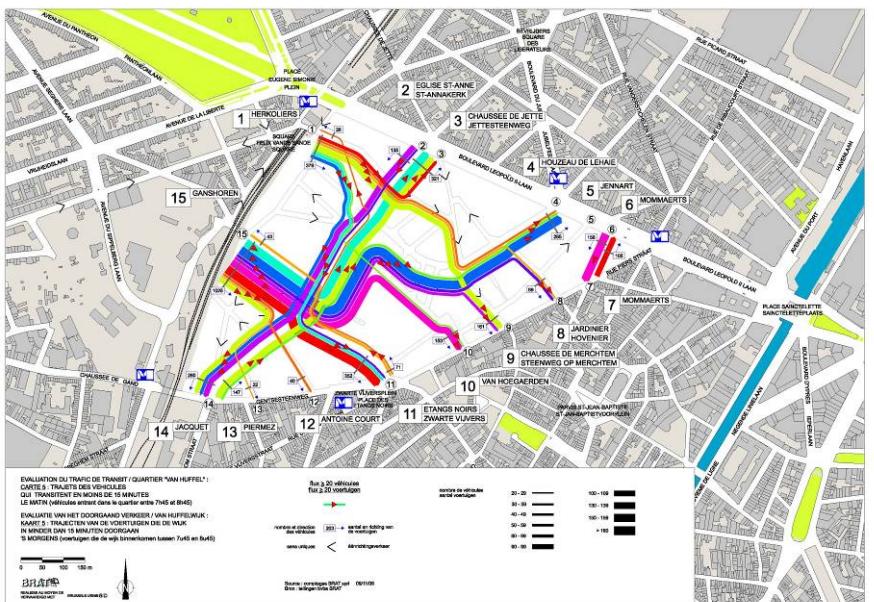


Illustration issue de l'étude régionale relative au trafic de transit dans le quartier Vanhuffel (2006) : les innombrables trajectoires utilisées à l'heure de pointe du matin (et le rôle crucial de la rue de Ganshoren) sont clairement identifiées. A l'heure de pointe du matin (7h45-8h45), 2.870 véhicules entrent dans ce quartier, 82 % d'entre eux ne faisant que transiter ! Une proportion qui descend à 76 % (2.700 véhicules entrants) le soir (16h45-17h45), mais qui reste très importante et dommageable pour le quartier (l'importance du trafic est en effet inadaptée au caractère des voiries existantes).

Formellement il n'y a pas un trafic de transit, mais des trafics de transit selon que l'on se situe dans le cadre de déplacements de longue distance (par ex. : Bruxelles - grande périphérie) ou de déplacements plus locaux dans le nord-ouest bruxellois.

Si les axes majeurs définis par le plan Iris des déplacements (cf. carte A.1) accueillent une bonne part du transit « longue distance » (radiale Charles Quint - Léopold II, rocade Mettewie - Bossaert - De Smet de Naeyer), d'autres axes de transit s'observent à l'échelle locale avec :

1°) **« Itinéraire » de substitution au boulevard Léopold II** : en raison des embouteillages chroniques qui affectent le boulevard Léopold II (tunnel compris) et la chaussée de Gand, la rue de Ganshoren (tout comme la rue de Normandie) sont intensément utilisées par des automobilistes qui, en provenance de Ganshoren, Berchem-Sainte-Agathe, Molenbeek, voire au-delà (banlieues du Brabant Flamand)..., court-circuent les points de passage les plus encombrés. Depuis l'avenue du Château, le boulevard Mettewie, etc., ils traversent entre autres Molenbeek (notamment par la rue des Fuchsias) pour rejoindre le quartier Vanhuffel. Ceci sans devoir affronter de nombreux feux ou embarras de circulation. Ensuite, il leur est loisible de rejoindre le tunnel Léopold II (via la rue de l'Eglise Sainte-Anne), Tour & Taxis et le quartier Nord (via la rue Houzeau de Lehaie, etc.) ou encore les Etangs Noirs.

Si cet itinéraire « bis » ne permet pas toujours d'éviter des files plus en aval vers le centre de la ville, il permet d'éviter une série de points noirs situés plus en amont (et donc, à l'arrivée, de gagner du temps).

2°) **Rocade « médiane » de substitution** : la rue Jacquet et la rue de l'Eglise Sainte-Anne sont le maillon informel d'un trajet de rocade entre Laeken et Anderlecht (rue Wayez).

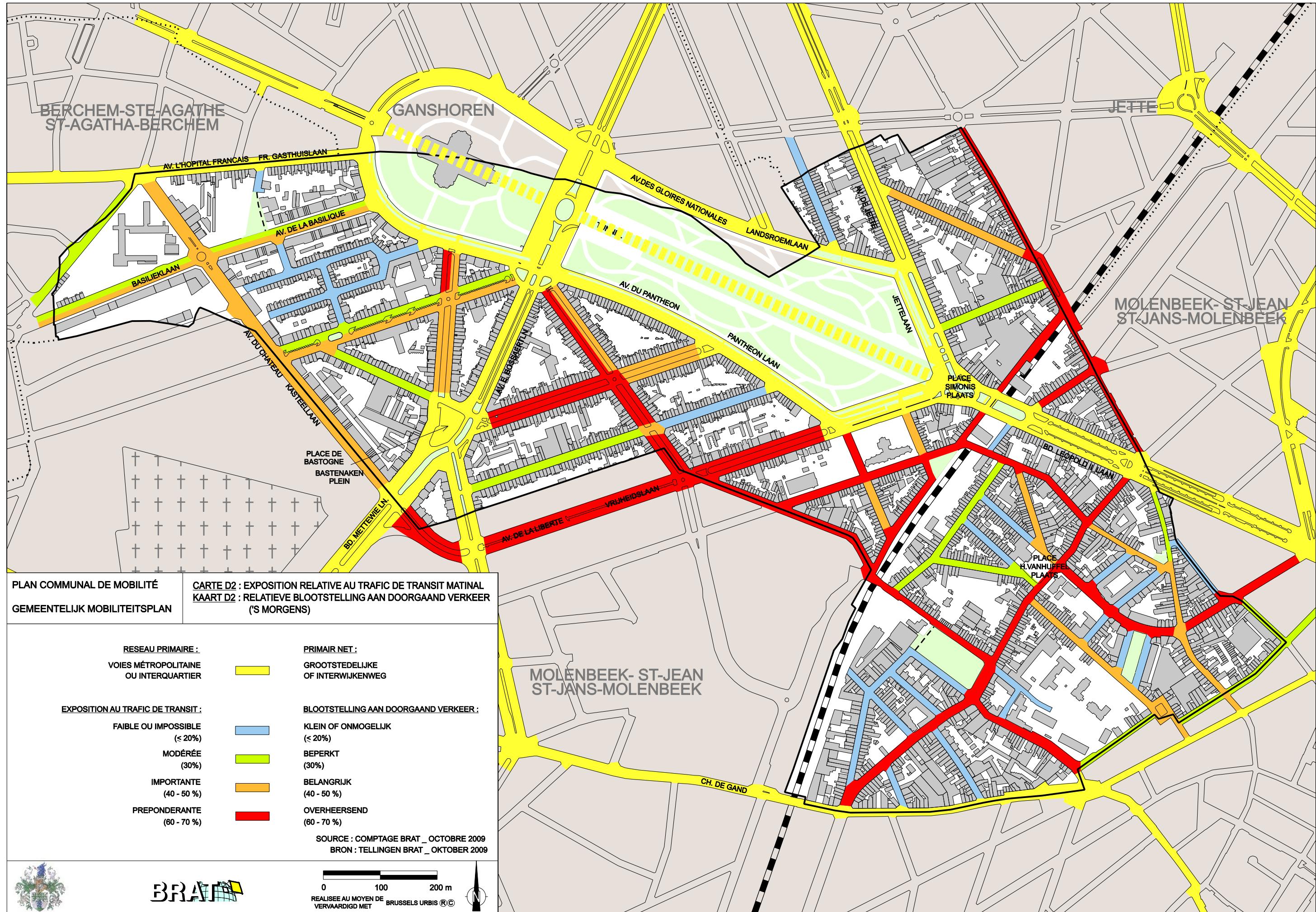
Il existe une première rocade ouest constituée par les voiries ouest du Pentagone. Plus en seconde couronne, il y a une autre rocade constituée par le boulevard Mettewie, etc. (lien entre le Heysel et les environs du parc Astrid à Anderlecht). Entre les deux, il n'y a pas de trajets de rocade aussi nets bien que certaines voiries soient très clairement utilisées à cette fin (boulevard du Jubilé, rue Vandenpeereboom, rue de Birmingham...). Comme le boulevard du Jubilé « repique » vers le centre-ville et comme la rue Piers est encombrée et désaxée par rapport à une trajectoire de rocade, ce sont les rues de l'Eglise Sainte-Anne et Jacquet (et dans une moindre mesure les rues de l'Armistice et Serkeyn qui sont les mieux appropriées pour ce trafic de rocade spécifique à la première couronne urbaine de l'ouest bruxellois.



Rue de Ganshoren : un passage sous voies (chemin de fer, métro) discret, mais de grosses implications sur le trafic de transit (1.000 véhicules/heure entrant le matin !).

3°) Autres itinéraires de transit courants à mentionner :

- au départ de la place Simonis, la trajectoire avenue de la Liberté → avenue du Château → rue de Ganshoren (à Berchem-Sainte-Agathe) → place Reine Fabiola → square du Centenaire, permet le plus souvent de s'affranchir des encombres du trafic aux alentours de la Basilique ;
- au départ de la sortie « Simonis » du tunnel Léopold II, la chaussée de Jette permet de directement rejoindre le boulevard de Smet de Naeyer ou l'avenue Woeste ; en suivant un trajet peu rapide, mais généralement fluide ;
- la rue des Archers (lien entre le bd. Léopold II et l'avenue de Jette tout en évitant de passer par la place Simonis) ;
- la rue Fourez, jonction (raccourci) entre le bd. du Jubilé et la place Simonis ;
- la rue Herkoliers, entre la rue de l'Armistice et la rue de l'Eglise Sainte Anne.



La carte D.2 permet par ailleurs de distinguer :

- des artères où le trafic de transit, moindre que dans les cas précédents, est qualifié de « significatif » ou de « modéré ». Il s'agit de voiries calmes pendant la journée mais qui connaissent des « pics » de trafic (de transit) aux heures de pointe (quand le reste du réseau est saturé ou moins fluide). Ex. : avenue de la Basilique, rue de la Carrière, rue Vande Sande, avenue Seghers... ;
- plusieurs rues où le trafic a un caractère strictement local (ou presque) et est peu important (trafic d'origine / destination). Ex. : rue Lepreux, rue Dillie, rue Stepman, rue des Tisserands, rue Vanderborgh...

Conséquence des gros volumes de circulation enregistrés, il y a des lieux à Koekelberg où la formation de files de véhicules (**embouteillages**) est un événement chronique (cf. carte D.3). Celles-ci induisent, outre des problèmes de pollution, une contrainte à la fluidité des déplacements laquelle a souvent des répercussions négatives sur la vitesse commerciale des transports publics (exemples : le bus 49 circulant avenue Bossaert ; les diverses lignes de bus passant par la place Simonis).

Les embouteillages chroniques qui affectent le boulevard et le tunnel Léopold II favorisent en outre une diffusion inopportunne de la circulation dans maintes rues résidentielles de Koekelberg (cf. ci-dessus + carte D.2).



Avenue Bossaert, 7 h 30 du matin.

On précisera que les embouteillages (et leur importance) ne sont pas uniquement engendrés par l'afflux d'une très grande quantité de véhicules mais également par le mauvais fonctionnement de certains carrefours. C'est notamment le cas :

- du carrefour entre l'avenue Charles Quint et les avenues du Panthéon et des Gloires Nationales. L'écoulement du trafic (selon les phases des feux) y est souvent mauvais et perturbé par les manœuvres difficiles des camions. Il est fréquent que certaines phases de feu vert ne permettent le passage... d'aucun véhicule !
- de la place Simonis pénalisée par les traversées (et mouvements tournants) de véhicules empruntant la rue de l'Armistice et bloquant « accidentellement » le flux de trafic majeur (suivant l'axe du bd. Léopold II) ;
- du carrefour entre l'avenue Seghers et l'avenue du Panthéon, les véhicules « remontant » vers l'avenue Bossaert ne disposant que de peu de place pour « se stocker » dans l'avenue du Panthéon. De ce fait il perturbe le bon écoulement du trafic parcourant l'avenue du Panthéon.



Avenue du Panthéon : la formation de files avec le carrefour de l'avenue Charles Quint pénalise le tram 19.



Rue de l'Eglise Sainte-Anne : la formation de files y est très courante (la phase verte du feu est courte).



En fin d'après midi, c'est l'avenue du Château (carrefour avec l'avenue Goffin) qui est souvent le lieu d'embouteillages.

4. L'INSECURITE ROUTIERE

L'insécurité routière est un problème crucial posé par les déplacements. Plus particulièrement quand ceux-ci se font en un milieu dense (la ville), où les conflits potentiels entre les divers utilisateurs sont nombreux. A conditions de sécurité équivalentes, par un simple effet statistique lié au nombre de déplacements enregistrés, les accidents sont plus nombreux en ville qu'ailleurs.

Une carte des **accidents de roulage** enregistrés en 2006, 2007 et 2008 (carte D.4) a été établie au départ d'informations fournies par la Zone de Police. Ces dernières ne permettent pas toujours une localisation précise de tous les accidents qui sont survenus, mais elles donnent bien une idée sur la dangerosité relative des divers lieux. La carte représente uniquement les accidents avec blessés (\pm 150 cas en 3 ans), soit $\pm 25\%$ des accidents constatés ; ce qui évite le problème de non représentativité d'une partie des autres types d'accidents (sans blessés) qui comprennent souvent des faits mineurs (arrachage de rétroviseurs, dégâts lors du stationnement...).

Il existe, sans surprise, une nette corrélation entre le nombre d'accidents relevés et les flux de trafic observés par ailleurs. Les points clés du réseau Koekelbergeois (place Simonis, avenue du Panthéon, avenue Bossaert, avenue de Jette...) sont le théâtre de la majorité des accidents avec dommages corporels. Mais certaines artères du réseau de quartier (rue Vande Sande, chaussée de Jette, rue Sergijsels, le carrefour des rues de l'Eglise Sainte-Anne - Jacquet - Schmitz) ne sont visiblement pas à l'abri des accidents les plus graves (cf. carte D.4).



Le carrefour entre l'avenue de Jette et l'avenue des Gloires Nationales enregistre en moyenne deux accidents avec blessés par an, ce qui témoigne de la relative insécurité des lieux.

Précisons que si un accident peut être lié à des circonstances fortuites, il peut également être le révélateur d'un aménagement pas assez sûr, pas assez clair... La carte des accidents de roulage est dès lors un indicateur intéressant pour répertorier les lieux qui sont dangereux et déterminer la causalité probable de ces accidents.

1. La pratique de vitesses inadaptées

Les vitesses excessives et surtout celles qui sont inadaptées à la configuration des lieux, sont un facteur d'insécurité notoire.

A Koekelberg, les lieux où de tels excès sont régulièrement, voire systématiquement, observés sont surtout les grands axes régionaux : avenue Bossaert, avenue du Panthéon (en direction de Ganshoren), tunnel Léopold II (les excès y étant cependant moins systématique depuis que la vitesse autorisée a été relevée à 70 km/h).



Relevé temporaire des vitesses à l'avenue du Château.



Rue Stepman : une voirie où le maintien du 50 km/h est inapproprié. A terme, l'ensemble de ce quartier devrait être placé en zone 30.

Pour contrer certains excès, on tend à développer l'implantation de radars (ici place de Bastogne).

Pour les voiries communales, on notera que de nombreux réaménagements récents de voiries (avenue du Château, avenue de la Basilique, divers aménagements de giratoires...) ont grandement amélioré la situation. La systématisation de ronds-points évite les prises de vitesse exagérée et les resserrements de perspectives permettent en effet une bien meilleure adéquation (que par le passé) avec le régime des vitesses autorisées (avenue du Château par exemple). Des excès subsistent naturellement, mais ils sont certainement moins nombreux et systématiques que par le passé.

Sur le plan de l'adéquation entre le régime des vitesses autorisées et la typologie même des voiries, on notera qu'il subsiste à Koekelberg un réel problème pour toute la partie ancienne de la commune et le quartier Lepreux - Deroover. Y rouler à 50 km/h est trop rapide et dangereux pour tous les utilisateurs de l'espace public et le régime de la zone 30 devrait y être la règle (aujourd'hui il n'est d'application qu'aux abords des écoles).

2. Les aménagements / organisations de voirie surannés

L'insécurité routière trouve aussi son origine dans des aménagements de voirie anciens qui ne sont plus en phase avec des critères de sécurité contemporains (cf. carte D.3).

Pour les **voies régionales**, l'obsolescence de l'aménagement est surtout marquée :

- avenue Bossaert, où le dégagement visuel de la chaussée (le stationnement est organisé sur une allée centrale et il n'y a pas de stationnement latéral) incite à la prise de vitesse ;
- avenue du Panthéon, laquelle cumule bien des problèmes. Le fait qu'elle soit à double sens (ce qui n'est pas le cas d'une partie de l'avenue des Gloires Nationales) peut surprendre celui qui n'est pas un familier des lieux. En outre, le fait qu'elle soit toujours sous le régime de la priorité de droite est incompréhensible pour un tel axe et explique sans doute les nombreux accidents qui sont observés à ses divers carrefours (cf. carte D.4). Cette absence de logique (NB : de nombreuses artères avoisinantes ont été placées en voie prioritaire : chaussée de Gand, avenue de Jette, avenue Goffin...) ne peut que semer la confusion et être source d'insécurité.



Carrefour des avenues du Panthéon et de la Liberté : très dangereux (une « sorte » de virage), il présente en outre une mauvaise visibilité (cf. la haute glissière de béton séparant la voirie de la ligne de tram).

Pour les **voies communales**, les problèmes (hormis les carrefours cf. ci-dessous) les plus marquants sont :

- avenue de l'Hôpital Français, une voirie détériorée qui a la particularité de toujours être sous le régime de la priorité de droite (ce qui n'est plus le cas de l'avenue Goffin qui est son prolongement naturel) et d'être gérée par trois communes différentes ;
- chaussée de Jette, où la circulation est à sens unique partout, sauf entre la rue de l'Armistice et la rue des Archers, ce qui crée un élément de surprise dangereux.



Avenue de l'Hôpital Français : le parti de son futur réaménagement reste à déterminer.



Chaussée de Jette : une section à double sens que rien n'annonce.

3. Carrefours posant des problèmes d'insécurité

D'autres lieux (cf. carte D.3), où les problèmes sont davantage localisés (carrefours), sont particulièrement dangereux ou fonctionnent mal :

☒ **La place Simonis (carrefour avec la rue de l'Armistice)** : les divers mouvements existants à ce carrefour à feux génèrent fréquemment des situations conflictuelles. Elles-mêmes engendrent des embarras de circulation (NB : ce qui explique l'existence d'un plan de réaménagement pour ce site – cf. illustration J.2).

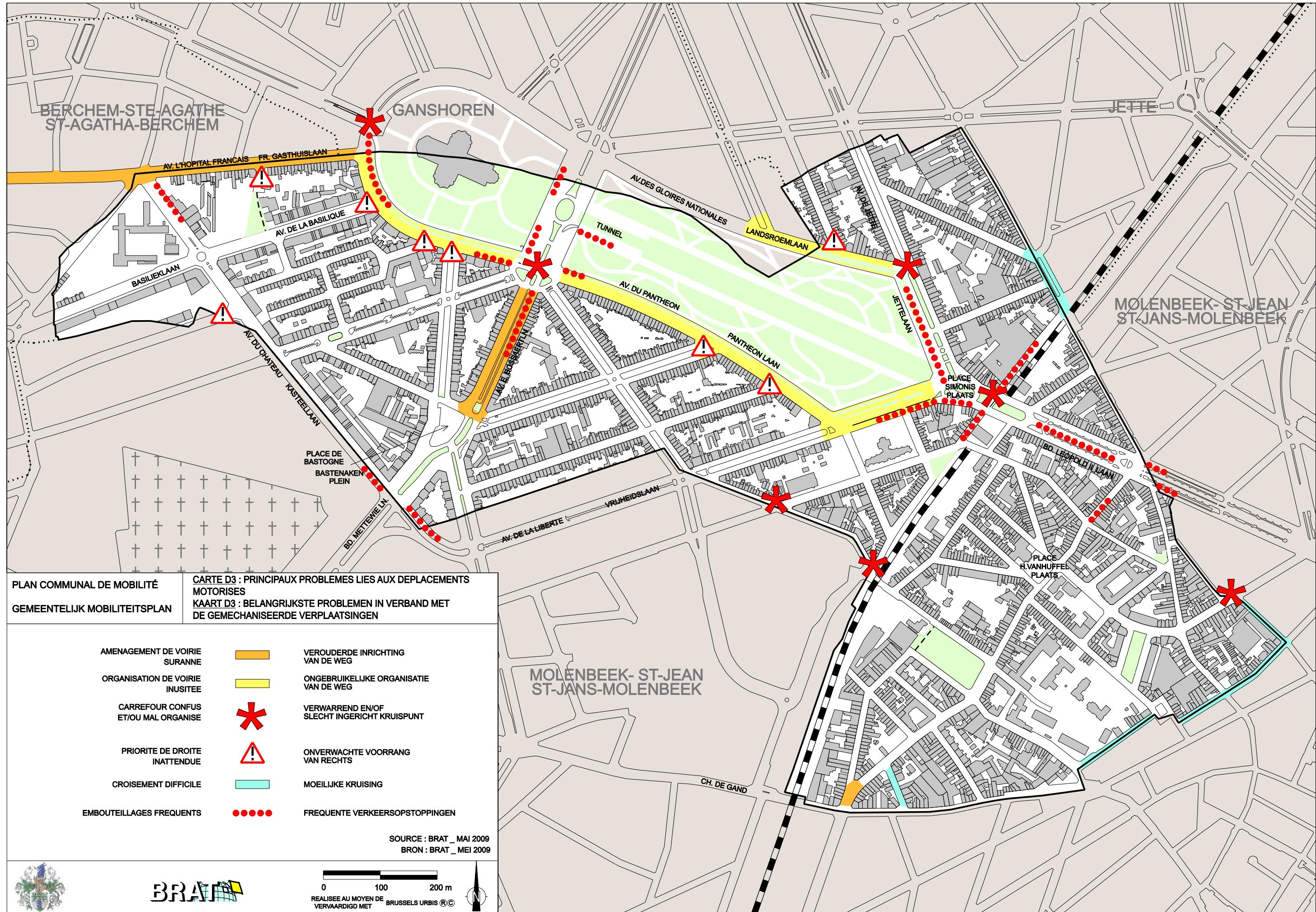


Traverser la place Simonis au départ de la rue de l'Armistice est souvent un exercice périlleux.

☒ **Carrefours avenues de Jette / Gloires Nationales et avenues de la Liberté / Panthéon** : repris pour mémoire, cf. ci-dessus.

☒ **Carrefour Normandie / Armistice / Mahatma Gandhi** : une vaste aire d'asphalte qui n'aide pas à bien délimiter les trajectoires des nombreux véhicules qui empruntent les lieux (accès à la rue de Ganshoren) et qui est au désavantage des piétons.

☒ **Carrefour Bossaert / Panthéon / Berchem Sainte-Agathe / Seghers** : un carrefour à feux (trop) complexe en raison de sa géométrie particulière et des diverses bermes qui en gèrent l'organisation.





Carrefour Bossaert - Panthéon : le trafic débouchant de l'avenue Seghers est souvent en conflit avec l'accumulation de véhicules avenue du Panthéon.

☒ **Carrefour Normandie / Vande Sande / Fuchsias** : une géométrie difficile et dangereuse (angles aigus). Dispose d'aménagements de sécurisation provisoires qu'il conviendra de pérenniser.



Le carrefour Normandie / Vande Sande / Fuchsias a été sécurisé à titre provisoire.

☒ **Carrefour Houzeau de Lehaie / Montagne aux Anges / Jardinier** : un carrefour qui cumule divers problèmes (mauvaise visibilité, pas de protection des traversées piétonnes...).



Carrefour Houzeau de Lehaie / Montagne aux Anges / Jardinier : une vaste esplanade d'asphalte et un stationnement sur les « coins », ce qui ne permet pas une bonne perception des lieux.

☒ **Carrefour rue de l'Eglise Sainte-Anne / Bd. Léopold II** : les automobilistes sortant du tunnel Léopold II et se dirigeant vers la rue de l'Eglise Sainte-Anne sont parfois surpris par le trafic accédant au tunnel (via la trémie opposée) et bénéficiant de la phase verte du feu (d'où accident).

4. Autres problèmes

Deux autres types de problèmes générateurs de danger sont à épingler à Koekelberg :

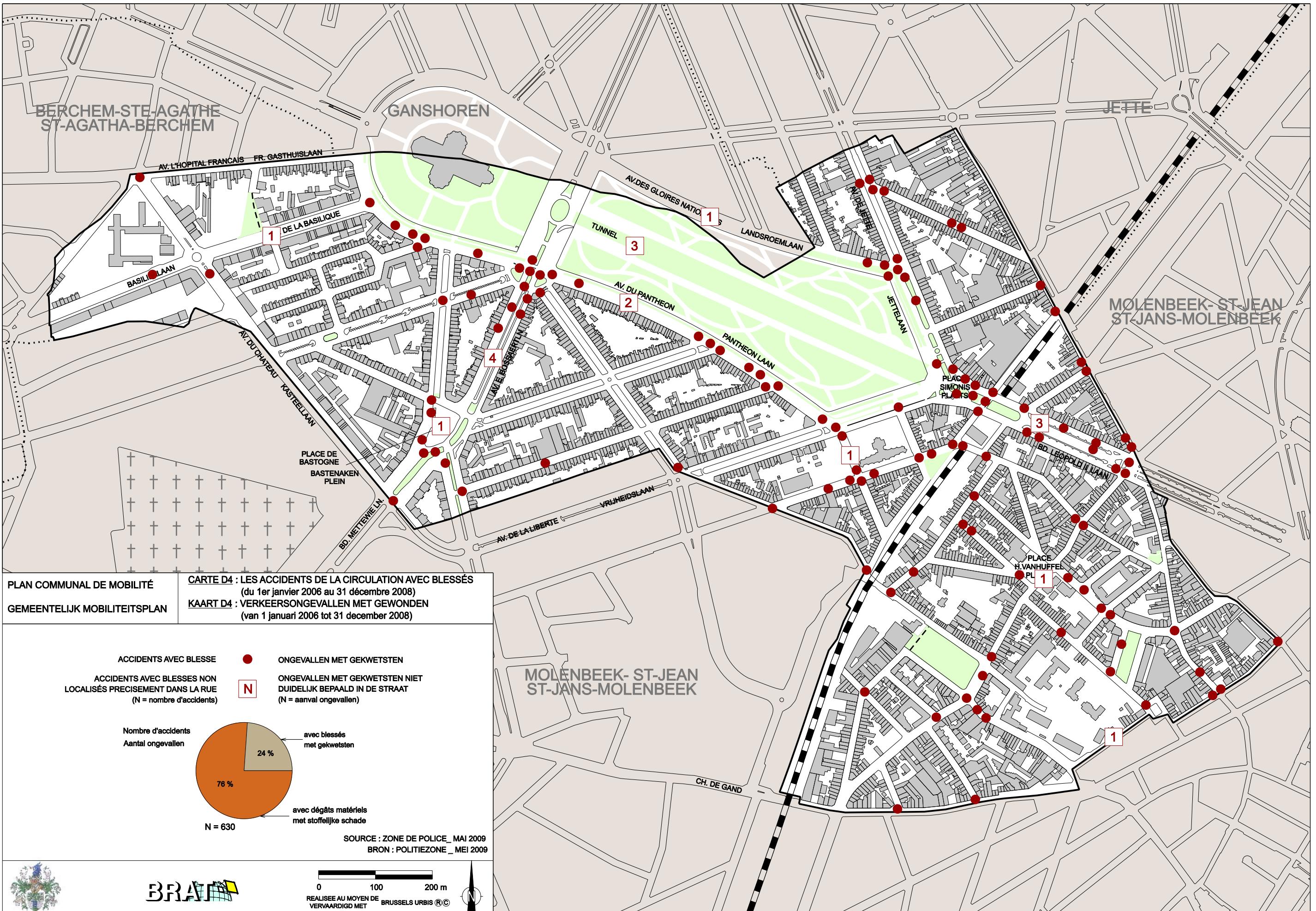
- des croisements difficiles pour les véhicules (cf. carte D.3) ; ceci dans des voiries à double sens où la largeur de chaussée est faible et où les dispositions relatives au stationnement ne sont pas respectées. Outre le risque d'accrochage, ces situations peuvent être source d'agressivité chez les automobilistes ;
- des revêtements de chaussée dangereux en raison de leur état de dégradation (cf. carte B.2) ; un danger qui concerne plus particulièrement les motocyclistes.



Rue Deschampheleer : un exemple de rue où le croisement des véhicules est difficile (non respect du stationnement alterné par quinzaine).



Rue Pirmez : autre exemple, dans la même veine que le précédent.



E.

LE STATIONNEMENT



E. LE STATIONNEMENT

Le thème du stationnement a déjà été abordé dans le chapitre B (son mode d'organisation). Ce premier diagnostic est ici complété par une évaluation de l'offre et de son utilisation tant diurne que nocturne.

1. CAPACITE DU STATIONNEMENT EN VOIRIE

L'offre publique de stationnement en voirie est de quelque **3.400 places**, soit 0,40 place par ménage, ce qui peut être considéré comme une offre réduite imputable à la forte densité de l'habitat à Koekelberg (à tire de comparaison elle est respectivement, pour les communes de Ganshoren, Jette et Auderghem de 0,53, 0,56 et 0,62 place par ménage).

La carte E.1 illustre la densité de l'offre en stationnement par 100 m de voirie. Elle reprend la situation en journée en tenant compte des interdictions horaires de stationnement (cf. les stationnements réservés aux bus scolaires, aux livraisons... qui ne sont pas comptabilisés), des emplacements réservés (handicapés, taxis, poste, station Cambio...), des accès de garages privés et des passages piétons.

L'offre en stationnement dépend de plusieurs facteurs :

- la configuration des voiries et l'organisation de la circulation impliquent couramment la formule classique du stationnement longitudinal bilatéral (cf. carte B.10), en particulier dans la partie ancienne de la commune. Koekelberg dispose cependant de nombreuses implantations de stationnement en épis (avenue de la Basilique, place de Bastogne, rue Schmitz par ex.) ; des épis souvent présents sur des bermes centrales (avenue Seghers, avenue de l'Indépendance Belge...). Les structures en épis augmentent l'offre en stationnement de façon significative. Les densités les plus élevées observées sont d'ailleurs systématiquement liées à ces configurations de stationnement ;
- la capacité en stationnement en épis sur les bermes centrales est importante mais, dans la pratique, elle est amoindrie par l'absence d'organisation des bermes et (ponctuellement) par le mauvais état du revêtement (racine d'arbres et enfouissement du dallage par endroit) ;
- l'importance des réservations spécifiques (livraisons, taxis, etc.) laquelle peut réduire l'offre à disposition de tout un chacun. A Koekelberg, ces réservations ne concernent jamais qu'un nombre peu important d'emplacements ;

- l'existence ou non de garages privés, laquelle, dans les quartiers résidentiels, est souvent liée à la période de construction des immeubles (cf. chapitre A). Si ceux-ci sont récents, il y a moins de possibilités de se garer en voirie en raison des accès aux garage(s) privatif(s) : avenue Berchem-Sainte-Agathe, rue de la Carrière et rue Besme... (cf. carte E.2). Inversement, les rues du « bas Koekelberg » (autour de la place Vanhuffel et du quartier Lepreux - Deroover), avec peu de garages privés, offrent une capacité optimisée de stationnement en voirie.



Avenue de l'Indépendance Belge : la capacité du stationnement est accrue par l'organisation en épi sur la berge centrale ; mais l'état du revêtement engendre parfois une sous-utilisation de la capacité.

La question du stationnement ne peut négliger bien évidemment **l'offre de stationnement privé** qui comprend aussi bien le stationnement associé au logement (garages souterrains, batteries de boxes en intérieur d'îlot...) que celui associé aux activités, qu'elles soient économiques (stationnement pour le personnel, les fournisseurs, la clientèle...) ou autres (enseignement....).

L'offre privée est surtout tributaire du mode d'urbanisation et de son ancienneté relative. En conséquence, si elle est peu importante dans le « bas » Koekelberg, elle est considérable dans l'ouest de la commune (avenue de la Basilique, avenue du Château). On pointera cependant le fait que les garages sont régulièrement détournés de leur utilisation initiale (ils servent de lieu de stockage, de caves...) ou ne sont pas systématiquement utilisés par leur propriétaire (qui parquent en rue, par facilité).



Avenue de la Liberté : un exemple de réservation spécifique (station auto partagées).

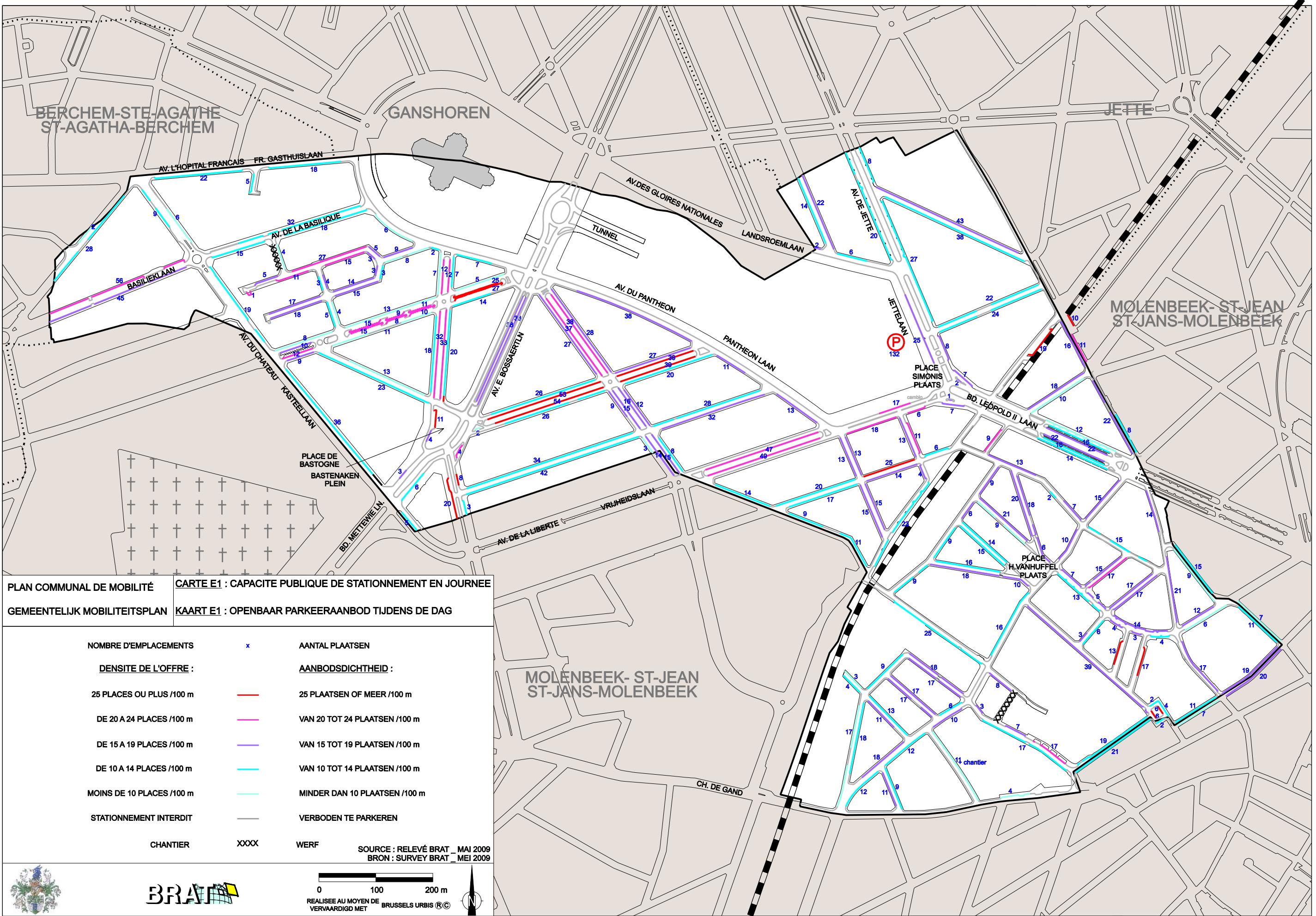
2. INTENSITE DU STATIONNEMENT

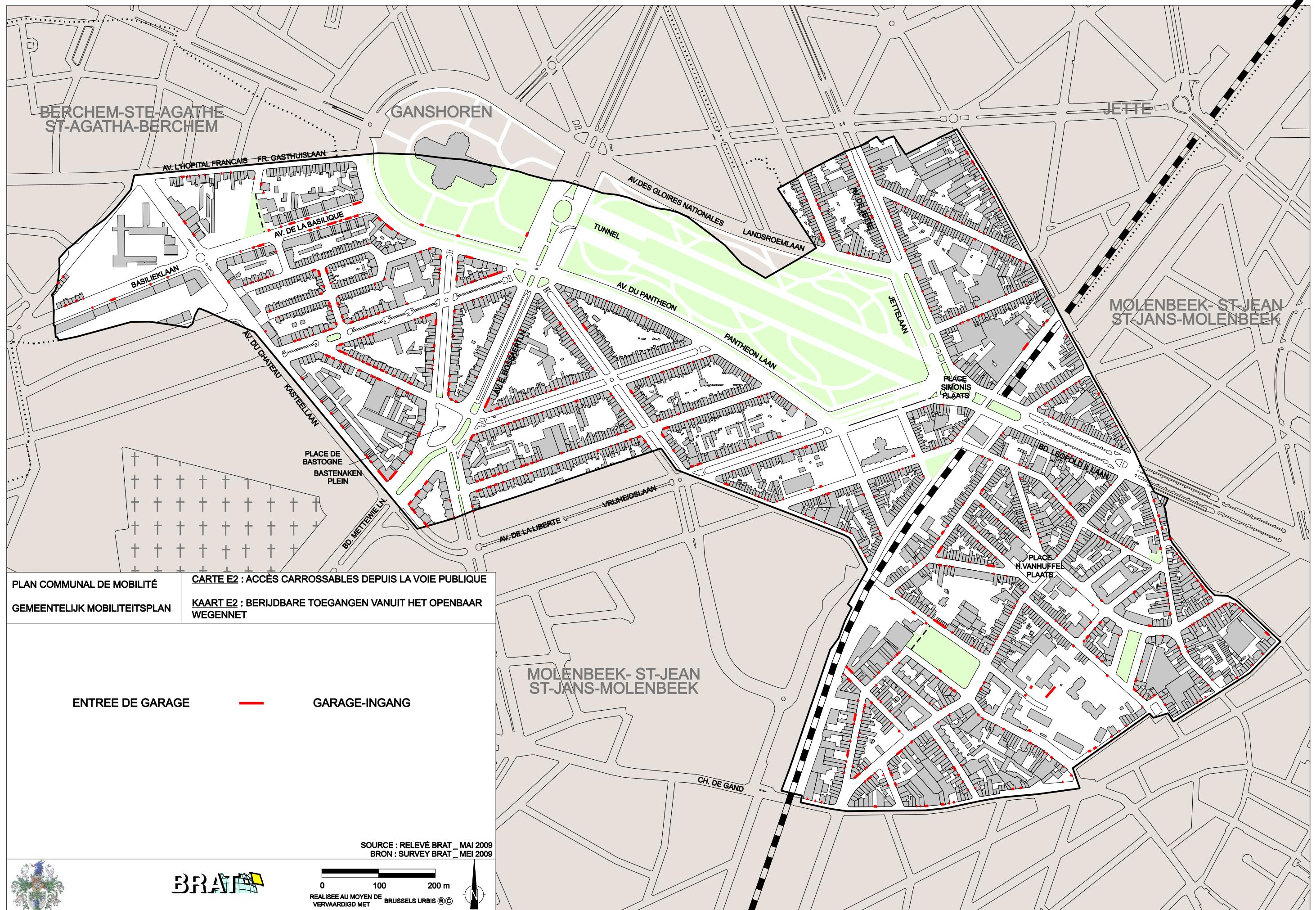
L'utilisation habituelle des capacités de stationnement offertes (situation de fait du stationnement) définit la « pression » relative du stationnement dans les différents quartiers de la commune. La détermination du taux d'occupation des emplacements en matinée (cf. carte E.3) et en soirée (cf. carte E.4) permet notamment de distinguer les besoins de base des habitants (situation en soirée) des effets générés par les activités diurnes et les dispositions spécifiques de gestion du stationnement (zone bleue...).

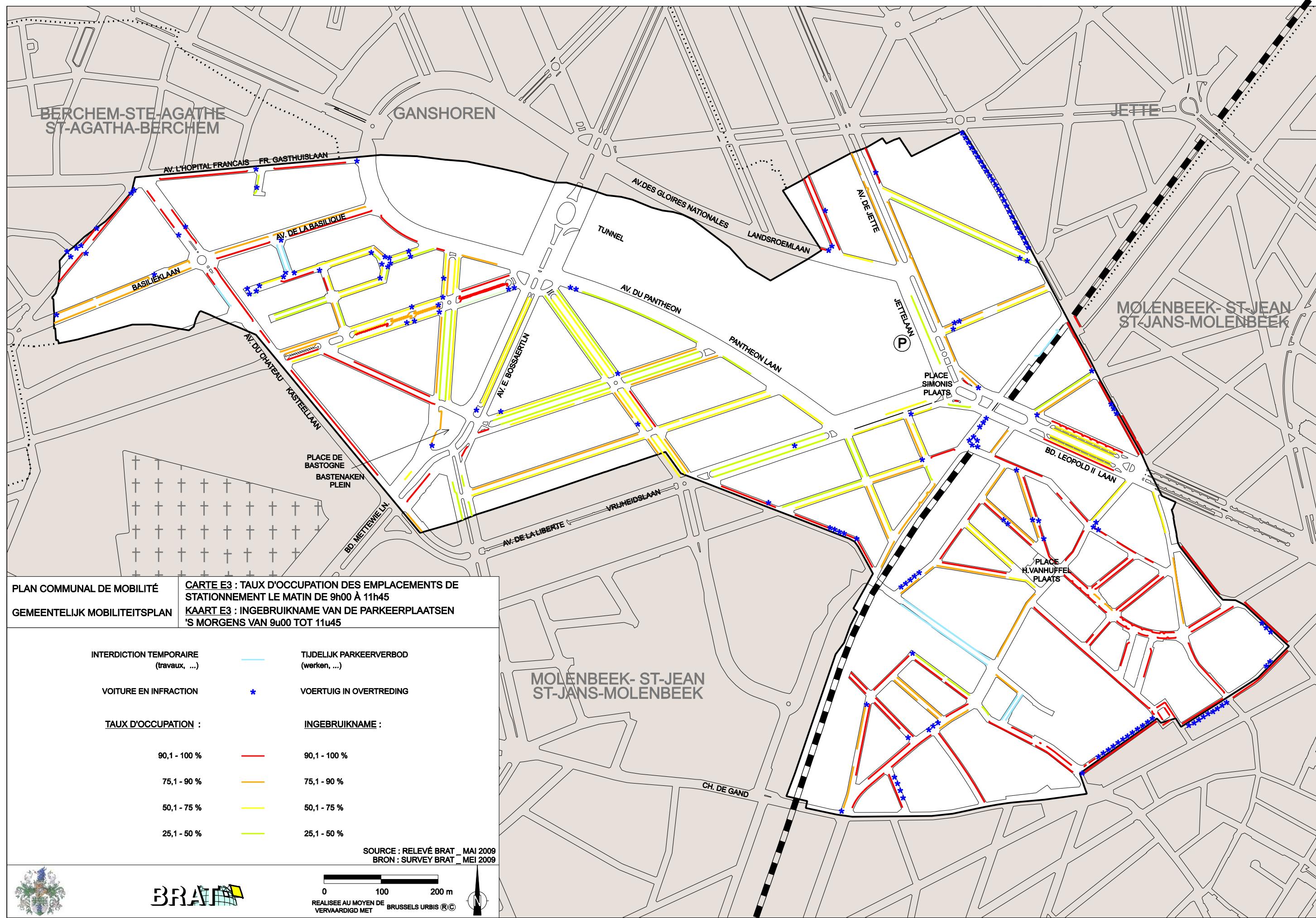
Cet état des lieux est notamment illustré à l'aide de deux documents de synthèse (cartes E.5 et E.6). Le premier (carte E.5) distingue les rues où les problèmes de stationnement sont permanents, limités dans le temps, voire absents. Le second (carte E.6) donne une lecture agrégée selon 4 grandes entités territoriales et selon la zone (autour de la place Simonis) qui bénéficie d'une régulation spécifique (zone payante et zone bleue).

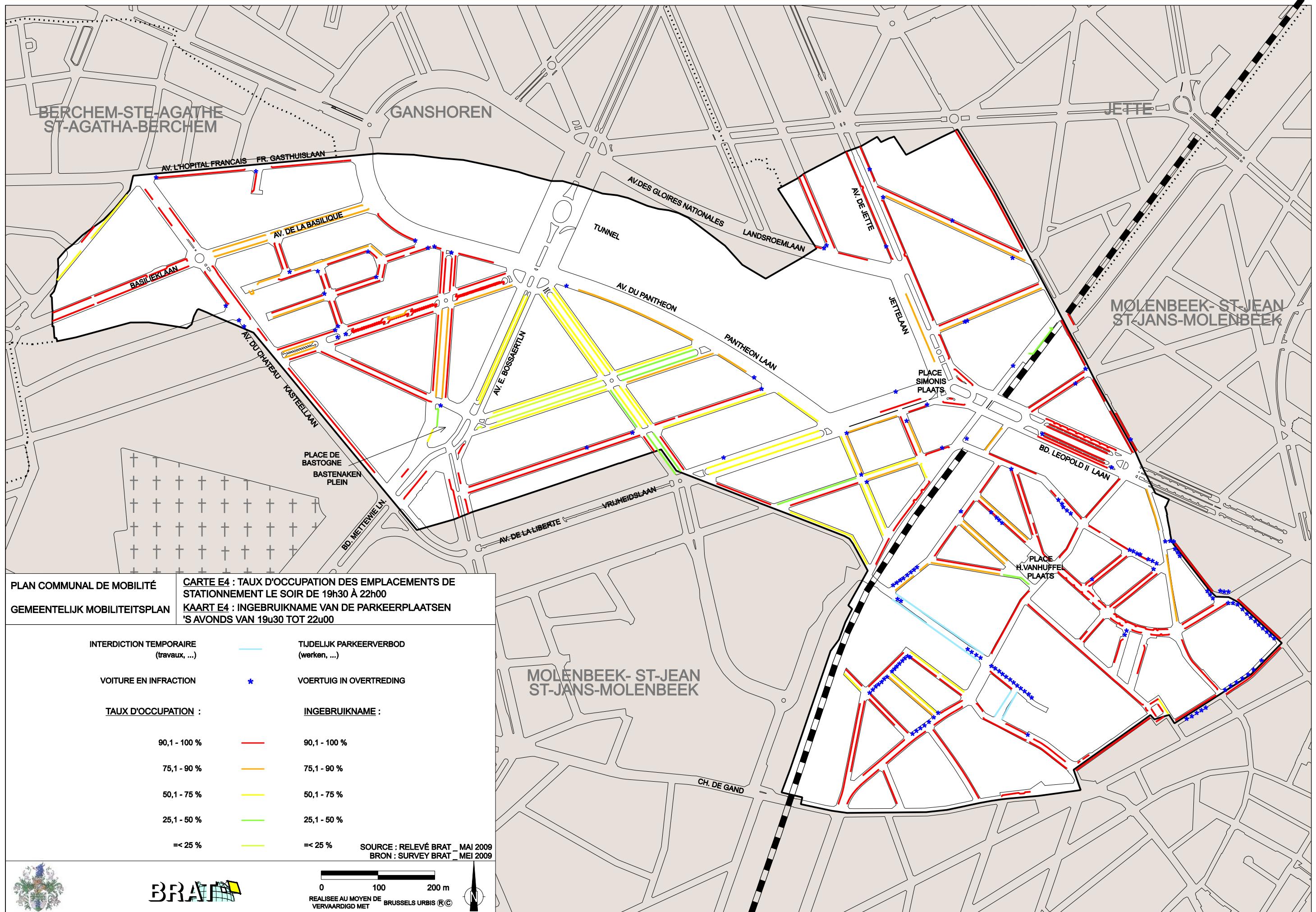
Il en ressort de l'examen de ces divers documents que :

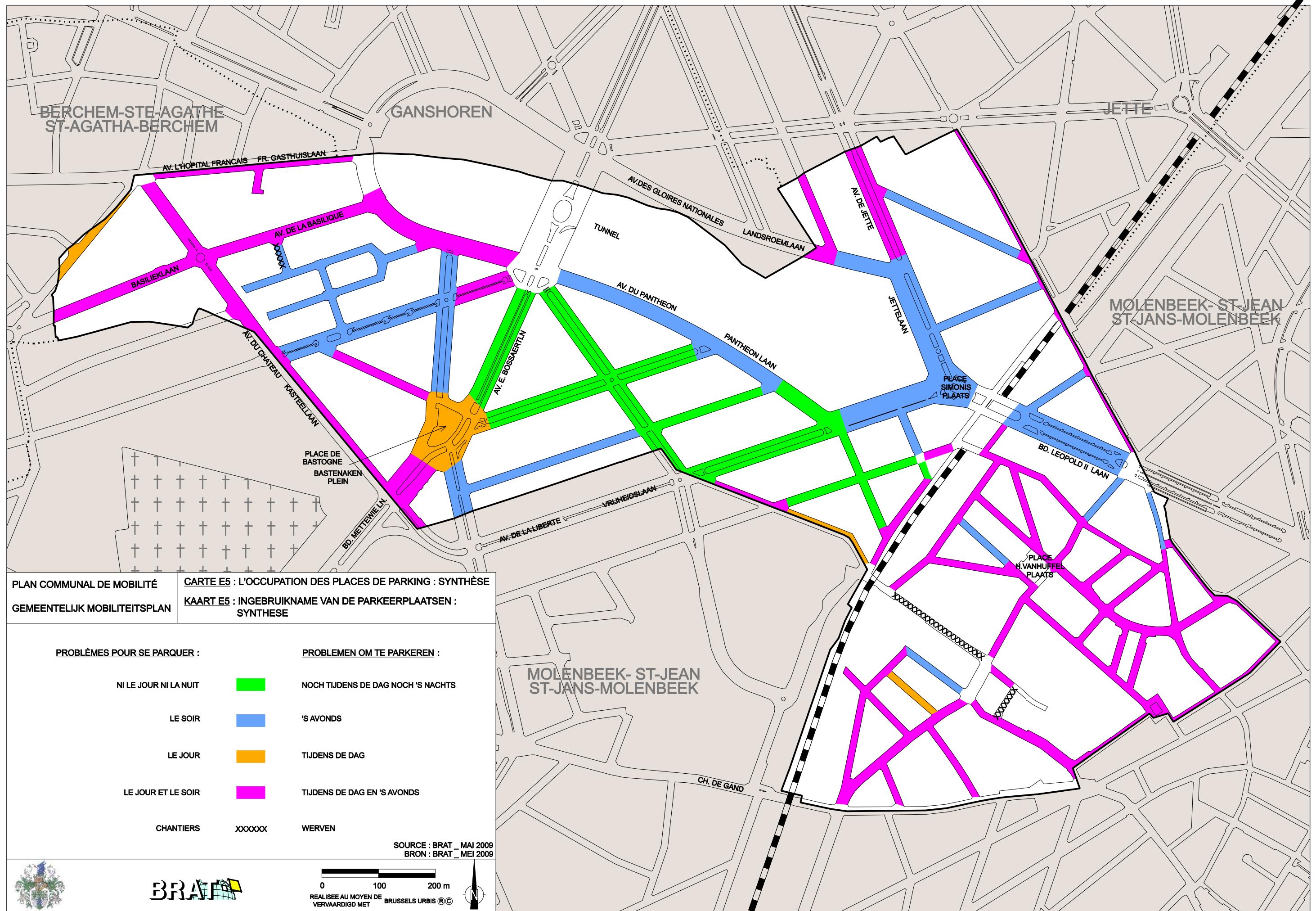
- le taux d'occupation moyen pour tout le territoire communal (3.400 emplacements en voirie) est plus important le soir (83 %) qu'en journée (77 %). Ce qui témoigne du caractère résidentiel marqué de la commune et des effets de la zone bleue Simonis ;











- le district « centre » de la commune (rue Besme, avenue de l'Indépendance Belge, avenue Seghers, avenue de la Liberté...) est globalement préservé des problèmes de stationnement (taux d'occupation inférieur à 75 %) ceci tant en journée qu'en soirée (cf. carte E.5). Ce sont pour la plupart des voiries caractérisées par une grande capacité de stationnement (bilatéral + un stationnement en épi sur berme centrale) et les effets de la zone bleue « Simonis » ;
- il existe une quasi saturation des emplacements, tant en journée qu'en soirée, dans le « bas Koekelberg » (district est, autour de la place Vanhuffel). C'est un quartier à forte densité de population, où l'offre privée en stationnement est réduite (ancien bâti). Cette tendance à la saturation permanente existe également dans les grands axes de l'ouest de la commune (avenue du Château, avenue de la Basilique) bordés de grands immeubles à appartements ;
- la tendance à la saturation nocturne (mais pas en journée) est l'apanage des quartiers résidentiels de l'ouest de la commune (quartier Lepreux - Deroover) et des rues couvertes par la zone bleue (localement payante) « Simonis », soit autour du parc Elisabeth, au boulevard Léopold II et à l'avenue de Jette (+ les voiries avoisinantes) ;
- le taux d'occupation des zones payantes et bleues « Simonis » est assez faible pendant les périodes de validité de ces zones (respectivement 62 et 70 %). Alors qu'elles sont intensément utilisées la nuit. On notera que le parking Simonis (\pm 130 places qui ont plus spécifiquement une fonction de transfert vers le métro Simonis) est également loin d'être utilisé à pleine capacité.

En conclusion, la pression du stationnement est quasi permanente dans l'est de la Commune. Toutefois la régulation du stationnement autour de la place Simonis y dégage, en journée, une offre significative qui reste inutilisée.

Le district « centre » de la commune (environs des avenues Seghers et de l'Indépendance Belge) échappe au problème d'une offre en stationnement insuffisante, ce qui est de moins en moins le cas pour l'ouest de la commune (avenue de la Basilique...), où le développement de nombreux et grands immeubles à appartements sature de plus en plus les possibilités existantes (la nuit en particulier).

3. PROBLEMES DIVERS

L'expertise sur le terrain a également permis de pointer que :

- le respect du stationnement unilatéral (cf. point B.7 - organisation du stationnement) est mal assuré. Il devient bilatéral en pratique. Les automobilistes ne respectent notamment pas l'interdiction de stationner dans les rues Jacquet (entre la rue du Cubisme et la rue du Neep), Stepman, Herkoliers et De Becker (à proximité de la rue de Ganshoren - en travaux au moment des relevés de terrain) ;



Rue du Relais Sacré : une saturation des emplacements de stationnement tant en journée que le soir ou la nuit.

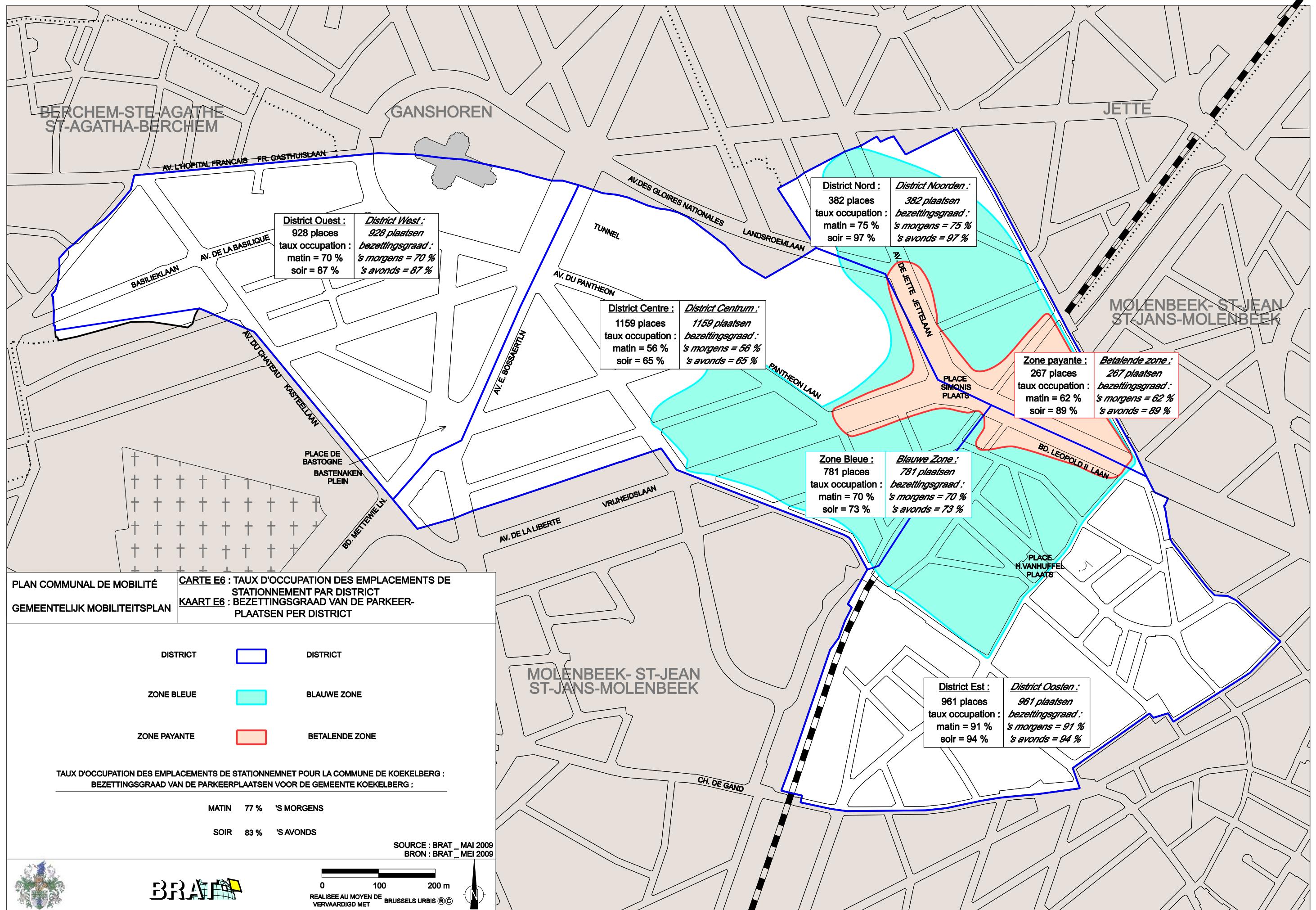


Av. de la Liberté (entre Panthéon et Seghers) : la pression du stationnement est faible tant en journée (zone bleue) qu'en soirée.

- les voiries où le stationnement est organisé alternativement par quinzaine (d'un côté ou de l'autre de la rue) sont également utilisées, dans la pratique, de manière bilatérale. La disposition d'alternance n'est pas du tout respectée tant en journée qu'en soirée (rues Piermez, Van Hoegarde, Saint-Julien, Deschampheleer, du Jardinier et Montagne aux Anges).
- de manière générale, la majorité des carrefours ne sont pas équipés d'oreilles de trottoir. Cela permet en pratique le stationnement sauvage sur les coins des rues (par exemple au quartier Lepreux et Deroover) ;
- le stationnement sauvage (sur les trottoirs, les bermes, les emplacements réservés...) est courant sur tout le territoire de Koekelberg et il semble bénéficier d'une relative impunité.
- l'installation récente de panneaux E9b a permis d'atténuer le stationnement de camions et camionnettes dans le centre de la commune et le quartier Lepreux - Deroover.



Carrefour entre les rues Stepman et du Cubisme : le stationnement sauvage pourrait être évité en aménageant une oreille de trottoir.



F.

LES PIETONS



F. LES PIETONS

Diverses particularités et problèmes liés au déplacement des piétons ont déjà été évoqués précédemment. Les piétons sont en effet exposés aux problèmes généraux d'insécurité routière, de nuisances environnementales... dont il est question par ailleurs. Le but du présent chapitre est dès lors de compléter les éléments mis en évidence à ces occasions.

1. LA CIRCULATION PIETONNE

Les volumes piétons observés à Koekelberg sont loin de ceux des grands points d'attrait du centre-ville (zones commerçantes, grandes gares, etc.). En outre, il y a peu de gros pôles générateurs de déplacements dans la commune (cf. carte A5) et donc peu de risques d'avoir des « embouteillages » piétons.

La pratique piétonne à Koekelberg est toutefois tributaire de l'importante densité résidentielle existante (cf. chapitre A). Bien plus soutenue qu'en la plupart des quartiers de seconde couronne urbaine, la marche à pied y est caractérisée par quelques **points clés** principaux (cf. carte F1) :

- des cheminements rectilignes privilégiés (principalement avenue E. Bossaert, rue Jacquet, rue de l'Eglise Sainte-Anne et avenue de Jette) ;
- des points de convergence piétonne (des carrefours en général) qui sont des passages obligés pour la circulation piétonne dans les quartiers, quel que soit le motif du déplacement (accès à une station de métro, un commerce de proximité, etc.) ;
- les trottoirs et cheminements à proximité des établissements d'enseignement ;
- l'ensemble des voiries du bas Koekelberg, tant les trottoirs que les chaussées, sont d'une certaine façon accaparées par les populations jeunes et moins jeunes comme espace de rencontre et de cohésion sociale (cf. plus loin).

Parmi ces points clés, le plus important point de convergence piétonne à Koekelberg est la **place Simonis**. Elle est en effet le point d'arrêt de nombreuses lignes souterraines de transports publics (métros 2 et 6 + le tram 19), mais également de lignes de surface (bus 13, 14, 20 et 87, plus quelques lignes de bus de De Lijn). Pour rappel, Simonis est le quatrième point d'arrêt de surface le plus fréquenté de la Région.



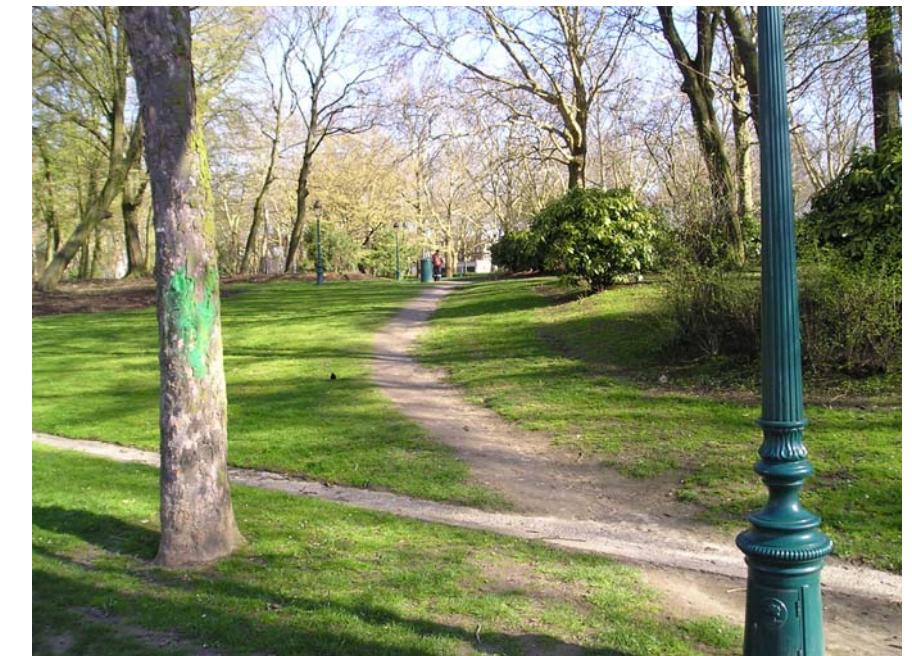
La station de métro Simonis et ses alentours immédiats : des lieux de haute fréquentation piétonne.

Le **parc Elisabeth** constitue un autre point clé important des déplacements piétons. D'une part, parce qu'il constitue une zone récréative et de détente. D'autre part, parce qu'il joue un rôle de raccourci dans un cadre de verdure agréable et hors de tout trafic motorisé. Par exemple, de nombreux piétons traversent le parc afin de rejoindre la station de métro Simonis.



Le parc Elisabeth, zone privilégiée pour les piétons.

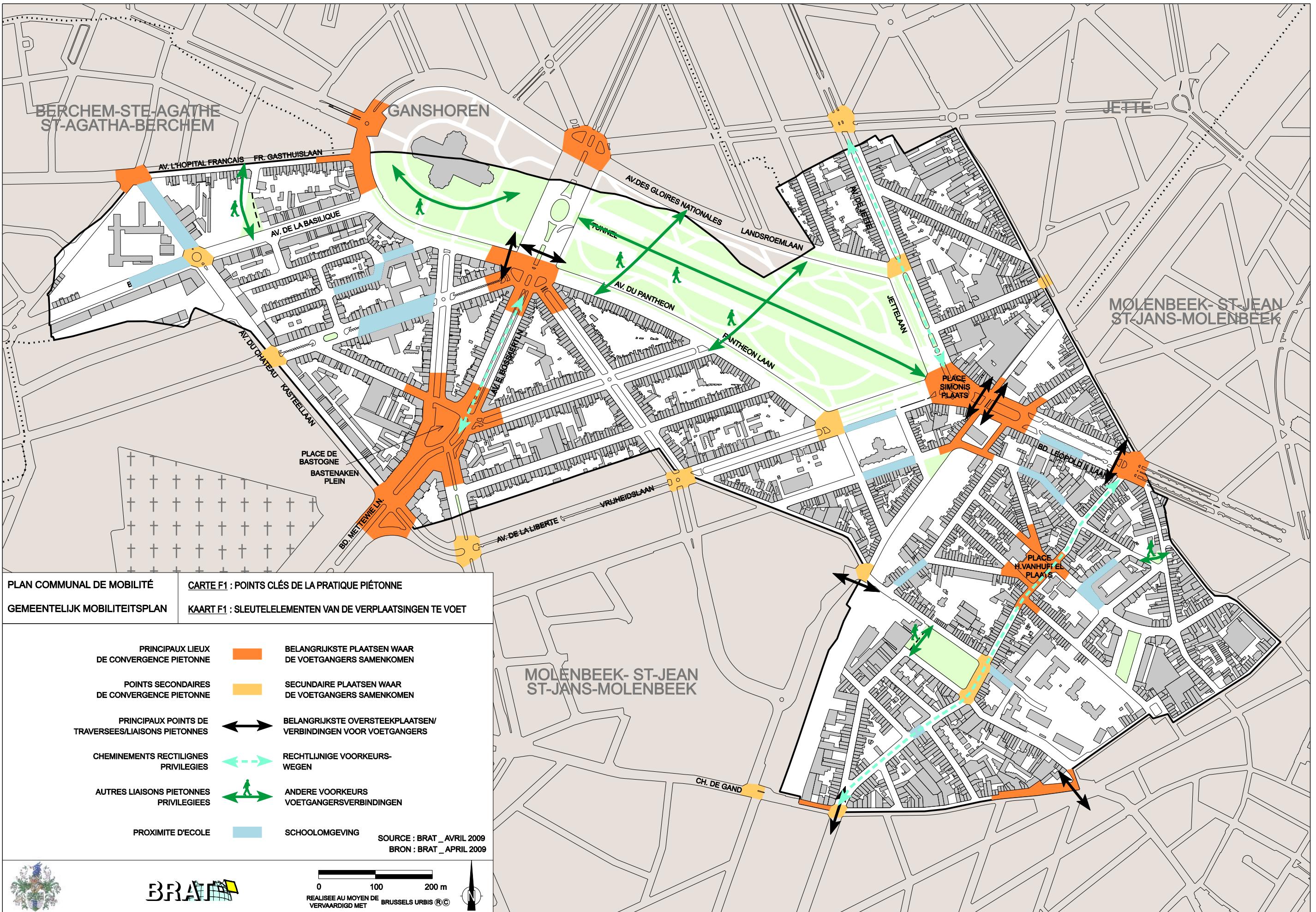
Le parc Elisabeth compte par ailleurs de nombreux sentiers informels, notamment pour rejoindre les arrêts de tram situés le long de l'avenue du Panthéon. La question de la formalisation de certains de ces tracés est dès lors posée.



Les sentiers informels sont monnaies courantes dans le parc Elisabeth.

Il existe en outre quelques « **zones de séjour** » piétonnes permettant d'organiser des activités de la vie locale (brocantes, animations...) sur l'espace public (potentiellement elles forment des lieux de rassemblement) :

- le parc Elisabeth (qui accueillait autrefois la *Feria*) ;
- la Basilique, qui accueille déjà, de temps à autres, certains événements ;
- la place Vanhuffel et la place de Bastogne, mais dans une moindre mesure ;
- le parc Victoria (inauguré en 2009) et le square de Noville.



2. INSECURITE ET INCOMMODITES

Le diagnostic met en exergue diverses situations inconfortables ou peu sécurisantes pour les piétons en terme de **traversées piétonnes** (cf. carte F2), avec notamment :

- quelques carrefours dont les traversées piétonnes ne sont pas (assez) protégées. Souvent, cette insécurité résulte de la combinaison entre la proximité immédiate du stationnement et l'absence de dispositifs de sécurisation (oreille de trottoir, trottoir traversant, etc.). Ce cas de figure se présente principalement pour les voiries étroites et plus anciennes (« bas Koekelberg »), mais aussi et surtout rue Besme et rue Lepreux (côté avenue du Panthéon) ;



Le stationnement à proximité immédiate de (ou sur – pour les automobilistes inciviques) la traversée piétonne sans être accompagné d'un dispositif de sécurisation est insécurisant pour les piétons (ici rue du Cubisme).

- des carrefours globalement défavorables aux piétons en raison de leurs aménagements (cf. carte) ou de la longueur de l'espace de chaussée à traverser (Gloires Nationales / Vanderborght) ;
- des passages pour piétons peints effacés par le temps (ex : place Simonis, avenue du Château) et d'autres qui donnent lieu à des situations incongrues (rue du Parc Elisabeth et rue des Braves) ;
- des effets de barrière (larges avenues avec une importante distance entre deux traversées protégées) qui peuvent induire des comportements dangereux de la part des piétons. C'est le cas à l'avenue du Panthéon notamment.



Devant la station Simonis, le passage pour piétons est obstrué par les voitures aux heures de pointes. Pour traverser, il faut réaliser un parcours du combattant, alors que le feu pour piétons est vert.

A ce titre, on peut mentionner que plusieurs accidents impliquant des piétons ont eu lieu ces dernières années avec le tram circulant le long de l'avenue du Panthéon (parc Elisabeth).



Le manque de sécurisation du site propre du tram 19 le long du parc Elisabeth mérite une attention particulière.

Plus qu'ailleurs dans la commune, les chaussées étroites et sinuées du « bas Koekelberg » sont souvent utilisées comme espace de dialogue et de loisirs. Par exemple, par des jeunes qui l'utilisent comme espace de jeux (cf. photo).

Ces pratiques induisent des comportements parfois dangereux et anarchiques dans les déplacements piétons (traversée en plein milieu d'un carrefour). Un non respect des règles (non utilisation des traversées piétonnes) qui peut amener à quelques frictions entre les différents usagers (automobilistes et piétons).

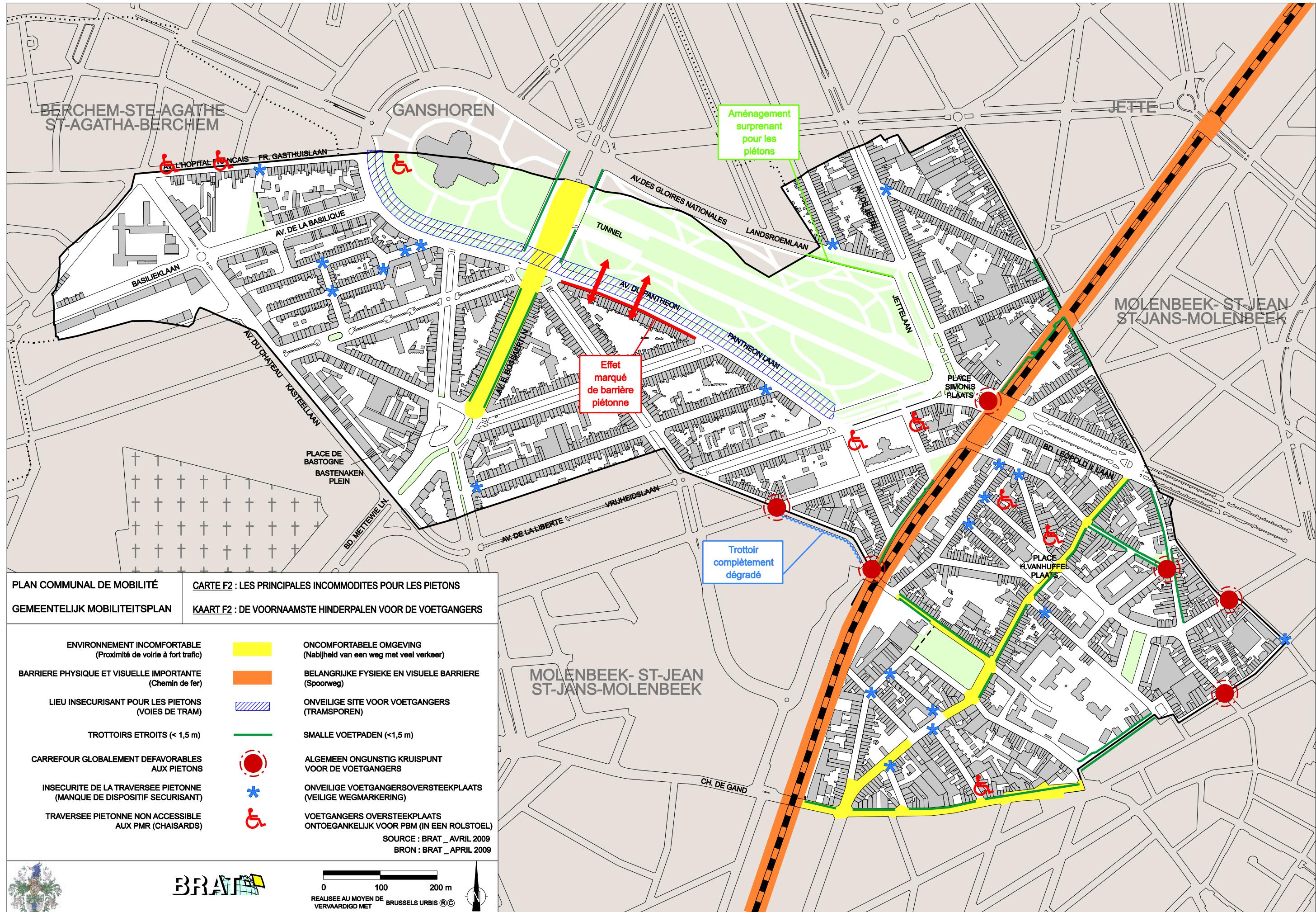
Le danger de cet état de fait est renforcé avec l'absence de zones 30 en dehors des quelques abords d'école que compte le quartier.



Les jeux de balle sur la rue sont des pratiques courantes dans le « bas Koekelberg » : un comportement dangereux qui se raréfiera peut-être avec la récente inauguration du parc Victoria.

Les **conditions de marche** posent également un problème quand :

- les trottoirs sont dégradés. Il n'y a heureusement pas trop de cas, mais ils sont localement vraiment pénalisants (rue du Jardinier et rue de l'Armistice) ;
- des voitures et/ou camions stationnent sur le trottoir (ou les passages pour piétons) ;
- il faut utiliser des trottoirs étroits, dont la largeur est inférieure à 1,50 m (chaussée de Jette, rue Herkoliers, rue de l'Armistice et rue Van Hoegaerde) ;



- des obstacles divers encombrent le trottoir et en réduisent (fortement) la largeur (cf. point B.3) ;
- le piéton est confronté à des aménagements peu courants (contresens bus de l'avenue des Gloires Nationales).



Rue Van Hoegaerde : un cheminement inconfortable pour les piétons.

A cela, il faut également ajouter le désagrément pour le piéton de certains lieux bruyants (avenue du Panthéon, avenue des Gloires Nationales, Place Simonis et boulevard Léopold II) et de lieux où il est exposé de près aux flux de véhicules (avenue E. Bossaert, rue Jacquet, rue de l'Eglise Sainte-Anne et chaussée de Gand plus particulièrement). L'inconfort psychologique du piéton est réel en de tels sites.

Signalons par ailleurs la relative fréquence de rodéos de mobylettes dans la partie est de la commune, lesquels génèrent beaucoup de bruit et ne sont pas sans danger.



L'avenue Bossaert : un lieu bruyant et peu sécurisant pour les piétons.

En terme d'aménagements spécifiques pour les PMR, seuls les trottoirs récemment refaits sont munis de dalles podotactiles. Si la plupart des trottoirs sont abaissés à hauteur des passages pour piétons, l'abaissement de certains anciens trottoirs présente une forte déclivité (ex : avenue du Panthéon - accès à l'arrêt du tram 19 Collège Sacré-Cœur), alors que d'autres ne sont pas abaissés du tout (exemple : rue Delcoigne).



Les trottoirs récemment refaits (ici avenue du Château) sont pourvus de dalles podotactiles.



Rue des Braves : l'abaissement du trottoir est brutal (plan incliné) et ne coïncide pas avec le tracé du passage piétons peint.



Rue Delcoigne (carrefour avec la rue de la Sécurité) : ni oreilles de trottoirs, ni abaissement du trottoir au droit de la traversée piétonne.

G.

LES CYCLISTES



G. LES CYCLISTES

Le vélo est un moyen de déplacement important dans le cadre de la promotion de la mobilité douce. Ce mode de déplacement silencieux, non polluant et peu encombrant est emblématique de la mobilité durable. Le vélo peut notamment – quand les structures le permettent – s'utiliser dans le cadre d'une mobilité intermodale.

A Bruxelles, comme dans de nombreuses capitales européennes, le vélo semble faire de plus en plus d'émules ces dernières années et connaît un réel regain d'intérêt.

1. LA CIRCULATION CYCLISTE

Les flux cyclistes sur le territoire de Koekelberg (comptages en octobre 2009) ont été complétés de diverses appréciations qualitatives effectuées sur le terrain :

- le boulevard Léopold II (et la place Simonis) est l'artère la plus intensément utilisée par les cyclistes qui empruntent les quelques aménagements prévus à cet effet (en moyenne 50 à 70 cyclistes par heure et par sens aux heures de pointes). Il n'est pas rare d'y apercevoir des « colonnes de cyclistes » se suivant les uns derrière les autres. Le matin, les déplacements se concentrent dans la direction de la place Saintelette. Le soir, les flux les plus importants se font dans le sens inverse, vers le parc Elisabeth ;
- la chaussée de Gand, pourtant peu accueillante pour les cyclistes, accueille également un nombre significatif de cyclistes « utilitaires » (en moyenne 25 à 40 cyclistes par heure et par sens aux heures de pointes) ;
- ailleurs dans la commune, on peut aussi citer l'avenue Bossaert, l'avenue de Jette, l'avenue de la Liberté, la rue de Ganshoren et la rue Schmitz comme étant des collecteurs de déplacements cyclistes significatifs (10 à 20 cyclistes par heure et par sens aux heures de pointes) ;
- l'avenue du Panthéon est en revanche très peu utilisée par les cyclistes dans le sens de la montée (elle l'est un peu plus dans le sens de la descente), ceci bien que des logos cyclistes y existent depuis peu. Tout porte à croire que les cyclistes préfèrent rouler dans le parc Elisabeth plutôt que de côtoyer le trafic automobile (et de camions) ;
- le cycliste est virtuellement absent de la rue de l'Eglise Sainte-Anne et de la rue Jacquet. Ce qui se comprend vu l'étroitesse de la chaussée et l'importance des flux de trafic enregistrés dans ces rues.

Enfin, le « bas Koekelberg » est un quartier caractérisé par une population jeune, où les enfants et adolescents utilisent intensément l'espace public comme terrain de jeux. On y voit souvent des groupes d'enfants déambuler à vélo. Une utilisation du vélo, dans ce cas-ci, qui porte plus sur une fonction ludique que celle de déplacement. Cela n'en fait pas moins des usagers à part entière de la voirie.



Aux heures de pointe, le boulevard Léopold II est parcouru par de nombreux cyclistes.

2. INSECURITE ET INCOMMODITES

Diverses carences en matière d'aménagement pour cyclistes ont été pointées précédemment (cf. point B.5). Sans reprendre systématiquement celles-ci, il est utile d'en rappeler certaines et d'en préciser d'autres :

- la mauvaise qualité du cheminement cycliste qui emprunte le boulevard Léopold II (aménagement confus et pénalisant) ;
- le marquage au sol de certaines pistes ou bandes cyclables s'efface et n'est plus très visible (avenue de la Liberté et boulevard Léopold II), ce qui pose la question d'un entretien régulier de ceux-ci ;
- la mauvaise qualité du revêtement de certaines chaussées (cf. carte B.2) constitue un handicap pour les cyclistes ;

- des altercations entre cyclistes et automobilistes se produisent parfois en raison du comportement de ces derniers (qui stationnent sur les bandes ou les pistes cyclables, ou qui s'arrêtent sur les sas cyclistes à hauteur des feux de signalisation).



Voiture stationnant sur la piste cyclable du boulevard Léopold II : un comportement hélas trop courant.



Le cycliste ne trouve pas toujours sa place au sein du trafic, surtout lorsque aucun aménagement spécifique ne lui est réservé (ici place Simonis).

H.

LA SIGNALIQUE



H. LA SIGNALTIQUE

Le chapitre relatif à la signalétique distingue deux types d'informations :

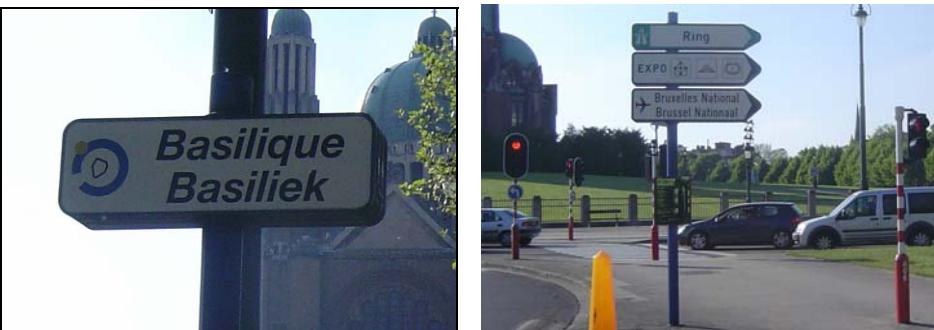
- la signalétique de jalonnement (renseignements relatifs à certaines destinations privilégiées) ;
- la signalétique routière (autre signalétique verticale), ciblée sur la communication des diverses informations en relation avec le code de la route.

1. SIGNALETIQUE DE JALONNEMENT

La signalétique de jalonnement est un support indispensable pour toute organisation correcte des déplacements. Elle consiste à renseigner des lieux de destination courants pour des utilisateurs qui ne sont pas nécessairement des habitués des lieux. Elle ambitionne également de marquer le cheminement le plus commode pour arriver au point de destination.

Il existe diverses échelles de mise en œuvre d'une signalétique de jalonnement (cartes H.1 et H.2).

1. La signalétique régionale primaire : soit des lieux de destination globale (ring, centre-ville...), situés dans ou en dehors de la Région. Cette signalétique est uniquement présente sur les voiries régionales telles que le boulevard Léopold II ou l'avenue Bossaert.



La signalétique régionale est bien présente sur les grands axes de Koekelberg, comme à l'avenue Bossaert.

2. La signalétique supra locale : assimilable à la signalétique régionale secondaire, elle concerne des lieux situés en dehors du territoire de la commune. Cette signalétique est également placée sur des axes régionaux. Les lieux indiqués à Koekelberg sont souvent des hôpitaux proches de la commune (hôpital Brugmann à Laeken, ex-hôpital Français à Berchem, désormais dénommé « Valida »).



Information relative à l'ex-Hôpital Français (bd. Mettewie).

3. Le balisage des ICR (11, 11 A, 11 B et rocade B) : en cours de mise en place, cette signalétique balise les itinéraires cyclistes régionaux et renseigne aux cyclistes (et autres utilisateurs) les distances et les directions de certains lieux intermédiaires et aboutissants sur les ICR. S'adressant prioritairement aux cyclistes, les distances renseignées sont détaillées à 100 mètres près. Deux destinations sont proposées sur Koekelberg : la place de Bastogne (qui ne se trouve pas exactement sur le tracé de l'ICR 11) et la place Vanhuffel, où se localise la Maison Communale.



L'ICR 11 est fraîchement balisé à Koekelberg.

4. La signalisation locale : renseigne, à partir des axes régionaux, des lieux situés sur le territoire communal. Le point de destination est annoncé par une succession de plusieurs panneaux. Ces lieux sont l'entrée de la Basilique, l'aquarium de Bruxelles, le commissariat de police de la rue de la Sécurité et la station de métro Simonis.

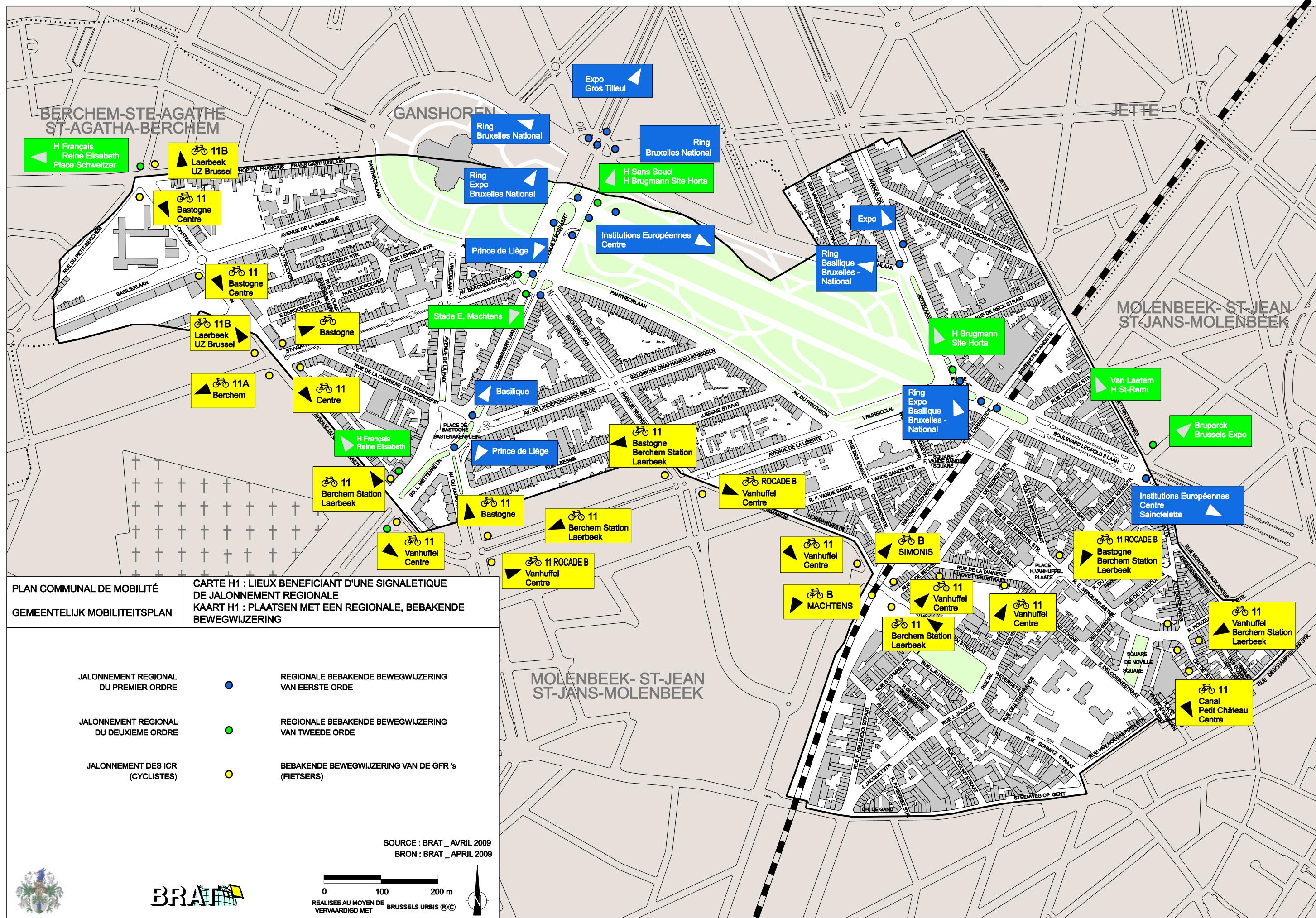
5. La signalétique de proximité : il s'agit d'une signalétique « d'approche », qui renseigne une destination quand on est sur le point d'y accéder. Elle tient en un, voire deux, panneau(x). Peu de lieux de ce type sont renseignés à Koekelberg : la bibliothèque communale francophone, le parking souterrain sous le parc Elisabeth, le Koek's théâtre et le complexe sportif de Koekelberg. Ces lieux sont renseignés tant à partir du réseau des voiries régionales, que des voiries communales.

6. La mise en évidence des écoles : récemment installés à l'entrée de certaines écoles (dans le bas Koekelberg), des étendards marquent la présence des établissements. En plus d'une fonction d'indication, ces étendards attirent l'attention des automobilistes sur la présence d'un environnement sensible (présence d'enfants).



Etendard signalant l'école Bossaert (rue Sergijsels).

Autre constat général, les différents supports utilisés pour la signalétique de jalonnement sont dans l'ensemble en bon état. À quelques exceptions près, la lecture des indications est claire.



Les problèmes suivant sont cependant à mentionner :

- **la perception des différents niveaux de la signalétique est souvent difficile** (lecture confuse) quand plusieurs « générations » de panneaux cohabitent sur un même poteau ;



La lecture des multiples jalonnements est parfois compliquée (carrefour Panthéon-Bossaert).

- **l'identification des différents équipements de la commune est incomplète.** A côté de la signalétique régionale, bien présente sur les grands axes de circulation, la signalisation de jalonnement locale et de proximité est plus timide. Par exemple, la Maison Communale qui n'est pas indiquée ni même la KUB (qui pourtant « polarise » bien au-delà du territoire communal). Le CPAS était jusqu'il y a peu renseigné. Un panneau qui a été retiré lors du réaménagement du trottoir à l'angle des rues de l'Eglise Sainte-Anne et Delcoigne ;
- **la lisibilité des panneaux renseignant des lieux de proximité n'est pas toujours optimale.** Le panneau est parfois placé à une hauteur insuffisante pour que celui-ci puisse être vu (Koek's Théâtre, cf. photo ci-dessous) ou bien il n'est visible qu'au dernier moment (ex. : le complexe sportif de Koekelberg, rue Eglise Sainte-Anne). Enfin, certaines des inscriptions sont de mauvaise qualité parce qu'elles sont tout simplement défraîchies (cf. photo ci-dessous également) ;



La lisibilité des panneaux est mauvaise quand ils sont placés trop bas et sont vieillis (angle du boulevard Léopold II et de la chaussée de Jette).

- **le jalonnement est interrompu.** La bibliothèque communale francophone est indiquée à partir de la rue Eglise Sainte-Anne et de la place Vanhuffel mais elle ne l'est plus au carrefour suivant, au croisement de la rue de l'Eglise Sainte-Anne et de la rue des Tisserands. Idem pour le commissariat de police de la rue de la Sécurité, renseigné au départ du boulevard Léopold II, mais pour lequel il n'y a plus de panneaux par la suite (sur la rue de l'Eglise Sainte-Anne notamment).



La bibliothèque communale : un jalonnement interrompu et illisible (rue de l'Eglise Sainte-Anne).

2. AUTRE SIGNALÉTIQUE VERTICALE

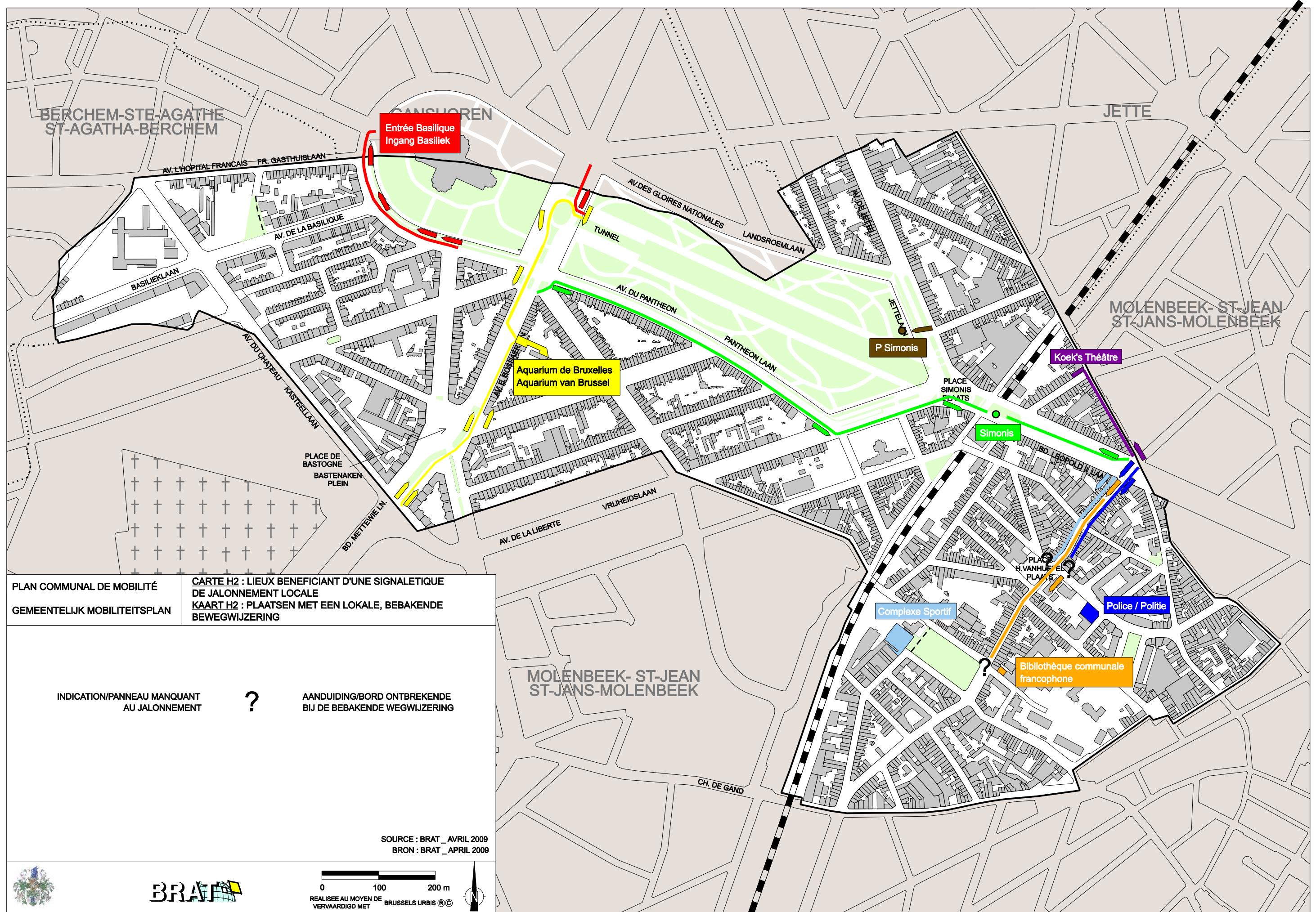
Enfin, il faut également mentionner les questions relatives à la **signalétique routière verticale**. Celle-ci est souvent (trop) dense et parfois confuse. Or, l'excès de signalétique, outre ses impacts esthétiques, peut être contre productif pour l'automobiliste qui, noyé sous les informations les plus diverses, ne s'y retrouve plus et manque parfois l'information la plus cruciale sur le plan de la sécurité routière (perte de vigilance). Une rationalisation dans l'utilisation des panneaux serait dès lors la bienvenue (afin d'en réduire le nombre).

C'est dans ce sens que la Commune compte prochainement effectuer un examen de la situation existante.

Une attention doit également être réservée au positionnement des poteaux sur l'espace public. En effet, certains poteaux sont placés en plein milieu du trottoir, au centre de l'espace de circulation piétonne. Ils réduisent la largeur libre du passage. Dans certains cas, cette largeur devient insuffisante pour qu'une personne en chaise roulante puisse circuler.



Ce poteau constitue un obstacle car il est placé en plein milieu du trottoir (avenue de la Liberté).



I.

INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DES DEPLACEMENTS



I. LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DES DEPLACEMENTS

Les **déplacements motorisés** sont générateurs d'une importante pollution de l'air et de bruits. Il s'agit d'une thématique très vaste pour laquelle diverses mesures (Plan Air, Plan Bruit) ont été annoncées, mais pour laquelle les résultats transparaissent peu sur le terrain. Le problème est en outre structurel (phénomène de société) et dépasse de loin le champ d'action effectif de la Commune. Toute mesure visant à limiter la circulation motorisée ou à en réduire la vitesse et les désagréments est cependant, dans cette optique, la bienvenue.

La question peut être résumée comme suit :

- pour la qualité de l'air, il est de notoriété que le trafic automobile pèse nettement sur le niveau de la pollution atmosphérique (cf. les comparaisons établies à l'aide de mesures effectuées lors des journées sans voiture) ;
- l'impact environnemental des déplacements doit surtout être mis en parallèle avec l'intensité des flux de circulation : les contraintes sont logiquement les plus fortes le long des axes majeurs (cf. section D) et démultipliées en fonction des contraintes topographiques (cf. carte A.2) et de spécificités locales. Une carte « Exposition au trafic routier » (2001) a été réalisé dans le cadre du premier Plan Bruit (2000-2005). Elle met en évidence l'importance du bruit le long des axes majeurs et plus particulièrement ceux bordant le Parc Elisabeth (avenue du Panthéon, avenue des Gloires Nationales, avenue de Jette et avenue de la Liberté à l'approche de la place Simonis). A noter que le Boulevard Léopold II est considéré comme peu bruyant ;
- une carte de « zonage acoustique » (2001) a également été dressée dans le cadre du premier Plan Bruit (2000-2005). Elle complète en quelque sorte la carte d'exposition au trafic routier et définit les axes bordant le parc Elisabeth comme étant des zones « fort bruyantes ». Il en résulte que le **parc Elisabeth**, dont le rôle pour les piétons et cyclistes a été souligné à plusieurs reprises précédemment, a été repris comme « **point noir prioritaire** », c'est-à-dire une zone qui doit être prise en compte pour des actions prioritaires.
- l'important charroi de camions qui passent essentiellement avenue du Panthéon, avenue des Gloires Nationales, boulevard Léopold II et avenue Bossaert, est particulièrement pénalisant en terme de bruit et de pollution atmosphérique ;

- certaines voiries marquées par un trafic très dense sont en outre affectées par un effet de « canyon » produit par les fronts bâties denses et continus (avenue Bossaert, chaussée de Jette, etc.) ;
- le bruit des mobylettes, particulièrement dans l'est de la commune, est également très pénalisant.



L'intensité du trafic est importante le long des axes bordant le parc Elisabeth, avec des impacts environnementaux conséquents.

Quelques efforts ont toutefois été faits ces dernières années afin de réduire les impacts acoustiques engendrés par les automobilistes. Rappelons que la quasi-totalité des chaussées sont recouvertes d'asphalte, matériau générant moins de bruit que d'autres tels les pavés par exemple. Récemment l'asphalte a remplacé les pavés à la rue Sergijsels et à l'avenue de Berchem-Sainte-Agathe.

Il n'y a pas que les déplacements individuels ou celui des marchandises qui génèrent des impacts environnementaux nuisibles. Le bruit des **infrastructures ferroviaires** est également à prendre en compte vu la proximité de la ligne n°28 et du métro (section à l'air libre) – qui traversent la commune – avec plusieurs quartiers résidentiels. Le premier Plan Bruit (2000-2005) mentionne d'ailleurs que les alentours de la station de métro Osseghem sont une « zone de conflit entre le bruit du chemin de fer et les zones habitées ».

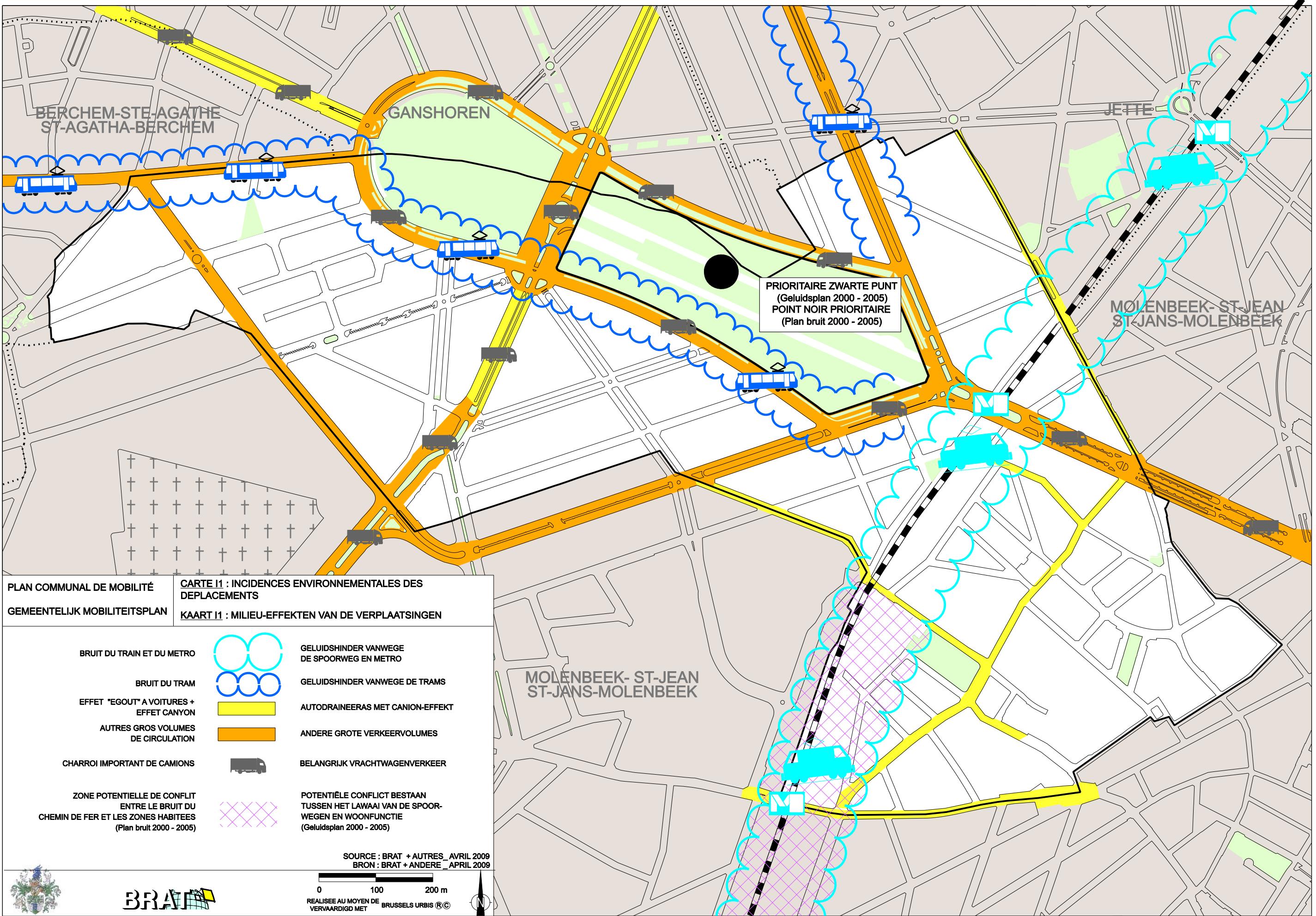
Enfin, on peut aussi parler de **pollution visuelle** générée par la mobilité :

- l'avenue de l'Hôpital Français n'est pas des plus esthétiques et est très peu, voire pas du tout, verdurisée. Un aménagement à la fois plus esthétique (avec plus de verdure par exemple) et plus pratique serait le bienvenu ;
- le (sur)encombrement des bermes centrales par des voitures en stationnement (avenue Bossaert, avenue de l'Indépendance Belge, avenue de la Paix, avenue de Berchem-Sainte-Agathe, avenue Seghers, avenue de la Liberté), le développement parfois exagéré de la signalétique routière, la (trop rapide) détérioration des infrastructures par un trafic routier excessif, le recours (en urgence) à des dispositifs de protection inélégants (potelets en plastique vert)... ne sont pas ce qu'il y a de plus beau, ni de plus valorisant en terme d'aménagement du territoire ;
- les infrastructures de mobilité à l'abandon, telle que l'ancienne gare Simonis, constituent également une pollution visuelle ;
- l'accès au parking souterrain (Simonis) est un autre point noir auquel il faudra remédier (cf. point C.4).



La gare Simonis est à l'abandon depuis quelques décennies.

En revanche on appréciera favorablement le réaménagement de la place Vanhuffel et de l'espace compris entre la rue de Ganshoren, la rue de l'Eglise Sainte-Anne et la rue Autrique (Parc Victoria).



II. Perspectives et projets

A. LE PLAN REGIONAL DE DEVELOPPEMENT

Le Plan Régional des Déplacements – IRIS 2⁸ – est la traduction concrète du volet mobilité du Plan Régional de Développement (PRD), sur bases d'orientations données (priorités) et dans une optique de développement durable.

Neuf priorités d'actions sont établies dans le projet de plan IRIS 2 :

- favoriser la mobilité douce ;
- rendre les transports publics plus attractifs ;
- encourager une utilisation rationnelle de la voiture ;
- développer un réseau routier hiérarchisé et sécurisé ;
- appliquer une politique de stationnement coordonnée et régulatrice ;
- accorder mobilité et aménagement du territoire ;
- information et gestion de la mobilité en temps réel ;
- améliorer la logistique et la distribution des marchandises ;
- améliorer la gouvernance.

Certaines des mesures envisagées auront des implications concrètes pour Koekelberg. Elles sont résumées ci-dessous.

1. Transport public

a. Les bus

- exploiter le **bus 49** à un haut niveau de service (lignes HNS). Il s'agit d'améliorer substantiellement la fréquence, la capacité et le confort de la ligne. Le programme VICOM⁹ compte augmenter *de facto* la vitesse commerciale par la mise en site propre de près 40 % du parcours de la ligne. L'amélioration du service du bus 49 n'est que la première étape du bouclage ouest de la moyenne ceinture qui, à terme, serait parcourue par un tram à haut niveau de service également (entre le Heysel et la station Albert à Saint-Gilles).
- prévoir, dans le cadre du réaménagement de la place Simonis, l'intégration de bandes bus avenue de la Liberté, pour accélérer l'approche du **bus 20** vers la station de métro.
- réaménager les arrêts de bus aux abords de la station de métro Simonis pour solutionner la situation actuelle qui est très étroquée.

b. Le tram

- exploiter également la ligne 19 à un haut niveau de service (lignes HNS). Pour ce faire, le programme VICOM vise à mettre en site propre la voie du **tram 19** sur l'avenue de l'Hôpital Français à l'approche de la Basilique dans la direction Simonis. La ligne devrait également bénéficier d'une meilleure protection via des plans de circulation, surtout en amont de la Basilique depuis la place Schweitzer à Berchem.
- la création d'une nouvelle liaison de tram (9) entre Simonis et Houba de Strooper, en passant par l'avenue de l'Exposition Universelle (2010).

c. Le métro

- pallier la saturation du métro :
 - à court terme : en augmentant les fréquences ;
 - à moyen terme : en passant à un système de conduite automatique ;
 - à long terme : en réorganisant les lignes de métro par suppression des troncs communs générateurs de cisaillement des lignes 1 et 5.
- réaménager les abords de la station de métro Simonis.

3. Le train

- mise en place du RER avec la réouverture de la gare Simonis comme point d'arrêt intermodal important sur la ligne ferroviaire n°28 qui permet le contournement de Bruxelles par l'ouest : Bruxelles-Midi, Cureghem, Bruxelles-ouest, Simonis, Pannenhuis, Bockstael, De Trooz-Quai des Usines.
- un partenariat à négocier entre la SNCB et la STIB pour la mise en place d'une ligne mixte train-tram (n°TT2) pour effectuer une grande boucle sur la région (Wielemans, ligne 28 SNCB, Haren, Josaphat, Delta, Arcades). La station Simonis serait un des points d'arrêt de cette nouvelle liaison.

2. Hiérarchisation des voiries

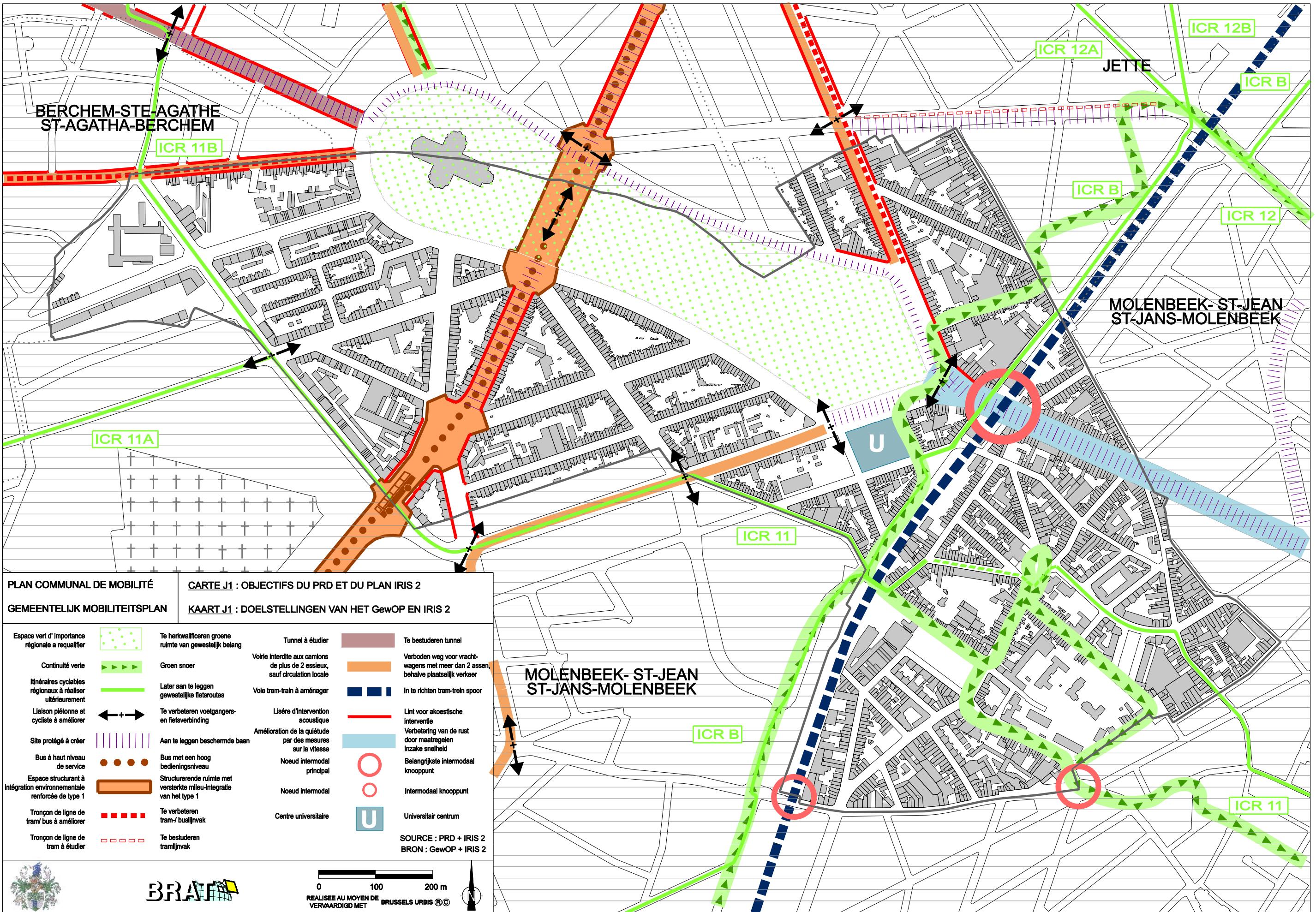
Mise en zone 30 de l'ensemble des voiries locales. Cette action vise à permettre plusieurs améliorations :

- préservation des quartiers résidentiels locaux du trafic de transit qui y percole du fait de l'engorgement de plus en plus systématique des voies principales de circulation ;
- sécurisation des déplacements doux sur les voiries locales.

Seule, la mise en zone 30 est moins efficace si elle ne s'accompagne pas d'aménagements limitant physiquement la vitesse (dos d'âne, coussins berlinois,...).

⁸ IRIS 1 approuvé par le Gouvernement régional en 1998 avait l'année 2005 pour horizon en ce qui concerne ses applications. IRIS 2 est une mise à jour de IRIS 1 en actualisant les données et en précisant certains retards de mise en œuvre. Ce deuxième volet est un nouvel élan et a pour horizon 2015.

⁹ Le programme VICOM approuvé par le Gouvernement régional en mars 2006 a comme objectif d'assurer une vitesse commerciale de l'ordre de 20 km/h à plusieurs lignes de transport public. Pour ce faire, le programme entend faciliter le passage des transports en commun dans les carrefours jugés contraignants en la matière par un réaménagement adéquat de ceux-ci et/ou une réorganisation locale du stationnement.



3. Gestion du stationnement

Un plan de politique régionale du stationnement doit orienter chaque commune pour son propre plan d'action communal et ce pour tous les niveaux hiérarchiques de voirie.

Le plan régional de stationnement devrait prévoir l'extension de la limitation du stationnement de longue durée à la 2^{ème} couronne urbaine comme Koekelberg. Pour ce faire, l'installation d'horodateurs est préconisée mais avec une préservation du stationnement des riverains. Le stationnement de courte durée pour la fonction commerciale serait, quant à lui, encouragé.

Pour pallier le manque de places en voirie dans certains quartiers résidentiels, des synergies hors voirie « stationnement riverains de nuit » et « stationnement bureaux » seront envisagées.

4. Mobilité pluri-sectorielle

La Région a rendu obligatoire (ordonnance votée en mai 2009) l'élaboration d'un Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) pour toute organisation de plus de 100 personnes sur un même site (cette obligation existait déjà depuis 2004 pour les entreprises de plus de 200 personnes).

Il en sera de même pour les établissements scolaires. La Région entend obliger la mise en place de pré-diagnostic avec une sensibilisation pédagogique au moyen de matériel didactique et fiches d'accessibilité. Elle subventionnera les plans volontaires des établissements maternels, primaires et secondaires.

Un Plan de déplacement sera aussi rendu obligatoire pour toute activité culturelle, commerciale ou sportive dans un espace ouvert ou fermé, privé ou public, temporaire ou occasionnel, périodique ou permanent, du moment qu'il implique au moins 1.000 participants par jour.

5. Gestion et gouvernance

La création d'un baromètre de la mobilité, organisé tous les deux ans auprès du grand public, devrait mesurer l'écart entre les attentes des citoyens et leur perception des services rendus. Ces informations permettront aux différents acteurs de la mobilité de les confronter aux actions en cours.

Une enquête auprès des ménages devra être également réalisée tous les dix ans afin de mesurer les évolutions des comportements en matière de mobilité.

B. LE PLAN REGIONAL D'AFFECTATION DU SOL

Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) est un autre document planologique important de la Région de Bruxelles-Capitale. Comme il précise l'affectation des sols, il a des implications directes et indirectes sur les matières en relation avec la mobilité.

Trois documents cartographiques du PRAS attirent plus particulièrement l'attention dans le cadre du PCM.

1. La carte des affectations

Le PRAS, entré en vigueur en juin 2001, définit l'affectation du sol et a, à ce titre, valeur réglementaire. A Koekelberg, il confirme le plus souvent la situation existante de fait.

Dans l'ouest de la commune, les quartiers à prédominance résidentielle accueillent, au PRAS, les Athénées Royaux néerlandophone et francophone.

L'axe composé de l'esplanade de la Basilique, du parc Elisabeth et du boulevard Léopold II forme, avec les zones d'habitations situées entre l'avenue de la Paix et l'avenue de la Liberté, une zone étendue d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE). Le tracé géométrique des rues (1870-1890) de part et d'autre du parc fut, en effet, imaginé par Victor Besme dans son « Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise ».

Le « bas Koekelberg » et les quartiers situés à l'est de l'avenue de Jette sont, au PRAS, un patchwork de zones d'habitations et de zones mixtes où s'insèrent différentes zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public.

A l'inverse d'autres communes, Koekelberg ne compte pas de noyau commerçant reconnu par le plan. Tout au plus, le coin de l'avenue de l'Hôpital Français et de l'avenue du Panthéon constitue un liseré de noyau commercial.

Les voiries suivantes sont définies comme « espaces structurants » par le PRAS :

- l'avenue Bossaert ;
- l'avenue du Panthéon ;
- la place de Bastogne ;
- le boulevard Mettewie ;
- l'avenue de la Liberté ;
- l'avenue de Jette ;
- la place Simonis ;
- le boulevard Léopold II.

Concrètement, cela signifie qu'une attention particulière doit être accordée au paysage urbain le long de ces axes et de leurs abords visibles depuis l'espace public, tout comme l'accent est mis sur la nécessité de prévoir des plantations d'arbres de manière continue et régulière le long des espaces structurants.

Cette disposition du PRAS est éventuellement susceptible d'avoir des impacts sur les projets de mobilité (et de réaménagement) concernant de tels axes.

2. La carte des voiries

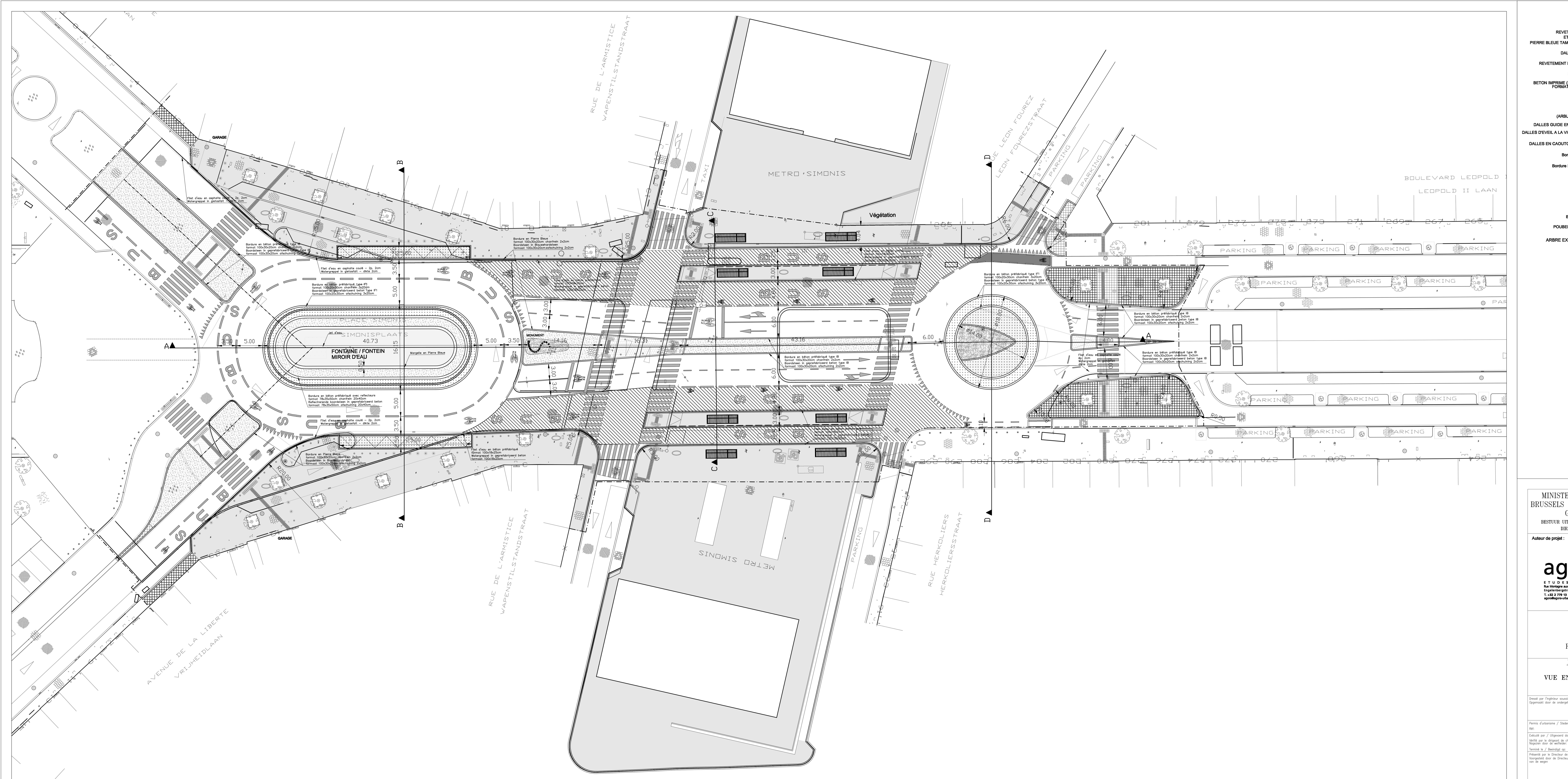
La carte 5 du PRAS, consacrée aux voiries, mentionne les éléments suivants :

- l'axe Mettewie / Bossaert est repris en tant que voirie métropolitaine. Cette voie transversale rejoint le ring par l'avenue Sermon, l'avenue Poplimont et avenue de l'Exposition Universelle, en traversant Ganshoren et Jette ;
- le boulevard Léopold II et son tunnel sont également repris comme voie métropolitaine.

Soit des statuts hiérarchiques équivalents à ceux du PRD et du projet de Plan Iris 2.

3. La carte des transports en commun

Aucun élément novateur n'est repris sur la carte concernant le réseau des transports publics sur le territoire koekelbergeois.



AN HET
STEDELIJK
T
EN VERVOER

MINISTERE DE LA REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE

ADMINISTRATION DE L'EQUIPEMENT
ET DES DEPLACEMENTS

GEN DIRECTION DES VOIRIES

a

D I E S
I Bruxelles
Brussel
79 2275
a-urha he
T.Stapelle P. Lorand

MEENTEN KOEKELBERG
COMMUNES KOEKELBERG
CHTING VAN DE SIMONISPLEIN
AGEMENT DE LA PLACE SIMONIS

DECRET DE PERMIS D'URBANISME

N PROJET – GRONDPLAN ONTWERP

Davide PINTO	F		
	E		
	D		
	C		
elating	B		
	A	Modification Article 191	170608
station et Entretien des Voiries e Beheer en Onderhoud	IND.	WIJZIGINGEN / MODIFICATIONS	DAT.
	GETEKEND DOOR: DESSINE PAR:	JPE/BSF	DATUM: DATE: 27-07-2007
	OPP./SURF.:	m^2	PRIJS/PRIX:
	SCHAAL/ECHELLE:	1/200	
	PLAN Nr. / No. DU PLAN :		
1808	PU/101		

C. LES PROJETS IMMOBILIERS

Le PCM doit tenir compte des projets connus de développements immobiliers et/ou de l'existence de réserves foncières susceptibles d'être mobilisées à court ou moyen terme pour accueillir de nouvelles fonctions urbaines.

Il s'agit en effet d'anticiper, dans la mesure du possible, les développements à venir et leurs répercussions en matière de mobilité, que ce soit pour la demande en transports publics, le stationnement, les comportements de déplacements...

Mise à part la poursuite de la construction d'immeubles à appartements le long de l'avenue du Château (entamée il plus de 20 ans), il n'y a guère de réserves foncières de grande ampleur qui puissent amener des changements fondamentaux en terme de mobilité.

Quelques projets relatifs à des éléments bâtis existants sont cependant susceptibles d'avoir, dans un proche avenir, des impacts sur les conditions locales de mobilité :

- la probable réurbanisation du site de la KUB, désormais dénommée *Hogeschool-Universiteit Brussel* (rue Vande Sande et avenue de la Liberté), dont le prochain départ a récemment été annoncé ;
- la fermeture du bureau de poste de la rue de la Carrière (dont le fonctionnement engendre des problèmes de stationnement), impliquera très probablement la reconversion du site.

- la commune adoptera en octobre 2009 une restriction au stationnement des camions de plus de 3.5 T sur son territoire. Seul le haut de la rue des Braves entre l'avenue de la Liberté et la rue Vande Sande le long du complexe sportif pourra servir d'emplacement de parking pour ces poids lourds ;
- la participation de Koekelberg au projet Villo (vélos partagés) devrait impliquer, pour la fin 2009, l'installation de 5 stations d'une capacité totale de 120 vélos. Ces stations seront localisées aux Etangs Noirs, à la place Simonis, place de Bastogne, au parc Victoria et avenue du Château ;
- le réaménagement en profondeur de la place Simonis est prévu par la Région et dispose, depuis 2008, d'un Permis d'Urbanisme (cf. illustration ci-jointe). Ce projet, en l'attente d'un financement, devrait permettre de résoudre bien des carences et problèmes relevés en divers chapitres du présent dossier.

D. AUTRES PERSPECTIVES ET PROJETS

Il convient enfin de pointer quelques projets communaux ou régionaux en cours qui sont en relation directes ou indirectes avec la mobilité.

- Koekelberg a récemment mis en chantier l'élaboration de son **Plan Communal de Développement** (PCD). Cet outil de planification urbaine a pour principale ambition de mieux coupler la notion de développement urbain avec les divers pans de la vie socio-économique (transversalité des politiques, en ce y compris la mobilité) ;

III. Les Objectifs généraux

La phase 1 du PCM se conclut par la **définition des objectifs**, laquelle a pour objet de recadrer et préciser les objectifs généraux fixés dès l'entame de la mission par la Région et la Commune. Ces objectifs généraux (repris dans le Cahier Spécial des Charges) forment un canevas de références (principales) pour asseoir une politique de mobilité globale, coordonnée et cohérente à l'échelle de la Région. Ils sont en quelque sorte le « menu de base » qui prévaut à l'élaboration des PCM des 19 communes bruxelloises.

Il est dès lors nécessaire de mettre en parallèle les caractéristiques majeures de la mobilité à Koekelberg (partie I : Etat des lieux et diagnostic) et chacun de ces objectifs généraux. Cela permet de pointer les forces et faiblesses du territoire koekelbergeois, de mesurer l'ampleur du chemin à parcourir pour obtenir un système de déplacements plus performant et plus conforme à la notion de développement durable.

Dans cette optique, Koekelberg fait bien sûr partie d'un tout du point de vue de la mobilité. Il est clair que la réalisation des objectifs généraux dépendra tantôt de domaines qui sont de la compétence communale, tantôt de matières qui sont la compétence d'autres instances (Région, STIB, SNCB...). Une cohérence et une coordination des interventions de chacun seront à l'avenir indispensable. A ce titre, les phases à venir du PCM (scénario de mobilité durable, programme d'actions) distingueront très clairement ce qui est du ressort des uns et des autres.

N.B. : les objectifs généraux sont distingués ci-dessous par une écriture en italique.

1. Mobilité et accessibilité :

1.1. Organiser un système cohérent de déplacements des personnes et des marchandises pour la commune, qui soit multimodal, hiérarchisé et correctement signalé.

→ L'organisation de la circulation routière est parfois incohérente avec la hiérarchisation des voiries (ex : voiries principales qui ne sont pas prioritaires sur des voiries secondaires). C'est une indéniable faiblesse. Le PCM devra donc proposer des mesures visant à combler cette lacune.

→ Le maillage en transports publics est très dense et le système est globalement performant, ce qui est un bel atout pour un moindre usage de l'automobile. Une direction dans laquelle il faut poursuivre car certains points restent à améliorer (vitesse commerciale de certaines lignes notamment).

→ Le système global de déplacements motorisés « coince » localement à certains moments de la journée. Des embouteillages se forment aux heures de pointe, notamment sur les voiries bordant le parc Elisabeth et la Basilique. En outre, les contraintes posées par la circulation de transit sont très lourdes à Koekelberg. Il faut que le PCM intègre les objectifs régionaux de réduction de la circulation entrante dans Bruxelles, tout en veillant à ce que la circulation à l'échelle locale s'effectue dans de bonnes conditions. Dans cette optique, la manière dont les déplacements sont organisés, entre autres autour de la Basilique, doit être réévaluée, en relayant ces préoccupations auprès de la Région.

→ Pour les livraisons de marchandises, le bât blesse en terme d'accessibilité d'accès du charroi lourd dans la partie ancienne de Koekelberg, où les voiries sont étroites et incompatibles avec l'accès de gros camions.

→ La multimodalité (ex. prendre son vélo pour rejoindre la station de métro Simonis) est une manière prometteuse de se déplacer mais elle ne fait pas l'objet d'une démarche globalisée et territorialement systématisée de la part des divers acteurs concernés par la mobilité. Le PCM devra donc pointer les actions à prendre pour que des comportements « multimodaux » puissent plus naturellement se manifester.

→ La signalétique de jalonnement dispose à Koekelberg d'une bonne base (mais perfectible) au niveau régional. En revanche, la signalétique locale pourrait être améliorée.

1.2. Offrir une réponse en termes d'accessibilité des lieux fortement fréquentés, notamment pour les personnes à mobilité réduite et à revenu modeste.

→ Le degré de satisfaction de la population vis-à-vis des transports publics à Koekelberg figure parmi les meilleurs à Bruxelles. En outre, les quartiers où la population est la moins nantie (« bas Koekelberg ») sont aussi ceux où l'offre en transports publics est la plus performante.

→ L'accessibilité de la station Simonis, lieu clé à Koekelberg, doit être améliorée, notamment en terme de qualité des trottoirs, de sécurité et de confort d'attente en surface.

→ L'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) s'est grandement améliorée ces dernières années. Il reste à poser les bases d'un réseau plus complet et continu.

1.3. Favoriser la marche à pied et le vélo (mobilité douce et de proximité) ainsi que les transports collectifs, encourager un usage rationnel de l'automobile.

→ L'automobile reste un mode de déplacement prédominant à Koekelberg. La part modale des autres modes de déplacements reste depuis de ses potentialités. Outre la nécessité de réduire les excès de la circulation automobile et des camions, le PCM devra être un véritable outil de promotion des modes de déplacements alternatifs à l'automobile.

→ Le projet de RER est important dans une optique de promotion de la mobilité en transports publics. Il peut être utile pour les personnes originaires de la périphérie se rendant à Koekelberg et pour les Koekelbergeois se rendant en périphérie. Dans cet optique, il faudra à court terme valoriser et optimiser le point d'arrêt du RER à Simonis.

→ Les cheminements piétons hors voirie (sentiers, etc.) sont peu nombreux à Koekelberg, à l'exception de ceux du Parc Elisabeth. Le PCM devra veiller à une meilleure intégration de ceux-ci au sein du parc, et notamment à formaliser certains sentiers informels. En outre, il faudra veiller à améliorer la sécurité de ce lieu, véritable « trait d'union » de la commune.

→ Le réseau des trottoirs a été récemment et régulièrement renouvelé dans une grande partie de la commune, mais des insuffisances qualitatives existent encore. Le PCM devra pointer les priorités d'intervention en la matière. Il devra également signaler les éventuels autres enjeux de mobilité (stationnement, cyclistes...) qui pourraient être rencontrés à l'occasion de ces interventions.

→ L'équipement en passages piétons et autres dispositifs légers de sécurisation de l'espace public est localement lacunaire à Koekelberg (manque d'oreilles de trottoirs). Obtenir une couverture territoriale plus complète et une bonne cohérence d'aménagement font partie d'objectifs pouvant être atteints assez rapidement (car souvent peu onéreux). Un calendrier des endroits à traiter prioritairement sera établi.

→ L'équipement des arrêts de transport publics est globalement bon, mais pourrait ça et là être amélioré. A ce titre, une bonne collaboration avec la STIB et De Lijn est nécessaire.

→ Hormis les zones 30 aux abords d'écoles, Koekelberg compte peu de zones 30 à ce jour. Or plusieurs quartiers sont quasiment des zones 30 de fait. L'extension des zones 30 doit être le moteur du développement d'une mobilité douce et de proximité. A cet effet, on notera qu'il existe depuis 2004 un Plan directeur de développement des zones 30. Son contenu et le calendrier de sa mise en œuvre seront re-précisés à l'occasion du PCM.

→ De nombreux aménagements pour cyclistes ont été réalisés ces dernières années, voire ces derniers mois. Il reste toutefois de gros efforts à faire afin de promouvoir ce mode de déplacement doux, notamment en ce qui concerne l'équipement en ranges-vélos. En outre, le PCM doit déterminer un réseau cyclable communal complet et veiller à ce qu'il soit complémentaire avec celui des communes voisines.

1.4. Organiser un système de stationnement cohérent et coordonné avec le système de déplacement.

→ L'offre de stationnement en voirie est très importante et maximisée sur le territoire de Koekelberg. De plus, Koekelberg se situe sur une portion du territoire où l'offre alternative en déplacement est fortement développée (transports publics).

→ Le PCM doit porter la réflexion sur l'intégration du parking « Simonis » (peu engageant et peu performant) en tant que parking relais à la station de métro et la future halte SNCB (RER).

→ Les zones bleues et les zones payantes de Koekelberg ne sont pas utilisées à leurs totales capacités. Le PCM doit se positionner sur l'extension de telles zones sur le territoire communal.

→ Koekelberg prévoit de se doter d'un règlement pour le stationnement des véhicules de plus de 3.5 tonnes en vue d'une harmonisation avec les communes voisines.

2. Qualité de vie :

Améliorer la qualité et la convivialité des espaces piétons en favorisant le développement des activités de la vie locale sur l'espace public et en proposant des mesures de réduction des nuisances liées au trafic (bruit, pollution atmosphérique...).

→ Cf. 1.3. (développement des zones 30, etc.).

→ La place de Bastogne et la place Vanhuffel, récemment réaménagée, constituent de belles avancées en terme d'amélioration de la qualité et de la convivialité des espaces piétons. En revanche, la place Simonis demeure un point noir en la matière. Le PCM intégrera le projet de réaménagement prévu pour la place.

→ Des progrès ont été récemment enregistrés dans le sens d'un meilleur partage de l'espace public entre les divers utilisateurs (et en faveur des usagers les plus faibles). Mais cette nécessaire dynamique n'est pas encore arrivée à son terme. Le PCM comprendra un inventaire des lieux où l'espace public doit être redessiné (ainsi qu'un calendrier établissant les priorités).

3. Urbanisme et aménagement du territoire :

Viser une localisation optimale dans le centre urbain des lieux d'activités et de vie pour permettre la réduction du volume des déplacements.

→ Koekelberg, caractérisée par une densité de population parmi les plus élevées de la Région (158 hab/ha), est une commune au caractère résidentiel affirmé. Etant donné la qualité de l'offre en transports publics dans la commune et les aménagements récents pour cyclistes, la situation est favorable à la réduction des déplacements motorisés. Le PCM devra mettre en évidence ces atouts pour qu'ils soient exploités au mieux en faveur des modes de déplacements doux (marche, vélo) et en transports publics.

→ Les quelques petits pôles de quartier et équipements significatifs sont insuffisamment équipés en faveur des modes de déplacements doux (vélos, marche à pied...). Le PCM devra, par exemple, prévoir le renforcement de l'équipement en range-vélos.

4. Sécurité routière :

Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route, à la fois par une meilleure organisation des flux de circulation et par des aménagements permettant une réduction des vitesses.

→ La majeure partie des accidents corporels a lieu sur les voiries régionales (avenue Bossaert, avenue du Panthéon, etc.). Un fait inévitable compte tenu des volumes de circulation observés, mais aussi un problème qui pourrait être atténué avec des modes d'aménagements plus contemporains, à examiner avec les instances régionales.

→ Malgré la récente résolution de la plupart des cas extrêmes, il subsiste quelques situations dangereuses à Koekelberg dans l'aménagement des carrefours. Pour rappel, le PCM comprendra un inventaire des lieux où l'espace public doit être redessiné, ainsi qu'un calendrier établi en fonction du degré de priorité.

→ L'organisation typique des grandes avenues communales (Indépendance Belge, Seghers, Liberté, etc.), à l'aide de bermes centrales de parking, est ancienne et comprend divers déficits. Le PCM devra poser la question du devenir de ces bermes et proposer un mode de réaménagement type qui soit mieux en phase avec les concepts contemporains.

→ Cf. divers points ci-dessus (développement de zones 30, aménagement des grandes artères régionales dans le pourtour de la Basilique notamment...).

5. Problèmes spécifiques à intégrer dans le PCM :

5.1. La gestion du trafic de transit des navetteurs et les moyens de lutter contre la diffusion de ce trafic au sein des quartiers résidentiels.

→ Cf. divers points au 1.1.

→ La circulation de transit est bien sûr très importante sur les grandes artères régionales (avenue des Gloires Nationales, avenue du Panthéon, avenue Bossaert, etc.), mais elle est aussi très présente sur le réseau de quartier (rue de Ganshoren, rue de l'Eglise Sainte-Anne, etc.). Le PCM mettra en évidence (phase 2 : scénarios) les possibilités d'intervention qui peuvent osciller entre une relative acceptation ou tolérance de ces circulations de transit et des mesures drastiques allant dans le sens de la suppression pure et simple de certaines liaisons existantes.

5.2. La gestion cohérente du stationnement et la gestion du stationnement des poids lourds.

➔ Pour rappel (cf. 1.2.), même si Koekelberg bénéficie d'une situation beaucoup moins difficile que la plupart des communes bruxelloises, les modalités de la régulation à venir du stationnement (délimitation et gestion des zones bleues et/ou payantes) seront à fixer pour les court et moyen termes.

➔ Le stationnement de longue durée des poids lourds sera à terme géré par la Région. A titre provisoire, une aire de stationnement est prévue rue des Braves (côté complexe sportif) afin de pallier la carence du stationnement de ces véhicules lourds sur la commune.

5.3. La réalisation d'aménagements contraignants afin de faire respecter les prescriptions du code de la route.

➔ Les dispositions relatives au stationnement, à l'accès des camions, aux vitesses à respecter... sont peu respectées en général. Outre le recours à des modes de contrôles automatisés (cf. les radars de l'avenue Bossaert ou du boulevard Mettewie), la Commune devra profiter de la dépénalisation de certaines infractions de stationnement pour en activer elle-même le contrôle et la répression (cf. 5.2.). En somme, pour crédibiliser les dispositions prises par ailleurs.

➔ L'irrespect chronique des prescriptions du code de la route pousse à l'installation de dispositifs physiques (ronds-points, ralentisseurs). Ce mode d'action est certes coûteux, mais reste à privilégier sur le court et moyen terme.

5.4. Le difficile équilibre entre la nécessité du maintien de l'activité productive (et du charroi qui en découle) dans le tissu urbain et la qualité de vie dans ces quartiers.

➔ Il existe encore dans l'ancien Koekelberg quelques entreprises en activités. Etant donné l'étroitesse des voiries dans cette partie de la commune, cela pose (parfois) des problèmes d'accessibilité.

IV. L'opinion des habitants

L'OPINION DES HABITANTS

L'enquête auprès des habitants s'est déroulée à l'automne 2009 (en novembre et en décembre). La Commune a distribué un questionnaire produit par ses soins à la population, via un « toutes-boîtes » (+ un formulaire téléchargeable sur le site internet communal). Elle a recueilli 178 questionnaires.

Le présent traitement des résultats de l'enquête n'a pas pour ambition d'en restituer toutes les nuances et tous les détails mais de dégager les « familles » des principales observations et suggestions faites. Notons que l'exploitation pratique de certains apports de l'enquête se concrétisera en phase 3 du PCM (plan d'actions).

A. Caractérisation des répondants

1. Echantillon

Les questionnaires remis sont tous des réponses individuelles. Il n'y a pas eu de pétition ou de réponse collective (un collectif de quartier, une association koekelbergeoise, etc.).

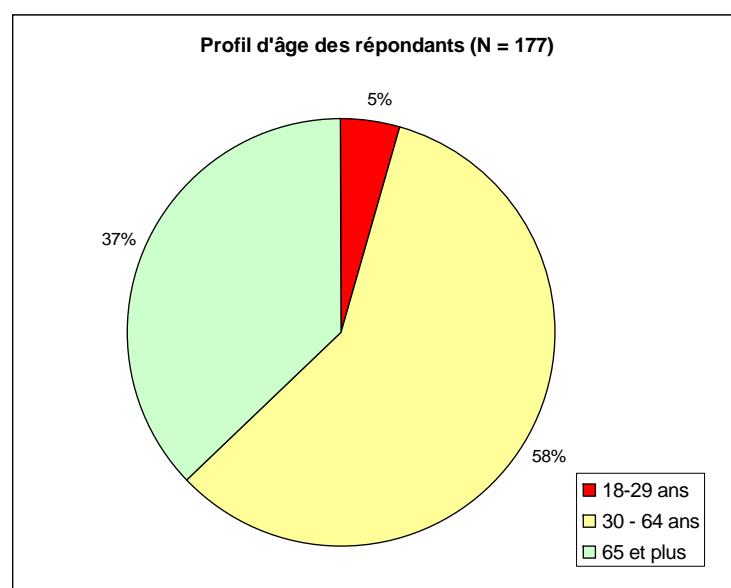
1.1 Origine des répondants

Les répondants à l'enquête (cf. carte K1) sont assez bien répartis sur le territoire communal avec toutefois une prépondérance de réponses d'habitants de la partie ouest de la commune (avenue de la Basilique en particulier). D'autres artères sortent également du lot en terme de réponse (rue des Archers, avenue des Gloires Nationales).

1.2 Âge des répondants

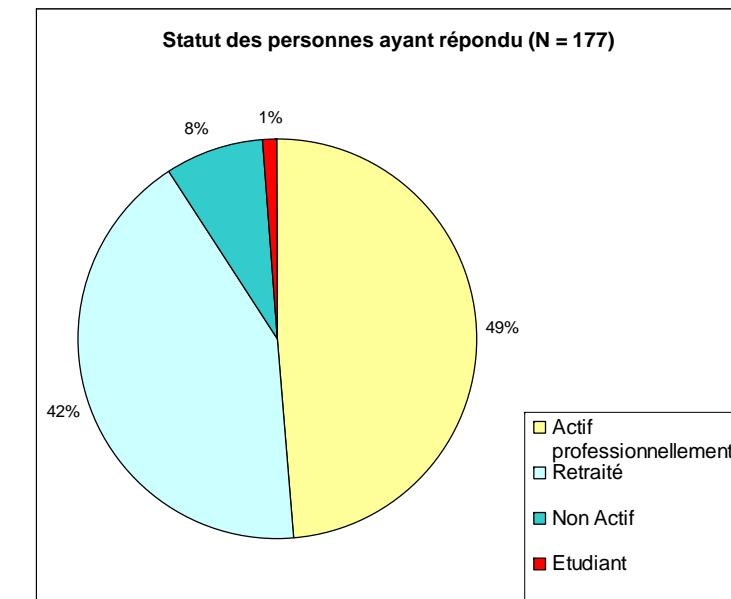
Tranche d'âge	N
18-29 ans	8
30 - 64 ans	103
65 et plus	66
Total	177
pas répondu	1

Parmi les répondants, les personnes de 30 à 64 ans sont la classe d'âge la plus représentée (58%) suivis par les personnes âgées (37%) et les jeunes adultes (5%).



1.3 Statut des répondants

Statut	N
Actif professionnellement	86
Retraité	75
Non Actif	14
Etudiant	2
Total	177
pas répondu	1



Le statut des répondants vient confirmer les résultats du profil des âges. Un grand nombre de répondants (bien au-delà de la moyenne communale) sont des personnes retraitées. Les résultats de l'enquête doivent donc être interprétés avec précaution : s'ils reflètent les avis et attentes d'une partie de la population koekelbergeoise, ils ne sont pas représentatifs de toute la population et, en particulier, de ses franges les plus jeunes.

1.4 Lieu de travail des répondants

Lieu de travail	N	%
Région bruxelloise (autre Koekelberg)	62	74
Koekelberg	12	14
Brabant flamand	5	6
Anvers	1	1
Brabant wallon	1	1
Flandre orientale	1	1
Hainaut	1	1
Limbourg	1	1
Total	84	100
pas répondu	2	

Parmi les actifs ayant répondu, une écrasante majorité (84%) travaille dans les 19 communes.

2. Mode de déplacements des répondants

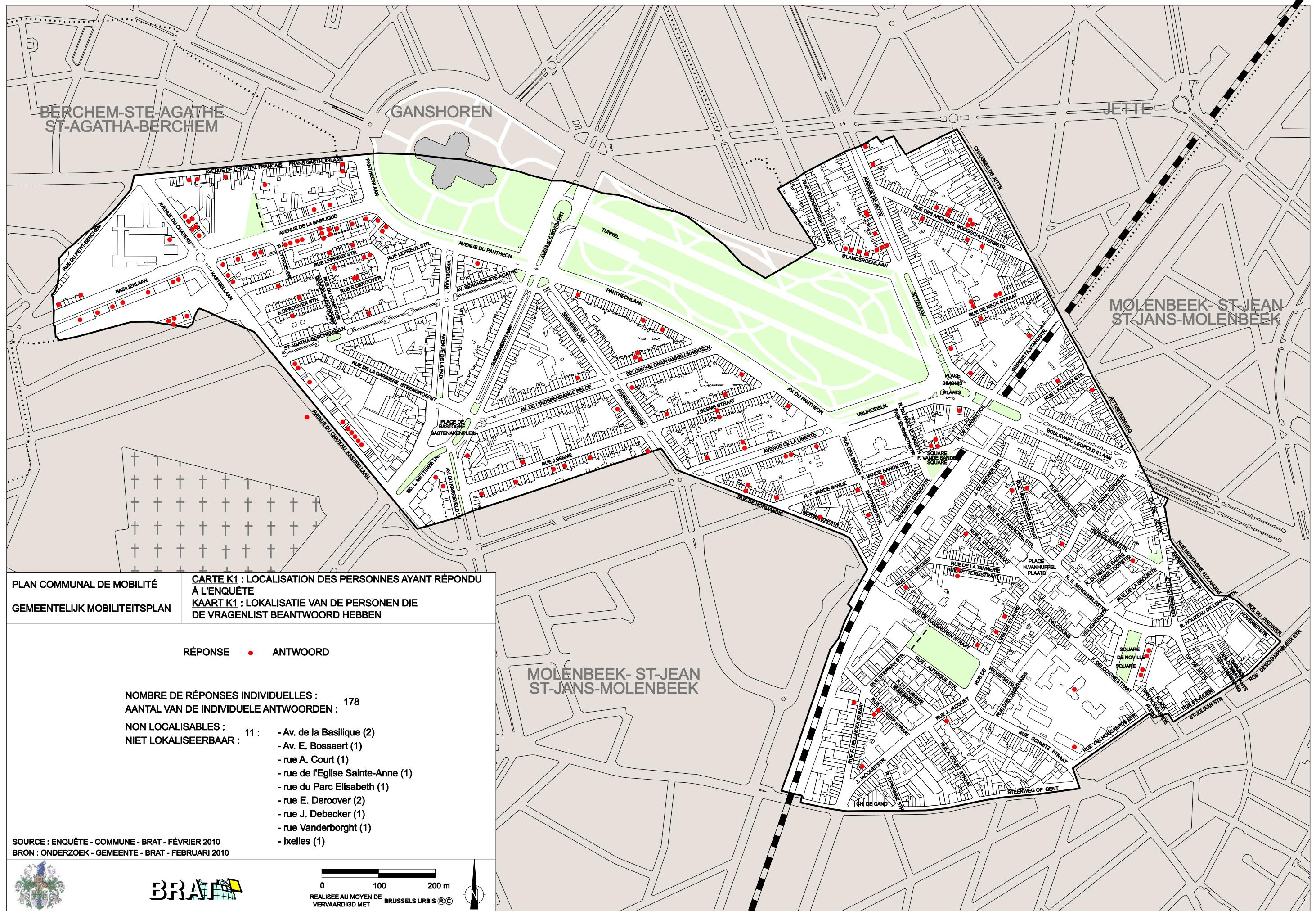
2.1 Possession d'une voiture, d'un deux roues motrices (moto, scooter), d'un vélo

Nombre de voitures par ménage	N	%
0	47	26
1	122	69
2	9	5
Total répondants (ménages)	178	100

Nombre de deux Roues motrices par ménage	N	%
0	171	96
1	7	4
Total répondants (ménages)	178	100

Nombre de vélo par ménage	N	%
0	107	60
1	37	21
2	26	15
3	2	1
4	5	3
5	1	1
Total répondants (ménages)	178	100

Si 3 répondants sur 4 disposent d'une voiture, il n'y en a que 4 sur 10 qui ont un vélo et très peu une moto ou un scooter.



2.2 Modes de déplacements utilisés par les répondants

N	Auto	Train	Métro	Tram	Bus	Vélos	2 RM ¹⁰	Pied	Co-voiturage	Autre
Non	51	113	16	52	55	132	170	48	171	177
Oui	127	65	162	126	123	46	8	130	7	1
Total	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178

%	Auto	Train	Métro	Tram	Bus	Vélos	2 RM	Pied	Co-voiturage	Autre
Non	29	63	9	29	31	74	96	27	96	99
Oui	71	37	91	71	69	26	4	73	4	1
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Un nombre prépondérant de répondants sont des utilisateurs de l'automobile, du métro et autres types de transports publics et se déplacent à pied. Le questionnaire ne précisant pas la fréquence d'utilisation de ces divers modes (et leurs motifs), il ne permet toutefois pas d'en savoir davantage.

2.3 Stationnement hors voiries (uniquement pour les voitures)

Le questionnaire demandait aux propriétaires d'une voiture s'ils disposent d'un parking privé ou s'ils p

arquent leur véhicule sur l'espace public. En gros, 1 répondant sur deux (52%) dispose d'un parking privé et 1 sur 2 (48%) stationne sur l'espace public.

B. Expression des problèmes de mobilité

1. Problèmes exprimés selon le mode de transport

1.1 En tant qu'automobiliste

1.1.1 Problèmes cités parmi les propositions de l'enquête

Problèmes cités	N	%
Stationnement insuffisant	93	28%
Embouteillages	73	22%
Stationnement illicite	58	17%
Lieux dangereux	50	15%
Déplacements inconfortables	18	5%
Aménagements confus	16	5%
Accessibilité insuffisante	14	4%
Signalisation déficiente	10	3%
Autres	6	2%
Total	338	100%

¹⁰ 2RM : deux roues motrices

Dans la catégorie « autres », sont exprimés les problèmes suivants : travaux, places handicapées insuffisantes, trafic de transit, chauffards, stationnement cher au centre de la commune et pas d'emplacements de stationnement gratuits près du métro.

Une part prépondérante des problèmes renseignés est relative au stationnement (45%) et aux embouteillages (22%).

1.1.2 Lieux cités (en relation avec 1.1.1)

Lieux cités	N	%
Place Simonis	38	12%
La commune en général	22	7%
Av. du Panthéon	20	7%
Av. du Château	18	6%
Av. de la Basilique	11	4%
Carrefour av. Charles Quint - av. du Panthéon	10	3%
Quartier de la Maison Communale	9	3%
Rue de l'Eglise Sainte-Anne	9	3%
Av. de la Liberté	7	2%
Rue des Archers	6	2%
Place Vanhuffel	5	2%
Quartier Jacquet	5	2%
Quartier Simonis	5	2%
Rue de l'Armistice	5	2%
Rue de Normandie	5	2%
Rue O. Lepreux	5	2%
Av. de Jette	4	1%
Av. de l'Hôpital Français	4	1%
Av. de l'Indépendance Belge	4	1%
Av. des Gloires Nationales	4	1%
Bd. Léopold II	4	1%
Carrefour av. de Jette - av. des Gloires Nationales	4	1%
Carrefour av. du Panthéon - av. de la Liberté	4	1%
Quartier Deroover	4	1%
Rue Vande Sande	4	1%
Tunnel Léopold II	4	1%
Autres lieux (cités à moins de 4 reprises)	86	28%
Total	306	100%

La place Simonis, l'avenue du Panthéon et l'avenue du Château sont les lieux le plus souvent cités. On constate cependant une importante dispersion des lieux cités (28% de « autres »).

1.1.3 Problèmes cités spontanément (précisions de 1.1.1)

Problèmes cités	N
Liés au stationnement	
Manque stationnement	51
Stationnement illicite	43
Stationnement de poids lourds (camions et bus)	2
Stationnement illicite (double file)	2
Stationnement insuffisant (non utilisation des garages)	2
Stationnement par les navetteurs	2
Manque d'une zone bleue	2
Manque stationnement (non utilisation des garages)	1
Manque stationnement (WE hockey)	1
Manque stationnement gratuit	1
Manque stationnement pour handicapés (pas de demande à la commune)	1
Stationnement	1
Stationnement de poids lourds	1
Stationnement illicite (double file, devant garage)	1
Stationnement illicite (places handicapées)	1
Stationnement illicite des plus de 3.5T	1
Manque stationnement après 17h	1
Artère d'entrée de ville devrait être sans places de stationnement	1
Zone de livraison inutile car livraison av. Carton de Wiart	1
Livraison Godiva	1
Parking trop cher	1
sous-total	118
Liés au trafic	
Embouteillages	51
Vitesse excessive	6
Embouteillages (causés par feux)	1
Embouteillages aux heures de pointe	1
Voirie encombrée à cause des travaux	1
Trop de trafic	1
Manque casse vitesse	1
Manque contrôle de vitesse	1
Trafic de transit	1
sous-total	64
Liés à la dangerosité	
Dangereux	31
Aménagement confus, dangereux	3
Traversées dangereuses	1
Dangereux (arrêts de transports en commun)	1
sous-total	36
Liés à l'aménagement des lieux	
Mauvais phasage des feux	5
Signalisation déficiente	3
Voirie en mauvais état	3
Eclairage insuffisant	2
Rue trop étroite	2
Trop de feux de signalisation	1

Végétation inexiste	1
Végétation manquante près du feu de signalisation	1
Eclairage des traversées piétonnes insuffisant	1
Manque marquage au sol	1
Manque possibilité d'un demi-tour au carrefour avec l'avenue de l'Hôpital Français	1
Mauvais aménagement de la circulation (manque un rond-point)	1
Mauvaise visibilité	1
Nécessite un sens unique	1
sous-total	24
Liés au non respect	
Non respect du code de la route	8
Incivisme	2
Non respect de la priorité de droite	2
Non respect des feux de signalisation	2
Non respect bande bus	1
Non respect de la bande bus	1
Non respect des piétons	1
Non respect des places de stationnement pour handicapés	1
Non respect du sens unique	1
Pas de respect pour les piétons	1
sous-total	20
Autres	
Déplacements inconfortables	4
Accessibilité insuffisante	3
Trop d'amendes	1
Bons taxi ?	1
Incertitude	1
sous-total	10
Total	272

La mention des énoncés « bruts » permet de se faire une idée des types de problèmes renseignés en tant qu'automobiliste.

1.2 En tant que piéton

1.2.1 Problèmes cités parmi les propositions de l'enquête

Problèmes cités	N	%
Déplacements inconfortables	75	40%
Lieux dangereux	66	35%
Signalisation déficiente	22	12%
Aménagements confus	12	6%
Autres	12	6%
Total	187	100%

Dans la catégorie « autres », nous distinguons les problèmes suivants : vitesse excessive des voitures, trottoir étroit, trottoir sale, mauvais éclairage, automobilistes qui ne respectent pas la priorité des piétons, non respect des règlements, signalisation dangereuse pour les mal voyants, stationnement illicite et stationnement des camions de livraison pour Godiva. Une part prépondérante des problèmes renseignés est relative à l'inconfort (40%) et la dangerosité des déplacements à pied.

1.2.2 Lieux cités (en relation avec 1.2.1)

Lieux cités	N	%
La commune en général	24	13%
Place Simonis	15	8%
Avenue de la Liberté	11	6%
Carrefour av. Charles Quint - av. des Gloires Nationales	11	6%
Avenue du Panthéon	11	6%
Rue de l'Armistice	9	5%
Avenue du Château	6	3%
Carr. av. de Jette - av. des Gloires Nationales	5	3%
Rue van Hoegaerden	5	3%
Square Vande sande	5	3%
Avenue de Jette	4	2%
Avenue de la Basilique	4	2%
Avenue de l'Hôpital Français	4	2%
Avenue François Sebrechts	4	2%
Carrefour av. de la Basilique - av. du Château	4	2%
Chaussée de Jette	4	2%
Carr. rue Vande Sande – rue de Normandie	3	2%
Parc Elisabeth	3	2%
Rue de Ganshoren	3	2%
Rue de Ganshoren (pont)	3	2%
Rue de l'Eglise Sainte-Anne	3	2%
Rue Félix Vande Sande.	3	2%
Rue Herkoliers	3	2%
Rue Van Bergen	3	2%
Autres lieux (cités à moins de 3 reprises)	39	20%
Total	189	100%

La place Simonis est également un point sensible mentionné par les piétons. L'avenue du Panthéon et l'avenue de la Liberté sont également souvent citées. On notera que le carrefour Charles Quint - Gloires Nationales, qui n'est pas à Koekelberg (mais à Ganshoren) est également souvent cité par les Koekelbergeois.

1.2.3 Problèmes cités spontanément (précisions de 1.2.1)

Problèmes cités	N
Déplacements piétons (trottoirs)	
Trottoir en mauvais état	26
Trottoir	6
Trottoir inondé	2
Trottoir sale	2
Cyclistes qui roulent sur le trottoir	2
Déplacement inconfortable à cause des terrasses	2
Trottoir trop large d'un côté de la rue	1
Trottoir en mauvais état (arrêt tram 19)	1
Trottoir en mauvais état (camions)	1
Trottoir en mauvais état (suite à des travaux)	1
Trottoir étroit	1
Trottoir étroit (obstacle aux sorties de métro)	1
Trottoir glissant (utilisation de produits)	1
Trottoir propre	1
Allées impraticables	1
Bordure trop haute	1
Déplacement inconfortable	1
Déplacement inconfortable (étals des commerces)	1
Différents trottoirs	1
Eclairage insuffisant du trottoir	1
Oreilles de trottoir manquantes	1
sous-total	55
Traversées piétonnes	
Traversées dangereuses (non respect des automobilistes)	12
Passages piétons mal éclairés	4
Obstacle sur le passage piéton (y compris dalles podotactiles)	3
Traversée difficile (phasage des feux)	3
Manque un passage pour piétons surélevés et éclairés	2
Passages piétons	2
Manque passage piéton	1
Manque passage pour piétons aux carrefours	1
Mauvaise visibilité des passages piétons	1
Passage piéton dangereux	1
Passage protégé (peinture au sol)	1
Traversée dangereuse (arrêt tram)	1
Traversée dangereuse pour rejoindre station de métro	1
Traversée difficile	1
Traversée difficile (camions déchargeement)	1
Traversée difficile (signalisation peu efficace)	1
Traversée difficile (stationnement camions)	1
Traversée difficile en venant du parc	1

Traversées dangereuses (bas de la pente) devant la station de métro	1
sous-total	39
Trafic	
Vitesse excessive	16
Stationnement illicite	9
Carrefour dangereux	3
Casse vitesse inefficace	2
Trop de trafic	2
Cyclistes dangereux aux feux de signalisation	1
Feux de signalisation	1
Manque casse vitesse	1
Rétrécissement de la voirie à cause d'un chantier	1
Non respect du sens unique	1
Zone 30 non respectée	1
sous-total	38
Divers	
Dangereux	7
Eclairage insuffisant	4
Rue en mauvais état	3
Commune bien tenue	1
Crottes de chiens	1
Devant école, mauvaise gestion des stewards	1
Insécurité le soir	1
Saleté	1
sous-total	19
Signalisation	
Signalisation non sécurisante	2
Signalisation dangereuse pour les non voyants	1
Signalisation déficiente	1
sous-total	4
transports en commun	
Arrêt du tram 19	2
Arrêt de bus insuffisant	1
Autobus gênants	1
sous-total	4
Total	

La mention des énoncés « bruts » permet de se faire une idée des types de problèmes renseignés en tant que piétons.

1.3 En tant qu'usager des transports en commun

1.3.1 Problèmes cités parmi les propositions de l'enquête

Problèmes cités	N	%
Fréquence	58	24%
Correspondance entre métro, trams et bus	43	18%
Confort dans les véhicules	39	16%
Embouteillages	31	13%
Confort aux arrêts	31	13%
Autres	23	10%
Localisation des arrêts	12	5%
Total	237	100%

Dans la catégorie « autres », la « sécurité » est citée 8 fois. Les autres problèmes cités sont : l'accessibilité du site propre de l'avenue du Panthéon (installer des feux de signalisation), l'accessibilité de la station Simonis (mieux signaler les entrées), le manque d'ascenseurs à la station Simonis pour les PMR (chaisards...), la communication pas assez rapide des problèmes survenus sur les lignes (notamment des retards importants), les incivilités (saleté, non respect des places assises), la confusion entre les deux lignes de métro à la station Simonis, le prix des transports, les sites propres en nombre insuffisant, les véhicules roulants trop chargés, l'absence de stationnement gratuit près des stations de métro, le terminus dangereux du bus 87 (la traversée du boulevard par les usagers est dangereuse puisque le bus ne s'arrête pas à chaque entrée de la station).

Les problèmes cités sont assez diversifiés avec une légère prépondérance des problèmes de « fréquence » et de qualité de correspondance entre les lignes.

1.3.2 Lieux cités (en relation avec 1.3.1)

Lieux cités	N	%
Tram 19	33	19%
La commune en général	26	15%
Bus 20	23	13%
Station Simonis	22	12%
Bus	13	7%
Métro	9	5%
Carr. Panthéon – Hôpital Français	6	3%
Arrêt Simonis	5	3%
Place Simonis	5	3%
Station Simonis (tram)	4	2%
Avenue du Château	4	2%
Bus 14	3	2%
Autres lieux (cités à moins de 3 reprises)	24	13%
Total	177	100%

Les problèmes en relation avec le tram 19 et le bus 20 ont généré davantage de remarques que le réseau de métro.

1.3.3 Problèmes cités spontanément (précisions de 1.3.1)

Problèmes cités	N
Liés à l'efficacité des transports en commun	
Fréquence	25
Trop de monde	8
Retards	5
Correspondance	4
Concordance des correspondances	4
Fréquence le WE	1
Fréquence (le soir)	1
Correspondance supplémentaire	1
Fréquence (WE)	1
Trajet trop lent par rapport à la voiture personnelle	1
sous-total	51
Lié au sentiment de sécurité et à l'incivisme	
Sentiment d'insécurité	16
Bande de jeunes	3
Saleté	3
Campagne de civisme insuffisant (places assises)	2
Quai du tram 19 qui est sinistre	2
Dangereux	1
Panneau d'information vandalisé	1
Non respect du feu de signalisation "transit"	1
Mendiants	1
La jeunesse ne tient plus compte des personnes âgées	1
Incivilités	1
sous-total	32
Liés à l'inconfort des véhicules roulants	
Manque de places assises	8
Fermeture trop rapide des portes	3
Marche haute	3
Véhicule mal conçu pour les PMR	3
Accès difficile avec poussettes	2
Manque places réservées aux poussettes	2
Problème avec les mains courantes ou poignées pendantes	5
Anciens bus inconfortables	1
Difficile de se tenir	1
Gabarit des sièges	1
Nombre de "boutons arrêt" insuffisant	1
sous-total	30
Lié au trafic	
Embouteillages	17
Manque site propre	3
Commande des feux de signalisation par les véhicules TC	1
Dangereux (bus en double file)	1
Stationnement illicite	1
Manque stationnement aux environs	1
sous-total	24

Lié à l'accessibilité (des arrêts, lieux...)	
Localisation des arrêts	2
Manque trottoir surélevé	1
Accessibilité Basilix insuffisante	1
Manque arrêt au carrefour ch. De Gand - av. J. Jacquet	1
Manque arrêt au carrefour bd. Léopold II - rue de l'Eglise Sainte-Anne	1
Mauvaise accessibilité au site propre du tram	1
Regrouper les arrêts des bus 20 et 49 à la place de Bastogne (changement d'itinéraire)	1
Mauvaise localisation du terminus (Simonis)	1
Métro Ossegem : absence d'une sortie vers Koekelberg	1
Eloignement excessif entre arrêt tram 19 et arrêt bus 20	1
Confusion des arrêts de bus	1
sous-total	12
Liés à l'inconfort de l'aménagement des aubettes, stations	
Station venteuse	1
Manque aubettes bus	3
Arrêt inconfortable	2
Aubettes ne protègent pas les utilisateurs	1
Escalators non fonctionnels	1
Manque ascenseur	1
Manque de panneaux horaires en temps réel	1
sous-total	10
Autre	
Conduite brusque	3
Démarrage trop rapide	1
Abonnement trop cher	1
Situation précédente meilleure	1
Signalétique entre deux terminus confuse	1
Signalétique déficiente (sortie principale mal indiquée)	1
Communications des retards, problèmes	1
sous-total	9
Total	168

La mention des énoncés « bruts » permet de se faire une idée des problèmes rencontrés par les usagers des transports en commun.

1.4 En tant que cycliste

1.4.1 Problèmes cités parmi les propositions de l'enquête

Problèmes cités	N	%
Lieux dangereux	35	25%
Aménagements insuffisants	31	22%
Range-vélos sécurisés insuffisants	31	22%
Itinéraires sécurisés	23	17%
Signalisation déficiente	9	7%
Autres	9	7%
Total	138	100%

Dans la catégorie « autres », nous distinguons les problèmes suivants : station Villo dans la commune, l'état de la route, le manque de respect des automobilistes y compris le stationnement illicite sur les pistes cyclables au boulevard Léopold II, l'éclairage manquant dans le parc Elisabeth, la carte des pistes cyclables de Bruxelles qui est incomplète pour le territoire de Koekelberg et la présence de cyclistes sur les trottoirs.

Outre l'insécurité, c'est le manque d'aménagements spécifiques pour les cyclistes qui est le plus souvent dénoncé.

1.4.2 Lieux cités (en relation avec 1.4.1)

Lieux cités	N	%
La commune en général	32	51%
Place Simonis	3	5%
Avenue du Panthéon	3	5%
Avenue de la Liberté	2	3%
Basilique	2	3%
Carrefour av. de la Liberté - av. du Panthéon	2	3%
Rue de l'Eglise Sainte-Anne	2	3%
Autres lieux (cités à moins de 2 reprises)	17	27%
Total	63	100%

Plus qu'un lieu donné, les problèmes font principalement référence aux déficiences globales du réseau cycliste.

1.4.3 Problèmes cités spontanément (précisions de 1.4.1)

Problèmes cités	N	%
Manque pistes cyclables sécurisées	6	11%
Manque de ranges vélos sécurisés	5	9%
Pistes cyclables non respectées par automobilistes	5	9%
Pistes cyclables pas suffisamment protégées de la circulation	5	9%
Appréhension de rouler à vélo à Bruxelles	4	8%
Dangereux	3	6%
Manque pistes cyclables	3	6%
Mauvais revêtement	2	4%
Vitesse excessive des automobilistes	2	4%
Automobilistes dangereux	2	4%
Carrefour dangereux	2	4%
SUL dangereux	2	4%
Aménager les pistes cyclables sur la berme centrale	1	2%
Cours Pro-Vélo	1	2%
Cyclistes ne respectent pas le code de la route	1	2%
Différencier les pistes cyclables	1	2%
Eclairage insuffisant	1	2%
Installer des casse-vitesse	1	2%
Les cyclistes roulent sur le trottoir	1	2%
Manque station Villo près de la Basilique	1	2%
Piste cyclable trop étroite	1	2%
Signalisation insuffisante pour les pistes cyclables sur le trottoir	1	2%
Stationnement illicite (sur piste cyclable)	1	2%
Stations Villo retardées	1	2%
Total	53	100%

La mention des énoncés « bruts » permet de se faire une idée des types de problèmes renseignés en tant que piétons.

1.5 En tant que deux roues motorisée

1.5.1 Problèmes cités parmi les propositions de l'enquête

Problèmes cités	N	%
Aménagement confus	3	21%
Stationnement	3	21%
Surfaces glissantes	3	21%
Embouteillages	2	14%
Accessibilité insuffisante	1	7%
Signalisation déficiente	1	7%
Lieux dangereux	1	7%
Total	14	100%

Peu de réponses sont relatives aux motos et scooters. Il est donc difficile d'en tirer des conclusions marquantes.

1.5.2 Lieux cités (en relation avec 1.5.1)

Lieux cités	N	%
La commune en général	4	67%
Rond-point av. de la Basilique - av. du Château	1	17%
Traversées piétonnes	1	17%
Total	6	100%

1.5.3 Problèmes cités spontanément (précisions de 1.5.1)

Problèmes cités	N	%
Peintures des passages piétons sont des surfaces glissantes	1	20%
Marquage au sol efficace	1	20%
Stationnement illicite (livraison sur le trottoir)	1	20%
Deux roues interdites sur les bandes bus	1	20%
Non respect de la part des automobilistes	1	20%
Total	5	100%

1.6 En tant que personnes à mobilité réduite (PMR)

1.6.1 Problèmes cités parmi les propositions de l'enquête

Problèmes cités	N	%
Accessibilité insuffisante	17	35%
Lieux dangereux	11	23%
Déplacements inconfortables	9	19%
Signalisation inadéquate	5	10%
Aménagements confus	3	6%
Autres	3	6%
Total	48	100%

1.6.2 Lieux cités (en relation avec 1.6.1)

Lieux cités	N	%
La commune en général	6	33%
Transport en commun	4	22%
Quartier Vanhuffel	1	6%
Place de Bastogne	1	6%
Maison communale	1	6%
Avenue Charles Quint	1	6%
Carrefour av. Charles Quint – av. du Panthéon	1	6%
Place Simonis	1	6%
Avenue du Château	1	6%
Avenue de la Basilique	1	6%
Total	18	100%

1.6.3 Problèmes cités spontanément (précisions de 1.6.1)

Problèmes cités	N	%
Difficulté d'accès à certains trottoirs pour les poussettes.	2	14%
Hauteur des trottoirs.	2	14%
Accessibilité.	1	7%
Difficulté pour monter et descendre	1	7%
Escalators souvent en réparation	1	7%
Incivisme, récidivistes, non poursuivis	1	7%
Pas assez de places assises dans les transports en commun	1	7%
Rails du tram en mauvais état	1	7%
Stationnement illicite (sur trottoir, par exemple)	1	7%
Traversée dangereuse (non respect du feu rouge)	1	7%
Traversées difficiles	1	7%
Trottoir en mauvais état	1	7%
Total	14	100%

Pour les PMR, les difficultés d'accès aux transports en commun sont assez souvent mentionnées.

2. Problèmes de mobilité exprimés en tant que riverain

2.1 Lieux cités

Lieux cités	N	%
Avenue de la Basilique	19	10%
Rue des Archers	18	9%
Rue Vande Sande	13	7%
Avenue de Jette	9	5%
Avenue F. Sebrechts	9	5%
Rue E. Deroover	8	4%
Rue de l'Armistice	7	4%
Avenue de l'Hôpital Français	7	4%
Carrefour av. de Jette - av. des Gloires Nationales	6	3%
Rue de l'Eglise Sainte-Anne	6	3%
Rue des Braves	5	3%
Carr. av. du Château - av. de l'Hôpital Français	5	3%
Avenue du Panthéon	5	3%
Carrefour rue J. Jacquet - rue Hellinckx	5	3%
Place Simonis	5	3%
Rue J. Debecker	4	2%
Rue du Comptoir	4	2%
Quartier Basilique	4	2%
Rue O. Lepreux	4	2%
Autres lieux (cités à moins de 4 reprises)	48	25%
Total	191	100%

Certains quartiers focalisent une majorité de problèmes cités : le secteur avenue de la Basilique – avenue du Château / le secteur avenue de Jette – avenue des Gloires Nationales et rue des Archers / le quartier de la rue Vande Sande.

2.2 Problèmes cités

Problèmes cités	N
Liés au stationnement	
Stationnement illicite	24
Stationnement insuffisant	14
Stationnement	13
Manque zone bleue	7
Stationnement de véhicules utilitaires (camions camionnettes)	6
Stationnement illicite (sur traversées piétonnes)	1
Stationnement insuffisant (hockey)	1
Stationnement insuffisant à proximité du lieu d'habitation	1
Stationnement poids lourds	1
Garages non utilisés	1
Livraison Godiva	1
Places pour handicapés insuffisantes	1
Sous-total	71
Liés au trafic	
Vitesse excessive	20
Trafic de transit	12
Embouteillages	7
Trop de trafic	5
Trop de poids lourds (camions, autobus)	3
Pas de trafic de transit supplémentaire	1
Passage difficile car stationnement bilatéral	1
sous-total	49
Liés à l'aménagement	
Revêtement en mauvais état	3
Mauvais phasage des feux	2
Ralentisseurs de vitesse manquants	2
Rue étroite	2
Trottoir en mauvais état	2
Visibilité mauvaise en sortant des garages	2
Visibilité mauvaise en sortant des garages	2
Eclairage mal réglé	1
Manque aménagement cyclable dans le carrefour	1
Oreille de trottoir manquante (pour éviter stationnement)	1
Rue à l'abandon	1
Rue non réaménagée	1
Signalisation insuffisante (impasse)	1
Traversée piétonne manquante au milieu de la rue	1
Traversées piétonnes	1
Traversées piétonnes manquantes	1
Trottoir étroit	1
Visibilité mauvaise à cause d'une haie	1
Sous-total	26

Autres	
Rue bruyante	7
Saleté	4
Bruit nocturne radio de voitures	2
Crottes de chiens sur le trottoir	2
Manque de répression	2
Murs de la trémie non entretenus et tagués	1
Pas assez de verbalisation	1
Sous-total	19
Liés à la dangerosité	
Dangereux	9
Traversées dangereuses	5
Piétons dangereux	1
Cyclistes sur les trottoirs	1
Traversées dangereuses (livraison GODIVA)	1
Sous-total	17
Non respect	
Non respect du code de la route	2
Non respect du sens unique	2
Non respect de la bande bus	1
Non respect de la circulation locale	1
Non respect de la priorité	1
Non respect de la zone 30	1
Non respect des traversées piétonnes	1
Priorité pas logique	1
Sous-total	10
Total	192

L'expression en tant que riverain recoupe les autres expressions de problèmes faites à travers le questionnaire (en tant qu'utilisateur d'un mode de déplacement donné). Une majorité de problèmes se réfère au stationnement et au trafic automobile. Les problèmes de dangerosité de l'espace public et des aménagements sont moins présents dans les observations formulées.

3. Nuisances environnementales citées

3.1 Lieux cités pour des problèmes environnementaux

Lieux cités	N	%
La commune en général	17	19%
Carrefour avenue de la Liberté – avenue du Panthéon	14	16%
Parc Elisabeth	7	8%
Avenue de la Basilique	6	7%
Place Simonis	5	6%
Avenue de Jette	4	4%
Avenue du Château	4	4%
Rue des Archers	4	4%
Rue Léon Fourez	4	4%
Avenue de la Liberté	3	3%
Rue de l'Armistice (GODIVA)	2	2%

Rue Félix Vande Sande	2	2%
Rue de l'Eglise st Anne	2	2%
Av. du Panthéon	2	2%
Autres lieux (cités à moins de 2 reprises)	13	14%
Total	89	100%

Le carrefour entre l'avenue du Panthéon et l'avenue de la Liberté sort tout particulièrement du lot des observations.

3.2 Nuisances environnementales citées

Nuisances environnementales citées	N
Bruit	6
Bruit : concert	3
Bruit : livraison GODIVA	2
Bruit : vitesse excessive	2
Bruit : avertisseur sonore des passages piétons trop bruyant	1
Bruit : circulation	1
Bruit : entrées et sorties de garage	1
Bruit : Eveiller la nuit	1
Bruit : klaxons	1
Bruit : Mobylettes des jeunes	1
Bruit : pollution	1
Bruit : quads	1
Bruit : quartier non tranquille	1
Bruit : sirènes	1
Bruit : tram à l'entrée du tunnel avenue de Jette	1
Bruit : vieux trams bruyants	1
sous-total	25
Trafic : vitesse excessive	6
Trafic : excessif	3
Trafic : excessif aux heures de pointe	2
Trafic : de transit excessif	1
Trafic : embouteillage	1
Trafic : embouteillage livraison home	1
Trafic : Fréquence de feu pas très logique	1
Trafic : grands camions	1
Trafic : stationnement	1
Trafic : stationnement illicite sur zones de livraison (GODIVA)	1
Trafic : vitesse excessive (haut de la rue)	1
sous-total	19
Pollution	6
Pollution : berme centrale polluée par échappement des bus.	1
Pollution : échappement de gaz (diesel)	1
Pollution : qualité de l'air	1
Pollution : vitesse excessive	1
sous-total	10
Malpropreté : déchets lors de concert	3
Malpropreté : déchets	2
Malpropreté : crottes de chiens sur pelouse bermes centrales	1
Malpropreté : friche utilisée en dépotoir (près du 101)	1
Malpropreté : saleté après la pluie	1

sous-total	8
Civisme : non attention des usagers faibles	3
Civisme : manque de civisme	2
sous-total	5
Aménagement : encombrement trottoir commerces	1
Aménagement : mauvais état du revêtement	1
Aménagement : multiplication de constructions d'immeubles à proximité du quartier Deroover.	1
Aménagement : passage piétonnier intensif	1
sous-total	4
Sécurité : dangereux pour les enfants	1
Sécurité : insécurité	1
Sécurité : la nuit	1
sous-total	3
Général : problèmes	1
sous-total	1
TOTAL	75

Le bruit est en tête des plaintes « environnementales ». Le trafic est en lui-même assimilé à une nuisance environnementale marquée. Certaines expressions des nuisances font une référence très indirecte à l'environnement (civisme, sécurité...).

4. Suggestions émises par les répondants

4.1 Lieux cités

Lieux cités	N	%
La commune en général	77	34%
Rue des Archers	16	7%
Place Simonis	15	7%
Avenue du Panthéon	8	4%
Avenue de la Basilique	7	3%
Rue de l'Armistice	6	3%
Place Vanhuffel	6	3%
Quartier Lepreux	6	3%
Rue de l'Eglise Sainte-Anne	6	3%
Carrefour av. de la Liberté - av. du Panthéon	5	2%
Avenue de la Liberté	4	2%
Carrefour av. de l'Hôpital Français - av. du Panthéon	4	2%
Rue Herkoliers	4	2%
Avenue du Château	4	2%
Carrefour rue de l'Armistice - ch. de Jette	3	1%
Rue De Neck	3	1%
Carrefour rue Vande Sande - rue de Normandie	3	1%
Carrefour av. de Jette - av. des Gloires Nationales	3	1%
Autres lieux (cités à moins de 3 reprises)	46	20%
Total	226	100%

4.2 Suggestions proposées

Suggestions proposées	N
Liées au trafic (vitesse)	
Aménager des casse-vitesse	11
Instaurer une zone 30	6
Diminuer le trafic de transit	3
Réduire la vitesse des véhicules	3
Revoir le phasage des feux de signalisation	3
Aménager des feux de signalisation	3
Installer des panneaux indiquant la vitesse	3
Interdire la circulation des poids lourds	2
Instaurer une zone 30 à toute la commune	2
Réduire la circulation	2
Réduire les embouteillages	2
Limiter la vitesse	1
Augmenter la hauteur des casse vitesse	1
Faire respecter la zone 30	1
Placer des coussins berlinois	1
Sous-total	44
Liées à la circulation (organisation)	
Améliorer le carrefour	9
Instaurer un sens unique	8
Aménager un rond-point	8
Aménager des oreilles de trottoir	3
Instaurer la circulation à double sens	2
Sécuriser les carrefours	2
Aménager la circulation en zig zag	2
Réduire le nombre de voies de circulation	1
Créer une impasse	1
Généraliser les ronds-points à chaque carrefour	1
Supprimer la priorité de droite	1
Instaurer un sens unique un peu partout	1
Mettre des marquages au sol avec la direction de la circulation	1
Améliorer la signalisation	1
Sous-total	41
Liées au stationnement	
Mettre en zone bleue	6
Créer des places de stationnement	4
Permettre Godiva de décharger hors voie publique	4
Empêcher le stationnement illicite	3
Etendre les zones bleues	3
Empêcher les voitures de stationner sur le trottoir (métro)	2
Installer des miroirs (sortie de garages)	2

Interdire le stationnement de part et d'autre des garages	2
Permettre le stationnement sur le site de la Basilique (ouvrir barrière)	2
Arrêter de construire des immeubles sans parking	1
Construire un parking de plusieurs étages	1
Délimiter les places de stationnement par un marquage au sol	1
Enlever les voitures mal garées au lieu de les verbaliser	1
Instaurer un sens unique pour créer des places de stationnement	1
Instaurer une zone payante	1
Interdire carte riverain aux détenteurs d'un garage	1
Interdire le stationnement à l'approche des carrefours	1
Kiss & ride pour le bus	1
Réserver des places de stationnement aux handicapés	1
Stationnement en épi vers l'avant	1
Utilisation accrue des garages	1
Sous-total	40
Liées aux cyclistes	
Aménager une piste cyclable	9
Aménagement de bornes "VILLO"	4
Donner la priorité à la mobilité douce dans les futurs aménagements	3
Obliger les cyclistes à allumer leurs phares	2
Augmenter les range vélos	1
Autoriser les cyclistes sur les trottoirs	1
Sécuriser les pistes cyclables	1
Interdire les cyclistes sur les trottoirs	1
Aménager des installations sécurisés pour cyclistes	1
Obliger les cyclistes à porter le casque	1
Obliger les cyclistes à porter une veste fluo	1
Sous-total	25
Liées aux traversées piétonnes	
Mieux sécuriser la traversée piétonne	7
Aménager des traversées surélevées	6
Renforcer l'éclairage des traversées piétonnes	4
Aménager une traversée piétonne sécurisée	3
Augmenter le temps de traversée	1
Utiliser des matériaux durables (pierres blanches) pour les traversées piétonnes	1
Faire respecter les piétons sur les traversées piétonnes	1
Repeindre les lignes blanches devant les traversées piétonnes	1

Sous-total	24
Liées au respect	
Augmenter la présence policière	6
Contrôler les vitesses	4
Verbaliser plus	4
Mieux respecter le code de la route	2
Verbaliser les incivilités	1
Sous-total	17
Liées aux transports en commun	
Créer des sites propres pour bus	3
Augmenter la fréquence	2
Aménager une traversée piétonne sur le pont du métro	2
Donner la priorité au tram 19	1
Déplacer vers l'avenue de la Basilique. Arrêt juste après le rond-point	1
Créer une ligne de bus vers le centre ville	1
Augmenter le nombre d'aubettes	1
Rénovation des abords de la station	1
Supprimer le bus 20 entre Etangs Noirs et Simonis	1
Réaménager les arrêts des bus	1
Sous-total	14
Liées aux voiries et à leurs équipements	
Plantation d'arbres	2
Prévoir éclairage	2
Améliorer l'éclairage	2
Rénover les trottoirs	1
Améliorer les revêtements	1
Refaire le trottoir	1
Refaire le trottoir (base des arbres)	1
Réfection de la voirie	1
Réfection de la voirie (BSA)	1
Plus de végétation	1
Elaguer la végétation pour une meilleure visibilité	1
Sous-total	14
Autres	
Réduire les inondations en cas de fortes pluies	1
Plus d'investissements	1
Créer la fête du civisme (plus de pub)	1
Imposer 3 jours par semaine sans voiture	1
Installer des poubelles	1
Balayage des rues en dehors des heures de pointe	1
Augmenter la sécurité	1
Sous-total	7
Total	226