

Commune de KOEKELBERG



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Phase 3 : Programme d'actions



JUILLET 2011

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE – PHASE 3 : TABLE DES MATIERES

A. Introduction

1. Objectifs généraux	1
2. Mode de présentation du programme d'actions (fiches)	2
3. Organisation du programme d'actions	4

B. Vers un système intégré de déplacement – la maîtrise du trafic automobile

1. Un système intégré de déplacement	6
2. La moindre utilisation de l'automobile par les Koekelbergeois	7
Fiche 1 : un système de déplacement performant à l'échelle du nord-ouest bruxellois	8
Fiche 2 : la moindre utilisation de l'automobile par les Koekelbergeois	10

C. Devenir, gestion et interconnexion des réseaux de déplacements

Fiche 3 : la hiérarchie du réseau de voiries	12
Fiche 4 : plans de circulation	14
Fiche 5 : plan directeur de zones 30	17
Fiche 6 : le devenir du réseau des transports publics	19
Fiche 7 : développement du réseau cyclable	22
Fiche 8 : développement et amélioration des relations piétonnes	24
Fiche 9 : gestion du stationnement des véhicules	27
Fiche 10 : marchandises, services d'urgence et livraisons	30

D. Le réseau structurant des déplacements

Fiche 11 : la gare SNCB Simonis	33
Fiche 12 : la ligne de métro n°2 & 6	35
Fiche 13 : la ligne de métro n°1 & 5	38
Fiche 14 : le boulevard et le tunnel Léopold II	40
Fiche 15 : la place Simonis	42
Fiche 16 : l'avenue Bossaert et le boulevard Mettwie	44
Fiche 17 : le parc de la Basilique et le parc Elisabeth et leur pourtour	46
Fiche 18 : l'avenue de l'Hôpital Français	49
Fiche 19 : l'avenue de Jette	50
Fiche 20 : la chaussée de Gand	51
Fiche 21 : l'avenue du Karreveld	52

E. Les mesures d'accompagnement

Fiche 22 : les points d'attente des transports publics (réseau de surface)	53
Fiche 23 : le stationnement des deux roues (et vélos partagés)	56
Fiche 24 : un espace public accessible aux PMR	59
Fiche 25 : gestion prévisionnelle des espaces publics	61
Fiche 26 : plan relatif à la signalétique verticale	62
Fiche 27 : plan de signalétique de jalonnement	64
Fiche 28 : Les PDE – Le PDE communal – Les PDS	65

Fiche 29 : information des utilisateurs	67
Fiche 30 : formation des utilisateurs	68
Fiche 31 : voitures partagées et covoiturages	70
Fiche 32 : gestion du PCM	71
Fiche 33 : gestion boîte à idées	72

F. Les réaménagements de voiries (échelle communale) 73

Fiche 34 : interventions relatives aux carrefours	74
Fiche 35 : interventions relatives aux sections de voirie	78

Illustrations :

- Carte 1 : Maîtrise du trafic et transfert modal
- Carte 2 : Hiérarchie du réseau de voiries (cf. fiche 3 – corps de texte)
- Carte 3 : Projet de réorganisation de la circulation
- Carte 4 : Evolution du régime des vitesses autorisées
- Carte 5 : Développement du réseau cyclable
- Carte 6 : Interventions pour les déplacements à pied
- Carte 7 : Stratégie de gestion du stationnement
- Carte 8 : Principaux réaménagement des voiries

Esquisse n°1 : Réaménagement du carrefour rue de Normandie – rue Vande Sande - rue des Fuchsias

Esquisse n°2 : Réaménagement du carrefour rue de Normandie - rue de l'Armistice – avenue Mahatma Gandhi

Esquisse n°3 : Réaménagement des grandes voiries dotées de bermes centrales

A. INTRODUCTION

1. Objectifs généraux

Rappelons tout d'abord que le **Plan Communal de Mobilité (PCM)** est un outil prospectif de planification qui vise à créer les conditions d'une mobilité durable au niveau communal.

La troisième et dernière phase du PCM détaille le programme d'actions à court, moyen, voire long termes. Elle fait suite à l'élaboration :

1. de l'état des lieux et du diagnostic de la situation existante (phase 1 – juin 2009) ;
2. du scénario de mobilité durable (phase 2 – avril 2010).

Pour mémoire, ces deux étapes ont été soumises à l'avis de la population et ont fait l'objet de deux soirées publiques de présentation. Elles ont également été visées par le Comité d'Accompagnement encadrant l'élaboration du PCM, lequel rassemble diverses administrations régionales et para-régionales, ainsi que la SNCB, De Lijn et l'IBSR.

Le **plan d'actions** est l'outil nécessaire (volet opérationnel) pour organiser dans le temps les interventions de la Commune, mais aussi celles des divers acteurs de la mobilité œuvrant à Koekelberg (Région, SNCB...). Il est sous la dépendance :

- d'un projet global de mobilité durable avec, en conséquence, un objectif de réduction du trafic automobile et du charroi lourd ;
- des interventions prévues par des acteurs importants (SNCB, STIB, Région...) vis-à-vis desquelles la Commune peut créer d'intéressantes complémentarités et synergies ;
- des (bonnes) collaborations que Koekelberg doit entretenir avec les communes voisines et les autres niveaux de pouvoirs ;
- des priorités qui sont implicitement assignées par le « passif » de mobilité existant (cf. phase 1 - diagnostic) : en certains domaines, il reste beaucoup à faire (ex. : le développement des zones 30) ; pour d'autres, une bonne part du chemin a déjà été parcouru (ex. : la sécurisation des abords d'écoles) ;
- des moyens humains et financiers dont dispose la Commune.

Pour rappel (phase 2), l'horizon temporel visé est avant tout le court et moyen terme ; ce dernier se situant à l'échéance 2016-2019. Cela laisse le temps à la Commune (et a fortiori à la Région) de s'organiser et de programmer sur un plus long terme des réalisations qui nécessitent des études et des moyens complémentaires. Cela permettra aussi de tenir compte de l'avancée (ou non-avancée) des interventions qui dépendent d'autres niveaux de pouvoir, en particulier celles en relation avec la mise en œuvre du Plan Iris 2 (un grand nombre d'objectifs du Plan Iris 2 sont en effet fixés à l'horizon 2018).

Dernière précision, le PCM est un outil prospectif de planification qui n'a pas de valeur réglementaire. Il est à considérer comme une « **feuille de route** » pour la Commune et n'a pas de caractère contraignant.

2. Mode de présentation du programme d'actions (fiches)

Le PCM ne peut devenir un instrument de gestion communal familial qu'à partir du moment où il est facile à appréhender et à utiliser par les divers services et responsables concernés.

Pour ce faire, il adopte une forme qui permet :

- d'en prendre rapidement connaissance sans devoir lire un trop gros volume de textes (lecture ciblée, « à la carte ») ;
- de disposer d'un document de synthèse qui correspond au mieux à la manière de travailler des divers acteurs et est plus pratique pour la tenue de réunions de travail ;
- d'avoir un outil relativement facile à mettre à jour.

A cet effet, outre un bref rappel des objectifs généraux poursuivis, le programme d'actions du PCM est repris sous la forme de **fiches** comprenant, pour chaque thème de la mobilité, le détail des actions. Ces fiches gagneront à être mises à jour (et complétées) régulièrement et un bilan global devrait idéalement être dressé chaque année à l'occasion, par exemple, d'une réunion annuelle (de suivi) du Comité d'Accompagnement (cf. fiche 32).

Les **fiches** comprennent (ou donnent) pour chaque action :

- le lieu (ou quartier) concerné ;
- le degré relatif de priorité ;
- le (ou les) acteur(s) impliqué(s) ;
- l'objectif poursuivi ;
- les besoins concrets, les contraintes en présence ;
- le type de mesure à entreprendre par la Commune ;
- le cas échéant (si possible), une évaluation du coût (donné à titre indicatif, comme point de repère général) ;
- les éventuels documents de référence.

Des **cartes de synthèse** (cf. table des illustrations) et des **esquisses** viennent en outre illustrer les divers thèmes et les fiches.

NB : les esquisses doivent être considérées comme étant la démonstration de l'applicabilité d'un concept donné à un lieu donné et non comme des plans parfaitement aboutis.

Plusieurs interventions ont bien sûr un caractère transversal très net : le réaménagement de l'avenue de l'Hôpital Français, par exemple, permettrait d'apporter des réponses tant aux problèmes d'organisation et de sécurité des déplacements motorisés qu'aux problèmes rencontrés par les transports publics, les piétons et les cyclistes. Les fiches offrent précisément l'avantage de pouvoir couvrir, pour un même lieu, diverses thématiques de la mobilité, sans induire de trop nombreux rappels.

Pour classer les actions retenues selon un **ordre de priorité** relatif, les fiches comprennent les distinctions suivantes :

1. « Court terme » : soit des travaux ou interventions qui ont été étudiés, budgétés et approuvés (ne serait-ce que sur le principe) par la Commune (ou un autre responsable public) et sont en attente d'une exécution (parfois à très court terme) ; soit des interventions qui, sans être à un tel stade de développement, sont espérées endéans les 3 à 4 années à venir (2014 - 2015 au plus tard).

2. « Moyen terme » : interventions moins prioritaires et/ou plus complexes pour lesquelles :

- le principe d'agir est accepté mais sans que l'autorité publique ait opté pour une solution précise (dans certains cas, une étude doit être réalisée au préalable) ;
- la Commune n'a pas la maîtrise (ou une maîtrise que partielle) de l'objet considéré ;
- des concertations (ou coordinations) avec d'autres acteurs publics (Région, communes voisines...) sont nécessaires et l'aboutissement du processus plus incertain.

Ces interventions sont espérées à l'horizon 2016-2019, tout en sachant qu'en fonction des opportunités en présence, elles se concrétiseront éventuellement à plus court terme.

3. « Long terme » : interventions d'ampleur (grosses infrastructures) et/ou dont la concrétisation peut difficilement être espérée, dans le meilleur des cas, avant une dizaine d'années (horizon 2020, voire au-delà).

4. « Les idées d'intervention à étudier » : actions à étudier, à négocier, sur lesquelles la Commune a peu de prise et/ou dont l'aboutissement échappe actuellement à toute programmation. Si la Commune soutient l'idée d'étudier la question, elle se réserve le droit d'y donner ultérieurement suite ou non.

On notera par ailleurs que le **type de mesure à entreprendre par la Commune** peut principalement prendre les formes suivantes :

- « investissement » : la Commune intervient au départ de ses propres ressources (intervention à prévoir au budget extraordinaire, plan triennal...) ;
- « suivi et négociation » : la Commune suggère et/ou accompagne des travaux effectués par d'autres instances (Région, opérateurs des transports publics...). Si nécessaire, elle relance des initiatives ;
- « étude à réaliser » : l'intervention prévue nécessite au préalable la réalisation d'une étude ;
- « gestion administrative » : l'intervention prévue implique la mise en place d'une nouvelle procédure administrative (ou le renforcement d'une procédure existante).

3. Organisation du programme d'actions

Enfin, il est également utile de donner quelques précisions sur la manière dont le programme d'actions s'organise ; soit la manière dont les diverses fiches sont classées.

Plutôt que de scinder la présentation selon chacune des grandes thématiques de la mobilité (le trafic automobile, les transports publics, le stationnement...), le choix s'est porté sur une présentation qui privilégie le concept de lieu et d'espace à partager entre les divers modes (et besoins) de déplacements.

Cette approche synthétique est mieux en phase avec la manière dont les choses se perçoivent et se conçoivent sur le terrain. A certaines exceptions près, le déplacement des biens et des personnes s'effectue sur l'espace public. Un espace qui, en milieu urbain, est le plus souvent partagé entre divers modes de déplacements (autos, vélos, piétons...) et diverses « familles » d'utilisateurs (enfants en bas âge, personnes âgées, adultes disposant de la plénitude de leurs moyens physiques, professionnels de la route...). Une lecture par lieu permet donc de mieux apprécier les besoins des uns sans... oublier les besoins des autres et de vérifier la bonne mise en œuvre du principe « STOP ».

« **STOP** » est l'acronyme de **S**tappen (marcher, pour les piétons), **T**rappen (pédaler, pour les cyclistes), **O**penbaar vervoer (les transports publics ou collectifs) et **P**ersonenwagen (le transport motorisé privé). Ce principe, pierre angulaire du Plan Iris 2, signifie que les transports publics, les piétons et les cyclistes sont prioritaires (à titre égal entre eux) par rapport aux déplacements en voiture individuelle. Ce choix récent de la Région (été 2010) offre naturellement l'opportunité de développer des pistes novatrices quant à la place des divers utilisateurs des espaces publics Koekelbergeois avec le souci :

- de développer l'éventail des alternatives à la voiture ;
- de donner des avantages compétitifs aux transports publics et aux « modes actifs » de déplacement (piétons et cyclistes) ;
- d'avoir des réseaux de transports publics et de « modes actifs » faciles à utiliser.

Si une lecture par lieu est privilégiée, on précisera qu'elle est guidée et complétée par :

- les objectifs généraux et initiaux fixés dans la perspective d'une mobilité plus durable (cf. phases 1 et 2 du PCM) ;
- le souci d'une organisation cohérente et interconnectée des divers réseaux de déplacements ;
- la prise en compte des divers critères d'accompagnement utiles à toute politique de mobilité performante.

Cinq grands chapitres sont développés ci-après :

1. **Vers un système de déplacement intégré** : ou comment veiller à ce que moins de navetteurs traversent Koekelberg en automobile et à ce que les Koekelbergeois réduisent leur utilisation de l'automobile ?
2. **Devenir, gestion et interconnexion des réseaux de déplacements** : comment mieux organiser les divers réseaux et favoriser leurs bonnes interconnexions ?
3. **Le réseau structurant des déplacements** : les grandes voiries koekelbergeoises et les axes ferrés sont prépondérants sur le plan d'une mobilité de « masse ». Même s'ils échappent à l'action directe de la Commune, celle-ci doit leur réserver une attention soutenue.
4. **Les mesures d'accompagnement** : aide-mémoire des paramètres à (re)développer pour arrêter un cadre d'interventions complets et contemporain en matière de mobilité.
5. **Autres réaménagements de voiries** : comment la Commune peut-elle directement agir pour que les espaces publics dont elle assure la gestion soient mieux sécurisés et mieux en phase avec des objectifs de mobilité durable ?

Enfin, il convient de remercier les nombreux Koekelbergeois et Koekelbergeoises qui se sont manifestés à l'occasion des deux consultations publiques organisées au cours de l'élaboration du PCM. La richesse et la diversité de certains courriers et avis auront significativement alimenté le programme d'actions du PCM. Si tous les éléments issus de ces consultations n'ont pu être repris stricto sensu dans le présent rapport (NB : ils atteignent parfois un niveau de détail très fin), on attirera l'attention sur le fait qu'ils feront partie de la structure de gestion prévue pour encadrer la mise en œuvre du PCM (cf. fiche n°33).

B. VERS UN SYSTEME INTEGRE DE DEPLACEMENT - LA MAITRISE DU TRAFIC AUTOMOBILE

Pour inscrire Koekelberg dans un canevas crédible de mobilité durable, on doit adopter un système de déplacements dont les diverses composantes sont pleinement intégrées tant à une échelle macroscopique (le nord-ouest bruxellois et sa périphérie) qu'à l'échelle locale (cf. phase 2 du PCM).

1. Un système intégré de déplacement

Rappelons qu'un point essentiel pour Koekelberg consiste à réduire la navette automobile entrante dans la Région. Outre les problèmes qu'elle exacerbe au boulevard Léopold II, avenue du Panthéon, place Simonis, avenue Bossaert, etc., elle est à l'origine d'une percolation du trafic de transit dans les quartiers résidentiels (entre autres via la rue de Ganshoren, l'avenue de la Liberté...). A cet effet, il faut endiguer le trafic des navetteurs avant qu'il entre dans la Région car après... il est trop tard (la circulation se diffuse à travers la ville). Des mesures concrètes (cf. ci-dessous) doivent donc être prises à la limite entre la Région Bruxelloise et la Région Flamande.

L'organisation future des déplacements dans le Nord-Ouest Bruxellois devrait si possible privilégier un système intégré reposant sur les séquences suivantes (cf. phase 2 du PCM + carte 1) :

1. Une réduction des capacités entrantes en Région Bruxelloise (mesures coercitives prenant éventuellement la forme d'un péage urbain) couplée à l'aménagement de parkings de transfert et à la mise en service du RER.
2. Un réaménagement de fond en comble de la plupart des grands axes régionaux (avenue de l'Exposition, avenue Charles Quint, chaussée de Ninove, boulevard Mettwie...) sous la forme de boulevards où les transports publics (trams, bus à haut niveau de service) bénéficieraient d'un site propre (cf. le projet de tram 9 entre la place Simonis et le haut de Jette) et où les relations transversales (traversées piétonnes, cyclistes, mais aussi des axes de circulation secondaires) pourraient être mieux organisées et sécurisées.
3. Une refonte générale de la circulation autour de la Basilique (avenue des Gloires Nationales, avenue du Panthéon, le binôme des avenues Bossaert – Sermon), allant dans le sens d'une meilleure lisibilité et d'une simplification des flux de trafic.
4. Des mesures d'accompagnement visant à contrecarrer, voire empêcher, le trafic de transit à travers les quartiers de Koekelberg.
5. La mise en place d'infrastructures spécifiques à la multimodalité (ex. : pour le stationnement des deux-roues) et la promotion de celles-ci.
6. Une promotion renforcée des divers pans de la mobilité douce (piétons, cyclistes, PMR...), tant par la mise en place d'un réseau cyclable complet que par une action de fond (et sur le long terme) sur le réaménagement de l'espace public.

On constatera que la Commune elle-même ne peut agir que sur les points 4 à 6 (et elle n'est pas la seule à pouvoir le faire). Pour les interventions aux impacts les plus prononcés, elle n'est guère maître de son destin. Si Koekelberg peut être volontariste en matière de mobilité et déjà agir de manière significative, on rappellera qu'elle est avant tout tributaire du dynamisme de la Région (et de ses diverses instances) et d'autres niveaux de pouvoir.

2. La moindre utilisation de l'automobile par les Koekelbergeois

La mise en place d'un système de déplacements intégré, concomitant à une réduction significative du trafic automobile, implique par ailleurs que des efforts importants soient faits par les Bruxellois et les Koekelbergeois eux-mêmes et non seulement par les navetteurs.

Réduire le trafic entrant en Région Bruxelloise ne doit pas avoir pour but d'aider les Bruxellois à utiliser plus aisément la voiture dans la ville elle-même. Le transfert modal devra donc aussi s'opérer chez les Koekelbergeois, dont le taux de motorisation est important (cf. tableau ci-dessous) alors que la commune est desservie de manière privilégiée par les transports publics. Mais pour ce faire, il faudra donner à ces mêmes transports publics une capacité et des conditions de circulation réellement performantes, ainsi que réinstaurer des réseaux de mobilité douce attractifs.

La stratégie doit être suffisamment cohérente et responsable en la matière :

- l'espace des voies métropolitaines et interquartier (réseau structurant) doit être mieux partagé entre les diverses fonctions de déplacement et servir de ligne de force aux transports publics (rapides et réguliers) et à la mobilité douce (cf. le principe « STOP ») ;
- le réseau de quartier doit être sécurisé au mieux, non seulement parce qu'il faut y atteindre un meilleur niveau de sécurité routière mais également parce que c'est via le réseau de quartier que la plupart des habitants (et autres usagers) accèdent aux lignes de force des transports publics (qui sont souvent aussi des lignes de force de la mobilité douce).

Il convient *in fine* d'instaurer un cercle vertueux qui conduise à une utilisation plus parcimonieuse et rationnelle de l'automobile en ville.

Ménages disposant d'au moins une voiture (INS 2001)			
Woluwe-St-Pierre	78,3 %	Région Bruxelles-C.	60,5 %
Watermael-Boitsfort	74,2 %	Koekelberg (*)	58,1 %
Uccle	72,5 %	Etterbeek	57,9 %
Auderghem	71,4 %	Ixelles	57,7 %
Woluwe-St-Lambert	70,2 %	Schaerbeek	57,0 %
Berchem-St-Agathe	67,0 %	Anderlecht	56,7 %
Evere	65,1 %	Molenbeek	55,2 %
Ganshoren	62,7 %	Bruxelles-Ville	54,4 %
Jette	61,2 %	Saint-Gilles	47,8 %
Forest	60,8 %	Saint-Josse	42,9 %

(*) 8% des ménages koekelbergeois disposent en outre de deux voitures ou plus.

Fiche 1 – Un système de déplacement performant à l'échelle du nord-ouest bruxellois

Thématiques : réorganisation majeure des réseaux de déplacements, contrôle et réduction du trafic automobile, transfert modal à grande échelle, transports publics, RER, qualité de vie à Koekelberg

Types d'intervention : réorganisation à grande échelle du débouché en Région Bruxelloise de l'E40 (et autres points d'accès du ring au nord-ouest bruxellois), organisation à grande échelle d'un transfert de l'automobile vers le transport public, développement et amélioration des transports publics, réaménagement du réseau primaire des voiries...

Acteurs : Fédéral, Région Bruxelloise, Région Flamande, STIB, De Lijn, les communes de la Zone de Police Bruxelles-Ouest (Berchem, Ganshoren, Koekelberg, Jette et Molenbeek)

Degré de priorité : court terme (étude), moyen et long termes (réalisation)

Mesures communales : suivi et négociation, inciter la Région à mettre cette question à l'étude

Objet : veiller à ce qu'un projet global et coordonné de mobilité (cf. carte 1) voie le jour (et soit mis en œuvre) pour l'ensemble du quadrant nord-ouest de Bruxelles (grosso modo entre la chaussée de Ninove et l'avenue de Exposition) et de sa proche périphérie.

Besoin de :

- disposer d'une vision synthétique des divers projets de mobilité prévus et en cours (place Simonis, tram 9, chaussée de Gand, bd. Mettwie, RER, avenue Charles Quint...) dans la zone de Bruxelles-Ouest ;
- moderniser et harmoniser l'aménagement des axes majeurs de la Région, selon des concepts contemporains et en vertu du principe « STOP » ;
- un plan coordonné et concerté entre les Régions et les communes concernées, comprenant un phasage des opérations et une vision pour le long terme (ex. : développer à court terme une ligne de Bus à Haut Niveau de Service avant, à plus long terme, d'implanter une ligne de trams) ;
- développer une offre de transfert modal à hauteur du Ring, une coordination interrégionale, notamment dans la foulée du GRUP-VSGB (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan voor het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel) ;
- mesures d'accompagnement à la mise en œuvre du RER ;
- à l'échelle de Koekelberg, compte tenu du développement à terme de nouvelles infrastructures de transports publics performantes, développer les fonctions de pôles de transferts multimodaux des carrefours Bossaert – Panthéon et Panthéon – Gloires Nationales.

Contraintes :

- un projet de longue haleine qui doit mobiliser sur un long terme un grand nombre d'acteurs différents oeuvrant vers un même objectif ;
- pour adopter des mesures coercitives vis-à-vis du trafic automobile, il faudra sans doute attendre la mise en service effective du projet RER, lequel a déjà cumulé d'importants retards. Aujourd'hui, sa mise en service est espérée vers 2019 ;
- il manque un opérateur de mobilité unique pour la métropole bruxelloise ;
- le coût des infrastructures lourdes ;
- le financement structurel du transport public à Bruxelles.

Coût, financement : Fédéral, Région, éventuel partenariat public-privé. Le coût sera évidemment tributaire du scénario final qui sera mis en œuvre.

Références : plan RER, Plan Iris 2, Programme d'investissements de Bruxelles Mobilité, PCM de Berchem-Ste-Agathe, Ganshoren et Jette.



L'avenue Charles Quint (au débouché de l'E40, à Berchem-Sainte-Agathe), une pièce clé de la mobilité du nord-ouest bruxellois.

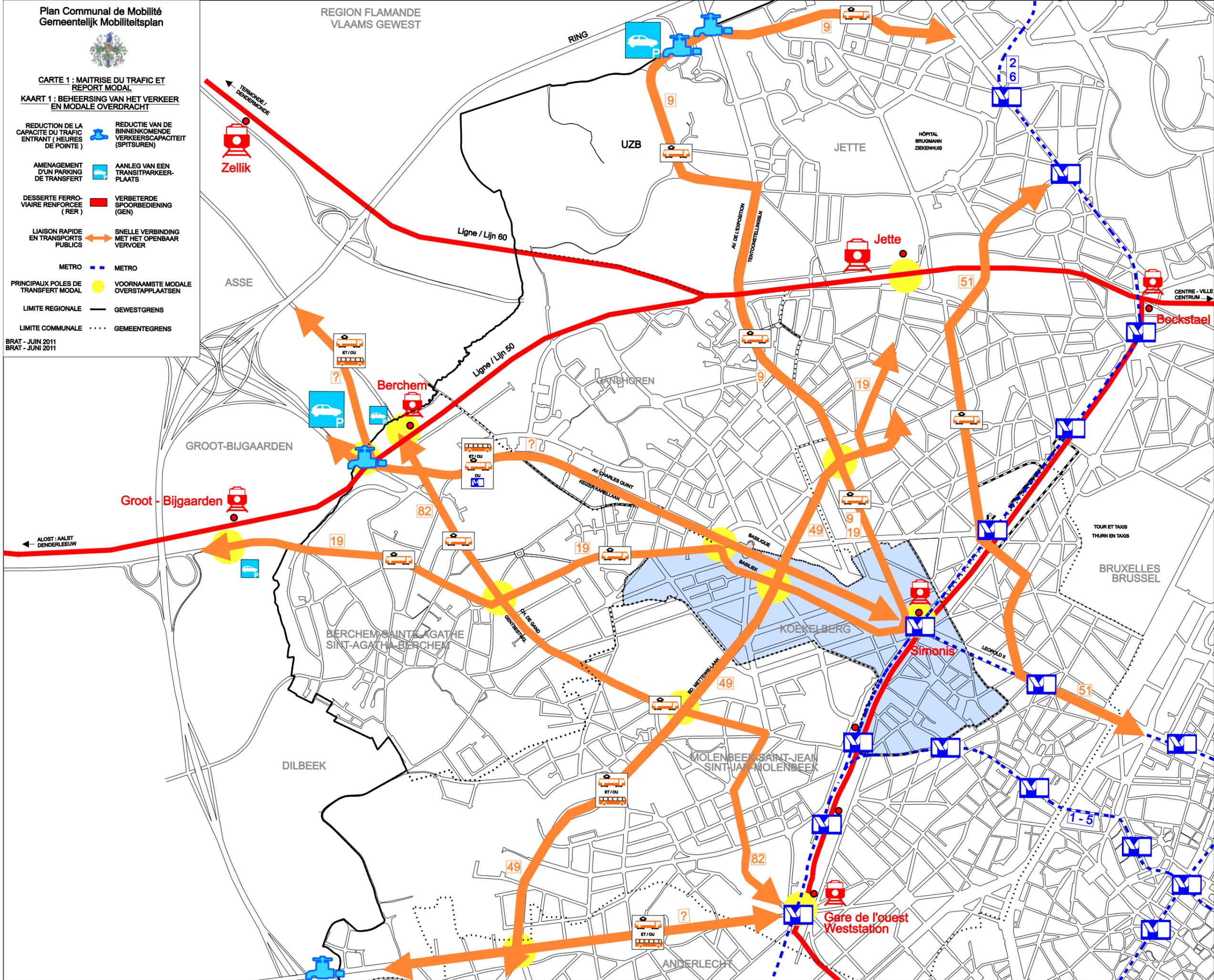


CARTE 1 : MAITRISE DU TRAFIC ET
REPORT MODAL

KAART 1 : BEHEERSING VAN HET VERKEER
EN MODALE OVERDRACHT

- REDUCTION DE LA CAPACITE DU TRAFIC ENTRANT (HEURES DE POINTE)
- AMENAGEMENT D'UN PARKING DE TRANSFERT
- DESSERTE FERRO-VIAIRE RENFORCEE (RER)
- LIAISON RAPIDE EN TRANSPORTS PUBLICS
- METRO
- PRINCIPAUX POLES DE TRANSFERT MODAL
- LIMITE REGIONALE
- LIMITE COMMUNALE
- REDUCTIE VAN DE BINNENKOMENDE VERKEERSCAPACITEIT (SPITSUREN)
- AANLEG VAN EEN TRANSITPARKER-PLAATS
- VERBETERDE SPOORBEDIENING (GEN)
- SNELLE VERBINDING MET HET OPENBAAR VERVOER
- METRO
- VOORNAAMSTE MODALE OVERSTAPPLAATSEN
- GEWESTSGRENS
- GEMEENTEGRENS

BRAT - JUIN 2011
BRAT - JUNI 2011



Fiche 2 – La moindre utilisation de l’automobile par les Koekelbergeois

Thématiques : trafic automobile généré par les quartiers, mode de déplacement

Type d’intervention : synthèse de diverses mesures favorisant les transports publics et la mobilité active à Koekelberg

Acteur : commune de Koekelberg

Degré de priorité : court, moyen et long termes

Mesures communales : suivi de données et information au citoyen

Objet : réduire l’utilisation de l’automobile par les Koekelbergeois eux-mêmes.

Besoin de :

- incitants au niveau de la fiscalité locale – cf. la politique de stationnement et les modalités de délivrance de cartes de riverains (*in fine*, pour réduire le taux de motorisation) ;
- limiter le recours à l’automobile pour des trajets de courte distance ;
- améliorer les conditions de déplacement propres aux réseaux de la mobilité active ;
- disposer d’indicateurs directs (statistiques) ou indirects (interview d’interlocuteurs privilégiés, cartes de stationnement riverains) permettant d’évaluer les progrès obtenus ;
- développer les nouveaux comportements de mobilité (voitures partagées, covoiturage, ramassage scolaire, Villo !...) ;
- distiller, à intervalle régulier, une information de mobilité (durable) utile au citoyen (site internet communal, journal communal).

Contraintes :

- l’obtention de réseaux de transports publics et de mobilité active suffisamment complets et hautement performants, ne se fera pas du jour au lendemain ;
- la surabondance des voitures de société est un frein au changement des (mauvaises) habitudes ;
- la production de statistiques régionales en matière de mobilité est-elle assurée pour l’avenir ? Quid d’une continuité avec l’enquête socio-économique de l’INS (de 2001) ?

Coût, financement : Commune (gestion administrative - recherche de données), Région (Observatoire de la mobilité).

Références : Plan Iris 2, PCM – Phase 1, Bruxelles Mobilité (statistiques de mobilité)

C. DEVENIR, GESTION ET INTERCONNEXION DES RESEAUX DE DEPLACEMENTS

Le devenir escompté de chaque réseau de déplacement (suivant le mode utilisé) a été spécifié en phase 2 du PCM (scénario de mobilité durable). Une attention spécifique y a également été réservée à la multimodalité des déplacements (utilisation de divers modes de déplacements pour effectuer un déplacement donné), une condition importante (mais encore insuffisamment valorisée en Belgique) à rencontrer pour favoriser les comportements de mobilité durable.

Outre le suivi des performances inhérentes à chaque réseau, la gestion future du PCM devra s'attacher à apprécier le devenir des interconnexions entre ces réseaux.

Le devenir même de ces réseaux ne pourra cependant être figé « une fois pour toutes ». Si des principes généraux et des objectifs ont été définis, il est certain que l'évolution de divers paramètres sociétaux et autres nécessiteront de réévaluer à intervalle régulier la validité même de ceux-ci et de procéder, le cas échéant, aux adaptations nécessaires.

C'est pourquoi le devenir propre à chaque réseau des déplacements (motorisés ou non) doit lui-même faire l'objet d'un suivi spécifique à l'aide de fiches. Un choix utile pour :

- un suivi efficace des modifications apportées aux réseaux, des améliorations enregistrées ;
- conserver une grille de lecture claire et à jour des réseaux, préalable utile à tous réaménagements de voiries, etc. ;
- une communication claire et adaptée tant vis-à-vis de la population que de partenaires spécialisés (la STIB par ex.).

Les thèmes suivants s'inscrivent dans cette logique de lecture par réseau :

- la hiérarchie du réseau de voiries ;
- les plans de circulation ;
- le plan directeur de zones 30 ;
- le devenir du réseau des transports publics ;
- le développement du réseau cyclable ;
- le développement et l'amélioration des relations piétonnes ;
- la gestion du stationnement des véhicules ;
- le déplacement des marchandises et les livraisons.

Fiche 3 – La hiérarchie du réseau de voiries

Thématiques : spécialisation des voiries, réseau structurant des déplacements, coordination communes – Région

Type d'intervention : adopter (en accord avec la Région) et appliquer une hiérarchie de référence des voiries

Acteurs : Région, commune de Koekelberg

Degré de priorité : court, moyen et long termes

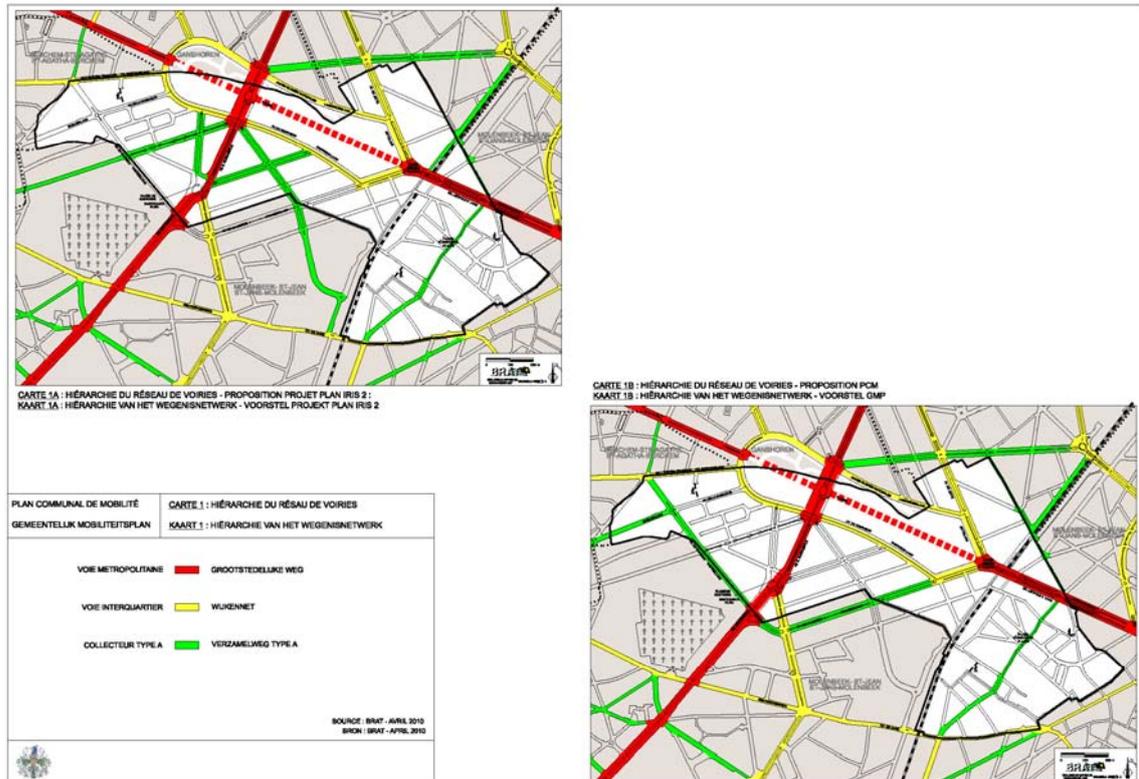
Mesures communales : suivi et (éventuelle) négociation

Objet : la hiérarchisation du réseau des voiries (et sa spécialisation) est un document de référence utile à diverses administrations régionales ou para-régionales et à la Commune. Il donne un cadre de référence pour une organisation coordonnée et cohérente des divers modes de déplacements. Cette hiérarchie du plan Iris (Plan Régional des Déplacements) concerne explicitement quelques grandes voiries koekelbergeuses (cf. carte 2) qui forment l'ossature principale du réseau structurant des déplacements (cf. chapitre D) ; le reste du réseau étant repris par défaut sous le vocable de « réseau de quartier ».

Besoin de :

- tenir compte du récent Plan Iris 2 qui ne modifie pas le réseau primaire mais introduit la notion de collecteur de quartier de type A (avec certains choix discutables – cf. ci-dessous) ;
- voies métropolitaines (avenue Bossaert, bd. Léopold II) dont l'aménagement soit mieux en phase avec les concepts portés par la Région (principe « STOP »), soit celui de boulevards urbains où chaque mode de déplacement peut être utilisé de manière efficace et en toute sécurité ;
- ne pas perdre de vue le fait que l'avenue des Gloires Nationales et l'avenue du Panthéon sont des voies interquartier « particulières ». Comme le tunnel Léopold II ne peut accueillir le charroi lourd, elles accueillent les camions transitant entre le centre ville et la périphérie (l'avenue Charles Quint). Ce sont, en somme, des voies métropolitaines de substitution pour le charroi lourd ;
- revoir le choix des collecteurs de type A issu du Plan Iris 2 (cf. PCM phase 2, pages 23 et 24 et cartes reprises ci-dessous) ; celui-ci étant notamment en contradiction avec d'autres principes de ce même plan qui prônent : « l'amélioration prioritaire de la gestion des carrefours complexes, en diminuant le nombre de rues locales qui y aboutissent ou en les mettant à sens unique » (cf. plan Iris 2, page 48) ;
- retenir comme collecteur de type B (NB : ils ont une fonction d'échange entre le réseau de quartier et le réseau de hiérarchie supérieure ; ils servent à drainer la circulation générée par les quartiers vers le réseau primaire) les voiries suivantes : les avenues de l'Indépendance Belge, Seghers, de Berchem-Sainte-Agathe et de la Paix (soit des voiries que la Région propose comme collecteur de type A) ; la rue de Normandie et la rue de Ganshoren, la rue Schmitz, les rues Sergijsels et Houzeau de Lahaye (cf. PCM Phase 2).

Contrainte majeure : la hiérarchie du réseau est une référence théorique parfois peu en phase avec le terrain. De ce fait, elle n'est pas toujours bien comprise par la population et/ou est interprétée de manière radicale. L'interprétation de la spécialisation des voiries est, en outre, souvent limitée aux seuls aspects automobiles, ce qui est une erreur.



A la hiérarchie du Plan Iris 2 (en haut à gauche), la Commune aimerait substituer celle proposée en bas à droite, laquelle est mieux en phase avec l'utilisation actuelle des voiries et évite de davantage surencombrer le carrefour des avenues Bossaert et du Panthéon.

Coût, financement : acte administratif

Références : Plan Iris 2, PCM Koekelberg Phase 2.

Fiche 4 – Plans de circulation

Thématiques : spécialisation des voiries, trafic de transit, accessibilité des quartiers

Type d'intervention : modification des plans de circulation des quartiers

Acteurs : commune de Koekelberg, Région, coordinations avec la Région et les communes avoisinantes

Degré de priorité : court, moyen et long termes ; idées d'intervention à étudier

Mesures communales : règlement de police, signalétique, études d'opportunité

Objet : Koekelberg compte une vingtaine de sens uniques. Les plans de circulation sont parfois le fruit d'un long processus de réorganisation du trafic (cf. les abords de la Maison Communale). Mais un plan de circulation n'est pas nécessairement immuable et divers ajustements seront nécessaires au cours du temps :

- comme soutien au réaménagement d'un axe principal (cf. les environs de la place Simonis, le pourtour de la Basilique) ;
- pour empêcher un trafic de transit excessif (rue de Ganshoren, rue de l'Armistice) ;
- pour faciliter et sécuriser les conditions de circulation et de stationnement de certaines rues étroites.

Besoin de :

Pour le court terme :

A.1. Rue de l'Armistice : dans la foulée du réaménagement de la place Simonis, une mise à sens unique de la rue de l'Armistice (branche sud) permettrait, tant d'empêcher le trafic de transit affectant le quartier situé au sud de la place, que de simplifier la circulation à hauteur de la place Simonis (pas de trafic aboutissant). NB : on notera la récente mise à sens unique de la branche nord de la rue de l'Armistice.

A.2. Chaussée de Jette (entre la rue de l'Armistice et la rue des Archers) : placer à sens unique la seule section subsistant à double sens de la chaussée de Jette, sécuriserait les déplacements (le fait, dans un long sens unique, de « tomber » sur une courte section à double sens – non mise en évidence au demeurant, est déroutant et dangereux pour l'automobiliste). Une mesure d'autant plus logique que la branche nord de la rue de l'Armistice est elle-même, depuis peu, mise à sens unique (cf. ci-dessus).

A.3. Rue Van Hoegaerde et rue Saint-Julien : marquant la limite est avec Molenbeek, une mise à sens unique se justifie en raison de l'étroitesse des voiries et de la forte pression du stationnement. Une solution qui compléterait la récente mise à sens unique de la rue Deschampheler.

A.4. Rue Antoine Court et rue Piermez : un cas de figure relativement similaire au précédent pour ces courtes voiries jouxtant la chaussée de Gand. Pas vraiment d'enjeux en relation avec le trafic de transit, mais le besoin d'y faciliter et sécuriser les accès et le stationnement.

A.5. Avenue de l'Hôpital Français et avenue du Panthéon : à placer en voie prioritaire pour en assurer une meilleure sécurité, une meilleure logique d'organisation (cf. avenue Goffin qui est en voie prioritaire) et se conformer aux directives régionales.

Pour le moyen terme (éventualités à étudier) :

B.1. Avenue du Panthéon : cf. fiche 17 – une réorganisation du trafic autour de la Basilique pourrait s'accompagner d'une mise à sens unique partielle, voire complète de l'avenue du Panthéon. Elle impliquerait également une réorganisation de ses principaux carrefours.

B.2. Rue de Ganshoren : pour rappel, elle est très intensément sollicitée comme trajectoire parallèle au boulevard (et au tunnel) Léopold II (d'où la raison pour laquelle assurer une bonne fluidité de ces artères est importante). Une mise à sens unique de la rue (dans le sens « sortie de ville ») pourrait grandement atténuer la pression automobile sur tout le « bas » de Koekelberg. La chaussée de Gand ayant été récemment mise à sens unique, une telle mesure pour la rue de Ganshoren n'est certainement plus du domaine de l'inimaginable. Sa mise en œuvre éventuelle n'est pas pour le court terme cependant, car il faut :

- attendre que le réaménagement de la place Simonis soit terminé ;
- évaluer les éventuels impacts du nouvel aménagement de la place Simonis (et plans de circulation avoisinants – cf. ci-dessus) sur le trafic parcourant la rue ;
- tenir compte des résultats de nouveaux comptages de trafic que Bruxelles-Mobilité souhaite mener dans le quartier (étude du trafic de transit dans les quartiers résidentiels – comparaison avec les relevés effectués en 2006).

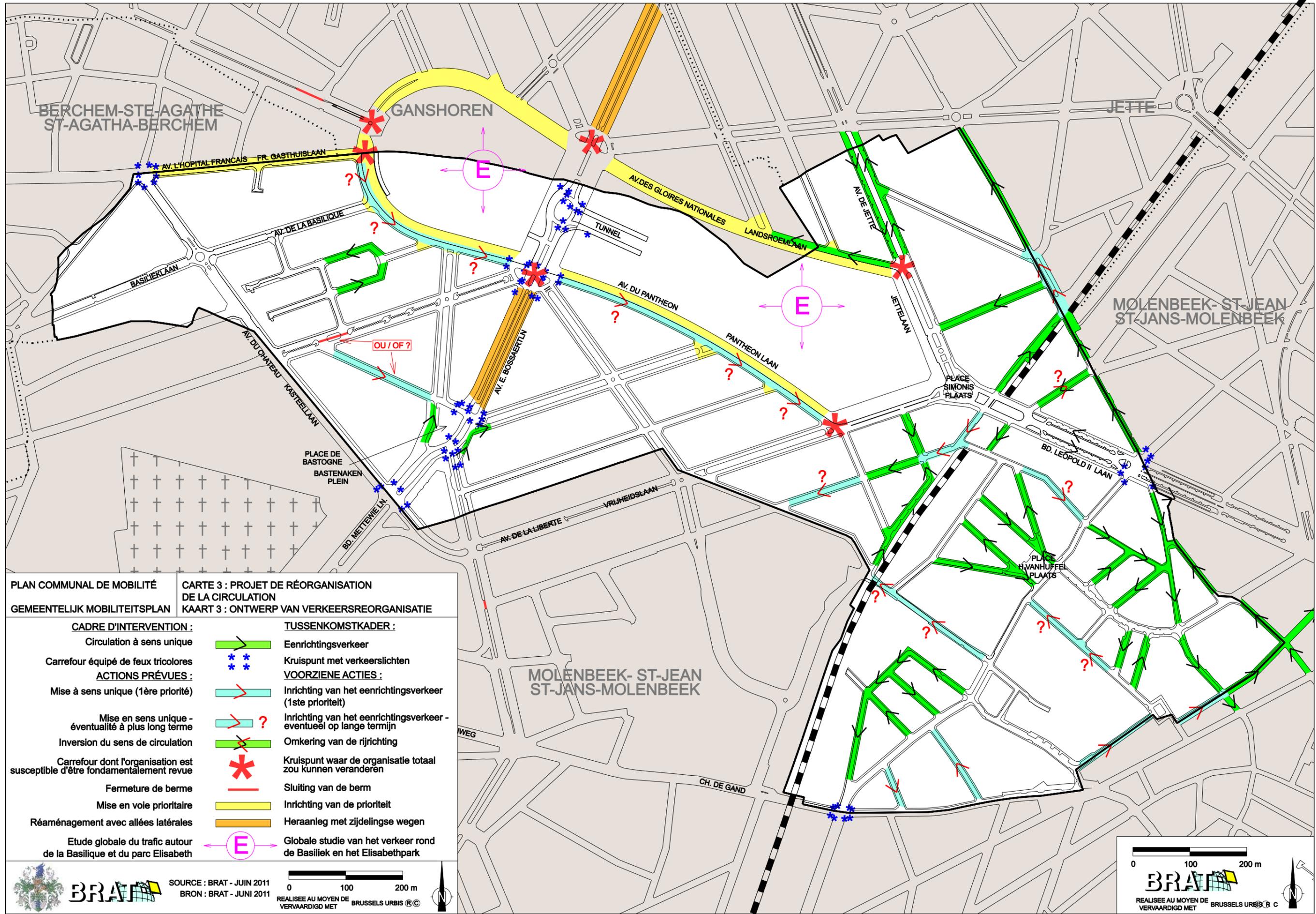
B.3. Rue Delcoigne : une mise à sens unique entre le square de Noville et la rue de l'Eglise Sainte-Anne offrirait une réponse à une pression croissante du stationnement (passage du stationnement unilatéral au stationnement bilatéral) qui, moyennant l'ajout d'un dispositif ralentisseur, pourrait également aider à diminuer la vitesse des véhicules (perspectives visuelles plus resserrées, mise en zone 30 de la rue).

B.4. Rue de la Carrière : étant utilisée comme raccourci, notamment en complément avec l'avenue de l'Indépendance Belge (afin d'éviter les carrefours Panthéon – Bossaert et Mettwie – Château), sa mise à sens unique rabattrait le trafic vers les voiries principales. Cette action comprend une alternative car il est également possible d'agir en fermant la berme centrale de l'avenue de Berchem-Sainte-Agathe et d'y remédier à la dangerosité actuelle de sa traversée (+ un stationnement sauvage chronique).

B.5. Rue Vande Sande : prolonger le sens unique de la rue Vande Sande jusqu'au carrefour avec la rue des Fuchsias est une option qui permettrait de conforter l'imperméabilisation du quartier au trafic de transit (cf. ci-dessus le cas de la rue de l'Armistice).

B.6 Rue Fourez : l'inversion du sens unique existant a été évoquée récemment. Une option qui devra être appréciée après la remise en fonction, suite à son réaménagement, de la place Simonis.

B.7 Rue Herkoliers : la mise à sens unique de la section entre la rue Van Bergen et la rue de l'Eglise Sainte-Anne remédierait aux difficultés rencontrées (croisement difficile, stationnement sur le trottoir...) sans pour autant bouleverser le trafic du quartier.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
 GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE 3 : PROJET DE RÉORGANISATION DE LA CIRCULATION
 KAART 3 : ONTWERP VAN VERKEERSREORGANISATIE

- | | |
|---|---|
| CADRE D'INTERVENTION : | TUSSENKOMSTKADER : |
| Circulation à sens unique | → Eenrichtingsverkeer |
| Carrefour équipé de feux tricolores | *** Kruispunt met verkeerslichten |
| ACTIONS PRÉVUES : | VOORZIENE ACTIES : |
| Mise à sens unique (1ère priorité) | → Inrichting van het eenrichtingsverkeer (1ste prioriteit) |
| Mise en sens unique - éventualité à plus long terme | → ? Inrichting van het eenrichtingsverkeer - eventueel op lange termijn |
| Inversion du sens de circulation | ↔ Omkering van de rijrichting |
| Carrefour dont l'organisation est susceptible d'être fondamentalement revue | * Kruispunt waar de organisatie totaal zou kunnen veranderen |
| Fermeture de berge | — Sluiting van de berm |
| Mise en voie prioritaire | ▬ Inrichting van de prioriteit |
| Réaménagement avec allées latérales | ▬ Heraanleg met zijdelingse wegen |
| Etude globale du trafic autour de la Basilique et du parc Elisabeth | ⊕ Globale studie van het verkeer rond de Basiliek en het Elisabethpark |

SOURCE : BRAT - JUNI 2011
 BRON : BRAT - JUNI 2011

0 100 200 m

REALISEE AU MOYEN DE VERVAARDIGD MET BRUSSELS URBIS (R) C

0 100 200 m

BRAT

REALISEE AU MOYEN DE VERVAARDIGD MET BRUSSELS URBIS (R) C

Pour le long terme (possibilité d'agir à garder à l'esprit) :

C.1. « Césures » des quartiers « *Seghers – Indépendance Belge* » et « *Berchem-Sainte-Agathe – Paix* » : dans le cas où une réorganisation satisfaisante du trafic autour de la Basilique (et du parc Elisabeth) ne verrait pas le jour et que le trafic de transit continuerait à s'accroître dans ces quartiers, on rappellera (cf. PCM phase 2) que des modalités de césures (meilleure imperméabilisation au trafic) pourraient être mises en œuvre (compte tenu de la configuration mêmes de ces grandes avenues).

C.2 *Avenue Bossaert* (et Sermon à Ganshoren) : il ne faut pas perdre de vue qu'à l'aménagement actuel (d'un autre âge) de ces artères, on pourrait substituer une système plus efficace avec le trafic motorisé au centre des voiries et des allées latérales (stationnement, piétons, cyclistes) jouxtant les immeubles riverains.

Contraintes :

- plusieurs interventions doivent être prises en accord avec les communes voisines (Molenbeek principalement mais également Jette) ;
- les enjeux relatifs à l'avenue du Panthéon doivent être portés (étude d'ampleur) et arbitrés par la Région ;
- une pression de stationnement accrue et un empattement moyen de plus en plus important des véhicules (monovolume, 4x4...) compliquent les manœuvres de croisement et imposent souvent, par défaut, une mise à sens unique ;
- modifier un plan de circulation a aussi des impacts sur le déplacement des transports publics (cf. la ligne de bus 14 dans le cas de la rue de l'Armistice) et celui des cyclistes (sens unique limité).

Coût, financement : acte administratif et signalétique (coût limité) ; couplage éventuel avec des interventions de travaux publics.

Références : Plan Iris 2, PRD, PCM – Phase 2

Fiche 5 – Plan directeur de zones 30

Thématiques : spécialisation des voiries, sécurisation de l'espace public, qualité de vie des quartiers

Type d'intervention : aménagement de zones 30 (installation de dispositifs ralentisseurs et/ou de seuils d'entrée de zone, signalétique)

Acteurs : commune de Koekelberg, Région, éventuelles coordinations avec la Région et les communes avoisinantes

Degré de priorité : court et moyen termes

Mesures communales : règlement de police, intervention de travaux publics, signalétique

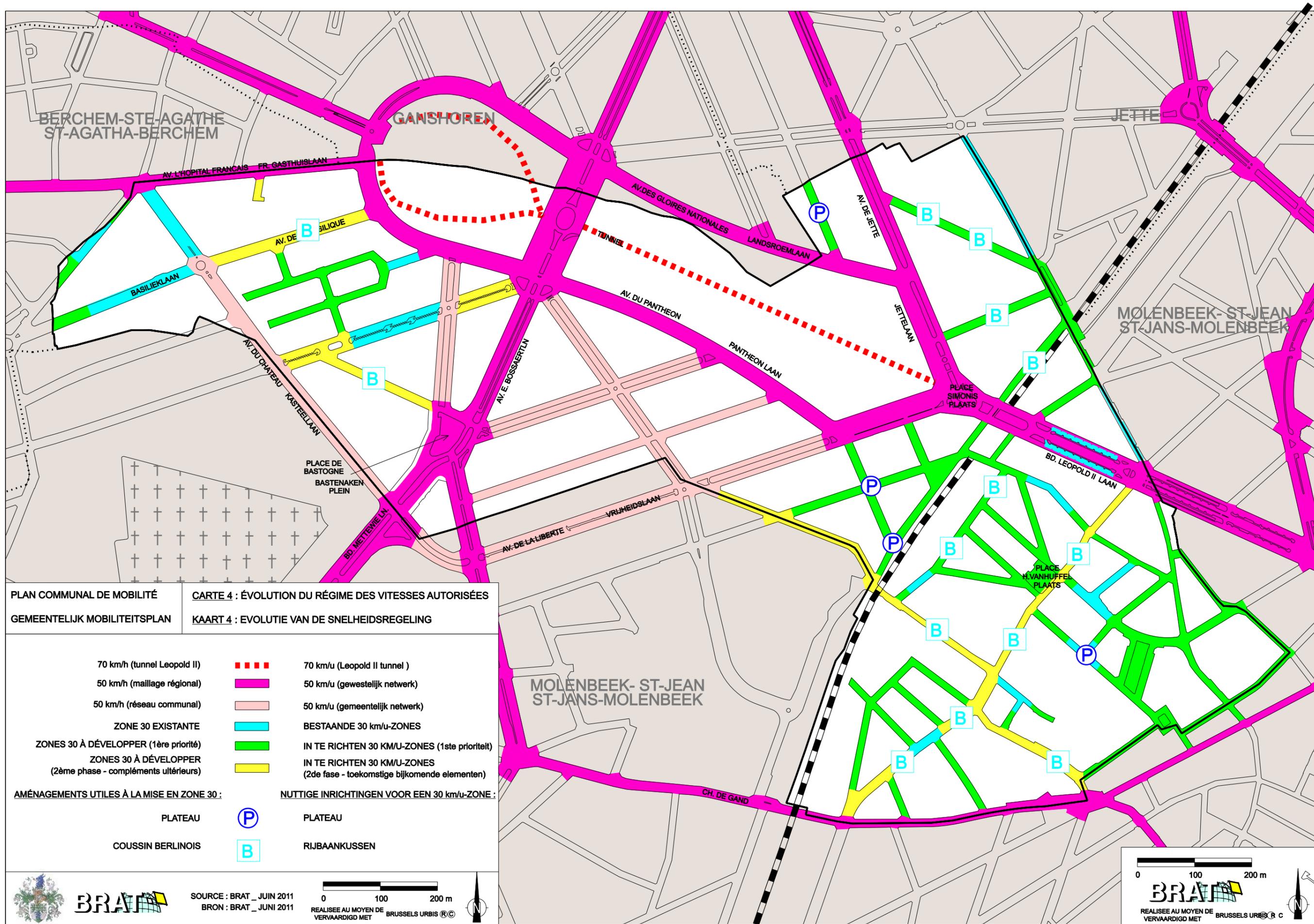
Objet : mise en œuvre du Plan-directeur des zones 30 (adopté en 2004), lequel ambitionne un important développement du régime du 30 km/h pour le réseau de quartier. Un changement spectaculaire qui aura des répercussions importantes et variées sur la mobilité à Koekelberg en offrant plus de quiétude aux riverains, plus de sécurité aux usagers faibles de l'espace public (piétons, vélos, PMR) et en limitant le différentiel de vitesse existant entre l'automobile, les transports publics, le vélo...

Besoin de :

- tout d'abord, confirmer des lieux qui sont des (quasi) zones 30 de fait (soit une grande partie du « bas » de Koekelberg) ;
- un développement selon deux phases principales (cf. carte 4), de proche en proche et cohérent sur le plan géographique (pour garantir une bonne compréhension des utilisateurs) ;
- une bonne coordination avec le développement en cours des zones 30 des communes voisines, éviter les situations incongrues (cf. le cas de la rue Vanderborght, où une demi rue est en zone 30 et où les signalétiques sont incomplètes) ;
- recourir à des dispositifs ralentisseurs dotés de la meilleure durabilité (chicanes de stationnement, coussins berlinois, plateau servant de soutien à une traversée piétonne...) et standardisation possible (éviter les aménagements trop inusités - sas en section- ou trop unilatéral - le « simple » casse-vitesse) ; tenir compte des contraintes locales dans le choix des dispositifs (ex. : pour le tracé du bus 20 dans le « bas » de Koekelberg, utiliser des coussins berlinois).

Aménagement 1^{ère} priorité (cf. carte 4 – besoin en dispositifs ralentisseurs) :

- rue Vanderborght : un plateau faisant « symétrie » avec celui placé sur Jette ;
- rue de l'Armistice (section nord) : un coussin berlinois faisant une continuité d'aménagement avec la rue Serkeyn (à Jette) ;
- rue de l'Armistice (section sud) : un plateau au carrefour avec la rue des Braves ou, à défaut, un coussin berlinois quelque peu en amont de ce même carrefour ;
- rue Vande Sande : un plateau au carrefour avec la rue des Braves ;
- rue De Becker : deux coussins berlinois ;
- rue des Archers : deux coussins berlinois ;
- rue De Neck : un coussin berlinois ;
- rue Delcoigne : un plateau au carrefour avec la rue de la Sécurité ;



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
 GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE 4 : ÉVOLUTION DU RÉGIME DES VITESSES AUTORISÉES
 KAART 4 : EVOLUTIE VAN DE SNELHEIDSREGELING

70 km/h (tunnel Leopold II)	■■■■	70 km/u (Leopold II tunnel)
50 km/h (maillage régional)	■	50 km/u (gewestelijk netwerk)
50 km/h (réseau communal)	■	50 km/u (gemeentelijk netwerk)
ZONE 30 EXISTANTE	■	BESTAANDE 30 km/u-ZONES
ZONES 30 À DÉVELOPPER (1ère priorité)	■	IN TE RICHTEN 30 KM/U-ZONES (1ste prioriteit)
ZONES 30 À DÉVELOPPER (2ème phase - compléments ultérieurs)	■	IN TE RICHTEN 30 KM/U-ZONES (2de fase - toekomstige bijkomende elementen)
AMÉNAGEMENTS UTILES À LA MISE EN ZONE 30 :		NUTTIGE INRICHTINGEN VOOR EEN 30 km/u-ZONE :
PLATEAU	Ⓟ	PLATEAU
COUSSIN BERLINOIS	Ⓟ	RIJBAANKUSSEN

- quartier Lepreux – Deroover : la mise en zone 30 ne nécessite pas d'aménagements particuliers, mais le dégagement des coins de rues (par des « oreilles de trottoirs ») serait un plus ;
- quartier Cubisme – Autrique : la mise en zone 30 ne nécessite pas d'aménagements particuliers, mais le dégagement des coins de rues (par des « oreilles de trottoirs ») serait un plus.

Aménagement 2^{ème} priorité (cf. carte 4 – besoin en dispositifs ralentisseurs) :

- avenue de la Carrière : un coussin berlinois ;
- rue de Ganshoren : un coussin berlinois ;
- rue Jacquet et rue de l'Eglise Sainte-Anne : 4 coussins berlinois ;
- rue Schmitz : 1 coussin berlinois ;
- avenue de la Basilique : un éventuel complément avec un coussin berlinois ;
- avenue de Berchem-Sainte-Agathe : éventuels ajouts de coussins berlinois à mi-section entre l'avenue du Château et l'avenue de la Paix (à coupler suivant les interventions faites rue de la Carrière).

Contraintes :

- pour certaines zones, il faut programmer l'installation de dispositifs ralentisseurs tout en sachant que les obligations d'aujourd'hui ne sont plus celles d'hier (moindres contraintes), que l'on peut utiliser des dispositifs peu onéreux (coussins berlinois) et que l'on peut profiter de certains aménagements préexistants ;
- la mise en zone 30 a des implications sur la signalétique verticale. Si l'ajout de nouveaux panneaux est nécessaire, certains panneaux préexistants à la zone 30 pourront être enlevés (nettoyage d'une signalétique devenue inutile – cf. code du gestionnaire). L'ajout de marquages au sol de rappel peut, en revanche, être des plus utiles ;
- la limite à 30 km/h est parfois peu respectée (même en présence de dispositifs ralentisseurs). Des contrôles ou mesures de prévention (afficheur de vitesse) réguliers sont dès lors utiles.

Coût, financement : acte administratif, signalétique, aménagements de travaux publics complémentaires (dispositifs ralentisseurs et seuils d'entrée de zone). On peut considérer que pour obtenir la mise en zone 30 des quartiers résidentiels visés à la carte 4, un montant compris entre 300.000 et 400.000 euros sera nécessaire (NB : l'investissement « zone 30 » permet aussi de répondre à des objectifs concrets de sécurité routière, etc. Il n'est pas uniquement lié au seul ralentissement des véhicules).

Références : Plan Iris 2, PRD, Plan directeur des zones 30 (2004), PCM phase 2, code du gestionnaire.

Fiche 6 – Le devenir du réseau des transports publics

Thématiques : transports publics, mobilité durable

Type d'intervention : gestion et développement du réseau

Acteurs : Région, STIB, De Lijn, commune de Koekelberg

Degré de priorité : court, moyen et long termes

Mesures communales : suivi et négociations

Objet : les réseaux de transports publics ne sont pas immuables et figés dans le temps. L'évolution de ces réseaux (celui de la STIB plus particulièrement) doit être suivie attentivement par la Commune qui a un rôle d'observateur (de ce qui se passe sur le terrain, de ce que la population revendique...), mais également de suggestion en la matière. A des fins de cohérences, un tel suivi implique de se référer à un objectif de performance optimal pour chacune des lignes (et des types) de transports publics (cf. carte 1).

☒ **La ligne SNCB n°28** (desserte du RER) : cf. fiche 11.

☒ **Les lignes de métro 1, 2, 5 et 6 :** elles gagneront en performance avec :

- le renouvellement annoncé du matériel roulant (neuf et de plus grande capacité, du type BOA) ;
- l'automatisation envisagée pour 2018 pour les lignes 1 et 5 (station « Etangs Noirs » pour Koekelberg) et 2025 pour les lignes 2 et 6 (station « Simonis » pour Koekelberg). En théorie cette automatisation devrait permettre de doubler la capacité des lignes (28.000 passagers par heure et par sens pour 14.000 aujourd'hui).

☒ Une extension de la **ligne de métro 2 vers la gare de Berchem** ? Si elle n'est pas du tout à l'agenda et fait figure de perspective lointaine, cette extension répondrait à bien des besoins.

☒ **La ligne de tram 19** (Groot-Bijgaarden – De Wand) devrait faire l'objet de substantielles améliorations et devenir une ligne phare du nord-ouest bruxellois avec :

- le remplacement, vers 2013, des anciennes motrices 7900 (parfois même des motrices 7700) par des trams 3000 (par ailleurs mieux adaptés pour les PMR) ;
- à plus long terme, il est même envisagé que la ligne soit desservie par des trams 4000 ;
- le traitement des points noirs (vitesse commerciale, sécurité) de la ligne à Koekelberg (carrefour Panthéon - Hôpital Français) et en dehors de Koekelberg (ex. : franchissement de la place Schweitzer à Berchem, du quartier du Miroir à Jette...) ;
- une généralisation de l'information en temps réel aux points d'arrêt ;
- à plus long terme, l'aménagement du terminus de Grand Bigard comme pôle de transfert multimodal (NB : le terminus est au débouché d'une sortie du Ring).

☒ **La ligne de tram 9** (Simonis - « Haut de Jette » - plateau du Heysel) : jadis dénommé « tram 10 », cet ancien projet devrait voir le jour à court terme. Une étude complémentaire est en cours (NB : initialement le tracé de la ligne ne rejoignait pas le Heysel) et la mise en œuvre de cet important projet devrait s'étaler entre 2012 et 2016. Cette ligne remplacera les lignes de bus 13, 14 et 15 et rejoindra notamment les « Jardins de Jette » et l'UZB.

☒ La **ligne de bus 49** (Gare du Midi - Bockstael via e.a. Anderlecht et le bd. Mettewie ; à Koekelberg, elle passe avenue Bossaert) : est appelée à être améliorée dès le court terme par des aménagements spécifiques (prévus sur Koekelberg pour 2013) et par un niveau de desserte renforcé (exploitation de la ligne selon le concept de Bus à Haut Niveau de Service). A long terme, il est prévu (cf. Plan Iris 2) de transformer cette ligne de bus en ligne de tram, afin d'avoir, pour l'ouest de Bruxelles, l'équivalent à la ligne 7 (rocade de l'est de Bruxelles).

☒ La **ligne de bus 87** (Simonis – Gare de Berchem) : cette ligne de bus emblématique de Ganshoren a un de ses terminus à Simonis et emprunte l'avenue des Gloires Nationales. Elle fait l'objet de diverses réflexions quant à son devenir :

- amélioration de la vitesse commerciale avenue Charles Quint par l'aménagement d'une bande réservée entre le parvis de la Basilique et la rue Beeckmans (intervention prévue en 2011-2012) ;
- exploitation suivant le principe de Bus à Haut Niveau de Service (cf. Plan Iris 2) ;
- éventuel « dédoublement » de la ligne, avec une desserte de la STIB sur tout le tracé de l'avenue Charles Quint (en site propre – cf. PCM de Ganshoren) ;
- pour le long terme, éventuelle « tramification » de la ligne (si un développement du métro entre Simonis et la Gare de Berchem ne se fait pas – cf. plus haut).

☒ La **ligne de bus 20** (Hunderenveld – Etangs Noirs) : à court terme, elle devrait bénéficier du réaménagement de la place Simonis et d'une fluidité du trafic améliorée. Cette ligne, considérablement raccourcie depuis quelques années, sert avant tout de rabattement vers les lignes principales du réseau. A ce titre, il n'est pas performant de voir le bus 20 quasiment dédoubler le tracé du tram 19 sur le territoire de Berchem (avenue Goffin en particulier). Il importe que le devenir de la ligne soit dès lors attentivement étudié par la STIB pour qu'elle passe davantage au cœur de quartiers densément bâtis (développement récent de l'urbanisation). Les diverses alternatives de tracé sur Berchem, Molenbeek et Koekelberg (section est de la rue de Grand Bigard, avenue des Myrtes, rue Van Zande, avenue Bénès, avenue de la Basilique...) devront être bien évaluées, objectivées et tranchées entre tous les partenaires.

☒ Les **lignes de bus de De Lijn** : on rappellera qu'elles sont touchées par les difficultés du trafic qui affectent l'avenue Charles Quint, le pourtour de la Basilique, la place Simonis et le boulevard Léopold II. Parmi les pistes d'amélioration, il y a bien sûr le projet de réaménagement de la place Simonis, lequel devrait permettre une meilleure fluidité du trafic et donc du passage des bus. En dehors de Koekelberg, il y a également le projet d'installation d'un site propre intégral pour les lignes de bus parcourant l'avenue Charles Quint, ce qui permettrait d'améliorer la vitesse commerciale.

Pour le plus long terme, on mentionnera le projet de « Sneltram » entre Alost et Bruxelles (cf. le rapport De Lijn 2020). Un projet qui redonnerait en quelque sorte vie à l'ancienne ligne de tram vicinale. Mais ce projet n'en est encore qu'au stade des intentions et des principes généraux. Ses modalités opérationnelles (et détail du tracé) ne sont pas connues.

Besoin de :

- un important développement de l'offre tant pour répondre à la forte augmentation de la demande (essor démographique) que pour favoriser et permettre un transfert modal (moindre utilisation de l'automobile en faveur de l'utilisation des transports publics) ;
- renouveler le matériel roulant et avoir une motorisation des bus davantage respectueuse de l'environnement (à l'inverse des véhicules diesel actuels) ;
- communiquer et justifier les espoirs de la Commune quant à l'organisation future des réseaux de transports publics (le PCM et sa gestion future) ;
- rappeler à intervalle régulier le point de vue communal auprès des divers opérateurs concernés.

Contraintes :

- il manque un opérateur de mobilité unique pour la métropole bruxelloise ;
- pour répondre à la hausse des besoins, un nouveau dépôt de trams devra voir le jour dans le nord-ouest bruxellois ;
- le coût des infrastructures lourdes (exemples : 629 millions d'euros pour l'automatisation du métro ; 44,6 millions d'euros pour développer la ligne de tram 9 ; 1 million d'euros pour une intervention limitée – site propre pour le bus 87 - avenue Charles Quint) ;
- le financement structurel du transport public à Bruxelles ;
- les réflexes « nimby » sont souvent virulents face aux lignes dotées de véhicules à moteur thermiques.

Références : Plan Iris 2, Bruxelles Mobilité programme d'investissements 2010-2014, PCM de Ganshoren, PCM de Berchem-Sainte-Agathe, De Lijn 2020.

Fiche 7 – Développement du réseau cyclable

Thématiques : déplacement cycliste, mobilité active et durable, multimodalité

Type d'intervention : développement et gestion du réseau cyclable

Acteurs : Région, commune de Koekelberg, communes voisines

Degré de priorité : court et moyen termes

Mesures communales : suivi, négociations et investissements (travaux publics...)

Objet : constituer un réseau primaire complet sur Koekelberg et correctement connecté à celui des communes voisines (cf. carte 5) ; profiter du développement attendu des zones 30.

Besoin :

- **d'infrastructures cyclables au boulevard Mettewie et avenue Bossaert**, à prolonger ensuite jusqu'au boulevard de Smet de Naeyer, ce qui implique également l'équipement de l'avenue de Laeken et de l'avenue Sermon (cela permettraient de disposer à court terme d'un maillage cyclable beaucoup plus complet pour l'ensemble du nord-ouest bruxellois). Notons à ce propos que l'aménagement de pistes cyclables est en cours au bd. Mettewie ;
- à moyen terme, de pistes cyclables dignes de ce nom tout le long du **bd. Léopold II** (cf. fiche 14) ;
- à moyen terme également, d'une formalisation de tracés cyclables le long et au travers du **parc de la Basilique et du parc Elisabeth** plutôt que d'inciter les cyclistes à circuler avenue du Panthéon (cf. fiche 17) ;
- toujours à moyen terme, de pistes (ou marquages) cyclables à l'avenue de l'Hôpital Français, pour que les pistes récemment aménagées avenue Goffin (à Berchem) soient logiquement prolongées vers le parvis de la Basilique (cf. fiche 18) ;
- d'aménager des maillons importants du réseau cyclable de base qui, bien que n'étant pas à Koekelberg, participeraient, par les continuités de cheminements créées, à une plus grande utilisation du réseau Koekelbergeois (ex. : avenue de Jette, avenue Woeste et avenue de l'Exposition à Jette) ;
- de finaliser l'aménagement de l'itinéraire cyclable régional de la rocade B ;
- de veiller à ce que le vélo soit un véritable outil de déplacement utilitaire (pas cantonné à la seule sphère des loisirs) ;
- de nettement intensifier les possibilités de transfert modal (stationnement) à hauteur des points-clés du réseau des transports publics (les stations de métro plus particulièrement) ;
- de développer les équipements cyclistes (cf. carte 5) afin d'être en phase avec le développement du système de vélos partagés (Villo) ;
- de développer les capacités de stationnement des deux-roues dans les quartiers (cf. fiche 23).



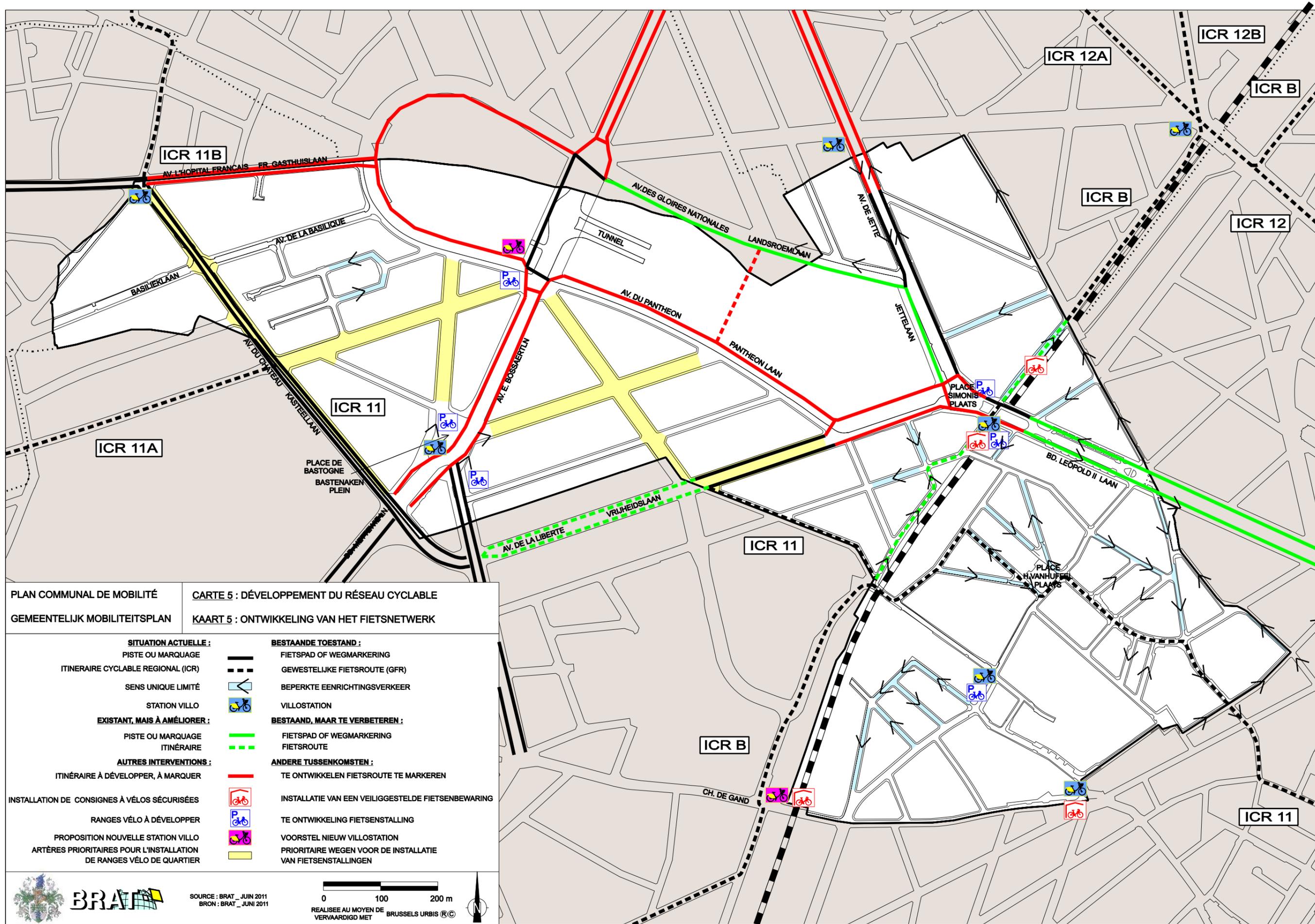
Le réseau cyclable se développe à proximité de Koekelberg (à gauche, bd. Mettwie), mais les efforts devront être poursuivis pour obtenir un réseau complet et cohérent ; le cycliste est à présent toléré dans le parc Elisabeth (à droite, côté avenue des Gloires Nationales) mais cet effort reste insuffisant.

Contraintes :

- les interventions requises dépendent du dynamisme de la Région (le réseau à développer est sur voiries régionales) ;
- il faut veiller à une inspection et un entretien régulier du réseau (il est trop souvent un parent pauvre de l'entretien des voiries) ;
- le succès du vélo comme mode de déplacement à part entière est tributaire des possibilités de stationnement offertes et de leur sécurité relative (cf. fiche 23).

Coût, financement : Région.

Références : Plan Iris 2, Plan directeur des zones 30 (2004), Bruxelles Mobilité programme d'investissements 2010-2014, PCM phase 2, PCM de Jette, PCM de Ganshoren.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE 5 : DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE
KAART 5 : ONTWIKKELING VAN HET FIETSNETWERK

SITUATION ACTUELLE :	BESTAANDE TOESTAND :
PISTE OU MARQUAGE	FIETSPAD OF WEGMARKERING
ITINÉRAIRE CYCLABLE REGIONAL (ICR)	GEWESTELIJKE FIETSRUTE (GFR)
SENS UNIQUE LIMITÉ	BEPERKTE EENRICHTINGSVERKEER
STATION VILLO	VILLOSTATION
EXISTANT, MAIS À AMÉLIORER :	BESTAAND, MAAR TE VERBETEREN :
PISTE OU MARQUAGE	FIETSPAD OF WEGMARKERING
ITINÉRAIRE	FIETSRUTE
AUTRES INTERVENTIONS :	ANDERE TUSSENKOMSTEN :
ITINÉRAIRE À DÉVELOPPER, À MARQUER	TE ONTWIKKELN FIETSRUTE TE MARKEREN
INSTALLATION DE CONSIGNES À VÉLOS SÉCURISÉES	INSTALLATIE VAN EEN VEILIGGESTELDE FIETSENBEWARING
RANGES VÉLO À DÉVELOPPER	TE ONTWIKKELING FIETSENSTALLING
PROPOSITION NOUVELLE STATION VILLO	VOORSTEL NIEUW VILLOSTATION
ARTÈRES PRIORITAIRES POUR L'INSTALLATION DE RANGES VÉLO DE QUARTIER	PRIORITAIRE WEGEN VOOR DE INSTALLATIE VAN FIETSENSTALLINGEN



SOURCE : BRAT, JUIN 2011
BRON : BRAT, JUNI 2011

0 100 200 m
REALISEE AU MOYEN DE
VERVAARDIGD MET BRUSSELS URBIS (R) (C)



Fiche 8 – Développement et amélioration des relations piétonnes

Thématiques : déplacement piétons, mobilité durable, multimodalité

Type d'intervention : développer et améliorer la qualité des relations piétonnes

Acteurs : Région, commune de Koekelberg

Degré de priorité : court et moyen termes

Mesures communales : suivi et négociations ; investissements (travaux publics...)

Objet : la marche à pied est le maillon de base de tous déplacements et une composante importante de l'intermodalité. Il est en effet difficile de convaincre la population des vertus des transports publics si l'accès aux arrêts ou aux stations de métro manque de commodité.

Besoin de :

A court terme :

- le réaménagement de la **place Simonis** et de ses abords. Important pôle d'échange multimodal et des transports publics, il est important que les utilisateurs y disposent de cheminements piétons sécurisé et de qualité. Outre le projet en cours de réaménagement propre à la place elle-même, il faut requalifier des cheminements piétons aujourd'hui fortement dégradés (par le stationnement sauvage notamment) tels la rue Vande Sande, la rue de l'Armistice, la rue Herkoliers et l'avenue de la Liberté ;
- une remise en état des trottoirs et traversées de la chaussée de Gand (des travaux sont actuellement en cours, mais en dehors de Koekelberg) ;
- d'interventions visant à raccourcir les **traversées piétonnes exagérément longues** et/ou à donner une meilleure visibilité aux carrefours : oreilles de trottoirs - certaines oreilles provisoires devant être pérennisées (rue Jacquet, rue Debecker, rue des Archers, rue Vanderborgh, rue du Comptoir...), aménagement d'un rond-point au carrefour de la rue de Normandie et la rue de Ganshoren... (cf. carte 6 pour les lieux concernés par de telles interventions) ;
- d'amélioration (travaux ponctuels) de la qualité des traversées (passage du trottoir à l'espace de chaussée) qui sont difficiles à utiliser pour les PMR (cf. carte 6 pour les lieux concernés par de telles interventions) ;
- une étude placée sous l'égide de Bruxelles Environnement - IBGE réévaluant (notamment) les trajectoires piétonnes privilégiées à travers le **parc Elisabeth et le parc de la Basilique**. Il existe en effet assez bien de tracés informels (notamment pour accéder aux arrêts des transports publics) qui ne demandent que d'être confirmés dans leur aménagement (adaptation à la demande). De même, il conviendrait de prendre en considération les déplacements cyclables à travers le parc (conflits d'utilisation avec les piétons), les questions de sécurité liées au passage du tram 19 sur le pourtour du parc (un tracé qui est peut être insuffisamment discernable pour le piéton inattentif), etc. (cf. également les fiches 7 et 17). Une telle étude devra bien sûr intégrer la question des accès aux parcs depuis le pourtour des avenues de la Liberté, de Jette, des Gloires Nationales et du Panthéon ;

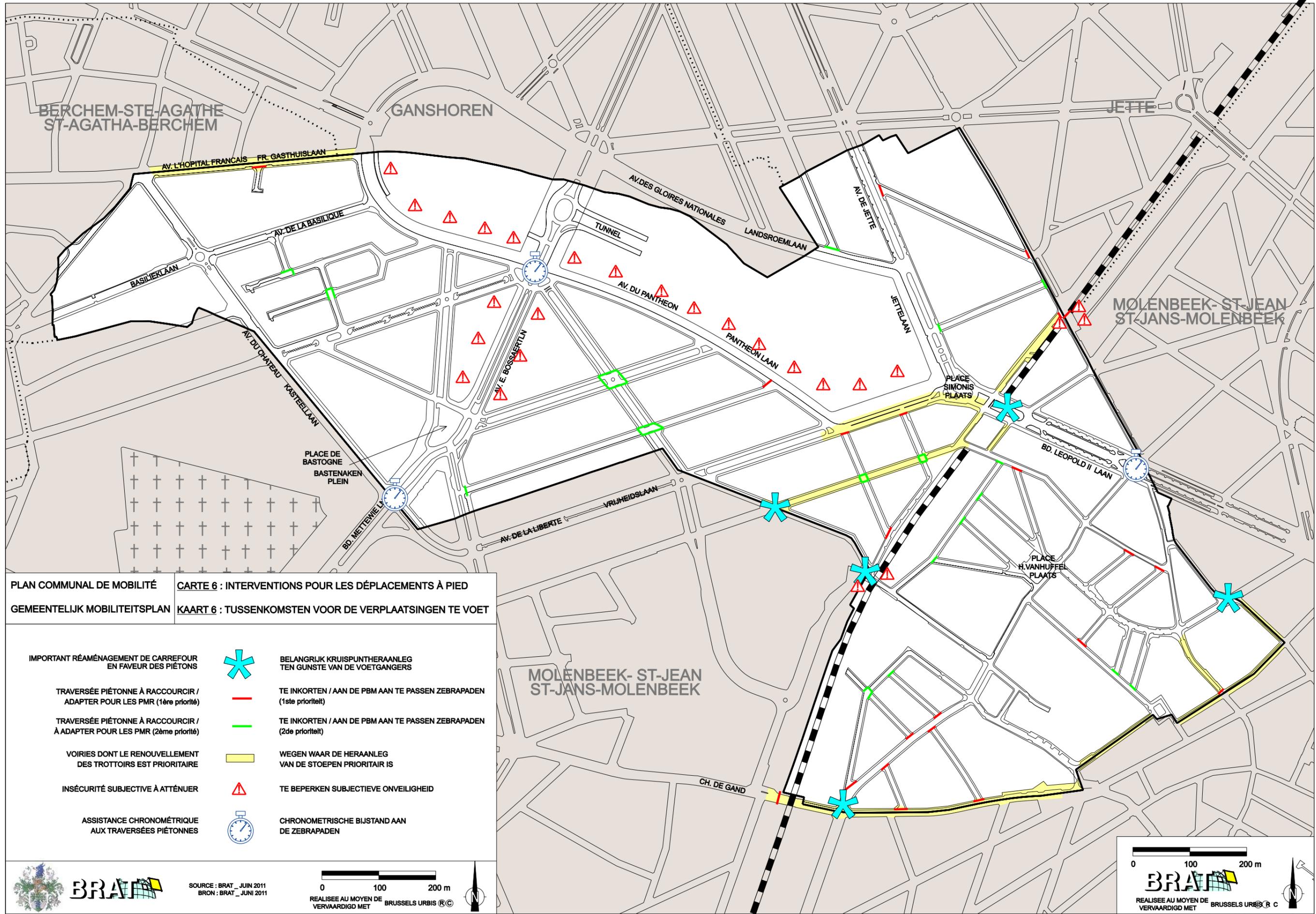
- remettre en état les trottoirs les plus dégradés (autres que ceux déjà mentionnés ci-dessus) : rue Deschampheler, rue du Jardinier, rue Houzeau de Lehaie, rue Van Hoegaerde...



La traversée de l'avenue des Gloires Nationales a été adaptée afin d'être suffisamment confortable (à gauche, carrefour avec l'avenue de Jette) ; ce qui est loin d'être le cas avenue de la Liberté (à droite, carrefour avec la rue des Braves).

A moyen terme :

- requalification piétonne de l'avenue de l'Hôpital Français (cf. fiche 18) ;
- étude du réaménagement du boulevard Léopold II et réévaluation des déplacements piétons (cf. fiche 14) ;
- étude du réaménagement de l'avenue Bossaert et réévaluation des déplacements piétons (cf. fiche 16) ;
- réévaluation des fonctions piétonnes des bermes centrales des grandes avenues (Seghers, Indépendance Belge... – cf. fiche 35 et annexe – cas n°3) ;
- éventuelle organisation d'une promenade verte le long du talus du chemin de fer (\pm entre le square Vande Sande et la rue du Neep - cf. contrat de quartier en cours) ;
- équiper les principaux carrefours à feux d'indicateurs du temps subsistant pour la traversée piétonne (NB : un tout premier dispositif de ce type vient d'être aménagé en Région Bruxelloise, au quartier Nord) ;
- veiller à l'élimination progressive des gargouilles de trottoirs (conduit métallique d'évacuation des eaux de pluies issues de propriétés riveraines), elles sont parfois nombreuses sur certains trottoirs et sources de danger.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
 GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE 6 : INTERVENTIONS POUR LES DÉPLACEMENTS À PIED
 KAART 6 : TUSSENKOMSTEN VOOR DE VERPLAATSINGEN TE VOET

IMPORTANT RÉAMÉNAGEMENT DE CARREFOUR EN FAVEUR DES PIÉTONS TRAVERSÉE PIÉTONNE À RACCOURCIR / ADAPTER POUR LES PMR (1ère priorité) TRAVERSÉE PIÉTONNE À RACCOURCIR / À ADAPTER POUR LES PMR (2ème priorité) VOIRIES DONT LE RENOUVELLEMENT DES TROTTOIRS EST PRIORITAIRE INSÉCURITÉ SUBJECTIVE À ATTÉNUER ASSISTANCE CHRONOMÉTRIQUE AUX TRAVERSÉES PIÉTONNES	     	BELANGRIJK KRUISPUNTERAANLEG TEN GUNSTE VAN DE VOETGANGERS TE INKORTEN / AAN DE PBM AAN TE PASSEN ZEBRAPADEN (1ste prioriteit) TE INKORTEN / AAN DE PBM AAN TE PASSEN ZEBRAPADEN (2de prioriteit) WEGEN WAAR DE HERAANLEG VAN DE STOEPIEN PRIORITAIR IS TE BEPERKEN SUBJECTIEVE ONVEILIGHEID CHRONOMETRISCHE BIJSTAND AAN DE ZEBRAPADEN
--	--	--



SOURCE : BRAT_ JUIN 2011
 BRON : BRAT_ JUNI 2011

0 100 200 m
 REALISEE AU MOYEN DE VERRAARDIGD MET BRUSSELS URBIS ©

0 100 200 m
 BRAT
 REALISEE AU MOYEN DE VERRAARDIGD MET BRUSSELS URBIS ©



L'affichage des temps de traversée subsistants est une précieuse aide pour les piétons. A terme, les principaux carrefours à feux de Koekelberg mériteraient d'en être doté.

Contraintes :

- la commune de Koekelberg n'a pas la maîtrise (timing) des interventions les plus importantes (sur voiries régionales ou les parcs) ;
- les besoins d'adaptation des profils de traversées pour les PMR sont importants ;
- le temps réservé à certaines traversées piétonnes (carrefour à feux) est parfois trop bref et la technologie des décomptes de temps n'est est qu'à ses débuts à Bruxelles ;
- la forte pression du stationnement a des effets négatifs sur la qualité des cheminements piétons (stationnement sur les « coins » de rues).

Coût, financement : Région + commune.

Références : Plan Iris 2, Plan Pluriannuel d'investissements (Bruxelles Mobilité), contrat de quartier.

Fiche 9 – Gestion du stationnement des véhicules

Thématique : stationnement

Type d'intervention : mesures générales de gestion et régulation du stationnement.

Acteurs : Région, commune de Koekelberg + coordination avec les communes voisines.

Degré de priorité : court, moyen et long termes

Mesures communales : suivi et négociations ; mesures administratives et éventuels réaménagements de voiries (travaux publics...)

Objet : poursuite d'une gestion régulée du stationnement et diverses mesures pour une gestion contemporaine des problèmes de stationnement (organisation des espaces publics, lutte contre les excès...).

Besoin de :

- dans la foulée du futur Plan Régional de Stationnement, adopter un Plan Communal de Stationnement (application des concepts du plan régional en fonction des lignes d'actions définies dans le PCM) ;
- harmoniser et coordonner la gestion du stationnement avec les communes voisines (cf. ci-dessous) ;
- coupler la réduction localisée en emplacements de stationnement sur l'espace public avec le développement du système de régulation (en faveur des riverains). NB : une réduction (prônée par le Plan Régional de Stationnement) qui sera consécutive à certains réaménagements de voiries (cf. voiries dotées de bermes centrales) ou au développement de réservations spécifiques (Cambio, deux roues) ;
- un développement de la régulation du stationnement qui vise également à contrer la sur-motorisation des ménages (facteur coût) ;
- revoir le mode d'aménagement et de stationnement des larges voiries dotées de bermes centrales (avenue de la Liberté, avenue Seghers, etc. – cf. fiche 35 et annexe - cas n°3) ;
- supprimer le mode de stationnement alterné par quinzaine (quelques cas subsistent à la « frontière » avec Molenbeek : rue Court, rue Pirmez, rue Van Hoegaerde, rue St-Julien) ;
- étudier la possibilité de rénover le parking Simonis (et quelque peu en accroître la capacité) ou... lui trouver un substitut (dans le cadre du re-développement du site de l'ex-KUB, avenue de la Liberté) ;
- suivre et promouvoir le développement du système d'autos partagées (Cambio, lequel bénéficie de facto des avantages de la carte de riverain) ;
- mieux organiser (identifier) les fonctions d'arrêt minute (*kiss & ride*) aux abords des stations de métro (Osseghem en particulier) ;



Accès piéton au parking Simonis : guère d'espoir de lui ôter ses caractéristiques de coupe-gorge sans de lourds travaux de rénovation (à gauche) ; l'ancien site de la KUB, proche du métro et avec une déclivité favorable à l'aménagement d'un parking relais.

- donner la visibilité nécessaire à la disposition interdisant le stationnement des camions (soit les véhicules de plus de 3,5 tonnes) sur le territoire communal (en dehors d'une zone réservée à cet effet avenue de la Liberté). Entouré de communes ayant adopté cette mesure (et donc au cœur d'une plus vaste zone d'interdiction), Koekelberg n'a pas placé de signalétique à ce sujet. Quelques signalétiques de rappel (± 10 panneaux pour l'ensemble du territoire) seraient toutefois les bienvenues ;
- une lutte accrue et plus efficace contre le non respect des aires de stationnement réservées et contre le stationnement en double file.

Base de la stratégie de régulation (cf. carte 7) :

1) Régler à court terme les questions de gestion transfrontalières avec Molenbeek. Certaines rues (Montagnes aux Anges, du Jardinier, Deschampheler, Van Hoegaerde) et la chaussée de Gand ne sont pas régulées et « coincées » entre une vaste zone payante (à Molenbeek) et une vaste zone bleue (à Koekelberg). Une curiosité à ne pas maintenir.



A la limite avec Molenbeek, quelques sections de rues (rue Deschampheler, à gauche ; chaussée de Jette, à droite) comprises entre une vaste zone bleue et une vaste zone payante, où subsiste du stationnement libre.

2) Idem à 1, mais avec la commune de Jette, en ce qui concerne la chaussée de Jette et la rue Vanderborgh. Action à prévoir quand la commune de Jette instaurera (à court terme) une zone bleue autour de Belgica et de l'avenue Carton de Wiart.

3) Compte tenu des acquis et instructions issues du Plan Régional de Stationnement, développer (à moyen terme et en coordination avec les communes voisines) une régulation (zones bleues de préférence) dans le quartier de l'avenue du Château. Une action qui ne réglera pas les gros problèmes de stationnement nocturne de ce quartier mais qui permettra un traitement territorial équilibré et évitera les effets de reports diurne de proche en proche (cf. le développement de zones bleues à Berchem, autour de Valida - avenue Goffin et rue Katteput - ou à Ganshoren – cf. PCM de cette commune).

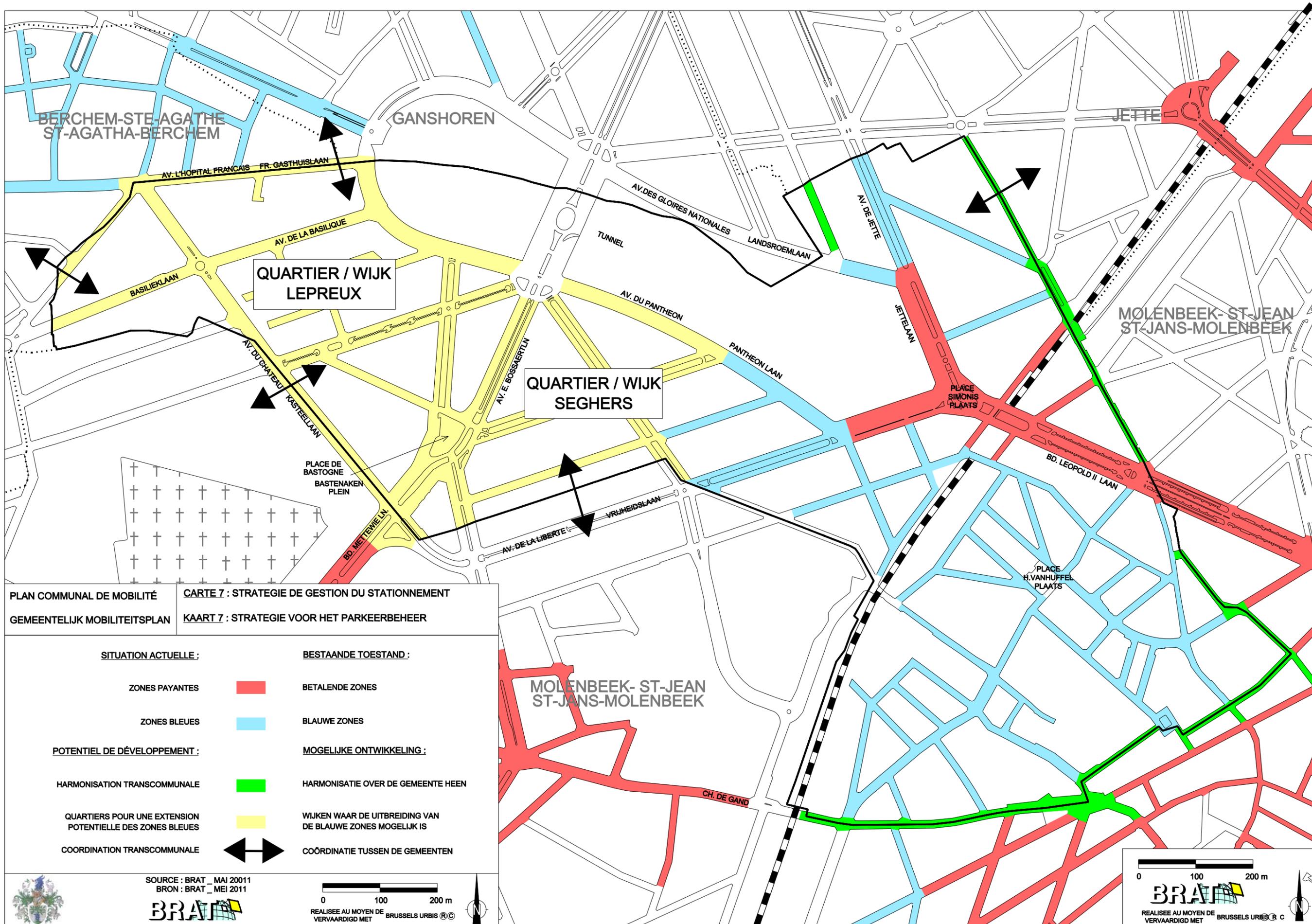
4) A plus long terme (ou selon les dynamiques insufflées par la commune de Molenbeek), développer une régulation dans le quartier de l'avenue Seghers. Une action à coordonner avec ce qui se passera dans le quartier Fuchsias (Molenbeek) et à combiner si possible avec le réaménagement des bermes centrales de grandes artères (Seghers, Indépendance Belge...).

Contraintes :

- certaines incertitudes subsistent quant à la mise en œuvre et l'action de l'agence régionale de stationnement et quant à l'application (les effets) du Plan Régional de Stationnement ;
- l'aménagement et la gestion win-win de parking public est toujours hésitante en Région Bruxelloise. L'absence de *succes stories* à Bruxelles est préjudiciable à la rénovation du parking Simonis et de nouvelles pistes (partenariat public-privé) restent à trouver ;
- la gestion à l'aide de zones bleues généralisées à l'ensemble du territoire communal ne permettra pas de dégager de très nombreux emplacements libres pour les riverains (quartier très dense - ex. : avenue du Château – saturé par les riverains eux-mêmes) alors qu'elle imposera des contraintes de gestion. Mais elle peut répondre à d'autres types d'objectifs (réduction de l'utilisation de l'automobile) ;
- les mesures coercitives en matière de stationnement sont rarement populaires...

Coût, financement : Région et Commune (acte administratif principalement + certains aménagements).

Références : PCM Phase 2, Plan Iris 2, PCM de Berchem et de Ganshoren, projet de Plan Régional de Stationnement.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE 7 : STRATEGIE DE GESTION DU STATIONNEMENT
KAART 7 : STRATEGIE VOOR HET PARKEERBEHEER

SITUATION ACTUELLE :

ZONES PAYANTES



BESTAANDE TOESTAND :

BETALENDE ZONES

ZONES BLEUES



BLAUWE ZONES

POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT :

HARMONISATION TRANSCOMMUNALE



MOGELIJKE ONTWIKKELING :

HARMONISATIE OVER DE GEMEENTE HEEN

QUARTIERS POUR UNE EXTENSION
POTENTIELLE DES ZONES BLEUES



WIJKEN WAAR DE UITBREIDING VAN
DE BLAUWE ZONES MOGELIJK IS

COORDINATION TRANSCOMMUNALE



COÖRDINATIE TUSSEN DE GEMEENTEN



SOURCE : BRAT _ MAI 2011
BRON : BRAT _ MEI 2011



0 100 200 m
REALISEE AU MOYEN DE
VERVAARDIGD MET BRUSSELS URBIS (R) C



0 100 200 m



REALISEE AU MOYEN DE
VERVAARDIGD MET BRUSSELS URBIS (R) C



Fiche 10 – Marchandises, services d’urgence et livraisons

Thématiques : trafic des poids lourds et des véhicules d’intervention d’urgence, stationnement des camions

Type d’intervention : mesures générales de gestion du trafic et régulation du stationnement

Acteurs : Fédéral, Région, commune de Koekelberg, SIAMU, zone de police + coordination avec les communes voisines

Degré de priorité : court et moyen termes

Mesures communales : suivi et négociations ; mesures administratives, groupe d’études

Objet : le trafic de marchandises doit rester sur les grands axes de circulation et être mieux organisé à l’échelle régionale. Les contingences propres aux services d’urgence (SIAMU) doivent être prises en considération. Le respect des aires de livraisons doit par ailleurs être mieux assuré.

Besoin de :

- veiller au respect de la politique régionale qui prévoit de concentrer la circulation des poids lourds sur le réseau principal, de la réglementer strictement sur le réseau interquartier et de l’interdire, sauf dérogation, dans le réseau de quartier ;
- une politique globale du transport des marchandises qui soit plus responsable sur un plan environnemental (ferro-route...). L’importance et la croissance du charroi lourd qui emprunte les grands axes de la commune (cf. phase 1 du PCM) atteint en effet aujourd’hui des proportions excessives et dommageables ;
- nonobstant le point précédent, offrir des conditions de circulation (manoeuvrabilité) et de sécurité meilleures pour le charroi lourd empruntant le pourtour de la Basilique et du parc Elisabeth (passage obligé pour les camions entre le centre ville et l’extérieur de la Région) ; ceci à l’occasion de l’étude de la réorganisation du trafic autour de ce même pourtour (cf. fiche 17) ;



Avenue du Panthéon : la simple exécution d’un virage peut s’avérer périlleuse pour un camion (à gauche), mais également pour les cars de tourisme qui, eux également, ne peuvent emprunter le tunnel Léopold II.



Photo d'archive : avant l'aménagement du tunnel Léopold II, le trafic lourd de transit utilisait la voirie interne au site de la Basilique (une boucle à sens unique) alors qu'aujourd'hui il a été rejeté vers « l'extérieur » et est donc plus proche des immeubles riverains.

- concrétiser les projets régionaux de parkings camions de longue durée (zone du canal) ;
- tenir compte, lors de tout réaménagement de voiries, des rues prioritairement utilisées par le SIAMU lors de ses interventions. Pointons dans ce cadre le choix préférentiel qui sera accordé à l'utilisation des coussins berlinois (favorables aux ambulances, etc.) comme dispositif ralentisseurs (cf. le développement prévu des zones 30) ;
- une meilleure information (signalétique de rappel) sur le fait que le stationnement des poids lourds est (quasi) interdit à Koekelberg (cf. fiche 9).

Contraintes :

- les projets du Fédéral et de la Région (pour une mobilité alternative des marchandises) accumulent les retards ;
- le contrôle du respect des dispositions réglementaires (limite d'accès selon le tonnage, zone de livraisons...) est velléitaire ;
- le surpoids des véhicules fait rarement l'objet de contrôle (or il accélère la dégradation des infrastructures routière).

Coût, financement : Région + commune (actes administratifs principalement).

Références : PRD, Projet de Plan Iris 2, rues prioritaires définies par le SIAMU.

D. LE RESEAU STRUCTURANT DES DEPLACEMENTS

A Koekelberg, le réseau structurant des déplacements comprend, selon la terminologie du Plan Iris, les voies métropolitaines : (boulevard et tunnel Léopold II, place Simonis, boulevard Mettwie et avenue Bossaert) et les voiries interquartiers (avenue des Gloires Nationales, avenue du Panthéon, avenue de l'Hôpital Français, chaussée de Gand, avenue du Karreveld, avenue de Jette et la section de l'avenue de la Liberté comprise entre la place Simonis et l'avenue du Panthéon). Sur un plan pratique, il comprend également des tracés hors voiries avec la ligne de chemin de fer n°28 et les lignes de métro 2 & 6 et 1 & 5.

Le devenir de ce réseau structurant est essentiel en regard des objectifs de mobilité durable poursuivis : non seulement parce que c'est ce réseau qui permet les relations extra-locales, mais aussi parce que c'est ce réseau qui offre le plus de capacités (pour répondre à la demande en déplacements).

Les enjeux relatifs à ce réseau structurant sont à des niveaux de maturité et d'importance différents selon les axes concernés. Qui plus est, les interventions nécessaires et leur planning échappent à toute maîtrise communale (ces réseaux sont gérés par la Région, la STIB ou la SNCB). Dans l'optique de la mise en œuvre du Plan Communal de Mobilité, il est cependant important que la Commune soit la garante au cours du temps d'une vision d'ensemble des problématiques ; qu'elle tienne un rôle d'aiguillon et de suggestions vis-à-vis des autres opérateurs et qu'elle reste attentive au devenir de ces lieux d'importance. A ce titre, les propositions citées à leur propos (cf. fiches ci-dessous) sont évidemment à considérer comme étant des suggestions et non bien sûr comme des diktats.

Remarque : on rappellera que la nécessité de disposer d'un réseau structurant des déplacements cohérent et performant à l'échelle du nord-ouest bruxellois est traitée à la fiche 1.

Fiche 11 – La gare SNCB Simonis

Thématiques : transports publics, RER, transfert modal

Types d'intervention : nouvelle offre en transport ferroviaire, aménagement et équipement de la gare

Acteurs : SNCB et Région

Degré de priorité : moyen et long termes

Mesures communales : suivi et négociation

Objet : veiller à ce que le projet de RER ait des retombées positives directes pour Koekelberg, la gare de Simonis étant à un point de convergence important des divers réseaux (train, métro, bus).



La réouverture et remise en état de la gare de Simonis sont un atout, mais elle attend une meilleure valorisation en termes de desserte et d'équipement.

Besoin de :

- davantage promouvoir, dès aujourd'hui, l'offre SNCB existante ;
- faciliter le transfert modal (vélo + train en particulier). Il faut une offre renforcée en ranges-vélos et consignes à vélos : un minimum de 50 emplacements vélos pour commencer, à rapidement porter ensuite à 100 emplacements (en fonction de l'utilisation effective des capacités). Le stationnement des vélos est, si possible, à organiser en commun avec la station de métro ;
- dans le cadre du développement de l'accessibilité du pôle multimodal Simonis aux PMR, une seconde phase d'interventions prévoit qu'un ascenseur permette un accès direct entre les quais SNCB et la surface de la place ;
- il sera opportun, à l'horizon de la mise en service du RER, de doter les quais de davantage de bancs (une capacité de 12 places aujourd'hui) ;
- une meilleure visibilité depuis la surface, car aucun indice marquant ne permet de déceler la présence d'une halte ferroviaire. L'ajout d'une signalétique SNCB spécifique (potence + sigle), place Simonis, doit attirer l'attention du passant sur l'existence même de la gare ;

- l'information aux voyageurs devrait être améliorée en signalant de manière explicite (sur les quais) la (ou les) direction(s) principale(s) de destination. A défaut, le voyageur doit décortiquer les horaires pour savoir s'il est bien sur le bon quai. Par ailleurs, il est curieux qu'au départ des quais (2 possibilités de sorties) on renseigne la peu renommée « Rue de Becker » pour ce qui est l'accès à la place Simonis.
- intégrer la gare dans les destinations locales de la signalétique de jalonnement.



Accès vers la chaussée de Jette (à gauche) ; accès vers la station de métro (à droite).

Contraintes :

- l'offre actuelle est réduite et, sur le plan intra-bruxellois, elle fait en partie double emploi avec le métro (ce qui en limite l'attrait) ;
- l'accès en surface au départ de la chaussée de Jette est de mauvaise qualité pour les piétons (trottoirs étroits et traversées inadaptées pour les PMR) ;
- l'échéancier du projet de RER a déjà cumulé d'importants retards (en 1998, il était prévu que la mise en service des 8 lignes du RER s'étalerait entre 2002 et 2008. Aujourd'hui, la mise en service est espérée vers 2019).

Coût, financement : Fédéral, Région

Références : plan RER, Plan Iris 2.

Fiche 12 – Les lignes de métro 2 & 6

Thématiques : transports publics, transfert modal

Types d'intervention : amélioration de l'offre existante, éventuel prolongement de la ligne

Acteurs : Fédéral (?), Région, STIB, commune de Koekelberg

Degré de priorité : court, moyen et long termes

Mesures communales : suivi et négociation, mesures de coordination et d'accompagnement sur le plan local

Objet : si le développement actuel des lignes de métro est déjà un important atout pour Koekelberg, une série d'enjeux et défis se posent pour le court et moyen termes tant sur le plan de la gestion de la ligne (nouveau matériel roulant, possible automatisation...) que sur le plan de la qualité des infrastructures (les stations en particulier) et du développement de la multimodalité. A plus long terme, le prolongement de la ligne jusqu'à la gare de Berchem ou le Ring serait une formidable opportunité, mais nous n'en sommes pas encore là.

Besoin de :

Pour le court terme, il importe sur un plan général de :

- améliorer la qualité et la sécurité des stations ;
- améliorer l'entretien et l'état général de propreté des abords des stations (facteur de sécurité passive) ;
- améliorer les conditions du transfert modal dans les alentours mêmes des stations (accès piétons et cyclistes, dépose minute) ;
- prévoir un renforcement important des capacités de stationnement pour les deux-roues avec un minimum de 50 emplacements vélos pour commencer, à rapidement porter ensuite à 100 emplacements (en fonction de l'utilisation effective des capacités offertes).

Pour les différentes stations koekelbergeuses cela se traduit principalement pour le court terme par :

➔ **pour Simonis** :

- le réaménagement en surface de la place Simonis (en cours) doit améliorer le transfert modal entre le métro et les lignes de bus. Le nombre de quais de bus sera doublé et l'espace dévolu au cheminement des piétons sera élargi ;
- dans le cadre du développement de l'accessibilité du pôle multimodal Simonis aux PMR, une première phase d'interventions prévoit l'installation d'un ascenseur dans le parc Elisabeth (accès au couloir de liaison entre la station de métro et les quais souterrains de la ligne de tram 19) ;
- étudier le réaménagement du couloir de liaison entre la station de métro, les quais souterrains du tram 19 et le parking Simonis ;
- mettre en œuvre l'étude du réaménagement des esplanades proprement dites de la station ;
- développer la capacité de stationnement pour les deux-roues (quasi rien actuellement) ;
- réévaluer la double dénomination de la station (Simonis - Elisabeth et Simonis - Léopold II), source fréquente d'une mauvaise compréhension par les utilisateurs.



Après le réaménagement de la place Simonis et des quais de bus, il faudra s'attaquer à celui des pourtours de la station et remettre en service les accès « arrières » aujourd'hui fermés pour raison de sécurité.

➔ **pour Osseghem** (NB : la station est située à cheval sur le territoire de Molenbeek) :

- dans le cadre de l'amélioration de l'accessibilité des stations de métro aux PMR, des travaux d'adaptation et de rénovation seront prochainement entrepris. Ces travaux impliquent la création d'un nouvel accès depuis le pont du métro de la chaussée de Gand, ainsi que l'implantation d'un ascenseur et d'un escalator ;
- développer la capacité de stationnement pour les deux-roues (3 places actuellement !) ;
- envisager l'aménagement d'une dépose minute avenue Mahatma Gandhi.



Les abords de la station Osseghem sont hélas souvent très sales, alors que l'espace d'accès à la station est insuffisamment valorisé (potentiel pour y installer des ranges vélos).

Pour le moyen terme, deux autres défis de gestion des lignes 2 & 6 devraient être rencontrés :

- la mise en œuvre d'une modernisation complète de la station Simonis (cf. études évoquées ci-dessus) ;
- l'intégration des correspondances et du transfert modal avec la future ligne de tram 9.

Sans oublier que les interventions « à la surface » par la commune de Koekelberg (cf. plan de circulation et rénovation des espaces publics des quartiers avoisinants) devront s'inscrire dans une complémentarité renforçant l'excellence du pôle de transfert multimodal de la place Simonis.

Pour le long terme, les principaux défis posés sont relatifs :

- à l'automatisation de la ligne (elle n'est toutefois pas envisagée avant 2025) ;
- à l'éventuel prolongement du métro jusqu'à la gare de Berchem, voire le Ring (cf. par ailleurs) ;
- au devenir du parking Simonis (à rénover ou, selon les opportunités, à remplacer par une nouvelle infrastructure).

Contraintes :

- la rénovation des stations Simonis et Osseghem et leur inscription dans une stratégie multimodale (accès et stationnement longue durée des vélos) sont indissociables d'une politique de prévention et de sécurité ;
- la démultiplication des interventions entre divers opérateurs (en particulier pour Simonis) et leur étalement dans le temps rend plus incertain l'obtention d'un résultat optimal et pleinement coordonné ;
- la remise en état du parking Simonis est aléatoire faute de moyen et peut être aussi parce qu'elle apparaîtrait moins urgente que d'autres interventions ;
- les interventions les plus lourdes (rénovation de station, prolongement de ligne) ne peuvent s'inscrire que dans des budgétisations à long terme et consomment des moyens importants.

Coût, financement : Région, STIB, Beliris (?)... certains coûts sont clairement identifiés comme les programmes d'accès aux PMR de Simonis (2 millions d'euros TVAC) et d'Osseghem (1 millions d'euros TVAC), d'autres sont davantage répartis entre divers besoins (ex. : le réaménagement de surface de la place Simonis pour un peu plus de 2 millions d'euros TVAC).

Références : Plan Iris 2, STIB (programme de rénovation des stations de métro).

Fiche 13 – Les lignes de métro 1 & 5

Thématiques : transports publics, transfert modal

Type d'intervention : amélioration de l'offre existante

Acteurs : Fédéral (?), Région, STIB, commune de Koekelberg

Degré de priorité : court, moyen et long termes

Mesures communales : suivi et négociation, mesures de coordination et d'accompagnement sur le plan local

Objet : ces autres importantes lignes de métro « touchent » directement Koekelberg par la station « Etangs Noirs » (à cheval sur Molenbeek). Le défi est de veiller à leur amélioration et bonne évolution comme outils d'excellence de la mobilité bruxelloise.

Besoin de :

Pour le court terme :

- cf. les besoins généraux afférents au réseau de métro (cf. partiellement la fiche 12) ;
- mise en service attendue en août 2011 (aménagements en cours) de deux ascenseurs permettant un accès à la station « Etangs Noirs » aux PMR ;
- amélioration de l'accessibilité piétonne à la station « Etangs Noirs » (remise en état des trottoirs de la chaussée de Gand, de la rue Van Hoegaerde) ;
- renforcement des capacités de stationnement pour les vélos (station Etangs Noirs).

Pour le long terme, les principaux défis posés sont relatifs :

- à l'automatisation de la ligne (elle est envisagée vers 2018) ;
- le découplage envisagé entre les lignes 1 et 5 (à terme, elles ne suivraient plus un tronçon commun entre Mérode et la Gare de l'Ouest ce qui renforcerait la fréquence propre à chaque ligne).



La station « Etangs Noirs » a récemment été modernisée (ascenseurs) et est mieux équipée sur le plan de la multimodalité (cf. le couplage à une station Villo).

Contraintes :

- la surface de la station « Etangs Noirs » (chaussée de Gand) est un environnement intensément utilisé, peu propice à la dépose minute et où les conflits entre les divers modes de déplacements sont nombreux ;
- les évolutions envisagées pour les lignes 1 & 5 s'inscrivent dans le long terme et demandent de gros moyens. Leur aboutissement est de ce fait plus incertain.

Coût, financement : Région, STIB, Beliris... certains coûts sont clairement identifiés comme le programme d'accès aux PMR de la station « Etangs Noirs » (2,2 millions d'euros TVAC).

Références : Plan Iris 2, STIB (programme de rénovation des stations de métro), Bruxelles Mobilité Plan d'investissement 2010-2014.

Fiche 14 – le boulevard et le tunnel Léopold II

Thématiques : axe de déplacement structurant, transports publics, trafic automobile, réseau cyclable et piétons

Types d'intervention : rénovation de la surface en vue d'un aménagement contemporain du boulevard, rénovation et modernisation d'une importante infrastructure souterraine

Acteurs : Fédéral (Beliris), Région Bruxelloise, communes de Koekelberg et de Molenbeek, De Lijn...

Degré de priorité : moyen et long termes

Mesures communales : suivi et négociation

Objet :

Pour le **boulevard Léopold II** (trafic de surface), il conviendrait à terme de se poser la question de son adaptation aux besoins contemporains. Inauguré il y a plus de 20 ans et conçu selon des principes d'il y a 30 ans, le réaménagement de surface du boulevard ne laisse qu'une part d'espace marginale aux acteurs de la mobilité active (piétons, vélos) et il n'offre guère d'espaces de « séjour ». Les espaces de circulation et de stationnement consomment la quasi totalité de la largeur disponible et l'embellissement végétal y est finalement assez mièvre... Il serait dès lors opportun d'initier une étude pour cet axe, afin de mieux mesurer les possibilités et enjeux d'un réaménagement futur.

Pour le **tunnel Léopold II**, il conviendrait de rénover une infrastructure qui montre des signes de vieillissement et de fragilité inquiétants (effondrements de parois...). Il faudrait développer un concept d'axe performant entre la petite ceinture (la porte Louise par exemple) et l'amorce de l'E40 à Dilbeek. Le principe ne serait pas d'accroître la capacité de l'infrastructure, mais de veiller à ce qu'elle fonctionne le mieux possible et à ce que sa fluidité soit optimisée.

Besoin de :

Pour la surface du boulevard Léopold II :

- une étude exploratoire quant aux possibilités de réaménagement total ou partiel du boulevard ; un réaménagement qui serait plus conforme à l'esprit du principe « STOP » (cf. plus haut) ;
- évaluer la possibilité (et les conditions) d'instauration de pistes cyclables continues entre Simonis et le centre ville ;
- améliorer le fonctionnement des transports publics de surface (tracé et organisation des bandes bus) ;
- mettre à l'agenda le traitement de certaines situations potentiellement dangereuses (ex. : accès à la rue de l'Eglise Sainte-Anne depuis la trémie de sortie du tunnel Léopold II) ; formaliser le statut de voie prioritaire ;
- un espace public davantage accessible aux PMR.



Accès au tunnel depuis l'avenue Bossaert (à gauche) : de nombreux automobilistes l'ont remonté en marche arrière (constatant - trop tard - l'encombrement du tunnel) ; la place dont dispose le piéton au bd. Léopold II est bien tenue (à droite), surtout si on considère la largeur générale du boulevard !

Pour le tunnel Léopold II :

- procéder aux indispensables rénovations de l'infrastructure (NB : un investissement de 9.300.000 euros est prévu et s'étalera entre 2011 et 2013) ;
- équiper les points d'entrée du tunnel (parvis de la Basilique, avenue Bossaert...) de panneaux à messages variables (informations relatives à la saturation / fluidité du trafic) ;
- inscrire le devenir du tunnel Léopold II à une réflexion plus générale, visant à éliminer (ou réduire) les dysfonctionnements affectant la petite ceinture.

Contraintes :

- les enjeux en termes de coûts sont très importants pour un axe dont le vieillissement n'est pas toujours bien perçu. Un réaménagement partiel du bd. Léopold II sera sans doute de mise afin de réduire la facture ;
- le bd. Léopold II (et son tunnel) est l'axe majeur de franchissement du canal ; tous travaux affectant celui-ci est source de grosses perturbations ;
- les réflexions ne peuvent être faites en vase clos. La constitution d'une « task force » (comité d'accompagnement) est nécessaire.

Coût, financement : Fédéral, Région. NB : hormis les besoins de rénovation et sécurisation du tunnel, les premiers frais sont avant tout des frais d'études (évaluant eux-mêmes les coûts des diverses options ultérieures). On notera que Bruxelles Mobilité a récemment initié une étude visant à déterminer les conditions d'un partenariat privé – public qui permettrait une meilleure maintenance du tunnel Léopold II.

Références : PCM Koekelberg phase 2, Plan Iris 2, Bruxelles Mobilité.

Fiche 15 – Place Simonis

Thématiques : axe de déplacement structurant, transports publics, trafic automobile, transfert modal, sécurité routière, mobilité active....

Types d'intervention : réaménagement des espaces publics, adaptation du plan de circulation local

Acteurs : Région Bruxelloise, commune de Koekelberg

Degré de priorité : court terme

Mesures communales : suivi et négociation, mesures d'accompagnement

Objet : procéder au réaménagement de la place. Le projet en cours d'exécution vise tant à fluidifier le trafic (les embarras de circulation sont monnaies courantes), à l'aide de deux ronds-points, qu'à améliorer la fonction de pôle d'échange multimodal et de plaque tournante du transport public.

Besoin de :

- remplacement de carrefours à feux par des ronds-points ;
- donner plus de commodités et sécurité aux utilisateurs des transports publics (gros pôle multimodal), ainsi qu'aux piétons et aux cyclistes ;
- simplifier les flux de trafic et réduire le trafic motorisé entrant vers la place ;
- intégrer un important nœud du réseau cyclable et notamment le passage de la rocade régionale B ;
- intégration d'une nouvelle fontaine.

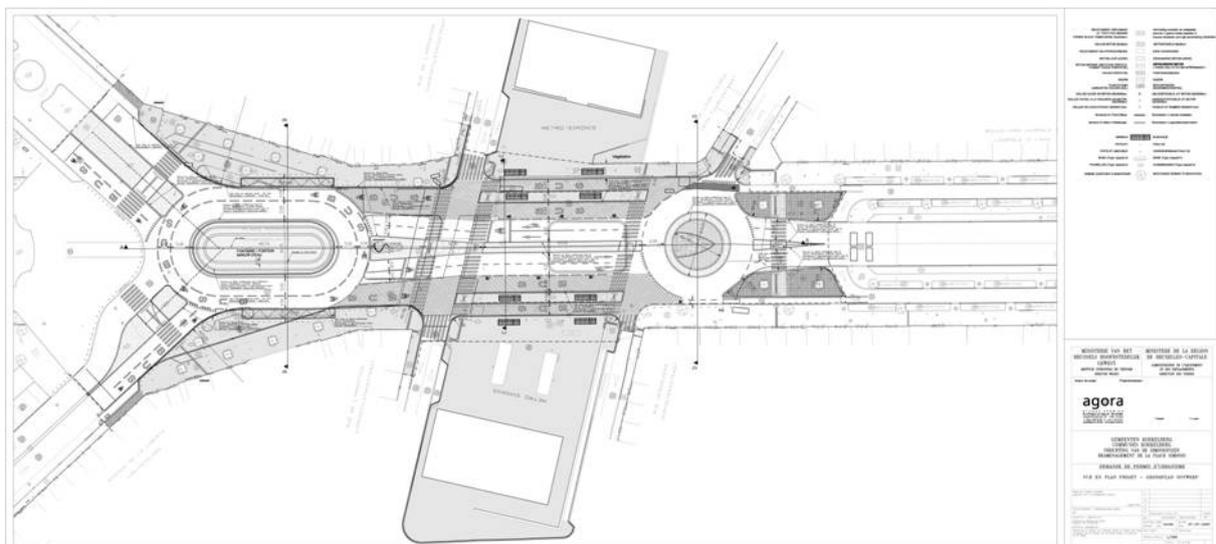


Illustration du prochain aménagement de la place



Le réaménagement de la place Simonis a démarré en force au printemps 2011.

Contraintes :

- un chantier de longue haleine qui durera un an (fin des travaux prévue au printemps 2012) ;
- la place Simonis étant le lieu de convergence de nombreuses voiries et lignes de transports publics, les enjeux y sont également multiples et susceptibles d'être réévalués selon des timing peu convergents (timing du projet de RER, etc.) ;
- les travaux en cours ne traiteront pas des esplanades de la station de métro (et des espaces « arrières » vers la chaussée de Jette et la rue Herkoliers), des éléments à revoir ultérieurement. Un report qui pénalisera la qualité de certains accès à la place ;
- maintenir des conditions d'accès correctes à l'entreprise Godiva.

Coût, financement : Région (le coût des interventions en cours est de 2 millions d'euros TVAC).

Fiche 16 – Avenue Bossaert & le bd. Mettewie

Thématiques : axe de déplacement structurant, transports publics, trafic automobile, réseau cyclable et piétons

Types d'intervention : mesures globales de réaménagement d'un large boulevard ; à terme, insertion d'un transport public (bus, tram) en site propre

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, commune de Koekelberg

Degré de priorité : court, moyen et long termes

Mesures communales : suivi et négociation, mesures d'accompagnement

Objet : réaménagement du principal axe de rocade du nord-ouest bruxellois.

Besoin de :

- mesures d'amélioration de la vitesse commerciale du bus 49 (prévues en 2013) ;
- une étude globale de cet axe, sous l'égide de la Région, entre le boulevard Mettewie (\pm à hauteur du carrefour de l'avenue du Château) et la rue Léopold Ier (Jette), afin de jeter les bases d'une refonte cohérente d'un ensemble de voiries. Une refonte qui sera d'autant plus utile que l'idée d'une mise en site propre des transports publics (Bus à Haut Niveau de Service), voire d'une « tramification », de cet axe, est de plus en plus régulièrement évoquée ;
- à l'occasion de cette étude, évaluer la possibilité d'organiser le trafic au milieu de la voirie (à la place des actuelles aires de stationnement) et de disposer le stationnement du côté des fronts bâtis (à l'aide d'allées latérales qui offriraient par ailleurs un environnement plus confortable pour les piétons et les cyclistes) ;
- un réaménagement du carrefour Bossaert - Panthéon, visant une simplification et une meilleure fluidité des trajectoires. Cf. Plan Iris 2 (page 48) à propos de l'aménagement des carrefours : « *l'amélioration prioritaire de la gestion des carrefours complexes, en diminuant le nombre de rues locales qui y aboutissent ou en les mettant à sens unique* » ;
- intégration (en cours) d'un tracé cyclable ;
- améliorer le transfert modal entre le bus 49 (ligne de rocade) et les lignes radiales (tram 19, même si celui-ci n'est pas à proprement parlé une ligne radiale).

Contraintes :

- revoir de fond en comble l'aménagement d'aussi larges voiries à un coût important (on ne peut se contenter de « bricolages », de modifications partielles) ;
- de nouvelles plantations d'alignement seraient nécessaires ;
- un dossier de longue haleine qui concerne de nombreux acteurs.



La disposition actuelle du stationnement au centre de l'avenue Bossaert est un héritage du 19^{ème} siècle (à gauche) ; Les conditions d'attente du bus 49 sont médiocres (à droite).



Place de Bastogne (à gauche) un espace assez récemment refait et qui n'appelle pas de modifications drastiques ; La configuration actuelle de l'avenue Bossaert (à droite) pose également un problème de vitesse excessive et de sécurité des traversées piétonnes (accès à l'aire de stationnement).

Coût, financement : Fédéral (via Beliris ?), Région. Les interventions envisagées étant importantes, on doit d'attendre à un coût final important, de l'ordre de 5 millions d'euros (pour la partie koekelbergeoise). A court terme (2013), les mesures Vicom pour le bus 49 (avenue Bossaert, mais aussi avenue Sermon à Ganshoren, sont évaluées à 1,2 millions d'euros).

Références : Plan directeur de la Moyenne Ceinture (Bruxelles Mobilité – exemple en tant que type de démarche), PCM de Ganshoren, Plan Iris 2, Bruxelles Mobilité Plan d'investissement 2010-2014.

Fiche 17 – Le parc de la Basilique et le parc Elisabeth et leur pourtour (avenue du Panthéon, avenue des Gloires Nationales, avenue de la Liberté et avenue de Jette)

Thématiques : axes de déplacement structurant, performance des transports publics, sécurité routière, mobilité active et espaces de séjour (les parcs)

Types d'intervention : études, mesures ponctuelles de gestion et d'amélioration (court terme) + éventuelle réorganisation globale du trafic (à plus long terme)

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, communes de Koekelberg et de Ganshoren

Degré de priorité : court (étude) et moyen (mise en œuvre) termes ; idées d'intervention à étudier

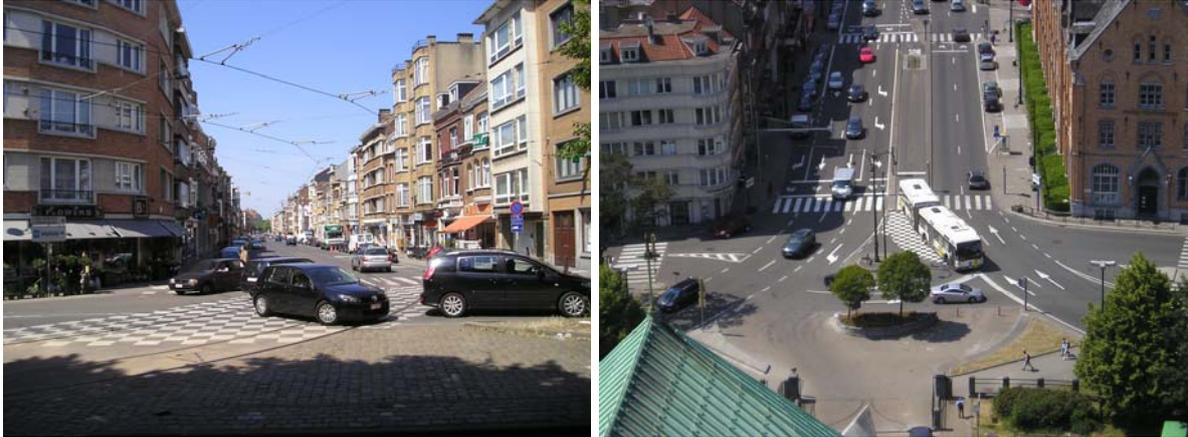
Mesures communales : suivi et négociation, éventuelles mesures d'accompagnement (quartiers résidentiels voisins)

Objet : simplification et sécurisation de l'organisation générale du trafic ; meilleure intégration des parcs dans les réseaux cyclables et piétons.

Besoin de :

- une simplification générale de la circulation, grandement souhaitable mais qui ne peut se concevoir que si on réexamine l'ensemble de la circulation autour de la Basilique et du Parc Elisabeth. Une mise à sens unique de toute l'avenue des Gloires Nationales et toute l'avenue du Panthéon aurait le mérite de clarifier bien des choses. Mais une telle option (ainsi que d'autres) doit avant tout faire l'objet d'une étude spécifique sous l'égide de la Région, afin de bien en peser les tenants et aboutissants ;
- répondre à des problèmes évoqués depuis longtemps par la Région, mais qui sont restés jusqu'à présent sans réponse (cf. « *le réaménagement de l'avenue de l'Hôpital Français suit logiquement celui de l'avenue Josse Goffin. La priorité absolue est toutefois l'élaboration d'un schéma de mobilité pour toutes les avenues en direction du parc et le long de celui-ci, sur le territoire de Koekelberg, Ganshoren et Berchem-Sainte-Agathe. Cela permettra sans doute de résoudre les nuisances engendrées par le trafic et plus particulièrement les points noirs pour les transports publics* » + « *avenue des Gloires Nationales : il faudra trouver une solution définitive pour la bande bus, actuellement provisoire* » - extraits du plan pluriannuel 2005-2009 des travaux publics régionaux (NB : le schéma de mobilité aurait dû voir le jour... en 2009) ;
- éliminer le point noir de la ligne de tram 19 du carrefour entre l'avenue de l'Hôpital Français et l'avenue du Panthéon ; a fortiori revoir et améliorer le fonctionnement du carrefour entre l'avenue Charles Quint, l'avenue du Panthéon et l'avenue des Gloires Nationales (sur le territoire de Ganshoren) ;
- sécuriser des configurations éminemment dangereuses (cf. le carrefour entre l'avenue du Panthéon et l'avenue de la Liberté) et à la base de nombreux accidents (cf. phase 1 du PCM). Nécessité que les artères soient sous le statut de voies prioritaires ;
- rénover divers éléments (équipements, cheminements, pelouses...) du parc de la Basilique et du parc Elisabeth, y intégrer les besoins de déplacement non pris en compte à ce jour (sentiers informels, traversée cycliste du parc Elisabeth...)

- offrir une infrastructure cyclable digne de ce nom en un point névralgique du réseau du nord-ouest bruxellois. A ce titre, il convient de s'inspirer d'un projet de Bruxelles Mobilité en cours pour le parc du Cinquantenaire. Il y est dit « *Le cheminement actuels des cyclistes et des piétons autour du parc manque de continuité et de cohérence* ». Une phrase largement transposable au cas de la Basilique et du parc Elisabeth.



Le trafic remontant l'avenue du Panthéon et celui issu de l'avenue de l'Hôpital Français (tourne-à-gauche depuis cette avenue) « coïncent » de manière structurelle à hauteur de l'hétéroclite carrefour avec l'avenue Charles Quint (à droite). Une simplification s'impose.



Alors que le pourtour du parc Elisabeth est scindé à l'aide de plots et de chaînes du côté de l'avenue des Gloires Nationales (à droite), il n'en est rien du côté de l'avenue du Panthéon (à gauche).

Contraintes :

- la solution globale à une question aussi importante et complexe ne peut être déterminée qu'à l'issue d'un processus d'étude sérieux, envisageant divers scénarios et bénéficiant de l'accompagnement de toutes les parties intéressées ;
- le pourtour des parcs est un passage obligé du charroi lourd dans le N-O bruxellois (les camions ne peuvent circuler dans le tunnel Léopold II) ;

- si le principe d'une mise à sens unique peut effectivement être étudié (un des scénarios), la commune de Koekelberg insiste sur le maintien du maximum des actuelles possibilités (mouvements) d'accès aux quartiers jouxtant les artères concernées (l'avenue du Panthéon essentiellement) et l'adoption de mesures de sécurisation d'accompagnement (ex. en cas de mise à sens unique, un réaménagement « ralentisseur » à hauteur du carrefour Panthéon – Indépendance Belge ;
- un changement d'organisation à grande échelle impliquera un changement dans les habitudes d'accès motorisé des riverains. Mais les solutions proposées peuvent être testées avant de procéder à des aménagements définitifs ;
- il conviendrait de coupler (ou à tout le moins coordonner) une étude de mobilité relative au pourtour des parcs (Bruxelles Mobilité) avec une étude relative à l'intérieur des parcs (Bruxelles Environnement).

Coût, financement : Région (le coût des interventions pour le court terme peut être relativement marginal : mise en voie prioritaire, signalétique, phase de test).

Références : PCM de Koekelberg Phase 2, PCM de Ganshoren, Plan Iris 2.

Fiche 18 – L’avenue de l’Hôpital Français

Thématiques : axe de déplacement structurant, transports publics, réseau cyclable

Types d’intervention : remise en état d’une voirie dégradée, partage et organisation de l’espace public selon des critères contemporains, embellissement de l’espace public, amélioration de la vitesse commerciale des transports publics

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, STIB, communes de Koekelberg, Berchem-Sainte-Agathe et Ganshoren

Degré de priorité : court et moyen termes

Mesures communales : suivi et négociation, mesures d’accompagnement

Objet : réaménagement d’un « chaînon manquant » des réseaux (sur le plan qualitatif) entre le parvis de la Basilique et la place Schweitzer ; instauration de conditions d’exploitation correcte pour les transports publics.

Besoin de :

- prévenir les pertes de temps enregistrées par le tram 19 (site propre à l’approche du carrefour avec l’avenue du Panthéon, etc.) ;
- harmoniser le régime de priorité, en plaçant l’avenue en voie prioritaire ;
- assurer une continuité de tracé (avec l’avenue Goffin) pour les cyclistes (piste ou marquages de bandes) ;
- une requalification des conditions de marche des piétons ;
- un transfert de gestion (après rénovation) à la Région.

Contraintes :

- la gestion actuelle de l’avenue est partagée entre 3 communes ; les initiatives concertées font actuellement défauts ;
- le mode d’aménagement de l’avenue Goffin est relativement atypique et sa reproduction telle quelle à l’avenue de l’Hôpital Français est peu probable ;
- il sera difficile de programmer le réaménagement de l’avenue tant qu’une ébauche de solution n’aura pas été acceptée et mise en œuvre pour le carrefour avec l’avenue du Panthéon (cf. fiche 17).

Coût, financement : Région (si on se réfère au coût du récent réaménagement de l’avenue Goffin, celui de l’avenue de l’Hôpital Français devrait avoisiner 1.250.000 euros).

Références : PCM de Berchem-Sainte-Agathe, Bruxelles Mobilité Plan d’investissement 2010-2014 (mesure Vicom au réseau de surface STIB, page 53).

Fiche 19 – L’avenue de Jette

Thématiques : axe de déplacement structurant et transports publics

Type d’intervention : adaptations légères de l’avenue

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, commune de Koekelberg, commune de Jette

Degré de priorité : court et moyen termes

Mesures communales : suivi et négociation, mesures d’accompagnement

Objet : bonne insertion aux futures lignes de force du réseau des transports publics, sécurisation de l’avenue.

Besoin de :

- un traitement harmonisé du pourtour du parc Elisabeth pour la section comprise entre la place Simonis et l’avenue des Gloires Nationales (cf. fiche 17) ;
- surveiller la qualité des trottoirs, laquelle est à la baisse ;
- réaménager le carrefour avec la rue des Archers (trop longue traversée pour les piétons) en créant une oreille de trottoir (côté nord) et un carrefour à angle droit (cf. fiche 35) ;
- le site propre du tram devrait être mieux entretenu et ne plus être utilisé comme « aires de séjour » (promenade informelle de chiens), ce qui est plutôt dangereux.

Contraintes :

- l’avenue de Jette devrait accueillir le futur tracé du tram 9 (étude d’aménagement en cours). Mais comme il existe déjà un aménagement en site propre pour le tram 19, la partie koekelbergeoise de l’avenue ne sera que peu modifiée par cette intervention ;
- il n’y a pas de continuité des bandes cyclables sur la partie jettoise de l’avenue. En cause, le fait que les trottoirs y sont plus larges qu’à Koekelberg ce qui, compte tenu de la présence d’aires de stationnement, ne laisse plus de place pour les marquages cyclistes. A terme, une harmonisation de l’aménagement de l’avenue serait le bienvenu sur tout son développement entre la place Simonis et l’avenue de Laeken.

Coût, financement : Région (e.a. étude en cours pour le tram 9 pour un montant de 1,1 million d’euros).

Référence : Bruxelles Mobilité Plan d’investissement 2010-2014.

Fiche 20 – La chaussée de Gand (entre les Etangs Noirs et Osseghem)

Thématiques : axe de déplacement structurant, sécurité routière et des déplacements piétons.

Types d'intervention : mesures de sécurisation et de gestion d'une longue chaussée structurante, amélioration des déplacements des piétons.

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, commune de Koekelberg

Degré de priorité : court et moyen termes

Mesures communales : suivi et négociation, adaptation locale du plan de circulation

Objet : remise en état des trottoirs, amélioration des traversées.

Besoin de :

- renouvellement des trottoirs ; mise à sens unique des rues Court et Pirmez ;
- amélioration et meilleur dégagement visuel des traversées aux carrefours avec les rues Pirmez, Antoine Court et Jacquet.



Le trottoir « koekelbergeois » de la chaussée de Gand est étroit et peu confortable, souvent encombré par les étals de commerces.

Contraintes :

- secteur quelque peu périphérique à l'échelle de Koekelberg (voirie partagée avec Molenbeek) ;
- les trottoirs sont étroits car cette section de la chaussée de Gand est elle-même étroite ;
- environnement peu accueillant et confortable pour les cyclistes ;
- éviter l'envahissement excessif des étals, d'où le besoin d'une surveillance régulière.

Coût, financement : Région de Bruxelles-Capitale (Plan trottoirs).

Référence : Plan régional d'entretien des trottoirs.

Fiche 21 – L’avenue du Karreveld

Thématiques : axe de déplacement structurant, sécurité routière et modes de déplacements actifs (cyclistes, piétons).

Types d’intervention : amélioration des déplacements des piétons, réduction du trafic de transit

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, communes de Koekelberg et de Molenbeek

Degré de priorité : court et moyen termes

Mesures communales : suivi et négociation

Objet : actions d’améliorations ponctuelles, fermeture de berme (à Molenbeek).

Besoin de :

- fermer la berme centrale à hauteur de la rue des Fuchsias (à Molenbeek, cf. PCM de cette commune), ce qui permettra de réduire le trafic de transit à destination de la rue de Normandie et la rue de Ganshoren ;
- amélioration et meilleur dégagement visuel de la traversée au carrefour avec la rue Besme. La traversée est de mauvaise qualité pour les PMR et la visibilité est souvent compromise par le stationnement gênant de voiture sur le « coin » du carrefour (besoin d’une oreille) ;
- installation d’arceaux de stationnement (vélos) en faveur du petit noyau commercial.



Avenue du Karreveld : des conditions globalement bonnes sur Koekelberg, mais susceptibles d’amélioration (cf. à droite traversée de la rue Besme).

Contrainte :

- l’avenue du Karreveld ne concerne Koekelberg que de manière marginale (voirie qui est essentiellement à Molenbeek).

Coût, financement : Région de Bruxelles-Capitale

Référence : PCM commune de Molenbeek.

E. LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

La mise en œuvre du PCM repose sur une réflexion prospective en terme d'organisation et de performance des réseaux (de déplacements). Elle est également tributaire d'une série de mesures d'accompagnement. Mesures nécessaires pour disposer d'un cadre d'intervention complet et cohérent en matière de mobilité.

A cet effet, diverses mesures (principales) d'accompagnement sont formalisées ci-dessous à l'aide de fiches. Elles permettent de garder à l'esprit certains types de besoins inhérents à la mobilité, mais qui ne font pas toujours l'actualité quotidienne en la matière. Des sujets vis-à-vis desquels il est utile d'acter, à intervalle régulier, des progrès (ou non) accomplis ou obtenus pour le territoire communal.

Fiche 22 – Les points d'attente des transports publics

Thématiques : transports publics, transfert modal

Type d'intervention : équiper le mieux possible (accès aux véhicules, confort d'attente, information) les divers points d'arrêts des transports publics

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, STIB, commune de Koekelberg

Degré de priorité : court et moyen termes

Mesures communales : suivi et négociation, marché de concession

Objet : une bonne qualité d'accès, d'attente et d'information des points d'arrêts des réseaux de transports publics est un complément important pour l'attrait même de ces réseaux.

Besoin de :

- poursuivre la rénovation des stations de métro (cf. fiches 12 et 13) et mieux sécuriser leurs abords ; bonne adaptation aux PMR (ascenseurs) ;
- réorganisation (travaux en cours) des arrêts de bus (quais) de la place Simonis afin d'améliorer les conditions de transfert modal métro – tram – bus et le confort d'attente ;
- éviter un trop important éloignement des arrêts utilisés comme point de correspondance (cf. les arrêts « Bastogne » et « Bossaert – Basilique ») qui permettent le passage des lignes de tram 19 et de bus 20 (plutôt radiales) avec le bus 49 (plutôt de rocade) ;
- remédier à l'inconfort (absence d'aubettes, etc.) des points d'attente suivants : « Parc Elisabeth » (av. des Gloires Nationales), « Bossaert – Basilique » (bus 49), « Bastogne » (bus 20 direction faubourgs) ;
- un équipement renforcé en aubettes pour les arrêts les plus fréquentés : « Collège Sacré Cœur » (19), « Bossaert - Basilique » (19), « Besme » (19), « Bènes » (20 direction ville) ; le remplacement des aubettes sur socle (inaccessibles aux PMR et potentiellement dangereuses) utilisées à titre provisoire à l'arrêt des « Etangs Noirs » (chaussée de Gand) ;
- une information en temps réel pour tous les arrêts de la ligne de tram 19, ainsi que, prioritairement, pour les arrêts de bus « Bènes », « Parc Elisabeth » et « Bossaert - Basilique » (NB : cet équipement est déjà présent à l'arrêt « Bastogne ») ;

- à terme (besoin de travaux plus conséquents), une amélioration des conditions d'accès pour les PMR des arrêts « Collège Sacré-Cœur » et « Besme » (ligne de tram 19). Pour ce dernier, on notera qu'il a été couplé à un point d'arrêt du réseau De Lijn. Un choix astucieux mais qui réduit le confort du point d'attente (le quai n'est pas doté de barrières parisiennes, ce qui accroît le sentiment d'insécurité des lieux en raison de la proximité avec le trafic de l'avenue du Panthéon) ;
- tenir compte des apports présents et futurs de la cellule « arrêts du réseau de surface » de la STIB (évaluation qualitative des arrêts).



A gauche, l'arrêt « Bossaert – Basilique » (tram 19), intensément utilisé mais sous-équipé en aubettes et sans informations en temps réel. A droite, l'arrêt « Collège Sacré-Cœur »(tram 19) souffre d'une malpropreté très importante et chronique.

Contraintes :

- le rapprochement des points de correspondance avec la ligne de bus 49 ne sera réellement possible qu'avec un réaménagement en profondeur (et une simplification) du carrefour Bossaert – Panthéon et/ou la transformation de la ligne de bus 49 en ligne de tram ;
- certains arrêts ont un rôle secondaire (point de descente essentiellement du réseau de De Lijn...) qui justifie le maintien d'un équipement limité ;
- un examen de contrôle régulier des points d'arrêt est nécessaire car ils sont régulièrement vandalisés et/ou très sales.

Coût, financement : Région, Commune (par convention avec le privé).

Références : projet de Plan Iris 2, grille de lecture qualitative de la cellule « arrêts du réseau de surface » de la STIB.



L'arrêt « Besme » (tram 19 et ligne 355) est particulièrement exposé au trafic parcourant l'avenue du Panthéon.



Le point d'arrêt du bus 49 à l'avenue Bossaert est quasiment sans équipement (à gauche) ; absence d'aubette à l'arrêt « Parc Elisabeth » de l'avenue des Gloires Nationales (à droite).

Fiche 23 – Le stationnement des deux roues

Thématiques : déplacement à vélo ou à moto, transfert modal

Type d'intervention : équiper le mieux possible l'espace public et les points clés des transports publics en stationnement pour les deux roues (vélos et motos)

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, commune de Koekelberg, grandes écoles ou équipements qui sont des pôles générateurs de déplacement à Koekelberg

Degré de priorité : court et moyen termes

Mesures communales : suivi et négociation, achat de matériel

Objet : le développement du réseau cyclable koekelbergeois doit être encadré de mesures d'accompagnement visant à inciter et faciliter l'utilisation du vélo. On peut en effet difficilement prôner une fonction utilitaire aux deux roues si on n'offre pas des possibilités de stationnement à ceux-ci. Des possibilités qui, pour les vélos, doivent répondre à des besoins variés : transfert modal (vers le métro...), accès (à des commerces...), stationnement longue durée (quand il n'y a pas de possibilité dans le domaine privé). On n'oubliera pas par ailleurs les besoins spécifiques pour les motos.

Besoin de :

- coupler au développement d'un réseau cyclable primaire plus complet (cf. équipement en cours du bd. Mettewie), une augmentation des capacités de stationnement ;
- développer, dès le court terme, le parc de ranges-vélos (cf. carte 5). Dans un premier temps, ce renforcement est proposé dans et à proximité des nœuds de transports publics et de petits noyaux commerciaux (place de Bastogne, avenue du Karreveld, place Simonis, rue Jacquet, carrefour Bossaert – Panthéon) ;
- à l'instar d'une récente intervention avenue de la Basilique, développer l'équipement des quartiers résidentiels en arceaux vélos (cf. carte 5) ; A terme, envisager l'installation de consignes de vélos de quartier (ceci pour les quartiers les plus denses) ;
- un renforcement important des équipements de stationnement (intégrant des consignes sécurisées) des stations de métro et de la gare SNCB Simonis ; pouvoir stationner son vélo à l'intérieur même d'une station de métro ;
- intensifier l'installation de range vélos sur le domaine privé des entreprises et des principaux équipements (écoles, équipements publics...). Interventions à prévoir dans le cadre de plans de déplacement d'entreprises (PDE) et de plans de déplacement scolaire (PDS), mais aussi suite à des initiatives de promotions spécifiques ;
- installer, à titre expérimental, quelques ranges-motos dans et à proximité des principaux pôles d'attrait (cf. ci-dessus à propos des ranges-vélos) ;
- profiter de la dynamique engendrée par la mise en service de stations Villo. Poursuivre le développement du système (cf. carte 5).



De nombreux indices de terrain attestent de l'existence d'une demande non satisfaite pour le stationnement des vélos (à gauche, avenue de la Liberté ; à droite, rue Deroover).

Contraintes :

- l'utilisation de consignes à vélos sécurisées (casiers, local fermé...) doit encore entrer dans les mœurs à Bruxelles car, à ce jour, ce type d'équipement n'existe virtuellement pas ; En outre, certains systèmes sont particulièrement onéreux à l'achat ;
- le développement des capacités de stationnement pour les deux roues n'est pas assez coordonné entre les divers opérateurs (publics ou privés) ; La Commune devrait tenir à jour l'inventaire des capacités existantes ;
- un contrôle régulier des équipements est nécessaire pour éviter l'abandon de « carcasses » de vélo et réparer les dispositifs vandalisés (cf. les problèmes enregistrés par les stations Villo) ;
- certains acteurs (cf. projet de Plan Régional de Stationnement) s'opposent à l'installation des infrastructures de stationnement des deux roues sur les trottoirs, les bermes ou les placettes (selon eux elles devraient systématiquement remplacer des emplacements automobiles). Un choix discutable pour Koekelberg où de nombreux espaces de berme et de « recoin » de trottoirs conviennent parfaitement pour le stationnement des vélos et ce sans être en conflit avec d'autres types d'utilisateurs.

Coût, financement : partagé entre la Région, la SNCB, la Commune (éventuellement par convention avec le privé) et le privé.

Références : Plan Iris 2 (notion d'effet de « boule de neige » dans l'utilisation du vélo à Bruxelles), projet de Plan Régional de Stationnement.



Koekelberg doit poursuivre la dynamique d'équipement en ranges-vélos de l'espace public (à gauche, arceau de quartier avenue de la Basilique ; à droite, « pôle » de stationnement au parc Victoria).



La demande pour le stationnement des deux-roues motorisés est en hausse à Koekelberg (à gauche, place de Bastogne ; à droite, avenue de la Basilique).



Un contrôle de routine est nécessaire pour éviter la mise hors service de certains ranges-vélos (ici avenue des Gloires Nationales).

Fiche 24 – Un espace public accessible aux PMR

Thématiques : mobilité active, déplacement à pied

Types d'intervention : mettre en œuvre des aménagements de travaux publics adaptés aux PMR, procéder aux ajustements ponctuels nécessaires (lieux prioritaires)

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, commune de Koekelberg

Degré de priorité : court, moyen et long termes

Mesures communales : suivi et négociation, études (chantiers communaux), travaux publics

Objet : le développement des aménagements pour les PMR est important pour valoriser la mobilité douce. Un niveau de base minimal doit être garanti pour toutes les traversées (abaissement de bordure). Les interventions les plus lourdes doivent par priorité être réservées aux environnements les plus sensibles (grands axes, lieux animés, arrêts de transports en commun, abords d'écoles...).



Rue de l'Eglise Sainte-Anne (à gauche, carrefour avec la rue Delcoigne), une traversée piétonne abaissée et adaptée pour les PMR ; Mais il subsiste aussi des traversées inadaptées aux PMR (cf. à droite, carrefour de la rue Delcoigne et la rue de la Sécurité).

Besoin de :

- adaptation complète aux PMR (elle est en cours) des stations de métro, de la gare Simonis (ascenseurs) et autres principaux points d'arrêts des transports publics ;
- systématiser les (bonnes) interventions PMR dans tous les réaménagements de voiries (ex. : dans le cas de la rue Jacquet, s'inspirer de ce qui a été fait pour la rue de l'Eglise Sainte-Anne) ;
- veiller au maintien d'un espace libre suffisant pour les PMR (chaisards, caddies, poussettes...) et les piétons en général (encombrement par potelets, poteaux, étals, mobiliers urbains divers...) ;
- tenir compte des spécificités des trottoirs à Koekelberg, généralement « hauts » et équipés de « plans inclinés » (dans certains cas, on ne peut faire de « miracles » et/ou l'adaptation aurait un coût très important) ;

- veiller, en priorité, à la mise en œuvre du programme d'adaptation PMR repris à la carte 6 ; programmer les interventions de travaux publics nécessaires.

Contraintes :

- l'ajout et la gestion des dispositifs les plus importants (ascenseurs, escalators des stations de métro) a un coût important ;
- les dispositifs de base pour PMR génèrent un surcoût pas toujours des plus indispensables et l'exécution des travaux laisse parfois à désirer ;
- la multiplication de mobiliers urbains divers (signalétique verticale, potelets contre le stationnement sauvage, étals de commerces...) compliquent la tâche et le maintien d'un espace piéton libre de tout obstacle ;
- un contrôle régulier des aménagements (lignes guides, dalles podotactiles...) est nécessaire car, se dégradant plus rapidement, ils peuvent être contre-productifs (créer des « pièges » pour les piétons).



Les besoins de la population (jeunes et moins jeunes) imposent un espace public mieux adapté aux PMR (à gauche, chaussée de Jette) ; l'utilisation d'un matériel spécifique (photo de droite), permet de limiter l'impact de certains obstacles pour les PMR.

Coût, financement : intégrer dans le coût global quand il s'agit du réaménagement complet d'une voirie ou de trottoirs ; les adaptations ponctuelles sur le réseau communal sont à mettre en œuvre au départ d'un marché stock.

Références : Plan Iris 2, Vade-mecum « Personnes à mobilité réduite dans l'espace public » - Bruxelles Mobilité 2008.

Fiche 25 – Gestion prévisionnelle des espaces publics

Thématique : infrastructures des déplacements

Type d'intervention : entretien courant de l'espace public et de ses diverses composantes en relation avec la mobilité

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, commune de Koekelberg

Degré de priorité : court, moyen et long termes

Mesures communales : inspections de terrain, réparation des déficiences, mise en demeure de tiers

Objet : veiller à ce que l'espace public soit maintenu dans un bon état, correctement entretenu (en « bon père de famille ») ; prévenir les situations dangereuses pour la mobilité.

Besoin de :

- contrôler régulièrement l'espace public afin de répertorier (puis réparer) les dégâts (dalles descellées, nid de poules...) touchant les zones de déplacement et leur équipement ;
- assurer une remise en peinture régulière des marquages peints au sol (passages piétons...) ; maintenir la signalétique verticale dans un état de propreté et de visibilité correct ;
- vérifier à intervalle régulier la bonne continuité des fléchages (signalétique de jalonnement, itinéraires spécifiques) ; idem en ce qui concerne les potelets (souvent arrachés) qui empêchent le stationnement sauvage ;
- une sélection attentive des essences choisies comme arbres d'alignement (placés sur les trottoirs) ; éviter les essences destructrices (cerisiers, marronniers, tilleuls...) ;
- une gestion de la propreté publique efficace : nettoyage des tags (qui affectent les panneaux routiers) et des sites isolés touchés par une saleté récurrente (un handicap indirect pour la mobilité douce et l'utilisation des transports publics – cf. le cas de l'arrêt de tram « Collège du Sacré-Cœur »).

Contraintes :

- on ne peut pas toujours compter sur les riverains pour être mis au courant des diverses dégradations ;
- il faut instaurer des routines d'inspection (agents communaux, police) et/ou mettre en place de nouvelles procédures de communications internes ;
- la Région n'arrive pas à assurer un contrôle suffisamment régulier de ses voiries.

Coût, financement : Région, Commune (mesures administratives et de gestion + interventions ponctuelles, a priori peu onéreuses).

Références : Plan Régional de Propreté, etc.

Fiche 26 – Plan relatif à la signalétique verticale

Thématiques : signalétique routière, déplacement à pied (PMR), paysage urbain

Type d'intervention : diagnostic et rationalisation dans l'utilisation de la signalétique verticale

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, commune de Koekelberg, communes voisines de Koekelberg.

Degré de priorité : court et moyen termes

Mesures communales : étude (inventaire, diagnostic et décisions), interventions de terrain, suivi et négociations.

Objet : la signalétique routière verticale peut parfois être trop dense, voire confuse. Or, l'excès de signalétique, outre ses impacts esthétiques, peut être contre-productive notamment 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). Koekelberg est à l'abri des problèmes aigus rencontrés chez certaines de ses voisines car elle compte peu de zones 30 et de dispositifs ralentisseurs et, parfois, elle profite de la signalétique zonale des voisins (cf. les restrictions de stationnement pour les poids lourds). Mais les projets en vue pourraient changer la donne : la Commune doit donc se préparer à intégrer au mieux une future augmentation des besoins en la matière.

Besoin de :

1°) Un inventaire complet de la signalétique verticale utilisée à Koekelberg. Il est proposé de le constituer au fur et à mesure de la mise en œuvre des (nouvelles) zones 30.

2°) Sur base de 1°), rationaliser l'utilisation des panneaux afin d'en réduire le nombre. Des marges de manœuvres peuvent en effet être trouvées à l'encontre d'anciennes signalétiques dont le maintien n'est pas toujours nécessaire.

3°) Résoudre certaines incohérences de signalétique présentes aux limites communales, que ce soit en raison des politiques de stationnement suivies (cf. par ailleurs avec la commune de Molenbeek) ou d'une absence de coordination dans la mise en œuvre des mesures.

4°) Programmer le renouvellement de panneaux délavés par le temps et de ce fait peu lisibles. Ex. : la première génération des panneaux déterminant la zone de stationnement autour de Simonis est particulièrement usée.

5°) Un accompagnement averti du développement des zones 30 (et à terme leur généralisation à une grande partie du réseau de quartier). Ne pas oublier que, malgré l'ajout de sa signalisation spécifique, la zone 30 permet de sa passer d'un grand nombre d'autres panneaux d'avertissement, qui sinon sont obligatoires dans une zone 50 km/h.

6°) Développer une signalétique verticale informative (message à caractère variable) spécifique au tunnel Léopold II (avenue Bossaert), permettant d'informer les utilisateurs sur son état de fluidité / encombrement (cf. fiche 14).



Rue Vanderborght : à gauche, une fin de zone 30 (à Jette) dont le début n'a jamais été signalé à Koekelberg ; à droite, un panneau indique la fin de la zone de stationnement interdite aux camions (toujours à Jette), alors que cette disposition est également valable pour tout le territoire de Koekelberg.

Contraintes :

- aujourd'hui encore, on est toujours dans une dynamique de démultiplication des signalétiques ;
- un inventaire de terrain systématisé (cadastre des panneaux existants) est nécessaire, ce qui est fastidieux ;
- une procédure générale d'assainissement de la signalétique verticale est souvent un travail de longue haleine qui nécessite un phasage des travaux, une programmation quartier par quartier, sous peine de se noyer face à l'ampleur de la tâche ;
- le personnel communal doit être correctement formé sur cette matière (conditions d'utilisation de la signalétique verticale).

Coût, financement : Région, Commune (mesures administratives et de gestion), impact financier relativement réduit (surtout inventaire et étude).

Références : code la route, code du gestionnaire.

Fiche 27 – Plan relatif à la signalétique de jalonnement

Thématiques : accessibilité, information des utilisateurs, signalétique routière

Type d'intervention : placement et gestion des signalétiques renseignant des lieux de destination courants

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, commune de Koekelberg

Degré de priorité : court et moyen termes

Mesures communales : suivi et négociation ; étude et gestion de panneaux

Objet : procéder à une modernisation et une remise en ordre globale de la signalétique de jalonnement.

Besoin de :

1°) Renseigner des lieux non fléchés jusqu'à présent (la Maison Communale, le CPAS, la place Simonis en tant que pôle de transfert multimodal...) à l'aide d'un jalonnement court (signalétique d'approche).

2°) Assurer la continuité et la cohérence de jalonnements interrompus (complexe sportif Victoria, poste de police).

3°) Développer la signalétique spécifique aux déplacements piétons et cyclistes (mention des distances parcourues, de certaines destinations privilégiées).

4°) Remplacer les quelques (anciens) panneaux non conformes ou abîmés.

5°) Adapter les plans de rue (informations utiles à la localisation), trop axé sur une représentation automobile du territoire (ils ne comprennent pas assez d'informations en relation avec la mobilité active et les transports publics).

Contraintes :

- à l'instar de la signalétique verticale, la tendance à ajouter trop de signalisation existe également. La situation est équilibrée à Koekelberg et elle doit le rester ;
- la coexistence et la surimposition de plusieurs générations de panneaux brouille souvent la bonne compréhension des utilisateurs (cf. signalétique régionale) ;
- il est difficile d'agir efficacement tant que les gros chantiers (place Simonis...) en cours ne sont pas terminés (soit avant 2012) ;
- les coordinations entre les divers opérateurs (Région, Communes, etc.) manquent de continuité dans le temps et dans l'espace ; il serait opportun d'instaurer un groupe de travail (Commune, Région, Zone de Police, communes voisines si besoin) afin de coordonner un plan d'actions commun.

Coût, financement : Région, Commune (mesures administratives et de gestion), impact financier relativement réduit.

Références : PCM phase 1 (cartes), charte de balisage de Bruxelles Environnement.

Fiche 28 – Les plans de déplacements d’entreprises (PDE) – Le PDE Communal – Les plans de déplacements scolaires (PDS)

Thématiques : accessibilité, répartition modale, mobilité durable

Type d’intervention : mise en œuvre des plans de déplacements d’entreprises (PDE) et des PDS

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, commune de Koekelberg, entreprises et écoles

Degré de priorité : court, moyen et long termes

Mesures communales : assistance et informations des entreprises, écoles et administrations présentes sur le territoire communal ; mise en œuvre du PDE pour l’administration communale ; suivi.

Objet : une nécessaire dynamisation du processus de Plan de Déplacements d’Entreprise et de Plan de Déplacement Scolaire, lesquels doivent promouvoir l’utilisation des transports publics et la mobilité douce, mais aussi des mesures réduisant le nombre d’auto-solistes (covoiturage).

Besoin de :

- être proactif vis-à-vis des quelques entreprises et autres organismes générateurs de déplacements à Koekelberg ;
- fournir une information de mobilité (accessibilité) adaptée aux acteurs koekelbergeois (utile à leur plan d’accès) ; pointer les améliorations récentes et à venir de l’offre sur le plan des transports publics et de la mobilité douce (réseau cyclable plus complet...) ;
- mettre en oeuvre un PDE pour l’administration communale (enquête réalisée, processus en cours), laquelle devrait si possible disposer de vélos (certains étant électriques) de service. La promotion du vélo passe en effet aussi par une utilisation accrue du vélo par le personnel communal lors de ses déplacements professionnels à Koekelberg (trajets courts en principe) ;
- initier et adopter (pour chaque école) un PDS. Un plan qui doit permettre de dynamiser et structurer les initiatives visant à organiser le covoiturage au sein d’une même classe, de distribuer des fiches d’accessibilité (initiative régionale en cours), d’éventuellement organiser des boucles de ramassage à vélo, d’installer des parkings vélos....

Contraintes :

- les résultats actuels des PDE, quoique intéressants, restent marginaux car limités à des mesures « carottes » (et non des mesures « bâtons »). Les récentes modifications quant aux acteurs soumis à PDE (le seuil a été abaissé aux entreprises de plus de 100 personnes – pour 200 auparavant) risquent d’insérer le processus dans des « mesures alibis », sans effets réels ;
- la saturation de l’offre en transports publics et les problèmes connus par certains opérateurs compliquent la tâche (les alternatives attrayantes font parfois défauts) ;

- l'élaboration d'un PDS n'est pas seulement à encourager, mais, le cas échéant, à provoquer. Il faut que ce type de dynamique s'installe dans tous les établissements et ne soit pas le seul apanage de quelques enseignants ou parents motivés ;
- les parents n'aiment pas trop laisser leur(s) enfant(s) seul(s) sur l'espace public.



Un exemple à Jette de mesure adoptée dans le cadre d'un PDS (fiche informative de « mobilité » apposée à l'entrée des établissements).

Coût, financement : Région, Commune (mesures administratives et de gestion).

Référence : Cellule de suivi des PDE (Bruxelles Environnement + Bruxelles Mobilité).

Fiche 29 – Information des utilisateurs

Thématiques : information des utilisateurs, mobilité durable

Type d'intervention : offrir une information de mobilité utile et spécialisée aux Koekelbergeois

Acteur(s) : commune de Koekelberg (conseiller en mobilité)

Degré de priorité : court, moyen et long termes

Mesures communales : production d'articles et brochures ; informations via le site internet communal.

Objet : communiquer régulièrement (via le journal communal et le site internet communal notamment) des informations utiles en matière de mobilité.

Besoin de :

- communiquer de l'information via internet et veiller à renouveler régulièrement celle-ci ;
- une information sur les principaux projets de mobilité communaux et régionaux et liens vers les autres principaux fournisseurs d'informations (STIB...) ;
- clarifier pour la population les rôles respectifs de la Commune et de la Région (ainsi que d'autres interlocuteurs publics) dans la gestion de l'espace public et de la mobilité ;
- renseigner les initiatives de mobilité spécifiques au territoire de Koekelberg et des environs (covoiturage, développement de Cambio, développement de Villo...) ;
- disposer des « informations de mobilité » (feuillets produits par la Région, l'IBSR, la STIB, etc.) au Service Population de la Maison Communale. Un tel présentoir existe déjà (infos générales sur la Commune) et a l'avantage d'être devant le service le plus couramment fréquenté par la population ;
- distiller les informations relatives au PCM et à sa mise en œuvre (bilan) ;
- mettre à jour régulièrement les feuillets mis à disposition dans les présentoirs (éviter le maintien d'informations périmées).

Contrainte :

- les personnes inféodées à l'automobile le sont souvent par paresse et méconnaissance des alternatives existantes. Il est donc important en cette matière de régulièrement taper sur le même clou !

Coût, financement : Commune (mesures administratives, d'étude et de gestion).

Références : divers

Fiche 30 – Formation des utilisateurs

Thématiques : formation et information des utilisateurs, mobilité durable

Type d'intervention : apprendre à (bien) se déplacer en ville

Acteurs : commune de Koekelberg + éventuel soutien de la Région de Bruxelles-Capitale, diverses associations en relation avec les questions de mobilité

Degré de priorité : moyen et long termes

Mesures communales : organisation de séances de formation / information (conseiller en mobilité), relais vers des opérateurs distillant des formations de mobilité.

Objet : informer le citoyen est important, pouvoir le « former » est encore mieux quand il y va de sa sécurité sur l'espace public, quand il s'agit d'expliquer une nouveauté... Des formations qui visent avant tout les jeunes, mais qui peuvent également être très utiles pour les adultes.

Besoin de :

- encourager et aider les écoles à mener des actions spécifiques sur les thèmes de la mobilité (sécurité routière, comment se déplacer autrement ? etc.). Ceci en fournissant du matériel didactique (power-point...) et/ou de l'information qui peuvent être exploités par les enseignants ou encore en relayant auprès des écoles les possibilités de formation existantes (cf. ci-dessous) ;
- signaler les possibilités d'organiser des activités et formations spécifiques (Pro-vélo, GRACQ – vélo trafic) d'apprentissage du vélo en ville. Formations qui s'adressent tant aux jeunes qu'aux adultes. NB : la Commune pourrait le cas échéant être le pivot de formations communes (mise à disposition d'un local de réunion, etc.) ;
- formations qui expliquent comment utiliser les « nouveaux produits » de la mobilité. Ex. : Cambio, Villo, le vélo électrique, le covoiturage, comment utiliser un casque vélo ? ...
- prévoir une formation spécifique pour les motards et les cyclomotoristes. Attirer l'attention sur les divers « pièges » que peuvent présenter les chaussées pour les deux roues motorisées ;
- formations qui ambitionnent également une formation continue des utilisateurs. Par exemple, expliquer les nouvelles dispositions du Code de la route (notamment pour les plus anciens).



Apprendre à (bien) se déplacer dès le plus jeune âge, un des enjeux de la formation citoyenne.

Contraintes :

- les communes n'ont guère l'habitude d'être proactives pour ce type de formation ; il faut pouvoir dégager du temps sur le plan administratif ;
- pour obtenir une économie d'échelle suffisante, il serait opportun de fonctionner à une échelle intercommunale (le nord-ouest bruxellois) ;
- il faut pouvoir compter sur des relais locaux (comités de quartier, associations...) afin que la publicité nécessaire soit faite autour de ces formations ;
- l'offre en matière de modules de formation existante est assez éclatée et nécessite des recherches ;
- les actions auprès des écoles reposent souvent sur le dynamisme de l'un ou l'autre enseignant. La systématisation des Plans de Déplacements Scolaire offrirait toutefois de nouvelles perspectives.

Coût, financement : Commune (mesures administratives et de gestion). Un coût indirect essentiellement.

Références : divers.

Fiche 31 – Voitures partagées et covoiturage

Thématiques : taux de motorisation, transfert modal

Type d'intervention : assistance au développement des systèmes de covoiturage et de voitures partagées

Acteurs : commune de Koekelberg, les gestionnaires des centrales Cambio et covoiturage Taxistop

Degré de priorité : court, moyen et long termes

Mesures communales : suivi, réservation d'emplacements de stationnement spécifiques, signalétiques spécifiques

Objet : suivi et promotion du développement du projet de voitures partagées (Cambio, etc.) et des initiatives visant à organiser le covoiturage.

Besoin de :

- évaluer le succès (bilan) de ces systèmes sur le long terme ;
- développer le nombre de stations « Cambio » en fonction de leur succès ; à très court terme, l'installation d'une station à la place de Bastogne serait opportune. Dans la foulée, envisager l'installation d'une autre station près du carrefour de l'avenue de la Basilique et de l'avenue du Château (NB : un quartier très dense, où Cambio pourrait être une réponse efficace aux problèmes de stationnement et à la forte motorisation des ménages) ;
- promouvoir le système de covoiturage ;
- distiller une information / formation relative à de tels systèmes.

Contraintes :

- les initiatives de covoiturage à grande échelle n'ont pas été un grand succès jusqu'à présent ;
- il faut veiller à ce que l'enthousiasme des débuts se maintienne sur un long terme.

Coût, financement : Commune (mesures administratives et de gestion). Un coût indirect essentiellement.

Références : Plan Iris 2, divers.

Fiche 32 – Gestion du PCM

Thématique : Plan Communal de Mobilité

Type d'intervention : suivi et gestion du PCM

Acteurs : commune de Koekelberg, Région de Bruxelles-Capitale

Degré de priorité : court, moyen et long termes

Mesures communales : gestion du PCM (fiches projets, bilan général, mise à jour d'indicateurs de mobilité)

Objet : faire du PCM un réel outil de gestion dans le temps des questions de mobilité à Koekelberg. Une « feuille de route » utile tant sur un plan interne (communication et coordination interservices) qu'externe (avec d'autres pouvoirs ou gestionnaires publics).

Besoin de :

- mettre en œuvre une série de procédures d'études ou de groupes de travail qui se situent dans la foulée immédiate du PCM (cf. diverses fiches ci-avant) ;
- mise à jour des indicateurs de mobilité (cf. PCM Phases 1 et 2) ;
- un suivi administratif (gestion des fiches - projets) mais également de terrain + suivi statistique des accidents de roulage (+ analyse des causalités) ;
- intégrer de probables nouvelles fiches - projets dans quelques années ; dresser à intervalle régulier un bilan des réalisations et le communiquer à un large public ;
- réunir, une fois par an, le Comité d'Accompagnement du PCM (NB : Bruxelles Mobilité a testé en 2009 ce principe, dans le cadre de la gestion du PCM d'Anderlecht) ;
- se référer au PCM afin de coordonner au mieux les interventions locales avec les communes voisines (elles disposent toutes d'un PCM) et la Région. En bien des quartiers de telles coordinations sont indispensables pour que les habitants de « zones frontières » ne soient pas les victimes indirectes d'interventions contradictoires, faute de concertation.

Contraintes :

- le rôle des PCM post-élaboration n'est pas clair à l'échelle de la Région, aucun cadre de gestion spécifique n'a encore été défini ;
- il faudra aussi juger de la mise en œuvre du Plan Iris 2 ;
- la Région Bruxelloise n'est actuellement pas disposée à donner des moyens aux communes pour gérer leur PCM.

Coût, financement : Commune, éventuellement la Région de Bruxelles Capitale (subsides dans le cadre des conventions de mobilité).

Références : PRD, Plan Iris 2, le PCM de Koekelberg et ceux des communes voisines.

Fiche 33 – Gestion boîtes à idées

Thématiques : Plan Communal de Mobilité, participation citoyenne

Type d'intervention : compilation et classement d'avis citoyens en une « boîtes à idées »

Acteur : commune de Koekelberg.

Degré de priorité : court, moyen et long termes

Mesures communales : classement d'avis ou revendications émis par des habitants ou acteurs socio-économiques koekelbergeois.

Objet : conserver la mémoire des innombrables avis et propositions faites en matière de mobilité par les habitants (ou acteurs socio-économiques) à l'occasion (notamment) de l'élaboration du PCM (phases de consultations publiques). S'y référer à l'occasion de dossiers précis.

Besoin de :

- conserver les acquis du volet participatif qui a accompagné l'élaboration du PCM en conservant et classant les avis de manière cohérente (index de rues et de thématiques) ;
- exploiter des suggestions intéressantes à l'échelle des quartiers (boîte à idées), mais qui n'ont pas pu être reprises dans le présent document en raison d'un niveau de détail trop important, etc. ;
- en parallèle au développement d'informations de mobilité pratiques sur le site communal (cf. fiche 29), il importe de disposer d'une procédure de renseignement et de questionnement par (et pour) le citoyen qui soit transparente et efficace.

Contraintes :

- il faut procéder au classement régulier et correct des nouveaux avis et donc faire preuve de rigueur et de continuité en la matière ;
- il faut pouvoir faire le tri entre des avis et suggestions suffisamment clairvoyants et à propos et d'autres qui le sont moins ;
- une mise en ordre des avis « périmés » (car se référant à une situation qui n'est plus d'actualité) est de temps à autre nécessaire (pour conserver à la boîte à idées une dimension correcte et maîtrisable).

Coût, financement : Commune (gestion administrative).

Référence : enquêtes menées pour l'élaboration du PCM (phases 1 et 2).

F. LES REAMENAGEMENTS DE VOIRIES (échelle communale)

La mise en œuvre du PCM passe également par l'exécution d'une série d'interventions de travaux publics portée par la Commune elle-même (sur le réseau de quartier essentiellement, dont elle assure la gestion).

Des interventions utiles pour compléter celles des autres opérateurs publics mais également des interventions qui font offices de « volet d'exécution » des divers objectifs de mobilité poursuivis (cf. chapitre C en particulier).

La mise en œuvre de ces réaménagements de voiries devra être appréciée selon :

- le degré d'urgence de l'intervention (cf. la proposition de classement relatif établie en la matière – cf. fiches ci-dessous) ;
- les nécessités de renouvellement imposées par l'usure « naturelle » des espaces publics. Une intervention de mobilité plus secondaire peut éventuellement être mise en œuvre dès le court terme, tout simplement parce que la voirie concernée est aujourd'hui en (trop) mauvais état ;
- les moyens financiers que la Commune pourra consacrer aux travaux de voiries au cours des 10 à 15 prochaines années.

Il importe de préciser que les fiches « voiries » ci-dessous ne reprennent pas tous les besoins de renouvellement à court et moyen termes des espaces publics koekelbergeois. L'accent est mis sur des lieux où la remise à neuf des espaces publics implique une prise en considération plus fondamentale de (nouveaux) objectifs (et paramètres) de mobilité. Il s'agit donc de voiries pour lesquelles il est proposé de ne pas se contenter d'une remise à neuf à l'identique, mais d'y apporter les modifications utiles à une meilleure organisation des divers pans de la mobilité (NB : ces voiries et lieux sont repris à la carte 8).

Il conviendra donc de ne pas oublier certaines remises en ordre (quasi) à l'identique, non reprises dans le présent document ; lesquelles tiennent également un rôle dans la qualité des déplacements motorisés ou doux.

Exemples :

- un trottoir en bon état ne peut qu'inciter à davantage se déplacer à pied ;
- une bonne qualité d'asphalte est également à l'avantage des motards et des cyclistes et elle réduit l'émission de bruit ;
- etc.

Les espaces communaux pris en considération ont été classés ci-dessous en deux catégories :

- les interventions plus spécifiquement relatives aux carrefours (fiche 34) ;
- les interventions plus spécifiquement relatives aux sections de voiries (fiche 35).

Fiche 34 – Interventions relatives aux carrefours

Acteurs : commune de Koekelberg, commune de Molenbeek (pour certains dossiers)

Degré de priorité : court et moyens termes (cf. précisions ci-dessous)

Objet : réaménager des carrefours qui posent des difficultés sur le plan de la mobilité (mauvaise organisation, sécurité insuffisante, traversées piétonnes trop longues ou inadaptées aux PMR, stationnement sur les angles...).

1. Carrefour rue Vande Sande – rue de Normandie – rue des Fuchsias (partagé entre Koekelberg et Molenbeek). Il présente une géométrie difficile et dangereuse (angles aigus), avec un sens unique (rue des Fuchsias) qui débouche sur une voirie à double sens (rue Vande Sande). Il est doté d'un aménagement provisoire côté Koekelberg et a été partiellement refait côté Molenbeek. Une esquisse a été réalisée pour ce carrefour (cf. annexe - cas n°1). Son principe est de mieux marquer le carrefour (en faire un double 'T') et d'avoir une insertion « orthogonale » du trafic. L'esquisse comporte une variante au cas où la rue Vande Sande serait mise à sens unique (cf. par ailleurs). Ce projet est à envisager pour un relatif court terme.



Rue Vande Sande : un aménagement provisoire qu'il convient de pérenniser et améliorer.

2. Carrefour rue de l'Armistice – rue de Normandie – avenue Mahatma Gandhi (partagé entre Koekelberg et Molenbeek). Une vaste aire d'asphalte, avec une mauvaise délimitation des trajectoires pour les nombreux véhicules qui empruntent les lieux ; un espace peu avantageux pour les piétons. Une esquisse a été réalisée pour ce carrefour (cf. annexe – cas n°2). Son principe est d'y aménager un rond-point, raccourcir et sécuriser les traversées piétonnes. L'esquisse comporte une variante au cas où la rue de Ganshoren serait mise à sens unique (cf. par ailleurs). Un projet qui est également à envisager pour le court terme.

3. Carrefour rue Houzeau de Lehaie – rue Montagne aux Anges – rue du Jardinier (partagé entre Koekelberg et Molenbeek). Encore une vaste aire d'asphalte, avec une mauvaise délimitation des trajectoires des véhicules, un stationnement anarchique et de mauvaise qualité de traversée pour les piétons. Le réaménagement de ce carrefour est attendu pour le très court terme (il est prévu dans le cadre du contrat de quartier et dispose d'un P.U.).



Carrefour rue de l'Armistice – rue de Normandie – avenue Mahatma Gandhi.



Carrefour rue Houzeau de Lehaie – rue Montagne aux Anges – rue du Jardinier

4. Ronds-points avenue de Berchem-Sainte-Agathe / avenue de la Paix et avenue Seghers / avenue de l'Indépendance Belge. Ces ronds-points ont été aménagés a posteriori dans de larges avenues dotées d'une berme centrale. Leur visibilité et bonne compréhension par les utilisateurs pourraient être améliorées dès le court terme en adaptant les marquages au sol existants (cf. photos ci-dessous) et en repositionnant quelque peu les traversées piétonnes.



Des triangles de priorité placés en amont des passages piétons...



... sont moins visibles que quand ils sont placés en aval (ici avenue de la Liberté, mais c'est aussi le cas avenue du Château).

5. Quartier Lepreux – Deroover – Comptoir – Uytroever : les 4 carrefours de ce quartier résidentiel offrent de mauvaise qualité de traversée pour les piétons et sont souvent encombrés de voitures en stationnement. Pour asseoir la mise en zone 30 à court terme du quartier, il serait utile d'y aménager des oreilles de trottoirs, ne serait-ce qu'à titre provisoire.

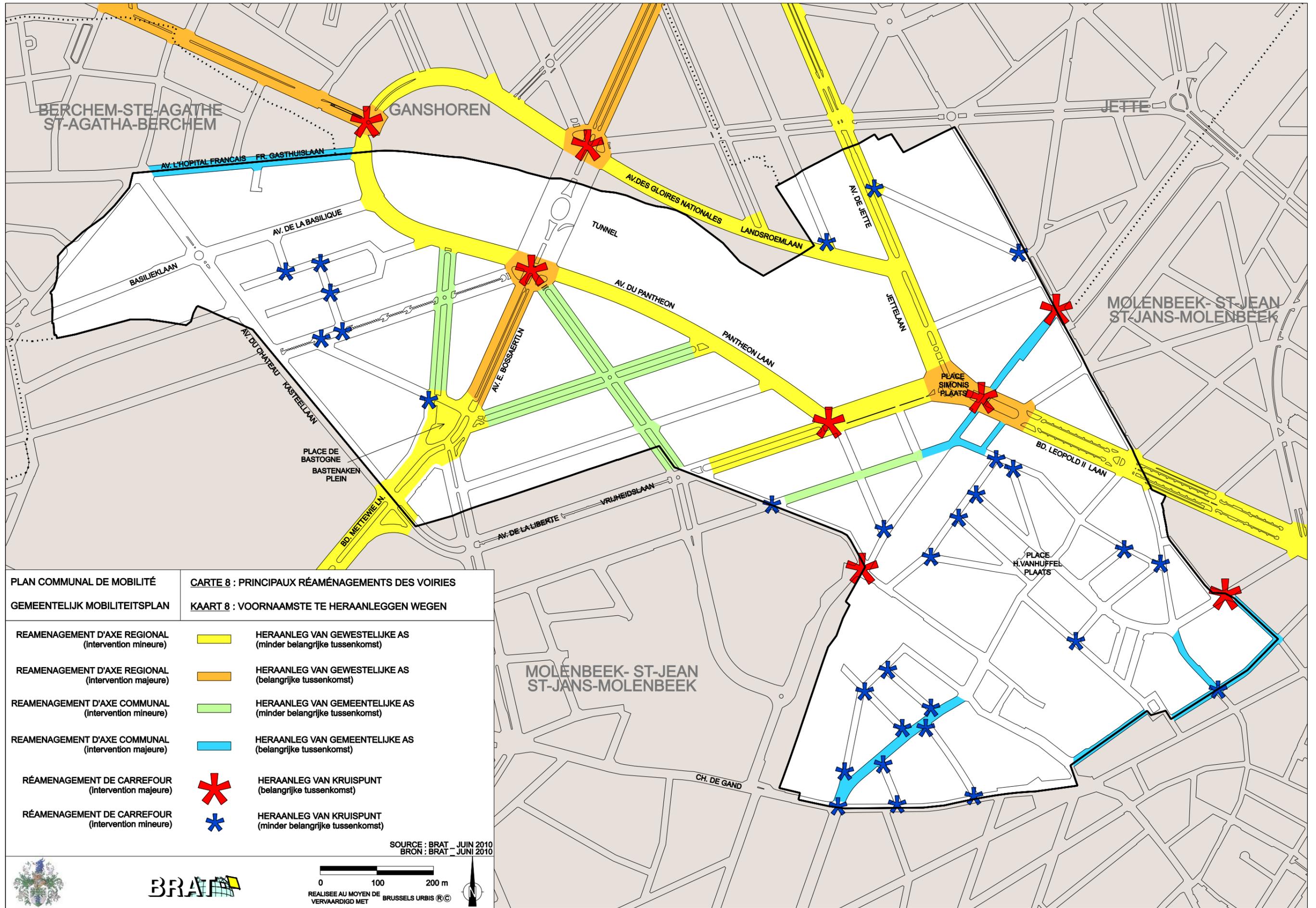


Rue Uytroever (à gauche) et rue Deroover (à droite).

6. Quartier Autrique – Cubisme – Neep – Stepman : un cas de figure comparable au quartier précédent. Avec une urgence d'intervention un peu moindre cependant (moins de trafic automobile et de déplacements piétons, problèmes de stationnement moins marqués).

7. Carrefour rue Besme et avenue Seghers : il nécessite de légères adaptations afin de faciliter les traversées piétonnes et de raccourcir celle-ci (oreilles de trottoirs). A programmer pour le moyen terme.

8. Carrefour avenue de Berchem-Sainte-Agathe – rue de la Carrière et rue du Comptoir : nonobstant l'éventuelle mise à sens unique de la rue de la Carrière, la question du maintien de la traversée de la berme centrale de l'avenue de Berchem-Sainte-Agathe est posée. Elle favorise le trafic de transit et est le théâtre de stationnements irréguliers. La fermeture de la berme permettrait d'y réaménager quelques emplacements de stationnement et d'organiser une traversée piétonne de qualité entre la rue de la Carrière et la rue du Comptoir.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

CARTE 8 : PRINCIPAUX RÉAMÉNAGEMENTS DES VOIRIES
KAART 8 : VOORNAAMSTE TE HERAANLEGGEN WEGEN

REAMENAGEMENT D'AXE REGIONAL (intervention mineure)		HERAANLEG VAN GEWESTELIJKE AS (minder belangrijke tussenkomst)
REAMENAGEMENT D'AXE REGIONAL (intervention majeure)		HERAANLEG VAN GEWESTELIJKE AS (belangrijke tussenkomst)
REAMENAGEMENT D'AXE COMMUNAL (intervention mineure)		HERAANLEG VAN GEMEENTELIJKE AS (minder belangrijke tussenkomst)
REAMENAGEMENT D'AXE COMMUNAL (intervention majeure)		HERAANLEG VAN GEMEENTELIJKE AS (belangrijke tussenkomst)
RÉAMENAGEMENT DE CARREFOUR (intervention majeure)		HERAANLEG VAN KRUISPUNT (belangrijke tussenkomst)
RÉAMENAGEMENT DE CARREFOUR (intervention mineure)		HERAANLEG VAN KRUISPUNT (minder belangrijke tussenkomst)

SOURCE : BRAT - JUIN 2010
BRON : BRAT - JUNI 2010





Carrefour des rues du Neep et Stepman.



Carrefour de l'avenue Seghers et la rue Besme (cf. à droite, l'entrecroisement des passages piétons).



Carrefour avenue de Berchem-Sainte-Agathe - rue du Comptoir et rue de la Carrière.

Fiche 35 – Interventions relatives aux sections de voiries

Acteurs : commune de Koekelberg, commune de Molenbeek (pour certains dossiers)

Degré de priorité : court et moyens termes (cf. précisions ci-dessous)

Objet : réaménager / adapter les sections de voiries qui posent des difficultés sur le plan de la mobilité (mauvaise organisation, insécurité routière, qualité de marche insuffisante, traversées piétonnes trop longues ou inadaptées aux PMR, problèmes liés au stationnement...).

1. Les grandes voiries dotées d'une berme centrale (avenue de la Liberté, avenue de la Paix, avenue de l'Indépendance Belge et avenue Seghers). Ces bermes centrales servent (quasi exclusivement) d'aires de stationnement. Elles pourraient être réaménagées de manière plus équilibrée pour également servir d'espace de promenade, d'embellissement, etc. dans l'esprit des avenues Broustin (à Ganshoren), Carton de Wiart (à Jette) ou encore de l'avenue de la Liberté (à Molenbeek). Une esquisse a été réalisée pour tester les possibilités de réaménagement de ces bermes (cf. annexe - cas n°3). In fine, le réaménagement proposé améliorerait la qualité des déplacements piétons et cyclistes (surtout avenue de la Liberté pour l'ICR 11), embellirait les artères concernées et permettrait également de réduire les vitesses pratiquées (perspectives visuelles plus resserrées). La réduction du nombre d'emplacements de stationnement atteindrait seulement 5% du stock actuel. Un projet de grande échelle à envisager pour le moyen terme.



Avenue Seghers : elle offre de belles possibilités de réaménagement.

2. Avenue du Château : son réaménagement récent n'appelle pas de grosses interventions. On mentionnera cependant l'utilité de supprimer la priorité de droite du carrefour de l'avenue Sebrecht et les potentialités qu'elle offre pour l'installation d'arceaux vélos de quartier et d'une station Cambio (cf. plus haut). Il serait également opportun de marquer des délimitations (« cases ») parmi les aires de stationnement. Elle aiderait à mieux structurer celui-ci et éviter les pertes de places en un quartier où la pression nocturne du stationnement est considérable.

3. Rue Jacquet : elle est en somme le prolongement de la rue de l'Eglise Sainte-Anne. A ce titre, elle mériterait d'être réaménagée en s'inspirant de l'exemple récent de cette même rue de l'Eglise Sainte-Anne et en proposant une continuité d'aménagement entre le bd. Léopold II et la chaussée de Gand. Une attention spécifique devra être réservée :

- au traitement du carrefour avec la ch. de Gand (aménagement actuel qui est suranné) ;

- à l'aménagement d'oreilles de trottoirs à ses divers carrefours et à l'adaptation des traversées pour les PMR (cf. l'exemple de la rue de l'Eglise Sainte-Anne) ;
- au carrefour avec la rue Hellinckx, particulièrement inconfortable pour les piétons ;
- à l'installation de coussins berlinois (à terme, mise en zone 30 de la rue).



Rue Jacquet : il faut remédier au manque de visibilité des carrefours (stationnement illicite sur les « coins » - à gauche) ; le carrefour avec la rue Hellinckx (à droite).

4. Chaussée de Jette : si la majeure partie de cette voirie a été récemment rénovée, certains éléments restent en souffrance :

- la section entre la rue Sergijsels et la rue Saint-Julien est en très mauvais état (cf. ci-dessous, photo de gauche). On peut espérer qu'elle sera traitée à court terme, en poursuivant le type d'aménagement qui a été effectué pour le reste de la chaussée ;
- la section entre la ligne de chemin de fer n°28 et la rue des Archers devrait être adaptée (mauvaise qualité des traversées piétonnes – cf. ci-dessous photo de droite) et mise à sens unique. Les carrefours Armistice - De Neck et Archers devront à terme être refaits. Un objectif à atteindre à moyen terme.



5. Rue Vande Sande : comme le revêtement de chaussée est dégradé, la question de sa remise en état se posera assez rapidement. Certains enjeux locaux devront être tranchés à cette occasion (mise à sens unique de la section Braves - Normandie) et le réaménagement des carrefours (rue des Braves, square Vande Sande) ne sera pas un luxe.



Rue Vande Sande : des carrefours à doter d'oreilles de trottoirs et dont les traversées piétonnes doivent être adaptées aux PMR.

6. Rue Van Hoegaerde – rue St-Julien et rue Deschampheler : ici aussi nous sommes en présence de voiries dégradées, où localement subsiste du stationnement alterné par quinzaine (modification en cours couplée à une modification du plan de circulation) et où certains carrefours n'ont pas été renouvelés. Une dynamique à poursuivre et terminer afin d'offrir des conditions de déplacement correctes à cette ligne frontière entre Koekelberg et Molenbeek.



Certains carrefours du « bas » de Koekelberg ont été entièrement refaits (à droite, avec la rue du Jardinier), mais celui de la chaussée de Jette (à gauche) ne l'a été qu'à moitié.

7. Rue De Becker : pour le moyen terme, il conviendrait d'y réaménager les traversées (4 carrefours) et de pérenniser certains dispositifs placés à titre provisoire.



Rue De Becker : un chaînon important des déplacements piétons dans le bas de Koekelberg.

8. Rue Delcoigne : les enjeux de mobilité y consistent en une éventuelle mise à sens unique et surtout en l'amélioration de la qualité des traversées piétonnes.



Rue Delcoigne : même si c'est plutôt le carrefour avec la rue de la Sécurité qui devrait être traité prioritairement, il conviendra à terme d'améliorer la qualité des traversées à hauteur du square De Noville.

9. Rue Herkoliers : outre le projet de mise à sens unique entre la rue De Becker et la rue de l'Eglise Sainte-Anne, il conviendrait de réaménager les carrefours avec la rue Van Bergen, la rue du Relais Sacré et la rue de la Sécurité. Adapter les traversées piétonnes pour les PMR et empêcher le stationnement sur les « coins ».



Rue Herkoliers : outre l'étroitesse des trottoirs, le piéton doit composer avec des traversées peu confortables ; le manque fréquent de visibilité y pénalise tous les utilisateurs.

10. Rue de la Carrière : également une rue susceptible à terme d'être mise à sens unique (cf. plus haut). A court terme, il faudrait traiter le manque de visibilité affectant le carrefour avec la place de Bastogne en y aménageant une oreille de trottoir (pour y empêcher le stationnement irrégulier - et cependant chronique - sur le « coin »).



Rue de la Carrière : pour quelque peu sécuriser le carrefour avec la place de Bastogne, il a été nécessaire d'apposer des triangles de priorité (cf. photo de gauche).

11. Rue des Archers : à ses deux extrémités (avenue et chaussée de Jette), elle nécessite l'aménagement d'oreilles de trottoirs tant pour raccourcir les traversées piétonnes que pour avoir une insertion orthogonale du trafic (meilleure sur le plan de la sécurité et ralentissant le trafic). La concrétisation de ces objectifs est cependant tributaire d'une coordination avec la Région (avenue de Jette) et avec la commune de Jette (chaussée de Jette).



Rue des Archers : le réaménagement de ses extrémités contribuerait au projet d'y instaurer une zone 30.

12. Rue Vanderborcht : à court terme, il conviendrait tout d'abord d'harmoniser son statut (zone 30) et son aménagement (dispositif ralentisseur) avec la partie jettoise de la rue. A plus long terme, la Région devrait revoir le carrefour avec l'avenue des Gloires Nationales.



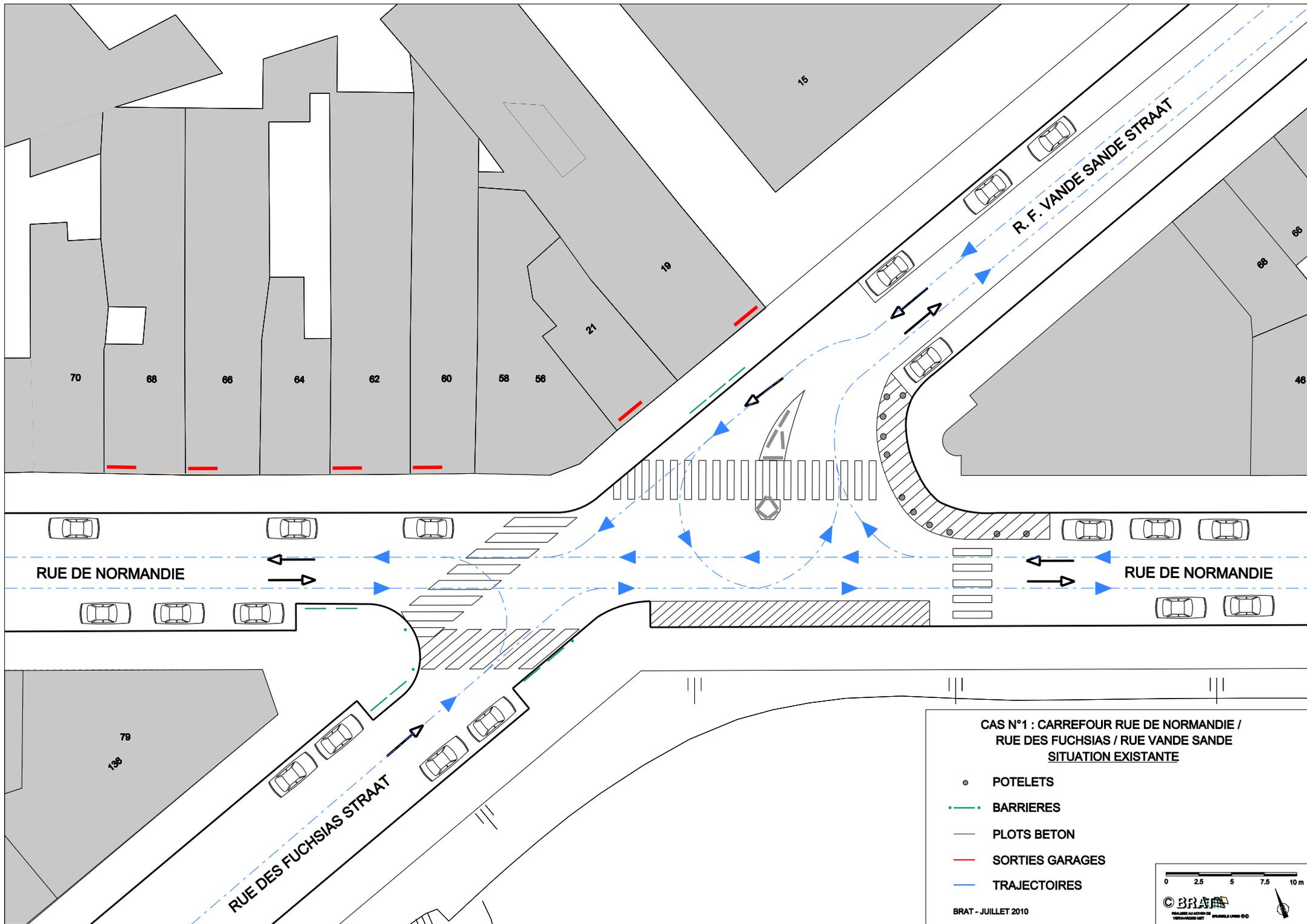
Rue Vanderborcht : à gauche, plateau récemment aménagé du côté de Jette ; à droite, le carrefour avec l'avenue des Gloires Nationales gagnerait à être revu.

ANNEXES - ESQUISSES

CAS N°1 : CARREFOUR RUE DE NORMANDIE, RUE DES FUCHSIAS, RUE VANDE
SANDE

CAS N°2 : CARREFOUR RUE DE NORMANDIE, RUE DE GANSHOREN, AVENUE
MAHATMA GANDHI

CAS N°3 : CARREFOUR AVENUE DE LA LIBERTE, AVENUE SEGHERS



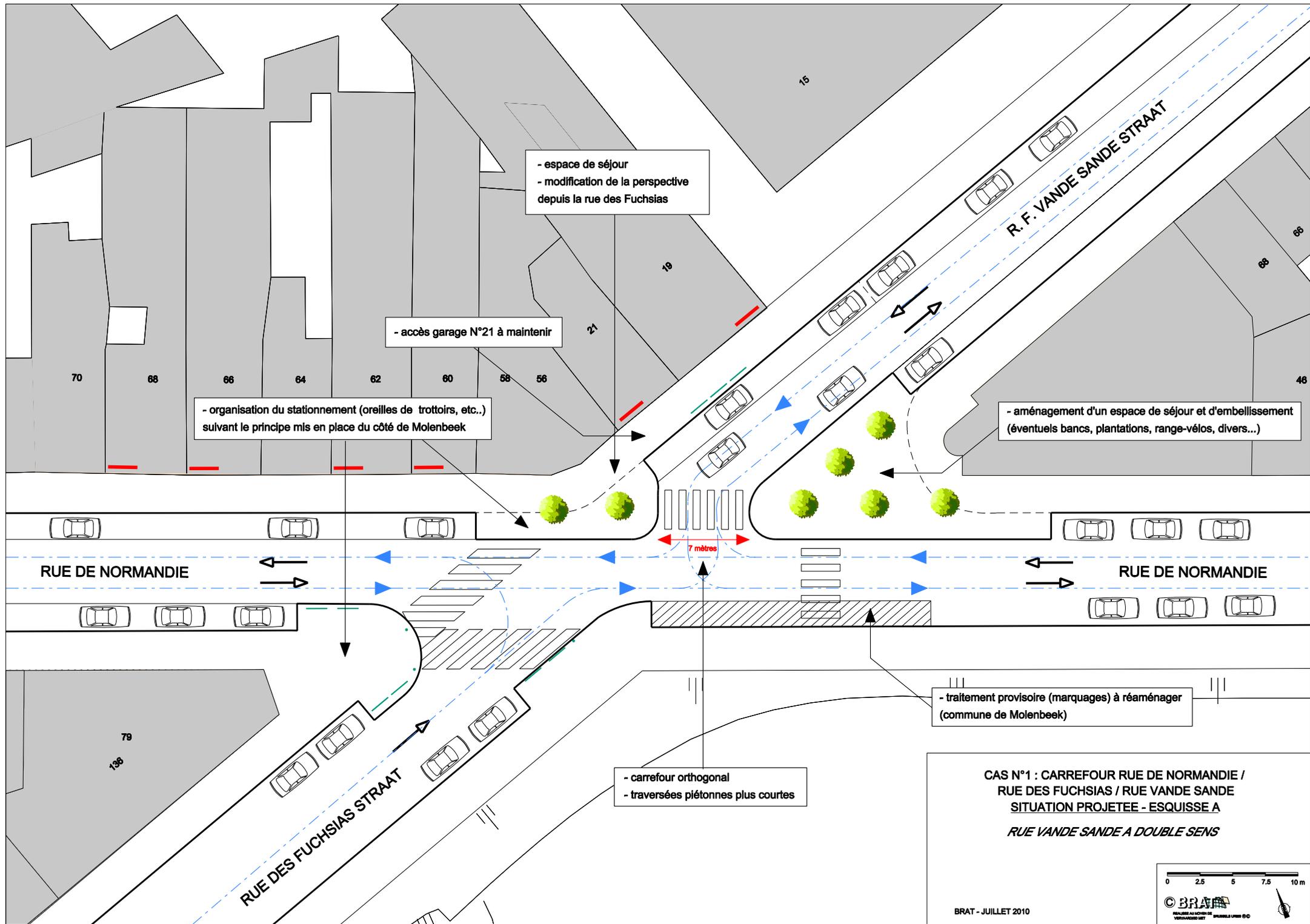
**CAS N°1 : CARREFOUR RUE DE NORMANDIE /
RUE DES FUCHSIAS / RUE VANDE SANDE
SITUATION EXISTANTE**

- POTELETS
- BARRIERES
- PLOTS BETON
- SORTIES GARAGES
- TRAJECTOIRES

BRAT - JUILLET 2010

0 2.5 5 7.5 10 m

© BRAT
REALISÉ AU SERVICE DE
 VERVAARDING NUT



- espace de séjour
 - modification de la perspective
 depuis la rue des Fuchsias

- accès garage N°21 à maintenir

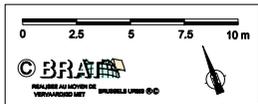
- organisation du stationnement (oreilles de trottoirs, etc..) suivant le principe mis en place du côté de Molenbeek

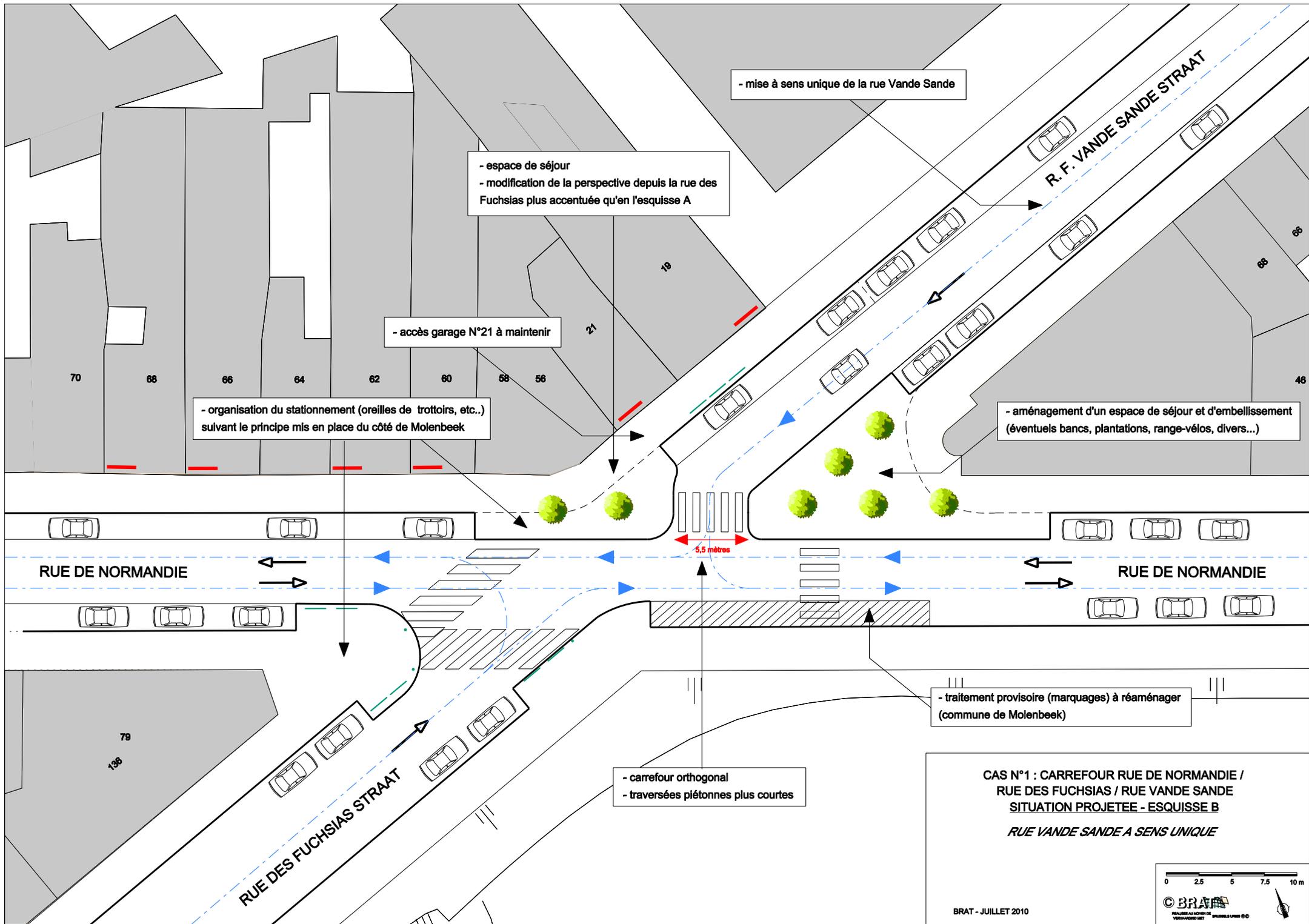
- aménagement d'un espace de séjour et d'embellissement (éventuels bancs, plantations, range-vélos, divers...)

- carrefour orthogonal
 - traversées piétonnes plus courtes

- traitement provisoire (marquages) à réaménager (commune de Molenbeek)

CAS N°1 : CARREFOUR RUE DE NORMANDIE / RUE DES FUCHSIAS / RUE VANDE SANDE
SITUATION PROJETEE - ESQUISSE A
RUE VANDE SANDE A DOUBLE SENS





- mise à sens unique de la rue Van de Sande

- espace de séjour
 - modification de la perspective depuis la rue des Fuchsias plus accentuée qu'en l'esquisse A

- accès garage N°21 à maintenir

- organisation du stationnement (oreilles de trottoirs, etc..) suivant le principe mis en place du côté de Molenbeek

- aménagement d'un espace de séjour et d'embellissement (éventuels bancs, plantations, range-vélos, divers...)

RUE DE NORMANDIE

RUE DE NORMANDIE

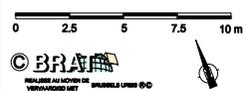
RUE DES FUCHSIAS STRAAT

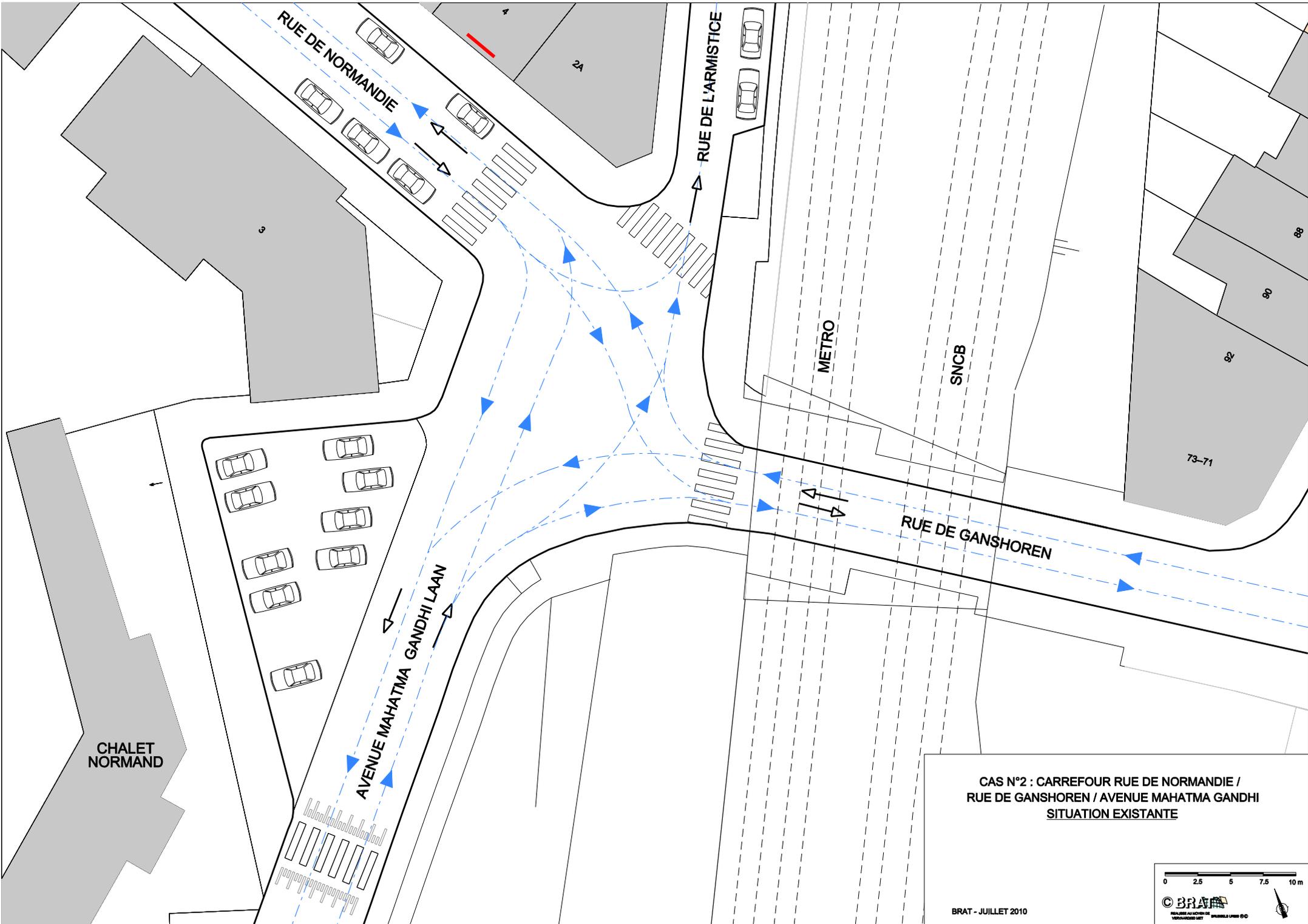
R. F. VANDE SANDE STRAAT

- traitement provisoire (marquages) à réaménager (commune de Molenbeek)

- carrefour orthogonal
 - traversées piétonnes plus courtes

CAS N°1 : CARREFOUR RUE DE NORMANDIE / RUE DES FUCHSIAS / RUE VANDE SANDE
 SITUATION PROJETEE - ESQUISSE B
 RUE VANDE SANDE A SENS UNIQUE



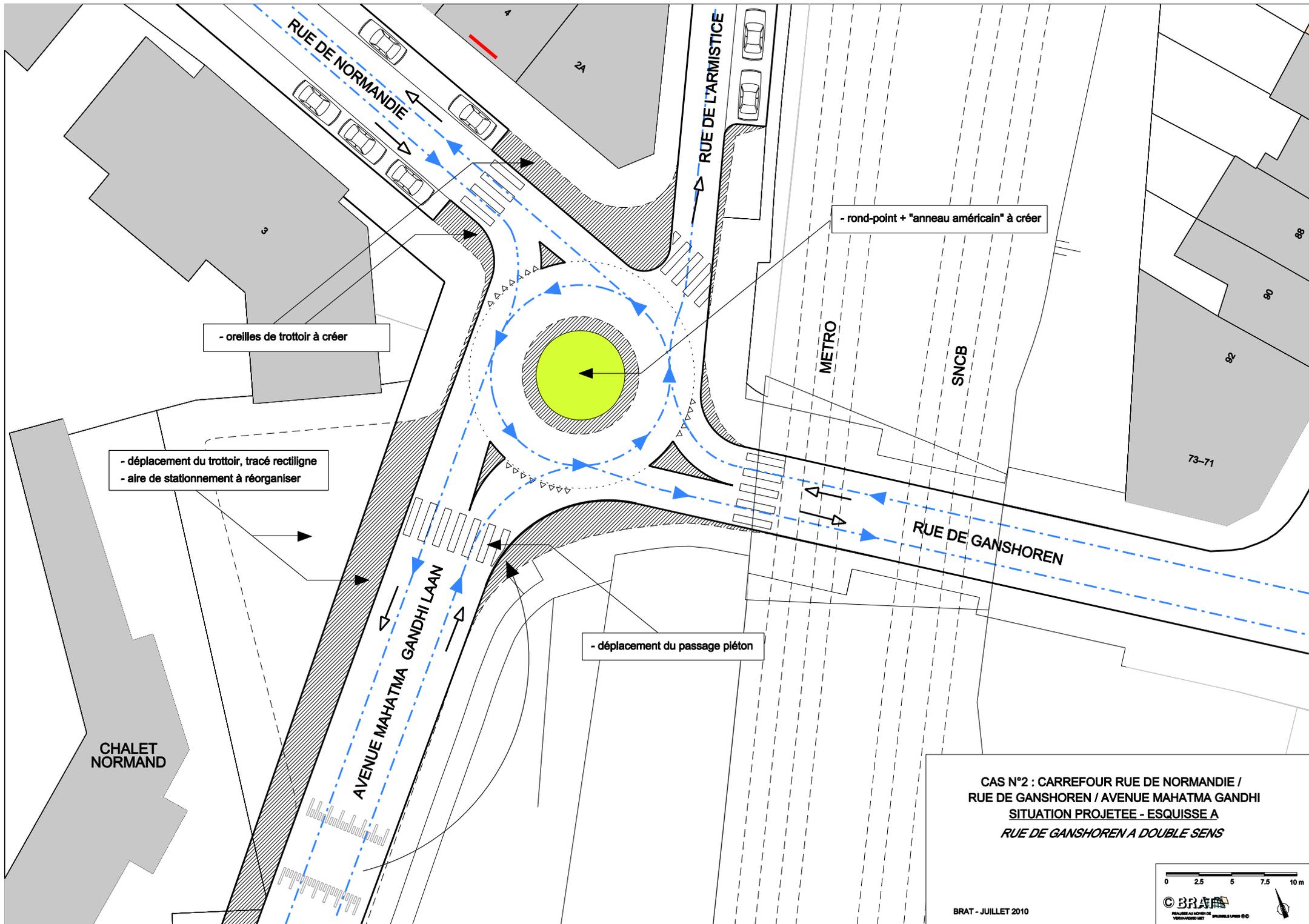


**CAS N°2 : CARREFOUR RUE DE NORMANDIE /
RUE DE GANSHOREN / AVENUE MAHATMA GANDHI
SITUATION EXISTANTE**

BRAT - JUILLET 2010

0 2.5 5 7.5 10 m

BRAT
PROJETS AU SERVICE DE
 VOS PROJETS



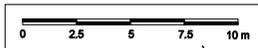
- oreilles de trottoir à créer

- déplacement du trottoir, tracé rectiligne
- aire de stationnement à réorganiser

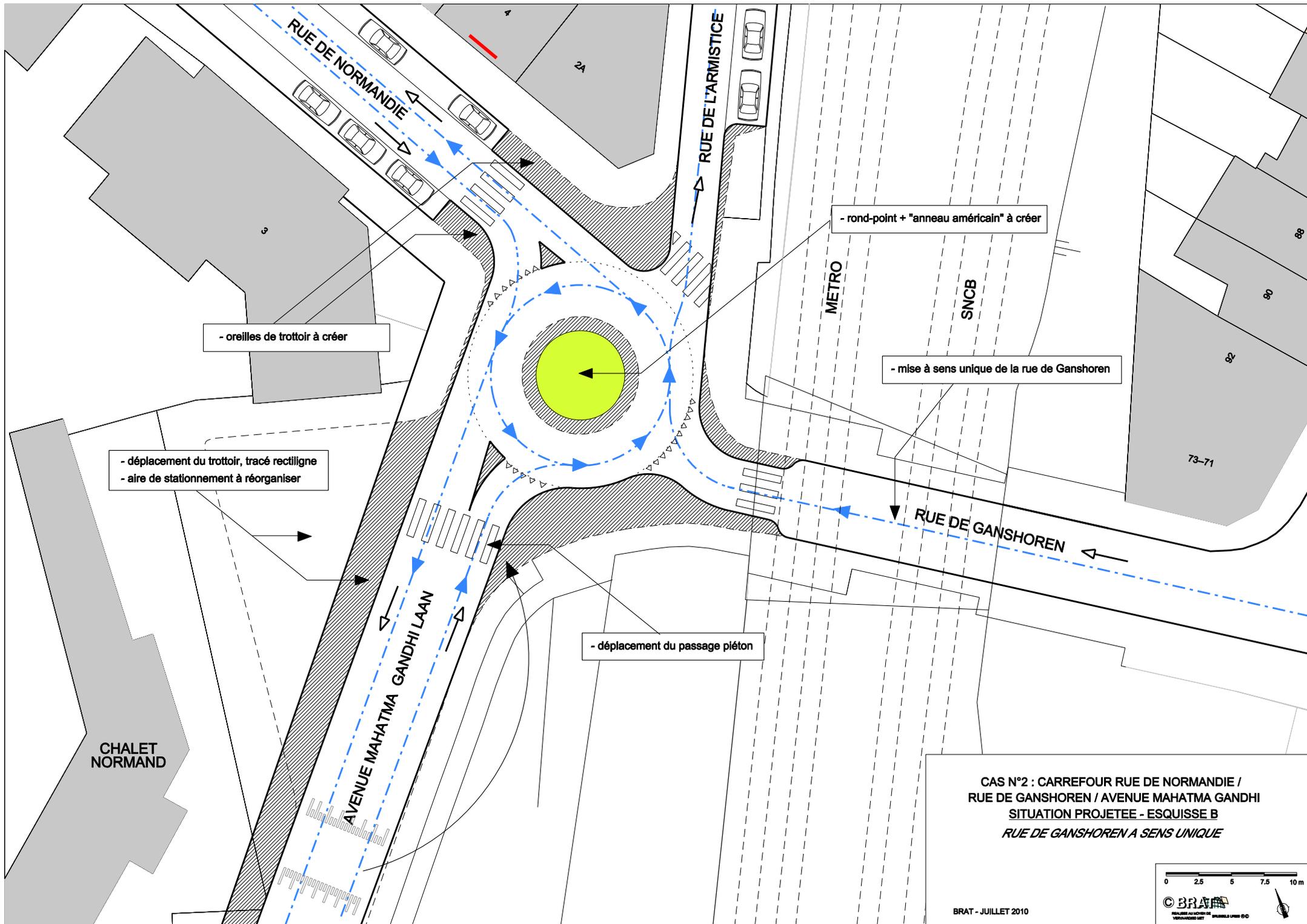
- déplacement du passage piéton

- rond-point + "anneau américain" à créer

**CAS N°2 : CARREFOUR RUE DE NORMANDIE /
RUE DE GANSHOREN / AVENUE MAHATMA GANDHI
SITUATION PROJETEE - ESQUISSE A
RUE DE GANSHOREN A DOUBLE SENS**



BRAT - JUILLET 2010



- oreilles de trottoir à créer

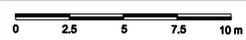
- déplacement du trottoir, tracé rectiligne
- aire de stationnement à réorganiser

- déplacement du passage piéton

- rond-point + "anneau américain" à créer

- mise à sens unique de la rue de Ganshoren

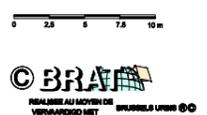
**CAS N°2 : CARREFOUR RUE DE NORMANDIE /
RUE DE GANSHOREN / AVENUE MAHATMA GANDHI
SITUATION PROJETEE - ESQUISSE B
RUE DE GANSHOREN A SENS UNIQUE**



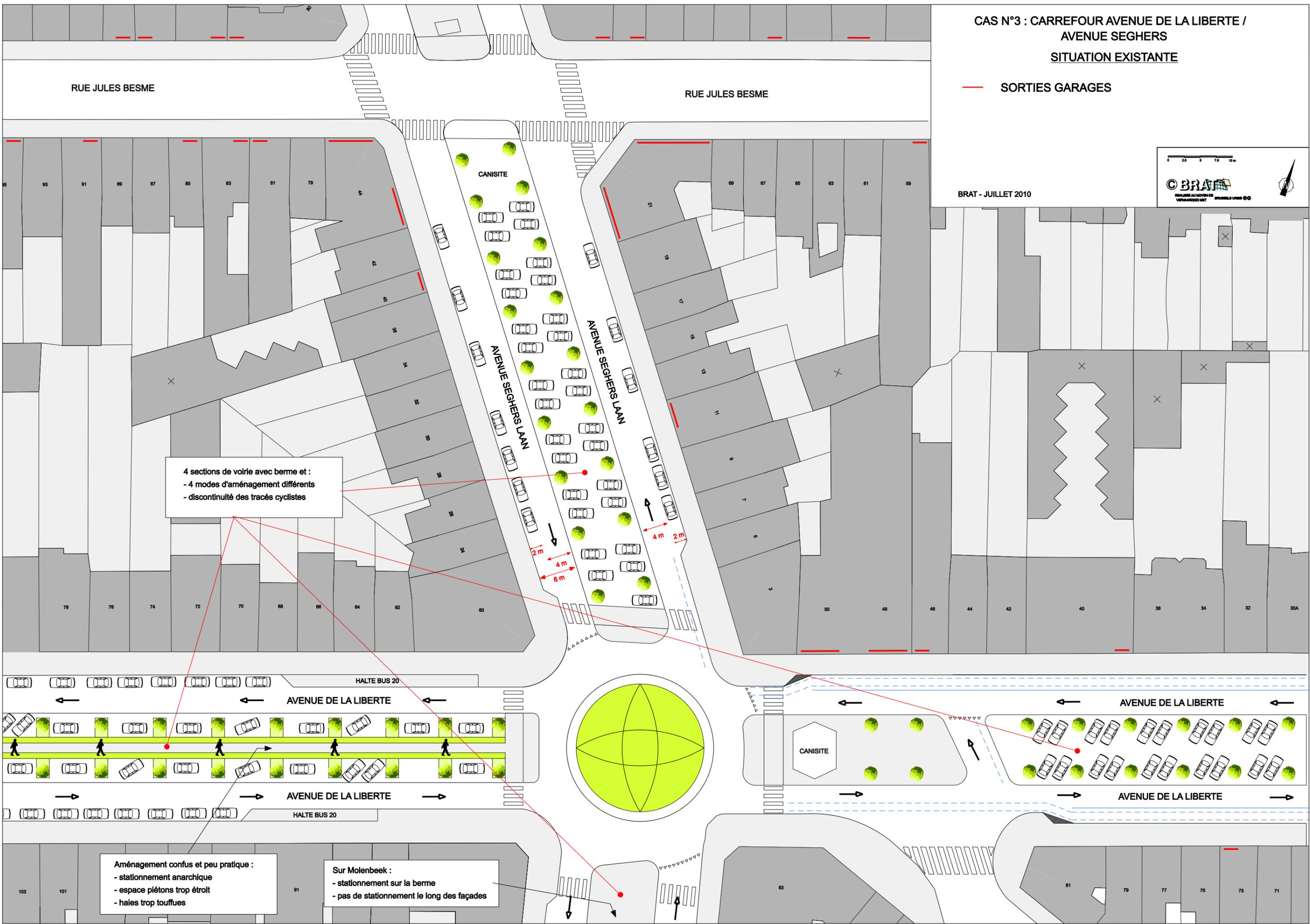
BRAT - JUILLET 2010

CAS N°3 : CARREFOUR AVENUE DE LA LIBERTE /
 AVENUE SEGHERS
 SITUATION EXISTANTE

— SORTIES GARAGES



BRAT - JUILLET 2010



4 sections de voirie avec berme et :
 - 4 modes d'aménagement différents
 - discontinuité des tracés cyclistes

Aménagement confus et peu pratique :
 - stationnement anarchique
 - espace piétons trop étroit
 - haies trop touffues

Sur Molenbeek :
 - stationnement sur la berme
 - pas de stationnement le long des façades

CAS N°3 : CARREFOUR AVENUE DE LA LIBERTE / AVENUE SEGHERS

SITUATION PROJETEE - ESQUISSE A

— SORTIES GARAGES



BRAT - JUILLET 2010

RUE JULES BESME

RUE JULES BESME

Réaménagement :

- réorganisation du stationnement le long de la berme de manière latérale uniquement
- réduction de la largeur de la voirie combinée à une diminution de la vitesse autorisée
- création d'un espace vert de séjour (bancs) et de promenade (piétons)
- arbres existants maintenus

- concept de zone 30 en relation avec une réorganisation du trafic avenue du Panthéon (moins de transit)

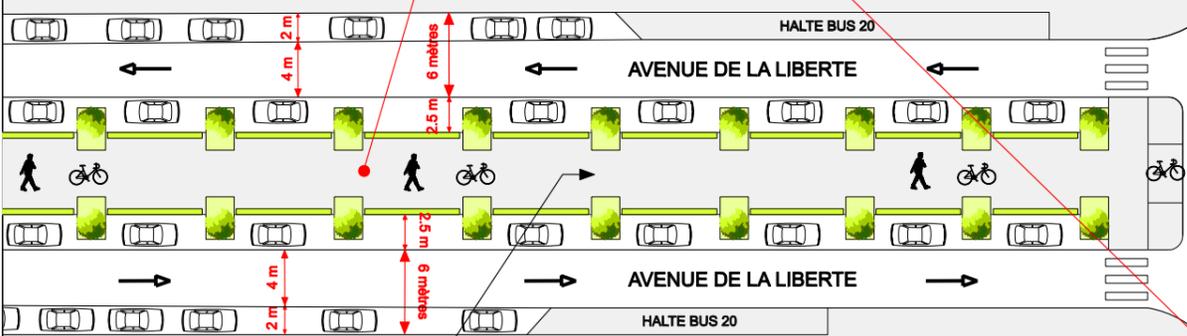
- ajout de coussins berlinois

- circulation cycliste sur la chaussée (zone 30)

- homogénéisation de l'organisation des bermes centrales

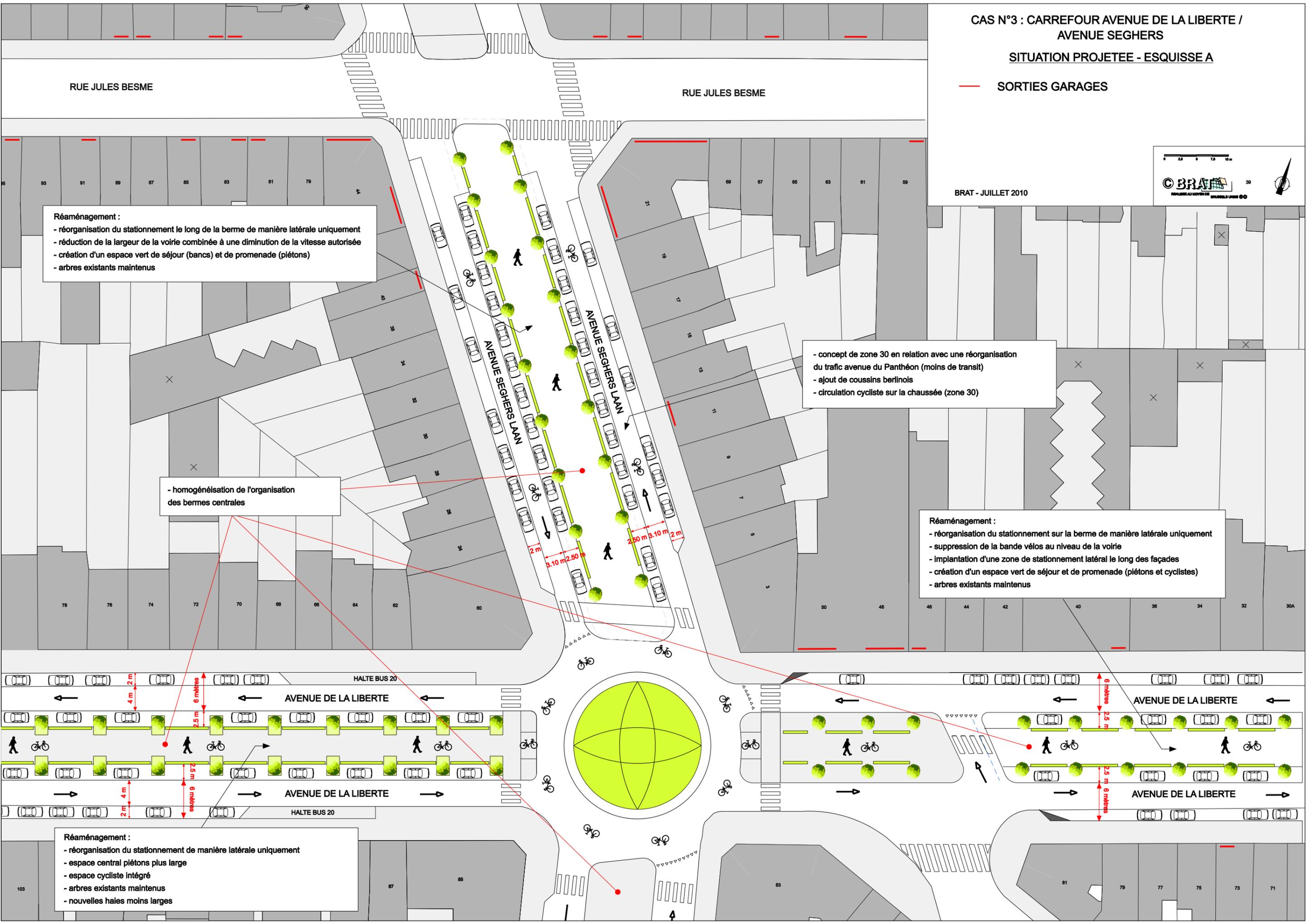
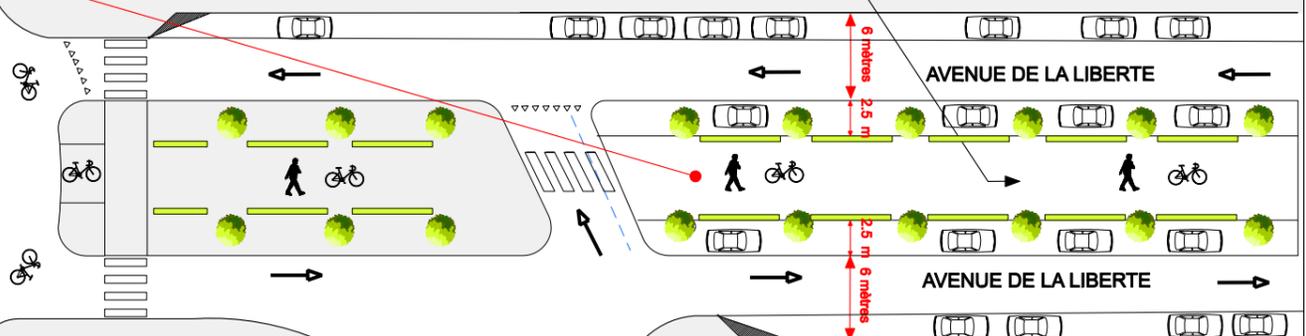
Réaménagement :

- réorganisation du stationnement sur la berme de manière latérale uniquement
- suppression de la bande vélos au niveau de la voirie
- implantation d'une zone de stationnement latéral le long des façades
- création d'un espace vert de séjour et de promenade (piétons et cyclistes)
- arbres existants maintenus



Réaménagement :

- réorganisation du stationnement de manière latérale uniquement
- espace central piétons plus large
- espace cycliste intégré
- arbres existants maintenus
- nouvelles haies moins larges

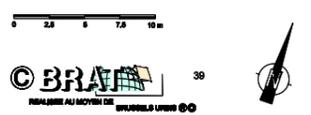


CAS N°3 : CARREFOUR AVENUE DE LA LIBERTE / AVENUE SEGHERS

SITUATION PROJETEE - ESQUISSE B

— SORTIES GARAGES

BRAT - JUILLET 2010



RUE JULES BESME

RUE JULES BESME

Réaménagement :

- réorganisation du stationnement le long de la berme de manière latérale uniquement
- création d'un espace vert de séjour (bancs) et de promenade (piétons et cyclistes)
- plantation de nouveaux arbres et de nouvelles haies

- homogénéisation de l'organisation des bermes centrales

- aménagement d'un rond-point

Réaménagement :

- réorganisation du stationnement sur la berme de manière latérale uniquement
- suppression de la bande vélos au niveau de la voirie
- implantation d'une zone de stationnement latéral le long des façades
- création d'un espace vert de séjour et de promenade (piétons et cyclistes)
- arbres existants maintenus

Réaménagement :

- réorganisation du stationnement de manière latérale uniquement
- espace central piétons plus large
- espace cycliste intégré
- arbres existants maintenus
- nouvelles haies moins larges

- suppression de la traversée de la berme centrale

- plantation de 2 nouveaux arbres

- changement sens unique rue des Fuchsias (Molenbeek)

