

Commune de KOEKELBERG

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Phase 2 : Scénario de mobilité durable



AVRIL 2010



43, rue Dautzenberg
1050 Bruxelles

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE – PHASE 2 : TABLE DES MATIERES

A. Introduction	1
B. L'élaboration du scénario de mobilité durable	
1. Principes d'élaboration	2
2. Contraintes en présence	4
3. Quantification des objectifs et mode d'évaluation	8
3.1 Indicateurs de mobilité	8
3.2 Objectifs chiffrés	9
4. Pour un système de déplacement intégré – une meilleure maîtrise des flux automobiles	12
4.1 Sur le plan macroscopique	12
4.2 A l'échelle des quartiers	15
4.3 En conclusion - pour un système intégré de déplacement dans le nord-ouest bruxellois	16
C. Schéma directeur des déplacements et du stationnement	
1. Organisation générale des déplacements	17
1.1 Le devenir du réseau de voiries	17
1.2 Hiérarchie du réseau et principes d'aménagement	17
a. Les voies métropolitaines	18
b. Les voies interquartiers	22
c. Les collecteurs de quartier	25
d. Protection des quartiers contre le trafic de transit	27
e. Les zones 30	28
1.3 Autres principes d'aménagement	29
a. L'aménagement des places et autres espaces de séjour	29
b. L'aménagement des avenues dotées de bermes centrales	30
c. La sécurisation des carrefours	31
1.4 Les déplacements des poids lourds	32
2. Le stationnement	34
2.1 Evolution des capacités en voirie	34
2.2 Modes de régulation	35
2.3 Autres dispositions	36
a. Les emplacements réservés	36
b. Le stationnement des camions	36
c. Les abords d'écoles	37
d. Le parking public de la place Simonis	37

3.	Les transports publics	38
3.1	Le réseau et son niveau de performance	38
	a. La desserte SNCB et le RER	38
	b. La desserte STIB et de De Lijn	39
	c. Les bases d'une multimodalité effective	41
3.2	Information et promotion des transports publics	42
4.	La mobilité douce	
4.1	Les déplacements à pied	43
4.2.	Les déplacements à vélo	47
4.3.	Mesures d'accompagnement (des déplacements à vélo)	49
5.	La signalisation	51
	F. Volet information	53

ILLUSTRATIONS CARTOGRAPHIQUES

Carte 1a : Hiérarchie du réseau de voiries (projet de Plan Iris 2)

Carte 1b : Hiérarchie du réseau de voiries (proposition PCM)

Carte 2 : Potentiel de réorganisation des plans de circulation locaux

Carte 3 : Evolution du régime des vitesses autorisées

Carte 4 : Principaux réaménagements des voiries

Carte 5 : Actions en faveur de la mobilité douce

A. INTRODUCTION

La seconde phase du **Plan Communal de Mobilité** (PCM) consiste à déterminer un **scénario de mobilité durable**. Elle fait suite à l'élaboration d'un volumineux rapport (50 pages au format A3 et 60 illustrations cartographiques) **d'état des lieux et de diagnostic** (de la situation existante), ainsi que de la formulation **d'objectifs généraux** (phase 1) ; rapport qui a été soumis à l'avis de la population Koekelbergeoise à l'automne 2009.

La phase de scénario vise à arrêter, à l'échelle de la commune, **une stratégie globale de mobilité pour le long terme**. Elle ambitionne bien sûr une amélioration des conditions générales de déplacements à Koekelberg, mais aussi l'inscription à un projet de **mobilité durable**. Cette dernière notion sous-entend la nécessité, tant individuelle que collective, de revoir les habitudes de déplacements et les priorités implicitement assignées à chacun des modes de transport.

Précisons que le PCM comprendra également, dans la foulée du présent document, un **Plan d'actions**, « feuille de route » opérationnelle utile pour organiser dans le temps (à court et moyen termes) les interventions de la Commune, mais aussi celles des divers opérateurs de mobilité oeuvrant à Koekelberg.

Le scénario de mobilité durable est construit au départ **d'objectifs généraux** (cf. phase 1), points de repère indispensables pour que les actions de la Commune soient bien en phase avec celles portées par d'autres niveaux de pouvoir. Ces objectifs suivent le canevas voulu par la Région (et suivi par la Commune) pour asseoir une politique de mobilité globale et cohérente à l'échelle de la métropole Bruxelloise. Ils sont le « menu de base » qui prévaut à l'élaboration de tous les Plans Communaux de Mobilité en Région de Bruxelles-Capitale.

Le présent rapport comprend deux grands volets :

- ➔ Un **aperçu des principes**, contraintes, etc., qui ont prévalu à l'élaboration du scénario de mobilité durable ;
- ➔ L'énoncé (**schéma directeur**) des mesures spécialisées pour chacun des modes de déplacements.

B. L'ELABORATION DU SCENARIO DE MOBILITE DURABLE

1. PRINCIPES D'ELABORATION

Le **scénario de mobilité durable** table sur le développement des modes de transports collectifs et des déplacements de type doux (vélo, marche), ceci d'une manière si possible complémentaire (multimodalité). Inversement, le recours au véhicule individuel (la voiture) doit être moindre et surtout mieux ciblé selon la nature du déplacement à effectuer. Rappelons à ce propos que le Plan Régional de Développement (PRD, actuellement en révision sous le vocable de PRDD – Plan Régional de Développement Durable) ambitionne, pour la Région Bruxelloise, une **réduction des volumes de circulation de 20 %** par rapport à la situation de 1999. Un objectif ambitieux (d'autant que la croissance démographique est très forte à Bruxelles ; la population pourrait atteindre 1,2 million d'habitants en 2020) qui est grosso modo reconduit dans le projet de plan régional de mobilité (Plan Iris 2), dont l'approbation définitive n'est toutefois pas encore obtenue.

Le scénario de mobilité durable pourrait résulter du choix entre **plusieurs scénarios contrastés**, chacun d'entre eux privilégiant prioritairement telles ou telles grandes pistes d'intervention. Cette liberté de choix est cependant assez théorique sachant que :

- Koekelberg est une composante, territorialement modeste et parmi bien d'autres, de la métropole bruxelloise, cette dernière étant elle-même une plaque tournante des déplacements à l'échelle belge ;
- plusieurs lignes de forces ont été (ou seront) fixées à l'échelle régionale (Plan Iris 2) et fédérale (projet de RER). Koekelberg ne peut dès lors jouer cavalier seul en optant pour des mesures qui s'avèreraient trop unilatérales, utopiques ou dénuées de toutes possibilités d'application ;
- sur le terrain, la maîtrise des paramètres clés de la mobilité est parfois illusoire. Il faut tenir compte des territoires des communes voisines, ce qui est l'évidence même dans le cas de Koekelberg ;
- la Commune a un rôle important, mais des moyens d'actions limités, en matière de mobilité. Elle peut intervenir directement et de manière significative dans le traitement des problèmes à caractère local, mais pas (ou beaucoup moins) dans celui impliquant des travaux d'infrastructure lourds (exemples : les travaux relatifs aux infrastructures ferrées, la gestion des grands axes régionaux...).

Le **scénario de mobilité durable** est donc surtout la conséquence :

- de la volonté de s'opposer aux dynamiques en cours (scénario tendanciel), lesquelles vont à l'opposé du concept de développement durable avec une présence toujours plus envahissante de l'automobile et des camions ;
- du refus de simplement adapter l'offre à la demande en déplacements ; un principe qui va également à l'encontre d'un développement durable et comprend de nombreuses impossibilités matérielles, environnementales et sociales ;

- du souci de mettre en œuvre et organiser à l'échelle locale les principes voulus par la Région, suivant l'adage « penser globalement, agir localement ».

Le scénario de mobilité durable est conçu à partir d'une série de **concepts de base** (sécurisation accrue de l'espace public, développement des zones 30, réduction du trafic de transit, mise en place d'une politique de stationnement globale et cohérente... - cf. les objectifs généraux définis en phase 1 du PCM), vis-à-vis desquels les **marges de manœuvres** dépendent :

- de la vitesse à laquelle la Commune compte (et peut financièrement) agir ;
- de la soudaineté ou, au contraire, la progressivité des mesures arrêtées ;
- des priorités d'interventions qui seront consignées dans le plan d'actions du PCM (phase 3) ;
- du passif de « mobilité » existant (cf. diagnostic de la situation existante) : en certaines matières, il reste beaucoup à faire, pour d'autres beaucoup moins.

Mais, à proprement parler, il ne peut être question de scénarios contrastés pour ces concepts de base (par exemple, considérer l'abandon de toute régulation du stationnement).

En revanche, pour certaines **thématiques spécifiques**, des **scénarios contrastés** peuvent être posés (le devenir de l'avenue Bossaert, l'organisation des déplacements autour de la Basilique, la manière de maîtriser le trafic de transit dans les quartiers...). Ils représentent des alternatives qui devront être évaluées en temps utile, mais qui ne doivent pas nécessairement être tranchées à court terme (d'autant qu'elles sont le plus souvent relatives à des lieux qui ne sont pas gérés par la Commune mais par la Région).



Le trafic autour du parc Elisabeth et de la Basilique : de multiples problèmes mais... également de multiples solutions possibles.

2. CONTRAINTES EN PRESENCE

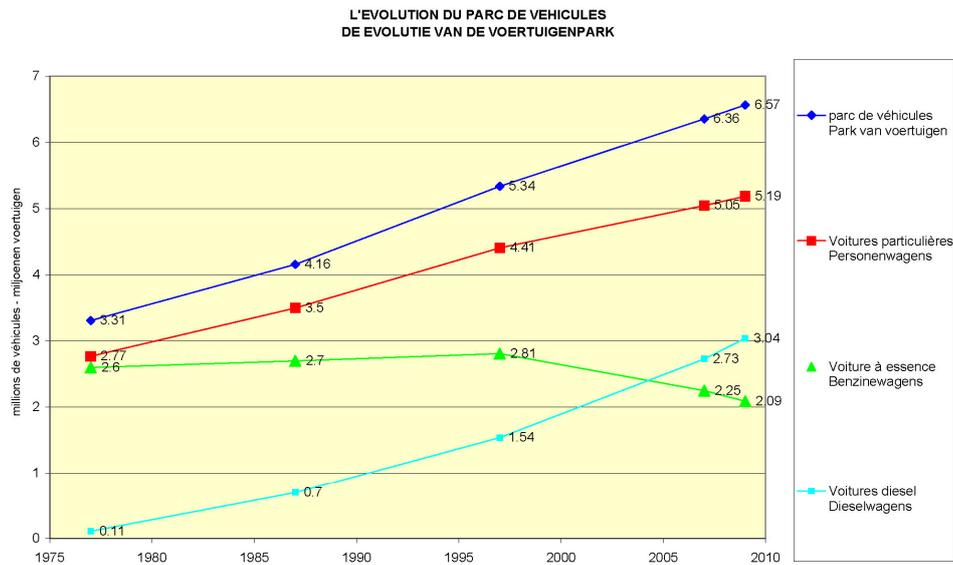
Le scénario de mobilité durable, dont les divers pans sont détaillés ci-après (Schéma directeur des déplacements), est l'expression du devenir escompté (espéré) des pratiques de mobilité à Koekelberg. S'il représente un but à atteindre, on doit toutefois garder les pieds sur terre sous peine d'appréhender les problèmes de mobilité sur un plan trop théorique. Se fixer des objectifs, un plan d'actions... est une première (et déjà importante) étape. Concrétiser ceux-ci est souvent bien plus difficile. Une **multitude de contraintes** sont en effet susceptibles de contrecarrer (souvent) ou au contraire de faciliter (plus rarement) l'application du scénario. Et ces contraintes sont d'autant plus lourdes à infléchir qu'elles puisent leurs racines dans le fonctionnement même de notre société actuelle.

En conséquence, il convient d'être conscient des considérations suivantes :

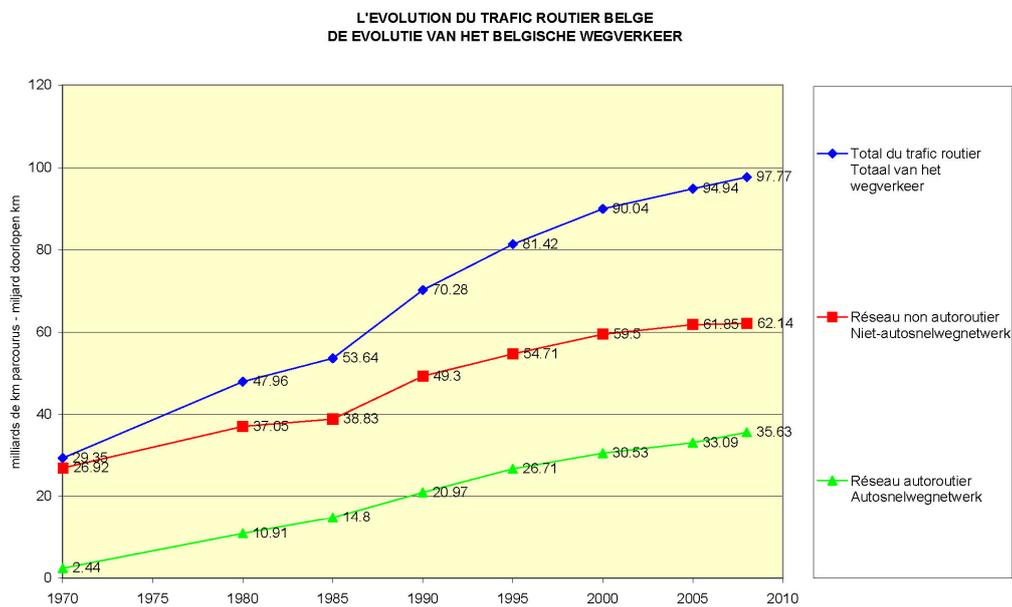
1) Un contexte général défavorable : la congestion de la circulation automobile, l'accroissement du charroi de camions, le manque de capacité et d'efficacité des transports publics, la pollution croissante, la nécessité de limiter les émissions de CO₂... sont autant de motifs qui justifient des mesures énergiques. Mais il n'y a que peu de signes tangibles d'un changement réel dans le fonctionnement même de notre société avec :

- le récent échec de la conférence de Copenhague (réchauffement climatique) ;
- l'éparpillement toujours accru de l'habitat et des lieux d'emplois ;
- une ségrégation sociale (également par le mode de transport utilisé) de plus en plus nette ;
- le démantèlement larvé des chemins de fer (notamment en matière de transport des marchandises) ;
- les avantages fiscaux dont bénéficie l'automobile (voitures de société...)
- les voitures particulières de plus en plus envahissantes (mono-volumes, 4 x 4) ;
- le marketing (publicité, valorisation sociale...) dont bénéficie l'automobile ;
- la récente réémergence de gros projets autoroutiers (dédoublément du Ring O, périphérique sud, etc.) ;
- beaucoup de mesures annoncées depuis longtemps (réduction du trafic, développement à grande échelle des transports publics...), sans effets macroscopiques significatifs ;
- l'apologie du « just-in-time »...

Soit autant de tendances lourdes qui vont à l'encontre du but espéré.



Au cours des 30 dernières années, le parc automobile belge a quasiment doublé.



L'évolution du trafic routier en Belgique (1980-2010) : une croissance soutenue et régulière.

Ce contexte peu favorable ne doit cependant pas induire la résignation :

- il faut convaincre tout un chacun du bien-fondé des mesures en faveur d'une mobilité durable, une prise de conscience se fait peu à peu ;
- il faut offrir des alternatives crédibles à l'automobile ;
- des actions plus énergiques, bien que fragiles, sont peu à peu adoptées (ex. : la gratuité, dont bénéficie certains utilisateurs, des déplacements en transport public) ;
- certains paramètres peuvent drastiquement changer du jour au lendemain (crise pétrolière)...

Le PCM doit donc créer les conditions pour que les transports publics et les modes de déplacements doux disposent du maximum d'atouts en leur faveur, mais aussi pour que l'on puisse se prémunir au mieux de tout événement majeur à venir (crise pétrolière par exemple).



L'automobile : un bien de consommation bénéficiant d'un marketing permanent ou se présentant sous les formes les plus excessives (cf. photo de droite, une publicité faite à l'occasion du salon de l'automobile).

2) Trop d'intentions velléitaires et sans effets concrets : en guise de complément au point précédent, on doit bien constater que les bonnes intentions sont souvent présentes, mais qu'elles restent sans lendemain. Un exemple parmi d'autres (issu du Plan 2002-2010 d'Amélioration Structurelle de la Qualité de l'Air et de Lutte contre le Réchauffement Climatique – un plan adopté en 2002) : « *Le scénario volontariste consistant à réduire le volume global du trafic routier en Région de Bruxelles-Capitale de 20% entre 2000 et 2010, permettrait d'atteindre les objectifs de réduction d'émissions (de polluants) du Plan (Air) »*. On sait aujourd'hui ce qu'il en est advenu...

3) Des marges de manœuvre à la fois importantes et... réduites : une grande partie des problèmes de mobilité se présente le matin et le soir, dans le cadre des relations domicile-travail (ou vers un lieu d'enseignement). L'usage très important de l'automobile pour ce type de déplacement représente donc, en théorie, un gros potentiel de personnes que l'on pourrait soustraire de l'automobile pour d'autres modes de déplacements (NB : à l'échelle internationale, les chiffres bruxellois relatifs à la part modale des transports sont plutôt mauvais).

Cette marge de manœuvre est cependant moins prometteuse à la lumière d'autres données :

- une grande partie des personnes travaillant à Bruxelles habitent en dehors de la Région bruxelloise et... traversent Koekelberg pour rejoindre les principaux pôles d'emplois ;
- pour ces mêmes personnes, même le projet de RER n'offrira qu'une réponse partielle à la demande (compte tenu de l'importance des besoins et de l'éparpillement de la population) ;
- la capacité des réseaux (de transports publics notamment) ne suit pas l'évolution démographique récente et projetée pour la Région bruxelloise (soit une forte croissance de population).

4) Koekelberg, commune victime du... trafic de transit : bien que de taille modeste, Koekelberg est la plaque tournante des principales artères (et donc du trafic) du nord-ouest bruxellois. Elle subit, outre les lourdes charges de trafic empruntant ces axes, une percolation de la circulation de transit dans plusieurs de ses quartiers résidentiels. Même en réduisant sensiblement la circulation empruntant l'axe Léopold II (pourtour de la Basilique, etc.) et la rocade Bossaert - Mettewie, Koekelberg restera toujours tributaire des problèmes générés par de tels axes. Une contrainte de poids pour le long terme dont on doit chercher à limiter les impacts négatifs (meilleure organisation, meilleure fonctionnalité).

En outre, Koekelberg n'est pas le lieu clé d'une meilleure maîtrise du trafic automobile entrant des navetteurs en Région Bruxelloise (ces lieux sont à la lisière de la Région, plus vers la périphérie). Elle subit donc les désagréments de problèmes non solutionnés en d'autres lieux.

5) Des marges budgétaires limitées : la situation financière tant de Koekelberg, que de la Région, ne leur permettent pas de nourrir des ambitions démesurées. Elle implique :

- un étalement marqué dans le temps des interventions (plans d'actions) ;
- de veiller à ce que la programmation des travaux courants de réfection des voiries soit combinée au mieux avec les aménagements répondant à de nouveaux objectifs de mobilité (insertion de marquages cyclables, oreilles de trottoirs...).

Mais les besoins les plus cruciaux et les plus coûteux concernent des infrastructures régionales et fédérales, ce qui impose de les inscrire dans des perspectives de longue haleine (à moyen et à long termes) sur lesquelles la commune de Koekelberg n'a guère d'influence.

3. QUANTIFICATION DES OBJECTIFS ET MODE D'ÉVALUATION

3.1 Indicateurs de mobilité

Le scénario de mobilité durable implique la nécessité de modifier significativement les habitudes de déplacements de la population. Or, le contexte général est caractérisé par :

- un parc de véhicules automobiles et utilitaires toujours en croissance ;
- une congestion toujours accrue et plus étalée dans le temps de la circulation ;
- la saturation des réseaux de transports publics malgré le renforcement de l'offre ;
- un recours encore marginal au vélo ;
- une pratique de la marche à pied trop limitée (acte souvent perçu comme étant une perte de temps) ;
- le (trop) peu de moyens (encore) investis pour les alternatives aux déplacements motorisés (RER, réseau des Itinéraires Cyclables Régionaux) alors que la simple maintenance des chaussées engloutit des budgets faramineux ;
- la quasi absence d'investissement dans les mesures de soutien à la multi- (et l'inter) modalité.

Infléchir de telles tendances n'est pas une mince affaire et on doit pouvoir **évaluer**, sur le long terme, les effets des mesures mises en œuvre.

A cette fin, les travaux **d'état des lieux et de diagnostic** (phase 1 du PCM) ont permis d'établir une **base d'informations temporelles** solide à laquelle on pourra se référer pendant de nombreuses années. Ceci est d'autant plus vrai que de gros efforts ont été faits pour disposer d'éléments quantifiés (ou aisément susceptibles de l'être) et traités sur l'ensemble du territoire communal.

Une mise à jour suffisamment régulière de ces **indicateurs de mobilité** devra être assurée. Elle permettra d'évaluer dans quelle mesure les objectifs assignés sont atteints ou non. Les indicateurs les plus significatifs à entretenir par la Commune sont les cartes B2, B5, B7, B8, B9, B10, C1, C2, C4, C5, C6, C7, C12, D1, D2, D3, D4, D7, E1, E2, E3, E5 et G1 (cf. phase 1 du PCM). Pour celles-ci, il faut ambitionner :

- une mise à jour du lot complet d'indicateurs tous les 5 ans ;
- la confection, en parallèle à la mise à jour des cartes existantes, de cartes renseignant la chronologie des diverses interventions effectuées. Un développement utile pour que la Commune dispose d'archives précises et immédiates des interventions de mobilité effectuées au cours du temps sur son territoire ;
- l'entretien régulier, sur une base annuelle, des documents les plus utiles aux divers services de la Commune (dans le cadre d'une gestion au quotidien, moyennant la faisabilité de cette gestion et l'allocation des moyens nécessaires).

On précisera que d'autres indicateurs pourraient être utilement entretenus en matière de transports publics (cartes C8, C9, C10 et C11). Mais cela dépend de la régularité des campagnes de comptages et évaluations faites par la STIB et, dans une moindre mesure, par De Lijn et la SNCB.

3.2 Objectifs chiffrés

La mise en œuvre du scénario de mobilité durable implique des interventions de terrain concrètes (cf. ci-après) ; il comprend également quelques **grands objectifs chiffrés**, en phase avec les objectifs régionaux (PRD, plan Iris) ou fixés sur base des particularités locales.

Les objectifs chiffrés ci-dessous visent, en moyenne, l'horizon 2015-2017 ; soit un moyen terme qui laisse suffisamment de temps pour agir et pour que de nouvelles habitudes de déplacement se mettent en place. Précisons que ces valeurs devront éventuellement être validées (complétées, précisées et/ou adaptées) en fonction des objectifs chiffrés qui seront définitivement fixés par le Plan Iris 2 (son projet n'est pas encore approuvé par le Gouvernement régional).

Notons par ailleurs que si la Commune a la maîtrise (partielle au moins) de certains de ces objectifs, ceux-ci ne pourront être complètement rencontrés que si la Région et d'autres niveaux de pouvoirs parviennent, de leur côté, à instaurer un système de mobilité cohérent à l'échelle de toute la métropole bruxelloise et en particulier du nord-ouest bruxellois.

L'accomplissement au cours du temps de ces objectifs chiffrés devra faire l'objet d'une évaluation régulière, tantôt par la Commune, tantôt par la Région (notamment via la gestion des indicateurs de mobilité – cf. ci-dessus).

Objectif	Origine	Commentaires
Réduction du volume global du trafic de 10% et, à plus long terme, de 20 % (base : année 1999)	Région (PRD, projet de Plan Iris 2)	1) faute d'un relevé du trafic en 1999 sur le réseau des voiries locales, l'objectif devra être évalué à partir du relevé de 2009. 2) cette valeur est une moyenne sur le réseau. Des réductions plus importantes sont localement possibles alors qu'elles risquent d'être plus limitées, voire nulles, en d'autres lieux. 3) le scénario du projet de Plan Iris 2 prévoit une réduction du trafic de 10% en 2015 et 20% plus tard.
Réduction de 50 % du nombre d'accidents avec blessés	Fédéral	1) à atteindre par une amélioration du niveau de sécurisation global des espaces publics. Pour les voiries locales, les problèmes semblent se concentrer sur le « bas Koekelberg » (cf. carte D4 phase 1 du PCM). 2) besoin d'un traitement prioritaire des grands axes (dont l'aménagement actuel est suranné et/ou confus pour les divers utilisateurs). 3) en relation avec le développement des zones 30. 4) objectif fédéral déjà ancien (2000) et pas atteint à ce jour (mais utile à réactiver).
Le réseau de quartier (77% du total des voiries de la Région) doit être peu à peu transformé en zones 30	Région (PRD) / Commune	1) découle de la mise en œuvre du Plan directeur d'aménagement de zones 30 (2004). 2) l'ambition est de placer, à l'horizon 2015, les deux tiers du réseau des <u>voiries locales</u> de Koekelberg en zones 30.
Garantir un standard de qualité minimum pour 90% des voiries	Région / Commune	1) les 10% restants représentent un niveau normal d'infrastructures (chaussées, trottoirs...) dégradées devant être renouvelées. 2) compte tenu du diagnostic effectué en 2009 (cf. cartes B2 et B5 - phase 1 du PCM) ; ce niveau est ± atteint. L'enjeu est de le maintenir à l'avenir (cf. usure des infrastructures).

Maintien de la capacité globale de stationnement en voirie à environ 3.400 emplacements	Commune / Région	<p>1) tient compte de la relative optimisation existante des capacités en voirie et de la forte pression (nocturne en particulier) riveraine (habitat très dense).</p> <p>2) des réductions locales de capacité (réaménagement des espaces publics en faveur des utilisateurs « faibles ») pourraient être contrebalancées par des aménagements plus rationnels en faveur des riverains.</p> <p>3) objectif qui devra être réévalué à la lumière du futur Plan Régional de Stationnement (dont l'élaboration devrait débuter prochainement).</p>
Une gestion du stationnement à l'aide de zones bleues et zones payantes qui pourrait couvrir 75% des capacités en voirie	Commune / Région	<p>1) la valeur actuelle est de 52%.</p> <p>2) il convient dans un premier temps d'amortir (gestion administrative) la récente (2009) extension des zones bleues dans le « bas » Koekelberg.</p> <p>3) développement à planifier et tester en fonction des contingences locales (des quartiers).</p> <p>4) il faut éviter de développer des zones bleues qui deviendraient contre productives (peu d'intérêt pour les riverains là où il y a peu de problèmes de stationnement ou dans des quartiers très denses où l'on a guère d'espoir d'accroître les capacités pour les riverains, etc.).</p> <p>5) à terme, l'idée d'une commune intégralement en zone bleue existe. Un objectif qui devra toutefois être réévalué à la lumière du futur Plan Régional de Stationnement (dont l'élaboration devrait débuter prochainement).</p>
Les transports publics doivent assurer 41% des déplacements domicile - travail	Région (PRD)	<p>1) en 2010 (enquête menée auprès du personnel des écoles koekelbergeuses et de l'administration communale), en considérant Koekelberg comme lieu de destination, la part des transports publics oscille, selon les organismes, entre 40 et 50%.</p> <p>2) vu la présence très avantageuse du métro, on peut penser que cet objectif (généraliste pour l'ensemble de la Région) est localement atteint et même dépassé à Koekelberg.</p> <p>3) objectif sous la dépendance d'une augmentation générale de capacité des transports publics (compte tenu de l'accroissement des besoins en relation avec la pression démographique actuelle).</p>
Les transports publics doivent assurer 50% des déplacements domicile – école	Région (PRD)	<p>1) en 2010 (enquête auprès des écoles à propos du mode d'accès des élèves), en considérant Koekelberg comme lieu de destination, la part des transports publics est évaluée à 20-30%.</p> <p>2) la valeur de 50% (moyenne sur la Région) semble difficile à appliquer au cas de Koekelberg, où plus de 50% des accès à l'école se font à pied (en particulier pour le réseau fondamental).</p>
90% des arrêts de transports publics doivent être équipés d'aubettes	Région (PRD)	<p>1) en 2009, 69% des arrêts sur Koekelberg sont équipés d'une aubette.</p> <p>2) la valeur standard de 90% doit être appréciée à la lumière des situations de terrain (parfois particulières). A Koekelberg, un objectif réaliste de 80% suffit car la faisabilité technique n'est pas toujours au rendez-vous.</p> <p>3) un objectif relativement aisé à atteindre sur le court terme.</p>
50% des arrêts de transports publics doivent être dotés d'une information en temps (d'attente) réel	Région (PRD)	<p>1) en 2009, la valeur est de seulement 14% mais elle tient également compte des arrêts de trams pour lesquels le système n'est pas encore opérationnel (il a été testé).</p> <p>2) un domaine à traiter prioritairement pour la ligne de bus 20, (puisque le système ne fonctionne actuellement qu'avec les bus).</p>

Porter la capacité du parc de range-vélos sur le territoire communal à 100 unités	Commune / Région	1) en avril 2009, la capacité était de seulement 23 vélos. 2) un développement assez rapide est attendu mais le programme d'installation de range-vélos par la Région a pris du retard ; 3) installation à prévoir en divers lieux clés de la vie locale (noyau commercial, équipement....). 4) un objectif pour le court terme, en espérant une phase de développement ultérieure.
--	---------------------	--

4. POUR UN SYSTEME DE DEPLACEMENT INTEGRE - UNE MEILLEURE MAITRISE DES FLUX AUTOMOBILES

Pour inscrire le PCM de Koekelberg dans un canevas crédible de mobilité durable, il faut arrêter un scénario qui tienne la « route » tant à une échelle macroscopique (le nord-ouest bruxellois) qu'à l'échelle locale. Définir en somme un système de déplacement dont les diverses composantes sont pleinement intégrées.

4.1 Sur un plan macroscopique

A la base, les problèmes posés (danger, pollutions...) sont essentiellement la conséquence d'une utilisation excessive de l'automobile et des camions. Outre la promotion des moyens de déplacements alternatifs à ceux-ci, le PCM a comme objectif majeur une meilleure maîtrise du trafic (au sens large du terme). En cela, plusieurs scénarios contrastés, sur un plan macroscopique, font parties du domaine du possible :

→ Pour rappel (pages 2 et 3), les **scénarios se traduisant par un accroissement du trafic** sont exclus car ils seraient opposés à un objectif de mobilité durable. A ce titre, nonobstant par ailleurs son coût, on ne peut envisager l'option d'un prolongement du tunnel Léopold II sous l'intégralité du tracé de l'avenue Charles Quint.

→ Le **scénario tendanciel** (dynamiques en cours) n'est pas davantage à retenir car il se traduit par :

- des volumes de trafic toujours à la hausse, même s'ils tendent aujourd'hui à quelque peu se stabiliser (à des valeurs très élevées il est vrai) ;
- des interventions en faveur des transports publics (bouclage récent du métro, sites propres intégraux ou partiels, perspective éloignée de RER...) et de la sécurisation générale de l'espace public qui ont le mérite d'exister, mais qui sont encore trop partielles, lentes et/ou velléitaires ;
- des perspectives de changements « spontanés » qui sont seulement liées à des événements « extraordinaires » (conflits à l'échelle planétaire, crise majeure de l'énergie...); une solution par l'absurde en somme...

→ Il n'y a donc place que pour un **scénario volontariste** tablant sur une **réduction significative du trafic** (cf. PRD et projet de Plan Iris 2). Il reste cependant à préciser quels sont les tenants de cette réduction. Il faut déterminer, à une échelle macroscopique, si les efforts doivent être essentiellement supportés par :

- les navetteurs en provenance de l'extérieur de la Région (pour lesquels Koekelberg est rarement un lieu de destination) ?
- les Bruxellois qui transitent par Koekelberg dans le cadre de relations intra-régionales (le Molenbeekois qui se rend au quartier du Miroir par exemple) ?
- les Koekelbergeois eux-mêmes dans leurs besoins de mobilité quotidiens ?

Il est bien sûr demandé à chacun d'y mettre du sien, en adoptant des comportements de mobilité qui vont davantage dans le sens de la durabilité avec :

- davantage d'utilisation des transports publics et des modes de déplacements doux (à pied, en vélo) pour les bruxellois ;
- un report modal vers le RER et autres modes de transports collectifs pour la navette entrante dans la Région ;
- comme autres pistes également exploitables à l'avenir : le développement du télétravail, l'instauration d'un péage urbain ou encore l'instauration d'une zone à basse émission (NB : les véhicules les plus polluants ne pourraient plus entrer en ville).

Un point essentiel pour Koekelberg consiste à **réduire la navette automobile entrante dans la Région**. Outre les (divers) 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...). Dans cette optique, le **scénario volontariste pour Koekelberg a comme point de départ** les énoncés suivants (extraits du PRD, aujourd'hui en cours de révision sous le vocable de PRDD) :

- « *Pour combattre et inverser l'évolution du trafic (le trafic sur les autoroutes d'accès au Ring a augmenté ; les heures de pointe s'étalent ; les grands axes étant saturés, l'augmentation du trafic de transit affecte le réseau secondaire, en dépit du caractère généralement résidentiel des quartiers traversés), la Région mène une politique ambitieuse de réduction du trafic automobile et d'expansion des autres moyens de transport .../...* » ;
- « *Concernant la navette entrante, l'objectif du RER est d'entraîner un report modal significatif en faveur des transports en commun et permettre la limitation du trafic routier, pour améliorer la qualité de vie des Bruxellois* » ;
- « *Les entrées de la ville doivent permettre d'agir concrètement sur la maîtrise du trafic routier (de son intensité, des comportements) et sur la réduction des flux entrants dans la ville .../...* ».

Dans la pratique, pour Koekelberg, cela signifie **qu'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). Donc que des mesures concrètes doivent être prises à la limite entre la Région Bruxelloise et la Région Flamande (modifications des phases de feux, aménagement de « portes de ville », transfert modal organisé à partir du Ring...). Les points clés concernés les plus proches de Koekelberg étant :

- le croisement du ring et de la chaussée de Ninove (\pm à la limite entre Molenbeek et Dilbeek), ainsi que l'itinéraire de « bison futé » empruntant, depuis Dilbeek, la Berchemstraat (pont franchissant le ring), la rue Kasterlinden et la rue Elbers ;
- l'amorce de l'avenue Charles Quint (à Berchem-Ste-Agathe, à proximité de l'échangeur autoroutier de Grand-Bigard) ;

- le carrefour entre l'avenue de l'Exposition, l'avenue de l'Arbre Ballon et la chaussée Romaine (+ la sortie du Ring vers l'avenue de l'Arbre Ballon), à Jette.

Des mesures qui seront certainement peu populaires pour les navetteurs mais qui sont indispensables pour :

- assurer la réussite du projet de RER ;
- mettre en place une réelle politique de mobilité durable ;
- endiguer une pollution atmosphérique de plus en plus prononcée ;
- restaurer la qualité de vie de l'ensemble des quartiers du nord-ouest Bruxellois, donc y compris des quartiers de Koekelberg ;
- permettre le réaménagement des grands axes du nord-ouest bruxellois en boulevard urbain multimodaux (notion qui sous-entend une qualité de vie et d'aménagement, une prise en compte équilibrée des divers modes de déplacements) et non plus en autoroute urbaine ;
- ...



Le carrefour à feux entre l'avenue Charles Quint et la chaussée de Zellik (à gauche, à Berchem-Ste-Agathe) et celui entre l'avenue de l'Exposition et l'avenue de l'Arbre Ballon (à droite, à Jette) : des lieux clés pour réguler la circulation entrante en Région Bruxelloise.

Toujours à une échelle macroscopique, on ne peut se contenter du **seul objectif de réduction (la plus importante possible) du trafic automobile imputables aux seuls navetteurs**. On doit également permettre et garantir un **report modal** global et cohérent vers les transports publics et assurer la mise en place d'un système de déplacement intégré.

Limiter les « **robinets d'entrée** » en Région bruxelloise est une première et très importante étape. Elle seule ne suffit pas car :

- elle doit accompagner la mise en service du RER lequel devrait également être un atout pour les déplacements intra-bruxellois des Koekelbergeois ;
- il faut prévoir des possibilités de transfert modal (parkings et transports publics performants) aux frontières mêmes de la Région.

Des objectifs qui, hélas, ne pourront être rencontrés qu'à moyen et long termes et sur lesquels la commune de Koekelberg n'a aucune emprise.

4.2 A l'échelle des quartiers

En diminuant la navette entrante dans Bruxelles, il est clair que l'on atténuera significativement la pression automobile exercée à l'échelle des quartiers. Cette perspective dépend cependant d'interventions majeures posées aux niveaux du pouvoir régional (aménagement des grands axes) et du fédéral (RER).

Même si à terme les problèmes de trafic prendraient un caractère moins pressant pour les quartiers, il ne faut pas mettre de côté les **possibilités de réorganisation de la circulation qui existent à l'échelle locale** :

- pour réduire l'attrait de certains tracés de transit parallèles (cf. rue de Ganshoren et rue de l'Armistice plus particulièrement), voire carrément y mettre fin ;
- pour contrer un trafic de transit qui n'est pas le seul fait des navetteurs mais est également généré à une échelle plus locale (avenue Seghers, avenue de l'Indépendance Belge, rue de la Carrière...) ;
- pour assurer une simplification et une meilleure sécurisation des déplacements (cf. le croisement difficile des véhicules. Ex. : rue Van Hoegaerde, rue Piermez, chaussée de Jette entre les rues Fourez et des Archers...) ;

Les plans de circulation de plusieurs **quartiers** sont de ce fait susceptibles d'être modifiés (avec notamment l'ajout ou la modification de sens uniques) dans l'esprit d'y endiguer le trafic de transit. C'est plus particulièrement le cas du :

- quartier de la rue de Ganshoren ;
- quartier Armistice – Vande Sande ;
- quartier Berchem-Sainte-Agathe – Paix ;
- quartier Seghers – Indépendance Belge.

Les possibilités et enjeux relatifs à ces quartiers sont pointés plus loin dans le dossier. Pour ceux-ci, il est clair qu'il faudra choisir entre des scénarios légers ou des scénarios plus drastiques (chacun ayant des avantages et des inconvénients).

In fine, par le biais de ces possibilités d'interventions locales, la commune de Koekelberg peut certainement apporter sa contribution à des objectifs plus macroscopiques et peser dans le débat.

4.3 En conclusion – pour un système intégré de déplacements dans le nord-ouest Bruxellois

En conclusion, l'organisation future des déplacements dans le Nord-Ouest Bruxellois devrait si possible privilégier un système intégré reposant sur les séquences suivantes :

1. Une réduction des capacités entrantes en Région Bruxelloise 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 Mettewie...) sous la forme de boulevards où les transports publics (trams, bus) bénéficieraient d'un site propre (cf. le projet de tram entre la place Simonis et le nord 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 avenue 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 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.

C. SCHEMA DIRECTEUR DES DEPLACEMENTS ET DU STATIONNEMENT

Le schéma directeur définit pour chaque mode de déplacement la structure des réseaux, y compris leur hiérarchisation et leurs interconnexions. Il intègre également les lignes de force du scénario, soit les volets d'actions prioritaires afin qu'une mobilité plus durable puisse se mettre en place à Koekelberg.

Le schéma directeur traite successivement :

- de l'organisation générale (et la sécurité) des déplacements (tous modes confondus) et du transport des marchandises ;
- du stationnement ;
- des transports publics ;
- de la mobilité douce (déplacements piétons et cyclistes) ;
- de la signalisation ;
- de l'information du citoyen et des divers acteurs de la mobilité.

1. ORGANISATION GENERALE DES DEPLACEMENTS

1.1 LE DEVENIR DU RESEAU DE VOIRIES

En matière d'organisation des déplacements, un important volet traite du **réseau des voiries** et de son avenir.

Si on excepte les infrastructures du chemin de fer et du métro, les voiries assurent la majeure partie des déplacements à Koekelberg (que ce soit à des fins d'origine - destination ou de transit). Or, compte tenu :

- de la densité du réseau existant,
- d'un territoire qui est intensément (et même souvent densément) urbanisé,
- de l'objectif général de réduction du trafic automobile (qui fait que l'hypothétique création de nouvelles infrastructures souterraines - des tunnels d'ampleur - n'est pas à l'ordre du jour),

il n'y a pas lieu, ni même la possibilité, de prévoir la création de nouvelles voiries.

Le maillage actuel des voiries koekelbergeuses (et son dimensionnement) sont donc à considérer comme étant des paramètres invariants pour le long terme.

1.2 HIERARCHIE DU RESEAU ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Le devenir du réseau des voiries existantes doit s'inscrire dans la durabilité, prévoir une meilleure hiérarchisation et sécurisation, ainsi que davantage d'ouverture pour d'autres modes de déplacements que l'automobile.

La hiérarchie proposée par le projet de Plan Iris 2 (Plan Régional des déplacements, en attente d'une approbation par la Gouvernement régional) s'inspire très largement de celle du Plan Iris 1 (adopté en 1998). Elle concerne les quelques grandes voiries koekelbergeuses (cf. les cartes 1a et 1b) ; le reste du réseau étant repris par défaut sous le vocable de « réseau de quartier ». On peut bien sûr être perplexe devant le côté normalisateur d'une telle hiérarchie. Elle a toutefois le mérite de donner les lignes directrices quant au rôle assigné aux diverses voiries et à la manière d'en assurer l'aménagement présent et/ou à venir.

La hiérarchie du projet de Plan Iris 2 comprend l'ajout d'un nouvel échelon hiérarchique, le « collecteur type A », compris entre les voies « interquartier » et les collecteurs de quartier originels (que l'on désignera ici sous le vocable de « collecteur type B »). Ce changement, outre les propositions qu'il génère (et qui ne sont pas partagées dans l'énoncé du PCM – cf. la proposition alternative reprise à la carte 1b), offre l'occasion de réévaluer plus largement la hiérarchie issue tant du Plan Iris 1 que du projet de Plan Iris 2 (cf. ci-dessous).

a. Les voies métropolitaines : (le boulevard Léopold II et la place Simonis + le tunnel Léopold II et ses entrée/sortie avec l'avenue Bossaert, l'axe de rocade composé de l'avenue Bossaert, la place de Bastogne et le boulevard Mettwie) :

Même si, à terme, on peut espérer une réduction du trafic parcourant ces grandes artères, on ne peut remettre en cause leur rôle majeur dans la circulation à Bruxelles car se sont :

- les principaux axes de circulation entre le centre et la périphérie ; entre le nord-ouest et le sud-ouest bruxellois ;
- des tracés privilégiés, pour ne pas dire obligés, pour le charroi des camions, le trajet des convois exceptionnels...

Un rôle qui doit être maintenu et amélioré, même si on peut légitimement ambitionner pour l'avenir que de tels axes soient demain davantage des « **boulevards urbains** » que des « autoroutes urbaines » (cf. ci-dessous).

Sur un plan formel, on peut constater que la hiérarchie du plan Iris pose un problème pour le charroi lourd accédant au centre ville depuis l'E40 (ou inversement). Comme le tunnel Léopold II n'est pas accessible aux camions, ceux-ci sont en effet astreints, entre la place Simonis et l'avenue Charles Quint, à utiliser l'avenue des Gloires Nationales ou l'avenue du Panthéon, soit des axes définis en tant que voies « interquartiers ». Un problème qui peut sembler être qu'un détail sémantique, mais qui a pourtant de réelles et dommageables implications sur le terrain (cf. ci-dessous).

➔ **L'axe métropolitain radial composé du boulevard et du tunnel Léopold II (+ la place Simonis) :** hormis la limitation spécifique évoquée ci-dessus à propos du charroi lourd (les camions ne peuvent utiliser le tunnel), ces sites sont l'objet d'enjeux bien spécifiques.

☒ Pour le **tunnel Léopold II**, il conviendrait :

- de correctement rénover une infrastructure qui montre des signes de vieillissement et de fragilité inquiétants (effondrements de parois...) ;
- d'harmoniser la signalétique interne (ex. : si le régime des vitesses a été opportunément relevé à 70 km/h, on découvre, à l'approche de la traversée du canal, un panneau de rappel du 50 km/h. Une signalétique (NB : elle est sur le territoire de Molenbeek) qui n'est en fait pas du tout de « rappel », mais qui marque un changement de la vitesse autorisée) ;
- d'équiper l'avenue Bossaert d'une signalétique d'information (totem) quant à l'état de congestion du trafic dans le tunnel. Il est en effet fréquent que des automobilistes s'engagent dans la trémie d'accès au tunnel... avant de dangereusement rebrousser chemin (en marche arrière) en constatant qu'il est encombré. Une signalétique informative serait donc un plus, tant sur le plan de la sécurité routière que de l'information des utilisateurs ;

- d'instaurer, tant pour le tunnel que pour l'ensemble de la petite ceinture, un service de veille pour les dépannages (pendant les heures de pointe de la journée). De tels services existent en d'autres pays et ils permettent d'évacuer au plus vite les véhicules en panne. Une telle assistance serait la bienvenue, afin de limiter les situations de « crise » (embarras prolongés du trafic), hélas trop fréquente sur la petite ceinture et le Léopold II ;
- de développer, à terme, 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. Ce qui implique de revoir le fonctionnement et l'organisation de certaines sorties du tunnel et de certains carrefours (cf. le carrefour Charles Quint – Gloires Nationales – Panthéon, à Ganshoren). A cet égard, on ne doit pas oublier que, au mieux le tunnel Léopold II et la petite ceinture « fonctionnent » (toute chose égale par ailleurs), au moins la tentation de parcourir des trajectoires alternatives (dont certaines traversent des quartiers résidentiels koekelbergeois) sera grande.

NB : le traitement du carrefour avec l'avenue des Gloires Nationales et l'avenue du Panthéon est crucial à plus d'un titre. Il est tributaire d'une éventuelle réorganisation de la circulation autour de la Basilique (cf. ci-dessous). On ne doit pas exclure, dans ce cadre, un **prolongement éventuel (et limité) du tunnel Léopold II** sous ce carrefour et le début de l'avenue Charles Quint. Cela permettrait de réduire sensiblement la pagaille qui règne à ce carrefour mais aussi d'aménager des espaces publics de meilleure qualité (mieux à même de valoriser la Basilique et son noyau commercial). Tout cela nécessite bien sûr une étude en termes de faisabilité, coût, etc.



Si certains accès du tunnel sont à l'abri de remontées de files (à gauche, au carrefour Panthéon - Gloires Nationales), d'autres peuvent régulièrement interférer avec le trafic de surface (à droite, carrefour Léopold II – Eglise Sainte-Anne).

☒ 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 douce 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. Une priorité, par exemple, consisterait à doter le boulevard de pistes cyclables intégralement protégées (quitte à réduire quelque peu une capacité de stationnement qui est de toute façon marginale à l'échelle macroscopique - soit à l'échelle du quartier concerné). Le boulevard est en effet un axe essentiel pour les relations des deux-roues entre l'ouest de Bruxelles et le centre (NB : les comptages effectués lors de la phase 1 du PCM, montrent bien cette importante utilisation). Or, malgré l'importante largeur du boulevard, les deux roues n'y disposent pas d'infrastructures dignes de ce nom.



Boulevard Léopold II : une accumulation de bandes de circulation, d'aires de stationnement et de trottoirs de « service » (pour celui qui a parké son véhicule).

Enfin, on attirera l'attention sur le fait que le boulevard Léopold II ne dispose pas du statut de voie prioritaire, ce qui est curieux pour un axe métropolitain même si, en temps normal, cela ne prête pas à conséquence (tous les carrefours à Koekelberg sont régulés par des feux). Mais en cas de panne des feux... Une formalisation du statut de voie prioritaire serait donc le bienvenu.

☒ Pour **la place Simonis**, lieu de convergence de nombreuses voiries et lignes de transports publics, les enjeux sont également multiples. Il existe un projet de réaménagement par la Région (qui dispose d'un permis d'urbanisme), en attente d'exécution. Il 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.

On notera qu'un des enjeux (et scénario) du PCM consiste à évaluer dans quelle mesure une intervention communale à l'échelle des quartiers voisins (rue de l'Armistice - cf. plus loin), permettrait de renforcer l'efficacité du réaménagement proposé par la Région.



Le réaménagement de la place Simonis ambitionne de résoudre les situations les plus inextricables régulièrement observées aujourd'hui.

→ **L'axe métropolitain de rocade composé de l'avenue Bossaert, de la place de Bastogne et du boulevard Mettwie** : tient non seulement un rôle important dans les relations entre le nord-ouest et le sud-ouest bruxellois, mais également en tant que pôle d'échange du trafic avec la radiale du « Léopold II » (notamment en tant que point d'accès au tunnel Léopold II). Si la place de Bastogne, dont le réaménagement est encore assez récent, ne pose pas de problèmes majeurs, l'aménagement de l'avenue Bossaert, quant à lui, n'est pas des plus satisfaisants. Il s'inscrit dans un contexte relativement confus de grandes avenues (entre les boulevard de Smet de Naeyer et Mettwie), sans aucune homogénéité et continuité d'aménagement (en 1,5 km, pas moins de 8 modes d'aménagements différents se succèdent).

Il est préconisé que la Région entreprenne une **étude globale** de cet axe, entre le boulevard Mettwie (± à hauteur du carrefour de l'avenue du Château) et la rue Léopold Ier (Jette), afin de jeter les bases d'une refonte cohérente de ces voiries. Une refonte qui sera d'autant plus utile que l'idée d'une mise en site propre, voire d'une « tramification », de cet axe, est de plus en plus régulièrement évoquée.



Avenue Bossaert (à gauche) : des cheminements piétons jouxtant directement les flux de circulation, une aire de stationnement centrale (d'où il faut traverser...)... un concept sans doute défendable lors de la création de la voirie (au début du 20^{ème} siècle). Mais est-il encore adapté pour une voie métropolitaine d'aujourd'hui ? Une même interrogation se présente de « l'autre côté » de la Basilique, avenue Sermon, à Ganshoren (photo de droite).

En conclusion, on n'oubliera pas que les axes métropolitains se situent au sommet de la hiérarchie des voiries bruxelloise. C'est dire leur importance sur le plan de la mobilité ! Il convient dès lors que de tels axes soit prioritairement dévolus à de réelles fonctions de mobilité (tant motorisée que non motorisée) et non des fonctions « passives », tels le stationnement (ces dernières étant, si besoin, à rencontrer selon d'autres modes opératoires, évoqués par ailleurs).

b. Les voies interquartiers (avenue du Panthéon, avenue des Gloires Nationales, avenue de l'Hôpital Français, avenue de Jette, chaussée de Gand, avenue du Karreveld, une courte section de l'avenue de la Liberté) :

A l'instar des voies métropolitaines, elles doivent rester sous le régime du 50 km/h et être dotées du statut de voie prioritaire (qui, sauf avenue Jette et chaussée de Gand, fait défaut actuellement, même si des restrictions locales à la priorité de droite existent çà et là). Un statut utile tant pour assurer la fluidité du trafic et des transports publics, que pour y améliorer la sécurité (une voie prioritaire ne favorise les excès de vitesse que si aucune mesure d'accompagnement est prise). Mais il faut aussi veiller à ce que ces artères bénéficient d'un aménagement contemporain utile aux riverains comme aux utilisateurs doux de l'espace public (piétons, cyclistes).

→ **Avenue du Panthéon et avenue des Gloires Nationales** (+ courte section de l'av. de la Liberté) : ces artères ont un rôle important puisqu'elles accueillent le trafic lourd qui ne peut emprunter le tunnel Léopold II. Leur aménagement est particulièrement hétéroclite et difficile à comprendre pour un utilisateur non averti : à double sens, puis à sens unique ; avec un contresens bus séparé de la circulation, puis jointif à celle-ci, des priorités de droite plutôt inattendues, etc. Une situation d'autant plus délicate qu'il y passe de nombreux camions.

Une simplification générale de la circulation est grandement souhaitable mais elle 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.



A gauche, avenue du Panthéon : une incitation pour les cyclistes à utiliser cet axe pourtant peu propice aux vélos ; à droite, avenue des Gloires Nationales : un contresens réservé aux seuls bus qui n'est pas toujours respecté !

→ **Avenue de l'Hôpital Français** : parcourue par la ligne de tram 19, elle présente des déficiences à plus d'un titre :

- c'est le seul maillon d'un axe de mobilité Basilique – Grand Bigard qui n'ait pas été récemment remis à neuf (à l'instar de l'avenue Goffin et de l'avenue du Roi Albert, à Berchem) ;
- elle marque une rupture dans le maillage cyclable entre la Basilique et la place Schweitzer (depuis que l'avenue Goffin comporte des pistes cyclables) ;
- elle n'est pas sous le statut de voie prioritaire alors que son prolongement naturel, l'avenue Goffin, l'est depuis 2006. Une situation incompréhensible pour les utilisateurs ;
- le carrefour avec l'avenue du Panthéon est régulièrement engorgé en raison des... problèmes enregistrés par le carrefour entre l'avenue du Panthéon et l'avenue Charles Quint. Un problème qui pénalise les transports publics (le tram 19 en particulier) ;
- sa gestion pose des difficultés puisque c'est une voirie communale partagée entre Koekelberg, Berchem-Sainte-Agathe et même Ganshoren.



Avenue de l'Hôpital Français : une avenue dont le concept d'aménagement est inchangé depuis des décennies.

Un projet de modernisation devrait donc être développé pour cet axe, en veillant notamment :

- à prévenir les pertes de temps enregistrées par le tram 19 (site propre à l'approche du carrefour avec l'avenue du Panthéon, etc.) ;
- à l'harmonisation du régime de priorité (cf. ci-dessus), en plaçant l'avenue en voie prioritaire ;
- à assurer une continuité de tracé (avec l'avenue Goffin) pour les cyclistes (piste ou marquages de bandes).

→ **Avenue de Jette** : tient une fonction standard de voie interquartier entre la place Simonis et le quartier du Miroir à Jette. Elle intègre un site propre pour le tram 19 (en provenant de Jette, il y a une trémie un peu avant le carrefour avec l'avenue des Gloires Nationales - le tracé du tram étant souterrain entre cette avenue et l'avenue du Panthéon, section pendant laquelle il dessert la station Simonis) et des bandes cyclables. L'avenue comprend dès lors des réseaux séparés pour les divers types d'utilisateurs, ce qui est un atout.

Quelques problèmes devront toutefois être pris en considération à court et moyen termes :

- la qualité des trottoirs est à la baisse ;
- l'aménagement des carrefours (en particulier celui avec la rue des Archers) est loin d'être optimal pour les piétons ;
- le site propre du tram est utilisé comme « aires de séjour », ce qui est plutôt dangereux (cf. photo ci-dessous) ;
- 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.



Avenue de Jette : à gauche, le carrefour avec la rue des Archers est marqué par une (fort) longue traversée piétonne et un profil d'insertion qui favorise la vitesse (même si la rue des Archers n'est pas prioritaire) ; à droite, l'aire engazonnée est souvent utilisée comme aire de promenade et canisite. Une utilisation opportuniste mais qui n'est pas sans risque !



Carrefour entre l'avenue de Jette et l'avenue des Gloires Nationales : un réaménagement récent et quelque peu hybride qui restera sans doute en l'état tant que de nouvelles dispositions n'auront pas été arrêtées à propos de l'organisation du trafic autour du parc Elisabeth et de la Basilique.

c. Les collecteurs de quartier (cf. carte 1a et 1b) :

Le projet de Plan Iris 2 (actualisation du Plan Régional des Déplacements) met, en ce qui concerne la hiérarchisation du réseau des voiries, l'accent sur la nécessité de distinguer :

- les collecteurs (collecteur type A) qui assurent une certaine continuité entre quartiers voisins, au même titre que les voiries interquartier, mais avec une intensité de trafic et des vitesses de circulation moindre ;
- les collecteurs (collecteur type B) qui ont une fonction d'échange entre le réseau local (réseau de quartier) et le réseau de hiérarchie supérieure. Ils servent à drainer la circulation générée par les quartiers vers le réseau primaire.

La Région a une proposition de **collecteur de type A** (cf. carte 1a). Elle comprend diverses bizarreries qui semblent davantage imputables à une méconnaissance des voiries concernées qu'à une stratégie volontariste donnée :

- les avenues de l'Indépendance Belge, Seghers, de Berchem-Sainte-Agathe et de la Paix, sont classées comme collecteur de type A alors que le trafic enregistré et sa fonctionnalité en font plutôt des collecteurs de type B, voire de simples raccourcis à des voiries de niveau hiérarchique supérieur ;
- les avenues de la Liberté et du Château, avec des charges de trafic et une fonction « interquartier » bien plus marquées que pour les voiries précitées (et ce depuis des temps immémoriaux), ne sont pas reprises comme collecteur de type A (ce qui est pourtant le cas de la rue de Ganshoren, prolongement « naturel » de l'avenue du Château).

Dans le cadre du PCM (la hiérarchie du projet de Plan Iris 2 n'étant pas officielle et définitive), d'autres choix sont proposés (cf. carte 1b) :

- les avenues de l'Indépendance Belge et de la Paix ne sont pas retenues comme collecteur de quartier A car le trafic y est relativement faible et/ou ne répond pas à la notion de continuité de trajectoire entre les quartiers ;
- pour des raisons assez proches, les avenues Seghers et de Berchem-Sainte-Agathe ne sont pas davantage retenues, mais surtout aussi parce l'utilisation de ces artères posent des problèmes pour le carrefour (complexe) avec l'avenue Bossaert et l'avenue du Panthéon. Plutôt que de consacrer (voire développer) ces artères dans un rôle « perturbateur », il conviendrait d'envisager un scénario de protection des quartiers concernés face au trafic de transit (cf. par ailleurs) ;
- les avenues de la Liberté et du Château sont, en revanche, proposées comme collecteur de type A. Outre une fonction de drain du trafic local, elles assurent en effet la continuité des relations entre les quartiers et elles ont été récemment sécurisées par la Région à cet effet ;
- plus accessoirement, la hiérarchie proposée considère la chaussée de Jette comme collecteur de type A entre le boulevard Léopold II et l'avenue Carton de Wiart (et pas seulement jusqu'à l'avenue Serkeyn), ainsi que l'avenue de la Basilique (plutôt que l'avenue Sebrecht) dont la continuité vers Berchem-Sainte-Agathe est bien meilleure.

Les **collecteurs de type B** ne font pas partie du réseau (primaire) déterminé par la Région, mais bien du réseau de quartier. La détermination des collecteurs dépend des communes. Elle est avant tout formelle et théorique car il est difficile de standardiser les aménagements aux multiples cas que l'on peut rencontrer sur le terrain. Elle a quand même un intérêt pratique pour Koekelberg dans la mesure où elle permet de sortir du lot les voiries du réseau de quartier qui sont les plus cruciales sur le plan local (toute intervention sur ces voiries doit faire l'objet d'une attention redoublée).

Les collecteurs de type B proposés sont :

- 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 (qui font plutôt offices aujourd'hui de voies interquartier informelles) ;
- la rue Schmitz (lien privilégié entre les Etangs Noirs et la rue de l'Eglise Sainte-Anne) ;
- les rues Sergijsels et Houzeau de Lehaie.

d. Protection des quartiers contre le trafic de transit (cf. carte 2)

Diverses interventions relatives aux plans de circulation sont susceptibles de limiter, voire d'éliminer, le trafic de transit qui affecte, de manière intempestive, certains quartiers. Les solutions techniques existent (mise à sens unique, fermeture de berme, etc.) mais le recours à celles-ci est avant tout une question de choix entre :

- le maintien d'une perméabilité assez générale du réseau de quartier et l'acceptation des désagréments et dangers que cela génère ;
- un traitement (contraintes) limité aux situations les plus extrêmes ;
- des mesures de contraintes beaucoup plus généralisées à l'ensemble des quartiers résidentiels, même là où les inconvénients sont réelles mais le plus souvent limitées dans le temps (les heures de pointe).

Les mesures envisagées sont relatives aux cas suivants :

- la **rue de Ganshoren** : 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 – cf. ci-dessus). Une fermeture pure et simple du passage carrossable sous voie (du chemin de fer) est parfois évoquée, mais elle est sans doute excessive au vu du peu de relation existante. Une mise à sens unique de la rue (dans le sens « sortie de ville ») pourrait en revanche grandement atténuer la pression automobile sur tout le « bas Koekelberg ». On notera que, dans la mesure où la chaussée de Gand a été récemment mise à sens unique, une telle mesure pour la rue de Ganshoren n'est certainement plus du domaine de l'inimaginable ;
- la **rue de l'Armistice** sert de bypass à l'encombrement de la place Simonis et l'ensemble du quartier Vande Sande est affecté par du trafic de transit. Deux scénarios sont envisageables. Tout d'abord, attendre le réaménagement de la place Simonis en espérant qu'il en résultera moins d'encombrement et donc moins de tentation à utiliser le quartier comme raccourci. Ensuite, une mise à sens unique de la rue de l'Armistice permettrait d'empêcher les trajectoires incriminées, tout en simplifiant le trafic à hauteur de la place Simonis. NB : on notera que la mise à sens unique de la rue de l'Armistice concernerait sa branche sud, mais pourrait également concerner sa branche nord (le cas échéant avec des phasages d'implémentation différents, un phase conditionnelle, si « besoin ») ;
- le **quartier de l'avenue Seghers et l'avenue de l'Indépendance Belge**, connaît également du trafic de transit mais dans une proportion bien moindre que les deux cas visés ci-dessus. Une fermeture de l'avenue Seghers à hauteur du carrefour avec les avenues Bossaert et du Panthéon (aisée à prévoir puisqu'un dispositif de demi-tour existe déjà) permettrait non seulement de réduire (et même éliminer) ce trafic de transit, mais également de simplifier le fonctionnement du carrefour susmentionné. L'insertion du trafic depuis l'avenue Seghers dans l'avenue du Panthéon (direction Basilique) est en effet plus un « bricolage » qu'un aménagement performant. Les manœuvres des automobilistes sont non seulement parfois acrobatiques, mais dangereuses et perturbent la fluidité générale du trafic. NB : en guise de mesure d'accompagnement (optionnelle) une fermeture d'accès serait également possible pour l'avenue de l'Indépendance Belge soit côté Bossaert, soit côté Panthéon ;

- le **quartier de l'avenue de la Paix et l'avenue de Berchem-Sainte-Agathe** pourrait être traité suivant le même principe que les avenues Seghers et de l'Indépendance Belge. Dans un tel cas de figure, il conviendrait cependant de prévoir, comme mesure d'accompagnement, la mise à sens unique de la rue de la Carrière.

Précisons que les mesures pointées ci-dessus sont, pour tous les cas de figure, toujours susceptibles d'être testées avant d'éventuellement procéder à des aménagements définitifs.

e. Les zones 30 (cf. carte 3) :

Un point important en matière de mobilité repose sur la 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 (cf. carte 3). Ce changement spectaculaire aura des répercussions importantes et variées sur la mobilité à Koekelberg en offrant plus de quiétude aux riverains et plus de sécurité aux usagers dits faibles de l'espace public (piétons, vélos, PMR). Cette diminution de la vitesse autorisée dans les quartiers (qui devra se concrétiser par des mesures d'aménagement et de contrôle adéquates) offrira non seulement plus de chances à d'autres modes de déplacements, mais limitera aussi le différentiel de vitesse existant entre l'automobile et les transports publics, le vélo...

L'aménagement en zone 30 requiert de restreindre (pour ne pas dire éliminer) durablement le trafic de transit (cf. ci-dessus). Cela implique que pour certains quartiers Koekelbergeois (cf. carte 2), on réduise éventuellement la trop grande perméabilité actuelle (à la circulation automobile) du réseau des voiries : avec davantage de sens uniques, des mise en impasse, etc.

Outre le développement de zones 30 récemment enregistré aux abords des écoles – cf. la représentation sur la carte 3 de la situation existante), la carte 3 distingue **deux niveaux de priorité dans l'aménagement des zones 30**. Ceux-ci sont déterminés par :

- la nécessité de traiter prioritairement et globalement le territoire du « bas Koekelberg » et du quartier Lepreux – De Roover (la configuration des voiries en font des quasi zones 30 de fait) ;
- des compléments de zones 30 à assurer lors d'une seconde phase d'intervention. Compléments relatifs aux principales artères communales du « bas Koekelberg » (rue Jacquet, rue de l'Eglise Sainte-Anne, rue de Ganshoren et rue Schmitz) et à des voiries plus « isolées » sur le plan du régime des vitesses autorisées (ex. : rue de la Carrière, rue des Archers...).

On rappellera que le projet de développement des zones 30 ambitionne que, pour 2015, les deux tiers du réseau des voiries de quartier soient en zone 30. Les grands voiries à berme centrale du quartier du « Plateau » (avenue de l'Indépendance Belge, avenue Seghers...) ne sont pas prévues dans un tel programme. Si on ne peut exclure qu'un jour ce soit le cas, il est certainement prématuré d'envisager aujourd'hui un tel cas de figure (contraindre le respect du 30 km/h en de telles avenues serait difficile et apparemment peu utile - ces artères enregistrent très peu d'accidents avec blessé – cf. phase 1 du PCM).

1.3 AUTRES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Quelques lieux ou principes marquants dans l'aménagement de l'espace public sont les piliers du scénario proposé et doivent à ce titre être présentés.

a. L'aménagement des places et autres espaces de séjour :

Les places forment habituellement des lieux clés en matière de mobilité : par leur attrait paysager et commercial, leur capacité de transfert multi-modal, leur rôle de distribution des déplacements (plaque tournante), leur rôle central dans la vie locale... Elles permettent également de disposer d'espaces publics où il est possible d'organiser des activités spécifiques (marché, brocantes, fêtes, cirques, animations diverses...).

Koekelberg ne compte pas d'espaces de « séjour » de grande ampleur (NB : raison pour laquelle le parc Elisabeth a parfois été utilisé à cet effet) et les petites places existantes ont longtemps souffert d'une absence de valorisation. Beaucoup de progrès ont cependant été enregistrés ces dernières années avec le réaménagement de la place de Bastogne (le plus ancien), de la place Vanhuffel, de la place Van Hoegaerde ; l'aménagement du parc Victoria et la rénovation du square de Noville.



Le récent réaménagement de la place Vanhuffel (à gauche) et l'aménagement du parc Victoria (à droite) ont permis de créer des espaces de séjour dans le « bas » Koekelberg, territoire qui en était dépourvu.

Compte tenu de ces réalisations récentes, il ne subsiste guère d'espaces à traiter sur le territoire de Koekelberg (NB : le cas spécifique des bermes centrales est évoqué ci-dessous). La **place Simonis** en fait partie. Même s'il vise principalement à répondre à des problèmes de mobilité (c'est un lieu clé en la matière), le réaménagement prévu permettra d'y développer quelques espaces de « séjour » (il n'y a peu de place pour) de bien meilleure qualité.

Pour être complet, et même si cela concerne surtout des espaces qui ne sont pas sur le territoire de Koekelberg, on mentionnera l'intérêt qu'il y aurait à réaménager la **chaussée de Jette** à hauteur du franchissement de la ligne de chemin de fer n°28. Un réaménagement à concerter avec les communes de Jette et de Molenbeek, et qui pourrait éventuellement y dégager de petits espaces de « séjour ». Ceci permettrait de mieux mettre en valeur l'accès à la gare Simonis, de clarifier la lecture des lieux, d'y améliorer la sécurité (objective et subjective) et, indirectement, de contrer les versages clandestins qui y sont fréquents.

b. L'aménagement des avenues dotées de bermes centrales :

Elles font parties, dans le quartier du « Plateau », des caractéristiques paysagères de Koekelberg (cf. phase 1 du PCM). Mais, à l'exception de l'avenue de Berchem-Sainte-Agathe, elles ont été peu modernisées depuis leur aménagement originel.

Les **bermes centrales** servent (quasi exclusivement) **d'aires de stationnement** (avenue de la Liberté, avenue de la Paix, avenue de l'Indépendance Belge et avenue Seghers). 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).

Un questionnement qui vient à son heure, vu l'importante dégradation des aires de stationnement (parfois défoncées) de ces bermes. Avant de procéder à leur éventuelle réfection, il importe d'y envisager, comme dans le cas de communes voisines, un autre type d'aménagement.



Avenue Broustin : un réaménagement récent intégrant une promenade d'agrément, ce que n'a pas, par exemple, l'avenue de l'Indépendance Belge (photo de droite).



Autres exemples de réaménagement récent de bermes centrales : avenue Carton de Wiart (photo de gauche, à Jette) et avenue de la Liberté (photo de droite, à Molenbeek).

c. La sécurisation des carrefours :

Il est important de procéder à une **sécurisation systématique des carrefours** (cf. la carte 4 qui pointe les cas les plus importants). Elle est nécessaire pour réduire le nombre et la gravité des accidents de roulage, mais aussi pour que l'ensemble du territoire communal soit aménagé de manière équivalente et donc cohérente.

Cette sécurisation passe par (cf. carte 4 pour pointer les lieux concernés) :

- le traitement (lourd ou léger) de la plupart des grands axes régionaux et de la place Simonis (cf. plus haut) ;
- le traitement de quelques carrefours appartenant au réseau de quartier (NB : la nature des interventions reprises sur la carte 4, seront détaillées dans la phase 3 du PCM). A propos de ceux-ci, il convient de rappeler qu'une grande partie du passif d'antan a été résorbé au cours de la dernière décennie avec le réaménagement de nombreuses artères tant du « bas Koekelberg » (rue de l'Eglise Sainte-Anne, rue Schmitz, rue Sergijsels, rue de Ganshoren...) que du « haut » Koekelberg (avenue de la Basilique, avenue du Château, avenue de Berchem-Sainte-Agathe, ronds-points Seghers - Indépendance Belge et Seghers – Liberté...).



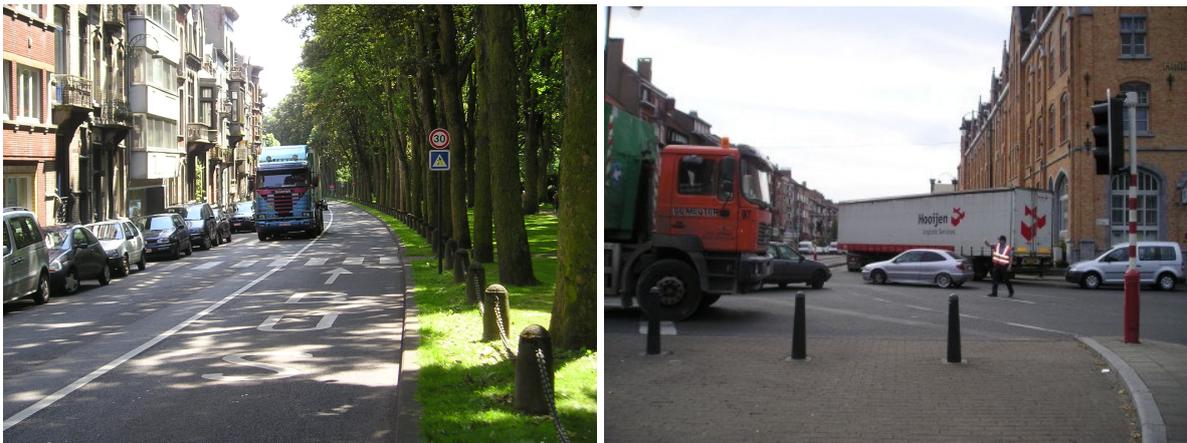
Exemples de lieux à réaménager et mieux sécuriser : le carrefour Vande Sande – Normandie (à gauche, situation confuse) ; le carrefour Gloires Nationales – Vanderborgh (à droite, stationnement sur les coins de rue).

1.4 LES DEPLACEMENTS DES POIDS LOURDS

Koekelberg ne peut que souscrire à la politique régionale (cf. PRD) qui prévoit de **concentrer la circulation des poids lourds (notamment de transit) sur le réseau principal**, de la réglementer strictement sur le réseau interquartier et de l'interdire, sauf dérogation, dans le réseau de quartier.

Concrètement, à Koekelberg, les voiries accessibles à tous les camions sont le boulevard Léopold II et la place Simonis, l'avenue des Gloires Nationales (+ section de l'avenue de Jette entre cette avenue et la place Simonis), l'avenue du Panthéon (+ section de l'avenue de la Liberté entre cette avenue et la place Simonis), l'avenue Bossaert, le boulevard Mettewie et la chaussée de Gand.

Ces mêmes artères font parties du réseau destiné à accueillir les **convois exceptionnels**. Des statuts qui sont confirmés dans la réalité (cf. phase 1 du PCM) et qui permettent le plus souvent d'éviter une percolation aléatoire des plus gros camions à travers les quartiers. On ne peut cependant pas dire que cette circulation du charroi lourd s'effectue sans problème. L'organisation actuelle de la circulation des poids lourds autour de la Basilique n'est peut être pas ce qu'il y a de plus pratique et approprié en la matière. L'étude proposée d'une réorganisation générale du trafic autour du parc Elisabeth et de la Basilique (cf. par ailleurs), vise donc également à évaluer les pistes permettant une meilleure circulation du charroi lourd en ce lieu de passage obligé.



Le charroi lourd n'a d'autre solution que de circuler autour du parc Elisabeth et de la Basilique (à gauche, avenue des Gloires Nationales), ce qui, au carrefour de l'avenue Charles Quint et de l'avenue des Gloires Nationales (à droite, à Ganshoren), donne souvent de spectaculaires (et guère commodes) ballets de camions !

Les avenues de Jette et du Karreveld sont qualifiées, dans la même carte d'itinéraire des poids lourds (projet de Plan Iris 2), de *voiries interdites aux camions de plus de deux essieux sauf circulation locale*. Ce choix colle au statut de voie interquartiers qui a été attribué à ces voiries et, le cas échéant, à l'accessibilité de l'entreprise Godiva (NB : laquelle se devra d'être précisée en phase 3 du PCM, avec une éventuelle réorganisation des accès de la rue De Neck et la rue de l'Armistice). Plus curieusement, cette même qualification est attribuée à l'avenue de la Liberté pourtant interdite aux véhicules de plus de 3,5 tonnes), puis aux avenues du Sippelberg et Mahatma Gandhi (à Molenbeek). Des lieux guère indiqués pour le passage de camions imposants (d'autant que la composante « locale » fait défaut).

Pour le reste du réseau de voiries, l'accès des camions à plus de deux essieux est donc en principe interdit d'après le projet de Plan Iris 2 (sauf exception, justifiée par une configuration spécifique ou un fait du passé) ou bien il ne peut avoir qu'un caractère local (en relation avec un permis d'urbanisme ou un permis d'environnement en vigueur). L'application de ces principes sur le terrain reste toutefois très aléatoire.

Sur un plan général, le maintien des dispositions restrictives existantes (rue Lepreux, avenue de l'Indépendance Belge, avenue de la Basilique, avenue Seghers et avenue de la Liberté) est certainement nécessaire.

Précisons enfin que les problèmes jadis récurrents d'accès d'un charroi lourd dans le « bas » Koekelberg (avec une configuration étroite de voiries) ont quasiment été solutionnés... par le changement notoire de destination du tissu urbain. Jadis très mixte et avec de « grosses » entreprises (brasserie, caisserie, etc.), ce territoire est aujourd'hui devenu quasi exclusivement résidentiel et les problèmes moins cruciaux.

2. LE STATIONNEMENT

2.1 EVOLUTION DES CAPACITES EN VOIRIE

Koekelberg enregistre depuis ces dernières décennies une pression accrue en matière de stationnement. Une évolution qui est la conséquence du taux de motorisation croissant, de la croissance démographique, de l'intense division de maisons unifamiliales (à l'origine) en appartements (d'où multiplication du nombre de ménages), de capacités sur le domaine privé qui sont parfois très réduites (dans le « bas » Koekelberg en particulier), du développement d'une urbanisation dense (dans le « haut » de Koekelberg).

L'offre en voirie, laquelle est relativement bien optimisée (cf. Phase 1 du PCM - diagnostic) est utilisée à concurrence de 77% en journée et 83 % en soirée. Mais si la situation est avantageuse pour le « centre » du territoire (le quartier du « Plateau »), il n'en est pas de même dans le secteur Château – Basilique et dans le « bas » Koekelberg, où les problèmes sont quasi permanents.

Sur un plan macroscopique, il n'y a pourtant pas lieu de planifier une modification significative (dans un sens ou l'autre) de la **capacité de stationnement en chaussée** (3.400 emplacements pour tout le territoire koekelbergeois). Mais des modulations à l'échelle locale sont recommandées dans les cas suivants :

- un réaménagement contemporain de l'espace public s'accompagne souvent de la suppression de quelques emplacements de stationnement pour permettre l'installation de dispositifs ralentisseurs, d'oreilles de trottoirs, de plantations d'alignement ou encore pour donner une meilleure visibilité à des sites potentiellement dangereux et/ou qui sont surencombrés d'automobiles (cf. les coins de rue qui sont souvent touchés à Koekelberg) ;
- lors de travaux de renouvellement de la voirie ou d'une modification apportée à l'organisation de la circulation (ex. : une mise à sens unique), on peut (surtout pour les quartiers anciens où il y a peu de garages privés) tabler sur une augmentation locale de la capacité de stationnement. Par exemple, en permettant le stationnement bilatéral là où il est actuellement unilatéral. Les potentialités subsistantes de ce type sont cependant réduites à Koekelberg (quelques cas de suppression du stationnement alterné par quinzaine, de possibilités de mise à sens unique, cf. carte 2) ;
- le réaménagement des grandes avenues avec berme centrale (quartier du Plateau – cf. par ailleurs) devrait se traduire par une réduction plus prononcée (pouvant atteindre 15 à 20% suivant les situations d'origine) des capacités existantes. Mais cette réduction se ferait en des lieux où la pression de stationnement est la plus faible à Koekelberg et où un accroissement important de capacité a été consenti il y a quelques années (NB : pendant longtemps le stationnement n'a été autorisé que sur les bermes et était interdit côté « maisons) ;
- dans le cadre d'une modification plus fondamentale de l'aménagement des grands axes (cf. le cas du boulevard Léopold II, cités plus haut).

Les lieux concernés par des telles modulations seront listés (avec évaluation chiffrées) dans le programme d'actions du PCM (phase 3).

En tant que mesure d'accompagnement, il faudra poursuivre la lutte contre les cas chroniques de **stationnement sur les trottoirs**. Ce phénomène se traduit par une insécurité accrue (vue masquée, cheminements détournés pour les piétons) et/ou une dégradation de l'infrastructure publique (les trottoirs le plus souvent). Les problèmes de ce type à Koekelberg sont souvent imputables à des fonctions de « kiss & ride » non organisées (cf. les abords de la place Simonis).

2.2 MODES DE REGULATION

Un objectif important poursuivi depuis plusieurs années a consisté à assurer une meilleure **rotation de l'occupation des emplacements** de parking dans et aux abords des quelques petites zones commerciales de Koekelberg. Il ambitionne également de **favoriser le stationnement des riverains** quand celui-ci est pénalisé par une présence massive de voitures ventouses (proximité de Simonis en particulier).

Lors de la définition des objectifs chiffrés du PCM (cf. page 9), il a été dit que l'instauration d'une régulation dynamique du stationnement pourrait atteindre 75% des capacités disponibles en voirie (aujourd'hui elle est de 59%). Pour le reste de la commune, le stationnement resterait libre à court et moyen termes (nonobstant les restrictions locales d'usage qui sont habituellement de mise).

Avant de précéder à cette éventuelle extension des **aires de stationnement régulé**, il est cependant préconisé d'attendre :

- d'avoir « digérer » l'importante extension de zones bleues récemment adoptée pour tout le « bas » Koekelberg ;
- d'attendre que les dispositions relatives au Plan Régional de Stationnement (dont l'élaboration sera bientôt en cours) et à l'Agence Régionale de Stationnement soient arrêtées et bien connues.

Ceci afin d'éviter de se lancer dans une extension trop lourde du système et non coordonnée avec les communes voisines.

Toujours sur le plan des zones de stationnement régulées, une attention spécifique devrait être réservée à propos de l'efficacité de la zone bleue couvrant actuellement les environs pourtour de la **place Simonis**. Le taux d'occupation de la zone bleue y est relativement faible (70 % en moyenne) avec, surtout, quelques sections de rues (rue Vande Sande, rue des Braves...) qui paraissent « désertes ».

Même si, à terme, le probable re-développement du site de la KUB induira une densification de l'utilisation des capacités en voiries et se traduira par un nombre de riverains accru, il faudrait pouvoir dès le court terme densifier l'utilisation des lieux. Ce qui est possible en réservant une section de l'avenue de la Liberté aux camions (panneau E9C, cf. ci-dessous), mais qui devrait également être possible en ouvrant l'accès des rues concernées aux riverains des rues avoisinantes (mais habitant en dehors de Koekelberg).



Rue Vande Sande (à gauche), avec une faible utilisation des emplacements de parking en journée ; de l'autre côté, rue des Fuchsias (à Molenbeek), une saturation des emplacements.

2.3 AUTRES DISPOSITIONS

Outre une stratégie générale de gestion, il convient de couvrir d'autres problématiques spécifiques au stationnement.

a. Les emplacements réservés :

Compte tenu de ses caractéristiques générales, la commune n'a pas énormément d'emplacements de stationnement réservés pour les livraisons, les bus scolaires, etc. (cf. carte B10 – PCM Phase 1). Les besoins s'inscrivent surtout dans une logique du cas par cas.

Il faut naturellement garantir le respect de ces **aires ou emplacements de stationnement réservés** (bus scolaires, livraisons, personnes handicapées), ce qui est trop inégalement le cas à l'heure actuelle. Cela peut se concevoir en parallèle et en complément à la gestion des aires de stationnement régulés évoquées ci-dessus (zones payantes, zones bleues). Dans ce cadre, on insistera sur la nécessité d'une répression énergique à l'encontre du non-respect des emplacements réservés aux bus scolaires, lequel induit non seulement des problèmes de circulation, mais expose les enfants à un danger accru. Les modalités en vue d'une meilleure répression du non respect des emplacements réservés devraient être définies dans le cadre du Plan de Stationnement Régional.

La gestion des aires de stationnement réservées n'est pas seulement une question de contrôle mais aussi un problème d'efficience dans le choix des sites réservés. Il y a un travail spécifique à assurer pour veiller à ce que les emplacements conservent leur validité (par ex. quand une personne handicapée a déménagé) et leur raison d'être.

b. Le stationnement des camions :

A l'instar des communes voisines, Koekelberg compte très prochainement adopter une interdiction générale de stationnement pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes (soit les camions). Une disposition qui vise à empêcher le stockage intempestif de camions sur l'espace public (la nuit et le W-E entre autres).

En guise de mesure d'accompagnement, une **aire de stationnement réservée aux camions** (panneau E9C) sera réservée **avenue de la Liberté** (NB : elle ne couvrira que 20 mètres de long et sera limitée aux camions de moins de 15 tonnes).

Le maintien des dispositions locales déjà existantes en matière de stationnement des véhicules lourds (panneau E9B) sera cependant de mise, malgré le principe d'une restriction zonale générale à 3,5 tonnes. Il est en effet davantage restrictif et bien indiqué pour certains lieux sensibles.

A terme et à une plus grande échelle, on ne peut que plaider pour la création d'un véritable parking poids lourds, qui soit une réelle alternative pour les professionnels de la route, pleinement organisé et sécurisé, dans le nord de la Région (cf. les projets de la Région dans la zone du canal et mentionné au projet de Plan Iris 2). Mais il est clair qu'une telle initiative dépend avant tout autre chose de la Région. Dans le cas de la réalisation de ce projet régional, il conviendra alors de déclasser la zone E9C de l'avenue de la Liberté, laquelle est à considérer comme étant une mesure à caractère provisoire.

c. Les abords d'écoles :

Le stationnement aux abords des écoles doit être mieux sécurisé. C'est déjà le cas depuis la mise en zone 30 systématique de ceux-ci. Mais il faudrait mieux formaliser l'aménagement de « kiss & ride » aux abords de certains établissements (à préciser dans le programme d'actions du PCM).

Le « kiss & ride » est préconisé comme outil de sécurisation (et éventuellement de fluidification de la circulation) et non de promotion de la voiture pour les déplacements domicile – école. Rappelons que l'ambition est de limiter l'utilisation de l'automobile pour ce type de déplacement.

Enfin, on n'oubliera pas de mentionner le besoin de formaliser la fonction de « kiss & ride » à la place Simonis (ou dans ses abords immédiats), afin de favoriser et sécuriser le transfert modal des passagers de voitures vers le métro (une pratique qui aujourd'hui est couramment observée).

d. Le parking public de la place Simonis :

Cf. ci-dessous le chapitre relatif aux transports publics.

3. LES TRANSPORTS PUBLICS

Pour rappel, compte tenu de la présence de la station de métro Simonis, plaque tournante du réseau des transports publics bruxellois, Koekelberg est une des communes bruxelloises les mieux nanties en la matière. De ce fait, l'indice de satisfaction des Koekelbergeois vis-à-vis des transports publics compte parmi les plus élevés.

D'importants efforts restent à faire cependant si on souhaite que le pilier de la mobilité durable qu'est le transport public atteigne le niveau espéré par le PRD (et le plan Iris des déplacements), voire même davantage. Pour cela, le scénario table sur des propositions touchant le réseau et son niveau de performance et sur des mesures d'accompagnement utiles à sa promotion.

3.1 LE RESEAU ET SON NIVEAU DE PERFORMANCE

a. La desserte SNCB et le RER :

Le réseau de la SNCB offre depuis quelque mois (à nouveau) un point d'arrêt à Koekelberg. La remise en service de la **gare Simonis** est en effet le début modeste d'une intéressante complémentarité train - métro - trams - bus - etc. L'offre proposée est aujourd'hui très limitée (en semaine, un train par heure circulant entre la gare du Midi et Termonde). Mais il ne fait pas l'ombre d'un doute que, compte tenu du projet RER notamment, la gare Simonis pourrait tenir un rôle pivot dans les décennies à venir. Il faut donc dès à présent lui donner davantage de visibilité (par la signalétique notamment) et d'attrait (à l'inverse de ses actuels et inesthétiques accès grillagés) ; en faire la promotion et chercher à en intensifier l'utilisation. Il faudra également y créer des conditions de sécurité et de convivialité propices tant à la multimodalité (vélo + train notamment) qu'à l'accueil des PMR.

A priori, il faudra attendre la mise en service du RER (pas avant 2016) pour obtenir des fréquences et des plages de desserte vraiment attrayantes et utiles tant aux relations avec la grande périphérie qu'aux déplacements intra-urbains. D'intéressantes perspectives en vue donc mais par encore pour l'immédiat.



La gare Simonis il y a peu (à gauche, au printemps 2009) et aujourd'hui (à droite, au printemps 2010).



La gare Simonis bénéficie d'une communication directe avec la station de métro.

b. La desserte de la STIB et de De Lijn :

La récente réorganisation du **réseau de la STIB** (en avril 2009), consécutive au bouclage ouest du métro, permet d'inscrire le réseau dans une configuration plus définitive.

Indépendamment de certaines maladies de jeunesse (bonne compréhension par les utilisateurs des nouveaux tracés proposés pour le métro, une double dénomination de la station Simonis qui est souvent incomprise par les utilisateurs), les défis afférents au métro ne manquent pas et devront être pris à bras le corps au cours des prochaines années. Parmi ceux-ci :

- comment répondre à l'explosion de la demande ? La saturation du réseau est en effet un frein à davantage de report modal vers le transport public. Diverses pistes sont examinées à l'échelle de la Région (nouvelles lignes, doublement de certaines lignes, éventuelle automatiser du métro...). Il conviendra que les arbitrages nécessaires soient opérés dès le court terme ;
- la rénovation de la station Simonis afin qu'elle soit accessible à tous les PMR (ascenseurs) et que les échanges avec les lignes de surface se fassent correctement tant pour la manœuvre des véhicules que pour la commodité des utilisateurs ;
- si possible (surtout en dehors des heures de pointe), une synchronisation à Beekkant du transfert entre les diverses lignes de métro ;
- l'inscription des stations de métro (Simonis, mais également Ossegem et Etangs Noirs) dans une réelle politique d'accueil des deux-roues (stationnement sécurisé) et de transfert modal ;
- la mise en place d'une politique intégrée entre parking public et transports publics. La gestion du parking Simonis devrait être dynamisée tant par sa rénovation que par la mise en place de formules d'abonnement propres à la notion de parking relais ;
- une présence accrue de personnel (guichet), dont du personnel de prévention, afin d'améliorer la sécurité des stations.

Autre défi pour les transports publics parcourant Koekelberg, atteindre un niveau de performance satisfaisant pour **l'ensemble des lignes du nord-ouest bruxellois** (NB : elles sont toutes « rabattues » vers Simonis). Un défi de taille qui impliquera diverses mesures :

- une avancée significative peut être attendue de la création d'une ligne de tram entre la station de métro Simonis et le nord-ouest de Jette (à coupler à un parking de transfert en bordure du Ring). Un dossier déjà ancien (connu sous le nom générique de « tram 10 et de tram 9 ») soutenu par la STIB et la Région Bruxelloise et dont la mise en œuvre se fera probablement à court terme (ligne qui remplacerait les actuels bus 13 et 14) ;
- pour le plus long terme, on pointera l'éventuelle « tramification » de la ligne de bus 49 (bd. Mettwie, avenue Bossaert, avenue Sermon...), ce qui impliquerait de reconsidérer fondamentalement l'aménagement de l'avenue Bossaert (cf. par ailleurs) ;
- le tram 19 (Grand Bigard – Heysel) devrait bénéficier d'un nouveau matériel roulant, sans oublier le traitement de l'un ou l'autre point noir (ex. : carrefour Hôpital Français – Panthéon) qui en affecte la performance ;



Le passage du tram 19 entre les avenues du Panthéon et de l'Hôpital Français est souvent pénalisé par les embarras du trafic routier.

- le tracé du bus 20, considérablement raccourci depuis quelques années (il circule entre les Etangs Noirs et le Hunderenveld à Berchem), sert avant tout de rabattement vers les lignes principales du réseau. A ce titre, il n'est pas performant de le voir quasiment dédoubler le tracé du tram 19 sur le territoire de Berchem (avenue Goffin en particulier). S'il empruntait l'avenue de la Basilique (tant à Berchem qu'à Koekelberg), comme pendant les travaux de l'avenue Goffin, la ligne 20 serait au cœur de quartiers aujourd'hui très densément bâtis (développement récent de l'urbanisation).

En ce qui concerne le réseau de **De Lijn**, on rappellera qu'il est touché de plein fouet 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 (+ éventuelle insertion de bande bus à l'approche de la place), lequel devrait permettre une meilleure fluidité du trafic et donc du passage des bus. En dehors de Koekelberg, il y a également l'éventuelle installation d'un site propre intégral pour les lignes de bus parcourant l'avenue Charles Quint, ce qui permettrait d'améliorer la vitesse commerciale.

c. Les bases d'une multimodalité effective :

Une condition importante à rencontrer pour favoriser les comportements de mobilité durable à trait à **la multimodalité (ou l'intermodalité)** des déplacements (utilisation de divers modes de déplacements pour effectuer un déplacement donné). Il faut plus particulièrement créer, à hauteur des points clés des réseaux, les **conditions** (ex. : range-vélos sécurisés, accès PMR, passage commode d'un mode de transport à l'autre...) permettant la mise en place d'une **multimodalité** effective et réellement crédible des déplacements. Ces conditions sont à réunir à court et moyen terme en des lieux ... qui, hormis la place Simonis, ne sont pas à Koekelberg (Belgica, Osseghem, Etangs Noirs).

Les principaux enjeux pour Osseghem et Etangs Noirs sont surtout relatifs au stationnement des vélos (cf. par ailleurs) et à l'organisation de « kiss & ride » efficaces (il n'y a pas de réelle capacité de stationnement longue durée pour les automobiles).

A **Simonis**, les enjeux sont plus variés afin d'y promouvoir au mieux la multimodalité des déplacements. Il existe en effet un parking de transfert sous le parc Elisabeth, avec accès direct à la station de métro. Un parking souvent cité comme un échec d'une politique de transfert modal. Les conditions d'une réussite n'ont toutefois jamais été réunies pour ce parking de faible capacité (130 places) : espaces étriqués et délabrés, sentiment d'insécurité flagrant, malpropreté, disponibilité de stationnement gratuit en surface.... Paradoxalement les chances de réussite sont sans doute meilleures aujourd'hui, avec l'intensification de problèmes de mobilité.

Le passage obligé est de rénover (voire même agrandir) le parking, le sécuriser et l'inscrire dans un schéma d'exploitation de parking relais (non pas destiné à des navetteurs de la périphérie, mais bien à une population avoisinante du nord-ouest bruxellois qui n'a pas toujours la faculté de se déplacer à vélo ou à pied de manière performante).



Le parking Simonis, un accès étriqué et un environnement glauque.

3.2 INFORMATION ET PROMOTION DES TRANSPORTS PUBLICS

A l'ère de l'information, l'émergence de nouveaux comportements de mobilité ne peut se concevoir sans une information pointue et en temps réel. Les travaux menés lors de la phase 1 du PCM confirment la mauvaise connaissance qu'à en général le citoyen des possibilités offertes par les transports publics. Une procédure d'information doit donc être systématisée et régulièrement répétée.

Une avancée significative peut être obtenue en dotant, au minimum, les principaux points d'arrêt des transports publics de **panneaux électroniques d'affichage** (durée d'attente en temps réel, messages variables...). Ce type de panneau, rare à Koekelberg (place Simonis et place de Bastogne), tend à se répandre au sein de la Région (cf. les objectifs chiffrés à la page 9) et est d'une réelle utilité pour les usagers.



Un utilisateur bien renseigné est un utilisateur plus confiant en l'efficacité du transport public (information en temps réel ici place de Bastogne - à gauche - et place Simonis - à droite).

De même, le **niveau de confort des arrêts** de transports en commun doit être amélioré. Il faut garantir un équipement minimum standard à chaque arrêt (protection des intempéries, banquettes) et une bonne accessibilité aux PMR (ex. de l'arrêt Besme où elle est particulièrement mauvaise), ce qui n'est pas toujours le cas (cf. phase 1 du PCM). Par ailleurs, certains arrêts, très fréquentés, offrent un abri aux intempéries qui est vraiment trop réduit et ils devraient être mieux équipés (exemple de l'arrêt Collège Sacré-Cœur). Une liste des actions à entreprendre sera établie dans le programme d'actions du PCM – phase 3.

4. LA MOBILITE DOUCE

Le PCM étant conçu dans une optique de mobilité durable, il est logique que les piliers de la mobilité douce (laquelle est parfois également qualifiée de « mobilité active ») que sont la marche à pied et les déplacements à vélos soient des thèmes privilégiés.

4.1 LES DEPLACEMENTS A PIED

Développer la marche à pied est un point essentiel pour tous scénarios tendant vers davantage de mobilité durable.

Ce mode de déplacement a un rayon d'action qui, indépendamment d'une pratique de loisir, est usuellement limité entre quelques centaines de mètres et 2 kilomètres tout au plus. Or, il est avéré que, même pour d'aussi courtes distances, l'automobile est encore (trop) souvent utilisée (et pas seulement pour le transport d'objets ou de marchandises encombrantes).

Par ailleurs, la marche à pied est le maillon de base de tous déplacements et donc une composante importante de l'intermodalité. Il est par exemple difficile de convaincre la population des vertus des transports publics si l'accès aux arrêts ou aux stations manque de commodité.

Pour rappel (phase 1 du PCM), le scénario part d'un constat plutôt favorable en ce qui concerne le réseau piétons existant :

- ce réseau est dense (peu de grands îlots infranchissables à pied) et il y a quelques cheminements hors voirie (le parc Elisabeth étant le principal espace piéton hors voirie);
- la majeure partie du réseau de trottoirs est en bon état et ceux-ci sont souvent larges ;
- des espaces de « séjour » ont vu le jour récemment (place de Bastogne, place Vanhuffel, parc Victoria).

Mais il convient de remédier aux facteurs qui découragent le piéton et risquent notamment de le pousser (ou le maintenir) à un usage irrationnel de l'automobile (s'il en dispose d'une) :

- quelques trottoirs ou chemins en mauvais état ;
- lieux marqués par une relative insécurité (objective ou subjective) ;
- incommodités liées au stationnement sauvage sur les trottoirs ;
- manque d'agrément du trajet (trop grande proximité avec le trafic motorisé, bruits, autres pollutions...);
- espaces publics trop « bruts » pour les usagers (à l'opposé d'une norme PMR).

Pour les déplacements à pied, le scénario de mobilité durable table sur les points suivants (cf. également la carte 5) :

1°) Une requalification de l'avenue Bossaert (cf. plus haut), afin qu'elle soit plus confortable et sécurisante pour les piétons (aujourd'hui leur cheminement jouxte directement un important - et souvent rapide - trafic motorisé). Mais cela implique de reconsidérer de manière fondamentale l'aménagement de l'avenue (tout comme c'est le cas de l'avenue Sermon à Ganshoren), avec report du trafic au centre de l'avenue, aménagement d'allées latérales, probable intégration d'un site propre pour les transports publics...). Soit une action d'ampleur qui ne se fera sans doute pas avant le moyen ou le long terme. NB : l'avenue Bossaert est un axe piéton utile car il offre une linéarité essentielle que le piéton, qui cherche toujours à économiser ses forces, ne trouvera pas nécessairement ailleurs.

2°) Le réaménagement de la **place Simonis** et de ses abords. Important pôle d'échange multimodal et des transports publics, il est évidemment essentiel que les utilisateurs y disposent de cheminements piétons sécurisés et de qualité. Outre le projet de réaménagement propre à la place elle-même, il conviendra de veiller à 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. Ceci sans oublier d'assurer une qualité d'accès PMR tant à la station de métro qu'à la gare SNCB (ajout d'ascenseurs).

3°) La poursuite des 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), aménagement d'un rond-point au carrefour de la rue de Normandie et la rue de Ganshoren, aménagement d'îlots de « repos » à certains carrefours de l'avenue du Panthéon... (cf. cartes 4 et 5).



Deux exemples de traversées piétonnes qui pourraient utilement être raccourcies : carrefour de l'avenue de Jette et la rue des Archers (à gauche) ; carrefour de la rue Besme et l'avenue du Panthéon (à droite).

4°) Compléter le réseau des **passages piétons**. Le passif en la matière est peu important et les quelques manquements existants pourraient être résorbés assez rapidement. En revanche (car c'est un travail de plus longue haleine), il faudra peu à peu revoir le mode d'abaissement des traversées piétonnes au droit des passages piétons. Les bordures en « plan incliné », intensément utilisées à Koekelberg, ne sont aujourd'hui plus préconisées.

5°) La poursuite de la **remise à niveau générale des trottoirs** du réseau des voiries communales est indispensable pour améliorer les conditions de marche, mais aussi pour veiller à un traitement équilibré du réseau koekelbergeois (cf. phase 1 du PCM - carte B.5). Il faut à cet effet :

- s'assurer du maintien à un bon niveau qualitatif des trottoirs récemment renouvelés en les protégeant, si nécessaire, des dégradations rapides (stationnement sur les trottoirs, travaux de concessionnaires mal réparés...);
- bien sûr remettre en état prioritairement les trottoirs les plus dégradés (cf. carte 5).

6°) Le développement des **aménagements pour PMR**. Ils sont à systématiser par priorité dans les environnements sensibles (grands axes, lieux animés, arrêts de transports en commun, abords d'écoles et de cliniques...).

7°) Une réévaluation des trajectoires piétonnes privilégiées à travers le **parc Elisabeth**. Il existe 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 (éventuels conflits d'utilisation avec les piétons) et 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). L'ensemble de ces questions mériterait d'être traité à l'occasion d'une étude placée sous l'égide de Bruxelles Environnement – IBGE (à l'instar d'une étude récemment effectuée pour le parc de Laeken).



Parc Elisabeth : la voie du tram 19 jouxtant l'avenue du Panthéon (photo de gauche), est à peine discernable dans l'environnement et devrait être mieux soulignée (potelets + chaînes) ; A droite, exemple d'un sentier informel menant à un arrêt du tram 19.



Parc Elisabeth : à gauche, dédoublement du tracé formel par un sentier informel (près de la place Simonis) ; à droite, un raccourci qui passe à travers une haie (un cas de figure fréquent dans le parc).

8°) L'amélioration des facteurs de **sécurité passive** que sont :

- l'éclairage public, dont les performances, bien que globalement bonnes, sont localement inégales ou insuffisantes ;
- la visibilité de sites sensibles tels les écoles (cf. panneaux A 23, l'identification à l'aide de logos spécifiques tels les étendards, est à systématiser si possible) ;
- des lieux peu engageants pour le piétons comme à la chaussée de Jette (pont sur la ligne de chemin de fer), au parking Simonis...

9°) La promotion de l'accessibilité piétonne de lieux de référence koekelbergeois (ou voisin de Koekelberg). Des trajets sont à suggérer à l'aide d'une signalétique appropriée mentionnant la distance à parcourir et le temps requis pour.



Le développement de ce type de signalétique (ici des exemples à Jette) doit permettre d'objectiver les distances à parcourir, qui sont souvent surévaluées par l'utilisateur (potentiel ou non).

4.2 LES DEPLACEMENTS A VELO

La pratique utilitaire du vélo à Koekelberg reste aujourd'hui trop marginale par rapport aux autres modes de transports, bien que quelques tracés privilégiés (boulevard Léopold II, avenue de Jette, chaussée de Gand, avenue de la Liberté, parc Elisabeth... – cf. phase 1 du PCM) soient empruntés de manière significative. Les équipements spécifiques à l'attention des cyclistes (pistes, marquages, SUL, projet de stations Villo...) ont enregistré quelques développements récents intéressants (avenue du Château, ICR n°11, ICR B...), mais ces efforts sont encore trop disparates et les ranges-vélos sont quasiment absents.

Koekelberg dispose pourtant de réels atouts pour favoriser une utilisation plus intensive du vélo : une déclivité pas trop pénalisante (elle est régulière), la présence ou la proximité de sites prometteurs (Simonis, Osseghem, Belgica, Etangs Noirs) pour un usage combiné avec les transports en commun (train, métro), plusieurs artères résidentielles paisibles où les conditions de déplacements ne sont pas trop stressantes.

Il convient cependant de tenir compte d'un des enseignements paradoxal issu des comptages de trafic des vélos et autres deux-roues à Koekelberg : ce sont les grands axes qui sont les plus utilisés par les cyclistes, bien qu'ils soient surencombrés par le trafic motorisé et que peu ou mal équipé pour les cyclistes. La raison : le fait que ces tracés sont les plus directs et autorisent des cheminements pas trop « hachés » dans leur parcours.

Le scénario poursuivi table sur la **constitution d'un réseau cyclable** complet à Koekelberg (cf. carte 5) et de mesures d'accompagnement destinées à promouvoir le vélo, mieux l'inscrire dans des séquences de déplacement multimodal.

Une action énergique est donc indispensable, dès le court terme si possible, pour développer l'usage du vélo. Elle dépend tout d'abord du dynamisme de la Région pour l'aménagement :

- **d'infrastructures cyclables au boulevard Mettwie et, ensuite, jusqu'au boulevard de Smet de Naeyer**, ce qui implique également l'équipement de l'avenue de Laeken, de l'avenue Sermon et de l'avenue Bossaert (cette dernière étant à Koekelberg). Combler en somme les quelques sections manquantes d'itinéraires cyclables entre la Basilique et l'avenue Houba de Strooper et, ensuite, les prolonger vers le sud (NB : notons à ce propos que l'aménagement de pistes cyclables a débuté au printemps 2010 au bd. Mettwie – côté chaussée de Ninove) ; ce qui permettraient de disposer d'un maillage cyclable beaucoup plus complet pour l'ensemble du nord-ouest bruxellois ;
- de pistes cyclables dignes de ce nom tout le long du **boulevard Léopold II** ;
- d'une formalisation de tracés cyclables au travers du **parc Elisabeth** (plutôt que d'inciter les cyclistes à circuler avenue du Panthéon) ;
- 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 (NB : la gestion de l'avenue est aujourd'hui communale, mais un transfert de gestion à la Région serait, à terme, plus logique) ;

- de 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. : av. de Jette, av. Woeste et av. de l'Exposition à Jette).



Balises d'ICR rue de Normandie (à gauche) ; marquages cyclables plutôt inopportuns (à droite, avenue du Panthéon).

On doit être conscient que le dynamisme de la Région est essentiel pour obtenir un réseau cyclable complet et cohérent à Koekelberg car, compte tenu :

- du récent développement **de l'ICR 11 et l'ICR B** (qui empruntent essentiellement des voiries communales),
- de la quasi généralisation des SUL,
- d'un important programme de développement des zones 30 pour le réseau de quartier (cf. par ailleurs), avec, à terme, une quasi généralisation de celles-ci (d'où davantage de sécurité et d'agrément pour les cyclistes),
- du fait que Koekelberg couvre un territoire peu important,

il n'y a pas vraiment de raison de développer un réseau complémentaire, à une échelle plus locale et réduite. Le seul réseau régional, pour autant qu'il soit complet et performant, permettrait en effet de couvrir les besoins utilitaires des divers quartiers Koekelbergeois.



Av. du Château (à gauche) : une sur-largeur initiale de chaussée qui a été opportunément exploitée pour l'aménagement de bandes cyclables. Elle constitue un « collecteur cyclable » pour les quartiers voisins de Koekelberg et de Molenbeek. Av. de la Liberté (à droite) : des bandes cyclables qui malheureusement ne se prolongent pas à Molenbeek.

4.3 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT (pour les déplacements à vélo)

Le développement du réseau cyclable koekelbergeois doit être encadré de mesures d'accompagnement visant à inciter et faciliter l'utilisation du vélo.

Parmi celles-ci, le volet relatif au **stationnement des vélos** est crucial et est à concevoir selon trois approches distinctes :

- l'installation de **consignes à vélos sécurisées** (casiers, local fermé...) dans les lieux clés de l'intermodalité (gare de Simonis, stations de métro Simonis et Osseghem) est indispensable dès le court terme (et prévue par le PRD). Sans un tel équipement, on peut abandonner toute ambition en la matière puisque, dans un tel cas de figure, le stationnement du vélo est de longue durée et donc davantage exposé au vol ;



Des exemples, en d'autres lieux, de consignes et range-vélos à grande échelle, que l'on aimerait voir se développer.

- le renforcement de l'équipement de l'espace public en **range-vélos** (et leur visibilité), selon des clés cohérentes de localisation. Dans un premier temps, ce renforcement doit être organisé dans et à proximité de points d'attrait commerciaux tels la place Simonis, la place de Bastogne, le carrefour des avenues Bossaert et de Berchem-Sainte-Agathe... ou de loisirs (parc Elisabeth, parc Victoria... Le programme d'actions du PCM précisera les lieux à équiper ; Dans un second temps, il conviendra d'évaluer l'efficacité de dispositifs de stationnement récemment installés place Vanhuffel et square de Noville afin, le cas échéant, d'en renforcer les capacités ;
- l'installation de range-vélos sur le domaine privé des pôles générateurs de déplacements doit être intensifiée (écoles ou services publics...). Elle doit se faire dans le cadre de plans de déplacements d'entreprises, mais aussi suite à des initiatives de promotions spécifiques.

En guise soutien à la mise en place d'un réseau cyclable, il faudra également :

- tirer un bilan du prochain premier lot d'installation de 5 **stations Villo**, afin, espérons-le de pouvoir programmer des phases de développement ultérieures ;
- promouvoir et organiser l'utilisation du vélo par **les écoliers** (par ex. : organisation de boucles de ramassage cyclable).

La promotion du vélo passe également par une **utilisation accrue du vélo par le personnel communal** lors de ses déplacements professionnels à Koekelberg (trajets courts en principe), ainsi que par les agents de la zone de police. Il faudrait notamment que l'administration communale soit dotée de vélos de service.



Le scénario de développement des possibilités de stationnement pour les deux-roues table sur une meilleure logique des implantations. Aujourd'hui, il y a quasi autant de ranges-vélos en un lieu secondaire comme, à gauche, l'angle de l'avenue des Gloires Nationales et la rue Vanderborgh, qu'à la station de métro Simonis.



Une observation régulière du terrain permet d'identifier les besoins d'interventions : avenue de la Liberté, à gauche en 2009, à droite en 2010.

5. LA SIGNALISATION

Pour rappel, le diagnostic effectué en phase 1 du PCM est mitigé pour Koekelberg. D'une manière générale, il est proposé, au départ de diverses carences qui ont été relevées lors des travaux sur le terrain, d'améliorer (ou tout simplement organiser) la **signalisation de jalonnement** de certaines destinations koekelbergeaises et non koekelbergeaises (mais proches).

C'est un travail assez technique qui sera intégré au programme d'actions du PCM (phase 3). Il s'adressera en grande partie à la Région, car c'est ce type de signalétique qui domine et pour lequel les principales carences ont été relevées avec besoin :

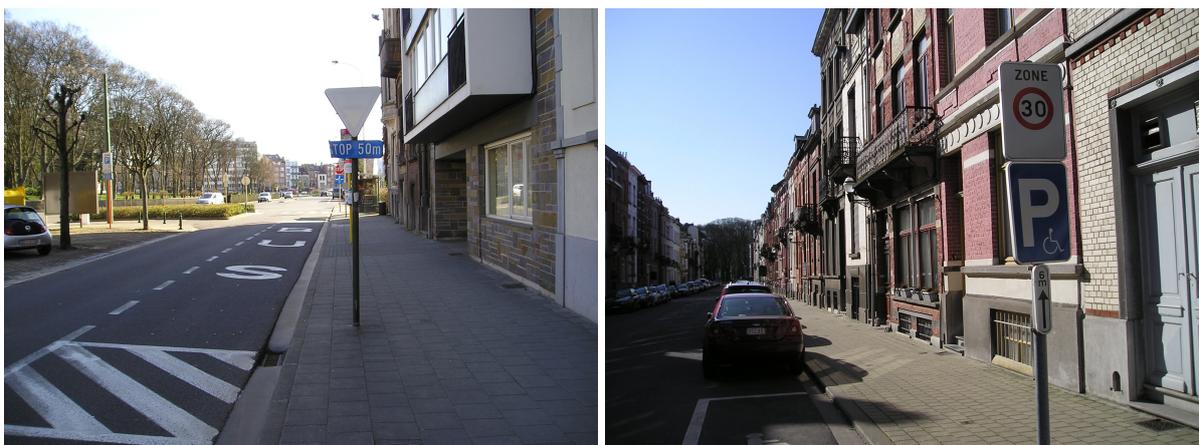
- de réorganiser des signalétiques devenues confuses au cours du temps ;
- remplacer des panneaux usés par le temps ou obsolètes dans leur appellation ;
- de compléter des cheminements aujourd'hui incomplets.

Pointons en outre quelques éléments prioritaires en termes de lieux à renseigner :

- la **Maison Communale et le CPAS** ;
- la **place Simonis** (en tant que pôle de transfert multimodal et nœud du réseau des transports publics) ;
- le **parking Simonis** au parc Elisabeth (avec information des disponibilités subsistantes).

Rappelons que plusieurs aspects relatifs à la signalisation ont été évoqués ci-avant, notamment comme support aux déplacements piétons et cyclistes (mention des distances parcourues, de certaines destinations privilégiées).

Enfin, on n'oubliera pas de mentionner les impératifs relatifs à une bonne utilisation (et un bon positionnement sur l'espace public) de la signalétique verticale. Ici aussi des efforts devront être entrepris afin de veiller à la bonne cohérence des signalétiques utilisées et à leur bon entretien (cf. quelques exemples photographiques ci-dessous).



Avenue de la Liberté (à gauche) un panneau d'avertissement crucial (priorité à céder) mais totalement délavé et donc illisible ; à droite, un début de zone 30 (rue Vanderborgh, à Jette) dont la fin (panneau F4b) n'est jamais annoncée...(et idem dans l'autre sens de la rue).



Avenue des Gloires Nationales : panneaux souffrant d'une absence flagrante d'entretien (ils sont quasi totalement couverts de mousses).

F. VOLET INFORMATION

Un objectif essentiel pour tendre vers une mobilité durable consiste à réduire l'utilisation de l'automobile, notamment dans les relations domicile-travail (proportion aujourd'hui trop importante à Koekelberg). Pour cela, il est très important de mieux faire connaître aux Koekelbergeois et aux personnes exerçant une activité professionnelle à Koekelberg les possibilités offertes par les transports publics, les cheminements piétons et cyclistes privilégiés.

Ce volet d'information et de promotion des modes de déplacements alternatifs à l'automobile implique que la Commune communique régulièrement (via le Koekelberg-info et le site internet communal notamment) des informations utiles en matière de mobilité. Il est en effet important en cette matière de régulièrement taper sur le même clou ! Les personnes inféodées à l'automobile peuvent l'être aussi par paresse et méconnaissance des offres alternatives existantes. La Commune a donc un rôle d'éducation citoyenne de premier choix à tenir en matière de mobilité. A ce titre, elle doit se doter d'une fiche d'accessibilité à intégrer au site internet, etc.



Apprendre à (bien) se déplacer dès le plus jeune âge, un des autres enjeux d'une meilleure information au citoyen.

En parallèle, il importe également de clarifier aux yeux de la population les rôles respectivement tenus par la Commune et la Région (ainsi que d'autres interlocuteurs publics) dans la **gestion de l'espace public et de la mobilité**. Il faut mettre en place une procédure de renseignement du citoyen qui soit transparente et efficace (ici aussi le site communal aura un rôle à jouer) ; qui pointe les responsabilités de chacun.

La gestion générale des questions de mobilité implique également de **coordonner au mieux les interventions locales** avec les communes voisines (Jette, Ganshoren, Molenbeek et Berchem). En plusieurs quartiers de telles coordinations sont indispensables pour que les habitants de « zones frontières » ne soient pas les victimes indirectes d'actes qui s'avèreraient contradictoires faute de concertation.



La chaussée de Jette : un bon test pour développer un projet de mobilité commun avec les communes de Jette et de Molenbeek.

Enfin, toujours sur un plan général et compte tenu du rôle d'exemple que doit montrer la Commune, il est clair qu'il faudra à terme adopter un **plan de déplacements d'entreprise** pour l'administration communale (malgré sa taille modeste, le processus est en cours) et, dans la foulée, susciter la participation des principaux générateurs de déplacements à Koekelberg (même s'il y en a peu) une telle démarche. Un tel plan doit dynamiser et promouvoir l'utilisation des transports publics, mais aussi des mesures réduisant le nombre d'auto-solistes (covoiturage).
