

Commune de BERCHEM-SAINTE-AGATHE



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Phase 3 : Programme d'actions



AOUT 2011

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE – PHASE 3 : TABLE DES MATIERES

A. Introduction

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

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

Fiche 1 : un système de déplacement performant à l'échelle du nord-ouest bruxellois	7
Fiche 2 : la moindre utilisation de l'automobile par les Berchemois	9

C. Devenir, gestion et interconnexion des réseaux de déplacements

Fiche 3 : la hiérarchie du réseau de voiries	11
Fiche 4 : plans de circulation	13
Fiche 5 : plan directeur de zones 30	15
Fiche 6 : le devenir du réseau des transports publics	17
Fiche 7 : développement du réseau cyclable	20
Fiche 8 : développement et amélioration des relations piétonnes	22
Fiche 9 : gestion du stationnement des véhicules	24
Fiche 10 : marchandises, services d'urgence et livraisons	26

D. Le réseau structurant des déplacements

Fiche 11 : la gare SNCB de Berchem-Sainte-Agathe	28
Fiche 12 : l'avenue Charles Quint	30
Fiche 13 : la chaussée de Gand	32
Fiche 14 : l'avenue de l'Hôpital Français	33
Fiche 15 : l'avenue Goffin	34
Fiche 16 : l'avenue du Roi Albert	35
Fiche 17 : la place Schweitzer	36
Fiche 18 : l'avenue du Hunderenveld et la chaussée de Zellik	38

E. Les réaménagements de voiries (échelle communale)

Fiche 19: quartier de la Gare	41
Fiche 20: quartier Hunderenveld - Broek	45
Fiche 21: quartier Zavelenberg - Cité Moderne	49
Fiche 22 : quartier Berchem Centre	55
Fiche 23 : quartier Basilique - Katteput	61
Fiche 24 : quartier Potaerde – 't Hof te Overbeke	65
Fiche 25 : quartier du Wilder	68
Fiche 26 : quartier du Hogenbos	71

<u>F. Les mesures d'accompagnement</u>	77
Fiche 27 : les points d'attente des transports publics (réseau de surface)	77
Fiche 28 : le stationnement des deux roues (et vélos partagés)	79
Fiche 29 : un espace public accessible aux PMR	81
Fiche 30 : gestion prévisionnelle des espaces publics	83
Fiche 31 : plan relatif à la signalétique verticale	84
Fiche 32 : plan relatif à la signalétique de jalonnement	85
Fiche 33 : Les PDE – Le PDE communal – Les PDS	86
Fiche 34 : information des utilisateurs	88
Fiche 35 : formation des utilisateurs	89
Fiche 36 : voitures partagées et covoiturages	91
Fiche 37 : gestion du PCM	92
Fiche 38 : gestion boîte à idées	93

A. INTRODUCTION

1. Objectifs généraux

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

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

1. de l'état des lieux et du diagnostic de la situation existante (phase 1 – janvier 2011) ;
2. du scénario de mobilité durable (phase 2 – avril 2011).

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

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

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

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

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

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

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

Pour ce faire, il adopte une forme qui permet :

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

A cet effet, outre un bref rappel des objectifs généraux poursuivis, le programme d'actions du PCM est repris sous la forme de **fiches** comprenant, pour chaque thème de la mobilité, le détail des actions. Ces fiches gagneront à être mises à jour (et complétées) régulièrement et un bilan global devrait idéalement être dressé chaque année à l'occasion, par exemple, d'une réunion annuelle (de suivi) du Comité d'Accompagnement (cf. fiche 37).

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

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

Quelques **cartes de synthèse** (+ renvoi aux cartes produites en phase 2 du PCM) viennent en outre illustrer les divers thèmes et les fiches.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Organisation du programme d'actions

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

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

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

Rappelons (cf. phase 2 du PCM) que « **STOP** » est l'acronyme de **Stappen** (marcher, pour les piétons), **Trappen** (pédaler, pour les cyclistes), **Openbaar vervoer** (les transports publics ou collectifs) et **Personenwagen** (le transport motorisé privé). Ce principe, pierre angulaire du Plan Iris 2, signifie que les transports publics, les piétons et les cyclistes sont prioritaires (à titre égal entre eux) par rapport aux déplacements en voiture individuelle.

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

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

Cinq grands chapitres sont développés ci-après :

1. **Vers un système de déplacement intégré** : ou, à titre de rappel (cf. phase 2 du PCM), comment veiller à ce que moins de navetteurs traversent Berchem en automobile et à ce que les Berchemois réduisent leur utilisation de l'automobile ?
2. **Devenir, gestion et interconnexion des réseaux de déplacements** : comment mieux organiser les divers réseaux et favoriser leurs bonnes interconnexions ? Soit les fiches d'actions en relation avec le schéma directeur des déplacements et du stationnement (cf. phase 2 du PCM).

3. **Le réseau structurant des déplacements :** les grandes voiries berchemoises et le chemin de fer sont prépondérants sur le plan d'une mobilité de « masse ». Même s'ils échappent à l'action directe de la Commune, celle-ci doit leur réserver une attention soutenue.
4. **Les réaménagements de voiries à l'échelle communale :** un point crucial dans le cadre du PCM puisqu'il précise comment la Commune peut directement agir pour que les espaces publics dont elle assure la gestion soient mieux sécurisés et mieux en phase avec des objectifs de mobilité durable ?
5. **Les mesures d'accompagnement :** aide-mémoire des paramètres à (re)développer pour arrêter un cadre d'interventions complets et contemporain en matière de mobilité.

Enfin, il convient de remercier les nombreux Berchemois et Berchemoises qui se sont manifestés à l'occasion des deux consultations publiques organisées au cours de l'élaboration du PCM. La richesse et la diversité de certains courriers et avis auront significativement alimenté le programme d'actions du PCM. Si tous les éléments issus de ces consultations n'ont pu être repris stricto sensu dans le présent rapport (NB : ils atteignent parfois un niveau de détail très fin), on attirera l'attention sur le fait qu'ils feront partie de la structure de gestion prévue pour encadrer la mise en œuvre du PCM (cf. fiche n°38).

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

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

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

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

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

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

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

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

(*) 13% des ménages berchemois disposent en outre de deux voitures ou plus.

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

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

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

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

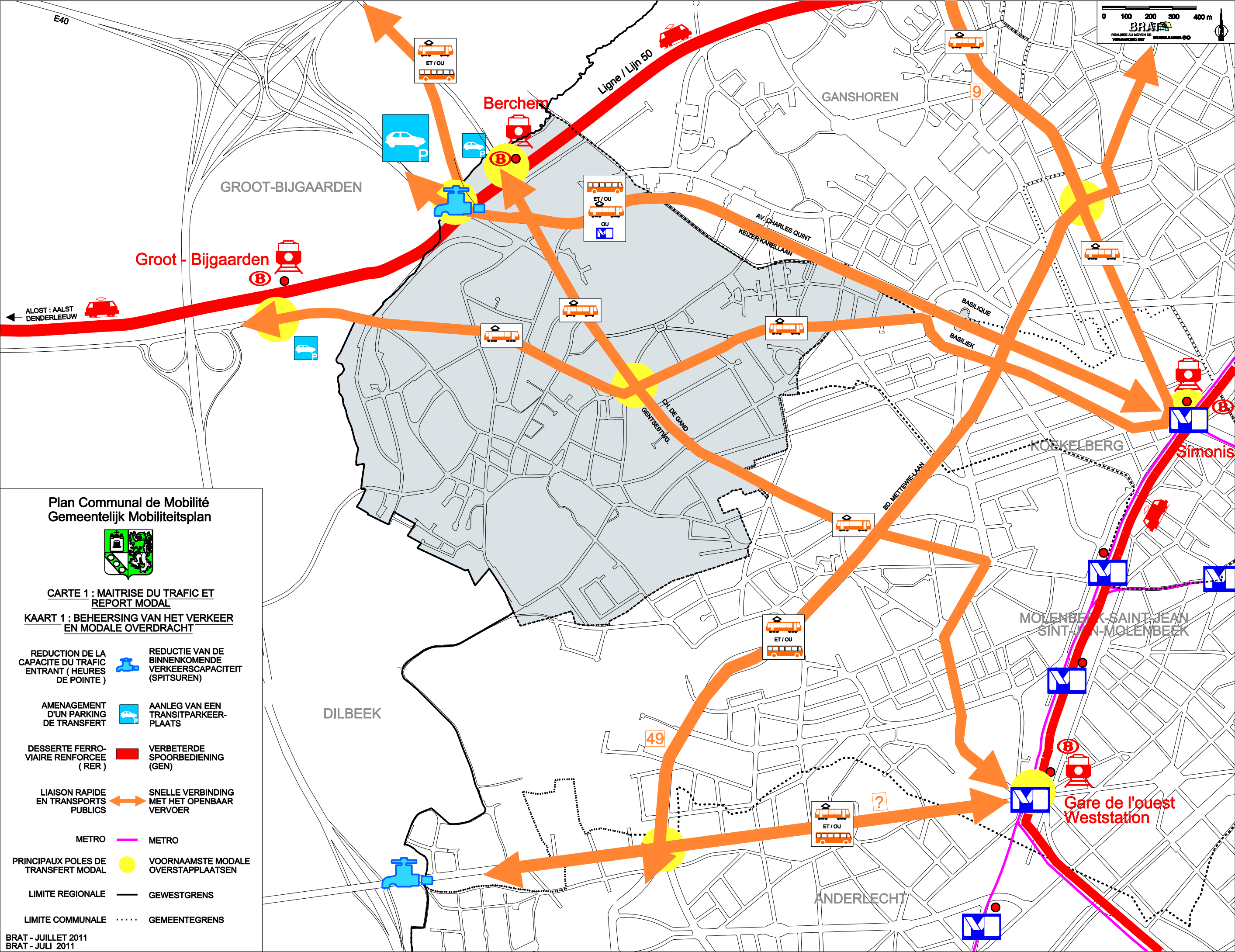
Degré de priorité : court terme (étude), moyen et long termes (réalisation)

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

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

Besoin de :

- disposer d'une vision synthétique des divers projets de mobilité prévus et en cours (avenue Charles Quint, chaussée de Gand, RER, passages à niveau de la ligne de chemin de fer n°50, tram 9, place Simonis, bd. Mettwie, ch. de Ninove...) dans la zone de Bruxelles-Ouest ;
- moderniser et harmoniser l'aménagement des axes majeurs de la Région, selon des concepts contemporains et en vertu du principe « STOP » ;
- un plan coordonné et concerté entre les Régions et les communes concernées, comprenant un phasage des opérations et une vision pour le long terme (ex. : développer à court terme une ligne de Bus à Haut Niveau de Service avant, à plus long terme, d'implanter une ligne de trams) ;
- développer une offre de transfert modal à hauteur du Ring, une coordination interrégionale, notamment dans la foulée du GRUP-VSGB (*Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan voor het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel*) ;
- mesures d'accompagnement à la mise en œuvre du RER ;
- à l'échelle de Berchem, compte tenu du développement à terme de nouvelles infrastructures de transports publics performantes, développer les fonctions de pôles de transferts multimodaux de la gare de Berchem et de la place Schweitzer.



**Plan Communal de Mobilité
 Gemeentelijk Mobiliteitsplan**



**CARTE 1 : MAITRISE DU TRAFIC ET
 REPORT MODAL**

**KAART 1 : BEHEERSING VAN HET VERKEER
 EN MODALE OVERDRACHT**

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

Contraintes :

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

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

Références : plan RER, Plan Iris 2, Programme d'investissements de Bruxelles Mobilité, étude de mobilité relative à la mise en œuvre de la Z.I.R. n°14, PCM de Ganshoren, Jette et Koekelberg.



L'avenue Charles Quint au débouché de l'E40, une pièce clé de la mobilité du nord-ouest bruxellois.

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

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

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

Acteur : commune de Berchem-Sainte-Agathe

Degré de priorité : court, moyen et long termes

Mesures communales : suivi de données et information au citoyen

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

Besoin de :

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

Contraintes :

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

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

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

C. DEVENIR, GESTION ET INTERCONNEXION DES RESEAUX DE DEPLACEMENTS

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

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

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

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

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

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

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

Fiche 3 – La hiérarchie du réseau de voiries

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

Type d'intervention : adopter et appliquer une hiérarchie de référence des voiries

Acteurs : commune de Berchem-Sainte-Agathe, Région, communes de Koekelberg et de Molenbeek

Degré de priorité : court, moyen et long termes

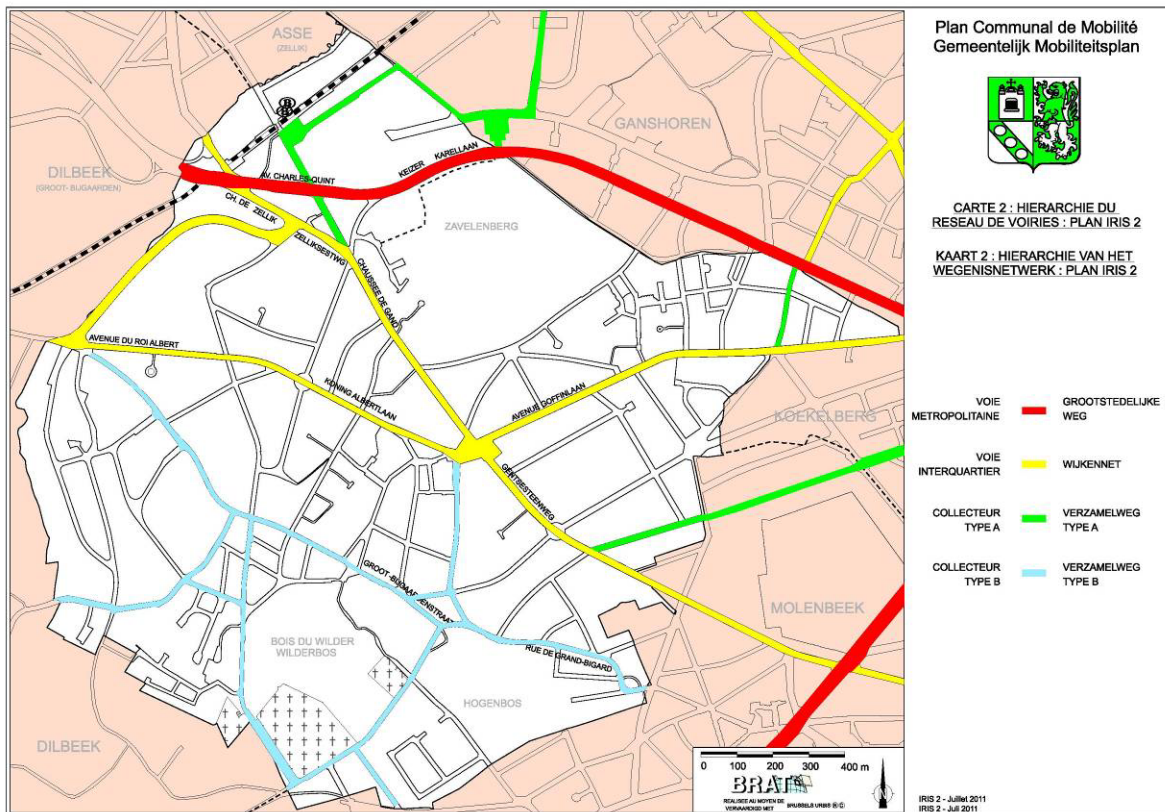
Mesures communales : appliquer la hiérarchie arrêtée ; coordination avec la Région et les communes voisines

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

Besoin de :

- tenir compte du récent Plan Iris 2 qui ne modifie pas le réseau primaire mais introduit la notion de collecteur de quartier de type A et de type B ;
- une voie métropolitaine (avenue Charles Quint) dont l'aménagement soit mieux en phase avec les concepts portés par la Région (principe « STOP »), soit celui d'un boulevard urbain où chaque mode de déplacement peut être utilisé de manière efficace et en toute sécurité ;
- clarifier, avec le concours de la Région et de la commune de Molenbeek (cf. avenue Bénès), le choix (Plan Iris 2) d'avoir déterminer l'avenue de Koekelberg comme un « collecteur de type A » (NB : les collecteurs de type A 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) ;
- disposer d'un maillage de collecteurs de type B dans le sud du territoire communal (cf. carte 2), soit là où aucune voirie n'est reprise dans la hiérarchie régionale. NB : les collecteurs de type B 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 ;
- avoir pour ambition que les nombreux collecteurs de type A de « fait » que compte la commune puissent à terme revenir à une fonction de collecteur de type B (cf. PCM phase 2) ; veiller à ce que la mise en œuvre des mesures de mobilité macroscopiques (RER, etc.) se traduisent par une meilleure concordance entre la hiérarchie définie et les faits enregistrés sur le terrain.

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



La hiérarchie du Plan Iris 2 est complétée par une hiérarchie communale (collecteur de type B).

Coût, financement : acte administratif

Références : Plan Iris 2, PCM Berchem Phase 2.

Fiche 4 – Plans de circulation

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

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

Acteurs : commune de Berchem, Région, coordinations avec la Région et la commune de Molenbeek

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

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

Objet : Berchem compte un peu plus d'une vingtaine de sens uniques. Les plans de circulation sont parfois le fruit d'un long processus de réorganisation du trafic (cf. place Ruelens). Mais un plan de circulation n'est pas nécessairement immuable et divers ajustements seront (ou pourraient être) nécessaires au cours du temps :

- comme soutien au réaménagement d'un axe principal ou de travaux d'infrastructures majeurs (chaussée de Gand, suppression des passages à niveau chaussée de Gand et rue Nestor Martin) ;
- pour empêcher un trafic de transit excessif (quartiers Basilique, Comhaire - Gisseleire Versé...);
- pour faciliter et sécuriser les conditions de circulation et de stationnement de certaines rues étroites.

Besoin de :

Pour le court terme :

A.1. Intégrer la mise à sens unique (vers 2014) de la section de la chaussée de Gand comprise entre l'avenue Charles Quint et la chaussée de Zellik (cf. projet de réaménagement de la chaussée de Gand).

A.2. Procéder à la mise à sens unique d'une dizaine de rues, afin d'y éliminer les problèmes de croisement des véhicules (voiries trop étroites) :

- avenue de la Bergère ;
- rue Preser ;
- avenue De Meersman ;
- rue De Neuter ;
- rue Fik Guidon ;
- rue Van Overstraeten ;
- rue Van Nieuwenborgh ;
- place du Roi Baudouin (kiss & ride école centrale).

Pour le moyen terme (éventualités à réévaluer en temps utile, soit quand les gros travaux de voiries en projet - place Schweitzer, chaussée de Gand - auront été terminés) :

B.1. Réorganisation du trafic autour de la gare de Berchem-Sainte-Agathe. Compte tenu de l'option d'accompagnement qui sera mise en œuvre dans le cadre de la suppression des passages à niveau de la ligne de chemin de fer n°50 (tunnel routier), le rôle de la section de la chaussée de Zellik sise au nord de l'avenue Charles Quint (aujourd'hui à sens unique) pourrait être reconsidéré.

B.2. Protection coordonnée des quartiers Comhaire - Gisseleire Versé / Basilique vis-à-vis du trafic de transit. Des mises à sens unique (ou inversion de sens uniques existants) sont à envisager pour des sections des avenues de la Basilique, Comhaire, Gisseleire Versé et de Koekelberg (cf. carte 3). Un traitement coordonné de ces deux quartiers jouxtant la chaussée de Gand est nécessaire.

Pour les moyen et long termes (possibilité d'agir à garder à l'esprit), il ne faut pas perdre de vue que des mises à sens uniques complémentaires pourraient s'imposer afin de régler des problèmes similaires au A.2 (cf. ci-dessus) :

- rue Braille ;
- rue De Smet ;
- rue Heylens ;
- avenue Dormont ;
- rue de l'Eglise ;
- rue Leemans ;
- avenue des Frères Becqué ;
- rue Kasterlinden ;
- rue Pauwels ;
- rue Winteroy ;
- ...

On n'oubliera pas toutefois que les difficultés rencontrées dans ces voiries peuvent également être résolues en agissant sur le stationnement (aménagement en chicanes, mais alors avec une moindre capacité offerte).

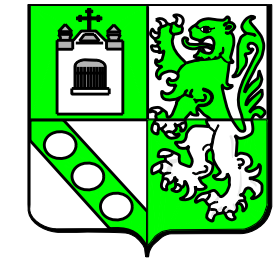
Contraintes :

- quelques interventions doivent être prises en accord avec la Région (cf. quartier de la Gare) et la commune de Molenbeek ;
- une pression de stationnement accrue et un empattement moyen de plus en plus important des véhicules (monovolume, 4x4...) compliquent les manœuvres de croisement et imposent souvent, par défaut, une mise à sens unique ;
- modifier un plan de circulation a aussi des impacts sur le déplacement des cyclistes (sens unique limité).

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

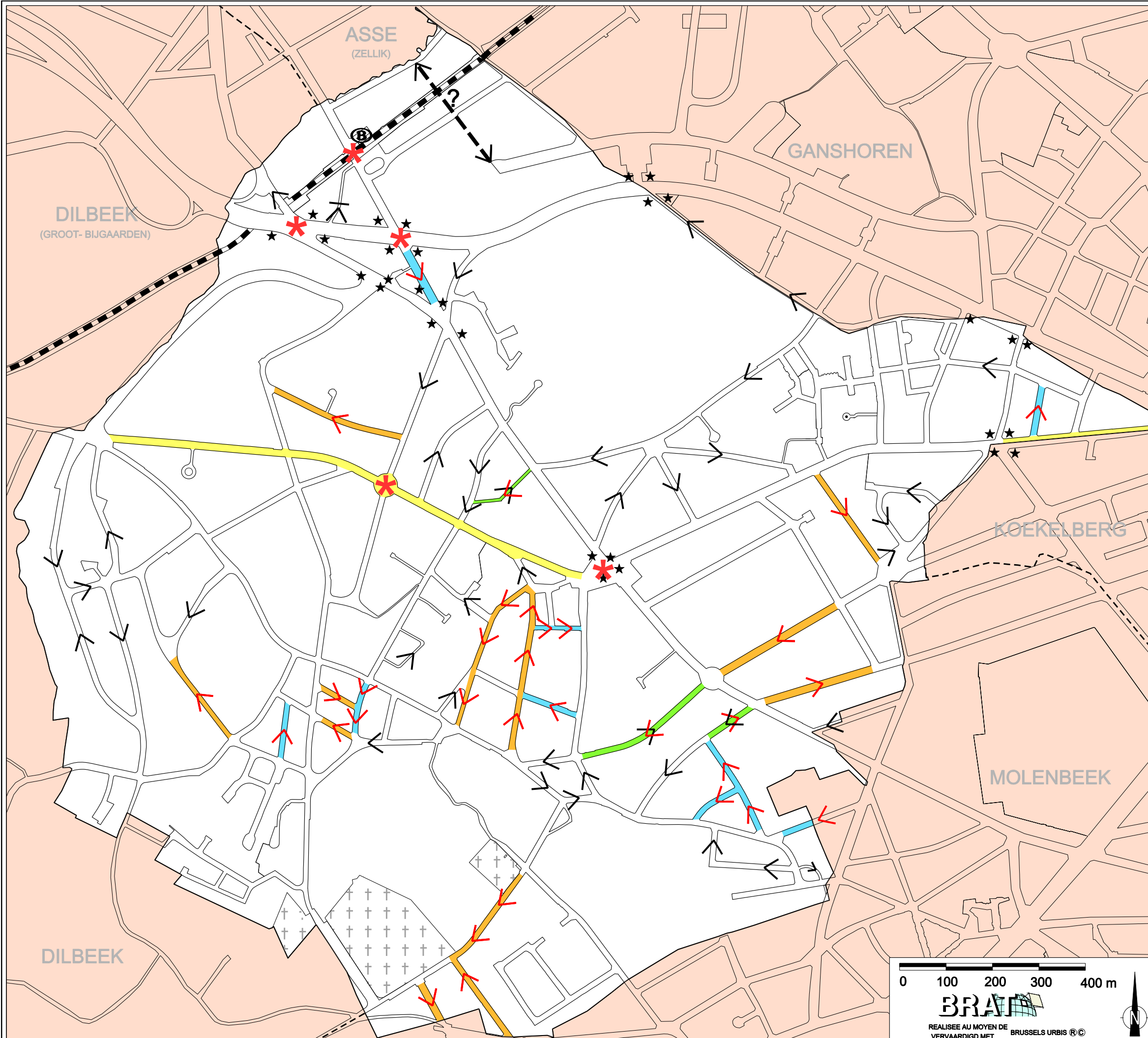
Références : Plan Iris 2, PRD, PCM – Phase 2

Plan Communal de Mobilité Gemeentelijk Mobiliteitsplan



CARTE 3 : PROJET DE RÉORGANISATION DE LA CIRCULATION

KAART 3 : ONTWERP VAN VERKEERSREORGANISATIE



CADRE D'INTERVENTION :	TUSSENKOMSTKADER :
Circulation à sens unique >	Eenrichtingsverkeer
Carrefour équipé de feux tricolores ★ ★	Kruispunt met verkeerslichten
ACTIONS PRÉVUES :	VOORZIENE ACTIES :
Mise à sens unique (1ère priorité) →	Inrichting van het eenrichtingsverkeer (1ste prioriteit)
Mise en sens unique - éventualité à plus long terme →	Inrichting van het eenrichtingsverkeer eventueel op lange termijn
Inversion éventuelle du sens de circulation →	Omkering van de rijrichting
Carrefour dont l'organisation est susceptible d'être fondamentalement revue *	Kruispunt waar de organisatie totaal zou kunnen veranderen
Mise en voie prioritaire →	Inrichting van de prioriteit
Eventuel tunnel ← ? →	Eventuele tuneel

0 100 200 300 400 m

REALISEE AU MOYEN DE VERVAARDIGD MET BRUSSELS URBIS ©

IRIS 2 - Juillet 2011
IRIS 2 - Juli 2011

Fiche 5 – Plan directeur de zones 30

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

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

Acteurs : commune de Berchem, coordination avec la Région et les communes avoisinantes

Degré de priorité : court et moyen termes

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

Objet : mise en œuvre du Plan-directeur des zones 30 (adopté en 2003), lequel ambitionne la quasi généralisation du régime du 30 km/h pour le réseau de quartier (à l'exclusion de certains collecteurs de type B). Ce changement spectaculaire aura des répercussions importantes et variées 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, en certains quartiers, par des mesures d'aménagement et de contrôle adéquates) offrira non seulement plus de qualités aux autres modes de déplacements, mais limitera aussi le différentiel de vitesse existant entre l'automobile et les transports publics, le vélo...

Besoin de :

- confirmer des lieux qui sont des (quasi) zones 30 de fait (quartier du Wilder, Notre-Dame de Fatima, Grand Pré - Haut Champ, Eglise - Soldats) et ne demandent presque pas d'aménagement ;
- poursuivre la récente mise en zone 30 du quartier Basilique par l'ajout des dispositifs utiles pour en assurer le respect (avenue de la Basilique, rue Winteroy) ;
- aménager la zone 30 du quartier Potaerde à l'aide de dispositifs définitifs ;
- placer le quartier Kasterlinden en zone 30 à l'occasion de la mise en service de l'avenue Dormont ;
- terminer assez rapidement l'ensemble du programme fixé afin que tout le réseau de quartier berchemois soit sous le même statut et aménagé de manière cohérente ;
- programmer la mise en zone 30 de toute la rue de Dilbeek (essentiellement par le traitement du carrefour avec les rues Denie et Pauwels) ;
- recourir à des dispositifs ralentisseurs dotés de la meilleure durabilité (chicanes de stationnement, coussins berlinois, plateau servant de soutien à une traversée piétonne...) et standardisation possible (afin de maintenir le cap - et la cohérence - fixé lors d'aménagements précédents).

Contraintes :

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

Coût, financement : acte administratif, signalétique, aménagements de travaux publics complémentaires (dispositifs ralentisseurs et seuils d'entrée de zone).

Références : Plan Iris 2, PRD, Plan directeur des zones 30 (2003), PCM phase 2 (carte3), code du gestionnaire.

Fiche 6 – Le devenir du réseau des transports publics

Thématiques : transports publics, mobilité durable

Type d'intervention : gestion et développement du réseau

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

Degré de priorité : court, moyen et long termes

Mesures communales : suivi et négociations

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

☒ **La ligne SNCB n°50** (desserte du RER) : cf. fiche 11.

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

☒ **La ligne de tram 82/83** (Drogenbos – Gare de Berchem) : le réaménagement en cours de la chaussée de Gand permettra d'en améliorer les performances (vitesse commerciale, confort d'attente et d'accès aux véhicules) et de réduire le temps d'accès au réseau de métro (lignes 1 et 5 à la gare de l'Ouest) et à la gare SNCB de Berchem.

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

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

☒ **La ligne de bus 84** (Beekkant - Heisel) : est appelée à être une ligne pilote PMR de la STIB. Le principe est que tous les arrêts soient aménagés de manière optimale pour les PMR (dalles podotactiles, informations en temps réel, etc.) et que la ligne soit exploitée avec des bus parfaitement adaptés. On peut espérer que le projet pilote relatif à la ligne 84 soit mis en œuvre vers 2013.

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

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

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

☒ **Les lignes de métro 1, 2, 5 et 6** : elles ne passent pas sur le territoire de Berchem-Sainte-Agathe mais, en raison de leur relative proximité, elles intéressent un grand nombre de Berchemois. Elles gagneront en performance avec :

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

☒ **Les lignes de bus de De Lijn** : on rappellera qu'elles sont touchées par les difficultés du trafic qui affectent l'avenue Charles Quint, le pourtour de la Basilique, etc. Parmi les pistes d'amélioration, il y a le projet d'installation d'un site propre intégral pour les lignes de bus parcourant l'avenue Charles Quint, ce qui permettrait d'améliorer la vitesse commerciale.

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

Besoin de :

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

Contraintes :

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

Références : PCM Berchem Phase 2 (carte 5), Plan Iris 2, Bruxelles Mobilité programme d'investissements 2010-2014, PCM de Ganshoren, PCM de Koekelberg, De Lijn 2020.

Fiche 7 – Développement du réseau cyclable

Thématiques : déplacement cycliste, mobilité active et durable, multimodalité

Type d'intervention : développement et gestion du réseau cyclable

Acteurs : Région, commune de Berchem, communes voisines

Degré de priorité : court et moyen termes

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

Objet : constituer un réseau primaire complet sur Berchem et correctement connecté à celui des communes voisines (cf. carte 7 Phase 2 du PCM) ; profiter du développement attendu des zones 30.

Besoin :

- d'infrastructures cyclables **chaussée de Gand**. Même s'il repose sur des aménagements hybrides pour les cyclistes (pistes, bandes cyclables, parfois de simples marquages), le prochain réaménagement de la chaussée de Gand témoigne de la volonté d'en faire un axe cycliste majeur. Traversant toute la commune, il tracera effectivement un lien entre une série d'aménagements existants (avenue Goffin, chaussée de Zellik et pistes à Zellik et Grand Bigard) et sera le drain privilégié de nombreux quartiers ;
- de pistes (ou marquages) cyclables à l'avenue de **l'Hôpital Français**, pour que les pistes récemment aménagées avenue Goffin 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 revoir le tracé envisagé par la Région pour l'ICR n°10 (cf. PCM - phase 2) ;
- de tracer un itinéraire communal suivant la ligne de « crête » entre les rues Kasterlinden et de Termonde (passant par la rue des Soldats, la place Schweitzer et la place Ruelens) + un autre tracé communal (en collaboration avec Ganshoren) rue de Termonde ;
- un réajustement du tracé de l'ICR 11 A, dont le « drainage » serait meilleur en suivant l'avenue de la Basilique (marquages existants) plutôt que l'avenue Laure ;
- d'infrastructures sises en dehors de Berchem, mais qui permettraient de disposer d'un maillage cyclable beaucoup plus complet pour l'ensemble du nord-ouest bruxellois. Ex. : formalisation de tracés cyclables au travers du parc Elisabeth (plutôt que d'inciter les cyclistes à circuler avenue du Panthéon) ; aménagements cyclables boulevard Mettewie, avenue Bossaert et avenue Sermon... ;
- de parkings vélos sécurisés aux stations de métro Simonis et Ossegem ;
- de veiller à ce que le vélo soit un véritable outil de déplacement utilitaire (pas cantonné à la seule sphère des loisirs) ;
- de nettement intensifier les possibilités de transfert modal (stationnement) à hauteur des points-clés du réseau des transports publics (gare de Berchem, place Schweitzer plus particulièrement) ;

- de développer les équipements cyclistes (cf. carte 7 Phase 2 du PCM) afin d'être en phase avec le développement du système de vélos partagés (Villo) ;
- de développer les capacités de stationnement des deux-roues dans les quartiers (cf. fiche 28).



Le réseau cyclable se développe tant à Berchem (à gauche, chaussée de Zellik) qu'à proximité de Berchem (à droite, bd. Mettewie), mais les efforts devront être poursuivis pour obtenir un réseau complet et cohérent.

Contraintes :

- les interventions requises dépendent en partie du dynamisme de la Région (le réseau à développer sur voiries régionales) ;
- il faut veiller à une inspection et un entretien régulier du réseau (il est trop souvent un parent pauvre de l'entretien des voiries) ;
- le succès du vélo comme mode de déplacement à part entière est tributaire des possibilités de stationnement offertes et de leur sécurité relative (cf. fiche 28).

Coût, financement : Commune de Berchem, Région.

Références : Plan Iris 2, PCM Berchem Phase 2 (carte 7), Plan directeur des zones 30 (2003), Bruxelles Mobilité programme d'investissements 2010-2014, PCM phase 2, PCM de Ganshoren.

Fiche 8 – Développement et amélioration des relations piétonnes

Thématiques : déplacement piétons, mobilité durable, multimodalité

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

Acteurs : Région, commune de Berchem

Degré de priorité : court et moyen termes

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

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

Besoin de :

A court terme :

- le réaménagement de la **place Schweitzer** et de la **chaussée de Gand**, afin qu'elles soient plus confortables et sécurisantes pour les piétons (cf. PCM phase 2) ;
- la poursuite des interventions visant à raccourcir les traversées piétonnes exagérément longues et/ou à donner une meilleure visibilité aux carrefours ;
- la poursuite de la remise à niveau générale des trottoirs (et autres cheminements hors voirie) du réseau des voiries communales (cf. le cas marquant de la rue de Grand Bigard), indispensable pour améliorer les conditions de marche, mais aussi pour veiller à un traitement équilibré du réseau berchemois (cf. phases 1 et 2 du PCM) ;
- le développement des **aménagements pour PMR**. (principe d'obtenir une « toile » PMR – cf. PCM phase 2 carte 6 + fiche 29) ;
- l'amélioration des facteurs de sécurité passive (éclairage public, visibilité des abords d'écoles) ;
- maintien d'une procédure saisonnière permettant d'éliminer de manière systématique les obstacles végétaux qui gênent le déplacement des piétons.

A moyen terme :

- requalification piétonne de l'avenue de l'Hôpital Français (cf. fiche 14) ;
- une importante modification du franchissement à pied et à vélo de la ligne de chemin fer n°50 (cf. fiche 11) ;
- certains espaces de voiries proche de la place Schweitzer (place du Roi Baudouin, etc.) pourraient opportunément être aménagés selon le concept de « zone de rencontre » ;
- équiper les principaux carrefours à feux d'indicateurs du temps subsistant pour la traversée piétonne (NB : un tout premier dispositif de ce type vient d'être aménagé en Région Bruxelloise, au quartier Nord).

Contraintes :

- la commune de Berchem n'a pas la maîtrise (timing) des interventions les plus importantes (sur voiries régionales ou le domaine de la SNCB) ;
- le nécessaire traitement (renouvellement des trottoirs, d'adaptation des profils de traversées pour les PMR...) de secteurs « périphériques » et moins denses de la commune (ex. : plateau du Potaerde) se heurte au problème du financement de ces travaux (espaces publics très vastes) ;
- la technologie des décomptes de temps (traversées piétonnes des carrefours à feux) n'est est qu'à ses débuts à Bruxelles ;
- la forte pression du stationnement a des effets négatifs sur la qualité des cheminements piétons (stationnement sur les « coins » de rues, à cheval sur les trottoirs).

Coût, financement : Région, Infrabel, Commune.

Références : Plan Iris 2, Plan Pluriannuel d'investissements (Bruxelles Mobilité), PCD, PCM Phase 2, Projet Infrabel.

Fiche 9 – Gestion du stationnement des véhicules

Thématique : stationnement

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

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

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

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

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

Besoin de :

- dans la foulée du futur Plan Régional de Stationnement, adopter un Plan Communal de Stationnement (application des concepts du plan régional en fonction des lignes d'actions définies dans le PCM) ;
- harmoniser et coordonner la gestion du stationnement avec les communes voisines ; organiser une « table ronde » entre les communes constituant la zone de police du nord-ouest bruxellois. Celles-ci ont tout à gagner d'une bonne coordination de leurs interventions (harmonisation et cohérence des délimitations, du mode d'implémentation, du mode de gestion...) ;
- un développement du système de régulation (en faveur des riverains) en phase avec l'accroissement de la pression de stationnement dans les quartiers (cf. croissance démographique) et soucieux d'être cohérent sur le plan géographique (cf. PCM Phase 2 stratégie définie aux pages 47 et 48). Le timing et l'ampleur des premiers développements devront être arrêtés à l'issue des deux points repris ci-dessus ;
- supprimer le mode de stationnement alterné par quinzaine (rue Winteroy et rue du Broek) ;
- coupler l'évolution des plans de circulations des quartiers (cf. fiche 4) avec le besoin de résoudre les problèmes de stationnement endommageant les trottoirs (chaussée trop étroites) ;
- ne pas oublier que l'application du principe « STOP » ne sera pas sans quelques conséquences. Un réaménagement contemporain de l'espace public s'accompagne en effet 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) ;

- suivre et promouvoir le développement du système d'autos partagées (*Cambio*, lequel bénéficie de facto des avantages de la carte de riverain). Programmer pour le court et moyen termes de nouvelles stations : gare de Berchem Sainte-Agathe, place Ruelens, place des Coopérateurs et rond-point de la Basilique ;
- mieux organiser (identifier) les fonctions d'arrêt minute (*kiss & ride*) aux abords des établissements d'enseignement ;
- relancer auprès de la Région les initiatives relatives à l'organisation future (optique RER) d'un transfert modal de masse aux débouchés de l'E40 et du Ring (parkings de transit, principalement en Flandre) ;
- envisager, dans le cadre de projets immobiliers proches de la place Schweitzer, le développement d'une infrastructure de parkings (souterraine) polyvalente, susceptible d'être accessible au public (mesure d'accompagnement qui permettrait d'aménager des « espaces de séjour » de qualité place Roi Baudouin et dans ses environs immédiats) ;
- presser la Région afin qu'une solution globale soit apportée au stationnement des camions (soit les véhicules de plus de 3,5 tonnes). L'affectation de l'avenue du Hunderenveld à cet effet doit être considéré comme une mesure transitoire ;
- une lutte accrue et plus efficace contre le non respect des aires de stationnement réservées et contre le stationnement en double file.

Contraintes :

- certaines incertitudes subsistent quant à la mise en œuvre et l'action de l'agence régionale de stationnement et quant à l'application (les effets) du Plan Régional de Stationnement ;
- l'aménagement et la gestion win-win de parking public (et de parking de transit) est toujours hésitante en Région Bruxelloise. L'absence de *succes stories* à Bruxelles est préjudiciable et de nouvelles pistes (partenariat public-privé) restent à trouver ;
- le développement à une grande échelle de zones bleues ne permettra pas pour autant de résoudre les problèmes du stationnement nocturne. Mais il peut répondre à d'autres types d'objectifs (réduction de l'utilisation de l'automobile) ;
- les mesures coercitives en matière de stationnement sont rarement populaires...

Coût, financement : Région et Commune (acte administratif principalement + certains aménagements), éventuel partenariat avec le privé.

Références : PCM Phase 2 (cartes 9 et 10), Plan Iris 2, PCM de Koekelberg et de Ganshoren, projet de Plan Régional de Stationnement.

Fiche 10 – Marchandises, services d’urgence et livraisons

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

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

Acteurs : Fédéral, Région, commune de Berchem-Sainte-Agathe, SIAMU, zone de police + coordination avec les communes voisines

Degré de priorité : court et moyen termes

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

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

Besoin de :

- veiller au respect de la politique régionale qui prévoit de concentrer la circulation des poids lourds sur le réseau principal, de la réglementer strictement sur le réseau interquartier et de l’interdire, sauf dérogation, dans le réseau de quartier ;
- une politique globale du transport des marchandises qui soit plus responsable sur un plan environnemental (ferroviage...). L’importance et la croissance du charroi lourd qui emprunte les grands axes de la commune (cf. phase 1 du PCM) atteint en effet aujourd’hui des proportions excessives et dommageables ;
- maintenir des conditions de circulation (manoeuvrabilité) et de sécurité correctes pour le charroi lourd à destination des zones d’activités économiques du nord de la commune (cf. les impacts liés à la prochaine suppression des passages à niveau) ; concrétiser les projets régionaux de parkings camions de longue durée (zone du canal) ;
- tenir compte, lors de tout réaménagement de voiries, des rues prioritairement utilisées par le SIAMU lors de ses interventions. Pointons dans ce cadre le choix préférentiel qui sera accordé à l’utilisation des coussins berlinois (favorables aux ambulances, etc.) comme dispositif ralentisseurs (cf. les extensions prévues de zones 30).

Contraintes :

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

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

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

D. LE RESEAU STRUCTURANT DES DEPLACEMENTS

A Berchem-Sainte-Agathe, le réseau structurant des déplacements comprend, selon la terminologie du Plan Iris, les voies métropolitaines (avenue Charles Quint) et les voiries interquartiers (chaussée de Gand, avenue de l'Hôpital Français, avenue Goffin, avenue du Roi Albert, place Schweitzer, avenue du Hunderenveld et chaussée de Zellik). Sur un plan pratique, il comprend également les tracés hors voiries avec la ligne de chemin de fer n°50.

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

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

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

Fiche 11 – La gare SNCB de Berchem-Sainte-Agathe

Thématiques : transports publics, RER, transfert modal

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

Acteurs : SNCB (Infrabel), Région de Bruxelles-Capitale, communes de Berchem et de Ganshoren, STIB, De Lijn, voire Région Flamande et communes d'Asse et de Dilbeek, voire acteurs privés

Degré de priorité : court, moyen et long termes

Mesures communales : suivi et négociation

Objet : veiller à ce que le projet de RER ait des retombées positives directes pour Berchem, la gare de Berchem-Sainte-Agathe étant à un point de convergence important des divers réseaux (train, tram, bus) et au cœur d'un quartier économique en cours de redéveloppement.



Gare de Berchem : le transfert entre le réseau STIB et celui de la SNCB se fait dans un environnement inadapté et détérioré. La faiblesse des équipements en réduit l'attrait.

Besoin de :

- davantage promouvoir, dès aujourd'hui, l'offre SNCB existante ; améliorer le confort d'attente ;
- rénover les quais et les abords immédiats de la gare (cf. place de la Gare), à l'instar de l'exemple récent de la gare de Grand-Bigard ; coupler cette intervention au réaménagement de l'esplanade de terminus de la STIB (tram 82/83, bus 87, intégration d'un terminus pour De Lijn) afin de créer un pôle de transfert multimodal performant et de qualité ;
- intégrer la gare et son fonctionnement aux contingences liées à la mise en service du RER (en 2019), à savoir la suppression des passages à niveau de la chaussée de Gand et la rue Nestor Martin, l'aménagement de passages sous voies accessibles aux PMR, etc. ;
- réaffecter la bâtiment de la gare, ne serait-ce que partiellement, à une fonction ferroviaire (attente, consigne à vélos...) ;

- remplacer, dès le court terme, la sonnerie de fermeture du passage à niveau par un modèle plus discret et adapté à un environnement résidentiel (cf. les nouveaux immeubles de la chaussée de Gand et la drève de l'Aérodrome) ;
- étudier à court terme la manière dont on pourrait organiser un transfert modal efficace avec l'automobile, que ce soit sur un plan local (usage pour les quartiers avoisinants, éventuel partenariat avec les parkings des surfaces commerciales avoisinantes....) ou à une échelle macroscopique (cf. fiche 1 et l'aménagement de parkings de transfert au débouché de l'E40, soit à proximité de la gare) ;
- faciliter le transfert modal vélo + train. Il faut une offre renforcée en ranges-vélos : un minimum de 50 emplacements vélos pour commencer (cf. l'exemple récent de la gare de Grand Bigard) ;
- intégrer la gare dans les destinations locales de la signalétique de jalonnement.



La gare de Grand-Bigard a récemment été entièrement rénovée et permet un transfert modal intéressant (voitures → train et vélo → train).

Contraintes :

- le dossier de remise en état global de la gare est complexe (au-delà d'une simple rénovation) et implique la coordination de très nombreux acteurs (cf. ci-dessus). D'où le risque que la réponse à des besoins « basic » ne soit obtenue qu'à moyen, voire long terme ;
- les conditions actuelles d'un transfert modal auto + train ne sont guère favorables ;
- l'échéancier du projet de RER a déjà cumulé d'importants retards (en 1998, il était prévu que la mise en service des 8 lignes du RER s'étalerait entre 2002 et 2008. Aujourd'hui, la mise en service est espérée pour 2019).

Coût, financement : Fédéral, Région, Infrabel, STIB...

Références : plan RER, Plan Iris 2, Infrabel.

Fiche 12 – L’avenue Charles Quint

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

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

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, communes de Berchem et de Ganshoren, STIB, De Lijn, Région flamande...

Degré de priorité : moyen et long termes

Mesures communales : suivi et négociation

Objet : réaménagement du principal axe routier du nord-ouest bruxellois.

Besoin de :

A court terme :

- amélioration des conditions de sécurité à hauteur du carrefour de la chaussée de Gand (suite au prochain réaménagement de cette dernière, cf. fiche 13) ;
- l’autre point noir de la sécurité routière à l’avenue Charles Quint (carrefour avec la chaussée de Zellik) pourrait être sécurisé par l’installation d’une caméra qui y dissuaderait les dangereuses manœuvres illicites couramment observées : « U turn » avec l’E40, utilisation du contresens bus de la chaussée de Zellik, tourne à gauche depuis l’avenue Charles Quint vers la chaussée de Zellik ;
- offrir une assistance chronométrique aux traversées piétonnes (carrefours à feux, cf. prototype récemment installé au quartier Nord) ;
- régler le problème des livraisons « sauvages » (stationnement sur trottoir + insécurité) de la nouvelle infrastructure commerciale à l’angle de l’av. Charles Quint et la ch. de Gand.

A moyen et long termes :

- ne plus permettre un accès automobile au Carrefour, au Basilix, etc. depuis le carrefour de l’av. Charles Quint et la ch. de Gand ;
- aménagement en boulevard urbain de la fin de l’E40 entre l’échangeur de Grand Bigard et l’amorce de l’avenue Charles Quint (soit sur le territoire de Dilbeek, afin de « naturellement » ralentir la vitesse des véhicules) ;
- aménagement en boulevard urbain de l’ensemble de l’avenue Charles Quint (tant à Berchem qu’à Ganshoren), avec intégration d’une ligne de force du transport public en site propre (trams, éventuellement un Bus à Haut Niveau de Service dans un premier temps) ; pour les concepts d’aménagements proposés, se référer au PCM de Ganshoren (2006) et à l’étude de mobilité préalable à la mise en œuvre de la ZIR n°14 « Porte de Ville » (2007) ;

- à plus long terme encore, l'option d'un métro (entre Simonis et l'échangeur de Grand Bigard) n'est pas à exclure afin, entre autres, de créer des conditions optimales de transfert modal.



L'organisation d'un transfert modal à grande échelle, dans le nord de la commune (débouché de l'E40, gare de Berchem-Sainte-Agathe), sera un processus de longue haleine, lequel impliquera divers scénarios de développement.

Contraintes :

- depuis des décennies, les problèmes de l'avenue Charles Quint ont été traités par « tiroirs » ;
- les enjeux en termes de coûts sont très importants et la problématique posée nécessite de prendre en compte un vaste territoire (entre l'échangeur autoroutier de Grand Bigard et la place Simonis) ;
- les réflexions ne peuvent être faites en vase clos. La constitution d'une « task force » (comité d'accompagnement) est nécessaire. Un traitement s'inspirant du « Plan directeur de la Moyenne Ceinture » (Bruxelles Mobilité – exemple en tant que type de démarche) serait opportun ;
- l'avenue Charles Quint est un axe majeur d'accès à la ville ; tous travaux affectant celle-ci est source de grosses perturbations.

Coût, financement : Fédéral, Régions. NB : les premiers frais sont avant tout des frais d'études (évaluant eux-mêmes les coûts des diverses options ultérieures).

Références : PCM Ganshoren, Plan Iris 2, Bruxelles Mobilité (ex. du « Plan directeur de la Moyenne Ceinture »)

Fiche 13 – La chaussée de Gand

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

Types d'intervention : mesures globales de réaménagement de l'axe historique de Berchem.

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, commune de Berchem-Sainte-Agathe, STIB, commune de Molenbeek

Degré de priorité : court terme

Mesures communales : accompagnement du chantier (e.a. organisation des déviations temporaires du trafic)

Objet : remise à neuf d'une chaussée dégradée, aménagement favorisant la vitesse commerciale et le confort des transports publics, insertion d'infrastructures cyclables.

Besoin de :

- mise en œuvre (en cours) du projet de la Région (fin des travaux prévue en 2014) ; un projet basé sur l'aménagement de demi-sites propres pour le tram et d'un tracé cycliste (pistes et bandes), sur l'insertion d'arbres d'alignement, etc. ;
- une bonne coordination avec le réaménagement de la place Schweitzer ;
- entre l'avenue Charles Quint et la chaussée de Zellik, mise à sens unique (mouvement autorisé : en direction de la place Schweitzer).

Contraintes :

- le phasage des interventions (le chantier est en cours depuis 2010 sur Molenbeek) se traduira par un important étalement des perturbations dans le temps (jusqu'à 2014) ;
- faute de la largeur de voirie nécessaire, le réaménagement en cours repose sur un principe hybride (demi-sites propres pour les trams) ;
- diverses interventions sur le réseau de quartier (voiries communales) ne pourront probablement être mises en œuvre qu'à la fin de ce chantier (et celui de la place Schweitzer) ;

Coût, financement : 20 millions d'euros à charge de la Région de Bruxelles-Capitale (pour l'ensemble du projet y compris sur le territoire de Molenbeek).

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

Fiche 14 – L’avenue de l’Hôpital Français

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

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

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

Degré de priorité : court et moyen termes

Mesures communales : suivi et négociation, mesures d’accompagnement

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

Besoin de :

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

Contraintes :

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

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

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

Fiche 15 – L’avenue Goffin

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

Type d’intervention : adaptations diverses de la voirie

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, commune de Berchem-Sainte-Agathe

Degré de priorité : court et moyen termes

Mesures communales : suivi et négociation, mesures d’accompagnement

Objet : corriger les maladies de jeunesse d’un aménagement (trop) novateur, améliorer la vitesse commerciale des transports publics, sécurisation de l’avenue.

Besoin de :

- remettre en état les éléments (la chaussée) qui, depuis le réaménagement de l’avenue en 2006, se sont rapidement dégradés ;
- à court terme, repositionner les triangles de priorité peints au sol (aux carrefours) afin qu’ils participent davantage à la bonne perception du statut de l’avenue (voie prioritaire) ;
- renforcer la visibilité des pistes cyclables en démultipliant des logos (de rappel) peints au sol ;
- à moyen terme, insertion d’un site propre pour les trams à l’approche tant de la place Schweitzer, que du carrefour avec l’avenue du Château et la rue de Ganshoren (arrêt Goffin) ;
- à moyen terme, adaptation et meilleure mise en évidence des carrefours, en remplaçant le système de trottoirs traversants par un traitement plus traditionnel (cf. réaménagement récent des carrefours du bd. Mettwie).

Contraintes :

- la remise à neuf de l’avenue étant assez récente (2006), la programmation de nouveaux travaux d’ampleur est plus malaisée ;
- l’ajout d’un site propre à l’approche de la place Schweitzer entraînera la suppression de quelques emplacements de stationnement ;
- afin de globaliser les travaux et d’harmoniser l’ensemble de l’axe Schweitzer - Basilique, il conviendrait de coupler les interventions lourdes (à moyen terme) avec le réaménagement prévu pour l’avenue de l’Hôpital Français (cf. fiche 14).

Coût, financement : Région, STIB (un futur programme Vicom).

Référence : PCM Berchem-Sainte-Agathe phases 1 & 2.

Fiche 16 – L’avenue du Roi Albert

Thématiques : axe de déplacement structurant, transports publics

Type d’intervention : mise en voie prioritaire, adaptations ponctuelles de l’aménagement

Acteurs : commune de Berchem-Sainte-Agathe, STIB

Degré de priorité : court et moyen termes

Mesures communales : règlement de police, investissement en travaux publics

Objet : sécuriser une artère où le nombre d’accidents est (trop) important.

Besoin de :

- améliorer et sécuriser la circulation des trams ;
- remplacer le statut de priorité de droite par celui de voie prioritaire ; harmoniser le statut des avenues parcourues par le tram 19 ;
- revoir l’aménagement du rond-point avec l’avenue de Selliers de Moranville. Soit adapter le noyau central (plus bas) et équiper de signalétiques lumineuses les insertions conflictuelles avec le tram, soit carrément supprimer le rond-point (en revenir à un aménagement standard de carrefour) ;
- à la suite du prochain renouvellement du matériel roulant de la STIB (tram 3000), réévaluer l’impact des émissions sonores imputables aux trams (cf. plaintes récentes à ce sujet).

Contraintes :

- le revêtement de chaussée (klinkers) a mal résisté à l’épreuve du temps et, à moyen terme, il conviendra d’en déterminer le devenir ;
- les ronds-points traversés par une ligne de tram sont toujours structurellement dangereux ; d’où l’idée de s’en passer (carrefour avec l’avenue de Selliers de Moranville) là où il ne sont pas indispensables ;
- la gestion de la voirie (interquartier) est restée communale (+ assiette STIB), d’où davantage de difficulté de programmer des interventions lourdes pour un axe refait en 2000.

Coût, financement : Commune, STIB (suivant les options retenues, le réaménagement lourd du carrefour avec l’avenue de Selliers de Moranville pourrait être compris entre 500.000 et 1 million d’euros).

Référence : PCM Berchem-Sainte-Agathe phases 1 & 2.

Fiche 17 – Place Schweitzer

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

Types d'intervention : réaménagement des espaces publics

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, commune de Berchem-Sainte-Agathe

Degré de priorité : court terme

Mesures communales : suivi et négociation, mesures d'accompagnement

Objet : procéder au réaménagement de la place, améliorer la fonction de pôle d'échange multimodal et de plaque tournante du transport public.

Besoin de :

- dégager des espaces de séjour importants (qualité de place) ;
- simplifier et raccourcir les traversées piétonnes ;
- faciliter l'accès aux transports publics ;
- mettre à un bon niveau qualitatif ce qui est le point central de la mobilité douce à Berchem.



Illustration du prochain aménagement de la place

Contraintes :

- un chantier important (fin des travaux prévue en juillet 2012) ;
- à la suite du réaménagement, il faudra attentivement évaluer les conditions d'écoulement du trafic, pointer les éventuels problèmes (formation de files) et impacts sur les quartiers avoisinants.

Coût, financement : Région (le coût des interventions en cours est de 2,9 millions d'euros TVAC).

Références : PCM Berchem-Sainte-Agathe phases 1 & 2, Bruxelles Mobilité Plan d'investissement 2010-2014

Fiche 18 – Avenue du Hunderenveld & chaussée de Zellik

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

Types d'intervention : mesures ponctuelles d'adaptation et d'entretien

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale (ch. de Zellik), commune de Berchem (av. du Hunderenveld)

Degré de priorité : court, moyen et long termes

Mesures communales : suivi et négociation, mesures d'accompagnement

Objet : traitement de problèmes épars

Besoin de :

Avenue du Hunderenveld :

- conserver toute la praticabilité nécessaire au trottoir longeant la cité du Hunderenveld (remise en état récente) ;
- une bonne intégration et sécurisation de la future implantation scolaire (angle de l'avenue du Hunderenveld et la rue des Chalets) ;
- une remise en état (partielle) de la piste cyclable et amélioration de la traversée du carrefour de débouché avec le centre omnisports ; création d'une jonction cyclable entre l'avenue du Hunderenveld et la ch. de Zellik (cf. rue des Chalets fiche 20) ;
- concrétiser le projet de transfert de gestion (de la Commune à la Région) ;
- à terme, ne pas conserver l'aire de stationnement sous le statut de E9c (cf. fiche 9) ; y promouvoir le stationnement à des fins de transfert modal (tram 19).



Chaussée de Zellik :

- le re-développement immobilier de l'îlot 52 devrait avoir des impacts sur l'organisation de la voirie (aménagement d'une aire de stationnement du côté sortie de ville) ;
- améliorer la gestion de la section au nord de l'av. Charles Quint, où les déficits d'entretien (envahissement végétal, etc.) y pénalisent la pratique piétonne (insécurité subjective) ;
- programmer le renouvellement de l'éclairage public (lequel est resté communal).



Contraintes :

- le projet de transfert de gestion de l'avenue du Hunderenveld est ancien et induit un certain immobilisme (en l'attente de sa concrétisation) ;
- la chaussée de Zellik récupérera une partie du trafic de la chaussée de Gand (mise à sens unique) et risque d'être davantage encombrée.

Coût, financement : limité et fonction du transfert de gestion.

Référence : PCM Berchem Phase 2.

E. LES REAMENAGEMENTS DE VOIRIES (échelle communale)

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

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

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

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

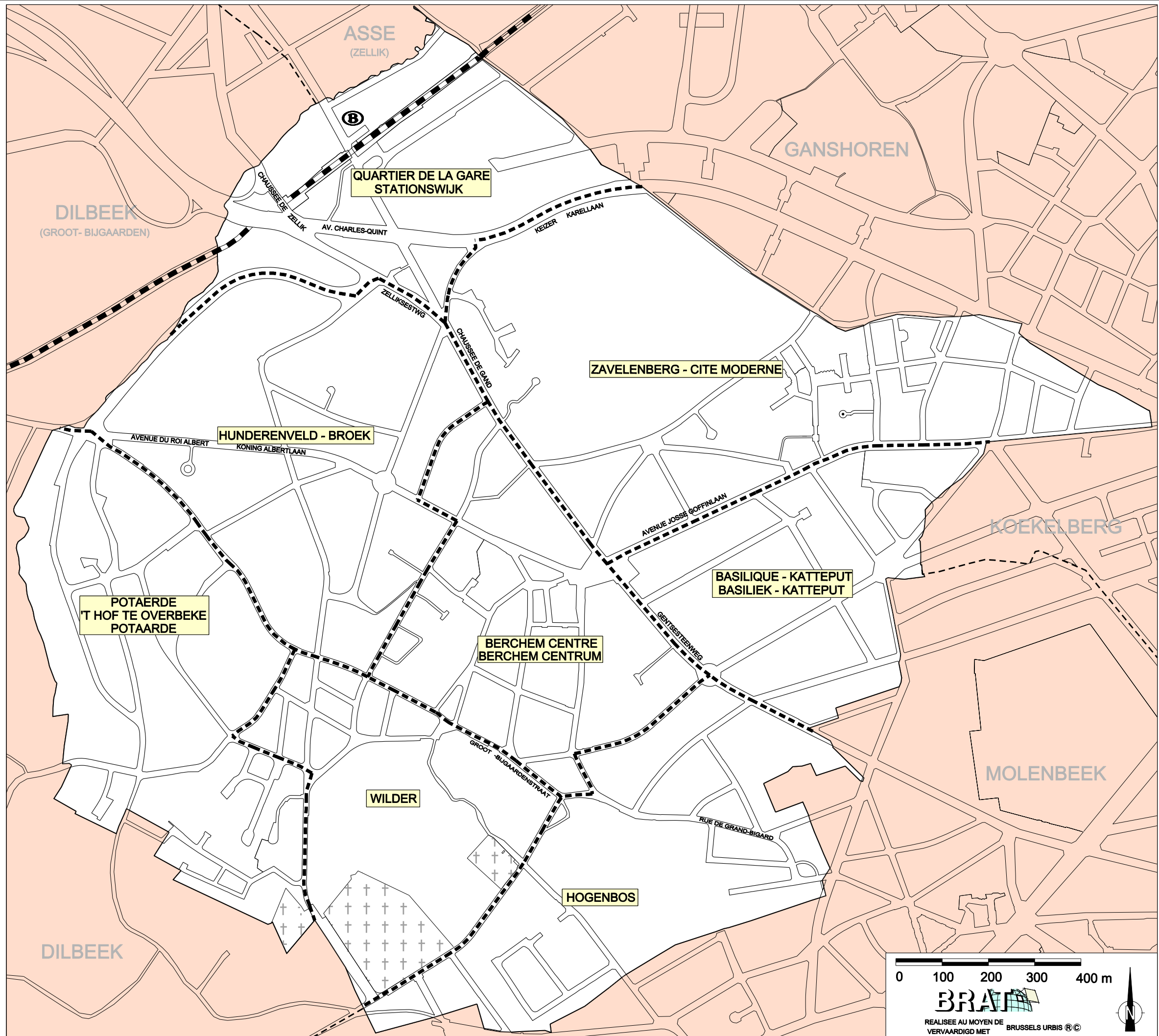
Il importe de préciser que les fiches « voiries » ci-dessous ne reprennent pas tous les besoins de renouvellement à court et moyen termes des espaces publics. L'accent est mis sur des lieux où la remise à neuf des espaces publics implique une prise en considération plus fondamentale de (nouveaux) objectifs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

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

Exemples :

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

Les espaces communaux pris en considération sont classés ci-dessous selon huit quartiers (cf. carte).



ASSE
(ZELLIK)

GANSHOREN

DILBEEK
(GROOT-BIJGAARDEN)

QUARTIER DE LA GARE
STATIONSWIJK

ZAVELBERG - CITE MODERNE

HUNDERENVELD - BROEK

KOEKELBERG

POTARDE
'T HOF TE OVERBEKE
POTARDE

BASILIQUE - KATTEPUT
BASILIEK - KATTEPUT

BERCHEM CENTRE
BERCHEM CENTRUM

MOLENBEEK

WILDER

HOGENBOS

DILBEEK

0 100 200 300 400 m

BRAM

REALISEE AU MOYEN DE
VERVAARDIGD MET BRUSSELS URBIS R.C.



Fiche 19 – Quartier de la Gare

Drève de l'Aérodrome

A court terme :

- mise en zone 30 de la rue (elle est une zone 30 de fait) ;
- compléter la signalétique SUL (carrefour Charles Quint) ;
- ne plus permettre que le trottoir avoisinant le passage à niveau (et dans le prolongement d'un passage piéton) serve à stocker des conteneurs (poubelles).



Avenue des Bardanes

A court terme :

- renouvellement des trottoirs ;
- améliorer la visibilité (signalétique d'entrée) de la zone 30.
- adapter l'aménagement du carrefour avec l'avenue Charles Quint (contre le stationnement sauvage ou sur les coins, résoudre les problèmes de livraisons et les manœuvres dangereuses des utilisateurs du parking du n°37 : ils remontent l'avenue Charles Quint à sens unique !).

A moyen terme :

- adapter le sas vélo au carrefour du clos du Zavelenberg (blocage fréquent des camions).



Rue Bois des Iles

A court terme :

- délimiter entre les n°2 et 22, à titre provisoire, un stationnement partiel sur le trottoir (E9f) ; y réserver une aire de livraison à la hauteur du n°14 ;
- en l'attente de son réaménagement (cf. fiche 11), empêcher physiquement le stationnement sauvage des voitures sur l'îlot central du carrefour avec la chaussée de Gand (friterie).

A moyen terme :

- un réaménagement global de la voirie consécutif aux projets d'Infrabel et de la STIB pour la gare de Berchem-Sainte-Agathe (cf. fiche 11).



Avenue Charles Quint : cf. fiche 12.

Chaussée de Gand

A court terme :

- cf. fiches 11 et 13 ;
- renforcer l'équipement en aubettes de l'arrêt STIB « Berchem Shopping » (cf. fiche 27) ;
- refaire (et adapter structurellement) le trottoir à hauteur de l'accès au parking de l'immeuble de bureaux à l'angle de l'avenue Charles Quint.



Place de la Gare

A court et moyen termes :

- cf. fiche 11 ;
- renouvellement complet consécutif au projet d'Infrabel (suppression du passage à niveau de la chaussée de Gand).



Rue Nestor Martin

A court terme :

- cf. fiche 11 ;
- une remise en état de la chaussée est urgente.

A moyen terme :

- réaménagement des carrefours avec l'avenue Marie de Hongrie et la rue de la Technologie (cf. ci-dessous) ;
- remise en état du trottoir (côté Berchem, section entre av. Marie de Hongrie et av. de Rusatira) et pérennisation de l'aire de stationnement (les potelets actuels sont provisoires) ;
- intégration d'un itinéraire cyclable côté Ganshoren (cf. PCM de Ganshoren, relations entre les quartiers résidentiels de Ganshoren et la gare de Berchem) ;
- requalification piétonne de la section au nord de la ligne de chemin de fer (cf. la récente remise en état des trottoirs sur le territoire d'Asse).



Avenue Marie de Hongrie

A court terme :

- surveiller les dégradations (parfois dangereuses) des trottoirs ;
- mise en zone 30 pour marquer la transition entre l'avenue à Ganshoren (à 50 km/h) et le parking du Carrefour (où le gestionnaire a limité la vitesse à 20 km/h) ;
- à l'occasion de la mise en œuvre du projet d'Infrabel (cf. fiche 11), revoir l'organisation des traversées piétonnes actuellement peu en phase avec les besoins des piétons.

A moyen terme :

- refaire le rond-point avec la rue Nestor Martin et mieux l'adapter au charroi lourd (accès aux zonings d'entreprises de la SDRB).



Rue de la Technologie

A court terme :

- à l'occasion de l'aménagement d'une nouvelle voirie à Ganshoren (vallée du Molenbeek), refaire le carrefour avec la rue Nestor Martin (inadapté au passage des camions) ;
- remettre en bon état le trottoir à l'angle de la chaussée de Gand et le protéger (potelets) contre le stationnement sauvage des voitures.



Chaussée de Zellik : cf. fiche 18.

Fiche 20 – Hunderenveld – Broek

Rue de l'Azur

A moyen terme :

- mise en zone 30 couplée à celle de la rue des Chalets.



Rue du Broek

A court terme :

- suppression du stationnement alterné par quinzaine et remplacement par des « chicanes » de stationnement ;
- renouvellement de la chaussée (asphalte).

A moyen terme :

- adaptation aux normes PMR des traversées piétonnes avec la rue des Sept Etoiles, ainsi qu'avec l'avenue de Selliers de Moranville.



Rue des Chalets

A court terme :

- aménagement à titre définitif du mode de stationnement (chicanes), remplacement des potelets provisoires.

A moyen terme :

- renouvellement du trottoir côté Cité Jean Monnet ;
- adaptation aux normes PMR de la traversée piétonne avec la voirie de desserte (inaccessible au demeurant) menant au terrain de basket de l'aire de jeux ;
- réaménagement global du carrefour Chalets - Hunderenveld - Zellik, avec création d'un « seuil » (permettant la mise en zone 30 de la rue) et d'une liaison cyclable entre le réseau de l'avenue du Hunderenveld et celui de la chaussée de Zellik.



Avenue de Selliers de Moranville

A court terme :

- simplification des signalétiques verticales superflues en zone 30 (section nord).

A moyen terme :

- mise en zone 30 de la section sud ; modalité de ralentissement à définir à hauteur des locaux du CPAS.



Clos Fleuri

A court terme :

- à l'instar du clos du Tilleul (cf. photo de droite), son débouché devrait être équipé d'un panneau B1 (céder le passage) ;
- y instaurer si possible le statut de zone résidentielle.



Avenue des Frères Becqué

A court terme :

- intégration de coussins berlinois dans les deux sas d'entrecroisement (pour conforter le statut de zone 30).

A moyen terme :

- renouvellement de la chaussée (elle a 50 ans d'âge) ;
- évaluer l'opportunité d'une mise à sens unique (pour régler les problèmes du croisement difficile des véhicules).



Rue de Grand Bigard

A court terme :

- poursuite et fin du projet global de rénovation initié en 2004 (NB : travaux en cours entre la rue Leemans et la rue des Fleuristes) et aujourd'hui terminé pour toute la partie de rue comprise entre l'avenue des Myrtes et la rue Leemans.

A moyen terme :

- envisager le remplacement des pavés porphyre à hauteur de la place de l'Eglise par un revêtement de chaussée moins bruyant.



Avenue du Hunderenveld : cf. fiche 18.

Avenue du Roi Albert : cf. fiche 16.

Rue des Sept Etoiles

A court terme :

- mise en zone 30 avec l'aménagement de deux coussins berlinois (section entre les rues du Broek et de Grand Bigard) ;
- adaptation PMR des traversées piétonnes avec la rue du Broek (cf. ci-dessus).



Fiche 21 – Quartier Zavelenberg – Cité Moderne

Avenue de la Bergère

A court terme :

- mise en zone 30 (est une zone 30 de fait) ;
- mise à sens unique limité (accès par l'avenue de l'Hôpital Français) ;
- renouvellement de la chaussée.



Ensemble des voiries de la Cité Moderne

A court terme :

- restauration globale des espaces publics de la Cité de Victor Bourgeois (projet Beliris), avec atténuation de certaines sur-largeurs de chaussée ;
- suppression de certaines signalétiques inutiles (ex. : panneaux A7) ;
- rappel interne au quartier (marquages au sol) du statut de zone 30 ;
- intégration du quartier au système Cambio, voire à Villo ! (place de l'Initiative ou place des Coopérateurs).



Rue des Combattants

A court terme :

- résoudre les problèmes de signalétique (panneaux inutiles + la section de rue entre la venelle du Champ du Moulin et l'avenue Goffin qui n'est pas... en zone 30) ;
- réparation ponctuelle des dégâts occasionnés aux trottoirs.

A moyen terme :

- installation de 3 coussins berlinois, afin de garantir un meilleur respect du 30 km/h.
- renouvellement de la chaussée (elle a 50 ans d'âge).



Rue de Ganshoren

A court terme :

- adapter les traversées piétonnes rue Rémy et avenue Notre Dame de Fatima (actuellement défavorables aux PMR) ;
- renouvellement de la chaussée.

A moyen terme :

- remplacer le trottoir traversant de l'avenue Goffin (inutile puisqu'il s'agit d'un carrefour à feux !) par un mode de carrefour plus traditionnel.



Rue du Grand Air

A court terme :

- faire débuter la zone 30 depuis le carrefour avec l'avenue Charles Quint et non depuis le carrefour avec la rue de Termonde (coordination avec Ganshoren) ;
- correction des marquages approximatifs de l'ICR.

A moyen terme :

- adapter, dans le cadre du projet Beliris pour la Cité Moderne, la traversée piétonne avec la rue de la Fondation (actuellement défavorable aux PMR).



Avenue de l'Hôpital Français : cf. fiche 14.

Rue de la Métairie

A court terme :

- mise en zone 30 (est une zone 30 de fait) à coordonner avec Ganshoren ;
- renouvellement des trottoirs.



Avenue Notre Dame de Fatima

A court terme :

- mise en zone 30 (est une zone 30 de fait) ;
- simplification de la signalétique verticale (suite à la mise en zone 30).



Rue Openveld

A court terme :

- renouvellement des dispositifs d'éclairage d'abords d'école (école communale n°3 + institut Saint Albert) ;
- entre la place de l'Initiative et la rue de Termonde, organiser le stationnement en chicane (pour faciliter le croisement des véhicules).

A moyen terme :

- installation d'un plateau au droit de l'accès à l'institut Saint Albert ;
- renouvellement de la chaussée entre la chaussée de Gand et la place Ruelens (elle a 50 ans d'âge).



Place Ruelens

A court terme :

- adaptation du carrefour avec la branche occidentale de la rue des Combattants (suite à la mise à sens unique de la rue) ;
- renouvellement du dispositif d'éclairage d'abord d'école (K.T.A. Zavelenberg).

A moyen terme :

- refaire l'ensemble de la place (cœur d'un quartier en zone 30) selon des principes contemporains (aménagement davantage de plain-pied, tenir compte du nouveau plan de circulation, bonne adaptation aux PMR, intégration d'un kiss & ride pour les écoles avoisinantes...) ;
- rationaliser l'utilisation de la signalétique verticale.



Rue de Termonde

A court terme :

- renouvellement de la chaussée ;
- mise en zone 30 de la rue (installation de 2 à 3 coussins berlinois), à coordonner avec Ganshoren, afin que tout le réseau de quartier compris entre les avenues Charles Quint et Goffin soit en zone 30.

A moyen terme :

- renouvellement des trottoirs (côté Berchem) ;
- en collaboration avec Bruxelles Environnement, résoudre le problème du cheminement des piétons le long des prairies du Zavelenberg.



Clos du Zavelenberg

A moyen terme :

- renouvellement des trottoirs.



Fiche 22 – Quartier Berchem Centre

Rue des Alcyons

A court terme :

- renouvellement de la chaussée.

A moyen terme :

- envisager l'ajout d'un coussin berlinois à hauteur du n°88, afin de conforter le statut de zone 30.



Rue Blauwet

A moyen terme :

- envisager, compte tenu du réaménagement de la chaussée de Gand, l'inversion du sens unique.

A long terme :

- réaménager la rue de plain-pied, selon le principe d'une zone résidentielle.



Rue Courte

A court terme :

- mettre la rue sous le statut de zone 30 (cf. rue de l'Eglise, intégration à la zone 30 Eglise-Soldats).



Rue de l'Eglise

A court terme :

- donner le statut de zone 30 à toute la rue (y compris la section entre la place Schweitzer et la rue Leemans) ;
- réduire l'impact d'une signalétique verticale trop envahissante.

A moyen terme :

- envisager une mise à sens unique de la section entre la rue Leemans et la rue de Grand Bigard (projet à coupler avec une éventuelle mise à sens unique de la rue Leemans) ;
- à la suite du réaménagement de la place Schweitzer, étudier le réaménagement de la section entre la place Schweitzer et la rue Leemans (parvis de l'église), selon le principe d'un espace de rencontre, à coupler avec celui de la place du Roi Baudouin et de la rue de Grand Halleux.



Rue des Fleuristes

A court terme :

- pérenniser le stationnement en chicane ;
- aménager un plateau au droit de la Sint-Albertusschool.

A moyen ou long termes :

- renouvellement de la chaussée (elle a 50 ans d'âge).



Rue de Grand Bigard : cf. fiche 20.

Clos des Hortensias

A court terme :

- renouvellement de la voirie, suivant le concept de zone résidentielle ;
- à l'instar du clos du Tilleul, son débouché devrait être équipé d'un panneau B1 (céder le passage).



Rue Leemans

A court terme :

- mettre la rue sous le statut de zone 30 (cf. intégration à la zone 30 Eglise - Soldats).

A moyen terme :

- envisager une mise à sens unique de la section entre la rue de Grand Bigard et la place du Roi Baudouin (projet à coupler avec une éventuelle mise à sens unique de la rue de l'Eglise).



Clos des Peupliers

A court terme :

- à l'instar du clos du Tilleul, son débouché devrait être équipé d'un panneau B1 (céder le passage).

A long terme :

- renouvellement de la voirie, suivant le concept de zone résidentielle.



Rue Preser

A court terme :

- mise à sens unique de la section entre la rue des Soldats et la rue Leemans ;
- mettre la rue sous le statut de zone 30 (cf. intégration à la zone 30 Eglise - Soldats).



Avenue du Roi Albert : cf. fiche 16

Place du Roi Baudouin

A court terme :

- réasphaltage de l'aire de parking ;
- mise à sens unique de la section de voirie longeant l'école centrale (fonction de kiss & ride).

A moyen terme :

- à la suite du réaménagement de la place Schweitzer, étudier le réaménagement de la place (principe d'un espace de rencontre), à coupler avec celui de la rue de l'Eglise et de la rue de Grand Halleux.



Place Schweitzer : cf. fiche 17

Rue des Soldats

A court terme :

- mettre toute la section comprise entre l'avenue Comhaire et la place du Roi Baudouin sous le statut de zone 30 (cf. intégration à la zone 30 Eglise - Soldats).



Fiche 23 – Quartier Basilique - Katteput

Avenue de la Basilique

A court terme :

- mise en zone 30 confortée par l'ajout de 2 x 2 coussins berlinois dans la section comprise entre la chaussée de Gand et l'avenue Laure.

A moyen terme :

- insertion d'arbres d'alignement dans les aires de stationnement ;
- éventuelle mise à sens unique de l'avenue afin de contrer le trafic de transit (à évaluer après la remise en service de la chaussée de Gand. Action à coupler avec l'avenue de Koekelberg).



Rue Genot

A court terme :

- mise en zone 30 (mais action qui dépend de la commune de Molenbeek) ;
- éventuel aménagement en Sens Unique Limité.



Avenue Goffin : cf. fiche 15.

Rue Katteput

A court terme :

- mettre la rue sous le statut de zone 30 ;
- le carrefour avec la voirie de desserte latérale de l'avenue de la Basilique devrait être prioritaire vis-à-vis de celle-ci (à doter d'un signal B1) afin de sécuriser les lieux (mauvaise visibilité et lisibilité des lieux, voitures stationnées sur le coin....).

A moyen terme :

- revoir l'aménagement du carrefour avec la rue du Petit Berchem (profil moins évasé), raccourcir la traversée piétonne et l'adapter au PMR (coordination avec la commune de Koekelberg, cf. rue du Petit Berchem).



Avenue de Koekelberg

A court terme :

- mettre la rue sous le statut de zone 30 ;
- traitement des dégâts occasionnés aux trottoirs (récents) par les plantations d'alignements (danger pour les piétons).

A moyen terme :

- en soutien à une mise en zone 30 de l'avenue, il conviendrait d'installer 2 x 2 coussins berlinois (cf. prolongement avec l'avenue Bénès à Molenbeek où 2 dispositifs ralentisseurs existent depuis plusieurs années) ;



- envisager la mise à sens unique de l'avenue afin de contrer le trafic de transit (à évaluer après la remise en service de la chaussée de Gand et s'il n'y a pas inversion partielle du sens unique de l'avenue Gisseleire Versé. Action à coupler avec l'avenue de la Basilique).

Avenue Laure

A court terme :

- réasphaltage de la chaussée.

A moyen terme :

- l'installation d'une paire de coussins berlinois, à mi-section entre les avenues de la Basilique et Hélène permettrait de conforter le statut de zone 30 récemment attribué à l'avenue ;
- les traversées piétonnes dans le prolongement de l'avenue Hélène doivent être adaptées pour les PMR (elles le sont côté Hélène mais pas du tout côté clos du Ruisselet) ;
- mise en zone 30 de la section Basilique – Koekelberg (en corollaire à la mise en zone 30 de l'avenue de Koekelberg).



Rue du Petit Berchem

A court terme :

- une concertation et un projet commun avec la commune de Koekelberg pour généraliser le statut de zone 30 à toute la rue (cf. PCM de Koekelberg) ;
- réasphaltage de la chaussée.

A moyen terme :

- réaménagement du carrefour avec la rue Katteput (envisager d'en réduire la surface – moindre évasement, l'aménagement d'un plateau).



Rue Van Zande

A court terme :

- mise en œuvre du projet commun de réaménagement développé avec la commune de Molenbeek (pilote du projet, car gestionnaire principal de la rue).

Rue Winteroy

A court terme :

- suppression du stationnement alterné par quinzaine et remplacement par des « chicanes » de stationnement ;
- mettre la rue sous le statut de zone 30.

A moyen terme :

- éventuelle mise à sens unique de la rue, ajout d'un dispositif ralentisseur (à définir) à mi-section.



Fiche 24 – Quartier Potaerde – ‘t Hof te Overbeke

Rue du Cerisier

A court terme :

- placer la section berchemoise de la rue sous le statut de zone 30 (NB : comme c'est le cas pour toute la section de rue sur Dilbeek, il est par ailleurs incohérent d'avoir soudainement 80 mètres de voirie à 50 km/h à proximité d'un carrefour doté d'un plateau).



Avenue du Cognassier

A court terme :

- pour la section entre la drève des Maricolles et la rue du Maraîcher (NB : voie d'accès au clos), délimiter des aires de stationnement en chicane avec une aire d'entrecroisement suffisante (NB : actuellement, vu la largeur de chaussée insuffisante, les véhicules roulent sur le trottoir pour se croiser) ;
- obtenir un accord avec la commune de Dilbeek pour que la jonction piétonne entre le nouveau tracé de la promenade verte et la partie de l'avenue sise à Dilbeek soit aménagée en bonne et due forme (utilisation informelle à ce jour).



Ensemble de voiries constituant le plateau du Potaerde (rue Potaerde, rue des Chats, rue du Zénith...) :

A court terme :

- concrétiser l'ancienne (1999) mise en zone 30 du quartier par des aménagements de voiries définitifs ;
- arrêter un plan directeur pour une requalification piétonne du quartier (programmation et priorisation des renouvellements de trottoirs, amélioration des traversées).

A moyen terme :

- obtenir une mise en œuvre satisfaisante du plan directeur piétons (cf. ci-dessus).



Rue de Dilbeek

A court terme :

- réaménager le carrefour avec la rue Denie et la rue Pauwels, en s'inspirant du réaménagement récent du carrefour Cerisier - Potaerde (à l'aide d'un plateau) ; sécurisation et facilitation des traversées piétonnes ;
- dans la foulée du réaménagement du carrefour Denie - Pauwels, placer toute la rue de Dilbeek sous le statut de zone 30.

A moyen terme :

- envisager une réorganisation du stationnement en délimitant des aires en chicane entre le clos du Sureau et la rue de Grand Bigard (afin de sécuriser le croisement des véhicules) ; si nécessaire mettre la rue Pauwels à sens unique afin de compenser à l'échelle locale la réduction de capacité qui serait enregistrée rue de Dilbeek ;
- renouveler les trottoirs (sections entre le clos du Sureau et la rue de Grand-Bigard).



Rue de Grand Bigard : cf. fiche 20.

't Hof te Overbeke

A court terme :

- simplifier la signalétique verticale superflue depuis la mise en zone 30 du quartier (NB : une action également valable pour les rues Denie et Van Nieuwenborgh) ;
- remettre en bon état la liaison piétonne avec l'avenue du Cognassier.



Fiche 25 – Quartier du Wilder

Rue de l'Allée Verte

A court terme :

- remise en état global (chaussée + trottoirs) de la section jouxtant l'ancien cimetière ;
- remise en état global (chaussée pavée) de la section jouxtant le Fourquet et l'ancienne église.



Rues Braille et De Smet

A court terme :

- mise en zone 30 de ces deux rues.

A moyen terme :

- éventuelle mise à sens unique de ces rues afin de remédier à l'impossibilité de croisement des véhicules (surtout le soir).



Place de l'Eglise

A court terme :

- empêcher sa progressive transformation en une aire de stationnement illicite.

Rue de Grand Bigard : cf. fiche 20.

Drève des Maricolles

A court terme :

- renouvellement des trottoirs entre la rue de Grand Bigard et le carrefour Denie - Wilder ; raccourcissement des traversées piétonnes (oreilles) aux rues Braille et De Smet.

A moyen terme :

- évaluation des dispositifs ralentisseurs (sas dotés de coussins berlinois) placés entre la rue du Village Européen et l'avenue du Cognassier. Pérennisation des aménagements ou choix d'une autre option.



Rue de la Roseraie

A court terme :

- mise en zone 30 de la rue.

A moyen terme :

- renouvellement de la chaussée (anciens pavés) et des trottoirs.



Rue Van Nieuwenborgh

A court terme :

- mise à sens unique de la rue (depuis la rue Denie vers la rue Desmet) afin de remédier à l'impossibilité de croisement des véhicules (surtout le soir) ;
- simplifier la signalétique verticale superflue depuis la mise en zone 30 de la rue et du quartier.



Rue Van Overstraeten

A court terme :

- mise en zone 30 de la rue ;
- mise à sens unique de la rue (depuis la rue de Grand Bigard vers la rue du Wilder) afin de remédier à l'impossibilité de croisement des véhicules (surtout le soir).



Rue du Wilder

A court terme :

- mise en zone 30 de la rue.

A moyen terme :

- aménagement (définitif) du parvis d'entrée au bois du Wilder + renouvellement des trottoirs.

Fiche 26 – Quartier du Hogenbos

Avenue Comhaire

A court terme :

- simplifier la signalétique verticale superflue depuis la mise en zone 30 de la rue et du quartier.

A moyen terme :

- à la suite des réaménagements de la chaussée de Gand et la place Schweitzer, une éventuelle inversion du sens unique (selon de nouvelles mesures de trafic qui seront effectuées en temps utile).



Avenue De Meersman

A court terme :

- mise à sens unique de la rue (depuis la rue de Grand Bigard vers l'avenue Gisseleire Versé) afin de remédier à l'impossibilité de croisement des véhicules (surtout le soir).



Rue De Neuter

A court terme :

- mise à sens unique de la rue (depuis l'avenue De Meersman vers la rue de Grand Bigard) afin de remédier à l'impossibilité de croisement des véhicules (surtout le soir).



Rue Elbers

A court terme :

- organiser une concertation avec les communes de Molenbeek et de Dilbeek afin de définir l'avenir de l'artère et l'organisation du carrefour jouxtant le cimetière de Dilbeek.

A moyen terme :

- l'actuelle voirie devrait disparaître (ou ne plus être carrossable) avec la mise en service de l'avenue Dormont.



Rue Fik Guidon

A court terme :

- mise à sens unique de la rue (depuis l'avenue des Myrtes vers la rue de Grand Bigard) afin de remédier à l'impossibilité de croisement des véhicules (surtout le soir) ; action à coordonner avec la commune de Molenbeek (besoin d'une mise en zone 30) ;
- renouvellement des trottoirs (il est fait pour la section molenbeekoise).



Avenue Gisseleire Versé

A court terme :

- simplifier la signalétique verticale superflue depuis la mise en zone 30 de la rue et du quartier.

A moyen terme :

- à la suite du réaménagement de la chaussée de Gand, une éventuelle inversion du sens unique pour la section Gand – De Meersman.



Rue de Grand Bigard : cf. fiche 20.

Rue du Grand Pré

A court terme :

- y renouveler et compléter les trottoirs.



Avenue du Haut Champ

A court terme :

- mise en zone 30 de toute la rue (NB : une zone 30 d'abords d'école existe déjà) ;
- aménagement d'un kiss & ride (école Zavelput) au carrefour avec la rue du Blé d'Or.

A moyen terme :

- renouvellement de la chaussée (le revêtement a 50 ans d'âge).



Rue Heylens

A court terme :

- mise en zone 30 de la rue (NB : la rue Elbers à Molenbeek étant en zone 30, la situation de la rue Heylens est illogique) ;
- mise à sens unique de la rue (depuis Elbers vers Kasterlinden) afin de remédier à l'impossibilité de croisement des véhicules (surtout le soir) et éviter la détérioration des trottoirs (récents pourtant) ; à défaut instaurer un stationnement en chicane.



Rue Hogenbos

A court terme :

- mise en zone 30 de la rue (NB : ce qui est déjà le cas de la partie molenbeekoise de la rue) ;
- organiser un stationnement en chicane tant pour ralentir le trafic que pour y conserver la circulation à double sens (NB : l'étroitesse de la chaussée rend les croisements de véhicules impossibles, surtout à proximité de la rue Kasterlinden).



Rue du Jardinage

A moyen terme :

- renouvellement des trottoirs entre la rue Hogenbos et la rue de la Serre.



Rue Kasterlinden

A court terme :

- mise en zone 30 ;
- correction de la signalétique verticale (mauvaise utilisation des panneaux).

A moyen terme :

- l'éventuelle mise à sens unique entre la rue de Grand Bigard et l'avenue Dormont est une possibilité afin de contrer le trafic de transit et compte tenu de l'étroitesse de la chaussée qui complique le croisement des véhicules.



F. LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

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

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

Fiche 27 – Les points d'attente des transports publics

Thématiques : transports publics, transfert modal

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

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, STIB, commune de Berchem-Sainte-Agathe

Degré de priorité : court et moyen termes

Mesures communales : suivi et négociation, marché de concession

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

Besoin de :

- réorganisation (travaux imminents) des arrêts de trams (quais) de la chaussée de Gand et la place Schweitzer (cf. fiches 13 et 17) afin d'améliorer le confort d'attente et les conditions de transfert modal (correspondance entre les lignes) ;
- création d'un réel pôle de transfert multimodal à la gare de Berchem-Sainte-Agathe (cf. fiche 11) ;
- remédier à l'inconfort (absence d'aubettes, etc.) des points d'attente suivants : « Broek » (action en cours) et « Maricolles » (bus 84 et bus 20 direction ville) ;
- un équipement renforcé en aubettes pour les arrêts les plus fréquentés : « Goffin » et « Valida » (19 – direction Simonis), dans un premier temps, ensuite « Vereman » et « Azur » (19 – toujours direction Simonis) ; idem pour l'arrêt « Berchem Shopping » (82/83 direction ville), compte tenu de l'important accroissement de la demande locale (mise en service récente d'importants complexes de bureaux) ;
- une information en temps réel pour tous les arrêts (direction ville) des lignes de tram 82/83 et 19, ainsi que, prioritairement, pour les arrêts de bus « Broek » et « Place de l'Eglise » (toujours direction ville - NB : cet équipement est déjà présent à l'arrêt « Comhaire ») ;

- tenir compte des apports présents et futurs de la cellule « arrêts du réseau de surface » de la STIB (évaluation qualitative des arrêts).

Contraintes :

- les avancées les plus spectaculaires (chaussée de Gand, place Schweitzer, gare de Berchem) seront complètement opérationnelles qu'en 2014 ;
- certains arrêts ont un rôle secondaire (point de descente essentiellement près des terminus) qui justifie le maintien d'un équipement limité ;
- un traitement correct de l'arrêt « Maricolles » (direction ville) est difficile en raison de l'environnement immédiat du point d'arrêt.

Coût, financement : Région (gros chantiers en cours), STIB (projet pilote ligne « PMR »), Commune (par convention avec le privé).

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

Fiche 28 – Le stationnement des deux roues

Thématiques : déplacement à vélo ou à moto, transfert modal

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

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, commune de Berchem, grands commerces ou équipements qui sont des pôles générateurs de déplacement à Berchem

Degré de priorité : court et moyen termes

Mesures communales : suivi et négociation, achat de matériel

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

Besoin de :

- coupler au développement d'un réseau cyclable primaire plus complet (cf. équipement en vue de la chaussée de Gand), une augmentation des capacités de stationnement ;
- développer, dès le court terme, le parc de ranges-vélos (cf. PCM phase 2 carte 7). Dans un premier temps, ce renforcement est proposé dans et à proximité des nœuds de transports publics et de petits noyaux commerciaux (place Schweitzer, place du Roi Baudouin, parvis de l'Eglise / rue Courte, place de l'Eglise, Zavelput, carrefour Grand Bigard - Maricolles, rond-point de la Basilique, carrefour du Hunderenveld) ;
- à terme, un renforcement important de l'équipement de stationnement (intégrant une consigne sécurisée) à la gare SNCB de Berchem-Sainte-Agathe (cf. fiche 11) ; en dehors de Berchem, pouvoir stationner son vélo à l'intérieur même d'une station de métro ;
- intensifier l'installation de range vélos sur le domaine privé des entreprises et des principaux équipements (écoles, équipements publics...). Interventions à prévoir dans le cadre de plans de déplacement d'entreprises (PDE) et de plans de déplacement scolaire (PDS), mais aussi suite à des initiatives de promotions spécifiques. Ex. : Maison Communale, complexe omnisports, bois du Wilder, parcs De Mulder, Pirsoul et Saint-Moulin, Basilix et supermarché Carrefour...) ;
- installer, à titre expérimental, quelques ranges-motos dans et à proximité des principaux pôles d'attrait (cf. ci-dessus à propos des ranges-vélos) ;
- profiter de la dynamique engendrée par la mise en service de stations Viljo. Poursuivre le développement du système (cf. PCM phase 2 carte 7).

Contraintes :

- la pratique du vélo ne sera attrayante qu'à la fin du chantier de la chaussée de Gand (en 2014) ;
- un contrôle régulier des équipements est nécessaire pour éviter l'abandon de « carcasses » de vélo et réparer les dispositifs vandalisés (cf. les problèmes enregistrés par les stations Villo) ;
- certains acteurs (cf. projet de Plan Régional de Stationnement) s'opposent à l'installation des infrastructures de stationnement des deux roues sur les trottoirs, les bermes ou les placettes (selon eux elles devraient systématiquement remplacer des emplacements automobiles). Un choix discutable pour Berchem où de nombreux espaces de séjour (cf. carrefour du Hunderenveld) et de « recoin » de trottoirs conviennent parfaitement pour le stationnement des vélos et ce sans être en conflit avec d'autres types d'utilisateurs.

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

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

Fiche 29 – Un espace public accessible aux PMR

Thématiques : mobilité active, déplacement à pied

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

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, commune de Berchem-Sainte-Agathe

Degré de priorité : court, moyen et long termes

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

Objet : le développement des aménagements pour les PMR est important pour valoriser la mobilité douce. Un niveau de base minimal doit être garanti pour toutes les traversées (abaissement de bordure). Les interventions les plus lourdes doivent par priorité être réservées aux environnements les plus sensibles (grands axes, lieux animés, arrêts de transports en commun, abords d'écoles...). Cf. concept de « toile PMR » présenté en phase 2 du PCM.

Besoin de :

- placer Berchem-Sainte-Agathe parmi les communes de référence de l'accessibilité aux PMR ;
- adaptation complète aux PMR (elle est en cours) de la chaussée de Gand, la place Schweitzer, la gare de Berchem-Sainte-Agathe (ascenseurs) et autres principaux points d'arrêts des transports publics ;
- systématiser les (bonnes) interventions PMR dans tous les réaménagements de voiries (ex. : dans le cas de la rue de Grand Bigard section ouest, s'inspirer de ce qui a été fait pour la section est de la même rue) ;
- veiller au maintien d'un espace libre suffisant pour les PMR (chaisards, caddies, poussettes...) et les piétons en général (encombrement par potelets, poteaux, étals, mobiliers urbains divers...)
- veiller, en priorité, à la mise en œuvre du programme d'adaptation PMR repris au sein de l'inventaire PMR 2011 ; programmer les interventions de travaux publics nécessaires.

Contraintes :

- l'ajout et la gestion des dispositifs les plus importants (ascenseurs à la gare de Berchem) a un coût important ;
- les dispositifs de base pour PMR génèrent un surcoût pas toujours des plus indispensables et l'exécution des travaux laisse parfois à désirer ;
- la multiplication de mobiliers urbains divers (signalétique verticale, potelets contre le stationnement sauvage, étals de commerces...) compliquent la tâche et le maintien d'un espace piéton libre de tout obstacle ;

- un contrôle régulier des aménagements (lignes guides, dalles podotactiles...) est nécessaire car, se dégradant plus rapidement, ils peuvent être contre-productifs (créer des « pièges » pour les piétons).



Astuce ou utilisation d'un matériel spécifique (photo de droite), permet de limiter l'impact de certains obstacles pour les PMR.

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

Références : Plan Iris 2, Vade-mecum « Personnes à mobilité réduite dans l'espace public » - Bruxelles Mobilité 2008, catalogue 2011 des besoins PMR de Berchem-Sainte-Agathe.

Fiche 30 – Gestion prévisionnelle des espaces publics

Thématique : infrastructures des déplacements

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

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, commune de Berchem-Sainte-Agathe

Degré de priorité : court, moyen et long termes

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

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

Besoin de :

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

Contraintes :

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

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

Références : Plan Régional de Propreté, etc.

Fiche 31 – Plan relatif à la signalétique verticale

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

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

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, commune de Berchem-Sainte-Agathe

Degré de priorité : court et moyen termes

Mesures communales : décisions, interventions de terrain, suivi et négociations.

Objet : la signalétique routière verticale peut parfois être trop dense, voire confuse. Or, l'excès de signalétique, outre ses impacts esthétiques, peut être contre-productive notamment pour l'automobiliste qui, noyé sous les informations les plus diverses, ne s'y retrouve plus et manque parfois l'information la plus cruciale sur le plan de la sécurité routière (perte de vigilance).

Besoin de :

1°) Sur base des fiches 19 à 26, rationaliser l'utilisation des panneaux afin d'en réduire le nombre. Des marges de manœuvres peuvent en effet être trouvées à l'encontre d'anciennes signalétiques dont le maintien n'est pas toujours nécessaire (zones 30).

2°) Résoudre certaines incohérences de signalétique (là où on a multiplié les signaux alors qu'ils sont facultatifs et loin d'être indispensables, là où des signaux ont été utilisés à mauvais escient).

3°) Un accompagnement averti du développement des zones 30 (et à terme leur généralisation à une grande partie du réseau de quartier). Ne pas oublier que, malgré l'ajout de sa signalisation spécifique, la zone 30 permet de se passer d'un grand nombre d'autres panneaux d'avertissement, qui sinon sont obligatoires dans une zone 50 km/h.

Contraintes :

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

Coût, financement : Région, Commune (mesures administratives et de gestion), impact financier relativement réduit (surtout acte administratif et « nettoyage » sur le terrain).

Références : code la route, code du gestionnaire, inventaire photographique (2010) de la signalétique verticale à Berchem.

Fiche 32 – Plan relatif à la signalétique de jalonnement

Thématiques : accessibilité, information des utilisateurs, signalétique routière

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

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, commune de Berchem-Sainte-Agathe

Degré de priorité : court et moyen termes

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

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

Besoin de :

1°) Renseigner des lieux non fléchés jusqu'à présent (la gare de Berchem, les parcs d'entreprises de la SDRB, le cimetière communal...).

2°) Assurer la continuité et la cohérence de jalonnements interrompus (cf. phase 1).

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

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

Contraintes :

- à l'instar de la signalétique verticale, la tendance à ajouter trop de signalisation existe également. La situation est équilibrée à Berchem et elle doit le rester ;
- la coexistence et la surimposition de plusieurs générations de panneaux brouille souvent la bonne compréhension des utilisateurs (cf. signalétique régionale) ;
- il est difficile d'agir efficacement tant que les gros chantiers en cours ne sont pas terminés (soit avant 2014) ;
- les coordinations entre les divers opérateurs (Région, Communes, etc.) manquent de continuité dans le temps et dans l'espace ; il serait opportun d'instaurer un groupe de travail (Commune, Région, Zone de Police, communes voisines si besoin) afin de coordonner un plan d'actions commun.

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

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

Fiche 33 – Les plans de déplacements d’entreprises (PDE) – Le PDE Communal – Les plans de déplacements scolaires (PDS)

Thématiques : accessibilité, répartition modale, mobilité durable

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

Acteurs : Région de Bruxelles-Capitale, commune de Berchem-Sainte-Agathe, entreprises et écoles

Degré de priorité : court, moyen et long termes

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

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

Besoin de :

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

Contraintes :

- les résultats actuels des PDE, quoique intéressants, restent marginaux car limités à des mesures « carottes » (et non des mesures « bâtons »). Les récentes modifications quant aux acteurs soumis à PDE (le seuil a été abaissé aux entreprises de plus de 100 personnes – pour 200 auparavant) risquent d’insérer le processus dans des « mesures alibis », sans effets réels ;

- la saturation de l'offre en transports publics et les problèmes connus par certains opérateurs compliquent la tâche (les alternatives attrayantes font parfois défaut) ; les améliorations attendues se situent le plus souvent à moyen et long termes (cf. chaussée de Gand, dossier Infrabel, RER...) alors que des réponses à court terme sont espérées (cf. l'installation récente de la firme l'Oréal avenue Charles Quint) ;
- l'élaboration d'un PDS n'est pas seulement à encourager, mais, le cas échéant, à provoquer. Il faut que ce type de dynamique s'installe dans tous les établissements et ne soit pas le seul apanage de quelques enseignants ou parents motivés ;
- les parents n'aiment pas trop laisser leur(s) enfant(s) seul(s) sur l'espace public.



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

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

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

Fiche 34 – Information des utilisateurs

Thématiques : information des utilisateurs, mobilité durable

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

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

Degré de priorité : court, moyen et long termes

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

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

Besoin de :

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

Contraintes :

- si le site internet communal communique à intervalle régulier des informations pratiques, il ne renseigne pas en revanche l'existence d'un service Mobilité ;
- les personnes inféodées à l'automobile le sont souvent par paresse et méconnaissance des alternatives existantes. Il est donc important en cette matière de régulièrement taper sur le même clou !

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

Références : divers

Fiche 35 – Formation des utilisateurs

Thématiques : formation et information des utilisateurs, mobilité durable

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

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

Degré de priorité : moyen et long termes

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

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

Besoin de :

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



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

Contraintes :

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

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

Références : divers.

Fiche 36 – Voitures partagées et covoiturage

Thématiques : taux de motorisation, transfert modal

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

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

Degré de priorité : court, moyen et long termes

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

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

Besoin de :

- évaluer le succès (bilan) de ces systèmes sur le long terme ;
- développer le nombre de stations « Cambio » en fonction de leur succès ; à court terme, l'installation d'une station est prévue à la gare de Berchem. Dans la foulée, le système est appelé à se développer et certains lieux semblent bien convenir pour accueillir de nouvelles stations : place Ruelens, place des Coopérateurs, rond-point de la Basilique...;
- promouvoir le système de covoiturage ;
- distiller une information / formation relative à de tels systèmes.

Contraintes :

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

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

Références : Plan Iris 2, divers.

Fiche 37 – Gestion du PCM

Thématique : Plan Communal de Mobilité

Type d'intervention : suivi et gestion du PCM

Acteurs : commune de Berchem-Sainte-Agathe, Région de Bruxelles-Capitale

Degré de priorité : court, moyen et long termes

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

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

Besoin de :

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

Contraintes :

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

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

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

Fiche 38 – Gestion boîtes à idées

Thématiques : Plan Communal de Mobilité, participation citoyenne

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

Acteur : commune de Berchem-Sainte-Agathe.

Degré de priorité : court, moyen et long termes

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

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

Besoin de :

- conserver les acquis du volet participatif qui a accompagné l'élaboration du PCM en conservant et classant les avis de manière cohérente (index de rues et de thématiques) ;
- exploiter des suggestions intéressantes à l'échelle des quartiers (boîte à idées), mais qui n'ont pas pu être reprises dans le présent document en raison d'un niveau de détail trop important, etc. ;
- en parallèle au développement d'informations de mobilité pratiques sur le site communal (cf. fiche 34), il importe de disposer d'une procédure de renseignement et de questionnement par (et pour) le citoyen qui soit transparente et efficace.

Contraintes :

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

Coût, financement : Commune (gestion administrative).

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