



CLM BERCHEM OUEST 2025

Sessions de participation – rapport

Dans le cadre du processus participatif pour construire ensemble un nouveau Contrat Local de Mobilité (CLM) pour les quartiers de Berchem Ouest, trois ateliers participatifs ont été organisés pour inviter les habitants à contribuer à la réflexion. Ce rapport rend fidèlement compte de l'attitude et des termes employés par les participants. L'ensemble des observations, remarques et suggestions ont été prises en compte dans le présent rapport et reportés sur les différentes cartes.

Le projet du contrat local de mobilité pour Berchem Ouest vise à dégager des pistes pour préserver l'accessibilité et la qualité de vie dans ces quartiers en repensant l'organisation de la circulation, pour permettre à tous de se déplacer à pied ou à vélo en toute sécurité, en transports publics et en voiture de manière efficace. Les ateliers participatifs avaient pour objectif de permettre aux habitants de faire entendre leurs préoccupations et suggestions et de contribuer à des pistes concrètes, adaptées à leur cheminement quotidien dans cette partie de la commune.

Ces ateliers se sont tenus dans le cadre de la phase 2 du projet, dédiée à la participation citoyenne. À la suite du diagnostic de la phase 1, trois lieux-clés ont été identifiés pour constituer la base de la réflexion collective. Ce document est donc divisé selon ces trois lieux-clés de Berchem Ouest :

- La rue de Grand-Bigard
- L'avenue du Roi Albert
- La Place Schweitzer, y compris la chaussée de Gand

Le processus du contrat local de mobilité de Berchem-Ouest est coordonné par la commune de Berchem-Sainte-Agathe et Bruxelles-Mobilité, en collaboration avec les bureaux Tractebel, TRIDEE et Connect.

Déroulement des ateliers

Moments de participation et nombre de participants

3 ateliers ont été organisés :

- Mardi 14/10/2025 à 17h30
- Mardi 14/10/2025 à 20h
- Samedi 18/10/2025 à 14h

Les trois ateliers ont rassemblé au total **près de 50 habitants de Berchem-Sainte-Agathe**. Tout profils confondus, les participants ont démontré par leurs échanges qu'ils comprenaient la nécessité de prendre des mesures fortes pour l'organisation de la circulation de la zone Berchem Ouest.

Le public était varié et chacun a répondu selon son vécu propre, qu'il soit piéton, cycliste, usager des transports publics ou automobiliste. Il est important de noter que toutes les interventions ont été prises en compte dans ce rapport.

Chaque session a débuté avec une présentation en plénière afin d'expliquer les tenants et aboutissants du projet du contrat local de mobilité pour Berchem Ouest. M. Christian Lamouline, bourgmestre de Berchem-Sainte-Agathe, était présent lors de la première session pour expliquer l'implication de l'administration communale dans la démarche et encourager chacun à participer.

Pour plus d'info sur le diagnostic, les résultats de l'enquête et le choix des lieux clés, la présentation donnée lors des sessions participatives est disponible sur le site de la commune.

Comment se sont déroulés les échanges ?

Trois tables/ateliers étaient proposés aux participants. Chaque table représentait un des trois lieux clés (voir ci-dessus). L'ensemble des participants se sont répartis autour des trois tables/lieux clés. Chaque table était encadrée par deux personnes : un expert mobilité et un rapporteur.

Pour chaque lieu clé, les participants étaient répartis autour d'un plan du lieu clé, imprimé en grand format. Durant cet atelier, les participants étaient invités à s'exprimer sur leurs vécus et expériences dans ce lieu de la commune qu'ils connaissent bien.

La **première étape** a consisté à collecter l'ensemble des difficultés du lieu clé. Tous les apports des participants ont été identifiés sur la carte grâce à des gommettes colorées correspondant à différents types de problèmes. L'ensemble des problèmes ont été reportés sur la carte mais aussi dans un inventaire complet.

Sur le plan, les **problématiques étaient identifiées selon 6 thématiques** et 6 couleurs :

-  Volume et nature du trafic (gommette jaune)
-  Vitesse du trafic (gommette orange)
-  Sécurité et visibilité (gommette rouge)
-  Accessibilité des arrêts de transports publics (gommette blanche)
-  État des trottoirs, pistes cyclables ou chaussées (gommette bleue)
-  Équipements urbains (éclairage, bancs, abris, stationnement PMR, stationnement) (gommette verte)

La **deuxième étape** a permis aux participants de proposer des solutions ou des aménagements pour résoudre les différents problèmes identifiés à la première étape. Pour ce faire, ils avaient à disposition une boîte à outils d'aménagements.

La **boîte à outils** était affichée sous forme de poster (voir ci-dessous) et disponible à chaque table. Elle reprenait un ensemble d'aménagements possibles, chacun de ces aménagements était représenté sur une petite étiquette à disposer sur la carte du lieu-clé.

Enfin, lors d'une **troisième étape**, les participants ont été invités à consulter le travail des deux autres tables des lieux clés, l'une après l'autre. Ils ont eu l'occasion de découvrir un résumé des échanges sur ces lieux clés et de les compléter de leurs observations s'ils le souhaitaient. À l'issue de ces consultations, chacun a été invité à soutenir une ou deux propositions affichées sur la carte, à l'aide d'une petite étoile.

Ci-dessous, retrouvez le poster des aménagements de mobilité et quelques photos des ateliers.

Aménagements de mobilité | Mobiliteitsvoorzieningen

Vous trouverez ci-dessous une explication de chaque pictogramme à utiliser sur les cartes. Vous recevrez plusieurs autocollants pour chaque pictogramme.

Hieronder een toelichting per pictogram om te gebruiken op de kaarten. Jullie krijgen van elk pictogram enkele stickers.

S	T	O	P	V
Piétons Stappen	Cyclistes Trappen	Usagers des transports publics Openbaar vervoer	Automobilistes Privé gemotoriseerd vervoer	Espace public Openbare ruimte
 trottoirs élargis bretelle pour piétons	 piste cyclable fléchettes	 arrêt de transport public sécurisé et accessible toegankelijke halte-infrastructuur	 zone de rencontre	 végétalisation groenzone
 traversée piétonne sécurisée beveiligde overstekplaats voor voetgangers	 piste cyclable double sens tweerichtingsfietspad	 arrêt de transport public équipé (avis, sièges...) voldoende uitgeruste haltes (schuilhuisje, zitruimte...)	 rue scolaire schoolstraat	 micro-placettes piétonnes voelgangerspleinje
 zone piétonne voelgangerszone	 stationnement vélo fietsenstalling	 site propre transport public busbaan, trambaan, eigen bedding voor openbaar vervoer	 mise à sens unique éénrichtingsstraat	 jeux pour enfants speelzone
	 stationnement vélo sécurisé beveiligde fietsenstalling	 chicane asverschuiving	 radar de vitesse snelheidscontrole of radar	 terrasses terrass
	 zone avancée cyclistes opstelstrook voor fietsers	 rétrécissement ponctuel wegversmalling	 plateau surélevé verkeersplateau	 bancs zitbank
	 zone cyclable fietsstraat	 stationnement réservé (handicapé, autopartage...) gereserveerde parkeerplaats (handicap, autodelen...)	 coussin berlinois Berlijnse kussens	 éclairage verlichting
		 stationnement payant betaalend parkeren	 feux tricolores verkeerslichten	
		 stationnement parkeren	 filtre modal verkeersfilter	



Ci-dessous, on retrouvera l'ensemble des échanges relevés lors des trois ateliers participatifs. Ceux-ci sont reportés en trois parties :

- Les principales problématiques liées à ce lieu clé
- Les difficultés par mode de déplacement
- Les aménagements proposés par les participants pour ce lieu clé

Chaque partie est illustrée des cartes annotées par les participants.

Rue de Grand-Bigard

Principales problématiques rencontrées à la rue de Grand-Bigard

Trafic de transit trop important sur la rue de Grand-Bigard

Le tronçon de la rue de Grand-Bigard compris entre l'avenue René Comhaire et la rue de Dilbeek est aujourd'hui surchargé par des flux automobiles qui convergent depuis différents points (*voir carte des flux de transit*). Les riverains signalent des pointes à plus de 500 véhicules/heure et un transit important en provenance de Hunderenveld et du ring vers le Basilix via la rue du Broek. Ce trafic entraîne une congestion quasi permanente aux heures de pointe et compromet la qualité de vie et les déplacements actifs.

Vitesse excessive et insécurité routière accentuée par le dénivelé

La pente venant de l'avenue Comhaire et débouchant sur la rue de Grand-Bigard incite les automobilistes à accélérer, si bien que certains atteignent des vitesses très élevées en descente. Après la section pavée de la place de l'Église, les voitures réaccélèrent fortement, obligeant les cyclistes à se rabattre sur le trottoir. La rue est officiellement un itinéraire cyclable régional (ICR), mais la pente ralentit les vélos et incite les conducteurs, y compris des bus, à dépasser les cyclistes. Plusieurs habitants estiment qu'aucun dispositif efficace de ralentissement n'a été conçu pour cet espace étroit.

Priorités mal définies, carrefours dangereux et manque de visibilité

Les priorités de droite successives et l'étroitesse des intersections rendent la circulation confuse, d'autant plus que plusieurs flux de transit se croisent et s'entrecoupent. Au croisement avec la rue de la Roseraie, les automobilistes venant de cette rue prennent systématiquement la priorité, créant des situations à risque. L'intersection avec la rue Kasterlinden, en pente, concentre un important flux de voitures et de bus. Ce qui oblige ceux venant de Grand-Bigard à s'arrêter. D'autres points noirs sont mentionnés au carrefour avec la rue Van Overstraeten et la rue des Fleuristes, au croisement de la rue du Broek et de la drève des Maricolles où les bus 87 articulés manœuvrent difficilement, et à la jonction avec la rue des Sept Étoiles – Grand-Bigard, où la nouvelle bordure met les cyclistes en danger. La présence de camionnettes ou de véhicules en stationnement aux angles réduit encore la visibilité, obligeant les piétons et les conducteurs à s'avancer dangereusement dans la chaussée.

Inadéquation de l'espace public pour les piétons et cyclistes

Les trottoirs, parfois absents ou très étroits, rendent la progression difficile le long de la rue de Grand-Bigard et autour de la place de l'Église. De nombreux passages piétons sont mal positionnés ou éloignés des itinéraires naturels, de sorte que les enfants et les personnes âgées traversent à des endroits non aménagés. Certaines traversées – par exemple à la sortie du parking de la place de l'Église ou de la rue Jean-Baptiste Vandendriesch – manquent de signalisation et ne sont pas adaptées aux personnes à mobilité réduite. Il manque des traversées surélevées clairement identifiées, et les habitants réclament des passages piétons plus visibles, voire colorés, pour sécuriser les abords des écoles. Par ailleurs, l'absence de panneaux indiquant l'interdiction de circuler à contre-sens dans certains tronçons pousse certains cyclistes à emprunter le sens unique dans le mauvais sens.

Stationnement gênant et perte de visibilité pour les usagers faibles

Le stationnement de camionnettes et de voitures dans la rue de Grand-Bigard et ses transversales, comme la rue de la Roseraie, réduit considérablement la visibilité des piétons et des cyclistes. Des places sont aménagées trop près des passages pour piétons, ce qui enfreint les distances réglementaires et oblige à s'avancer sur la chaussée. Ce stationnement anarchique obstrue le passage des bus et génère des manœuvres dangereuses, accentuant le sentiment d'insécurité pour les usagers vulnérables.

Occupation dominante de la place de l'Église par l'automobile

Le parvis de l'Église fonctionne davantage comme un parking qu'en tant qu'espace de rencontre. Les piétons et cyclistes y slaloment entre des places de stationnement et des zones de manœuvre peu lisibles. La rue de Grand-Bigard traverse la place de l'Église, faisant perdre à cette dernière son caractère de place. L'organisation de l'accès au parking en boucle entrée-sortie est jugée illogique et incite les automobilistes à manœuvrer dangereusement, à contre-sens. Certains riverains demandent une diminution du nombre de places pour redonner de la qualité à l'espace. Même lors d'événements, la rue reste ouverte aux bus et à la circulation, ce qui est perçu comme une occasion manquée.

Gabarit inadapté de la voirie pour le passage des bus

La rue de Grand-Bigard est trop étroite pour permettre le croisement des bus des lignes 20 et 87. Les conducteurs doivent replier leurs rétroviseurs ou monter sur le trottoir pour se croiser, ce qui met les piétons en danger. La STIB confirme que ces croisements ne sont possibles qu'à certains endroits plus larges, sinon les bus doivent s'attendre et accumulent du retard.

Nuisances sonores et sentiment d'insécurité la nuit

Au-delà des embouteillages diurnes, les riverains rapportent des épisodes de rodéos, d'accélération et d'incivilités routières qui se produisent en soirée et génèrent un bruit important. Les pavés en mauvais état au niveau de la place de l'Église provoquent des vibrations ressenties dans les habitations et augmentent le niveau sonore lors des passages de bus et de voitures. Ces comportements et ces infrastructures accentuent le climat d'insécurité, notamment pour les enfants et les cyclistes.

Principales difficultés par mode

Pour les piétons

Les piétons rencontrent de grandes difficultés de traversée, particulièrement près de l'église et aux carrefours comme Grand-Bigard/Comhaire et Grand-Bigard/Maricolles. Les passages pour piétons sont souvent mal placés par rapport aux cheminements naturels, obligeant les usagers à d'importants détours ou les poussant à traverser en dehors des zones protégées, ce qui augmente leur vulnérabilité face au trafic. Les trottoirs sont étroits, discontinus ou encombrés, notamment rue de Grand-Bigard et rue de la Roseraie, rendant leur utilisation difficile pour les familles et les personnes à mobilité réduite. Le stationnement des véhicules trop proche des passages ou des carrefours réduit la visibilité, augmentant le danger au moment de traverser. Enfin, l'occupation de la place de l'Église comme parking prive les piétons d'un espace public sécurisé et convivial.

Pour les cyclistes

Les cyclistes manquent de pistes dédiées et sécurisées sur la rue de Grand-Bigard et ses axes adjacents comme la rue des Soldats ou l'avenue Comhaire. Les aménagements cyclables existants sont très insuffisants, mal signalés et peu respectés par les automobilistes, notamment les rues en 'zone cyclable'. Les cyclistes doivent souvent circuler au milieu d'un trafic dense ou sur les trottoirs, provoquant des tensions avec les piétons et de nombreux conflits aux carrefours. La largeur de la voirie ne permet pas toujours aux voitures ou bus de dépasser en sécurité et de respecter les distances. Les rues en pente, associées à la vitesse élevée des voitures, rendent les conditions dangereuses, notamment lors des descentes ou aux points de convergence du trafic, comme au carrefour avec la rue des Soldats ou la descente du SUL de la rue du Wilder venant de l'église vers Van Overstraeten. L'absence de continuité et de lisibilité des itinéraires cyclables décourage également la pratique du vélo chez les moins aguerris.

Pour les utilisateurs de transports en commun

Les usagers des bus (notamment lignes 20 et 87) subissent régulièrement des retards à cause des embouteillages dans les rues étroites, particulièrement rue de Grand-Bigard et aux carrefours avec la rue des Soldats et la drève des Maricolles. Les croisements de bus sont parfois impossibles, entraînant des blocages temporaires et des manœuvres dangereuses. Les arrêts de bus, comme ceux à proximité de la place de l'Église et l'arrêt Comhaire, sont parfois mal situés et peu visibles à l'avance pour les automobilistes ou difficilement accessibles pour les personnes à mobilité réduite, du fait du manque d'espace, de trottoirs inadaptés ou du stationnement gênant. Enfin, le confort d'attente et la sécurité dans certaines zones restent à améliorer, avec peu d'abris, de signalisation et de protection contre le trafic.

Pour les automobilistes

Les automobilistes sont confrontés à une circulation congestionnée, surtout aux heures de pointe, sur la rue de Grand-Bigard et à ses intersections principales (avenue Comhaire, rue des Soldats, rue de la Roseraie). Les

carrefours avec priorité de droite et la configuration étroite des rues rendent les trajets lents, parfois incompréhensibles et source d'énervement, particulièrement lors des croisements avec les bus ou dans les zones où les véhicules doivent manœuvrer autour des voitures stationnées. Le stationnement est également problématique : le manque de places et le stationnement parfois anarchique créent des conflits, des bouchons et une concurrence entre modes pour l'espace public. Enfin, les incertitudes liées aux aménagements potentiels (sens uniques, filtres modaux, zones piétonnes) suscitent des craintes quant à la facilité d'accès aux domiciles ou aux commerces et à l'allongement des trajets.

Aménagements évoqués pour la rue de Grand-Bigard

Création de filtres modaux et coupures du trafic de transit

Pour dissuader le trafic de transit, les participants proposent d'implanter des filtres modaux à des endroits précis de la rue de Grand-Bigard, notamment au carrefour avec les rues des Fleuristes et Leemans, pour ne laisser passer que les bus et les riverains. Certains suggèrent des filtres temporaires aux heures de pointe, de façon à permettre le passage des bus de la STIB tout en bloquant les automobilistes. D'autres évoquent la fermeture durable de l'accès Hunderenveld et même de la sortie 12 du ring afin de réduire le transit à la source. Une autre idée consiste à réserver le tronçon de l'avenue René Comhaire entre la rue des Soldats et Grand-Bigard aux bus et aux habitants, en coupant le passage des voitures.

Transformation de la place de l'Église en réelle place piétonne et conviviale

Au-delà de la suppression des places de stationnement et de la végétalisation, plusieurs propositions visent à créer un parcours piéton continu traversant la rue de Grand-Bigard entre la rue de l'Église et le centre culturel. Certains envisagent de piétonniser totalement ou partiellement la place de l'Église et ses rues adjacentes, en transformant ce secteur en zone de rencontre où seules les lignes de bus resteraient autorisées. Les arrêts de bus devraient être repositionnés pour dégager l'espace et améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Une placette conviviale, ponctuée de bancs et de verdure, pourrait ainsi relier la place de l'Église au quartier historique tout en coupant la rue de Grand-Bigard aux voitures à cet endroit.

Sécurisation et repositionnement des traversées piétonnes

En plus d'augmenter le nombre de passages piétons, les participants recommandent de mieux aligner les traversées avec les itinéraires naturels. Par exemple, au croisement Maricolles – De Smet, les passages sont mal positionnés et obligent à de longs détours. À la rue Vandendriesch – Grand-Bigard, les intersections restent dangereuses à cause des camionnettes stationnées. Sur la rue Jean-Baptiste Vandendriesch, il est actuellement nécessaire de traverser en contre-sens via le parking, ce qui constitue un obstacle pour les piétons et les cyclistes. Les habitants demandent donc des traversées sécurisées, éventuellement surélevées, à ces points clés et l'extension de la continuité piétonne jusque dans les rues adjacentes.

Développement de zones de rencontre et limitation stricte de la vitesse

Outre la création d'espaces de rencontre sur la rue de Grand-Bigard et autour de la place, certains participants souhaitent abaisser la vitesse maximale à 20 km/h dans des sections comme l'avenue René Comhaire, où la configuration actuelle (7 mètres de largeur avec voitures stationnées des deux côtés) ne permet pas une cohabitation sûre. La rue scolaire instaurée devant l'école Sint-Albertus/Sint-Jozef est saluée et devrait être pérennisée. D'autres proposent d'étendre cette logique à la rue des Fleuristes en instaurant une coupure à hauteur de l'entrée de l'école, avec des boucles de circulation de part et d'autre.

Mise en sens unique de certaines rues stratégiques

Pour casser les itinéraires de transit, les participants imaginent des sens uniques inversés dans deux directions sur la rue de Grand-Bigard, permettant la circulation des bus mais pas des voitures. L'avenue René Comhaire pourrait également devenir un axe à sens unique sur toute sa longueur. Ces aménagements seraient combinés à des boucles de circulation et des coupures temporaires pour empêcher les traversées rapides du quartier.

Rétrécissements de voirie, plateaux et chicanes pour ralentir le trafic

Au-delà des rétrécissements et des plateaux envisagés aux carrefours, les participants proposent d'installer des chicanes ou des bacs à fleurs sur les axes trop rectilignes, comme la rue des Fleuristes, où un contrôle de vitesse est également recommandé. D'autres suggèrent d'ajouter un ralentisseur entre les rues Gisseleire Versé et de Grand-

Bigard et d'utiliser des radars automatiques pour contrôler les excès de vitesse. Ces dispositifs s'ajouteraient aux plateaux et aux coussins berlinois pour créer un effet de ralentissement permanent.

Valorisation et signalisation des itinéraires cyclables

Au-delà de la généralisation des marquages au sol, plusieurs participants souhaitent créer un "espace de confort" pour les cyclistes sur la rue de Grand-Bigard ou l'avenue René Comhaire, grâce à des trottoirs élargis ou à une piste séparée. Il est aussi question de rediriger les cyclistes venant du bas de la rue vers l'avenue du Roi Albert si l'emprise ne suffit pas partout, de prévoir une signalisation claire indiquant la zone cyclable (bande rouge centrale, marquage spécifique) et d'autoriser le contre-sens cyclable sur l'avenue René Comhaire entre Soldats et Grand-Bigard.

Adaptation du service de bus à la largeur des rues

Face à l'inadaptation des bus articulés actuels aux rues étroites, les participants proposent d'utiliser des véhicules plus compacts, en s'inspirant de pratiques françaises. Ils recommandent de revoir les itinéraires des bus scolaires pour éviter qu'ils ne traversent inutilement le quartier et de créer une voie réservée aux bus dans la rue Grand-Bigard pour ne pas les bloquer derrière les voitures. Des points d'élargissement ponctuels pourraient aussi permettre aux bus de se croiser sans monter sur les trottoirs.

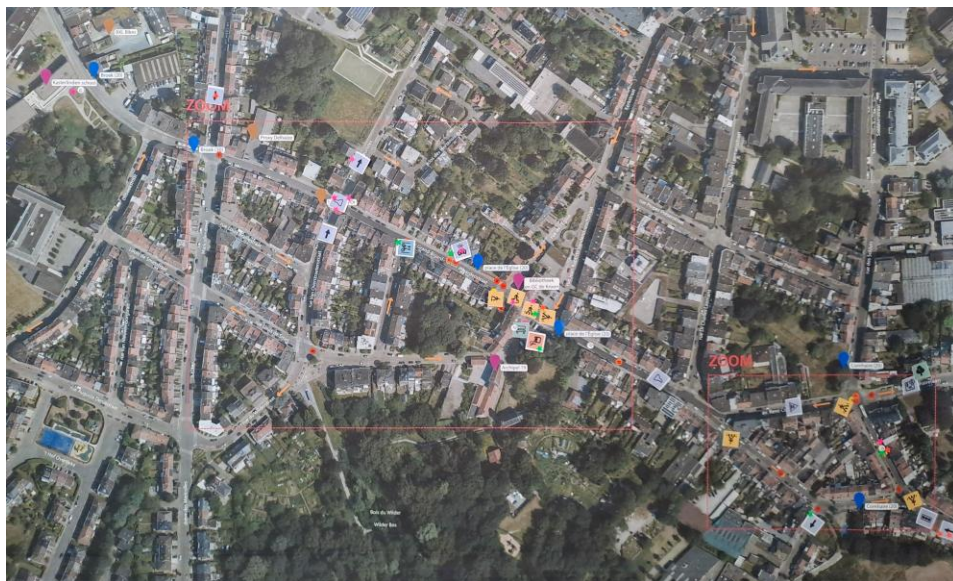
Redistribution de l'espace public devant les équipements et écoles

Pour améliorer le confort des usagers faibles, les habitants demandent d'élargir les trottoirs et de créer des zones de rencontre devant l'école Kasterlinden et l'église. Il est aussi proposé de réaménager la rue des Soldats et de réserver certains tronçons aux piétons et cyclistes, tout en aménageant des espaces de pause ou de rencontre. Des propositions évoquent la création d'une zone de rencontre autour des rues Leemans, de Grand-Halleux et de la place du Roi Baudouin, en raison de la forte présence d'enfants et de personnes âgées.

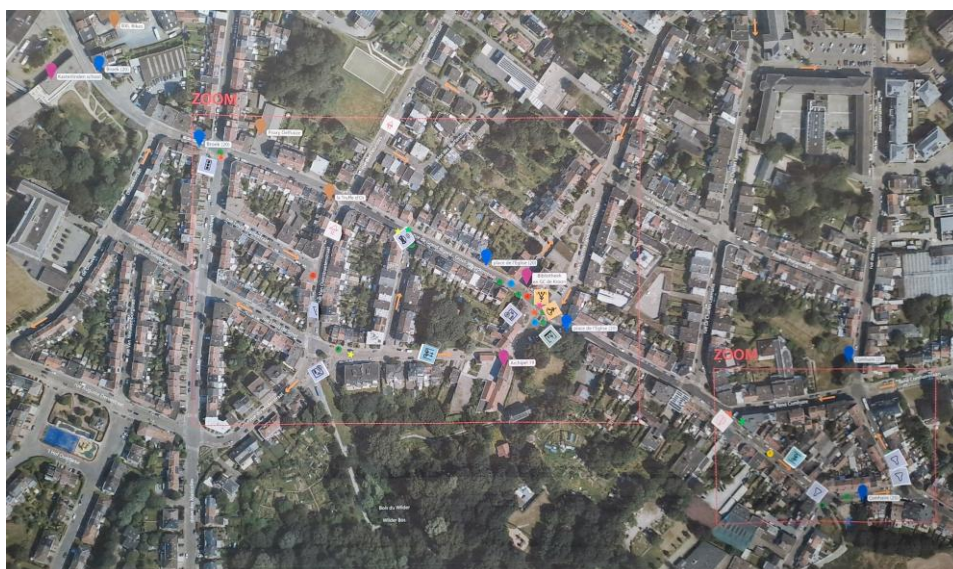
Lutte contre le bruit et les rodéos motorisés

Outre l'installation de radars de vitesse, plusieurs participants souhaitent des dispositifs spécifiques de contrôle du bruit et une présence accrue des forces de l'ordre pour lutter contre les rodéos et les accélérations nocturnes. Ils soulignent l'importance d'une régulation renforcée dans la rue de Grand-Bigard et ses transversales, ainsi que des campagnes de sensibilisation afin de réduire durablement ces comportements.

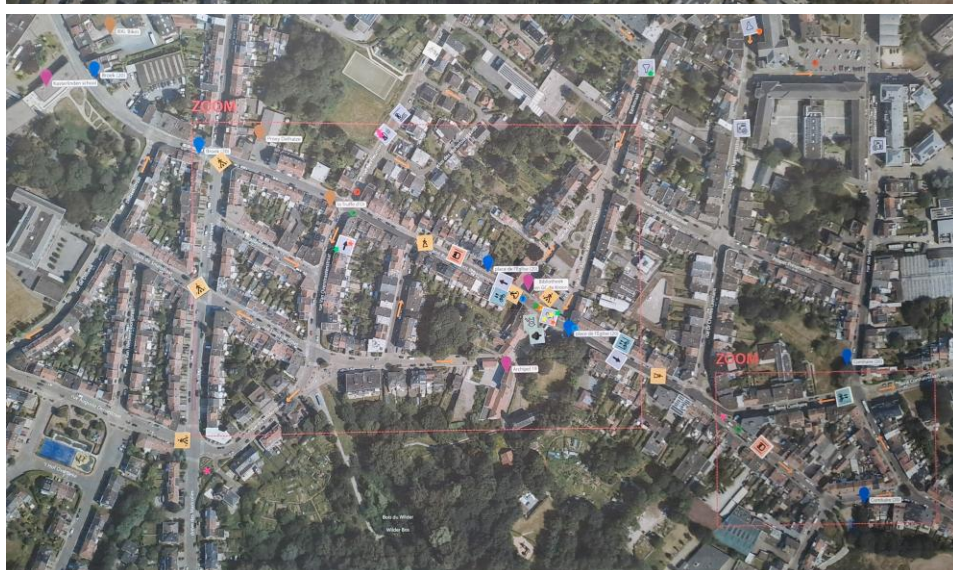
Cartes complétées pour la rue de Grand-Bigard



Groupe 1



Groupe 2



Groupe 3

Avenue du Roi Albert

Principales problématiques rencontrées à l'avenue du Roi Albert

Manque de sécurité pour les cyclistes sur l'avenue du Roi Albert

L'absence de pistes cyclables sur l'avenue du Roi Albert contraint les cyclistes à rouler près des voitures stationnées ou entre les rails du tram. Ce problème est rencontré sur l'ensemble de l'axe. Certains participants parlent d'un « trou noir » de la sécurité routière : il n'apparaît nulle part car les cyclistes évitent cet axe.

D'autres signalent des accidents fréquents au rond-point : le tram y arrive rapidement en descente et la visibilité est réduite. La distance entre les rails et les voitures garées est trop faible à certains endroits, et la chaussée est parfois glissante à cause du sable projeté par le freinage des trams dans les zones en pente.

De nombreux parents refusent d'y accompagner leurs enfants : ils privilégient des détours par des rues calmes comme la rue Hubert Blauwet, mais ces itinéraires sont des détours et ne sont pas toujours adaptés.

Vitesse excessive et respect limité des limitations

Des excès de vitesse sont régulièrement constatés non seulement sur l'avenue elle-même (section Schweitzer – rond-point), mais aussi dans les rues adjacentes. Les habitants dénoncent le non-respect de la zone de rencontre (à 20 km/h) dans la rue Hubert Blauwet et la rue du Broek, et signalent des pointes de vitesse dans la rue des Fleuristes et la rue des Sept Étoiles.

Les zones de rencontre, comme celle de la rue Hubert Blauwet, sont mal respectées, exposant les cyclistes et les riverains.

Remontées de files, congestion et blocage du transport public

Les encombrements sont récurrents d'une part entre la place Schweitzer et le rond-point et d'autre part à hauteur du carrefour entre l'avenue du Roi Albert et la rue de Grand-Bigard (« place du Hunderenveld ») où, de 15 h à 18 h, la circulation est très dense. Ces bouchons obligent les automobilistes à emprunter des itinéraires de délestage, saturant des rues comme la rue des Fleuristes et la rue du Broek.

La congestion ralentit également le tram, qui ne peut pas atteindre sa vitesse commerciale faute de site propre.

Trafic de transit à travers le quartier et les rues résidentielles

Le transit se reporte massivement sur des rues résidentielles – toutes sont concernées : la rue du Broek, la rue de l'Azur, la rue Hubert Blauwet, la rue des Fleuristes et la rue des Sept Étoiles.

Les automobilistes en provenance de Hunderenveld ou de la place Schweitzer traversent ces voies pour éviter les embouteillages, augmentant le trafic devant les écoles et les plaines de jeux.

Manque de visibilité aux intersections et traversées piétonnes dangereuses

Plusieurs carrefours sont jugés accidentogènes. Au rond-point, l'accès est trop large et mal lisible, laissant trop d'espace aux voitures.

Le carrefour Azur–Albert pose un problème : le positionnement des triangles d'arrêt oblige les cyclistes à s'arrêter trop tôt et les empêche de voir les véhicules, surtout lorsque le tram est à son arrêt.

D'autres points noirs concernent la traversée Albert–Fleuristes, le carrefour avec la rue du Broek ou la sortie du parking de la maison communale. La traversée piétonne près de la plaine de jeux, rue des Fleuristes, est inexistante, et celles de la rue de l'Azur et de Vereman donnent systématiquement priorité aux voitures.

Problèmes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Les arrêts Azur et Vereman disposent de quais trop bas et d'accès difficiles. La multiplicité des flux tram-voiture-bus rend les traversées stressantes. Les trottoirs le long de l'avenue et dans certaines rues adjacentes (Hubert Blauwet notamment) sont trop étroits ou dégradés.

Des cheminements adaptés manquent également aux abords du centre sportif, du parvis et du rond-point où les trams circulent.

Stationnement et concurrence pour l'espace public

L'emprise du stationnement limite la possibilité d'aménager des pistes cyclables ou d'élargir les trottoirs. Pour être complet, il faut préciser que la présence d'arbres fige, elle aussi, l'emprise actuelle de places de stationnement.

À proximité du centre sportif, certains automobilistes se garent même sur les passages piétons. La question de la suppression partielle des places se heurte à la crainte des riverains de ne plus trouver de stationnement (à peine évoqué durant les ateliers), tandis que la majorité des participants demande une réorganisation pour favoriser les modes actifs.

Conflits entre les différents modes de déplacement

L'avenue du Roi Albert ne fait aucun choix de priorité de modes de transport : tous les modes y circulent, seuls les piétons ont un espace dédié (le trottoir). Sur la voirie, la densité des usages rend la cohabitation entre voitures, trams, cyclistes et piétons anxiogène, en particulier au rond-point, aux carrefours Albert–Azur et Albert–Fleuristes et dans les zones de rencontre où les voitures ne respectent pas la priorité aux modes doux.

L'avenue de Selliers de Moranville est théoriquement ouverte aux cyclistes dans les deux sens, mais les usagers la jugent impraticable et dangereuse.

À l'intersection du parvis, de la rue Courte et de la rue de l'Église, l'absence de hiérarchisation pose des problèmes de sécurité, d'autant plus importants à résoudre compte tenu de la présence récurrente d'enfants sur cet espace.

Espace public peu convivial et manque de végétalisation

Au-delà des questions de mobilité, les participants déplorent l'absence d'espaces verts, de bancs et de zones de repos sur l'avenue du Roi Albert. Ils souhaiteraient voir se développer des placettes végétalisées et des corridors verts, notamment autour de la maison communale ou du centre sportif, afin d'améliorer la convivialité de la rue et de contribuer à apaiser le trafic.

Principales difficultés par mode

Piétons

Les piétons sont confrontés à plusieurs difficultés notables dans la zone. Tout d'abord, la sécurité des traversées est largement compromise, en particulier aux intersections importantes de l'avenue du Roi Albert (notamment au niveau du rond-point, avec la place Schweitzer, de la rue de l'Azur ou de la rue du Broek).

Le manque de visibilité, la vitesse excessive des voitures et l'encombrement des carrefours rendent les traversées piétonnes anxiogènes et parfois périlleuses. La largeur limitée des trottoirs, souvent encombrés ou en mauvais état, complique aussi la circulation des personnes âgées, avec poussette ou en situation de handicap. Les abords des arrêts de tram Azur et Vereman sont jugés difficiles d'accès, ce qui concerne tout particulièrement les personnes à mobilité réduite. Enfin, le manque d'espaces publics conviviaux et de zones de repos accentue le sentiment d'inconfort.

Cyclistes

Pour les cyclistes, plusieurs obstacles majeurs ont été identifiés, principalement sur l'avenue du Roi Albert mais aussi sur les rues adjacentes. L'absence de piste cyclable continue et sécurisée force les cyclistes à rouler entre les rails du tram (ce qui est généralement reconnu comme dangereux) ou au plus près des voitures stationnées, ce qui accentue le risque d'empoiement/chute et le stress lié à la circulation.

La cohabitation forcée avec le tram et les voitures, le manque de visibilité aux carrefours et la vitesse excessive des véhicules compliquent encore davantage les déplacements à vélo. Certaines rues sont évitées par les cyclistes jugés "moins expérimentés", ce qui conduit à une forme d'auto-exclusion tant le sentiment du danger est fort. Enfin, le manque de stationnement vélo sécurisé est également relevé.

Utilisateurs de transports en commun

Les utilisateurs du tram et des bus rencontrent des problèmes significatifs. Le principal souci est la dégradation de la fluidité des trajets : les embouteillages fréquents sur l'avenue du Roi Albert et autour de la place Schweitzer entraînent des retards, les trams et bus se retrouvant bloqués derrière la file de voitures. Cette situation nuit à la régularité et à la fiabilité des transports publics, notamment aux heures de pointe.

Par ailleurs, les arrêts de tram Azur et Vereman sont jugés inadaptés, avec une accessibilité difficile (quais trop bas, pas adaptés PMR), ce qui pénalise les personnes âgées ou à mobilité réduite. La STIB va réaménager ces arrêts.

Enfin, la traversée vers les arrêts de tram pose également un problème de sécurité à cause du trafic dense et des mauvaises conditions de visibilité.

Automobilistes

Pour les automobilistes, le problème principal reste la congestion récurrente sur les axes majeurs, en particulier sur l'avenue du Roi Albert, à l'approche de la place Schweitzer, où les remontées de files de voitures peuvent devenir très longues aux heures de pointe. Cette saturation provoque une perte de temps, un stress accru et une tentation de détourner le trafic vers les petites rues résidentielles (voir description ci-avant), ce qui aggrave par ailleurs la situation dans ces rues secondaires.

Les automobilistes craignent de rencontrer des difficultés de stationnement en raison du rééquilibrage de l'espace public, notamment en cas de projets de développement de la mobilité active – et à des difficultés lors des croisements avec les trams ou les cyclistes du fait de l'étroitesse de certains tronçons.

Aménagements évoqués pour l'avenue du Roi Albert

Création de pistes cyclables sécurisées sur l'avenue du Roi Albert

Les participants préconisent de doter l'avenue du Roi Albert d'itinéraires cyclables continus et protégés, en lien avec les pistes existantes vers Grand-Bigard et Dilbeek. Certains suggèrent d'enlever des éléments (végétation ou même la plateforme tram) pour dégager l'espace nécessaire, voire d'aménager une piste au cœur du rond-point pour clarifier les flux. D'autres préconisent de développer les pistes sur des axes parallèles – chaussée de Gand ou rue des Fleuristes – accompagnées d'une mise à sens unique de ces voies. Une personne propose, au contraire, de renoncer aux pistes cyclables sur l'avenue Albert, estimant qu'il est impossible d'y faire cohabiter tous les modes.

Amélioration de la sécurité et de l'accessibilité aux arrêts de tram Azur et Vereman

Nécessité de rehausser et d'allonger les quais des arrêts Azur et Vereman, de repositionner les arrêts et d'améliorer la signalisation, afin de les rendre accessibles à tous et de ne pas bloquer la circulation générale. La mise en site propre du tram sur le tronçon proche du bâtiment de l'administration communale. L'installation de feux « Attention tram » ou de feux tricolores intelligents aux carrefours Azur–Albert et Fleuristes–Albert pour sécuriser les traversées.

Filtrage et réduction du trafic de transit par caméras et filtres physiques

Pour dissuader les automobilistes en transit, les habitants proposent de combiner caméras ANPR et dispositifs physiques (bacs fleuris, barrières) à divers points d'entrée : à Hunderenveld, au carrefour entre la chaussée de Gand et la rue Hubert Blauwet, à la rue de Grand-Bigard ou encore dans les rues Blauwet et Fleuristes. Ces filtres, permanents ou à horaires limités, pourraient être combinés à un système de péage urbain pour les non-résidents.

Mise à sens unique et système de boucles sur l'avenue du Roi Albert

Pour réduire l'effet de transit nord-sud, plusieurs pistes sont envisagées : mettre l'avenue du Roi Albert en sens unique du centre vers le rond-point ou créer deux demi-boucles aux sens opposés ; instaurer un sens unique dans la rue de l'Azur, depuis l'avenue des Frères Becqué vers l'avenue du Roi Albert ; inverser le sens des rues des Fleuristes et des Alcyons afin de sécuriser une piste cyclable et de faciliter l'accès à l'avenue ; enfin, organiser la chaussée de Gand et l'avenue Albert en sens uniques inversés pour mieux répartir les flux d'entrée et de sortie.

Aménagements de modération de la vitesse

Pour faire respecter la zone 30 et sécuriser les abords des écoles et des traversées, les participants préconisent l'installation de plateaux surélevés ou de coussins berlinois, ainsi que des radars de vitesse, notamment sur la rue de Grand-Bigard. Ils proposent des dispositifs plus contraignants, comme un plateau surélevé rue des Fleuristes en remplacement d'un simple coussin berlinois, et des chicanes ou des rétrécissements sur l'avenue de Selliers de Moranville pour réduire l'effet « ligne droite ».

Sécurisation et meilleure lisibilité des traversées piétonnes

Outre les grandes intersections, plusieurs points noirs nécessitent des aménagements :

- Créer des passages piétons sécurisés au carrefour Azur-Albert-Broek
- Améliorer la traversée devant l'administration communale

- Ajouter un passage protégé à hauteur de la rue des Alcyons où se trouve une crèche et renforcer la sécurité du parvis entre la rue Courte et la rue de l'Église.

Dans la rue des Fleuristes, la création d'une zone piétonne autour de l'école et de la plaine de jeux est évoquée. La pose de feux tricolores et un marquage lisible doivent rendre ces traversées intuitives pour tous.

Réaménagement et apaisement des rues secondaires

Il est proposé de modifier le statut des rues du Broek, de l'Azur, des Fleuristes, Hubert Blauwet et des Alcyons en zones de rencontre ou rues scolaires, avec une limitation à 20 km/h, des sens uniques, des pistes cyclables et des filtres modaux. L'idée est de décourager le transit automobile et de préserver la qualité de vie des riverains.

Réorganisation et gestion innovante du stationnement

Pour dégager de l'espace en voirie, plusieurs mesures sont proposées :

- Utiliser le parking de la maison communale pour les visiteurs
- Aménager un parking dans la rue de l'Azur
- Créer des parkings de dissuasion en périphérie de la commune et encourager les déplacements en transports en commun grâce à des titres attractifs.

Ces actions viendraient compléter une politique de stationnement réservant l'espace en voirie aux résidents, au co-voiturage et aux mobilités actives.

Végétalisation et création de micro-espaces publics conviviaux

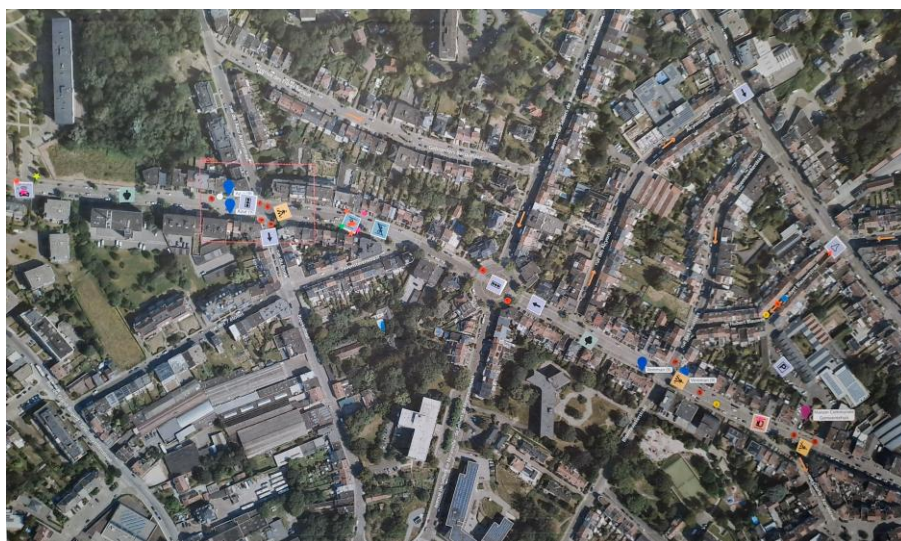
La plantation d'arbres le long de l'avenue du Roi Albert et la création de petites placettes et zones piétonnes, notamment rue des Fleuristes, sont proposées pour rendre l'espace plus agréable. Certains participants soulignent toutefois que la végétation ne doit pas empêcher l'implantation de pistes cyclables sécurisées.

Renforcement de la lisibilité des différents statuts de voirie

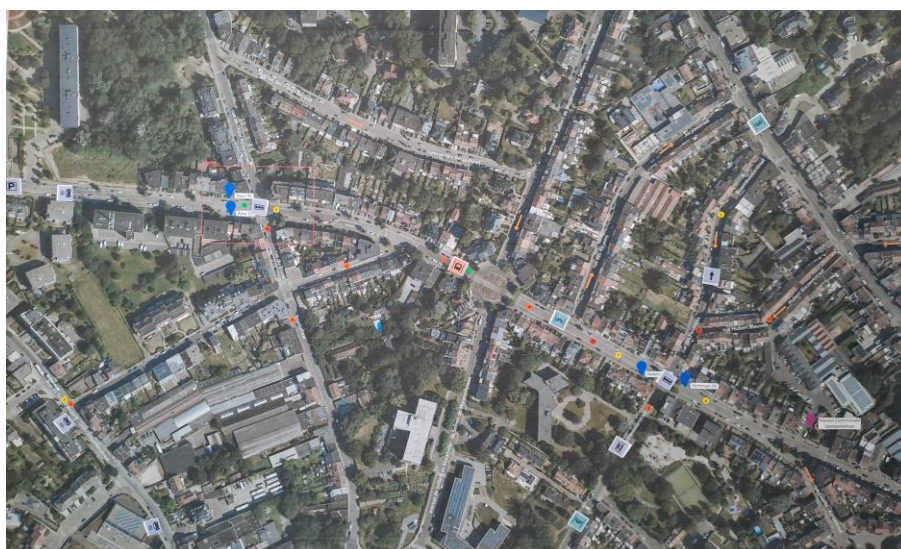
Enfin, un travail de clarification de la signalisation est demandé afin de rendre intuitifs les statuts des différentes voies : sites propres tram, zones de rencontre, sens uniques, priorités et pistes cyclables.

L'objectif est que les filtres modaux, les sens uniques et le site propre du tram soient correctement identifiés et respectés pour garantir la cohérence de l'ensemble des aménagements.

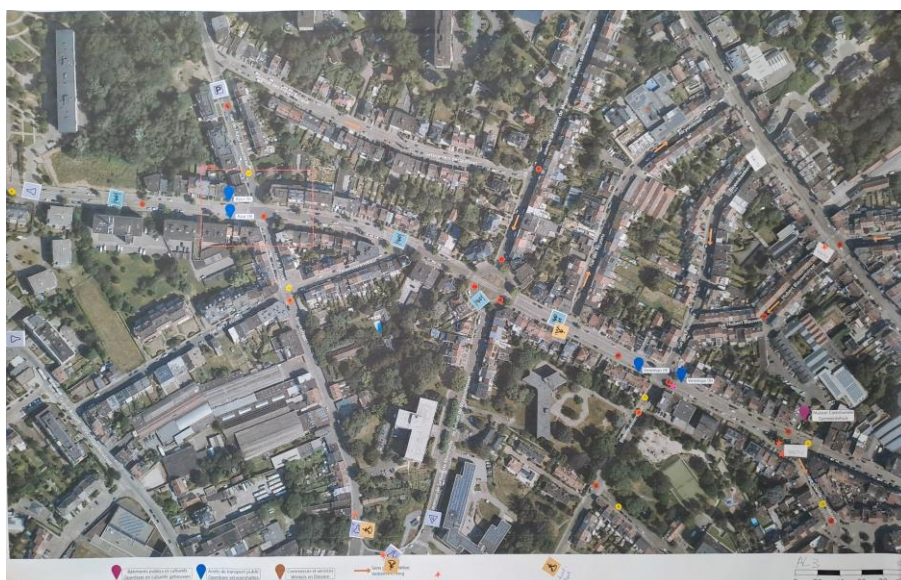
Cartes complétées pour l'avenue Albert



Groupe 1



Groupe 2



Groupe 3

Place Schweitzer, y compris la chaussée de Gand

Principales problématiques rencontrées à la Place Schweitzer

Insécurité et manque de continuité pour les cyclistes

La circulation à vélo dans la zone de la place Schweitzer reste extrêmement complexe et les cyclistes ne se sentent pas légitimes quand ils circulent sur l'espace partagé piétons/cyclistes. Outre l'absence d'itinéraires cyclables continus sur la place elle-même, la chaussée de Gand et l'avenue Josse Goffin, les pistes sont parfois invisibles ou se terminent abruptement, notamment lorsqu'elles se confondent avec le quai du tram 82 et que des haies épaisses réduisent la visibilité (chaussée de Gand, au croisement avec l'avenue Gisseleire Versé). Les cyclistes doivent ainsi monter sur le trottoir ou partager la voie des trams. Certains itinéraires – comme l'accès au bâtiment Actiris ou l'entrée de la rue de l'Église – sont dangereux, et la signalétique vélo, lorsqu'elle existe, est peu lisible. Ces conditions exposent particulièrement les enfants, les vélos-cargos et les cyclistes inexpérimentés à un trafic dense et à des obstacles variés.

Dangerosité des traversées piétonnes et manque de visibilité

De nombreux passages piétons sont mal situés ou absents (chaussée de Gand entre la place et le rond-point, abords des arrêts de tram ou du parking de la rue des Soldats). À certains endroits, un pot de fleurs ou des véhicules mal stationnés masquent complètement la vue (la visibilité du passage piéton pour les véhicules tournant à droite depuis la place vers la chaussée de Gand a été plusieurs fois mentionnée). La phase de feu rouge pour les piétons semble très longue, encourageant des comportements dangereux des piétons, traversant entre les voitures. Un participant mentionne qu'un agent de prévention, chargé de la traversée à hauteur de la rue de l'Église, crée souvent des remontées de file en faisant passer les piétons un à un, et immobilisant de ce fait le trafic. L'éclairage est insuffisant sur la place Schweitzer, et certains passages ne sont pas reliés par des trottoirs continus, ce qui rend les traversées stressantes, surtout pour les enfants, les personnes âgées ou à mobilité réduite.

Conflits multiples entre modes de transport et gestion chaotique du carrefour

Le carrefour de la place Schweitzer, où convergent l'avenue du Roi Albert, l'avenue Josse Goffin, la chaussée de Gand et la rue des Soldats, concentre tous les modes de déplacement. Faute de hiérarchisation claire, voitures, trams, bus, vélos et piétons se croisent et se bloquent mutuellement. Les marquages au sol ne permettent pas de comprendre qui a la priorité, certains mouvements (tourne-à-gauche, sorties de parking vers la rue Openveld) se font à contre-sens et la police ne parvient pas toujours à sécuriser les traversées. La confusion est telle que des automobilistes s'engagent parfois sur le site propre du tram, par méconnaissance de la zone.

Blocages fréquents et remontées de files

La réduction de la chaussée de Gand pour créer un espace piéton met tous les flux sur une voie unique. Les voitures tournant à gauche bloquent celles qui vont tout droit ou à droite, ralentissant les lignes de tram (9 et 82) et provoquant des remontées de files depuis Molenbeek. Aux heures de pointe, l'avenue du Roi Albert se trouve également saturée par les trams et les véhicules, et la synchronisation des feux crée des blocages dans le carrefour – en particulier avec les mouvements de tourne-à-gauche.

Stationnement, livraisons et entrave à l'espace public

Le stationnement illégal est courant, par exemple lorsque des personnes se garent sur les trottoirs ou dans des zones de livraison, bloquant les poussettes et les fauteuils roulants. Entre les deux voies de tram de la chaussée de Gand, une bande est utilisée comme zone de déchargement toute la journée, créant des situations dangereuses. Les entrées et sorties de parkings (par exemple au croisement rue Openveld/chaussée de Gand) sont mal aménagées et certains automobilistes roulent à contre-sens pour sortir vers la chaussée de Gand, malgré le sens unique de la rue Openveld. Les zones d'accès, de stationnement, de livraison et les quelques emplacements PMR – trop peu nombreux – sont mal délimités, et le déchargement des camions du Carrefour Express bloque la circulation et met en danger piétons et cyclistes.

Visibilité réduite, signalisation défectueuse et sécurité routière

La signalisation horizontale et verticale est insuffisante et souvent mal placée, notamment pour identifier les traversées piétonnes ou les pistes cyclables. Certains automobilistes ne respectent plus la limitation de 30 km/h dès qu'ils ont dépassé les radars. L'éclairage est déficient sur plusieurs passages, et du mobilier urbain en mauvais état ou mal placé gêne la visibilité et la circulation. Cette absence de repères clairs multiplie les risques de conflit et d'accident.

Trafic de transit dans des rues résidentielles inadaptées

Les automobilistes utilisent plusieurs rues secondaires – rue des Soldats, avenue du Roi Albert, rue des Fleuristes – pour contourner les embouteillages. Ce transit de délestage augmente fortement la circulation sur des voiries résidentielles déjà saturées, générant nuisances sonores, insécurité routière et mécontentement chez les riverains.

Accessibilité très insuffisante pour les personnes à mobilité réduite

Les bordures trop hautes, les revêtements glissants, la couleur grise de la place et les trottoirs étroits rendent les cheminements compliqués, voire impossibles, pour les personnes en fauteuil roulant. L'absence de trottoirs ou de passages sécurisés le long du parking de la rue des Soldats et aux abords de la place complique les déplacements des parents avec poussettes et des enfants des écoles voisines. L'accès aux arrêts de tram et de bus reste difficile car, de peur de rater leur transport, les personnes traversent de manière anarchique n'importe où sans utiliser les passages pour piétons et zones aménagées.

Place publique peu attractive et végétalisation insuffisante

Au-delà des questions de mobilité, la place Schweitzer est perçue comme un espace peu convivial et trop minéral. Les usagers déplorent le manque d'arbres, d'espaces verts et de bancs, le mobilier existant est en mauvais état et mal disposé. Cette absence de végétation accentue la chaleur en été et n'incite pas à la pause ou à la rencontre.

Principales difficultés par mode

Pour les piétons

Les piétons font face à de nombreux dangers de traversée : les passages piétons sont jugés insuffisants, mal positionnés ou peu visibles, en particulier sur la Place Schweitzer, l'Avenue du Roi Albert et la Chaussée de Gand. Le temps imparti aux feux pour traverser est souvent trop court, ce qui ne permet pas aux personnes âgées ou à mobilité réduite de traverser sereinement, notamment lors des sorties d'école. La configuration complexe du carrefour central, où trams, voitures et vélos convergent, rend aussi certaines traversées anxiogènes, d'autant plus qu'elles sont parfois coupées par des véhicules stationnés n'importe où ou des livraisons anarchiques. Enfin, l'accessibilité reste un gros point noir, les personnes en fauteuil ou avec poussettes étant gênées par des bordures hautes et des espaces trop étroits.

Pour les cyclistes

Les cyclistes sont confrontés à un manque quasi-total de continuité cyclable et d'itinéraires sécurisés dans la traversée de la zone. Contraints de zigzaguer entre la chaussée, le trottoir, les rails de trams ou les espaces piétons, ils sont mis en danger par l'absence de pistes identifiables sur la Place Schweitzer, la Chaussée de Gand ou l'Avenue Josse Goffin. Les croisements avec les voitures, les passages sur des trottoirs étroits et la traversée de carrefours peu lisibles rendent la pratique du vélo difficile et dangereuse, en particulier pour les familles, enfants ou usagers moins expérimentés. De plus, la visibilité du cycliste au sein du trafic dense ou lors des traversées de carrefours mal aménagés est très insuffisante, augmentant le risque d'accrochage ou d'accident.

Pour les utilisateurs de transports en commun

Les usagers des trams et bus qui transitent via la Place Schweitzer rencontrent des difficultés majeures d'accessibilité et de fluidité. L'articulation entre différents modes de transport est peu lisible : les accès aux arrêts de tram sont entravés par les véhicules en double file ou un espace public mal organisé. La configuration des quais n'est pas adaptée pour les personnes à mobilité réduite, les arrêts étant parfois éloignés les uns des autres ou nécessitant de traverser des axes dangereux. Par ailleurs, la circulation sur la chaussée de Gand ou l'avenue Josse Goffin est souvent ralentie ou bloquée par les embouteillages, ce qui impacte fortement la régularité des bus et des trams. Enfin, la cohabitation entre trams et voitures n'est pas optimale, les trams étant parfois coincés dans le trafic automobile, ce qui entraîne des retards et une dégradation de la qualité du service.

Pour les automobilistes

Les conducteurs subissent fréquemment des embouteillages sur les axes menant à la place Schweitzer, en particulier sur la chaussée de Gand, l'avenue Josse Goffin et l'avenue du Roi Albert. Ces bouchons sont aggravés

lors des heures de pointe, notamment à cause de la présence des trams à l'arrêt, de feux mal synchronisés ou de voitures qui souhaitent tourner à gauche ou à droite sans voie dédiée, ce qui bloque la file. Les automobilistes doivent également composer avec des carrefours complexes et peu lisibles, où les priorités ne sont pas toujours évidentes et où la cohabitation avec les autres modes (piétons, vélos, trams) génère stress et lenteur. De plus, trouver une place de stationnement légale et disponible est particulièrement difficile, poussant certains conducteurs à se garer sur les trottoirs ou dans des zones interdites, ce qui engendre des tensions entre usagers et augmente le risque d'accident. Enfin, la permissivité de certains mouvements, comme les tourne-à-gauche ou l'accès à des rues résidentielles servant de raccourcis, contribue à saturer l'espace, notamment avec du trafic de transit qui n'a rien à voir avec la vie locale du quartier.

Aménagements évoqués pour la Place Schweitzer

Création de pistes cyclables continues et sécurisées

Outre l'aménagement de véritables pistes cyclables séparées le long de la chaussée de Gand, de la place Schweitzer et de l'avenue Josse Goffin, les participants proposent de créer un itinéraire cyclable reliant directement Josse Goffin à la place Schweitzer avec une traversée dédiée. Sur la chaussée de Gand, un marquage double sens pour les vélos est évoqué, associé à la suppression de places de stationnement, tandis que la rue Openveld verrait son stationnement réorganisé pour permettre une circulation cycliste en double sens. Les participants suggèrent enfin de délimiter clairement la piste à la jonction entre la chaussée de Gand et la place et de supprimer certains mouvements de tourne-à-gauche qui compliquent la lisibilité des trajets cyclables.

Réaménagement et sécurisation des traversées piétonnes

Afin de mieux protéger les piétons, les participants demandent des passages supplémentaires à des points précis : au croisement de la chaussée de Gand et de l'avenue Hélène, en haut de la place Schweitzer vers l'avenue du Roi Albert et le long de la rue des Soldats à hauteur du parking. Un plateau surélevé sur la place permettrait de donner plus de place aux modes actifs, et la synchronisation des feux devrait être revue pour séparer les phases des flux piétons et automobiles. Les revêtements seraient améliorés pour rendre les déplacements en fauteuil ou en poussette plus confortables.

Rationalisation et simplification du carrefour central

Plusieurs options sont avancées pour améliorer la circulation sur le « carrefour Schweitzer » :

- Aménager un rond-point permettant le passage du tram tout en intégrant une piste cyclable
- Limiter la circulation dans un seul sens sur certains tronçons pour élargir l'espace public
- Créer des bandes de présélection pour orienter les flux vers la rue des Soldats ou l'avenue du Roi Albert
- Supprimer certains mouvements (notamment les tourne-à-gauche) pour clarifier les priorités.
- Couper le trafic sur la place Schweitzer entre la chaussée de Gand et l'avenue du roi Albert (seuls les transports en commun et les cyclistes peuvent traverser cet espace), permettant de favoriser terrasses, commerces et vie locale.

Déplacement et réaménagement des arrêts de transport en commun

Au regard du projet de déplacement des arrêts du tram 9 depuis la place Schweitzer vers l'avenue Josse Goffin (présenté lors des ateliers), des propositions de déplacement des arrêts du bus 20, maintenus sur la place, sont évoqués.

Les participants recommandent de déplacer les arrêts du bus 20 vers la rue des Soldats et la chaussée de Gand. Étant donné la disparition de la connexion directe des arrêts de tram sur la place, il est proposé de regrouper les arrêts du bus 20 et du tram 82 sur la chaussée de Gand, non loin du Carrefour Express.

Le déplacement des arrêts de bus permettrait la libération d'espace sur la place Schweitzer, permettant l'aménagement de pistes cyclables, de bandes de présélection, d'un espace réservé aux modes actifs avec coupure du trafic (plusieurs pistes sont évoquées).

Une voie réservée aux bus sur la place et un site propre pour le tram sur la chaussée de Gand après le carrefour Goffin permettraient d'éviter les goulets d'étranglement. Il est proposé d'installer un feu de signalisation avec les quais de tram sur la chaussée de Gand (en direction de Molenbeek-St-Jean) afin de prioriser le tram à son arrivée, et de fluidifier le trafic automobile une fois que le tram a quitté son arrêt.

Réorganisation et réduction du stationnement

Plusieurs habitants préconisent de supprimer des places de stationnement sur la place (devant les commerces) ce qui permettrait :

- De supprimer les entrées et sorties de véhicules depuis cet espace sur la chaussée de Gand, améliorant la sécurité de tous les modes
- De libérer une emprise pour un site propre tram/bus et des aménagements cyclables.

Des zones seraient maintenues pour les besoins essentiels (livraisons, PMR), tandis que les espaces libérés serviraient à élargir les trottoirs, créer des pistes cyclables, planter des arbres ou installer des bancs.

Filtrage du trafic de transit

Au-delà de l'orientation du trafic vers la chaussée de Gand, les habitants proposent des filtres modaux spécifiques : couper les mouvements de la chaussée de Gand vers Josse Goffin, mettre l'avenue Josse Goffin en sens unique ou limiter son accès, instaurer un sens unique sur l'avenue du Roi Albert pour en faire une voirie locale, inverser le sens de la rue des Fleuristes en sens unique de l'avenue du Roi Albert vers la chaussée de Gand, filtrer le trafic sur la rue des Soldats pour qu'elle ne demeure pas prioritaire par rapport à l'avenue du Roi Albert, et couper l'accès à Hunderenveld ou Charles-Quint pour réduire le volume entrant. Ces mesures seraient complétées par des inversions de sens ou des coupures temporaires selon les heures.

Amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

En plus des propositions existantes (abaissement des bordures, élargissement des passages, ajout de rampes et de places PMR), les participants insistent sur la nécessité d'un revêtement confortable pour tous et de traversées protégées à hauteur des parkings et des arrêts. La suppression de certains conflits de flux (tourne à gauche, phases séparées) contribuerait également à un cheminement sécurisé pour les publics vulnérables.

Végétalisation et réaménagement lié aux écoles

Outre l'implantation d'arbres et de bancs sur la place, les participants proposent un rond-point végétalisé faisant office de poumon vert, la création d'une place de plain-pied avec terrasses, espaces de jeu et zones piétonnes autour de l'église et de la rue Courte prolongée en rue scolaire, pour transformer la zone en quartier scolaire.

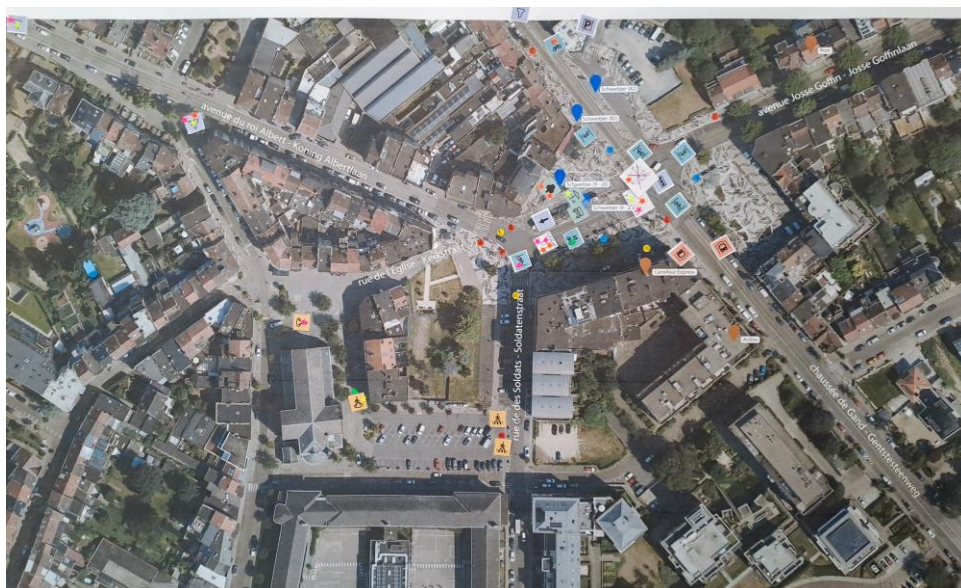
Cartes complétées pour la place Schweitzer



Groupe 1



Groupe 2



Groupe 3