

Table des matières

1. INTRODUCTION	3
1.1. Présentation du document	3
2. SÉCURITÉ ROUTIÈRE	4
2.1. Modifier les carrefours dangereux	4
2.2. Sécuriser les abords d'écoles	4
2.3. Programme de contrôle des infractions	6
3. ORGANISATION DE LA CIRCULATION	7
3.1. Doser le trafic entrant dans la Région	7
3.2. Hiérarchie des voiries	8
3.3. Circulation plus fluide et sûre sur les voies "Iris"	9
3.4. Circulation sur les collecteurs de quartier	20
3.5. Plan de circulation	27
3.6. Instauration des zones 30	28
4. STATIONNEMENT	31
4.1. Parkings relais Erasme et CERIA	31
4.2. Gestion du stationnement dans les quartiers	31
4.3. Zones de livraison pour les entreprises et commerces	35
4.4. Zones de stationnement de courte durée	35
4.5. Places de Parking pour PMR	36
4.6. Stationnement des camions en des endroits adaptés	36
4.7. Usage mixte des parkings	36
5. TRANSPORTS PUBLICS	37
5.1. Mettre en service les stations RER CERIA et Cureghem	37
5.2. Accompagner les nouvelles lignes de bus et tram	37
5.3. Nouveaux trajets des bus dans le centre communal	37
5.4. Instaurer une nouvelle ligne de bus "Nord-Sud" interquartier	37
5.5. Améliorer l'accessibilité du quartier Erasme en transport public	38
5.6. Priorité de passage au feux	38
5.7. Aménagement des arrêts	39
6. CARSHARING	40
7. CIRCULATION DES PIÉTONS	41
7.1. Sécuriser les traversées piétonnes	41
7.2. Poursuivre la rénovation des trottoirs	42
7.3. Promouvoir la marche pour aller à l'école	42
7.4. Penser PMR	42
8. CIRCULATION DES CYCLISTES	46
8.1. Actions de promotion du vélo	46
8.2. Parkings pour vélos	47
8.3. Instauration des S.U.L.	48
8.4. Aménagements cyclables	48
9. RÉGULATION DU TRAFIC	50
9.1. Carrefours sur voirie communale	51
9.2. Carrefours sur voirie régionale	59
10. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE	70
10.1. Signalisation d'intérêt régional	70
10.2. Signalisation d'intérêt communal	71
11. LIEUX PARTICULIERS	74
11.1. Centre communal	74
11.2. Square Vandervelde et chaussée de Mons	83
11.3. Quartier Sylvain Dupuis-Willemijns	84
11.4. Rond-point de Veeweyde	85
11.5. CERIA - COOVI	86

11.6.	quartier Erasme	87
11.7.	Neerpede	90
11.8.	Place Bizet	94
12.	REDUCTION DU BRUIT	96
13.	MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE MOBILITE	97
13.1.	Communiquer	97
13.2	Baromètre de la mobilité	98
13.3	Plans de déplacements scolaires	98
13.4	Plans de déplacements d'entreprises	99
13.5	Planning	99

AVERTISSEMENT

Le présent dossier constitue le Plan Communal de Mobilité, tel qu'approuvé par le Collège en sa séance du 10 mai 2005.

Le projet de PCM (version 5-11-2004) a été remanié en fonction des remarques et avis émis par les citoyens durant l'enquête publique qui s'est déroulée en novembre-décembre 2004.

Le Collège considère le PCM comme un plan directeur, une ligne de conduite pour les années à venir. Le plan permet essentiellement d'approcher de façon coordonnée les aspects très divers de la gestion de la mobilité (aménagement des voiries, réglementation, contrôle des infractions, information des citoyens), dans le but de permettre à chaque citoyen de se déplacer selon ses besoins et ses moyens, tout en réduisant les incidences du trafic automobile sur la sécurité routière et la qualité de l'environnement.

La mise en œuvre des multiples propositions contenues dans le PCM demandera du temps et d'importants moyens -notamment financiers- de la part de la Commune mais également de la Région.

Comme la situation de la mobilité évolue constamment, le Collège est conscient qu'il conviendra de réexaminer et éventuellement adapter les mesures concrètes, localisées et "détaillées" contenues dans le dossier, au moment de leur mise en œuvre.

1. INTRODUCTION

1.1. Présentation du document

L'ambition du PCM est de définir comment mettre en place progressivement un système multi-modal, qui traduise le fait que les modes de transport sont complémentaires, plutôt que concurrents.

Les mesures pour y parvenir, qui font l'objet du présent rapport, portent donc souvent sur plusieurs modes de déplacement à la fois. C'est spécialement vrai pour les mesures d'aménagement (schémas et esquisses) qui doivent tenir compte des différents usagers en présence à chaque endroit.

Le lecteur rencontrera donc de nombreux renvois à d'autres chapitres ou documents du dossier.

Les mesures sont présentées en différents endroits:

- dans les chapitres thématiques 1 à 9, de façon synthétique
- dans les tableaux récapitulatifs du chap 3.3 portant sur les voies Iris, sur les collecteurs de quartier, sur les zones 30
- plus en détail dans des fiches d'aménagement de carrefours (fiches Cf) et autres fiches figurant en annexe 1
- dans les descriptions d'aménagements cyclables figurant en annexe 3
- ou encore dans le chapitre 11 portant sur certains lieux (Centre, Sylvain Dupuis-Wille-mijns, CERIA-COOVI, ...).

Le chapitre 13 porte sur la mise en œuvre du PCM.

2. SECURITE ROUTIERE

Un certain nombre de carrefours, généralement très vastes, sont reconnus comme dangereux. Les mesures consistent généralement à réduire l'espace carrossable, de façon à canaliser les conducteurs, empêcher les manœuvres dangereuses et sécuriser la traversée des usagers faibles.

Pour certains carrefours dont l'aménagement définitif demandera du temps (procédures administratives longues), on pourrait réaliser à court terme des aménagements provisoires, à condition d'utiliser des matériaux assez esthétiques.

2.1. Modifier les carrefours dangereux

La carte 31 localise les carrefours à améliorer.

En annexe 1, les fiches définissent les mesures ainsi que les acteurs de la mise en œuvre.

2.2. Sécuriser les abords d'écoles

Tous les abords d'écoles doivent en principe, selon la réglementation, être placés en zones 30. Deux zones 30 existent déjà et sont signalées comme telles dans la rue de la Démocratie et la rue Willemijns. Beaucoup d'autres abords d'écoles ont fait l'objet d'aménagements et n'attendent plus que le placement de la signalisation Zone 30. Le tableau ci-après fait le point sur l'état d'avancement du programme à mettre en œuvre.

	Ecoles	Addresses
OK	Regina Assumpta,	rue Willemijns, 213-215
	Ecole fondamentale n°6	rue des Fruits 73
	Institut Marie-Immaculée-Montjoie, Maria Onbevlekt	rue des résédas, 51
	Sœurs de Notre-Dame	rue de la Démocratie, 10
	Athénée Bracops/Lambert, Cours Erasme,	rue de la Procession, 78
	Institut Notre-Dame	rue Docteur Jacobs, 47
	Ecole M6	rue des Goujons
	Ecole industrielle Notre-Dame	rue Jorez, 8
	Institut Sainte Marie	rue Sergent de Bruyne, 5
	Ecole fondamentale "Les Tourterelles"	rue Odon, 22
	Scherdemaël (P14/M22)	avenue C. Vaneuken, 31
	Ecole fondamentale libre Saint-Pierre	rue Abbé Cuylits, 30
	Ecole "L'étincelle"	rue des Vétérinaires, 15-17
	Ecole de la Providence, école Saint-François Xavier	rue Eloy, 76
	carrefour (P9/10), Gemeentelijke basisschool "De Grondels"	rue Eloy, 114
	Pierre Lairin maternelle	rue Démosthène, 195
	Institut Marius Renard	rue G. Moreau, 107
	Voorzienigheidsschool	rue G. Moreau, 104
	Institut Marius Renard	chaussée de Mons, 882
	Ecole des Arts d'Anderlecht	chaussée de Mons, 884
	Institut Notre-Dame	rue Willemijns, 231
	Ecole fondamentale libre Saint-Pierre	chaussée de Mons, 219
	Institut de la Providence	rue Haberman, 27
	Groene school - Maria Middelaes	rue de la Floraison, 41
Les petits Goujons	rue des Goujons, 88	
Les Asters, Gemeentelijke basisschool "De Asters"	Clos des Asters, 6	
Ecole des Arts d'Anderlecht	chaussée de Mons, 884	
En projet	Athénée Maimonide	Boulevard Poincaré, 67
	Ecole fondamentale "Les Marronniers"	rue de Douvres 80
	Ecole fondamentale "Maurice Carême"	av. Fr. Van Kalken 20-22
	Sint Niklaasinstituut	chaussée de Mons, 1421
	Gemeentelijke kleuterschool "Wayez"	rue de Douvres, 25
	Vrije kleuter + basisschool Scheut + Imelda instituut	chaussée de Ninove, 339-333
	Ecole maternelle "Clair Soleil"	boulevard Marie Groeninckx-Demay, 55
	Ecole maternelle autonome n°6 et 16, Kleuterschool k4	rue de l'Obus, 27
	Ecole maternelle communale n°3	avenue Romain Rolland, 70
	Ecole communale n°3 "Les Diablotins"	rue Bussenlenberg, 51
	Ecole primaire communale n°18 "Les Etangs", "De Vijvers"	rue Pierre Longin, 1
	Basisschool "De Vijvers"	Avenue Marius Renard, 5
	Gemeentelijke school "De scheutjes" + "De Scheut"	rue Van Soust, 80
	Athénée Royal Léonard de Vinci	rue Chome Wyns, 5
	Ecole primaire "Clair Soleil"	rue Potaerdenberg, 170
	Athénée Bracops/Lambert	rue J. Bertaux, 45

En projet	Ecole Van Belle et Sint Guido	av. d'Itterbeek, 550
	La Petite Roue	avenue G. Melckmans, 18
	"Les Pinsons"	rue Démosthène, 231
	Le Tilleul	rue A. Demunter, 23
	Pierre Lairin primaire	rue Jacobs Smits, 114
	Les Sureaux	boulevard S. Dupuis, 112
	Ecole centrale pratique de maréchalerie de l'état	rue L. Delacroix, 28
	Gemeentelijke basisschool "dertien"	rue Wayez, 56
	Ecole communale n°3 "Les Diablotins"	rue Bussenlenberg, 51
	Rodolf Steinerschool	SintJanskruidlaan, 14
	Ecole maternelle et primaire	rue de Veeweyde, 80
Projet à faire	Atheneum 2	rue Léopold de Swaef, 38
	Ecole maternelle "Les peupliers"	square C. Paulsen, 15
	Ecole Les Tournesols	rue Démosthène, 31
	Institut Supérieur Notre-Dame	rue de Veeweyde, 10
	Gemeentelijke basisschool "'t rad" La Roue	rueVan Winghen
	La Roue	rue Van Winghen, 1
	Les Acacias, Gemeentelijke basisschool "Goede lucht"	place Séverine, 1
	Atheneum 1	Rue Saint-Guidon, 73
	Ecole des Sœurs de Notre Dame	rue de Veeweyde, 27
	Institut Notre-Dame	Drève des Agaves, 2a
	Institut Saint Vincent	rue Puccini, 30
	Institut des Sœurs de Notre Dame	rue de Veeweyde, 40
	Institut Notre Dame	rue de Fiennes, 66
	Institut Dominique Pire	place Sainte Adresse, 12
	CEFA d'Anderlecht	rue Brogniez, 170
	Campus ERASME	route de Lennik, 808
	Ecole n° 14	avenue Claeterbosch, 20

2.3. Programme de contrôle des infractions

Ce programme ciblera les infractions les plus dangereuses ou gênantes, fera appel aux moyens les plus appropriés (cameras automatiques, policiers, service communal pour le contrôle du stationnement) et assurera la publicité des actions prévues ainsi que l'évaluation des résultats.

3. ORGANISATION DE LA CIRCULATION

3.1. Doser le trafic entrant dans la Région

L'option est de limiter le trafic entrant par les axes principaux en fonction du débit que les voiries en aval peuvent effectivement supporter, en tenant compte des facilités à donner aux transports publics, aux cyclistes et aux activités riveraines.

La mise en œuvre demande l'intervention de la Région flamande et de la Région bruxelloise. Elle vise à contribuer à la réduction du trafic de 20% dans la Région (option du PRD). Elle doit sans aucun doute s'accompagner de mesures lourdes telles que la mise en place des lignes RER et des parkings de dissuasion.

Les aménagements de voiries sont décrits dans le tableau du chap 3.2.

Les mesures spécifiquement destinées à doser le trafic entrant et encourager l'utilisation des transports publics par les navetteurs sont les suivantes:

Chaussée de Mons	<p>Réduction à une bande en entrée de ville + 1 bande Bus entre le carrefour Leemans et l'av. Van Laer</p> <p>En amont, même profil lorsque la bande Bus sera mise en œuvre sur Sint-Pieters-Leeuw</p> <p>Placer signalisation du P Ceria + Arrêt minute</p> <p>Modifier la signalisation, directionnelle:</p> <p>"Centre" via Ring et Bd Industriel</p> <p>"Anderlecht centre" via Chaussée de Mons</p>
route de Lennik	<p>Placer signalisation du P Métro au rond-point H. Simonet.</p> <p>Créer entrée du P Erasme sur le Bd Simonet, près du rond-point. Voir schéma au chap 11.6</p> <p>Pas de dosage du trafic avant le rond-point H. Simonet (car accès Ring et Métro) mais dosage relatif par réduction à 2 x 1 bande après le rond-point H. Simonet</p> <p>Prolonger le principe 2 x 1 bande sur Maurice Carême.</p>
Chaussée de Ninove entre Ring et Mettwie	<p>Site propre transport public et deux bandes de circulation dans chaque sens, dont une pour les vireurs à gauche aux carrefours (projet à l'étude - Beliris)</p> <p>Dosage du trafic entrant réalisable à l'aide des feux aux carrefours Paloke et Poésie mais de préférence sur la chaussée de Ninove en Flandre (1 bande trafic+ 1 bande bus par sens) et sur les bretelles de sortie du Ring (bandes supplémentaires pour stocker les voitures avant les feux de la ch. De Ninove).</p> <p>Dosage nécessaire pour éviter la congestion au carrefour Grande Ceinture, tout en maintenant du stationnement pour les commerces.</p>
av. d'Itterbeek	<p>! risque de report de trafic de la chaussée de Ninove lors du réaménagement de celle-ci</p> <p>→ Mesures de modération des vitesses sur la ch d'Itterbeek (école Van Belle)</p> <p>→ aménagement du carrefour Luizemolen-Craps . Voir fiche CF 23</p>

	→ bande bus sur le pont du Ring et dans la descente du Bd Bracops vers S Dupuis.
rue de la Petite Ile	Dosage possible sur le Bd Industriel au carrefour Industriel – Petite Ile (feu à placer)
	Dans rue des deux Gares, réserver une bande vers Midi aux bus + vélos
	→Eviter la congestion au carrefour Vétérinaires (plus nuisible car en milieu urbain dense)

3.2. Hiérarchie des voiries

La structure du réseau, définie dans le Plan Iris délimite des "mailles" assez ou très étendues. Dans ces mailles, la circulation auto devrait, selon le Plan Iris, se limiter à la desserte locale (atteindre les immeubles situés dans la maille). Dans les mailles, des "**collecteurs de quartier**" doivent drainer la circulation du quartier vers les voies du périmètre. Les collecteurs ne sont donc pas destinés à la circulation qui traverse la maille sans s'y arrêter (transit).

Le découpage Iris divise Anderlecht en 37 mailles dont 9 sont très vastes et traversées actuellement par une circulation non locale importante.

L'approche pragmatique proposée est de procéder en deux étapes pour ces 9 mailles:

1. On autorise la circulation à traverser ces 9 mailles par certaines voies, indiquées en brun sur la carte 24.
2. On prend des mesures complémentaires pour limiter la circulation sur ces voies à la desserte locale. Ces voies deviennent alors des "collecteurs de quartier" au sens du Plan Iris.

Explication:

Les voies indiquées en brun sont empruntées par une circulation relativement, voire très importante. Ce sont des rues relativement larges ou structurantes. Certaines sont empruntées par les transports publics. Plusieurs sont bordées d'entreprises ou commerces, qui demandent une accessibilité satisfaisante en voiture (+ poids lourds de livraisons)

Si on n'autorise pas la circulation à traverser les mailles par ces voies:

- On impose des détours parfois très importants (ex: axe Graindor-Paulsen-Peterbos: détour par chaussée de Ninove ou Aumalle-Prince de Liège)
- On reporte ce trafic sur des voies à circulation dense, parfois congestionnées, souvent bordées d'habitations.

La mise en oeuvre de l'étape intermédiaire permet d'évaluer comment les circulations s'effectuent, de prendre les mesures complémentaires en fonction des besoins réels. Les effets de chaque mesure sont en effet toujours difficiles à prévoir de façon précise. On évaluera en particulier l'intérêt d'empêcher la circulation de transit sur le collecteur de quartier. Il ne faut pas perdre de vue en effet que les mesures nécessaires auront probablement des incidences sur l'accès aux rues du quartier, donc aux entreprises, écoles, commerces qui s'y trouvent.

Pour structurer le réseau, comme indiqué sur la carte 24, il est proposé de modifier le statut des certaines sections de voies (ceci implique des modifications du PRD).

		Selon PRD	Proposition
1	rue de Douvres entre la rue Auber et la rue d'Aumale	locale	interquartier
2	la rue Van der Bruggen entre la rue du Libre Examen et la rue de Birmingham	interquartier	locale
3	la rue de Birmingham entre la rue de Douvres et la rue Auber est déclassée	interquartier	locale
4	rue de Saïo	locale	interquartier

Explication

1	rue de Douvres entre la rue Auber et la rue d'Aumale	section utilisée par les convois exceptionnels. Conforme au projet de réaménagement de l'AED.
2	la rue Van der Bruggen entre la rue du Libre Examen et la rue de Birmingham	Découle de 1 ci-dessus
3	la rue de Birmingham entre la rue de Douvres et la rue Auber	Section moins empruntée que Douvres et Auber
4	rue de Saïo	Chaînon manquant de la rocade reliant le carrefour S Dupuis à la chaussée de Mons. Permet de soulager l'av Aristide Briand d'une partie du trafic en direction de Forest (congestion chronique avant le rond-point de Veeweyde et lignes de bus ralenties)

3.3. Circulation plus fluide et sûre sur les voies "Iris"

Cette option sera mise en oeuvre à l'aide de différentes mesures: contrôles de vitesses, aménagements de carrefours et de sections de voies.

Le tableau ci-après présente les mesures, pour chaque voie Iris d'Anderlecht .

Voies métropolitaines et principales

Voie	Situation existante	Mesures	Par qui
chaussée de Ninove entre le Ring et le blv. de Grande ceinture	Vélos: piste unidirectionnelle dans un sens Transports publics: De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: école	Réaménagement global avec site propre central pour trams et bus A court terme: contrôles radar et sécurisation de la sortie de la rue de la Poésie.	RBC+ SPF MT
Boulevard de Grande Ceinture	Vélos: piste bidirectionnelle, séparée de la circulation Transports publics: bus 49 Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -	Contrôles radar	Police
boulevard Groeninckx-Demay	Vélos: piste bidirectionnelle, séparée de la circulation Transports publics: bus 49 et 89 Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -	Contrôles radar	Police
boulevard S. Dupuis entre le ring et le blv. Groeninckx-Demay	Vélos: piste bidirectionnelle séparée côté Westland Transports publics: bus 89 et de Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -	- Réaménagement Bd avec bande Bus+vélos vers Centre Carrefour Groeninckx De May: voir chap 11.3.1. Réaménagement carrefour près du WSA	RBC
boulevard Simonet	Vélos: - Transports publics: - Vitesse: plus de 70 km/h Autres: -	Sécuriser le tourne-à-gauche vers Allée de la Recherche (accès P Lennik) Entrée directe du P Lennik depuis le Bd, près du rond-point H. Simonet (voir chap 11.6.1c.	RBC
boulevard Industriel	Vélos: piste bidirectionnelle, séparée de la circulation Transports publics: bus 78 Vitesse: plus de 70 km/h Autres: -	Contrôles radar	Police
rue Bara entre rue Deux Gares et blv. de la Révision	Vélos: piste unidirectionnelle dans chaque sens, séparées de la circulation Transports publics: - Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -	Sécurisation carrefour Deux-Gares. Voir fiche Cf 14	RBC

Voie	Situation existante	Mesures	Par qui
rue Bara entre blv. de la Révision et la place Bara	Vélos: - Transports publics: De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -		RBC
rue de France	Vélos: piste unidirectionnelle dans un sens sur chaussée Transports publics: - Vitesse: 50km/h Autres: -	Mise à sens unique vers Midi Avec piste cyclable à contresens Inversion du sens de la rue Parenté (SUL vers rue de France) pour permettre bouclage Bara-Parenté-France-Midi sans surcharger Vétérinaires. Voir fiche 22	RBC
chaussée de Ninove entre le bd de Grande Ceinture et la gare de l'Ouest	Vélos: piste unidirectionnelle d'un côté entre rue de l'Obus et Mettwie Transports publics: De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: écoles	Réaménagement global	RBC+ SPF MT
route de Lennik entre le rond-point H. Simonet et le blv Leemans	Vélos: piste bidirectionnelle séparée de la circulation Transports publics: bus 98 et De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -	Au rond-point H. Simonet: guidage vers le P Métro et zone d'Arrêt minute (voir chap 11.6.1c) via le Bd Simonet Revoir signalisation directionnelle (voirchap 11.6.1c) Rond-point au carrefour Allée de la Recherche	RBC
boulevard M. Carême	Vélos: début de piste bidirectionnelle (Cora) séparée de la circulation Transports publics: De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: écoles	Rond-point au carrefour Leemans (carrefour surdimensionné, modération des vitesses, réduction des temps d'attente, possibilité de demi-tour A court terme: marquages dans le carrefour pour guider mieux. Reprofilage du Bd à 2x1 bande (neutralisation des zones de stationnement et piste marquée vers le centre). Voir fiche Cf 15 et carte 27 Aménagement près de l'entrée Cora: voir fiche 26 Prévoir possibilité(s) de demi-tour entre la rue Frans Hals et le Ring. Localiser en fonction des accès au quartier Trèfles.	RBC
boulevard Th. Lambert	Vélos: - Transports publics: De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: école	2 pistes marquées 2 carrefours à réaménager (projets existent) voir fiche Cf 3 et Cf 4	RBC

Voie	Situation existante	Mesures	Par qui
avenue Van Kalken	Vélos: piste unidirectionnelle dans chaque sens, séparée de la circulation Transports publics: bus 49 Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -	Aménager la contiuuité cyclable. Voir carte 27 Arrêt de bus en chaussée Modification carrefour Deleers: voir fiche Cf 6	RBC
boulevard Paepsem	Vélos: piste unidirectionnelle dans chaque sens, séparée de la circulation Transports publics: bus 49 Vitesse: plus de 70 km/h Autres: -	Aménager la contiuuité cyclable. Voir carte 27	RBC
chaussée de Mons enter limite régionale et Ring	Vélos: - Transports publics: De Lijn Vitesse: - Autres: école	Réaménagement : Vers ville: 1 bande + 1 bande Bus vers ville (lorsque bande bus existe sur Sint-Pieters-Leeuw) Vers S-P-Leeuw: 2 bandes Gestion entrées sorties Ikea Une piste cyclable de chaque côté	RBC et VI. Gem.

Voies interquartier

Voie	Situation existante	Mesures	Par qui
boulevard Prince de Liège	Vélos: chemin mixte Transports publics: bus 49 Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -	Réaménagement des carrefours Paulsen et Démos-thène. Voir fiche Cf 13 → Modération des vitesses	AND
avenue Buysse	Vélos: - Transports publics: bus 49 Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -	Rétrécissement visuel par les pistes marquées → vitesses réduites Réaménagement Place de la Beauté	AND
rue J. Broeren	Vélos: - Transports publics: bus 49 Vitesse: - Autres: -		AND

Voie	Situation existante	Mesures	Par qui
rue Auber	Vélos: - Transports publics: bus 49 Vitesse: - Autres: -		AND
rue de Douvres	Vélos: - Transports publics: bus 49 et De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: écoles, convois exceptionnels	Réaménagement Square Van der Bruggen 2 abords d'écoles à traiter réaménagement carrefour ch de Mons. Voir Fiche Cf 10	RBC
rue de Birmingham	Vélos: - Transports publics: bus 89 et De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: convois exceptionnels	Réaménagement du carrefour Scheut. Voir Fiche Cf 12	AND / RBC
boulevard Graindor	Vélos: - Transports publics: bus 89 Vitesse: - Autres: clinique St Anne St Rémy	Réaménagement Square Vétérans Coloniaux Abords de la Clinique et Léonidas. Voir Fiche 1	AND
boulevard M. Herbette	Vélos: chemin mixte Transports publics: bus 89 Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -	Plateau devant le Colruyt	AND
boulevard F. Paulsen	Vélos: chemin mixte Transports publics: bus 89 Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -		AND
rue Van der Bruggen	Vélos: ICR 6 Transports publics: De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -	Aménagement au débouché du Quai Demets (danger du tourne-à-gauche).	RBC

Voie	Situation existante	Mesures	Par qui
quai F. Demets	Vélos: ICR 5 Transports publics: - Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: Travco	Traversée PMR pour Travco Voir Fiche 25.	RBC
quai de l'Industrie	Vélos: - Transports publics: - Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -		RBC
chaussée de Mons entre le Ring et rue Van Laer	Vélos: piste unidirectionnelles dans chaque sens séparée de la circulation Transports publics: De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: écoles	Réaménagement chaussée de Mons: Modification du projet existant: - Voie de desserte CERIA-COOVI sur ancien site tram - Sortie CERIA-COOVI par la Drève raccordée à la bretelle de sortie Ring - fermeture berme centrale, sauf devant Leroy-Merlin (accès Pméto via bretelle Ring) - élargir passage piétons proche de Van Laer (foules à certaines heures)	RBC
chaussée de Mons entre la rue Van Laer et la place Bizet	Vélos: - Transports publics: De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: école, commerces	Station de métro La Roue: voir accessibilité PMR Abords de la Place Bizet: voir chap 11.8	RBC
chaussée de Mons entre la place Bizet et le rond-point de Veeweyde	Vélos: - Transports publics: De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: école	A terme: requalification de l'espace public A court terme: - modification des marquages au sol : 1 bande par sens + bande de tourne-à-gauche aux carrefours - délimitation de zones de stationnement et de livraisons - avancées de trottoirs aux passages piétons	RBC

Voie	Situation existante	Mesures	Par qui
chaussée de Mons entre le rond-point de Veeweyde et le square Vandervelde	Vélos: - Transports publics: De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -	A terme: Requalification de l'espace public A court terme: - Traitement du carrefour Douvres. Voir Fiche CF 10 - réaménagement du carrefour Bekaert. Voir fiche Cf 27 - feu au carrefour Démocratie - réaménagement du Square Vandervelde.	RBC
chaussée de Mons entre le square Vandervelde et le square Albert	Vélos: - Transports publics: De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -	A terme: Requalification de l'espace public Rétablissement de la continuité chaussée de Mons-pont du canal	RBC
chaussée de Mons entre le square Albert et la porte d'Anderslecht	Vélos: - Transports publics: De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: école	Réaménagement global avec site propre bus alterné selon les sections (remonte file) Autoriser les cyclistes sur les sites bus (moins dangereux pour eux qu'en chaussée et incidence réduite sur la vitesse commerciale des bus).	RBC
rue du Collecteur	Vélos: - Transports publics: - Vitesse: 50 km/h Autres: -		AND
rue E. Carpentier	Vélos: - Transports publics: De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -		AND
rue des Vétérinaires	Vélos: ICR 6A Transports publics: De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: école	Poursuite de la requalification (carrefour Révision, ...)	AND

Voie	Situation existante	Mesures	Par qui
avenue Clémenceau	Vélos: - Transports publics: bus 20 et 83 Vitesse: - Autres: -	Arrêts de bus en chaussée Piste cyclable marquée dans chaque sens	AND / Beliris
rue Ropsy Chaudron	Vélos: - Transports publics: bus 20 et 83 Vitesse: - Autres: Abattoirs	Pistes suggérées (bande confort) pour les cyclistes	AND / Beliris
rue Delacroix	Vélos: - Transports publics: bus 20 et 83 Vitesse: - Autres: école		AND / Beliris
rue du Sel	Vélos: - Transports publics: - Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -		AND
Digue du canal	Vélos: - Transports publics: - Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: Travail et Vie	Cheminement piéton à dégager le long de l'eau Sécuriser traversée vers Travail et Vie (PMR)	RBC
rue de la Petite île entre le Pont Marchant et le blv. Industriel	Vélos: - Transports publics: - Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -	Réaménagement au carrefour Goujons-Petite Ile permettant la liaison directe vers chaussée de Mons ROND-POINT	RBC

Voie	Situation existante	Mesures	Par qui
rue P. Marchant	Vélos: - Transports publics: - Vitesse: - Autres: -	traitement du carrefour Goujons en rond-point permettant tous les mouvements	RBC
rue du Développement	Vélos: - Transports publics: - Vitesse: - Autres: -		RBC
rue de Saïo	Vélos: - Transports publics: - Vitesse: - Autres: -	Inversion du sens unique (permettre de rejoindre la ch. De Mons depuis Lambert et Gounod sans passer par Briand)	AND
Av. E. Ysaye	Vélos: - Transports publics: - Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -	Aménager zone de stationnement du côté des maisons (interruptions aux entrées de garages) ou du côté parc entre les arbres (mais haie !) Piste cyclable en trottoir le long du parc Voir coupe dans l'annexe 3, point g	AND
avenue Th. Verbeeck entre la rue Ysaye et la rue Henry	Vélos: ICR 6A Transports publics: De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -	Réaménagement des carrefours Rombaux et Henry: voir fiche Cf 1	AND
rue Henry	Vélos: - Transports publics: - Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -	Aménagement d'un rond-point au carrefour Itterbeek. Voir fiche Cf 2 à court terme: adaptation des feux et traversées piétonnes. Voir chap 9.1.2.:	RBC

Voie	Situation existante	Mesures	Par qui
rue de la Compétition	Vélos: Transports publics: De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -	Pistes marquées Carrefour S. Dupuis: voir chap 9.1.2.	RBC
chaussée d'Itterbeek entre la limite régionale et le Luizenmolen	Vélos: - Transports publics: De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: école	Aménagement du carrefour Itterbeek/Luizenmolen (voir fiche Cf 23) Aménagement abords d'école (école Van Belle), plans existent	AND
chaussée d'Itterbeek entre le Luizenmolen et la rue de la Compétition	Vélos: - Transports publics: bus 46, 75 et De Lijn Vitesse: - Autres:	Aménagement d'un rond-point au carrefour Itterbeek/Compétition/Henry (voir fiche Cf 2)	AND
avenue du Luizenmolen	Vélos: piste bidirectionnelle séparée de la circulation Transports publics: bus 46 et 75 (en partie) Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -	Modération des vitesses à l'aide de "coussins berlinois" et rétrécissements. Traitement des débouchés des rues Scherdmael et de Neerpede sur le Luizenmolen en plateaux surélevés Création d'une zone d'accueil et stationnement pour les équipements sportifs de Neerpede Voir chap 11.7.2	RBC
boulevard J. Bracops	Vélos: piste bidirectionnelle séparée de la circulation Transports publics: bus 46 et 75 (en partie) Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -	bande bus vers le Bd S. Dupuis	RBC
avenue M. Renard entre rond-point Lièvre et Frans Hals	Vélos: - Transports publics: bus 46 Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres:	A court terme, aménagement au carrefour Luther King (traversées piétonnes et modération vitesses). Voir Fiche Cf 25. A plus long terme: Réservation du rond-point Lièvre à l'accueil et stationnement des visiteurs de Neerpede + arrêt STIB bus 46. Voir chap 11.7.2	AND

Voie	Situation existante	Mesures	Par qui
Avenue Marius Renard entre Frans Hals et Debussy	Vélos: - Transports publics Tram 56 Vitesse Entre 50 et 70 km/h Autres : école	Aménagement du carrefour Debussy-Stassart Voir Fiche CF 5	
Avenue du Roi Soldat entre Debussy et Ysaye	Vélos: - Transports publics Tram 56 Vitesse Entre 50 et 70 km/h Autres :	Remise en état des voies de tram	STIB
boulevard J. Leemans	Vélos: bande suggérée dans chaque sens Transports publics: bus 98 et De Lijn Vitesse: plus de 70 km/h Autres: -		RBC

3.4. Circulation sur les collecteurs de quartier

L'option a été prise (phase 2) de permettre une circulation de transit (outre la desserte) dans un certain nombre de rues et avenues. Rappelons qu'il ne s'agit pas d'augmenter actuellement le trafic qui les emprunte mais de prendre des mesures pour limiter les incidences des reports de trafic qui pourraient se produire lors de la mise en zones 30 des quartiers voisins.

Les reports principaux auxquels on pourrait assister sont liés aux flux de transit que l'on observe actuellement selon l'itinéraire S. Dupuis – Démosthène – Graindor. La mise en zone 30 des quartiers traversés par ce flux demandera donc une étude assez fine, de façon à éviter de causer des nuisances inacceptables sur les collecteurs, voies habitées également.

Les mesures d'aménagement sur les collecteurs de quartier sont les suivantes:

Collecteur	Situation existante	Mesure à prendre
avenue Van Der Meeren 	Vélos: chemin mixte et piste existante dans le parc Transports publics: bus 49 et 89 Vitesse: entre 50 et 70 km/h mais incidence limitée Autres: -	Projet carrefour Liège/Paulsen, intégrer liaison cyclable entre parc et chemin mixte Priorité à la sécurité des piétons vers arrêt bus. Arrêt Peterbos sur élargissement de trottoir
avenue R. Berrewaerts 	Vélos: chemin mixte et piste existante dans le parc Transports publics: bus 49 et 89 Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -	Rétrécissement et piste cyclable séparée par une haie Projet carrefour Liège/Paulsen, intégrer liaison cyclable entre parc et chemin mixte Arrêt de bus avec avancée de trottoir
avenue de Scheut 	Vélos: Chemin mixte au rond-point des Vétérans Transports publics: De Lijn Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: Convois exceptionnels	Projet Square des Vétérans, intégrer chemin mixte Carrefour Scheut/Birmingham voir fiche Cf 12
avenue Fr. Malherbe	Vélos: - Transports publics: - Vitesse: 50 km/h Autres: -	Carrefour Scheut/Birmingham: voir fiche Cf 12

Collecteur	Situation existante	Mesure à prendre
<p>rue Scheutveld</p> 	<p>Vélos: - Transports publics: - Vitesse: 50 km/h Autres: -</p>	
<p>boulevard S. Dupuis entre le blv. Groeninckx-Demay et la rue Broeck</p> 	<p>Vélos: - Transports publics: - Vitesse: 50 km/h Autres: école</p>	<p>Plateau devant l'école communale Mise en évidence des accès au centre selon boucle (Carrefours Morjau et Demunter). Voir chap 11. Aménagement du carrefour Moerman-Champion. Voir Fiche Cf 26</p>
<p>rue Erasme</p>	<p>Vélos: - Transports publics: - Vitesse: 50 km/h Autres: -</p>	<p>Place du Droit: choix à faire (PCM = souligner le collecteur et dissuader le trafic dans Serment/Broeck)</p>
<p>rue J. Pavez</p> 	<p>Vélos: - Transports publics: - Vitesse: 50 km/h Autres: -</p>	<p>Choix à faire en fonction de la Pl. du Droit : soit laisser Pavez à double sens, soit mettre Pavez et Serment à sens unique opposés</p>

Collecteur	Situation existante	Mesure à prendre
<p>rue d'Aumale entre la rue J. Broeren et la rue J. Pavez</p> 	<p>Vélos: - Transports publics: - Vitesse: 50 km/h Autres: -</p>	<p>Plateau au carrefour Pavez-Grefe</p>
<p>rue Walcourt entre la ch. de Mons et la rue H. Deleers</p> 	<p>Vélos: - Transports publics: - Vitesse: 50 km/h Autres: -</p>	<p>Rond-point au carrefour Deleers/Walcourt. Voir fiche Cf 7</p>
<p>rue H. Deleers</p> 	<p>Vélos: - Transports publics: - Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -</p>	<p>Place Bizet: voir chap 11.8 Carrefour Walcourt: voir fiche Cf 7. Carrefour Deleers/Van Kalken . Voir fiche Cf 6.</p>
<p>boulevard J. Leemans entre la route de Lennik et le blv. Simonet</p>	<p>Vélos: - Transports publics: - Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: -</p>	

Collecteur	Situation existante	Mesure à prendre
<p>rue Van Lint</p> 	<p>Vélos: - Transports publics: tram 56 Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: école</p>	<p>Abord d'école à traiter. Extensions de trottoirs au coin Instruction Raccord avec aménagement ch. de Mons (projet Région)</p>
<p>rue de Fiennes</p> 	<p>Vélos: - Transports publics: tram 56 Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres: école</p>	<p>Arrêts tram sur élargissement de trottoirs Abords d'école à traiter. Projet contrat de quartier Pequeur-Aviation</p>
<p>rue de Neerpede</p> 	<p>Vélos: ICR 6a Transports publics: bus 46 Vitesse: 50 km/h Autres: abord école réalisé (carrefour Vaneuken)</p>	<p>Placette à aménager au carrefour Vigne-Tollenaere. Voir fiche Cf 21 Débouché sur rond point Rombaux en projet.</p>

Collecteur	Situation existante	Mesure à prendre
<p>ru de la Procession</p> 	<p>Vélos: - Transports publics: bus 46 et de Lijn Vitesse: 50 km/h Autres: abord d'école réalisé (carrefour Doct. Jacobs) + plateau</p>	<p>Inversion du sens de circulation Aménagement d'entrée, Pl. de Linde. Voir Fiche Cf 22</p>
<p>rue Bertaux</p> 	<p>Vélos: Transports publics: bus 46 et De Lijn Vitesse: 50 km/h Autres: école</p>	<p>Inversion du sens de circulation Extensions de trottoirs aux carrefours Procession et Meir Plateau devant l'école</p>
<p>avenue du Roi Soldat</p>	<p>Vélos: Transports publics: tram 56 Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres:</p>	<p>(Projet de piste cyclable bidirectionnelle sur trottoir côté parc entre Meir et Ysaye)</p>
<p>avenue P. Jansson entre Meir et Démocratie</p> 	<p>Vélos: Transports publics: tram 56, bus 46 et 49 Vitesse: 50 km/h Autres: commerces</p>	<p>Tram 56 à double sens</p>

Collecteur	Situation existante	Mesure à prendre
<p> rue de Veeweyde</p> 	<p>Vélos: Transports publics: tram 56, bus 46 et 49 et de Lijn Vitesse: 50 km/h Autres: écoles</p>	<p>Plateaux devant les écoles Enlèvement des voies de tram. Réaménagement du carrefour Limbourg (sans feux).</p>
<p> rue de la Démocratie</p> 	<p>Vélos: Transports publics: bus De lijn Vitesse: 50 km/h Autres: écoles</p>	<p>Bus De Lijn dans un seul sens (vers ch. De Mons) Zone 30 dans la section où se trouve l'école (réalisée). Feux au carrefour chaussée de Mons</p>
<p> rue de la Gaité</p>	<p>Vélos: Transports publics: Vitesse: entre 50 et 70 km/h Autres:</p>	<p>Itinéraire Cyclable Communal Bus De Lijn vers Pl. De la Vaillance Plateau au carrefour Rauter Effet de porte ralentisseur au carrefour chaussée de Mons.</p>
<p> rue des Déportés anderlechtois</p> 	<p>Vélos: - Transports publics: - Vitesse: 50 km/h Autres: -</p>	<p>Bus De Lijn vers Pl. De la Vaillance Plateau au carrefour Rauter</p>

3.5. Plan de circulation

La carte 26 présente les modifications de sens de circulation. Il s'agit souvent de mettre des rues fort étroites à sens unique parce que le croisement des voitures est très difficile actuellement.

Les mises à sens unique visent également à réduire la circulation de transit dans des rues locales.

Pour le centre communal les modifications proposées visent à améliorer l'accessibilité en voiture et à permettre de contourner la Place de la Vaillance par une boucle complète donnant accès aux parkings. Voir chap 11.1.

D'autres modifications de sens seront proposées, notamment dans le cadre d'études pour l'instauration des zones 30 ou en fonction de propositions élaborées par les habitants, comme ce fut le cas pour le quartier Jacques Brel.

Procédure pour la modification des sens de circulation dans les voies locales

La mise à sens unique de petites rues de quartier complique les trajets des riverains, voire l'accessibilité de commerces de quartier. Il ne faut donc l'envisager que si c'est jugé nécessaire pour l'une ou l'autre raison. Il faut éviter d'intervenir sur base d'une demande assez isolée et d'imposer une mesure finalement "demandée par personne" lorsqu'il n'y a pas de problème grave à résoudre.

L'enquête publique a montré que certaines propositions de sens uniques, reprises sur la carte 26d, qui sont cohérentes avec les options du PCM, étaient basées sur des demandes de quelques habitants, sans être souhaitées par la majorité.

La commune décide donc d'adopter une démarche participative pour les mesures de ce type:

1. Un document toutes boîtes distribué dans le quartier concerné présentera la proposition (quoi; pourquoi, comment et quand) et invitera les habitants à faire part de leurs remarques éventuelles avant une date déterminée.
2. Sur base des remarques des citoyens, la commune décidera de réaliser la proposition, de l'adapter ou de ne pas intervenir.
3. Un toutes boîtes (ou article dans l'Anderlecht contact) informera les citoyens de la suite donnée.
4. Mise en œuvre.

Pour les mesures visant à résoudre un problème reconnu de trafic de transit ou de sécurité routière, la commune adoptera la démarche suivante::

1. document toutes boîtes distribué dans le quartier concerné, présentant la proposition (quoi; pourquoi, comment et quand). Délai de réaction permettant les adaptations mineures éventuelles du projet.
2. Mise en œuvre.

3.6. Instauration des zones 30

La Figure de la page suivante localise les périmètres dans lesquels le statut de zone 30 sera instauré progressivement ainsi que les zones 30 prioritaires, selon le Schéma directeur Zones 30 .

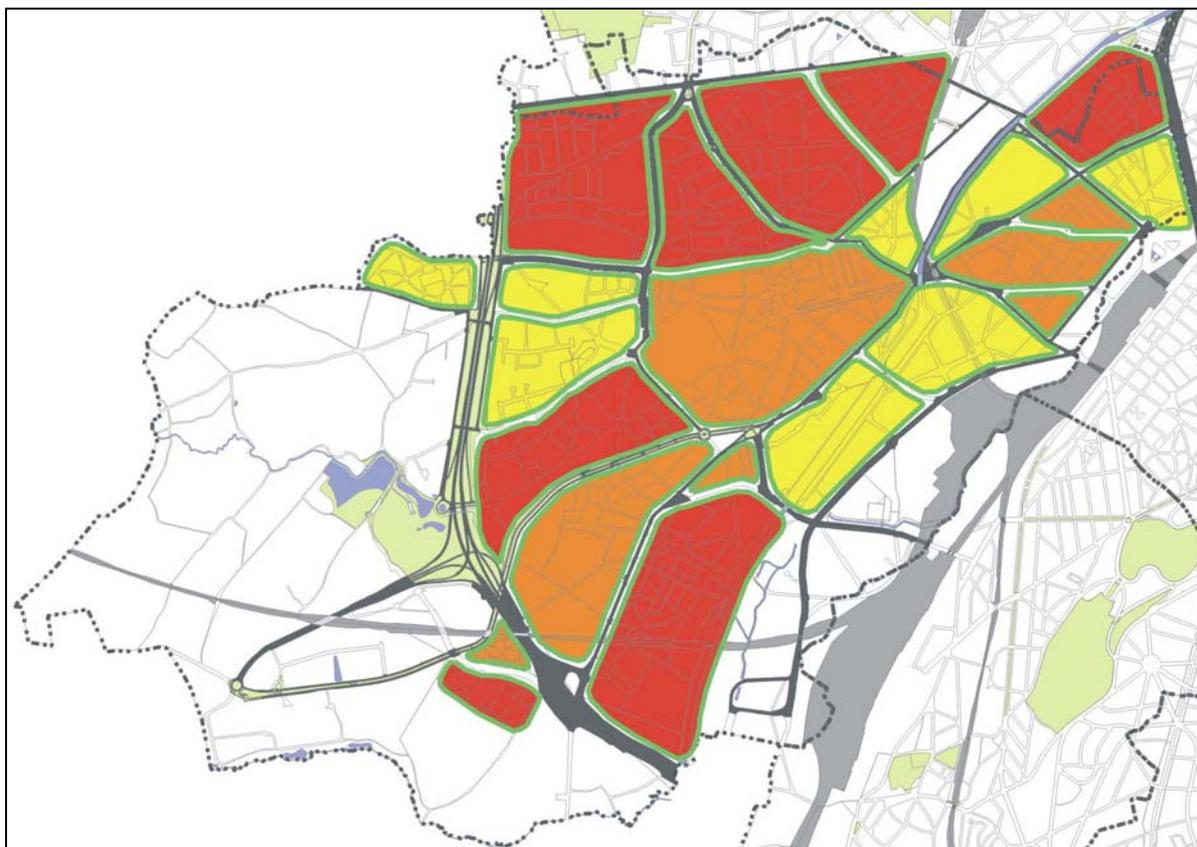
Le tableau présente l'avancement des projets et/ou les points particuliers à étudier.

Zone 30	
Quartier Brel-Graindor	Mise à l'essai de sens uniques en automne 2004 – voir carte 24 Placement possible des panneaux Zone 30 sans mesures d'aménagement
La Roue	Modification de sens de circulation. Voir carte 24 Plans d'aménagement existent.
Vogelzang	Aménagements légers programmés. (Cf concertation publique d'octobre 2004)
Quartier Rosée	Aménagements nécessaires réalisés.
Quartier Moortebeek	Modérer le trafic et surtout la vitesse dans la rue Willemijns (lié à gestion des accès parking WSA)
Quartier Groeninckx-De-may - Prince de Liège	Trafic de transit Démosthène à contrer, ou réduire sa vitesse
Quartier Herbette	Trafic de transit Démosthène à contrer, ou réduire sa vitesse
Quartier Etangs	Projet à l'étude

3.6.1 Méthode d'approche

Les mesures de dissuasion du trafic dans les zones 30 doivent tenir compte des besoins d'accès aux entreprises, écoles, commerces qui s'y trouvent.

Exemple: dans le quartier Jacques Brel, l'accès des poids lourds desservant les entreprises a été pris en compte par le maintien d'une boucle Verheyden-De Naeyer. L'accès des ambulances à la clinique a également conditionné les sens de circulation.



- priorité 1
- priorité 2
- priorité 3

Remarques

Pour le quartier situé au Nord de la chaussée de Ninove, la mise en zone 30 demande l'intervention de la Commune de Molenbeek. Celle-ci est d'accord quant au principe de la zone 30 "transfrontalière" mais ne prévoit pas les travaux nécessaires à court terme.

Pour Neerpede, il est prévu de réaliser des aménagements de type zone 30 en différents endroits, sans instaurer une zone 30 à proprement parler. Voir chap 11.7.

3.6.2 Aménagements nécessaires

La réglementation sur les zones 30 s'est assouplie en avril 2004 ¹.

Les entrées de zones 30 doivent être clairement reconnaissables, par la disposition des lieux, par un aménagement ou par les deux. Elles ne doivent plus nécessairement faire l'objet d'un aménagement si l'aspect visuel (rue étroite par exemple) exprime qu'il s'agit d'une rue où la vitesse de 30 km/h est logique. La réglementation ne prévoit plus non plus la nécessité de réduire autant que possible le trafic de passage. On peut donc mettre en zone 30 des rues dans lesquelles le trafic reste relativement important, pour autant qu'il s'écoule à vitesse réduite (grâce à des aménagements si nécessaire).

¹ L'Arrêté royal modifiant le code de la route (AR du 26 avril 2004, MB 30 avril 2004) a abrogé l'AR du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'instauration des zones 30. voir aussi l'AM du 26 avril 2004 (code du Gestionnaire)

Il reste vrai que la politique de réduction du trafic auto par la promotion des autres modes de déplacement (option du PCM, comme du Plan Iris) exige de prendre des mesures de dissuasion du trafic automobile sur les voies principales comme sur les voies locales. Les moyens changent et la zone 30 est le moyen préférentiel pour les voies de quartier, y compris les collecteurs.

Des aménagements modérateurs de vitesse seront donc nécessaires en certains endroits et des mesures de circulation (sens uniques limités notamment) seront nécessaires pour dissuader le trafic de transit.

4. STATIONNEMENT

4.1. Parkings relais Erasme et CERIA

La création de ces deux parkings vise à la fois à favoriser l'utilisation du métro par les navetteurs et à accueillir les voitures garées actuellement près des autres stations de métro.

Voir les chap et 11.5.1 et 11.6.1.

4.2. Gestion du stationnement dans les quartiers

4.2.1 Concept général

Objectifs de la gestion du stationnement:

- permettre autant que possible aux habitants de se garer dans le quartier de domicile ou résidence) → valeur et confort de l'habitat en ville
- affecter le mieux possible les places en voirie en fonction des besoins parfois concurrents → vitalité économique de la commune
- inciter les citoyens à choisir le mode de transport le plus approprié pour chaque déplacement → priorité à ceux qui doivent utiliser une voiture.

Selon les quartiers (ou selon les rues dans certains cas) il y a concurrence entre différents utilisateurs des places de parking:

- habitants
- employés des pme et indépendants pour qui la voiture est un outil de travail
- navetteurs (employés des entreprises, des commerces, des bureaux, des écoles, usagers du Métro,...)
- visiteurs (clients des commerces, visiteurs des bureaux, des habitants, de la Maison d'Erasme, ...)

Il est proposé d'accorder une priorité au stationnement des habitants, dans leur quartier de résidence. Toutefois, dans quelques sections de rues, il est (ou pourrait devenir) prioritaire de favoriser le fonctionnement de l'activité économique. Dans ce cas on n'accorde pas de priorité pour le stationnement des habitants durant la journée.

4.2.2 Un système souple, évolutif, informatisé

Les besoins de stationnement évoluent et évolueront encore. La Commune se basera sur les recommandations qui seront formulées par la conférence des Bourgmestres, en concertation avec la Région, pour fixer les tarifs et modalités d'abonnements à instaurer.

La **simplicité** étant essentielle pour la bonne compréhension par les citoyens, on adoptera le **vocabulaire** qui se répand dans la Région, à savoir

- Zone rouge: stationnement payant, max 2h²; pas d'exceptions (sauf personnes handicapées)
- Zone verte stationnement payant, max 3h30³, exceptions pour les résidents et autres abonnés éventuels)
- Zone bleue (au sens du Code de la Route): stationnement gratuit, max 2 h

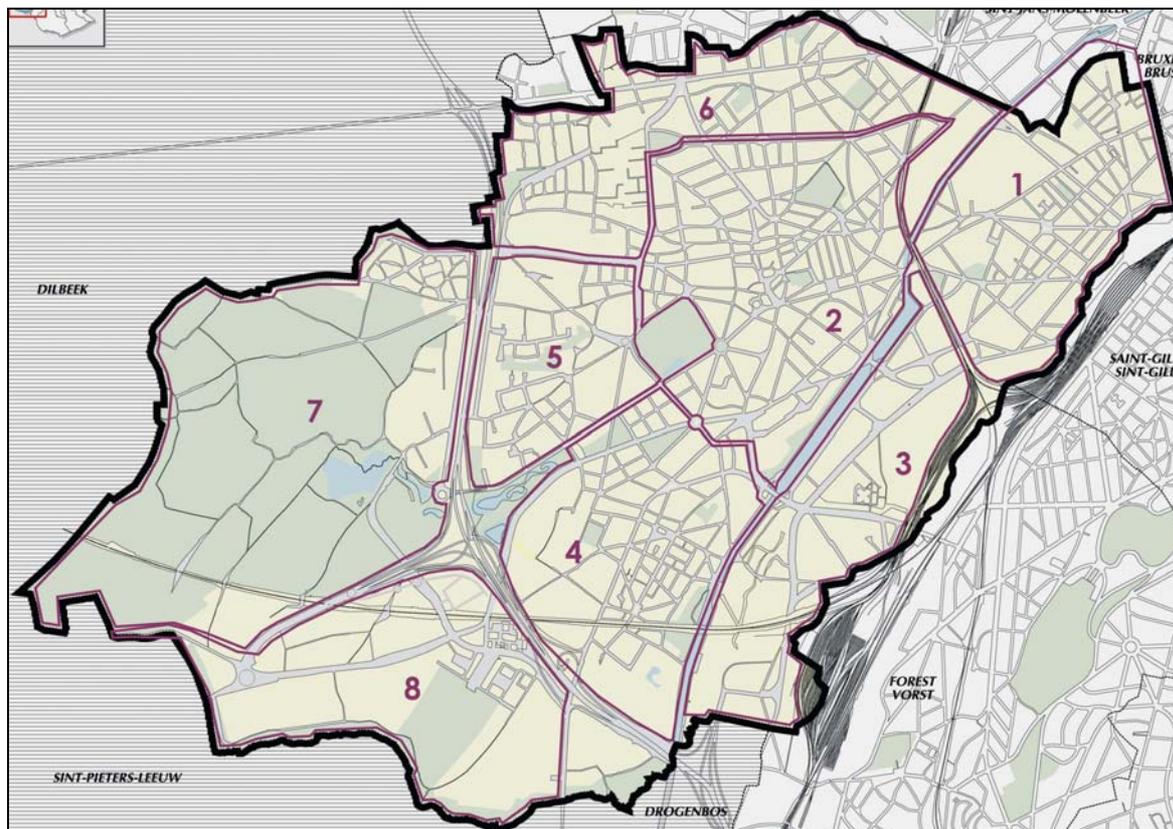
² au-delà de cette période, le tarif forfaitaire de 12 € environ est supposé choisi par le conducteur.

³ idem

On instaurera une **carte "résident"**, délivrée aux personnes habitant ou résidant à Anderlecht, dans les zones vertes et bleues.

Compte tenu de l'étendue de la Commune d'Anderlecht, la carte de résident ne permettra de stationner librement que dans le quartier de résidence. Permettre à tous les habitants du quartier Vaillance de se garer gratuitement à Cureghem, par exemple, serait en effet contraire à l'intention de favoriser l'utilisation réfléchie de la voiture.

Pour cela, la Figure ci-après propose un découpage de la Commune en (grandes) zones (dont certaines ne seront sans doute jamais concernées par le stationnement payant).



a. Différences entre stationnement payant et zone bleue:

Stationnement payant	Zone bleue
	
Payant dès la première minute (souplesse toutefois, liée aux instructions de contrôle)	Gratuit pendant la plage autorisée
Porte sur une zone relativement étendue (minimum 15 pl.).	<div style="display: flex; align-items: center;">  <div> <p>Peut ne porter que sur une ou quelques places de parking</p> <p>→ permet d'empêcher le stationnement ventouse près d'un commerce de passage, par exemple</p> </div> </div>
Effet de report sur les rues autour : + fort car P payant	Report sur les rues autour en fonction des contrôles de la zone bleue
Durée max autorisée est fixée assez souplesment par la commune et affichée sur le ticket de stationnement (max 2h en zone rouge ou 3h30 en zone verte habituellement)	La durée max autorisable est de 30, 60, 90 ou 120 minutes (<u>Max 2 heures</u>) Minimum 30 minutes
Plages horaires fixées par la commune. Importance d'une certaine uniformité dans la commune (bonne compréhension par les utilisateurs). Sauf mention contraire, la plage horaire est 09h – 18h. Souvent interruption d'1 heure entre 12h00 et 13h30	Idem
Jours d'application: lundi-samedi habituellement, sauf mention contraire Indiqué sur les horodateurs	Idem Indiqué sur les signaux
Le tarif dissuade de "consommer" la durée max autorisée → rotation plus rapide	
Investissement communal important mais coût de gestion/contrôle supporté en principe par les utilisateurs	Investissement communal réduit mais coût du contrôle financé uniquement par les voitures ventouses. Convient pour éviter voitures ventouses liée au Métro dans quartiers résidentiels (contrôles sporadiques).

b. Les abonnements

Plus la zone de stationnement payant est étendue, plus la situation devient difficile pour ceux qui ont besoin de leur voiture pour leurs activités professionnelles.

D'où la proposition d'instaurer des formules d'abonnements, délivrées sous certaines conditions et à des tarifs plus ou moins avantageux. On devra toutefois limiter le nombre d'abonnements, pour éviter de "tuer" le système mis en place !

L'abonnement procure un droit de stationnement valable 24h/24 dans les zones vertes ou bleues, mais aucun droit dans les zones rouges.

4.2.3 Lieux de gestion du stationnement

La carte 30 présente les mesures de gestion qui sont souhaitables actuellement et celles qui deviendront probablement nécessaires par la suite.

Mesures souhaitables dès à présent:

- Centre communal: zone verte et extensions en zone bleue
- Quartier Brel-Graindor: zone verte près de la clinique et zone bleue dans les rues derrière la clinique
- Abords de l'hôpital Bracops: zone verte
- Chaussée de Ninove: zone bleue (accessibilité commerces)
- Place Bizet et chaussée de Mons: zone bleue
- Cureghem: zone verte couvrant les sections de rues commerçantes et zone rouge sur une partie de la Place du Conseil, pour réserver des places aux visiteurs de la maison communale (cérémonies, mariages, ...).
- La Roue: zone bleue aux abords de la station de métro, sur une distance de 200 m environ.
- Proximité du CERIA-COOVI: zone bleue sur certaines sections de rues, devant les maisons. Stationnement libre ailleurs.
- Zone bleue devant le cimetière Vogelenzang, le long de la berme centrale (parking libre sur les côtés).
- Quartier Clos des Asters. Zone bleue (abords du Foyer Anderlechtois).

Mesures prévisibles, à instaurer selon l'évolution de la situation:

- Zone bleue ou extension de la zone verte sur les autres rues du quartier de Cureghem
- Quartier Stellaires: suivre l'évolution de la situation (stationnement des utilisateurs du métro)

Des **extensions** seront à envisager selon l'évaluation qui sera faite des résultats obtenus et sur base de nouveaux éléments (par exemple si les Parkings Métro redevenaient payants).

Mise en œuvre:

Compte tenu des moyens à mettre en œuvre pour installer les horodateurs et mettre en place le service de contrôle, la Commune décide de procéder selon le programme suivant:

- Mise en place du service communal de contrôle du stationnement;
- Contrôles réguliers de la zone bleue existant dans le quartier Wayez à l'aide de ces agents communaux.

- Instauration progressive des horodateurs et extensions des zones bleues dans les quartiers, selon l'ordre suivant:
 1. Centre Wayez – Vaillance
 2. Abords des deux cliniques
 3. Cureghem et chaussée de Mons (La Roue)
 4. Les autres zones bleues et vertes.

4.3. Zones de livraison pour les entreprises et commerces



L'installation de zones de livraison est proposée en différents endroits.

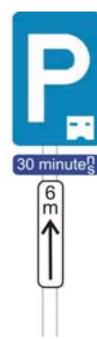
Un programme à poursuivre sur la base des demandes d'entreprises et d'indépendants.

Attention: ces zones ne permettent pas à des clients de stationner pour faire une petite course.

4.4. Zones de stationnement de courte durée



Le contrôle doit être effectué par la police; il faut deux passages sur place pour constater l'infraction.



Contrôle par agent administratif
Un seul passage sur place est nécessaire (disque non placé ou durée dépassée). Durées de stationnement uniquement par tranches de 30 minutes.

4.5. Places de Parking pour PMR

Il s'agit d'une mesure cruciale pour la mobilité et la vie quotidienne des PMR.

L'option appelle également un contrôle particulièrement régulier de ces places ainsi qu'une attention suivie de la part des services communaux lors de travaux de voirie, de fermeture de rues pour des manifestations, etc...

Il est proposé d'aménager 1 place de parking PMR pour 50 places en voirie, mais de tripler ce quota (3 pl PMR pour 50 pl.) sur des Parkings de grandes dimensions (P Vaillance, P Résistance, ...).

Les emplacements réservés doivent également être localisés sur des itinéraires praticables.

Il faut réserver les places de parking près des bâtiments accessibles au public où des PMR se rendent très régulièrement, à moins que ces bâtiments ne disposent d'un parking accessible.

Près du domicile et du lieu de travail des PMR, des places doivent également être réservées (à traiter au cas par cas, selon les besoins des personnes, la disposition d'un garage, etc...).

4.6. Stationnement des camions en des endroits adaptés

Les cinq emplacements dédiés au stationnement de longue durée des camions semblent donner satisfaction actuellement: rue du Sel, rue des Goujons, Bd Industriel (2 zones), Bd Simonet)

La démarche sera poursuivie, selon les plaintes éventuelles d'habitants

4.7. Usage mixte des parkings

L'utilisation mixte des parkings (pour les employés et clients, le jour, pour les habitants, clients des restaurants etc... le samedi et durant la nuit) est une solution à développer pour gérer au mieux l'espace disponible.

Il faut l'envisager dès avant la construction de nouveaux ensembles de bureaux, de commerces ou d'entreprises. Les renouvellements de permis d'exploiter et l'élaboration des P.D.E. sont des occasions de se poser la question.

5. TRANSPORTS PUBLICS

5.1. Mettre en service les stations RER CERIA et Cureghem

La station CERIA est la première station en entrée de la Région sur la ligne d'Alost. Outre le nombre d'emplois situés dans un rayon de 800 m, cette station permet les correspondances avec le Métro et la future ligne RER Bus de la chaussée de Mons. vers le centre et vers la périphérie proche. Elle permet notamment de se rendre dans les bureaux de la route de Lennik et à l'hôpital Erasme où l'on sait qu'une partie importante des employés et visiteurs provient de la Région flamande.

La station Cureghem se situe au centre d'un quartier en évolution, s'étendant des deux côtés du canal, où l'on pourrait assister à une forte croissance du nombre d'emplois. Elle permet des correspondances avec plusieurs lignes de tram et de bus du réseau urbain et régional.

Petite Ile, l'autre station prévue sur la ligne 28, selon le PRAS, a un potentiel moindre et se situe à petite distance de Cureghem. La préférence se porte donc sur la station Cureghem. La commune fera les démarches nécessaires pour que cette station soit inscrite dans le prochain plan d'exploitation RER qui sera adopté conjointement par la SNCB et la Région (horizon 2012).

5.2. Accompagner les nouvelles lignes de bus et tram

La Commune aura une attitude proactive, dans ses domaines de compétences. Il s'agira de permettre le meilleur usage des lignes par les habitants et personnes travaillant à Anderlecht et de limiter ou gérer les incidences que peuvent avoir les nouvelles lignes (bruit, stationnement ventouse, par exemple).

L'avenir de la ligne de tram 56 ne fait pas partie du PCM. Le tracé qui sera adopté et les modifications éventuelles des lignes de bus qui en découleront font l'objet d'un débat distinct, mené entre la Commune, la STIB et la Région.

Il est décidé toutefois que le tram 56 venant de Debussy empruntera l'av. Janson et non plus les av. Limbourg et de Veeweyde, en direction de la Place de la Vaillance.

5.3. Nouveaux trajets des bus dans le centre communal

Voir chap 11.1.6

5.4. Instaurer une nouvelle ligne de bus "Nord-Sud" interquartier

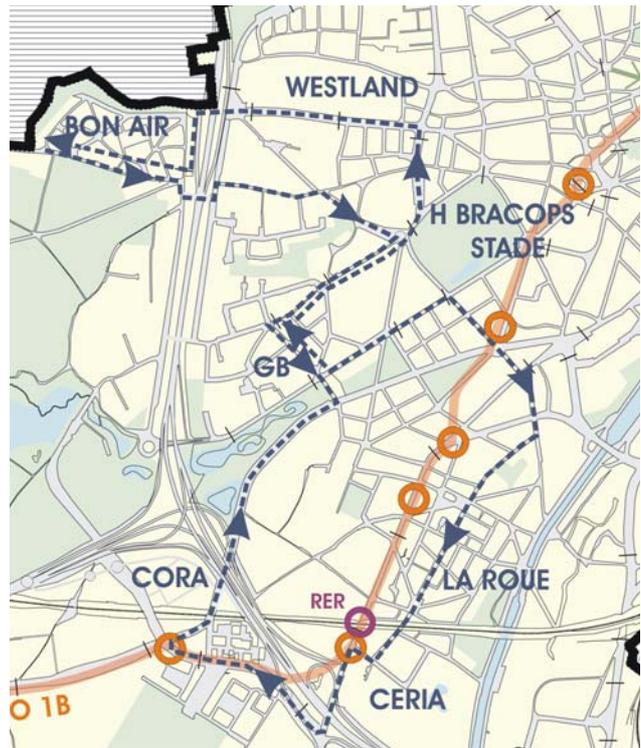
La mesure vise à faciliter les déplacements entre les quartiers La Roue et Bon Air via des pôles importants tels que le Cora, l'hôpital Bracops, l'école technique de l'av. Marius Renard qui fonctionne avec le CERIA et le Westland Shopping Center. La ligne doit avoir un contact avec le Métro; un contact avec le bus 49 augmenterait également son potentiel clients (connexions vers Molenbeek et Forest)

Plusieurs itinéraires sont possibles; le choix dépendra évidemment de l'itinéraire du tram 56 et par conséquent du bus 46 (desserte du quartier des Etangs-Itterbeek).



Même tracé dans les deux sens.
(à vérifier en fonction du plan Zone 30 à l'étude)

Autre tracé



Itinéraire en 8 avec section commune à F. Hals, permettant de changer de sens selon sa destination. Contact avec le bus 49 à Verdi.

Figure 1: liaison La Roue-Bon Air

L'exploitation à l'aide de petits bus doit être envisagée car elle présenterait de gros avantages dans les quartiers résidentiels traversés.

5.5. Améliorer l'accessibilité du quartier Erasme en transport public

Le prolongement récent du métro jusqu'à Erasme ne répond que partiellement à la demande, compte tenu de la provenance des personnes travaillant dans ce quartier. L'instauration d'une ligne régulière entre Ixelles, Uccle et Erasme (98 amélioré) paraît nécessaire. L'accessibilité du quartier en transport public doit être renforcée, tant pour les personnes venant de la Région que de la périphérie. La station RER CERIA améliorera l'accessibilité du site (correspondance métro)

De Lijn annonce le renforcement des fréquences des lignes venant de Halle.

Voir chap 11.6

5.6. Priorité de passage au feu

Plusieurs carrefours à feu pourraient accorder une priorité de passage aux transports publics. Voir chap 9.

5.7. Aménagement des arrêts

Cette mesure vise à améliorer le confort des clients des transports publics en leur permettant de monter et descendre facilement du tram ou du bus. L'arrêt en bordure d'une avancée de trottoir facilite également l'arrivée et le départ du bus (gain de temps) et évite de secouer les passagers à bord (confort). Enfin, un arrêt en avancée de trottoir a une longueur de 15 m au lieu de 30, ce qui permet souvent de récupérer quelques places de parking.

La carte 29 localise les arrêts de la STIB pour lesquels une avancée de trottoir est souhaitable et ceux pour lesquels l'amélioration s'inscrit dans un projet plus global.



Arrêt Veeweyde, stationnement sur arrêt.



Avancée de trottoir, l'arrêt reste libre.

6. CARSHARING

Le carsharing (voitures partagées) permet à des habitants ou des entreprises installées dans le quartier bien desservi par les transports publics de se passer de voitures personnelle, tout en ayant une voiture à disposition lorsqu'ils en ont besoin. Cela permet notamment de réduire le nombre de voitures en stationnement dans des quartiers à forte pression de stationnement.

Selon la société Cambio, premier opérateur de carsharing à Bruxelles, le quartier du Triangle se prêterait bien à l'installation d'une station au printemps 2005, pour les raisons suivantes:

- densité de l'habitat
- Bonne desserte en transport public
- Mixité habitat-entreprises
- Proximité de la station de carsharing Fontainas, dont l'installation est programmée.

Une deuxième station pourrait être installée à la Place de la Vaillance, dans une phase ultérieure.

7. CIRCULATION DES PIETONS

7.1. Sécuriser les traversées piétonnes

La première mesure proposée porte sur les traversées de chaussées, aux carrefours et à certains points situés en dehors de carrefours. Il s'agit de tracer des passages pour piétons, avec avancées de trottoirs (et îlot central dans certains cas) et d'abaisser les bordures pour l'accessibilité des PMR.

La commune entreprendra à court terme une action de traçage de passages pour piétons aux nombreux carrefours qui n'en comportent pas. Les priorités sont les suivantes:

- les voies connaissant le plus de trafic (voies interquartier et collecteurs de quartier): un passage pour piétons doit être aménagé à chaque débouché de voie locale;
- les abords d'écoles
- les autres endroits fort fréquentés (centre communal, noyaux commerciaux, arrêts de transport public, ...)

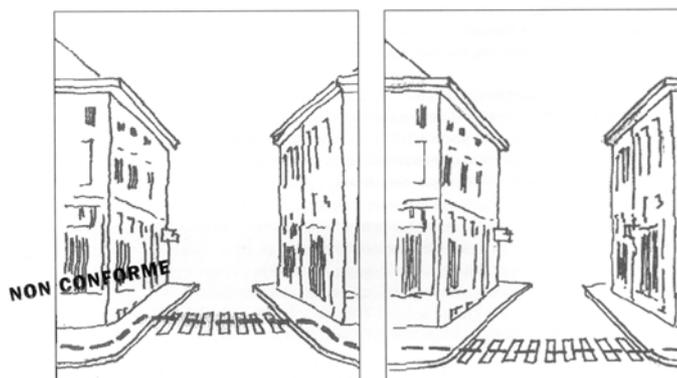
L'utilisateur dont il faut tenir compte ici est le chaisard (personne en fauteuil roulant) et, autant que possible, la personne malvoyante (dont le handicap demande des équipements spécifiques).

Les carrefours cités au chapitre 2.1 sont importants pour la sécurité des piétons. D'autres endroits sont à ajouter : Place de la Vaillance, place Bizet, Place du Conseil, Square Vandervelde, la chaussée de Mons, la chaussée de Ninove.

Voici quelques principes à appliquer dans l'aménagement des traversées.

7.1.1 Position des traversées piétonnes

Les traversées piétonnes doivent en principe être établies dans le prolongement du cheminement libre des voies de circulation piétonne. (cf Règlement Régional d'Urbanisme)



Attention : Parfois l'aménagement de lignes guides aveugles demande de déroger à cette prescription.

7.1.2 Elargissement de trottoir

Lorsque la chaussée comporte une zone permanente de stationnement adjacente au trottoir, celui-ci est élargi au droit des traversées piétonnes de manière à améliorer la sécurité des piétons. (RRU).

7.2. Poursuivre la rénovation des trottoirs

Un certain nombre d'endroits posent problème (revêtement non stabilisé, défoncements, largeur insuffisante, stationnement sur le trottoir, ...) et doivent être améliorés.

La Commune a fait réaliser un inventaire des trottoirs qui lui permet de programmer les interventions de réparation / réfection de trottoirs.

7.3. Promouvoir la marche pour aller à l'école

De nombreux élèves rentrent de l'école à pied. Le matin, une partie d'entre eux arrive en voiture, ce qui contribue à l'encombrement des rues (surtout dans le centre) et à l'inconfort des piétons et (rares) cyclistes. L'option consiste à tenter de rompre ce cercle vicieux en sécurisant les trajets vers les écoles (patrouilleurs scolaires, rangs, etc...) et en incitant les élèves à venir à pied le matin.

Voir l'état des projets d'aménagement aux abords d'écoles au chap 2.2.

7.4. Penser PMR

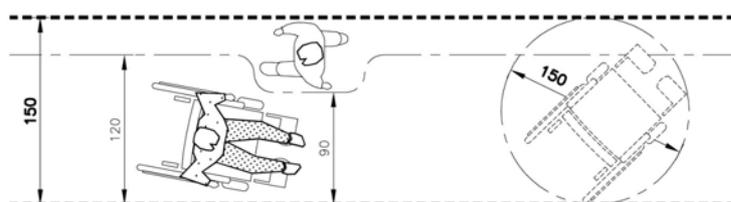
Dans tous les aménagements de voirie il faut prendre en compte les personnes à mobilité réduite, notamment les personnes en fauteuil roulant.

Le respect de certaines normes (très strictes !) est cruciale pour permettre à ces personnes de se déplacer dans la Commune.

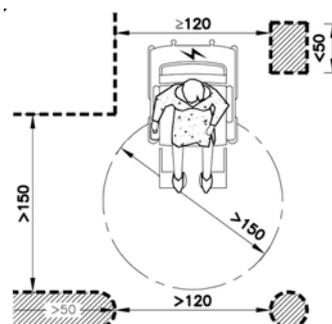
7.4.1 Prise en compte des personnes en fauteuil roulant

a. Des cheminements libres d'obstacles

Toutes les rues doivent comporter un trottoir praticable. Celui-ci doit offrir une largeur libre de 1,50m minimum permettant une circulation aisée des usagers, le déplacement d'un fauteuil roulant et le croisement de celui-ci avec d'autres piétons. Cette largeur est également indispensable pour permettre le demi-tour d'un fauteuil roulant. Les obstacles à contourner sont, par exemple, les poteaux, feux de signalisation, cabines téléphoniques, poubelles, panneaux publicitaires, terrasses HORECA, arbres mal localisés, abris de bus...



© anlh-cooparch

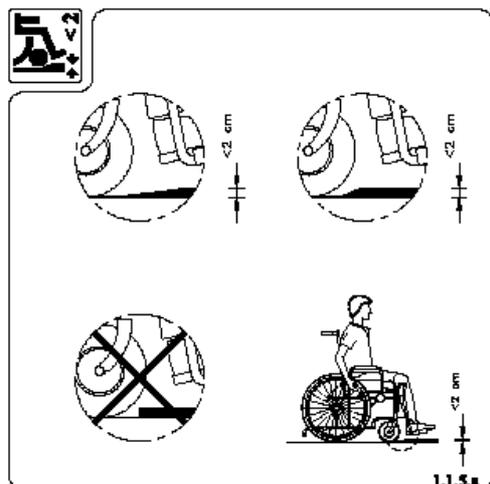


© anlh-cooparch

La largeur du cheminement libre ne peut être réduite que localement, sur une courte distance

b. Les bordures

La hauteur maximale des bordures entre le fond du filet d'eau et le trottoir doit être de 2 cm.



© anlh-cooparch



La chaise roulante ne peut pas franchir un ressaut de plus de 2 cm.

7.4.2 Prise en compte des malvoyants aux traversées

La personne malvoyante suit les alignements (immeubles, jardinets, ...) en balayant le sol avec sa canne jusqu'à ce qu'elle rencontre une ligne de conduite (dalles striées). Les dalles striées vont lui permettre de rejoindre la traversée et de s'orienter pour traverser.

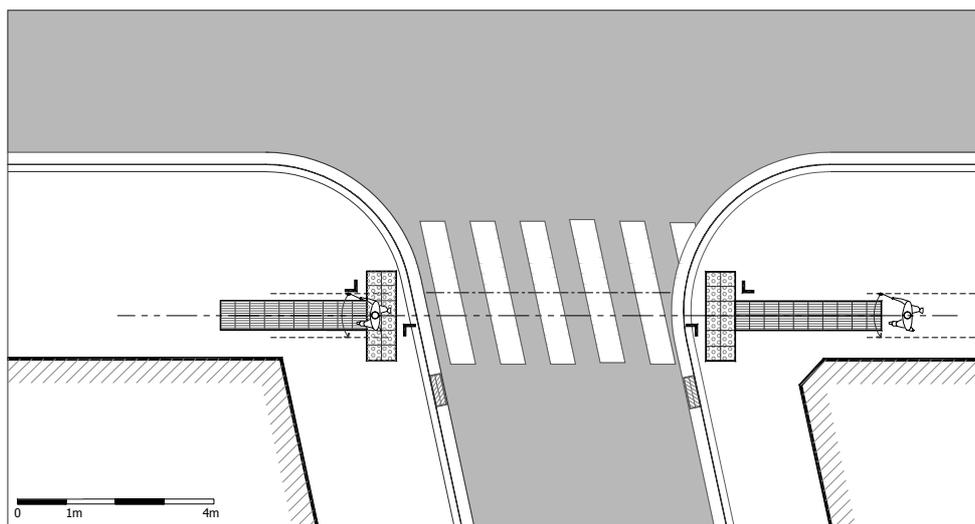
La ligne de conduite striée a donc deux objectifs :

1. guider la personne vers la traversée;
2. l'orienter en lui indiquant la direction de la traversée piétonne.

La personne malvoyante a appris à s'orienter selon un axe parallèle au sens de sa marche. Elle est capable de garder sa trajectoire sans grande déviation sur une longueur d'environ 20 m.

Après la traversée, la personne poursuit son chemin en balayant le sol de droite à gauche avec sa canne.

Dans le cas d'une traversée oblique, la ligne de conduite n'est donc pas perpendiculaire à la bordure et la ligne de vigilance n'est pas parallèle à la bordure.



Chaussée de Mons, carrefour rue des Droits de l'Homme.

Traversée bien traitée pour les aveugles.

Dalle en caoutchouc indiquant l'arrêt de bus (position de la porte avant du bus arrêté).

NB: Dalle en caoutchouc déchaussée mais remise en état depuis lors.



Station de Métro La Roue:

Bordure trop haute par rapport à la chaussée. Une personne en fauteuil roulant ne peut pas franchir un ressaut de plus de 2 cm. La Région procédera aux travaux d'adaptation nécessaires.



La bordure a une pente trop importante et l'orientation de la bordure dirige le PMR vers la chaussée et non dans l'axe du passage piéton. On utilise de préférence les bordures de ce type dans les sections droites.

7.4.3 Itinéraires prioritaires

Il est proposé de répondre par priorité aux besoins des personnes handicapées:

- vivant au centre Facere (Erasme). La Commune travaille sur ce projet avec le centre FACERE
- travaillant à "Travail et Vie", sur la Digue du Canal (voir Fiche 13)
- travaillant chez « Travco » au Quai Fernand Demets (voir Fiche 25)

8. CIRCULATION DES CYCLISTES

Un objectif du PCM est de développer la pratique du vélo, en tant que mode alternatif à la voiture, pour des déplacements dans un rayon de 3 à 5 km environ. Pour ce faire, les mesures suivantes seront mises en oeuvre.

8.1. Actions de promotion du vélo

8.1.1 Ramassage scolaire à vélo

Le relief est généralement doux et les écoles sont nombreuses dans le centre communal. (4.000 élèves). Lors d'une enquête de la cellule Mobilité auprès des élèves des écoles, le souhait de faire les trajets à vélo s'est clairement manifesté.

L'école Notre-Dame de la rue Dr Jacobs s'est engagée à tenter de mettre en place un système de ramassage à vélo. Ce système pourrait servir à des élèves fréquentant d'autres écoles du centre.

La mise en place d'un ramassage scolaire à vélo apparaît comme un outil prioritaire pour encourager la pratique du vélo. Il semble être un bon moyen pour susciter l'intérêt des habitants pour la pratique du vélo. Il peut être mis en œuvre à Anderlecht sur plusieurs itinéraires, avant même la réalisation d'itinéraires cyclables si l'encadrement du groupe d'enfants leur assure une sécurité suffisante.



Ramassage scolaire

C'est accompagner les élèves candidats à vélo à l'école et les ramener chez eux après l'école. Les élèves intéressés sont généralement ceux de la 4ème à la 6ème primaire.

8.1.2 Formations/démonstrations vélo

Il est important de permettre aux nombreuses personnes "non contraires a priori mais..." d'apprendre ou réapprendre à conduire un vélo (moderne) en milieu urbain, de découvrir les itinéraires faciles et les équipements disponibles, selon leurs besoins. Pro Vélo et le Fietzersbond ont l'expérience nécessaire pour organiser des activités dites de "**remise en selle**".

8.1.3 Autres initiatives de promotion et démonstration

D'autres initiatives devraient être mises en oeuvre pour encourager la pratique du vélo:

- Actions de démonstration ("l'exemple vient d'en haut"): fonctionnaires à vélo, policiers à vélo, ...),
- Actions de sécurisation (ramassage scolaire, stewards aux traversées délicates; cours de pour adultes hésitants)
- Actions de promotion (gravure anti vol, atelier d'entretien, contrôle technique)
- Organiser des visites guidées. Elles permettent de faire découvrir la Commune à vélo en combinant l'intérêt culturel et le plaisir de la détente (un peu) sportive.
- A cela s'ajoutent les initiatives que peuvent prendre les employeurs (remboursement à 0,15 € F/km, comme le fait la Commune, ...) ainsi que les associations sportives et touristiques (les institutions sportives de Neerpede pourraient diffuser un dépliant sur les manières de se rendre à Neerpede, avec ou sans voiture).

8.2. Parkings pour vélos

Cette mesure est indispensable pour encourager la pratique du vélo pour aller à l'école, pour les achats et les loisirs.

Le type de parking à prévoir dépend de la durée de stationnement.

Les meilleurs râteliers sont ceux qui permettent de cadenasser le cadre et la roue avant. Ils sont placés près des commerces et services, près des équipements sportifs et dans les écoles.

On les placera de préférence:

- dans un endroit bien visible (contrôle social)
- à proximité immédiate de l'entrée piétonne des bâtiments (les cyclistes ne font pas un long trajet à pied entre le parking et leur destination)

Un abri est bienvenu pour le stationnement de longue durée (entreprises, administrations, stations de Métro, ...) pour protéger les vélos et surtout leurs équipements (sacoques, siège enfant, casque, ...).

Pour le stationnement de longue durée, dans un endroit non surveillé (station de Métro Jacques Brel par exemple) il faut envisager l'installation de boxes à vélos, payants ou non, ou au moins un enclos fermé à clef.

La carte 27 indique les lieux où des parkings pour vélos devraient être installés prioritairement.



Abri et type d'appui

8.3. Instauration des S.U.L.

Le Code du Gestionnaire impose actuellement de généraliser les Sens Uniques Limités (voies à sens unique pour les automobilistes dans lesquelles les cyclistes circulent à double sens)⁴. Les rues à sens unique d'Anderlecht se prêtent généralement bien à l'instauration de S.U.L.

Pour des raisons pratiques de placement de la signalisation, la mise en place des S.U.L. à Anderlecht se fait progressivement, quartier par quartier.

Les S.U.L devraient être installés dans tous les quartiers d'ici l'été 2005.

8.4. Aménagements cyclables

8.4.1 Une diversité de solutions

Les aménagements cyclables nécessaires pour le confort et à la sécurité des cyclistes sont de différents types, selon la configuration des lieux, la densité et la vitesse du trafic ainsi que l'espace disponible et les opportunités qui se présentent (projets d'urbanisme et autres).

L'annexe 2 du rapport présente les différents types d'aménagement possibles et leur signalisation.

8.4.2 Valoriser l'existant

La première mesure proposée est de compléter le réseau de pistes cyclables existantes, de façon à les relier entre elles et créer les chaînons manquants. Le réseau de pistes est relativement important et il faut assez peu de choses pour le rendre vraiment intéressant pour les cyclistes, à la fois pour les loisirs et pour les déplacements quotidiens.

La carte 27 indique le réseau actuel et les mesures à prendre pour compléter le réseau cyclable à court terme.

L'annexe 3 décrit les aménagements à réaliser pour valoriser les aménagements existants.

8.4.3 Réseau à terme

La carte 28 présente l'ensemble du réseau cyclable sur le territoire de la commune à plus long terme. On y voit:

1. Les pistes existantes reliées entre elles (cf supra)
2. Le réseau des ICR qui se mettra en place progressivement également avec l'aide de la Région. Les ICR 5 et 7 sont en voie d'exécution. L'ICR 6, avec ses deux antennes et l'ICR de Grande Rocade, relie bien les quartiers au centre communal et permettent les liaisons avec Cureghem et Forest. Leur mise en œuvre est donc prioritaire. Voir la modification proposée pour l'ICR de grande rocade, de façon à emprunter des voies locales moins fréquentées et plus directes. Ceci en tenant compte du nouveau plan de circulation dans le centre communal.

⁴Le texte réglementaire précise :

« Sauf si des raisons de sécurité s'y opposent, la signalisation de sens unique limité (S.U.L.) :

- doit être installée sur les voies publiques où la vitesse maximum autorisée ne dépasse pas 50km/h, et où la largeur utile de la chaussée est de 3 mètres au moins. »
- peut être installée sur les voies publiques où la vitesse maximum autorisée ne dépasse pas 50km/h, et où la largeur utile de la chaussée est de moins de 3 mètres
- peut être installée sur les voies publiques où la vitesse maximum autorisée dépasse 50 km/h, et où la largeur utile de la chaussée est de moins de 3,50 mètres

3. Les itinéraires cyclables communaux à créer progressivement pour compléter le réseau et permettre de rejoindre les ICR.

Les deux branches de l'ICR 6 seront principalement matérialisées à l'aide d'un simple balisage, vu la relative étroitesse des rues empruntées. (L'étude détaillée de cet ICR par la Région permettra de confirmer cela).

Les itinéraires cyclables communaux seront également simplement balisés (signalisation directionnelle et logos vélo sur la chaussée).

8.4.4 Baliser les itinéraires

Les itinéraires cyclables régionaux sont balisés à l'aide de signaux du type suivant:

	<p>Le principe de jalonnement des ICR est d'indiquer, à chaque changement de direction (et à certains points intermédiaires):</p> <ul style="list-style-type: none"> • la destination finale de l'itinéraire • la prochaine destination intermédiaire • les connexions avec d'autres ICR (ou des stations de Métro, etc...) <p>Cette signalisation convient bien pour des itinéraires "au long cours", relativement isolés les uns des autres.</p>
	<p>Pour baliser les itinéraires dans la commune on utilisera une signalisation de ce type, destinée également aux piétons et (dans certains cas) aux automobilistes. Voir le chap 10.</p> <p>Placée le long des itinéraires cyclables, cette signalisation permet à la fois de guider le cycliste sur l'itinéraire et de lui indiquer où bifurquer pour rejoindre un pôle communal.</p>

8.4.5 Sas aux carrefours à feux

De façon systématique on aménagera des sas pour cyclistes aux carrefours réglés par des feux. Il est préférable, mais pas obligatoire, de tracer une bande cyclable permettant aux cyclistes de longer par la droite la file de voitures arrêtées devant les feux, pour rejoindre le sas.

9. REGULATION DU TRAFIC

Plusieurs carrefours à feux peuvent voir leur fonctionnement s'améliorer, pour la fluidité du trafic ou la priorité des transports publics (deux objectifs généralement conciliables) ou encore la sécurité des piétons.

Des sas pour cyclistes (zones d'attente devant les voitures) seront aménagés systématiquement

Le fonctionnement des feux a été examiné à chaque carrefour et les résultats et propositions sont présentés ci-après.

Les nouvelles recommandations sur les feux pour piétons (Etats généraux de la Sécurité routière) invitent à revoir la durée des cycles et les différentes phases des feux, en se basant sur une vitesse de marche de 1 m/sec au lieu de 1,5 m/sec, ceci afin de permettre aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées notamment) d'achever la traversée en sécurité.

Le Code du Gestionnaire (texte réglementaire) va être adapté et préconiser une vitesse maximale de 1,2 m/sec au lieu de 1,5 m/sec.

Ce changement demandera de modifier les grilles de feux en place, avant une date non fixée encore.

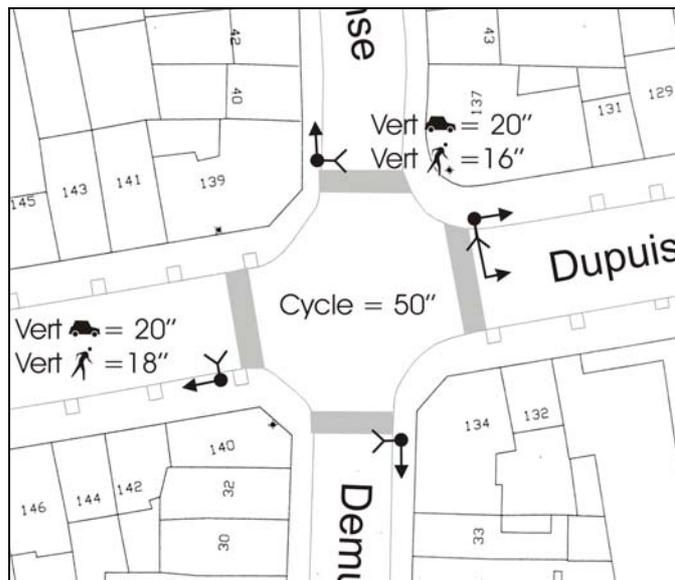
La mise en conformité des grilles de feux devra se faire progressivement et la commune profitera de l'occasion pour installer des oreilles de trottoir qui permettent de ne pas réduire le temps de vert piétons et de ne pas allonger le feu rouge pour les conducteurs.

Une autre possibilité à envisager sera de prévoir quelques secondes de vert clignotant à la fin de la phase verte piétonne, ce qui incite les personnes à mobilité réduite (1m/sec) à ne pas s'engager mais allonge au maximum le temps de vert pour les piétons "rapides" (1,5m/sec)

9.1. Carrefours sur voirie communale

carrefour Bd S. Dupuis – r. Demunter

Sit. actuelle



Constats L'installation n'est pas réglementaire::

- Il manque 4 feux piétons
- Les temps de rouge pour les piétons sont trop courts pour leur permettre d'achever la traversée lorsqu'ils s'engagent à la dernière seconde de vert.

Propositions Mettre l'installation en clignotant orange en attendant sa modification

Compléter l'installation en ajoutant les feux piétons manquants

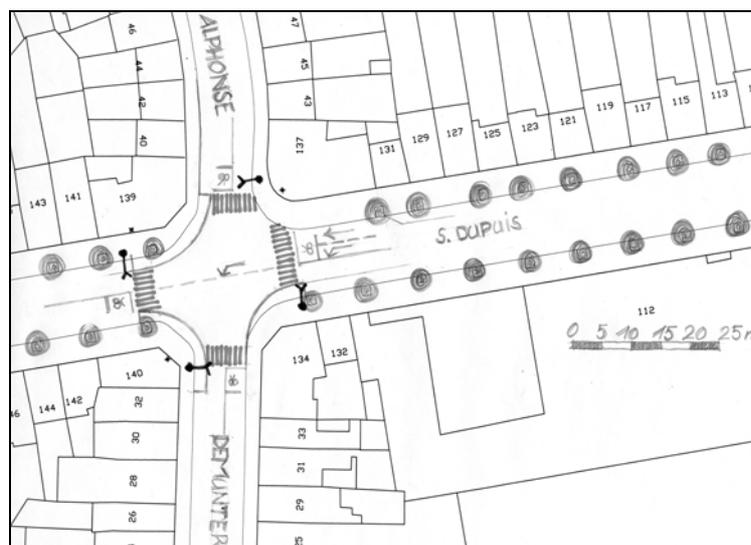
Revoir la grille de feux pour la rendre réglementaire

Enlever le feu sur potence (pas nécessaire et peut induire des vitesses trop élevées)

Aménager des oreilles de trottoir

Aménager (marquages au sol) et une bande de tourne-à-gauche pour que les conducteurs circulant sur la "boucle Saint-Guidon" ne gênent pas ceux allant tout droit vers le Bd S. Dupuis.

Voir schéma ci-dessous (les feux à ajouter sont indiqués).



carrefour Erasme - Delcourt

Sit. actuelle



Constats Cycle et phases des feux OK

Passages reculés, souvent masqués par des voitures en stationnement

Propositions Aménager des oreilles de trottoir permettant de raccourcir les traversées et de dégager la visibilité.

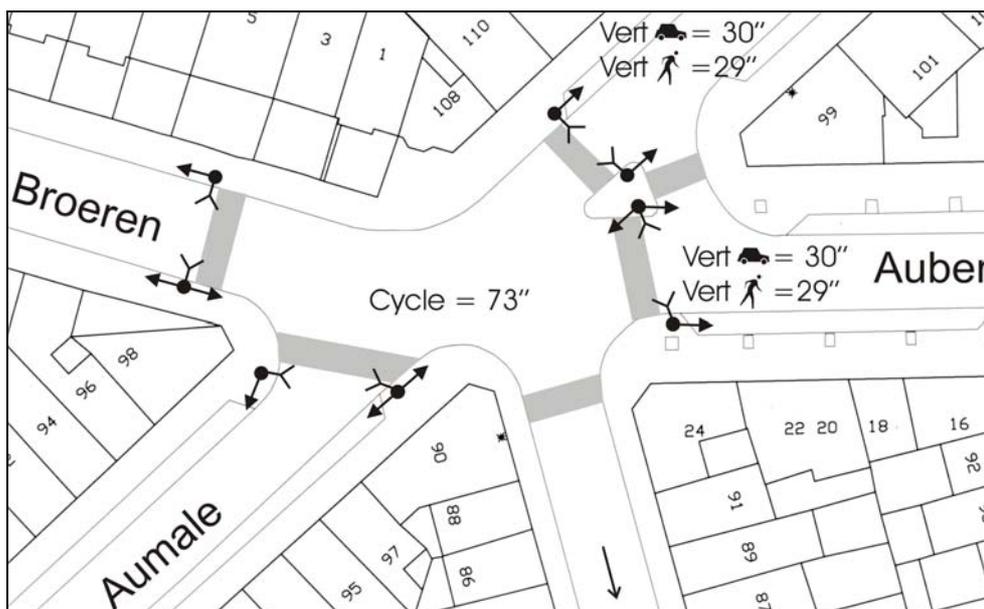
Fixer le stationnement dans la rue Delcourt, côté sud (entre rue Quinet et rue Erasme) du côté gauche pour permettre de réaliser une oreille au carrefour et maintenir un max de places de parking.

Prévoir un système de détection des bus 49 de la STIB pour réduire leur temps d'attente (balise sur le feu).



Carrefour Aumale Broeren

Constat

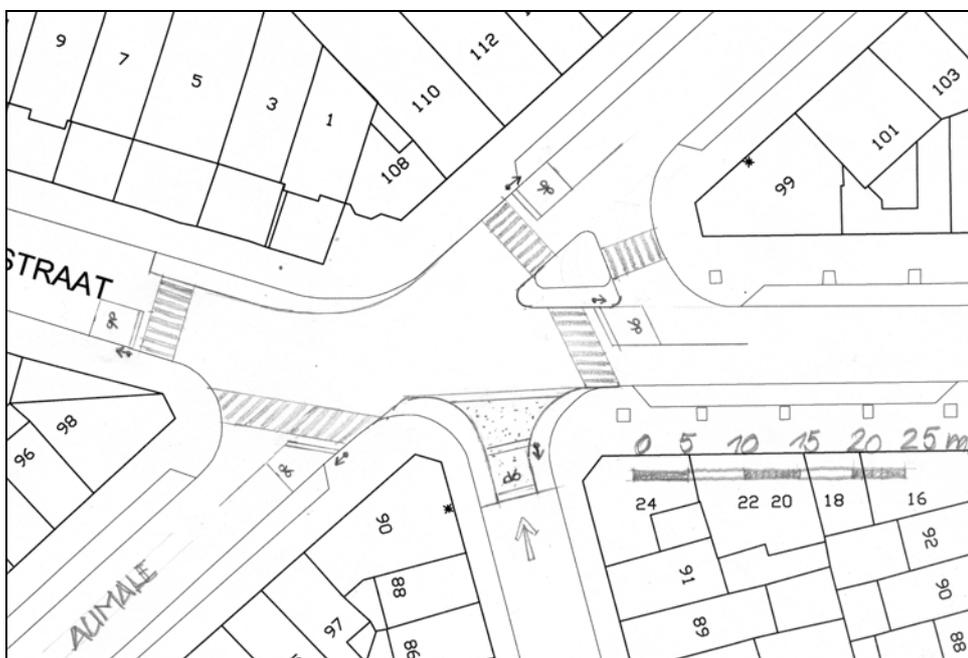


Cycle et phases des feux: OK.

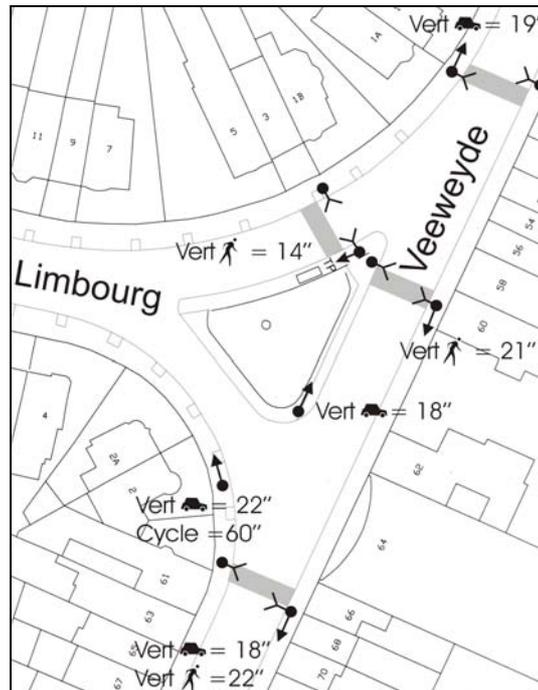
Propositions La modification du carrefour est prévue → revoir les phases de feu sur base des plans d'exécution.

Prévoir un feu au débouché de la rue du Prétoire lors de l'inversion du sens de cette rue : phase spéciale pour les conducteurs débouchant de cette rue, lorsqu'un véhicule en attente est détecté (boucle à induction dans le sol + bouton poussoir pour les cyclistes).

Prévoir un système de détection des bus 49 de la STIB pour réduire leur temps d'attente (balise sur le feu).

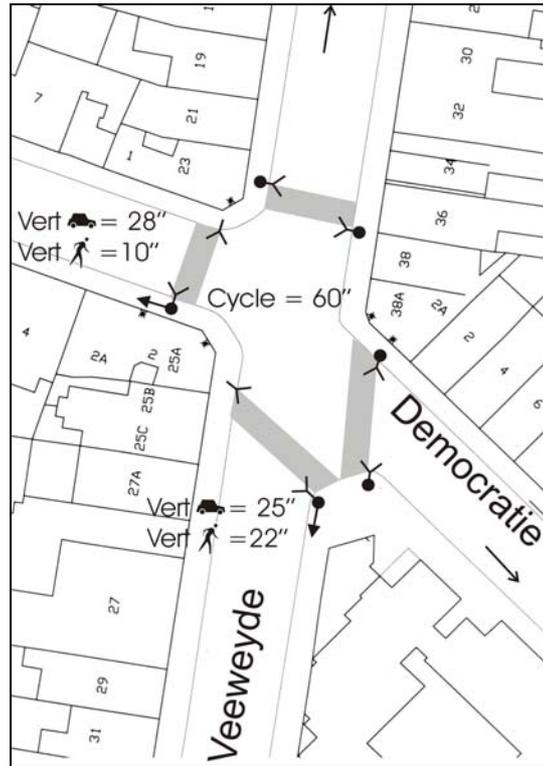


Carrefour Veeweyde - Limbourg



- Constat** Cycle et phases des feux: OK. Mais double carrefour à feux qui pénalise fortement la circulation principale, de Limbourg vers Vaillance.
- Des conducteurs coupent court en empruntant la voie réservée aux trams et bus vers Vaillance et débouchent dans la rue de Veeweyde alors que le feu est vert pour l'axe Veeweyde.
- Manque de visibilité des piétons aux traversées, du fait des voitures garées devant les passages.
- Propositions** Renforcer la signalisation interdisant d'emprunter le site bus-tram
- Réaménagement prévu du carrefour dès le déplacement des trams vers l'av. Janson. Prévoir dans ce cadre la création d'oreilles de trottoir au droit des traversées (visibilité des piétons et la suppression totale des feux.
- Maintenir éventuellement un feu à bouton poussoir sur la rue de Veeweyde, principalement pour l'entrée-sortie des élèves.

Carrefour Veeweyde - Démocratie



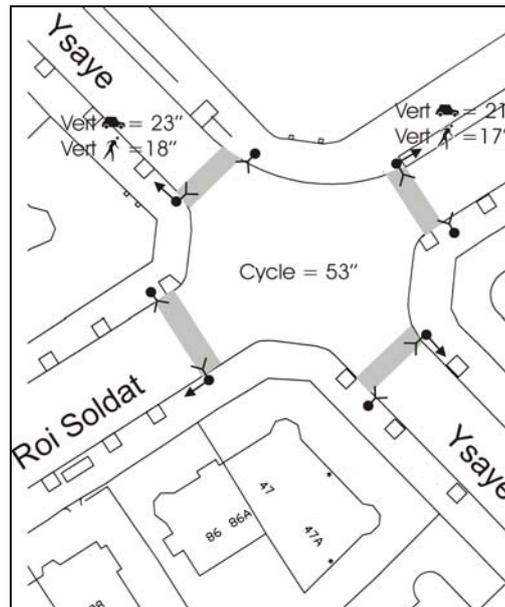
Constat Cycle et phases des feux OK

Proposition Eventuellement raccourcir un peu le feu vert piétons du côté Nord du carrefour (traversée de Veeweyde, côté Vaillance), de façon à faciliter le virage des voitures vers Vaillance. Cette mesure serait utile aux heures de pointe mais elle risque d'être peu efficace pratiquement parce que les élèves traversent au feu rouge...

Il faut également que le système de commande des feux permette cette adaptation pour certaines plages horaires uniquement.

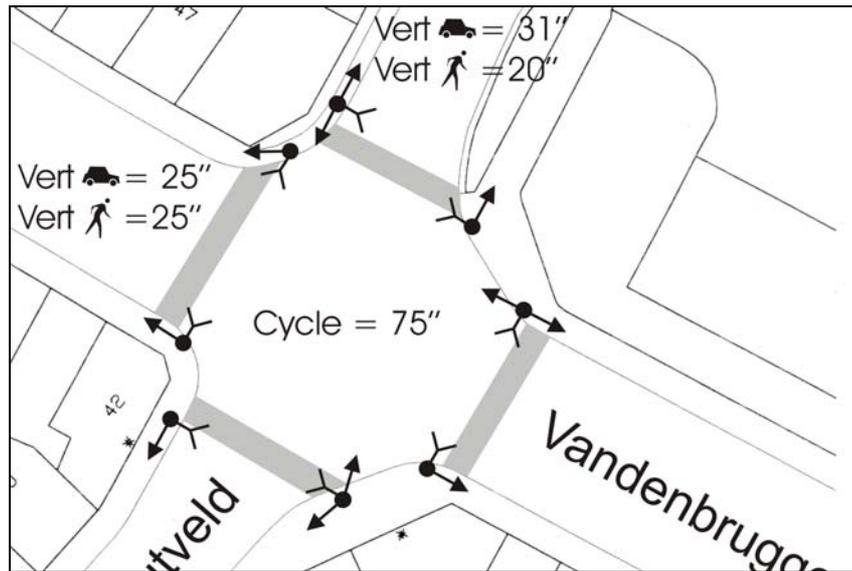
Prévoir un système de détection des bus STIB (et De Lijn si possible techniquement) pour réduire leur temps d'attente (balise sur le feu).

Carrefour Roi Soldat-Ysaye



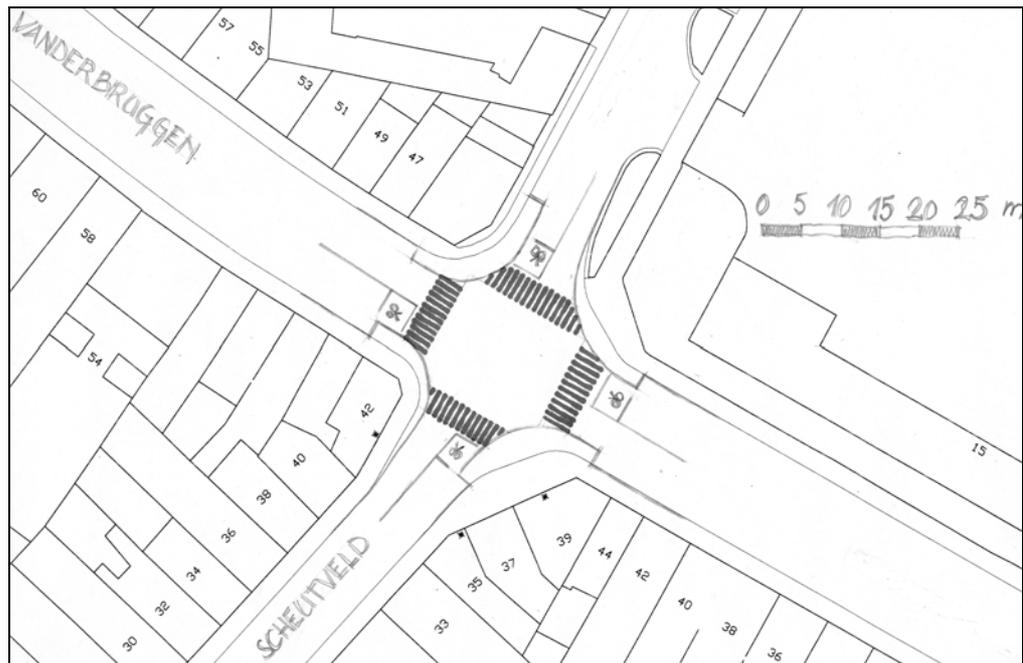
- Constat Cycle et phases des feux OK
- Proposition Oreilles de trottoir permettant de raccourcir les traversées

Carrefour Vander Bruggen - Scheutveld

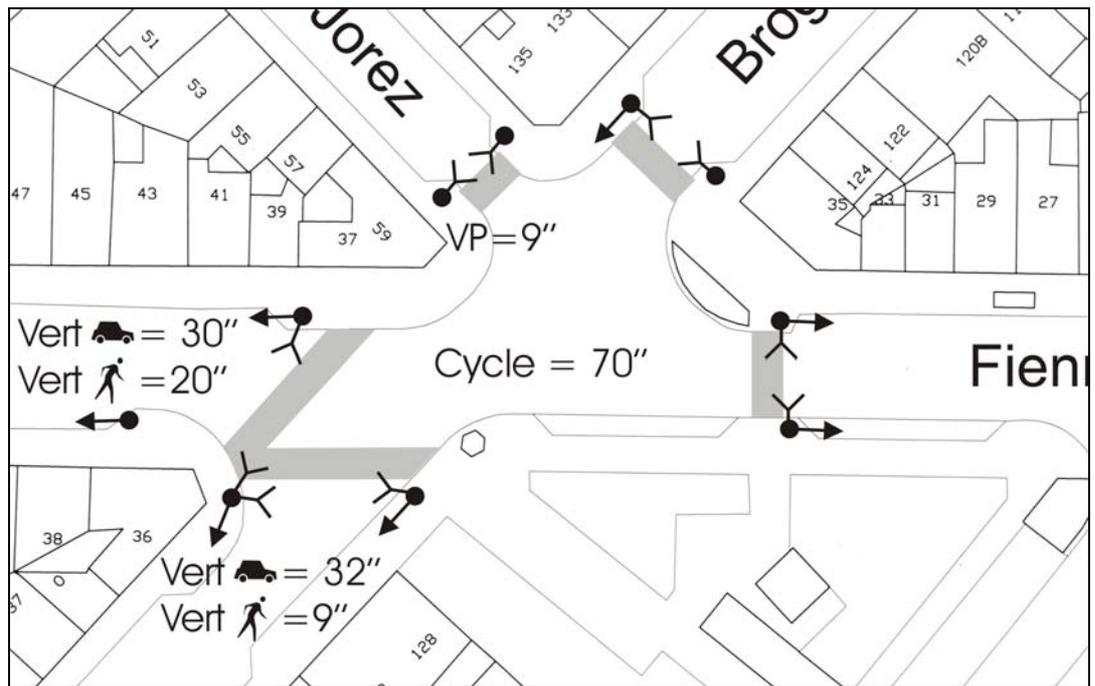


Constat Cycle et phases des feux OK mais longues traversées piétonnes

Proposition Oreilles de trottoir pour raccourcir et sécuriser les traversées piétonnes.
Voir schéma ci-dessous.



Carrefour Fiennes - Brogniez



Constat Cycle et phases des feux OK

Proposition Réaménagement prévu (contrat de quartier) sans modification sensible du fonctionnement du carrefour.

Supprimer le feu à l'entrée de la rue Jorez, qui n'est pas nécessaire et pénalise inutilement les piétons.

9.2. Carrefours sur voirie régionale

9.2.1 Chaussée de Ninove

Carrefour Ninove - Potaerdenberg

Constat L'aménagement récent sur la chaussée de Ninove fonctionne bien (zone d'attente et de tourne-à-gauche dans l'axe de la chaussée. OK également pour les piétons qui traversent vers l'école.

Carrefour Ninove – Grande Ceinture

Constat Fonctionnement actuel des feux correct mais longues traversées pour les piétons

Proposition Voir plan de réaménagement de la chaussée de Ninove (Beliris)

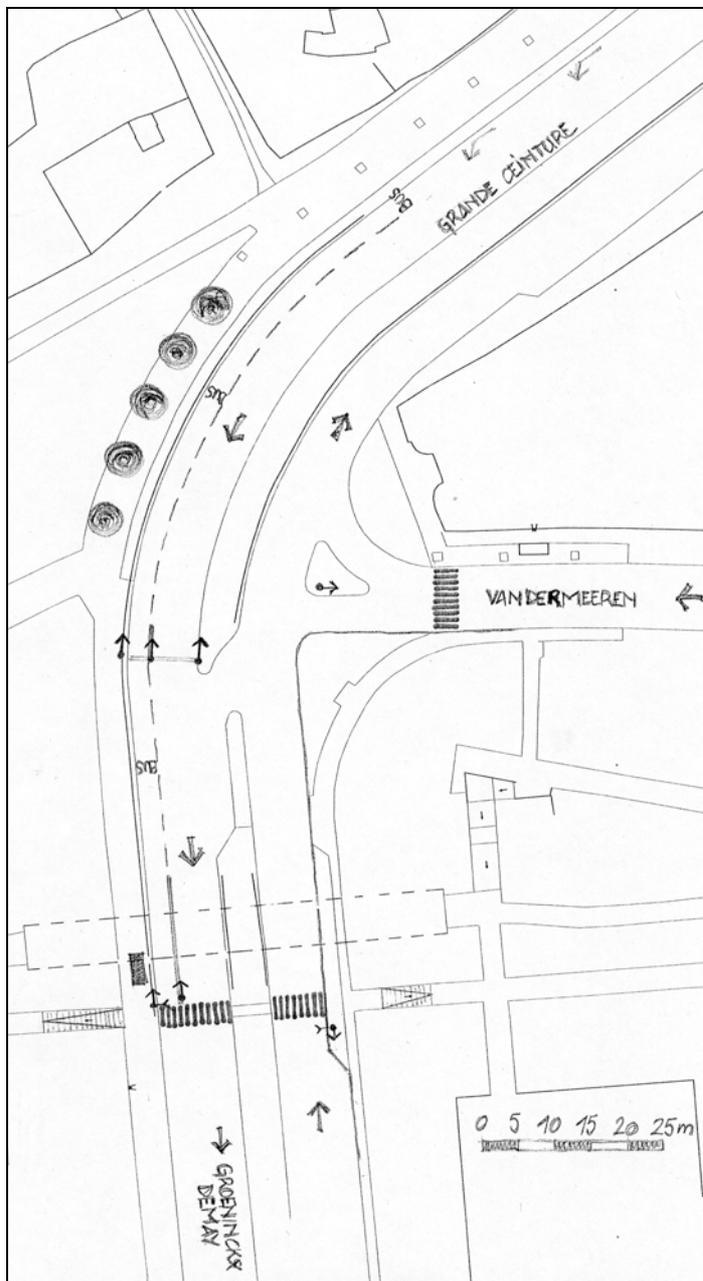
9.2.2 Axe Grande Ceinture-Groeninckx-Demay-Compétition

Carrefour Grande Ceinture – Vander Meeren

Constat Carrefour qui fonctionne bien pour le trafic auto. Pas d'équipement pour les piétons souhaitant traverser (relier arrêt de bus et Peterbos)

Visibilité à distance réduite par le virage.

Proposition

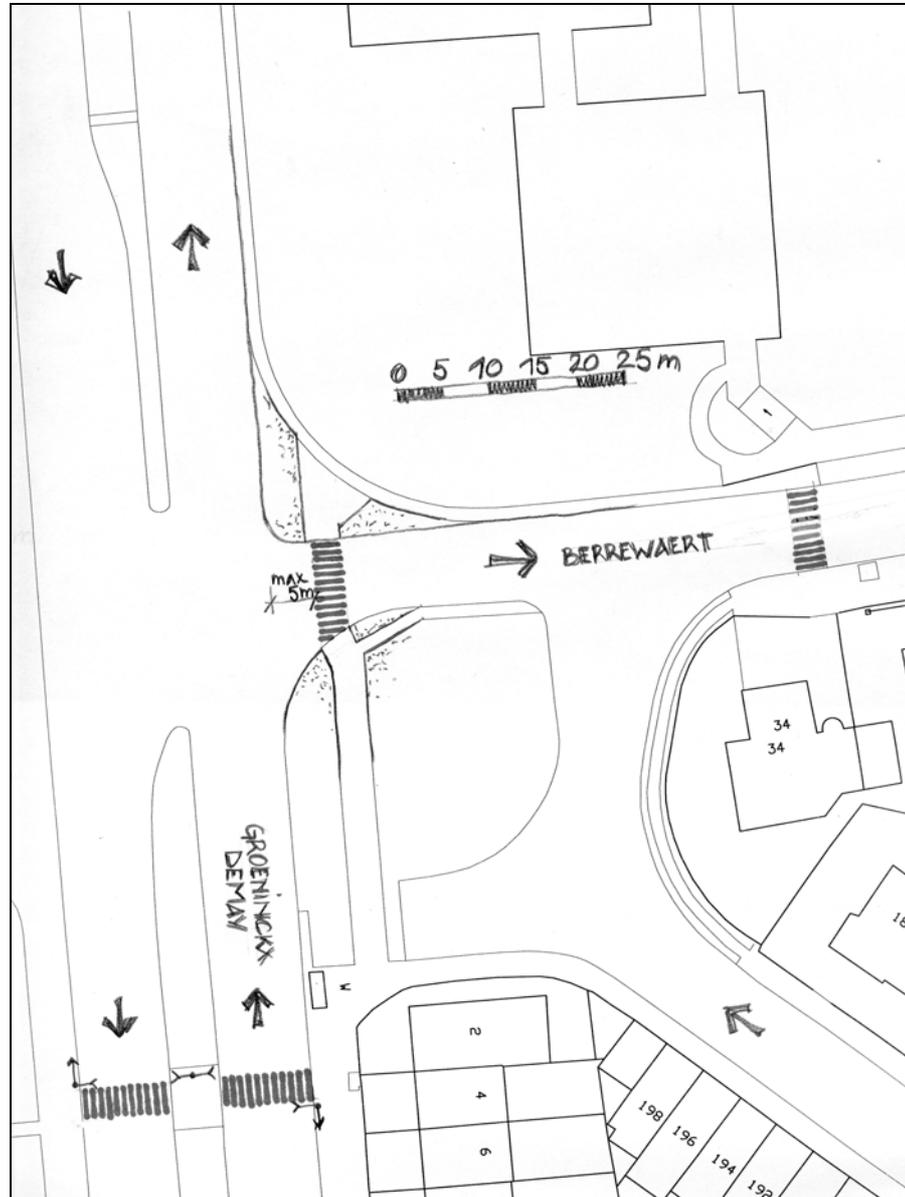


L'aménagement de traversées piétonnes à ce carrefour est délicat. Mieux vaut aménager une traversée à proximité de la passerelle (on observe des traversées à cet endroit). Mais remettre en état alors le trottoir menant à cette traversée. Si option retenue, prévoir un feu à bouton poussoir coordonné avec le feu (Vander Meeren) et envisager une bande bus permettant aux deux lignes 49 et 89 de remonter la file éventuelle et de rejoindre l'arrêt, puis de repartir (feu vert avant les voitures).

Carrefour Groeninckx Demay – Berrewaerts

Proposition Rétrécir l'entrée dans l'avenue et aménager une traversée piétonne reliée au trottoir de l'av. Groeninckx-Demay.

À combiner avec le reprofilage de l'av. Berrewaerts avec aménagement d'une piste cyclable.

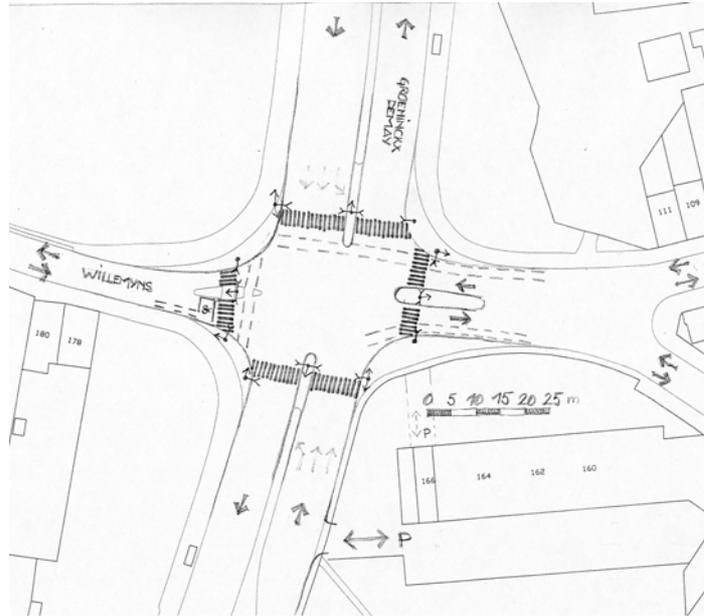


Constat Pas de passage pour piétons prolongeant le trottoir de Groeninckx Demay
Débouche de l'av. Berrewaerts trop large.

Passage pour piétons à hauteur de la rue Hellebaut (pm)

Il n'y a pas de feu à cet endroit mais la Commune souhaite l'aménagement d'une traversée protégée par un feu à bouton poussoir (long détour pour rejoindre les feux suivants et pente importante, notamment pour les personnes âgées).

Carrefour Groeninckx Demay - Willemijns



Constat Carrefour vaste, qui fonctionne correctement pour le trafic mais qui est très peu sécurisant pour les piétons (nombreux car trajet vers le WSA, arrêts de bus).

Proposition Resserrer les débouchés de la rue Willemijns (entrées de deux zones 30)

Prolonger un peu les bermes centrales sur Groeninckx Demay pour protéger les passages piétons. (possibilité d'élargir cette berme à 2 m en réduisant les chaussées à 3 x 2,75 m). Cela permet encore d'élargir le trottoir de Groeninckx Demay, côté Sud-Est (dont la largeur actuelle est de 1,40 m seulement)

Rapprocher le passage piéton traversant la rue Willemijns, côté Est. Supprimer la traversée vélos actuelle.

Envisager de déplacer l'accès garage des immeubles vers Groeninckx Demay (accès fermé actuellement)

Ajouter sas pour cyclistes

Carrefour Dupuis - Compétition

Constat

Fonctionne bien actuellement mais insécurisant pour les piétons et cyclistes.

Danger piétons et cyclistes surtout sur la traversée au bas de Groeninckx Demay, car les voitures venant du WSA virent sur deux bandes, à vitesse soutenue.

Surlargeurs (zones hachurées ou pas) que l'on peut supprimer, ce qui permettrait d'augmenter la capacité du carrefour (temps d'évacuation piétons peuvent être réduits).

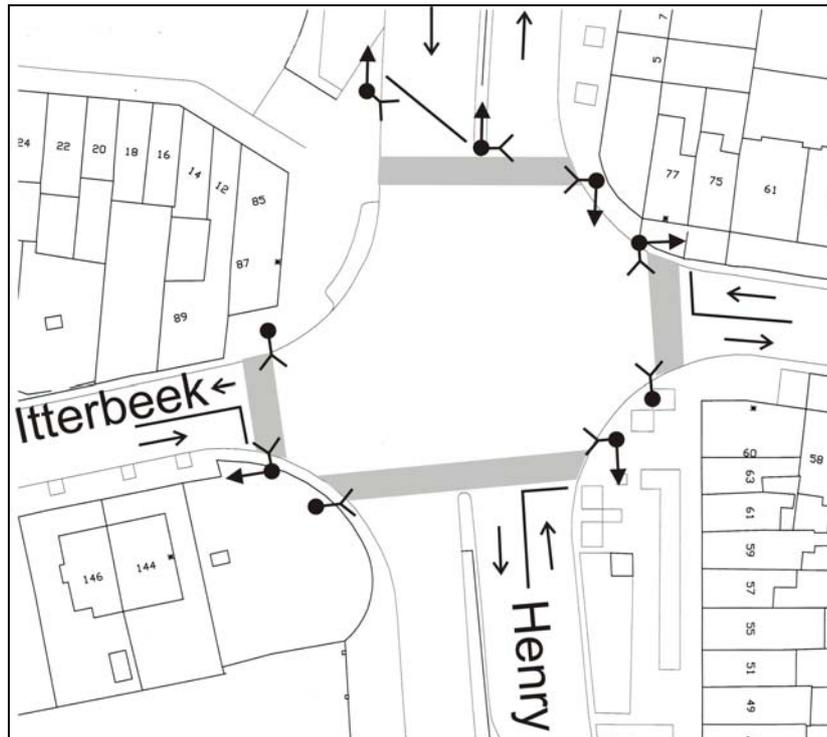
Proposition



Ajouter un feu attirant l'attention des vireurs à gauche vers Groeninckx Demay sur la présence des piétons et cyclistes: feu orage clignotant avec le symbole piéton pendant la phase de tourne-à-gauche.

Modification du débouché de Compétition: avancement du passage pour piétons et suppression de l'îlot de tourne-à-droite inutile.

Carrefour Compétition – Henry - Itterbeek



Constat

Carrefour très étendu, donc perte de capacité.

Pour traverser Compétition, temps de vert piétons = 11 sec + 12 sec de rouge (temps d'évacuation piétons) pour une traversée de 30 m environ. Insuffisant.

Pas de zone d'attente piétons en berme centrale

Ligne d'arrêt et feu dans la montée de Compétition placés en oblique (cf ancien débouché de la rue Vandewoestijne)

Proposition

Remplacer ce carrefour par un rond-point (voir fiche Cf 2)

Sans cela, adapter les feux piétons avec zones d'attente centrales

9.2.3 Axe Lennik -Maurice Carême – Théo Lambert

Carrefour Lennik - Leemans

Constat Carrefour très vaste. Les temps d'attente sont très longs aux heures creuses et le Week-end.

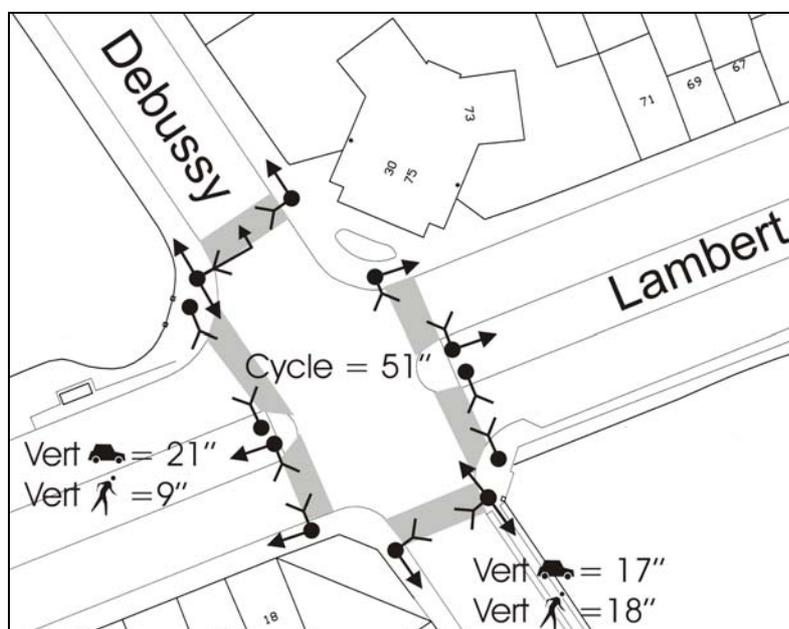
Proposition Remplacer ce carrefour par un rond-point. Voir fiche Cf 15
À court terme ajouter des marquages pour guider dans le carrefour.

Route de Lennik – entrée sortie du Cora

Constat Les feux pour piétons sont OK mais la disposition des lieux peut être améliorée, pour augmenter la sécurité des piétons et éviter les changements de bande in extremis que l'on observe actuellement.

Proposition Voir fiche 26.

Carrefour Lambert-Debussy



Constat Le temps de vert piétons ne permet pas de traverser le Bd Theo Lambert d'une traite. Le piéton est car le feu piéton est passé au rouge avant qu'il ne soit engagé sur la seconde chaussée. Il doit attendre le feu vert suivant.

Proposition Modifier la grille de feux pour allonger le temps de vert des piétons. L'aménagement d'oreilles permettra de raccourcir les traversées, donc les temps nécessaires.

9.2.4 Chaussée de Mons

Les feux de la chaussée de Mons sont généralement des installations anciennes, à cycle fixe, non coordonnées et sans système de détection des transports publics.

Les propositions se répètent donc: ajout d'oreilles de trottoirs, détection transports publics,

Les interventions isolées devraient s'inscrire dans une vision globale du réaménagement de la chaussée de Mons entre la Place Bizet et le rond-point de Veeweyde puis entre ce rond-point et le Square Vandervelde. Certains partis d'aménagement doivent être définis pour éviter les interventions disparates. Exemples: aménagement d'une bande de tourne-à-gauche ou d'un îlot-refuge au milieu de la chaussée, avec les implications possibles pour les élargissements de trottoirs, etc... en tenant compte du fait que des convois exceptionnels doivent emprunter cet axe, jusqu'à la rue de Douvres.

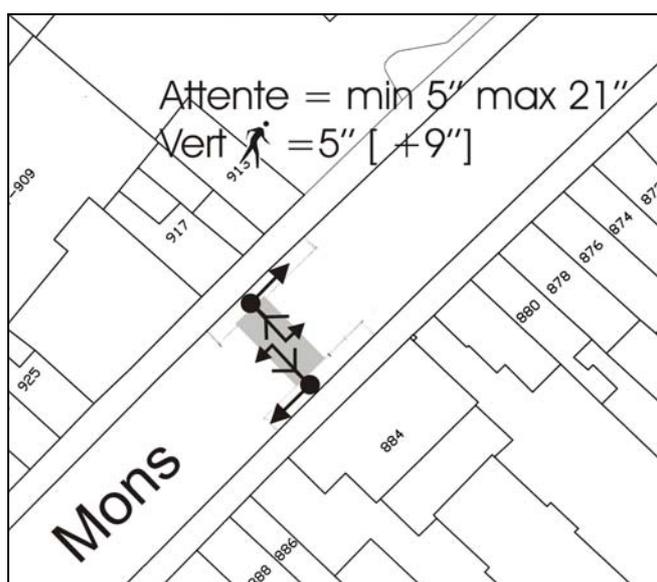
Selon le parti d'aménagement, certaines traversées piétonnes situées à distance des carrefours pourraient fonctionner sans feu, en étant protégées par un îlot central.

Les propositions ci-après portent sur des problèmes spécifiques observés sur place; elles rappellent également certains aspects à prendre en compte, en fonction d'autres propositions du PCM.

Place Bizet

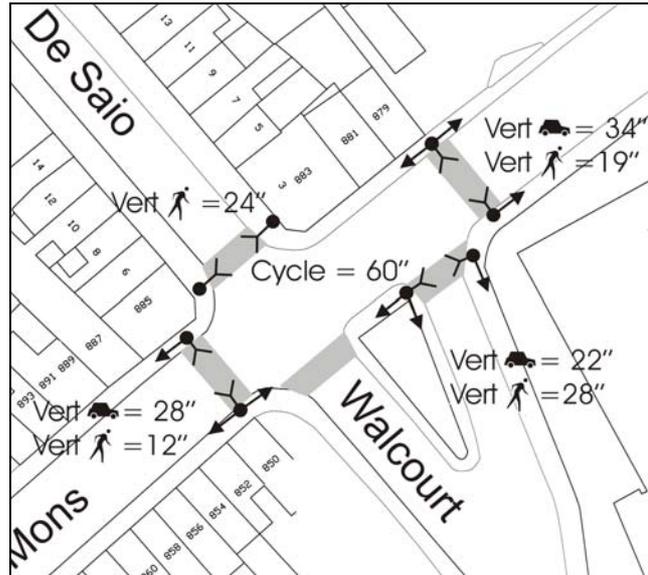
- Constat Fonctionnement des feux correct.
- Manque d'un passage pour piétons au début de l'av. Deleers (des piétons traversent quand même).
- Propositions Voir plan du chapitre 11.8 pour les aménagements d'oreilles et l'ajout d'une traversée piétonne au début de l'av. Deleers.
- Étudier la possibilité de donner une priorité de démarrage aux bus quittant leur arrêt, sur la chaussée de Mons (De Lijn) et sur le voie bus traversant la Place (STIB, selon l'itinéraire de la future ligne 75).
- Selon l'évolution du trafic à la pointe du matin, remplacement de la zone d'arrêt De Lijn vers ville par une bande bus séparée.

Chaussée de Mons, passage piétons devant l'école du n° 884



- Constat Bon fonctionnement. Temps d'attente très court

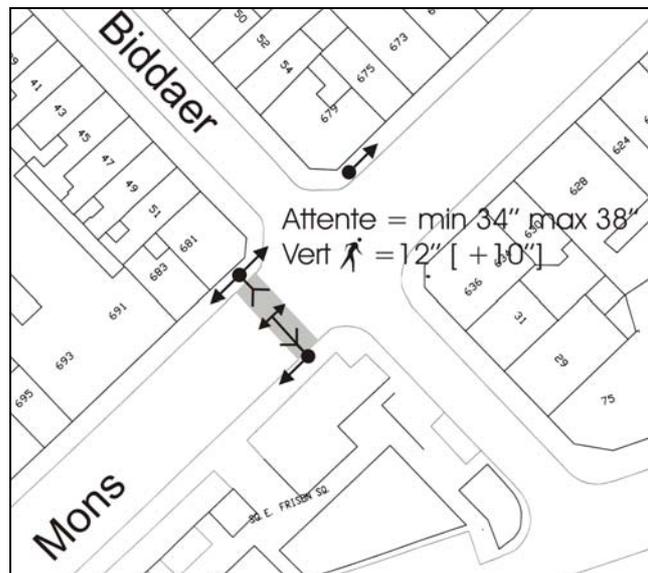
Carrefour Mons – De Saïo



Constat Fonctionnement correct.

Proposition Vérifier le cycle des feux lors de l'inversion du sens de la rue de Saïo. (Pas de problème particulier en principe).

Carrefour Mons - Biddaer



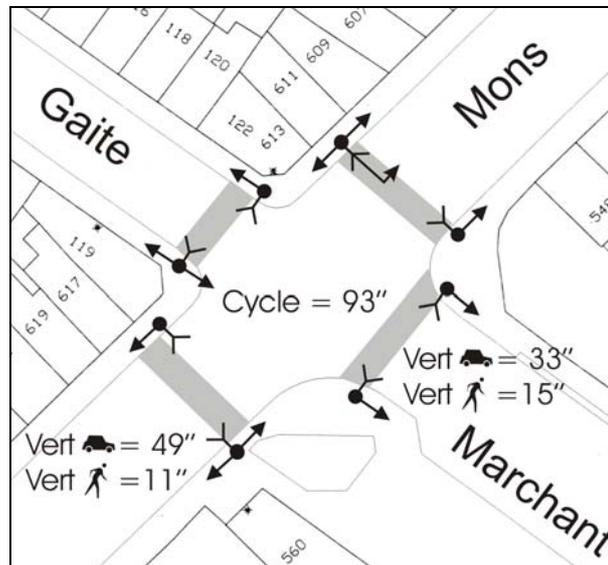
Constat Traversée avec feu à bouton poussoir. Temps d'attente très long. Les piétons traversent surtout devant les voitures arrêtées, de l'autre côté du carrefour Biddaer, du fait de l'arrêt de bus notamment.

Proposition Différentes solutions possibles (ajouter feu piétons et passage de l'autre côté du carrefour; supprimer le feu et protéger le passage piéton par un îlot central, ...) Choix à faire en fonction d'un projet pour l'ensemble de l'axe.

Carrefour Mons – Démocratie (pm).

Ce carrefour ne comporte pas de feux mais la demande a été faite à l'AED

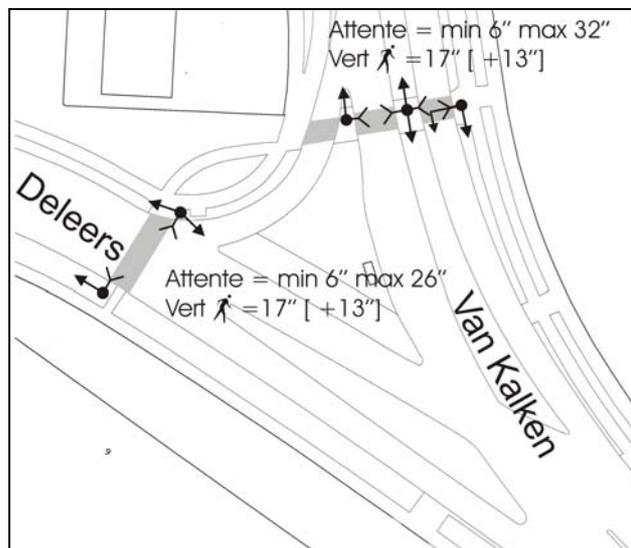
Carrefour Mons - Gaité



- Constat Fonctionnement correct de feux mais vitesses élevées
- Proposition Aménager une bande de tourne-à-gauche dans chaque sens sur la chaussée de Mons.
Traiter l'entrée de la rue de la Gaité comme porte d'accès au centre communal (traversée sur plateau).

9.2.5 Av. Deleers

Carrefour Deleers – Van Kalken



- Constat** Les temps d'attente des piétons sont très longs aux deux traversées.
Les feux verts piétons s'allument simultanément sur les deux axes, ce qui force les piétons voulant traverser les deux axes à faire deux fois la demande et l'attente.
- Proposition** Dissocier les deux feux piétons;
Réduire le temps minimum d'attente;
Supprimer le feu sur l'av. Deleers après réaménagement cf Fiche Cf 6

9.2.6 Autres carrefours

Voir les propositions listées dans le chapitre 3.2 pour les autres carrefours à feux gérés par l'AED. Il s'agit souvent de mesures devant intervenir avant ou en même temps que la modification des feux en place.

10. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

10.1. Signalisation d'intérêt régional

La signalisation routière indiquant les principales directions à partir du Ring demande quelques adaptations.

La figure ci-après définit comment, à partir du Ring, il faut guider les conducteurs vers

- Le centre de Bruxelles
- Le centre d'Anderlecht.

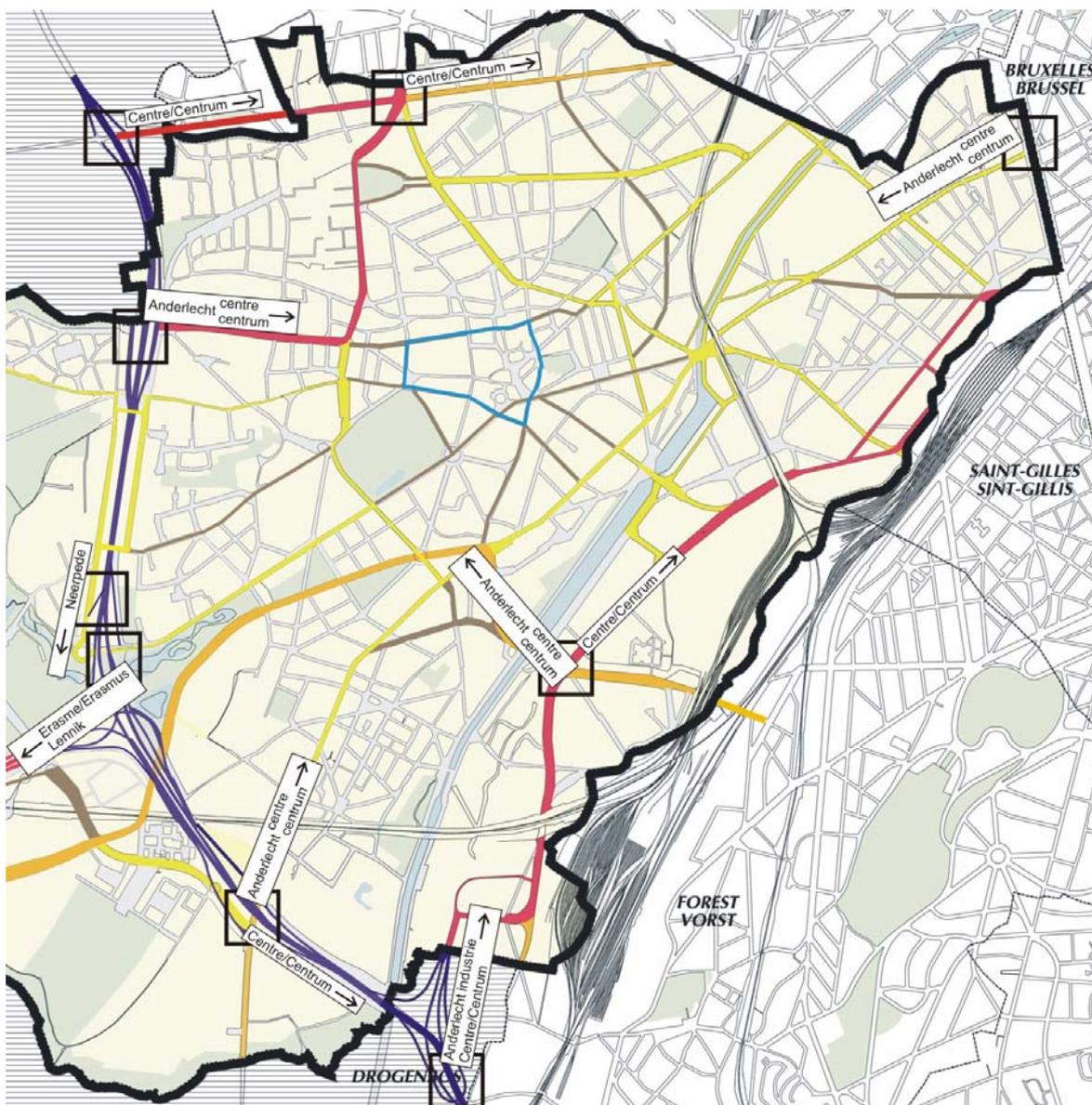


Figure 2 - Signalisation du centre ville et du centre d'Anderlecht

La signalisation régionale (sur poteaux bleus) est en place pour l'indication des pôles "primaires" de la Région (Ring, Centre ville, Midi, Prince de Liège, Porte d'Anderlecht, Cureghem).

Il est proposé de remplacer la dénomination "Cureghem" par "Pont de Cureghem" puisqu'il s'agit en fait de cet endroit précis.

Le relevé complet de la signalisation, dont la signalisation directionnelle, sera réalisé dans le cadre de l'avenant à la mission PCM. On proposera à ce moment les signaux complémentaires à placer.

La signalisation des "pôles primaires" doit être complétée par celle des "pôles secondaires" définis par la Région. Ces pôles sont indiqués sur la carte S1. Selon l'AED, cette signalisation peut être mise en place en utilisant le mobilier urbain de la Commune concernée. Voir ci-après

10.2. Signalisation d'intérêt communal

Compte tenu de l'absence quasi totale de signalisation directionnelle d'intérêt communal, l'opportunité se présente d'adopter un système de signalisation et un mobilier unique pour guider tant les conducteurs que les piétons et cyclistes dans la commune.

10.2.1 Principes de la signalisation

La signalisation communale s'appuie sur la signalisation régionale et elle la complète.

"Anderlecht centre" serait signalé à partir des pôles principaux régionaux et à partir du Ring, selon les itinéraires définis sur la figure ci-dessus. Le balisage se fait jusqu'aux voies Iris contournant le centre communal.

A partir de ces voies Iris, donc à l'approche du centre, les mentions deviennent plus précises. Exemple "Saint Guidon St Guido"

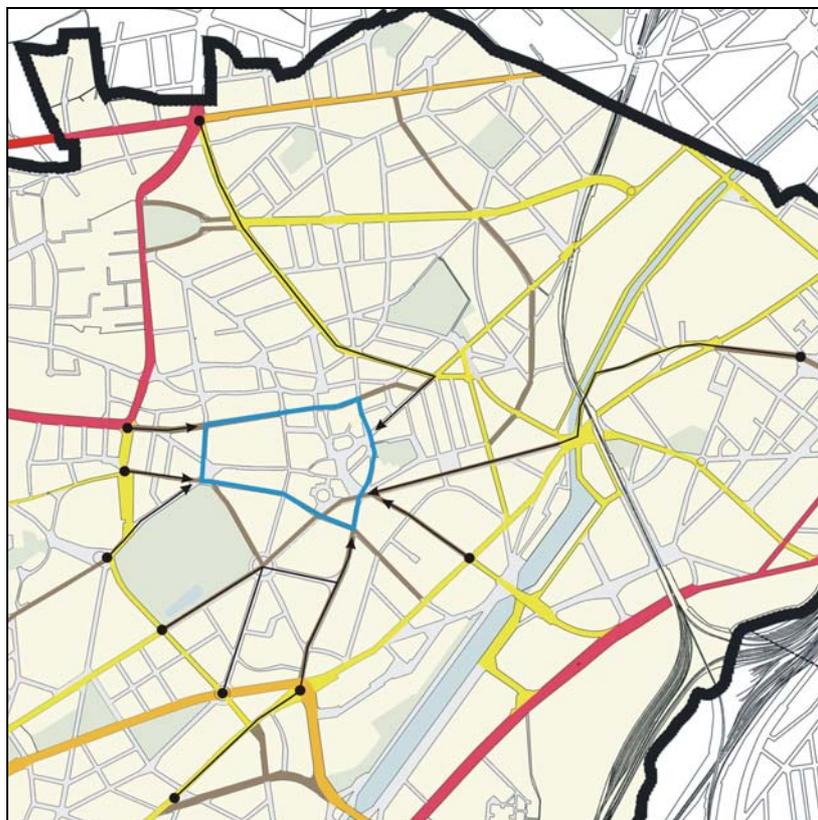


Figure 3 - Signalisation directionnelle vers la boucle Saint-Guidon

Par dérogation au principe ci-dessus, Saint-Guidon serait également signalé à partir de Bizet et à partir de la Place du Conseil (et inversement).

Sur la boucle du centre, la signalisation mentionne différents lieux proches ainsi que les Parkings.

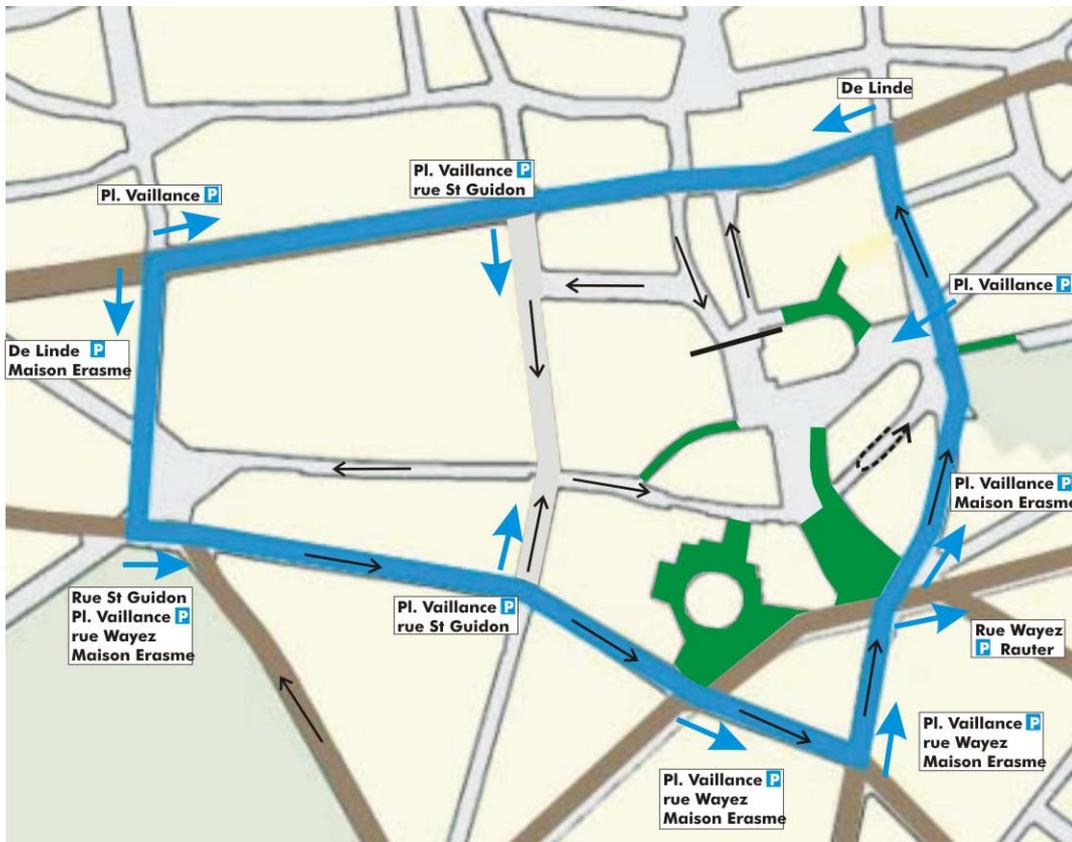


Figure 4 - Signalisation sur la boucle du centre (basée ici sur le schéma de circulation 3)

Il est proposé de ne pas baliser les itinéraires de départ du centre en voiture. Les conducteurs reprennent sans grande difficulté le chemin par lequel ils sont venus et ils retrouvent rapidement la signalisation régionale.

10.2.2 Type de signalisation

La Commune compte utiliser une signalisation du type de celle de la Ville de Bruxelles. Ce mobilier a également été choisi par l'IBGE pour ses espaces verts et itinéraires de promenades. Il sera donc placé à Neerpede, par exemple.



Signalisation pour voitures



Signalisation plutôt destinée
aux piétons et cyclistes

Avantages de cette signalisation

- Possibilité de supports combinés pour la signalisation destinée aux automobilistes (grand format) et aux usagers lents (petit format)
- Nombreuses mentions possibles pour les usagers lents (piétons et cyclistes)

10.2.3 Méthode pour la mise en place

1. Définir la liste des pôles à signaler et leur dénomination (penser au bilinguisme obligatoire mais contraignant par la longueur des textes)
Voir propositions sur la carte S1
2. Définir à partir de quelle distance chaque pôle est signalé
3. Définir les itinéraires vers ces pôles pour les conducteurs, les piétons, cyclistes (PMR éventuellement) .
4. Procéder à la mise œuvre, quartier par quartier

11. LIEUX PARTICULIERS

11.1. Centre communal

11.1.1 Une boucle contournant le centre

Quelques modifications de sens uniques permettent de créer une boucle qui contourne le centre dans le sens anti-horlogique (certaines sections de rues restent toutefois à double sens).

Expliquons brièvement le principe de la boucle:

- La boucle permet de contourner le centre historique en voiture, à petite distance de celui-ci (une distance que l'on parcourt aisément à pied après avoir garé sa voiture).
- La boucle est facile d'accès de toutes les directions. La signalisation directionnelle (à mettre en place, voir chap 10) guide les conducteurs vers la boucle saint-Guidon.
- Une fois sur la boucle, l'automobiliste pénètre en voiture à l'intérieur de la boucle (en tournant à gauche à l'un ou l'autre carrefour) s'il veut s'arrêter au centre communal (visite, achats, livraisons). La signalisation directionnelle placée sur la boucle guide les visiteurs vers le Parking de la Place de la Vaillance, vers la Maison d'Erasmus, la rue St Guidon, etc... (voir chap 10.2.1)
- Le transit par la Place (passer sans s'arrêter) est fortement diminué, au profit de l'accessibilité de la Place et des emplacements de stationnement.

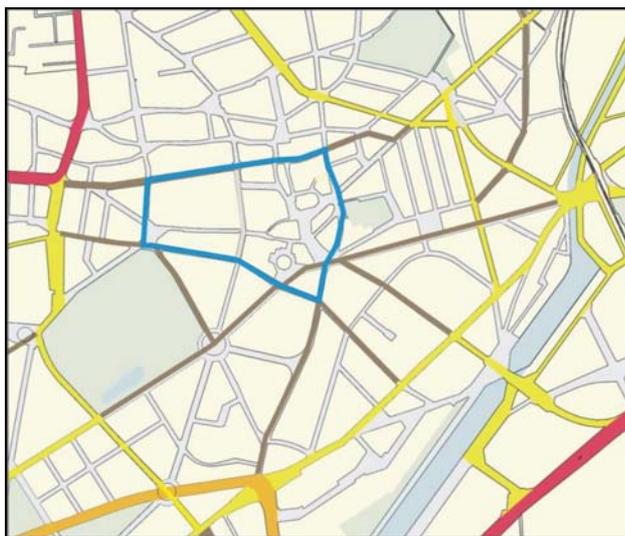


Figure 5 - La boucle Saint Guidon

11.1.2 Trois schémas pour la mise en oeuvre

Rendre la Place de la Vaillance entièrement aux piétons n'est pas chose évidente. Les réunions de travail et l'enquête publique sur le projet de PCM ont révélé à la fois des enthousiasmes et des inquiétudes profondes. D'autre part, des travaux de voirie seront nécessaires, qui ne pourront être réalisés à très court terme.

La Commune retient donc trois schémas d'organisation de l'accessibilité du centre qui peuvent être mis en œuvre successivement. Le schéma n°1 sera mis en œuvre à court terme. Il fera l'objet d'une évaluation, en dialogue avec les habitants, les commerçants et tous les acteurs concernés (dans le cadre du Contrat de quartier Aumale-Wayez notamment). Cette évaluation permettra de cerner de plus près l'intérêt de passer éventuellement au schéma n° 2. Et de même avant d'instaurer éventuellement le schéma n° 3.

La Commune lance également à court terme l'étude du réaménagement de la Place de la Vaillance, l'auteur de projet ayant pour mission de proposer un aménagement pouvant évoluer en fonction du schéma de circulation en vigueur. Ceci ne compromet nullement la qualité du futur espace public.

Schéma n° 1: Semi-piétonnier devant la Poste et inversion de la rue Saint-Guidon

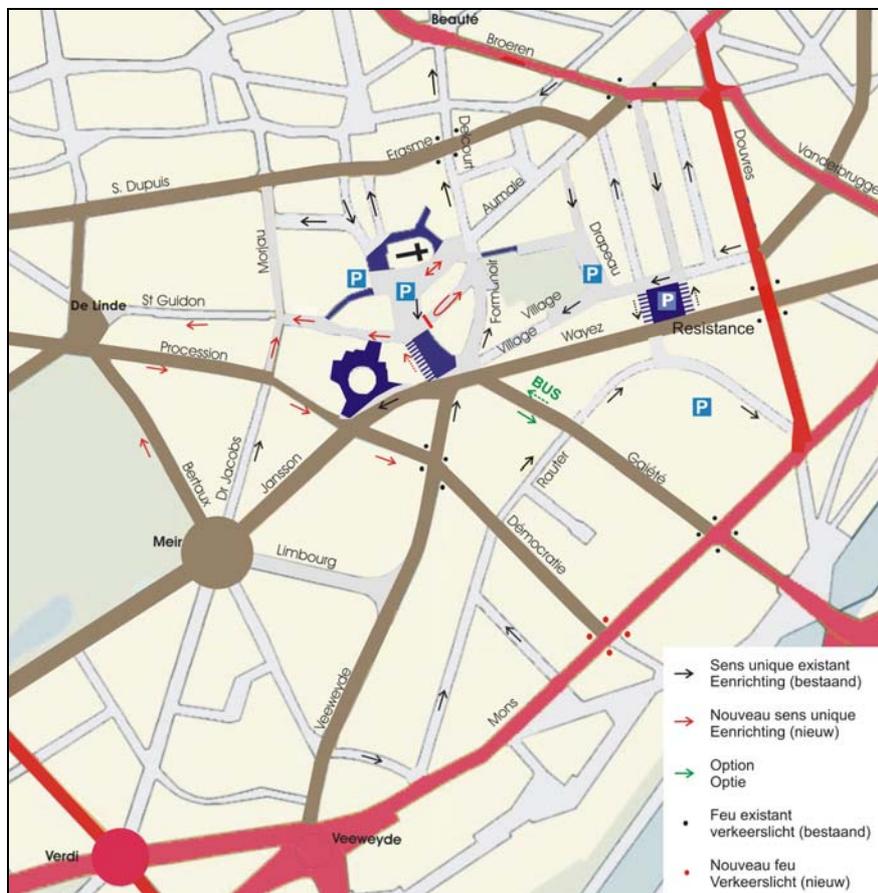


Figure 6 – Schéma 1

Mesures:

1. Inversion du sens de circulation sur la Place devant la Poste et de la rue Saint-Guidon, jusqu'à De Linde. Semi-piétonnier sur la Place de la Vaillance.
2. inversion des rues de la Procession et Bertaux (+ arrêt de bus De Lijn à installer dans Procession près du Métro).
3. rue d'Aumale mise à double sens entre Formanoir et Vaillance
4. rue du Chapitre en cul-de-sac
5. mise à sens unique de Dr Jacobs entre Procession et Morjau.

Mesures d'accompagnement

1. feux au carrefour Démocratie-Mons.
2. traitement (marques au sol éventuellement) à De Linde pour clarifier les sens.
3. placement de la signalisation directionnelle vers le centre communal
4. information claire et abondante des habitants, commerçants, parents d'élèves et navetteurs (pour rappel)

Avantages:

1. Test de l'inversion de Procession-Bertaux.
2. Rues Jacobs et Morjau plus calmes
3. rue du Chapitre plus calme
4. suppression du trafic de transit Aumale-Janson via la Place de la Vaillance

Inconvénients:

1. Moins bonne accessibilité du P Vaillance et de la Place en général depuis l'ouest (uniquement accessible depuis Wayez et Aumale).
2. Effet possible d'aspiration de trafic Sud-Nord, Mons-Gaité-St Guidon (en sens contraire de Procession-Démocratie-Mons).
3. Danger du croisement de la rue Wayez pour aller de rue de Veeweyde à Saint-Guidon.

A surveiller:

La rue du Prétoire et la rue du Drapeau risquent de connaître un accroissement de trafic (pour aller de la rue d'Aumale à la chaussée de Mons). Evolution à suivre à l'aide de comptages occasionnels, la solution étant, le cas échéant, d'inverser le sens de ces deux rues.

Options complémentaires:

1. pour contrer l'inconvénient 2, instauration d'un sens unique, sauf Bus dans la rue des Déportés Anderlechtois. Voir 11.1.3.
2. terrasses possibles devant les cafés en supprimant le stationnement (cela permettrait de tester avant d'aménager définitivement)



Figure 7 – Schéma 1 – Zoom sur la Place de la Vaillance.

Schéma n° 2 Piétonnier sur le partie Sud de la Place de la Vaillance

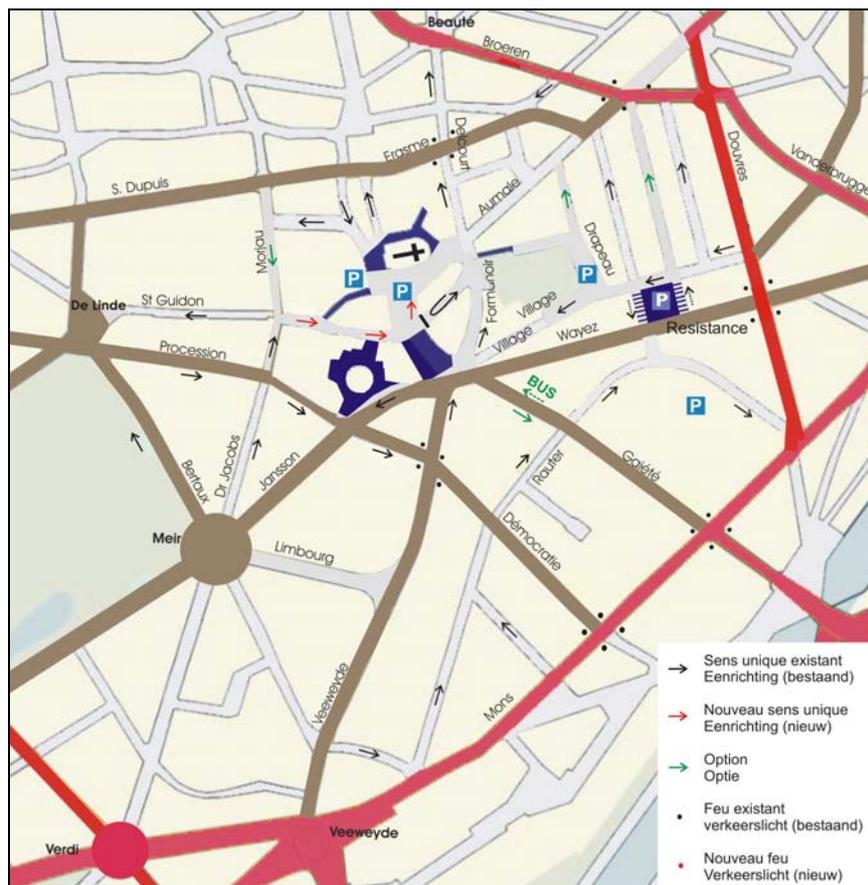


Figure 8 – Schéma 2.

Mesures:

1. mise en piétonnier de la Place de Vaillance devant la Poste
2. inversion de rue Saint-Guidon entre la rue Dr. Jacobs et la Place de la Vaillance
3. inversion du sens sur la Place, devant les cafés

Gains par rapport au Schéma n° 1:

1. Suppression du trafic sur la Place Vaillance, devant la Poste, piétonnier à 100 %
2. Meilleure accessibilité du Parking Vaillance depuis l'ouest. Donc Parking bien accessible des trois directions Aumale, Wavez et De Linde.



Figure 9 – Schéma 2 – Zoom sur la Place de la Vaillance.

Schéma n° 3 Extension du piétonnier jusqu'à la collégiale Saint-Guidon.

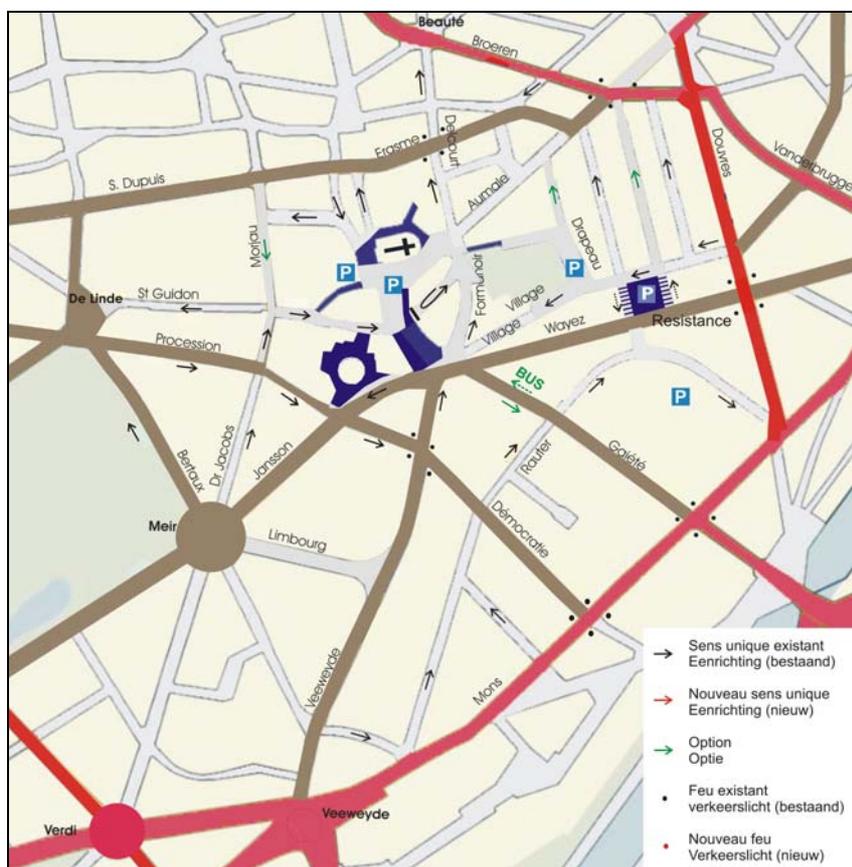


Figure 10 – Schéma 3.

Mesures

1. mise en piétonnier devant les cafés
2. Aménagement de la Place (terrain de balle pelote) pour y permettre le double sens du trafic local et le passage des camions venant de la rue Saint-Guidon.



Figure 11 – Schéma 3 – Zoom sur la Place de la Vaillance.

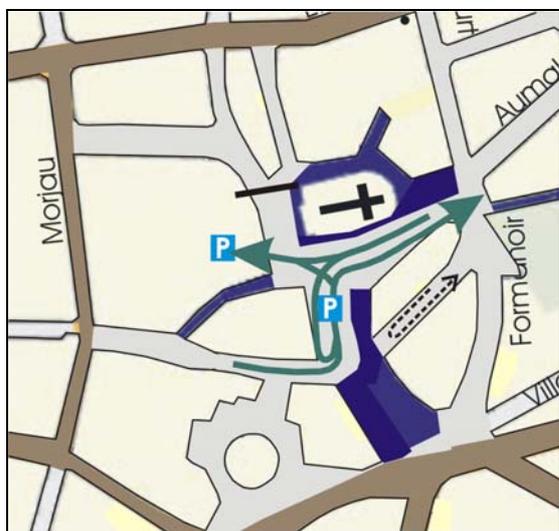


Figure 12 – Schéma 3 – Accès aux Parkings.

On peut accéder en voiture à la Place de la Vaillance

- par la rue Morjau puis la rue St Guidon,
- par la rue Dr Jacobs et la rue St Guidon
- par la rue d'Aumale.

Ces trois accès permettent de rejoindre les deux parkings situés près de la collégiale.⁵

⁵ Le Parking Porselein est aménagé de façon provisoire sur un terrain non destiné à cette fonction. Dans le cadre de la reconstruction de cette friche urbaine, il faudra envisager la création d'un parking public.

11.1.3 Option complémentaire: sens unique sauf bus dans la rue des Déportés Anderlechtois:

Pour réduire le trafic de transit Sud - Nord, possible à la pointe du soir via la rue de la Gaité et la rue Formanoir, il est proposé de mettre la rue des Déportés Anderlechtois à sens unique de la rue Wayez vers la rue Rauter, sauf pour les bus De Lijn (et les services d'intervention d'urgence).

Cette mesure est complémentaire, c'est-à-dire qu'on peut l'instaurer après évaluation du fonctionnement du schéma n° 1 ou 2.. Elle présente les avantages suivants:

- Modération du trafic dans la rue de la Gaité. On peut toutefois encore accéder au centre via la rue Rauter et la Place de la Résistance. Le guidage vers le Parking Rauter est maintenu. Le transit par la rue de Douvres est encouragé.
- Moins de trafic qui débouche au carrefour Déportés anderlechtois - Wayez, de toutes façons assez malaisé à franchir, vu la disposition des lieux.

Le sens unique sauf bus serait aménagé par simple signalisation et le stationnement serait maintenu dans la rue, des deux côtés.

11.1.4 Evolution possible ultérieurement

L'étape ultérieure éventuelle de la modération du trafic dans le centre communal sera d'étendre le périmètre jusqu'à la rue de Douvres. A ce moment la rue Formanoir perdra sa fonction de voie de transit et on pourra même la rendre piétonne. On y maintiendra le passage des bus 49, dont la circulation à double sens deviendrait possible, ce qui améliorerait sensiblement le trajet dans le sens Nord-Sud.

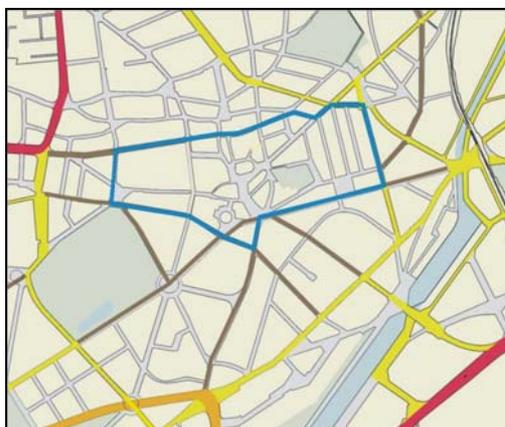


Figure 13 - Extension ultérieure éventuelle de la boucle Saint Guido

11.1.5 Circulation de transit ?

La boucle du centre permet d'accéder au centre de différents côtés. Son objectif n'est pas de favoriser la circulation de transit. La morphologie du réseau et le besoin de faire passer les transports publics font que deux itinéraires de transit sont possibles.



Dans le sens Ouest-Est, via Procession-Démocratie

Il faut inciter ce trafic à suivre la liaison interquartier Ysaye-Verdi-Saïo.

Pour cela:

- Signalisation directionnelle sur l'interquartier (flécher "Paepsem" et "Cureghem")
- Rond-point Henry et resserrement de l'av. d'Iterbeek vers De Linde
- Lisibilité de l'itinéraire interquartier (carrefour Rombaux surtout)
- Fluidité sur l'interquartier (inversion rue de Saïo, 2 bandes devant les feux de la chauss de Mons).

Dans le sens Est-Ouest via Gaité-Formanoir (quoique trafic moins important actuellement)

Il faut inciter ce trafic à emprunter la rue de Douvres.

Pour cela:

- Signalisation directionnelle (flécher "Mettewie" et Ring)
- Aménagement de Gaité en "rue du centre"

11.2. Square Vandervelde et chaussée de Mons

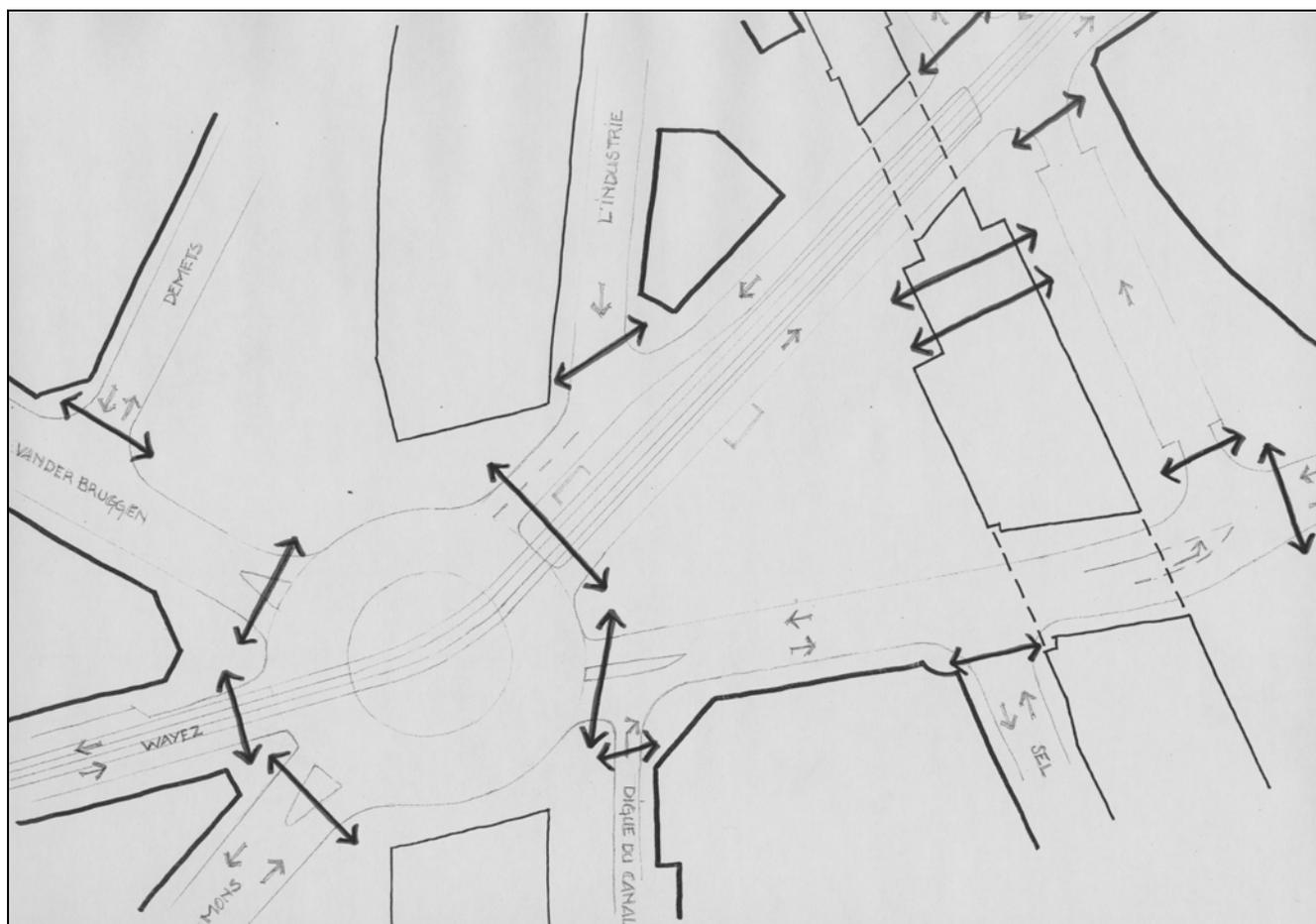
Le Square Vandervelde est à l'étude à la Région. La possibilité d'instaurer un rond-point est évaluée, en fonction des charges de trafic.

Avantages du rond-point

- Tous les mouvements, sont possibles, notamment ceux qui sont impossibles actuellement (ex: de chaussée de Mons –Sud vers Vander Bruggen)
- Lisibilité meilleure des axes remis à double sens: exemples: Carpentier-Nens; Wayez-Mons
- Maintien de la station RER+autres TP au centre (traversées à étudier)

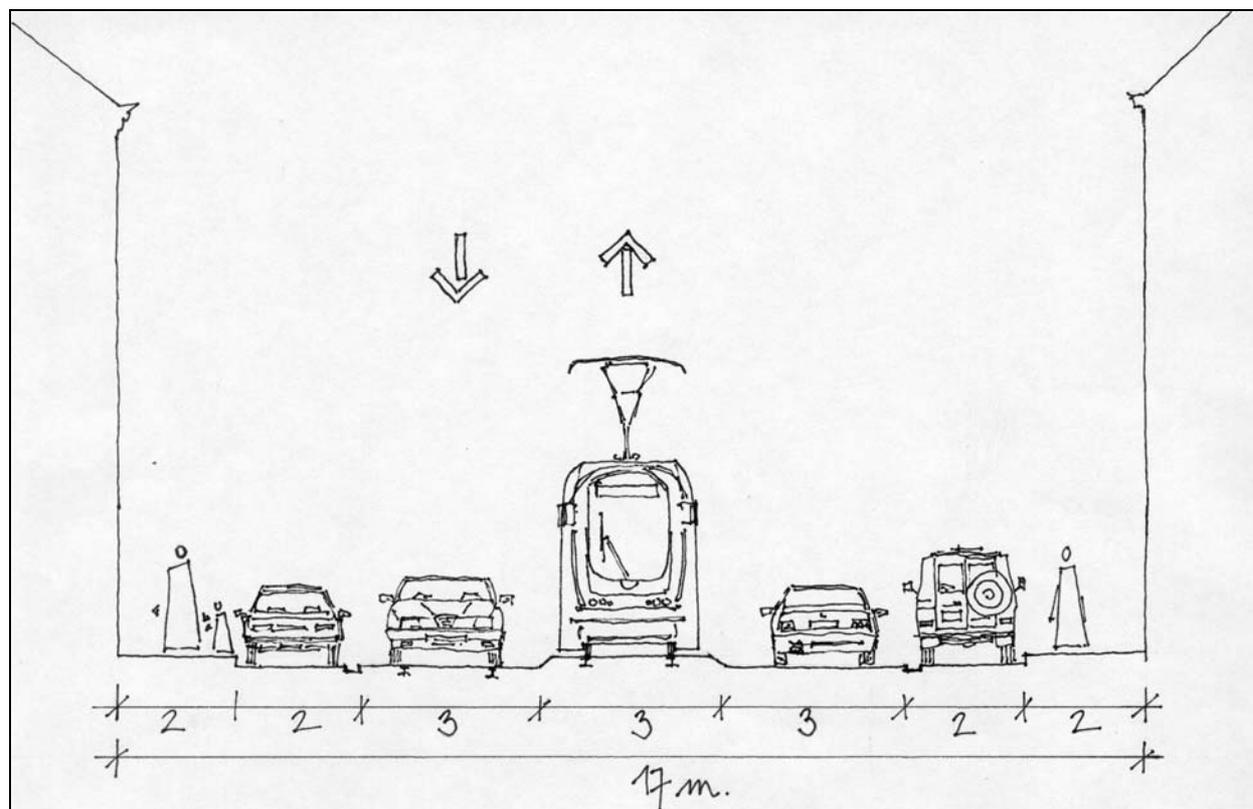
La Digue du Canal peut être mise à sens unique (de préférence vers la rue Gouv. Nens avec obligation de tourner à droite, l'autre sens étant assuré par la rue du Sel (non habitée). Ceci facilite l'aménagement du débouché de la Digue sur la rue Gouv. Nens.

Il paraît possible de rouvrir un plusieurs passages sous les voies de chemin de fer (arcades), ce qui ouvrirait l'espace piéton (perméabilité visuelle et piétonne).



Il faut également tenter de rétablir la liaison directe entre le Square Albert 1^{er} et le pont du canal.

La figure ci-dessous montre la possibilité de créer un site réservé aux transports publics en direction du pont,



11.3. Quartier Sylvain Dupuis-Willemijns

11.3.1 Bd S. Dupuis et WSA

Il s'agit d'élaborer un projet de "nouveau boulevard Dupuis" intégrant notamment les besoins de fluidité du trafic et des transports publics, l'accès au WSA, la sécurité des cyclistes et des piétons.

Il s'agit également de concilier les besoins du Shopping Center en matière de stationnement avec les besoins des quartiers riverains et de restaurer le statut de la rue Willemijns en tant que rue principalement résidentielle.

Un partenariat s'est instauré entre la Commune, la Région et le WSA.

Etat de la question (août 2004)

- L'AED.dresse les plans d'un nouveau carrefour près du Shopping, permettant une entrée plus aisée au WSA en venant du Ring et un départ plus aisé du WSA vers le centre d'Anderlecht. Le plan porte également sur l'ensemble du Boulevard S. Dupuis.
- Le WSA attend l'évaluation du fonctionnement du stationnement payant au shopping de Woluwe pour arrêter sa stratégie (stationnement payant ou pas)
- La Commune propose de fermer l'entrée par la rue Willemijns, une fois le nouvel accès aménagé par le Bd S. Dupuis et le Bd. Bracops. La sortie par la rue Willemijns resterait autorisée mais dosée à l'aide d'une barrière (200 véh/h max)

Propositions complémentaires:

1. Revoir / compléter l'aménagement du carrefour Groeninckx-Demay:
 - protéger la traversée piétonne au bas de Groeninckx-Demay à l'aide d'un feu attirant l'attention des conducteurs vireurs à gauche venant du Bd S. Dupuis. Voir chap 9.1.2.
 - extension des îlots jusqu'à la limite des zones hachurées (plus grande capacité du carrefour par réduction des temps morts entre les phases de feux)
 - abaissement des bordures
 - intégration des pistes cyclables (voir cartes 27 et 28)
2. renforcer la sécurité des cyclistes sur la piste bidirectionnelle existante à l'aide de marquages à chaque entrée riveraine (réalisés à certains endroits uniquement).
3. créer la liaison entre la piste cyclable descendant Bracops, côté sud et la traversée piétonne en face du WSA (bout de SUL sur la rue du Sillon et abaissement de bordures)

A intégrer également dans le projet définitif : bande bus en venant du Ring (éventuellement bus + cyclistes car espace réduit pour aménager une piste séparée de ce côté, vu l'alignements d'arbres)

Rue Willemijns

Compte tenu des commerces riverains, il est proposé de maintenir une circulation de passage (sortie du WSA) et de limiter la vitesse à l'aide de l'un ou l'autre aménagement complémentaire.

11.4. Rond-point de Veeweyde

Ce nœud de communication est mis en exergue car il concentre un nombre important de problèmes de mobilité. Le grand espace qu'il occupe se situe à un point repère du réseau Anderlechtois et pourrait être traité en porte d'accueil d'Anderlecht.

Voir propositions sur la Fiche Cf 20.

11.5. CERIA - COOVI

11.5.1 Parking-relais CERIA

Un vaste parking doit être construit (600 pl., extensible à 1200 pl).. En attendant, le parking de 200 pl. est largement sous-utilisé. Les mesures de contrôle du stationnement près d'autres stations devraient contribuer à le remplir davantage, voire totalement.

Une présignalisation "publicitaire" doit être mise en place à court terme.

11.5.2 Accès au CERIA-COOVI

Un schéma d'accès et départ est en cours de négociation entre la Région et le CERIA-COOVI:

Il comporte :

- L'aménagement d'une voie d'accès "privée" sur l'ancien site du tram.
- La sortie du campus par la drève, raccordée à la voie de sortie du Ring, permettant le départ dans toutes les directions

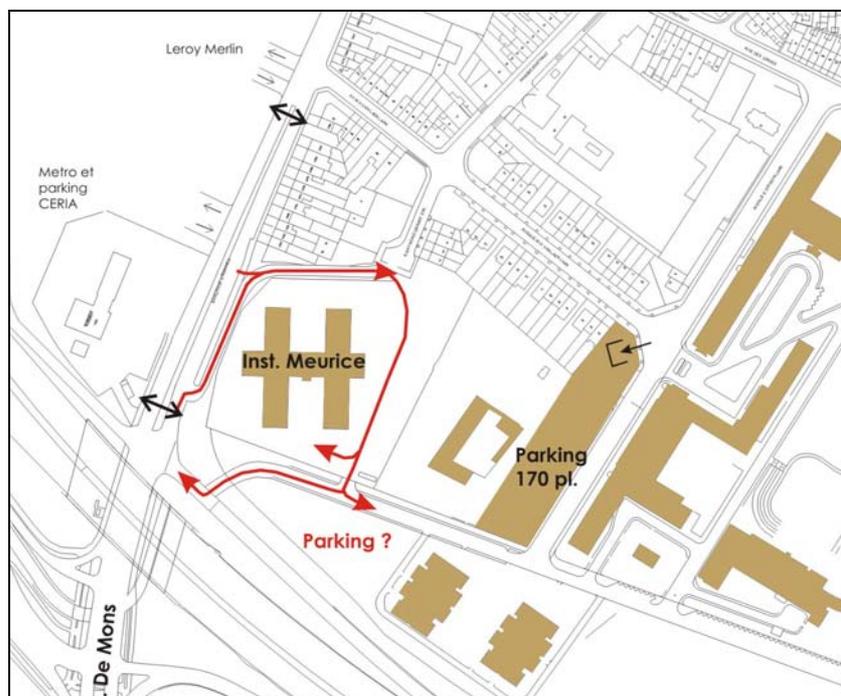


Figure 15: Accès au campus CERIA-COOVI

→ Poursuivre les négociations afin que les travaux se fassent en même temps que le réaménagement de la chaussée de Mons.

L'utilisation du P CERIA par le personnel et les visiteurs du CERIA reçoit un accueil favorable au CERIA-COOVI

→ mesure à finaliser dans le cadre du P.D.E. que ces institutions comptent élaborer et mettre en œuvre prochainement:

Création de places de parking sur les avenues larges près de l'entrée du CERIA-COOVI (parking en épi).

Plan de circulation dans le quartier La Roue, visant à supprimer le trafic de transit et contenir les arrêts et départs des équipements sportifs au sud du chemin de fer.

Nouvelle ligne de bus 75 permettant notamment aux étudiants de passer du CERIA à l'Institut technique situé sur l'av. Marius Renard.

11.5.3 Stationnement des habitants

Instauration d'une zone bleue avec carte résident dans certaines sections de rues bordées de maisons.

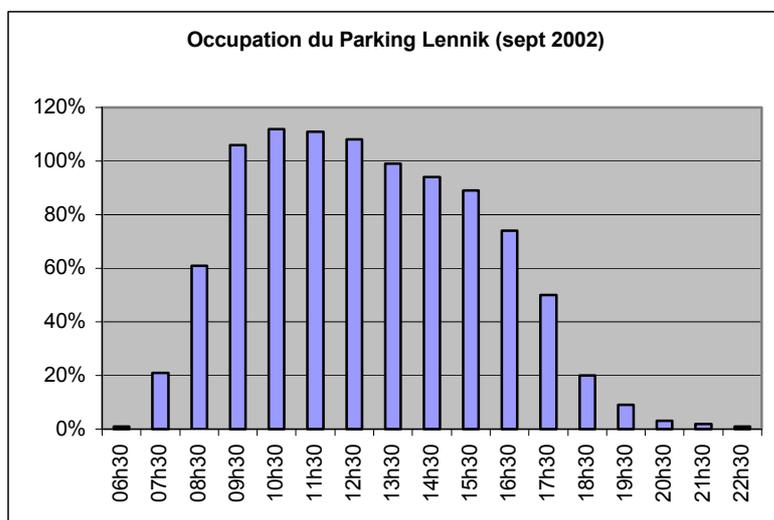
11.6. quartier Erasme

11.6.1 Parking Erasme

Trois aspects doivent être étudiés plus avant.

a. Le nombre de places

Le Parking Erasme (route de Lennik) est abondamment utilisé par le personnel et les visiteurs de l'hôpital.



La Région a entrepris de renégocier le contrat avec l'exploitant, qui prévoit que 175 places soient réservées aux utilisateurs du métro. Ce nombre est faible par rapport à l'estimation du nombre de places à proposer à cet endroit (600 pl. selon le PRD). Le parking (675 pl.) se remplit le matin et est pratiquement complet vers 9h30. Libérer des places dans ce parking demande une intervention forte de la part de l'ULB (budgets?) pour accueillir ailleurs les voitures de son personnel. Voir chap 11.6)

Les utilisateurs du Métro qui se présentent au Parking sont très peu nombreux actuellement mais ce nombre devrait augmenter !

b. La gratuité du parking pour les utilisateurs du métro

(gratuité ou formule tarifaire intégrant le Parking dans le titre de transport).

La STIB et la Région cherchent une solution pour identifier les réels utilisateurs du métro, pour qui le Parking serait gratuit. Il peut s'agir d'abonnés mais également d'utilisateurs d'un jour. Pas de solution trouvée à ce stade.

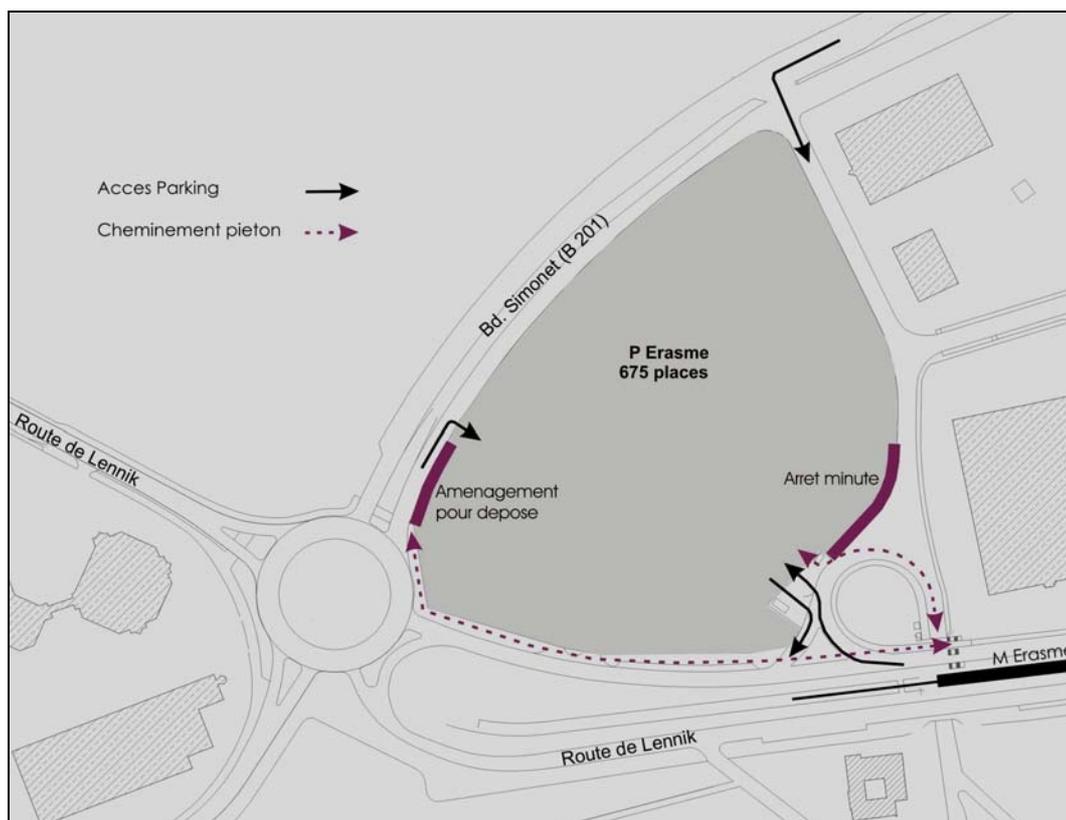
c. L'accessibilité du parking relais.

Le parking doit être rendu beaucoup plus facile d'accès pour les conducteurs arrivant de la Région flamande. L'entrée principale devrait donc se situer sur le Bd Simonet, à proximité du rond-point H. Simonet.

Une présignalisation "publicitaire" et une signalisation directionnelle vers le P Métro doivent être mises en place.

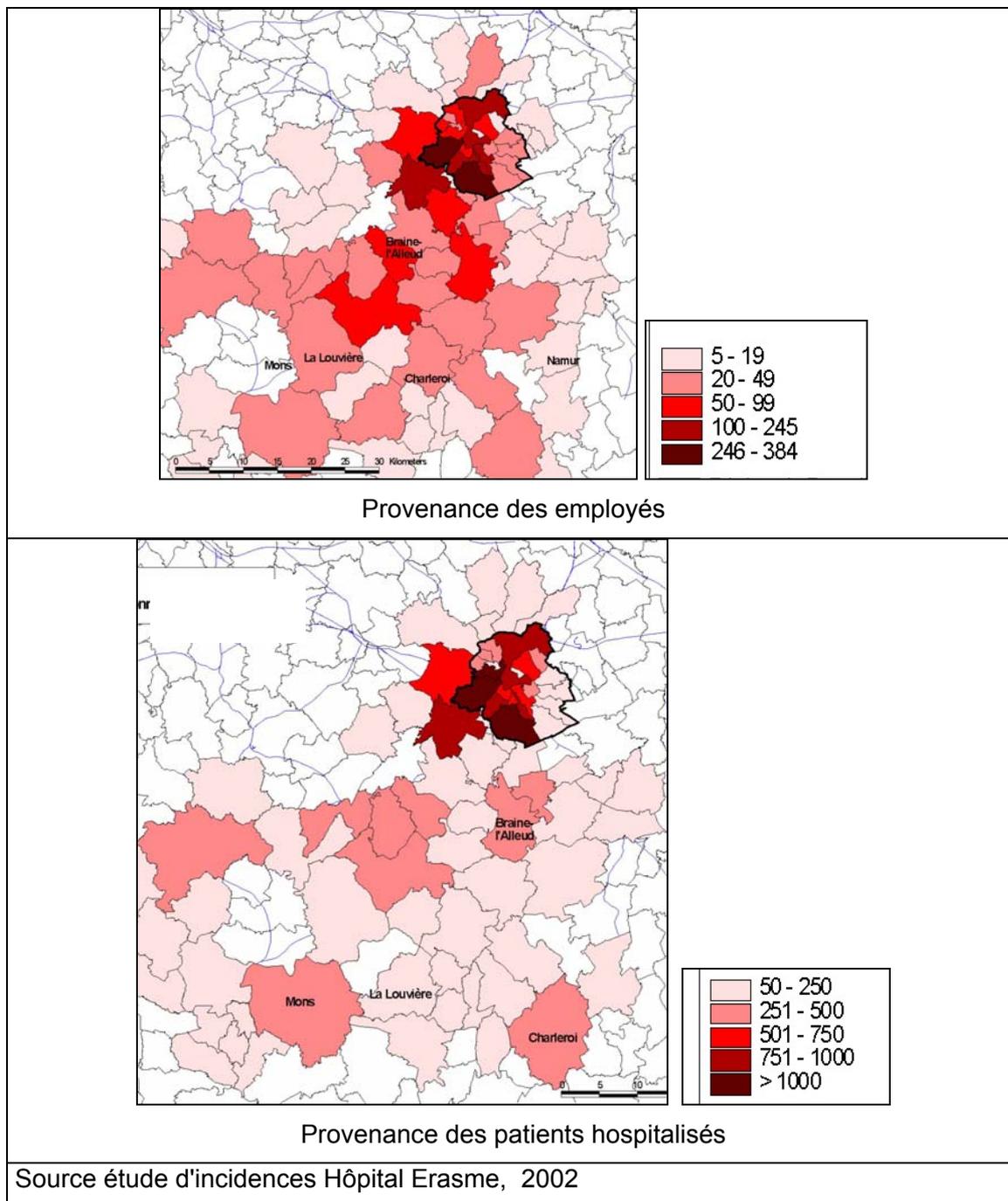
Il convient également corriger l'image "payante" du Parking.

**P Métro gratuit !
vous êtes à De Brouckère en 17 minutes**



11.6.2 Accessibilité en transport public.

60 % environ des travailleurs de l'hôpital Erasme proviennent de l'extérieur de la Région, la plupart du Pajottenland. Une forte proportion des patients provient également de l'extérieur de la Région.



Le Plan de déplacements d'entreprise en cours d'élaboration met en évidence que:

- 51 % du personnel (3400 emplois) travaille à horaire fixe
- 83% des personnes travaillant à Erasme viennent en voiture, parmi lesquels les trois quarts viennent seuls. Soit 2.000 voitures environ.
- Plus des deux-tiers des personnes venant en transport public voyagent avec la STIB, ce qui montre que De Lijn ne répond que très partiellement à la demande des habitants du Pajottenland.

- Moins de 100 personnes déclarent avoir abandonné leur voiture et opté pour le métro depuis l'ouverture des nouvelles stations. 150 autres profitent du métro alors qu'avant elles utilisaient une combinaison métro + bus. L'avantage principal évoqué est le gain de temps.

Parmi une liste de mesures pour encourager les transports alternatifs, les travailleurs croient surtout aux suivantes:

- abonnement TP gratuit
- Amélioration des transports publics
- Covoiturage

300 personnes environ voient le vélo comme une alternative possible.

Il apparaît important d'améliorer l'accessibilité d'Erasme au départ des communes flamandes ainsi que d'Uccle et Ixelles.

11.7. Neerpede

11.7.1 Circuits de promenade

La Commune procède à l'aménagement de plusieurs circuits de promenade à Neerpede: circuits pour piétons, cyclistes et VTT, cavaliers.

Les circuits empruntent des chemins (dont certains à restaurer ou créer) et des petites routes peu fréquentées.

Les itinéraires de promenade seront balisés (signalétique adoptée par l'IBGE) à partir:

- du point d'accueil situé près des étangs
- du parking
- du carrefour Pommier-Neerpede-Delivrance
- du carrefour Lennik-Chaudron.

11.7.2 Accueillir les visiteurs

Les équipements de Neerpede attirent de plus en plus de monde, dont beaucoup en voiture. Les emplacements proches du lac sont saturés les week-ends et jours fériés.

Il est donc proposé d'augmenter l'offre de stationnement à petite distance et d'assurer le confort des trajets à pied sur les derniers 100 à 300 m.

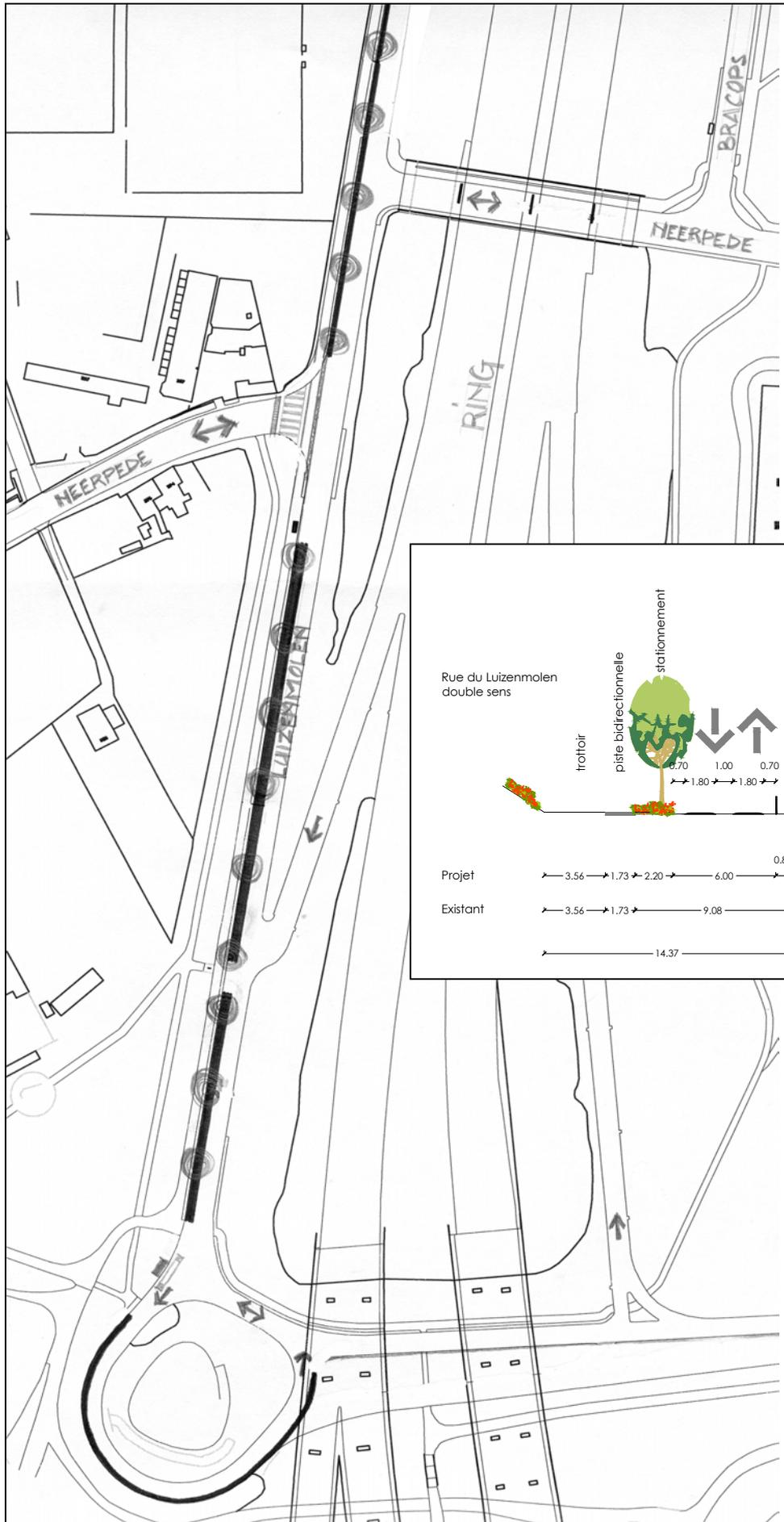
Les mesures sont les suivantes: (voir Figure de la page suivante)

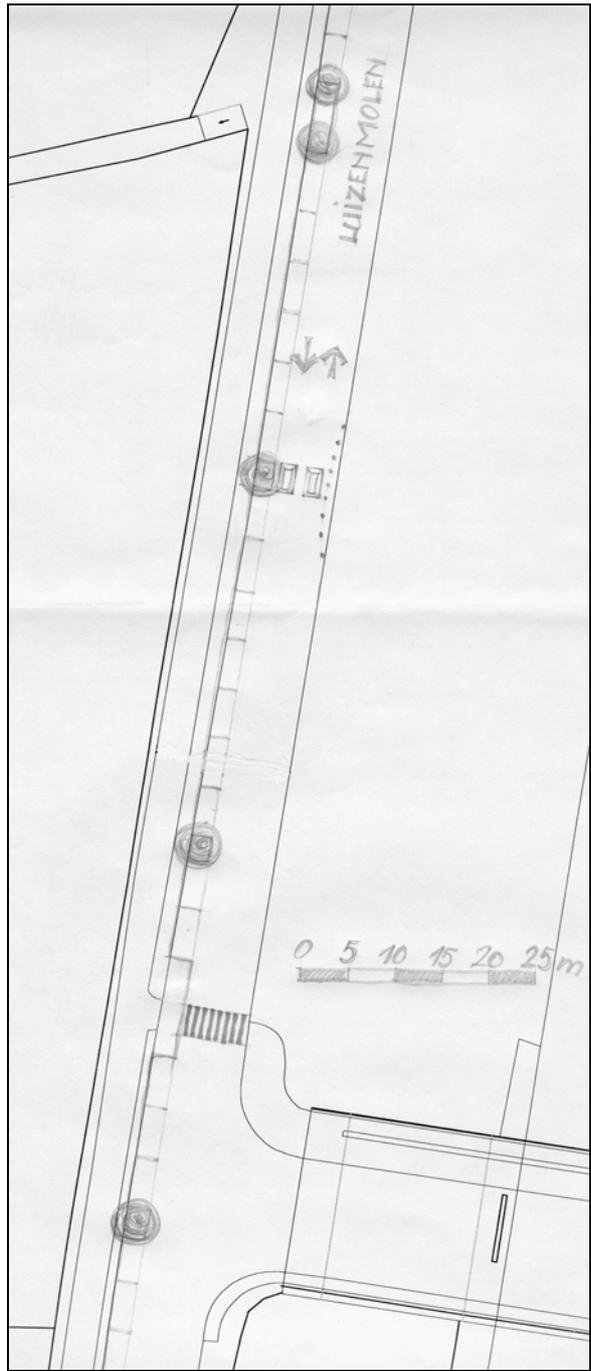
- Modération du trafic sur l'av. du Luizenmolen à l'aide de "coussins berlinois" avec rétrécissements ponctuels de la chaussée.
- Création d'un parking d'accueil des visiteurs sur le Luizenmolen et autour du rond-point Lièvre. Le rond-point est réservé au stationnement, la circulation emprunte le côté Nord du rond-point pour rejoindre l'av. Marius Renard.
- Traitement des débouchés de la rue de Neerpede et de la rue Scherdemael sur le Luizenmolen en trottoirs+pistes cyclables traversants
- Modération des vitesses dans la rue de Neerpede par la délimitation claire des emplacements de stationnement (peinture blanche et parterres plantés) avec, si nécessaire (après évaluation des premiers résultats) un ou deux dispositifs brise-vitesse
- Modération des vitesses dans la rue Scherdemael par l'installation d'un ou deux brise-vitesse
- Balisage des itinéraires piétons et cyclables menant à Neerpede.

- Placement d'une signalisation interdisant la circulation des cavaliers autour des étangs, entre 12h et 20h (l'affluence de piétons l'après-midi, durant les week-ends et les vacances rend dangereuse la coexistence cavaliers-piétons).
- Adaptation du carrefour Betteraves-Chaudron (voir fiche Cf 24).

Les zones de stationnement seront délimitées par des aménagements esthétiques (haies et parterres fleuris comme ceux existant près du lac) qui permettront d'étendre le caractère "loisirs" de l'espace public jusqu'au bord du Ring et d'assurer la lisibilité des aménagements, même lorsque les parkings sont vides.

L'aménagement et la signalisation des parkings et des voies d'accès à Neerpede devrait faire l'objet d'un projet d'ensemble (type d'aménagement, mobilier, dénomination fédérant les différents équipements pour éviter la juxtaposition de plaques), élaboré en concertation avec les centres et clubs installés sur place. Ce projet concerté devrait comporter un volet Information des visiteurs. Exemple: Fiche d'accessibilité de Neerpede, diffusée par les différents clubs.





Aménagement d'une zone de stationnement

11.8. Place Bizet

Les mesures sont les suivantes: (voir plan de la page suivante)

- Placement d'horodateurs (zone verte)
- Nouveaux passages pour piétons
 - Au carrefour F Hals
 - Au début de la r. Deleers (mais feu répétiteur pour prévenir les conducteurs vireurs)
 - Au carrefour Buyck (en plateau pour modération vitesses sur Deleers)
- Avancées de trottoirs et abaissement des bordures aux passages pour piétons
- Adaptation grilles de feux
- Création d'un accès au Parking "STIB" dans la rue de la Promenade et signalisation de ce parking sur la chaussée de Mons
- Zones de livraison (3 + 1 dans Deleers, après Buyck)
- Zones de livraison supplémentaires entre la Petite rue des Loups et rue Pierrard.

Envisager également de resserrer l'entrée dans la rue Deleers (oreille devant la boucherie) pour marquer le caractère secondaire de la rue Deleers par rapport à la chaussée de Mons et modérer les vitesses des conducteurs vireurs. Avec rapprochement du passage pour piétons (à créer) de la chaussée de Mons.

PLAN A3

12. REDUCTION DU BRUIT



Des écrans anti-bruit ont été placés récemment le long du Ring, en différents endroits.

L'IBGE va procéder à l'évaluation des gains réalisés.

En ce qui concerne chemin de fer dans le quartier La Roue: l'étude d'incidences en cours (sept 2004) devrait permettre de dégager les mesures nécessaires pour réduire le bruit des trains.

Les autres mesures qui seront appliquées pour réduire le bruit sont les suivantes:

Choix du revêtement

Pour les voies "Iris", régionales et communales sur lesquelles la vitesse de 50 km/h, voire plus est autorisée, le choix du revêtement permet de limiter le bruit du trafic. On adoptera de préférence les revêtements hydrocarbonés absorbants et évitera les pavés de porphyre ou même pavés de béton.

Régulation du trafic et modération des vitesses

Sur les voies principales (chaussées de Mons et de Ninove, Bd S. Dupuis, Groeninckx-Demay), la réduction du bruit dépendra également de la coordination des feux, de façon à limiter les accélérations et décélérations successives (fluidité, moindre bruit et moindre pollution vont de pair).

13. MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE MOBILITE

13.1. Communiquer

Les réunions avec les habitants ont montré qu'il était nécessaire d'expliquer aux citoyens les innovations en matière de mobilité et même de faire connaître les solutions de mobilité existant déjà mais mal connues par une part importante de la population. Citons quelques exemples:

- Comment obtenir l'aménagement d'une zone de livraison devant un commerce ou une entreprise? Et pour l'aménagement d'une place de stationnement réservée pour les personnes handicapées?
- Combien coûte le stationnement au parking CERIA ? et le billet STIB ? et l'abonnement riverain au Parking de la Gare du Midi ?
- Pourquoi les sens uniques limités? N'est-ce pas dangereux ?
- Pourquoi ces aménagements dans mon quartier ?
- Etc...

La communication citoyenne facilitera la vie des citoyens et favorisera les changements d'habitude, qui sont indispensables pour que les déplacements quotidiens évoluent dans le sens d'une mobilité plus réfléchie et plus "durable".

La communication portera principalement sur les alternatives à l'usage individuel de la voiture; elle visera à :

- présenter aux citoyens le "bouquet" de solutions disponibles pour leurs déplacements, dans une optique de multimodalité;
- annoncer les chantiers, modifications, nouveaux services offerts;...
- expliquer les projets (l'instauration du stationnement payant demandera de déployer de grands moyens d'information)
- présenter les résultats obtenus (bilan des contrôles de stationnement, des SUL, baromètre, ...)

Plusieurs études faites dans d'autres pays montrent que les gens privilégient la voiture parce qu'ils sous-estiment les performances des autres modes de transport et qu'ils surestiment les performances de leur mode habituel. En temps de trajet et en coût.

Gérer la mobilité c'est donc notamment informer, expliquer, présenter le concept de **bouquet de mobilité** qui n'offre plus un mode, mais des modes. A plus haute valeur ajoutée.

Le Collège envisage d'instaurer une rubrique "mobilité" dans chaque parution **d'Anderlecht Contact**.

13.2 Baromètre de la mobilité

Pour suivre l'évolution de la situation, évaluer les résultats atteints par les actions entreprises, la Commune mettra en place un dispositif de suivi. Des indicateurs seront définis à cet effet.

La base de données de la signalisation routière dont la Commune disposera en juin 2005 (relevé de la situation existante avec visualisation géographiée, SIG) permettra d'y inscrire les modifications de signalisation et marquages intervenues en 2005 et ultérieurement et donc de suivre l'évolution de la situation. Exemples:

Entretien et remise en état des panneaux et marquages

- nouveaux passages pour piétons
- changement de sens de circulation et instauration de sens uniques limités
- instauration des zones 30 et des zones bleues
- aménagement de zones de livraisons, de places réservées PMR.

Des comptages automatiques de trafic (appareils placés pendant plusieurs jours) permettront de contrôler l'évolution du trafic dans des rues concernées par les mesures du PCM (mesures avant-après).

13.3 Plans de déplacements scolaires

Les déplacements domicile-école représentent une part importante du trafic matinal dans le centre communal et à Cureghem. Les plans de déplacements scolaires sont des programmes d'actions élaborés par les écoles, avec le soutien logistique de la Commune (cellule Mobilité principalement). Un partenariat s'instaure entre l'école, les parents, la Commune (+ police) et parfois le voisinage de l'école et il aboutit à des actions de différents types mais menées parallèlement: modifications d'infrastructure près de l'école, sensibilisation des élèves et des parents à la sécurité routière, covoiturage, rangs scolaires à pied ou à vélo, organisation de la dépose en voiture, stationnement des professeurs aux endroits les plus adéquats, organisation des transports durant les heures d'école, ...autant de mesures définies par un travail bilatéral "sur mesure". La valorisation du travail effectué dans les écoles les plus dynamiques stimule d'autres à entamer le processus.

13.4 Plans de déplacements d'entreprises

Les entreprises employant plus de 200 personnes doivent étudier les besoins de mobilité de leur personnel et l'organisation des transports de biens qu'elles génèrent, en vue de définir les solutions permettant de satisfaire (mieux) leurs besoins, tout en réduisant les incidences de leur fonctionnement actuel.

Ces plans permettent de développer un partenariat public-privé pour des problèmes de mobilité que la Commune et la Région ne peuvent traiter seuls.

En stimulant et assistant les entreprises dans ces études et, surtout dans leur mise en œuvre, la Commune peut favoriser l'adoption de mesures intéressantes pour les quartiers concernés.

Les "entreprises" pour lesquelles un plan de transport devrait être mis en œuvre à Anderlecht sont principalement:

- La clinique Sainte Anne-Saint Remi
- Le Sporting Club d'Anderlecht
- Le Westland Shopping Center
- Erasme
- L'administration communale et le CPAS.

13.5 Planning

La carte 31 localise les aménagements de voirie à réaliser pour traduire concrètement les options du PCM. Ces aménagements portent sur des carrefours ou des sections entières de voiries.

La distinction est faite entre les projets communaux et ceux de la Région:

- Les aménagements que la Commune peut réaliser à très court terme (2004-2005, travaux budgétisés). Voir ci-après le tableau reprenant les travaux inscrits au budget extraordinaire pour 2005.
- Les aménagements à réaliser en 2006 si le budget communal le permet, sinon plus tard
- Les aménagements à réaliser après 2006
- Les aménagements à réaliser par la Région (voiries régionales ou dans le cadre de Beliris), selon un planning non encore arrêté. la Commune a fait part à la Région de ses priorités en décembre 2004 (voir liste ci-après).

D'autres aménagements de voiries sont nécessaires; il s'agit:

- Des dispositifs brise-vitesses (dos d'ânes et plateaux) qui ne sont pas repris sur plan. De nombreux projets seront réalisés durant les prochains mois; dont certains dans le cadre de l'instauration de zones 30.
- Des aménagements d'arrêts de transport public, à réaliser par la STIB ou la Région (voir carte 29);
- Des réaménagements de trottoirs, selon le programme spécifique de la Commune. Dans le cadre du programme " linéaires de trottoirs", des oreilles sont aménagées et les dispositifs de guidage pour mal-voyants sont installés
- Des aménagements cyclables, repris sur la carte 27 (court terme) et la carte 28 (plus long terme)

Les mesures d'organisation de la circulation (sens uniques et sens uniques limités, et quelques zones 30 prioritaires) devraient être mises en œuvre ou finalisées en 2005-2006.

Des mesures de promotion d'une mobilité plus durable dans la Commune viendront soutenir ces réalisations. Elles seront programmées dans les mois qui suivent.

Budget 2005 extraordinaire	budget TVAC (€) 2005
Réfections et réaménagements de voiries	
réfection de trottoirs	300.000
voirie et trottoirs, rue du Chimiste, De Meersman, Otlet, Gheude, Memling	195.000
Rue du Drapeau	250.000
Av. Berrewaerts	200.000
aménagements particuliers (oreilles, ...)	400.000
aménagements de zones 30	1.025.000
SUL et pistes cyclables	50.000
sentiers	75.000
aménagements de Places et carrefours (plan triennal 2004-2006)	
Sq. Henry Rey	400.000
Berrewaerts/ Prince de Liège	250.000
Sq. Egide Rombaux	200.000
Place de la Beauté	500.000
Sq. des Vétérans Coloniaux	600.000
Rue d'Aumale	500.000
Place de la Roue	1.250.000
Buffon-Potaerdenberg	100.000
Mnestrels-Missionnaires	150.000
Place de la Vaillance et Goujons/Petite Ile	
Signalisation - stationnement	
signalisation routière et mobilier urbain	230.900
Horodateurs	490.000
Eclairage Public (Plan Lumière)	1.000.000
total	8.165.900

Le budget 2006 ne sera approuvé qu'à la fin 2005, ce qui ne permet pas de définir actuellement ce qui sera réalisé en 2006.

TRAVAUX A REALISER SUR VOIRIES REGIONALES – PRIORITES SELON LA COMMUNE

Signaux lumineux au carrefour Mons-Démocratie

MONS (chaussée) - réaménagement entre le Square Albert Ier et le canal (voir le chapitre 11.2)

SQUARE VANDERVELDE - Rond-point à créer

WESTLAND SHOPPING CENTER – Réorganisation de la circulation aux abords

(Boulevard Sylvain Dupuis - Boulevard Joseph Bracops : voir le chapitre 11.3)

SYLVAIN DUPUIS - Réaménagement global du boulevard (voir le chapitre 3.2 et 11.3)

DIGUE DU CANAL - Aménagement de trottoir et traversée (entreprise Travail & Vie : voir fiche 13)

SQUARE RAYMOND VANDER BRUGGEN - Finaliser et réaliser le projet de réaménagement - (le projet existe)

CH. DE MONS/VEEWEYDE - Rond-point à réaménager (voir fiche Cf 20)

THEO LAMBERT/FRANS HALS - carrefour à aménager en rond-point (Projet "abords d'école")

Compléter le réseau des pistes cyclables (tel que suggéré à l'annexe 3).

Ceci concerne principalement : CAREME/LAMBERT/BRIAND, COMPETITION/RENE HENRY, DEUX GARES, FRANS VAN KALKEN/PAEPSEM (tronçons manquants)

FRANS VAN KALKEN/HENRI DELEERS - Réaménagement (léger) du carrefour (fiche Cf 6)

RENE HENRY/ITTERBEEK - Aménagement d'un rond-point (fich Cf 2)

BARA/DEUX GARES – sécuriser le carrefour et assurer la continuité cycliste (voir fiche Cf 14)

Mise en place des signaux de SUL, selon programme communal d'instauration.

LEEMANS/LENNIK - Aménagement d'un rond-point (fiche Cf 15)

LUIZENMOLEN (avenue) - aménagement dispositifs pour réduire la vitesse (voir chapitre 11.7)

MONS (Chaussée) – Réaménagement de la chaussée entre le Canal et la place Bizet : à court terme par marquages au sol (piste cyclable marquée, organisation des bandes aux carrefours et oreilles) et à moyen terme par un réaménagement global

BIZET (place) petits aménagements (oreilles et traversées) (voir chapitre 11.8)

RENE HENRY/THEO VERBEECK - Carrefour à aménager (fiche Cf 1)

SCHEUT/BIRMINGHAM - carrefour à réaménager (fiche Cf 12)

BEKAERT/RAUTER/CHAUSSEE DE MONS - Carrefour à réaménager (fiche Cf 27)

RING : Poursuite de l'installation des écrans anti-bruit - Ring

BARA (place)/DE FIENNES/BARA(rue) – Solution à trouver

QUAI DEMETS (passage piéton : voir fiche 25)

UNIFORMISATION DES PANNEAUX D'INDICATION (notamment au Boulevard Industriel)

Petits aménagements pour créer les "portes" des zones 30, selon programme communal d'instauration.