

# Diagnostic de la Mobilité à Anderlecht

Move Anderlecht  
Diagnostic préalable au futur Plan Communal de Mobilité

1 octobre 2019

## TRIDÉE : 3x durable

Chez TRIDÉE, nous sommes particulièrement attentifs au développement durable de la mobilité. Cela fait d'ailleurs même partie de notre nom. Nous travaillons avec nos clients pour développer des politiques de mobilité par 3x durables.



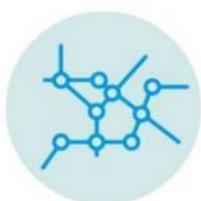
VERTE

Une politique de mobilité orientée long-terme place les modes de transport durables au centre de ses considérations. Nous travaillons souvent sur des projets qui visent explicitement à augmenter ou faciliter les modes de déplacements dits 'verts', c'est-à-dire : la marche à pied, le vélo, les transports en communs, les véhicules partagés et les alternatives électriques. En général, nous travaillons toutefois sur toutes les formes de mobilité, y compris la circulation automobile.



PORTÉE

De par notre expérience, nous savons à quel point il est important d'avoir un large soutien au sein de la population et des autres parties prenantes. Le besoin de participer continue de grandir et les possibilités de le faire font de même – de manière traditionnelle ou via des outils intelligents en ligne. C'est pourquoi nous recommandons d'ailleurs fortement la participation à nos clients et nous les aidons dans cette démarche : nous n'analysons pas seulement qui a de l'influence, mais proposons également une approche afin d'optimiser le degré d'implication et de satisfaction de tous.



INTÉGRALE

La mobilité n'est pas un but mais un moyen : elle sert notamment à arriver quelque part, que ce soit pour aller à l'école, au bureau, au magasin ou encore pour rejoindre son centre de sport, etc. Les choix à faire en mobilité peuvent souvent être difficiles et coûteux. Ceux-ci ne deviennent acceptables, voire même agréables, que s'ils font partie intégrante d'autres politiques. Il est en effet important de chercher des liens entre domaines politiques et d'élaborer des visions partagées – à travers une grande connaissance, des capacités d'analyse et une petite dose de créativité.

## Document

Titre	Diagnostic de la Mobilité à Anderlecht
Sous-titre	Move Anderlecht Diagnostic préalable au futur Plan Communal de Mobilité
Pages	58
Projet n°	1927
Date	1 octobre 2019
Auteurs	Benedicte Swennen, Stijn Derkinderen, Dirk Dufour
Maître d'ouvrage	Commune d'Anderlecht
Personnes de contact	Samantha Deblomme

## Table des matières

1	Introduction.....	- 7 -
2	Processus.....	- 8 -
3	Acteurs impliqués .....	- 9 -
	3.1 Comité de pilotage .....	- 9 -
	3.2 Comité d'accompagnement.....	- 9 -
	3.3 Participation citoyenne.....	- 9 -
4	Vision citoyenne .....	- 11 -
	4.1 Ateliers de participation.....	- 11 -
5	Bons exemples.....	- 13 -
	5.1 Comité d'accompagnement.....	- 13 -
	5.2 Ateliers de participation.....	- 13 -
6	Problèmes .....	- 15 -
	6.1 Comité d'accompagnement.....	- 15 -
	6.2 Ateliers de participation.....	- 16 -
	6.2.1 Vitesse du trafic.....	- 16 -
	6.2.2 Quantité du trafic .....	- 16 -
	6.2.3 Traversées et visibilité .....	- 16 -
	6.2.4 Accessibilité .....	- 17 -
	6.2.5 Mauvais état du trottoir/ de la piste cyclable/ de la voirie.....	- 17 -
	6.2.6 Stationnement.....	- 17 -
7	Plans.....	- 18 -
	7.1 Plan Régional de Développement Durable (PRDD).....	- 18 -
	7.2 Plan Régional de Mobilité Good Move (PRM) .....	- 18 -
	7.3 Plan Régional de Politique de Stationnement (PRPS).....	- 23 -
	7.4 Plan d'aménagement Bruxelles-Midi (PAD Midi).....	- 27 -
	7.5 Etude de mobilité secteur sud-ouest de Bruxelles.....	- 28 -
	7.6 Plan de qualité paysagère et urbanistique « Beeldkwaliteitsplan » .....	- 30 -
	7.7 Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) Biestebroeck.....	- 32 -

7.8	Plan d'accessibilité des voiries et des espaces publics (PAVE) .....	- 33 -
7.9	Bicycle Policy Audit (BYPAD) et Plan vélo communal .....	- 34 -
7.10	Plan Directeur Neerpede .....	- 37 -
7.11	Plan Bruit.....	- 37 -
7.12	Réseau d'espaces verts quartier Heyvaert .....	- 38 -
7.13	STIB - Plan Directeur Bus .....	- 39 -
<b>8</b>	<b>Proposition d'études complémentaires.....</b>	<b>- 40 -</b>
8.1	Etude sur la problématique de trafic de transit dans les quartiers résidentiels	- 42 -
8.1.1	La Roue .....	- 43 -
8.1.2	Moortebeek .....	- 45 -
8.2	Etude sur la problématique de vitesses excessives du trafic motorisé..	- 47 -
<b>9</b>	<b>Leviers stratégiques .....</b>	<b>- 49 -</b>
<b>10</b>	<b>Annexes .....</b>	<b>- 51 -</b>
10.1	Carte problèmes (comité d'accompagnement).....	- 51 -
10.2	Carte problèmes (ateliers de participation - par catégorie) .....	- 52 -

## Liste de figures

Figure 1: Objectifs de report modal Good Move .....	- 19 -
Figure 2: Objectif Good Move de maîtrise du trafic de transit .....	- 20 -
Figure 3: Objectif Good Move mailles apaisées .....	- 21 -
Figure 4: Hiérarchie des voiries 2010 selon Iris 2.....	- 21 -
Figure 5: Hiérarchie des voiries et mailles apaisées selon Good Move .....	- 22 -
Figure 6: Objectif Good Move réaménagements par Bruxelles Mobilité .....	- 23 -
Figure 7: Carte des zones de parkings réglementés.....	- 24 -
Figure 8: PAD Midi.....	- 27 -
Figure 9: Projets aux abords du square Vandervelde.....	- 28 -
Figure 10: Beeldkwaliteitsplan .....	- 32 -
Figure 11: Biestebroeck - Carte de l'aire de chalandise des différents arrêts de transport-	33 -
Figure 12: Réseau piéton et réseau piéton prioritaire .....	- 34 -
Figure 13: Réseau ICC et ICR vélo .....	- 35 -
Figure 14: Résultat actualisation BYPAD Audit 2017.....	- 36 -
Figure 15: Neerpede - Carte désenclavement approprié .....	- 37 -
Figure 16: Plan Bruit.....	- 38 -
Figure 17: Quartier Heyvaert.....	- 38 -
Figure 18: La Roue - trafic de transit, heure de pointe, matin .....	- 43 -
Figure 19: La Roue - trafic de transit, heure de pointe, soir .....	- 43 -
Figure 20: La Roue – photos observations.....	- 44 -
Figure 21: Moortebeek - trafic de transit, heure de pointe, matin.....	- 45 -
Figure 22: Moortebeek - trafic de transit, heure de pointe, soir .....	- 45 -
Figure 23: Moortebeek – photos observations.....	- 46 -
Figure 24: Carte avec les ralentisseurs de vitesse.....	- 48 -
Figure 25: Carte avec les 17 zones 30.....	- 48 -

## 1 Introduction

---

L'Administration communale d'Anderlecht a pour objectif l'élaboration d'un état des lieux de la mobilité dans la commune en guise de préparation pour le futur Plan Communal de Mobilité (PCM).

L'objectif de ce diagnostic est de définir les futurs grands leviers stratégiques du nouveau PCM. Dans ce cadre, la commune a souhaité impliquer à la fois les experts techniques régionaux et communaux que l'expérience de terrain de la population dès le début du processus.

Ce rapport présente (avec les informations disponibles jusqu'au 1 octobre 2019) :

- La vision de la mobilité à Anderlecht créée sur base de participation citoyenne
- Les problématiques définies selon toutes les parties prenantes
- Les plans stratégiques de développement ayant un impact sur la mobilité à Anderlecht

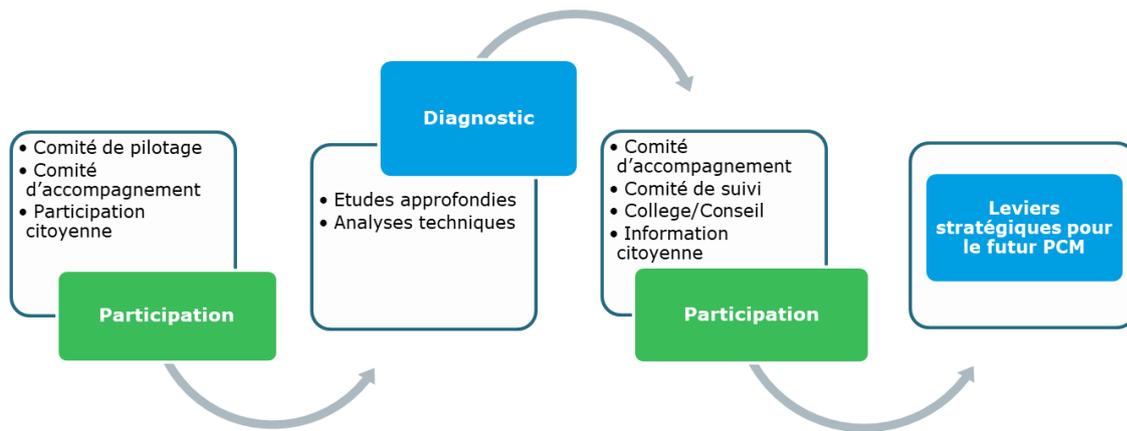
C'est sur base de toutes ces sources d'information qu'une proposition d'études et d'analyses complémentaires est présenté ici afin d'objectiver certaines problématiques.

## 2 Processus

---

L'aboutissement du diagnostic a été réalisé en différentes étapes :

- Collecte de données auprès des experts locaux et régionaux, ainsi que des habitants d'Anderlecht
- Analyse de données et proposition d'études complémentaires nécessaires
- Première proposition de leviers stratégiques au Collège, experts locaux, régionaux et à la population
- Finalisation du diagnostic et leviers stratégiques pour le PCM



### 3 Acteurs impliqués

---

#### 3.1 Comité de pilotage

L'Échevine des services du Développement urbain, Mobilité et Travaux publics et les différents services communaux suivent le diagnostic de près :

- Le service Mobilité
- Le service Travaux publics
- Le service Développement urbain
- La maison de la participation

#### 3.2 Comité d'accompagnement

Un comité d'experts régionaux se joint aux membres du comité de pilotage et apporte depuis le début son expertise au processus de ce diagnostic.

Les organisations suivantes sont représentées lors du comité d'accompagnement :

- Bruxelles Mobilité
- Bruxelles Environnement
- Perspectives
- Parking Brussels
- STIB
- De Lijn
- Zone de Police Sud
- SAU
- Infrabel
- Brulocalis
- Services communaux d'Anderlecht : prévention, économie, développement durable, rénovation urbaine

#### 3.3 Participation citoyenne

La commune a organisé dans le courant des mois de mars-avril 2019, quatre ateliers de participation citoyenne répartis dans quatre zones du territoire communal, pendant lesquels presque 200 personnes qui habitent ou travaillent à Anderlecht sont venues partager leur avis pour leur quartier.

La communication de ces événements a été diffusée dans le journal communal « Anderlecht Contact » de mars 2019. L'information a également été communiquée en ligne sur les pages internet de la commune d'Anderlecht et de la maison de la participation, ainsi que la page Facebook de la commune. Des affiches et dépliants ont été distribués dans différents sites communaux et enfin, un courrier d'invitation a été envoyé aux écoles et aux hôpitaux présents sur la commune d'Anderlecht.

Les ateliers ont attiré un public de tout âge (participants âgés de 25 et 80 ans) y compris des familles, composé d'autant de femmes que d'hommes et issu de la classe moyenne. Nous regrettons néanmoins le faible nombre de participants habitant les quartiers Peterbos, Industrie, ...

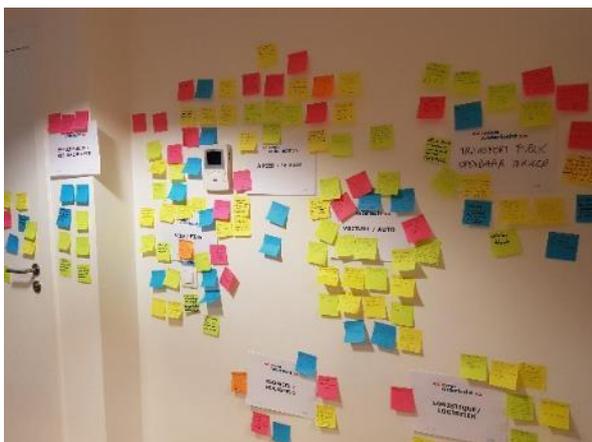
Voici le nombre de participants par zone :

- Cureghem : 35 personnes
- Bracops-Moortebeek : 18 personnes
- Centre-Scheut : 85 personnes
- La Roue-Bon Air-Industrie-Neerpede : 46 personnes

Quelques personnes nous ont fait parvenir leurs remarques par e-mail. Celles-ci ont également été prises en compte dans l'analyse.

Chaque atelier participatif était divisé en trois parties correspondant aux questions suivantes:

1. Quel est votre vision sur la mobilité future à Anderlecht / dans votre quartier / votre rue ?
2. Quels sont les bons exemples d'aménagements existants à Anderlecht / dans votre quartier en termes de mobilité ?
3. Quels sont les principaux problèmes de mobilité identifiés à Anderlecht / dans votre quartier?



L'objectif de la participation citoyenne n'était pas d'obtenir une liste exhaustive des sujets discutés. L'information des citoyens combinée avec l'expertise du comité d'accompagnement permet d'identifier les principaux problèmes pour permettre ensuite d'arriver à une vision stratégique sur les leviers les plus importants pour Anderlecht.

## 4 Vision citoyenne

---

### 4.1 Ateliers de participation

Le premier exercice de chaque atelier participatif portait tout d'abord sur la vision : Quel est votre vision sur la mobilité future à Anderlecht / dans votre quartier / votre rue ? L'objectif de cet exercice est que la commune puisse s'appuyer sur cette vision claire afin de définir les leviers stratégiques qui tendent vers celle-ci et par la suite, prendre les mesures nécessaires pour réaliser cette vision.

Les participants ont pu exprimer leurs idées, souhaits et envies pour leur rue, leur quartier, leur commune. Chaque participant a eu la possibilité de noter plusieurs idées. Ensuite, les réponses ont été classées par catégorie :

- Piétons
- Cyclistes
- Voitures ou circulation automobile
- Transport public
- Espace public
- Sécurité routière
- Environnement
- Logistique

Certaines idées font partie de plusieurs catégories à la fois, par exemple la demande de plus de zones 30 revient à la fois dans la catégorie 'voiture' et 'sécurité routière'.

Afin de concrétiser la vision des habitants, les exemples repris plus d'une fois sont cités ci-dessous.

#### **Piétons**

Les participants souhaitent surtout plus de place pour les piétons et personnes à mobilité réduite (PMR), des trottoirs en meilleur état, une promenade verte et piétonne qui relie les espaces verts de la commune et qui est bien indiquée, plus de sécurité pour les piétons, d'autres passerelles piétonnes à travers le canal.

#### **Cyclistes**

Les participants souhaitent plus de pistes cyclables séparées, plus de parkings vélos sécurisés (également pour les vélos cargo), que les enfants puissent venir à l'école à vélo et à pied, des chargeurs solaires pour e-bikes, des passerelles vélo à travers le canal, plus de stations Villo.

#### **Voiture**

Nous remarquons deux tendances divergentes :

- D'une part, on constate une demande qui consiste à « donner plus de place à la voiture » : certains participants ont cité le fait d'avoir plus de places de stationnement, de garder des places de parking, un meilleur état de la voirie, une signalisation plus claire, des places de parking gratuites en dehors du Ring
- D'autre part, une partie plus importante est demandeuse de « réduire la pression de la voiture » : ces participants souhaitent plus de zones 30 et le respect de celles-ci, des quartiers résidentiels apaisés, moins de voitures, plus de voitures partagées (avec chaise enfant, des voitures électriques), de l'espace public libéré des voitures, moins de trafic de transit/navetteurs, des vitesses contrôlées, pas de stationnement dans le centre d'Anderlecht, que le parking CERIA soit public et gratuit, définir des règles de stationnement plus strictes et respectées (contrôle du respect des emplacements PMR, camions et

camionnettes, deuxième véhicule plus taxé, carte riverains plus chère, lutte contre les faux garages et contre le stationnement sauvage).

### **Transport Public**

Les participants souhaitent développer le transport public sur le Canal, que le bus et le tram soient plus rapides (en site propre), un meilleur accès aux transport public (PMR, poussette), plus de lignes de tram/bus (dans les quartier excentrés, les nouveaux quartiers), un transport public plus fréquent (pendant les heures de pointe), transport public électrique, une intermodalité plus développée (avec une meilleure offre de stationnement vélo, de vélos partagés, de trottinettes électriques etc.), une meilleure communication entre STIB, De Lijn, SNCB, TEC.

### **Espace public**

Les souhaits sont nombreux pour plus d'espaces publics verts (et connectés entre eux), plus d'arbres, des places sans trafic motorisé et/ou sans stationnement de voitures, plus de place pour se promener, pour les enfants et les jeunes, plus de terrasses et de fontaines, des trottoirs lisses et larges, un meilleur entretien, les commerçants signalent qu'ils ne veulent pas de travaux dans la rue Wayez.

### **Sécurité routière**

Les participants souhaitent plus de sécurité pour les piétons, les cyclistes et les enfants, pas de trafic de transit, le respect des zones 30 et des vitesses maximales, le respect des sens-unique et des règles de stationnement, des quartiers apaisés de trafic, la police à vélo.

### **Environnement**

Les participants souhaitent que l'air soit moins pollué et que les voitures soient moins polluantes

### **Logistique**

Les participants demandent des livraisons effectuées par des véhicules moins grands et moins polluants, une économie plus locale, un parking commercial/logistique dans des zones prévues pour cela (et pas dans les quartiers résidentiels).

Nous constatons que la majorité des souhaits et des idées des participants des ateliers participatifs visent à améliorer la situation pour les piétons et les cyclistes: ces souhaits reviennent dans plusieurs catégories. Beaucoup de demandes visent également à améliorer et réinvestir l'espace public et apaiser la pression du trafic. Enfin, il y a également une grande demande envers un transport public plus qualitatif. La vision des participants lors des ateliers indique la direction de mobilité durable à considérer pour le PCM.

## 5 Bons exemples

---

La deuxième question a été posée au comité d'accompagnement et pendant les ateliers participatifs: Quels sont les bons exemples d'aménagements en termes de mobilité à Anderlecht / dans votre quartier ?

L'objectif cette question est d'identifier des exemples de bons aménagements déjà existants afin de permettre à la commune de les reproduire plus facilement et de les multiplier à d'autres endroits d'Anderlecht. Cela assurera également une cohérence et une plus grande lisibilité des infrastructures.

### 5.1 Comité d'accompagnement

Les membres du comité d'accompagnement ont indiqué les éléments suivants comme étant des bons exemples pour la mobilité :

- La piste cyclable le long du Canal
- Le plan de circulation dans le quartier Scheut
- Mobilité partagée : les nombreuses stations Cambio
- Quartier La Roue : le réaménagement qualitatif des trottoirs et le trafic de transit réduite dans certaines rues (trafic de transit reste néanmoins un problème relevé par les habitants)
- Quartier Moortebeek: peu de trafic de transit grâce à un bon plan de circulation (trafic de transit reste néanmoins un problème relevé par les habitants)
- Place de la Résistance : le réaménagement sans stationnement de voitures
- Erasme : le métro comme support pour des développements urbains
- Le développement du réseau cyclable (premier pas : la signalisation)
- L'instauration de plusieurs zones 30
- La piste cyclable qualitative sur le boulevard Poincaré
- Peterbos : la rénovation de la passerelle pour piétons et cyclistes
- Les différents espaces verts et parcs
- La Gare du Midi : la bonne accessibilité en train

### 5.2 Ateliers de participation

Les participants aux ateliers de participation ont également indiqué les bonnes pratiques en termes de mobilité à Anderlecht sur une grande carte. Les bons exemples correspondent à ceux cités par le comité d'accompagnement.

Les éléments les plus nommés dans les ateliers de participation sont :

- Les pistes cyclables séparées (par exemple le long du Canal, boulevard Sylvain Dupuis, boulevard Maurice Herbet, rue Antoine Nys, boulevard Prince de Liège, rue Bara, Petit-Ille, boulevard Poincaré, Promenade Verte)
- Les sens-unique limités (rue Busselenberg)
- Les zones 30 (drève des Agaves, avenue Nellie Melba, avenue Marius Renard)
- Les nombreux espaces verts et parcs à Anderlecht
- Les places et trottoirs réaménagés (par exemple rue Melckmans, place Ministre Wauters, quai Veeweyde, rue Adolphe Willemyns, place du Conseil, rue du Lièvre),
- La coupure de la circulation (entre boulevard Sylvain Dupuis et rue Adolphe Willemyns, sur le pont Marchant)
- Les stations Cambio
- Le métro

Anderlecht compte quelques bons exemples d'aménagements de mobilité. À nouveau, les exemples concernent surtout la circulation apaisée et les aménagements pour piétons et cyclistes. Néanmoins, il faut noter que beaucoup de bons exemples ont encore une marge d'amélioration. Quelques exemples : les pistes cyclables s'arrêtent abruptement, les liaisons entre les espaces verts et les parcs sont à développer, beaucoup de trottoirs restent à réaménager, il reste du trafic de transit dans certains quartiers etc. Peu de bons exemples concernant la voiture ont été donnés mis à part la circulation apaisée ou adaptée pour empêcher le trafic de transit (par exemple concernant les zones de stationnement, la fluidité de trafic, un élargissement de voirie, un carrefour plus clair et sécurisé).

## 6 Problèmes

---

Le troisième exercice, fait avec le comité d'accompagnement et aussi pendant les ateliers participatifs, se focalisait sur les problématiques de mobilité : Quels sont les principaux problèmes de mobilité à Anderlecht / dans votre quartier ?

Chaque personne pouvait indiquer et localiser les trois problèmes les plus importants selon lui/elle de son quartier ou de la commune. Il s'agissait de préciser de quel type de problème il est question :

- un problème de vitesse de trafic
- de quantité du trafic
- une difficulté pour traverser ou accéder à un endroit
- un trottoir/la voirie/la piste cyclable en mauvais état
- un problème de stationnement

Les accompagnants de l'atelier notaient ensuite les détails et le mode de transport pour lequel cela formait un problème.

### 6.1 Comité d'accompagnement

La liste exhaustive des problèmes cités par le CA se trouve sur la carte dans les Annexes. Voici un résumé des problèmes relevés lors du comité d'accompagnement :

- Les grands axes (chaussée de Mons, chaussée de Ninove) concentrent plusieurs problèmes : la vitesse, la quantité de trafic, des traversées dangereuses, des embouteillages et le transport public bloqué dans la circulation
- Le centre d'Anderlecht (rue Wayez / St-Guidon) et le square Vandervelde concentrent également plusieurs problèmes notamment d'accessibilité, de visibilité et de traversées difficiles pour tous les modes
- Boulevard Industriel: problèmes de vitesse sur les grands axes
- Sur l'ensemble de la commune les traversées ainsi que l'état des trottoirs/de la piste cyclable/de la voirie ont été identifiés comme étant problématiques
- Le Ring et le Canal forment des barrières urbaines physiques pour les piétons et les cyclistes, les obligeant à faire des détours
- Place Bara: l'accessibilité est difficile et les traversées sont dangereuses pour les piétons et les cyclistes
- Abords d'écoles (82 écoles): besoin ponctuel de stationnement, accessibilité et traversées difficiles à pied/à vélo
- Pôles sportifs (Neerpede, stade d'Anderlecht): besoin ponctuel de stationnement, accessibilité à pied/à vélo/en transport public est limité et de mauvaise qualité
- Dans les quartiers: stationnement sauvage, trafic de transit, zone 30 non respectée, sens-unique non respectés (par exemple zone Liverpool, Gare de l'Ouest, Heyvaert)
- Cités jardins: mauvais état des trottoirs, rues très étroites avec problèmes de stationnement
- P+R manquant (le P+R Ceria n'était pas encore ouvert au moment des ateliers)
- Zones en développement (par exemple Biestebroek): accès en transport public limité
- De Lijn: problème d'embouteillages: square Vandervelde, grands axes, Saint-Guidon
- STIB: Clemenceau/chaussée de Mons: flux piéton trop important vers le métro les jours de marché (metro Delacroix: passerelle piétonne trop étroite)
- Westland shopping: terminus pour bus STIB actuellement sans infrastructure et sans connexion bus-shopping pour piétons
- Peterbos: plan de circulation chaotique, pas d'accès en transport commun, peu d'espace public qualitatif

## 6.2 Ateliers de participation

La liste exhaustive des problèmes cités pendant les ateliers de participation, ainsi que leurs localisations sur la carte, se trouvent dans les Annexes de ce document. Au total l'inventaire de 371 problèmes a été repris en 6 cartes selon le type de problème identifié.



### 6.2.1 Vitesse du trafic

Les participants aux ateliers de participation indiquent que les zones 30 sont peu respectées, surtout à l'intérieur des quartiers. Sur les grands axes de trafic, le problème se pose surtout lors des heures creuses. Les excès de vitesse se situent autant dans les rues à double sens que dans les rues à sens unique (par exemple rue de la Clinique, route de Lennik, rue de Douvre). Ce sont des rues linéaires et/ou larges qui « invitent » à rouler vite.

### 6.2.2 Quantité du trafic

Selon les participants, la pression de trafic motorisé est très grande à Anderlecht : sur les grands axes de trafic (chaussée de Mons, chaussée de Ninove, avenue d'Itterbeek) ainsi que sur les axes dans les quartiers (à déclasser selon Good Move). Il y a beaucoup de trafic motorisé à Cureghem ainsi qu'aux nombreuses sorties du Ring.

D'un côté, la pression automobile empêche le bon fonctionnement du transport public (par exemple boulevard Paepsem, chaussée de Mons, chaussée de Ninove). De l'autre côté, on signale aussi une trop grande quantité de bus (par exemple rue Eloy : bus De Lijn, bus internationaux et navettes aéroport) et de poids lourds (par exemple rue Liverpool).

Quelques itinéraires de trafic de transit ont été indiqués (par exemple à travers Moortebeek en direction du Stade et du Westland Shopping, à travers La Roue en direction de Forest). Le comité d'accompagnement rajoute qu'il y a également du trafic de transit à travers Bon Air (via la chaussée d'Itterbeek) et à travers Neerpede (via la drève Olympique et la rue de Neerpede). Les nombreuses sorties du Ring attirent également du trafic de transit.

Néanmoins, l'impression des participants que le problème est lié à la quantité de trafic, peut en réalité également être expliqué par d'autres facteurs : par exemple à cause des manœuvres de stationnement dans la rue Wayez, à cause de stationnement en double file aux Abattoirs, à cause de réglages des feux rouges au croisement de l'avenue Paepsem et du boulevard Industriel.

### 6.2.3 Traversées et visibilité

Le problème des traversées dangereuses, en particulier la traversée des piétons, PMR et cyclistes, se situe surtout sur les grands axes de trafic (chaussée de Mons, chaussée de Ninove, les sorties du Ring, boulevard Sylvain Dupuis à la hauteur du Westland Shopping, boulevard

Groeninckx-De May, etc.). Sur ces grands axes, il existe effectivement peu de traversées et celles qui existent ne sont pas toujours sécurisées, également aux abords des arrêts de bus. Le problème se situe également sur quelques carrefours spécifiques : rue Jakob Smits, rue Eloy, square Vandervelde, place Bara.

Les participants se plaignent du manque de respect des règles de stationnement.

Un premier diagnostic montre également que la qualité des traversées n'est pas optimale : les carrefours sont surdimensionnés, la visibilité est entravée par le stationnement sur les coins de rues ou sur les carrefours (par exemple rue Eloy), la longueur de la traversée est trop importante, il y a des obstacles sur les chemins mixte piétons/cyclistes qui rendent les traversées moins confortables (par exemple boulevard Maurice Herbet).

#### 6.2.4 Accessibilité

Beaucoup de problèmes d'accessibilité ont été situés sur les grands axes et sur certains axes Auto-CONFORT dans les quartiers (à déclasser selon Good Move). La pression de trafic motorisé sur ces axes constitue une barrière pour piétons, PMR et cyclistes. En particulier pour les cyclistes, il s'agit du manque de continuité des pistes cyclables.

À part les grands axes, le Canal et la Gare du Midi forment également des barrières pour les piétons et cyclistes.

Le manque d'accessibilité en transport public ainsi que la mobilité partagée a été mentionné dans quelques quartiers spécifiques : Trèfle, Luizenmolen, offre de voitures partagées trop peu développée à Chaudron.

#### 6.2.5 Mauvais état du trottoir/ de la piste cyclable/ de la voirie

Le problème des revêtements en mauvais état est signalé dans les quartiers du Centre, Cureghem, La Roue, Moortebeek. C'est majoritairement l'état des trottoirs qui est relevé comme problématique, suivi à part égale du mauvais état des pistes cyclables et de la voirie. La chaussée de Ninove a été nommée comme problématique pour tous les modes de transport.

#### 6.2.6 Stationnement

Beaucoup de problèmes de stationnement se situent à Cureghem et dans le Centre, là où la densité de la population est plus grande et où il y a une concentration de fonctions.

Les participants ont porté une attention plus importante sur le problème de stationnement sauvage qui gêne les piétons et les cyclistes que sur le manque de places de stationnement pour les voitures.

Quelques problèmes ponctuels ont également été cités : le stationnement chaotique près des écoles, le stationnement gênant de poids lourds et de camionnettes.

Le comité d'accompagnement ajoute que le stationnement aux terminus de stations de Métro (Erasmus, Ceria, Eddy Merckx) se fait dans les quartiers résidentiels autour.

Les participants aux ateliers de participation citoyenne ont signalé des problèmes de types divers. Les problèmes cités sont le plus souvent au détriment de la mobilité des piétons, PMR et cyclistes. Certains problèmes se situent plus dans les quartiers : les trottoirs en mauvais état, le stationnement sauvage, les zones 30 qui ne sont pas respectées. D'autres problèmes se situent plus sur les grands axes : l'accessibilité pour les piétons, PMR et cyclistes et la quantité du trafic. Les traversées dangereuses, éparpillées dans toute la commune pour piétons et cyclistes ont été citées. Cureghem semble présenter une très grande concentration de problèmes de mobilité.

## 7 Plans

---

L'Administration communale d'Anderlecht suit et/ou mène de nombreux projets et plans susceptibles d'avoir une influence directe sur la mobilité du territoire communal. Voici un résumé des plans les plus importants pour la mobilité à Anderlecht, sur base d'information du comité d'accompagnement : d'abord les plans stratégiques régionaux, suivi par les plans et études opérationnels sur le territoire communal.

### 7.1 Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

Le Plan Régional de Développement Durable a été approuvé le 12 juillet 2018. Le PRDD articule l'aménagement du territoire et les projets régionaux autour de 4 grands thèmes :

- Mobiliser le territoire pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers
- Mobiliser le territoire pour développer un cadre de vie agréable, durable et attractif
- Mobiliser le territoire pour développer l'économie urbaine
- Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal

La Région souhaite limiter l'usage de la voiture individuelle aux réelles nécessités, lorsqu'il s'agit du mode le plus adapté. Elle entend favoriser une utilisation raisonnée de la voiture découplée de sa possession et de son caractère autosoliste (autopartage par exemple). En ce sens, il s'agira de mettre en place les différentes solutions alternatives pour prolonger la tendance bruxelloise - baisse de la part modale de la voiture de 50% en 1999 à 32% en 2010, pour atteindre 25% au niveau global (déplacements internes et interrégionaux) en 2030.

Améliorer la qualité de l'offre de transport public est une priorité pour favoriser le report modal depuis la voiture. Il s'agit d'augmenter le confort des usagers mais également la fréquence, la régularité et les plages-horaires du service de transports en commun et d'assurer une offre dimensionnante en-dehors des heures de pointe.

Le PRDD porte une attention particulière aux modes actifs en lien avec l'ambition territoriale de "ville des courtes distances", l'objectif est de faire des modes actifs le moyen de déplacement privilégié pour les distances de moins de 5 km à l'horizon 2030. Bruxelles doit devenir une région exemplaire pour les modes actifs à l'horizon 2025 dans laquelle la mobilité à pied ou à vélo se fait dans des conditions optimales.

Le PRDD a également les objectifs suivants concernant la mobilité :

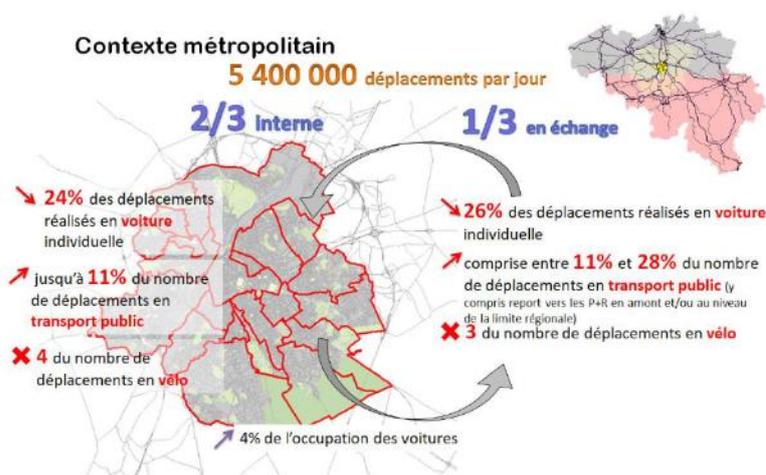
- S'attaquer au trafic de transit dans les quartiers et rendre la ville moins perméable au trafic automobile
- A l'horizon 2030, réduire à moins de 200.000 places de stationnement automobile en voirie. Soit une diminution de plus de 65.000 places au niveau régional. A l'échelle communale, il s'agit donc d'une réduction de l'ordre de 25% des places de stationnement en voirie.

### 7.2 Plan Régional de Mobilité Good Move (PRM)

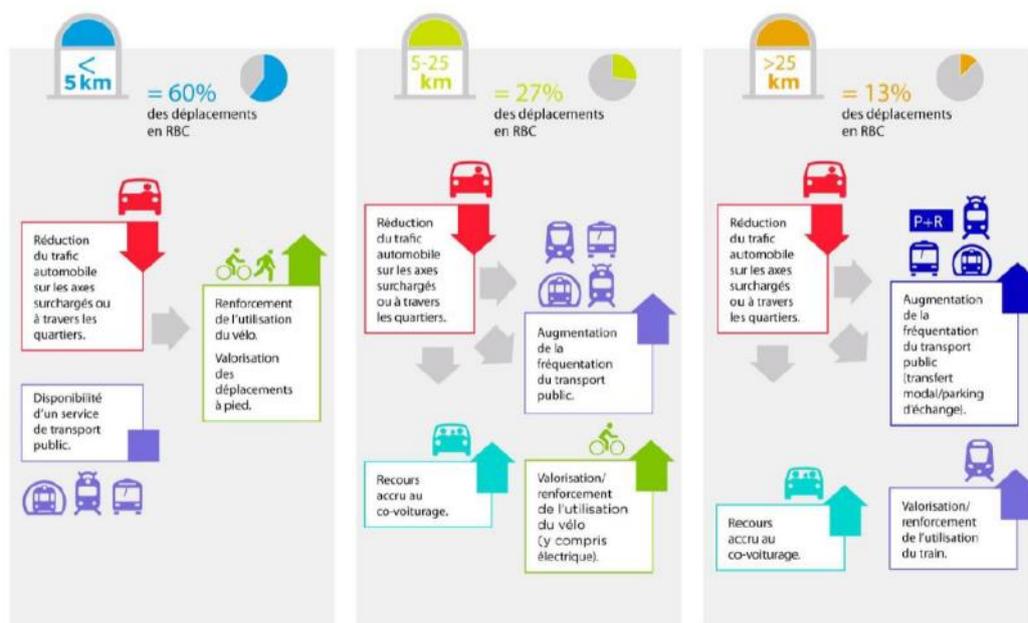
Le Gouvernement bruxellois a donné son feu vert à « Good Move » en l'adoptant en première lecture le 4 avril 2019. Fruit d'un travail impulsé en novembre 2016 et auquel tous les acteurs de la mobilité ont participé, ce plan structure les stratégies à déployer en matière de mobilité en Région Bruxelles-Capitale d'ici 2030 et constitue un outil opérationnel de suivi de la mise en œuvre des actions. L'enquête publique a lieu du 17 juin au 17 octobre 2019.

Conformément à l'ordonnance mobilité du 26 juillet 2013 (article 11), les communes sont tenues de décliner les objectifs réglementaires et les orientations du Plan Régional de Mobilité dans leurs Plans Communaux de Mobilité.

Le projet de PRM Good Move prévoit de rationaliser le trafic de transit et de valoriser les modes les plus adaptés au contexte urbain pour améliorer le cadre de vie dans Bruxelles. L'approche développée dans Good Move est basée sur une maîtrise de la demande de trafic, dans le but de rééquilibrer la répartition de l'espace public au profit de l'ensemble des usagers et de valoriser les mobilités actives et le recours au transport public.



Synthèse des évolutions ambitionnées pour les déplacements internes et en échange un jour moyen à l'horizon 2030



Perspectives de report modal selon la distance

FIGURE 1: OBJECTIFS DE REPORT MODAL GOOD MOVE

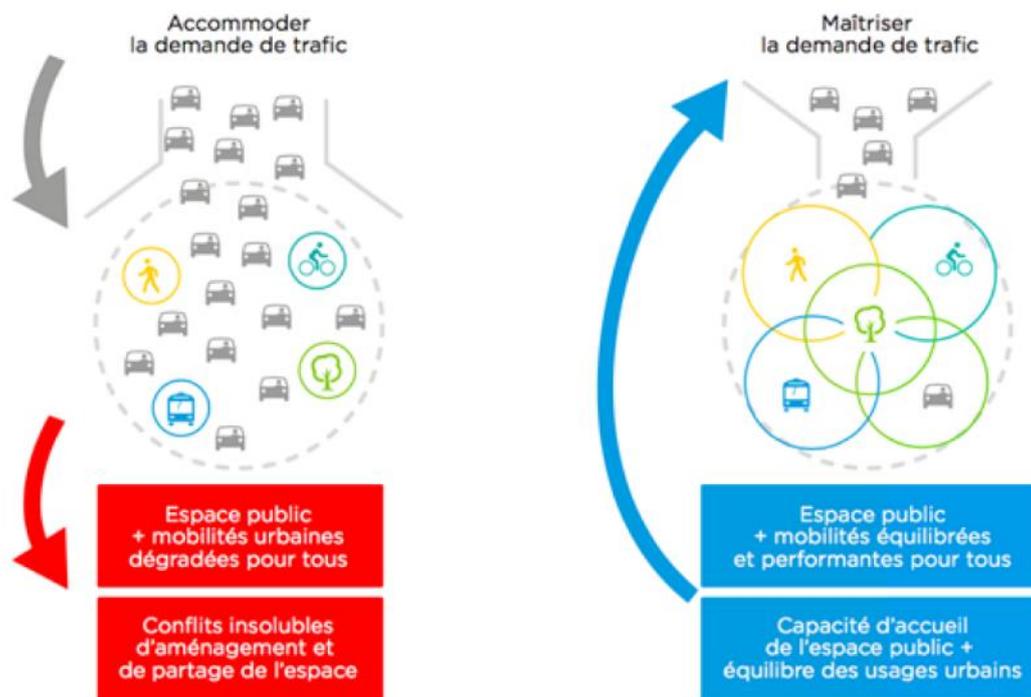
La conception des différents réseaux de transport et les règles de leur cohabitation dans l'espace public suivent le principe STOP (en ordre de priorité : Stappen / à pied – Trappen / à vélo – Openbaar Vervoer / Transport Public – Privé vervoer / transport privé).

Les réseaux définis s'appuient sur une spécialisation des voiries en trois catégories pour les piétons, vélos, transports publics (TC), automobiles, chaque niveau assurant une fonction déterminée :

- **PLUS** : les grands axes à l'échelle métropolitaine, assurant l'accessibilité de Bruxelles et de ses grands pôles existants et à développer

- CONFORT : les axes de liaison qui complètent le maillage des différents réseaux
- QUARTIER : des “mailles” apaisées où les fonctions de séjour prennent le pas sur les fonctions de déplacement qui doivent se limiter aux accès locaux

Un réseau spécifique pour la circulation des véhicules lourds, basé sur les mêmes catégories, permet d’identifier les itinéraires d’approvisionnement de Bruxelles. Ceux-ci peuvent être très différents du réseau “Auto” (localisation spécifique des activités productives, restrictions de gabarit dans les tunnels, ...).



*Principes de la spécialisation des voiries et de la protection des quartiers*

FIGURE 2: OBJECTIF GOOD MOVE DE MAITRISE DU TRAFIC DE TRANSIT

Le réseau routier proposé se caractérise par la forte augmentation des voiries considérées comme locales (85% du réseau) par rapport à la hiérarchisation définie dans le plan IRIS 2.

Le principe général développé est celui de report "en cascade" qui permet de soulager les quartiers en orientant prioritairement les flux de circulation motorisée, d’abord réduits via le transfert modal, vers les voiries CONFORT, PLUS et le Ring.

Il s’agit de définir de grandes zones, ou “mailles”, d’un diamètre de 1 km à 2,5 km autour de centralités de quartiers. La qualité de séjour, la marchabilité, l’accessibilité et la cyclabilité y priment pour les trajets locaux et les transports publics pour les connexions entre les quartiers et avec le reste de la Région. Le trafic motorisé à destination y est assuré mais nécessite dans certains cas quelques détours pour gêner le moins possible les déplacements à pied ou à vélo. Le trafic de transit y est par contre fortement découragé. Le PRM s’inscrit dans les ambitions du PRDD, qui vise, à l’horizon 2030, la création de 250 km de zones apaisées (au cœur des mailles) sous la forme de piétonniers, de zones résidentielles ou de zones de rencontre.



Illustration du concept des mailles apaisées et du report du trafic routier

FIGURE 3: OBJECTIF GOOD MOVE MAILLES APAISEES

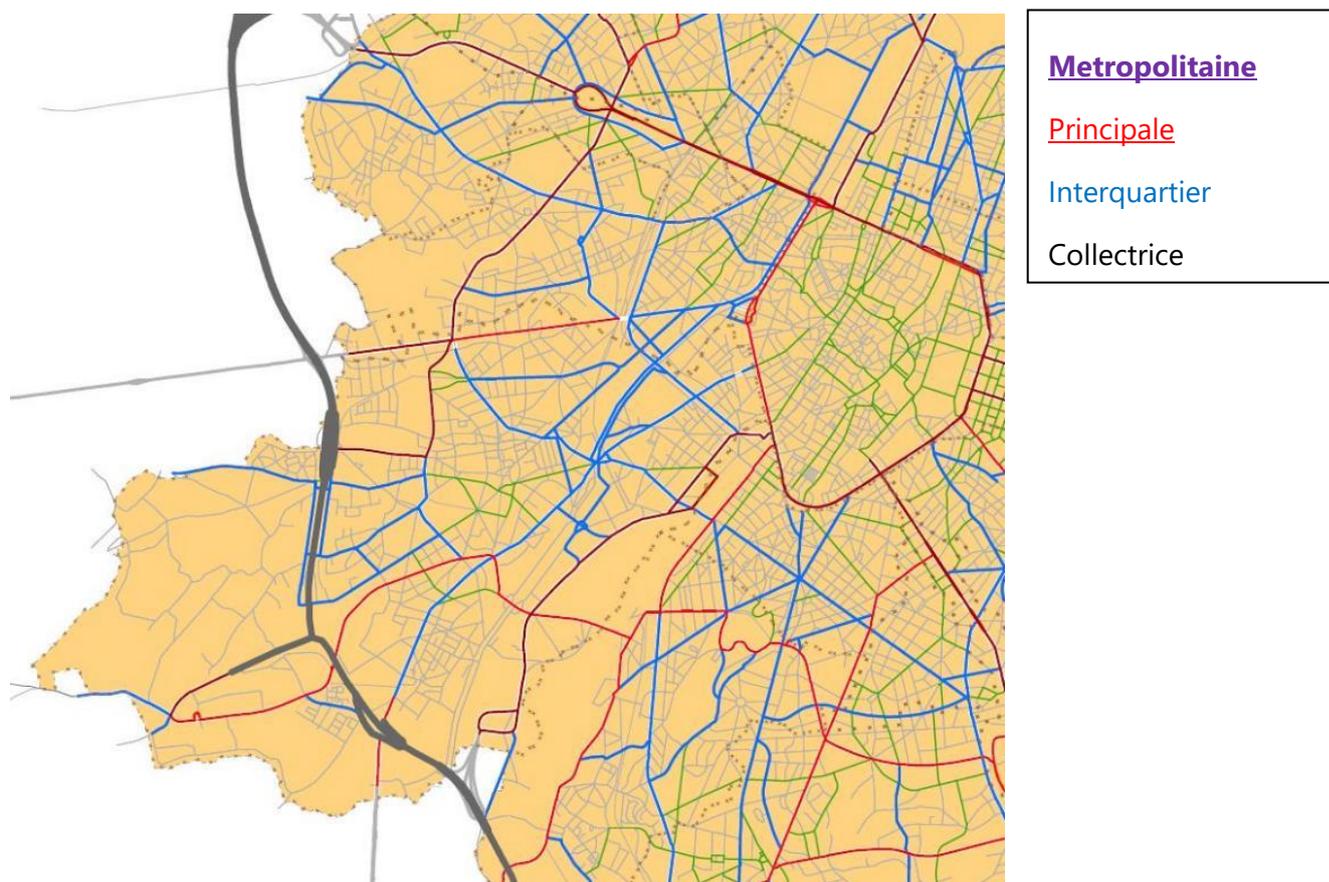


FIGURE 4: HIERARCHIE DES VOIRIES 2010 SELON IRIS 2

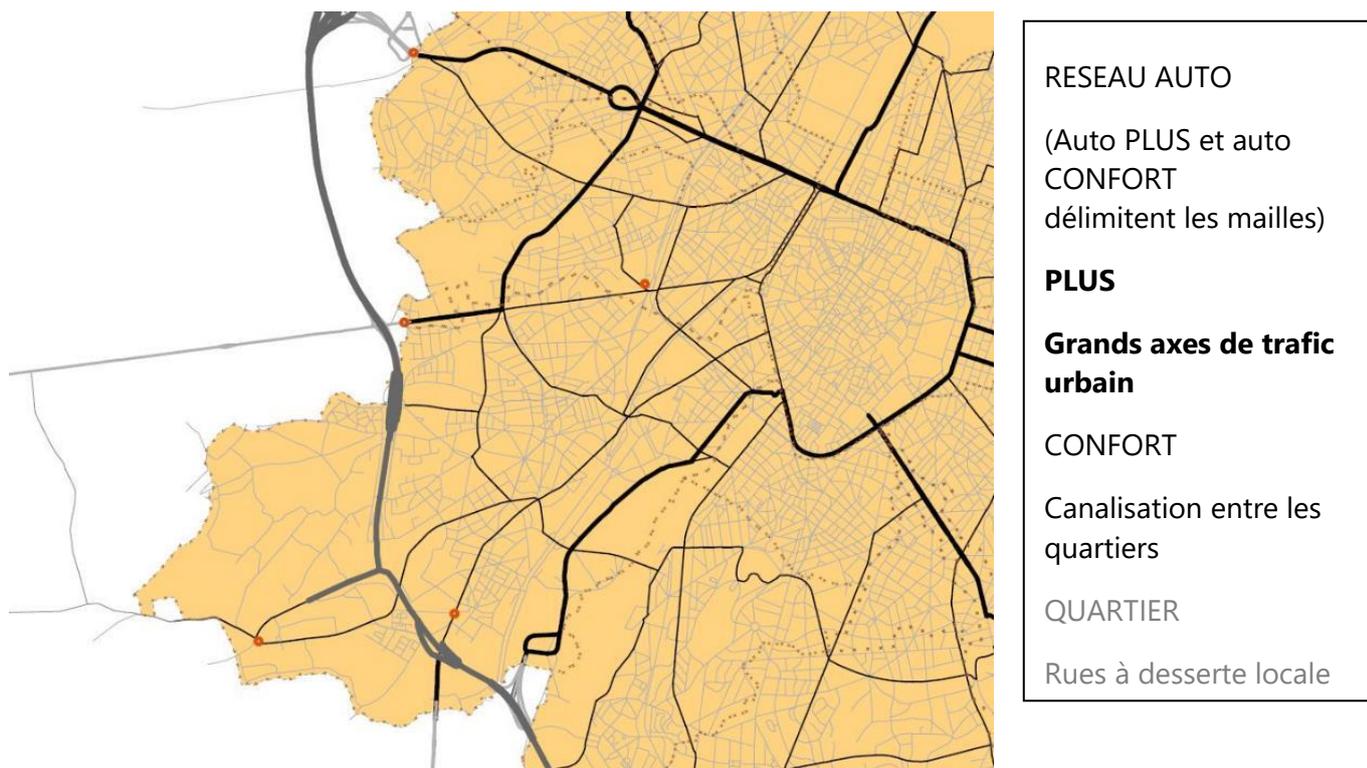


FIGURE 5: HIERARCHIE DES VOIRIES ET MAILLES APAISEES SELON GOOD MOVE

Pour Anderlecht, le plan Good Move prévoit de déclasser plusieurs grands axes avec une **quantité de trafic trop importante** en voirie Auto-QUARTIER, c'est-à-dire que ces axes sont destinés à devenir des voiries locales et apaisées. Il est important de noter que sur des voiries locales, le plan prévoit d'empêcher le trafic de transit. Ce déclassement concerne notamment l'avenue Marius Renard, l'avenue d'Itterbeek, le boulevard Maurice Herbette, le quai de l'Industrie, la rue Pierre Marchant, la rue de Birmingham (ou Auto-CONFORT selon l'étude de mobilité sud-ouest), la rue de Douvre, la rue de Neerpede.

La commune d'Anderlecht a remis un avis dans le cadre de l'enquête publique de Good Move dans laquelle elle prévoit d'agrandir certaines mailles par le déclassement de certains grands axes dans un but de cohérence, de taille et fonctionnement de la centralité de quartier.

Vu l'étendue du territoire communal d'Anderlecht, la commune maîtrise seule plusieurs mailles sur son territoire, d'autres mailles sont situées sur 2 voire 3 communes. La commune souhaite apaiser autant de mailles que possible grâce au nouveau plan de mobilité. Le PCM aidera à définir les priorités entre les différentes mailles. La Région prévoit un financement régional pour apaiser les mailles via les Contrats Locaux de Mobilité (CLM) – une sélection de mailles prioritaires à apaiser est à venir.

Un réaménagement de certains grands axes par Bruxelles Mobilité est également prévu dans le plan Good Move (cfr. la figure ci-dessous) : le square Vandervelde, le boulevard Paepsem, le boulevard Industriel, la chaussée de Mons (Bizet-Vandervelde), la chaussée de Ninove (Ring-Gare de l'Ouest et Gare de l'Ouest-Canal).

### Programme Canal

Projets	Maître d'ouvrage	Mise en œuvre 2020-2025	Mise en œuvre 2025-2030
Van Praet	BM		X
Square De Trooz	BM		X
Avenue du Port	BM	X	
Rue Picard	Beliris/BM	X	
Boulevard Bolivar	BM	X	
Porte de Flandre	BM	X	
Square Vandervelde	BM		X
Boulevard Paepsem	BM		

### Programmes "Entrées de Ville"

Projets	Maître d'ouvrage	Mise en œuvre 2020-2025	Mise en œuvre 2025-2030
A12 -Avenue Van Praet	BM	X	
Chaussée de Louvain	BM		X
Parkway - Accès Mediapark	BM		X
Boulevard de la Woluwe	BM		X
Boulevard Industriel	BM	X	
Chaussée de Mons (Bizet-Vandervelde)	BM	X	
Chaussée de Ninove Ouest (Ring-Gare de l'Ouest)	BM	X	
Chaussée de Ninove Centre (Gare de l'Ouest-Canal)	BM		X
Charles Quint	BM		X

FIGURE 6: OBJECTIF GOOD MOVE REAMENAGEMENTS PAR BRUXELLES MOBILITE

## 7.3 Plan Régional de Politique de Stationnement (PRPS)

Le Plan Régional de Politique de Stationnement (PRPS) vise à adopter une politique cohérente en matière de stationnement en harmonisant les règles entre les 19 communes. La stratégie vise tous les types de véhicules : voitures partagées ou non, taxis, vélos, motos, autocars, camions et camionnettes, ... et englobe également la problématique des zones de livraisons. Elle aborde le nombre d'emplacements à consacrer au parking en voirie mais aussi hors voirie (parkings publics, P+R, parkings riverains).

Chaque commune bruxelloise doit suivre les prescriptions précisées dans et par le PRPS et atteindre les objectifs régionaux tout en tenant compte des spécificités de son territoire communal.

Les objectifs du PRPS sont les suivants :

- harmoniser et simplifier les politiques de stationnement des communes bruxelloises ;
- garantir aux riverains une place de stationnement à proximité de leur domicile ;
- libérer de l'espace en voirie pour les autres modes de déplacement (sites propres de transports publics, aménagements piétons, pistes cyclables) ;
- encourager positivement les alternatives à la voiture : transports publics et modes actifs.

Certaines règles de stationnement à Anderlecht ne suivent pas encore les orientations du PRPS (prix carte riverain, tarification horaire). Le Plan d'Action Communale de Stationnement (PACS) est en cours d'élaboration.

### Stationnement en voirie

Il y a environ 180 km de voiries comprenant 519 rues avec 26.108 places de stationnement (2017). La majorité des voiries sur le territoire communal d'Anderlecht sont réglementées en zones vertes (10.453 emplacements, soit 40%) et en zones bleues (8.260 emplacements, soit 32%).

Les zones rouges (373 emplacements, soit 1%) sont concentrées dans les quartiers commerciaux où il est nécessaire d'assurer une rotation des voitures plus restrictive afin d'assurer une bonne activité économique. 7.022 emplacements (soit 27%) ne sont pas soumis à une réglementation de stationnement spécifique.

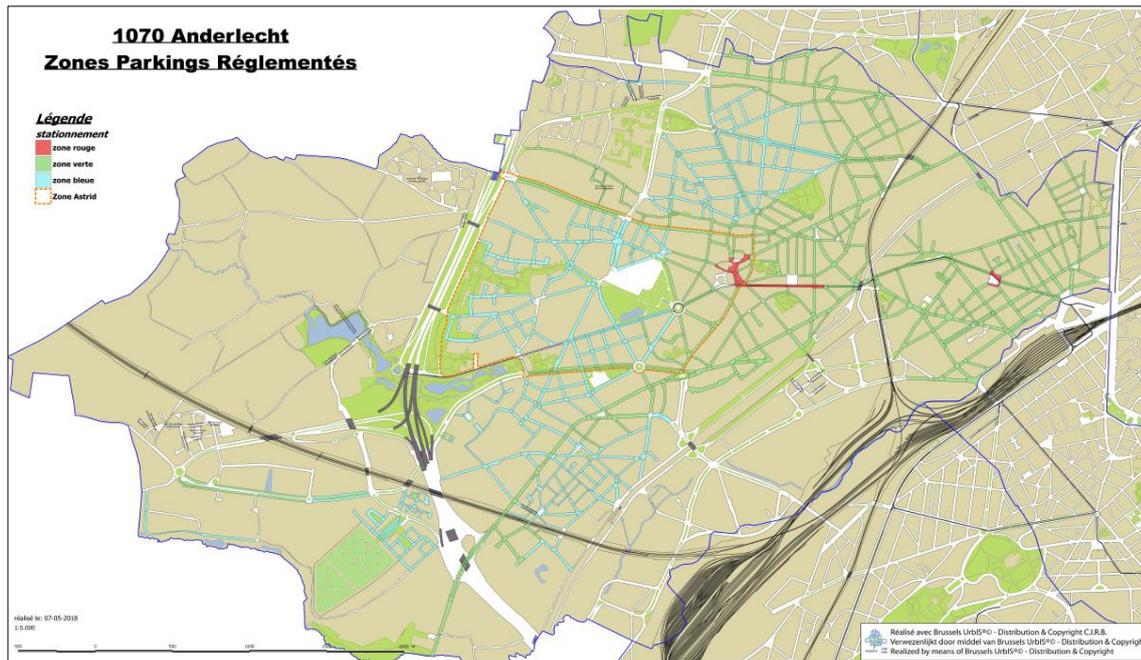


FIGURE 7: CARTE DES ZONES DE PARKINGS REGLEMENTES

La tarification en vigueur dans les zones réglementées se répartit de la manière suivante :

	Durée max	Tarif normal	Habitant	Abonné	Handicapé	Tarif forfaitaire
<b>Zone bleue</b>	4h30	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit	25,00 €
<b>Zone verte</b>	4h30	1€/h	Gratuit	Gratuit	Gratuit	25,00 €
<b>Zone rouge</b>	2h00	1€/1ère h 2€/2ème h	1€/1ère h 2€/2ème h	1€/1ère h 2€/2ème h	Gratuit	25,00 €
<b>Zone Astrid</b>	4h30 ZV et ZR 1h00 ZB	5€/h ZV et ZR gratuit ZB	Gratuit	Gratuit	Gratuit	60,00 €

### Stationnement particulier

Type d'emplacement	Nombre d'emplacements réservés (2017) en voirie
Livraison	502
Poids-lourds	217
Autocars	19
Bus	176
Handicapé	506
Taxi	42
Car-sharing	23
CD	4
Police	20
Moto	7-9 (rue Bollincks) + 4-5 (chaussée de Mons 1054)
Vélo	inconnu
Villo!	+/- 70
Kiss&Ride	4
<b>TOTAL</b>	<b>+/- 1.597</b>

La commune prévoit de mettre à jour l'inventaire du stationnement vélo sur la Commune.

### Cartes communales de stationnement

La commune d'Anderlecht prévoit 3 types de cartes : la carte Habitant, la carte Visiteur et la carte Zone événement.

- La carte Habitant : La carte Habitant permet de stationner sans être soumis aux règles des zones verte et bleue dans le secteur de son domicile et dans un deuxième secteur au choix ou, par défaut, dans le secteur du Centre. La première carte est gratuite. La deuxième carte fait l'objet d'une taxe annuelle de 50,00 € et la troisième de 200,00 €. Depuis le 01/01/2010 et jusqu'au 31/12/2016, un total de 35.104 cartes Habitant ont été délivrées, ce qui correspond à un taux de saturation de 134,46%. En 2018 un total de 44.988 cartes Habitant ont été délivrées et le taux de saturation est de 172,31%. Le tableau suivant présente le taux de saturation (« overbooking ») de ces secteurs (nombre de cartes délivrées par emplacement accessible).

Zone de stationnement	Nombre de places	Cartes délivrées (2018)
non réglementée	7.022	
bleue	8.260	
verte	10.453	44.988
rouge	373	
<b>TOTAL</b>	<b>26.108</b>	<b>44.988</b>
Taux de saturation	100,00%	172,31%

- Cartes Visiteur : Tout habitant domicilié en zone verte ou rouge, dont le ménage ne dispose pas d'une carte habitant peut obtenir une carte visiteur. Le nombre est limité à une carte par ménage. La carte visiteur donne droit à un quota de 250,00 € de stationnement gratuit par an. Tout habitant domicilié en zone verte ou rouge, dont le ménage dispose au moins d'une carte habitant, peut obtenir une carte Visiteur. Le nombre est limité à une carte par ménage. La carte Visiteur donne droit, dans ce cas, à un quota de 50,00 € de stationnement gratuit par an. La durée de gratuité du ticket est limitée à 4h30 par jour, à proximité du domicile du propriétaire de la carte et uniquement en zone verte. En 2016, 443 cartes Visiteur ont été délivrées. Depuis 2012, 2.981 cartes Visiteur au total ont été délivrées.
- Carte Zone événement : Tout habitant domicilié dans une zone réglementée et contrôlée entre 18h et 24h du lundi au samedi et de 12h à 24h le dimanche peut obtenir une carte visiteur événements par ménage. La carte contient 20 billets valables sur l'année à dater de la première demande. Les billets peuvent être achetés à l'unité (au prix de 0,50 €), sans possibilité de reporter le nombre de billets non utilisés sur l'année suivante. Un billet est valable pour une période de 6h non fractionnable.

### Abonnements

En 2016, les abonnements suivants ont été délivrés :

- 2.301 abonnements Entreprise à 575 entreprises,
- 477 abonnements École dont 179 abonnements pour enseignants communaux
- 186 abonnements Soins à domicile
- 23 abonnements Association
- 317 abonnements Individuel

### Exceptions

La commune d'Anderlecht prévoit le stationnement gratuit pour :

- les personnes handicapées dans toutes les zones ;
- les associations de voitures partagées dans les zones vertes et bleues ;
- les véhicules d'urgence et impétrants dans toutes les zones.

### Stationnement hors voirie

Il y a un total de 59.269 places de stationnement hors voirie :

Nombre de places destinées au logement	21.723
Nombre de places destinées au bureau	12.963
Nombre de places destinées au commerce	12.077
Nombre de places destinées à l'industrie	9.040
Nombre de places destinées à l'enseignement	1.750
Nombre de places destinées à la culture, à la religion et au sport	646
Nombre de places destinées aux hôpitaux et à la santé	1.070

Non considéré dans ce recensement, le stationnement vélo longue durée et sécurisé qui existe déjà de manière formelle par la mise à disposition de boxes vélos placés la plupart du temps sur l'espace public, mais hors du stationnement automobile. Depuis octobre 2019, nous comptabilisons 18 boxes vélos, soit 90 emplacements sécurisés pour vélos. Encore 7 autres boxes vélos sont prévus en 2020.

D'un point de vue urbanistique, le RRU, Titre II, article 17 « Local pour véhicules deux-roues et voitures d'enfants » n'est pas contraignant en termes de dimensions minimales et est laissé à l'appréciation du maître d'ouvrage et de l'autorité délivrante.

## 7.4 Plan d'aménagement Bruxelles-Midi (PAD Midi)

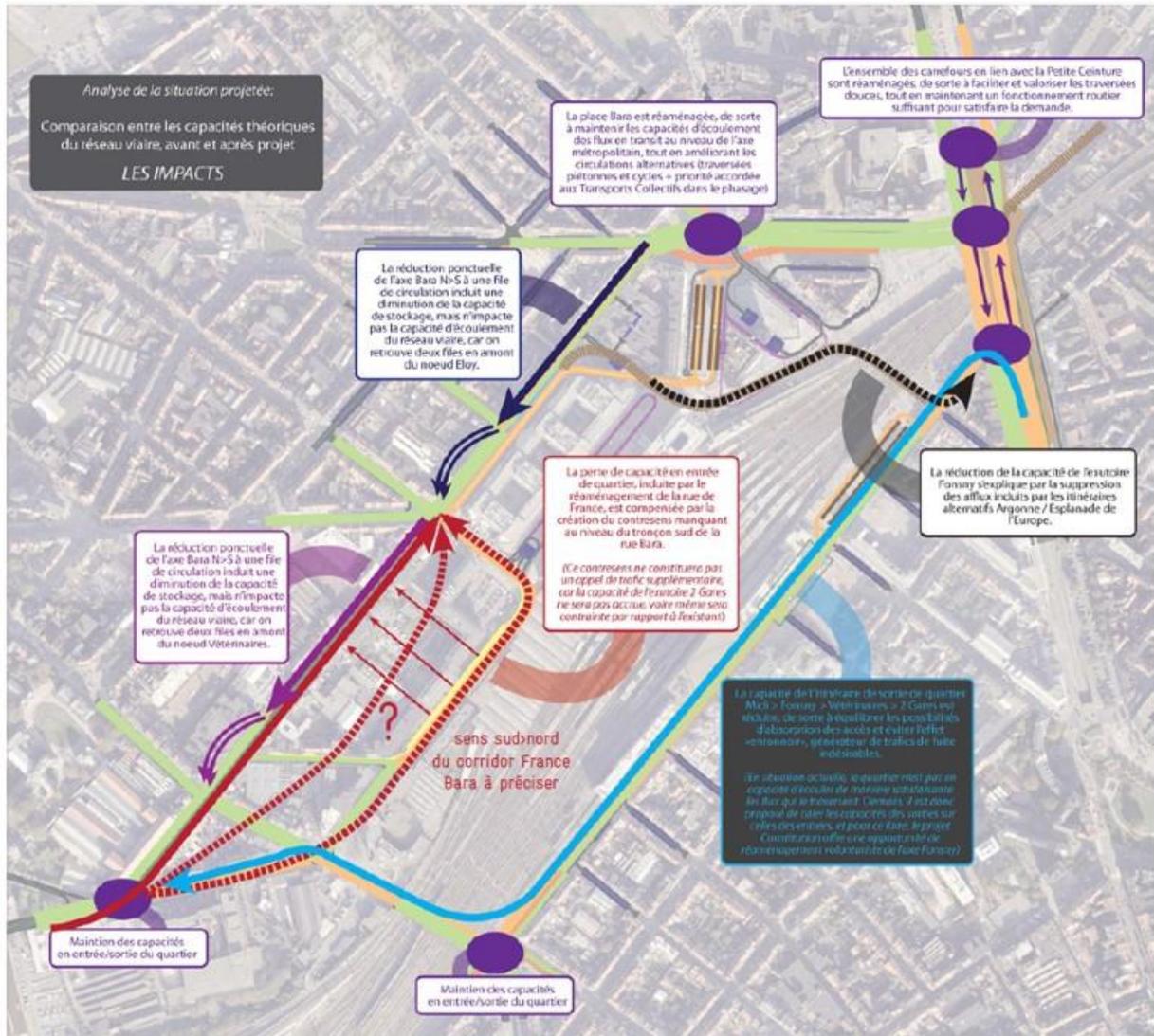
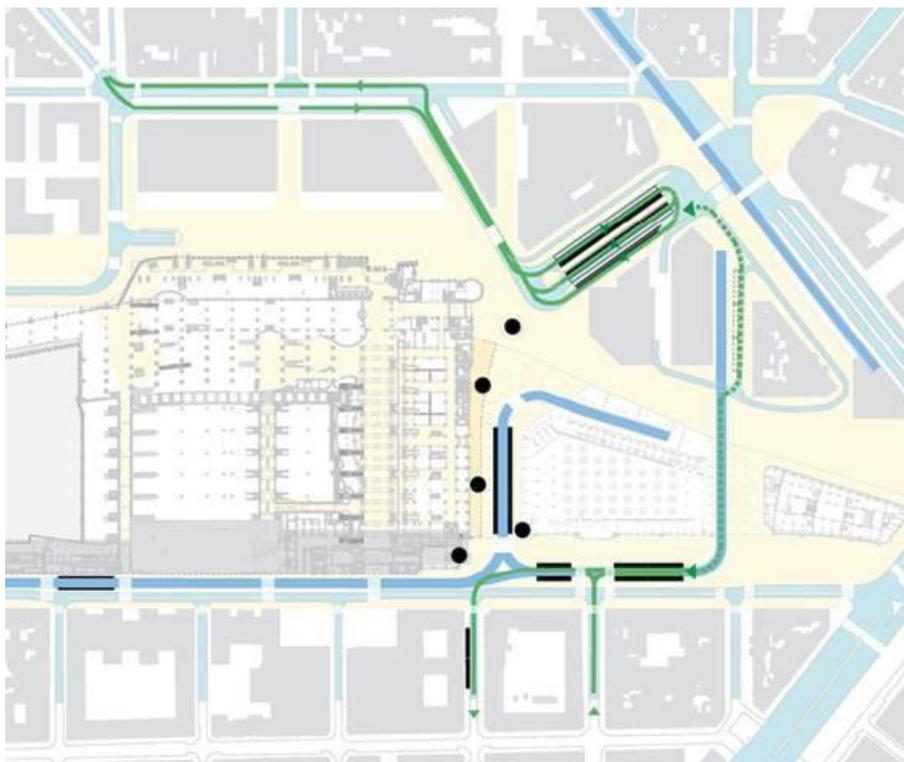


FIGURE 8: PAD MIDI

Le quartier de la Gare du Midi verra 230.000m<sup>2</sup> de développement supplémentaire. Actuellement, le quartier de la gare attire une **quantité importante de trafic motorisé, qui roule à une vitesse excessive** et la gare même est une **barrière pour les piétons et cyclistes**. Dans l'environnement plus large de la gare (tout Cureghem) il y a des problèmes de **stationnement sauvage**. L'objectif du PAD Midi est que le trafic de voitures n'augmente pas autour de la gare. Le trafic doit être réduit déjà en amont. Un autre objectif est de renforcer le lien avec les quartiers autour et entre les quartiers pour que la gare ne soit plus une barrière. Les réaménagements peuvent inclure des mesures pour réduire la vitesse et pour sécuriser les traversées.

Le PAD prévoit des changements de la circulation des voitures et du transport public:

- La rue Bara (PLUS) et l'avenue Fonsny (CONFORT) sont les grands axes de trafic de 2x1 voie, entre ces axes une maille apaisée sera créée (avec la rue Bara en double-sens pour les voitures)
- Changement au niveau des arrivées pour les bus: il sera possible de tourner à droite depuis la rue Bara dans la rue Ernest Blérot vers le pôle bus avenue Paul-Henri Spaak



- Un deuxième pôle bus sera créé de l'autre côté de la gare (côté St-Gilles), sur la place de la Constitution, en vue de remplacer les arrêts dans la rue couverte
- L'espace public sera revalorisé (y inclus les tunnels en-dessous du faisceau ferré)

Une condition importante est la diminution du trafic sur le boulevard Industriel.

## 7.5 Etude de mobilité secteur sud-ouest de Bruxelles

Une étude de mobilité est en cours pour le secteur sud-ouest de Bruxelles. L'étude analyse la faisabilité de la mise en œuvre de la stratégie Good Move et la spécialisation multimodale des voiries (réseaux Plus et Confort pour la marche, le vélo, les transports en commun, les voitures et les poids lourds) dans cette zone avec une grande quantité de trafic.

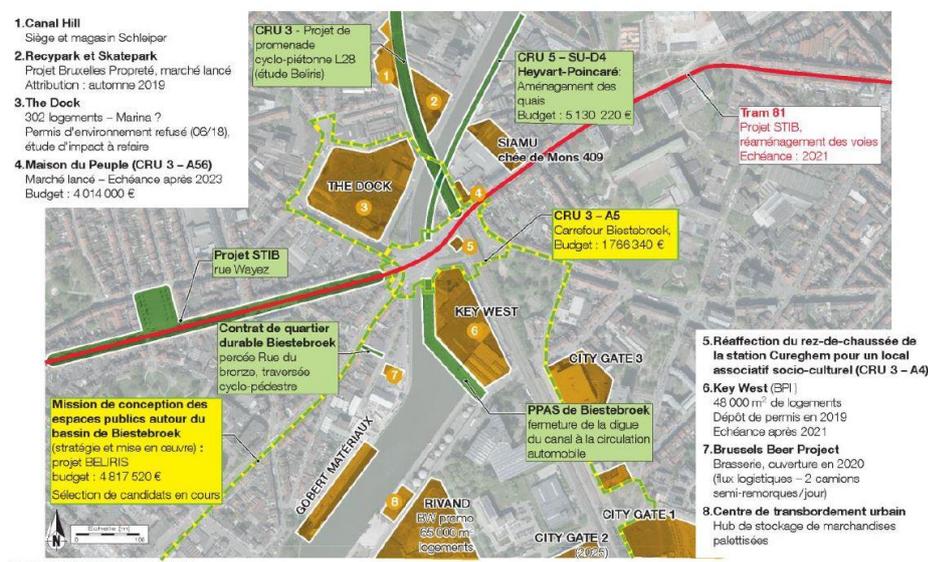


FIGURE 9: PROJETS AUX ABORDS DU SQUARE VANDERVELDE

Conformément aux orientations Good Move précitées, un niveau d'ambition pour l'amélioration de la qualité des espaces publics et de l'accessibilité multimodale a été défini et validé par le comité d'accompagnement de la mission.

Le schéma directeur multimodal du quadrant sud-ouest vise les objectifs suivants :

- Améliorer le cadre de vie des habitants actuels et futurs du secteur, garantir la sécurité de leurs déplacements
- Apaiser le trafic automobile pour réduire les nuisances (bruit, pollution, accidentologie, etc.)
- Augmenter la performance des transports en commun pour faciliter le report modal ;
- Encourager le recours aux modes actifs ;
- Maîtriser la demande de stationnement sur voirie pour permettre le partage de l'espace public ;
- Marquer davantage les entrées d'agglomération, spatialement grâce à la requalification des espaces publics mais aussi de manière temporelle, grâce à un dosage du trafic (gestion des feux, priorisation de certains mouvements, etc.).

Le diagnostic et l'étude des trois niveaux de fonctionnalités de la spécialisation multimodale (PLUS, CONFORT et QUARTIER) pour l'ensemble des modes (piétons, vélos, transports publics, automobile et poids lourds) conduit à deux typologies de recommandations :

- Quelques adaptations stratégiques nécessaires sur les réseaux initialement définis, à l'échelle du quadrant sud-ouest;
- Mais surtout des recommandations sous la forme d'un plan d'action pour assurer l'effectivité de ces niveaux de service (y compris les mesures d'accompagnement nécessaires), développées pour un ensemble de zones localisées (carrefours, axes et quartiers) :
  - le square Vandervelde
  - les grandes radiales d'entrée d'agglomération : chaussée de Mons à protéger et boulevard Industriel à conforter
  - l'axe de rocade du boulevard Paepsem
  - le secteur des quais et la problématique des traversées du Canal: quai de Biestebroeck, digue du Canal, quai Demets et quai de l'Industrie
  - et le secteur des quartiers Cureghem et Birmingham

L'étude examine également l'amélioration des conditions de circulation des différents modes sur le square Vandervelde, un endroit stratégique à Anderlecht. Ce square est une **zone à concentration d'accidents et un endroit problématique pour les traversées piétonnes, les cheminements cyclables et la performance du transport public.**

Six objectifs ont été définis pour le square Vandervelde :

- Simplification de l'espace pour le rendre plus lisible et fonctionnel, et pour réduire les conflits potentiels
- Amélioration de la qualité des espaces publics
- Diminution du transit au profit de l'axe boulevard Industriel
- Priorisation des TC : Tram & Bus (1 ligne tram, 11 lignes bus ) et possibilité de développement d'un nœud intermodal RER à long terme
- Sécurisation de la zone, notamment pour les usagers non motorisés
- Cyclabilité à 100 % et dans tous les sens

Les résultats de l'étude proposent une modification des mailles définies dans Good Move. Il s'agit par exemple d'une proposition de déclasser la partie de la chaussée de Mons entre le square Vandervelde et le Pentagone et de la transformer en rue locale. Cette partie de la chaussée de Mons est très fort fréquenté par tous les modes et contient beaucoup de fonctions différentes. Ainsi, une plus grande maille apaisée peut être créée à Cureghem.

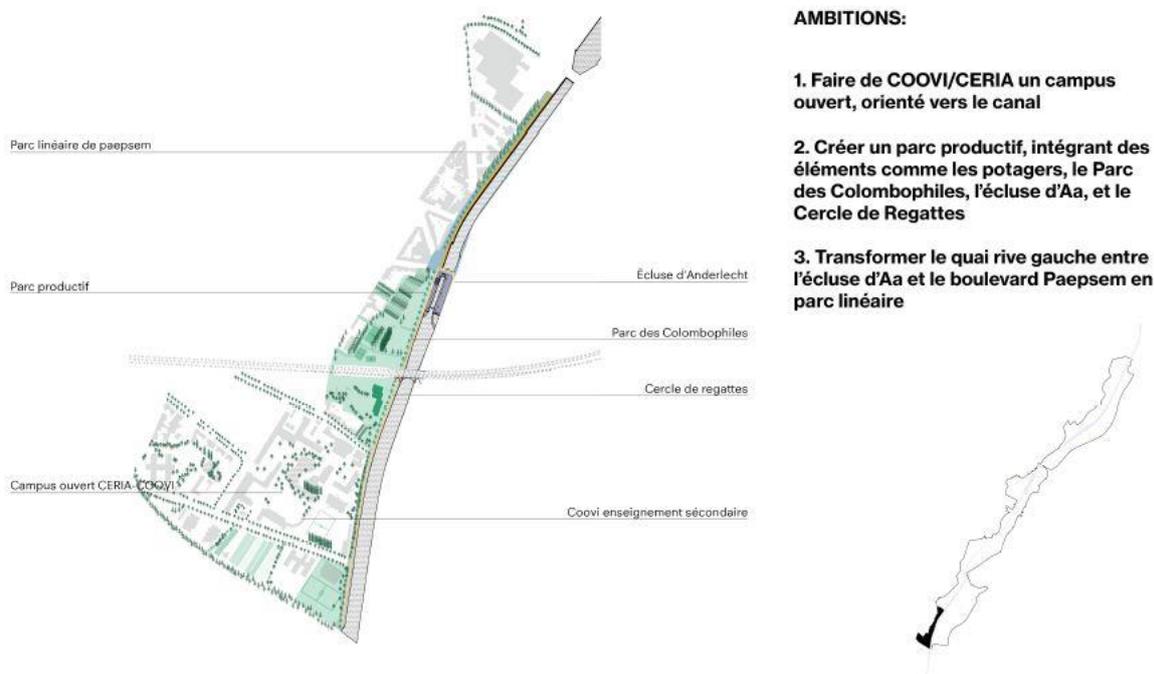
## 7.6 Plan de qualité paysagère et urbanistique « Beeldkwaliteitsplan »

Le Beeldkwaliteitsplan est une vision paysagère pour le développement du territoire du Canal et de certains sous-ensembles. Il a été approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 21 mars 2019. Ce plan propose pour certains sites des principes de mobilité qui constituent des lignes directrices pour le réaménagement d'un site. Il ne s'agit toutefois que d'orientations et de recommandations, qui devront être testées dans le cadre de la conception même d'un projet sur un site en particulier. Le plan soutient les objectifs de la Région en termes de mobilité durable, de réduction de la pression automobile et des traversées sécurisées. Le défi de cet outil est sa transposition dans les projets concrets de réaménagement pour que le haut niveau d'ambitions qu'il affiche soit maintenu, notamment dans les propositions en termes de mobilité.

Le Beeldkwaliteitsplan contient des propositions pour la portion du territoire du Canal situé à Anderlecht et notamment pour les sites suivants:

1. Rive gauche (y inclus le campus CERIA/COOVI)
2. La zone industrielle sud (y inclus le boulevard Industriel)
3. Les bassins de Batelage et de Biestebroek y inclus le square Vandervelde (voir également une autre proposition pour le square dans l'étude piloté par Bruxelles Mobilité pour le Sud-Ouest de Bruxelles)
4. Quartier ABC Anderlecht-Birmingham-Cureghem

### 1. RIVE GAUCHE



## 2. ZONE INDUSTRIELLE SUD

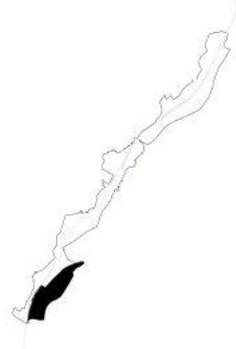


### AMBITIONS:

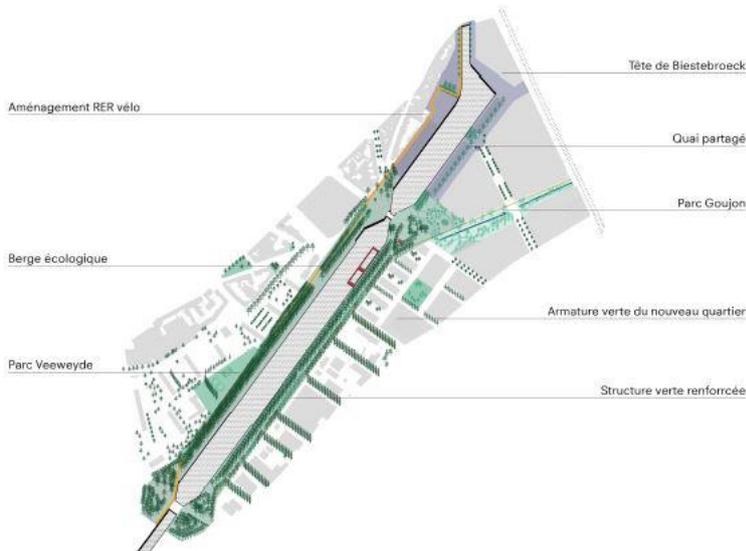
**1. Donner à la zone une identité et une cohérence d'ensemble par la création d'un paysage à compartiments**

**2. Mettre en avant la Senne comme élément structurant et vert pour les zones d'activités économiques existantes et futures**

**3. Transformer le boulevard Industriel en axe qualitatif et multimodal pour entrer en ville**



## 3. BIESTEBROEK ET BATELAGE



### AMBITIONS:

**1. Réinventer les quais du Bassin Biestebroek comme zone à usage mixte : espaces publics pour le quartier, et surfaces performantes pour les activités portuaires**

**2. Valoriser le Bassin Batelage comme élément paysager et pôle de loisir**

**3. Améliorer les connexions entre les quartiers existants et les berges du canal**

**4. Structurer les nouveaux quartiers de la rive droite autour d'une armature verte et orientée vers le canal**



#### 4. QUARTIER ABC (ANDERLECHT - BIRMINGHAM - CUREGHEM)

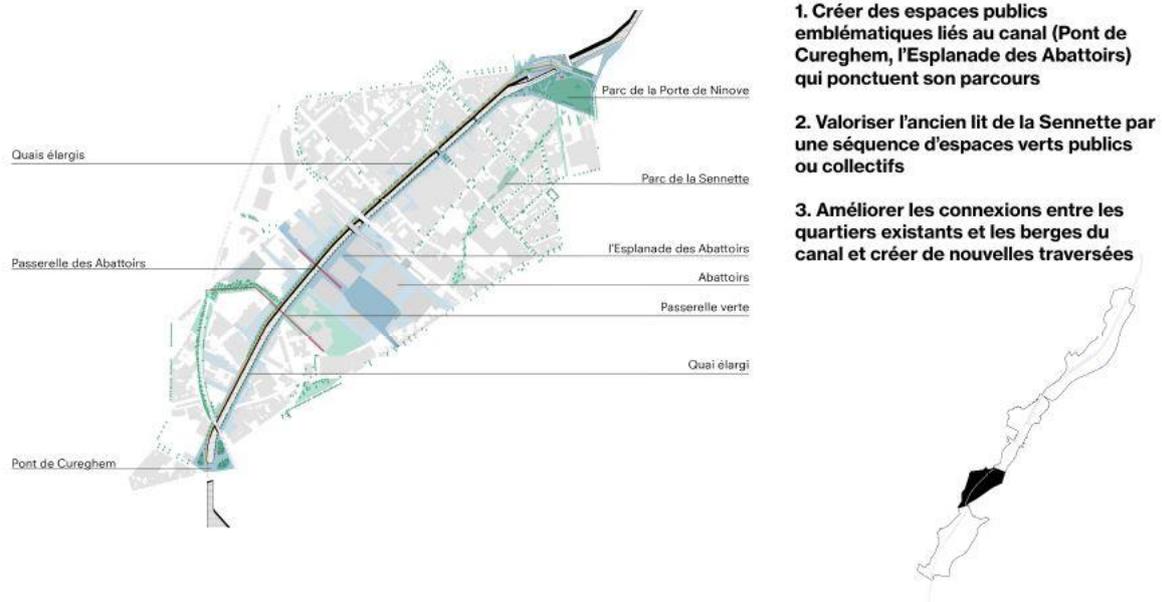


FIGURE 10: BEELDKWALITEITSPLAN

### 7.7 Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) Biestebroeck

Le Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) Biestebroeck prévoit environ 610.000m<sup>2</sup> de développements de logements, d'activités économiques, d'équipements qui généreront une demande supplémentaire de mobilité depuis et en direction du projet. Le rapport d'incidences mentionne que des mesures devront être prises afin d'inciter au report modal de la voiture, telles que l'amélioration de l'offre en transport en commun (surtout au sud du périmètre), la création de pistes cyclables sécurisées sur l'ensemble du périmètre et en lien avec les pôles d'attraction aux alentours, l'augmentation de l'offre en véhicules partagés (type Cambio), en Villo et des parkings vélos publics ainsi que la prise en compte du piéton dans les futurs aménagements publics que ce soit pour faciliter la traversée des barrières urbaines que pour le confort d'utilisation des trottoirs. Toutes ces mesures devront réduire l'usage de la voiture au sein du projet et donc réduire l'impact sur la circulation globale.

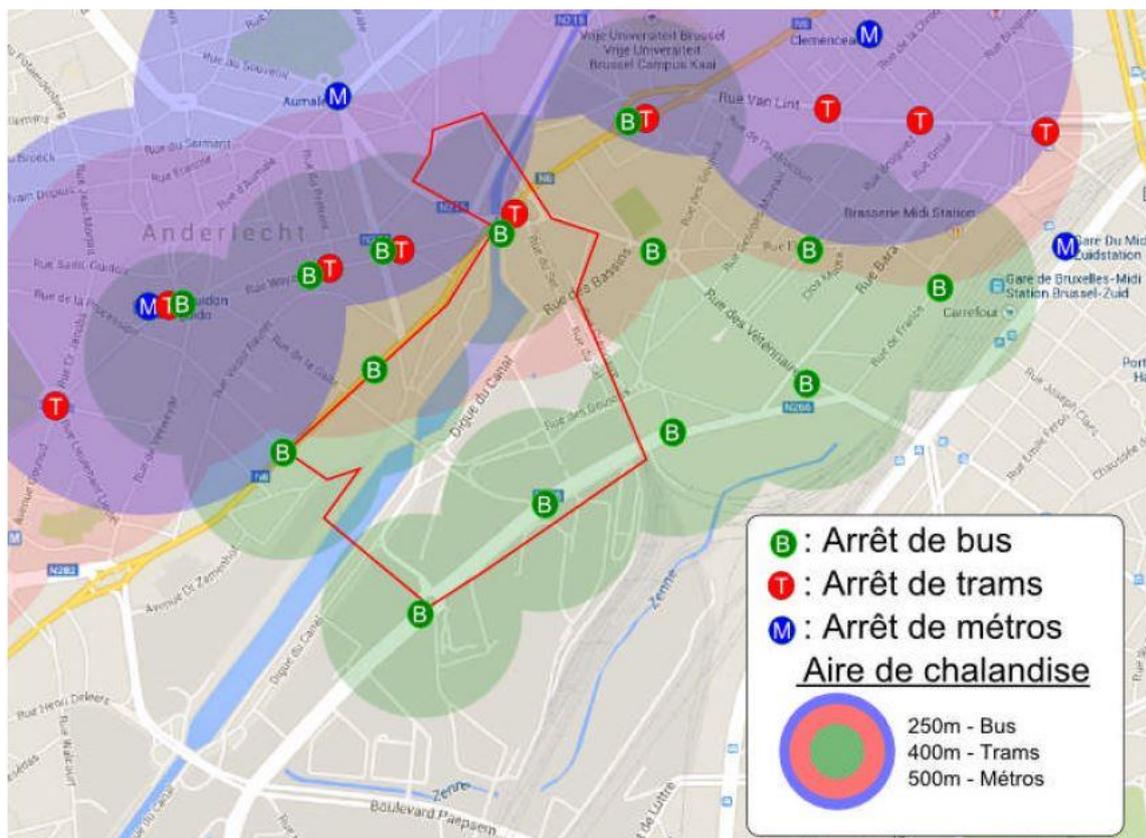


FIGURE 11: BIESTEBROECK - CARTE DE L'AIRES DE CHALANDISE DES DIFFERENTS ARRETS DE TRANSPORT

Lors des ateliers de participation, les problèmes suivants ont été signalés dans ce quartier : **les traversées dangereuses, le stationnement sauvage, le Canal comme barrière cyclo-piétonne. Il y a également une concentration de problèmes sur le square Vandervelde.**

Le PPAS Biestebroek prévoit des changements dans la circulation :

- Le Pont Marchant: le pont a été fermé à la circulation motorisée depuis décembre 2014 pour des raisons de sécurité, mais les piétons et cyclistes peuvent encore l'emprunter. Un permis d'urbanisme a été déposé en mars 2019 par Bruxelles Mobilité pour la rénovation du pont et sa réouverture au flux automobile. L'étude d'incidences est en cours pour analyser les différentes alternatives au regard des futurs développements économiques et des logements prévus par le PPAS Biestebroek.
- La Digue du Canal sera fermée pour la circulation motorisée au niveau du Pont Marchant pour faciliter le passage des modes actifs.
- Le trafic de transit est empêché dans le quartier.

## 7.8 Plan d'accessibilité des voiries et des espaces publics (PAVE)

En 2015, la commune d'Anderlecht a réalisé un audit des voiries et espaces publics dans le cadre d'un objectif de faire de la Région Bruxelloise une véritable région piétonne exemplaire, et d'atteindre 40 % de déplacements à pied à l'horizon 2040 (32% en 2012).

Concrètement, le PAVE a défini le réseau piéton structurant en collaboration avec la commune. Ensuite, une évaluation sur le terrain de l'ensemble des rues et places publiques a été réalisée, avec des propositions de solutions techniques, une priorisation et une programmation des travaux. Les itinéraires principaux sont les premiers à traiter dans la programmation des travaux car ils sont des aires de concentration de pôles locaux. Le PAVE représente notamment une solution pour les **problèmes signalés concernant l'état des trottoirs, l'accessibilité piétonne et PMR et les traversées dangereuses.**

Quelques points d'attention spécifiques pour Anderlecht sont :

- Le revêtement du cheminement piéton (faire attention au grand nombre de rues pavées)
- Les obstacles (pots de fleurs, stationnement sauvage, étalages de commerces, etc.)
- Les passages piétons (en Région bruxelloise : quatre décès et blessés graves de la circulation sur dix sont des piétons, principalement fauchés sur des traversées non sécurisées)

La commune travaille depuis 2015 avec la base de données PAVE et prend en compte les recommandations dans tous les nouveaux aménagements, travaux de voirie, contrats de quartiers et autres projets.

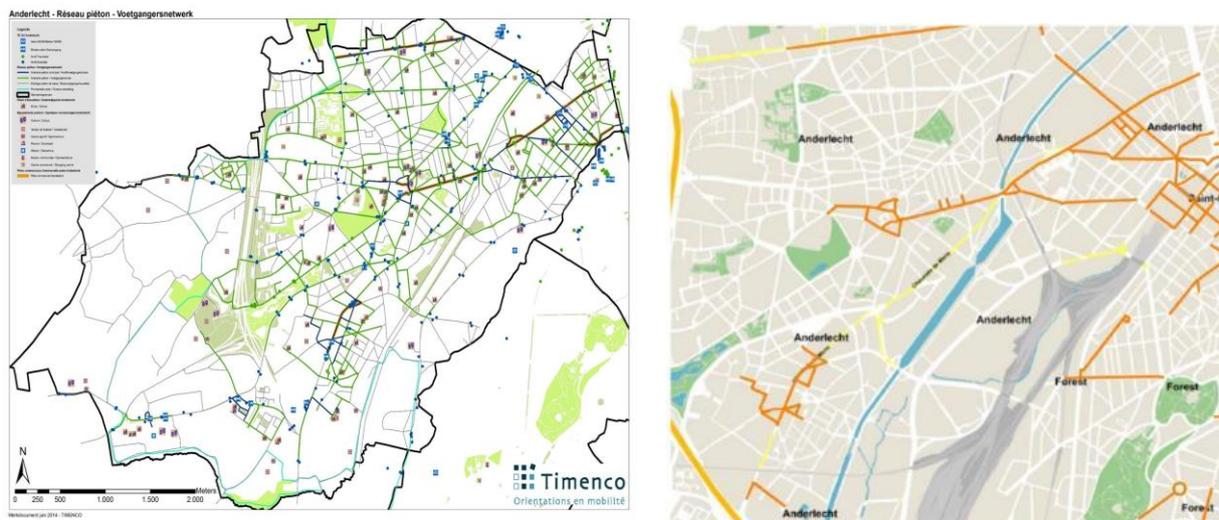


FIGURE 12: RESEAU PIETON ET RESEAU PIETON PRIORITAIRE

## 7.9 Bicycle Policy Audit (BYPAD) et Plan vélo communal

Le territoire d'Anderlecht est parcouru de 5 tracés ICR (itinéraire cyclable régionaux 9a, 9b, 10b, rocade A et B et route du canal), 7 itinéraires cyclables communaux (ICC) ainsi que par la promenade verte (piétonne-cycliste). Le Réseau Express Régional pour cyclistes passe également à Anderlecht et est en pleine développement. Anderlecht compte 27 stations Villo.

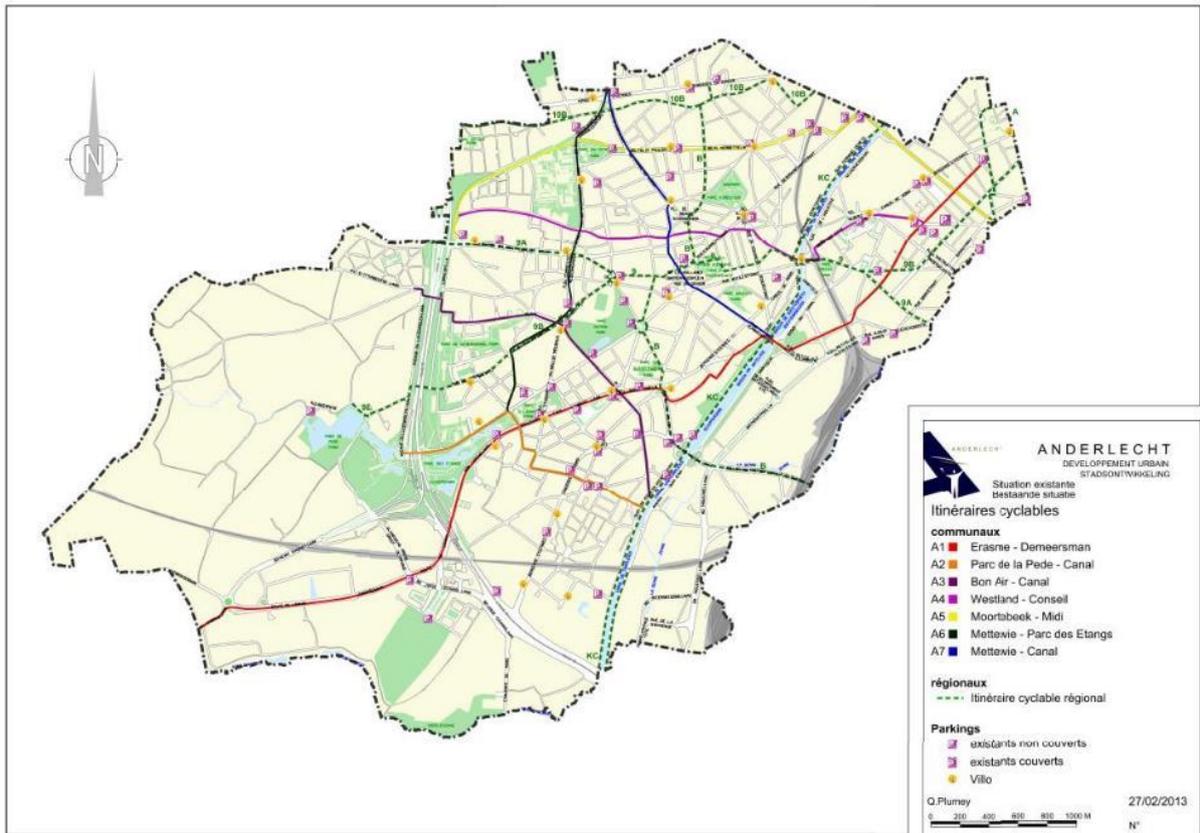
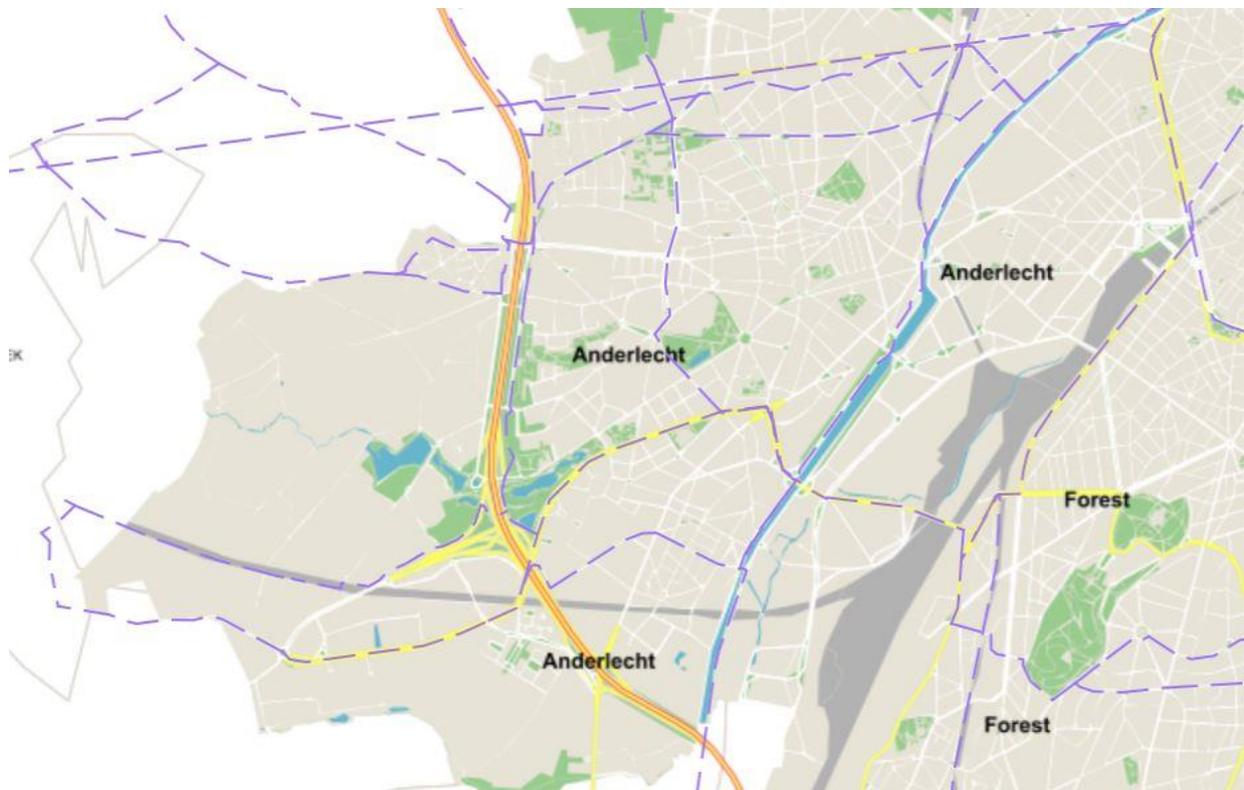


FIGURE 13: RESEAU ICC ET ICR VELO



RESEAU RER-VELO ANDERLECHT

En 2012, Anderlecht a réalisé un premier audit de la politique vélo selon la méthodique européenne du BYPAD (Bicycle Audit Policy). Le BYPAD audit et le Plan Vélo communal peuvent apporter des solutions concernant les **difficultés d'accès à vélo, les traversées**

**dangereuses pour cyclistes, l'état des pistes cyclables.** En 2017, cet audit a été actualisé. Les élus, l'administration, la police, la STIB et les usagers vélo ont participé à la démarche. Par rapport à 2012, le groupe d'évaluateurs voyait des évolutions positives dans les textes, en infrastructure et en éducation. Les aspects les moins avancés étaient l'évaluation des impacts, les mesures concernant les moyens et acteurs ainsi que la responsabilité et la coordination.

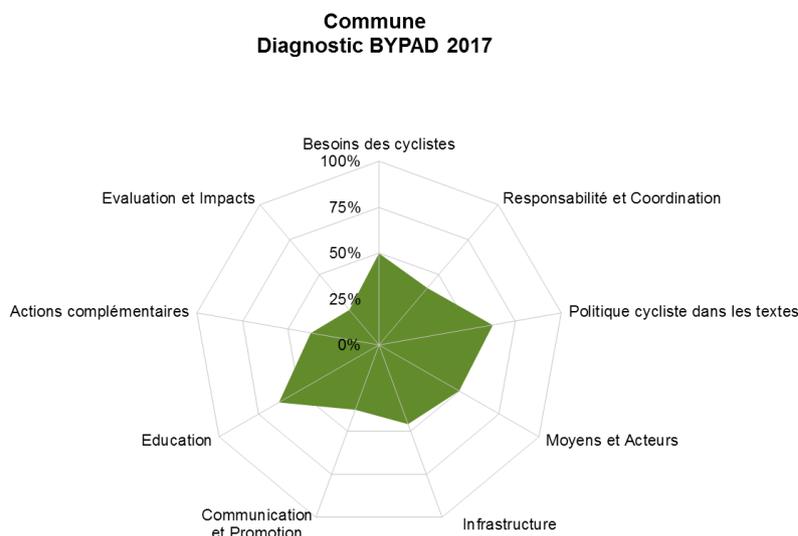


FIGURE 14: RESULTAT ACTUALISATION BYPAD AUDIT 2017

À partir des recommandations de cet audit un Plan Vélo communal a été élaboré. Des actions ont été définies pour quatre volets de la politique vélo : rouler à vélo, stationner, stimuler, ancrer.

Lors de sa séance de juin 2019, la Commission Vélo qui comprend les usagers, l'administration, l'échevine de la Mobilité s'est réunie pour définir les priorités à mettre en œuvre à Anderlecht. Les priorités ci-dessous ont été retenues en consensus par tous les participants. Les actions sont destinées à être approuvées par le Collège, inscrit dans le budget et réalisées en 2020-2021.

L'objectif est de répéter cet exercice chaque année avec la Commission Vélo.

<b>Rouler à vélo</b>
Diminution de la place de la voiture et des vitesses de manière effective dans le cadre du travail sur une maille apaisée.
Aménagement de rues cyclables :
<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ En ciblant les rues à sens-unique lorsqu'il n'y a pas assez de place pour une piste-cyclable</li> <li>▫ En s'appuyant sur le tracé des ICC pour conserver une logique en termes d'itinéraires</li> </ul>
<b>Stationner le vélo</b>
Mettre à jour l'inventaire du stationnement vélo sur la Commune.
Augmentation de l'offre et mise en place d'une procédure de demande de parking vélo et de boxes vélo via le site internet (nb : prévoir un stock d'arceaux pour permettre des interventions rapides)
<b>Encourager</b>
Projet Roue Libre, Brevet du Cycliste, Repair Café Fiets (déjà en cours dans les écoles)
Articles/ vidéos dans le journal communal (en cours) et relai des campagnes régionales
Informations sur les droits des cyclistes et nouvelles infrastructures cyclables sur le site web de la Commune (en cours)
Excursions de bienvenue pour les nouveaux habitants
<b>Ancrer</b>
Mise en place d'une brigade cycliste

## 7.10 Plan Directeur Neerpede

Le Plan directeur interrégional Neerpede – Vlezenbeek – Sint-Anna-Pede a pour objectif de rendre les espaces verts mieux accessibles pour piétons, cyclistes et en transport commun. Les problèmes signalés à Neerpede étant en effet **l'accès difficile en transport en commun, à pied et à vélo, l'état du trottoir, des pistes cyclables et de la voirie, les traversées dangereuses, la vitesse excessive du transport motorisé et le stationnement sauvage (ponctuellement lors d'événements sportifs).**

Le territoire comprend plusieurs réseaux :

- Le réseau vert des espaces verts
- Le réseau bleu des eaux
- Différents itinéraires à pied et à vélo (à la fois récréatif et fonctionnel)

Les mesures proposées sont :

- Une amélioration de la connexion en métro et en tram
- Dissuader le trafic de transit dans toute la zone

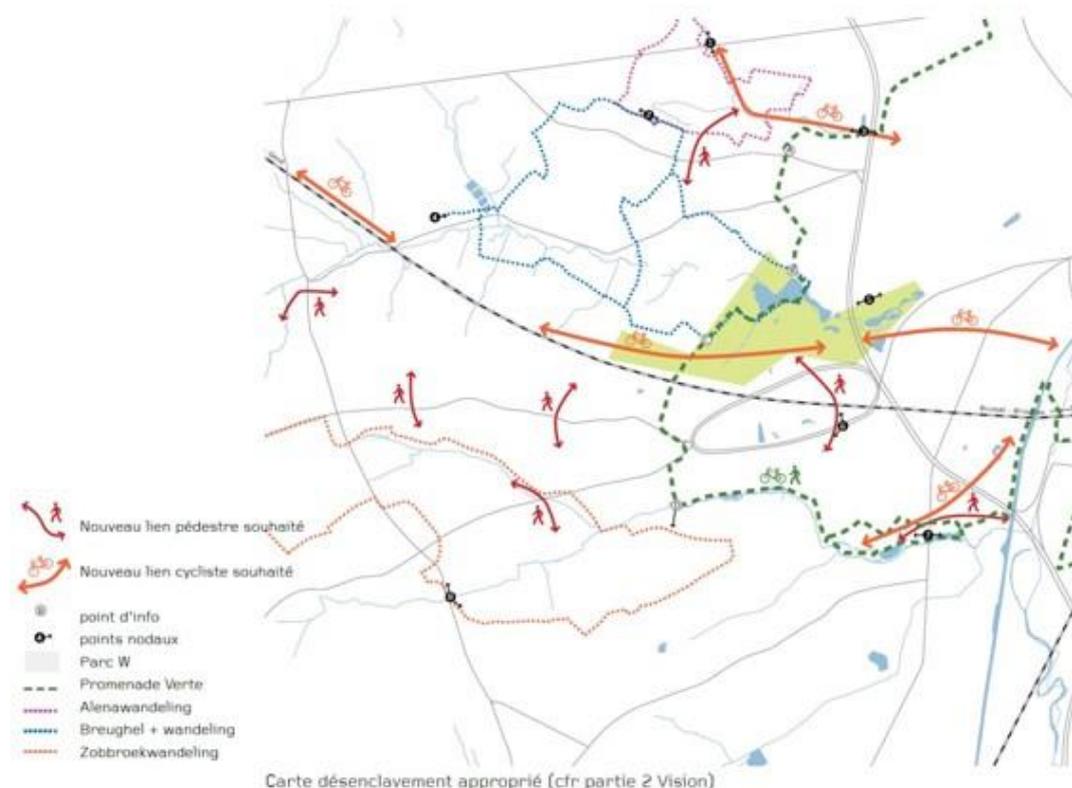


FIGURE 15: NEERPEDE - CARTE DESENCLAVEMENT APPROPRIE

## 7.11 Plan Bruit

Bruxelles Environnement a identifié les points noirs de nuisances sonores de trafic, en prenant en compte la densité de la population. La plupart des points noirs se situent sur les voiries régionales.

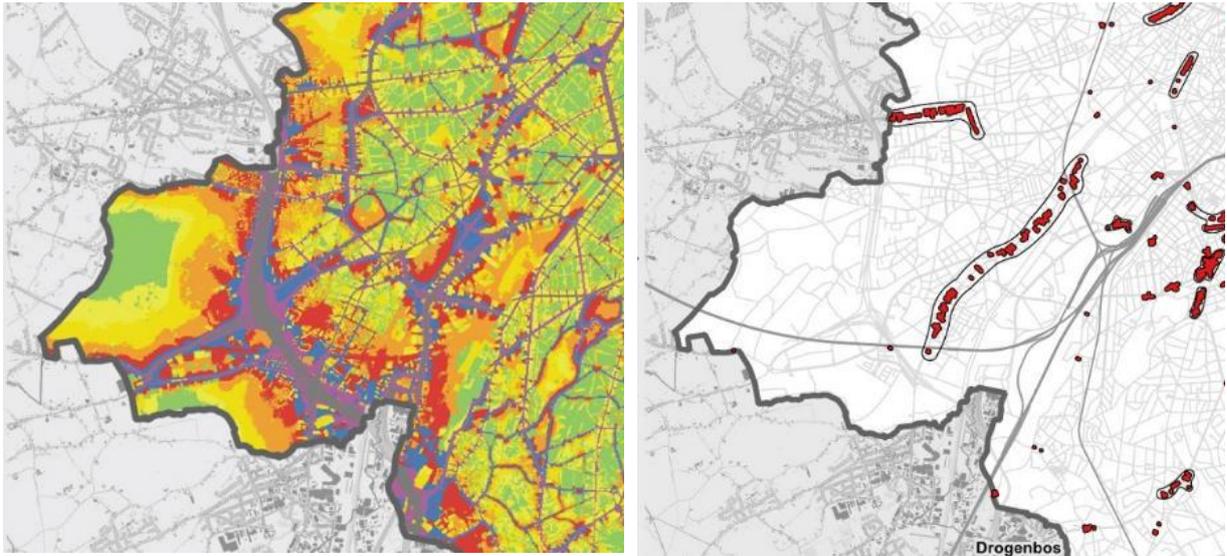


FIGURE 16: PLAN BRUIT

Les mesures à prendre pour diminuer les nuisances de bruit du trafic sont:

- La diminution du trafic
- La diminution de la vitesse du trafic
- Le changement de revêtement de la voirie

La commune a fait la suggestion à la Région d'inclure également le Ring dans le Plan Bruit comme point noir.

### 7.12 Réseau d'espaces verts quartier Heyvaert



FIGURE 17: QUARTIER HEYVAERT

Le quartier Heyvaert à Cureghem connaît différents problèmes dû au **trafic motorisé : problèmes de vitesse, stationnement sauvage, passage et stationnement de poids lourds.**

L'objectif du réseau des espaces verts dans le quartier Heyvaert est de relier la porte de Ninove et son nouveau parc au site des abattoirs avec un parc linéaire sur l'ancien tracé de la petite Senne. Ainsi, on peut créer un réseau des différents espaces verts « le parc de la Sennette » (également repris dans le PAD Heyvaert). Il y a également un plan pour désenclaver le parc de la Rosée.

Il est nécessaire d'apaiser le trafic automobile et d'empêcher le trafic de transit autour de ce projet.

### 7.13 STIB - Plan Directeur Bus

En 2019-2020, la STIB prévoit de renforcer ou réorienter différentes lignes de bus qui desservent Anderlecht:

- ligne 53: nouvelle ligne structurante
- ligne 49: bus articulés
- ligne 46: bus articulés, pas d'adaptation du trajet
- ligne 89: bus articulés, adaptation du trajet: connexion vers Bruxelles-ville centre
- ligne 74: nouveau trajet reliant Erasme, Veeweyde, Forest et Uccle
- ligne 68: nouvelle ligne sur le boulevard Industriel
- ligne 78: offre renforcée
- ligne 75-98: augmentation de l'accessibilité

Les nouvelles lignes et l'augmentation de la capacité répondent en partie aux **problèmes d'accès au transport public** à Anderlecht. La STIB demande de créer des sites propres pour les bus sur les grands axes comme solution pour la **trop grande quantité de voitures et les embouteillages**.

Un nouveau terminus de bus est prévu au Westland Shopping. Une connexion piétonne entre le Shopping et le terminus est nécessaire.

## 8 Proposition d'études complémentaires

L'objectif du tableau suivant n'est pas de donner une liste exhaustive de tous les problèmes cités auparavant dans ce diagnostic, ni de tous les endroits à Anderlecht où les problèmes se produisent mais de montrer la réflexion et la décision du Comité d'Accompagnement où des études complémentaires pour objectiver ou clarifier certains problèmes.

Problèmes (sur base de connaissance de terrain et expertise)	Endroits importants	Plans importants (impact sur la mobilité / solutions)	Etude complémentaire nécessaire ?	Direction de la solution
<b>Stationnement sauvage</b>	Cureghem  Centre	RRU PAD Midi Masterplan Abattoirs Projet rue Wayez	non	Mutualisation d'usage des parkings Plan d'action communal voitures partagées Parking hors voirie pour nouvelles fonctions et nouveaux développements
<b>Stationnement autour des terminus de métro</b>	Erasme, Eddy Merckx, CERIA, Jacques Brel, parking Bizet	Diagnostic PACS / Parking Brussels	non	Gestion des parkings métro Régulation de la demande de parking des entreprises Tarification (voirie vs. hors voirie)
<b>Traversées dangereuses</b>	Grands axes, carrefours spécifiques	Etude Sud-Ouest Bruxelles Zones ZACA	non	Réaménagement des grands axes dans le cadre de Good Move / AVANTI
<b>Accessibilité</b>	Dispersé dans la commune Barrière Canal Barrière Ring	PAVE audit	non	PAVE liste de priorités / plan d'action
<b>Etat du trottoir</b>	Dispersé dans la commune	PAVE audit	non	PAVE liste de priorités / plan d'action
<b>Etat des pistes cyclables</b>	Dispersé dans la commune	BYPAD audit	non	BYPAD priorités en cours
<b>Etat de la voirie</b>	Dispersé dans la commune	Inventaire et liste de priorités de la commune / STIB	non	Plan d'action de la commune



Problèmes (sur base de connaissance de terrain et expertise)	Endroits importants	Plans importants (impact sur la mobilité / solutions)	Etude complémentaire nécessaire ?	Direction de la solution
<b>Vitesse élevée</b>	Grands axes et dispersé dans les quartiers (zone 30)	Relevés de vitesse de la Police et de la commune Zones ZACA VIAS	Analyse approfondie des données (endroits des relevés, V85) (dépendant de la disponibilité et la forme des données)	Plan effet de portes (plan adapté aux mailles apaisées Good Move et solutions adaptés aux cyclistes) Réaménagement des grands axes dans le cadre de Good Move / AVANTI
<b>Quantité de trafic élevé sur les grands axes</b>	chaussée de Mons, chaussée de Ninove, boulevard Industriel, boulevard Paepsem	Etude Sud-Ouest Bruxelles Lignes de bus/tram prioritaires (et points problématiques) PRM Good Move	non	
<b>Trafic de transit dans les quartiers résidentiels:</b>	Selon les habitants : à travers La Roue, à travers Moortebeek (et autres endroits similaires) (Neerpede, drève Olympique : solution à étudier)	PRM Good Move	Etude sur la quantité du trafic de transit sur deux itinéraires de trafic de transit présumés	Plan de circulation par maille
<b>Ring</b>	Entrées/sorties avec concentration de problèmes	PRM Good Move	non	Suppression du nombre de entrées/sorties du Ring



## 8.1 Etude sur la problématique de trafic de transit dans les quartiers résidentiels

Pour évaluer la gravité du problème de trafic de transit dans les quartiers résidentiels, une étude a été réalisée à la Roue et à Moortebeek. Ces quartiers ont été choisis sur base de la participation citoyenne.

Le bureau de conseil en mobilité a noté les plaques d'immatriculation des véhicules sur des itinéraires où l'on suspecte du trafic de transit. Les itinéraires étudiés dans les quartiers sont choisis selon les critères suivantes : des itinéraires confortables et sans obstacles, avec peu de détours et où la route principale peut être évitée aussi longtemps que possible et en éliminant d'autres itinéraires à cause des règles de circulation existantes (circulation à sens unique, accès limité).

- Les voitures dont les plaques d'immatriculation sont **relevées à l'entrée de l'itinéraire de transit supposé et à la sortie de l'itinéraire supposé**, avec **moins de 15 minutes entre les deux passages**, sont considérées comme du **trafic de transit**
- Les voitures qui sont relevées aux deux endroits avec plus de 15 minutes entre les deux passages, ont une destination dans le quartier et ne sont pas considérées comme du trafic de transit

Dans la matinée, les plaques d'immatriculation des véhicules qui se dirigeaient vers le Pentagone/Anderlecht-centre/Anderlecht-industrie/Forest ont été notées, dans la soirée, les véhicules dans la direction opposée - à chaque fois pendant 2 heures lors d'une journée représentative pour le trafic. De cette façon, la **quantité de trafic de transit** et la **quantité totale du trafic** sur ces itinéraires est connu.

Les résultats de l'étude sont décrits en détail dans un rapport et repris en synthèse dans ce diagnostic.

L'enquête a été réalisée par 2 conseillers en mobilité expérimentés dans des conditions de fiabilité optimales.

### 8.1.1 La Roue

Le mardi 25 juin, les plaques d'immatriculation des véhicules dans la Roue ont été relevées, le matin de 7h à 9h et le soir de 16h à 18h.

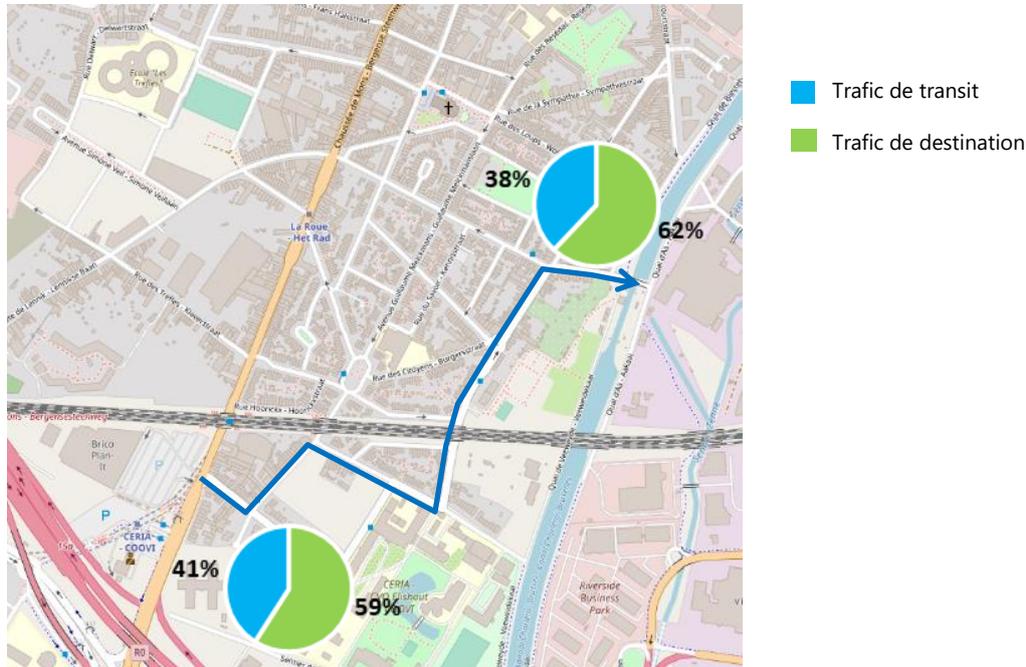


FIGURE 18: LA ROUE - TRAFIC DE TRANSIT, HEURE DE POINTE, MATIN

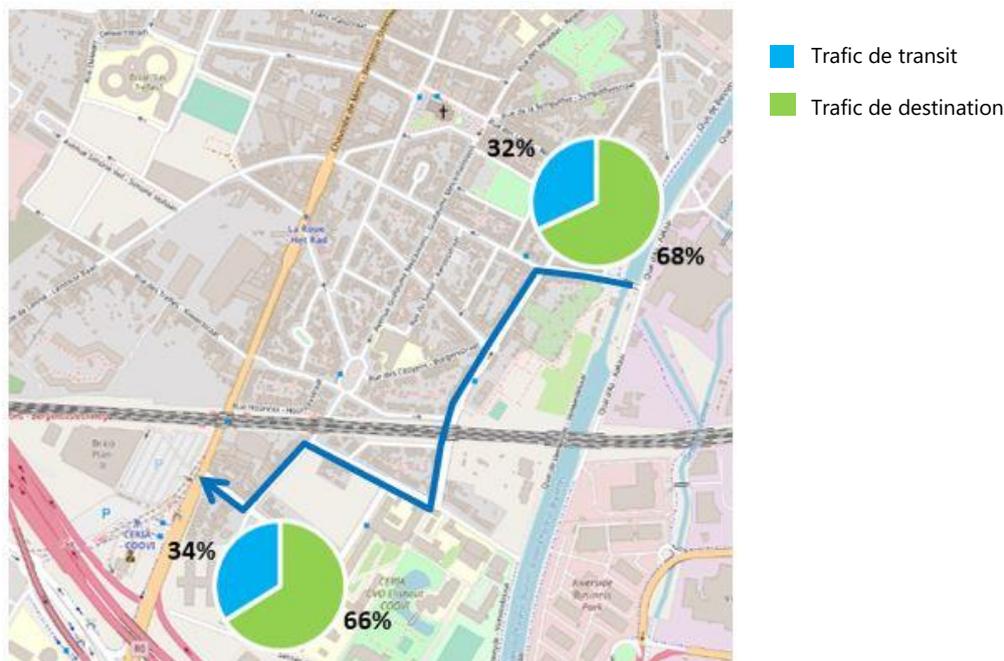


FIGURE 19: LA ROUE - TRAFIC DE TRANSIT, HEURE DE POINTE, SOIR

Les relevés effectués à **La Roue** confirment l'existence du trafic de transit sur l'itinéraire entre l'avenue Marc Henri Van Laer et la rue Arthur Dehem. La part du trafic en transit est plus importante (41,5%) aux heures de pointe du matin dans l'avenue Marc Henri Van Laer. Le trafic de transit veut probablement éviter la chaussée de Mons où la circulation est dense. Les observations montrent qu'il s'agit probablement de trafic de navetteurs.

Cependant, d'autres itinéraires de trafic de transit à travers La Roue sont également possible et doivent être pris en compte dans le cadre de mesures pour dissuader le trafic de transit.

Les intensités totales du trafic motorisé aux heures de pointe se situent entre 250 et 300 véhicules par heure. Ce nombre est trop élevé pour une rue locale et résidentielle. Une valeur indicative pour une rue résidentielle est entre 50 et 150 véhicules par heure.



*Avenue Marc Henri Van Laerlaan*



*Avenue Guillaume Melckmanslaan*



*Rue Arthur Dehemstraat*



*Rue Arthur Dehemstraat*

FIGURE 20: LA ROUE – PHOTOS OBSERVATIONS



### 8.1.2 Moortebeek

Le mercredi 26 juin, les plaques d'immatriculation des véhicules à Moortebeek ont été noté, le matin de 7h à 9h et le soir de 16h à 18h. Un mercredi a été choisi pour pouvoir prendre en compte l'influence du trafic du Westland Shopping.

Les relevés effectués à **Moortebeek** indiquent que, pendant l'heure de pointe du matin, il y a une faible quantité de trafic de transit (présente sur l'itinéraire rue Potaardenberg – rue Adolphe Willemyns 13%). C'est probablement le trafic qui veut éviter la chaussée de Ninove, même si au moment de l'enquête, il n'y avait aucun problème de circulation sur la chaussée de Ninove. En cas de grandes perturbations sur la chaussée de Ninove, la part du trafic de transit dans le quartier résidentiel peut devenir plus grande que celle observée au cours de l'enquête.

Il n'y a pas eu de constat de trafic de transit pendant l'heure de pointe du soir.

Par contre, il y a deux destinations importantes dans la rue Adolphe Willemyns qui génèrent beaucoup de trafic dans les rues locales: l'école et le Shopping Westland.

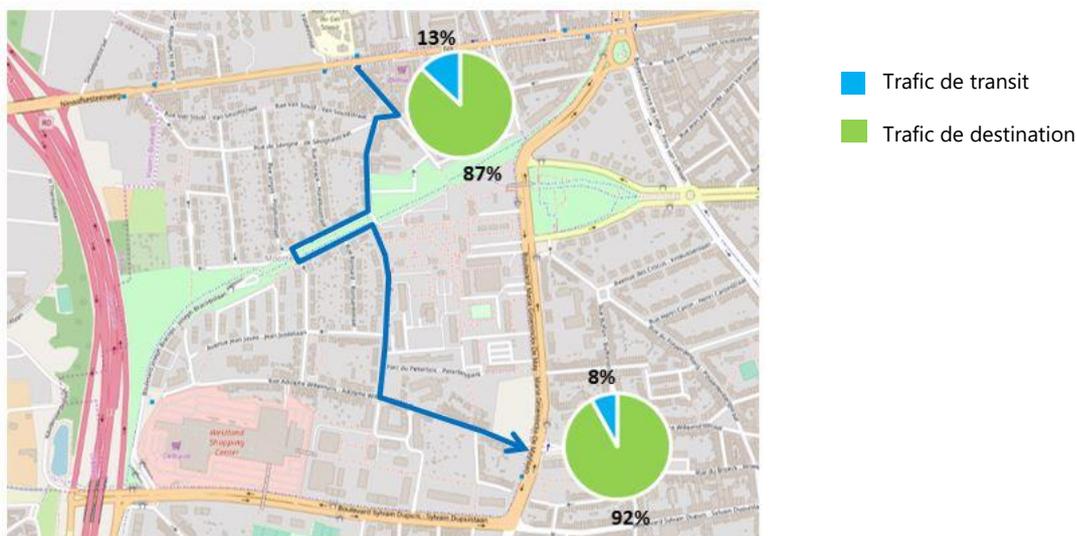


FIGURE 21: MOORTEBEEK - TRAFIC DE TRANSIT, HEURE DE POINTE, MATIN



FIGURE 22: MOORTEBEEK - TRAFIC DE TRANSIT, HEURE DE POINTE, SOIR

L'intensité totale du trafic motorisé est acceptable dans la rue Potaardenberg et rue Van Soust. Par contre, dans la rue Adolphe Willemyns, on compte environ 230 véhicules par heure. Comme à La Roue, ce nombre est trop élevé pour une rue locale et résidentielle. Quelques autres itinéraires de trafic de transit à travers MoortebEEK restent possible et doivent être pris en compte dans le cadre de mesures pour dissuader le trafic de transit dans le quartier.



*Rue Van Souststraat*



*Boulevard Shakespearelaan*



*Rue Adolphe Willemynsstraat*



*Entrée/ingang Westland Shopping*



FIGURE 23: MOORTEBEEK – PHOTOS OBSERVATIONS

## 8.2 Etude sur la problématique de vitesses excessives du trafic motorisé

Pour évaluer le problème signalé de vitesses excessives, une analyse a été réalisée à partir des données disponibles de relevées de vitesses. Le type de radar utilisé est un radar préventif, ce qui influence légèrement la vitesse des automobilistes.

En 2017, la commune a mesuré la vitesse du trafic motorisé aux endroits suivants: rue de la Gaîté, avenue du Roi Soldat, rue des Matériaux, rue de Scherdemael, rue de la Sincérité, avenue de la Société Nationale, rue des Fraises, rue Clément de Cléty. Il s'agit de rues où la vitesse maximale est limitée à 30km/h. Dans 2 des 8 rues (Roi Soldat et Matériaux), les vitesses V85 (la vitesse V85 définit la vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules) dépassent effectivement largement la vitesse autorisée (V85 étant entre 41 et 47km/h).

En 2018, la commune a mesuré la vitesse du trafic motorisé aux endroits suivants: rue Adolphe Willemyns, rue Démosthène, avenue Aristide Briand, avenue Ropsy Chaudron, rue Walcourt, rue Van Soust, rue des Colombophiles, boulevard Dupuis, rue Edgard Tinel, avenue Chant d'Oiseau, avenue Marius Renard, avenue Roi Soldat, avenue Aristide Briand, rue Brogniez, rue Georges Moreau, quai Fernand Demets, rue de la Fécondité, rue Horace, rue Puccini.

La rue Aristide Briand et le quai Fernand Demets sont limités à une vitesse maximale de 50km/h . La vitesse autorisée est respectée dans la rue Aristide Briand, mais dépasse les limites maximales au quai Demets (V85 entre 54 et 58km/h). Dans la liste des autres 18 rues cités où la vitesse maximale est limitée à 30km/h, cette vitesse est largement dépassée dans 7 d'entre elles (rue Adolphe Willemyns, rue Démosthène, rue Edgar Tinel, rue de la Poésie, avenue du Roi Soldat, rue Brogniez, rue de la Fécondité) avec une vitesse V85 qui monte jusque 45km/h.

2019 : chaussée de Ninove, rue Libre Académie, rue Général Ruquoy, rue Kelchtermans, rue Camille Vaneukem, rue Venizelos, avenue du Scheut, petite rue du Moulin, rue des Obus, rue du Bronze, place Severine, rue Felix Paulisen, rue Adolphe Willemyns. A part la chaussée de Ninove qui est limitée à 50km/h, les autres rues sont limitées à 30km/h. Dans 2 rues limitées à 30km/h, la vitesse maximale est dépassé : V85 jusqu'à 41km/h. Et sur la chaussée de Ninove, où la vitesse est limitée à 50km/h, la vitesse maximale est également dépassée (V85 jusqu'à 58km/h).

La commune d'Anderlecht a déjà pris des mesures pour ralentir le trafic, notamment avec des coussins berlinois et des carrefours avec plateau surélevé (voir cartes ci-dessous). Une grande partie de la commune est déjà reprise en zone 30.



FIGURE 24: CARTE AVEC LES RALENTISSEURS DE VITESSE

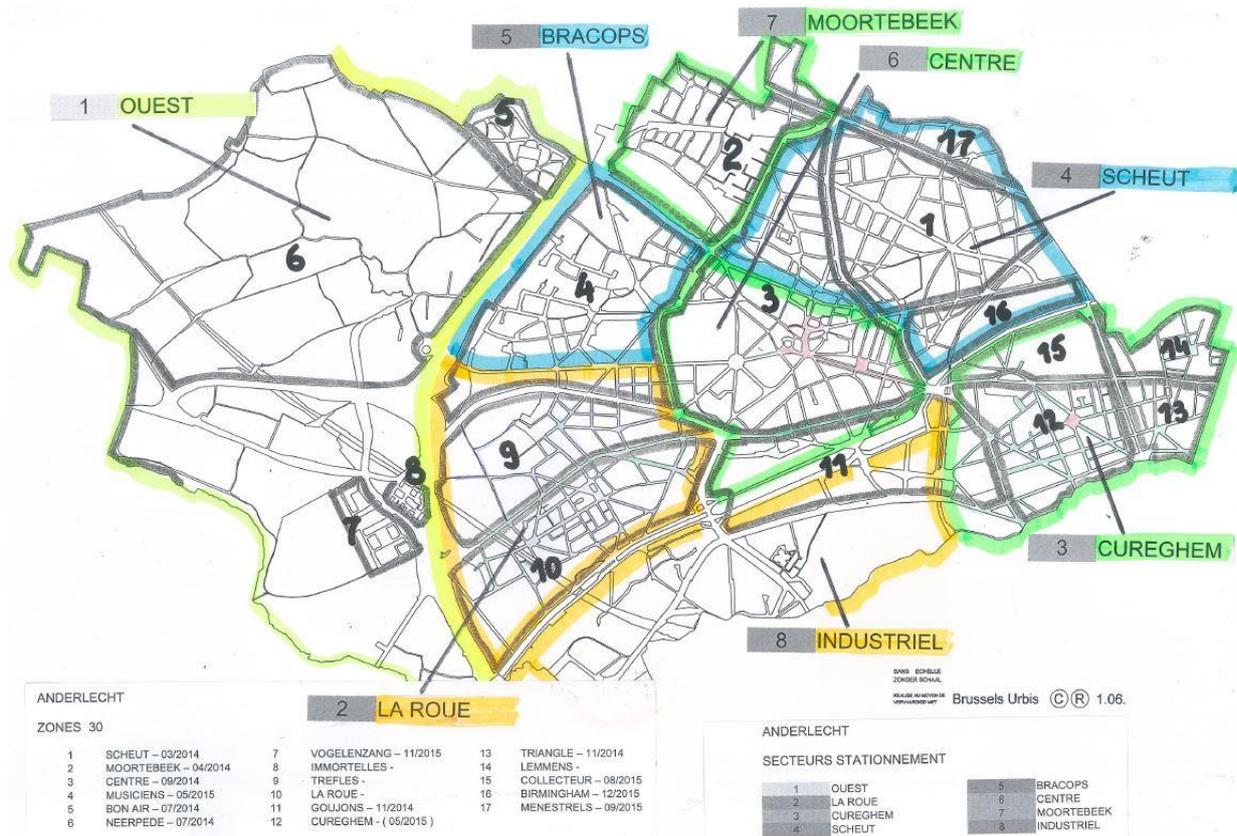


FIGURE 25: CARTE AVEC LES 17 ZONES 30

## 9 Leviers stratégiques

---

L'information des citoyens combinée avec l'expertise du comité d'accompagnement permet de voir les principaux problèmes et d'arriver à une vision stratégique sur les leviers les plus importants pour le futur d'Anderlecht.

### 1. Créer des quartiers apaisés et vivables

→ réaliser des mailles apaisées selon Good Move

- empêcher le trafic de transit
- améliorer la sécurité et le confort pour les cyclistes et piétons
- continuer le travail sur la lisibilité des zones 30
- déployer l'effet de portes et des mesures bien dosées pour ralentir la vitesse du trafic motorisé

### 2. Mettre le piéton et la PMR sur un piédestal

→ faire un plan d'action pro-actif avec des priorités claires pour réaliser le PAVE (Plan d'accessibilité des voiries et des espaces publics)

- mettre le focus sur l'accessibilité universelle et le confort du piéton (trottoirs larges)
- créer des zones de rencontres et faire attention particulièrement aux carrefours
- prioriser les itinéraires accessibles aux PMR vers les pôles transports en commun (TC) (comme prévu dans le PAVE et Good Move : le réseau piétons est défini entre autres sur les pôles TC)
- prévoir une programmation pluriannuelle
- prévoir un plan pour l'entretien

### 3. Rendre le vélo évident et sécurisé

- aménager des pistes cyclables séparées autour des mailles apaisées (également dans certains cas spécifiques sur des voiries Auto-QUARTIER par exemple sur des voiries avec transport public - en général la circulation est mixte à l'intérieur de la maille apaisée)
- réaliser le RER vélo
- réaliser les actions du plan vélo BYPAD (notamment le stationnement vélo)

### 4. Encourager et faciliter le transport public

- augmenter la qualité et le confort pour l'utilisateur du transport public au niveau des fréquences et la régularité
- résoudre les missing links : Trèfle, Luizenmolen, nouveaux quartiers
- faciliter les bus et trams (en site propre, avec des feux intelligents, etc.)
- améliorer les itinéraires bus dans les mailles
- réaliser des itinéraires d'accès de qualité vers les arrêts principaux

### 5. Réaliser la spécialisation multimodale des voiries selon Good Move en phasage

- agir rapidement pour déclasser les voiries et changer l'usage de ces voiries (selon Good Move)
- prendre des mesures quick wins pour modifier les usages à court terme (interventions légères, au maximum sans permis, avec éléments de mobilier attrayants)
- programmer l'aménagement qualitatif global de façade à façade dans un second temps

## **6. Préparer les nouveaux quartiers à une mobilité active**

Assurer des quartiers

- apaisés
- bien perméables à pied et à vélo
- bien connectés en transport public (avec des itinéraires d'accès de qualité/apaisés/verts vers les arrêts principaux de lignes performantes sur les grands axes – par exemple des rues-parcs à intégrer dans le park system d'Anderlecht)
- équipés de véhicules partagés
- équipés de parkings rationalisés, regroupés au maximum et hors voirie

## **7. Maîtriser le stationnement du trafic motorisé**

→ fournir une approche et vision globale sur le stationnement sans entrer dans les détails

- élaborer un Plan d'Action Communale de Stationnement (PACS) qui vise à diminuer la place de la voiture dans l'espace public
- revoir la tarification du stationnement (gratuité, nombre de cartes riverains)
- mutualiser l'offre de parking hors voirie (autant dans les nouveaux quartiers que dans les quartiers existants, en collaboration avec les entreprises privées)

## **8. Faire respecter les règles**

- élaborer une stratégie de contrôle avec la Police pour faire respecter les règles
- participer activement aux campagnes régionales sur le respect (stationnement, vitesse, sécurité routière, civisme)
- organiser des actions locales

## **9. Transformer les livraisons des biens en les rendant plus durables**

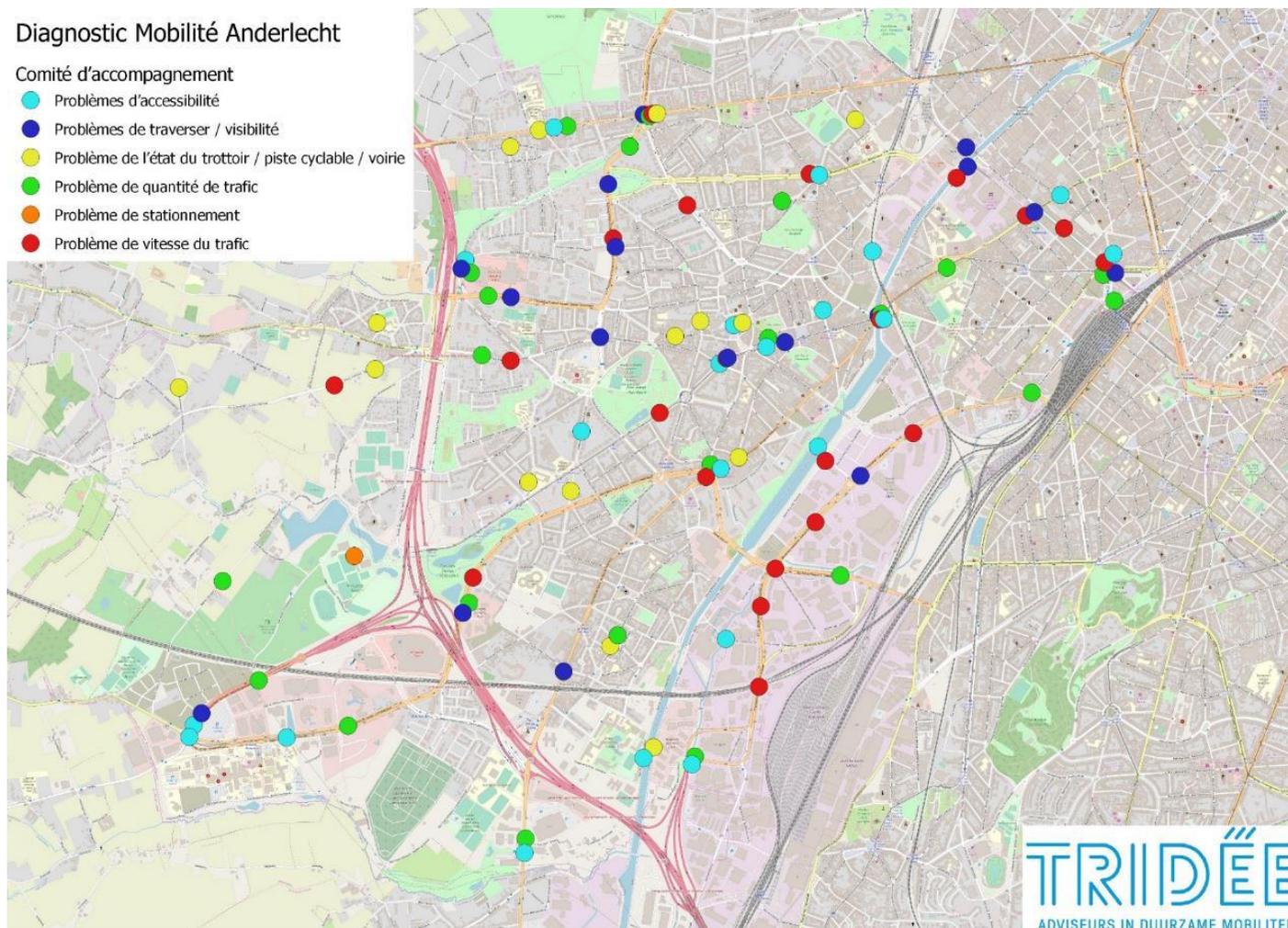
- donner l'exemple à l'échelle communale
- encourager les (nouvelles) entreprises/centres de distribution urbaine via les permis d'urbanisme à utiliser le Canal pour le transport de biens

10.1 Carte problèmes (comité d'accompagnement)

Diagnostic Mobilité Anderlecht

Comité d'accompagnement

- Problèmes d'accessibilité
- Problèmes de traverser / visibilité
- Problème de l'état du trottoir / piste cyclable / voirie
- Problème de quantité de trafic
- Problème de stationnement
- Problème de vitesse du trafic



## 10.2 Carte problèmes (ateliers de participation - par catégorie)

