



**Commune d'Evere**

# **Plan communal de mobilité**

## **Phase 3 – Plan d'action**

**Document final approuvé en conseil communal**

**le 20 Avril 2006**

**Edition coordonnée du 26 avril 2006**

**agora**  
ETUDES

Rue Montagne aux Angés, 26  
B - 1081 Bruxelles  
T. +32 2 779 13 55  
F. +32 2 779 22 75  
agora@agora-urba.be  
www.agora-urba.be

# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>9</b>
1.1	LIMINAIRE.....	9
1.2	RAPPEL DE LA PHASE 2 OBJECTIFS.....	10
<b>2</b>	<b>URBANISME ET PLANIFICATION.....</b>	<b>13</b>
2.1	ACTIONS A METTRE EN ŒUVRE AU NIVEAU DE L'URBANISME POUR RENCONTRER LES OBJECTIFS DU PLAN DE MOBILITE.....	13
2.1.1	PPAS Josaphat.....	13
2.1.2	Autres PPAS.....	13
2.1.3	Considérations générales.....	13
2.2	EFFETS DU PCD SUR LA MOBILITE.....	15
2.2.1	Accompagnement social / sécurité et prévention / communication et ouverture au monde.....	15
2.2.2	Population et logement.....	15
2.2.3	Activités économiques et emploi.....	15
2.2.4	Equipements et culture.....	15
2.2.5	Environnement.....	15
2.2.6	Mobilité.....	15
2.3	SPECIALISATION DES VOIRIES, AMENAGEMENTS DE VOIRIE ET ZONES 30.....	16
<b>3</b>	<b>MODIFICATIONS DE L'INFRASTRUCTURE ET DE SA GESTION.....</b>	<b>19</b>
3.1	PLAN GENERAL D'AMENAGEMENT DES VOIRIES LOCALES, DES COLLECTEURS DE QUARTIER, DES INTERQUARTIERS ET DES VOIRIES DU RESEAU PRIMAIRE.....	19
3.1.1	Adapter l'usage et la hiérarchie des voies.....	19
3.1.1.1	Hiérarchie.....	19
3.1.1.2	Trafic parasite.....	20
3.1.1.3	Intégrer les besoins des services d'urgence.....	20
3.1.2	Aménagement des voiries métropolitaines (avenue Léopold III).....	21
3.1.3	Aménagement des voiries principales.....	22
3.1.3.1	Chaussée de Louvain.....	22

3.1.3.2	Avenue Bordet .....	22
3.1.3.3	Rue de Zaventem .....	23
3.1.3.4	Avenue Cicéron .....	23
3.1.3.5	Avenue des Communautés.....	23
<b>3.1.4</b>	<b>Aménagement des voiries interquartiers .....</b>	<b>24</b>
3.1.4.1	Chaussée de Haecht .....	24
3.1.4.2	Rue du Tilleul .....	24
3.1.4.3	Avenue H. Conscience .....	24
3.1.4.4	Rue A. De Boeck .....	25
3.1.4.5	Rue G. Kurth .....	25
3.1.4.6	Pont SNCB (De Boeck).....	25
3.1.4.7	Houtweg.....	26
3.1.4.8	Avenue des Loisirs.....	26
3.1.4.9	Av. des Anciens Combattants (Loisirs – Paduwa).....	26
3.1.4.10	Avenue Henry Dunant.....	27
3.1.4.11	Rue Stroobants (tronçon Carli – place St-Vincent).....	27
3.1.4.12	Rue Vandenhoven <sup>1</sup> .....	27
<b>3.1.5</b>	<b>Aménagement des collecteurs de quartier .....</b>	<b>28</b>
3.1.5.1	Rue St-Vincent (tronçon place St-Vincent- rue E. Dekoster).....	28
3.1.5.2	Rue E. Dekoster (tronçon place de la Paix – rue St-Vincent).....	28
3.1.5.3	Rue E. Stuckens .....	29
3.1.5.4	Rue H. Van Hamme.....	29
3.1.5.5	Rue de Paris (tronçon Paix – Haecht) .....	29
3.1.5.6	Av. de l'Oud-Kapelleke .....	30
3.1.5.7	Rue J-B. Bauwens (tronçon Oud-Kapelleke – Hoedemaekers).....	30
3.1.5.8	Av. Notre-Dame .....	30
3.1.5.9	Rue G. Kurth (Conscience – Tilleul) .....	31
3.1.5.10	Rue Auguste De Boeck (Conscience – Tilleul).....	31
3.1.5.11	Avenue V. Van Gogh .....	31
3.1.5.12	Av. Anciens Combattants (Permeke – Loisirs) .....	32
3.1.5.13	Rue de Genève.....	32
3.1.5.14	Avenue de l'Optimisme .....	32
3.1.5.15	Avenue Léon Grosjean .....	33
3.1.5.16	Rue Colonel Bourg (Grosjean – Schaerbeek) .....	33
3.1.5.17	Av. du Cimetière de Bruxelles.....	33
3.1.5.18	Rue d'Evere .....	34
<b>3.1.6</b>	<b>Aménagement des voiries de desserte locale .....</b>	<b>35</b>
3.1.6.1	Rue de Picardie .....	35
<b>3.1.7</b>	<b>Plan de circulation.....</b>	<b>36</b>
3.1.7.1	Contexte urbain.....	36
3.1.7.2	Contexte d'intervention .....	37
3.1.7.3	Procédure .....	37
3.1.7.4	Lieux d'intervention projetés .....	38
<b>3.1.8</b>	<b>Mise en œuvre du plan zone 30 .....</b>	<b>39</b>
<b>3.1.9</b>	<b>Régulation des feux de circulation .....</b>	<b>41</b>
<b>3.1.10</b>	<b>Propositions d'aménagements.....</b>	<b>42</b>
3.1.10.1	Avenue Léopold III.....	43
3.1.10.2	Carrefour Houtweg / Vandenhoven / Verdun / Biplan.....	45
3.1.10.3	Carrefour Houtweg / Bordet / Haecht / Van Cutsem.....	47
3.1.10.4	Carrefour Léopold III / Bordet .....	48
3.1.10.5	Carrefour Léopold III / Permeke / AC / Olympiades / Provence / Languedoc / Van Gogh .....	50
3.1.10.6	Carrefour Léopold III / De Boeck / Loisirs / Pentathlon / Olympiades / Oasis / Provence .....	51
3.1.10.7	Carrefour Loisirs / Genève .....	53
3.1.10.8	Carrefour Loisirs / Anciens Combattants .....	54
3.1.10.9	Carrefour Genève / Pentathlon / Frioul (Quartier Astrid) .....	55
3.1.10.10	Chaussée de Louvain .....	56
3.1.10.11	Carrefour Louvain / Communautés / Cicéron .....	57
3.1.10.12	Carrefour Louvain / Deux Maisons / De Lombaerde.....	58

3.1.10.13	Carrefour Franz Guillaume / Deux Maisons / Cimetière de Bruxelles .....	60
3.1.10.14	Carrefour Anciens Combattants / P. Dupont.....	61
3.1.10.15	Rue Stroobants (section Carli – St-Vincent) .....	62
3.1.10.16	Carrefour Stroobants / Picardie .....	63
<b>3.2</b>	<b>PLAN GENERAL D'AMENAGEMENTS CYCLISTES ET PIETONS.....</b>	<b>64</b>
<b>3.2.1</b>	<b>Cyclistes.....</b>	<b>64</b>
3.2.1.1	Itinéraires cyclables régionaux.....	64
3.2.1.2	Itinéraires cyclables communaux.....	65
3.2.1.3	Prolongations d'itinéraires communaux vers les communes limitrophes.....	66
3.2.1.4	Autres axes intercommunaux .....	66
3.2.1.5	Sens uniques limités .....	67
3.2.1.6	Autres mesures d'infrastructure .....	68
3.2.1.7	Stationnement vélo .....	69
3.2.1.8	Système de location vélo.....	70
3.2.1.9	Actions d'accompagnement.....	70
<b>3.2.2</b>	<b>Piétons .....</b>	<b>71</b>
3.2.2.1	Mise en place d'itinéraires piétons prioritaires .....	71
3.2.2.2	Aménagements de voirie .....	71
3.2.2.3	Traversées .....	72
3.2.2.4	Sentiers pédestres .....	74
3.2.2.5	Communiquer autour de la marche .....	74
<b>3.3</b>	<b>PLAN DE GESTION DE L'AMELIORATION DE LA DESSERTTE ET DE LA VITESSE COMMERCIALE DES TRANSPORTS PUBLICS ET AMENAGEMENTS SOUHAITES.....</b>	<b>75</b>
<b>3.3.1</b>	<b>Dessertes .....</b>	<b>75</b>
3.3.1.1	Amélioration générale des services le soir et le week-end.....	75
3.3.1.2	Services de nuit .....	75
3.3.1.3	Couverture du territoire.....	76
3.3.1.4	Le réseau STIB .....	78
3.3.1.5	Modifications du réseau De Lijn.....	87
3.3.1.6	Autres actions .....	87
3.3.1.7	Adaptation de l'exploitation SNCB (ligne 26).....	88
<b>3.3.2</b>	<b>Vitesse commerciale et aménagements.....</b>	<b>89</b>
3.3.2.1	Principes .....	89
3.3.2.2	Demandes du PRD et autres interventions évoquées.....	89
3.3.2.3	Réalisations et propositions VICOM .....	90
<b>3.3.3</b>	<b>Grands projets transports en commun concernant Evere .....</b>	<b>92</b>
3.3.3.1	Liaison rapide quartier Léopold – OTAN - aéroport.....	93
3.3.3.2	Création de voies pour tram avenue Léopold III.....	94
3.3.3.3	Prolongation du métro Nord-Sud (Albert – Gare du Nord) vers Evere .....	96
3.3.3.4	Projets de réseau de Tram-Train .....	97
3.3.3.5	Plan STIB 2020.....	98
<b>3.3.4</b>	<b>Mesures générales en faveur des transports en commun .....</b>	<b>99</b>
<b>3.4</b>	<b>CAR-SHARING.....</b>	<b>100</b>
<b>3.5</b>	<b>PLAN D'OPTIMALISATION DE LA CAPACITE DES RESEaux EXISTANTS ET AMENAGEMENTS NECESSAIRES .....</b>	<b>101</b>
<b>3.6</b>	<b>REALISATION DES OBJECTIFS GENERaux D'AMELIORATION DE LA SECURITE ROUTIERE.....</b>	<b>101</b>
<b>3.7</b>	<b>PLAN DE GESTION DU STATIONNEMENT.....</b>	<b>102</b>
3.7.1	Mise en œuvre du plan de stationnement .....	102

3.7.2	Parc-relais .....	103
3.7.3	Gestion du stationnement des poids lourds.....	104
3.7.4	Places de stationnement pour les PMR.....	105
3.7.5	Gestion du stationnement hors voirie .....	105
3.7.6	Utilisation des parkings privés par les riverains.....	105
3.8	PLAN DE GESTION DES ETAPES TRANSITOIRES ET TABLEAU DES MESURES INTERDEPENDANTES .....	106
3.8.1	Processus temporel .....	106
3.8.2	Tableau des mesures interdépendantes .....	107
<b>4</b>	<b>ACTIONS DE SOUTIEN ET MESURES D'ACCOMPAGNEMENT.....</b>	<b>109</b>
4.1	IDENTIFICATION DES ENTREPRISES, INSTITUTIONS, ECOLES ET ORGANISATIONS EVENEMENTIELLES QUI DEVRAIENT METTRE EN ŒUVRE UN PLAN DE DEPLACEMENTS .....	109
4.1.1	Entreprises .....	109
4.1.2	Ecoles .....	109
4.1.3	Administration communale.....	110
4.2	REALISATION DES PLANS D'ACCESSIBILITE POUR LES SITES ATTRACTEURS OU GENERATEURS DE TRAFIC .....	110
4.3	MISE EN ŒUVRE DES STRATEGIES EN MATIERE DE TARIFICATION DU STATIONNEMENT EN ET HORS VOIRIE .....	110
4.4	MISE EN ŒUVRE DES STRATEGIES EN MATIERE DE TRANSPORTS PUBLICS .....	111
4.4.1	Améliorations de l'infrastructure et de son exploitation .....	111
4.4.2	Amélioration de l'information.....	111
4.5	PROGRAMME DES CAMPAGNES D'INFORMATION SUR LE PLAN ET SUR TOUS LES TRAVAUX A MODULER DANS LE TEMPS AU FUR ET A MESURE DE LA MISE EN ŒUVRE DES PHASES .....	111
4.5.1	Plan de mise en œuvre des zones 30 résidentielles et piétonnes .....	111
4.5.2	Aménagements .....	112
4.5.3	Plan de stationnement .....	112
4.5.4	Plan de circulation :.....	112
4.5.5	Suivi actif de la gestion régionale et fédérale des transports en commun .....	112
4.5.6	Actions d'accompagnement.....	112

4.6	MARKETING ET PROMOTION CIBLEE SUR CERTAINS GROUPES.....	113
4.6.1	Piétons et cyclistes .....	113
4.6.2	Services officiels .....	114
4.6.3	Chantiers.....	114
4.6.4	Informations sur le code de la route.....	114
4.7	ROLE DE LA POLICE.....	115
<b>5</b>	<b>PROMOTION DES ACTIONS.....</b>	<b>117</b>
5.1	PRIORITES ET VOLETS D'ACTIONS COHERENTES A DEVELOPPER A COURT, MOYEN ET LONG TERMES .....	117
5.1.1	Zones 30 .....	117
5.1.2	Aménagements spécifiques pour les modes doux .....	117
5.1.3	Aménagements de voiries et de carrefours .....	117
5.1.4	Boucles de circulation .....	117
5.1.5	Tableau récapitulatif.....	118
5.2	EVALUATION FINANCIERE A 10 ANS DU PLAN D'ACTION ET PROGRAMMATION DANS LE TEMPS .....	118
5.2.1	Zones 30 .....	118
5.2.2	Aménagements .....	119
5.3	CONTENU DES AVENANTS A CONTRACTER DANS LE CADRE DE LA CONVENTION DE MOBILITE POUR COUVRIR CERTAINES PHASES DU PLAN D'ACTION.....	120
5.3.1	Suivi du PCM .....	120
5.3.2	Étude fine des boucles de circulation par quartiers .....	120
5.3.3	Étude aménagement intégré avenue Léopold III.....	120
5.3.4	Modifications de SUL .....	120
5.3.5	Suivi dédoublement Rue de Verdun / Biplan .....	120
5.3.6	Plan de communication « marche à pied ».....	121
5.3.7	Plan de déplacements d'entreprises de la Commune d'Evere.....	121
<b>6</b>	<b>RÉALISATION ET SUIVI .....</b>	<b>123</b>
6.1	ORGANISATION DU SUIVI DU PLAN PAR LE COMITE D'ACCOMPAGNEMENT .....	123
6.2	COORDINATION ENTRE LES DIFFERENTS ACTEURS .....	123

6.3	MODE D'EVALUATION DE LA PERTINENCE DES ACTIONS DEVELOPPEES PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS.....	123
6.4	DETERMINATION DE CRITERES D'EVALUATION .....	124
<b>7</b>	<b>ANNEXES .....</b>	<b>III</b>
7.1	GLOSSAIRE .....	III
7.2	PLAN STIB 2008 – MODIFICATIONS POUR EVERE.....	V
7.2.1	Tram 55.....	v
7.2.2	Bus 12.....	vi
7.2.3	Bus 21.....	vi
7.2.4	Bus 45.....	vi
7.2.5	Bus 54 (futur 64).....	vi
7.2.6	Bus 59.....	vii
7.2.7	Bus 63.....	vii
7.2.8	Bus 65.....	vii
7.2.9	Bus 66.....	vii
7.2.10	Bus 80.....	viii
7.3	REFLEXIONS ET SUGGESTIONS EN MATIERE DE SENS UNIQUES .....	IX
7.3.1	Introduction .....	ix
7.3.2	Propositions .....	ix
7.3.2.1	Rue Saint-Vincent.....	xi
7.3.2.2	Rue Fonson / St-Vincent.....	xii
7.3.2.3	Rue de la Plaine d'Aviation / rue de Paris.....	xiii
7.3.2.4	Avenue Guillaume Van Leeuw.....	xiv
7.3.2.5	Rue Pepermans .....	xv
7.3.2.6	Rues De Brandt et Mosselmans .....	xvi
7.3.2.7	Rue Van Ruusbroeck.....	xvii
7.3.2.8	Quartier Picardie.....	xviii
7.3.2.9	Quartier Norga – Sohie - Bon Pasteur – St-Vincent .....	xix
7.3.2.10	Quartier Germinial – Van Gogh – Permeke.....	xx
7.3.2.11	Quartier Astrid - Tuinbouw .....	xxi
7.3.2.12	Quartier Home Familial Bruxellois – Béatitude - Quiétude .....	xxii
7.3.2.13	Avenue Franz Guillaume .....	xxiii
7.3.2.14	Quartier Ieder Zijn Huis.....	xxiv
7.3.2.15	Quartier Paduwa – Maquis – Verriest – Col. Bourg.....	xxv
7.3.2.16	Synthèse Van Leeuw – Plaine d'Aviation – St-Vincent – Fonson.....	xxvi
7.4	LIGNE FORTE QL-OTAN - AEROPORT.....	XXIX
7.4.1	Aménagement site propre chaussée de Louvain .....	xxix
7.4.1.1	Solution de base .....	xxix
7.4.1.2	Solution alternative étudiée.....	xxx
7.5	PLAIDOYER POUR UN RESEAU DE SURFACE DE 17 LIGNES DE TRAM .....	XXXIII

7.6      TABLEAU DES MESURES ET DE LEURS INTERACTIONS ET PRIORITES.....XXXV

# 1 INTRODUCTION

## 1.1 LIMINAIRE

Le Plan Communal de Mobilité s'inscrit dans un processus de développement et de planification de la commune, initié il y a plusieurs années, notamment au travers du Plan Communal de Développement (PCD), approuvé par arrêté du gouvernement en date du 7 juillet 2005.

Le Plan Communal de Mobilité est à considérer comme un plan-facette d'une politique cadre d'amélioration du cadre de vie, des relations sociales, de la sécurité, de l'environnement. Ces objectifs généraux restent en permanence à l'ordre du jour, quand bien même ils ne sont pas formulés systématiquement avec toutes les considérations.

La phase 3 de ce Plan Communal de Mobilité constitue un plan d'action pour la commune d'Evere et les autres acteurs (Région, STIB, SNCB...).

Ces actions sont basées sur les éléments étant ressortis du diagnostic (phase 1 du PCM, validée en juin 2004), et répondent aux objectifs de la commune, validés par le Plan Communal de Développement et la phase 2 de ce PCM (voir aussi page suivante).

Ces actions impliquent généralement différentes instances :

- ▶ La commune d'Evere
- ▶ La Région Bruxelles-Capitale (AED, AATL...)
- ▶ Le Service Public Fédéral Mobilité et Transports
- ▶ Le Service Public Fédéral Finances
- ▶ La Société Nationale des Chemins de fer Belges
- ▶ La Société de Transport Intercommunaux de Bruxelles
- ▶ De Lijn
- ▶ La société gestionnaire du car sharing (Cambio)
- ▶ La police (zone interpolice Bruxelles Nord-Est)
- ▶ Les communes de Schaerbeek, Bruxelles-Ville (Haren), Woluwe-Saint-Lambert, Zaventem (Sint-Stevens-Woluwe)<sup>1</sup>

Une collaboration étroite sera obligatoire entre la commune d'Evere et ces différentes instances en vue d'atteindre, via les actions proposées, les objectifs escomptés.

Pour plus de détails sur l'ensemble du processus de planification de la mobilité à Evere, nous référons le lecteur au chapitre d'introduction de la phase 1 de diagnostic du présent PCM, ainsi qu'au document annexe d'informations sur les études de mobilité déjà réalisées par/pour la commune d'Evere.

Nous attirons l'attention du lecteur sur le fait que le PCM est un ouvrage de synthèse. Il existe bien entendu au sein de la Commune d'Evere et au sein de la Région Bruxelles-Capitale d'autres études et d'autres dossiers qui ont un impact potentiel sur la mobilité à Evere. La logique propre à ces études et dossiers pourrait ponctuellement ne pas être en cohérence avec le PCM. Le PCM reste néanmoins le document de référence décrivant les orientations souhaitées par la Commune d'Evere.

---

<sup>1</sup> Les mesures proposées nécessitent parfois une implication de la part de certaines communes limitrophes à Evere.

## 1.2 RAPPEL DE LA PHASE 2 OBJECTIFS

Voici un tableau, issu du chapitre « conclusions » du rapport de phase 2, comparant la situation actuelle avec les situations futures deux scénarios proposés

	<b>ACTUELLEMENT</b>	<b>SCENARIO ATTENTISTE 2010-2015</b>	<b>SCENARIO VOLONTARISTE 2010-2015</b>
<i>Circulation véhicules privés</i>	+ Nombre limité de points noirs (ex : av. Bordet entre Léopold III et Ch. de Haecht)	-- Gros problèmes d'engorgement ⇒ nuisances pour riverains ⇒ ↓ vitesses commerciales des TC	- Augmentation des problèmes d'engorgement par rapport à 2004, mais alternatives offertes.
<i>Stationnement véhicules privés</i>	- Mauvaise rotation ⇒ voitures ventouses ⇒ stationnement illicite	-- Mauvaise rotation ⇒ ↑ voitures ventouses ⇒ ↑ stationnement illicite	+ Bonne rotation ⇒ ↓ voitures ventouses ⇒ ↓ stationnement illicite ⇒ maîtrise de l'offre
<i>Transports en commun : SNCB</i>	+/- Offre correcte en journée Mauvaise cadence Fréquence 3/h/sens	++ Très bonne offre via RER Fréquence 6/h/sens via RER ↑ des haltes via RER	++ ↑ de l'attractivité Mesures d'accompagnement
<i>Transports en commun : De Lijn et STIB</i>	+/- Offre correcte en journée Desserte correcte	+ Offre correcte en général Bonne desserte	++ Bonne offre en général Bonne desserte
<i>Piétons, cyclistes et PMR</i>	+ Dispositifs performants Prise en compte systématique	++ Augmentation du nombre de dispositifs mis en place	++ Circulation facilitée sur l'ensemble de la commune

	ACTUELLEMENT	SCENARIO ATTENTISTE (2015)	SCENARIO VOLONTARISTE (2015)	OBJECTIFS PRD (2010)
Répartitions modales des déplacements	<p>TC; 18684; 17,3% marche; 21600; 20,0% vélo; 1836; 1,7% auto; 65880; 61,0%</p> <p>108.000 déplacements</p>	<p>TC; 27000; 20,0% marche; 21600; 16,0% vélo; 2700; 2,0% auto; 83700; 62,0%</p> <p>135.000 déplacements</p>	<p>TC; 37800; 28,0% marche; 28350; 21,0% vélo; 8100; 6,0% auto; 60750; 45,0%</p> <p>135.000 déplacements</p>	<p>« D'ici 2010, la Région entend atteindre progressivement une part de marché [pour les TC] de <b>41 % pour les déplacements domicile-travail</b> et de <b>50 % pour les déplacements domicile-école</b>, ce qui correspond à 40 millions de voyages annuels supplémentaires (+ 27 % par rapport à 1995). Pour les déplacements ayant d'autres motifs, l'objectif est d'atteindre 37 % de part modale. La Région doit prévoir, dès à présent, les mesures nécessaires pour pouvoir respecter les objectifs fixés par le plan Iris. »</p> <p>Priorité 8, point 5, PRD.</p>
	<p>Les répartitions modales des déplacements pour 2015 selon le type de scénario considéré, ne peuvent être chiffrées de manière précise sans une étude beaucoup plus approfondie. Néanmoins, en tenant compte des mesures émises précédemment, dans l'optique du scénario attentiste, la part modale consacrée à la voiture aura tendance à croître, au détriment des TC et des modes doux. Par contre dans le scénario volontariste, on se dirigera vers une stabilisation voire réduction du nombre total de déplacements « auto » par rapport à la situation actuelle, et une diminution sensible de sa part modale en 2015 vu l'augmentation absolue du nombre de déplacements.</p>			

Pour une bonne compréhension de l'intérêt des scénarios, il faut rappeler quelques constantes dans l'évaluation de la mobilité actuelle et future :

1. La voiture individuelle et la circulation motorisée en général ont atteint leur essor maximum en termes de croissance et d'impact sur la vie dans nos villes. Il n'est plus décemment justifiable que l'extension du réseau routier d'une part, et l'augmentation des capacités de stationnement d'autre part puissent un jour apporter une solution durable et gérable en termes de consommation d'espace et de ressources.

2. Face à une demande de croissance de la mobilité (distances + grandes, nombre de déplacements plus important, croissance de la population et du nombre d'emplois,...), la seule réponse durable à moyen et long terme est l'augmentation de l'offre alternative à la voiture individuelle. Ceci signifie dans les faits une favorisation des déplacements à courte distance par la marche et le vélo, par les transports en commun ou encore par la voiture partagée dans tous les cas où c'est possible.

3. La maîtrise de la demande en déplacements est à obtenir par l'amélioration du cadre de vie en ville. Une telle politique inciterait les gens à réintégrer les centres urbains, ce qui réduirait la dépendance à la voiture individuelle et le nombre de kilomètres parcourus par jour.
4. Les politiques d'augmentation de l'offre en transports en commun, particulièrement en termes de fréquence, donnent généralement lieu à une croissance sensible de la clientèle. A Bruxelles, cela a déjà été corroboré par les évolutions récentes de la ligne SNCB 26 et de certaines lignes importantes de la STIB. Il y a un effet de seuil à dépasser en matière de maillage et de fréquence, à partir duquel la fiabilité, la rapidité et le confort des transports en commun deviennent suffisants pour constituer une offre attractive. Face à une congestion routière croissante, l'offre TC, si elle peut maintenir et améliorer ses performances, est de plus en plus souvent gagnante.
5. Les objectifs fixés au PRD nous apparaissent comme particulièrement ambitieux, au regard des moyens effectivement mis en place ces 10 dernières années par la Région Bruxelles-Capitale. Il importera de traduire les déclarations politiques en actes, et ce sans hésiter à réduire de temps à autre les « acquis » des automobilistes en matière de capacité de stationnement et capacité des voiries. Des mesures de priorité en faveur des transports publics sont indispensables, permettant des temps de parcours plus rapides pour les TC, une meilleure vitesse commerciale ainsi qu'une meilleure rentabilité. Celle-ci permettra à son tour d'étoffer les fréquences de passage et de renforcer l'effet de maillage et de réseau. Cela implique aussi des choix en défaveur de phases de « vert » pour la circulation automobile, qui sont aujourd'hui souvent évités de par leur impopularité présumée.
6. L'expérience dans d'autres villes européennes montre que la mise en œuvre de mesures volontaristes fortes en faveur des transports en commun peut être très productive, mais reste toujours en deçà des attentes en matière de transfert modal de la voiture aux TC. Le nombre de voyageurs sur les nouvelles infrastructures de tram ou équivalent croît fortement, mais il s'agit en grande part de reports du bus au tram (par réorganisation des réseaux de bus en lignes de rabattement), et des modes non motorisés au tram. **Une politique qui permet de stabiliser l'usage de l'automobile à son niveau actuel et de le faire régresser de quelques points est assez rare et constitue indubitablement déjà un résultat positif.** Pour aller au-delà, il semble bien que des mesures contraignant fortement l'usage de la voiture en ville soient nécessaires.
7. La commune d'Evere ne pourra à elle seule, si la Région Bruxelles-Capitale et les autres 18 communes ne suivent pas l'effort qu'imposent les objectifs ambitieux du PRD, réaliser, ne fut-ce que sur son propre territoire, les parts modales souhaitées. Un effet d'entraînement global à l'échelle de la Région et de sa périphérie est nécessaire, que le seul RER ne suffira pas à réaliser. C'est pourquoi la commune d'Evere ne peut se fixer des objectifs supérieurs à ceux que se donne la Région, mais doit tenir compte dans son plan de mobilité d'une part de risque dans les politiques mises en œuvre à l'extérieur de son territoire. Néanmoins, en valeur absolue, **les objectifs que se donne la commune d'Evere restent très volontaristes et très ambitieux**

(NB valeurs arrondies des tableaux de calcul scénario volontariste 2005) :

+ Croissance des TC :	+ 19125 usagers en 10 ans, soit + 102 %
+ Croissance de la marche :	+ 6750 usagers en 10 ans, soit + 31 %
+ Croissance du vélo :	+ 6250 usagers en 10 ans, soit + 340 %
+ Décroissance de la voiture :	- 5125 usagers en 10 ans, soit - 8 %

## 2 URBANISME ET PLANIFICATION

### **2.1 ACTIONS À METTRE EN ŒUVRE AU NIVEAU DE L'URBANISME POUR RENCONTRER LES OBJECTIFS DU PLAN DE MOBILITÉ**

#### **2.1.1 PPAS Josaphat**

Un des grands projets de développement urbain concernant la commune d'Evere est la mise en œuvre de la ZIR Josaphat. La commune doit élaborer pour 2007, et en collaboration avec la commune de Schaerbeek, un PPAS précisant les affectations et les choix urbanistiques pour ce nouveau quartier.

A ce stade, et dans le contexte du PCM, seules des recommandations peuvent être formulées, pour minimiser l'impact en terme de trafic motorisé de ce projet d'envergure :

- ▶ proscrire le trafic de transit
- ▶ perméabilité du site aux déplacements des piétons et cyclistes
- ▶ pas d'accès motorisé par le clos de l'Oasis ni l'avenue des Jardins pour préserver la fonction résidentielle de ce quartier (mais accès cyclo-pédestre nécessaire, complété par un aménagement de traversée sur l'avenue Léopold III).
- ▶ L'arrêté du Gouvernement préconise au moins un accès motorisé par le sud-est du site. Celui-ci devra dès lors se raccorder directement sur l'avenue Léopold III et être indépendant du Clos de l'Oasis.
- ▶ création d'une station de car-sharing

#### **2.1.2 Autres PPAS**

Certains PPAS anciens ont préconisé l'expropriation d'immeubles pour l'élargissement des voiries, comme par exemple la rue de Paris, la rue Desmeth, la chaussée de Haecht, la rue des Deux Maisons, la rue Verdonck,...

Ces PPAS sont soit déjà abrogés, soit en procédure d'abrogation.

En effet, les orientations en matière de mobilité ne requièrent plus que l'on adapte la ville à l'automobile, mais plutôt l'inverse. L'élargissement de voiries pour accueillir plus de circulation automobile ou de stationnement n'est plus à l'ordre du jour, et ne fait plus partie des politiques envisagées à Evere.

#### **2.1.3 Considérations générales**

Toute intervention d'urbanisme ou d'aménagement du territoire est susceptible d'avoir un impact sur la mobilité générale et sur la mobilité aux alentours d'un site en particulier.

La mobilité devient par conséquent un élément important d'appréciation des actions entreprises en matière d'urbanisme et de localisation de nouveaux développements, d'interventions de rénovation urbaine, etc.

Dans le cadre du présent PCM d'Evere, les recommandations suivantes sont à prendre en compte vis-à-vis d'interventions futures en urbanisme, rénovation urbaine et aménagement du territoire :

- ▶ Privilégier le développement de l'habitat et d'activités à proximité de nœuds de transport en commun ;
- ▶ Privilégier les tissus d'urbanisation permettant des liaisons à pied et/ou à vélo par des cheminements courts, sécurisés et confortables (chemins et raccourcis à travers le parcellaire, trottoirs et cheminements de qualité,...) ;
- ▶ Généraliser les dispositifs et aménagements accessibles aux PMR ;
- ▶ Prévoir les localisations de manière à ce que des équipements commerciaux de base et des équipements publics soient présents à proximité, afin de permettre voire favoriser leur accessibilité à pied, à vélo et en transports en commun ; le cas échéant, intégrer ces équipements avec les développements résidentiels ou d'activités prévus ;
- ▶ Prévoir des normes de stationnement en rapport avec le nombre prévisible d'usagers de manière à éviter des reports en voirie, mais suffisamment stricts que pour éviter l'incitation à la possession et l'usage de l'automobile individuelle, et ce d'autant plus que le site est bien desservi par les transports en commun ;
- ▶ Prévoir au sein des développements les infrastructures permettant le stationnement de vélos, et deux-roues motorisés ;
- ▶ Prévoir au sein de nouvelles implantations des voiries pour lesquelles les dispositifs de modération des vitesses sont inclus ; privilégier les zones résidentielles et voiries de type zones 30 ;
- ▶ Intégrer les considérations relatives au transport et à la livraison de marchandises dans le choix de la localisation du développement et de ses raccordements au réseau routier, en évitant de générer des flux importants sur des voiries de catégorie inférieure.

De manière générale, le PCM fait siennes toutes les recommandations reprises dans le PCD d'Evere à cet égard.

## **2.2 EFFETS DU PCD SUR LA MOBILITÉ**

Le PCD est un document cadre qui donne des orientations pour le développement d'Evere et pour le PCM. Il convient également de prendre en compte le Plan Communal de Circulation et de Stationnement (PCCS), qui a été élaboré conjointement avec le dossier de base du PCD. Les objectifs et mesures en matière de mobilité énoncés au PCD servent bien entendu de base à l'élaboration de ce PCM.

### **2.2.1 Accompagnement social / sécurité et prévention / communication et ouverture au monde**

Pas de conséquences particulières pour la mobilité.

### **2.2.2 Population et logement**

Le PCD envisage une croissance du nombre de logements de 750 à 1000 unités d'ici à 2010. La croissance de population concomitante a été prise en compte dans la définition des scénarios de phase 2.

### **2.2.3 Activités économiques et emploi**

Des actions foncières visant à redynamiser les sites Philips et De Lijn, les projets Josaphat et Eudip2 et les actions visant à stimuler les noyaux du commerce local entraînent des interventions possibles sur le réseau routier avoisinant. Elles seront prises en compte de manière globale dans les propositions intégrées.

### **2.2.4 Equipements et culture**

De manière générale, l'accessibilité aux pôles culturels et équipements locaux est à soigner. Ceci se déclinera notamment dans les interventions en faveur des personnes à mobilité réduite et les interventions intégrées sur le réseau routier. La mise en place d'équipements de stationnements vélos est également préconisée de manière générale.

### **2.2.5 Environnement**

Le PCM reprend les réseaux « verts » de déplacement proposés au PCD. Le PCM visera également à réduire les nuisances du trafic (bruit, pollution) et préconise largement l'usage des zones 30 et résidentielles.

### **2.2.6 Mobilité**

Le PCM est à considérer comme le document de programmation des interventions de mobilité prévues dans le cadre du PCD. Il précisera celles-ci et les complètera en une politique intégrée.

## **2.3 SPÉCIALISATION DES VOIRIES, AMÉNAGEMENTS DE VOIRIE ET ZONES 30**

Le diagnostic de ce PCM a relevé les fonctions de chaque voirie (transit, interquartiers, collecteurs, ...) et vérifié l'(in)adéquation de cette hiérarchie avec les fonctions observées (point 2.5.6.1 de la phase 1 Diagnostic).

*Pour les axes pour lesquels un décalage est apparu entre la fonction observée et la hiérarchie souhaitée, des proposition d'aménagement de mise en cohérence sont faites ci-après (points 3.1.2 à 3.1.6, pp.21-35).*

Le **réseau autoroutier** est présent sur la limite sud de la commune avec l'autoroute E40 Bruxelles – Liège.

Les **voiries métropolitaines** sont :

- ▶ avenue Léopold III

Les **voiries principales** sont :

- ▶ chaussée de Louvain
- ▶ avenue Bordet
- ▶ rue de Zaventem (entre Houtweg et Cicéron)
- ▶ avenue Cicéron
- ▶ avenue des Communautés

Les **voiries interquartiers** sont :

- ▶ chaussée de Haecht
- ▶ Houtweg
- ▶ avenue Henri Dunant
- ▶ avenue des Anciens Combattants (entre Paduwa et Loisirs)
- ▶ avenue des Loisirs
- ▶ avenue Henri Conscience
- ▶ rue du Tilleul
- ▶ rue Vandenhoven
- ▶ rue Stroobants

Les **collecteurs de quartier** sont :

- ▶ avenue des Anciens Combattants (entre Loisirs et Léopold III)
- ▶ rue de Genève
- ▶ rue Colonel Bourg (entre Georgin et Grosjean)
- ▶ avenue Léon Grosjean
- ▶ avenue de l'Optimisme
- ▶ avenue du Cimetière de Bruxelles (axe transports en commun)
- ▶ avenue Van Gogh<sup>2</sup>
- ▶ rue d'Evere
- ▶ rue De Boeck
- ▶ rue Kurth
- ▶ avenue Notre-Dame
- ▶ rue Bauwens (entre le square Hoedemaekers et Oudkapelleke)
- ▶ avenue de Oudkapelleke<sup>3</sup>
- ▶ rue de Paris (entre Haecht et la place de la Paix)<sup>4</sup>
- ▶ rue De Koster (entre Paix et Saint-Vincent)
- ▶ rue Saint-Vincent (entre De Koster et Vandenhoven)
- ▶ rue Stuckens
- ▶ rue Van Hamme

Le plan zone 30 est quant à lui décrit au point **3.1.8**, p. 38. Une part d'environ 75% des voiries est programmée pour mise en **zones 30** ou résidentielle.

La commune a également transcrit son souci de bien accueillir les piétons à travers la mise en œuvre de diverses **zones résidentielles** :

- ▶ Clos Ballade
- ▶ Cité Tuinbouw
- ▶ Gastendelle
- ▶ Rue H. Van Nérom
- ▶ Clos de l'Argillère
- ▶ Rue du Kent
- ▶ Clos de la Pastourelle
- ▶ Clos de l'Algarve
- ▶ Clos de la Petite Suisse
- ▶ Clos P. Dupont
- ▶ Rue du Maquis (entre Van Laetem et De Lombaerde)

---

<sup>2</sup> Des développements ultérieurs de cette voirie dans le cadre du **réaménagement de l'avenue Léopold III** permettraient de modifier sa catégorie en voirie locale (voir à ce sujet **3.1.1.1** et **3.1.5.11**)

<sup>3</sup> Depuis sa mise à sens unique, la circulation nord → sud s'effectue par la **rue Desmeth**. Il faut envisager de lui attribuer également la catégorie de collecteur de quartier (cf. **3.1.1.1**)

<sup>4</sup> Depuis sa mise à sens unique, la circulation nord → sud s'effectue par **l'avenue de la Plaine d'Aviation**. Il faut envisager de lui attribuer également la catégorie de collecteur de quartier (cf. **3.1.1.1**)

Il n'y a pas à proprement parler de **zones piétonnes** à Evere. Néanmoins, la place de la Paix comprend une partie réservée aux piétons, et divers autres espaces leur ont été réservés :

- ▶ abords de l'Académie de Musique « Toots »
- ▶ abords de la Maison Communale
- ▶ Promenade Vrijdags
- ▶ le mail de la Haquenée (Hakkeneidreef) au Tornadoiveld
- ▶ les parcs, Cimetière de Bruxelles et rue de l'Arbre Unique (en partie)

## 3 MODIFICATIONS DE L'INFRASTRUCTURE ET DE SA GESTION

### 3.1 PLAN GÉNÉRAL D'AMÉNAGEMENT DES VOIRIES LOCALES, DES COLLECTEURS DE QUARTIER, DES INTERQUARTIERS ET DES VOIRIES DU RÉSEAU PRIMAIRE

#### 3.1.1 Adapter l'usage et la hiérarchie des voies

##### 3.1.1.1 Hiérarchie

La hiérarchie actuelle est basée sur l'analyse et les propositions du Plan Communal de Circulation et de Stationnement de 1998. Suite aux changements intervenus depuis lors, les révisions suivantes sont à examiner :

- ▶ **Rue Desmeth** : avec la mise à sens unique de l'avenue de l'Oudkapelleke et de la section supérieure de la rue Bauwens, la rue Desmeth recueille de fait le trafic (et les transports en commun) depuis la chaussée de Haecht et la rue de Paris en direction du sud. Elle devrait par conséquent être classée en collecteur de quartier.
- ▶ **Avenue de la Plaine d'Aviation** : un raisonnement identique peut être tenu depuis la mise à sens unique de la rue de Paris. Elle devrait être classée en collecteur de quartier, de même que la section de la rue G. Van Leeuw entre Haecht et Plaine d'Aviation.
- ▶ **Avenue Van Gogh** : avec le passage de transports en commun et l'entrée vers le quartier Germinal, cette voirie garde aujourd'hui une fonction de passage. Celle-ci serait fort atténuée par un report des bus vers un site propre ou vers les chaussées centrales de l'avenue Léopold III<sup>5</sup>. Une nouvelle classification en voirie locale est à envisager à cette occasion, cf. 3.1.5.11.
- ▶ **Rue Stroobants / Rue Vandenhoven** : le Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale n'a pas entériné la demande de la Commune d'Evere de convertir cet axe en collecteur de quartier.

Sur le territoire des communes voisines, le dédoublement de la rue de Verdun à Haren est susceptible de modifier la hiérarchie dans ce quartier. Toutefois, les futurs axes de quartier déboucheront encore sur le Houtweg comme actuellement, et ceci ne justifie pas d'ajustements de la hiérarchie sur le territoire d'Evere.

Aucun autre changement envisagé n'a été communiqué.

---

<sup>5</sup> la STIB envisage cette possibilité pour le bus 12, mais maintiendrait jusqu'à nouvel ordre les bus locaux sur l'avenue Van Gogh.

### 3.1.1.2 Trafic parasite

Certaines voiries traversant Evere présentent un trafic de transit conséquent ne correspondant pas au type d'affectation prévu. Il est donc important d'adapter ces voiries afin que celles-ci supportent uniquement le type de trafic qui leur est destiné.

Ces voiries ont été déterminées en phase 1 "Diagnostic" de ce PCM :

- ▶ Chaussée de Haecht
- ▶ Rue Stroobants
- ▶ Avenue H. Dunant (entre av. de l'Optimisme et le Cimetière de Bruxelles)
- ▶ Avenue de l'Optimisme
- ▶ Avenue Grosjean
- ▶ Rue Plaine d'Aviation. Voir aussi l'évolution de catégorie envisagée ci-dessus en 3.1.1.1.
- ▶ Rue Franz Guillaume

Pour ces deux dernières rues, des aménagements spécifiques sont prévus dans le plan Zones 30.

Les mesures envisagées sur ces voiries sont décrites dans la suite du document (cf. points 3.1.2 à 3.1.6, pp.21-35)

### 3.1.1.3 Intégrer les besoins des services d'urgence

Les voiries suivantes sont des voiries prioritaires d'intervention pour les pompiers :

- ▶ Avenue Léopold III (voirie métropolitaine)
- ▶ Chaussée de Louvain (voirie principale)
- ▶ Avenue Bordet (voirie principale)
- ▶ Avenue Cicéron (voirie principale)
- ▶ Rue de Zaventem (voirie principale)
- ▶ Chaussée de Haecht (voirie interquartiers)
- ▶ Avenue H. Conscience (voirie interquartiers)

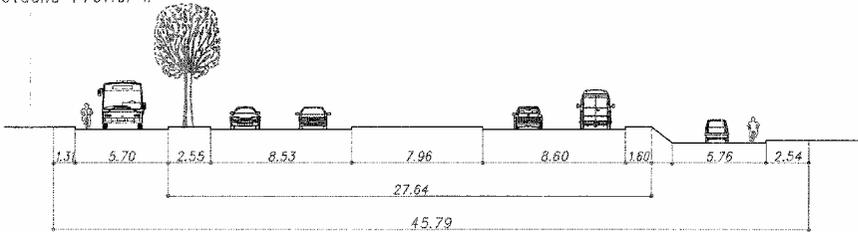
Ces voiries ne peuvent être équipées de casse-vitesse, et l'aménagement de plateaux est dépendant d'un avis des services d'intervention.

Par ailleurs, des contraintes de largeur et hauteur minimale de 4m sont valables sur toutes les voiries. Les contraintes de rayons de braquage interne de 11m et externe de 15m doivent être respectées. Il faut en tenir compte lors du placement de mobilier urbain, plantations, etc.

La mise à sens unique de voiries doit faire l'objet d'une information et de préférence d'une concertation avec les services d'urgence.

### 3.1.2 Aménagement des voiries métropolitaines (avenue Léopold III)

NB l'aménagement comprendra les principales exigences du point de vue de la commune d'Evere. Il n'est pas prévu de se substituer à la Région pour décrire de futurs aménagements à réaliser dans le détail.

		Situation existante	Mesures à prendre
A étudier		<p><u>TC</u> : Bus 12, 65 extension tram 55 prévue</p> <p><u>Vélos</u> : pas d'aménagement spécifique, circulation sur les voies parallèles</p> <p><u>Trottoirs</u> : cf. voiries parallèles, état satisfaisant partout</p> <p><u>Voirie</u> : 2 x 2 bandes de 4,30 m</p> <p><u>Vitesse limite</u> : 70 et 50 km/h selon les tronçons, <u>effective</u> : entre 60 et 75km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : bâtiments en recul, au-delà des contre allées, gabarits divers</p> <p><u>Stationnement</u> : aucun (sauf latérales)</p> <p><u>Autres</u> : transit régional, problématique du bruit du trafic</p> <p>Profil II existant Bestaand Profiel II</p>  <p>profil à hauteur de Matisse et Van Gogh</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ réduction des largeurs praticables à 2 x 2 bandes de 3,30 m environ par marquage</li> <li>▶ réaménagement complet à étudier en vue de mettre en évidence le caractère urbain et de limiter les vitesses pratiquées, en faisant la synthèse des besoins du plan bruit, de l'implantation (envisagée) du tram STIB, du projet de tunnel à l'OTAN, des projets d'aménagements de l'AED, et des autres impératifs de sécurité routière cf. 3.1.10.1</li> <li>▶ onde verte à 50 km/h sous réserve des aménagements à réaliser ci-dessus et d'études techniques complémentaires</li> <li>▶ passerelles de traversée cf. 3.2.2.3</li> <li>▶ pistes cyclables le long de tout le parcours</li> </ul>

### 3.1.3 Aménagement des voiries principales

NB l'aménagement comprendra les principales exigences du point de vue de la commune d'Evere. Il n'est pas prévu de se substituer à la Région pour décrire de futurs aménagements à réaliser dans le détail.

	Principales	Situation existante	Mesures à prendre
A étudier	<p>3.1.3.1 <u>Chaussée de Louvain</u></p> 	<p><u>TC</u> : bus De Lijn 318, 351, 358, 410, 526, 554, STIB bus 45, les bus 12, 21, 66 croisent la chaussée</p> <p><u>Vélos</u> : pas d'aménagement en RBC</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité satisfaisante, généralement &gt; 1,8 m</p> <p><u>Voirie</u> : 1 large chaussée 2 (3) voies</p> <p><u>Vitesse limite</u> : 50 km/h, <u>effective</u> : entre 40 et 60 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : alignements rapprochés entre 2 Maisons et Grosjean, plus éloignés ailleurs, commerces, habitat et entreprises</p> <p><u>Stationnement</u> : longitudinal, stationnement régi par horodateurs</p> <p><u>Autres</u> : transit régional, problématique du bruit du trafic</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ amélioration de la VICOM</li> <li>▶ étude de bandes d'approche bus et sas bus aux feux dans les deux sens</li> <li>▶ étude télécommande des feux</li> <li>▶ amélioration des traversées piétonnes</li> <li>▶ négocier un usage public pour le site « de lijn » pour le stationnement en particulier</li> </ul>
A étudier	<p>3.1.3.2 <u>Avenue Bordet</u></p> 	<p><u>TC</u> : bus 63, 69</p> <p><u>Vélos</u> : pas d'aménagements</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité satisfaisante, largeur &gt; 1,8 m</p> <p><u>Voirie</u> : 2 x 2 bandes</p> <p><u>Vitesse limite</u> : 50 km/h, <u>effective</u> : entre 50 et 80 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : immeubles en alignement ou faible recul, zones non urbanisées (cimetières)</p> <p><u>Stationnement</u> : longitudinal sur bande séparée</p> <p><u>Autres</u> : transit régional</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ résoudre l'insécurité</li> <li>▶ amélioration des traversées piétonnes et cyclables</li> <li>▶ envisager le rétrécissement à une bande de circulation dans chaque sens, vérifier les besoins de stockage de véhicules en heure de pointe</li> <li>▶ intégration des cyclistes, pistes cyclables</li> </ul>

	Principales	Situation existante	Mesures à prendre
	3.1.3.3 <u>Rue de Zaventem</u> 	<p><u>TC</u> : bus 63, 66</p> <p><u>Vélos</u> : pistes cyclables marquées, ICR 12B</p> <p><u>Trottoirs</u> : &gt;1,8 m, praticabilité satisfaisante à très bonne</p> <p><u>Voirie</u> : largeur effective de 2 x 2 voies sans marquage central, pistes cyclables marquées à droite</p> <p><u>Vitesse limite</u> : 50 km/h, <u>effective</u> : entre 50 et 70 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : mur du cimetière, quartier leder Zijn Huis en fort recul, Home du CPAS</p> <p><u>Stationnement</u> : longitudinal</p> <p><u>Autres</u> : transit régional</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Tourne-à-gauche face au Home à supprimer au départ du home, placer un panneau d'interdiction (demi-tour à effectuer au carrefour)</li> </ul>
A étudier	3.1.3.4 <u>Avenue Cicéron</u> 	<p><u>TC</u> : aucun aujourd'hui, passage du 66 prochainement</p> <p><u>Vélos</u> : pas d'aménagement</p> <p><u>Trottoirs</u> : &gt;1,8 m côté ouest, &lt; 1,8 m à l'est, praticabilité satisfaisante à très bonne</p> <p><u>Voirie</u> : 2 x 2 bandes</p> <p><u>Vitesse limite</u> : 50 km/h, <u>effective</u> : entre 40 et 65 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : quartier leder Zijn Huis, urbanisation en fort recul</p> <p><u>Stationnement</u> : longitudinal</p> <p><u>Autres</u> : transit régional</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ bande bus en direction de Communautés / Louvain si nécessaire</li> <li>▶ intégration de la promenade verte, y compris pour les cyclistes (aménagement demandé dans le permis d'urbanisme du parvis du Cimetière de BXL) cf. 3.2.1.1</li> </ul>
A étudier	3.1.3.5 <u>Avenue des Communautés</u> 	<p><u>TC</u> : bus 45</p> <p><u>Vélos</u> : pas d'aménagement</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité satisfaisante, largeur &gt; 1,8 m</p> <p><u>Voirie</u> : 2 x 2 bandes</p> <p><u>Vitesse limite</u> : 50 km/h, <u>effective</u> : entre 50 et 70 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : recul important, parc à l'ouest, terrains d'entreprises à l'est</p> <p><u>Stationnement</u> : longitudinal sur une bande marquée au sol</p> <p><u>Autres</u> : transit régional, accès principal à l'autoroute E40</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ bande bus en direction de Paduwa</li> <li>▶ intégration de la promenade verte, aménagement cyclable à prévoir pour raccordement avec l'avenue Marcel Thiry cf. 3.2.1.1</li> </ul>

### 3.1.4 Aménagement des voiries interquartiers

	Interquartier	Situation existante	Mesures à prendre
Réalisé (finalisation déc 2005)	3.1.4.1 <u>Chaussée de Haecht</u> 	<p><u>TC</u> : Bus De Lijn 270, 271, 272, 471</p> <p><u>Vélos</u> :</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité satisfaisante (1,8 à 3 m), renouvellement en cours d'achèvement.</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur entre 12 et 18 m</p> <p><u>Vitesse limite</u>: 50 km/h, <u>effective</u> : entre 60 et 75km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat principalement</p> <p><u>Stationnement</u> : longitudinal dans aires pavées aménagées, alterné</p> <p><u>Autres</u> : transit régional</p>	<p>► Travaux réalisés en 2005</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Traversée cyclable protégée par feux à la demande à Bauwens # Van Leeuw</li> </ul>
Réalisé	3.1.4.2 <u>Rue du Tilleul</u> 	<p><u>TC</u> : Bus 66 entre De Brandt et Kurth</p> <p><u>Vélos</u> :</p> <p><u>Trottoirs</u> : neufs</p> <p><u>Voirie</u> : neuve, équipée de dispositifs modérateurs (plateaux et dévoiements)</p> <p><u>Vitesse</u>: 50 km/h, <u>effective</u> : limitation respectée, 30 km/h au droit des plateaux</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat principalement, quelques entreprises</p> <p><u>Stationnement</u> : en alternance de part et d'autre de la chaussée</p> <p><u>Autres</u> : transit intercommunal</p>	<p>► Travaux terminés en 2005</p>
En projet	3.1.4.3 <u>Avenue H. Conscience</u> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 54, 65, 66</p> <p><u>Vélos</u> : Itinéraire Cyclable Régional 12A (partiellement)</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité satisfaisante (1,8 à 3 m)</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur entre 12 et 18 m</p> <p><u>Vitesse limite</u>: 50 km/h, <u>effective</u> : entre 50 et 70 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat et commerces</p> <p><u>Stationnement</u> : dans des aires en bordure de la voirie</p> <p><u>Autres</u> : transit intercommunal, réseau piéton sécurisé communal planifié entre Kurth et Desmeth</p>	<p>► cf. point 3.1.8 : Propositions dans plan zones 30</p> <p>► mise en œuvre du réseau piéton sécurisé communal</p>

	Interquartier	Situation existante	Mesures à prendre
	<p>3.1.4.4 <u>Rue A. De Boeck</u></p> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 66</p> <p><u>Vélos</u> : ICR rocade B (non balisé), SUL souhaité mais non réalisé</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité satisfaisante (de 1,8 à 3 m)</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur entre 12 et 18 m, sens unique</p> <p><u>Vitesse limite</u>: 50 km/h, <u>effective</u> : &lt;= 50 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat</p> <p><u>Stationnement</u> : en bordure du trottoir, des deux côtés</p> <p><u>Autres</u> : transit intercommunal</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ pas d'intervention importante nécessaire</li> <li>▶ rocade B à améliorer et à baliser</li> <li>▶ aménager en SUL, l'accès pouvant s'effectuer depuis l'aire de stationnement face au pont SNCB, la sortie par le rond-point avenue Conscience ne posant pas de problème particulier</li> </ul>
	<p>3.1.4.5 <u>Rue G. Kurth</u></p> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 66</p> <p><u>Vélos</u> : ICR rocade B (non balisé), SUL non réalisable</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité satisfaisante (de 1,8 à 3 m)</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur entre 12 à 18 m, sens unique</p> <p><u>Vitesse limite</u>: 50 km/h, <u>effective</u> : &lt;= 50 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat</p> <p><u>Stationnement</u> : en bordure du trottoir, des deux côtés</p> <p><u>Autres</u> : transit intercommunal, réseau piéton sécurisé communal planifié</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ pas d'intervention importante nécessaire</li> <li>▶ rocade B à améliorer et à baliser</li> <li>▶ mise en œuvre du réseau piéton sécurisé communal</li> </ul>
	<p>3.1.4.6 <u>Pont SNCB (De Boeck)</u></p> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 12, 21, 45, 65, 66</p> <p><u>Vélos</u> : Rociade B</p> <p><u>Trottoirs</u> : tronçon Sq. Hoedemaekers – ligne 26 : praticabilité satisfaisante (de 1,8 m à 3 m) tronçon ligne 26 – Av. Léopold III : absents</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur &gt; 12 m, double sens de circulation</p> <p><u>Vitesse limite</u>: zone 30, <u>effective</u> : entre 40 et 60 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : /</p> <p><u>Stationnement</u> : /</p> <p><u>Autres</u> : réseau piétonnier sécurisé communal planifié, transit intercommunal, vélos</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ pas d'intervention importante nécessaire</li> <li>▶ Rociade B à réaliser et à baliser</li> <li>▶ réduction de la largeur de la chaussée au profit des arrêts de bus</li> <li>▶ réalisation de pistes cyclables à envisager</li> <li>▶ mise en œuvre du réseau piéton sécurisé communal</li> </ul>

	Interquartier	Situation existante	Mesures à prendre
	3.1.4.7 <u>Houtweg</u> 	<p><u>TC</u> : tram 55, bus 21, 45, 59, 69, 54 (futur 64), site propre 2 à 3 voies entre Biplan et Haecht</p> <p><u>Vélos</u> : SUL pour accéder à la rue Van Cutsem</p> <p><u>Trottoirs</u> : bon état, largeur &gt; 1,8 m</p> <p><u>Voirie</u> : bon état</p> <p><u>Vitesse limite</u> : 50 km/h, <u>effective</u> : entre 40 et 70 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : entreprises, habitat épars, en fort recul</p> <p><u>Stationnement</u> : longitudinal dans aires aménagées</p> <p><u>Autres</u> : transit régional</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ cf. point 3.1.10.2 : Carrefour Houtweg / Vandenhoven / Verdun / Biplan</li> <li>▶ itinéraire cyclable à aménager sur ou le long de la voirie</li> </ul>
A étudier	3.1.4.8 <u>Avenue des Loisirs</u> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 21</p> <p><u>Vélos</u> : /</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité très bonne (&gt; 3 m)</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur &gt; 18 m</p> <p><u>Vitesse limite</u> : 50 km/h, <u>effective</u> : entre 60 et 75 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : grandes surfaces</p> <p><u>Stationnement</u> : dans des aires en bordure de la voirie</p> <p><u>Autres</u> : transit intercommunal, réseau piéton sécurisé communal planifié</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ cf. point 3.1.10.6 : Carrefour Léopold III / De Boeck / Loisirs / Pentathlon / Olympiades / Oasis / Provence</li> <li>▶ cf. point 3.1.10.7 : Carrefour Loisirs / Genève</li> <li>▶ cf. point 3.1.10.8 Carrefour Loisirs / Anciens Combattants</li> <li>▶ mise en œuvre du réseau piéton sécurisé communal</li> </ul>
A étudier	3.1.4.9 <u>Av. des Anciens Combattants (Loisirs – Paduwa)</u> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 21, 45, 66</p> <p><u>Vélos</u> :</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité très bonne (&gt; 3 m)</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur &gt; 18 m</p> <p><u>Vitesse limite</u> : 50 km/h + zone 30 devant école Aurore, <u>effective</u> : 50 à 70 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : centre sportif, écoles</p> <p><u>Stationnement</u> : dans des aires en bordure de la voirie</p> <p><u>Autres</u> : transit intercommunal</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ cf. point 3.2.1.2 : itinéraire cyclable communal Saint-Vincent – Maison Communale – Paduwa à l'étude, bureau d'études désigné</li> <li>▶ cf. point 3.1.10.8 : Carrefour Loisirs / Anciens Combattants</li> <li>▶ cf. point 3.1.10.14 : Carrefour Anciens Combattants / P. Dupont</li> </ul>

	Interquartier	Situation existante	Mesures à prendre
A étudier	<p>3.1.4.10 <u>Avenue Henry Dunant</u></p> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 63</p> <p><u>Vélos</u> : Itinéraire Cyclable Régional 12B</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité très bonne (&gt; 3m) sauf côté Sud du tronçon Anciens Combattants – Cicéron de praticabilité médiocre (&gt; 3m).</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur &gt; 18 m</p> <p><u>Vitesse limite</u>: 50 km/h, <u>effective</u> : entre 50 et 70 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat</p> <p><u>Stationnement</u> : en bordure de la voirie</p> <p><u>Autres</u> : transit régional (tronçon Cicéron – Optimisme) et transit intercommunal (Optimisme – Genève)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Limitation du transit indésirable</li> <li>▶ carrefour Optimisme Dunant à sécuriser pour la traversée de l'ICR Rocade B</li> <li>▶ arrêts de bus en chaussée avec trottoirs en saillie (recommandé)</li> </ul>
A étudier	<p>3.1.4.11 <u>Rue Stroobants (tronçon Carli – place St-Vincent)<sup>6</sup></u></p> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 59, 69</p> <p><u>Vélos</u> : /</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité médiocre (Carli – Picardie), satisfaisante (Picardie – place St-Vincent (de 1,8 à 3 m))</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur &gt; 18 m, double sens circulation</p> <p><u>Vitesse limite</u>: 50 km/h, <u>effective</u> : entre 50 et 70 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat (Tilleul-Carli), bureaux, parc, centre sportif</p> <p><u>Stationnement</u> : dans des aires en bordure de la voirie, stationnement poids lourds</p> <p><u>Autres</u> : transit régional, passage de bus à vide en retour vers le dépôt (vitesses)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ cf. point 3.1.10.15</li> <li>▶ cf. point 3.1.8 : Propositions dans plan zones 30</li> <li>▶ couloir bus au niveau de Carli à envisager, cf. 3.1.10.15 et 3.3.2</li> <li>▶ projet prolongation ligne bus STIB 45 vers la gare de Schaerbeek</li> <li>▶ liaison cyclable vers gare de Schaerbeek à envisager</li> </ul>
Réalisé	<p>3.1.4.12 <u>Rue Vandenhoven<sup>1</sup></u></p> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 45, 54, 59, 69</p> <p><u>Vélos</u> : /</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité très bonne (de 1,8 à 3 m)</p> <p><u>Voirie</u> : bon état, largeur entre 12 et 18 m, double sens circulation</p> <p><u>Vitesse limite</u>: zone 30 <u>effective</u> : jusqu'à 50 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat, quelques entreprises</p> <p><u>Stationnement</u> : dans des aires en bordure de la voirie, en alternance</p> <p><u>Autres</u> : transit régional</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ aménagement récent</li> <li>▶ influence du dédoublement de la rue de Verdun à Haren : diminution du trafic parasite de transit</li> </ul>

<sup>6</sup> La Commune d'Evere émet le souhait de voir cette voirie catégorisée en « collecteur de quartier ».

### 3.1.5 Aménagement des collecteurs de quartier

Collecteur		Situation existante	Mesures à prendre
En projet	3.1.5.1 <u>Rue St-Vincent (tronçon place St-Vincent- rue E. Dekoster)</u> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 54</p> <p><u>Vélos</u> : /</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité très bonne (de 1,8 à 3 m)</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur entre 12 et 18 m, double sens circulation</p> <p><u>Vitesse limite</u> : 50 km/h, <u>effective</u> : &lt;= 50 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat, proximité école, commerces</p> <p><u>Stationnement</u> :</p> <p><u>Autres</u> : transit intercommunal, Itinéraire promenade verte</p>	<p>► cf. point 3.1.8 : Propositions dans plan zones 30</p>
En Projet	3.1.5.2 <u>Rue E. Dekoster (tronçon place de la Paix – rue St-Vincent)</u> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 54, tram STIB 55</p> <p><u>Vélos</u> : /</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité très bonne (de 1,8 à 3 m)</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur entre 12 et 18 m, double sens circulation</p> <p><u>Vitesse limite</u> : 50 km/h (et 30 km/h devant école), <u>effective</u> : 40 à 60 km/h, vitesses excessives entre Fonson et Saint-Vincent</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat, écoles, équipements publics et culturels, commerce</p> <p><u>Stationnement</u> : dans des aires en bordure de la voirie</p> <p><u>Autres</u> : rails du tram</p>	<p>► cf. point 3.1.8 : Propositions dans plan zones 30</p> <p>► dispositif ralentisseur compatible avec les bus à prévoir entre Fonson et Saint-Vincent</p>

Collecteur		Situation existante	Mesures à prendre
En projet	3.1.5.3 <u>Rue E. Stuckens</u> 	<p><u>TC</u> : tram STIB 55</p> <p><u>Vélos</u> : pas de SUL dans section en sens unique (Tilleul – Pepermans) car pas possible (rails de tram, faible largeur)</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité très bonne (de 1,8 à 3 m, sauf jonction avec rue du Tilleul : largeur &lt; 1,8 m).</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur entre 12 et 18 m, sauf jonction avec rue du Tilleul avec une largeur de 7 m. Circulation en sens unique (Tilleul – Pepermans) et double sens (Pepermans-Paix)</p> <p><u>Vitesse limite</u> : 50 km/h (devant académie et parc prévu en zone 30), <u>effective</u> : 40-60 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat, écoles, mosquée et commerces sur place de la Paix, parc récréatif</p> <p><u>Stationnement</u> : dans des aires en bordure de la voirie</p> <p><u>Autres</u> : transit intercommunal</p>	<p>► cf. point 3.1.8 : Propositions dans plan zones 30</p>
En projet	3.1.5.4 <u>Rue H. Van Hamme</u> 	<p><u>TC</u> : tram STIB 55</p> <p><u>Vélos</u> : pas de SUL (non réalisable : rails de tram, faible largeur)</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité très bonne (de 1,8 à 3 m)</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur entre 12 et 18 m, sens unique</p> <p><u>Vitesse limite</u> : 50 km/h (devant académie et parc prévu en zone 30), <u>effective</u> : 40-60 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat + proximité école + parc récréatif</p> <p><u>Stationnement</u> : dans des aires en bordure de la voirie</p> <p><u>Autres</u> : transit intercommunal</p>	<p>► cf. point 3.1.8 : Propositions dans plan zones 30</p>
Réalisé	3.1.5.5 <u>Rue de Paris (tronçon Paix – Haecht)</u> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 54</p> <p><u>Vélos</u> : liaison cyclable communale suggérée, SUL problèmes avec le croisement avec les bus et le stationnement (illicite ou non)</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité très bonne (&lt; 1,8 m)</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur entre 12 et 18 m, sens unique</p> <p><u>Vitesse limite</u> : zone 30, <u>effective</u> : 40 à 50 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat + surface commerciale</p> <p><u>Stationnement</u> :</p> <p><u>Autres</u> : mise en sens unique récente</p>	<p>► suppression du SUL proposée dès que l'ICR 12A est complètement opérationnel, y compris la traversée sécurisée de la chaussée de Haecht à Bauwens # Van Leeuw</p>

Collecteur		Situation existante	Mesures à prendre
A étudier	3.1.5.6 <u>Av. de l'Oud-Kapelleke</u> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 45</p> <p><u>Vélos</u> : SUL + pistes marquées au sol</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité satisfaisante (de 1,8 à 3 m)</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur entre 12 et 18 m, sens unique</p> <p><u>Vitesse limite</u>: 50 km/h, <u>effective</u> : &lt;= 50 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat</p> <p><u>Stationnement</u>: parallèle au trottoir côté est, en épi côté ouest</p> <p><u>Autres</u> : présence d'une station de car-sharing</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Aucune proposition</li> </ul>
Réalisé	3.1.5.7 <u>Rue J-B. Bauwens (tronçon Oud-Kapelleke – Hoedemaekers)</u> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 45</p> <p><u>Vélos</u> : SUL et pistes cyclables</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité très bonne (de 1,8 à 3 m)</p> <p><u>Largeur voirie</u> : état satisfaisant, largeur entre 12 et 18 m, sens unique</p> <p><u>Vitesse limite</u>: 50 km/h, <u>effective</u> : &lt;= 50 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat + maison communale</p> <p><u>Stationnement</u> : en retrait de la voirie, de part et d'autre</p> <p><u>Autres</u> : /</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ aménagement récent</li> </ul>
En projet	3.1.5.8 <u>Av. Notre-Dame</u> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 65, 66</p> <p><u>Vélos</u> : liaison cyclable communale suggérée</p> <p><u>Trottoirs</u> : - tronçon Sq. Hoedemaekers – Av. Conscience : praticabilité très bonne (&lt; 1,8 m) - tronçon Conscience – Deknoop : praticabilité satisfaisante (1,8 à 3 m)</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur entre 12 et 18 m, double sens de circulation</p> <p><u>Vitesse limite</u>: 50 km/h, <u>effective</u> : entre 50 et 70 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat + commerces + proximité écoles</p> <p><u>Stationnement</u> : perpendiculaire sur Hoedemaekers – ND, ensuite le long du trottoir</p> <p><u>Autres</u> : réseau piétonnier sécurisé communal (tronçon Sq. Hoedemaekers – Av. Conscience), transit intercommunal</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ section Accueil – Deknoop et Hoedemaekers – Conscience refaites récemment</li> <li>▶ cf. point 3.1.8 : Propositions dans plan zones 30</li> <li>▶ mise en œuvre du réseau piéton sécurisé communal</li> </ul>

	Collecteur	Situation existante	Mesures à prendre
	3.1.5.9 <u>Rue G. Kurth (Conscience – Tilleul)</u> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 66</p> <p><u>Vélos</u> : ICR rocade B (non balisé), SUL non réalisable</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité satisfaisante (de 1,8 à 3 m)</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur entre 12 à 18 m, sens unique</p> <p><u>Vitesse limite</u>: 50 km/h, <u>effective</u> : &lt;= 50 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat</p> <p><u>Stationnement</u> : en bordure du trottoir, des deux côtés</p> <p><u>Autres</u> : transit intercommunal</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ pas d'intervention importante nécessaire</li> <li>▶ rocade B à améliorer et à baliser</li> </ul>
	3.1.5.10 <u>Rue Auguste De Boeck (Conscience – Tilleul)</u> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 66</p> <p><u>Vélos</u> : ICR rocade B (non balisé), SUL non réalisable</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité satisfaisante (de 1,8 à 3 m)</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur entre 12 et 18 m, sens unique</p> <p><u>Vitesse limite</u>: 50 km/h, <u>effective</u> : &lt;= 50 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat</p> <p><u>Stationnement</u> : en bordure du trottoir, des deux côtés</p> <p><u>Autres</u> : transit intercommunal</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ pas d'intervention importante nécessaire</li> <li>▶ rocade B à améliorer et à baliser</li> </ul>
A réaliser	3.1.5.11 <u>Avenue V. Van Gogh</u> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 12, 21, 65</p> <p><u>Vélos</u> : /</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité satisfaisante (de 1,8 à 3 m)</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur entre 12 et 18 m, sens unique</p> <p><u>Vitesse limite</u>: 50 km/h, <u>effective</u> : entre 40 et 60 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat</p> <p><u>Stationnement</u> : en bordure du trottoir, côté riverains</p> <p><u>Autres</u> : /</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ cf. point 3.1.8 : Propositions dans plan zones 30</li> <li>▶ statut de collecteur de quartier à modifier lors du réaménagement de l'avenue Léopold III et transfert du bus en site propre ou voirie centrale → nouveau statut en voirie locale<sup>7</sup></li> <li>▶ cf. point 3.2.1.5 : aménagement en SUL suite au réaménagement de l'avenue Léopold III et transfert du bus en site propre ou voirie principale</li> </ul>

<sup>7</sup> Cette modification en SUL et en voirie locale n'interviendra pas tant que le bus parcourt la voirie et tant qu'il n'y a pas de dispositifs ralentisseurs. Le muret côté Avenue Léopold III ne permet pour l'instant pas de dégagements lors d'un croisement.

Collecteur		Situation existante	Mesures à prendre
A réaliser	<p>3.1.5.12 <u>Av. Anciens Combattants (Permeke – Loisirs)</u></p> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 21, 45, 66</p> <p><u>Vélos</u> : /</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité satisfaisante (&lt; 1,8 m)</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur &gt; 18 m, double sens de circulation</p> <p><u>Vitesse limite</u> : 50 km/h, <u>effective</u> : entre 60 et 75 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : parc, centre sportif, piscine</p> <p><u>Stationnement</u> : parking hors voirie devant et derrière piscine et face au parc</p> <p><u>Autres</u> : réseau piétonnier sécurisé communal, transit intercommunal</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ cf. point 3.1.8 : Propositions dans plan zones 30</li> <li>▶ cf. point 3.1.10.8 : aménagement pour le carrefours Loisirs et AC</li> <li>▶ cf. point 3.2.1.2 : itinéraire cyclable St-Vincent – Paduwa</li> <li>▶ cf. point 3.2.2.1 : mise en œuvre du réseau piéton sécurisé communal</li> </ul>
A étudier En cours	<p>3.1.5.13 <u>Rue de Genève</u></p> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 12, 21</p> <p><u>Vélos</u> : /</p> <p><u>Trottoirs</u> : tronçon Loisirs – Frioul : praticabilité médiocre (de 1,8 à 3 m) tronçon Frioul – chaussée de Louvain : praticabilité très bonne (1,8 à 3 m)</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur entre 12 et 18 m, double sens de circulation</p> <p><u>Vitesse limite</u> : 50 km/h, <u>effective</u> : entre 50 et 70 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : bureaux, grandes surfaces</p> <p><u>Stationnement</u> : en bordure du trottoir, des deux côtés</p> <p><u>Autres</u> : transit intercommunal</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ cf. point 3.1.10.9 :</li> <li>▶ Carrefour Genève / Pentathlon / Frioul (Quartier Astrid)</li> <li>▶ bande pour les bus entre Dunant et chaussée de Louvain réalisée (et programmée sur Av. Georgin jusque Mommaerts à Schaarbeek)</li> <li>▶ réfection des trottoirs section Loisirs - Frioul</li> </ul>
A étudier	<p>3.1.5.14 <u>Avenue de l'Optimisme</u></p> 	<p><u>TC</u> : /</p> <p><u>Vélos</u> : ICR rocade B (non balisé)</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité très bonne (de 1,8 à 3 m)</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur entre 12 et 18 m, double sens de circulation</p> <p><u>Vitesse limite</u> : 50 km/h, <u>effective</u> : entre 50 et 70 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat, proximité école, bureaux</p> <p><u>Stationnement</u> : en bordure du trottoir, des deux côtés</p> <p><u>Autres</u> : transit régional</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Rocade B à améliorer et à baliser</li> <li>▶ Traversée piétonne Parc Quiétude ⇔ Home Familial Bruxellois</li> <li>▶ Traversée piétonne Home Familial Bruxellois face avenue du Destrier</li> </ul>

Collecteur		Situation existante	Mesures à prendre
A étudier	<p>3.1.5.15 <u>Avenue Léon Grosjean</u></p> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 21</p> <p><u>Vélos</u> : ICR rocade B (non balisé)</p> <p><u>Trottoirs</u> : tronçon Louvain – Mommaerts : praticabilité satisfaisante (&gt; 1,8 m) tronçon Mommaerts – Col. Bourg : praticabilité très bonne (&gt; 1,8 m)</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur entre 12 et 18 m, double sens de circulation</p> <p><u>Vitesse limite</u>: 50 km/h, <u>effective</u> : 40 à 60 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat + bureaux</p> <p><u>Stationnement</u> : en bordure du trottoir, des deux côtés</p> <p><u>Autres</u> : transit régional</p>	<p>► Rociade B à améliorer et à baliser</p>
	<p>3.1.5.16 <u>Rue Colonel Bourg (Grosjean – Schaerbeek)</u></p> 	<p><u>TC</u> : bus STIB 21 et 80 (et 12 entre Georgin et Schaerbeek)</p> <p><u>Vélos</u> : /</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité très bonne (de 1,8 à 3 m)</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur entre 12 et 18 m, double sens de circulation</p> <p><u>Vitesse limite</u>: 50 km/h, <u>effective</u> : entre 60 et 75 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : bureaux</p> <p><u>Stationnement</u> : en bordure du trottoir, des deux côtés</p> <p><u>Autres</u> : transit régional</p>	<p>► pas de propositions</p>
En projet En cours	<p>3.1.5.17 <u>Av. du Cimetière de Bruxelles</u></p> 	<p><u>TC</u> : /</p> <p><u>Vélos</u> : /</p> <p><u>Trottoirs</u> : tronçon chaussée de Louvain – F. Guillaume : praticabilité satisfaisante (de 1,8 à 3 m), tronçon F. Guillaume – Zaventem : praticabilité satisfaisante vers Cicéron (de 1,8 à 3 m) et médiocre vers place de la Paix (1,8 à 3 m)</p> <p><u>Voirie</u> : état satisfaisant, largeur entre 12 et 18 m, double sens de circulation</p> <p><u>Vitesse limite</u>: 50 km/h, <u>effective</u> : entre 50 et 70 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u> : habitat, école, commerces</p> <p><u>Stationnement</u> en bordure du trottoir, des deux côtés</p> <p><u>Autres</u> : transit intercommunal</p>	<p>► cf. point 3.1.8 : Propositions dans plan zones 30</p> <p>► cf. point 3.1.10.13 pour le carrefour F. Guillaume</p> <p>► Aménagement programmé de deux ronds points au Parvis du Cimetière</p>

Collecteur		Situation existante	Mesures à prendre
3.1.5.18 <u>Rue d'Evere</u>		<p><u>TC</u> : /</p> <p><u>Vélos</u> : /</p> <p><u>Trottoirs</u> : praticabilité satisfaisante (&lt; 1,8 m)</p> <p><u>Voie</u> : état satisfaisant, largeur &gt; 18 m, double sens de circulation</p> <p><u>Vitesse limite</u>: 50 km/h, <u>effective</u> : &gt; 50 km/h</p> <p><u>Composition urbaine</u>: /</p> <p><u>Stationnement</u> : en bordure du trottoir, des deux côtés (faible demande), stationnement poids lourds</p> <p><u>Autres</u> : /</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ un marquage de piste cyclable est à l'étude à l'AED</li> <li>▶ pas d'intervention importante nécessaire</li> <li>▶ nécessité de coordination avec Zaventem</li> </ul>

### 3.1.6 Aménagement des voiries de desserte locale.

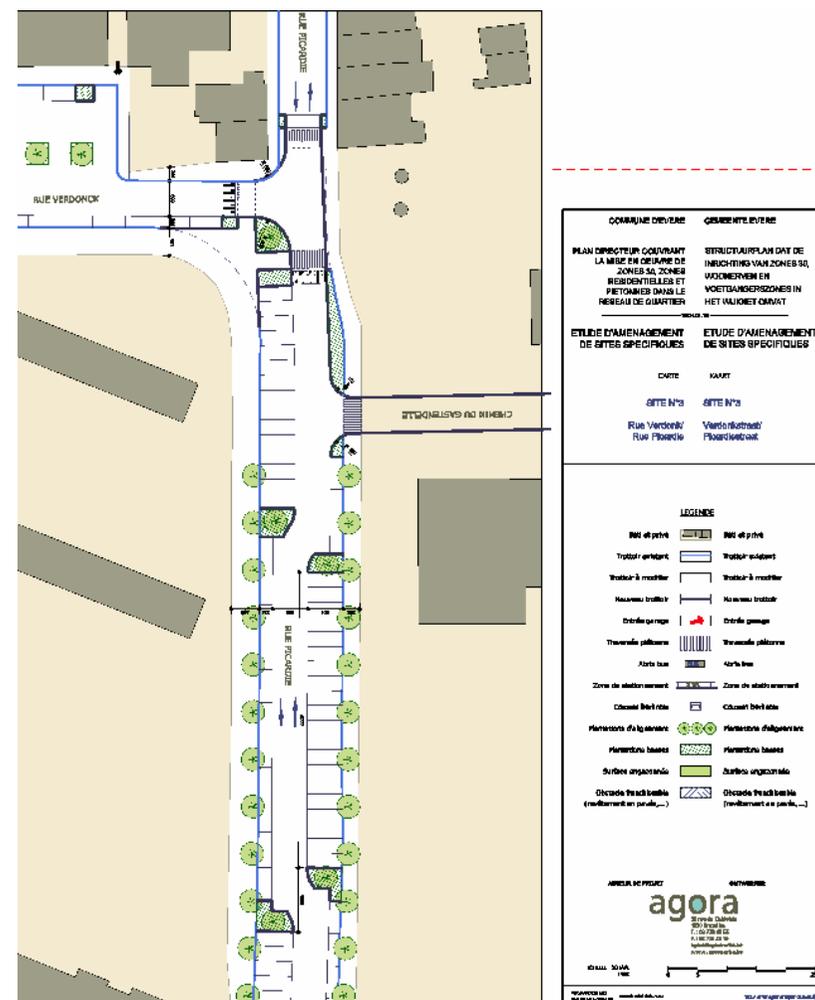
Les voiries de desserte locale sont dans l'emprise du plan directeur zones 30 et résidentielles.

Il convient dès lors de se référer au point 3.1.8. Quelques particularités sont à signaler.

#### 3.1.6.1 Rue de Picardie

Dans le cas de la rue de Picardie, les décisions de mise en zone 30 sont à concilier avec le futur passage du bus 59. L'option de désaxement de la chaussée peut être maintenue, mais il faut y intégrer les arrêts de bus et contrôler les options de giration des bus pour assurer leur passage avec un confort suffisant.

La STIB a répondu à la demande de la Commune relative au bus 45 en offrant avec le 59 un passage par la rue de Picardie au lieu de Stroobants. La demande porte sur une meilleure accessibilité du quartier en transports en commun, notamment pour les PMR, qui pourraient ainsi éviter de devoir remonter le Gastendelle à pied. Les habitants de la rue de Picardie s'opposent au passage du bus, et cette solution n'est pas retenue. Une autre solution de desserte est à rechercher.



### 3.1.7 Plan de circulation

#### 3.1.7.1 Contexte urbain

Le tissu urbain d'Evere présente de substantielles différences de morphologie, selon que l'on se situe dans le bas Evere, le quartier Astrid / Anciens Combattants, ou celui de la chaussée de Louvain.

En l'occurrence, on relève que toute la partie d'Evere située au sud de la ligne SNCB 26 est régie par une urbanisation planifiée, au sein de laquelle la circulation suit une trame prédéterminée par l'urbanisation et son organisation spatiale.

On citera dans ce cadre :

- + le Clos Tuinbouw
- + le quartier Astrid
- + l'urbanisation Artémis
- + le quartier Home Familial Bruxellois
- + le quartier Ieder zijn Huis (haut)
- + le quartier Germinal

Ces quartiers sont interconnectés par un réseau d'avenues et de chaussées relativement importantes (rue de Genève, avenue des Anciens Combattants, avenue Henri Dunant, avenue de l'Optimisme, avenue Bordet, Houtweg, av. Léon Grosjean, chaussée de Louvain) sur lesquelles des interventions « circulatoires » telles que coupures ou sens uniques sont peu réalistes ou tout à fait non envisageables du fait de leur hiérarchie.

Dans le quartier Paduwa – Colonel Bourg, des mesures de circulation en boucles ont déjà été prises (celles-ci demandent peut-être une mise à jour).

Ailleurs dans le **haut-Evere**, il y a peu d'occasions de mettre en œuvre de nouvelles contraintes au sein des entités urbaines énumérées ci-dessus.

Il en va autrement dans tout le **bas Evere**, qui comporte un tissu de rues beaucoup plus traditionnel. Toutefois le réseau présente assez peu de grandes continuités Nord-Sud ou Est-Ouest. Celles qui existent correspondent à des voiries déjà qualifiées d'interquartiers ou de collecteur de quartier, porteurs d'un service de transport en commun.

Il reste possible d'aller au-delà des mesures déjà en place actuellement (rue de l'Equerre, rue Van Cutsem, rue Saint-Vincent, rue Desmeth, rue Matheussens par exemple). Mais il ne faut pas espérer des bénéfices exceptionnels de nouvelles mesures de mise à sens unique. Il conviendra en particulier de bien mesurer les inconvénients liés à l'accessibilité parfois plus réduite pour les riverains (analyse prévue dans cette phase d'étude), le risque de circulation plus rapide avec la disparition des risques de croisement d'un autre véhicule, les contraintes supplémentaires éventuelles pour les bus ou le tram, avant d'officialiser les propositions émises ci-dessous, qu'il faut considérer comme un document d'orientation.

L'annexe 7.3 et la carte de synthèse 3.1.7 présentent les sens de circulations actuels et une réflexion sur les modifications possibles et proposées. Celles-ci ont pour objectifs :

- ▶ de protéger les noyaux urbains d'un **trafic de transit et/ou de fuite** souvent néfaste pour la qualité de vie des résidents.
- ▶ de limiter le trafic sur certains **tronçons de voiries trop étroits** pour permettre le passage des véhicules tout en assurant une sécurité optimale pour les modes doux.

### 3.1.7.2 Contexte d'intervention

Le plan de mise en œuvre des zones 30 prévoit déjà beaucoup d'interventions susceptibles de décourager le trafic parasite. On doit examiner les mesures de type « circulatoire » en tenant compte des projets en la matière.<sup>8</sup>

Pour rappel, le diagnostic établi en phase 1 a relevé du trafic parasite dans les voiries suivantes :

Tableau 1 - Hiérarchie des voies au PRD et trafic de transit

Voirie	Hiérarchie au PRD	Transit constaté
Chaussée de Haecht	Voie interquartier	Régional
Rue Stroobants / Vandenhoven	Voie interquartier	Régional
Av. H. Dunant (entre av. de l'Optimisme et av. Cicéron)	Voie interquartier	Régional
Av. de l'Optimisme	Collecteur de quartier	Régional
Av. Grosjean	Collecteur de quartier	Régional
Rue Plaine d'Aviation	Non reprise (voie résidentielle)	Intercommunal
Rue Franz Guillaume	Non reprise (voie résidentielle)	Intercommunal

Il s'agit presque exclusivement de voiries avec un statut de collecteur ou d'interquartiers, sur lesquelles la circulation ne doit pas être entravée. Peu de parcours de trafic parasite ont été recensés sur des voiries locales.

Depuis cet inventaire, des demandes évoquant un possible sens unique ont été émises par les habitants concernant un trafic parasite à la rue G. Van Leeuw.

**Les interventions de sens uniques et fermetures ont toujours un impact sur l'accessibilité du quartier, et entraînent nécessairement des reports de trafic sur d'autres voiries. L'impact peut être conséquent, et dépasser en ampleur les problèmes que l'on souhaitait résoudre.**

**Les effets bénéfiques du plan zones 30 en matière de découragement du trafic permettent de limiter les propositions de nouveaux sens uniques ou de fermetures de rues.**

En raison des éléments de contexte géographique et des aménagements divers déjà en cours depuis de nombreuses années à Evere, le **PCM préconise une approche par petits pas**, plutôt qu'un plan généralisé de coupures et sens uniques, qui ne s'intégrerait pas bien avec les autres actions.

### 3.1.7.3 Procédure

Le PCM propose la procédure suivante pour la mise en œuvre d'interventions de ce type, quartier par quartier :

- ▶ Confirmation de problèmes identifiés (voir ci-après et à l'annexe 7.3 pour une liste prévisionnelle)
- ▶ Formulation détaillée des objectifs à rencontrer pour chacun des quartiers
- ▶ Comptages (quantitatifs et/ou enquêtes origine/destination)
- ▶ Proposition d'intervention
- ▶ Concertation avec les habitants et les acteurs
- ▶ Mise en œuvre test
- ▶ Comptages et évaluation avec habitants et acteurs
- ▶ Mise en œuvre définitive après intégration des remarques

La Commune d'Evere appliquera la démarche participative et procédure de communication usuelle (toutes boîtes, réunions de quartiers, etc.).

<sup>8</sup> La légende et un aperçu de la carte zones 30 se trouve au point 3.1.8

### 3.1.7.4 Lieux d'intervention projetés

#### FLUX EN RELATION AVEC LA CHAUSSÉE DE HAECHT, LA RUE STUCKENS ET LES QUARTIERS VOISINS :

- ▶ **Quartier Van Leeuw – Plaine d'Aviation – St-Vincent – Fonson – Paris** : l'approche dans ces rues requiert une action coordonnée, celle-ci offre des pistes d'action à évaluer finement dans le cadre de tests grandeur nature suivant la procédure ci-dessus. La bonne intégration de l'itinéraire cyclable régional 12A est également dépendante de la solution retenue.
- ▶ **Rue Pepermans** : trafic trop rapide, semble lié à des flux parasites entre Haecht et Stuckens / Van Hamme : la mise à sens unique reste une piste d'action envisageable, mais il y a des choix cruciaux à faire entre les avantages et inconvénients (reports de trafic, contraintes pour les riverains, nécessité d'accessibilité à la Place de la paix, l'Aula Toots, le centre culturel,...). Le recours à des dispositifs modérateurs de vitesse supplémentaires est sans doute la meilleure solution (rehausser le casse-vitesse à hauteur de la rue Van Nerom ou autre proposition). On peut profiter de la demande locale en stationnement pour créer une occupation « naturelle » de la voirie en vue de réduire les largeurs visuelles et praticables.
- ▶ **Quartier Picardie** : ce quartier semble relativement « étanche » en raison du faible nombre de voiries accessibles en circulation nord-sud. Il faut prendre en compte les propositions pour la mise en zone 30 des rues Verdonck et de Picardie. Voir aussi les conséquences relatives au passage du bus 59 à la rue de Picardie, cf. 3.1.6.1 L'analyse préliminaire ne permet pas de préconiser une intervention.
- ▶ **Quartier Norga – Sohie - Bon Pasteur – St-Vincent** : idem.

#### AUTRES INTERVENTIONS ENVISAGEABLES DANS LE BAS ÈVERE

- ▶ Quartier **De Brandt et Mosselmans** et quartier **Van Ruusbroeck** : peu de trafic de transit mais à grande vitesse. Voir à l'annexe 7.3

#### INTERVENTIONS ENVISAGEABLES DANS LE HAUT ÈVERE

- ▶ **Avenue Franz Guillaume** : intervention à étudier dans le contexte du développement urbain en cours. La fermeture de l'une des sections de l'avenue offre des perspectives intéressantes. Le trafic se reporterait sans nul doute principalement sur l'avenue Dunant et la chaussée de Louvain à titre secondaire en heures creuses.
- ▶ **Quartier Paduwa – Maquis – Verriest – Col. Bourg** : les mesures actuelles semblent adéquates, des suggestions sont faites à l'annexe 7.3. L'analyse préliminaire ne permet pas de préconiser une intervention.
- ▶ **Quartier Home Familial Bruxellois – Béatitude, Quartier Germinal – Van Gogh – Permeke, Quartier Astrid – Tuinbouw, Quartier Ieder Zijn Huis haut** : L'analyse préliminaire conduit à ne pas recommander d'intervention. Voir à l'annexe 7.3.

### 3.1.8 Mise en œuvre du plan zone 30

Le plan directeur zones 30, résidentielles et piétonnes<sup>9</sup> est un des outils essentiels permettant de réguler la circulation dans les quartiers via des aménagements visant entre autres à réduire la vitesse. La commune devra veiller à mettre en œuvre ce plan de manière soutenue, selon l'ordre de priorités qui y est mentionné.

Le choix des zones a été fait selon les critères suivants :

- ▶ maintien du 50 km/h sur les axes d'importance régionale ;
- ▶ maintien de principe du 50 km/h sur les axes desservis en transports en commun et/ou voiries interquartiers, mais inclusion en zone 30 km/h envisageable sur des parcours limités ;
- ▶ maintien de toutes les zones 30 existantes ;
- ▶ maintien de toutes les zones résidentielles existantes ;
- ▶ inclusion de toutes les autres voiries communales en zone 30, de manière à former des poches les plus étendues et les plus homogènes possibles ;
- ▶ minimalisation du nombre de « portes de transition 50/30 », par exemple en incluant des carrefours ou places dans le terrain d'une zone 30.

Des dérogations / adaptations de ces principes ont été faites, notamment suite aux réunions de concertation, afin d'aboutir aux différentes propositions présentes dans le plan Zone 30.

La hiérarchie de mise en œuvre de ce plan, dont le montant total estimé d'investissement est de l'ordre de 7,7 millions d'euros (hors aménagements dépendant d'autres projets) a été établie selon les critères suivants :

- ▶ Priorité 1 : abords d'équipements publics + sites conflictuels
- ▶ Priorité 2 : entrées/sorties des quartiers mis en zone 30
- ▶ Priorité 3 : intérieur des quartiers mis en zone 30
- ▶ Priorité 4 : travaux relevant d'autres volets que le Plan Zone 30 (région...), par exemple les travaux à la chaussée de Haecht, en voie d'achèvement.

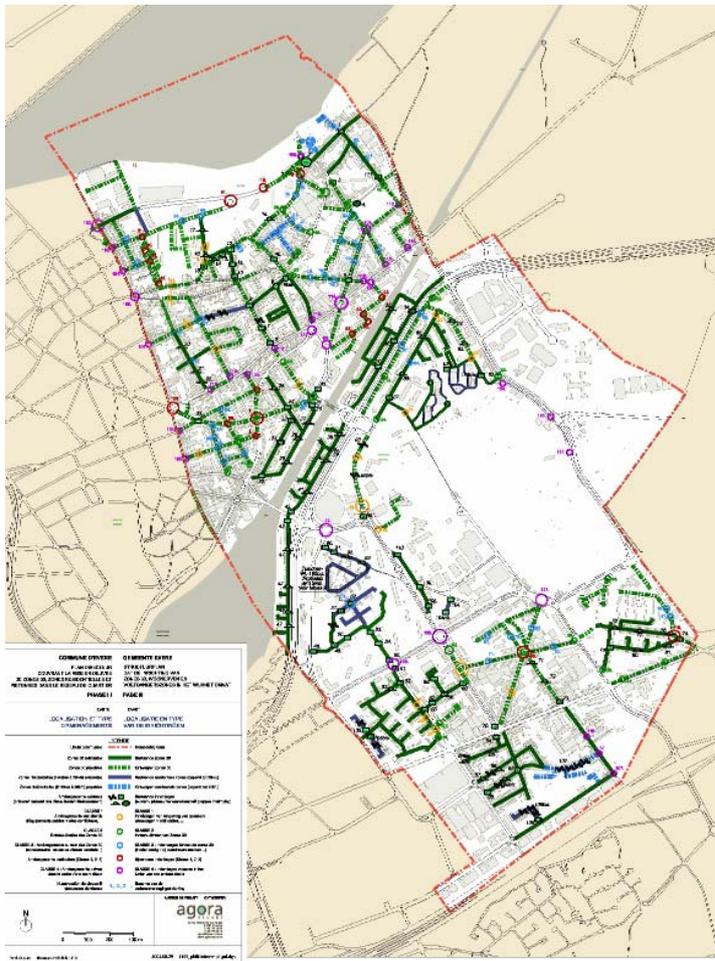
Rappelons à toutes fins utiles que le plan zones 30 vise non seulement une sécurisation accrue grâce à la modération des vitesses, mais également une tranquillisation générale du trafic. Cette tranquillisation a pour effets :

- ▶ Une conduite plus calme et plus posée, avec une moindre pollution et une réduction des nuisances dues au bruit et aux vibrations<sup>10</sup> ;
- ▶ Un cadre de vie plus sûr, plus convivial et plus agréable, incitant à revenir à la marche à pied et au vélo ;
- ▶ Une congestion réduite, parce que l'impact sur la capacité effective des voiries est minime, mais que l'effet de découragement du trafic automobile à courte distance est réel.

Par ailleurs, là où les zones résidentielles sont applicables, elles transforment de facto l'espace public en aire de séjour et de jeux avec priorité aux piétons, tout en restant accessibles en desserte locale et pour le stationnement. Il faut donc y recourir le plus largement possible.

<sup>9</sup> Pour une vision complète du plan Zones 30, cf. *Plan directeur couvrant la mise en œuvre de zones 30, zones résidentielles et piétonnes dans le réseau de quartier*, Phases 1 à 4, Commune d'Evere / Agora, janvier 2005, 50 p.

<sup>10</sup> Il faut également rappeler que la vitesse moyenne en ville en automobile se situe aux alentours de 12 à 18 km/h, et que la mise en œuvre de zones 30 ne conduit pas à une forte augmentation des temps de parcours. Un bilan environnemental défavorable en matière de pollution, suite à une utilisation présumée plus longue des véhicules à moteurs qui en découlerait, n'est donc pas une réalité confirmée.



Notons que ce plan présente volontairement un phasage d'interventions assez étendu dans le temps, et qu'il est explicitement prévu de n'intervenir sur les dispositifs de priorité 3 que si les besoins s'en font réellement sentir. Si l'effet des dispositifs d'entrée et de sortie (priorité 2) est jugé suffisant, et qu'une évolution positive des mentalités des automobilistes se fait jour, la réalisation d'au moins une partie des dispositifs de priorité 3 peut être abandonnée.

Le cadre réglementaire a d'ailleurs volontairement été assoupli par les autorités fédérales, justement en vue d'éviter que les contraintes techniques et légales ne constituent un frein à la mise en œuvre de ces zones. Les dispositifs ralentisseurs sont un accompagnement souhaitable, mais ils ne forment plus une condition indispensable à la mise en œuvre.

La STIB et les services d'intervention urgente seront systématiquement associés à la concertation pour des mises en œuvre concernant leurs trajets, en vue de s'assurer du respect des normes et d'éviter d'éventuels effets négatifs.



Le plan directeur zones 30 est à considérer comme une partie intégrante du PCM, pour lequel il constitue un chapitre à part entière.

### 3.1.9 Régulation des feux de circulation

Sur le territoire d'Evere, la majorité des feux sont en gestion régionale :

- ▶ Chaussée de Haecht
  - Carrefour Vandeveldel # Tilleul
  - Carrefour Paris # Conscience
  - Carrefour Bordet # Houtweg
  - Projet de feu à la traversée Bauwens # Van Leeuw (protection de la traversée cyclable de l'ICR12A + 2 traversées piétonnes)
- ▶ Avenue Léopold III
  - Carrefour Bordet
  - Carrefour Centre sportif / Maison Communale
  - Carrefour Loisirs # De Boeck
- ▶ Chaussée de Louvain
  - Carrefour Genève # Georgin
  - Carrefour Optimisme # Grosjean
  - Place De Paduwa
  - Carrefour Communautés # Cicéron
  - Carrefour Péage # Gibet (territoire de Woluwe-St-Lambert)
- ▶ Avenue Bordet
  - Carrefour rue d'Evere
- ▶ Avenue Cicéron
  - Traversée piétonne à la demande face avenue Guillaume
- ▶ Avenue Conscience
  - Carrefour rue Kurth # Van Ruusbroeck

Sur voiries communales, on peut identifier

- Carrefour Tilleul # Van Hamme # Helmet (sur la limite avec Schaerbeek)
- Traversée piétonne à la demande rue Stroobants, à l'approche de la place Saint-Vincent
- Traversée piétonne devant l'école Aurore à l'avenue des Anciens Combattants : il s'agit d'un dispositif de portiques à lumières clignotantes répétant le signal de passage piéton.

La gestion de la régulation n'appelle pas à des observations ou recommandations. Nous référons toutefois à la demande générale de télécommande des feux par les transports en commun cf. **3.3.4**.

L'outil de régulation des feux n'est cependant pas à dédaigner, il permet de calibrer finement les capacités autorisées dans chaque sens, et même les mouvements directionnels. La commune d'Evere insiste auprès de la RBC pour que la régulation soit effectuée de manière à :

- ▶ Protéger les quartiers d'habitat et maximaliser l'usage des voiries de hiérarchie supérieure
- ▶ Contribuer au respect des limitations de vitesse, par application d'ondes vertes, feux passant au rouge en cas de dépassement constaté de la vitesse limite, etc.

### 3.1.10 Propositions d'aménagements

Les propositions d'aménagements présentées ci-dessous (voir aussi carte 3.1.10) ont pour objectifs :

- ▶ Une meilleure gestion de la circulation en contrant le trafic parasite
- ▶ Une amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers motorisés ou non, en améliorant les zones de conflits relevées en phase 1 "Diagnostic" de ce PCM
- ▶ Une diminution de l'effet barrière des axes rapides
- ▶ Une intégration dans l'espace public des projets pour les transports en commun
- ▶ Une amélioration de la qualité des espaces publics

Les aménagements relevant du plan Zones 30 ne sont pas repris ici.

Les lieux d'aménagements proposés sont les suivants :

1. Avenue Léopold III
2. Carrefour Houtweg / Vandenhoven / Verdun / Biplan
3. Carrefour Houtweg / Bordet / Haecht / Van Cutsem
4. Carrefour Léopold III / Bordet
5. Carrefour Léopold III / Permeke / AC / Olympiades / Provence / Languedoc / Van Gogh
6. Carrefour Léopold III / De Boeck / Loisirs / Pentathlon / Olympiades / Oasis / Provence
7. Carrefour Loisirs / Genève
8. Carrefour Loisirs / Anciens Combattants
9. Carrefour Genève / Pentathlon / Frioul (Quartier Astrid)
10. Chaussée de Louvain
11. Carrefour Louvain / Communautés / Cicéron
12. Carrefour Louvain / Deux Maisons / De Lombaerde
13. Carrefour Franz Guillaume / Deux Maisons / Cimetière de Bruxelles
14. Carrefour Anciens Combattants / P. Dupont
15. Rue Stroobants (section Carli – St-Vincent)
16. Carrefour Stroobants / Picardie

Le choix des propositions ci-dessus a notamment été déterminé par les considérations suivantes

- ▶ Carrefours décrits au PCCS pour lesquels l'aménagement décrit n'a pas encore été réalisé (avec actualisation des propositions d'intervention si nécessaire)
- ▶ Axes majeurs de conflit et/ou de vie à Evere
- ▶ Points noirs identifiés.

### 3.1.10.1 Avenue Léopold III

- Acteurs** ▶ RBC (AED) (gestionnaire) + STIB + Evere + Schaerbeek
- Problématique**
- ▶ Axe rapide créant une coupure
  - ▶ Projet de pose de voies de tram sur la berme centrale pour rejoindre le dépôt d'Haren en 2007
  - ▶ Étude acoustique, proposant un reprofilage + mesures contre le bruit
  - ▶ Porte de ville à créer (carrefour Bordet) + maintien du cadre « urbain » par la suite, impact du tunnel « OTAN » à maîtriser.

#### Photos



- Solution préconisée**
- ▶ Requalifier l'avenue Léopold III en boulevard urbain par des aménagements
  - ▶ limiter la vitesse à 50 km/h
  - ▶ application d'une onde verte à 50 km/h
  - ▶ maintien d'un profil symétrique et monumental
  - ▶ possibilité de casser les vitesses aux carrefours par l'application de déviements et giratoires
  - ▶ maintien d'une régulation par feux pour maîtriser les mouvements directionnels
  - ▶ maintien du caractère local des parallèles de l'avenue, en particulier Allées du Languedoc, Allées de Provence, Clos de l'Oasis, Avenue Van Gogh

- 
- Moyens préconisés**
- ▶ Voies de tram / bus au centre
  - ▶ Réduction nombre et largeur des voies de circulation
  - ▶ Création de pistes cyclables indépendantes, ou circulation à double sens sur les voiries parallèles en zones 30
  - ▶ Création de traversées protégées avec ilots centraux
  - ▶ Création de passerelles piétons/cyclistes en dehors des carrefours
  - ▶ Régulation du trafic par feux
- Esquisse**
- ▶
- Estimation du coût**
- ▶ +/- 9,5 M EUR, hors implantation voies tram et équipements techniques (éclairage, feux), dont
    - 4,8 M EUR pour la voirie centrale si reconstruction complète (territoire d'Evere uniquement)
    - 2,4 M EUR pour les carrefours (Bordet, Centre sportif, Loisirs)
    - 2,3 M EUR pour le réaménagement complet des latérales (Fusée, Bourget, Van Gogh, Olympiades, Pentathlon)
  - ▶ budget pour l'implantation du tram et les équipements techniques (éclairage, feux) à déterminer
- Remarques**
- ▶ Trop d'incertitudes sur ce projet pour faire une proposition concrète intégrant tous les aspects

### 3.1.10.2 Carrefour Houtweg / Vandenhoven / Verdun / Biplan

- Acteurs** ► RBC (AED) (gestionnaire) + STIB + Evere + Bruxelles (Haren)
- Problématique** ► Voirie au statut mal déterminé (terminaison en T à Verdun / Vandenhoven définitive ou à prolonger)
- Croisements avec Biplan à la jonction du site propre tram peu clair
- Impact du raccordement de la nouvelle voirie depuis Haren à intégrer

#### Photos



- Solution préconisée** ► Rond-point ou carrefour modérateur avec traversées piétonnes et cyclables face à la rue du Biplan côté Haren
- Intégration des cyclistes sur le Houtweg (espaces à créer entre Biplan et chaussée de Haecht)
- Moyens préconisés** ► Carrefour Vandehoven - Verdun :
- ❑ Traitement des raccordements Vandenhoven (et Verdun ?) en accès zone 30 débiteurs de priorité et effet de porte de quartier ;
  - ❑ Soit en carrefour en T comme dans la situation existante
  - ❑ Soit en rond point
- Carrefour avec Biplan :
- ❑ A l'emplacement du virage de la ligne de tram 55, fermeture de l'accès vers et depuis Biplan et Van Cutsem pour traversée du Houtweg à cet endroit
  - ❑ Passages piétons et cyclistes déplacés au carrefour Biplan et protégés par un rond-point et éventuellement par feux à la demande
  - ❑ Alternative 1 : rond-point ralentisseur avec traversées protégées pour les piétons et les cyclistes (ICR 12A) de part et d'autre droit du rond-point, avec îlot central d'attente entre les voiries d'accès. Les accès vers Vandenhoven et Verdun doivent indiquer leur rôle subsidiaire par rapport au Houtweg (dimension des entrées, effet de porte à créer / renforcer).
  - ❑ Alternative 2 : carrefour en T avec traversées protégées pour les piétons et les cyclistes (ICR 12A), éventuellement par feux, au carrefour Biplan / Houtweg sous forme de carrefour en T pour sécuriser et faciliter les traversées du Houtweg ;
- Voirie entre les deux carrefours :
- ❑ Réduction à une bande de circulation par sens
  - ❑ Resserrement visuel par plantation d'arbres d'alignement
  - ❑ Ajout d'une piste cyclable marquée ou piste cyclable D7/D9
  - ❑ Traitement du Houtweg en avenue urbaine / boulevard urbain, avec direction prioritaire 50 km/h ;
- Remarques** ► Il est difficile de définir des interventions précises, en l'absence de certitudes quant aux voiries venant compléter le réseau à cet endroit.

## Esquisse



Estimation du coût ► 500.000 à 800.000 EUR selon l'ampleur de l'intervention, et sans modification des voies tram

3.1.10.3 Carrefour Houtweg / Bordet / Haecht / Van Cutsem

Acteurs	RBC (AED) (gestionnaire) + STIB + Evere + Bruxelles (Haren)
Problématique	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Congestion</li> <li>▶ Sécurité routière</li> <li>▶ Passage des TC (bus et tram)</li> <li>▶ Contraintes physiques importantes (pont du chemin de fer sous le carrefour, accès au dépôt STIB, site propre STIB)</li> <li>▶ Chaussée de Haecht récemment aménagée</li> <li>▶ Liaison cyclable souhaitée Bordet – Houtweg et Haecht ICR 12A par halte SNCB Bordet</li> </ul>

## Photos



Solution préconisée	▶ Pas d'intervention sans lien avec l'aménagement du carrefour Bordet – Léopold III
Moyens préconisés	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Élargissement de l'emprise du carrefour à l'est</li> <li>▶ Réorganisation des tourne-à-gauche</li> <li>▶ Maintien et extension des couloirs bus et tram</li> </ul>
Esquisse	▶ Voir 3.1.10.4.
Estimation du coût	▶ 200.000 à 300.000 EUR, mais sans doute à intégrer dans une intervention conjointe avec le carrefour Bordet # Léopold III en vue de constituer un ensemble cohérent.
Remarques	▶ Une intervention sur ce seul carrefour sans modification fondamentale simultanée du carrefour Bordet # Léopold III n'aurait que peu de sens

### 3.1.10.4 Carrefour Léopold III / Bordet

- Acteurs** ▶ RBC (AED) (gestionnaire) + STIB + Evere
- Problématique**
- ▶ Lieu très complexe, avec des intensités très élevées de circulation, des mouvements multiples en opposition
  - ▶ Intervention sans doute à intégrer avec un aménagement conjoint du carrefour Haecht – Houtweg - Bordet
  - ▶ gestion de feux potentiellement améliorable
  - ▶ espaces routiers surdimensionnés
  - ▶ accessibilité piétonne médiocre
  - ▶ correspondances bus / tram / RER améliorables
  - ▶ accès aux quais du RER.
  - ▶ Les projets de passage en trémie devant l'OTAN et du prolongement du tram 55 entraîneront un réaménagement de ce carrefour.
  - ▶ Bien que située sur Evere, la gestion de cette zone ne se conçoit que dans l'optique d'une intervention régionale et même fédérale (SNCB et RER). Nous ne prétendons pas, dans le cadre de ce plan communal de mobilité, apporter une réponse complète et définitive aux options à préconiser.
  - ▶ Effet de porte de ville à réaliser

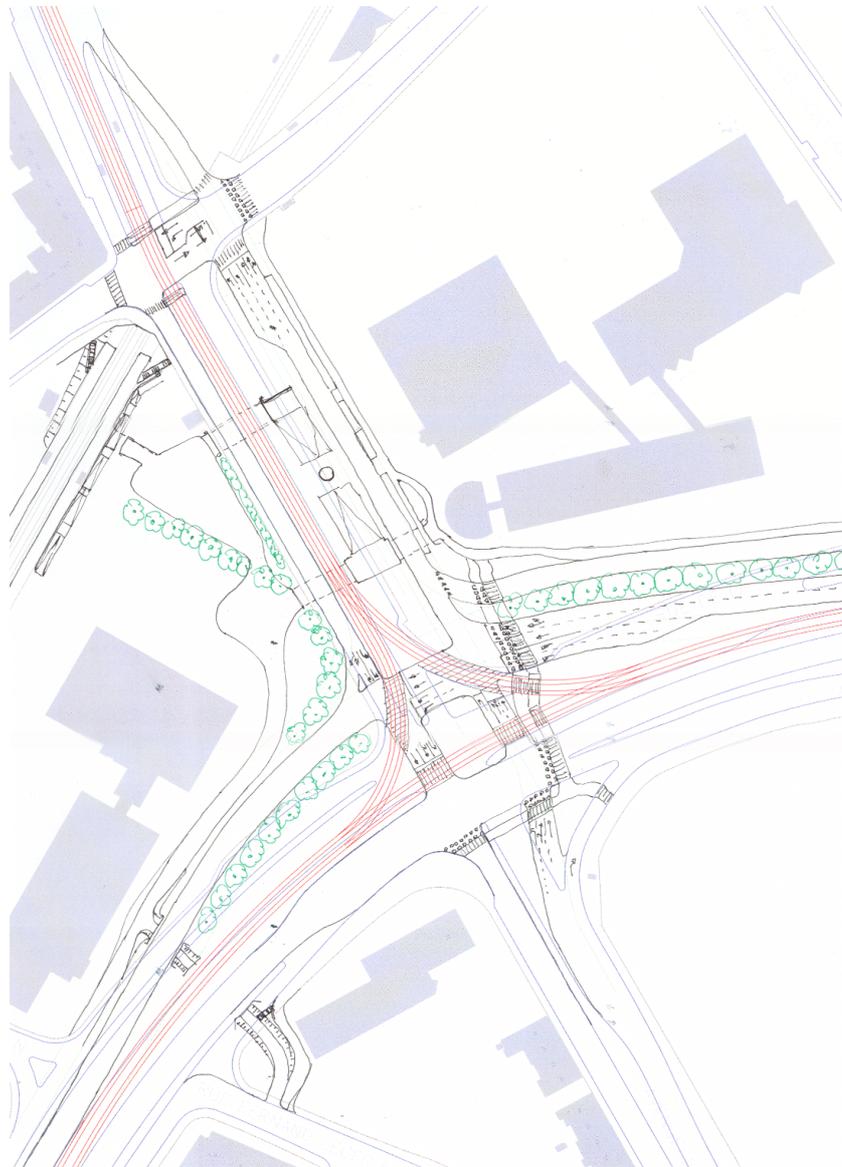
#### Photos



- Solution préconisée**
- ▶ Réaménagement et meilleure organisation des circulations et de l'espace public, mise en place d'une véritable gare multimodale TC
  - ▶ Traversées piétonnes à prévoir par les moyens les plus sécurisés possibles. Il est indispensable de maintenir de bonnes relations piétonnes et cyclables de part et d'autres du carrefour, et en particulier à l'accès à la halte Bordet et aux arrêts STIB.
- Moyens préconisés** ▶ Aménagement de type rond-point + feux évoqué : permet un contrôle d'accès et de ralentir les usagers qui sortiront de la trémie du tunnel OTAN
- Estimation du coût**
- ▶ Intervention régionale et fédérale indispensable
  - ▶ 500.000 à 750.000 EUR pour le seul carrefour (sans intervention sur les abords et voiries parallèles, ni intégration du carrefour Haecht – Houtweg – Bordet)
  - ▶ de 1,4 à 2,5 M EUR pour une intervention intégrée avec les débouchés de Matisse, Van Gogh, Fusée, Bourget et le carrefour Haecht # Houtweg # Bordet

## Esquisse

- ▶ Suggestion d'un carrefour élargi séparant mieux les mouvements directionnels, avec un rayon de courbure resserré en sens « entrée ville » sur Léopold III, marquant l'effet de porte d'entrée.
- ▶ L'espace requis est à récupérer sur les parcelles voisines.
- ▶ L'esplanade centrale entre Léopold III et Haecht peut accueillir une plateforme d'échange bus/tram (à développer).
- ▶ Reculer la chaussée Bordet → Houtweg vers l'est permet de sortir les raccordements du tram de zones potentiellement congestionnées, et d'agrandir les bandes de stockage pour les tourne-à-gauche.
- ▶ Les phases de feux sont plus aisément dissociables pour les mouvements directionnels, on peut donc mettre en œuvre une plus grande maîtrise des capacités dans chaque sens par la régulation.
- ▶ Les circulations piétonnes peuvent être connectées à la halte SNCB / RER Bordet, des solutions de passages en surface ou passages inférieurs pour piétons et cyclistes sont envisageables, notamment pour une bonne liaison Germinal – Matisse – halte Bordet.



## Remarques

- ▶ Implication de Bruxelles-Ville si carrefour Haecht # Houtweg # Bordet intégré

### 3.1.10.5 Carrefour Léopold III / Permeke / AC / Olympiades / Provence / Languedoc / Van Gogh

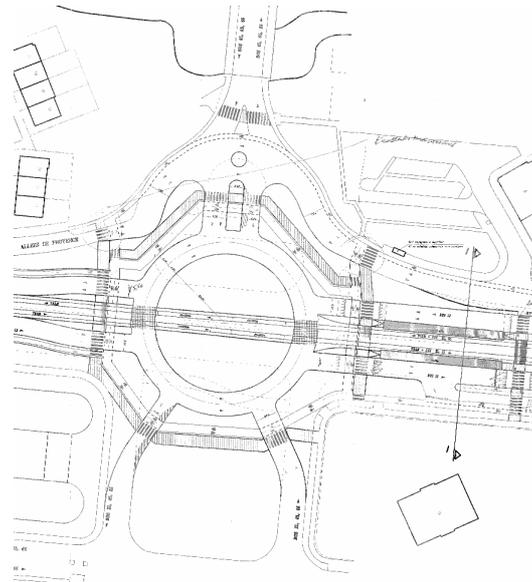
- Acteurs** ▶ RBC (AED) (gestionnaire) + STIB + Evere
- Problématique** ▶ Espaces routiers surdimensionnés, traversées piétonnes médiocres, problèmes de lisibilité de l'espace.
- ▶ Passage de la boucle PMR (réseau piétonnier sécurisé communal) et de l'ICC St-Vincent ↔ Paduwa

#### Photos



- Solution préconisée**
- ▶ Maintien de traversées protégées par feux
  - ▶ amélioration des phases de feux si nécessaire
  - ▶ création de liaisons spécifiques pour les cyclistes pour les guider à travers le carrefour depuis le centre sportif jusqu'au square Hoedemaekers et vice versa.
- Moyens préconisés**
- ▶ Aménagements d'une traversée cyclable de part et d'autre du carrefour, par exemple par élargissement des passages pour piétons de l'avenue Léopold III, avec pistes combinées de type "D9".
  - ▶ Intégration du réseau piéton sécurisé communal, de préférence de plain pied sur l'ensemble des traversées
  - ▶ Mise en valeur de l'urbanité du lieu par des moyens architecturaux
  - ▶ Suggestion de rond-point ou dévoiement des chaussées (pour casser la linéarité et les vitesses pratiquées) géré avec feux (pour garder le contrôle sur les flux et assurer la sécurité des trams et des traversées)
  - ▶ Plateaux à l'approche des traversées vers les haltes de tram (si tram en berme centrale)

**Esquisse** Trop d'incertitudes sur ce projet pour faire une proposition concrète, cf. esquisse STIB à titre d'exemple



- Estimation du coût** ▶ 1,3 M EUR si l'ensemble du carrefour est à aménager, hors implantation voies tram (soit +/- 14% de l'intervention totale envisageable sur l'avenue Léopold III, ses carrefours et ses voiries parallèles)

#### Remarques

### 3.1.10.6 Carrefour Léopold III / De Boeck / Loisirs / Pentathlon / Olympiades / Oasis / Provence

- Acteurs** ▶ RBC (AED) (gestionnaire), STIB, Evere
- Problématique**
- ▶ Carrefour très vaste, traversées piétonnes et cyclistes longues et difficiles ou manquantes
  - ▶ Accès et sorties depuis les parallèles de l'avenue Léopold III (Pentathlon / Olympiades) à sécuriser et organiser, gestion d'éventuels sens uniques notamment.
  - ▶ Accès et sortie parking centre commercial « Carrefour » à prendre en compte
  - ▶ Intégration potentielle de la ligne nouvelle de tram et de ses arrêts
  - ▶ Intégration de la Rcade cyclable « B »

**Photos**



**Solution préconisée**

- ▶ Sur base des esquisses antérieures du PCCS et plan AED
  - ❑ A - Maintien de traversées protégées par feux, amélioration des phases de feux si nécessaire, création de liaisons spécifiques pour les cyclistes pour les guider à travers le carrefour depuis la rue Kurth / De Boeck vers l'avenue des Loisirs et vice versa.
  - ❑ B - Fermeture de l'accès direct à Olympiades depuis Léopold III (demi-tour au carrefour Loisirs # Genève)
- ▶ Sur base esquisse STIB : carrefour rond-point : envisageable, mais la régulation du carrefour par feux reste indispensable pour maîtriser les flux directionnels et assurer la sécurité des usagers non motorisés.
- ▶ Pistes ou continuités cyclables à prévoir à l'avenue des Loisirs

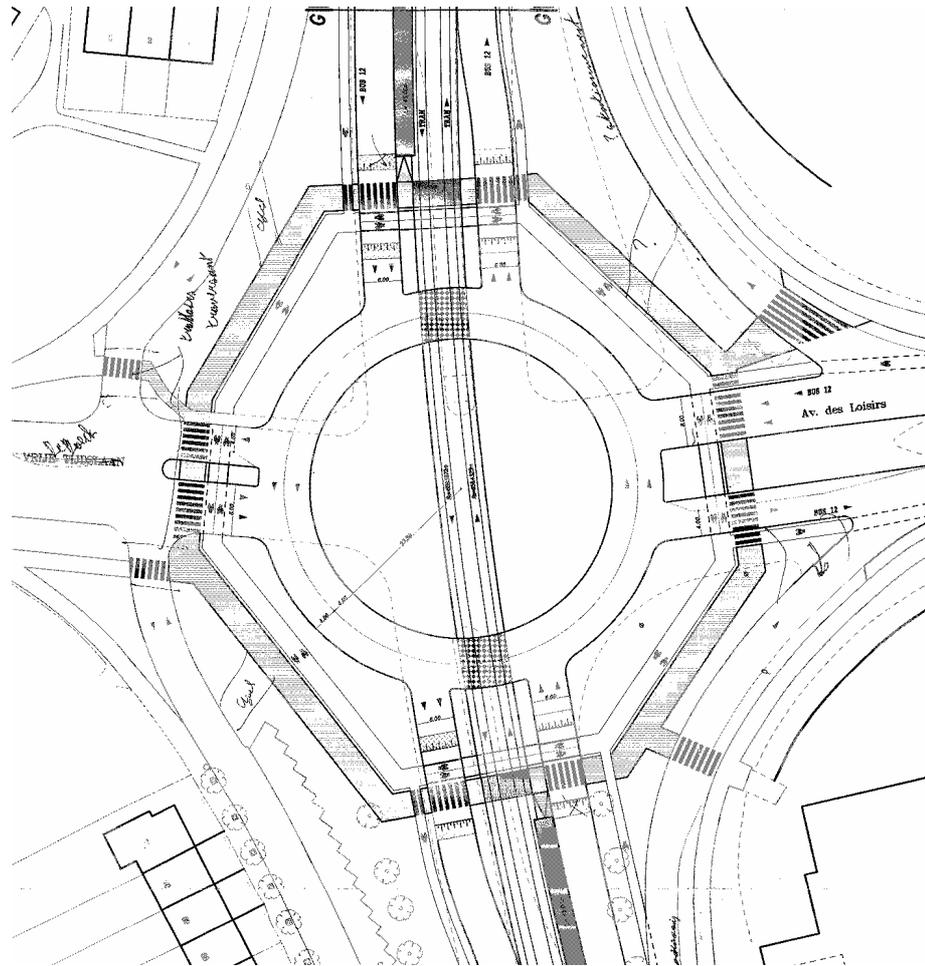
**Moyens préconisés**

- ▶ Aménagements d'une traversée cyclable de part et d'autre du carrefour.
- ▶ Plateaux à la jonction des pistes cyclables avec les contre allées
- ▶ Réduction des rayons de courbure à 8 ou 12m comme ordre de grandeur, de manière à réduire les vitesses des véhicules en virage.

**Esquisse (source AED)**



Esquisse  
(source STIB)



- Estimation du coût ► 600.000 à 750.000 EUR hors implantation voies tram et équipements (feux, éclairage)
- Remarques ► A étudier en coordination avec l'intervention sur Genève / Loisirs cf. 3.1.10.7

### 3.1.10.7 Carrefour Loisirs / Genève

**Acteurs** ▶ Evere (gestionnaire), supermarchés, AED (ICR rocade B)

**Problématique**

- ▶ Espaces routiers surdimensionnés,
- ▶ traversées piétonnes médiocres,
- ▶ manque de guides et repères dans l'espace de circulation
- ▶ accès et sortie de l'avenue des Olympiades donnant lieu à des situations confuses
- ▶ Intégration de la Rcade cyclable « B »

**Photos**



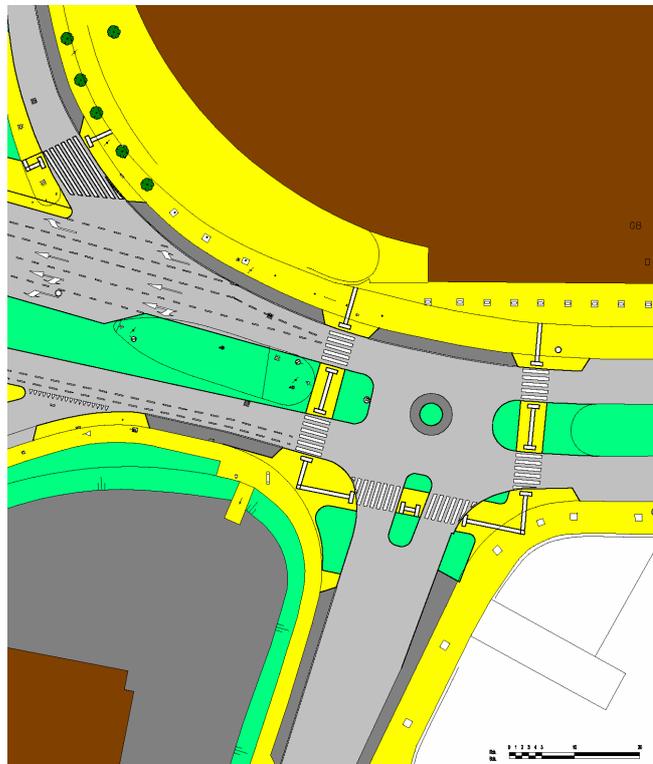
**Solution préconisée**

- ▶ Resserrement des voiries du carrefour Loisirs / Genève sur base plan AED
- ▶ Pistes ou continuités cyclables à prévoir à l'avenue des Loisirs

**Moyens préconisés** ▶ Aménagement en rond-point

- ▶ Réduction généralisée des gabarits de voirie des accès vers Genève et Anciens Combattants
- ▶ Réduction des rayons de courbure à 8 ou 12m comme ordre de grandeur, de manière à réduire les vitesses des véhicules en virage.
- ▶ Localisation des liaisons routières en fonction d'un confort piéton optimal sur les lignes de demande majeures (accès supermarchés et immeubles)
- ▶ Localisation des arrêts de bus à la fois en fonction de la proximité des entrées majeures (supermarchés) et pour faciliter les correspondances

**Esquisse**  
(source AED)



**Estimation du coût** ▶ 220.000 à 280.000 EUR

**Remarques** ▶ A étudier en coordination avec l'intervention sur Genève / Loisirs cf. 3.1.10.6 et 3.1.10.8

### 3.1.10.8 Carrefour Loisirs / Anciens Combattants

Acteurs	▶ Evere (gestionnaire + ICC)
Problématique	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Espaces routiers surdimensionnés, traversées cyclables mal définies / localisées, manque de guides et repères dans l'espace de circulation pour les cyclistes, difficultés de traversée pour les piétons.</li> <li>▶ Projet de piste cyclable Saint-Vincent ↔ Paduwa + liaison à assurer avec la Rocade B</li> </ul>
Photos	
Solution préconisée	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Resserrement des voiries du carrefour Loisirs / Anciens Combattants</li> <li>▶ Pistes ou continuités cyclables à prévoir à l'avenue des Loisirs</li> <li>▶ Priorité de droite à maintenir + aménagements assurant la sécurité</li> </ul>
Moyens préconisés	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Réduction généralisée des gabarits de voirie des accès vers Genève et Anciens Combattants à 2.75m + piste cyclable marquée de 1.50m + encoches de stationnement de 2.00 à 2.40m.</li> <li>▶ Réduction des rayons de courbure à 8 à 12m au maximum, réorganisation du carrefour en fonction de ces nouvelles dimensions.</li> <li>▶ Localisation des arrêts de bus en fonction de la proximité des entrées majeures.</li> <li>▶ Maintien d'une continuité des pistes cyclables marquées à travers tout le carrefour dans le sens Nord - Sud, les circulations d'accès et de sortie de l'avenue des Anciens Combattants par tourne-à-droite devant céder la priorité aux cyclistes poursuivant leur route sans changer de direction.</li> <li>▶ Bien localiser et indiquer les possibilités de tourne-à-gauche depuis Anciens Combattants vers Loisirs, à la fois pour automobilistes et cyclistes.</li> <li>▶ Alternative possible : rond-point, à localiser en partie sur la zone de stationnement du centre sportif, de manière à assurer un fléchissement suffisant des trajectoires sur l'avenue des Anciens Combattants.</li> </ul>
Esquisse	▶
Estimation du coût	▶ 800.000 à 1.000.000 EUR selon ampleur à prendre en compte
Remarques	▶

### 3.1.10.9 Carrefour Genève / Pentathlon / Frioul (Quartier Astrid)

- Acteurs** ► Evere et Schaerbeek (gestionnaires), STIB
- Problématique** ► Espaces routiers mal définis (plusieurs tentatives de raccordements du quartier Astrid présentes dans l'espace), arrêt taxis sous - dimensionné, stationnement sauvage rendant par moments l'entrée et la sortie du quartier Astrid difficiles.

#### Photos



- Solution préconisée** ► Aménagements des voiries  
 ► Resserrement des voies et rayons de courbure
- Moyens préconisés** ► Réduction des emprises circulables  
 ► Encadrement paysager et végétal des chaussées  
 ► Suppression des raccordements embryonnaires superflus  
 ► Organisation de l'espace avec intégration des arrêts de bus en voirie avec saillies de trottoirs (12 et 21) et des arrêts taxis / stationnements  
 ► Amélioration de la visibilité de l'accès du quartier Astrid, par exemple par le placement d'un plateau (compatible bus)
- Esquisse**
- Estimation du coût** ► 250 à 750.000 EUR selon l'ampleur de l'intervention
- Remarques** ► à coordonner avec un aménagement intégré à Schaerbeek

### 3.1.10.10 Chaussée de Louvain

**Acteurs** ▶ RBC (AED) (gestionnaire) STIB, De Lijn, Evere + Schaerbeek + Woluwe-Saint-Lambert + Zaventem

**Problématique** ▶ Passage potentiel d'un TC en site propre  
 ▶ Intégration des piétons et cyclistes  
 ▶ Gestion du stationnement

**Photos**



**Solution préconisée** ▶ Réaménagement complet de la chaussée, intégrant les sas TC + les circulations douces, après études préliminaires et concertation

▶ Télécommande des feux par les TC

**Moyens préconisés** ▶ Récupération du site « de Lijn » pour le stationnement

▶ site propre TC sous forme de sas à l'approche des feux, sur base des esquisses de l'étude QL-Otan-aéroport (version révisée sans site propre intégral)

▶ Envisager des bandes TC continues entre la limite régionale et le carrefour Cicéron, et entre Optimisme et Georgin (et au-delà vers Schaerbeek), là où le recul plus important le permet.

**Esquisse** ▶ Trop d'incertitudes sur le projet pour faire une proposition concrète

**Estimation du coût** ▶ 2,4 M EUR pour l'ensemble de la chaussée sur Evere, carrefours compris

### 3.1.10.11 Carrefour Louvain / Communautés / Cicéron

**Acteurs** ▶ RBC (AED) (gestionnaire) STIB, De Lijn, Evere

**Problématique** ▶ Promenade verte  
▶ Vitesse commerciale des transports en commun  
▶ Congestion routière

**Photos**



**Solution préconisée** ▶ Aménagement à réaliser par la Région

**Moyens préconisés** ▶ Bandes bus sur Louvain (2 sens)  
▶ Bandes bus sur Communautés, site propre à prolonger depuis l'avenue Marcel Thiry  
▶ Bande bus envisagée par la STIB sur Cicéron (mais mouvement tourne-à-gauche prévu par les bus ne le nécessite pas encore)

**Esquisse**

**Estimation du coût** ▶ 100.000 à 125.000 EUR pour le carrefour seul  
▶ 500.000 à 750.000 EUR si portions substantielles des voiries sont intégrées à l'aménagement pour aménager les bandes bus

**Remarques**

### 3.1.10.12 Carrefour Louvain / Deux Maisons / De Lombaerde

Acteurs ► RBC (AED) (gestionnaire) + [STIB] + [De Lijn] + Evere

Problématique ► Insécurité subjective du carrefour  
 ► danger de traversée pour les piétons  
 ► difficulté d'insertion pour les automobiles depuis De Lombaerde et Deux Maisons

Photos



Solution préconisée ► Plusieurs principes possibles

Moyens préconisés Option 1 : placement de feux

- Permet d'assurer des créneaux libres pour les traversées piétonnes et les insertions de véhicules depuis les deux voies secondaires
- Bonne sécurité objective et subjective
- Synchronisation nécessaire avec feux du carrefour Louvain / Communautés et Paduwa
- Selon la gestion des feux choisie, découragement du trafic de transit et de pénétration dans les rues locales adjacentes
  - 
  -

Option 2 : mini rond-point

- Bonne sécurité objective, sécurité subjective moyenne
- Relativement peu coûteux (pour la Région), simple et rapide à mettre en place
- Pénalisant pour les piétons en circulation dense et rapide
- Difficile à mettre en œuvre en conjonction avec des feux de circulation proches (engorgements aux feux peuvent bloquer le rond-point)
- Insertion difficile depuis les voies secondaires, car toujours débitrices de priorité par rapport à un flux généralement très important
- Rejet possible de la circulation à l'intérieur des îlots d'habitat, et favorisation du trafic de transit par rapport au trafic local.

Option 3 : maintien du carrefour avec légères adaptations, à savoir :

- Oreilles aux trottoirs

- ▶ Changement de matériaux et couleurs sur le carrefour
- ▶ Dégagement de la sortie de De Lombaerde (surtout) et Deux maisons vers l'avant pour une meilleure visibilité
- ▶ Sécurisation des traversées piétonnes par un îlot central
- ▶ Relativement peu coûteux (pour la Région), simple et rapide à mettre en place
- ▶ Sécurisation des piétons satisfaisante
- ▶ Amélioration modérée (meilleure visibilité seulement, pas de changement de priorité) pour la réinsertion des véhicules depuis les voiries secondaires

#### Esquisse

Estimation du coût ▶ 50.000 à 75.000 EUR

#### Remarques

### 3.1.10.13 Carrefour Franz Guillaume / Deux Maisons / Cimetière de Bruxelles

- Acteurs ► Evere (gestionnaire), STIB
- Problématique ► Rond-point trop vaste, mauvais guidage des circulations,  
► cadre urbain améliorable

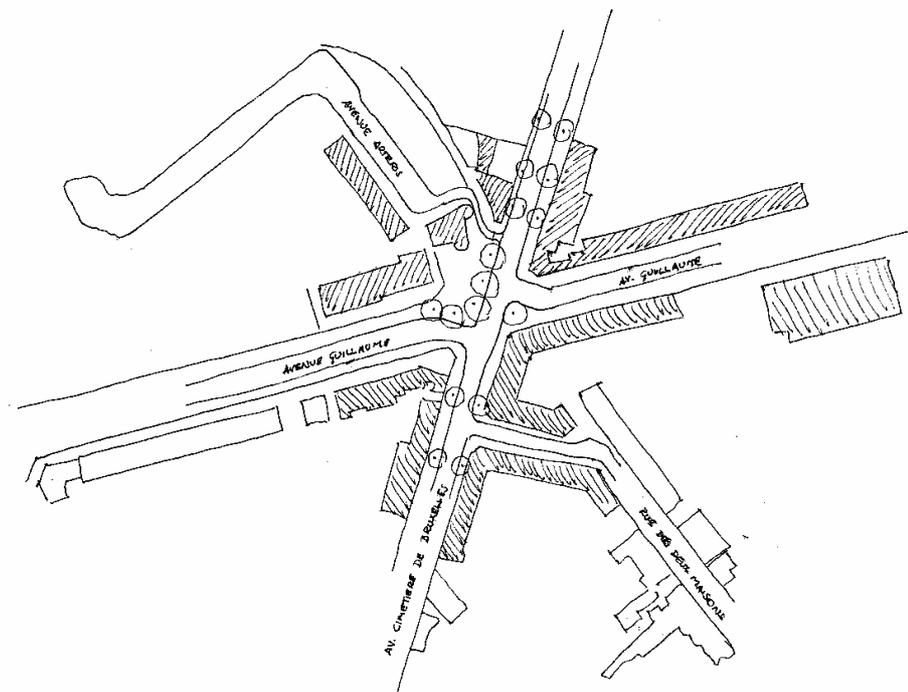
Photos



- Solution préconisée ► Aménagements des voiries et des espaces publics

- Moyens préconisés ► Remplacement du rond-point par un carrefour en double-T pour l'avenue Guillaume, empêchant un parcours tout-droit pour cette avenue au rôle de desserte locale ;
- Adaptation des voiries suivant le PPAS Aubier / projet de PPAS Artemis
- Mise en évidence de l'axe Cimetière de Bruxelles comme collecteur de quartier, rabattement des chaussées de Deux Maisons et Artemis perpendiculairement à l'axe Cimetière de Bruxelles, accompagnement par le tissu bâti ;
- Création d'une place piétonne au débouché actuel de l'avenue Artemis.

Esquisse



- Estimation du coût ► 300.000 EUR

Remarques

### 3.1.10.14 Carrefour Anciens Combattants / P. Dupont

- Acteurs** ▶ Evere (gestionnaire), STIB
- Problématique** ▶ Absence de traversée lisible et directe pour les modes doux sur le cheminement Artemis / Dupont / Tuinbouw (ancienne rue Pierre Dupont), qui deviendrait l'ICC Tuinbouw ↔ Deux Maisons, rôle ambigu du rond-point modérateur (peu de fonctions d'échange), gabarit de voirie important
- ▶ Etude à réaliser de la piste cyclable Anciens Combattants (ICC Saint-Vincent ↔ Paduwa)

#### Photos



- Solution préconisée** ▶ Aménagement d'une continuité dans le cheminement,  
▶ meilleure hiérarchisation et modération de la parallèle à Anciens Combattants devant l'école

- Moyens préconisés** ▶ Adaptation du profil de l'avenue des Anciens Combattants, réduisant la bande de gauche à 2.70m pour éviter des vitesses excessives de véhicules en dépassement, et augmentant la bande de droite à 3.50m, permettant un contournement plus aisé des cyclistes, + des encoches de stationnement de 2.00m

#### Ou bien

- ▶ Adaptation du profil, pour chaque sens depuis la berme centrale de 5.00m, à une bande automobile de 3.20m + zone neutre de 0.60m (revêtement franchissable mais pas nécessairement roulant, éventuellement sous forme de bande sonore ou simple marquage du bord fictif de la chaussée) + piste cyclable marquée de 2.50m + encoches de stationnement de 2.00m
- ▶ Dans le cas du raccordement d'une voirie (vers le quartier Astrid par exemple), possibilité pour les cyclistes de rejoindre l'anneau central, et une traversée protégée en parallèle avec les traversées piétonnes, selon qu'il s'agit de cyclistes avertis ou débutants
- ▶ Repenser le cas échéant l'accès à la parallèle en fonction d'un rond-point à 4 branches ?
- ▶ Les rayons de courbure de l'entrée et de la sortie sont à réduire à 8.00m environ, hormis les aires pavées et légèrement bombées franchissables pour les poids lourds et bus.
- ▶ Délimitation d'une traversée pour les modes doux entre le sentier "Tuinbouw", le quartier Astrid et la rue P. Dupont, mise en valeur de celle-ci par la végétation et une implantation paysagère.

#### Esquisse

- Estimation du coût** ▶ +/- 100.000 à 200.000 EUR selon l'ampleur

#### Remarques

### 3.1.10.15 Rue Stroobants (section Carli – St-Vincent)

- Acteurs** ▶ Evere (gestionnaire), STIB
- Problématique** ▶ Grande largeur visuelle  
 ▶ Vitesses pratiquées trop rapides, rendant les traversées difficiles, insécurité  
 ▶ Bus à vide rentrant au dépôt (vitesses excessives)

**Photos**



- Solution préconisée** ▶ Modération du trafic
- Moyens préconisés** ▶ Réduction des largeurs
- Esquisse** ▶ Réduire la largeur de la chaussée + créer des pistes cyclables (pistes cyclables marquées de part et d'autre, pistes hors chaussée)  
 ▶ Traversées piétonnes à traiter sous forme de passages protégés, avec îlot de protection central  
 ▶ Avancées de trottoir face aux traversées piétonnes  
 ▶ Créer un couloir bus à l'approche des carrefours Carli (vers Schaerbeek) et à l'approche de la place St-Vincent (vers Haren) ? (à étudier + finement)
- Estimation du coût** ▶ Faible si simple modification des marquages au sol + îlots (court terme)  
 ▶ Très important si un réaménagement complet est à prévoir (moyen et long terme).
- Remarques** ▶ L'aménagement de pistes cyclables n'est pas induit par une demande spécifique d'itinéraire, encore qu'une liaison depuis Saint-Vincent vers l'école Chaumontel et la gare de Schaerbeek soit loin d'être inutile. Il y a également un projet de tracé parallèle à la promenade verte, assurant la liaison entre le réseau cyclable en Région flamande (Leuven – RBC le long de la ligne SNCB 36). Cela permet une réduction visuelle de la chaussée, tendant à réduire les vitesses.

### 3.1.10.16 Carrefour Stroobants / Picardie

- Acteurs** ▶ Evere (gestionnaire), STIB
- Problématique** ▶ Carrefour trop étendu  
▶ vitesses pratiquées trop rapides, rendant les traversées difficiles  
▶ insécurité

#### Photos



- Solution préconisée** ▶ Modération du trafic, réduction des largeurs  
▶ Alternative : rond-point modérateur
- Moyens préconisés** ▶ Adaptation du profil de voirie de 14.40 m à 2 x 2.75 m + pistes cyclables marquées de 1.50 m + îlot central de 1.50 m minimum  
▶ Bande de tourne-à-gauche de 2.00 m depuis Stroobants, marquage uniquement à gauche de cette bande ; le contournement des véhicules par la droite doit pouvoir se faire sans empiéter sur la piste cyclable marquée, avec ralentissement.  
▶ Alternative rond-point : demande une étude spécifique, solution plus coûteuse, et moins adaptée aux carrefours en T
- Esquisse**
- Estimation du coût** ▶ 400.000 EUR pour réaménagement complet
- Remarques**

## **3.2 PLAN GÉNÉRAL D'AMÉNAGEMENTS CYCLISTES ET PIÉTONS**

### **3.2.1 Cyclistes**

Idéalement, l'ensemble du réseau de voiries présent sur le territoire communal devrait être accessible aux cyclistes dans des conditions de sécurité et de confort acceptables. Pour atteindre cet objectif volontariste, il est proposé de procéder par étapes successives, certaines pouvant être concomitantes (cf. carte 3.2.1 ci-jointe : itinéraires cyclables, propositions) :

- ▶ Réalisation des itinéraires cyclables régionaux non encore terminés : achèvement de l'ICR 12 (prévu en 2005), réalisation de la rocade B (prévu en 2005-2006 pour la section éveroise), ainsi que de la promenade verte
- ▶ Réalisation des itinéraires cyclables communaux
- ▶ Mise en œuvre du plan zone 30

#### 3.2.1.1 Itinéraires cyclables régionaux

L'ICR 12 est à ce jour quasiment achevé. En 2004, les travaux ont concerné le réaménagement du carrefour Anciens Combattants / Dunant ainsi que la création d'un itinéraire en site propre permettant d'accéder à la halte Bordet et des rampes pour l'accès aux quais. Cependant l'entrée de l'itinéraire depuis la chaussée de Haecht et sa continuité vers les pistes cyclables de cette chaussée à Haren est loin d'être résolue.

En 2005, des travaux sont prévus aux carrefours :

- ▶ Bauwens / Oud Kapelleke
- ▶ Champ de Repos / Van Custem
- ▶ Van Leeuw / Saint-Vincent

Le carrefour Dunant / Optimisme est actuellement à l'étude.

Au niveau du parvis devant le Cimetière de Bruxelles, il est prévu d'aménager deux ronds points. L'enquête publique pour le permis d'urbanisme s'est clôturée mi-avril 2005.

La réalisation de la rocade B est actuellement à l'étude à la Région. Le tronçon compris entre l'itinéraire 12A et 12B devrait être réalisé en priorité afin de pouvoir disposer d'une liaison cyclable entre les deux itinéraires cyclables et créer ainsi un début de maillage.

Bien que non inscrit dans les itinéraires cyclables régionaux, un autre tronçon pourrait utilement être aménagé pour relier les itinéraires 12B et 13A (passant à Woluwe Saint-Lambert) : l'avenue des Communautés et l'avenue Cicéron, qui sont aussi inscrites comme promenade verte dans le PRD. L'aménagement projeté de couloirs bus et de pistes cyclables dans la section située à Woluwe pourrait être poursuivi jusqu'au parvis du Cimetière de Bruxelles.

Il existe également une opportunité de prolonger un itinéraire par la rue De Lombaerde vers le chemin des Deux Maisons à Woluwe-Saint-Lambert, mais elle requiert l'aménagement d'une passerelle au-dessus de l'autoroute E40, et aurait ainsi un coût fort élevé<sup>11</sup>.

Il existe également un projet régional d'axe cyclable le long du site ferroviaire de la ligne 26, en direction de Josaphat et Meiser. Les négociations avec la SNCB semblent loin d'aboutir, et la réalisation n'est pas encore à l'ordre du jour.

---

<sup>11</sup> cette passerelle aurait fait l'objet d'un engagement de réalisation par l'état lors de la construction de l'autoroute E40

### 3.2.1.2 Itinéraires cyclables communaux

En complément des itinéraires cyclables régionaux, certains itinéraires préférentiels pour les cyclistes devraient être balisés et aménagés.

Les itinéraires proposés sont les suivants (NB *rues sur le territoire des communes voisines à titre indicatif en italique*) :

- ▶ ICC [1] **Saint-Vincent** ⇔ **Maison Communale** ⇔ **place De Paduwa** par l'avenue des Anciens Combattants (aménagements plus lourds à réaliser) : cet itinéraire est parallèle à la rocade B et à la promenade verte, mais il permet la liaison la plus directe entre la Maison Communale et la place De Paduwa. Une étude est en cours.
- ▶ ICC [2] **Josaphat** ⇔ **Saint-Vincent** par Conscience / Paris / Bon Pasteur. Dans le sens St-Vincent – Josaphat, le passage s'effectue bien par la rue de Paris. Avec la réalisation de la traversée protégée par feux à la chaussée de Haecht entre la rue Bauwens et la rue Van Leeuw, l'itinéraire Josaphat – St-Vincent passerait plutôt par ce point et par la rue de la Plaine d'Aviation pour rejoindre la place de la Paix. Un passage par Van Leeuw jusqu'au Cimetière d'Evere, puis rue Saint-Vincent est aussi une option à retenir, dépendamment des autres interventions sur ces infrastructures cf. l'annexe **7.3.2.16**)
- ▶ ICC [3] **Helmet** ⇔ **Haren** : (permet la liaison vers la gare de Schaerbeek) *Huart-Hamoir / Vandeveldde Lambotte / Tilleul / Rue P. Mattheusens / Van Nérom / Van Boeckel / Plaine d'Aviation* et Van Leeuw, puis par l'ICR 12 vers Haren
- ▶ ICC [4] **Helmet** ⇔ **Woluwe-St-Etienne** : *Huart-Hamoir / Vandeveldde / Notre-Dame / Hoedemaekers / Arbre Unique / Champs / Bordet / avenue de Schiphol + rue d'Evere*. Traversées des avenues Léopold III et Bordet à sécuriser.
- ▶ ICC [5] **Helmet** ⇔ **Tuinbouw** ⇔ **Deux-Maisons** : accès au centre sportif Aubier via la rue P. Dupont (axe du Delhaize jusque rue des Deux Maisons) et prolongation d'une part vers l'avenue Cicéron et Ieder Zijn Huis (haut) via la rue F. Guillaume et d'autre part vers la place De Paduwa via l'avenue du cimetière de Bruxelles. La traversée de l'avenue des Anciens Combattants est le point majeur à sécuriser, et pour lequel la lisibilité de l'itinéraire est à améliorer. Une passerelle cyclo-piétonne menant au chemin des Deux-Maisons à Woluwe-Saint-Lambert aurait dû être réalisée lors de la construction de l'autoroute E40, et reste encore une extension possible. Entre le Clos Tuinbouw et Schaerbeek, cet itinéraire se confond avec la Rocade B du plan régional d'itinéraires cyclables.

Diverses antennes ou liaisons peuvent compléter ce réseau communal :

- ▶ A : Liaison Anciens Combattants – Rocade B via avenue des Loisirs : accès riverains à sécuriser
- ▶ Houtweg et Avenue Bordet (de manière à offrir un parcours continu sur cet axe tangentiel) :
  - B1 : entre rue d'Evere et Ieder Zijn Huis (haut)
  - B2 : entre Germinal et le Houtweg + l'ensemble du Houtweg
- ▶ C : Liaison entre les écoles La Source et Bon Pasteur, et la Maison Communale via la rue de Paris et la place de la Paix. Complément de l'ICC1 et 2.
- ▶ D : Liaison Haren / St Vincent / gare de Schaerbeek via la rue de Picardie ou Stroobants
- ▶ E : Liaison Woluwe-Saint-Etienne ⇔ Avenue des Communautés le long de la chaussée de Louvain : un contact est à prendre avec la Région et avec la Commune de Woluwe-Saint-Lambert en vue d'assurer la continuité interrégionale.
- ▶ L : Liaison Léopold III, voir ci-après.

### 3.2.1.3 Prolongations d'itinéraires communaux vers les communes limitrophes

Notons que les ICC 2, 3 et 4 trouvent potentiellement un point d'origine commun à Helmet et à la gare SNCB de Schaerbeek. Différents itinéraires peuvent être proposés :

- ▶ ICC 1 : Liaison vers Haren via l'antenne D par rue Vandenhoven et rue de Verdun
- ▶ ICC 2 : Liaison au travers du PPAS Josaphat (avenue Gilisquet-Conscience / clos de l'Oasis / vers rue de Genève et quartier Astrid par passerelle ou passage souterrain cyclo-piéton à aménager)
- ▶ ICC 3 : Liaison vers Haren (gare) par la rue du Biplan
- ▶ ICC 4 : Liaison vers Sint-Stevens-Woluwe par la rue d'Evere et par la rue de Zaventem (ICR 12 B)
- ▶ ICC 5 : Liaison vers Woluwe-Saint-Lambert (avenue des Communautés et/ou passerelle cyclo-piétonne De Lombaerde – chemin des Deux Maisons, cf. Plan Piéton 3.2.2.1)

Ces prolongations sont bien intégrées aux itinéraires communaux décrits ci-dessus.

### 3.2.1.4 Autres axes intercommunaux

Concernant les deux grands axes que sont la chaussée Haecht et la chaussée de Louvain, le choix a été fait par la Région de privilégier des itinéraires parallèles. Il faut peut-être remettre ces choix en question. Un raisonnement similaire est envisageable pour l'avenue Léopold III et la rue Stroobants.

#### CHAUSSÉE DE HAECHT

Suite à son réaménagement, la chaussée de Haecht voit son profil de chaussée réduit, et pourvu d'équipements modérateurs de vitesse. L'aménagement de pistes cyclables séparées de la chaussée est à présent exclu. La réalisation de pistes cyclables marquées n'est plus possible que sur des sections limitées. Les cyclistes peuvent également bénéficier de la présence de bandes bus, sur lesquelles la circulation des vélos devra être autorisée.

Si on peut en espérer une réduction des vitesses pratiquées et la facilitation de traversées piétonnes, l'aménagement réalisé ne permet pas pour autant la qualification de la chaussée de Haecht en itinéraire cyclable privilégié.

Il importe donc de raccorder l'itinéraire cyclable sur la chaussée de Haecht provenant de Haren à :

- ▶ l'itinéraire régional 12A, via la rue Van Cutsem et Champ de Repos
- ▶ l'itinéraire régional 12A bis, c'est-à-dire l'accès aux rampes de la halte SNCB Bordet et leur prolongement par l'avenue Louis Piérard
- ▶ l'itinéraire cyclable projeté le long des voies SNCB 26 en direction de Meiser (projet à moyen/long terme sans étude de réalisation à ce stade), vraisemblablement via les mêmes rampes d'accès que ci-dessus.
- ▶ la zone 30 à créer dans les rues Saint-Vincent et de la Plaine d'Aviation, permettant de rejoindre l'itinéraire communal 3 vers Helmet
- ▶ Le « fil rouge »<sup>12</sup> prévu sur la chaussée.

<sup>12</sup> le **fil rouge**, projet du plan global vélo du Ministre Pascal Smets indique sur la chaussée l'endroit où les vélos peuvent rouler, à un endroit suffisamment central pour que le vélo ne soit pas mis en danger par l'ouverture de portières de voitures en stationnement

**L'aménagement d'une traversée piétonne et cyclable et d'une insertion sécurisée pour les cyclistes sur la chaussée de Haecht à l'entrée de la halte SNCB Bordet est indispensable, et à réaliser avec une priorité élevée au moins par marquages au sol.**

#### CHAUSSÉE DE LOUVAIN

L'aménagement de cet axe à Evere étant sujet à diverses interrogations (bandes bus, site propre TC, etc.), la détermination des possibilités concrètes d'insérer un itinéraire cyclable à la chaussée de Louvain est impossible aujourd'hui.

En raison des nombreuses fonctions commerciales riveraines, une accessibilité à vélo doit pouvoir s'effectuer au sein de la circulation ambiante. Les mesures de maîtrise des vitesses doivent y être poursuivies et étendues.

Dans l'attente d'une évolution significative des paramètres d'aménagement de cet axe, **le PCM recommande la redirection des cyclistes vers l'ICR 12B** (avenue du Gibet et rue de Zaventem) et le maintien d'une possibilité de circuler dans les deux sens sur la parallèle à hauteur du quartier Ieder Zijn Huis entre Gibet et Cicéron. Cette situation est également susceptible d'évoluer en fonction de la réalisation de la promenade verte et des itinéraires cyclables communaux 1 et 5.

#### AVENUE LÉOPOLD III

Bien que non connectée à un réseau cyclable dans les communes voisines, l'avenue Léopold III est susceptible d'accueillir des flux intercommunaux de par ses caractéristiques de continuité. A Schaerbeek, elle débouche sur l'ICR 12B à hauteur de la traversée du Boulevard Wahis, à l'est elle se connecte aux zonings de Diegem et du Keiberg. Les options de **parcours cyclables à définir plus précisément** seront discutées avec les autres options d'aménagement (notamment l'aménagement des voies tram et bus pour la STIB). Cet itinéraire est provisoirement cartographié comme antenne « L ».

#### RUE STROOBANTS

Un raisonnement identique peut être tenu pour l'axe Stroobants – Vandenhoven, reliant Haren à Schaerbeek. Cette liaison n'est cependant pas un enjeu prioritaire pour Evere. Elle est en outre parallèle à et proche de la promenade verte dans son parcours nord. Elle est dénommée sur la carte comme antenne D. Les options de parcours cyclables seront discutées ensemble avec les autres options d'aménagement de la rue Stroobants, cf. **3.1.10.15**.

#### 3.2.1.5 Sens uniques limités

Presque tous les sens uniques d'Evere ont été aménagés en sens uniques limités. Les exceptions ont toutes été justifiées par divers paramètres de sécurité (voir rapport de phase 1, point 2.5.2.3.2. réseau cyclable communal).

Dans une perspective à moyen et long terme, certains de ces choix sont susceptibles d'être revus.

1. **Rue A. De Boeck** (entre le pont SNCB et l'avenue Conscience) : l'aménagement du carrefour De Boeck Conscience en rond-point facilite une réinsertion des cyclistes au débouché de cette rue. L'accès du contresens par l'aire de stationnement face au pont SNCB ne présente pas de difficultés. Moyennant un marquage de piste au sol, la cohabitation avec le trafic serait assurée dans de bonnes conditions de sécurité.
2. **Petite rue de Zaventem et rue P. Dupont** : moyennant un dispositif ralentisseur à hauteur du débouché de l'avenue du Cimetière de Bruxelles, et éventuellement l'une ou l'autre mesure de modération des vitesses, l'ouverture de ces rues aux cyclistes dans les deux sens ne semble pas poser de problème de sécurité fondamental. La visibilité à l'angle des deux rues est faible, mais les vitesses praticables par les autos à cet endroit sont très faibles. Le débouché depuis la rue de Zaventem dans la rue / le sentier P. Dupont bénéficie de la priorité de droite, ce qui devrait inciter les cyclistes à l'aborder avec prudence.
3. **Avenue Vincent Van Gogh** : dans le cadre d'un réaménagement complet de l'avenue Léopold III et de ses voiries parallèles, l'aménagement en SUL ou en voirie locale double sens est envisageable. Cette modification en SUL et en voirie locale n'interviendra pas tant que le bus parcourt la voirie et tant qu'il n'y a pas de dispositifs ralentisseurs. Le muret côté Avenue Léopold III ne permet pour l'instant pas de dégagements lors d'un croisement. La rue Permeke constitue une alternative, déjà réalisée.

4. **Avenue Matisse** : idem dans ce même cadre + réaménagement du carrefour Bordet # Léopold III
5. **Avenue des Olympiades** : idem dans ce même cadre + réaménagement du carrefour Léopold III – Loisirs
6. **Avenue du Pentathlon** : idem dans ce même cadre + réaménagement du carrefour Léopold III - Loisirs
7. **Rue de Paris**, la suppression du SUL est envisagée. Du fait de la courbure de la voirie, du stationnement (licite ou illicite) la cohabitation avec les bus est parfois difficile. Dès la mise en œuvre d'une traversée cyclable protégée par feux de la chaussée de Haecht à hauteur des rues Bauwens et Van Leeuw, le SUL de la rue de Paris pourrait être supprimé. Par contre, dans le sens de circulation vers la chaussée de Haecht, des logos peints au sol pourraient renforcer la sécurité des cyclistes en légitimant leur localisation à 1 m des voitures stationnées. On peut aussi envisager de placer des coussins berlinois pour renforcer le respect de la vitesse de 30 km/h.
8. **Rue J.B. Desmeth** : le SUL étant parfois emprunté à gauche de la circulation par certains cyclistes, un marquage de logos + chevrons à droite dans le sens vers la maison communale rappellerait que la circulation à droite reste d'application dans un sul. Il n'est pas ailleurs pas inutile d'y réduire visuellement la largeur de la chaussée, ou encore d'y envisager des coussins berlinois pour renforcer le respect de la vitesse de 30 km/h.

#### 3.2.1.6 Autres mesures d'infrastructure

Les **sas aux carrefours à feux** devront être généralisés, notamment sur les voiries régionales, et même si celles-ci ne sont pas reprises comme des itinéraires cyclables. Ceci est actuellement en cours.

Des raccourcis de type **by-pass** peuvent parfois être aménagés aux feux, permettant de localiser une piste cyclable à droite du feu et de laisser le passage libre à droite de celui-ci. Ceci est également applicable à certains rond-points.

La **mise en œuvre du plan zones 30** offre une sécurisation forte pour les cyclistes, c'est bien entendu une priorité. D'autres voiries en dehors des interventions zones 30 peuvent toujours faire l'objet lors d'aménagements ad hoc (pistes, traversées,...).

De manière générale, tout **marquage et signalisation vélo** apporte également le bénéfice d'une meilleure perception par les automobilistes de la présence possible de cyclistes sur la voirie qu'ils fréquentent, ce qui leur permet d'adapter leur comportement et d'anticiper d'éventuels dangers.<sup>13</sup> Cf. le projet de « fil rouge »<sup>14</sup> à la chaussée de Haecht ci-dessus. Ce type de marquages pourrait aussi être appliqué à l'avenue Conscience et à la chaussée de Louvain par exemple, de même que pour la mise en œuvre de certaines sections des ICC décrits ci-dessus.

La Commune d'Evere demande que les **bandes bus** soient aussi **systématiquement autorisées aux cyclistes** (sauf contre-indication à justifier). En effet, la position du cycliste dans la bande bus est de loin plus sûre que la position « en sandwich » entre la circulation motorisée et les bus circulant dans leur bande. La signalisation adéquate devra être placée partout en ce sens.

<sup>13</sup> Le placement de logos vélo au centre des rails de trams (rues Stuckens, Van Hamme, Dekoster, Fonson) est demandé par les associations de cyclistes pour signaler aux automobilistes que les cyclistes ne sont pas en mesure de serrer à droite pour faciliter les dépassements. Ils indiquent également aux cyclistes novices où prendre place sur la chaussée. Cette mesure n'est pas reprise au PCM, car elle présente aussi le risque d'encourager les cyclistes à privilégier ces voiries au détriment d'autres, sans tram et sans logos. Les rails de tram présentent toujours un risque réel de chute et d'accidents. Le PCM propose de recourir à des mesures de sensibilisation et d'information des cyclistes et automobilistes au lieu d'effectuer ces marquages.

<sup>14</sup> Dans ce projet de « fil rouge », les marquages ne se limitent pas à une simple ligne rouge au sol, mais incluent bien les logos vélos et chevrons utilisés pour les itinéraires. Il s'agit donc bien de « continuités cyclables » par marquages indicatifs sur la chaussée, alertant l'attention des automobilistes et invitant les cyclistes à emprunter ces chaussées, tout en leur fournissant un positionnement indicatif et une légitimation.

### 3.2.1.7 Stationnement vélo

#### STATIONNEMENT EN VOIRIE

Des stationnements fermés (type box) ou au minimum couverts et éclairés sont nécessaires aux pôles de transports en commun majeurs, et autres lieux de transfert ou d'activités fréquentés :

- ▶ Halte Evere (réalisés à Bordet, voir photo ci-contre)
- ▶ Place de la Paix (prévu dans les travaux)
- ▶ Place de Paduwa
- ▶ Rue Notre-Dame (prévu dans les travaux zones 30)
- ▶ Place Saint Vincent
- ▶ La station de Car-Sharing (envisager un parking de type box utilisable par les seuls abonnés ?)



Il reste à évaluer précisément dans quelle mesure certains stationnements doivent être équipés d'un toit ou de boîtes fermés. Le type de stationnement doit être adapté à la durée usuelle de stationnement et la présence ou non d'un contrôle social.

Pour l'aspect quantitatif, le PCM ne prévoit pas d'édicter des normes précises. La meilleure politique semble être celle des petits pas. Dès qu'un stationnement vélo existant est menacé de saturation, il doit être étendu. Un suivi régulier (au moins annuel en bonne saison) est à prévoir.

Pour l'aspect qualitatif, les systèmes permettant de fixer le cadre et les deux roues sont à privilégier (genre U renversé). Une signalisation complémentaire de "comment attacher le vélo" est également utile.

#### STATIONNEMENT HORS VOIRIE

Pour les constructions neuves, les permis délivrés doivent être conformes au Règlement Régional d'Urbanisme.

Extrait du RRU – Titre II – art 17

*Tout immeuble neuf comporte un local permettant d'entreposer des véhicules deux-roues non motorisés et des voitures d'enfants.*

*Ce local réunit les conditions suivantes :*

*1° être à disposition de l'ensemble des habitants de l'immeuble;*

*2° avoir des dimensions compatibles avec la fonction prévue, compte tenu du nombre de logements;*

*Dimensionnement du local*

*Les dimensions compatibles avec la fonction prévue en fonction du nombre de logements peuvent être estimées à 1m<sup>2</sup>par logement avec un minimum de 6 m<sup>2</sup> . A partir de 20 logements, 0,5 m<sup>2</sup> par logement peuvent être ajoutés.*

*3° être d'accès aisé depuis la voie publique et depuis les logements;*

*4° être indépendant des parkings.*

*L'indépendance de ce local n'interdit pas que l'on puisse passer par les parkings pour y accéder.*

Pour les immeubles d'habitat collectif existant, des actions auprès des propriétaires et co-propriétaires devraient être menées (Cf. document annexe remis à l'administration : stationnement-velo-certu.pdf).

Toutes les écoles devraient généraliser les stationnements vélo en suffisance, de même que les principaux équipements publics.

### 3.2.1.8 Système de location vélo

A l'exemple du système Vélo'V du Grand Lyon, un système de vélo location peut être envisagé en Région Bruxelloise. Le succès d'un tel système dépend très fort que la qualité de la maintenance que l'on pourra apporter aux bicyclettes disponibles et aux systèmes de parcage.

Le bon fonctionnement dépend aussi grandement de la multiplicité des stations de location, et de l'informatique qui y est associée, en vue de visualiser la disponibilité effective de vélos en temps réel à la station de location souhaitée par l'utilisateur.

Pour Evere, les localisations potentielles d'une station location vélo seraient (liste non limitative)

- ▶ Place de la Paix
- ▶ Place Saint-Vincent
- ▶ Environs Maison Communale - Notre-Dame
- ▶ Halte SNCB Bordet et halte SNCB Evere
- ▶ Rue de Genève, avenue des Loisirs
- ▶ Quartier Astrid / Optimisme / Home Familial Bruxellois
- ▶ Place de Paduwa
- ▶ Avenue Colonel Bourg
- ▶ Ieder zijn huis / avenue du Gibet

### 3.2.1.9 Actions d'accompagnement

Cf. point **4 Actions de soutien et mesures** d'accompagnement, pp. 109-111

## 3.2.2 Piétons

Le développement de la marche à pied comme mode de déplacement, seul ou en combinaison avec d'autres modes, nécessite un ensemble d'actions coordonnées, pouvant être regroupées au sein d'un **Plan Piéton**.

Celui-ci peut se décliner selon cinq axes, dont les mesures concrètes sont détaillées ci-après<sup>15</sup> :

- ▶ **faciliter les mouvements des piétons** : confort des trottoirs, facilité des traversées...
- ▶ **réduire et/ou éliminer les obstacles** : coupures et barrières, poteaux dans l'emprise...
- ▶ **modérer le trafic à l'échelle des quartiers**, notamment par la mise en œuvre du plan Zones 30 (cf. **3.1.8**, page 38)
- ▶ **valoriser les espaces publics**, que ce soit au travers des Zones 30 ou d'autres aménagements donnant sa place à chacun dans l'espace public (cf. **3.1 Plan général d'aménagement des voiries** locales, des collecteurs de quartier, des interquartiers et des voiries du réseau primaire).
- ▶ mettre en œuvre le **réseau piétonnier sécurisé communal** (PMR)
- ▶ **encourager la marche à pied**, par le biais de campagnes de communication :
  - fiches d'accessibilité
  - durées de marche à pied depuis les gares Bordet et Evere, arrêts de bus marquants,...

### 3.2.2.1 Mise en place d'itinéraires piétons prioritaires

(Cf. carte 3.2.1 : Réseau Piétonnier Sécurisé Communal, propositions)

Au niveau des cheminements PMR, la commune d'Evere a réalisé récemment une étude du piéton sécurisé communal pour Personnes à Mobilité Réduite au départ du centre AVJ à Germinal. L'étude comprend le parcours suivant : *av. Anciens Combattants – av. des Loisirs – av. De Boeck – av. Conscience – av. Notre-Dame et rue Desmeth – square Hoedemaekers – pont SNCB – traversée av. Léopold III.*

Deux autres boucles sont proposées :

- ▶ Dans le bas Evere : connexion avec la boucle déjà étudiée. Deux alternatives sont proposées
- ▶ Autour de la place De Paduwa
- ▶ Une liaison entre le Haut et le Bas Evere devra aussi être réalisée. Dans ce cadre, il faut retenir le chemin Tuinbouw - P.Dupont – Rue Zaventem – Rue des Deux Maisons<sup>16</sup>, la promenade verte, et une liaison Quartier Astrid – Optimisme – Grosjean – Constellations (à combiner avec la Rocade B des itinéraires cyclables régionaux).

### 3.2.2.2 Aménagements de voirie

Outre ces premières priorités à réaliser dès que possible, Evere doit veiller à généraliser dans tous les travaux de rénovation ou de réfection de voirie les aménagements destinés aux PMR (abaissements de bordure, dalles tactiles, etc.).

Une attention particulière doit être portée aux éventuels obstacles : poteaux de signalisation et d'éclairage, potelets anti-stationnement, mobiliers divers, afin de maintenir partout un passage libre suffisant de au moins 1,50 m de largeur.

Les zones de dolomies sont à éviter car elles sont malheureusement utilisées par les chiens pour leurs déjections.

Les installations de feux de circulation doivent aussi être équipées systématiquement de dispositifs sonores.

<sup>15</sup> Les préconisations d'aménagement effectuées dans le cadre du PCCS – Annexe B, point 2.2.11 et autres restent pleinement d'actualité

<sup>16</sup> une prolongation via la rue de Lombaerde vers le chemin des Deux Maisons à Woluwe-Saint-Lambert est envisageable si un développement similaire s'effectue dans cette commune, mais il implique la construction d'une passerelle au-dessus de l'E40

### 3.2.2.3 Traversées

#### LOCALISATION DES INTERVENTIONS PRÉVUES

Une amélioration des traversées via la mise en place d'aménagements précis, devrait être réalisée à différents endroits :

#### ► **Ligne 26 :**

- installation de passerelles cyclo-piétonnes supplémentaires (prévu aux haltes Bordet et Evere), en vue de favoriser la mobilité entre les deux rives de la ligne, mais aussi d'éviter des traversées intempestives des voies SNCB
- adaptation de la passerelle à hauteur de l'avenue Piérard et de ses accès, en vue de faciliter son accessibilité pour les PMR (et pour les cyclistes) ;
- PPAS Josaphat et L26 : nouvelle traversée possible

#### ► **Avenue Léopold III :**

- traversées cyclo-piétonnes supplémentaires à protéger (autant que possible face dans le prolongement des passerelles au-dessus du chemin de fer).
- Une traversée cyclo-piétonne du Clos de l'oasis vers la rue de Genève à hauteur de l'arrêt de bus 11/12/21, environ à mi-chemin entre les traversées existantes en surface, est à recommander. Celle-ci sera d'autant plus utile qu'elle donnera accès au futur quartier Josaphat à l'avenir.
- si on s'oriente vers une requalification de l'avenue Léopold III en boulevard urbain (cf. étude bruit, projets de l'AED, projet de passage du tramway), il faut envisager les passerelles<sup>17</sup> cyclo-piétonnes sous deux angles possibles :
  - comme grande infrastructure communale de connexion, allant quasiment du chemin de fer à la rue Permeke en un seul mouvement fluide, sans escaliers (ou alors en complément) ;
  - comme passage donnant un maximum de connexions : elles devraient alors donner accès aux quais. Ceci pourrait impliquer que les arrêts TC soient situés en dehors des carrefours (ce qui n'est pas nécessairement souhaitable).
- Sécurisation des traversées aux feux : indépendamment des éventuelles passerelles ci-dessus, les traversées à niveau sont à faciliter et sécuriser, + elles devraient donner accès aux arrêts de tram. Dans le cadre du futur réaménagement de l'avenue, il est impératif de maintenir la protection des traversées par feux aux carrefours.

#### ► **Houtweg :** traversée vers Haren à sécuriser (à voir dans le contexte des dédoublement de la rue de Verdun)

#### ► **Avenue des Loisirs :** traversées à sécuriser aux différents carrefours

#### ► **Avenue Bordet :** traversées à sécuriser (à hauteur de l'avenue de Schiphol), solutions à rechercher, éventuellement dans le cadre plus vaste d'un réaménagement complet du carrefour Bordet – Léopold III

<sup>17</sup> si la situation s'y prête (dénivelés, etc.) les traversées peuvent aussi être réalisées sous la forme de passage souterrains, pour autant que ceux-ci répondent à des critères de qualité en matière de luminosité, de visibilité et d'accessibilité aisée par les cyclistes, piétons et PMR.

- ▶ **Avenue Dunant** : traversées à sécuriser avec les avenues des Anciens Combattants et Cicéron dans le cadre de leur réaménagements déjà programmés ou réalisés (ICR 12, ICC Paduwa ↔ St-Vincent)
- ▶ **Rue de Zaventem et avenue Bordet** pour la section de l'ICR n°12B
- ▶ **Rue de Genève** : traversée souhaitée face au sentier du Clos de la Pastourelle et centre commercial
- ▶ **Avenue de l'Optimisme** : traversée face à l'avenue du Destrier, et face à l'avenue de la Hallebarde (vers le parc Quiétude)
- ▶ **Chaussée de Louvain, rue Stroobants** : traversées à mieux sécuriser
- ▶ **Avenue de l'Oudkapelleke** : dispositifs modérateurs à envisager en amont de la traversée

La plupart de ces traversées sont prises en compte dans la partie consacrée aux esquisses d'aménagements (cf.3.1.10, p. 42 et suivantes).

#### ECLAIRAGE COMPLÉMENTAIRE

Les traversées piétonnes sont à équiper d'un **éclairage différencié et renforcé**, susceptible d'attirer l'attention des automobilistes. Ces interventions doivent être réalisées en priorité aux traversées aux abords des écoles et des grands équipements communaux fréquentés en soirée (centre sportif, centres culturels,...).

#### PROTECTION PAR FEUX

Sur les voiries les plus fréquentées non équipées de feux le recours à des **installations de traversées protégées par feux** à la demande (avec bouton poussoir et/ou détection automatique) pour les piétons est à envisager. Ceci vaut en particulier pour les axes de hiérarchie supérieure (interquartiers et principales) avec une circulation relativement dense et rapide<sup>18</sup>, à savoir :

- ▶ Avenue Bordet
- ▶ Avenue Cicéron<sup>19</sup>
- ▶ Rue de Zaventem (section Cicéron-Bordet)
- ▶ Chaussée de Louvain
- ▶ Avenue Dunant
- ▶ Chaussée de Haecht (en particulier Hertogswegel, rue Pepermans et rue Bauwens / av. Van Leeuw)
- ▶ Houtweg
- ▶ Avenue des Anciens Combattants
- ▶ Avenue des Loisirs
- ▶ Rue Stroobants

<sup>18</sup> L'avenue Léopold III est considérée déjà équipée en feux à hauteur des carrefours, et devant faire l'objet de traversées en dénivelé ailleurs. Pour la rue du Tilleul et l'avenue Conscience, les mesures de modération des vitesses semblent suffisantes.

<sup>19</sup> La traversée de l'avenue Cicéron en direction du quartier « Ieder Zijn Huis » à hauteur de l'avenue Guillaume est insuffisamment perçue par les automobilistes tournant à droite depuis l'avenue Guillaume. La signalisation est à renforcer par la Région.



### **3.3 PLAN DE GESTION DE L'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE ET DE LA VITESSE COMMERCIALE DES TRANSPORTS PUBLICS ET AMÉNAGEMENTS SOUHAITÉS**

(cf. carte ci-joint : transports en commun : modifications du réseau existant)

#### **3.3.1 Dessertes**

##### **3.3.1.1 Amélioration générale des services le soir et le week-end**

De manière générale, l'offre de transports en commun est calquée sur les horaires scolaires. Le soir, les horaires de pointe des transports en commun et les heures de fin de journée de travail sont divergents. Une adaptation des horaires de transports en commun aux exigences actuelles de la journée de travail s'impose notamment en fin de journée. Il faudrait un service plus présent jusqu'à 19 heures voire plus tard. Dans le cas d'Evere, de nombreux services de transports en commun sont très lâches dès 17h et plusieurs quartiers et secteurs ne sont pas desservis après 20h. Cette remarque est valable à la fois pour la ligne SNCB / RER 26, et pour la plupart des services STIB et De Lijn.

Notons que la STIB rencontre la demande de la Commune d'étoffer les services du bus 45 en soirée et le samedi par un meilleur cadencement. C'est un premier pas utile.

En particulier, l'amplitude horaire et du week-end des services de bus permettant de rejoindre la Clinique Saint-Luc sont à améliorer.

##### **3.3.1.2 Services de nuit**

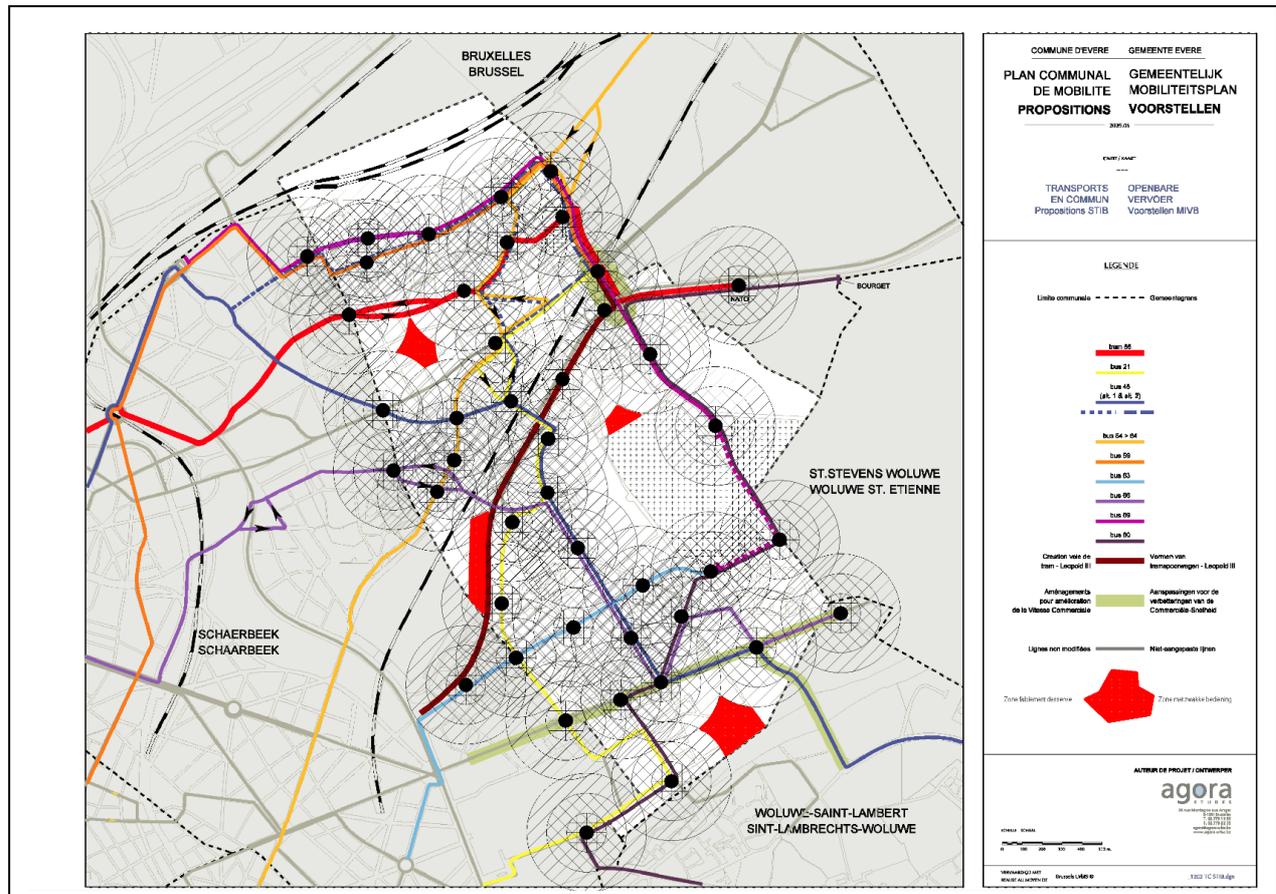
Un plaidoyer similaire doit être fait concernant un réseau de nuit. Une ville/région de l'importance de Bruxelles se devrait d'offrir un service minimum (par exemple 1 bus /h) entre son centre et sa périphérie sur un nombre limité d'axes (cf. le N71 à Ixelles).

Evere devrait sans doute bénéficier d'un service Centre – Schaerbeek – Bas Evere – Bordet – Haren, et d'un service Centre – chaussée de Louvain – Paduwa.

La Commune d'Evere demande à la Région et à la STIB de permettre à l'avenir de combiner le bus et le taxi, avec réduction du coût du taxi entre 0h et 6h sur présentation d'un abonnement MTB ou d'un ticket/carte validé la veille entre 19h et 24h.

### 3.3.1.3 Couverture du territoire

La couverture du territoire d'Evere est largement satisfaisante. Une actualisation de la carte de couverture, sur base de rayons de 300m autour des arrêts, confirme les conclusions antérieures du PCCS.

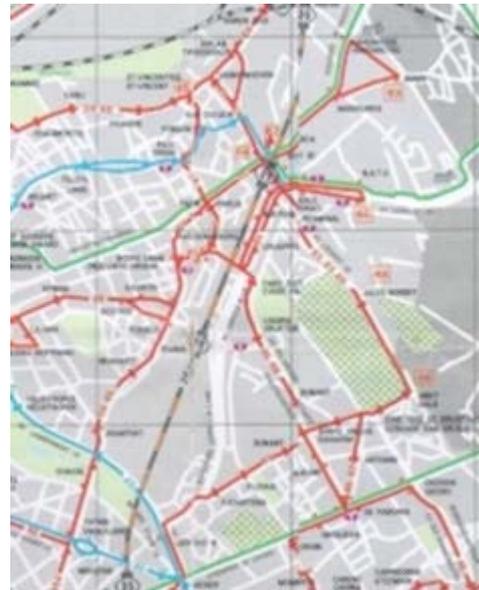


On peut signaler 4 zones d'habitat ou d'activité plus faiblement desservies :

1. **les environs de la rue Ballings / rue Van Nérom / rue Van Obberghen** : c'est une aire un peu enclavée entre la chaussée de Haecht (bus De Lijn) et la rue Stuckens (tram 55). Il ne semble pas pertinent de rediriger des lignes de bus dans ce quartier calme composé de rues étroites et de zones 30 et résidentielles. L'aire de faible desserte n'est jamais à distance supérieure de 400 m d'un arrêt.
2. **L'extrémité de la rue Renoir dans le quartier Germinal** : adossée au Cimetière de Bruxelles, elle est juste au-delà de la zone de 300m, mais jamais à distance supérieure de 400 m d'un arrêt.
3. **Le Clos de l'Oasis** : ce quartier se trouve isolé entre la gare Josaphat et l'avenue Léopold III, qui forme barrière. Les solutions pourraient provenir d'une **desserte tram de l'avenue Léopold III**, d'une **passerelle au-dessus de l'avenue Léopold III** menant à la rue de Genève, et de **divers réseaux de chemins et voiries à créer dans le cadre du PPAS Josaphat**. Par ailleurs, ce quartier est couvert par la halte SNCB Evere, laquelle pourra moyennant amélioration des fréquences et desserte en soirée et week-end être assimilée à une halte de métro (rayon de couverture de 400 à 800 m).
4. **L'extrémité de la rue Colonel Bourg / Rue De Lombaerde / Rue du Maquis** : la rue du Maquis en zone résidentielle, et la rue De Lombaerde en zone 30 n'invitent pas à envisager une desserte bus. Le cul de sac de la rue Colonel Bourg ne pourrait être modifié qu'au prix d'investissements lourds. Par ailleurs, un passage du tram QL-Otan-aéroport est envisagé soit derrière les bureaux Colonel Bourg, soit par la chaussée de Louvain. Voir aussi page 86.

Par ailleurs, si l'on tient compte du réseau routier d'Evere, on remarque que tous les axes nord-sud d'une certaine importance et continuité sont desservis, à la seule exception de la rue du Tilleul (mais qui dispose de 4 arrêts de lignes est-ouest). Il en va de même pour les axes est-ouest, qui sont tous desservis, sans exception.

Ceci constitue une évolution positive depuis 10 ans, cf. illustration ci-contre du réseau de 1996, qui est due principalement à la mise en service des bus 12/21, et aux autres réorganisations de lignes (66 et 80 par exemple).



#### 3.3.1.4 Le réseau STIB

La STIB a présenté son futur réseau pour l'horizon 2008. Il a été adopté par le gouvernement de la RBC en le 14 juillet 2005.

Ce changement important justifie l'intégration au sein de la phase 3 propositions d'un complément de diagnostic.

Les observations et propositions pour Evere sont reprises ci-après pour chaque ligne de tram ou bus.

La description des lignes est accompagnée de deux illustrations :

- ▶ À gauche, la desserte d'Evere selon le plan bus 2008
- ▶ À droite, la desserte de la région, dans sa version actuelle (source STIB).

Dans le cadre du PCM, il sera tenu compte uniquement de plan à l'horizon 2008, la desserte actuelle 2005 servant le cas échéant de point de comparaison en référence à des améliorations souhaitées.

Les modifications pour le réseau 2008 portant sur la commune d'Evere et leurs avantages/inconvénients majeurs sont présentées à l'annexe 7.2.

**Parmi les modifications récentes, il faut particulièrement souligner l'intérêt des lignes 12 et 11/21, qui offrent de bonnes liaisons vers Schuman et vers l'aéroport.**

Dans l'ensemble, le cumul des divers changements offre un réseau dont on peut espérer qu'il soit plus performant.

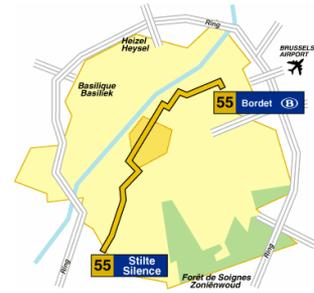
**Quelques évolutions ou situations semblent moins heureuses pour Evere et demandent des adaptations :**

- ▶ **Le handicap de vitesse commerciale du 55, et le manque de régularité qui en découle**
- ▶ **La rupture de charge imposée à Rogier pour le 55 sur l'axe nord-sud en journée**
- ▶ **Le nouveau tracé du bus 45, qui abandonne le nord d'Evere et le quartier Saint-Vincent, imposant une rupture de charge.**
- ▶ **L'absence de desserte de l'extrémité de la rue Colonel Bourg**

TRAM 55

La ligne 55 dessert le Nord de la commune d'Evere. Cette seule ligne de tram à Evere permet de rejoindre Schaerbeek, la gare du Nord, le Pentagone, la gare du Midi, Forest et Uccle.

A partir de Bordet, la ligne 55 emprunte le Houtweg pour ensuite se raccorder à l'avenue Léopold III au niveau du carrefour Bordet/Léopold III.



Le site de l'OTAN pourrait également être desservi à moyen terme via une extension de la ligne le long de l'avenue Léopold III (N22/A201)<sup>20</sup>. Si l'augmentation de la fréquence et de la capacité des navettes (affectation des futurs trams 3000) se confirme, ce projet pourrait être bénéfique pour la commune d'Evere.

La desserte sera assurée par les nouveaux trams 3000 de grande capacité. Le plan 2008 prévoit une fréquence de passage toutes les 10 minutes, dont un tram sur deux serait prolongé à travers le Pentagone vers la place Churchill par la ligne 3.

L'inconvénient majeur de cette ligne est l'absence de site propre sur une grande partie du tracé. Les trams sont donc ralentis par la circulation, surtout aux points noirs que constituent par exemple la place Liedts et la rue Gallait, ce qui entraîne des problèmes de respect des horaires. Le PRD signale le 55 à Schaerbeek et Evere comme ligne de tram à améliorer.

La STIB propose, dans sa vision d'avenir pour 2020, de mettre en œuvre différents dispositifs visant à améliorer la vitesse commerciale de cette ligne de tram :

- ▶ Aménager une variante de surface via des aménagements précis<sup>21</sup>. L'idée de la STIB serait de réaménager la rue Gallait en fonction d'une circulation locale (plus de trafic de transit), avec une priorité donnée aux TC, aux piétons, à la circulation locale et aux livraisons.
- ▶ Aménager une variante souterraine (ligne 55 telle quelle ou rupture de charge et connexion avec préméto) entre la gare du Nord et la Cage aux Ours.

Vu le coût important estimé pour la seconde option (130 millions d'euros contre 3 millions pour les aménagements de surface) et les délais très importants pour une éventuelle réalisation, il nous semble que la STIB devra d'abord veiller à réaliser en priorité des aménagements de surface afin de rendre cette ligne plus performante en matière de temps de parcours mais aussi de régularité.

Le niveau de fréquence est compétitif avec une moyenne de 10 trams/ heure de pointe et de 6 trams/heure creuse. Les capacités offertes devront s'adapter aux futures demandes de transports croissantes.

Dans le projet de redéploiement du réseau pour l'horizon 2008, la STIB et la RBC ont décidé de supprimer le tronçon entre Rogier et Silence, et d'autre part de prolonger la ligne au-delà du terminus Bordet, jusqu'à l'OTAN.

La première de ces modifications se justifie par des exigences de régularité sur l'axe préméto Nord-Sud, les retards engendrés par cette ligne 55 se répercutant sur l'ensemble de l'exploitation de l'axe.

**La commune d'Evere regrette cette modification vu la rupture de charge que les usagers devront subir en journée. Afin de minimiser les pertes de temps liées aux temps de transferts, la commune d'Evere demande à la STIB de veiller à maximaliser les possibilités de correspondance quai à quai au Centre Communication Nord et à Rogier. Elle devrait aussi :**

- ▶ **Améliorer la vitesse commerciale et la durée du voyage, notamment par la résolution du problème de la rue Gallait, mais aussi par d'autres mesures telles que la télécommande des feux (rue du Tilleul par exemple), le placement d'aires de livraison hors voies dans les aires commerciales, etc.**
- ▶ **Si cette amélioration permet de retrouver une régularité suffisante, de réinsérer à terme la ligne 55 à côté de la navette Nord-Midi afin de desservir à nouveau le Pentagone sans rupture de charge**
- ▶ **Compenser la rupture de charge à Rogier par une augmentation des fréquences.**

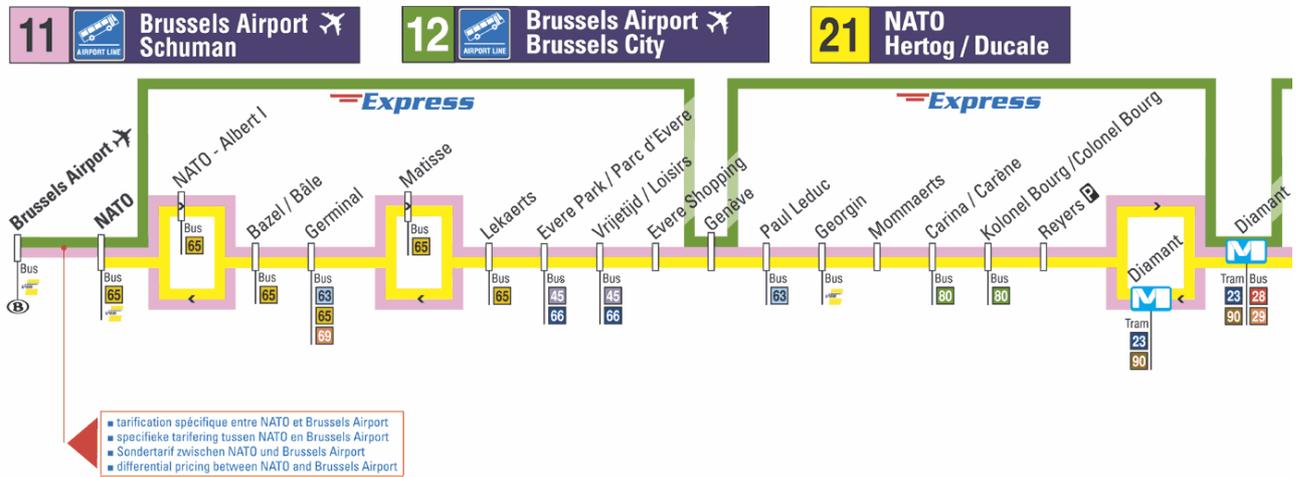
<sup>20</sup> A plus long terme, la STIB envisagerait de prolonger cette ligne jusqu'à la limite régionale et peut être un jour jusqu'à l'aéroport de Bruxelles-National

<sup>21</sup> La ligne 55 fait déjà partie de la liste des "sites protégés à créer" du contrat de gestion 2001-2005 de la STIB.

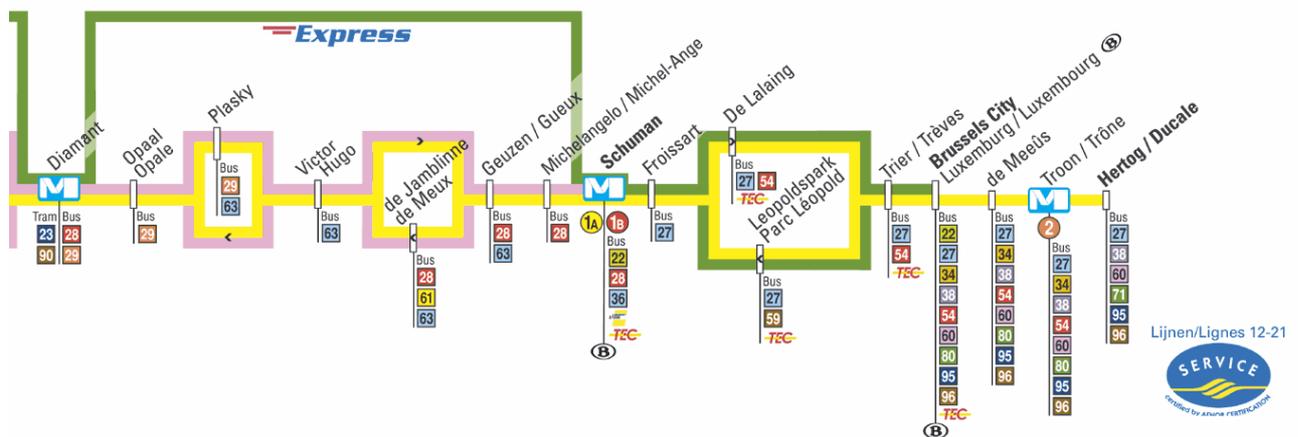
Bus 11

La STIB fusionne les bus 12 et 21 le week-end à partir du 5 septembre 2005, sous la dénomination « 11 ». Ceci permet d'avoir un nombre d'arrêts intermédiaires plus important en direction de l'aéroport.

La Commune d'Evere accueille favorablement cette mesure permettant d'améliorer la desserte de son territoire et l'accessibilité TC de l'aéroport. Voir aussi ci-après les éléments pour les bus 12 et 21.



09/2005



BUS 12 : BUS EXPRESS VERS L'AÉROPORT



L'installation d'un arrêt à hauteur de l'hôtel Marriot avenue des Olympiades est souhaitée afin de pouvoir assurer une connexion directe avec l'aéroport.

Ce point est situé en plein centre du territoire d'Evere, ce qui offre des opportunités d'embarquement pour d'autres voyageurs que les usagers de l'hôtel. Cet arrêt s'ajouterait ainsi à l'arrêt Genève, seul arrêt à Evere actuellement.

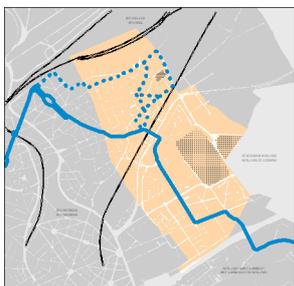
Voir aussi bus 11.

Bus 21

Cette ligne s'est relativement récemment ajoutée au réseau en réponse à une demande entre le quartier européen et les zones de bureaux à Evere.

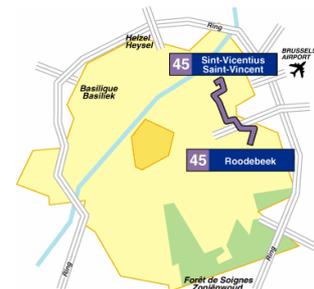
Elle dessert les zones d'activité Evere 2 (sud chaussée Louvain), rue de Genève, axe Léopold III – Bordet, tout en assurant le lien avec le quartier européen.

Voir aussi bus 11.

Bus 45

Le bus 45 constitue pour Evere une épine dorsale qui assure la desserte Nord-Sud de l'ensemble du territoire, en offrant un accès aisé au centre commerciaux Cora et Woluwe Shopping Center et au métro à Roodebeek.

**La Commune d'Evere demande avec insistance l'extension de cette ligne de Saint-Vincent à la gare de Schaerbeek.**



Le plan bus de la STIB prévoit la prolongation vers la gare de Schaerbeek au départ de la Maison Communale, via Helmet avec le terminus à la place Colignon.

Ceci aurait pour conséquence la suppression du tronçon entre la Maison Communale d'Evere et la place St-Vincent. De ce fait, les usagers de ce quartier perdraient la seule desserte directe qu'ils avaient avec le haut Evere et les centres commerciaux de Woluwe.

#### La Commune d'Evere confirme diverses demandes d'amélioration :

- ▶ **Maintien du tracé actuel du 45 à partir de la Maison Communale d'Evere vers Saint-Vincent, garantissant la liaison entre le Nord et le Sud de la commune, ainsi qu'avec le métro (Saint-Vincent – Paduwa – Roodebeek).**
- ▶ Eventuellement variante de parcours suivant le tracé du 54 entre la chaussée de Haecht et St-Vincent
- ▶ **Desserte du quartier Picardie sans passer par la partie étroite de la rue de Picardie** (éventuellement avec terminus rue Frans Verdonck)
- ▶ **Prolongation éventuelle jusqu'à la gare de Schaerbeek** sans passer par la partie étroite de la rue de Picardie
- ▶ **Prolongation de la ligne au delà de Roodebeek**, jusqu'aux Cliniques Universitaires Saint-Luc.

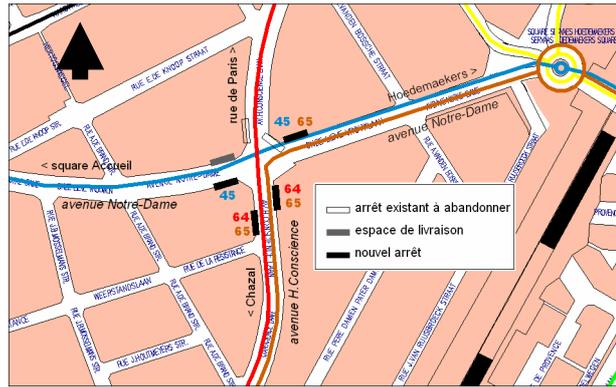
Outre ces améliorations qui constituent pour Evere une priorité, d'autres modifications sont souhaitées :

- ▶ Augmentation de l'offre et de la fréquence en soirée et le dimanche.<sup>22</sup>
- ▶ A plus long terme, modification de l'itinéraire dans la partie Sud d'Evere à partir de la Place Paduwa via l'avenue Grosjean et la rue Colonel Bourg. Cette alternative permettrait de desservir le parc d'activités économiques et le quartier Colonel Bourg. Plusieurs scénarios sont possibles avec le bus 45 ou 80 (voir ci-après page 86).

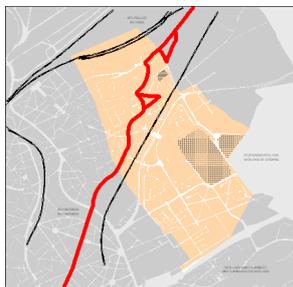
<sup>22</sup> La ligne 45 circulera en soirée à une fréquence de 20 minutes, mais l'amplitude horaire est encore insuffisante aujourd'hui

Suite au nouveau tracé du bus 45 par l'avenue Notre-Dame, l'implantation des arrêts à cet endroit est à revoir. Dans le cadre des aménagements prévus de mise en œuvre de la zone 30 à cet endroit, la disposition des arrêts s'effectuerait comme suit :

- ▶ Arrêts 64 (ex-54) et 65 regroupés avenue Conscience, côté Sud, pour faciliter les correspondances ; dans le sens vers Schaerbeek, il est en recul, permettant une zone tampon pour 4 à 5 véhicules en attente derrière le bus à l'arrêt (en chaussée).
- ▶ Arrêt 45 avenue Notre-Dame, juste avant le rond-point : dans le sens vers Hoedemaekers et Paduwa, c'est le plus proche des arrêts du 64/65 ; dans le sens vers le square de l'Accueil et Schaerbeek, il y a des besoins de livraison au-delà du rond-point. La localisation des arrêts du 45 avant le rond-point limite également les risques de saturation du rond-point lorsque la sortie Sud vers Schaerbeek est occupée par un bus 64/65 à l'arrêt.



#### BUS 54 (FUTUR 64)



Evere soutient les initiatives prises en vue d'améliorer la régularité (cf. exigence du PRD, parcours de bus à améliorer) :

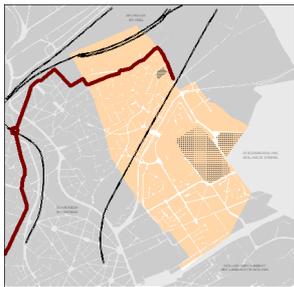
- ▶ Amélioration des possibilités de passage à Haren (Haren centre, dédoublement rue de Verdun)
- ▶ Itinéraire scindé en deux (limité à la Porte de Namur). La rupture de charge à la Porte de Namur affecte peu d'usagers liés à Evere.



Dans le cadre de l'aménagement de l'ICR 12, le parcours du 54 (64) a fait l'objet d'améliorations (arrêts en saillie, bande bus à Schaerbeek vers l'avenue Chazal, etc.).

Le croisement difficile à la rue de Paris a été résolu par un parcours à sens unique via la rue de la Plaine d'Aviation.

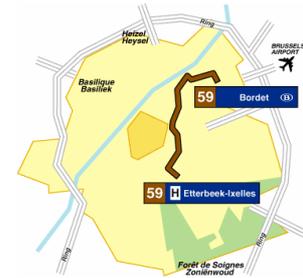
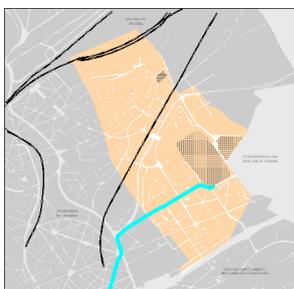
Dans le cadre de la mise en œuvre de la zone 30 « Notre-Dame », une réorganisation des arrêts est prévue pour améliorer les correspondances et faciliter la réinsertion du bus dans la circulation après l'embarquement (arrêt en chaussée avec avancée de trottoir).

Bus 59

La STIB a répondu à la demande de la Commune relative au bus 45 en offrant avec le 59 un passage par la rue de Picardie au lieu de Stroobants.

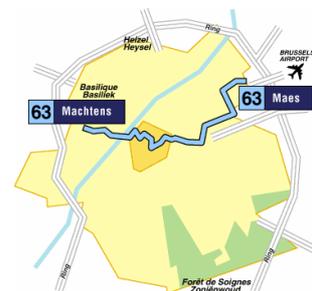
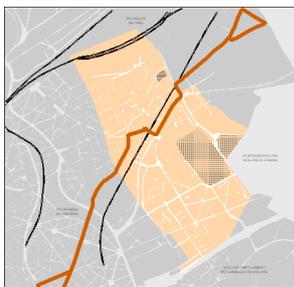
La demande porte sur une meilleure accessibilité du quartier en transports en commun, notamment pour les PMR, qui pourraient ainsi éviter de devoir remonter le Gastendelle à pied.

Les habitants de la rue de Picardie s'opposent au passage du bus, et cette solution n'est pas retenue. Une autre solution de desserte est à rechercher.

Bus 63

Cette ligne est renforcée par la mise en service de bus articulés, elle devient une ligne « forte ». Ceci répond à l'exigence du PRD, où le 63 est indiqué comme ligne de bus à améliorer.

En déplaçant le terminus de Maes au Cimetière de Bruxelles, les attentes au carrefour Bordet et à Haren sont évitées, ce qui offre une meilleure garantie de régularité.

Bus 65

Cette ligne reprend le rôle du bus 63 entre Bordet et Maes.

Elle bénéficie d'une liaison plus directe avec le centre, par l'avenue Chazal plutôt que par l'avenue Rogier.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la zone 30 « Notre-Dame », l'arrêt Notre-dame serait déplacé et regroupé avec celui du 54 (64) (voir description pour le bus 45), pour améliorer les correspondances et faciliter la réinsertion du bus dans la circulation après l'embarquement (arrêt en chaussée avec avancée de trottoir).

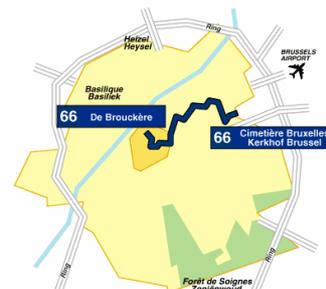
Dans le cadre de l'aménagement de l'ICR 12, le parcours du 65 et 54 (64) a fait l'objet d'améliorations (arrêts en saillie, bande bus à Schaerbeek vers l'avenue Chazal, etc.), et son passage par l'avenue Dailly vise également à échapper à la congestion de la rue du Méridien.



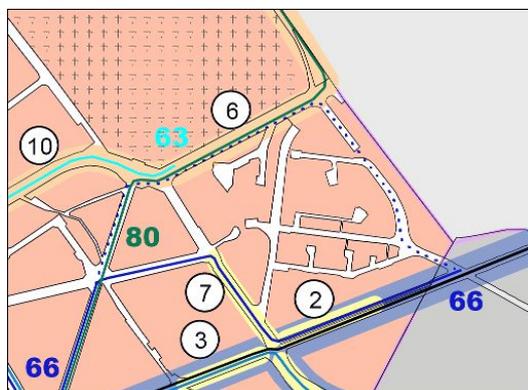
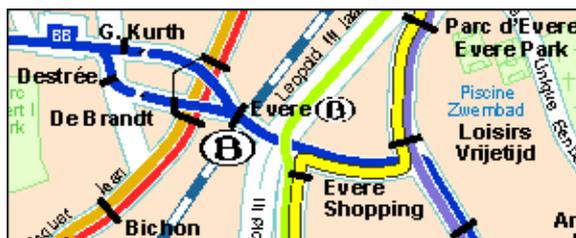
Bus 66

Ce bus complète la desserte du haut Evere assurée par le 63 par un parcours depuis la limite régionale (terminus Péage) par chaussée de Louvain<sup>23</sup>, le quartier Paduwa, Anciens Combattants, Loisirs, halte SNCB Evere, Kurth/De Brandt.

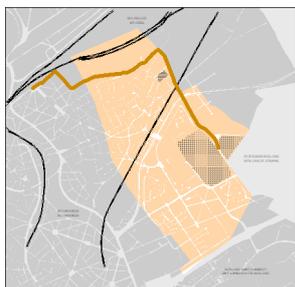
Le bus 66 est pénalisé par la congestion automobile sur ces voiries interquartiers.



L'arrêt De Brandt pourrait être déplacé vers le pont SNCB en vue d'échapper à un stationnement illicite très fréquent à l'arrêt actuel, et pour assurer une meilleure correspondance avec l'arrêt Evere<sup>24</sup> de la ligne SNCB 26. Ceci pénaliserait un peu les correspondances avec les bus 54 (64) et 65.



Il est suggéré à la STIB de faire passer le bus 66 à travers le quartier « Ieder Zijn Huis », par l'avenue du Gibet, qui resterait fermée aux voitures. Ceci permet d'éviter de passer par le carrefour Communautés # Cicéron # Chaussée de Louvain, et d'y éviter les encombrements (ainsi que les mesures de bandes bus à envisager pour contrer la congestion), et permettrait la desserte du Home.

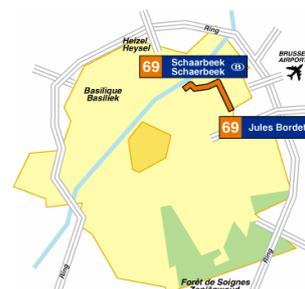
Bus 69

Il s'agit d'un service de navette de la gare de Schaerbeek vers l'avenue Bordet, qui est exploité uniquement en semaine et à haute fréquence aux heures de pointe. Il fonctionne en relation avec les quartiers généraux militaires.

Une modification du parcours (allongement vers le Cimetière de Bruxelles en vue de créer des correspondances) n'a que peu d'objet vu la clientèle spécifique, et impliquerait l'injection de véhicules et chauffeurs

supplémentaires. Le bus 80 reprend d'éventuels besoins de liaison entre Bordet et le haut Evere.

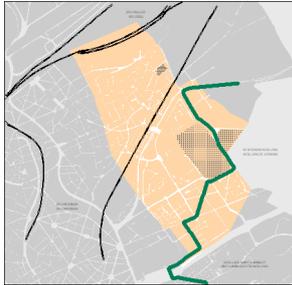
Des demandes ont été émises pour la prolongation du 69 vers le sud de la commune en direction de Woluwe-Saint-Lambert et de l'hôpital Saint-Luc. L'horaire très spécifique du 69 exclusivement en renfort aux heures de pointe fait que d'autres bus (dont le 45 avec passage par Saint-Vincent) seraient plus aptes à répondre à ces requêtes.



<sup>23</sup> Le bus devrait circuler sur la latérale de la chaussée de Louvain or celle-ci est en SUL donc situation à adapter !

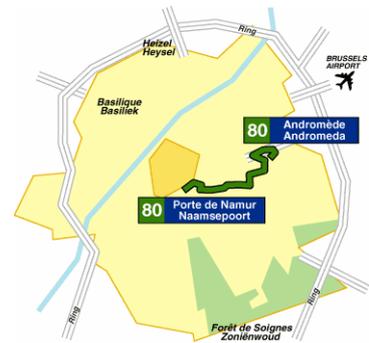
<sup>24</sup> La localisation du bus 66 sera dépendante de la localisation de l'arrêt RER. Si celui-ci devait être déplacé, le bus 66 suivrait.

### Bus 80



Actuellement, le 80 ne dessert Evere que par son passage au rond-point Colonel Bourg # Léon Grosjean. Son terminus sera déplacé d'Andromède (WSL) au Bourget, reprenant de fait les services délaissés par le 63 et le 65.

Une variante de desserte du quartier Colonel Bourg concernant le 45 et 80 est esquissée, voir ci-dessous.



OPTIONS DE RÉORGANISATION DU RÉSEAU CONCERNANT LE QUARTIER PADUWA / COL. BOURG

	<p><b>a</b> <u>Maintien situation prévue 2008</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Desserte au plus rapide pour 45 et 80</li> <li>- Faible desserte actuelle de l'extrémité de la rue Colonel Bourg</li> </ul> <p><b>Situation non optimale, mais compensée par des navettes bus privées des entreprises sises rue Col. Bourg</b></p>
	<p><b>b</b> <u>45 par Grosjean – Col.Bourg – De Lombaerde</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Desserte complète du quartier</li> <li>- Pertes de temps pour le 45</li> <li>- Risque de trafic parasite Bourg ↔ De Lombaerde, peut être réduit par fosse bus ou barrière télécommandée</li> <li>- Entrée du 45 vers De Lombaerde difficile</li> <li>- Rue De Lombaerde peu adaptée bus</li> </ul> <p><b>Alternative non recommandée, trop d'inconvénients</b></p>
	<p><b>c</b> <u>45 par Grosjean – Col.Bourg – nouv. voirie</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ 45 ne doit plus franchir le croisement Communautés, gain de temps escompté</li> <li>- Section est chaussée de Louvain abandonnée</li> <li>- Trajet plus long</li> <li>- Risque de trafic parasite par Col.Bourg, (ou nouvelle voirie auto à autoriser explicitement), peut être réduit par fosse bus ou barrière télécommandée</li> </ul> <p><b>Alternative envisageable à moyen ou long terme, mais pas de gain significatif pour le 45</b></p>
	<p><b>d</b> <u>80 par Col.Bourg – De Lombaerde</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Bonne desserte du quartier</li> <li>- Section ouest chée Louvain abandonnée</li> <li>- Difficultés d'insertion du 80 sur la chée de Louvain</li> <li>- Risque de trafic parasite par Col.Bourg, peut être réduit par fosse bus</li> <li>- Rue De Lombaerde peu adaptée bus</li> </ul> <p><b>Alternative envisageable, mais gros inconvénients pour la rue De Lombaerde</b></p>

En raison des gains mitigés apportés par les alternatives de desserte bus, et de la distance de marche tout de même raisonnable vers l'arrêt le plus proche (500m au maximum), aucune des alternatives n'est préconisée en lieu et place de la desserte bus 2008 envisagée par la STIB, hormis l'alternative C à moyen ou long terme.

### 3.3.1.5 Modifications du réseau De Lijn

Les bus régionaux "De Lijn" devraient envisager, en collaboration avec la région bruxelloise, de transformer leur offre depuis l'entrée de la Région en **service de bus "rapides"** vers le centre, avec la mise en place de mesures de priorisation.

#### OPTION 1 : RECHERCHE D'ITINÉRAIRES PLUS RAPIDES

Pour la mise en place de services RER entre Louvain / Haecht et Bruxelles, une option consisterait à reporter de tels services "Rapidobus" de la chaussée de Haecht à l'avenue Léopold III et de la chaussée de Louvain sur l'autoroute E40, permettant de meilleures vitesses commerciales sans empiéter sur les besoins locaux en matière d'espaces publics. Toutefois, un tel service "Rapidobus" n'aurait aucun intérêt pour les habitants d'Evere, à moins de prévoir de nouveaux arrêts, ce qui ne serait possible avec certaines réserves qu'à l'avenue Léopold III et non sur l'autoroute E40.

En outre il faudrait prendre en compte l'impact du changement de parcours sur la suite du trajet vers le centre, ceux-ci peuvent impliquer de la congestion également et réduire globalement la qualité de service. Un tel changement conduirait à s'aliéner une clientèle bruxelloise existante (quoique sans doute encore trop peu nombreuse) dans l'espoir de susciter une nouvelle demande par des services plus performants (à vérifier dans les faits).

#### OPTION 2 : AMÉLIORATION DE LA VITESSE COMMERCIALE SUR LES AXES DESSERVIS

Nous observons que cette stratégie est déjà suivie actuellement, notamment à la chaussée de Haecht, dont les travaux se terminent en septembre 2005.

Les mesures appliquées chaussée de Haecht peuvent être résumées comme suit :

- ▶ Réduction du profil à 2 x 3m entre filets d'eau ;
- ▶ Voirie rendue prioritaire ;
- ▶ Aménagement de trois bandes (tourne-à-gauche, tout-droit et tourne-à-droite, tourne-à-droite) à la sortie vers le Houtweg, **arrêt de bus en amont (le bus ne sera donc plus dépassé par des véhicules l'empêchant ensuite d'avancer vers les feux)**
- ▶ Plateaux sur les accès aux voiries transversales, rayons de courbure des accès réduits à +/- 6 m ;
- ▶ Plateau sur chaussée de Haecht face à la rue Van Perck ;
- ▶ Arrêts en chaussée avec avancées de trottoirs ;
- ▶ Aires de stationnement en pavés porphyre hors voirie, avec bacs à arbres tous les 25 à 30 m pour réduire la largeur visuelle ;
- ▶ Placement de bornes et barrières de protection ;
- ▶ Sas vélo (zones avancées) aux feux ;
- ▶ Bande d'attente pour traversée vélo en deux temps entre rue Bauwens et rue Van Leeuw.

Un potentiel d'amélioration des vitesses commerciales existe également à la chaussée de Louvain.

#### CONCLUSION

**Les investissements réalisés actuellement à la chaussée de Haecht conduisent plutôt à ne pas s'engager dans l'option 1 de réorganisation sur d'autres itinéraires, mais à retenir et développer encore l'option 2 « VICOM ».**

### 3.3.1.6 Autres actions

Un grand effort est également à réaliser dans le domaine de l'**information** et du **cadencement**, dans la mesure où ces services sont peu intégrés avec les services urbains et ne servent pas aujourd'hui de réel complément à l'offre STIB. Pour les habitants situés à proximité des chaussées de Louvain et de Haecht, ces services offrent cependant un très bon accès au centre de l'agglomération.

### 3.3.1.7 Adaptation de l'exploitation SNCB (ligne 26)

L'accroissement des services (fonctionnement de la ligne le soir et le week-end) devrait avoir lieu lors d'une prochaine mise à jour majeure des horaires. Celle-ci est planifiée lors de l'ouverture à l'exploitation des 4 voies entre Leuven et Schaerbeek, pour lesquelles les travaux sont en phase d'achèvement.

En attendant la mise en service du RER, il semble souhaitable d'offrir un **service cadencé** (un train toutes les 20 minutes) sur cette ligne, pour une meilleure lisibilité de l'offre pour les usagers (occasionnels en particulier). L'asymétrie d'aujourd'hui résulte d'une exploitation où deux services sur trois se rendent à Etterbeek, le troisième continuant en direct entre Delta et Boondael.

La halte Bordet, inaugurée en 2005, est maintenant susceptible d'accueillir le RER, ses quais ayant été allongés (250 mètres). Le matériel RER devra être adapté vu la proximité des arrêts (environ 1000 m entre Josaphat et Evere et également entre Evere et Bordet) : bonne capacité d'accélération/freinage si on veut que les vitesses commerciales soient satisfaisantes.



La **création d'accès supplémentaires aux quais** tant à Evere qu'à Bordet accroît l'aire d'influence de ces haltes. Les travaux sont nécessaires également à la halte d'Evere.

Notons également que l'**intégration tarifaire** RER – STIB pour les voyageurs a pu être réalisée à travers la carte de voyages [Jump], autorisée moyennant oblitération sur tous les services SNCB à l'intérieur de la région Bruxelles-Capitale.

Par contre, le **transport de vélos accompagnés** reste régi par des règles très diverses selon que l'on circule sur le réseau STIB ou SNCB. Il serait à recommander d'autoriser les mêmes règles tarifaires STIB sur les services SNCB internes à la Région, et par extension, sur l'ensemble du RER. En effet, pour le transport de vélos à courte distance, les tarifs SNCB sont prohibitifs, car basés sur une circulation sur l'ensemble du réseau national.

### 3.3.2 Vitesse commerciale et aménagements

#### 3.3.2.1 Principes

L'amélioration générale des transports en commun passe notamment par l'amélioration de leurs vitesses commerciales (VICOM). Pour ce faire, différents aménagements précis peuvent être réalisés :

- ▶ **arrêts de bus en saillie** : l'avancée de trottoir facilite l'attente et l'embarquement, l'arrêt de bus n'est plus encombré par le stationnement illicite, le bus peut repartir immédiatement sans avoir à se réinsérer dans la circulation
- ▶ **couloirs bus/tram protégés** : il s'agit de sites propres, qui permettent aux transports en commun de remonter les files lors de congestion<sup>25</sup>. La Commune d'Evere demande que les bandes bus soient aussi **systematiquement autorisées aux cyclistes** (sauf contre-indication à justifier). En effet, la position du cycliste dans la bande bus est de loin plus sûre que la position « en sandwich » entre la circulation motorisée et les bus circulant dans leur bande. La signalisation adéquate devra être placée partout en ce sens.
- ▶ **sas bus à l'approche des feux** : comme ci-dessus, mais ils se limitent à la zone d'approche des feux
- ▶ **carrefours à feux régulés avec priorité bus** : les bus ont la faculté d'influencer les phases de vert (prolongation ou anticipation d'une phase), avec ou sans télédétection des bus. Cette mesure est recommandée de manière générale pour tous les carrefours à feux à Evere, selon les besoins identifiés.

#### 3.3.2.2 Demandes du PRD et autres interventions évoquées

Le PRD propose pour Evere et environs immédiats de réaliser des améliorations comme suit (cf carte 3.3.2) :

- ▶ Sites protégés (à créer) – (1) dans le tableau ci-dessous
  - Avenue Léopold III, de la limite régionale au Carrefour Bordet
  - Chaussée de Louvain
  - Avenue des Communautés
  - Rue de Genève (entre Mommaerts et Dunant)
  - Avenue Courtens (prolongement de l'avenue Dunant à Schaerbeek)
  - Chaussée de Haecht (entrée depuis Haren vers Evere)
  - Avenues Chazal et Gilisquet (prolongement de l'avenue Conscience à Schaerbeek)
- ▶ Tronçon de ligne bus/tram à améliorer – (2) dans le tableau ci-dessous
  - Avenue Bordet
  - Rue de Zaventem (le long du Cimetière de BXL)
  - Chaussée de Haecht (entrée depuis Haren vers Evere)
  - Avenue Dunant
  - Avenue Courtens (prolongement de l'avenue Dunant à Schaerbeek)
  - Avenue Conscience
  - Avenues Chazal et Gilisquet (prolongement de l'avenue Conscience à Schaerbeek)
  - Rue Vandenhoven
  - Rue de Verdun (prolongement de la rue Vandenhoven à Haren)
  - Rues Stuckens – Van Hamme – De Koster (tram 55)
  - Chée de Helmet, rue Waelhem, rue Van Oost, Rue Gallait (tram 55 à Schaerbeek)

<sup>25</sup> La ville de Paris expérimente actuellement des couloirs bus dans certains quartiers, sur lesquels le stationnement des riverains est autorisé à certaines conditions dans des plages horaires, lorsque aucune congestion n'est à craindre. Cette idée, à traduire dans la législation belge, présente un intérêt évident à la chaussée de Louvain notamment. La STIB observe que les bandes bus sont généralement plus étroites à Bruxelles.

Outre ces demandes de la Région, un site propre est évoqué à la rue Stroobants devant le site Belgacom, et à l'avenue Cicéron en direction du carrefour Communautés # Louvain.

### 3.3.2.3 Réalisations et propositions VICOM

N° cf. carte 3.3.2.3	1 : PRD site protégé 2 : PRD ligne à améliorer.  Lieu	1	2	Hierarchie IRIS	Lignes concernées (réseau 2008)	Mesures envisagées ou réalisées, (mentionnées pour mémoire par rapport aux demandes du PRD)	Observations & propositions de suivi
1	Avenue Léopold III, de la limite régionale au Carrefour Bordet	x		M	Tram 55, bus 12 21 65 69 80	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Site propre tram 55 prolongé</li> <li>▶ Couloir bus rue de la Fusée (vers Bxl)</li> <li>▶ Amélioration du carrefour</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Prendre en compte les aménagements de l'avenue et du carrefour, cf. 3.1.10.1 et 3.1.10.4.</li> </ul>
2	Chaussée de Louvain	x		P	66 - De Lijn	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Couloir bus de la limite régionale vers le carrefour Communautés - Cicéron</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ passage par la voirie latérale (et sens de circulation inversé) refusé</li> </ul>
3	Chaussée de Louvain	x		P	45 - De Lijn	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Couloir pour bus De Lijn et RER sous forme de sas TC de +/- 40m à l'approche des feux, cf. annexe 7.4.1.2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Capacité de stationnement supplémentaire sur site « de lijn » à valoriser</li> </ul>
4	Avenue des Communautés	x		P	45	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Prolongation du couloir bus central prévu depuis Woluwe jusqu'à la chaussée de Louvain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ À intégrer avec l'aménagement du carrefour cf. 3.1.10.11</li> </ul>
5	Avenue Bordet		x	P	69 80	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Interventions à définir par STIB et RBC</li> </ul>	
6	Rue de Zaventem (le long du Cimetière de BXL)		x	P	63 80	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Interventions à définir par STIB et RBC</li> </ul>	
7	Avenue Cicéron			P	66	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Couloir bus remontant Cicéron vers l'arrêt Péage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Les délais d'attente pour le tourne-à-gauche vers Louvain ne justifient pas encore ce couloir</li> </ul>
8	Chaussée de Haecht (entrée depuis Haren vers Evere)	x	x	P I	65 - De Lijn	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <i>Couloir bus ch. de Haecht à Haren (sens rentrant vers Bruxelles)</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ réalisé</li> </ul>
9	Rue de Genève (entre Mommaerts et Dunant)	x		I	12 21	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <i>Couloir bus donnant accès à la chaussée de Louvain</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Réalisé nord → sud</li> <li>▶ Sud → nord en construction</li> </ul>
10	Avenue Dunant		x	I	63	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Arrêts en chaussée avec trottoirs en saillie</li> </ul>	
11	Avenue Courtens (prolongement de l'avenue Dunant à Schaerbeek)	x	x	I	63	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Interventions à définir par STIB, RBC et Schaerbeek</li> </ul>	
12	Avenue Conscience		x	I	64 65	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <i>Arrêts en chaussée avec trottoirs en saillie réalisés</i></li> </ul>	
13	Avenues Chazal et Gilisquet (prolongement de l'avenue Conscience à Schaerbeek)	x	x	I	64 65	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <i>couloirs bus réalisés à l'intersection avec le Boulevard Wahis</i></li> <li>▶ <i>Arrêts en chaussée avec trottoirs en saillie réalisés</i></li> </ul>	
14	Rue Vandenhoven		x	I	64		<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <i>l'aménagement de la zone 30 a pris en compte la nécessité de passage des bus</i></li> </ul>
15	Rue de Verdun (prolongement de la rue Vandenhoven à Haren)		x	I	64	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Interventions à définir par STIB, RBC et Bruxelles-Ville</li> <li>▶ Dédoublage rue de Verdun</li> </ul>	

N° cf. carte 3.3.2.3	1 : PRD site protégé 2 : PRD ligne à améliorer.  Lieu	1	2	Hiérarchie IRIS	Lignes concernées (réseau 2008)	Mesures envisagées ou réalisées, (mentionnées pour mémoire par rapport aux demandes du PRD)	Observations & propositions de suivi
16	Rues Stuckens – Van Hamme – De Koster		x	C	Tram 55	▶ Arrêts en chaussée avec trottoirs en saillie réalisés	
17	Chée de Helmet, rue Waelhem, rue Van Oost, Rue Gallait (à Schaerbeek)		x	I	Tram 55	▶ Site protégé ▶ passage souterrain possible à long terme	▶ STIB + RBC + Schaerbeek
18	Rue Stroobants (à hauteur de Belgacom)			I	59 69	▶ Couloir bus entre # Picardie et Carli (vers Schaerbeek) ▶ Couloir bus 200 m avant place St-Vincent (vers Haren)	▶ Confirmer les problèmes à cet endroit avant intervention
Hiérarchie : M = métropolitaine, P = principale, I = interquartiers, C = collecteur de quartier							

Il ressort du tableau ci-dessus que l'essentiel des interventions restant à effectuer se situe sur voiries régionales et implique la participation de l'administration régionale et des exploitants de transport en commun.

### **3.3.3 Grands projets transports en commun concernant Evere**

Comme déjà mentionné en phase 1 "Diagnostic" de ce PCM, la commune d'Evere est confrontée à plusieurs grands projets régionaux, qui sont susceptibles d'influencer son développement et la mobilité sur son territoire.

En phase 2 "Scénarios", nous avons mentionné le fait que ces projets sont établis par des instances indépendantes de la commune. Son pouvoir décisionnel est moindre dans la structure même de ces projets mais elle peut cependant émettre des propositions dans une optique d'amélioration de la situation projetée.

Pour chaque projet, les avantages et inconvénients pour la commune sont établis ci-dessous avec à chaque fois, l'ajout de mesures visant à améliorer la situation sur le territoire communal.

De manière générale, ces grands projets de transports en commun sont les bienvenus, car Evere est plutôt dépendante d'un bon maillage permettant de rejoindre l'ensemble de l'agglomération Bruxelloise. Pour toute une série de destinations, ce maillage reste perfectible, et donne lieu aujourd'hui à des temps de parcours qui selon les destinations ne sont pas du tout concurrentiels avec la voiture.

### 3.3.3.1 Liaison rapide quartier Léopold – OTAN - aéroport

Pour rappel, l'objectif de cette liaison est de relier les différents pôles internationaux de Bruxelles (quartier Léopold – OTAN – Aéroport). Cette liaison serait constituée d'un transport en commun de surface rapide en site protégé, ce qui garantirait vitesse et régularité. Plusieurs tracés ont été envisagés :

1. La première variante emprunterait les tunnels de l'avenue Cortenbergh puis longerait l'autoroute E40 et l'avenue des Communautés (coût estimé : 23 millions d'euros)<sup>26</sup>
2. Le second tracé emprunterait toute la chaussée de Louvain (coût estimé : 4,6 millions d'euros).<sup>27</sup>

Au-delà de Cicéron, les deux variantes empruntent le même tracé, par l'avenue Bordet et le "futur ancien site" de l'OTAN (qui devrait être redéveloppé par la SDRB).

Chaque variante présente des avantages<sup>28</sup> et des inconvénients pour la commune d'Evere :

	<b>Avantages (pour Evere)</b>	<b>Inconvénients (pour Evere)</b>
<b>Tracé 1 (par E40)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Meilleure liaison en TC du quartier Colonel Bourg avec le quartier Léopold et le centre de Bruxelles.</li> <li>- Meilleure liaison en TC du quartier Colonel Bourg avec le nord de la commune et l'aéroport<sup>29</sup>.</li> <li>- Augmentation de l'attractivité des zones en développement (Colonel Bourg...)</li> <li>- Mise en place de correspondances intéressantes sur le réseau SNCB.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Peu bénéfique pour le Haut-Evere vu le passage sur la limite Sud de la commune, et non dans le centre urbain</li> <li>- Problème de l'emprise nécessaire au passage du site propre en fond de parcelles</li> </ul>
<b>Tracé 2 (par ch. de Louvain)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Meilleure liaison en TC du Haut-Evere avec le quartier Léopold et le centre de Bruxelles.</li> <li>- Meilleure liaison en TC du Haut-Evere avec l'aéroport de Bruxelles-National.</li> <li>- Augmentation de l'attractivité du noyau commercial Paduwa</li> <li>- Mise en place de correspondances intéressantes sur le réseau SNCB</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Moins avantageux pour le quartier colonel Bourg.</li> <li>- Difficulté d'intégrer un site propre, avec au moins quelques sections partagées avec la circulation automobile et suppression au moins partielle du stationnement sur la chaussée de Louvain : où le reporter ? (site « De Lijn » ?)</li> <li>- Difficultés de raccordement des voies à la place Meiser</li> </ul>

En conclusion, l'installation de cette ligne est un plus pour la commune d'Evere. Le tracé 2 présente des avantages sous réserve de pas trop diminuer le stationnement à la chaussée de Louvain (voir annexe 7.4).

La commune devra veiller à ce que la STIB installe des arrêts aux pôles stratégiques, à savoir le carrefour Léopold III / Houtweg / Bordet pour les deux tracés confondus, mais également au niveau du zoning Evere 2 dans le cas du premier tracé, ou à proximité de la place Paduwa pour le second tracé.

Néanmoins, aucune décision de mise en œuvre n'est prise à ce jour, il est donc malaisé dans le cadre de ce PCM de qualifier ce projet comme un futur élément structurant du réseau TC d'Evere.

<sup>26</sup> Source : analyse macro, page 39 – tracé E40 ph 3.

<sup>27</sup> Source STRATEC – tracé site propre dans la chaussée de Louvain

<sup>28</sup> En tenant compte de la mise en place de plusieurs arrêts sur le territoire communal

<sup>29</sup> A mettre en relation avec le projet de redéploiement de l'offre SNCB à l'aéroport (projet "Diabolo").

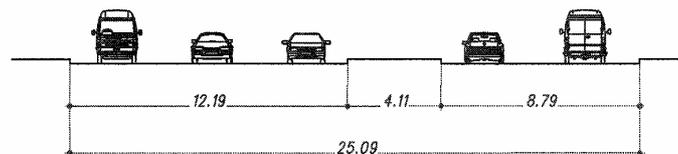
### 3.3.3.2 Création de voies pour tram avenue Léopold III

Ce projet envisagé récemment par la STIB, serait d'aménager des voies de tram à l'avenue Léopold III. Ces voies seraient utilisées par les trams pour leur permettre de rejoindre le dépôt de Haren. Aussi, ces voies pourraient accueillir une nouvelle liaison entre l'OTAN et la grande ceinture.

Avantages	Inconvénient
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans le cas de la construction d'un dépôt à Haren<sup>30</sup>, ces voies éviteront aux trams d'emprunter la ligne 55 pour rejoindre le dépôt, donc amélioration importante du confort pour les habitants du Bas-Evere.</li> <li>- Dans le cas de l'exploitation de ces voies par une nouvelle ligne, la commune disposerait d'une desserte supplémentaire bénéfique pour le centre d'Evere.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Possibilité de concurrence avec la ligne SNCB 26</li> <li>- idem avec le tram 55 (dans une moindre mesure)</li> </ul>

*Profil GG existant*

*Bestaand Profiel GG*



*Profil GG à construire*

*Aan te leggen Profiel GG*

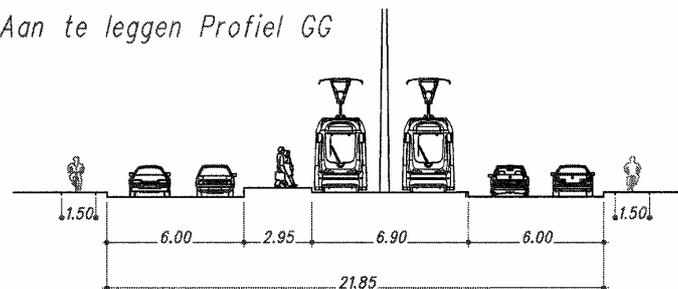
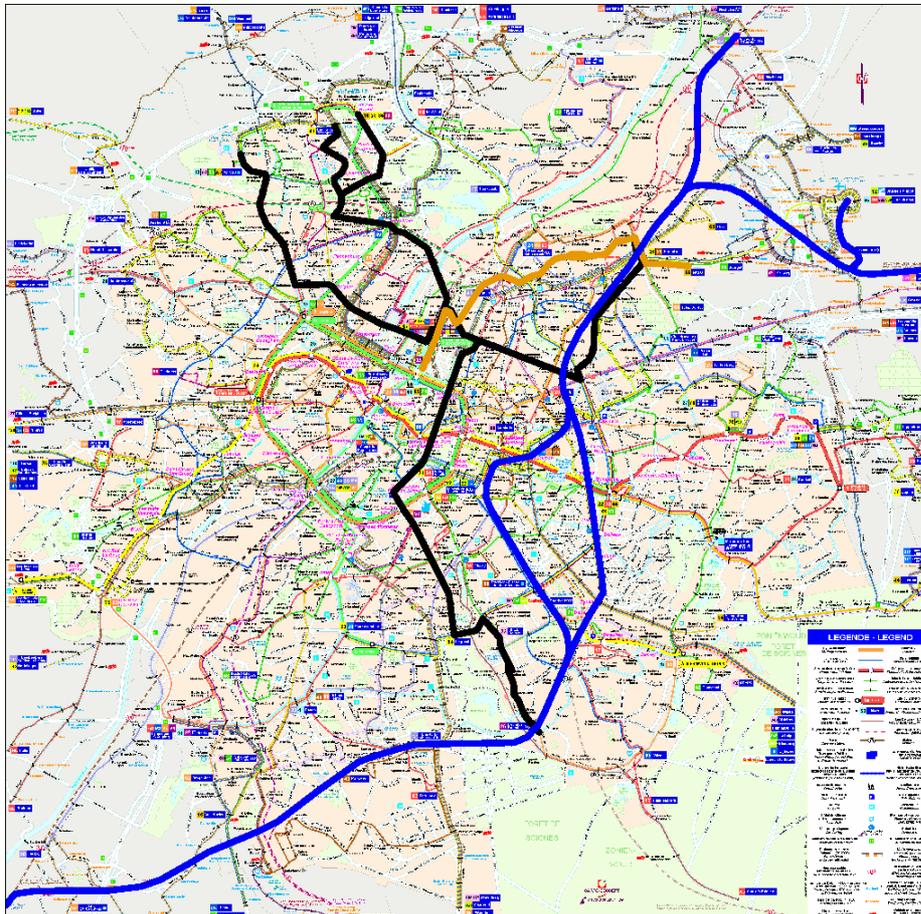


Figure 1 - exemple de reprofilage envisagé avenue Léopold III

<sup>30</sup> Le permis d'urbanisme pour la construction d'un dépôt tram sur le site de Haren spécifie que la STIB doit nécessairement prévoir un deuxième accès vers le réseau faute de quoi tous les trams seraient dirigés vers la ligne 55, ce qui ne serait pas supportable notamment par les riverains.

Les destinations d'une nouvelle ligne avenue Léopold III (traits noirs) n'ont pas été déterminées, a fortiori si aucune décision n'a déjà été prise quant à sa mise en œuvre. En vertu de l'inconvénient principal d'une concurrence avec le RER ligne 26 (trait bleu) à éviter, il est à recommander que la destination finale s'écarte de l'axe Meiser – Mérode – Delta et Meiser – Schumann – Etterbeek. Pour éviter la concurrence avec le 55 (trait orange), un passage par Liedts et gare du Nord serait moins approprié, sans a priori rejeter l'éventualité d'une tangente « nord de Bruxelles » à créer en direction de Tour & Taxis avec terminus sur l'un des axes tram existants ou à développer (Houba de Strooper / AZ-VUB / Heizel).



Une prolongation par la grande ceinture est donc à déconseiller, à moins qu'ils ne s'agisse de services « retour-dépôt » pour les lignes 23, 24, 25 (sous forme de 23 24 25).

Une piste à étudier serait un service par Meiser, avenue Rogier, Rue Royale et de la Régence (desserte pentagone ville haute), Louise, avec terminus à Legrand ou / Marie-José. Potentiellement cette exploitation pourrait s'effectuer sous le numéro 26 ou 99.

En conclusion, ce projet devrait être bénéfique pour la commune d'Evere. Dans le cas de l'exploitation commerciale de cette ligne, la STIB devra veiller à installer des arrêts aux pôles stratégiques, à savoir au niveau du carrefour Léopold III / avenue des Loisirs et Léopold III / Houtweg / Bordet.

Mais ce projet ne doit pas être pour la commune prioritaire, son intérêt ne pouvant en raison des incertitudes être déterminé, ainsi qu'à cause en raison de la proximité avec la ligne 26/le RER et l'éventuelle liaison rapide QL-OTAN (surtout si cette dernière passe par la chaussée de Louvain).

On ne peut passer sous silence le fait que les besoins de desserte technique du dépôt de Haren pourraient aussi bien être remplis par le parcours Bordet – Cicéron – Louvain de la liaison rapide QL-OTAN – aéroport décrite ci-dessus. Ceci permettrait de rationaliser les investissements en regroupant les deux infrastructures en un seul site.

Toutefois la STIB exprime une préférence forte pour le site de l'avenue Léopold III, qui semble lui offrir une liaison qui serait moins contrainte par de la congestion potentielle sur le parcours de la chaussée de Louvain en particulier.

Une synthèse régionale ou fédérale des argumentations n'est pas disponible et dépasserait de loin le cadre du présent PCM.

Voir également les considérations relatives à l'aménagement de l'avenue Léopold III au point 3.1.2.

### 3.3.3.3 Prolongation du métro Nord-Sud (Albert – Gare du Nord) vers Evere

Parmi les options de développement étudiées pour l'axe nord-sud du réseau de (pré)métro bruxellois figure l'éventualité d'une ligne (pré)métro souterraine allant d'Uccle à Evere. Celle-ci pourrait à terme être exploitée en métro lourd, mais aussi avec des trams de haute capacité.



Figure 2 - suggestion de tracé métro (à titre d'exemple)

L'orientation actuelle reprise dans le plan STIB 2008 qui vient d'être approuvé va vers une exploitation en trams de haute capacité entre la place Albert et la Gare du Nord, avec diverses ramifications sous la forme de trams de surface.

A long terme, l'option de développement d'une ligne souterraine garde un certain intérêt, car elle leverait notamment les difficultés de franchissement des voies SNCB à Bruxelles-Nord, la traversée de la Place Liedts et de la rue Gallait, le franchissement de la place Verboeckhoven,... Cette option affranchirait l'exploitation des contraintes de surface et garantirait une plus grande régularité et capacité, ainsi qu'un temps de parcours sensiblement réduit entre Evere et le Pentagone (de l'ordre de 7 minutes au lieu de 15 entre la Gare du Nord et la Place de la Paix).

Toutefois, la réalisation des travaux souterrains représente un coût énorme (10x le prix d'un tram en surface), et aurait sans doute un impact en surface (démolitions diverses, chantiers en partie à ciel ouvert). Cette option n'est pas envisagée pour les 10 à 15 prochaines années. Ensuite les travaux eux-mêmes seraient fort longs (probablement de deux à trois ans dans le meilleur des cas) et seraient fortement dépendants des contraintes de financement disponibles. L'utilité pour Evere resterait principalement limitée au bas Evere.

Sans exclure totalement cette piste à long terme (20-30 ans), il faut considérer que d'autres évolutions du réseau de transport en commun bruxellois permettent aujourd'hui d'améliorer significativement les possibilités de transport vers le centre de Bruxelles pour les Everois :

- ▶ Un cadencement à haute fréquence (de l'ordre de 10 minutes) de la ligne RER vers Mérode (et Delta) et Schuman (après la mise en service du tunnel Schuman Josaphat), avec correspondance sur la ligne 1 (et futures lignes 1 et 5) ;
- ▶ L'amélioration du parcours schaarbeekois de la ligne 55 ;
- ▶ Les options ci-dessus de ligne de tram Léopold III avec ses ramifications ultérieures vers le centre, et de ligne rapide vers le quartier Léopold.

Le gain de qualité et de rapidité qu'apporterait la prolongation du métro est ainsi contrebalancé par d'autres considérations, et ne fait pas l'objet d'une politique volontariste de la commune d'Evere à court et moyen terme. Voir également à ce sujet l'article de F.Dobruszkes et T. Duquenne, résumé à l'annexe 7.5

### 3.3.3.4 Projets de réseau de Tram-Train

Tant la STIB que la SNCB évoquent à présent des projets de tram-train. Après avoir longtemps écarté cette option, la SNCB est à présent plus ouverte à l'idée d'un tel projet.

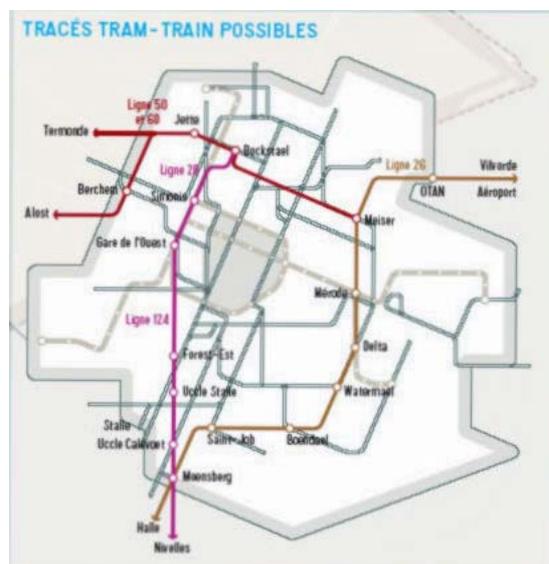
En raison de la présente conjointe du réseau de chemin de fer SNCB et réseau de tram STIB, cette option présente un attrait particulier pour Evere. Le territoire communal présente trois points de liaison possibles entre un tram urbain et le réseau SNCB extérieur :

- ▶ Gare Josaphat : le site Josaphat permet sans grande difficulté d'établir un échangeur dans un sens ou dans les deux sens sur la ligne SNCB 26, et de se raccorder aux trams de la grande ceinture en passant par l'avenue Léopold III. Exploitations possibles :
  - Service tram urbain sur grande ceinture et lignes connectées à Meiser, deviendrait train (RER) périurbain à partir de la halte Evere, desservirait Bordet, et puis ensuite pourrait rejoindre Vilvoorde et Leuven par les voies SNCB 26 et 36.
  - Service train RER périurbain depuis Halle / Nivelles → Uccle → Josaphat, puis tram urbain par l'avenue Léopold III vers l'Otan.
- ▶ Halte Bordet : un raccordement vers le nord le long du site STIB permettant de rejoindre le Houtweg et la chaussée de Haecht semble envisageable, ceci empiéterait sans doute sur la voie d'essais de la STIB, mais cela ne semble pas exclu. Exploitation possible :
  - Service tram urbain sur 55, deviendrait train (RER) périurbain à partir de la halte Haren, et puis ensuite pourrait rejoindre Vilvoorde et Leuven par les voies SNCB 26 et 36.
- ▶ Ligne forte QL- OTAN – aéroport : un point d'échange avec les voies lentes de la ligne 36 Bruxelles – Leuven est envisageable à Diegem. Exploitation possible:
  - Service train RER périurbain depuis Arenberg – Leuven / Aarschot, puis tram rapide par le tracé prévu pour la ligne forte QL – OTAN – aéroport.

Comme horizon temporel, ces projets se situent au-delà de 10 à 15 ans. Les rails ont le même écartement, mais toutes les autres normes techniques sont sensiblement différentes. Des études techniques sont nécessaires en vue d'une exploitation mixte tram-train tant pour les véhicules, que pour l'infrastructure, la signalisation et la sécurité. Des prises de décision politiques concernant l'état fédéral, la région Bruxelles-Capitale, la Région flamande (et sans doute aussi la Région wallonne), le SNCB, la STIB, De Lijn (et la SRWT wallonne) sont nécessaires, ce qui est loin d'être acquis.

Dans le cadre de ce PCM, aucune recommandation particulière ne pourra être émise. Des évolutions futures dans le sens de services tram-train tels qu'évoqués succinctement ci-dessus sont néanmoins à accueillir sous un jour positif, dans la mesure où ils peuvent contribuer à améliorer la desserte en transports en commun à long terme, et à réduire la dépendance à la voiture individuelle.

Notons que la STIB prévoit également dans son plan STIB 2020 diverses lignes de tram-train possibles, voir illustration ci-après.



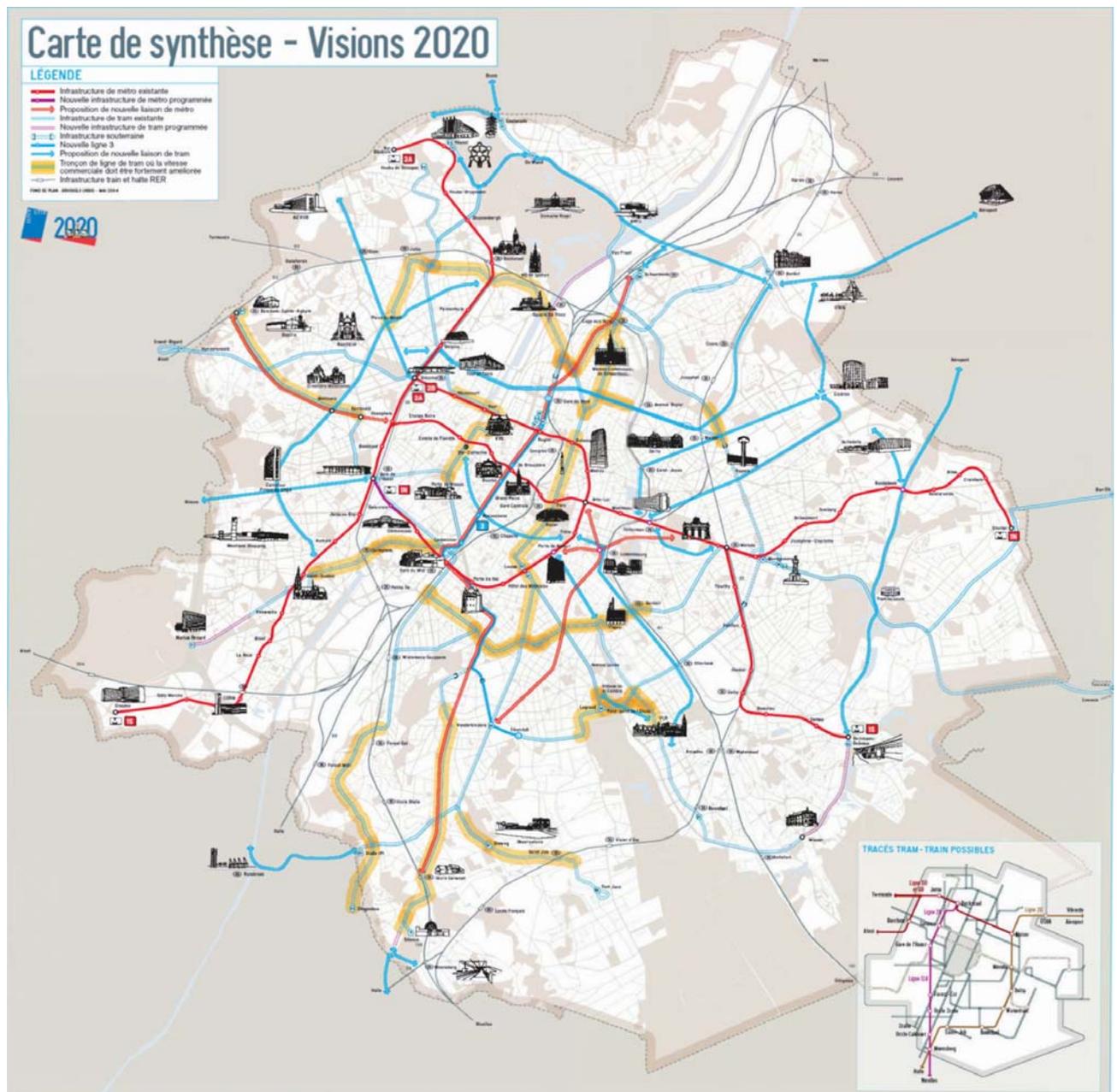
### 3.3.3.5 Plan STIB 2020

Le plan STIB 2020 est une projection d'avenir de la STIB en vue d'orienter le débat sur les transports en commun pour la Région Bruxelles-Capitale.

Pour Evere, ce plan présente les orientations suivantes

- ▶ un projet de liaison de tram de Bordet vers l'aéroport
- ▶ un projet de liaison tram par l'avenue Léopold III (cf. 0)
- ▶ un projet de liaison OTAN - quartier européen, par deux itinéraires (Bordet, puis chaussée de Louvain ou rive de l'autoroute E40), cf. 0
- ▶ un projet de liaison Bordet (B) vers le Heysel passant par le nord du domaine Royal
- ▶ la forte amélioration de la vitesse commerciale à Schaerbeek entre Verboeckhoven et la gare du Nord

Nous soulignons l'importante cohérence avec les propositions émises au sein de ce PCM. Voir carte ci-dessous.



### 3.3.4 Mesures générales en faveur des transports en commun

Les mesures suivantes, pouvant généralement être appliquées indépendamment d'une localisation particulière, sont à mettre en œuvre sur le territoire d'Evere.

- Généralisation de l'indication en temps réel d'attente aux arrêts, la Région et la STIB devraient participer plus activement au financement et à la mise en œuvre.
- Gratuité de l'indication du temps d'attente via SMS
- Prise en compte des Personnes à Mobilité Réduite dans tous les aménagements portant sur les arrêts de bus et les voiries d'accès environnantes
- Affecter le nouveau matériel roulant accessible aux PMR, prioritairement et par ordre de préférence aux lignes de bus 66, 12, 80, 45 et 21
- Élaborer un plan intégré prenant en compte les 3 services de transports publics : STIB, SNCB et De Lijn.
- Tarification intégrée [STIB] – [SNCB] - [de lijn] - [TEC] allant au-delà des tickets Jump, par exemple pour le transport de vélos sur les RER, pour l'harmonisation de la tarification pour les 65+, les enfants, etc.
- Généralisation des arrêts en chaussée avec avancées de trottoir conformément au RRU
- Voiries de passage de bus et tram à transformer là où la circulation générale le justifie en voiries prioritaires pour améliorer la vitesse commerciale, modération des vitesses à garantir par des plateaux réglementaires aux carrefours ou coussins berlinois, ou autres dispositifs
- Télécommande des feux de circulation par les transports en commun, étude des phases de feux à faire sur base de logique de fonctionnement des axes TC.

### **3.4 CAR-SHARING**

Une station de car-sharing a été implantée en 2003 près de la Maison Communale.

L'objectif de la commune, inscrit au PCD, est qu'à long terme, il y ait une telle station à 15 min. de marche de tout point de la commune. La STIB dans son plan 2020 envisage quant à elle la création de sept stations supplémentaires en région bruxelloise.

Les sites présentant le plus de potentiel pour développer ce système sont sans doute dans un premier temps ceux situés à proximité d'entreprises qui pourraient s'y abonner (stations à développer en lien avec l'élaboration des PDE).

Le carrefour Bordet, bien desservi par les transports en commun, et la place De Paduwa sont sans doute deux sites potentiels d'implantation de stations de car-sharing.

Deux autres éléments sont aussi importants pour améliorer l'usage de ce service :

- ▶ Une simplification tarifaire, la grille proposée actuellement par la société Cambio qui gère le service paraissant complexe aux yeux des usagers intéressés,
- ▶ La possibilité de rendre le véhicule dans une station autre que celle de l'emprunt. Ceci introduit de lourdes contraintes de gestion pour Cambio et n'est donc pas envisageable tant que le maillage des stations n'est pas plus dense à Bruxelles.

Selon les informations les plus récentes, le car-sharing semble trouver un regain d'intérêt. La station Evere dispose à présent de deux véhicules au lieu d'un.

Par ailleurs, le car-sharing entre particuliers est également une possibilité. En vue de permettre d'offrir à cette formule des avantages identiques aux usagers du car-sharing « commercial », la Commune d'Evere devrait rédiger des dispositions réglementaires de validation de car-sharing entre particuliers. Les modalités d'application restent à définir.

### **3.5 PLAN D'OPTIMALISATION DE LA CAPACITÉ DES RÉSEAUX EXISTANTS ET AMÉNAGEMENTS NÉCESSAIRES**

Cf. 3.1 : **Plan général d'aménagement des voiries** locales, des collecteurs de quartier, des interquartiers et des voiries du réseau primaire + carte 3.1.10.

### **3.6 RÉALISATION DES OBJECTIFS GÉNÉRAUX D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Les États généraux de la Sécurité Routière se sont fixés pour objectif de faire baisser de 33 % les victimes de la route en 2006, et de 50 % en 2010 (année de référence : 2000).

Le nombre global d'accidents à Evere diminue régulièrement, et le nombre de tués varie en moyenne entre 0 et 3 par an.

L'ensemble des actions menées actuellement par la commune et celles proposées dans ce PCM visent à réduire l'insécurité routière, notamment par la modération du trafic motorisé en vitesse (zones 30...) et en volume (politique visant à favoriser le report modal), sécurisation des cyclistes.

### 3.7 PLAN DE GESTION DU STATIONNEMENT

#### 3.7.1 Mise en œuvre du plan de stationnement

La Commune s'est dotée en 2004 d'un nouveau plan de gestion du stationnement en voirie, basé sur les principes développés dans le PCD et le PCCS. Ce plan est d'application dans une 1<sup>ère</sup> phase dans le haut-Evere depuis le 2 Mai 2005. Il sera étendu si nécessaire, et mis en application dans le bas Evere.

Un des objectifs du plan de stationnement est de favoriser la rotation des véhicules dans les zones commerciales (donc de dissuader entre autres les commerçants eux-mêmes, le personnel, les employés d'entreprises proches de s'y garer) et d'inciter au transfert modal pour les travailleurs, en limitant les possibilités de stationnement de longue durée.

Les commerçants et entreprises situés dans une des zones couvertes par le plan de stationnement bénéficient d'une carte "riverains" mais à des conditions particulières.

Le principe de fonctionnement des différentes zones (voir carte 3.7.1) est le suivant :



- ▶ **Zones commerçantes (zones rouges)** : zones commerciales gérées par horodateurs (Rue Colonel Bourg, place De Paduwa), où une bonne rotation des véhicules est nécessaire (stationnement payant limité à 2h)
- ▶ **Zones mixtes commerces/riverains gérées par horodateurs (zones oranges)** : zones payantes gérées par horodateurs pour les visiteurs et libres pour les riverains, venant en prolongation des zones rouges
- ▶ **Zones d'habitats proches de zones d'emploi (zones vertes)** : cette zone concerne le secteur Colonel Bourg (rue Colonel Bourg + avenue Léon Grosjean), où le stationnement des riverains doit être protégé. Il est réservé aux riverains d'un côté de la rue.
- ▶ **Zones mixtes habitats / commerces (zones bleues)** : les zones bleues couvrent de vastes quartiers où la pression du stationnement visiteur devient forte par le report des longues durées depuis les zones rouges et oranges. La durée de stationnement est limitée à 2h sauf pour les riverains qui peuvent y stationner librement via l'abonnement de stationnement.

Le contrôle du stationnement (respect des conditions) a été confié à une firme privée (concession de service public).

Pour assurer la gestion et le contrôle du parking illégal « asocial » (stationnement à proximité et sur les passages réservés aux piétons, sur les trottoirs, à moins de 5 mètres des carrefours, ...), la police participe en mettant à disposition des patrouilles qui effectuent des passages réguliers (2 heures par jour) en coordination étroite avec la firme privée.

Les tarifs sont les suivants :

**Tarif 1** : abonnement semi journalier pour les visiteurs qui désirent stationner plus de 2 heures dans les zones bleues, rouges, orange et vertes : 12 EUROS.

**Tarif 2** : stationnement de moins de 2 heures sur un emplacement de stationnement payant par horodateur (dans les zones rouges et orange) : 1 EURO de l'heure, divisible en quarts d'heures ; premier quart d'heure gratuit.

**Tarif 3** : abonnement annuel pour les riverains ou les personnes assimilées.

- ▶ Pour les ménages (zones bleues, orange et vertes) :
  - Première carte : délivrance gratuite.
  - Délivrance de la deuxième carte : 10 € (redevance sur la délivrance et le traitement administratif de la carte d'abonnement).
  - Pas d'autre carte supplémentaire.

- ▶ Pour les entreprises ayant leur siège sur la commune :
  - Première carte 100 euros.
  - Cartes suivantes 200 euros (maximum deux cartes ou 10 % du personnel employé sur le site concerné)
- ▶ Pour les entreprises n'ayant pas leur siège sur la commune :
  - Première carte 200 euros.
  - Cartes suivantes 300 euros (maximum deux cartes ou 10 % du personnel employé sur le site concerné)

Pour les abonnements, la commune sera divisée en secteurs. Les riverains et entreprises situées au sein d'un secteur pourront utiliser leur abonnement dans le périmètre de leur secteur, mais pas dans les autres secteurs.<sup>31</sup>

Une exonération de paiement est appliquée pour certains types de véhicules/personnes :

- ▶ les titulaires d'une carte de personne handicapée
- ▶ les véhicules communaux
- ▶ les véhicules de police
- ▶ les véhicules de la poste
- ▶ les services d'urgence : pompiers, ambulances
- ▶ les services de soins à domicile
- ▶ les médecins
- ▶ car-sharing<sup>32</sup>

Une concertation intercommunale ou régionale en matière de stationnement devient également souhaitable. Par exemple, il importe que les mesures prises dans une commune ne conduisent pas à un report des problèmes sur la commune voisine. Egalement, lors de jours de marché, diverses places normalement réservées aux riverains sont indisponibles, et peuvent amener ceux-ci à déplacer leur véhicule sur la commune voisine (cas du marché Deknoop à Evere). Les cartes riverains exclusives à un quartier ou une commune excluent toutefois cette possibilité. Une réflexion ou une concertation sont à initier, en particulier entre Evere et Schaerbeek.

### 3.7.2 Parc-relais

Pour dissuader le trafic entrant dans la Région, une possibilité est de réaliser des parcs relais aux abords des gares et stations de métro ou de tram.

Concernant les deux haltes SNCB Bordet et Evere, cette solution ne paraît pas opportune. En effet, ces arrêts se situent déjà à l'intérieur de la Région (et du Ring). De plus, il n'y a pas de disponibilité foncière suffisante. Par ailleurs, pour autant que l'on considère certains terrains voisins comme vacants ou libérables (Josaphat par exemple), une affectation de logement et/ou d'activité économique permet sans doute de générer une clientèle potentielle équivalente ou plus importante pour les TC, avec en avantage une plus grande diversité de besoins de déplacements, notamment en dehors des heures de pointe, et avec un moins grand déséquilibre de charge que des mouvements pendulaires vers le centre de Bruxelles.

<sup>31</sup> A noter qu'actuellement seul le secteur « Paduwa – Colonel Bourg » est mis en oeuvre.

<sup>32</sup> Le car-sharing entre particuliers est également une possibilité. En vue de permettre d'offrir à cette formule les avantages de stationnement identiques aux usagers du car-sharing « commercial », la Commune d'Evere devrait rédiger des dispositions réglementaires de validation de car-sharing entre particuliers. Si le plan de stationnement est étendu à d'autres zones, il faut étudier la possibilité d'avoir une carte riverain uniforme pour toutes les zones.

Dans son plan 2020, la STIB préconise la création d'un parc relais de 1000 places au niveau de **Dobbelenberg**, à proximité de la ligne 26 et des lignes De Lijn 270, 271, 272 et 471.

Si la liaison rapide QL-OTAN-aéroport était réalisée, et quel que soit le tracé retenu, il faudrait alors réfléchir à la création de parc relais, sans doute à proximité de l'OTAN mais aussi plus au sud, vers la chaussée de Louvain. Néanmoins, une étude plus détaillée serait nécessaire afin de cerner plus précisément les besoins (accès à l'aéroport ou au quartier européen, usage quotidien, ou stationnement longue durée dans le cadre de voyages aériens).

### 3.7.3 Gestion du stationnement des poids lourds

Trois sites sont réservés au stationnement des poids lourds :

- ▶ Rue d'Evere
- ▶ Rue de l'Arbre Unique
- ▶ Rue Stroobants (entre Carli et Saint-Vincent)

Ils ne posent pas de problèmes particuliers. En dehors de ces trois sites, le stationnement de poids lourds est interdit sur le territoire communal.

Du stationnement de poids lourds est signalé dans certaines zones (rue de Genève, avenue des Olympiades,...), il s'agit de cas isolés pour lesquels une résolution via la concertation avec les chauffeurs concernés et si nécessaire la répression peuvent apporter les résultats souhaités.

Un problème de stationnement est également signalé à l'avenue des Communautés, où les poids lourds détérioreraient les trottoirs. Une action de concertation ou de répression est à entreprendre.

Certaines mesures complémentaires pour les poids lourds sont envisagées :

- ▶ Maintien de l'ensemble du territoire communal en "zone à accès précisé par les permis d'environnement et d'urbanisme pour les camions de plus de 2 essieux" (cf. Plan IRIS)
- ▶ Mise en place de "zones accessibles à tout camion" pour les zones d'entreprises suivantes :
  - SDRB Evere Nord et Sud
  - SDRB Evere local
  - Carli
  - Zone Colonel Bourg / Grosjean / Mommaerts / Louvain
  - Zone OTAN et Quartier Elisabeth
- ▶ Mise en place d'itinéraires d'accès à ces zones par les voiries métropolitaines et principales
- ▶ Mise en place d'autorisations spécifiques pour la desserte des supermarchés et des entreprises intégrées dans les tissus d'habitat.

Au niveau régional, des propositions sont en cours d'évaluation pour un centre de distribution urbain, sis dans la partie nord de Tour & Taxis.

En outre, il a été décidé de désigner cinq localisations régionales pour le stationnement de poids lourds. La localisation la plus proche pour Evere est celle de l'avenue de Vilvorde.

La commune d'Evere souhaite la poursuite d'études à l'échelle de la Région sur la circulation et le stationnement des marchandises et poids lourds, centres de transfert, etc. Une stratégie efficace ne pourra être définie et mise en œuvre qu'à cette échelle géographique.

### 3.7.4 Places de stationnement pour les PMR

Réserver des places de stationnement pour les PMR<sup>33</sup> est une obligation légale. Mais c'est surtout une mesure cruciale pour assurer la mobilité quotidienne de ces personnes, pour lesquelles les transports en commun ne sont encore que trop peu souvent accessibles.

Il faut vérifier qu'elles ont été réalisées en nombre suffisant, et qu'il n'y a pas de besoins ponctuels non résolus.

Le contrôle de ces places doit être effectué avec régularité par la Police, pour garantir leur respect.

### 3.7.5 Gestion du stationnement hors voirie

Par ailleurs, pour ce qui concerne le stationnement hors voirie (dans les bâtiments ou sur terrain public), nous proposons de ne pas le multiplier. De fait, la multiplication de ces espaces ne fait que renforcer le recours à l'automobile au détriment des autres modes de déplacement.

Le principe est d'envisager au maximum un emplacement de stationnement par logement<sup>34</sup>, en voirie ou en garage, quitte à reporter le stationnement de véhicules supplémentaires dans un autre espace public ou garage plus éloigné. Associée à une bonne desserte en transports en commun, à de bonnes conditions de circulation pour les piétons et cyclistes et à une offre de car-sharing, cette mesure est susceptible d'entraîner un report modal<sup>35</sup>.

### 3.7.6 Utilisation des parkings privés par les riverains

Les parkings des immeubles de bureaux ou de grands commerces ne sont pas utilisés la nuit ni les dimanche. Pourquoi ne pas alors les mettre à disposition des riverains durant cette période, dans les secteurs où la demande de stationnement nocturne est forte ?

Les demande et renouvellement de permis, ainsi que l'élaboration des PDE, sont des occasions d'envisager cette question, même si l'on sait que les conditions techniques concrètes de mise en œuvre de ce type de mesures ne sont pas toujours aisées (contrôle d'accès, risque d'utilisation des places aux mêmes heures...).

Un essai dans ce sens a été entamé pour l'hôtel et l'immeuble de bureaux à l'avenue des Olympiades, mais il n'a pu aboutir. Des pistes subsistent pour un usage occasionnel lors de manifestations particulières. Pour le parking de la Maison Communale, seulement 3 ménages ont manifesté un intérêt. De ce fait, le système n'a pas été mis en place, mais il pourrait être activé si une demande plus importante se manifestait.

Des efforts de communication restent nécessaires pour rendre cette option mieux acceptée.

Avec les réaménagements de la chaussée de Haecht, qui ont conduit à une réduction du nombre d'emplacements disponibles, la question de l'accès nocturne au parking de la Maison Communale est à réétudier.

Il convient aussi de ne pas susciter une offre qui relancerait la croissance du taux de motorisation à Evere, ce qui serait globalement contreproductif.

Une estimation chiffrée du nombre de places concernées n'est pas disponible. On doit observer que dans la plupart des cas, les aires d'entreprises sont situées un peu à l'écart des noyaux habités. Il y a néanmoins des potentiels à exploiter dans le secteur Mommaerts / Grosjean / Colonel Bourg, la rue de Genève et environs, la rue de l'Arbre Unique, l'avenue Franz Guillaume, les environs du carrefour Bordet,... L'offre potentielle (à concrétiser dans les faits) semble plus importante que la demande potentielle.

<sup>33</sup> 1 emplacement obligatoire par zone de stationnement + 1 emplacement supplémentaire par tranche de 50 places

<sup>34</sup> La circulaire 18 "emplacements de parking" dite "Draps" ne prévoit pas normes pour les logements unifamiliaux. Pour les appartements, la norme varie entre un minimum de 0,5 emplacements par appartement de moins de 50 m<sup>2</sup> et 2 emplacements de parage par appartement au maximum.

<sup>35</sup> La mise en œuvre de Plans de Déplacement d'Entreprise devrait aussi favoriser ce transfert modal (cf. chapitre 4).

### **3.8 PLAN DE GESTION DES ÉTAPES TRANSITOIRES ET TABLEAU DES MESURES INTERDÉPENDANTES**

#### **3.8.1 Processus temporel**

La gestion de la mobilité à Evere fait partie d'un processus continu lancé dès avant la rédaction du PCD, et formalisé lors de la définition du PCD et du PCCS.

Le PCM n'est donc pas le premier document de programmation des interventions. Il n'y a dès lors pas de plan de gestion des étapes transitoires, mais plutôt un calendrier évolutif en cours.

Les points forts en sont :

- ▶ **Plan de mise en œuvre des zones 30 résidentielles et piétonnes** : en cours, suivant un calendrier de plusieurs années s'articulant sur 4 priorités. C'est l'axe d'intervention principal d'Evere sur son territoire, sous forme de politique intégrée s'adressant à tous les modes, et jouant un rôle majeur dans la sécurité routière
- ▶ **Suivi actif de la gestion régionale et fédérale des transports en commun**
- ▶ Poursuite des **interventions de mise en œuvre de la hiérarchie des voies** et des aménagements qui en découlent.
- ▶ Poursuite des **interventions en faveur des piétons et PMR**. Le réseau piéton communal sécurisé en sera la première étape à concrétiser, le PCM suggère des pistes pour l'extension de ces études et réalisations.
- ▶ Poursuite des **aménagements en faveur des cyclistes**, mise en œuvre des SUL, itinéraires cyclables régionaux et communaux, stationnements vélos.
- ▶ **Plan de stationnement** : Evere opte pour une approche avec un accent très fort sur la concertation et l'acceptation partagée des mesures proposées par les habitants et usagers. Dès lors, la mise en œuvre s'effectue en phases successives, quartier par quartier. Le quartier « Paduwa » fait actuellement l'objet de l'évaluation d'une première phase. Des interventions sont envisagées dans le quartier Notre-Dame et aux alentours de la Place de la Paix, elle seront lancées après que l'on ait tiré les enseignements de la première phase.
- ▶ **Plan de circulation** : une approche par étapes quartier par quartier est proposée dans ce PCM. Elle doit principalement offrir un complément aux actions de mise en zone 30 et de hiérarchisation du réseau.
- ▶ **Actions d'accompagnement** : Evere poursuivra les nombreuses actions d'accompagnement et de promotion en cours, et en initiera de nouvelles.

### 3.8.2 Tableau des mesures interdépendantes

L'interdépendance des mesures joue principalement sur les **aménagement**s de tous types :

- ▶ Infrastructures piétons et PMR
- ▶ Infrastructures vélo, SUL
- ▶ Infrastructures et gestion des transports en commun
- ▶ Plan et boucles de circulation
- ▶ Mise en œuvre des zones 30, résidentielles et piétonnes
- ▶ Aménagements de carrefours dans une optique multimodale.

Les **fiches d'intervention des voiries** présentées en **3.1 Plan général d'aménagement des voiries** locales, des collecteurs de quartier, des interquartiers et des voiries du réseau primaire) reprennent les diverses actions envisagées à chaque endroit et permettent de coordonner les actions.

Les **fiches d'aménagements des carrefours** et voiries sont présentées en **3.1.10 Propositions d'aménagements**. Elles offrent des pistes ou esquisses d'aménagement intégrant les diverses actions à mener et mesures à prendre.

Le **tableau détaillé des mesures interdépendantes** et des priorités se trouve à l'annexe 7.6

**Tableau des mesures et** de leurs interactions et priorités. Il permet d'avoir une vue plus globale et thématique de l'ensemble des mesures.

Parmi les dossiers d'aménagements, celui de l'avenue Léopold III joue un rôle central déterminant. Il a des implications sur l'exploitation des transports en commun et la circulation tant motorisée que non motorisée. Il est impératif que tous les acteurs impliqués se déterminent sur une orientation commune.

## Notes

## 4 ACTIONS DE SOUTIEN ET MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

### **4.1 IDENTIFICATION DES ENTREPRISES, INSTITUTIONS, ÉCOLES ET ORGANISATIONS ÉVÉNEMENTIELLES QUI DEVRAIENT METTRE EN ŒUVRE UN PLAN DE DÉPLACEMENTS**

#### **4.1.1 Entreprises**

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2004, les entreprises situées en Région Bruxelloise et comptant plus de 200 employés sur un même site sont tenues de réaliser un plan de déplacements d'entreprises. A ce jour, 7 entreprises de plus de 200 employés ainsi que l'administration communale sont engagées dans une démarche PDE.

Certains sites regroupant plusieurs entreprises pourraient mener aussi une telle démarche. Citons-les :

- ▶ Zoning Carli (SDRB), 3 entreprises + Belgacom
- ▶ Zoning Da Vinci (SDRB), avec une cinquantaine d'entreprises entre la chaussée de Haecht et la rue de la Fusée, en partie à Haren
- ▶ Zoning Evere Local (SDRB), rue Dupont, 10 entreprises
- ▶ Le secteur Loisirs-Genève
- ▶ Le quartier Colonel Bourg + avenue Grosjean et Chaussée de Louvain

La commune a un rôle à jouer dans ces PDE, tout d'abord, en donnant son avis sur les projets de plan, puisque cela est prévu dans la procédure, mais aussi en incitant les entreprises à se regrouper et à réaliser de tels plans. Cette initiative a déjà été menée il y a quelques années, mais sans aboutir concrètement. Il faudrait sans doute **relancer une telle opération**.

Notons également le rôle d'exemple joué par la Commune, qui a lancé l'étude du PDE de l'administration communale sur base volontaire (nombre d'emplois inférieur à 200).

#### **4.1.2 Ecoles**

Le ramassage scolaire à vélo s'effectue déjà depuis 2001 sur le territoire communal de Schaerbeek et d'Evere et constitue le plus gros projet de ce type en Région de Bruxelles-Capitale. L'aide de la Police a constitué un apport significatif. Le succès de ces ramassages montre bien l'importance de mettre en place de telles initiatives.

Une initiative du même style consiste à organiser des ramassages scolaires à pied, encore appelés "Pédibus". Le principe est le même que pour le ramassage à vélo, si ce n'est que cette fois-ci c'est à pied que les déplacements se font. La difficulté principale est de trouver des "parents relais" qui s'occupent d'assurer la sécurité du rang entre deux points déterminés. La mise en place de campagnes de promotion pour ces types de déplacements à l'école avec à chaque fois, un effort de conscientisation au niveau des parents, devrait pouvoir résoudre une partie du problème.

Pour les écoles du secondaire où ce type de ramassage n'est plus applicable vu l'âge des élèves, d'autres types d'actions beaucoup plus centrées sur la communication (ex : les bienfaits des déplacements en modes doux sur la santé) doivent être mises en œuvre.

Plusieurs projets en cadre scolaire peuvent d'ores et déjà être mentionnés :

- ▶ Plan de Déplacements Scolaire (PDS) de l'École Clair-Vivre
- ▶ Brevet du cycliste à l'École Clair-Vivre
- ▶ La Route Éducative à pied (projet géré avec la collaboration de la Police)
- ▶ Le circuit éducatif cycliste à vélo (projet géré par une collaboration Police + Gracq + administration Communale).

Notons également que l'enquête publique a récolté des demandes relatives à une présence étendue des Agents de Prévention et de Sécurité à l'entrée et à la sortie des écoles, notamment au square de l'Accueil. Les actions de prévention de ce type font partie des actions concrètes pouvant contribuer à un PDS, ou de manière plus générale à la sécurité et à la mobilité vers l'école, elles sont donc en principe à recommander.

#### **4.1.3 Administration communale**

Pour rappel, la Commune d'Evere développe actuellement un plan de déplacements en son sein. Ceci est important pour la valeur d'exemple à l'attention des entreprises et écoles de la commune.

Les phases ultérieures de mise en œuvre sont encore à réaliser. La Commune pourrait faire appel à des compétences extérieures en vue d'activer le processus. La Commune insiste également pour l'obtention de subsides régionaux permettant de prendre plus d'initiatives dans le domaine des PDE par un Conseiller en Mobilité à engager.

## **4.2 RÉALISATION DES PLANS D'ACCESSIBILITÉ POUR LES SITES ATTRACTEURS OU GÉNÉRATEURS DE TRAFIC**

La Maison Communale dispose déjà d'une fiche d'accessibilité. Les sites qui pourraient en réaliser une sont notamment :

- ▶ Le centre sportif et la piscine
- ▶ Le centre culturel et l'Aula Toots
- ▶ Les grandes entreprises installées à Evere (dans le cadre de PDE ou de plan de déplacement de zoning)

## **4.3 MISE EN ŒUVRE DES STRATÉGIES EN MATIÈRE DE TARIFICATION DU STATIONNEMENT EN ET HORS VOIRIE**

Cf. point 3.7 Mise en œuvre du plan de stationnement, p. 102

En l'absence de grandes infrastructures de stationnement en parkings gérés, une politique de tarification pour les parkings accessibles au public n'est pas formulée. La tarification en voirie vise à respecter les priorités définies par le PCD, le PCM et le plan de stationnement.

## **4.4 MISE EN ŒUVRE DES STRATÉGIES EN MATIÈRE DE TRANSPORTS PUBLICS**

### **4.4.1 Améliorations de l'infrastructure et de son exploitation**

Cf. point 3.3,

**Plan de gestion** de l'amélioration de la desserte et de la vitesse commerciale des transports publics et aménagements souhaités, pp. 75 et suivantes, et en particulier pour les stratégies à moyen et long terme, le point **3.3.3** Grands projets de transport en commun concernant Evere, page 92.

### **4.4.2 Amélioration de l'information**

Malgré les efforts des divers exploitants, le réseau de transports en commun est insuffisamment connu du grand public, et devrait faire l'objet d'opérations de médiatisation et de promotion.

Dans le cas d'Evere, il importe notamment de mettre en évidence les synergies possibles entre le réseau SNCB - RER et le réseau STIB, de même avec le réseau "de lijn".

Une **brochure d'information dédiée à la Commune d'Evere** pourrait mettre en évidence toute une série de relations et les temps de parcours qui y sont associés pour rejoindre une série de pôles marquants. Dans ce cadre, les pôles suivants peuvent servir d'exemple :

- ▶ gares SNCB : gare du Nord (bus de lijn), gare de Schaerbeek, gare Centrale (SNCB + métro), gare du Midi, Mérode, Etterbeek, Delta, Boondael, Uccle, St-Job, Vilvoorde, Mechelen.
- ▶ pôles et noeuds urbains : Meiser, Madou, Montgomery, Roodebeek, Schuman, de Brouckère, Porte de Namur, Porte de Hal, Rogier
- ▶ Equipements : UCL en Woluwe, Erasme, Heisel, Bruxelles-aéroport-national, ULB/VUB, Bois de la Cambre, etc.

(liste à affiner)

## **4.5 PROGRAMME DES CAMPAGNES D'INFORMATION SUR LE PLAN ET SUR TOUS LES TRAVAUX À MODULER DANS LE TEMPS AU FUR ET À MESURE DE LA MISE EN ŒUVRE DES PHASES**

### **4.5.1 Plan de mise en œuvre des zones 30 résidentielles et piétonnes**

La mise en œuvre est n cours, suivant un calendrier de plusieurs années s'articulant sur 4 priorités. **Chaque phase de mise en œuvre est accompagnée d'une concertation avec les riverains concernés.** Celle-ci a lieu au moins une fois au stade de l'esquisse. Les observations reçues font l'objet d'amendements du projet. Lors du dépôt de la demande de permis d'urbanisme, l'enquête publique permet de prendre en compte d'éventuelles requêtes complémentaires.

## 4.5.2 Aménagements

Les aménagements de voirie font l'objet de demandes de permis d'urbanisme. La procédure à suivre sera analogue à celle suivie pour le plan zones 30 ci-dessus.

Ceci vaut pour les interventions de mise en œuvre de la hiérarchie des voies et des aménagements qui en découlent, les interventions en faveur des piétons et PMR et les aménagements en faveur des cyclistes.

## 4.5.3 Plan de stationnement

Les propositions globales sont traduites après un examen attentif par toutes les administrations concernées en phases de réalisation quartier par quartier. **Les propositions détaillées sont soumises à la concertation avec les riverains lors de réunions de quartiers.**

La première phase (haut Evere) a été mise en œuvre et fait l'objet d'une évaluation.

Des phases ultérieures dans le quartier Notre-Dame et aux alentours de la Place de la Paix feront l'objet des mêmes efforts de concertation.

## 4.5.4 Plan de circulation :

La démarche suivie pour le plan de stationnement avec une approche par étapes quartier par quartier est prévue également pour les interventions de boucles de circulation.

## 4.5.5 Suivi actif de la gestion régionale et fédérale des transports en commun

Evere informe sa population à intervalles réguliers, suivant l'actualité des interventions programmées par les intervenants régionaux et fédéraux.

## 4.5.6 Actions d'accompagnement

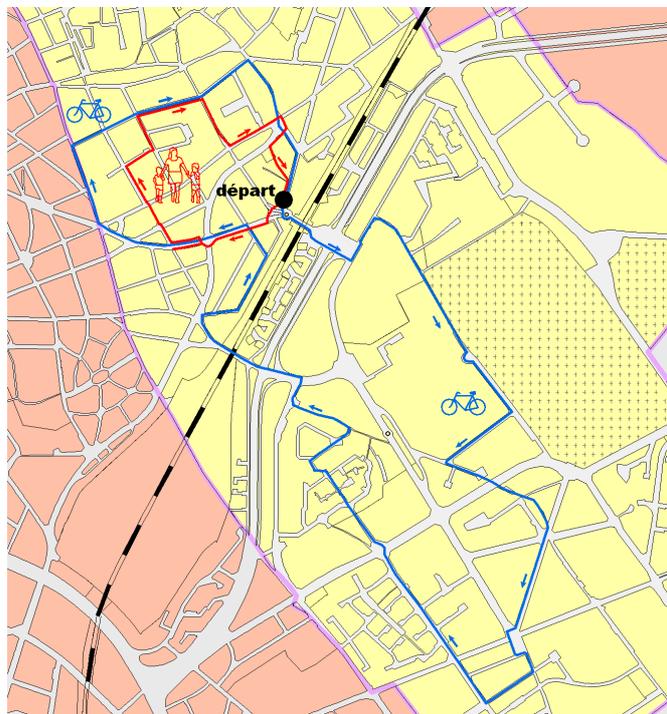
Evere poursuivra les nombreuses actions d'accompagnement et de promotion en cours, et en initiera de nouvelles selon les besoins identifiés et les suggestions effectuées dans le cadre du PCM. Voir à ce sujet le point 4.6 ci-dessous.

## 4.6 MARKETING ET PROMOTION CIBLÉE SUR CERTAINS GROUPES

### 4.6.1 Piétons et cyclistes

La commune d'Evere s'investit déjà depuis de nombreuses années dans différentes actions visant à mieux sensibiliser les usagers sur leurs modes de déplacements, en essayant de favoriser d'avantage l'usage des modes doux et des transports en commun au détriment de la voiture. Par exemple, la commune participe à différentes opérations dont<sup>36</sup> :

- ▶ L'opération **Dring-Dring**
- ▶ La **semaine de la mobilité**
- ▶ Une opération annuelle de **gravage de vélo**
- ▶ La **Commission Communale de Mobilité Douce**
- ▶ La **route éducative à pied et le circuit éducatif à vélo** (projets gérés par des collaborations Police + administration communale + Gracq). Ce projet permet de conscientiser les élèves participants à la sécurité routière et à l'existence d'aménagements qui leur sont destinés. L'initiative peut également susciter l'envie de circuler à pied et à vélo, et lever les inquiétudes des enfants, parents et enseignants à ce sujet. Ci-contre l'illustration des parcours au départ de la Maison Communale.



Le plan communal de mobilité appuie et encourage de telles initiatives. D'autres initiatives peuvent encore être mises en place comme par exemple :

- Des **parcours culturels et touristiques**, pour piétons et/ou cyclistes
- Des **visites guidées de la commune** ont déjà eu lieu dans le cadre de la fête du printemps (à vélo, à pied), elles peuvent être relancées à d'autres occasions
- Des **activités pédagogiques** centrées sur le thème du vélo
- "Commune ou quartier sans voitures" un dimanche par mois
- ...

<sup>36</sup> On souligne ici particulièrement la bonne collaboration avec la Police pour l'ensemble de ces actions

Afin de pouvoir toucher un large public, toutes ces actions doivent paraître régulièrement dans la presse locale, le toutes boîtes "Evere Contact"<sup>37</sup>, le site web [www.evere.be](http://www.evere.be) ou encore à la télévision via des spots publicitaires diffusés sur la chaîne locale (Télé-Bruxelles).

En parallèle à ces actions de sensibilisation proposées ci-dessus, certaines mesures d'accompagnement peuvent être mises en place. Par exemple :

- Pour les déplacements à vélo et en transports en commun, la **généralisation du remboursement des kilomètres** réalisés sur le trajet "domicile travail" (0,15 euros/km) devrait être appliquée pour l'ensemble des entreprises installées sur la commune. Pour remarque, l'administration communale d'Evere étudie l'application prochaine cette mesure à ses employés. Actuellement, un système forfaitaire est en place. Le PDE entre dans sa seconde phase, avec promotion du vélo, des TC, de la marche et du covoiturage,...
- Des **ateliers de réparation** ainsi que des **vestiaires et douches** devraient être installés dans les entreprises afin d'offrir un minimum de confort pour ce type d'utilisateurs.
- Un **service centralisant les plaintes** et assurant le traitement des réponses pourrait être installé (contact via site Internet de la commune ou via numéro de téléphone spécial).
- Des **formations vélo** pourraient être organisées (remise en selle). Comme publics, on peut s'adresser tant aux adultes, que travailler dans le cadre scolaire (brevet du cycliste en 5<sup>e</sup> et/ou 6<sup>e</sup> primaire par exemple) ou encore dans le cadre familial (vélo-école des familles). Le plan global vélo de la RBC fournit à cet égard diverses pistes pour divers publics cibles.

#### 4.6.2 Services officiels

La commune devrait effectuer des rappels réguliers quant au respect du code de la route et d'un code de bonne conduite et (stationnement, conduite conviviale et prudente, etc.) à tous les services (semi-) officiels et représentants communaux :

- ▶ Services de Police
- ▶ Services communaux (travaux, environnement, etc.)
- ▶ Conducteurs de bus et tram (via la STIB et De Lijn)
- ▶ Taxis
- ▶ ...

#### 4.6.3 Chantiers

La commune devrait effectuer des rappels réguliers et des contrôles quant au respect par les entrepreneurs des dispositions en matière de signalisation et d'espaces pour les piétons et cyclistes lors de tous travaux requérant une emprise ou des manutentions sur la voie publique.

#### 4.6.4 Informations sur le code de la route

En vue de promouvoir une bonne connaissance du Code de la Route et un comportement convivial et sûr, Evere-Contact pourra selon un rythme à définir publier des explications sur diverses dispositions du Code de la Route. L'article devrait contenir à la fois un rappel des dispositions en vigueur, et exposer les raisons ayant conduit à la mise en œuvre de la disposition.

---

<sup>37</sup> Un numéro de Evere Contact "spécial mobilité" est déjà paru mi-2004.

## **4.7 RÔLE DE LA POLICE**

La Police joue dans le cadre de la mobilité un rôle régulateur important. Nous pouvons distinguer :

- La prévention
- Le contrôle
- La répression

Les activités de prévention de la Police sont déjà adéquatement décrites ailleurs dans ce document, notamment en ce qui concerne les routes éducatives à pied et à vélo. Par ailleurs, au niveau fédéral et local, la Police participe à des activités de sensibilisation et de formation des conducteurs.

Pour le contrôle, il est important que le citoyen puisse dans le cadre de ses déplacements percevoir qu'un contrôle est exercé sur le respect du code de la route. Un certain laxisme dans ce domaine pourrait entraîner les conducteurs à s'habituer à leur propre interprétation du Code de la Route, et les amenant dans les faits à se méconduire. Ce contrôle ne doit pas nécessairement conduire à verbalisation.

La répression est toutefois nécessaire aussi, afin que les comportements inappropriés soient en fin de compte suivis de sanctions, surtout s'ils présentent un caractère de gravité ou se répètent souvent.

La Commune d'Evere exercera ses prérogatives afin d'obtenir de la Police une action suffisante dans ces trois domaines.

## Notes

## 5 PROMOTION DES ACTIONS

### **5.1 PRIORITÉS ET VOLETS D'ACTIONS COHÉRENTES À DÉVELOPPER À COURT, MOYEN ET LONG TERMES**

#### **5.1.1 Zones 30**

Les interventions zones 30 forment l'axe principal d'action de la commune d'Evere, et sont à ce titre prioritaires. Au sein du plan d'intervention, les priorités sont les suivantes :

- ▶ Classe et priorité 1 : aménagements aux abords d'équipements publics, 27 interventions proposées
- ▶ Classe et priorité 2 : entrées des zones 30 : 26 interventions proposées
- ▶ Classe et priorité 3 : aménagements complémentaires au sein des zones 30 : 45 interventions proposées
- ▶ Classe 4 : inventaire d'actions dans le cadre d'autres projets, contribuant à la modération des vitesses et à la globalité des aménagements zone 30. Ceux-ci ne font pas l'objet de priorités communales.

#### **5.1.2 Aménagements spécifiques pour les modes doux**

Ceux-ci gardent une importance primordiale. A signaler particulièrement :

- ▶ La mise en œuvre du réseau piéton sécurisé communal, cf. **3.2.2.1**
- ▶ L'itinéraire cyclable communal 1 Saint-Vincent – Maison Communale – Paduwa, cf. **3.2.1.2**
- ▶ Les traversées piétonnes, surtout quand elles donnent accès à des parcs et équipements publics.

#### **5.1.3 Aménagements de voiries et de carrefours**

La coordination de ces aménagements dépend de beaucoup de facteurs, en partie indépendants des volontés communales. Le dossier d'aménagement de l'avenue Léopold III représente un enjeu primordial et prioritaire. Voir le tableau récapitulatif avec les suggestions de priorité à l'annexe 7.6.

#### **5.1.4 Boucles de circulation**

Les priorités dans ce domaine dépendront des concertations à tenir avec les habitants. Deux interventions semblent présenter un intérêt plus grand :

- ▶ Quartier Van Leeuw – Plaine d'Aviation – Saint-Vincent, cf. point **7.3.2.16**
- ▶ Avenue Franz Guillaume, cf. point **7.3.2.13**.

### 5.1.5 Tableau récapitulatif

Le tableau récapitulatif avec les suggestion de priorité est consultable à l'annexe 7.6.

## **5.2 EVALUATION FINANCIÈRE À 10 ANS DU PLAN D'ACTION ET PROGRAMMATION DANS LE TEMPS**

### 5.2.1 Zones 30

L'estimation du plan de mise en œuvre des zones 30 donne les montants suivants :

- ▶ Classe 1 : aménagements aux abords d'équipements publics, 27 interventions : 3.250.000 EUR TVAC
- ▶ Classe 2 : entrées des zones 30 : 26 interventions proposées : 1.312.000 EUR TVAC
- ▶ Classe 3 : aménagements complémentaires au sein des zones 30 : 3.145.000 EUR TVAC
- ▶ Total : environ 7,7 M EUR

Les aménagements de classe 3 sont volontairement reportés dans le temps, afin de pouvoir moduler leur nombre en fonction des besoins réels. Ils ne seront appliqués que si les vitesses pratiquées restent en pratique supérieures à ce la sécurité exige.

Pour l'ensemble des aménagements, l'horizon temporel est 2004 - 2012 environ.

## 5.2.2 Aménagements

<i>Lieu</i>	<i>Montants provisionnels budgétés</i>	<i>Interlocuteurs</i>
Avenue Léopold III	9.500.000 EUR	RBC (AED) (gestionnaire) + STIB + Evere + Schaerbeek
Carrefour Houtweg / Vandenhoven / Verdun / Biplan	500.000 à 800.000 EUR	RBC (AED) (gestionnaire) + STIB + Evere + Bruxelles (Haren)
Carrefour Houtweg / Bordet / Haecht / Van Cutsem	200.000 à 300.000 EUR	RBC (AED) (gestionnaire) + STIB + Evere + Bruxelles (Haren)
Carrefour Léopold III / Bordet	500.000 à 2,5 M EUR, selon options	RBC (AED) (gestionnaire) + STIB + Evere
Carrefour Léopold III / Permeke / AC / Olympiades / Provence / Languedoc / Van Gogh	1,3 M EUR	RBC (AED) (gestionnaire) + STIB + Evere
Carrefour Léopold III / De Boeck / Loisirs / Pentathlon / Olympiades / Oasis / Provence	600.000 à 750.000 EUR	RBC (AED) (gestionnaire), STIB, Evere
Carrefour Loisirs / Genève	220.000 à 280.000 EUR	Evere (gestionnaire), supermarchés, AED (ICR rocade B)
Carrefour Loisirs / Anciens Combattants	800.000 à 1.000.000 EUR selon ampleur emprises	Evere (gestionnaire + ICC) + STIB
Carrefour Genève / Pentathlon / Frioul (Quartier Astrid)	250.000 à 750.000 EUR selon ampleur emprises	Evere et Schaerbeek (gestionnaires), STIB
Chaussée de Louvain	2,4 M EUR	RBC (AED) (gestionnaire) STIB, De Lijn, Evere + Schaerbeek + Woluwe-Saint-Lambert + Zaventem
Carrefour Louvain / Communautés / Cicéron	100.000 à 750.000 EUR selon ampleur emprises	RBC (AED) (gestionnaire) STIB, De Lijn, Evere
Carrefour Louvain / Deux Maisons / De Lombaerde	50.000 à 75.000 EUR	RBC (AED) (gestionnaire) + [STIB] + [De Lijn] + Evere
Carrefour Franz Guillaume / Deux Maisons / Cimetière de Bruxelles	300.000 EUR	Evere (gestionnaire), STIB
Carrefour Anciens Combattants / P. Dupont	100.000 à 200.000 EUR selon ampleur	Evere (gestionnaire), STIB
Rue Stroobants (section Carli - St-Vincent)		Evere (gestionnaire), STIB
Carrefour Stroobants / Picardie	400.000 EUR pour un réaménagement complet	Evere (gestionnaire), STIB

### **5.3 CONTENU DES AVENANTS À CONTRACTER DANS LE CADRE DE LA CONVENTION DE MOBILITÉ POUR COUVRIR CERTAINES PHASES DU PLAN D'ACTION**

#### **5.3.1 Suivi du PCM**

Lors de la mise en place d'un comité de suivi communal et régional du PCM, la présence de l'auteur de projet est utile à titre de conseil et, aux côtés du Conseiller en mobilité (CeM), d'animateur et d'initiateur d'actions concrètes à entamer ou à suivre par la Commune ou d'autres interlocuteurs.

#### **5.3.2 Étude fine des boucles de circulation par quartiers**

Une procédure est définie afin d'aborder les éventuelles mesures de boucles de circulation en concertation avec les habitants, quartiers par quartiers. Cette procédure devrait être accompagnée par un conseil technique extérieur, en vue de faciliter la communication et la concertation avec les habitants, pour prise de décision motivée par les autorités communales.

#### **5.3.3 Étude aménagement intégré avenue Léopold III**

Les besoins exprimés de manière divergente par l'étude bruit, les projets de la STIB et les projets de l'AED pour l'aménagement de l'avenue Léopold III requièrent la production d'une esquisse d'avant projet intégrée. Deux volets de mission sont potentiellement sujets à mission complémentaire à ce PCM :

- ▶ Réalisation de l'esquisse intégrée, sous supervision régionale
- ▶ Suivi des diverses étapes de réalisation de l'esquisse, pour s'assurer que les enjeux repris dans le cadre du PCM soient bien intégrés aux avant-projets.

#### **5.3.4 Modifications de SUL**

Les modifications de SUL suivantes requièrent des avis techniques :

- ▶ Parallèles de l'avenue Léopold III : celle-ci peut / doit se faire dans le cadre du suivi « Léopold III » défini ci-dessus.

#### **5.3.5 Suivi dédoublement Rue de Verdun / Biplan**

L'étude d'incidences de ce projet étant en cours, le PCM ne peut simplement prendre acte des conclusions de celle-ci. Potentiellement une mission de conseil et une esquisse de raccordement au Houtweg seront nécessaires.

### **5.3.6 Plan de communication « marche à pied »**

Une démarche de promotion active de la marche, indépendamment ou en association avec les mesures d'infrastructure à mettre en œuvre, présente un certain intérêt dans le prolongement du PCM.

### **5.3.7 Plan de déplacements d'entreprises de la Commune d'Evere**

En vue de rendre le processus moins dépendant des disponibilités de fonctionnaires communaux, et de donner à ce projet une valeur d'exemple plus forte, il est à envisager de confier la mise en œuvre de la phase 2 et des phases suivantes à un auteur de projet extérieur.

## Notes

## **6 RÉALISATION ET SUIVI**

### **6.1 ORGANISATION DU SUIVI DU PLAN PAR LE COMITÉ D'ACCOMPAGNEMENT**

Les actions d'un PCM comportent toutes des interactions avec des acteurs extérieurs, dont la plus grande partie est présente au sein du comité d'accompagnement régional de l'étude du PCM.

Il est à recommander de transformer ce comité d'accompagnement de l'étude, en comité permanent de suivi de la mobilité, qui pourra s'assurer que les actions prises suivent bien les orientations définies au sein du PCM et restent compatibles avec les orientations régionales ou d'autres évolutions.

Un tel comité pourrait se tenir environ 2 fois par an, sous le pilotage d'un membre du Collège échevinal.

### **6.2 COORDINATION ENTRE LES DIFFÉRENTS ACTEURS**

Le comité de suivi défini ci-dessus doit permettre d'assurer la coordination générale sur les thèmes de mobilité concernant Evere.

Les actions du Conseiller en Mobilité communal permettent également d'assurer la coordination sous forme d'échanges bilatéraux d'information, ou de susciter des réunions ad hoc dans un cadre plus large.

L'ordre du jour du comité de suivi devra tenir compte des demandes exprimées par les commissions communales ad hoc (CCCM), le Collège et/ou le Conseil Communal, et répercuter le contenu des discussions et propositions à tous les organes communaux concernés.

### **6.3 MODE D'ÉVALUATION DE LA PERTINENCE DES ACTIONS DÉVELOPPÉES PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS**

A définir par la Région (pilotage administratif des PCM en RBC). L'avis de la Commission Communale de Mobilité Douce devrait être sollicité.

## **6.4 DÉTERMINATION DE CRITÈRES D'ÉVALUATION**

Les critères d'évaluation de l'évolution de la mobilité à Evere devraient être arrêtés par le comité de suivi, avec l'avis de la Commission Communale de Mobilité.

Les suggestions suivantes sont émises :

- ▶ Trafic routier
  - Comptages (avant et après intervention) : volume et composition du trafic, vitesses pratiquées,...
  - Statistiques de sécurité routière
- ▶ Transport en commun
  - Nombre de liaisons TC (lignes x passages x arrêts desservis)
  - Amplitude horaire
  - Chiffres de fréquentation
  - Régularité
  - Vitesse commerciale
- ▶ Vélo
  - Kilométrage d'itinéraires régionaux et communaux mis en œuvre
  - Nombre de stationnements vélos mis en œuvre
- ▶ Piétons
  - Nombre de carrefours / trottoirs adaptés PMR

Août 2004

---



**Commune d'Evere**

# **Plan communal de mobilité**

## **Phase 3 - Annexes**

**Document final approuvé en conseil communal**

**le 20 Avril 2006**

**Edition coordonnée du 26 avril 2006**

**agora**  
ETUDES

Rue Montagne aux Angés, 26  
B - 1081 Bruxelles  
T. +32 2 779 13 55  
F. +32 2 779 22 75  
agora@agora-urba.be  
www.agora-urba.be

## Notes



PRD	Plan Régional de développement. Équivalent régional des PCD pour l'ensemble de la Région de Bruxelles – Capitale ( <i>Région de Bruxelles - Capitale</i> )
RBC	Région Bruxelles-Capitale
Report modal	Transfert des habitudes de d'un usager d'un moyen de déplacements à un autre, par exemple un utilisateur de la voiture choisit de recourir à la marche et/ou aux transports en commun
RER	Réseau Express Régional de la [SNCB]
Rotation	Nombre de véhicules stationnés sur un même emplacement pendant une période déterminée (en général le taux de rotation est calculé par journée)
RPSC	réseau piéton sécurisé communal : (projet de) réseau spécialement aménagé pour les personnes à mobilité réduite à Evere
RRU	Règlement Régional d'Urbanisme
Stationnement	parcage de véhicule pour une période d'inactivité de celui-ci
	Courte durée : - de 2h
	Moyenne durée : de 2 à moins de 4h environ
	Longue durée : 4h et +
SNCB	Société Nationale des Chemins de fer Belges
STIB	Société de Transports Intercommunaux de Bruxelles
TC	transports en commun
TCSP	transports en commun en site propre
TEC	société exploitante des bus en Région wallonne
TP	transports publics
VP	véhicule privé
VICOM	Vitesse commerciale : vocable employé dans le cadre de l'amélioration des services de transport en commun, notamment dans le cadre de la réduction des temps de parcours pour améliorer la position concurrentielle des transports en commun

Autres annexes : voir rapport d'annexes séparé.

## **7.2 PLAN STIB 2008 – MODIFICATIONS POUR EVERE**

Les modifications pour le réseau 2008 portant sur la commune d'Evere sont présentées ci-dessous.

Certaines modifications des lignes étant concomitantes, elles devront être réalisées de manière synchronisée afin de ne pas supprimer temporairement de liaisons importantes.

### **7.2.1 Tram 55**

Dans le projet de redéploiement du réseau pour l'horizon 2008, la STIB et la RBC ont décidé de supprimer le tronçon entre Rogier et Silence, et d'autre part de prolonger la ligne au-delà du terminus Bordet, jusqu'à l'OTAN.

#### **Terminus 55 à Rogier**

Cette modification d'exploitation se justifie par des exigences de régularité sur l'axe préméto Nord-Sud, les retards engendrés par cette ligne 55 se répercutant sur l'ensemble de l'exploitation de l'axe.

#### **Avantages pour Evere**

- Meilleure régularité car itinéraire moins long (donc moins d'aléas ??)

#### **Inconvénients pour Evere**

- Rupture de charge pour les usagers se dirigeant vers le centre de Bruxelles et la gare du Midi<sup>38</sup>.

#### **Prolongation jusqu'à l'OTAN**

A partir de Bordet, la ligne emprunte le Houtweg pour ensuite se raccorder à l'avenue Léopold III au niveau du carrefour Bordet/Léopold III<sup>39</sup>.

#### **Avantage pour Evere**

- prolongation de la desserte sur le territoire de la commune de Haren

#### **Inconvénient pour Evere**

- Augmentation de la fréquentation de la ligne 55 par de nouveaux usagers extérieurs à la commune (potentiellement diminution du nombre de places assises disponibles).

Ce prolongement ne devrait donc influencer que modérément la mobilité dans la commune d'Evere. Cependant, si certaines mesures sont mises en place en marge de ce projet, comme par exemple l'augmentation de la fréquence et de la capacité des navettes (affectation des futurs trams 3000 et 4000), ce projet pourrait devenir bénéfique pour la commune d'Evere.

<sup>38</sup> Les ruptures de charges sont le plus souvent pénalisantes pour les usagers, que ce soit en terme de confort (Evere étant situé en bout de ligne, les usagers y montant bénéficient souvent d'une place assise) que de temps de parcours (temps de transfert, durée d'attente).

<sup>39</sup> A beaucoup plus long terme, la STIB envisagerait de prolonger cette ligne jusqu'à la limite régionale et peut être un jour jusqu'à l'aéroport de Bruxelles-National

## 7.2.2 Bus 12

### Réseau STIB 2008

- aucun changement

### Demande d'Evere

- Installation d'un arrêt à hauteur de l'hôtel Marriot avenue des Olympiades afin de pouvoir assurer une connexion directe avec l'aéroport.

### Suite envisagée par la STIB

- La STIB prend contact avec les exploitants de l'Hôtel pour envisager une exploitation valorisant les investissements publics.

La STIB a le projet de fusionner les bus 12 et 21 le week-ends (sous le n° 11). Ceci permettrait d'avoir un nombre d'arrêts intermédiaires plus important en direction de l'aéroport.

## 7.2.3 Bus 21

### Réseau STIB 2008

- Terminus déplacé à la halte Bordet au lieu de l'OTAN (jonction assurée par la ligne 55 et 80)

### Avantages pour Evere

- Permet une desserte légèrement meilleure du quartier Colonel Bourg et du Haut Evere avec la halte RER à Bordet

### Inconvénients pour Evere

- Faible impact à terme avec le déménagement de l'Otan

## 7.2.4 Bus 45

### Réseau STIB 2008

- suppression du tronçon entre la Maison Communale d'Evere et la place St-Vincent
- création d'une liaison vers la gare de Schaerbeek via Helmet avec le terminus à la place Colignon
- Augmentation de l'offre et de la fréquence en soirée et le week-end

### Avantages pour Evere

- desserte vers l'administration communale d'Evere et le centre sportif
- liaison interquartier entre Schaerbeek et Evere selon itinéraire différent de l'axe de bus de De Lijn, avec dessert de la gare de Schaerbeek

### Inconvénients pour Evere

- Suppression de la desserte Nord de la commune (place de la Paix, Saint-Vincent)
- Perte de temps prévisible lors du passage par l'avenue E. Vandervelde (quartier Helmet) déjà fortement encombrée, et aux feux du square de l'accueil (3 phases)
- détérioration des liaisons nord-sud à Evere pour le quartier Saint-Vincent

Même si ces modifications sont bénéfiques pour les habitants d'Evere habitant à l'ouest de la Maison Communale, l'axe de traversée Nord-Sud sur le territoire d'Evere est fortement raccourci. Il en résulte que la population nouvellement desservie est plus faible que celle qui est desservie actuellement par le tronçon Nord entre la Maison Communale et la place St-Vincent (ex : habitants du quartier Picardie). Cette modification présente des inconvénients pour le bas Evere et le quartier Saint-Vincent.

## 7.2.5 Bus 54 (futur 64)

### Réseau STIB 2008

- Changement de numéro : 54 devient 64
- Itinéraire inchangé mais scindé en deux dont le tronçon passant par Evere est limité à la Porte de Namur

### Avantages pour Evere

- Augmentation de la régularité vu la diminution de la distance parcourue

### Inconvénients pour Evere

- Rupture de charge à la Porte de Namur pour ceux qui continuent vers Saint-Denis, ce qui affecte probablement peu d'usagers
- Changement de numéro, peu conséquent si bonne information auprès des usagers

### 7.2.6 Bus 59

#### Réseau STIB 2008

- Passage par la rue de Picardie au lieu de Stroobants

#### Avantages pour Evere

- Desserte directe du quartier Picardie

#### Inconvénients pour Evere

- éloignement du site Carli  
(NB cet inconvénient pourrait être levé si le 45 reprend cet itinéraire dans la variante telle que souhaitée par la commune d'Evere, c'est à dire desserte de la gare de Schaerbeek après desserte de la Maison Communale **et de Saint-Vincent**)

### 7.2.7 Bus 63

#### Réseau STIB 2008

- Terminus déplacé de Maes au Cimetière de Bruxelles
- Mise en service de bus articulés (devient ligne « forte »)

#### Avantages pour Evere

- Ligne raccourcie donc meilleure régularité

#### Inconvénients pour Evere

- Plus de liaison directe entre le Haut-Evere et la chaussée de Haecht à Haren
- Tram 55 devient la seule liaison directe de Bordet vers le centre ville (limité à Rogier)

### 7.2.8 Bus 65

#### Réseau STIB 2008

- Terminus déplacé du Bourget à Maes
- passage par l'avenue Rogier supprimé et remplacé par une liaison plus directe vers le centre via l'avenue Chazal et la chaussée de Louvain

#### Avantages pour Evere

- Gain de temps vu le passage supprimé par l'avenue Rogier

#### Inconvénients pour Evere

- /

### 7.2.9 Bus 66

#### Réseau STIB 2008

- déplacement du terminus du Cimetière de Bruxelles, sur la Chaussée de Louvain au niveau de la limite régionale (terminus dénommé "Péage")
- modifier l'itinéraire entre Loisirs et De Brandt via liaison directe

#### Avantages pour Evere

- desserte des logements « ieder zijn huis » haut situés le long de la chaussée de Louvain<sup>40</sup>
- liaison plus directe entre l'avenue des Anciens Combattants et le centre, en desservant la gare RER d'Evere

#### Inconvénients pour Evere

- suppression de la desserte pour le square Hoedemaekers (mais reste accessible par le 45, sauf pour l'arrêt Artémis)

<sup>40</sup> Le bus devrait circuler sur la latérale de la chaussée de Louvain or celle-ci est en SUL donc situation à adapter !

## 7.2.10 Bus 80

### Réseau STIB 2008

- A partir de la rue Colonel Bourg, suppression du tronçon jusqu'au terminus Andromède et mis en place d'une liaison jusqu'au terminus Bourget (actuellement assuré par la ligne 63).

### Avantages pour Evere

- desserte de la rue Colonel Bourg (nombreux logements et bureaux), place Paduwa, avenue Bordet  
- offre d'une liaison entre Evere et la ligne 1 (Montgomery) permettant un accès plus rapide au centre ville

### Inconvénients pour Evere

## **7.3 RÉFLEXIONS ET SUGGESTIONS EN MATIÈRE DE SENS UNIQUES**

### **7.3.1 Introduction**

Dans le cadre du chapitre **3.1.7** Plan de circulation, diverses considérations ont été émises en matière de gestion de la circulation par la mise en place de sens uniques protégeant les quartiers contre le trafic parasite. Ces interventions sont à concevoir comme des compléments utiles et localisés d'une gestion globale des voiries de la commune, notamment au niveau de la mise en œuvre des zones 30, résidentielles et piétonnes.

Il faut remarquer que le plan de mise en œuvre des zones 30 prévoit déjà beaucoup d'interventions susceptibles de décourager le trafic parasite.

On doit examiner les mesures de type « circulatoire » en tenant compte des projets en la matière, c'est pourquoi les illustrations des propositions comprendront systématiquement une référence au plan des zones 30.<sup>41</sup>

Le PCM effectue diverses propositions (voir ci-dessous). Néanmoins leur mise en œuvre requiert une procédure avec diverses concertations à tenir avec les habitants et autres acteurs impliqués. Le PCM ne peut se prononcer définitivement sur la faisabilité l'acceptabilité de ces propositions.

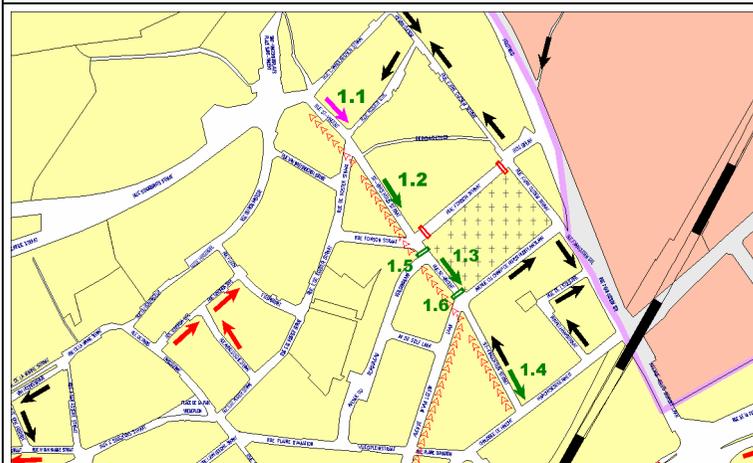
### **7.3.2 Propositions**

Le tableau ci-dessous décrit l'ensemble de ces propositions de modifications :

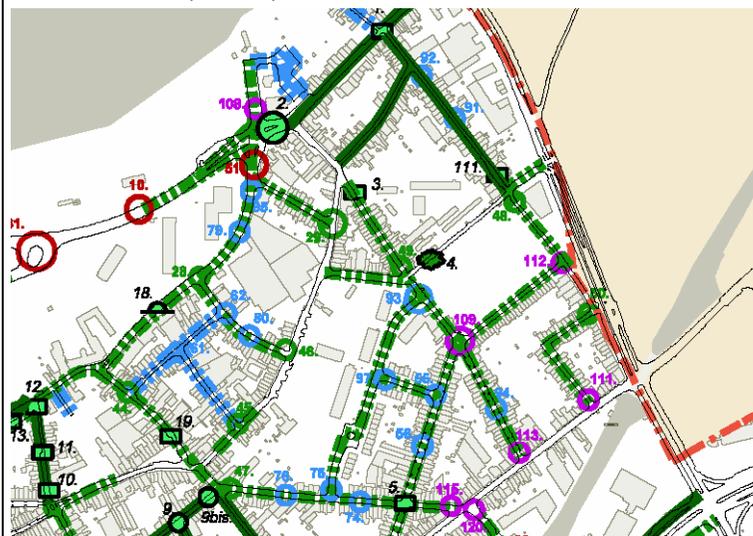
---

<sup>41</sup> La légende de la carte zones 30 se trouve au point **3.1.8**

## Notes

7.3.2.1 Rue Saint-Vincent

trafic parasite possible de Haecht vers Saint-Vincent



## Constats et commentaires

Une demande a été émise par les habitants pour contrer un trafic signalé comme en croissance (transit intercommunal).

Présence d'une école (Basisschool van Evere).

Aménagement en zone 30 réalisé pour la moitié nord de la rue.

Les parcours pouvant impliquer du trafic parasite sont :

- Haecht – Van Leeuw – Saint-Vincent – Haren (ou Schaerbeek par la rue Stroobants), dans les deux sens
- Haecht – Saint-Vincent – Haren (ou Schaerbeek par la rue Stroobants), dans un seul sens.

## Propositions

1.1 *sens unique Vandenhoven → De Koster*

- non envisageable, car passage bus  
VARIANTE IMPOSSIBLE

1.2 *De Koster → Fonson :*

- facile à contourner via Fonson et De Koster, ou bien il faut aussi mettre Fonson à sens unique vers De Koster, difficile avec le passage du tram  
VARIANTE NON RECOMMANDEE

1.3 *sens unique Fonson → Van Leeuw :*

- contournable par Golf et Renouveau,
- section fort courte, risque de non respect  
VARIANTE NON RECOMMANDEE

1.4 *inversion sens unique entre Van Leeuw et Haecht :*

- requiert accès depuis Haecht par Van Leeuw  
VARIANTE ENVISAGEABLE

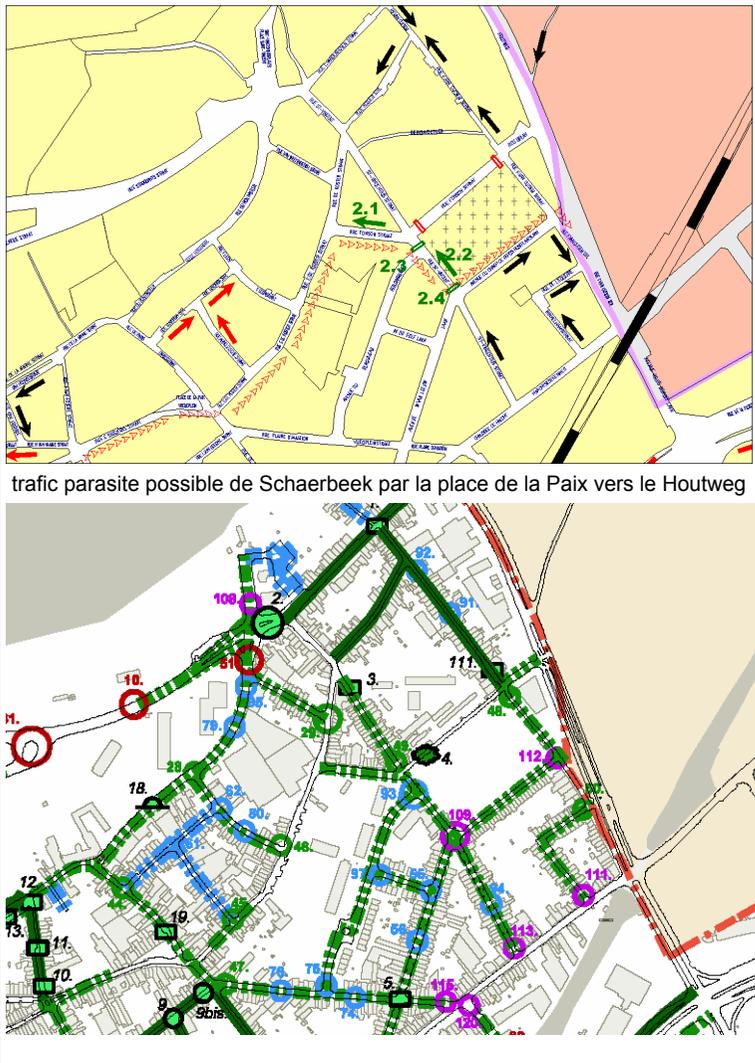
1.5 *coupure à hauteur de Fonson :*

- sépare le quartier en deux aires avec chacune sa boucle de circulation, communication possible par place Paix et rue Van Cutsem  
VARIANTE ENVISAGEABLE

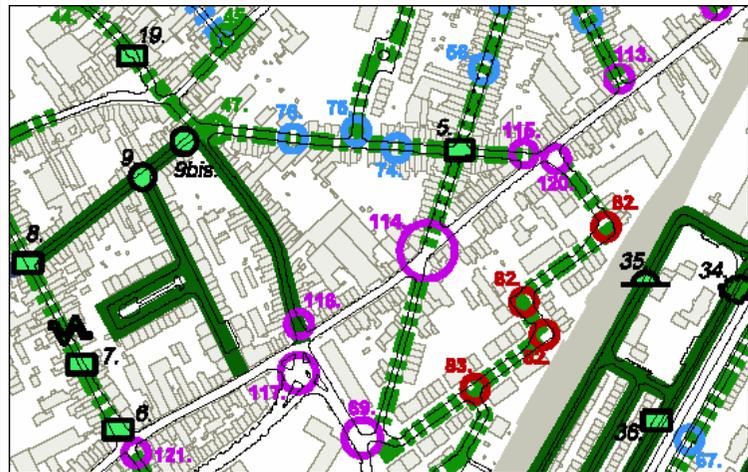
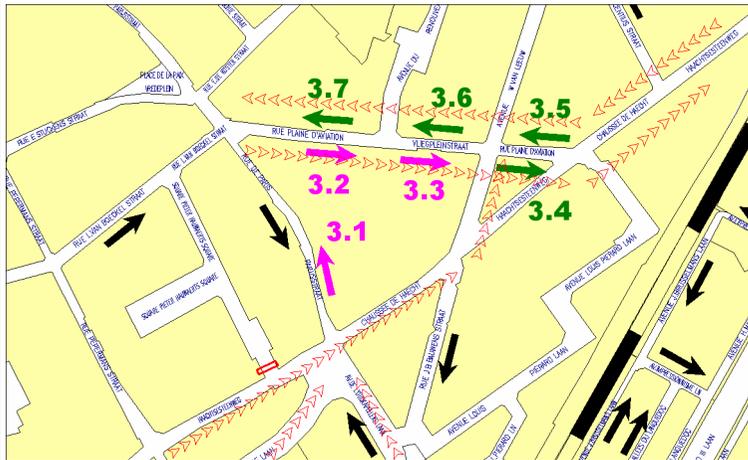
1.6 *coupure à hauteur de Van Leeuw :*

- idem, jonction possible par Golf et Renouveau  
VARIANTE ENVISAGEABLE

**Pour les rues Saint-Vincent, Fonson, Van Leeuw et Plaine d'Aviation, une synthèse de propositions coordonnées est décrite ci après au point 7.3.2.16.**

7.3.2.2 Rue Fonson / St-Vincent	Constats et commentaires	Propositions
 <p>trafic parasite possible de Schaerbeek par la place de la Paix vers le Houtweg</p>	<p>Le parcours pouvant impliquer du trafic parasite est :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Helmet – Stuckens – De Koster – Fonson – Champ de Repos – Van Cutsem – Bordet (chaussée de Haecht ou avenue Léopold III ou avenue Bordet)</li> </ul> <p>Le tram 55 circule sur ce trajet jusqu'à la rue Fonson comprise.</p>	<p><i>2.1 sens unique de la rue Fonson</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• réglementairement possible, mais passage du tram dans les deux sens</li> <li>• accès au stationnement côté nord</li> <li>• trafic peut se reporter sur Plaine d'Aviation et Renouveau / Van Leeuw</li> </ul> <p>VARIANTE DECONSEILLÉE</p> <p><i>2.2 sens unique de St-Vincent entre Van Leeuw et Fonson (= 1.3, mais sens inverse)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• contournable par Golf et Renouveau,</li> <li>• section fort courte, risque de non respect</li> </ul> <p>VARIANTE NON RECOMMANDÉE</p> <p><i>2.3 coupure à hauteur de Fonson (= 1.5) :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sépare le quartier en deux aires avec chacune sa boucle de circulation, communication possible par place Paix et rue Van Cutsem</li> </ul> <p>VARIANTE ENVISAGEABLE</p> <p><i>2.4 coupure à hauteur de Van Leeuw (= 1.6) :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• idem, jonction possible par Golf et Renouveau</li> </ul> <p>VARIANTE ENVISAGEABLE</p> <p><b><i>Pour les rues Saint-Vincent, Fonson, Van Leeuw et Plaine d'Aviation, une synthèse de propositions coordonnées est décrite ci après au point 7.3.2.16.</i></b></p>

## 7.3.2.3 Rue de la Plaine d'Aviation / rue de Paris



## Constats et commentaires

Une demande a été émise par les habitants pour contrer un trafic signalé comme en croissance.

Les parcours pouvant impliquer du trafic parasite sont :

- Haecht – Plaine d'Aviation – Paix – Stuckens – Van Hamme – Helmet, dans les deux sens
- Haecht / Conscience – Oudkapelleke – Van Leeuw – Plaine d'Aviation – Paix – Quartier Saint-Vincent – Haren (probablement dans un seul sens, la rue de Paris offre un trajet plus court)

Le bus 54 y circule dans un seul sens en direction de la place de la Paix et de Saint-Vincent

*Pour les rues Saint-Vincent, Fonson, Van Leeuw et Plaine d'Aviation, une synthèse de propositions coordonnées est décrite ci après au point 7.3.2.16..*

## Propositions

## 3.1 inversion de la rue de Paris

- crée un collecteur de quartier continu Oudkapelleke – Paris – Stuckens / De Koster
- sortie du Colruyt plus difficile (angle aigu)
- aménagement de la rue à adapter
- implique inversion des sens uniques du bus  
VARIANTE ELIMINEE

## 3.2 et 3.3 sens unique sur Plaine d'Aviation → Haecht

- requiert variante 3.1 pour bus, éliminée  
VARIANTES ELIMINEES

## 3.4 sens unique → Haecht de Van Leeuw à Haecht

- efficace contre transit périphérie → place Paix
- sans effet sur trafic dans l'autre sens
- dépend du trajet bus ??

VARIANTE ENVISAGEABLE SOUS RESERVE

## 3.5 sens unique Haecht → Van Leeuw

- contre efficacement le trafic Paix – périphérie (mais pas Haecht → Paris), qui pourrait se reporter sur Renouveau ou Van Leeuw en direction du Houtweg

VARIANTE ENVISAGEABLE

## 3.6 sens unique Van Leeuw → Renouveau

- contre efficacement le trafic Paix – périphérie, qui pourrait se reporter sur Renouveau en direction du Houtweg
- contraint Renouveau à sortir via Van Leeuw ou Houtweg ou Paris

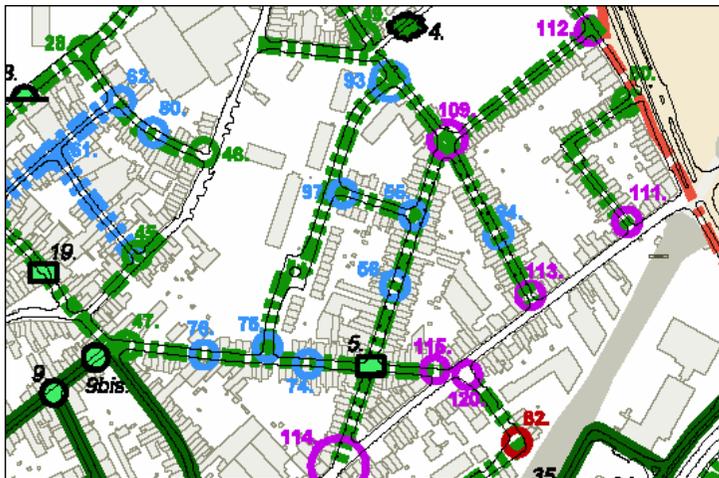
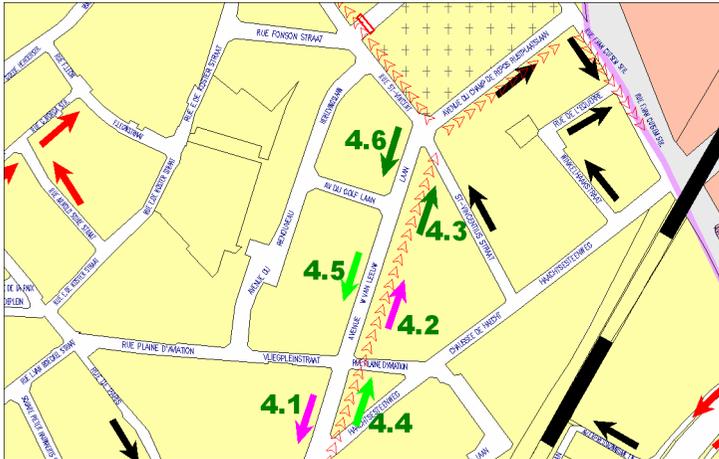
VARIANTE ENVISAGEABLE

## 3.7 sens unique Paris → Renouveau

- contre efficacement le trafic Paix – périphérie, qui doit reprendre le collecteur de quartier Dekoster

VARIANTE ENVISAGEABLE

## 7.3.2.4 Avenue Guillaume Van Leeuw



## Constats et commentaires

Une demande a été émise par les habitants pour contrer un trafic signalé comme en croissance.

Les parcours pouvant impliquer du trafic parasite sont :

- Haecht – Van Leeuw – Saint-Vincent – Haren (ou Schaerbeek par la rue Stroobants), dans les deux sens
- Haecht – Van Leeuw – Champ de Repos – Van Cutsem – Houtweg – Bordet, dans un seul sens.

La rue comporte l'itinéraire cyclable régional 12A, mais ne dispose pas de la largeur suffisante que pour y aménager des pistes cyclables.

La mise à sens unique limitée permet de pallier ce fait.

## Propositions

## 4.1 sens unique Aviation → Haecht

- impossible, car passage bus (sauf à réorienter le bus par Haecht # Plaine d'Aviation, avec virage plus difficile)

VARIANTE NON RETENUE

## 4.2 sens unique Aviation → Golf

- complémentaire de la variante 4.1 non retenue (sens opposés), mais envisageable si 4.6 est retenue

VARIANTE ENVISAGEABLE SOUS RESERVE

## 4.3 sens unique Golf → St-Vincent

- pas de contraintes réelles

## 4.4 sens unique Haecht → Aviation

- convient au parcours bus

VARIANTE ENVISAGEABLE

## 4.5 sens unique Golf → Aviation

- complémentaire à 4.4
- contre efficacement circulation descendant vers St-Vincent et Champ de Repos

VARIANTE RECOMMANDEE (avec 4.4)

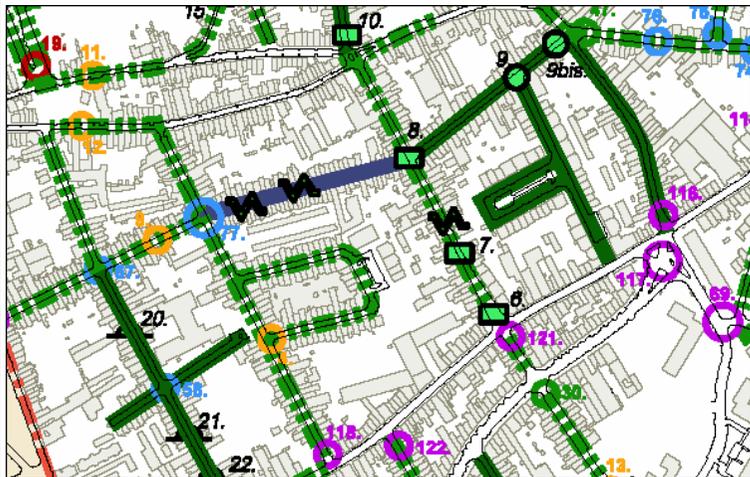
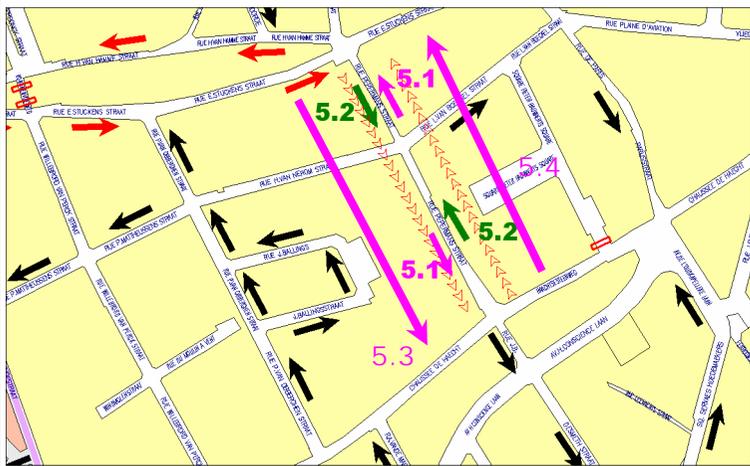
## 4.6 sens unique St-Vincent → Golf

- en complément à 4.5, permet de créer des pistes cyclables sur l'ensemble de l'avenue G. Van Leeuw

VARIANTE ENVISAGEABLE

**Pour les rues Saint-Vincent, Fonson, Van Leeuw et Plaine d'Aviation, une synthèse de propositions coordonnées est décrite ci après au point 7.3.2.16..**

## 7.3.2.5 Rue Pepermans



## Constats et commentaires

- Possible trafic de fuite via cette parallèle à la rue de Paris
- Vitesses pratiquées trop élevées par le trafic présumé parasite
- Largeur des trottoirs < 1,8 m
- Aménagement récent de cette chaussée
- Nécessité d'accessibilité à la Place de la Paix + centre culturel + Aula Toots
- Risque évident de report sur Van Obberghen dans le sens Haecht → Stuckens

## Propositions

## 5.0 double-sens inchangé

- les deux sens de circulation se gênent l'un l'autre, vu l'étroitesse de la voirie
- doit être renforcé par des dispositifs ralentisseurs supplémentaires

ENVISAGEABLE

## 5.1 sens unique sortant vers Stuckens et vers Haecht :

- implique entrée obligatoire par Van Nerom qui est en zone résidentielle (contrainte forte), car l'inversion de Van Boeckel recréerait un itinéraire parasite vers Tilleul

NON RECOMMANDE

## 5.2 sens unique entrant depuis Stuckens, idem depuis Haecht :

- sortie obligatoire par Van Nerom + Van Obberghen ou par Van Boeckel + Paris
- pas des gains importants de largeurs de trottoir, car aménagement récent, donc pas de travaux en vue à court ou moyen terme
- possible si trafic parasite constaté + nuisible que les contraintes introduites

NON RECOMMANDE

## 5.3 sens unique Stuckens → Haecht :

- risque de vitesses + élevées
- création d'itinéraire continu Tilleul – Stuckens – Pepermans – Desmeth – Leopold III

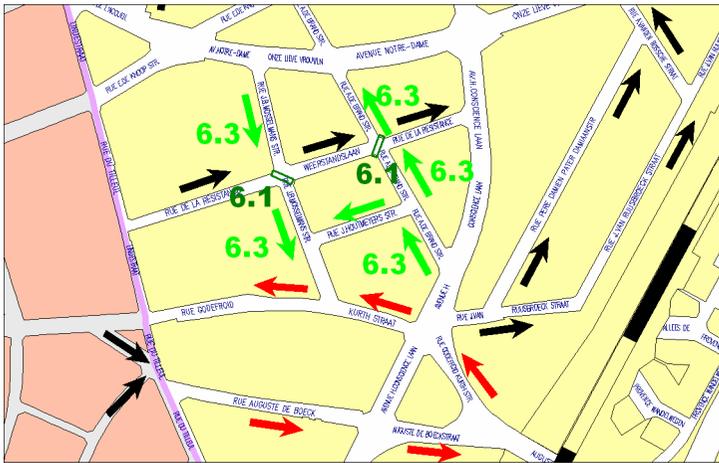
FORTEMENT DECONSEILLE

## 5.4 sens unique Haecht → Stuckens :

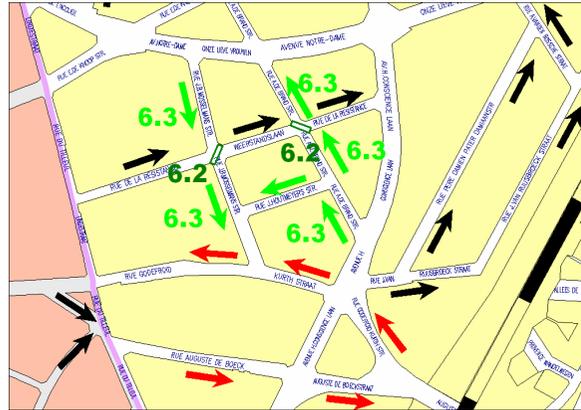
- risque de vitesses + élevées
- itinéraire à caractère continu plus limité Haecht – Pepermans – Van Hamme, mais risque de trafic parasite reste présent

NON RECOMMANDE

<b>7.3.2.6 Rues De Brandt et Mosselmans</b>	Constats et commentaires	Propositions
---	--------------------------	--------------



var 6.1 (et 6.3)



var 6.2 (et 6.3)

6.1 fermeture aux croisement des rues de la Résistance et Mosselmans ou De Brandt

- permet de créer des îlots de calme (uniquement accès local aux parcelles riveraines)
- met un système de circulation en boucles en place, le trafic est rejeté du côté dont il provient
- supprime les possibilités de passage nord-sud et est-ouest
- pas de trafic parasite signalé → faibles gains  
VARIANTE ENVISAGEABLE

6.2 idem, mais sens opposés

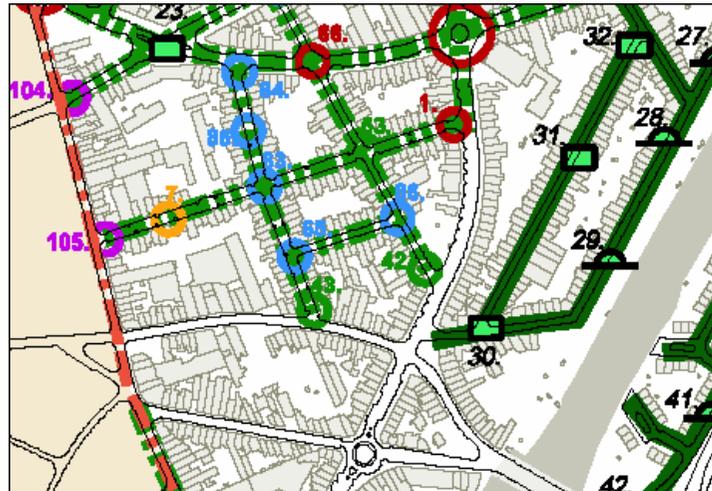
idem

VARIANTE ENVISAGEABLE

6.3 sens uniques, selon schéma libre

- pas de trafic parasite signalé → faibles gains
- impact sur vitesses si trafic dans l'autre sens supprimé

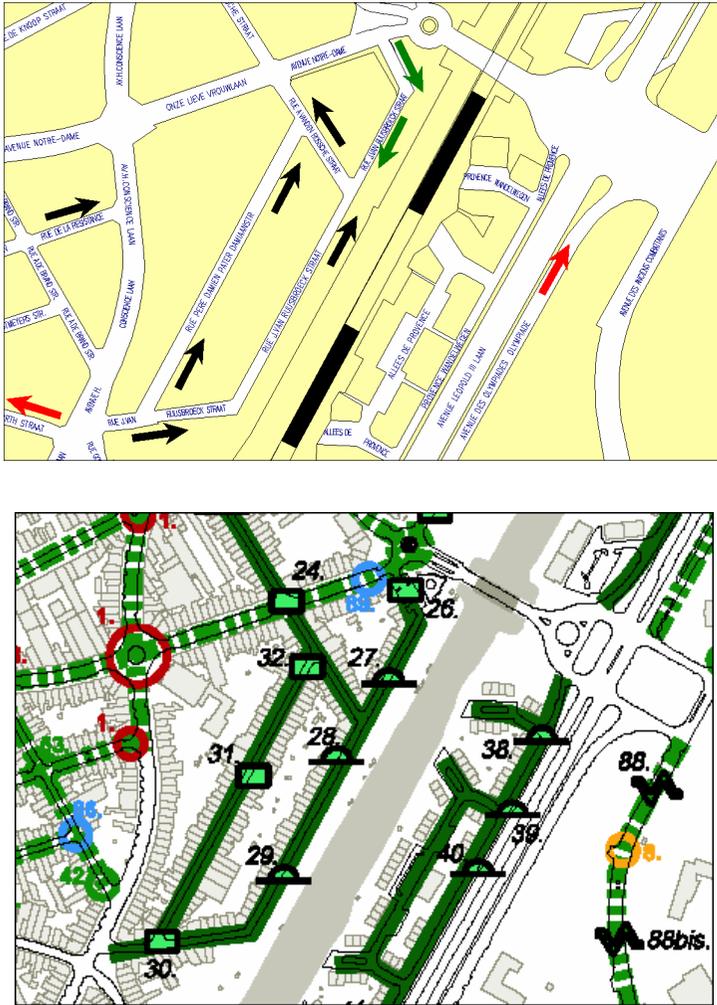
VARIANTE DECONSEILLÉE



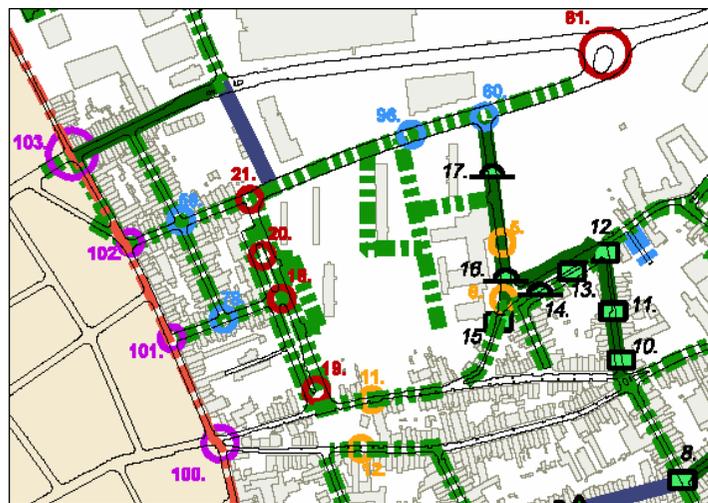
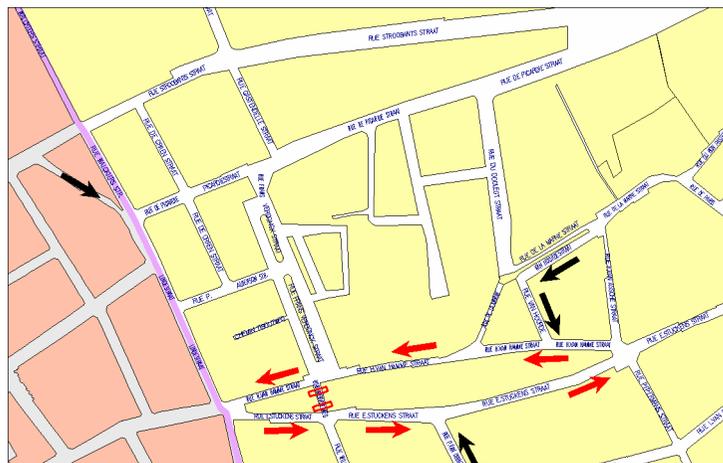
Ce quartier est assez calme, et ne requiert pas nécessairement une intervention limitant la circulation par des sens uniques ou des fermetures de rues.

Toutefois des vitesses élevées y sont signalées, ce qui justifie une intervention, à définir plus précisément.

Sa disposition entre quatre voiries collectrices ou interquartiers permet toutefois de bien illustrer les possibilités d'une telle approche.

7.3.2.7 <u>Rue Van Ruusbroeck</u>	Constats et commentaires	Propositions
	<p>Possibilité de trafic parasite entre Conscience et Hoedemaekers</p> <p>Mise à sens unique actuelle justifiée par l'étroitesse de la rue et les besoins de stationnement pour les riverains.</p>	<p>7.1 Possibilité de mettre l'extrémité de la rue Van Ruusbroeck en sens unique (Hoedemaekers → VandenBossche) opposé au sens existant</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le trafic parasite vers Hoedemaekers n'a pas été signalé</li> <li>Les SUL en place contrent des flux possibles entre Hoedemaekers et Kurth</li> <li>Le nouveau sens unique contraint à une sortie par Vanden Bosche</li> </ul> <p>NON CONSEILLE, sauf si un trafic parasite apparaît</p>

## 7.3.2.8 Quartier Picardie



## Constats et commentaires

Pas de problèmes signalés ou prévisibles

Les rues Stuckens et Van Hamme forment une barrière adéquate

Le Gastendelle est déjà en zone résidentielle, il n'y a donc aucun itinéraire nord-sud direct.

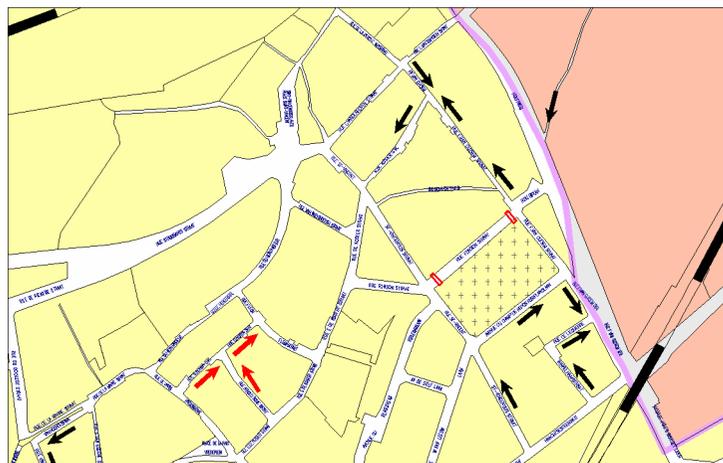
La mise en zone 30 du quartier offre des garanties supplémentaires

Le bus 59 est appelé à passer à la rue de Picardie.

## Propositions

AUCUNE INTERVENTION

## 7.3.2.9 Quartier Norga – Sohie - Bon Pasteur – St-Vincent



## Constats et commentaires

Pas de problèmes signalés ou prévisibles

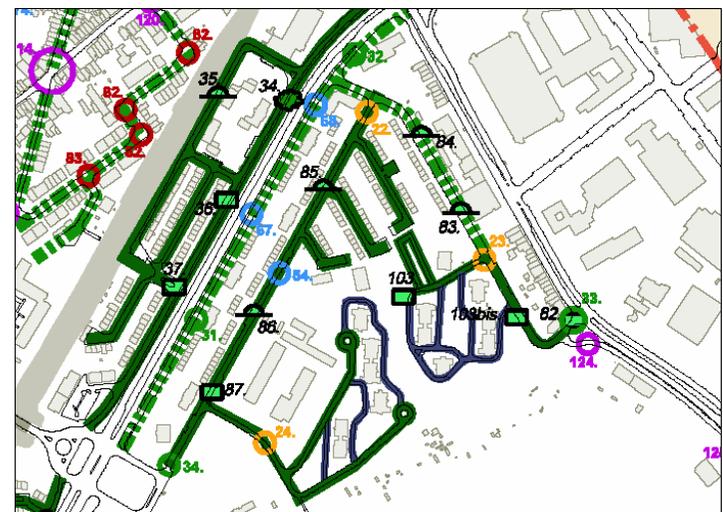
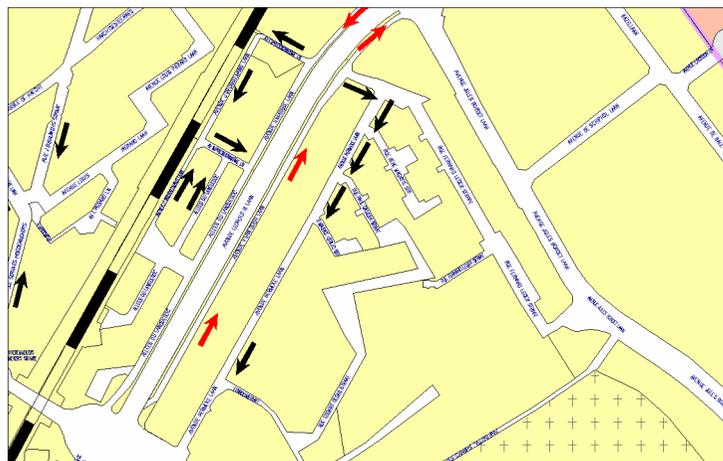
## Propositions

Pas de réelle continuité dans les parcours en dehors des collecteurs (Stuckens et De Koster)

AUCUNE INTERVENTION

Transformation des sens uniques en SUL après mise en œuvre des zones 30 ou résidentielles

## 7.3.2.10 Quartier Germinal – Van Gogh – Permeke



## Constats et commentaires

Pas de réelle continuité dans les parcours, sauf par van Gogh et Fernand Léger, mais les dispositifs de modération des vitesses sont suffisants à assurer le calme du quartier

NB la sortie de Van Gogh vers le carrefour Bordet est réservée aux seuls bus.

Pas de problèmes signalés ou prévisibles

## Propositions

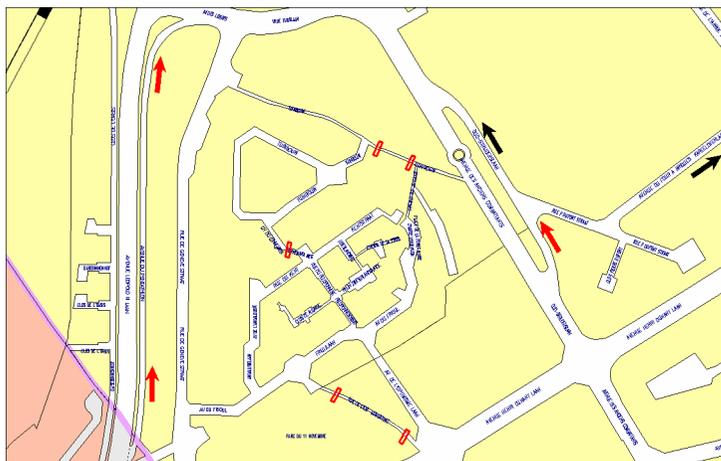
AUCUNE INTERVENTION

Transformation du sens uniques à Van Gogh en SUL lors du réaménagement de l'avenue Léopold III

7.3.2.11 Quartier Astrid - Tuinbouw

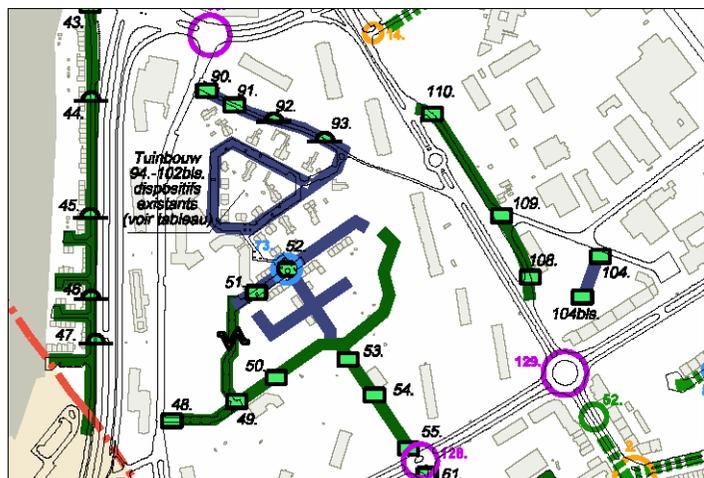
## Constats et commentaires

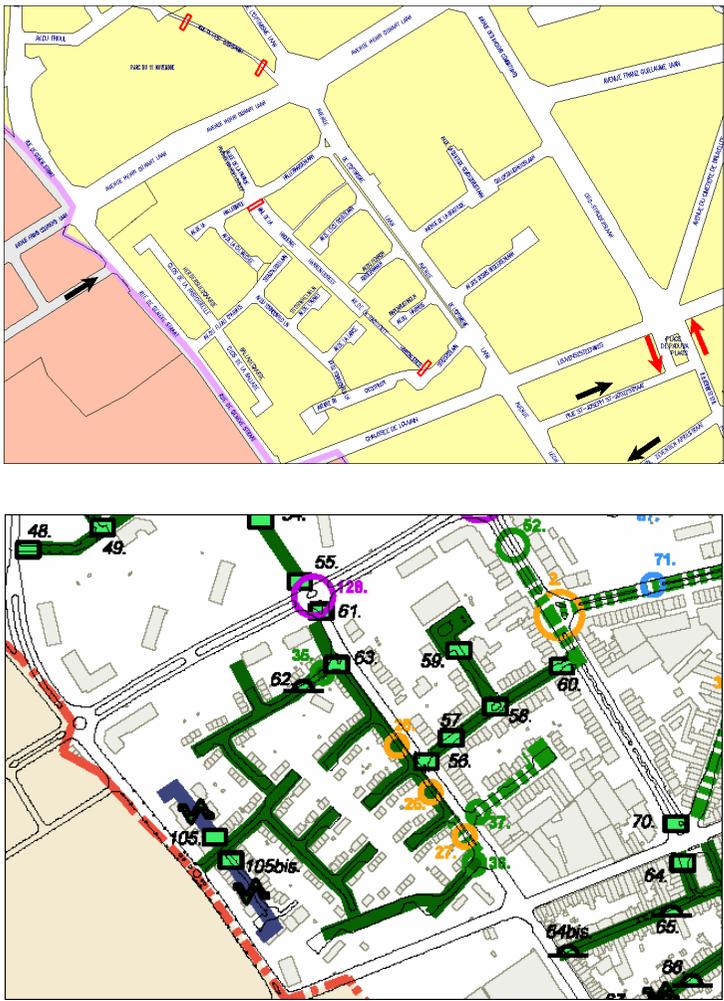
## Propositions



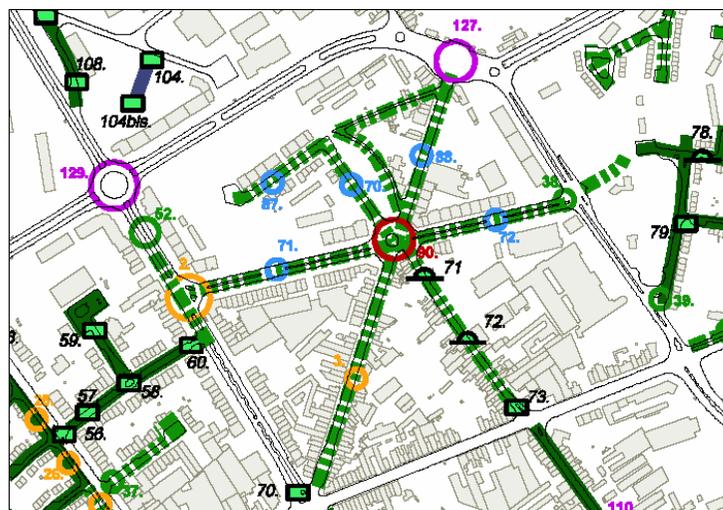
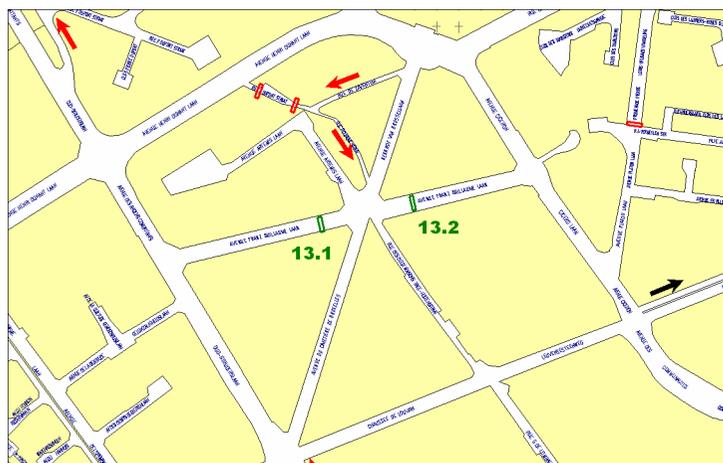
Pas de problèmes signalés ou prévisibles  
 Pas de réelle continuité dans les parcours, sauf par van Optimisme et Frioul, mais les dispositifs de modération des vitesses sont suffisants à assurer le calme du quartier

AUCUNE INTERVENTION



7.3.2.12 <u>Quartier Home Familial Bruxellois – Béatitudo – Quiétude</u>	Constats et commentaires	Propositions
	<p>Impossibilité de transit, sauf Optimisme – Béatitudo – Anciens Combattants – Guillaume</p> <p>Accès à l'école par l'avenue de la Béatitudo.</p>	<p>Contre le trafic passant par l'avenue Guillaume</p> <p><b>AUCUNE INTERVENTION</b></p>

## 7.3.2.13 Avenue Franz Guillaume



## Constats et commentaires

L'avenue Guillaume est signalée comme véhiculant un trafic parasite important entre la chaussée de Louvain et l'avenue des Anciens Combattants, en vue d'éviter les feux de la Place de Paduwa

Le bus 66 circulera à l'avenir à l'avenue Guillaume.

Un service de bus existe à l'avenue du Cimetière de Bruxelles (actuellement le 66, il sera doublé par le 80 dans le cadre du plan bus de la STIB).

Dans le cadre des PPAS, une autre disposition des carrefours (sous la forme d'un multiple T débouchant dans l'avenue du Cimetière de BXL) est prévue, qui limitera les continuités de parcours possibles.

## Propositions

13.1 coupure entre accès livraisons Colruyt et croisement avec Avenue du Cimetière de BXL

- permet de verrouiller tout trafic parasite tentant d'éviter la chaussée de Louvain et l'avenue Dunant
- implique une desserte locale avec rebroussement imposé
- report de trafic sur Dunant

## VARIANTE CONSEILLÉE

13.2 coupure entre Avenue du Cimetière de BXL et accès entreprises en direction de Cicéron

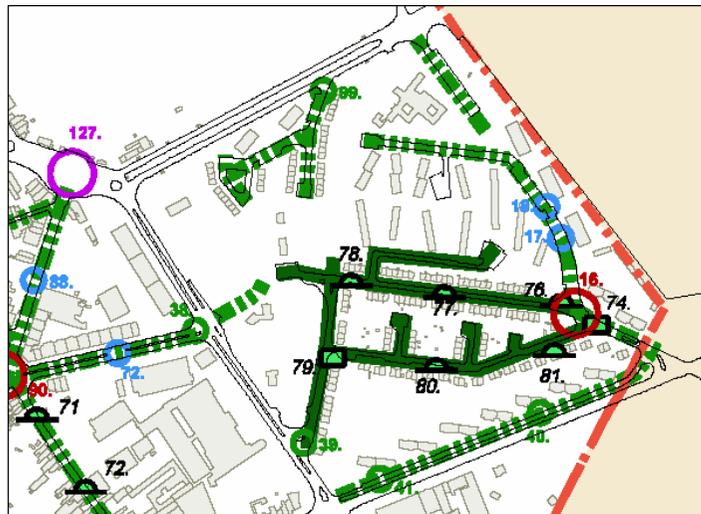
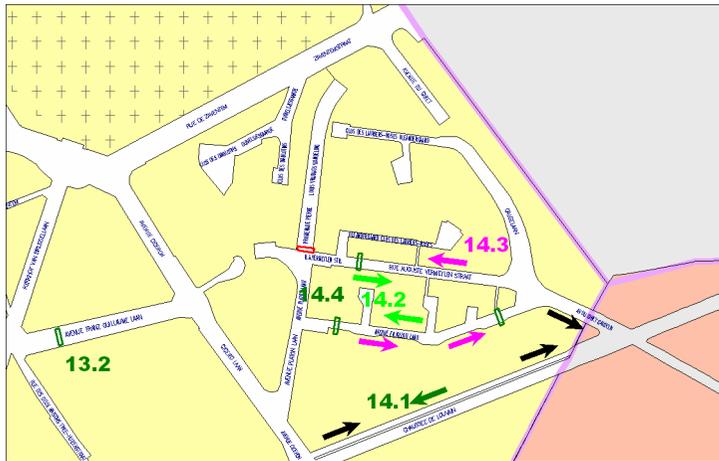
- idem, mais futur parcours du bus 66, impose réalisation de fosse à bus
- report de trafic sur Dunant

## VARIANTE ENVISAGEABLE

13.3 sens uniques : sans objet sur une chaussée avec berme centrale

## VARIANTE IMPOSSIBLE

## 7.3.2.14 Quartier Ieder Zijn Huis



## Constats et commentaires

Le sens unique de la rue du Gibet, n'autorisant que la sortie, protège efficacement le quartier.

Les mesures qui restent possibles n'ont plus d'effet que sur les circulations internes au quartier.

Le sens unique appliqué sur la parallèle à la chaussée de Louvain est à réétudier dans le cadre de futures bandes bus souhaitées par la STIB, de Lijn et la RBC..

## Propositions

## 14.1 inversion du sens de la parallèle à Louvain

- permettrait d'y insérer la bande bus pour el 66
- risque énorme de trafic parasite, si contré par fosse bus, conflit avec l'accès pour le stationnement
- rend SUL plus difficile, car croisement avec les bus

## VARIANTE DECONSEILLEE

## 14.2 et 14.3 sens uniques opposés rues Vermeylen et Villon

- crée sorte de giratoire obligé, allongement des parcours
- risque d'augmenter les vitesses pratiquées
- pas de trafic parasite constaté

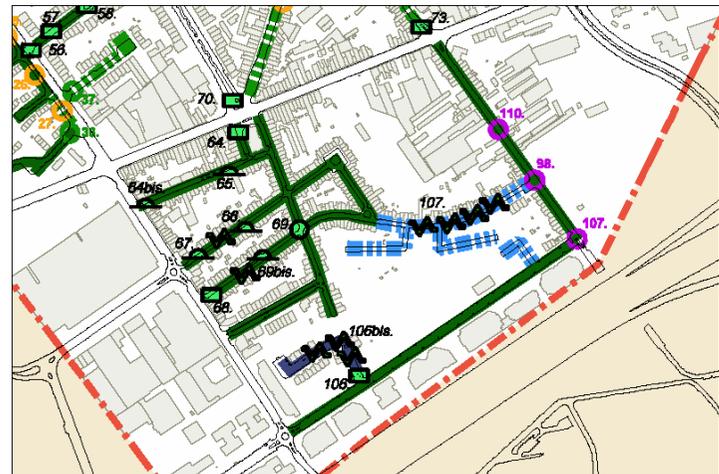
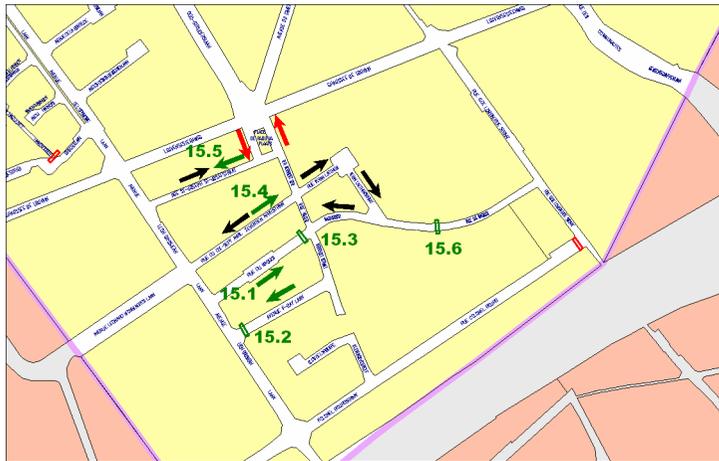
## VARIANTE DECONSEILLEE

## 14.4 coupure de la rue Villon ou de la rue Vermeylen

- tranquillise uniquement la rue coupée au détriment de l'autre
- pas de trafic parasite constaté

## VARIANTE DECONSEILLEE

## 7.3.2.15 Quartier Paduwa – Maquis – Verriest – Col. Bourg



## Constats et commentaires

Le quartier Paduwa – Colonel Bourg bénéficie déjà de mesures de sens uniques, de modération des vitesses, et de protection contre le stationnement de navetteurs et du trafic qui y est associé.

La moitié est de la rue du Maquis est en zone résidentielle, l'ensemble du quartier est en zone 30.

Ces mesures paraissent adéquates.

## Propositions

## 15.1 sens uniques opposés sur Maquis et V-Day

- crée sorte de giratoire obligé, allongement des parcours
- risque d'augmenter les vitesses pratiquées
- pas de trafic parasite constaté
- sens inverse possible également, mais crée en plus parcours continu dans Maquis

## VARIANTE DECONSEILLEE

## 15.2 fermeture de la rue du Maquis entre Verriest et Grosjean

- reporte le trafic local sur V-Day

## 15.3 fermeture de la rue du V-Day entre Verriest et Grosjean

- ces deux variantes tranquillisent une rue au détriment de l'autre

## VARIANTES TECHNIQUEMENT FAISABLES, INTERET A DISCUTER

## 15.4 inversion rue 17 avril

- crée un parcours continu vers Van Laethem

## VARIANTE DECONSEILLEE

## 15.5 inversion rue St-Joseph

- renforce le risque de trafic de A.C. et Cimetière de BXL vers Grosjean

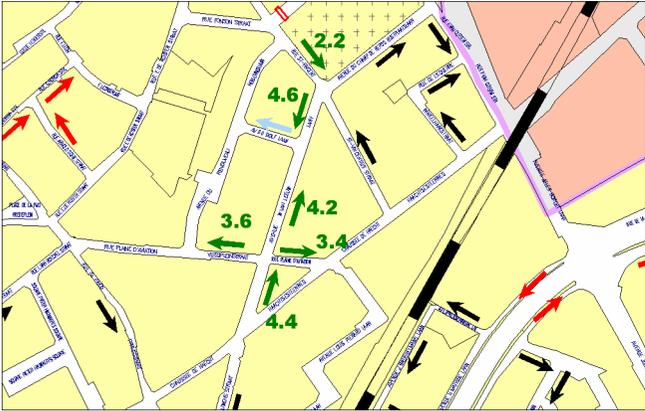
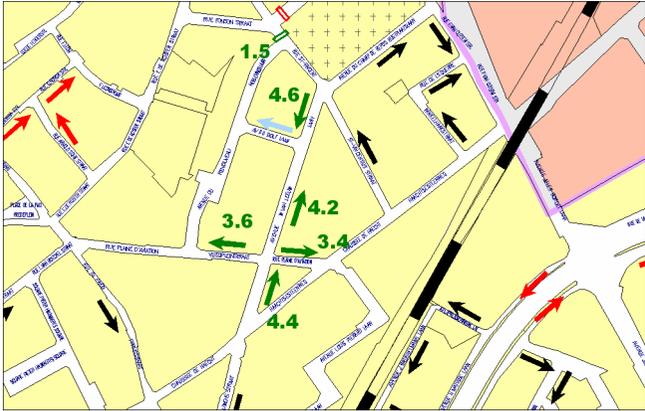
## VARIANTE DECONSEILLEE

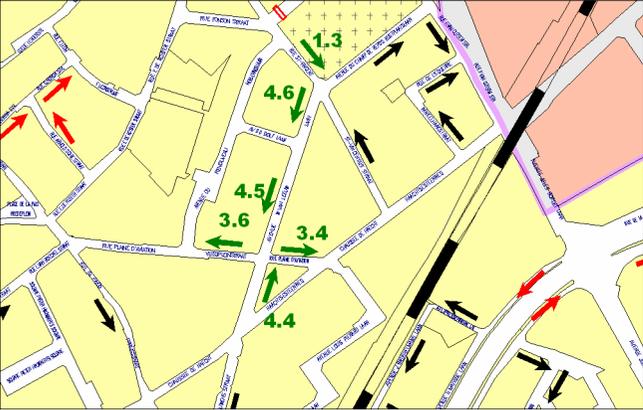
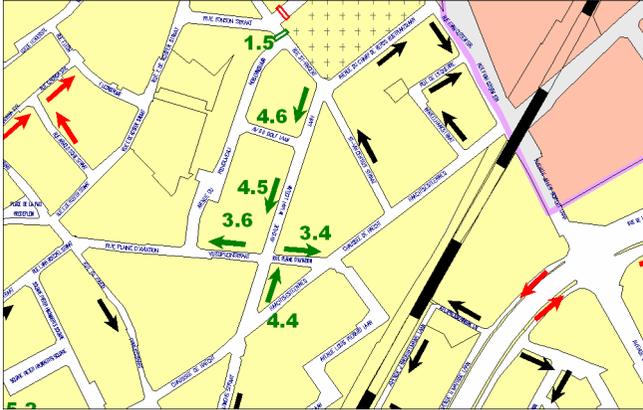
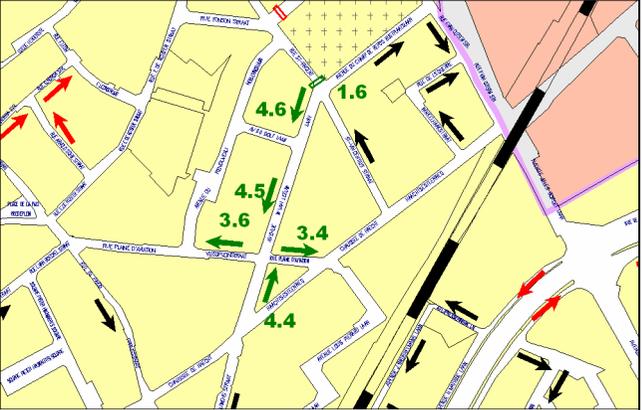
## 15.6 coupure rue du Maquis, section vers De Lombaerde

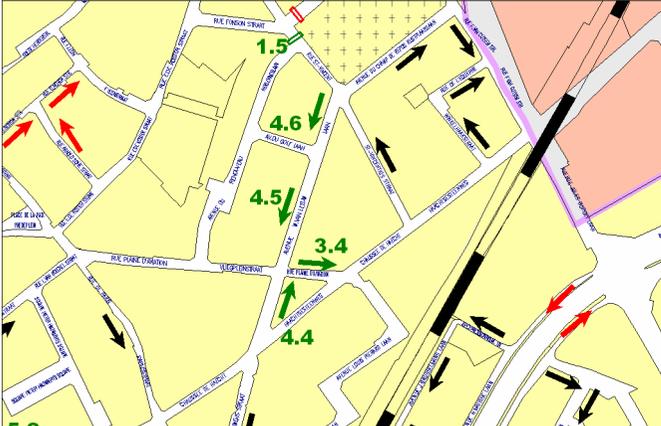
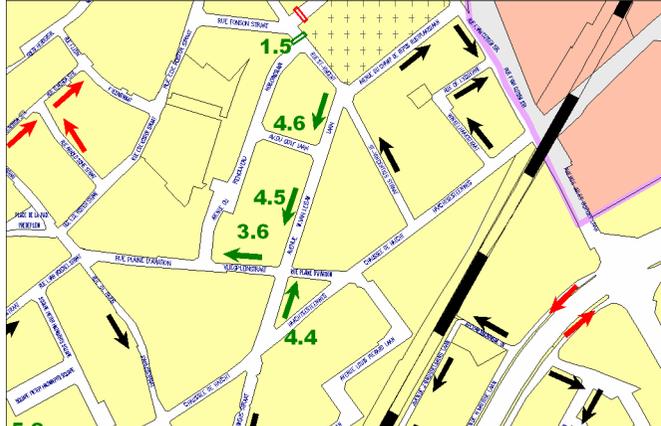
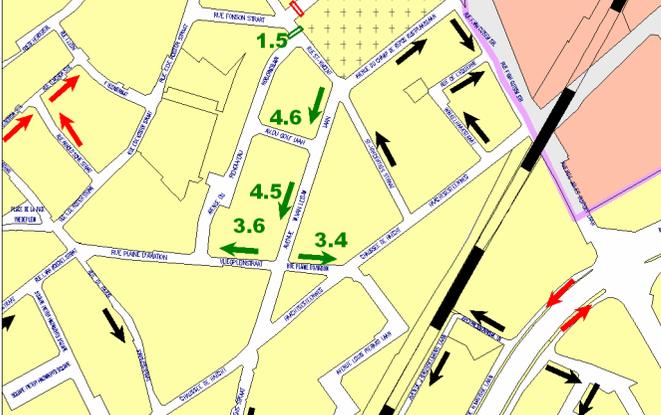
- apport faible par rapport à l'aménagement en zone résidentielle
- implique dépendance complète des habitants au seul accès par De Lombaerde

## VARIANTE DECONSEILLEE

7.3.2.16 Synthèse Van Leeuw – Plaine d'Aviation – St-Vincent – Fonson

<p><b>A - Sens opposés sur Van Leeuw à hauteur de l'avenue du Golf</b></p>	<p><b>Avantages</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• entrée possible jusqu'à l'avenue du Golf sans manœuvres</li> <li>• accès au quartier par 3 voies (St-Vincent, Van Leeuw, Renouveau)</li> </ul>	<p><b>Inconvénients</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• avenue du Golf à mettre à sens unique</li> <li>• sorties limitées à Champ de Repos → Houtweg et Renouveau – Aviation – Paris – Haecht</li> <li>• accès depuis place de la Paix limité (impossible de se rapprocher de la chaussée de Haecht par Aviation ou Van Leeuw)</li> <li>• trafic parasite par Van Leeuw toujours possible en passant par Golf – Renouveau – St-Vincent – Champ de Repos</li> <li>• sens uniques opposés face av. Golf créent une certaine confusion</li> <li>• risque de non respect du sens unique (section fort courte entre Golf et la rue St-Vincent – 4.6)</li> </ul>
<p>Variante A1 avec sens unique sur St-Vincent face au cimetière d'Evere (2.2)</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• circulation vers place St-Vincent toujours possible en passant par Golf et Renouveau</li> <li>• risque de non respect du sens unique (section fort courte face au cimetière – 2.2)</li> </ul>	<p>Variante A2 avec fermeture complète de St-Vincent côté rue Fonson (1.5)</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• circulation vers place St-Vincent impossible</li> </ul>	
<p><b>VARIANTE LA MOINS CONTRAIGNANTE ET LA MOINS PERFORMANTE</b></p>		

<p><b>B - Sens opposés sur Van Leeuw à hauteur de la rue de la Plaine d'Aviation</b></p>	<p>Avantages :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• avenue du Golf à double sens</li> <li>• accès au quartier par 2 voies (St-Vincent, Aviation + Renouveau)</li> <li>• sorties possibles par Champ de Repos → Houtweg, Renouveau – Aviation – Paris – Haecht et Van Leeuw</li> <li>• continuité spatiale plus grande sur Van Leeuw (perception de la rue, intégration des pistes cyclables plus évidente)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inconvénients</li> <li>• accès depuis place de la Paix limité (impossible de se rapprocher de la chaussée de Haecht par Aviation ou Van Leeuw)</li> <li>• trafic parasite par Van Leeuw toujours possible en passant par Aviation – Renouveau – St-Vincent – Champ de Repos</li> </ul>
<p>Variante B1 avec sens unique sur St-Vincent face au cimetière d'Evere</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• circulation vers place St-Vincent toujours possible en passant par Golf (depuis St-Vincent) ou Aviation (depuis Van Leeuw) et Renouveau</li> <li>• risque de non respect du sens unique face au cimetière (1.3) car section fort courte</li> </ul>	<p>Variante B2 avec fermeture complète de St-Vincent côté rue Fonson</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• circulation vers place St-Vincent impossible</li> <li>• trafic parasite vers Houtweg toujours possible en passant par Aviation – Renouveau – St-Vincent – Champ de Repos, mais le parcours devient fort décourageant</li> </ul>	<p>Variante B3 avec fermeture complète de St-Vincent côté rue Fonson</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• circulation vers place St-Vincent toujours possible en passant par Golf (depuis St-Vincent) ou Aviation (depuis Van Leeuw) et Renouveau</li> </ul>
<p><b>VARIANTE LA PLUS PERFORMANTE</b></p>		

<b>C - Simplifications possibles</b>			
		<p>Suppression d'un des sens uniques sur Plaine d'Aviation</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>recrée un itinéraire continu entre Haecht et Place de la Paix</li> <li>donne une facilité d'accès plus grande, mais rouvre la porte au trafic parasite</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>VARIANTES NON CONSEILLEES</b></p>	
<p>C1 - maintien du sens Paix → Haecht</p>	<p>C2 - maintien du sens Haecht → Paix</p>		
<p>C3 - Remise à double sens de l'extrémité de Van Leeuw entre Aviation et Haecht</p>	<p>C4 - Suppression de la fermeture face au Cimetière d'Evere</p>	<p>Remarques :</p>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>les sens uniques sur Fonson et De Koster sont écartés en raison du passage du tram et des bus à double sens, le déplacement des voies tram n'étant pas concevable, et leur présence créant de fait un couloir invitant au non respect des sens uniques</li> <li>le maintien de la situation actuelle constitue également une option envisageable. Toutefois, si le trafic parasite devient à l'avenir une réelle nuisance, il sera impératif de recourir à l'une des variantes, parmi lesquelles B2, C3 et C4 offrent le plus de garanties.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>rouvre une porte de sortie supplémentaire vers Haecht</li> <li>acceptable car elle ne bénéficie qu'aux usagers du quartier (transit venant de l'extérieur reste impossible)</li> <li>crée un trafic à contresens des bus</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>VARIANTE RECOMMANDABLE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>rouvre les itinéraires entre Haecht et la Place St-Vincent</li> <li>le maintien du sens unique (4.4) en sortie de Van Leeuw de vient impératif</li> <li>l'adjonction du sens unique 1.2 à la rue Saint-Vincent devient indispensable, mais il reste aisément contournable par Fonson et Dekoster</li> </ul>		

## **7.4 LIGNE FORTE QL-OTAN - AÉROPORT**

### **7.4.1 Aménagement site propre chaussée de Louvain**

Les éléments d'information suivants nous ont été communiqués par STRATEC, bureau chargé de l'étude de la variante par la chaussée de Louvain.

#### **7.4.1.1 Solution de base**

Le comité d'accompagnement a opté pour le maintien de la circulation à **double sens, ce qui implique les aménagements retenus par le CA** :

- Voirie à double sens d'une largeur de 6,40m (2 x 3,20 côte à côte)
  - Site propre le long du trottoir de part et d'autre de la chaussée (gain des plate-formes d'arrêt dans le cas d'un positionnement central du site propre)
  - Suppression des mouvements de tourne-à-gauche aux carrefours
  - Suppression des 314 emplacements de stationnement
  - Recherche de parking de remplacement
- L'aménagement de la chaussée de Louvain, selon les principes retenus par le CA du mois de mars 2004, a des répercussions sur l'aménagement de l'espace public et sur la mobilité dans les zones étudiées.
- Du point de vue de **l'espace public**, on retiendra :
- Le positionnement du site propre le long du trottoir implique qu'il soit réalisé en revêtement dur et qu'il soit franchissable sur toute sa longueur pour permettre l'accès aux immeubles riverains.
  - Le réaménagement nécessaire de toute la chaussée de Louvain et des voiries perpendiculaires à la chaussée sur une longueur de 10m
  - La mise en place de barrière entre le trottoir et le site propre
  - L'impossibilité de positionner des arrêts ailleurs que sur les trottoirs en raison de la faible largeur entre façades des différentes sections.
- En ce qui concerne la **mobilité**, il faut noter :
- la suppression de 314 emplacements de stationnement
  - la nécessité de mettre en place un ou plusieurs parkings de remplacement
  - l'interdiction des mouvements de tourne-à-gauche aux carrefours et ce sur toute la chaussée de Louvain
  - une organisation des livraisons devra être étudiée
  - les véhicules lourds desservant les entreprises bloquent les trams
  - aux heures de pointe du matin et du soir, la modélisation de la situation projetée montre une diminution de la demande aux carrefours et une augmentation des délais d'attente ce qui se traduit par un report de trafic sur les voiries voisines.

**En conclusion, vu les impacts sur l'espace public et sur la mobilité, la mise en place d'un site propre (complet) dans la chaussée de Louvain est à rejeter.**

### 7.4.1.2 Solution alternative étudiée

**Objectif : favoriser la progression des TC tout en minimisant les inconvénients pour le trafic général**

► **Mesures destinées aux TC**

- sas TC à l'approche des carrefours
- priorité de démarrage des TC aux feux
- régulation par les feux aux extrémités de la chaussée
- onde verte vers centre ville le matin

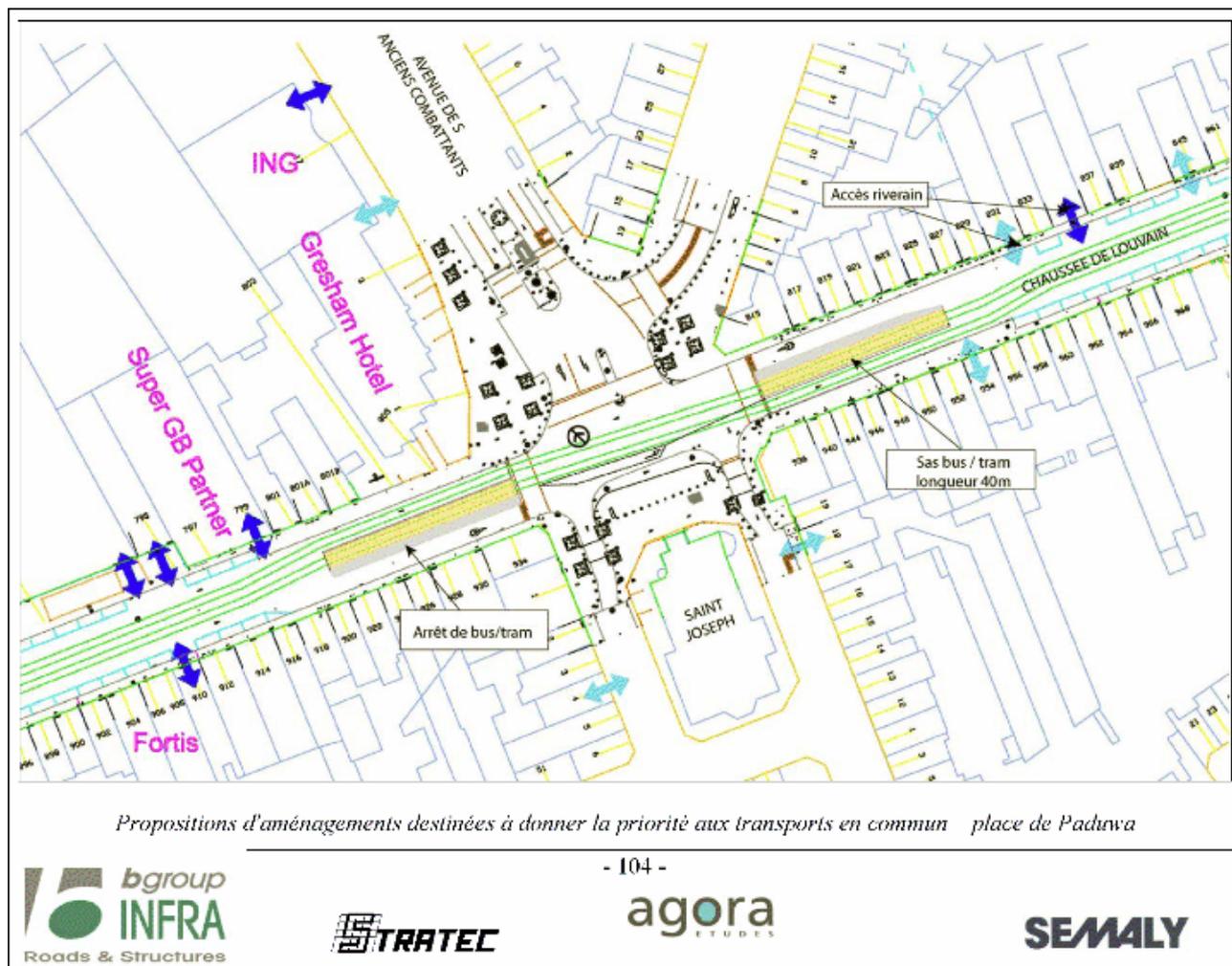


Figure 3 - extrait du rapport sur la ligne forte QL-OTAN-aéroport illustrant les sas bus (source stratec)

► **Mesures destinées au trafic général**

- maintien du stationnement sauf aux arrêts
- possibilité d'organiser des zones de livraisons
- suppression de quelques tourne-à-gauche

**La solution alternative améliore la circulation des TC tout en minimisant les inconvénients pour le trafic général**

**► Par rapport à l'espace public**

- les flots centraux des arrêts TC constituent aussi des refuges pour les traversées des piétons
- le stationnement est maintenu le long des trottoirs
- des zones de livraisons peuvent localement remplacer le stationnement

**► Pour les transports en communs**

- les vitesses commerciales sont satisfaisantes (20 à 22 km/h)
- la régularité du service est améliorée

**► Pour la circulation en général**

- perte de capacité de la chaussée, mais amélioration des temps de parcours
- la plupart des emplacements de stationnement sont maintenus (perte de 47 places sur 314)
- la plupart des mouvements de tourne-à-gauche sont maintenus
- des zones de livraison peuvent être implantées à proximités des activités sans gêner la circulation

**► Améliorations possibles**

- commande à distance des feux par les TC aux carrefours sans arrêt
- faire passer le feu au vert lorsque le sas voitures est rempli
- ajuster les grilles des feux pour augmenter la capacité de la chaussée de Louvain
- Etudier l'implémentation du concept dans d'autres artères

L'alternative testée s'avère à la fois peu coûteuse à réaliser, peu "traumatisante" pour les riverains puisque le parking restera autorisé le long de l'axe et efficace pour l'amélioration des conditions de circulation des trams et des bus

De plus, la mise en œuvre de cette proposition introduira des refuges au milieu des traversées piétonnes des accès aux carrefours, ce qui constitue une amélioration indispensable de cette chaussée dont l'aménagement est resté jusqu'à présent "brut de décoffrage" .

## Notes

## **7.5 PLAIDOYER POUR UN RÉSEAU DE SURFACE DE 17 LIGNES DE TRAM**

Article de RTS Recherche Transports Sécurité  
N° 85 Octobre-Décembre 2004

F. Dobruszkes et T. Duquenne

### **Métro ou tramway ? De l'effet des densités de population et des répartitions modales à Bruxelles**

#### **RÉSUMÉ**

*« Si Bruxelles est dotée de trois lignes de métro, force est de constater que les relativement faibles densités de population ne permettent pas, toutes choses étant égales par ailleurs et compte tenu des moyens financiers disponibles, d'envisager une couverture de l'ensemble de la ville par ce mode de transport.*

*Toutefois, la question se pose de savoir si une forte augmentation de la part de marché du transport collectif n'imposerait pas, de par le simple volume de voyageurs à transporter, l'extension du réseau de métro, ce mode étant doté d'une capacité de transport dépassant largement celle des bus, tramways et VAL à petit gabarit.*

*Pour tâcher de trouver une réponse à cette question, nous avons simulé le fonctionnement d'un réseau rapide, circulant principalement en surface, mais avec de très bonnes performances, en imposant des parts de marché élevées pour le transport collectif, que l'on pourrait atteindre si les pouvoirs publics régulaient le choix modal dans une optique environnementaliste.*

*Les résultats permettent de conclure que des tramways fréquents et de grande capacité sont dans ce cadre en mesure d'absorber la demande. Nous trouvons en outre que, dans le contexte bruxellois doublement favorable au tramway réseau existant largement récupérable et coût d'implantation plus faible qu'en France, un réseau de dix-sept lignes de tramways rapides pourrait être mis en place pour le coût d'investissement d'une ou deux lignes de métro souterrain à grand gabarit et un coût d'exploitation de même ordre de grandeur que celui du réseau actuel.*

*Ces résultats interpellent directement les pouvoirs publics qui ne parviennent pas à s'entendre sur le fait de rendre efficace le réseau de surface, alors même qu'ils n'ont pas les moyens financiers de doter la capitale belge d'un vaste réseau de métro. »*

## Notes

## **7.6 TABLEAU DES MESURES ET DE LEURS INTERACTIONS ET PRIORITÉS**

## Notes

territoire	N°	Où	Mesure	Quand			Qui						mesure(s) liée(s)	
				- de 3 ans	3 - 6 ans	6 ans et +	Evre	RBC	STIB	de lijn	SNCB	autres		
			<b>aménagement de voiries métropolitaines</b>											
	3,1,2	Léopold III	réduction largeur bandes de circulation par marquages		moyen			x						
	3,1,2	Léopold III	onde verte		moyen			x						
	3,1,10,1	Léopold III	réaménagement complet de l'avenue Léopold III, intégration des projets STIB AED		moyen			x	x	x				passerelles piétonnes 3,2,2,3 (long terme) ; itinéraire cyclable le long de l'avenue
	3,1,10,4	Léopold III	aménagement Léopold III - Bordet		moyen			x	x	x	x	x		3,1,10,1 amén. Av. Léopold III; 3,1,10,3 amén. Houtweg - Haecht - Bordet ; tunnel OTAN
	3,1,10,5	Léopold III	aménagement Léopold III - Permeke - AC - Olympiades - Provence - Languedoc - Van Gogh		moyen			x	x	x				3,1,10,1 amén. Av. Léopold III; 3,1,10,2 amén. Houtweg - Haecht - Bordet
	3,1,10,6	Léopold III	aménagement carrefour Loisirs Léopold III		moyen			x	x	x				3,1,10,7 amén. carrefour Loisirs - Genève; 3,1,10,1 amén. av. Léopold III
	3,2,1,2	Léopold III	itinéraire cyclable le long de l'avenue		moyen			x	x					3,1,10,1 aménagement de l'avenue ; passerelles piétonnes 3,2,2,3
	3,2,2,3	Léopold III	passerelles piétonnes		long			x	x					itinéraire cyclable le long de l'avenue; 3,1,10,1 aménagement de l'avenue
			<b>aménagement de voiries principales</b>											
	3,1,3,1	Chée Louvain	sas TC aux feux		moyen			x	x	x				
	3,1,3,1	Chée Louvain	télécommande des feux		moyen			x	x	x				
	3,1,3,1	Chée Louvain	traversées piétonnes		moyen			x	x					
	3,1,10,10	Chée Louvain	aménagement chaussée de Louvain		moyen			x	x	x	x			3,1,3,1 sas TC aux feux, télécommande des feux, traversées piétonnes
	3,1,10,11	Chée Louvain	aménagement carrefour Communautés - Cicéron		moyen			x	x	x	x			3,1,3,1 sas TC aux feux, télécommande des feux, traversées piétonnes
	3,1,10,12	Chée Louvain	aménagement carrefour 2 Maisons - De Lombaerde		moyen			x	x	x	x			3,1,3,1 sas TC aux feux, télécommande des feux, traversées piétonnes
	3,1,3,2	Av. Bordet	traversées piétonnes et cycalbles		moyen			x	x					
	3,1,3,2	Av. Bordet	pistes cyclables		moyen			x	x					
	3,1,3,2 3,1,10,3	Av. Bordet	aménagement Léopold III - Bordet		moyen			x	x	x	x	x		3,1,10,2 amén. Houtweg - Haecht - Bordet
	3,1,3,4	Av. Cicéron	intégration promenade verte		moyen			x	x					
	3,1,3,4	Av. Cicéron	bande bus vers chée Louvain > Zaventem		moyen			x	x	x				
	3,1,3,4 3,1,10,11	Av. Cicéron	aménagement carrefour Louvain - Cicéron - Communautés		moyen			x	x	x	x			promenade verte ; 3,3,2 bande bus vers chée Louvain > Zaventem
	3,1,3,4	Av. Cicéron	aménagement du parvis du Cimetière de BXL		court			x	x	x				promenade verte; ICR 12B
	3,1,3,5	Av. Communautés	intégration promenade verte		court			x	x					
	3,1,3,5	Av. Communautés	bande bus vers chée Louvain > Paduwa		moyen			x	x	x				

PCM Evre



territoire	N°	Où	Mesure	Quand			Qui						mesure(s) liée(s)
				- de 3 ans	3 - 6 ans	6 ans et +	Evre	RBC	STIB	de lijn	SNCB	autres	
			<b>aménagement de voiries interquartiers</b>										
	3,1,4,3	Av. Conscience	plan zones 30 ND-Conscience	court			x	x	x				
	3,1,4,4	Rue De Boeck	rocade B	court				x					
	3,1,4,4	Rue De Boeck	aménager en SUL	court			x						
	3,1,4,5	Rue Kurth	rocade B	court				x					
	3,1,4,6	Pont SNCB	rocade B, éventuellement pistes cyclables	court				x					
	3,1,4,7	Houtweg	carrefour Biplan - Houtweg - Verdun + ICR 12A		moyen		x	x	x				
	3,1,4,7	Houtweg	piste cyclable ou itinéraire cyclable		moyen		x	x					
	3,1,4,7 3,1,10,2	Houtweg	carrefour Haecht - Houtweg - Bordet		moyen		x	x	x	x	x	Bruxelles (Haren)	
	3,1,4,8 3,1,10,6	Av. Loisirs	aménagement carrefour Loisirs Léopold III		moyen		x	x	x				3,1,10,7 amén. carrefour Loisirs - Genève; 3,1,10,1 amén. av. Léopold III
	3,1,4,8 3,1,10,7	Av. Loisirs	aménagement carrefour Loisirs Genève		moyen		x	x	x				3,1,10,6 amén. carrefour Léopold III - Loisirs; 3,1,10,8 amén. carrefour AC - Loisirs; Roclade B; 3,2,1,2 ICC5 Helmet - 2 Maisons
	3,1,4,8 3,1,10,8	Av. Loisirs	aménagement carrefour Loisirs Anciens Combattants		moyen		x		x				3,1,10,6 amén. carrefour Loisirs - Genève; 3,2,1,2 ICC1 Paduwa - St-Vincent
	3,1,4,9	Av. Anciens Combattants (Loisirs - Paduwa)	3,2,1,2 ICC1 Paduwa - St-Vincent	court			x		x				3,1,8 plan zones 30 (école Aurore);
	3,1,4,9 3,1,10,8	Av. Anciens Combattants (Loisirs - Paduwa)	aménagement carrefour Loisirs - Anciens Combattants		moyen		x		x				3,1,10,6 amén. carrefour Loisirs - Genève; 3,2,1,2 ICC1 Paduwa - St-Vincent
	3,1,4,9 3,1,10,14	Av. Anciens Combattants (Loisirs - Paduwa)	aménagement carrefour Anciens Combattants - P. Dupont		moyen		x		x				3,1,10,8 amén. carrefour Loisirs - AC 3,2,1,2 ICC1 Paduwa - St-Vincent
	3,1,4,10	Av. Dunant	sécurisation du carrefour Optimisme	court			x	x					Roclade B
	3,1,4,10	Av. Dunant	arrêts de bus en chaussée avec trottoirs en saillie	court			x		x				3,3,4 amélioration VICOM
	3,1,4,11 3,1,10,15	rue Stroobants	aménagement		moyen		x		x				3,3,2 couloirs bus
	3,1,4,11 3,1,10,16	rue Stroobants	aménagement carrefour Picardie			long	x		x				3,1,10,15 aménagement rue Stroobants

PCM Evre



territoire	N°	Où	Mesure	Quand			Qui						mesure(s) liée(s)
				- de 3 ans	3 - 6 ans	6 ans et +	Evere	RBC	STIB	de lijn	SNCB	autres	
			<b>aménagement de collecteurs de quartier</b>										
	3,1,5,1	Rue St-Vincent	plan zones 30		moyen		x						
	3,1,5,2	Rue De Koster	plan zones 30		moyen		x						
	3,1,5,3	Rue Stuckens	plan zones 30		moyen		x						
	3,1,5,4	Rue Van Hamme	plan zones 30		moyen		x						
	3,1,5,5	Rue de Paris	suppression du SUL	court			x						
	3,1,5,8	Av. Notre-Dame	plan zones 30	court			x						ICR12A ; aménagement chaussée de Haecht
	3,1,5,9	Rue Kurth	Rocade B	court			x						arrêts bus 45 + réorganisation 54 (64) et 65
	3,1,5,10	Rue De Boeck	Rocade B	court			x						
	3,1,5,11	Av. Van Gogh	plan zones 30		moyen		x						
	3,1,5,12	Av. Anciens Combattants (Loisirs - Permeke)	réseau piéton communal sécurisé	court			x						3,1,10,8 amén. carrefour AC - Loisirs; 3,2,1,2 ICC1 Paduwa - St-Vincent
	3,1,5,12 3,1,10,8	Av. Anciens Combattants (Loisirs - Permeke)	aménagement carrefour AC - Loisirs		moyen		x	x					3,2,1,2 ICC1 Paduwa - St-Vincent; réseau piéton communal sécurisé
	3,1,5,12	Av. Anciens Combattants (Loisirs - Permeke)	ICC1 Paduwa - St-Vincent	court			x						3,1,10,8 amén. carrefour AC - Loisirs; réseau piéton communal sécurisé
	3,1,5,13	Rue de Genève	réfection trottoirs entre Loisirs et Frioul		moyen		x						
	3,1,5,13 3,1,10,7	Rue de Genève	aménagement carrefour Loisirs Genève		moyen		x	x	x				3,1,10,6 amén. carrefour Léopold III - Loisirs; 3,1,10,8 amén. carrefour AC - Loisirs; Rocade B; 3,2,1,2 ICC5 Helmet - 2 Maisons
	3,1,5,13 3,1,10,9	Rue de Genève	aménagement carrefour Frioul / Pentathlon			long	x	x	x			Schaerbeek	3,1,10,1 amén. Léopold III
	3,1,5,14	Av. Optimisme	Rocade B	court			x	x					
	3,1,5,14	Av. Optimisme	Traversée Parc Quiétude - Hallebarde (Home Foyer Bruxellois)	court			x						
	3,1,5,14	Av. Optimisme	Traversée Destrier (Home Foyer Bruxellois)	court			x						
	3,1,5,15	Av. Grosjean	Rocade B	court			x	x					
	3,1,5,17	Av. Cimetière de BXL	plan zones 30		moyen		x						
	3,1,5,17 3,1,10,13	Av. Cimetière de BXL	aménagement carrefour Guillaume / 2 Maisons			long	x		x				3,1,8 plan zones 30 ; 3,1,7 + 7,2,3,13 boucles de circulation avenue Guillaume
	3,1,5,17	Av. Cimetière de BXL	boucles de circulation avenue Guillaume		moyen		x						3,1,8 plan zones 30 ; 3,1,10,13 amén. Carrefour Guillaume / 2 maisons
	3,1,5,17	Av. Cimetière de BXL	aménagement de deux rond-points sur le parvis du cimetière de BXL	court			x	x	x				ICR12B
	3,1,5,18	Rue d'Evere	marquage de piste cyclable	court			x	x					

territoire	N°	Où	Mesure	Quand			Qui						mesure(s) liée(s)
				- de 3 ans	3 - 6 ans	6 ans et +	Evere	RBC	STIB	de lijn	SNCB	autres	
			<b>plan de circulation</b>										
	3,1,7,4 7,3,2,16	Van Leeuw - Aviation - St-Vincent - Fonson	boucles de circulation Van Leeuw - Aviation - St-Vincent - Fonson	court			x		x				
	3,1,7,4 7,3,2,6	Mosselmans - De Brandt	boucles de circulation Mosselmans - De Brandt		moyen		x						
	3,1,7,4 7,3,2,13	Av. Guillaume	boucles de circulation Franz Guillaume		moyen		x		x				
	3,1,7,4	autres	études par quartiers			long	x						
			<b>aménagement voies communales / modération</b>										
	3,1,8		mise en œuvre du plan zones 30, résidentielles et piétonnes	court	moyen	long	x						
			<b>régulation des feux de circulation</b>										
	3,1,9	Av. Léopold III	onde verte avenue Léopold III		moyen	long		x	x				3,1,10,1 amén. Léopold III
	3,3,4	Chée Louvain	télécommande des feux par les TC		moyen	long		x	x	x			3,1,10,10 amén. chée Louvain, sas TC
	3,3,4	Chée Haecht	télécommande des feux par les TC		moyen	long		x	x	x			



PCM Evere

mise en œuvre du plan zones 30, résidentielles et piétonnes

mise en œuvre du plan zones 30, résidentielles et piétonnes

mise en œuvre du plan zones 30, résidentielles et piétonnes

mise en œuvre du plan zones 30, résidentielles et piétonnes

mesure transversale : boucles de circulation

3,1,10,1 amén. Léopold III

3,1,10,10 amén. chée Louvain, sas TC

territoire	N°	Où	Mesure	Quand			Qui						mesure(s) liée(s)	
				- de 3 ans	3 - 6 ans	6 ans et +	Evre	RBC	STIB	de lijn	SNCB	autres		
			<b>itinéraires cyclables</b>											
	3,2,1,1	ICR 12A		court			x	x						3,1,10,2 et 3,1,10,3 traversée Houtweg
	3,2,1,1	ICR 12B		court			x	x						3,1,4,10 carrefour Dunant - Optimisme
	3,2,1,1	Rocade B		court			x	x						3,2,1,2 ICC5 Helmet - Tuinbouw - 2 Maisons
	3,2,1,2	ICC1	St-Vincent - Maison Communale - Paduwa	court			x							3,1,10,5 carrefour Léopold III (centre sportif)
	3,2,1,2	ICC2	Josaphat - St-Vincent		moyen		x							ICR 12A
	3,2,1,2	ICC3	Helmet - Haren	court			x							traversées Léopold III et passerelles Léopold III
	3,2,1,2	ICC4	Helmet - Woluwe-St-Etienne / SDRB Evre Sud		moyen		x							Rocade B: 3,1,10,6 carrefour Léopold III Loisirs
	3,2,1,2	ICC5	Helmet - Tuinbouw - 2 Maisons	court			x							
	3,2,1,2	Antenne A		court			x							
	3,2,1,2	Antenne B1-B2			moyen		x							
	3,2,1,2	Antenne C		court			x							
	3,2,1,2	Antenne D			moyen		x							
	3,2,1,2	Antenne E			moyen		x	x	x	x				nouveau terminus bus 66
	3,2,1,2	Antenne L = Léopold III			moyen		x	x						RER ; PPAS Josaphat
	3,2,1,2	itinéraire L26 SNCB	itinéraire L26 SNCB			long	x				x			traversées Léopold III et passerelles Léopold III ; 3,1,10,5 carrefour Léopold III centre sportif; 3,1,10,11 Carrefour Communautés Cicéron Louvain
	3,2,1,2	promenade verte	promenade verte	court	moyen		x	x					IBGE	
	3,2,1,3	divers	liaisons communes limitrophes		moyen	long	x	x					Schaerbeek - Bruxelles (Haren) - WSL - Zaventem	
	3,2,1,4	Rue De Boeck	création SUL	court			x							Rocade B
	3,2,1,4	Petite rue de Zaventem et P. Dupont	création SUL	court			x							
	3,2,1,4	Rue Van Gogh	création SUL		moyen		x	x						3,1,10,1 aménagement avenue Léopold III
	3,2,1,4	Rue Matisse	création SUL		moyen		x	x						3,1,10,1 aménagement avenue Léopold III
	3,2,1,4	Av. Olympiades	création SUL		moyen		x	x						3,1,10,1 aménagement avenue Léopold III
	3,2,1,4	Av. Pentathlon	création SUL		moyen		x	x						3,1,10,1 aménagement avenue Léopold III
	3,2,1,5	tous carrefours à feux	sas vélo	court				x						
	3,2,1,5 3,1,8	tout Evre	zones 30	court	moyen	long	x							mesure transversale
	3,2,1,5	tout Evre	marquages logos, fil rouge	court			x	x						
	3,1,10,15	Rue Stroobants	pistes cyclables		moyen		x							3,1,10,15 amén. Rue Stroobants
			<b>stationnement vélo</b>											
	3,2,1,6	Halte Evre		court			x				x			
	3,2,1,6	Rue Notre-Dame		court			x							
	3,2,1,6	Place Saint-Vincent		court			x							
	3,2,1,6	Car sharing	envisager des boîtes fermés		moyen		x							

territoire	N°	Où	Mesure	Quand			Qui						mesure(s) liée(s)
				- de 3 ans	3 - 6 ans	6 ans et +	Evre	RBC	STIB	de lijn	SNCB	autres	
			<b>piétons</b>										
	3,2,2,1		réseau piéton sécurisé communal + extensions	court	moyen		x	x					
	3,2,2,1 3,1,8		mise en œuvre des zones 30, résidentielles et piétonnes	court	moyen	long	x						mesure transversale
	3,2,2,2		généralisation des aménagements PMR	court	moyen	long	x	x	x				mesure transversale
	3,2,2,3		adaptation passerelle existante L 26	court			x						promenade verte
	3,2,2,3		passerelle supplémentaire à Bordet L 26	court			x				x		
	3,2,2,3		passerelle supplémentaire à Evre L 26		moyen		x				x		
	3,2,2,3	Av. Léopold III	traversées aux carrefours	court	moyen								
	3,2,2,3	Av. Léopold III	passerelle face franchissement existant chemin de fer		moyen								
	3,2,2,3	Av. Léopold III	passerelle Oasis - Genève		moyen	long							
	3,2,2,3	Houtweg	liaison Biplan > Haren		moyen								
	3,2,2,3	Av. Loisirs	à tous les carrefours	court									3,2,1,2 ICC1 Paduwa - St-Vincent; 3,2,2,1 réseau piéton sécurisé communal; 3,1,10,6 carrefour Léopold III Loisirs ; 3,1,10,7 Loisirs Genève; 3,1,10,8 Loisirs AC
	3,2,2,3	Av. Bordet	traversées aux carrefours		moyen								
	3,2,2,3	Rue de Genève	traversée face sentier Pastourelle <-> centre commercial		moyen								
	3,2,2,3	Av. Optimisme	traversée Destrier		moyen								
	3,2,2,3	Av. Optimisme	traversée Hallebarde <-> Parc Quiétude		moyen								
	3,2,2,3	Chée Louvain	traversées aux carrefours		moyen								cf. 3,1,10,10 + 3,1,10,11 + 3,1,10,12 aménagementst chée Louvain
	3,2,2,3	Rue Stroobants	traversées		moyen								cf. 3,1,10,15 et 3,1,10,16 aménagements rue Stroobants
	3,2,2,4		sentiers pédestres	court	moyen	long							mesure transversale et permanente
	3,2,2,5		plan de communication marche	court									

territoire	N°	Où	Mesure	Quand			Qui						mesure(s) liée(s)	
				- de 3 ans	3 - 6 ans	6 ans et +	Evre	RBC	STIB	de lijn	SNCB	autres		
			<b>amélioration des transports en commun</b>											
	3,3,1,1		desserte soir et week-end	court				x	x	x	x			
	3,3,1,2		services de nuit		moyen			x	x	x				toutes communes RBC
	3,3,1,4		amélioration tram 55		moyen			x	x				Schaerbeek	
	3,3,1,4		tracé du 45 via St-Vincent > gare de Schaerbeek	court				x	x	x			Schaerbeek	
	3,3,1,4		tracé du 66 via Cimetière - Zaventem - Gibet - Péage		moyen			x	x	x			Woluwe-St_Lambert, Zaventem	3,3,1,5 + 3,3,2,3,2 + 3,3,2,3,3 vicom chaussée de Louvain
	3,3,1,4		desserte Colonel Bourg		moyen	long		x	x	x				
	3,3,1,4		déplacement arrêts ND-Conscience	court				x		x				3,1,8 plan zones 30
	3,3,1,5	Chée Louvain	Vicom chaussée de Louvain		moyen				x	x	x			3,3,1,4 tracé du 66, nouveau terminus péage
	3,3,1,6		information + cadencement lignes de lijn	court						x				
	3,3,1,7		cadencement ligne 26 + amplitude horaire	court	moyen	long					x		SPF MT	
	3,3,3,1		liaison rapide QL - Otan - aéroport		moyen	long		x	x				SPF MT	
	3,3,3,2	Av. Léopold III	tram Léopold III		moyen			x	x	x			SPF MT	3,1,10,1 amén. Av. Léopold III
	3,3,3,3		prolongation métro nord - sud vers Evre			long		x	x	x			SPF MT	
	3,3,3,4		tram-train			long		x	x	x	x	x	SPF MT	
	3,3,4,1		affichage temps d'attente aux arrêts	court				x	x	x	x			
	3,3,4,2		gratuité temps d'attente par SMS	court				x	x	x	x			
	3,3,4,3		prise en compte PMR aux arrêts	court	moyen	long		x	x	x	x	x		
	3,3,4,4		prise en compte PMR véhicules		moyen	long			x	x	x	x	SPF MT	
	3,3,4,5		intégration des exploitations	court	moyen	long			x	x	x	x	SPF MT	
	3,3,4,6		généralisation des avancées de trottoirs aux arrêts	court	moyen			x	x	x	x			
	3,3,4,7		télécommande des feux par les TC	court	moyen	long		x	x	x	x			
			<b>aménagement VICOM</b>											
	3,3,2,3,1	Av. Léopold II	Site propre tram 55 prolongé ; Couloir bus rue de la Fusée (vers Bxl) ; Amélioration du carrefour Bordet		moyen			x	x	x	x			
	3,3,2,3,2	Chée de Louvain	Couloir bus de la limite régionale vers le carrefour Communautés - Cicéron		moyen			x	x	x	x			3,3,1,4 tracé du 66, nouveau terminus péage
	3,3,2,3,3	Chée de Louvain	Couloir pour bus De Lijn et RER sous forme de sas TC de +/- 40m à l'approche des feux, cf. annexe 7.4.1.2		moyen			x	x	x	x		Schaerbeek, WSL, Zaventem	3,3,1,4 tracé du 66, nouveau terminus péage
	3,3,2,3,4	Av. des Communautés	Prolongation du couloir bus central prévu depuis Woluwe jusqu'à la chaussée de Louvain		moyen			x	x	x				
	3,3,2,3,5	Av. Bordet	Interventions à définir par STIB et RBC			long		x	x	x				
	3,3,2,3,6	Rue de Zaventem	Interventions à définir par STIB et RBC			long		x	x	x				
	3,3,2,3,7	Av. Cicéron	Couloir bus remontant Cicéron vers l'arrêt Péage			long		x	x	x				
	3,3,2,3,10	Av. Dunant	Arrêts en chaussée avec trottoirs en saillie	court				x	x	x				
	3,3,2,3,11	Av. Courtens	Interventions à définir par STIB, RBC et Schaerbeek		moyen			x	x	x			Schaerbeek	
	3,3,2,3,15	Rue de Verdun	Interventions à définir par STIB, RBC et Bruxelles-Ville ; Dédoublement rue de Verdun		moyen			x	x	x			Bruxelles (Haren)	
	3,3,2,3,17	Chée de Helmet - Rue Gallait (à Schaerbeek)	Site protégé ; passage souterrain possible à long terme		moyen	long		x	x	x			Schaerbeek	
	3,3,2,3,18	Rue Stroobants	Couloir bus entre # Picardie et Carli + 200m avant St-Vincent			long		x	x	x				

territoire	N°	Où	Mesure	Quand			Qui						mesure(s) liée(s)	
				- de 3 ans	3 - 6 ans	6 ans et +	Evere	RBC	STIB	de lijn	SNCB	autres		
			<b>stationnement</b>											
	3,7,1		évaluation ph 1 plan de stationnement (Chée Louvain - Col. Bourg)	court			x							
	3,7,1		préparation phases suivantes		moyen		x							3,4, car sharing
			<b>planification et mesures diverses</b>											
	2,1,1		suiti PPAS Josaphat		moyen	long	x	x			x			RER - aménagement halte Evere - tram/train
	3,4,		développement car sharing + car sharing particuliers	court	moyen	long	x	x						plan de stationnement
			<b>mesures d'accompagnement</b>											
	4,1,1		plans de déplacements d'entreprises	court	moyen	long	x	x					ibge	
	4,1,2		plans de déplacements scolaires	court	moyen	long	x	x					ibge	
	4,1,3		plans de déplacements administration communale	court	moyen	long	x						ibge	
	4,2,		fiches d'accessibilité	court			x							
	4,5,		campagne d'information PCM	court	moyen	long	x							
	4,6,		promotions ciblées	court	moyen	long	x	x	x	x	x			



Les personnes suivantes ont collaboré à cette étude :

- ▶ Arantxa Julien
- ▶ Camilo Paez Perez
- ▶ Fabrice Servais
- ▶ Olivier Van Damme
- ▶ Paul Plak