

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren

Phase 1: Diagnostic



Commune de Ganshoren

Rapport final
Avril 2022

Suivi de la mission

Version du document	3	
Date du document	Avril 2022	
Statut du document	<i>Final avant Enquête Publique</i>	
Personnes de contact	Commune de Ganshoren	Philippe Libert, Luis-Miguel Ribeiro
	Bruxelles Mobilité	Théo Pureur
Auteur·e·s du rapport	Bureau d'études BRAT	<p>Thibaut Philippe Clémence Francotte</p> <p>brat 45 rue Dautzenberg B – 1050 Bruxelles Tel : 02/648.67.70 www.bratprojects.be</p>

TABLE DES MATIÈRES

I CONTEXTE GÉNÉRAL	6
1. CONTEXTE GÉNÉRAL DE LA MISSION	7
1.1. CADRE DE LA MISSION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ	
1.2. OBJECTIF, STRUCTURE ET ÉLABORATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ	
1.3. RETOUR SUR LE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE 2008	
2. CONTEXTE TERRITORIAL ET DÉMOGRAPHIQUE	13
2.1. SITUATION GÉNÉRALE	
2.2. STRUCTURE ET FONCTIONS TERRITORIALES	
2.3. CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES	
2.4. NUISANCES ET CARACTÉRISTIQUES ENVIRONNEMENTALES	
3. BESOINS DE MOBILITÉ	21
3.1. STRUCTURE DES DÉPLACEMENTS	
3.2. PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS	
3.3. PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS	
II AXE 1: SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES	30
1. DÉFINITION ET OBJECTIF DE LA SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES	31
1.1. PRINCIPE DE LA SMV DE GOOD MOVE	
2. RÉSEAUX PIÉTONS	32
2.1. PRÉSENTATION DES RÉSEAUX	
2.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX	
3. RÉSEAUX CYCLABLES	38
3.1. PRÉSENTATION DES RÉSEAUX	
3.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX	
4. RÉSEAUX DE TRANSPORTS PUBLICS	43
4.1. PRÉSENTATION DES RÉSEAUX	
4.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX	
5. RÉSEAUX AUTO	48
5.1. PRÉSENTATION DES RÉSEAUX	
5.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX	
6. RÉSEAUX POIDS LOURD	55
6.1. PRÉSENTATION DES RÉSEAUX	
6.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX	

7. SUPERPOSITION DES RÉSEAUX	58
7.1. DÉFINITION ET IDENTIFICATION DES ZONES GRISES	
7.2. CONCLUSIONS	
III AXE 2: MAILLE APAISÉE	60
 1. DÉFINITION ET OBJECTIFS DES MAILLES APAISÉES	61
1.1. PRINCIPE DE MAILLE APAISÉE ET PRÉSENTATION DE LA MAILLE	
1.2. ADHÉSION AU PRINCIPE DE MAILLE APAISÉE	
 2. INTENSITÉ DE TRAFIC ET PRINCIPAUX FLUX DE TRANSIT	63
 3. ENJEUX DE LA MAILLE APAISÉE	67
IV AXE 3: COMMUNICATION ET MESURES DE SENSIBILISATION ET D'INCITATION À LA MULTIMODALITÉ	69
 1. INTRODUCTION	70
 2. SERVICES ET ACTIONS DE MOBILITÉ	71
2.1. SERVICES DE MOBILITÉ	
2.2. INITIATIVES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ	
 3. GESTION DES LIVRAISONS	76
V AXE 4: STATIONNEMENT	78
 1. INTRODUCTION	79
 2. STATIONNEMENT EN VOIRIE	80
2.1. OFFRE	
2.2. DEMANDE	
 3. STATIONNEMENT HORS VOIRIE	85
3.1. OFFRE	
 4. ENJEUX EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT DU PACS	86
GLOSSAIRE	87

CONTEXTE GÉNÉRAL

1. CONTEXTE GÉNÉRAL DE LA MISSION

1.1. CADRE DE LA MISSION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ (PCM)

Le nouveau Plan Régional de Mobilité « Good Move » a été approuvé en 2ème lecture par le Gouvernement bruxellois en 2020. Il définit les grandes orientations politiques dans le domaine de la mobilité.

Comme l'indique l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité, le Plan Communal de Mobilité (PCM) traduit, au niveau local, la politique de mobilité fixée dans le plan régional de mobilité. Les Communes adoptent un PCM pour l'ensemble de leur territoire et le révisent tous les 12 ans.

Le dernier PCM de Ganshoren datant de 2008, la Commune a décidé d'entreprendre son actualisation et sa refonte suite à l'adoption de Good Move.

GOOD MOVE

Good Move succède au précédent PRM, Iris II (2010). Il s'agit d'un « *instrument stratégique, d'orientation et d'application de la politique de mobilité, qui s'inscrit dans les orientations du plan régional de développement. Il constitue un facteur du développement économique, social et environnemental sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale* » (Art. 3 de l'Ordonnance du 26 juillet 2013). Il comporte un volet stratégique ainsi qu'un volet règlementaire.

Il s'inscrit en effet dans la *City Vision* du Plan Régional de Développement Durable (PRDD), dont les 7 ambitions à l'horizon 2030 sont:

- Diminuer les impacts des différentes formes de mobilité sur l'environnement (**GREEN**) ;
- Offrir des formes de mobilité qui permettent à tous de se déplacer efficacement et agréablement (**SOCIAL**) ;
- Concilier les besoins de mobilité avec une bonne qualité de vie pour les habitants (**PLEASANT**) ;
- Promouvoir des formes de mobilité qui impactent

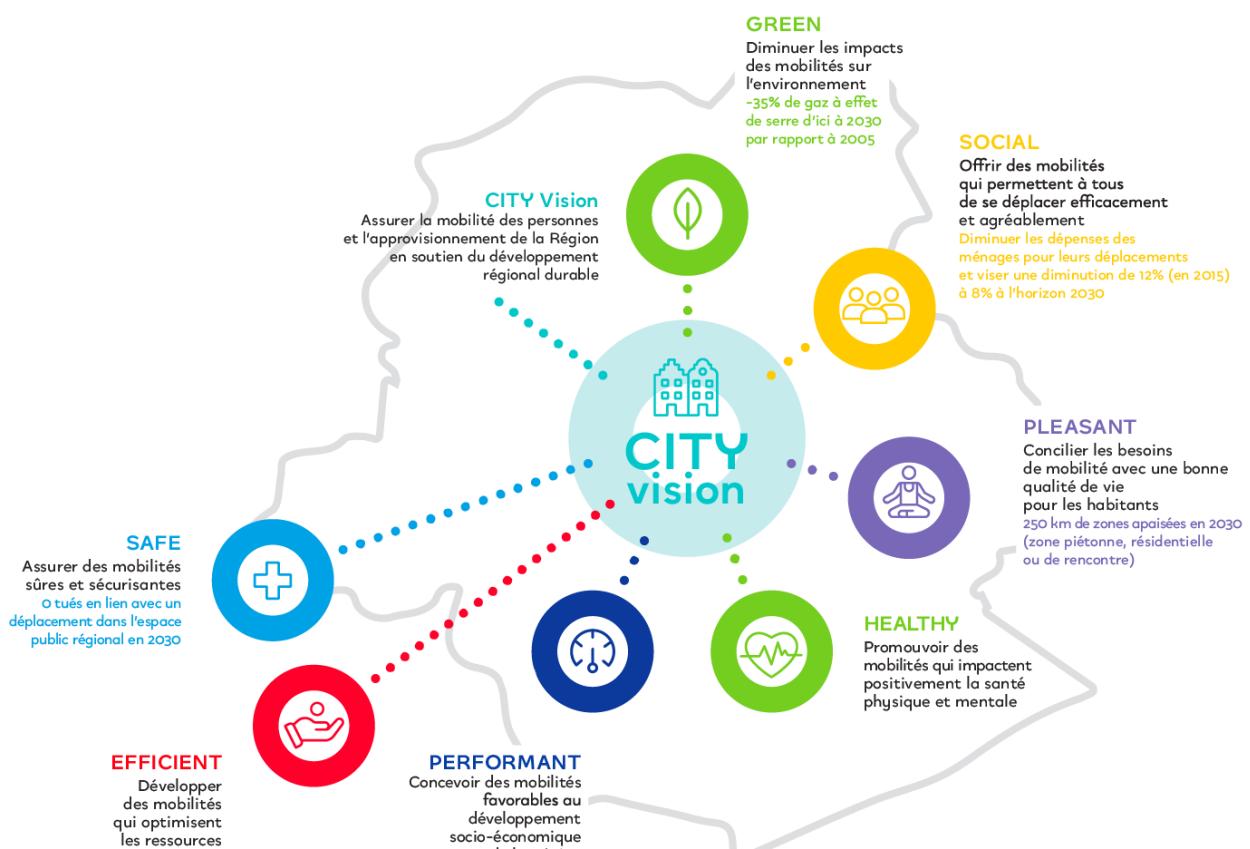


Schéma de la City Vision de Good Move
(Source: Good Move)

1. CONTEXTE GÉNÉRAL DE LA MISSION

1.1. CADRE DE LA MISSION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

positivement la santé physique et mentale (**HEALTHY**) ;

- Concevoir des formes de mobilité favorables au développement socio-économique et à l'approvisionnement de la Région (**PERFORMANT**) ;
- Assurer des formes de mobilité sûres et sécurisantes (**SAFE**) ;
- Développer des formes de mobilité qui optimisent les ressources (**EFFICIENT**).

Il se compose:

« *D'une partie générale qui définit la stratégie de la politique de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale et détaille les actions concrètes visant la réalisation de celle-ci. Elle se compose d'un volet stratégique et d'un volet réglementaire (art. 6) ;*

D'une partie spécifique relative aux aménagements de voiries et de l'espace public, qui établit dans un volet stratégique une cartographie exhaustive des voiries régionales, en indiquant leurs perspectives d'évolution, l'aménagement de l'espace public et la place accordée aux différents modes de déplacement. Les objectifs des

liaisons et des dessertes en matière d'offre de mobilité y sont formulés, ainsi que les zones de desserte, indépendamment de tout itinéraire, à préciser ultérieurement. Cette partie comprend également un volet réglementaire et un volet budgétaire (art. 7) » (PRM, p. 14).

1. CONTEXTE GÉNÉRAL DE LA MISSION

1.2. OBJECTIF, STRUCTURE ET ÉLABORATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

OBJECTIFS

Le PCM « respecte les volets réglementaires du plan régional de mobilité et s'inscrit dans les orientations des volets indicatifs du plan régional de mobilité » (Art. 3 de l'Ordonnance du 26 juillet 2013).

De façon générale, le PCM de Ganshoren se fixe pour objectif principal l'amélioration de :

- La mobilité
 - Organiser un système de déplacements cohérent, multimodal et hiérarchisé pour les personnes et marchandises;
 - Assurer un meilleur équilibre entre les différents modes de déplacement et en réponse aux besoins de chaque type d'usager;
 - Encourager un usage rationnel de la voiture et favoriser les modes actifs et l'intermodalité;
- L'accessibilité (y compris le stationnement)
 - aux différents lieux de vie et d'activité de la commune par tous les modes (à pied, vélo, transport public, auto, camion...) et par tous (piéton, enfant, personne à mobilité réduite...);

La sécurité routière

- Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route avec une attention particulière pour les plus exposés (piétons, cyclistes, enfants, personnes à mobilité réduite...);

La convivialité du cadre de vie

- Apaiser les quartiers tout en veillant à maintenir leur accessibilité;
- Offrir des lieux plus calmes et plus agréables (quartiers résidentiels, abords d'écoles,...);
- Diminuer les nuisances environnementales par la réduction du trafic (bruit, pollution de l'air,...).

STRUCTURE

Le PCM est structuré en 4 volets :

- Diagnostic
- Objectifs stratégiques
- Plan d'actions
- Programmation des actions

Ainsi que 4 grands axes de travail décrits dans le schéma ci-dessous:

AXE 1 : SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES

Optimisation des réseaux de transport en vue de garantir des services et cheminements performants et de qualité
→ Affiner la définition des réseaux de la Spécialisation Multimodale des Voiries

AXE 2: STRATÉGIE DES MAILLES APAISÉES

Création de larges quartiers apaisés où la pression automobile est réduite (trafic de transit) et les vitesses limitées en vue d'améliorer le cadre de vie
→ Définir la stratégie de réalisation des mailles apaisées

AXE 3: COMMUNICATION ET MESURES DE SENSIBILISATION ET D'INCITATION À LA MULTIMODALITÉ

Mise en place d'actions visant à encourager la multimodalité des usagers et partant d'un usage plus raisonnable de la voiture individuelle
→ Définir la communication et les mesures de sensibilisation et d'incitation à la multimodalité

AXE 4 : STRATÉGIE DE STATIONNEMENT

Basculement du stationnement de la voiture individuelle vers le stationnement hors voirie et affectation d'une partie de celui-ci à des véhicules partagés, des professionnels mobiles, des vélos et autres micro-mobilités,...
→ Définir la stratégie de stationnement

1. CONTEXTE GÉNÉRAL DE LA MISSION

1.2. OBJECTIF, STRUCTURE ET ÉLABORATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

Ce document reprend le premier volet du PCM, soit le diagnostic de la situation existante : une description du contexte territorial et démographique de Ganshoren et le diagnostic pour chaque axe de travail.

PROCESSUS D'ÉLABORATION ET DE CO-CONSTRUCTION DU PCM

Ce plan est réalisé par le bureau d'études BRAT en collaboration avec la commune de Ganshoren.

Le suivi et le bon déroulement de la mission est assuré par un comité d'accompagnement composé de représentants de divers services communaux et régionaux et de la zone de Police qui se réunit au moins une fois à l'issue de chaque phase du PCM.

Il est co-construit avec les citoyen.ne.s de Ganshoren. Deux balades exploratoires ont été organisées lors de la première phase d'étude au mois d'octobre 2021 et ont permis d'enrichir et compléter le diagnostic. La première balade a eu lieu dans les quartiers de Rivieren et de Neuf Provinces et la seconde dans le quartier du Centre. Au total environ une quarantaine de personnes étaient présentes. Un itinéraire avec plusieurs arrêts au sein des quartiers ont permis de relever les problèmes

de mobilité observés, in situ, par les usagers du territoire. Les enjeux de marchabilité, cyclabilité, sécurité routière, performance des transports publics, densité du trafic routier ont été particulièrement relevés. Des représentants du service mobilité ainsi que l'échevine de la mobilité étaient présents.

Une enquête en ligne a été diffusée dans le courant de l'été 2021 via les canaux d'information de la commune. Elle visait à comprendre les habitudes de mobilité, la satisfaction des différents moyens de déplacements, l'avis sur les espaces publics, les problèmes de mobilité rencontrés,... Les résultats de cette enquête sont repris dans différents chapitres de ce rapport. Au total, 285 personnes ont répondu à l'enquête.

Ce PCM sera également soumis à la consultation du public lors de séances d'information et de présentation lors des phases ultérieures.

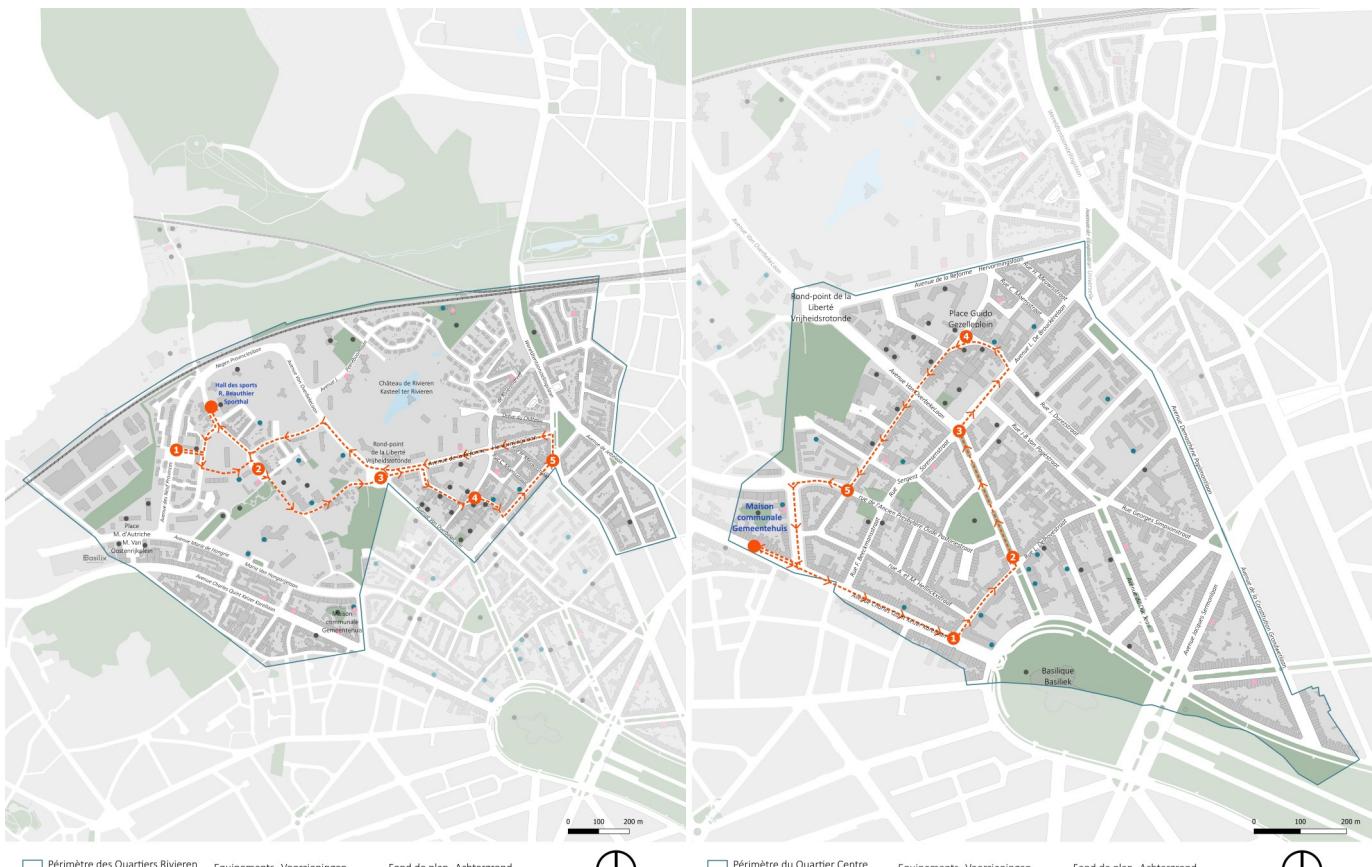


Photos des balades citoyennes organisées les 20 et 27 octobre 2021 dans le cadre du PCM

(Source: BRAT, 2021)

1. CONTEXTE GÉNÉRAL DE LA MISSION

1.2. OBJECTIF, STRUCTURE ET ÉLABORATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ



*Itinéraires des balades exploratoires
Lieu de résidence des habitant.e.s présent.e.s lors des balades exploratoires
(Source: BRAT, 2021)*

1. CONTEXTE GÉNÉRAL DE LA MISSION

1.3. RETOUR SUR LE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE 2008

L'ancien PCM de Ganshoren date de 2008. Il énonçait une série d'actions et de mesures dont une partie ont été mises en œuvre depuis.

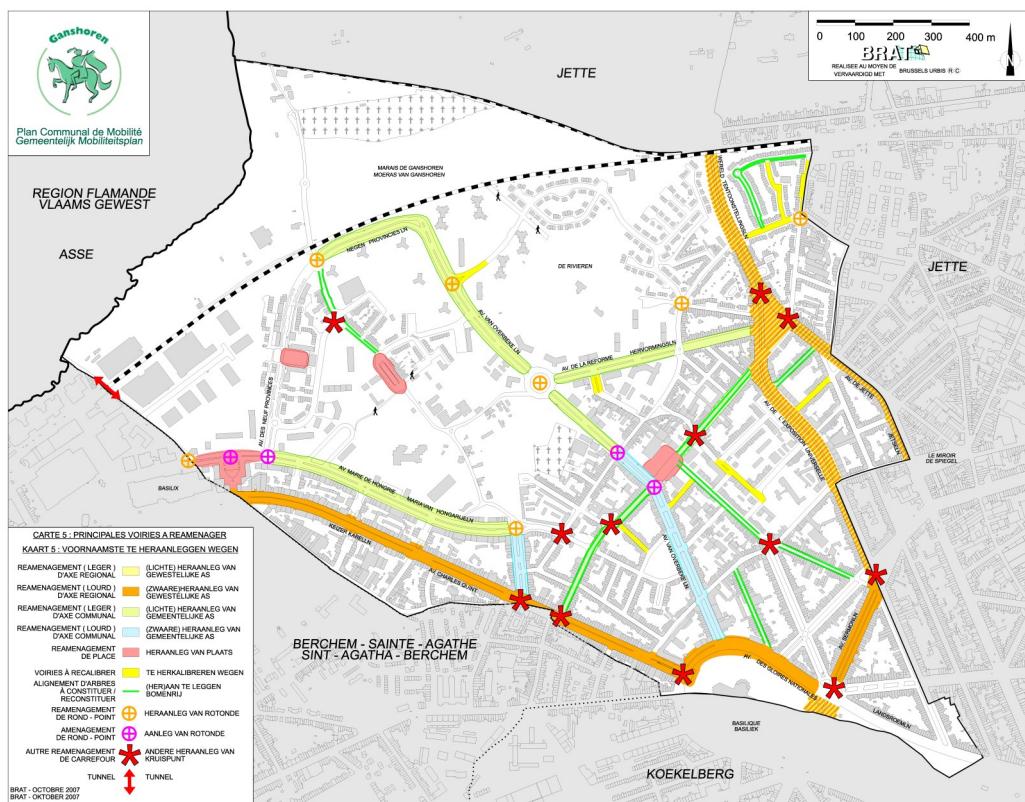
En lien avec les ambitions actuelles du PCM, il est intéressant de noter que:

- un projet de réorganisation de la circulation avait été élaboré avec des actions de mises à sens unique, inversion de sens, fermeture de bermes, réaménagement d'allées latérales,... Parmi celles-ci, on notera qu'une grande partie des sens uniques prévus ont été réalisés à l'exception de ceux drève de Rivieren, rues J. De Greef, JB Van Pagé, F. Vervaeck et avenue G. Leclercq.
- Des actions en faveur de la mobilité douce étaient prévues et ont été partiellement mises en œuvre mais de nombreux itinéraires cyclables à développer n'ont pas été réalisés.
- Les interventions pour les transports publics ont été revus étant donné l'application du Plan Bus de la STIB, et les aménagements prévus sur l'avenue Charles Quint n'ont pas été réalisés. La mise en site propre du tram sur l'avenue de l'Expo-

tion Universelle et de Jette a bien été réalisée.

Les principales voiries et espaces publics à réaménager étaient identifiés. La quasi-totalité des réaménagements sur voiries communales ont été réalisés comme les avenues des Villegas, de la Réforme et Van Overbeke et la création d'un rond-point à la place du carrefour avec la place Reine Fabiola. Peu des places et ronds-points communaux ciblés dans le PCM ont été réaménagés. La qualité de l'espace public a ainsi relativement peu évolué depuis 2008.

Les interventions relatives au stationnement ont été revues par la mise en zone bleue de l'entièreté du territoire communal.



Carte 5. Principales voiries à réaménager
(Source: PCM de Ganshoren, 2008—BRAT)

2. CONTEXTE TERRITORIAL ET DÉMOGRAPHIQUE

2.1. SITUATION GÉNÉRALE

Ganshoren est une des plus petites communes de la Région bruxelloise ($2,5 \text{ km}^2$), située en deuxième couronne au Nord-Ouest du territoire régional. Elle est bordée au nord et à l'est par Jette, au sud par Koekelberg, au sud-ouest par Berchem-Sainte-Agathe et à l'ouest par la commune flamande de Asse.

La commune compte six quartiers, dont deux entièrement circonscrits dans son territoire (Ganshoren-Centre et Villas de Ganshoren) et quatre à cheval sur les communes voisines: Basilique (avec Koekelberg et Jette), Jette-Centre et Bois du Laerbeek-Poelbos (avec Jette) et Parc Elisabeth (avec Koekelberg). Ces deux derniers quartiers ne sont pas habités et uniquement composés d'espaces ouverts, de parcs ou d'infrastructures sportives.

Sa population est de plus de 25.000 habitants en 2020 et a une densité moyenne de population de plus de 10.000 habitants/km 2 , soit supérieure à la moyenne régionale (Source: IBSA, 2020). Cette densité est toutefois très contrastée selon ses quartiers.

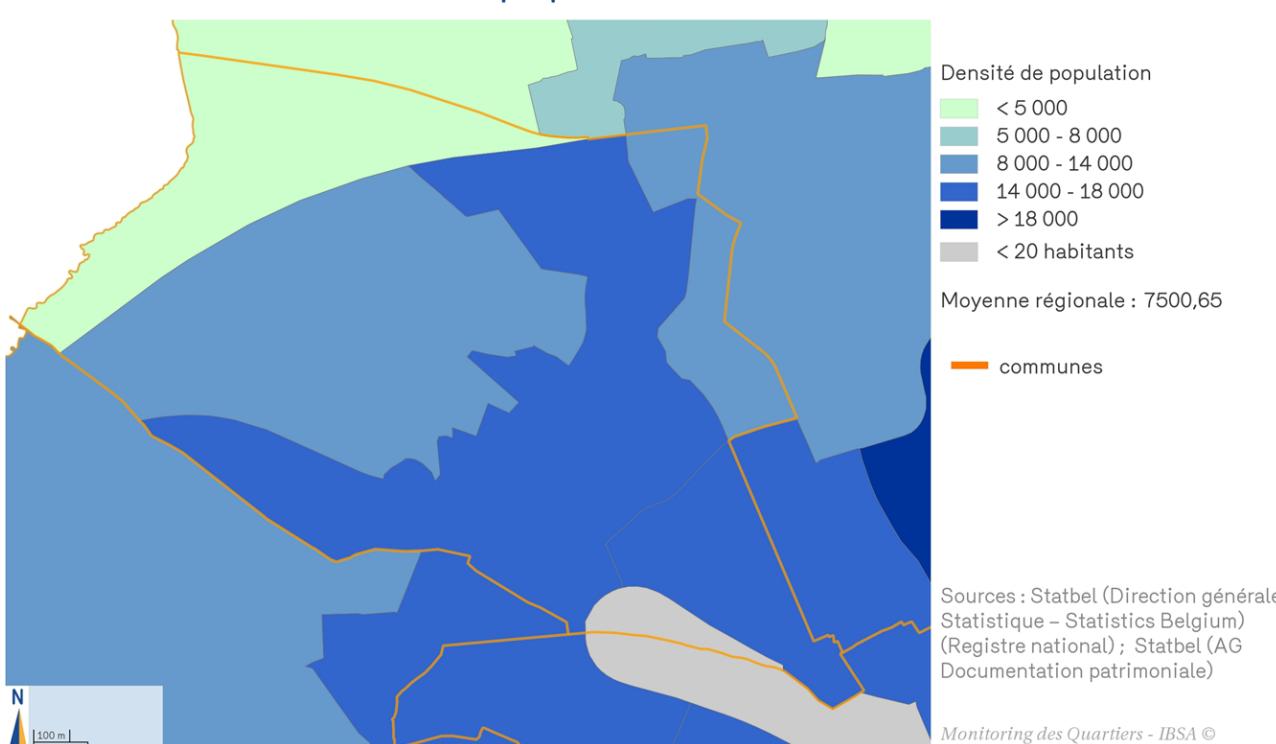
La Commune comporte deux typologies urbaines variées :

- Le Sud-Est du territoire, se rapprochant de la première couronne, densément peuplé et urbanisé, qui constitue le centre de Ganshoren
- Le Nord et Nord-Ouest, davantage périphérique, peu densément peuplé avec une typologie urbaine plus ouverte, dans le large de la vallée du Molenbeek, comportant de grandes barres d'immeubles et plusieurs équipements sportifs et récréatifs.

La présence d'importants axes routiers d'entrée de ville (que sont l'avenue de l'Exposition Universelle et, surtout, l'avenue Charles-Quint), sa situation entre l'échangeur de Grand-Bigard et l'entrée du tunnel Léopold II au pied de la Basilique de Koekelberg, et le fort trafic automobile qui en résulte, perturbent le caractère résidentiel et calme de Ganshoren.

Ses quartiers résidentiels sont soumis à une partie non négligeable de trafic de transit qui, particulièrement aux abords de la Basilique, se mêle à un trafic de destination, lié notamment à la présence de plusieurs écoles dans ce quartier (Source: Zoom sur Ganshoren, IBSA—2016).

Densité de population 2020 (hab/km 2)



Densité de population à Ganshoren (données 2020)
(Source: IBSA, Monitoring des quartiers)

2. CONTEXTE TERRITORIAL ET DÉMOGRAPHIQUE

2.2. STRUCTURE ET FONCTIONS TERRITORIALES

FONCTIONS URBAINES

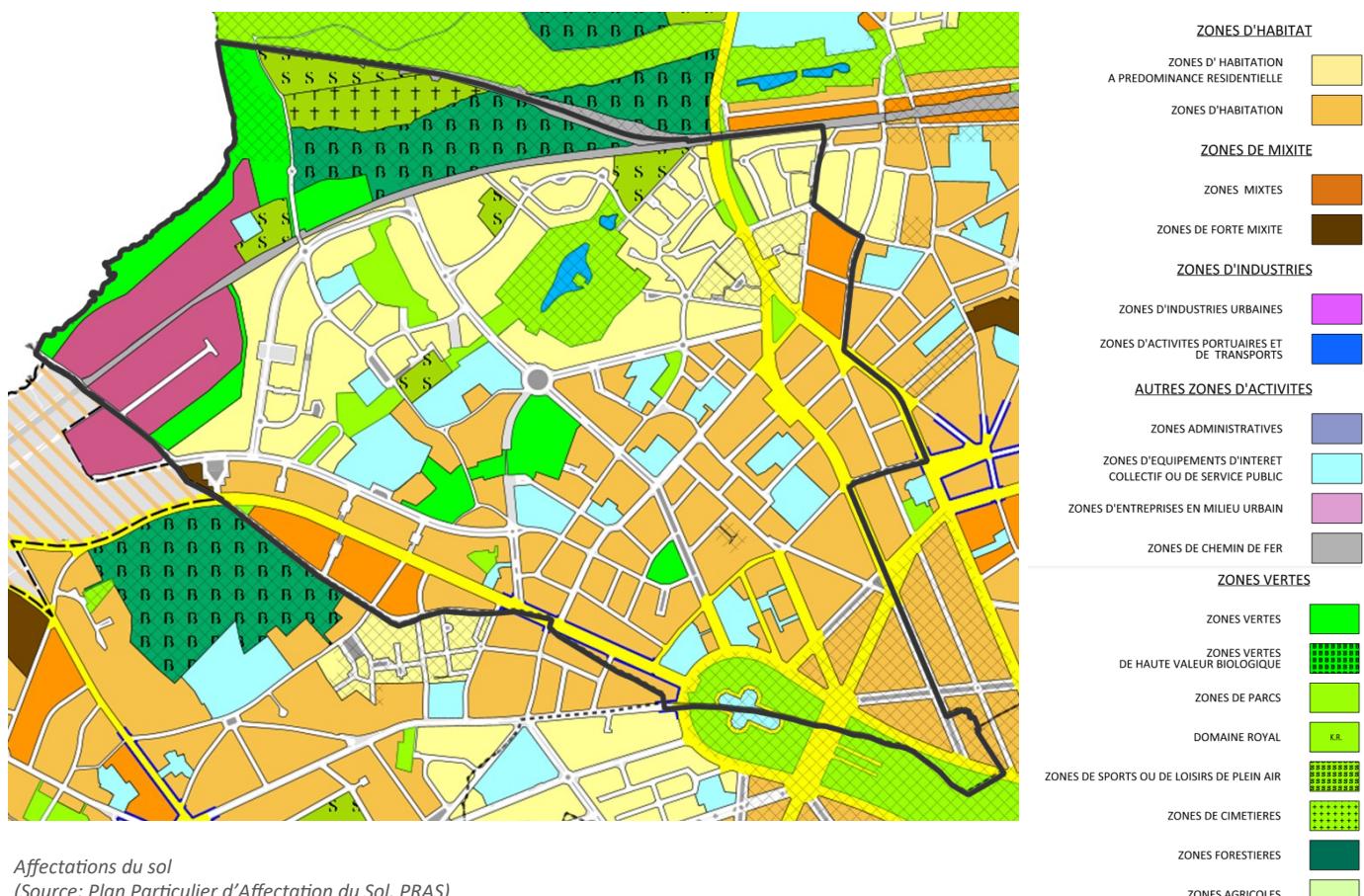
La fonction résidentielle prédomine à Ganshoren. Il s'agit d'une commune au caractère homogène et avec une relative faible mixité de fonctions.

Plusieurs zones d'équipements d'intérêt collectif sont disséminées dans le territoire (nombreuses écoles, CPAS, Hall des sports, piscine communale,...) ainsi que d'importantes zones d'espaces verts, surtout au Nord (le marais de Ganshoren, les parcs Albert 1er et Baudouin, le nouveau cimetière, des infrastructures sportives,...).

Quelques zones mixtes bordent le territoire communal. Le site du Veroost, en partie sur Ganshoren et Berchem-Sainte-Agathe est affecté à une zone d'industrie urbaine au PRAS, ayant vocation à y attirer de nouvelles entreprises.

La Commune comporte une zone commerciale sur l'avenue Charles Quint, du côté de la Basilique.

L'axe 3 aborde plus en détails les pôles générateurs de déplacements engendrant des besoins de livraisons.



2. CONTEXTE TERRITORIAL ET DÉMOGRAPHIQUE

2.2. STRUCTURE ET FONCTIONS TERRITORIALES

RELIEF

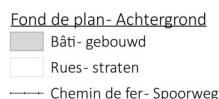
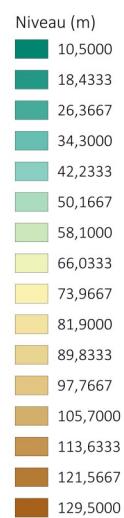
Le relief à Ganshoren est relativement peu marqué. Le point le plus haut se trouve dans la pointe Sud du territoire, aux abords de la Basilique.

Il s'agit d'un élément à prendre en considération dans la réalisation du PCM, à la fois car cela peut expliquer certaines pratiques de mobilité et car cela oriente les aménagements préconisés notamment pour les cyclistes.

**Plan Communal de Mobilité de Ganshoren
Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren**

Relief
Reliëf

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1



Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



2. CONTEXTE TERRITORIAL ET DÉMOGRAPHIQUE

2.3. CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Ganshoren a la particularité de présenter un profil socio-démographique très variable selon les quartiers, impliquant des enjeux également variables en matière de mobilité.

L'**âge moyen** (39,5 ans) de la commune est plus élevé que celui de la région (37,5 ans). C'est également la seconde commune, après Watermael-Boitsfort, avec la plus grande part de ménages isolés de plus de 65 ans (près de 18% contre une moyenne régionale de 11,5%). Le quartier des Villas de Ganshoren compte la plus grande part de plus de 65 ans (1/4 de sa population) tandis que le quartier de Ganshoren Centre compte la plus grande part de jeunes de 0 à 17 ans (aussi près d'1/4 de sa population).

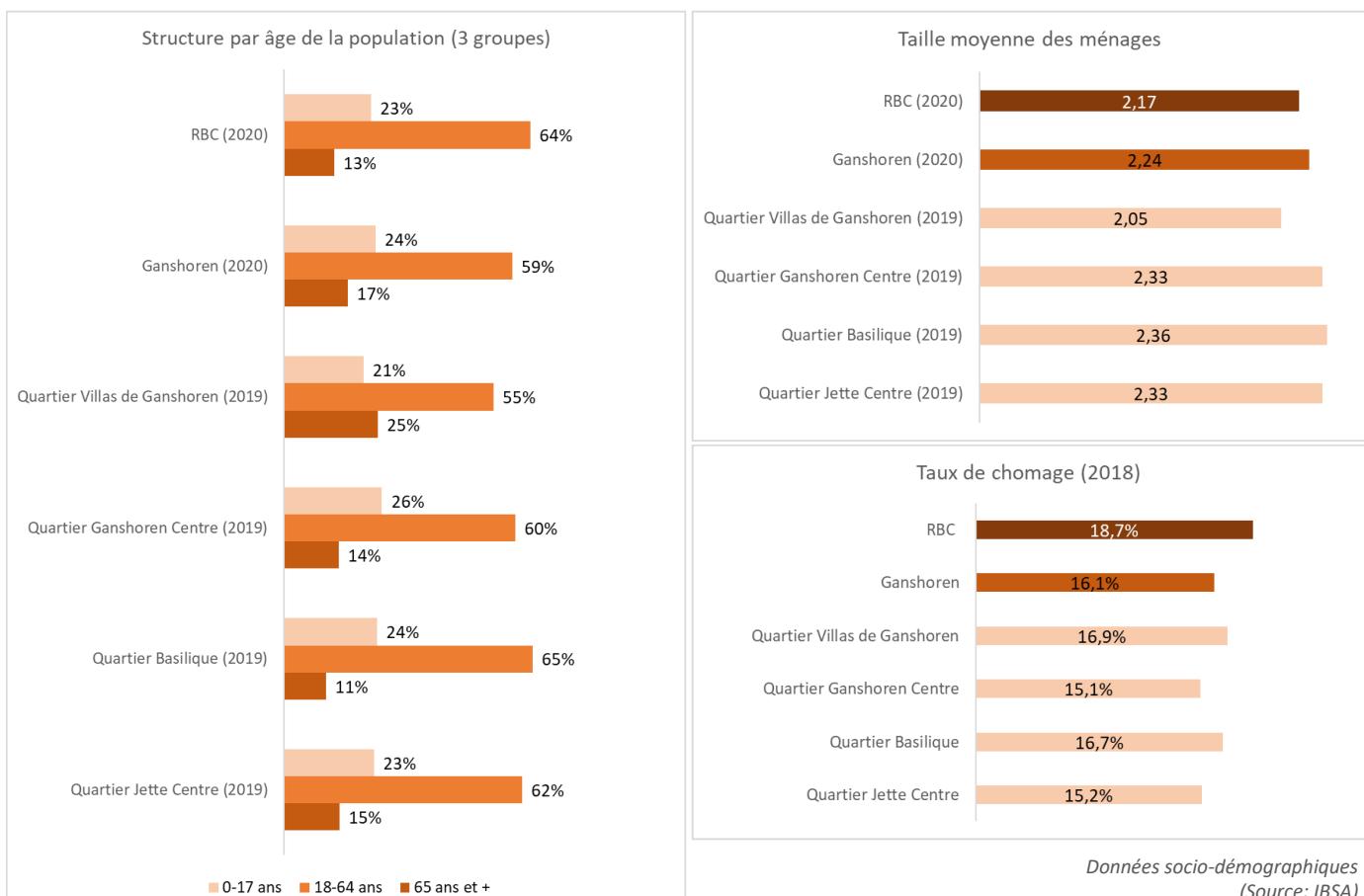
La **taille des ménages** varie également selon les quartiers: ceux de Ganshoren Centre, Jette Centre et de la Basilique comportent des ménages d'une taille légèrement supérieure à la moyenne régionale (environ 2,35 contre 2,17). Les ménages du quartier des Villas ont une taille inférieure (2,05).

Au cours des dernières années (2014-2019), le **taux de croissance annuel moyen de la population** est supérieur

à la moyenne régionale (0,88 contre 0,76). Une analyse plus fine relève une évolution contrastée selon les quartiers: une évolution de l'effectif de la population nettement supérieure dans le quartier de la Basilique (1,04) que dans celui des Villas de Ganshoren (0,52). Ceci peut impliquer un besoin plus important en infrastructures et services (en matière de logement, écoles, emploi,...) dans les quartiers centraux et ainsi qu'en déplacements induits par une augmentation de la population.

La population de nationalité étrangère est d'environ 1/5, soit une proportion nettement inférieure à celle de la Région, et principalement située dans le sud-est de la commune (IBSA).

Le taux de chômage est inférieur à celui observé à l'échelle régionale (16% contre 18,6%) et relativement similaire au sein des quartiers, avec toutefois un taux légèrement plus bas dans les quartiers de Ganshoren Centre et de Jette Centre. Le niveau de revenu imposable moyen par habitant est similaire à la moyenne régionale (IBSA, 2015).



2. CONTEXTE TERRITORIAL ET DÉMOGRAPHIQUE

2.3. CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Les quartiers du sud-est de la commune se caractérisent par une population plus jeune, plus active et composée de ménages de plus grandes tailles (près de 30% des ménages sont des couples avec enfants). Le quartier des Villas de Ganshoren par contre, et le nord du territoire communal, se caractérisent davantage par une population plus âgée, moins active et composée de ménages de plus petites tailles (sur-représentation des ménages isolés de plus de 65 ans).

2. CONTEXTE TERRITORIAL ET DÉMOGRAPHIQUE

2.4. NUISANCES ET CARACTÉRISTIQUES ENVIRONNEMENTALES

POLLUTION DE L'AIR

Les niveaux de concentration en Black Carbon sont élevés le long des grands axes ceinturant la commune, en particulier l'avenue Charles Quint et ses abords. Ils sont plus faibles sur les axes internes de la commune à l'exception de quelques « points noirs » :

- . l'axe Beeckmans- de Brouckère
- . La drève de Rivieren
- . Une partie de l'avenue de la Réforme

NUISANCES SONORES

Les nuisances sonores liées au trafic routier sont elles-aussi concentrées le long des grands axes.

Au sein de la commune, les nuisances sonores sont néanmoins importantes, entre autres sur l'avenue des Neuf Provinces, l'avenue Van Overbeke, l'axe Beeckmans-De Brouckère et l'avenue de la Réforme.

La stratégie de zones de confort acoustique identifie plusieurs zones de confort à protéger (des quartiers, des espaces verts, cimetières ou zones relais). Deux zones de confort sont à améliorer, l'une dans le parc Elisabeth et l'autre dans le parc Albert.

Une zone de confort est à créer et couvre une petite partie du sud du territoire (portion de l'avenue Charles Quint, de l'Avenue de Termonde, la rue O. Maesschalck et la rue Pampoen) ainsi qu'une autre reprenant une portion de l'avenue de Jette, à cheval sur le territoire de Ganshoren. Ces zones sont toutefois surtout sur les communes voisines.

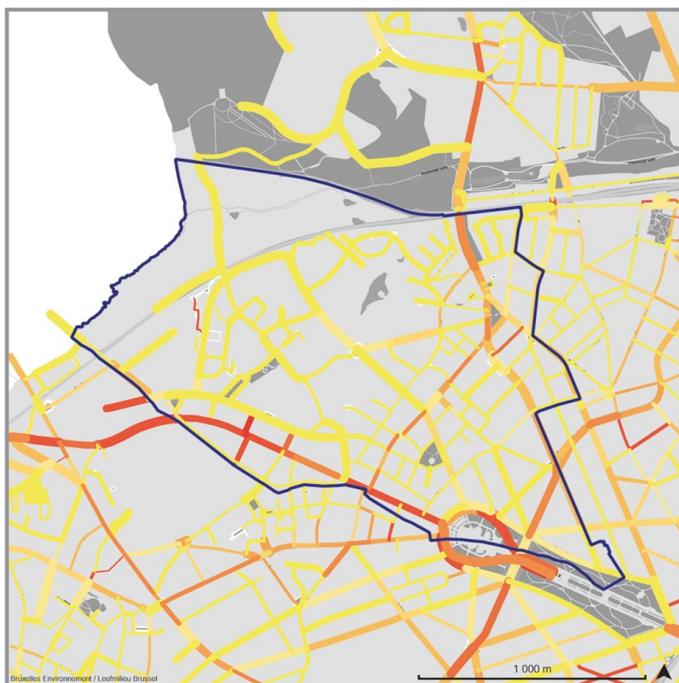
RISQUES ET ALÉAS D'INONDATION

Le nord du territoire est le plus sujet aux aléas d'inondation.

L'ensemble de la zone du bassin versant doit être considérée comme prioritaire pour la gestion des eaux car toute eau retenue en amont sur les plateaux (Marais de Ganshoren,...) est une eau qui n'atteindra pas l'aval et soulagera donc l'ensemble face au risque d'inondation observé au sein de la commune (alentours du Square du Centenaire, depuis avenue des Quatre-Vingts Hêtres par le rond-point de la Liberté jusqu'à Charles Quint,...). Il faudra donc veiller à intégrer les aspects eaux lors de réaménagements de l'espace public afin de favoriser l'infiltration de celle-ci.

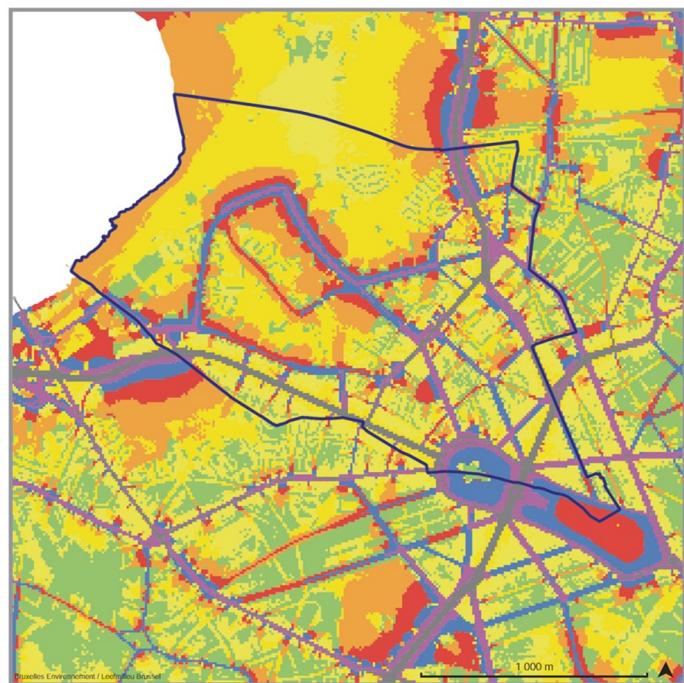
2. CONTEXTE TERRITORIAL ET DÉMOGRAPHIQUE

2.4. NUISANCES ET CARACTÉRISTIQUES ENVIRONNEMENTALES



Concentration en black carbon ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)

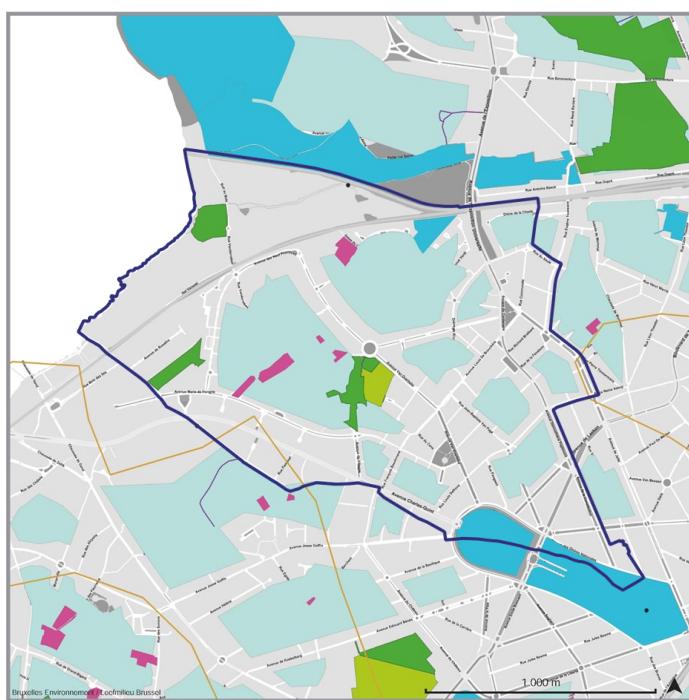
< 2	4,5 - 5
2 - 2,5	5 - 6
2,5 - 3	6 - 8
3 - 3,5	8 - 10
3,5 - 4	"e"
4 - 4,5	10



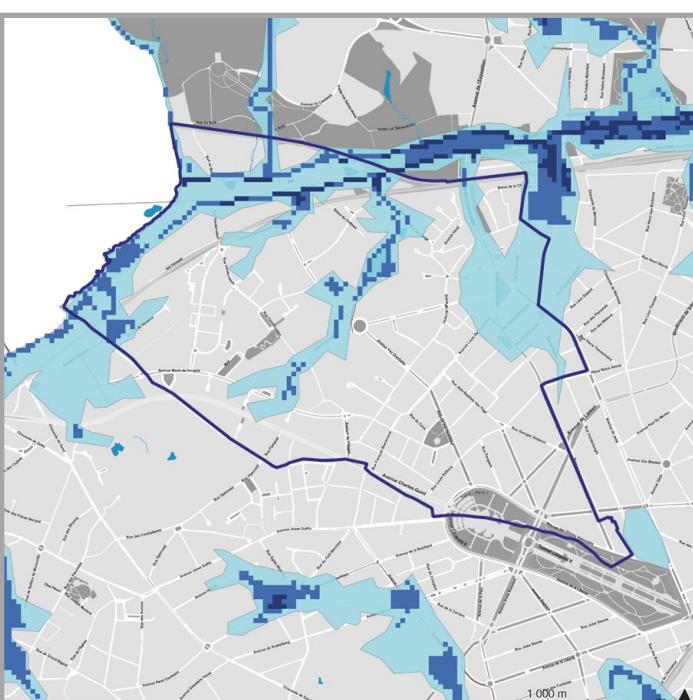
Indicateur Lden 2016

< 45 dB(A)	50 - 55 dB(A)	65 - 70 dB(A)
45 - 50 dB(A)	55 - 60 dB(A)	70 - 75 dB(A)
	60 - 65 dB(A)	≥ 75 dB(A)

Concentration en black Carbon (à gauche) et Niveau de bruit routier (à droite)
(Source: Bruxelles Environnement, extrait en 2021)



- Parc avec étude acoustique
- Zone de confort à créer
- Zones de confort à protéger - Cimetières
- Zones de confort à protéger - Espaces verts
- Zone calme
- Zones de confort à protéger - Zones relais
- Zones de confort à protéger - Cheminements
- Zones de confort à améliorer
- Zones de confort à protéger - Quartiers



Carte aléa d'inondation (2019)

Aléa faible	Cours d'eau à ciel ouvert
Aléa moyen	Cours d'eau voûte
Aléa élevé	Etangs, mares, marais

Zones de confort acoustique (à gauche) et Aléas d'inondation (à droite)
(Source: Bruxelles Environnement, extrait en 2021)

2. CONTEXTE TERRITORIAL ET DÉMOGRAPHIQUE

2.4. NUISANCES ET CARACTÉRISTIQUES ENVIRONNEMENTALES

RÉSEAU ÉCOLOGIQUE BRUXELLOIS (REB)

De nombreux éléments du réseau écologique sont présents à Ganshoren. Le Marais de Ganshoren est repris comme une zone centrale tout comme le Zavelenberg à la frontière avec Berchem-Sainte-Agathe. Des zones de développement sont aussi identifiées surtout au Nord ainsi qu'au centre de la Commune (Kerremans; château de Rivieren, Cœur Vert etc.). Des zones de liaison sont présentes sur l'ensemble du territoire, mais rares à l'Est (à l'exception du square du Centenaire).

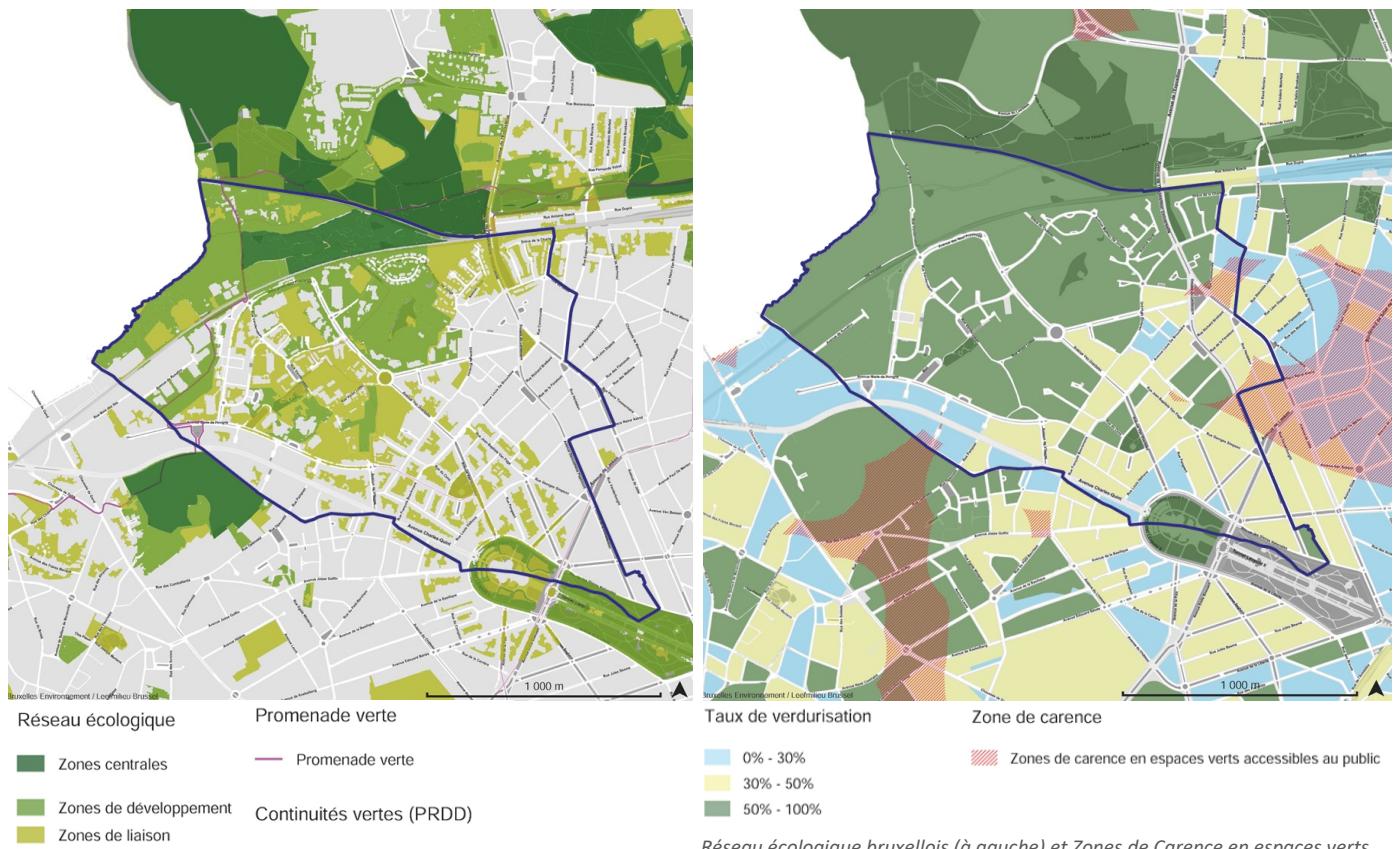
La promenade verte a son itinéraire à l'Ouest de la Commune reliant les zones centrales du REB.

Une continuité verte du PRDD traverse le territoire en passant par l'Avenue de Van Overbeke, rues de l'Ancien Presbytère, A. Doulceron, A. De Bast puis le Cœur Vert et le Château de Rivieren au Nord.

VERDURISATION ET ZONES DE CARENCE EN ESPACES VERTS ACCESSIBLES AU PUBLIC

A part quelques portions d'ilots à la frontière Est du territoire, Ganshoren ne comporte pas de zone de carence en espaces verts accessibles au public. Il s'agit en effet d'une commune globalement très verte. Le taux de verdurisation est élevé, surtout au Nord (50 à 100% des îlots).

Peu de parcelles présentant un taux de verdurisation inférieur à 30%. Il s'agit surtout des îlots bordant l'avenue Charles Quint, l'ilot rue de l'Education et dans le sud de l'avenue Van Overbeke (où se situent plusieurs établissements scolaires ou des zones commerciales).



3. BESOINS DE MOBILITÉ

3.1. STRUCTURE DES DÉPLACEMENTS

Dans le cadre de l'élaboration du nouveau Plan Régional de Mobilité – Good Move, une évaluation sommaire du nombre de déplacements effectués au sein, depuis et vers chacune des communes de la Région, ainsi qu'une évaluation de la répartition modale de ces déplacements a été effectuée (cf. ci-après). Selon ces estimations, ce sont 107.500 déplacements qui sont réalisés quotidiennement depuis et vers Ganshoren (non compris les flux en transit sur le territoire communal). A ce titre, un ratio de 3,8 déplacements journaliers par habitant-emploi a été appliqué pour la commune de Ganshoren, soit parmi les plus faibles ratios appliqués.

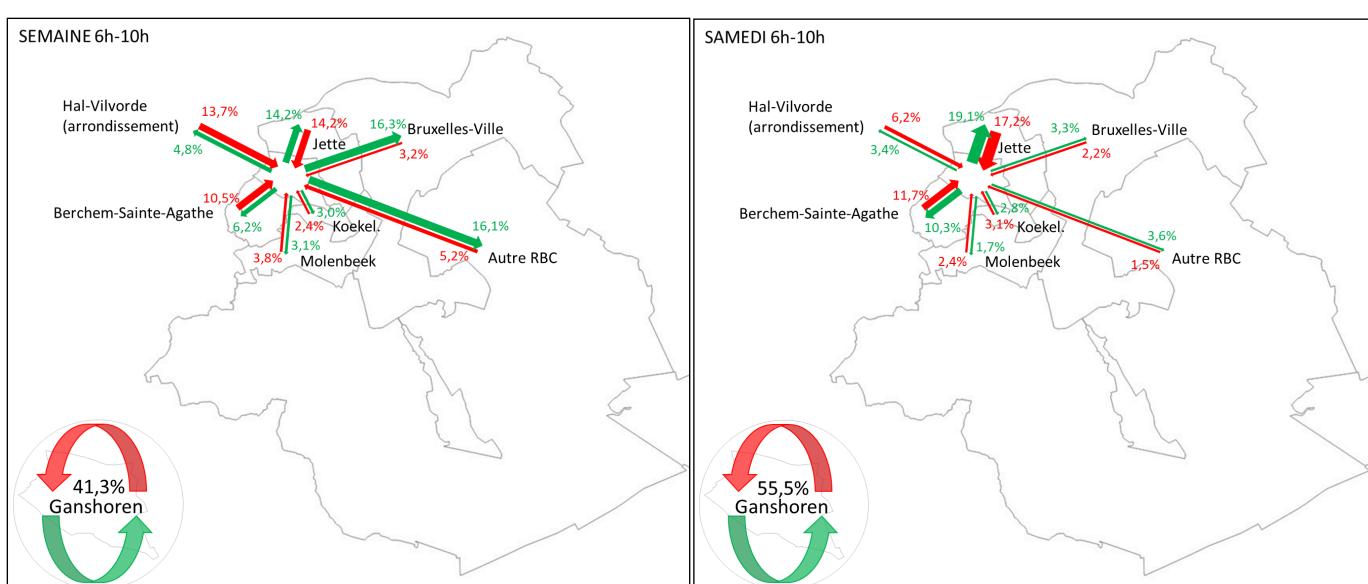
Les données issues de la téléphonie mobile Proximus permettent d'établir une approche des origines/destinations des flux de déplacements effectués en lien avec le territoire ganshorenois. Ces données communiquées par Bruxelles Mobilité doivent être observées avec un certain recul dans la mesure où elles ne concernent pas l'ensemble absolu des déplacements et sont sujettes à de nombreuses hypothèses, des biais sont donc possibles.

En semaine, près de la moitié de ces déplacements se font au sein même du territoire (déplacements internes). Cette part varie globalement de plus de 40% (durant la période de pointe du matin) à plus de 55% (en journée le samedi). A noter que le samedi, les déplacements sont globalement moins nombreux, et s'effectuent davantage au sein même du territoire.

Cela traduit l'attractivité locale de la commune pour ses riverains en semaine comme le weekend, mais surtout que de nombreux déplacements sont effectués sur de (très) courtes distances.

On constate également un lien fort entre la commune de Ganshoren et ses territoires voisins ou proches, et principalement, par ordre d'importance en termes de volumes et répartitions des déplacements effectués :

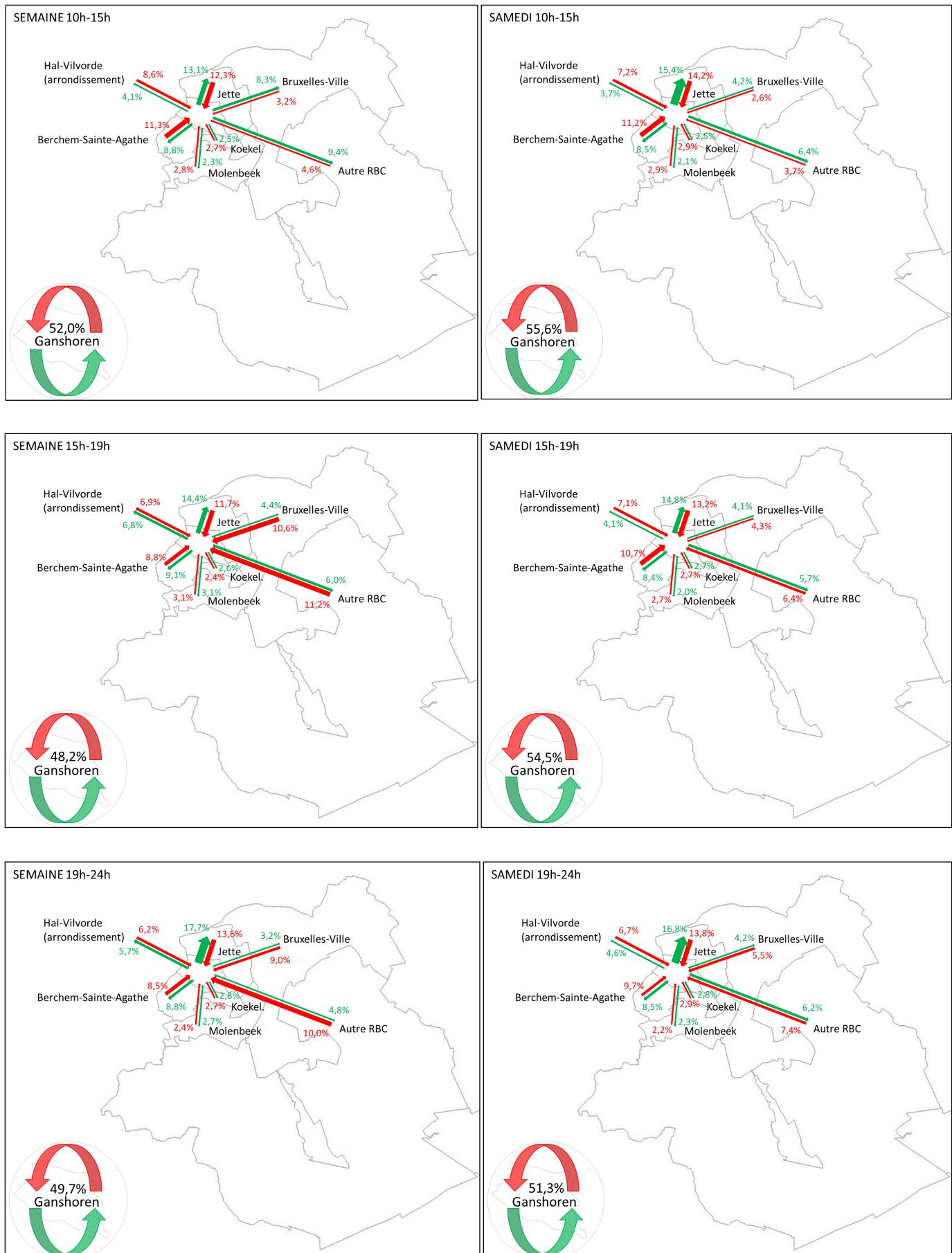
- Jette (autour de 12 à 19% des flux entrants et sortants en moyenne selon les périodes en semaine et le samedi).
- Berchem-Sainte-Agathe (autour de 8 à 11%)
- Arrondissement de Hal-Vilvorde (autour de 3 à 7%, pic isolé observé à 13,7% de flux à destination de Ganshoren en période de pointe du matin en semaine)
- Bruxelles-Ville (autour de 3 à 10%, plus importants en semaine)
- Molenbeek (autour de 2 à 4%)
- Koekelberg (autour de 2 à 3%)
- Autres communes en région bruxelloise (autour de 2 à 11%, généralement plus importants en semaine).



Structure des flux de déplacements journaliers *au départ* et *à l'arrivée* de la commune de Ganshoren en semaine et le samedi à la période de pointe du matin
(Source: Bruxelles Mobilité, Données Proximus 2017)

3. BESOINS DE MOBILITÉ

3.1. STRUCTURE DES DÉPLACEMENTS



Structure des flux de déplacements journaliers **au départ** et **à l'arrivée** de la commune de Ganshoren en semaine et le samedi aux autres périodes
(Source: Bruxelles Mobilité, Données Proximus 2017)

3. BESOINS DE MOBILITÉ

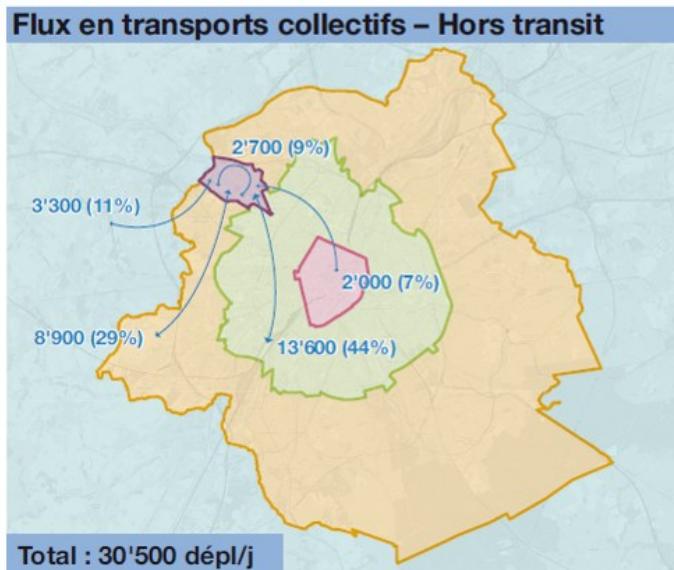
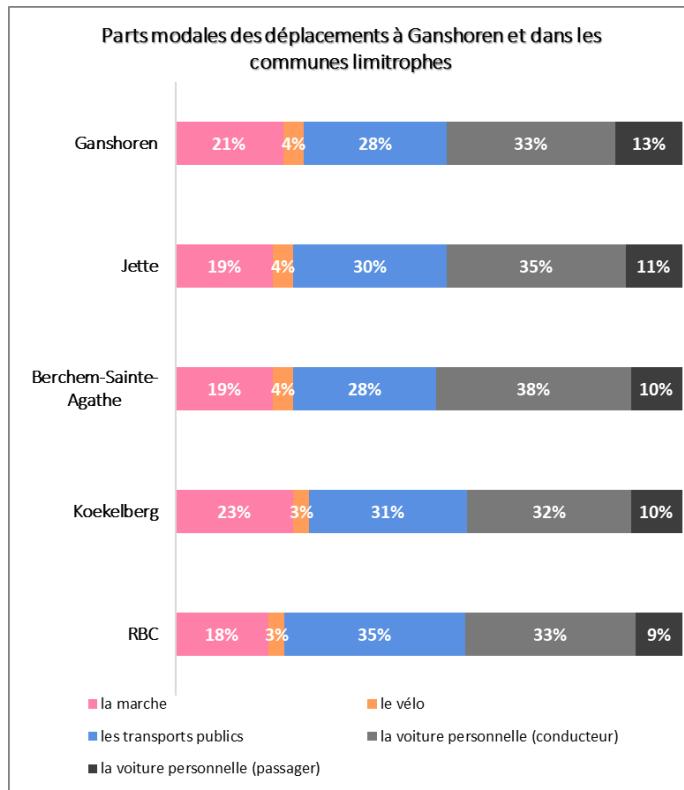
3.2. PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS

RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS

Les estimations de répartition modale des déplacements effectuées dans le cadre de l'élaboration du PRM montrent que ¼ des déplacements en lien avec le territoire ganshorenais sont effectués en modes actifs, et principalement à pied. Une proportion légèrement supérieure à ce qui est observé à l'échelle régionale et certaines communes de seconde couronne. On note également une part modale plus importante de la voiture personnelle en tant que passager à Ganshoren que dans l'ensemble des autres communes bruxelloises.

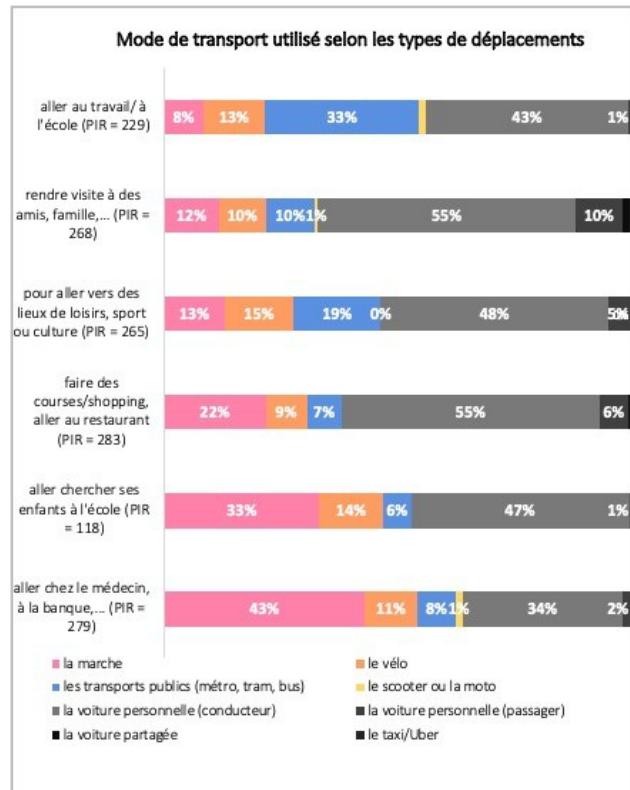
La part modale des transports publics (28%) est parmi les plus faibles en région bruxelloise. Ces déplacements en transport public se font essentiellement depuis et vers d'autres communes bruxelloises. Ils sont par contre très peu utilisés depuis/vers les communes extérieures à la région bruxelloise.

L'enquête du PCM auprès de la population gansho-renoise a interrogé sur les modes de transports utilisés selon les motifs de de déplacements. La voiture individuelle est le mode le plus souvent indiqué par les répondants pour l'ensemble des motifs de déplacement,



Déplacements en transport public en lien avec le territoire de Ganshoren
(Source: Bruxelles Mobilité)

sauf pour des déplacements liés aux services (médecin, banque) qui sont réalisés en majorité à pied. Pour les déplacements domicile-travail, la voiture est utilisée par 43% des répondants, suivie des transports publics (33%), du vélo (13%) et de la marche (8%). Parmi les répondants qui vont chercher leurs enfants à l'école, 47% le font en voiture, 33% à pied et 14% à vélo.



Graphe sur l'utilisation des modes de déplacements selon les types de déplacements selon les répondants à l'enquête du PCM (Source: BRAT, 2021)

3. BESOINS DE MOBILITÉ

3.2. PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS

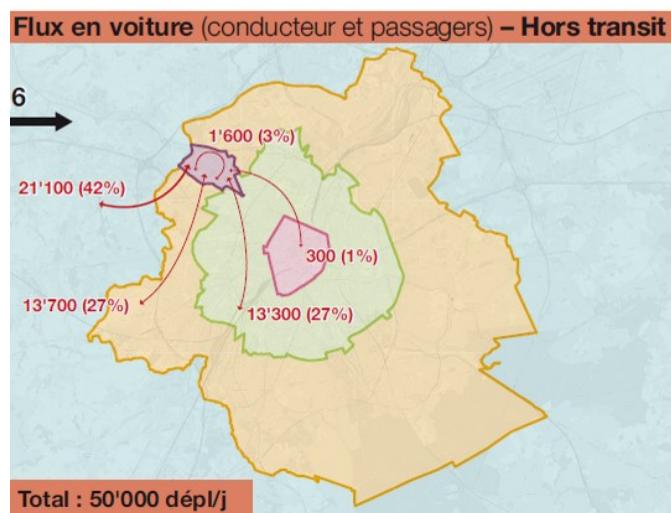
L'USAGE DE LA VOITURE

Le taux de motorisation des ménages ganshorenois est plus élevé que la moyenne régionale, de façon similaire aux communes de seconde couronne.

Avec un parc de véhicules privés de 9.906 véhicules pour 11.292 ménages privés en 2021, le nombre de véhicule par ménage est de 0,88 (Source: Stabel). Ce taux est davantage élevé dans le secteur du quartier des Villas de Ganshoren et dans les quartiers Nord de la commune.

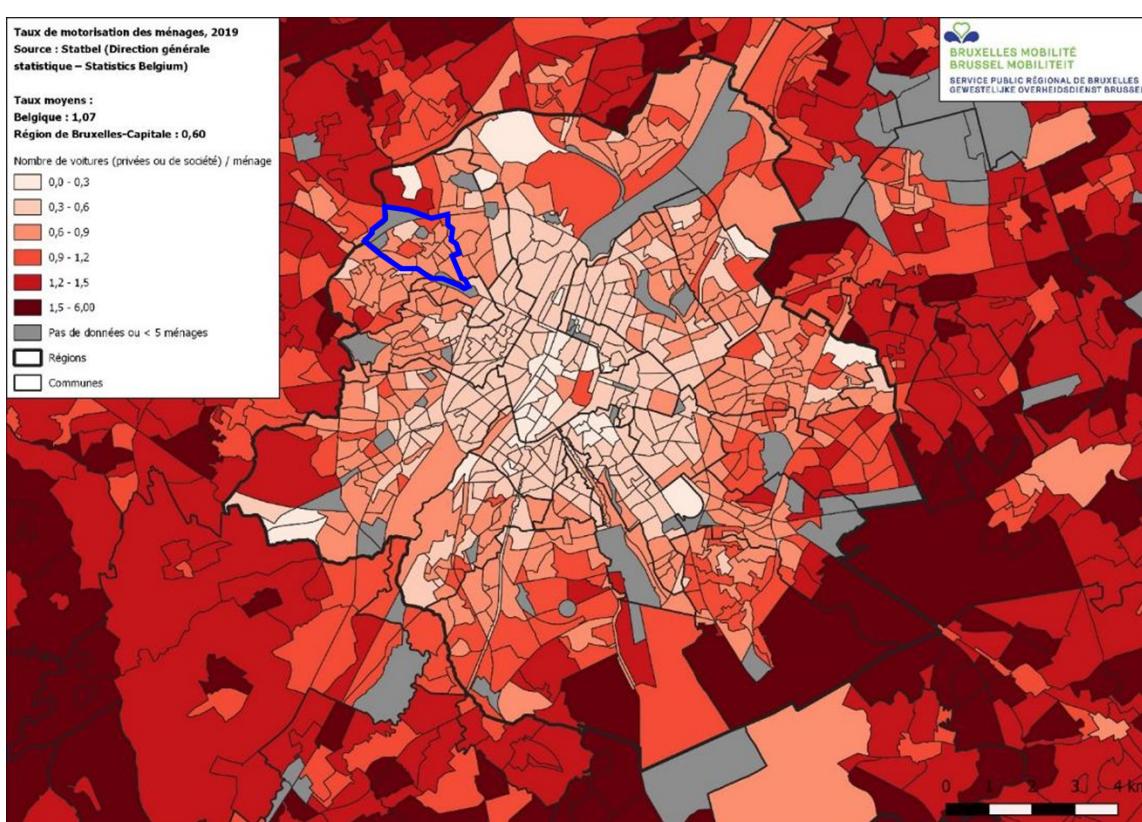
Le taux de motorisation à Ganshoren a légèrement augmenté ces dernières années en raison d'une augmentation du parc de véhicules à moteur combiné à une augmentation du nombre de ménages ces 15 dernières années, passant de 0,82 à 0,88 entre 2006 et 2021.

Selon les estimations réalisées dans le cadre de l'élaboration du nouveau Plan Régional de Mobilité, 58% des déplacements en voiture se font en lien avec une autre commune bruxelloise, mettant en évidence le potentiel de report modal. A noter que près de 7 fois plus de déplacements depuis/vers l'extérieur de la région se font en voiture plutôt qu'en transport public.



Déplacements en voiture en lien avec le territoire de Ganshoren
(Source: Bruxelles Mobilité)

Les objectifs de Good Move tendent vers une diminution de la proportion des déplacements réalisés en voiture d'un tiers à un quart pour l'ensemble de la Région, ceci implique des changements d'habitudes et des mesures à mettre en œuvre pour encourager le report modal auprès des ganshorenois dont le taux de motorisation suit une tendance croissante.



Taux de motorisation des ménages en 2019
(Source: Bruxelles Mobilité sur base des données Statbel, 2019)

3. BESOINS DE MOBILITÉ

3.3. PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

VIE DE QUARTIER

Trois noyaux d'identité locale (NIL) sont identifiés par le PRDD :

Autour de la place Guido Gezelle, le **centre de Ganshoren**: qui comporte de nombreux équipements (dont la piscine communale) et quelques commerces le long de la rue de l'Eglise Saint-Martin (principalement HO-RECA). Il s'agit du cœur de la commune, « la place du village ».

Dans le **quartier des Neuf Provinces**, qui concentre de nombreuses écoles (Internat Don Bosco, Ecole des Bruyères, Athénée Royal de Ganshoren,...) et équipements sportifs (Hall des Sports R. Beauthier, terrains de sport des Bruyères,...).

Dans le **quartier Basilique/Charles Quint**, qui comprend un noyau commercial le long de l'avenue Charles Quint, plusieurs équipements (dont l'Administration communale) et le pôle scolaire du Collège du Sacré Cœur.

Les équipements de quartier sont concentrés autour de la Place Guido Gezelle avec une forte représentation d'équipements scolaires, sportifs et récréatifs et de la

petite enfance. Ganshoren compte peu de pôles culturels, à l'exception des bibliothèques communales (francophone et néerlandophone) et des centres culturels (« La Villa » et « De Zeyp »).

ESPACES PUBLICS

La commune ne comporte pas d'espace public d'envergure qui rayonne au-delà de son territoire (à l'instar de la Place du Miroir) mais plusieurs petits espaces publics de proximité. Si dans l'ensemble on en retrouve un peu partout dans la commune, ils sont néanmoins peu valorisés et incitent peu à y séjournier (absence de mobilier urbain, jeux, point d'eau,...). Plusieurs de ces espaces sont encore fortement dominés par l'automobile (la Place Marguerite d'Autriche sert principalement de parking), majoritairement minéralisés (ex: Place Reine Paola) et manquent d'activation.

La Place Guido Gezelle représente de façon symbolique le « cœur du village de Ganshoren ». Lors des balades exploratoires organisées dans le cadre du PCM, l'attachement des habitants pour cet espace central de vie locale a été régulièrement soulevé. Une attention particulière à cet espace devra être prêtée dans le PCM.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren
Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- Commerces- winkels (HUB.brussels, 2020)
- Equipements- voorzieningen
 - Aide sociale- Sociale bijstand
 - Enfance et Jeunesse- Kinderjaren en jeugd
 - Emploi- Tewerkstelling
 - Santé- Genzondheid
 - Santé mentale- Mentale gezondheid
 - Senior
 - Education et Enseignement - Onderwijs en opvoeding
 - Sport et récréation- Sport en recreatie
 - Culture- Cultuur
 - Justice- Justitie
 - Handicap
- Zone commerciale- commerciële zone
- Noyaux d'identité locale (PRDD)
 - Lokale identiteitskern (GPDO)
- Zones d'industries urbaines
 - Stedelijke-industriegebieden (PRAS)

- Fond de plan- Achtergrond
 - Bâti- gebouwd
 - Points d'eau- waterpunten
 - Espaces verts- groene ruimten
 - Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



3. BESOINS DE MOBILITÉ

3.3. PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

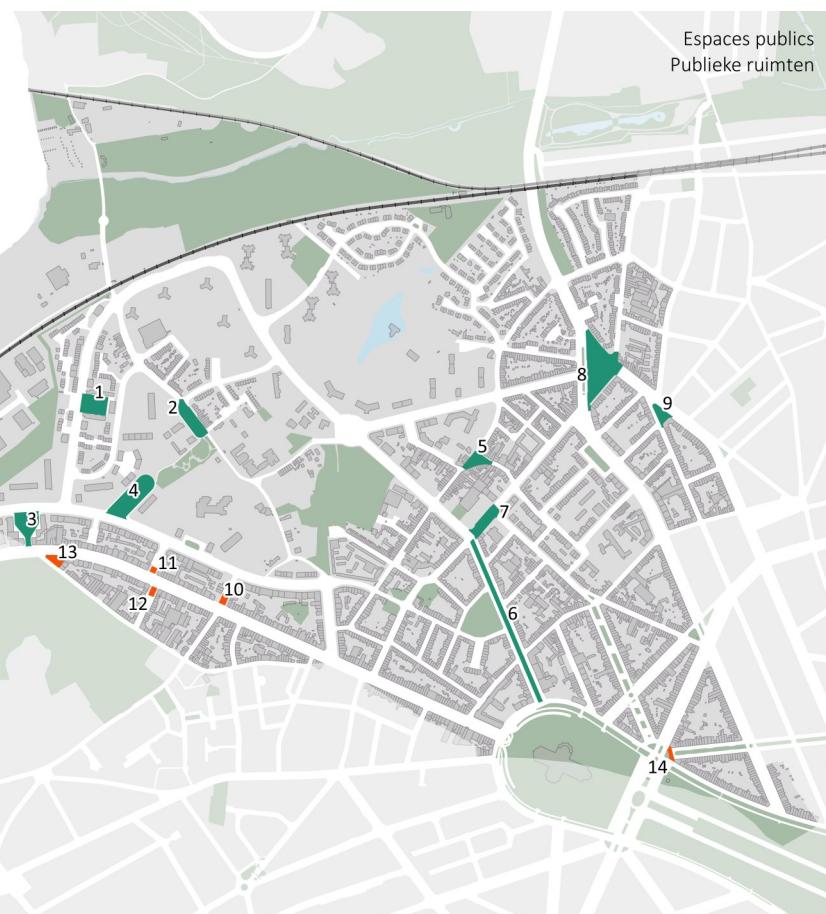
Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- Espaces publics existants
- Bestaande publieke ruimten
- Espaces publics avec potentiel
- Publieke ruimten met potentieel

1. Place Reine Paola - Koningin Paolaplein
2. Place Sainte-Cécile - Sint-Ceciliavoorplein
3. Place Marguerite d'Autriche - Margaretha van Oosterrijckplein
4. Place du Mail - Maileplein
5. Place Guido Gezelle - Guido Gezelplein
6. Berme centrale avenue van Overbeke
- Centrale berm van de Overbekeaan
7. Place Reine Fabiola - Koningin Fabiolaplein
8. Square du Centenaire - Eeuwfeestsquare
9. Square Avenue de Jette - Square Jettelesaan
10. Clos Willy Chambon-garde
11. Clos Louis Banken-garde
12. Rue Oscar Maesschalck-straat
13. Rue de Termonde - Dendermondestraat
14. Potentielle place "Cordy-Brel" - Potentiële "Cordy-Brel" plein

- Fond de plan- Achtergrond
- Bâti- gebouwd
 - Points d'eau- waterpunten
 - Espaces verts- groene ruimten
 - Chemin de fer- Spoorweg

Sources/Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e

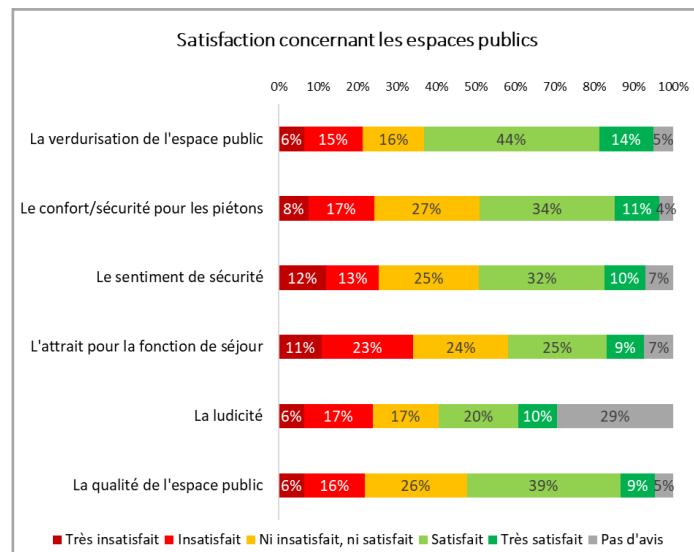


3. BESOINS DE MOBILITÉ

3.3. PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

Certains espaces, actuellement peu/pas aménagés, présentent un certain potentiel et font l'objet de réflexions notamment régionales: c'est le cas de l'Avenue Broustin (test de fermeture réalisé durant l'été 2021 et projet de réaménagement en place piétonne) ainsi que les petits squares bordant l'avenue Charles Quint (réflexion d'intégration de ces espaces dans le réaménagement de l'axe).

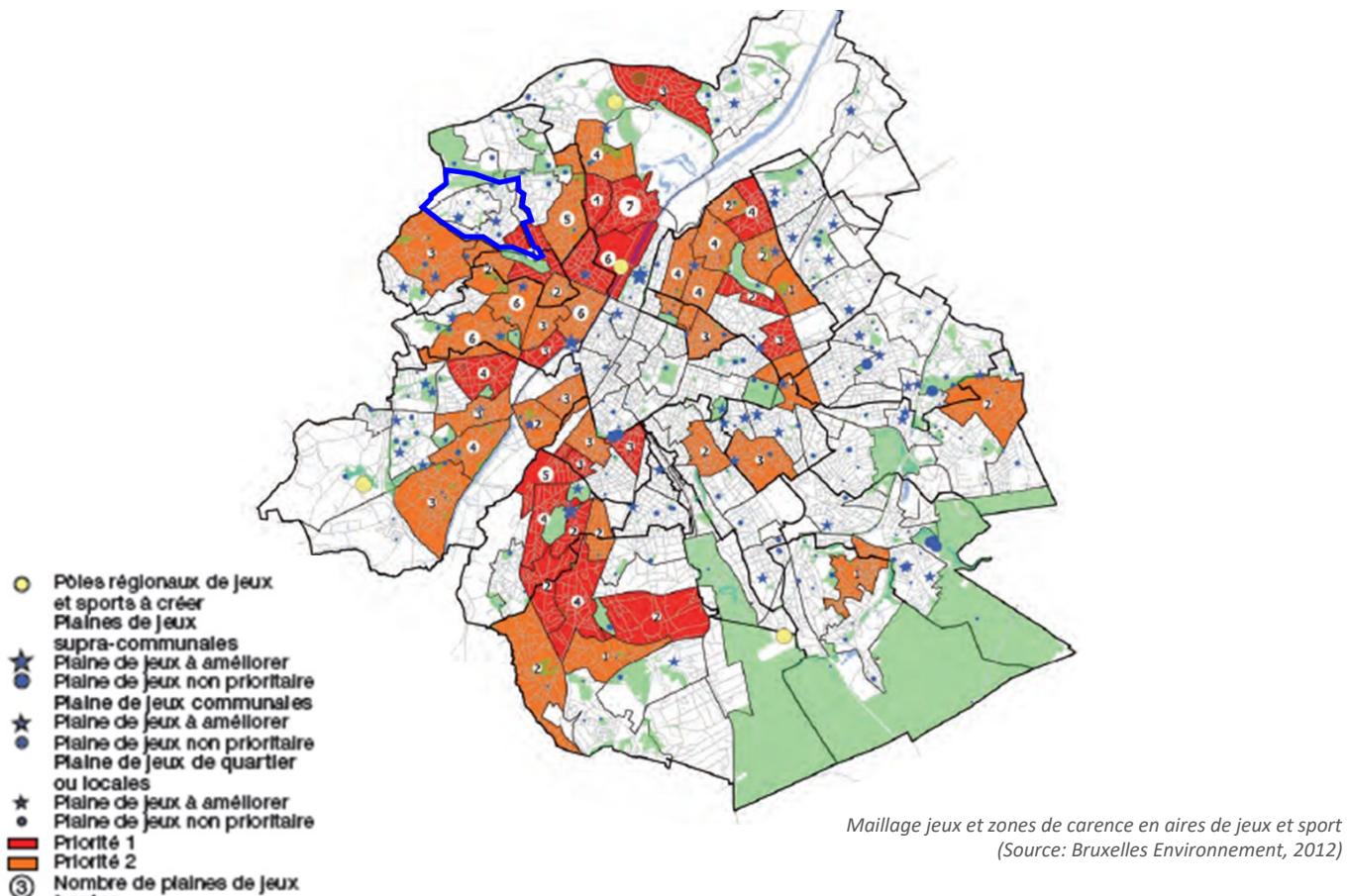
L'enquête en ligne auprès de la population ganshorennoise relève une satisfaction généralement bonne des espaces publics, particulièrement de leur verdurisation (près de 60% de (très) satisfaits). L'attrait pour la fonction de séjour est le critère le moins satisfaisant pour les répondants (près de 35% de (très) insatisfaits).



MAILLAGE JEUX

Bruxelles Environnement identifie une zone d'intervention prioritaire (priorité 1) pour renforcer le maillage jeux à l'échelle de la Région dans le Sud du territoire ainsi que plusieurs plaines de jeux (supra-)communales à améliorer.

L'apaisement des conditions de circulation et la revalorisation des espaces publics doivent être propices au déploiement de la ludicité à Ganshoren.



3. BESOINS DE MOBILITÉ

3.3. PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Ganshoren compte 1.689 entreprises assujetties à la TVA (2020) actives dans les secteurs de la construction, des activités spécialisées/scientifiques/techniques et du commerce, 402 unités locales d'établissement (2019), 3.719 postes salariés (2019) et 1.843 indépendants y compris aidants (2018).

Parmi les entreprises implantées à Ganshoren, les deux seules qui emploient plus de 100 employés sont l'administration communale (204 travailleurs) et le CPAS (152 travailleurs). Les **Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE)** permettent de tirer quelques constats sur les déplacements et les parts modales de leurs employés.

L'origine des travailleurs de ces deux sites est assez partagée entre la région bruxelloise et l'extérieur (57% contre 43%). La part modale de la voiture est prépondérante dans les deux cas mais quasi deux fois plus importante pour les travailleurs en provenance de l'extérieur de la région bruxelloise (77%), tandis que le transport public représente 30% des déplacements internes contre 20% pour les travailleurs d'origine externe. La part modale du vélo est nettement sous-représentée

(3% seulement en RBC) voire inexistante (0% hors RBC).

ETABLISSEMENTS SCOLAIRES

Ganshoren compte une population scolaire de **plus de 6300 élèves** dont 1300 en maternel, 2400 en primaire et 2600 en secondaire pour l'année 2019-2020 (Source: IBSA) et près d'une quinzaine d'établissements scolaires dont :

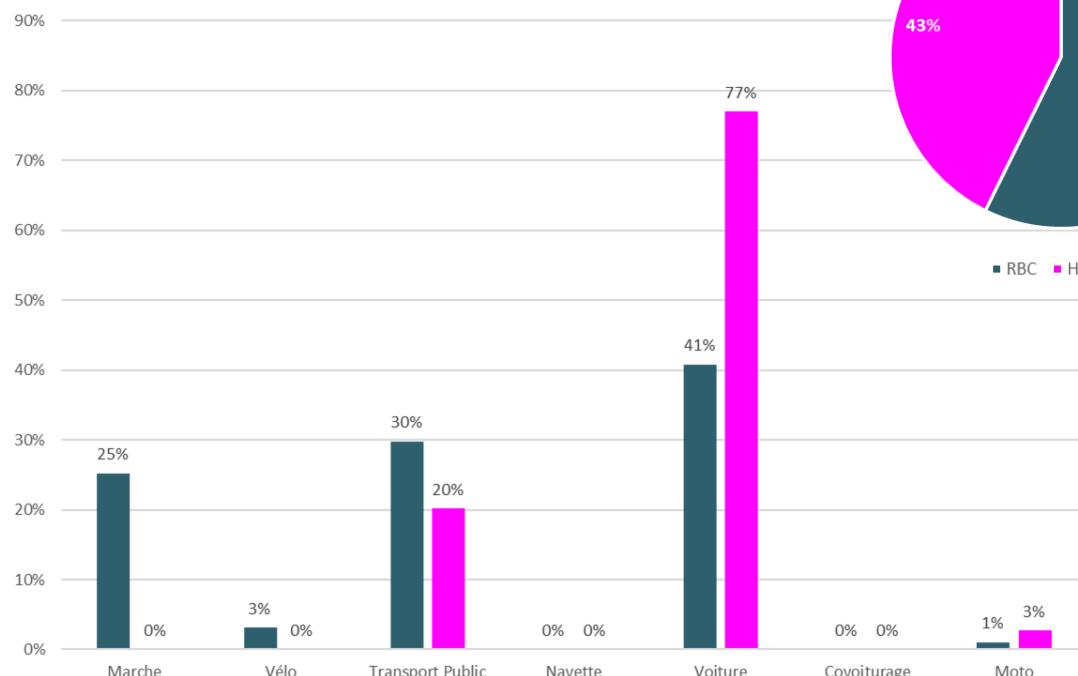
5 d'enseignement maternel :

- Centre Scolaire Notre Dame de la Sagesse (La Colombe) (rue L. Delhove)
- Ecole fondamentale annexée Ganshoren (Avenue Marie de Hongrie)
- Ecole Nos Bambins (Rue Sergent Sorensen)
- Ecole Les Bruyères (Clos Jacques Wagner)
- Basisschool Sint-Lutgardis (rue J. De Greef)

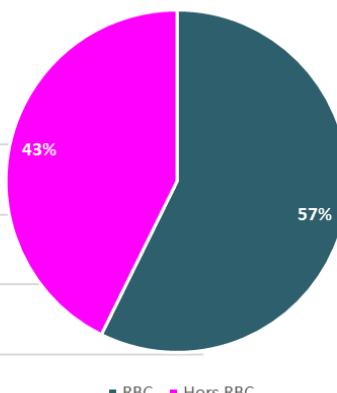
6 d'enseignement primaire:

- Centre Scolaire Notre Dame de la Sagesse (Avenue Van Overbeke)
- Ecole primaire annexée à l'Athénée Royal de Ganshoren (Avenue Marie de Hongrie)
- Collège du Sacré Cœur (Rue L. Delhove)
- Ecole de la Découverte (avenue L. De Brouckère)
- Les Bourgeons (Rue Pangaert)

Part modale des travailleurs en fonction de l'origine
(Source : PDE 2017, entreprises >100 travailleurs)



Origine des travailleurs
(Source : PDE 2017, entreprises >100 travailleurs)



3. BESOINS DE MOBILITÉ

3.3. PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

- Basisschool Sint-Lutgardis (rue J. De Greef)

3 d'enseignement secondaire:

- Athénée Royal de Ganshoren (Rue A. De Cock)
- le Collège du Sacré Cœur (Rue L. Delhove)
- le Centre Scolaire Notre-Dame de la Sagesse (Avenue Van Overbeke)

La mobilité scolaire est ainsi un enjeu central à Ganshoren.

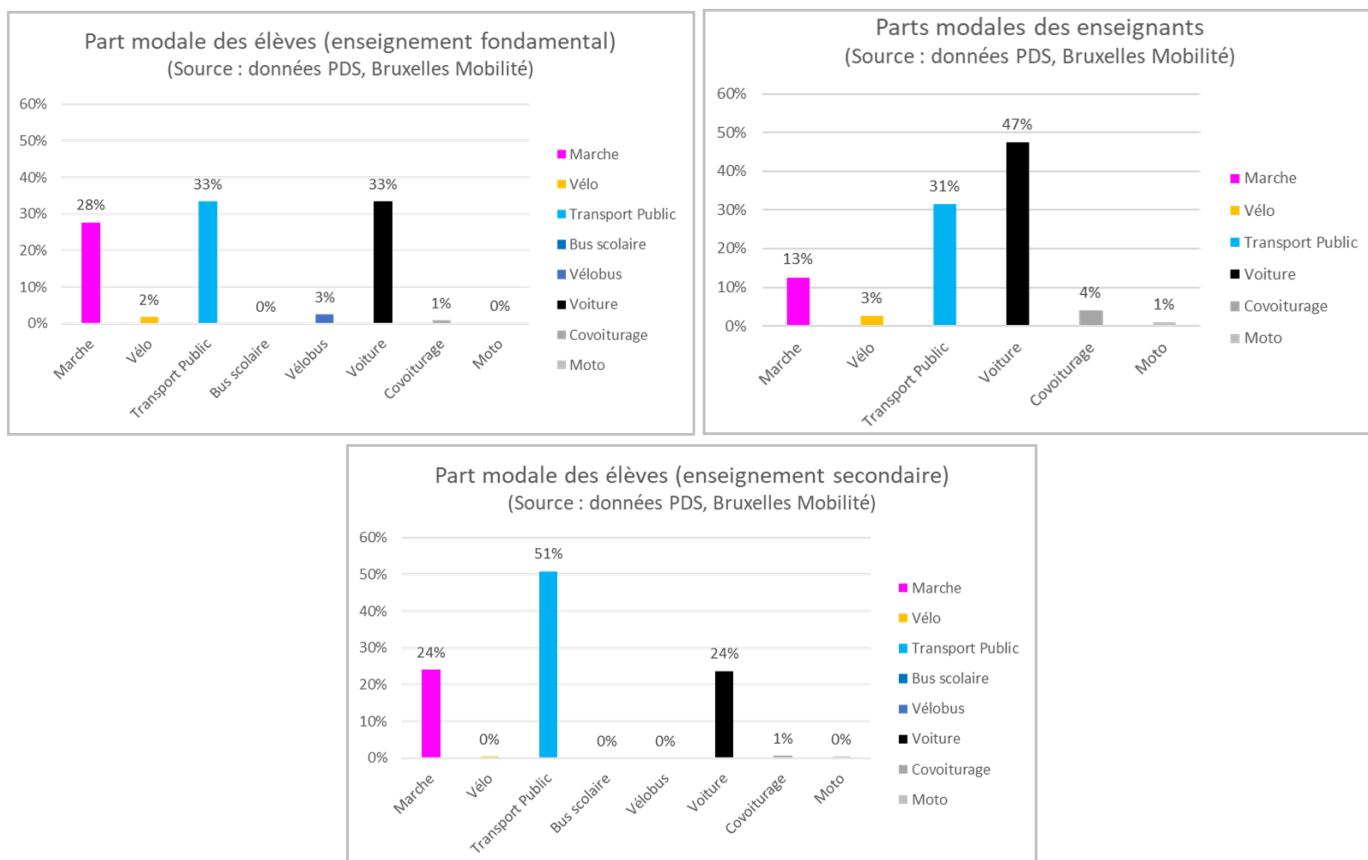
A partir des données existantes sur les **Plans de Déplacements Scolaires (PDS)** fournies par Bruxelles-Mobilité, 11 sites parmi les 14 disposent de données plus ou moins récentes relatives aux pratiques de déplacements des élèves et enseignants pour leurs trajets domicile-école. Les données présentées dans les graphes ci-dessous sont ainsi établies sur 2781 élèves de l'enseignement fondamental (maternel et primaire), 1942 élèves de l'enseignement secondaire à Ganshoren et 542 enseignants.

On constate une **forte proportion d'utilisation des transports publics**, plus marquée dans le secondaire (51%), et une part modale importante de la voiture et de la

marche (à parts égales de 24% dans le secondaire, la voiture représentant un tiers des déplacements scolaires dans le fondamental).

Un constat similaire entre niveaux d'études est la faible utilisation du vélo, bien qu'on note la pratique du vélobus parmi les élèves de l'enseignement primaire du Collège du Sacré Cœur.

Les enseignants se rendent quant à eux principalement en voiture (51%) ou en transport public (31%) sur leur lieu de travail.



||

AXE 1: SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES

1. DÉFINITION ET OBJECTIF DE LA SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES

1.1. PRINCIPE DE LA SMV DE GOOD MOVE

Parmi les ambitions de Good Move au travers de la *Mobility Vision* est celle de **garantir des réseaux de transports bien structurés et efficaces**. Les réseaux de transport doivent être optimisés en vue de garantir des services et cheminements performants et de qualité.

La définition de ces réseaux s'appuie sur une spécialisation en trois catégories pour les piétons, les vélos, les transports publics, les automobiles et les poids lourds. Chaque niveau assure une fonction bien déterminée:

« **PLUS¹** : les grands axes à l'échelle métropolitaine, assurant l'accessibilité de Bruxelles et de ses grands pôles existants et à développer ;

CONFORT : les axes de liaison qui complètent le maillage des différents réseaux ;

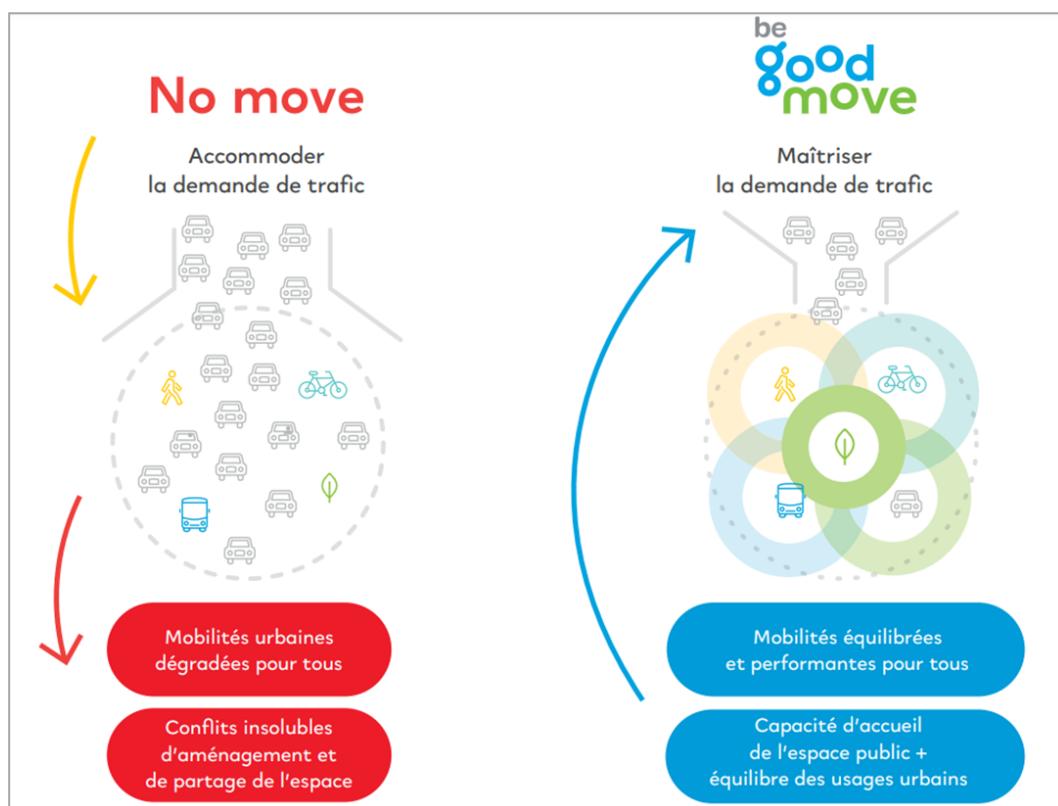
QUARTIER : des « mailles » apaisées où les fonctions de séjour prennent le pas sur les fonctions de déplacement qui doivent se limiter aux accès locaux » (PRM, p 74).

Cette approche repose sur une maîtrise de la demande de trafic en vue d'assurer un rééquilibrage de la répartition de l'espace public au profit de l'ensemble des usagers et en vue de valoriser la mobilité active et les

transports publics. Elle suit également le principe STOP pour la conception des réseaux et les règles de leur cohabitation dans l'espace public.

On relève que le réseau des poids lourds correspond à un réseau spécifique d'approvisionnement qui n'équivaut pas celui du réseau Auto (localisation des activités productives, restrictions de gabarit dans les tunnels,...).

De plus, cette nouvelle **spécialisation multimodale des voiries** (SMV) propose un réseau routier caractérisé par une forte augmentation du nombre de voiries locales par rapport à l'ancienne hiérarchie Iris II. Désormais 85% du réseau est local.



¹Le réseau piéton comporte un niveau supplémentaire composé de MAGISTRALES PIETONNES, qui sont des axes particuliers du réseau PIETON-PLUS.

Schéma de principe de la spécialisation des voiries et de la protection des quartiers (Source: Plan Régional de Mobilité Good Move)

2. RÉSEAUX PIÉTONS

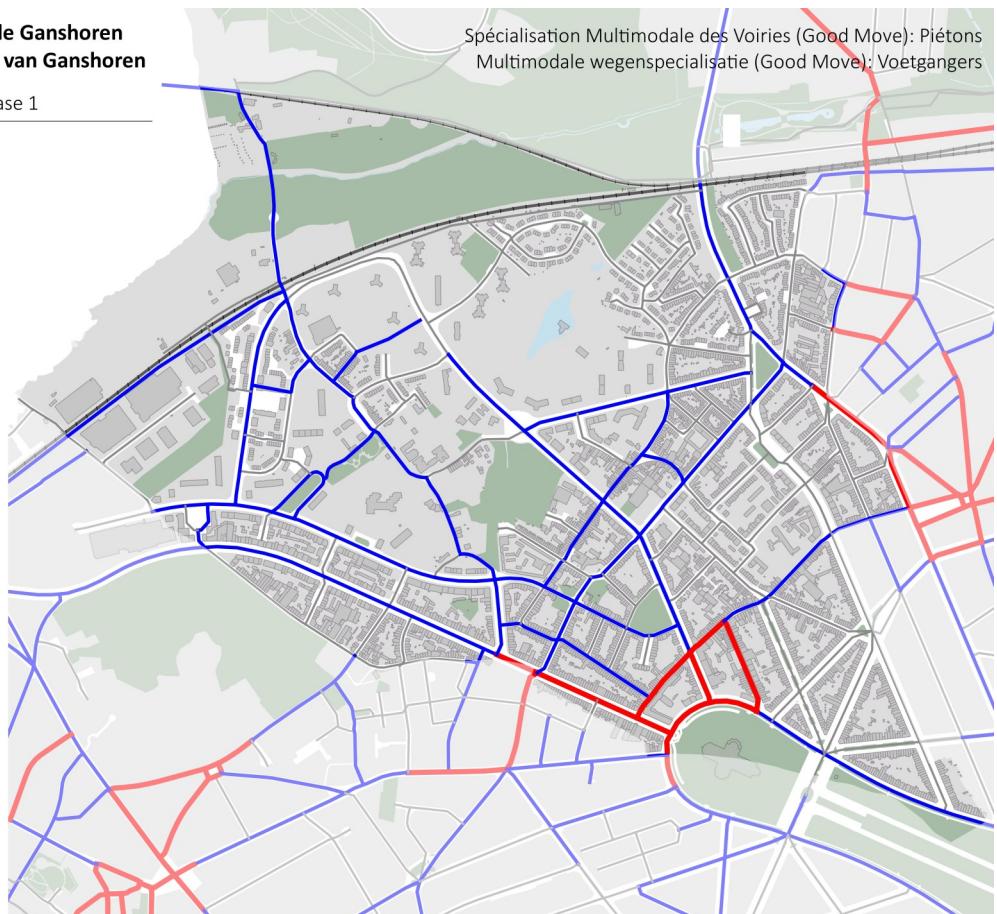
2.1. PRÉSENTATION DES RÉSEAUX

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic Phase 1 - Diagnose Fase 1

- PLUS
- CONFORT- COMFORT
- QUARTIER- WIJK

Spécialisation Multimodale des Voiries (Good Move): Piétons
Multimodale wegenspecialisatie (Good Move): Voetgangers

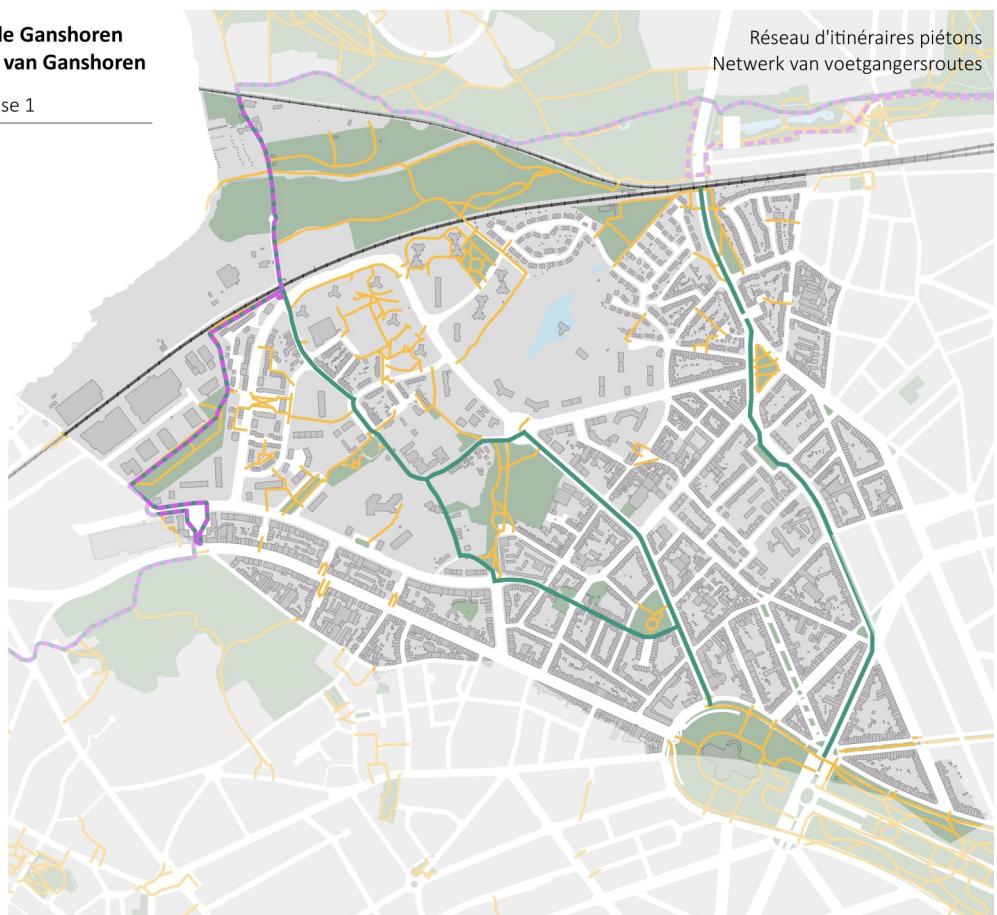


Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- Promenade verte- groene wandeling
- Voies lentes- trage wegen Stapas
- Be running

Réseau d'itinéraires piétons
Netwerk van voetgangersroutes



2. RÉSEAUX PIÉTONS

2.1. PRÉSENTATION DES RÉSEAUX

Le réseau piéton est étendu avec de nombreuses voiries reprises parmi les niveaux supérieurs de la SMV.

Les axes Piéton-PLUS, concentrés autour de la Basilique et en partie sur l'avenue de Jette (abords de la Place du Miroir), constituent les grands lieux de concentration des piétons (les noyaux d'identité locale, les grands équipements, les accès aux principales stations de transport public, les zones commerciales,...). Ceux-ci sont complétés par les voiries Piéton-CONFORT qui assurent la continuité des itinéraires. Good Move précise que ces voiries PLUS et CONFORT demandent un « *standard d'aménagement élevé dans les critères suivants, liés à la qualité d'usage : dimensionnement adapté aux flux, cheminement piéton sans détour, planéité et confort, adhérence et dévers* » (PRM, p78).

Les voiries QUARTIER sont « *le solde des voiries, chemins, voies lentes ou sentiers accessibles aux piétons. Elles sont aménagées de manière à être accessibles à tous* » (PRM, p78).

Good Move précise encore que le réseau repris dans le PRM sera complété dans le cadre de l'élaboration des PCM.

Ce réseau structurel est complété par un réseau de voies lentes et sentiers offrant des itinéraires agréables, à l'écart du trafic automobile, et des raccourcis précieux aux piétons. Ce réseau est particulièrement développé dans le quartier Neuf Provinces, permettant de relier les clos et barres d'immeubles.

La promenade verte traverse l'Ouest de Ganshoren, reliant le Zavelenberg au Marais de Ganshoren par la place Marguerite d'Autriche.

Le Plan Running de la Région identifie un réseau d'itinéraires propices à la pratique sportive qui relie les principaux espaces verts via la promenade verte, l'axe Vanderveken-De Bast, l'avenue Van Overbeke et l'avenue de l'Exposition Universelle.

Notons enfin qu'Infrabel planifie la suppression des passages à niveau en région bruxelloise. A Ganshoren, ceux de la L60 et L50 sont remplacés par des tunnels auto sous voie et des couloirs ou passerelles cyclo-piétonnes pour améliorer la traversabilité de ces barrières physiques ainsi que les sécuriser. Certains ont déjà été réalisés et d'autres sont en cours d'étude.



Photos des chemins et sentiers piétons
(BRAT, 2021)

2. RÉSEAUX PIÉTONS

2.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX

NIVEAU PLUS

Les visites de terrain réalisées permettent de tirer les constats suivants concernant la performance du réseau piéton-PLUS:

- Dans l'ensemble, la largeur des trottoirs est suffisante (min 2m voire plus) sauf dans le rue Delhove mais des obstacles ou rétrécissements ponctuels sont fréquents (arbres d'alignement, panneaux signalétiques, potelets, poubelles,...), ce qui entrave la praticabilité des piétons et PMR;
- La qualité des trottoirs varie d'une rue à l'autre mais est généralement satisfaisante. L'avenue de Jette a été réaménagée entre la place du Miroir et le square du Centenaire. Par contre, la rue Delhove ne présente pas une qualité de revêtement suffisante pour un réseau PLUS (dégradations, dalles descellées ou anciennes,...). La pression du stationnement dans la rue Pangaert n'est pas favorable à des aménagements de qualité pour les piétons;
- Les traversées sont toutes équipées de passages piétons. Celles de l'avenue Charles Quint, particuliè-

ment au carrefour de la Basilique (côté Panthéon), sont problématiques et insécurisées, d'autant plus que le flux de piétons est particulièrement important aux heures d'entrée/sortie d'école. Les traversées sont généralement sécurisées ou aménagées pour les PMR (lignes guides, dalles podotactiles, abaissement des bordures,...) sauf à certains endroits (rue Pangaert, rue Delhove et au carrefour Charles-Quint/rue de Ganshoren).

Un réaménagement de la rue Delhove en faveur des piétons apparaît comme prioritaire.



De gauche à droite: Avenue Charles Quint; rue Delhove; Traversée Avenue Charles Quint au carrefour avec l'avenue des Gloires Nationales (BRAT, 2021)

2. RÉSEAUX PIÉTONS

2.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX

NIVEAU CONFORT

Les axes Piéton-CONFORT sont soumis aux mêmes critères de standard que les PLUS selon Good Move. Sur ces itinéraires à vocation de liaison, une attention doit être portée à la continuité des cheminement.

Le réseau Piéton-CONFORT recouvre une part importante des voiries de Ganshoren, reliant les nombreux pôles sportifs, récréatifs, scolaires et les équipements.

L'avenue des Neuf Provinces (entre Marie de Hongrie et Vanderveken) est un cas particulier du réseau CONFORT qui n'offre pas d'aménagements piétons suffisants. L'espace consacré aux piétons n'est pas clairement défini: des cheminements en graviers longeant le stationnement servent de trottoirs. Le type et la qualité du revêtement ne sont pas suffisamment confortables et accessibles. Dans la pratique, les piétons empruntent davantage les voies latérales en pavés, qui ne sont toutefois pas prévues à cet effet (zone de rencontre tacite) et peu praticables pour les PMR. Certaines traversées, notamment aux abords de la place Reine Paola, ne sont pas aménagées ni sécurisées et manquent de passages piétons.

Un autre cas particulier du réseau CONFORT est l'**axe Vanderveken-Demesmaeker**. Cette voirie, à vocation de desserte (très) locale, ne possède pas des trottoirs de chaque côté (absence du côté essentiellement non bâti). Le trottoir n'offre pas une largeur suffisante (1,2 à 1,5m selon les tronçons, voire moins). Cet axe est également repris en vélo-CONFORT et mériterait un aménagement prioritaire aux modes actifs (de type zone de rencontre).

Les autres axes CONFORT principaux que sont l'**avenue Marie de Hongrie** (récemment réaménagée : élargissement des oreilles de trottoirs, traversées sécurisées,...) et l'**axe Beeckmans-De Brouckère** (demande de PU déposée pour réaménagement complet) répondent aux standards de confort et de largeur pour les piétons.

On relève que le réseau piéton-CONFORT est essentiellement superposé à des voiries auto-QUARTIER et, en théorie, moins soumis à la pression automobile, ce qui en pratique n'est pas le cas actuellement (cf. résultats de comptages—Axe 2). La vitesse y est limitée à 30km/h depuis le 1er janvier 2021 (sauf les axes auto-PLUS: Charles Quint et avenue de l'Exposition Universelle). Cette mesure assure davantage de sécurité à un régime de vitesse réduit.



De gauche à droite: Avenue Marie de Hongrie; rue L. De Brouckère; avenue des Neuf Provinces (BRAT, 2021)

2. RÉSEAUX PIÉTONS

2.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX

L'analyse des inconformités relevées dans le cadre du **PAVE** permet également d'apprecier la performance du réseau. Celle-ci reprend les points à améliorer/adapter en vue de les rendre accessibles. Le PAVE relève au total **3.396 inconformités** à Ganshoren.

Sur les axes PLUS et CONFORT, les inconformités sont dans l'ensemble relatives aux passages piétons (marquage, ressauts, lignes de guidage ou vigilance, grilles d'avaloir,...), aux arrêts de transports publics (abris bus, panneaux d'information,...), à des obstacles (poteaux, grilles, bornes électriques,...) et au stationnement réservé (signalisation, taille de la place,...). Des inconformités liées à la largeur des cheminements sont également relevées.

On constate une concentration d'inconformités dans le quartier Neuf Provinces en lien notamment avec : le revêtement de sol irrégulier, sol meuble, les passages piétons (absence, marquages, lignes de vigilance,...), des inconformités liées aux escaliers extérieurs (mains courantes, nez de marches, éclairage, ...) ainsi que sur la largeur des cheminements.

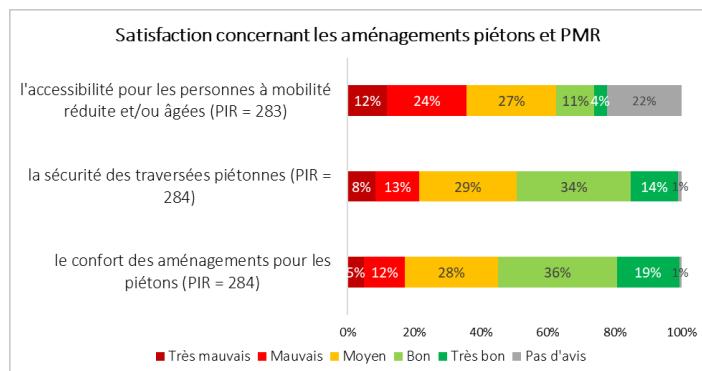
NIVEAU QUARTIER

Les voiries de niveau Piéton-QUARTIER doivent être accessibles à tous. Des aménagements doivent ainsi être prévus en faveur de l'accessibilité de ces axes, particulièrement pour les PMR, là où ce n'est pas satisfaisant.

RETOURS CITOYENS

L'enquête auprès de la population réalisée dans le cadre du PCM relève une satisfaction généralement bonne des aménagements piétons. L'accessibilité pour les PMR est le critère le moins bien coté avec 36% de répondants insatisfaits.

Les lieux particulièrement problématiques relevés dans l'enquête pour les aménagements piétons et pour l'accessibilité PMR sont repris dans les cartes ci-dessous. Les avenues Charles-Quint et Neuf Provinces, la Place Marguerite d'Autriche et l'ensemble du quartier du Centre ont été les plus cités pour des problèmes de mauvais état des trottoirs et d'accessibilité PMR.



Graphe sur la satisfaction des aménagements piétons selon les répondants à l'enquête web du PCM
(Source: BRAT, 2021)

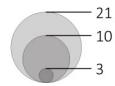
2. RÉSEAUX PIÉTONS

2.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

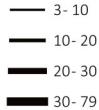
Lieux précis/Places- Specifieke plaatsen



Carrefours- Kruispunten



Axes- Assen



Problèmes- Problemen

- Largur insuffisante des trottoirs
- onvoldende brede voetpaden
- Mauvais état des trottoirs
- slechte staat van voetpaden

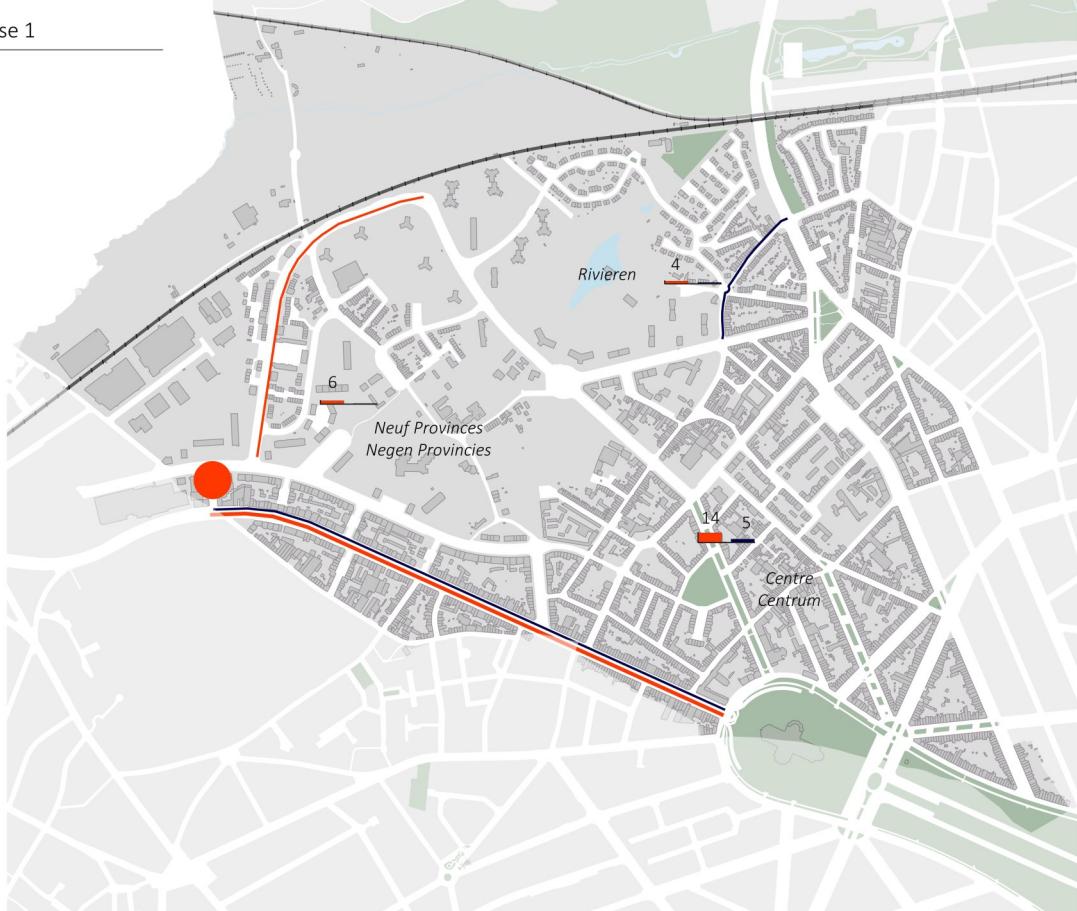
Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



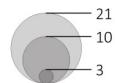
Problèmes de mobilité relevés dans l'enquête: aménagements piétons
Mobiliteitsproblemen geconstateerde in de enquête: voetgangersvoorzieningen



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

Lieux précis/Places- Specifieke plaatsen



Carrefours- Kruispunten



Axes- Assen



Problèmes- Problemen

- Problème d'accessibilité PMR
- onvoldende toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Problèmes de mobilité relevés dans l'enquête: accessibilité des PMR
Mobiliteitsproblemen geconstateerde in de enquête: toegangelijkheid voor PBM



3. RÉSEAUX CYCLABLES

3.1. PRÉSENTATION DES RÉSEAUX

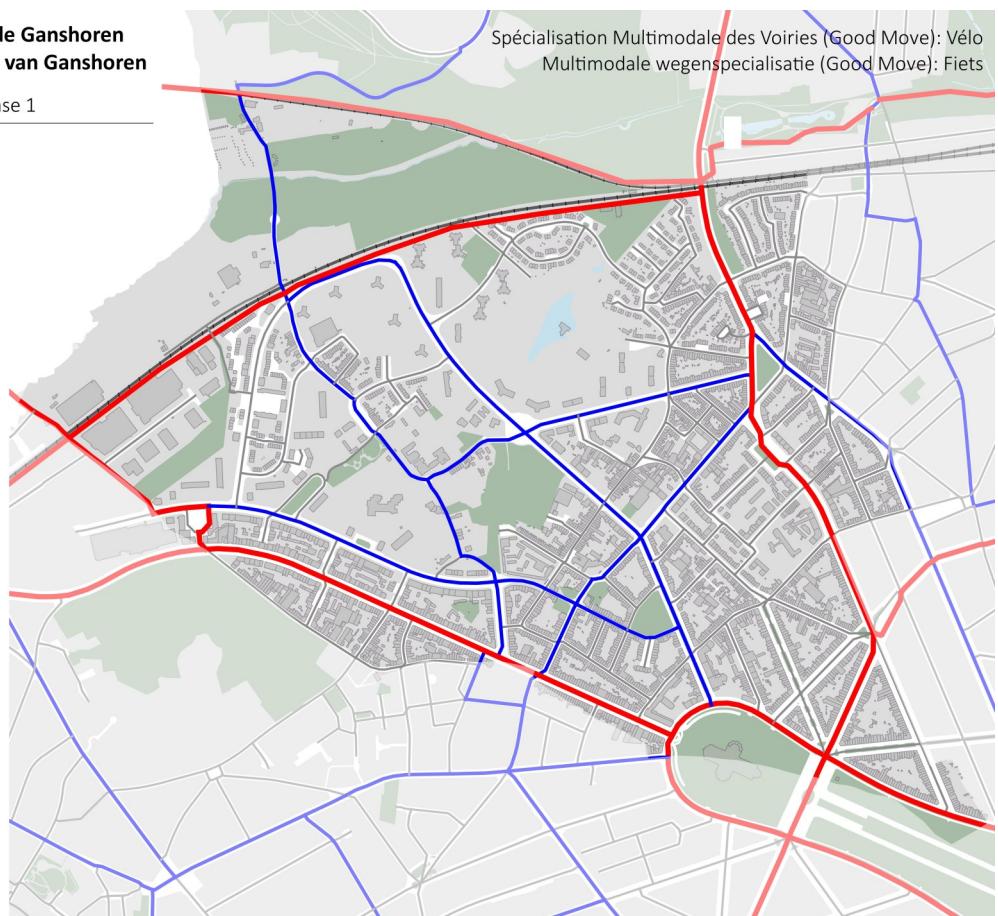
Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- PLUS
- CONFORT- COMFORT
- QUARTIER- WIJK

Fond de plan- Achtergrond
 — Bâti- gebouw
 — Points d'eau- waterpunten
 — Espaces verts- groene ruimten
 — Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
 Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
 1:11000e



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

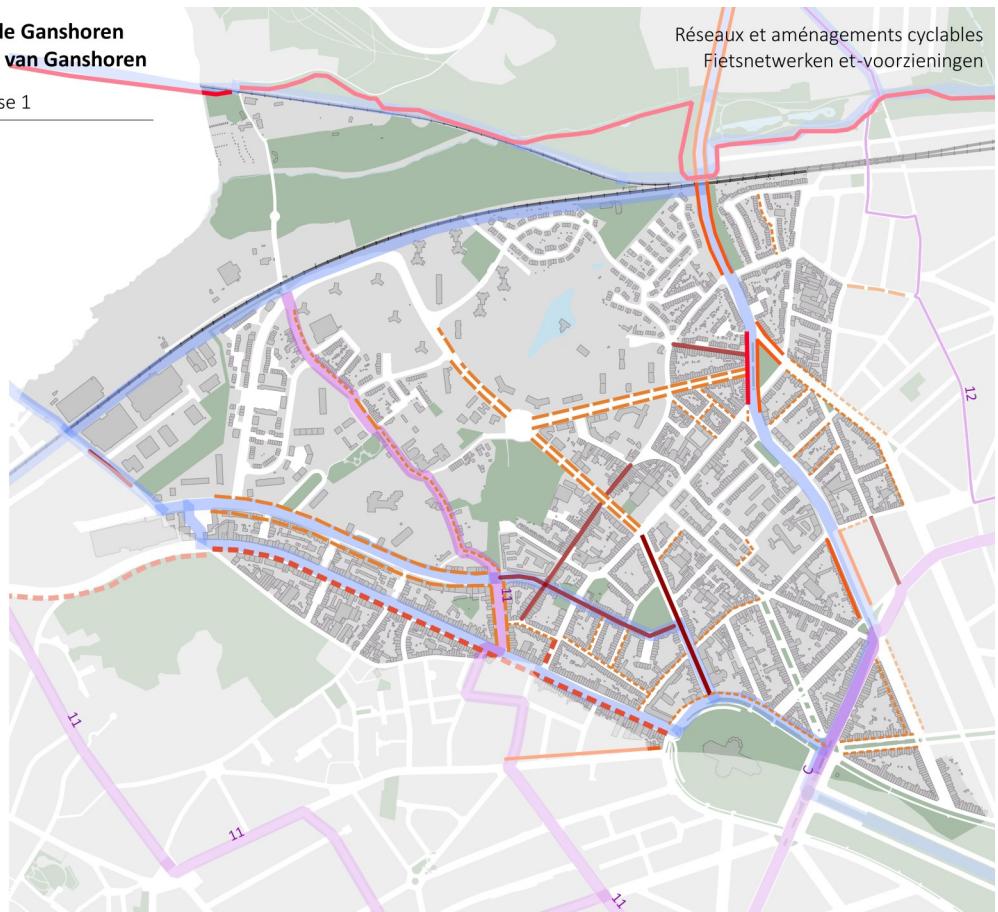
- RER-Vélo- GEN route
- Itinéraires cyclables régionaux (ICR)
 - Gewestelijke Fietsroutes (GFR)
 - autres- andere
 - passant par le territoire
— door het gebied
- Aménagements cyclables
 - fietsinfrastructuur
 - Bande cyclable suggérée
- fietsuggestiestrook
 - Piste cyclable marquée
- gemarkeerd fietspad
 - Piste cyclable unidirectionnelle
- eenrichtingsfietspad
 - Piste cyclable bidirectionnelle
- tweerichtingsfietspad
 - Couloir ou rue bus + vélo
- fietsbusstrook
 - Rue cyclable- fietsstraat
 - Nouvelle rue cyclable
- nieuwe fietsstraat (2021)

Fond de plan- Achtergrond
 — Bâti- gebouw
 — Points d'eau- waterpunten
 — Espaces verts- groene ruimten
 — Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
 Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
 1:11000e



Réseaux et aménagements cyclables
Fietsnetwerken et voorzieningen



3. RÉSEAUX CYCLABLES

3.1. PRÉSENTATION DES RÉSEAUX

Le territoire est desservi par plusieurs liaisons cyclables structurantes:

Le **RER-Vélo**, permettant des déplacements rapides à vélo au sein de la Région et avec ses régions voisines: le long des lignes du chemin de fer (L50 et L60), des axes structurants (Charles Quint et Avenue de l'Exposition Universelle) et sur l'axe Marie de Hongrie-De Bast-Van Overbeke. Une partie de ces itinéraires est aménagée mais des chainons sont parfois manquants (e.a. avenues de L'Exposition Universelle et des Gloires Nationales).

Des **Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR)**: le **ICR 11** débute sur l'avenue des Neuf Provinces et rejoint Berchem-Sainte-Agathe par l'axe Vanderveken-Demesmaecker ; l'**ICR C**, rocade permettant des connexions avec les communes voisines et de première couronne, passe par l'avenue J. Sermon. Le réseau des ICR, base de définition du niveau SMV vélo-CONFORT, n'est que peu réalisé à Ganshoren (particulièrement sur l'avenue J. Sermon où aucun aménagement n'est présent).

La SMV de Good Move repose sur deux approches pour le réseau cyclable :

D'une part le réseau des voiries doit être à 100% cyclable: « *Il s'agit d'offrir les conditions de sécurité et de confort standard partout, adaptées au type de rue et à l'importance du trafic. Le principe de base est : la mixité tant que possible et la séparation là où c'est nécessaire* » (PRM, p82). A Ganshoren, la majorité des axes étant des auto-QUARTIER, cela implique une mixité privilégiée dans un trafic apaisé. Un aménagement séparé du trafic routier s'impose sur les axes de circulation importante et à 50km/h comme les avenues Charles Quint, Exposition Universelle ou Sermon.

D'autre part, un réseau d'itinéraires cyclables structurants (Vélo-PLUS et Vélo-CONFORT) où les standards d'aménagement et de gestion sont plus élevés pour plusieurs critères de qualité (cohérent, rapide (direct), sûr, agréable et confortable):

Vélo-PLUS : destiné aux liaisons rapides à l'échelle métropolitaine et dimensionné pour les vélos-cargos avec des aménagements cyclables séparés.

Vélo-CONFORT: destiné à la desserte de l'ensemble des quartiers privilégiant des voiries locales au trafic apaisé (dissuasion du trafic de transit et limitation à 30km/h).

3. RÉSEAUX CYCLABLES

3.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX

NIVEAU PLUS

Les axes Vélo-PLUS sont en grande partie les axes structurants pour le réseau automobile :

- **L'axe Exposition Universelle-Démosthène Poplimont:** partiellement aménagé de pistes cyclables séparées mais avec plusieurs chainons manquants et sous-dimensionnées par rapport aux standards attendus du RER-Vélo. Les carrefours et traversées sur cet axe constituent également un point d'attention;
- **L'avenue Jacques Sermon:** ne comporte aucun aménagement cyclable. Un aménagement séparé y serait privilégié par rapport à la circulation mixte;
- **L'axe avenues Charles Quint et des Gloires Nationales:** actuellement Charles Quint est équipé d'un couloir bus+vélo dans le sens entrée de ville (piste corona). Un projet de réaménagement est prévu sur cet axe et notamment la création d'aménagements cyclables spécifiques (encore en cours d'élaboration) pour rejoindre la Fietssnelweg. Une piste cyclable suggérée équipe l'avenue des Gloires Nationales, néanmoins un aménagement séparé y serait privilégié;

Ainsi que:

- **La connexion place Marguerite d'Autriche-Rue Nestor Martin:** ne comporte actuellement pas d'aménagement cyclable. Cette connexion n'est actuellement pas pourvue d'aménagement cyclable (la Commune vient de créer une rue cyclable sur un tronçon de la rue Nestor Martin).

Le RER-Vélo qui longe le chemin de fer (L50 et L60) n'est actuellement pas matérialisé. Une étude de Beliris est en cours pour l'aménagement d'un itinéraire commun aux tracés RER-Vélo qui longent ces deux lignes. Des scénarios sont en cours d'élaboration.

Rappelons qu'Infrabel a supprimé les derniers passages à niveau sur la L60 et les a remplacé par des couloirs piétons-cyclistes sous voie. Le long de la L50, plusieurs passerelles cyclo-piétonnes sont également prévues (étude en cours) et remplaceront ainsi la quasi-totalité des passages à niveau présents sur le territoire (maintien actuellement de celui à Nestor Martin). Ceci améliore le franchissement de cette barrière physique par les modes actifs, dont les cyclistes depuis la Flandre.



En haut: Avenue Charles Quint (à gauche); avenue Poplimont (à droite);
En bas: Avenue de l'Exposition Universelle (BRAT, 2021)

3. RÉSEAUX CYCLABLES

3.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX

NIVEAU CONFORT

A Ganshoren, le réseau vélo-CONFORT couvre uniquement des voiries auto-QUARTIER, soit des voiries locales limitées à 30km/h et visées par un apaisement de la circulation automobile.

Les aménagements sur ces voiries CONFORT sont variés:

- Des bandes cyclables marquées sur les avenues Marie de Hongrie, de Villegas et Réforme et une partie de l'avenue Van Overbeke;
- Des rues cyclables dans une partie de l'avenue Van Overbeke et sur l'axe des rues de Bast-Doulceron-Ancien Presbytère;
- Des bandes cyclables suggérées sur l'axe Vanderveken-Demesmaeker et l'avenue de Jette;
- L'absence d'aménagement sur l'axe Beeckmans-de Brouckère qui fait toutefois l'objet d'un projet de réaménagement (des pistes marquées sont prévues dans la demande de PU soumise). La rue au Bois ne comporte également aucun aménagement.

De façon générale, l'analyse relève que:

- L'avenue Marie de Hongrie est un axe important pour les cyclistes et est davantage utilisée que l'avenue Charles Quint, celle-ci étant plus protégée du trafic automobile et disposant d'un aménagement (PCM). Certains chainons sont toutefois manquants (devant Marguerite d'Autriche et vers Nestor Martin);
- La création d'une rue cyclable sur l'avenue Van Overbeke n'est pas optimale dans la pratique étant donné que la rue est en montée et vu le passage du B13 (une PCM serait dès lors utile);
- L'absence d'aménagement sur l'axe Beeckmans/de Brouckère est un manque pour les cyclistes;
- Certaines rues sont particulièrement étroites comme l'axe des rues De Bast/Doulceron/Ancien Presbytère (en SUL) et le croisement des cyclistes et voitures s'avère dangereux;
- Les aménagements sur l'avenue Van Overbeke ne sont pas continus et comportent plusieurs chainons manquants;

Nous renvoyons à l'analyse des fiches SMV reprises en annexe pour le détail de chacun de ces axes.



En haut: Avenue M. de Hongrie (à gauche); avenue Beeckmans (à droite);
En bas: rue Vanderveken (à gauche—Google); avenue de la Réforme (au centre);
avenue Van Overbeke (à droite) (BRAT, 2021)

3. RÉSEAUX CYCLABLES

3.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX

NIVEAU QUARTIER

Les autres voiries font partie du réseau Vélo-QUARTIER. L'ambition de Good Move est de garantir un réseau de voiries 100% cyclables. Ces voiries sont toutes des auto-QUARTIER et ont vocation à accueillir un trafic uniquement local et apaisé.

Sur celles-ci, on retrouve des pistes cyclables suggérées ou des rues cyclables (récemment aménagées dans la drève du Château et la rue de l'Eglise Saint-Martin).

RETOURS CITOYENS

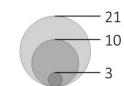
L'enquête auprès de la population réalisée dans le cadre du PCM révèle une insatisfaction des aménagements cyclables. La sécurité et la continuité des aménagements sont les critères les moins bien évalués.

Les avenues Charles-Quint et des Neuf Provinces, l'axe Beeckmans-de Brouckère et le quartier du Centre ont été les plus cités pour le mauvais état et le manque d'aménagements cyclables. Selon les répondants, l'avenue Van Overbeke, la drève de Rivieren ainsi que les avenues Jacques Sermon et de l'Exposition Universelle manquent d'aménagements cyclables.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

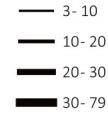
Lieux précis/Places- Specificieke plaatsen



Carrefours- Kruispunten



Axes- Assen



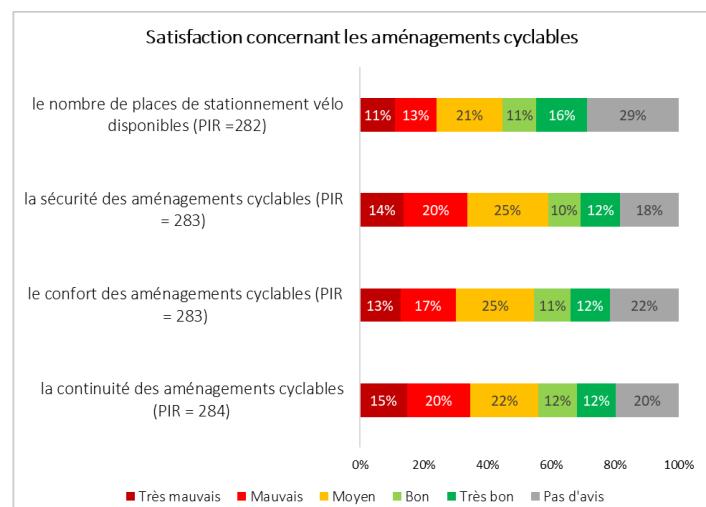
Problèmes- Problemen

- Manque d'aménagements cyclables - Gebrek aan fietsvoorzieningen
- Mauvais état des aménagements cyclables - slechte staat van de fietsvoorzieningen

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Graphe sur la satisfaction des aménagements cyclables selon les répondants à l'enquête web du PCM
(Source: BRAT, 2021)



4. RÉSEAUX DE TRANSPORTS PUBLICS

4.1. PRÉSENTATION DES RÉSEAUX

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- TP PLUS
- TP CONFORT
- TP QUARTIER

Spécialisation Multimodale des Voiries (Good Move): Transports publics
Multimodale wegenspecialisatie (Good Move): Openbaar Vervoer

Fond de plan- Achtergrond
Bâti- gebouwd
Points d'eau- waterpunten
Espaces verts- groene ruimten
Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- Arrêts- haltes De Lijn
- Lignes- lijnen De Lijn
- Arrêts- haltes STIB

Lignes- lijnen STIB
B13
B19
N16
B53
B83
B87
T9
autres-autre

Transports en commun
Openbaar vervoer

Fond de plan- Achtergrond
Bâti- gebouwd
Points d'eau- waterpunten
Espaces verts- groene ruimten
Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



4. RÉSEAUX DE TRANSPORTS PUBLICS

4.1. PRÉSENTATION DES RÉSEAUX

Les axes TP-PLUS dans la SMV doivent permettre « *les déplacements de longue distance entre les grands pôles existants ou en développement à l'échelle métropolitaine, avec des temps de parcours attractifs, des fréquences et des capacités élevées* » (PMR, p86).

Ce réseau est constitué du:

- Réseau ferroviaire
- Réseau structurant régional, articulé autour des :
 - . Axes radiaux reliant le centre à la périphérie
 - . Rocades de petite et moyenne ceintures
 - . Extension du réseau urbain en lien avec la proche périphérie régionale

Dans ce niveau sont repris les axes structurants bordant la commune: l'avenue Charles Quint (itinéraire des lignes STIB B83 et B87 et des lignes De Lijn—212, 213 et 214), l'avenue de l'Exposition Universelle (itinéraire du T9 et B83) ainsi que l'avenue Jacques Sermon (B53).

Les axes TP-CONFORT ont vocation à compléter le réseau PLUS et permettre les déplacements entre les quartiers, à moins grande échelle et sur des voiries de gabarit plus restreint que le réseau TP PLUS. La performance atten-

due sur ce réseau n'est pas la même en matière de temps de parcours. La régularité des lignes y est toutefois importante.

Dans ce niveau est repris l'itinéraire du bus 87 de la STIB (passant par l'avenue Marie de Hongrie, Neuf Provinces, Van Overbeke et Beeckmans ainsi que Gloires Nationales).

Le réseau TP-QUARTIER assure la desserte fine des quartiers et le service de proximité à la population.

Il concerne l'itinéraire du bus 13 sur les avenues Van Overbeke et de la Réforme ainsi que celui du bus 83 sur l'avenue de Brouckère et la Place Marguerite d'Autriche.

Plusieurs de ces lignes sont issues du Plan Bus de la STIB datant de 2018.

Par ailleurs, relevons que Good Move identifie la Basilique comme un pôle d'échange TP à exploiter.

Deux lignes de chemin de fer traversent le nord du territoire (L50 et L60) mais aucune gare SNCB n'est située à Ganshoren. Les gares les plus proches sont celles de Berchem et de Jette et celle de Koekelberg Simonis.



Photos des transports publics en circulation sur le territoire communal (Source: BRAT, 2021)

4. RÉSEAUX DE TRANSPORTS PUBLICS

4.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX

Dans l'ensemble, la commune est plutôt bien desservie au Sud dans les zones à forte densité mais la desserte de proximité reste limitée. Le PACS de Ganshoren tire le constat suivant : « *Dans une telle configuration et compte-tenu des caractéristiques générales de la commune (seconde couronne à fort caractère résidentiel), l'offre de transports en commun n'est pas suffisamment déterminante pour influencer le choix modal* » (Source: PACS, p15).

POINTS NOIRS

Selon la STIB, l'avenue Charles-Quint et la rue Beeckmans sont les plus gros points noirs à Ganshoren, à la fois en termes de vitesse et de régularité. Malgré la présence de bandes bus, les véhicules sont pénalisés au niveau de la traversée du carrefour Beeckmans/Charles Quint. En moyenne sur la journée, la vitesse sur l'inter-arrêt Sorensen - Beeckmans, prenant en compte le temps à l'arrêt Beeckmans, est de 5,79 km/h. Cette vitesse chute encore plus en pointe du soir (3,46 km/h). L'inter-arrêt Sorensen-Beeckmans génère un surplus d'irrégularité important, certains véhicules restant bloqués alors que d'autres passent plus facilement.

Figure 1 : Vitesse pointe matin



Figure 3 : Vitesse pointe soir



Vitesse

0 – 6 km/h	9 – 12 km/h
6 – 9 km/h	12 – 18 km/h
	Plus de 18 km/h

Les données transmises par la STIB reflètent aussi un enjeu pour le B53 sur l'avenue Jacques Sermon, particulièrement à l'heure de pointe du soir: entre 15h30 et 17h30, la vitesse commerciale est en moyenne de 8,6 km/h sur le tronçon entre Bastogne et Simpson. En termes de régularité en pointe du soir, l'inter-arrêt Simpson-Riethuisen est aussi indiqué comme le plus gros point noir de la ligne/direction: il génère 26% de la variance totale du temps de parcours de la ligne/direction. Cet axe ne comporte aucun aménagement spécifique TP alors qu'il est repris en TP-PLUS et malgré les problèmes rencontrés évoqués ci-avant.

Dans l'ensemble, la STIB estime que ses bus roulent relativement bien à Ganshoren: la présence de trafic de transit dans certaines voiries locales n'est pas de nature à bloquer fortement le transport public. Cela est notamment attribuable à certains aménagements, comme la bande bus de l'avenue de la Réforme, le site propre de l'avenue des Gloires Nationales, les aménagements en faveur du B13, etc.

Un point d'attention est néanmoins la bande réservée au B13 sur l'avenue de la Réforme dans le tronçon entre

Figure 2 : Points noirs régularité pointe matin



Figure 4 : Points noirs régularité pointe soir



Nombre de minutes de surplus d'irrégularité
Moins de 30 secondes
de 30 secondes à 1 minute
de 1 à 2 minutes
de 2 à 3 minutes
de 3 à 4 minutes
plus de 4 minutes

Points noirs STIB à Ganshoren
à l'heure de pointe du matin et du soir
(Source: STIB, novembre 2019 et mars 2020)

4. RÉSEAUX DE TRANSPORTS PUBLICS

4.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX

la rue Meuwis et l'avenue de l'Exposition Universelle, qui occasionne un report de transit dans les rues adjacentes (particulièrement la rue Meuwis), conséquence de cet aménagement.

La fermeture auto de l'Ouest de la place Marguerite d'Autriche était en phase de test par la STIB durant l'été 2021. Toutefois, le rassemblement des flux autos du côté Est de la place a été jugé inconcluant et ne sera pas poursuivi en raison des problèmes rencontrés (insécurité aux traversées, congestion,...).

Pour les lignes De Lijn, les principaux points noirs des lignes 213 et 214 sont les tronçons de l'avenue Charles Quint (entre les arrêts Marg. V. Oostenrijk et de Villegas principalement) et de l'avenue des Gloires Nationales (jusqu'à l'arrêt Elisabeth Park) où la vitesse commerciale est fortement réduite (10-12 km/h) ainsi que l'efficacité et la fiabilité des lignes. Dans le sens vers Koekelberg, cette baisse d'efficacité est surtout concentrée à l'heure de pointe du matin de 7h à 9h (sens entrée de ville). Dans le sens vers Berchem-Sainte-Agathe, elle est concentrée à l'heure de pointe du soir de 15h30 à 18h (sens sortie de ville).

FRÉQUENTATION DES LIGNES

Les volumes des montées aux arrêts ne sont pas forcément (tous) très conséquents, mais pour une commune de seconde couronne, cela démontre une utilisation régulière de ses lignes selon la STIB. En outre, cela n'est pas nécessairement représentatif de la fréquentation effective de la ligne, puisque cela ne représente pas les passagers du bus qui seraient montés juste en dehors de la limite communale. Les mêmes constats sont tirés pour De Lijn : le nombre moyen de passagers enregistrés aux arrêts par jour scolaire indique que si une baisse de fréquentation a été observée entre la période pré- et post-COVID, les arrêts les plus fréquentés restent, dans l'ordre : Collège Sacré Cœur, Pampoel, Riethuisen puis M. d'Autriche.

ACCESSEURITÉ DES ARRÊTS

La plupart des arrêts des lignes de surface de la STIB sont recensés comme accessibles aux PMR ou moyennant une aide (B13, B83, B87 et T9), et sont équipés d'une aubette et d'un panneau d'informations voyageurs (temps d'attente). Peu d'arrêts disposent toutefois d'un automate de vente de titres de transport.



Photos des aménagements (arrêts, site tram) sur le territoire communal
(Source: BRAT, 2021)

4. RÉSEAUX DE TRANSPORTS PUBLICS

4.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX

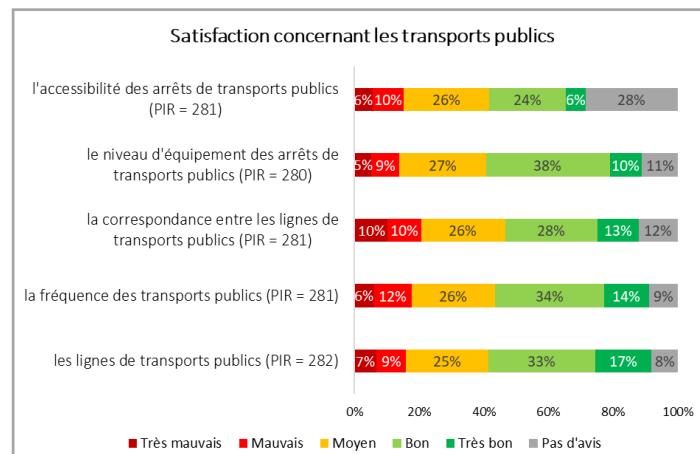
Ganshoren dispose de quelques arrêts de surface de transport public réaménagés entre 2018 et 2021 pour lesquels les communes peuvent introduire, de façon prioritaire, une demande de subvention pour la mise en accessibilité de leurs abords (subventions PAVE pour corriger les incompatibilités recensées). C'est le cas des arrêts «Nereus» du B83 avenue Pieter Goedefroy, «Delhove» du B13 avenue Van Overbeke, «CPAS Ganshoren» du B13 avenue de la Réforme, «Square du Centenaire» des T9, B13 et B83, ou encore «Bruxellois» et «Exposition» du T9 en limites communales avec Jette.

RETOURS CITOYENS

L'enquête auprès de la population réalisée dans le cadre du PCM relève une satisfaction généralement bonne des transports publics. La sécurité et la continuité des aménagements sont les critères les moins bien évalués.

Les avenues Charles-Quint et des Neuf Provinces ont ainsi été les plus citées pour des problèmes de long temps d'attente des transports publics. Ces mêmes axes ainsi que la place Marguerite d'Autriche, l'avenue Marie de Hongrie et la rue Beeckmans et son carrefour avec

Charles-Quint ont été cités comme les plus problématiques en matière de congestion des TP.



Graphe sur la satisfaction des transports publics selon les répondants à l'enquête web du PCM
(Source: BRAT, 2021)

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

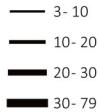
Lieux précis/Places- Specificie plaatsen



Carrefours- Kruispunten



Axes- Assen



Problèmes- Problemen

- Openbaar vervoer tijdens files
- Congestion des transports publics
- Long temps d'attente des transports publics
- lange wachttijd van het openbaar

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



5. RÉSEAUX AUTO

5.1. PRÉSENTATION DES RÉSEAUX

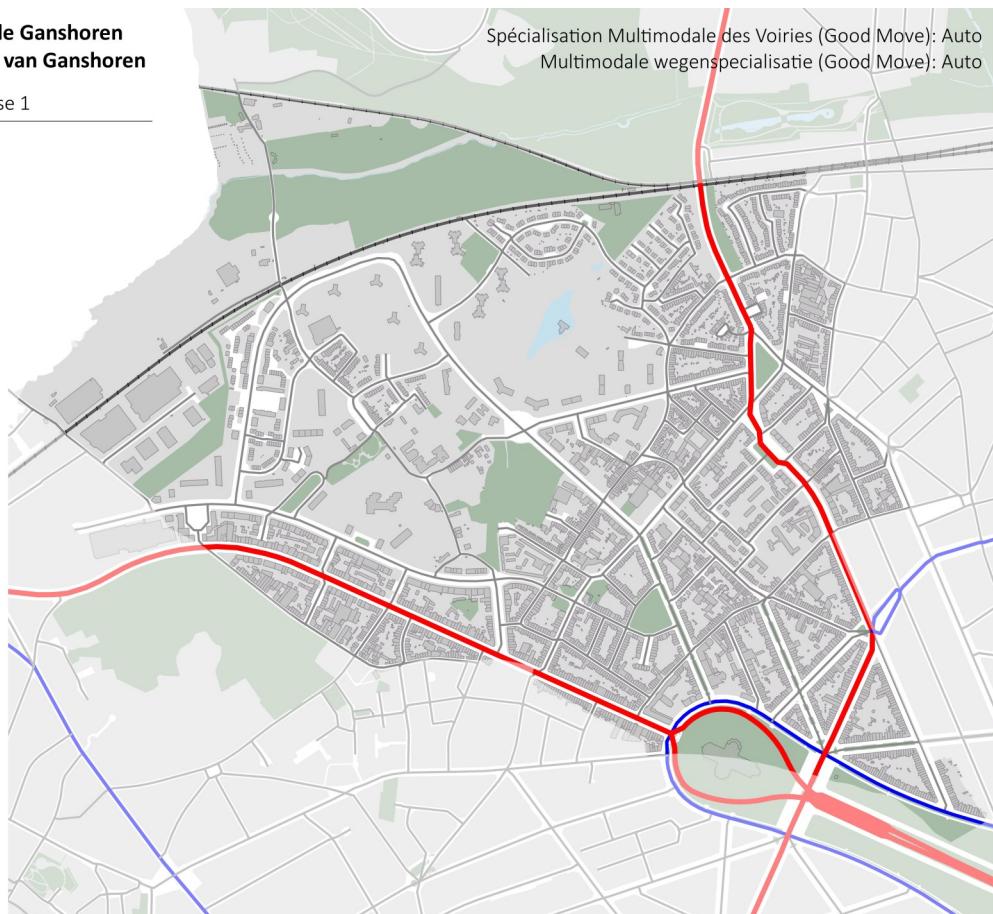
Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- PLUS
- CONFORT- COMFORT
- QUARTIER- WIJK

Fond de plan- Achtergrond
Bâti- gebouw
Points d'eau- waterpunten
Espaces verts- groene ruimten
Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic général - Algemene Diagnose

- Ralentisseurs de vitesse
- Verkeersdrempelen

Zones à concentration d'accidents (ZACA)
- Ongevalgevoelige zones

- priorité- prioriteit 1
- priorité- prioriteit 2

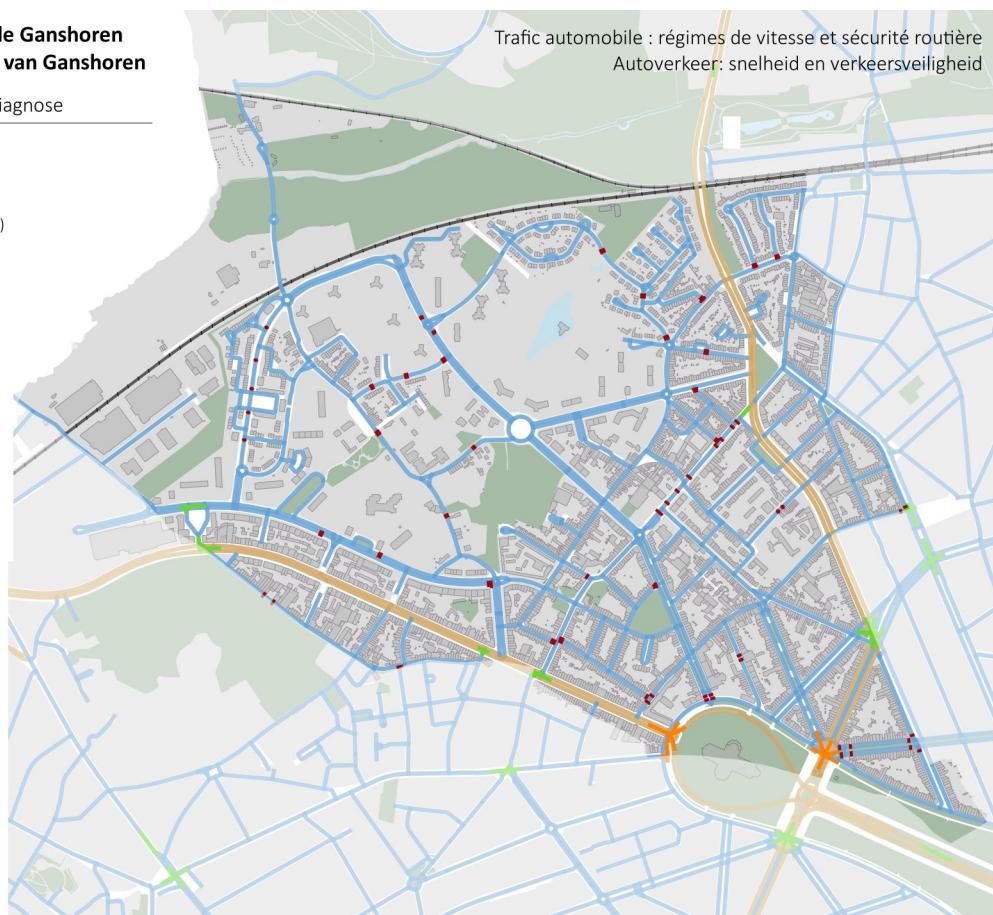
— à exploiter- te benutten

Régimes de vitesse (km/h)
- Snelheid (km/u)

- 30
- 50
- 70
- 90
- 100
- 120

Fond de plan- Achtergrond
Bâti- gebouw
Points d'eau- waterpunten
Espaces verts- groene ruimten
Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



5. RÉSEAUX AUTO

5.1. PRÉSENTATION DES RÉSEAUX

Le réseau Auto de la SMV vise un réseau hiérarchisé et davantage intégré dans le tissu urbain. Celui-ci est constitué de voiries:

Auto-PLUS comprenant les grands axes métropolitains gérés par la Région comme les avenues Charles Quint, de l'Exposition Universelle et Jacques Sermon qui canalisent les flux de circulation automobile en assurant l'accès aux grandes fonctions de la région

Auto-COMFORT qui visent à compléter le maillage du réseau PLUS et limitent l'effet de dispersion du trafic dans les quartiers. Il s'agit à Ganshoren de l'avenue des Gloires Nationales

Auto-QUARTIER qui reprend l'ensemble du réseau interne de Ganshoren où la circulation automobile vise uniquement l'accessibilité locale et à vitesse réduite.

Comparé à l'ancienne hiérarchisation des voiries de Iris II, Good Move instaure une simplification du réseau automobile structurant et un déclassement de certains anciens axes historiques de trafic à Ganshoren (de niveaux interquartier et collecteur de quartier). Les axes traversant la commune de part et d'autre que sont Neuf

Provinces-Van Overbeke (de Nord en Sud) et Beeckmans -de Brouckère (d'Ouest en Est) ont été déclassés et sont désormais sensés servir uniquement à la desserte locale au même titre que l'ensemble du réseau de quartier.

Au sujet de l'avenue Charles Quint, en raison de son statut de grande entrée de ville à gabarit autoroutier, Good Move ambitionne son réaménagement en voirie à caractère urbain qui laisse la place aux différents modes de déplacement et notamment aux transports publics par la création de bandes réservées ou de covoiturage. Des réflexions sur ce réaménagement sont en cours auprès de Bruxelles Mobilité et des scénarios sont en cours d'élaboration.

Le PCM est une occasion à saisir pour la Commune de Ganshoren d'accompagner ce projet d'envergure régionale en proposant des mesures complémentaires pour protéger ses quartiers résidentiels de report de trafic de transit éventuel.

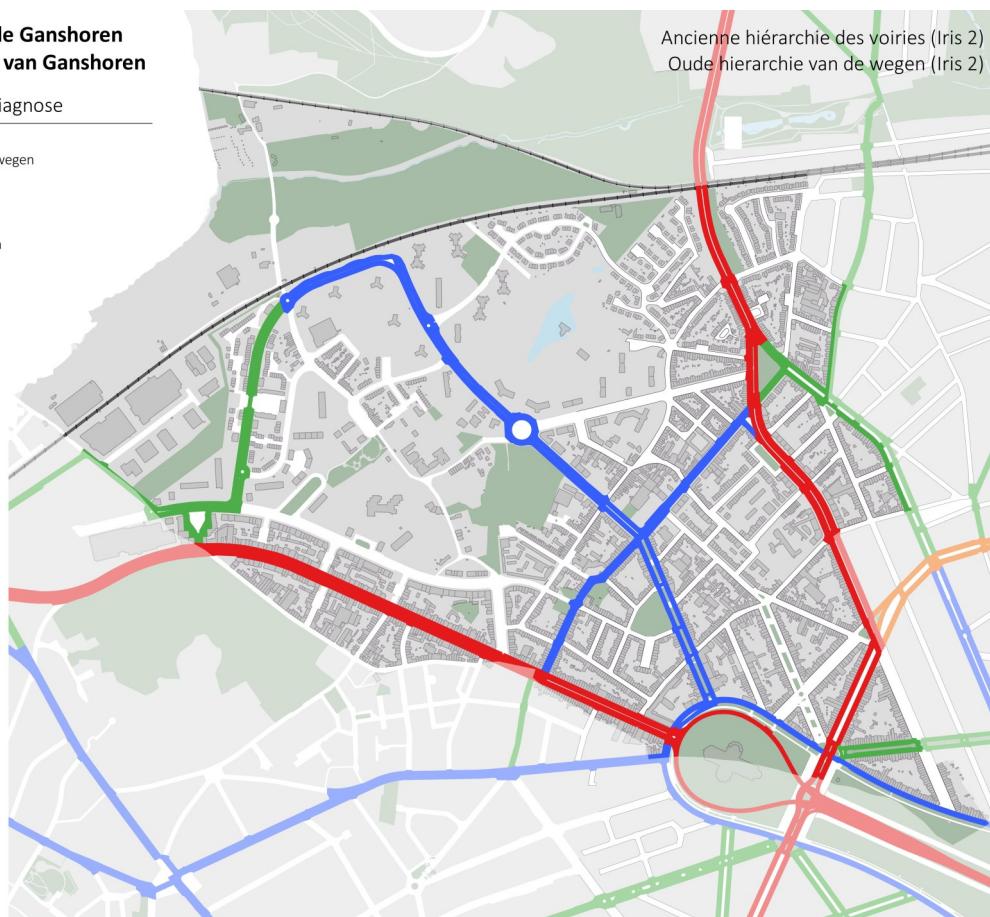
Plan Communal de Mobilité de Ganshoren
Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic général - Algemene Diagnose

- Voies métropolitaines- grootstedelijke wegen
- Voies principales- hoofdwegen
- Voies interquartier- interweijkwegen
- Collecteurs de quartier- verzamelwegen
- Voiries de quartier- wijkwegen

- Fond de plan- Achtergrond
Bâti- gebouwd
Points d'eau- waterpunten
Espaces verts- groene ruimten
Chemin de fer- Spoorweg

Sources/Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



5. RÉSEAUX AUTO

5.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX

NIVEAU PLUS

Les axes auto-PLUS sont les entrées de ville, depuis la région flamande, et recueillent ainsi un trafic automobile pénétrant important.

Ces axes sont limités à 50 km/h.

Dans le cadre de la crise sanitaire, une « corona piste » (une bande bus + vélo) en entrée de ville, par réduction de bande auto, a été aménagée par Bruxelles Mobilité sur l'avenue Charles Quint entre l'avenue Panthéon et la rue Beeckmans parmi un programme plus large de création de 40 kilomètres de nouvelles pistes cyclables.

La congestion de cet axe est fréquente en heure de pointe avec des remontées de file parfois importantes.

NIVEAU CONFORT

Le seul axe de niveau auto-CONFORT est l'avenue des Gloires Nationales. Cet axe rejoint l'avenue Charles Quint dans le sens sortie de ville où débouche également le flux sortant des tunnels. La circulation y est dense et la congestion importante. La vitesse y est limitée à

30 km/h.

Plusieurs ZACA, zones à concentration d'accidents, sont répertoriées sur ces axes PLUS et CONFORT. Le carrefour entre Charles Quint/ Gloires Nationales (devant la Basilique) et celui entre Jacques Sermon/Gloires Nationales sont repris en ZACA de priorité 2 car particulièrement accidentogènes.

NIVEAU QUARTIER

Sur ces voiries qui représentent la majorité du réseau routier, l'enjeu d'élimination du trafic de transit est central. L'ensemble du réseau interne de Ganshoren est de niveau Auto-QUARTIER, y compris des voiries autrefois reprises dans le réseau structurant de niveaux interquartier ou collecteur de quartier de Iris II comme les axes traversant la commune évoqués ci-dessus (avenues des Neuf Provinces-Van Overbeke, axe Beeckmans- de Brouckère).

L'ensemble de ces voiries sont désormais limitées à 30 km/h suite à l'instauration de la Ville 30 en Région Bruxelles-Capitale depuis 2021.

Les volumes de trafic observés sur ces axes (désormais



*En haut : Avenue Charles Quint en heure de pointe (à gauche); Place M. d'Autriche (au centre); rue L. De Brouckère (à droite);
En bas: Carrefour Charles Quint/Gloires Nationales (à droite); Carrefour Van Overbeke/Delhove (au centre); rue Delhove (à droite);
(Source: BRAT, 2021)*

5. RÉSEAUX AUTO

5.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX

déclassés) sont très importants. Outre un trafic de destination en lien notamment avec les écoles, on y décèle un trafic de transit non négligeable. Outre les axes historiques, certaines rues locales comme la drève de Rivieren et l'avenue de la Réforme subissent un transit important comme le montrent les simulations de MUSTI (charges estimées de trafic en heures de pointe du matin et du soir) et confirmées par les données de comptages (voir Axe 2).

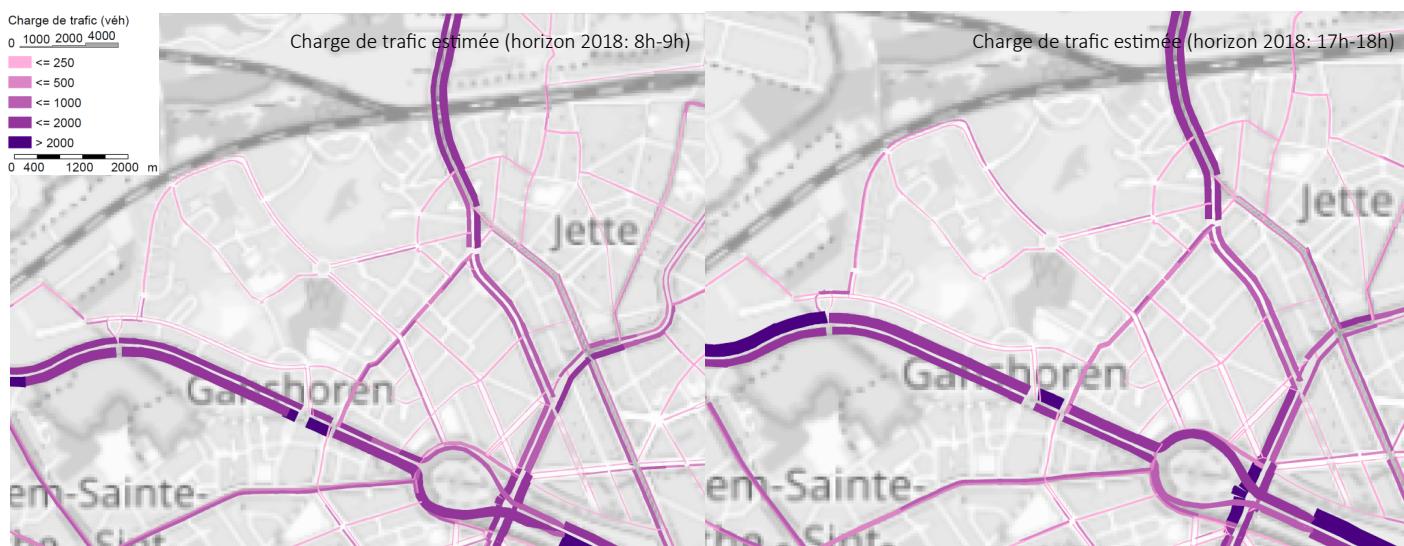
ACCIDENTOLOGIE

Les données d'accidents de la route transmises par la Police témoignent une réduction générale du nombre d'accidents ces dernières années (entre 2019 et 2021). La baisse de l'intensité du trafic automobile en lien avec la crise sanitaire et la ville 30 peuvent expliquer en partie cette diminution.

En 2021 (lors de l'extraction des données), 116 accidents de la route avaient été recensés dont la majorité ne comptaient que des dégâts matériels. Ceux comptant des blessés, impliquaient surtout des blessés légers et seul un blessé grave.

Sur les 116 accidents, 9 comptaient au moins 1 piéton, 4 au moins 1 cycliste, 3 au moins 1 cyclomotoriste et 5 au moins 1 motard.

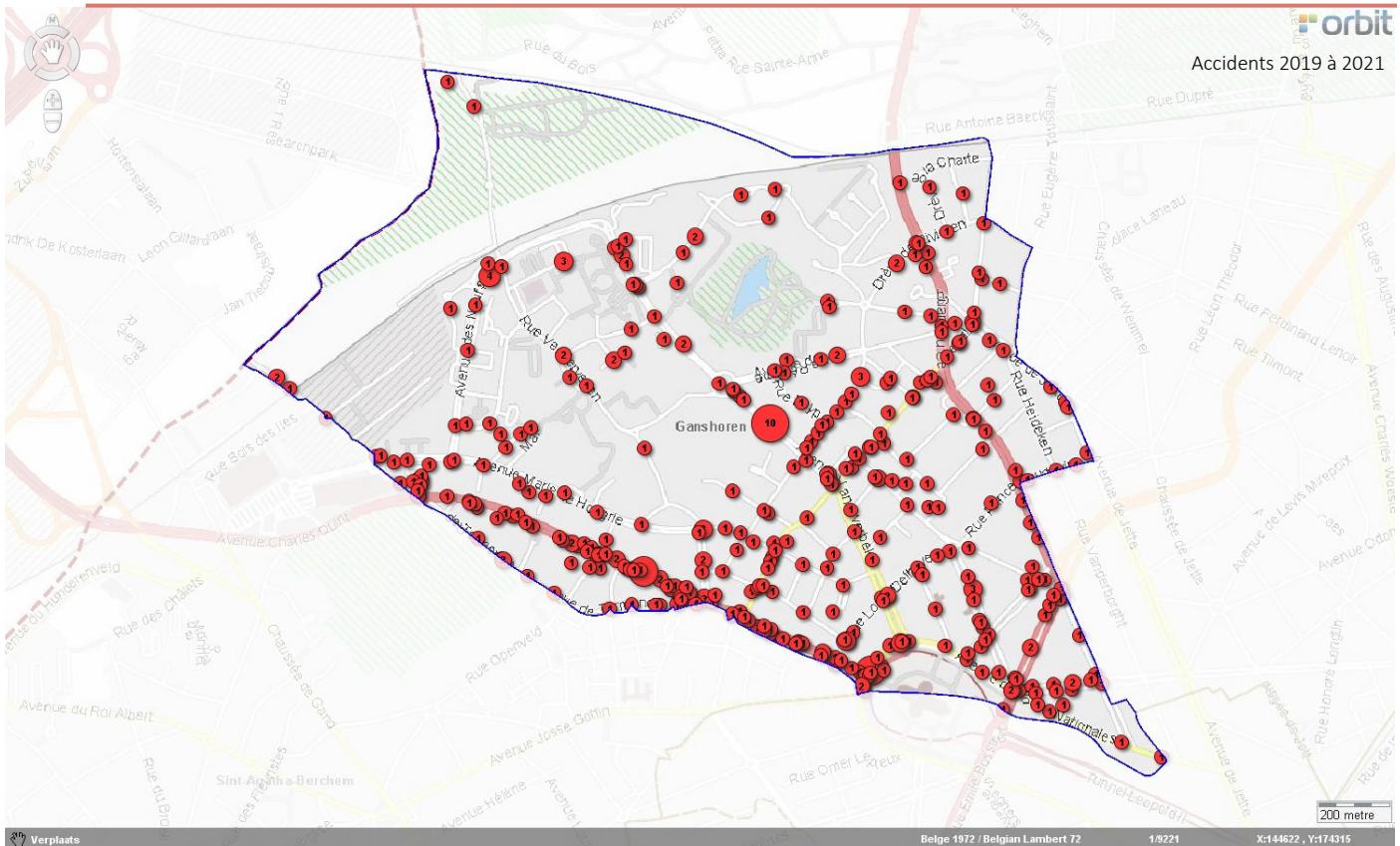
Des accidents sont recensés dans l'ensemble de la commune. Les avenues Charles Quint, Neuf Provinces, Van Overbeke, Gloires Nationales et Broustin, Beeckmans-de Brouckère et la rue de l'Eglise Saint-Martin sont des lieux particulièrement accidentogènes.



Charges de trafic estimées (horizon 2018)
(source: MUSTI, Bruxelles Mobilité)

5. RÉSEAUX AUTO

5.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX



Accident de roulage	2019	2020	2021*
avec blessés légers	37	27	22
avec blessés graves	3	0	1
avec blessés (non-précisés)	0	0	1
avec dégâts matériels	131	108	92
Total	171	135	116

Implication d'au moins	2019	2020	2021*
Piéton	Non	158	125
	Oui	13	10
Cycliste	Non	168	126
	Oui	3	9
Cyclomotoriste	Non	167	134
	Oui	4	1
Motard	Non	162	131
	Oui	9	5
Total	171	135	116

Lieu	Direction	Vitesse excessive moyenne corrigée (km/h)	Vitesse maximale autorisée (km/h)	Déférence entre vitesse autorisée et excessive (km/h)
Av. Charles-Quint	Sortie ville	50	61	55 +5
Av. Charles-Quint	Entrée ville	50	66	55 +5
Av. de l'Exposition Universelle	Sortie ville	50	62	56 +6
Av. de l'Exposition Universelle	Entrée ville	50	62	56 +6
Av. Démosthène Poplimont	Entrée ville	50	62	56 +6
Av. des Neuf Provinces	/	50	60	54 +4
Av. Jacques Sermon	Sortie ville	50	63	57 +7
Av. Jacques Sermon	Entrée ville	50	63	57 +7
Av. Marie de Hongrie	Entrée ville	30	44	38 +8
Av. Van Overbeke	Entrée ville	30	42	36 +6
Rue François Beeckmans	Entrée ville (côté paire)	30	51	45 +15

Source :

- Infractions de vitesse (uniquement contrôles mobiles**) : données locales ISLP ; date d'extraction 8/10/2021

En haut: Accidents de 2019 à 2021 (Source: Police)
 En bas: Nombre et Types d'accidents (à gauche);
 Infractions de vitesse via radars mobiles (à droite); (Source: Police)

5. RÉSEAUX AUTO

5.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX

Axes à vigilance SIAMU

Les axes prioritaires pour le SIAMU sont repris dans la carte ci-dessous. Ces axes doivent garantir des conditions de circulation efficaces pour les services de secours alors que certains d'entre eux subissent également un trafic automobile important aux heures de pointe, ce qui ralenti la performance et la rapidité d'intervention des véhicules d'urgence.

RETOURS CITOYENS

65% des répondants à l'enquête réalisée dans le cadre du PCM sont (très) insatisfaits de l'intensité du trafic routier, de façon générale à l'échelle de la commune. Plus de la moitié d'entre eux sont également (très) insatisfaits du bruit et de la pollution de l'air qui en découlent.

La circulation dense est le problème qui est le plus revenu dans l'enquête, souvent couplé à la vitesse excessive. L'avenue Charles Quint et la place Marguerite d'Autriche sont les plus cités ainsi que le quartier du Centre. Les axes structurants de la commune (Van Overbeke, Neuf Provinces ainsi que Beeckmans-de Brouckère) ont également été mentionnés par les répondants.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren
Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

Axes à vigilance SIAMU
- DBDMH waakzaamheid assen

Fond de plan- Achtergrond
Bâti- gebouwd
Points d'eau- waterpunten
Espaces verts- groene ruimten
Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Axes de vigilance SIAMU
DBDMH waakzaamheid assen



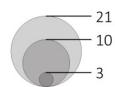
5. RÉSEAUX AUTO

5.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

Lieux précis/Places- Specifieke plaatsen



Carrefours- Kruispunten



Axes- Assen



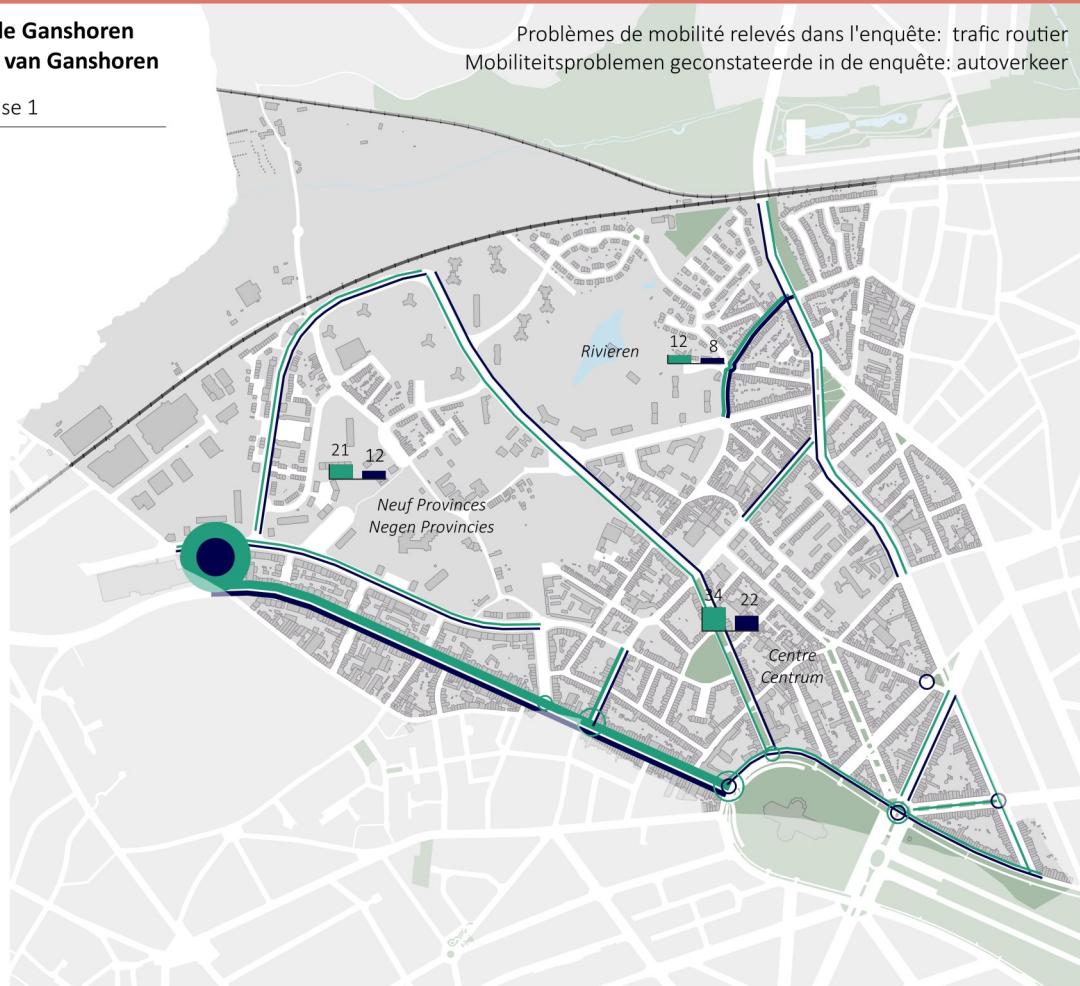
Problèmes- Problemen

- Vitesse excessive - overdreven snelheid
- Circulation dense - hoge verkeerdichtheid

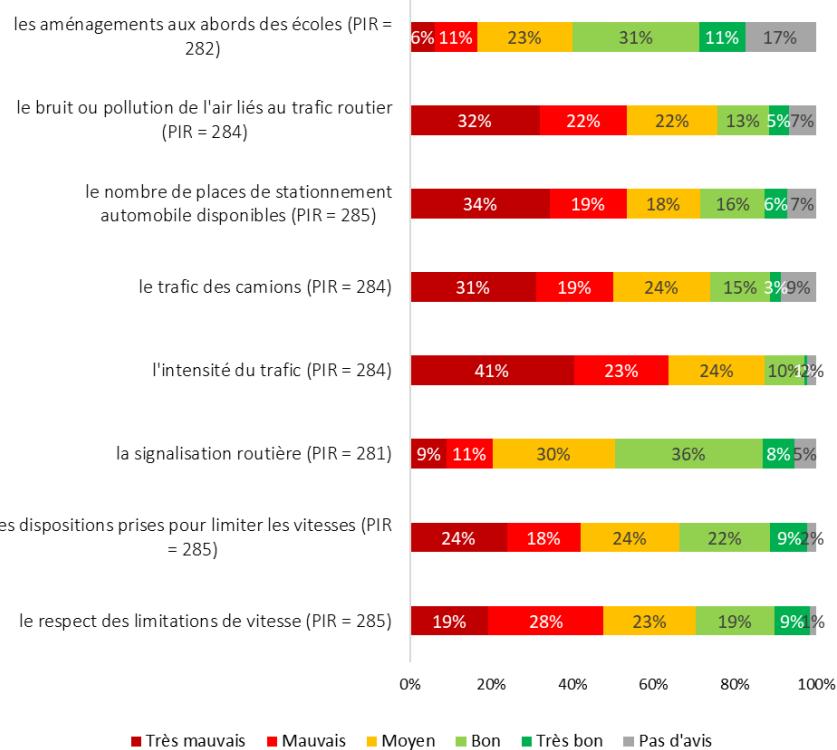
Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:110000



Satisfaction concernant le trafic automobile



Graphe sur la satisfaction du trafic auto selon les répondants à l'enquête web du PCM (Source: BRAT, 2021)

6. RÉSEAUX POIDS LOURD

6.1. PRÉSENTATION DES RÉSEAUX

Le réseau SMV poids-lourds organise le trafic de marchandises sur des voiries adaptées, les axes PLUS ou CONFORT, jusqu'au plus près du point de destination ou de transbordement vers d'autres véhicules ou modes.

A Ganshoren, le réseau PL ne comporte que des axes de niveau CONFORT, que sont les voiries régionales structurantes bordant la Commune: les avenues Charles Quint, de l'Exposition Universelle, Jacques Sermon et des Gloires Nationales.

Outre le zoning situé au Nord-Ouest du territoire et la présence de certaines zones commerciales qui génèrent un trafic à destination, le trafic de marchandises est essentiellement de transit sur ces axes.

Good Move précise que toutes les autres voiries accessibles aux poids lourds sont des voiries QUARTIER qui permettent d'assurer l'accessibilité aux véhicules d'urgence, aux services de collecte des déchets et aux mouvements ponctuels de marchandises à destination des quartiers. L'ensemble du réseau interne de Ganshoren est repris dans ce niveau.

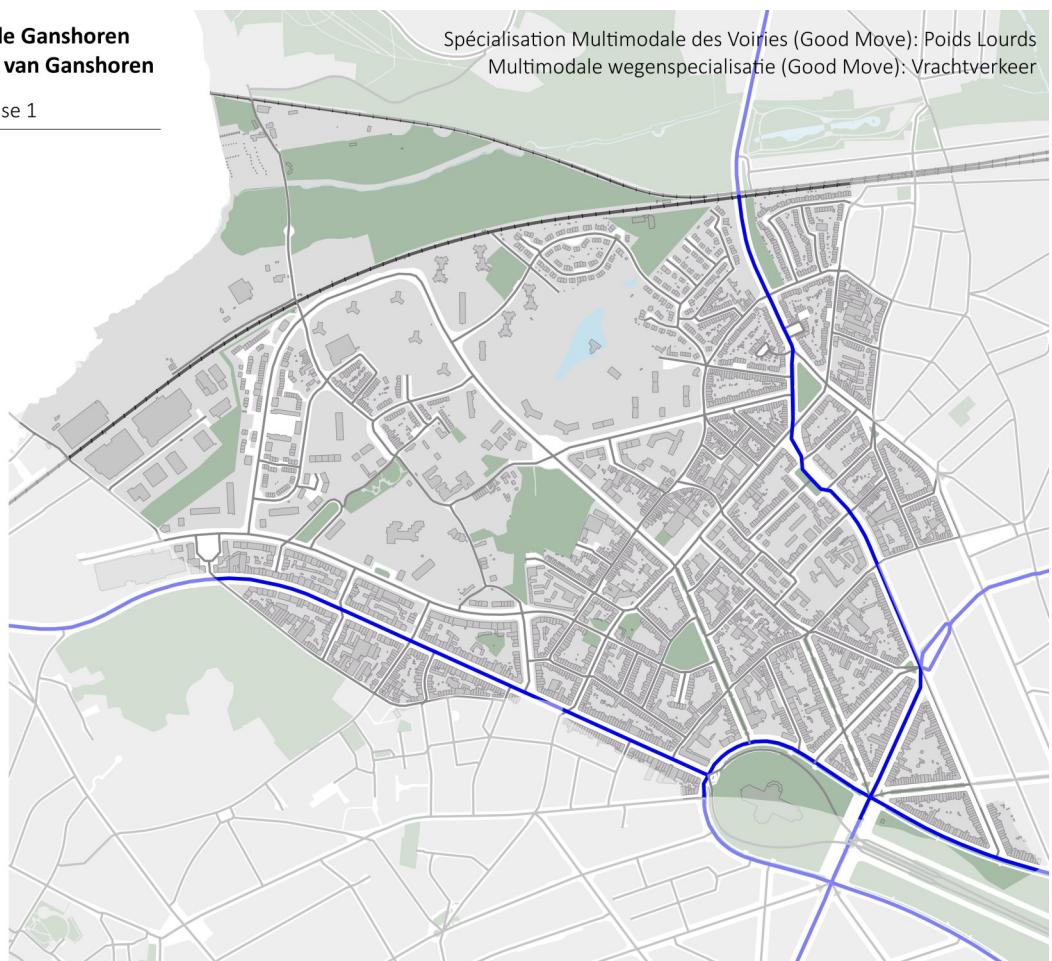
Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- PLUS
- CONFORT- COMFORT
- QUARTIER- WIJK

- Fond de plan- Achtergrond
Bâti- gebouwd
Points d'eau- waterpunten
Espaces verts- groene ruimten
Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



6. RÉSEAUX POIDS LOURD

6.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX

NIVEAU CONFORT

Les voiries reprises dans le réseau Poids Lourd étant les grands axes structurants du territoire régional, ils présentent des gabarits suffisants pour la circulation des poids lourds.

Aucune contrainte spécifique n'est relevée sur ces axes.

ANALYSE DES DÉPLACEMENTS DE POIDS LOURDS

Le tableau et la carte ci-dessous, fournis par Bruxelles Mobilité, présentent la répartition des déplacements des poids lourds sur le territoire de la commune de Ganshoren, sur base des données Viapass de la semaine du 25 octobre 2021 jusqu'au 31 octobre 2021 inclus, qui a été choisie car étant la semaine avec le plus de trafic dans la région de Bruxelles-Capitale (jusqu'en décembre).

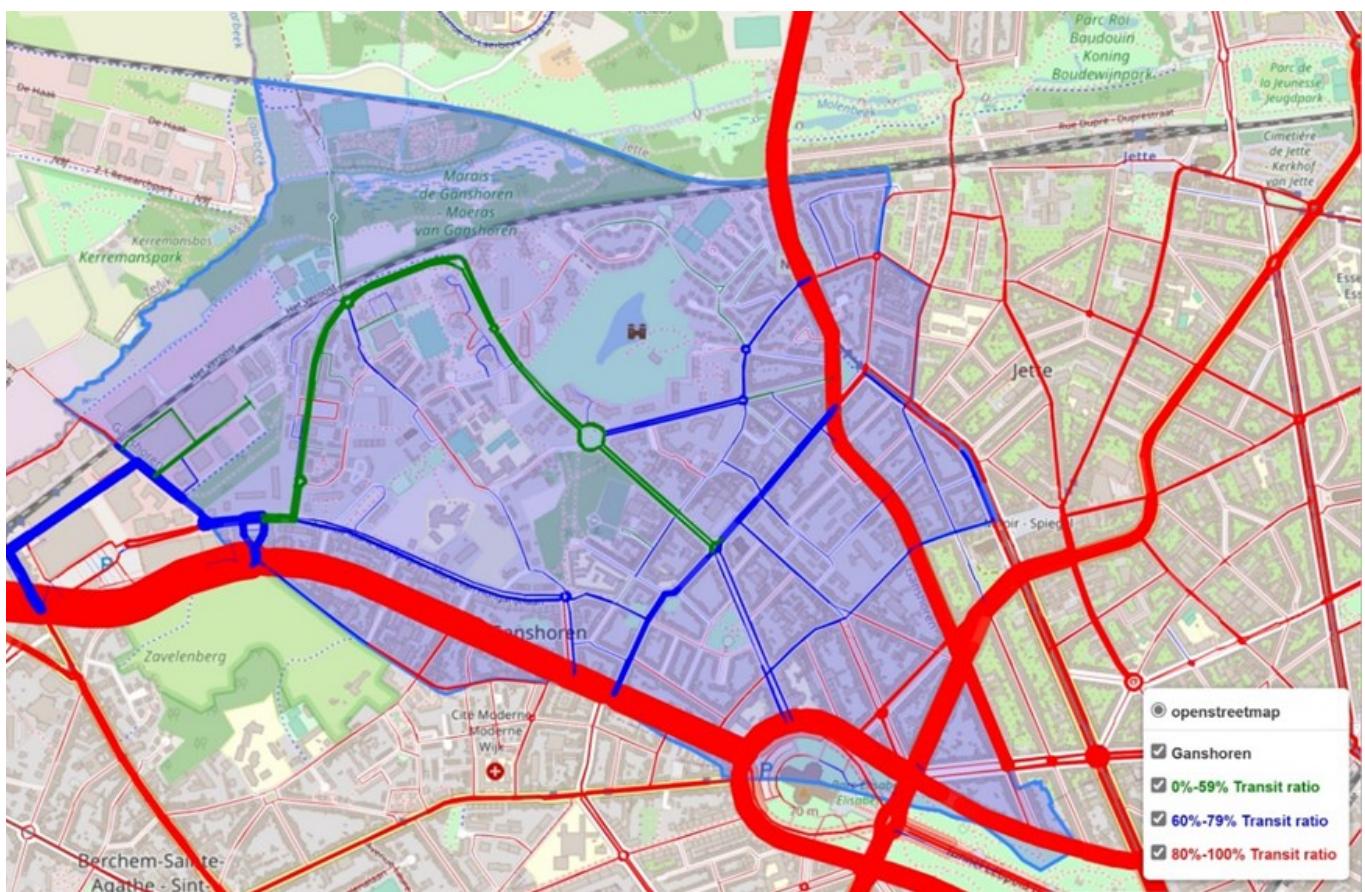
Type de déplacement	Nbre de camions	Nombre de déplacements	Part de camions	Part des déplacements
À destination	412	427	10.6%	8.5%
À l'origine	86	86	2.2%	1.7%
En transit	3.352	4.465	86.3%	89.1%
Interne	34	34	0.9%	0.7%
Total	3.884	5.012	100%	100%

Sur l'ensemble de la semaine examinée, 3.884 camions différents sont passés dans la commune de Ganshoren. Cela correspond à 5.012 déplacements, les déplacements étant les parcours de camions scindés par des haltes de plus de 30 minutes.

On distingue trois types de déplacements :

- En transit, déplacements sans halte (de plus de 30 minutes) sur le territoire.
- Dont l'origine ou la destination est sur le territoire de la commune de Ganshoren.
- Internes, ayant origine et destination sur le territoire de la commune de Ganshoren.

On constate ainsi que les flux de transit sont les plus importants (89% des déplacements dans la commune). Les camions en transit empruntent majoritairement les axes Poids Lourd Confort. Les données révèlent toutefois l'existence de certains itinéraires de transit de ce type de véhicules, notamment via les axes de transit pratiqués par les automobilistes tels que l'axe Beeckmans-de Brouckère (60 à 80% de transit) reliant l'avenue Charles Quint et l'avenue de l'Exposition Universelle, l'axe Marie



Flux de camions sur le réseau ganshorenois par type de trafic
(Source: Bruxelles Mobilité, sur base des données Viapass, semaine du 25 octobre 2021 au 31 octobre 2021)

6. RÉSEAUX POIDS LOURD

6.2. PERFORMANCE DES RÉSEAUX

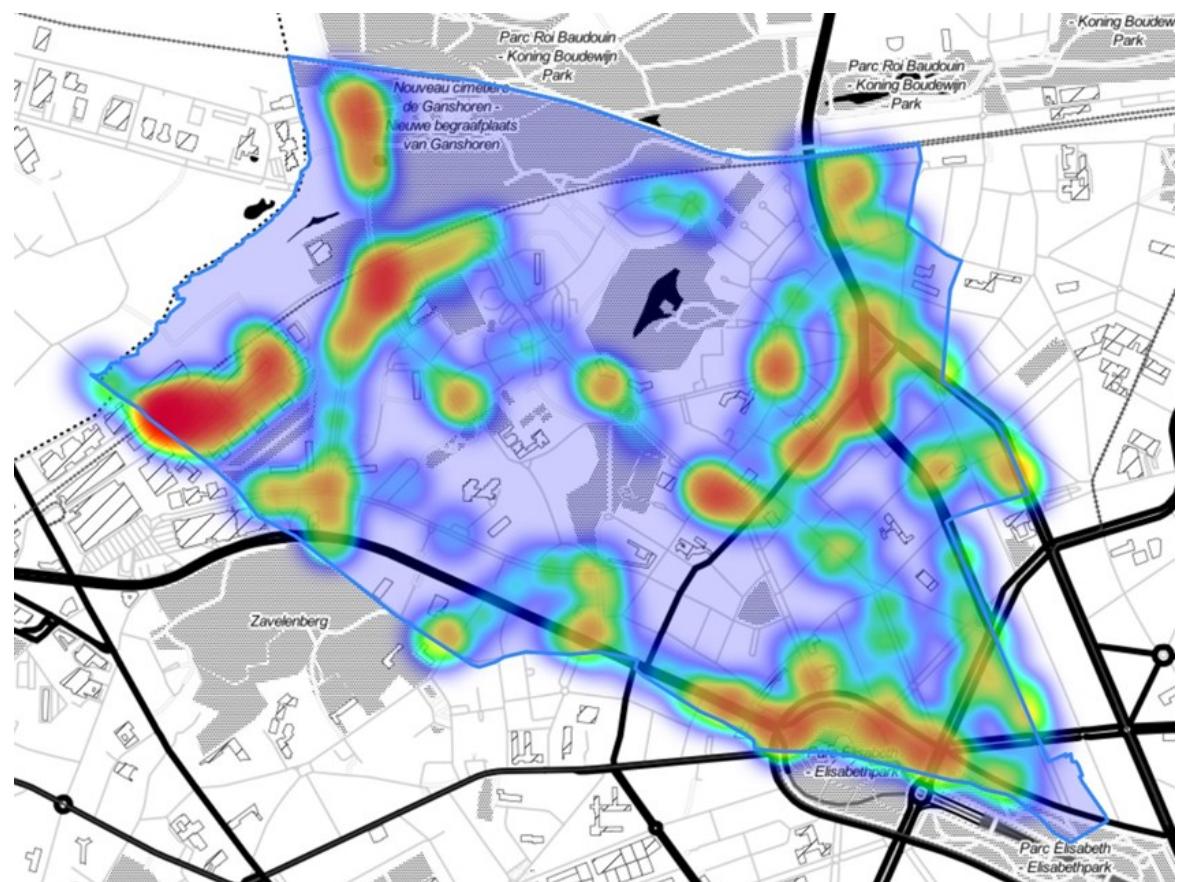
de Hongrie en parallèle à Charles Quint (60 à 80% également), ou encore l'axe Neuf Provinces (lui davantage emprunté comme lieu de destination) via Réforme-Rivieren ou Van Overbeke. Les volumes de camions restent toutefois nettement moindres, autour d'une soixantaine de véhicules par 24h, soit environ 25% du trafic PL rencontré sur Exposition Universelle et 15% du trafic PL de Charles Quint (+/- 400 par 24h sur sa partie ganshorennoise).

CONCENTRATION DES ARRÊTS

Ci-dessous sont représentées les concentrations de haltes des camions compilées sur la semaine du 25 octobre 2021 jusqu'au 31 octobre 2021 inclus, qui a été choisie par Bruxelles Mobilité car étant la semaine avec le plus de trafic dans la région de Bruxelles-Capitale (jusqu'en décembre). Une halte est définie comme un arrêt de plus de 30 minutes, des arrêts d'une durée inférieure pouvant être liés à des livraisons rapides ou à de la congestion.

On constate ainsi une concentration de points d'arrêts dans les lieux générant du trafic à destination pour les

poids lourds (zoning précité), ainsi qu'au nord de Neuf Provinces au droit des zones de stationnement réservé pour ce type de véhicules et sur la place Marguerite d'Autriche, l'avenue de Brouckère ou encore l'avenue Charles Quint en lien avec les activités commerciales.



Concentration des arrêts de plus de 30 min enregistrés sur la semaine du 25 octobre 2021 au 31 octobre 2021. Plus la zone est rouge, plus la concentration de haltes est forte (Source: Bruxelles Mobilité, sur base des données Viapass, 2021)

7. SUPERPOSITION DES RÉSEAUX

7.1. DÉFINITION ET IDENTIFICATION DES ZONES GRISES

L'axe 1 du PCM vise l'identification de « zones grises » de la SMV, c'est-à-dire des tronçons de voirie qui cumulent plusieurs réseaux de niveaux CONFORT et/ou PLUS mais dont l'étroitesse physique ne permet pas d'envisager un fonctionnement satisfaisant.

Etant donné qu'à Ganshoren, les voiries auto-CONFORT ou PLUS sont toutes des bords de maille (et des voiries régionales), cette analyse s'est étendue aux voiries auto-QUARTIER qui cumulent un niveau PLUS ou CONFORT pour les vélos ou TP. Une analyse fine de l'ensemble de ces axes a été réalisée au travers de 21 fiches (en annexe). Pour chaque axe, un bilan a été fait pour les aménagements actuels et ceux attendus au regard de leur niveau dans la SMV pour l'ensemble des modes de déplacements: Auto, PL, TP, Vélo, Marche. Des recommandations sont également formulées et les caractéristiques générales de la voirie sont décrites (largeur, présence d'arbres, offre et demande en stationnement,...).

Les voiries ont été catégorisées de la façon suivante:

- les aménagements actuels répondent à ceux attendus par la SMV ou la différence est négligeable (vert foncé);

- Les aménagements actuels ne répondent pas à ceux attendus mais un quick-win permettrait de l'atteindre (vert clair);
- Un réaménagement de voirie est nécessaire pour atteindre les aménagements attendus par la SMV (rouge);
- Zone grise: la largeur de voirie ne permet pas d'atteindre les aménagements attendus par la SMV (gris).

Il ressort de cette analyse qu'aucune zone grise n'est identifiée à Ganshoren, c'est-à-dire que toutes les voiries cumulant des réseaux structurants disposent d'une largeur totale suffisante pour envisager un fonctionnement satisfaisant moyennant dans certains cas un reprofilage ou une suppression de stationnement.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- Aménagements suffisants (ou différence acceptable)
 - Voldoende voorzieningen (of aanvaardbaar verschil)
- Aménagements insuffisants
 - Onvoldoende voorzieningen: Quick Wins
- Aménagements insuffisants:
Réaménagement
 - Onvoldoende voorzieningen: Ontwikkeling
- Aménagements insuffisants:
Quick Win (CT) / Réaménagement (MT-LT)
 - Onvoldoende voorzieningen: Quick Win (KT) / Ontwikkeling (MT-LT)



7. SUPERPOSITION DES RÉSEAUX

7.2. CONCLUSIONS

Nous renvoyons aux fiches pour l'analyse de chaque axe. Sont ici décrits les grands constats tirés de cette analyse:

L'avenue des Villegas (fiche 6), la rue Vanderveken (7b), l'avenue de la Réforme (11) et l'avenue de Jette (18) disposent d'aménagements suffisants pour l'ensemble des modes.

Dans de nombreux cas, lorsque les aménagements actuels ne sont pas suffisants, des Quick Wins sont envisageables comme la création de pistes cyclables marquées ou la création d'un couloir bus + vélo (marquages).

4 voiries communales nécessitent un réaménagement pour répondre aux standards attendus par la SMV pour les réseaux structurants qui s'y cumulent:

- l'avenue des Neuf Provinces où les aménagements piétons sont nettement insuffisants
- L'axe Vanderveken-Léopold Demesmaeker et la rue Lowet où les aménagements piétons et cyclables sont insuffisants et la mise en place d'une zone de rencontre est à envisager
- L'axe de Bast-Doulceron-Ancien Presbytère où les

aménagements piétons, cyclables et pour les PL sont insuffisants.

L'autre voirie nécessitant un réaménagement est l'avenue Charles-Quint, qui fait l'objet d'une réflexion régionale en cours à ce titre.

Une catégorie intermédiaire a été proposée pour les axes où un Quick Win peut être envisagé dans un premier temps mais où un réaménagement doit être prévu à terme. Il s'agit de la place Marguerite d'Autriche, et des avenues de l'Exposition Universelle, Démosthène Poplimont et Jacques Sermon qui sont régionales.

Une particularité relevée dans l'analyse est le passage de l'itinéraire Vélo-PLUS à l'Est de la place M. d'Autriche alors que le tracé du RER-Vélo passe à l'Ouest de la Place. Une modification de la SMV devrait être prévue au travers de ce PCM pour que le réseau Vélo-PLUS concorde avec le RER-Vélos.



AXE 2: MAILLE APAISÉE

1. DÉFINITION ET OBJECTIFS DES MAILLES APAISÉES

1.1. PRINCIPE DE MAILLE APAISÉE ET PRÉSENTATION DE LA MAILLE

Le premier volet du programme d'actions de Good Move, *Good Neighbourhood*, est repris dans l'axe 2 du PCM.

Ce volet concerne l'organisation de la mobilité dans les quartiers. Il porte l'ambition « *de créer les conditions pour en faire des quartiers réellement apaisés et y augmenter sensiblement la qualité de vie, la qualité de l'espace public et y privilégier les fonctions de séjour, l'accessibilité universelle, la sécurité routière, la qualité de l'air et la santé* » (PRM, p114).

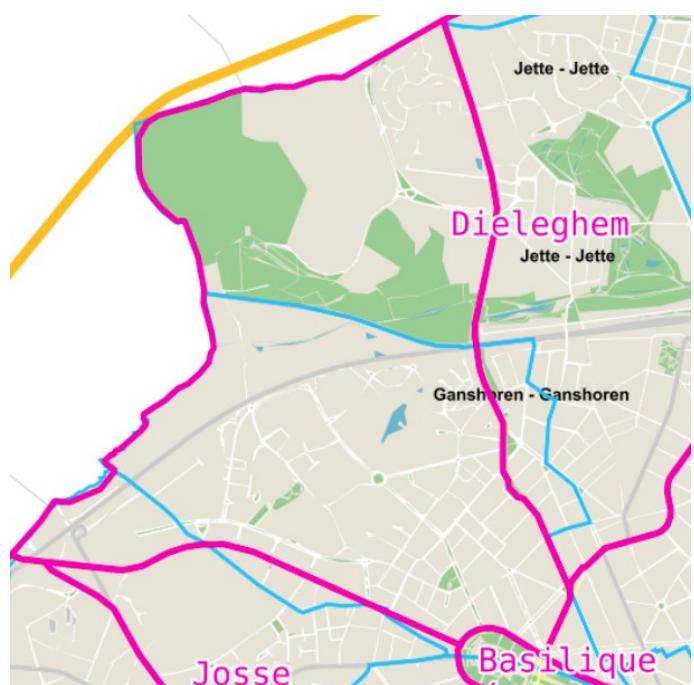
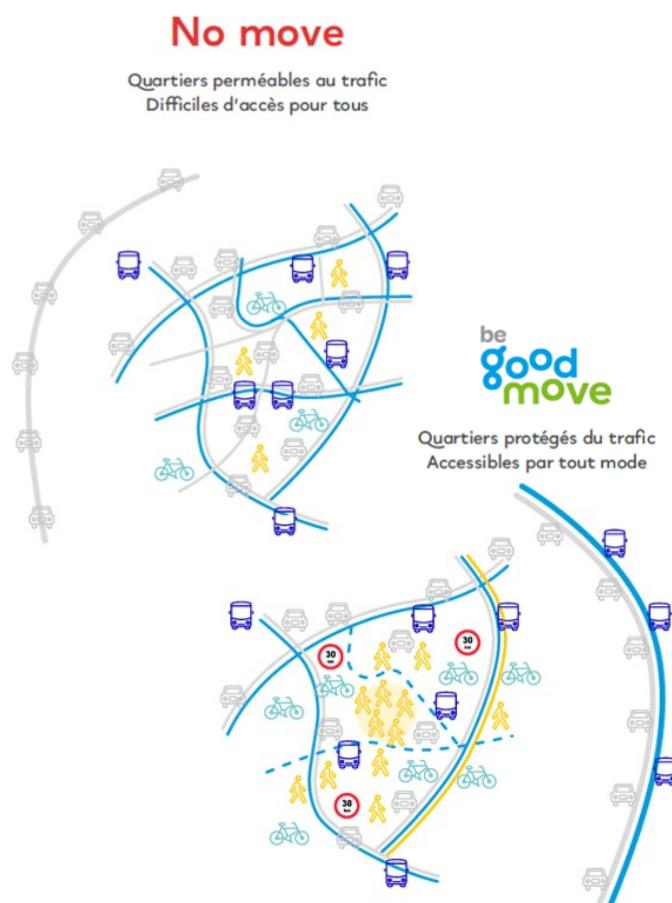
Les mailles apaisées sont des grandes zones d'un diamètre de 1 km à 2,5 km autour de centralité de quartier où prennent la qualité de séjour, la marchabilité, l'accessibilité et la cyclabilité pour les trajets locaux et les transports publics pour les connexions entre les quartiers. Elles sont délimitées par les voiries auto PLUS et CONFORT.

Si le trafic automobile à destination y est toujours autorisé, il suppose dans certains cas des détours afin de ne pas gêner la performance des autres modes de déplacements. Le trafic automobile de transit est néanmoins fortement découragé.

« *Le scénario développé se matérialise en termes de prestations kilométriques (véh.km) par : Une diminution d'environ 35% du trafic sur les voiries locales ; Une diminution d'environ 10% du trafic sur les voiries principales* ; Une augmentation d'environ 18% du trafic sur le Ring et le réseau autoroutier, équivalente aux évolutions attendues dans un scénario tendanciel » (PRM, pp75-76).

Etant donné la taille réduite de son territoire, la quasi-totalité de la Commune est reprise dans une seule maille : celle du « Haut de Jette-Ganshoren » qui couvre également, comme son nom l'indique, le nord-ouest de la Commune de Jette (Jardins de Jette, UZ Brussel et Bois du Laerbeek). La partie du territoire à l'Est de l'avenue de L'Exposition Universelle est reprise dans la maille « Dieleghem » qui fait actuellement l'objet d'un Contrat Local de Mobilité (2021).

Ceci implique que dans l'ensemble du territoire communal, la circulation automobile doit y être apaisée au bénéfice des autres modes de déplacements comme la marche, le vélo et les transports publics (performance, confort et sécurité). Outre favoriser le report modal vers ces autres modes, le principe implique le report d'une partie du trafic de transit sur les axes en bordures de maille, que sont l'avenue Charles Quint et les avenues J. Sermon, D. Poplimont et de l'Exposition Universelle, qui ont vocation à accueillir de plus importantes charges de trafic (réseau structurant Auto) que le réseau interne.



Principe de maille apaisée et de report de trafic routier (à gauche) et périmètre de la maille Haut de Jette Ganshoren (à droite)
(Source: Plan Régional de Mobilité Good Move)

1. DÉFINITION ET OBJECTIFS DES MAILLES APAISÉES

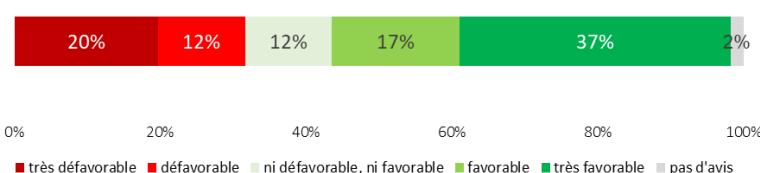
1.2. ADHÉSION AU PRINCIPE DE MAILLE APAISÉE

L'enquête du PCM réalisée auprès des ganshorenais interrogeait l'adhésion au principe de maille apaisée et l'ouverture au changement de modes pratiqués pour leurs déplacements.

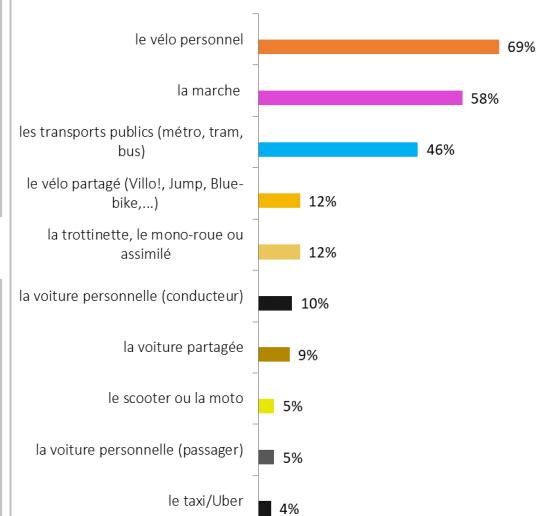
Il en ressort que la majorité des répondants (54%) sont (très) favorables à l'application de la stratégie régionale d'apaisement et de réduction du trafic de transit à Ganshoren en vue de réduire les nuisances et d'améliorer la sécurité, favoriser les piétons et cyclistes, améliorer l'espace public (places, squares,...) et améliorer la performance des transports publics .

Dans le cas d'un apaisement de la circulation automobile et de l'amélioration des conditions de circulation pour les autres modes de déplacements à Ganshoren, 34 % des répondants seraient prêts à changer leurs habitudes de déplacements. Pour ces derniers, le vélo personnel (69%), la marche (58%) et les transports publics (46%) sont les modes qu'ils utiliseraient davantage comparé à leur utilisation actuelle.

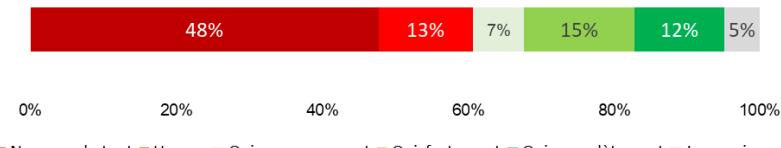
Avis par rapport à l'application de la stratégie régionale en matière de mobilité à Ganshoren (PIR = 285)



Pour ceux prêts à changer leurs habitudes :
Mode de déplacement davantage utilisé (PIR = 134)



Changement des habitudes de déplacement après apaisement (PIR = 285)



Graphe sur l'adhésion au principe de maille apaisée selon les répondants à l'enquête web du PCM (Source: BRAT, 2021)

2. INTENSITÉ DE TRAFIC ET PRINCIPAUX FLUX DE TRANSIT

COMPTAGES DE TRAFIC

Une campagne de comptages de flux directionnels en heures de pointe du matin et du soir a été réalisée le mardi 28 septembre 2021, dans une période où l'intensité des flux motorisés à l'échelle régionale approchait la situation antérieure à la pandémie Covid-19. Ces flux ont été mesurés aux carrefours suivants :

- Exposition/Exposition Universelle/Rivieren
- Charles Quint/Marguerite d'Autriche/Termonde
- Charles Quint/Gloire Nationales/Panthéon/Tunnel Léopold II
- Marguerite d'Autriche/Marie de Hongrie
- Marie de Hongrie/Neuf Provinces
- Rond-point de la Liberté
- Van Overbeke/Sorensen/Reine Fabiola
- Sorensen/Beeckmans/Doulceron/Ancien Presbytère
- Delhove/Duc Jean/Simpson/Van Pagé/Prince Baudouin

L'heure de pointe du matin a été identifiée entre 7h45 et 8h45 et l'heure de pointe du soir entre 16h45 et 17h45, tranches horaires où les plus importants volumes de trafic ont été observés. Si les axes Auto-PLUS accueillent les volumes d'EVP les plus élevés, il en ressort que le réseau Auto-QUARTIER interne est aujourd'hui

d'hui fort emprunté par le trafic motorisé. A titre d'exemple, près de 1.500 EVP convergent ainsi vers le carrefour entre les axes Beeckmans/de Brouckère et Van Overbeke à l'heure de pointe du matin, un volume de trafic incompatible avec le niveau défini par la SMV et confirmant la fonction de transit pratiquée sur ces axes déclassés, supposés accueillir moins de 200 EVP/h. D'autres itinéraires de transit apparaissent également, notamment via Marie de Hongrie-De Bast-Doulceron (marqué en HPM), Neuf Provinces-Van Overbeke-Réforme-Rivieren. Si les itinéraires sont similaires à ceux identifiés dans l'ancien PCM, on constate néanmoins un report d'une partie du trafic de l'avenue Charles Quint sur les axes internes déclassés.

Les comptages distinguant le type de véhicules ont révélé le passage d'une centaine de cyclistes par heure de pointe sur l'avenue de l'Exposition Universelle et entre 20 et 60 cyclistes à différents carrefours-clés au sein du réseau de voiries communal (Marie de Hongrie, Liberté, Reine Fabiola...), ce dernier accueillant de plus importants volumes de cyclistes que l'avenue Charles Quint en regard des aménagements et conditions de circulation actuels.

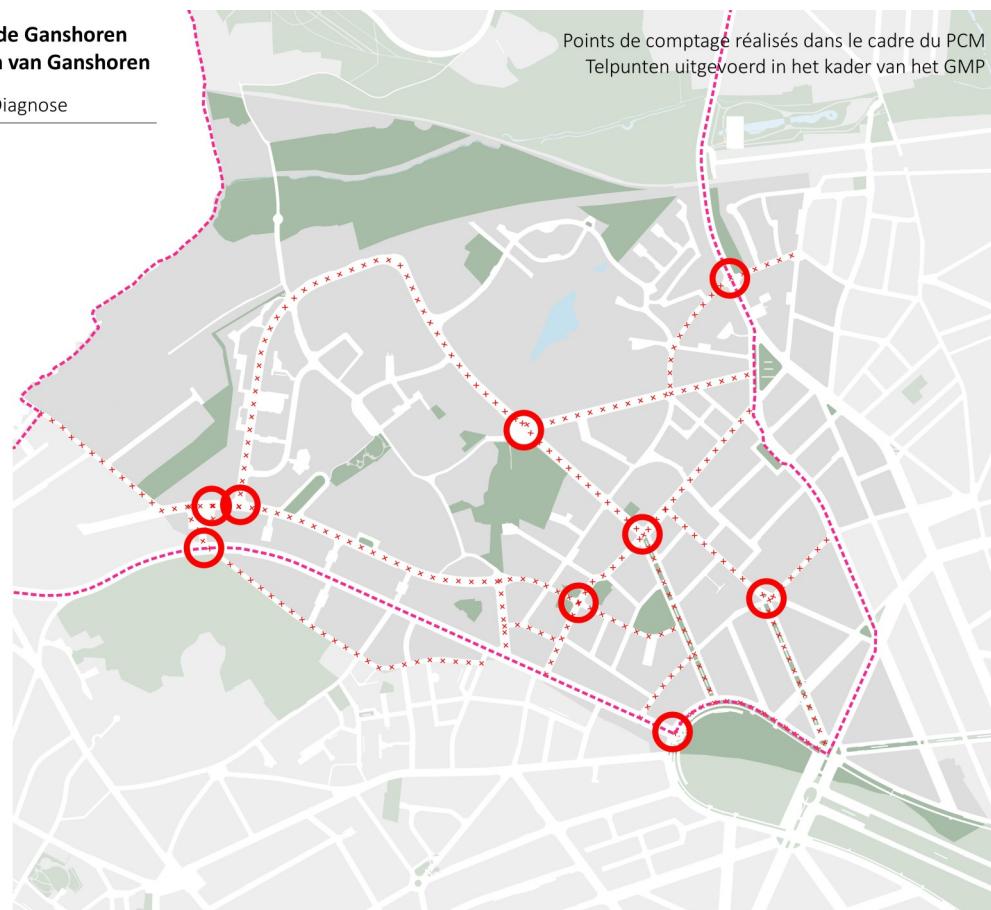
Plan Communal de Mobilité de Ganshoren
Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic général - Algemene Diagnose

- Points de comptage
- Telpunten
x x x Itinéraires de transit présumés
- Vermeende transitsroutes

Fond de plan- Achtergrond
Points d'eau- waterpunten
Espaces verts- groene ruimten

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



2. INTENSITÉ DE TRAFIC ET PRINCIPAUX FLUX DE TRANSIT

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic général - Algemene Diagnose

Heure de pointe du matin - HPM

Ochtendspits

07h45 - 08h45

Fond de plan- Achtergrond
 ■ Bâti- gebouwd
 ■ Points d'eau- waterpunten
 ■ Espaces verts- groene ruimten
 — Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
 Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
 1:11000



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Trafic de transit
Transitverkeer

Diagnostic général - Algemene Diagnose

Heure de pointe du soir - HPS

Avondspits

16h45 - 17h45

Fond de plan- Achtergrond
 ■ Bâti- gebouwd
 ■ Points d'eau- waterpunten
 ■ Espaces verts- groene ruimten
 — Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
 Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
 1:11000



Trafic de transit
Transitverkeer

2. INTENSITÉ DE TRAFIC ET PRINCIPAUX FLUX DE TRANSIT

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

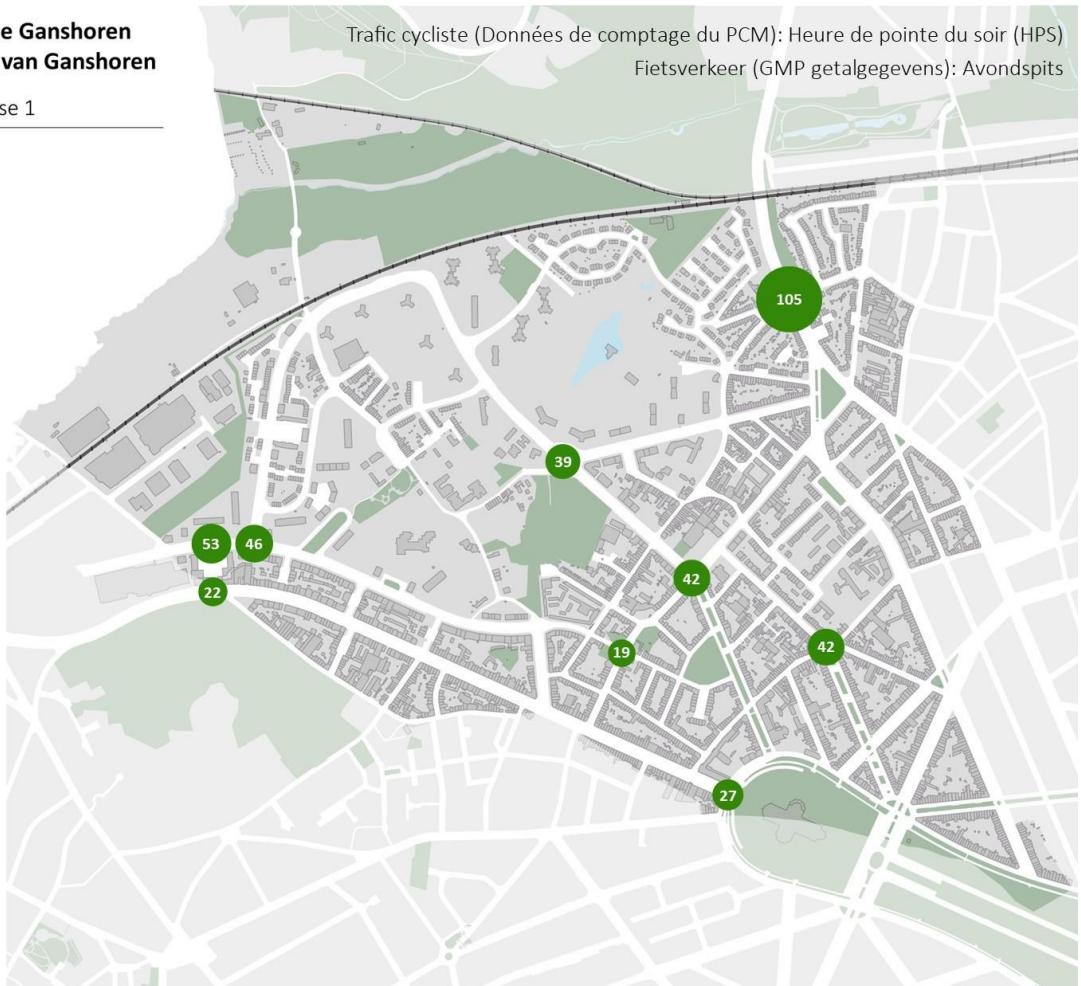
07:45 - 08:45



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

16:45 - 17:45



2. INTENSITÉ DE TRAFIC ET PRINCIPAUX FLUX DE TRANSIT

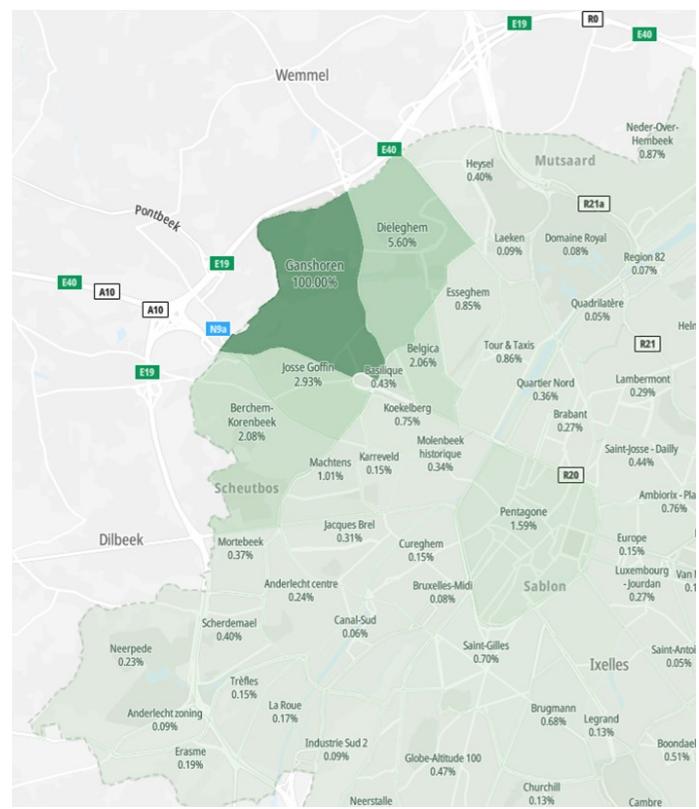
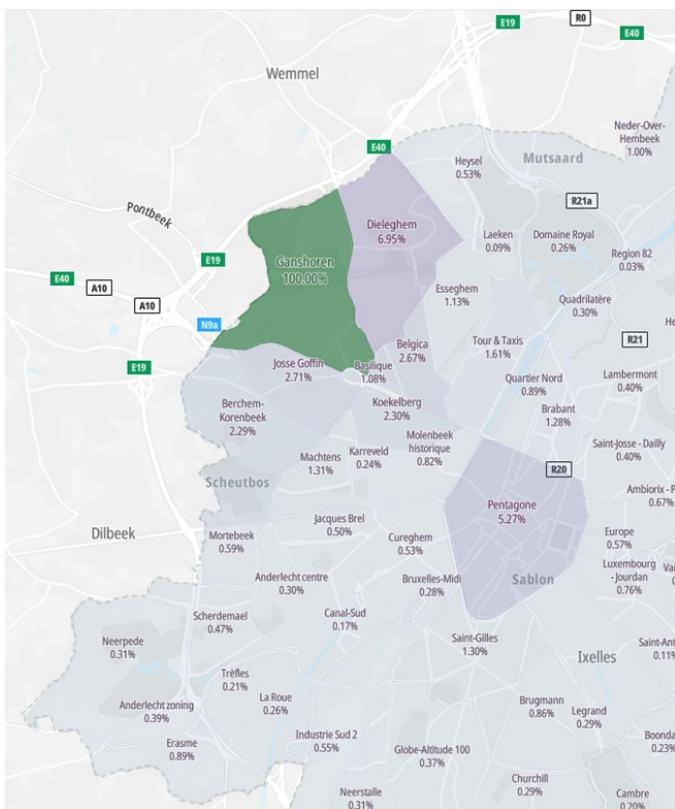
FLOATING CAR DATA - RELATIONS ENTRE MAILLES

L'analyse des Floating Car Data via les données Tom-Tom lancée dans le cadre des CLM apporte des enseignements sur les relations entre mailles de Good Move de la Région bruxelloise et avec l'extérieur de la Région, les distances et temps de parcours des flux motorisés à l'origine et à destination de la maille, la fin d'un trajet étant définie après 30 minutes de l'arrêt d'un véhicule.

La période d'analyse se situe sur les mois de septembre à décembre 2019, avant la pandémie Covid-19. Les jours d'analyse sont ceux en semaine de travail du lundi au vendredi, aux heures de pointe du matin (6h-10h) et du soir (15h-19h). L'échantillon concerné est ainsi composé de 3.764.157 véhicules au total, dont 47% sont des flux originaires de la Région bruxelloise et 53% des flux en provenance de l'extérieur.

Au départ de la maille de Ganshoren, en HPM, les flux sont principalement orientés :

- Au sein de la Région (53,3%)
 - Vers l'extérieur de la Région (31%)
 - Vers la maille elle-même soit des flux internes (15,7%)



Extraits cartographiques de la répartition des flux motorisés à l'origine (à gauche) et à destination (à droite) de la maille de Ganshoren-Haut de Jette depuis les autres mailles de Good Move de la région bruxelloise en HPM (Source: BRAT, sur base des données GPS TomTom en jours ouvrables de septembre à décembre 2019)

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren - Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren : Phase 1

3. ENJEUX DE LA MAILLE APAISÉE

Cet Axe du PCM aborde les enjeux relatifs à l’apaisement de la commune de Ganshoren considérée ici comme une seule « maille ». Les pôles générateurs de déplacements et noyaux d’identité locale présents dans la maille ont été présentés dans le Contexte Général.

Les données de comptages ont permis d’identifier plusieurs axes de transit au sein du réseau interne de la « maille de Ganshoren » ainsi que d’évaluer la charge de trafic sur ses « bords de maille ».

Ces mêmes axes sont presque tous également structurants dans les réseaux piétons, cyclables et des transports publics définis par la SMV (à l’exception de la drève de Rivieren et de l’avenue du Duc Jean). En outre, l’intensité du trafic et/ou de transit sur ces axes a un impact sur la régularité et la vitesse commerciale des lignes de transports publics qui y passent, particulièrement sur l’avenue Charles-Quint/rue F. Beeckmans et avenue J. Sermon qui sont des points noirs importants du réseau STIB.

Ce trafic impacte également la qualité et la convivialité du cadre de vie et des noyaux d’identité locale ainsi que les déplacements des modes actifs. Le centre de la

maille a vocation à être un lieu de destination et non de transit.

Par ailleurs, plusieurs ZACA sont identifiées sur les bords de maille de Ganshoren, surtout l’avenue Charles Quint qui est la principale zone accidentogène de la commune.

En matière d’insécurité routière, il ressort également de l’enquête du PCM que la place Marguerite d’Autriche et l’avenue Charles Quint ont été particulièrement citées pour des problèmes d’insécurité routière et de manque de visibilité/sécurité aux traversées pour les piétons.

Si apaiser le centre de la Commune—symbolisé par la place Guido Gezelle selon les retours des rencontres citoyennes—est un enjeu important, les axes structurants de la maille (axes Beeckmans-de Brouckère, Neuf Provinces-Van Overbeke, Marie de Hongrie, Delhove, Réforme-Rivieren...) concentrent aussi différents enjeux d’apaisement: parfois structurants pour les piétons, cyclistes et transports publics, ils subissent un trafic de transit et /ou trafic automobile important, dépassant les volumes souhaités pour des voiries de quartier et mettant à mal la performance de ces réseaux.

3. ENJEUX DE LA MAILLE APAISÉE

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

Zones à concentration d'accidents (ZACA) - Ongevalgevoelige zones

— priorité- prioriteit 1

— priorité- prioriteit 2

— à exploiter- te benutten

Axes repris dans la SMV

Marche, Vélo ou TP

- Assen van de Voetgangers,

Fiets, OV SMV

— PLUS

— CONFORT- COMFORT

— QUARTIER (TP)- WIJK (OV)

— Bords de maille

- Maasranden

— Flux principaux de transit présumés

- Veronderstelde belangrijkste

transitverkeer

— Flux secondaires de transit présumés

- Veronderstelde secundaire

transitverkeer

— Points noirs STIB

- Zwarte punten MIVB

Fond de plan- Achtergrond

— Bâti- gebouwd

— Points d'eau- waterpunten

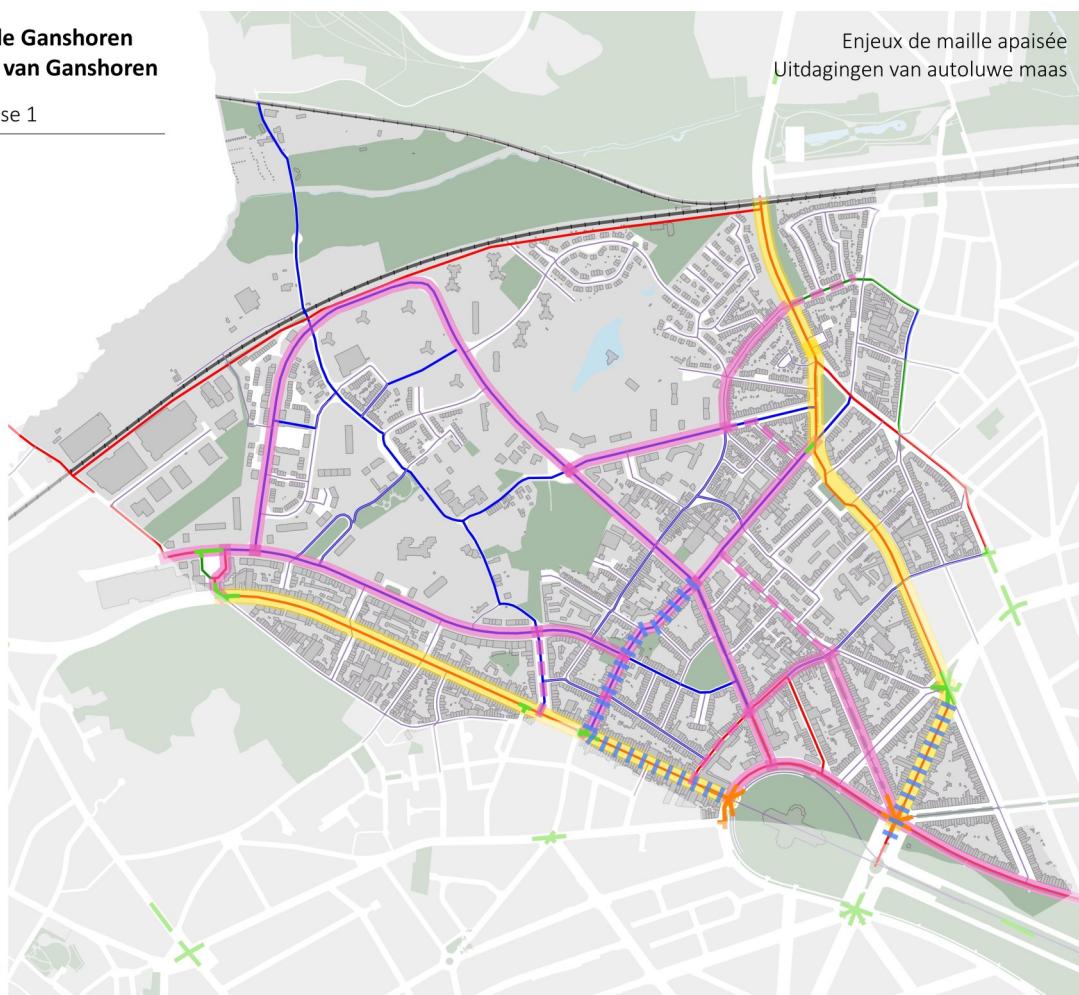
— Espaces verts- groene ruimten

— Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021

Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis

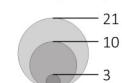
1:11000e



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

Lieux précis/Places- Specifieke plaatsen



Carrefours- Kruispunten



Axes- Assen

— 3- 10

— 10- 20

— 20- 30

— 30- 79

Problèmes- Problemen

● Insécurité routière
- Verkeersonveiligheid

● Manque de visibilité/sécurité aux traversées pour les piétons
- Gebrek aan zichtbaarheid/veiligheid voor voetgangers

Fond de plan- Achtergrond

— Bâti- gebouwd

— Points d'eau- waterpunten

— Espaces verts- groene ruimten

— Chemin de fer- Spoorweg

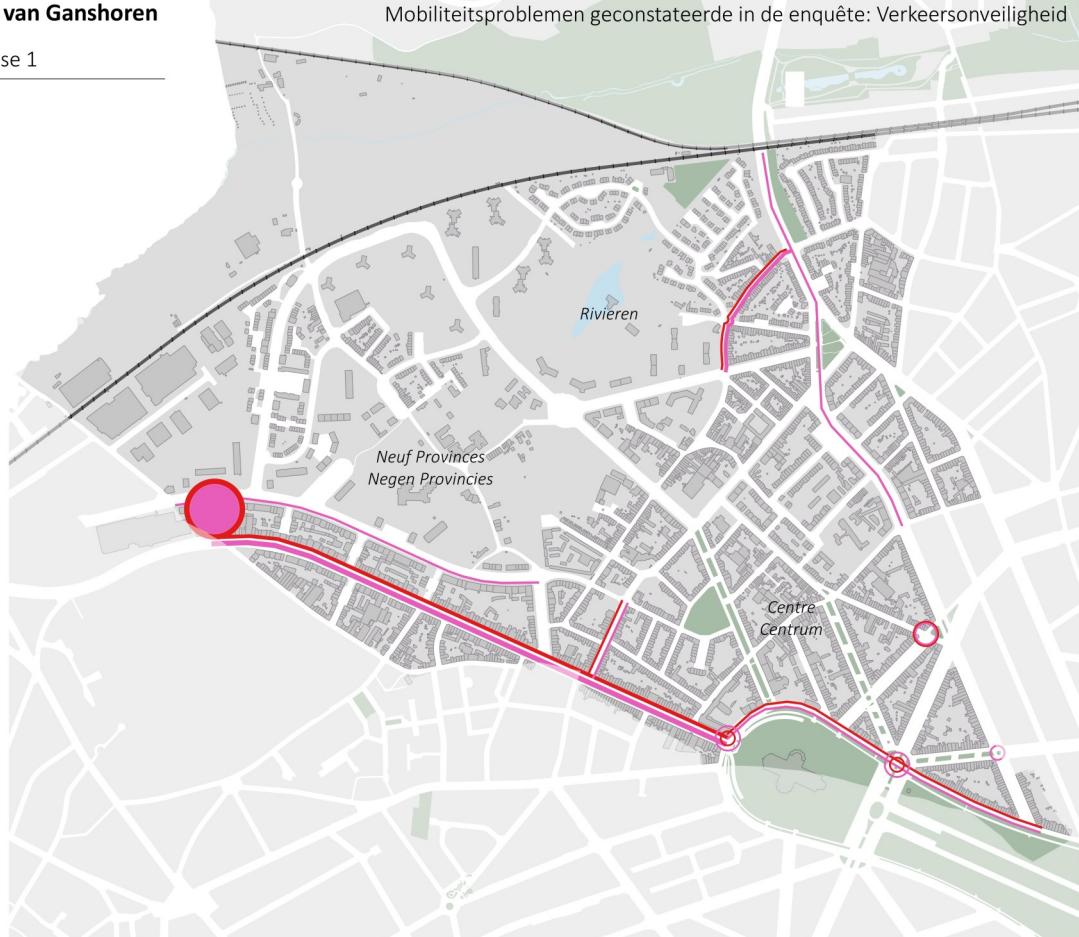
Sources/ Bronnen : BRAT - 2021

Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis

1:11000e



Problèmes de mobilité relevés dans l'enquête: Insécurité routière
Mobiliteitsproblemen geconstateerde in de enquête: Verkeersonveiligheid



IV

AXE 3: COMMUNICATION ET MESURES DE SENSIBILISATION ET D'INCITATION À LA MULTIMODALITÉ

1. INTRODUCTION

Ce troisième axe du PCM correspond au second programme d'actions de Good Move: *Good Service*, qui regroupe les actions visant la promotion des services en faveur de la multimodalité et par là, un usage rationnel de la voiture individuelle. Ceci regroupe à la fois l'offre de services de mobilité et l'amélioration de la lisibilité de cette offre, ainsi que les actions en matière de communication et d'accompagnement au changement.

Ce volet du PCM reprend d'une part l'analyse des services et outils de mobilité existants sur le territoire et d'autre part l'analyse de l'offre en matière de livraisons et sa gestion (offre en emplacements réservés et besoins en matière de livraisons).



Prises de vue de divers dispositifs présents sur le territoire communal (station Cambio, boîte à vélo, bornes de recharge électrique, station Villo!)

2. SERVICES ET ACTIONS DE MOBILITÉ

2.1. SERVICES DE MOBILITÉ

STATIONNEMENT VÉLO

Un relevé de l'offre en dispositifs de stationnement pour vélos en voirie et dans l'espace public a été réalisée pour Parking.brussels par le consortium BRAT et Stratec en 2020. On relève plusieurs types de dispositifs de stationnement vélo à Ganshoren:

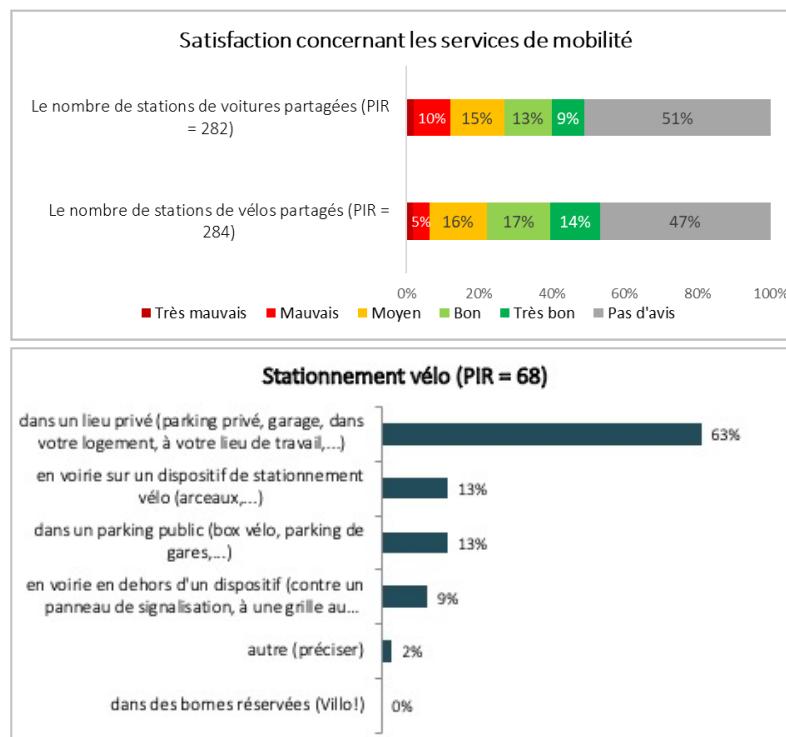
- 11 arceaux isolés (capacité totale de 32 places)
- 36 groupes d'arceaux (288 places)
- 3 ranges-vélo (15 places)
- 1 dispositif mobile (8 places)
- 13 boxes à vélo (79 places) et 6 nouveaux projets par la Commune en 2021

La carte sur le stationnement vélo indique une offre répartie sur l'ensemble du territoire mais toutefois concentrée dans le centre du territoire.

Le taux d'occupation nocturne (avant 7h) de ces dispositifs atteint rarement la saturation. Ceux dans la partie Sud-Est du territoire, plus dense, ont un taux de remplissage plus élevé. Un relevé de la demande nocturne en marge des dispositifs a également été effectué. Il en ressort une demande importante dans la partie Sud du territoire et notamment le long de l'Avenue Charles Quint et de la rue Beeckmans.

Les répondants à l'enquête du PCM qui disposent d'un vélo ont indiqué le stationner en majorité dans un lieu

privé (63%). 26% d'entre eux ont indiqué le stationner sur un dispositif public (arceau ou box vélo).



Graphes sur la satisfaction quant aux services de mobilité et sur le lieu de stationnement vélo selon les répondants à l'enquête web du PCM (Source: BRAT,2021)

2. SERVICES ET ACTIONS DE MOBILITÉ

2.1. SERVICES DE MOBILITÉ

SERVICES DE MOBILITÉ PARTAGÉE

Des services de vélos et de voitures partagées sont présents à Ganshoren:

- 7 stations Villo!
- 4 stations Cambio (Basilique, Saint-Martin, Expo et Sermon)

L'offre Cambio va être doublée à Ganshoren prochainement (courant 2022):

- Extension de 2 places de la station existante « St-Martin » dans la rue Van Pagé
- Création de 4 nouvelles stations:
 - Station « Charles »: 2 places dans la rue Delhove
 - Station « Marie »: 2 places dans l'avenue M. de Hongrie
 - Station « Neuberger »: 3 places dans l'avenue Van Overbeke
 - Station « Paola »: 2 places pour véhicules électriques sur la place Reine Paola

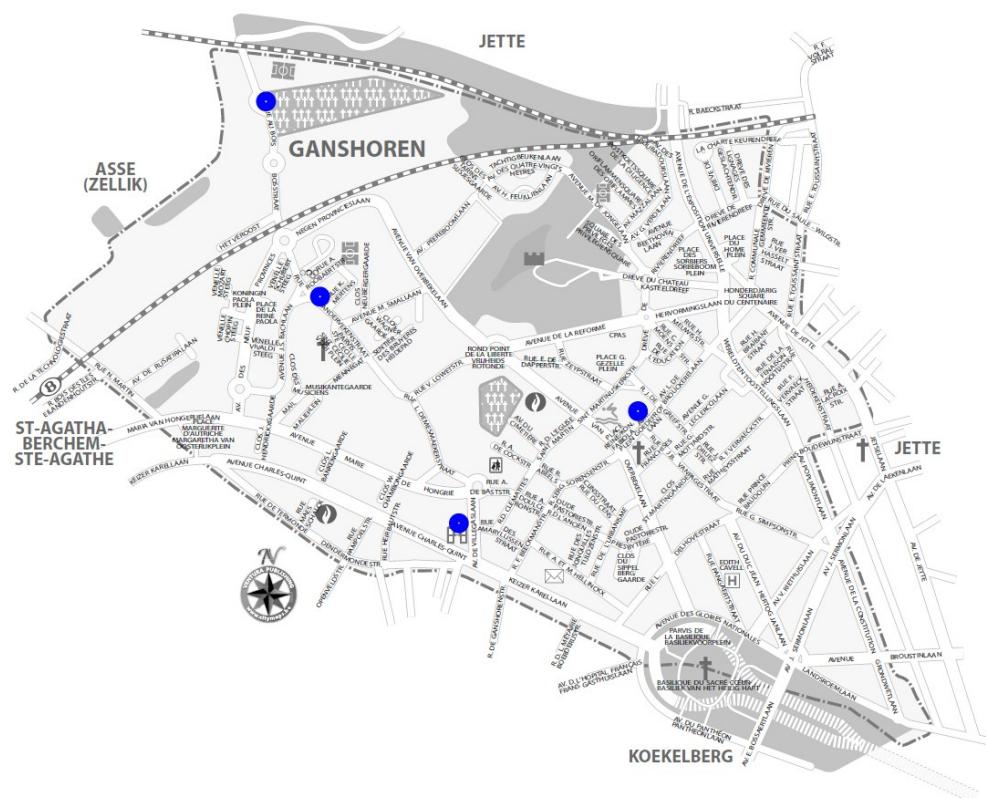
3 arrêts de taxi Collecto desservent également la commune : Ganshoren Sport, Nereus et Collège Sacré-Cœur. A noter qu'il y a également 5 zones de stationnement réservé pour le chargement électrique.

Des services de mobilité partagée en *free floating* sont disponibles à Ganshoren mais pas sur l'ensemble du territoire (surtout Sud-Est): vélos (Jump,...), trottinettes (Dott,...), scooters (Poppy) et voitures (Poppy).

L'offre en services de mobilité se développe progressivement à Ganshoren. Peu des répondants à l'enquête en sont usagers et parmi eux la satisfaction est variable mais généralement moyenne à bonne.

Il est prévu que 4 bornes d'entretien pour vélos soient installées prochainement dans plusieurs parkings :

- celui de la maison communale (accès rue de Villegas)
- celui de la Bergerie (rue au Bois)
- celui de la Piscine (Place Reine Fabiola)
- celui du Hall des sports (rue Vanderveken)



Plan de localisation des futures bornes d'entretien pour vélos
(Source: Commune de Ganshoren, 2022)

2. SERVICES ET ACTIONS DE MOBILITÉ

2.1. SERVICES DE MOBILITÉ

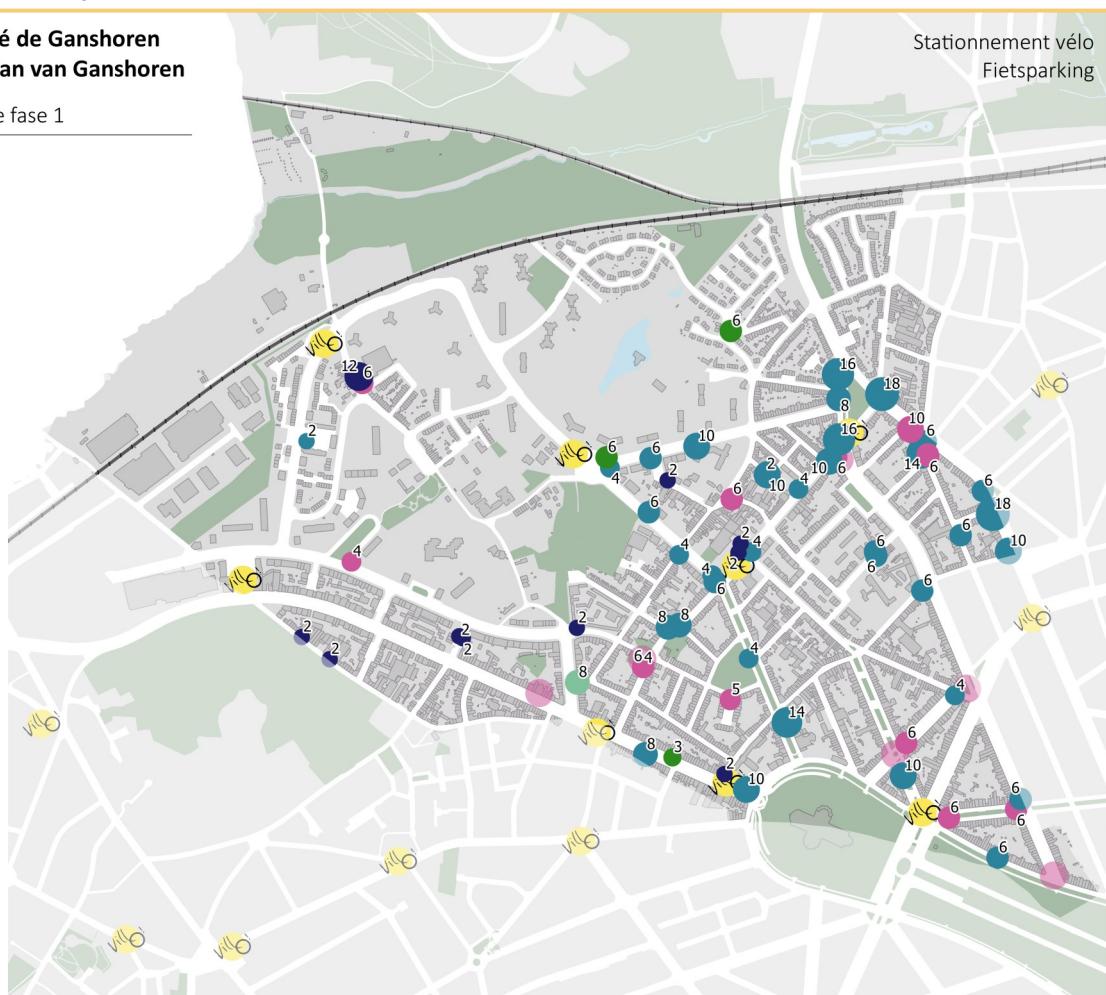
Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

Dispositifs vélos- fietsstalling

- Arceau isolé- geisoleerde boog
- Groupe d'arceaux - gegroepeerde bogen
- Range-vélo- fietsenstalling
- Dispositif mobile
- Box-vélo- fietsbox
- Nouveau box-vélo- nieuw fietsbox (2021)

 Villo!



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

Dispositifs vélo (% occupation)
- fietsvoorzieningen (% bezetting)

- % libre- vrij
 - % occupé- bezet
- 20
10
5
2

Vélos stationnés en marge des dispositifs
- fietsen geparkeerd in de marge

N:



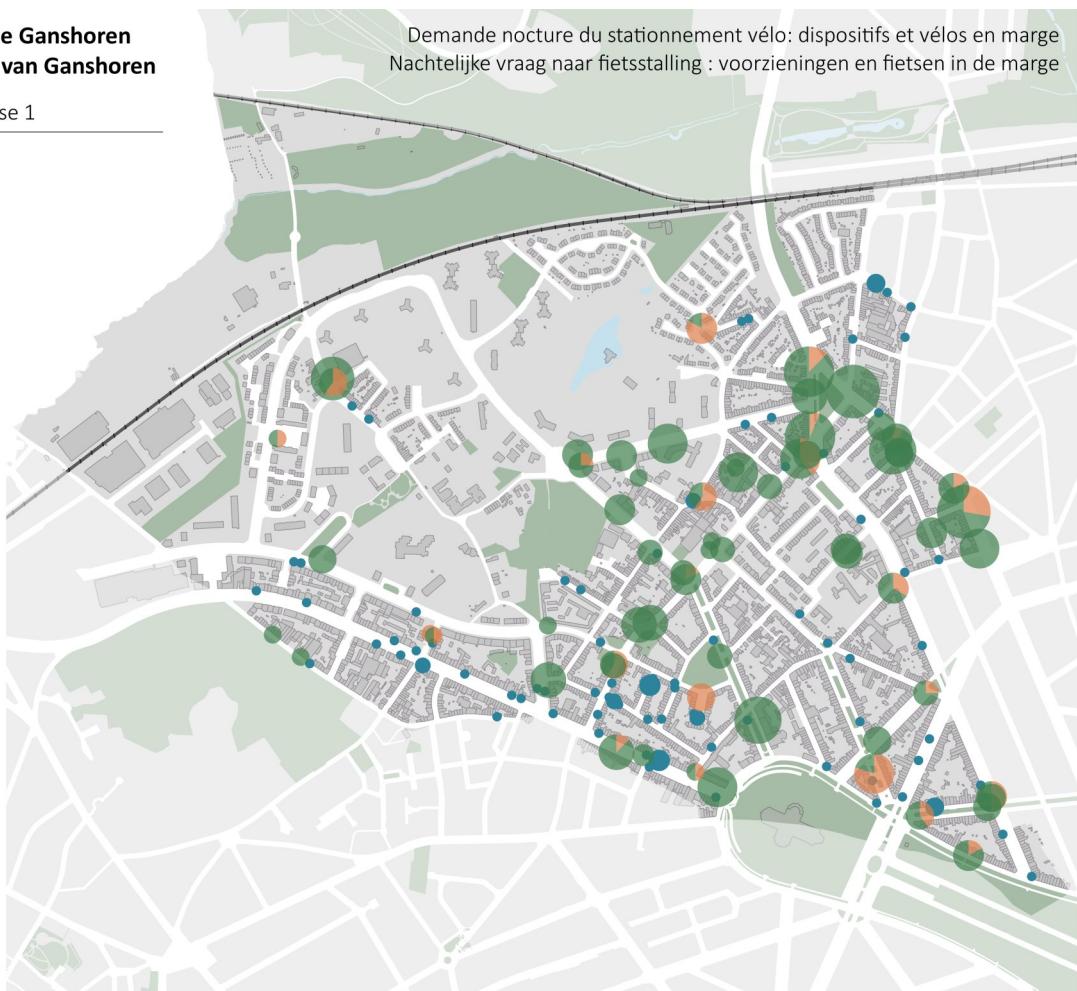
Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Demande nocture du stationnement vélo: dispositifs et vélos en marge
Nachtelijke vraag naar fietsstalling : voorzieningen en fietsen in de marge



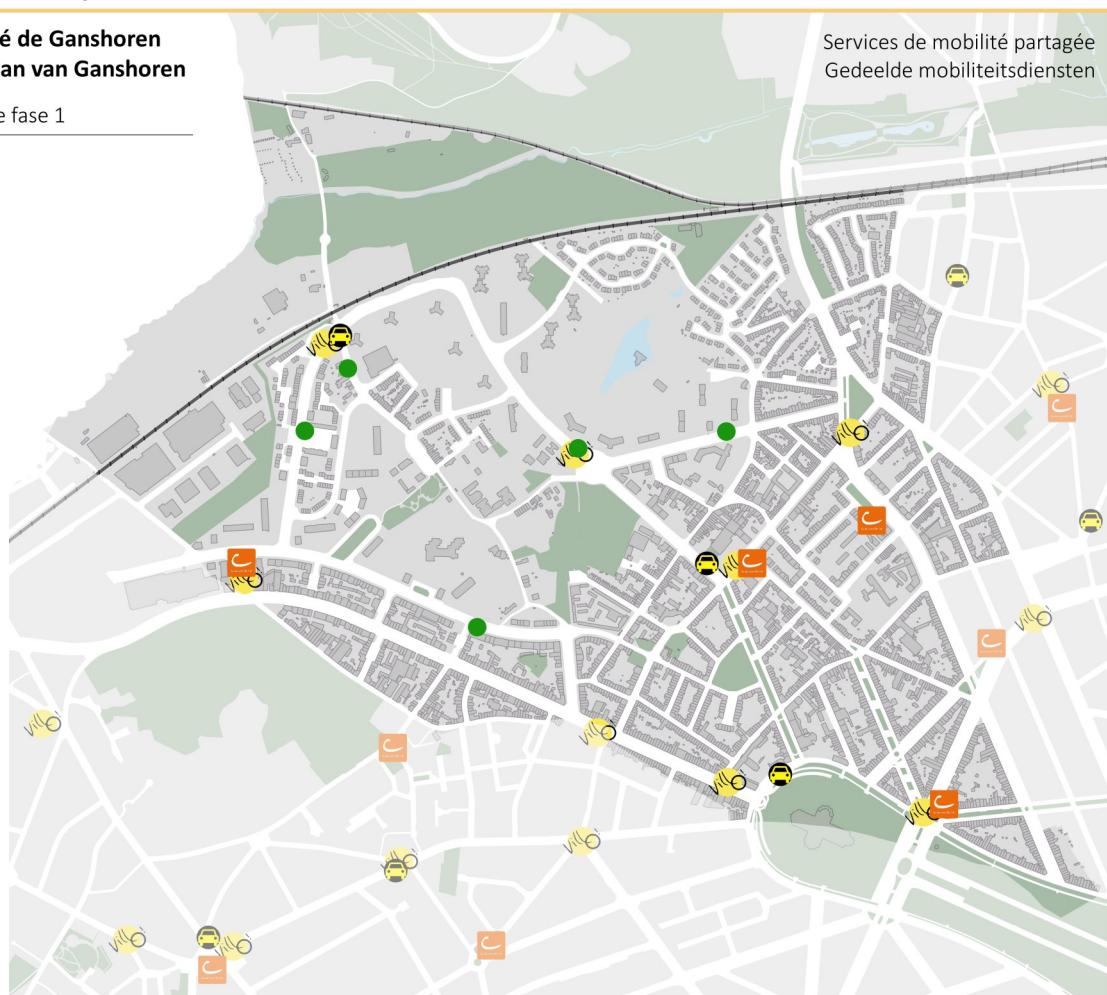
2. SERVICES ET ACTIONS DE MOBILITÉ

2.1. SERVICES DE MOBILITÉ

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

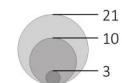
-  Stations Villo!
-  Stations Cambio
-  Arrêts - Stops Collecto
-  Zone de chargement électrique



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

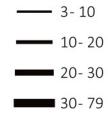
Lieux précis/Places- Specifieke plaatsen



Carrefours- Kruispunten



Axes- Assen



Problèmes- Problemen

-  Manque de stationnement vélo
- gebrek aan parkeergelegenheid voor fietsen

-  Stationnement gênant de trottinettes
- ongemakkelijk parkeren van steps

Fond de plan-Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000



Problèmes de mobilité relevés dans l'enquête: services de mobilité
Mobiliteitsproblemen geconstateerde in de enquête: mobiliteitsdiensten



2. SERVICES ET ACTIONS DE MOBILITÉ

2.2. INITIATIVES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

Outils d'information

Le site internet de la commune comporte un onglet dédié à la Mobilité: <https://www.ganshoren.be/mobilite/>

Cette page reprend des informations essentielles mais reste relativement limitée en termes de contenus accessibles. Cet onglet informe sur le stationnement (zone bleue, carte de stationnement, lien pour ouvrir le PACS), les boxes à vélos disponibles, les primes communales à l'achat d'un vélo neuf (électrique ou cargo). Le Bypad vélo y est également repris.

La commune dispose également d'une page Facebook régulièrement alimentée d'actualités concernant le territoire, en ce compris des thématiques liées à la mobilité.

Le « Ganshoren Info » est le bulletin d'information de l'administration communale qui est distribué tous les 2 mois.

ÉVÉNEMENTS

La Commune de Ganshoren organise ponctuellement des événements et actions en matière de mobilité durable:

Be Bright Use a Light: Déclinaison locale de l'organisation régionale qui consiste à offrir et installer des kits d'éclairage pour cyclistes (action annuelle qui a eu lieu à l'automne).

Ganshoren village: à l'occasion de la semaine de la mobilité et de la journée sans voiture, des activités sont organisées en collaboration avec le Service Agenda 21 . Cet événement a lieu tous les ans, sur un site différent. En 2021, il a eu lieu au Rond-Point de la Liberté, et les années précédentes au Parking de la Piscine, Place Reine Paola et Parvis Sainte-Cécile.

GROUPES CITOYENS

Certains groupes citoyens contribuent à l'organisation de ces actions ou en organisent d'autres. C'est le cas notamment de la filiale locale du GRACQ (les cyclistes quotidiens asbl) pour la zone Bruxelles Nord-Ouest et du groupe local 1083/0 visant à améliorer la sécurité routière. Des partenariats sont toutefois encore relativement rares et ponctuels.

En 2021, la plateforme *walk* a été créée en région bruxelloise rassemblant plusieurs acteurs autour de la marche à pied (utilitaire ou de loisir). *Walk* n'est pas encore active à Ganshoren.

3. GESTION DES LIVRAISONS

A Ganshoren, les principaux pôles générant des besoins en matière de livraison sont les zones commerciales et les zones d'industrie urbaine. Celles-ci ont été abordées dans le chapitre « Contexte Général ».

La carte ci-après détaille les différents types de commerces présents à Ganshoren. Il s'agit surtout de commerces de service et d'HORECA.

28 emplacements sont réservés pour les livraisons à Ganshoren. Ils sont renseignés grâce au panneau signalétique E1 complété par un autre représentant un camion à ridelle abaissée. Un marquage blanc en zigzag au sol au droit de la zone « réservée » est également présent. Ceux-ci sont généralement localisés sur les axes où l'on retrouve le plus grand nombre de commerces. A noter qu'il n'y en a pas à certains endroits où l'on a pu constater des arrêts de camions via les données Viapass de Bruxelles Mobilité (cf. Axe 1, réseaux Poids Lourd), notamment place Marguerite d'Autriche et avenue de Brouckère.

A noter que tant l'horaire (les heures que les jours concernés) que la longueur de l'emplacement peuvent varier d'une zone à l'autre selon les besoins.



Sur l'avenue des Neuf Provinces à proximité du rond-point, deux grandes zones de stationnement sont réservées pour les poids-lourds (3,5T max). Elles représentent 66 emplacements au total. La présence de cette réserve de stationnement spécifique, proche du site Veroost, peut entraîner un certain charroi.

Zones de stationnement réservées pour les livraisons (à gauche) et aux poids-lourds (à droite)
(Source: BRAT, 2021)

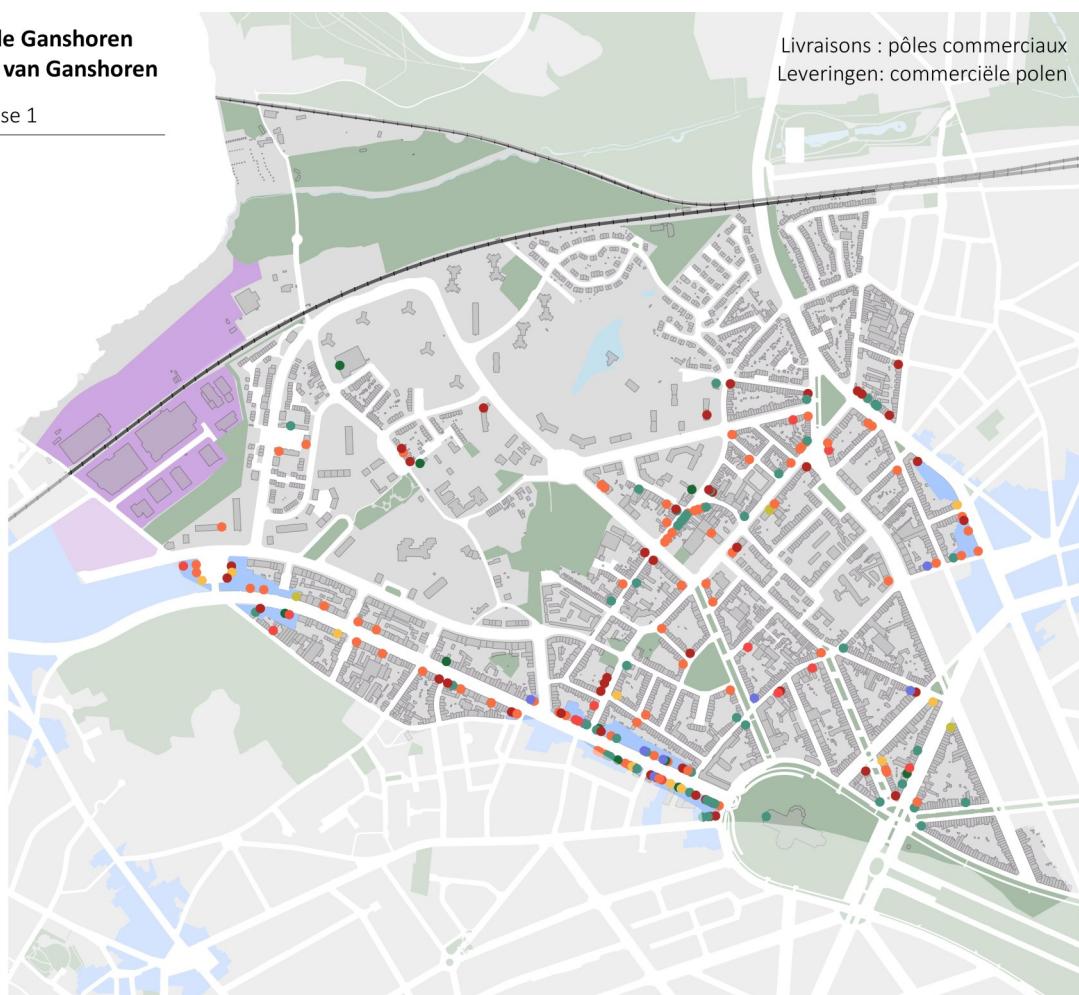
3. GESTION DES LIVRAISONS

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- Équipement de la maison
 - Huishouderlijke uitrusting
- Équipement et soins de la personne
 - Uitrusting en persoonlijke verzorging
- HoReCa
- Loisirs
 - Vrijtijdsbesteding
- Produits de quotidienet
 - Alledaagse producten
- Services
 - Diensten
- Sorties et divertissements
 - Uitgaan en amusement
- Transport
 - Vervoer
- Zones commerciales
 - Commerciële zones
- Zones d'industries urbaines
 - Stedelijke-industriegebieden (PRAS)

Livraisons : pôles commerciaux
Leveringen: commerciële polen



Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- Emplacements réservés
 - Gereserveerde parkeerplaatsen
- Livraison
- Poids lourds

Stationnement: offre réservée pour livraisons

Parkeren: gereserveerde parkeerplaatsen voor leveringen



Sources/ Bronnen : BRAT - 2021

Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



V

AXE 4: STATIONNEMENT

1. INTRODUCTION

Ganshoren dispose d'un PACS, Plan d'Action Communal de Stationnement datant de 2016 réalisé par Parking.brussels.

Etant donné l'entrée en vigueur prochaine d'une nouvelle ordonnance en matière de stationnement, celui-ci sera toutefois amené à être revu pour rentrer en conformité avec celle-ci.

Ce dernier volet du PCM a pour objet d'accompagner la mise en œuvre de la stratégie de stationnement élaborée dans le PACS au travers d'une analyse de l'offre en matière de stationnement motorisé (en voirie et hors voirie) ainsi qu'une analyse de la demande. Sont également repris les enjeux identifiés dans le PACS.



Photos du stationnement sur le territoire communal (Source: BRAT, 2021)

2. STATIONNEMENT EN VOIRIE¹

2.1. OFFRE

La commune dispose de **5.695 emplacements EVP** (1 place = 5 mètres) en voirie sur son territoire.

OFFRE RÉGLEMENTÉE

Parmi l'offre non réservée de 5.329 emplacements EVP en voirie, **5.056 emplacements sont réglementés en zone bleue**, soit l'essentiel du territoire de Ganshoren (extension récente de la zone bleue au 1er avril 2021) et seuls 273 emplacements demeurent non réglementés et non réservés à des endroits très spécifiques (avenue de Rusatira, rue au Bois et Basilique).

De nouvelles zones payantes sont prévues d'être installées dans des voiries situées à Jette à la limite avec Ganshoren (quartier Place du Miroir, Avenue de Jette). Le PCM tiendra compte des possibles effets indésirables liés à ces mesures.

OFFRE RÉSERVÉE

356 emplacements EVP sont réservés en voirie, c'est-à-dire qu'ils sont affectés à des catégories d'usagers et d'usages. Répartis sur un total de 191 zones spécifiques, ils représentent **6%** de l'offre totale. Parmi ces emplacements, la large majorité concerne des places

réservées aux PMR (143 places EVP réparties sur 130 zones) ainsi qu'une double zone de réserve de stationnement pour poids-lourds sur l'avenue des Neuf Provinces (66 places EVP réparties sur deux bandes). On compte également:

- 32 places EVP bus sur 6 zones
- 29 places EVP zone E1 exception spécifique sur 13 zones
- 28 places EVP livraison sur 14 zones
- 20 places EVP kiss & ride sur 7 zones
- 11 places EVP voitures partagées sur 5 zones
- 10 places EVP chargement électrique sur 5 zones
- 9 places EVP police sur 2 zones
- 3 places EVP taxis sur 1 zone
- 5 zones réservées moto

ACCÈS CARROSSABLES

On relève **2.041 accès carrossables**, donnant accès à un parking ou un garage privé. On distingue les entrées carrossables individuelles (avec ou sans plaque) avec ou sans possibilité de stationnement en voirie (les dernières étant trop étroites pour qu'un véhicule stationne entièrement devant l'entrée ou parce qu'il n'y a pas de bande de stationnement devant celle-ci) des entrées carrossables collectives. Il y a ainsi 1.111 emplacements individuels en voirie devant accès carrossables avec possibilité physique de stationner.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren
Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic général - Algemene Diagnose

- Zone bleue- blauwe zone
- Zone rouge- rode zone
- Zone grise- grijze zone
- Zone verte- groene zone

Fond de plan- Achtergrond
Bâti - gebouwd
Points d'eau- waterpunten
Espaces verts- groene ruimten
Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:1000e



¹ L'ensemble des données de stationnement en voirie présentées sont issues d'une étude réalisée pour Parking.brussels par le BRAT en 2019 (demande) et le BRAT et Stratec en 2020 (offre). La demande présentée a donc tenu compte des nouvelles données d'offre 2020.

2. STATIONNEMENT EN VOIRIE

2.1. OFFRE

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

Accès carrossables

- toegang voertuig (N=2.041)
 - Individuel avec possibilité de stationnement en voirie- eigen met mogelijkheid tot parkeren op straat (N=1.111)
 - Individuel sans possibilité de stationnement en voirie- eigen zonder mogelijkheid tot parkeren op straat (N=712)
- Collectif- collectief (N=210)
- Indéterminé- onbepaald (N=8)



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- Livraison (14 zones, 28 places EVP)
- Poids lourds (2 zones, 66 places EVP)
- Bus (6 zones, 32 places EVP)
- PMR (130 zones, 143 places EVP)
- Taxi (1 zone, 3 places EVP)
- Police (2 zones, 9 places EVP)
- Moto (5 zones)
- Kiss & Ride (7 zones, 20 places EVP)
- Voitures partagées (5 zones, 11 places EVP)
- Zone de chargement électrique (5 zones, 10 places EVP)
- Zone E1 (exception spécifique) (13 zones, 29 places EVP)

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



Stationnement: offre réservée
Parkeren: gereserveerde parkeerplaatsen



2. STATIONNEMENT EN VOIRIE

2.2. DEMANDE

Des relevés de la demande en voirie ont été effectués un jour de semaine représentatif d'une situation de fonctionnement normal en 2019 pour Parking.brussels. Celle-ci a été réalisée lors de 4 moments-clés d'une même journée (05-07h, 10-12h, 15-17h et 20-22h), distinguant ainsi l'occupation riveraine nocturne de la demande en journée et de celle en soirée impliquant le fonctionnement de l'horeca.

Dans l'ensemble, la moitié Sud-Est du territoire est fréquemment en sursaturation : la demande de stationnement riveraine de nuit en voirie y est très importante (souvent supérieure à 85%), mais l'est également en journée autour du secteur Elisabeth.

Le taux d'occupation est relativement faible dans le reste du territoire communal en comparaison, et ce surtout en matinée.

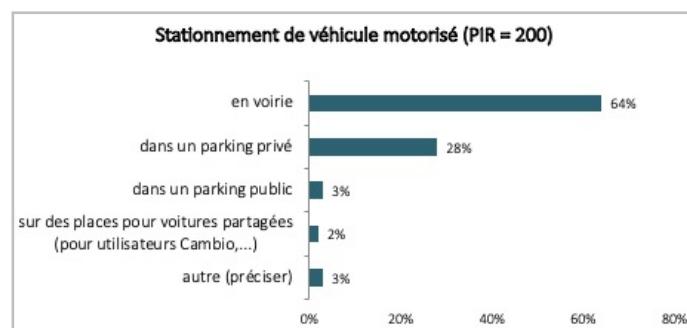
Le taux d'occupation moyen à l'échelle communale aux différentes tranches horaires de relevés est le suivant:

- 05-07h : 70%
- 10-12h : 57,5%
- 15-17h : 58%
- 20-22h : 69,5%

La demande est ainsi plus élevée le soir et la nuit, correspondant en majorité à l'occupation de riverains.

RETOURS CITOYENS

Les répondants à l'enquête du PCM qui disposent d'un véhicule motorisé (moto ou voiture) ont indiqué le stationner en majorité en voirie (64%) ou dans un garage privé (28%). En termes d'infractions de stationnement et de besoins en stationnement, les avenues Charles-Quint, Marie de Hongrie, la rue Beeckmans et la place Marguerite d'Autriche ont été les plus souvent citées dans l'enquête. Ces mêmes lieux ainsi que l'avenue Van Overbeke et la drève de Rivieren manquent de stationnement selon les répondants.



Graphe sur le stationnement de véhicule motorisé selon les répondants à l'enquête web du PCM (Source: BRAT,2021)

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

Lieux précis/Places- Specificieke plaatsen



Carrefours- Kruispunten



Axes- Assen

- 3- 10
- 10- 20
- 20- 30
- 30- 79

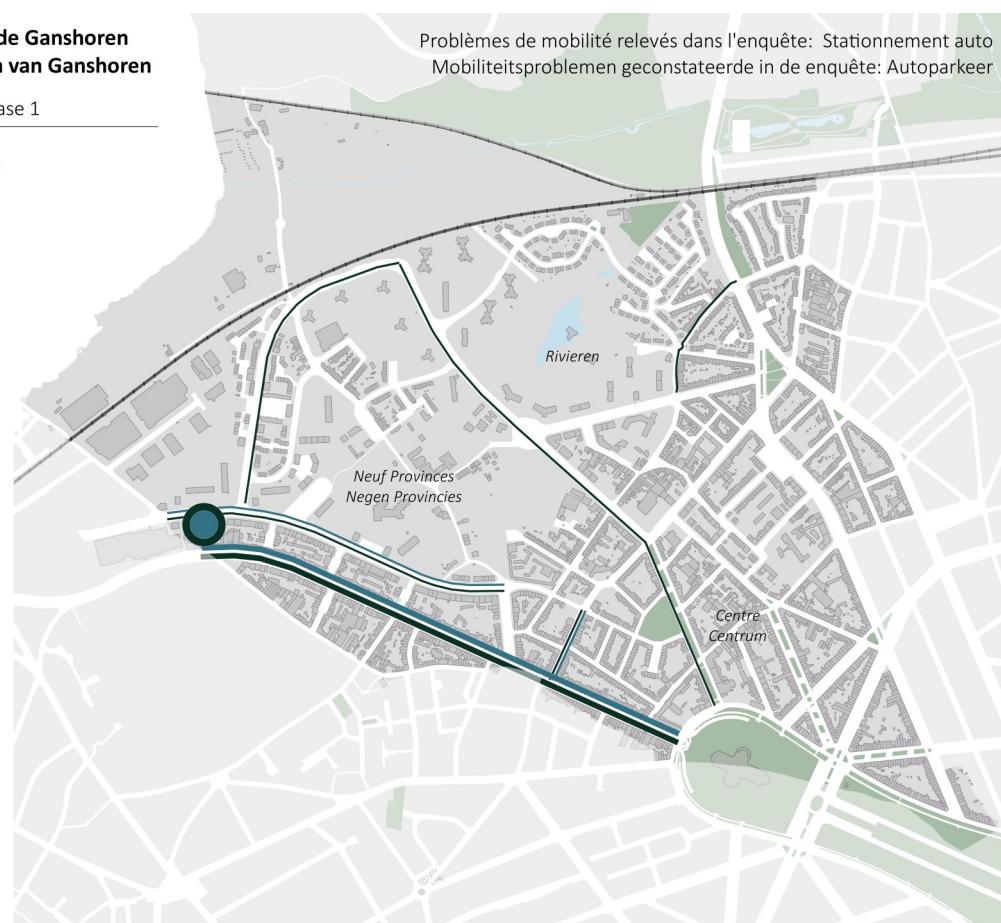
Problèmes- Problemen

- Infractions de stationnement - parkeerovertredenen
- Manque de stationnement - gebrek aan parkeer

Fond de plan- Achtergrond

- Bâti- gebouwd
- Points d'eau- waterpunten
- Espaces verts- groene ruimten
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:110000



2. STATIONNEMENT EN VOIRIE

2.2. DEMANDE

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

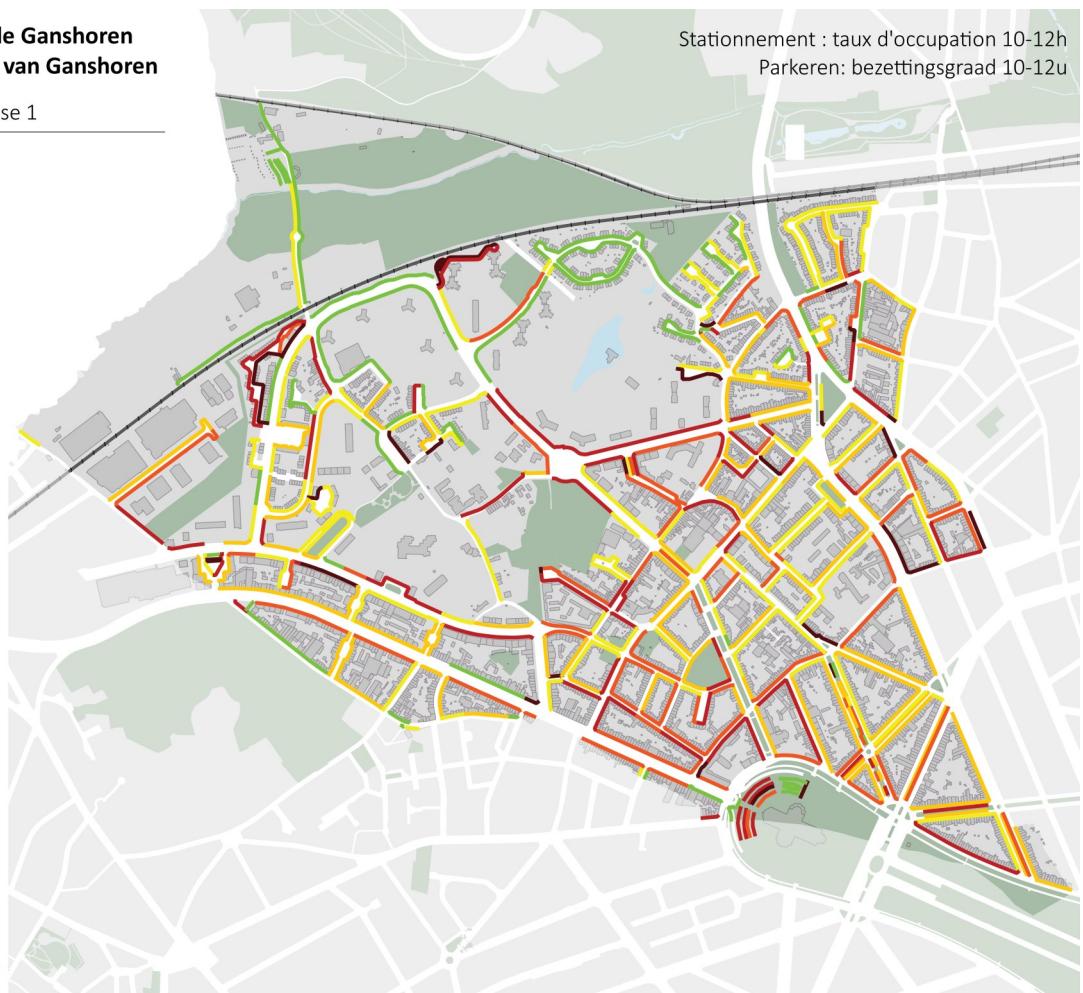
- < 25%
- [25;50%[
- [50;70%[
- [70;85%[
- [85;100%[
- >100%



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- < 25%
- [25;50%[
- [50;70%[
- [70;85%[
- [85;100%[
- >100%



2. STATIONNEMENT EN VOIRIE

2.2. DEMANDE

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic général - Algemene Diagnose

- < 25%
- [25;50%[
- [50;70%[
- [70;85%[
- [85;100%[
- >100%



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose fase 1

- < 25%
- [25;50%[
- [50;70%[
- [70;85%[
- [85;100%[
- >100%



3. STATIONNEMENT HORS VOIRIE

En ce qui concerne l'offre de stationnement hors voirie, il n'existe pas de parking P + R (Park & Ride) à Ganshoren ni de parking public (le plus proche est celui de la Place du Miroir à Jette, qui comporte 194 places).

Au total, l'offre hors voirie est composée de 7.777 places, parmi lesquelles plus de 80% (6.454) sont affectées à du logement. Cette offre est surtout concentrée au nord de la commune où se trouvent plusieurs barres d'immeubles. Les opportunités de mutualisation du stationnement résident ainsi au niveau des 17% restants qui sont affectés principalement à des bureaux, des équipements culturels, sportifs,... et de l'industrie.

Logement	Bureau	Culture, sport,...	Industrie	Enseignement	Commerce	Santé	Total
6.454	518	388	267	51	89	10	7.777
83%	7%	5%	3%	1%	1%	0%	100%

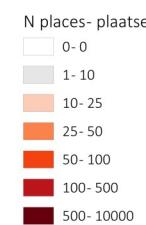
Ces données sont issues de la Région (Mobicis) et il est communément admis qu'elles sont sujettes à caution quant à leur fiabilité, puisqu'elles n'ont pas été mises à jour depuis très longtemps.

Avec 5.695 emplacements EVP en voirie sur son territoire pour 11.292 ménages en 2021, la commune dispose de 0,5 emplacement en voirie par ménage. Si l'on ajoute les 1.111 emplacements EVP devant accès carrossables individuels avec possibilité de stationnement, il y a en réalité en moyenne 0,6 emplacement en voirie par ménage.

Avec 6.454 emplacements hors voirie affectés à du logement, il y aurait au total 12.149 emplacements disponibles pour les riverains ganshorenois (voire 13.260 en comptant les emplacements supplémentaires devant garage individuel), soit environ 1,08 place de stationnement par ménage (ou 1,17) pour un taux de motorisation de 0,88 véhicule par ménage en moyenne.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren
Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Diagnostic phase 1 - Diagnose phase 1

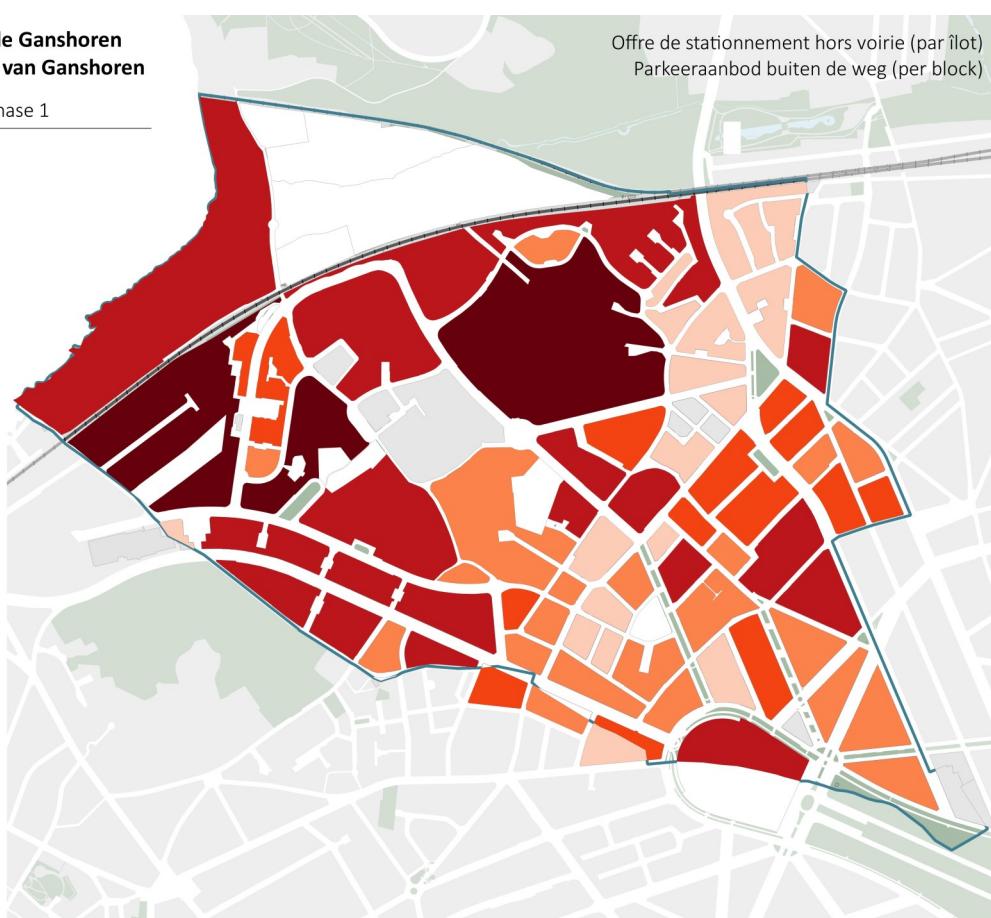


Fond de plan- Achtergrond
 Bâti- gebouwd
 Points d'eau- waterpunten
 Espaces verts- groene ruimten
 Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2021
 Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
 1:11000e



Offre de stationnement hors voirie (par îlot)
Parkeeraanbod buiten de weg (per block)



4. ENJEUX EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT DU PACS

Le projet de PACS de Ganshoren a été réalisé en 2016 par Parking.brussels lorsque la gestion du stationnement en voirie lui a été transmise. Le PACS identifie 5 enjeux majeurs :

- . enjeu 1 : protéger le stationnement riverain ;**

Cette mesure a été réalisée par la généralisation de la zone bleue à l'ensemble du territoire communal, entamée en 2018 et achevée en 2021.

- . enjeu 2 : optimiser le stationnement des usagers particuliers et des alternatives à la voiture ;**

Cet enjeu était particulièrement localisé le long de l'avenue Charles Quint où des problèmes liés aux livraisons des commerces et de stationnement des chalands étaient observés.

- . enjeu 3 : identifier le potentiel de mutualisation du stationnement hors voirie ;**

Cet enjeu consiste principalement à identifier les options de compensation pour la suppression de places de stationnement en voirie requise par des travaux de réaménagement ou d'urbanisme ainsi que dans le cas du déploiement d'un pôle générateur de déplacements.

- . enjeu 4 : adapter les ressources dédiées au stationnement ;**

Il s'agit essentiellement d'assurer la pérennité du contrôle en matière de stationnement désormais assuré par Parking.brussels.

- . enjeu 5 : une politique communale conforme aux nouvelles orientations régionales ;**

Cet enjeu consiste à adapter la politique communale à la nouvelle mouture de l'arrêté du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogations qui a fait l'objet d'une nouvelle mouture en 2016.

Un avant-projet d'Ordonnance portant organisation de la politique de stationnement est en cours d'élaboration et d'approbation, et non disponible à la lecture au grand public. Il est donc probable que le PACS soit amené à être actualisé prochainement pour intégrer les changements réglementaires à venir en matière de contenu des documents communaux de planification du stationnement.

GLOSSAIRE

CLM	Contrat Local de Mobilité
EVP	Equivalent Véhicule Particulier
NIL	Noyaux d'Identité Locale
PCM	Plan Communal de Mobilité Piste Cyclable Marquée
PDE	Plan de Déplacements d'Entreprise
PDS	Plan de Déplacements Scolaires
PRM	Plan Régional de Mobilité
PRDD	Plan Régional de Développement Durable
RBC	Région de Bruxelles-Capitale
SMV	Spécialisation Multimodale des Voiries
SUL	Sens Unique Limité
ZACA	Zone A Concentration d'Accidents