

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren

Phase 2: Objectifs stratégiques



Commune de Ganshoren

Rapport final
Avril 2022

Suivi de la mission

Version du document	3	
Date du document	Septembre 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</p> <p>45 rue Dautzenberg B – 1050 Bruxelles Tel : 02/648.67.70 www.bratprojects.be</p>

TABLE DES MATIÈRES

I INTRODUCTION	5
II AXE 1: SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES	7
1. PRÉCISER LA SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES	8
1.1. RÉSEAU PIÉTON	
1.2. RÉSEAU CYCLABLE	
2. DÉFINIR LES CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT DES RÉSEAUX	10
2.1. CONDITIONS GÉNÉRALES DE FONCTIONNEMENT	
2.2. CRITÈRES D'ARBITRAGE	
III AXE 2: MAILLE APAISÉE	15
1. PRÉAMBULE	16
1.1. PÉRIMÈTRES DES MAILLES DE GANSHOREN	
2. PRINCIPES DE LA STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE DES MAILLES APAISÉES	17
2.1. RÉDUIRE/SUPPRIMER LE TRAFIC DE TRANSIT	
2.2. GÉRER LE VOLUME ET LA VITESSE DE TRAFIC LOCAL	
2.3. SÉCURISER ET AMÉLIORER LES CONDITIONS POUR TOUS LES MODES	
2.4. AMÉLIORER LE CADRE DE VIE	
IV AXE 3: COMMUNICATION ET MESURES DE SENSIBILISATION ET D'INCITATION À LA MULTIMODALITÉ	24
1. DÉPLACEMENTS DES PERSONNES	25
2. GESTION DES LIVRAISONS ET DE LA LOGISTIQUE	27
V AXE 4: STATIONNEMENT	28
1. PRÉAMBULE	29
2. ENJEUX DE STATIONNEMENT DANS LE PCM	30
GLOSSAIRE	32

INTRODUCTION

Ce document reprend le deuxième volet du PCM, soit l'établissement des objectifs stratégiques pour chaque axe de travail:

AXE 1: SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES

Il s'agit de préciser la spécialisation multimodale des voiries et en particulier ses réseaux CONFORT pour l'ensemble des modes et définir les conditions de fonctionnement des réseaux PLUS et CONFORT situés sur le territoire communal en accord avec la hiérarchie de la SMV et le principe STOP.

AXE 2: STRATÉGIE DES MAILLES APAISÉES

La spécificité de Ganshoren est que la quasi-totalité de la Commune est reprise dans la maille du « Haut de Jette-Ganshoren ». Il s'agit d'identifier en priorité pour la partie ganshorennoise de cette maille les grands principes qui devront guider l'adaptation des schémas de circulation (mises à sens unique, réorganisation des carrefours, déconnexion de voiries, ...) et le ou les périmètres prioritaires pour lesquels un plan de circulation sera détaillé selon un phasage de mise en œuvre. Le reste du territoire fait déjà l'objet de réflexions en lien avec les projets sur les communes voisines.

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

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

Les objectifs poursuivis dans cet axe concernent à la fois le déplacement des personnes (e.a. rendre les services de mobilité plus accessibles, communiquer et informer sur l'offre multimodale disponible et sensibiliser en matière de livraisons,...) et de marchandises (e.a. optimiser les livraisons au sein des quartiers et en lien avec les commerces et entreprises,...).

AXE 4: STRATÉGIE DE STATIONNEMENT

Il s'agit de définir la stratégie de stationnement à développer au niveau communal et, notamment au vu des besoins identifiés dans les autres axes de travail pour la traduire en plan d'actions dans son PACS. Les objectifs en matière de stationnement concernent notamment : l'intégration des impacts des axes 1 et 2 sur la réduction du stationnement en voirie, la facilitation du stationnement en voirie pour les professionnels mobiles, l'offre en stationnement vélo, le développement de mobilités partagées et électriques, la facilitation de l'intermodalité,...

||

AXE 1: SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES

1. PRÉCISER LA SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES

1.1. RÉSEAU PIÉTON

ADAPTER LE RÉSEAU PIÉTON DE LA SMV

Afin d'améliorer la cohérence et la continuité du réseau Piéton, certaines modifications sont proposées pour les réseaux Piéton-PLUS et CONFORT:

AJOUTS AU RÉSEAU PLUS

Sont ajoutés au réseau PLUS:

- L'avenue Charles Quint (entre l'avenue de Villegas et la rue Laurent Heirbaut), en lien avec le projet de réaménagement de l'axe. Le projet de déménagement de l'administration communale, qui y est située sur ce tronçon, est prévu à moyen-long terme
- Les abords de la place Guido Gezelle, soit la rue J. De Greef (entre avenue L. de Brouckère et la place) et la rue de l'Eglise Saint-Martin (entre l'avenue Van Overbeke et la place), pour renforcer sa centralité et son rôle de cœur de maille

AJOUTS AU RÉSEAU CONFORT

Sont ajoutés au réseau CONFORT pour leur importance de liaison entre les pôles (équipements, écoles,...) du territoire :

- La Drève de Rivieren (entre l'avenue de la Réforme et l'avenue de l'Exposition Universelle)
- La rue de l'Education (entre Rivieren et Moens)
- La rue Moens (entre rue de l'Education et l'avenue L. de Brouckère)
- La rue Zeyp

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Objectifs Phase 2 - Doelstellingen Fase 2

- SMV adaptée
- Marche PLUS
 - Marche CONFORT- CONFORT
- SMV actuelle
- PLUS
 - CONFORT- CONFORT
 - QUARTIER- WIJK
 - Voies lentes- trage wegen

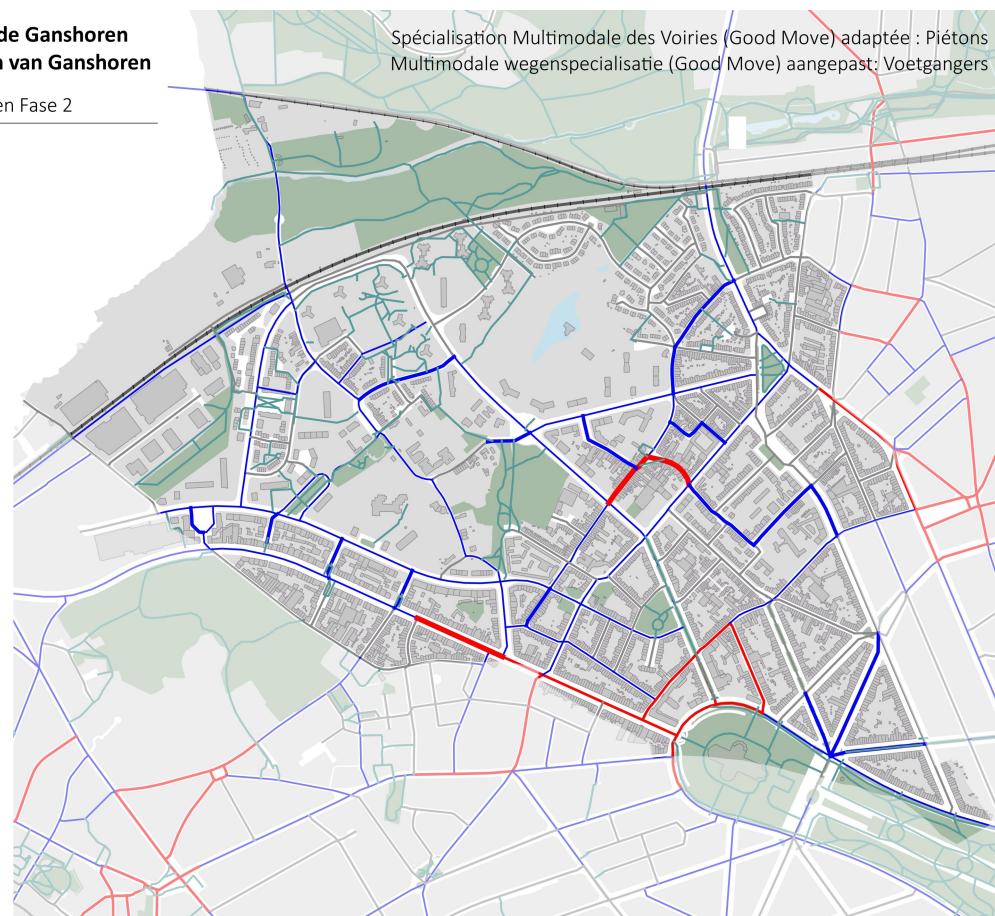
Fond de plan- Achtergrond

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

Sources/ Bronnen : BRAT - 2022
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



1. PRÉCISER LA SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES

1.2. RÉSEAU CYCLABLE

ADAPTER LE RÉSEAU VÉLO DE LA SMV

Dans le même objectif de cohérence et d'amélioration de la continuité du réseau, certaines modifications sont proposées pour le réseau Vélo dans ses niveaux PLUS et CONFORT.

AJOUTS AU RÉSEAU PLUS

La seule modification du réseau PLUS concerne la place Marguerite d'Autriche où il est proposé d'intervertir les niveaux SMV des deux cotés de la place: soit que le côté Ouest de la Place soit repris en Vélo-PLUS et que le côté Est soit repris en niveau QUARTIER. Ceci permettrait de faire concorder le niveau PLUS de la SMV au RER-Vélo (particularité relevée dans la phase 1 du PCM).

AJOUTS AU RÉSEAU CONFORT

Sont ajoutés au réseau CONFORT afin de favoriser les itinéraires de liaison au sein du territoire et vers/depuis les réseaux cyclables existants (RER-Vélo et ICR):

- L'avenue des Neuf Provinces entre l'avenue M. de Hongrie et la rue Vanderveken
- L'avenue Maxe Smal

- La Drève de Rivieren (entre l'avenue de la Réforme et l'avenue de l'Exposition Universelle)
- L'avenue de la Constitution (entre l'avenue J. Sermon et l'avenue des Gloires Nationales)
- Les rues L. Delhove et Prince Baudouin (entre l'avenue Charles Quint et l'avenue de l'Exposition Universelle)

RENDRE CYCLABLE L'ENSEMBLE DES VOIRIES DU TERRITOIRE

La Ville 30, appliquée en Région Bruxelloise depuis le 1er janvier 2021, a considérablement augmenté l'étendue des voiries soumises au 30 km/h ou moins, soit près de 9 rues sur 10. Si cette limitation de la vitesse de circulation doit encore être concrétisée par des aménagements ou par un contrôle policier par endroits, elle représente néanmoins une avancée importante en faveur du caractère cyclable de la ville et permet d'envisager la mixité des circulations cyclistes et motorisées moyennant une maîtrise des volumes de trafic.

Aucune adaptation n'est proposée pour les réseaux de Transports Publics, Auto et Poids-Lourd de la SMV qui ont été jugés satisfaisants et cohérents en l'état.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Objectifs Phase 2 - Doelstellingen Fase 2

SMV adaptée- aangepast MWS

— Vélo PLUS

— Vélo CONFORT- COMFORT

— Vélo QUARTIER

SMV actuelle- huidige MWS

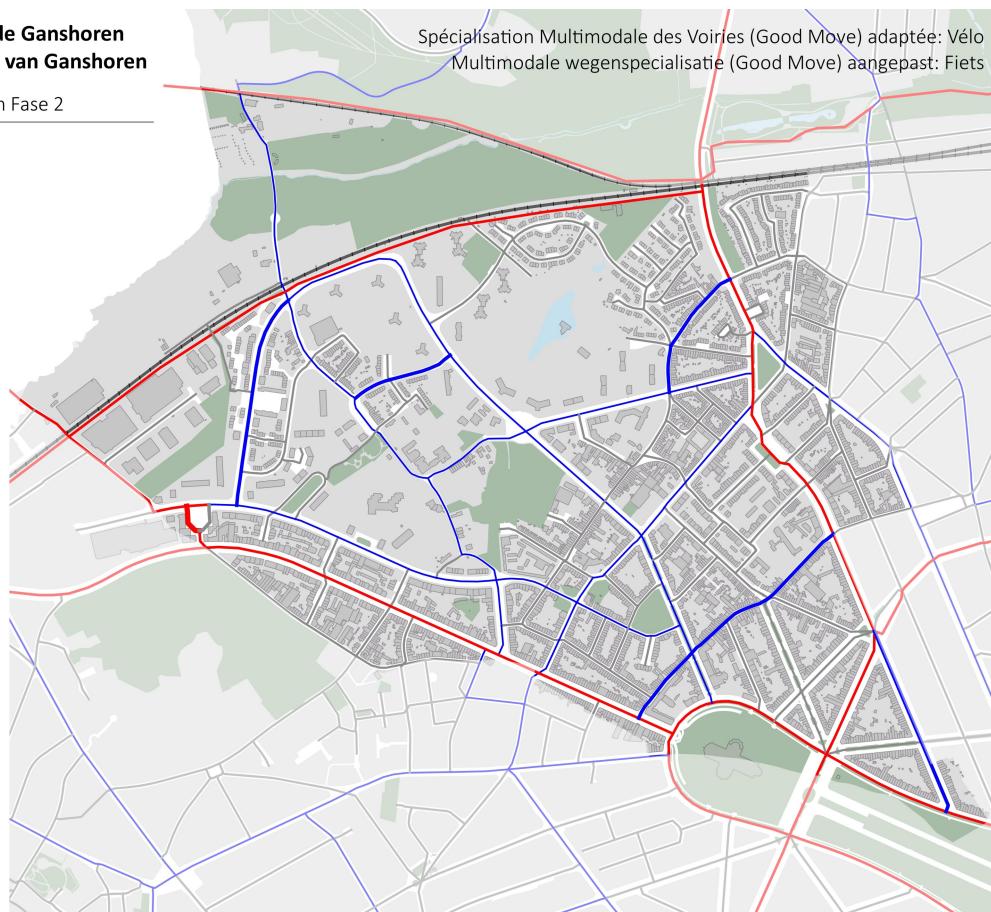
— PLUS

— 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



2. DÉFINIR LES CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT DES RÉSEAUX

2.1. CONDITIONS GÉNÉRALES DE FONCTIONNEMENT

Good Move énonce les grandes orientations concernant le fonctionnement général des différents réseaux de déplacements, sur lesquelles reposent le PCM de Ganshoren. Celles-ci ont été présentées dans le premier volet du PCM et sont rappelées ici.

RÉSEAU PIÉTON

Good Move précise que les voiries PLUS et CONFORT du réseau Piéton 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).

Outre l'aspect linéaire, le réseau Piéton s'appuie également sur les espaces publics, à la fois ceux d'ampleur régionale mais aussi de quartier. Good Move énonce les principes suivants pour l'aménagement de ces espaces:

- « *Garantir que le grand nombre de piétons en séjour et en mouvement prime localement sur la performance des autres modes* ;
- *Faciliter les cheminements des piétons, des joggeurs et des cyclistes, en privilégiant les traversées en une seule fois et garantir l'accessibilité universelle* ;
- *Favoriser l'accès aux transports publics et à l'intermodalité* » (PRM, p81)

RÉSEAU CYCLABLE

GOOD MOVE

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.

D'autre part, les axes repris dans les niveaux PLUS et CONFORT « *visent à optimiser la qualité d'usage pour les cyclistes en offrant des standards d'aménagement et de gestion élevés pour les cinq critères de qualité d'un itinéraire cyclable : cohérent, rapide (direct), sûr, agréable et confortable. Ils offriront un avantage compétitif au vélo, tout en facilitant le choix d'itinéraire (Wayfinding). L'ambition est de proposer un réseau d'itinéraires cyclables structurants qui assure une couverture de l'ensemble du territoire régional par la présence d'un itinéraire structurant à une distance maximale de 250 à 500 m de tout point du territoire* » (PRM, p82).

Sur les axes PLUS, le caractère direct et la limitation des conflits avec les autres usagers sont essentiels. Des aménagements séparés sont ainsi privilégiés et ils sont dimensionnés pour les vélos-cargos.

Sur les axes CONFORT, la mixité des types de circulation est privilégiée et garantie grâce à la mise en œuvre de mesures de dissuasion du trafic automobile de transit et l'effectivité de la zone 30 (lien ici avec la mise en œuvre de l'Axe 2 du PCM).

2. DÉFINIR LES CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT DES RÉSEAUX

2.1. CONDITIONS GÉNÉRALES DE FONCTIONNEMENT

VADEMECUM BABE

Bruxelles Mobilité a développé récemment un guide du « Bon Aménagement cyclable au Bon Endroit » et permet ainsi de définir les besoins d'aménagements cyclables selon la spécialisation multimodale des voiries.

Les éléments qui déterminent le choix d'un aménagement cyclable sont :

- La vitesse effective du trafic motorisé
- Le volume de trafic motorisé
- Le volume de trafic cycliste attendu
- Les particularités locales (présence de rails de tram, files de voitures fréquentes à l'approche d'un feu, un SUL, un itinéraire camions ou une logique d'axe/d'aménagement paysager)

En découle une grille décisionnelle qui reprend la SMV de Good Move pour les réseaux Vélo et Auto, en y distinguant les vitesses (30 et 50 km/h) dans le niveau Auto-CONFORT afin d'adapter l'aménagement cyclable selon la catégorisation de la voirie.

3 formes majeures d'aménagement se distinguent:

- Pour les rues Auto PLUS et Auto CONFORT (50km/h): une séparation physique de l'aménagement cyclable
- Pour les rues Auto CONFORT (30km/h): une séparation visuelle ou physique de l'aménagement cyclable
- Pour les rues Auto QUARTIER: la mixité des vélos et véhicules motorisés sur la chaussée

Le volume de trafic réel est toutefois déterminant : si le seuil de ± 200 véhicules par heure de pointe et par sens est dépassé dans une voirie Auto QUARTIER, il faut soit réduire ce trafic par des mesures de circulation, soit opter pour un aménagement cyclable correspondant à une voirie Auto CONFORT.

Le guide BABE précise également les dimensions standards recommandées pour des pistes cyclables unidirectionnelles et bidirectionnelles selon le niveau SMV. Le respect des largeurs indiquées est également un facteur de décision: dans le cas où elles ne peuvent être respectées, un autre type d'aménagement est alors à privilégier plutôt que d'opter pour un aménagement substandard.

		Vélo PLUS	Vélo CONFORT	Vélo QUARTIER
Auto PLUS		Aménagement cyclable séparée ¹ ou contre-allée apaisée en Auto Quartier	Aménagement cyclable séparée ² ou contre-allée apaisée en Auto Quartier	
Auto CONFORT	50 km/h	Aménagement cyclable séparée ¹	Aménagement cyclable séparée ² ou piste cyclable marquée ⁴ (ou couloir bus et vélo ⁴)	
	30 km/h	Aménagement cyclable séparée ¹ ou piste cyclable marquée ⁴ (ou couloir bus et vélo) ⁴	Piste cyclable marquée ou aménagement cyclable séparée ou couloir bus et vélo	
Auto QUARTIER $\leq \pm 200$ véh/HP/sens		Rue cyclable ³	Partage de la voirie ³ ou rue cyclable ³ ou zone de rencontre ou bande cyclable suggérée	Partage de la voirie ³ ou bande cyclable suggérée ou zone de rencontre

¹ largeur: 2,50m

² largeur: 1,80 m (cf. p.19)

³ Dans le cas de rues cyclables en SUL, le stationnement, le cas échéant, est aménagé à gauche par rapport au sens de circulation, et la largeur carrossable $\geq 3,50$ m.

⁴ une réduction de la vitesse à 30km/h est dans ce cas souhaitable

(23)

Grille décisionnelle

(Source: BABE, Bruxelles Mobilité —2021)

2. DÉFINIR LES CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT DES RÉSEAUX

2.1. CONDITIONS GÉNÉRALES DE FONCTIONNEMENT

On renvoie aux [Vademecum Vélo](#) de Bruxelles Mobilité pour plus de détails sur les standards d'aménagements cyclables.

RÉSEAU TRANSPORTS PUBLICS

Afin d'améliorer la performance du réseau existant, Good Move prévoit également des distinctions selon les catégories du réseau:

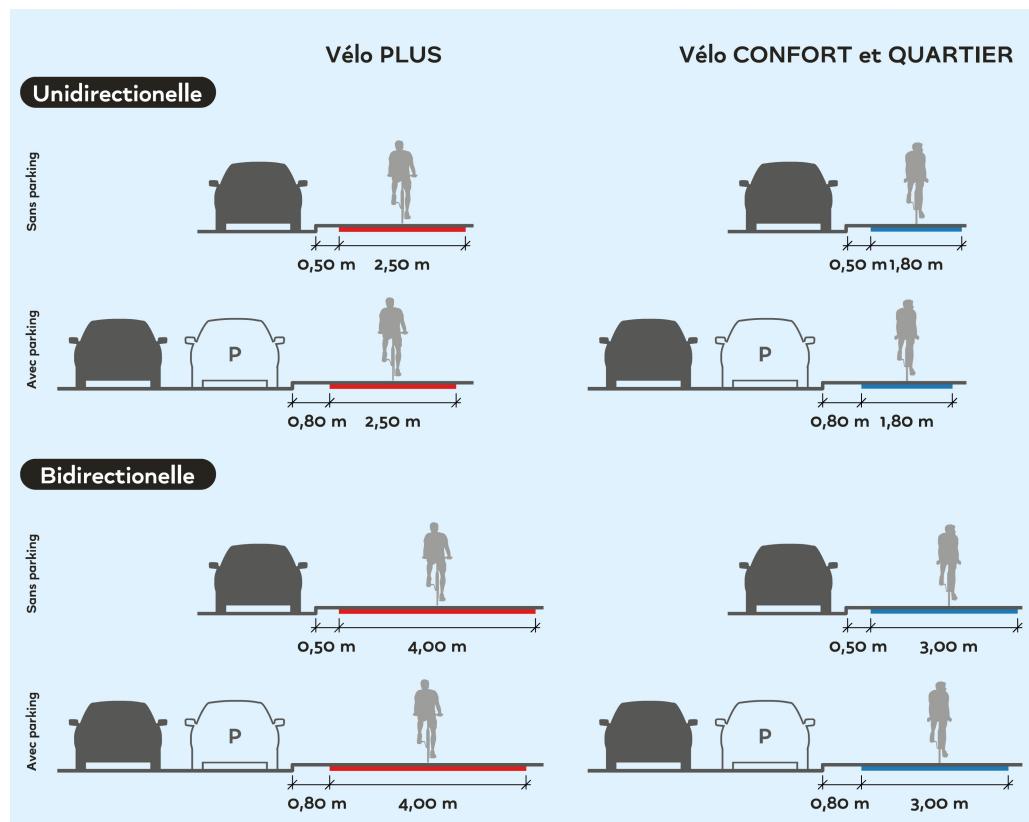
- « *Sur le réseau TP PLUS, déjà très largement séparé de la circulation automobile, l'enjeu est d'abord de garantir le maintien des performances actuelles et d'améliorer la régularité ;*
- *Sur le réseau TP CONFORT, qui emprunte des voiries de gabarit plus restreint, les possibilités de séparation physique du trafic automobile sont plus limitées. Les performances sont donc d'autant plus soumises aux aléas de la circulation automobile* » (PRM, p90).
- Des recommandations spécifiques ne sont pas précisées pour le réseau TP QUARTIER mais les objectifs de réduire les aléas de la circulation automobile s'entendent aussi sur ce niveau.

Cette amélioration de la performance passe ainsi par la création de sites spéciaux quand cela est jugé nécessaire mais aussi par d'autres leviers : priorité aux carrefours, positionnement des arrêts par rapport aux carrefours, distance entre les arrêts, contre-sens,... mais surtout par la mise en œuvre de la SMV et donc la réduction de la fonction « trafic » d'une grande partie du réseau.

Enfin, la notion de performance du réseau TP n'est pas entendue que du point de vue de la vitesse ou de la régularité des lignes dans Good Move. Elle s'entend aussi par l'accessibilité du réseau par l'ensemble de la population.

RÉSEAU AUTO

En ce qui concerne le réseau routier, Good Move précise que : « *la spécialisation multimodale des voiries et la concentration des flux automobiles sur certains grands axes n'est pas en opposition avec une ambition d'améliorer la qualité de vie sur ces axes également, et d'y rationaliser l'espace dédié à la circulation automobile. La finalité reste une réduction globale du trafic automobile à l'échelle régionale* » (PRM, p96).



Dimensions standards des pistes cyclables séparées

(Source: BABE, Bruxelles Mobilité —2021)

2. DÉFINIR LES CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT DES RÉSEAUX

2.1. CONDITIONS GÉNÉRALES DE FONCTIONNEMENT

De façon générale, des mesures d'accompagnement devront être prévues sur les voiries auto PLUS pour limiter les nuisances liées à la circulation pour les riverains, particulièrement en matière de bruit, de pollution de l'air et d'effet de coupure urbaine. Il s'agit d'axes également structurants pour les transports publics à Ganshoren.

Sur ces voiries Auto-QUARTIER, 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-avant (avenues des Neuf Provinces – Van Overbeke, axe Beeckmans – de Brouckère).

RÉSEAU POIDS-LOURD

Le réseau SMV poids-lourd 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, les axes structurants pour les PL (niveau CONFORT) offrent une largeur adaptée à la circulation de ces véhicules.

Good Move précise que toutes les autres voiries accessibles aux poids lourds sont des voiries QUARTIER qui permettent d'assurer l'accessibilité aux véhicules à destination des quartiers.

2. DÉFINIR LES CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT DES RÉSEAUX

2.2. CRITÈRES D'ARBITRAGE

Au-delà d'une vision cloisonnée des conditions de fonctionnement des réseaux par mode de déplacement, sont ici présentés les critères à prendre en compte lorsqu'un arbitrage est à opérer. En effet, l'organisation actuelle de certaines voiries n'est parfois pas satisfaisante pour y assurer la performance de l'ensemble des modes. L'arbitrage s'opère selon l'ordre suivant:

1. PRINCIPE STOP

Le choix entre les modes de déplacement s'effectue en premier selon le respect du principe STOP qui est repris dans le volet réglementaire du plan Good Move. La politique régionale de mobilité acte ainsi la volonté d'assurer les conditions de déplacement satisfaisantes selon l'ordre de priorité suivant entre les modes pour les déplacements des personnes: piétons (Stappen), cyclistes (Trappen), transports publics (Openbaar vervoer), véhicules privés (Privévervoer).

2. SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES

Ensuite, la SMV définit le statut des modes de déplacements et influence les priorités d'aménagement en cas d'arbitrage: favoriser d'abord les modes repris en PLUS, ensuite CONFORT et enfin QUARTIER sur la voirie en question.

D'autres critères peuvent également influencer l'arbitrage à opérer dans l'organisation des voiries:

CONTRAINTE LOCALES QUI FIXENT LES GABARITS

Certaines contraintes locales fixent les gabarits et peuvent déterminer le choix d'un certain aménagement (sur une partie ou la totalité d'un axe):

- La présence d'arbres d'alignement
- La présence de rails de tram
- L'espace physique disponible, la largeur de la voirie publique

LEVIER DU STATIONNEMENT EN VOIRIE

Enfin, des négociations sur le maintien ou non du stationnement automobile en voirie sont à opérer. En vue d'entrer en adéquation avec l'ambition régionale de réduction de l'emprise du stationnement en voirie et le report en dehors de l'espace public, le stationnement représente un levier à mobiliser notamment pour permettre les aménagements cyclables adéquats.

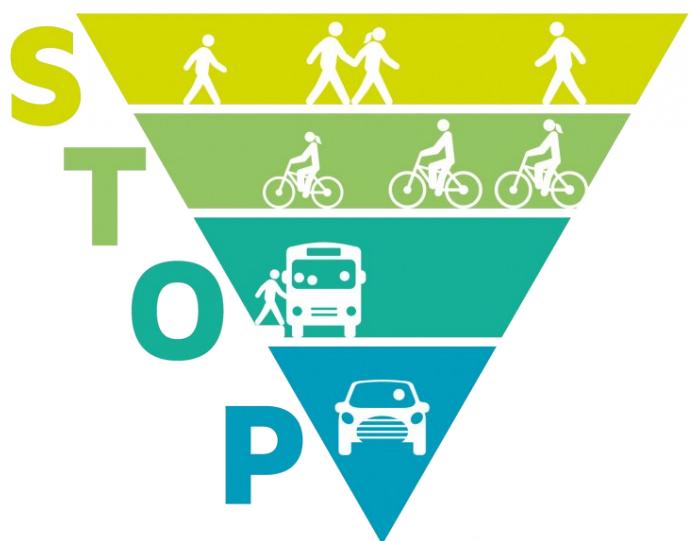


Schéma du principe STOP

(Source: Netwerk Duurzame-mobiliteit)



AXE 2: MAILLE APAISÉE

1. PRÉAMBULE

1.1. PÉRIMÈTRES DES MAILLES DE GANSHOREN

Plusieurs mailles sont identifiées sur le territoire de Ganshoren:

Les mailles **Belgica**, **Dieleghem** et **Josse Goffin** qui sont en majorité sur d'autres communes. Il est à noter que ces mailles sont déjà traitées, du moins partiellement, par des interventions ou des réflexions qui visent la réduction du trafic de transit:

- Un CLM est en cours de réalisation pour la maille Dieleghem à laquelle participe la commune en collaboration avec les communes de Jette et de Bruxelles-Ville et Bruxelles-Mobilité;
- Des modifications de sens de circulation sont prévues par Berchem-Sainte-Agathe sur la rue Termonde et dans les rues alentours;
- Un projet régional a été testé cet été sur l'avenue Broustin en partenariat avec la commune de Jette et Bruxelles-Mobilité et a vocation à être pérennisé (projet d'aménagement de places piétonnes).

Dans le cadre du PCM, la stratégie de maille apaisée portera ainsi principalement sur la partie ganshorenoise

de la maille **Haut de Jette-Ganshoren**. Elle recouvre en effet la quasi-totalité du territoire communal qui doit être considérée comme un ensemble à traiter en priorité. Des propositions pourront également être faites pour les autres mailles en adéquation avec les projets ou réflexions déjà en cours.

La maille **Basilique** n'étant pas habitée et recouvrant uniquement le parc, elle ne sera pas mise en œuvre.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Objectifs Phase 2- Doelstellingen Fase 2

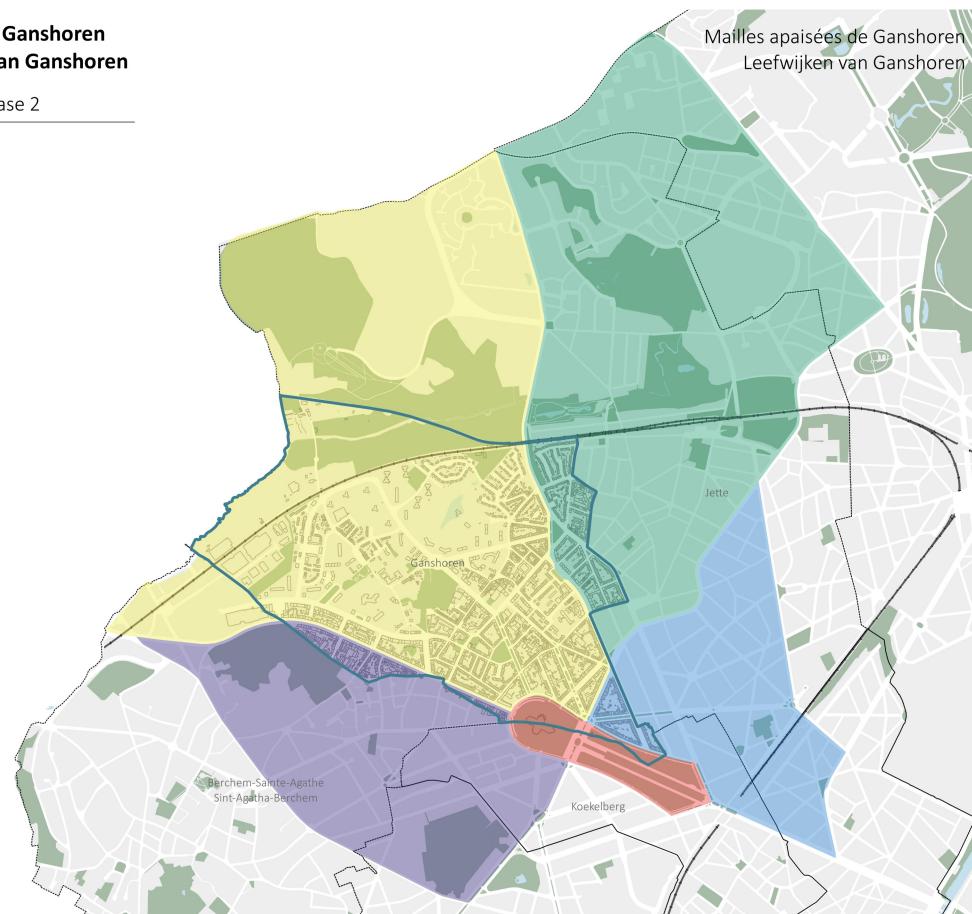
Mailles de Ganshoren-
Leefwijken van Ganshoren

- (Basilique- Basiliek)
- Belgica
- Dieleghem
- Haut-de-Jette- Ganshoren
- Hoog-Jette- Ganshoren
- Josse Goffin
- Limite communale- gemeentegrens

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



2. PRINCIPES DE LA STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE DES MAILLES APAISÉES

2.1. RÉDUIRE/SUPPRIMER LE TRAFIC DE TRANSIT

Les mesures envisagées devront contribuer à entraver le trafic automobile qui transite actuellement par le territoire de Ganshoren tout en maintenant une bonne accessibilité pour les riverains.

DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES

D'une part il s'agira d'apaiser ce que le diagnostic permet d'identifier comme « le cœur de la maille » de Ganshoren: la place Guido Gezelle et ses alentours. Il s'agira de renforcer la centralité que représente la place Guido Gezelle, rayonnant dans les rues locales alentours : rues Zeyp, de l'Eglise-Saint-Martin, de Greef, de l'Education et la Drève de Rivieren.

Une réflexion similaire sur la place Marguerite d'Autriche devra être menée puisqu'elle pâtit de sa position de « porte d'entrée » communale et souffre d'un volume de trafic trop important pour le réseau local.

Pour ces espaces, l'objectif poursuivi est de renforcer leur fonction de séjour et d'activation de l'espace public au profit principalement des modes actifs. Différentes possibilités d'aménagements et d'outils existent pour développer des zones apaisées (zone de rencontre, zone piétonne, zone à accès limité,...), parmi lesquels

certains pourront être mobilisés et réalisés afin d'atteindre cet objectif.

Deux axes ont également vocation à être apaisés en priorité:

- L'axe L. Demesmaeker-Vanderveken vu son importance pour les modes actifs couplé au caractère foncièrement local de cette rue. L'espace disponible de voirie étant insuffisant, il s'agira de donner la priorité aux piétons et aux cyclistes.
- La rue L. Delhove, stratégique comme axe à apaiser en lien avec les écoles (tout comme la rue de l'Education) qui s'y trouvent. Le réaménagement complet projeté de l'avenue Charles-Quint offre une opportunité d'améliorer les conditions de mobilité sur cet axe en lien direct avec celle-ci.

RÉDUIRE / SUPPRIMER LE TRAFIC DE TRANSIT

D'autre part, il s'agira d'apaiser la maille en réduisant le trafic de transit et en priorité sur les axes déclassés en Auto-QUARTIER par Good Move, tout en garantissant le maintien de l'accessibilité des riverains, des équipements publics, des activités économiques et des visi-

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Objectifs Phase 2- Doelstellingen Fase 2

Lieux stratégiques- strategische plaatsen

- Axe de transit à traiter
- Transitverkeer te behandelen
- Axe/Zone à apaiser
- As/Zone rustig te maken
- Noeud de transit à traiter
- transitknooppunt te behandelen
- Noeud à apaiser
(zone apaisée, piétonne, de rencontre, ZAL...)
- Knooppunt rustig te maken
(rustige zone, voetgangerszone, woonerf, autoluwe zone...)

SMV Auto - MWS Auto

Auto PLUS

Auto CONFORT - COMFORT

- Equipements scolaires
- Scholen
- Autres équipements
- Andere voorzieningen

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



2. PRINCIPES DE LA STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE DES MAILLES APAISÉES

2.1. RÉDUIRE/SUPPRIMER LE TRAFIC DE TRANSIT

teurs: axes Beeckmans-de Brouckère et Neuf Provinces-Van Overbeke. D'autres voiries, déjà locales dans l'ancienne hiérarchie du réseau routier, sont également concernées : l'avenue Marie de Hongrie, l'avenue de la Réforme, la Drève de Rivieren, la rue L. Delhove,... mais aussi l'avenue de la Constitution qui connaît un trafic automobile important selon les dernières données de comptage de la Région. Certains nœuds de transit ont également été identifiés au croisement de plusieurs itinéraires de transit ou à certains carrefours-clés (voir carte).

Cette intervention sera déterminante et indispensable au travers le plan d'actions du nouveau PCM pour répondre aux objectifs de Good Move, définissant la majorité de ces axes comme structurants dans les réseaux piétons, cyclables et/ou de transports publics qu'il s'agit de développer, renforcer ou améliorer (cfr 2.3. *Sécuriser et améliorer les conditions de déplacement pour tous les modes ci-après*).

AMÉLIORER LES CONDITIONS DE CIRCULATION SUR LES BORDS DE MAILLE

Les mesures envisagées devront à la fois contribuer à encourager le report modal vers d'autres modes pour certains types de déplacements, notamment pour les déplacements de courtes distances, à reporter en partie le trafic de transit sur les axes Auto structurants de bord de maille (avenues Charles Quint, de l'Exposition Universelle et Jacques Sermon), et à fluidifier et améliorer les conditions de circulation sur ceux-ci (en limitant par exemple le nombre de points d'insertion).

L'objectif poursuivi par le PCM est de concourir à une réduction globale du trafic, y compris sur les grands axes, pour réduire les nuisances (en termes de pollution de l'air et de bruit principalement) et améliorer la qualité de vie des riverains, et améliorer la performance, le confort et la sécurité de tous les modes de déplacements.

MOBILISER LES OUTILS PERMETTANT DE RÉPONDRE AUX OBJECTIFS

Résoudre des situations conflictuelles engendrant un trafic parasite, avec pour conséquence une diminution de la sécurité routière, de la qualité de vie et de la per-

formance des autres modes de déplacements, conduit à se pencher sur le plan de circulation.

L'élaboration d'un plan de circulation doit faire appel à un panel d'options de circulation possibles, mobili-sables (et combinables) en vue de répondre aux objec-tifs précités, telles que :

- La modification des sens de circulation (mise en sens unique, principe tête-bêche,...).
- Les filtres modaux (accès limité à certains modes de déplacements).
- Les accès restreints à certains usagers (livraisons, riverains,...).

Ces interventions impliquent des mesures de signalisa-tion spécifiques et, le cas échéant, des mesures d'amé-nagement et de gestion (autorisations) visant à contrôler le respect des dispositions prises (caméras ANPR — *Automatic Number Plate Recognition*, potelets amo-vibles,...).

Les avantages / gains et les inconvénients / points d'attention théoriques de ces différentes options sont présentées dans le tableau ci-dessous.

2. PRINCIPES DE LA STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE DES MAILLES APAISÉES

2.1. RÉDUIRE/SUPPRIMER LE TRAFIC DE TRANSIT

Option de circulation	Avantages / Gains	Inconvénients / Points d'attention
Modification des sens de circulation	<ul style="list-style-type: none"> Ambition Good Move forte (niveaux SMV des axes – performance des transports publics si contresens tram ou bus, modes actifs) Itinéraires directs coupés du transit Simplification/sécurisation des carrefours (moins de mouvements Auto) Bouclage de desserte par sous-maille Gain d'espace sur les axes pour les autres modes 	<ul style="list-style-type: none"> Révision des plans de circulation existants +/- importants pour éviter les reports locaux Contexte viaire ne s'y prête pas toujours (axes avec berme centrale comme av. Van Overbeke) Changements d'accessibilité locale +/- importants en fonction de l'échelle d'intervention (acceptabilité)
Filtres modaux	<ul style="list-style-type: none"> Ambition Good Move assez forte (niveaux SMV des axes) Itinéraires directs coupés du transit Axes déclassés restent les axes privilégiés d'entrée/sortie des sous-quartiers Limite fortement les interventions de modification des sens de circulation (sens uniques) Measure potentiellement facile à mettre en œuvre à court terme 	<ul style="list-style-type: none"> Moindre simplification du carrefour et gain d'espace public pour les autres modes sur les axes Faisabilité technique de l'aménagement n'est pas toujours possible en fonction de l'espace disponible ou de l'organisation du carrefour Maîtriser les bypass directs du dispositif dans le réseau local Garantir le contrôle/respect du dispositif Garantir la lisibilité de l'aménagement
Accès restreints (potelets, ANPR)	<ul style="list-style-type: none"> Apaisement potentiellement complet (circulation 100% locale) Itinéraire directs coupés du transit Axes déclassés restent les axes privilégiés d'entrée/sortie des sous-quartiers par les riverains Limite complètement les interventions de modification des sens de circulation (sens uniques) 	<ul style="list-style-type: none"> Gestion administrative potentiellement lourde (listing des plaques, mises à jour, gestion des amendes) —> possibilité d'identification du transit sur base du temps de passage dans la zone contrôlée en heure de pointe (à préciser). Déploiement du dispositif à chaque entrée de rue depuis les bords de maille (Ch. Quint, Exposition) Gestion des autorisations des visiteurs et des livreurs (acceptabilité) Fonctionnement moins adapté à une zone étendue (usage plus adapté à la gestion du trafic dans une zone plus restreinte—une ou plusieurs rues).

2. PRINCIPES DE LA STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE DES MAILLES APAISÉES

2.2. GÉRER LE VOLUME ET LA VITESSE DE TRAFIC LOCAL

Le PCM se fixe comme objectif d'inciter et accompagner les usagers à rationnaliser l'usage de leur voiture individuelle dans leurs déplacements. Outre des mesures de sensibilisation à l'intermodalité reprises dans l'Axe 3, des mesures en matière de circulation (au travers d'un plan de circulation) permettront de gérer le volume de trafic local au sein de la maille.

RATIONNALISER L'USAGE DE LA VOITURE ET GARANTIR L'ACCESSEURITÉ LOCALE

Ces mesures viseront également, en adéquation avec la stratégie générale de mobilité qui est soutenue, à permettre l'accessibilité automobile locale tout en limitant autant que possible les échanges faits en voiture grâce à des logiques de boucles de desserte locale.

Cet objectif est d'autant plus important qu'un volume de trafic automobile limité est indispensable pour garantir la mixité des modes sur un même axe (cfr 2.1. *Conditions générales de fonctionnement*) : au-delà d'un certain nombre de véhicules, de 200 EVP/sens en heure de pointe, des aménagements séparés doivent être prévus pour les cyclistes.

C'est également un paramètre indispensable pour assurer la performance des lignes de transports publics de surface : enjeu particulièrement prioritaire à Ganshoren étant donné que la desserte du territoire repose quasi exclusivement sur des lignes de bus qui partagent la voirie avec le trafic automobile.

Enfin, une réduction du volume de trafic contribue à sécuriser et faciliter les traversées piétonnes.

ASSURER LA SÉCURITÉ ET LE RESPECT DES VITESSES

En termes de gestion de vitesse du trafic, la mise en place de la Ville 30 en Région Bruxelloise depuis le 1er janvier 2021 a considérablement augmenté l'étendue des voiries soumises au 30 km/h ou moins, soit près de 9 rues sur 10. Rappelons que si des mesures doivent être prises pour faire respecter les limitations de vitesse, elle représente néanmoins une avancée importante et permet d'envisager la mixité des circulations.

Une attention devra être portée à la sécurisation des lieux accidentogènes, en priorité les ZACA selon leur degré de priorité. Les carrefours de l'avenue Charles

Quint/Gloires Nationales et J. Sermon/Gloires Nationales sont identifiés comme des ZACA de priorité 2. Cinq ZACA à exploiter sont également identifiées le long de l'avenue Charles Quint et de l'Exposition Universelle.

2. PRINCIPES DE LA STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE DES MAILLES APAISÉES

2.3. SÉCURISER ET AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT POUR TOUS LES MODES

La stratégie de maille apaisée doit contribuer à sécuriser et améliorer les conditions de déplacement des modes alternatifs à la voiture individuelle pour renforcer leur usage. Différentes mesures devront être prises en application du principe STOP donnant la priorité aux piétons, aux cyclistes, et aux transports publics avant la voiture individuelle et selon la hiérarchie des niveaux de la SMV (d'abord réseau PLUS, puis CONFORT, puis QUARTIER). Sont ici présentés localement, au travers de différentes cartes par mode, les enjeux prioritaires identifiés pour les réseaux piétons, cyclables et de transports publics à Ganshoren.

RÉSEAU PIÉTON

Dans l'ensemble, les enjeux piétons consistent à offrir une largeur et une qualité suffisantes de trottoirs, à améliorer l'accessibilité PMR, à améliorer la sécurité des traversées piétonnes, ou encore à améliorer l'état des trottoirs.

RÉSEAU CYCLABLE

Concernant le réseau cyclable, les objectifs poursuivis sont de créer des aménagements cyclables (et séparés

là où cela s'avère nécessaire), d'améliorer la sécurité des traversées cyclables,...

Rappelons qu'une étude de Beliris est en cours pour l'aménagement d'un itinéraire commun aux tracés RER-Vélo qui longent les lignes de chemin de fer (L50 et L60). Des scénarios sont en cours d'élaboration.

RÉSEAU DE TRANSPORTS PUBLICS

Les objectifs poursuivis pour les transports publics, dont la plupart sont étroitement liés, sont principalement d'améliorer la performance des lignes, d'améliorer la régularité des lignes, d'éviter la congestion ou améliorer les conditions d'insertion dans le trafic, d'améliorer le partage de la voirie entre les modes, de créer des aménagements TP séparés là où cela s'avère nécessaire, ou encore de renforcer la fréquence des lignes de TP.

Rappelons le projet régional sur l'avenue Charles-Quint qui prévoit un réaménagement complet de l'axe avec des réflexions sur les aménagements de transports publics mais aussi cyclables. Là aussi, le projet est en cours d'étude.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Objectifs phase 2 - Doelstellingen fase 2

Enjeux- Problèmes

- Lieux (carrefours, places,...)
- Plaatsen (kruispunten, pleinen,...)
- Voiries (rues,...)
- Wegen (straten,...)
- Réseau piéton existant (promenade verte, be.running, voies lentes)
- Bestaande voetgangersnetwerk (groene wandeling, be.running, trage wegen)

Ave Neuf Provinces:

- Offrir une largeur suffisante de trottoirs
- Améliorer l'accessibilité PMR

Place Reine Paola:

- Améliorer la sécurité des traversées piétonnes
- Améliorer l'état des trottoirs
- Améliorer l'accessibilité PMR

Axe Vanderveken-Demesmaeker:

- Offrir une largeur suffisante de trottoirs
- Améliorer l'accessibilité PMR

Place M. d'autriche:

- Offrir une largeur suffisante de trottoirs
- Améliorer l'accessibilité PMR

Rue des Clématis:

- Offrir une largeur suffisante de trottoirs

Rue des Amaryllis:

- Améliorer la sécurité des traversées piétonnes
- Offrir une largeur suffisante de trottoirs

Axe De Bast/Douleron/Ancien Presbytère:

- Offrir une largeur suffisante de trottoirs

Carrefour Gloires Nationales/Charles-Quint :

- Offrir une largeur suffisante de trottoirs
- Améliorer l'état des trottoirs
- Améliorer l'accessibilité PMR

Enjeux Piétons Voetgangersproblemen

Ave de l'Exposition Universelle:

- Offrir une largeur suffisante de trottoirs

Place Guido Guezelle:

- Offrir une largeur suffisante de trottoirs

Axe Eglise St-Martin/ Drève de Rivieren:

- Offrir une largeur suffisante de trottoirs

Rue Pangaert:

- Offrir une largeur suffisante de trottoirs
- Améliorer l'état des trottoirs

Rue L. Delhove:

- Offrir une largeur suffisante de trottoirs
- Améliorer l'état des trottoirs

Sources/ Bronnen : BRAT - 2022
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:110000



2. PRINCIPES DE LA STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE DES MAILLES APAISÉES

2.3. SÉCURISER ET AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT POUR TOUS LES MODES

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Objectifs phase 2 - Doelstellingen fase 2

Enjeux- Problèmes

- Lieux (carrefours, places,...)
 - Plaatsen (kruispunten, pleinen,...)
- Voiries (rues,...)
 - Wegen (straten,...)
- Réseau cyclable existant (ICR, RER-Vélo)
 - Bestaande fietsnetwerk (GFR, GEN route)

RER-Vélo le long de L50:

- Créer des aménagements cyclables

Axe Neuf Provinces/Van Overbeke:

- Créer des aménagements cyclables

Rue Nestor Martin/ M. de Hongrie :

- Créer des aménagements cyclables

Place M. d'Autriche:

- Créer des aménagements cyclables

Ave Charles-Quint:

- Créer des aménagements cyclables séparés

Axe Beeckmans/de Brouckère:

- Créer des aménagements cyclables

Ave Van Overbeke :

- Aménagement cyclable inadapté (rue cyclable)

Carrefour Gloires Nationales/J. Sermon:

- Améliorer la sécurité des traversées cyclables
- Créer des aménagements cyclables

Enjeux cyclables
Fietsproblemen

Fond de plan- Achtergrond

- Equipements scolaires
- Autres équipements
- 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

Objectifs phase 2 - Doelstellingen fase 2

- Lieux (carrefours, places,...)
 - Plaatsen (kruispunten, pleinen,...)
- Voiries (rues,...)
 - Wegen (straten,...)
- Lignes- lijnen De Lijn
- Lignes- lijnen STIB
- Arrêts- halten De Lijn
- Arrêts- halten STIB
- Abords d'arrêts subventions PAVE
 - Omgeging openbaar vervoer- haltes PAVE-Subsidies

Fond de plan- Achtergrond

- Equipements scolaires
- Autres équipements
- 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



Enjeux Transports en commun
Openbaar vervoersproblemen

Ave Van Overbeke :

- Améliorer la performance des lignes de TP :
- Eviter la congestion dans le trafic
- Améliorer le partage de la voirie entre les modes

Ave J. Sermon :

- Améliorer la performance des lignes de TP :
- Eviter la congestion dans le trafic
- Améliorer la régularité de la ligne
- Créer un aménagement TP séparé

Place M. d'Autriche:

- Renforcer la fréquence des lignes de TP

Place M. d'Autriche:

- Améliorer la performance des lignes de TP (congestion dans le trafic à éviter)
- Renforcer la fréquence des lignes de TP

Ave Charles-Quint:

- Améliorer la performance des lignes de TP :
- Eviter la congestion dans le trafic
- Améliorer la régularité de la ligne
- Améliorer le partage de la voirie entre les modes

Beeckmans/Charles-Quint:

- Améliorer la performance des lignes de TP :
- Eviter la congestion dans le trafic
- Améliorer la régularité de la ligne
- Améliorer l'insertion dans le trafic

Rue Beeckmans/Sorensen :

- Améliorer la performance des lignes de TP :
- Eviter la congestion dans le trafic
- Améliorer la régularité de la ligne

2. PRINCIPES DE LA STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE DES MAILLES APAISÉES

2.4. AMÉLIORER LE CADRE DE VIE

L'amélioration du cadre de vie est un des aspects centraux dans la stratégie de maille apaisée. Cet objectif est double:

RÉDUIRE LES NUISANCES (BRUIT, POLLUTION) LIÉES AU TRAFIC

Le diagnostic du PCM (*Phase 1*) met en évidence des concentrations de pollution de l'air (au black carbon) particulièrement élevées sur les grands axes (avenues Charles Quint, de l'Exposition Universelle, Sermon...) mais aussi sur certains axes du réseau local : axe Beeckmans/de Brouckère, Drève de Rivieren et venelle Mozart.

Le diagnostic relève aussi des nuisances sonores liées au trafic routier qu'il s'agira de réduire au travers de la mise en œuvre de la stratégie de maille apaisée. Pour certains axes, ces nuisances sonores sont aggravées par le type de revêtement présent, tel que dans l'avenue de Brouckère, l'avenue Goedefroy et la place Reine Fabiola (revêtement actuel en klinkers très bruyant). Les points noirs acoustiques en lien avec le trafic routier, identifiés principalement aux abords des avenues Charles Quint et Jacques Sermon seront également à traiter.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Objectifs phase 2 - Doelstellingen fase 2

- Lieux (carrefours, places,...)
 - Plaatsen (kruispunten, pleinen,...)
 - Voies (rues,...)
 - Wegen (straten,...)
- Noyaux d'identité Locale (PRDD)
 - Lokale identiteitskern (GPDO)
- Espaces publics existants
 - Bestaande publieke ruimten
- Espaces publics visés par projet
 - Publieke ruimten geïdentificeerd door een project

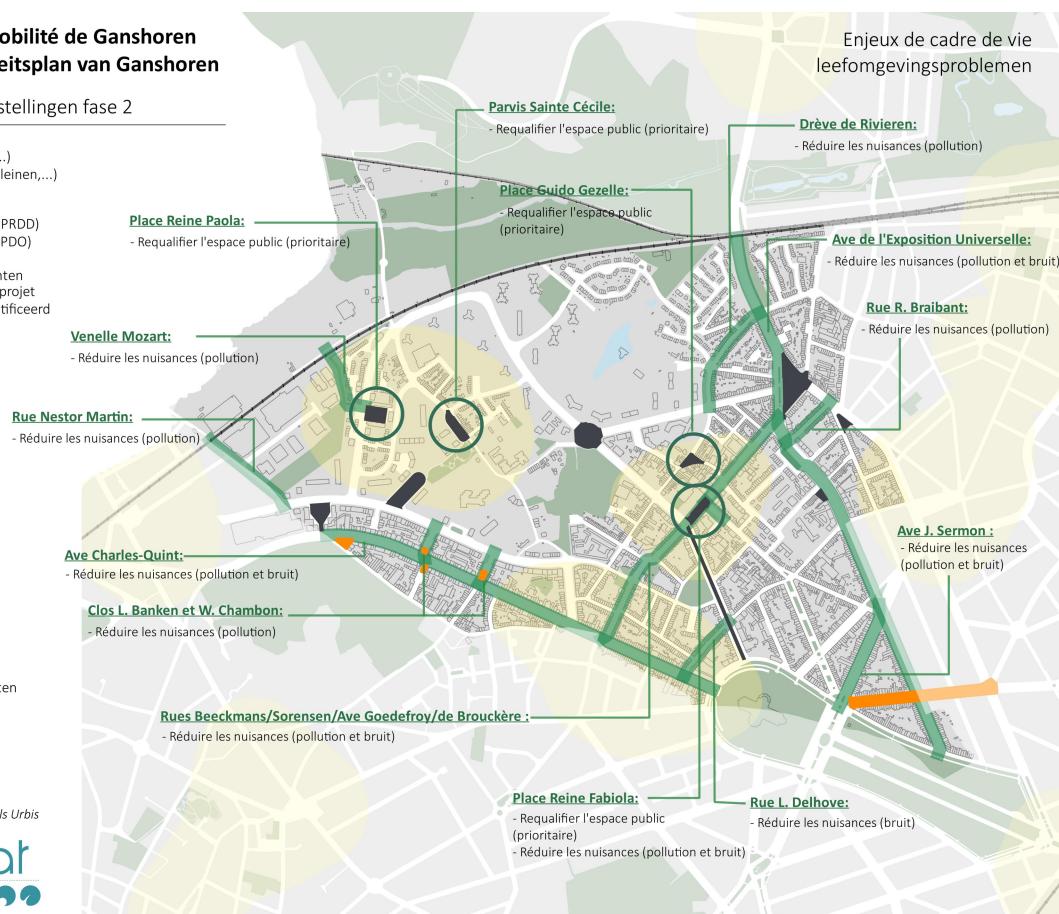
- Fond de plan- Achtergrond
- Bâti- gebouwd
 - Points d'eau- waterpunten
 - Espaces verts- groene ruimten

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



REQUALIFIER LES ESPACES PUBLICS

L'amélioration du cadre de vie passe ensuite par la requalification des espaces publics de la maille et en priorité ceux des noyaux d'identité locale (NIL) du PRDD. A Ganshoren, il s'agit de la Place Guido Gezelle, de la Place Reine Fabiola, du Parvis Sainte-Cécile et de la Place Reine Paola. Ces espaces ne permettent pas suffisamment, dans leurs conditions et aménagements actuels, leur appropriation et activation, de susciter davantage de convivialité, puisqu'ils n'invitent pas assez au séjour ou à la ludicité et pâtissent des nuisances liées au trafic motorisé.



IV

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

1. DÉPLACEMENTS DES PERSONNES

GARANTIR L'ACCÈS À L'INFORMATION SUR LES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENTS

Le diagnostic du PCM met en évidence l'existence de plusieurs outils d'information à disposition des citoyens et usagers de Ganshoren en matière de mobilité : le site internet de la commune, la page Facebook de la commune et le bulletin communal *Ganshoren Info*. Certains événements et actions en lien avec la mobilité durable sont organisés (Be Bright Use a Light, Ganshoren Village lors de la semaine de la mobilité,...).

Il s'agit au travers du PCM de garantir l'accès à l'information sur les différents modes de déplacements et actions organisées à l'ensemble de la population, compte tenu des spécificités de chacun (genre, âge, autonomie, langue,...). En outre, il s'agira d'élargir l'information disponible en lien avec le volet Good Service de Good Move et notamment la mise en place de points d'information et de services de proximité au sein des communes et pôles génératrices: identité visuelle, formations, partage d'expérience, supports d'information, unités mobiles,... (cfr action C.2. du plan d'actions de Good Move).

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Objectifs Phase 2- Doelstellingen Fase 2

- Station réparation vélo (projet)
- Station réparation vélo (à ajouter)
- zone où développer du stationnement vélo
- zone où développer du stationnement vélo : à confirmer
- Station Villo! existante
- Station Cambio existante
- Création nouvelle station Cambio (projet)
- Extension station Cambio existante (projet)

- 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



Dans ces actions de communication et d'accès à l'information, établir des partenariats avec les associations citoyennes et de promotion de la mobilité durable peut être un atout.

COMMUNIQUER DE MANIÈRE SPÉCIFIQUE ET PROMOUVOIR L'OFFRE MULTIMODALE DISPONIBLE

Afin de promouvoir une mobilité plus durable, il s'agira de communiquer de façon spécifique en fonction du public ciblé selon leur(s) profil(s) de déplacement pour promouvoir l'offre multimodale qui est disponible. L'objectif étant de cibler les pôles principaux qui génèrent des déplacements en lien avec le territoire (noyaux commerciaux, établissements scolaires, pôles sportifs, entreprises,...) et les informer sur l'accessibilité multimodale en lien avec leur établissement.

DÉVELOPPER ET RENDRE ACCESSIBLES LES SERVICES DE MOBILITÉ

Des services de vélos, trottinettes, scooters et de voitures partagées sont disponibles à Ganshoren et en expansion. L'objectif poursuivi du PCM est de continuer à développer et diversifier l'offre de services, ainsi qu'à



1. DÉPLACEMENTS DES PERSONNES

la rendre la plus accessible possible à l'ensemble de la population.

La Commune projette déjà la création de points d'entretien pour vélo et de nouvelles stations Cambio, repris sur la carte ci-avant. Celles-ci pourraient être poursuivies et étendues. La couverture de Ganshoren en véhicules partagés en free floating est relativement peu étendue et pourrait être élargie en concertation avec les opérateurs privés.

Un transport à la demande à destination des publics moins mobiles ou à mobilité réduite pourrait également être mis en place.

OFFRIR UN STATIONNEMENT VÉLO SUFFISANT POUR STIMULER L'USAGE DU VÉLO

Le stationnement vélo doit être développé en suffisance avec une offre complémentaire de stationnement de courte durée (de préférence en voirie) et de longue durée (hors voirie ou sécurisé en voirie). Les objectifs en matière de stationnement vélo doivent être également prévus pour les vélos-cargos vu leur déploiement et leur importance pour optimiser la logistique urbaine et durable. Parking.brussels a mené récemment une étude sur la stratégie de stationnement pour vélos-cargos en région bruxelloise qui pourra s'appliquer au territoire ganshorenais selon les recommandations énoncées.

Dans le diagnostic, des besoins de longue durée ont été identifiés de nuit (vélos stationnés en-dehors de dispositifs de stationnement) au sud de la commune dans l'avenue Charles Quint, place Marguerite d'Autriche et dans le réseau de voiries entre l'avenue de Villegas et l'avenue Van Overbeke, ainsi que dans l'avenue J. Sermon.

Pour le stationnement vélo de courte durée, le développement doit cibler en priorité les environs des pôles génératrices de déplacements, tels que centres sportifs et les noyaux d'identité locale, lieux également propices au déploiement de stations de réparation pour vélos, tel qu'il en est déjà prévu.

FACILITER L'INTERMODALITÉ ET LA MOBILITÉ DURABLE

L'objectif poursuivi est d'accroître la qualité, la lisibilité et l'accessibilité des réseaux et services de transports et

de renforcer l'interconnexion entre ces différents services.

Si Ganshoren ne dispose pas de lieu-clé intermodal en tant que tel (telle une gare ou un nœud multimodal d'envergure), elle dispose toutefois de plusieurs arrêts de transports publics stratégiquement localisés et desservis par plusieurs transports publics (arrêt TP, station Cambio et Villo!) qui se prêtent à l'intermodalité.

Il s'agit des arrêts Nereus (au cœur de la Commune), Basilix (Place Marguerite d'Autriche), Riethuisen (avenue Broustin) et éventuellement Square du Centenaire.

Il s'agira d'y garantir une offre en stationnement vélo suffisante et sécurisée (dont de longue durée), une bonne accessibilité piétonne et une offre de transports publics performants.

Rappelons que Good Move identifie également la Basilique comme un pôle d'échange TP à exploiter (cfr actions C.8. et C.11. du plan d'actions de Good Move).

Outre un rassemblement physique de l'offre de transport pour faciliter la multimodalité (pôles d'échange), rassembler numériquement les informations relatives à cette offre est déterminant pour soutenir un changement de mentalités et d'habitudes. Les outils d'information communaux doivent être mobilisés à cette fin.

De façon plus transversale, le PCM vise aussi à encourager la mobilité durable. L'objectif poursuivi est de continuer à développer l'organisation d'événements en lien avec la mobilité durable et de soutenir la mise en place d'actions par d'autres acteurs locaux (organisation de campagnes de sensibilisation, initiatives dans les écoles ou entreprises,...).

AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

En lien avec l'objectif précédent, le public scolaire et les jeunes doivent être ciblés en priorité et accompagnés dans le développement d'une mobilité plus durable. A ce titre, la poursuite de la réalisation des Plans de Déplacements Scolaires (PDS) et de la mise en place de rues scolaires sont doit être encouragée avec le soutien de la Commune et Bruxelles Mobilité.

Optimiser la gestion des livraisons et la logistique urbaine est une des ambitions visées par Good Move en appui du Plan stratégique pour le transports de marchandises. Un des objectifs poursuivis pour la logistique de base et la distribution urbaine est de réduire le nombre de mouvements et la part des distances parcourues par la route pour les livraisons et de favoriser les véhicules plus légers et adaptés aux chaines logistiques urbaines (notamment le vélo cargo).

OPTIMISER LES LIVRAISONS AU SEIN DES QUARTIERS ET EN LIEN AVEC LES COMMERCES ET ENTREPRISES

Ceci se traduit à l'échelle communale par une optimisation des livraisons auprès des commerces, entreprises mais aussi des destinataires pour diminuer les kilomètres parcourus inutilement par les livraisons de l'e-commerce et pour réduire l'impact sur l'espace public.

Pour ce faire, créer des points de mobilité à l'échelle des quartiers qui regroupent plusieurs services dont la livraisons de colis (points relais) doit s'envisager. Ceux-ci sont ainsi localisés aux points clés d'intermodalité afin de permettre une mutualisation et pertinence maximale de l'offre proposée.

La présence du zoning Veroost en bordure de la commune est un atout à exploiter pour une gestion optimisée des livraisons et de la logistique.

Enfin, cet objectif sous-tend aussi une optimisation des zones réservées pour les livraisons en voirie à proximité des commerces.

DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE DE COMMUNICATION ET SENSIBILISATION SUR LES LIVRAISONS

Il s'agira d'encourager et soutenir les commerçants et destinataires à une démarche plus durable pour la gestion des livraisons notamment pour une rationalisation des livraisons (usage de points-relais) et l'usage de vélos-cargos pour les livraisons qui s'y prêtent.

V

AXE 4: STATIONNEMENT

STRATÉGIE RÉGIONALE DE STATIONNEMENT DE GOOD MOVE

Good Move identifie le stationnement comme un « *facteur essentiel de réussite et de concrétisation des ambitions de la stratégie de mobilité* » (PRM, p108).

La stratégie régionale repose ainsi sur la vision suivante du stationnement :

- a. « *Elle contribue à orienter les comportements en matière de mobilité vers une diminution du taux d'usage et de possession de la voiture individuelle* ;
- b. *Elle vise, via la tarification, les règles de dérogation et l'aménagement de l'espace public, une diminution de l'emprise du stationnement dans l'espace public et une meilleure utilisation des emplacements hors voirie* ;
- c. *Elle favorise l'utilisation partagée de la voiture et celle des modes alternatifs* ;
- d. *Elle favorise l'intermodalité en offrant des possibilités de stationnement adaptées au passage d'un mode de déplacement à un autre* ;
- e. *Elle contribue à offrir un service aux usagers de la Région (elle privilégie les professionnels, les livraisons, les publics cibles (PMR, recharge électrique, car sharing...), etc.)* ;
- f. *Elle privilégie l'accessibilité des riverains* » (PRM, p254).

La stratégie régionale en matière de stationnement ambitionne également au travers du PRDD d'atteindre des objectifs de réduction du nombre de places de stationnement à l'horizon 2030: réduire à moins de 200 000 places le stationnement automobile en voirie, à 35 000 les places non réglementées, et augmenter l'accès au stationnement hors voirie de 20 000 places pour les riverains.

Notons enfin que le stationnement doit servir de façon incitative pour stimuler la pratique du vélo et pour diminuer l'utilisation de la voiture individuelle (au profit de l'offre de stationnement pour l'autopartage et le covoiturage).

STRATÉGIE 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.

Rappelons que le PACS identifie 5 enjeux majeurs :

- enjeu 1 : protéger le stationnement riverain ;
- enjeu 2 : optimiser le stationnement des usagers particuliers et des alternatives à la voiture ;
- enjeu 3 : identifier le potentiel de mutualisation du stationnement hors voirie ;
- enjeu 4 : adapter les ressources dédiées au stationnement ;
- enjeu 5 : définir une politique communale conforme aux nouvelles orientations régionales ;

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.

2. ENJEUX DE STATIONNEMENT DANS LE PCM

Sur base des lignes directrices posées par Good Move et le PACS, le PCM propose les objectifs suivants en matière de stationnement:

RÉDUIRE LA PRESSION ET L'EMPRISE DU STATIONNEMENT EN VOIRIE...

L'objectif de réduction de la pression et de l'emprise du stationnement automobile en voirie doit permettre un meilleur partage de l'espace au profit des modes actifs et des transports publics (Axes 1 et 2) et de l'amélioration des services de mobilité (Axe 3) mais aussi une amélioration de la qualité et la durabilité des espaces publics.

Cet objectif doit être poursuivi en priorité aux abords des écoles, dans les zones commerciales et dans les rues particulièrement saturées en stationnement telles qu'identifiés dans le diagnostic. En outre, cet objectif doit être mené en intégrant l'impact des interventions projetées dans le cadre des Axes 1 et 2 du PCM. A ce titre, certaines rues sont identifiées dans le diagnostic où le stationnement constitue un levier d'aménagement au profit d'autres modes. Si nécessaire, des mesures de compensation hors voirie devront être envisagées.

...AU PROFIT DU STATIONNEMENT HORS VOIRIE

Il s'agira dans un premier temps de favoriser la mutualisation du stationnement existant dans les parkings et ensuite une création d'emplacements hors voirie.

... VIA UNE POLITIQUE COMMUNALE ADAPTÉE

Il s'agit d'adapter les outils réglementaires relatifs à la politique de stationnement pour d'une part réglementer et tarifier le stationnement afin que celui hors voirie soit l'option la plus avantageuse, et d'autre part optimiser la réglementation du stationnement en voirie (rationnaliser le nombre de cartes de stationnement, augmenter les tarifs, établir une sectorisation et des principes de quotas,...). Ceci fait l'objet de l'action D.2. du plan d'actions de Good Move.

Un des enjeux de gestion du stationnement à Ganshoren est la question de la réglementation. La quasi intégralité du territoire communal est depuis peu reprise en zone bleue, ce qui présente l'avantage de simplifier l'approche zonale (lisibilité) et la gestion du stationnement. Toutefois, certains quartiers limitrophes d'autres communes (comme à Jette) présentent d'autres types

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Objectifs Phase 2- Doelstellingen Fase 2

Stationnement réglementé

- Rouge
- Grise
- Verte
- Bleue

Stationnement réservé

- Livraison
- Poids lourds

Concentration d'arrêts PL observée

Spots d'intérêt pour dispositif "Shop & Go"

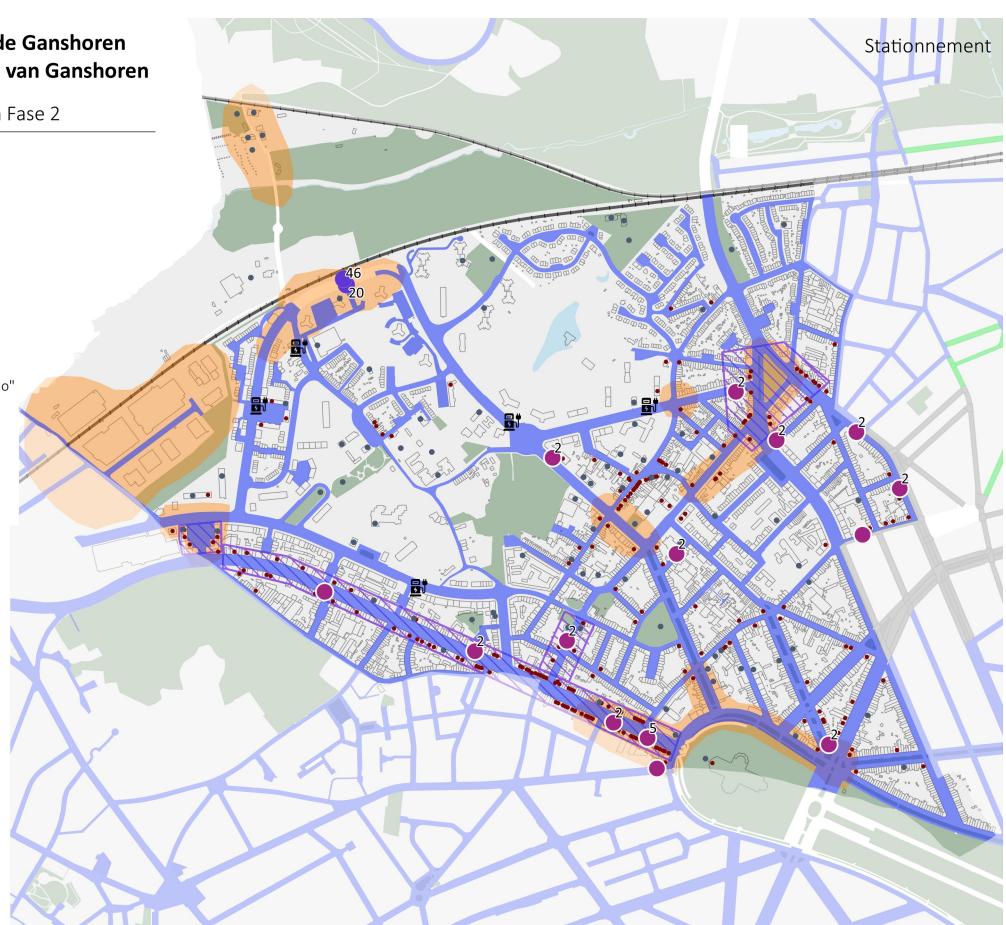
Zone de chargement électrique

- Pôle d'équipement
- Commerce

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



de réglementation et notamment du stationnement payant. Ceci peut générer des effets de reports de stationnement dans les voiries ganshorenaises les plus proches, en zone bleue. Cette problématique devra être appréhendée en concertation avec Parking.brussels en charge de la gestion du stationnement à Ganshoren, afin d'interroger la possibilité d'envisager une modification de la réglementation pour certaines voiries qui seraient concernées. Le cadre de la nouvelle Ordonnance régionale (en cours) permettra certainement d'apporter un éclairage sur cette question.

FACILITER LE STATIONNEMENT DES PROFESSIONNELS MOBILES EN VOIRIE

Le plan Good Move mentionne que « *l'ambition est de favoriser progressivement un système dans lequel les usagers qui apportent une valeur ajoutée au fonctionnement de la Région (professionnels de la santé, du secteur de la construction, livraisons des commerces, etc.) soient prioritaires dans l'accès aux espaces de stationnement, et notamment ceux situés sur l'espace public, sans pour autant que ce service ne soit gratuit* ». Les données Viapass de stationnement des camions sur une semaine ont montré dans le diagnostic certaines zones du territoire où se concentre davantage la demande en semaine. Ces zones devront donc faire l'objet d'une attention particulière en matière d'offre de stationnement réservée spécifique.

ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES MOTORISATIONS ÉLECTRIQUES

En lien avec l'évolution des usages et des besoins, les communes ont également à charge de planifier le déploiement du réseau de bornes électriques (stationnement réservé spécifique) sur leur territoire dans le respect des modalités définies par le gouvernement (critères de répartition, définition des emplacements, extension du réseau de bornes...), A Ganshoren, 5 zones sont aujourd'hui planifiées, mais ce réseau est voué à s'étendre en fonction des besoins.

RÉPONDRE AUX BESOINS DES COMMERÇANTS ET DE LEUR CLIENTÈLE

La commune de Ganshoren envisage de déployer des emplacements parking dits « Shop & Go » sur son territoire. Dans ce cadre, elle a réalisé une enquête auprès des commerçants et auprès des clients fin 2021 afin d'estimer l'opportunité de déployer ce dispositif et identifier les options pour rendre cela contrôlable (Parking.brussels).

Les emplacements « Shop & Go » sont des emplacements ponctuels, placés autour des commerces, où le stationnement n'est autorisé que pour une durée limitée (par ex. 15 minutes), le temps de faire un achat. La zone 'shop & go' n'existe pas tel quel dans l'actuel PRPS, mais comme déjà mentionné celui-ci est en cours de révision.

Selon les commerçants, des difficultés de stationnement sont principalement rapportées dans 4 quartiers présentant un intérêt pour la création de places de stationnement "shop and go" : la rue Beeckmans, l'avenue de Jette, l'avenue Charles Quint et la place Marguerite d'Autriche. Pour les clients (les automobilistes représentent 25% de la clientèle de la commune de Ganshoren) comme pour les commerçants, une durée de 30 minutes serait à privilégier.

FACILITER L'INTERMODALITÉ ET ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS PARTAGÉES

Si l'intermodalité est traité dans l'Axe 3 du PCM, il est utile de rappeler qu'il s'agit d'un point transversal qui dépendra fortement des orientations prises en matière de stationnement. L'objectif est de réserver suffisamment d'emplacements de stationnement à proximité des pôles d'échange et pour les mobilités partagées et le transport à la demande.

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