

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren

Phase 3: Plan d'actions



Commune de Ganshoren

Rapport final
Avril 2025

brat




Suivi de la mission		
Version du document	4	
Date du document	Avril	
Statut du document	<i>Final avant Enquête Publique</i>	
Personnes de contact	Commune de Ganshoren	Philippe Libert, Luis-Miguel Ribeiro, Arnaud Parfait
	Bruxelles Mobilité	Théo Pureur
Auteur·e·s du rapport	Bureau d'études BRAT	Thibaut Philippe Clémence Francotte  45 rue Dautzenberg B – 1050 Bruxelles Tel : 02/648.67.70 www.bratprojects.be

TABLE DES MATIÈRES

I INTRODUCTION	5
II AXE 1: SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES	7
1. PRIORISER LES AMÉNAGEMENTS SUR LES AXES STRATÉGIQUES DE LA SMV	8
1.1 PRÉAMBULE	
1.2. RÉSEAU PIÉTON	
1.3. RÉSEAU CYCLABLE	
1.4. CARTES SYNTHÉTIQUES DE PRIORISATION DES AMÉNAGEMENTS POUR LES MODES ACTIFS	
III AXE 2: MAILLE APAISÉE	15
1. RÉSULTATS DE LA CONSULTATION CITOYENNE: ENJEUX POUR LES LIEUX-CLÉS	16
1.1. MÉTHODOLOGIE	
1.2. PRÉSENTATION DES RÉSULTATS: PROFIL DES RÉPONDANT·ES	
1.3. PRÉSENTATION DES RÉSULTATS: AVIS SUR LES LIEUX-CLÉS	
2. LIEUX-CLÉS D'INTERVENTION EN MATIÈRE D'APAISEMENT	23
2.1. FICHES-ACTIONS	
2.2. CARTE SYNTHÉTIQUE DE L'INTERACTION DES INTERVENTIONS ET PROJETS EN COURS	
IV AXE 3: COMMUNICATION ET MESURES DE SENSIBILISATION ET D'INCITATION À LA MULTIMODALITÉ	40
1. COMMUNIQUER, SENSIBILISER ET INCITER À LA MULTIMODALITÉ	41
1.1 ACCÈS À L'INFORMATION MULTIMODALE	
1.2 STRATÉGIE DE COMMUNICATION	
1.3 ACCÈS AUX SERVICES DE MOBILITÉ	
2. SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS ET FAVORISER L'ACCESSIBILITÉ	46
2.1 AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET L'ACCESSIBILITÉ	
2.2 ENCOURAGER LA CRÉATION DE RUES SCOLAIRES ET SUIVRE LES DÉMARCHES PDS	
3. EXEMPLARITÉ DE L'ADMINISTRATION COMMUNALE ET GOUVERNANCE	48
V AXE 4: STATIONNEMENT	49
DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE GLOBALE DE STATIONNEMENT	50
GLOSSAIRE	54



INTRODUCTION

Ce document reprend le troisième et dernier volet du PCM, soit le plan d'actions pour chaque axe de travail:

AXE 1: SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES

Il s'agit de mettre en évidence des recommandations pour les réseaux structurants Piéton et Vélo—qui ont fait l'objet d'adaptations suite à la phase 2 du PCM (ajouts de certains axes dans le réseau CONFORT et PLUS). Ces recommandations visent à favoriser la priorisation et planification des aménagements pour les modes actifs auprès des services communaux.

AXE 2: STRATÉGIE DES MAILLES APAISÉES

Différents lieux-clés ont été identifiés sur le territoire communal qui représentent des lieux stratégiques pour l'apaisement sur le territoire ganshorenois. Ces lieux ont été identifiés sur base des enjeux de mobilité qui y sont rencontrés et de leur importance dans les dynamiques de circulation (automobile, piétonne, cyclable, des transports publics) au sein des quartiers.

Rappelons la spécificité de Ganshoren : la quasi-totalité de la Commune est reprise dans la maille « Haut de Jette-Ganshoren ». Ces lieux ont fait l'objet d'une con-

sultation publique (enquête en ligne) qui est reprise dans ce rapport.

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

Sont reprises dans ce volet des actions à mettre en place pour améliorer les déplacements des personnes et des marchandises et se concentrent sur les aspects de communication, de sensibilisation et d'incitation à la multimodalité.

Ces actions découlent en partie du bilan de mise en œuvre des actions communales de mobilité découlant du PRM par les Communes en cours de réalisation par Bruxelles-Mobilité.

AXE 4: STRATÉGIE DE STATIONNEMENT

Il s'agit de définir la stratégie de stationnement à développer au niveau communal, notamment au vu des besoins identifiés dans les autres axes de travail, pour la traduire en plan d'actions répondant aux besoins (riverain, hors-voirie, réservé...), dans le respect de la législation et de la réglementation régionale en matière de stationnement.

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 raisonné 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 1: SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES

1. PRIORISER LES AMÉNAGEMENTS SUR LES AXES STRATÉGIQUES DE LA SMV

1.1 PRÉAMBULE

Il s'agit d'identifier les axes prioritaires à aménager (ou réaménager) pour les réseaux structurants qui ont fait l'objet d'adaptations dans le cadre du PCM. Il s'agit dès lors du réseau piéton et du réseau cyclable.

En effet, dans le cadre de la phase 2 du PCM, les axes repris dans les différents réseaux structurants ont été requestionnés menant ainsi à des ajouts et des altérations afin de proposer des réseaux qui répondent aux réalités communales et s'intègrent aux projets infrastructurels de la Commune.

Pour ces deux réseaux, nous avons ainsi procédé à une évaluation du niveau d'aménagement de chaque axe repris comme CONFORT ou PLUS dans la SMV. Nous avons établi l'échelle suivante pour évaluer la satisfaction de l'axe piéton ou cyclable :

- Aménagement satisfaisant : l'aménagement piéton est de largeur suffisante, en bon état et ne comporte pas d'obstacle majeur qui entrave sa praticabilité à pied. Les traversées sont sécurisées et adaptées aux PMR. OU L'axe dispose d'un aménagement cyclable adapté au type de voirie (en mixité ou en séparation selon le cas), l'aménagement est de largeur suffisante, la voirie en bon état.
- Aménagement insatisfaisant: l'aménagement piéton n'est pas de largeur suffisante, en mauvais état et comporte des obstacles qui entravent sa praticabilité à pied. OU l'axe ne dispose pas d'aménagement cyclable ou pas d'aménagement adapté au type de voirie (en mixité ou en séparation selon le cas), l'aménagement n'est pas de largeur suffisante ou la voirie est en mauvais état.
- Aménagement prévu sur l'axe : cela permet d'identifier les axes qui devraient bénéficier d'une amélioration de leurs infrastructures piétonnes et/ou cyclables dans le cadre d'un projet. Un bilan devra toutefois être fait par la suite, ou en amont si les intentions ne sont pas encore finalisées, pour assurer que les aménagements prévus sont bien conformes aux attentes et aux prescriptions en la matière.

- Point d'attention: l'évaluation n'était pas aussi évidente dans certains cas en raison de certains points d'attention que nous avons relevés et qui sont décrits pour chaque axe.

De manière générale et de façon assez évidente, la plupart des axes ajoutés dans la SMV Piéton ou Vélo dans le cadre du PCM ne disposent pas d'aménagements suffisants ou sont repris en points d'attention.

1. PRIORISER LES AMÉNAGEMENTS SUR LES AXES STRATÉGIQUES DE LA SMV

1.2. RÉSEAU PIÉTON

En ce qui concerne le réseau Piéton, la très grande majorité du réseau structurant est de niveau CONFORT, sauf les axes menant à la place Guido Gezelle, une partie de l'avenue Charles Quint, de l'avenue des Gloires Nationales, de la rue Delhove, de l'avenue Van Overbeke et la rue Pangaert qui sont en niveau PLUS. Certains de ces axes PLUS ont été d'ailleurs ajoutés dans le cadre du PCM en raison de leur importance dans la pratique de la marche à l'échelle communale.

Pour tous les axes en question, nous avons évalué le niveau d'aménagement piéton sur base des critères suivants:

- largeur de trottoir minimum de 2m,
- bon état du revêtement,
- absence d'obstacles temporaires ou permanents qui entravent la largeur de passage,
- passages piétons aux traversées sécurisées (présence de marquages visibles), adaptés (abaissement des bordures, absence d'obstacle au lieu de la traversée, présence de dalles podotactiles,...)

AXES AUX AMÉNAGEMENTS PIÉTONS PRÉVUS (PROJETS)

A Ganshoren, 3 projets ont été planifiés et devraient améliorer les aménagements piétons:

- **Réaménagement de l'avenue Charles Quint** : réaménagement des trottoirs avec largeur minimale de 2m voire plus selon les tronçons, sécurisation des traversées piétonnes et intégration de squares situés en bordure de l'axe.
- **Réaménagement de l'axe Beeckmans-Sorensen-Goedefroy-De Brouckère** : réaménagement des trottoirs avec largeur minimale de 2,2m voire plus selon les tronçons et sécurisation des traversées piétonnes (plateaux de plain-pied).
- **Avenue Broustin** : Une étude pour le réaménagement de quatre zones de l'avenue Broustin a été menée en 2023 - 2024. Le projet concerne les deux nouvelles places créées par la fermeture à la circulation automobile des extrémités de l'avenue Broustin, au niveau de la Basilique et de l'avenue de Jette mais également les carrefours entre l'avenue Broustin, l'avenue de la Constitution et la rue Van-



Réaménagement projeté de l'avenue Charles Quint

(Source: Bruxelles Mobilité —2024)

1. PRIORISER LES AMÉNAGEMENTS SUR LES AXES STRATÉGIQUES DE LA SMV

1.2. RÉSEAU PIÉTON

derborgh. L'objectif est d'ainsi entériner la sécurisation, l'apaisement et l'amélioration de l'espace public dans le quartier. La création d'espaces publics inclura des aménagements de plain-pied avec végétalisation et la possibilité d'extension des terrasses Horeca. Une statue d'Annie Cordy, des fontaines et des œuvres d'art seront installées sur la place côté Basilique.

AXES EN POINTS D'ATTENTION POUR LES PIÉTONS

NIVEAU PLUS

- **Avenue de Jette (côté Ganshoren entre la rue Prince Baudoin et la rue Richard Braibant) :** la largeur de trottoir est inférieure à 2m.

NIVEAU CONFORT

- **Rue Charles Moens:** si on relève la présence de trottoirs de largeur suffisante des deux côtés de la rue, du côté de l'entrée de l'école de La Découverte qui comporte un escalier, la largeur n'est pas suffisante.
- **Rue Hellinckx** (entre la rue Beeckmans et la rue Delhove): trottoir d'1,5m d'un côté de la rue et les traversées piétonnes ne sont pas aménagées (absence de passages piétons aux croisements avec les rues de l'Urbanisme et des Jonquilles).
- **Rue des Amaryllis:** constat similaire avec trottoir étroit d'un côté et absence de traversées.
- **Avenue Maxe Smal :** ici également, les trottoirs sont par endroits étroits (<1,5m), l'état du revêtement est moyen et les traversées ne sont pas toujours aménagées et sécurisées. L'axe se prête très bien à une zone résidentielle, vu la circulation réduite et le profil de rue locale.
- **Rue Karel Mertens:** les trottoirs sont très étroits de chaque côté (<1m). L'axe se prête très bien à une zone résidentielle, vu le profil très étroit de la rue, la circulation réduite et le profil de rue locale.
- **Place Mail:** si les trottoirs sont larges et en bon état, les axes ne sont pas très bien adaptés à la pratique de la marche : l'espace central, verdurisé, du square n'est pas aménagé pour les piétons (en terre) et ne permet pas de connexion du chemin du Mennegat rejoignant le parvis Sainte-Cécile. Dès lors on constate de nombreux chemins de désir qui soulignent



Réaménagement projeté de l'extrémité ganshorenoise de l'avenue Broustin

(Source: Bruxelles Mobilité —2024)

1. PRIORISER LES AMÉNAGEMENTS SUR LES AXES STRATÉGIQUES DE LA SMV

1.2. RÉSEAU PIÉTON

les pratiques réelles piétonnes et qui ne sont pas rencontrés actuellement au niveau de l'aménagement. Une connexion vers ce chemin et des traversées depuis les trottoirs vers le square pourraient être envisagées.

- **Place Marguerite d'Autriche:** les trottoirs du côté du square sont étroits et la continuité des chemins piétons pourrait être améliorée pour réduire les détours et obstacles—en particulier étant donné qu'il s'agit de l'itinéraire de la Promenade Verte. Le réaménagement de la place permettrait de valoriser son caractère piéton et sa fonction de séjour / à envisager en continuité du projet de réaménagement de l'avenue Charles Quint.
- **Rue Vanderveken (entre le parvis Sainte-Cécile et l'avenue des Neuf Provinces) :** d'un côté de la rue, les trottoirs sont inférieurs à 2m et la rue Vanderveken est peu équipée de passages piétons ce qui rend sa traversée peu adéquate à pied.
- **Rue du Saule (côté Ganshoren entre la rue Henri Huybreghts et la rue Eugène Toussaint) :** la largeur de trottoir est inférieure à 2m.
- **Rue Eugène Toussaint (côté Ganshoren entre rue du Saule et rue Joseph Verhasselt) :** la largeur de trottoir est inférieure à 2m.
- **Rue Prince Baudoin (côté Ganshoren entre l'avenue de Jette et l'avenue Démosthène Poplimont) :** la largeur de trottoir est inférieure à 2m.

AXES AUX AMÉNAGEMENTS PIÉTONS INSATISFAISANTS

NIVEAU PLUS

- Place Guido Gezelle
- Rue Jean De Greef (entre place Guido Gezelle et avenue de Brouckère)
- Rue de l'Eglise Saint Martin (entre l'avenue Van Overbeke et Place Guido Gezelle)
- Rue Delhove (entre avenue Charles Quint et rue Pangaert)
- Rue Pangaert

NIVEAU CONFORT

- Rue Delhove (entre rue Pangaert et avenue du Duc Jean)

- Rue Druez
- Rue De Greef (entre l'avenue de Brouckère et avenue Leclercq)
- Rue De Bast
- Rue Douleron
- Rue de l'Ancien Presbytère
- Rue Amaryllis (entre Avenue de Villegas et rue des Clématites)
- Rue des Clématites
- Rue de l'Eglise Saint Martin (entre la rue De Cock et l'avenue Van Overbeke)
- Rues Demesmaeker/Vanderveken (entre l'avenue Marie de Hongrie et le parvis Sainte-Cécile)
- Rue Lowet (premier tronçon)
- Avenue des Neuf Provinces (entre avenue Marie de Hongrie et rue Vanderveken)
- Avenue de l'Exposition Universelle (entre chemin de fer et la place des Sorbiers)
- Avenue Bach (entre la place Paola et la rue Vanderveken)
- Place Reine Paola (coté Nord)
- Place du Mail (coté Nord)
- Clos Hendrickx
- Clos Banken
- Clos Chambon
- Rue Zeyp
- Drève de Rivieren (de la place Guido Gezelle à l'avenue de l'Exposition Universelle)
- Rue Prince Baudouin (entre la rue Van Pagé et l'avenue Démosthène Poplimont)
- Rue de l'Education (entre la rue Moens et la drève de Rivieren)
- Rue Vervaeck (entre la rue Druez et l'avenue de l'Exposition Universelle)
- Rue au Bois

En ce qui concerne les attentes d'aménagement sur les réseaux structurants PLUS et CONFORT, le Plan Régional de Mobilité ne fait pas de précisions spécifiques. Le volet réglementaire du PRM précise toutefois que :

Les actes et travaux relatifs aux voiries PLUS et CONFORT offrent un standard d'aménagement élevé pour les critères suivants : dimensionnement adapté aux flux, planéité, confort du revêtement, adhérence, dévers et

1.3. RÉSEAU CYCLABLE

présence d'autres dispositifs assurant l'accessibilité PMR.

Les matériaux de revêtement utilisés lors des travaux réalisés sur les voiries piétonnes et les espaces piétons des voiries des réseaux PLUS et CONFORT sont ceux qui offrent un niveau de confort de minimum huit sur dix d'après l'examen réalisé par le gestionnaire de voirie au moyen de la chaise de mesure agréée par le CRR, conformément à la Charte sur les revêtements piétons ou tout autre dispositif équivalent. Pour les autres voiries, les matériaux de revêtement utilisés lors des travaux sont ceux qui offrent un niveau de confort de minimum six sur dix d'après l'examen réalisé selon les spécifications pré-cisées ci-avant.

Chapitre 3: Qualité des réseaux de mobilité; section 2: Réseau Piéton- PRM, p261

Nous renvoyons vers le projet de [RRU Good Living](#) pour les prescriptions en matière d'aménagement (largeur minimale des trottoirs de 2 m, prescriptions relatives aux obstacles,...) ainsi qu'au [Manuel des Espaces Publics de la Région bruxelloise](#).

En ce qui concerne le réseau cyclable, les axes de niveau PLUS sont concentrés sur les axes régionaux bordant la Commune (avenues Charles Quint, de l'Exposition Universelle, Poplimont, Sermon, Gloires Nationales ainsi que la Place Marguerite d'Autriche en connexion vers le RER-Vélo le long du chemin de fer—L50). Le réseau CONFORT concerne uniquement des voiries communales et représente ainsi le réel levier de la Commune pour le développement de son réseau cyclable local.

AXES AUX AMÉNAGEMENTS CYCLABLES PRÉVUS (PROJETS)

A Ganshoren, 5 projets ont été planifiés et devraient améliorer les aménagements cyclables:

- **Réaménagement de l'axe Charles-Quint et de la place Marguerite d'Autriche** : sécurisation des traversées cyclables, création de pistes cyclables séparées, unidirectionnelles ou bidirectionnelles selon les tronçons sur l'axe Charles Quint, avec connexion et intégration de la Promenade Verte à l'ouest de la place Marguerite d'Autriche (en lien avec son statut de RER-Vélo)

- **Rue au Bois** : création d'une zone cyclable avec marquage au sol entre la rue Vanderveken et le Cimetière.
- **Réaménagement de l'axe De Brouckère-Beeckmans** : création d'une piste cyclable unidirectionnelle séparée dans le sens de la montée (depuis l'avenue de l'Exposition Universelle vers Charles Quint) et d'une bande cyclable suggérée dans le sens opposé.
- Mise en œuvre de la **Cyclostrade C2**(Beliris) entre Gand et Bruxelles (L50) et **suppression des passages à niveau** (Infrabel) : tunnels sous les voies pour remplacer les passages à niveau de la rue Vanderveken à Ganshoren et de la rue Nestor Martin (horizon 2029).

AXES EN POINTS D'ATTENTION POUR LES VÉLOS

D'autres axes ont été repris comme points d'attention pour lesquels les aménagements sont parfois insuffisants au regard du contexte et du niveau SMV:

NIVEAU PLUS

- **Avenue des Gloires Nationales**: L'axe est équipé de plusieurs types d'aménagements cyclables selon les tronçons : couloir bus+vélo et aménagement cyclopiéton le long du parc. Vu son niveau PLUS, l'attente d'aménagement cyclable est particulièrement poussée et requiert un aménagement séparé de la circulation. Une possibilité serait dans un premier temps de créer un couloir bus+vélo sur l'ensemble de l'axe pour favoriser la continuité de l'aménagement.

NIVEAU CONFORT

- **Avenue Marie de Hongrie**: vu la charge de trafic, l'aménagement actuel ne suffit pas (largeur minimale mais pourrait être au standard): aménagement d'une piste cyclable marquée de largeur suffisante et sécuriser la bande cyclable par rapport au stationnement.
- **Avenues Van Overbeke et des Neuf Provinces** (entre avenue des Gloires Nationales et rue Vanderveken) : dans le sens de la montée (coté Gloires Nationales), prévoir un aménagement spécifique pour les cyclistes (piste cyclable marquée) étant donné la densité du trafic et l'itinéraire bus ; certaines portions de l'axe sont dépourvues d'aménagement, entravant la continuité de l'itinéraire.

1. PRIORISER LES AMÉNAGEMENTS SUR LES AXES STRATÉGIQUES DE LA SMV

1.3. RÉSEAU CYCLABLE

AXES AUX AMÉNAGEMENTS CYCLABLES INSATISFAISANTS

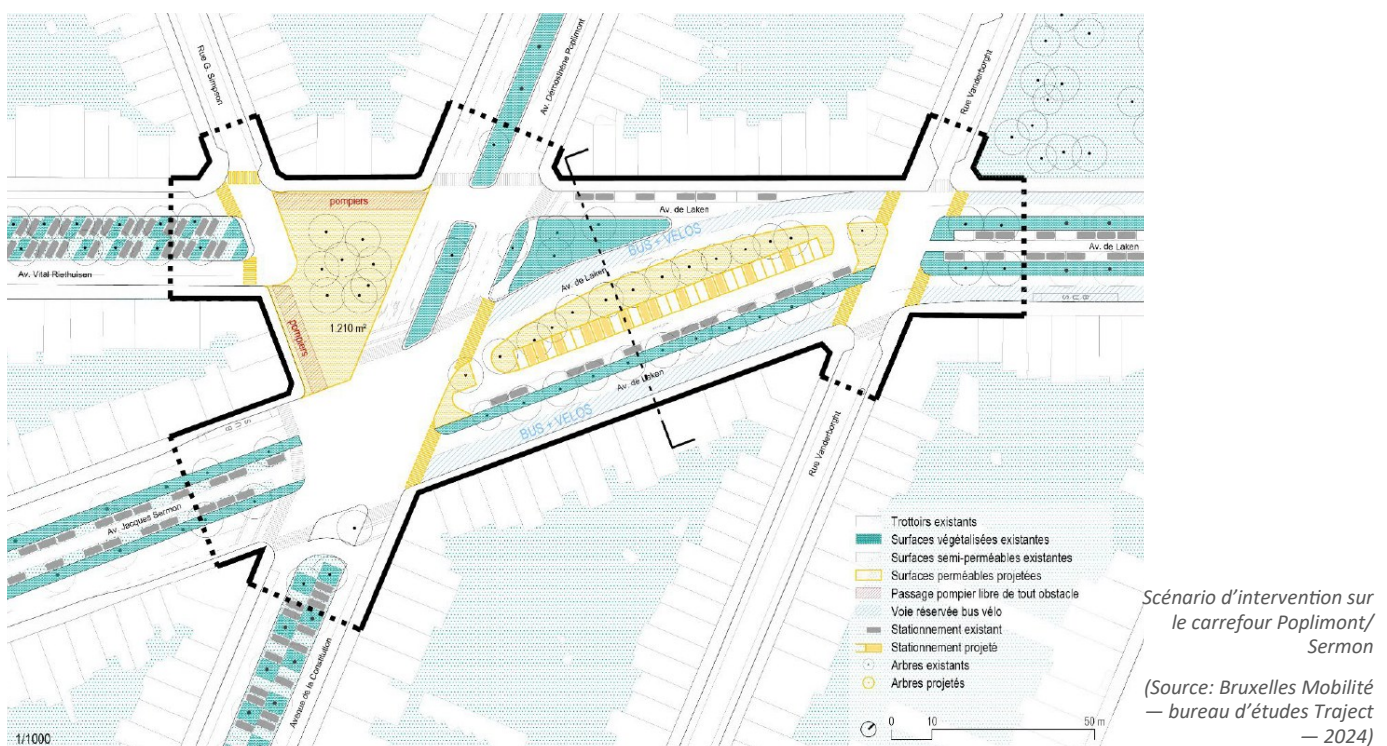
NIVEAU CONFORT

NIVEAU PLUS

- **Rue Nestor Martin:** absence d'aménagement cyclable malgré son statut dans la SMV et son statut de RER-Vélo et d'itinéraire de la Promenade Verte (en partie). Il s'agirait de privilégier une piste cyclable séparée.
- **Avenues de l'Exposition Universelle—D. Poplimont:** absence d'un aménagement continu sur tout l'axe, ce qui détériore fortement l'usage du vélo sur cet axe d'entrée de ville et de connexion au RER-Vélo. La portion entre de Brouckère et Prince Baudouin ne comporte aucun aménagement, ce qui implique un report des cyclistes en voirie. Sur le tronçon nord, il s'agit d'un aménagement cyclo-piéton qui peut ne pas être optimal pour un axe vélo PLUS.
- **Avenue J. Sermon:** absence d'aménagement sur cet axe. Vu l'importance de l'axe dans le réseau auto et l'importante charge de trafic, il semble nécessaire de prévoir un aménagement séparé pour les cyclistes—une piste cyclable séparée.

A noter qu’une étude régionale est en cours sur le **carrefour Poplimont-Sermon** dans le cadre de laquelle il est prévu de déconnecter la rue G. Simpson et l’avenue V. Riethuisen du carrefour principal, afin de simplifier ce carrefour et d’apaiser le trafic motorisé dans ces voiries.

- **Avenue des Neuf Provinces (entre Marie de Hongrie et Vanderveken):** cet axe ajouté à la SMV Vélo CONFORT dans le cadre du PCM, devrait être équipé d'un aménagement cyclable suffisant (absent actuellement sur ce tronçon), en continuité des aménagements de l'avenue Van Overbeke.
- **Rue L. Delhove et rue Prince Baudouin (côté Ouest):** cet axe ajouté à la SMV Vélo CONFORT dans le cadre du PCM, nécessite la création d'un aménagement cyclable, de préférence en mixité vu son statut (type piste cyclable marquée, zone cyclable,...).
- **Drève de Rivieren (entre les avenues de la Réforme et de l'Exposition Universelle):** cet axe ajouté à la SMV Vélo CONFORT dans le cadre du PCM, nécessite un aménagement cyclable de qualité pour sécuriser les déplacements (cfr. Axe 2 du PCM et proposition d'intervention sur cet axe : mise en sens unique et création d'une piste cyclable marquée).
- **Avenue M. Smal:** L'axe se prête très bien à une zone résidentielle, vu la circulation réduite et le profil de rue locale (type clos). Cela assurerait ainsi une circulation privilégiée pour les modes actifs.
- **Rue V. Lowet:** vu le profil étroit de la rue et sa typologie de rue locale, aménager l'axe en zone résidentielle serait privilégié. Cela assurerait ainsi une circulation privilégiée pour les modes actifs.



1. PRIORISER LES AMÉNAGEMENTS SUR LES AXES STRATÉGIQUES DE LA SMV

1.4. CARTES SYNTHÉTIQUES DE PRIORISATION DES AMÉNAGEMENTS POUR LES MODES ACTIFS

RÉSEAU PIÉTON

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3

- Voies lentes - trage wegen
- Niveaux SMV - MWS niveaux
- PLUS
 - CONFORT - COMFORT
 - QUARTIER - WIJK
- Bilan des aménagements sur le réseau structurant
Beoordeling van ontwikkelingen op het structurerend netwerk
- Aménagement satisfaisant - Bevredigende ontwikkeling
 - Aménagement prévu/planifié - Geplande ontwikkeling
 - Point d'attention - Aandachtspunt
 - Aménagement insatisfaisant - Onbevredigende ontwikkeling

Fond de plan - Achtergrond

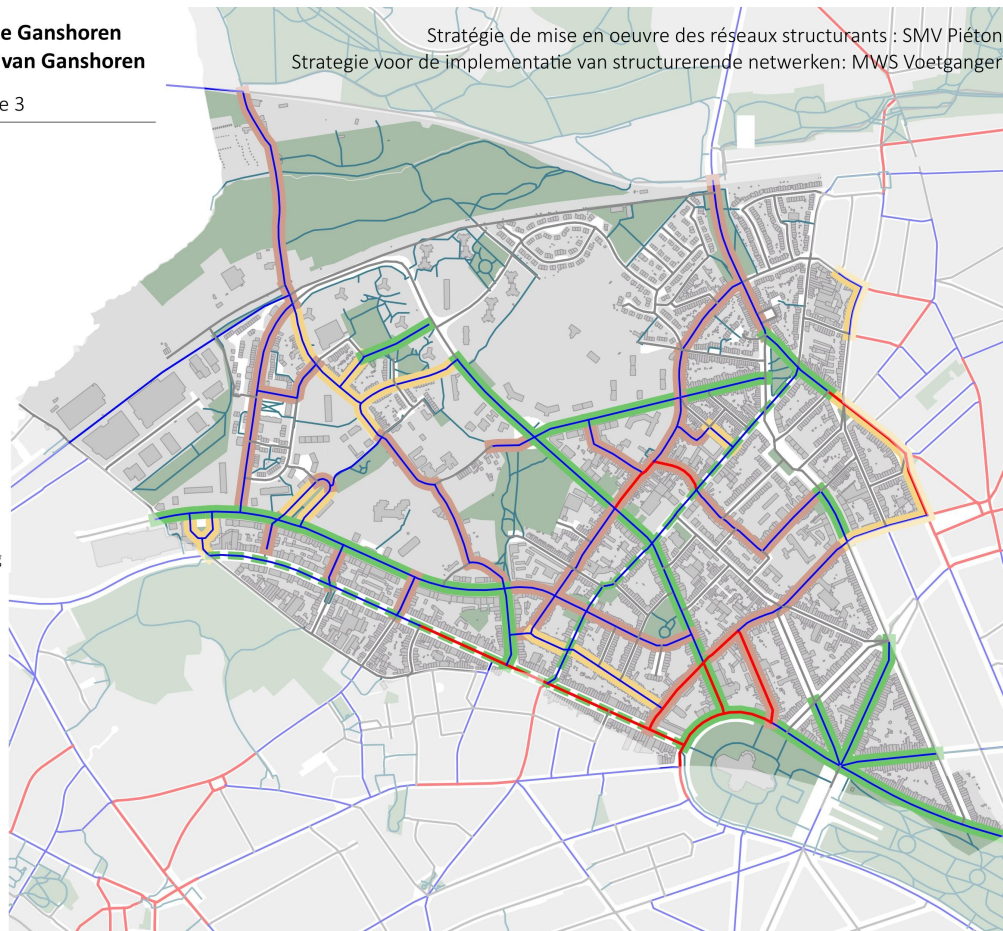
- Bâti - gebouwd
- Espaces verts - groene ruimten

Sources/ Bronnen : BRAT - 2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat

Stratégie de mise en oeuvre des réseaux structurants : SMV Piéton
Strategie voor de implementatie van structurerende netwerken: MWS Voetganger



RÉSEAU CYCLABLE

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3

- Voies lentes - trage wegen
- Niveaux SMV - MWS niveaux
- PLUS
 - CONFORT - COMFORT
 - QUARTIER - WIJK
- Bilan des aménagements sur le réseau structurant
Beoordeling van ontwikkelingen op het structurerend netwerk
- Aménagement satisfaisant - Bevredigende ontwikkeling
 - Aménagement prévu/planifié - Geplande ontwikkeling
 - Point d'attention - Aandachtspunt
 - Aménagement insatisfaisant - Onbevredigende ontwikkeling

Fond de plan - Achtergrond

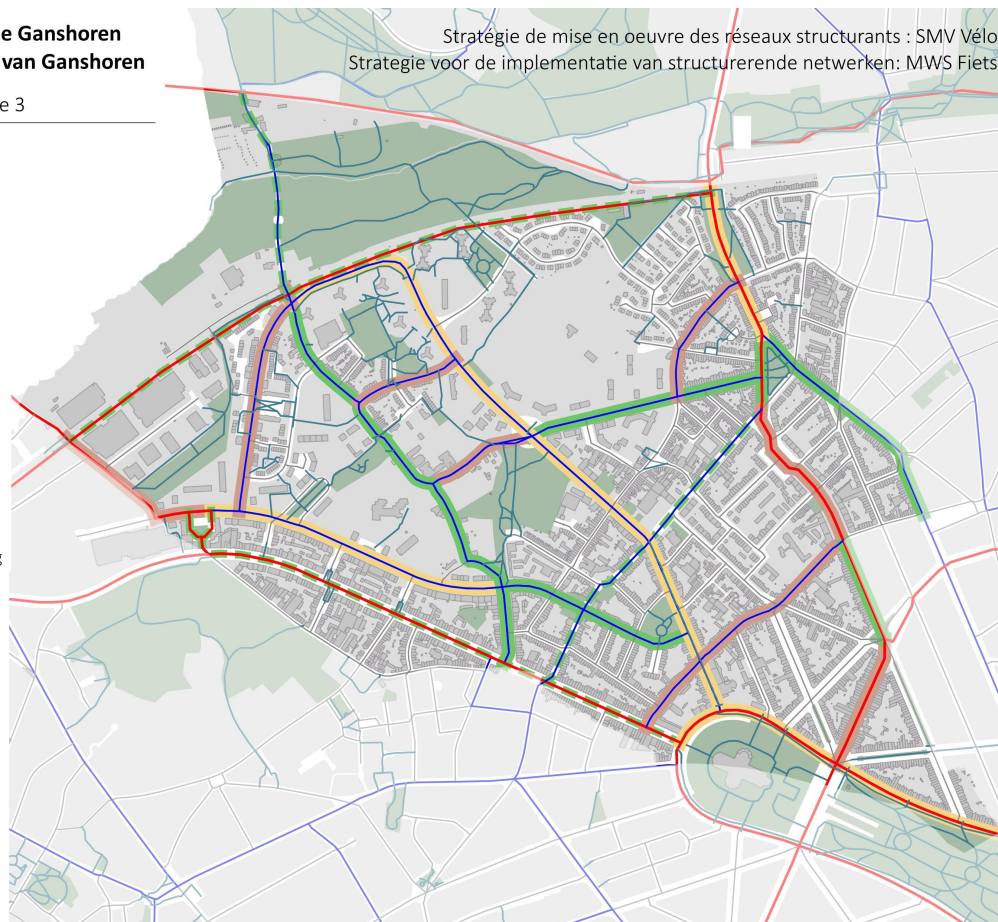
- Bâti - gebouwd
- Espaces verts - groene ruimten

Sources/ Bronnen : BRAT - 2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat

Stratégie de mise en oeuvre des réseaux structurants : SMV Vélo
Strategie voor de implementatie van structurerende netwerken: MWS Fiets





AXE 2: MAILLE APAISÉE

1. RÉSULTATS DE LA CONSULTATION CITOYENNE: ENJEUX POUR LES LIEUX-CLÉS

1.1. MÉTHODOLOGIE

Après une consultation publique en première phase de l'étude, un second moment participatif a été organisé pour appuyer les réflexions sur la phase 3 du PCM.

Une enquête en ligne a été diffusée pour récolter des avis et suggestions sur des lieux-clés en matière de mobilité à Ganshoren.

Cette enquête a été diffusée en ligne du 4 septembre 2023 au 27 octobre 2023 via les réseaux numériques de la Commune (site internet, page Facebook) et via un article dans le Ganshoren Info. Des permanences communales ont été organisées les vendredis matin pour remplir le questionnaire en version papier.






Au total, 88 réponses ont été collectées.

Le questionnaire d'enquête comportait 3 volets:

- un volet sur le profil des personnes interrogées (lieu de résidence, genre, âge, lien avec la Commune,...),
- un volet explicatif/pédagogique sur le PCM comme outil stratégique de mobilité, sur les différents outils d'interventions possibles pour apaiser la circulation en mettant en évidence les avantages et les points d'attention de chacun,
- ainsi qu'un volet sur les 9 lieux-clés identifiés: pour chacun des enjeux/objectifs prioritaires étaient à identifier et des types d'intervention pour les atteindre

Enquête Mobilité du PCM

Utilisez-vous les moyens de déplacement suivants ?

	Tous les jours (ou presque)	Souvent	Parfois	Jamais
La marche 	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le vélo (personnel) 	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les transports en commun (métro, tram, bus) 	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le train 	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La voiture personnelle 	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Outils d'intervention possibles pour ces différents lieux

Plusieurs types d'interventions sont possibles selon les priorités fixées et les caractéristiques du lieu. Voici, pour chaque type d'outil proposé, quelques points d'attention :



Avantages:

- Améliore le cadre de vie, le quartier
- Appropriation par les habitant.es (espace agréable pour y séjourner, jouer, se rencontrer,...)
- Priorité donnée aux modes actifs
- Possibilité d'implication des citoyen.nes & associations dans la réalisation (chantiers participatifs)

Points d'attention:

- Coûteux
- Plus lent à réaliser

En préambule...

Quels changements en matière de mobilité peut-on attendre suite au PCM ?

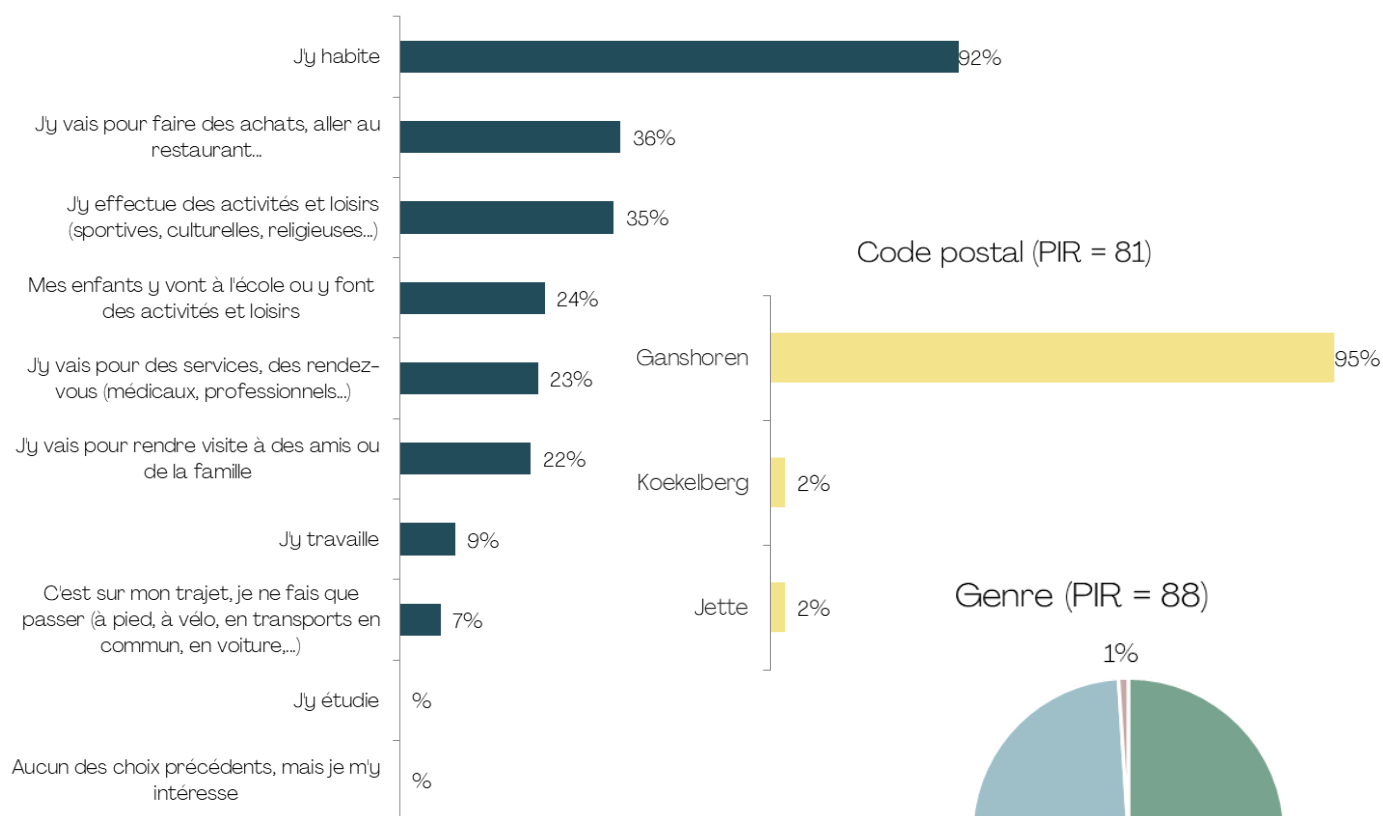
Le PCM est un outil stratégique qui définit des grandes ambitions et orientations pour la Commune en matière de planification de la mobilité à court, moyen et long terme.



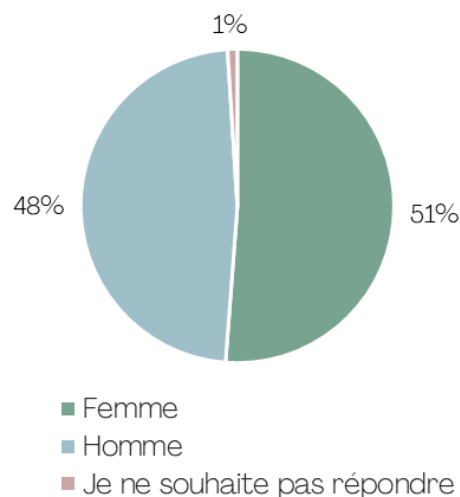
1. RÉSULTATS DE LA CONSULTATION CITOYENNE: ENJEUX POUR LES LIEUX-CLÉS

1.2. PRÉSENTATION DES RÉSULTATS: PROFIL DES RÉPONDANT·ES

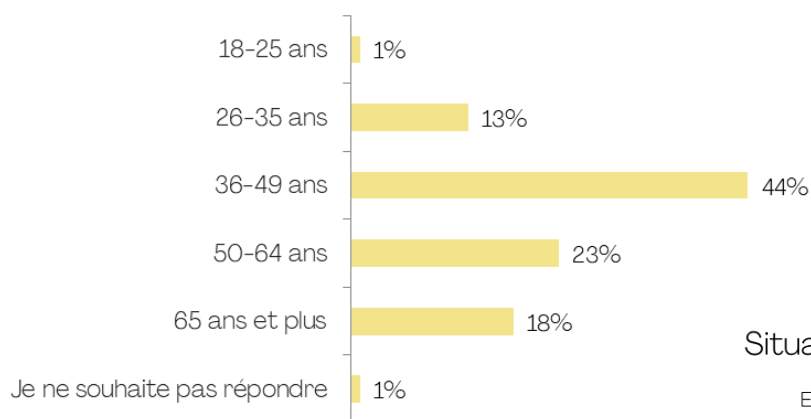
Lien avec la commune de Ganshoren (PIR = 88)



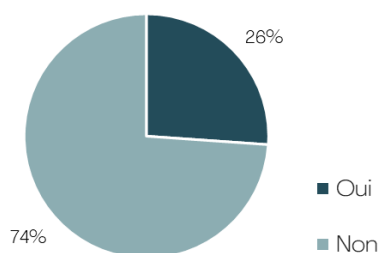
Genre (PIR = 88)



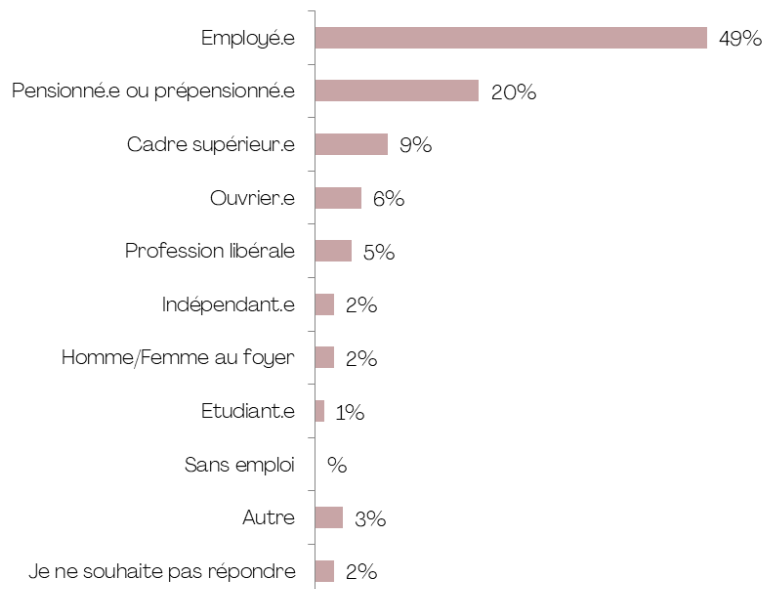
Age (PIR = 88)



Etes-vous confronté.e à des problèmes d'accessibilité ou de mobilité réduite ? (PIR = 88)



Situation professionnelle (PIR = 88)



1. RÉSULTATS DE LA CONSULTATION CITOYENNE: ENJEUX POUR LES LIEUX-CLÉS

1.3. PRÉSENTATION DES RÉSULTATS: AVIS SUR LES LIEUX-CLÉS

ROND-POINT VAN OVERBEKE-SORENSEN-FABIOLA

38 AVIS

Enjeux prioritaires et objectifs à atteindre :

Améliorer la sécurité routière **59%**

Réduire le trafic de transit **49%**

Donner plus de place pour le vélo, réduire les nuisances liées au trafic et garantir l'accessibilité locale en voiture **27%**

Type(s) d'intervention à privilégier:

Limitation de la vitesse/ contrôle radar **44%**

Aménagement cyclable **36%**

Végétalisation/Déminéralisation **28%**

Ralentisseur de vitesse **28%**

"Je trouve que c'est un carrefour plutôt dangereux et les automobilistes ne respectent pas toujours la vitesse autorisée"

"Carrefour dangereux avec énormément de circulation, beaucoup d'enfants se rendant à pied à leurs écoles, beaucoup de conducteurs qui roulent trop vite."

"meer verkeersveiligheid voor zwakke weggebruikers"



PLACE GUIDO-GUEZELLE

37 AVIS

Enjeux prioritaires et objectifs à atteindre :

Végétaliser/ Déminéraliser **59%**

Aménager des lieux de vie **49%**

Réduire le trafic de transit **46%**

Garantir des bonnes conditions d'accès pour les commerces, entreprises, écoles **30%**

Type(s) d'intervention à privilégier:

Végétalisation – Déminéralisation **65%**

Place piétonne **62%**

Espace partagé **26%**

"(...) Nous sommes sur une voie très passante, bruyante,... aucun enfant ne peut être présent en rue sans une vigilance très /trop accrue. Personne ne veut profiter de cet endroit qui est pourtant le cœur de la commune."

Être attentif au développement des petits commerces

"La place doit devenir piétonne, sans aucun passage de voiture de transit (haut-bas). Il peut rester un passage latéral (...) mais alors en zone d'espace partagé"

"La place est trop petite pour les piétons et n'est de ce fait, pas très attrayante... L'agrandissement permettrait en outre une végétalisation (si nécessaire dans nos milieux urbains) en harmonie avec les commerces"



1. RÉSULTATS DE LA CONSULTATION CITOYENNE: ENJEUX POUR LES LIEUX-CLÉS

1.3. PRÉSENTATION DES RÉSULTATS: AVIS SUR LES LIEUX-CLÉS

PLACE MARGUERITE D'AUTRICHE

31 AVIS

Enjeux prioritaires et objectifs à atteindre :

Améliorer la sécurité routière **43%**

Réduire le trafic de transit **40%**

Végétaliser/ Déminéraliser **40%**

Aménager des lieux de vie **30%**

Type(s) d'intervention à privilégier:

Végétalisation-Déminéralisation **52%**

Aménagement cyclable **33%**

Place piétonne **26%**

"Cette place n'en est pas une, c'est un parking à ciel ouvert, cerné par des files régulières de voitures qui transitent par là. Les véhicules qui viennent de l'av Charles-Quint et se dirigent vers l'av Marie de Hongrie ne font pas attention aux piétons qui traversent (...)"

Inquiétude quant à la suppression des places de stationnement pour les véhicules individuels

ROND-POINT DE LA LIBERTÉ

31 AVIS

Enjeux prioritaires et objectifs à atteindre :

Donner plus de place pour le vélo **39%**

Aménager des lieux de vie **39%**

Améliorer la sécurité routière **35%**

Réduire le trafic de transit **26%**

Type(s) d'intervention à privilégier:

Aménagement cyclable **58%**

Végétalisation – Déminéralisation **35%**

« Ce rond-point est inaccessible et sous-utilisé. Le transit y passe trop rapidement. Il devrait trouver un moyen de couper (ralentir) dans le sens av Van Overbeke car le contournement est peu utilisé, pour permettre à des piétons de s'y rendre plus facilement ? »

« Aucune place garantie pour les vélos, hors la place est disponible ».

"De rotonde is overgedimensioneerd en erg gevaarlijk voor fietsers"



1. RÉSULTATS DE LA CONSULTATION CITOYENNE: ENJEUX POUR LES LIEUX-CLÉS

1.3. PRÉSENTATION DES RÉSULTATS: AVIS SUR LES LIEUX-CLÉS

CARREFOUR VAN PAGÉ-DELHOVE-DUC JEAN-PRINCE BAUDOUIN-SIMPSON

31 AVIS

Enjeux prioritaires et objectifs à atteindre :

Améliorer la sécurité routière **67%**

Donner plus de place au vélo **50%**

Réduire le trafic de transit **47%**

Type(s) d'intervention à privilégier:

Aménagement cyclable **60%**

Végétalisation – Déminéralisation **36%**

Mise à sens unique/changement sens de circulation
32%

Ralentisseur de vitesse **32%**

PLACE REINE FABIOLA

28 AVIS

Enjeux prioritaires et objectifs à atteindre :

Végétaliser/ Déminéraliser **57%**

Aménager des lieux de vie **46%**

Réduire le trafic de transit **43%**

Améliorer la sécurité routière **39%**

Type(s) d'intervention à privilégier:

Végétalisation – Déminéralisation **59%**

Aménagement cyclable **56%**

« Heel gevaarlijk om daar over te steken. Misschien toch ook de circulatie herbekijken »

« Carrefour compliqué à repenser pour la sécurité routière et cycliste (et piétonne) essentiellement. ».

« Il faut laisser une place suffisante pour les bus sans nuire à la végétalisation »

« Cette place "morte" en forme de parking doit être rendue plus conviviale pour les jeunes, enfants et personnes âgées. Lieu de rencontre à la place de parking ».



1. RÉSULTATS DE LA CONSULTATION CITOYENNE: ENJEUX POUR LES LIEUX-CLÉS

1.3. PRÉSENTATION DES RÉSULTATS: AVIS SUR LES LIEUX-CLÉS

DRÈVE DE RIVIEREN

22 AVIS

Enjeux prioritaires et objectifs à atteindre :

Donner plus de place pour le vélo **55%**

Réduire le trafic de transit **55%**

Type(s) d'intervention à privilégier:

Aménagement cyclable **48%**

Mise à sens unique/changement circulation **38%**

Elargissement des trottoirs **38%**

Les vélos sont régulièrement dépassés à vive allure et de façon trop proche. Mettre cette rue à sens unique permettrait également de générer une véritable piste cyclable sécurisée.

Enfin, la présence de radars serait dissuasive pour les chauffeurs trop prompts à l'accélération.»

«c'est un axe de fluidification du trafic, un axe inter-quartier, il a toute son utilité.»

« Vol sluipverkeer. Maak er eenrichtingsweg met een gescheiden fietspad. »

« Vitesse trop grande de nombreux conducteurs sur la drève de Rivieren.»

PLACE REINE PAOLA

22 AVIS

Enjeux prioritaires et objectifs à atteindre :

Végétaliser/Déminéraliser **68%**

Aménager des lieux de vie **45%**

Donner plus de place pour la marche **27%**

Type(s) d'intervention à privilégier:

Végétalisation/Déminéralisation **74%**

Marquage au sol **26%**

« (...) Hors marché, elle ne ressemble qu'à un grand parking, peu accueillant. Quelques arbres, des plantations grimpantes sur des treilles, des bacs pour permettre un potager collectif de quartier, un marquage au sol de jeux d'enfants... ET des passages piétons bien visibles pour rejoindre le centre de la place depuis les bâtiments qui la bordent permettraient de rendre plus sympathique cet espace, sans en empêcher l'organisation de marché hebdomadaire.»

« (...) Les passages pour piétons sont mal positionnés par rapport aux arrêts de bus.»

« Une fois sur la place il n'y a pas de passage piéton permettant d'accéder à la banque Belfius et/ou d'accéder à Jean Sébastien Bach, idem manque un passage piéton pour la traverser de part en part.»



1. RÉSULTATS DE LA CONSULTATION CITOYENNE: ENJEUX POUR LES LIEUX-CLÉS

1.3. PRÉSENTATION DES RÉSULTATS: AVIS SUR LES LIEUX-CLÉS

SQUARE DE GREEF-DRUEZ

13 AVIS

Enjeux prioritaires et objectifs à atteindre :

Végétaliser/Déminéraliser **62%**

Aménager des lieux de vie **54%**

Donner plus de place pour la marche, donner plus de place pour le vélo **38%**

Type(s) d'intervention à privilégier:

Végétalisation/Déminéralisation **77%**

Aménagement cyclable **31%**

Place piétonne **31%**

« Quartier résidentiel,
réduire l'emprise de la
voirie trop importante à
cet endroit et
végétaliser.
Rue Leclercq trop
étroite pour être à
double sens »

"Il est naturel de vouloir un
quartier apaisé où mes
enfants pourraient évoluer
librement sans crainte d'un
accident avec une voiture
surpuissante, chaque
intervention choisies ici
rempli ce but"



2. LIEUX-CLÉS D'INTERVENTION EN MATIÈRE D'APAISEMENT

2.1. FICHES-ACTIONS

MÉTHODOLOGIE

2 types de fiches-actions ont été élaborées:

- **Type 1:** celles pour les lieux-clés où une proposition d'intervention a été retenue (avec la présentation d'un scénario/option d'apaisement)
- **Type 2:** Celles pour les lieux-clés où des enjeux et des points d'attention ont été relevés qui seront à prendre en compte et à étudier en cas d'aménagement futur par la Commune (sans scénario/option d'apaisement retenu).

Les fiches-actions sont structurées de la manière suivante:

PAGE 1 : SITUATION ACTUELLE:

- DESCRIPTION DU LIEU-CLÉ (LOCALISATION, RUES,...)
- SCHÉMA VISUEL + PHOTOS DE LA SITUATION ACTUELLE
- DESCRIPTION DES OBJECTIFS À ATTEINDRE POUR LE LIEU-CLÉ (ISSU DE LA PHASE 2 DU PCM)
- DESCRIPTION DES ENJEUX PRIORITAIRES RETENUS POUR L'APAISEMENT DU LIEU-CLÉ (ISSU DE L'ENQUÊTE DIFFUSÉE EN PHASE 3 DU PCM)
- IDENTIFICATION DE CONTRAINTES ET POINTS D'ATTENTION À PRENDRE EN COMPTE LORS DE LA CONCEPTION DE L'AMÉNAGEMENT

PAGE 2 : SITUATION PROJETÉE

(UNIQUEMENT POUR LES FICHES DE TYPE 1):

- SCHÉMA VISUEL DE LA MESURE D'APAISEMENT
- DESCRIPTION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT POUR LA MESURE D'APAISEMENT
- PRÉSENTATION DES GAINS OBTENUS PAR LA MISE EN PLACE DE LA MESURE

NOM DU LIEUX-CLÉ	
SITUATION ACTUELLE: LOCALISATION ET DESCRIPTION	
NOM DU LIEU : RUES CONCERNÉES	
<div></div>	
<div></div>	
ENJEUX ET OBJECTIFS PRIORITAIRES	
<u>OBJECTIFS</u>	
<ul style="list-style-type: none">••••	
<u>ENJEUX</u>	
<ul style="list-style-type: none">••••	
CONTRAINTES ET POINTS D'ATTENTION	
<ul style="list-style-type: none">••••	
3.	

NOM DU LIEUX-CLÉ	
SITUATION PROJETÉE: MESURE D'APAISEMENT	
PRÉCISION SUR LA MESURE D'APAISEMENT	
<div></div>	
DESCRIPTION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT	
<ul style="list-style-type: none">••••	
GAINS	
<ul style="list-style-type: none">••••	
4.	

2. LIEUX-CLÉS D'INTERVENTION EN MATIÈRE D'APAISEMENT



2.1. FICHES-ACTIONS

LOCALISATION ET IDENTIFICATION DES LIEUX-CLÉS D'INTERVENTION EN MATIÈRE D'APAISEMENT



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3

Stratégie de mise en oeuvre des quartiers apaisés
Strategie voor de implementatie van leefwijk

-  Lieux-clés avec proposition d'intervention retenue - Sleutellocaties met geselecteerd interventievoorstel
-  Lieux-clés avec enjeux et points d'attention à étudier - Sleutellocaties met vraagstukken en aandachtspunten om te bestuderen

Fond de plan - Achtergrond

-  Bâti - gebouwd
-  Espaces verts - groene ruimten

Sources/ Bronnen : BRAT - 2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



SITUATION ACTUELLE: LOCALISATION ET DESCRIPTION

PLACE GUIDO GEZELLE: RUES ZEYP, DE L'EGLISE SAINT-MARTIN, J. DE GREEF, DREVE DE RIVIEREN

La place Guido Gezelle est un espace public central de la commune, vécu comme le « cœur de village » de Ganshoren. On y retrouve de nombreuses fonctions de vie de quartier (marché, commerces, terrasses, établissements culturels et scolaires...).



ENJEUX ET OBJECTIFS PRIORITAIRES

OBJECTIFS

- Intégrer l'espace dans les réseaux structurants piétons et cyclables
- Sécuriser et améliorer les conditions de déplacements pour tous les modes (en particulier : la marche)
- Développer une zone apaisée, un « cœur » du quartier
- Renforcer la centralité de l'espace et sa fonction de séjour (activation et réappropriation de l'espace public)
- Requalifier l'espace public structurant de la Commune (repris aussi en Noyau d'Identité Locale)
- Garantir l'accessibilité locale des fonctions présentes (riverains, commerces, école...)

ENJEUX

- Végétaliser/ Déminéraliser
- Aménager des lieux de vie
- Réduire le trafic de transit
- Garantir des bonnes conditions d'accès pour les commerces, entreprises, écoles

CONTRAINTES ET POINTS D'ATTENTION

- Localisation du futur Centre administratif communal (masterplan prévu)
- Conservation du stationnement rue Zeyp, et des zones de livraison pour les commerces et restaurants
- Présence du marché hebdomadaire (espace disponible pour installation du marché, conditions d'accès pour les marchands,...)
- Protection des arbres sur la place
- Maintien d'un accès à la place pour les services de secours

CRÉATION D'UNE ZONE PIÉTONNE



DESCRIPTION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- Création d'une zone piétonne sur l'une des faces de la place (tronçon entre rue Zeyp et Drève de Rivieren)
- Extension de la place actuelle : valorisation de l'espace public & déminéralisation
- Mise à sens unique de la rue Zeyp (entre le parking et la place Guido Gezelle : boucle de desserte locale avec la rue de l'Eglise Saint-Martin)

Alternative possible: inverser le sens de la boucle de desserte et le sens unique de la rue Zeyp et de l'Eglise Saint-Martin (objectif: privilégier un sens de circulation qui actuellement est moins sujet au trafic de transit)

GAINS

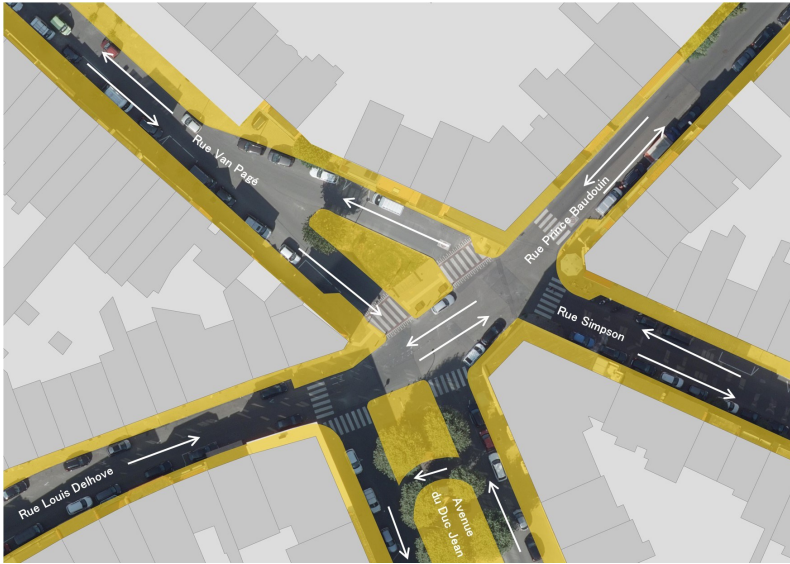
- Valorisation/amélioration de l'espace public
- Sécurisation et amélioration du confort pour les déplacements à pied et à vélo
- Sécurisation et valorisation de l'accès aux pôles générateurs à proximité (école Sint-Lutgardis, Centres culturels, Centre médical, bibliothèque, commerces et services,...).
- Gain d'espace en chaussée (pour circulation des modes actifs, extension de la zone du marché, extension des terrasses,...)
- Réappropriation de la place pour la fonction de séjour (installation de mobilier urbain, végétalisation, point d'eau, installation ludique, stationnement vélo...)
- Réduction du trafic motorisé sur la place et création de boucles de dessertes locales (Saint-Martin/Zeyp et De Greef/Rivieren)

CARREFOUR VAN PAGÉ-DELHOVE-BAUDOUIN-SIMPSON-DUC JEAN

SITUATION ACTUELLE: LOCALISATION ET DESCRIPTION

CARREFOUR ENTRE LES RUES VAN PAGÉ-DELHOVE-PRINCE BAUDOUIN-SIMPSON-DUC JEAN

Le carrefour entre les rues Jean-Baptiste Van Pagé, Louis Delhove, Georges Simpson, Prince Baudouin et l'avenue du Duc Jean est situé dans un quartier résidentiel de la commune. Il se compose de sept embranchements, ce qui le rend complexe et occupé très largement par la fonction automobile.



ENJEUX ET OBJECTIFS PRIORITAIRES

OBJECTIFS

- Marquer l'importance de l'espace dans les réseaux structurants piétons et cyclables (cfr SMV)
- Sécuriser et améliorer les conditions de déplacements pour tous les modes (en particulier la marche et le vélo), en particulier pour les traversées du carrefour, nombreuses et complexes
- Développer un espace de quartier apaisé et renforcer la fonction de séjour
- Renforcer le stationnement vélo en voirie
- Garantir l'accessibilité locale des riverains

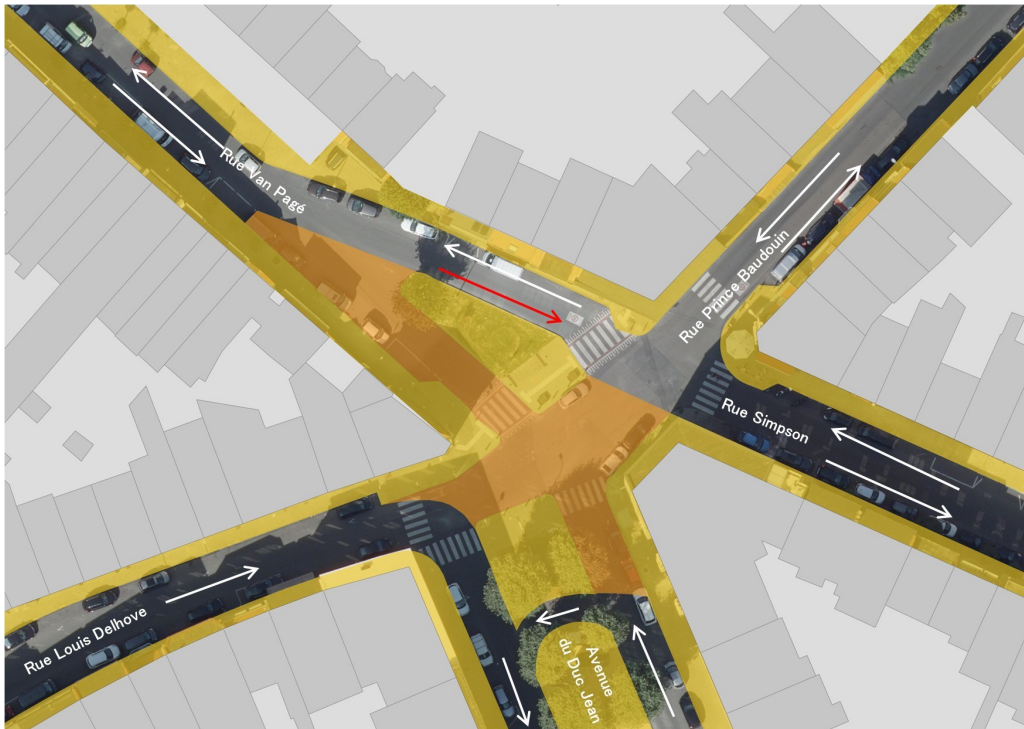
ENJEUX

- Améliorer la sécurité routière
- Donner plus de place au vélo
- Réduire le trafic de transit
- Végétaliser/ Déminéraliser

CONTRAINTES ET POINTS D'ATTENTION

- Présence de commerces au carrefour (un centre paramédical, une épicerie) : amélioration du confort pour les modes actifs, maintien de bonnes conditions d'accessibilité (dont pour les livraisons et clientèle)
- Maintien de bonnes conditions d'accessibilité au quartier depuis les grands axes
- Accès à la poche de stationnement avenue du Duc Jean
- Protection des arbres avenue du Duc Jean et de la bande plantée rue Van Pagé
- Maintien d'un accès au carrefour pour les services de secours

SIMPLIFICATION & PIÉTONNISATION DU CARREFOUR



DESCRIPTION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- Création d'une zone piétonne au lieu du carrefour par l'extension des trottoirs rue Van Pagé et déconnexion du carrefour au niveau de la rue Louis Delhove
- Mise en impasse d'une partie de l'avenue du Duc Jean et demi-tour maintenu par la berme centrale
- Depuis rue Louis Delhove, sortie par l'avenue du Duc Jean

GAINS

- Création d'une placette pour le quartier et valorisation de l'espace public
- Sécurisation et amélioration du confort pour les déplacements à pied et à vélo
- Réappropriation de la place pour la fonction de séjour (installation de mobilier urbain, végétalisation, installation ludique,...)
- Réappropriation de l'espace pour du stationnement vélo (zone identifiée en carence)
- Réduction du trafic de transit sur Delhove et création de boucles de dessertes locales (Delhove/Duc Jean, Simpson/Baudouin, Van Pagé/Baudouin)

SITUATION ACTUELLE: LOCALISATION ET DESCRIPTION

DREVE DE RIVIEREN (ENTRE L'AVENUE DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE ET LA DREVE DU CHATEAU)

La drève de Rivieren est un axe stratégique pour les piétons et cyclistes, actuellement emprunté à double-sens et rencontrant d'importants volumes de trafic particulièrement dans sa partie Nord.



ENJEUX ET OBJECTIFS PRIORITAIRES

OBJECTIFS

- Réduire les nuisances liées au trafic automobile (bruit, pollution,...)
- Gérer le volume et réduire la vitesse de trafic local
- Intégrer la rue dans les réseaux structurants piétons et cyclables
- Sécuriser les déplacements pour tous les modes (en particulier les modes actifs et les croisements entre automobiles)
- Garantir l'accessibilité locale des riverains

ENJEUX

- Donner plus de place pour le vélo (créer un aménagement cyclable de qualité) et la marche
- Réduire le trafic de transit

CONTRAINTES ET POINTS D'ATTENTION

- Maintien de bonnes conditions d'accessibilité au quartier depuis les axes structurants (accès local depuis l'avenue de l'Exposition Universelle via l'avenue de la Réforme ou la Drève du Château)
- Prises de vitesse par la mise en sens unique (envisager la création de chicanes ou mise en place d'autres dispositifs ralentisseurs)

SITUATION PROJETÉE: MESURE D'APAISEMENT

ALTERNATIVE 1:

MISE À SENS UNIQUE ET CRÉATION DE PISTE CYCLABLE MARQUÉE DANS LE SENS DE CIRCULATION



DESCRIPTION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- Mise à sens unique de la Drève de Rivieren entre la Drève du Château et l'avenue de l'Exposition Universelle (sens autorisé : de la Drève du Château à l'avenue de l'Exposition Universelle) : sortie locale du quartier
- Création d'une piste cyclable marquée dans le sens de circulation (direction Exposition Universelle) : largeur possible estimée à 1,8m
- Mise en place d'un Sens Unique Limité (SUL) dans le sens opposé à la circulation automobile
- Maintien d'une bande de stationnement longitudinal d'un côté de la rue à la fois (possibilité de chicane)

GAINS

- Diminution de la pression automobile dans la rue et des nuisances liées (bruit, pollution de l'air,...)
- Réduction du trafic de transit dans la Drève de Rivieren
- Sécurisation et amélioration du confort pour les déplacements à vélo en particulier
- Possibilité d'augmenter la végétalisation dans la rue (plantations dans la bande de stationnement,...)

SITUATION PROJETÉE: MESURE D'APAISEMENT

ALTERNATIVE 2:

MISE À SENS UNIQUE ET CRÉATION DE PISTE CYCLABLE MARQUÉE À CONTRE-SENS DE LA CIRCULATION



DESCRIPTION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- Mise à sens unique de la Drève de Rivieren entre la Drève du Château et l'avenue de l'Exposition Universelle (sens autorisé : de la Drève du Château à l'avenue de l'Exposition Universelle) : sortie locale du quartier
- Création d'une piste cyclable marquée dans le sens opposé à la circulation (direction Avenue de la Réforme) : largeur possible estimée à 1,8m
- Mise en place d'une bande cyclable suggérée ou d'une zone cyclable dans le sens de la circulation automobile
- Maintien d'une bande de stationnement longitudinal d'un côté de la rue à la fois (possibilité de chicane)

GAINS

- Diminution de la pression automobile dans la rue et des nuisances liées (bruit, pollution de l'air,...)
- Réduction du trafic de transit dans la Drève de Rivieren
- Sécurisation et amélioration du confort pour les déplacements à vélo en particulier
- Possibilité d'augmenter la végétalisation dans la rue (plantations dans la bande de stationnement,...)

SITUATION ACTUELLE: LOCALISATION ET DESCRIPTION

SQUARE DES RUES DE GREEF ET DRUEZ (ENTRE RUE G. MOTTARD ET AVENUE G. LECLERCQ)

Le square au niveau des rues J. De Greef et J. Druez, entre l'avenue Georges Leclercq et la rue Guy Mottard est situé dans un quartier résidentiel de la commune. Cet espace est aujourd'hui uniquement dédié à la fonction automobile mais offre un potentiel pour la création d'un espace public de quartier.



ENJEUX ET OBJECTIFS PRIORITAIRES

OBJECTIFS

- Intégrer l'espace dans le réseau structurant piéton (connexion/itinéraire vers Place Guido Gezelle)
- Sécuriser et améliorer les conditions de déplacement pour tous les modes (en particulier la marche)
- Développer un lieu de vie de quartier apaisé et renforcer la fonction de séjour (repris en Noyau d'Identité Locale)
- Créer un espace ludique en lien avec les écoles et pôles à proximité (dont la piscine)
- Garantir l'accessibilité locale des fonctions urbaines présentes (riverains, écoles...)

ENJEUX

- Végétaliser/Déminéraliser
- Aménager des lieux de vie
- Donner plus de place pour la marche et le vélo

CONTRAINTES ET POINTS D'ATTENTION

- Maintien de l'accès carrossable de l'immeuble entre n°38 rue J. De Greef et 5 rue Mottard
- Maintien d'un accès à l'espace pour les services de secours
- Protection des arbres de la berme centrale

SIMPLIFICATION & PIÉTONNISATION DU SQUARE



DESCRIPTION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- Extension du trottoir de la rue J. De Greef (environ entre le n°36 et n°38 jusqu'au coin avec la rue G. Mottard) et création d'une zone piétonne
- Extension de la zone végétalisée
- Mise à sens unique de la rue J. Druez entre rue F. Vervaeck et l'avenue G. Leclercq (sens autorisé : de la rue F. Vervaeck à la rue J. De Greef)

GAINS

- Création d'une placette pour le quartier et valorisation de l'espace public
- Sécurisation et amélioration des déplacements à pied et à vélo
- Réappropriation de l'espace pour la fonction de séjour (installation de mobilier urbain, création d'un espace ludique,...)
- Végétalisation de l'espace et création d'un espace de fraîcheur
- Réduction de la circulation automobile dans un réseau de voiries locales

ROND-POINT VAN OVERBEKE/SORENSEN

SITUATION ACTUELLE: LOCALISATION ET DESCRIPTION

ROND-POINT VAN OVERBEKE ET SORENSEN

Ce rond-point est situé au croisement de l'avenue Van Overbeke, de la rue Sergent Sorensen, des axes stratégiques pour la mobilité de tous les modes de déplacements, mais aussi empruntés par d'importants volumes de trafic de transit.



ENJEUX ET OBJECTIFS PRIORITAIRES

OBJECTIFS

- Réduire le trafic de transit
- Sécuriser et améliorer les conditions de déplacements pour tous les modes (en particulier : à pied et à vélo)
- Améliorer la performance des transports publics (éviter la congestion dans le trafic et améliorer la régularité de la ligne)
- Garantir l'accessibilité locale des fonctions urbaines présentes (riverains, commerces, équipements...)

ENJEUX

- Améliorer la sécurité routière
- Réduire les nuisances liées au trafic (pollution et bruit)
- Donner plus de place pour le vélo
- Garantir l'accessibilité locale en voiture

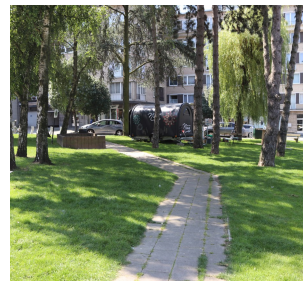
CONTRAINTES ET POINTS D'ATTENTION

- Maintenir des bonnes conditions d'accessibilité des quartiers environnants et les pôles générateurs de déplacements (e.a. la Piscine).
- Giration au sein du rond-point pour les bus
- Traversées du rond-point à pied et à vélo

SITUATION ACTUELLE: LOCALISATION ET DESCRIPTION

PLACE MARGUERITE D'AUTRICHE : AVENUE MARIE DE HONGRIE, AVENUE CHARLES QUINT

La place Marguerite d'Autriche est située à l'ouest de la commune et constitue une porte d'entrée communale depuis l'avenue Charles Quint. Malgré sa localisation stratégique et les fonctions présentes dans son pourtour, elle est empruntée par d'importants volumes de trafic, occupée majoritairement par du stationnement automobile et ne constitue pas actuellement un véritable espace public où il est agréable de séjourner, se détendre.



ENJEUX ET OBJECTIFS PRIORITAIRES

OBJECTIFS

- Réduire le trafic de transit (« porte d'entrée/sortie » de la commune)
- Développer une zone apaisée et un espace public de qualité (diversité des usages)
- Améliorer la performance des transports publics (éviter la congestion dans le trafic et améliorer la qualité des arrêts de bus)
- Sécuriser et améliorer les conditions de déplacements pour tous les modes (en particulier pour les piétons et les PMR)
- Créer un aménagement cyclable de qualité (connexion au RER-Vélo et ICR)
- Garantir l'accessibilité locale des fonctions urbaines présentes (riverains, commerces...)

ENJEUX

- Améliorer la sécurité routière
- Végétaliser/Déminéraliser
- Aménager des lieux de vie

CONTRAINTES ET POINTS D'ATTENTION

- Zone de stationnement au centre de la place
- Protection des arbres et de l'espace vert
- Maintien de l'accessibilité au quartier par la place Marguerite d'Autriche
- Valorisation des commerces
- Continuité de la Promenade Verte

ROND-POINT DE LA LIBERTÉ

SITUATION ACTUELLE: LOCALISATION ET DESCRIPTION

ROND-POINT DE LA LIBERTÉ : AVENUE VAN OVERBEKE, AVENUE DE LA RÉFORME, RUE V. LOWET

Ce rond-point est situé au croisement de l'avenue Van Overbeke, de l'avenue de la Réforme et de la rue Victor Lowet, des axes stratégiques pour la mobilité de tous les modes de déplacements, mais aussi empruntés par d'importants volumes de trafic extérieur passant par Ganshoren (en transit).



ENJEUX ET OBJECTIFS PRIORITAIRES

OBJECTIFS

- Sécuriser et améliorer les conditions de déplacements pour tous les modes, en particulier les piétons et les cyclistes
- Assurer la performance et la régularité des lignes de transports publics
- Réduire le trafic de transit
- Réduire la vitesse du trafic motorisé
- Garantir l'accessibilité locale des fonctions urbaines présentes (riverains, équipements...)

ENJEUX

- Donner plus de place pour le vélo
- Aménager des lieux de vie
- Améliorer la sécurité routière
- Réduire le trafic de transit

CONTRAINTES ET POINTS D'ATTENTION

- Existence du PPAS « Coeur Vert » qui définit des orientations pour l'espace
- Accessibilité de l'espace vert central du rond-point

SITUATION ACTUELLE: LOCALISATION ET DESCRIPTION

PLACE REINE PAOLA: AVENUE DES NEUF PROVINCES

La place Reine Paola est un espace public qui offre un grand potentiel. Elle est bordée par quelques commerces de proximité mais bénéficie de peu d'activation actuellement. Fragmentée par l'avenue des Neuf Provinces au trafic automobile important, les traversées piétonnes sont particulièrement peu sécurisées et peu confortables.



ENJEUX ET OBJECTIFS PRIORITAIRES

OBJECTIFS

- Sécuriser et améliorer les conditions de déplacements pour tous les modes en particulier les piétons (e.a. traversées et l'état des trottoirs) et les cyclistes (en créant un aménagement cyclable de qualité)
- Améliorer l'accessibilité de l'espace pour les PMR
- Améliorer la performance des transports publics (éviter la congestion dans le trafic et assurer la régularité de la ligne)
- Réduire le trafic de transit
- Garantir l'accessibilité locale des fonctions urbaines présentes (riverains, commerces, équipements...)

ENJEUX

- Végétaliser/Déminéraliser
- Aménager des lieux de vie
- Donner plus de place pour la marche (en particulier la question des traversées)

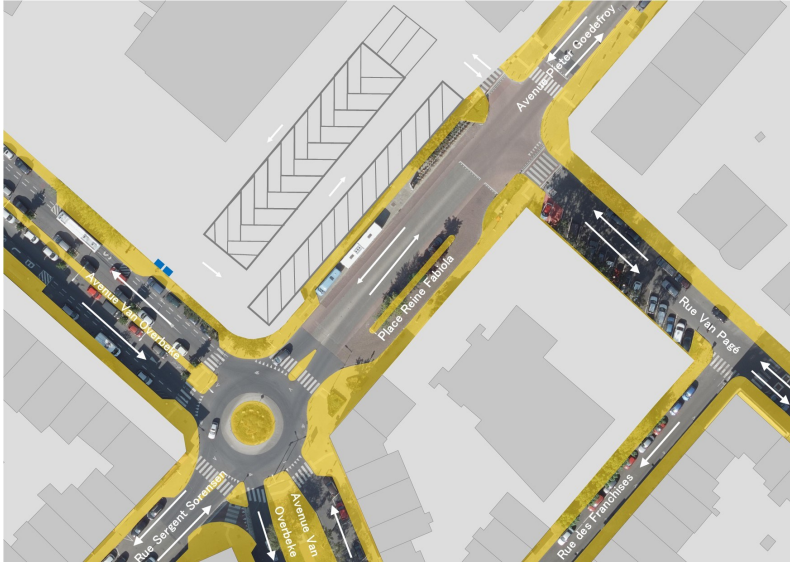
CONTRAINTES ET POINTS D'ATTENTION

- Présence d'un itinéraire bus et d'un arrêt
- Présence du marché hebdomadaire
- Maintien d'une bonne accessibilité pour les commerces
- Contrat de Quartier Durable Villas de Ganshoren en cours de mise en oeuvre à proximité

SITUATION ACTUELLE: LOCALISATION ET DESCRIPTION

PLACE REINE FABIOLA: AVENUE VAN OVERBEKE, RUE SERGENT SORENSEN, AVENUE P. GOEDEFROY

La place Reine Fabiola est située devant la piscine Nereus et le parvis de l'Eglise Saint-Martin. Malgré sa localisation stratégique, elle ne constitue pas actuellement une véritable place en tant que tel. Cet espace est actuellement principalement utilisé comme arrêt de bus, zone de stationnement à destination de la piscine et de l'Eglise.



ENJEUX ET OBJECTIFS PRIORITAIRES

OBJECTIFS

- Requalifier l'espace public
- Sécuriser et améliorer le confort de déplacements pour tous les modes (en particulier les traversées de l'espace à pied et à vélo)
- Réduire les nuisances liées au trafic automobile (pollution, bruit)
- Améliorer la performance et la régularité des transports publics (e.a. gestion de l'arrêt de bus)
- Garantir l'accessibilité locale des fonctions urbaines présentes (riverains, commerces, équipements...)

ENJEUX

- Végétaliser/Déminéraliser
- Aménager des lieux de vie
- Réduire le trafic de transit
- Améliorer la sécurité routière

CONTRAINTES ET POINTS D'ATTENTION

- Projet communal de réaménagement de l'axe Beeckmans-Sorensen-Goedefroy-de Brouckère
- Accès au parking de la Piscine
- Accessibilité de l'Eglise
- Présence d'arrêts de bus

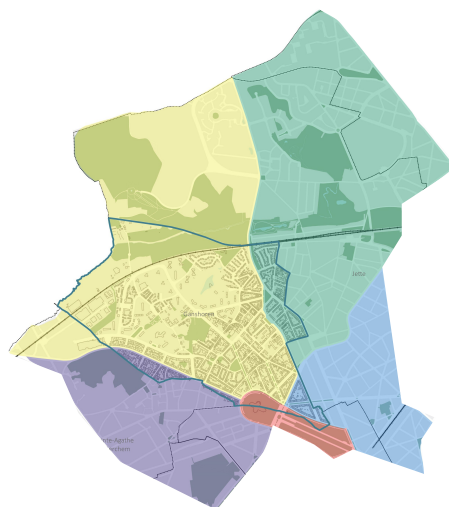
2. LIEUX-CLÉS D'INTERVENTION EN MATIÈRE D'APAISEMENT

2.2. CARTE SYNTHÉTIQUE DE L'INTERACTION DES INTERVENTIONS ET PROJETS EN COURS

IMBRICATION DES INTERVENTIONS ET DES PROJETS EN COURS EN MATIÈRE D'APAISEMENT ET LEURS IMPACTS

Mailles de Ganshoren-
Leefwijken van Ganshoren

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



Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3

Lieux stratégiques- strategische plaatsen

 Lieux-clés avec proposition
d'intervention retenue-
Sleutellocaties met geselecteerd
interventievoorstel

 Lieux-clés avec enjeux et
points d'attention à étudier-
Sleutellocaties met vraagstukken
en aandachtspunten om te
bestuderen

— Filtre modal existant-
Bestaande modale filter

— Nouveau filtre modal-
Nieuw modaal filter

Axes apaisés par les interventions
et projets
- Assen tot rust gebracht door
interventies en projecten

Axe de transit encore à traiter
- Transitverkeer nog te behandelen

SMV Auto- MWS Auto

— Auto PLUS

— Auto CONFORT- COMFORT

Fond de plan- Achtergrond

Bâti- gebouwd

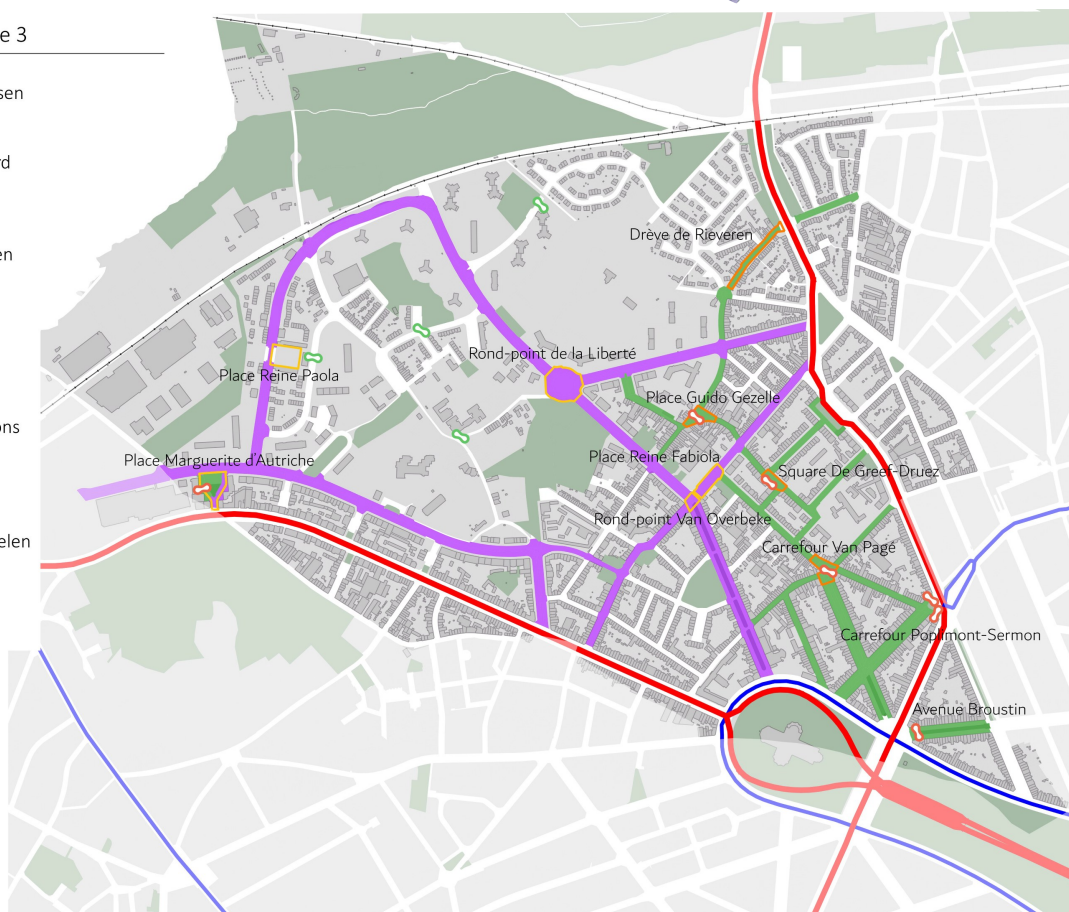
Espaces verts- groene ruimten

Sources/ Bronnen : BRAT - 2024

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



brat



IV

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

1. COMMUNIQUER, SENSIBILISER ET INCITER À LA MULTIMODALITÉ

1.1 ACCÈS À L'INFORMATION MULTIMODALE

ELARGIR L'ACCÈS À L'INFORMATION

Le PCM recommande la pérennisation et l'intensification des canaux d'information existants (site internet – à encore davantage étoffer –, Ganshoren Info, réseaux sociaux, etc.). En effet à l'heure actuelle, la page Mobilité de la commune est trop lacunaire, alors que le Service Mobilité dispose de nombreuses données qui pourraient y être présentées et rendues accessibles au public afin de renforcer l'accès à l'information et la promotion de la multimodalité. Via des sous-sections thématiques (ex : mobilité partagée, Ganshoren à vélo, Ganshoren à pied, ...), des informations et des cartes de localisation sur le territoire communal (arceaux vélo, dropzones, bornes de recharge, etc.) pourraient y être reprises afin de permettre au citoyen d'accéder à ce type d'informations ou d'y être sensibilisé de façon centralisée.

DÉVELOPPER DES MOBILITY HUB

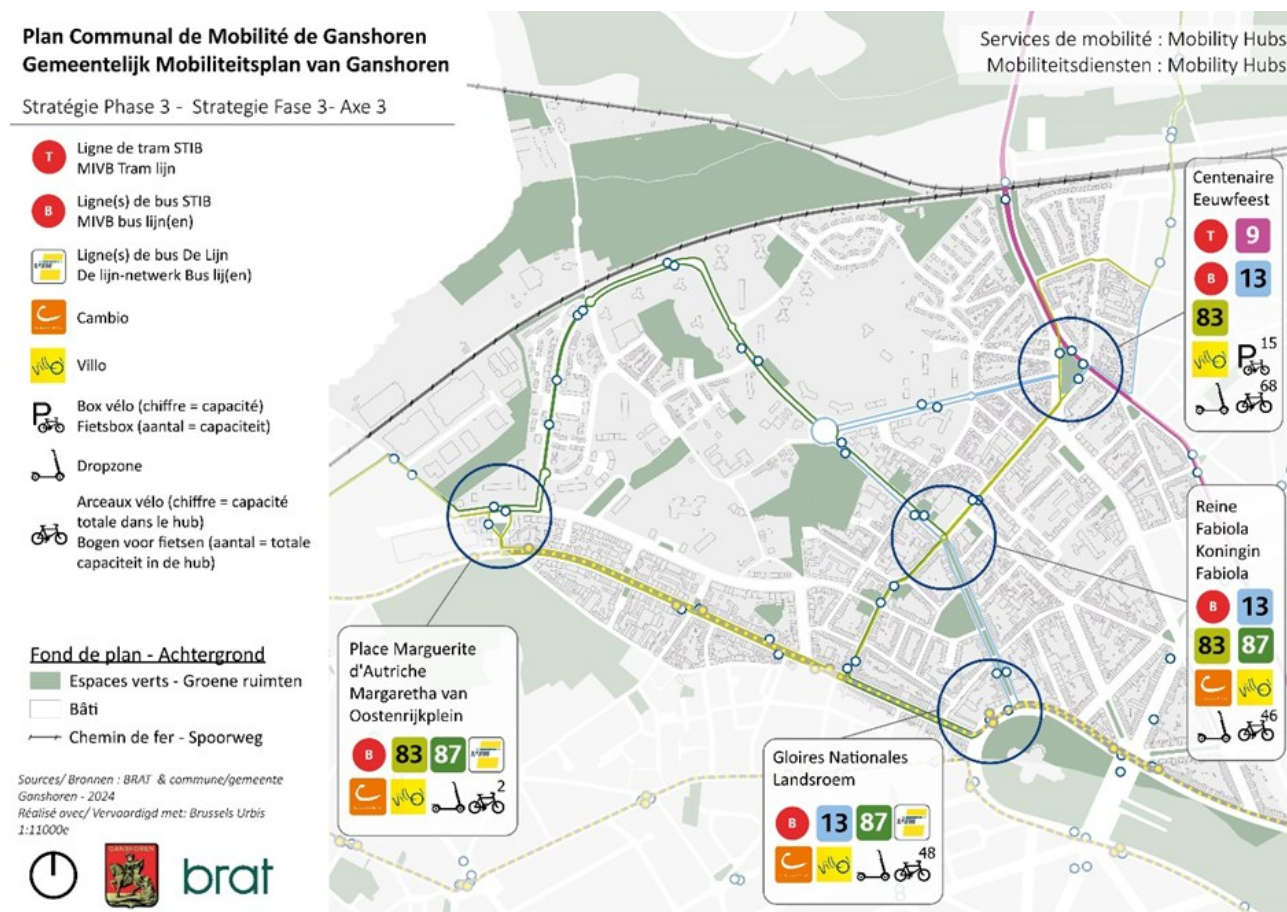
La Région a pour ambition de renforcer la mobilité partagée en la faisant évoluer vers un modèle serviciel (Mobility as a Service – MaaS), dans lequel les utilisateurs disposent d'une panoplie de services intégrés,

adaptés à l'ensemble de leurs besoins, et qui remplace, pour une partie significative de la population, la nécessité de posséder une voiture individuelle.

Cette ambition est transcrite dans le programme d'actions « Good Service » du Plan Régional de Mobilité qui souligne l'importance de développer une offre de mobilité partagée cohérente et pertinente, et d'en faciliter l'accès. Cela passe par le développement de hubs de mobilité, dont l'objectif est de créer un réseau permettant de renforcer la complémentarité des services de mobilité partagée avec le transport public, pour favoriser et crédibiliser la diminution du taux de possession automobile. L'objectif est également d'intégrer ces hubs de mobilité dans les centralités de quartier en s'appuyant sur d'autres fonctions urbaines existantes (commerces, équipements culturels, écoles, etc.).

La Commune de Ganshoren a ainsi identifié 4 lieux potentiels repris dans la carte ci-dessous qui pourraient s'inscrire dans la dynamique de création de Mobility hubs :

- **Square du Centenaire**, avec la présence d'arrêts du tram 9 et des bus 13 et 83, d'une station Villo !, de



1. COMMUNIQUER, SENSIBILISER ET INCITER À LA MULTIMODALITÉ

1.2 STRATÉGIE DE COMMUNICATION

- stationnement vélo courte durée, ainsi qu'une dropzone ;
- **Place Reine Fabiola – Nereus**, avec la présence d'arrêts des bus 13, 83 et 87, d'une station Cambio, d'une station Villo !, de stationnement vélo courte et longue durées et dropzone ;
- **Place Marguerite d'Autriche – Basilix**, avec la présence d'arrêts des bus 83 et 87 et des De Lijn 213 et R14, d'une station Cambio, d'une station Villo !, de stationnement vélo courte durée et dropzone ;
- **Avenue des Gloires Nationales – Collège Sacré Cœur**, avec la présence d'arrêts des bus 13 et 87 et des De Lijn 213, 714 et R14, d'une station Cambio, d'une station Villo !, de stationnement vélo courte durée et dropzone.

COMMUNIQUER SUR LA PRIME BRUXELL'AIR

La prime Bruxell'Air, mise en place dans le cadre de la Low Emission Zone (LEZ), constitue un soutien financier de la Région de Bruxelles-Capitale à destination des habitants enclins à abandonner leur voiture personnelle pour se déplacer avec un autre mode de déplacement.

Cette prime, dont le montant est déterminé en fonction des revenus du ménage, est délivrée sous forme d'un budget mobilité proposant un panel de services de mobilité à dépenser par ménage dans une durée maximale de deux ans. La demande s'opère via un formulaire en ligne sur le guichet régional IRISbox à compléter au plus tard dans les 6 mois suivants la radiation de la plaque d'immatriculation du véhicule. Les professionnels peuvent bénéficier quant à eux d'une prime Mobilité basses émissions pour investir dans un utilitaire professionnel électrique ou dans un vélo-cargo.

COMMUNIQUER ET SENSIBILISER SUR L'AUTOPARTAGE

L'autopartage est une solution de mobilité permettant d'utiliser un véhicule sans nécessairement en posséder un à titre personnel et dont la pratique existe sous différentes formes à Bruxelles :

- L'autopartage en station, service proposé par l'opérateur Cambio qui met à disposition un parc de véhicules diversifié dans plus de 200 stations réparties sur le territoire régional. L'utilisateur loue et restitue un véhicule à la station de son choix (tarification




Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3

Axe 3- Communication et mesures de sensibilisation à la multimodalité
Prioriteit 3- Communicatie en maatregelen om bewustmaking van multimodaliteit
Stations cambio

 Cambio

Fond de plan - Achtergrond

 Bâti - Gebouwd
 Espaces verts - Groene ruimten
 Chemin de fer - Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT & Mobigis - 2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



1. COMMUNIQUER, SENSIBILISER ET INCITER À LA MULTIMODALITÉ

1.3 ACCÈS AUX SERVICES DE MOBILITÉ

selon le kilométrage et la durée de la location, essence comprise).

- L'autopartage en flotte libre : plusieurs opérateurs existent à Bruxelles et mettent à disposition de la population un ensemble de véhicules. Il n'y a pas de stations réservées à leur flotte de véhicules, ces derniers se répartissent aléatoirement, selon l'usage des utilisateurs, localisant un véhicule via l'application sur téléphone, et le déposant à l'endroit de leur choix.
- L'autopartage entre particuliers : il s'agit d'une formule de partage de véhicules privés entre voisins ou proches. Cozywheels, Getaround, Wibee ou Dégage sont autant de systèmes existants à Bruxelles pour ce type de pratique. Ces services offrent également la possibilité de partager différents types de véhicules y compris des vélos(-cargos).

ÉTENDRE L'OFFRE EN MOBILITÉS PARTAGÉES

A Bruxelles, l'offre s'est diversifiée avec l'arrivée de nouveaux opérateurs offrant une large palette de services différents. Le nombre d'utilisateurs a ainsi triplé

depuis 2021, avec plus de 50.000 usagers bruxellois empruntant régulièrement une voiture partagée.

Pour encourager la pratique de l'autopartage, la commune peut s'engager sur différents axes que sont l'offre, la stratégie et la communication pour susciter la demande, à l'image du « Green Deal Inclusive Car-Sharing » signé par plusieurs communes, qui vise à rendre le car-sharing encore plus inclusif et plus durable. En ce sens, la commune peut trouver de nombreuses informations, des conseils et bonnes pratiques dans le guide d'inspiration destiné aux pouvoirs locaux bruxellois (Autodelen).

DÉVELOPPER L'OFFRE EN STATIONNEMENT VÉLO(-CARGO) SUR L'ESPACE PUBLIC ET HORS-VOIRIE

Parking Brussels a récemment mis à jour les connaissances relatives au stationnement des modes alternatifs sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale en termes d'offre et de demande observée sur dispositifs et en marge de ceux-ci dans l'espace public. La pratique ayant fortement augmenté ces dernières années, la Commune a régulièrement implanté de nouveaux arceaux (103 pour 586 places à

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3 - Axe 3

Etat des lieux des dispositifs cyclables
Fietsvoorzieningen

- Nombre de vélo(s) en marge
Aantal fietsen aan de zijlijn
- 1
- 3
- Zones de carence identifiées
Tekortgebieden geïdentificeerd
- Box Vélos
Fietsbox
- Arceaux vélos
Bogen voor fietsen
- Villo

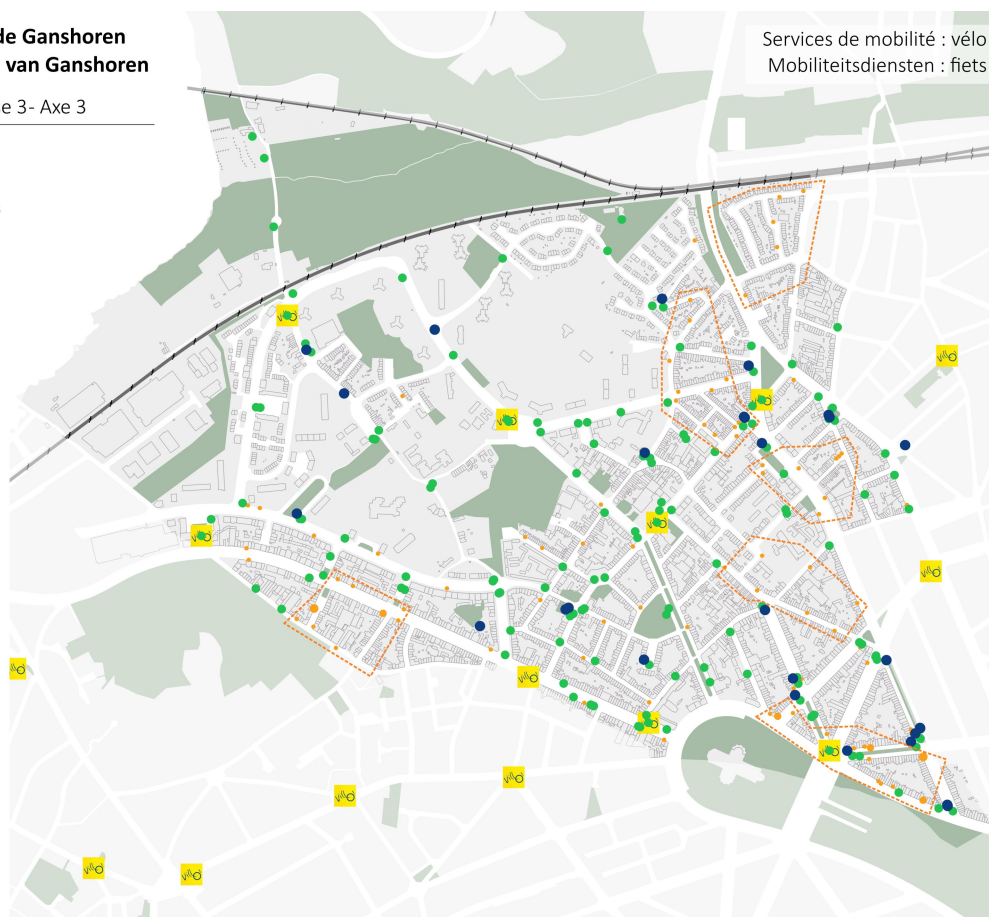
Fond de plan- Achtergrond

- Espaces verts- Groene ruimten
- Bâti- Gebouwd
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT & Commune Ganshoren
2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



1. COMMUNIQUER, SENSIBILISER ET INCITER À LA MULTIMODALITÉ

1.3 ACCÈS AUX SERVICES DE MOBILITÉ

l'été 2024) et boxes-vélos (30 pour 150 places à l'été 2024) dans l'espace public. Il ressort toutefois toujours des zones de carence à l'échelle du territoire où de nouveaux dispositifs doivent être implantés en priorité. Cette action peut se combiner à l'action relative à la sécurisation des traversées piétonnes développée ci-après, certaines zones étant concomitantes.

POURUIVRE L'ENCADREMENT DES ENGINS DE MICRO-MOBILITÉ

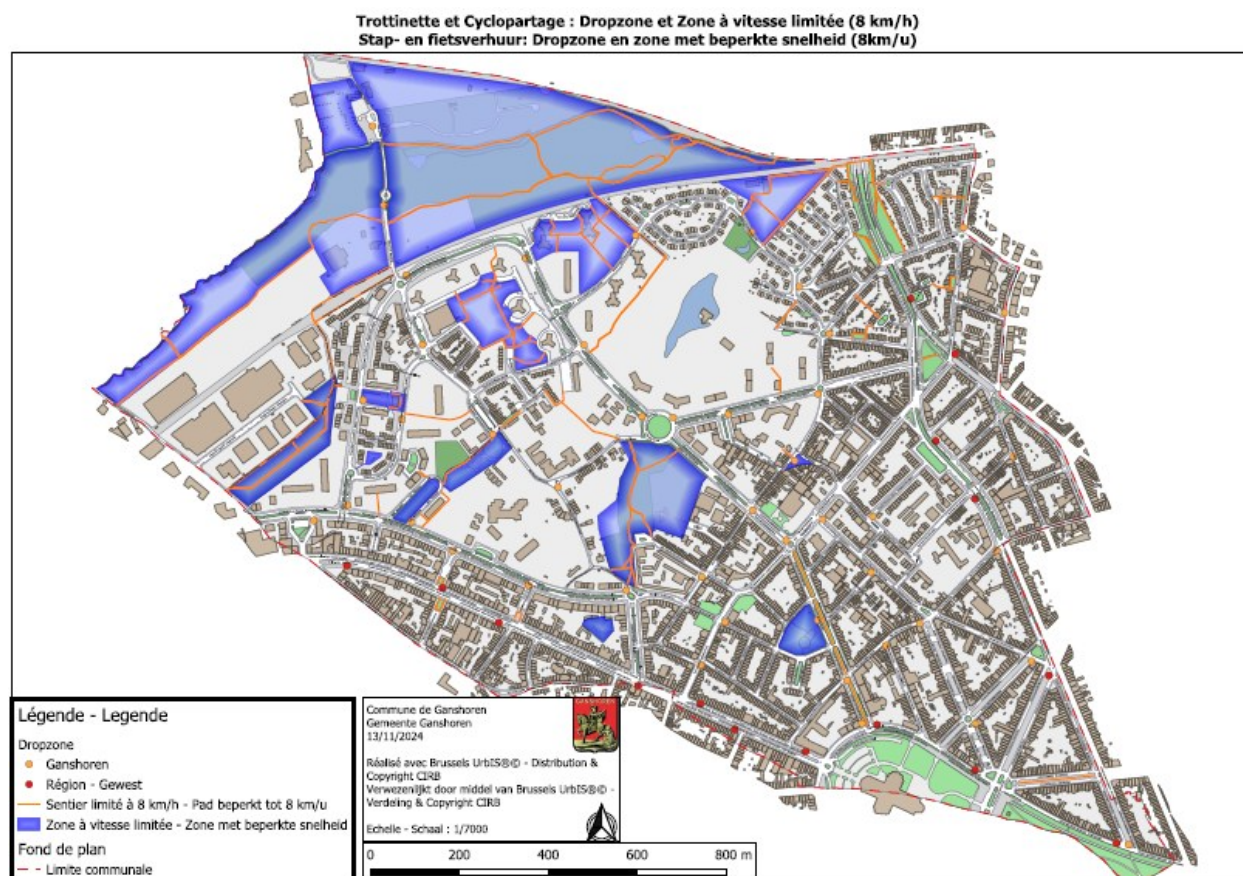
Les micromobilités partagées apportent une alternative supplémentaire dans l'offre de transport Bruxelloise et ont connu un grand essor depuis quelques années.

Afin de palier à l'encombrement de l'espace public engendré par le stationnement lié à cette pratique grandissante, les pouvoirs publics ont été amenés à trouver des solutions d'aménagement pour canaliser ces engins dans des espaces de stationnement définis, appelés dropzones. Une dropzone est une zone où le bon stationnement des véhicules est vérifié par le GPS de chaque véhicule. Cela permet de vérifier (à quelques mètres près) que le véhicule est stationné dans la zone autorisée. Une dropzone est donc une zone délimitée de façon numérique et visuelle sur la voie publique,

destinée au stationnement de ces véhicules. Bruxelles Mobilité a publié fin 2022 un guide exposant les recommandations d'implantation et de mise en œuvre des dropzones sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale auquel les communes doivent se référer.

L'utilisateur peut ainsi identifier les zones où un véhicule peut être déposé ou être récupéré, et voir sur l'application de l'opérateur choisi, une carte du quartier et les dropzones à proximité autour de lui.

La Commune de Ganshoren a ainsi suivi les recommandations régionales (signalisations verticale et horizontale, arceaux et délimitation par marquage au sol) et installé près de 50 dropzones sur voiries communales ces derniers mois, en plus des quelque 14 installées par la Région sur voiries régionales (état à l'été 2024), assurant ainsi une bonne couverture spatiale du territoire (objectif assigné d'environ 30 dropzones/km² en zone urbaine). Des zones à vitesse limitée à 8 km/h ont également été définies dans certaines venelles du territoire. Il convient désormais d'assurer le suivi de ces aménagements et d'adapter l'offre en fonction des pratiques observées (conflit avec d'autres usages ou déficit capacitaire éventuels rencontrés).



(Source: Commune de Ganshoren —2024)

2. SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS ET FAVORISER L'ACCESSIBILITÉ

2.1 AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET L'ACCESSIBILITÉ

VÉRIFIER L'ÉTAT DES TROTTOIRS

En 2023, Bruxelles Mobilité a demandé au Centre de recherches routières (CRR) de mettre en place une méthode d'évaluation de l'état des trottoirs. La méthodologie développée par le CRR s'appuie sur trois indicateurs qui doivent être mesurés et objectivés :

- L'indicateur visuel de dégradation qui caractérise l'état général du trottoir ;
- L'indicateur de confort qui caractérise le niveau de confort du trottoir ;
- L'indicateur d'adhérence qui caractérise le niveau d'adhérence du trottoir.

Afin que la Commune puisse elle-même effectuer l'audit de ses trottoirs, le CRR envisage un système de location de la chaise d'auscultation de même qu'un forfait d'utilisation de l'application mobile d'encodage qui comprendrait l'accès aux formulaires développés par le CRR, le stockage des données, la formation d'un utilisateur, un support en cas de problème et un accès au géoportail du CRR. L'évaluation de l'accessibilité PMR et piétonne des trottoirs pourrait ainsi être réalisée à

Ganshoren dans le but de faire un état des lieux de la qualité des trottoirs. Sur base de cette évaluation et suivant le règlement de Police sur les trottoirs de la commune de Ganshoren, la commune pourrait demander une remise en état du trottoir, dont la qualité serait considérée comme « insuffisante », par et aux frais du propriétaire de la parcelle longeant ce trottoir.

POURSUIVRE LA SÉCURISATION DES DÉPLACEMENTS TOUS MODES EN LIEN AVEC LE FUTUR PASR COMMUNAL

Fin 2021, un Plan d'Actions régional de Sécurité routière (PASR) 2021-2030 a été approuvé. Pour garantir sa réussite, il était essentiel que sa déclinaison ait également lieu au niveau local. Les communes ont donc été invitées à élaborer leur propre Plan d'Actions communal de Sécurité routière.

Afin de permettre aux communes de bénéficier des ressources humaines nécessaires, la Région a prévu des subsides aux communes pour l'engagement d'une coordinatrice ou d'un coordinateur en sécurité routière, dès janvier 2023. La commune de Ganshoren a

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3 - Axe 3

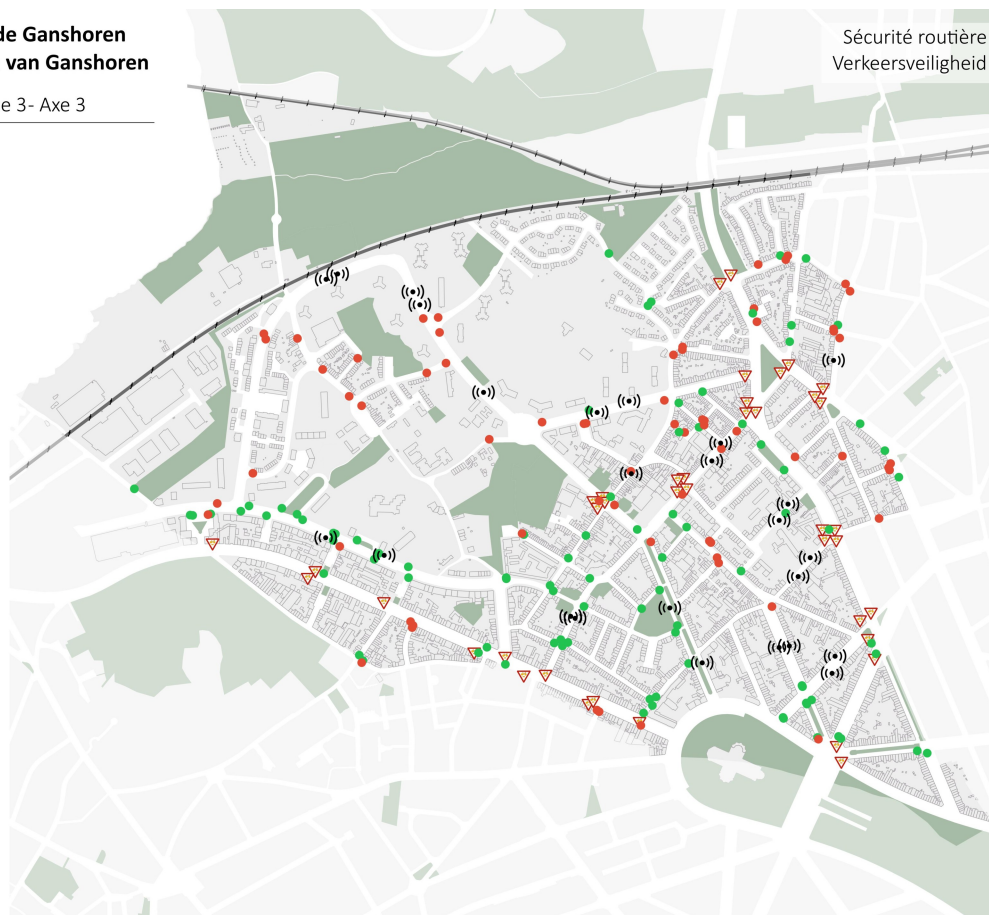
- Sécurité routière
Verkeersveiligheid
- Sécurisation de 5m
des passages piétons/
Beveiliging 5m
voetgangersoversteekplaatsen:
- Non/Nee
 - Oui/Ja
- (••) Radar
- ▽ B22-B23

- Fond de plan- Achtergrond
- Espaces verts- Groene ruimten
 - Bâti- Gebouwd
 - Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT & Commune Ganshoren
2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



2. SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS ET FAVORISER L'ACCESSIBILITÉ

2.1 AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET L'ACCESSIBILITÉ

ainsi engagé son coordinateur sécurité routière en vue d'élaborer puis exécuter son PASR communal.

Dans ce cadre, un recensement des traversées piétonnes à sécuriser du point de vue du recul du stationnement 5m en amont de celles-ci dans le sens de circulation a été réalisé. Un bon nombre d'entre elles ont fait l'objet d'une sécurisation au moyen de l'implantation de dispositifs de stationnement vélo ou encore de dropzones, mais la démarche reste à poursuivre. Certains lieux non traités et identifiés conjointement dans les besoins de stationnement vélo en marge des dispositifs existants sont ainsi à traiter prioritairement, en apportant une réponse à deux enjeux croisés.

D'autres actions prioritaires découlant du PASR doivent également être mises en œuvre :

- Identifier les traversées piétonnes et cyclistes accidentogènes et établir un planning de sécurisation pérenne, y compris la mise en accessibilité et la modulation des vitesses d'approche ;
- Identifier et prioriser les zones accidentogènes (ZACA) à résoudre, planifier annuellement et mettre en œuvre des projets de résolution des ZACA sur

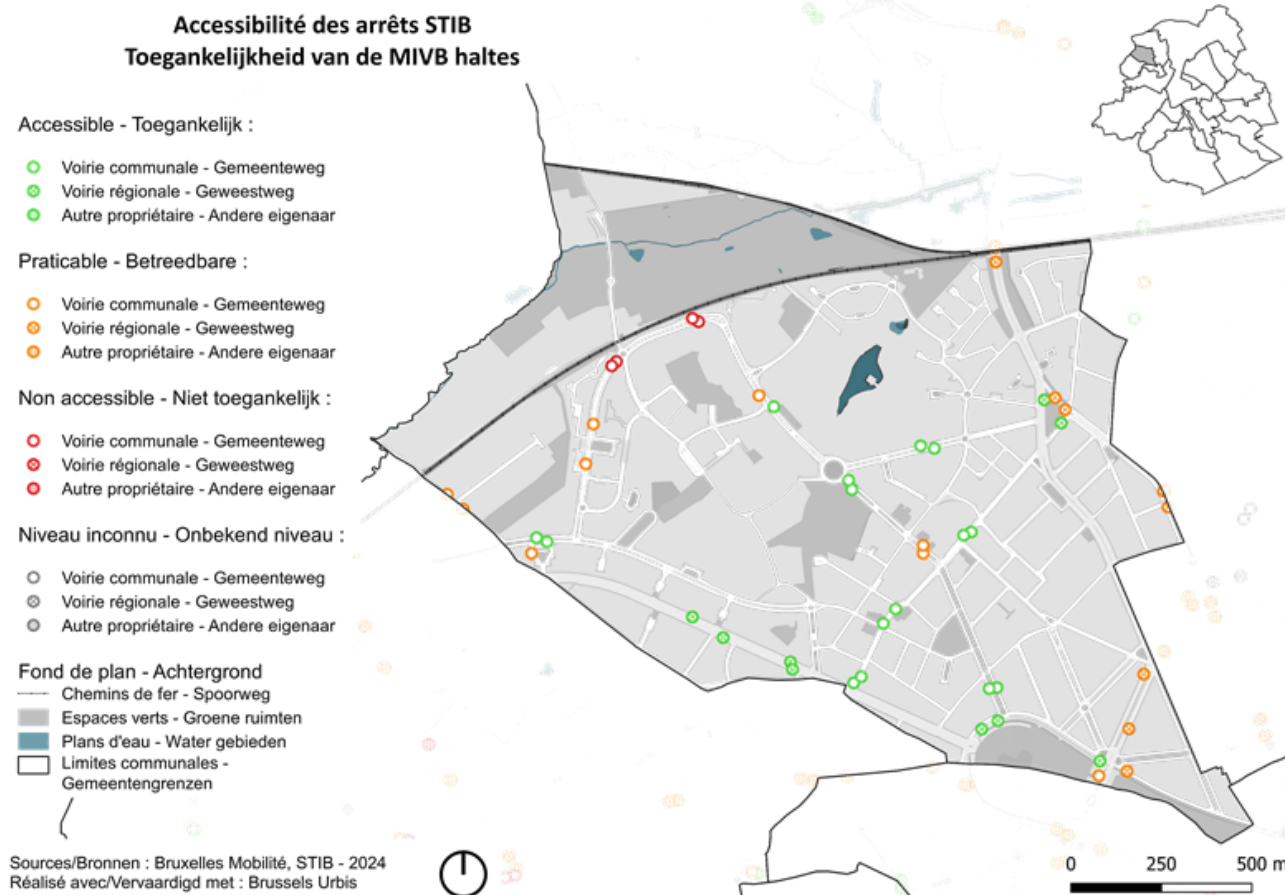
voiries communales pour les sécuriser de façon temporaire et/ou définitive (études, aménagements)

- Equiper toute nouvelle école de radars préventifs et d'un 'kit' standard de mise en conformité (signalisation verticale réglementaire A23, marquages de rappel de vitesse + A23).

La Commune dispose actuellement de 25 radars préventifs répartis sur son territoire, ainsi que de signaux relatifs à la priorité B22 et B23 pour les cyclistes aux carrefours munis d'une signalisation lumineuse tricolore. Les radars permettent aux services communaux d'assurer un monitoring des vitesses et des charges de trafic en relation avec la zone de police en fonction des plaintes.

En ce qui concerne l'accessibilité des arrêts de transport public et leurs abords, il est à noter que Ganshoren est bien placée en termes d'arrêts STIB accessibles aux PMR. Il y a 3 catégories définies d'accessibilité des arrêts du réseau STIB :

- Arrêts accessibles : Ces arrêts (56% à Ganshoren) sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant, sans accompagnateur ;



2. SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS ET FAVORISER L'ACCESSIBILITÉ

2.2 ENCOURAGER LA CRÉATION DE RUES SCOLAIRES ET SUIVRE LES DÉMARCHES PDS

- Arrêts praticables : Ces arrêts (35% à Ganshoren) sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant, avec accompagnateur. Malheureusement, il n'est pas possible d'y circuler en autonomie, même avec un fauteuil roulant motorisé ;
- Arrêts non accessibles : Ces arrêts (9% seulement à Ganshoren) ne sont pas accessibles aux personnes en fauteuil roulant.

DÉVELOPPER DE NOUVELLES RUES SCOLAIRES

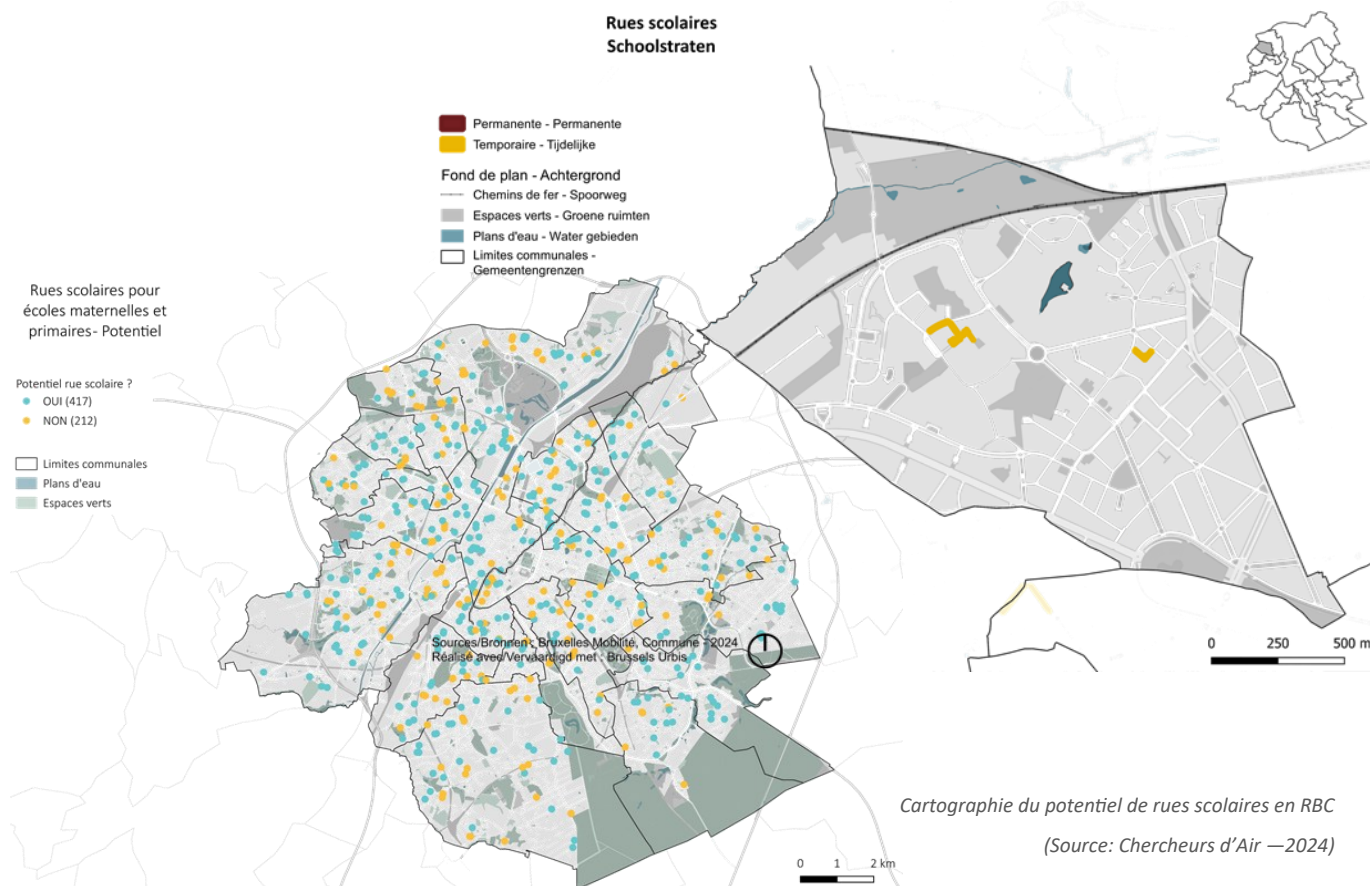
A Ganshoren, deux rues scolaires ont été définitivement installées avec le placement de systèmes de barrières télescopiques, et une troisième est en test dans l'avenue Marie de Hongrie pour l'Athénée Royal de Ganshoren.

Une récente étude menée par l'asbl Les Chercheurs d'Air a mis en lumière un potentiel important pour mettre en place de nouvelles rues scolaires, démarche à encourager si les écoles sont motivées en les informant des subsides disponibles (infra et personnel de gestion via GoodPlanet). La Région met également à disposition une toolbox "rue scolaire" sur le site de Bruxelles Mobilité.

D'autres actions en faveur d'une meilleure mobilité scolaire sont à développer prioritairement :

- Créer des parvis devant les écoles ou mettre à sens unique des rues où se trouvent des écoles : actions proposées en ce sens dans l'axe 2 (lieux-clés) ;
- Créer des parkings vélo dans ou à proximité des écoles : la Commune y travaille mais des dispositifs de stationnement pour vélos-cargos pourraient être installés à proximité des écoles maternelles et primaires afin de favoriser la mobilité active pour les trajets domicile-école et permettre aux parents de stationner à proximité des entrées.

Le rôle prioritaire de la Commune est également de faire le suivi des demandes infrastructurelles et d'assurer un feedback régulier auprès des écoles, de ce qui peut être réalisé ou non, et d'exposer les raisons objectives afin de ne pas décourager les démarches en provenance des écoles (demandes et développement d'actions en lien avec la démarche de Plans de Déplacements Scolaires (PDS).



3. EXEMPLARITÉ DE L'ADMINISTRATION COMMUNALE ET GOUVERNANCE

La Commune a un rôle d'exemple à jouer pour sensibiliser les citoyens, les pôles générateurs (entreprises, pôles socio-culturels, commerces,...) à la mobilité durable (encourager à démarrer un PDE,...) : en visant par exemple les écoles, les entreprises ou les nouveaux arrivants. Différentes actions, pour la plupart déjà activées par la Commune, doivent ainsi être poursuivies, rétablies ou renforcées :

- Mise à jour du plan de déplacements d'entreprise (PDE) communal et développer des systèmes de livraison plus durables pour les livraisons communales : la commune a un rôle d'ambassadeur dans une gestion durable des livraisons (sensibilisation des entreprises, exemplarité) et pour faciliter les déplacements domicile-travail et professionnels des agents autrement qu'en voiture ;
- Mise en œuvre du Plan Climat et de ses actions en faveur d'une meilleure qualité de l'air pour ce qui concerne la mobilité ;
- Mise en place systématique d'un plan logistique pour les chantiers communaux : la circulation des poids lourds liés aux chantiers représentent 20% du

trafic de poids lourds circulant en région bruxelloise et les camionnettes entre 30 et 50% ;

- Promouvoir les expériences d'aménagements transitoires collaboratifs (associations, comités de quartier...) de l'espace public pour créer du lien, pour améliorer la qualité de vie des quartiers, le séjour et l'usage par les modes actifs (via subsides Living Labs - Bruxelles en Vacances ou autres projets d'occupation de l'espace public) ;
- Consulter les cyclistes de la commune (commission vélo/modes actifs, commission mobilité, ...) pour guider la politique cyclable (besoins, relais d'informations sur les projets) ;
- Actions et campagnes de sensibilisation sur la mobilité auprès de publics cibles spécifiques (ex : faire des tests de mobilité dans l'espace public ou dans des lieux spécifiques pour essayer d'autres manières de se déplacer) ;
- Mettre en place des outils pour assurer la participation citoyenne dans l'accompagnement des projets de mobilité et d'espaces publics (guide, charte, plateforme, etc.).



Exemples d'outils de participation citoyenne mis en place par d'autres communes bruxelloises

(Sources: Communes d'Ixelles, d'Anderlecht et de Berchem-Sainte-Agathe)

V

AXE 4: STATIONNEMENT

RÉDUIRE L'EMPRISE DU STATIONNEMENT EN VOIRIE

La Commune doit contribuer au rééquilibrage de l'espace public au profit des autres modes dans les différents projets via la suppression d'emplacements de stationnement en voirie lorsque cela est nécessaire pour la mise en conformité des axes piétons, cyclables ou pour une meilleure régularité du transport public. A l'image de la dynamique en Région de Bruxelles-Capitale, le taux de motorisation des ménages est globalement en diminution sur la période 2019-2022, comme le montre la carte ci-dessous à l'échelle des quartiers ganshorenois.

La Commune doit ainsi poursuivre la stratégie de récupération d'espace aux passages piétons pour y prévoir le stationnement réservé aux autres modes (cf. actions développées dans l'axe 3).

En outre, la Commune doit mener une stratégie visant à encourager le stationnement automobile des riverains dans les parkings hors voirie existants (utilisation des garages privés, mutualisation d'emplacements de parkings, ...). Une étude de recherche de potentialités pourrait être menée afin de développer ce type d'opportunités de mutualisation. Il y a environ 7.600 emplacements de stationnement hors voirie à Ganshoren,

selon une étude récente menée par Parking.Brussels, mais il n'y a actuellement aucun parking ou emplacement faisant l'objet d'une mutualisation, fait rare à l'échelle bruxelloise.

Parking.Brussels a récemment mis à jour les données sur la demande de stationnement en voirie à 4 moments-clés (données 2023 reprises sur les cartes présentées en pages suivantes reprenant les taux d'occupation hors emplacements devant accès carrossables de propriété) :

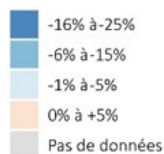
- Entre 5h et 7h en semaine ;
- Entre 10h et 12h en semaine ;
- Entre 20h et 22h en semaine ;
- Entre 12h et 18h en weekend le samedi (nouveau).

Ces nouvelles données viennent actualiser celles présentées en phase 1 de diagnostic du PCM (données 2019) et montrent une évolution assez positive. Si certains tronçons de rue présentent une situation de proche saturation, on constate que d'autres rues à proximité gardent une certaine réserve de stationnement disponible. Le taux d'occupation moyen reste ainsi inférieur à 80% à l'échelle communale, et ce lors des 4 périodes-clés.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3 - Axe 4

Evolution du taux de motorisation
entre 2019 et 2022/Verandering
in autobezit tussen 2019 en 2022



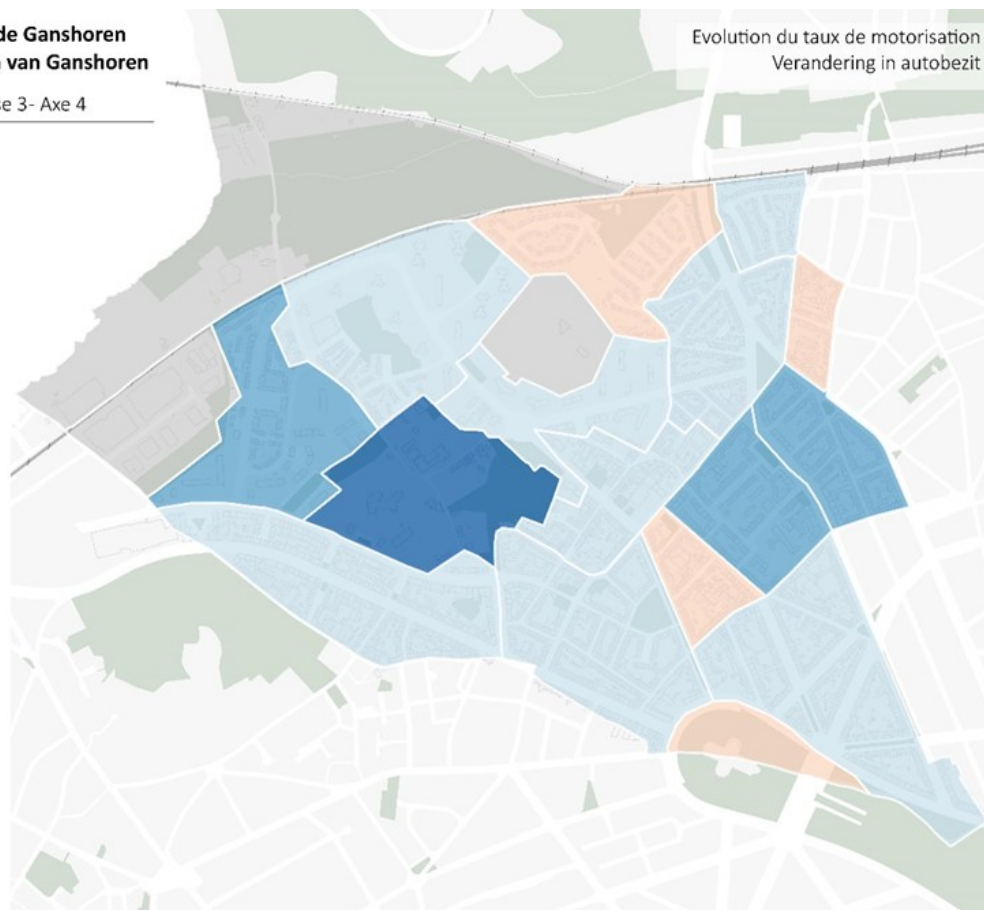
Fond de plan - Achtergrond

- Espaces verts - Groene ruimten
- Bâti - Gebouwd
- Chemin de fer - Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT & Statbel - 2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



DEMANDE NOCTURNE (05H-07H) EN SEMAINE

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3- Axe 4

Taux d'occupation du stationnement
hors emplacements devant accès carrossables
(2024) entre 05h et 07h en semaine
Bezettingsgraad parkeerplaatsen
buiten parkeerplaatsen vóór inrij van eigendom
(2024) tussen 05u en 07u weekdagen

- 0%-70%
- 70%-85%
- 85%-100%
- +100%
- Pas de données/ geen data

Fond de plan- Achtergrond

- Espaces verts- Groene ruimten
- Bâti- Gebouwd
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



DEMANDE DIURNE (10H-12H) EN SEMAINE

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3- Axe 4

Taux d'occupation du stationnement
hors emplacements devant accès carrossables
(2024) entre 10h et 12h en semaine
Bezettingsgraad parkeerplaatsen
buiten parkeerplaatsen vóór inrij van eigendom
(2024) tussen 10u en 12u weekdagen

- 0%-70%
- 70%-85%
- 85%-100%
- +100%
- Pas de données/ geen data

Fond de plan- Achtergrond

- Espaces verts- Groene ruimten
- Bâti- Gebouwd
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



DEMANDE EN SOIRÉE (20H-22H) EN SEMAINE

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3- Axe 4

Taux d'occupation du stationnement
hors emplacements devant accès carrossables
(2024) entre 20h et 22h en semaine
Bezettingsgraad parkeerplaatsen
buiten parkeerplaatsen vóór inrij van eigendom
(2024) tussen 20u en 22u weekdag

- 0%-70%
- 70%-85%
- 85%-100%
- +100%
- Pas de données/ geen data

Fond de plan- Achtergrond

- Espaces verts- Groene ruimten
- Bâti- Gebouwd
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



DEMANDE LE SAMEDI APRÈS-MIDI (12H-18H) EN WEEK-END

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3- Axe 4

Taux d'occupation du stationnement
hors emplacements devant accès carrossables
(2024) entre 12h et 18h le samedi
Bezettingsgraad parkeerplaatsen
buiten parkeerplaatsen vóór inrij van eigendom
(2024) tussen 12uu en 18u zaterdag

- 0%-70%
- 70%-85%
- 85%-100%
- +100%
- Pas de données/ geen data

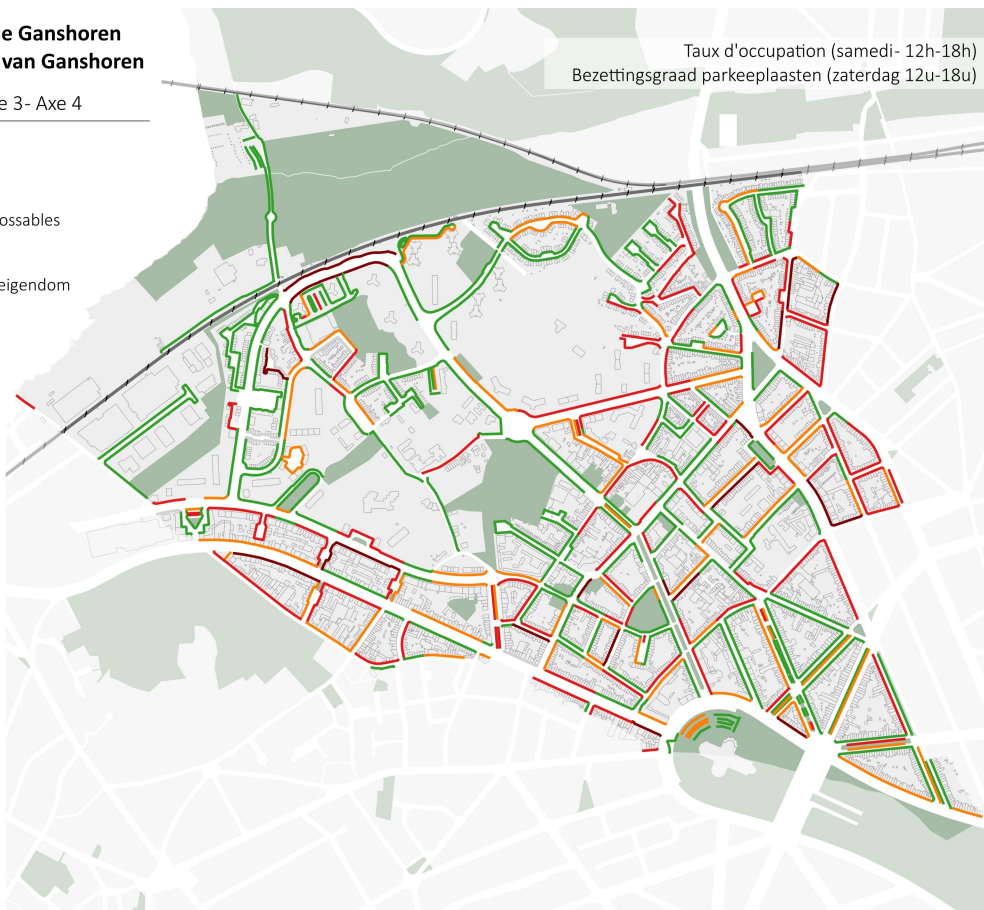
Fond de plan- Achtergrond

- Espaces verts- Groene ruimten
- Bâti- Gebouwd
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT - 2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



RÉDUIRE LA PRESSION EN STATIONNEMENT VIA UNE POLITIQUE COMMUNALE ADAPTÉE

La Commune de Ganshoren a délégué la gestion du stationnement à l'Agence Régionale du Stationnement Parking.Brussels. Depuis 2022, l'entière du territoire est réglementé en zone bleue (stationnement gratuit limité à 2 heures, avec disque de stationnement). Une sectorisation déjà en place vise à limiter le stationnement des riverains à un périmètre géographique plus restreint autour de leur domicile, moyennant également des accords avec les communes voisines pour étendre localement les secteurs à certaines rues limitrophes en bordures communales. Afin de préserver davantage le stationnement des riverains, la Commune pourrait envisager de modifier le niveau de réglementation pour implémenter une zone verte généralisée sur son territoire (stationnement payant).

La Commune doit également favoriser le développement d'outils techniques et réglementaires visant à éviter de démultiplier les types de cartes de dérogation au-delà des classiques (riverain, pro, santé, visiteur...). Actuellement, la commune délivre 40,9 cartes de type autres que riverains pour 1000 habitants contre 28,5 en région bruxelloise.

ASSURER UN NOMBRE ADAPTÉ DE ZONES DE LIVRAISONS ET LE RESPECT DE CELLES-CI

Outre les emplacements de stationnement de type « shop & go » développés récemment à proximité des commerces, la Commune doit assurer le suivi des besoins en matière de stationnement réservé aux livraisons pour les commerces et activités. Cette stratégie à mener peut ainsi s'appuyer sur les recommandations du Cahier du moniteur de la mobilité sur l'organisation des livraisons en voirie (espaces suffisants, heures harmonisées, contrôle du bon usage).

VEILLE SUR LE DÉPLOIEMENT DES BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE EN FONCTION DES BESOINS

La Commune de Ganshoren a fortement contribué au déploiement de bornes de recharges (voitures) sur son territoire au cours des derniers mois. Elle dispose à l'été 2024 de 37 bornes de recharges en voirie accessibles à tout public, soit 74 emplacements. On compte en outre 3 bornes de recharge hors voirie semi-publiques pour 6 emplacements. Cela représente au total 3,1 emplacements pour 1000 habitants, soit davantage que la moyenne régionale. Si l'objectif est atteint, la commune doit rester vigilante à l'évolution des besoins.

Plan Communal de Mobilité de Ganshoren Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ganshoren

Stratégie Phase 3 - Strategie Fase 3- Axe 4

Stationnement/parking :

Stationnement réglementé/
gereguleerde zones :

- Grise/grijze
- Verte/groene
- Bleue/blauwe
- "Poids lourds"/"zwaargewicht"

Stationnement réservé/
gereserveerde parkeerplaatsen:

- Livraison/levering
- Poids Lourds/zwaargewicht
- Shop and go
- Bornes de recharge électrique
Electrische oplaadpunten

Fond de plan- Achtergrond

- Espaces verts- Groene ruimten
- Bâti- Gebouwd
- Chemin de fer- Spoorweg

Sources/ Bronnen : BRAT, Mobigis & Commune
Ganshoren - 2024
Réalisé avec/ Vervaardigd met: Brussels Urbis
1:11000e



brat



GLOSSAIRE

CLM	Contrat Local de Mobilité
CRR	Centre de Recherche Routière
EVP	Equivalent Véhicule Particulier
NIL	Noyaux d'Identité Locale
PASR	Plan d'Action Sécurité Routière
PCM	Plan Communal de Mobilité Piste Cyclable Marquée
PDE	Plan de Déplacements d'Entreprise
PDS	Plan de Déplacements Scolaires
PMR	Personne à Mobilité Réduite
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