

## Good Neighbourhood

### A.2 Apaiser les quartiers

L'ambition est de créer de larges zones apaisées à l'aide d'un plan de circulation qui favorise la mobilité locale et active, ainsi que les transports publics de proximité. Le trafic motorisé de transit y est dissuadé. La priorité est donnée à la qualité de vie des habitants, des visiteurs, de tous ceux qui y travaillent.

#### Bilan de mise en œuvre par la Région

##### Mise en œuvre des actions



L'état de la mise en œuvre des actions diffère d'un quartier à l'autre. Il est donc synthétisé dans le tableau ci-après, en colonne 2.

-  Définir une stratégie de mise en œuvre adaptée à chaque maille
-  Mettre en œuvre les plans de circulation
-  Réaliser, le cas échéant, des aménagements physiques de sécurisation et des projets de réaménagements d'espaces publics apaisés
-  Mettre en œuvre, évaluer et communiquer sur les quartiers apaisés, comme outil pour développer les solutions de logistique urbaine basses émissions
-  Évaluer l'impact des quartiers apaisés

#### Analyse de l'avancement et des freins

Suite aux polémiques suscitées par la mise en œuvre de cette action dans certains quartiers, un rappel des objectifs poursuivis s'avère utile.

L'objectif principal est de **repartager l'espace public (la voirie) dans les quartiers** au bénéfice de la marche, du vélo, des transports publics, c'est-à-dire de modes de déplacement moins consommateurs d'espace, moins bruyants, moins polluants que la voiture individuelle, donc mieux adaptés au contexte urbain. Par ailleurs, il s'agit aussi de redégager de la place pour d'autres activités que les déplacements : terrasses, aires de repos et de jeux, plantations, etc. Et, par la même occasion de réduire les nuisances, dont l'insécurité routière, occasionnées par un excès de trafic. La condition *sine qua non* pour ce faire, c'est une réduction de la pression du trafic, donc une modification du plan de circulation dans le but de réduire la circulation dite « de transit ».

L'intervention sur les plans de circulation, en soi, n'a rien de neuf. Cela fait des décennies que les gestionnaires de voirie – et en particulier les communes – adaptent les sens de circulation pour limiter le trafic dans les rues résidentielles, créent des contresens bus ou trams, transforment les carrefours en place. Les nouveautés introduites par l'action A.2, ce sont, d'une part, l'échelle d'intervention, étendue aux très grands quartiers (de l'ordre de 1 à 2 km<sup>2</sup>) délimités par les voiries structurantes pour le trafic et, d'autre part, le rythme de réalisation. Il était en effet initialement prévu de démarrer chaque année les études pour 5 nouveaux quartiers, la réalisation devant suivre dans les 5 ans.

Pour appuyer cette ambition, la Région a mis sur pied un nouvel outil, le Contrat local de mobilité (CLM). Celui-ci prévoit notamment le financement de la phase d'étude, des subventions aux communes pour la mise en œuvre sur voiries communales et l'intervention de Bruxelles Mobilité pour la mise en œuvre sur voiries régionales (voir action E.1).

Le premier appel à candidatures vers les communes a été lancé fin 2019. À l'issue du processus de sélection, 10 candidatures ont été validées par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (juin 2020).

Les phases d'étude ont démarré progressivement à partir du second semestre 2020 pour les 5 premiers projets et à partir du premier semestre 2022 pour les 5 suivants.

L'état d'avancement de ces 10 premiers projets au 1<sup>er</sup> trimestre 2024 est synthétisé dans le tableau ci-dessous. Y sont ajoutés les 2 projets menés de manière (partiellement) indépendante par la Ville de Bruxelles ainsi que, pour être complet, le quartier Fernand Cocq, précurseur des quartiers apaisés et dont le plan de circulation a été mis en œuvre en 2018.

CLM	Communes	Etude	Décis.	Réalisation	Eval.
1 Colignon-Josaphat	SCH				
2 Cureghem	AND/MOL			Projet abandonné	
3 Dieleghem	JET/BXL/GAN			Projet abandonné	
4 Flagey-Etangs d'Ixelles	IXL/BXL				
5 Saint-Gilles	SG/FOR				
6 Chant d'Oiseau	AUD/WSP				
7 Léopold-Pannenhuis	BXL/JET	Projet abandonné			
8 Molenbeek historique	MOL				
9 Neerstalle	FOR/UCC				
10 Rodebeek	WSL				
Pentagone	BXL				
Haren	BXL				
Fernand Cocq	IXL				

Cinq programmes d'intervention ont été concrétisés sur le terrain, complètement ou en majeure partie, ou sont en cours de réalisation (Haren); 2 CLM arrivent en fin de phase d'étude avec une décision pour l'un d'entre eux (Neerstalle) ; 3 projets sont encore en cours d'étude ; 3 projets ont été abandonnés, soit après une éphémère tentative de réalisation, soit en cours d'étude.

La mise en œuvre des quartiers apaisés s'est donc avérée nettement plus laborieuse qu'envisagée initialement.

Les **principaux constats** posés à la suite des difficultés rencontrées lors de la mise en œuvre des 2 premiers CLM sont notamment :

- L'ampleur du périmètre d'intervention : le principe des grands quartiers imperméables au transit, essentiellement inspiré des plans de circulation mis en œuvre dans des centres-villes, se heurte à la réalité de la morphologie du réseau des voiries en Région bruxelloise. Autrement dit, les quartiers sont rarement ceinturés de voiries à 2 x 2 bandes où le trafic de transit peut être (relativement) aisément rejeté. Les reports sont donc compliqués à absorber et, vu la congestion, les détours imposés sont anticipés/perçus comme trop pénalisants ;
- Un calendrier trop ambitieux par projet, au détriment de la phase de concertation et de consultation. Cela n'a pas toujours laissé suffisamment de temps pour prendre en compte des spécificités locales et des métiers/services mobiles, mais également pour travailler à la qualité des interventions sur le terrain lors de la phase de test (réalisée parfois avec des éléments peu qualitatifs comme les « blocs de béton ») ;
- L'accent mis sur la réduction du trafic – y compris dans les interventions sur le terrain (avec des blocs de béton) - et pas assez sur les objectifs : or, la réduction du trafic n'est en réalité qu'un moyen au service des objectifs comme les gains en espace public pour les activités riveraines, les déplacements à pied et à vélo, la fluidité des lignes de bus et de trams...
- Dans le cas de quartiers apaisés à cheval sur 2 voire 3 communes, il s'est avéré souvent difficile d'accorder les niveaux d'ambition des différents Collèges. Certaines candidatures ont par ailleurs sous-estimé le niveau d'investissement nécessaire à ce type de projet, tant du point de vue des ressources humaines que du point de vue du portage politique.

Les **leçons tirées de l'expérience** ont d'ores et déjà été mises à profit dans les processus en cours (CLM n°5 et suivants) :

- Les objectifs ont été recentrés sur les améliorations concrètes en matière d'usage et de répartition de l'espace public, avec une attention particulière non seulement pour les déplacements à pied, à vélo et en transport public, mais aussi pour l'espace public en tant que lieu d'activités autres que les déplacements : espaces de convivialité, bancs, jeux, végétation, terrasses, etc. Il n'est plus question de faire la chasse au transit par principe ;
- Les périmètres d'intervention sont envisagés de manière plus souple, avec la possibilité de travailler à l'échelle de sous-quartiers et en plusieurs phases ;

- La participation citoyenne lors de la phase d'étude est désormais adaptée à chaque quartier, en fonction des souhaits de la/des communes concernées. De nouvelles formes de participation sont expérimentées au fil des projets. Enfin, à l'issue de la phase d'étude et avant la phase de décision, il est désormais fortement recommandé que le projet de plan de circulation fasse l'objet d'une consultation publique similaire à une enquête publique, ce qui implique que toutes les remarques émises lors de cette consultation soient actées, analysées et reçoivent une réponse. Et que le projet soit, le cas échéant, modifié pour tenir compte des remarques ;
- Les plannings prévisionnels ont été revus à la hausse pour tenir compte du temps nécessaire à la décision politique et à l'adaptation du projet de plan suite à la consultation publique ainsi que de la possibilité d'un phasage de la mise en œuvre. Une plus grande attention est également portée à la qualité des aménagements temporaires ;
- Les subventions aux communes incluent à présent un volet « ressources humaines », et ce dès la phase d'études.

Cette réorientation plus pragmatique a également été intégrée dans le 2<sup>e</sup> appel à projets, qui est devenu récurrent et prévoit 3 dates de remise des candidatures par an, ce qui permet aux communes de prendre le temps de mûrir leurs projets.

La mise en œuvre des nouveaux plans de circulation s'est traduite par des **réalisations nombreuses et variées** :

- Des extensions de trottoirs et de placettes (par ex., place de la Croix de Fer, à Ville de Bruxelles), des piétonnalisations, des zones de rencontre où le trafic est limité aux accès riverains (par ex. la promenade du Maelbeek, le long des Étangs d'Ixelles) ;
- L'amélioration de la sécurité aux abords de certaines écoles, grâce à des aménagements réduisant les traversées, limitant le trafic et les vitesses (par ex. au carrefour Vandebussche/Stobbaerts, à Schaerbeek) ;
- La concrétisation ou l'amélioration de plusieurs kilomètres d'itinéraires cyclables (ICR ou cyclostrades), grâce à des mises en sens unique, qui ont permis de libérer l'espace nécessaire à la création de pistes cyclables (par exemple rue Royale Sainte-Marie à Schaerbeek) ou grâce à des dispositifs filtrants, qui ont limité le trafic aux riverains ;
- L'amélioration de la régularité de plusieurs lignes de transport public, via la création de contresens trams et/ou bus, vélos et taxis admis (par ex. rue Rogier ou chaussée de Haecht, à Schaerbeek), ou, à nouveau, via des filtres trafic (par exemple rue Royale, entre la rue de la Loi et le Treurenberg, à la Ville de Bruxelles) ;
- La suppression d'itinéraires de by-pass des grands axes, via la mise en place de sens uniques ou de filtres (par ex. au carrefour de Hennin/Champs Élysées, à Ixelles).

Les interventions qui reposent sur du marquage et de la signalisation – sens uniques, nouvelles pistes cyclables, sites propres pour le transport public – sont généralement finalisées. Les extensions de trottoirs, filtres trafic, zones de rencontre ont par contre le plus souvent été réalisés au moyen de dispositifs provisoires (bacs à plantes, potelets, mobilier urbain) et feront, à plus ou moins court terme, l'objet d'un réaménagement définitif, dans le cadre d'une procédure de permis d'urbanisme.

En dehors du cadre des CLM, des interventions ponctuelles, à plus petite échelle sont également réalisées dans certains quartiers. Ainsi, à Jette et Ganshoren, deux filtres modaux ont été installés aux extrémités de l'avenue Broustin, apaisant ainsi l'axe et ses perpendiculaires. L'évaluation finale, positive, de ce test a permis de lancer un projet de réaménagement de deux places et deux carrefours en collaboration avec les communes concernées.

Les nouveaux plans de circulation font l'objet d'une **évaluation** systématique après minimum 6 mois et de préférence au moins un an, pour laisser le temps aux différents usagers de s'adapter aux modifications. Les évaluations incluent des données objectives et quantifiées (comptages, temps de parcours des transports publics...) et les retours des différents acteurs impliqués. Elles mettent en évidence les points positifs comme les points négatifs, notamment des reports de trafic excessifs sur certaines voiries. À la suite des constats posés, des adaptations et des mesures complémentaires sont/seront mises en œuvre et à leur tour évaluées. Ce processus itératif est inhérent à la mise en œuvre des plans de circulation, qui sont toujours amenés à évoluer. D'une part parce que la conception d'un nouveau plan de circulation n'est pas

Évaluation de la mise en œuvre du Plan régional de Mobilité Good Move fin 2023 une science exacte et que la réalisation apporte toujours son lot de surprises, et d'autre part, parce que la ville évolue sans cesse.

À l'échelle des quartiers pris dans leur globalité, on constate une tendance plus ou moins marquée des flux de trafic à la baisse. L'évaluation du quartier Fernand Cocq a montré une réduction des flux de trafic de l'ordre de 30%, conséquence de la ZAL (zone à accès limité) qui est au centre du projet et autour de laquelle a été construit le nouveau plan de circulation. Les comptages avant/après réalisés dans le Pentagone indiquent une diminution globale du trafic de l'ordre de 20 à 25% en fonction du moment de la journée. Pour les deux autres quartiers apaisés mis en œuvre et évalués, les diminutions enregistrées sont nettement plus modestes, conséquence d'une approche plus pragmatique, qui a maintenu la perméabilité des quartiers.

Les rapports d'évaluation sont rendus publics au fur et à mesure de leur validation par les Collèges et sont/seront accessibles via le site portail [Homepage | Brussels Mobility Mailles \(quartiersapaisés.brussels\)](https://brusselsmobilitymailles.brussels).

Voir aussi : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/broustin>

### Pour la suite

Les projets issus du premier appel à candidatures se poursuivent, à l'exception des 3 projets abandonnés, et 3 nouveaux projets, repris dans le tableau ci-dessous, vont démarrer en 2024.

CLM	Communes	Etude	Décis.	Réalisation	Eval.
11 Berchem Ouest	BSA				
12 Koekelberg	KOE				
13 Altitude 100	FOR				

Par ailleurs, les quartiers apaisés intégreront désormais une composante « transport de marchandises ». En effet, la mise en œuvre concertée des mailles fait partie des engagements de Bruxelles Mobilité dans le Green Deal logistique basses émissions pour développer des solutions logistiques décarbonées. Le transport de marchandises dans les mailles fera à ce titre l'objet d'un appel à projets dédié porté par EIT Urban Mobility, à la demande de Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité.

### Chiffres clés

- 5 quartiers apaisés réalisés ou en cours de réalisation
- 5 quartiers en phase d'étude, dont 1 ayant passé le cap de la décision
- 3 projets abandonnés
- 3 nouveaux projets en cours de démarrage en 2024

### Réalisations illustrées



Avenue Général de Gaulle (IXL) : concrétisation de la promenade du Maelbeek. Seul le trafic local circule encore dans l'avenue, qui est devenue zone de rencontre.



Place de la Croix de Fer (BXL), la place a été étendue. L'accessibilité de la zone aux livraisons et au trafic local est assurée par une boucle de circulation.



Rue Gray (IXL) : la création du contresens bus + vélo + taxis au niveau de la zone de l'entre-deux-ponts a nettement amélioré l'attractivité de la cyclostrade C22, qui suit le fond de vallée



Rue Royale-Sainte-Marie (SCH) : la mise à sens unique de la rue a permis de dégager l'espace nécessaire à la création de pistes cyclables confortables.



Filtre trafic contrôlé par caméras ANPR sur la rue Royale (BXL) et contresens tram/bus/vélos et taxis sur la chaussée de Haecht (SCH) (voir photo suivante) : 2 interventions sur le tracé sur du tram 92 dont les effets sur la fluidité et la régularité des transports publics se cumulent



*Pour en savoir plus sur la mise en œuvre de cette action au niveau local, consultez les pages suivantes sur sa déclinaison évaluée par les **19 communes**.*

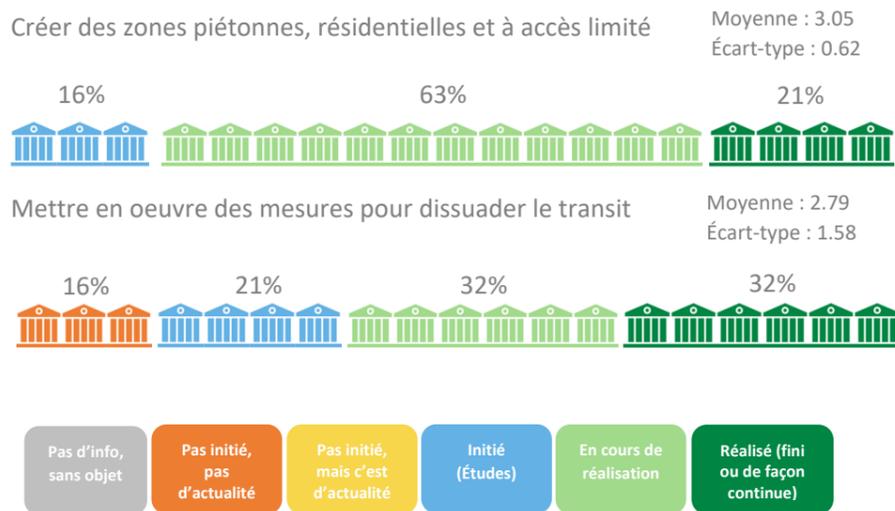


## GOOD NEIGHBOURHOOD

### A.2 Apaiser les quartiers

L'ambition est de créer de larges zones apaisées à l'aide d'un plan de circulation qui favorise la mobilité locale et active, ainsi que les transports publics de proximité. Le trafic motorisé de transit y est dissuadé. La priorité est donnée à la qualité de vie des habitants, des visiteurs, de tous ceux qui y travaillent.

#### Bilan de mise en œuvre des actions par les communes



#### Analyse de l'avancement et freins à la mise en œuvre

Les communes bruxelloises mettent toutes en œuvre des mesures d'apaisement des quartiers, mais selon un degré et des stratégies différentes.

La plupart des communes ont ou vont développer des zones piétonnes, résidentielles ou à accès limité. Si certaines communes sont connues pour leur projet d'ampleur régionale en la matière (piétonnier du centre de Bruxelles, zone à accès limité de la chaussée d'Ixelles...), toutes les communes ont déjà mis en place ce type d'aménagement sur leur territoire, même si c'est sur un périmètre très limité. On notera les points d'attention suivants soulevés par les communes :

- L'importance de la participation citoyenne (portage du projet) pour installer de nouveaux piétonniers ;
- Les questions relatives au stationnement dans les zones résidentielles (devant les garages, respect du marquage) ;
- Le fait que la signalétique ne suffit pas pour faire une zone résidentielle, elle doit être accompagnée d'aménagements spécifiques.

La mise en œuvre de mesures pour dissuader le transit est un peu moins généralisée à l'échelle des communes et les pratiques très variables.

Certaines communes mènent une politique globale en la matière et disposent de plans de circulation couvrant de larges parties de leur territoire (type Contrat local de mobilité (CLM) ou Plan communal de mobilité (PCM)). D'autres ont mis en place un plan de circulation dans certains quartiers, mais de manière plus ciblée (en fonction de plaintes de citoyens ou de demandes de la STIB par exemple). D'autres par contre n'ont pas encore mis en place de mesures d'une telle ampleur ou ne souhaitent pas le faire. D'autres mettent en place des interventions plus ponctuelles pour diminuer le trafic de transit (rues scolaires, placettes, contresens) dans le cadre d'autres projets. Les principaux freins évoqués à la mise en œuvre de plans plus larges de circulation sont :

- Le mauvais accueil de ce type de mesure par une partie de la population (plusieurs communes ont fait marche arrière concernant ce type de dossier suite à une importante pression citoyenne) ;
- La difficulté de mettre en place un processus participatif à l'échelle des quartiers visés / de mobiliser les citoyens en cours de processus ;

- Le report (ou risque de report) généré ailleurs (sur les grands axes ou dans des quartiers voisins) ;
- Le fait que certaines communes n'adhèrent pas au principe et préfèrent par exemple mettre en place des mesures visant à limiter la vitesse plutôt que des boucles de circulation qui sont trop contraignantes. Certaines communes soulignent par ailleurs que les questions de transit se posent moins dans certains quartiers et qu'il n'y a donc pas de raison de généraliser cette mesure à l'échelle de toutes les mailles. Cela confirme la nécessité de plutôt s'intéresser au repartage de l'espace public en s'appuyant sur différents outils : plan de circulation, rues aux jeux, rues scolaires, événements...

#### Chiffres clés

- 5 quartiers apaisés réalisés ou en cours de réalisation
- 6% de linéaire de voirie Auto QUARTIER sont aménagés en zone piétonne, de rencontre ou à accès limité
- 11,52 km de zones piétonnes
- 58,04 km de zones limitées à 20km/h en 2023

#### Bonnes pratiques

- Une des premières mailles de la Région bruxelloise où l'Action A2 a été mise en place, la maille Pentagone, dispose d'un nouveau schéma de circulation depuis l'été 2022. Les comptages réalisés pour suivre les effets de la mesure montrent que en un an, la Ville de Bruxelles a enregistré une baisse de la circulation motorisée et une augmentation du nombre de cyclistes : « 27% de voitures en moins traversent le centre et 36% de cyclistes de plus y sont présents, explique Bart Dhondt, Échevin de la Mobilité de la Ville de Bruxelles. Aux 36 points de comptage de la Petite Ceinture, appelés intersections, les comptages montrent que le trafic automobile a diminué de 20%. Aux 44 points de comptage à l'intérieur du Pentagone, le trafic automobile a diminué de 30% »<sup>1</sup>. La mobilité est ainsi considérée comme un levier stratégique pour améliorer non seulement la qualité de l'air, mais également celle des espaces publics et de l'expérience des modes de déplacement actifs.

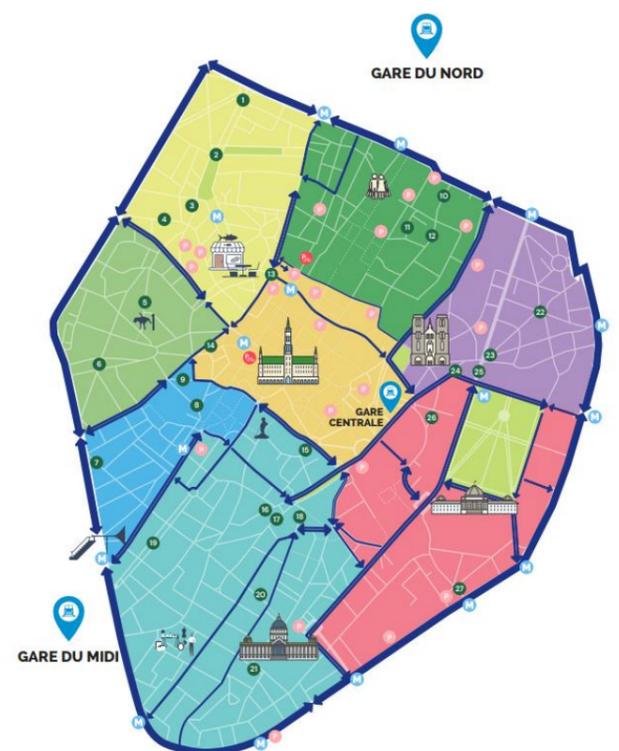


Schéma du plan de circulation du quartier apaisé Pentagone (Ville de Bruxelles, 2022)

- À la frontière de Molenbeek-St-Jean et de Berchem-Ste-Agathe, la commune de Dilbeek a mené un projet de pose de caméras ANPR afin d'interdire le transit par le quartier Kattebroek depuis la sortie 12 du Ring vers le centre de Bruxelles. Entre 6h30 et 9h30 et entre

<sup>1</sup> [https://www.bruxelles.be/sites/default/files/bxl/230816\\_-\\_1\\_an\\_Good\\_Move\\_Pentagone.pdf](https://www.bruxelles.be/sites/default/files/bxl/230816_-_1_an_Good_Move_Pentagone.pdf)

15h30 et 19h, le passage y est réservé aux riverains et le contrôle se fait par une caméra qui enregistre la plaque d'immatriculation. Après la mise en place du système et après discussion avec Dilbeek, une dérogation a pu être accordée aux Molenbeekois et aux Berchemois habitant le quartier afin de leur faciliter l'accès au Ring.

- De part et d'autre de l'avenue Broustin, les communes de Ganshoren (extrémité ouest) et de Jette (extrémité est) ont installé en 2021 des dispositifs provisoires pour mettre l'avenue en cul-de-sac. L'objectif de cet aménagement était de couper le trafic de transit (important à cet endroit), d'améliorer la sécurité routière, et de faire en sorte que les riverains se réapproprient l'espace. Vu le bilan positif (jusqu'à 12 fois moins de trafic, moins d'accidents, pas de reports de trafic problématiques), les installations temporaires devraient céder la place à un réel réaménagement sous la forme de placettes. Ce projet est aussi un exemple de partenariat entre deux communes, les deux communes ayant dû collaborer pour ce réaménagement.



*Fermeture temporaire de l'avenue Broustin (haut), avant la pérennisation via un projet de placette, à l'étude actuellement (bas)*