

# [CLM CUREGHEM] DIAGNOSTIC PARTAGÉ

*Contrat Local de Mobilité de la maille « Cureghem »*



# Contrat Local de Mobilité de la maille « Cureghem »

## DIAGNOSTIC PARTAGÉ



00. Cureghem, un quartier jeune, fragile et multi-facettes en pleine transition rénovatrice



01. Cureghem, un maillage piéton à rendre praticable, convivial et universellement accessible



02. Cureghem, une trame d'espaces publics-clés, nœuds de déplacements cristallisant les difficultés



03. Cureghem à la charnière de réseaux cyclables supra-locaux, un quartier à rendre assurément cyclable



04. Cureghem, au cœur de l'accessibilité régionale en transports en commun, un atout majeur à valoriser



05. Pour un quartier confortable, apaisé et sécurisé : vers une transition du trafic maîtrisée à Cureghem



06. Du "No service" au "Good Service" : Faire de Cureghem un lieu de déploiement des services de mobilité



07. La mobilité comme levier pour le développement des maillages vert et ludique à Cureghem



08. Le stationnement comme variable d'ajustement pour libérer l'espace public à Cureghem



09. Associer productif, récréatif et ludique : vers une intégration qualitative de la logistique à Cureghem



10. Et la suite ? En avant vers un apaisement mesuré, concerté et équilibré à Cureghem !

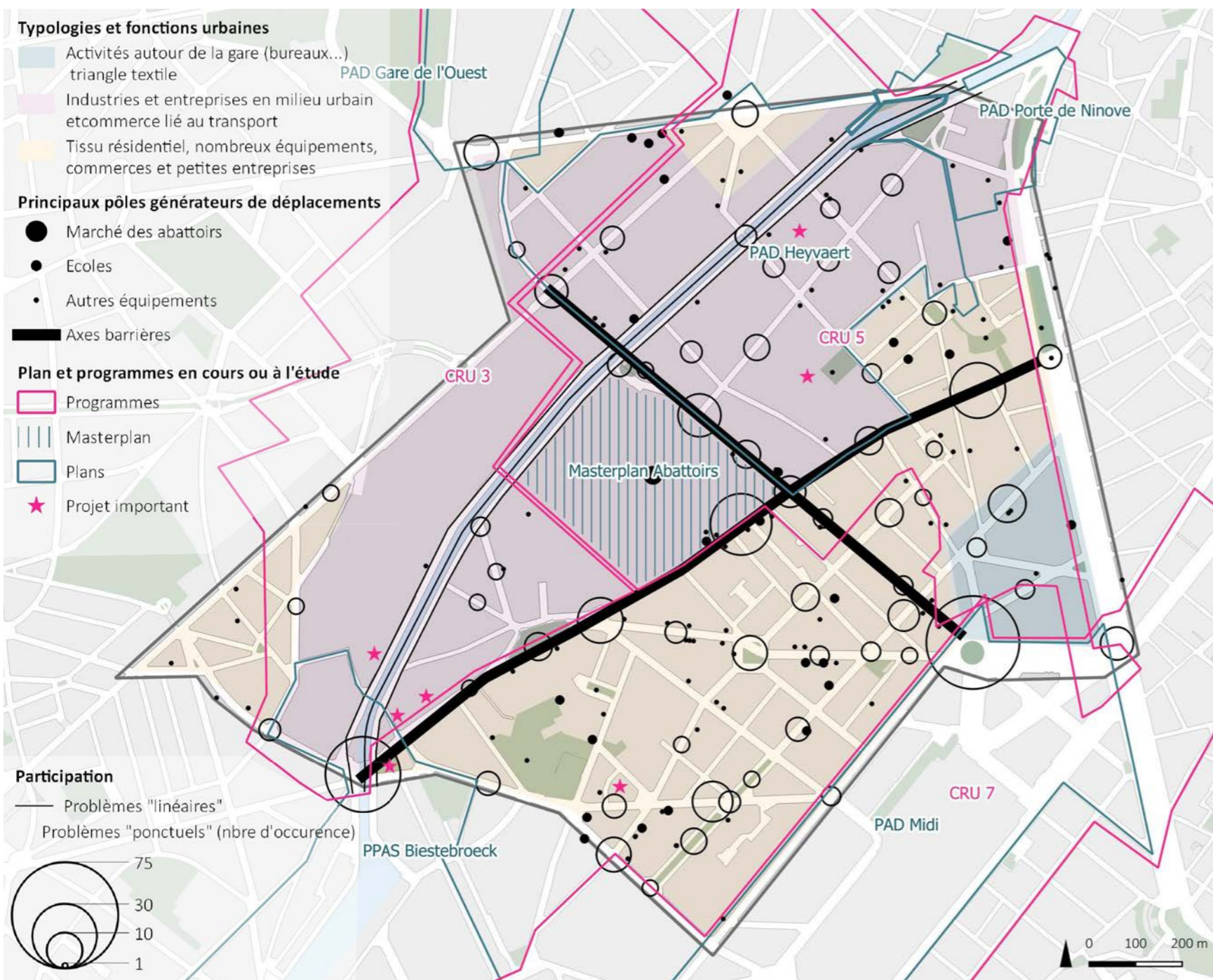
# 00. Cureghem, un quartier jeune, fragile et multi-facettes en pleine transition rénovatrice

La maille « Cureghem » est densément peuplée (+/- 30.000 habitants), composée d'une population jeune, avec davantage de familles nombreuses que la moyenne en RBC. C'est un quartier d'accueil pour primo-arrivants qui se caractérise par de faibles revenus, un taux de chômage élevé, une représentativité étrangère forte. Ces traits ont un impact sur le taux de motorisation (faible), les pratiques de mobilité, sur l'usage et l'appropriation de l'espace public (quartier dense, pratiques culturelles...).

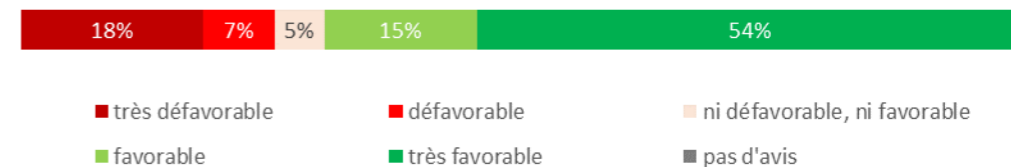
Le quartier est entrecoupé par des **axes pénétrants** fort empruntés (chaussée de Mons, axe Clémenceau-Ropsy Chaudron-Delacroix) et par la **barrière physique** que constitue le Canal au nord de la maille.

C'est un quartier **très mixte**, avec des fonctions urbaines différentes : zones d'habitat et zones mixtes dans la moitié sud de la chaussée de Mons, entreprises et industries urbaines le long du Canal et dans le tissu mixte au nord de la chaussée de Mons, nombreux équipements (maison communale, écoles,...), le site Abattoir en cœur de maille (important marché).

Il est marqué par une dynamique et une superposition de **projets de rénovation** (planification et programmation urbaines, réfection de voiries et d'espaces publics), lui vouant un caractère transitoire dont le CLM doit opportunément se saisir pour garantir un cadre de vie de qualité à ses résidents et usagers quotidiens, en tenant compte de l'articulation de tous ces projets entre eux au sein de la maille.



Avis sur l'application de la stratégie régionale d'apaisement en matière de mobilité dans la maille Cureghem



Le processus participatif de la phase de diagnostic s'est déroulé en **trois étapes-clés** :

## Etape 1—Mobilisation des acteurs de terrain

La mobilisation des acteurs de terrain encore en contact régulier avec les citoyens avait pour objectif de leur présenter le projet de Contrat Local de Mobilité, demander un soutien à la mobilisation des citoyens pour les étapes du processus participatif et diffuser l'enquête en ligne. Une **trentaine d'acteurs de terrain** au sein de la maille ont participé à des réunions, parmi lesquels :

- \* Centres culturels (musée, centres culturels, espaces récréatifs)
- \* Associations de quartier (école des devoirs, acteurs sociaux ...)
- \* Écoles maternelles, primaires et secondaires
- \* Comités de quartiers et citoyens actifs
- \* Comités de commerçants
- \* Associations cyclistes

## Etape 2—Rencontres de terrain et enquête en ligne

L'objectif des rencontres de terrain et de l'enquête était d'alimenter le diagnostic en cours, de récolter des données tant qualitatives (terrain) que quantitatives (enquête sur la mobilité et l'usage des espaces publics, **352 répondants**), de valoriser la connaissance du terrain par les citoyens.

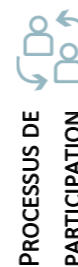
Ces deux outils distincts ont permis de toucher un large public (âges, langues, réel et numérique). Vu les conditions sanitaires, nous avons divisé la maille en trois sous-quartiers que nous avons parcouru à la rencontre des citoyens lors de trois demi-journées : quartier Conseil-Vétérinaires le 16/12, quartier Heyvaert-Duchesse le 17/12 et quartier Abattoir-Aviation le 05/01, avec **25 à 30 rencontres par sous-quartier** (80 au total).

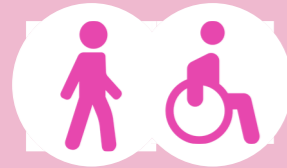
Lors des rencontres sur le terrain, les animateurs disposaient d'un flip chart portatif, d'une carte de la maille, de photos langage, marqueurs et autres outils pour permettre un dialogue avec tout un chacun. L'objectif était de questionner les passants sur leurs **besoins en termes de mobilité, les contraintes et satisfactions** vécues dans la maille. Afin de faciliter les échanges avec le public rencontré, les animateurs interrogeaient les personnes en se rattachant au vécu et aux pratiques de mobilité : « *Vous habitez dans le quartier? Comment vous déplacez-vous en général pour aller à l'école, faire vos courses, rendre visite à votre famille? Le mode de mobilité que vous utilisez est-il confortable, sécurisé, fluide? Quels aspects sont à améliorer et comment? Qu'appréciez-vous dans le quartier? Il y a-t-il des espaces publics, des aménagements que vous connaissez ici ou ailleurs que vous implanteriez dans le quartier? Si oui, où et pourquoi?* »

## Etape 3—Rencontres bilatérales avec acteurs spécifiques

L'objectif des réunions bilatérales (site Abattoir recouvrant près de 1.000 emplois, bureau d'études en charge du PAD Heyvaert, comités ou associations spécifiques modes actifs, commerçants) était de cerner les **enjeux de fonctionnement** du quartier et des activités présentes et les **besoins et contraintes d'accessibilité** (logistique ou autre), et ainsi valider les constats et réflexions du diagnostic.

**S'assurer de l'articulation du CLM** avec les orientations des **nombreux plans et programmes en cours** et des **projets concrets** au sein et en bordure de maille, en tenant compte des typologies et fonctions urbaines variées du quartier et en garantissant l'accessibilité tous modes des pôles générateurs de déplacements présents (marché, activités économiques, écoles et autres équipements).





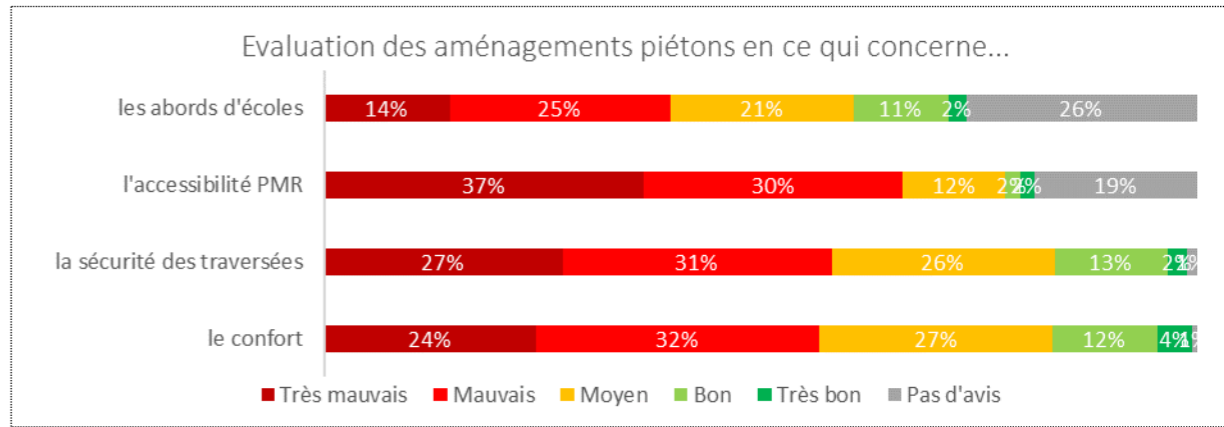
# 01. Cureghem, un maillage piéton à rendre praticable, convivial et universellement accessible

La quasi-totalité du réseau de voiries de Cureghem est reprise en niveaux Plus et Confort du réseau Marche de la Spécialisation Multimodale des Voiries (SMV). Les aménagements, plus ou moins récents, proposent pour la plupart des trottoirs dont l'état du revêtement est globalement acceptable.

La qualité, le confort et les profils de type automobile de la majorité des voiries ne correspondent plus aux normes piétonnes actuelles et n'incitent pas à la marche (particulièrement pour l'**accessibilité PMR**, poussettes, chariots, etc.). Les infrastructures du réseau piéton ne sont régulièrement **pas conformes** à la définition des réseaux (3.500 non-conformités recensées dans les PAVE communaux) tels que définis dans Good Move (standard d'aménagement élevé, dimensionnements adaptés aux flux, dispositifs d'accessibilité PMR...). C'est le cas des axes principaux tels que la **chaussée de Mons**, empruntée par de nombreux écoliers et navetteurs (arrêts de bus et métro), dont les **traversées** sont **dangereuses**, ou encore de l'**axe Ropsy Chaudron-Clémenceau** (Abattoir) où, outre la densité de trafic et de stationnement, de nombreux **obstacles** tels que mobiliers urbains ou étals de commerce nuisent à la praticabilité et sécurité des piétons et PMR.



RÉSULTATS DE LA PARTICIPATION



Un réaménagement complet s'impose pour la **rue Ropsy Chaudron** qui concentre les problèmes : congestion du trafic, stationnement en double-file, stationnement sur piste cyclable (danger avec ouverture portière, recul...), stationnement devant les échoppes, emprunt des pistes cyclables par des scooters, manque de visibilité des piétons, trottoirs trop étroits, dégradations des trottoirs non réparées, déchets en rue, étals informels en trottoir...

Un double sens sans stationnement **quai de l'Industrie** permettrait d'élargir le trottoir côté Abattoir (très étroit) et de prévoir des aménagements cyclables.

Volonté de mieux réguler les flux sur le **site Abattoir** : avoir un système de sens d'entrées et de sorties différents pour résoudre les problèmes de circulation autour du site, et mieux gérer les pics de fréquentation le weekend. Mais difficile d'avoir un seul accès pour gérer le rush du flux de sortie à la fin du marché.

Concentration des problèmes au niveau du **quai de Mariemont** où manque majeur d'espaces publics pour les modes actifs : Les portions entre Manchester et Delacroix sont beaucoup trop étroites, à double-sens, pour les piétons et cyclistes (quai avec trottoir +/- 1,5m et piste cyclable partagée < à 2m libre), alors que présence d'une école et densité de logements à proximité, RER-Vélos et intérêt fort pour la pratique piétonne. Double élargissement nécessaire :

- \* Le long des façades, trottoir minimal de 2m devant l'école et les logements (restauration des fonctions de base de circulation/sécurité) ;
- \* Le long du canal : min. 3,5m pour accueillir l'ensemble des flux et avoir un espace cyclo-piéton conforme à son statut le long du canal.

RÉSULTATS DES BILATÉRALES



**Remettre le piéton au cœur de l'espace public** dans un contexte viaire favorable au « tout à l'automobile », notamment autour des noyaux d'identité locale du PRDD (voir liste en détail thème 06 — Services de mobilité) pour liasonner les pôles fréquentés.

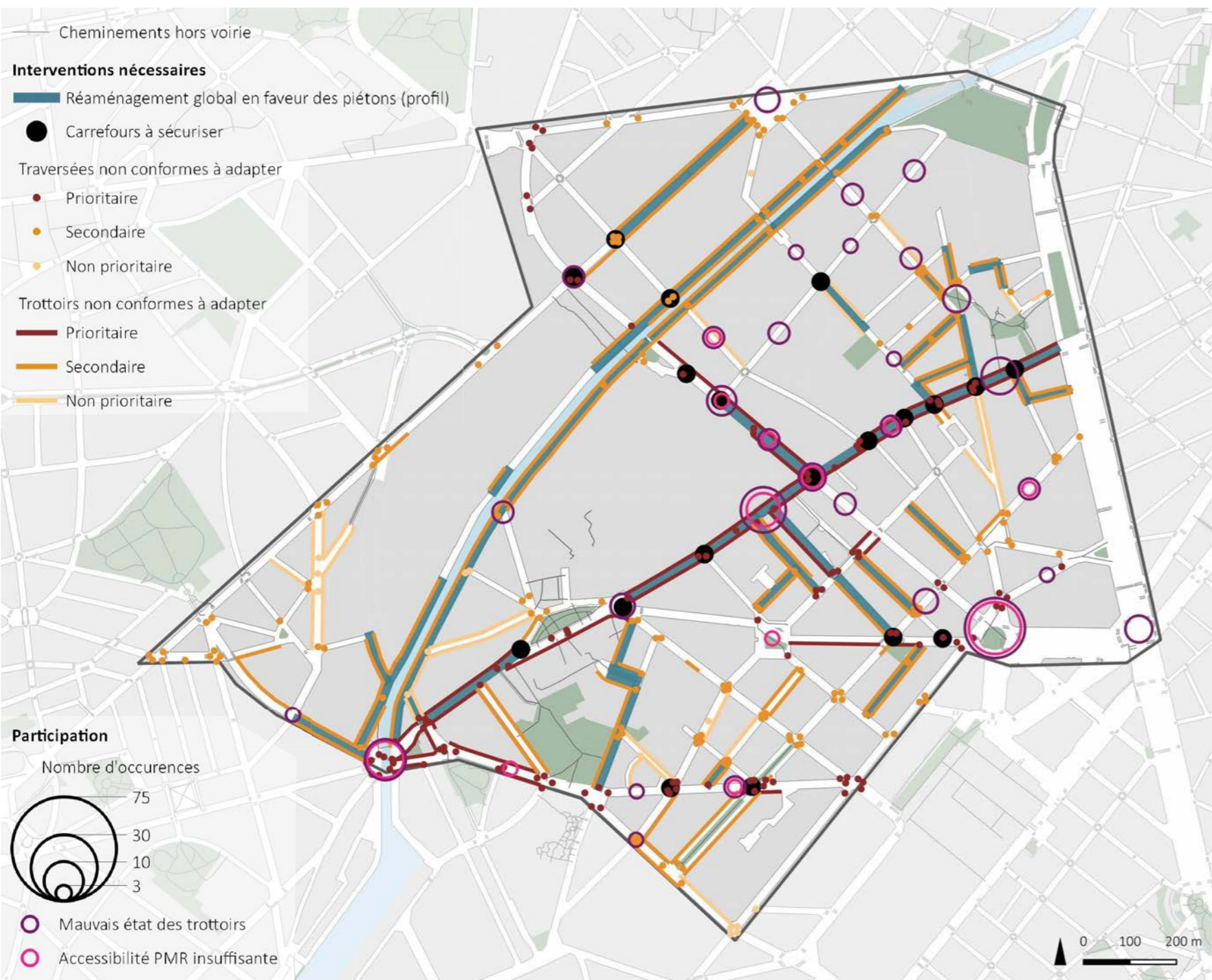


- **Réaménager les trottoirs non conformes** quant aux largeurs (min. de 2,5m sans stationnement et de 2m avec stationnement), de l'état qualitatif des revêtements, des dévers importants/dangereux et de l'encombrement, avec degré de priorité donné en fonction des niveaux Plus, Confort et Quartier (min. 1,5m de largeur).

OBJECTIFS ET ACTIONS

- **Corriger les non-conformités des traversées** piétonnes (marquage au sol, présence de bandes podotactiles, absence de bordures) avec degré de priorité défini sur base des niveaux du réseau Marche de la SMV, et intégrer le projet régional de correction des non-conformités vis-à-vis du stationnement à moins de 5 m en amont (non identifié dans le PAVE) sur l'ensemble des voiries.

- L'aménagement de trottoirs conformes au minimum requis (SMV) identifie des tronçons où les **profils de voirie** devront être revus complètement (chée de Mons, les quais, Birmingham, etc.)

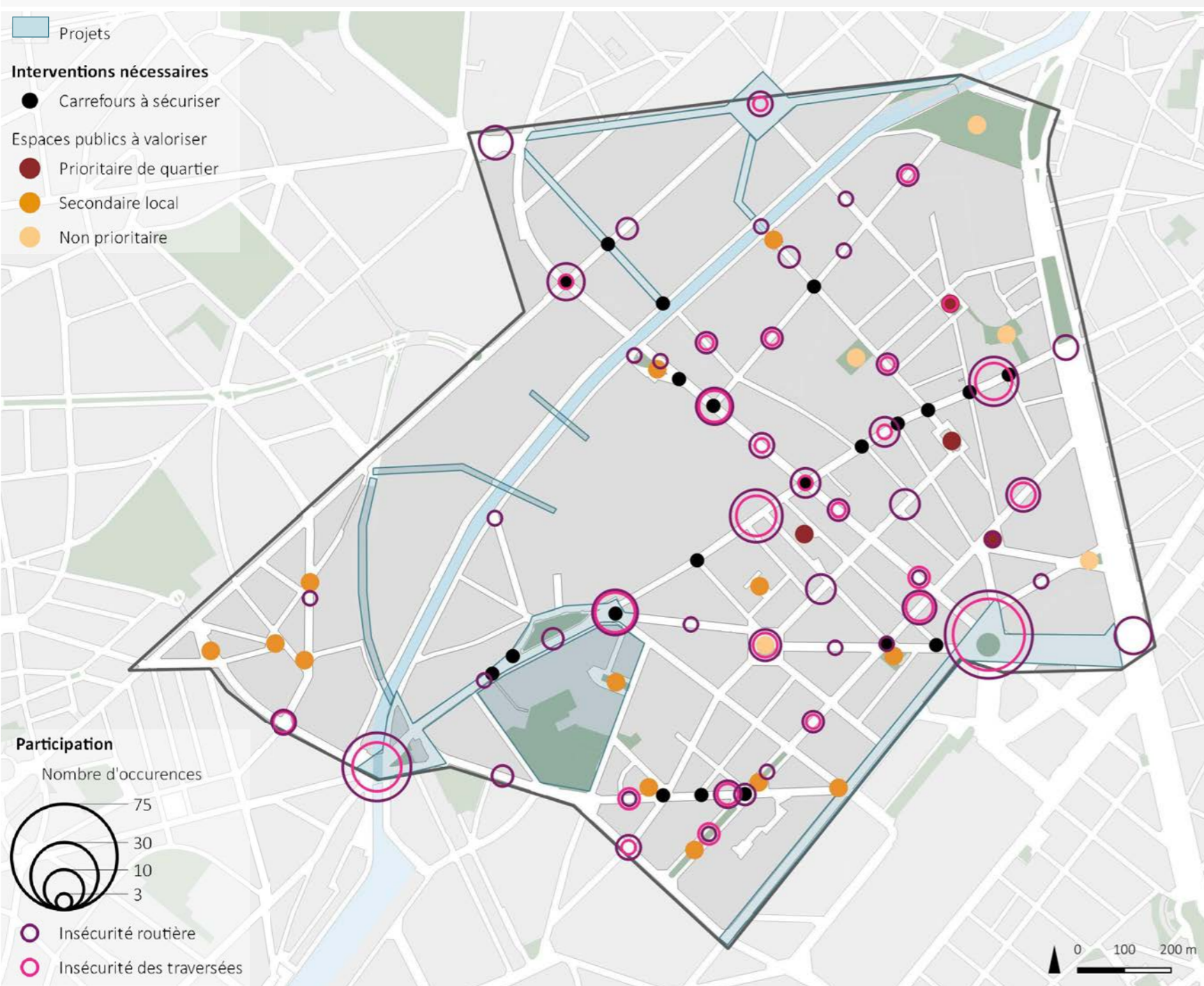


## 02. Cureghem, une trame d'espaces publics-clés, nœuds de déplacements cristallisant les difficultés

Les espaces publics à Cureghem sont généralement peu satisfaisants du point de vue de la sécurité, de la végétalisation, des agréments, et invitent peu, pour la plupart, au séjour et à la rencontre.

En bordure de maille, la **place Bara** présente une accessibilité difficile et des traversées dangereuses pour les piétons et les cyclistes. Le **square Vandervelde** concentre plusieurs problèmes notamment d'accessibilité, de visibilité et de traversées difficiles pour tous les modes (rond-point test en cours). La **place de la Duchesse de Brabant**, multifonctionnelle, manque de lisibilité, de sécurité, de praticabilité piétonne et PMR et est encombrée par le stationnement anarchique. Le **square de l'Aviation**, récemment réaménagé et coupé du trafic, souffre d'un mauvais ressenti sécuritaire.

Au sein de la maille, le **square Albert Ier**, bien que végétalisé, est un espace très fragmenté avec des traversées inadaptées et des espaces inexploités. La **place Clemenceau**, assez récente, présente une grande polyvalence mais manque d'activation de l'espace public. La **place du Conseil**, calme et accessible, est trop minérale. Le **square Pequeur**, large dans un tissu dense, manque d'activation et de cohérence. La **place Lemmens**, polyvalente et verdoyante, souffre d'un manque d'entretien et d'insécurité (infrastructurale et ressentie). Le **boulevard de la Révision**, de par sa configuration large, offre une vraie respiration dans le quartier mais manque d'entretien et d'agréments piétons au profit du stationnement. Le **parvis de l'Eglise Notre-Dame Immaculée**, en retrait du trafic, combine l'ensemble des problèmes.



RÉSULTATS DE LA PARTICIPATION

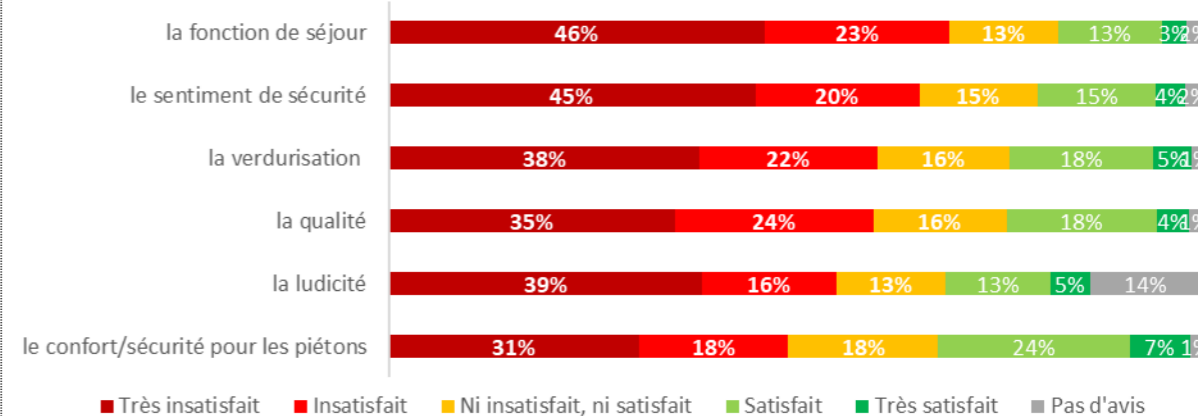


RÉSULTATS DES BILATÉRALES



OBJECTIFS ET ACTIONS

### Evaluation des espaces publics en ce qui concerne...



Le **carrefour Ropsy Chaudron / Heyvaert** est très important et fort emprunté (accès Abattoir, commerces rue Ropsy Chaudron et accès commerces rue Heyvaert) : Nécessité d'avoir des aménagements sécurisant les piétons et PMR car situations dangereuses entre piétons et camions dans tous les sens, manque de visibilité pour les traversées (stationnement sauvage).

Le **carrefour Ropsy Chaudron / Jules Ruhl** présente une situation chaotique au niveau de la station-essence, la largeur de carrefour importante a pour conséquence des triples à quintuples files le rendant très dangereux pour tous les usagers : Nécessité d'avoir des marquages délimitant de vraies bandes de circulation et sécurisant les piétons et cyclistes.

Intérêt pour rendre plus perméable le grand îlot formé par Delacroix / Demets / Birmingham / L28 aux modes actifs et permettre une boucle de desserte pour l'accessibilité des sites présents entre rue de Birmingham et quai Demets (plusieurs accès fermés, pas d'accès mutualisé). Ce souhait de perméabilité fait écho à celui recherché au travers le masterplan Abattoir côté Industrie.

**S'assurer de l'articulation du CLM** avec les orientations des **nombreux projets de réaménagement** au sein et en bordure de maille, tels que la requalification du square Albert Ier et du square Vandervelde (avec partie de la chée de Mons), le Contrat Ecole L. da Vinci avec interventions pour les espaces publics de l'îlot Albert, le projet de cyclostrade de la L28 et les passerelles cyclo-piétonnes pour la perméabilité des quais, le réaménagement de la chaussée de Ninove et de la place de la Duchesse de Brabant, celui du boulevard Jamar, de la place Bara et de la rue Bara.

- Au sein de la maille, la place Lemmens, le parvis de l'Eglise Notre-Dame Immaculée, le square Pequeur et la place Clémenceau sont des **espaces publics-clés prioritaires de quartier à traiter** en vue d'améliorer la praticabilité piétonne, l'accessibilité PMR, et de manière globale les agréments à même de leur vouer un caractère plus qualitatif pour les fonctions de séjour et de rencontres.

- De nombreux **potentiels** existent localement pour des **espaces publics secondaires** au rayonnement moindre, mais pouvant être traités dans le cadre de simplification ou de sécurisation de carrefours (gain d'espace en faveur d'éléments qualitatifs pour piétons et usages locaux) : rue Eloy, boulevard de la Révision, rue de Fiennes, quartier près d'Aumale, rue J. Ruhl, square de Liverpool.

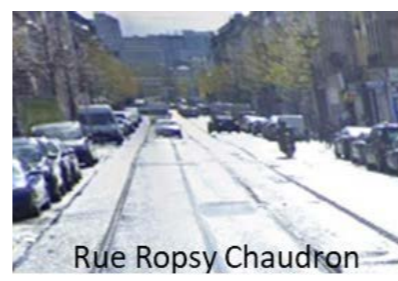
- Les parcs sont pointés comme non prioritaires car non compris dans le CLM. La place du Conseil et le square de l'Aviation présentent un niveau d'aménagement plus qualitatif et récent que la plupart des autres espaces publics, ceux-ci sont donc, en-dehors d'interventions très ponctuelles, **non prioritaires pour le CLM**.



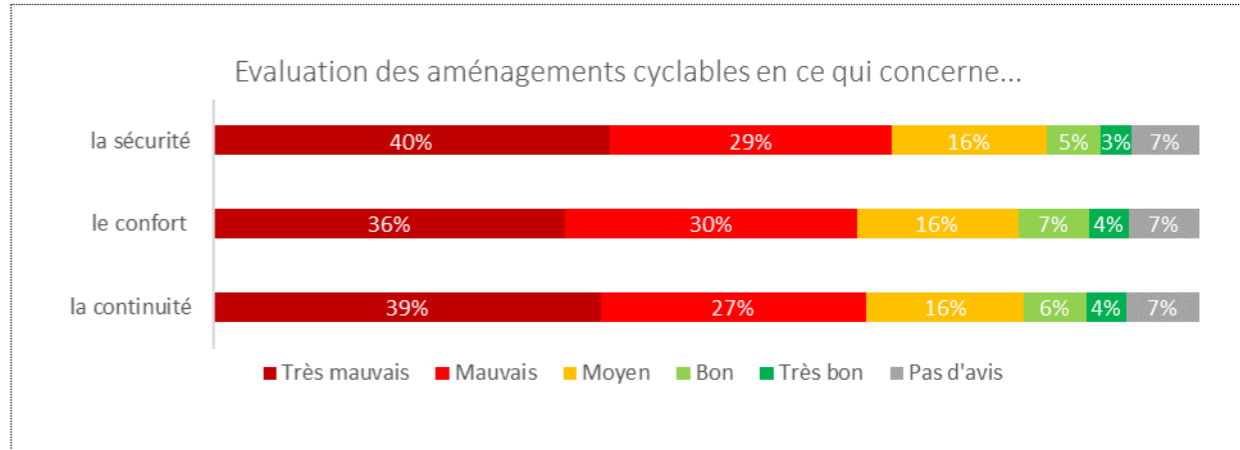
# 03. Cureghem à la charnière de réseaux cyclables supra-locaux, un quartier à rendre assurément cyclable

Le quartier Cureghem est parcouru par un **réseau cyclable important et interconnecté** au niveau régional et communal : le RER-Vélo le long des quais du Canal et du chemin de fer, 4 itinéraires cyclables régionaux et 3 itinéraires cyclables communaux complémentaires permettant d'assurer de bonnes connexions cyclables nord-sud et est-ouest du quartier.

En pratique, des aménagements cyclables sont présents dans le quartier mais pour la plupart **discontinus, vétustes et peu performants** en regard du niveau attendu par le réseau cyclable (manque de visibilité, situations dangereuses) : Mauvais état des marquages, non respect des zones tampons (stationnement), conflits de cohabitation avec les autres modes et fonctions (intensité du trafic, livraisons sur aménagements cyclables), présence d'anciens rails dangereux...



RÉSULTATS DE LA PARTICIPATION



RÉSULTATS DES BILATÉRALES

Cureghem est un quartier défavorisé en termes d'aménagements cyclables et piétons. Les aménagements au tout à l'automobile encouragent les mauvaises pratiques (stationnement aux endroits non dédiés, vitesse excessive,...).

Les principaux **points noirs** de circulation cycliste sont les grands axes historiques de trafic (chaussée de Mons, rue Bara, avenue Clémenceau, rue Ropsy Chaudron, rue L. Delacroix, rue N. Doyen) mais également des axes davantage voués au trafic local (rue Eloy, rue Heyvaert, rue de Liverpool). Les nouveaux aménagements des zones résidentielles durant le Covid sont dangereux pour les cyclistes qui se retrouvent frontalement avec les automobilistes en sens opposé (rues Brogniez et de la Clinique).

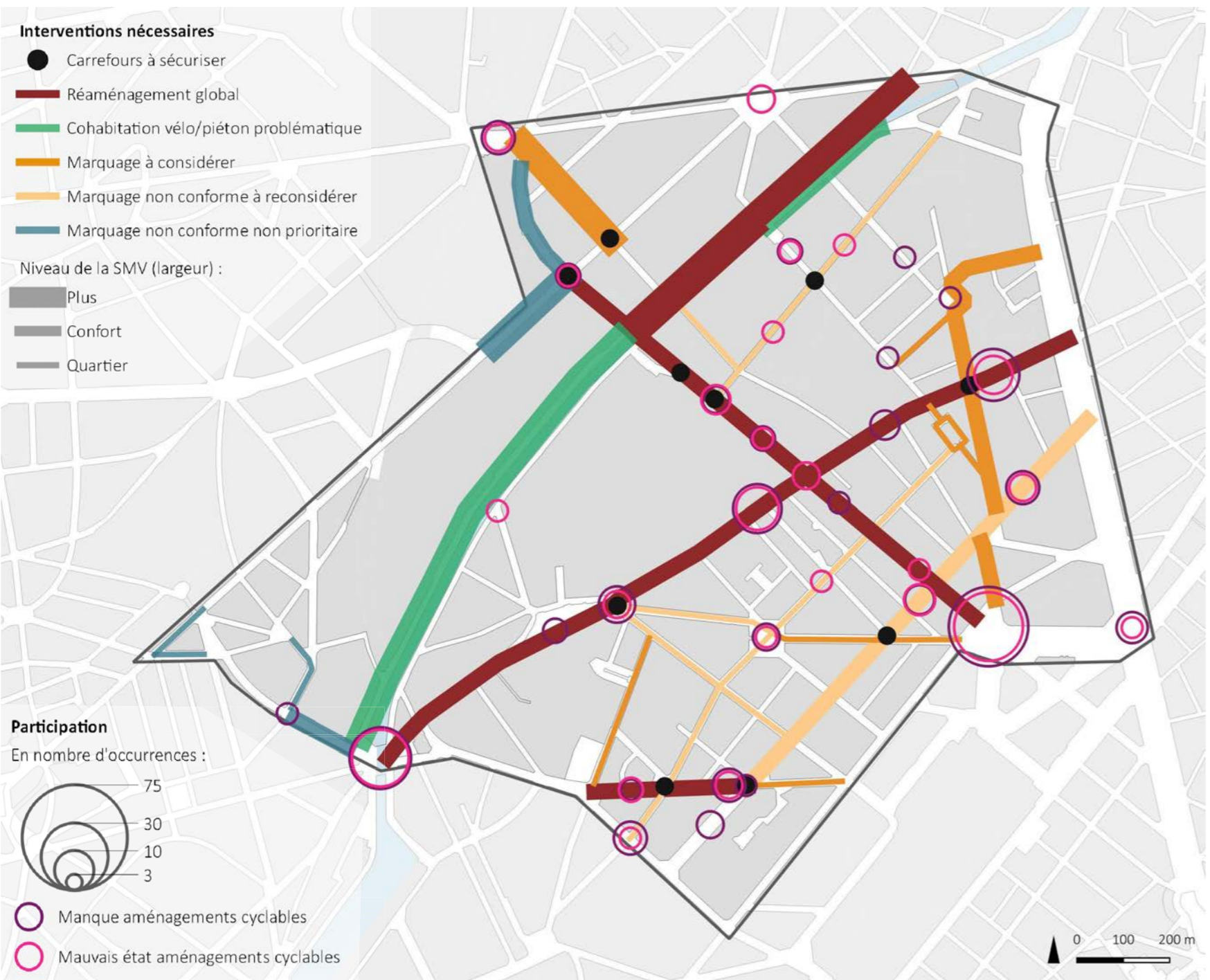
Proposition de maximiser, dans le contexte de trafic actuel, les espaces protégés pour les cyclistes (aménagements séparés), uniformiser les aménagements (couleur, type) pour la **cohérence et la continuité des itinéraires**, favoriser les abords d'écoles (rue des Goujons, rue A. Cluytis), et agir sur les sens de circulation ou les emplacements de stationnement pour gagner de l'espace praticable et sécurisé pour les cyclistes (les quais, rue Eloy, rue de Liverpool, rue Bara).



OBJECTIFS ET ACTIONS

**Donner une place au cycliste** en lien avec les réseaux et les pôles à desservir et **garantir une connectivité performante** pour les cyclistes aux points de connexions des réseaux, en particulier ceux identifiés comme dangereux.

- Les grands axes du réseau Vélo Plus (quais Mariemont et Demets) et du réseau Vélo Confort (chaussée de Mons, axe Clémenceau-Ropsy Chaudron-Delacroix, rue Eloy) devront faire l'objet d'un **recalibrage du partage de l'espace** pour améliorer les conditions de circulation cycliste, garantir la sécurité aux carrefours identifiés comme dangereux et réduire les prises de vitesse.
- Des axes importants du réseau Vélo Plus (rue de Bonne), Confort (rue Brogniez, rue Limander, rue Otlet...) et de Quartier (axe Fiennes-Conseil-Van Lint, rue de la Clinique, rue G. Moreau, rue de l'Instruction) devront également faire l'objet de **(re)considération des marquages cyclables** (mise en conformité, réflexion sur une mise en rue cyclable à l'accès de certains groupements d'écoles, comme rue des Goujons).
- D'autres marquages en bordure de maille, **non prioritaires** dans le cadre du CLM, devront faire l'objet d'une attention par les pouvoirs publics lors de la mise en œuvre du CLM (rue N. Doyen, rue de Birmingham, av. R. Vander Bruggen, av. Auber, rue d'Aumale).



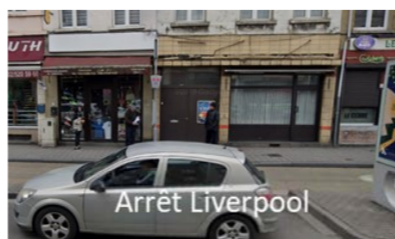


# 04. Cureghem, au cœur de l'accessibilité régionale en transports en commun, un atout majeur à valoriser

Le quartier bénéficie d'un **bon niveau d'accessibilité** en transports publics, grâce à la proximité du métro et du pôle gare du Midi. Les stations de métro présentent un bon niveau d'équipement mais celui-ci est moyen à faible pour les arrêts de tram et bus en termes d'accessibilité PMR, de présence d'une aubette, d'infos voyageurs ou de borne de rechargement.

Les lignes de surface rencontrent toutes des **difficultés de circulation** (vitesse commerciale nettement réduite en heures de pointe) : pour les bus De Lijn sur l'axe avenue Paul-Henri Spaak-rue Bara-rue Eloy- rue Emile Carpentier, et pour les bus et trams STIB sur la chaussée de Mons (point noir le plus pénalisant) et dans une moindre mesure sur l'axe rue de Fiennes et rue Van Lint.

L'enjeu de la **performance** sur ces tronçons, tout comme sur certains bords de maille (chaussée de Ninove, rue Bara), est important vu la densification du quartier et la demande croissante en transports publics. Les temps d'arrêt observés aux stations de trams et bus sont en augmentation dû à ces fréquentations plus élevées. Un flux piéton important vers les stations de métro est observé les jours de marché créant des situations dangereuses (chaussée de Mons à Clémenceau, passerelle piétonne trop étroite à Delacroix).



RÉSULTATS DE LA PARTICIPATION

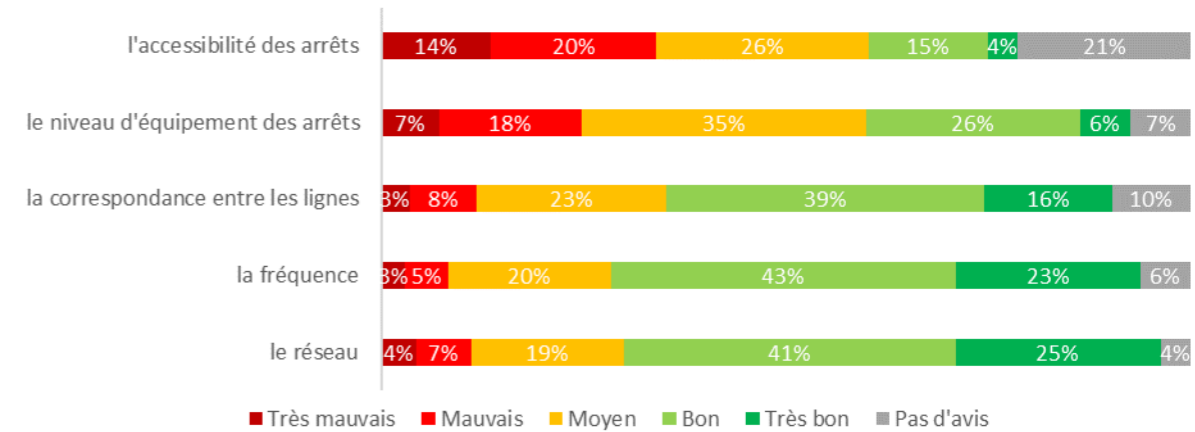


RÉSULTATS DES BILATÉRALES



OBJECTIFS ET ACTIONS

## Evaluation des transports publics en ce qui concerne...



Les conditions de circulation sont beaucoup plus fluides sur la chaussée de Mons, notamment depuis l'aménagement des bandes bus qui ordonnent davantage les espaces entre les modes (moins de problème de stationnement en double-file).

Trottoirs trop étroits au niveau de la sortie de métro **Clémenceau** et du site Abattoir, problème constaté tout au long de la semaine, pas uniquement pendant le marché.

Vraie nécessité d'améliorer les conditions de circulation des piétons, PMR, caddies, poussettes, etc. au droit de la sortie de métro **Delacroix**.

**Garantir le niveau de performance des transports publics, le confort et l'accessibilité aux arrêts et développer l'intermodalité**, en particulier à proximité des noyaux d'identité locale du PRDD (voir liste en détail thème 06 — Services de mobilité) .

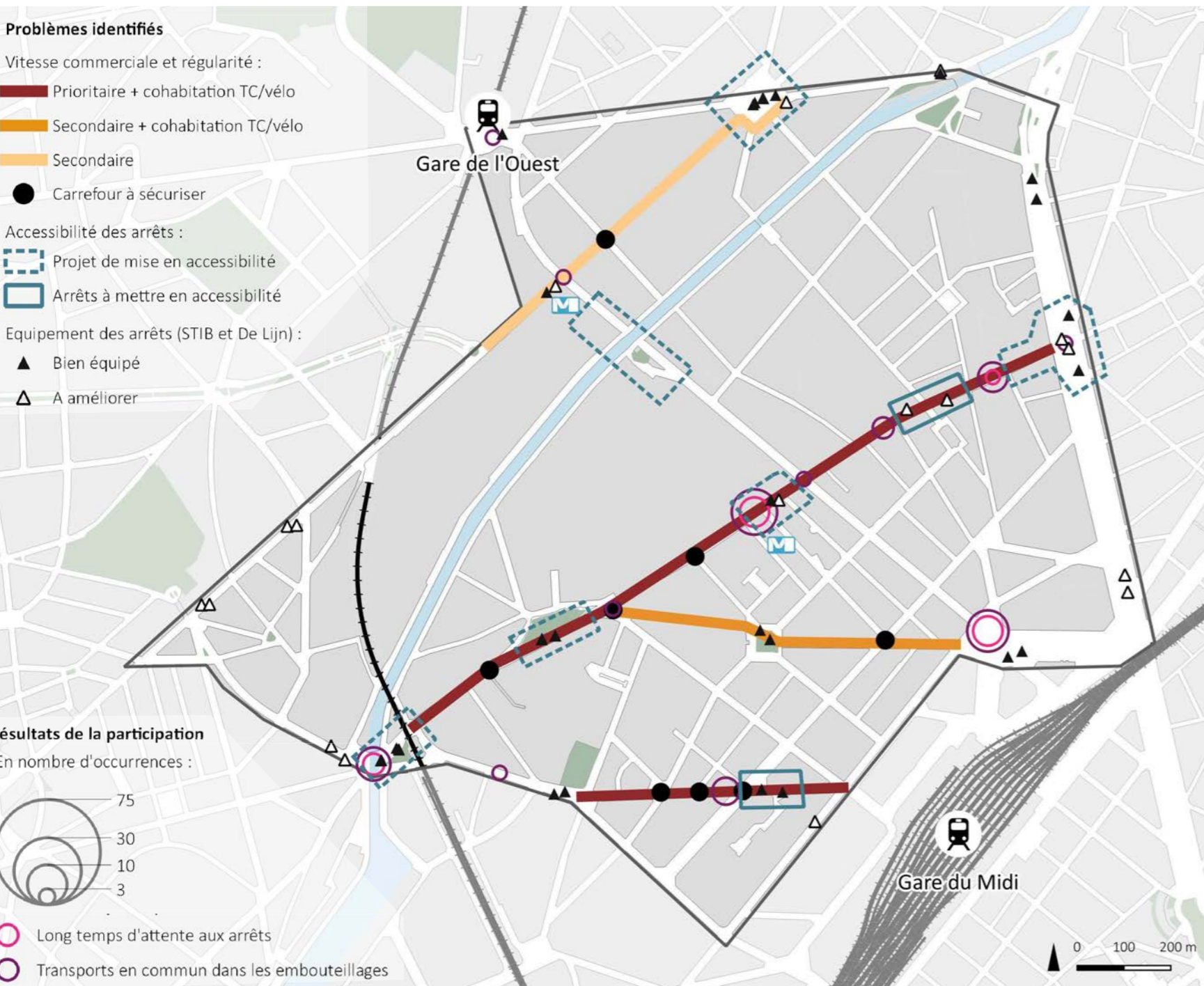
- La rue Eloy et la chée de Mons devront faire l'objet d'un **recalibrage de la voirie** afin d'améliorer la vitesse commerciale des lignes De Lijn et STIB, sécuriser la cohabitation avec les cyclistes dans les deux sens et aux **carrefours** identifiés comme dangereux ou problématiques (t-à-g., etc.). Une réduction effective du trafic, éventuellement par de nouveaux aménagements dédiés, doit s'opérer sur ces axes. Une **mise en accessibilité** des arrêts fréquentés « Oude Stelplaats » et « Liverpool », également lacunaires en termes d'équipement, doit être réalisée à cette occasion.

- Sur l'**axe Fiennes-Van Lint**, le plan de circulation devra veiller à améliorer la cohabitation cycliste, réduire le trafic et sécuriser certains carrefours dangereux (en visant à limiter le nombre de mouvements possibles et réviser les angles et l'emprise de la chaussée aux insertions).

- Les interventions du plan de circulation sur la **rue de Birmingham** doivent permettre, par des aménagements dédiés ou une réduction effective du trafic, d'améliorer la performance des lignes de bus STIB.

- **Programme de mise en accessibilité des abords des arrêts** en surface Clémenceau et Porte d'Andlerlecht jugés prioritaires (STIB). Les trottoirs menant à ces arrêts seront également rendus accessibles, depuis les carrefours situés en amont et en aval par une correction des non-conformités référencées dans le PAVE. Les arrêts Albert Ier, Cureghem et Duchesse de Brabant font partie intégrante des projets de réaménagement complet de voirie menés par la Région et devront permettre d'améliorer l'accessibilité, l'équipement et le confort de ces arrêts.

- La **station de métro Delacroix** fait également l'objet d'un projet d'amélioration de l'accessibilité piétonne et PMR, mené par la STIB et BM (extension sur actuel parking, accès passerelle, etc.).

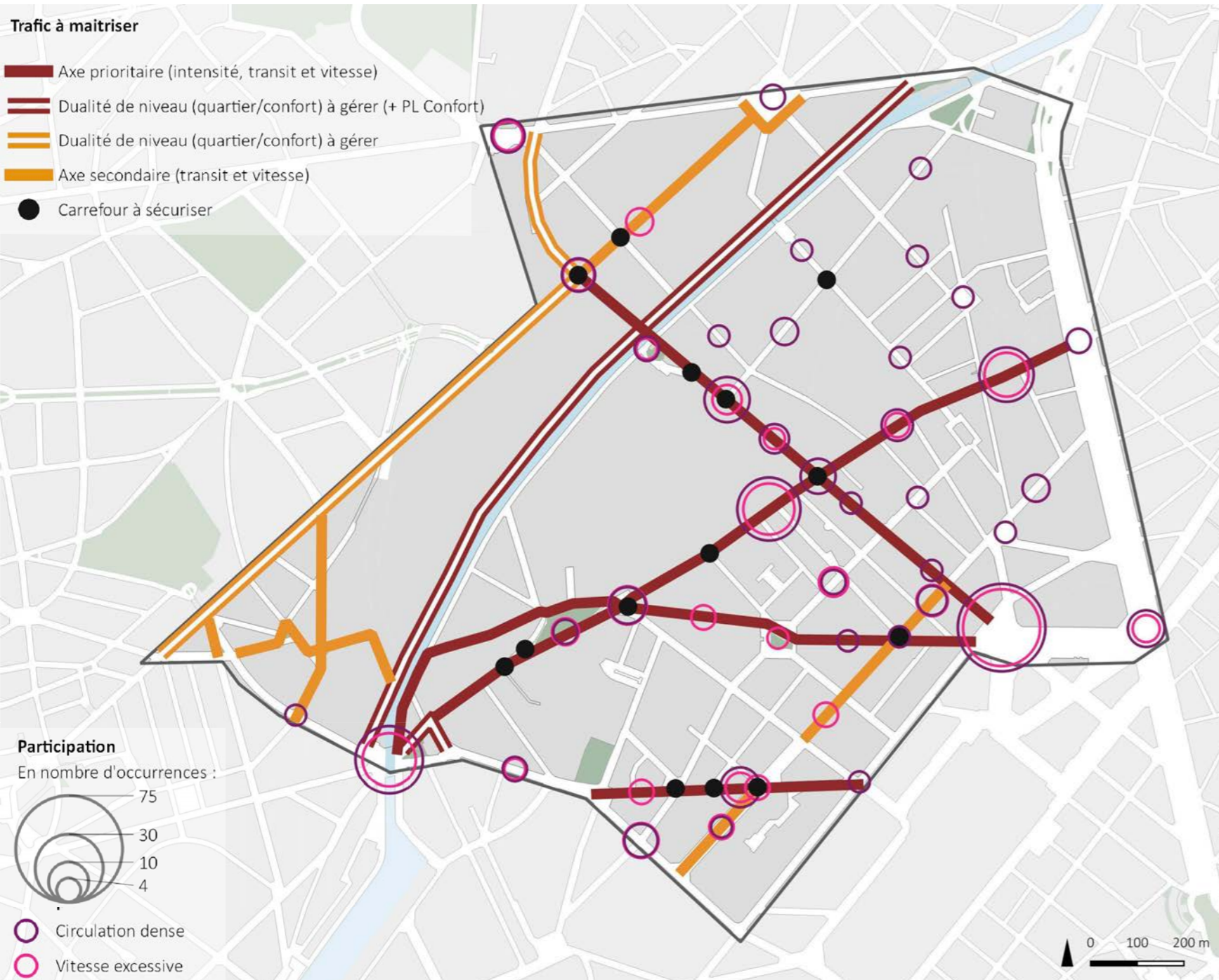


# 05. Pour un quartier confortable, apaisé et sécurisé : vers une transition du trafic maîtrisée à Cureghem

La totalité des voiries de Cureghem sont limitées à 30km/h depuis la mise en œuvre du projet régional Ville 30. Le maillage viaire se caractérise par des plans de circulation préexistants (nombreux SUL) et des dispositifs de sécurisation déjà présents, le plus souvent sous forme de plateaux aux carrefours.

Les **grands axes** historiques concentrent plusieurs problèmes : la **vitesse**, la **quantité de trafic**, des **traversées dangereuses**, des **embouteillages** et le **transport public bloqué dans la circulation**. De nombreuses ZACA sont répertoriées dans la maille aux croisements des principaux axes de circulation (bordure de maille, chaussée de Mons et axe Delacroix-Clémenceau). La **rue Eloy** constitue également un axe de transit privilégié qui nuit au cadre de vie des environs.

Les **nuisances sonores** liées au trafic routier sont légion dans le quartier, le long des principaux axes de circulation actuels (chée de Mons, quais, axe Delacroix-Clémenceau), mais également le long des axes de quartier (rue de Fiennes, place du Conseil, rue Van Lint, rue Rossini, rue Brogniez...). Les principaux points noirs acoustiques sont localisés à proximité du square Vandervelde le long des quais et de la place Bara. Cela se traduit également par des niveaux de concentration en Black Carbon élevés.



RÉSULTATS DE LA PARTICIPATION

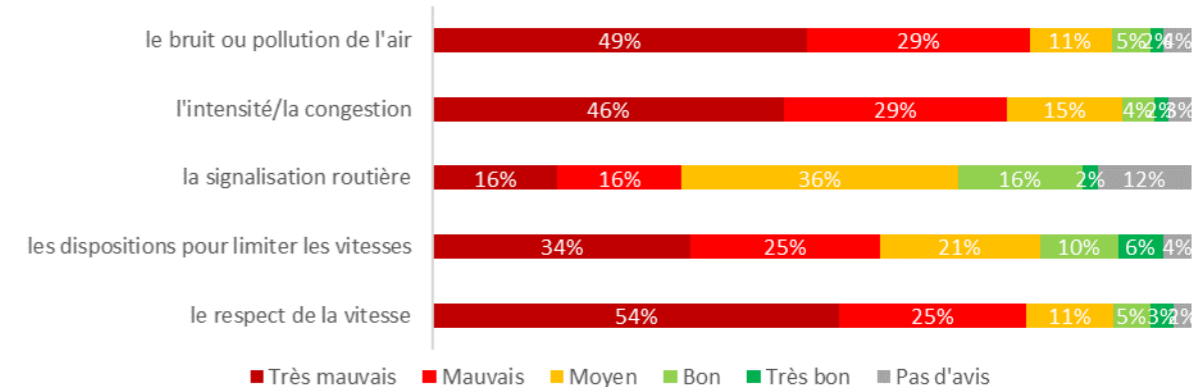


RÉSULTATS DES BILATÉRALES



OBJECTIFS ET ACTIONS

## Evaluation du trafic routier en ce qui concerne...



Nécessité pour le fonctionnement du site Abattoir de maintenir le double sens de circulation **quai de l'Industrie**, et double sens **rue Jules Ruhl** en semaine, pour permettre l'accès aisé direct depuis la rue Ropsy Chaudron, sans détour : renvoyer les camions vers la rue des Matériaux puis le square Albert 1er, ou vers le square Vandervelde poserait plusieurs problèmes (augmentation du trafic et nuisances parties résidentielles, girations problématiques au droit des squares, contrainte de temps et risque économique si isolement du site)

Les dispositifs ralentisseurs (coussins berlinois) ne fonctionnent pas **quai de l'Industrie** : les véhicules les évitent en contournant, situation dangereuse pour les cyclistes.

Le parc Porte de Ninove (fermeture du trafic) et système de boucles de desserte locale a résolu les problèmes de trafic de transit dans le quartier autour de rue Heyvaert.

La mise en impasse de la rue de Liverpool réalisée pourrait être envisagée **rue de Gosselies** (pas de contraintes de trafic pour les manœuvres de camions si l'impasse est réalisée).

Mise en sens unique nécessaire sur le **quai de Mariemont** (sens à définir) : Le fait que les quais puissent être orientés dans le même sens de circulation n'est pas forcément un problème car il n'y a pas de véritable lien entre eux. La SMV maintient niveau Confort pour Auto et PL alors que peu d'activités desservies de ce côté du Canal : fonction de transit prime. Conflit potentiel entre manœuvre des camions qui accèdent aux entreprises et passage du trafic automobile majeur.

### Couper les itinéraires de transit privilégiés et traiter les nombreuses ZACA.

L'ensemble des axes de transit à traiter étant les plus importants pour l'accessibilité et la performance (fluidité, rapidité) des **services de secours (SIAMU)**, dont le futur site d'implantation est prévu chée de Mons n°409, le plan de circulation veillera à ne pas contraindre ce besoin essentiel d'accessibilité, dont certains axes ont des convergences avec le réseau STIB.

- Le plan de circulation et les interventions ciblées doivent permettre, en **priorité**, de réduire considérablement le trafic (intensité, transit) sans le reporter sur les voiries locales, et la vitesse, sur les axes historiquement dédiés à celui-ci : **chée de Mons, rue du Collecteur, axe Clémenceau-R. Chaudron-Delacroix, et rue Eloy**. L'axe **Fiennes-Van Lint**, impacté tout autant, est également prioritaire.

- Les **quais Demets-Mariemont** (PL Confort), la **rue N. Doyen**, la **partie anderlechtoise de la rue de Birmingham** doivent faire l'objet d'une **réflexion duale** (sens performant contre un limitant le trafic).

- La **partie molenbeekoise de la rue de Birmingham**, le **réseau viaire près d'Aumale**, la **rue Brogniez** et le **boulevard de la Révision** doivent faire l'objet d'interventions visant à **limiter le trafic de transit** et à **limiter les prises de vitesse** (ralentisseurs).



# 06. Du "No service" au "Good Service" : Faire de Cureghem un lieu de déploiement des services de mobilité

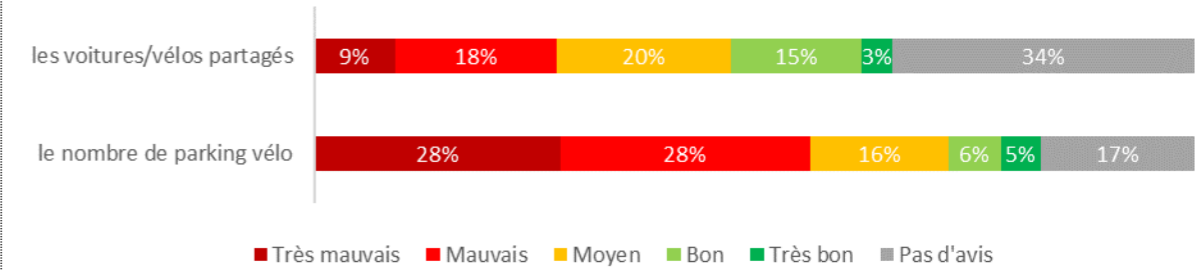
Le quartier offre **assez peu d'équipements** pour les pratiques alternatives en matière de mobilité. Les stations Villo! sont présentes dans la moitié sud principalement, et en bordure de la maille pour la partie nord, tandis que les deux stations Cambio couvrent un rayon limité (place du Conseil, rue de Birmingham). Des arrêts Collecto sont présents en bordures nord et au niveau de Clémenceau, face au site Abattoir. Des **dispositifs de stationnement vélo** sont présents, mais en nombre encore **limité** en comparaison avec d'autres quartiers denses de la région. En matière de micro-mobilité, les opérateurs de trottinettes en free-floating ne couvrent pas l'essentiel du quartier pour l'utilisation de celles-ci, notamment pour des questions sécuritaires liées au vol ou à la dégradation.

Les relevés de la **demande nocturne sur les dispositifs de stationnement vélo et en marge** de ceux-ci dans l'espace public révèlent un vrai manque de dispositifs en différents endroits du quartier (336 vélos « en marge » comptabilisés à l'échelle de la maille), témoignant d'un besoin de développement en la matière quand bien même les dispositifs existants affichent des taux de remplissage variables.



RÉSULTATS DE LA PARTICIPATION

Evaluation des services de mobilité en ce qui concerne...



RÉSULTATS DES BILATÉRALES

**Prévoir des services de mobilité et des aménagements pour favoriser les pratiques alternatives** à la voiture individuelle (bornes électriques, emplacements de car sharing, dispositifs de stationnement sécurisés pour vélos, et réparateurs à proximité...) : de plus en plus de marchands à vélo électrique avec bac par ex.

Attention à **penser à la fois aux aménagements cyclables** pour la circulation (avoir des pistes suffisamment larges à double-sens notamment pour les bacs : l'axe le long du Canal est déjà surchargé) **et au stationnement à l'arrivée** (dispositif sécurisé, éviter risque de vol qui décourage la pratique).

Objectif du PAD Heyvaert de générer une nouvelle attractivité pour des activités économiques de taille moyenne génératrices d'emplois locaux (privilégiant des **systèmes alternatifs ou légers** pour le chargement/déchargement : vélos-cargos...) en combinaison avec la fonction résidentielle.



OBJECTIFS ET ACTIONS

**Développer l'intermodalité et les services de mobilité** (densification et diversification des alternatives), en particulier à proximité des noyaux de vie locale du PRDD (Abattoirs, Maison Communale, Gare de l'Ouest, Duchesse, Ninove, Midi, square Vandervelde), des stations et arrêts fréquentés du réseau de transports publics, et des pôles générateurs de déplacements.

- Développer ou renforcer en priorité l'offre de services de mobilité autour des pôles majeurs de fréquentation, tels qu'aux **abords du site Abattoir côté Ropsy Chaudron** et côté **chaussée de Mons**.

- Développer l'offre de services de mobilité autour des espaces publics de quartier à revaloriser : **place Lemmens, square Pequeur, et leurs environs proches** (densité d'écoles et autres équipements d'une part, densité commerciale d'autre part).

- Sur base des relevés de la demande sur dispositifs et en marge effectués dans le quartier, développer ou renforcer l'offre de stationnement vélo dans des **secteurs résidentiels ou d'activités stratégiques** pour un tel déploiement : place de la Duchesse de Brabant, rue Heyvaert, quartier près d'Aumale, pourtour de l'îlot Albert, rue de l'Instruction, ou encore à proximité du parvis de l'Église Notre-Dame Immaculée et de la chaussée de Mons (arrêt Liverpool).



# 07. La mobilité comme levier pour le développement des maillages vert et ludique à Cureghem

Le quartier présente une part importante de population jeune et a été identifié parmi les **zones d'intervention prioritaire pour renforcer le maillage jeux** à l'échelle de la RBC. Le quartier souffre d'un cruel **manque en espaces verts** accessibles au public, que le projet du Parc de la Sennette veillera à combler en partie dans la moitié nord de la maille. Le taux de verdurisation est ainsi inférieur à 30% sur la quasi-totalité de la maille.

Le **maillage vert** révèle quelques zones de liaison au sein de la maille qui sont en l'état actuel déconnectées entre elles, d'où l'importance d'intégrer la continuité verte aux réflexions d'apaisement. A l'exemple de l'axe Ropsy Chaudron-Delacroix, les cheminements manquent souvent d'éléments végétaux et sont fortement entourés de circulation automobile et logistique, malgré la présence d'écoles.

L'apaisement du quartier et la revalorisation des espaces publics doivent donc être propice au **déploiement de la ludicité** (petits aménagements ludiques, marquages au sol, murets pour grimper, jeux d'eau, etc.) et **maximiser l'intégration des éléments végétaux** pour renforcer et optimiser l'offre en promenade et en mobilité active, tout en favorisant la biodiversité.



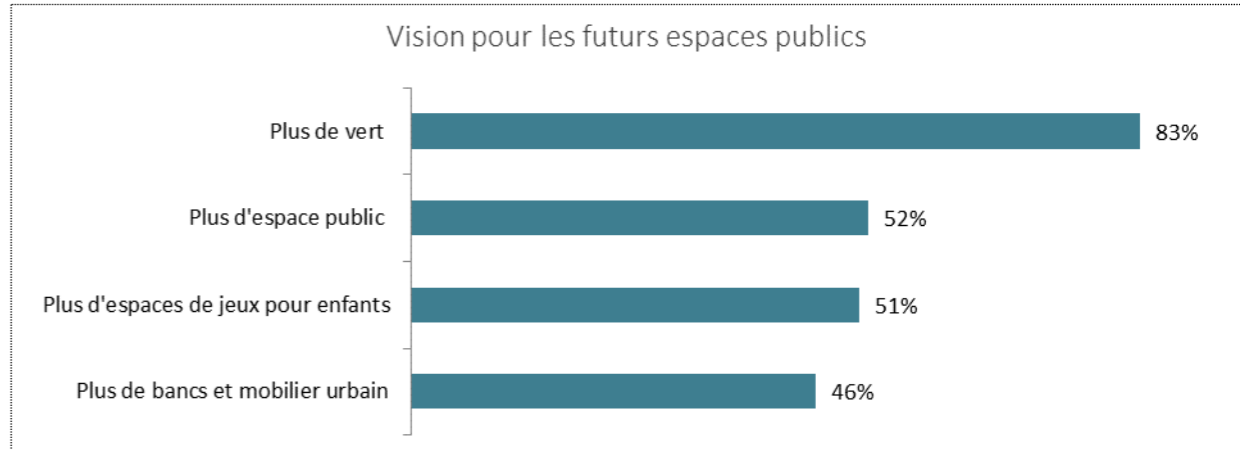
RÉSULTATS DE LA PARTICIPATION



RÉSULTATS DES BILATÉRALES



OBJECTIFS ET ACTIONS



**Réflexions sur l'évolution des quais**, la possibilité d'allier productif et récréatif et ludique :

- \* Viser un espace à vocation logistique en semaine, et à vocation récréative, ludique, de promenade le weekend et pourquoi pas en fin de journée.
- \* La création d'un espace partagé de plain-pied avec un seul type de revêtement ne poserait pas de conflit pour la giration des poids-lourds.
- \* Réduire le trafic, trop dense, y compris le weekend où les quais sont utilisés pour l'activité du marché des Abattoirs (stationnement sauvage).

**Saisir l'opportunité du CLM pour développer une stratégie de déploiement vert, bleu et ludique** en lien avec l'apaisement du quartier, en poursuivant l'objectif de 15% de végétalisation-déminéralisation dans les projets (BM) et en déployant en priorité les continuités vertes du PRDD pour le maillage vert qui visent à améliorer les connexions entre les espaces verts.

- Certains espaces publics au rayonnement de quartier, qu'ils soient en projet futur de réaménagement (place Bara, place de la Duchesse de Brabant) ou à traiter potentiellement dans le cadre du CLM (place de l'Eglise Notre-Dame Immaculée, place Lemmens, square Pequeur, square de Liverpool, square de l'Aviation, place Clémenceau, place du Conseil), devront prévoir l'intégration d'éléments de ludicité et de végétalisation lors des interventions ponctuelles ou de réaménagement complet, en vue de favoriser le maillage vert et le maillage jeux au sein du quartier, en lien avec les politiques régionales menées en la matière. Le triangle formé par le quai de Mariemont, la rue N. Doyen et la chaussée de Ninove est repris comme zone où développer en priorité la ludicité.
- Des espaces publics à rayonnement plus local, tous intégrés dans la zone de niveau secondaire de développement nécessaire de la ludicité, offrent également du potentiel pour récupérer de l'espace (agrandissement d'oreille de trottoir possible, etc.) en vue de favoriser ce déploiement : quartier près d'Aumale, rue Eloy, boulevard de la Révision, square Miesse, rue Ruysdael, square Albert 1er, rue de Fiennes).
- Le Masterplan Abattoir et le Parc de la Sennette auront un rôle à jouer dans la réduction des carences végétales et qualitatives des espaces publics au nord du quartier.
- La chaussée de Mons étant concernée par un aléa d'inondation élevé, la prise en compte de la gestion de l'eau doit y être privilégiée lors du réaménagement. Le boulevard de la Révision présente également un potentiel en ce sens.
- L'axe Ropsy Chaudron-Delacroix et la rue Borgniez devront intégrer davantage d'éléments végétaux lors des interventions ou réaménagements, de même que les tronçons des rues des Matériaux, de l'Ancienne Gare, Gheude, et L. Crickx inscrits dans les continuités vertes au PRDD.

# 08. Le stationnement comme variable d'ajustement pour libérer l'espace public à Cureghem

La **pression du stationnement en voirie** est relativement forte à Cureghem, autour de 80% d'occupation (max. de 86% en soirée). Le taux de motorisation des +/- 12.000 ménages résidant à Cureghem est de 0,43 véhicule, soit +/- 5.200 véhicules riverains présents. La majorité des habitants ne disposent pas de garages ou ne les utilisent pas pour stationner.

Le stationnement en voirie combine **différents types d'infractions** : doubles files, stationnement devant des accès carrossables, stationnement sur ou à proximité des traversées piétones et carrefours. **Les axes principaux** (chée de Mons, axe Ropsy Chaudron-Clémenceau) **et logistiques** (quais, rue Heyvaert, rue Brogniez) sont **davantage concernés**.

Des **capacités de stationnement hors voirie** existent a priori au sein des îlots en lien avec les fonctions en présence mais le potentiel réel et à jour pour du report de stationnement en cas de suppression de places en voirie doit être investigué par Parking Brussels car l'offre et l'occupation sont incertaines ou inconnues.

Offre et demande de stationnement dans la maille	
Offre non réservée	5620
Offre réservée	501
Offre accès carross. avec statio	627
<b>Offre totale en voirie — BRAT 2020</b>	<b>6748</b>
Dde tot nocturne (05h-07h)	5254
Dde tot matinée (10h-12h)	5600
Dde tot après-midi (15h-17h)	5213
<b>Dde tot. soirée (20h-22h — Max. observé)</b>	<b>5809</b>
Nbre de véhic. résidents Cureghem	+/- 5200
Nbre de places "résidentiel" HV (mobigis)	3847
Nbre de places "public" HV (mobigis)	450
Nbre de places "bureaux" HV (mobigis)	1665
Nbre de places "commerces" HV (mobigis)	1038
<b>Nbre de places tot. 4 types HV (mobigis)</b>	<b>7000</b>



RÉSULTATS DE LA PARTICIPATION

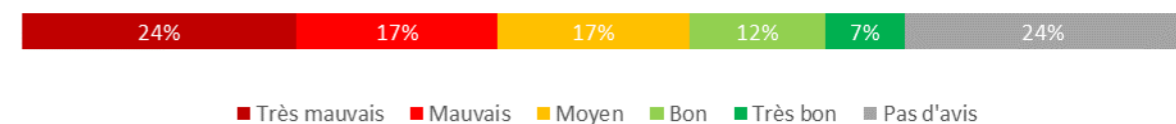


RÉSULTATS DES BILATÉRALES



OBJECTIFS ET ACTIONS

## Evaluation de l'offre de stationnement disponible



**41%** des répondants à l'enquête possèdent un véhicule, ce qui **correspond au taux de motorisation** du quartier. La moitié d'entre eux (52%) stationne **en voirie** et l'autre moitié (48%) dans un **parking hors voirie**.

Maintien ou non du stationnement problématique pour l'accessibilité des modes actifs **rue Ropsy Chaudron** peut être mis sur la table, puisque la mutualisation est possible avec le site Abattoir, sauf le weekend, et le PAD Hevvaert prévoit de conserver des parkings au rez des bâtiments qui accueillent des véhicules aujourd'hui.

Proposition de supprimer le stationnement le long du **quai de l'Industrie** le long du site Abattoir côté Canal : Ces emplacements sont utilisés par des véhicules ventouses en semaine laissés par certains marchands ambulants du marché, souvent abandonnés ou hors d'usage. Le stationnement est en conflit avec les piétons et les cyclistes (espace cyclo-piéton du quai partie Heyvaert débouche ensuite sur des places de stationnement au niveau du site Abattoir) et avec les camions en circulation en entrée/sortie du site (stationnement déborde en chaussée comme en trottoir). Le stationnement sauvage est fréquent en-dehors des espaces prévus, notamment sous le pont Delacroix.

Importance de prévoir des aménagements qui empêchent les infractions du stationnement (choix des matériaux, type de mobilier).

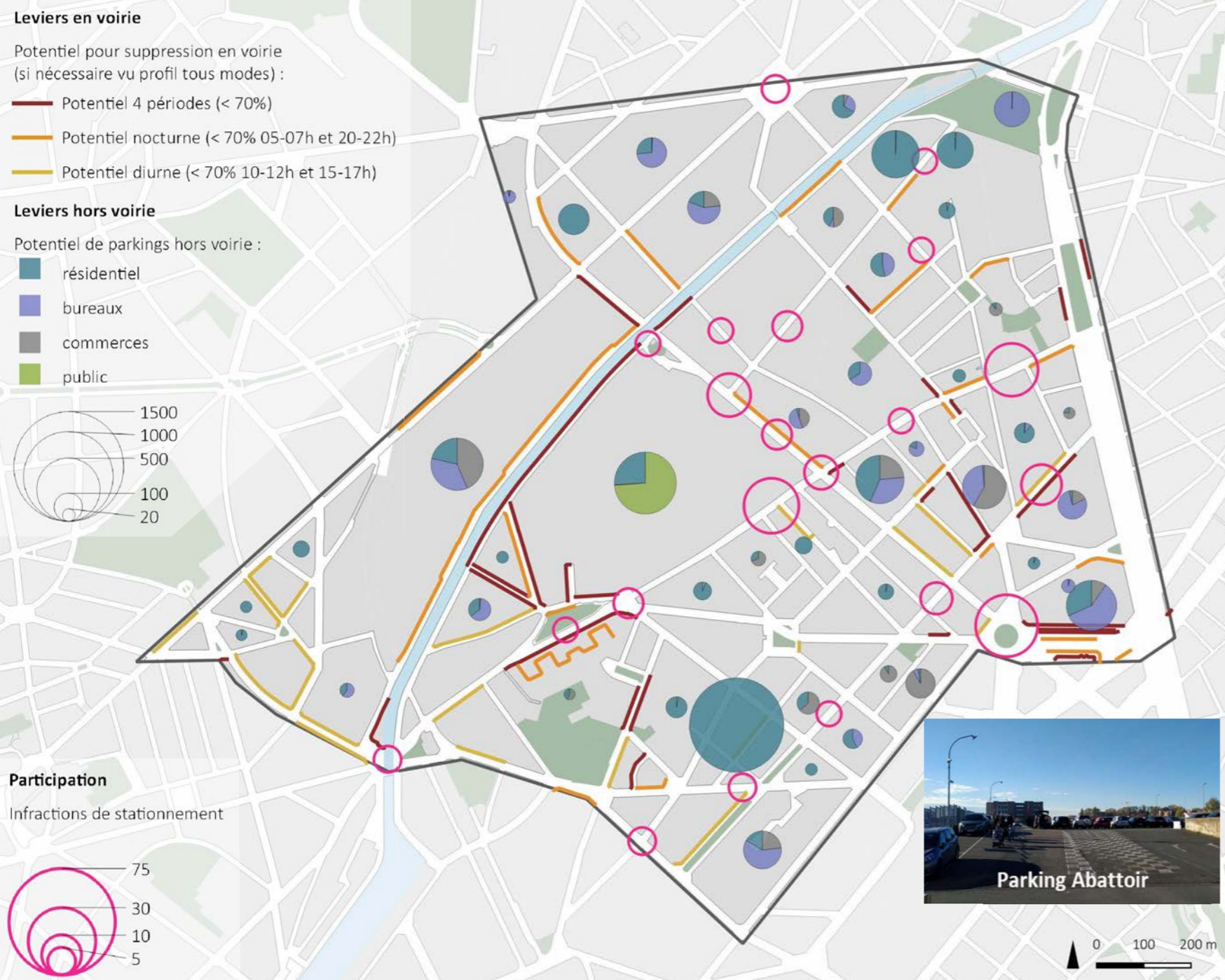
L'**accès au parking Delacroix (Abattoir)** se fait via Jules Ruhl et via quai de l'Industrie n°168, mais avec le masterplan celui-ci ne se fera plus que par quai de l'Industrie : cela pose question pour les jours de marché où les flux in/out se concentreront sur un seul accès. Le parking en plein air (saturé le weekend durant le marché, mais jamais en semaine, réservé aux travailleurs du site) va disparaître pour être mis sur étages dans un nouveau bâtiment d'ici 2024 avec environ 400 places (même volume qu'actuellement).

Nécessité de trouver des **solutions de stationnement hors voirie** en région bruxelloise pour les camions des marchands ambulants : Le masterplan prévoit quelques emplacements privés au rez des nouveaux bâtiments pour les locataires du site mais le site ne peut pas accueillir tous les besoins. Certains marchands ambulants ont jusqu'à 3 à 4 camions, certains viennent de très loin (Amsterdam, Rotterdam...).

**Identifier les gains potentiels d'espace public en voirie** au moyen d'une suppression de stationnement, si nécessaire pour garantir le niveau des réseaux piéton, vélo et transport public, à compenser par du stationnement hors voirie (parkings publics, résidentiels, ou alloués aux activités commerciales et de bureaux pour une éventuelle mutualisation, et l'application du Cobrace).

- La **confrontation offre/demande sur 4 périodes en voirie** (2019-2020, BRAT) cible des tronçons potentiels, différenciés dans le temps, sous le seuil de saturation de 70% :

- \* Toute la journée/nuit entre la partie sud du Canal et rue des Goujons, bvd Jamar etc.
- \* La nuit, quai Demets et ponctuellement dans le quartier Heyvaert.
- \* En journée, près d'Aumale et entre le square Pequeur et le # Clinique-Clémenceau.





# 09. Associer productif, récréatif et ludique : vers une intégration qualitative de la logistique à Cureghem

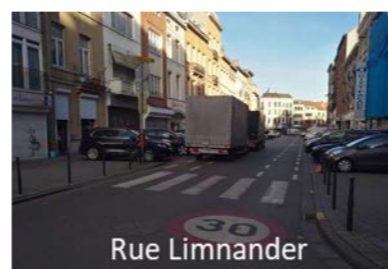
La maille Cureghem est peu concernée par le réseau Poids Lourds de la SMV, reprenant en niveau Confort essentiellement les axes empruntés par le réseau Auto Plus et Confort. Toutefois, les activités en présence dans la maille nécessitent une attention particulière à la problématique de l'accessibilité logistique (livraisons des entreprises, industries urbaines et commerces, site Abattoir).

Anderlecht affiche nettement le plus gros volume kilométrique de trafic PL après Bruxelles-Ville. La connexion de Cureghem aux grands axes routiers comme la chaussée de Mons en a fait une **zone logistique privilégiée**. Les activités économiques aux abords du site Abattoir entraînent du **trafic de poids lourds** dans les voiries environnantes. Ainsi, les grands axes concentrent les plus gros volume de trafic et les zones d'arrêts observées confirment la concentration de l'accessibilité logistique du quartier des Abattoirs et Heyvaert via les quais et la chaussée de Mons.

Des **contraintes techniques infrastructurelles** doivent être intégrées dans les réflexions du schéma de circulation pour le charroi lourd (hauteur libre sous pont Delacroix insuffisante, girations problématiques aux croisements Carpentier / chée de Mons / Ancienne Gare / Industrie (sq. Vandervelde).



Rue Brogniez



Rue Limnander



RÉSULTATS DE LA PARTICIPATION



RÉSULTATS DES BIATÉRALES



OBJECTIFS ET ACTIONS

Evaluation du trafic des camions en ce qui concerne l'intensité, le bruit et les livraisons



Accès principal et prioritaire au site Abattoir via quai de l'Industrie n°168 pour les camions, **secondaire rue Ropsy Chaudron**, dernier accès chée de Mons n°251 impossible pour les camions (hauteur limitée à 2,5m. sous bâtiment). Nécessité de conserver un second accès au site pour les camions, volonté d'avoir une vraie voirie logistique fixe au sein du site permettant de relier les accès.

Déséquilibre de fréquentation du **site Abattoir** entre la semaine et le weekend, trouver des solutions flexibles et modulables et éviter les réaménagements trop figés : l'équilibre entre ville productive et vie de quartier n'est actuellement pas atteint. Envisager la possibilité de gestions différenciées en fonction des jours (ex. : sens unique sur Jules Ruhl le weekend, mais pas en semaine).

Pas d'intérêt pour le **Canal** en termes logistique, même à l'avenir : faible profondeur, trop étroit, pas assez accessible par rapport à d'autres villes exploitant ce moyen de transport.

Tendance au départ d'entreprises et à la transformation des activités du **quartier Heyvaert** vers la fonction logement, avec des mesures de maintien d'activités économiques intermédiaires (ateliers...) : le trafic de poids-lourds pourrait diminuer à l'avenir si tendance se confirme.

Révision de la **boucle logistique Heyvaert nord** passant par Gare de l'Ouest, rue N. Doyen (plutôt que rue de Bonne) semble davantage en adéquation avec les fonctions présentes dans la portion molenbeekoise de la rue de Birmingham et le fonctionnement actuel de la rue N Doyen.

**Garantir l'accessibilité des fonctions actuelles et à venir** dans un contexte de forte mixité et densité fonctionnelles (écoles, activités logistiques, commerces de gros, site Abattoir, administration communale, développements immobiliers...) en termes de livraisons, stationnement, sans que celles-ci n'entravent la circulation des différents modes dans le réseau de voiries à apaiser.

- **Abattoir - Quartier Heyvaert** : le schéma de circulation et les aménagements proposés devront viser l'accessibilité logistique de cette zone par l'**évaluation des boucles logistiques** pour les commerces liés au transport du PAD Heyvaert :

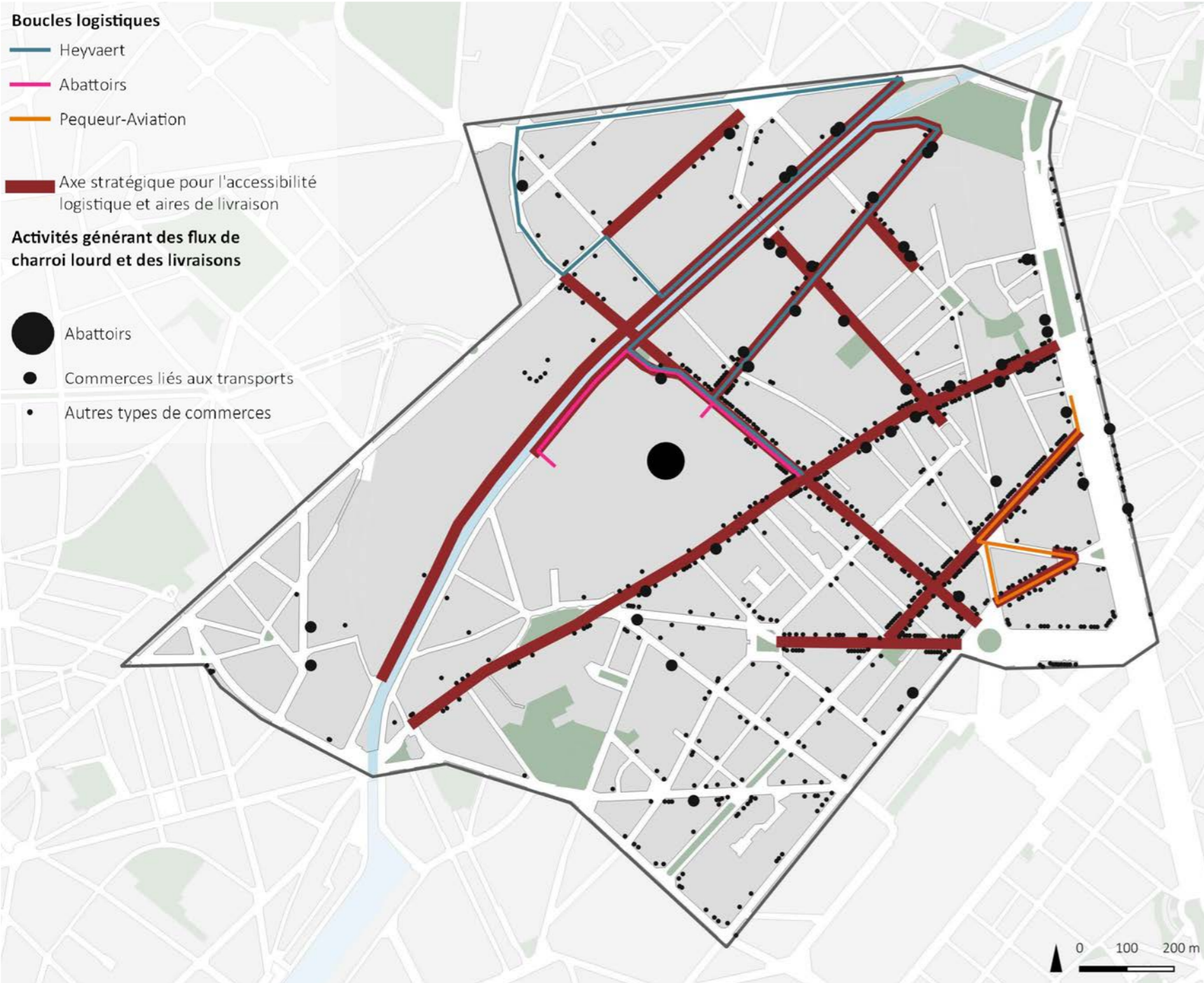
- \* via la chaussée de Ninove, la rue N. Doyen, la rue de Birmingham, la rue de Bonne et le quai Mariemont au nord du Canal,

- \* via la chaussée de Mons, la rue Ropsy Chaudron, la rue Heyvaert, le quai de l'Industrie et la rue J. Ruhl au sud du Canal.

- **Évaluation de l'accessibilité du site Abattoir**, en lien avec les orientations du Masterplan, via la chaussée de Mons, la rue Ropsy Chaudron, la rue J. Ruhl et le quai de l'Industrie.

- **Évaluation des boucles logistiques pour les commerces liés au textile** autour des squares Pequeur et Aviation via rue Brogniez, rue de l'Autonomie, rue L. Crickx, rue Limnander.

- Veiller à la **connectivité des activités aux futurs axes structurants** développés en faveur des modes actifs, et à développer les services de mobilité (vélos-cargos, dispositifs de stationnement vélo dans l'espace public) afin de réduire les nuisances générées sur l'environnement (bruit, pollution...).



# 10. Et la suite ? En avant vers un apaisement mesuré, concerté et équilibré à Cureghem !



Sur base des enjeux identifiés, des **propositions motivées de variantes** seront proposées lors de la phase de maturation du CLM, tant en termes de **schémas de circulation** que de **mesures** proposées, les deux étant étroitement liés. Les propositions seront présentées au regard des enjeux auxquels elles répondent.



OBJECTIFS ET ACTIONS

Les différentes propositions seront analysées selon les **critères d'évaluation** identifiés ci-contre ainsi qu'au regard de leur propension à répondre à différents enjeux (synergies).



Critères d'évaluation - Phase de maturation				
Trafic de transit et intensité du trafic	■	■	■	■
Sécurité routière et maîtrise des vitesses	■	■	■	■
Accessibilité automobile des riverains	■	■	■	■
Accessibilité tous modes des pôles générateurs	■	■	■	■
Accessibilité universelle et confort des modes actifs	■	■	■	■
Accessibilité et régularité des transports publics	■	■	■	■
Lisibilité de l'espace public / des régimes de circulation	■	■	■	■
Cadre de vie environnemental	■	■	■	■
Cohérence interne et bords de maille	■	■	■	■
Nbre de places de stationnement en voirie supprimées	XXX			



RÉSULTATS DE LA PARTICIPATION



RÉSULTATS DES BILATÉRALES



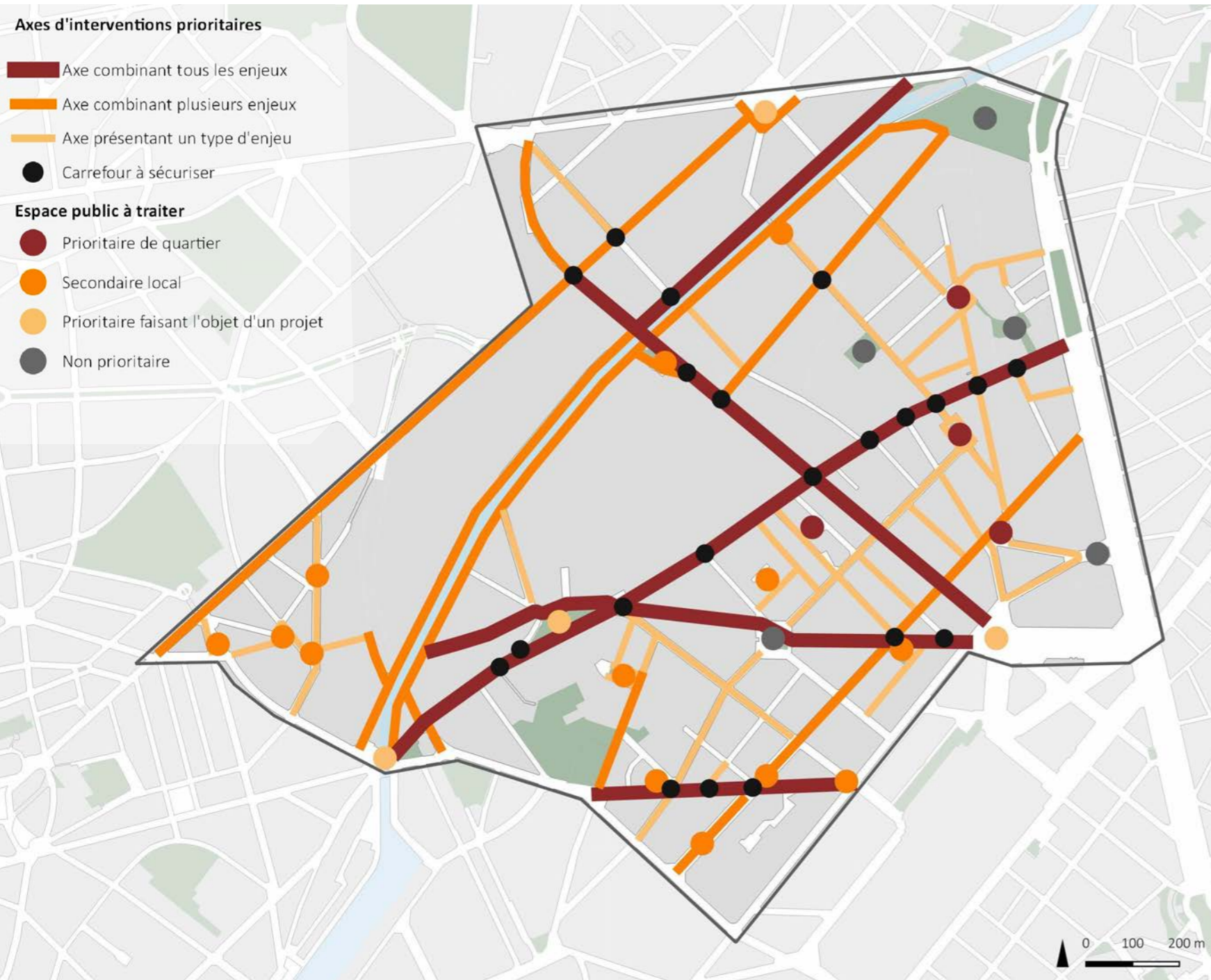
PROCESSUS DE PARTICIPATION

## Axes d'interventions prioritaires

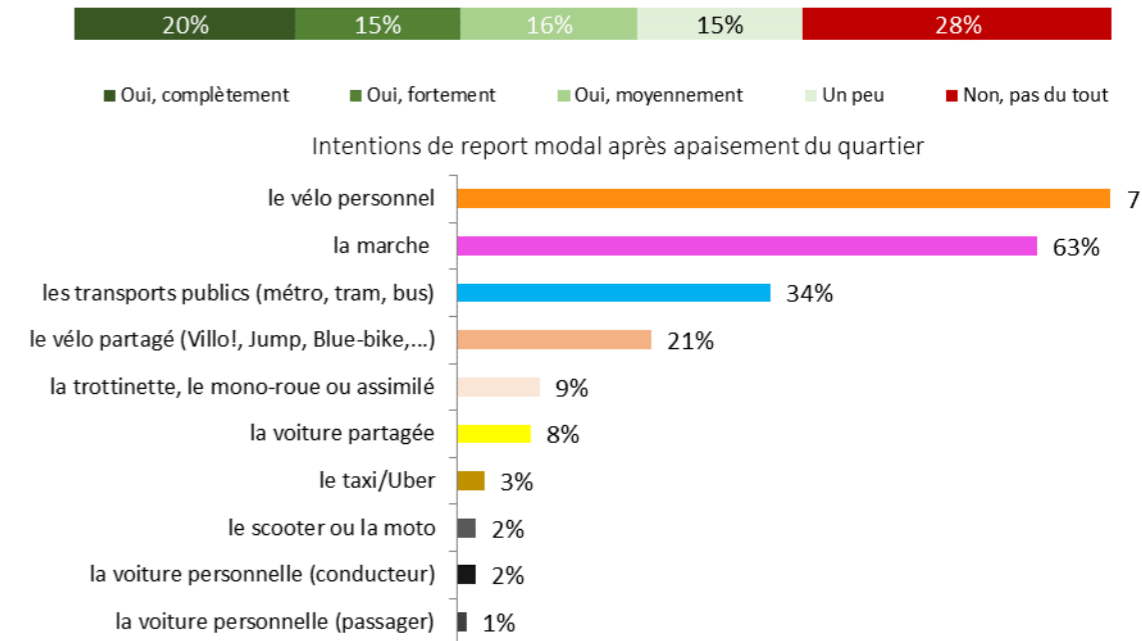
- Axe combinant tous les enjeux
- Axe combinant plusieurs enjeux
- Axe présentant un type d'enjeu
- Carrefour à sécuriser

## Espace public à traiter

- Prioritaire de quartier
- Secondaire local
- Prioritaire faisant l'objet d'un projet
- Non prioritaire



## Intentions de modification des habitudes de déplacement après apaisement du quartier



Attention au **rythme des interventions** à prévoir en cas de réaménagement : entraver les accès Ropsy Chaudron et quai de l'Industrie du site Abattoir en même temps condamnerait l'accessibilité et donc le fonctionnement du site.

Axer les solutions sur des **types d'aménagement** et non sur le contrôle, le contrôle des bonnes pratiques ne peut pas se faire partout et à tout moment.

Le processus participatif de la phase de maturation se déroulera en **deux étapes-clés** :

### Etape 1—Ateliers d'expérimentations autour des scénarios

L'objectif de ces ateliers est double :

- \* Sensibiliser les citoyens sur la complexité des choix à faire lorsque l'on révisé un plan de circulation :
  - Partager la voirie pour différents modes de mobilité en respectant les normes pour chaque mode et en essayant de contenter chacun est un exercice complexe.
  - Changer un sens unique peut avoir un effet papillon sur toute une maille
- \* Présenter les scénarios possibles avec leurs avantages et inconvénients et expliciter les choix posés en prenant en exemple l'exercice de sensibilisation fait en amont.

Les conditions sanitaires actuelles ne nous permettront pas avant la fin mai de réunir un nombre important de citoyens dans une salle. C'est pourquoi nous travaillons à une autre méthodologie qui sera communiquée prochainement.

### Etape 2—Séance d'information plénière

En fonction des conditions sanitaires en cours à l'été 2021, nous organiserons une séance plénière en ligne ou physique pour présenter le scénario retenu et la programmation de mise en œuvre de celui-ci.