

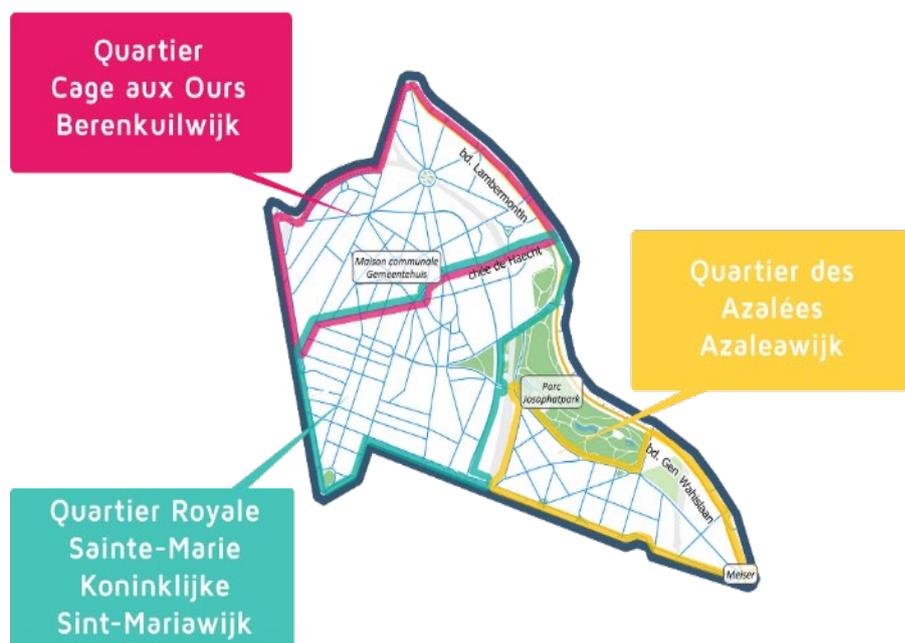
Commune de Schaerbeek

GOOD MOVE

Contrat Local de Mobilité « Colignon-Josaphat »

Rapport d'évaluation de la sous-maille Azalées

Mars 2023



SUIVI ADMINISTRATIF
SERVICE MOBILITÉ
JULIEN FOCANT
AMELIE GRÉGOIRE
FRANÇOIS DEGÉE
ANDREAS PAULS
BUREAU 2.34
HOTEL COMMUNAL

A.	HISTORIQUE.....	4
B.	INTRODUCTION.....	5
C.	MESURES DE CIRCULATION ET AMENAGEMENTS.....	5
C.1.	Des objectifs clairs	5
	C.1.1. Les préceptes du plan « Good Move »	5
	C.1.2. Le quartier des Azalées : Un apaisement nécessaire.....	6
C.2.	Des aménagements adaptés.....	7
D.	COMPTAGES DE TRAFIC : COMBIEN SOMMES-NOUS SUR LA ROUTE ?.....	8
D.1.	Comptage 1^e phase : Des tests grandeur nature	9
D.2.	Comptage 2^e phase : Une étape supplémentaire	10
D.3.	Des cyclistes en selle	12
E.	TEMPS DE PARCOURS VOITURE : UNE DUREE DE TRAJET	17
E.1.	A travers l’Avenue Chazal.....	18
	E.1.1. Axe Sud – Nord : de la Chaussée de Louvain jusqu’au Boulevard Lambermont	18
	E.1.2. Axe Nord – Sud : du Boulevard Lambermont jusqu’à la Chaussée de Louvain.....	19
E.2.	Sur l’Avenue Rogier.....	21
	E.2.1. Axe Ouest – Est : de l’Avenue Deschanel jusqu’à la Place Meiser	21
	E.2.2. Axe Est – Ouest : de la Place Meiser jusqu’à l’Avenue Deschanel	22
E.3.	Par l’Avenue Paul Deschanel	24
	E.3.1. Axe Nord – Sud : De Cage aux Ours jusqu’au Square Armand Steurs.....	24
	E.3.2. Axe Sud – Nord : du Square Armand Steurs jusqu’à Cage aux Ours	25
F.	TRANSPORTS EN COMMUN : L’IMPACT SUR LES LIGNES DE BUS	27
F.1.	Avenue Chazal (bus 64 et 65).....	27
F.2.	Avenue Paul Deschanel (bus 56)	30
G.	IMPACT SUR LE COMMERCE : ET NOS COMMERÇANTS DANS TOUT ÇA ?	33
G.1.	Situation et enquêtes en cours	33
G.2.	Zone de livraison.....	34
H.	UN RETOUR DE LA POLICE	34
I.	UN RETOUR DU SIAMU	38
J.	UN RETOUR DES GARDIENS DE LA PAIX	39
K.	RETOUR HABITANTS : L’AVIS DES SCHAERBEEKOIS	39
K.1.	Des riverains.....	39
K.2.	Des cyclistes.....	41
K.3.	Des piétons.....	42
L.	EMISSIONS ET BRUITS : STATUT SUR LA POLLUTION ENVIRONNEMENTALE.....	42

L.1.	Emissions.....	42
L.2.	Bruits.....	42
M.	OBSERVATIONS DE TERRAIN DU SERVICE MOBILITE.....	43
N.	CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....	43
N.1.	Des réussites manifestes	44
	N.1.1. Un quartier apaisé.....	44
	N.1.2. Des cyclistes toujours plus nombreux	45
	N.1.3. Une vitesse plus adaptée.....	45
N.2.	Un travail en cours : les points d’attention.....	46
	N.2.1. Chazal Nord et Sud : Une densité historique	46
	N.2.2. Avenue Stobbaerts (Bienfaiteurs – Vandenbussche) : Un apprentissage permanent.....	49
N.3.	Propositions complémentaires : De nouveaux aménagements qualitatifs	51
O.	UNE REFLEXION CONTINUELLE	53

A. HISTORIQUE

Avant de commencer l'analyse, il convient de rappeler le contexte et l'historique des décisions du Collège au sujet de l'implémentation du Contrat Local de Mobilité « Colignon – Josaphat ». Pour rappel :

- En juin 2019, le projet de Plan Régional de Mobilité Good Move a été approuvé en première lecture par le Gouvernement régional ;
- De juin à octobre 2019 s'est déroulée l'enquête publique relative à ce projet. Pendant ces quatre mois, les citoyens et la Commune ont pu apporter leur contribution et exprimer leur avis ;
- Le 28/10/2019, la Commune a été invitée par Bruxelles Mobilité à participer à l'appel à candidature relatif aux Contrats Locaux de Mobilité 2019-2024 ;
- Le 05/03/2020, le Conseil des Ministres a approuvé, en deuxième lecture, la version finale du Plan Régional de Mobilité Good Move ;
- Le 10/03/2020, le Collège a approuvé le dossier de candidature et a chargé le service Mobilité d'envoyer le dossier à l'administration régionale ;
- Le 28/04/2020, le Collège a approuvé les mesures temporaires de circulation favorisant les déplacements des piétons et cyclistes dans le cadre du confinement et du déconfinement progressif (dont la mise en place d'un filtre sur le pont du chemin de fer à côté du rond-point Deschanel coupant l'accès au trafic et la transformation de l'Avenue des Azalées en zone résidentielle) ;
- Le 07/07/2020, le Collège a approuvé la **mise à sens unique montant de l'Avenue des Azalées pour une période test de trois mois** à partir du 01/08/2020. Le profil de voirie comprenait la piste cyclable bidirectionnelle côté façades, la mise à sens unique de la Rue des Pâquerettes et l'inversion du sens de circulation de la Rue Fontaine d'Amour ;
- Le 25/08/2020, **le Collège a pris acte que le dossier de la Commune en réponse à l'appel à candidatures « Contrats Locaux de Mobilité 2019-2024 » a été retenu par le Gouvernement régional** et constituera l'un des cinq premiers contrats à être mis en œuvre en Région bruxelloise ;
- Le 21/10/2020, le Collège a prolongé le test de mise à sens unique de l'Avenue des Azalées ;
- Le 05/01/2021, le Collège a pris acte que les bureaux d'étude Stratec, Espaces-Mobilités et EcoRes ont été sélectionnés pour accompagner la Commune et Bruxelles Mobilité dans la mise en œuvre du CLM « Colignon – Josaphat » et a approuvé le processus de participation citoyenne qui sera réalisé durant la phase de diagnostic du CLM ;
- Le 02/02/2021, le Collège a pris une ordonnance visant à prolonger les mesures test jusqu'à fin avril 2021 (le réasphaltage de l'Avenue des Azalées étant prévu en mars 2021) ;
- Le 02/03/2021, le Collège a déterminé les **aménagements à réaliser dans les avenues des Azalées, Général Eisenhower et Stobbaerts** et a approuvé le maintien des mesures complémentaires dans les rues Pâquerettes et Fontaine d'Amour ;
- Le 25/01/2022, le Collège a approuvé le **nouveau plan de circulation de la maille** « Colignon – Josaphat » dont la mise à sens unique descendant de l'Avenue Cambier ;
- Le 24/05/2022, le Collège a approuvé le **rapport final de l'étude CLM** « Colignon – Josaphat » ;
- Le 29/11/2022, le Collège a approuvé la **structure des rapports d'évaluation** des sous-maillages Azalées, Royale Sainte-Marie et Cage aux Ours.

B. INTRODUCTION

Ce présent rapport a pour objectif de présenter une évaluation des mesures prises au sein de la sous-maille Azalées dans le cadre du Contrat Local de Mobilité « Colignon – Josaphat » (CLM). Après un rappel des objectifs et des aménagements exécutés, nous explorerons les comptages de trafic et les temps de parcours avant et après introduction et implémentation du CLM. Une attention particulière sera par ailleurs consacrée aux performances de la STIB. Des retours d'organismes divers (Police, SIAMU, Gardiens de la Paix) ainsi que des riverains et d'associations cyclistes permettront de compléter la cartographie de cette analyse. Des encarts rouges résumeront également les idées majeures à la fin de chaque chapitre. Pour finir, une conclusion recensant les points améliorés et les points d'amélioration permettra de synthétiser la situation actuelle. Dans ce bilan, le service Mobilité émettra un certain nombre de recommandations et de pistes de réflexion qui permettront de solutionner autant que possible les difficultés de mobilité encore subsistantes dans le quartier Azalées.

C. MESURES DE CIRCULATION ET AMENAGEMENTS

C.1. Des objectifs clairs

C.1.1. Les préceptes du plan « Good Move »

Le plan « Good Move » est le Plan Régional de Mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale. Approuvé en 2020 par le Gouvernement bruxellois, il définit les grandes orientations politiques dans le domaine de la mobilité. Parmi les six grands axes de ce plan¹, les principes « Good Neighbourhood » et « Good Network » aspirent à encadrer la mobilité dans les quartiers, à améliorer la qualité de vie des riverains et à organiser les différents réseaux de transport de manière performante. Pour atteindre ces objectifs, un partage des voiries a, entre autres, été imaginé et établi sur base de deux concepts fondamentaux : une hiérarchisation des modes de déplacements (dans l'ordre de priorité : Piéton, Vélo, Transports Publics, Auto, Poids lourds) et une Spécialisation Multimodale des Voiries (SMV)² se présentant comme suit :



Trois niveaux, liés aux différents modes de déplacements, définissent ainsi le rôle de chaque voirie au sein d'un réseau d'espace public structuré (exemples : Vélo CONFORT, Auto PLUS, TC CONFORT). Cette typologie permet ainsi la création de quartiers apaisés³, reliés par des axes structurants intermodaux⁴ centrés sur des transports en commun efficaces et une circulation plus fluide. Pour faciliter cet « apaisement », l'une des règles consiste à reporter le trafic de transit des voitures

¹ Pour plus d'information, vous pouvez consulter ce site web : [Good Move | Bruxelles Mobilité \(mobilite-mobiliteit.brussels\)](https://www.mobilite-mobiliteit.brussels)

² Pour plus d'information sur la hiérarchisation et la spécialisation des voiries, vous pouvez consulter cette page web : [Hiérarchisation et spécialisation des voiries – Guide de l'espace public bruxellois \(publicspace.brussels\)](https://www.publicspace.brussels)

³ Un quartier apaisé est un périmètre, délimité par des grands axes et où seuls les habitants, leurs visiteurs, les travailleurs et les clients de commerce auront encore intérêt à accéder en voiture. Les véhicules de transit, dont la destination n'est pas située à l'intérieur de ce périmètre, auront intérêt à la contourner ou à changer de mode de transport.

⁴ Le terme « intermodal » est relatif à ce qui concerne et implique différents moyens de transport.

et poids lourds sur les axes Auto PLUS et CONFORT, sécurisant ainsi les voiries de quartier et les laissant principalement à disposition des riverains et des autres modes de transport.

La Commune de Schaerbeek souhaitant préparer la mobilité de demain, cette dernière s'est montrée intéressée par les différentes initiatives régionales et s'est donc portée candidate pour un Contrat Local de Mobilité autour de la zone « Colignon – Josaphat » au cours de l'année 2020. Ce CLM intégrait les quartiers Royale Sainte-Marie, Cage aux Ours et Azalées.



Exemple d'une carte représentant le réseau structuré Auto PLUS et CONFORT de la Commune de Schaerbeek. On peut donc observer la classification du Boulevard Lambertoni en axe PLUS (structurant toute la capitale) et l'Avenue Rogier en axe CONFORT (structurant le passage entre les quartiers de Schaerbeek).

C.1.2. Le quartier des Azalées : Un apaisement nécessaire

A l'instar des quartiers Royale Sainte-Marie et Cage aux Ours, le quartier des Azalées faisait face à un certain nombre de problèmes de mobilité nécessitant des mesures innovantes. En effet, on constatait⁵ :

1. Un trafic de transit, notamment sur la Rue des Pâquerettes et les avenues Azalées, Eisenhower et Stobbaerts. Les comptages effectués en 2019 et 2020 indiquaient une circulation de 300 (Azalées), 400 (Pâquerettes) voire 500⁶ EVP (Eisenhower) en heures de pointe⁷ dans les deux sens de circulation. L'Avenue Chazal était également caractérisée par un trafic allant de 350 à 400 EVP dans les deux sens de circulation.
2. Les abords des écoles et des crèches devaient être sécurisés. La circulation qui passait notamment dans l'Avenue Stobbaerts était trop importante et rapide. Il fallait donc diminuer cette circulation et la vitesse qui y était liée.
3. Beaucoup de piétons (habitants et visiteurs), de cyclistes et de sportifs autour de Parc Josaphat méritaient une mobilité plus sûre et sécurisée.
4. Les Avenues Cambier et Eisenhower étaient des axes dérivatifs où la vitesse trop importante et les marquages n'étaient pas optimisés pour les vélos.

Plus précisément, les mesures prises visaient essentiellement à favoriser le trafic de sortie de ville, à apaiser les abords du Parc Josaphat et à permettre la création d'une infrastructure cyclable continue et sécurisée le long et aux abords du Parc. Pour résumer, des mesures devaient être prises pour :

⁵ [2022_01_28-GOOD-MOVE-FR-RGB-opti.pdf \(1030.be\)](#) pour une documentation précise sur la sous-maille Azalées, consulté le 24 février 2023.

⁶ EVP : Equivalent Véhicule Particulier. Equivalence de véhicules prenant en compte la gêne engendrée par l'encombrement des différentes catégories de véhicules par l'application de coefficients. Ainsi un véhicule particulier = 1 EVP ; un deux-roues = 0.3 EVP ; Un poids lourd = 2 ou 3 EVP.

⁷ L'acronyme HP sera dorénavant utilisé pour exprimer les heures de pointe.

- Adapter le plan de circulation afin de dévier le trafic de transit dans le cadre de la SMV. Cela consistait notamment à rabattre le trafic automobile sur les Auto PLUS et CONFORT (notamment le Boulevard Lambertont et l'Avenue Rogier).
- Couper les carrefours Pâquerettes – Devreese – Fontaine d'Amour et Stobbaerts – Vandebussche – Devigne pour empêcher le transit, protéger les ICR⁸ et créer de petits espaces publics. Ces rues étant considérées comme Vélo CONFORT, il s'agissait également d'éviter une présence trop dense de véhicules auto et poids lourds.



Carte représentant le réseau Vélo CONFORT et PLUS de la sous-maille Azalées. On peut constater que les avenues Azalées, Cambier, Chazal, Eisenhower et la Rue Devreese sont considérées comme CONFORT tandis qu'en bordure de maille, l'Avenue Deschanel et le Boulevard Lambertont sont des axes Vélo PLUS.

C.2. Des aménagements adaptés

Sur base de ces constats établis, différentes transformations ont été imaginées. Les aménagements exécutés dans le cadre de la mise en œuvre du CLM pour la sous-maille Azalées⁹ se sont déroulés en deux grandes phases exposées sur la carte et le tableau ci-dessous.



Carte représentant les aménagements de circulation exécutés dans le quartier Azalées et les dates de mises en œuvre.

⁸ Les itinéraires cyclables régionaux (ICR) comme l'ICR-1 de Bruxelles à Zaventem et qui passe par Schaarbeek.

⁹ Pour de plus amples explications, vous trouverez ici le rapport final du CLM Colignon-Josaphat : [Documentation - GoodMove \(1030.be\)](#), consulté le 21 février 2023. Pour information, le terme « sous-maille » correspond au quartier Azalées.

		Voirie	Aménagements	Date
Phase 1	Phase 1.1.	Avenue des Azalées	Mise à sens unique jusqu'à l'Avenue Eisenhower.	juil-20
			2 pistes cyclables marquées ocre ainsi qu'une ligne Sauwens.	
		Rue Fontaine d'Amour	Inversion du sens de circulation (de la Rue des Pâquerettes jusqu'à l'Avenue des Azalées).	
		Rue des Pâquerettes	Mise à sens unique de l'Avenue Eisenhower jusqu'à l'Avenue des Azalées.	
	Rue cyclable ainsi qu'une piste cyclable marquée en SUL (Sens Unique Limité).			
	Phase 1.2.	Rue Henri Stacquet	Mise à sens unique depuis l'Avenue Rogier jusqu'à l'Avenue Eisenhower.	mars-21
			Piste cyclable marquée.	
		Avenue Eisenhower	Mise à sens unique de l'Avenue des Azalées jusqu'au rond-point Chazal.	
			2 pistes cyclables marquées ocre et une ligne Sauwens.	
		Avenue Stobbaerts	Mise à sens unique du rond-point Chazal jusqu'à la rue Vandenbussche.	
Mise à sens unique de la Place des Bienfaiteurs jusqu'à la rue Vandenbussche.				
Carrefour Avenue Stobbaerts et Rue Vandenbussche	Piste cyclable marquée et bande cyclable suggérée.			
Rue Vandenbussche	Filtre modal pour modes actifs (piétons et cyclistes).			
	Mise à sens unique de l'Avenue Stobbaerts jusqu'à l'Avenue Eisenhower.			
Phase 2	Avenue Cambier	Mise à sens unique de la Place Meiser jusqu'au rond-point Chazal.	mai-22	
		2 pistes cyclables marquées ocre et une ligne Sauwens.		
	Square Prévost-Delaunay	Inversion du sens de circulation de la « latérale ».		



Piste cyclable bi-directionnelle sur l'Avenue des Azalées



Filtre modal pour modes actifs au Carrefour de l'Avenue Stobbaerts et de la Rue Vandenbussche

Tableau représentant les différentes phases d'aménagement au sein de la sous-maille Azalées et la description de ceux-ci.

Imaginée en période Covid, une initiative appelée « Parcours Joggeurs » avait déjà changé la physionomie de l'Avenue des Azalées et de l'Avenue Eisenhower. L'Avenue des Azalées a été mise en zone résidentielle (coupure de la circulation au niveau du pont). Les deux sens de circulation étaient alors encore permis mais les joggeurs avaient dorénavant la permission de courir sur la chaussée. Etant donné le nombre de visiteurs et de sportifs qui se rencontraient à l'intérieur du Parc Josaphat, l'objectif était d'éviter une trop grande concentration de personnes et limiter ainsi les risques de propagation. Tout naturellement, la première phase du CLM s'est donc concentrée sur cette portion de la sous-maille.

Suite aux premières mesures, un trafic de transit plus important sur l'avenue Stobbaerts et ses alentours a été observé (surtout en HP soir vers Bienfaiteurs). La Commune a donc entrepris des démarches en mars 2021 pour apaiser cette partie de la sous-maille (d'où l'existence d'une phase 1.2. imaginée par la suite). La phase 2, touchant à l'Avenue Cambier, s'est déroulée en mai 2022. Cette troisième phase a été lancée plus d'un an après la première pour permettre un nécessaire temps d'adaptation aux différents usagers de la route. Aujourd'hui, la Commune souhaite dresser un premier bilan du CLM. Au sein de ce rapport, plusieurs perspectives seront développées pour dresser un portrait exhaustif de la situation actuelle.

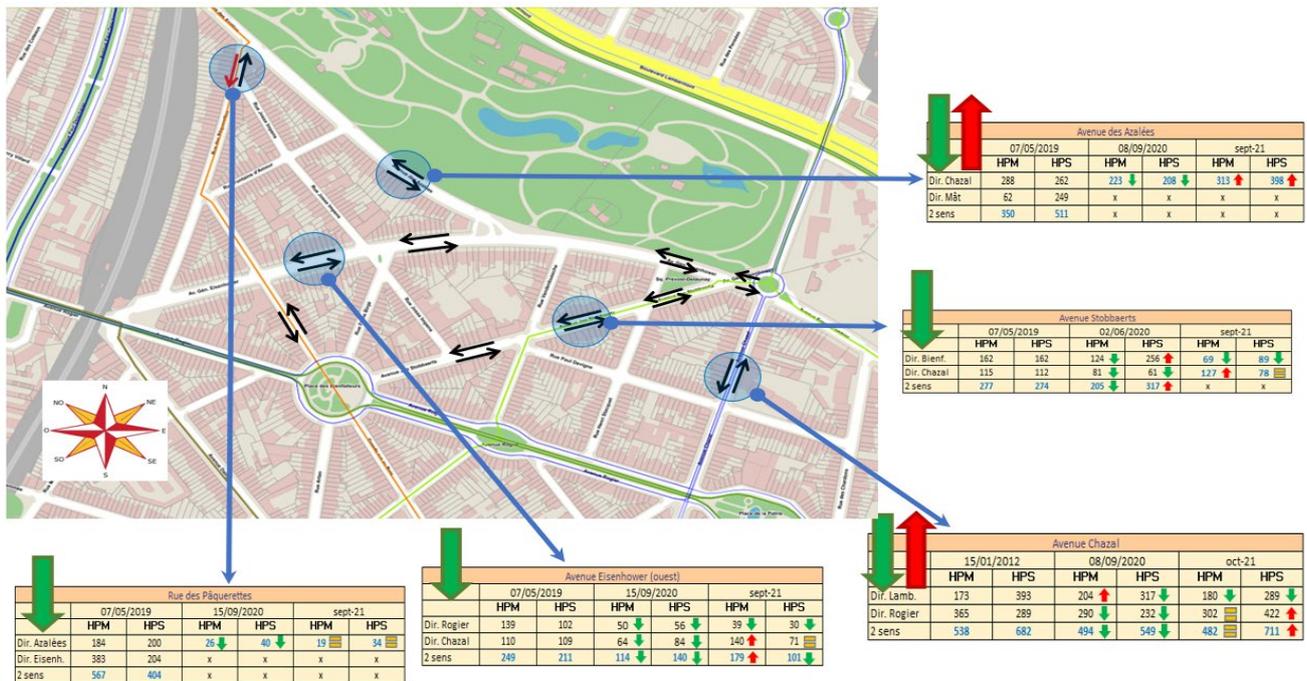
D. COMPTAGES DE TRAFIC : COMBIEN SOMMES-NOUS SUR LA ROUTE ?

Pour évaluer l'impact d'un nouveau plan de circulation, les comptages de trafic constituent des outils importants. A ce sujet, Bruxelles Mobilité dispose d'un marché public pour la réalisation de comptages de trafic. Le prestataire, GeoMobility/Idaso¹⁰, effectue les comptages à l'aide de caméras. Dans chaque sous-maille, les comptages sont planifiés avant et après la mise en place des mesures de circulation, l'idéal étant de laisser une période d'environ six mois entre les deux campagnes de comptage afin que les différents usagers de la voirie adaptent leurs comportements. Les comptages ont lieu sur des axes-clé un mardi et un jeudi, durant 14 heures.

¹⁰ Il est à noter que le Collège a pris acte et validé les points de comptages proposés par Bruxelles Mobilité et le Service Mobilité le 10/05/2022.

D.1. Comptage 1^e phase : Des tests grandeur nature

A quelques exceptions près, les premières données dont nous disposons datent de 2019. A la suite des premières mesures prises au cours de l'année 2020, un second comptage a été effectué aux HP pour évaluer les conséquences des premiers aménagements décidés. Un troisième comptage opéré en 2021 permet quant à lui de visualiser sur le plus long terme la situation du trafic au sein du CLM (et ses évolutions). Les tableaux ci-dessous indiquent donc précisément les flux de véhicules sur ces différents axes de la sous-maille.



Carte et tableaux récapitulatifs des évolutions des données de comptage sur plusieurs tronçons de la sous-maille Azalées en 2019, 2020 et 2021¹¹.

Les premiers comptages datant de 2019 montrent un trafic important et une congestion aux HP dans les deux sens. Cela concerne autant les axes structurants que les rues plus riveraines. En 2019 et 2020, on constate ainsi que :

- Sur l'Avenue des Azalées, entre 350 et 500 EVP passent en moyenne en HP dans les deux sens (surtout le soir). Seul l'HP matin, directement Mât de Lalaing, ne connaît pas de densité de trafic importante.
- L'Avenue Chazal (Sud) voit le passage de nombreux EVP (autour de 500 EVP) :
 - o Le matin vers l'Avenue Rogier (autour de 300 EVP).
 - o Le soir vers le Boulevard Lambermont (plus de 300 EVP).
- L'Avenue Eisenhower (sur sa partie Ouest) est moins impactée par tout le trafic. Le nombre d'EVP tourne autour des 200.
- La Rue des Pâquerettes connaît également un trafic de transit avec plus de 550 EVP le matin et 400 le soir.
- L'Avenue Stobbaerts s'expose dans une moindre mesure également à ce type de trafic, autant le soir que le matin (entre 250 et 300 EVP).

De nouveaux comptages sont ainsi effectués après la première phase pour pouvoir évaluer l'impact des mesures sur le trafic dans la zone. La conclusion est celle-ci :

- Entre 2019 et 2021, la majorité des rues sont dorénavant apaisées.

¹¹ A noter que pour l'Avenue Chazal, aucun comptage n'a été effectué en 2019. Après une comparaison avec les autres comptages et un recalibrage des données, il s'avère que les données de 2012 restent cependant cohérentes.

- Le nombre de véhicules empruntant la Rue des Pâquerettes aux HP, tous sens confondus, passe de **971** (mai 2020) à **66** (septembre 2020), ce qui représente une diminution du trafic de 93,2 %.
- Le nombre de véhicules empruntant l'avenue Eisenhower sur son tronçon Ouest (entre les rues Pâquerettes et Impens) dans les deux sens diminue de 54,29 % à l'HP matin (- 135 EVP) et de 33,65 % à l'HP soir (- 71 EVP).
- Seules quelques situations locales très limitées connaissent des complications, essentiellement aux HP.
 - L'Avenue des Azalées connaît d'abord une diminution d'environ 20% de son trafic entre 2019 et 2020 (environ – 50 EVP) avant de réaugmenter, surtout en HP soir vers Chazal (+ 136 EVP).
 - L'Avenue Chazal en HP soir vers Rogier (+ 162 EVP) connaît une situation moins bonne qu'en 2019.
 - En 2020, l'Avenue Stobbaerts connaît quant à elle une augmentation du trafic de transit à la suite des détours effectués par les automobilistes (+ 94 EVP en HP soir ; +58%). Des mesures prises en mars 2021 permettent de limiter ce trafic de transit comme indiqué dans le tableau (- 167 EVP en HP soir ; - 65%).

Il est également intéressant d'observer l'évolution générale du trafic et du nombre d'EVP entre 2019 et 2021. Dans le tableau ci-dessous, on peut conclure que la quantité de trafic a fortement diminué. A l'exception de Chazal Sud, où le nombre de véhicules est pratiquement semblable, tous les tronçons ont vu leur flux de circulation diminué depuis 2019¹². **Information importante, le trafic global a fortement diminué entre 2020, probablement à la suite des mesures de confinement. Cette année/donnée intermédiaire doit donc être interprétée très prudemment.**

	2019			2020				2021			
	HPM	HPS	Total	HPM	HPS	Total	%	HPM	HPS	Total	%
Azalées	350	511	861	223	208	431	-49,94%	313	398	711	-17,42%
Chazal Sud	538	682	1220	494	549	1043	-14,51%	482	711	1193	-2,21%
Eisenhower Ouest	249	211	460	114	140	254	-44,78%	179	101	280	-39,13%
Paquerettes	561	404	965	26	40	66	-93,16%	19	34	53	-94,51%
Stobbaerts	277	274	551	205	317	522	-5,26%	196	167	363	-34,12%
Total	1975	2082	4057	1062	1254	2316	-42,91%	1189	1411	2600	-35,91%

Tableau représentant l'évolution du nombre d'EVP, dans les deux sens de circulation additionnés, entre 2019 et 2021.

Les effets des premiers aménagements au sein de ce quartier sont donc positifs malgré quelques situations locales plus complexes. Sur base de ces résultats, des mesures supplémentaires sont donc imaginées, axées sur l'Avenue Cambier et ses alentours.

D.2. Comptage 2^e phase : Une étape supplémentaire

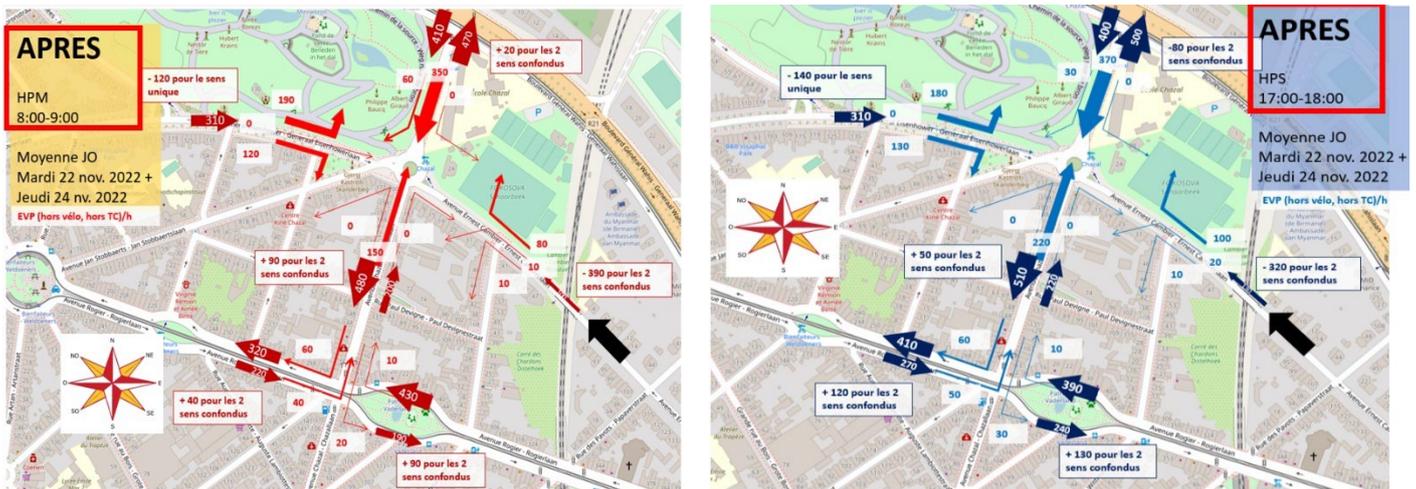
Pour évaluer l'impact de la mise à sens unique de l'Avenue Cambier, une seconde phase de comptage a été initiée au cours de l'année 2022. Comme la première phase, elle visait à évaluer la situation du trafic et les évolutions éventuelles. Les graphiques et schémas présentés ci-dessous montrent le nombre d'EVP, hors transports en commun et vélos. Toutes les valeurs sont des moyennes sur 2 jours ouvrables.

Dans la sous-maille Azalées, les comptages ont eu lieu :

- Les 19 et 21 avril 2022 de 6h à 20h ;
- Les 22 et le 24 novembre 2022 de 6h à 20h.

¹² La donnée pour Chazal Sud date de 2012.





Cartes représentant les différences d'EVP en moyenne entre avril et novembre 2022 en HP matin (orange) et soir (bleu) (source : Bruxelles Mobilité).

La mise à sens unique de l'Avenue Cambier a provoqué une augmentation sur Chazal (Sud surtout). L'Avenue Rogier connaît une augmentation.

- C'est surtout le tronçon Sud (du rond-point Chazal jusqu'à l'Avenue Rogier) qui est impacté par ces nouvelles mesures.
 - o Il y a **90** EVP de plus en HP matin dans les deux sens.
 - o Il y a également **50** EVP de plus en HP soir dans les deux sens. Au lieu de tourner vers l'Avenue Cambier, certains automobilistes continuent dorénavant leur itinéraire sur toute l'Avenue Chazal (soit pour rejoindre la Place des Bienfaiteurs, soit pour rejoindre la Place Meiser).
- Pour Chazal Nord, l'augmentation est limitée
 - o + 20 EVP en HP matin dans les deux sens.
 - o - 80 EVP en HP soir dans les deux sens.
- L'Avenue Rogier a connu une petite augmentation, prévisible étant donné sa particularité de réseau Auto CONFORT en bordure de maille.
 - o En HP matin, l'augmentation oscille entre + 40 EVP (vers Bienfaiteurs) et + 90 EVP (vers Meiser).
 - o En HP soir, la quantité de véhicule augmente de + 120 EVP (vers Bienfaiteurs) et + 130 EVP (vers Meiser) dans les deux sens confondus.
- Moins d'EVP prennent le tronçon Eisenhower EST (entre - 120 et - 140 EVP)
- L'Avenue Cambier se voit quant à elle être totalement apaisée (diminution entre - 320 et - 390 EVP).

Comme pour la première phase, il est utile de comptabiliser les quantités d'EVP sur l'ensemble de ces tronçons. Plus généralement, on constate que le trafic s'est plutôt stabilisé. Sur l'ensemble des tronçons étudiés entre avril et novembre 2022, le trafic a diminué d'environ 7%. Les tronçons ayant connu une diminution significative du trafic sont Chazal Nord en HP (surtout le matin), Eisenhower Est en HP et Cambier (-75%). Les zones ayant subi une augmentation sont Chazal Sud en HP matin, Rogier Est en HP et Rogier Ouest en HP soir.

	avr-22			nov-22					Différence	
	HPM	HPS	Total	HPM	Différence	HPS	Différence	Total	Nombre	%
Cambier	490	450	940	100	-390	130	-320	230	-710	-75,53%
Chazal Nord	860	980	1840	680	-180	900	-80	1580	-260	-14,13%
Chazal Sud	590	680	1270	890	300	730	50	1620	350	27,56%
Eisenhower Est	430	450	880	310	-120	310	-140	620	-260	-29,55%
Rogier Est	530	500	1030	620	90	630	130	1250	220	21,36%
Rogier Ouest	500	560	1060	540	40	680	120	1220	160	15,09%
Total	3400	3620	7020	3140	-260	3380	-240	6520	-500	-7,12%

Tableau représentant l'évolution du nombre d'EVP entre avril et novembre 2022. Il s'agit du nombre de véhicules dans les sens en HP matin et soir.

La comparaison entre ces deux tableaux est assez délicate méthodologiquement. En effet, les tronçons étudiés ne sont pas les mêmes sauf sur Chazal Sud. Sur cette portion, on observe un passage de 1220 en 2019 à 1620 en novembre 2022 (+32%).

D.3. Des cyclistes en selle

Pour rappel, dans le cadre du Plan « Good Move », un réseau cyclistes structurant a été imaginé pour favoriser les déplacements entre les différents quartiers de Schaerbeek.



Carte représentant le réseau VELO PLUS (en rouge) et CONFORT (en bleu) structurant la maille « Colignon – Josaphat » et la sous-maille Azalées. Les deux flèches indiquent deux points de comptage situés proches de la sous-maille.

Une demande formelle a été introduite auprès du GRACQ Schaerbeek¹³ pour obtenir des données concernant l'utilisation du vélo et la typologie des cyclistes au sein de la sous-maille Azalées. Tous les deux mois, des bénévoles se postent en des lieux précis de la Commune et effectuent des comptages manuels en semaine le matin de 7h30 à 8h30 (généralement le mardi ou le jeudi). Le chiffre total annuel correspond donc à l'addition des calculs sur l'ensemble de l'année. Nous pouvons déjà présenter le tableau ci-dessous issu de comptages pour l'Observatoire du Vélo¹⁴.

¹³ Schaerbeek | GRACQ

¹⁴ Il s'agit d'un organisme, de l'ASBL Pro Vélo, qui dévoile les tendances concernant l'évolution de la pratique du vélo en région bruxelloise depuis 1998. Pour plus d'informations : [observatoire-2022-FR.indd \(provelo.org\)](#)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Dailly (place)	115	155	189	185	204	267	273	376	376	405	420	410	537	560	677	716	713	843	658	859	1221
de Jamblinne de Meux (place)	135	195	233	391	410	513	461	474	520	550	484	409	475	526	653	674	643	746	652	834	960
Deschanel (rond-point)	238	318	388	354	371	388	411	455	440	475	540	523	713	723	859	969	1000	1310	1113	1512	1807
Haecht / Tilleul	138	143	171	254	309	334	343	410	424	501	623	645	723	775	848	1077	1224	1371	1135	1448	1748
Lambermont / Navez	135	195	233	391	410	513	461	474	520	550	484	409	475	526	653	674	643	746	652	834	960
Latinis / Gilisquet	228	255	242	258	274	316	334	459	450	478	478	505	690	698	881	961	1038	1319	1194	1513	1934
Léopold III / Wahis	99	144	173	206	210	265	295	350	367	473	476	506	614	596	730	658	624	735	470	611	1283
Liedts (place)																					
TOTAL	954	1210	1454	1648	1778	2063	2117	2773	2905	3756	4342	3992	4947	5175	6230	6673	6986	8289	6683	8718	11466

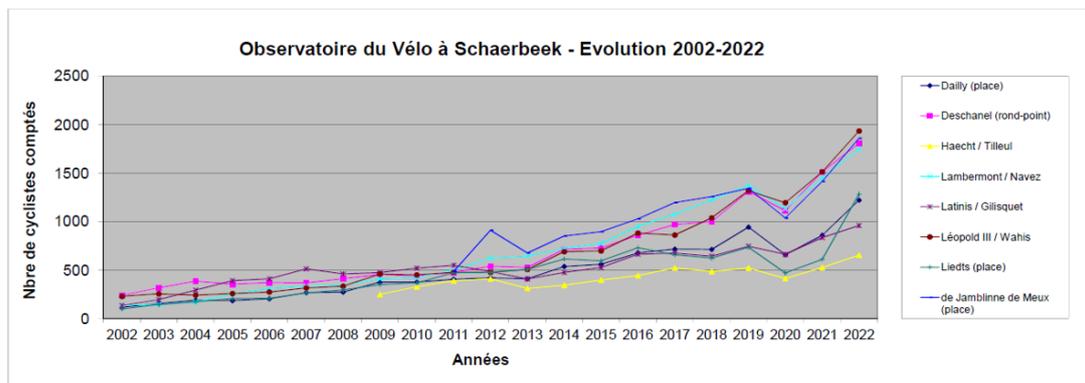


Tableau et graphique représentant l'évolution du nombre de cyclistes sur certains lieux de la Commune de Schaerbeek. Le rond-point Mât de Lalaing est dénommé rond-point Deschanel dans ce graphique (source : GRACQ Schaerbeek).

Sans nier l'impact important que le Covid a pu avoir sur l'utilisation du vélo, nous pouvons déjà indiquer que, de manière générale, la pratique cycliste a augmenté sur la totalité des lieux de comptage. La section de la sous-maille concernée par les comptages effectués par l'Observatoire du Vélo est nommée « rond-point Deschanel », au pied de l'Avenue des Azalées (considérée comme Vélo CONFORT).

Hormis l'année 2020 qui connaît une diminution de leur nombre¹⁵, la présence de cyclistes s'est accrue de manière très importante entre 2019 et 2022.

- Pour le « rond-point Deschanel », le nombre de cyclistes est ainsi passé de 1310 à 1807 en 2022 (+38%). Si nous prenons même l'année 2018, il s'agit d'une augmentation de 80%.
- Ce rond-point est d'ailleurs l'un des lieux où l'on transite le plus à vélo dans Schaerbeek, un tout petit peu en dessous de la Place de Jamblinne de Meux et du croisement Léopold III et Wahis (en bordure de maille et considéré comme Vélo PLUS)¹⁶.
- Le premier comptage effectué en 2023 indique même que le rond-point Deschanel devient le premier point de passage de cyclistes sur l'ensemble des points de comptage schaerbeekois.

2023	janvier
Dailly (place)	191
de Jamblinne de Meux	275
Deschanel (rond-point)	308
Haecht / Tilleul	94
Lambermont / Navez	306
Latinis / Gilisquet	159
Léopold III / Wahis	259
Liedts (place)	258
total	1850

Tableau représentant le premier comptage, datant du mois de janvier, effectué par l'Observatoire du Vélo en 2023 (source : GRACQ Schaerbeek).

¹⁵ Cela peut être en partie expliqué par le fait qu'aucun comptage n'a été effectué en mars 2020, à la suite des mesures de confinement.

¹⁶ En 2020 déjà, on constatait également une forte augmentation de cyclistes utilisant la voie cyclable mise en place dans Azalées. L'augmentation était surtout perceptible auprès des cyclistes empruntant spécifiquement l'Avenue des Azalées depuis le Mât de Lalaing (+40%). La part des enfants avait aussi augmenté de 11 à 19%, dont 28% empruntant spécifiquement l'Avenue des Azalées. Le ratio Homme/Femme, révélateur d'un sentiment de sécurité sur la route, passait de 1,66 (en septembre 2019) à 1,37 (en septembre 2020).

Observatoire du vélo à Schaerbeek

Comptage effectué 1 fois tous les deux mois (seconde quinzaine des mois impairs) entre 7h30 et 8h30.

2022 crise sanitaire !	janvier			mars			mai			juillet			septembre			novembre			TOTAL			% h-f-e
Dailly (place)	67 hommes	48 femmes	4 enfants	111 hommes	88 femmes	4 enfants	142 hommes	83 femmes	8 enfants	118 hommes	75 femmes	3 enfants	137 hommes	105 femmes	5 enfants	123 hommes	97 femmes	3 enfants	698 hommes	496 femmes	27 enfants	57 41 2
de Jamblinne de Meux (place)	117 hommes	79 femmes	11 enfants	202 hommes	156 femmes	16 enfants	166 hommes	150 femmes	3 enfants	103 hommes	44 femmes	0 enfants	238 hommes	162 femmes	15 enfants	217 hommes	164 femmes	16 enfants	1043 hommes	755 femmes	61 enfants	56 41 3
Deschanel (rond-point)	105 hommes	67 femmes	25 enfants	163 hommes	133 femmes	41 enfants	189 hommes	150 femmes	41 enfants	102 hommes	61 femmes	5 enfants	224 hommes	146 femmes	38 enfants	176 hommes	124 femmes	17 enfants	959 hommes	681 femmes	167 enfants	53 38 9
Haecht / Tilleul	50 hommes	17 femmes	4 enfants	67 hommes	52 femmes	3 enfants	91 hommes	50 femmes	5 enfants	38 hommes	17 femmes	0 enfants	84 hommes	49 femmes	17 enfants	69 hommes	36 femmes	5 enfants	399 hommes	221 femmes	34 enfants	61 34 5
Lambermont / Navez/Van Praet	131 hommes	61 femmes	0 enfants	189 hommes	112 femmes	2 enfants	197 hommes	132 femmes	4 enfants	152 hommes	70 femmes	0 enfants	243 hommes	151 femmes	1 enfants	191 hommes	112 femmes	0 enfants	1103 hommes	638 femmes	7 enfants	63 36 0
Latinis / Gilisquet (rond-point)	59 hommes	51 femmes	15 enfants	86 hommes	84 femmes	11 enfants	89 hommes	57 femmes	20 enfants	40 hommes	25 femmes	0 enfants	104 hommes	97 femmes	39 enfants	86 hommes	77 femmes	20 enfants	464 hommes	391 femmes	105 enfants	48 41 11
Léopold III / Général Wahis	134 hommes	45 femmes	9 enfants	235 hommes	108 femmes	20 enfants	231 hommes	103 femmes	13 enfants	173 hommes	82 femmes	2 enfants	250 hommes	144 femmes	24 enfants	227 hommes	119 femmes	15 enfants	1250 hommes	601 femmes	83 enfants	65 31 4
Liedts (place)	88 hommes	28 femmes	4 enfants	111 hommes	44 femmes	5 enfants	164 hommes	66 femmes	7 enfants	104 hommes	30 femmes	0 enfants	209 hommes	106 femmes	18 enfants	191 hommes	99 femmes	9 enfants	867 hommes	373 femmes	43 enfants	68 29 3
TOTAL	751 hommes	396 femmes	72 enfants	1164 hommes	777 femmes	102 enfants	1269 hommes	791 femmes	101 enfants	830 hommes	404 femmes	10 enfants	1489 hommes	960 femmes	157 enfants	1280 hommes	828 femmes	85 enfants	6783 hommes	4156 femmes	527 enfants	59 36 5
ratio	62	32	6	57	38	5	59	37	5	67	32	1	57	37	6	58	38	4	59	36	5	%

Tableau et graphique représentants l'évolution du nombre de cyclistes (et le rapport homme/femme/enfants) sur certains lieux de la Commune de Schaerbeek. Le rond-point Mât de Lalaing est dénommé rond-point Deschanel dans ce tableau (source : GRACQ Schaerbeek).

Par ailleurs, lorsque l'on étudie la typologie des cyclistes transitant sur ce point de passage, on constate que :

- La proportion de femmes et d'enfants a augmenté entre 2021 et 2022 (+4%).
- Le nombre de femmes cyclistes a quant à lui augmenté de 172 unités (+33%) entre ces deux périodes (alors que l'augmentation globale est de 19%).
- La proportion d'enfants est quant à elle assez élevée (9% ; 2^e meilleure score) mais est en diminution par rapport à 2021.

Les freins principaux à la pratique du vélo pour les femmes non-cyclistes étant essentiellement l'insécurité routière, le manque d'aisance et le manque d'aménagements, il est possible de conclure que les aménagements effectués ont une influence partielle sur la place de la femme cycliste dans nos voiries¹⁷.

¹⁷ Pour plus d'informations à ce sujet : [Le vélo, un moyen d'émancipation pour les femmes ? – Pro Velo](#)

Observatoire du vélo à Schaerbeek

Petite analyse sur un point de comptage de l'Observatoire du Vélo de Schaerbeek

Point de comptage concerné : rond-point Deschanel-Mât de Lalaing

Comptages effectués 1 fois tous les deux mois (seconde quinzaine des mois impairs) entre 7h30 et 8h30.

	01/2023	11/2022	09/2022	07/2022	05/2022	03/2022	01/2022		09/2019	05/2019
Nombre d'usagers de cycle	308	317	408	168	380	337	197		295	237
nombre de cyclistes	291	291	369	152	351	315	180		295	237
nombre de trottinettistes	17	26	39	16	29	22	17		0	0
Nbre usagers sur l'av. des Azalées	170	184	226	90	234	200	116		152	119
% du total	55 %	58 %	55 %	54 %	62 %	59 %	59 %		52 %	50 %
dont hommes	101	98	114	53	117	93	59		79	63
dont femmes	52	69	80	33	79	68	37		45	46
dont enfants	17	17	32	4	38	39	20		28	10
En direction de l'av. des Azalées	105	106	149	39	128	121	63		90	54
démarrant du carrefour (station Villo ou vélobox)	0	3	2	1	3	3	1		1	1
venant de l'av. Paul Deschanel	25	18	33	10	32	18	19		27	16
venant de l'av. Louis Bertrand	70	69	88	17	76	75	34		48	27
venant de l'av. Voltaire	10	16	26	11	17	25	9		14	10
Issu-e-s de l'av. des Azalées	65	78	77	51	106	79	53		62	67
A destination du carrefour (station Villo ou commerce)	1	2	1	2	0	3	2		0	1
vers l'av. Paul Deschanel	9	17	15	12	21	12	13		10	9
vers l'avenue Louis Bertrand	33	38	39	23	57	34	10		37	35

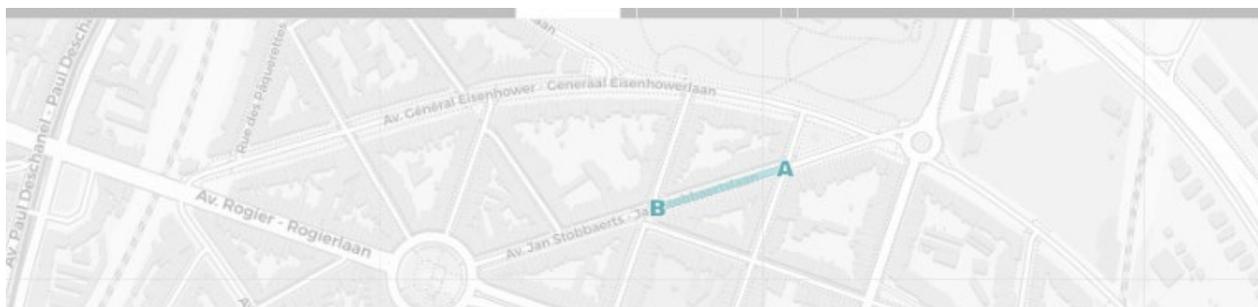
Tableau représentant les directions empruntées par les cyclistes au « rond-point Deschanel » entre janvier 2022 et janvier 2023 (Source : GRACQ).

Dernier aspect à mettre en évidence, les voies empruntées par les cyclistes au « rond-point Deschanel ». On peut rappeler que le nombre de cyclistes a évolué positivement entre janvier 2022 et janvier 2023 au « rond-point Deschanel » (+ 60%). Plus concrètement :

- Le nombre d'usagers sur l'Avenue des Azalées a également progressé (+46%).
- Lorsqu'un cycliste se dirige vers Azalées, il vient généralement de l'Avenue Louis Bertrand (dans 70% des cas).
- Lorsqu'il vient de l'Avenue des Azalées, il se dirige vers l'Avenue Bertrand dans 50% des cas.

Dans le cadre de la SMV, on peut donc affirmer que la continuité cyclable entre les différents axes Vélo CONFORT et PLUS est plus assurée (voir première carte du présent chapitre représentant les rôles Vélo de chaque voirie dans la sous-maille et en bordure de celle-ci).

Une seconde source d'information réside dans Telraam¹⁸. Une caméra était installée sur l'Avenue Stobbaerts de juillet 2020 à septembre 2021 (entre Vandenbussche et Staquet).



Carte représentant le tronçon concerné par les données Telraam.

¹⁸ Telraam fournit des données de trafic dans de nombreuses rues de Bruxelles. Cette plateforme permet par la suite d'obtenir des données continues et en temps réel ainsi que des graphiques représentatifs de la mobilité à un point précis.

Les données comparant la période juillet – septembre 2020 et 2021 démontrent une augmentation importante de la présence et de la proportion de cyclistes sur l'ensemble des EVP (on passe de 14 à 25%), une proportion notable de piétons (de 2 à 13%) et une diminution nette du nombre de véhicules. Il s'agit de la conséquence du placement du filtre Vandebussche/Stobbaerts daté de mars 2021. Le chiffre absolu de cyclistes et de piétons est inférieur mais peut être lié aux vacances scolaires.

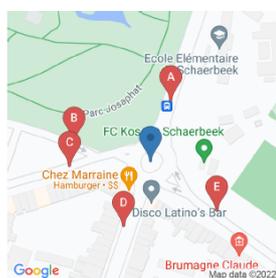


Données Telraam de l'Avenue Stobbaerts du 1^{er} juillet au 20 septembre 2020 (source Telraam)



Données Telraam de l'Avenue Stobbaerts de 1^{er} juillet au 20 septembre 2021 (source : Telraam).

Une dernière source d'information provient des comptages effectués lors de la seconde phase du plan de circulation mentionnés au D.2. En avril 2022, les comptages ont permis d'observer la part des cyclistes par rapport à l'ensemble des véhicules au rond-point Chazal. La colonne PCL (Pedal Cycles) indique une proportion d'environ 15% de cyclistes (environ 250 sur une heure) entre 7h45 et 8h45. La présence est moins marquée le soir (mais l'horaire était de 16h45 à 17h45, moment où les écoles sont déjà fermées).



Site Ref: Chazal (Site 1)

Site Coordinates

Lat: 50.8592219890203
 Lng: 4.39130991697311

Belge 1972 / Belgian Lambert 72

6540523.7196899615
 -3436584.1485057184

Peak Hour Breakdown AM

Date	AM Peak	Total	VEH	%	PCL	%
Tue 19/04/2022	07:45 - 08:45	1574	1308	83.10 %	266	16.90 %
Thu 21/04/2022	07:45 - 08:45	1579	1345	85.18 %	234	14.82 %

Peak Hour Breakdown PM

Date	PM Peak	Total	VEH	%	PCL	%
Tue 19/04/2022	16:45 - 17:45	1560	1405	90.06 %	155	9.94 %
Thu 21/04/2022	16:15 - 17:15	1546	1394	90.17 %	152	9.83 %

Table répartisant les véhicules, cyclistes compris, lors de comptages effectués en avril 2022 (source : Bruxelles Mobilité).

Un diagnostic effectué avant les mesures indiquait que de nombreux axes de la sous-maillage Azalées subissaient un trafic de transit. A la suite de la première phase du CLM, plusieurs zones de la sous-maillage ont été directement apaisées (Pâquerettes, Eisenhower). Après ré-étude et une augmentation de la circulation, l'Avenue Stobbaerts a également connu quelques adaptations qui ont provoqué une diminution du trafic. Lors de la 2^e phase, l'impact positif sur l'Avenue Cambier s'est également avéré très net. En étudiant les comptages des deux phases, le point le plus sensible reste l'Avenue Chazal. Chazal Sud est le plus chargé, les automobilistes continuant leur route depuis Lambermont à la suite de la mise à sens unique de l'Avenue Cambier. Du côté de Chazal Nord, la situation est moins négative qu'attendue (surtout le soir) où les performances sont quasiment analogues. Au niveau du comptage Vélo, le constat est clair : l'utilisation du vélo a très fortement augmenté ces dernières années et les mesures prises dans le cadre du CLM ont influencé favorablement la pratique de celui-ci.

E. TEMPS DE PARCOURS VOITURE : UNE DUREE DE TRAJET

Un autre aspect révélateur de l'évolution du trafic tient dans l'étude du temps de parcours d'EVP et leur moyenne au cours de deux périodes données. Les temps de parcours « voiture » de différents itinéraires ont donc été analysés par Bruxelles Mobilité en novembre 2022. Ces données sont dites « Floating Car Data ». Elles utilisent les signaux des GPS des véhicules (et/ou les signaux GPS des smartphones des personnes à bord des véhicules). Elles peuvent connaître certaines pollutions mais sont considérées comme suffisamment objectives et pertinentes pour analyser les temps de parcours. Parmi l'ensemble des renseignements obtenus, trois itinéraires concernent directement et ou indirectement la sous-maillage Azalées.

Ces données ne concernent que les jours de semaine (du lundi au vendredi) et sur 24 heures.

- Les analyses avant l'introduction de la mise à sens unique de l'Avenue Cambier (2^e phase) couvrent une période allant du 8 novembre 2021 au 17 décembre 2021 (couleur orange).
- Les analyses effectuées après l'introduction du CLM couvrent une période allant du 7 novembre 2022 au 16 décembre 2022 (couleur bleue).

Dans les commentaires ci-dessous, trois dimensions sont particulièrement étudiées :

- Le temps de trajet sur base horaire et exprimée en minutes. Il est représenté de manière linéaire en couleur bleue et orange dans les graphiques ci-dessous.
- La régularité du temps de parcours. Cette dernière est présentée par les zones les plus claires et les plus larges. La signification est celle-ci : Plus cette zone est large, plus le temps de parcours fluctue. Par ailleurs :
 - o L'aire la plus foncée correspond aux temps de trajet moyen excluant les 25% des trajets les plus lents et les 25% des trajets les plus rapides. Cela permet de savoir dans quelle mesure le temps de trajet de 50% des véhicules les plus « classiques » oscille.
 - o L'aire la plus claire comprend quant à elle l'ensemble des temps de parcours à l'exception des 5% les plus lents et les 5% les plus rapides. Il s'agit de se rendre compte de la mesure avec laquelle la quasi-totalité des trajets fluctue.
- La durée de trajet moyenne par jour ouvrable. Il s'agit des graphiques en bâtonnets disponibles ci-dessous.

De manière générale, il convient à faire preuve de prudence au moment de l'interprétation des chiffres. Il s'agit d'une comparaison entre deux périodes étudiées et des facteurs externes ont pu influencer les chiffres. Il s'agira de monitorer et d'observer ces différences sur un plus long terme.

E.1. A travers l'Avenue Chazal

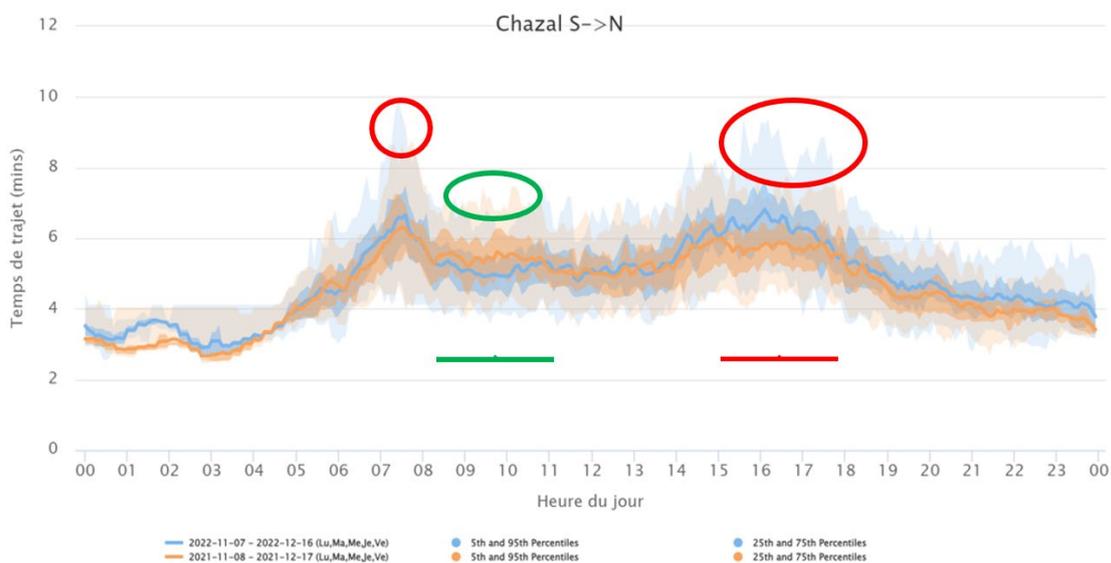
L'analyse du temps de parcours de l'Avenue Chazal intègre ce tronçon dans sa totalité (du Boulevard Lambermont jusqu'à la Chaussée de Louvain). Il faut noter que seule la partie entre le Boulevard Lambermont et l'Avenue Rogier est comprise dans la sous-maître. Toutefois, cette analyse globale a été jugée suffisamment représentative pour être exposée dans le présent rapport.



Carte représentant l'étude effectuée sur l'Avenue Chazal dans les deux sens. Attention à bien prendre en compte l'orientation de l'Avenue lors de l'interprétation des données.

E.1.1. Axe Sud – Nord : de la Chaussée de Louvain jusqu'au Boulevard Lambermont

Sur ce tronçon, la différence de temps de trajet en 2021 et 2022 est acceptable en HP matin. Le reste de la matinée, la situation est même meilleure en 2022. Néanmoins, l'HP soir reste problématique (tant au niveau du temps de trajet que de la régularité).

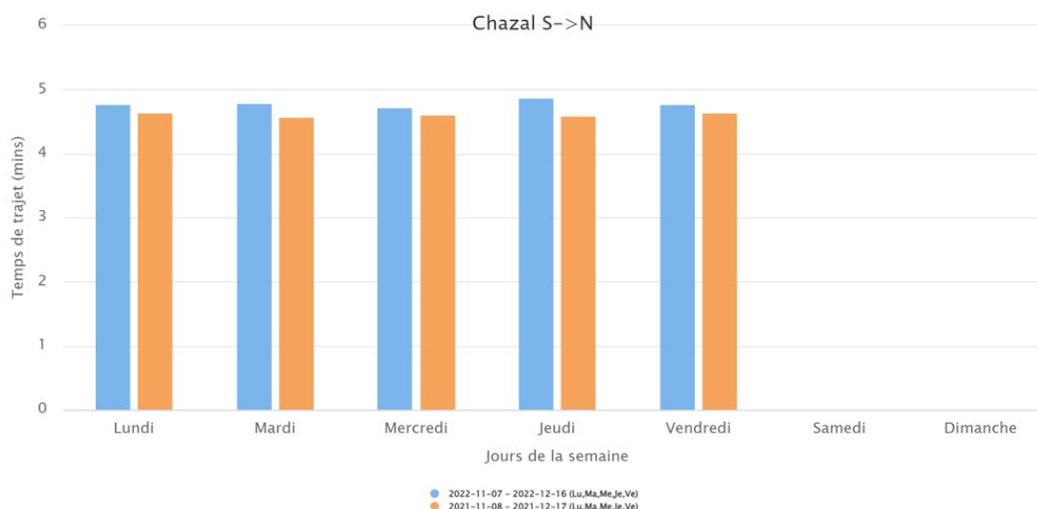


Graphique représentant l'évolution du temps de trajet sur base horaire sur le tronçon S-N de l'Avenue Chazal entre 2021 et 2022 (source : Bruxelles Mobilité).

– Temps de trajet :

- Le temps de trajet en HP matin s'est légèrement détérioré entre 2021 et 2022 (environ 20 secondes).
- En cours de journée, une amélioration est visible sur le reste de la matinée (entre 8h30 et 11h). La situation entre les périodes étudiées demeure analogue de 11h à 15h.
- A partir de 15h et pour l'ensemble de l'HP soir, le temps de trajet augmente d'une quarantaine de secondes jusqu'à 17h. En soirée, aucune différence notable n'est à mettre en évidence.

- **Régularité du trajet :** Globalement, on constate que la régularité générale a plutôt diminué en 2022 (surtout le soir).
 - o La régularité du temps de trajet est quasiment identique en HP matin. Néanmoins, la régularité est meilleure en 2022 sur le reste de la matinée.
 - o En HP soir, la tendance est plutôt à la hausse (surtout pour les cas les plus extrêmes).
 - o En général, lorsqu'un problème survient, les conséquences sur le trafic sont directement plus importantes (il s'agit des ronds rouges au sommet du graphique).

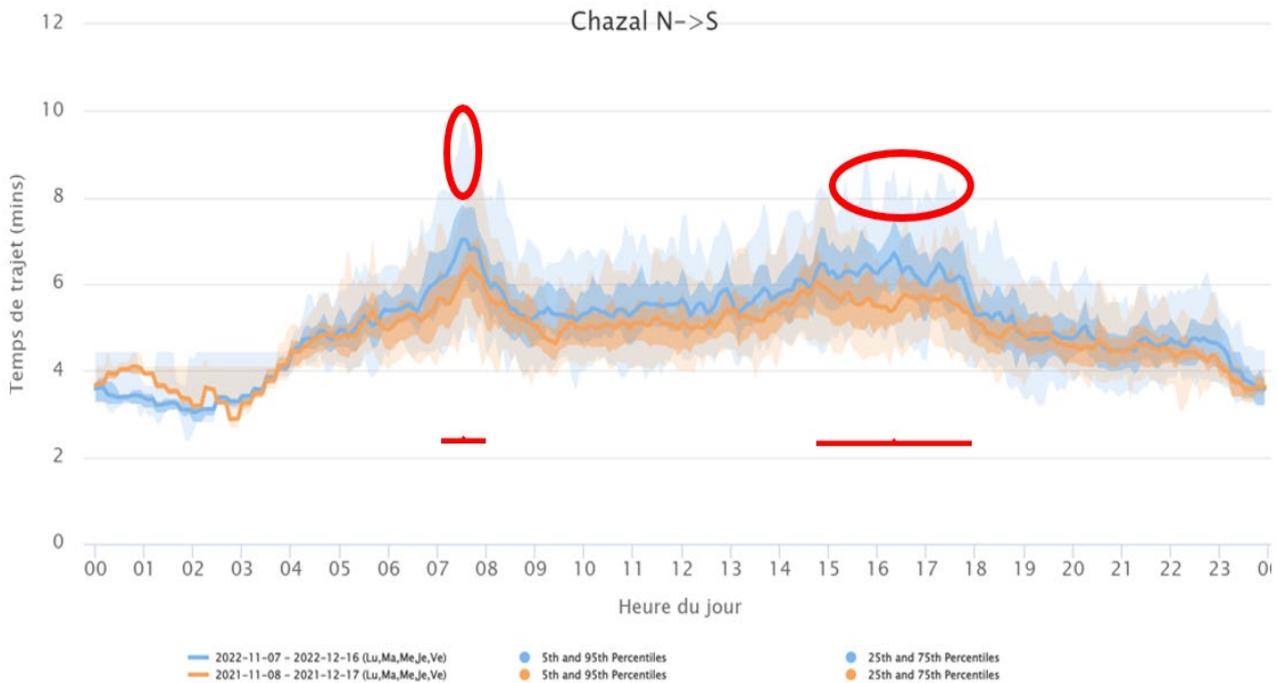


Graphique représentant le temps de trajet moyen (en minutes) sur l'axe S-N de l'Avenue Chazal du lundi au vendredi et leur comparaison entre 2021 et 2022 (source : Bruxelles Mobilité).

Le temps de trajet moyen s'est très légèrement détérioré entre 2021 et 2022 (quelques secondes chaque jour). Il ne s'agit pas d'une différence très marquée entre les deux périodes étudiées. On peut voir que le jeudi reste le jour le plus dense tandis que les autres jours de la semaine sont très comparables.

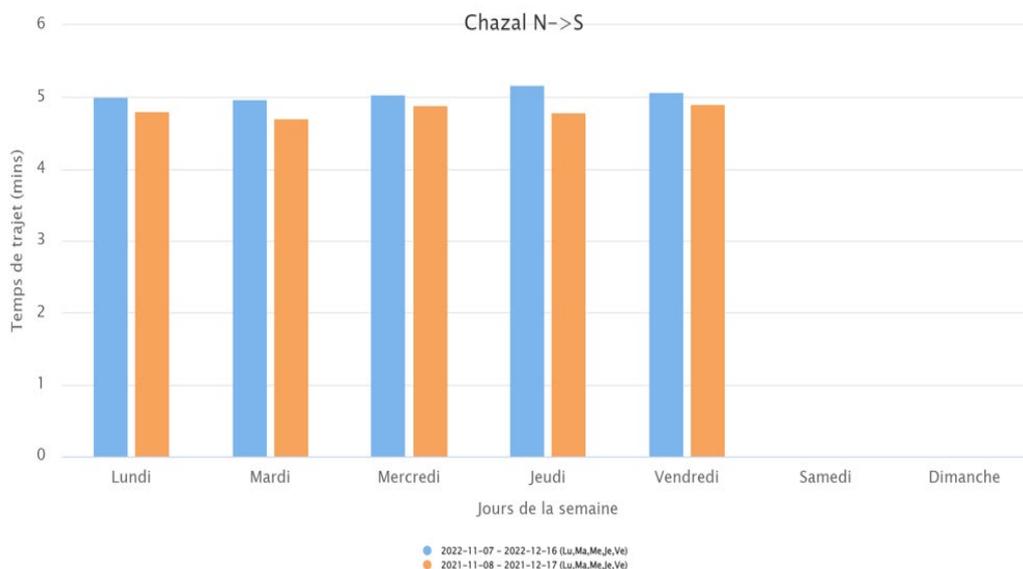
E.1.2. Axe Nord – Sud : du Boulevard Lambermont jusqu'à la Chaussée de Louvain

En sens inverse, la situation est à peu près identique. Nous constatons une augmentation du temps des trajets aux HP (surtout le soir). Le reste de la journée, la moyenne du temps de trajet est plus courte en 2021. Dans les deux directions, le temps de trajet est moins régulier. Pour parcourir cet axe, il faut plus de temps chaque jour de semaine en 2022.



Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur le tronçon N-S de l'Avenue Chazal (en partant du Boulevard Lambermont) entre 2021 et 2022.

- **Temps de trajet :** Nous constatons une augmentation du temps de trajets aux HP (surtout le soir).
 - o En HP matin, l'augmentation estimée est d'environ 30 secondes. Toutefois, ce pic n'est visible que sur un laps de temps assez court (entre 7h15 et 7h45).
 - o Le soir, l'augmentation oscille entre 30 secondes et une minute entre 15h et 18h.
 - o La moyenne du reste de la journée reste par ailleurs à l'avantage de 2021.
- **Régularité du trajet :** De manière générale, la régularité ne s'est pas améliorée en 2022. L'interprétation est comparable au temps de trajet.
 - o Une pointe très sèche mais très courte en HP matin et des difficultés plus longues en HP soir.
 - o Le reste de la journée, la régularité reste à peu près comparable mais la moyenne du temps de trajet est plus élevée.

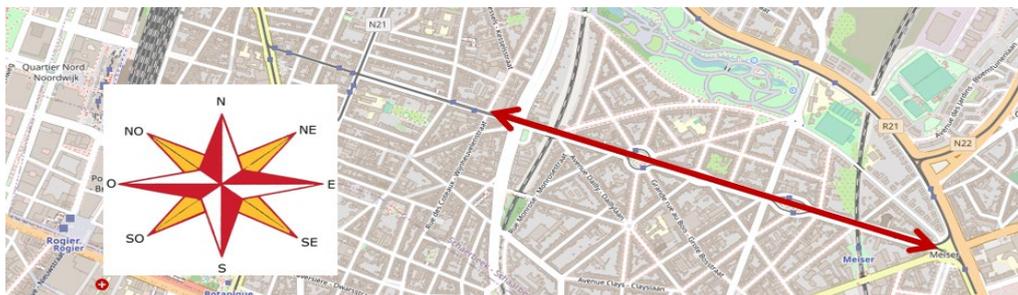


Graphique représentant le temps de trajet moyen (en minutes) sur l'axe N-S de l'Avenue Chazal du lundi au vendredi et leur comparaison entre 2021 et 2022 (source : Bruxelles Mobilité).

Dans ce sens-ci, le temps de trajet moyen s'est aussi très légèrement détérioré entre 2021 et 2022 (quelques secondes chaque jour également). Le jeudi est le jour le plus intense de la semaine tandis que le mardi est un jour assez calme. De manière générale, il faut environ 4 minutes 45 pour parcourir ce tronçon en 2021 et 5 minutes en 2022.

E.2. Sur l'Avenue Rogier

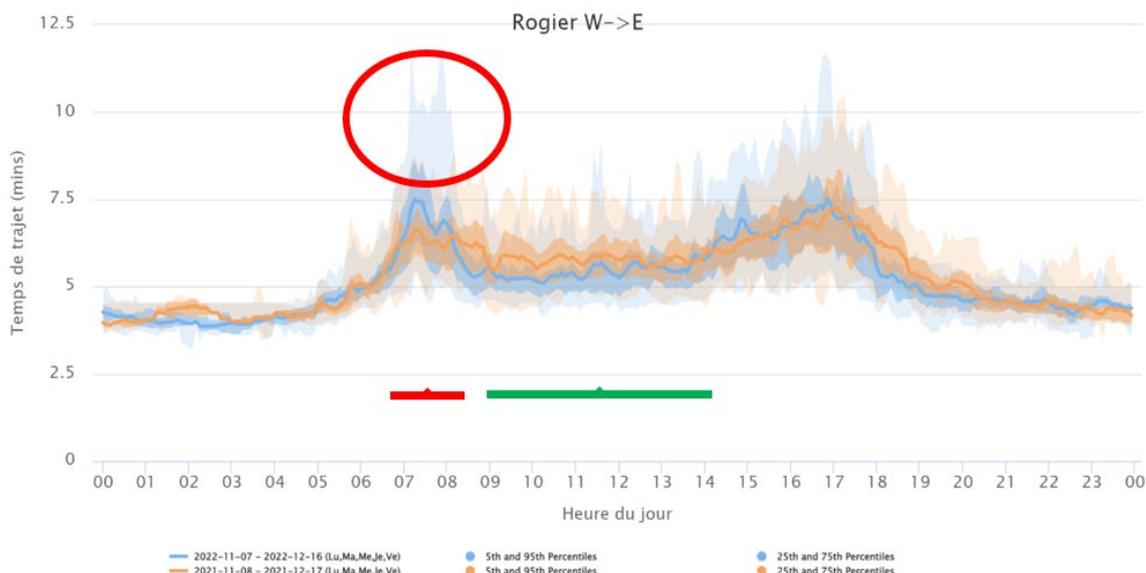
Il est également utile de voir l'impact que les mesures du CLM ont pu avoir sur une voirie Auto CONFORT. Axe structurant les différents quartiers de la Commune, l'Avenue Rogier a, *a priori*, dû connaître un report de trafic à la suite des mesures prises dans le cadre du CLM. Nous étudierons donc également les durées de temps de trajet, dans les deux sens, de la Place Meiser jusqu'à l'Avenue Paul Deschanel.



Carte représentant l'étude effectuée sur l'Avenue Rogier dans les deux sens. Attention à bien prendre en compte l'orientation de l'Avenue lors de l'interprétation des données.

E.2.1. Axe Ouest – Est : de l'Avenue Deschanel jusqu'à la Place Meiser

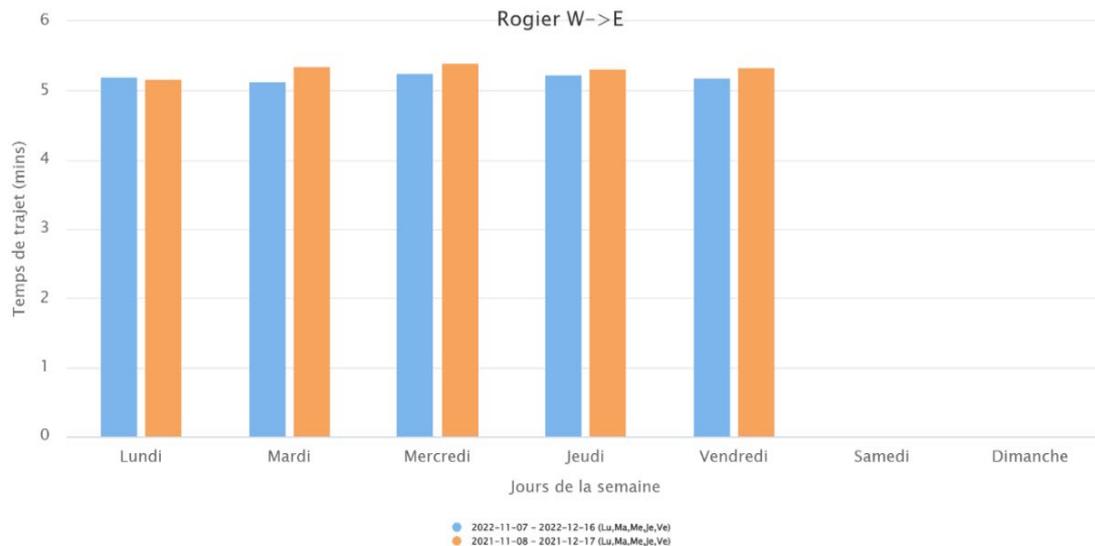
Sur ce tronçon, la différence de temps de trajet en 2021 et 2022 se constate surtout en HP matin (où l'on perd environ une minute en 2022). Le reste de la matinée, la situation est cependant meilleure en 2022. L'HP soir est à peu près comparable.



Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur le tronçon O-E de l'Avenue Rogier (en partant de l'Avenue Deschanel) entre 2021 et 2022

(source : Bruxelles Mobilité).

- **Temps de trajet** : Nous constatons des variations en cours de journée sur le temps de trajet.
 - o En HP matin, l'augmentation estimée est d'environ 60 secondes.
 - o Le reste de la matinée et jusqu'à 14h, le trajet est effectué plus rapidement en 2022 qu'en 2021.
 - o Le soir, les temps sont tout à fait comparables.
- **Régularité du trajet** : De manière générale, l'interprétation de la régularité est comparable au temps de trajet.
 - o Le temps de trajet est moins régulier en HP matin en 2022.
 - o Le soir, il y a parfois des problèmes de régularité entre 17h et 17h30. Le reste de l'HP soir est quasiment identique entre les deux périodes.
 - o Le reste de la journée, la régularité est meilleure en 2022 qu'en 2021.

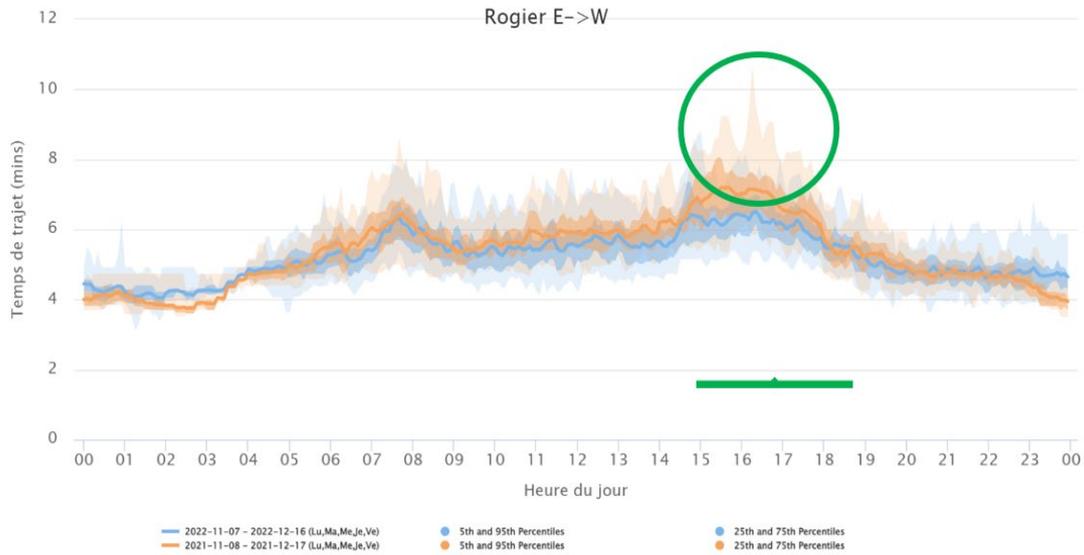


Graphique représentant le temps de trajet moyen (en minutes) sur l'axe O-E de l'Avenue Rogier du lundi au vendredi et leur comparaison entre 2021 et 2022 (source : Bruxelles Mobilité).

Le temps de trajet moyen, sur base de jour de semaine ouvrable, était plus long en 2021 qu'en 2022. Le gain est surtout perceptible le mardi. Aujourd'hui, les EVP mettent environ cinq minutes pour parcourir cet itinéraire. Globalement, la différence n'est pas significative entre les deux périodes (de 10 à 15 secondes de moins en 2022).

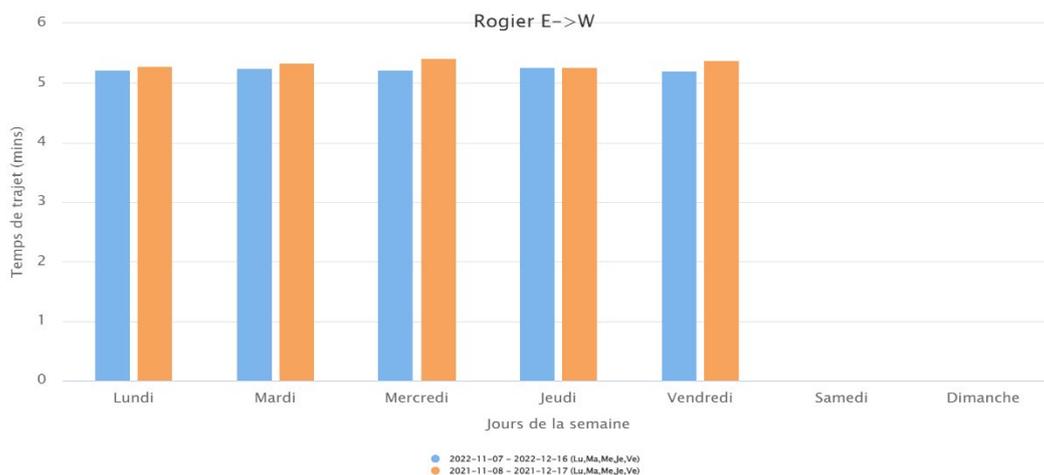
E.2.2. Axe Est – Ouest : de la Place Meiser jusqu'à l'Avenue Deschanel

En sens inverse, la situation est meilleure qu'en 2021. La majorité de la journée est quasiment identique entre les deux périodes. Toutefois, le trajet en HP soir se fait plus rapidement en 2022 qu'en 2021.



Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur le tronçon E-O de l'Avenue Rogier (en partant de la Place Meiser) entre 2021 et 2022 (source : Bruxelles Mobilité).

- **Temps de trajet :** Nous constatons une diminution du temps des trajets en HP soir entre 2021 et 2022.
 - o En HP matin, la situation est analogue.
 - o Le reste de la matinée et jusqu'à 14h, les données sont légèrement à l'avantage de 2022.
 - o Le soir, le temps de trajet en 2022 est environ 30 secondes plus rapide qu'en 2021.
- **Régularité du trajet :** De manière générale, l'interprétation de la régularité est à nouveau comparable au temps de trajet.
 - o La régularité entre 2021 et 2022 est comparable tout au long de la journée.
 - o Le soir cependant, on constate des problèmes de régularité plus importants en 2021 qu'en 2022.

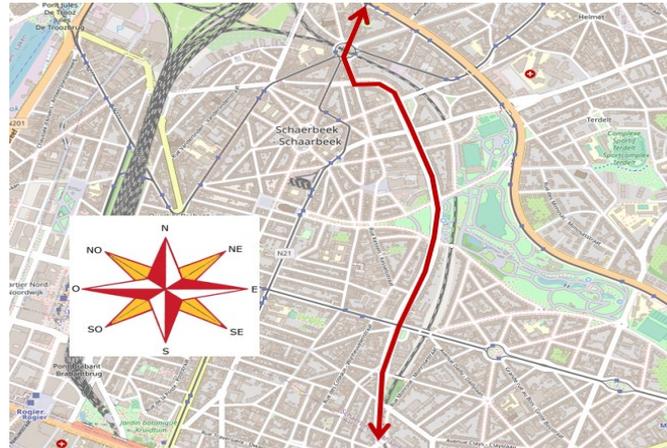


Graphique représentant le temps de trajet moyen (en minutes) sur l'axe E-O de l'Avenue Rogier du lundi au vendredi et leur comparaison entre 2021 et 2022 (source : Bruxelles Mobilité).

Dans ce sens de circulation, on parcourt ce tronçon plus rapidement en 2022 qu'en 2021, surtout le mercredi et le vendredi. Les automobilistes mettent un peu plus de 5 minutes pour parcourir ce tronçon, avec une différence d'une petite dizaine de secondes entre 2021 et 2022.

E.3. Par l'Avenue Paul Deschanel

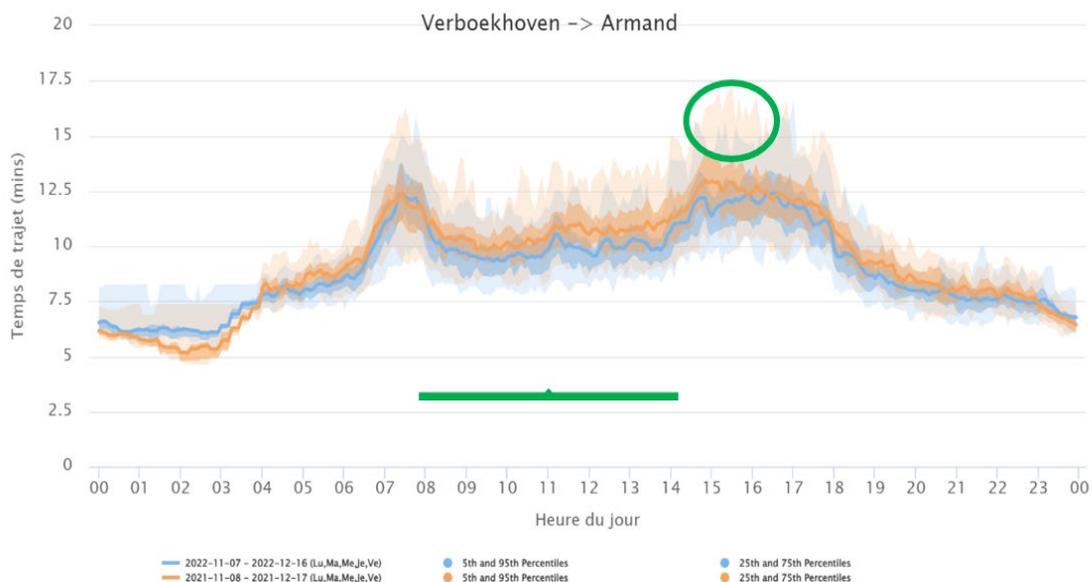
Selon les critères de SMV, cette voirie est considérée comme « de quartier ». Étant donné sa situation stratégique entre le Parc Josaphat et l'Avenue Rogier, et sa situation en bordure de maille, les temps de parcours sur l'Avenue Paul Deschanel méritent également d'être analysés. Pour ce faire, Bruxelles Mobilité nous a fourni des données scrutant le temps de trajet entre la Cage aux Ours et le Square Armand Steurs. L'itinéraire emprunte à la fois la totalité de l'Avenue Voltaire et l'ensemble de l'Avenue Deschanel. Cette étude a été jugée suffisamment crédible et représentative des flux de trafic. Néanmoins, il est indispensable de prendre conscience que l'Avenue Paul Deschanel ne constitue qu'une partie du trajet.



Carte représentant l'étude effectuée sur l'Avenue Voltaire et l'Avenue Deschanel dans les deux sens. Attention à bien prendre en compte l'orientation de l'Avenue lors de l'interprétation des données.

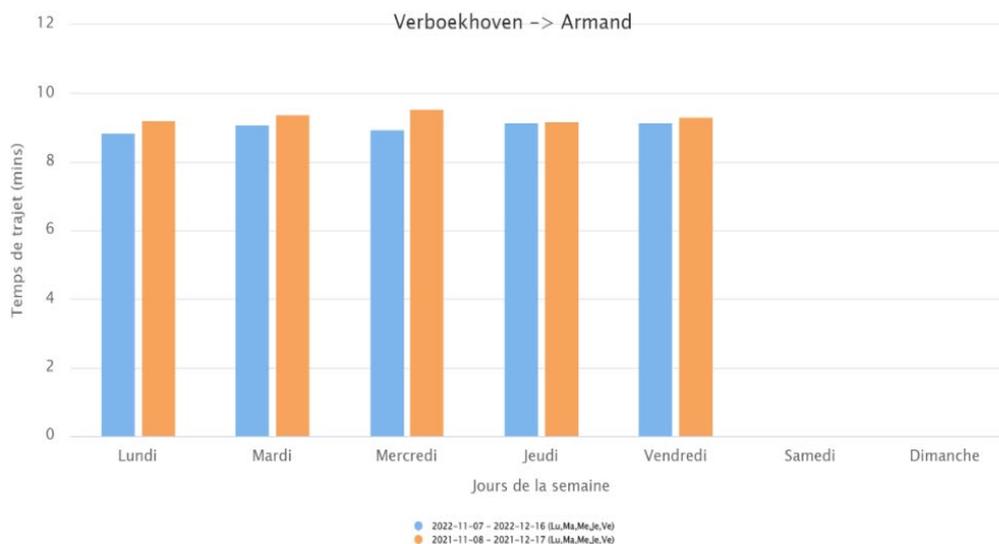
E.3.1. Axe Nord – Sud : De Cage aux Ours jusqu'au Square Armand Steurs

Cet axe se retrouve dans une meilleure situation en 2022 qu'en 2021. Si le matin reste quasiment analogue, le temps de trajet le reste de la journée était supérieur en 2021. La situation en HP soir est quant à elle préférable en 2022.



Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur le tronçon N-S de l'Avenue Voltaire et Deschanel (en partant de la Cage aux Ours) entre 2021 et 2022 (source : Bruxelles Mobilité).

- **Temps de trajet :** Nous constatons une diminution du temps des trajets en HP soir entre 2021 et 2022.
 - o En HP matin, la situation est vraiment comparable.
 - o Le reste de la matinée et jusqu'à 16h, les données sont légèrement à l'avantage de 2022.
 - o Le soir, le temps de trajet en 2021 et 2021 sont presque identiques.
- **Régularité du trajet :** De manière générale, l'interprétation de la régularité laisse observer des performances supérieures en 2022 en HP soir.
 - o La régularité générale est légèrement meilleure en 2022.
 - o En HP soir surtout, on constate des problèmes de régularité plus importants en 2021 qu'en 2022.

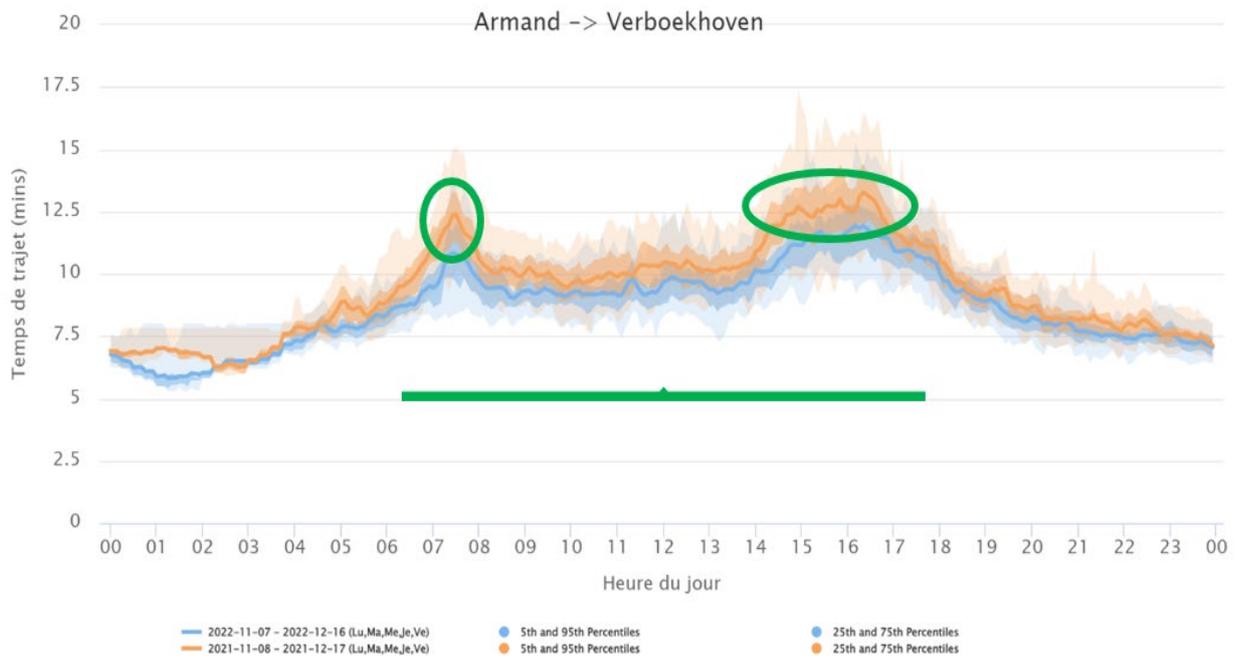


Graphique représentant le temps de trajet moyen (en minutes) sur l'axe N-S de l'Avenue Voltaire et Deschanel du lundi au vendredi et leur comparaison entre 2021 et 2022 (source : Bruxelles Mobilité).

Dans ce sens de circulation, on effectue le parcours Cage aux Ours – Square Armand Steurs plus rapidement en 2022 pour tous les jours de la semaine sauf le jeudi. Ce phénomène est surtout palpable le mercredi (environ 30 secondes). Le gain moyen par jour est d'environ 15 secondes. De manière générale, on met environ 9 minutes en 2022.

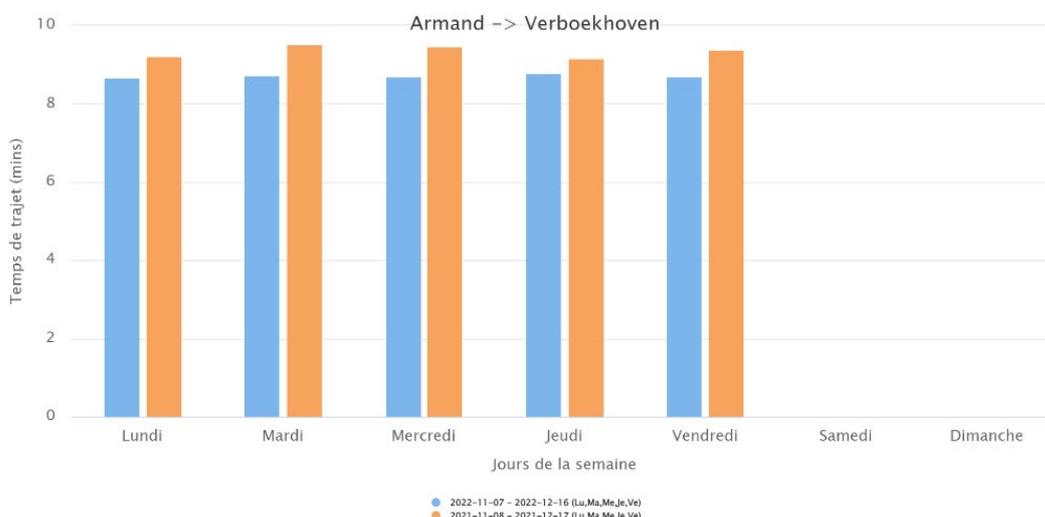
E.3.2. Axe Sud – Nord : du Square Armand Steurs jusqu'à Cage aux Ours

Selon les données obtenues par Bruxelles Mobilité, la situation est devenue meilleure en 2022. Autant en HP matin et soir que le reste de la journée, le temps de trajet et la régularité se sont avérées meilleures par rapport à 2021.



Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur le tronçon N-S de l'Avenue Voltaire et Deschanel (en partant de la Cage aux Ours) entre 2021 et 2022 (source : Bruxelles Mobilité).

- **Temps de trajet :** Nous constatons une diminution du temps de trajet à tous les niveaux et tout au long de la journée entre 2021 et 2022.
 - o En HP matin, le gain est de plus d'une minute
 - o Le reste de la matinée et jusqu'à 16h, les données sont légèrement à l'avantage de 2022.
 - o Le soir, le temps de trajet est environ une minute plus rapide en 2022.
- **Régularité du trajet :** De manière générale, l'interprétation de la régularité est à également comparable au temps de trajet.
 - o La régularité est globalement meilleure en 2022.
 - o Aux HP, la régularité est sensiblement meilleure entre 2021 et 2022.



Graphique représentant le temps de trajet moyen (en minutes) sur l'axe N-S de l'Avenue Voltaire et Deschanel du lundi au vendredi et leur comparaison entre 2021 et 2022.

Dans ce sens de circulation, on parcourt à ce nouveau ce tronçon en moyenne plus rapidement en 2022. Le mercredi et le vendredi sont les jours ouvrables avec le gain de temps plus perceptible (plus de 30 secondes). En moyenne, ce tronçon est parcouru en un peu moins de 9 minutes en 2022.

Les données obtenues par Bruxelles Mobilité ont permis d'étudier l'évolution du temps de trajets de plusieurs tronçons situés dans ou en bordure de maille. Ces deux périodes se situaient avant et après la mise à sens unique de l'Avenue Cambier. Pour ces trois itinéraires, on constate ceci

D'abord, l'Avenue Chazal a connu une augmentation de la densité de trafic, impactant partiellement sa fluidité dans les deux sens. Le temps de trajet moyen a augmenté légèrement et ce pour tous les jours de la semaine. Quant à la régularité du temps de trajet des automobilistes, elle connaît également des difficultés (surtout le soir). Un effet positif est toutefois perceptible dans le sens S-N où la matinée est plus calme en 2022 qu'en 2021 et les conséquences moins négatives que prévues.

Ensuite, l'Avenue Rogier connaît une situation assez analogue. Seul le temps de parcours vers Meiser augmente en HP matin. Pour le reste, la situation est soit identique, soit meilleure entre les deux périodes étudiées. La situation du sens Est-Ouest est par exemple devenue meilleure en HP soir en 2022.

Enfin, l'Avenue Deschanel connaît une situation en tout point meilleure en 2022. Que ce soit au départ de la Cage aux Ours ou du Square Armand Steurs, la régularité et le temps de trajet se sont améliorés entre les deux phases.

F. TRANSPORTS EN COMMUN : L'IMPACT SUR LES LIGNES DE BUS

Plusieurs lignes de bus STIB empruntent des axes dans la maille (l'Avenue Chazal) et en bordure de sous-maille (l'Avenue Rogier et l'Avenue Paul Deschanel). Il s'agit aujourd'hui d'étudier les performances actuelles de ces lignes et d'évaluer si les mesures prises dans le cadre du CLM ont pu avoir un impact sur leur vitesse commerciale. Concrètement, ce chapitre étudie l'évolution des performances des lignes suivantes :

- Bus 64 et 65 (Avenue Chazal)
- Bus 56 (Avenue Deschanel)

Les données fournies par la STIB concernant l'Avenue Rogier n'étaient pas utilisables. En effet, l'analyse se concentrait sur les performances des lignes de tram 25 et 62 entre les arrêts Coteaux et Lefrancq. Cette zone étant trop éloignée de la sous-maille Azalées, il ne paraissait pas pertinent de les intégrer à ce rapport sur la maille Azalées.

F.1. Avenue Chazal (bus 64 et 65)

Au début du mois de mai 2022, l'Avenue Ernest Cambier a été placée à sens unique depuis la Place Meiser jusqu'au Rond-point de l'Avenue Chazal. Les lignes de bus STIB 64 et 65 ont été indirectement concernées par ce changement, ces bus empruntant dans les deux sens l'Avenue Chazal voisine. Une étude sur l'impact de ces mesures sur les performances de ces deux lignes a donc été réalisée par les services de la STIB. L'ensemble des données présentées nous ont été fournies par la STIB.

Les tronçons concernés par l'analyse sont les suivants :

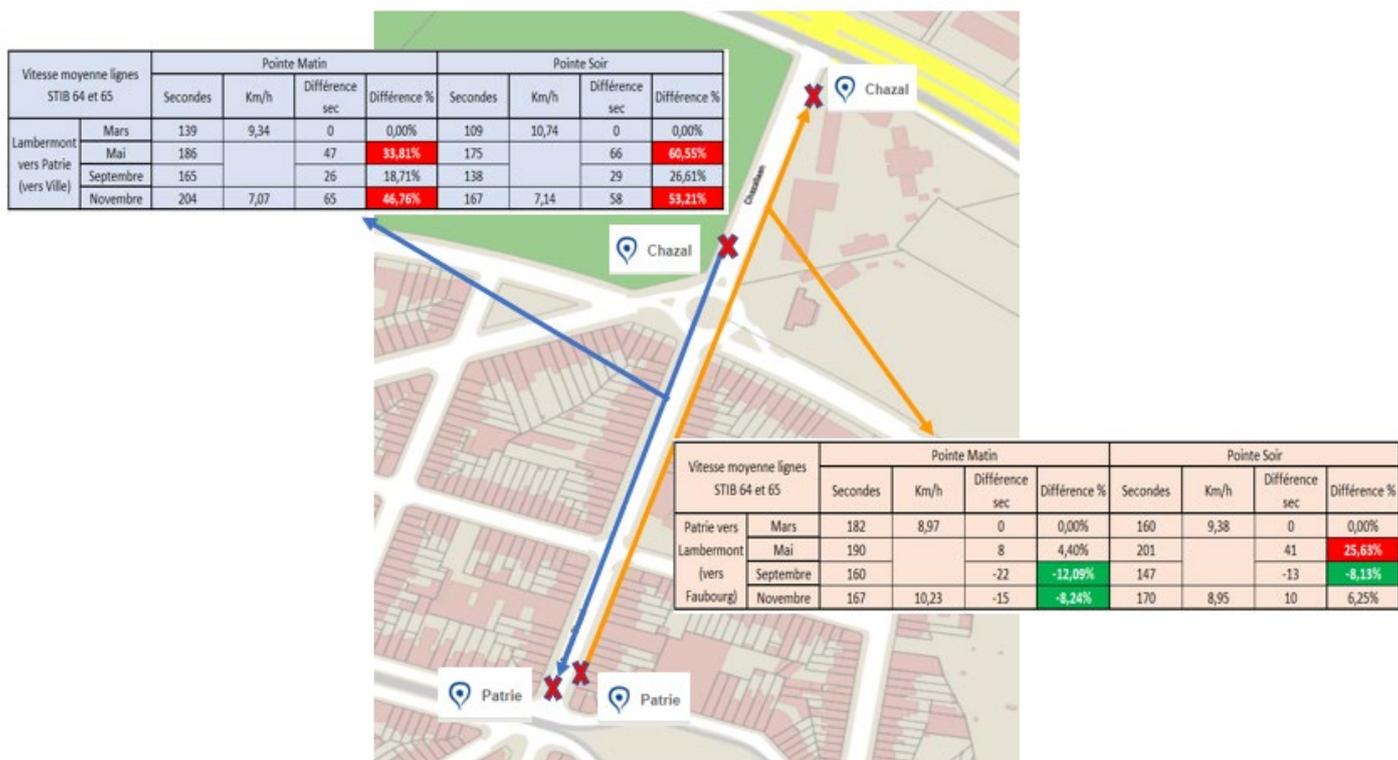
- « Vers Faubourg » : Arrêt Patrie vers Arrêt Chazal ; 408m

- « Vers Ville » : Arrêt Chazal vers Arrêt Patrie ; 323m

A noter que sur ces tronçons, les véhicules STIB bénéficient d’une bande-bus « vers Faubourg » (entre le rond-point Chazal et le Boulevard du Lambermont). Un petit tronçon destiné au bus est également utilisable à l’arrêt Patrie à hauteur du feu¹⁹. Quelques données d’interprétation :

- L’étude effectuée compare les mois de mars et de novembre 2022 (avec les mois de mai et de septembre en périodes intermédiaires).
- Les valeurs sont exprimées en secondes de trajet et en moyenne km/h lors de jours de semaine.
- Pour interpréter la régularité, l’écart-type en temps de trajet (en secondes) des 25% de trajets les plus lents et des 25% des plus rapides a été examiné (temps d’arrêt compris).

Selon la STIB, le tronçon Chazal-Patrie était déjà « un point noir » pour la performance des bus 64 et 65 avant le CLM. La densité du trafic, surtout en HP, et le manque de places pour le passage des bus ne permettaient pas une fluidité suffisante. Il était donc possible que des désagréments et une congestion plus grande puissent survenir sur cet axe déjà assez engorgé. De manière générale, les conclusions et les chiffres démontrent une réalité qui concorde aux prévisions, mais avec ici et là de progrès tangibles. Vous trouverez les données sur la carte ci-dessous.



Les tableaux suivants représentent les temps de trajet en HP matin et soir, la vitesse km/h moyenne, et la différence en secondes du temps de trajet sur base du mois de mars (avant la mise à unique de l’Avenue Cambier) (Source : STIB).

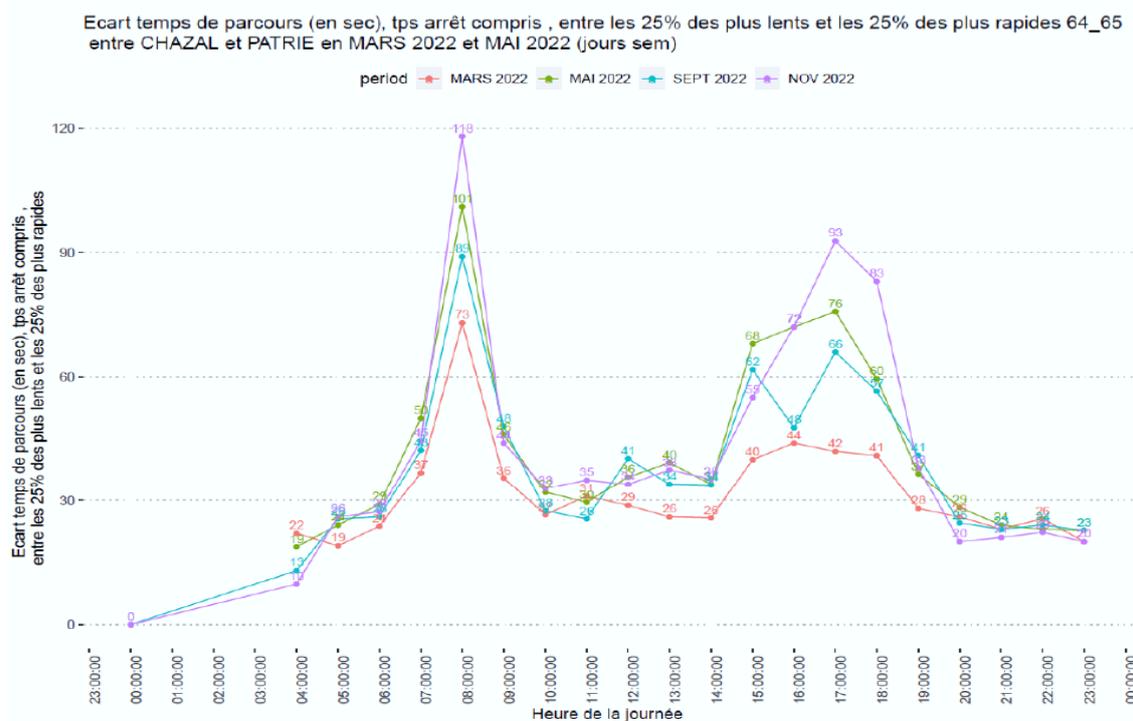
Analyse :

- Vers Ville (de l’arrêt Chazal vers l’arrêt Patrie – couleur bleue)
 - o En HP matin et soir, les temps de trajets en secondes ont augmenté. Malgré un mois de septembre très correct, novembre a vu de nouveau ses performances s’affaiblir (+ 65 secondes le matin ; + 58 secondes le soir).

¹⁹ Entre le 128 et le 136 de l’Avenue Chazal.

- La vitesse moyenne calculée en novembre aux HP était de 7km/h²⁰ alors qu'elle était de 9,34 km/h en mars.
- La régularité s'est dégradée aux HP (voir graphique E.1.1. ci-dessous). On constate une différence dans l'écart-type de 45 secondes entre mars et novembre (73 secondes en mars, 118 en novembre).
- A l'échelle de la journée, on comptait une vitesse moyenne de 9,69 km/h en novembre alors qu'elle était de 11,96 km/h en mars et de 10,82 km/h en septembre.

Graphique E.1.1.



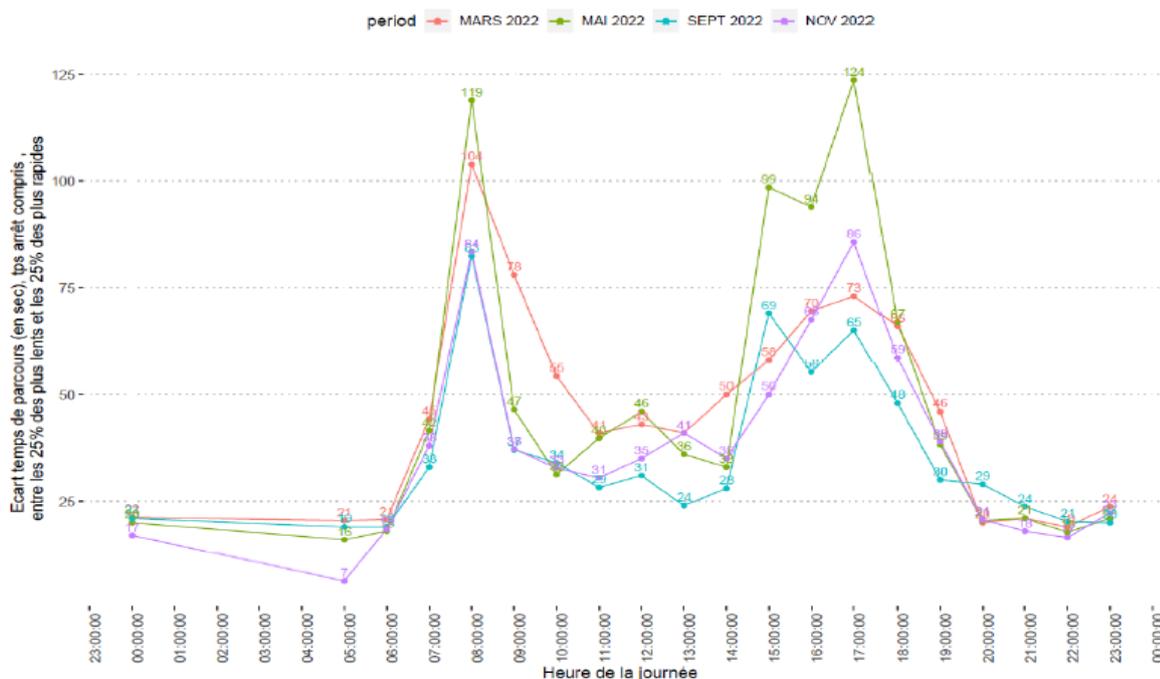
Graphique représentant l'évolution entre mars 2022 et novembre 2022 de l'écart-type du temps de parcours Vers Ville (entre Chazal et Patrie) entre les 25% de trajets les plus lents et les 25% les plus rapides vers Ville (source : STIB).

- Vers Faubourg (de l'arrêt Patrie vers l'arrêt Chazal – couleur orange foncé dans le tableau ci-dessus)
 - Après un mois de mai compliqué en HP soir, les temps de trajet sont même plus rapides qu'avant la 2^e phase en HP matin (- 15 secondes ; - 22 secondes en septembre). En HP soir, la situation est comparable entre novembre et mars et était même meilleure en septembre.
 - Des progrès ont été observés sur la moyenne kilométrique en HP matin (8,97 km/h de moyenne en mars ; 10,23km/h en novembre).
 - La régularité s'est sensiblement améliorée depuis la mise à sens unique de Cambier, la différence d'écart-type entre les bus les plus lents et les plus rapides s'étant réduite de 20 secondes entre mars et novembre. Le soir, la régularité en novembre est quasiment identique à l'HP matin. Les performances de septembre étaient même supérieures à celles du mois de mars sur cet indice (voir graphique E.1.2. ci-dessous).
 - A l'échelle de la journée complète, on comptait une vitesse moyenne de 12 km/h en novembre alors qu'elle était de 11,33 km/h en mars et de 12,79 km/h en septembre. Il s'agit donc d'une amélioration.

Graphique E.1.2.

²⁰ Pour information, le seuil critique est porté à 12 km/h par la STIB.

Ecart temps de parcours (en sec), tps arrêt compris , entre les 25% des plus lents et les 25% des plus rapides 64_65 entre PATRIE et CHAZAL en MARS 2022 et MAI 2022 (jours sem)



Graphique représentant l'évolution entre mars 2022 et novembre 2022 de l'écart-type de temps de parcours Vers Faubourg (entre Patrie et Chazal) entre les 25% de trajets les plus lents et les 25% les plus rapides (source : STIB).

Après un mois de mai difficile lié à l'adaptation des usagers de la route, nous pouvons constater que les conséquences de la mise à sens unique de l'Avenue Cambier ont marqué les performances de la STIB. Vers Ville, les temps de trajet, la moyenne km/h et la régularité se sont altérés. Vers Faubourg au contraire, les données les plus récentes démontrent une stabilisation et même des améliorations de la performance des indices étudiés et ce, à plusieurs moments du jour²¹. Au niveau méthodologique, il s'agit d'énoncer quelques limites à ces données :

- Il ne s'agit d'un seul et unique inter-arrêt. Pour tirer une conclusion plus générale sur les lignes 64 et 65, il serait judicieux d'effectuer une analyse plus élargie en intégrant plusieurs arrêts. L'une des idées serait par exemple d'étudier le tronçon Méridien – Chazal de la ligne 65 pour obtenir une vision plus globale de la vitesse commerciale dans la zone proche.
- Il faudrait pouvoir dissocier les performances de l'ensemble des lignes 64 et 65 dont les réalités et les trajets divergent sensiblement.

F.2. Avenue Paul Deschanel (bus 56)

Située en bordure de maille, l'Avenue Paul Deschanel est empruntée par le bus STIB 56. Les arrêts concernés par cette étude sont au nombre de 5, allant de l'arrêt Colignon jusqu'à l'arrêt Coteaux. L'Avenue Paul Deschanel n'est donc qu'une partie du tronçon étudié par la STIB.

²¹ Il faut rappeler que si le tronçon Chazal constitue encore un nœud assez complexe, les effets de l'introduction du CLM sur les performances des lignes STIB sont très positifs. Par exemple, la ligne 92 connaît un gain de temps et une régularité meilleure. C'est également le cas pour les lignes 25 et 62.

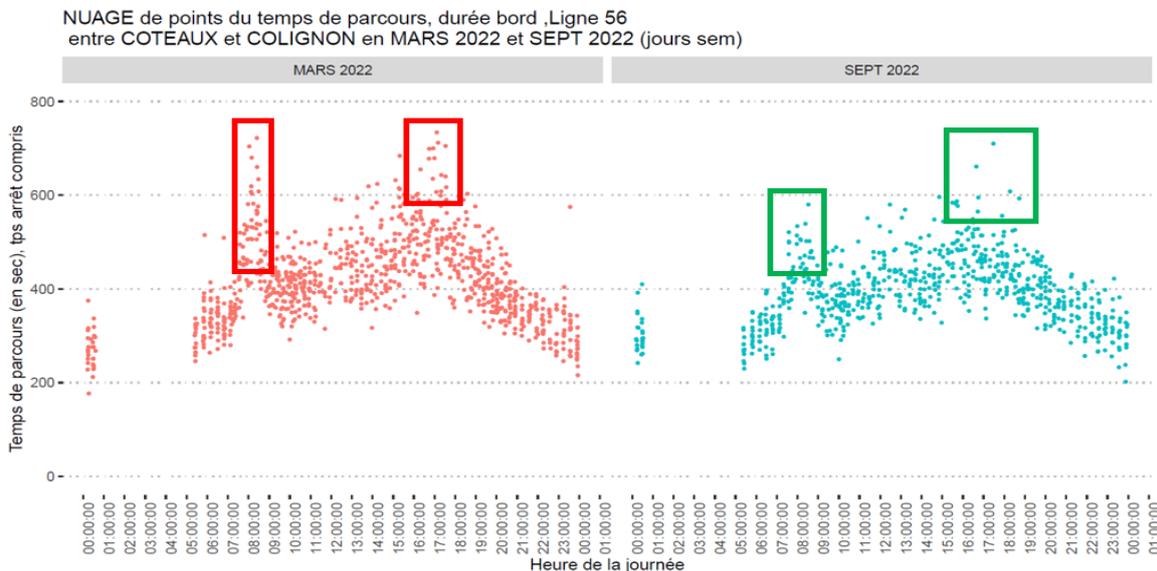


Ligne de BUS STIB 56 (créée en 2020) (source : STIB).

Le type de données diffèrent par rapport à l'analyse des lignes 64 et 65. Pour comprendre l'ensemble des données, voici quelques clefs d'interprétation :

- Les données sont des comparaisons entre les mois de mars et de **septembre** 2022 (en jours de semaine).
- Le temps de parcours est étudié en secondes, arrêt compris.
- Le nuage de points est à interpréter comme ceci :
 - o La variable dépendante est le temps de parcours (situé sur l'axe vertical). Cela signifie que le temps de parcours est défini par rapport à l'heure de la journée (située sur l'axe horizontal).
 - o Chaque point correspond au passage d'un véhicule rattaché à l'heure de passage de ce véhicule au début du tronçon.
 - o Interprétation exacte :
 - Au plus les points sont hauts, au plus le temps de parcours est long (et donc la vitesse faible).
 - Au plus les points sont dispersés sur une tranche horaire, au plus il y a de la variabilité dans le temps de parcours sur cette tranche horaire.

Analyse

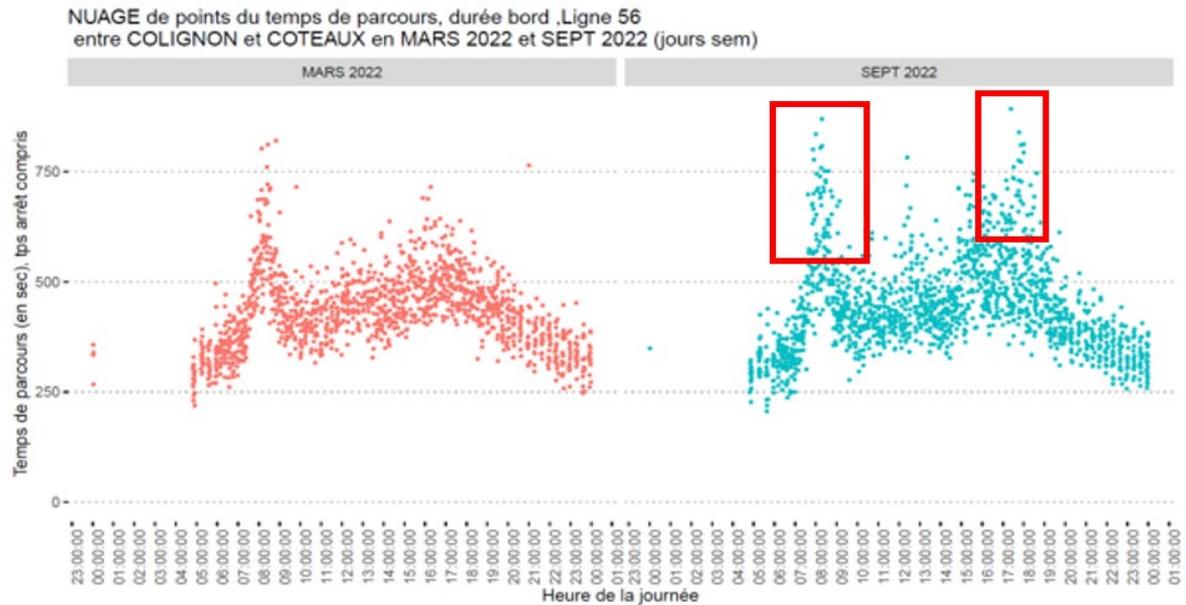


Graphique représentant l'évolution du temps de parcours du bus 56 entre les arrêts **Coteaux** et **Colignon** (entre mars et septembre 2022) (Source : STIB)

Vers Colignon :

- o En HP matin, on peut remarquer que le temps de trajet semble avoir légèrement diminué entre mars et septembre. La régularité est par ailleurs meilleure en septembre.

- Le reste de la journée, le parcours de la ligne 56 est à peu près identique.
- En HP soir, la situation est également meilleure en septembre.



Graphique représentant l'évolution du temps de parcours du bus 56 entre les arrêts **Colignon** et **Coteaux** (entre mars et septembre 2022) (Source : STIB)

Vers Coteaux :

- Le temps de trajet a augmenté aux HP. Que ce soit le matin ou le soir, les temps de trajet sont plus longs.
- Le reste de la journée, ces mêmes temps de trajet semblent assez comparables.
- La régularité s'est quant à elle détériorée aux HP avec un éparpillement plus important du nuage de points.

Plus généralement, l'évolution de la performance diffère selon les directions. Selon les données de la STIB, on enregistre vers Colignon une amélioration se traduisant par un gain de temps de parcours en HP de 47 secondes (-10%) soit une hausse de la vitesse commerciale de 1,3 km/h. En revanche, vers Coteaux, la performance s'est légèrement dégradée puisque les temps de parcours ont augmenté de 37 secondes (+7%) en HP soir, la vitesse étant en moyenne de 10,9 km/h²².

Etant donné la présence de chantiers situés Chaussée de Haecht et Place Pogge, il est difficile d'interpréter et d'identifier les problématiques sur ce tronçon. Pour élargir et objectiver l'étude, les indices de performance continuent à être monitorés et des points d'observation et de comptage seront établis tout au long de 2023. Il sera possible de se prononcer définitivement à la fin des chantiers effectués dans la zone.

²² Il s'agit de données de performance indiquées par la STIB.

**SUR LE
ET**

Les chiffres et graphiques obtenus par la STIB permettent d'analyser l'impact de la mise à sens unique de Cambier sur les performances des lignes 64 et 65. Après un premier mois de mai difficile lié à la nécessaire adaptation des automobilistes, le mois de septembre s'est avéré bien meilleur, s'approchant voire améliorant l'efficacité avant la 2^e phase. Le mois de novembre s'avère quant à lui plus compliqué vers Ville (Chazal-Patrie) tandis que vers Faubourg (Patrie-Chazal), les chiffres permettent d'observer un status quo voire une progression depuis mars 2022. Quant à la régularité, cette dernière s'est détériorée vers Ville mais a progressé vers Faubourg, et ce surtout le matin. Les données fournies démontrent donc que, même si le sens Vers Ville reste complexe, la situation vers Faubourg est quant à elle-même meilleure sous certains aspects qu'en mars 2022. La différence des résultats entre le mois de septembre et de novembre permet d'envisager la nécessité de continuer les observations pour déterminer s'il s'agit d'un phénomène périodique ou d'une manifestation plus structurelle.

Pour la ligne de bus 56 empruntant l'Avenue Deschanel, les performances fournies par la STIB indique une amélioration entre Coteaux et Colignon (vers Colignon). Dans le sens inverse néanmoins (vers Coteaux), la situation s'est dégradée. Il est pour l'heure difficile d'établir un lien entre les évolutions de performance sur ce tronçon et les nouvelles mesures du CLM (dû notamment à la présence de chantiers sur la Chaussée d'Haecht et Place Pogge). Il convient donc de continuer à observer l'évolution de la vitesse commerciale et de l'étudier plus profondément dès que les divers chantiers seront terminés.

**G.IMPACT
COMMERCE :
NOS**

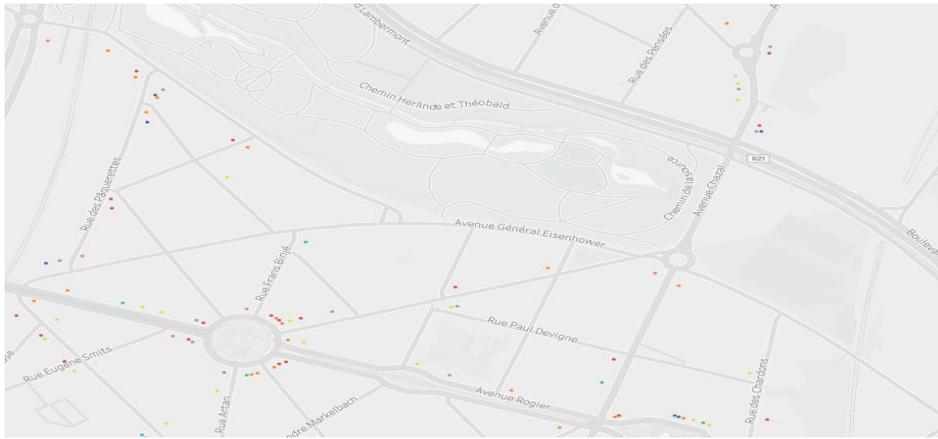
COMMERÇANTS DANS TOUT ÇA ?

G.1. Situation et enquêtes en cours

La sous-maille Azalées est caractérisée par une faible densité de commerces. En mai 2022, on en comptait 26²³ dans les rues concernées par les mesures du CLM. La typologie commerciale était ventilée comme suit : dix établissements HoReCa, huit pour des produits de quotidienneté (boulangerie, pharmacie, crèmerie), quatre pour des services (assurances, station essence), deux pour le transport, deux pour des équipements de maison (fleuriste) et un pour l'équipement et soins aux personnes. Il y avait quatre vacances commerciales²⁴.

²³ Source : <https://analytics.brussels#!/library/product-details/49>, consulté le 20 février 2023.

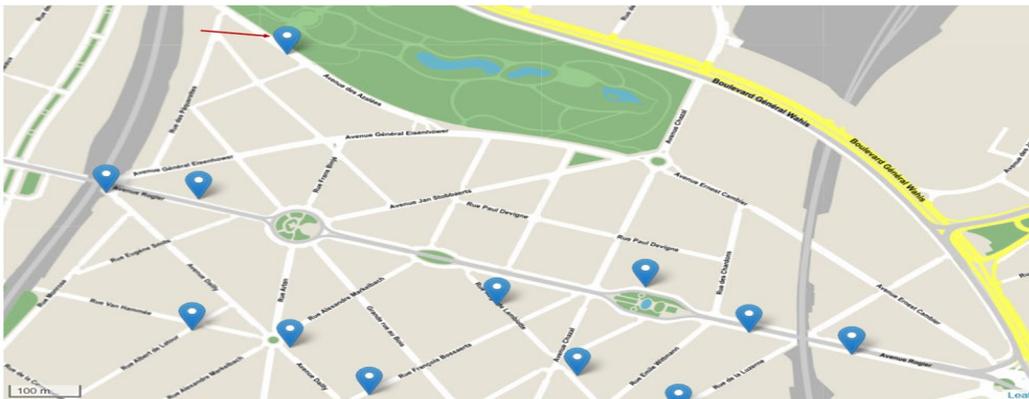
²⁴ Hub brussels effectue, généralement tous les trois ans, des enquêtes chaland. L'enquête consiste à dresser un profil socio-économique des personnes fréquentant le quartier (lieu de résidence, âge, situation matrimoniale, situation professionnelle...), mais également à connaître la raison de leur venue dans le quartier (lieu de résidence, lieu de travail, tourisme...), la fréquence de visite ainsi que le moyen de transport utilisé pour s'y rendre. Des enquêtes ont été menées sur l'Avenue Rogier en 2022 et seront menées dans le Pogge/Colignon en 2023. Néanmoins, du fait de la distance avec la sous-maille Azalées, elles ne seront exploitables que lors de l'évaluation d'autres sous-maillles du CLM Colignon – Josaphat.



Carte représentant l'emplacement des commerces dans la sous-maille Azalées (mai 2022) (source : hub.brussels).

G.2. Zone de livraison

Il n'y a qu'une seule zone de livraison dans le strict périmètre de la sous-maille Azalées. Elle se situe à hauteur du numéro 26 de l'Avenue des Azalées. Quelques-unes sont présentes en bordure de maille, notamment sur l'Avenue Rogier (5).



Seuls deux commerces sont réellement concernés par la zone de livraison Azalées²⁵. Plus précisément, cette dernière n'existait pas avant la mise à sens unique. A l'époque, les commerces livraient en double file, ce qui a été rendu impossible. Sur demande de ces commerces, une zone a donc été installée. Réticents à l'origine, ces commerçants sont dorénavant très satisfaits et gardent bien en tête l'idée de limiter les nuisances pour les riverains (horaire et longueur limités²⁶).

On constate une faible densité de commerces dans la sous-maille (26). Par ailleurs, seule une zone de livraison, située dans le bas de l'Avenue des Azalées, est concernée par les mesures. Celle-ci, après sa création et plusieurs adaptations, a trouvé sa juste place et satisfait les deux commerces et les riverains concernés. Des données complémentaires compléteront ce chapitre dès réception des recherches effectuées par hub.brussels.

H. UN DE LA POLICE

[RETOUR](#)

Le 13/12/2022, une demande d'information officielle a été formulée auprès des services de Police de la zone Pol BruNo. Les

²⁵ Le café « Central Park » et la fromagerie « Le Goût ».

²⁶ Du mercredi au vendredi de 7h à 14h. La zone a, quant à elle, été rétrécie en avril 2022. Cette zone a par ailleurs été déplacée plusieurs fois pour répondre au mieux aux besoins des commerçants et au confort des habitants.

retours sont issus de la Direction Circulation, du Parrain de l'École Rue Vandebussche, de l'agent de quartier, des résultats des radars et TMS (installés en 2022) et les statistiques PV (encore à obtenir) pour le non-respect du sens interdit aux abords de certaines voiries communales.

Voici les principales conclusions :

- Direction Circulation
 - o Les remontées de files sur l'Avenue Chazal sont devenues compliquées (dans les deux sens de circulation²⁷) pour les voitures de police.
 - o Il arrive que certains automobilistes ne respectent pas le sens interdit sur l'Avenue Cambier, au croisement avec le Boulevard Général Wahis.
 - o De même, certains automobilistes ne respectent pas le sens interdit sur l'Avenue Stobbaerts, au croisement avec la Rue Josse Impens.
 - o Des informations sur le fait que certains automobilistes prendraient la Rue Henri Stacquet en contre-sens ont été rapportés mais jamais constatés.

Sur base des données transmises par la Police, voici les résultats des PV dressés par un non-respect de sens interdit.

non-respect du C1 (sens interdit)	
01 juin 2022 au 31 janvier 2023	Fréquence
Avenue des Azalées	1
Avenue Ernest Cambier	17
Avenue Général Eisenhower	1
Avenue Jan Stobbaerts	4
Rue Vandebussche	1

Les commentaires sont les suivants : « *De notre point de vue, le projet est un gros changement mais celui-ci commence à être plus accepté. Nous préconisons (...) la remise en double sens du tronçon Stobbaerts, entre Impens et Bienfaiteurs. Ceci ne va pas créer une circulation de transit mais soulagera fortement les habitants du quartier* ».

- Parrain de l'École Rue Vandebussche²⁸
 - o Il existe une zone abords d'école pour quatre véhicules devant l'École. Vers 8h/8h15, les véhicules arrivent pratiquement tous en même temps, ce qui provoque un engorgement.

Pour l'inspecteur, « *la solution est d'enlever le panneau C1 (sens interdit pour tout conducteur)²⁹ qui se trouve Avenue Stobbaerts/Rue Impens. 50% des véhicules venant de la Rue Impens, ces derniers n'ont pas d'autres solutions que de reprendre l'Avenue Stobbaerts (direction Av. Chazal)* ». En permettant à nouveau de repartir depuis la Rue Impens vers la Place des Bienfaiteurs, cela permettrait d'éviter une congestion trop importante aux abords d'école.

- o Par ailleurs, il est également indiqué que « *les poteaux qui empêchent les véhicules de repartir direction Avenue Rogier sont une gêne pour la fluidité. Les parents qui souhaitent accompagner leurs enfants*

²⁷ C'est-à-dire vers le Boulevard Lambermont et vers l'Avenue Rogier.

²⁸ Il s'agit du Boodschap Instituut.

²⁹ Il s'agit du panneau « sens interdit pour tout conducteur » : 

trouveront de la place dans la Rue Paul Devigne ».

- Il y a des réclamations des parents « *déposant leur bébé à la crèche. Il leur est impossible de déposer l'enfant en 30 secondes alors que Parking Brussels les verbalise quand même* ».

L'Inspecteur recommande de mettre un agent de la paix le matin pour la sécurité du passage piéton, ce qui serait un plus pour les enfants.

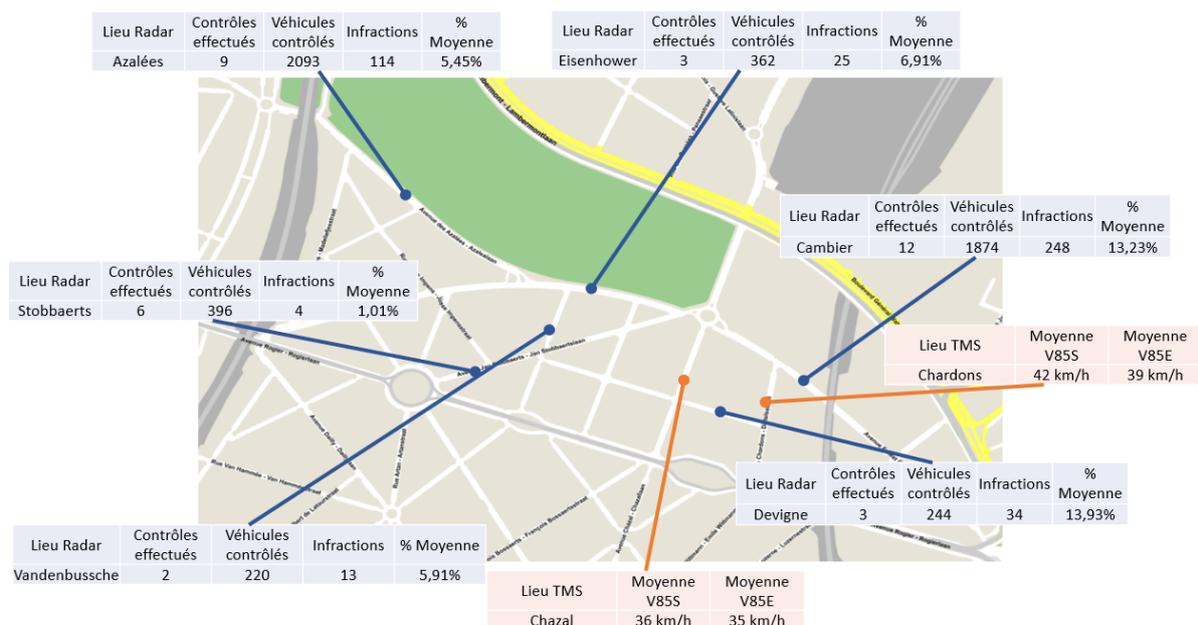
- Agents de quartier Azalées

Voici les informations récoltées par les deux agents de quartier :

- Avenue des Azalées :
 - « Dangerosité des deux roues qui descendent l'Avenue des Azalées. En sortant d'un stationnement lorsqu'on est garé du côté du parc, le conducteur doit légèrement entamer sa manœuvre pour avoir une vue sur la piste cyclable. On m'a rapporté quelques incidents où la collision avec un cycliste ou une trottinette a été manquée de peu ».
 - « Il y a aussi beaucoup moins de passage dans la rue ce qui donne l'impression d'un quartier « mort » ».
- Rue Josse Impens :
 - Dans le haut de la rue donnant dans l'Avenue Stobbaerts, les citoyens procèdent à une marche arrière jusqu'au croisement avec la Rue Frans Binjé afin de repartir vers la Place des Bienfaiteurs ou vers l'Avenue Général Eisenhower. Par cette action, ils évitent de faire tout le tour vers l'Avenue Chazal imposé par le nouveau plan de circulation.
- Avenue Stobbaerts :
 - Il est très fréquent que j'observe des véhicules qui empruntent le tronçon Vandebussche / Bienfaiteurs en sens inverse. Cela est fait pour éviter le détour qui les emmène par l'Avenue Chazal.
- Rue Henri Stacquet :
 - De nombreux véhicules empruntent le tronçon entre la Rue Paul Devigne et l'Avenue Rogier dans le sens inverse afin de ne pas faire le détour par l'Avenue Chazal.
- Avenue Chazal :
 - Un grand nombre de véhicules empruntent le tronçon entre le Parc Josaphat et l'Avenue Rogier aux heures de grande affluence, rendant la circulation complexe voire dangereuse.
 - Les riverains de ce tronçon se plaignent de la densité du trafic.
- Avenue Ernest Cambier :
 - Il est obligatoire pour les véhicules qui viennent du Boulevard Général Wahis de bifurquer vers la droite dans l'Avenue Ernest Cambier. De la sorte les véhicules doivent faire un grand tour et rendent le tronçon Avenue Rogier / Luzerne très chargé aux heures de grande affluence.

Selon les agents de quartier, le sentiment est « assez négatif » de manière générale. Les usagers perdent « parfois plus de 20 minutes à faire des boucles » et les grands axes se retrouvent « beaucoup plus chargés » qu'auparavant.

- Mesures de vitesse, TMS et radars préventifs



Carte représentant les lieux où ont été effectués des contrôles radar et TMS sur l'année 2022 dans la sous-maille Azalées.

Des mesures de vitesse ont été effectuées tout au long de l'année 2022 dans plusieurs lieux importants de la sous-maille Azalées. Ces contrôles duraient environ une heure et se concentraient sur le respect de la zone 30, l'utilisation du téléphone au volant et le respect du sens unique.

Voici les commentaires des services de Police :

- 24 contrôles ont un résultat de moins de 10% d'infractions constatées (68%).
- Sur l'ensemble des contrôles, on constate 9 non-respects du signal C1 (sens unique).
- L'Avenue Cambier constitue un problème. La moyenne tourne autour des 13% d'infractions mais pouvant monter jusqu'à 32% d'infraction (en mai 2022). Les infractions sont perceptibles essentiellement le matin et se concentrent sur la portion entre la Place Meiser et la Rue des Pavots (autour du numéro 30).

Une évolution du nombre de PV a été demandée aux services de Police. Néanmoins, à la suite d'un changement de système informatique, l'obtention de ces données semblent plus complexes. Elles seront ajoutées au présent rapport dès l'obtention de celles-ci.

TMS

Un TMS est un compteur de trafic routier, autonome, hors-sol et mobile. Il permet notamment de mener des campagnes de mesures périodiques et des études de fréquentation, de récolter des données de trafics et, à terme, d'identifier des points éventuels d'amélioration.

Des TMS ont été installés sur l'Avenue Chazal et la Rue des Chardons. Ces derniers ont été placés à différents moments de l'année (mars à décembre 2022) et ceci pendant une période d'une semaine.

- La V85 oscille généralement entre 35 et 42 km/h sur ces deux tronçons. A titre indicatif, lors d'un comptage TMS précédent (janvier 2019), la V85 Avenue Chazal était de 43 à 47 km/h. Il s'agit donc d'une amélioration de 7 à 8 km/h de moyenne.
- Les différences entre les deux sens de circulation ne sont pas sensibles. Il s'agit de données V85S et V85E indiquées dans les tableaux de la carte ci-dessus.
- Cependant, quelques véhicules roulent à des « vitesses totalement criminelles (jusqu'à 106 km/h) » et ceci dans une zone 30.

Radar préventif

Sur base des informations fournies par un site internet rassemblant les radars préventifs³⁰, nous pouvons également objectiver les évolutions de vitesse. L'un de ces radars préventifs se situe Avenue des Azalées, 67 depuis juillet 2021. Nous avons choisi de comparer la période allant du 30 octobre au 15 décembre des années 2021 et 2022.



On constate généralement une diminution sur tous les indices étudiés (excès de vitesse, V85, TMQ et TMA). Le pourcentage d'excès de vitesse a diminué de 8%. La V85 a quant à elle légèrement diminué (1 km/h). Le trafic moyen quotidien (TMQ) et le trafic moyen annuel (TMA) ont également plutôt diminué sur douze mois.

Les retours de la Police indiquent une acceptation de plus en plus importante des riverains et des automobilistes du nouveau plan de circulation. Du fait de la présence d'écoles et de crèches, la Direction Circulation préconise néanmoins une remise à double sens du tronçon Stobbaerts entre Impens et Bienfaiteurs. Le but serait de limiter la congestion lors du dépôt des enfants aux abords de ces écoles (aux alentours de 8h15). Les mesures vitesse et TMS ont démontré un respect assez général de la zone 30 et une évolution positive sur la vitesse moyenne. L'Avenue Cambier et la Rue Devigne devant toutefois nécessiter plus de vigilance.

I. UN DU SIAMU

RETOUR

Le 13/12/2022, un avis officiel a été demandé à Laurent Ledeghen, Major au service Opérationnel du SIAMU. Le lendemain, ce dernier informe le Service Mobilité qu'« à sa connaissance, il n'y a pas eu de problèmes rencontrés [dans la sous-maille Azalées] ».

Après avoir demandé l'avis du personnel des quatre compagnies du poste Brien³¹ qui interviennent dans la zone, il s'avère que les équipes n'ont pas rencontré de problème particulier (aucun rapport d'intervention ou courriel des agents opérationnels n'a mentionné de problème).

Certains points mineurs ont cependant été relevés :

³⁰ <https://cloud.viatraffic.com/dashboard>, consulté le 17 février 2023.

³¹ Cette caserne est située Chaussée de Haecht 575.

- Une légère congestion a été constatée aux alentours de l'Avenue Chazal.
- Dans un souci de rapidité, les secours empruntent certaines rues en sens unique (les rapports ne précisent pas de lien avec le plan de circulation).

Le SIAMU n'a constaté que très peu de difficultés dans l'exercice du métier. Dans un souci de rapidité, ces derniers informent néanmoins qu'ils empruntent parfois certaines rues à sens unique (mais sans lien direct apparent avec le nouveau plan de circulation).

J. UN RETOUR DES GARDIENS DE LA PAIX

Le 13/12/2022, un avis officiel a été demandé à Philippe Lamens, responsable du service des Gardiens de la Paix (Département Programme de Prévention Urbaine). Monsieur Lamens a recueilli les observations de ses agents sur le terrain. Celles-ci ont été recueillies dans le tableau ci-joint.

Lieux	Circulation	Remarques
Azalées	RAS	Circulation moins importante qu'avant la mise en place des mesures
Binjé	RAS	Plus de véhicules empruntent la Rue Binjé pour se rendre sur l'Avenue Rogier
Cambier	RAS	Considérée comme une "avenue apaisée". Quelques riverains regrettent le double sens qui permettait selon eux de désengorger l'Avenue Rogier aux HP.
Chazal	Saturée en HP (deux sens)	Quelques difficultés pour la sécurisation des traversées piétonnes
Devigne	RAS	Certains automobilistes empruntent Devigne et Chardons pour éviter les feux au carrefour Rogier/Chazal
Eisenhower	RAS	Dense en HP soir
Rogier	Dense en HP entre Rue des Chardons et Place Meiser (deux sens)	Certains riverains se plaignent de la pollution et des nuisances sonores
Stobbaerts	RAS	Certains véhicules prennent le tronçon Bienfaiteurs/Vandenbussche en sens interdit

Plus globalement et sur l'ensemble de la sous-maille Azalées, quelques riverains se plaignent que « *ce plan d'apaisement ne fait que déplacer le problème de circulation vers d'autres axes* ».

Par ailleurs, outre les abords de l'Ecole Chazal et La Vallée, les traversées piétonnes situées dans les environs de l'Avenue Stobbaerts (côté Bienfaiteurs et côté Vandenbussche) sont devenues un peu plus difficiles à sécuriser.

Les Gardiens de la Paix constatent que la fluidité du trafic n'a pas été impactée ou s'est même améliorée sur de nombreux axes. L'Avenue Chazal et l'Avenue Rogier connaissent néanmoins une densité de trafic importante. Les Gardiens de la Paix conseillent d'envisager un effort supplémentaire sur la sécurisation des traversées piétonnes sur plusieurs abords d'école de la sous-maille.

K. RETOUR HABITANTS : L'AVIS DES SCHAEARBEEKOIS

K.1. Des riverains

Au moment de la réflexion autour de l'implémentation du CLM, des ateliers riverains ont complétés les objectifs et

remarques émises par la Commune avec les éléments suivants³² :

- Rue Godefroid Devreese : Voirie trop large, pas de ralentisseur (vitesses de circulation élevées).
- Rue Frans Binjé : Voirie trop étroite et avec du trafic de transit.
- Problématiques de sécurité routière sur Bienfaiteurs.
- Des croisements difficiles et un sentiment d'insécurité sur Cambier.
- Pas de respect de l'interdiction du tourne-à-gauche pour les voitures depuis la contre-allée Wahis vers Cambier.

Les premiers mails reçus entre septembre 2020 et mai 2021 mettaient en évidence les problèmes de trafic et les modifications d'aménagements cyclables sur l'Avenue des Azalées. Plusieurs courriels ont ainsi été envoyés par des riverains proposant des adaptations aux mesures mises en œuvre. Entre mai 2021 et décembre 2022, une cinquantaine de courriers ont été reçus ou transmis à l'adresse goodmove@1030.be. Cette adresse a reçu de nombreuses suggestions et remarques, à la fois positives ou négatives. Début mai 2021, les préoccupations se concentraient sur les modifications de l'Avenue Stobbaerts et les rues adjacentes. Progressivement, les citoyens ont complété avec un certain nombre de propositions constructives sont venues alimenter la réflexion. les remarques et suggestions principales issues des citoyens. Le nombre de fois où sont les différentes idées et remarques sont formulées ont été indiquées. Il est possible que dans un seul courrier, plusieurs idées s'y trouvent. Celles-ci ont donc été comptabilisées à chaque fois, ce qui expliquera que l'addition ne corresponde pas à la cinquantaine de mails reçus.

Points positifs	Points négatifs	Propositions
Beaucoup plus agréable d'amener ses enfants à l'Ecole (1)	Augmentation du trafic sur plusieurs portions (Rogier, Chazal, Devigne, Eisenhower, Binjé) (5)	Inverser le sens de la Rue Fontaine d'Amour (2)
Satisfait par la mise à sens unique, l'asphaltage et les nouveaux marquages Avenue des Azalées (2)	L'Avenue Rogier aurait été oubliée. Des précisions ont été demandées sur la manière de mesurer l'impact sur cette artère (6)	Mettre Pâquerettes et Fontaine d'Amour en tête bêche (1)
Environnement de l'Ecole autour de Stobbaerts beaucoup plus sécuritaire (3)	Rond-Point Chazal engorgé et dangereux (7)	Possibilité d'empêcher la traversée des rails sur l'Avenue Rogier (1)
Square Prévost-Delaunay avec beaucoup moins de nuisances (1)	Aux abords des écoles de l'Avenue Stobbaerts : stationnement sur la piste cyclable et double file (8)	Mettre Fontaine d'Amour en circulation locale (2)
Pacification de la Rue des Pâquerettes, devenue beaucoup plus agréable (1)	Le Carrefour Rue des Chardons et Avenue Rogier est devenu dangereux (2)	Proposition d'autoriser les riverains à utiliser la latérale Boulevard Général Wahis pour rejoindre Meiser (3)
Effet positif de la présence policière devant le Boodschap Instituut (2)	Des files sur Avenue Eisenhower après la mise à sens unique de l'Avenue Cambier (2)	Poser des ralentisseurs sur l'Avenue Cambier + Verdurisation (3)
Très satisfait des mesures prises pour minimiser le trafic et apaiser le quartier autour de l'Avenue Cambier (4)	Signalisation peu claire (4)	Changements de sens de circulation pour faciliter accès/sortie des Ecoles (Josse Impens, Avenue Stobbaerts) (5)
Très heureux de la continuité cyclable "très bien réfléchi" depuis Meiser jusqu'à Colignon et fluidité vélo (2)	Certains automobilistes ne respectent pas la circulation en sens interdit ou roulent en marche arrière sur Stobbaerts, Vandenbussche et Pâquerettes (4)	Rond-Point Chazal et Lambermont dangereux pour les cyclistes. A mettre à sens unique ou uniquement circulation locale (3)

³² [Présentation PowerPoint \(1030.be\)](#) du CLM (version finale) (p.151), consulté le 21 février 2023.

En février 2023, une pétition a été lancée à destination des habitants de l’Avenue Chazal, de la Rue Paul Devigne et la Rue des Chardons. En date du 22 mars 2023, celle-ci avait rassemblé 78 signatures. Les préoccupations concernaient essentiellement la mise à sens unique de l’Avenue Cambier et le trafic de transit dans les voiries environnantes.

Les schaarbeekoïses ont apprécié les influences positives pour le développement de pistes cyclables et l’apaisement de plusieurs voies à la suite des mesures prises via le CLM. Les principaux points d’attention mentionnés dans les courriels reçus concernent l’Avenue Chazal, considérée comme engorgée, et la sécurisation des abords d’Ecole (Avenue Stobbaerts, Rue Vandebussche) qui devrait être améliorée. Dans ce même esprit, les propositions émises par les riverains concernent essentiellement les zones d’école de l’Avenue Stobbaerts et un aménagement permettant une sortie plus rapide et sécurisée des abords d’école.

K.2. Des

cyclistes

Les premiers retours des associations cyclistes (Gracq et Fietsersbond) ont été reçu en décembre 2020. Nous attendons encore à l’heure actuelle des commentaires sur les points améliorations et les sujets de progression pour la sous-maïlle Azalées et sa configuration actuelle. Cela permettra également d’utiliser les retours obtenus 2020 comme points de comparaison. Des échos plus informels que nous avons eu avec les associations de cyclistes, ceux-ci reconnaissent que, même si les décisions ne correspondaient pas exactement à toujours à leurs demandes, les progrès constatés dans la zone sont non négligeables (sécurité routière et infrastructures). Sur base de leurs remarques, nous pouvons déjà mettre en évidence plusieurs aménagements en piste cyclable. Vous trouverez ci-dessous trois photos illustrant l’évolution des infrastructures cyclistes sur l’Avenue des Azalées.



Parcours photo représentant l’évolution de l’infrastructure cyclable sur l’Avenue des Azalées entre avril 2019 et juin 2022.

K.3. Des piétons

Les piétons n'ont pas été oubliés dans les aménagements effectués. Au bord du Parc Josaphat, des bancs ont par exemple été installés. Par ailleurs, la décision de placer la piste cyclable sur la voirie sur l'Avenue des Azalées visait également à laisser de l'espace aux piétons. Les trottoirs de l'Avenue des Azalées ont par ailleurs été rénovés dans le cadre du Plan Trottoir. Dans les années à venir, les trottoirs de plusieurs tronçons de la sous-maille seront également rénovés pour permettre une mobilité plus sécurisée des piétons.



Photo prise au Square Delaunay illustrant la présence de bacs à fleurs, de nouveaux bancs et de trottoirs rénovés (février 2023).

On pourra aussi rajouter que les données Telraam présentées dans le chapitre D.3. au sujet de la proportion de cyclistes et son évolution positive s'applique également aux piétons. En effet, la part de piétons dans la zone Vandebussche/Stacquet, à la suite de la mise en place du filtre, a augmenté de 3 % à 13%.

L. EMISSIONS ET BRUITS : STATUT SUR LA POLLUTION ENVIRONNEMENTALE

L.1. Emissions

Le Service Mobilité a contacté Bruxelles Environnement afin de savoir s'il était possible d'obtenir des données relatives au bruit et aux émissions dans la sous-maille sur base des comptages réalisés avant/après la mise en œuvre des mesures de circulation. La modélisation et la cartographie des nuisances environnementales avant/après implémentation du CLM prenant plusieurs semaines, le Service Mobilité ne pourra en bénéficier et les interpréter qu'à la fin du mois de mars 2023 (données partielles).

L.2. Bruits

Pour l'évaluation du bruit, Bruxelles Environnement ne saura fournir des données que lorsque la cartographie « bruit » de la Région Bruxelles-Capitale sera prête. Celle-ci est prévue pour le mois de juin. D'ici là, aucune information et aucune modélisation ne pourra être effectuée par Bruxelles Environnement et transmises aux différentes structures locales.

Des informations complémentaires parviendront au Service Mobilité au cours de l'année 2023. Issues de sources diverses, celles-ci seront donc intégrées au rapport dès réception et analyse.

M. OBSERVATIONS DE TERRAIN DU SERVICE MOBILITE

Des observations du Service Mobilité ont été effectuées le vendredi 10 février 2022 et le lundi 13 février 2023. L'objectif était de développer une méthodologie visant à se concentrer sur plusieurs aspects primordiaux ainsi que sur des axes considérés comme problématiques. Les remarques émises par les différents acteurs de terrain ainsi que par les riverains ont été également comprises dans l'observation.

Planning	Vendredi		Lundi	
	Matin	Soir	Matin	Soir
Période	8h15-9h	16h30-17h15	8h15-9h	16h30-17h15
Horaires	8h15-9h	16h30-17h15	8h15-9h	16h30-17h15
Lieux	Boodschap Instituut	Institut de l'Annonciation	Avenue Chazal	
Concentration Piétons	Grosse concentration de piétons	Grosse concentration de piétons	Peu de piétons	
Concentration Cyclistes	Grosse concentration de cyclistes empruntant la piste cyclable	Beaucoup moins de cyclistes	Très grosse concentration de cyclistes	
Concentration TC	Aucun TC ne traverse cette zone		Beaucoup de bus STIB 64 et 65 (notamment bus articulés)	
Fluidité trafic/Transit ?	Peu de voitures en transit. Les voitures repartent rapidement		Circulation dense sur Chazal Nord et Sud. Rien de notable sur Cambier et Eisenhower	
Débit de voiture	Normal sauf entre 8h22-8h30	Débit raisonnable à la sortie des cours (15h20)	Présence très importante	
Stationnement	Peu de place devant l'Ecole. Les voitures se garent devant les garages ou en double file sur les deux côtés	Peu de place devant l'Ecole mais peu de double file.	1 bus déposant des enfants s'est mis en double file (8h25)	Aucun soucis notable
Comportements à risques	Vitesse de 30 km/h semblait respectée. Passage pour piétons respecté.	Sens unique respecté sauf une voiture. Est restée en double file et est repartie en marche arrière vers Frans Binjé.	Voitures qui s'arrêtent devant passage piétons empêchent les cyclistes de prendre le rond-point par la droite Certains cyclistes tournant vers Chazal Nord depuis Cambier trop proches des véhicules.	Venant d'Eisenhower, un scooter a coupé via le trottoir pour remonter vers l'Avenue Rogier via Chazal Sud
Longueur de remontées de files	Max. 3 à 4 voitures	Aucune	Quasi la totalité de Chazal Sud et Nord (depuis le rond-point Cambier)	
Météo	Ciel clair, temps sec et froid. Très bonne visibilité			
Police ou GdlaPaix ?	Aucun	GdP sécurisait passage piétons sur Bienfaiteurs	Passage piétons (Ecole La Vallée) sécurisé par GdP (jusqu'à 8h30)	Aucun
Remarques	2 coups de klaxons	Voitures se garaient aussi sur Stobbaerts pour venir chercher leurs enfants	Présence du passage piétons crée une congestion très rapide du rond-point	Aucune
	Passage piétons respecté mais occasionne des ralentissements			

Les observations effectuées par le Service Mobilité indiquent une concentration des véhicules aux abords d'écoles en un laps de temps très court (6-7 minutes). Le reste du temps, le trafic reste tout à fait dans la normale. Au niveau de l'Avenue Chazal, on constate une densité de trafic importante en HP. Les remontées de file du rond-point Cambier jusqu'au feu de l'Avenue Rogier sont parfois compliquées. Néanmoins, on observe en parallèle un nombre très important de cyclistes et de piétons lors de l'ensemble des observations.

N. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Sur base de toutes ces données, certaines conclusions peuvent déjà être tirées. De manière générale, la situation de la majorité des voiries communales se sont considérablement améliorées. Seuls l'Avenue Chazal et, dans une moindre mesure, les abords d'école autour de l'Avenue Stobbaerts (entre Stobbaerts et Impens), connaissent des complications. Vous

- Aucun service, association ou citoyen n'a émis un quelconque retour réellement négatif sur la situation après introduction du CLM. Cela vaut également pour la **Rue Fontaine d'Amour** voisine qui s'est apaisée à la suite des mesures.

L'Avenue Eisenhower :

- La circulation de transit a diminué massivement (environ -50%). Les cyclistes l'empruntent par ailleurs d'avantage depuis l'aménagement de la piste cyclable.
- Sur son tronçon Est (entre Azalées et le rond-point), on observe une diminution de l'ordre de 100 à 150 EVP dans les deux sens entre avril et novembre 2022 (environ -30%).
- Sur le tronçon Ouest (entre Pâquerettes et Impens), la diminution est de l'ordre de 70 à 100 EVP (jusqu'à -50% en HP soir).

Enfin, l'Avenue des Azalées :

- Cette artère a connu une diminution de trafic au deuxième semestre 2020 avant que la densité de trafic ne remonte et se stabilise autour de 300 EVP en HP.
- Le nombre de cyclistes a quant à lui augmenté ces dernières années (avec une augmentation de 80% entre 2018 et 2022), les cyclistes étant très satisfaits du réasphaltage et de la piste bidirectionnelle.
- Les piétons ont également bénéficié d'aménagements plus qualitatifs. Ces derniers mois, des bancs ont été installés, des bacs à fleurs ont verdurisés la zone et les trottoirs ont été réaménagés.

N.1.2. Des cyclistes toujours plus nombreux

Toutes les données démontrent une présence et une augmentation massive de cyclistes dans la zone concernée. Quelques chiffres permettent de prendre conscience de ce phénomène :

- Entre 2019 et 2022, le **nombre de cyclistes a augmenté** de près de 35% au pied de l'Avenue de Azalées (moyenne de 450 cyclistes sur une heure de temps). Il s'agit de données rassemblées par l'Observatoire du Vélo, en HP matin quatre fois par an, au pied du Mât de Lalaing. Des analyses indiquent par ailleurs un rapport homme/femme se rapprochant de l'équilibre et une proportion d'enfants non négligeable.
- La **part de vélo/véhicule** a, quant à elle, également **augmenté** depuis 2020. Selon les données Telraam, on atteignait même une proportion de 28% de vélos par rapport à l'ensemble des véhicules sur l'Avenue Stobbaerts au cours du mois de septembre 2021³³ (4608 vélos). Durant cette période sur cette avenue en moyenne, on comptait même plus de vélos que de voitures entre 8 et 9h du matin (une moyenne de 37 vélos et de 35 voitures et poids lourds).
- Lors d'observations ponctuelles, la **présence massive** de cyclistes de tous âges est très visible **aux abords d'école**. Même sur un secteur aussi délicat que l'Avenue Chazal, on peut remarquer une proportion cycliste/auto atteignant même parfois près de 15% de l'ensemble des véhicules dans cette zone (en avril 2022).

Les associations cyclistes tout comme les riverains saluent les efforts effectués pour rendre les voies cyclables plus larges, sécurisées et propres. Les aménagements bidirectionnels et le réasphaltage effectués sur Azalées et Cambier ont favorisé et encore étoffé le réseau cyclable au sein de la sous-maille. La continuité cyclable, précepte important du plan du CLM, est également applaudie.

N.1.3. Une vitesse plus adaptée

Interrogés lors de plusieurs séances d'échange, l'une des principales préoccupations des citoyens concernait la vitesse, considérée comme excessive, sur certains tronçons de la sous-maille. La Rue Devreese et l'Avenue Cambier étaient notamment identifiées. Dans les courriels reçus depuis le mois de mai, cette considération est également présente. La généralisation de la zone 30 et la présence de radars et des ralentisseurs de vitesse ont permis de **diminuer la vitesse**

³³ Les comptages ont été effectués jusqu'au 20 septembre, date à laquelle ce poste Telraam a été désactivé.

moyenne et la V85 de manière sensible sur plusieurs tronçons (l'Avenue Chazal a vu sa moyenne diminuer de 7 à 8 km/h). Même si des efforts restent à effectuer sur certains tronçons (début de l'Avenue Cambier et la Rue des Chardons notamment), la vitesse moyenne perceptible s'est améliorée. A l'heure actuelle, un monitoring régulier et une réflexion permanente existent pour continuer à améliorer la sécurité routière de tous les schaarbeekoïses.

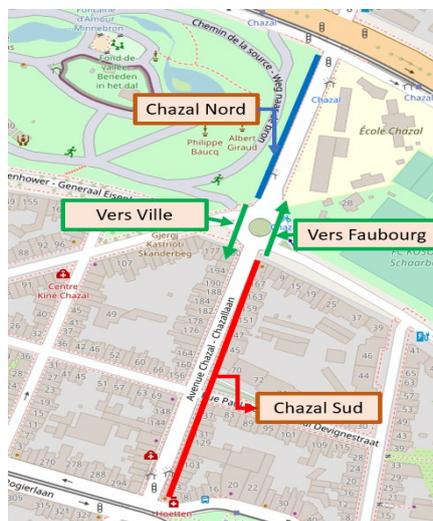
N.2. Un travail en cours : les points d'attention

N.2.1. Chazal Nord et Sud : Une densité historique

L'Avenue Chazal, située entre le Boulevard Lambert et l'Avenue Rogier, a toujours été une artère de transit. La densité de trafic (et sa congestion importante à certaines heures du jour) y était déjà bien perceptible dans le passé. En 2012 par exemple, on comptait déjà 538 EVP en HP matin et 682 en HP soir dans les deux sens. En 2020, la situation restait presque identique avec 494 EVP en HP matin et 549 en HP soir dans les deux sens (entre 10 et 20% de moins). L'Avenue Chazal a donc toujours été un axe où la circulation était nombreuse et concentrée.

Lors des phases de réflexion et d'analyse des différents scénarii possibles, le plan de circulation de la 1^e phase et la possibilité d'une mise à sens unique de Cambier en opposition à Azalées avaient déjà laissé supposer un axe Chazal moins apaisé et avec une augmentation potentielle de trafic. En effet, des projections permettaient d'imaginer un nombre plus important d'automobilistes, ne pouvant plus emprunter l'Avenue Cambier, se reportant sur l'Avenue Chazal pour rejoindre Rogier et Meiser par la suite.

Quelques conclusions peuvent aujourd'hui être tirées. Pour rappel, la phase d'analyse répartit l'Avenue Chazal en fonction de son tronçon (Sud et Nord) et de son sens de direction (Vers Faubourg et Vers Ville). Il est donc possible d'analyser différemment Chazal Sud vers Faubourg ou vers Ville. De même, la réalité diffère en fonction du sens de circulation sur Chazal Nord.



Carte représentant les termes utilisés pour désigner les deux secteurs et les deux sens de circulation de l'Avenue Chazal. Ces termes nous sont utiles pour définir les réalités très spécifiques de chacun des tronçons.

N.2.1.1. Conclusions : Une situation attendue

Comme prévu, les retours des habitants, du SIAMU, de la Police et des Gardiens de la Paix mentionnent tous la congestion de l'Avenue Chazal ainsi que du rond-point. Les temps de parcours, les comptages et les observations effectuées par le Service Mobilité confirment également cette tendance. Toutefois, l'ensemble du tronçon n'est pas logé à la même enseigne et certaines améliorations notables sont perceptibles en fonction du sens de circulation (vers Ville ou Vers Faubourg) ou du tronçon Chazal (Nord ou Sud) dans lequel on se situe. Sur base des données issues de Bruxelles Mobilité et de la STIB, on

constate ceci :

Chazal Sud (de Rogier vers le rond-point) :

- Le nombre d'EVP a augmenté, dans les deux sens, de 50 à 100 EVP (essentiellement le matin) entre avril et novembre 2022 (+ 15%).
- Vers Faubourg
 - o La régularité s'est détériorée, sauf en matinée. C'est également le cas pour le temps de parcours, qui s'est allongé (environ 20 secondes le matin, 40 le soir). Toutefois, le nombre d'EVP a diminué de 30 à 50 EVP (-15%).
 - o Les bus STIB ont toutefois une vitesse commerciale stable voire supérieure entre mars et novembre 2022 (-15 secondes).
- Vers Ville
 - o Le nombre d'EVP a augmenté d'environ 100 EVP (+ 25%). Le trafic est légèrement plus dense le soir (510 EVP en novembre) que le matin (480 EVP).
 - o Sur cette portion, le temps de trajet a augmenté de même que la régularité s'est détériorée. Les trajets des bus STIB prennent également plus de temps.

Chazal Nord (de Lambermont vers le rond-point) :

- Le nombre d'EVP est resté stable entre avril et novembre 2022 (+ 20 EVP pour les deux sens confondus, autour de 450 EVP en HP). L'HP soir connaît même une diminution autour de 10% du trafic (- 50 EVP)
- Vers Faubourg
 - o Une légère augmentation le matin (+ 50 EVP)
 - o Une légère diminution le soir (-50 EVP)
 - o La situation des bus STIB, bénéficiant d'une bande-bus, semble bien plus favorable que sur le tronçon Sud.
- Dans le sens Nord-Sud (vers Ville), on perçoit
 - o Un nombre d'EVP a diminué de 30 EVP (-6%) en HP matin et soir.

Historiquement, l'Avenue Chazal constitue le **gros point noir** de mobilité dans la sous-maille Azalées. Voici les principaux constats généraux :

Points positifs

- Même si vers Ville, le temps de parcours s'est allongé (avec une augmentation d'à peu près une minute de temps de trajet), ce n'est pas le cas vers Faubourg. En effet, dans ce sens-là, les bus des lignes 64 et 65 connaissent même une vitesse commerciale supérieure.
- Le tronçon Chazal Nord connaît une stabilisation voire une diminution du nombre d'EVP en HP
- La présence de plus en plus massive des cyclistes au rond-point Chazal (on parle tout de même d'environ 250 cyclistes en HP matin).

Points négatifs

- Que ce soit dans Chazal Nord ou dans Chazal Sud, les temps de trajet et la régularité, à une exception près, se sont dégradés entre 2021 et 2022.
- Les remontées de files sont longues (parfois depuis le rond-point) et compliquent la circulation des cyclistes et des bus.
- Le véritable nœud reste Chazal Sud, où des adaptations devraient être effectuées.

N.2.1.2. Recommandations : Soulager le trajet des bus

Dans le rapport évaluant l'impact du CLM sur les performances de la STIB, ces derniers exprimaient ces propos pour l'Avenue Chazal : « Subir du trafic sur cet axe semble inévitable (...). L'enjeu est alors de protéger les bus des effets de la congestion

d'autant qu'il s'agit d'un axe TC Confort ». Pour faciliter la circulation des bus des lignes 64 et 65, le Service Mobilité préconise trois adaptations.

1. La possibilité d'intégrer **une phase de feux spéciale** pour la sortie de bus avant trafic afin de permettre aux bus de profiter de feux décalés par rapport au reste des voitures et des poids lourds au croisement Avenue Rogier et Avenue Chazal. Cette phase devrait être analysée en collaboration avec Bruxelles Mobilité, gestionnaire des feux.

Également appelés « feux lumineux spéciaux », cela leur permettrait un gain de trois secondes et un départ plus sécurisé et plus flexible vers leurs itinéraires prévus (sans être notamment bloqués ou gênés par d'autres véhicules). Il s'agirait de gains marginaux mais qui pourraient, à long terme, avoir un impact positif sur les performances de la STIB dans cette zone. Cette proposition devra être étudiée par Bruxelles Mobilité. Une analyse du phasage de feux pourrait être effectuée pour deux autres séquences de feux : L'une à hauteur du croisement Avenue Rogier et Avenue Deschanel ; L'autre sur le Boulevard Général Wahis au tourne-à-droite vers la Place Meiser.



Feu tourne-à-droite du Boulevard Wahis permettant de rejoindre la Place Meiser (1) et feu au croisement Avenue Rogier et Avenue Paul Deschanel (2)

2. Mettre l'Avenue Chazal **en voie prioritaire** (suppression de la priorité de droite de la Rue Paul Devigne).

En effet, certains automobilistes, souhaitant éviter les files de l'Avenue Chazal, empruntent la Rue Paul Devigne pour se diriger vers la Rue des Chardons et bénéficier ainsi de la priorité. Cela ralentit donc le trafic sur l'axe principal, créant en plus certaines situations de circulation accidentogènes. Il serait possible de limiter ce trafic de transit en supprimant la priorité de droite. Les automobilistes en transit auraient donc moins d'intérêt à emprunter ces voiries de « quartier ». La mesure devra peut-être s'accompagner de coussins berlinois afin de limiter la vitesse le cas échéant.

3. **Prolonger la bande bus-vélo** entre l'Avenue Rogier et la Rue Paul Devigne (vers Ville).

Aujourd'hui, les bus STIB perdent environ une minute sur un tronçon de quelques 300 mètres dans allant vers Ville. L'une des solutions seraient de prolonger la bande bus sur la partie montante entre Devigne et Rogier. Cela aurait un impact significatif sur les performances des lignes de bus 64 et 65. En effet, les performances de la STIB et le confort des cyclistes s'en verraient bonifiés.

- La STIB estime que l'allongement de cette bande-bus pourrait leur faire gagner potentiellement une minute et trente secondes en HP matin et une minute en HP soir (diminution du temps de parcours d'environ 50%).
- Les cyclistes rencontrent parfois des difficultés à effectuer les remontées de files et à profiter de la piste cyclable suggérée. Une bande-bus entière leur permettra de remonter l'Avenue Chazal en toute sécurité et plus rapidement.

Selon les projections théoriques du Bureau d'Etude Voiries, cet aménagement consommerait 17 places de stationnement dans les deux sens par rapport à la situation existante. Globalement, ces pertes de stationnement seraient néanmoins compensées par une vitesse commerciale accrue et une satisfaction plus importante des utilisateurs de la STIB et des cyclistes.

N.2.2. Avenue Stobbaerts (Bienfaiteurs – Vandebussche) : Un apprentissage permanent

Au moment de la réflexion autour du CLM en 2020, l'un des quatre grands constats de mobilité établis dans le quartier des Azalées concernait l'Avenue Stobbaerts et ses abords d'écoles potentiellement accidentogènes. On compte en effet deux écoles et une crèche dans un périmètre très restreint. Par ailleurs, une vitesse excessive et une circulation trop importante (entre 250 et 300 EVP en HP dans les deux sens) rendaient les abords d'école et les rues environnantes peu sécurisantes pour les riverains et les parents déposant des enfants. Après la phase 1.1. établie autour l'Avenue des Azalées, des mesures de comptage et des observations ont indiqué une augmentation du trafic de transit dans la zone de l'Avenue Stobbaerts (allant de Bienfaiteurs jusqu'à Eisenhower).

COMPTAGES MANUELS ET AUTOMATIQUES						
AVENUE STOBBAERTS (TRONÇON VANDENBUSSCHE – STACQUET)						
	Mardi 07/05/2019		Mardi 02/06/2020			
	HPM (07h30-08h30)	HPS (17h00-18h00)	HPM (08h00-09h00)		HPS (17h00-18h00)	
2 directions	277	274	205	-26%	317	16%
Dir. Bienfaiteurs	162	162	124	-23%	256	58%
Dir. Chazal	115	112	81	-30%	61	-46%
	Total journée		Total journée			
2 directions	3664		3426		-6%	
Dir. Bienfaiteurs	2030		2593		28%	
Dir. Chazal	1634		833		-49%	
	Jeudi 09/05/2019		Mercredi 03/06/2020			
	HPM (07h30-08h30)	HPS (17h00-18h00)	HPM (08h00-09h00)		HPS (17h00-18h00)	
2 directions	238	290	157	-34,03%	294	1%
Dir. Bienfaiteurs	134	185	121	-9,70%	228	23%
Dir. Chazal	104	85	36	-65,38%	66	-22%
	Total journée		Total journée			
2 directions	3612		3222		-11%	
Dir. Bienfaiteurs	1993		2473		24%	
Dir. Chazal	1619		749		-54%	

Tableau représentant les comptages effectués sur le tronçon Vandebussche – Stacquet de l'Avenue Stobbaerts sur deux périodes (mai 2019 – juin 2020). Il était nécessaire de réagir vu l'augmentation de trafic en HPS dans les deux directions (surtout vers Bienfaiteurs).

N.2.2.1. Conclusions : Une modification nécessaire

En mars 2021, la phase 1.2. a souhaité répondre à ces difficultés par de nouvelles mesures. Cela impliquait notamment la mise à sens unique de l'Avenue Stobbaerts (de la place des Bienfaiteurs vers la Rue Vandebussche) ainsi qu'un filtre modal pour modes actifs (piétons et cyclistes) au carrefour Stobbaerts et Vandebussche³⁴. Grâce aux analyses et aux retours d'associations et de citoyens, il est dorénavant possible de tirer un premier bilan :

Points améliorés :

- **La vitesse** des 30 km/h semble très **majoritairement respectée** en HP. C'était l'un des points d'attention et les mesures semblent avoir répondu à ces problèmes de vitesse.
- **La présence de cyclistes et de piétons est très marquée**. Il s'agit essentiellement d'enfants et de parents se rendant à l'école. La piste cyclable en sens inverse du trafic (de Vandebussche vers Bienfaiteurs) est utilisée par de nombreux parents.
- **Le nombre de véhicules transitant** par l'Avenue Stobbaerts a **diminué** (d'environ 150 EVP en HP ; 60%), au bénéfice des autres usagers de la voirie.

Points d'amélioration :

³⁴ Le résumé des différentes phases du CLM se retrouvent dans le tableau p. 9.



Carte représentant le nouveau sens de circulation de l'Avenue Stobbaerts, préconisé par la majorité des acteurs schaerbeekoïsis.

Cette initiative permettrait de solutionner un double problème.

1. Les automobilistes ayant déposé leurs enfants à l'école pourront **reprendre directement l'Avenue Rogier**.

Une bonne partie des parents d'élèves souhaitant repartir vers la Place des Bienfaiteurs (mais ne pouvant le faire pour l'instant), cela permettra de répartir le trafic plus efficacement et de le renvoyer vers un axe structurant plutôt que dans des rues adjacentes. La portion entre la Rue Impens et la Rue Vandenbussche, et la Rue Vandenbussche en elle-même, connaîtraient ainsi moins de trafic de transit.

2. Cela facilitera le **travail de divers services à la population**.

Certains retours laissent supposer notamment que Bruxelles- Propreté, souhaitant effectuer son ramassage des ordures de manière rapide et efficace, avaient parfois tendance à repartir en marche arrière dans la Rue Impens pour rejoindre Frans Binjé et éviter un détour.

3. La **sécurisation de passage piétons**

Du fait de la diminution directe du trafic, cela garantirait un nombre moindre d'automobilistes et une sécurisation de passage piétons plus aisée. Les cyclistes seraient également mieux protégés, leur piste cyclable étant moins mordue avec cette adaptation.

Cette décision pourrait être couplée à la volonté, déjà exprimée par les écoles situées Rue Josse Impens (Institut de l'Annonciation) et Avenue Stobbaerts (Boodschap Instituut), d'en faire une **rue scolaire** en HP matin. Par ailleurs, la **pérennisation du filtre** Stobbaerts Vandenbussche (toujours provisoire) parachèverait les aménagements dans cette zone et assurerait encore d'avantage la proportion de plus en plus conséquente de cyclistes et de piétons dans la zone.

N.3. Propositions complémentaires : De nouveaux aménagements qualitatifs

Diverses propositions peuvent compléter les recommandations explicitées ci-dessus.

1. Un **marquage cyclable ocre** (entre l'Avenue Rogier et le Boulevard Lambermont)
 - Cela permettrait **d'améliorer le confort** de roulage des cyclistes.
 - La **sécurité serait améliorée** (notamment sur les distances latérales de sécurité entre voitures et vélo).
 - Les cyclistes eux-mêmes **respecteront** davantage **l'écart de sécurité** le long des véhicules stationnés.

N'ayant qu'une valeur indicative, ce marquage ocre n'aurait a priori aucun impact sur la fluidité du trafic automobile, ces derniers pouvant circuler sur cette piste cyclable suggérée.

2. Réaménagement et végétalisation du carrefour Avenue des Azalées et Avenue Eisenhower

Dans le cadre du réaménagement global de l'Avenue Eisenhower, le réaménagement et la végétalisation du carrefour entre Azalées et Eisenhower répondrait à différents besoins :

- Il s'agirait d'y rajouter une **signalisation et des équipements plus modernes** (éclairages publiques).
- **Revoir les passages piétons** et réaménager les bordures et les trottoirs pour les cyclistes.
- **Améliorer la qualité de l'air**

Tout cela permettrait d'encore améliorer la sécurité, créer un espace public et de communauté plus agréable pour les riverains et assurer la continuité végétale avec le Parc Josaphat.

3. Réaménagement de l'oreille de trottoir au carrefour Avenue Eisenhower et Avenue Stobbaerts

Une oreille de trottoir, ou avancée de trottoir, est aménagée à l'entrée et/ou aux carrefours importants de la zone 30. Il s'agit alors d'élargir le trottoir jusqu'à la zone de circulation. On prolonge cette avancée sur une zone de 5 mètres en-deçà de passage piéton, interdisant ainsi le stationnement dans cette zone. Les avantages sont multiples :

- Une zone de **prise de contact visuel** plus élargie.
- La **longueur de la traversée** est réduite pour les piétons et
- La **visibilité réciproque** sur le point de traverser est également améliorée.

Une réflexion permettra éventuellement l'installation de parkings vélos, de poubelles, de bacs de plantations dans la mesure où ils ne masquent pas la vue.

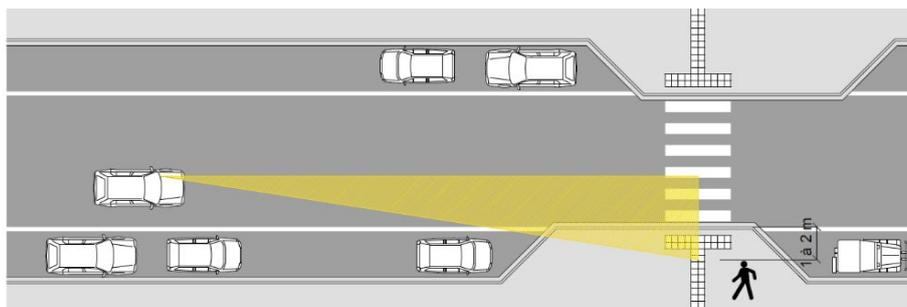


Illustration du principe de l'oreille de trottoir et son impact positif sur la visibilité des piétons³⁶

³⁶ [Les avancées de trottoir - Sécurithèque \(wallonie.be\)](http://www.securithèque.be)

O. UNE REFLEXION CONTINUELLE

En plus des recommandations concrètes explicitées ci-dessus, nous soumettons ici une piste de réflexion qui pourrait permettre de repenser l’Avenue Chazal encore plus profondément. Il s’agirait d’imaginer **une mise à sens unique descendant** entre l’Avenue Rogier et la Rue Paul Devigne.



Illustration de la mise à sens unique du tronçon Rogier – Devigne sur l’Avenue Chazal (sens Sud-Nord ; Rogier vers Devigne).

La mise à sens unique du tronçon Avenue Chazal – Paul Devigne (dans le sens Rogier – Devigne) aurait plusieurs avantages :

- Cela **limiterait le transit** et pousserait les automobilistes de ne plus s’engager dans Chazal Sud. Le quartier deviendrait donc plus apaisé. Les rues « de quartier » ne seraient plus autant sujettes à un trafic de transit.
- La suppression d’une bande de circulation permettrait de gagner de l’espace pour y faire **une bande-bus** et permettre aux vélos de remonter l’Avenue Chazal en toute sécurité et de manière plus fluide.
- **L’accès du quartier** serait encore et **toujours garanti** pour les riverains.
- Les **reports de trafic** se feraient essentiellement **sur des axes Auto PLUS et CONFORT** (Rogier, Lambermont, Meiser).

Décisions du Collège en date du 4 avril 2023

Le Collège a décidé de retenir les recommandations suivantes :

1. Etudier avec Bruxelles-Mobilité l’optimisation des phases de feux aux carrefours Chazal/Rogier (vers la ville) ; Rogier/Deschanel ; Wahis/Meiser
2. Mettre l’avenue Chazal en voie prioritaire (suppression de la priorité de droite Paul Devigne) (vers la ville).
3. Remettre à double sens le tronçon de l’avenue Stobbaerts entre la place des Bienfaiteurs et la rue Impens.
4. Accepter la demande de l’Institut de l’Annonciation et du Maria Boodschapinstituut de créer une rue scolaire dans la rue Impens et l’avenue Stobbaerts.
5. Planifier la pérennisation du filtre modal Stobbaerts/ Vandenbussche.
6. Réaliser un marquage cyclable ocre sur l’avenue Chazal dans les deux sens (entre l’avenue Rogier et le Boulevard Lambermont).
7. Planifier le réaménagement et végétalisation du carrefour de l’avenue des Azalées et l’avenue Eisenhower