

## Good Network

### B.2 Réaménager les grands axes urbains de manière multimodale

L'ambition est de réaménager les entrées de ville et autres grands axes structurants pour une meilleure intégration dans le contexte urbain (selon la logique de corridors de mobilité mentionnée dans le PRDD), de valoriser la qualité de vie dans l'espace public, de diminuer l'emprise et les nuisances liées au trafic automobile et de favoriser les modes alternatifs. Assurer une amélioration de la fluidité de la circulation, notamment en déployant un système de gestion dynamique des flux.

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

##### Mise en œuvre des actions



Déclasser les autoroutes qui sont sur le territoire de la Région (pénétrantes) et réduire la vitesse de circulation sur le Ring, en concertation avec les autres Régions.

Réaménager les grands axes urbains (y compris leurs traversées) identifiés dans la partie 1.B MobilityVision pour y améliorer les conditions de déplacement des piétons et cyclistes et des transports publics, et y limiter les nuisances liées à la circulation automobile.

Réduire la capacité offerte à la circulation automobile sur les grands axes d'accès à la Région, notamment en y insérant des voies spécifiques pour le covoiturage ou les transports publics.

Réaménager progressivement ces axes en boulevards urbains, en cohérence avec les évolutions de fonctionnement du Ring. La transformation des six entrées de ville principales en boulevards urbains vise à permettre une réduction de l'utilisation de la voiture par la navette et est concomitante au maillage progressif intra-bruxellois qui vise l'apaisement des quartiers.

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

Le réaménagement multimodal des grands axes urbains est une des actions les plus importantes du PRM. En effet, les travaux doivent permettre un repartage de l'espace public nécessaire à la mise en œuvre des réseaux de mobilité, mais aussi assurer un renouvellement des infrastructures, souvent impératif pour des raisons de sécurité et de confort, en particulier s'agissant des chaussées historiques.

Les programmes de requalification à mettre en œuvre sont repris, pour partie, au sein de la partie spécifique du Plan régional de Mobilité, via le Plan d'Aménagement des Voiries (PAV), qui rassemble une liste de projets à considérer en priorité (cf. tableau).

Par rapport à cette liste, jusqu'à présent, très peu de projets de requalification complète ont pu voir le jour ou sont actuellement en phase de travaux. La reconfiguration de l'ensemble des voiries latérales de la Petite ceinture est toutefois en voie d'achèvement (il manque encore Saintelette dont la fin des travaux est prévue en 2027, et le tronçon Namur – Louise). Ces travaux ont permis d'améliorer grandement la qualité de l'espace public, la marchabilité et de mettre en place le réseau vélo PLUS sur les axes concernés.

Au-delà des moyens considérables et du temps nécessaire à l'aboutissement de ce type de projet, un travail d'étude et de collaboration conséquent doit également être réalisé en amont et est en cours dans de nombreux cas. Ce travail permet également d'identifier des contraintes et opportunités particulières, qui ont déjà motivé la réalisation de travaux de moindre ampleur, mais permettant de répondre aux enjeux les plus urgents, en attendant un réaménagement plus pérenne (colonne « investissement mineur »).

Ce type de travaux s'effectue via des programmes d'intervention plus flexibles, qui ont notamment concerné les entrées de villes, y compris celles qui ne sont pas reprises au sein du PAV (chaussées de la Hulpe, de Waterloo, de Tervueren, etc.). La crise sanitaire fut également une opportunité d'améliorer rapidement la cyclabilité le long des axes structurants, en particulier le long de la moyenne ceinture est.

Les deux dernières sous-actions découlent directement de deux premières. À ce jour aucune entrée de ville n'a été réaménagée, mais le PAD Herrman Debroux a été adopté en 2022 et devrait permettre dans le futur le reclassement de cette entrée de ville.

D'un point de vue réglementaire, début 2020, deux modifications importantes ont eu lieu : le segment de l'A3 situé en Région de Bruxelles-Capitale a été déclassé en route pour automobile et son régime de vitesse a été revu ; la vitesse du Ring a été abaissée à 100 km/h par les gestionnaires de voirie.

Suite à la mise en œuvre d'un plan pluriannuel d'entretien des ponts et tunnels, qui montre des coûts financiers élevés sur le long terme, la Région a mené en 2023 une étude prospective interrogeant le devenir à moyen (horizon 2030) et à plus long terme des tunnels routiers ainsi que leurs opportunités d'adaptation structurelle. Celle-ci a permis de mettre en évidence une possible suppression ou modification de plusieurs ouvrages d'art, permettant dès lors une requalification plus ou moins importante de l'espace public de surface à l'avenir.

#### Chiffres clés

Le bilan visible ci-dessous considère les projets repris au sein du PAV. Ces projets sont portés par Bruxelles Mobilité (qui possède par ailleurs un portefeuille de projets plus important). L'étude et la réalisation effective de ceux-ci ne sont pas du ressort exclusif de Bruxelles Mobilité et sont parfois confiées, en tout ou en partie, à d'autres acteurs tels que la STIB ou Beliris.

Projets du PAV	Invest. mineur	Statut	Fin estimée des travaux
<b>Entrées de ville</b>			
Entrée de ville A12 - Van Praet		En cours	2025
Chée de Louvain (frontière régionale - Meiser)	oui	Pas démarré	Indéterminé
E40 - Parkway - Accès Mediapark	oui	Pas démarré	Indéterminé
Bd de la Woluwe (frontière rég. - Vandervelde)	oui	Pas démarré	Indéterminé
Bd Industriel (frontière rég. - Ligne 28)	oui	Pas démarré	Indéterminé
Chée de Mons (frontière rég. - Van Kalken)	oui	Pas démarré	Indéterminé
Av Charles Quint		En cours	2028
Bd Léopold II		En cours	Indéterminé
<b>Petite Ceinture</b>			
Pont et abords Saintelette		En cours	2027
Bd d'Anvers		En cours	2024
Bd Baudouin		Réalisé	2023
Rogier - Botanique - Madoux		Réalisé	2023
Madoux - Porte de Namur		Réalisé	2020
Porte de Namur - Louise (hors place)		En cours	Indéterminé
Louise (hors place) - Terre-Neuve		En cours	2024
Hôtel des Monnaies - Louise (hors place)		Réalisé	2022
Bd du Midi - Hôtel des Monnaies		Réalisé	2020
Bd du Midi (Terre-Neuve - Lemonnier)		En cours	Indéterminé
<b>Moyenne Ceinture Est</b>			
Bd Lambermont		En cours	2027
Bd Général Wahis		En cours	Indéterminé
Place Meiser		En cours	2026
Bd Auguste Reyers		En cours	2026
Bd Brandt Whitlock	oui	Pas démarré	Indéterminé
Rp Montgomery (surface et station)		En cours	2026

Projets du PAV	Invest. mineur	Statut	Fin estimée des travaux
Bd Louis Schmidt	oui	Pas démarré	Indéterminé
Bd Général Jacques	oui	Pas démarré	Indéterminé
Gare d'Etterbeek		Pas démarré	Indéterminé
<b>Louise</b>			
Place Louise	oui	Pas démarré	Indéterminé
Goulet Louise - Place Stéphanie	oui	Pas démarré	Indéterminé
Av Louise		En cours	2032
Av De Mot		En cours	2032
<b>Canal</b>			
Pont Van Praet	oui	Pas démarré	Indéterminé
Square de Trooz	oui	Pas démarré	Indéterminé
Av du Port	oui	Suspendu	Indéterminé
Passerelle Suzan Daniel		Réalisé	2022
Rue Picard		En cours	2029
Bd Bolivar		En cours	2029
Porte de Flandre	oui/non	Pas démarré	Indéterminé
Square Vandervelde		En cours	2026
Bd Paepsem		Pas démarré	Indéterminé

## Réalisations illustrées



Petite Ceinture - Tronçon Trône - Arts-Loi



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

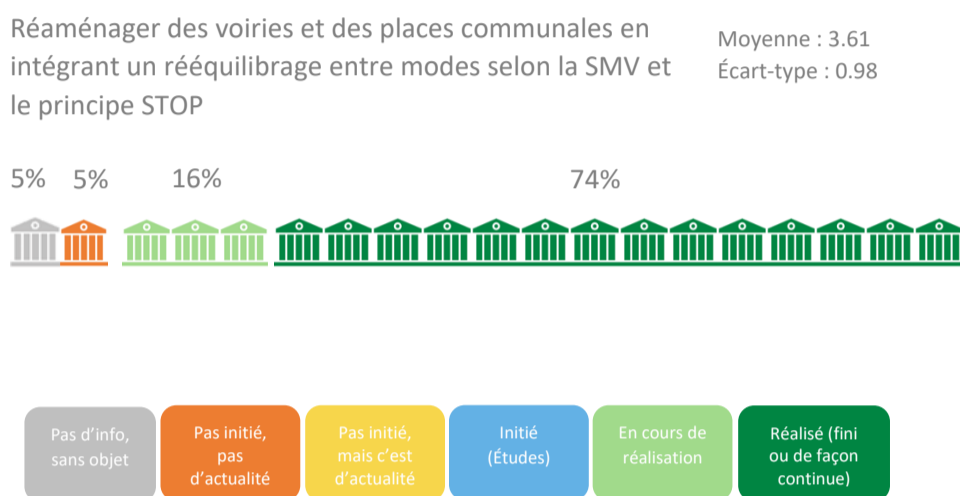


## GOOD NETWORK

### B.2 Réaménager les grands axes urbains de manière multimodale

L'ambition est de réaménager les entrées de ville et autres grands axes structurants pour une meilleure intégration dans le contexte urbain (selon la logique de corridors de mobilité mentionnée dans le PRDD), de valoriser la qualité de vie dans l'espace public, de diminuer l'emprise et les nuisances liées au trafic automobile et de favoriser les modes alternatifs. Assurer une amélioration de la fluidité de la circulation, notamment en déployant un système de gestion dynamique des flux (voir action B.10).

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



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

Dans la globalité, les communes bruxelloises intègrent toutes, dans les réaménagements de voiries et places communales, un rééquilibrage entre modes en tenant compte de la SMV et du principe STOP (où la sécurité, la qualité, l'usage et l'accessibilité de l'espace public sont privilégiés d'abord au profit des modes actifs, ensuite du transport public).

#### Chiffres clés

/

#### Bonnes pratiques

- Que ce soit dans le cadre de projets d'initiative communale, de CQD, CRU ou de projets d'initiative régionale, la plupart des communes intègrent un rééquilibrage entre modes lors des réaménagements de voiries/espaces publics. Outre les exemples plus connus sur de grands axes urbains, pilotés au niveau régional (Bruxelles Mobilité, STIB, Beliris), des exemples inspirants locaux peuvent également être soulignés :
  - À Molenbeek-Saint-Jean, plusieurs places ont été réaménagées dans cet objectif de rééquilibrage dont la place Mennekens ; d'autres sont en projet (square Libérateur, parvis Beekkant et Duchesse).
  - La commune de Forest a récemment réaménagé la rue du Dries et de l'Eau dans un objectif premier de gestion de l'eau dans l'espace public. Dans le cadre de ce réaménagement, l'emprise de l'automobile a été diminuée en particulier via la suppression d'emplacements de stationnement.

Par ailleurs, les bonnes pratiques d'aménagement de carrefours et places décrits au focus A.6 répondent également à cet objectif de rééquilibrage.



Place Mennekens à Molenbeek avant réaménagement (en haut, Streetview, 2017) et après (en bas, Google StreetView, 2023)



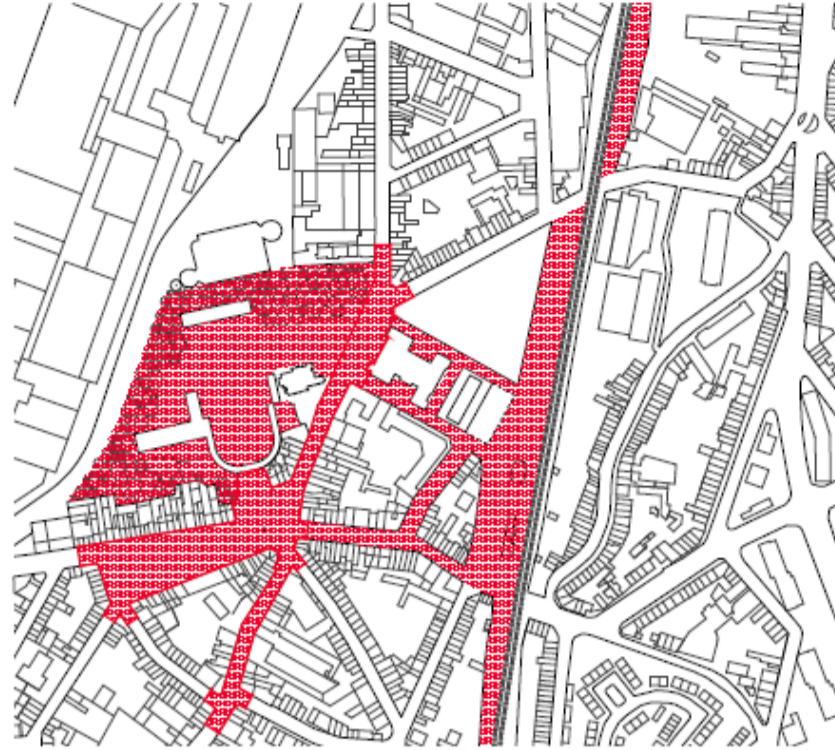
Rue de l'Eau à Forest (BRAT, 2023)

- La commune de Forest, pour revitaliser son centre historique basé autour de l'Abbaye et de la maison communale, a initié le projet « Espaces publics cœur de Forest » (EPCF). Celui-ci s'inscrit dans le Contrat de Quartier Durable « Abbaye », et a été confié à un consortium de bureaux d'architectes et d'urbanisme. En termes de mobilité, ce projet met en œuvre le plan Good Move : son échelle de réflexion porte sur la maille entière, et repose sur le principe STOP et la SMV en donnant la priorité aux piétons d'abord, puis aux cyclistes, puis aux transports publics, et enfin à la voiture personnelle. Le projet prévoit de créer un « espace partagé » pour apaiser le quartier, le rendre plus accessible et agréable pour tous en favorisant les modes de déplacements actifs (comme la marche ou le vélo par exemple). La place Saint-Denis et ses abords deviendront ainsi un espace public pour que tout un chacun ait envie de se poser, de jouer, de rencontrer son voisin, de visiter les commerces et de boire un verre en terrasse, etc.

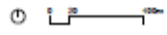
STAPPERS - UN QUARTIER MARCHABLE



La zone marchable s'étend sur un périmètre plus vaste que le périmètre du Cœur de Forest proprement dit, car elle profite des Jardins de l'Abbaye, du futur parc des Deux rives, et des rues qui passent de part et d'autre de l'hôtel communal.



- Espace marchable
- Zone accessible aux piétons dans le Cœur de Forest

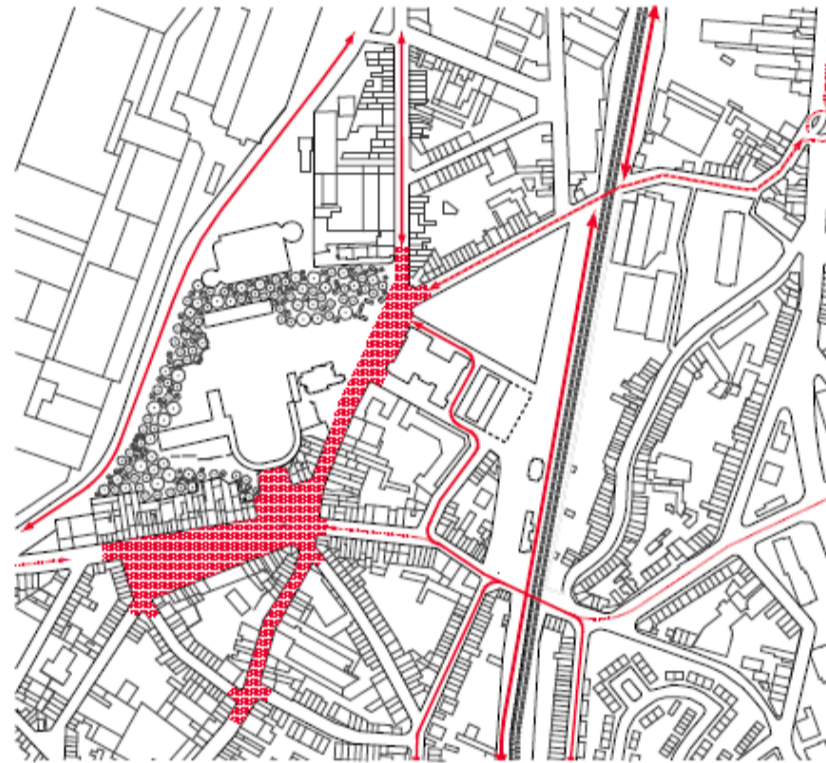


TRAPPERS - UN QUARTIER CYCLABLE

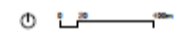


Le réseau cycliste est pensé dans une logique d'accessibilité du Cœur de Forest en tant que lieu de destination plutôt que de traversée du quartier. Des itinéraires cyclables régionaux existants longent le périmètre. Une nouvelle piste cyclable connecte le Cœur de Forest au rond-point Zaman, et le RER vélo est envisagée de part et d'autre du chemin de fer allant de Bruxelles midi à Halle.

Enfin l'élargissement du pont ferroviaire associé à la construction d'une passerelle cyclo-piétonne permet de conforter une liaison cyclable de la chaussée de Bruxelles vers le parc des Deux rives et la gare de Forest-Est.



- Lien cyclable à créer vers réseau existant (hors EPCP)
- RER vélo à créer
- Nouvelle piste cyclable prévue dans EPCP
- ICN existant
- Zone accessible aux cyclistes dans le Cœur de Forest



Principe STOP au cœur de la réflexion du projet de réaménagement des espaces publics du cœur de Forest  
(Extrait de la note accompagnant la demande de permis d'urbanisme, 2021)