



**UN RÉAMÉNAGEMENT COMPLET
DE L'ESPACE PUBLIC
TOUT AU LONG DU TRACÉ
DU NOUVEAU TRAM NOH**

**SYNTHÈSE
DES ÉTUDES
PRÉLIMINAIRES**



MOVE NOhW

move-nohw.brussels 
contact@move-nohw.brussels

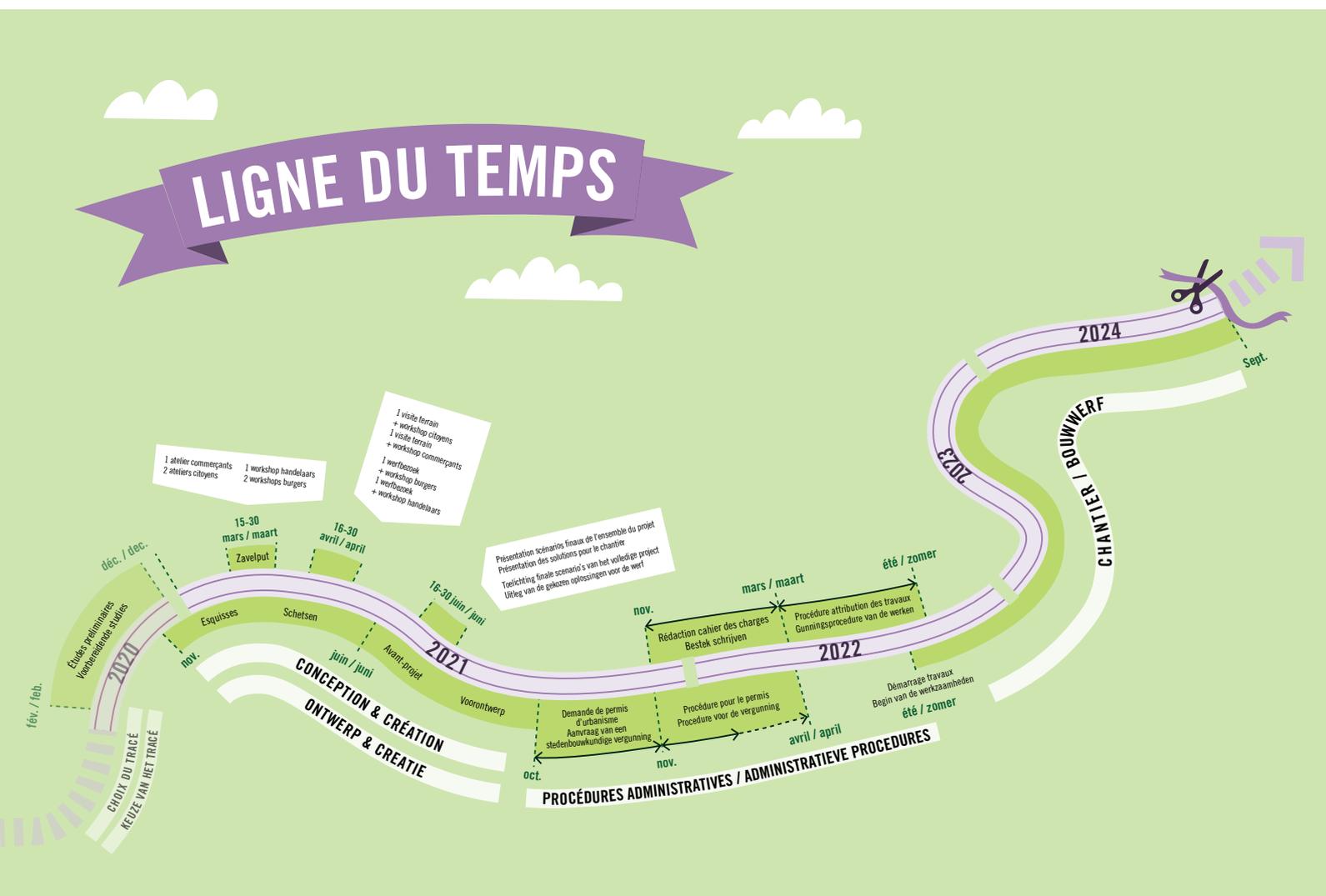
1. INTRODUCTION

Le projet MOVE NOhW est sur les rails! L'étude d'impact réalisée l'an passé par la STIB en collaboration avec l'ensemble des parties prenantes du projet MOVE NOhW a permis de valider le choix du tram comme mode de cette nouvelle ligne de transport et d'identifier le meilleur tracé pour mieux relier le territoire de Neder-over-Heembeek avec le centre de Bruxelles et le reste de la Région bruxelloise.

L'étape suivante, initiée en septembre 2020, est celle de l'**étude d'aménagement de l'espace public**. Cette étape comprend **3 phases** :

1. **La contextualisation**, qui regroupe l'ensemble des études préliminaires réglementaires et de terrain (mobilité, étude de sol, étude hydrologique, environnementales, etc.);
2. **La conception** (élaboration des plans);
3. **Les procédures administratives** (introduction de la demande de permis d'urbanisme et lancement du marché public des travaux).

La phase de contextualisation, qui vient de s'achever et qui fait l'objet de cette synthèse, a permis aux différents groupes de travail (architectes, urbanistes, spécialistes de l'environnement, de la mobilité, panel citoyen, etc.) d'examiner le terrain et l'ensemble des données afin de faire des propositions pour la réalisation du projet. Avec pour objectif en ligne de mire : la mise en service de la nouvelle ligne de tram en septembre 2024!



2. LE COPIL : PILOTE DU PROJET

Comme tous les grands projets d'aménagement de l'espace public, MOVE NOhW est suivi par un Comité de pilotage (CoPil). Composé des acteurs régionaux, communaux, de la STIB et du panel citoyen, ce comité a pour objectif de co-construire le projet en tenant compte des besoins de chacun et des contraintes techniques et réglementaires. Plus le projet est concerté en amont avec les acteurs impliqués, plus il a de chances de répondre aux attentes de tous.

Le CoPil se réunit régulièrement afin que l'ensemble des acteurs soient informés de l'évolution du projet, puissent émettre des avis et valider des hypothèses de travail. L'objectif est de fournir les éléments les plus complets

et générateurs de consensus au Collège de la Ville de Bruxelles et au Gouvernement Régional, qui devront ensuite valider les choix. La neutralité, l'esprit constructif et le sens du consensus sont de mise au sein du CoPil. En parallèle de ces comités, des groupes de travail se réunissent pour contribuer à la construction du projet. Durant la phase de contextualisation, les groupes de travail formés autour de 4 thématiques se sont mis à l'ouvrage (Pôle Van Praet-Heembeek, Mobilité, Environnement, Communication-participation) et se sont réunis pas moins de 21 fois!

Retrouvez un résumé des 2 premiers comités de pilotage sur le site move-nohw.brussels

3. UNE COMMUNICATION INSTALLÉE ET UNE PARTICIPATION ASSURÉE

Une série d'actions de communication ont été menées afin d'informer tous les citoyens de Neder-over Heembeek du projet MOVE NOhW. En leur expliquant qu'au-delà de leur offrir une plus grande facilité de déplacements en s'inscrivant dans la politique de la Ville de Bruxelles « La Ville à 10 minutes », le nouvel aménagement et la nouvelle ligne de tram leur offriront également une nouvelle qualité de vie dans leur commune.

Voici les outils de communication développés :

- Un visuel générique
- Une charte graphique
- Des brochures, flyers et affiches
- Des e-mailings, un compte Facebook
- Et, bien sûr, le site web move-nohw.brussels, qui permet de suivre en temps réel le déroulement du projet MOVE NOhW.

Pour mener à bien un projet de cette envergure, l'information la plus large des citoyens, commerçants et entreprises de la commune est indispensable. Une stratégie de communication positive soulignant les bénéfices du projet sera déployée dans les prochains mois.

Un processus inclusif et participatif

Le projet MOVE NOhW repose sur un dispositif de participation inédit impliquant aussi bien de nombreux acteurs régionaux et locaux que des citoyens. En effet, plus il y aura de remarques et d'idées émises, plus le Neder-Over-Heembeek de demain correspondra aux besoins et aux attentes de tous. Les citoyens, représentés par un panel de 8 Heembeekois (riverains, commerçants, membres d'associations), sont écoutés, informés et consultés à chaque étape du projet.

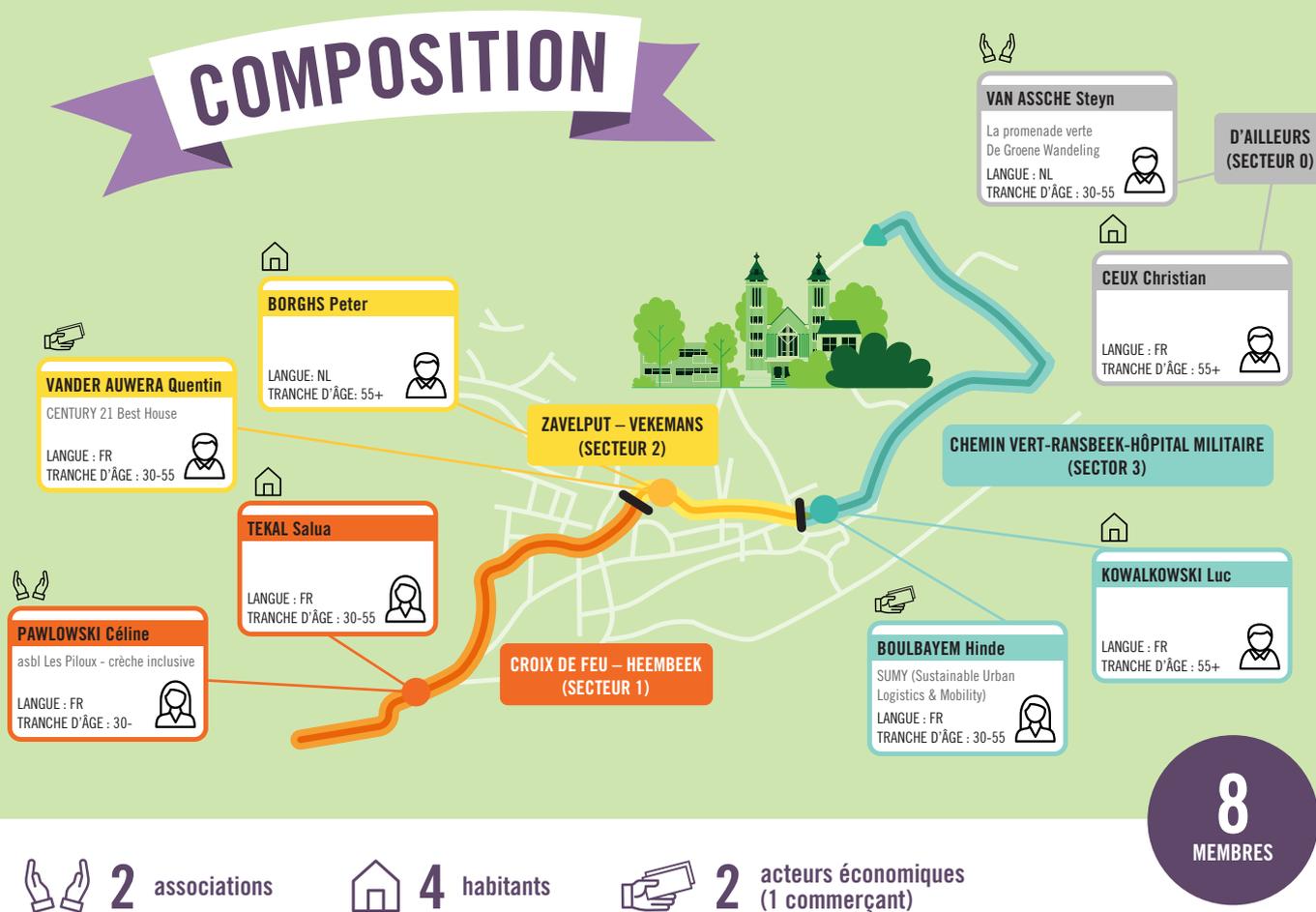
L'enquête sur la mobilité et l'espace public

L'enquête en ligne a permis de récolter des informations sur les utilisations de l'espace public, la mobilité des usagers et les visions futures des experts locaux de NOH (habitants, travailleurs, commerçants, écoles, etc.). Malheureusement, seules 341 personnes ont répondu à cette enquête. C'est assez peu représentatif de la population Heembeekoise. À titre d'exemple, l'enquête réalisée dans le cadre de l'étude d'impact avait recueilli environ 1000 réponses. Cependant, si l'on se penche sur

les résultats de cette enquête on apprend que 51,3 % des répondants sont favorables à la suppression ou à l'apaisement de la circulation dans la rue Vekemans. Ou encore que 56 % d'entre eux envisageraient d'utiliser le vélo à NOH si de meilleures conditions de circulation et de stationnement étaient mises en œuvre. Par ailleurs, 50 % des répondants souhaiteraient voir apparaître davantage d'arbres et une vraie requalification du Zavelput. Et il y aura bien d'autres informations essentielles dont nos experts tiendront compte lors de la phase de conception du projet qui démarre en ce début d'année et durera jusqu'en juin 2021. Découvrez tous les résultats de l'enquête dans les actualités du site web move-nohw.brussels.

Le panel citoyen

Des citoyens avaient déjà accompagné les experts et représentants des pouvoirs publics lors de la phase de l'étude d'impacts. De nouveaux représentants ont également été élus en août 2020 pour se joindre aux groupes de travail et CoPil de l'étude d'aménagement. En enrichissant le débat avec leurs connaissances du quartier, leur expertise de riverains et leurs compétences personnelles, ces 8 citoyens jouent un rôle tout aussi important que les techniciens et autres administrations. Ils ont été choisis en toute transparence parmi plus de 40 candidatures : 4 habitants, 2 acteurs économiques dont un commerçant et 2 associations. Ces huit représentants d'horizons, de professions, d'âges et de genres différents composent un "échantillon" représentatif de la population heembeekoise. Ils participent aussi à la réalisation d'outils permettant la communication vers les citoyens et à la co-construction du projet d'aménagement.

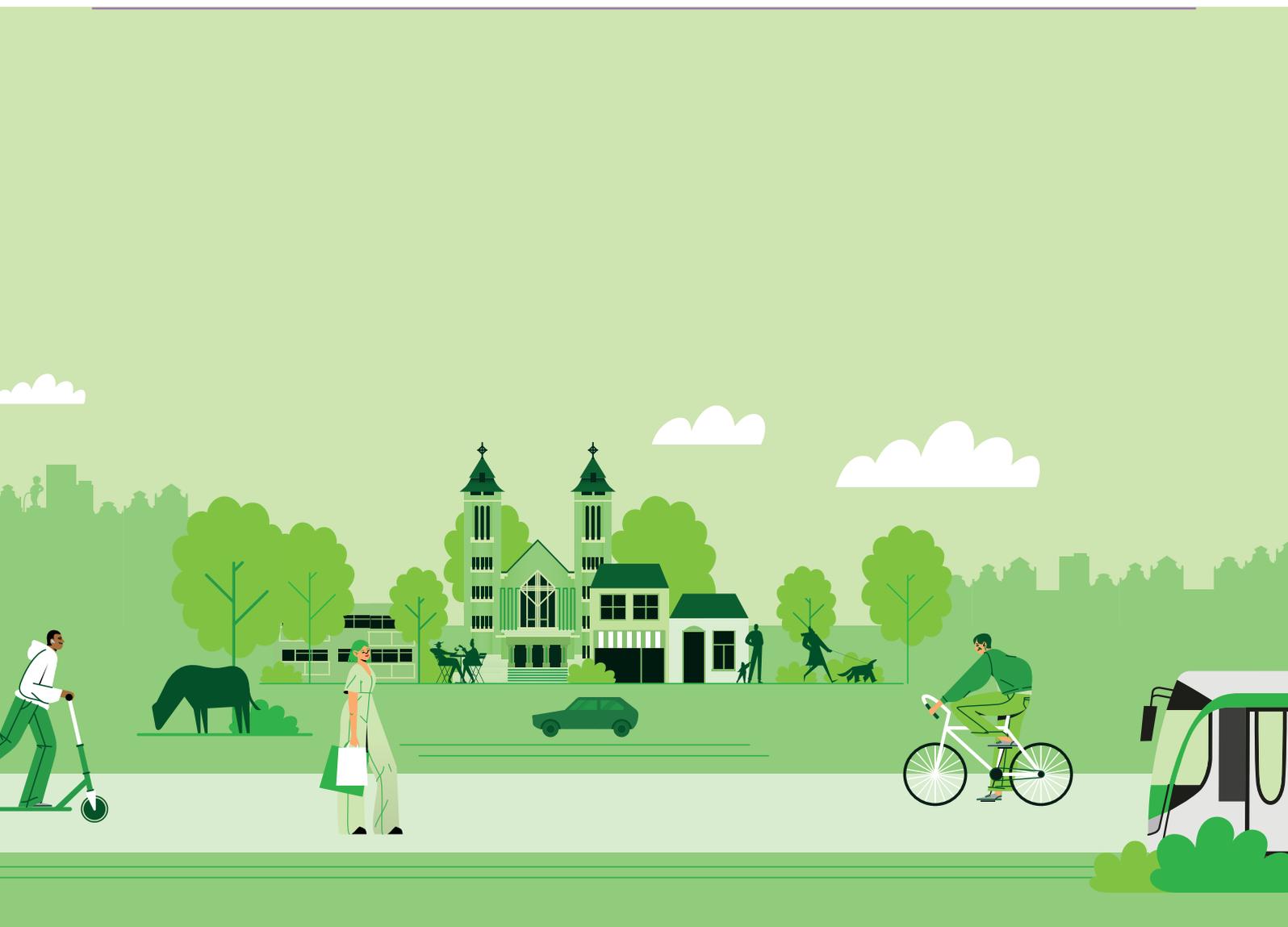


Les rencontres citoyennes

Dans le cadre de la phase d'études préliminaires, les rencontres citoyennes avaient pour ambition de construire un diagnostic partagé. Ce diagnostic, couplé à une évaluation des attentes et besoins des riverains, des commerçants ainsi que des futurs usagers, alimentera et enrichira ensuite la phase de conception des aménagements des espaces publics. Sur les quatre événements organisés en octobre 2020, deux rencontres se sont déroulées dans l'espace public (Heembeek et Zavelput), une rencontre s'est faite online sur Zoom, et une 4^e a dû être annulée en dernière minute par suite de l'annonce des nouvelles mesures sanitaires par le Conseil d'État.

L'enquête commerçants

Parmi les études en cours, certaines portent sur l'organisation du chantier et sur ses conditions d'exécution afin d'en réduire les nuisances. Il est en effet essentiel que le fonctionnement des commerces et la vie de quartier puissent continuer le plus harmonieusement possible pendant et après le chantier. À cet effet, une première rencontre en ligne a eu lieu avec les commerçants fin novembre. Une enquête est prévue auprès des commerçants pour leur permettre de signaler les modalités de fonctionnement de leur commerce (plages de fermetures ou pics d'activité, des modalités de livraison ou d'évacuation des déchets, les modes de déplacement des clients ...). Avec pour objectif que les études en cours puissent tenir compte le mieux possible de ces contraintes.



4. UN ENVIRONNEMENT QUI RESPIRE (GESTION DES EAUX, FAUNE ET FLORE)

Les paramètres hydrogéologiques et environnementaux à prendre en compte sont nombreux dans un projet d'une telle ampleur. Leur évaluation rigoureuse est déterminante tant pour la viabilité du projet que pour répondre à toutes les réglementations en vigueur. À ce titre, Bruxelles Environnement est partenaire de MOVE NOhW et participe à la co-construction du projet avec l'ensemble des acteurs.

Hydrologie – Maillage bleu

Une étude hydrologique de la situation existante a été réalisée tout le long du tracé. Des conclusions opérationnelles ont été énoncées sur la base de ce diagnostic afin d'assurer la gestion durable des eaux de pluie et de lutter contre les inondations et la surcharge du réseau d'égouttage. Cette étude a permis d'établir l'inventaire du cycle naturel de l'eau et du cycle de l'eau résultant de l'activité humaine (réseau d'égouttage – canalisations – risques d'inondation, etc.). En complément de cette étude, la consultation des citoyens a permis de mettre à jour des craintes concernant la hauteur de la nappe phréatique dans le bas de la rue de Heembeek. Ces informations nous ont conduits à placer des piézomètres afin de vérifier la fluctuation de la nappe. L'étude a aussi permis d'identifier les projets et terrains situés à proximité du tracé avec lesquels des synergies seraient possibles. Entre le pont Van Praet et la rue de Heembeek plus particulièrement, on dénombre plusieurs projets :

- Le Projet BRYC : reconfiguration du site actuel du port de plaisance du Bruxelles Royal Yacht Club et de la zone située en surplomb (SAU. brussels)
- Le projet de Voie Verte : Axe piétons-cyclistes le long de l'avenue des Croix du Feu (Bruxelles Mobilité)
- Le Projet ZIR4 : requalification urbanistique d'un périmètre de 27 ha situé le long de l'avenue des Croix du Feu et de l'avenue des Croix de Guerre (Ville de Bruxelles)
- Le Plan Canal (BKP et Perspective.brussels)

Mais également l'évolution du site Solvay, le plan de gestion de l'Aulnaie marécageuse (Ransbeek) ou encore le schéma directeur Buda+ autour de Tyras.

Environnement – Maillage vert

Une étude préalable concernant l'impact environnemental sur les principaux sites traversés par le tram a été réalisée afin d'émettre des recommandations pour la phase d'aménagement du projet. Grâce à cette étude, les objectifs suivants ont pu être rencontrés :

- Inventaire des biotopes pour identifier les problématiques et risques pour la biodiversité afin de les éviter, de les atténuer ou de les compenser au sein du projet d'aménagement.
- Inventaire du patrimoine arboré pour identifier les enjeux liés à ce patrimoine et émettre des recommandations adaptées.
- Évaluation du CBS+¹ sur 3 zones stratégiques afin d'obtenir une base de comparaison pour toutes réévaluations ultérieures de cet indice basé sur des propositions de réaménagements. Le but étant d'améliorer le CBS+ général du tracé

Biodiversité – Conclusions des relevés des habitats et des espèces

Tout comme pour l'étude d'hydrologie, l'étude de la biodiversité du projet MOVE NOhW entre en interaction avec les nombreux projets existants. Les synergies mises en place ont permis d'identifier :

Les éléments à préserver en priorité :

- Les accotements ouest de la rue de Ransbeek, du sud de l'avenue de Tyras et ceux du rond-point entre la rue de Ransbeek et l'avenue de Tyras, constitués de prairies calcaires
- L'alignement remarquable de charmes sur le Chemin Vert et, dans la mesure du possible, la régénération forestière spontanée environnante.

Les éléments à intégrer

- Les écoducs : le projet Buda+ renseigne plusieurs liaisons pour le renforcement du maillage écologique. La liaison passant par l'arrière du Samusocial et celle passant par l'avenue de Béjar entrent directement en interaction avec le projet MOVE NOhW.
- Les crapauducs : l'habitat traversant la rue de Ransbeek à hauteur des étangs de Solvay attire de nombreuses espèces (notamment d'amphibiens) qui peuvent se déplacer ou migrer et, dès lors, être directement impactées par le présent projet. L'installation de crapauducs (passages pour amphibiens ou batraciens) pourraient leur permettre de se déplacer aisément (comme le pertuis sous Ransbeek au droit de la « Grenouillère »).

Les éléments à renforcer :

- Le maillage écologique Nord-Sud : densification des aménagements verts-arborés sur l'avenue Van Praet et connexion au canal en se greffant au projet BRYC et au Plan Canal.

Les arbres

- Un diagnostic a permis de dresser l'inventaire des arbres présents sur le tracé de la future ligne de tram et de quantifier le nombre d'arbres concernés par le projet. Leur coefficient de biodiversité a été établi, ainsi que le calcul établissant leur valeur d'ornement (la valeur de 150 arbres correspond à une estimation 118.000 euros). Les recommandations actuelles mettent le focus sur les zones Zavelput, Vekemans et Chemin Vert.

Le calcul du CBS+

L'objectif ici était d'évaluer le CBS+ sur 3 zones stratégiques définies en groupe de travail (Van Praet, Zavelput et Chemin Vert) afin d'obtenir une base de comparaison pour les réévaluations ultérieures. À titre d'exemple, le résultat final du CBS+ pour le périmètre du Zavelput a permis de mettre en évidence qu'il faudra réduire la superficie des surfaces asphaltées ou artificielles dans cette zone, et préserver, remplacer et augmenter les zones arbustives et arborées.



Carte potentiel d'accueil de la biodiversité - études préliminaires MOVE NOhW TER-CONSULT, décembre 2020

Travaux dans l'emprise verte

= travaux avec suivi d'un arboriste en cours de chantier. CSC spécifique

Travaux dans l'emprise rouge

= abattage/remplacement ou compensation

Valeur totale du potentiel d'accueil en terme de biodiversité

| | | |
|-----|------|------|
| ● 3 | ● 7 | ● 11 |
| ● 4 | ● 8 | ● 12 |
| ● 5 | ● 9 | ● 13 |
| ● 6 | ● 10 | ● 14 |
| | | ● 15 |
| | | ● 16 |

Un inventaire plus précis a été fait sur Ransbeek dans le but de maintenir voire d'améliorer leur situation et donc de mettre en évidence ce qu'il y a lieu de faire à proximité de ces sujets. Il s'agit de jeunes chênes en bonne santé et encore en pleine croissance. Il est donc opportun de les tailler pour adapter leur couronne au passage du tram et de prévoir une zone sans intervention de 3m (berme actuelle).



Pour plus d'informations, consultez les rapports sur le site www.move-nohw.brussels

→ [Rapport hydrologie](#)
→ [Rapport Environnement](#)

¹ Le coefficient de potentiel de biodiversité par surface permet de s'assurer de la qualité environnementale d'un projet en réponses à plusieurs objectifs : amélioration du microclimat et de l'hygiène atmosphérique, développement des fonctions naturelles des sols, infiltration des eaux pluviales, alimentation de la nappe phréatique, création et revalorisation d'espace vital pour la faune et la flore.

5. UNE MOBILITÉ INTÉGRÉE

Avec des enjeux thématiques

Les ambitions du Plan Good Move

Le projet MOVE NOhW s'inscrit dans le cadre de Good Move, le Plan régional de mobilité 2020-2030 pour la Région de Bruxelles-Capitale qui vise à apaiser les quartiers et à mettre en place une spécialisation multimodale des voiries. Good Move se veut un plan global concerté entre tous les partenaires, une collaboration en bonne intelligence.

Dans ce même esprit, MOVE NOhW est, lui aussi, un projet global de mobilité pour NOH qui s'articule autour de plusieurs autres grands projets de restructuration de la

zone Nord de la Région bruxelloise. L'objectif est de mettre progressivement en place un nouveau plan de circulation qui devra répondre aux 16 enjeux identifiés, être conforme à Good Move et rendre possible "la ville à 10 minutes".

Pour en savoir plus sur les ambitions et la mise en œuvre de Good Move, rendez-vous sur le site de Bruxelles Mobilité :

<https://mobilite-mobiliteit.brussels/en/node/1909>

ENJEUX DU PLAN DE CIRCULATION

16 ENJEUX – 1 PLAN DE CIRCULATION

PROJETS

#1 TRAM NOH

#2 A12 / VAN PRAET

#3 PÔLE HEEMBEEK

#4 ZIR 4

RÉSEAUX

#5 PIÉTONS

#6 VÉLO

#7 BUS

#8 POIDS LOURDS

ACCESSIBILITÉ

#9 ÉCOLES

#10 COMMERCES

#11 ENTREPRISES

#12 ÉQUIPEMENTS

IMPACTS

#13 TRAFIC

#14 ACCIDENTS

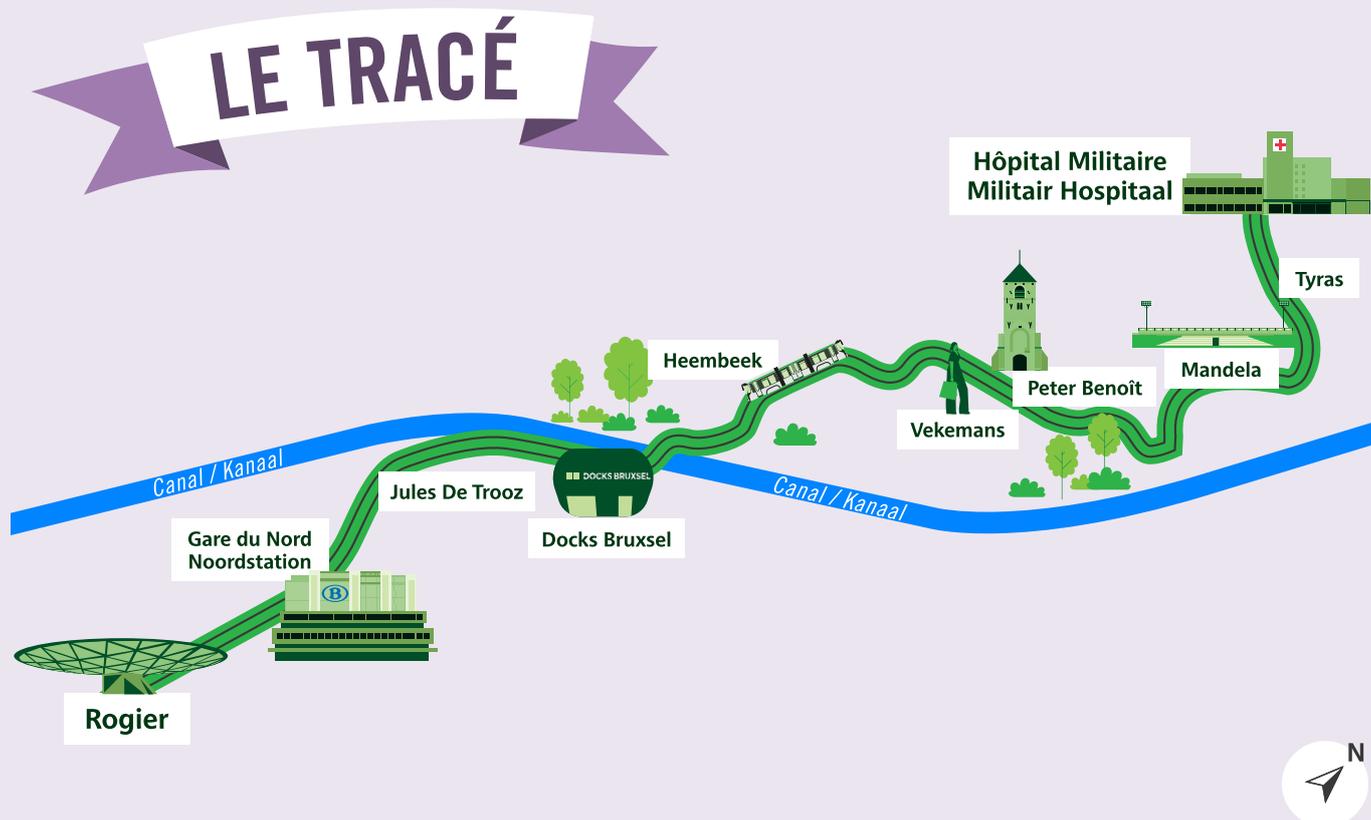
#15 STATIONNEMENT

#16 LIVRAISONS

QUELQUES ENJEUX THÉMATIQUES SPÉCIFIQUES :

#1 Le tracé du tram NOH

Le tracé de la nouvelle ligne de tram permettra de relier Neder-Over Heembeek à la place Rogier. Il dessert une multitude d'infrastructures publiques (écoles, crèches, centres sportifs, hôpital militaire), de même que de très nombreux commerces et entreprises. Ce tracé offre de belles perspectives d'aménagement des espaces publics, mais nécessite une refonte importante du plan de circulation. Bientôt, vous pourrez découvrir la répartition des infrastructures publiques, écoles, commerces et entreprises le long de la ligne de tram, rendez-vous sur move-nohw.brussels.

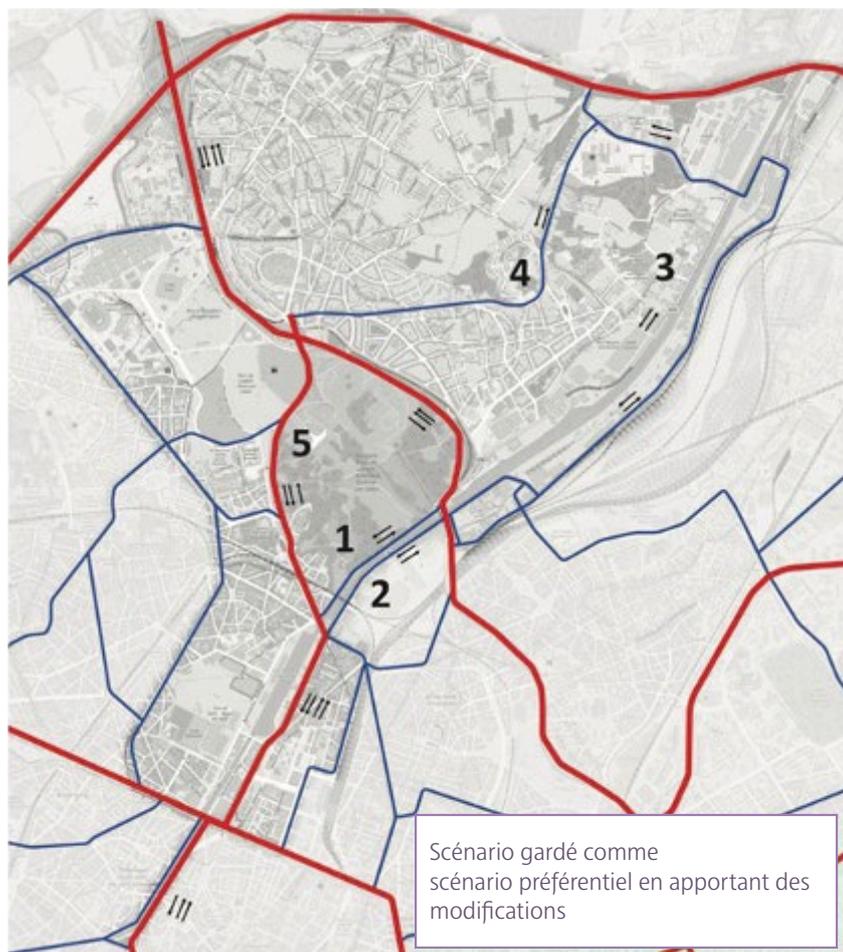


#2 Le projet A12 / Van Praet

L'étude Canal Nord de Bruxelles Mobilité a mis en évidence différents scénarios pour le réseau routier au nord de l'agglomération. Le scénario retenu consiste à modifier l'importance de la circulation sur certains axes (chaussée de Vilvorde entre Van Praet et De Trooz - quai des Usines - chaussée de Vilvorde jusqu'à Van Praet - avenue de Versailles - Parc Royal), ainsi qu'à faire évoluer le nombre de bandes routières pour d'autres axes (avenue Van Praet, avenue du Parc Royal et de la Reine jusqu'à De Trooz, chaussée de Vilvorde, avenue Van Oss et avenue de Tyras).

ÉTUDE CANAL-NORD :

- Suppression de la circulation vers A12 sur Croix du Feu
- Mise à double sens de l'avenue Van Praet
- Potentielle diminution du nombre de bandes de circulation sur Tyras (gabarit identique à Van Oss et Bruyn)



ÉVOLUTION DE LA SMW AUTO

Modification de la SMW pour les axes:

1. Chaussée de Vilvorde entre Van Praet et De Trooz: **Quartier** → **Confort**
2. Quai des Usines: **Plus** → **Confort**
3. Chaussée de Vilvorde jusqu'à Van Praet: **Confort** → **Quartier**
4. Avenue de Versailles: **Quartier** → **Confort**
5. Parc Royal: **Confort** → **Plus**

Application de la SMW dans sa version **actuelle** pour tous les autres axes.

ÉVOLUTION DE LA STRUCTURE ROUTIÈRE

Variables de modification de nombre de bandes

pour les axes considérés:

- Avenue Van Praet: **2+3** → **2 en sortie + 1 en entrée**
- Avenues du Parc Royal et de la Reine jusqu'à De Trooz: **2*2** → **2 en entrée + 1 en sortie**
- Avenue de Vilvorde: **2*2** → **2*1**

Conservation du **nombre de bandes dans la version actuelle** pour tous les autres axes

#5 Le réseau piéton

Selon le plan Good Move, plusieurs axes sur le tracé du tram et aux abords directs de celui-ci présentent des enjeux majeurs : la rue François Vekemans, la place Peter Benoît, la rue Van der Elst et la place Saint-Nicolas où le confort et la sécurité des piétons doivent diriger prioritairement les choix d'aménagement.

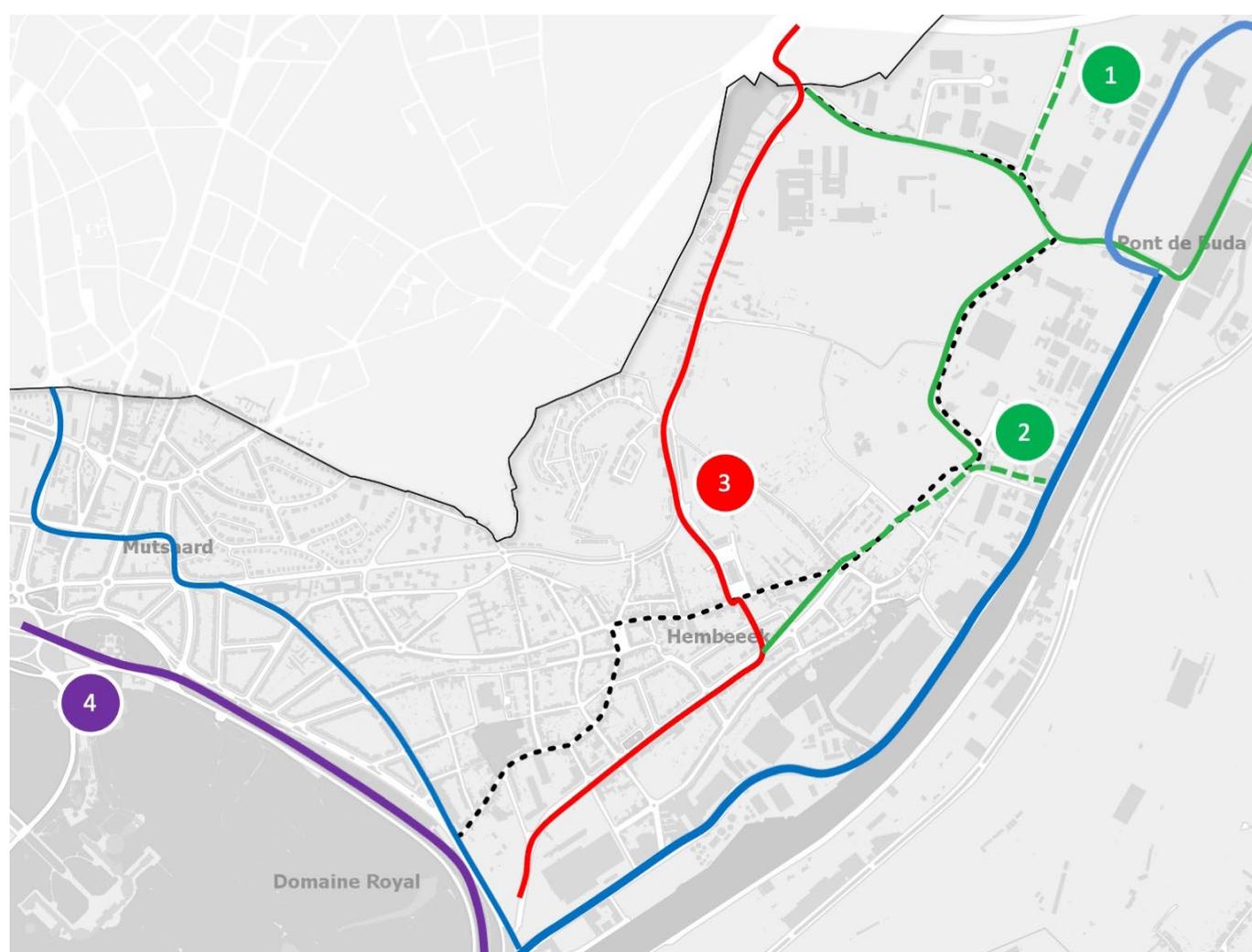


Carte piéton, Good-Move, 2019

#6 Le réseau cyclable

Les réflexions sur le plan de circulation reposent sur une réorganisation du réseau cyclable. Voici les évolutions proposées :

Carte vélo, Études préliminaires MOVE NOhW, Espaces-Mobilités et Richez-Associés, décembre 2020



1

Itinéraire cyclable proposé dans l'étude Buda+ sur l'avenue Bejar pour connecter l'autoroute cyclable FO et prolonger la F214 (Région flamande).

2

Itinéraire cyclable à valoriser dans le cadre de l'aménagement du tram sur le Chemin vert + connexion cyclable par l'avenue du Marly (connexion ICR C/ terminal passagers Waterbus et futur Skatepark).

3

Détournement de l'ICR M via le Kruisberg, la place Peter Benoît et l'avenue des Croix de l'Yser pour rejoindre l'avenue des Croix de Guerre.

4

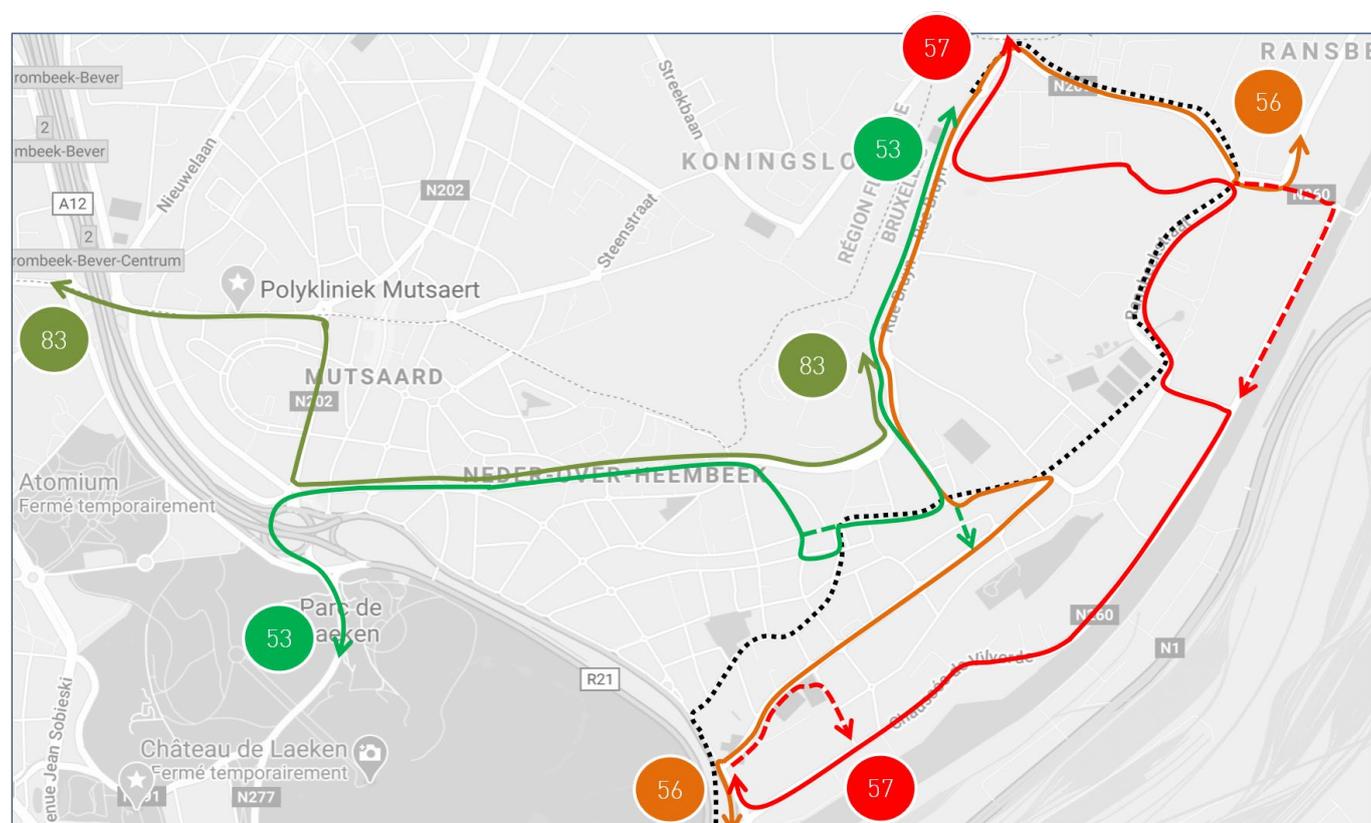
Mise en oeuvre d'une voie verte cyclo-piétonne entre Van Praet et le Heysel.

#7 Le réseau bus

L'arrivée de la nouvelle ligne de tram génère une série d'incidences sur le plan bus.

Pour maintenir l'accessibilité à Vilvorde à la suite de la suppression de la ligne de bus 47 qui sera remplacée par le tram et assurer une cohabitation efficace entre la ligne de tram et les lignes de bus sur la rue François Vekemans, il a été décidé que les lignes de bus 53 et 56 ne seraient pas modifiées. La ligne de bus 57, quant à elle, fera l'objet de modifications afin de relier Heembeek à la gare de Vilvorde.

Carte bus, Études préliminaires MOVE NOhW, Espaces-Mobilités et Richez-Associés, février 2021



B47 supprimé

B57 modifié (Heembeek-Gare de Vilvorde)

B53, B56 et B83 maintenus (Adaptations ponctuelles possibles)

#9 Les écoles

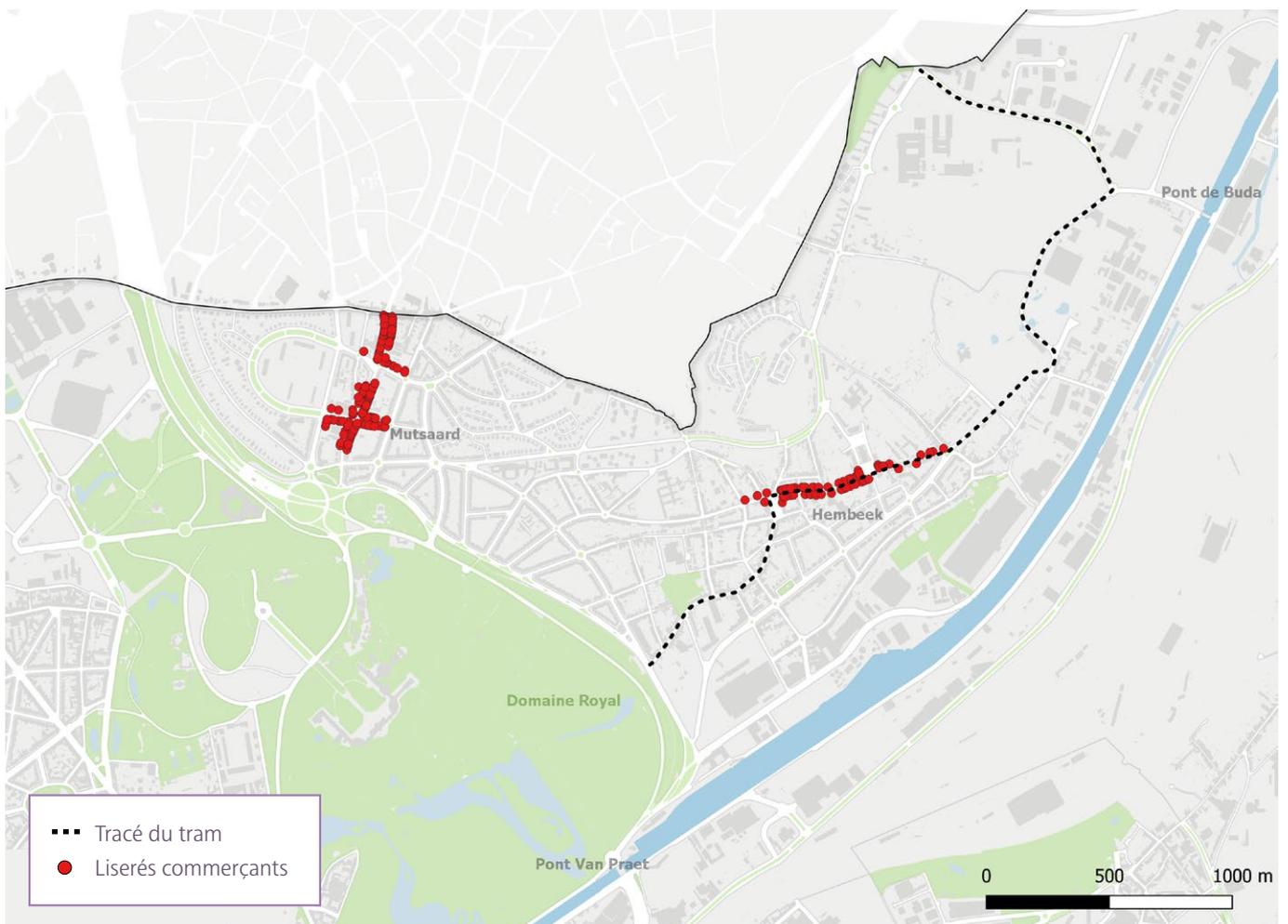
De nombreuses écoles se trouvent le long du tracé de la future ligne de tram. Ces dernières seront ainsi directement bénéficiaires du nouveau plan de mobilité. Vous pourrez bientôt retrouver sur le site MOVE NOhW toutes les informations concernant la typologie et les parts modales de mobilité concernant les écoles.

Carte écoles, Étude d'impact, Espaces-Mobilités et Richez-Associés-BRAT, 2019



#10 Les commerces

On observe une grande concentration de commerces dans la rue François Vekemans, ainsi qu'à Mutsaard. Des commerces plus dispersés sont également localisés rue de Heembeek et au début de l'avenue de Versailles.

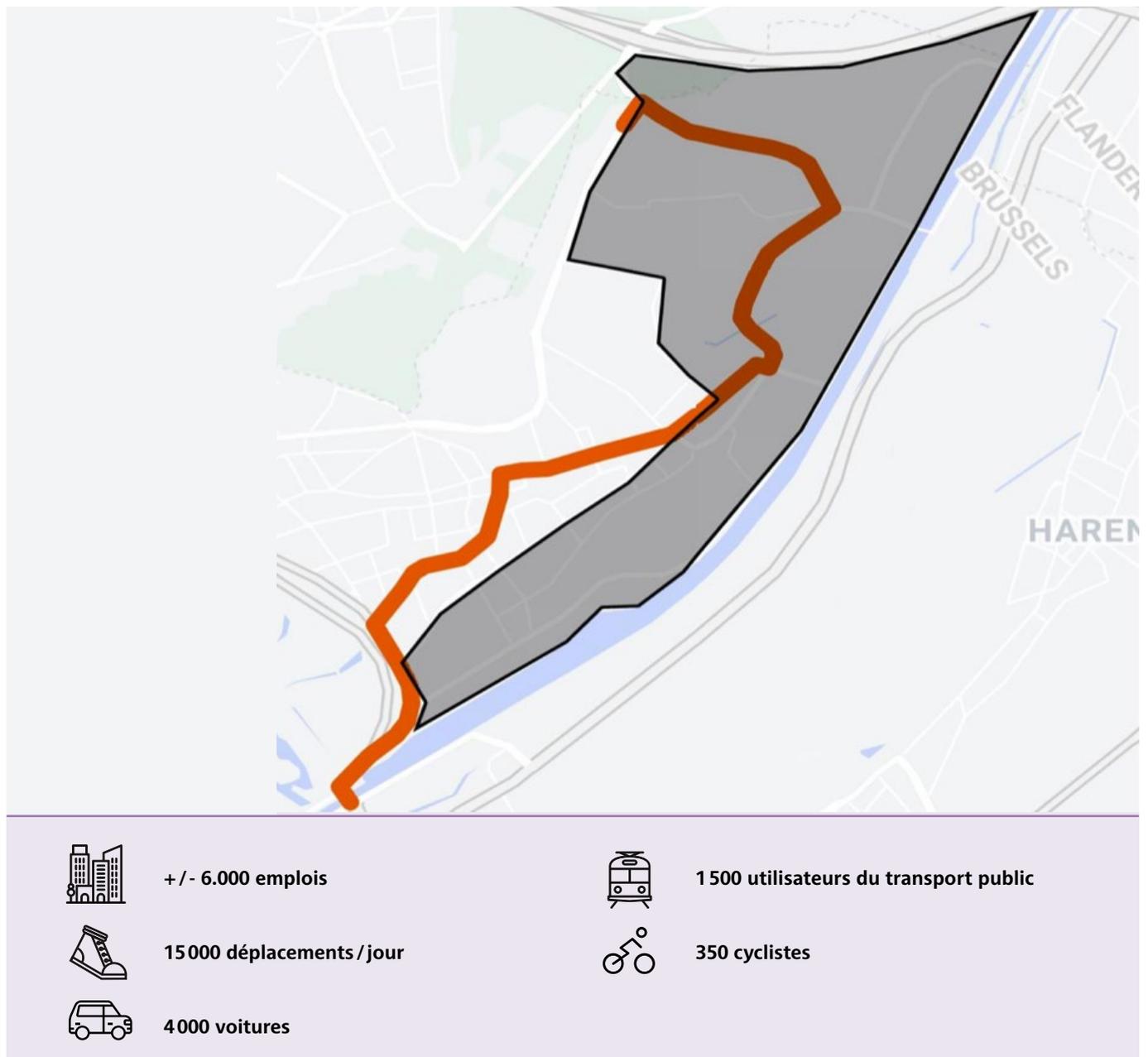


Carte commerces, Étude d'impact, Espaces-Mobilités et Riches associés-BRAT, 2019

#11 Les entreprises

On observe une concentration de moyennes et grandes entreprises dans le nord à proximité de l'avenue de Tyras et des petites entreprises le long de la chaussée de Vilvorde. Vous pourrez bientôt retrouver sur le site MOVE NOhW toutes les informations concernant la typologie, l'origine des employés et les parts modales de mobilité concernant les entreprises.

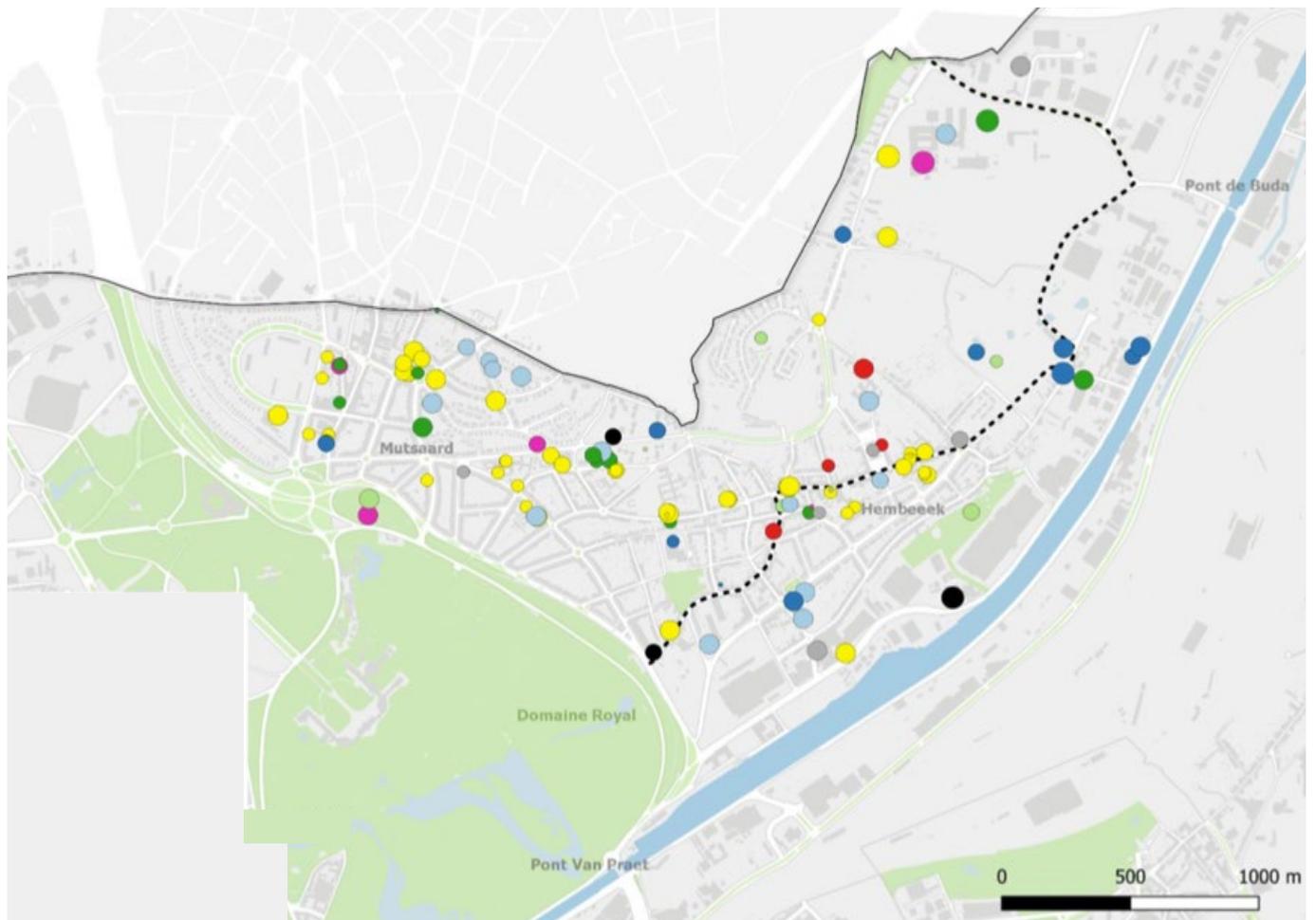
Carte entreprises, Étude d'impact, Espaces-Mobilités-BRAT, 2019



#12 Les équipements

Un relevé précis de l'ensemble des équipements présents à NOH a été réalisé directement par la Ville de Bruxelles. Celui-ci permet d'observer qu'une concentration d'équipements se trouvent tout le long de l'avenue de Versailles et à proximité de la rue François Vekemans. Des équipements importants se trouvent également sur l'avenue des Croix de Guerre, la rue de Ransbeek et la rue Bruyn.

Carte équipements, Étude d'impact, Espaces-Mobilités-BRAT, 2019



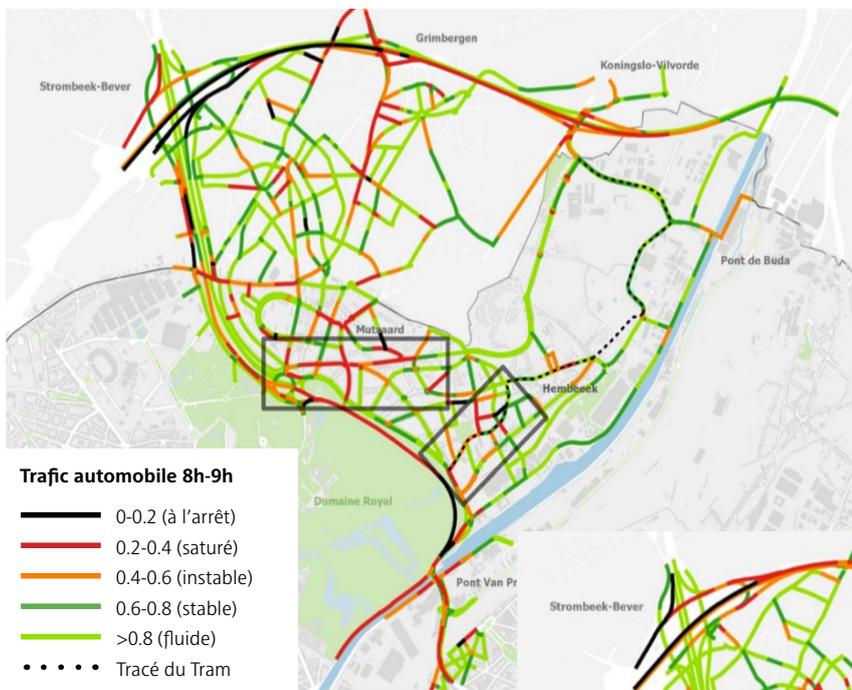
Typologie des équipements

- | | | | |
|----------------|-----------|----------|-------------------|
| ● Associations | ● Justice | ● Social | ●●● Tracé du tram |
| ● Culture | ● Loisirs | ● Sports | |
| ● Éducation | ● Santé | ● Autres | |

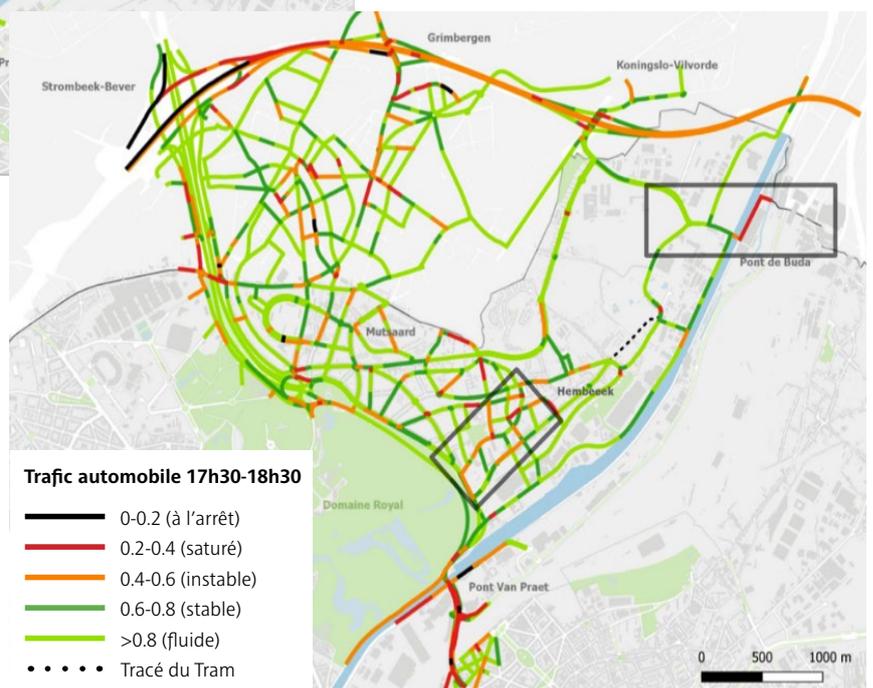
13 Le trafic automobile

Selon les données TomTom, il y a peu de problèmes de trafic à NOH. On constate ponctuellement une légère congestion le matin dans la rue de Heembeek ainsi qu'aux périodes d'entrée et de sortie d'écoles aux abords de la rue François Vekemans. Le soir, on constate à nouveau, mais dans une moindre mesure, une certaine densité de circulation dans ces rues.

Trafic automobile 8h-9h



Trafic automobile 17h30-18h30



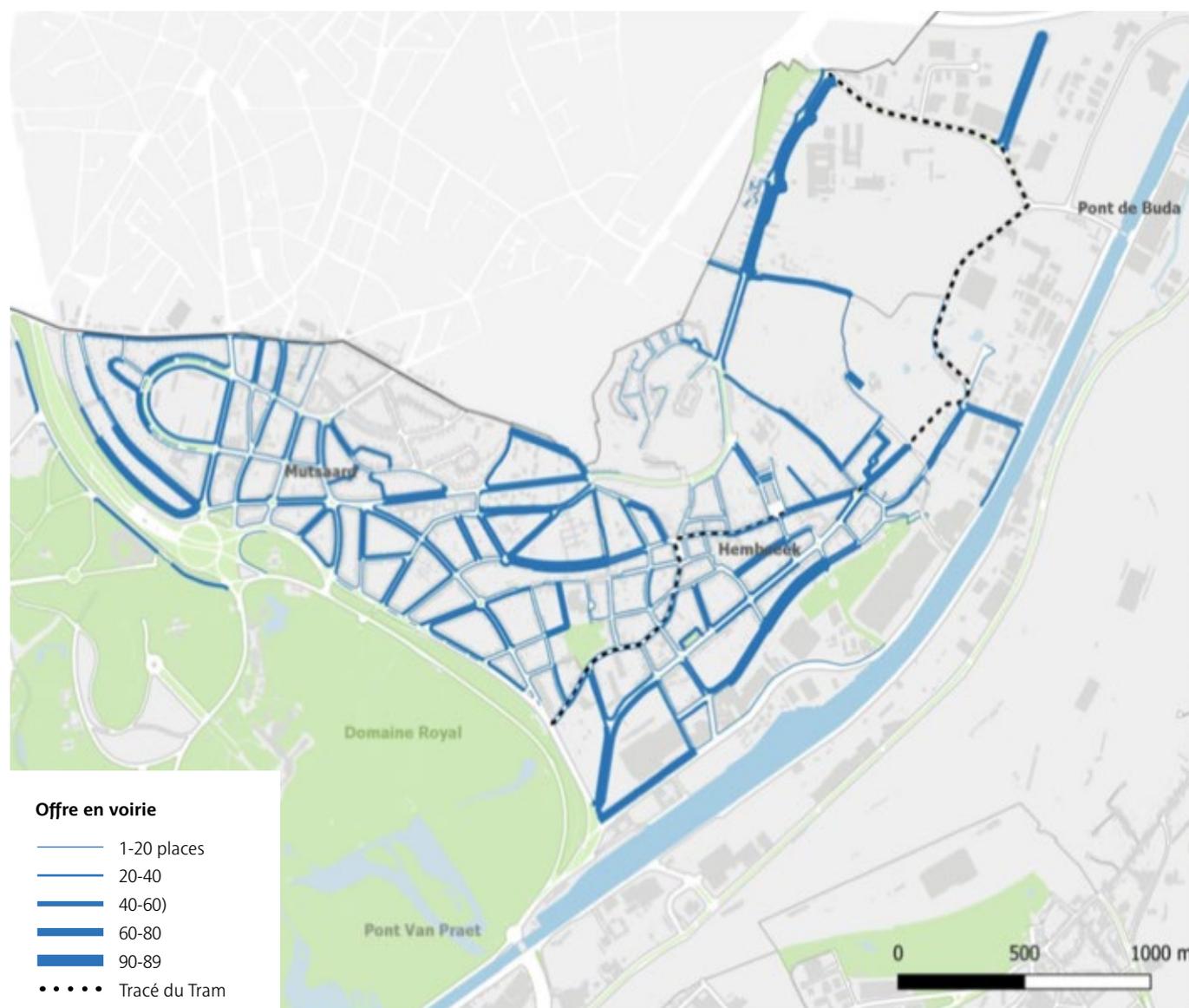
Données GPS TOM-TOM, 2019

15 Le stationnement

La Ville de Bruxelles étudie en ce moment le plan de stationnement pour NOH afin d'en réglementer l'usage. Des recherches et pourparlers avec certains acteurs du quartier sont en cours pour mutualiser des parkings hors voirie et tenter de compenser en partie les pertes de stationnement en voirie lors du réaménagement des espaces le long du tracé. Une attention particulière est

dédiée au maintien de zones de stationnement qui devront coexister avec l'insertion d'arrêts de tram, la mise aux normes des traversées piétonnes, la gestion intégrée des eaux, le respect des objectifs régionaux et du plan Canopée¹ de la ville de Bruxelles. Ceci amènera inévitablement une diminution de ces places.

Carte stationnement, Étude d'impact, Espaces-Mobilités-BRAT, 2019



¹ Plan Canopée 2020 -2030 : www.bruxelles.be/plan-canopee-2020-2030

16 La Livraison

Au vu de sa grande concentration de commerces, la rue François Vekemans doit rester accessible pour les livraisons de tous types. Une analyse consistant à identifier les types de commerces et à leur attribuer un coefficient de livraison a été menée pour évaluer les besoins en aire de livraison sur la rue Vekemans. Il s'agit d'une évaluation théorique qui devra ensuite être confrontée aux usages des commerçants, notamment via une enquête prévue dans les phases suivantes du projet. L'analyse a démontré qu'il faudrait au moins 5 aires de livraison sur la rue Vekemans, contre une seule existante aujourd'hui. Cependant, le nouvel aménagement représente également une opportunité pour repenser le système de livraison de façon plus globale et plus souple, en attribuant par exemples des horaires de livraison, plutôt que des zones définies.

Carte livraisons (CEREMA), Étude préliminaires MOVE NOhW Espaces-Mobilités et Richez-Associés, décembre 2020

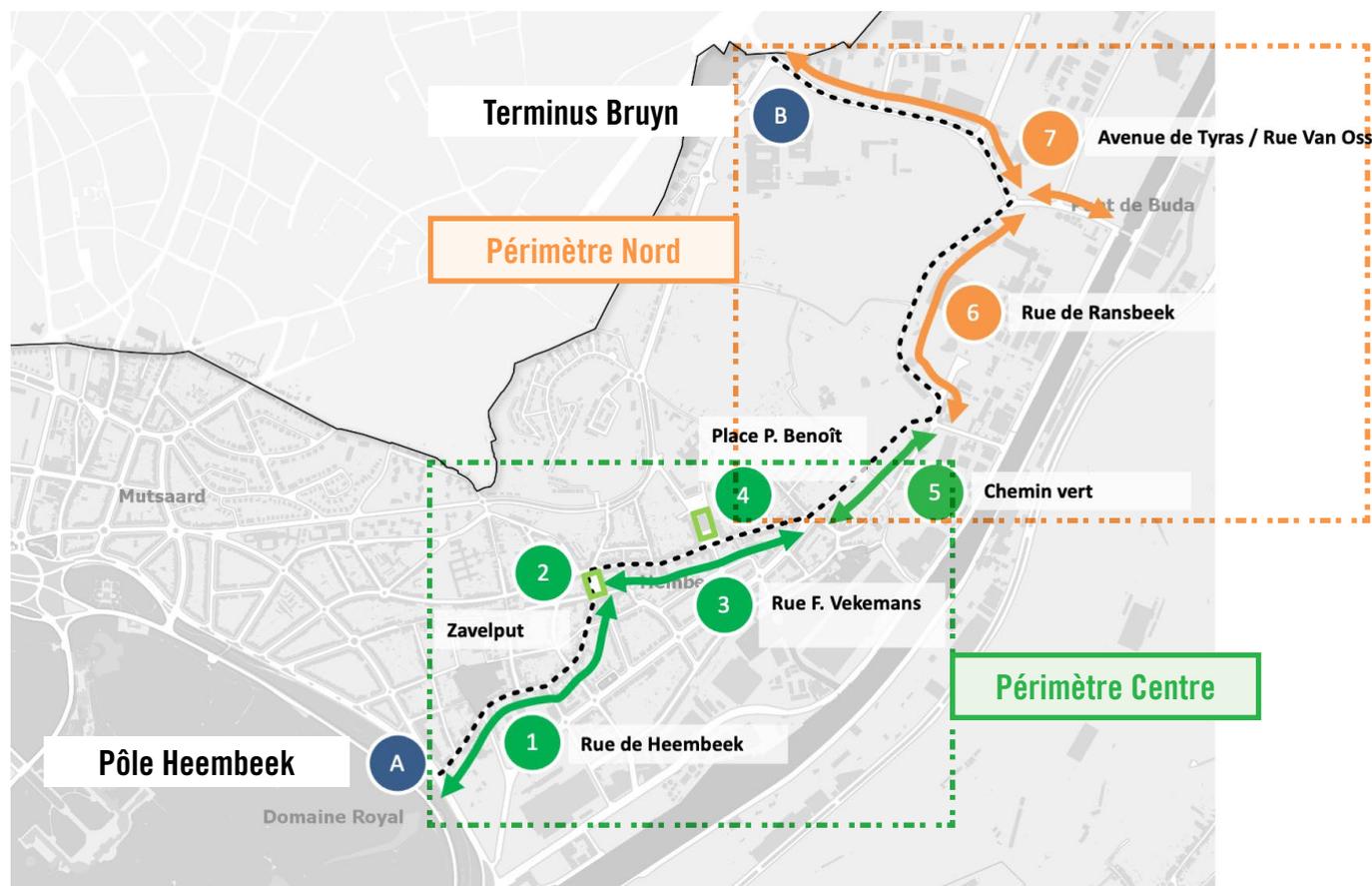


Typologie des commerces

- | | |
|------------------------------|--|
| ● Agences bancaires | ● Commerce de détail d'habillement |
| ● Alimentation générale | ● Librairies, papeteries |
| ● Autres commerces de détail | ○ Nouvelle catégorie vide |
| ● Boucheries, charcuteries | ● Pharmacies |
| ● Boulangeries, pâtisseries | ● Tertiaire, administrations et artisanat délocalisé |
| ● Cafés, hôtels, restaurants | ●●● Tracé du tram |

... ET DES ENJEUX GÉOGRAPHIQUES

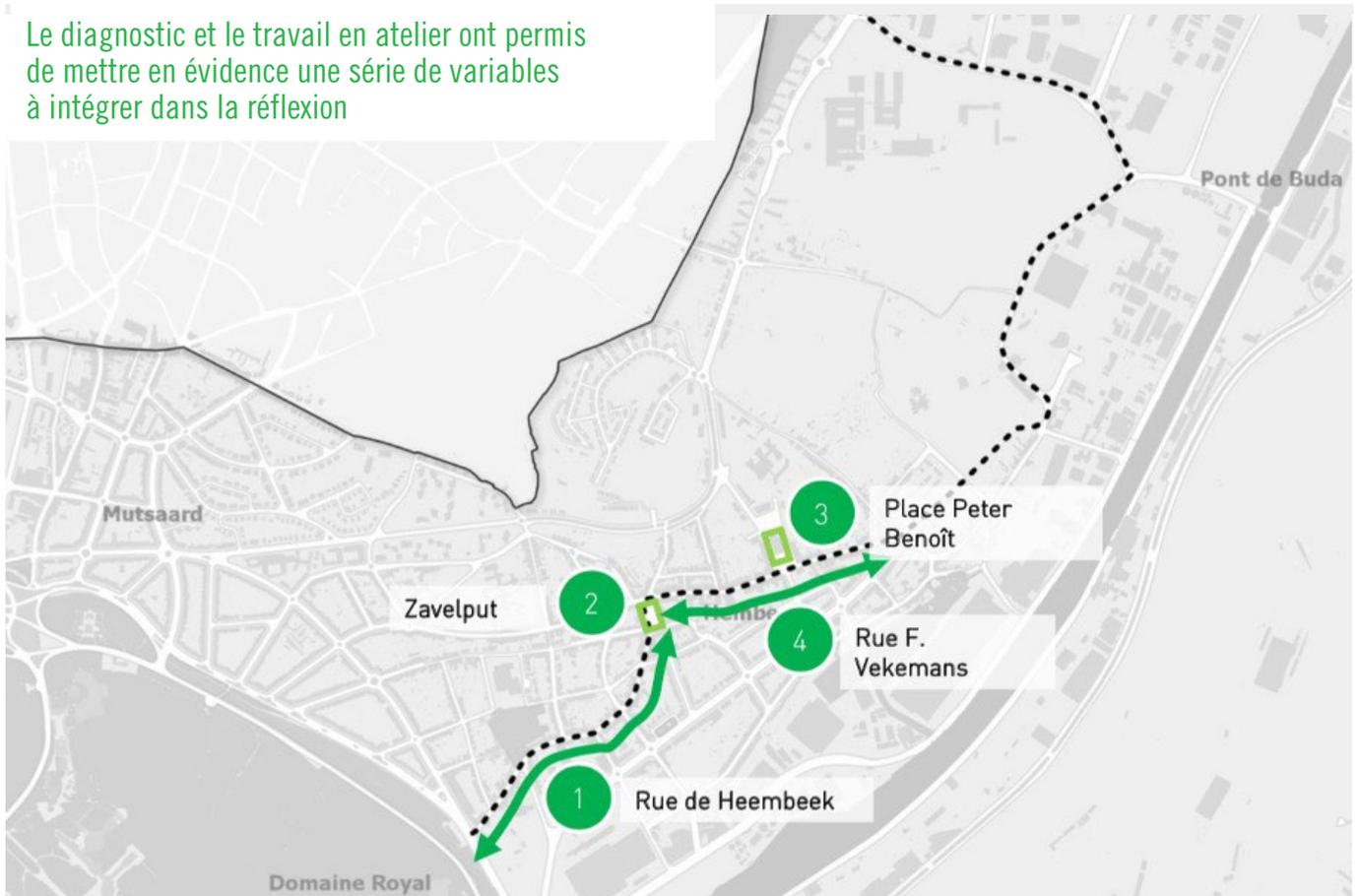
Bien qu'il constitue un tout cohérent, le plan de circulation se compose de périmètres distincts au sein desquels les typologies et les enjeux varient. C'est le « Périmètre Centre » qui présente le plus d'enjeux étant donné l'étroitesse de ses rues, la cohabitation de fonctions diverses et la densité de riverains concernés. Plusieurs variantes de circulation ont été imaginées pour la rue de Heembeek, le Zavelput, la place Peter Benoît et la rue François Vekemans.



Extrait GT Mobilité - Étude préliminaires MOVE NOhW Espaces-Mobilités et Richez-Associés, décembre 2020

Périmètre Centre

Le diagnostic et le travail en atelier ont permis de mettre en évidence une série de variables à intégrer dans la réflexion



Extrait GT Mobilité - Étude préliminaires MOVE NOhW Espaces-Mobilités et Richez-Associés, décembre 2020

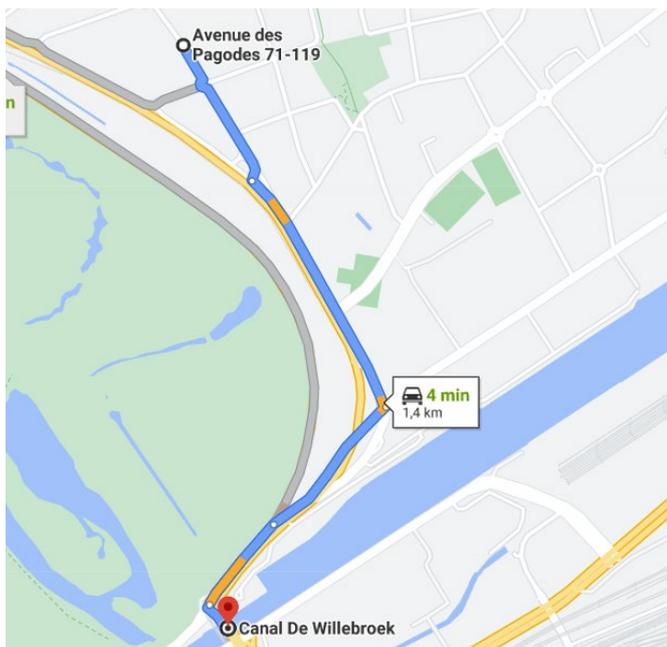
Le scénario privilégié, en cours de validation, est un compromis entre différentes options qui fait se concentrer le plan de circulation sur les actions directement liées au passage du tram. Il met en œuvre des sens uniques « tête-bêche », excepté pour le tram et les bus, dans les rues de Heembeek et Vekemans et limitera la circulation à un sens unique descendant sur le Zavelput. Le sens de circulation de certaines rues adjacentes pourrait également être modifié pour maintenir une accessibilité locale.

Les autres mesures, relatives notamment au trafic de transit dans le quartier, seront traitées au fur et à mesure par la Ville de Bruxelles dans le cadre du futur Contrat local de mobilité (Good Move).

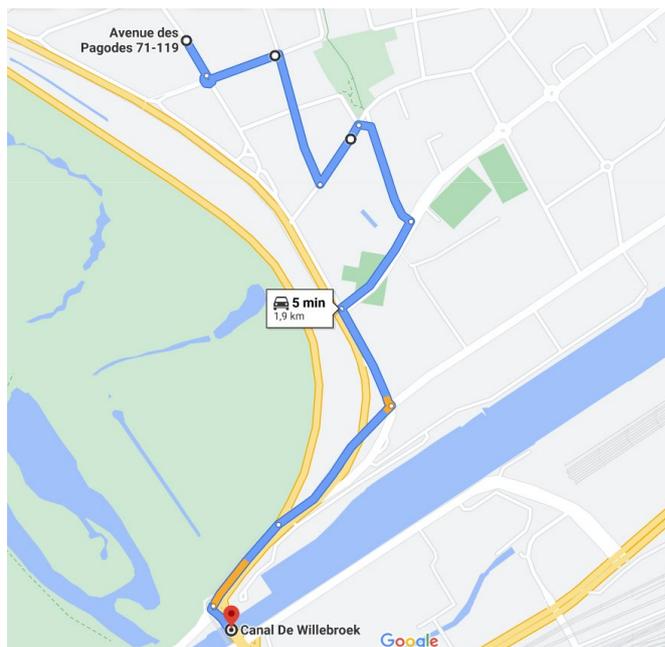
Simulations de temps de parcours avant / après à indiquer

Lorsque des sens de circulation sont modifiés, les trajets alternatifs sont étudiés pour mesurer l'impact des changements sur l'accessibilité du quartier.

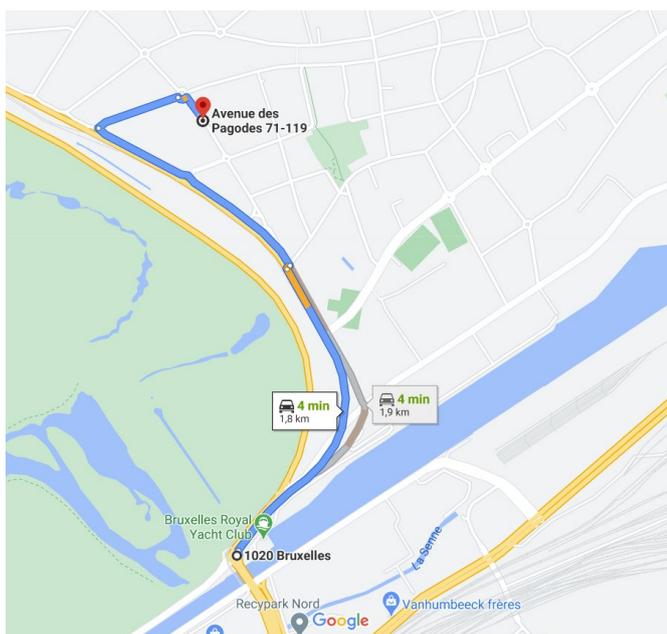
TRAJET PAGODES – PONT VAN PRAET EN 2021



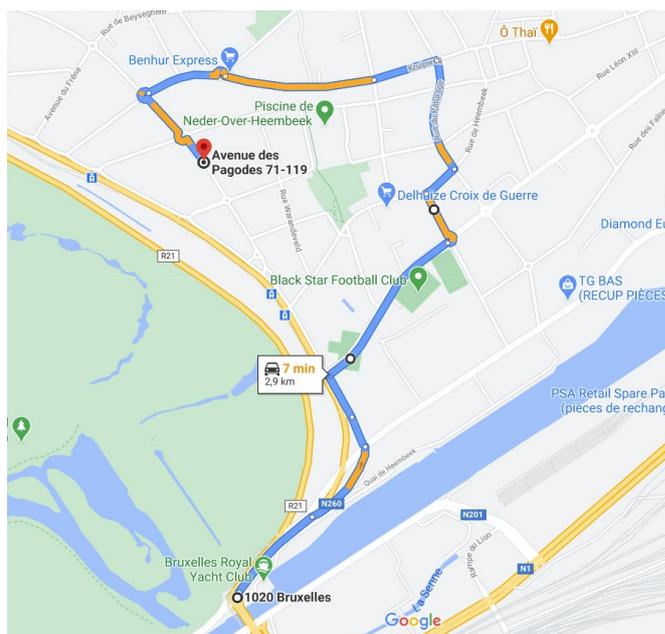
TRAJET PAGODES – PONT VAN PRAET EN 2025



TRAJET PONT VAN PRAET - PAGODES EN 2021



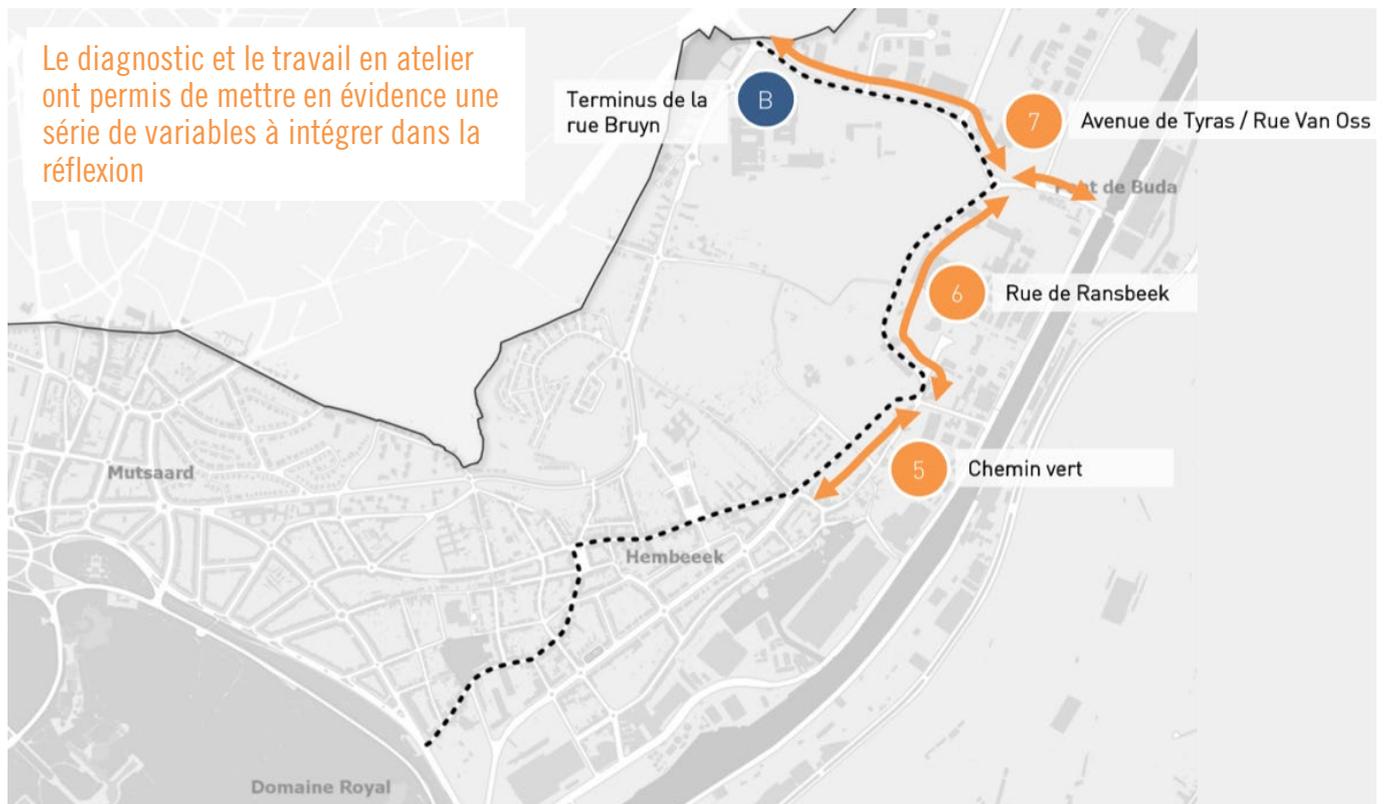
TRAJET PONT VAN PRAET - PAGODES EN 2025



Simulation trajet Googlemaps, Étude préliminaires MOVE NOhW Espaces-Mobilités et Richez-Associés, décembre 2020

Périmètre Nord

Des variantes de circulation ont été imaginées pour le Chemin Vert, la rue de Ransbeek, l'avenue de Tyras/ l'avenue Van Oss et l'avenue de Versailles.
Découvrez-les bientôt sur le site MOVE NOhW



Extrait GT Mobilité - Étude préliminaires MOVE NOhW Espaces-Mobilités et Richez-Associés, décembre 2020

Le scénario privilégié, en cours de validation, propose la mise à sens unique du Chemin Vert et de la rue de Ransbeek. Il sera approfondi dans la phase d'esquisse qui a démarré, car les profils d'aménagement ont également un impact sur les sens à choisir. Le carrefour du pont de Buda est également pris en compte pour en faciliter le passage depuis le RING vers la ville.

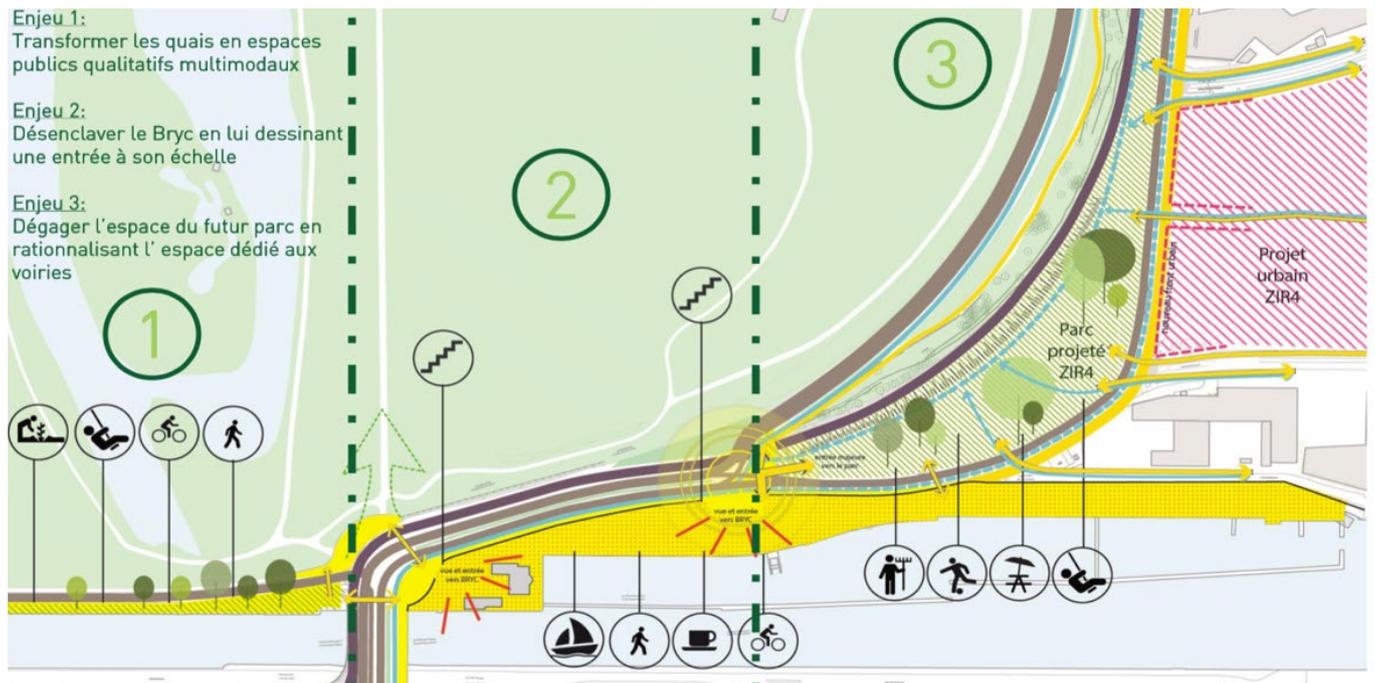
6. UN ESPACE PUBLIC REQUALIFIÉ

La phase d'études préliminaires a consisté à mettre en évidence les secteurs à enjeux particuliers et/ou dans lesquels plusieurs acteurs interviennent, comme des projets communaux ou régionaux d'envergure.

De Van Praet à Heembeek

À ce jour, les tâches réalisées pour ce secteur comprennent l'analyse des multiples enjeux, projets et besoins dans la zone, ainsi que des points techniques spécifiques comme l'amélioration du tunnel tram Léopold et du futur pôle Heembeek.

Une vision d'ensemble



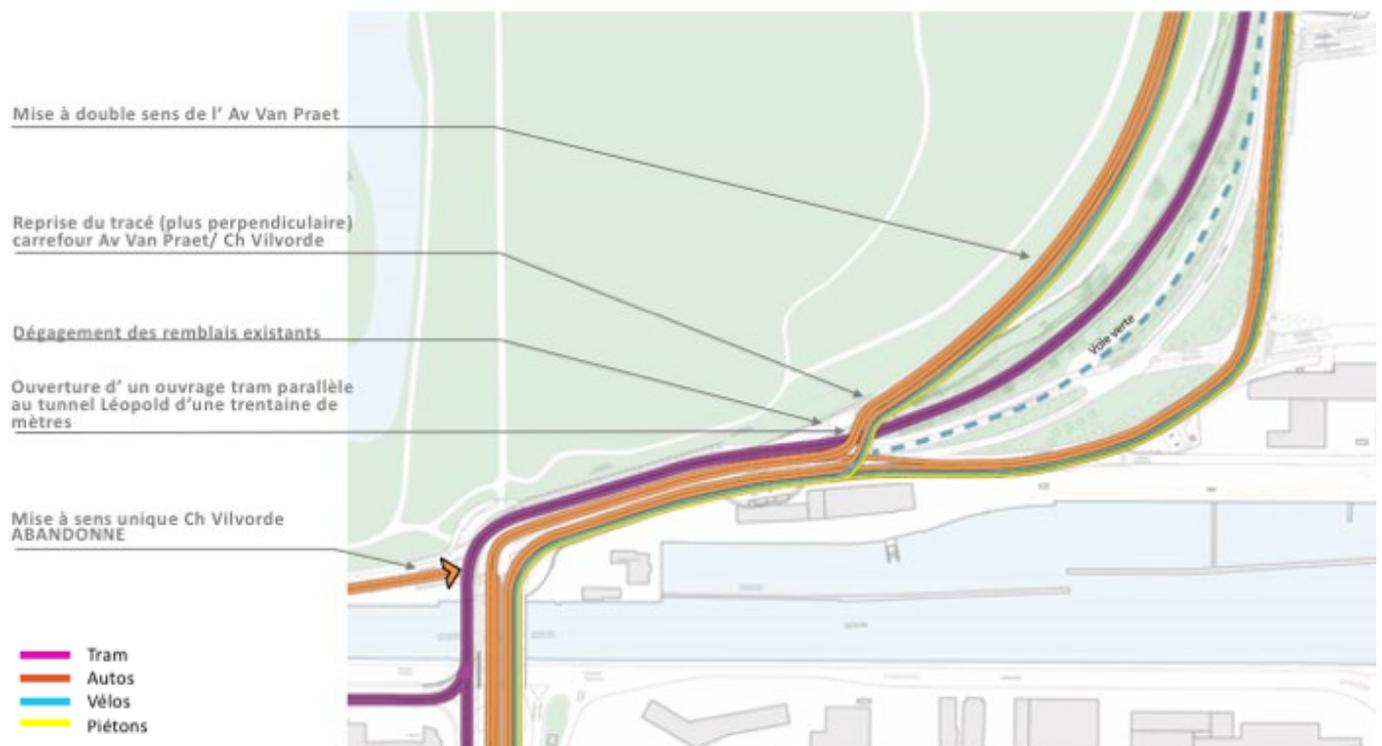
Extrait GT Van Praet, Étude préliminaires MOVE NOhW Espaces-Mobilités et Richez-Associés, décembre 2020

Le secteur Van Praet

Le projet de restructuration de l'avenue Van Praet et de la chaussée de Vilvorde est porté par Bruxelles Mobilité. Des groupes de travail se sont tenus pour coordonner les projets. La STIB et la Région interviendront après la mise en service du tram NOH pour la réalisation d'un nouvel ouvrage d'art afin de faciliter le passage des trams sous l'avenue Van Praet. En bref :

Le projet régional rationalise les flux de circulation dans la zone et installe une voie verte cyclo-piétonne entre Van Praet et le Heysel via la mise à double sens de l'avenue Van Praet et la suppression du trafic actuel sur l'avenue des Croix du Feu (vers A12) :

- Mise à double sens de l'avenue Van Praet entre Gros Tilleul et la chaussée de Vilvorde
- Passage en 2 X 2 bandes de circulation de la chaussée de Vilvorde entre l'avenue Van Praet et le pont Van Praet
- Restructuration du carrefour Van Praet/Vilvorde (au niveau de la station d'essence)
- Large voie verte cyclo-piétonne reliant le canal au Heysel en lieu et place des bandes actuelles de circulation sur Croix de Feu vers l'A12
- La partie de l'avenue des Croix du Feu longeant les habitations reste telle quelle pour les accès locaux des riverains.



Extrait GT Van Praet, Étude préliminaires MOVE NOhW Espaces-Mobilités et Richez-Associés, décembre 2020

Le pôle Heembeek

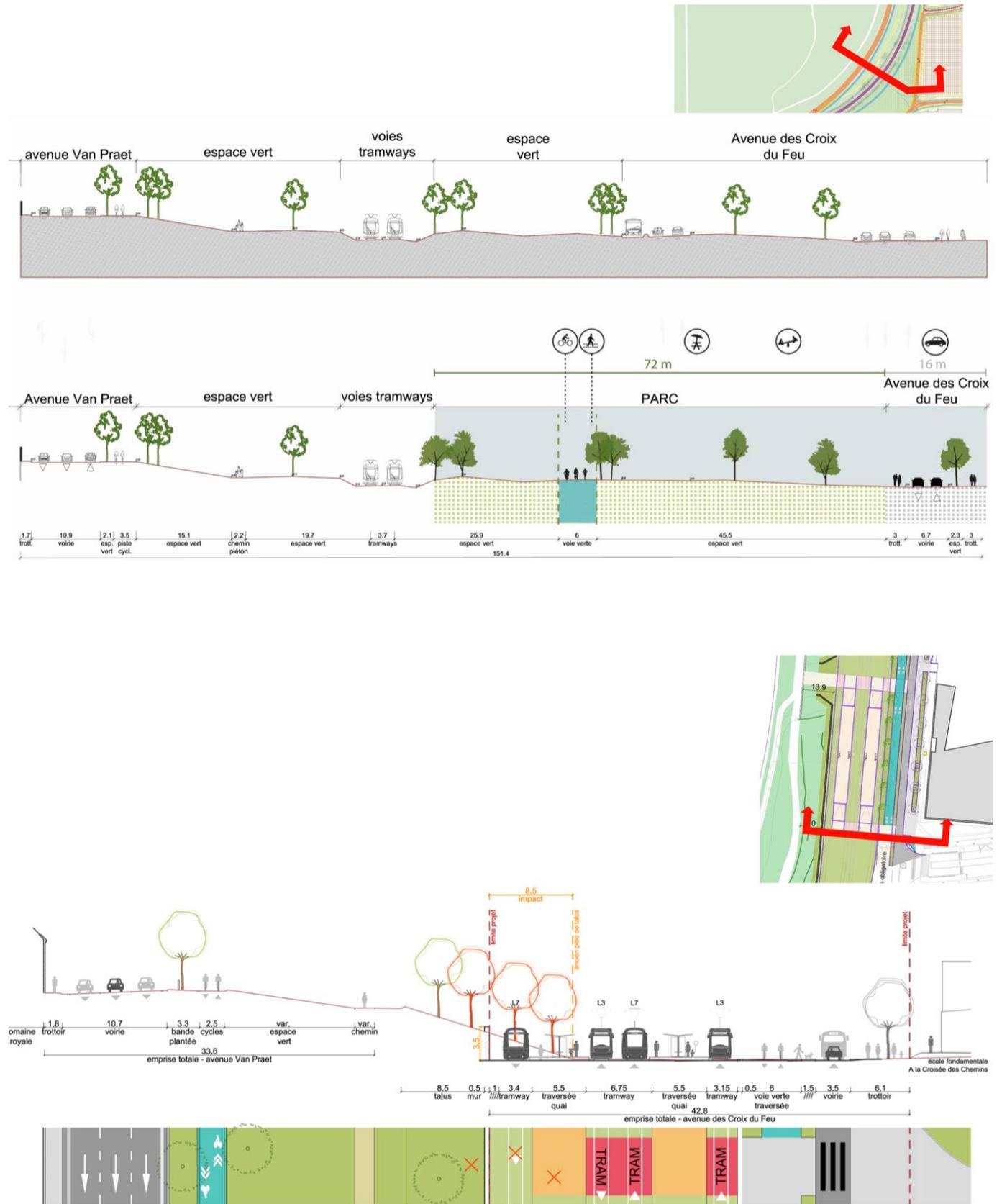
À la suite de la mise à double sens de l'avenue Van Praet, la circulation sur l'avenue des Croix du Feu vers l'A12 sera supprimée et tout l'espace ainsi libéré sera dédié à un grand parc de près de 6 hectares en face de la ZIR 4 et des écoles fondamentale et secondaire au croisement avec l'avenue des Croix de Guerre. L'actuel pôle d'échange tram/bus en face de la rue de Heembeek disparaîtra au profit d'un espace vert d'agrément pour le quartier et le nouveau pôle va descendre vers l'avenue des Croix de Guerre.

LE FONCTIONNEMENT DU POLE HEEMBEEK

- 4 voies dédiées tram (ligne 7 et NOH);
- Voie verte cyclable en partie centrale de la chaussée;
- Circulation générale: 1 file (sens sud/ nord);
- Bus 56: un arrêt en terminus

- Tram NOH
- Tram 7
- Bus
- VP
- Cycles





Extrait GT Van Praet, Étude préliminaires MOVE NOHW Espaces-Mobilités et Richez-Associés, décembre 2020

Le nouveau pôle doit répondre à plusieurs enjeux :

Tenir compte des besoins :

- des projets connexes :
 - Voie verte de la Région (4 à 6M) et ZIR 4 (parc, école, logements, ...)
- de la STIB :
 - TRAMS: 4 quais dédiés (T7 et T10)
 - BUS: 1 arrêt (B56 et B57) et 1 terminus (B57)
- des piétons (nombreux à un pôle d'échange et en face d'écoles) :
 - Trottoir confortable et sécurisé
 - Traversées adaptées

Tenir compte des contraintes :

- De la typologie et de la topographie du lieu (talus, arbres, limites parcellaires, ...)
- De dimensionnement des quais
- Des courbures des voies
- ...

7. CONCLUSION

Ces premiers éléments de mise en place vont maintenant être affinés pour donner naissance à des esquisses d'aménagement qui feront l'objet des prochains groupes de travail et CoPil. En juin 2021 l'ensemble des espaces publics autour du tracé seront dessinés. Les citoyens auront l'occasion de s'exprimer sur les aménagements conçus en groupe de travail au printemps. La place du Zavelput fera l'objet d'une co-création avec les citoyens à travers des ateliers prévus en mars.

24 mars 2021



.brussels 
C'EST NOUS TOUS/DAT ZIJN WIJ ALLEMAAL



Richez Associés
architecture urbanisme paysage



vo
citi
zen

