



Pré-Diagnostic de Mobilité

Maille de Haren

Février 2022



PUBLIC



INTERNAL



RESTRICTED



CONFIDENTIAL



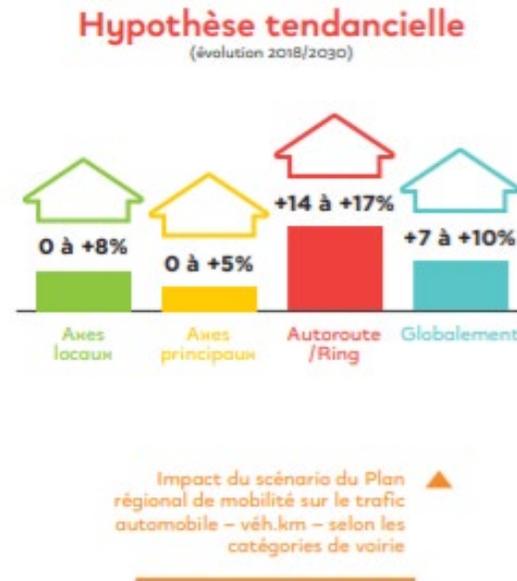
Introduction et contexte



Good Move, plan régional de mobilité à un horizon 2030

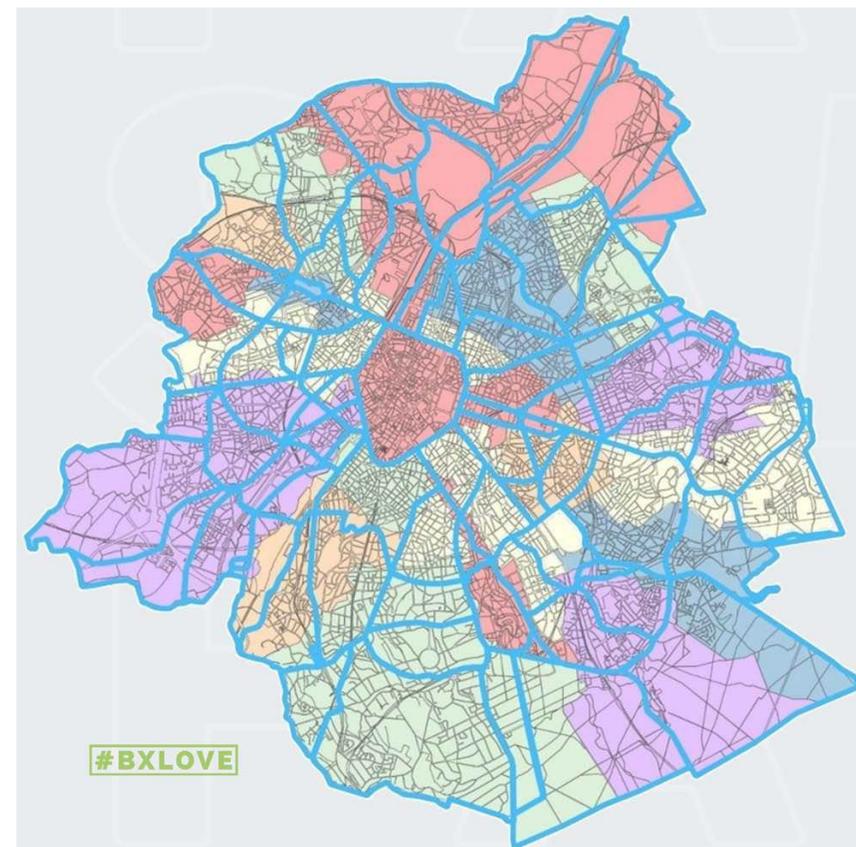
Concept de mailles apaisées et du report du trafic routier :

- Une diminution d'environ 35% du trafic sur les voiries locales ;
- Une diminution d'environ 10% du trafic sur les voiries principales ;
- et Une augmentation d'environ 18% du trafic sur le Ring et le réseau autoroutier, équivalente aux évolutions attendues dans un scénario tendanciel.



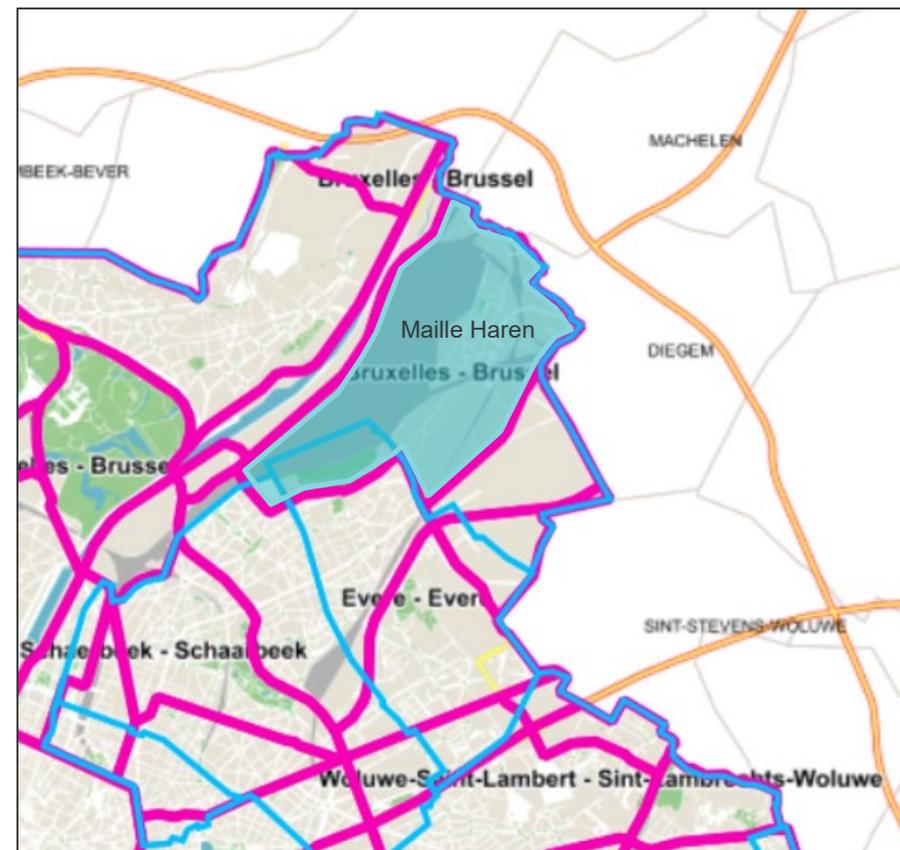
Mailles apaisées

- C'est une zone de 1 à 2,5 km de diamètre autour de la centralité d'un quartier, zone dont le périmètre est défini par des voiries structurantes.
- L'objectif est d'apaiser la circulation au sein de ces mailles en :
 - Améliorant la qualité de séjour, la marchabilité et la cyclabilité ainsi que les transports en commun
 - Assurant un trafic de destination
 - Décourageant le trafic de transit



Territoire maille Haren

- Frontière Nord-Est de la Région bruxelloise
- Voiries structurantes :
 - Avenue de Vilvoorde
 - Chaussée de Haecht
- ~ Quartier de Haren (+Industrie Nord + Industrie Otan) de la **Ville de Bruxelles**
- Petite partie sur les communes d'Evere (quartier Paix) et de Schaerbeek (quartier Helmet).



Spécialisation multimodale des voiries Good Move

- Cartes pour établir des priorités dans le partage de la voirie
- Intègre tous les modes de déplacements – réseau structurant par mode
- Application du principe STOP
- 3 niveaux de réseau :
 - **PLUS** : les grands axes de déplacement à l'échelle métropolitaine
 - **CONFORT** : pour compléter le maillage des réseaux et assurer la desserte des différentes polarités de la capitale
 - **QUARTIER** : pour assurer la desserte fine des quartiers et des fonctions urbaines

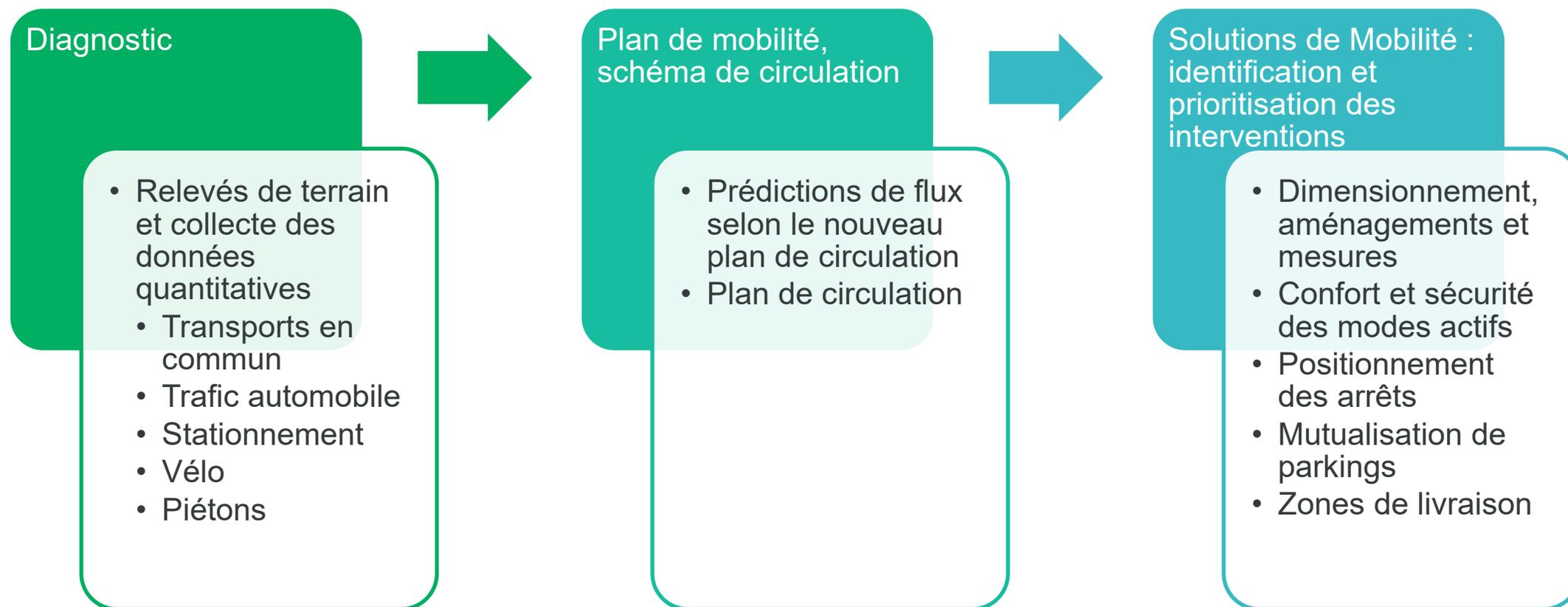




Méthodologie



Rappel de la méthodologie



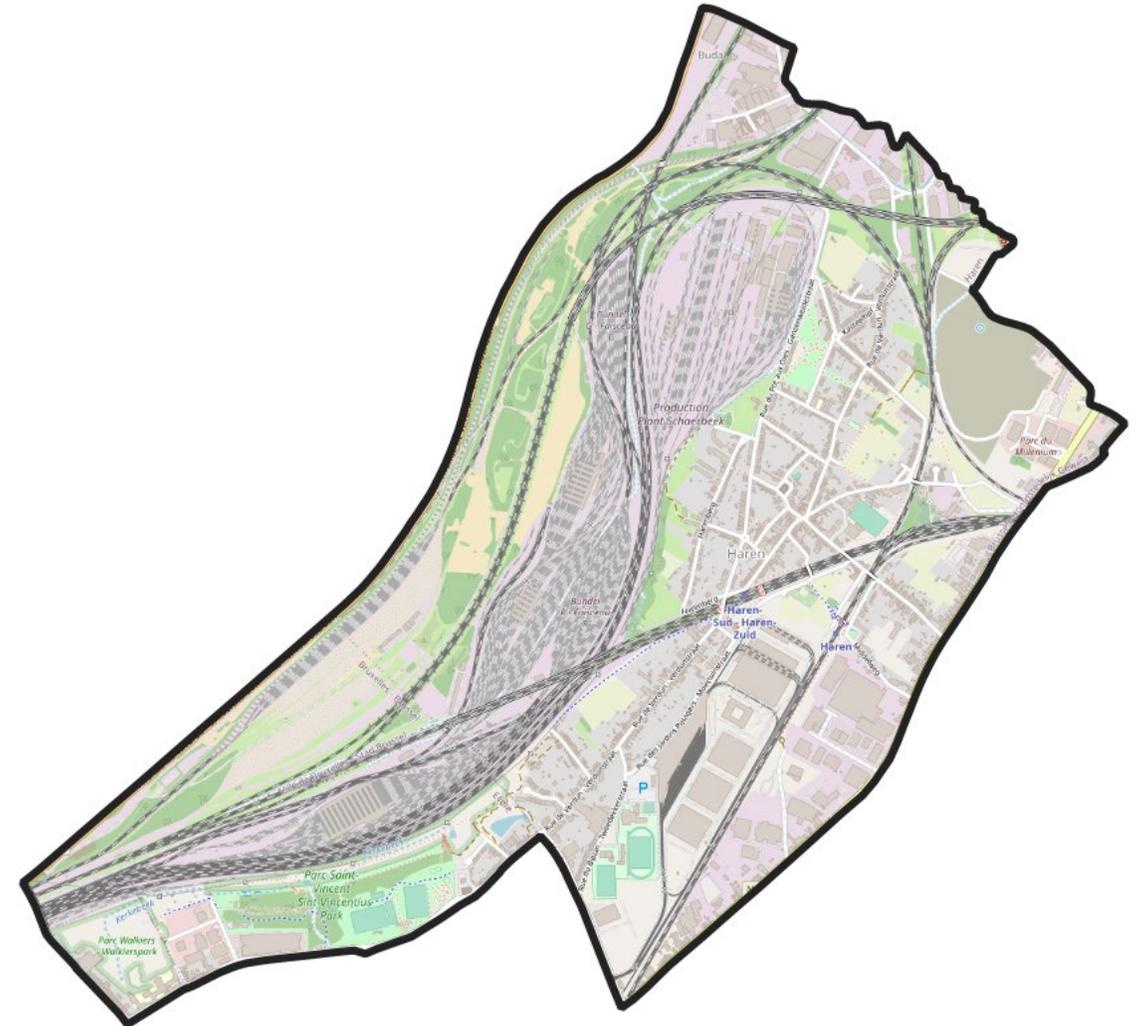


1 Description de la maille



Diagnostic de Mobilité – Maille de Haren

-  1. Description de la maille
-  2. Générateurs de flux
-  3. Circulation piétonne et PMR
-  4. Circulation cycliste
-  5. Transports en commun
-  6. Circulation automobile
-  7. Mobilité scolaire
-  8. Stationnement
-  9. Sécurité routière
-  10. Transport marchandises – Poids Lourds
-  11. Qualité de vie, air, bruit

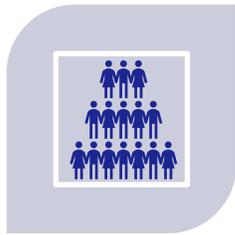


Principaux enjeux relevés du pré-diagnostic

- Concrétiser les itinéraires modes actifs pour renforcer le maillage des espaces publics et les noyaux d'identité locale : aménagements cyclables et lisibles, signalétique, requalification des voiries, renforcement de la fonction « séjour »...
- Appliquer le régime généralisé de vitesse de 30 ou 20 km/h : schéma de circulation, réduction de la vitesse, partage de la voirie, diminution du trafic de transit...
- Améliorer les performances des transports en commun : un pôle multimodal majeur...
- Simplifier la gestion des carrefours complexes, sources (1) de ralentissements des TC et (2) d'accidents : donner la priorité aux TC dans les carrefours, simplifier les carrefours dangereux...
- Réguler l'offre en stationnement en voirie : stationnement en voirie omniprésent mais non réglementé, multi-usagers (commerces, riverains...)...
- Garantir l'accessibilité des attracteurs du territoire par plusieurs modes de transport, notamment pour la logistique : diminution de l'emprise de la voirie, PMR, aires de livraisons, accessibilité des attracteurs...

Maille jeune, en pleine croissance

Cadre de vie agréable et mixte



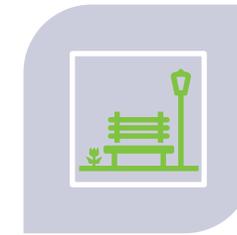
DENSITÉ DE POPULATION
PLUS FAIBLE QUE LA
RÉGION (3,200 HAB/KM² VS
7,500 HAB/KM²)



POPULATION
RELATIVEMENT JEUNE
(33,5 ANS VS 37,5 ANS)

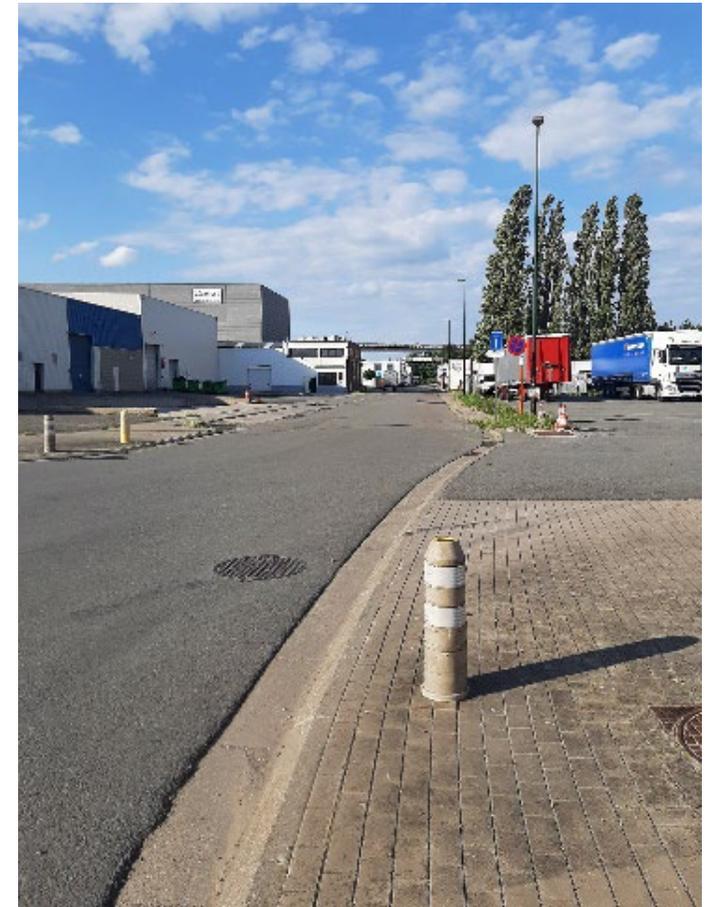


TAUX DE CROISSANCE
ANNUELLE EXTRÊMEMENT
ÉLEVÉ (3,9% VS 0,8%)



CADRE DE VIE AGRÉABLE
AVEC UN PATRIMOINE
NATUREL ET INDUSTRIEL
RICHE

Paysage contrasté, forte présence de la gare Schaerbeek-Formation





2 Générateurs de flux



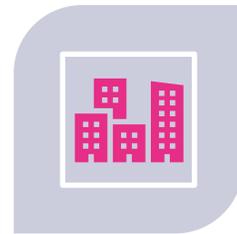
5 grands générateurs de déplacement



RÉSIDENTS



COMMERCES
ET HORECA



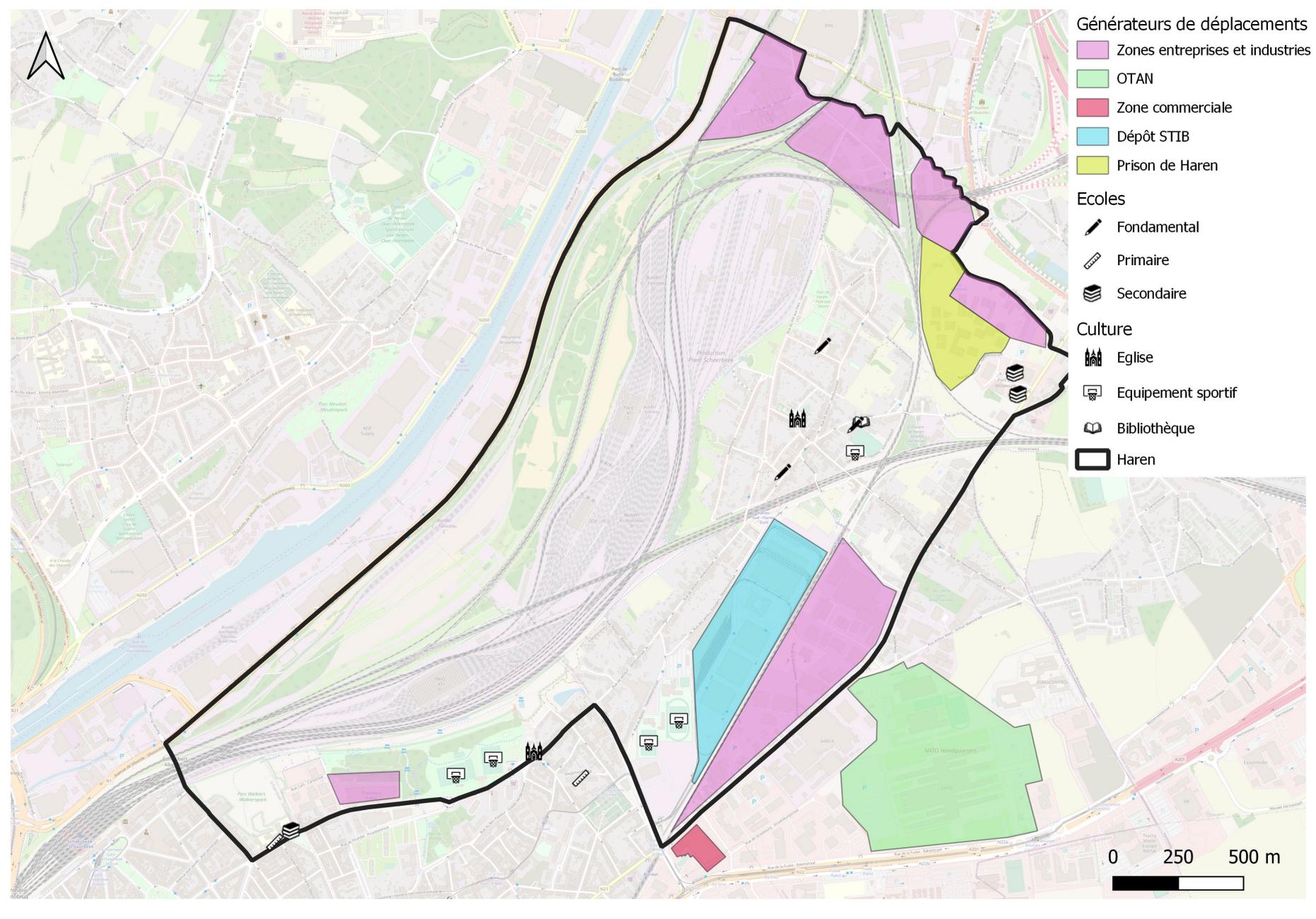
ENTREPRISES



ZONE
INDUSTRIELLE



GARES ET
DÉPÔT STIB



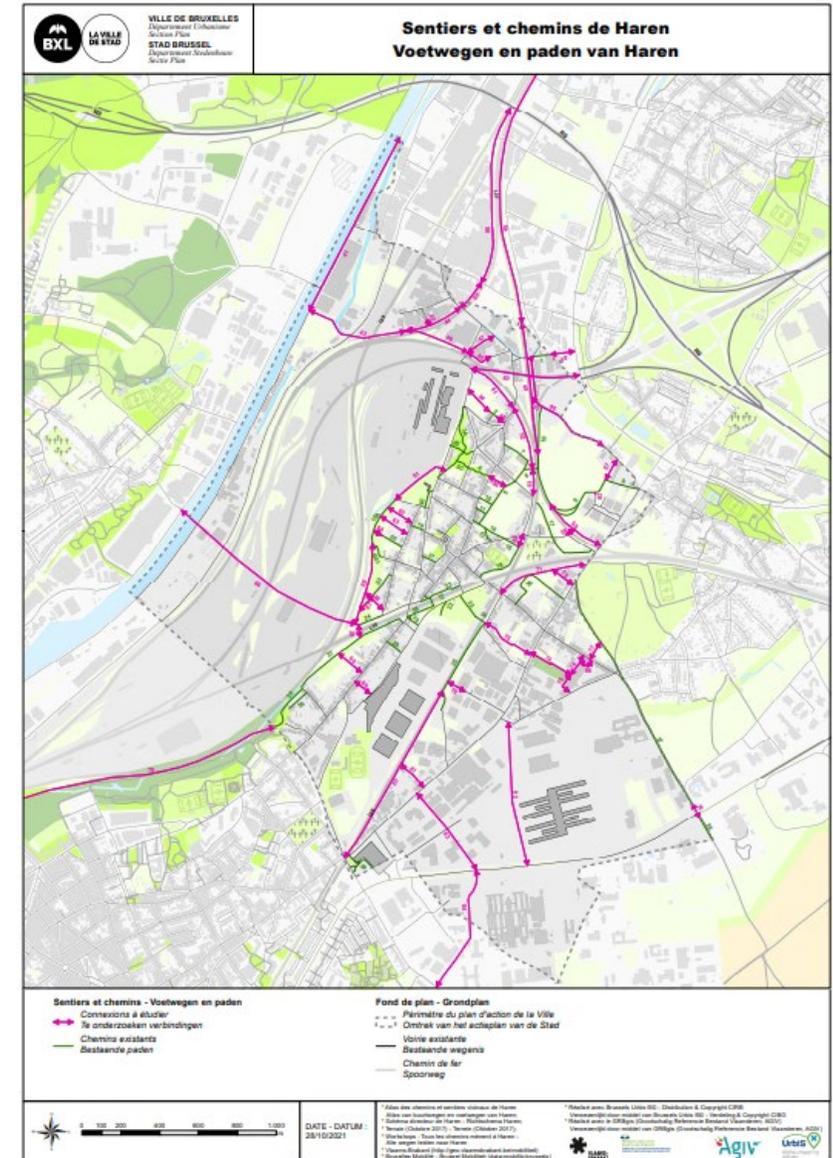


3 Circulation piétonne



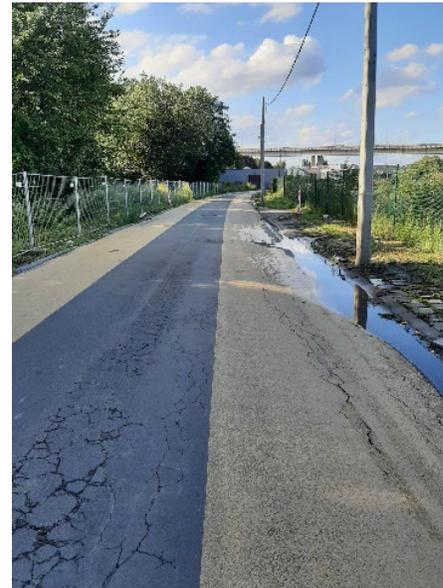
Circulation piétonne – points positifs

- Grand réseau continu de cheminements piétons (dont réseau de sentiers)
- Voies pour piétons globalement en bon état
- Projet de réactivation des sentiers mené par la Commune



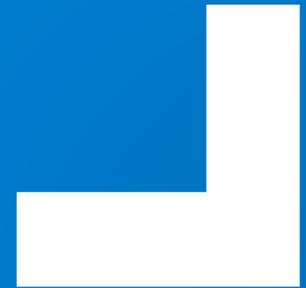
Circulation piétonne – points d'attention

- Circulation PMR compliquée à certains endroits (absence de larges trottoirs, pentes non adaptées...)
- Cheminements piétons non adaptés dans la zone industrielle
- Manque de lisibilité et de signalétique pour les chemins piétons



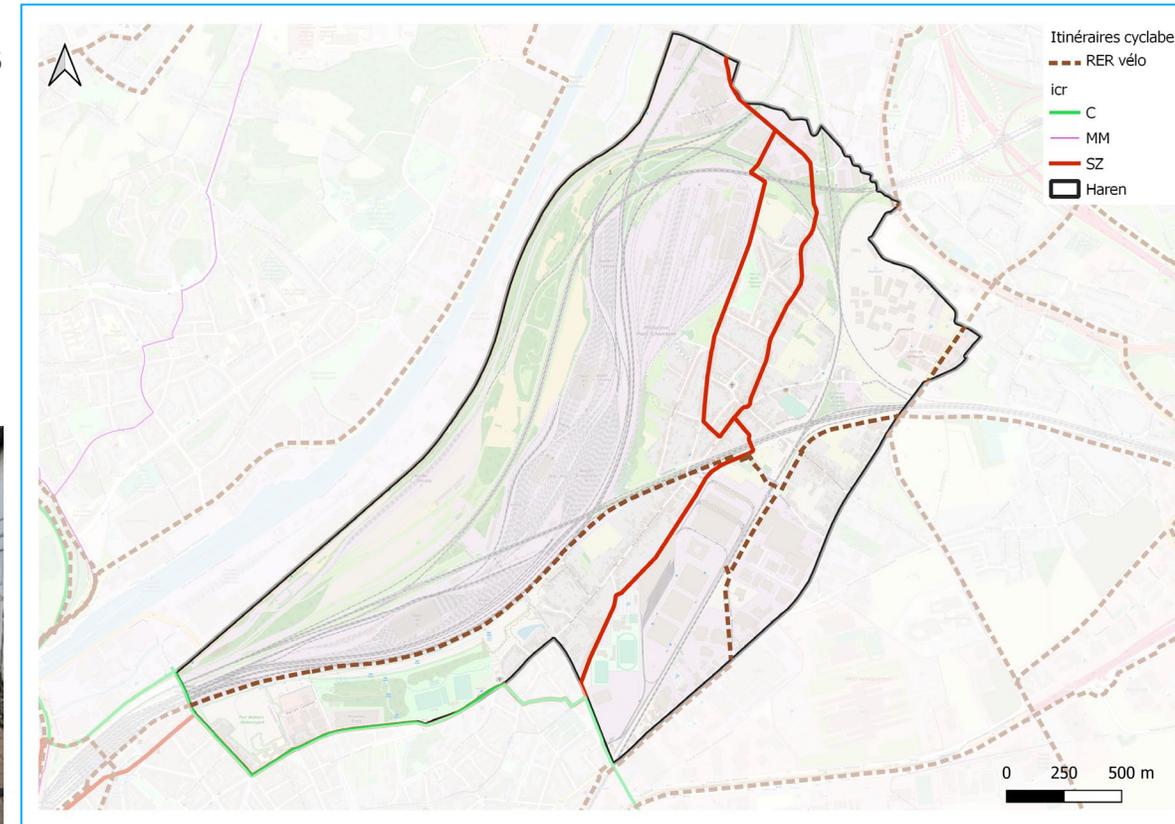
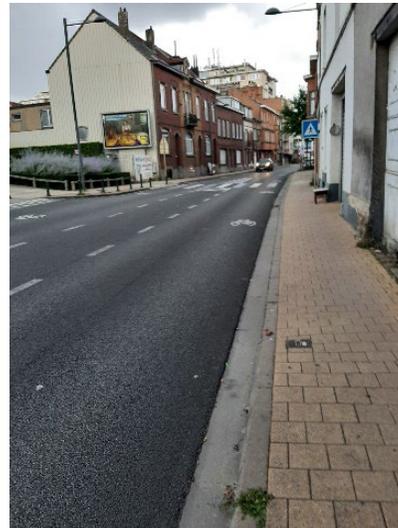


4 Circulation cycliste



Circulation cyclable, potentiel à développer

- Forte ambition de développement du vélo dans Good Move
- Variabilité des aménagements cyclables, pas toujours adaptés ni sécurisés
- Plusieurs itinéraires structurants (ICR, RER, FR ...)
- Grands projets : cyclostrade 36, FR0...



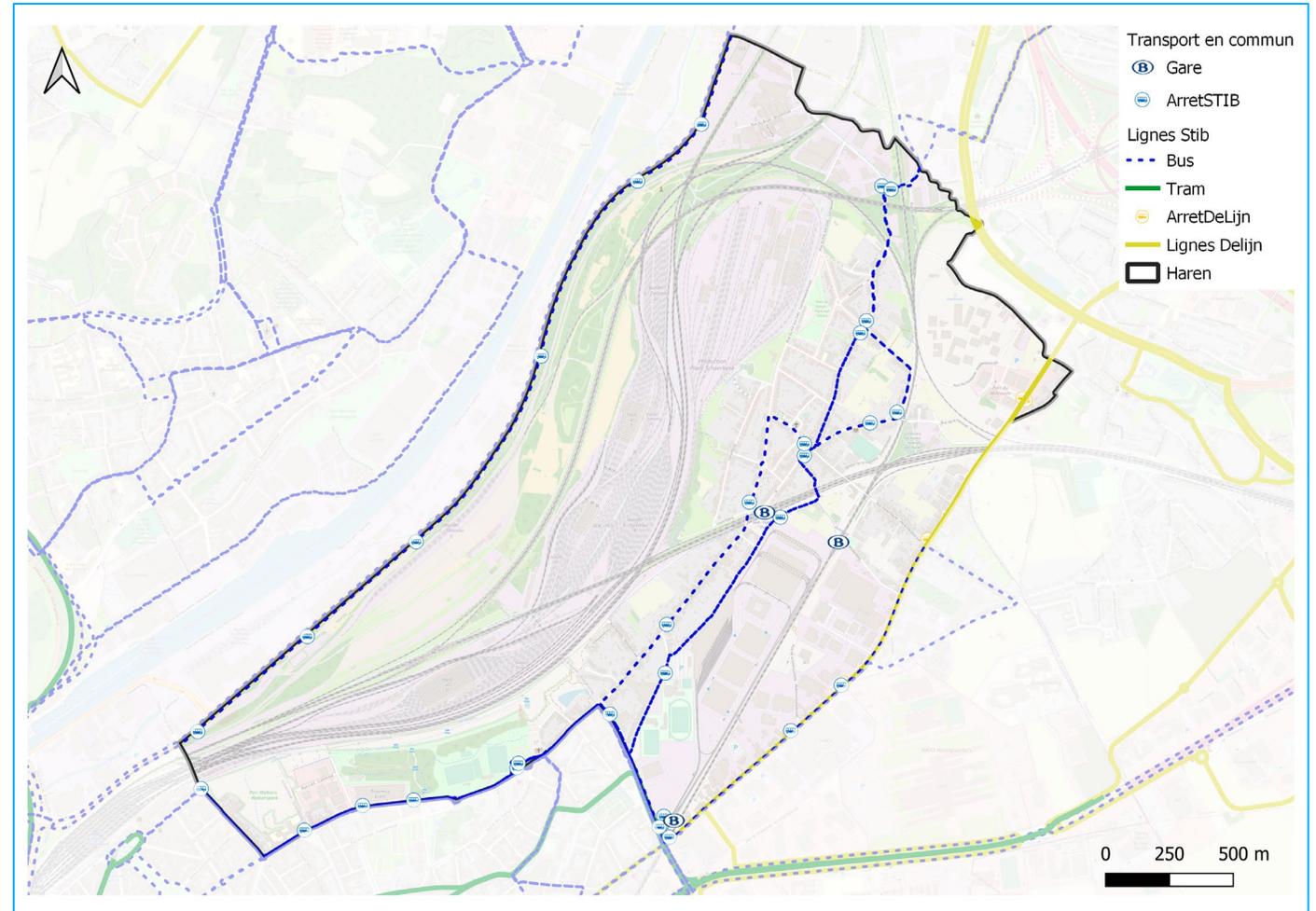


5 Transport en commun



Réseau de transport en commun à améliorer – pas de grand enjeu

- Pas d'enjeu mis en avant dans Good Move, un seul axe PLUS = chaussée de Haecht
- Réseau à améliorer - Part de la population à proximité d'un arrêt de transport en commun :
 - Maille Haren : 79%
 - Région bruxelloise : 95%
- Bus, gares (Bordet, Haren)



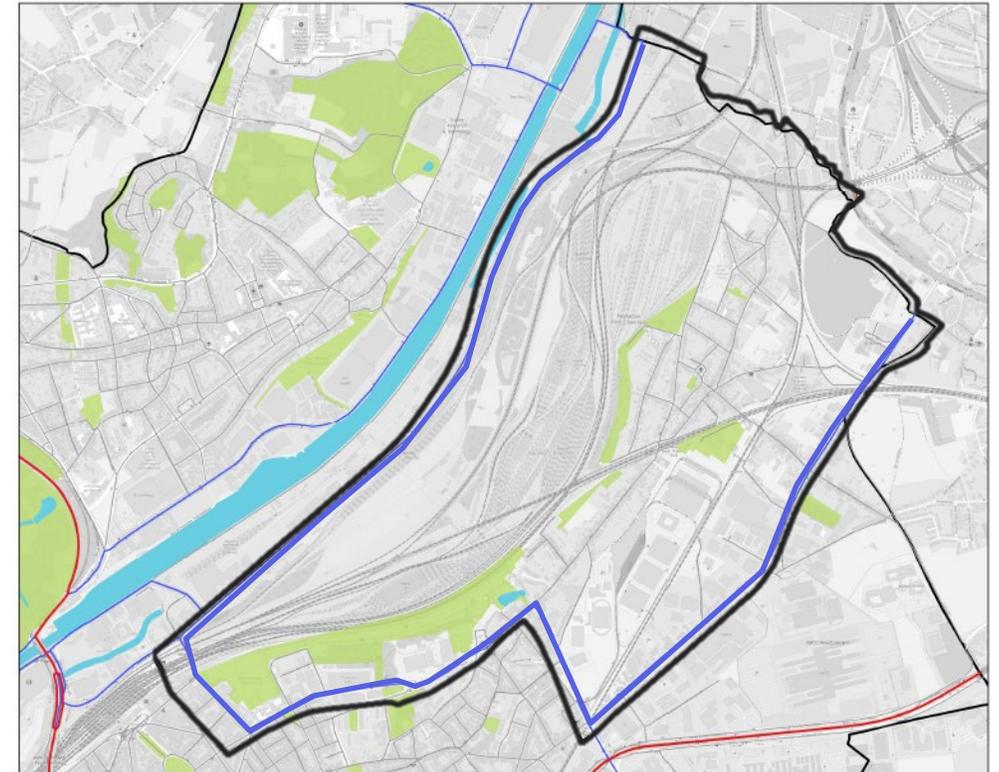


6 Circulation automobile



Circulation automobile ; trafic de transit à objectiver

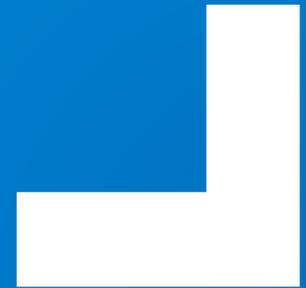
- Contours de maille définis par des axes Auto-Confort (av. Vilvoorde, ch. De Haecht, Houtweg, Stroobants...)
- Dans la maille : trafic local (Auto-Quartier)
- Trafic de transit présent dans la maille → Analyses supplémentaires à venir pour l'objectiver (comptages, floating data)
- Taux de motorisation (véhicule/ménage) plus élevé que la Région
- Pas de borne de recharge ni de voiture partagée type Cambio



0 200 400 600 800 m
Dienst Planificatie / Service Planificatie
v. 2021-08-30



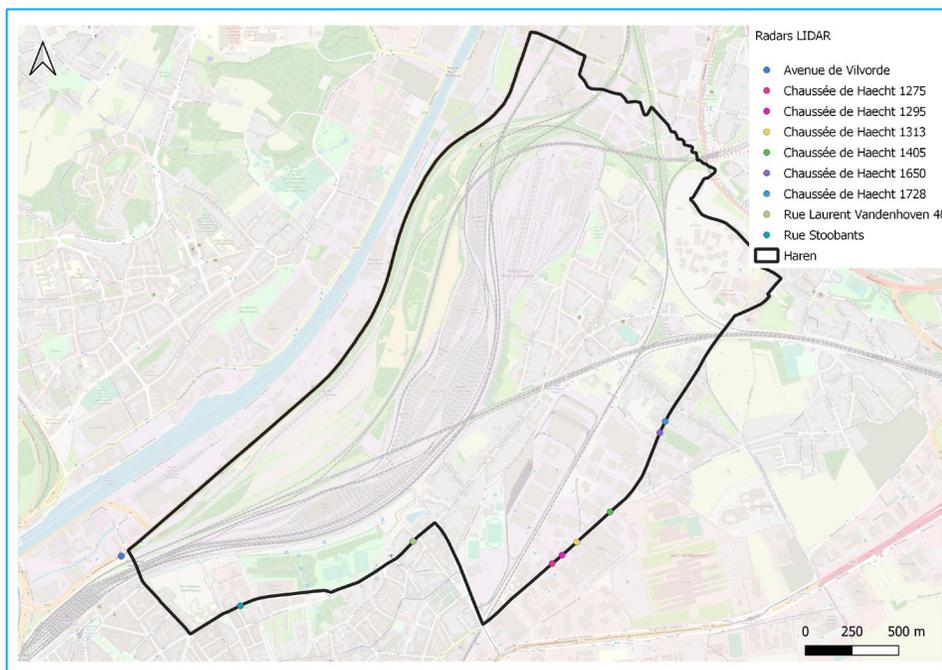
7 Sécurité routière



Sécurité routière

Peu d'informations ont été répertoriées en termes d'incidents ou d'insécurité routière. Le territoire de la maille est relativement bien sécurisé.

Les relevés radars LIDAR de Bruxelles Mobilité vont dans ce sens. Bien que les résultats soient à nuancer au vu du caractère ostentatoire et donc dissuasif du radar on observe que dans la zone ou à proximité, la vitesse est très respectée.



Localisation des radars LIDAR

	Limite de vitesse (Km/h)	Vitesse Moyenne (Km/h)	Véhicules dépassant la limite de vitesse (%)
Avenue De Vilvorde	50	42,4	4%
Chaussée De Haecht 1275	50	37,1	0%
Chaussée De Haecht 1295	50	37,4	1%
Chaussée De Haecht 1313	50	38,9	2%
Chaussée De Haecht 1405	50	39,3	2%
Chaussée De Haecht 1650	50	39,3	1%
Chaussée De Haecht 1728	50	40,0	1%
Rue Laurent Vandenhoven 40	50	24,1	1%
Rue Stroobants 30	50	25,4	1%

Bilan points de comptages avec importances des voiries (Bruxelles Mobilité, 2021)

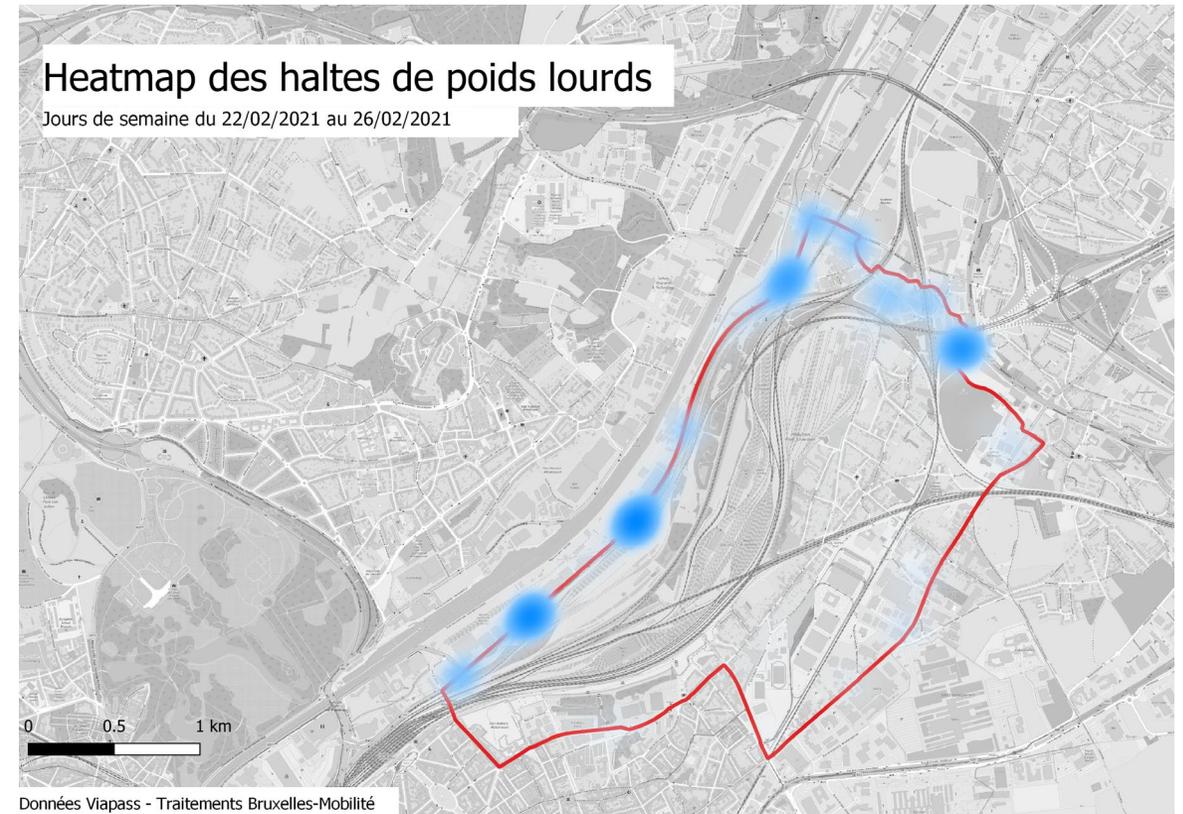


8 Transport merchandises **Poids Lourds**

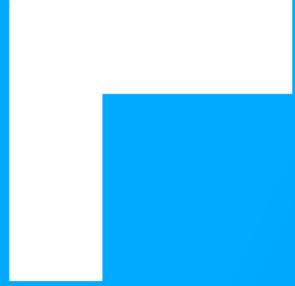


Transport marchandises – Poids Lourds

- Fréquentation importante des poids-lourds sur la chaussée de Haecht et sur l'avenue de Vilvoorde (dont des haltes – Heatmap)
- Enjeu : caractère industriel de la maille, à proximité de grands axes routiers (E19, E40)
- Point d'attention au stationnement des poids-lourds



Localisation des haltes poids-lourds en semaine (Bruxelles Mobilité, 2021)



9 Qualité de vie, air, bruit



Qualité de vie

- Besoin d'informations des personnes de terrain (citoyens, comité de quartier...)



Merci pour votre attention!



Visite de terrain prévue – itinéraire proposé

