

La phase 1 du PCM se conclut par la **définition des objectifs**, laquelle a pour objet de recadrer et préciser les objectifs généraux fixés dès l'entame de la mission par la Région et la Commune. Ces objectifs généraux forment un canevas de références (principales) pour asseoir une politique de mobilité globale, coordonnée et cohérente à l'échelle de la Région. Ils sont en quelque sorte le « menu de base » qui prévaut à l'élaboration des PCM pour les 19 communes Bruxelloises.

Il est dès lors nécessaire de mettre en parallèle les caractéristiques majeures de la mobilité à Auderghem (volet d'état des lieux et de diagnostic) et chacun de ces objectifs généraux. Cela permet de pointer les forces et faiblesses du territoire auderghemois, de mesurer l'ampleur du chemin à parcourir pour obtenir un système de déplacements plus performant et plus conforme à une organisation contemporaine de la mobilité.

NB. : les objectifs généraux sont distingués ci-dessous par une écriture en italique.

### 1) **Mobilité et accessibilité :**

*1.1. Organiser un système cohérent de déplacements des personnes et des marchandises pour la commune, qui soit multimodal, hiérarchisé et correctement signalé.*

➔ 1.1.1 : Le trafic motorisé parcourant les grands axes excède, à certains moments de la journée, la capacité permise par le réseau (embouteillages). C'est un fait quasi structurel au débouché de l'E411 et même du boulevard du Souverain. Les contraintes posées par cet important trafic (de transit) sont très lourdes pour Auderghem, tant sur le plan environnemental (pollution de l'air et bruit) que sur le plan de la sécurité routière. En outre, face à la congestion du trafic sur les grands axes, des itinéraires de délestage informels se sont créés à travers plusieurs quartiers résidentiels. Il faut dès lors que le PCM intègre les objectifs régionaux de réduction de la circulation entrante dans Bruxelles, tout en veillant à ce que la circulation à l'échelle locale s'effectue dans les meilleures conditions possibles. Dans cette optique, il faudra plus particulièrement définir le devenir et l'organisation à court, moyen et long terme du débouché de l'E411 (viaduc, etc.). Le PCM devra évaluer et argumenter, pour l'horizon de la mise en service du RER, la faisabilité d'une réduction de la capacité entrante du trafic à Auderghem : suppression du viaduc, fermeture de l'une ou l'autre sortie de l'E411...

➔ 1.1.2 : Les vitesses autorisées dans le réseau des voiries de quartier (voiries locales) manquent de cohérence. Cela se traduit par une hiérarchisation (lisibilité) du réseau qui n'est pas assez claire pour les utilisateurs, ce qui est une indéniable faiblesse. Le PCM devra donc proposer des mesures pour qu'il y ait une meilleure compréhension et homogénéité du réseau (faire en sorte qu'à type d'environnement semblable, la vitesse autorisée soit si possible la même).

➔ 1.1.3 : Le réseau en transports publics est un des plus performants qui soit pour une commune de la seconde couronne urbaine (ligne de métro, développement du tram en site propre, perspective du RER...). D'où un indice de satisfaction de la population qui, pour ce critère, est parmi les plus élevés en Belgique. Mais des problèmes subsistent cependant. Les quartiers à l'est du boulevard du Souverain ne sont pas, ou trop irrégulièrement, desservis par les transports publics. Les stations de métro ont en outre mal vieilles : insuffisamment adaptées pour les PMR, mal équipées pour favoriser le transfert multimodal...

Le PCM déterminera les possibilités de développement et/ou d'adaptation du réseau des transports publics. Il pointera également les nécessaires améliorations qualitatives à apporter aux points d'arrêts du réseau.

➔ 1.1.4 : La multimodalité des déplacements (par exemple prendre son vélo pour rejoindre une station de métro) est une pratique qui se développe à Auderghem et dans ses environs. Elle ne fait toutefois pas l'objet d'une démarche systématisée de la part des divers acteurs concernés par la mobilité. Le PCM devra donc pointer les actions à prendre pour que des comportements « multimodaux » puissent plus naturellement se manifester et pour que la complémentarité entre les divers réseaux soit optimisée.

➔ 1.1.5 : Pour l'accès des marchandises (aires de livraisons), le bât blesse en terme de respect des mesures arrêtées (stationnement en double files). Les mesures de gestion adéquates devront être mises en place pour qu'un meilleur respect des dispositions arrêtées se fasse jour.

➔ 1.1.6 : Des restrictions d'accès selon le tonnage des véhicules existent dans quelques voiries auderghemoises. Le PCM devra préciser dans quelles mesures celles-ci doivent conserver un caractère d'exception ou bien être développées à une échelle plus importante.

➔ 1.1.7 : La signalétique de jalonnement, malgré quelques points faibles, dispose à Auderghem d'une bonne base. Mais une signalétique de « mobilité » plus élaborée fait souvent encore défaut. Compléter l'une et développer l'autre, font parties des objectifs poursuivis.

*1.2. Offrir une réponse en termes d'accessibilité des lieux fortement fréquentés, notamment pour les personnes à mobilité réduite et à revenu modeste.*

➔ 1.2.1 : L'accessibilité des lieux clés auderghemois (pôles de bureaux, grandes surfaces et noyaux commerciaux, services communaux...) est, pour la majeure partie du territoire, diversifiée et facilitée par : un réseau en transports publics performant, une gestion pointue du stationnement (qui est pionnière à Bruxelles), un équipement déjà significatif en ranges-vélos, etc. Des atouts de premier plan, même si des améliorations sont possibles et nécessaires.

➔ 1.2.2 : Le quartier où la population est la moins nantie (cité de logements sociaux du Transvaal) est également celui où l'offre en transports publics est relativement moins performante. Il en est de même pour le centre sportif de la Forêt de Soignes et le Rouge Cloître. Ici encore, la recherche de meilleures performances fait partie des objectifs du PCM.

➔ 1.2.3 : Malgré ses nombreuses liaisons piétonnes et cyclistes hors voiries, le territoire auderghemois connaît des effets de barrières urbaines parfois très marqués (césures dues à l'E411, etc.). Le PCM doit évaluer la nature et l'immuabilité éventuelle de telles contraintes. Il doit l'envisager tant en terme de possibilité de relation, que de praticabilité objective (facilité du lien) et subjective (éventuel sentiment d'insécurité) de la liaison.

➔ 1.2.4 : L'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) laisse à désirer en de nombreux endroits. Il conviendra de poser les bases cohérentes et raisonnables d'un réseau pour les PMR.

*1.3. Favoriser la marche à pied et le vélo (mobilité douce et de proximité) ainsi que les transports collectifs, encourager un usage rationnel de l'automobile.*

➔ 1.3.1 : L'automobile reste un mode de déplacement prédominant pour les Auderghemois. Même en présence d'infrastructures de transports publics très performantes, la part modale des autres modes de déplacements reste en deçà des espérances et des possibilités. Outre la nécessité de réduire les excès du trafic de transit, le PCM devra être pour les auderghemois un véritable outil de promotion des modes de déplacements alternatifs à l'automobile.

➔ 1.3.2 : Une partie importante des personnes travaillant à Auderghem réside... loin d'Auderghem et en dehors de la Région Bruxelloise (Brabant Flamand et Brabant Wallon). A ce titre, le projet de RER est important et son point d'arrêt à Auderghem (station Delta) devra être confirmé (la SNCB évoque depuis peu - en raison de contraintes techniques - une probable fermeture de la halte !), amélioré sur un plan qualitatif et faire l'objet d'une promotion spécifique auprès de ses utilisateurs potentiels (entreprises avoisinantes). Mais le RER ne pourra répondre à lui seul à tous les besoins. Il importe dès lors que les conditions d'accès à la Région Bruxelloise soient améliorées, tant en Wallonie qu'en Flandre, pour les lignes exploitées par De Lijn et le TEC (conforto...).

➔ 1.3.3 : Le réseau des cheminements piétons hors voirie (sentiers...) est fort développé à Auderghem. C'est un atout à maintenir et perfectionner en tant que réponse aux demandes de déplacements de proximité. Le PCM identifiera les besoins d'amélioration de ce réseau spécifique (localement il est dégradé et n'a plus fait l'objet d'investissements depuis longtemps).

➔ 1.3.4 : Le réseau des trottoirs a été régulièrement renouvelé ces dernières années, mais des insuffisances qualitatives existent encore. Le PCM devra pointer les priorités d'intervention en la matière. Il devra également signaler les autres enjeux de mobilité qui pourraient être rencontrés à l'occasion de ces interventions (Exemples : une réorganisation du stationnement consécutive à la suppression du stationnement alterné, l'ajout de bandes cyclables...).

➔ 1.3.5 : L'équipement en passages piétons et autres dispositifs légers de sécurisation de l'espace public est localement lacunaire à Auderghem. Obtenir une couverture territoriale plus complète et une bonne cohérence dans l'installation de ce type d'aménagement font parties d'objectifs pouvant être atteints assez rapidement (car ils sont peu coûteux).

➔ 1.3.6 : L'équipement des arrêts de transport publics est çà et là trop réduit. Il faudra veiller à répondre à ses insuffisances et notamment développer le système d'informations en temps réel des passagers.

➔ 1.3.7 : Le développement des zones 30 est inégal à ce jour, alors que de nombreux quartiers sont quasiment des zones 30 de fait. L'extension des zones 30 doit être le moteur du développement d'une mobilité douce et de proximité. A cet effet, on notera qu'il existe depuis 2005 un Plan directeur de développement des zones 30. Le calendrier de sa mise en œuvre devra être précisé à l'occasion du PCM.

➔ 1.3.8 : Les cyclistes disposent d'infrastructures spécifiques (pistes, tracés, range-vélos). Mais elles manquent parfois de continuité ou bien elles sont défraîchies et/ou imparfaitement conçues. Profitant des acquis d'une étude récente effectuée à Auderghem par Pro-Vélo, le PCM doit déterminer un réseau cyclable communal complet et veiller à ce qu'il soit complémentaire avec celui des communes voisines.

*1.4. Organiser un système de stationnement cohérent et coordonné avec le système de déplacement.*

➔ 1.4.1 : Cf. 1.2.1. (accessibilité de lieux clés).

➔ 1.4.2 : Le transfert modal des navetteurs (automobilistes) en provenance de la périphérie repose sur le seul parking Delta. Le PCM déterminera dans quelle mesure la capacité de ce parking doit être augmentée et/ou dans quelle mesure un autre parking de transfert, plus en amont du trafic entrant dans la Région, devrait être aménagé.

➔ 1.4.3 : Le stationnement est régulé sur une grande partie du territoire auderghemois, par des zones bleues. Des demandes sont régulièrement formulées par la population pour modifier les limites de ces zones. Le PCM devra objectiver de telles demandes à la lumière des relevés de stationnement qui ont été opérés sur tout le territoire communal. Il devra également évaluer l'opportunité (avantages / inconvénients) d'une généralisation de la zone bleue à tout le territoire communal.

➔ 1.4.4 : Peu de mesures directes ont jusqu'à présent été prises pour empêcher le stationnement des poids lourds ou des camionnettes dans les quartiers. Une aire spécifique de stationnement pour les poids lourds a cependant été délimitée à la chaussée de Wavre (près de la déchetterie communale). Le PCM évaluera l'opportunité d'une plus grande régulation en la matière.

➔ 1.4.5 : La transformation illicite des jardinets en emplacements de parking (zone de recul) doit être davantage combattue (elle consacre une privatisation non autorisée de l'espace public) et faire l'objet d'un meilleur contrôle (constats des irrégularités).

## 2) Qualité de vie :

*Améliorer la qualité et la convivialité des espaces piétons en favorisant le développement des activités de la vie locale sur l'espace public et en proposant des mesures de réduction des nuisances liées au trafic (bruit, pollution atmosphérique...).*

➔ 2.1 : Cf. 1.3. (développement des zones 30, etc.).

➔ 2.2 : Auderghem compte plusieurs placettes (place Pinoy, place Goovaert, Sainte-Anne...) qui, pour la plupart, ont été réaménagées récemment. Mais il n'y a pas vraiment de places dignes de ce nom à Auderghem. C'est pourquoi le marché communal (le jeudi) est organisé sur une berme centrale du boulevard du Souverain. Par ailleurs, le récent projet de place Communale n'a pas répondu aux attentes. Le PCM examinera dans quelle mesure une nouvelle localisation pourrait être trouvée pour le marché (qui, à terme, s'il doit se développer, ne pourra rester au boulevard du Souverain – cf. le projet de prolongement de la ligne de tram 94).

➔ 2.3 : Des progrès ont été récemment enregistrés dans le sens d'un meilleur partage de l'espace public entre les divers utilisateurs (et en faveur des usagers les plus faibles). Mais cette nécessaire dynamique n'est pas arrivée à son terme. Le PCM comprendra un inventaire des lieux où l'espace public doit être redessiné (+ un calendrier des priorités).

➔ 2.4 : Certains axes et espaces publics importants pour les piétons et les cyclistes sont en mauvais état (boulevard des Invalides, avenue Chaudron, avenue Van Horenbeeck, avenue Herrmann Debroux, abords des stations de métro Beaulieu et Demey...). Le PCM leur réservera une attention spécifique en vue d'en hâter la requalification.

➔ 2.5 : Diverses réflexions ont déjà été développées en vue de réduire les nuisances de l'E411 et du viaduc Herrmann Debroux. Le PCM devra faire le point sur ce sujet.

### 3) Urbanisme et aménagement du territoire :

*Viser une localisation optimale dans le centre urbain des lieux d'activités et de vie pour permettre la réduction du volume des déplacements.*

→ 3.1 : Auderghem est une commune de la seconde couronne urbaine bruxelloise. Elle est pourtant loin d'être une commune « dortoir ». La trouée créée par l'E411 a en effet été bordée de nombreux immeubles de bureaux qui bénéficient du voisinage immédiat de la ligne de métro. Par ailleurs, Auderghem est une commune quelque peu atypique dans le paysage bruxellois car, bien qu'elle n'ait pas une position centrale dans la Région, elle est au nœud d'un réseau de transports publics performant. A ce titre, la densification du tissu urbain qui s'opère à proximité du réseau ferré (train et métro) va dans le sens d'une meilleure adéquation entre la demande en déplacements générée par de nouveaux développements immobiliers et les points forts des réseaux de transports publics (cf. certains lotissements en cours, projet sur le site Delta). A ce titre, une attention particulière sera accordée aux impacts locaux des projets d'urbanisation en cours (Auderloft – Chasse Royale, Oméga Court (avenue Drouart), Queens Park (bd. du Souverain, avenue des Nénuphars), site FIAT (bd. des Invalides)...

→ 3.2 : Les petits pôles de quartier et équipements significatifs (en ce y compris les stations de métro) restent insuffisamment équipés en faveur des modes de déplacements doux (vélos, marche à pied...). Le PCM devra, par exemple, pointer les lieux où un renforcement de l'équipement en range-vélos est nécessaire.

### 4) Sécurité routière :

*Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route, à la fois par une meilleure organisation des flux de circulation et par des aménagements permettant une réduction des vitesses.*

→ 4.1 : La majeure partie des accidents corporels a lieu sur les grands axes régionaux. Un fait inévitable compte tenu des volumes de trafic observés et de la complexité de certains carrefours. Mais aussi un problème qui pourrait être atténué avec des modes d'aménagements plus contemporains et mieux adaptés pour un trafic s'opérant en milieu urbain. Exemples :

- la section du boulevard du Souverain où la ligne du tram 94 a récemment été prolongée ne ressemble plus à l'autoroute urbaine de jadis (les vitesses pratiquées aujourd'hui y sont « naturellement » plus réduites que jadis) ;
- le caractère autoroutier du débouché de l'E411 peut certainement être atténué par de nouveaux aménagements (ex. : avenue Cockx, E411 entre le carrefour Léonard et la sortie du Jardin Massart...).

→ 4.2 : Il subsiste peu de situations dangereuses à Auderghem dans l'aménagement des carrefours du réseau de quartier. La Commune a en effet intensément sécurisé ceux-ci. Les longues sections de voiries sont par ailleurs souvent équipées de dispositifs ralentisseurs. Il existe toutefois une très (trop) grande hétérogénéité des types de dispositifs utilisés. Tous les modèles de dispositifs ralentisseurs ont à peu près été utilisés à Auderghem (plateaux, dos d'âne, rond-point, pastille, chicanes, coussins berlinois, traitements à l'aide d'îlots directionnels...). Cette trop grande diversité peut être source de confusion et de mauvaises surprises pour les utilisateurs. Le PCM proposera des lignes de conduite permettant un aménagement plus standardisé et homogène des espaces publics auderghemois.

→ 4.3 : Même si beaucoup de choses ont déjà été faites en la matière, le PCM réservera une attention prioritaire à la sécurisation des environnements sensibles (abords d'écoles, infrastructures ou lieux qui concentrent les usagers faibles de l'espace public). Les lieux clés du transfert modal (station de métro, etc.) feront également l'objet d'une attention prioritaire.

→ 4.4 : La signalisation routière est très dense et parfois confuse. L'excès de signalétique, outre ses impacts esthétiques, peut être contre productive pour l'automobiliste qui, noyé sous les informations les plus diverses, ne s'y retrouve plus et manque parfois l'information la plus cruciale sur le plan de la sécurité routière (perte de vigilance). Le PCM proposera des pistes en vue d'une rationalisation dans l'utilisation des panneaux (afin d'en réduire le nombre).

→ 4.5 : Cf. divers points ci-dessus (développement de zones 30, etc.).

### 5) Problèmes spécifiques à intégrer dans le PCM :

*5.1. La gestion du trafic de transit des navetteurs et les moyens de lutter contre la diffusion de ce trafic au sein des quartiers résidentiels.*

→ 5.1.1 : Cf. divers points au 1.1.

→ 5.1.2 : Le trafic de transit est bien sûr très important sur les grandes artères régionales (E411, boulevard du Souverain, avenue de Tervueren, boulevard du Triomphe...). Mais il est aussi très présent dans le réseau de quartier (rue des Pêcheries, boulevard des Invalides, avenue du Kouter, avenue Van Horenbeeck, avenue Van Der Goes, chaussée de Watermael, avenue de l'Eglise St-Julien...). Le PCM mettra en évidence (phase 2 : scénarios) les possibilités d'intervention qui peuvent osciller entre une relative acceptation ou tolérance de ce trafic et des mesures drastiques allant dans le sens de la suppression pure et simple de certaines liaisons existantes.

→ 5.1.3 : Fonctionnellement, certains quartiers d'Auderghem sont relativement imperméables au trafic de transit (impasses, circulation en boucle), alors que d'autres sont peu ou pas organisés pour contrecarrer celui-ci. Le PCM proposera, compte tenu des options retenues ci-dessus (5.1.2), un plan de circulation global visant à empêcher ou contrecarrer le transit là où il est encore aujourd'hui trop aisé. Un problème qui se pose aussi sur un plan très local (place Govaert, avenue Charlent...) et ne pourra être passé sous silence dans le PCM (compte tenu des évolutions rapides - nouvelles urbanisations - enregistrées en certains quartiers). Des priorités d'interventions seront également fixées pour qu'une certaine progressivité puisse être de mise dans l'application d'un tel plan.

*5.2. La gestion cohérente du stationnement et la gestion du stationnement des poids lourds.*

→ Cf. 1.4.

*5.3. Le manque de respect des injonctions du code de la route si des aménagements contraignants ne sont pas réalisés.*

→ 5.3.1 : Les dispositions relatives au stationnement, à l'accès des camions, aux vitesses à respecter... sont régulièrement bafouées (même parfois celles relatives aux nombreux sens uniques existants à Auderghem !). Outre le recours à des modes de contrôles automatisés (cf. le radar de l'avenue de Tervueren et bientôt celui qui sera placé au débouché de l'E411), il conviendra de choisir le mode de contrôle et de répression des infractions le meilleure possible. Une fonction de contrôle nécessaire pour crédibiliser les dispositions prises par ailleurs.

→ 5.3.2 : L'irrespect parfois chronique des injonctions du code de la route pousse à l'installation de dispositifs physiques (rond-points, ralentisseurs). Ce mode d'action est certes coûteux, mais il reste à privilégier sur le court et moyen terme.