

POLITIQUE DE TRANSPORT, DE DEPLACEMENTS ET DE STATIONNEMENT, GENERAL ET PAR MODE

Carte 100 : Propositions interquartiers

Carte 101 : Interventions prioritaires

Carte 102 : Circulation cycliste

Carte 103 : Circulation des camions

Au travers du PRD, la politique de la Région a pour objectif de maîtriser la circulation automobile par le transfert des modes de déplacement vers les transports en commun, les deux-roues et la marche à pied. Saint-Gilles adhère entièrement à cette philosophie afin de favoriser la fonction de séjour dans tous les quartiers dont l'espace public a été progressivement phagocyté par la voiture.

Cette politique s'articule sur deux principes : diminuer la pression automobile et favoriser les autres modes de transports.

Diminuer la pression automobile

Cet objectif nécessite une action simultanée sur la circulation, le stationnement et le transport.

La circulation

- La commune adopte le principe de hiérarchie des voiries du PRD et du projet de PRAS, avec toutefois 2 propositions de modification de voiries locales en interquartiers :

⇒ Chaussée de Charleroi. Cette voirie est locale au PRD pour diminuer la pression automobile et améliorer le passage du tram. Cependant, l'activité économique importante de la chaussée de Charleroi ne lui confère pas un caractère de voirie locale. Par ailleurs, la nature d'axe structurant continu de l'avenue Brugmann et de la chaussée de Charleroi n'est pas compatible avec un changement de son statut qui nuirait à la lisibilité urbaine. Seul le dernier tronçon avant la place Stéphanie pose un problème de congestion et le récent aménagement de cette dernière contribue à améliorer la situation.

⇒ Rue de la Victoire. Voirie locale au PRD, elle est un axe important de liaison entre les quartiers de la frontière ixelloise (place Janson) et la Porte de Hal.

- Cette hiérarchisation impose la mise en place de mesures pour guider la circulation et limiter le trafic de transit dans les quartiers, et implique la mise à l'étude d'un plan de circulation adapté à ce nouveau principe, incluant :

⇒ la canalisation du trafic vers les interquartiers et leur mise en priorité ;

⇒ la détermination de collecteurs de quartier dans le réseau de collecteurs potentiels résultant de l'analyse morphologique du réseau viaire, en fonction de critères complémentaires, tels que les fonctions de l'espace public et les aménagements de carrefour existants ;

⇒ la gestion des carrefours entre collecteurs et interquartiers par feux essentiellement, les ronds-points nécessitant une place importante et rarement disponible à Saint-Gilles ;

⇒ l'interruption des circuits de transit parasite dans le réseau local par l'aménagement des autres carrefours sur les interquartiers dissuadant l'entrée dans le réseau local, de type porte de rue (rétrécissement), trottoir traversant, mise en sens interdit du premier tronçon de rue,...

- Ces mesures seront complétées par une incitation à la réduction de vitesse :
 - ⇒ Sur le réseau interquartier et local, par un rétrécissement des voiries (bandes de roulement) trop larges. Sur ces réseaux, une bande de roulement dans chaque sens est suffisante, soit 6 ou 6,20 m de large au maximum permettant à 2 bus de se croiser.
 - ⇒ Sur le réseau local, par la réalisation de plateaux surélevés aux carrefours.
 - ⇒ Par l'instauration d'une zone 30 dans les quartiers qui répondent aux critères suivants : forte densité de population et de logement, faible superficie par personne, familles avec enfants, zones peu verdurisées, voiries locales et étroites, faible taux de motorisation, accidents impliquant en majorité des piétons, présence d'école.
 - ⇒ Par la restauration de voiries en double sens, quand la largeur le permet sans perte de stationnement : rue de Mérode, en corollaire de la prochaine mise en double sens de l'avenue Fonsny.
- Par ailleurs, la commune incitera les entreprises saint-gilloises et les entités scolaires du supérieur telles que Saint-Luc, à organiser un plan de déplacement d'entreprise favorisant le co-voiturage et les modes de transport alternatifs. L'administration communale est également concernée.

Le stationnement

La politique de stationnement et la politique des déplacements doivent être cohérentes. L'objectif de réduction de la pression automobile est incompatible avec une augmentation substantielle de l'offre de stationnement.

Néanmoins, afin de rencontrer la préoccupation formulée lors de l'enquête préalable et face à la pénurie structurelle d'emplacements de stationnement dans la commune, l'offre de stationnement peut être augmentée ponctuellement, pour autant que ce ne soit jamais au détriment des piétons :

- Etude de l'opportunité et de la faisabilité :

⇒ de créer du stationnement en épi, en parallèle à une réduction de la largeur des bandes de roulement, et sous réserve de l'avis des riverains (e.a. : Mont-Kemmel, Jordens, Ducpétiaux, Savoie, etc.) ;

⇒ d'augmenter le stationnement longitudinal (e.a. : avenue du Roi, de chaque côté de la berme centrale, ou à l'occasion d'une mise en sens unique d'un tronçon de voirie dans le cadre du nouveau plan de circulation).

- Concertation avec les entreprises privées pour rentabiliser leurs emplacements au profit des riverains ou commerçants, sauf en intérieur d'îlots.

Des mesures complémentaires comprendront :

- Une étude des modalités de gestion modulée et d'extension des zones d'horodateurs

⇒ dans les rues périphériques de noyaux commerciaux, couplée avec une carte riverain,

⇒ avec une tarification progressive en fonction de la durée du stationnement et de la proximité du noyau commercial et l'adaptation des plages horaires en fonction du type de noyau commercial et de la densité d'habitat.

- La réorganisation du stationnement sur les places pour une meilleure lisibilité de l'espace public : Parvis, Hôtel des Monnaies, Bethléem, Dumont.
- Une lutte accrue contre le stationnement illicite en voirie et le stationnement dans les intérieurs d'îlots.

La maîtrise du trafic des poids lourds et des livraisons

En restriction et complément des propositions du plan IRIS (plan régional de déplacement) :

- limitation de la zone accessible à tous les poids lourds à la zone de la gare du Midi comprise entre l'avenue Fonsny et la commune d'Anderlecht ;
- sauf circulation locale, limitation de la circulation sur tous les interquartiers aux camions de 2 essieux, complétée par de restrictions de gabarit et/ou tonnage ;
- gestion des livraisons par permis d'environnement sur le réseau local) – le permis d'environnement délivré à une entreprise sise dans le réseau local inclura les gabarits et tonnage autorisés lors des livraisons ;
- organisation et contrôle (verbalisation et dépannage), dans les quartiers commerçants, de zones de livraisons stratégiques à déterminer par le nouveau plan de circulation.

Favoriser les autres modes de transport

Faciliter la circulation des piétons

- élargissement des trottoirs trop étroits (rue de Roumanie, rues de la Victoire et Aqueduc à la Place Janson,...) ;
- diminution des longueurs de traversées piétonnes par la réalisation d'oreilles ou d'îlots suivant les cas, lors de rénovation de trottoirs et de réaménagement de voiries ;
- poursuite de la réalisation de passages piétons spécifiques aux abords des équipements collectifs (programme en cours aux abords des écoles) ;
- prise en compte des handicapés moteurs et visuels ;
- élimination des obstacles sur les trottoirs, entre autres par la suppression des poteaux surabondants et une rationalisation du mobilier urbain.

Améliorer les conditions d'utilisation des transports en commun

- réalisation d'élargissement de trottoirs aux arrêts pour faciliter l'accès et améliorer la sécurité en intégrant si possible, le placement d'abris ;
- mise en place sur le réseau interquartier et principal, d'un système de gestion des feux favorable aux transports en commun.

Favoriser les déplacements cyclistes

- ouvrir les sens uniques aux vélos, en sens uniques limités (SUL), sauf exceptions à déterminer pour des raisons de sécurité ;
- opter pour un marquage au sol partiel de « bande cyclable suggérée » dont le caractère est informatif mais non obligatoire à l'égard des vélos ;
- prévoir des sas pour vélo aux carrefours à feux des interquartiers ;
- aménager 2 itinéraires cyclables communaux complémentaires au réseau régional ;
- placer des stationnements vélos aux endroits stratégiques de la commune (édifices publics, centre commerciaux, écoles communales,...) ;
- imposer au niveau du permis d'urbanisme de collectivités (bureaux, logements, écoles, etc.) l'intégration du stationnement vélo.