

# LA PROMENADE BOCKSTAEEL



**OLM Paysagistes & Urbanistes**  
- paysage, urbanisme, concertation

**Tractebel**  
- ingénierie VRD, mobilités, environnement,  
hydraulique, concertation

31/10/2023

# Du boulevard à la promenade plantée

## 1 PROMENADE CONTINUE

→ **Faire le lien** et créer la cohérence à l'échelle de tout le boulevard pour mieux hiérarchiser les usages en fonction des séquences, qui ne sont pas bordées par les mêmes programmes.

→ **Un boulevard asymétrique** avec une piste cyclable continue et 2 ou 3 bandes de circulation selon les tronçons, qui permet la continuité d'une bande BUS sur la séquence nord, en lien avec la rue Karel Bogaerd.

→ **Le stationnement** est majoritairement conservé :

→ de 34 à 42 % du stationnement au sud de la place,

→ 85% du stationnement au nord de la place.

Nous revenons sur les possibilités de report dans le chapitre D.

## 3 SÉQUENCES

→ **La séquence de la vallée du Campus Laeken**, marquée par des arbres qui se démarquent des essences du reste du boulevard, et le lien au parvis de l'école de la rue Karel Bogaerd.

→ **La séquence des commerces et de l'intermodalité**, en lien avec la place du marché et la rue Marie-Christine, ainsi que la gare et la station de métro.

→ **La séquence résidentielle** marquée par son triple alignement d'arbres, qui est la plus densément arborée du tronçon étudié.

## 4 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

→ 1. **LE PAYSAGE AUGMENTÉ**

Conserver le végétal existant et augmenter la perméabilité des sols

→ 2. **DES MOBILITÉS APAISÉES**

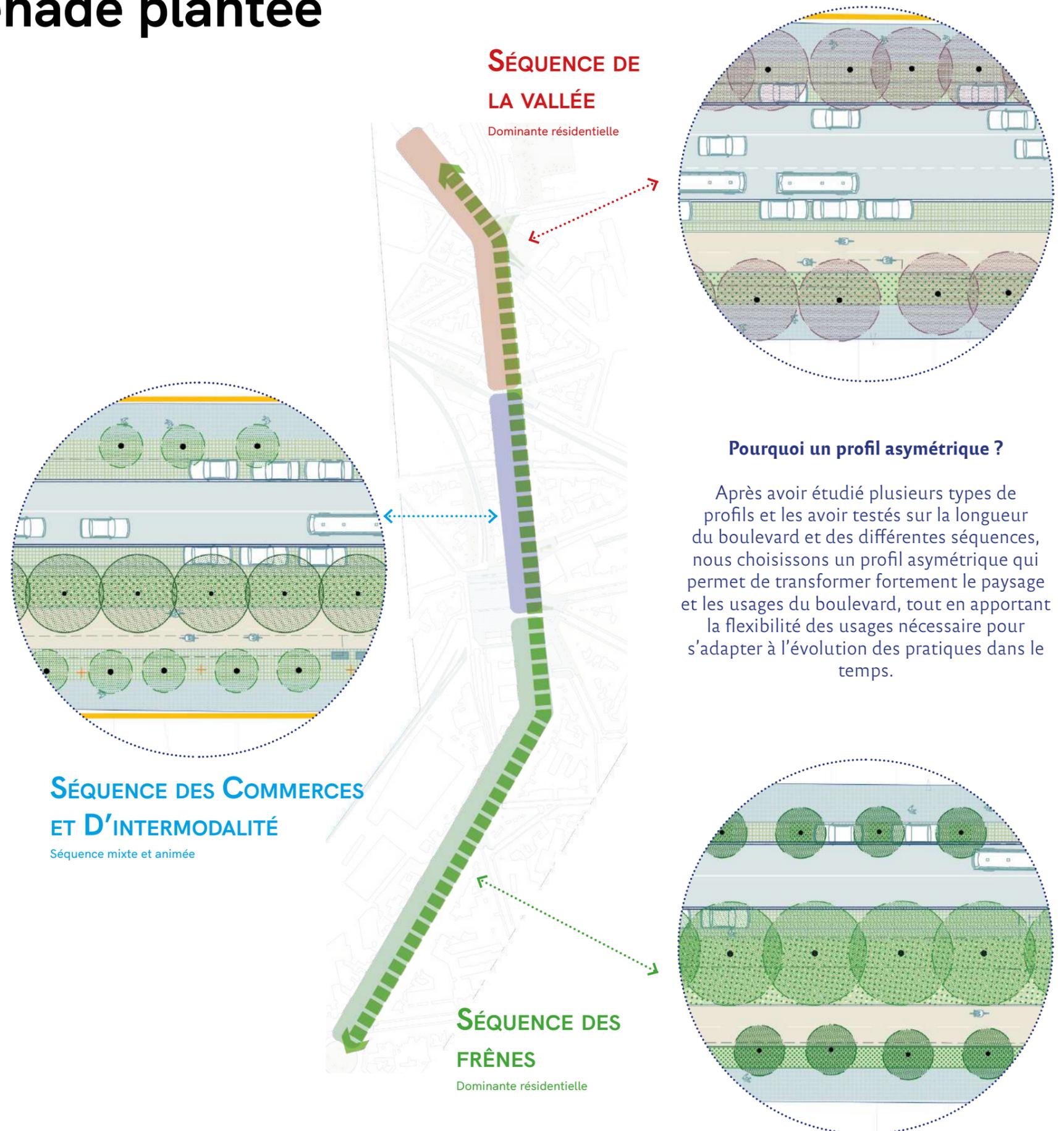
Offrir des continuités sécurisées pour tous les modes

→ 3. **FAIRE LA PLACE AUX USAGES**

Offrir des espaces capables d'usages variés dans le temps

→ 4. **CRÉER DES LIEUX**

Rythmer la promenade par des lieux qui s'accrochent au contexte



### Pourquoi un profil asymétrique ?

Après avoir étudié plusieurs types de profils et les avoir testés sur la longueur du boulevard et des différentes séquences, nous choisissons un profil asymétrique qui permet de transformer fortement le paysage et les usages du boulevard, tout en apportant la flexibilité des usages nécessaire pour s'adapter à l'évolution des pratiques dans le temps.

# Du boulevard à la promenade plantée

## 1. LE PAYSAGE AUGMENTÉ

### → S'appuyer sur le patrimoine végétal remarquable existant

Retrouver des continuités végétales afin de relier des séquences aujourd'hui distinctes avec une forte présence paysagère au Sud et au nord un double alignement d'érables pourpres.

Si les séquences sont très différentes et qu'il existe déjà au minimum 5 espèces d'arbres sur le site, qui évoluent dans des conditions très différentes, nous partons du principe que les arbres méritent tous d'être conservés, et qu'il faudra améliorer leurs conditions de vie au maximum, notamment en désimperméabilisant les sols, ce qui contribuera également à la baisse de la pression sur les réseaux de collecte des eaux pluviales.

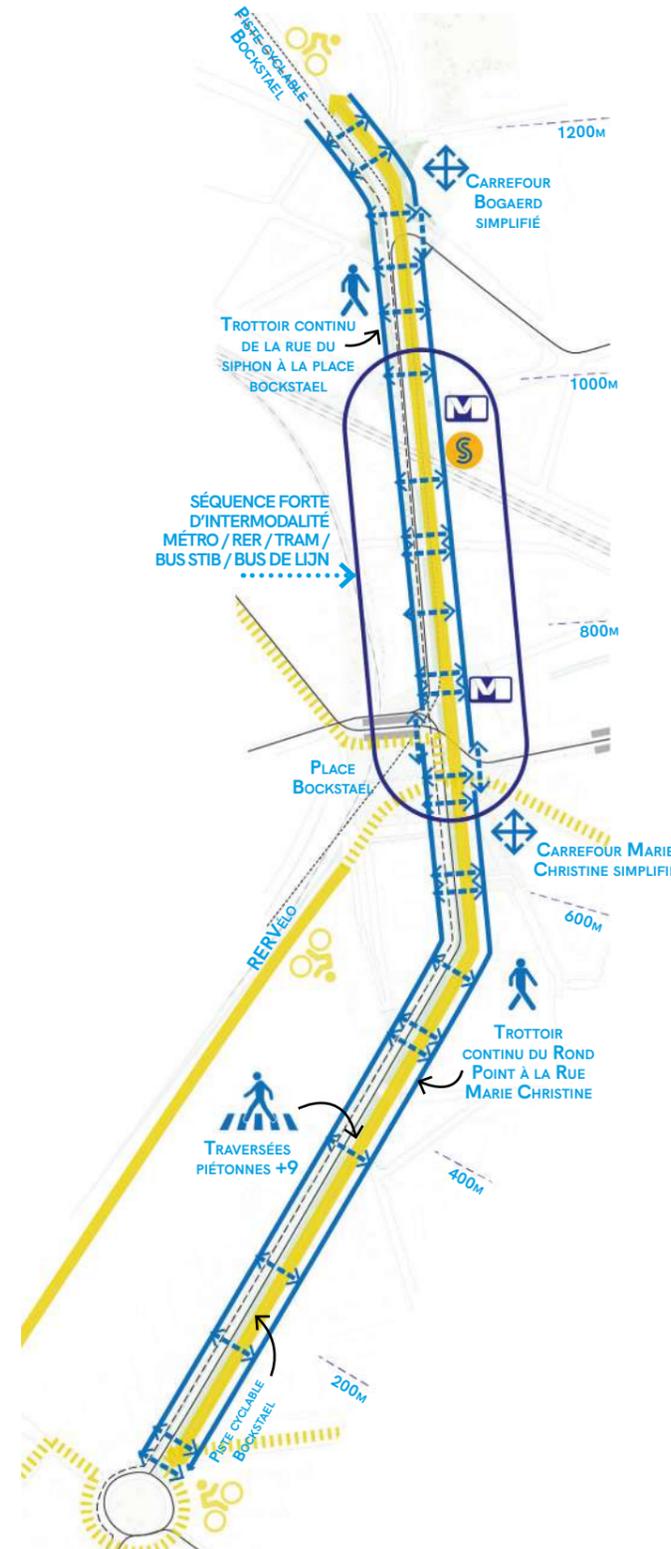
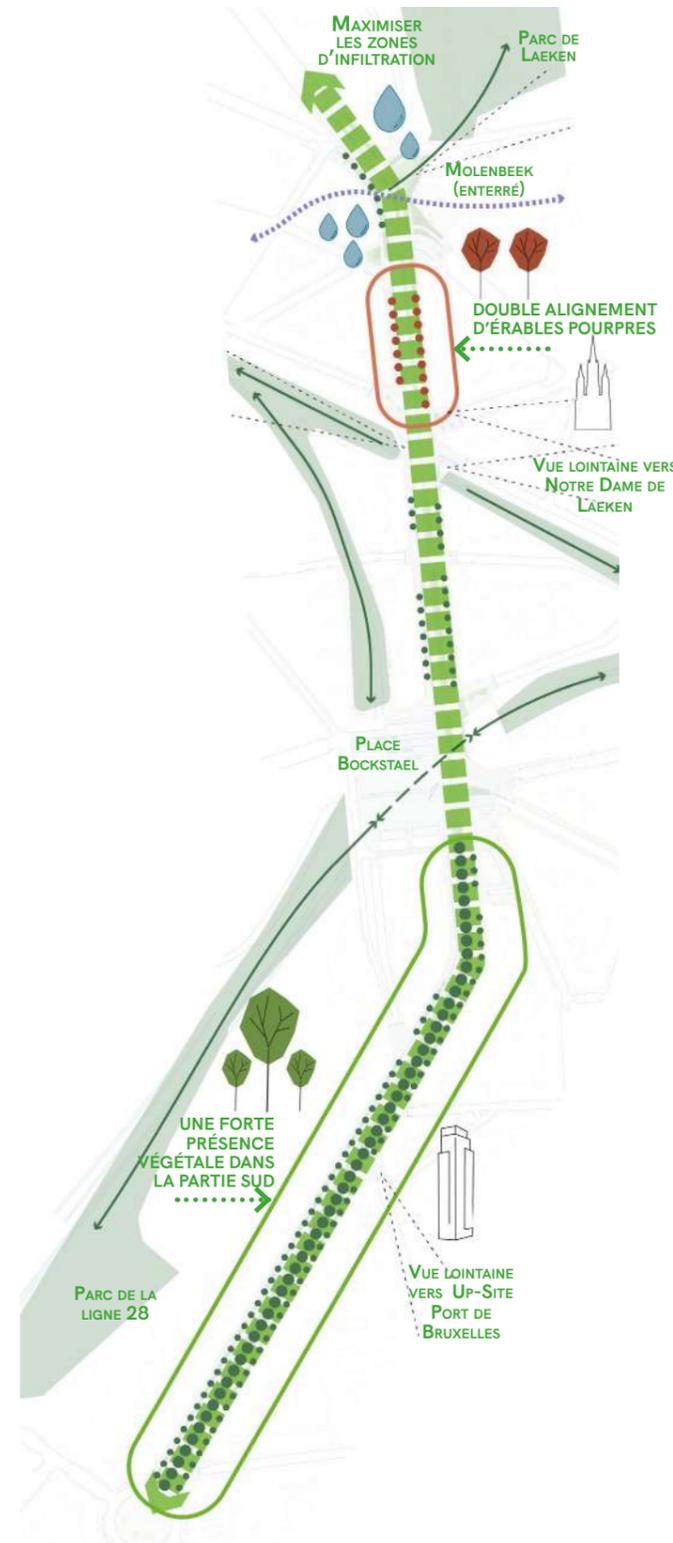
→ Des percées paysagères à valoriser qui permettent de se situer dans le territoire : Notre-Dame de Laeken, l'horizon arboré du domaine royal de Laeken, la tour Up-Site du bassin Vergote.

### → Des trames vertes et bleues à connecter

- Vers le parc de Laeken au Nord
- Connexion avec les voies ferrées au niveau de la Place Bockstael et de la gare SNCB
- Travailler l'écoulement des eaux aux points critiques, point bas au Nord du boulevard avec passage de la rivière Molenbeek (enterré)

→ Une forte désimperméabilisation des sols qui favorise l'infiltration et limite les rejets aux réseaux, qui propose des espaces plus frais et améliore le confort urbain d'été. Cette ambition se traduit par une augmentation des surfaces perméables, à la fois sous forme de surfaces plantées en pleine terre, mais aussi par des pavés enherbés qui pourront accueillir du stationnement, des arbres tiges, des micro-lieux de rencontre au droit d'équipements publics...

**100% DES ARBRES EXISTANTS CONSERVÉS**  
**+ 53 ARBRES PLANTÉS**  
**X 3 : AUGMENTATION DES ESPACES PLANTÉS PAR RAPPORT À L'EXISTANT**



## 2. DES MOBILITÉS APAISÉES

### → Des modes actifs favorisés

Une piste cyclable continue, du Nord au Sud qui se connecte au RER Vélo au niveau de la place Émile Bockstael

### → Des trottoirs confortables pour les piétons.

- Des traversées piétonnes sécurisées et plus nombreuses
- Des trottoirs traversants qui donnent la priorité aux modes actifs

→ Un profil du boulevard optimisé qui favorise les transports en commun

### → Des fonctionnalités conservées

- Stationnement longitudinal
- Station Villo
- De nouvelles mobilités (véhicules partagés, bornes électriques)

### → Des aménagements qui invitent à l'apaisement:

- Réduction de la place de la chaussée et caractère moins routier
- Choix des matériaux plus qualitatifs
- Espaces d'usages

**1 PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE**  
**OPTIMISATION DES VOIES ET ARRÊTS DE BUS**  
**55 % DU STATIONNEMENT CONSERVÉ**

# Du boulevard à la promenade plantée

## 3. Faire la place aux usages

Concerter et expérimenter

### → Des espaces du quotidien

les « *pockets places* » équipées de mobilier courant pour le confort (bancs, corbeilles, arceaux vélos) à la croisée des flux et aux sorties de métro.

### → Des petites centralités

Des espaces de convivialité à concerter avec du mobilier plus atypique : banquettes, tables, transats, ping-pong, jeux, en lien avec les équipements de quartier (école et bibliothèque), à concerter avec les habitants.

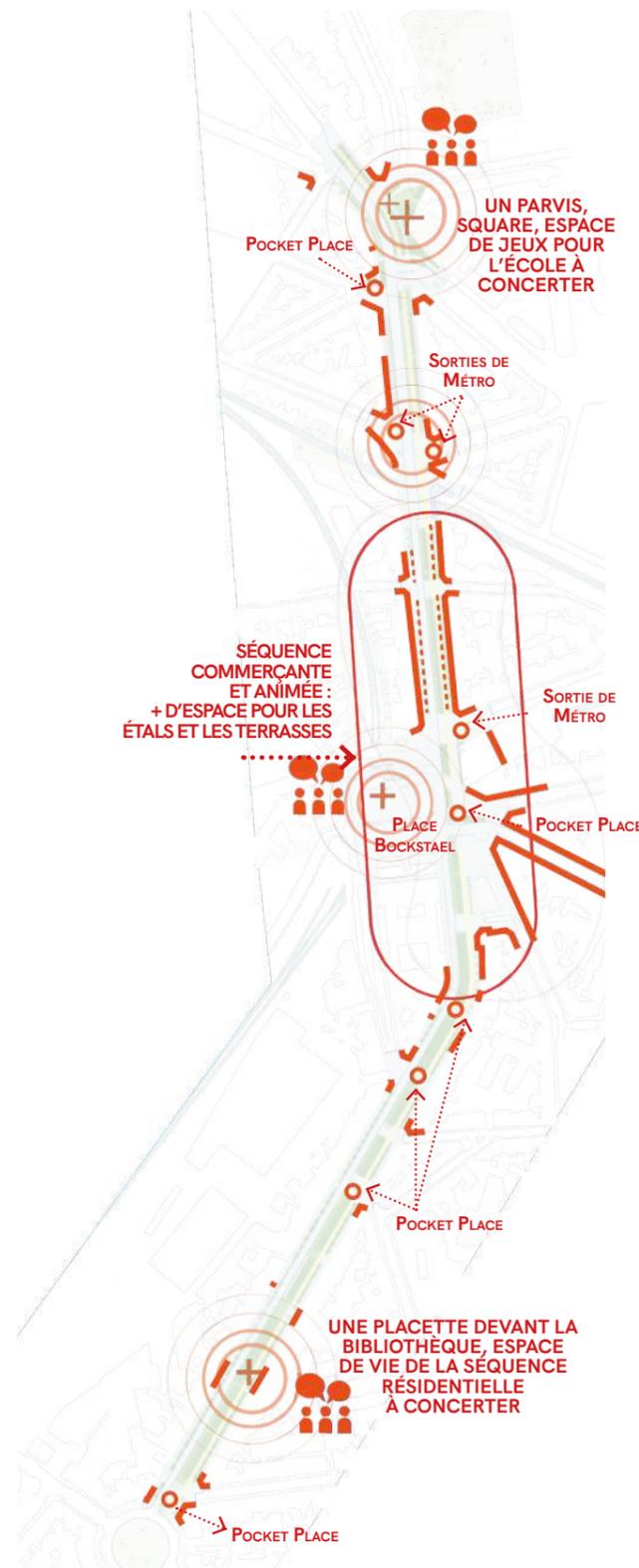
### → Des espaces animés et activés près des commerces :

Des espaces supplémentaires pour l'installation des étals et des terrasses de cafés.

### → L'occasion de concerter et tester les usages

les 5 placettes prévues au projet pourront faire l'objet d'ateliers spécifiques, voire de tests sur l'espace public avec les usagers, afin d'en codéfinir les usages.

- 1 SQUARE DEVANT LE CAMPUS LAEKEN
- 1 PARVIS POUR LA BIBLIOTHÈQUE ET CENTRE CULTUREL NEKKERSDAL
- 5 POCKET PLACES
- 4500M<sup>2</sup> D'ESPACES PIÉTONS ENHERBÉS CRÉÉS (COMME AUTANT D'ESPACES FLEXIBLES ET APPROPRIABLES)



## 4. Créer des lieux et des accroches au contexte

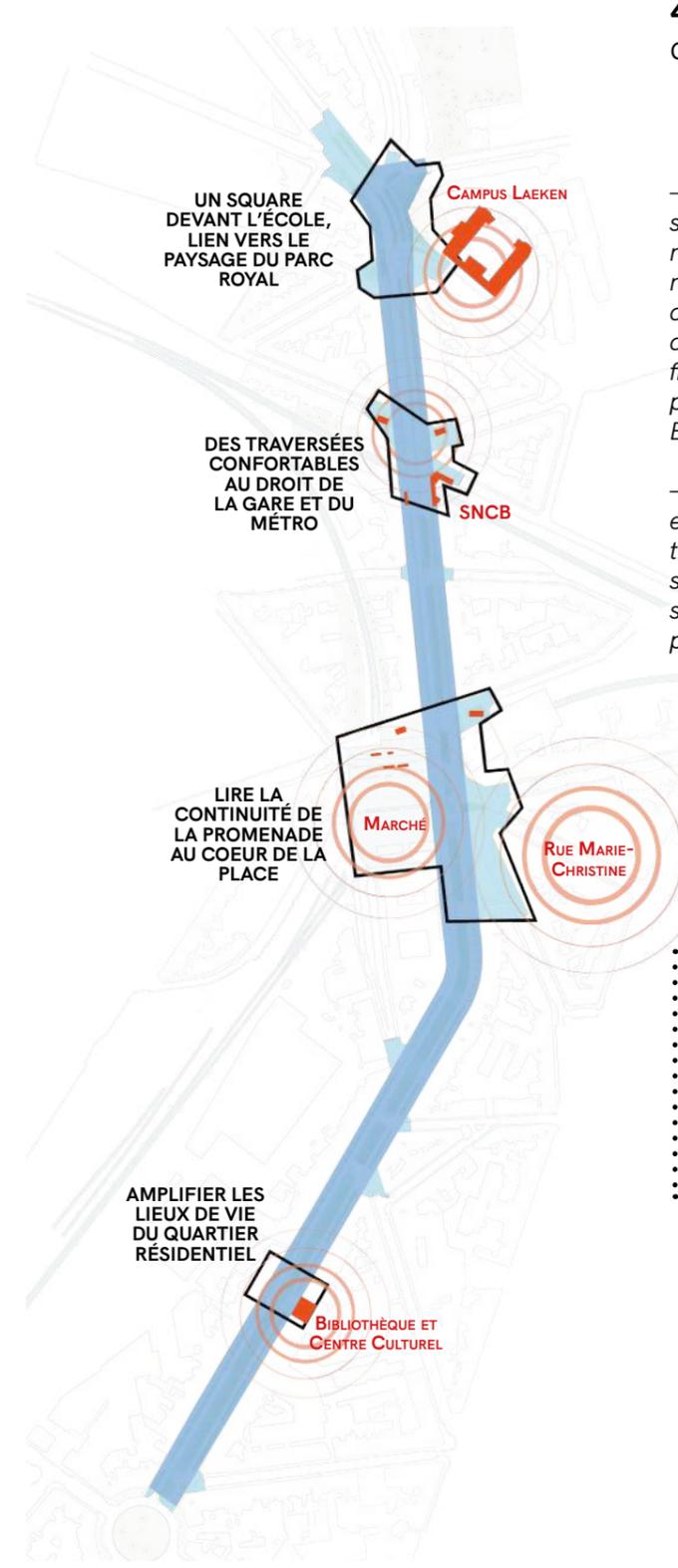
### → S'accrocher au contexte

si le périmètre officiel de la consultation est représenté en bleu foncé sur le schéma, nous avons représenté en bleu clair l'ensemble des accroches aux voiries existantes que nous avons dessinées dans notre esquisse : il sera primordial d'évaluer finement les extensions de périmètre nécessaires pour que le réaménagement du boulevard E. Bockstael soit en lien avec son environnement.

### → Quatre grandes agrafes urbaines

en noir, les quatre principaux lieux de traversées transversales du boulevard sont représentés : ce sont les lieux où les adaptations du profil courant sont les plus importantes, pour coller au mieux aux particularités locales :

- Abords de l'école et campus Laeken au nord,
- Pôle multimodal de la Station STIB / SNCB,
- Lien entre la place E. Bockstael et la rue commerçante Marie-Christine, à travers la promenade réaménagée,
- Parvis de la bibliothèque et centre culture Nekkersdal.



- 21% D'ESPACES DE CONNEXION HORS PÉRIMÈTRE À ÉTUDIER FINEMENT POUR S'ADAPTER AU BUDGET ET À L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

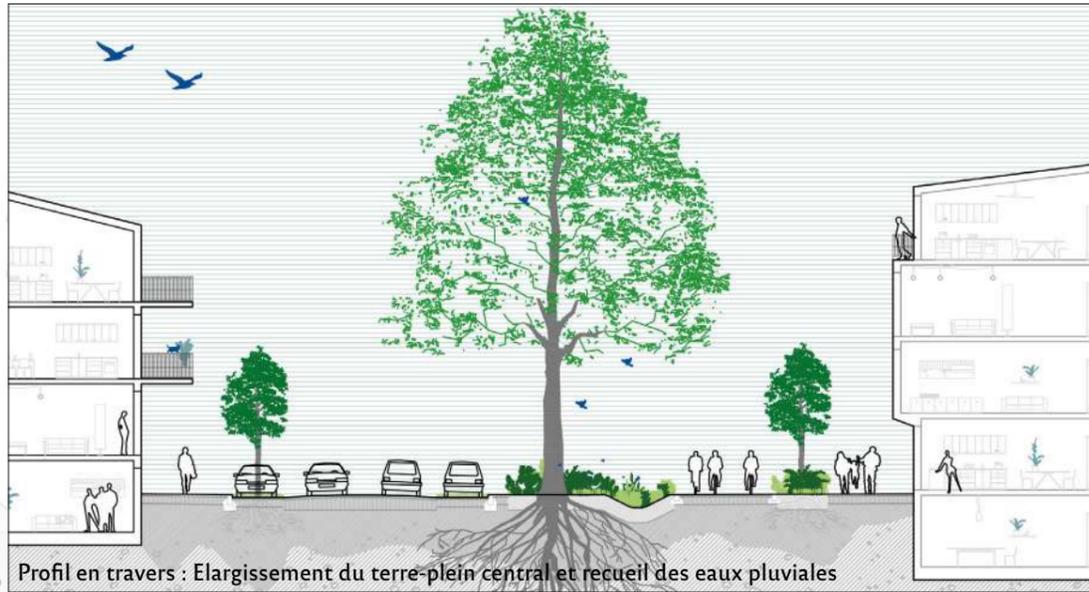
# Du boulevard à la promenade plantée

L'INTENTION EST DE TRANSFORMER LE BOULEVARD EN PARTANT DE LA MISE EN VALEUR DES ARBRES EXISTANTS, POUR OFFRIR DES ESPACES APAISÉS POUR LES PIETONS, LES CYCLISTES ET LES VÉHICULES. LES SURFACES PERMÉABLES ACCUEILLENT UN DOUBLEMENT DES PLANTATIONS ET FAVORISENT L'INFILTRATION DES EAUX PLUVIALES.



Un quartier vivant : ici le parvis du centre culturel et de la bibliothèque

# Le paysage augmenté



Du stationnement perméable entre les arbres



Frênes majestueux mis en valeur grâce à l'asymétrie du profil qui permet aux piétons et cyclistes de circuler sous leur canopée

De nouveaux sujets viennent compléter les alignements existants



Berne centrale augmentée : un espace généreux qui valorise les plantations existantes



Des plantations basses le long des logements. Filtre végétal avec la piste cyclable



Arbres projet	Bordures projet	Chaussée (enrobé)	Modulaire	Espaces plantés	Accès carrossable	Nord
Arbres existants	Bordures existantes	Piste cyclable	Modulaire enherbé	Usages (à concerter)	Commerce ou équipement	10m (1/500e)

# Une promenade équipée

Les lieux de vie : bibliothèque et centre culturel Nekkersdal

Centralité de quartier, la placette prolonge la bibliothèque et le café Nekkersdal. C'est un lieu de rendez-vous et de vie du quartier. L'arrêt de bus déplacé permet une meilleure desserte de cet équipement.

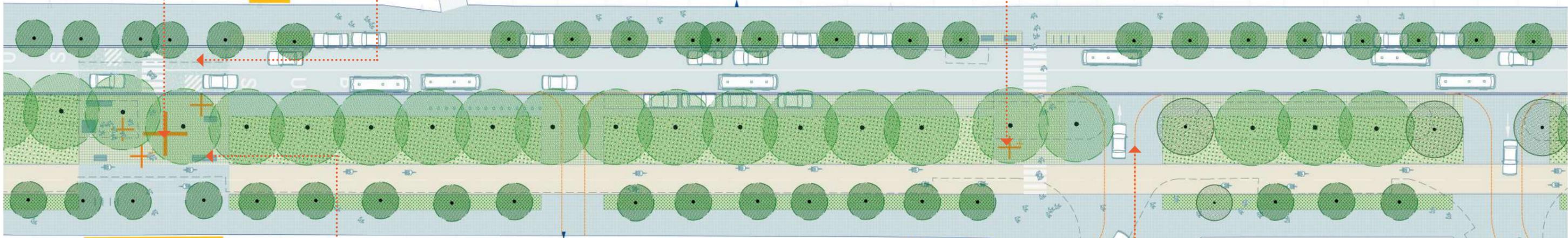


Un traitement spécifique de la chaussée pourra être prévu (grenailage, plateau) pour signifier la traversée en lien avec l'arrêt de bus et l'accès à la bibliothèque

Les lieux du quotidien  
pocket place



Bancs, assises, petits mobiliers. Des « pockets places » ponctuent les cheminements pour le confort des piétons



Le choix de mobiliers « atypique » pourra être concerté avec les riverains. Transats, tables, boîtes à livres ?

Les carrefours avec la desserte locale sont traités en trottoirs traversants, permettant de pacifier la circulation et de libérer de l'espace pour les usages

Arbres projet	Bordures projet	Chaussée (enrobé)	Modulaire	Espaces plantés	Accès carrossable	Nord
Arbres existants	Bordures existantes	Piste cyclable	Modulaire enherbé	Usages (à concerter)	Commerce ou équipement	10m (1/500e)

# Des mobilités pacifiées



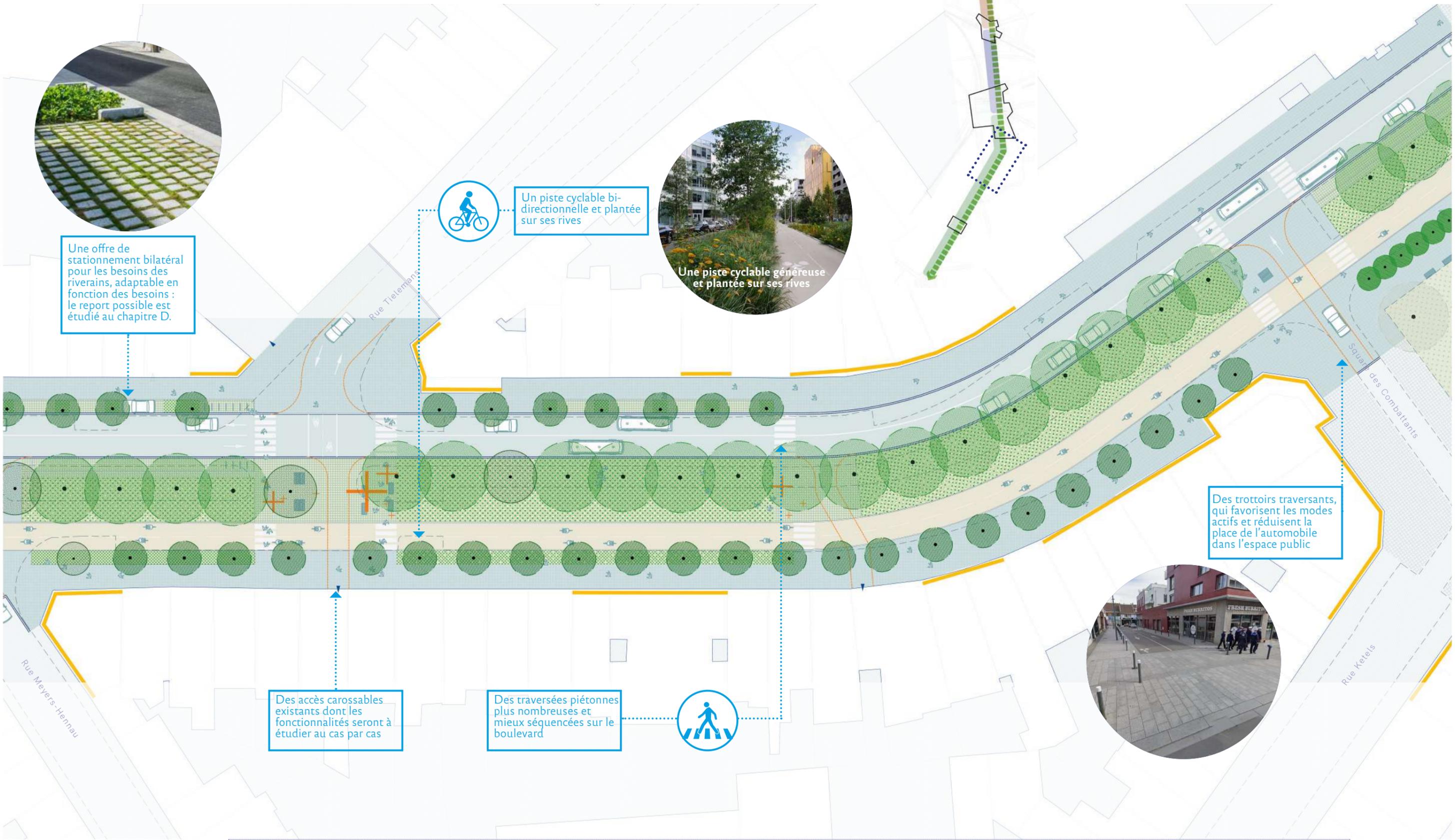
Une offre de stationnement bilatéral pour les besoins des riverains, adaptable en fonction des besoins : le report possible est étudié au chapitre D.



Un piste cyclable bi-directionnelle et plantée sur ses rives



Une piste cyclable généreuse et plantée sur ses rives



Des trottoirs traversants, qui favorisent les modes actifs et réduisent la place de l'automobile dans l'espace public

Des accès carrossables existants dont les fonctionnalités seront à étudier au cas par cas

Des traversées piétonnes plus nombreuses et mieux séquencées sur le boulevard



Arbres projet	Bordures projet	Chaussée (enrobé)	Modulaire	Espaces plantés	Accès carrossable	Nord
Arbres existants	Bordures existantes	Piste cyclable	Modulaire enherbé	Usages (à concerter)	Commerce ou équipement	10m (1/500e)

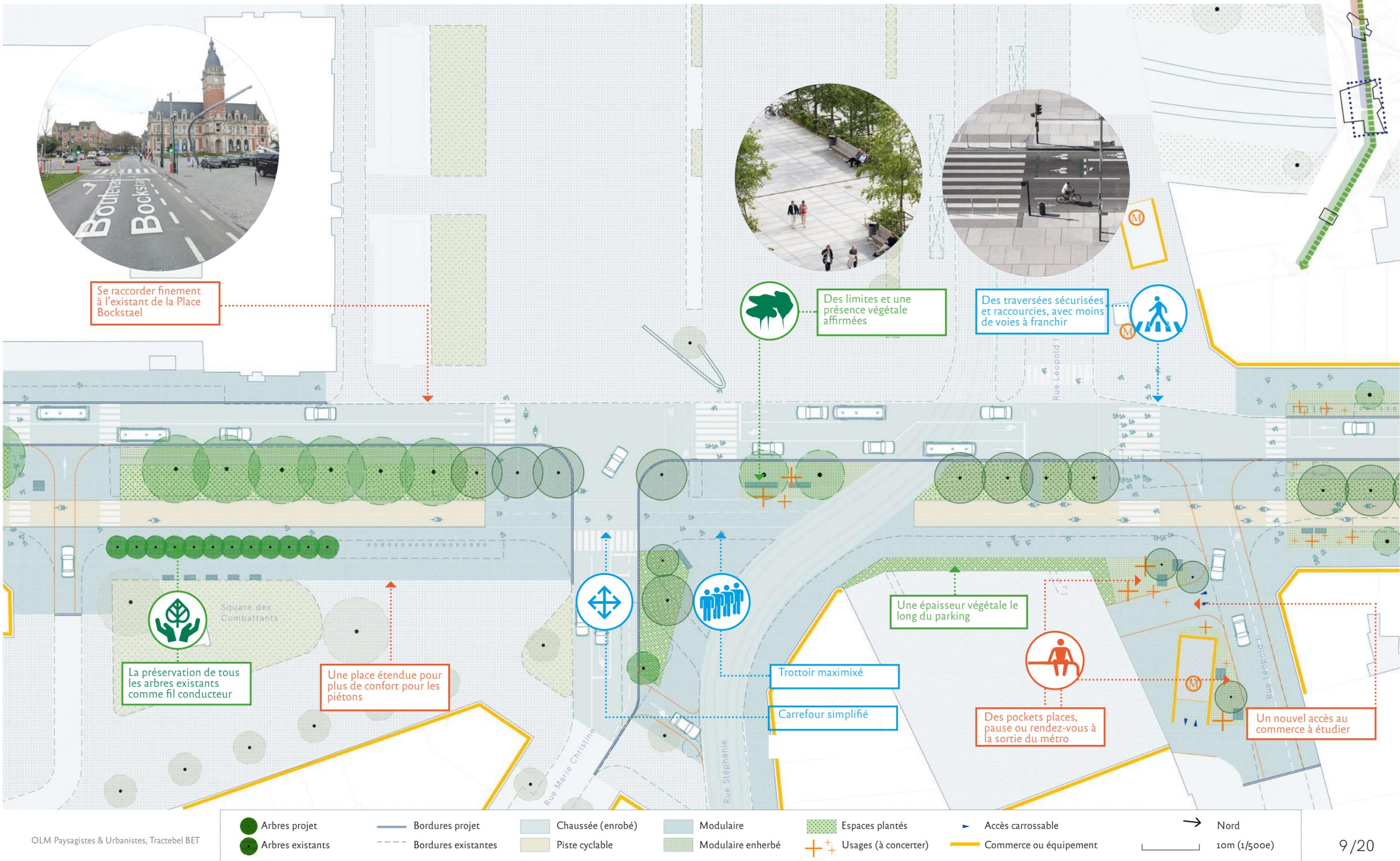
# La Place Bockstael et le secteur commerçant

LA CONTINUITÉ DE LA PROMENADE RÉVÉLÉE

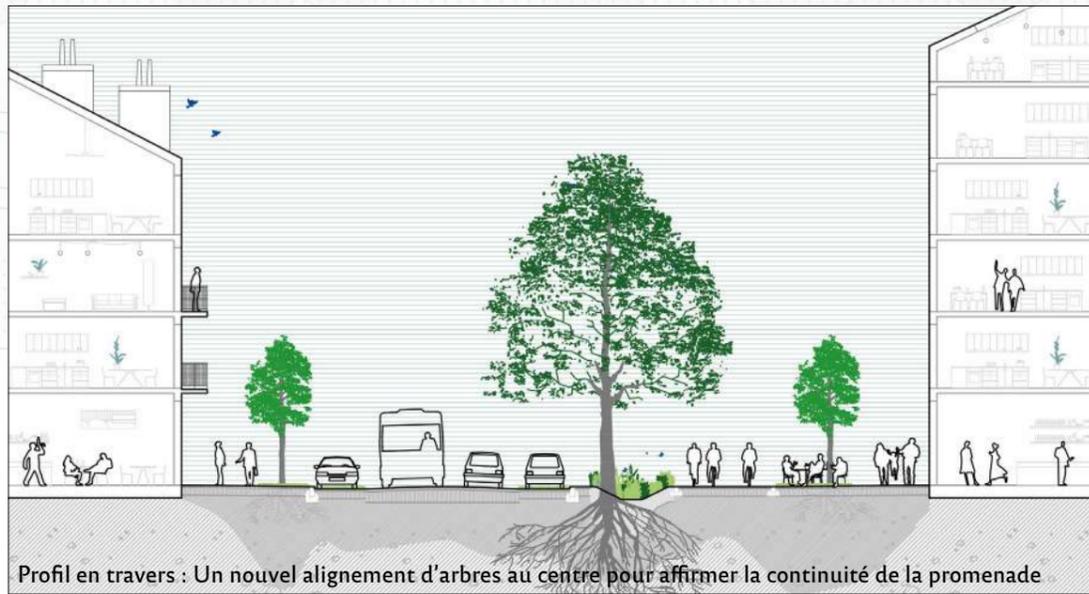
- CRÉER UNE CONTINUITÉ PIÉTONNE ET CYCLABLE ENTRE LE NORD ET LE SUD DU BOULEVARD,
- VÉGÉTALISER ENTRE LA VOIRIE, LA PISTE CYCLABLE ET LE STATIONNEMENT DU BRICOMARCHÉ,
- DÉMINÉRALISER LE SOL,
- HIÉRARCHISER LES FLUX ET DONNER DE LA PLACE AUX USAGES DES COMMERCES.



# La Place Bockstael



# La promenade animée



Les lieux de vie : L'espace public qui permet l'extension des commerces



Des trottoirs étendus à l'est, pour un meilleur accueil des étals et des terrasses. A l'ouest, le trottoir est semblable à l'existant, des extensions peuvent être concertées sur la bande dédiée au stationnement.



Un nouvel alignement au centre est proposé afin d'étendre la présence végétale, pour une véritable promenade plantée



Les trottoirs traversants sont généralisés aux intersections avec les voiries de desserte locale



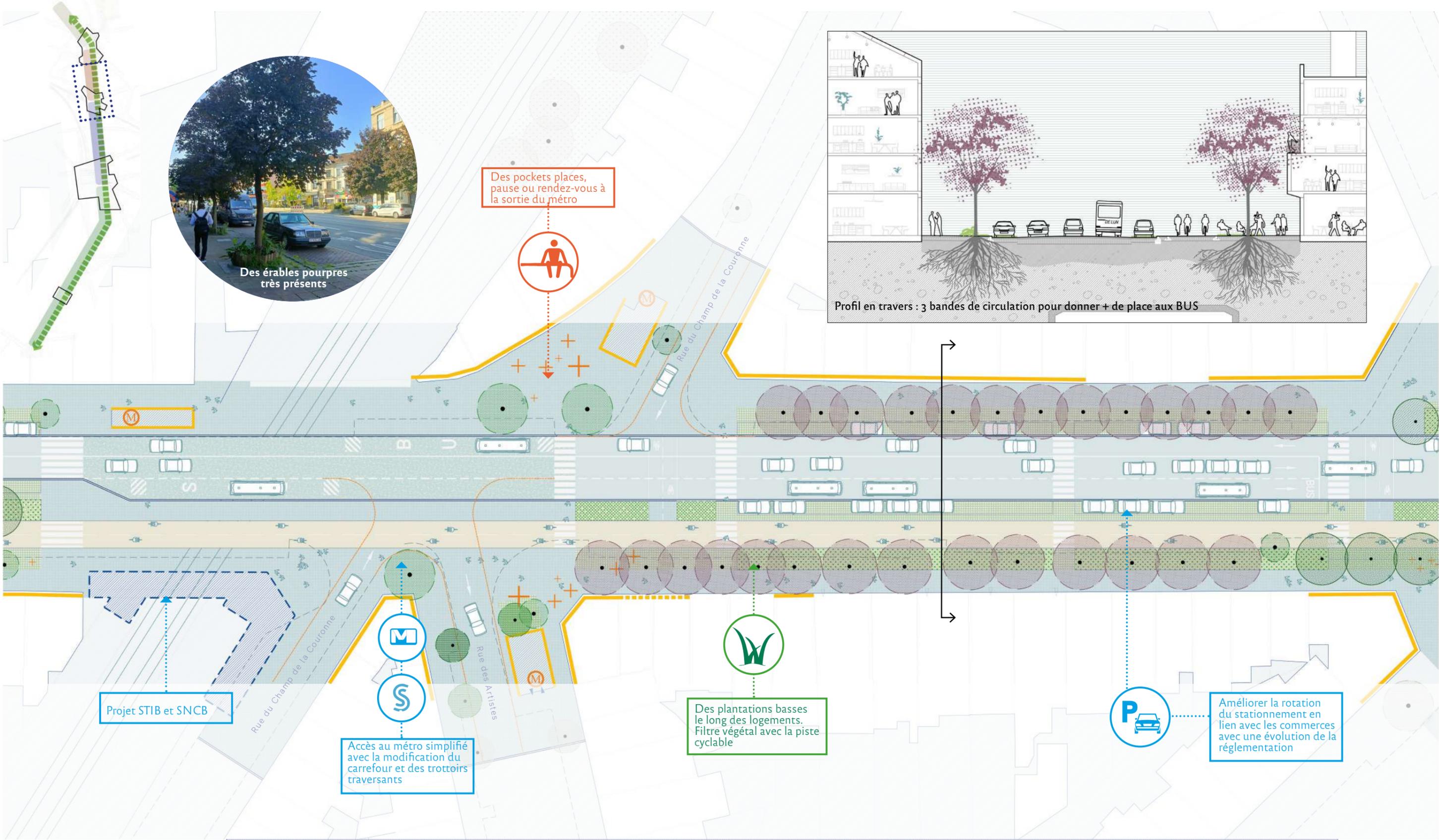
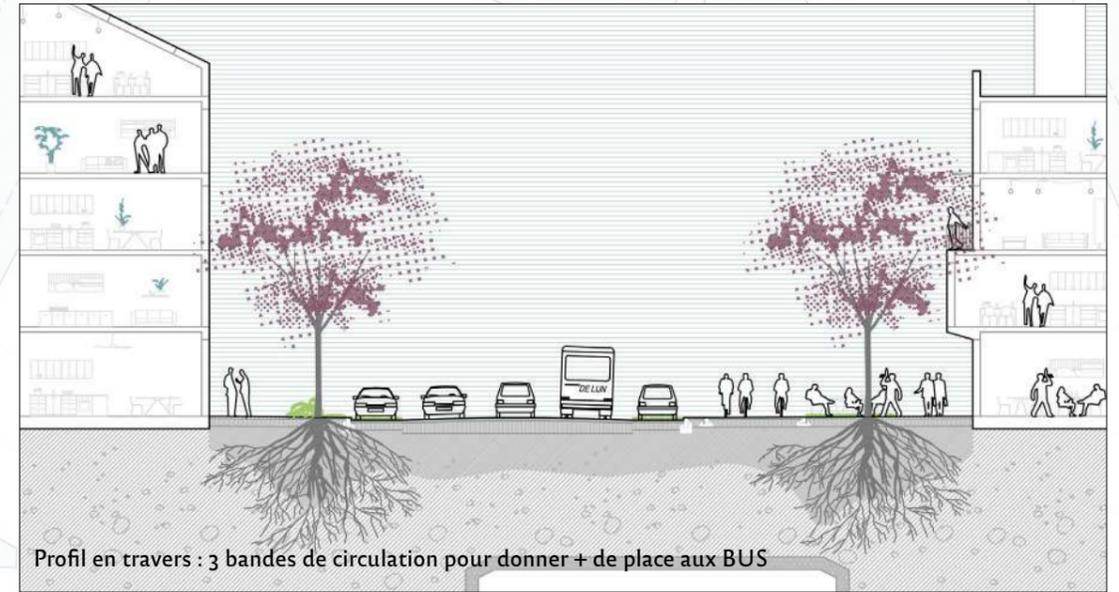
La piste cyclable se prolonge sur l'ensemble du tracé

Arbres projet	Bordures projet	Chaussée (enrobé)	Modulaire	Espaces plantés	Accès carrossable	Nord
Arbres existants	Bordures existantes	Piste cyclable	Modulaire enherbé	Usages (à concerter)	Commerce ou équipement	10m (1/500e)

# L'intermodalité facilitée



Des pockets places, pause ou rendez-vous à la sortie du métro



Projet STIB et SNCB

Accès au métro simplifié avec la modification du carrefour et des trottoirs traversants

Des plantations basses le long des logements. Filtre végétal avec la piste cyclable



Améliorer la rotation du stationnement en lien avec les commerces avec une évolution de la réglementation

Arbres projet	Bordures projet	Chaussée (enrobé)	Modulaire	Espaces plantés	Accès carrossable	Nord
Arbres existants	Bordures existantes	Piste cyclable	Modulaire enherbé	Usages (à concerter)	Commerce ou équipement	10m (1/500e)

# L'école et le Campus Laeken

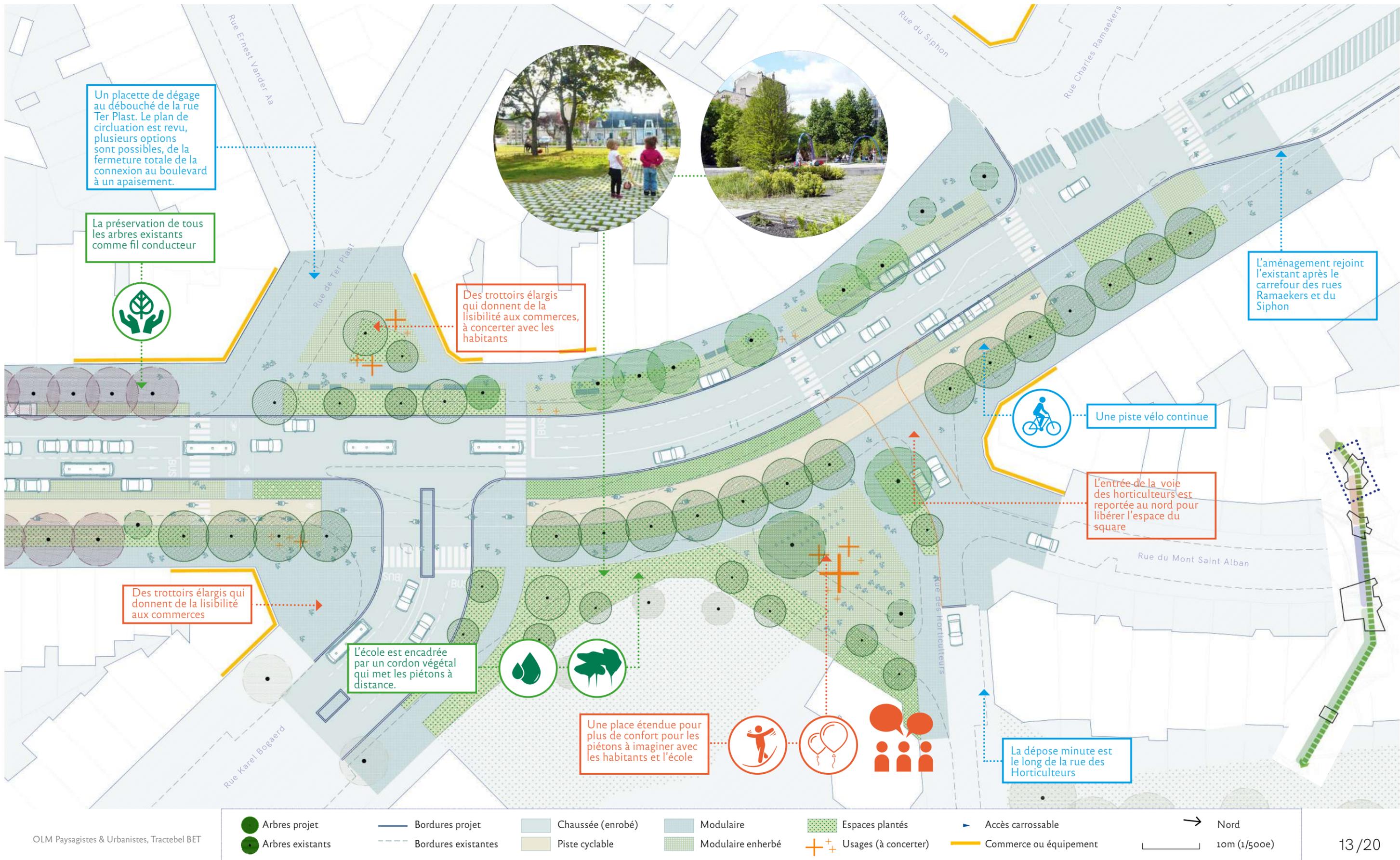
UN LIEU DE PAUSE ET DE RENCONTRES

BEAUCOUP PLUS QU'UN AMÉNAGEMENT DE VOIRIE, L'INTENTION EST DE CRÉER UN ESPACE DE VIE POUR LES HABITANTS ET POUR L'ÉCOLE, QUI SOIT UN ESPACE D'APPROPRIATION, UN REFUGE DE BIODIVERSITÉ EN LIEN AVEC LE PARC ROYAL, UN LIEU D'INFILTRATION DES EAUX PLUVIALES.



→  
légende

# Du carrefour au square



# D. Durabilité et Flexibilité

## MATÉRIAUX

Nous proposons dès le démarrage de réaliser un plan des matériaux existants associé à un quantitatif pour estimer ce qui peut être réutilisé. L'enjeu n'est pas tant de faire des économies financières (le réemploi coûte souvent aussi cher que l'acquisition de matières nouvelles, voire même plus) mais d'être dans **une économie des moyens et dans la réduction de l'impact environnemental du chantier**. Les dalles, pavés, bordures en pierre et mobiliers seront particulièrement étudiés.

Nous proposons que tous les matériaux choisis soient issus du Référentiel matériaux du CRR.

Pour les pistes cyclables, nous proposons d'utiliser un béton bas carbone coulé en place dont les dimensions et la couleur soient compatibles avec le référentiel de Bruxelles Mobilité.

Le mobilier courant (arceaux vélos, bancs, corbeille) doit faire partie du référentiel de la ville de Bruxelles afin de garantir une cohérence d'ensemble et pour une facilité de maintenance.

Le mobilier codéfini avec les habitants pour les placettes doit être réalisé sur mesure ou à partir d'éléments standards, mais assemblés d'une manière concertée.

La cohérence du mobilier d'éclairage, accroché en façade ou sur poteaux, devra être travaillé en étroite collaboration avec SIBELGA.

## EAUX PLUVIALES

La stratégie de gestion des eaux de surface est un sujet fondamental du projet en raison de la forte pente de la voirie, des grandes surfaces imperméables et de **la menace d'inondations de grande importance qui existe dans le quartier du Dondenberg**.

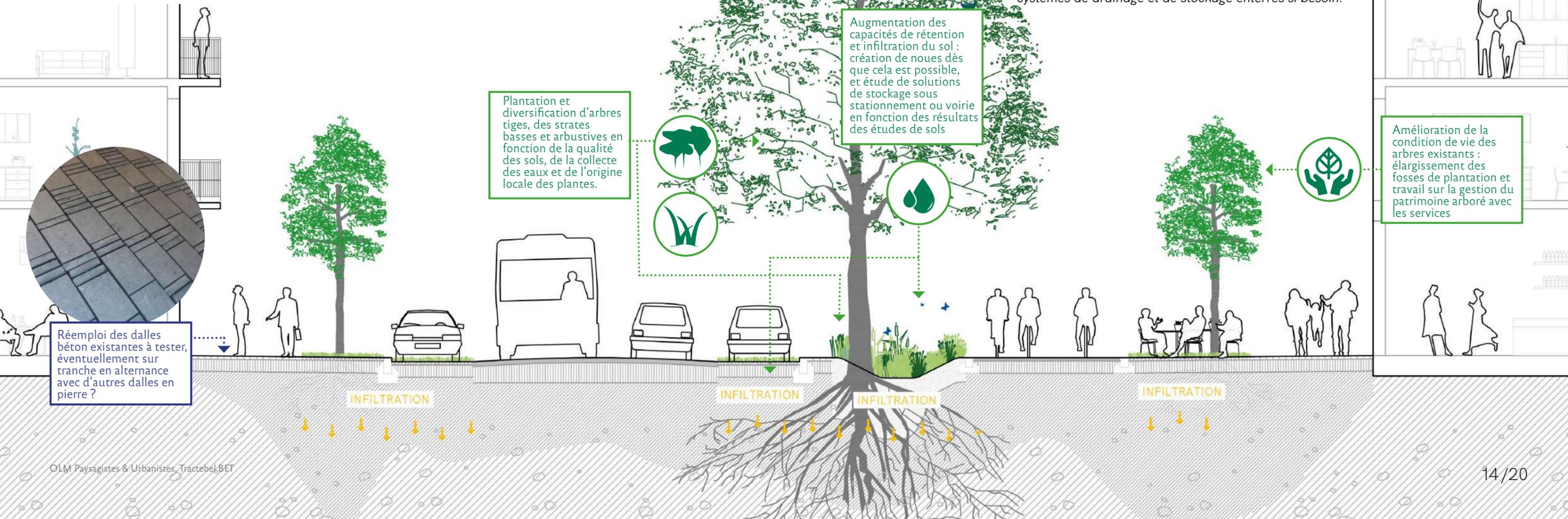
Depuis ces 15 dernières années, il a été constaté que la capacité des égouts existants n'étant pas flexible, ceux-ci saturent lors de fortes précipitations, inondant rues, caves, garages et certains rez-de-chaussée d'habitations. Ce phénomène a été constaté principalement dans le fond de la Vallée, plus spécifiquement la rue des Horticulteurs, rue de Vrière et rue des Chrysanthèmes.

Pour éviter ces inondations, il serait idéal de construire un bassin d'orage permettant de stocker le surplus avant le rejet à l'égout. Afin de réaliser ce bassin, une étude hydraulique complète du quartier (et hors périmètre du marché) devra être menée.

Cependant, l'objectif premier de notre vision est de **retenir les eaux de ruissellement tout au long du boulevard**. Nous proposons ainsi de créer des (micro) zones d'infiltration pour réduire la vitesse des eaux superficielles et permettre l'infiltration.

D'une part, l'effort général de végétalisation de la zone a l'avantage de réduire la vitesse du ruissellement de surface grâce à la capacité d'absorption des plantes, des noues/wadis et l'agrandissement des terre-pleins des arbres.

D'autre part, la mise en place **des zones de stationnement traité comme une bande d'infiltration continue** permet de recueillir l'eau de pluie en exploitant la topographie de la rue : en effet, le stationnement sera traité à l'aide d'un revêtement modulaire enherbé en continuité avec les trottoirs, et pourra être associé à des systèmes de drainage et de stockage enterrés si besoin.



# D. Durabilité et Flexibilité

## PLANTATIONS

Le succès d'une stratégie végétale dépend de plusieurs facteurs:

- la connaissance du site existant
- la sélection des plantes et de leur production d'origine
- la mise en œuvre des plantations
- le suivi et l'entretien pendant les 3 premières années.

### La connaissance du site :

En premier lieu, nous devons bien connaître l'existant, à la fois grâce à un état phytosanitaire des arbres existants mais aussi sur la qualité des sols grâce à des études de perméabilité des sols à plusieurs endroits le long du boulevard et aux endroits capables d'être plantés, ainsi que sur la qualité même des sols grâce à une étude agro-pédologique qui donne une connaissance sur la composition physico-chimique des sols. Ces informations sont essentielles pour avoir un état des lieux précis de l'existant, qui détermine ce qui peut être planté, et si les sols doivent être amendés (compost...) afin d'améliorer la valeur biologique des sols.

### La sélection des végétaux :

En fonction de ces résultats, nous proposerons des associations végétales par milieux, en fonction des espaces qui recueillent et infiltrent l'eau, et d'autres qui sont plus secs. Nous déterminons les essences végétales en fonction de plusieurs critères :

- **des critères environnementaux** : de la qualité du sol et leur capacité d'infiltration, l'ensoleillement et l'ombre, la résistance au vent, la contrainte du réchauffement climatique, l'appartenance des plantes à leur origine géographique de la région Bruxelloise, ne pas recourir à des plantes allergènes ou qui ont des pathologies connues (le chancre coloré, chararose...), des plantes capables de supporter un certain niveau de pollution...

- **des critères d'entretien et d'usages** : la résistance des végétaux aux piétinements, la visibilité des signalisations verticales...

- **des critères esthétiques**: la capacité des végétaux à exprimer la saisonnalité, privilégier leur forme libre et sans taille, la forme des plantes, sans épines, mélifères...

### La mise en œuvre des plantations, le suivi et l'entretien :

Les conditions de plantations sont très importantes pour garantir la survie des végétaux. Nous serons présents au moment de la livraison des plantes, pour vérifier les fosses de plantations, le stockage des plantes sur site, la méthode de tuteurage des arbres et le plombage (arrosage) des plantes.

Notre méthode de travail est collaborative avec les services techniques en charge de l'entretien des espaces et qui ont une connaissance très précise des conditions locales. Nous privilégions des forces de plantation pour les arbres tiges 18/20, 20/25 maximum afin de laisser le plus de chance possible au végétal de s'installer.

Notre cahier des charges indique aux entreprises le nombre de passages pour l'arrosage (si celui-ci est manuel) et les travaux d'entretien à réaliser, que nous vérifierons pendant 1 an après les plantations.

## STATIONNEMENT ET PARTAGE DES VOITURES

L'étude d'opportunité de création de parkings hors-voies, réalisé en juin 2021 à l'occasion du réaménagement de la place Emile Bockstael, montre une part importante de stationnement résidentiel dans le secteur. Il est donc d'autant plus important de réserver, en journée, les places de stationnement aux abords du quartier commerçant, pour l'accès aux commerces et services. Ainsi, les emplacements de stationnement dans le tronçon commerçant entre la place Bockstael et la rue du Champ du Chaudron nécessiteront **une actualisation de la réglementation favorisant la rotation du stationnement, pour privilégier l'accès aux commerces** (zone rouge limitant le stationnement à 2h, voire emplacements limités à 15 minutes).

**La suppression des emplacements de stationnement nécessaire à la redistribution des fonctions sur l'ensemble de l'axe pourrait être compensée par la création d'emplacements hors-voiries.**

La 2e phase de l'étude de stationnement concluait que seule la création d'un nouveau parking de 120 places, sur le site Ziegler, rue Dieudonné Lefèvre, serait viable. Ce parking se situe à 650m (5min) à pied de la partie Sud du Bd Emile Bockstael, où nous proposons la plus grande suppression de stationnement. **Il y aurait lieu de réévaluer l'opportunité de créer des emplacements de stationnement sur ce site afin de pouvoir rééquilibrer les fonctions de l'espace public sur le boulevard.**

La création de nouveaux emplacements pour voitures partagées, ainsi que du stationnement vélo sécurisé (box vélos) participeront également à assurer des alternatives à la voiture individuelle.



## CONTINUITÉS PIÉTONNES ET CYCLABLES

**Le boulevard est un axe important utilisé pour la marche, du fait de ses fonctions de pôles multimodal, commercial et scolaire.** De nombreux mouvements piétons ont notamment lieu entre la gare et la place notamment, avec une utilisation importante de la traversée vers la rue Marie-Christine, vers l'Athénée royal de la Rive Gauche pour un public scolaire.

Au regard de ce constat, mais également **en accord avec le principe STOP et la spécialisation multimodale des voiries du plan régional de mobilité**, il est donc nécessaire de repenser l'organisation de l'espace public pour apporter davantage de priorité aux piétons, et de donner une véritable place à l'usage du vélo par la mise en œuvre d'une piste cyclable sécurisée bidirectionnelle sur l'ensemble du linéaire du projet.

## PÔLE HUB MULTIMODAL

Le rôle du boulevard en tant que pôle multimodal entre la place Emile Bockstael et la rue du Champ de la Couronne est prégnant et couplé avec une fonction commerciale importante, qui nécessite un traitement permettant de combiner ces usages.

**Le projet de bâtiment de la SNCB au coin de la rue du Champ de la Couronne amplifiera la visibilité de la gare**, et par conséquent du rôle de cet espace comme pôle multimodal. Les connexions entre le train, le métro et le bus seront facilitées, sécurisées, et proposeront des espaces de séjour permettant une attente confortable.

**La rue du Champ du Chaudron, le long des quais de la gare, pourra être aménagée en hub multimodal**, proposant une nouvelle station de voitures partagées, des espaces de stationnement pour vélo, une drop zone pour trottinettes et un espace réservé au stationnement des taxis.

# D. Durabilité et Flexibilité

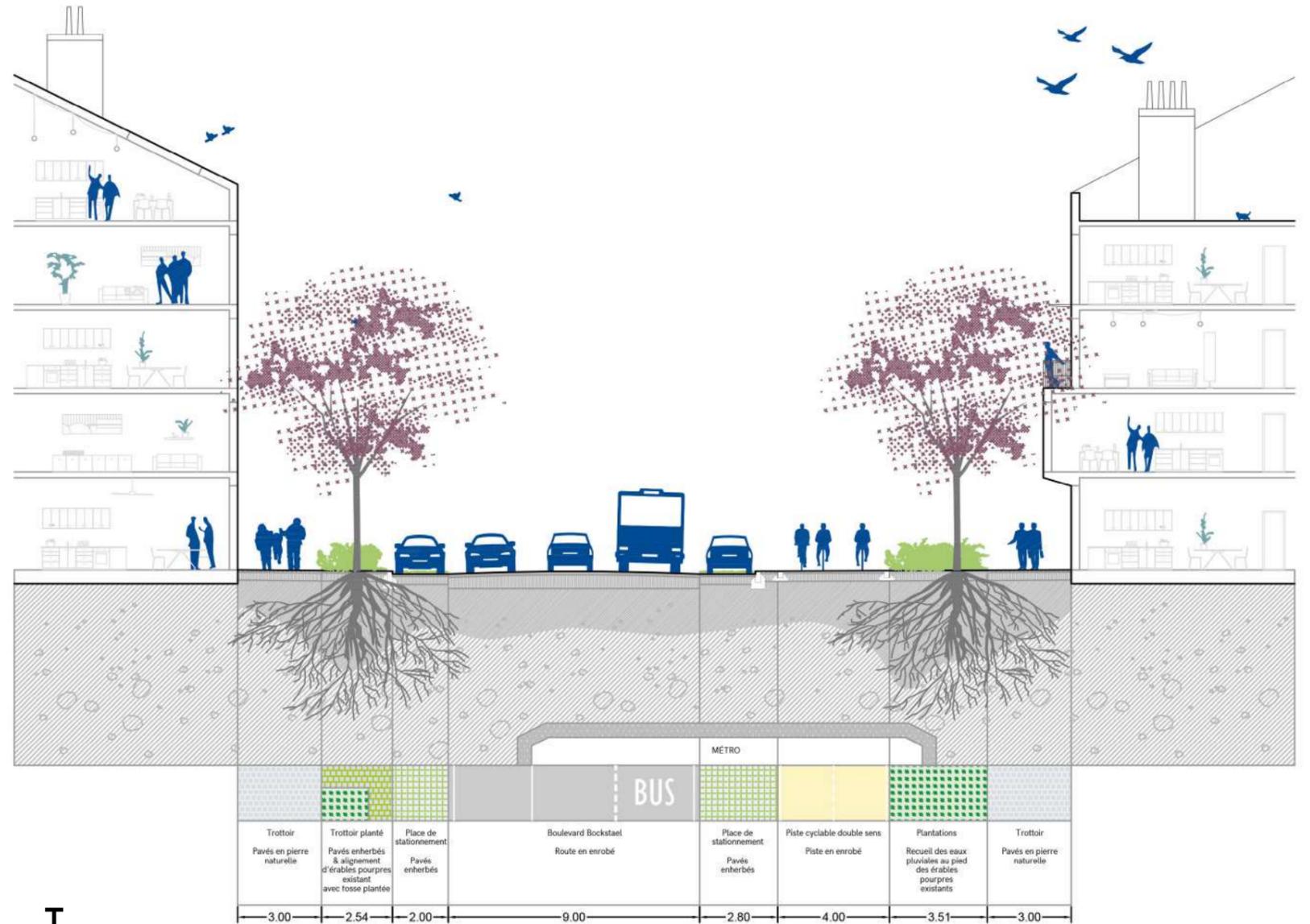
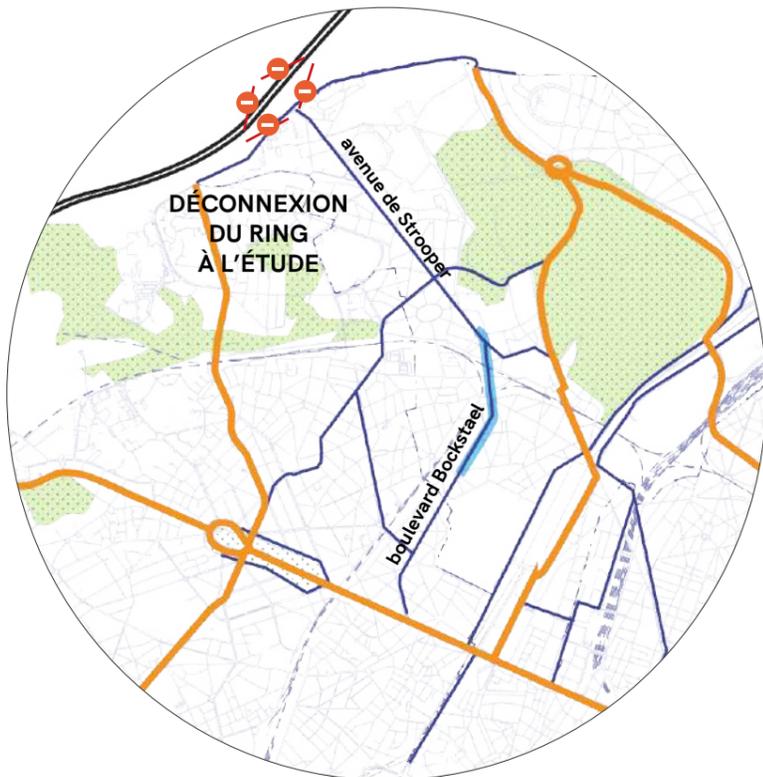
## UNE MONTÉE EN PUISSANCE DU TRANSPORT EN COMMUN

Le rééquilibrage des fonctions sur le Nord du boulevard Emile Bockstael nécessite de réduire la bande de circulation.

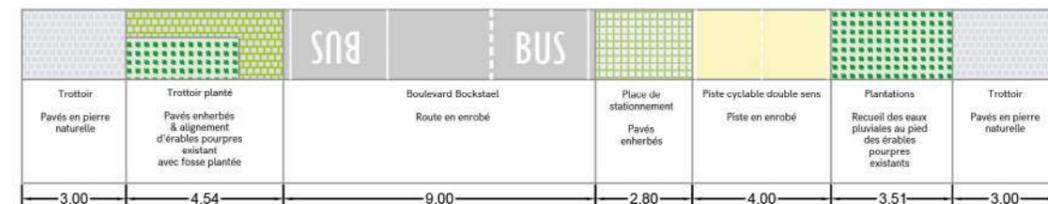
La proposition est de conserver un profil avec trois bandes de circulation (du début du tronçon étudié au nord jusqu'au pôle multimodal de la gare SNCB Bockstael), en permettant un site d'avancée prioritaire pour les bus devant les carrefours à feux, rue Leopold I d'un côté et rue Karel Bogaerd de l'autre.

La future situation du boulevard, qui sera déconnecté d'un accès direct depuis et vers le ring, bénéficiera d'un trafic moins dense, permettant de repenser les sites propres actuels pour le bus. En effet, dans le cadre du réaménagement du Ring Nord, la région flamande prévoit la fermeture de l'échangeur de Wemmel, facilitant aujourd'hui l'accès à l'avenue Houba de Strooper, puis au Boulevard Emile Bockstael. Ce projet permettra de diminuer considérablement le trafic sur cet axe, ce qui sera bénéfique pour l'apaisement du Boulevard, qui pourra pleinement jouer son rôle de voirie de desserte des quartiers (AUTO confort) en y limitant de trafic d'entrée et sortie de la Région. Le réaménagement du Boulevard en promenade permettra également d'y appliquer le régime de vitesse standard de la région, à 30km/h.

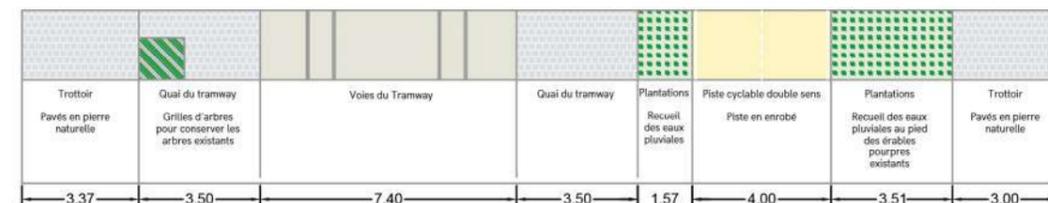
Le projet, tel que proposé aujourd'hui, maintient le statut de voirie confort du boulevard (entrée et sortie des voiries locales sur l'axe). L'évolution future du lieu pourrait permettre de faire évoluer le statut du boulevard en voirie Auto Quartier, et d'y établir une circulation à sens unique permettant l'aménagement de deux bandes de site propre pour le bus, et de voies de tramway à plus long terme.



**2027** ↗ Une promenade plantée qui accueille une voie BUS sur le tronçon nord



**2035 ?** ↗ Suppression d'une voie circulée au profit d'une bande BUS > élargissement du trottoir ouest



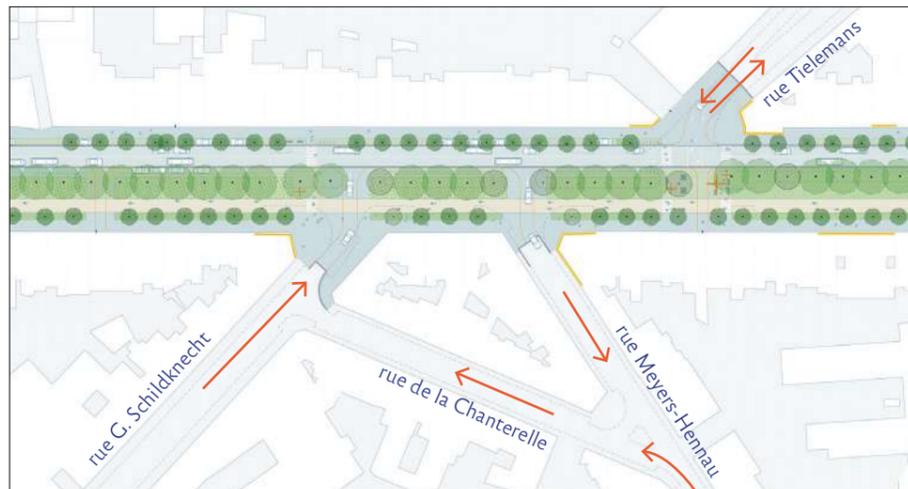
**2045 ?** ↗ Arrivée du tramway et suppression de la voiture (sauf livraisons et secours)

# D. Durabilité et Flexibilité

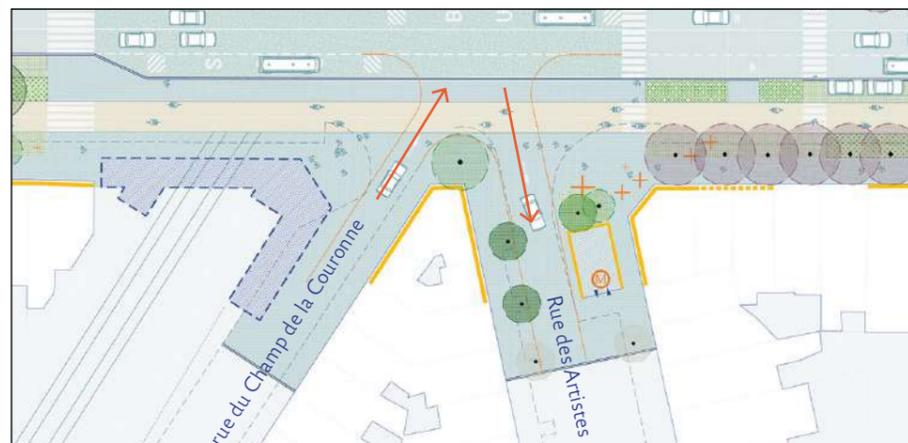
## VERS PLUS D'APAISEMENT ET DE SÉCURITÉ POUR LES USAGERS

Avec trois ZACA (Zones à forte Concentration d'Accidents) de priorité 1 et 2 diagnostiquées en 2014, et une nouvelle en 2022, la question de la sécurité routière est une priorité pour le réaménagement du boulevard.

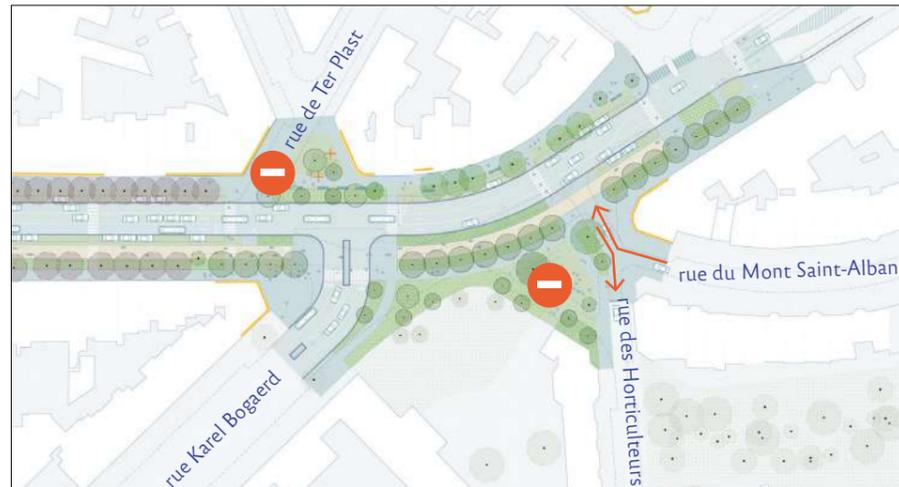
Plusieurs carrefours sont simplifiés, afin notamment de réduire les traversées des continuités piétonnes et cyclables, et de maximiser les possibilités de mise en œuvre de trottoirs traversants au droit de voies de circulation à sens unique. En voici quelques exemples :



Ci-dessus, mise à sens unique entrant de la rue Meyers-Hennau pour limiter les conflits de mouvements liés à la proximité de la rue Tielemans, à double-sens, en face. La mise à sens unique de la Meyers-Henneau sera une opportunité pour aménager des trottoirs plus larges à terme sur l'ensemble de la rue. Une boucle de circulation est créée avec sortie par la rue Gustave Schildknecht, plus éloignée de la rue Tielemans.



Zone de rencontre + trottoir traversant au droit des rues du Champ du Chaudron et des Artistes, pour permettre un accès facilité à l'escalier du métro.



> Fermeture de l'accès au Bd Emile Bockstael au droit de la rue Ter Plats, permettant une simplification du carrefour avec la rue Karel Bogaerd.  
 > Fermeture de l'entrée de la rue des Horticulteurs devant l'entrée de l'école, déplacé au droit de la sortie actuelle de la rue. Mise à double-sens du tronçon entre la Bd E. Bockstael et la rue du Mont Saint-Alban pour maintenir la sortie de la rue comme actuellement.

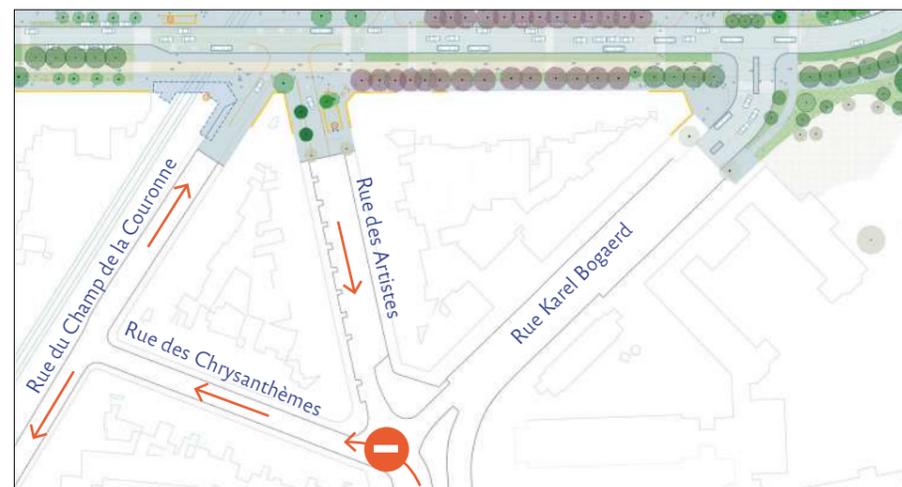
## DEUX CARREFOURS COMPLEXES A ETUDIER

L'ensemble du boulevard bénéficiera d'un apaisement général, ce qui implique que le carrefour avec la rue Jan Bollen pourra être géré sans feu de signalisation, contrairement à la situation actuelle.

Les carrefours suivants devront néanmoins être gérés par des feux de signalisation pour tous les modes :

- **Le carrefour complexe au droit de la place Emile Bockstael** : la traversée du Boulevard par les lignes 62 et 93 du tramway, ainsi que par les lignes de bus 53 et 88 rend complexe la gestion de ce carrefour. Une étude de mobilité précise du carrefour, depuis le square des Combattants jusqu'à la rue Leopold I, sera réalisée à l'aide de comptages et de microsimulations du carrefour, afin d'optimiser son fonctionnement pour tous les usagers.
- **Le carrefour avec la rue Karel Bogaerd** nécessite également une gestion par feux au regard des nombreux mouvements des bus et des sites propres rue Bogaerd. Le complexe de rues situé entre la rue Karel Bogaerd et la rue Charles Remaekers sera, comme le carrefour au droit de la place, étudié à l'aide de comptages et microsimulation pour une assurer un fonctionnement optimal.

## OPTIONS HORS PÉRIMÈTRE POUR RÉSOUDRE DES PROBLÉMATIQUES LOCALES



Plusieurs options hors du périmètre du projet pourraient être mises en œuvre et demanderont une collaboration avec les services de la ville de Bruxelles afin d'élargir la réflexion sur le boulevard aux voiries adjacentes.

Ici, pour supprimer le trafic de transit encombrant la résidentielle rue des Artistes, deux scénarios :

- > Fermeture du tourne-à-gauche depuis l'est de la rue au croisement avec la rue Karel Bogaerd,
- > Fermeture de l'accès aux rues et inversement du sens de circulation permettant de supprimer le trafic de transit rue du Champ de la Couronne.

# D. Durabilité et Flexibilité

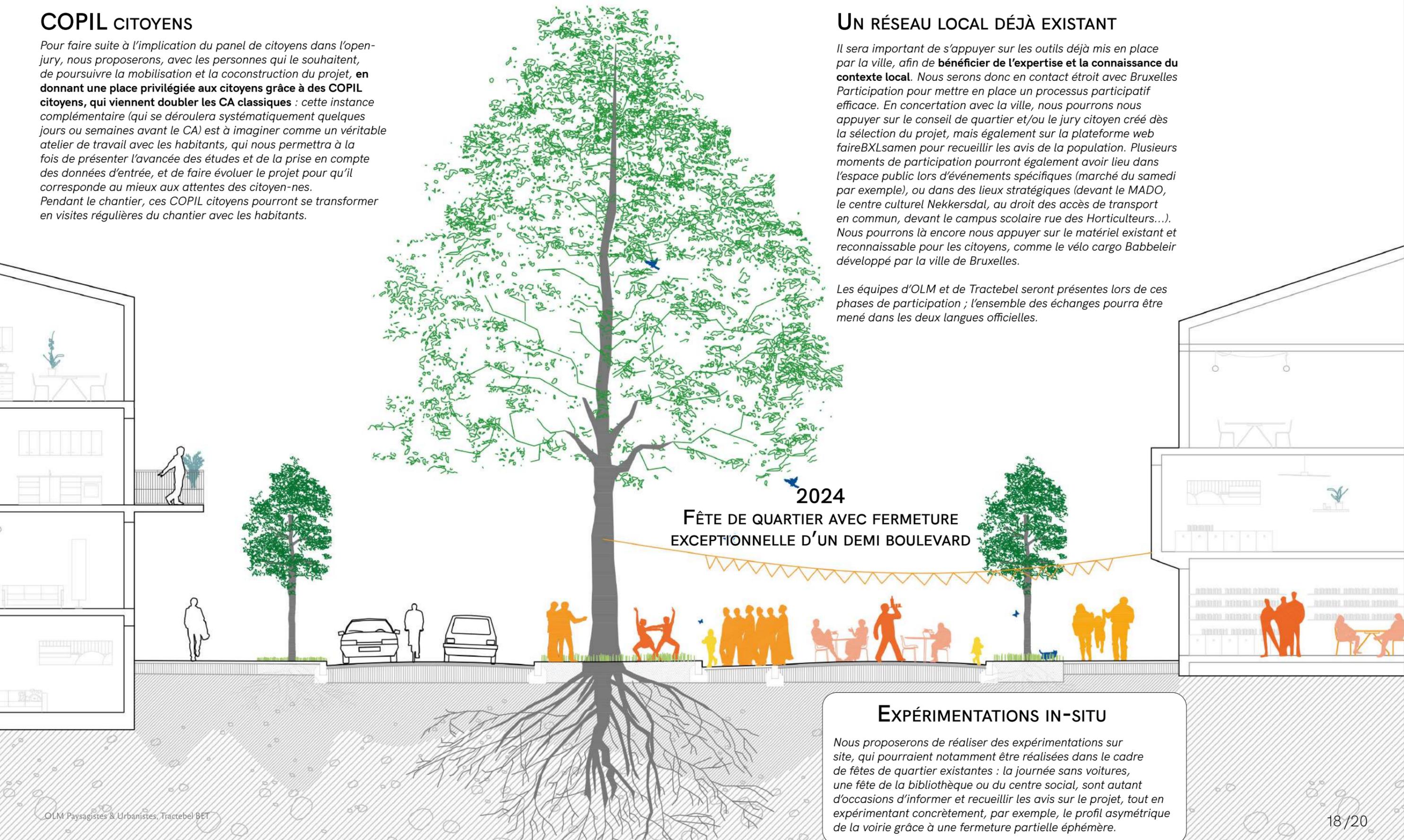
## COFIL CITOYENS

Pour faire suite à l'implication du panel de citoyens dans l'open-jury, nous proposerons, avec les personnes qui le souhaitent, de poursuivre la mobilisation et la coconstruction du projet, en donnant une place privilégiée aux citoyens grâce à des COFIL citoyens, qui viennent doubler les CA classiques : cette instance complémentaire (qui se déroulera systématiquement quelques jours ou semaines avant le CA) est à imaginer comme un véritable atelier de travail avec les habitants, qui nous permettra à la fois de présenter l'avancée des études et de la prise en compte des données d'entrée, et de faire évoluer le projet pour qu'il corresponde au mieux aux attentes des citoyen-nes. Pendant le chantier, ces COFIL citoyens pourront se transformer en visites régulières du chantier avec les habitants.

## UN RÉSEAU LOCAL DÉJÀ EXISTANT

Il sera important de s'appuyer sur les outils déjà mis en place par la ville, afin de **bénéficier de l'expertise et la connaissance du contexte local**. Nous serons donc en contact étroit avec Bruxelles Participation pour mettre en place un processus participatif efficace. En concertation avec la ville, nous pourrions nous appuyer sur le conseil de quartier et/ou le jury citoyen créé dès la sélection du projet, mais également sur la plateforme web faireBXLsamen pour recueillir les avis de la population. Plusieurs moments de participation pourront également avoir lieu dans l'espace public lors d'événements spécifiques (marché du samedi par exemple), ou dans des lieux stratégiques (devant le MADO, le centre culturel Nekkersdal, au droit des accès de transport en commun, devant le campus scolaire rue des Horticulteurs...). Nous pourrions là encore nous appuyer sur le matériel existant et reconnaissable pour les citoyens, comme le vélo cargo Babbeleur développé par la ville de Bruxelles.

Les équipes d'OLM et de Tractebel seront présentes lors de ces phases de participation ; l'ensemble des échanges pourra être mené dans les deux langues officielles.



## EXPÉRIMENTATIONS IN-SITU

Nous proposerons de réaliser des expérimentations sur site, qui pourraient notamment être réalisées dans le cadre de fêtes de quartier existantes : la journée sans voitures, une fête de la bibliothèque ou du centre social, sont autant d'occasions d'informer et recueillir les avis sur le projet, tout en expérimentant concrètement, par exemple, le profil asymétrique de la voirie grâce à une fermeture partielle éphémère.