



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

***Sécurisation et apaisement du quartier
Broustin
Rapport d'évaluation 2023***

TABLE DES MATIÈRES

| | | |
|------------|---|------------------|
| 1 | Contexte et mesures mise en place..... | 3 |
| 2 | Evaluation..... | 6 |
| <u>2.1</u> | <u><i>Premier test</i></u> | <u><i>7</i></u> |
| <u>2.2</u> | <u><i>Second test</i></u> | <u><i>10</i></u> |
| <u>2.3</u> | <u><i>Analyse du report sur les bords du quartier</i></u> | <u><i>14</i></u> |
| 2.3.1 | Avenue de Jette | 15 |
| 2.3.2 | Avenue Jacques Sermon | 17 |
| 3 | Conclusions..... | 19 |

1 CONTEXTE ET MESURES MISE EN PLACE

En 2021, Bruxelles Mobilité, en collaboration avec les communes de Ganshoren et Jette, a décidé d'organiser le test d'un nouveau plan de circulation sur l'avenue Broustin. Cette voirie régionale se trouve à cheval sur le territoire des deux communes (figure 1). Les objectifs recherchés étaient alors :

- Une amélioration de la sécurité routière :
 - o Simplification du carrefour avec l'avenue Jacques Sermon et l'avenue des Gloires Nationales ;
 - o Sécurisation du carrefour entre l'avenue Broustin et l'avenue de la Constitution ;
 - o Sécurisation du carrefour entre l'avenue Broustin et la rue Vanderborght.
- Diminution du trafic de transit sur l'avenue Broustin.

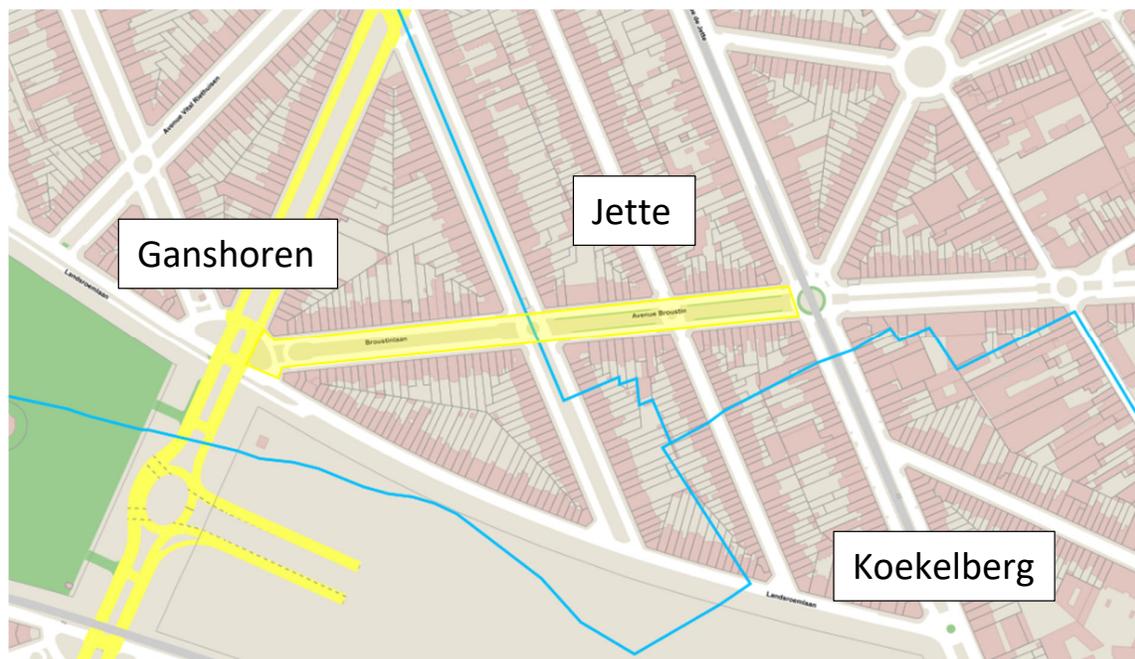


Figure 1 : localisation de la voirie concernée et territoires communaux (BM, Mobigis 2023)

Selon la spécialisation multimodale des voies (SMV)¹ reprise dans le Plan Régional de Mobilité Good Move (PRM), l'avenue Broustin mais également l'avenue de la Constitution et la rue Vanderborght sont reprises comme voiries QUARTIERS pour tous les modes de déplacement (sauf la dernière section de Broustin côté Jette qui est reprise comme piéton CONFORT). Une voirie auto QUARTIER doit selon le PRM servir uniquement pour l'accessibilité locale et ceci à vitesse réduite. Malgré ce statut, un important trafic de transit en heure de pointe du soir (HPS) et du matin (HPM) a été observé sur

¹ Les voiries de la RBC ont été réparties entre trois type de hiérarchie de manière distincte pour les piétons, les vélos, les transports publics, les automobiles et les poids-lourds. 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 permettant à la fois la performance de chaque réseau, ainsi que leur bonne intégration dans l'espace public.

l'avenue Broustin. Selon les comptages réalisés en mai 2021 (cf. infra), près de 6.000 EVP² dans chaque sens empruntaient Broustin par jours, la grande majorité effectuant un mouvement ouest-est ou est-ouest depuis et vers la Basilique. Outre les nuisances (pollution sonore et atmosphérique) dans le quartier, ce transit engendre des risques d'insécurité routière en empruntant les deux giratoires de conception atypique qui n'ont pas vocation à accueillir un tel volume, et complique également la situation au carrefour Sermon/Gloires Nationales/Duc Jean/Broustin. Certains de ces flux sont schématisés sur la figure 2, le détails de ces données se trouvent dans l'annexe 1.

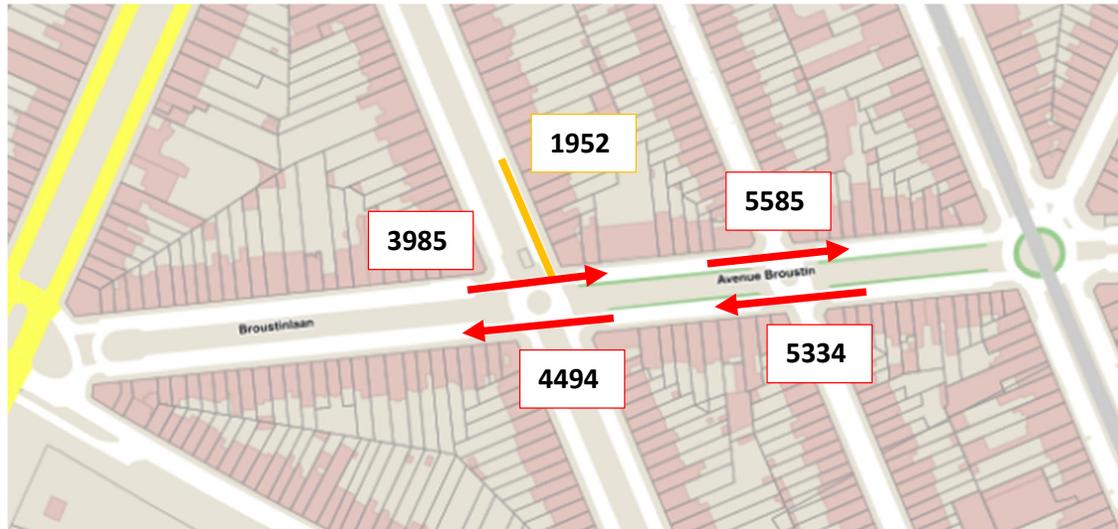


Figure 2 : EVP et mouvements sur 24h le jeudi 6 mai 2021 (Idaso/Geo Mobility, BM 2023)

Un premier test a été réalisé à la fin du mois de juin 2021 avec la mise en cul-de-sac pour la circulation motorisée de l'avenue Broustin côté Ganshoren (Basilique). Les deux tests ont été organisés afin de garantir un passage aisé pour les cyclistes. La fermeture a alors pris la forme d'une terrasse en bois occupée par les deux établissements Horeca situés de part et d'autre de l'aménagement provisoire (figure 3).



Figure 3 : premier test avant-après (BM, Mobigis 2023)

² L'équivalent véhicule particulier est une unité de mesure utilisée lors de comptages permettant d'exprimer l'encombrement de l'espace par un véhicule. Ainsi une voiture personnelle comptera pour 1 EVP tandis qu'un poids-lourd ou un bus comptera pour 2 EVP.

La seconde phase test a commencé à la fin du mois de septembre 2022 avec la mise en cul-de-sac de l'avenue Broustin côté Jette (avenue de Jette) en plus de la fermeture côté Basilique. Notons que lors de ce second test la terrasse n'était plus présente côté Ganshoren, la fermeture étant matérialisée par des bacs à plantes et des blocs de béton. Des potelets amovibles ont tout d'abord été posés du côté Jette afin de permettre le passage des véhicules d'urgence. L'aménagement a finalement pris la forme de bac à plantes après plusieurs dégradations par des tiers, en accord avec le SIAMU. Une boucle de retournement a également été coulée sur le terre-plein central à ce niveau afin de permettre les demi-tours.



Figure 4 : situation actuelle après mise en place du second test (BM, Mobigis 2023)

A terme, l'avenue Broustin et les deux nouvelles places créées par le nouveau plan de circulation doivent être réaménagées.

2 EVALUATION

Trois campagnes de comptages ont été menées pour Bruxelles Mobilité par Idaso/Geo Mobility à l'aide de caméras. Elles ont à chaque fois eu lieu durant une semaine, du lundi au dimanche inclus sur les deux ronds-points à l'intérieur du quartier aux intersections avec l'avenue de la Constitution (1) et la rue Vanderborcht (2) (figure 5). Les caméras permettent d'enregistrer non seulement le nombre de véhicules mais également leurs mouvements directionnels, permettant ainsi de mieux saisir les dynamiques de circulation dans le quartier. Les trois rapports du prestataire avec les chiffres complets se trouvent dans les annexes 1, 2 et 3 de cette évaluation.

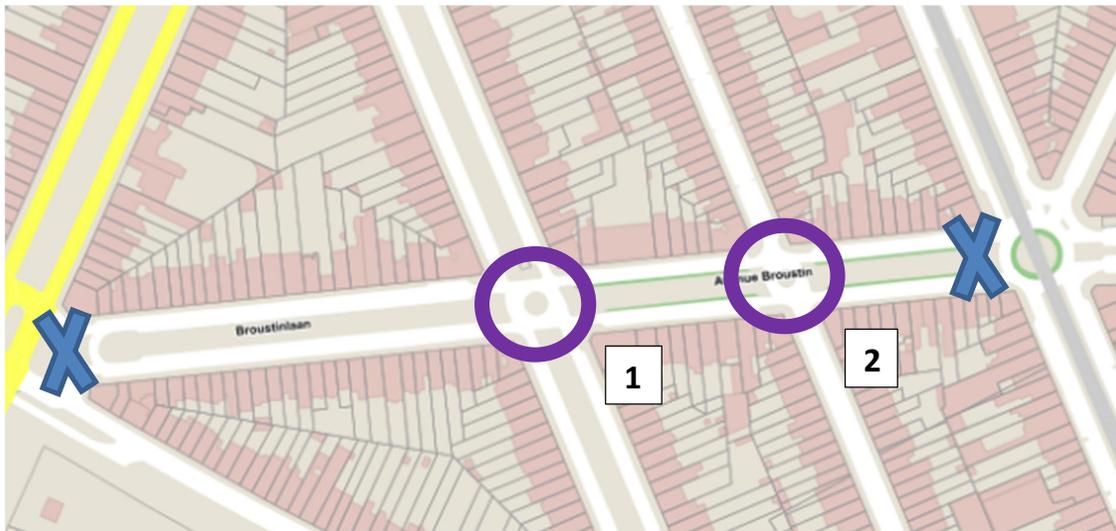


Figure 5 : localisation des points de comptage (BM, Mobigis 2023)

La première campagne a eu lieu du lundi 3 mai 2021 au dimanche 9 mai 2021, avant la mise en place du premier test afin de caractériser la situation de base. La seconde campagne a eu lieu du lundi 4 octobre 2021 au dimanche 10 octobre 2021, c'est-à-dire un peu plus de trois mois après l'installation du premier test. La troisième campagne a finalement eu lieu du lundi 30 janvier 2023 au dimanche 5 février 2023, quatre mois après la mise en place du second test. Ces comptages ont été réalisés hors des vacances scolaires et sans perturbations majeures pouvant avoir un impact significatif sur les flux de circulation dans la zone.

Les deux premiers comptages ont eu lieu durant la pandémie de Covid-19. Le télétravail était encore obligatoire lors de la première campagne (mesures fédérales du 27 mars 2021), et hautement recommandé en Région Bruxelles-Capitale lors de la seconde campagne (mesures fédérales du 1^{er} septembre 2021 avec exception pour les communes de la RBC maintenant la recommandation). L'impact de ces mesures sur les comptages a été objectivé à l'aide des volumes de circulations observés durant les trois semaines de campagne dans le tunnel Rogier³. Les chiffres présentés dans ce rapport ne seront pas modifiés par rapport à ceux observés, mais il est bon de garder à l'esprit que globalement la circulation dans les tunnels a connu une hausse de 10% entre la première campagne et la seconde

³ Comptages du lundi au dimanche inclus entre 6h et 22h.

campagne, les chiffres sont globalement similaires entre la seconde et la troisième campagne⁴. Ces données dites « tunnels » permettent d’estimer des ordres de grandeur mais ne permettent pas une analyse statistique fine.

Outre ces comptages, des *floating car data* (FCD)⁵ fournies par TomTom sont utilisées dans ce rapport afin d’objectiver les dynamiques de flux dans la zone. Afin de ne pas être impactées par le Covid-19, celles-ci ont été extraites des mois de septembre 2022 et de décembre 2022. Elles permettent d’observer ainsi les différences entre le premier et le second test. Notons que la première phase du test du nouveau plan de circulation dans le quartier Lecharlier, voisin, a été lancée le 6 septembre 2022. L’impact sur les FCD est néanmoins jugé très faible.

2.1 Premier test

Lors de la première phase test, seul le côté Basilique (Koekelberg) de l’avenue Broustin était donc fermé. De manière synthétique, les résultats du premier test ont montré :

- **Une diminution globale du volume de trafic dans le quartier** de près de 25%.
- **Une diminution globale du volume de trafic sur l’avenue Broustin**, particulièrement côté Basilique (mise en cul-de-sac) ;
- **Mais une augmentation du trafic globale sur l’avenue de la Constitution et la rue Vanderborgh.**

La figure 6 expose les variations de flux en comparant une moyenne des comptages totaux sur la journée des mardi et jeudi des deux premières campagnes de comptage. En rouge on retrouve les augmentations, en vert les diminutions et en bleu les statu quo.

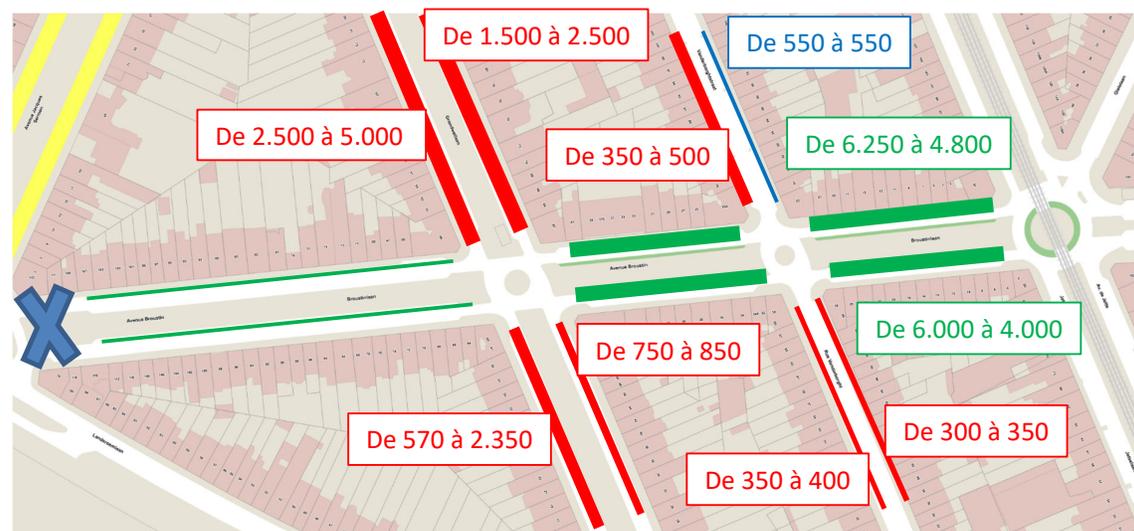


Figure 6 : évolution du trafic après le premier test en EVP sur 24h (Idaso/Geo Mobility, BM, Mobigis 2023)

⁴ 8,39% d’augmentation entre la semaine du 03/05/2021 et celle du 04/10/2021. 10,76% entre la semaine du 03/05/2021 et celle du 30/01/2023.

⁵ Données extraites de GPS à bords de véhicules permettant de mettre en évidence les flux automobiles réguliers dans une période et à un endroit donné. Dans le cadre de cette évaluation, ce sont les destinations et les origines des véhicules circulant sur une section de voirie qui ont été étudiées.

Si le nombre de véhicules traversant le quartier semble avoir diminué grâce à la fermeture d'une de ses deux entrées, on observe clairement un report du transit bloqué au niveau de la Basilique par l'avenue de la Constitution et dans une moindre mesure par l'avenue Vanderborgh. Particulièrement sur le nord de Constitution en direction du sud (+100%) et sur la partie sud, dans la même direction (+400%). Ces mouvements problématiques ont également été observés grâce aux FCD du Centre de mobilité de Bruxelles Mobilité, comme le montre les figure 7 et 8. Les véhicules continuent d'entrer et de sortir dans le quartier notamment par le carrefour de l'avenue de la Constitution avec l'avenue Sermon et l'avenue de Laeken au nord et par le rond-point entre l'avenue Broustin, l'avenue de Jette et l'avenue Carton de Wiart à l'est.

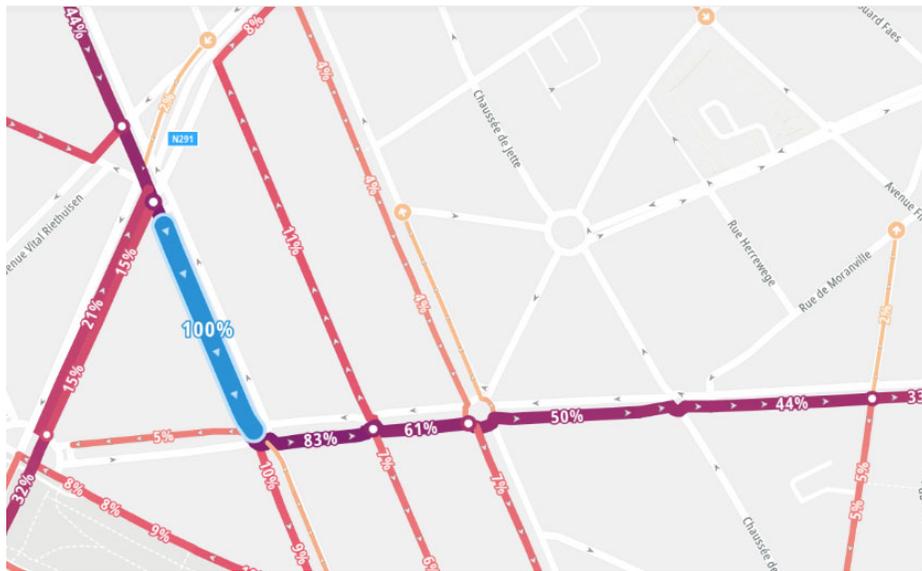


Figure 7 : flux de circulation en septembre 2022 sur l'avenue de la Constitution (3501 trajets) (TomTom, BM, 2022)

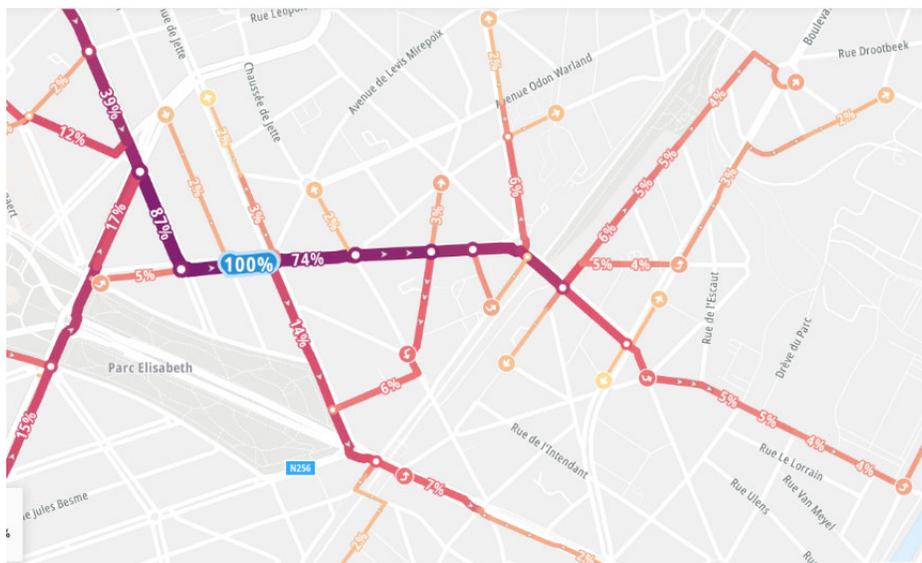


Figure 8 : flux de circulation en septembre 2022 sur l'avenue Broustin (2459 trajets) (TomTom, BM, 2022)

Si les objectifs concernant l'intérieur de la maille (sécurisation des deux ronds-points et diminution du transit) ne semblent pas pleinement atteints lors du premier test, on constate une simplification du carrefour avec l'avenue Sermon sur le terrain. A la vue des données et des retours des citoyens lors du premier test, une seconde phase a été prévue par Bruxelles Mobilité, Jette et Ganshoren. Plusieurs options ont été évoquées pour renforcer la première fermeture de l'avenue Broustin et c'est finalement celle d'une seconde fermeture à l'autre extrémité qui a été choisie afin de contrer les effets indésirables observés lors du premier test. Notons également que le nombre de cyclistes comptés aux carrefours a augmenté de près de 15% entre les deux premières campagnes de comptage⁶.

⁶ Carrefour Broustin-Constitution : 1800 vélos comptés sur la semaine du premier comptage et 2175 vélos comptés sur la semaine du second comptage, carrefour Broustin-Vanderborgh : 2231 vélos comptés sur la semaine du premier comptage et 2513 vélos comptés sur la semaine du second comptage.

2.2 Second test

Lors de la seconde phase test, les deux extrémités de l'avenue Broustin ont donc été fermés à la circulation motorisée. De manière synthétique, les résultats du second test ont montré :

- Une forte diminution globale du volume de trafic dans le quartier.
- Une forte diminution globale du volume de trafic sur l'avenue Broustin.
- Une diminution globale du trafic sur le nord de l'avenue de la Constitution.
- Un retour à la situation pré-test voire une légère augmentation du trafic sur les autres voiries (rue Vanderborcht et sud de l'avenue de la Constitution)⁷.

Comme le montre la figure 9, la diminution la plus impressionnante des volumes de trafic sur 24 heures est observée sur l'avenue Broustin côté Jette avec, de l'ordre de 6.250 véhicules comptés avant les fermetures (mai 2021), 4.800 après la fermeture côté Ganshoren (octobre 2021) et finalement 500 après les fermetures des deux côtés (janvier-février 2023 (-87,5%)). Le nord de l'avenue de la Constitution, fortement pénalisé par le premier test, voit sa fréquentation revenir à la situation initiale voire réduite. Les parties sud de l'avenue de la Constitution et de la rue Vanderborcht connaissent une augmentation de leur fréquentation, la plus importante sur Constitution en sens sud-nord (750 EVP en mai 2021, 1100 EVP en janvier-février 2023).

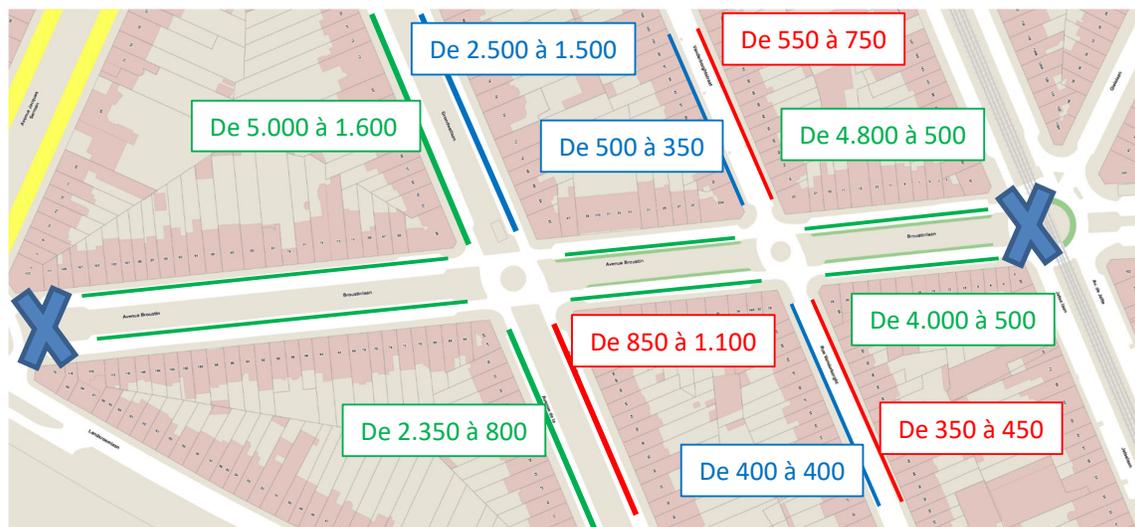


Figure 9 : évolution du trafic après le second test en EVP sur 24h (Idaso/Geo Mobility, BM, Mobigis 2023)

Les données de comptages ainsi que les FCD permettent néanmoins d'identifier les raisons de ces augmentations. Il s'agit majoritairement du trafic local qui, ne pouvant plus emprunter l'avenue Broustin comme entrée et sortie du quartier, se sert des deux voiries perpendiculaires. Ainsi, comme le montre la figure 10, on observe une forte diminution du nombre de véhicules en heure de pointe dans la zone. La stabilité entre les différents jours de la semaine, week-end compris, peut aussi témoigner d'un trafic avant tout local dans la zone (pas ou peu d'augmentation due aux navetteurs).

⁷ L'augmentation estimée du trafic de 10% entre la première et la dernière campagne ainsi que les variations journalières voire saisonnières doivent également être gardée à l'esprit dans le cadre de ces légères hausses.

Notons que dans les jours ayant suivi la mise en place de la seconde fermeture, plusieurs riverains se sont plaints d’une augmentation importante du trafic et ce plus spécifiquement dans la partie nord de la rue Vanderborgh. Cela était certainement dû à l’adaptation au nouvel aménagement, les automobilistes « coincés » au bout de l’avenue Broustin quittant alors le quartier par Vanderborgh. Comme les montre les comptages mais également les retours des riverains, ces mouvements ont disparus et les flux se sont stabilisés au bout de quelques semaines dans le quartier. Notons également que de par la taille de la zone, les détours nécessaires pour accéder à l’avenue Broustin sont relativement réduit. Par exemple accéder à l’autre côté du filtre côté Jette via Gloires Nationales et Vanderborgh ne nécessite qu’une distance supplémentaire de 700 mètres. La circulation y étant fluide, le temps de parcours n’a pas sensiblement augmenté.

Une voirie peut être considérée comme « apaisée », c’est-à-dire que la circulation peut s’y faire de manière mixte sans danger pour les modes actifs, pour des trafics de l’ordre de 200 EVP par sens en heure de pointe. Les données de comptages sur les trois rues concernées directement par les mesures montrent que cet objectif est atteint. Mieux, les mouvements totaux sur le giratoire le plus emprunté, Constitution-Broustin, se situent entre 200 et 300 EVP en heure de pointe comme le montre la figure 10. De nouveaux aménagements tels que des zones de rencontres peuvent donc être dorénavant envisagés sur les deux carrefours du quartier.

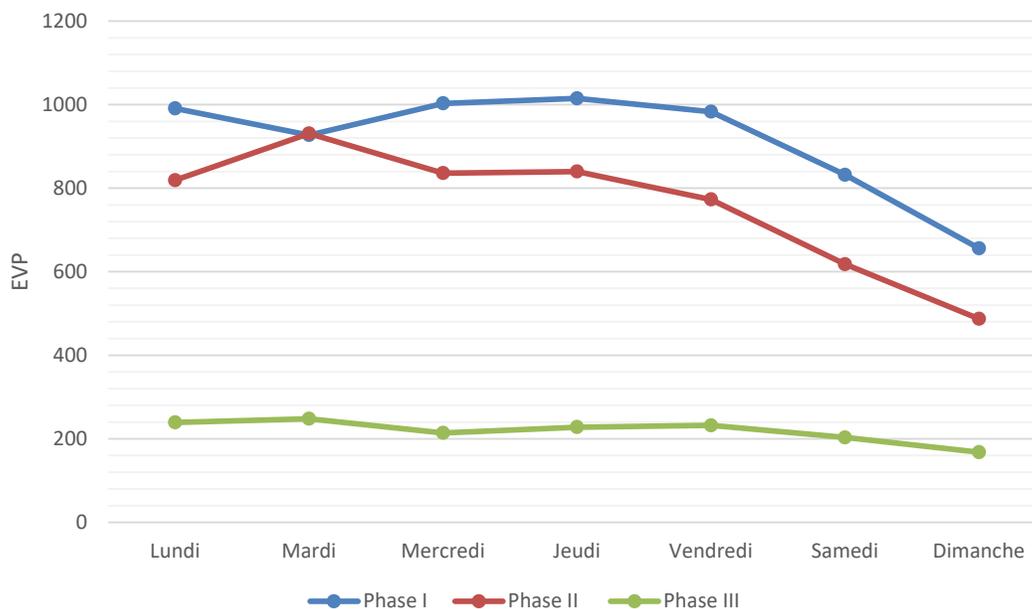


Figure 10 : comparaison du nombre d'EVP en heure de pointe du matin sur le rond-point Broustin-Constitution (Idaso/Geo Mobility, BM, Mobigis 2023)

La comparaison avec les flux de circulation de septembre 2022 montre également une large diminution, voire une disparition du transit dans l’avenue de la Constitution et plus largement dans le quartier. La figure 11 montre la présence d’un léger mouvement de transit via Constitution mais beaucoup moins important que lors du premier test. La desserte reste majoritairement locale (75%) alors qu’aucune mesure empêchant le mouvement nord-sud présenté ici n’a été prise.

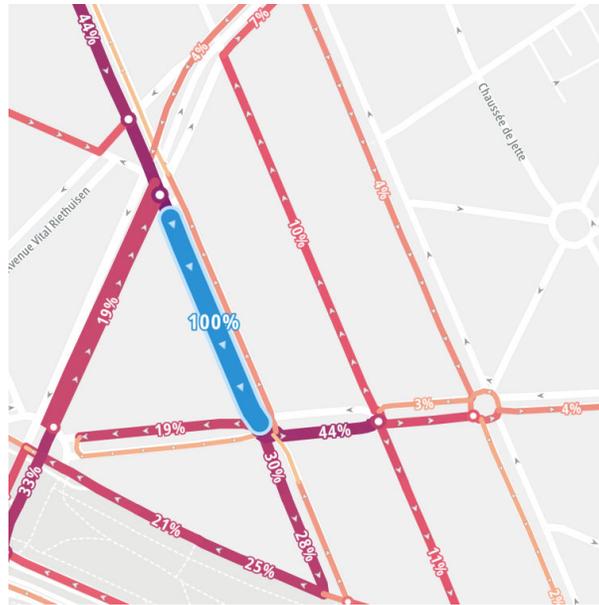


Figure 11 : flux de circulation en décembre 2022 sur l'avenue de la Constitution (1574 trajets) (TomTom, BM, 2022)

La figure 12 quant à elle montre clairement la desserte locale dans le quartier, d'autant plus que le panel servant à fournir les données (valeurs indicatives n'ayant pas vocation à donner des chiffres précis mais plutôt des tendances) est passé de 2459 trajets en septembre à 369 en décembre 2022 sur l'extrémité est de l'avenue Broustin.

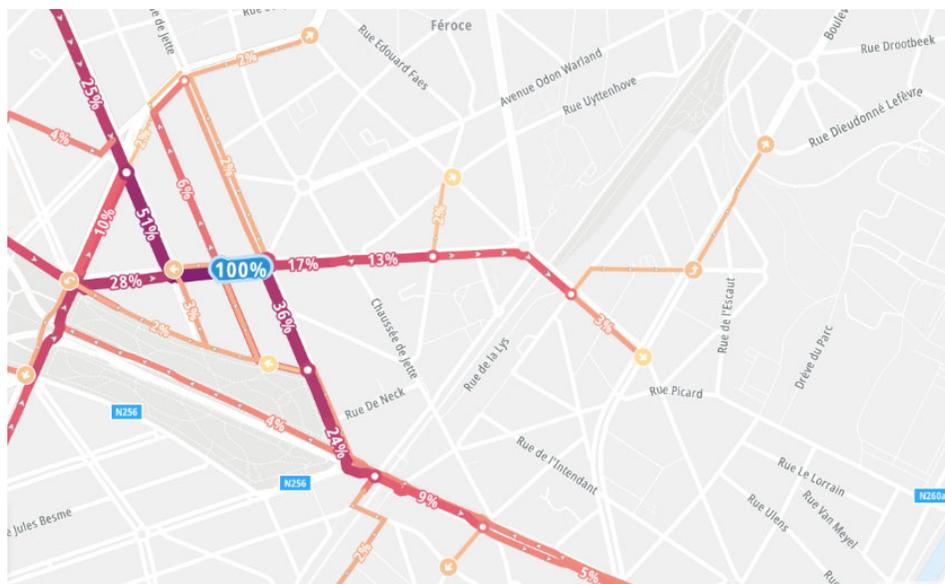


Figure 12 : flux de circulation en décembre 2022 sur l'avenue Broustin (369 trajets) (TomTom, BM, 2022)

Les comptages directionnels de janvier-février 2023 permettent également d'observer la distribution du trafic dans le quartier via l'avenue de la Constitution et la rue Vanderborgh. On le voit notamment sur les figures 13 et 14 qui permettent de se rendre compte de la part présumée de riverains empruntant ces itinéraires. Un mouvement sud-nord (figure 14) reste quand même présent dans Constitution, celui-ci reste pertinent de par le sens de circulation de l'avenue des Gloires Nationales. Ce transit présumé reste néanmoins étalé sur la journée et la faible différence entre les volumes

d’heure de pointe du soir et du matin sur le carrefour Constitution-Broustin (228 en HPM et 285 en HPS le jeudi 2 février 2023, cf. figure 10) montre qu’il ne s’agit pas d’un mouvement important de navetteurs quittant Bruxelles en fin de journée.



Figure 13 : Flux nord-sud le jeudi 2 février 2023 (Idaso/Geo Mobility, BM, Mobigis 2023)



Figure 14 : Flux sud-nord le jeudi 2 février 2023 (Idaso/Geo Mobility, BM, Mobigis 2023)

Bien que la troisième période de comptage ait été effectuée en hiver et non au printemps ou en été comme les deux premières, le nombre de cycliste empruntant l’avenue Broustin reste dans le même ordre de grandeur que durant le premier test⁸.

Comme rappelé dans l’introduction, la sécurité routière a été l’élément déclencheur des aménagements de l’avenue Broustin, plus particulièrement au niveau du carrefour avec l’avenue Sermon, particulièrement complexe, mais également des deux giratoires Constitution et Vanderborcht.

Bruxelles Mobilité possède un relevé des accidents de la route ayant fait l’objet d’un constat de la police. Des données sur les intersections concernées par les tests sont disponibles entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 décembre 2022. Notons que si les données de 2020 sont reprises dans les figures suivantes, elles doivent être exclues des analyses à cause des mesures de confinement dues à la crise

⁸ Carrefour Broustin-Constitution : 2175 vélos comptés sur la semaine du second comptage et 2289 vélos comptés sur la semaine du troisième comptage, carrefour Broustin-Vanderborcht : 2513 vélos comptés sur la semaine du second comptage et 2273 vélos comptés sur la semaine du troisième comptage.

sanitaire. Aucun accident n’a été constaté par la police sur le carrefour avec la rue Vanderborgh et ne se trouve donc la base de données de Bruxelles Mobilité.

Que ce soit sur le carrefour avec l’avenue Sermon au niveau de la Basilique comme sur le carrefour avec l’avenue de la Constitution, les chiffres disponibles dans notre base de données sont relativement faibles. Bien que les figures 15 et 16 montrent une diminution du nombre d’accident depuis les différents aménagements, la corrélation avec les tests n’est objectivement pas possible. Comme indiqué précédemment on peut néanmoins constater que le carrefour au niveau de la Basilique a été simplifié avec la disparition des mouvements de et vers Broustin. Dans la même idée, la forte réduction du nombre de véhicules dans les carrefours avec Constitution et Vanderborght diminue les chances d’accidents.

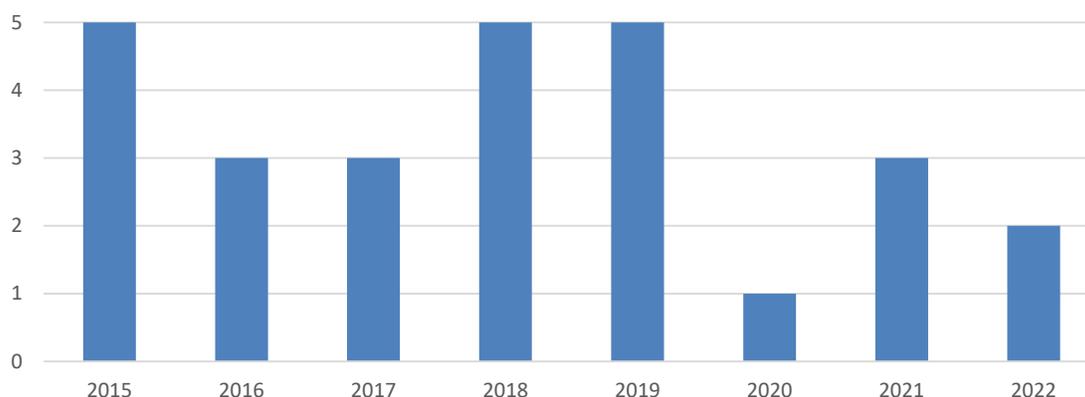


Figure 15 : Accidents avec constat par la police dans le carrefour Sermon-Broustin-Gloires Nationales entre le 01-01-2015 et le 31-12-2022 (BM 2023)

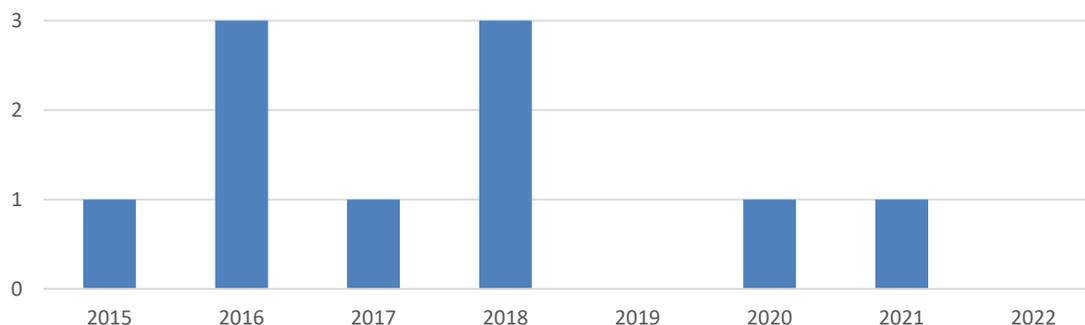


Figure 16 : Accidents avec constat par la police dans le carrefour Broustin-Constitution entre le 01-01-2015 et le 31-12-2022 (BM 2023)

2.3 Analyse du report sur les bords du quartier

Afin de répondre aux craintes de report de trafic sur des voiries QUARTIERS (avenue de Jette) mais également sur les axes PLUS tels que l’avenue Jacques Sermon, deux autres comptages, repris sur la figure 17 ont été menés. Une campagne similaire à celle menée sur Broustin a été réalisée sur le carrefour entre l’avenue Carton de Wiart, l’avenue de Jette et l’avenue Broustin du vendredi 21 avril au jeudi 27 avril 2023 (A). Un comptage manuel ainsi qu’une observation a également été menée par

Bruxelles Mobilité le jeudi 8 juin 2023 au niveau du 14 avenue Jacques Sermon entre 16h45 et 17h45 (B). Afin de comparer ces chiffres avec des valeurs précédentes, des comptages de 2020 et de 2013 ont été utilisés comme références, ils sont également repris sur la figure 17. Le premier a eu lieu le jeudi 15 octobre 2020 sur les carrefours entre l’avenue de Jette et l’avenue de Laeken (C) et sur celui entre l’avenue Jacques Sermon et l’avenue des Gloires Nationales (B). Ce même carrefour a fait l’objet d’un comptage le mardi 19 mars 2013.

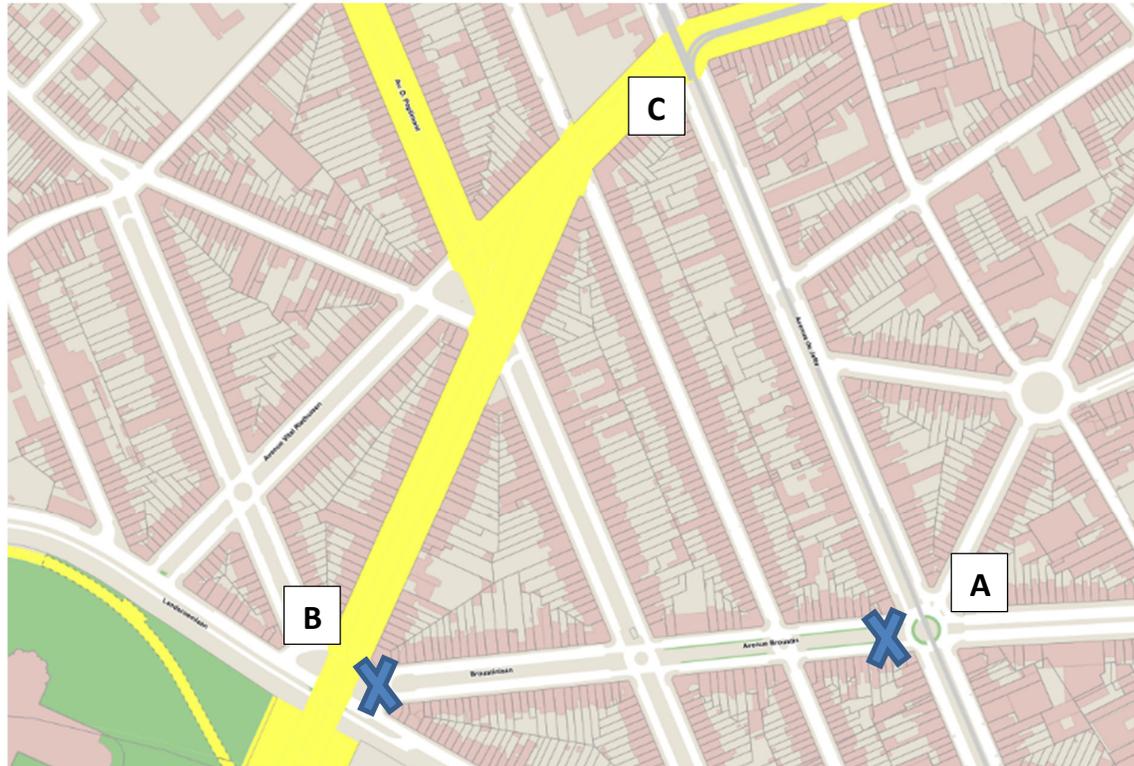


Figure 17 : points de comptages utilisés dans l'analyse de report de trafic (BM, Mobigis 2023)

2.3.1 Avenue de Jette

Les flux constatés en heure de pointe sur l’avenue de Jette le jeudi 27 avril 2023 varient de 236 EVP en HPM vers l’avenue de Laeken à 555 EVP en HPM vers Simonis en HPM (figure 18). Au premier abord on peut constater que les 200 EVP permettant la mixité sur une voirie QUARTIER ne sont pas respecté sur l’avenue de Jette. Néanmoins, malgré sa SMV auto, cet axe offre une séparation claire et qualitative pour les modes actifs mais également pour les transports publics. Notons également que cet axe a toujours accueilli un trafic relativement important, les chiffres que nous voyons ici restent néanmoins largement acceptables. Un autre constat pouvant être tiré des comptages de 2023 est la différence de flux entre les jours de semaine et le week-end sur le rond-point. En moyenne 14.500 EVP l’empruntent en semaine contre 11.900 EVP le week-end (soit 82%), cette faible différence de flux peut être interprétée, à la manière des chiffres de Broustin, comme le signe d’un trafic majoritairement local. Si l’avenue de Jette est une voirie auto QUARTIER dans la hiérarchie Good Move, force est de constater qu’elle reste un axe collecteur de quartier pour les riverains de Jette, Ganshoren et Koekelberg.



Figure 18 : flux sur l'avenue de Jette/Carton de Wiart HPM le jeudi 27 avril 2023 (Idaso/Geo Mobility, BM, Mobigis 2023)

Il est également possible de comparer les comptages de 2023 avec ceux effectués sur le carrefour entre l'avenue de Jette et l'avenue de Laeken en octobre 2020. Si des mouvements vers et depuis l'avenue Paul De Merten et vers l'avenue Van Beesen sont possible entre ces deux points, on peut raisonnablement penser que le trafic de transit reste en grande majorité sur l'avenue de Jette. Il est important de noter que les comptages de 2020 ont été réalisés durant la période Covid, le télétravail était alors fortement préconisé par le Gouvernement fédéral et on estime (toujours selon les chiffres du tunnel Rogier) que la circulation en RBC était réduite de 32% par rapport à la situation actuelle. En appliquant donc une augmentation de 32% aux mouvements entrant et sortant dans l'avenue de Jette en octobre 2020 au niveau du carrefour avec Laeken et en les comparant avec ceux observés sur l'avenue de Jette depuis le rond-point en 2023 on constate une continuité dans les chiffres excepté pour un mouvement (tableau 2). On peut extrapoler qu'au moins sur trois mouvement il n'y a pas, ou peu, de report de trafic. Il semble néanmoins avoir une augmentation du nombre de véhicule descendant vers Simonis en heure de pointe du matin (+58%). La figure 19 montre néanmoins que ce pic est concentré sur l'heure de pointe du matin et que le trafic est beaucoup moins élevé et reste dans des valeurs acceptables, et rentrant dans celles observées en 2020 pour l'HPS (tableau 2).

Tableau 1 : EVP en heure de pointe du jeudi sur l'avenue de Jette (AME, Idaso/Geo Mobility, BM 2023)

| | Octobre 2020 (C) | Projection +32% Covid (C) | Mai 2023 (A) |
|-----------------------------------|------------------|---------------------------|--------------|
| HPM vers Miroir (sortant) | 175 | 231 | 236 |
| HPM vers Simonis (entrant) | 232 | 306 | 484 |
| HPS vers Miroir (sortant) | 286 | 377 | 352 |
| HPS vers Simonis (entrant) | 223 | 294 | 303 |

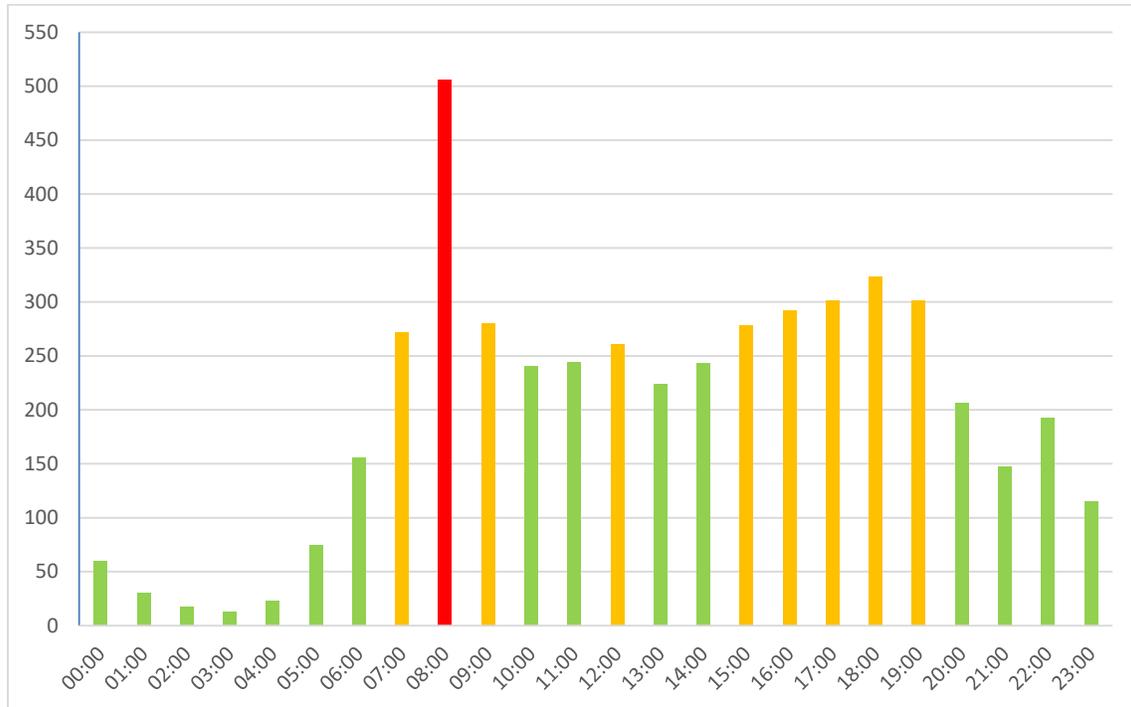


Figure 19 : Répartition par heure des EVP s’engageant dans le carrefour depuis l’avenue de Jette vers Simonis (Idaso/Geo Mobility, BM 2023)

2.3.2 Avenue Jacques Sermon

L’avenue Jacques Sermon faisant partie de l’axe PLUS nord-sud structurant le réseau auto de l’ouest bruxellois, il est normal qu’elle tende à accueillir une partie du trafic de transit reporté des mailles qu’elle délimite. La comparaison de comptages de 2013, 2020 et 2023 (B) peut néanmoins permettre de caractériser l’impact du test Broustin sur les flux l’empruntant.



Figure 20 : flux concerné par les comptages en HPS (BM, Mobigis 2023)

Tableau 2 : EVP en heure de pointe du soir (16h45-17h45) sur l'avenue Jacques Sermon vers la Basilique

| | EVP |
|-----------------------|-----|
| Mardi 19 mars 2013 | 738 |
| Jeudi 15 octobre 2020 | 985 |
| Jeudi 8 juin 2023 | 985 |

On peut observer que les flux comptés en 2020 et 2023 sont identiques, sachant que le comptage de 2020 prenait place en période Covid (32% de trafic en moins), on peut en conclure qu'il n'y a pas d'augmentation du trafic sur l'avenue Jacques Sermon en HPS vers la Basilique. Si on observe bien une augmentation par rapport à 2013 il est intéressant de constater que l'heure de pointe s'est déplacée en dix ans de 16h à 17h vers 17h à 18h. Ainsi si 738 EVP ont été comptés entre 16h45 et 17h45 en 2013, 910 EVP avaient été recensés sur l'axe entre 16h et 17h. Il est donc possible qu'une impression d'augmentation du trafic sur l'avenue Sermon ces dernières années soit due à ce déplacement de l'HPS. Notons également que durant l'observation Bruxelles Mobilité n'a assisté à aucune remontée de file allant jusque Constitution, le stockage du feu rouge étant même complètement vide de temps à autre entre deux flux plus importants. Deux blocages dans le carrefour avec Gloires Nationales ont été observés mais étaient dû à des remontées au niveau de l'accès tunnel face à la Basilique. Dans l'autre sens, vers Constitution, la file de voiture sur Sermon n'est jamais remontée jusqu'au carrefour Gloires Nationales et est restée contenue à la moitié de Sermon, il n'y a donc pas de saturation de l'axe observée.

Notons que lors des comptages de 2013 et 2020, entre 16h45 et 17h45, 374 EVP et 401 EVP ont respectivement été comptés en sortie de Broustin dans le carrefour Sermon-Gloires Nationales.

3 CONCLUSIONS

Le premier test a provoqué un large report du trafic de transit empruntant auparavant l'avenue Broustin de bout en bout vers l'avenue de la Constitution et la rue Vanderborcht. Seule, la fermeture à la circulation motorisée du côté de la Basilique ne semble donc pas être une solution pérenne. Néanmoins, le carrefour avec l'avenue Sermon s'en est retrouvé grandement simplifié. Même si les données d'accidentologie en notre possession ne permette pas de prouver objectivement une diminution de sa dangerosité, on peut raisonnablement considérer cet objectif comme étant atteint.

Les deux aménagements semblent interdépendants dans leur bon fonctionnement. La situation au sein du quartier s'est grandement améliorée après la seconde fermeture, côté Jette, que ce soit à la vue des chiffres présentés ci-dessus, des observations réalisées sur le terrain mais également des retours des riverains. Quelques semaines d'adaptation ont été nécessaires pour que les flux de circulation se stabilisent dans la zone.

L'avenue de la Constitution et la rue Vanderborcht ne connaissent pas une diminution des flux comparable à celle de l'avenue Broustin. Mais les chiffres récoltés lors de la troisième campagne de comptages de 2023 montrent que l'augmentation du trafic sur leurs parties sud reste dans les normes d'une voirie quartier et que globalement elles sont utilisées par les riverains directs ou indirects. La réduction du trafic dans le quartier permet en outre de réfléchir au projet de réaménagement prévu. La plupart des mouvements dans le quartier semblent être locaux puisque les flux se répartissent de manière assez uniformes sur toute la journée ainsi que sur les sept jours de la semaine. La diminution du trafic au sein du quartier semble également favoriser la circulation des vélos puisque les deux tests ont montré une tendance à l'augmentation du nombre de cyclistes.

Les analyses sur les bords du quartier montre que le report direct est acceptable voire faible sur l'avenue de Jette et l'avenue Jacques Sermon. Le seul flux ayant potentiellement augmenté est celui se dirigeant vers Simonis en heure de pointe du matin sur l'avenue de Jette depuis le carrefour avec l'avenue de Laeken. Notons que cette augmentation est concentrée sur la seule heure de pointe du matin et que le trafic sur cet axe se stabilise autour de valeurs moins importantes tout au long de la journée. Aucun blocage n'est observé sur les axes délimitant le quartier en heure de pointe et la répartition des flux dans la journée et dans la semaine sur l'avenue de Jette tend à indiquer une utilisation majoritairement locale de l'axe.

Le test Broustin peut donc être considéré comme étant un succès et la fermeture des deux extrémités au profit du trafic automobile peut être entérinée dans le cadre du projet de réaménagement.