

Quartier apaisé

Saint-Gilles Parvis

Etude de mobilité : Mise à sens unique de la rue Saint-Bernard entre la rue de la Victoire et la chaussée de Waterloo, direction Waterloo



Réalisé par le service mobilité
de Saint-Gilles

2025-2026

St Gilles Gillis



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



Table des matières

Glossaire.....	3
Etude de mobilité	5
Le test.....	5
Le plan.....	5
Objectifs du test.....	5
Méthodologie d'analyse	6
Analyse quantitative	6
Analyse qualitative.....	6
Biais exogènes au test.....	6
Les travaux	6
Biais Telraam	7
Heure de pointe.....	8
Analyse du comptage du trafic.....	9
Périmètre	9
Résultat	10
1) Rue Saint-Bernard.....	10
2) Rue Maurice Wilmotte	13
3) Rue de Taminés	16
4) Avenue Adolphe Demeur.....	20
5) Rue de la Victoire	23
6) Chaussée de Waterloo.....	27
7) Rue de l'Hôtel des Monnaies.....	31
Discussion des résultats.....	35
Comparaison des séries temporelles.....	36
Brève analyse statistique.....	38
Conclusion Comptage	44
Sondage phases tests Saint-Bernard	46
Périmètres du questionnaire	46
Informations sur les répondant.es	47
Résultats de l'enquête	53



Évaluation des aménagements temporaires	53
Discussion des résultats.....	67
Analyse des moyennes et des médianes.....	67
Conclusion sondage.....	69
Recommandation du service mobilité.....	71

Glossaire

Axes Structurant ou SMV (Spécialisation multimodale des Voiries) : constituent un outil d'organisation et de hiérarchisation des voiries selon les modes de déplacement. Le SMV distingue cinq réseaux : **piéton, vélo, transports en commun, voiture et poids lourds**. Chaque réseau est décliné en trois catégories : **Quartier, Confort et Plus**. Les catégories vont des axes les plus secondaires du réseaux (quartiers) aux axes majeurs structurants (Plus). Cette hiérarchisation permet d'adapter les aménagements en fonction du rôle de chaque voirie et du mode de déplacement concerné. Par exemple un piétonnier est un axe majeur Piéton (Plus) et c'est un axe (quartier) pour les voitures. La petite ceinture est un axe majeur pour les voitures (Plus) et pour les transports en commun c'est un axe (quartier et confort suivant le tronçon).

CLM : le contrat local de mobilité ParviS : est le nom donné au projet de mobilité pour apaiser la commune de Saint-Gilles et le quartier Saint-Antoine à Forest. Les objectifs du CLM sont de diminuer l'impact du trafic automobile en diminuant la vitesse et l'espace dédié à celui-ci. Le CLM a pour but principal d'augmenter la végétalisation, le confort et l'espace dédié à la mobilité douce comme la marche et le vélo. Ce projet fait partie de la mesure A2 du plan régional de mobilité de Bruxelles capitale.

EVP Equivalent véhicule particulier : détail page 5

ICR et ICC : itinéraires cyclables régionaux et communaux : il s'agit d'axes identifiés comme les itinéraires les plus importants et les plus fréquemment empruntés par les usagers à vélo. Ces itinéraires constituent des zones où un aménagement garantissant une bonne cyclabilité est nécessaire. À ce titre, la réalisation de pistes cyclables séparées ou la mise en place de zones cyclables y est fréquemment envisagée ou déployée.

Le split modal : désigne la répartition en pourcentage des différents modes de transport utilisés pour les déplacements de personnes ou de marchandises sur un territoire donné.

Le principe STOP : le principe de priorité quand on réaménage l'espace public. Cela vient du néerlandais : Stappers, Trappers, Openbaar vervoer, Privé vervoer. En résumé la hiérarchie des déplacements en mobilité est : priorité aux piétons, puis aux cyclistes, puis au transport en commun et enfin aux usagers privés de la voiture. C'est un principe lié à la sécurité routière.





V85 : mesure classique en sécurité routière. Cela correspond à la vitesse de 85 % des véhicules circulant dans une rue.

R² : Le coefficient de détermination (R²), ici est utilisé pour mesurer le degré de similitude entre les évolutions des flux de trafic observés sur deux axes. Plus sa valeur est proche de 1 (100%), plus les variations de trafic sont similaires entre les rues analysées.

Etude de mobilité

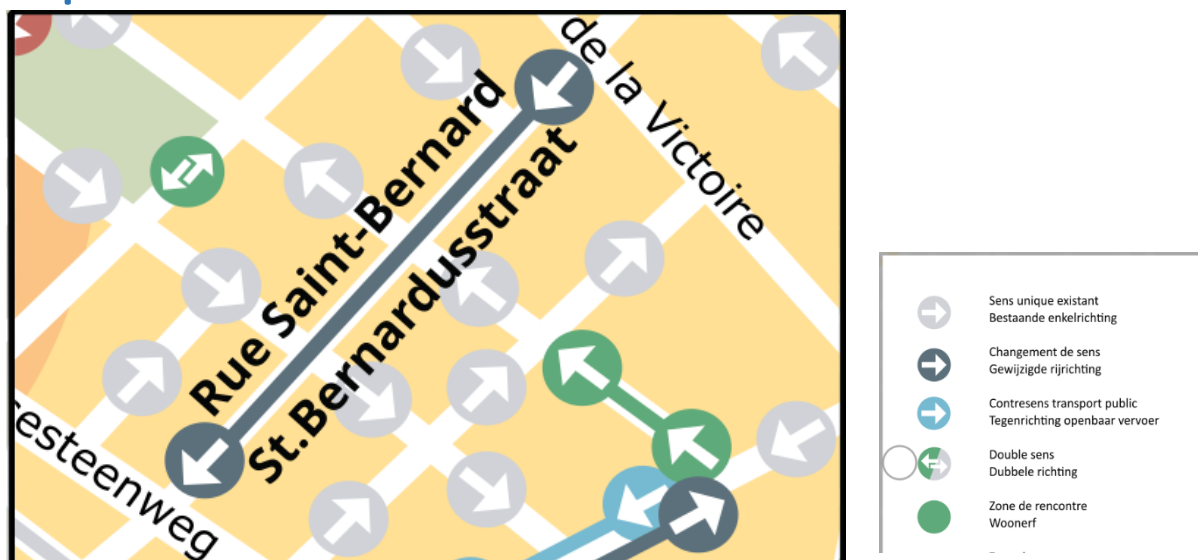
Mise à sens unique de la rue Saint-Bernard entre la rue de la Victoire et la chaussée de Waterloo, direction Waterloo

Date de lancement du test : 15 septembre 2025

Le test

Depuis le 15 septembre 2025, plusieurs dispositifs test ont été mis en place afin de renforcer la sécurité des piétons et des cyclistes rue Saint-Bernard et de ralentir la vitesse : mise à sens unique d'un tronçon, création d'une piste cyclable identifiable, marquage au sol, mise en place de bacs à plantes et de chicanes. Les aménagements programmés sont le fruit des contributions que vous avez formulées durant la phase de participation citoyenne menée en préparation du plan de mobilité.

Le plan



Objectifs du test

- Créer un aménagement temporaire qualitatif reflétant les demandes de la consultation citoyenne sur le contrat local de mobilité réalisé d'octobre à décembre 2023.
- Dissuader les automobilistes qui ne font que traverser le quartier d'emprunter la rue Saint-Bernard comme itinéraire de transit ;
- Augmenter la sécurité et la qualité de vie des habitant.es de la rue Saint-Bernard en limitant le trafic ;
- Augmenter la sécurité de la zone cyclable de la rue Saint-Bernard en limitant les prises de vitesses des véhicules.



Méthodologie d'analyse

Analyse quantitative

Entre février et mai 2025, des appareils de comptage Telraam ont été installés sur le territoire Saint-Gillois. Précisément, pour ce projet, nous avons des appareils de comptage du trafic installés dans la Rue Saint-Bernard, la rue de Tamines, la rue Maurice Wilmotte, la Chaussée de Waterloo, La rue de la Victoire, la rue de Savoie et l'avenue Adolphe Demeur. Ces appareils nous permettent de monitorer les vitesses et les flux de trafic dans et autour de la zone, pour 4 types de trafic : piétons, 2 roues, voiture, poids lourds.

Analyse qualitative

L'évaluation qualitative de l'aménagement a été faite via un questionnaire en ligne. Ce questionnaire en ligne a récolté **650 réponses**. Il a été distribué dans les rues de Saint-Gilles, dans un périmètre maximal de **1000 mètres autour de l'aménagement**, au moyen de **9000 enveloppes déposées dans les boîtes aux lettres**.

Le questionnaire était accessible à toute personne intéressée via :

- un QR code ;
- un lien vers un site web ;
- la possibilité de venir répondre à l'Hôtel de Ville.

Au total, 638 personnes ont répondu via le QR code ou le lien, et 12 personnes ont répondu par papier au questionnaire.

Biais exogènes au test

Les travaux

Le biais le plus important concerne le report de trafic lié aux travaux, notamment ceux de l'avenue du Parc et de la Barrière, le réaménagement des rues Antoine Bréart et Moris avec le remplacement des rails, la fermeture de la rue de la Victoire pendant une partie du test (travaux Vivaqua) et les travaux d'assainissement dans la rue d'Ecosse et Croix de Pierre, dont les impacts précis sont très difficiles à identifier dans leur globalité. Néanmoins, voici un constat non exhaustif des conséquences plausibles de ces chantiers sur les calculs des flux de trafic.

Travaux Parc Barrière

Ces travaux ouvrent et ferment la Barrière et ses rues limitrophes à différents moments du chantier ce qui rend son analyse d'impact très difficile. Néanmoins, dans le cas de cette étude : l'impact le plus important supposé est l'usage d'un chemin de contournement par les voitures pour éviter de prendre l'avenue du Parc et la Barrière en venant du rond-point Rochefort. Ce chemin consiste à remonter l'avenue des Villas -> traverser Adolphe Demeur -> continuer sur Tamines et Roumanie pour : soit continuer tout droit sur Croix de Pierre soit tourner à gauche dans Victoire. Ce chemin est un chemin d'entrée de ville (trafic le plus important le matin) pour aller chercher la petite ceinture.





Travaux Moris

Ces travaux qui ont entraîné la fermeture de la rue Moris et de la rue Antoine Bréart entre Chaussée de Waterloo et rue de Lombardie, ont concentré le trafic sur les rues limitrophes pendant toute la durée du chantier, notamment la rue Maurice Wilmotte et l'avenue Ducpétiaux. À certains moments clés des travaux, la chaussée de Waterloo a également été complètement fermée, contraignant le trafic à emprunter des itinéraires alternatifs, notamment la rue de la Victoire. Dans notre cas, le trafic provenant de la Barrière et remontant la chaussée de Waterloo a sans doute été en partie reporté vers la rue de Tamines ou la rue Maurice Wilmotte afin de rejoindre la rue de la Victoire et poursuivre son trajet vers Ma Campagne.

Travaux Croix de Pierre – Ecosse

Ces travaux ont engendré des reports de trafic sur plusieurs axes, sans qu'il soit possible d'établir avec certitude les itinéraires empruntés. Le report a notamment pu s'opérer via la rue de la Victoire, avec des véhicules transitant par la rue de Tamines et la rue de Roumanie avant de rejoindre la rue de la Victoire. Une autre possibilité est un report par la chaussée de Waterloo en direction de la rue de l'Hôtel des Monnaies.

Compte tenu de l'origine du trafic provenant de l'avenue Adolphe Demeur, l'hypothèse la plus vraisemblable est que les automobilistes ont davantage privilégié l'itinéraire via la rue de Tamines et la rue de Roumanie.

Travaux Victoire

Dès 2024, la partie supérieure de la rue de la Victoire, située entre la rue de l'Hôtel des Monnaies et la place Paul Janson, a fait l'objet de travaux d'assainissement d'une durée d'environ 250 jours, entraînant la fermeture complète de ce tronçon jusqu'au début de l'année 2025.

À la suite de cette première phase, les travaux se sont poursuivis sur la partie inférieure de la rue de la Victoire, entre la rue de l'Hôtel des Monnaies et la Porte de Hal. Ce second chantier s'est prolongé jusqu'en mai 2026.

Biais Telraam

Les Telraams sont des appareils de comptage du trafic installés aux fenêtres des riverains ou des bâtiments publics. Le capteur Telraam S2 compte, catégorise et enregistre toute activité dans les rues : voitures, vélos, piétons, bus, camions et bien plus encore. Son angle de vue lui permet de calculer facilement ce qui circule sur la voirie mais ne calcule qu'un des deux trottoirs de la voirie. Cela veut dire que les piétons¹ et parfois les cyclistes ne sont pas tous comptés.

Il y a aussi le biais que les Telraam nécessitent une luminosité suffisante pour fonctionner correctement, ce qui réduit parfois les périodes de comptage en hiver. Et enfin, des erreurs

¹ Pour diminuer ce biais on applique un facteur deux aux comptages des piétons là où le Telraam ne filme qu'une partie du trottoir



ponctuelles peuvent survenir (débranchement, chute de l'appareil, végétation, etc.), mais leur impact reste limité grâce à l'utilisation massive de moyennes de comptage qui lissent les variations et atténuent les anomalies.

Vue du Telraam sur la rue de Tamines (la case en couleur correspond au focus du capteur)



Heure de pointe

Les heures de pointe désignent les moments de la journée où le volume de déplacements des véhicules atteint son niveau maximal. Cette intensification du trafic est principalement due à l'augmentation du trafic résiduel, combinée aux déplacements des usager·es se rendant vers leurs lieux d'activité — bureau, école, etc. Il y a deux heures de pointes établies par les études de mobilité² :

HPM : Heure Pointe Matin (entre 6h et 10h)

HPS : Heure Pointe Soir (entre 15h et 19h)

Définition de l'EVP : la donnée de la densité du trafic

L'équivalent véhicule particulier (EVP) est l'unité qui permet d'exprimer la densité du trafic. Les véhicules circulant dans une rue sont ainsi mis sur une même base suivant leur taille, ce qui permet de visualiser l'état du trafic. Voiture EVP=1 ; camion EVP=3 ; Mobylette EVP=0,5 ; ...

De plus, Bruxelles Mobilité considère le type de voirie et l'aménagement correspondant suivant la densité du trafic associée. Ainsi une rue de quartier typique doit avoir un **EVP par heure ne dépassant pas 200 EVP/h**. Plus d'infos dans les vademécums de Bruxelles Mobilité.

²Emmanuel Munch et Laurent Proulhac, 2019 Le paradoxe de l'heure de pointe et des horaires de travail flexibles

<https://journals.openedition.org/tem/5802>

Analyse du comptage du trafic

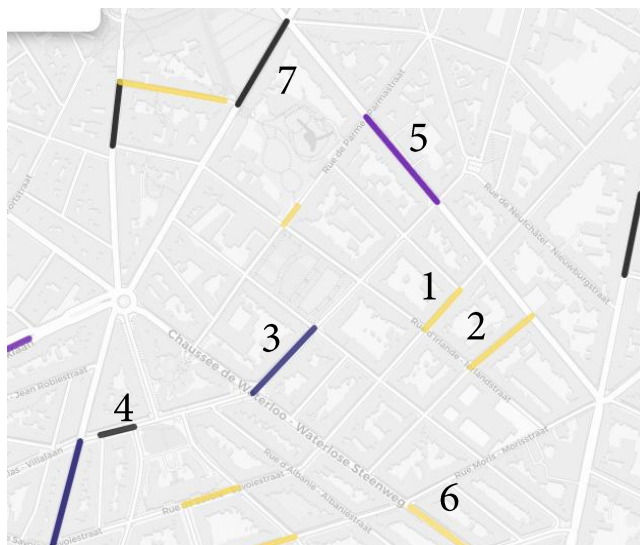
Périmètre

La zone de mise en place du test est fortement équipée en appareils de comptage du trafic Telraam. Ce projet, financé par le plan régional de mobilité, a permis à la commune d'installer 50 appareils pour une durée de 3 ans, dans le but de monitorer, avec l'aide des citoyens, les différents flux de mobilité au sein de la maille « Parvis » (Saint-Gilles et une partie de Forest).

Tous les résultats de ces comptages sont consultables en libre accès à cette adresse : <https://telraam.net/en#14/50.8249/4.3262>.

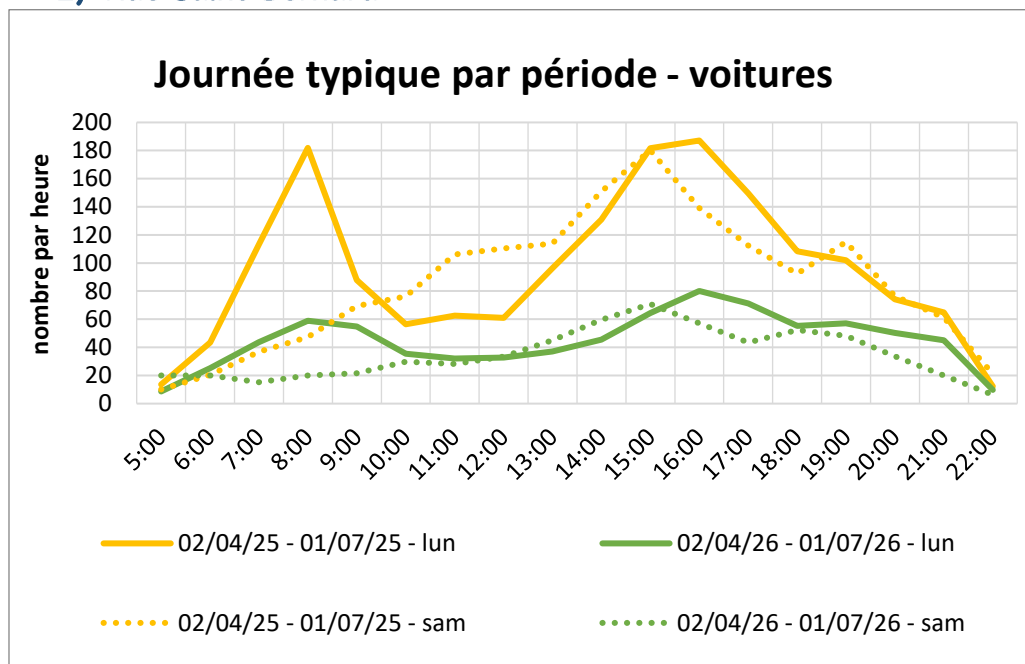
Dans le cadre de cette étude, nous analyserons le trafic avec ces Telraam-ci :

1. Rue Saint-Bernard ;
2. Rue Maurice Wilmotte ;
3. Rue de Tamines ;
4. Avenue Adolphe Demeur ;
5. Rue de la Victoire
6. Chaussée de Waterloo ;
7. Rue de l'Hôtel des Monnaies ;



Résultat

1) Rue Saint-Bernard

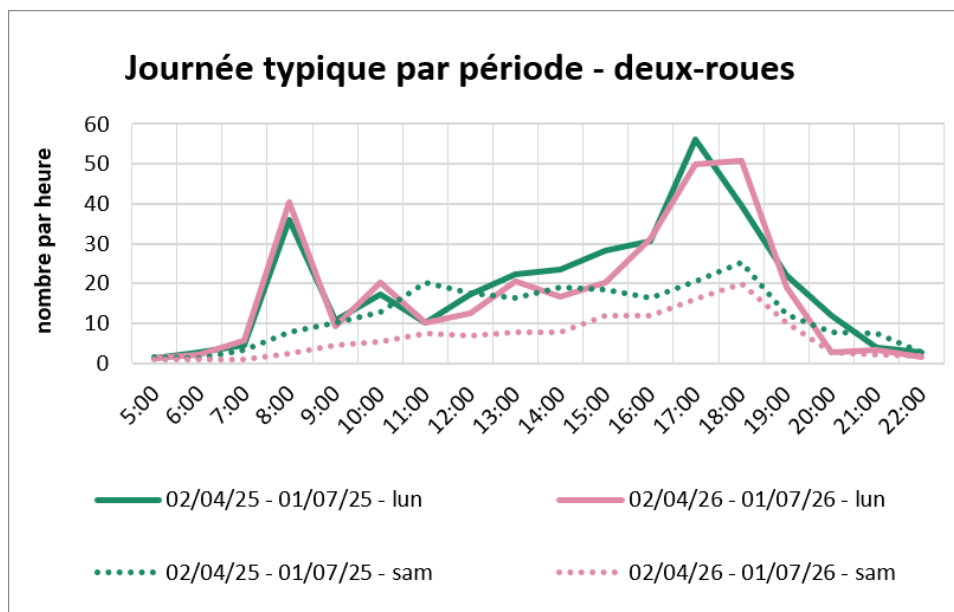


Ce graphique présente l'évolution du trafic automobile horaire sur une journée type, en comparant les périodes d'avril à juillet 2025 et d'avril à juillet 2026, pour les lundis et les samedis.

Avant la mise en place de l'aménagement, le trafic observé en 2025 atteignait des niveaux élevés, proches du seuil de 200 véhicules par heure, généralement considéré comme une limite au-delà de laquelle le trafic automobile devient trop important pour une rue résidentielle de quartier telle que la rue Saint-Bernard. On observe ainsi en 2025 des pointes de trafic atteignant 180 à 185 véhicules par heure, aussi bien en matinée qu'en fin d'après-midi. Deux périodes de forte affluence se distinguent particulièrement : la pointe du matin vers 8h et la pointe de l'après-midi entre 15h et 16h. Les samedis présentaient également des volumes importants, avec un maximum proche de 180 véhicules par heure en milieu d'après-midi.

Après la mise en place de l'aménagement, les comptages réalisés en 2026 montrent une diminution très marquée du trafic automobile tout au long de la journée. Les volumes observés les lundis ne dépassent plus 80 véhicules par heure, tandis que les samedis le trafic on observe des maximums de 65 à 70 véhicules par heure. Cette évolution représente une réduction de plus de 50 % du trafic aux heures de pointe, avec une baisse particulièrement importante de la pointe matinale.

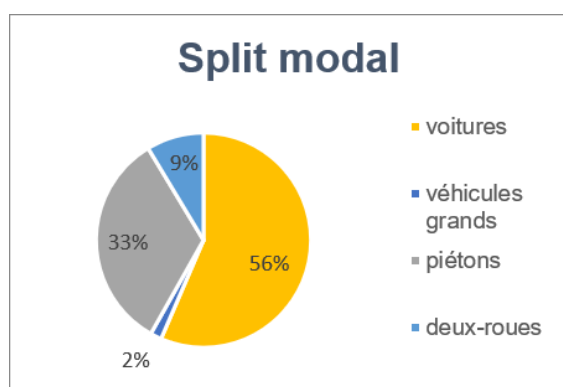
Enfin, le fait que cette diminution soit observée à la fois les jours de semaine et les samedis témoigne d'une réduction globale de la circulation automobile dans le secteur. Les niveaux de trafic enregistrés confirment l'efficacité du test de mise à sens unique pour l'aspect atténuation du trafic dans la rue Saint-Bernard.



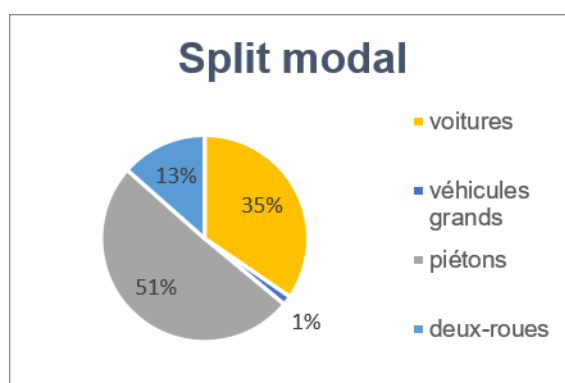
Le trafic des deux-roues reste globalement stable entre 2025 et 2026, avec des profils horaires relativement similaires et des pointes observées principalement en matinée et en fin d'après-midi. Les résultats ne mettent pas en évidence de variation majeure de la fréquentation cycliste sur la rue Saint-Bernard à la suite de l'aménagement.

Il convient toutefois de noter que les comptages de vélos réalisés par l'appareil Telraam doivent être interprétés avec prudence. La position de l'appareil et certaines incohérences observées ponctuellement dans les données laissent penser que le recensement des deux-roues n'est pas toujours parfaitement fiable.

02/04/2025->01/07/2025



02/04/2026->01/07/2026

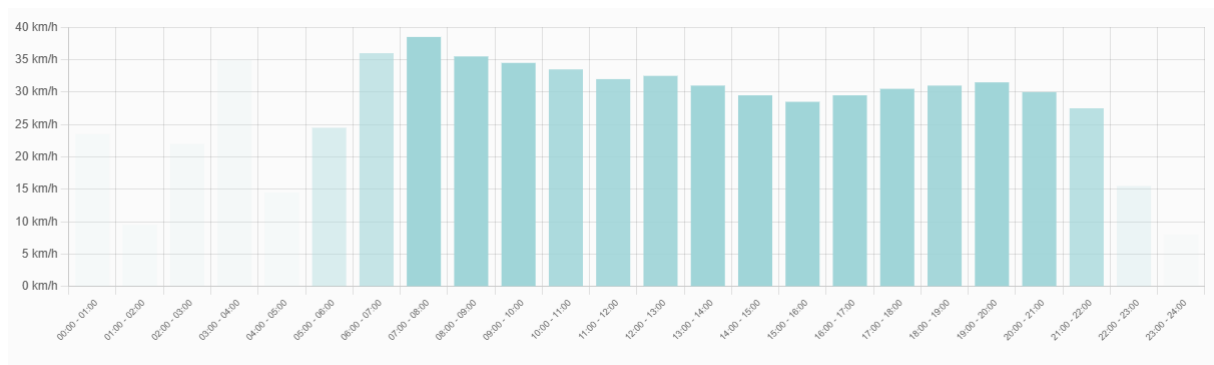


Le split modal met en évidence une diminution marquée de la place de l'automobile dans la rue Saint-Bernard. En 2025, la voiture constituait le mode dominant avec 56 % des usagers observés, devant les piétons (33 %). En 2026, sa part diminue à 35 %, tandis que celle des piétons atteint 51 % et devient majoritaire. Cette évolution traduit une répartition plus équilibrée de l'espace public entre les différents modes de déplacement, davantage en adéquation avec le caractère résidentiel de la rue.

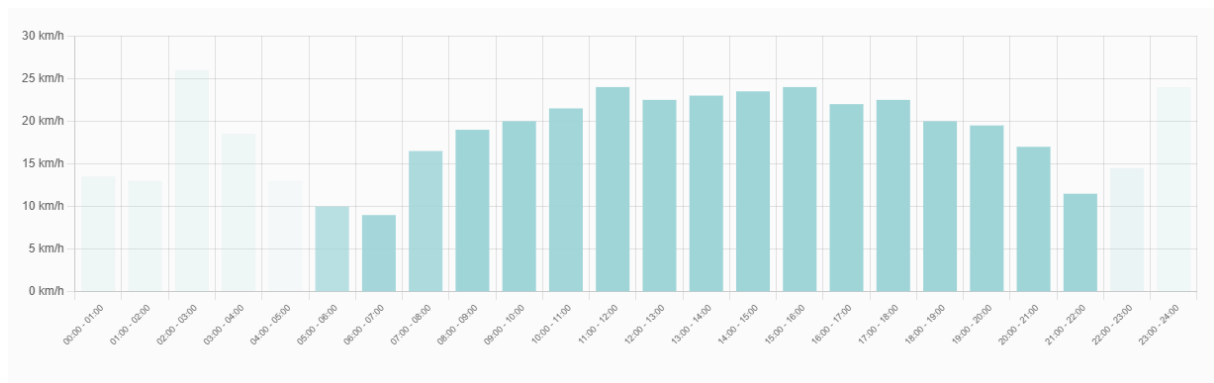


Vitesse des véhicules

01/05/2025 -> 01/06/2025



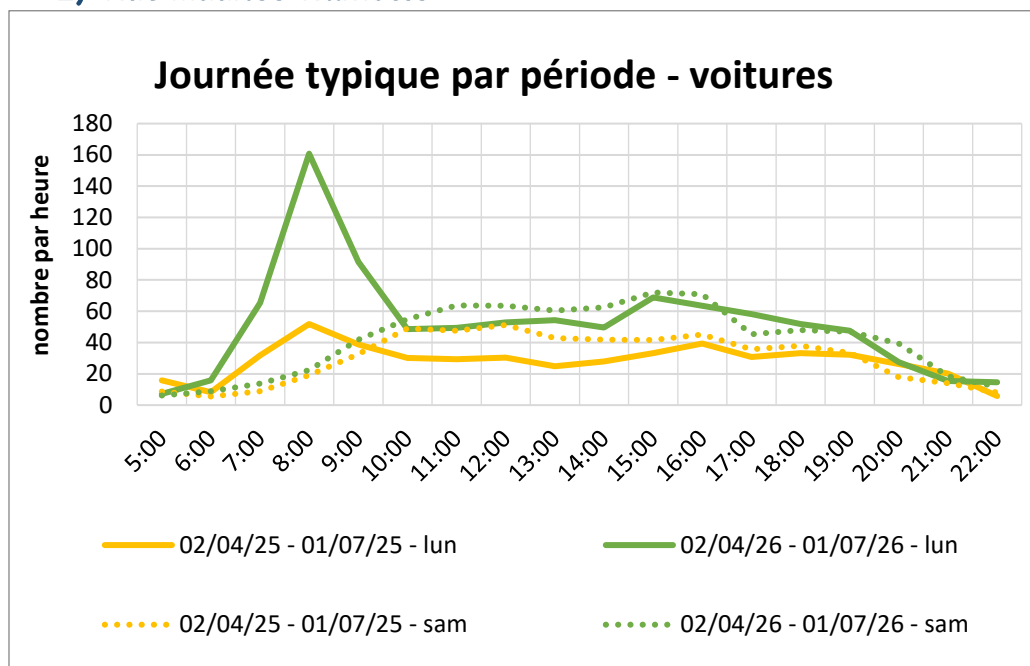
01/05/2026 -> 01/06/2026



L'analyse des vitesses constitue sans doute l'un des résultats les plus significatifs de l'aménagement de la rue Saint-Bernard. Alors que les volumes de trafic ont diminué, **c'est surtout l'amélioration des conditions de sécurité qui justifie l'intérêt de la mise à sens unique permettant les chicanes mises en place.** En 2025, les vitesses observées étaient fréquemment comprises entre 30 et 40 km/h, avec des pointes avoisinant 39 km/h. En 2026, les vitesses mesurées se situent majoritairement entre 20 et 25 km/h, soit une diminution pouvant atteindre près de 15 km/h selon les périodes de la journée.

Cette réduction importante est un élément majeur qui montre que **les chicanes remplissent efficacement leur rôle de modération de la vitesse.** Elles contribuent à rendre la rue plus sûre et plus adaptée à son caractère résidentiel et rue en zone cyclable, tout en améliorant la cohabitation entre les différents usagers, en particulier les piétons et les cyclistes.

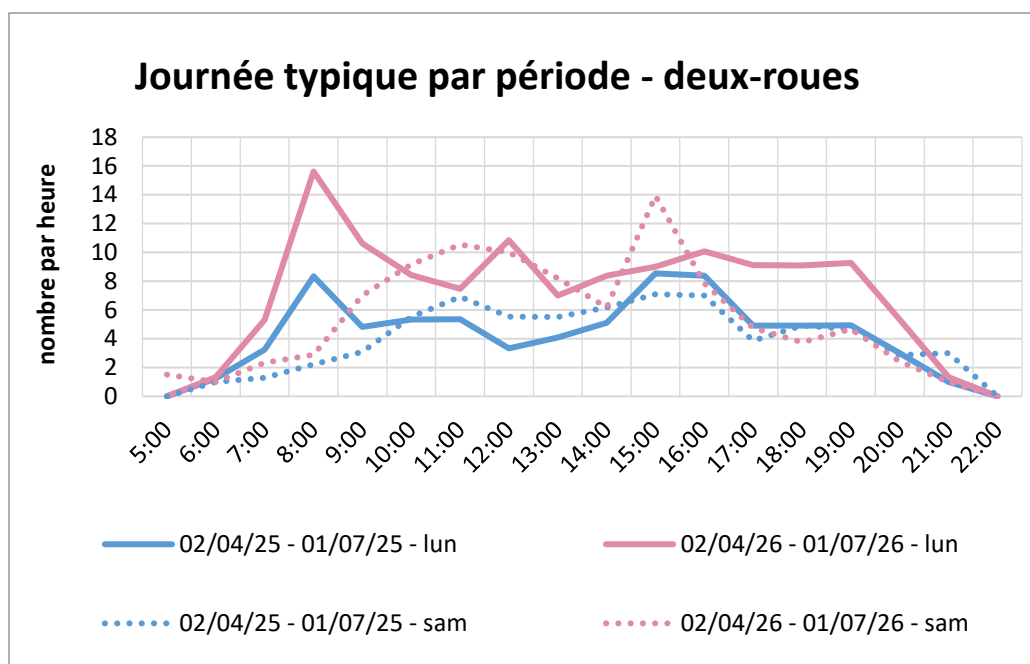
2) Rue Maurice Wilmotte



Les comptages mettent en évidence une augmentation du trafic automobile dans la rue Maurice Wilmotte entre 2025 et 2026. Cette hausse est particulièrement marquée durant la pointe matinale en semaine, où les volumes atteignent près de 160 véhicules par heure vers 8h, contre environ 50 véhicules par heure en 2025. En dehors de cette période, l'augmentation reste plus modérée, avec des volumes qui demeurent généralement compris entre 50 et 70 véhicules par heure au cours de la journée.

Cette évolution suggère un report partiel du trafic vers la rue Maurice Wilmotte. Néanmoins, c'est principalement l'augmentation observée durant la pointe du matin qui mérite une attention particulière tout en restant en dessous des 200 EVP (10 véhicules toutes les 3 minutes) considéré comme acceptable pour une rue résidentielle. Les autres périodes de la journée restent à des niveaux bien inférieurs avec une rue résidentielle.

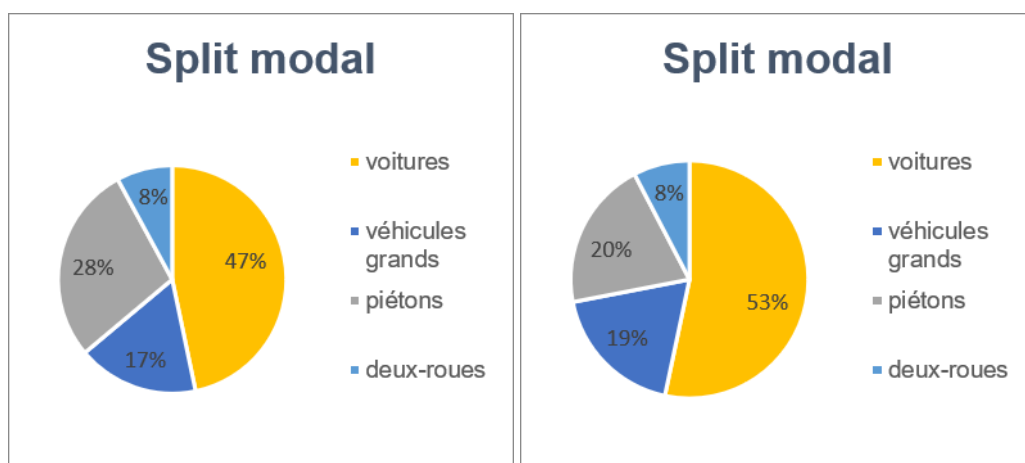
Ces résultats doivent toutefois être analysés à la lumière des importants chantiers ayant affecté le quartier durant la période d'étude. Ceux-ci ont pu modifier temporairement les itinéraires empruntés par les automobilistes. L'influence de ces travaux sur les évolutions observées sera examinée plus en détail dans la partie discussion du rapport.



Les comptages des deux-roues montrent une évolution globalement modeste entre 2025 et 2026 dans la rue Maurice Wilmotte. Une légère augmentation est observée à certains moments de la journée, en particulier en semaine, mais les profils horaires restent relativement similaires. Dans l'ensemble, les résultats ne mettent pas en évidence de modification majeure de la fréquentation des deux-roues sur cet axe.

02/04/2025 -> 01/07/2025

02/04/2026-> 01/07/2026

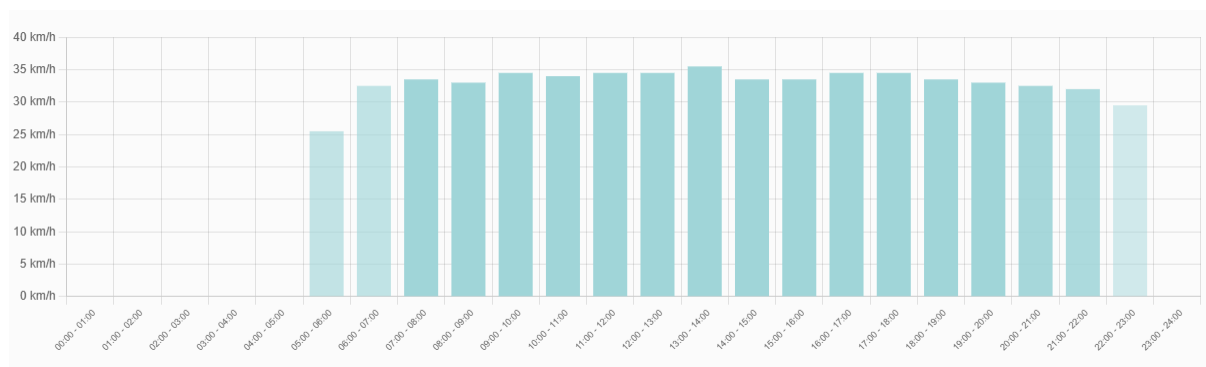


Le split modal observé dans la rue Maurice Wilmotte reste globalement stable, avec une prédominance de l'automobile qui représente 53 % des usagers recensés. **L'élément le plus notable est la part importante de véhicules de grande taille (19 %)**, particulièrement élevée pour une rue résidentielle. Cette situation semble directement liée aux travaux en cours dans la rue Moris et le passage quotidien de véhicules de chantier. Cette valeur élevée de poids lourds permet aussi de comprendre l'augmentation du trafic de la rue Maurice Wilmotte. La valeur finale de la pointe du matin en 2026 correspond plutôt à environ 120 véhicules par heures de voitures et 40 véhicules par heures de poids lourds.

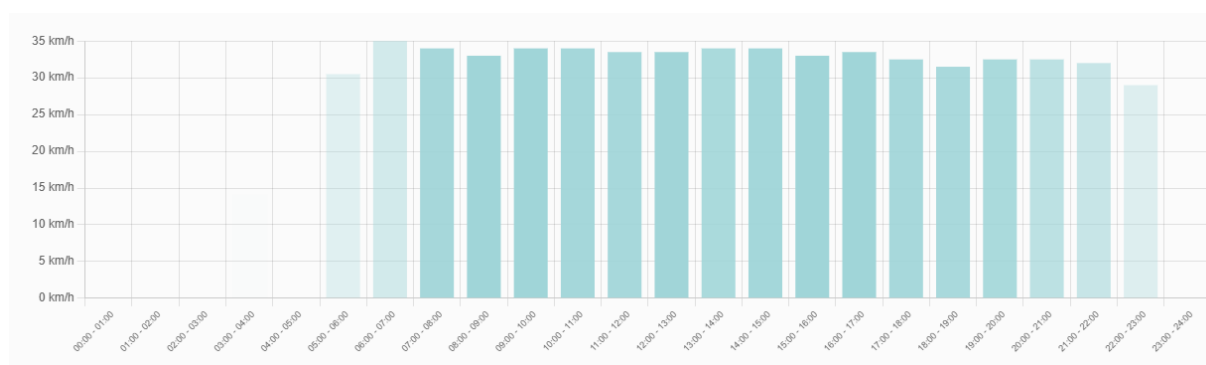


Vitesse des véhicules

01/06/2025 -> 01/07/2025

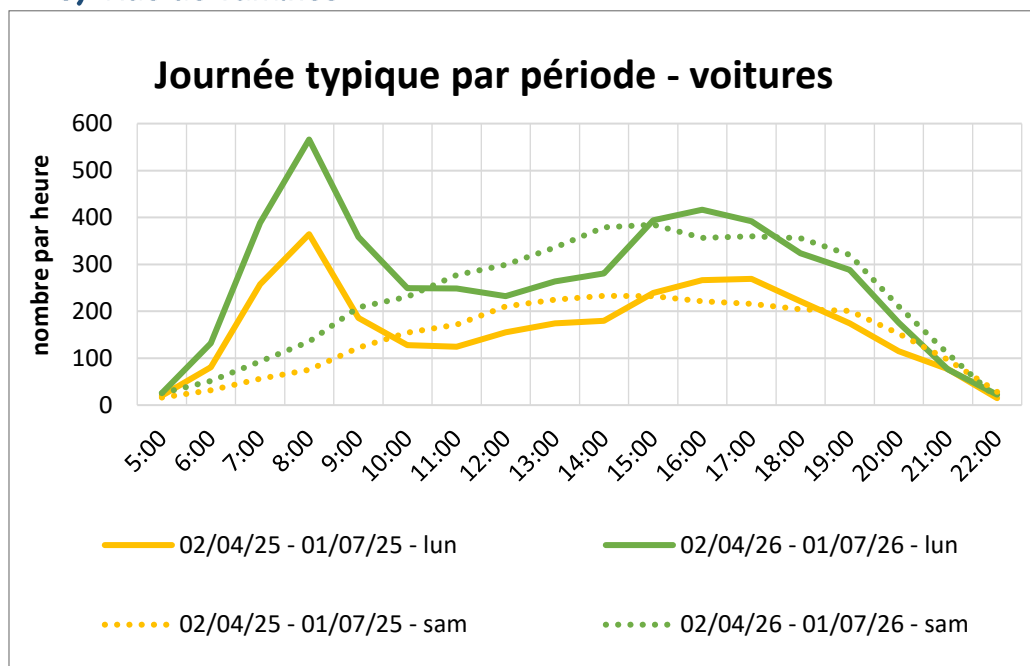


01/06/2026 -> 01/07/2026



Les vitesses observées dans la rue Maurice Wilmotte demeurent globalement stables entre les deux périodes de comptage. Aucune évolution significative ne peut être mise en évidence à la suite de l'aménagement. Les vitesses pratiquées restent toutefois relativement élevées au regard du caractère étroit et résidentiel de la rue, ce qui constitue un point d'attention en matière de sécurité routière et de confort pour les autres usagers.

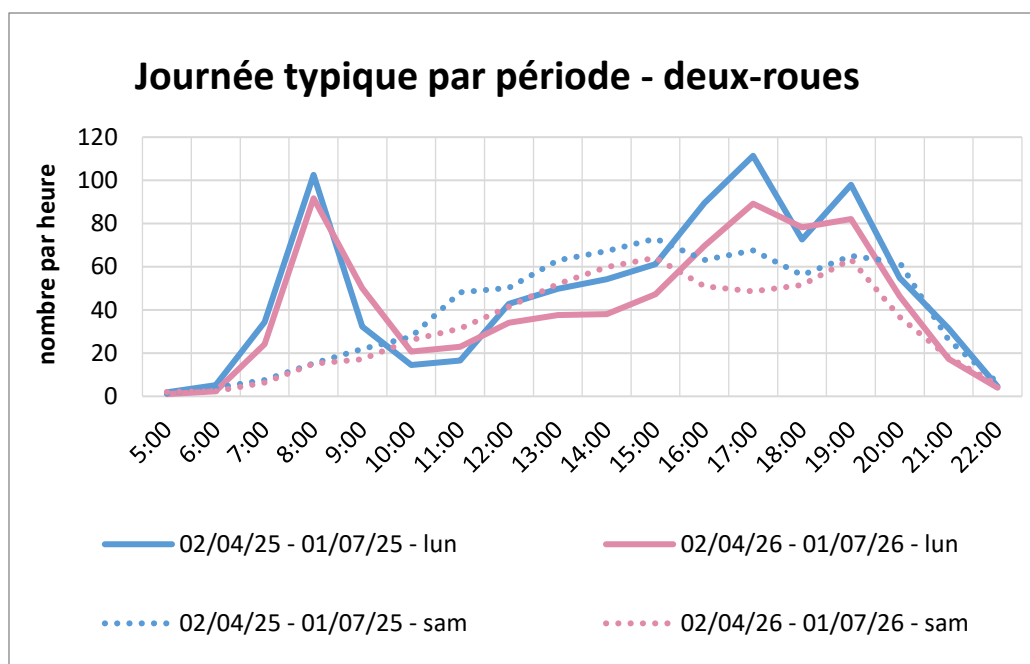
3) Rue de Tamines



Les comptages réalisés dans la rue de Tamines mettent en évidence des volumes de circulation particulièrement élevés pour une voirie résidentielle, avec une augmentation marquée du trafic entre 2025 et 2026. Les pointes du matin atteignent près de 570 véhicules par heure en 2026, contre environ 370 véhicules par heure en 2025. L'augmentation est également visible durant le reste de la journée et le week-end, avec des volumes fréquemment compris entre 300 et 400 véhicules par heure.

Ces valeurs confirment le rôle important joué par la rue de Tamines dans le trafic de transit à travers le quartier. La rue constitue aujourd'hui l'un des maillons d'un itinéraire permettant d'éviter le carrefour de la Barrière en traversant Saint-Gilles depuis soit le rond-point Rochefort, via l'avenue des Villas soit via la chaussée d'Alseberg. Dans les deux cas, ce trafic prend ensuite l'avenue Adolphe Demeur, puis la rue Tamines et la rue de Roumanie, avant de rejoindre la rue de la Victoire ou la rue de la Croix de Pierre pour atteindre la petite ceinture. Dans l'autre sens, elle permet aussi dans une moindre mesure d'éviter la Barrière de façon moins efficace pour atteindre la chaussée d'Alseberg. **On calcule que 67 % des véhicules de la rue de Tamines roulent dans la direction de Chaussée de Waterloo vers la rue de la Victoire.**

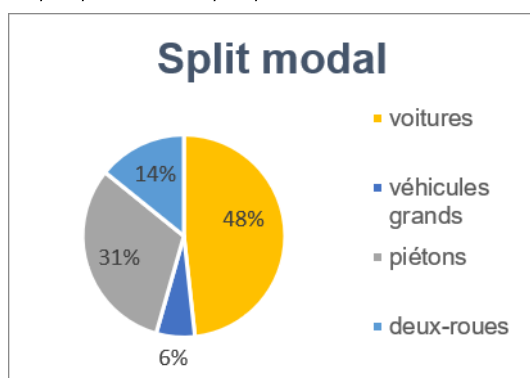
Cette problématique a été identifiée dans le cadre du Contrat Local de Mobilité, qui prévoit notamment la mise en mini piétonnier d'un tronçon de l'avenue Adolphe Demeur ainsi que le changement de sens de la rue d'Écosse entre la rue de la Source et la rue Berckmans. Ces deux mesures devraient réduire fortement l'attractivité de cet itinéraire de transit. Il convient toutefois de noter que ces résultats ont été mesurés alors que plusieurs chantiers importants étaient en cours dans et autour du quartier. L'influence potentielle de ces travaux sur les volumes observés sera discutée plus en détail dans la partie discussion.



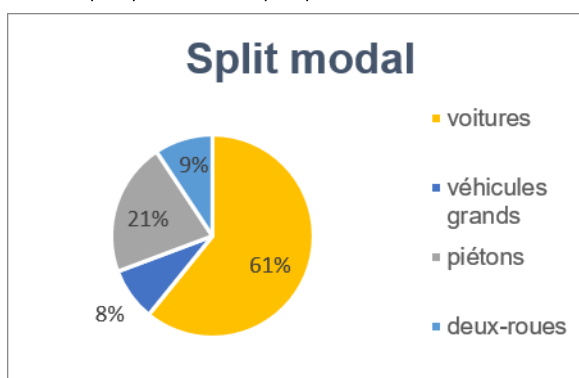
Les comptages de deux-roues dans la rue de Tamines mettent en évidence une fréquentation cyclable importante, avec des pointes dépassant régulièrement **100 vélos par heure en semaine**. Celles-ci sont principalement observées le matin et en fin d'après-midi, en lien avec la présence de plusieurs établissements scolaires à proximité et le rôle de cet axe dans les déplacements quotidiens à vélo.

Les volumes cyclistes restent globalement stables entre 2025 et 2026. Ils coexistent toutefois avec des niveaux de trafic automobile particulièrement élevés, ce qui renforce l'enjeu de sécurisation de cet axe et l'intérêt des mesures prévues par le Contrat Local de Mobilité visant à réduire le trafic de transit.

02/04/2025->01/07/2025



02/04/2026->01/07/2026



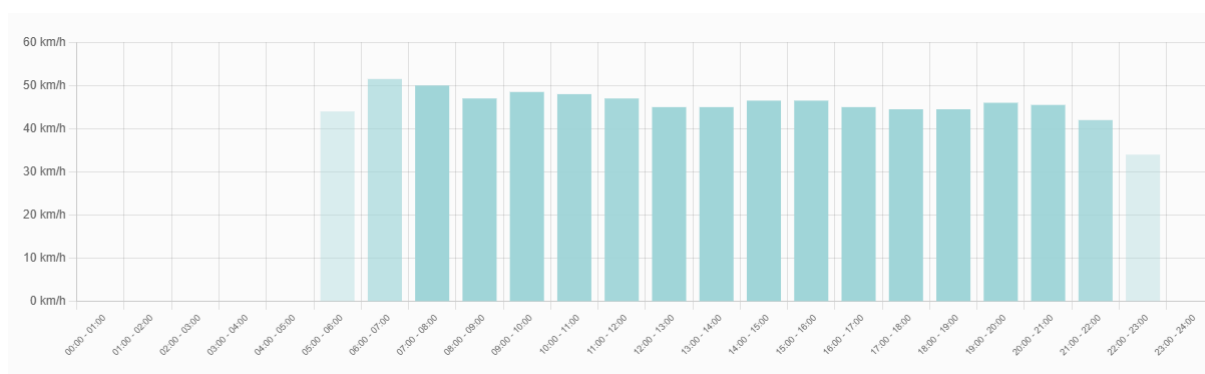
La comparaison des splits modaux entre 2025 et 2026 montre une évolution défavorable des usages dans la rue de Tamines. La part de l'automobile passe de 48 % à 61 % des déplacements observés, tandis que celle des piétons recule de 31 % à 21 %. La part des deux-roues diminue également, passant de 14 % à 9 %.

Cette évolution confirme le poids croissant de la circulation automobile dans la rue, alors même que celle-ci présente les caractéristiques d'une voirie résidentielle. **La place prise par la voiture apparaît aujourd'hui disproportionnée par rapport aux autres modes de déplacement.** Ces résultats doivent toutefois être interprétés à la lumière des importants travaux réalisés autour de la Barrière durant la période étudiée, lesquels ont renforcé temporairement l'utilisation de la rue de Tamines comme itinéraire de transit.

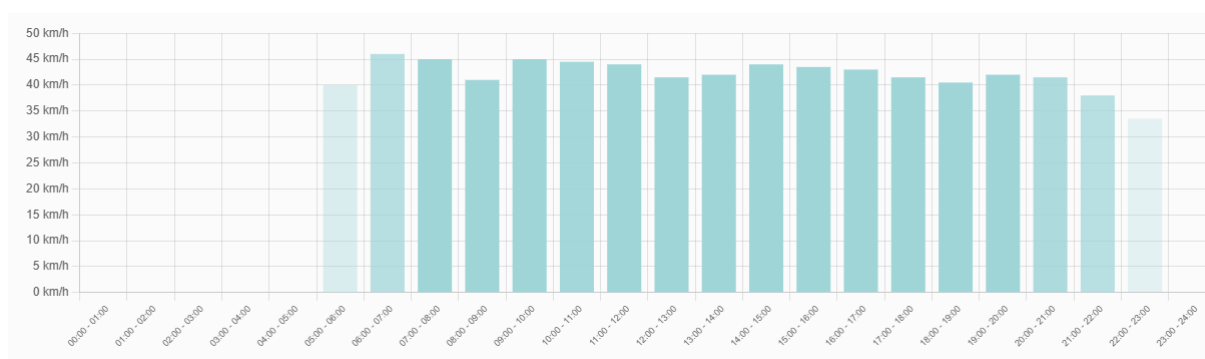
Il convient également de noter que la rue de Tamines accueille actuellement une ligne de bus TEC et une ligne de bus Delijn, ce qui participe à la part des modes motorisés observée. Cet élément est toutefois appelé à évoluer, puisque les bus ne circuleront plus dans la rue de Tamines à la suite des aménagements liés au projet Parc Barrière.

Vitesse des véhicules

01/06/2025 -> 01/07/2025



01/06/2026 -> 01/07/2026



L'analyse des vitesses V85 dans la rue de Tamines continue à mettre en évidence une situation particulièrement préoccupante. Si une légère diminution est observée entre 2025 et 2026, les vitesses pratiquées restent très élevées tout au long de la journée. En effet, 85 % des véhicules circulent généralement entre 40 et 45 km/h, avec des valeurs qui dépassaient même ponctuellement les 50 km/h en 2025.

Ces résultats sont d'autant plus inquiétants aux vues du trafic très conséquent sur la rue, aux heures de pointes près de 500 véhicules par heure empruntent la rue roulant pour 85 % d'entre eux à des vitesses bien supérieur à la vitesse autorisée. La combinaison de flux

automobiles très importants, de vitesses élevées et d'une fréquentation cyclable soutenue crée des conditions peu favorables à une cohabitation apaisée entre les usagers.

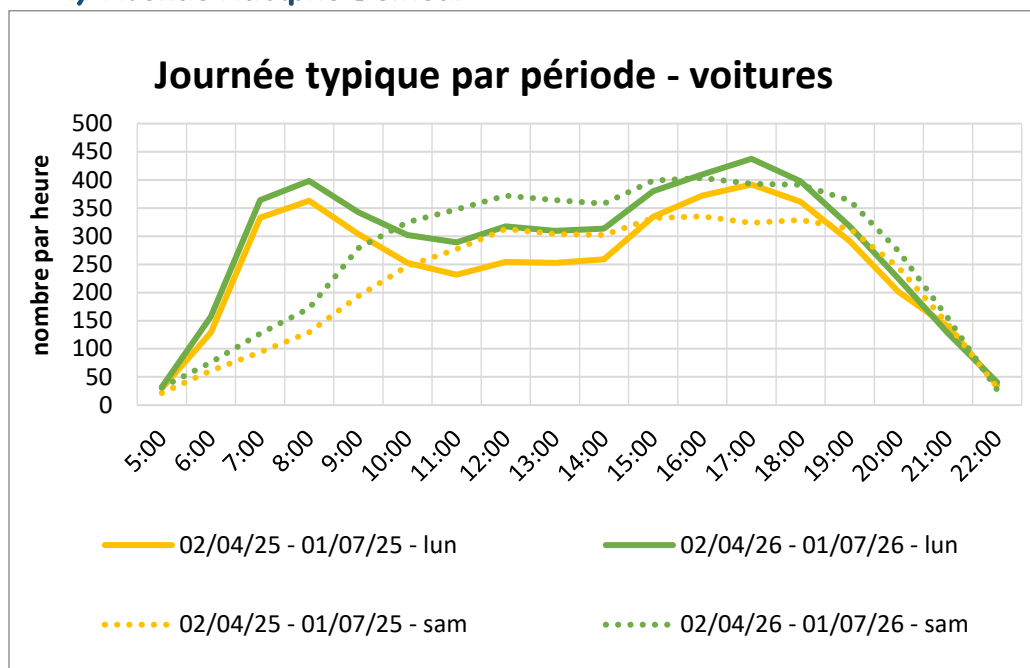
Malgré la légère amélioration observée en 2026, la rue de Tamines conserve ainsi des caractéristiques davantage associées à un axe de transit qu'à une rue de quartier, ce qui **renforce l'intérêt et l'urgence** des mesures prévues par le Contrat Local de Mobilité pour réduire l'attractivité de cet itinéraire automobile.

Enfin à noter qu'un test d'aménagement a d'ailleurs été réalisé par l'ASBL Johanna en partenariat avec la commune de Saint-Gilles en février 2025. C'était un test pilote nommé «Nudge30 » à proximité de l'établissement Saint-Luc. Le dispositif consistait à installer temporairement des îlots réduisant la largeur perçue de la chaussée.

Les résultats ont montré une diminution des vitesses moyennes de 4 à 5 km/h ainsi qu'une baisse significative de la V85, avec une forte réduction du nombre de véhicules circulant au-delà de 40 km/h. Ces résultats confirment l'intérêt de ce type d'aménagement sur un axe où les vitesses restent aujourd'hui élevées malgré une légère amélioration observée depuis 2025.



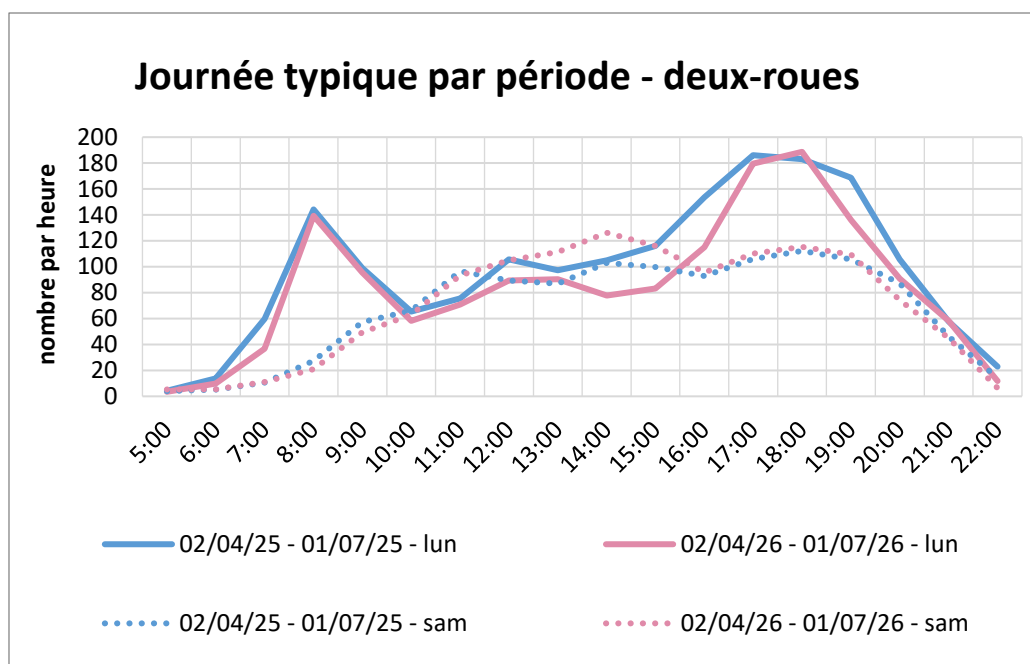
4) Avenue Adolphe Demeur



Les comptages réalisés sur l'avenue Adolphe Demeur montrent une évolution du trafic automobile comparable à celle observée dans la rue de Tamines, avec une augmentation marquée entre 2025 et 2026. Les volumes enregistrés restent toutefois sensiblement inférieurs à ceux mesurés dans la rue de Tamines.

Cet écart est un élément important de l'analyse. Il suggère qu'une partie du trafic supplémentaire observé dans la rue de Tamines ne provient pas exclusivement de l'avenue Adolphe Demeur et trouve probablement son origine sur d'autres itinéraires ou dans des modifications plus larges des conditions de circulation au sein du quartier.

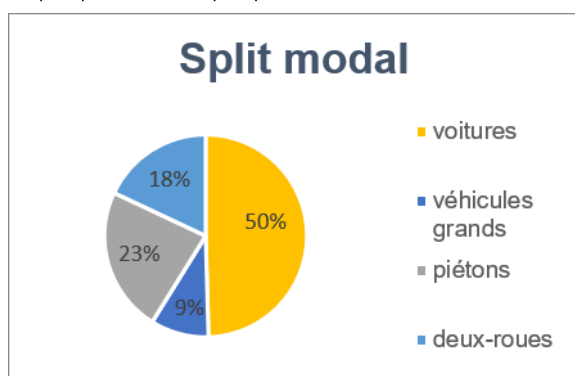
Cette question sera explorée plus en détail dans la partie discussion, qui cherchera à identifier les différents facteurs ayant pu contribuer à l'augmentation du trafic observée sur ces deux axes.



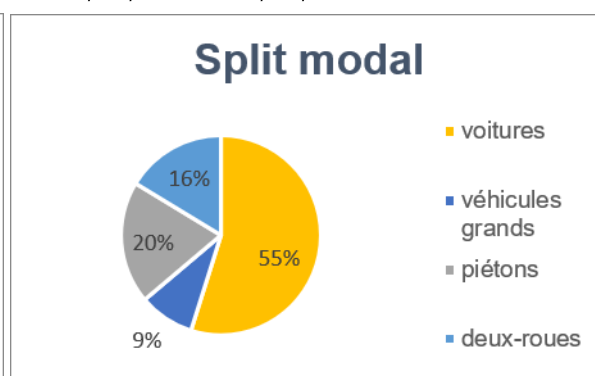
Les comptages de deux-roues mettent en évidence une fréquentation cyclable exceptionnelle sur l'avenue Adolphe Demeur. Les pointes observées en semaine atteignent près de 190 cyclistes par heure en fin d'après-midi et dépassent régulièrement 140 cyclistes par heure le matin. Ces niveaux figurent probablement parmi les plus élevés observés sur le réseau communal et confirment le rôle structurant de cet axe pour les déplacements à vélo.

Ces résultats soulignent l'importance de proposer un itinéraire cohérent, confortable et sécurisé pour accompagner ces flux cyclistes importants. Dans ce contexte, la mise en piétonnier de l'avenue Adolphe Demeur permettra de réduire fortement la pression automobile sur l'axe.

02/04/2025->01/07/2025



02/04/2026->01/07/2026

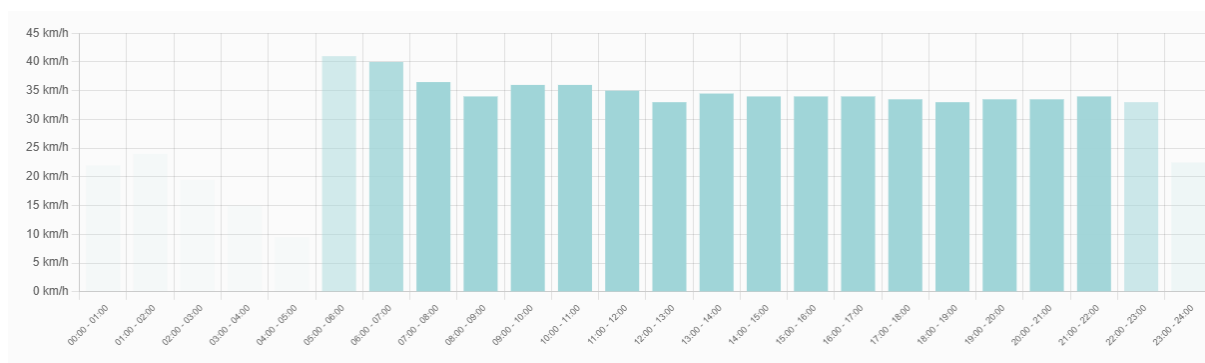


Le split modal de l'avenue Adolphe Demeur évolue peu entre 2025 et 2026. La part de l'automobile passe de 50 % à 55 %, tandis que celle des piétons recule légèrement de 23 % à 20 %. Les deux-roues restent très présents, malgré une légère baisse de 18 % à 16 %.

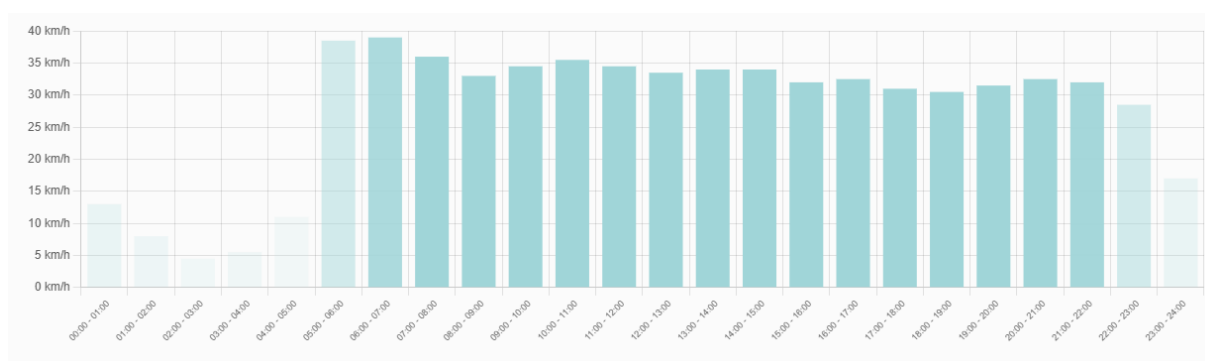
Malgré cette stabilité apparente, la combinaison d'une part importante de cyclistes et d'un trafic automobile encore majoritaire confirme l'intérêt des aménagements prévus sur cet axe afin de mieux adapter l'espace public aux usages observés.

Vitesse des véhicules

01/06/2025 -> 01/07/2025



01/06/2026 -> 01/07/2026

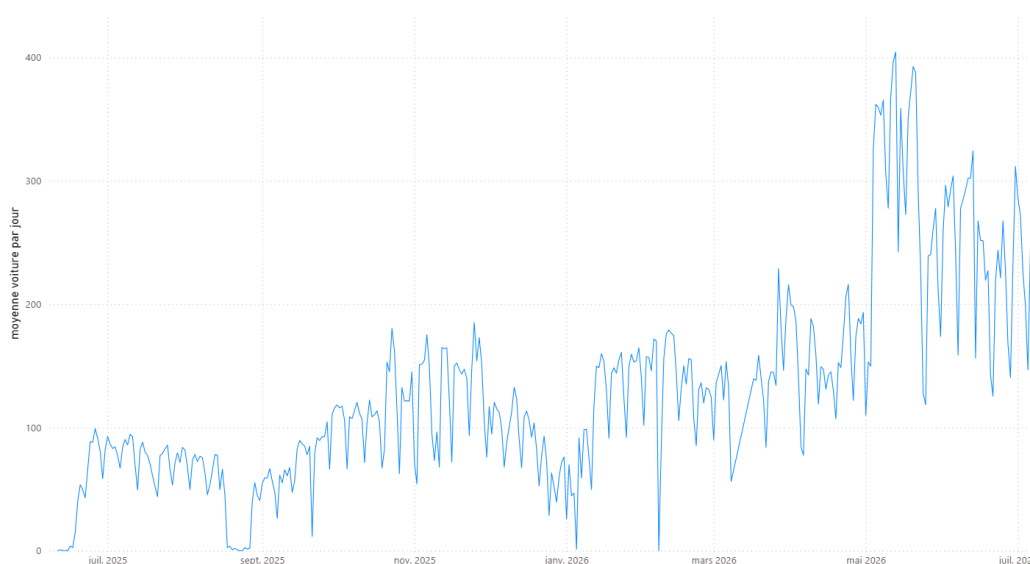
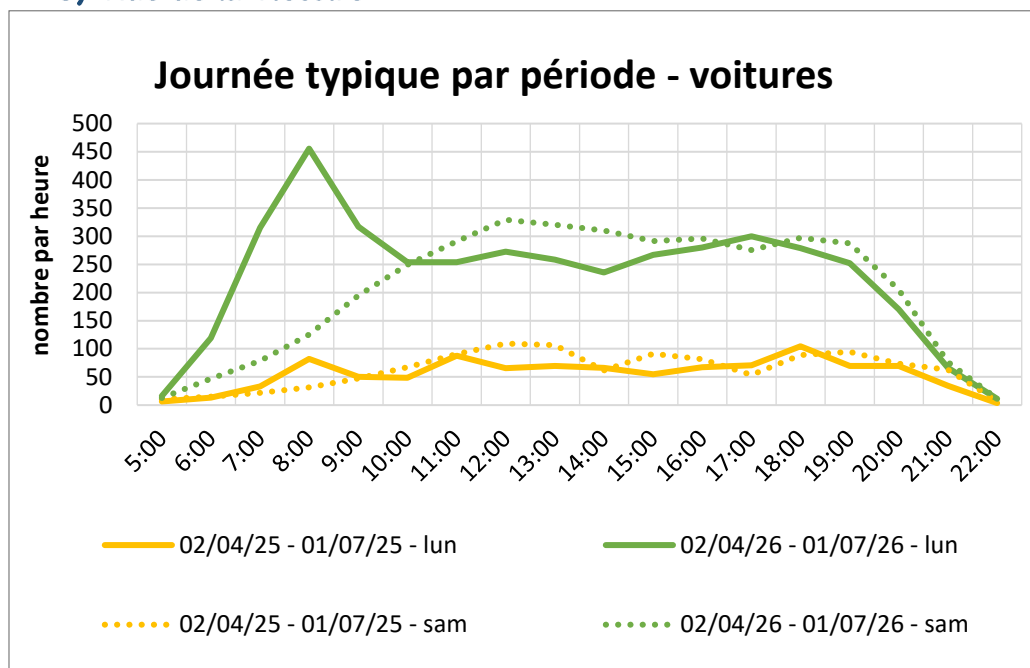


L'analyse des vitesses V85 sur l'avenue Adolphe Demeur montre une légère amélioration entre 2025 et 2026. Les valeurs observées diminuent de quelques kilomètres par heure tout au long de la journée, avec des V85 qui passent globalement d'environ 35 à 40 km/h à 30 à 35 km/h.

Bien que cette évolution soit positive, les vitesses restent supérieures à la limitation de 30 km/h sur une grande partie de la journée. Ce constat est d'autant plus notable que l'appareil Telraam est situé à proximité immédiate de deux dos d'âne, un emplacement où les vitesses sont théoriquement plus faibles qu'ailleurs sur l'axe. Il est donc probable que les vitesses pratiquées entre ces dispositifs soient plus élevées que celles mesurées.

Le profil très rectiligne de l'avenue ainsi que son utilisation actuelle comme axe de transit contribuent vraisemblablement à maintenir des vitesses relativement élevées. Malgré la légère diminution observée, les résultats montrent que la modération des vitesses reste un enjeu sur cet axe.

5) Rue de la Victoire



Les résultats observés dans la rue de la Victoire doivent être interprétés à la lumière du contexte des travaux ayant affecté l'axe entre 2024 et mai 2026. Durant une grande partie de la période de référence de 2025, la rue a été fortement impactée par des chantiers successifs, qui ont entraîné des restrictions importantes de circulation et limité son accessibilité pour le trafic automobile.

L'importante augmentation observée entre 2025 et 2026 ne reflète donc pas uniquement une évolution des comportements de déplacement, mais également un retour progressif à une situation de circulation plus normale après la fin des travaux. Les très faibles volumes enregistrés en 2025 apparaissent ainsi comme atypiques et directement liés aux contraintes de chantier.

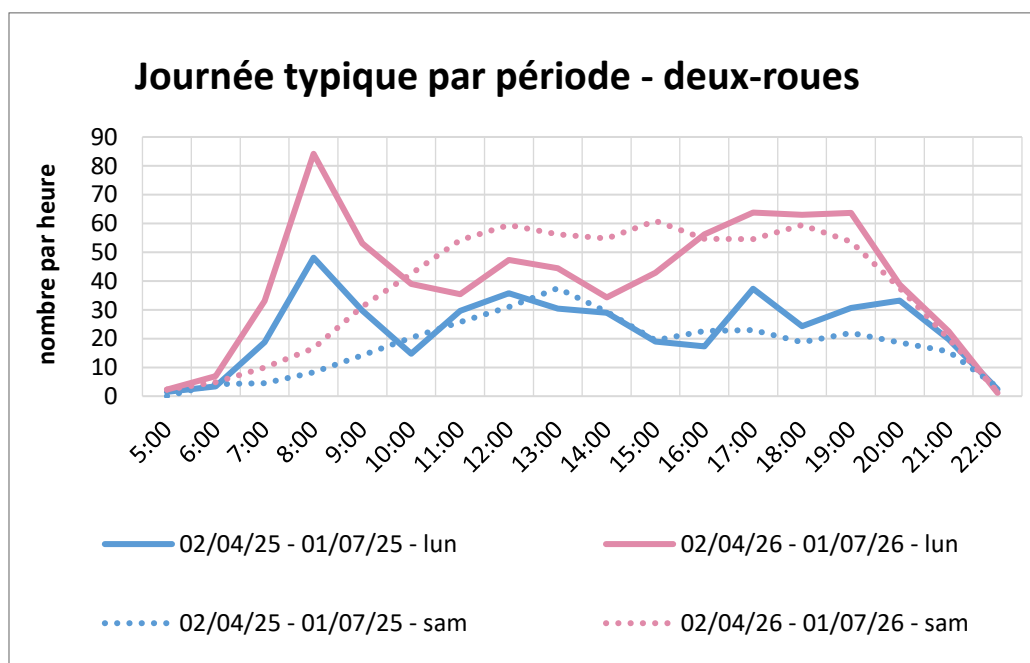


Cette évolution s'associe avec le trafic de transit empruntant l'itinéraire déjà expliqué de la rue des Villas à la rue de Tamines. Elle permet ensuite de rejoindre plus facilement la partie haute de Saint-Gilles et, dans certains cas, de contourner le secteur de la Barrière en provenance du carrefour Janson. L'augmentation importante observée dans la rue de Tamines se répercute donc logiquement en partie sur la rue de la Victoire.

Le graphique de la moyenne des flux journalier (moyenne du nombre de voiture passant devant le Telraam par jour sans prendre en compte les résultats entre 11h du soir et 5h du matin) confirme cette interprétation en montrant une augmentation progressive du trafic au fil des mois, particulièrement à partir du début de l'année 2026 et plus encore après la fin des travaux de la partie inférieure de la rue de la Victoire en mai 2026. Les données suggèrent ainsi que la remise en accessibilité progressive de la rue, combinée aux reports de circulation observés dans le quartier, explique une part importante des évolutions constatées.

Enfin, dernier élément important : le trafic du matin se caractérise par un flux dont environ 70 % des véhicules descendent l'avenue de la Victoire pour rejoindre la Petite Ceinture, en provenance de la Chaussée de Charleroi (Janson) ou des rues débouchant sur l'avenue de la Victoire, à savoir les rues Maurice Wilmotte et de Roumanie.

À l'inverse, le trafic du soir est davantage réparti selon un ratio de 50/50, correspondant principalement à un trafic de sortie de ville.



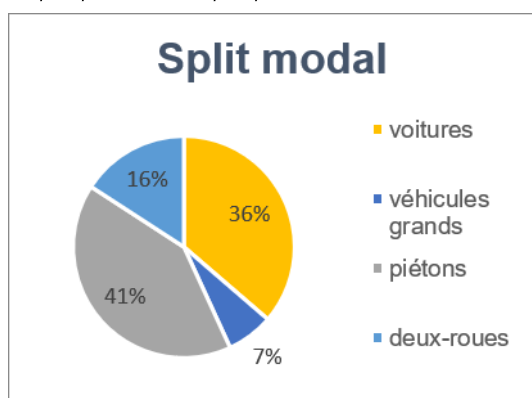
Les comptages de deux-roues mettent en évidence une augmentation sensible de la fréquentation cyclable dans la rue de la Victoire entre 2025 et 2026. Les pointes observées en semaine atteignent désormais près de 85 cyclistes par heure le matin et plus de 60 cyclistes par heure en fin d'après-midi, soit des niveaux nettement supérieurs à ceux observés en 2025.



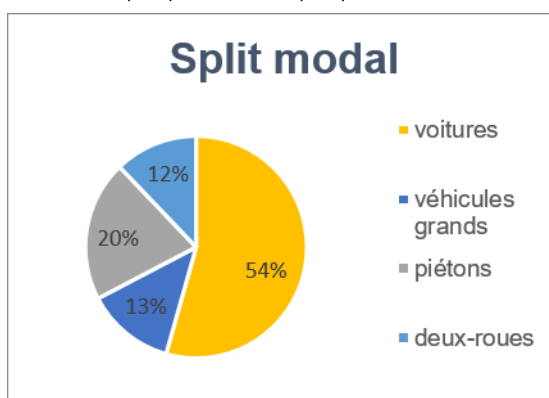
Cette évolution est cohérente avec la réouverture progressive de la rue après les travaux et confirme le rôle de la rue de la Victoire dans les déplacements cyclables du quartier. En effet la rue de la Victoire en plus d'être un point de passage important pour les vélos à Saint-Gilles est aussi une rue importante pour le passage des enfants et parents se dirigeant vers leur établissement scolaire. Comme pour Adolphe Demeur, ce trafic doit être analysé sous réserve de l'impact des travaux Parc-Barrière qui peuvent augmenter temporairement le trafic sur la rue de la Victoire.

Enfin, le CLM prévoit en option (si le nouvel itinéraire bus est trop contraint par le trafic : Plus d'info : [Plan de mobilité CLM](#)) la mise en site propre de la rue de la Victoire entre la rue de l'Hôtel des Monnaies et la Porte de Hal. Cette mesure vise précisément à limiter le trafic d'entrée de ville sur cet axe et à réduire son attractivité comme itinéraire de transit. Les données observées entre janvier et mai 2026 montrent qu'en l'absence d'importantes perturbations, les volumes de circulation se situent généralement entre 100 et 200 véhicules par heure, soit un niveau davantage compatible avec la fonction de desserte locale attendue pour cette rue. L'objectif des aménagements prévus est précisément de tendre vers cette situation plus apaisée.

02/04/2025->01/07/2025



02/04/2026->01/07/2026

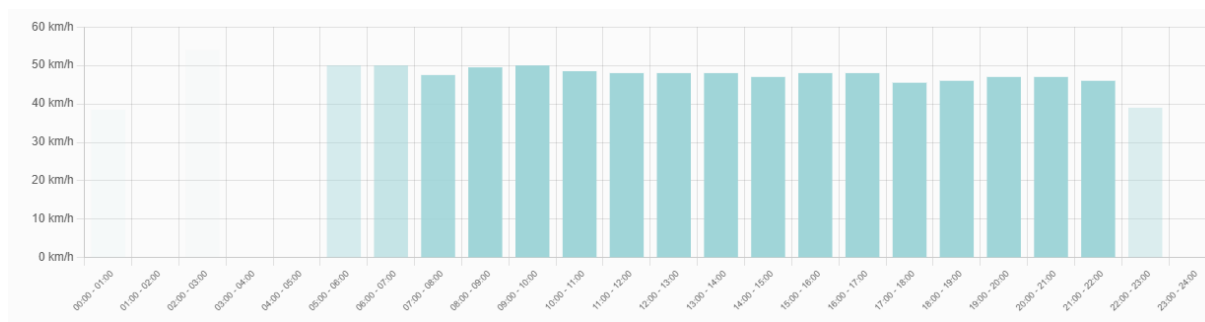


Le split modal observé en 2026 est fortement influencé par la réouverture progressive de la rue après la fin des travaux. La part de l'automobile augmente ainsi de 36 % à 54 %, tandis que celle des piétons diminue de 41 % à 20 %. Cette évolution est sans surprise compte tenu du retour du trafic sur l'axe et doit être interprétée en lien avec le contexte exceptionnel des chantiers décrit précédemment.

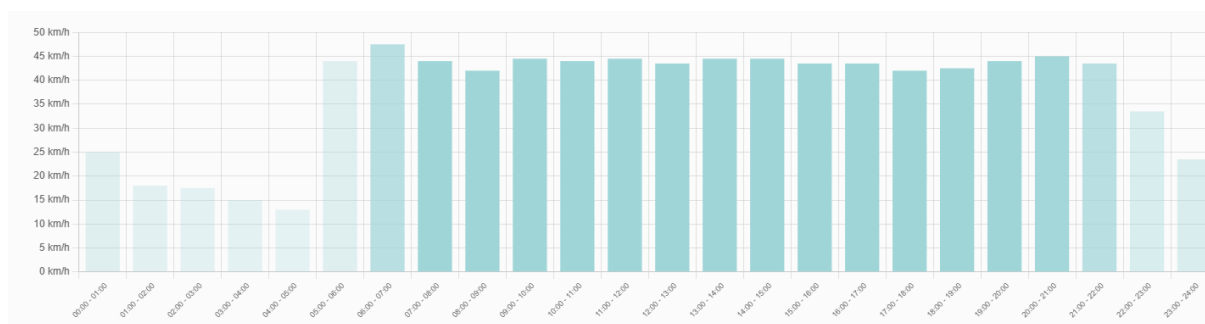


Vitesse des véhicules

01/06/2025 ->01/07/2025



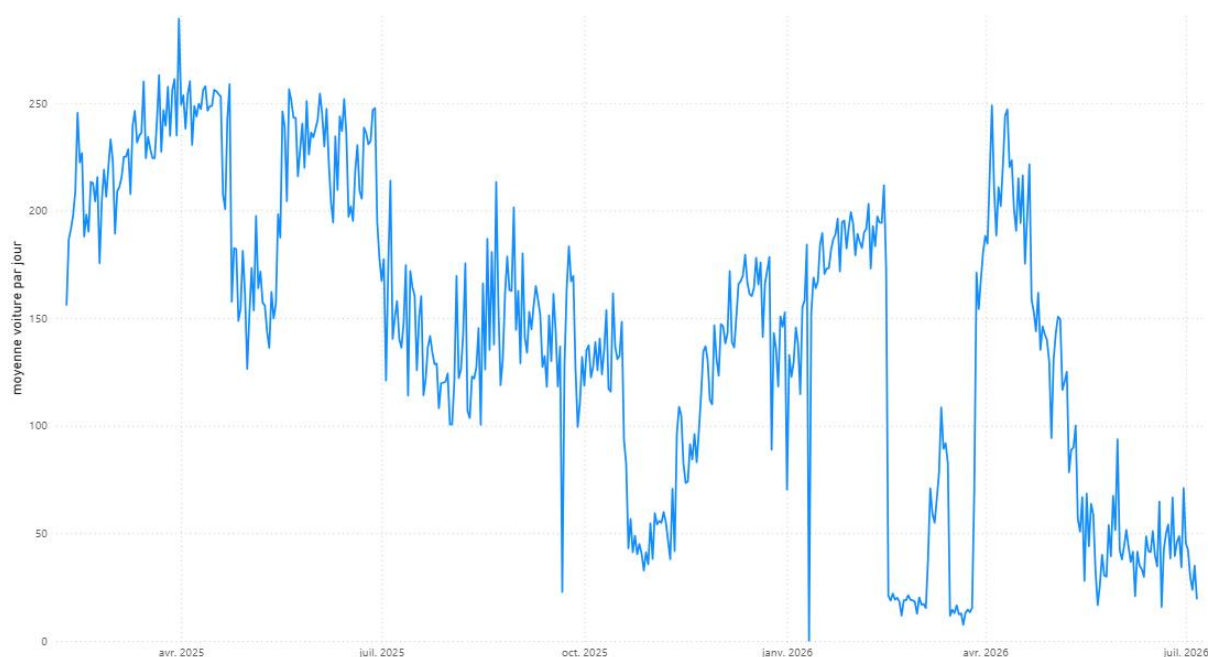
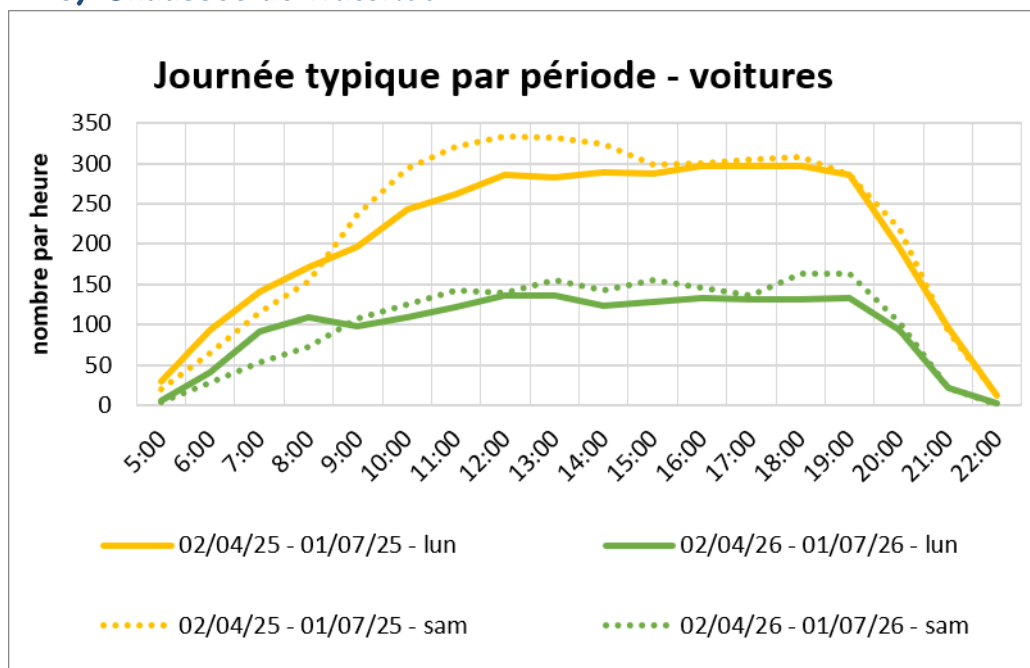
01/06/2026 ->01/07/2026



L'analyse des vitesses V85 dans la rue de la Victoire met en évidence des résultats qui comme pour la rue de Tamines alerte le service sur des vitesses problématiques. À la suite de la réouverture, les vitesses pratiquées restent très élevées tout au long de la journée, avec une V85 généralement comprise entre 43 et 50 km/h. Cela signifie que 85 % des conducteurs circulent à des vitesses largement supérieures à la limitation de 30 km/h.

Ces résultats doivent être mis en perspective avec les volumes de circulation observés sur cet axe. La combinaison d'un trafic automobile important, de vitesses élevées et de la présence d'établissements scolaires à proximité crée des conditions peu favorables à la sécurité des usagers les plus vulnérables. Comme pour la rue de Tamines, ces données mettent en évidence la nécessité de poursuivre les efforts de sécurisation de l'axe, notamment par l'amélioration des traversées piétonnes et par des mesures visant à réduire le trafic de transit qui emprunte actuellement la rue de la Victoire.

6) Chaussée de Waterloo

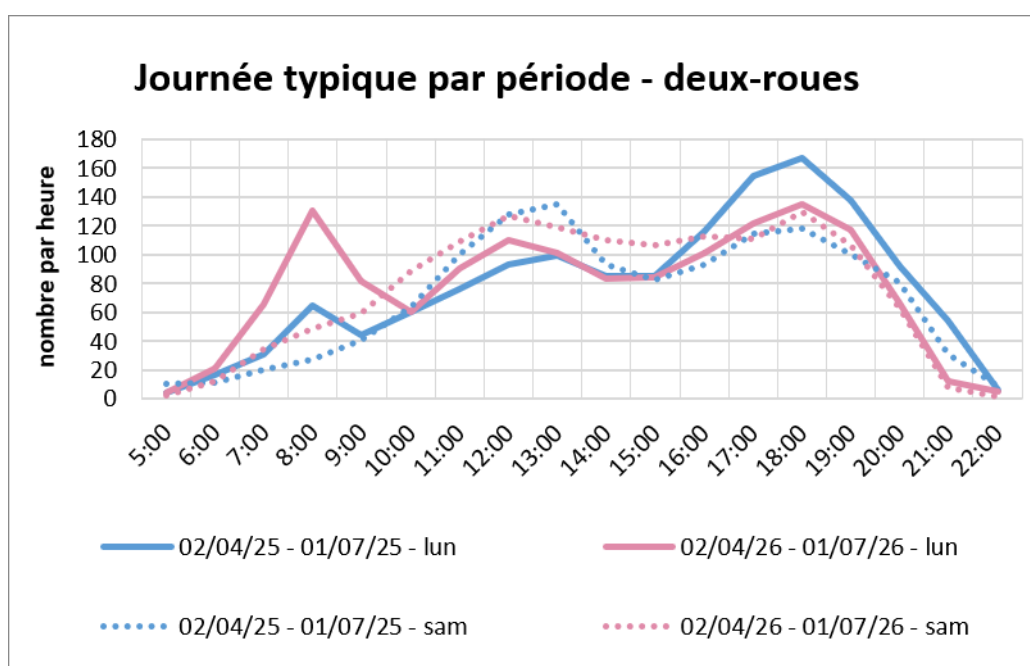


La chaussée de Waterloo, entre Ma Campagne et la Barrière, est également un axe saint-gillois au trafic conséquent. En tant qu'ancienne voie d'entrée de ville, elle accueille historiquement des flux importants de circulation automobile. Cependant, les données analysées mettent surtout en évidence l'impact majeur des travaux qui ont affecté cet axe durant la période d'étude.

En période de fonctionnement normal, le trafic observé est de l'ordre de 300 EVP par heure aux périodes les plus chargées. Durant les travaux, ce volume a été réduit à environ 150 à 200 EVP par heure. Les données montrent également plusieurs chutes ponctuelles du trafic,

atteignant parfois des niveaux proches de zéro lors des phases de renouvellement des rails sur la chaussée de Waterloo.

Ces travaux ont perturbé les flux de circulation dans le haut de Saint-Gilles et influencé les itinéraires empruntés par les automobilistes. Ces éléments devront être pris en compte dans l'interprétation des résultats et seront abordés plus en détail dans la partie discussion de l'étude.



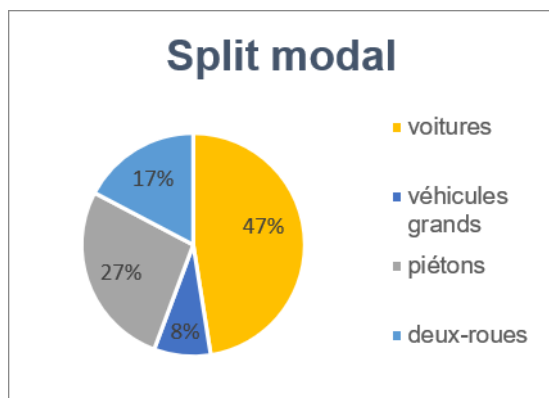
Le trafic cyclable observé sur la chaussée de Waterloo confirme le rôle structurant de cet axe dans le réseau vélo saint-gillois. Malgré les perturbations liées aux nombreux travaux ayant affecté le secteur durant la période étudiée, les volumes enregistrés restent relativement constants d'une année à l'autre et témoignent d'une fréquentation régulière tout au long de la journée.

Les courbes mettent en évidence un flux cyclable continu, avec des pics marqués aux heures de pointe du matin et surtout de fin de journée, traduisant principalement les déplacements domicile-école-travail. Si certaines variations sont observées entre 2025 et 2026, l'ordre de grandeur demeure similaire, ce qui souligne l'attractivité de l'axe pour les cyclistes malgré un contexte de chantier particulièrement contraignant.

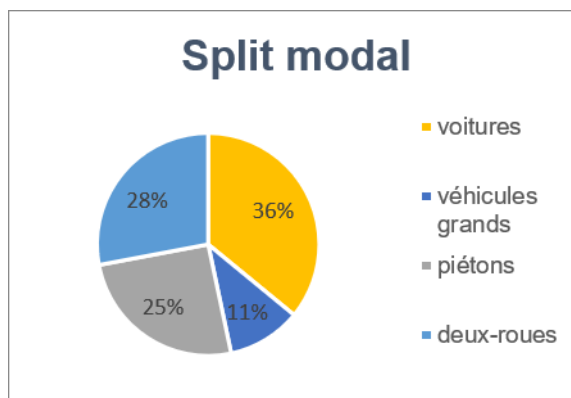
Ces résultats confirment que la chaussée de Waterloo constitue l'un des axes cyclables majeurs du territoire saint-gillois et qu'elle conserve une fréquentation importante même lorsque les conditions de circulation sont temporairement dégradées par les travaux.



02/04/2025->01/07/2025



02/04/2026->01/07/2026

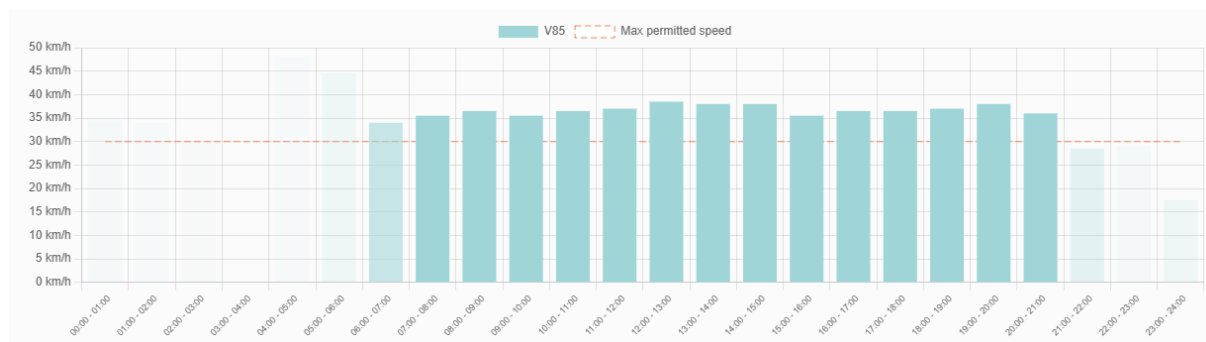


Le split modal montre une nette prédominance de la voiture, qui représente entre 36 % et 47 % des usagers selon les périodes observées. Les **piétons** constituent le deuxième mode de déplacement avec environ 25 à 27 % des passages. La part des **deux-roues** est particulièrement élevée, passant de 17 % à 28 %, ce qui confirme l'importance de cet axe pour les déplacements cyclables. Les **véhicules lourds** restent minoritaires avec une part comprise entre 8 % et 11 %.

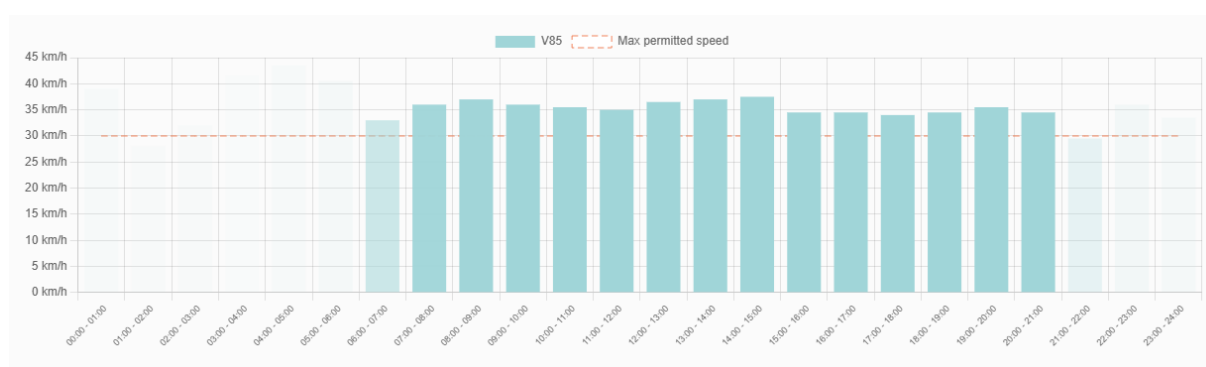


Vitesse des véhicules

02/04/2026 ->01/05/2026



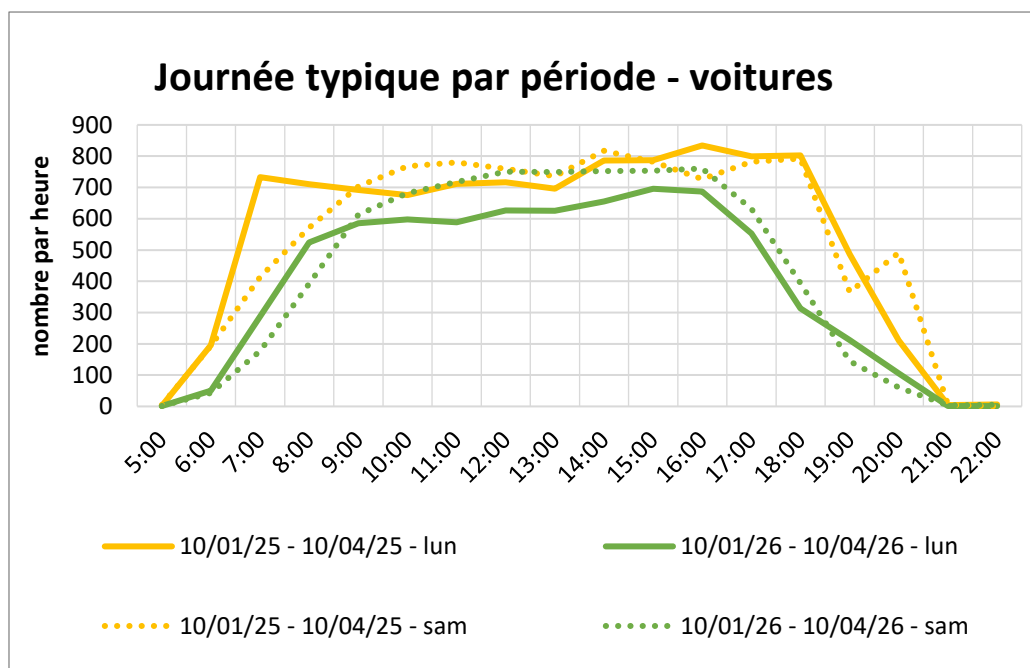
02/04/2026 ->01/05/2026



Les résultats de vitesse montrent que le **V85** se situe **généralement entre 34 et 39 km/h**, soit au-dessus de la vitesse réglementaire de 30 km/h sur une grande partie de la journée. Les dépassements observés restent toutefois relativement modérés et homogènes selon les plages horaires. Cette situation s'explique en partie par la proximité immédiate du Telraam installé d'un carrefour à feux sur la Chaussée de Waterloo, qui contribue à réguler les vitesses pratiquées et limite les accélérations sur de longues distances. Comparativement à d'autres axes étudiés, notamment **Tamines** ou **l'avenue Adolphe Demeur**, la situation apparaît moins problématique, avec des vitesses excessives moins marquées. Les données confirment néanmoins l'intérêt de mesures d'apaisement afin de rapprocher davantage les vitesses pratiquées de la limitation en vigueur.

7) Rue de l'Hôtel des Monnaies

Les données relatives à la rue de l'Hôtel des Monnaies ont été fortement impactées par une fermeture de voirie liée aux travaux du chantier Parc-Barrière. Afin de garantir une comparaison pertinente, les analyses ont dès lors été réalisées sur les périodes du 10 janvier 2025 au 10 avril 2025 et du 10 janvier 2026 au 10 avril 2026, correspondant à des conditions de circulation comparables.

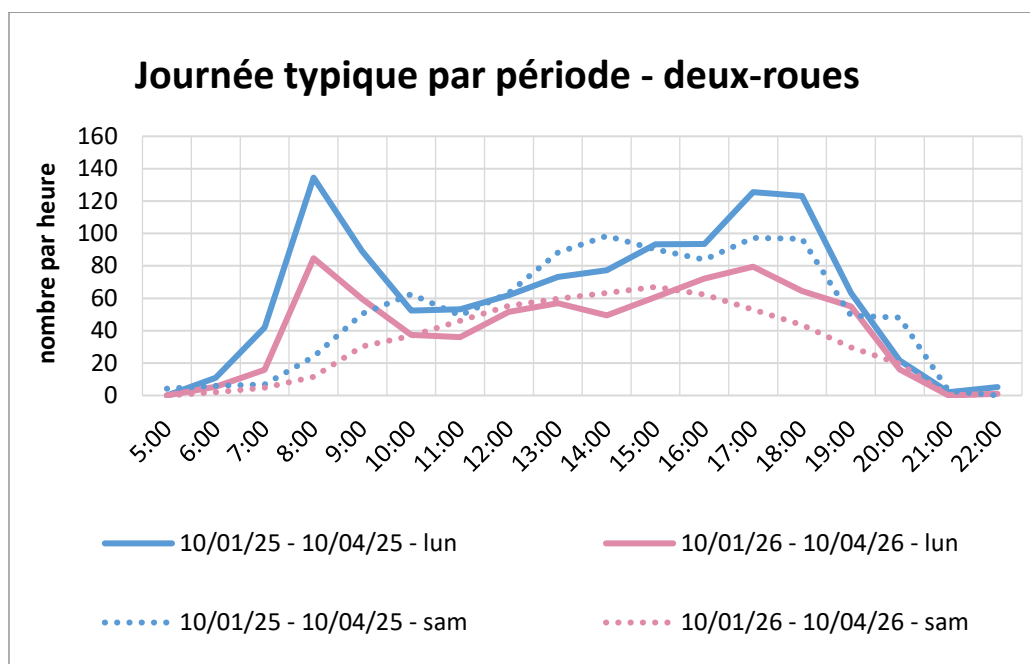


La rue de l'Hôtel des Monnaies constitue l'un des axes les plus chargés du territoire saint-gillois, avec des niveaux de trafic comparables à ceux observés sur l'avenue Fonsny. Les comptages montrent des volumes particulièrement importants, atteignant entre 700 et 850 véhicules par heure durant une grande partie de la journée, soit plus de quatre fois le seuil de 200 véhicules par heure généralement considéré comme la limite supérieure pour une voirie de quartier.

Bien qu'une légère diminution soit observée entre 2025 et 2026, les niveaux de circulation restent extrêmement élevés. Cette situation est d'autant plus problématique que l'axe traverse un environnement urbain dense accueillant notamment des établissements scolaires, de nombreux commerces ainsi que le parc de la Barrière. La forte présence automobile réduit le confort et le sentiment de sécurité des autres usagers, en particulier des piétons et des cyclistes.

Afin de répondre à cette situation, le projet Parc Barrière prévoit notamment la mise à sens unique d'une partie de la rue de l'Hôtel des Monnaies. Cet aménagement vise à fluidifier la circulation sur les grands axes structurants que sont la rue de l'Hôtel des Monnaies et la chaussée de Waterloo, tout en améliorant les conditions de déplacement des autres modes. Il permettra notamment de renforcer la sécurité des traversées piétonnes, de faciliter le

fonctionnement des transports en commun grâce aux sites propres et d'offrir des aménagements plus confortables pour les cyclistes, aujourd'hui fortement exposés au trafic automobile.



Les comptages de deux-roues sur la rue de l'Hôtel des Monnaies mettent en évidence des volumes cyclistes importants, avec des pointes atteignant plus de 130 cyclistes par heure le matin et plus de 120 cyclistes par heure en fin d'après-midi en 2025. Les données de 2026 montrent une diminution de cette fréquentation, probablement liée en partie aux travaux du projet Parc Barrière et aux difficultés de franchissement du carrefour de la Barrière à vélo durant cette période. Les pointes observées se situent désormais entre 70 et 85 cyclistes par heure.

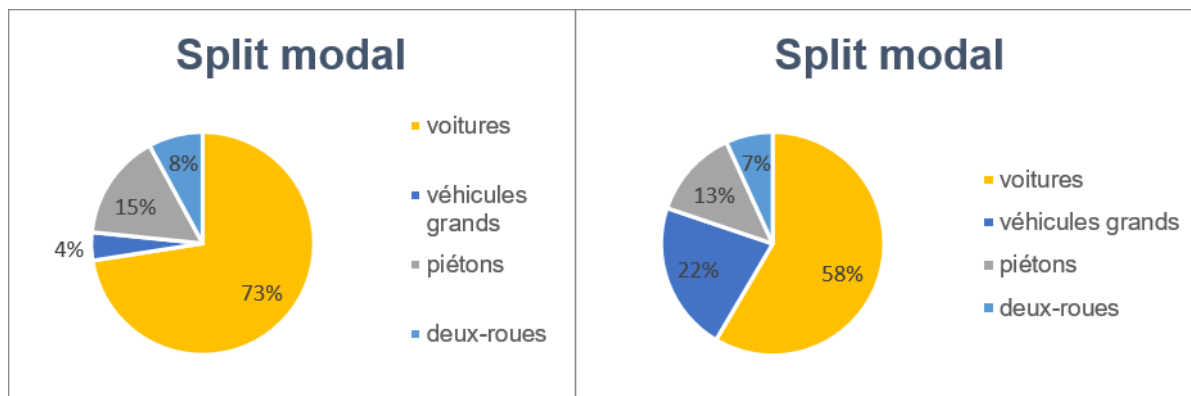
Malgré cette baisse, l'axe reste fortement fréquenté par les cyclistes et constitue un itinéraire important à l'échelle de Saint-Gilles. La coexistence de ces flux cyclistes avec un trafic automobile pouvant dépasser 800 véhicules par heure souligne les difficultés actuelles de partage de l'espace public.

Les aménagements prévus dans le cadre du projet Parc Barrière, notamment la création de sites propres pour les cyclistes et les transports en commun, visent précisément à améliorer les conditions de déplacement sur cet axe où les volumes de circulation restent particulièrement élevés.



10/01/2025->10/04/2025

10/01/2026->10/04/2026



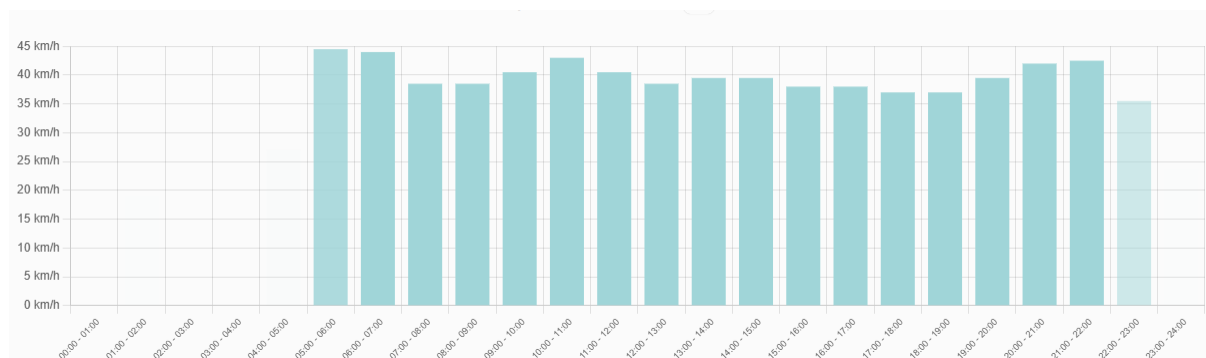
Le split modal de la rue de l'Hôtel des Monnaies est fortement dominé par les modes motorisés. En 2025, les voitures représentaient déjà 58 % des usagers observés. En 2026, cette part reste très élevée, tandis que l'élément le plus marquant est la forte augmentation des véhicules de grande taille, qui passent de 4 % à 22 % des usagers recensés.

Cette évolution est très probablement liée aux importants chantiers ayant affecté le secteur de la Barrière durant la période d'étude. La présence de nombreux véhicules de chantier et les modifications d'itinéraires qu'ils induisent ont fortement influencé le profil du trafic observé sur l'axe.

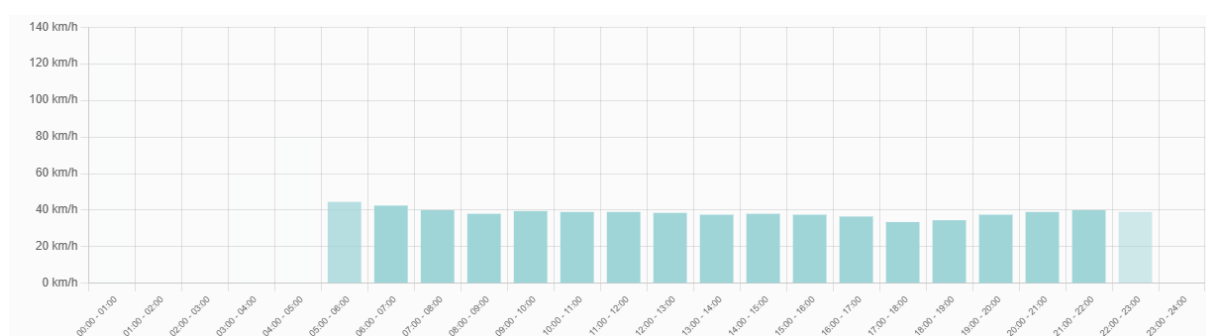
Malgré ce contexte particulier, les résultats confirment le caractère très routier de la rue de l'Hôtel des Monnaies, où les modes motorisés représentent plus de 80 % des déplacements observés. Comme déjà évoqué, cette situation contraste avec les nombreux usages locaux de l'espace public, notamment la présence d'écoles, de commerces et du parc de la Barrière.

Vitesse des véhicules

01/06/2025 -> 01/07/2025



01/03/2026 -> 31/03/2026



L'analyse des vitesses V85 sur la rue de l'Hôtel des Monnaies met en évidence une amélioration sensible entre 2025 et 2026. Alors qu'en 2025, la V85 se situait généralement entre 38 et 44 km/h selon les heures de la journée, elle s'établit plutôt entre 33 et 42 km/h en 2026. Cette diminution, de l'ordre de 3 à 6 km/h selon les périodes, constitue une évolution positive.

Malgré cette amélioration, les vitesses pratiquées restent largement supérieures à la limitation de 30 km/h sur la majeure partie de la journée. Ce constat est particulièrement préoccupant au regard des volumes de circulation observés, parmi les plus élevés de la commune, mais également de la présence d'écoles, de commerces et du parc de la Barrière à proximité immédiate de l'axe.



Discussion des résultats

Les analyses des résultats présentées jusqu'à présent ont permis d'identifier les principales évolutions du trafic, des vitesses et du partage modal observées entre 2025 et 2026. Cette partie de discussion a pour objectif d'approfondir l'interprétation de ces résultats en les replaçant dans leur contexte.

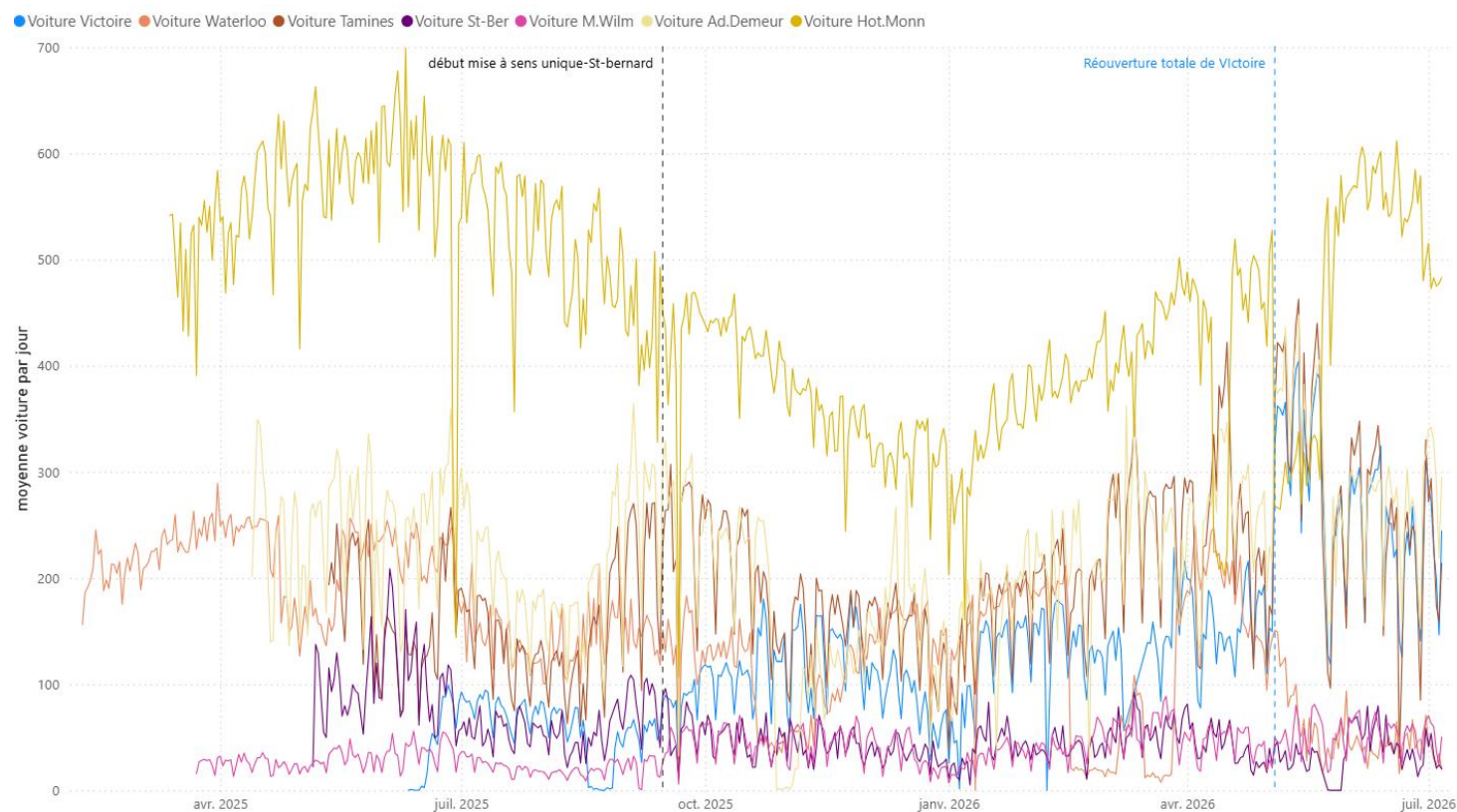
Pour ce faire la discussion va se concentrer sur l'évolution des moyennes des flux journaliers de voiture mesurés par les appareils Telraam. Ceci dans le but de mieux distinguer les effets liant le changement de sens de la rue Saint-Bernard mais aussi les effets résultant des nombreux chantiers ayant affecté le quartier durant la période étudiée. L'objectif est ainsi d'identifier, autant que possible, les éléments expliquant les évolutions observées sur les différents axes étudiés.

Afin de visualiser ces évolutions dans le temps, les deux graphiques qui vont suivre présentent l'évolution des flux journaliers moyens de voiture observés sur les différents axes étudiés. Le premier graphique reprend les données à l'échelle journalière afin de mettre en évidence les variations fines liées aux événements ponctuels, tandis que le second présente les mêmes données agrégées à l'échelle mensuelle, facilitant ainsi l'identification des tendances générales et des effets à plus long terme des aménagements et chantiers ayant affecté le quartier. Ces deux niveaux de lecture constituent la base de l'analyse développée dans les sections suivantes.

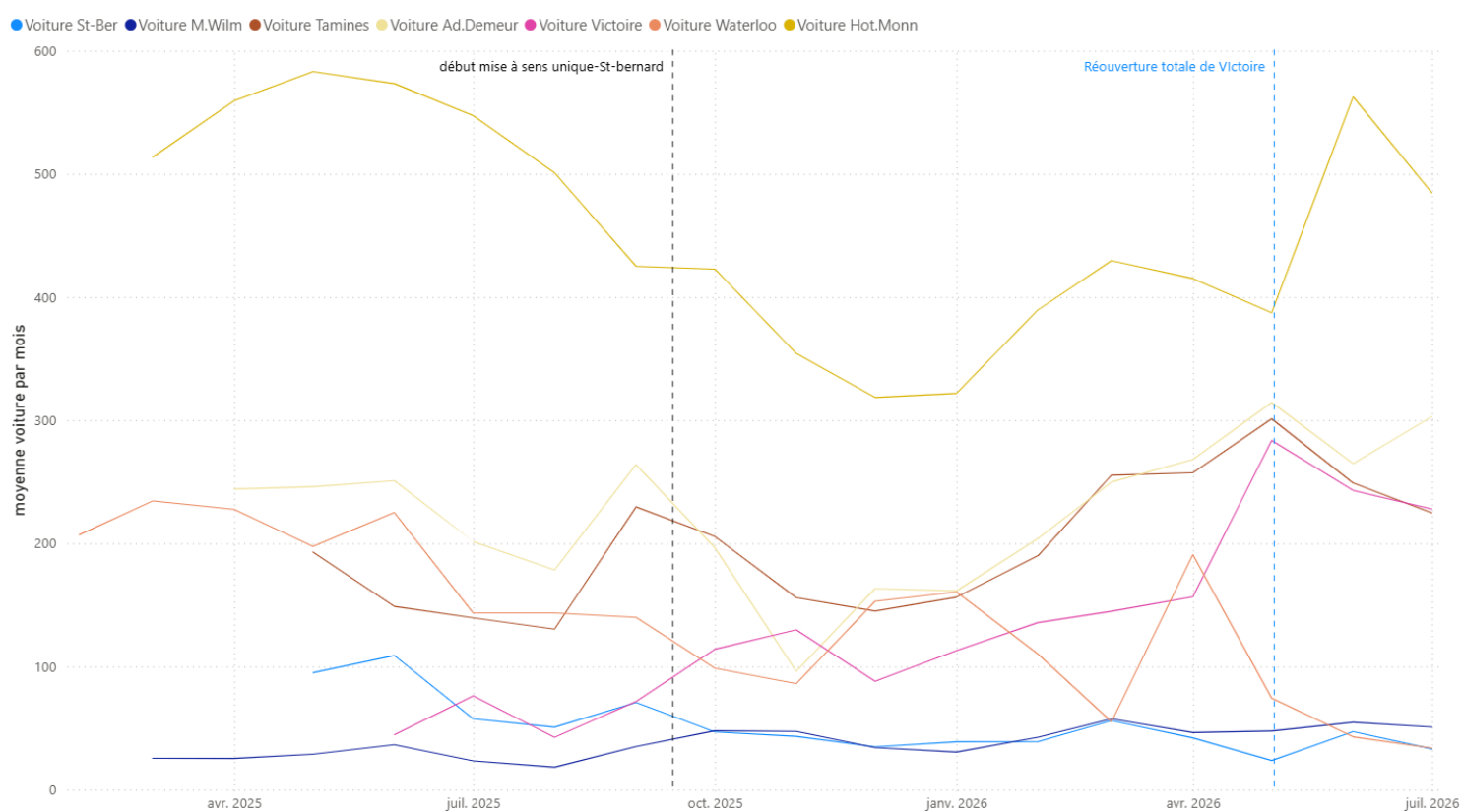


Comparaison des séries temporelles

Série temporelle moyenne du nombre de flux de voiture par jour



Série temporelle moyenne du nombre de flux de voiture par mois



BRUSSEL MOBILITEIT
BRUXELLES MOBILITÉ

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

St Gilles Gillis

1 0 6 0





Plusieurs constats ressortent de l'observation des courbes :

- Une diminution généralisée du trafic est visible durant les mois de juillet et d'août. Cette baisse concerne l'ensemble des axes étudiés et correspond à la période des congés d'été, caractérisée par une réduction importante des déplacements quotidiens.
- Les données mettent en évidence une hiérarchie relativement stable entre les voiries du territoire. Trois grandes catégories peuvent être distinguées :
 - les voiries à **faible trafic**, généralement comprises entre **0 et 150 véhicules par heure moyennée par jour** (rues Saint-Bernard, rue Maurice Wilmotte et, durant une grande partie de la période étudiée, Avenue de la Victoire) ;
 - les voiries à **trafic important**, comprises entre **150 et 300 véhicules par jour** (Chaussée de Waterloo, Avenue Adolphe Demeur et rue Tamines) ;
 - les voiries à **trafic élevé**, dépassant régulièrement **400 véhicules par jour**, représentées principalement par la rue de l'Hôtel des Monnaies.
- Malgré plusieurs modifications de circulation au cours de la période étudiée, les courbes conservent globalement leurs positions respectives. Les axes les plus fréquentés restent les plus fréquentés et les axes les moins chargés restent dans cette catégorie.
- La réouverture complète de la rue de la Victoire constitue l'événement le plus visible de la période étudiée. Elle entraîne une augmentation importante du trafic sur cet axe, qui rejoint alors la catégorie des voiries à trafic intermédiaire. Cette évolution s'accompagne également d'une hausse des volumes observés sur la rue Tamines et l'avenue Adolphe Demeur, en deuxième temps une hausse apparaît aussi sur la rue de l'Hôtel des Monnaies.
- La chaussée de Waterloo présente de fortes variations de trafic au cours de la période étudiée. Ces évolutions marquées correspondent vraisemblablement aux différentes phases de chantier et aux restrictions temporaires de circulation ayant affecté cet axe. Les volumes observés diminuent fortement lors de certaines périodes avant de retrouver rapidement des niveaux plus élevés une fois les contraintes levées.
- Enfin, À première vue, la mise à sens unique de la rue Saint-Bernard ne semble pas avoir généré une tendance significative sur les autres axes étudiés. Les évolutions observées sur les voiries voisines restent limitées et ne mettent pas en évidence de report de trafic direct clairement identifiable à la suite de la mise en œuvre du test.



Brève analyse statistique

Afin de compléter l'analyse visuelle des graphiques, il est utile de recourir à une approche statistique permettant de mesurer de manière plus objectives les liens éventuels entre les différents axes étudiés et les effets du test sur les conditions de circulation. En effet, l'observation des courbes permet de formuler certaines hypothèses concernant d'éventuels reports de trafic ou des évolutions communes entre plusieurs rues, mais elle ne permet pas à elle seule de quantifier l'intensité de ces relations.

Pour ce faire, nous allons calculer les statistiques descriptives principales avant et après le test³ mais aussi utiliser le coefficient de détermination R^2 (ou plus simplement le taux de similitude de deux variables entre elles). La valeur du R^2 va dans le cadre de cette étude nous permettre de mesurer le taux de similitude entre les évolutions de trafic observées sur deux axes de circulation. Plus la valeur de R^2 est élevée, plus les variations de trafic observées sur les deux voiries évoluent de manière similaire au cours du temps.

En d'autres termes, plus le coefficient R^2 est proche de 1, plus les deux axes présentent des comportements comparables et des variations de trafic synchronisées. Un R^2 de 1 signifie que les évolutions observées sur les deux axes sont parfaitement similaires. À l'inverse, un R^2 de 0 indique qu'aucune similitude n'est observée entre leurs évolutions.

³ Pour travailler avec des données équivalentes les valeurs ont été pris pour l'ensemble des axes durant la période du 18 juin au 1 juillet 2025 et 2026.





Statistique Descriptive

	Test-Saint-Bernard	St-Bernard	Wilmotte	Tamines	Adolphe Demeur	Victoire	Waterloo	HM
Moyenne	Avant	79,8	37,5	182	274	75,4	217	519
	Après	33,1	52,6	211	263	216	46,6	547
Médiane	Avant	68	35	168	282	70	251	605
	Après	28	47	190	277	216	41	591
Ecart-type	Avant	58,8	24	118	128	45,9	107	229
	Après	27,5	40	149	113	123	34,9	189
Minimum	Avant	2	0	0	31	0	7	40
	Après	0	0	0	15	3	0	2
Maximum	Avant	250	132	585	555	243	378	848
	Après	163	206	690	498	541	205	838

Ce tableau montre les valeurs statistiques qui sont calculé avant après la mise en place du test du 15 septembre 2025.

Tout d'abord, la rue Saint-Bernard enregistre la diminution la plus importante du trafic, avec une moyenne passant de 79,8 à 33,1 (-46,7), une médiane qui diminue fortement (-40) et un maximum en baisse de (-93). **Ceci témoigne clairement de l'efficacité du sens unique pour réduire les volumes de circulation sur cet axe.**

La rue Maurice Wilmotte connaît une légère augmentation du trafic (+15) de moyenne, avec une médiane qui augmente peu (+12) mais un maximum qui augmente significativement (+74). Cette hausse reste toutefois limitée et les volumes observés demeurent largement inférieurs aux seuils généralement considérés comme problématiques pour une voirie résidentielle.

La rue Tamines et l'avenue Adolphe Demeur présentent des niveaux de trafic et des évolutions globalement comparables tout au long de la période étudiée. On observe peu d'évolution entre l'avant et l'après-test. La moyenne observée sur Tamines passe de 182 à 211, tandis que celle de l'avenue Adolphe Demeur diminue légèrement de 274 à 263. Les médianes restent également proches avant et après le test, passant respectivement de 168 à 190 sur Tamines et de 282 à 277 sur Adolphe Demeur. Cette stabilité est cohérente avec le fait que la rue Saint-Bernard présentait historiquement des volumes de circulation nettement inférieurs à ceux de ces deux axes et n'a pas engendré de report de trafic significatif à la suite de sa mise à sens unique.

La rue de la Victoire présente une augmentation importante de son trafic au cours de la période étudiée. La moyenne passe de 75,4 à 216 et la médiane de 70 à 216. Cette évolution





s'explique directement par la fin des travaux et la réouverture complète de l'axe, permettant un retour progressif du trafic à son niveau antérieur aux travaux.

La chaussée de Waterloo présente une évolution marquée des volumes de trafic au cours de la période étudiée. La moyenne passe de 217 à 46,6 (-170) et la médiane de 251 à 41 (-210). Cette forte diminution s'explique principalement par les différentes phases de chantier et les restrictions temporaires de circulation ayant affecté cet axe. Les écarts importants observés entre les valeurs minimales, maximales et les moyennes traduisent également de fortes variations ponctuelles du trafic en fonction des conditions d'accessibilité de la voirie.

Enfin, la rue de l'Hôtel des Monnaies reste de loin l'axe le plus chargé du périmètre, avec une légère augmentation du trafic moyen, passant de 519 à 547 (+28). Les valeurs de médiane demeurent également très élevées à 591 ce qui confirme le rôle structurant de cet axe dans la commune de Saint-Gilles. Malgré les différentes modifications intervenues sur le territoire étudié, les volumes observés sur cette voirie restent globalement stables et nettement supérieurs à ceux des autres axes analysés.



Régression Linéaire : coefficient de détermination

Coefficient- R^2	Saint-Bernard	Maurice-Wilmotte	Tamines	Adolphe-Demeur	Victoire	Waterloo	Hôtel des Monnaies
Saint-Bernard	1						
Maurice-Wilmotte	0,197	1					
Tamines	0,36	0,691	1				
Adolphe-Demeur	0,352	0,502	0,768	1			
Victoire	0,005	0,613	0,505	0,417	1		
Waterloo	0,292	0,116	0,236	0,329	0,00004	1	
Hôtel des Monnaies	0,308	0,323	0,371	0,438	0,243	0,323	1

Légende	Taux de similitude (R^2)
0 à 0,25	Nul / très faible
0,25 à 0,5	Faible / modéré
0,5 à 0,75	Modéré / fort
0,75 à 1	Très fort / le même

Rue Saint-Bernard

La rue Saint-Bernard présente un taux de similitude quasi nul avec la rue de la Victoire ($R^2 = 0,005$). Les relations observées avec Maurice Wilmotte ($R^2 = 0,197$), la chaussée de Waterloo ($R^2 = 0,292$), l'Hôtel des Monnaies ($R^2 = 0,308$), Adolphe Demeur ($R^2 = 0,352$) et Tamines ($R^2 = 0,360$) restent faibles à modérées. **Aucun lien fort n'est observé avec les autres axes, ce qui confirme que les évolutions de trafic sur Saint-Bernard restent globalement indépendantes du reste du réseau étudié.**

Rue Maurice Wilmotte

La rue Maurice Wilmotte présente un taux de similitude très faible avec la chaussée de Waterloo ($R^2 = 0,116$) et Saint-Bernard ($R^2 = 0,197$). Les similitudes augmentent ensuite avec l'Hôtel des Monnaies ($R^2 = 0,323$), Adolphe Demeur ($R^2 = 0,502$), la rue de la Victoire ($R^2 = 0,613$) et Tamines ($R^2 = 0,691$). Ils semblent donc que les évolutions sur la rue Maurice Wilmotte soit d'avantage expliqué par le trafic sur Tamines.



Rue Tamines et Avenue Adolphe Demeur

Les cas de la rue Tamines de l'avenue Adolphe Demeur sont particulièrement intéressants, car il s'agit des deux axes qui présentent les relations les plus fortes avec les autres voiries du périmètre. Leurs taux de similitude le plus faible est observé avec :

- Pour l'Avenue Adolphe Demeur présente son plus faible coefficient avec la chaussée de Waterloo ($R^2 = 0,329$). Les similitudes sont ensuite observées avec Saint-Bernard ($R^2 = 0,352$), la rue Victoire ($R^2 = 0,417$) et l'Hôtel des Monnaies ($R^2 = 0,438$). Les relations deviennent plus importantes avec Maurice Wilmotte ($R^2 = 0,502$).
- Pour la rue de Tamines on observe un coefficient faible avec la chaussée de Waterloo de ($R^2 = 0,236$). Viennent ensuite des relations faibles à modérées avec la rue Saint-Bernard ($R^2 = 0,360$) et la rue de l'Hôtel des Monnaies ($R^2 = 0,371$). Les similitudes deviennent plus marquées avec la rue de la Victoire ($R^2 = 0,505$) et surtout avec la rue Maurice Wilmotte ($R^2 = 0,691$).
- Enfin, comme attendu c'est deux rues ont le coefficient le plus élevée de l'étude ($R^2 = 0,768$), ce qui confirme la relation directe entre le trafic des deux axes.

Cette situation peut s'expliquer par le rôle relativement structurant joué par la rue Tamines et l'avenue Adolphe Demeur au sein du quartier. Les volumes de trafic qui y sont observés sont nettement plus importants que ceux de la rue Saint-Bernard ou de la rue Maurice Wilmotte, ce qui les rend davantage sensibles aux évolutions générales de circulation et aux modifications intervenues sur le réseau. Cette position intermédiaire entre les voiries locales et les axes les plus chargés explique probablement pourquoi ces rues présentent des fortes similitudes avec un nombre important d'autres axes du périmètre étudié. Cet élément renforce une nouvelle fois l'argument de la présence d'un verrou au niveau de l'avenue Adolphe Demeur pour apaiser le trafic sur une partie importante du réseau Saint-Gillois.

Rue de la Victoire

La rue de la Victoire présente des taux de similitude très faibles avec Saint-Bernard et Waterloo, principalement en raison des importantes perturbations liées aux travaux ayant affecté son fonctionnement durant une grande partie de la période étudiée. Les relations les plus significatives sont observées avec Maurice Wilmotte ($R^2 = 0,613$) et Tamines ($R^2 = 0,505$), ce qui confirme l'existence d'un lien entre l'évolution du trafic sur ces axes et la réouverture progressive de la rue de la Victoire.

Chaussée de Waterloo

La chaussée de Waterloo présente des taux de similitude particulièrement faibles avec l'ensemble des autres axes étudiés. Cette situation confirme l'hypothèse selon laquelle les nombreuses phases de chantier, fermetures temporaires et restrictions de circulation ont généré des évolutions non linéaires du trafic sur cet axe. Les variations observées ne se sont



donc pas répercutées de manière proportionnelle ou simultanée sur les autres voiries, ce qui explique les faibles taux de similitude mesurés malgré l'influence importante de la chaussée de Waterloo sur le fonctionnement global du réseau.

Rue de l'Hôtel des Monnaies

La rue Hôtel des Monnaies présente un taux de similitude faible avec la rue de la Victoire ($R^2 = 0,243$), Saint-Bernard ($R^2 = 0,308$), Maurice Wilmotte ($R^2 = 0,323$), Waterloo ($R^2 = 0,323$) et Tamines ($R^2 = 0,371$). Le coefficient le plus élevé est observé avec Adolphe Demeur ($R^2 = 0,438$), mais cela reste un taux de similitude modéré.

Ces résultats sont particulièrement intéressants car, malgré les volumes de circulation très importants observés sur la rue de l'Hôtel des Monnaies, aucune relation forte n'apparaît avec les autres axes étudiés. Cette situation suggère que seule une partie limitée du trafic circulant sur cet axe est influencée par les évolutions observées par chaque autre axe pris individuellement. En raison de **sa fonction de liaison entre le centre et le sud de Bruxelles**, la rue de l'Hôtel des Monnaies supporte un volume important de déplacements qui dépassent largement le quartier étudié. Les modifications de circulation locales, y compris celles liées à la circulation sur la rue Saint-Bernard, ne semblent ainsi expliquer qu'une part limitée des flux observés sur cet axe, **dont le fonctionnement reste principalement déterminé par son rôle structurant à l'échelle de la région.**

L'analyse réalisée permet de dégager les principaux enseignements relatifs à l'évolution des flux de circulation et aux effets du test de mise à sens unique de la rue Saint-Bernard. Il serait possible d'approfondir davantage cette étude au moyen de méthodes statistiques plus avancées, telles que des analyses multivariées ou des modèles explicatifs intégrant simultanément plusieurs variables du réseau. Toutefois, au regard des objectifs poursuivis et du cadre d'une étude de mobilité communale, l'analyse présentée est considérée comme suffisante pour identifier les tendances majeures, évaluer les éventuels reports de trafic et objectiver les observations réalisées sur le terrain. Les résultats obtenus permettent ainsi d'apporter des conclusions robustes tout en conservant une approche proportionnée à l'échelle et aux enjeux du projet.



Conclusion Comptage

Tout d'abord, cette étude met en évidence que le test de mise à sens unique de la rue Saint-Bernard a atteint les 3 objectifs de mobilité poursuivis lors de sa mise en œuvre.

Premièrement, l'objectif de réduction du trafic sur la rue Saint-Bernard a été atteint. Les comptages montrent une diminution importante des volumes de circulation observés sur cet axe, traduisant une réduction significative de son attractivité pour le trafic automobile tout en renforçant son caractère résidentiel.

Deuxièmement, l'objectif consistant à éviter un report significatif du trafic vers les rues voisines est également atteint. Les analyses des comptages et des taux de similitude ne mettent en évidence aucun report massif vers une voirie particulière. La rue Maurice Wilmotte, identifiée comme l'axe le plus susceptible d'accueillir un trafic reporté, conserve notamment des volumes compatibles avec son caractère résidentiel.

Troisièmement, le test a permis d'améliorer significativement la sécurité routière sur la rue Saint-Bernard par l'utilisation de chicanes. Les analyses de vitesse mettent en évidence une diminution importante des vitesses pratiquées sur l'axe à la suite de sa mise à sens unique. Cette baisse s'accompagne d'une réduction du trafic automobile et contribue à créer un environnement plus sûr et plus confortable sur une zone cyclable pour les usagers, en particulier pour les cyclistes et les piétons. Les résultats observés confirment ainsi l'atteinte de l'objectif d'apaisement de la circulation poursuivi par le projet.

Au-delà des objectifs directement liés à la mise à sens unique de la rue Saint-Bernard, l'étude met également en évidence plusieurs enseignements intéressants concernant différents éléments de mobilité du quartier.

Les résultats confirment tout d'abord l'influence importante des différents chantiers ayant affecté le secteur durant la période étudiée. Les travaux sur la chaussée de Waterloo, la réouverture progressive de la rue de la Victoire ainsi que les perturbations liées au chantier Barrière ont généré des variations parfois importantes des flux de circulation. La légère augmentation observée sur la rue Maurice Wilmotte semble d'ailleurs davantage liée à ces modifications temporaires des conditions de circulation qu'à un report direct du trafic provenant de la rue Saint-Bernard.

L'analyse met également en évidence la hiérarchie des voiries au sein du quartier. Les rues Saint-Bernard et Maurice Wilmotte conservent un rôle essentiellement local, tandis que les rues Tamines et Adolphe Demeur constituent des axes intermédiaires aux flux de voiture plus importants. Enfin, la rue de l'Hôtel des Monnaies demeure l'axe majeur du périmètre étudié, avec des volumes de circulation nettement supérieurs aux autres voiries.

Les résultats soulignent aussi, l'importance de poursuivre la mise en œuvre du Contrat Local de Mobilité dans sa globalité. Les effets observés sur la rue Saint-Bernard montrent qu'une



intervention ponctuelle peut contribuer à l'apaisement du trafic, mais que son efficacité s'inscrit avant tout dans une logique de réseau cohérente à l'échelle du quartier.

Les résultats ont également révélé l'importance des flux cyclistes sur plusieurs axes structurants du quartier. Les comptages révèlent une fréquentation particulièrement élevée sur l'avenue Adolphe Demeur, la rue de Tamines, la chaussée de Waterloo et la rue de l'Hôtel des Monnaies. **Les pointes observées dépassent régulièrement les 100 cyclistes par heure et atteignent même près de 190 cyclistes par heure sur l'avenue Adolphe Demeur en fin de journée, ainsi que plus de 130 cyclistes par heure sur la rue de l'Hôtel des Monnaies.** Ces résultats confirment le rôle majeur de ces axes dans les déplacements cyclables à l'échelle de Saint-Gilles. Ils mettent également en évidence **la cohabitation parfois difficile entre des flux cyclistes importants et des volumes élevés de trafic automobile, notamment sur les rues de Tamines, de la Victoire et de l'Hôtel des Monnaies.** La présence simultanée de nombreux cyclistes, de vitesses excessives et d'un trafic de transit important renforce les enjeux de sécurité routière identifiés dans cette étude.

L'étude met également en évidence plusieurs problématiques persistantes en matière de vitesse. Si la mise à sens unique de la rue Saint-Bernard et l'installation de chicanes ont permis une diminution importante des vitesses pratiquées et des volumes de trafic sur cet axe, d'autres voiries du quartier demeurent préoccupantes. **Les rues de Tamines et de la Victoire présentent les situations les plus problématiques, avec des V85 généralement comprises entre 40 et 50 km/h.** L'avenue Adolphe Demeur et la rue de l'Hôtel des Monnaies affichent également des vitesses fréquemment supérieures à la vitesse autorisée. Ces résultats confirment l'intérêt des mesures comme celle de la rue Saint-Bernard (sens unique et chicanes) et soulignent **la nécessité de poursuivre les actions d'apaisement de la circulation afin d'améliorer durablement la sécurité routière et les conditions de circulation des modes actifs à Saint-Gilles.**

Enfin, l'étude met en évidence la nécessité de poursuivre le CLM du périmètre étudié, c'est à dire le projet de site propre sur la chaussée Waterloo et la rue de l'Hôtel des Monnaies, le projet de mini piétonnier sur l'avenue Adolphe Demeur et le changement de sens sur la rue d'Ecosse. Il est bon de rappeler que tous les projets du CLM poursuivent un but commun limiter le trafic de transit dans les rues résidentielles de la maille Parvis afin de le reporter vers les axes structurants du réseau régional, tels que La petite ceinture, l'avenue Brugmann, L'avenue Besme et l'avenue Fonsny.

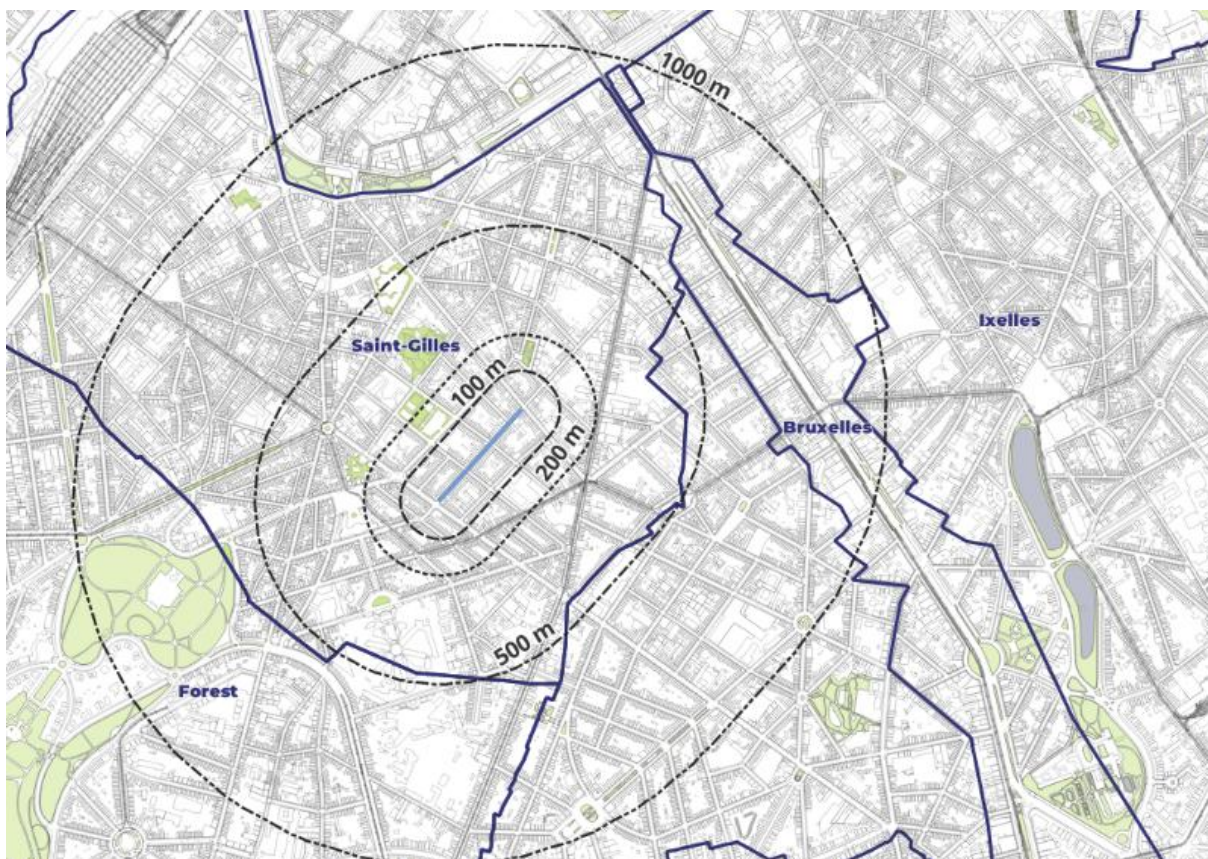
Sondage phases tests Saint-Bernard

Périmètres du questionnaire

L'enquête s'est déroulée du 10 mars au 13 avril 2026 via un toutes-boîtes. Il y avait deux manières de répondre :

1. Via un QR code ou un lien web qui dirigeait directement vers un questionnaire en ligne.
2. En se rendant à la commune pour remplir le questionnaire par écrit.

En tout, 9000 toutes-boîtes ont été distribués dans le périmètre délimité ci-joint sur le territoire Saint-Gillois dans la zone des 1000 mètres :



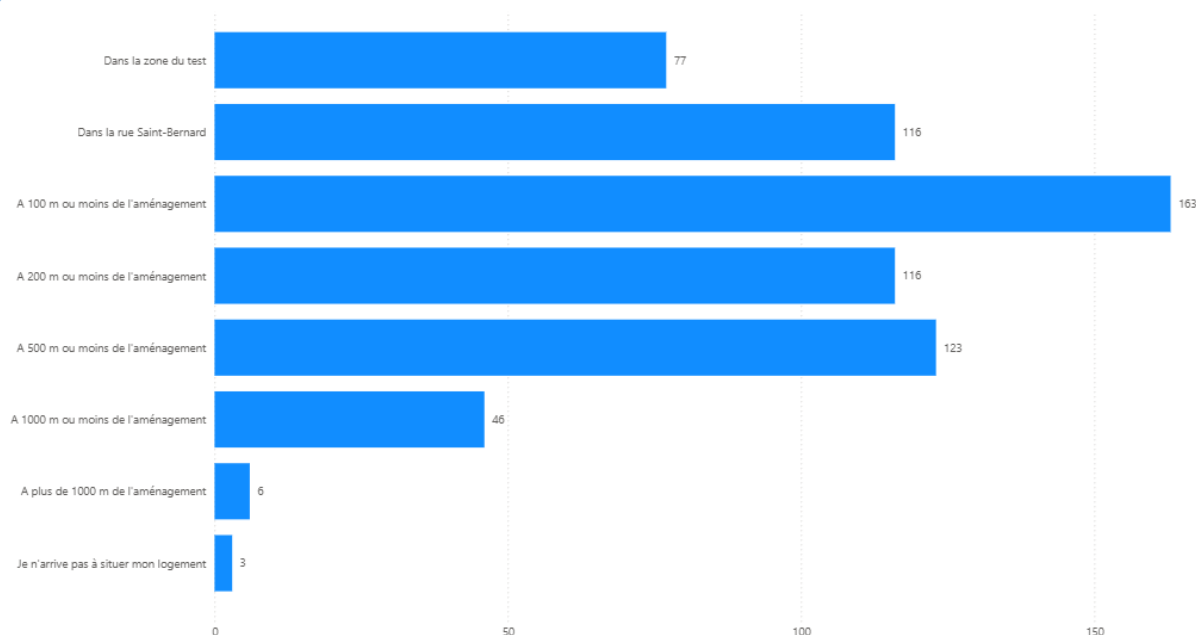
Au total, 650 réponses ont été collectées, ce qui représente un taux de réponse de 7,2 %. Parmi ces réponses :

- 12 étaient des réponses papier.
- 638 étaient des réponses en ligne.



Informations sur les répondant.es

J'habite :



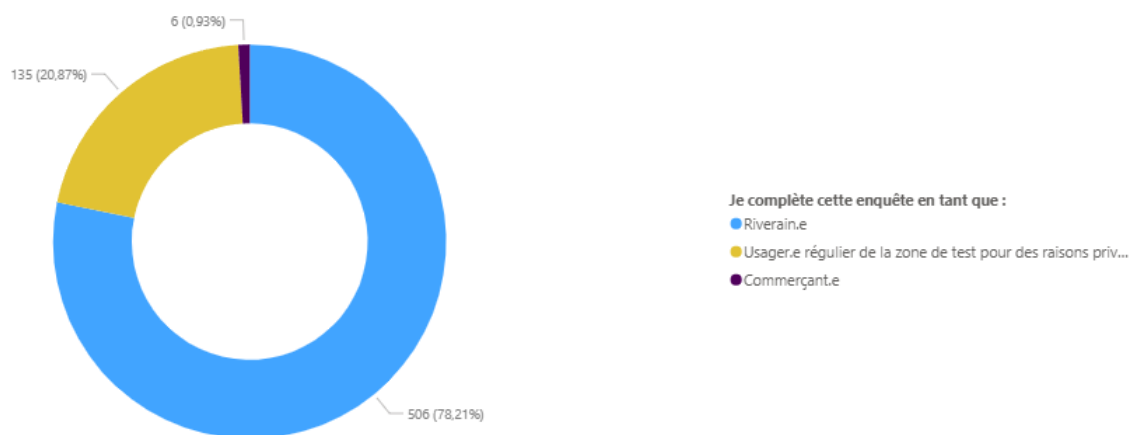
La majorité des répondants réside à proximité immédiate de l'aménagement. Les habitants vivant dans la zone de test, dans la rue Saint-Bernard ou à moins de 100 mètres de l'aménagement représentent ainsi **54,7 % des participants à l'enquête**.

La participation ne s'est toutefois pas limitée aux seuls riverains directs. En effet, **26,9 %** des répondants déclarent résider à plus de 500 mètres de l'aménagement. Cette proportion, relativement importante au regard du caractère local du projet, montre que celui-ci a suscité un intérêt dépassant largement le périmètre immédiat de la rue Saint-Bernard.

Ces résultats suggèrent que le test a largement retenu l'attention des habitants de Saint-Gilles et a alimenté le débat à l'échelle du quartier, tant auprès des personnes directement concernées que des habitants plus éloignés de la zone d'intervention.



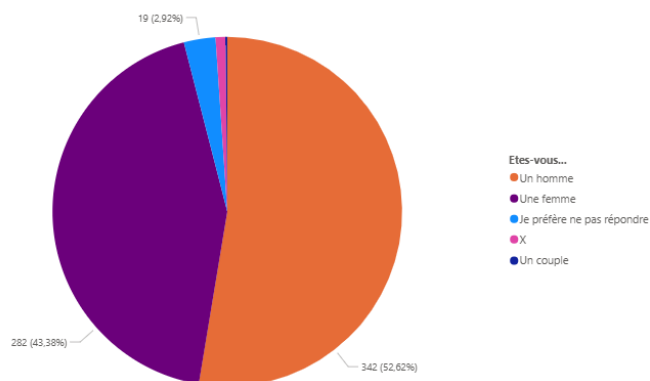
Je complète cette enquête en tant que :



L'enquête met également en évidence une part non négligeable d'usagers réguliers de la zone de test qui n'y résident pas, que ce soit pour des raisons privées ou professionnelles (21 % des répondants). Cette proportion confirme que la rue Saint-Bernard constitue un axe fréquenté par un public dépassant le seul cercle des riverains. Elle s'explique également par l'étendue du périmètre couvert par la distribution des toutes-boîtes, qui a permis de toucher des personnes utilisant régulièrement la rue sans nécessairement y habiter.

À l'inverse, le nombre limité de commerçants ayant participé à l'enquête apparaît cohérent avec le caractère essentiellement résidentiel de la rue Saint-Bernard, qui ne constitue pas une artère commerciale majeure de la commune.

Etes-vous :

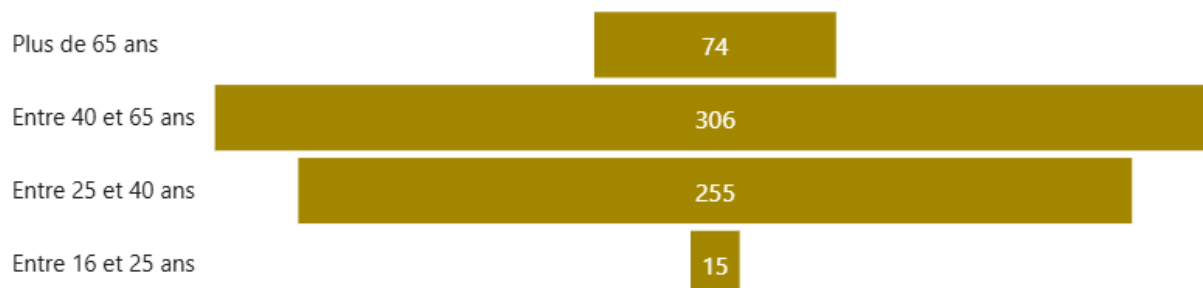


Les répondant·es sont réparti·es de manière relativement équilibrée entre les sexes, avec une très faible majorité d'hommes (52,6 %) par rapport aux femmes (47,4 %).

Il est à noter que 53 personnes ont répondu à l'enquête en néerlandais, soit une proportion de 8,1 % des répondants.



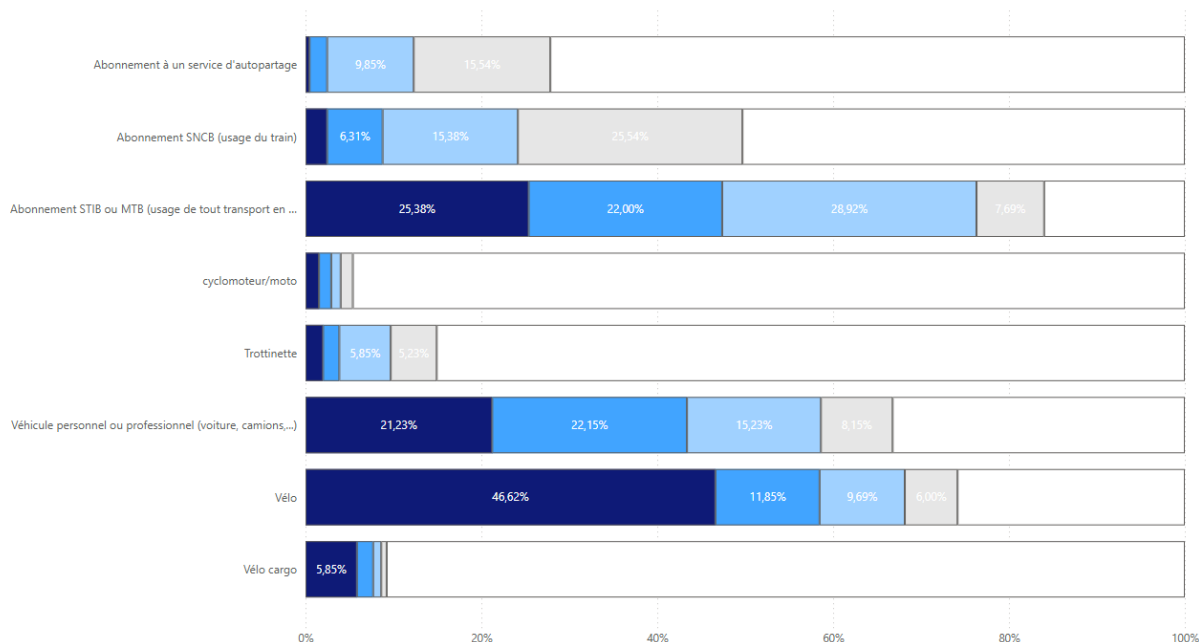
Age des répondants:



L'âge moyen des répondants se situe au-dessus de 40 ans, avec 58,5 % des répondant.es déclarant être âgé.es de plus de 40 ans.

Parmi les moyens de transport suivants, lesquels utilisez-vous et à quelle fréquence ?

Fréquence de déplacement ● 1 - Tous les jours ● 2 - 1 fois semaine ● 3 - Quelques fois par mois ● 4 - Quelques fois par an ● 5 - Je n'utilise pas ce mode de déplacement



Ce tableau met en évidence le profil de déplacement des répondant.es au questionnaire.

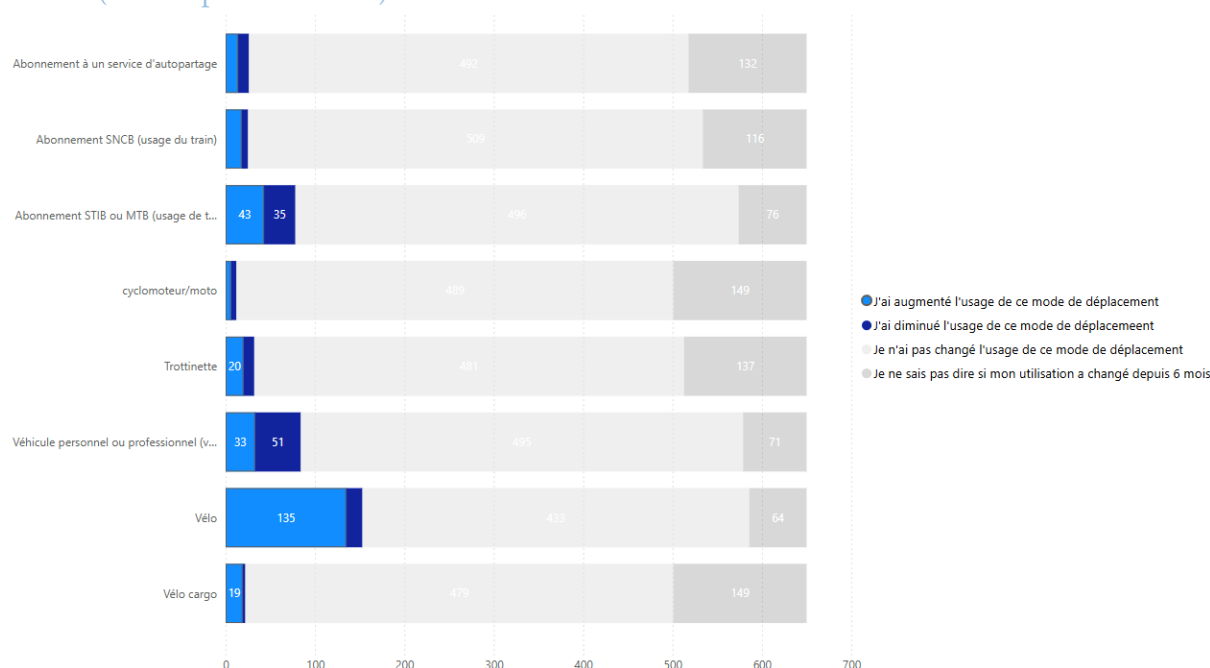
Trois modes de déplacement principaux se distinguent nettement. Les usagers les plus représentés sont les cyclistes : 46,6 % déclarent utiliser le vélo quotidiennement et 58 % au moins une fois par semaine. Ils sont suivis par les utilisateur.trices des transports en commun, avec 25 % d'usage quotidien et 47 % d'usage hebdomadaire. Enfin, les automobilistes représentent le troisième groupe, avec 21 % d'utilisateur.trices quotidien.nes et 43 % au moins une fois par semaine.

Parmi les catégories secondaires, on retrouve des usages plus spécifiques mais réguliers, tels que le vélo cargo et le train. La dernière catégorie regroupe les usagers plus occasionnels, notamment les utilisateur.trices de trottinette, de moto et des services d'autopartage.



En ce qui concerne les usages moins fréquents mais réguliers (à l'échelle mensuelle), les transports en commun (STIB, TEC, De Lijn) arrivent en tête, avec 76 % des répondants déclarant y recourir au moins une fois par mois. Le vélo (y compris le vélo cargo) suit de près avec 75 %. Enfin, la voiture est utilisée mensuellement par 58 % des répondants.

Avez-vous diminué ou augmenté l'un de vos modes de déplacement depuis la mise en place du test (le 15 septembre 2025) ?



Les résultats mettent en évidence une tendance nette à l'augmentation de l'usage du vélo depuis la mise en place du test. En effet, 21 % des répondants déclarent avoir augmenté leur usage, contre seulement 3 % qui indiquent l'avoir réduit.

Ce constat se retrouve également, dans une moindre mesure, pour le vélo cargo, avec une progression de 3 % des répondant.es, contre une diminution marginale de 0,5 %. D'autres modes connaissent également une évolution positive, notamment le train, les transports en commun et la trottinette.

Un second groupe rassemble les modes de déplacement dont l'usage est resté globalement stable depuis la mise en place du test. Il s'agit principalement des cyclomoteurs et des services d'autopartage.

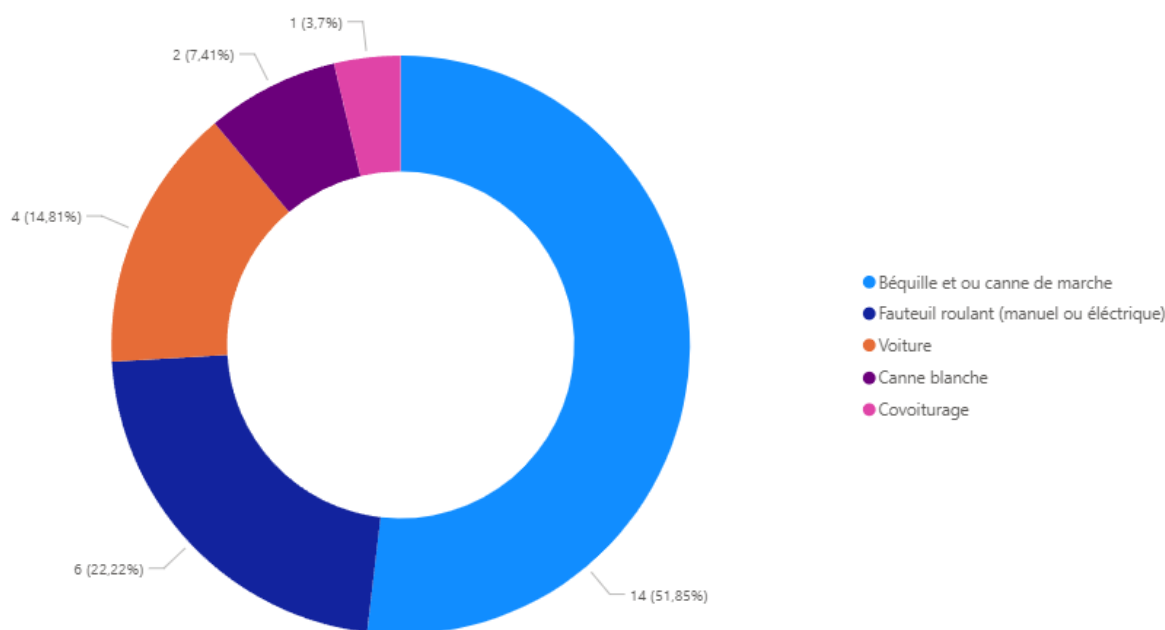
Enfin, le dernier groupe concerne les usager.es des véhicules individuels motorisés, pour lesquels une tendance à la baisse est observée : 7,8 % des répondant.es déclarent avoir réduit leur utilisation, contre 5,1 % qui indiquent une augmentation.



La question 6 : Si vous avez changé l'un de vos modes de déplacement pouvez-vous expliquer la raison

Les réponses mettent en évidence plusieurs facteurs explicatifs des changements de comportement. D'une part, la majorité des répondant.es indiquent une **augmentation de l'usage du vélo**, motivée par l'amélioration des aménagements cyclables, le sentiment de sécurité accru et la praticité (rapidité, confort, dimension écologique). D'autre part, les **perturbations du réseau de transports en commun**, notamment liées aux travaux et à la suppression de lignes (ex. tram 81), ont conduit certains usager.es à modifier leurs habitudes, parfois au profit de la voiture ou du vélo. Assez peu de répondant.es mentionnent des **contraintes liées à la circulation automobile** (difficulté de stationnement, détours, congestion), influençant leurs choix modaux. Les **changements individuels** (achat d'un vélo, déménagement, nouvel emploi, situation familiale) jouent également un rôle non négligeable. Enfin, la perception générale des répondant.es tend vers une appréciation de l'amélioration du cadre de vie,

Si vous êtes une personne à mobilité réduite, quelle aide utilisez-vous pour vos déplacements ?



Sur les 650 répondant.es à l'enquête, 27 personnes se déclarent à mobilité réduite (PMR), soit 4,2 % des répondant.es.

Par ailleurs, la **question 17** a permis de recueillir les remarques spécifiques des personnes à mobilité réduite. Seize personnes y ont répondu. Parmi ces réponses, huit concernaient une demande de retour à la circulation en double sens de la rue ou la limitation du passage des vélos, ceux-ci étant perçus comme une source de danger.



Au sein du groupe des PMR les plus contraintes, notamment les **utilisateur.trices de fauteuil roulant** et les **personnes malvoyantes utilisant une canne blanche**, une seule remarque a été formulée. Celle-ci concernait la nécessité de **réaménager les trottoirs afin de garantir une hauteur adaptée et une meilleure accessibilité**. Les commentaires venaient surtout des personnes en béquille ou canne de marche et en voiture.

Enfin, plusieurs remarques isolées ont également été relevées. Elles portaient sur la **réintégration de certaines lignes de la STIB**, le **manque d'éclairage public**, la **poursuite de l'amélioration de la situation actuelle** ainsi que le **sentiment d'insécurité pour les piéton.nes**.

Résultats de l'enquête

L'enquête de mobilité a abordé 2 sections relatives au projet de mise à sens unique de la rue Saint-Bernard.

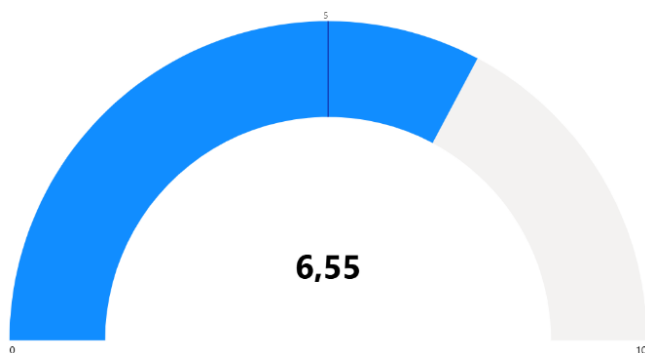
Évaluation des aménagements temporaires questions 7 à 18 ;

Évaluation de la sécurité routière, stationnement et vitesse question 19 à 31 ;

Évaluation des aménagements temporaires



Question 7 : Sur une échelle de 1 à 10, appréciez-vous les jardinières en acier corten (comme mobilier provisoire en attendant la végétalisation définitive) installées depuis septembre 2025 dans la rue Saint-Bernard ?

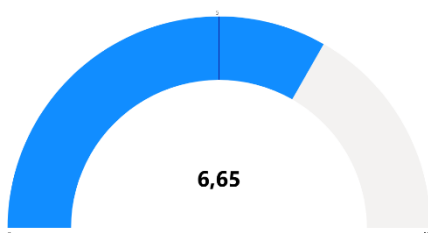


Les résultats indiquent une appréciation globalement modérée des jardinières en acier corten. Si une partie des répondants perçoit positivement leur contribution à l'amélioration du cadre de vie et à l'apaisement de la rue, de nombreux commentaires soulignent leur caractère provisoire et expriment une préférence pour des aménagements végétalisés en pleine

terre dans le cadre d'un réaménagement définitif. Cette demande de végétalisation apparaît comme l'un des enseignements récurrents des retours recueillis du sondage.



Question 8 : Sur une échelle de 1 à 10, appréciez-vous les chicanes qui ont été placées sur la rue Saint-Bernard pour limiter les prises de vitesse ?



Les chicanes font l'objet d'une **appréciation dans l'ensemble favorable, bien que mesurée**, traduisant une perception globalement positive sans consensus marqué parmi les répondants.



BRUSSEL MOBILITEIT
BRUXELLES MOBILITÉ

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

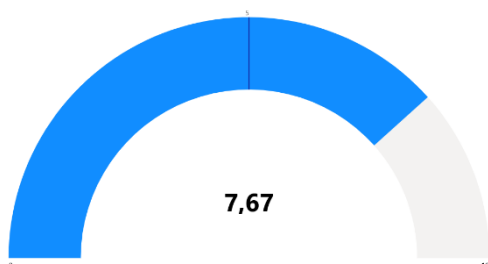
St Gilles Gillis

1 0 6 0





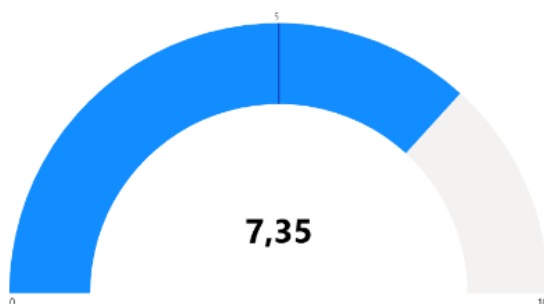
Question 9 : Sur une échelle de 1 à 10, appréciez-vous la piste cyclable séparée mis en place sur la rue Saint-Bernard pour les vélos roulant de Waterloo à la rue de la Victoire ?



La piste cyclable séparée fait l'objet d'une **appréciation très positive**, traduisant une adhésion marquée et un niveau de satisfaction élevé parmi les répondant.es.



Question 10 : Sur une échelle de 1 à 10, trouvez-vous que la mise à sens unique de la rue Saint-Bernard et son réaménagement temporaire ont amélioré positivement la qualité de la rue ?



La mise à sens unique de la rue Saint-Bernard et son réaménagement temporaire font l'objet d'une **appréciation clairement positive**, traduisant une adhésion importante des répondant.es. Le résultat de ce questionnaire indique que ces transformations sont perçues par les répondant.es comme une amélioration significative de la qualité globale de la rue.

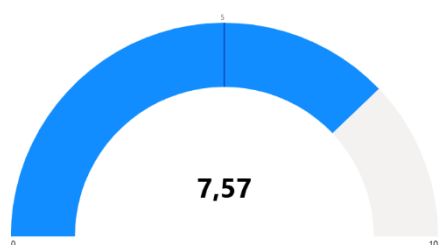
Question 11 : Avez-vous un commentaire à donner sur la mise à sens unique et l'aménagement temporaire de la rue Saint-Bernard ?



L'analyse des réponses met en évidence une **dominante globalement positive** des perceptions, malgré une certaine diversité d'avis. Une majorité de répondant.es (environ 50–55 %) exprime un **retour favorable**, mettant en avant une amélioration nette du cadre de vie : diminution du trafic de transit, baisse des vitesses, réduction du bruit et du stress, ainsi qu'un sentiment accru de sécurité, en particulier pour les cyclistes et, dans une moindre mesure, pour les piéton.nes. Ces retours soulignent également une rue perçue comme plus apaisée, plus agréable et plus propice aux déplacements actifs.

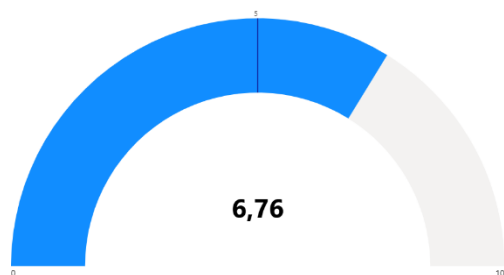
Une seconde catégorie (environ 25–30 %) regroupe des **avis plus critiques**, principalement liés aux contraintes pour les automobilistes : difficultés de stationnement, allongement des trajets et report du trafic vers certaines rues adjacentes. Enfin, une part non négligeable des répondant.es (environ 20 %) formule des **avis nuancés**, généralement favorables au principe mais critiques sur certains aspects de mise en œuvre (chicanes, lisibilité, besoin de végétalisation plus qualitative ou de meilleure gestion à l'échelle du quartier). Dans l'ensemble, le ton général est positif, avec une acceptation majoritaire du projet, accompagnée de demandes pour aller plus loin et ne pas rester dans un aménagement temporaire.

Question 12 : Sur une échelle de 1 à 10, à quel point vous sentez-vous en sécurité en tant que piéton dans la rue Saint-Bernard en ce qui concerne la circulation automobile ?



Le sentiment de sécurité des piéton.nes dans la rue Saint-Bernard est très positif. Les répondant.es estiment majoritairement que la rue offre des conditions de déplacement à pied sûres et confortables, ce qui constitue un résultat particulièrement encourageant pour les objectifs poursuivis par l'aménagement.

Question 13 : Sur une échelle de 1 à 10, estimez-vous que l'aménagement et le changement de sens ont amélioré la sécurité des piéton.nes dans la rue Saint-Bernard ?

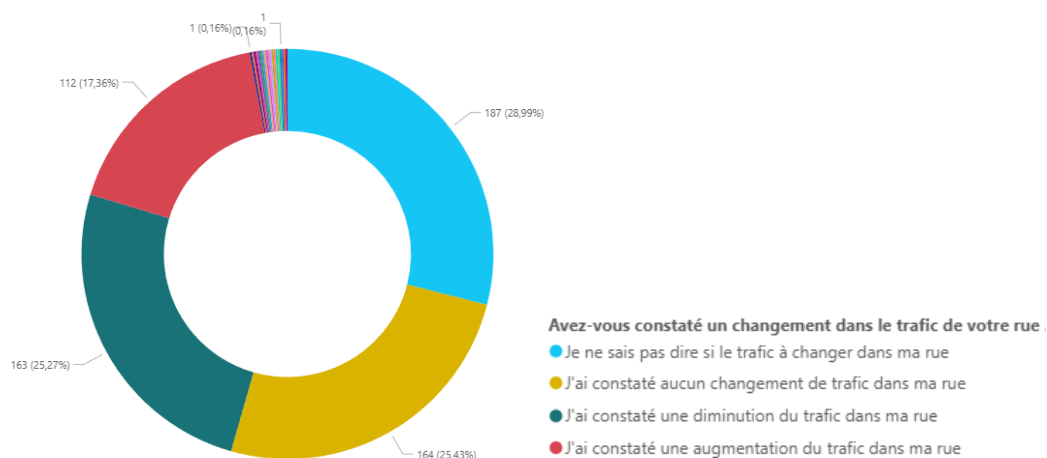


Les répondant.es estiment globalement que l'aménagement et la mise à sens unique de la rue Saint-Bernard ont eu un effet positif sur la sécurité des piétons. Ce résultat suggère que les changements réalisés ont contribué à percevoir les déplacements à pied comme plus sûrs.





Question 14 : Avez-vous constaté un changement dans le trafic de votre rue depuis le changement de sens et l'aménagement de la rue Saint-Bernard?

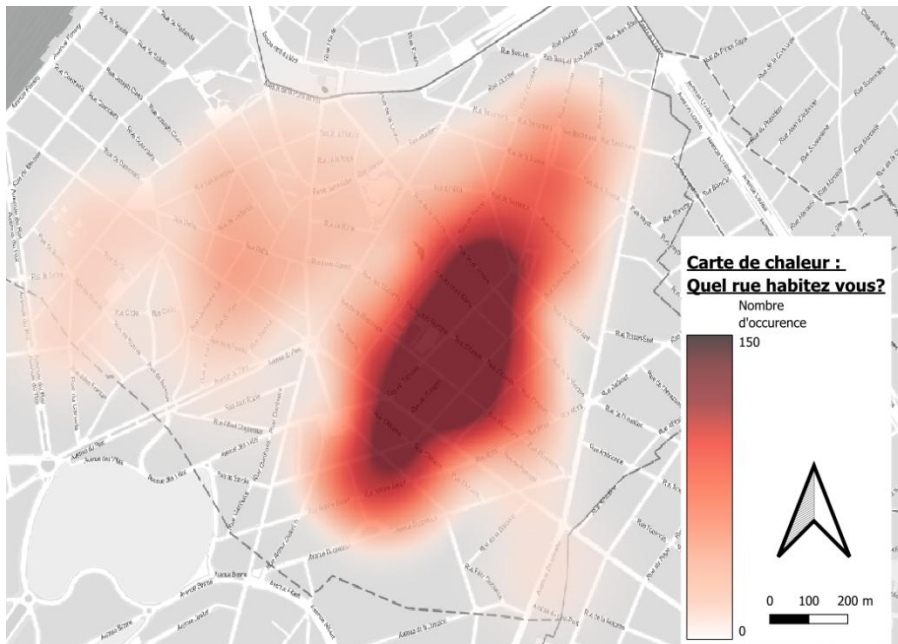


Les résultats montrent que le changement de circulation n'a pas entraîné de hausse généralisée du trafic dans les rues concernées. Près de 29 % **des répondant.es** indiquent ne pas savoir si la situation a évolué, tandis que 25 % estiment qu'il n'y a eu aucun changement notable. Par ailleurs, 25 % **des répondant.es** déclarent avoir constaté une **diminution du trafic**, contre seulement 17 % qui perçoivent une augmentation.

Ces résultats suggèrent donc une perception globalement stable ou positive de l'évolution du trafic, les personnes observant une diminution étant plus nombreuses que celles signalant une augmentation. Enfin, les 3 % **restants** correspondent principalement à des réponses ouvertes ne permettant pas de déterminer clairement l'évolution du trafic ou contenant des remarques sortant du cadre de la question. Ces réponses n'ont donc pas pu être catégorisées dans les différentes classes d'analyse.

Question 15 : Quelle rue habitez-vous ?

Heatmap des réponses par rapport à la localisation

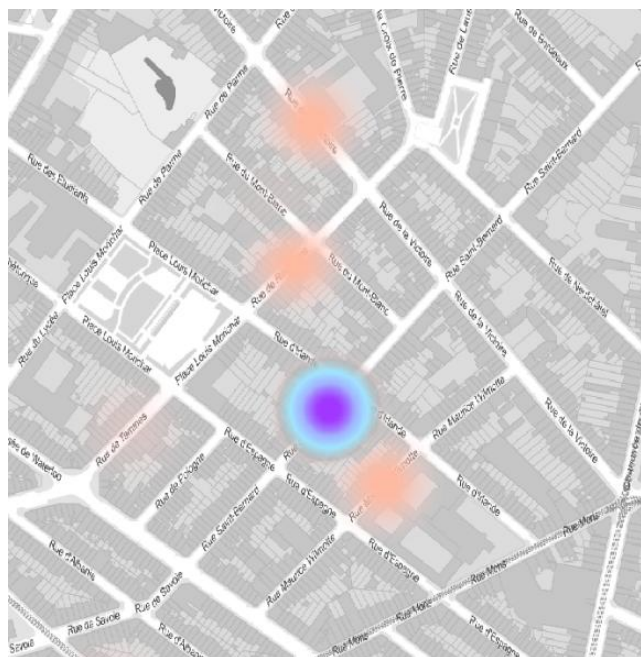


Pour aller plus loin,

une heatmap a été réalisée pour mettre en évidence la zone de **concentration de localisation des répondant.es**, ce qui constitue un résultat attendu au regard du périmètre de l'aménagement étudié. Autour de cet axe, les concentrations se prolongent principalement sur les rues directement connectées, telles que la rue de la Victoire, la rue de Roumanie et la rue Maurice Wilmotte, qui ressortent clairement sur la carte. Cela traduit une implication forte des riverain.es situé.es dans l'environnement immédiat du projet. Plus on s'éloigne de ce noyau, plus l'intensité diminue progressivement, avec une présence plus diffuse dans le reste du quartier. La carte met ainsi en évidence une structuration spatiale cohérente, organisée autour de l'axe principal et de ses connexions directes.



Heatmap et graphiques des réponses sur le changement de trafic par rapport à la localisation



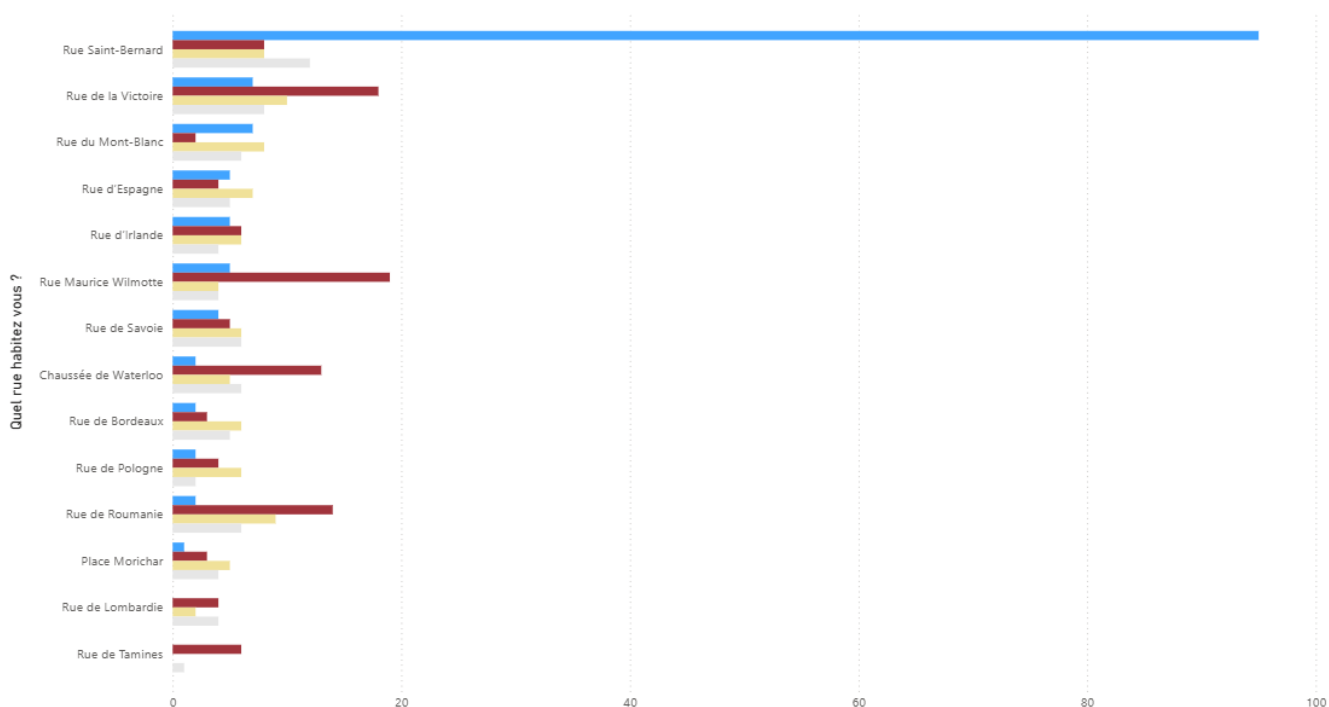
Ici, la heatmap a été réalisée en mettant en parallèle les riverain.es qui ont donné leur localisation (question 15) et les riverain.es qui ont répondu (leur perception de l'évolution du trafic question 14).

La heatmap montre la concentration **très nette d'une perception de la diminution du trafic sur la rue Saint-Bernard**, avec **environ 22 % des répondant.es (zone bleue)**, ce qui constitue le résultat principal et attendu de l'aménagement.

À l'inverse, les réponses faisant état d'une **augmentation du trafic (zone plus rouge)** sont **bien moins importantes** et se localisent

principalement dans la **rue Maurice Wilmette**, la **rue de Roumanie** et la **rue de la Victoire (environ 3 % chacune)**, ainsi qu'à la **chaussée de Waterloo** dans une moindre mesure.

● Diminution trafic ● Augmentation trafic ● Aucun changement trafic ● Ne sais pas



BRUSSEL MOBILITEIT
BRUXELLES MOBILITÉ

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

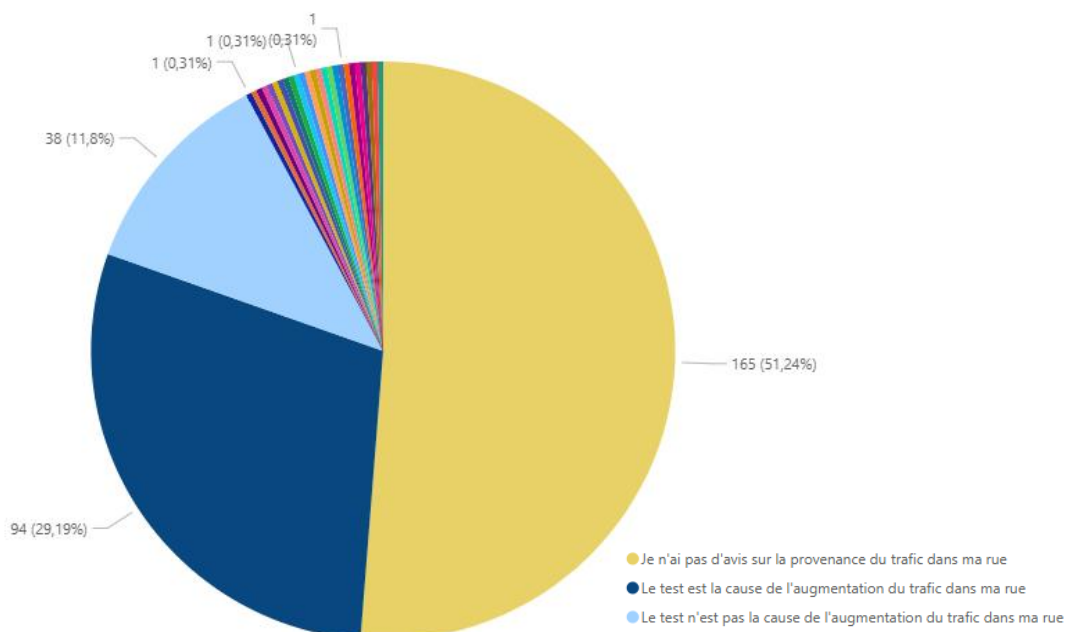
St Gilles Gillis

1 0 6 0





Question 16 : Si vous avez répondu oui à la question précédente, à quel point pensez-vous que cette augmentation provient du changement de sens et la mise à sens unique de la rue Saint-Bernard ?



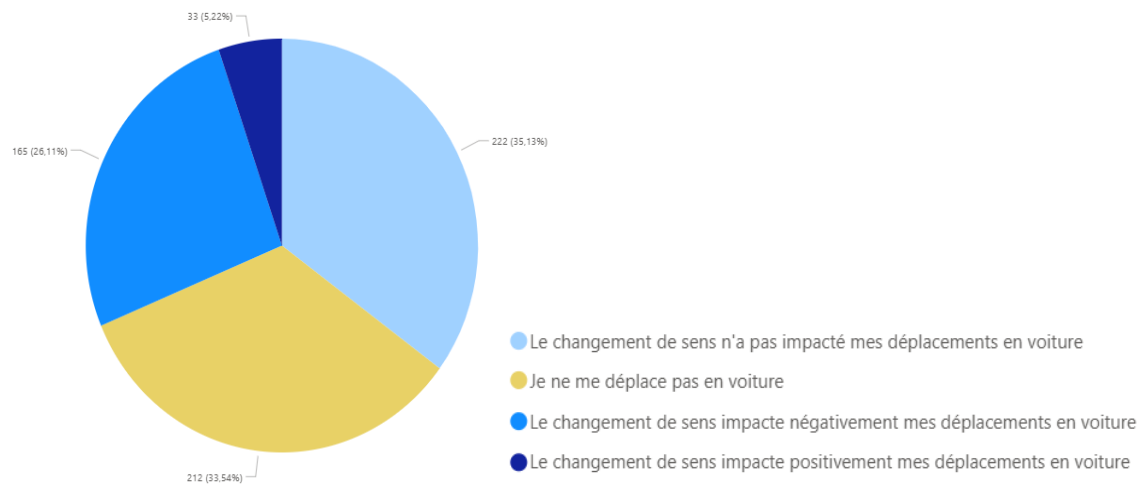
Parmi les répondant.es ayant constaté une augmentation du trafic dans leur rue, plus de la moitié (51 %) déclarent ne pas être en mesure de se prononcer sur l'origine de cette évolution. Cette proportion importante montre qu'il est souvent difficile pour les habitants d'établir un lien direct entre une éventuelle hausse du trafic et la mise à sens unique de la rue Saint-Bernard.

Parmi les personnes exprimant un avis, 29 % considèrent que le changement de sens est à l'origine de l'augmentation du trafic, tandis que 12 % estiment au contraire que cette augmentation est due à d'autres facteurs. Les autres réponses représentent une part très marginale de l'échantillon et correspondent principalement à des remarques ne permettant pas de déterminer clairement l'origine du phénomène.

Ces résultats montrent que le lien entre l'évolution du trafic et la mise à sens unique de la rue Saint-Bernard ne fait pas l'objet d'un consensus. La majorité des répondant.es ne dispose pas d'éléments suffisants pour attribuer directement les variations observées au projet, ce qui invite à interpréter avec prudence les perceptions d'augmentation du trafic exprimées dans le questionnaire.



Question 19 : Est-ce que le changement de sens de la rue rend vos déplacements en voiture plus faciles ?



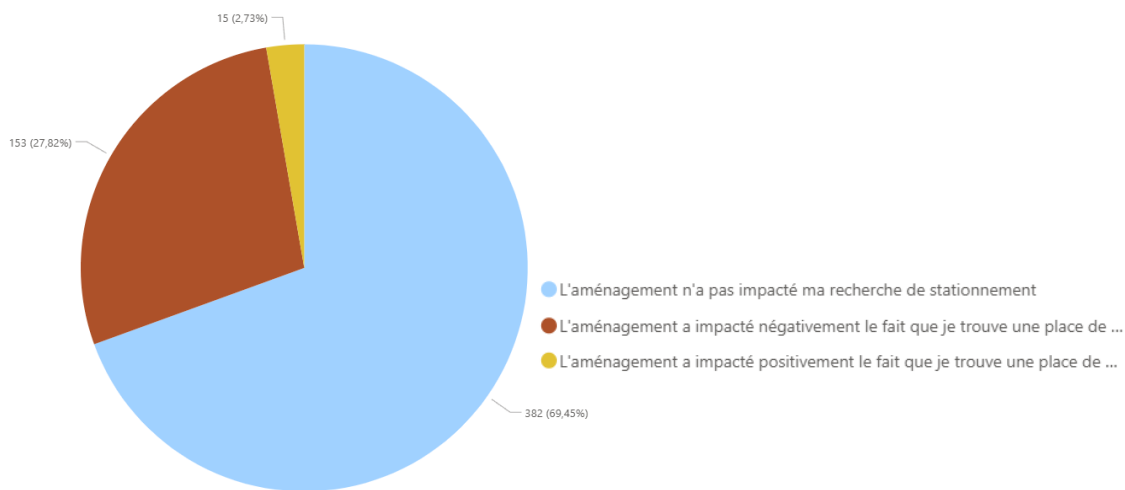
Les résultats montrent que le changement de sens a eu un impact limité sur les déplacements en voiture pour une grande partie des répondant.es. En effet, 35 % des personnes interrogées estiment que leurs déplacements n'ont pas été affectés par la modification de circulation, tandis que 34 % déclarent ne pas utiliser la voiture pour leurs déplacements.

Parmi les automobilistes concernés par le changement de sens, 26 % considèrent que celui-ci a eu un impact négatif sur leurs déplacements, contre seulement 5 % qui estiment qu'il les a rendus plus faciles.

Ces résultats montrent que si une partie des automobilistes perçoit le changement de sens comme une contrainte, celui-ci n'a pas modifié les habitudes de déplacement de la majorité des répondant.es. Par ailleurs, la faible part de réponses positives est cohérent avec l'objectif principal de l'aménagement qui était d'améliorer la sécurité et le cadre de vie dans la rue Saint-Bernard et non de faciliter les déplacements des voitures au sein du quartier.



Question 20 : Est-ce que l'aménagement temporaire de la rue Saint-Bernard a changé quelque chose pour vous au niveau du stationnement ?



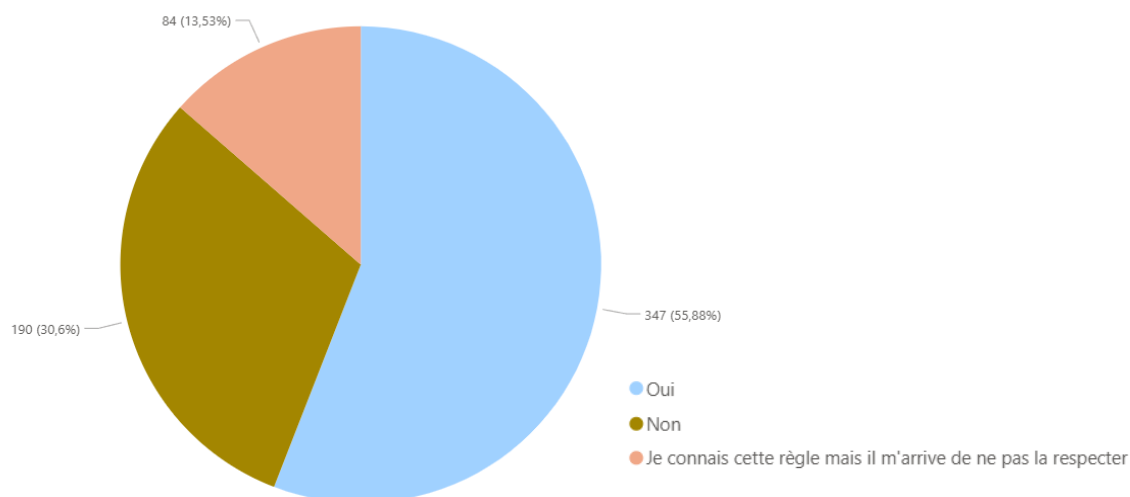
Les résultats montrent que l'aménagement temporaire de la rue Saint-Bernard a eu un impact limité sur le stationnement pour une large majorité des répondant.es. En effet, près de 70 % des personnes interrogées estiment que l'aménagement n'a pas modifié leur recherche de stationnement.

En revanche, 28 % des répondant.es considèrent que l'aménagement a eu un impact négatif sur leur capacité à trouver une place de stationnement, tandis que seulement 3 % estiment que la situation s'est améliorée.

Ces résultats montrent que, si une partie des habitant.es perçoit une dégradation des conditions de stationnement, la majorité ne constate aucun changement notable. L'impact de l'aménagement sur le stationnement apparaît donc relativement limité à l'échelle de l'ensemble des répondant.es.

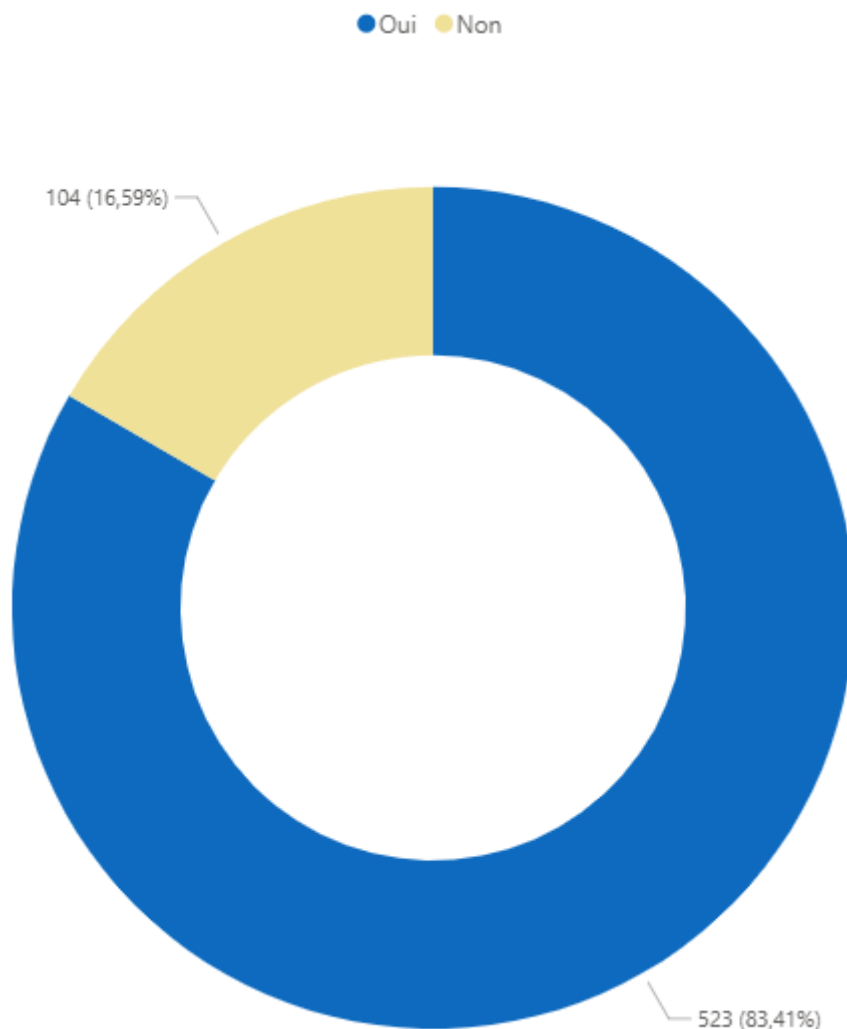


Question 21 : Une grande partie des places de stationnement supprimées pour l'aménagement provient d'une action communale visant à renforcer la sécurité routière autour des passages piétons. En effet, le Code de la route stipule qu'il est interdit de se garer à moins de 5 mètres d'un passage piéton, afin de garantir la visibilité entre usagers et de limiter le risque d'accident aux traversées. Connaissez-vous cette règle qui vous interdit de vous garer à moins de 5 mètres d'un passage piéton ? (Code de la route, article 24)



Les résultats montrent que 56 % des répondant.es connaissent cette règle du Code de la route. À l'inverse, il est interpellant de constater que 31 % des personnes interrogées déclarent ne pas connaître cette obligation pourtant essentielle à la sécurité des traversées piétonnes. Plus surprenant encore, 14 % des répondant.es affirment connaître cette règle mais reconnaissent qu'il leur arrive de ne pas la respecter. Ces résultats montrent que, si la réglementation est connue par une majorité des usager.es, une part importante des répondants méconnaissent ou n'appliquent pas systématiquement cette règle de stationnement au détriment de la sécurité piétonne.

Question 23 : La rue Saint-Bernard est une rue en zone cyclable. Une zone cyclable implique qu'une voiture n'est pas autorisée à dépasser un cycliste. Connaissiez-vous cette règle du code de la route ?

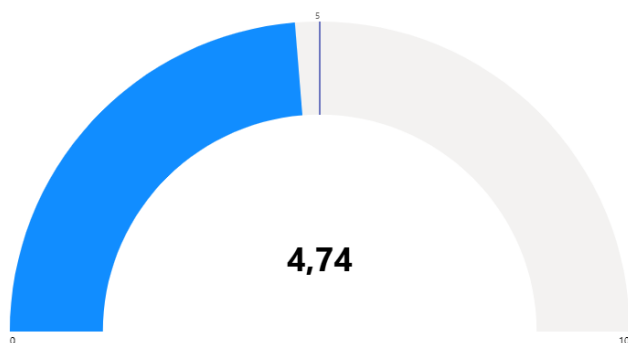


Les résultats montrent que cette règle spécifique à la zone cyclable est largement connue des répondant.es. En effet, **83 %** des personnes interrogées déclarent savoir qu'un.e automobiliste ne peut pas dépasser un.e cycliste dans une zone cyclable, contre **17 %** qui indiquent ne pas connaître cette obligation.

Cette forte connaissance de la réglementation contraste avec les résultats observés pour certaines autres règles du Code de la route abordées dans l'enquête. Elle suggère que le statut de zone cyclable de la rue Saint-Bernard est relativement bien identifié par les usagers. Néanmoins, le fait qu'environ **un répondant sur six** ne connaisse toujours pas cette règle montre qu'un travail de sensibilisation reste pertinent afin d'améliorer la compréhension et le respect des aménagements cyclables.



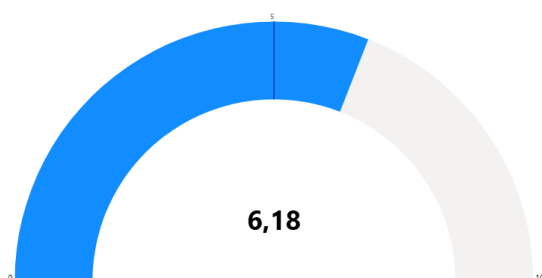
Question 24 : Sur une échelle de 1 à 10, considérez-vous que les voitures respectent cette règle du code de la route ?



Les répondant.es portent un regard plutôt critique sur le respect de cette règle par les automobilistes. Avec une note moyenne de 4,74/10, les participant.es estiment globalement que l'interdiction de dépasser les cyclistes dans la zone cyclable n'est pas toujours respectée.

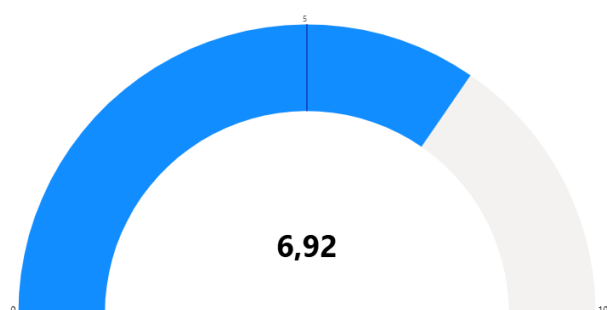
Ce résultat est d'autant plus notable que cette règle est largement connue des répondant.es. Il suggère donc un écart entre la réglementation et son respect perçu sur le terrain, ce qui contribue au mauvais fonctionnement de ces zones quand le déplacement automobile y est physiquement possible.

Question 25 : Sur une échelle de 1 à 10, considérez-vous que depuis l'aménagement et la mise à sens unique, la règle de la zone cyclable est mieux respectée dans la rue Saint-Bernard



Les répondant.es estiment majoritairement que l'aménagement et la mise à sens unique de la rue Saint-Bernard ont permis un meilleur respect des règles de la zone cyclable. Ce résultat est particulièrement encourageant puisqu'il concerne l'un des objectifs centraux du projet : renforcer la sécurité routière de la zone la zone cyclable.

Question 26 : Sur une échelle de 1 à 10, considérez-vous que l'aménagement temporaire et le changement de sens de la rue Saint-Bernard ont permis de diminuer la vitesse des véhicules ?



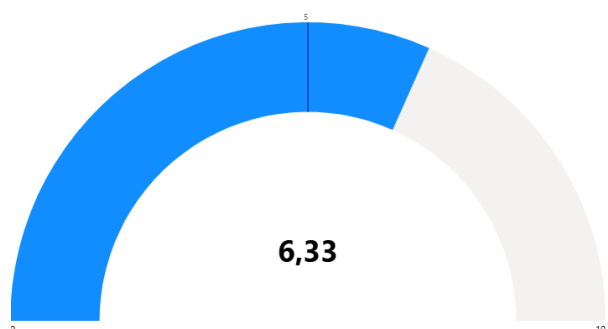
Les répondant.es considèrent majoritairement que l'aménagement temporaire et la mise à sens unique de la rue Saint-Bernard ont permis de réduire la vitesse des véhicules. Les résultats montrent que les mesures mises en place sont perçues comme une contribution positive à

l'amélioration de la sécurité routière et à la création d'un environnement plus agréable pour l'ensemble des usager.es de la rue.



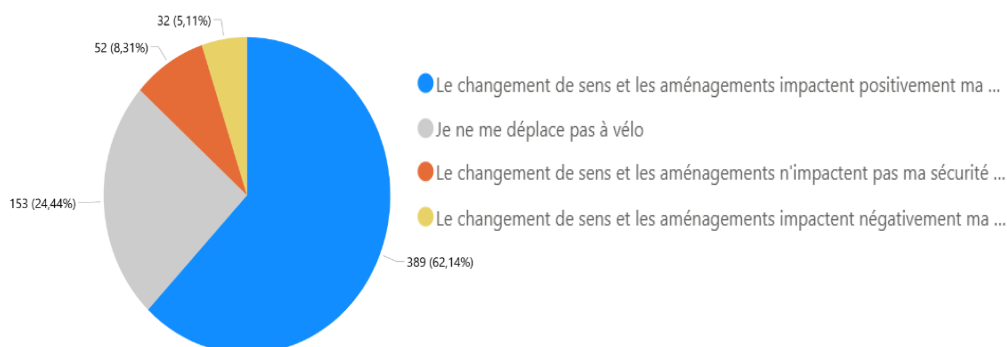


Question 27 : Sur une échelle de 1 à 10, comment estimez-vous l'effet des chicanes de l'aménagement temporaire sur la sécurité routière ?



Les répondant.es portent une appréciation globalement positive sur l'effet des chicanes en matière de sécurité routière. Les chicanes apparaissent ainsi comme un élément perçu favorablement dans le cadre du réaménagement temporaire.

Question 28 : Est-ce que le changement de sens de la rue Saint-Bernard et son aménagement sécurisent davantage les déplacements à vélo dans la rue ?

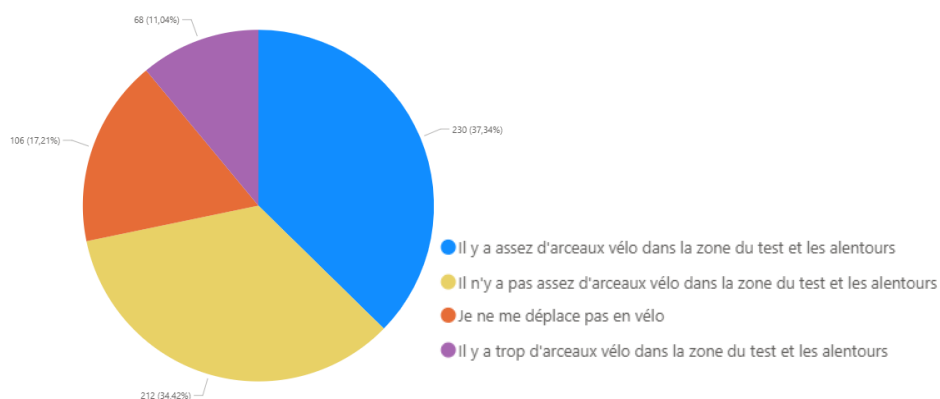


Les résultats montrent que l'aménagement de la rue Saint-Bernard est perçu très positivement en ce qui concerne la sécurité des déplacements à vélo. Près de **62 % des répondant.es** estiment que le changement de sens et les aménagements ont amélioré leur sécurité, contrairement à seulement **5 %** qui considèrent qu'ils ont eu un effet négatif.

Parmi les personnes ayant exprimé un avis, les retours positifs sont largement dominants. Cette perception positive renforce l'idée que les aménagements mis en place contribuent à créer un environnement plus sûr et plus agréable pour les cyclistes.



Question 29 : Trouvez-vous qu'il y a assez de stationnements vélo en voirie (arceaux vélo) dans la zone du test ?



Les résultats montrent des avis partagés concernant l'offre de stationnement vélo dans la zone du test. Une légère majorité des répondants (37 %) estime que le nombre d'arceaux vélos est suffisant, tandis que 34 % considèrent au contraire que l'offre reste insuffisante.

Par ailleurs, 17 % des répondant.es déclarent ne pas se déplacer à vélo et ne sont donc pas directement concernés par cette question. Enfin, seuls 11 % estiment qu'il y a trop d'arceaux vélos dans le quartier.



Discussion des résultats

Analyse des moyennes et des médianes

La comparaison entre la moyenne et la médiane sur les questions à score permet de connaître la perception des répondant.es aux tests de mise à sens unique de la rue Saint-Bernard. La différence entre la moyenne et la médiane est que la **moyenne** est la somme des valeurs divisée par leur nombre. Ceci implique qu'une moyenne est plus fortement influencée par les valeurs extrêmes. La **médiane** quant à elle est la valeur centrale qui coupe une série de données en deux parties égales. Elle n'est pas influencée par les valeurs extrêmes.

Cela signifie aussi que quand la médiane est supérieure à la moyenne, cela implique que la majorité des répondant.es attribuent des notes relativement élevées tandis qu'un groupe plus restreint attribue des notes nettement plus faibles, ce qui fait diminuer la moyenne générale. Dans le cas présent, toutes les questions présentent une médiane supérieure à la moyenne.

N°	Question	Médiane	Moyenne	Ecart
7	Sur une échelle de 1 à 10, appréciez-vous les jardinières en acier corten (comme mobilier provisoire en attendant la végétalisation définitive) installées depuis septembre 2025 dans la rue Saint-B...	8	6,55	1,45
8	Sur une échelle de 1 à 10, appréciez-vous les chicanes qui ont été placées sur la rue Saint-Bernard pour limiter les prises de vitesse ?	8	6,65	1,35
9	Sur une échelle de 1 à 10, appréciez-vous la piste cyclable séparée mis en place sur la rue Saint-Bernard pour les vélos roulant de Waterloo à la rue de la Victoire ?	10	7,67	2,33
10	Sur une échelle de 1 à 10, trouvez-vous que la mise à sens unique de la rue Saint-Bernard et son réaménagement temporaire ont amélioré positivement la qualité de la rue ?	10	7,35	2,65
12	Sur une échelle de 1 à 10, à quel point vous sentez-vous en sécurité en tant que piéton dans la rue Saint-Bernard en ce qui concerne la circulation automobile ?	8	7,57	0,43
13	Sur une échelle de 1 à 10, estimez-vous que l'aménagement et le changement de sens ont amélioré la sécurité des piétons dans la rue Saint-Bernard ?	8	6,76	1,24
24	Sur une échelle de 1 à 10, considérez-vous que les voitures respectent cette règle du code de la route ?	5	4,74	0,26
25	Sur une échelle de 1 à 10, considérez-vous que depuis l'aménagement et la mise à sens unique, la règle de la zone cyclable est mieux respectée dans la rue Saint-Bernard	7	6,18	0,82
26	Sur une échelle de 1 à 10, considérez-vous que l'aménagement temporaire et le changement de sens de la rue Saint-Bernard ont permis de diminuer la vitesse des véhicules ?	8	6,92	1,08
27	Sur une échelle de 1 à 10, comment estimez-vous l'effet des chicanes de l'aménagement temporaire sur la sécurité routière ?	7	6,33	0,67





Les écarts les plus importants concernent la question sur l'impact de la mise à sens unique comme élément améliorant positivement la qualité de la rue (+2,65), l'appréciation de la piste cyclable séparée (+2,33), l'appréciation des jardinières (+1,45) ainsi que l'évaluation des chicanes (+1,35). Dans ces différents cas, la médiane atteint 8 ou 10 sur 10, ce qui signifie que plus de la moitié des répondant-es attribuent des notes très favorables aux aménagements.

Les résultats relatifs à la qualité de la rue et à la piste cyclable sont particulièrement révélateurs. Avec des médianes de 10 sur 10 et respectivement 334 et 328 sur 650 répondant-es ayant attribué la note maximale. Ces deux questions figurent parmi les résultats les plus favorables observés dans l'ensemble du questionnaire. Ces valeurs traduisent une très forte adhésion d'une partie importante des répondant-es à l'objectif principal du projet et à ses aménagements les plus structurants.

Les questions relatives à la sécurité des piétons présentent également des résultats très positifs. Le sentiment de sécurité des piétons obtient une moyenne de 7,57 et une médiane de 8, tandis que l'amélioration de la sécurité piétonne atteint une moyenne de 6,76 et une médiane de 8. La faiblesse de l'écart observé pour le sentiment de sécurité (+0,43) (sachant qu'une médiane ne peut qu'avoir un nombre naturel 1,2,3, ... comme valeur car le test ne permet pas de répondre 5,5 sur 10 par exemple), ceci traduit un niveau de consensus relativement élevé parmi les répondant-es quant à l'amélioration des conditions de sécurité pour les piéton·nes.

Les thématiques liées à la vitesse des véhicules et au respect des règles de circulation présentent des résultats plus nuancés. Les répondant-es considèrent avec un large consensus que les voitures de manière générale ne respectent pas bien la règle des zones cyclables (4,74 de moyenne ; médiane de 5). De plus, les répondant.es considèrent que les aménagements ont contribué à améliorer la situation avec les questions (25,26,27) dont les moyennes sont toutes supérieures à 6 et les médianes supérieures ou égales à 7. Toutefois, les résultats sont moins élevés que ceux observés pour l'appréciation générale des aménagements. Cela suggère que les répondant.es identifient plus facilement les bénéfices liés à la sécurité et au cadre de vie qu'une modification profonde des comportements automobiles.



Conclusion sondage

L'enquête réalisée auprès de **650 répondant-es** (c'est un record en termes de nombre de répondant.es pour une évaluation de mobilité à Saint-Gilles) met en évidence une forte **appréciation du test de mobilité de la rue Saint-Bernard**. Les aménagements évalués reçoivent des appréciations majoritairement très positives, en particulier la **piste cyclable**, la **mise à sens unique**, les **chicanes** et les **jardinières**, dont les médianes sont systématiquement élevées. L'analyse des résultats montre également que, pour l'ensemble des questions d'évaluation, la médiane est supérieure à la moyenne, ce qui traduit une adhésion quasi-totale de la grande majorité des répondant.es avec un groupe minoritaire très négatif du projet.

Le principal bénéfice identifié concerne l'**amélioration de la sécurité routière**, notamment pour les piétons et les cyclistes. Les répondant.es estiment majoritairement que la vitesse des véhicules a diminué et que les conditions de déplacement actif se sont améliorées. Cette perception est cohérente avec les résultats des comptages réalisés dans la première partie de l'étude, qui montrent une réduction des vitesses sur plusieurs axes et une augmentation de la fréquentation cyclable.

L'enquête met également en évidence une **évolution des habitudes de déplacement**, avec une hausse déclarée de l'usage du vélo et une diminution de l'usage de la voiture chez une partie des répondant.es. Toutefois, les effets du projet sur le trafic automobile sont perçus de manière plus nuancée. Si une part importante des usager.es constate une diminution du trafic sur la rue Saint-Bernard, d'autres relèvent des reports ponctuels vers certaines rues voisines ou déclarent ne pas observer de changement significatif.

Concernant les **personnes à mobilité réduite**, qui représentent **4,2 % des répondants**, peu de remarques spécifiques ont été formulées. Les demandes exprimées portent principalement sur l'accessibilité des trottoirs et sur le sentiment de sécurité lié à la cohabitation avec les cyclistes. Ces remarques constituent néanmoins des points d'attention pour de futurs aménagements définitifs.

Dans l'ensemble, les résultats montrent que le projet **a atteint** ses objectifs d'apaisement de la circulation, de réduction du sentiment d'insécurité et de renforcement des modes actifs. Les améliorations observées et perçues par les habitant.es plaident en faveur de la poursuite de la démarche, tout en veillant à accompagner les éventuels reports de circulation et à renforcer l'accessibilité universelle des futurs aménagements.

Cette étude constitue un argument solide en faveur du projet de mobilité dans son ensemble. Les résultats positifs recueillis lors de l'évaluation plaident pour la réalisation d'un réaménagement définitif de la rue Saint-Bernard. Ils soutiennent notamment le maintien de la rue en sens unique, ainsi que la conservation des dispositifs de modération du trafic, tels que les chicanes, qui contribuent à réduire les vitesses pratiquées et à améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers. De nombreux commentaires dans les questions, on également



soutenue une suite du projet constitué d'aménagements végétalisés en pleine terre dans le cadre du projet définitif. Cette demande de végétalisation apparaît comme l'un des enseignements récurrents des retours recueillis lors du sondage et constitue un levier complémentaire d'amélioration de la qualité du cadre de vie des habitants.



Recommandation du service mobilité

Cette étude de mobilité, fondée à la fois sur les données issues de sept points de comptage du trafic, sur des mesures de vitesse et sur un questionnaire ayant recueilli 650 réponses, permet au service mobilité de conclure que le test de mise à sens unique de la rue Saint-Bernard **constitue une réussite et justifie sa pérennisation dans le cadre d'un aménagement définitif.**

Le service mobilité recommande dès lors le maintien du sens unique actuel ainsi que l'intégration définitive de dispositifs de chicanes. **Ceci, afin de préserver les bénéfices observés en matière de sécurité routière, de qualité de vie et de confort pour les modes actifs.** Il recommande également d'intégrer, dans le projet définitif, des aménagements végétalisés en pleine terre, ce type d'aménagement constitue un levier complémentaire d'amélioration du cadre de vie et de pérennisation du projet Saint-Bernard.

Au-delà de la rue Saint-Bernard, les résultats confirment également la pertinence de poursuivre la mise en œuvre du Contrat Local de Mobilité dans son ensemble. Les problématiques observées sur les rues de Tamines et l'avenue Adolphe Demeur ainsi que sur la rue de l'Hôtel des Monnaies, la chaussée de Waterloo et la rue de la Victoire montrent que les enjeux de trafic de transit, de vitesse excessive et de sécurité des modes actifs demeurent présents sur plusieurs axes du quartier. La poursuite des aménagements prévus, notamment le mini-piétonnier sur l'avenue Adolphe Demeur, le projet de site propre sur la chaussée de Waterloo et la rue de l'Hôtel des Monnaies ainsi que le changement de sens de la rue d'Écosse, apparaît cohérente et dans la suite logique des projets poursuivis par le CLM.

Le projet **Telraam** s'est par ailleurs révélé être un outil efficace de suivi de l'évolution des flux de trafic, des vitesses pratiquées et des déplacements des modes actifs sur le territoire communal. Il serait intéressant de réaliser une analyse globale des données Telraam afin de disposer d'une vision d'ensemble de l'évolution du Contrat Local de Mobilité depuis le début de sa mise en œuvre.

En aparté, le service mobilité tient à signaler que ce type d'étude représente une charge de travail importante et qu'il ne sera pas en mesure de produire systématiquement un niveau d'analyse aussi approfondi pour chaque nouveau projet de mobilité mené à Saint-Gilles.

En conclusion, le service mobilité recommande de pérenniser la mise à sens unique de la rue Saint-Bernard et plus largement de poursuivre la mise en œuvre du contrat local de mobilité, afin de réduire progressivement le trafic de transit dans les rues résidentielles, **d'améliorer les**





conditions de déplacement des piétons et cyclistes et de reporter les flux de circulation vers les axes structurants du réseau régional, tels que la Petite Ceinture, l'avenue Brugmann, l'avenue Besme et l'avenue Fonsny.