

Quartier apaisé

Saint-Gilles Parvis

Etude de mobilité : Changement de sens et aménagement temporaire de la rue Vanderschrick, entre l'avenue Jean Volders et la chaussée de 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.....	6
Méthodologie d'analyse	6
Analyse quantitative	6
Analyse qualitative.....	6
Biais exogènes au test.....	6
Biais Telraam :	7
Heure de pointe.....	7
Définition de l'EVP : la donnée de la densité du trafic.....	7
Résultat de l'analyse du comptage du trafic.....	8
Périmètre	8
1) Rue Vanderschrick entre avenue Jean Volders et Chaussée de Waterloo ;	9
2) Rue Vanderschrick entre Chaussée de Forest et la rue Franz Gaillard.....	13
3) Rue de Prague entre la rue Dethy et la rue Vanderschrick	16
4) L'avenue Jean Volders entre Vanderschrick et la chaussée de Waterloo.....	19
5) Rue Théodore Verhaegen entre la chaussée de Forest et la rue de Prague	22
6) Chaussée de Waterloo entre la rue de Rome et la rue Louis Coenen	25
CONCLUSION.....	28
Recommandation du service mobilité.....	28
Sondage phases tests Vanderschrick.....	30
Périmètres du questionnaire	30
Informations sur les répondant.es	31
Etes-vous :	32
Age des répondants:.....	32
Les modes de déplacement :	33
Résultats de l'enquête	33
Évaluation des aménagements temporaires 134/134.....	33



Evaluation concernant les piétons 106/134	36
Evaluation des conducteurs automobiles : sécurité routière, stationnement 77/134	39
Evaluation portant sur les déplacements en vélo 73/134 répondants	42
Discussion des résultats	45
Une acceptation globale du projet :	45
Un projet perçu comme bénéfique pour la sécurité, mais aux effets peu visibles sur l'environnement et le trafic.....	45
Des tensions persistantes autour des usages automobiles et du stationnement	45
L'écart entre la moyenne et la médiane	46
Les types de répondants :	48
CONCLUSION	51

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 que 85 % des véhicules circulant dans une rue ne dépassent pas.

Etude de mobilité

Changement de sens aménagement temporaire de la rue Vanderschrick, entre l'avenue Jean Volders et la chaussée de Waterloo.

Date de lancement du test : 14 août 2025

Le test

Depuis le 14 août 2025, le sens de circulation de la rue Vanderschrick, entre l'avenue Jean Volders et la chaussée de Waterloo, a été modifié. Ce changement s'inscrit dans le cadre du plan de mobilité de la commune de Saint-Gilles qui vise à renforcer la qualité de vie dans Saint-Gilles en réduisant le trafic automobile de transit et la vitesse des véhicules. Les aménagements programmés sont le fruit des contributions que les riverain-es ont formulées durant les différentes activités de participation citoyenne menées entre février et avril 2025. A la suite de cette participation, outre le changement de sens de la circulation, des aménagements provisoires ont été installés (bacs à plantes, banc, marquages au sol). (Voir plan).

Le plan





Objectifs du test

- Créer un aménagement temporaire qualitatif reflétant les avis retenus des habitant-es durant la phase de participation citoyenne qui a eu lieu de janvier à mai 2025 ;
- Mettre en place les éléments nécessaires pour s'assurer de la viabilité d'un aménagement de zone de rencontre dans la rue Vanderschrick ;
- Dissuader les automobilistes qui ne font que traverser le quartier d'emprunter la rue Vanderschrick comme itinéraire de transit ;
- Augmenter la sécurité et la qualité de vie des habitant-es de la rue Vanderschrick en limitant le trafic ;
- Augmenter la sécurité de la zone cyclable de la rue Vanderschrick en limitant les prises de vitesses des véhicules.

Méthodologie d'analyse

Analyse quantitative

Depuis février 2025, des appareils de comptage Telraam ont été installés chez des riverains de la rue Vanderschrick (2 appareils), de la rue de Prague, de l'avenue Jean Volders, de la rue Théodore Verhagen et de la chaussée de Waterloo. Ces appareils nous permettent de monitorer les vitesses et les flux de trafics dans la zone et autour de la zone pour 4 types de trafic : piétons, 2 roues, voitures, poids lourds.

Analyse qualitative

L'évaluation qualitative de l'aménagement a été réalisée via un questionnaire en ligne. Ce questionnaire en ligne a récolté **134 réponses**. Il a été distribué dans les rues de Saint-Gilles, dans un périmètre maximal de **500 mètres autour de l'aménagement**, au moyen de **3 500 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, **132 personnes** ont répondu via le QR code ou le lien, et **2 personnes** se sont déplacées physiquement pour compléter le questionnaire.

Biais exogènes au test

Le biais le plus important concerne le report de trafic lié aux travaux, notamment ceux concernant l'avenue du Parc et de la Barrière ainsi que la rénovation de la rue Moris, dont les impacts sont très difficiles à identifier en globalité.

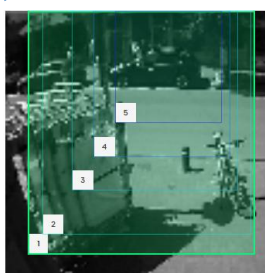
Biais Telraam :

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 piétons et parfois les cyclistes ne sont pas tous comptés.

L'hypothèse pour corriger ce biais dans ce projet et d'augmenter la quantité de piétons dans le split modal d'un facteur deux*.

(*) un seul cas où cette valeur n'est pas augmentée est le cas de la chaussée de Waterloo où le Telraam positionné à la vitrine du CCJF permet d'observer les deux côtés du trottoir.

Vue du Telraam par la vitrine du CCJF :



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 mobilité¹ :

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'info sur les vadémécums de [Bruxelles Mobilité](#).

¹Emmanuel Munch et Laurent Proulhac, 2019 Le paradoxe de l'heure de pointe et des horaires de travail flexibles

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



Résultat de l'analyse du comptage du trafic

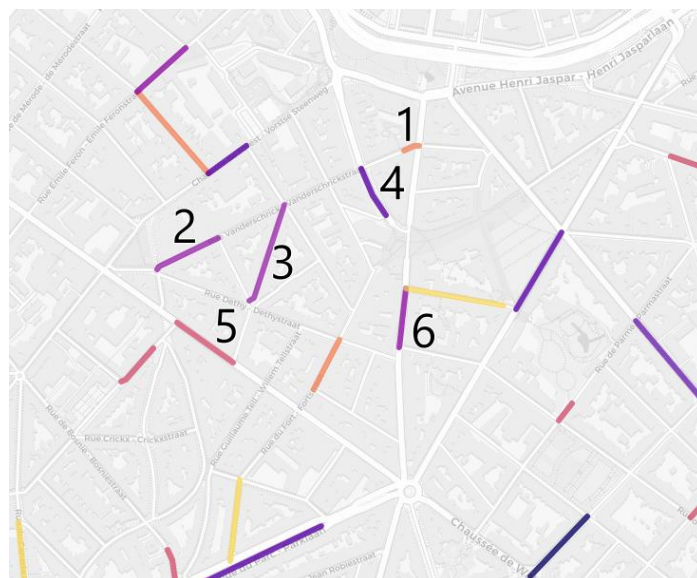
Périmètre

La zone de mise en place du test est rfortement 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, dont le but est de monitorer, avec l'aide des citoyen·nes, les différents flux de mobilité au sein de la maille « Parvis » (Saint-Gilles et une partie de Forest).

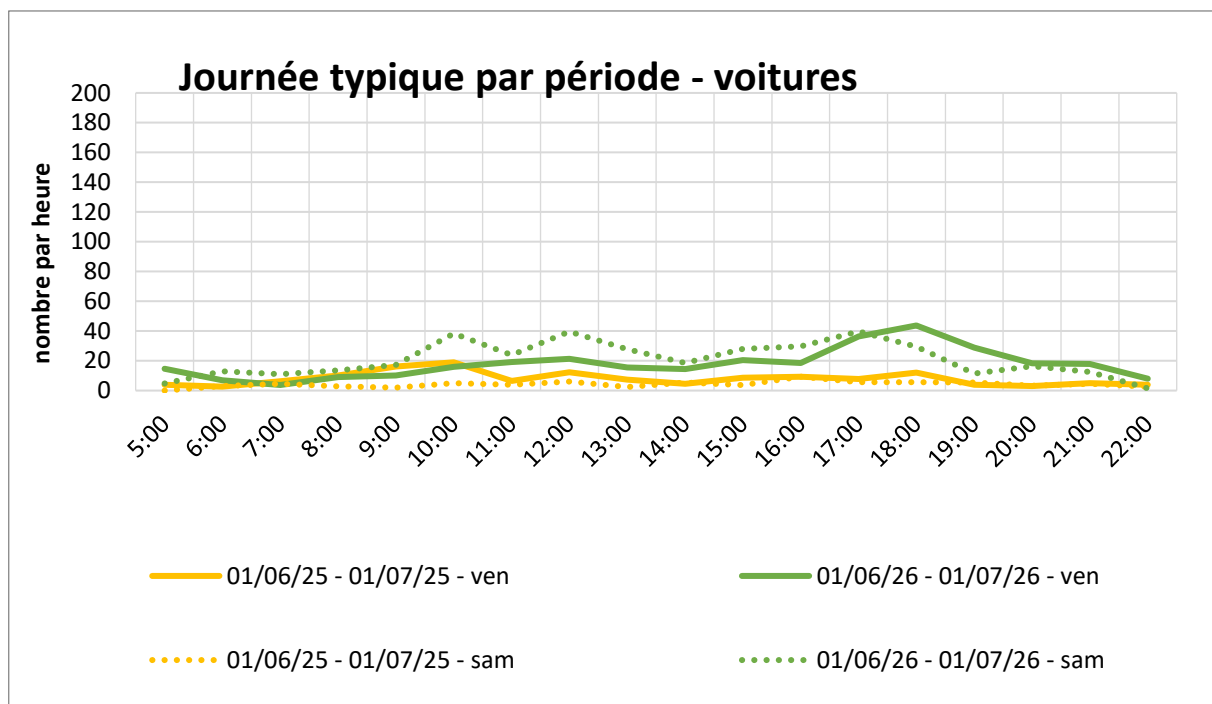
Tous les résultats de ces comptages sont consultables en libre accès à cette adresse : <https://telraam.net/en#14/50.8249/4.3262>.

Dans le cadre de cette étude, nous analyserons le trafic à l'aide des Telraams suivants :

1. Rue Vanderschrick entre avenue Jean Volders et Chaussée de Waterloo ;
2. Rue Vanderschrick entre Chaussée de Forest et la rue Franz Gaillard ;
3. Rue de Prague entre la rue Dethy et la rue Vanderschrick ;
4. L'avenue Jean Volders entre Vanderschrick et la chaussée de Waterloo ;
5. Rue Théodore Verhaegen entre la chaussée de Forest et la rue de Prague ;
6. Chaussée de Waterloo entre la rue de Rome et la rue Louis Coenen.



1) Rue Vanderschrick entre avenue Jean Volders et Chaussée de Waterloo ;

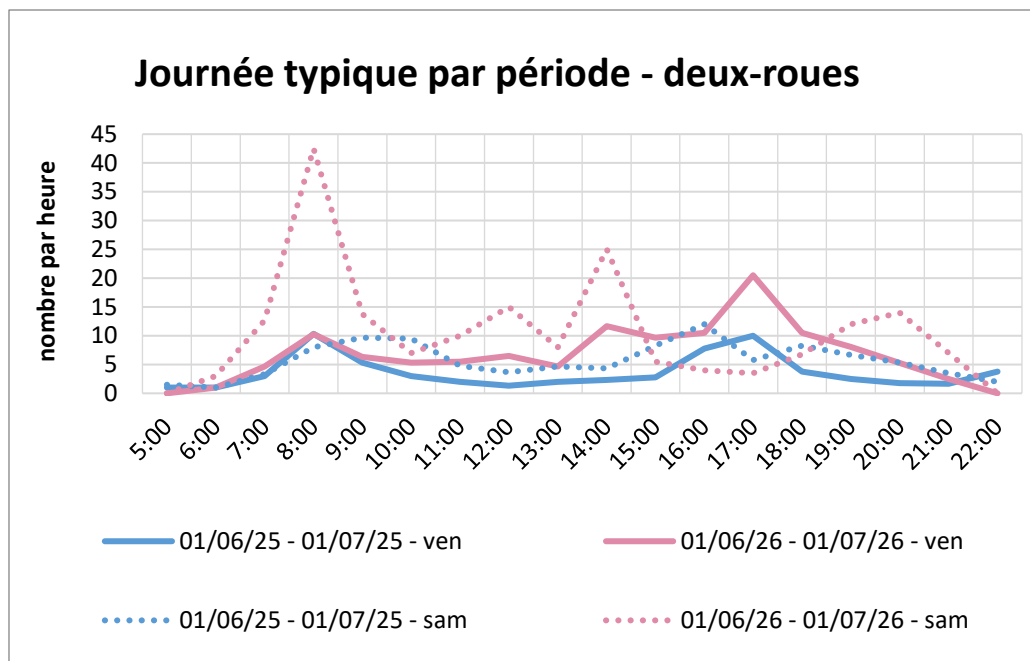


Ce graphique présente le volume de trafic automobile enregistré par l'appareil de comptage, heure par heure, sur une journée type. Il convient de noter qu'entre 20h et 5h du matin, les conditions de luminosité ne permettent pas de distinguer les différents modes de déplacement mais permet toujours de calculer les vitesses. Plus d'info [ici](#).

Avant la mise en place du test, le trafic aux heures de pointe atteignait, durant le mois de juin 2025, un maximum de 10 à 20 véhicules par heure. Il s'agit d'un trafic extrêmement faible, car on considère qu'en dessous de **200 véhicules par heure aux heures de pointe**, une rue est apaisée du trafic. Pour mieux se représenter cette valeur de 200 véhicules par heure, cela correspond à un véhicule toutes les 20 secondes.

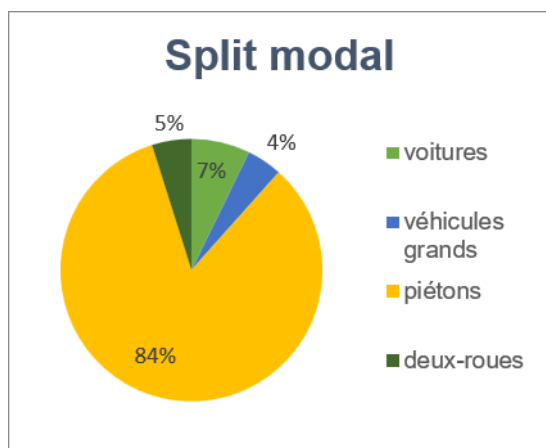
Ce trafic reste du même ordre de grandeur qu'en 2025, avec une légère augmentation, puisqu'il est passé entre 10 et 40 véhicules par heure. Bien que le trafic ait augmenté, il demeure très faible et ne présente pas les caractéristiques d'un trafic de transit. En effet, passer de 10 à 40 véhicules par heure correspond à passer d'un véhicule toutes les 6 minutes à un véhicule toutes les 1 minute 30. Dans les deux cas, il s'agit d'un trafic de quartier qui ne génère pas les impacts négatifs généralement associés à des volumes de circulation plus importants (bruit, pollution, sentiment d'insécurité pour les autres usagers, dégradation de l'espace public, etc.).

Enfin, à noter que l'évolution en parallèle du trafic de la semaine et du week-end et la très faible quantité de trafic, indique que la circulation dans la rue Vanderschrick entre Jean Volders et la Chaussée de Waterloo est local, de destination.

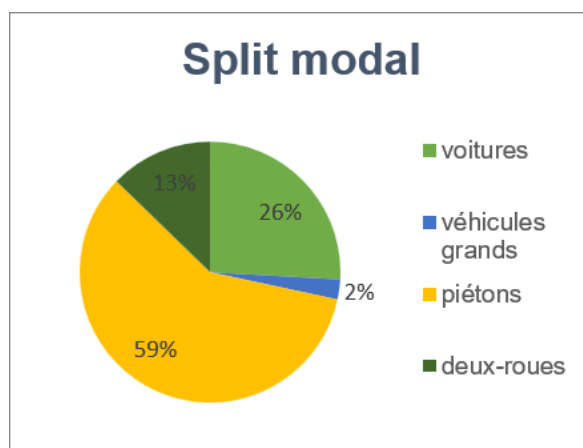


Dans le trafic des deux-roues, une forte augmentation a également été observée. Cet élément tend à appuyer l'hypothèse selon laquelle le changement de sens de la rue a amélioré le confort et la sécurité, contribuant ainsi à une augmentation de la pratique du vélo dans la rue Vanderschrick.

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



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



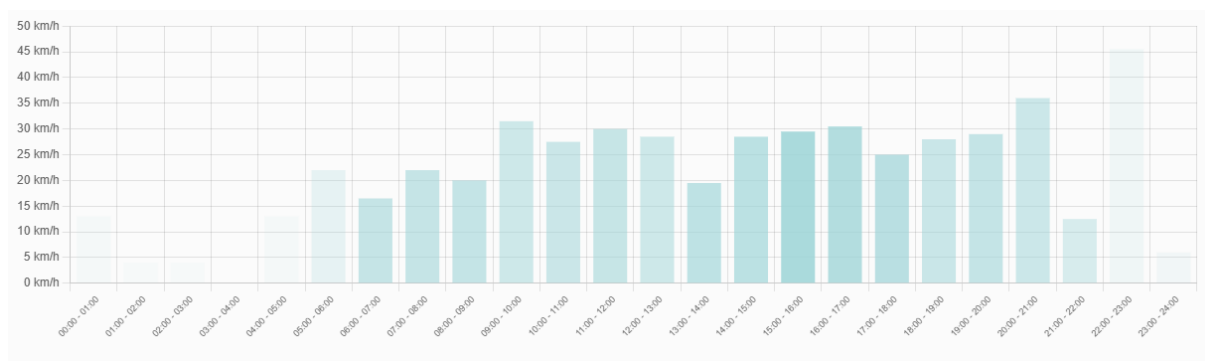
Le split modal varie fortement entre les deux périodes analysées. Ceci est dû au très faible volume global d'utilisateurs dans la rue Vanderschrick. Il permet néanmoins d'illustrer les usages de mobilité observés dans la rue.

- 1) Un flux piéton qui reste largement majoritaire dû au caractère local de la rue ;
- 2) Un flux vélo et voiture qui augmente. Ceci est à relativiser car le faible taux de passage dans la rue implique qu'une faible augmentation fait beaucoup varier un split modal qui est un pourcentage ;
- 3) La présence de véhicules de grande taille, correspondant principalement aux camionnettes communales, aux services de collecte des déchets ainsi qu'aux acteurs du secteur du bâtiment circulant quotidiennement dans la rue Vanderschrick.

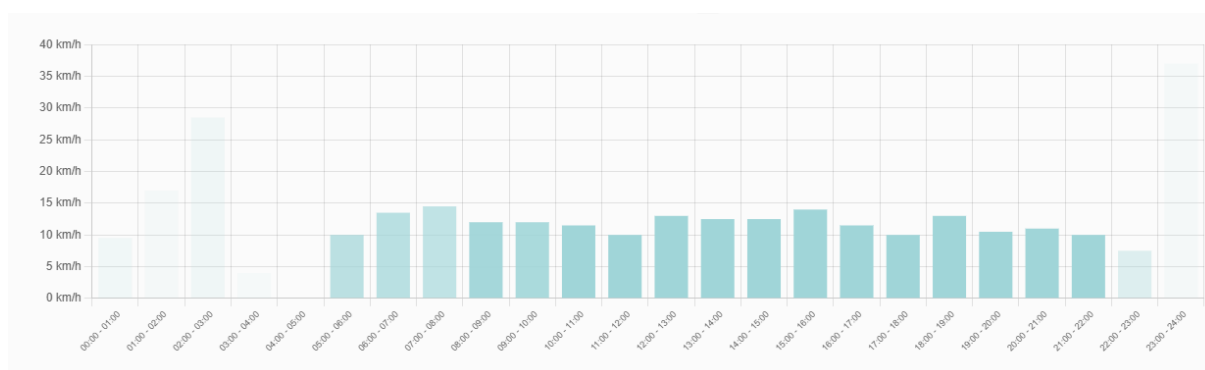


Vitesse des véhicules

V85 entre 01/06/2025 -> 01/07/2025



V85 entre 01/06/2026 -> 01/07/2026



Le changement des vitesses constitue le résultat le plus intéressant de ce micro-projet. Le trafic observé dans la rue étant déjà faible, l'objectif principal de l'aménagement était avant tout d'améliorer la sécurité routière.

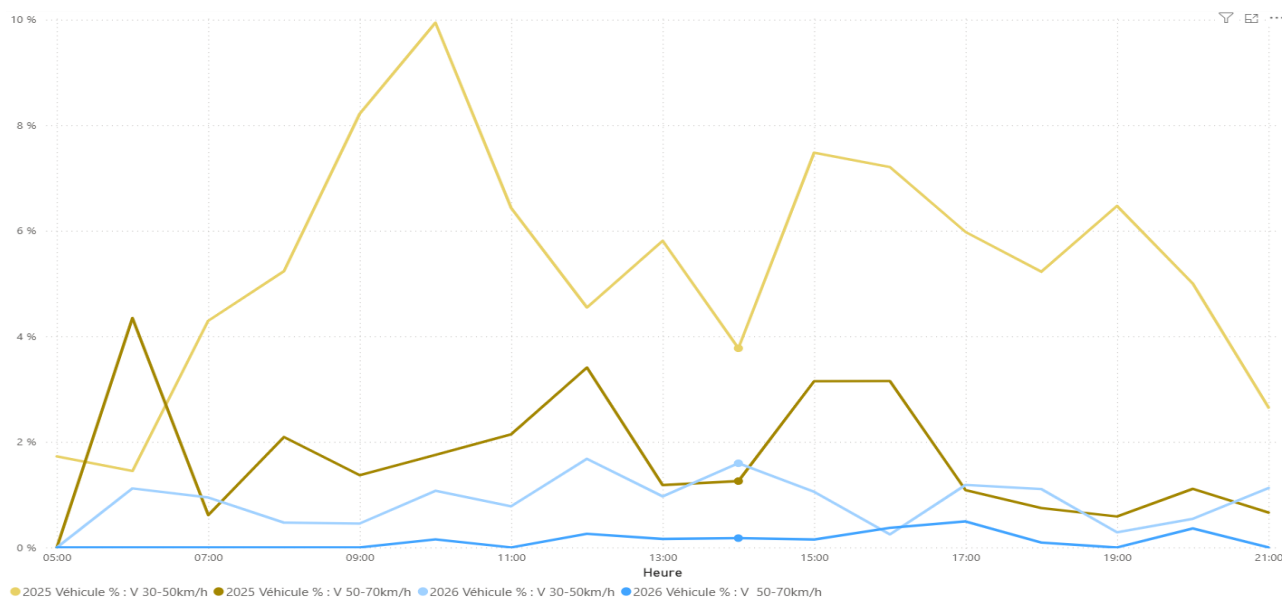
Les résultats obtenus durant la période de test montrent une diminution importante des vitesses dans ce tronçon. En effet, en juin 2025, 85 % des véhicules avait une vitesse qui était proche voir supérieure à 30 km/h, un niveau élevé pour une rue étroite située dans une zone cyclable.

Depuis la mise en place du test, la vitesse a été fortement réduite (d'environ 15 km/h). Cette évolution témoigne d'un effet significatif des aménagements sur l'apaisement de la circulation et contribue à renforcer la sécurité de l'ensemble des usagers de la rue.

Pour encore mieux analyser ce résultat, nous avons ici fait l'exercice de compiler l'ensemble des résultats des vitesses pour le mois de juin en 2025 et en 2026. Soit le graphique ci-dessous.

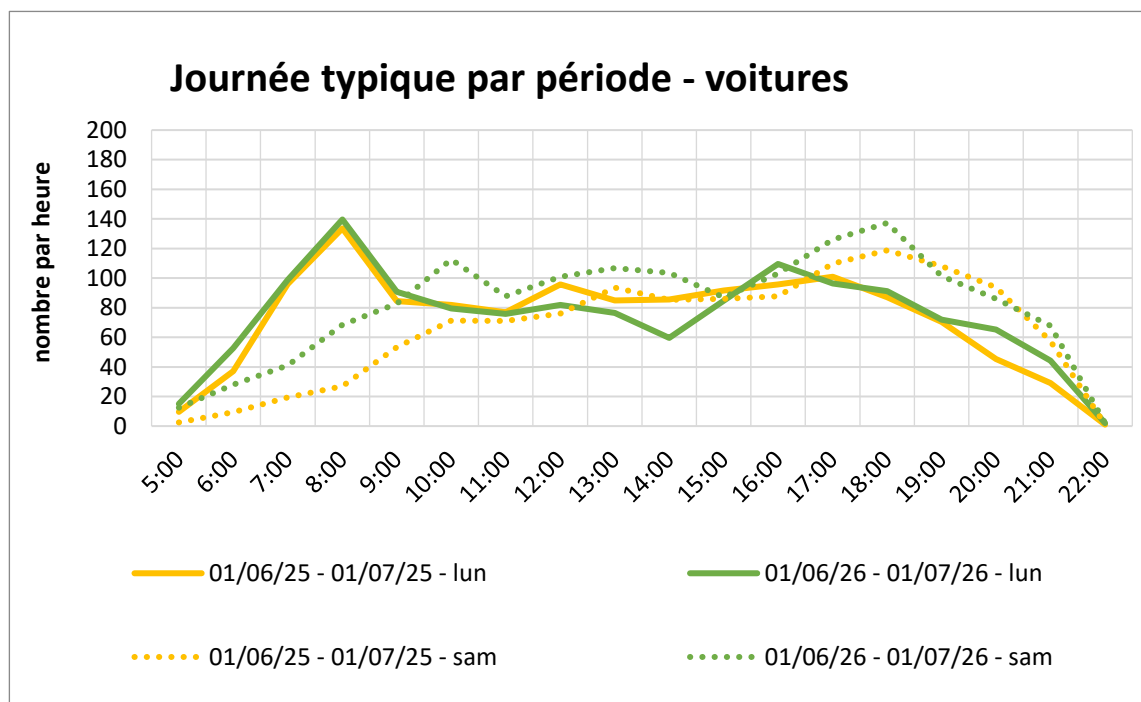


Graphique du pourcentage des véhicules ayant une vitesse comprise entre 30 et 50 km/h et 50 et 70 km/h en juillet 2025 et juillet 2026



Ce graphique met en évidence une **réduction très importante des voitures roulant aux vitesses les plus élevées entre 2025 et 2026**. En 2025, les véhicules circulants entre 30 et 50 km/h représentaient en moyenne 5,4 % du trafic, contre seulement 0,9 % en 2026. La diminution est encore plus marquée pour les véhicules roulants entre 50 et 70 km/h, dont la part passe de 1,7 % en 2025 à 0,1 % en 2026. Ces résultats montrent que les véhicules roulant à une vitesse dangereuse sont devenus beaucoup plus rares depuis la mise en place du test, ce qui traduit un **apaisement significatif de la circulation dans la rue**.

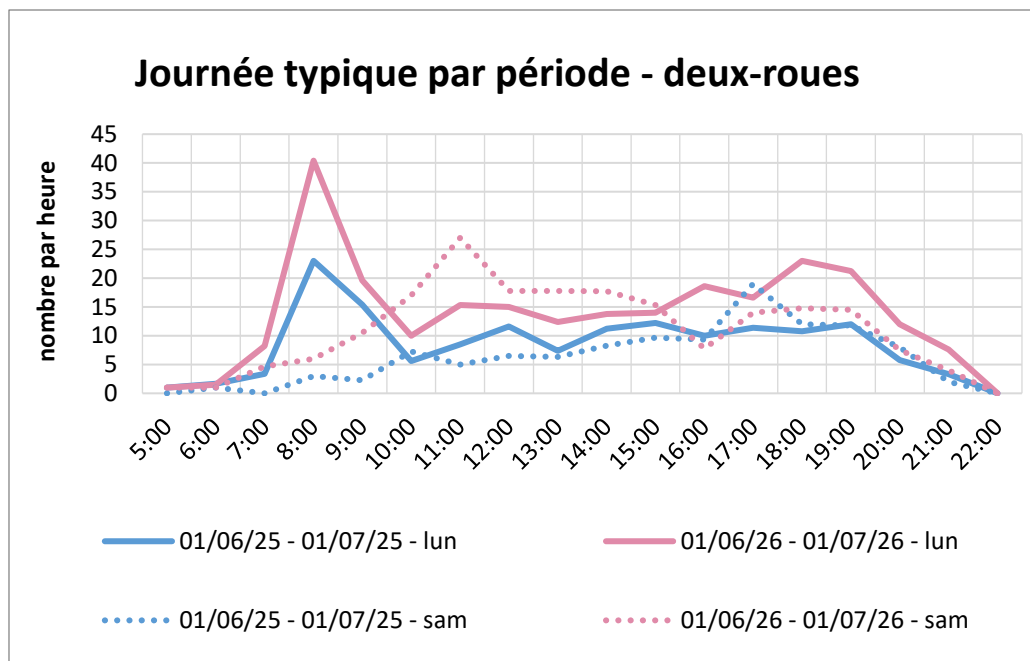
2) Rue Vanderschrick entre Chaussée de Forest et la rue Franz Gaillard



Avant la mise en place du test, le trafic aux heures de pointe atteignait, durant le mois de juin 2025, un maximum de 140 véhicules par heure. C'est un trafic qui reste en dessous du trafic (moins de 200 véhicules par heure).

La différence du trafic dans ce tronçon de la rue Vanderschrick se situe au niveau du trafic du matin (différence de 100 EVP/heure). Ce chiffre conforte l'idée d'un trafic de transit d'entrée de ville le matin, de véhicules traversant Saint-Gilles par Vanderschrick pour éviter la Barrière et le goulet de l'avenue Fonsny et du boulevard du Midi.

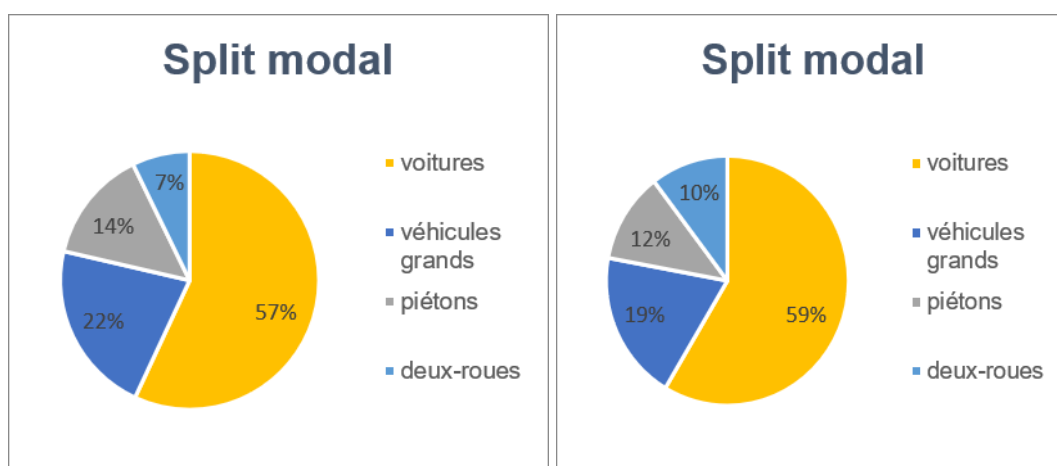
En conclusion, le changement de sens sur Vanderschrick entre Jean Volders et chaussée de Waterloo n'est pas suffisant pour restreindre ce trafic de transit passant par la rue Vanderschrick ou la rue de Prague, même si, il est important de noter que ce trafic de transit reste acceptable car il n'est pas considéré comme contraignant (1 véhicule toutes les 25 secondes) cet élément sera d'avantage discuté dans la partie conclusion.



Ici aussi, on peut observer une augmentation conséquente des deux-roues sur ce tronçon, avec une hausse comprise entre 10 à 20 vélos par heure. L'aménagement actuel a peut-être pu jouer un rôle dans cette augmentation, mais cette valeur doit être relativisée, notamment en raison des travaux de « Parc Barrière », qui ont modifié les cheminements cyclables. Cette augmentation est due à deux tendances : une augmentation de la pratique du vélo et une augmentation de la qualité des cheminements vélos sécurisés favorisant la pratique du vélo sur ces axes.

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

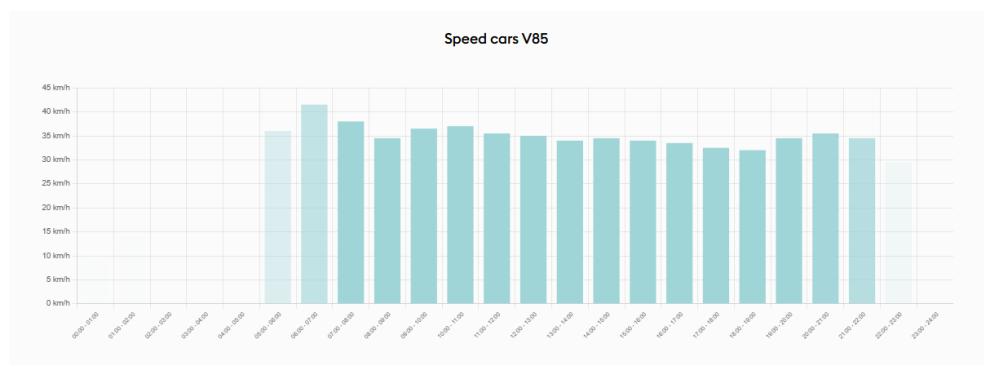
01/06/2026-> 01/07/2026



Le split modal ici n'a quasiment pas varié entre les deux périodes.

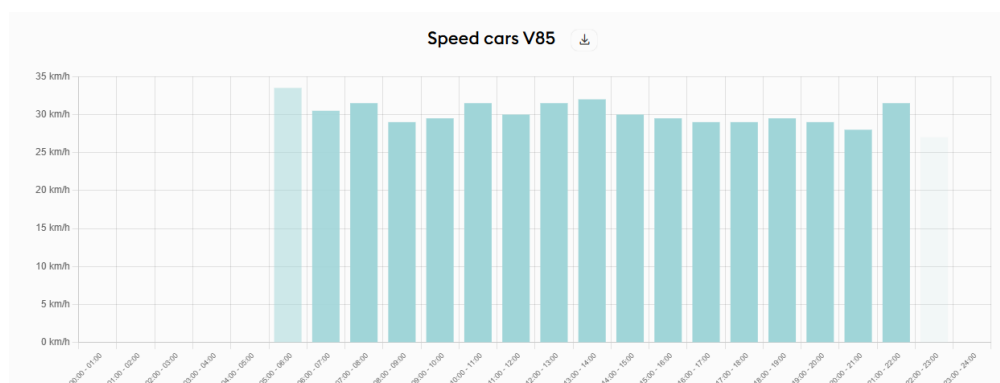
Vitesse des véhicules

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



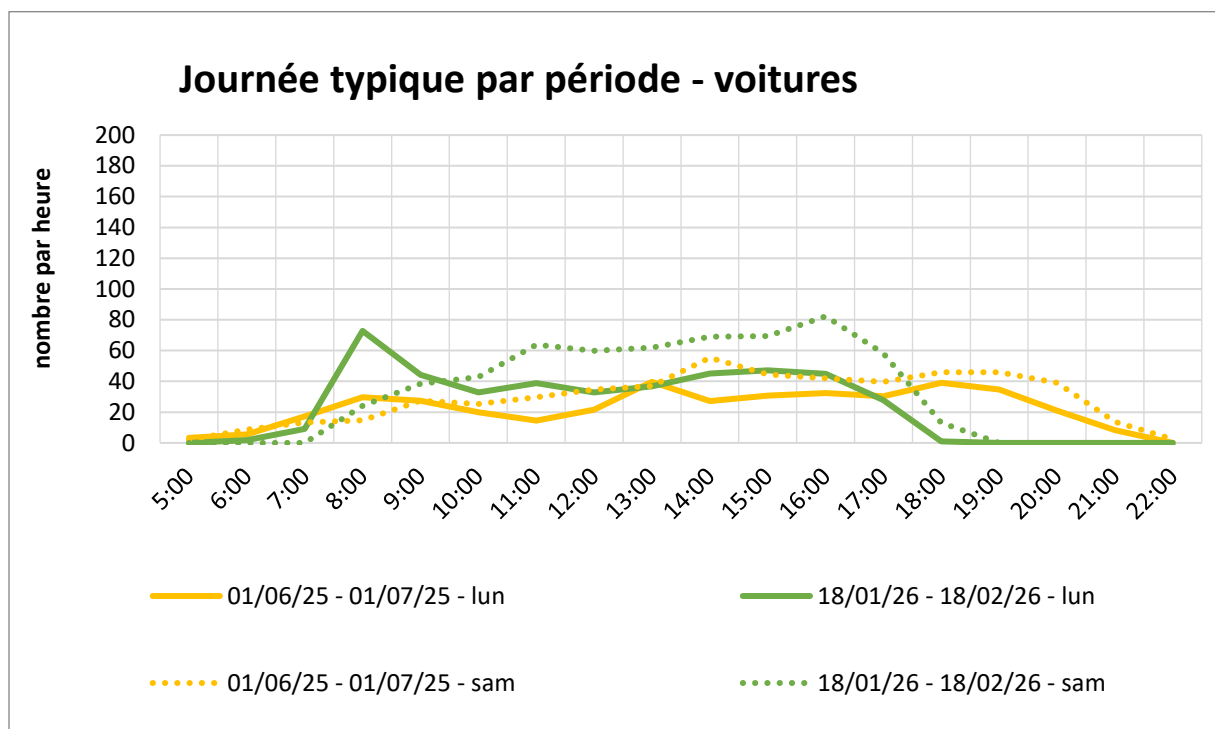
Ici, les V85 sont les plus problématiques, avec des vitesses systématiquement élevées dans ce tronçon de rue. Le test n'a pas la portée de modifier cette vitesse importante. Cependant, la commune de Saint-Gilles est en train de réaménager, dans le cadre des contrats de quartier, le petit tronçon de la chaussée de Forest, ce qui pourra en partie résoudre cette problématique.

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



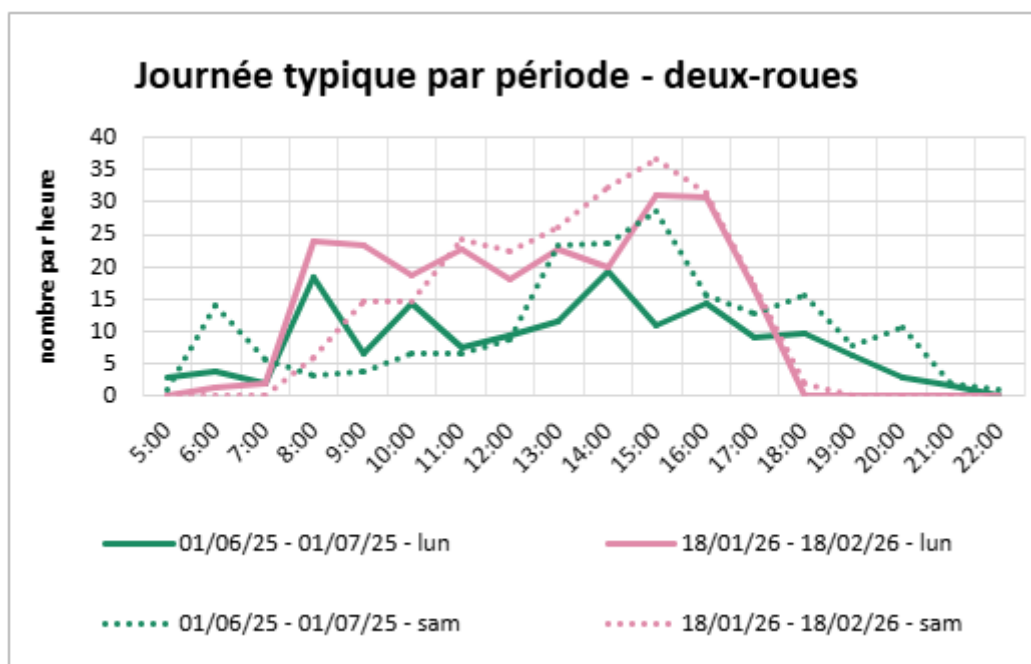
La vitesse a légèrement diminué depuis la mise en place du test, il est possible que limiter la ligne droite réduise en partie ces vitesses élevées, mais il est difficile d'attribuer cela au changement de sens, vu la distance importante entre le Telraam et la zone du changement de sens.

3) Rue de Prague entre la rue Dethy et la rue Vanderschrick



Avant la mise en place du test, le trafic aux heures de pointe atteignait, durant le mois de juin 2025, un maximum de 30 véhicules par heure. Ce niveau reste très faible au regard des seuils généralement observés pour une rue de quartier.

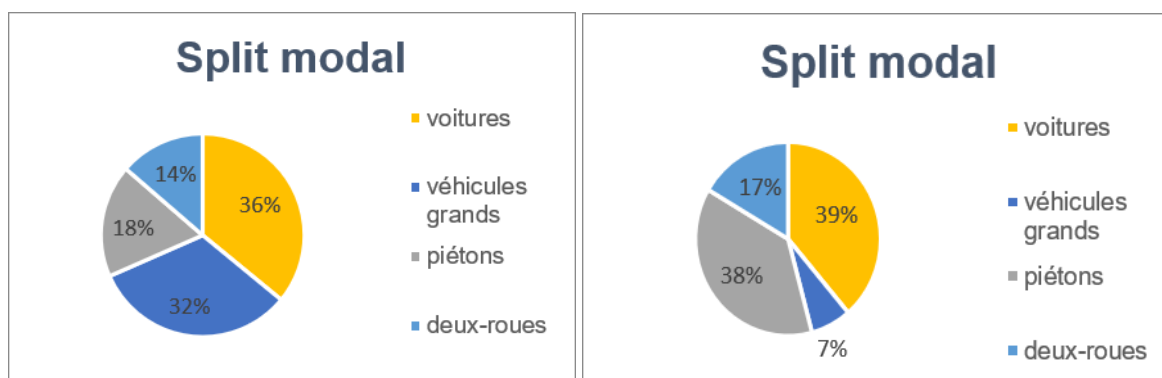
Après la mise en place du test, ce trafic a augmenté pour atteindre environ 70 véhicules par heure en janvier/février 2026. Bien que cette évolution soit notable, le niveau de trafic reste globalement faible et ne traduit pas la présence d'un trafic important. Ces résultats peuvent être mis en parallèle avec les travaux de la Barrière, qui peuvent influencer le trafic sur la rue de Prague. Il est en effet possible de traverser Saint-Gilles par la rue de la Perche puis la rue de Prague puis la rue Vanderschrick pour rejoindre l'avenue Jean Volders et la petite Ceinture. Ce chemin de transit avait déjà été mis en évidence durant l'élaboration du contrat local de mobilité et sera en partie solutionné par le changement de sens prévu rue de la Perche à la suite des travaux de Parc Barrière qui crée une potentielle augmentation temporaire du trafic le temps des travaux.



Evolution équivalente au trafic vélo sur la rue Vanderschrick avec des valeurs qui augmentent entre 5 et 15 vélos/heure.

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

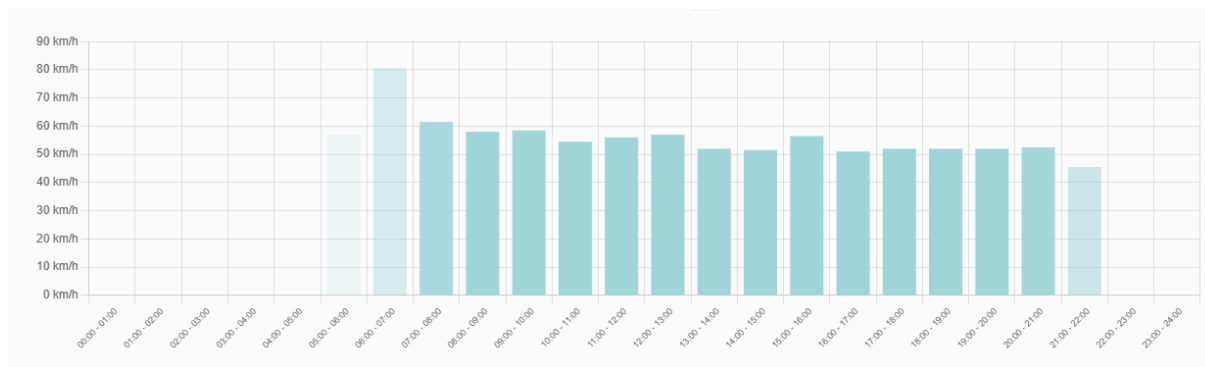
18/01/2026 -> 18/02/2026



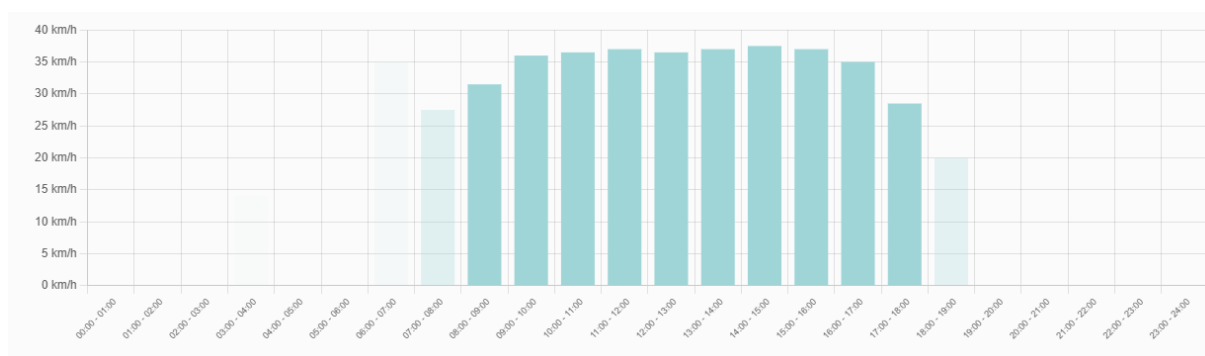
Pas de changement notable dans le split modal. Mis à part une part importante de grands véhicules en juin 2025. Cette valeur n'étant pas systématique cela peut être dû à un phénomène ponctuel comme des travaux de particulier et publics.

Vitesse des véhicules

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

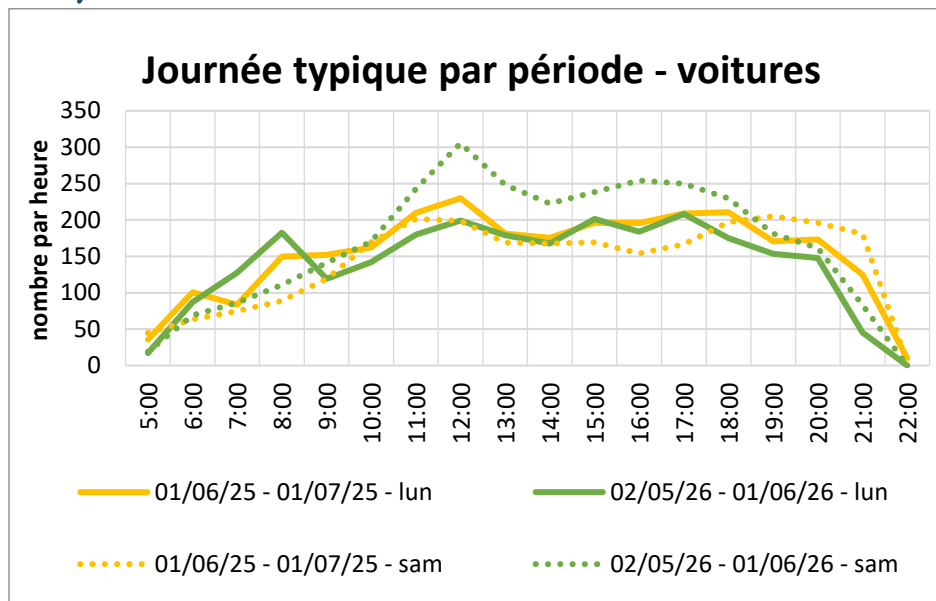


18/01/2026 -> 18/02/2026



Ici, les vitesses des véhicules sont très préoccupantes. Bien que la vitesse ait diminuée entre les deux périodes, elle reste néanmoins trop importante. En effet, 85 % des véhicules dépassent, à toute heure, les 30 km/h. Fait étonnant, la présence à 10 mètres en amont d'un casse-vitesse devrait créer un ralentissement des vitesses et pourtant ce n'est pas ce que le Telraam observe. De plus, la rue de Prague a aussi été apaisée par un carrefour aménagé en goutte (un carrefour à moitié transformé en placette pour laisser plus de place aux piétons tout en n'empêchant pas la circulation automobile).

4) L'avenue Jean Volders entre Vanderschrick et la chaussée de Waterloo



L'avenue Jean Volders est un axe historiquement plus structurant. Elle permet de relier facilement la Barrière à la Porte de Hal et, à ce titre, constitue un axe régulièrement emprunté par les automobilistes ainsi que par les bus. Le changement de sens de la rue Vanderschrick a eu pour effet de renforcer l'usage de cette avenue, les automobilistes ne pouvant plus aller tout droit pour utiliser la chaussée de Waterloo comme axe d'entrée de ville.

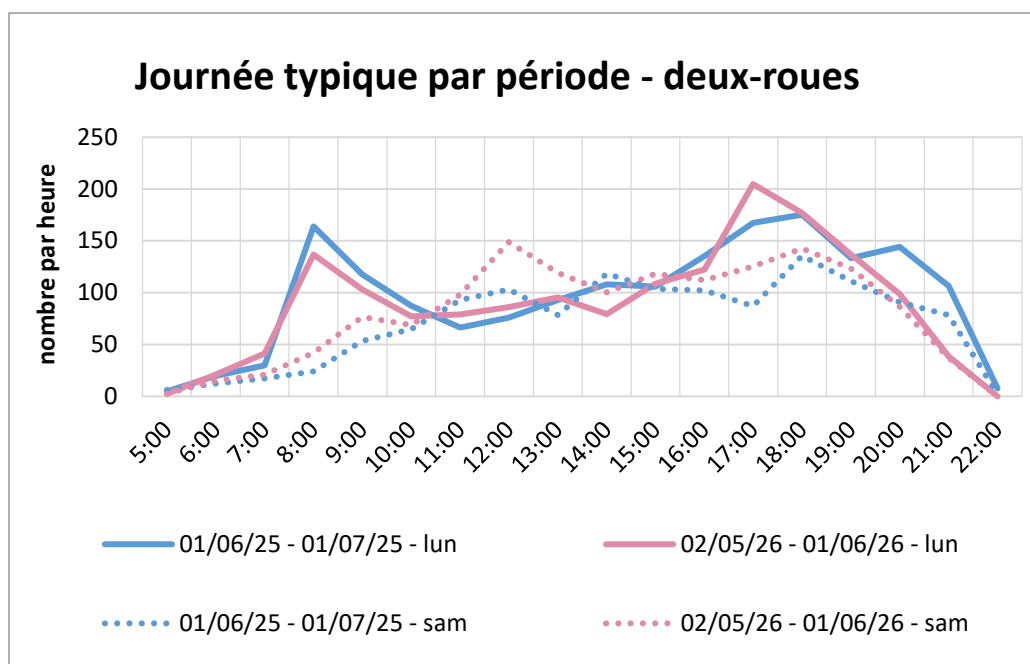


A noter que cette observation n'est pas totalement visible dans les données car la position du Telraam (le n°4 sur l'image) se situe entre l'avenue Jean Volders et le Parvis de Saint-Gilles, alors que le mouvement des véhicules en transit depuis la rue Vanderschrick s'oriente plutôt vers la Porte de Hal afin de rejoindre la Petite Ceinture (flèche rouge), ce que le Telraam ne mesure pas.

De manière générale, l'avenue Jean Volders présente **un trafic proche de la limite des 200 EVP par heure**, ce qui est élevé pour une rue de quartier, mais reste cohérent avec le gabarit de la voirie à double sens, permettant de conserver un axe relativement agréable pour les autres usagers malgré un trafic automobile plus important.

Le trafic équivalent entre la semaine et le weekend est en grande partie expliqué par la présence de commerces et d'Horeca à proximité de l'avenue Jean Volders. C'est une avenue quotidiennement utilisée. Cette avenue contient un passage important de trafic local aussi bien le weekend qu'en semaine.

À terme, le contrat local de mobilité devrait contribuer à réduire le trafic sur l'avenue Jean Volders, notamment par la mise en place d'un sens unique, à l'exception des bus, sur la chaussée de Waterloo entre la Barrière et le Parvis.

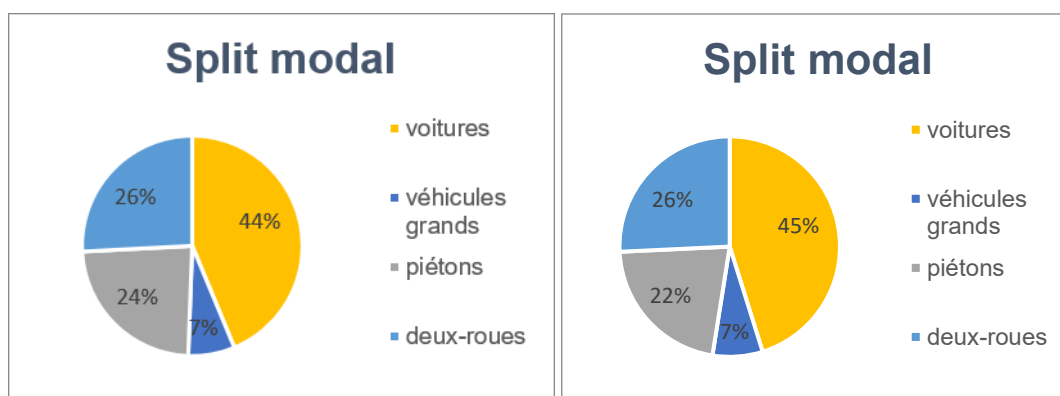


Le trafic vélo sur l'avenue Jean Volders est particulièrement conséquent. La présence du Parvis ainsi que la piste cyclable suggérée et marquée expliquent en partie cet usage régulier du vélo. Les pics observés le matin et en fin de journée traduisent un trafic cycliste en partie de transit, lié aux déplacements domicile-travail, mais également aux trajets d'accompagnement, notamment pour amener les enfants à l'école.

Au vu de l'importance de ce trafic vélo, des études complémentaires pourraient être envisagées par la commune afin d'améliorer encore le confort des cyclistes, par exemple en transformant la piste cyclable suggérée en piste cyclable marquée et en diminuant la vitesse des véhicules automobiles sur cet axe.

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

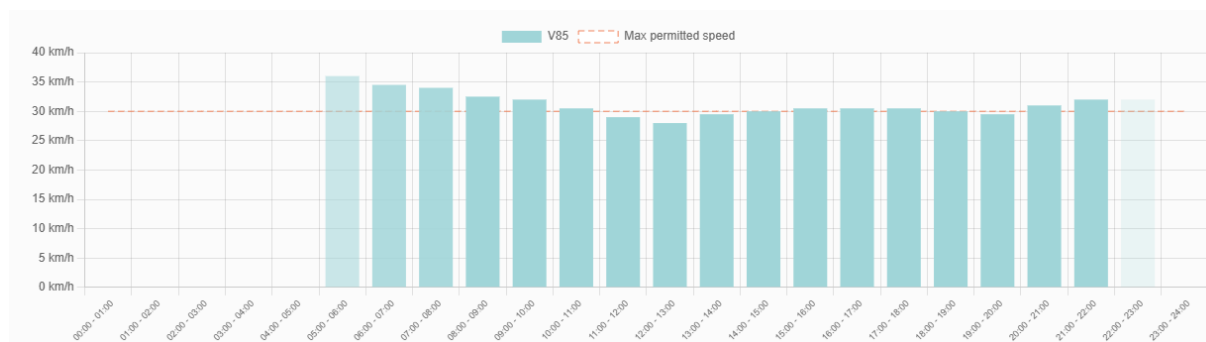
02/05/2026 -> 01/06/2026



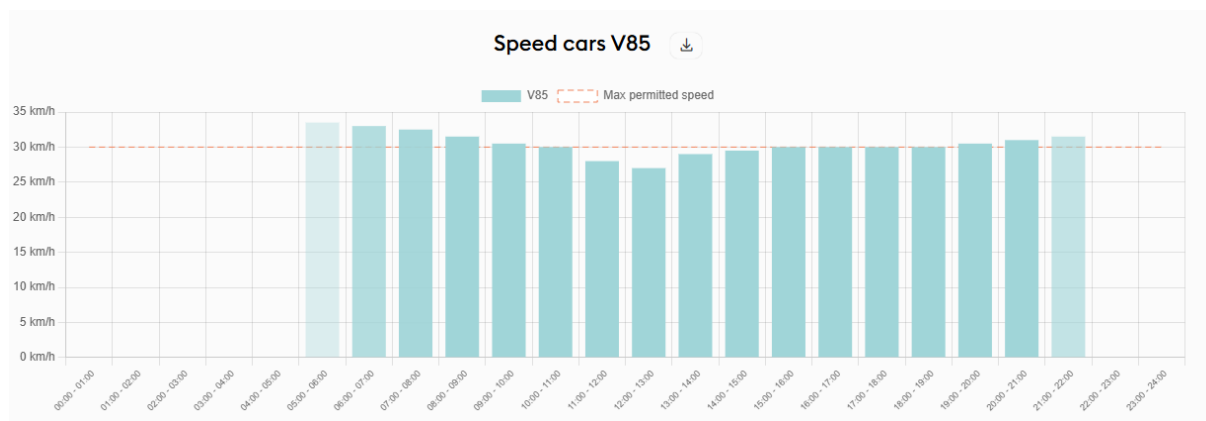
Le split modal n'a pas évolué entre les deux périodes analysées.

Vitesse des véhicules

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

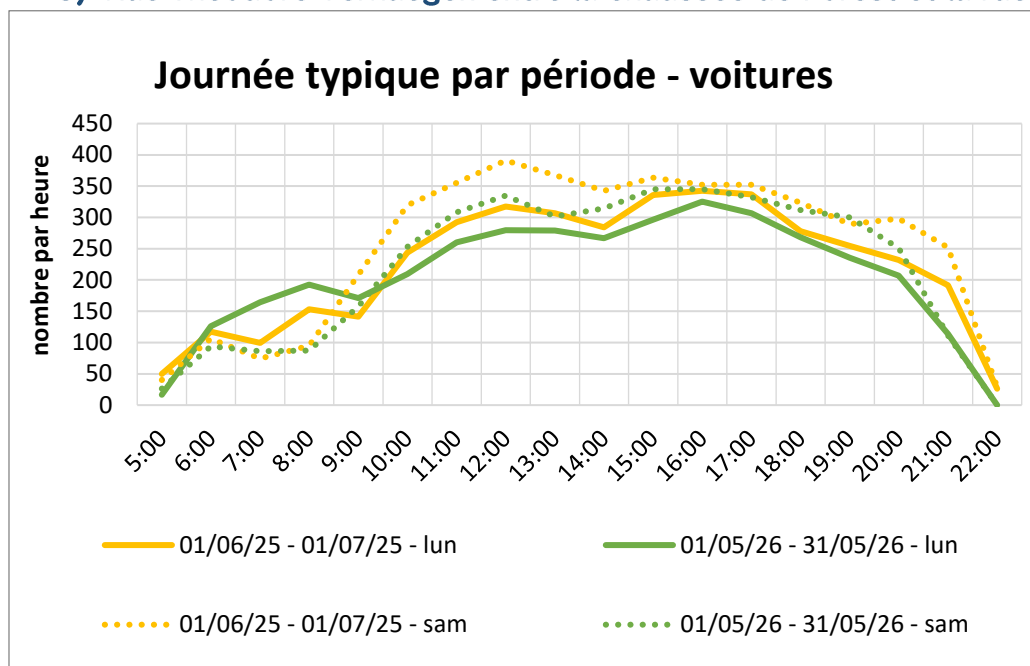


02/05/2026 -> 01/06/2026

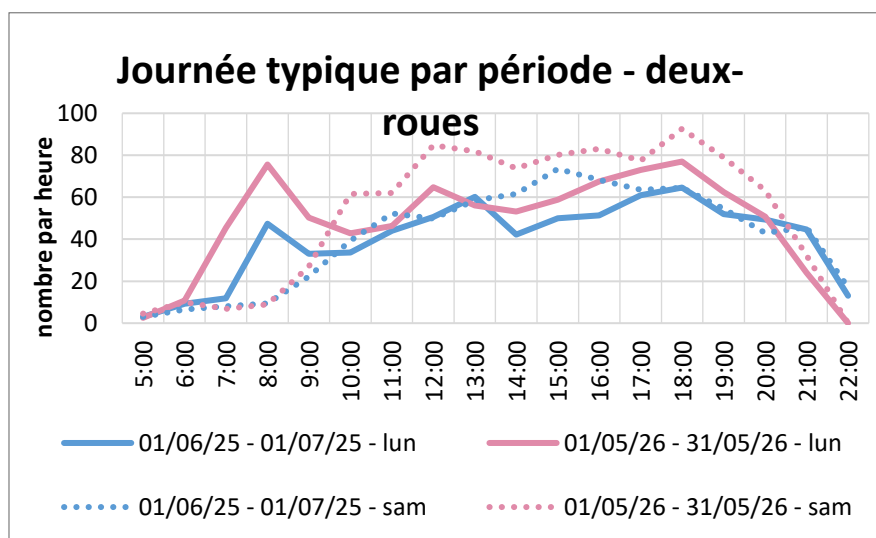


La vitesse automobile ne semble pas problématique sur l'avenue Jean Volders et celle-ci a été très peu modifiée entre les deux phases d'analyse.

5) Rue Théodore Verhaegen entre la chaussée de Forest et la rue de Prague



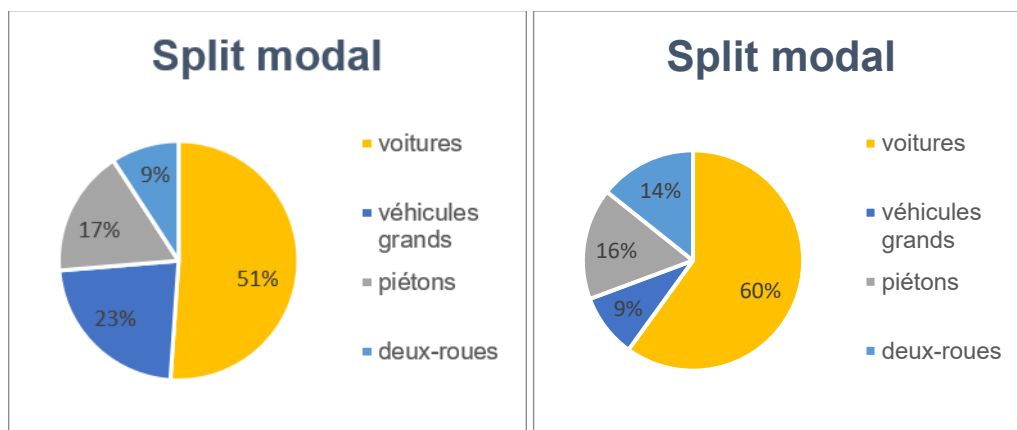
La rue Théodore Verhaegen est une rue qui est régulièrement utilisée par le trafic automobile. Il n'est donc pas étonnant que la rue Théodore Verhaegen présente un trafic bien supérieur à 200 véhicules par heure et que l'aménagement réalisé sur la rue Vanderschrick n'ait pas eu d'impact sur son flux de trafic. La rue Théodore Verhaegen est en effet en dehors du périmètre du projet Vanderschrick et son trafic sera, pour une large part, modifié une fois que les changements de sens à Barrière deviendront effectifs.



Ici aussi on observe une belle augmentation du trafic deux roues. Cela porte à penser qu'on est face à une tendance générale de l'augmentation de la pratique du vélo et pas forcément en lien avec les nouveaux aménagements sur Vanderschrick.

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

01/05/2026-> 31/05/2026

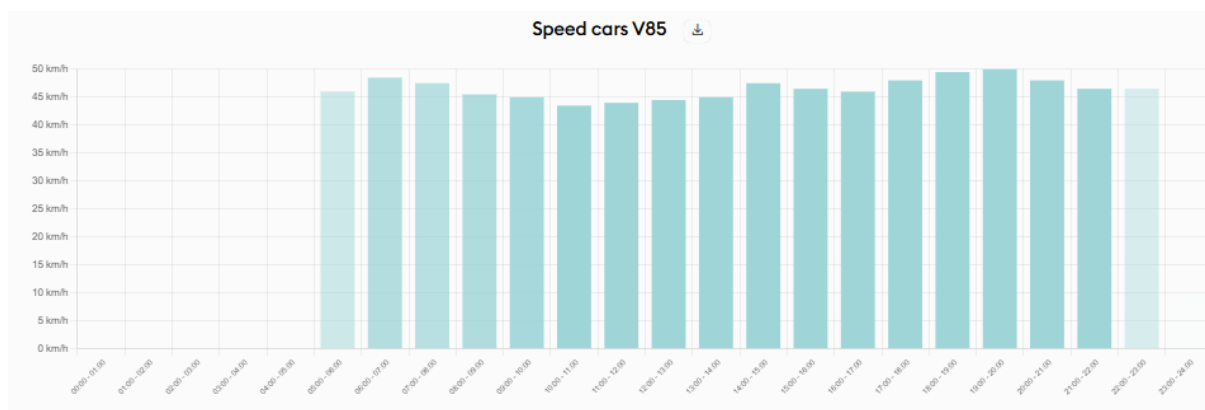


Pas d'évolution notable du split modal, hormis peut-être la diminution des véhicules de grande taille, qui est très certainement due aux travaux de changement des rails du tram 81, remplacé temporairement par le bus 96.

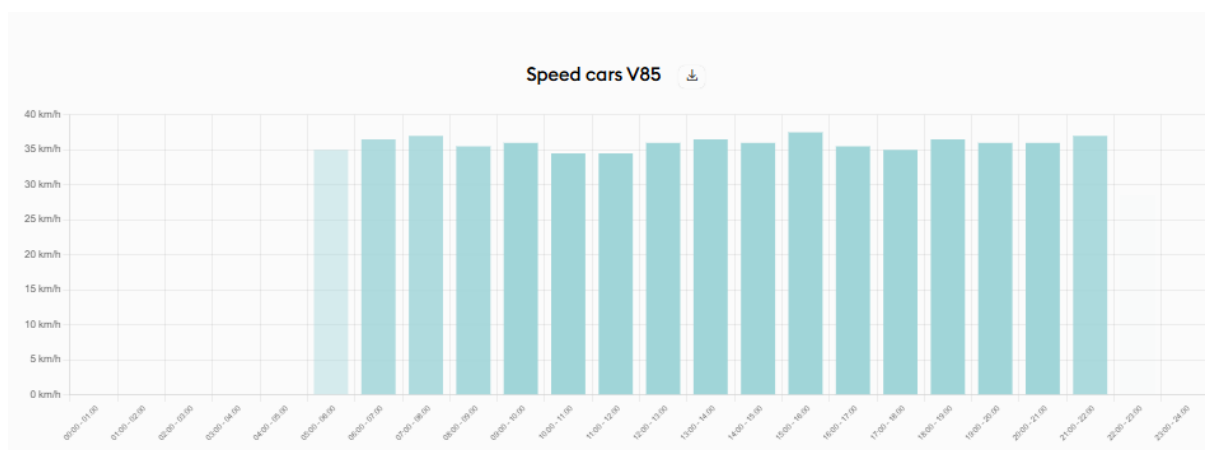


Vitesse des véhicules

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

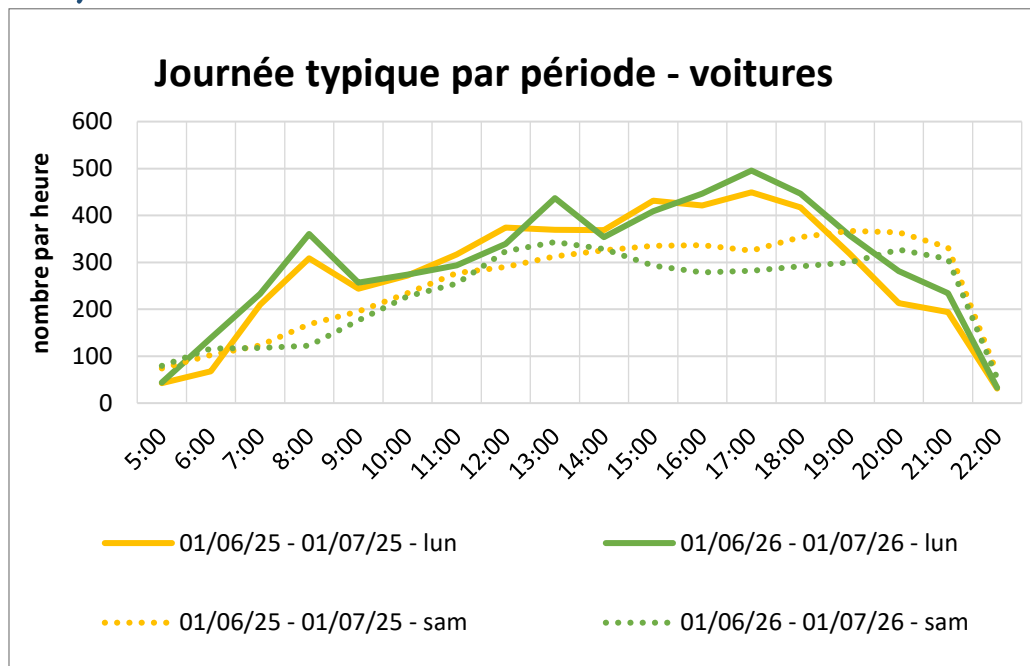


01/05/2026 -> 31/05/2026



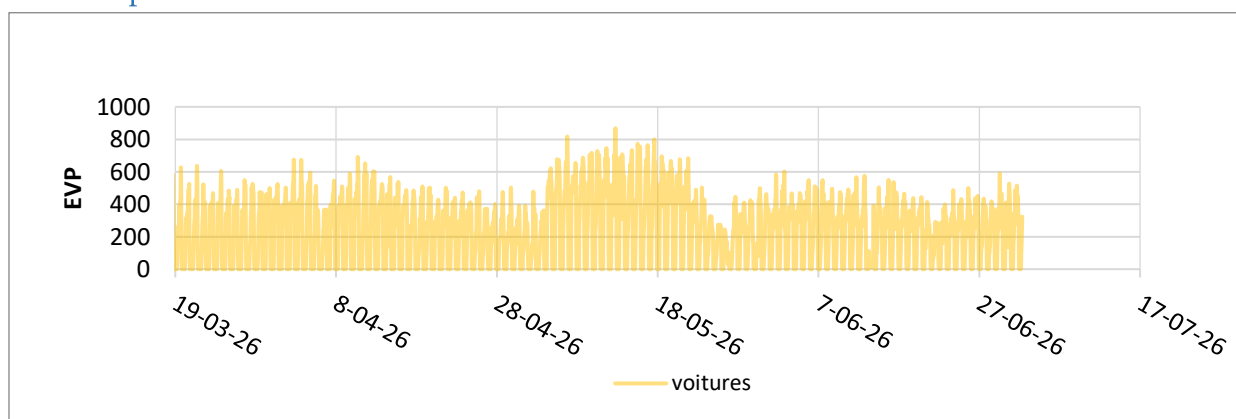
De manière générale, le trafic reste trop élevé sur la rue Théodore Verhaegen. Il s'agit d'un phénomène bien connu, que Bruxelles Mobilité n'a pas encore réussi à résoudre. Il est toutefois intéressant de noter qu'en l'espace d'un an, la vitesse est passée d'environ 45 km/h à 35 km/h pour 85 % des véhicules. À ce jour, aucun projet de réaménagement spécifique de la rue Théodore Verhaegen n'est prévu par Bxl Mobilité.

6) Chaussée de Waterloo entre la rue de Rome et la rue Louis Coenen

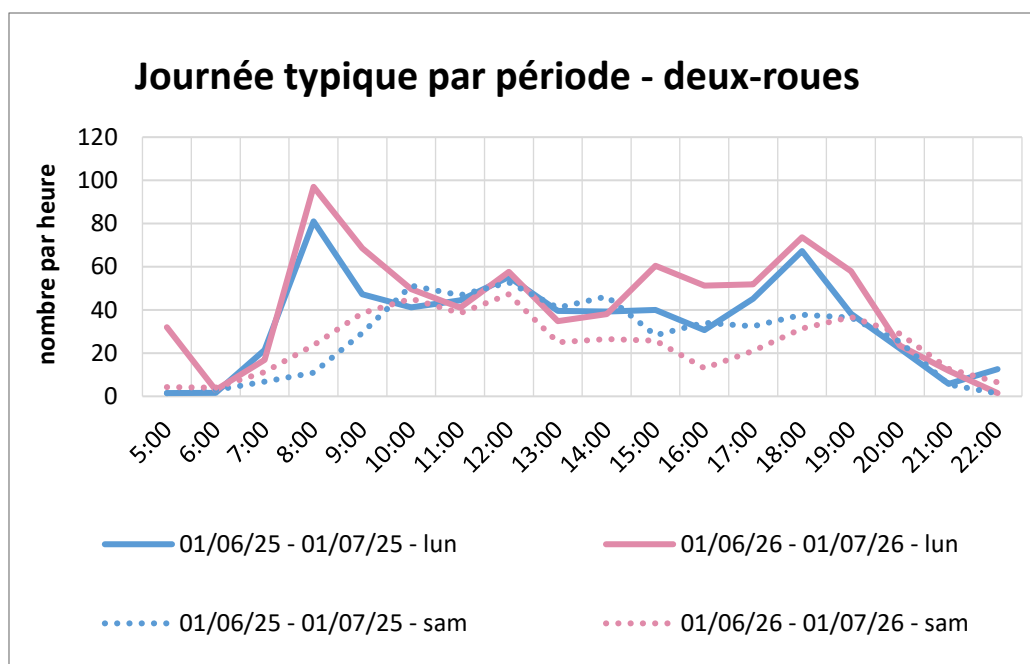


Le trafic observé sur la chaussée de Waterloo est le plus important relevé dans cette étude de mobilité. Il se situe entre 400 et 500 EVP par heure aux heures de pointe, soit un niveau nettement supérieur à celui observé sur des voiries de quartier. Ce trafic reste toutefois inférieur, mais du même ordre de grandeur, qu'un autre axe très important comme celui de l'avenue Fonsny, qui atteint plutôt 650 EVP par heure.

Série temporelle trafic



Le graphique ci-dessus est la série temporelle du nombre de véhicules qui circulent sur la chaussée de Waterloo jour par jour. À ce stade, il demeure difficile d'évaluer précisément le trafic sur la chaussée de Waterloo, en raison des importants travaux en cours à la Barrière ainsi que sur l'axe Moris-Waterloo, qui influencent fortement les conditions de circulation. Ces données journalières montrent de fortes variations, liées aux différentes phases de chantier et aux déviations successives mises en place.

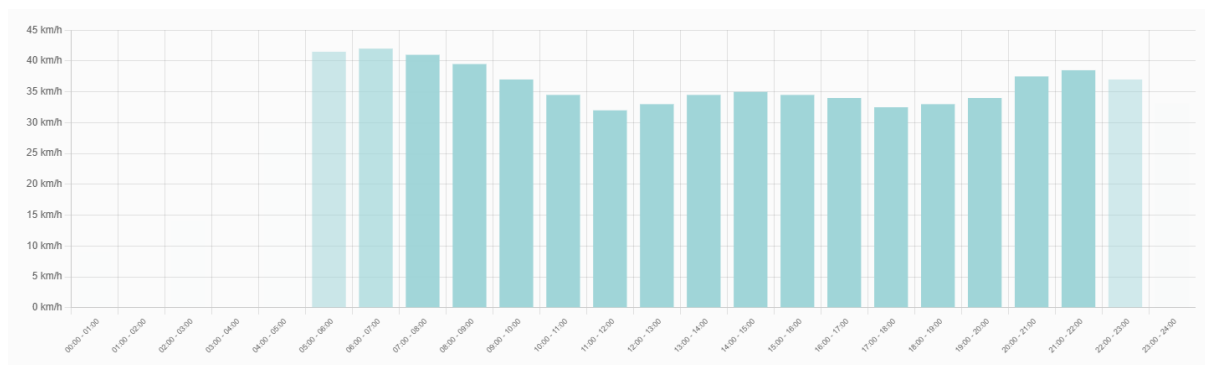


Le trafic vélo est également relativement important, avec des valeurs comprises entre 80 et 100 vélos par heure aux heures de pointe. Ce trafic a également augmenté, bien que de manière moins marquée que sur l'avenue Jean Volders. Cela suggère qu'une partie du trafic cycliste observé sur l'avenue Jean Volders ne transite pas par la chaussée de Waterloo, mais bifurque en amont, probablement via le Parvis de Saint-Gilles, la rue de Rome ou la rue du Fort.

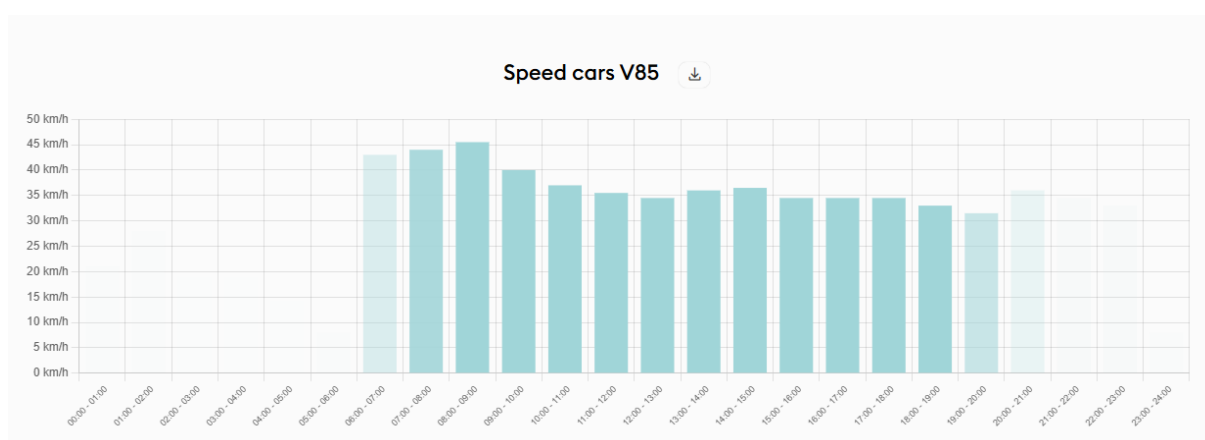


Vitesse des véhicules

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



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



La vitesse des véhicules n'a pas été modifiée entre les deux périodes. Elle reste problématique et indique qu'un vrai réaménagement devra se faire sur la chaussée de Waterloo pour changer cette situation. Le CLM prévoit notamment de faire passer une partie la chaussée de Waterloo en sens unique « excepté bus » afin de créer des boucles de circulation faciles à pratiquer et des itinéraires bus et vélo plus fluides et sécurisés. Ce projet suivra le réaménagement Parc-Barrière une fois celui-ci terminé.





CONCLUSION

Le projet d'aménagement temporaire et le changement de sens de la rue Vanderschrick ont permis de maintenir un volume de trafic automobile très faible dans la zone de test, confirmant un usage essentiellement local et de destination. Les données de comptage ne mettent pas en évidence l'apparition d'un trafic de transit significatif à la suite du test. Les niveaux observés restent largement en dessous des seuils associés à une pression automobile problématique pour une rue de quartier.

Les analyses réalisées sur les rues environnantes ne révèlent pas de report de trafic problématique directement imputable au projet. Les évolutions ponctuelles constatées sur certaines voiries, notamment la rue de Prague ou la chaussée de Waterloo, doivent être replacées dans le contexte actuel, en particulier en lien avec la présence des chantiers à Barrière et sur l'axe Moris-Waterloo.

L'un des résultats les plus positifs du projet concerne l'amélioration de la sécurité routière. Les comptages et les analyses de vitesse indiquent une tendance à l'apaisement sur la rue Vanderschrick et aux alentours, avec des conditions de circulation plus lisibles et un cadre perçu comme plus sécurisant. Cette évolution est cohérente avec les objectifs du projet et rejoint les résultats de l'enquête qualitative développés juste après.

L'augmentation du trafic cycliste observée constitue un signal encourageant. Cette évolution s'inscrit principalement dans une tendance d'augmentation de la pratique du vélo en région bruxelloise et la rue Vanderschrick a pu apporter une contribution en créant un environnement plus favorable aux déplacements actifs, en cohérence avec les objectifs communaux d'apaisement du trafic et de partage plus juste de l'espace public.

Enfin, le cœur du projet de la rue Vanderschrick vise avant tout à améliorer concrètement le confort et la sécurité des piéton·nes, objectif qui ne pourra être pleinement atteint qu'à travers un réaménagement définitif de la rue et non par un simple aménagement provisoire.

Recommandation du service mobilité

Hormis la mise en œuvre du CLM dans sa globalité, cette étude met en évidence les éléments suivants :

- **La rue de Prague** doit être davantage sécurisée avec un nouvel aménagement car elle présente encore des vitesses de véhicules très élevées, et la présence de dispositifs de ralentissement ne semble pas avoir un impact satisfaisant ;
- **L'avenue Jean Volders** connaît un trafic cycliste conséquent, alors qu'elle n'est pas reprise dans les itinéraires cyclables communaux ou régionaux. Ce statut devrait être revu afin de permettre la mise en place d'aménagements cyclables plus sécurisés.



- **Le changement de sens de la rue Vanderschrick entre Jean Volders et la chaussée de Waterloo** ne limite que partiellement le trafic de transit. Si le changement de sens prévu sur la rue de la Perche ne produit pas l'effet escompté, un ajustement plus en amont de la rue Vanderschrick devrait être envisagé afin de pousser davantage le trafic automobile sur l'avenue Fonsny ou l'avenue Brugman ;
- **Les aménagements temporaires et le changement de sens de la rue Vanderschrick ont permis de fortement limiter les vitesses sur la rue Vanderschrick est d'augmenter la sécurité routière.** Tout porte à croire qu'un aménagement définitif sera pleinement profitable pour la vie de quartier;
- **La rue Théodore Verhaegen** présente un volume de trafic et de vitesse trop élevés pour un axe de quartier, nécessitant un réaménagement structurel dépassant largement le cadre de ce projet ;
- **La chaussée de Waterloo** présente le même constat avec la nuance que le CLM prévoit une mise à sens unique de la chaussée de Waterloo entre Porte de Hal et la Barrière suite aux travaux de l'avenue du Parc et de la Barrière qui permettront de résoudre en partie ce flux de trafic trop important.

Périmètres du questionnaire

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.

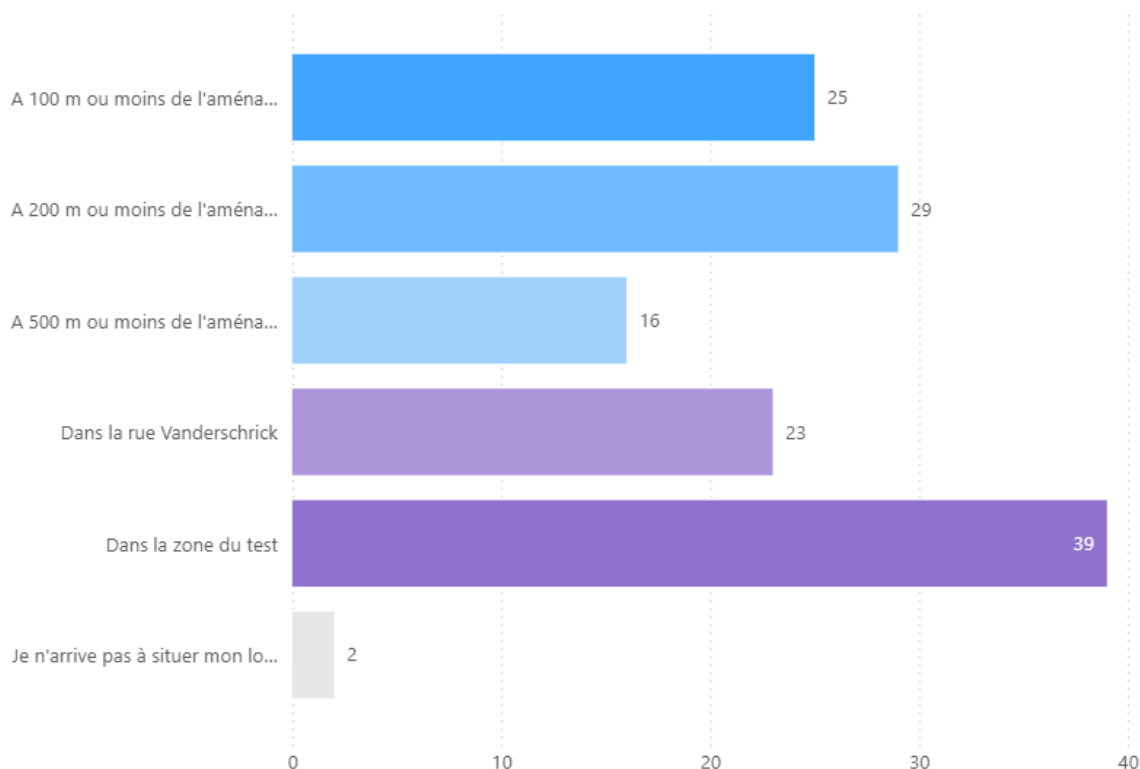
En tout, 3 500 toutes-boîtes ont été distribués dans le périmètre délimité ci-joint sur le territoire saint-gillois dans la zone des 500 mètres :



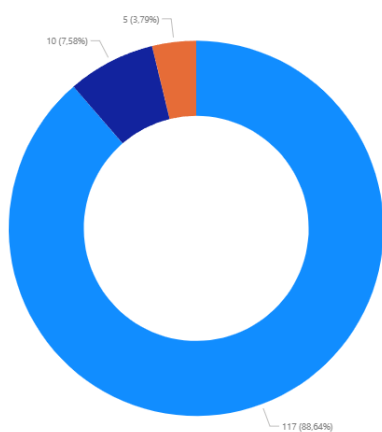
- 2 étaient des réponses papier ;
- 132 étaient des réponses en ligne ;



Informations sur les répondant.es



Principalement, les répondants résident à proximité de la zone de test. Toutefois, certaines incohérences ont été relevées dans les réponses, probablement liées à un manque de clarté dans la formulation de la notion de « zone de test » dans le questionnaire.



Je complète cette enquête en tant que : ● Riverain.e ● Usager.e régulier de la zone de test pour des raisons privées ou professionnelles ● Commerçant.e

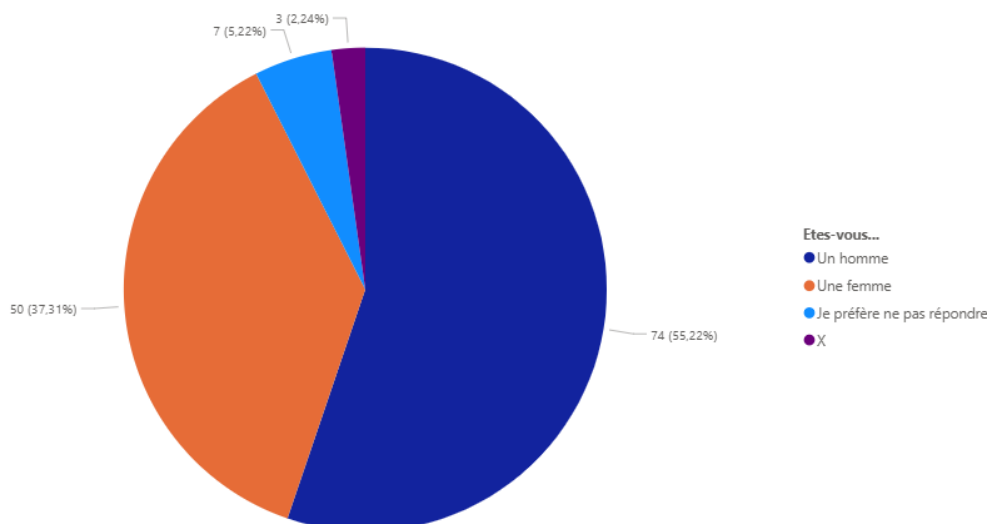
La majorité des répondants sont des riverain·es (88 %), ce qui correspond aux attentes compte tenu du périmètre de l'étude.

Par ailleurs, il est à noter que, parmi les cinq commerçants ayant répondu à l'enquête, quatre déclarent être situés dans la zone de test, tandis qu'un répondant indique ne pas savoir localiser son lieu de résidence.





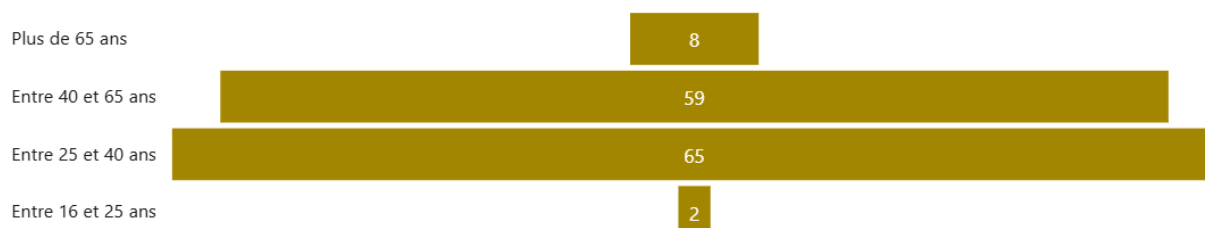
Etes-vous :



Les répondants les plus importants sont des hommes pour une valeur de 55 %.

Il est à noter que 17 personnes ont répondu à l'enquête en néerlandais, soit une proportion de 12,7 % des répondants.

Age des répondants:

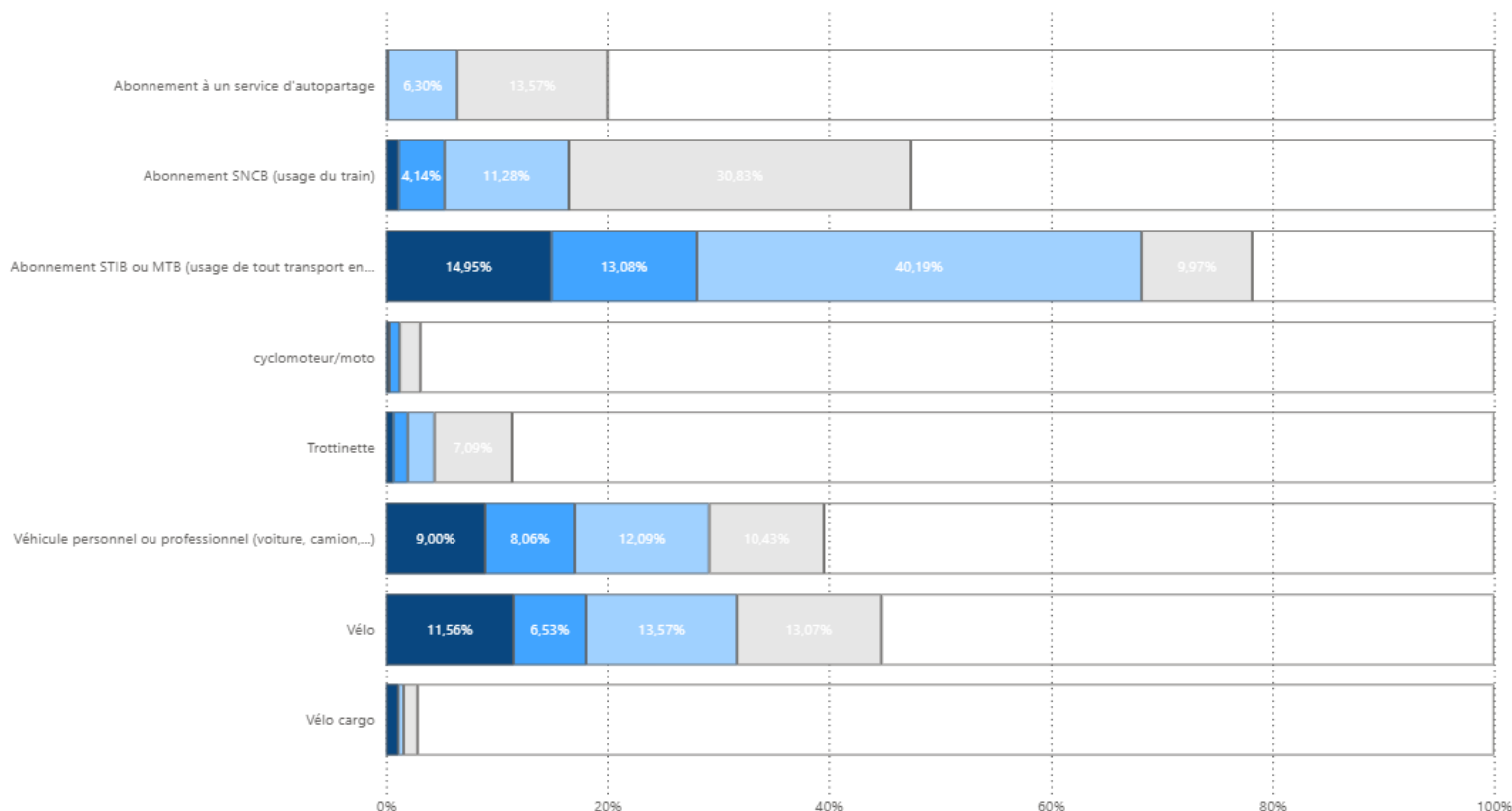


L'âge moyen des répondants se situe autour de 40 ans, 50 % d'entre eux déclarant être âgés de plus de 40 ans.



Les modes de déplacement :

● Tous les jours ● 1 fois par semaine ● Quelques fois par mois ○ Quelques fois par an ○ Je n'utilise pas ce mode de déplacement



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

Les trois principaux modes de déplacement se distinguent nettement. En premier lieu, les transports en commun (STIB) sont les plus utilisés : 80 % des répondants déclarent y recourir au moins quelques fois par an, dont 70 % au moins quelques fois par mois.

En deuxième et troisième positions, avec des niveaux d'usage relativement proches, figurent l'utilisation d'un véhicule personnel et les modes cyclables (vélo et vélo cargo). Entre 35 % et 40 % des répondants indiquent les utiliser au moins plusieurs fois par an à plusieurs fois par mois.

Résultats de l'enquête

L'enquête de mobilité a abordé quatre grands thèmes relatifs au projet d'aménagement temporaire de la rue Vanderschrick.

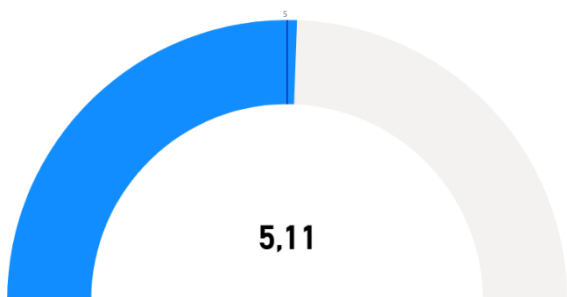
À l'exception du premier thème, obligatoire, les trois autres pouvaient être ignorés par les répondants. Par conséquent, le taux de réponse varie selon les thématiques :

- Évaluation des aménagements temporaires : 134 répondants sur 134 ;
- Évaluation des conditions piétonnes : 106 répondants sur 134 ;
- Évaluation des conditions pour les conducteurs automobiles : 77 répondants sur 134 ;
- Évaluation des conditions pour les cyclistes : 73 répondants sur 134.

Évaluation des aménagements temporaires 134/134



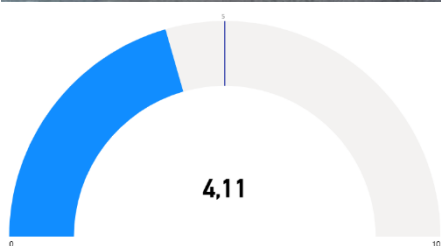
Question 6 : Sur une échelle de 1 à 10, appréciez-vous les jardinières en acier corten installées provisoirement depuis août 2025 dans la rue Vanderschrick ?



Les résultats indiquent une appréciation globalement neutre, sans tendance marquée se dégageant des réponses.



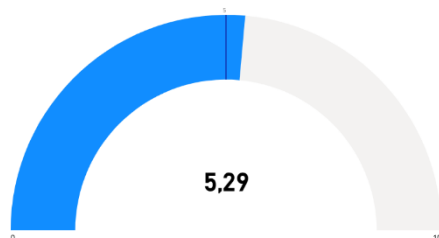
Question 7 : Sur une échelle de 1 à 10, appréciez-vous les marquages au sol qui ont été placés avec l'aménagement temporaire de la rue Vanderschrick ?



Tendance plus négative ici, les résultats suggèrent que les marquages au sol, notamment les logos, ne sont pas perçus comme apportant une réelle valeur ajoutée à l'aménagement.



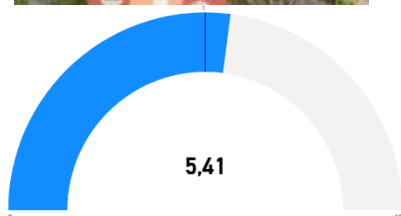
Question 8 : Sur une échelle de 1 à 10, appréciez-vous les marquages au sol en cercle qui ont été placés avec l'aménagement temporaire de la rue Vanderschrick ?



Appréciation globalement neutre, sans tendance particulière se dégageant des réponses.



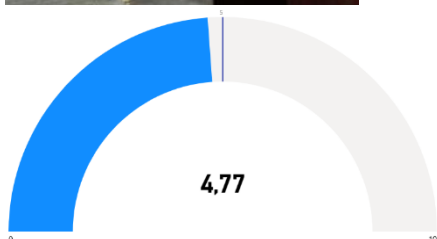
Question 9 : Sur une échelle de 1 à 10, trouvez-vous que les panneaux explicatifs mis en place durant toute la phase de l'aménagement temporaire vous ont donné suffisamment d'infos ?



Les panneaux semblent avoir eu un impact plus positif dans la perception des répondants, suggérant une meilleure appréciation de cet élément d'aménagement.

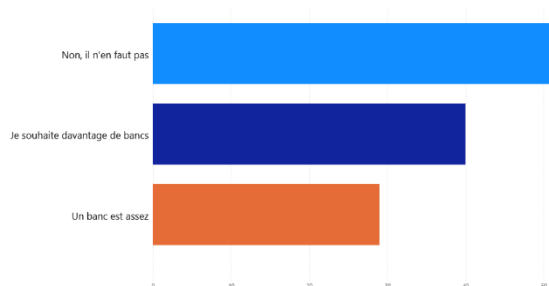


Question 10 : Sur une échelle de 1 à 10, appréciez-vous le banc (bois recyclé du sapin de Noël de Saint-Gilles 2024) qui a été installé devant le n°16 de la rue Vanderschrick ?



Les bancs dans l'espace public suscitent souvent des perceptions contrastées parmi les riverains. Le résultat globalement neutre observé ici indique l'absence de tendance marquée quant à l'appréciation de la présence de ce mobilier dans la rue Vanderschrick.

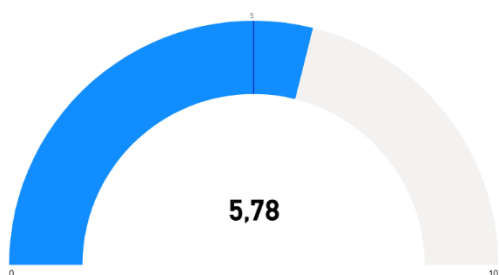
Question 11 : Concernant le nombre de bancs dans la zone du test, vous trouvez que :



Cette question, plus spécifique à l'intégration des bancs dans la rue Vanderschrick, met en évidence une répartition relativement équilibrée des avis.

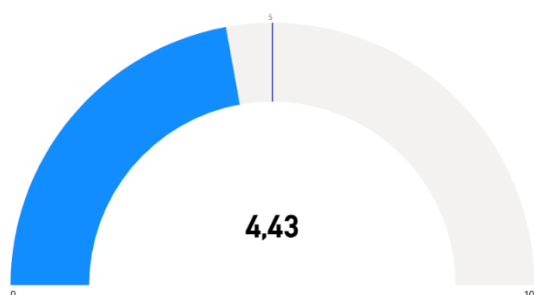
Les résultats restent globalement neutres : 51 répondants souhaitent l'absence de bancs, tandis que 69 se prononcent en faveur du maintien du banc existant. Parmi ces derniers, 40 expriment même le souhait d'augmenter le nombre de bancs dans le cadre du projet.

Question 12 : Sur une échelle de 1 à 10, trouvez-vous que l'aménagement temporaire de la rue Vanderschrick a amélioré positivement la qualité de la rue ?



L'évaluation globale de l'aménagement obtient un score plus élevé que les questions portant sur des éléments spécifiques. Les résultats indiquent une acceptation globalement positive de l'aménagement temporaire.

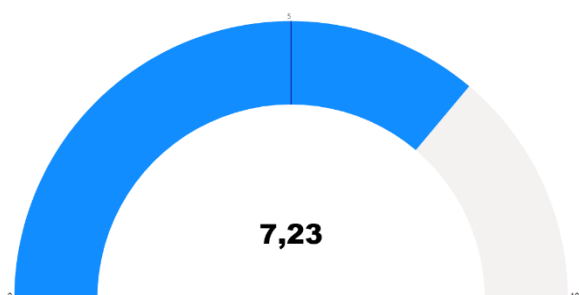
Question 13 : Si vous habitez la rue Vanderschrick, avez-vous constaté une augmentation de la qualité de l'air suite à la mise en place du test de changement de sens ?



Les résultats indiquent l'absence de perception claire d'une amélioration de la qualité de l'air en lien avec le réaménagement temporaire.

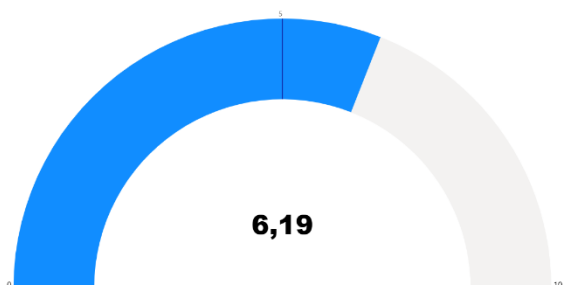
Evaluation concernant les piétons
106/134

Question 18 : Sur une échelle de 1 à 10, à quel point vous sentez-vous en sécurité en tant que piéton dans la rue Vanderschrick en ce qui concerne la circulation automobile ?



La perception de la sécurité routière pour les piétons apparaît globalement très positive parmi les répondants circulant à pied dans la rue Vanderschrick.

Question 19 : 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 Vanderschrick ?

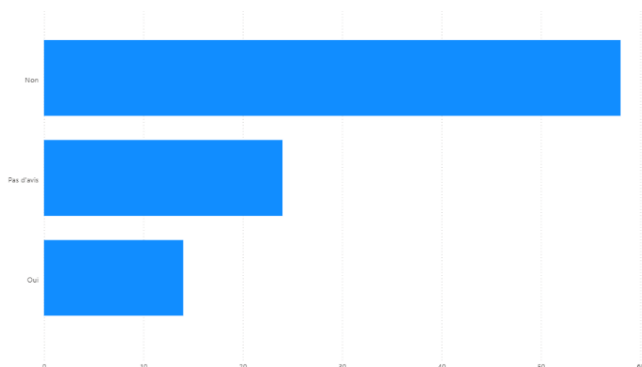


Résultat positif, cohérent avec la perception de sécurité exprimée à la question précédente.





Groupe de 3 questions en lien entre elles : Question 20 : Avez-vous constaté une forte augmentation du trafic dans votre rue depuis le changement de sens ? & Question 21 : Quel rue habitez-vous ? Question 22 : Si vous avez répondu oui à la question précédente, à quel point pensez-vous que cette augmentation provient du changement de sens de la rue Vanderschrick ?



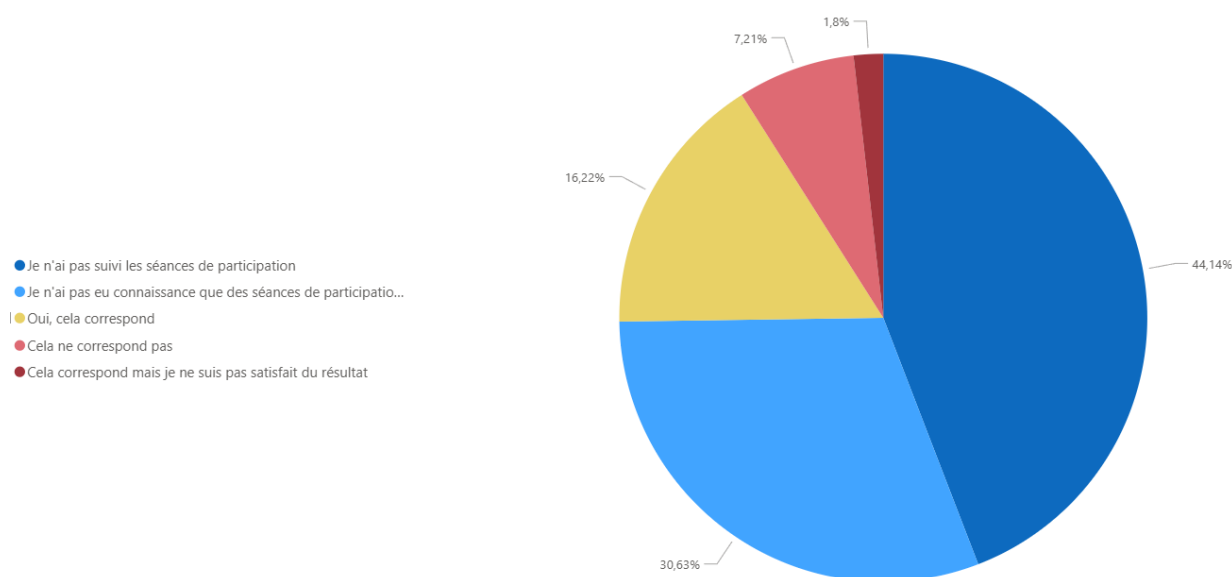
Globalement, peu de répondants associent le test à une augmentation du trafic. Parmi les 11 personnes sur 96 ayant répondu positivement, certaines réponses provenant des rues telles que la rue de Lisbonne et la rue de la Filature, où le changement de sens de la rue Vanderschrick n'est a priori pas susceptible d'avoir eu un impact direct.

Les signalements d'augmentation du trafic se concentrent principalement sur l'avenue Jean Volders et la rue de Prague.

Question 25 : Durant les mois de février à avril 2025, des participations citoyennes ont eu lieu dans la rue Vanderschrick afin de coconstruire un projet d'aménagement provisoire avec les riverain.es.

Trouvez-vous que cet aménagement correspond à vos attentes suite à ces actions de participations citoyennes ?

Plus d'infos : <https://stgilles.brussels/services/mobilite-et-stationnement/vision-et-plans-strategiques/la-maille-parvis-enquete-mobilite/>



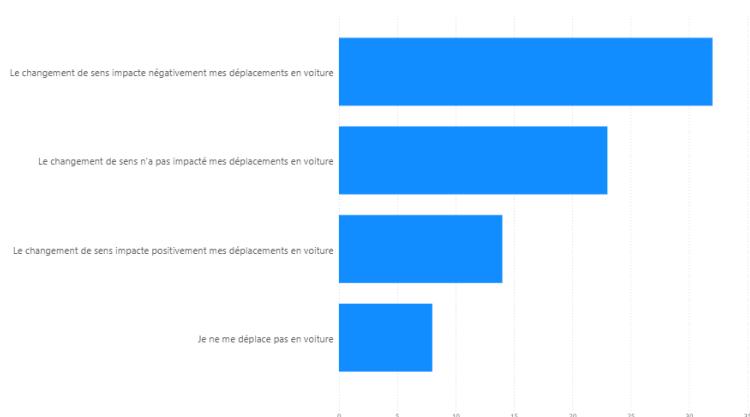
La majorité des répondants n'avait pas connaissance des démarches de participation citoyenne menées en 2025, malgré les efforts de communication déployés par la commune.



Il est toutefois intéressant de souligner un résultat positif : parmi les personnes ayant participé aux séances, près des deux tiers estiment que l'aménagement temporaire correspond aux attentes et recommandations exprimées.

Evaluation des conducteurs automobiles : sécurité routière, stationnement 77/134

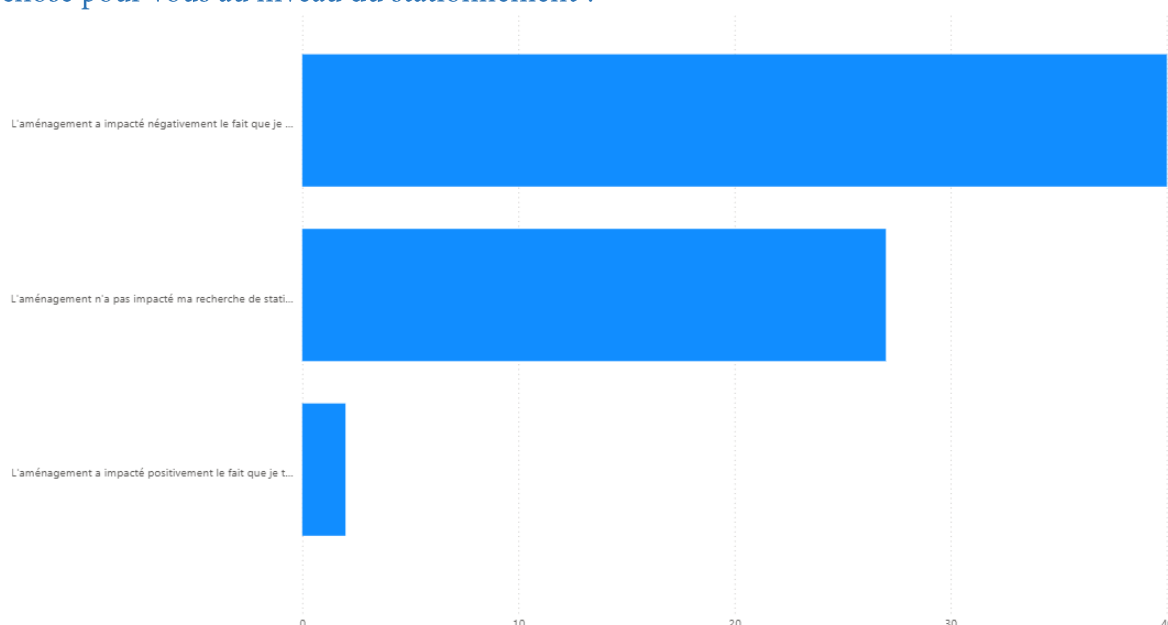
Question 28 : Est-ce que le changement de sens de la rue rend vos déplacements en voiture plus faciles ?



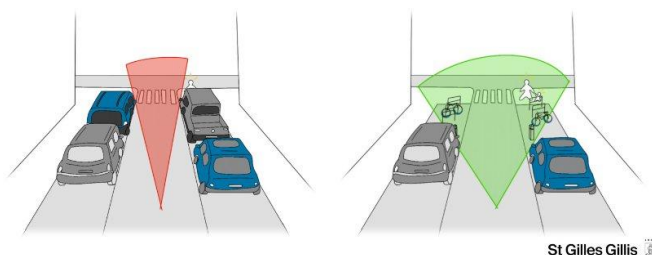
32 répondants sur 77 estiment que le changement de sens a eu un impact négatif sur leurs déplacements en voiture. Ce résultat peut apparaître surprenant, dans la mesure où le dispositif a objectivement généré peu de modifications des circulations à l'échelle du quartier, mais il constitue une

piste d'analyse intéressante pour mieux comprendre ce groupe de répondants. En effet, ces mêmes 32 personnes tendent également à évaluer négativement l'ensemble des autres questions du questionnaire, traduisant une perception globalement défavorable du projet. Ce profil spécifique d'automobilistes fera l'objet d'une analyse plus approfondie dans la discussion des résultats.

Question 29 : Est-ce que l'aménagement temporaire de la rue Vanderschrick a changé quelque chose pour vous au niveau du stationnement ?

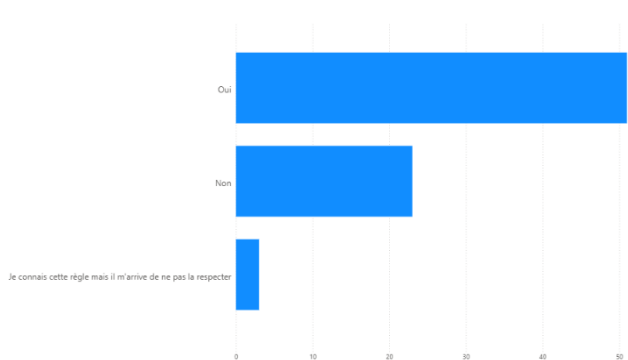


Le stationnement, thématique souvent clivante, est ici également perçu comme une contrainte par une partie des automobilistes. En effet, 40 répondants sur 69 estiment que l'aménagement a eu un impact négatif sur la recherche de places de stationnement.



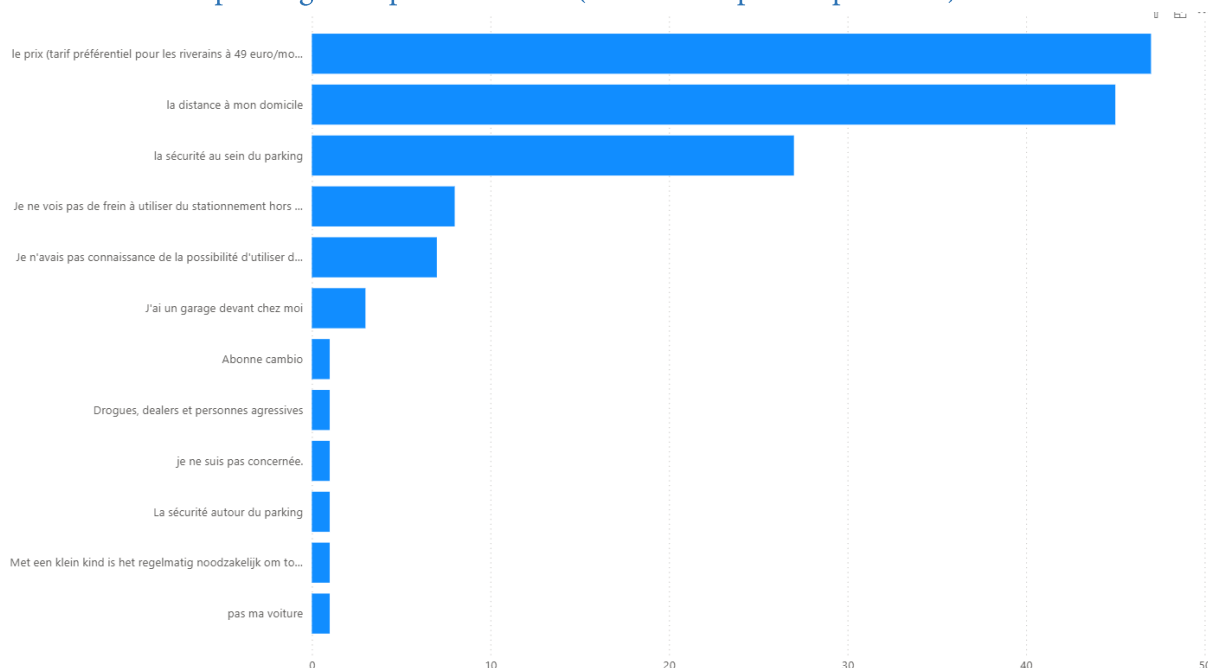
St Gilles Gillis

Question 30 : Connaissiez-vous cette règle qui vous interdit de vous garer à moins de 5 mètres d'un passage piéton ?



Ce résultat peut apparaître surprenant, dans la mesure où la réglementation du stationnement, notamment à proximité des passages piétons, est souvent perçue comme peu connue ou mal comprise. Néanmoins, les réponses indiquent que cette règle de sécurité routière semble ici relativement bien connue et intégrée par les automobilistes.

Question 31 : Quels sont pour vous les principaux freins à utiliser du stationnement hors voirie, comme celui du parking de la porte de Hal ? (Plusieurs réponses possibles)

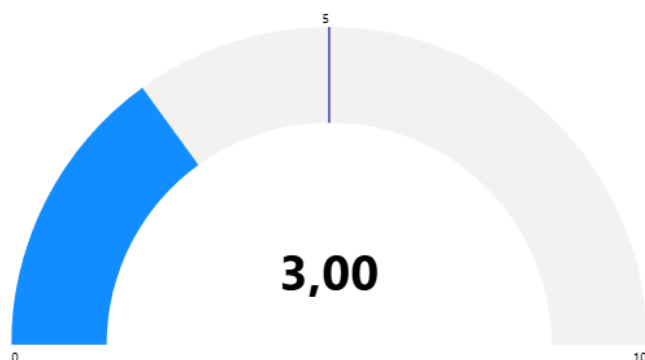


Dans le cadre d'un projet d'aménagement, où la suppression de places en voirie nécessite d'identifier des alternatives pour les riverains.

Sans surprise, les principaux freins identifiés sont le coût, la distance et le sentiment de sécurité des parkings hors voirie. Le tarif préférentiel proposé au parking de la Porte de Hal apparaît, à ce stade, soit trop élevé, soit insuffisamment sécurisant, soit encore trop peu connu des riverains. Par ailleurs, le report vers les solutions d'autopartage ne semble pas encore constituer une alternative réellement attractive.



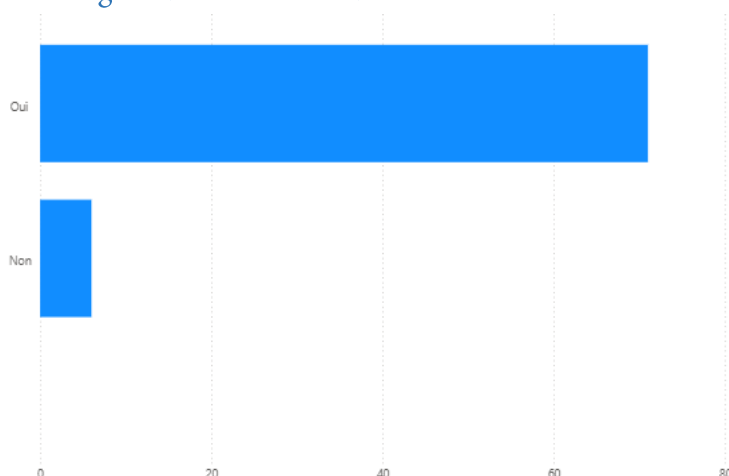
Question 32 : Sur une échelle de 1 à 10, seriez-vous prêt.e à prendre un abonnement dans un parking hors voirie, comme celui de la porte de Hal ?



À ce stade, cette proposition ne semble pas rencontrer l'adhésion des conducteur.trices ayant répondu à l'enquête, et apparaît peu satisfaisante au regard de leurs attentes et de leur situation actuelle.

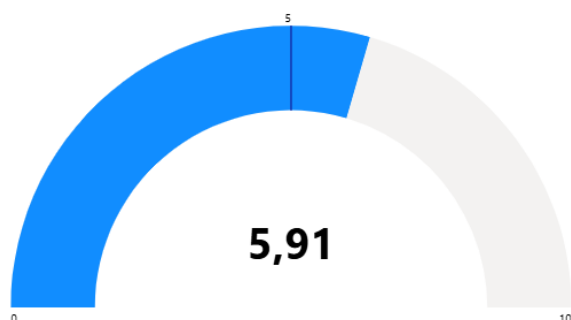
Question 34 : La rue Vanderschrick est une rue en zone cyclable. Une zone

cyclable implique qu'une voiture n'est pas autorisée à dépasser un cycliste. Connaissiez-vous cette règle du code de la route ?



Malgré l'observation régulière de comportements ne respectant pas les aménagements cyclables, les automobilistes ayant répondu à l'enquête déclarent majoritairement connaître cette règle du code de la route.

Question 35 : Sur une échelle de 1 à 10, considérez-vous que les voitures respectent cette règle du code de la route dans la rue Vanderschrick ?

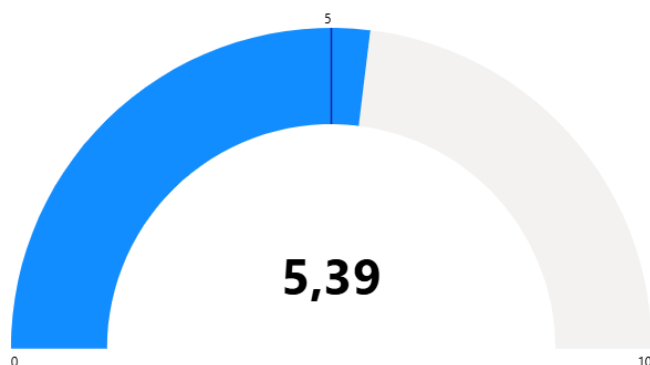


Résultat cohérent avec la perception exprimée précédemment. Ce résultat est à comparer avec les réponses des cyclistes à la même question.



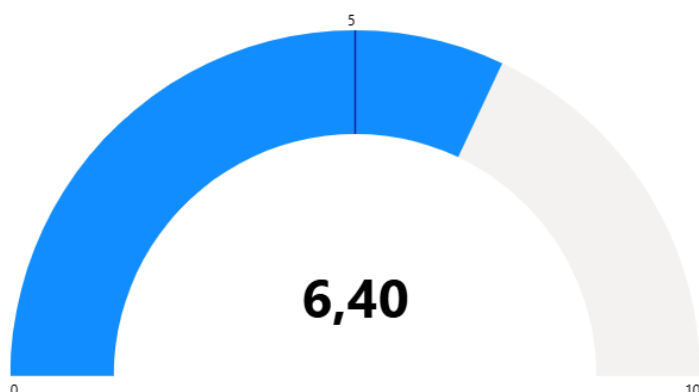
Evaluation portant sur les déplacements en vélo 73/134 répondants

Question 38 : Sur une échelle de 1 à 10, est-ce que le changement de sens de la rue et son aménagement sécurisent davantage vos déplacements à vélo dans la rue Vanderschrick ?



Les résultats ne montrent pas de perception fortement favorable, suggérant que l'aménagement a un impact jugé limité sur les conditions de déplacement à vélo dans la rue Vanderschrick et l'aménagement n'a pas solutionné l'état de la voirie très dégradé (beaucoup de trous) qui a pu jouer sur l'appréciation des riverain.es.

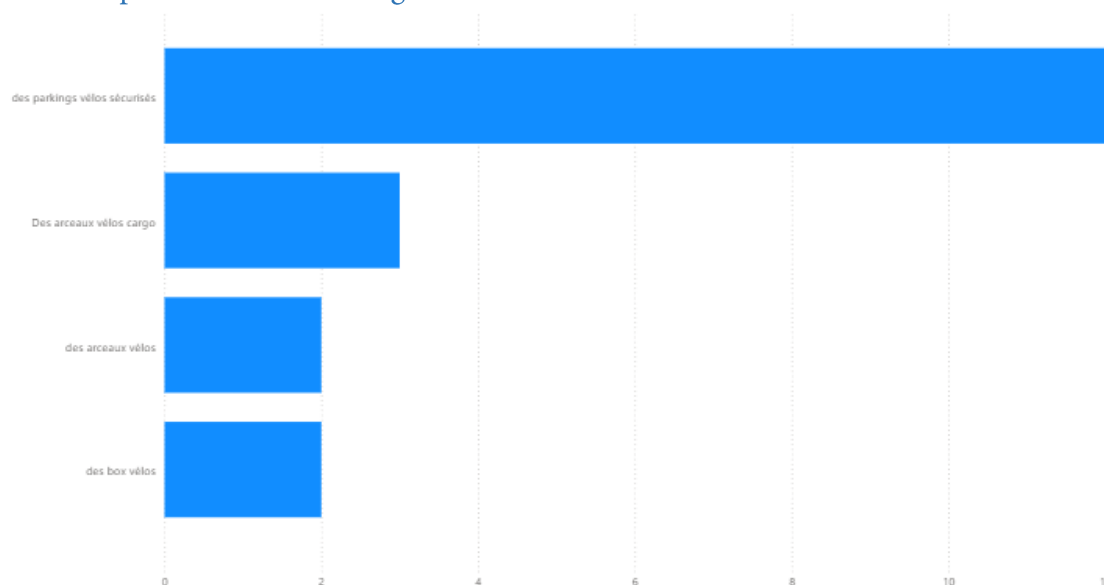
Question 39 : Sur une échelle de 1 à 10, trouvez-vous qu'il y a assez de stationnements vélo en voirie dans la zone du test ?



Réponse assez favorable. Les répondants semblent satisfaits du stationnement vélo en voirie dans la zone du test.



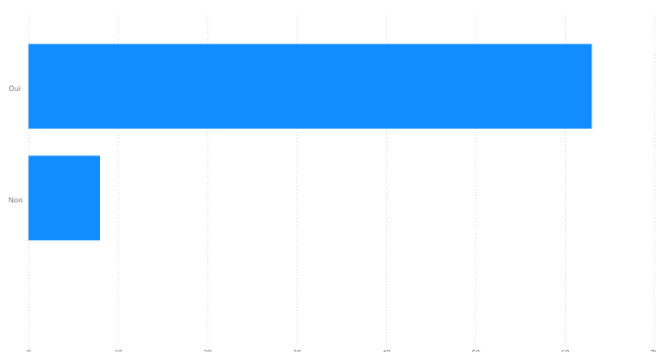
Question 40 : Si vous trouvez qu'il en manque, de quel type de stationnement vélo avez-vous besoin à proximité de l'aménagement



Il s'agit d'un enjeu récurrent à Saint-Gilles : en dehors de la mise en place de box vélos, qui restent insuffisant en termes de nombre, il demeure difficile de trouver des lieux qui offrent un stationnement vélo réellement sécurisé et adapté aux besoins des usagers.



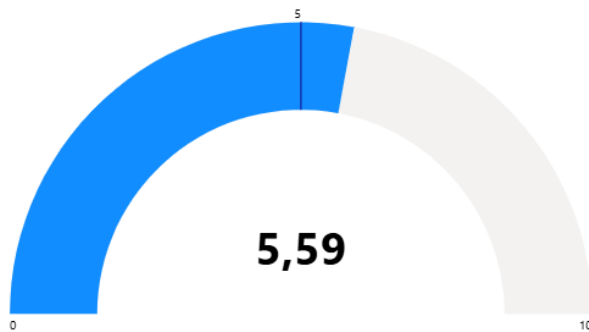
Question 42 : La rue Vanderschrick est une rue en zone cyclable. Une zone cyclable implique qu'une voiture n'est pas autorisée à dépasser un cycliste. Connaissiez-vous cette règle du code de la route ?



Résultat similaire à celui observé auprès des conducteur.trices, avec toutefois une proportion légèrement plus élevée de répondant.es indiquant ne pas connaître cette règle.

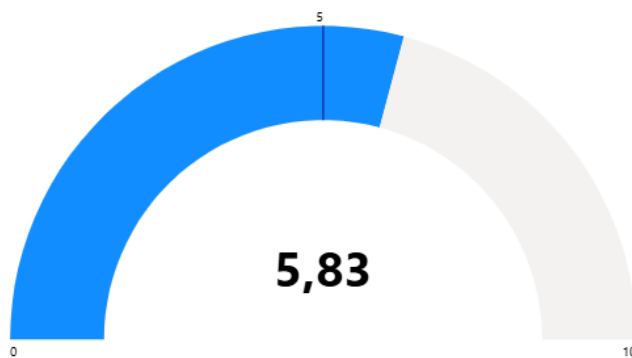


Question 43 : Sur une échelle de 1 à 10, considérez-vous que les voitures respectent cette règle du code de la route (ne pas dépasser les vélos) dans la rue Vanderschrick ?



Résultat équivalent à celui des conducteur.trices automobiles : les deux groupes ne perçoivent pas de problème majeur concernant le respect de cette règle par les voitures en zone cyclable.

Question 44 : Sur une échelle de 1 à 10, pensez-vous que l'aménagement temporaire et le changement de sens de la rue Vanderschrick ont permis de diminuer la vitesse des véhicules ?



Ce résultat positif renforce la pertinence du projet, dont l'un des objectifs principaux est l'amélioration de la sécurité routière pour l'ensemble des usagers. La diminution de la vitesse des véhicules constitue en effet un axe prioritaire pour la commune. Toutefois, les aménagements actuels, tels que les dispositifs de ralentissement, apparaissent insuffisants à eux seuls pour limiter efficacement les excès de vitesse, ce qui souligne la nécessité d'une réflexion plus globale sur la configuration de l'espace public.



Discussion des résultats

Une acceptation globale du projet :

De manière générale, les éléments d'aménagement pris séparément (jardinières, marquages, bancs) suscitent des avis assez neutres, sans véritable tendance qui se dégage, avec tout de même un intérêt moins grand pour le marquage au sol par rapport aux autres aménagements. Les panneaux explicatifs semblent, quant à eux, mieux perçus. Malgré ces avis parfois mitigés sur les dispositifs spécifiques, l'aménagement dans son ensemble est plutôt bien accepté. Les effets sur la qualité de l'air restent peu perceptibles pour les répondants, les répondants n'ont pas perçu une augmentation particulière du trafic depuis la mise en place du test. Enfin, une majorité de personnes n'avait pas eu connaissance des démarches de participation en amont. Les habitant.es qui ont participé sont quant à elles et eux assez satisfait.es de l'aménagement temporaire proposé.

Un projet perçu comme bénéfique pour la sécurité, mais aux effets peu visibles sur l'environnement et le trafic

L'un des principaux enseignements réside dans la perception très positive de la sécurité piétonne, qui apparaît comme un point fort du projet et un axe de réussite majeur. La réduction de la vitesse des véhicules est également perçue positivement, renforçant la cohérence avec les objectifs communaux. En revanche, les effets sur des dimensions plus diffuses, telles que la qualité de l'air ou l'évolution du trafic, restent peu perceptibles pour les répondant.es. L'augmentation du trafic est rarement attribuée au projet et semble se concentrer sur certains axes spécifiques, ce qui relativise son impact à l'échelle du quartier.

Des tensions persistantes autour des usages automobiles et du stationnement

Les résultats mettent en évidence des perceptions plus critiques parmi les automobilistes, en particulier concernant les conditions de déplacement et le stationnement. Une part significative des répondant.es estime que le changement de sens a eu un impact négatif sur leurs trajets, malgré des effets objectivement limités sur les circulations. Le stationnement apparaît comme un point particulièrement sensible, avec une majorité de réponses négatives concernant la recherche de places. Par ailleurs, les alternatives proposées, telles que le stationnement hors voirie ou l'autopartage, ne rencontrent pas encore l'adhésion des usager.es, notamment en raison de freins liés au coût, à la distance et au sentiment de sécurité.



L'écart entre la moyenne et la médiane

Une façon efficace d'analyser les résultats consiste à comparer la moyenne et la médiane des réponses obtenues. Lorsque ces deux indicateurs sont proches, les réponses sont généralement homogènes et aucune minorité n'influence fortement les résultats. À l'inverse, un écart important peut indiquer que certaines réponses extrêmes tirent la moyenne vers le haut ou vers le bas. Cela suggère qu'une minorité de répondants exerce une influence significative sur le résultat final. Par exemple, si 80 personnes attribuent une note de 5/10 et 20 personnes une note de 10/10, la moyenne atteint 6,05/10 alors que la médiane reste fixée à 5/10.

N°question	Question	Moyenne	Médiane	Ecart
6	Sur une échelle de 1 à 10, appréciez-vous les jardinières en acier corten installées provisoirement depuis août 2025 dans la rue Vanderschrick ?	5,11	6,00	-0,89
7	Sur une échelle de 1 à 10, appréciez-vous les marquages au sol qui ont été placés avec l'aménagement temporaire de la rue Vanderschrick ?	4,11	4,00	0,11
8	Sur une échelle de 1 à 10, appréciez-vous les marquages au sol en cercle qui ont été placés avec l'aménagement temporaire de la rue Vanderschrick ? Ces marquages ont pour but de créer un effet por...	5,29	6,00	-0,71
9	Sur une échelle de 1 à 10, trouvez-vous que les panneaux explicatifs mis en place durant toute la phase de l'aménagement temporaire vous ont donné suffisamment d'infos ?	5,41	6,00	-0,59
10	Sur une échelle de 1 à 10, appréciez-vous le banc (bois recyclé du sapin de Noël de Saint-Gilles 2024) qui a été installé devant le n°16 de la rue Vanderschrick ?	4,77	5,00	-0,23
12	Sur une échelle de 1 à 10, trouvez-vous que l'aménagement temporaire de la rue Vanderschrick a amélioré positivement la qualité de la rue ?	5,78	7,00	-1,22
13	Si vous habitez la rue Vanderschrick, avez-vous constaté une augmentation de la qualité de l'air suite à la mise en place du test de changement de sens ?	4,43	5,00	-0,57
18	Sur une échelle de 1 à 10, à quel point vous sentez-vous en sécurité en tant que piéton dans la rue Vanderschrick en ce qui concerne la circulation automobile ?	7,23	7,50	-0,27
19	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 Vanderschrick ?	6,19	7,00	-0,81
32	Sur une échelle de 1 à 10, seriez-vous prêt.e à prendre un abonnement dans un parking hors voirie, comme celui de la porte de Hal ?	3,00	1	2,00
35	Sur une échelle de 1 à 10, considérez-vous que les voitures respectent cette règle du Code de la route dans la rue Vanderschrick ?	5,91	6,00	-0,09
36	Sur une échelle de 1 à 10, considérez-vous que l'aménagement temporaire et le changement de sens de la rue Vanderschrick ont permis de diminuer la vitesse des véhicules ?	4,43	5,00	-0,57
38	Sur une échelle de 1 à 10, est-ce que le changement de sens de la rue et son aménagement sécurisent davantage vos déplacements à vélo dans la rue Vanderschrick ?	5,39	7,00	-1,61
39	Sur une échelle de 1 à 10, trouvez-vous qu'il y a assez de stationnements vélo en voirie dans la zone du test ?	6,40	7,00	-0,60
43	Sur une échelle de 1 à 10, considérez-vous que les voitures respectent cette règle du code de la route (ne pas dépasser les vélos) dans la rue Vanderschrick ?	5,59	6,00	-0,41
44	Sur une échelle de 1 à 10, pensez-vous que l'aménagement temporaire et le changement de sens de la rue Vanderschrick ont permis de diminuer la vitesse des véhicules ?	5,83	7,00	-1,17



Pour la plupart des questions, la médiane est supérieure à la moyenne. Cette situation indique qu'une majorité de répondants attribuent des notes relativement plus élevées, tandis qu'un groupe plus restreint attribue des notes nettement plus faibles, ce qui fait diminuer la moyenne. Ce phénomène est particulièrement marqué pour les questions relatives à **l'amélioration de la qualité de la rue (-1,22)**, à **la diminution de la vitesse des véhicules (-1,17)** et surtout à **la sécurisation des déplacements à vélo (-1,61)**. Ces écarts, relativement importants sur une échelle de 0 à 10, montrent qu'une minorité de répondantes ont donné des notes particulièrement négatives à ces questions.

À l'inverse, certaines questions présentent des écarts très faibles, comme l'appréciation des marquages au sol (+0,11) ou le respect des règles de circulation par les automobilistes (-0,09). Dans ces cas, les réponses apparaissent plus homogènes, même si cela ne permet pas de conclure à une perception positive ou négative des thématiques abordées.

Il convient également de tenir compte de la taille des échantillons. Les questions 6 à 19 ont été renseignées par l'ensemble des 134 répondant.es, ce qui confère une forte robustesse aux observations réalisées. En revanche, les questions 32 à 36 n'ont recueilli que 77 réponses et les questions 38 à 44 seulement 73 réponses. Les résultats relatifs à ces questions doivent donc être interprétés avec davantage de prudence puisqu'ils reflètent l'avis d'un sous-groupe plus restreint de participant.es.

Enfin, la question relative à la souscription d'un abonnement dans un parking hors voirie présente l'écart le plus important entre moyenne et médiane (+2). Ce résultat montre que les avis sont particulièrement dispersés sur cette question, avec la majorité des répondant.es pas favorables au stationnement hors voirie et une minorité exprimant un avis plus favorable.

Plus globalement, le caractère répétitif des écarts négatifs est particulièrement intéressant. Quelle que soit la thématique abordée « aménagements, qualité de la rue, sécurité, vitesse des véhicules ou déplacements à vélo » on observe régulièrement le même phénomène : une partie des répondants attribue des notes sensiblement plus faibles que le reste de l'échantillon. Les moyennes observées semblent donc être influencées par un groupe de répondants particulièrement critiques, ce qui contribue à tirer les résultats vers le bas sur une grande partie de l'enquête. Cette hypothèse sera explorée plus en détail dans la section suivante.

Pour conclure, les valeurs médianes, presque toujours supérieures aux moyennes, montrent qu'une **majorité des répondants ont une perception plus positive du projet** que ne le laissent penser les résultats moyens. Cela suggère que **les moyennes sont systématiquement tirées vers le bas par une minorité de répondants particulièrement critiques**. Dès lors, la **médiane apparaît comme un indicateur plus représentatif de l'opinion générale** exprimée dans l'enquête. Avec des médianes le plus souvent comprises de 6 ou 7 sur 10, les résultats tendent à montrer que les aménagements et leurs effets ont été **globalement appréciés par la majorité des participants**, malgré l'influence d'un groupe de répondants adoptant une position négative de façon récurrente.



Les types de répondants :

Comme discuté dans le point entre l'écart entre la moyenne et la médiane, nous avons identifié dans la partie de la discussion sur l'écart entre la médiane et la variance, l'existence d'un groupe minoritaire particulièrement négatif sur l'ensemble du projet.

1) Le groupe des mécontents

Ce groupe est constitué de 32 individus dont 65 % d'hommes. Il se caractérise par une moyenne d'âge plutôt élevée : 69 % des répondants ont plus de 40 ans. Il ne présente pas de localisation géographique précise et utilise principalement la voiture comme moyen de transport.

Ce groupe de répondants a été identifié grâce à la question 29 relative à l'impact du changement de sens sur leurs déplacements en voiture. Cette question, particulièrement clivante, a permis d'identifier facilement les personnes percevant ce changement comme ayant un impact négatif sur leurs déplacements quotidiens.

Ce qui est le plus intéressant d'observer, c'est la manière dont les membres de ce groupe ont répondu aux autres questions du questionnaire. Si on regarde l'impact sur la moyenne globale de ce groupe, on observe ceci :

Influence sur la moyenne du groupe des mécontents :

N°question	Moyenne	Moy sans le groupe mécontent	Ecart
6	5,11	6,41	1,30
7	4,11	5,19	1,07
8	5,29	6,41	1,12
9	5,41	6,44	1,03
10	4,77	5,87	1,10
12	5,78	7,22	1,44
13	4,43	5,40	0,97
18	7,23	7,28	0,05
19	6,19	7,23	1,04
32	3,00	4,15	1,15
35	5,91	5,82	-0,09
36	4,43	6,11	1,68
38	5,39	5,96	0,57
39	6,40	6,18	-0,22
43	5,59	5,49	-0,09
44	5,83	6,54	0,71

L'analyse confirme que le groupe des mécontents exerce une influence importante et systématique sur les résultats de l'enquête. Lorsqu'il est retiré de l'échantillon, la moyenne augmente pour presque toutes les questions, avec des écarts souvent supérieurs à un point sur une échelle de 0 à 10. Cette évolution ne concerne pas une thématique particulière mais l'ensemble du questionnaire : appréciation des aménagements, qualité de la rue,



communication autour du projet, sécurité, vitesse des véhicules ou encore perception générale du test.

Les hausses les plus marquées concernent l'amélioration de la qualité de la rue (+1,44), la diminution de la vitesse des véhicules (+1,68), l'appréciation des jardinières (+1,30) ou encore la souscription à un parking hors voirie (+1,15). Une telle régularité laisse penser que ce groupe ne se limite pas à exprimer un désaccord sur certains aspects précis du projet, mais adopte une position de principe globalement défavorable vis-à-vis du test dans son ensemble.

Cette tendance apparaît d'autant plus nettement que les augmentations de moyenne se retrouvent sur quasiment toutes les questions du questionnaire. Sans ce groupe, les résultats passent fréquemment de valeurs moyennes situées entre 4 et 6/10 à des valeurs comprises entre 6 et 7/10, traduisant une perception sensiblement plus favorable du projet.

Les seules exceptions concernent les questions liées à la sécurité routière et à la place de l'automobile. Sur la question 35 relative au respect des règles de circulation par les automobilistes, la moyenne diminue légèrement lorsque le groupe des mécontents est retiré (-0,09). Le même phénomène est observé pour la question 43 concernant le dépassement des cyclistes (-0,09). De même, la question 39 relative au stationnement vélo enregistre une légère baisse (-0,22) et la question 18 sur le sentiment de sécurité des piétons n'évolue pratiquement pas (+0,05).

Ces résultats peuvent laisser penser que ce groupe tend à minimiser le rôle de l'automobile dans les problématiques de sécurité routière de la rue Vanderschrick. À plusieurs reprises, ses réponses apparaissent en décalage avec la tendance générale observée dans le reste de l'échantillon. **Sans constituer une preuve définitive, cette constance suggère une volonté de mettre davantage l'accent sur les contraintes subies par les automobilistes que sur les bénéfices potentiels du projet pour les autres usagers.**

Dans l'ensemble, l'analyse recoupe les résultats obtenus avec la médiane, montrant que ce groupe de 32 personnes influence fortement les résultats globaux de l'enquête. Son retrait ne modifie pas seulement quelques questions isolées mais entraîne une amélioration quasi systématique des moyennes sur l'ensemble du questionnaire. Cette observation renforce l'hypothèse selon laquelle il s'agit moins d'un désaccord ponctuel sur certains aménagements que d'une opposition plus générale au projet et aux objectifs d'apaisement de quartier face à la circulation automobile.

2) Le groupe des participants aux séances de participation citoyenne

N°question	Moyenne	moyenne des participants aux séances de participation	Ecart
6	5,11	6,93	1,81
7	4,11	5,70	1,59
8	5,29	6,22	0,94





9	5,41	6,89	1,48
10	4,77	6,19	1,41
12	5,78	7,48	1,70
13	4,43	7,17	2,74
18	7,23	7,07	-0,15
19	6,19	7,22	1,03
32	3,00	3,75	0,75
35	5,91	6,08	0,17
36	4,43	5,00	0,57
38	5,39	6,67	1,28
39	6,40	6,93	0,53
43	5,59	5,38	-0,21
44	5,83	6,75	0,92

Les répondants ayant participé aux démarches de participation citoyenne (Q25) portent un regard sensiblement plus favorable sur le projet que la moyenne des répondants. Pour presque toutes les questions, leurs évaluations sont supérieures aux moyennes globales, avec des écarts parfois importants.

Cette différence est particulièrement marquée pour l'amélioration perçue de la qualité de l'air (+2,74), de la qualité de la rue (+1,70), l'appréciation des jardinières (+1,81) ou encore la qualité de l'information fournie durant le test (+1,48). Les participant.es évaluent également plus positivement les effets de l'aménagement sur la sécurité des piétons (+1,03) et les déplacements à vélo (+1,28).

Ces résultats suggèrent qu'une meilleure connaissance des objectifs du projet et une implication dans son élaboration favorisent son acceptation. Les personnes ayant pris part aux démarches de concertation semblent mieux comprendre les changements mis en place et en **perçoivent davantage les bénéfices.**

À noter que ce groupe n'adopte pas pour autant une position systématiquement favorable sur tous les sujets. Certaines questions liées au comportement des automobilistes obtiennent des résultats proches de la moyenne générale, voire légèrement inférieurs. Globalement, les résultats montrent néanmoins un lien clair entre la participation citoyenne et une appréciation plus positive de l'aménagement temporaire de la rue Vanderschrick.



CONCLUSION

Il ressort de ce questionnaire que la perception de l'aménagement temporaire de la rue Vanderschrick varie sensiblement selon les profils d'usagers, confirmant un constat classique en matière de mobilité : l'expérience de l'espace public est fortement influencée par les pratiques quotidiennes de déplacement. Les automobilistes apparaissent comme le groupe le plus critique, exprimant davantage de réserves concernant leurs déplacements et les conditions de stationnement. À l'inverse, les usagers actifs, en particulier les piétons et les cyclistes, portent généralement un regard plus positif sur les effets de l'aménagement, notamment en matière de sécurité routière.

L'analyse globale du questionnaire montre que le projet bénéficie d'une acceptation plutôt favorable. Si certains aménagements spécifiques, comme les marquages au sol ou le banc, suscitent une adhésion plus limitée, les résultats relatifs aux objectifs poursuivis par le projet sont globalement positifs. Les améliorations perçues en matière de sécurité des piétons constituent le principal point fort du dispositif, tandis que les effets sur la vitesse des véhicules sont perçus de manière plus nuancée. Les impacts sur la qualité de l'air ou sur le trafic restent, quant à eux, plus difficiles à percevoir pour les répondant.es.

L'étude des médianes apporte toutefois un éclairage essentiel à l'interprétation des résultats. Pour la majorité des questions, celles-ci sont supérieures aux moyennes et se situent généralement entre 6 et 7 sur 10. Cela indique qu'une majorité des répondant.es exprime une appréciation plus positive du projet que ne le laissent apparaître les seules moyennes. Les résultats montrent ainsi qu'une part importante des participant.es porte un jugement globalement favorable sur l'aménagement et ses effets.

Cette différence entre moyenne et médiane s'explique en grande partie par l'existence d'un groupe de répondant.es particulièrement critiques. L'analyse montre que ce groupe attribue systématiquement des notes plus faibles sur l'ensemble des thématiques abordées et exerce une influence importante sur les résultats globaux. Lorsqu'il est isolé, les moyennes progressent de manière significative pour presque toutes les questions, révélant une appréciation sensiblement plus favorable du projet. Cette influence apparaît d'autant plus marquée que les critiques formulées semblent souvent dépasser l'évaluation de certains aménagements précis pour s'inscrire dans une opposition plus générale au projet et à ses objectifs.

Enfin, les résultats mettent en évidence l'intérêt des démarches de participation citoyenne menées en amont du projet. Les répondant.es ayant participé aux réunions de concertation attribuent systématiquement des évaluations plus favorables à l'aménagement que la moyenne des participant.es. Sans pour autant adhérer à tous les aspects du projet, ils semblent en percevoir davantage les objectifs et les bénéfices. Ce constat souligne l'importance de la concertation dans les projets de réaménagement de l'espace public : au-delà de la simple



information, elle favorise la compréhension des changements proposés, leur appropriation par les habitants et, in fine, leur acceptabilité.

Pour conclure, les résultats de l'enquête montrent que l'aménagement temporaire de la rue Vanderschrick est globalement bien perçu par les répondant.es. Les valeurs médianes témoignent d'une appréciation majoritairement positive du projet, notamment en ce qui concerne l'amélioration du cadre de vie et la sécurité des usager.es. Ces résultats constituent un autre signal encourageant pour la poursuite des réflexions sur le nouveau contrat local de mobilité et son évolution sur le territoire saint-gillois.