www.tritel.be

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE WOLUWE-SAINT-LAMBERT

PHASE 1: DIAGNOSTIC

Octobre 2010

ADJUDICATEUR	ADJUDICATAIRE
Commune **Woluwe-Saint-Lambert** Av. Paul Hymans 2 1200 Woluwe-Saint-Lambert	TRITEL. Av. du Port 86 C, bte 206 1000 BRUXELLES

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION 4
1.1. Situation réglementaire 4
1.2. Objectifs généraux du PCM 5
1.3. Processus d'élaboration du PCM 5
1.4. Elaboration du diagnostic (Phase 1) 5

2. DESCRIPTION DE L'ESPACE COMMUNAL 6
2.1. Présentation générale 6
2.2. Caractéristiques de la population de Woluwe-Saint-Lambert 6
2.2.1. Densité de population 6
2.2.2. Pyramides des âges 7
2.2.3. Motorisation des ménages 8
2.3. Population scolaire 8
2.4. Zones d'emploi et pôles économiques 9
2.5. Outils d'affectation réglementaires des sols 9
2.5.1. PRAS 9
2.5.2. PPAS 10
2.6. Espaces verts 10
2.7. Contrats de quartier 10

3. DIAGNOSTIC EN MATIERES DE MOBILITE ET D'ACCESSIBILITE 11
3.1. Générateurs de déplacements 11
3.1.1. Ecoles 11
3.1.2. Pôles d'emplois 14
3.1.3. Noyaux commerciaux 18
3.1.4. Autres équipements 25
3.2. Transports en commun 28
3.2.1. Offre et ses caractéristiques 28
3.2.2. Vitesse commerciale et points noirs du réseau 32
3.2.3. Projets de modification du réseau 35
3.2.4. Vision d'avenir 40
3.3. Déplacements à vélo 42
3.3.1. Itinéraires cyclables 42
3.3.2. Aménagements pour les cyclistes 43
3.3.3. Sens uniques limités 45
3.3.4. Infrastructures de stationnement pour les vélos 46
3.4. Déplacement à pied 47
3.4.1. Réseau de trottoirs 47
3.4.2. Cheminements pour les piétons 48
3.4.3. Sécurité des usagers faibles 49
3.5. Personnes à mobilité réduite 52

3.5.1. Accessibilité des lieux 52
3.5.2. Aménagements publics 52
3.5.3. Stationnement 53
3.5.4. Recommandations 53
3.6. Circulation automobile 54
3.6.1. Hiérarchisation et structure du réseau 54
3.6.2. Flux de trafic et zones de congestion 56
3.6.3. Itinéraires d'évitement 57
3.6.4. Zones 30 et leurs dispositifs 58
3.6.5. Etat des voiries 59
3.6.6. Sécurité routière 59
3.6.7. Pollution liée à la circulation automobile 62
3.7. Intermodalité 64
3.7.1. Voitures – transport en commun 64
3.7.2. Vélo – transport en commun 64
3.7.3. Nœuds intermodaux 64
3.8. Alternatives à la voiture 65
3.8.1. Cambio 65
3.8.2. Collecto 65
3.8.3. Villo 66
3.8.4. VAP 66
3.9. Stationnement 67
3.9.1. Offre en stationnement 67
3.9.2. Demande en stationnement 67
3.9.3. Stationnement illicite 68
3.9.4. Zones problématiques en matière de stationnement 70
3.9.5. Politique de stationnement communale 71
3.9.6. Politique de stationnement dans les communes voisines 73
3.9.7. Stationnement pour les taxis 73
3.9.8. Stationnement de longue durée pour les poids lourds et les autocars 73
3.10. Livraisons 74
3.10.1. Itinéraires poids-lourds 74
3.10.2. Zones de livraisons 74
3.10.3. Livraisons en voirie 74
3.10.4. Zones problématiques en matière de livraisons 75
3.11. Signalisation 76
3.12. Projets régionaux 77
3.12.1. Moyenne ceinture 77
3.12.2. Schéma Directeur de la zone levier n°12 RTBF/VRT 79
3.12.3. Etude de mobilité de la Place Meiser 82
3.13. Projets communaux 83
3.13.1. Aménagement d'une piste cyclable dans l'Av. Hymans/De Broqueville 83
3.13.2. Projet Accès E40 depuis TRACTEBEL / CORA 84
3.13.3. Projets immobiliers 84

3.14. Projets des communes voisines _____ 85
3.14.1. Axe Vandervelde / Wezembeek entre le ring et le Bld de la Woluwe_____ 85
3.14.2. Rond-point Av. Roodebeek / Av. de Mars _____ 86
3.14.3. Développement du réseau cyclable/ piétonnier_____ 86
3.14.4. Divers _____ 87

1. INTRODUCTION

Le présent document constitue le rapport de la phase 1 du Plan Communal de Mobilité de Woluwe-Saint-Lambert.

Le rapport présente successivement une description générale du territoire communal et un diagnostic en matière de mobilité et d'accessibilité. L'approche poursuivie propose de mettre en avant les problèmes et les enjeux pour l'ensemble des modes de déplacements et pour les grandes fonctions liées au transport et à la mobilité.

1.1. Situation réglementaire

Le Plan Communal de Mobilité (PCM) prend en compte les plans réglementaires et stratégiques établis aux niveaux régional et communal.

Au niveau régional :

- Le Plan Régional de Développement (PRD) présente le projet de ville du gouvernement bruxellois. Ce plan est un document d'orientation stratégique.
- Le Plan IRIS II reprend les intentions de la Région de Bruxelles-Capitale concernant la mobilité et les déplacements.
- Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) fixe les lignes directrices de l'aménagement du territoire en Région de Bruxelles-Capitale. Ce plan a une valeur réglementaire.

On notera que la nouvelle majorité a l'intention de réaliser une nouvelle mouture du PRD devenant ainsi le Plan Régional de Développement Durable (PRDD).

Au niveau communal :

- Les différents Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS) de la Commune de Woluwe-Saint-Lambert. Un PPAS reprend, à l'échelle d'un quartier, les prescriptions concernant l'affectation du sol, les constructions et les voies de communication. Ces prescriptions conditionnent la délivrance des permis d'urbanisme.

Le Plan Communal de Mobilité s'inscrit dans un contexte supra-communal, et donc doit s'accorder avec les plans de mobilité de la Région et des communes voisines, à savoir :

- Le Schéma de Structure (Ruimtelijk Structuurplan) de la Région Flamande et de la Province du Brabant Flamand, et en particulier la hiérarchisation des voiries utilisées comme accès à Bruxelles et traversant la commune de Woluwe-saint-Lambert.
- Les plans communaux de Mobilité en préparation ou clôturés dans les communes d'Evere, Schaerbeek, Zaventem, Crainhem et Etterbeek.
- Les initiatives en matière de mobilité menées à Woluwe-Saint-Pierre. , commune qui doit encore entreprendre l'élaboration de son PCM.

1.2. Objectifs généraux du PCM

La commune de Woluwe-Saint-Lambert a mis en place une cellule mobilité. Celle-ci a déjà réalisé de nombreux relevés et diagnostics. Des politiques et des projets pour répondre aux problèmes de mobilité rencontrés sont en cours.

La réalisation d'un plan communal de mobilité est l'occasion d'entreprendre une réflexion globale sur la mobilité et d'apporter une vision stratégique de la mobilité au niveau communal. Ce processus offre l'opportunité d'examiner avec les acteurs concernés les mesures envisageables afin d'améliorer l'accessibilité et la mobilité dans le territoire communal.

L'élaboration d'un PCM permettra à la commune de répondre aux objectifs suivants :

- renforcer l'**accessibilité** des différentes parties du territoire communal - en particulier celle des lieux fortement fréquentés -, et améliorer la **mobilité** de tous les utilisateurs qui s'y déplacent, y compris les usagers faibles;
- améliorer la **sécurité routière** pour tous les utilisateurs des voiries, et en particulier celle des usagers faibles;
- améliorer la **qualité de vie** en diminuant les nuisances dues au trafic, en améliorant la qualité et la convivialité des espaces publics et en développant un maillage efficace des cheminements doux ;
- permettre le **développement harmonieux de la commune**, en conciliant les politiques d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de mobilité.

1.3. Processus d'élaboration du PCM

Le Plan Communal de Mobilité se déroulera en 3 phases :

- Phase1 : Etat des lieux, diagnostic de la situation et définition des objectifs ;
- Phase 2 : Elaboration de plusieurs scénarios contrastés et construction d'un scénario de mobilité durable ;
- Phase 3 : Plan d'actions

1.4. Elaboration du diagnostic (Phase 1)

Les trois sources d'informations suivantes ont permis de procéder à un diagnostic en établissant des constats en matière de mobilité, de sécurité routière, de qualité du cadre de vie :

- inventaire des documents existants (projets, études, données, plans) ;
- rencontres avec des acteurs de la mobilité (organisateur des transports en commun, région, UCL/cliniques Saint-Luc, associations, établissements scolaires) ;
- expérience et relevés de terrain.

Le détail bibliographique se trouve en annexe 1.

Le diagnostic a permis d'identifier les atouts, faiblesses, opportunités et menaces que rencontrent la commune en termes de mobilité et d'accessibilité.

2. DESCRIPTION DE L'ESPACE COMMUNAL

2.1. Présentation générale

La commune de Woluwe-Saint-Lambert se situe en bordure Est de la Région de Bruxelles-Capitale. Sa superficie est de 7,31 km²[1].

Figure 1: Situation géographique de la commune de Woluwe-Saint-Lambert.

La carte n°1 représente les différents quartiers de la commune ainsi que les espaces verts. On constate que la commune est traversée par des grands axes de circulation tels que l'E40, le Bld de la Woluwe, l'Av. Marcel Thiry, le Bld Brand Withlock, l'Av. De Broqueville, l'Av. P. Hymans, l'Av. Vandevelde.

2.2. Caractéristiques de la population de Woluwe-Saint-Lambert

2.2.1. Densité de population

La commune de Woluwe-Saint-Lambert accueille une population totale de 50.558 habitants au 01/10/2009[2]. Sa densité de 6.622,3 habitants/km² est proche de la moyenne régionale (6.238,3 hab/km²).

La population de Woluwe-Saint-Lambert n'est pas répartie de manière homogène sur le territoire communal. La carte n°2 présente la densité de population par secteur statistique[3]. On y distingue :

[1] Source : Cellule Mobilité, commune de Woluwe-Saint-Lambert.
[2] Source: Service population, commune de Woluwe-Saint-Lambert.

- les quartiers densément peuplés situés dans la partie ouest de la commune ;
- les quartiers densément peuplés « Europe », « Deux Maisons » et « Parc Schuman» ; présence de tours d'appartements ;
- les quartiers moyennement denses, autour d'axes structurants (Av. Paul Hymans, Av E. Vandervelde, Av. Georges Henri, Av. T. de Cuyper…) ;
- les quartiers faiblement habités accueillant principalement des bureaux. Ceux-ci présentent d'ailleurs un nombre élevé d'emplois (cfr carte n°5) et constituent dans ce contexte d'importants générateurs de déplacements ;
- le secteur statistique « Struyckbeken » voué aux espaces verts et aux équipements sportifs, présentant une très faible densité de population.

2.2.2. Pyramides des âges

La répartition par âge de la population de Woluwe-Saint-Lambert diffère de celle de la Région de Bruxelles-Capitale (cfr Figure 2)[4].

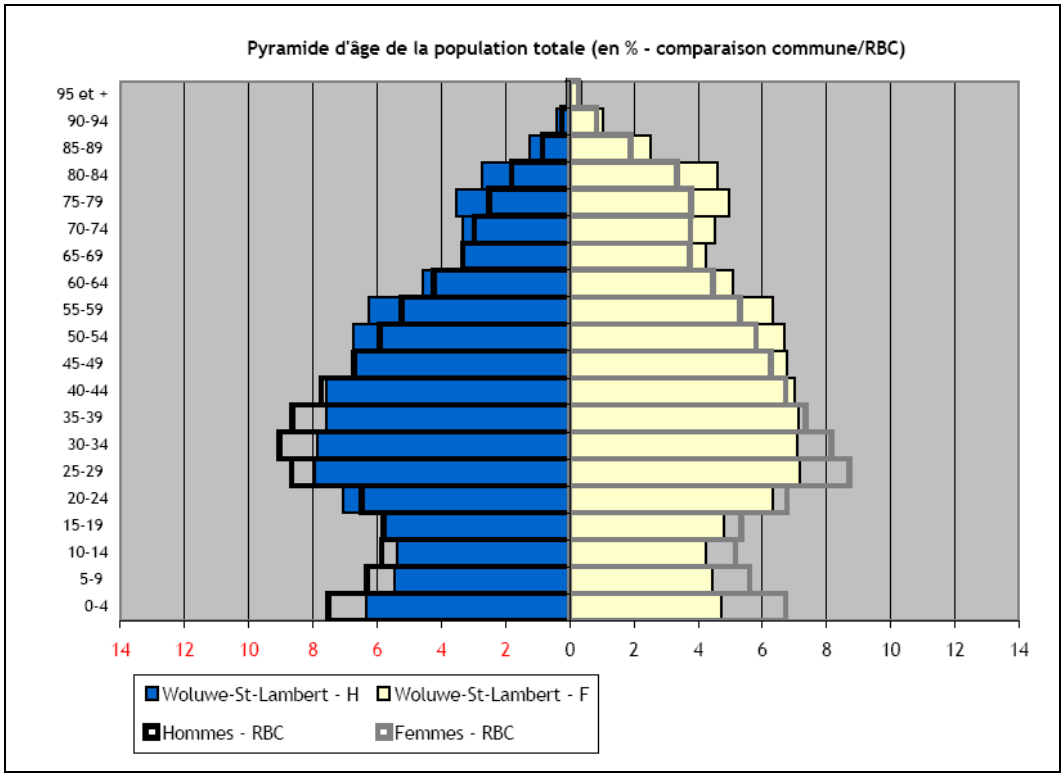

Figure 2: pyramides des âges par sexe de la commune de Woluwe-Saint-Lambert par rapport à la moyenne régionale.

[3] Le secteur statistique a été établi par l'Institut National de Statistiques (INS) comme micro unité de recensement. Cette unité est établie sur base d'une analyse géographique, via des caractéristiques structurelles d'ordre morphologique, urbanistique, sociale et économique.
[4] Source: SPF Economie – DGSIE, 01 janvier 2007.

La commune de Woluwe-Saint-Lambert présente une population (hommes et femmes) plus âgée que la moyenne régionale. Cela se traduit par :

- une surreprésentation des classes les plus âgées (à partir de 50 ans).
- une sousreprésentation des classes les plus jeunes.

2.2.3. Motorisation des ménages

Le taux de motorisation à Woluwe-Saint-Lambert s'élève à 45,94 véhicules pour 100 habitants[5]. Ce taux est inférieur à la moyenne régionale qui atteint 52 véhicules pour 100 habitants.

La carte n°3 reprend le nombre de voitures par logement pour chaque secteur statistique[6] sur base de l'enquête socio-économique de 2001. On y remarque que le nombre de véhicules par logement est plus ou moins homogène sur le territoire communal. Pour tous les secteurs statistiques, la majorité des logements disposent d'un véhicule. Selon le secteur statistiques, la deuxième part important représente « pas de voiture par logement » (c'est le cas des quartiers Kapelleveld, Hof Ten Berg, Constellations, Georges Henri…) ou « deux voitures ou plus par logement.

2.3. Population scolaire

La commune de Woluwe-Saint-Lambert accueille plus de 30 établissements scolaires sur son territoire, au niveau fondamental et secondaire, tous réseaux confondus (cfr carte n°6 représentant les générateurs de déplacements).

Cette offre importante et la qualité des établissements scolaires drainent un grand nombre de personnes (élèves et professeurs) sur le territoire communal. La majorité des élèves proviennent de la commune et des communes voisines. Certains établissements scolaires ont une aire d'influence plus étendue (région bruxelloise, Brabant wallon et brabant flamand).

A cela, il faut rajouter l'Université Catholique de Louvain (UCL) qui attire des étudiants venant de l'ensemble de la communauté française, ainsi que d'autres écoles d'enseignement supérieur.

La répartition spatiale des établissements scolaires sur le territoire communal est reprise dans la carte des générateurs de déplacements (carte n°6). On y retrouve la taille des établissements (en nombre d'élèves) lorsque celle-ci nous a été communiquée.

La carte n°4 représente la population scolaire au lieu de l'établissement par secteur statistique. On identifie des zones de la commune dans lesquelles se situent des établissements scolaires qui attirent un nombre important d'élèves et donc qui génèrent des flux de circulation : UCL, Ecole Européenne Bruxelles II, Centre Scolaire du Sacré Cœur de Lindthout/Institut des Dames de Marie, Collège Don Bosco, Athénée royal de WSL, Institut de la Providence, Ecole Le 75.

[5] Source: INS, 2001
[6] Source : Etude IRIS 2 : population active occupée, population scolaire

2.4. Zones d'emploi et pôles économiques

La carte n°5 représente la population active occupée au lieu de travail, par secteur statistique[7]. Nous retiendrons les zones d'emplois suivantes :

- une concentration d'entreprises au nord de la commune - le long de l'Av. Marcel Thiry et de l'Av. des Communautés- ;
- la présence de bureaux le long du Boulevard de la Woluwe ;
- l'UCL et les Cliniques Saint Luc ;
- les établissements scolaires emploient un nombre important d'enseignants;
- les noyaux commerciaux : CORA, Woluwe Shopping Center, Av. Georges Henri.

2.5. Outils d'affectation réglementaires des sols

2.5.1. PRAS

Le plan régional d'affectation du sol (PRAS) fixe les lignes directrices de l'aménagement du territoire en Région de Bruxelles-Capitale. Le territoire régional est découpé en zones d'affectation.

Le PRAS se situe au sommet de la hiérarchie des plans réglementaires et toute délivrance de permis d'urbanisme doit lui être conforme.

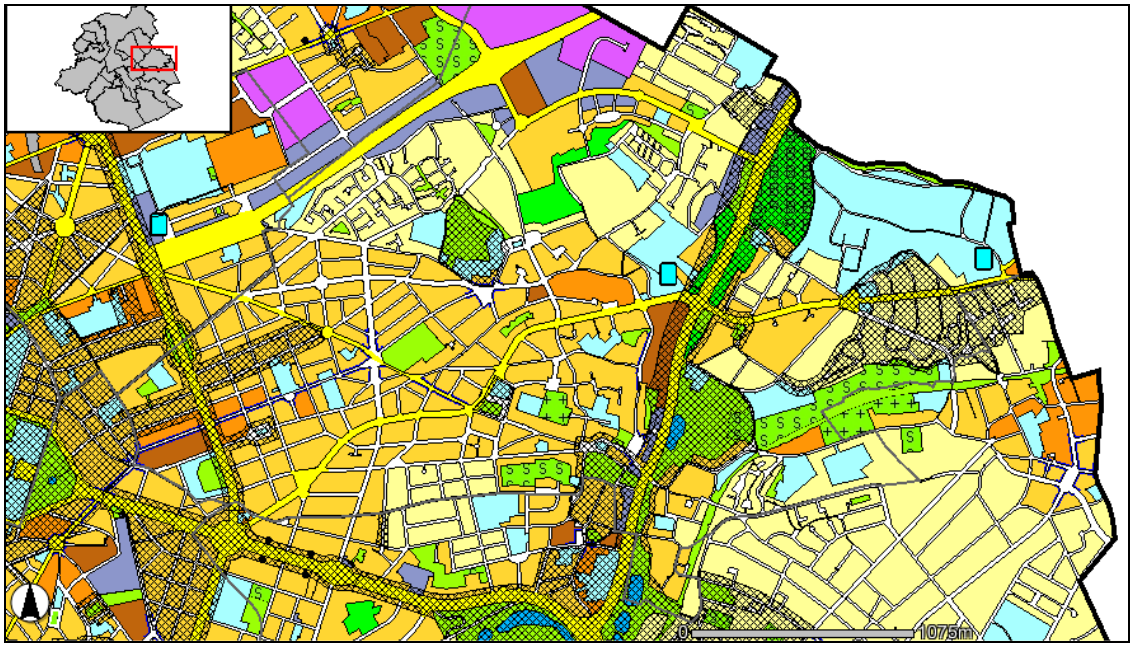

Figure 3: Plan Régional d'Affectation du Sol.

[7] Sources: 1) Etude IRIS 2 : population active occupée, population scolaire ; 2) ONSS, INASTI, Enquête Force du Travail 2201 : structure socio-économique de l'emploi.

La commune de Woluwe-Saint-Lambert présente une mixité fonctionnelle. La majorité du territoire communal est constitué d'une zone d'habitation mais la commune accueille également sur son territoire des zones administratives (mauve) – Marcel Thiry/Gulledelle, des zones d'équipements d'intérêt collectif du service public (bleu ciel) – établissements scolaires, l'UCL et les Cliniques Saint-Luc-, des zones mixtes (orange et brun).

La commune présente également des zones vertes (vert foncé), des zones de parcs (vert clair) et des zones de sports ou de loisirs en plein air – Stade Fallon-. Certaines zones sont classées en zones d'intérêt culturel, historique ou esthétique.

2.5.2. PPAS

Les Plans particuliers d'affectation du sol (PPAS) fixe les lignes directrices de l'aménagement du territoire pour des parties du territoire communal.

Un projet d'urbanisation sur le PPAS 60 ter est d'actualité. Un rapport sur les incidences environnementales de ce projet sur le PPAS 60 ter a été réalisé en octobre 2007.

2.6. Espaces verts

La superficie des espaces verts publics dans la commune de Woluwe-Saint-Lambert correspond à 61ha (51 ha de communaux et 13 ha de privés et régionaux), soit 8.4% de la superficie communal.

Le nombre d'espaces verts publics par habitant équivaut à 13.9 m² (supérieur à la moyenne régionale de 12 m² par habitant).

Les espaces verts de la commune sont représentés sur la carte n° 1. Ceux-ci sont parcourus par de nombreux cheminements pour les piétons.

2.7. Contrats de quartier

Il n'existe pas de contrat de quartier dans la commune de Woluwe-Saint-Lambert.

3. DIAGNOSTIC EN MATIERES DE MOBILITE ET D'ACCESSIBILITE

Ce volet présente le diagnostic en matières de mobilité et d'accessibilité. Il présente les générateurs de déplacements sur le territoire communal et aborde les différents modes de déplacements ainsi que les volets liés à la mobilité tels que les livraisons et le stationnement.

3.1. Générateurs de déplacements

La commune de Woluwe-Saint-Lambert accueille sur son territoire des générateurs de déplacements de différents types : établissements scolaires, pôles d'emploi, commerces et équipements divers. Certains de ces pôles ont une zone d'influence régionale et génèrent un flux important de trafic. C'est le cas de l'UCL/Cliniques Saint-Luc, de l'Ecole Européenne Bruxelles II et du Shopping Center de Woluwe. Ces générateurs influencent donc la mobilité au sein de la commune.

La carte n°6 représente les principaux pôles générateurs de déplacement au sein de la commune de Woluwe-Saint-Lambert. La taille des icônes est proportionnelle à l'effectif (nombre d'emplois/entreprise ou nombre d'élèves/école) lorsque cet effectif a été communiqué.

3.1.1. Ecoles

Woluwe-Saint-Lambert compte plus de 30 écoles sur son territoire. Comme signalé précédemment, ces écoles drainent du trafic venant de l'extérieur de la commune.

Afin d'étudier les écoles, TRITEL s'est basé sur

- les Plans de déplacements scolaires (PDS)

Huit écoles de Woluwe-Saint-Lambert sont en cours d'élaboration ou ont clôturé leur Plan de Déplacements Scolaires (PDS). Dans cette démarche, elles sont encadrées par les ASBL GREEN et COREN. L'objectif de cette démarche est d'élaborer un diagnostic et d'identifier les points sensibles en termes de mobilité. La STIB élabore, en partenariat avec l'établissement scolaire, une fiche d'accessibilité reprenant tous les modes de déplacements pour se rendre à l'école (les ICR, les lignes et la fréquence des trams, métros et bus).

- les informations émises lors des réunions de type « workshop » avec les écoles[8].

Cette réunion a permis d'identifier, avec les personnes représentant les écoles, la cellule mobilité communale et le bureau d'étude, les problèmes rencontrés par les écoles en termes de mobilité, d'accessibilité, de sécurité et de qualité de l'espace public aux abords des écoles. Cette réunion a également permis de prendre connaissance des besoins et attentes des écoles

[8] Les écoles présentent à cette réunion étaient : l'Institut de la Providence, Le Sacré Cœur de Lindthout, l'Ecole Européenne Bruxelles II, l'Institut des Dames de Marie.

concernant les améliorations à court, moyen et long termes considérés comme utiles afin d'apporter des réponses efficaces aux problèmes rencontrés.

Centre Scolaire du Sacré Cœur de Lindthout (PDS actualisé en 2010 & Workshop)

L'établissement scolaire présente une excellente desserte en transports en commun et dispose d'aménagements pour sécuriser les déplacements des écoliers à pied aux abords de l'établissement scolaire (actions mises en place). Dans cette vision, la commune a déjà réalisé un plan d'aménagement du carrefour Av. Dietrich/Av. Batonnier Braffort/ Av. des Deux Tilleuls (suppression de 5 places de stationnement pour faciliter les manœuvres et les croisements).

L'établissement scolaire se situe à proximité immédiate du Bld Brand Withlock et du carrefour avec l'Av. Dietrich, carrefour recensé comme un point noir en ce qui concernant la sécurité routière. Celle-ci doit donc être renforcée à proximité de l'école.

L'ICR 2B et 3 passent par l'Av. Dietrich. Ce tronçon doit être sécurisé.

Angelus Instituut (nl) & Institut de l'Angélus (fr) (PDS, 2007-2008)

L'établissement scolaire présente deux accès pour les piétons, l'accès principal du côté de la Ch. de Roodebeek et un accès secondaire au niveau du Clos des Centaures.

Le Clos Centaures est utilisé comme Kiss & Ride sauvage par les parents. Cette conduite nuit à la qualité de vie du quartier. Etant donné le manque de visibilité et l'étroitesse de la voirie, les véhicules se gênent mutuellement pour rentrer et ressortir du clos.

Le stationnement sur les trottoirs est fréquent au niveau du Clos des Centaures et de la Ch. de Roodebeek. Il nuit à la sécurité des écoliers aux abords de l'école.

Institut de la Providence (PDS, 2007-2008 & Workshop)

L'Institut de la Providence se trouve à proximité immédiate d'autres établissements scolaires et crèches, ce qui fait qu'un flux important et un grand nombre de manœuvres s'opèrent aux abords de l'école aux heures de pointe. On relève de l'insécurité aux niveaux de la traversée du Bld de la Woluwe, des cheminements pour les piétons dans les rues avoisinantes et aux abords immédiats de l'établissement, suite à un manque d'aménagement et au stationnement sauvage.

De plus, on observe du trafic de transit passant par Rue au Bois – Rue de la Station – Rue des Déportés – Rue Voot, qui se superpose aux difficultés engendrées par les écoles et les crèches situées à proximité les unes des autres.

Princesse Paola (PDS, 2008-2009)

L'école se trouve à proximité de la Pl. Verheyleweghen qui est recensée comme un point dangereuse du point de vue de la sécurité routière. Des sentiers dans le parc de Roodebeek relient l'école aux quartiers d'habitat Constellations/Capricorne/Andromède. On constate un manque de sécurité aux abords de l'établissement scolaire (passage pour les piétons non sécurisé, manœuvres perturbatrices, stationnement anarchique).**Floralia (PDS, 2008-2009)**

L'école Floralia a débuté l'élaboration de son PDS durant l'année académique 2008-2009.

Saint-Henri (PDS, 2008-2009) Les aménagements aux abords de l'établissement scolaire Saint-Henri sont sécurisés et un dispositif Kiss & Ride est aménagé devant l'entrée.

Sint-Jozefschool (PDS, début en 2009)

L'école Sint-Jozefschool a débuté la réalisation de son PDS au début de l'année 2009.

Ecole Européenne Bruxelles II (PDS, début en 2009 & Workshop)

L'école accueille environs 2963 élèves dont environs 2500 se rendent à l'école avec les bus scolaires (45 bus / jour). Les itinéraires sont adaptés à chaque rentrée académique en fonction des inscriptions. Aux heures de pointe, on constate un capharnaüm aux abords de l'établissement, provoqué par les déplacements et les manœuvres des bus scolaires et les véhicules particuliers. Ceux-ci génèrent des nuisances importantes au niveau du quartier Hof Ten Berg et Th. Decuyper / Dix Arpents (les automobilistes empruntent l'Av. Hof ten Berg ou l'itinéraire Av. des Dix Arpents / Av. des Briqueteries pour rejoindre l'école européenne)

Le bus n° 29 (terminus Hof Ten Berg) qui passe à proximité immédiate de l'établissement scolaire est d'une part saturé par les écoliers en sortie de cours et d'autre part, est bloqué par les différentes manœuvres et le stationnement sauvage générés par l'Ecole Européenne.

Pour répondre à cette problématique, l'école Européenne prévoit d'aménager un parking « bus scolaire » à proximité de l'école. De plus, afin de dissuader le tour dans le quartier pour déposer les enfants à l'école, il est nécessaire de développer un dispositif de Kiss & Ride avec un cheminement sécurisé entre celui-ci et l'entrée de l'établissement.

Institut des Dames de Marie (Workshop)

L'établissement scolaire dispose d'une bonne desserte en transport en commun. Le square Vergote est utilisé comme zone Kiss & Ride. Le cheminement entre l'école et la station Georges Henri n'est pas assez sécurisé (manque d'un passage pour les piétons).

Collège Don Bosco (Association des Parents)

On constate un manque de sécurité aux abords de l'établissement à cause de la vitesse excessive des automobilistes, du stationnement sauvage aux heures de pointe, un manque de visibilité à la sortie du parking du cimetière et du Clos Rappe. Le parking du Cimetière de Woluwe-Saint-Pierre est utilisé comme Kiss&Ride officieux.

L'Association des Parents s'est engagée dans une réflexion sur la sécurité aux abords de l'école et a proposé un projet dans cette direction, en prenant en compte le terminus des bus n° 28 et n° 36 (non modifié) et le stationnement. Il nécessite la réorganisation du parking du cimetière de la commune de Woluwe-Saint-Pierre.

En parallèle à cette proposition d'aménagement, la STIB a élaboré un projet de réorganisation du terminus des bus n° 28 et n° 36 au niveau du parking du cimetière de Woluwe-Saint-Pierre. Les commerçants, l'AP du Collège Don Bosco et les riverains ne sont pas convaincus de ce projet étant donné que la sécurité routière n'est pas améliorée et que le projet supprime du stationnement.

Une alternative envisagée par le Collège Don Bosco serait de dévier les lignes n° 28 et n° 36 :

- Ligne n° 28 serait prolongée jusqu'à la Pl. Dumon où le bus ferrait demi-tour pour rejoindre son terminus le long de la Ch. de Stockel
- La ligne n° 36 quitterait la Pl. Dumon pour remonter vers l'Av. Grand Champ, prendre l'Av. Olieslagers, puis la rue Konkel pour rejoindre son nouveau terminus à proximité de l'esplanade situé au carrefour avec la rue Jasmin.

Celle-ci aurait l'avantage d'améliorer la desserte des quartiers Konkel, Jasmin, Montgolfier, rue de la Station, rue au Bois.

Le projet de réaménagement du terminus de bus des lignes n° 28 et n° 36 et des abords du Collège Don Bosco n'est pas encore défini.

Académie

L'académie se situe dans l'enceinte de l'école Sacré Cœur de Lindthout. Elle accueille environs 1600 élèves à partir de 16h00.

UCL

L'UCL est un établissement d'enseignement d'influence nationale qui accueille de nombreux étudiants quotidiennement. Ce générateur de déplacement est développé au point 3.1.2.5.

3.1.2. Pôles d'emplois

L'ensemble des entreprises employant plus de 100 personnes doivent répondre à l'enquête fédérale Domicile-Travail (30 juin 2008). Cette base de données est une source d'information afin d'identifier les pôles d'emploi au sein du territoire de Woluwe-Saint-Lambert.

De plus, les entreprises de plus de 200 personnes ont l'obligation de mettre en œuvre un plan de déplacements d'entreprise (PDE). On y retrouve un diagnostic de la situation existante et des mesures à mettre en œuvre.

Dans le cadre des PDE, il faut préciser que la STIB soutient et est un partenaire qui propose des avantages afin d'encourager les transports en commun, par exemple, un essai d'un mois sur le réseau de la STIB (Try Pass) ou des réductions lors des évènements organisés par l'entreprise.

D'autres partenaires encouragent le recours aux alternatives à la voiture pour les entreprises, tels que Cambio, Taxistop, Provélo…

La fiche d'accessibilité est un outil primordial afin d'informer les travailleurs et les visiteurs des différentes alternatives modales afin d'accéder au site de l'entreprise.

Remarque : l'administration communale a lancé l'élaboration de son PDE (la phase de diagnostic a débutée).

3.1.2.1. Zone Gulledelle / Marcel Thiry

Les PDE realisés dans la zone Gulledelle / Marcel Thiry sont repris en annexe 4.3. Il s'agit des enterprises:

- **Merck Sharp & Dohme (PDE, 2004)**
- **Besix (PDE, 2008)**
- **IBGE (PDE, 2006)Tractebel Engineering (PDE, 2004)**

L'ensemble des entreprises ayant effectués un PDE dans la zone Gulledelle / Marcel Thiry arrivent aux mêmes conclusions. Leur accessibilité en voiture est aisée. En effet, les entreprises se situent à proximité immédiate d'une sortie/entrée de l'E40 (la plupart des entreprises ont d'ailleurs développés une politique de voitures de société).

Par contre, les entreprises se situent en zone C (offre en transports publics limitée) pour leur accessibilité en transport en commun. Les entreprises dépendent principalement d'une liaison bus pour rejoindre la station de métro Roodebeek, pour ensuite rejoindre une gare de train.

Afin d'assurer un report modal de la voiture au transport en commun, il faut améliorer l'offre en transports en commun (lignes, fréquences…). La future connexion entre Roodebeek et Marcel Thiry par le tram permettra donc d'améliorer l'accessibilité en transport en commun de ces entreprises.

Le problème d'accessibilité en transport en commun joue sur la dynamique du quartier. En effet, certaines entreprises envisagent de déménager afin de se localise dans une zone plus accessible en transport en commun. Il est donc primordial d'améliorer l'offre en transport en commun afin d'éviter l'abandon de la zone Marcel Thiry/Gulledelle et de nuire à la dynamique et à l'urbanisme de cette zone. Les entreprises sont d'ailleurs demandeuses d'un renforcement de l'accessibilité de la zone en transport en commun.

Le Schéma Directeur de la zone RTBF/VRT a étudié cette zone et formulé des propositions dans le but de redynamiser cette zone (cfr point3.12.2).

De plus, l'IBGE a comme objectif de prendre une intitiative en matière de plan de mobilité inter-entreprises pour cette zone (2010-2011).

3.1.2.2. Zone Communautés

DaimlerChrysler (PDE, 2004)

L'entreprise se trouve en zone C, avec une accessibilité limitée en transports en commun. L'entreprise organise gratuitement des trajets de minibus vers les gares de Malines et Bruxelles-Centrale. L'accessibilité en voiture est aisée étant donné que l'entreprise se trouve à proximité de l'E40 et l'entreprise propose un parking gratuit pour ses employés et ses visiteurs. Cela se voit dans la part modale – 91% des personnes se rendent au travail en voiture-.

3.1.2.3. Zone Rue de la Charrette

Wolu-Social (PDE, 2005)

L'entreprise est située dans la zone C pour l'accessibilité en transports en commun. Elle dispose d'un parking de 91 places. L'entreprise joue sur l'information afin d'augmenter la part modale des alternatives à la voiture individuelle.

3.1.2.4. Zone Neerveld / Bld de la Woluwe

Base (PDE, 2004)

L'entreprise est située en zone C d'accessibilité en transports en commun. Ce fait et la politique de voitures de société mènent à une part de la voiture égale à 82%.

L'entreprise dispose de 103 emplacements de stationnement. Plus de 250 voitures se stationnent dans les environs immédiats de l'entreprise (Rue Neerveld, Av. Marcel Thiry, Bld de la Woluwe).

3.1.2.5. Zone Clinique Universitaire saint-Luc / UCL

Le site UCL/ Cliniques saint-Luc est fréquenté quotidiennement par plus de 25.000 personnes. Ce qui en fait un important générateur de déplacement d'intérêt national.

L'UCL-Woluwe emploie plus de 7600 personnes dont 60% travaillent aux Cliniques Saint-Luc. C'est aussi 10.000 étudiants répartis entre l'université les hautes écoles présentes sur le site. C'est également la formation continue et des adultes avec l'Université des Aînées (2.000 personnes en conférences et séminaires) et le centre de langues (CLL) avec ses 3.000 personnes.

De plus, les nombreux congrès, conférences, séminaires… attirent également un nombre important de visiteurs sur le site. Les Cliniques Saint-Luc accueillent 10.000 visiteurs et consultants par jour.

Le site dispose de 5200 emplacements de stationnement, à répartir entre les différentes sociétés et entreprises situées sur le site.

L'UCL et les Cliniques Saint-Luc ont élaboré un plan de déplacements d'entreprise en 2004, un Plan de Mobilité (2005), une fiche d'accessibilité multimodale et mis en place un groupe de travail Mobilité. L'objectif de ces démarches est de promouvoir l'accessibilité du site par les modes autres que la voiture particulière utilisée individuellement et ainsi améliorer la qualité de vie. Pour cela, ce générateur de déplacements a développé des actions dans les domaines suivants : stationnement, covoiturage, modes doux, information.

Le Site regroupant l'UCL et les Cliniques Saint-Luc constitue largement le générateur de déplacements de la commune le plus important. Dans ce contexte, TRITEL a mis une attention particulière à dresser un diagnostic pour ce générateur. Une rencontre (type workshop) avec l'UCL/Cliniques Saint-Luc a été réalisée afin de comprendre la position de cette zone d'attraction au sein de la commune, d'identifier les difficultés rencontrés, de comprendre leur politique de déplacements et d'évaluer les mesures et actions réalisées et envisagées pour répondre aux problèmes rencontrés en termes de mobilité, d'accessibilité, de qualité de l'espace public.

Constats et actions

Les Cliniques saint-Luc emploient 5011 personnes (2008), dont 69% se rendent au travail en voiture (212 voitures de société), 22% en transports publics, 5% à pied, 3% à vélo[9]. La part modale importante de la voiture peut s'expliquer par les horaires décalés du travail.

L'UCL-Woluwe emploie 1000 personnes, dont 63% utilisent la voiture comme moyen de déplacement domicile – travail. En plus de cela, l'UCL-Woluwe accueille 3916 étudiants (2001-2002) dont 69% sont des navetteurs.

En regard à ces parts modales, le générateur de déplacements UCL/Cliniques Saint-Luc a développé des mesures pour améliorer les alternatives à l'usage individuel de la voiture: part patronale ou convention de tiers payant (SNCB, STIB, De Lijn), indemnité pour les cyclistes, information intranet, covoiturage.

Le site présente un maillage de cheminements piétons dense. La promenade verte passe à proximité du site. Le bld de la Woluwe, l'Av. Vandervelde et l'Av. de Wezembeek sont pourvues de pistes cyclables. L'Av. Mounier et l'Av. Hippocrate sont quant à elles assez dangereuses pour les cyclistes, le trafic y étant dense et parfois trop rapide.

L'UCL / Les Cliniques Saint-Luc prévoit plusieurs aménagements afin de promouvoir l'accessibilité et favoriser la circulation des piétons et des cyclistes sur le site, ainsi que d'améliorer la sécurité des usagers vulnérables : zone 30 et itinéraire cyclable dans l'Av. Mounier, qualité des piétonniers sur le site et en lien avec l'extérieur, traversée piétonne dans l'Av. Hippocrate).

Le site est localisé en zone B d'accessibilité en transports en commun. Il est desservi par la station de métro Alma, Vandervelde et Crainhem. De nombreuses lignes de bus desservent le site : STIB (42, 76, 77, 79), De Lijn (315, 316, 317, 352, 359, 659), TEC (Conforto bis qui relie UCL-woluwe à l'UCL-LLN). Le prolongement du tram 94 est l'opportunité d'améliorer la desserte en transport en commun depuis le sud de la RBC (gare de Boisfort / Etterbeek – ligne de train Bruxelles-Namur).

L'accessibilité du site est aisée en voiture. En effet, le site se situe à proximité de l'E40 (via le Bld de la Woluwe) et du Ring (via l'Av. Wezembeek/Av. Vandervelde). Le trafic routier vers l'UCL / Les Cliniques Saint-Luc se caractérise par la congestion.

Le nombre d'emplacements de stationnement sur le site est relativement conséquent. En plus du stationnement en voirie qui atteint 477 emplacements, certains parkings sont accessibles gratuitement au personnel de l'UCL et des Cliniques Saint-Luc; d'autres parkings sont disponibles pour les visiteurs. Le parking Mounier est accessible aux étudiants UCL (gratuit pendant 4h). Un parking de dissuasion pour les utilisateurs du réseau STIB se trouve à côté de la station de métro Crainhem.

L'offre abondante ne permet cependant pas de répondre à la demande. Les parkings sont régulièrement saturés. Les voitures des travailleurs, étudiants, visiteurs squattent, au détriment des habitants dans les quartiers voisins, les emplacements de stationnement disponibles. On

[9] Données de 2004.

constate également du stationnement sauvage sur les trottoirs de l'Av. Hippocrate et de l'Av. Mounier.

En réponse à la problématique en termes de stationnement, l'UCL prévoit de rendre le stationnement payant pour le personnel et les étudiants, ce qui devrait dissuader l'utilisation de la voiture pour se rendre au travail.

3.1.3. Noyaux commerciaux

Le schéma de développement commercial pour la Région de Bruxelles Capitale, réalisé en 2008 par l'Observatoire du Commerce, relève plusieurs noyaux commerciaux au sein et à proximité immédiate du territoire communal[10].

3.1.3.1. Woluwe Shopping Center (Shopping Center régional)

- Catégorie

Le Woluwe Shopping Center présente une zone de chalandise régionale et même au-delà grâce à son image et à la diversité de son offre commerciale.

La zone de chalandise du Woluwe Shopping Center totalise 1.458.000 habitants. Elle s'étend essentiellement à l'est de la Région de Bruxelles- Capitale (zone de chalandise primaire qui relève 60 % des chalands avec une fréquence de trois visites par mois) mais s'élargit de manière secondaire (zone secondaire – 29% des chalands, 1-2 visites/ mois), à l'ensemble des communes de la région bruxelloise ainsi que jusque Leuven, Wavre et Braine l'Alleud.

Le moyen de transport utilisé pour se rendre au Shopping est essentiellement la voiture (64% pour les habitants de la Région bruxelloise et 85% pour les habitants hors région bruxelloise).

Le Woluwe Shopping Center est apprécié pour son offre commerciale, son offre alimentaire et sa convivialité. Il se positionne comme troisième pôle commercial régional en termes d'attractivité (après City 2 et Westland SC).

- Accessibilité

Les observations de terrain, l'association Woluwe-Inter-Quartiers et l'étude de mobilité dans le cadre du projet d'extension du Shopping Center de Woluwe (juin 2008)[11] ont mis en évidence des faiblesses quant à l'accessibilité du Shopping pour les modes doux et à la sécurité de ceux-ci à proximité immédiate du Shopping:

  - Au niveau de l'accès Lambert Nord, les piétons doivent traverser 60 m d'accès voitures-livraison sans zone de refuge ;
  - Le trottoir Rue Saint-Lambert est trop étroit et interrompu à l'entrée/sortie carrossable du Shopping au niveau de la station essence (fiche n°43 WIQ) ;

[10] Le Schéma de Développement Commercial pour la Région de Bruxelles-Capitale, Observatoire du commerce – Etude réalisée par l'Association du Management de Centre-Ville (AMCV – Augeo) et le bureau d'expertise conseil Idea Consult, 2008.

[11] Le Shopping Center de Woluwe a formulé une demande d'extension du parking et de la zone commerciale. Le permis n'a pas encore été délivré. La demande a été rejetée.

- La traversée piétonne au niveau de l'accès à la Poste n'est pas adaptée aux PMR (fiche n°46 WIQ) ;
- Mauvais revêtement pour les cyclistes depuis la rue Saint-Lambert vers le Parking, manque de marquage pour les cyclistes dans la parking du Shopping (fiche n°44 WIQ).

La station de métro Roodebeek se situe en face du Shopping Center de Woluwe. Un accès souterrain direct relie le Shopping au métro. De nombreuses lignes de bus ont un arrêt à la station Roodebeek (STIB 29, 42, 45 et De Lijn 359, 659, Conforto bis).

L'accessibilité en voiture est assurée par le Bld de la Woluwe et l'Av. P. Hymans.

Le parking du Shopping dispose de quatre accès (entrée/sortie), deux dans la Rue Saint-Lambert et deux du côté du Boulevard de la Woluwe.

La configuration du parking incite les automobilistes à accéder au Shopping par l'accès Lambert Sud ; l'accès Lambert Sud dessert aisément la rampe qui mène aux niveaux supérieurs. Ce qui contribue aux nuisances des riverains de la Rue Saint-Lambert. Il faudrait donc réadapter la circulation interne au parking afin de diminuer l'attrait de l'accès Lambert Sud.

L'étude de mobilité a formulé quelques recommandations afin d'améliorer l'accessibilité pour les modes doux:

- Réaménagement du carrefour Rue Saint-Lambert/ Av. Paul Hymans dans le but de diminuer les distances de traversées piétonnes, d'élargir le by-pass vers la droite pour un semi-remorque, d'élargir les trottoirs du côté du Shopping.
- Espace de rangement pour les cyclistes
- Mise en place de zones refuge sur le cheminement Rue Saint-Lambert (au niveau de l'entrée/sortie Lambert nord).

• Stationnement

Le Shopping Center de Woluwe dispose de 1927 places payantes sur son site.

La commune a constaté des difficultés de stationnement dans les voiries environnantes au Shopping. Elle a donc mis en place des mesures de stationnement telles que la mise en zone orange de la Rue Saint-Lambert. Certaines rues subissent néanmoins encore des difficultés de stationnement. C'est le cas de l'Av. JF. Debecker.

On constate du stationnement sur les passages pour piétons à proximité du Shopping (fiche 45 WIQ) ou sur les cheminements pour les piétons au niveau des entrées/sorties du parking. En moyenne, Les passages pour les piétons et les pistes cyclables sont bloqués par des voitures stationnées durant, respectivement, 27 et 48 minutes /jour.

Il faudrait améliorer la sécurité des piétons en installant des potelets pour empêcher un tel stationnement.

- Trafic

Le shopping Center de Woluwe attire un flux important de véhicules motorisés. Pour évaluer ces flux, une étude de mobilité sur la circulation du Woluwe Shopping Center et de son quartier est réalisée régulièrement (dernière en date en 2008). Cette étude a réalisé des comptages au niveau des entrées/sorties du parking. De plus, douze compteurs automatiques ont relevés les flux de circulation sur les voiries avoisinantes au Shopping. Les flux de circulation dans les voiries aux abords du Shopping, aux entrées et sorties du Shopping ainsi que les lignes de transports en commun qui passent à proximité du Shopping sont repris aux cartes n°7 et n°8.

La carte n°7 reprend les flux à l'heure de pointe le jeudi, un jour représentatif de la semaine durant lequel les flux à l'heure de pointe sont les plus importants. La carte n°8 représente les flux autour du shopping et à direction/provenance du shopping le samedi, jour d'affluence la plus importante.

L'impact de la circulation engendrée par le Shopping est le plus marqué le samedi. Cette circulation ne s'ajoute donc pas à la circulation des heures de pointe liée aux déplacements domicile-travail de la semaine.

Aux heures d'affluence, principalement le samedi entre 16h00 et 18h00, environs 2.500 véhicules entrent ou sortent du parking, par les quatre accès.

Afin de diminuer les nuisances dues au flux de trafic engendrés par le Shopping dans la Rue Saint-Lambert, il est recommandé de faire basculer la circulation vers le Bld de la Woluwe. Une amélioration de la signalétique et une fiche d'accessibilité peuvent aider à atteindre cet objectif.

- Livraison

Deux études ont été utilisées afin de comprendre et décrire les problèmes de livraisons constatés autour du Woluwe Shopping Center :

- L'étude de mobilité dans le cadre du projet d'extension du Shopping Center de Woluwe (juin 2008)
- L'étude des livraisons du Woluwe-Shopping Center via la Rue Saint-Lambert, réalisée par le comité de quartier Hymans – Lambert en mars 2008 (et actualisée en novembre 2008). Dans ce cadre, des observations ont été réalisées entre 6h30 du matin et 18h00, pendant une semaine (en incluant le samedi).

Ces études ont mis en évidence les problèmes liés aux livraisons aux abords du Shopping Center de Woluwe. On peut citer notamment les points suivants:

- Les livraisons par la Rue Saint-Lambert engendrent des nuisances pour les riverains (arrivée de certains livreurs par la Place Saint-Lambert et le tronçon étroit de la Rue-Saint-Lambert).
- Les manœuvres et les opérations de livraison ainsi que les stationnements d'attente et/ou de livraison en voirie des camions/camionnettes de livraison perturbent la circulation. Journalièrement, en moyenne 34 livraisons s'opèrent sur le domaine public (en double file, sur les trottoirs ou les passages pour piétons…) – contre 8 livraisons dans le domaine privé aux niveaux du quai

Match/Habitat et du quai Containers-. Cela correspond à, en moyenne, 576 minutes de livraison sur le domaine public. Même pour des commerces qui disposent de leur propre quai de déchargement, on constate que des livraisons d'effectuent en voirie. 43% (soit 318 minutes) des livraisons réalisées sur le domaine publique s'opèrent en double file. Certains livreurs se stationnent délibérément en double file car dans cette situation, ils n'ont pas de répression au contraire du stationnement en zone autorisée mais sans paiement du parcmètre.

Figure 4: Rue Saint-Lambert - livraison.

- Le quai de livraison de l'INNO, plus grande surface commerciale du shopping se situe dans la Rue Saint-Lambert.
- Le stationnement des camions/camionnettes et des opérations de livraison s'observent régulièrement sur les trottoirs et les passages empruntés par les piétons, ce qui nuit à la sécurité de ceux-ci.En moyenne, journalièrement, les passages pour les piétons et les trottoirs sont bloqués 72 minutes par des opérations de livraison, cela représente 13% des livraisons. Ces opérations nuisent à la visibilité et donc à la sécurité des piétons lors de leur traversée de la voirie. L'entrée pour les cyclistes est bloquée en moyenne durant 36 minutes par jour.

Ces études ont formulé quelques recommandations afin de réduire les nuisances dues aux livraisons :

- Réaménagement des quais de livraisons afin qu'il n'existe plus qu'une seule entrée/sortie pour les trois quais se trouvant dans la Rue Saint-Lambert et que les manœuvres de recul s'effectuent dans la zone de quais et non sur le domaine public.
- Organisation d'un demi-tour dans le tronçon large de la rue Saint-Lambert pour empêcher les manœuvres qui perturbent la circulation.

- Faire basculer les livraisons vers le Bld de la Woluwe. Cette option n'est pas envisageable pour l'INNO. Une enquête auprès des livreurs[12] a relevé que l'indifférence et le manque de communication et d'obligation ainsi que les facilités sont les principales raisons des livraisons via la rue Saint-Lambert. 90% des livraisons réalisées via la rue Saint-Lambert pourraient et devraient s'opérer via le Bld de la Woluwe (d'autant que la majorité des commerces se situent à la même distance, voir à une distance plus proche d'un quai de livraison au niveau du Bld de la Woluwe par rapport à un quai de livraison via la rue Saint-Lambert.
- Adapter la signalisation (balisage vers les quais du boulevard de la Woluwe) et adapter les cartes d'accessibilité fournies aux livreurs.
- Renforcer les actions de répression par la police, développer des campagnes d'information.

3.1.3.2. Cora (pôle spécifique d'influence locale)

- Catégorie

Le Cora Woluwe est considéré comme un pôle spécifique à attractivité locale avec pas ou peu d'enseignes.

- Accessibilité

Le CORA a une accessibilité aisée en voiture, à proximité de l'E40 et du Bld de la Woluwe (via Marcel Thiry). L'entrée du parking au niveau du rond-point et l'entrée/sortie du parking au niveau de l'Av. Marcel Thiry sont dangereuses pour usagers vulnérables étant donné le manque de visibilité et le manque de marquage.

Les bus 45 et 79 passent par l'arrêt Gulledelle, au niveau du CORA. Une piste cyclable est aménagée sur l'Av. Marcel Thiry. La circulation des cyclistes est perturbée par l'attente des automobilistes sur cette piste cyclable dans le but de s'intercaler dans la circulation de l'Av. Marcel Thiry.

- Stationnement

Le CORA dispose de 1200 emplacements de stationnement gratuits. Il y a trois accès au parking. Le premier accès se trouve au niveau du rond-point de l'Av. des Communautés/E40, le deuxième accès se situe au niveau du rond-point Av. Marcel Thiry/Av. des Communautés et le troisième accès se trouve dans l'Av. Marcel Thiry.

[12] Enquête réalisée dans le cadre de l'étude des livraisons via la rue Saint-Lambert réalisée par le comité de quartier Hymans – Lambert en novembre 2008.

3.1.3.3. Av. Georges Henri (pôle relais)

- Catégorie

L'Avenue Georges Henri a une vocation de pôle relais, avec une attractivité plus limitée, une offre commerciale quantitativement satisfaisante mais un déficit en terme qualitatif. Ce type de pôle fonctionne autour de leurs grandes surfaces alimentaires[13].

- Accessibilité

L'observatoire du commerce (2008) a identifié comme une faiblesse l'absence d'une ligne de transports en commun structurante[14] sur l'Av. Georges Henri.

L'Avenue Georges Henri est accessible en transport en commun par les bus 27, 28 et 80. Au carrefour avec le Bld Brand Withlock passent les trams 23,24 et 25.

- Stationnement

L'observatoire du commerce (2008) a identifié comme une faiblesse pour l'Avenue Georges Henri, le manque de capacité de parking.

Afin d'assurer une rotation dans le stationnement, la commune a placé l'Av. Georges Henri en zone rouge dans le plan de stationnement réglementé par la commune. L'horodateur règlemente cette zone à tous les jours de la semaine excepté le dimanche, deux heures de stationnement maximum (le premier ¼ h gratuit) de 9h00 à 18h00. La carte « riverains » n'y est pas autorisée.

- Livraison

La majorité des livraisons s'opèrent en voirie, ce qui perturbe la circulation et principalement le passage des bus.

Figure 5: Av. Georges Henri - livraison.

Aux heures de début et de fin des cours, la circulation dans l'Av. Georges Henri est d'autant plus perturbée par les déplacements et le stationnement anarchique aux abords des écoles de l'Av. Georges Henri.

[13] Observatoire du Commerce, Le Schéma de Développement Commercial pour la Région de Bruxelles-Capitale, 2008

[14] Contrat de gestion entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles, 2007-2011, Annexe 2: Offre de référence 2006 (Article 9), Tableau 2.2. Axes Structurants, p113.

3.1.3.4. Rue des Tongres (pôle complémentaire)

- Catégorie

La rue des Tongres est considérée comme un pôle complémentaire du Woluwe Shopping Center, à rayonnement supracommunal.

- Accessibilité

L'accessibilité de la Rue des Tongres en transports en commun est bonne (lignes de métro 1 et 5, tram 81, bus 22, 27, 61, 80, train Merode).

- Stationnement

Comme l'Av. Georges Henri, la rue des Tongres est classée en zone rouge dans le plan de stationnement réglementé de la commune d'Etterbeek (2h max., 1/4h gratuit, carte riverains non autorisée, application même le samedi). Ce type de régime a pour objectif de d'encourager une rotation du stationnement.

3.1.3.5. Caméléon

- Catégorie

Caméléon est un magasin spécialisé qui présente une aire de chalandise régionale.

- Accessibilité

L'accessibilité en voiture est aisée en raison de la proximité de l'E40, le Bld de la Woluwe et indirectement le R0.

Les arrêts Gulledelle et Tractebel se trouvent à proximité du magasin. Les lignes 45 et 79 passent par ces arrêts.

- Stationnement

Le magasin propose un parking gratuit pour les visiteurs.

3.1.3.6. Ch. De Louvain / Paduwa (pôle spécifique)

- Catégorie

La Chaussée de Louvain est un pôle commercial de liaison, caractérisé par sa situation le long d'un grand axe et sa facilité de stationnement. Mediamarkt s'installe en octobre 2009 le long de la Ch. de Louvain au niveau de la Rue du Péage.

- Accessibilité

Les lignes de bus STIB 45, 66, 80 desservent l'arrêt Paduwa. Les lignes De Lijn 318, 351, 358, 410 passent le long de la Ch. De Louvain.

Cette zone se localise le long de la Ch. De Louvain, grand axe de circulation automobile.

- Stationnement

Comme l'Av. Georges Henri et la rue des Tongres, le tronçon de la Ch. De Louvain / Paduwa est classée en zone rouge dans le plan de stationnement réglementé de la commune d'Evere (2h max., 1/4h gratuit, carte riverains non autorisée, application même le samedi). Ce type de régime permet d'améliorer le taux de rotation du stationnement pendant les heures de chalandise.

3.1.3.7. Place Saint-Lambert

- Catégorie

La place Saint-Lambert regroupe des commerces. Le mercredi et le samedi, le marché se tient sur cette place.

- Accessibilité

L'accessibilité en voiture est aisée en raison de la proximité du Bld de la Woluwe. L'arrêt Voot est desservi par les lignes de bus n° 28 et n° 42.

- Stationnement

La commune procède actuellement au réaménagement de la Place Saint-Lambert. Celle-ci maintiendra du stationnement en voiries (84 places) et sur le petit parking (18 places), afin d'assurer l'accessibilité des activités commerciales de la place. L'espace central occupé actuellement par du stationnement sera reconverti en un espace public piéton convivial.

3.1.3.8. Place Verheyleweghen

- Catégorie

La Place Verheyleweghen regroupe des commerces de proximité. Elle est considérée comme un pôle local de quartier.

- Accessibilité

La Place Verheyleweghen est desservie par les lignes de bus n° 27 et n° 29.

- Stationnement

Des emplacements de stationnement en voirie sont disponibles à proximité des commerces. On constate du stationnement en double file qui peut perturber la circulation des bus.

3.1.4. Autres équipements

3.1.4.1. Stade fallon

Le Stade Fallon présente une mauvaise accessibilité. En effet, la route en pavés (partiellement classée) est peu praticable à vélo et il n'y a que la ligne de bus n°28 qui passe à proximité immédiate du Stade.

Le parking utilisé lors d'activités sportives, situé à proximité immédiate de la zone classée du Château Malou, correspond, selon le PRAS, à une zone de sports ou de loisirs en plein air. Le stationnement n'y est donc pas autorisé.

3.1.4.2. Poséidon

La piscine Poséidon accueille de nombreux visiteurs quotidiennement. De plus, les écoles de la commune s'y rendent durant les heures d'école.

Il y a donc de nombreux flux de voitures et d'autobus scolaires qui roulent en direction et ne provenance de la piscine.

Des écoles ont pris l'initiative de réaliser les trajets école-piscine à pied ou en transport en commun. La piscine est en effet proche de l'arrêt de métro Tomberg et de l'arrêt de bus n°28 Tomberg.

La piscine dispose d'emplacements de stationnement en zone bleue. Le parking sur la bute est réservé au personnel communal jusqu'à 14h00. Au-delà, il est accessible aux visiteurs du Poséidon.

3.1.4.3. Cliniques Saint-Luc

La description des cliniques Saint-Luc comme générateur de déplacement est développé au point 3.1.2.5.

Il est primordial d'assurer l'efficacité des déplacements des véhicules d'urgence qui quittent et rejoignent les Cliniques Saint-Luc. Cet aspect doit être pris en compte dans les propositions d'aménagements des voiries pour garantir le passage des véhicules d'urgence dans les meilleures conditions. Des mesures doivent être mises en place pour assurer la fluidité sur les axes empruntés par ces véhicules d'urgence.

3.1.4.4. Wolubilis

Le centre culturel Wolubilis propose au public des pièces de théâtre, des ateliers.

A côté de son activité culturelle, le théâtre accueille des événements privés tels que des conférences de presse, des colloques, des séminaires, des concerts.

Ces nombreuses activités, couplées aux visiteurs de Cook&Book attirent de nombreux visiteurs.

Actuellement, le Wolubilis propose à ses visiteurs de stationner au parking de dissuasion Roodebeek gratuitement ou au Shopping Center de Woluwe (parking payant). La nouvelle politique de stationnement pour les parkings de dissuasion ne permettra plus le stationnement gratuit pour les visiteurs du Wolubilis. Un accord devrait être réalisé entre la STIB et Wolubilis pour permettre aux visiteurs du Wolubilis de stationner sur le parking Roodebeek à prix raisonnable (cfr 3.2.3.3).

3.1.4.5. Parking de dissuasion

Il existe un parking relais au niveau des stations de métro Roodebeek et Crainhem ainsi qu'au niveau du Boulevard Reyers. Ce point est développé dans les projets de la STIB (3.2.3.3).

3.1.4.6. Autres

Les pôles suivants sont également considérés comme des générateurs de déplacements:

- Administration communale
- Le bureau de poste (Rue Saint-Lambert)

Et à proximité du territoire communal, on identifie comme générateurs de déplacements :

- Autocontrole (contrôle technique pour les voitures situé Rue Colonel Bourg 118 à Evere).
- Cliniques de l'Europe Saint-Michel (Rue de Lindthout à Etterbeek).

3.2. Transports en commun

Ce point analyse l'offre des transports en commun au sein de la commune ainsi que la vitesse commerciale et les points noirs de ces transports. Les projets de modification du réseau et la vision d'avenir y sont décrits.

3.2.1. Offre et ses caractéristiques

3.2.1.1. Structure du réseau

Le réseau des lignes de transports en commun qui circulent sur et à proximité du territoire de Woluwe-Saint-Lambert est repris aux cartes n°9 (FR) et n°10 (NL).

La commune bénéficie d'une très bonne desserte spatiale en transports en commun, le passage est-ouest du métro est un avantage considérable.

Le réseau de Transport en commun dans la commune est essentiellement desservi par des lignes radiales assurant la desserte principalement en lien avec l'extérieur de la commune, vers le centre-ville de Bruxelles. Les liaisons en transport en commun entre les quartiers sont quant à elles plus faibles. La majorité du temps, les liaisons interquartiers nécessitent des changements de lignes.

Le plan directeur tram-bus de la STIB a été bénéfique pour Woluwe-Saint-Lambert. C'est dans ce cadre qu'il y a eu le projet tram 94 jusqu'à Roodebeek, la nouvelle ligne 79, le prolongement de la ligne 27 jusqu'à Andromède.

Le tableau ci-dessous reprend les caractéristiques des lignes de transports en commun qui desservent Woluwe-Saint-Lambert.

N°ligne	Itinéraire	horaire (+/-)	fréquence (# bus/h)		# arrêts	VICOM moyenne (km/h)	couloir
			HP	HC			
métro 1	Stockel - Gare de l'Ouest	5h30 - 00h	10	8	21	29,2	/
tram 23	Heysel - Vanderkindere	5h -00h	5	3	36	16-20	+/-95%
tram 24	Gare Schaerbeek -Vanderkindere	5h30 -20h	5	3	28	16-20	+/-95%
tram 25	Rogier - Boondael Gare	5h30 -00h	10	6	28	16-20	+/-95%
bus27	Andromède - Gare du Midi	5h -23h	5	4	25	13,5 - 20,3	3.77 km (18,9%)
bus 28	Konkel - Brabançonne	6h30 - 00h	8	4	19	12,2 - 20,3	230 m (2%)
bus 29	Hof Ten Berg - De Brouckère	6h - 00h	7	5	30	13,8 - 18,2	3.728 m (19,5%)
bus 42	Transvaal - Viaduc E40	6h - 23h30	6	4	26	15,7-25,1	2.164 m (10%)
bus 45	Roodebeek - Saint-Vincent	6h - 23h30	8	4	18	17,1-23,7	3.677 m (25,5%)
bus 66	De Brouckère - Péage	6h - 23h30	7	6	26	court parcours sur WSL	
bus 79	Schuman - Kraainem	6h - 00h	5	4	18	13,9 - 22,2	2.446 m (16,5%)
bus 80	Maes - Porte de Namur	6h - 00h	8	4	29	16 - 22,9	3.576 m (14%)

Tableau 1: caractéristiques des lignes de transports en commun STIB qui passent par la commune.
Source : Direction Bus STIB.

Le bus TEC Conforto BIS relie Louvain-la-Neuve au métro Roodebeek en passant par Wavre et Crainhem. Ce bus circule de 6h00 à 20h00 avec une fréquence de 3 bus/heure aux heures de pointe et 1 bus/heure aux heures creuses.

En soirée

Le territoire de Woluwe-Saint-Lambert est parcouru en soirée (après 20h00) par les lignes suivantes :

- Métro : ligne n°1
- Tram : lignes n°23 et n°25
- Bus : lignes n°27, n°28, n°29, n°42, n°45, n°79, n°80

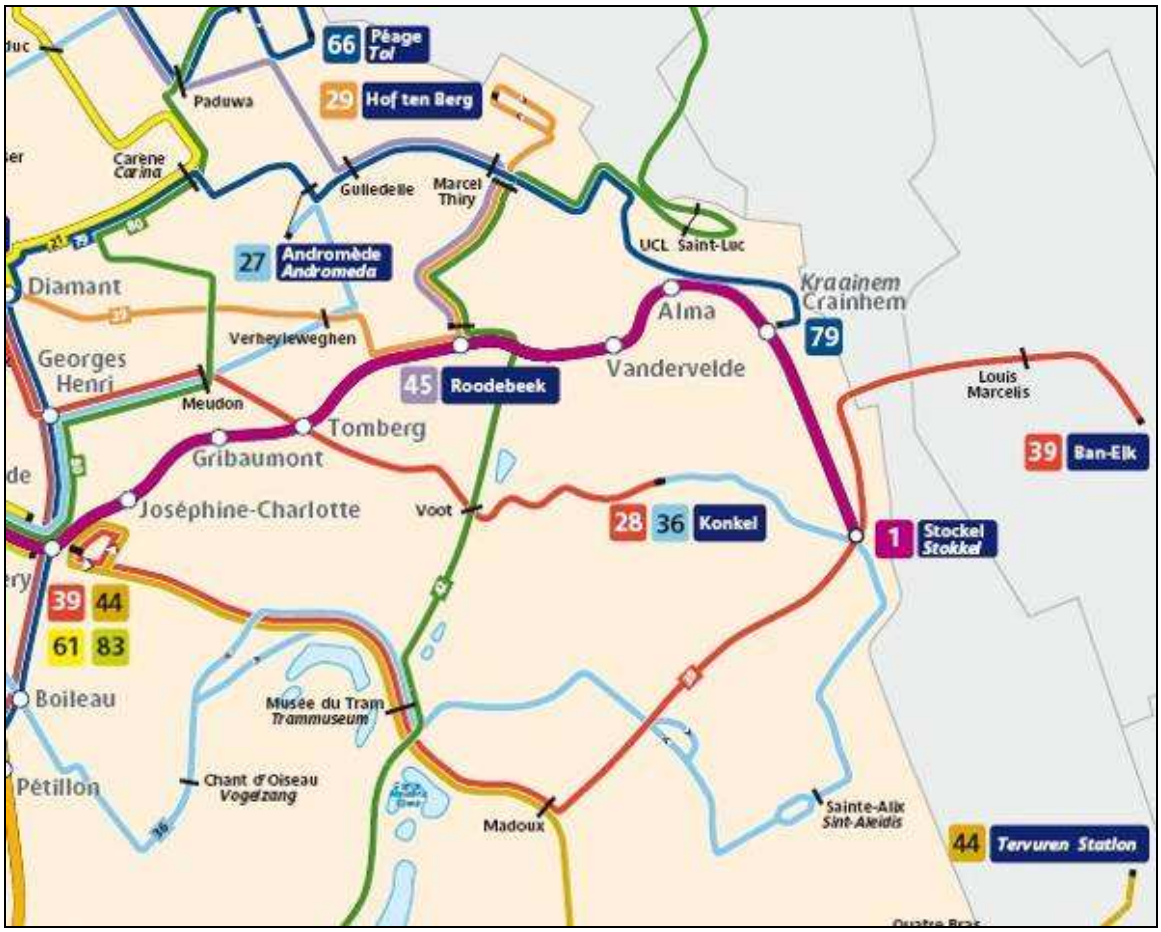

Figure 6: Réseau de la STIB en soirée (après 20h00). Source : STIB.

Durant la nuit

1) Noctis

Le réseau Noctis assure un service de transport les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche de minuit à 3h00 du matin. Il y a un départ toutes les 30 min. sur chaque ligne.

La ligne N05 Noctis relie le centre ville à Kraainem, en passant par la commune de Woluwe-Saint-Lambert.

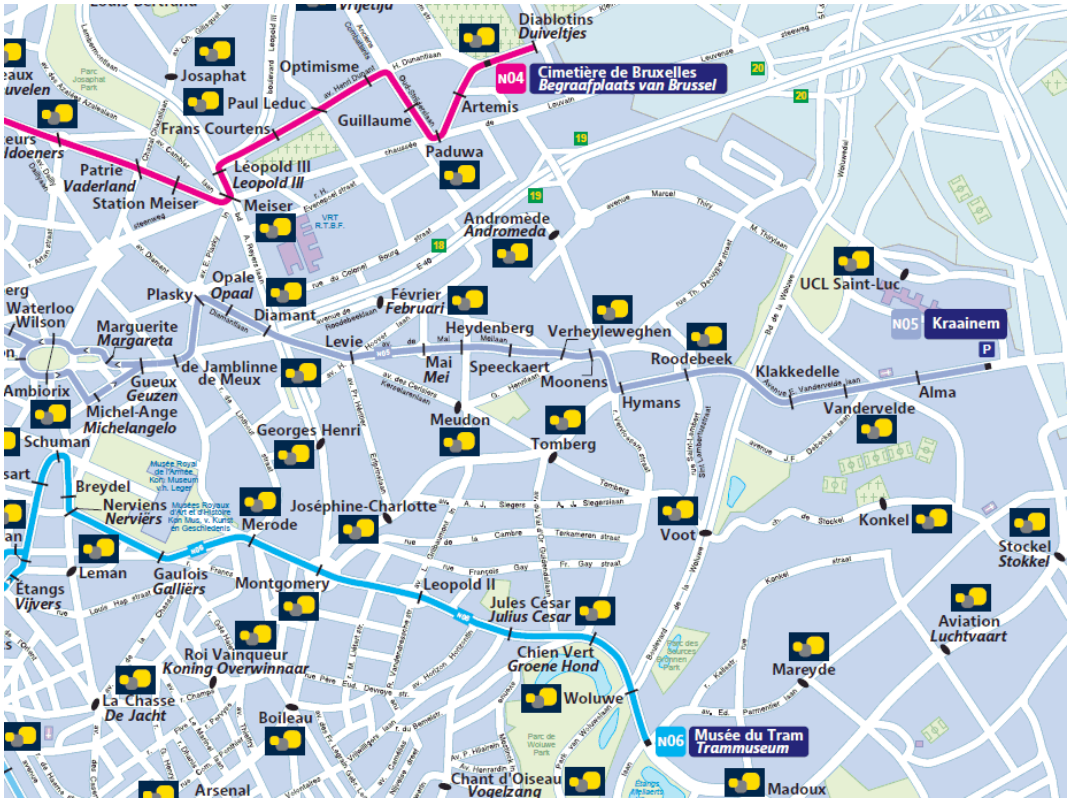

Figure 7: Réseau de transports en commun durant la nuit. Source : STIB.

2) Collecto

Afin de compléter le réseau de bus de nuit Noctis proposé par la STIB, Collecto a été mis en place. Collecto est un **service de taxis collectifs** disponible 7 jours sur 7 entre 23 heures et 6 heures du matin sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les points de départ se situent à des arrêts de la STIB (départs aux heures ou aux heures trente). Le taxi dépose les clients à l'adresse de leur choix dans les limites de la Région bruxelloise.

Le déplacement fait 5 euros par personne pour une distance inférieure à 3km et 8 euros au-delà.

On retrouve le service Collecto à différents arrêts STIB de la commune : UCL Saint-Luc, Vandervelde, Roodebeek, Verheyleweghen, tomberg, Voot, Konkel, Meudon, Georges Henri, Joséphine-Charlotte, Andromède, Février.

3.2.1.2. Fréquence

La fréquence de passage de chaque ligne est reprise sur les cartes n°9 (FR) et n°10 (NL) aux 'heures de pointe (HP) et aux heures creuses (HC).

La commune est desservie par des lignes fortes qui ont une fréquence de 10 passages à l'heure en heure de pointe (HP), ce qui correspond à 1 passage toutes les 6 minutes, notamment le métro, le tram 25 sur le territoire communal, ainsi que le tram 81 et le bus 63 à proximité de la commune.

La majorité des autres lignes qui desservent la commune ont une fréquence de 6-10 passages à l'heure de pointe.

Les lignes 27 et 79 ont par contre une fréquence inférieure à 6 passages à l'heure de pointe, ce qui est relativement faible, le temps d'attente peut atteindre plus de 12 minutes. Or ce sont les seules lignes qui desservent les quartiers Val d'Or, Andromède, Pléiades, à forte densité d'habitat.

Les quartiers Val d'Or, Andromède, Pléiades sont pénalisés, ces quartiers étant desservis par ces lignes 27 et 79 à faible fréquence. De plus, ces lignes ne rejoignent pas directement les pôles principalement demandés tel qu'une station de métro, il y a donc une rupture de charge.

3.2.1.3. Couverture spatiale de l'offre en TC

L'aire d'influence des lignes de transports en commun est représentée à la carte n° 11.

Il a été estimé que la distance d'influence autour d'un arrêt de transports en commun, c'est-à-dire la distance que les gens veulent bien parcourir pour rejoindre l'arrêt équivaut à 500 m. pour un métro, 350 m. pour un tram, 250 m. pour un bus. Cette analyse doit être nuancée. Une ligne à forte fréquence a une influence plus grande qu'une ligne à faible fréquence, à même distance de l'arrêt. La carte différencie donc les lignes de bus en fonction de la fréquence de passage des bus.

On constate que de manière générale, la commune est bien desservie spatialement par les transports en commun. Certains quartiers ont néanmoins moins d'offre en transport en commun, notamment les quartiers suivants : Constellations, Andromède, Val d'Or, Communautés, Rue Konkel, Stade Fallon et Av. Lambeau.

Lors d'une étude réalisée en 2004 qui évaluait l'efficacité de l'offre en tenant compte des temps d'accès moyens depuis les autres quartiers, la zone Gulledelle / Cora apparaissait comme étant mal desservie en transports en commun[15].

Depuis lors la STIB a mis en place son Plan directeur Tram Bus. Celui-ci a proposé la nouvelle ligne 79 Schuman – métro Crainhem et de prolonger la desserte de la ligne 45 en soirée.

De plus, le prolongement du tram 94 sur l'Avenue Marcel Thiry va améliorer considérablement l'offre des transports publics dans la zone Gulledelle / Cora.

[15] STIB 2020, Visions d'avenir pour le transport public urbain à Bruxelles. Chapitre 4 : Les performances actuelles de la STIB en termes d'offre de transport.

3.2.1.4. Dispositifs pour les transports en commun

De nombreux transports en commun présentent du retard suite à des désagréments de circulation dus à la congestion, à une livraison en double file… Afin d'améliorer la vitesse commerciale à des lieux spécifiquement problématiques, des dispositifs sont aménagés. A Woluwe-Saint-Lambert, on identifie les éléments suivants :

- Ecluse à Bus dans l'Av. Attique ;
- Ecluse à Bus dans l'Av. P. Hymans (devant le Wolubilis) ; Ce dispositif est mal annoncé. Des automobilistes se sont déjà engagés dans la voirie avant de constater le panneau.
- Site propre dans l'Av. Marcel Thiry ;
- Feu différencié pour les voitures et le bus au carrefour de l'Avenue Paul Hymans avec le Boulevard de la Woluwe.

Pour le confort des usagers, il est important que les arrêts de transports en commun soient confortable, abrités et sécurisés. La majorité des arrêts de bus sur le territoire communal sont abrités. Néanmoins, certains arrêts de bus ne disposent pas d'abris :

- Ligne 28 : arrêt Voot (direction Konkel), arrêt Déportés (direction Konkel), arrêt Don Bosco (direction Konkel), arrêt Don Bosco (direction Brabançonne), arrêt Stade Fallon (direction Brabançonne).
- Ligne 42 et 45 : arrêt Peupliers (direction Viaduc E40, Saint-Vincent)
- Ligne 80 : arrêt Heydenberg (direction Maes)
- Ligne 79 : arrêt Pléiades (direction Crainhem), arrêt Capricorne (direction Crainhem), arrêt Cliniques-UCL (deux sens), arrêt Auditoires-UCL (deux sens), arrêt Mounier (direction Schuman), arrêt Crainhem.

Il est à noter que l'absence d'abribus peut être parfois justifiée parce que la configuration des lieux ne le permet pas, en tenant compte des prescriptions du RRU.

3.2.2. Vitesse commerciale et points noirs du réseau

La vitesse commerciale de la ligne de métro 1 et des lignes de prémétro 23, 24 et 25 n'est pas reprise dans la carte. Ces lignes sont en sous-sol, au niveau du territoire de Woluwe-Saint-Lambert et ne posent donc pas de problème de vitesse commerciale (VICOM > 25 km/h).

La vitesse commerciale[16] des lignes de bus qui desservent Woluwe-Saint-Lambert, à l'heure de pointe du soir, est représentée à la carte n°12.

Les vitesses commerciales à l'heure de pointe du matin (8h00-9h00) correspondent aux vitesses commerciales de l'heure de pointe du soir (17h00-18h00) mis à part les tronçons suivants :

[16] Source : STIB, Direction Offre de transport (DOT), Service hiver, avril – juin 2009.

Tronçon	Vitesse commerciale (km/h)	
	HP matin	HP soir
Place Verheyleweghen - Georges Henri	12-14	14-18
Gulledelle - Cicéron	14-18	12-14
Voot - Konkel	< 12	12-14

Tableau 2: tronçons avec une vitesse commerciale dans une catégorie différente à l'heure de pointe du matin et du soir.

La carte montre les tronçons pour lesquels la vitesse commerciale des bus est faible. La faible vitesse est souvent corrélée aux zones de congestion ou aux zones dans lesquelles il y a du stationnement/livraison en double file.

Sur le Bld Brand Withlock, la vitesse commerciale des bus descend en dessous de 12 km/h du fait de la saturation de ce boulevard aux heures de pointe.

Le Plan IRIS II ne relève pas de points noirs VICOM pour les transports en commun sur le territoire communal de Woluwe-Saint-Lambert. Les carrefours problématiques pour les transports en commun, les plus proches de la commune sont Montgomery et Merode.

Le contrat de gestion a identifié quant à lui certains tronçons pour lesquels un aménagement est requis pour améliorer la vitesse commerciale des bus (Av. Georges Henri, Bld Brand Withlock, Av. J. Brel).

La direction bus de la STIB a réalisé une liste des points noirs pour les bus circulant sur le territoire de Woluwe-Saint-Lambert. Le tableau suivant résume les causes des problèmes et les solutions envisagées par la direction bus de la STIB.

Endroit/tronçon problématique	N°lignes	Causes	Solutions
Bld Brand Withlock entre Square Vergote et Av. Georges henri	28	Embouteillage	
Bld Brand Withlock entre Georges Henri et Montgomery	27, 80	Rétention de véhicules à l'heure de pointe à l'approche de Montgomery	• Plan de circulation • Bande bus
Av. Georges Henri entre Square Meudon et Brand Withlock	27, 28, 80	Stationnement et livraison en double file	• Intervention services compétents • Zones de livraison hors circulation
Rue Voot Ch. De Stockel	28	Circulation très dense aux heures de pointe	
Bld de la Woluwe carrefour Av. Hymans	42	Rétention de véhicules en heure de pointe	Révision des phases de feux au carrefour Bld Woluwe / Av. P. Hymans
Av. Marcel Thiry carrefour Bld Woluwe	42	Rétention de véhicules en heure de pointe	Révision des phases de feux au carrefour Bld Woluwe / Marcel Thiry
Av. Mounier à hauteur Av. Palestre	79	Voitures en stationnement interdit	• Etude • Bande bus
Av. Mounier à hauteur Place Carnoy	79	Voitures en stationnement interdit	• Etude • Bande bus
Av. Hippocrate carrefour Bld Woluwe	42, 79	Rétention de véhicules en heure de pointe	• Révision phases de feux au carrefour Bld Woluwe / Av. Hippocrate • Bande bus
Woluwe Shopping Bld de la Woluwe	42	Stationnement sauvage lors de périodes d'affluence	• Intervention services compétents • Potelets
Av. De Février / Ch. De Roodebeek	80	Rond-point mal aménagé, passage difficile	Réaménagement du rond-point
Arrêt Voot Rue Voot	28	Emcombré par les automobilistes	Intervention services compétents
Terminus Hof Ten Berg Av. H.V. Wolvens	29	Emcombré par les automobilistes	Intervention services compétents
Arrêt Verheyleweghen Ch. De Roodebeek	29	Emcombré par des véhicules, clientèle des commerces avoisinants	• Contrôleurs • Avancée du trottoir
Arrêt Roodebeek Av. Jacques Brel	29, 42	Trop de bus arrivant au même arrêt	• Aménagement d'un arrêt avant la sortie de la gare de bus • Réaménagement de la zone d'arrêt ARS
Terminus Crainhem Av. De Wezembeek	79	Impossibilité pour les bus de faire le dépassement	Réaménagement du terminus

Tableau 3: points noirs pour les transports en commun dans la commune de Woluwe-Saint-Lambert.

La carte n°13 reprend la localisation des points noirs identifiés par la direction bus de la STIB ainsi qu'une illustration des causes du problème. Les problèmes identifiés sont causés principalement par des embouteillages ou du stationnement à des endroits non autorisés.

Des bandes bus ont été aménagées sur certains tronçons de la Ch. de Louvain afin d'améliorer la vitesse commerciale des bus De Lijn sur cet axe.

Selon le contrat de gestion réalisé entre la STIB et la Région, les points noirs prioritaires sont l'Av. Georges Henri et le Bld Brand Withlock.

1) Av. Georges Henri

Malgré le caractère commerçant de la rue, il n'existe pas d'aires de livraisons. Les livraisons se font donc en voirie. De plus, le stationnement en double file est fréquent. Ceux-ci perturbent la circulation.

Or, 3 lignes de bus passent par cette avenue – 27, 28 et 80-, ce qui représente à l'heure de pointe, un bus toutes les 2 minutes en moyenne. Une perturbation de la circulation, même de courte durée, engendre des perturbations sur la vitesse commerciale de ces bus.

Un groupe de travail formé lors de la formation « Think Tram Bus » a réalisé une étude afin d'identifier les mesures à prendre pour résoudre le problème de circulation pour les transports en commun dans l'Av. Georges Henri. Cette étude conclut qu'il est primordial de régulariser les livraisons dans cette Avenue. Pour cela, il faudrait créer des zones de livraisons (une aire de livraison par tronçon de l'Avenue) et mettre en place une signalisation efficace et un contrôle rigoureux. Une limitation de l'utilisation des zones de livraisons dans le temps peut être une solution.

Rem : le déplacement du tracé des ces bus n'est pas envisageable car la demande pour les transports publics est importante due au caractère commerçant de la rue et à la proximité d'écoles.

Dans la cadre de la même étude, il a également été identifié comme bénéfique de :

- regrouper au début de l'Av. Georges Henri, les arrêts des différents bus en direction du Square Meudon.
- Mettre en place une phase de feu permettant au bus 28 de traverser le carrefour Bld Brand Withlock/Av. Georges Henri en une seule fois.
- Réaménager l'arrêt des lignes 27 et 80 en direction de Montgomery en créant une avancé de trottoir bien plus courte que l'arrêt en encoche actuel.

Le contrat de gestion entre la Région et la STIB envisageait la mise en application de contresens bus alternés dans l'Avenue Georges Henri. Selon la STIB, cette option ne sera pas mise en application sous réserve d'obtenir des résultats satisfaisants avec la mise ne application des mesures précitées.

2) Boulevard Brand Withlock

Un nombre important de voitures quittent le tunnel Bld Brand Withlock juste après Georges Henri pour rejoindre le rond-point Montgomery. Ce phénomène provoque une congestion sur les voiries latérales du Boulevard Brand Withlock ralentissant ainsi considérablement la circulation des bus 27 et 80 en direction de Montgomery.

Pour résoudre ce point noir, la STIB prévoit l'aménagement d'une bande bus pour améliorer la circulation des bus entre le carrefour Georges Henri et le rond-point Montgomery. Le projet est développé au point 3.2.3.2.

3.2.3. Projets de modification du réseau

3.2.3.1. Prolongement de la ligne de tram 94 sur le Bld de la Woluwe

Le prolongement du tram 94 entre Av de Tervuren et Roodebeek permettra une liaison directe avec les lignes de tram 39 et 44 ainsi qu'avec la gare de Boitsfort (liaison ferroviaire vers Ottignies-Namur).

L'étude régionale réalisée en 2001 recommande l'aménagement du site propre du tram du côté droit du Bld de la Woluwe (côté opposé au Woluwe Shopping Center) entre l'Av.de Tervuren et le carrefour avec l'Av. Paul Hymans.

On notera que la STIB et la commune de Woluwe Saint-Lambert soutiennent ce scénario qui prévoit l'aménagement du tracé du tram du côté parc. Dans cette vision, la STIB a élaboré des plans jusqu'à la station de métro Rooodebeek avec un terminus sur l'Av. P. Hymans (une alternative propre une boucle autour du P&R).

Une nouvelle étude régionale a débutée. Celle-ci analyse trois scénarios en ce qui concerne l'implantation du tram sur le boulevard - à gauche, au centre ou à droite de la voirie- entre l'Avenue de Tervuren et Roodebeek.

L'étude est encore actuellement en cours. La décision quant à l'emplacement du site de tram n'est pas encore définitive.

3.2.3.2. Bande de bus dans le Boulevard Brand Withlock

Le tronçon Montgomery-Georges-Henri est reconnu comme point noir pour la vitesse commerciale des bus.

Un groupe de travail (Formation théorique Think Tram Bus) s'est penché sur une solution afin de diminuer les problèmes de circulation rencontrés par les bus dans l'Avenue Georges Henri et le Boulevard Brand Withlock jusqu'au Rond-point Montgomery.

Le projet envisagé par la Région et la STIB prévoit d'aménager une bande bus à la place de la bande de stationnement du côté habitation, sur le tronçon entre l'Av. Albert-Elisabeth et l'Av. Dietrich. Juste après l'Av. dietrich, les bus emprunteraient le site propre pour tram afin de rejoindre le rond-point Montgomery.

A ce stade, la commune n'a pas encore émis d'avis définitif et a demandé une étude complémentaire à la STIB.

Le projet d'aménagement d'une bande bus sur le Boulevard Brand Withlock s'inscrit dans le schéma directeur de la Moyenne Ceinture. La première bande du rond-point Montgomery sera réservée aux bus et aux vélos.

3.2.3.3. Aménagement du parking de dissuasion à la station de métro Roodebeek et Crainhem

Le Plan IRIS 2 prévoit l'aménagement d'un parking de transit à la station de métro Roodebeek (1200 emplacements) et à la station de métro Crainhem (800 emplacements). Afin de répondre à cet objectif, il faudrait prévoir un investissement important (aménagement de sous-sol). De plus, il existe une polémique quant à la position des parkings de transit trop en ville, augmentant ainsi le trafic et les nuisances qui en découlent (bruit, pollution).

A court terme, la STIB et la Région prévoient l'aménagement des parkings Roodebeek et Crainhem en faveur des usagers du réseau STIB sans augmenter la quantité d'emplacements.

Remarque : un parking de dissuasion est également prévu par le Plan IRIS 2 à Reyers, à proximité immédiate du territoire communal de Woluwe-saint-Lambert (1900 emplacements). Le parking actuel va disparaitre avec l'aménagement de la zone (projet Emeraude). Compte tenu de sa localisation déjà urbaine (au-delà du bourrelet de congestion), le Schéma Directeur de la zone RTBF a estimé que 500 emplacements sont suffisants pour répondre à la demande. Un parking de dissuasion de 300 places est prévu sous un bâtiment du projet immobilier. Un parking supplémentaire de 200 places doit être envisagé à proximité de l'arrêt de prémétro.

Parking de Roodebeek

Le parking Roodebeek dispose actuellement de 189 emplacements de stationnement et de 5 places pour les PMR. Afin d'assurer la sécurité, ce parking a été clôturé et un système de vidéo-surveillance a été mis en place. L'entrée/sortie pour les voitures se situe au carrefour de l'Avenue J. Brel et de la Ch. De Roodebeek.

Actuellement, ce parking est encore gratuit. La barrière s'ouvre automatiquement à l'arrivée d'une voiture du moment qu'il reste encore une place de stationnement libre dans le parking.

A partir de 2010, la STIB souhaite rendre ce parking payant, excepté pour les usagers du réseau STIB. Si l'utilisateur du parking présente sa carte MOBIB ou prouve qu'il a effectué un aller-retour sur le réseau de la STIB (ticket de transport), la barrière s'ouvrira. Dans le cas contraire, l'utilisateur du parking devra payer un montant forfaitaire de 25 euros aux caisses automatiques.

A partir de décembre 2009, un panneau digital qui informe les automobilistes du nombre de places encore disponibles sera installé sur le Boulevard de la Woluwe. Ce parking sera également fléché à partir des grands axes de circulation.

La région a adressé à la commune un accord de principe pour qu'une convention existe dans le but que les visiteurs du Wolubilis puissent stationner sur le parking de dissuasion de Roodebeek. Il n'y a donc pas encore de décision concernant le prix et l'horaire de cette convention. Selon la région, le prix du stationnement devrait être supérieur à un aller et retour sur le réseau de la STIB.

Selon le projet de la Région, le parking de Roodebeek ne serait pas accessible aux riverains. Un tel accès exigerait des riverains de quitter le parking le matin afin de laisser de la place aux utilisateurs du réseau STIB. Or, ce procédé va à l'encontre du rôle de parking de transit.

Parking de Crainhem

Le parking de Crainhem dispose actuellement de 172 emplacements de stationnement. Un aménagement afin de procéder à la même politique qu'à Roodebeek exigerait une suppression de 50 emplacements de stationnement (circuit de bus au sein du parking). Il est possible que le coût ne vaille pas le bénéfice. La décision d'aménagement n'est pas encore prise.

3.2.3.4. Station Roodebeek, comme nœud multimodal

Dans la vision future de la STIB et de la Région, la station Roodebeek va devenir un nœud multimodal : métro (ligne 1 Stockel-Gare de l'Ouest), gare de bus (lignes 29, 42, 45 + lignes TEC et De Lijn), terminus du tram 94, parking de transit.

La STIB et la Région sont conscients que l'espace actuel est trop restreint pour optimiser cette fonction. Il est donc primordial que l'aménagement de l'espace « gare de bus, parking pour automobilistes, Av. Paul Hymans, Ch. De Roodebeek, Av. J. Brel » fasse l'objet d'une réflexion « plan de circulation autour de la station et aménagement de l'espace public ».

Certains projets sont en cours de discussion. Toutefois, on notera que ces projets sont conditionnés à l'élaboration d'un nouveau PPAS qui devra modifier l'affectation prévue au niveau du PRAS.

1) Modification du plan de circulation afin d'optimaliser la circulation depuis et vers le parking

Afin de coordonner l'arrivée et le départ des utilisateurs du parking de transit Roodebeek, la Ch. de Roodebeek pourrait être mise en sens unique descendant (vers Av. P. Hymans). La discussion est en cours entre la commune et la Région.

2) Aménagement de la gare de bus

La zone pour les bus STIB, De Lijn et TEC est trop restreinte par rapport au nombre de bus empruntant cet espace (les observations de terrain ont montré qu'à l'heure de pointe 7 bus stationnent en même temps dans la zone). Pour répondre à cette problématique, Bruxelles - Mobilité a envisagé d'aménager une zone d'arrêts pour les bus De Lijn à proximité de Roodebeek.

Plusieurs réflexions sont déjà en cours. Il est important de coordonner l'ensemble de ces aspects dans une réflexion globale afin d'harmonier l'aménagement de l'espace « Roodebeek » en prenant en compte les différents aspects : coordination des différents modes de déplacements (piétons, vélos, tram, métro, bus (différents opérateurs), voitures), qualité de l'espace public…

3.2.3.5. Réaménagement de la station de métro Alma

La STIB prévoit le réaménagement de la station de métro Alma pour le confort des usagers.

3.2.3.6. Réaménagement du terminus de bus 28/36 – Chaussée de Stockel

La STIB souhaite réaménager le terminus de bus 28/36 devant le cimetière, Chaussée de Stockel. La STIB a réalisé les plans d'aménagement de l'espace en prenant en compte le stationnement, et les itinéraires cyclables.

On notera que ce projet n'est pas encore accepté. Ce projet diminuerait l'espace disponible actuellement aux voitures pour déposer ou attendre les élèves du Collège Don Bosco aux heures d'entrée et de sortie de cours. La commune a demandé au Collège Don Bosco de développer un plan de circulation interne.

3.2.3.7. Aménagement et mise en service de l'arrêt Zéphir (Av. Georges Henri) de la ligne 27.

Les habitants de la rue Crocq ont formulé une demande auprès de la STIB pour l'aménagement d'un arrêt sur la ligne 27 dans l'Av. Georges Henri. En effet, la distance entre les deux arrêts actuels (Square Meudon et Verheyleweghen) est égale à plus de 600 mètres.

La STIB a réalisé des plans d'aménagement des arrêts de chaque côté de l'Avenue. L'arrêt du côté impair a déjà été aménagé (direction Verheyleweghen, devant les numéros 79-85).

Certains habitants s'opposent à cet arrêt de bus. La commune n'a donc pas donné son autorisation à la STIB pour sa mise en service. Les plans actualisés de la STIB proposent le déplacement de l'arrêt au niveau du numéro 87 (à la sortie du parc Georges Henri) afin de satisfaire les riverains opposés au projet.

Un accord doit être pris entre la STIB et la commune.

3.2.3.8. Contrat de gestion - Aménagement d'une bande bus dans l'Av. des Cerisiers (Schaerbeek)

Le contrat de gestion prévoit l'aménagement d'une bande bus dans l'Avenue des Cerisiers (Schaerbeek). Celle-ci sera aménagée en direction de Meiser, au centre de la voirie. Le plan d'aménagement est déjà réalisé et les travaux vont débuter d'ici peu.

3.2.3.9. Contrat de gestion – Site propre dans l'Av. Cicéron (Evere)

Le contrat de gestion prévoyait le prolongement du site propre de bus de l'Avenue Marcel Thiry et de l'Avenue des Communautés dans l'Avenue Cicéron (vers Evere).

Etant donné que le circuit du bus 66 a été dévié pour desservir le quartier au nord de la Chaussée de Louvain, il n'est plus d'actualité d'aménager un site propre dans l'Avenue Cicéron.

3.2.3.10. Contrat de gestion – Site propre dans l'Av. J. Brel

Le contrat de gestion prévoit l'aménagement d'un site propre pour les bus sur 300 mètres dans l'Av. J. Brel. L'étude n'a pas encore été réalisée.

3.2.3.11. Déviation des bus de la rue T. De Cuyper vers le bld de la Woluwe

Suite à la réalisation du site propre du Bld de la Woluwe, une opportunité de faire passer le bus n°45 Via le Bld de la Woluwe existera permettant ainsi d' éviter les congestions de la rue T. De Cuyper.

3.2.3.12. Contrat de gestion – Contre sens bus alternés sur l'Av. Georges Henri

Le contrat de gestion élaboré entre la Région et la STIB prévoit la mise en application d'un contre sens bus alternés sur 750 mètres le long de l'Av. Georges Henri. Ce projet n'est actuellement plus envisagé. L'objectif poursuivi aujourd'hui est de solutionner les problèmes de livraison en localisant précisément certain nombre d'aires de livraison, relocalisant les arrêts et en contrôlant le respect de la zone rouge et des zones de livraison.

3.2.3.13. Prolongement de la ligne 27

Lors d'une réunion d'informations à la population, des riverains ont formulés une demande au près de la STIB afin de prolonger la ligne de bus 27 depuis le terminus Andromède jusqu'au Centre Culturel des Pléiades (en empruntant le Chemin des Deux Maisons, l'Avenue des Pléiades, l'Avenue des Constellations).

La STIB a réalisé une étude afin d'évaluer la pertinence de ce prolongement. Elle en a rejeté la demande pour les raisons suivantes:

- le bénéfice pour certaines personnes nouvellement desservies est trop faible en comparaison avec les désagréments provoqués à d'autres usagers de cette ligne (fin de la desserte de l'arrêt Andromède situé dans un quartier à forte densité de population) ;
- l'investissement financier est trop important, alors que la demande n'est que locale ;
- le quartier est déjà correctement desservi par des lignes qui permettent de rejoindre des noyaux commerciaux (ligne 80, 79).

Arrêt « Vandervelde » de la ligne TEC Conforto bisLe TEC prévoit la mise en service d'un arrêt supplémentaire localisé dans l'Av. Vandervelde, à proximité du métro Vandervelde, sur l'itinéraire de la ligne Conforto Bis Louvain-la-Neuve – Wavre – Woluwe – Zaventem. Dans le sens du Woluwe shopping Center, l'arrêt supplémentaire est programmé au niveau de l'arrêt STIB existant. En direction du Ring, l'arrêt supplémentaire est localisé au-delà de l'arbre après l'arrêt STIB existant.

3.2.4. Vision d'avenir

3.2.4.1. Prolongement du tram 94 au-delà de la station de métro Roodebeek

La vision d'avenir de la STIB pour 2020[17] prévoit le prolongement du tram 94 au-delà de la station Roodebeek. Deux itinéraires sont envisagés :

- Roodebeek --> Boulevard de la Woluwe --> Marcel Thiry –> OTAN
- Roodebeek --> Bld de la Woluwe--> Aéroport

A l'heure actuelle, la STIB n'envisage pas de prolonger le tram 94 jusqu'à l'aéroport Zaventem. Le projet de RER Josaphat-Zaventem assurera une ligne directe entre l'aéroport et le centre de Bruxelles. De plus, la vision d'avenir de la STIB pour 2020 prévoit l'aménagement d'une ligne de tram entre le Quartier Européen et l'Aéroport de Zaventem en passant via Schuman-Ch. Louvain-Meiser-Cicéron-OTAN ou via Schuman-DIAMANT–Gulledelle-OTAN. Dans les deux scénarios, une connexion peut être envisagée entre cette ligne Schuman – Aéroport et le prolongement de la ligne 94 Roodebeek – Bld de la Woluwe- Marcel Thiry.

Le Plan IRIS II reprend le projet de la liaison entre le Bld de la Woluwe et l'aéroport de Zaventem. Cette liaison serait assurée par un bus.

Le prolongement du tram 94 au-delà de la station Roodebeek rejoindra préférentiellement l'Avenue Marcel Thiry (site propre déjà existant et utilisé actuellement par les bus). Deux scénarios ont été étudiés afin de définir le tracé du tram entre Roodebeek et Marcel Thiry [18]:

- Via le Boulevard de la Woluwe (techniquement et financièrement plus avantageux)
- Via la Rue Théodore De Cuyper (forte densité de population).

L'itinéraire emprunté par la rue Théodore De Cuyper n'est pas opportun en raison de l'étroitesse de la voirie et de l'intensité du trafic, cause principale de la lenteur des bus empruntant cette rue dans leur itinéraire[19].

Le passage du tram sur le Bld de la Woluwe entre Roodebeek et Marcel Thiry permettrait de desservir les bureaux du bas de l'Avenue Marcel Thiry et de la Rue Neerveld.

---

[17] STIB 2020, Visions d'avenir pour le transport public urbain à Bruxelles. Chapitre 10 : Etendre le réseau de manière à mieux couvrir la demande.

[18] Il avait été envisagé également un tracé direct entre l'Av. J. Brel et le rond-point CORA. Ce tracé nécessite de modifier le PPAS n°63 et de traverser un espace vert répertorié au PRD. Ce tracé n'a pas été retenu.

[19] Etude d'accessibilité de la zone du Val d'Or à Woluwe-Saint-Lambert, Administration de l'Equipement et de la politique des Déplacements, 11/08/2006.

3.2.4.2. RER-bus

La société De Lijn prévoit le passage d'un bus-RER sur la Chaussée de Louvain.

Dans le cadre du Schéma Directeur de la zone levier RTBF/VRT, il est envisagé d'aménager une bande bus-RER sur l'E40 sur l'espace récupéré par la diminution du nombre de bandes de circulation (afin d'éviter la cohabitation d'omnibus et de bus rapides sur la Ch. De Louvain).

Un tel tracé sera un avantage considérable pour Woluwe-Saint-Lambert. Il desservirait la zone la plus faiblement desservie à l'heure actuelle par les transports publics.

3.2.4.3. Liaison rapide Schuman-OTAN-Aéroport

Dans sa vision d'avenir, la STIB prévoit d'aménager une liaison en tram entre Schuman/Quartier Léopold et l'Aéroport en passant par l'OTAN. Le tronçon Schuman-OTAN se ferra via l'E40 ou la Chaussée de Louvain.

Cette ligne de tram serait connectée à la future ligne remontant l'Av. Marcel Thiry.

De lijn prévoit, dans son « Toekomstplan » l'aménagement d'une ligne de tram le long de l'E40 (entre Bruxelles et Leuven).

Aucune décision de mise en œuvre n'est prise à ce jour, il est donc pas possible dans le cadre de ce PCM de qualifier ce projet comme futur élément du réseau de transport en commun passant par Woluwe-Saint-Lambert.

3.3. Déplacements à vélo

Le vélo progresse de manière significative (+ de 20% entre 2008 et 2009) au Région de Bruxelles Capitale. Selon l'Observatoire du Vélo en RBC[20], en moyenne 153 cyclistes circulent à l'heure de pointe du matin, quotidiennement. Au carrefour Bld de la Woluwe / Av. Vandervelde, environs 180 cyclistes sont recensés à l'heure de pointe du matin les mois optimaux (mai - septembre) pour la circulation des cyclistes.

Le vélo, comme mode de déplacement, présente l'avantage d'être rapide, efficace et pratique. Cependant, pour favoriser l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens tels que les déplacements domicile-travail et domicile-école, il faut assurer des itinéraires cyclables confortables et sécurisés dans la commune.

Cette démarche d'incitation à l'utilisation du vélo dans les déplacements quotidiens s'intègre dans l'objectif général de s'orienter vers une mobilité durable.

La commune présente un excellent potentiel pour développer ce mode de déplacement. En plus des aménagements cyclistes de types pistes cyclables (hors voirie, en voirie) et SUL, déjà opérationnels - ces aménagements sont repris sur la carte n° 14-, des parties de la commune sont aménagées en clos, les vélos peuvent profiter des passages entre les clos.

3.3.1. Itinéraires cyclables

La commune de Woluwe-Saint-Lambert est traversée par de nombreux itinéraires cyclables régionaux (ICR). Ceux-ci sont repris sur la carte n°14.

L'ICR 2A et 2B sont déjà aménagés et balisés.

L'itinéraire 2A arrive de la Place Jamblinne de Meux, suit l'Avenue et la Chaussée de Roodebeek et rejoint l'axe Andromède – Attique-Marcel-thiry. Il emprunte la rue Théodore De Cuyper en direction de l'Ecole Européenne Bruxelles II et traverse le Boulevard de la Woluwe pour rejoindre l'Avenue Hippocrate.

L'itinéraire 2B depuis Schuman, il emprunte la Rue Batonnier Braffort, Av. H. Dietrich, l'Av. Woluwe-Saint-Lambert, la rue Dries et rejoint l'Av. Paul Hymans et l'Av. Vandervelde.

Le tronçon de l'Avenue H. Dietrich n'est pas aménagé pour assurer la sécurité des cyclistes (cfr 3.3.2).

L'itinéraire 3 et la rocade B sont fonctionnels mais pas encore balisés.

L'itinéraire 3 : quitte l'itinéraire 2 au niveau de la rue Woluwe-Saint-Lambert pour rejoindre la rue de la Cambre, et continuer dans la rue Voot. De là, l'itinéraire 3A continue dans la Chaussée de Stockel, Val des Seigneurs et l'Avenue Baron d'Huart. L'itinéaire 3B rejoint l'Avenue L. Jasmin, l'Avenue de l'Aviation.

[20] Observatoire du Vélo en Région de Bruxelles-Capitale, rapport final 2009, ProVélo.

Le tronçon dans la rue Vandenhoven n'est pas fonctionnel (cfr 3.3.2).

L'itinéraire n°4 et la rocade A passent à proximité de Woluwe-Saint-Lambert. L'itinéraire n°4 est aménagé et balisé, l'itinéraire A est fonctionnel.

3.3.2. Aménagements pour les cyclistes

En plus des ICR, des pistes cyclables (séparées ou marquées sur la voirie) sont aménagées sur des axes de la commune :

- Av. des Communautés : piste cyclable double sens, séparée de la voirie.
- Boulevard de la Woluwe : pistes cyclables de chaque côté, séparées de la voirie.
- Av. Vandervelde : piste cyclable double sens, séparée de la voirie.
- Rue Konkel : piste cyclable marquée sur chaque coté de la voirie.
- Avenue Marcel Thiry (tronçon entre Rue T. De Cuyper et Bld de la Woluwe) : piste cyclable marqué de chaque coté de la voirie.
- Avenue Marcel Thiry (tronçon entre Rue T. De Cuyper et Av. des Communautés) : piste cyclable séparée de la voirie de chaque côté.
- Avenue des Cerisiers : piste cyclable marqué d'un coté de la voirie.

De plus, la commune présente des chemins accessibles aux cyclistes. C'est le cas de :

- Rue des Bluets : voirie réservée aux cyclistes et piétons.
- Ligne de l'ancien chemin de fer Auderghem / Stockel : espace réaménagé pour les piétons et les cyclistes.

La région projette d'aménager une piste cyclable sur les Avenues De Broqueville / Paul Hymans (cfr 3.13.1).

La commune projette d'aménager un rond-point au carrefour Rue Konkel / Rue Louis Jasmin / Av. Louis Jasmin (projet 2010). Cet aménagement améliorera la sécurité pour les cyclistes sur l'ICR 3B.

Les observations de terrain et les workshops avec des acteurs de la mobilité au sein de la commune ont permis d'identifier les tronçons d'ICR non aménagés, des discontinuités de cheminements pour les vélos ou des aménagements inappropriés.

- Boulevard de la Woluwe

Il n'y a pas de piste cyclable sur le Bld de la Woluwe entre le Rue Voot et le Collège Jean XXIII pour assurer la continuité.

- Rue Vandenhoven:

Le SUL dans le tronçon de la rue Vandenhoven de l'ICR n°3 n'est pas appliquée pour raison de sécurité (cfr 3.3.3).

- tronçon de l'Av. H. Dietrich de l'ICR 2B:

Il n'y a pas d'aménagement de la Rue Dietrich pour les cyclistes, alors que cette voirie est étroite, avec deux sens de circulation et du stationnement de chaque côté de la voirie. Ce tronçon de l'ICR n'est pas sécurisé pour les cyclistes.

Une solution serait de mettre l'Av. Dietrich en sens unique et d'accepter le SUL. Cet aménagement améliorerait la sécurité des cyclistes.

- Traversée de la Rue Vervloesem de l'ICR 2B:

Il n'y a pas de marquage mettant en évidence le passage de l'ICR 2B au carrefour Rue Vervloesem / Iles d'Or / Rue Moonens.

- Carrefour Bld de la Woluwe/Av. Vandervelde/ Av. P. Hymans

A ce carrefour, les cyclistes sont obligés de traverser en deux fois le carrefour car les pistes cyclables bidirectionnelles sont du côté nord de l'Av. P. Hymans et du côté sud de l'Av. Vandervelde.

- Av. Marcel Thiry

Près du coin avec l'Av. Monnet, dans le sens descendant, les cyclistes sont envoyés dans la circulation le temps d'un zigzag (WIQ, 2007).

Figure 8: Av. Marcel Thiry (fiche n° 79 WIQ).

Certains aménagements cyclables ou voiries ICR ont un revêtement en mauvais état, un revêtement inapproprié ou un marquage effacé. Quelques exemples :

Avenue Hippocrate vers le Bld de la Woluwe : la bande cyclable au centre de la voirie n'est pas sécurisant pour les cyclistes. Revêtement de la bande cyclable en mauvais état.	Bld de la Woluwe au niveau du club de pétanque : revêtement en pavés.

Figure 9: Av. hippocrate.

Figure 10: Bld de la Woluwe, club de pétanque (WIQ, 2007).

Rond-point Marcel Thiry : il y a des trous dans la piste cyclable.

Figure 11: Av. Marcel Thiry.

Av. des Cerisiers : marquage de la piste cyclable effacé.

Figure 12: Av. des Cerisiers

3.3.3. Sens uniques limités

Presque tous les sens uniques de la commune ont été aménagés en sens uniques limités (SUL). Les exceptions, représentées sur la carte n°16 ont été justifiées pour des raisons de sécurité.

Dans la plupart des cas, c'est la largeur de la voirie trop étroite qui justifie l'absence du SUL. C'est le cas des voiries suivantes : Av. Marcel Devienne, Rue de l'Eglise Saint-Lambert, Av. de l'Excursion, Rue Fabry, Av. Georges Maerckaert, Av. du Rêve, Rue Saint-Lambert.

Par d'autres justifications, on retrouve les voiries suivantes :

1. Av. H. Pauwels (de l'Av. Général Bastin à l'Av. de Broqueville)

Par ce SUL, les cyclistes seraient lâchés en sortie d'un sens unique dans un carrefour à cinq branches dangereux. Ce SUL ne peut être envisageable que moyennant l'installation de feux spécifiques pour les cyclistes débouchant de l'Av. H. Pauwels ou l'aménagement du carrefour tel qu'un rond-point.

2. Ch. de Roodebeek

Le tronçon de la Ch. De Roodebeek entre le Ch. Des Deux Maisons et l'Av. P. Hymans est un sens unique. Le SUL n'y est pas aménagé car la voirie est considérée trop étroite et il y a un

manque de visibilité pour permettre le croisement des cyclistes et des automobilistes sans danger.

3. Rue Vandenhoven

L'ICR n°3 emprunte la rue Vandenhoven en direction de la rue Voot. Or cette voirie n'est pas un SUL. Le SUL y est actuellement pas autorisé car le carrefour Vandenhoven/Voot est considéré trop dangereux pour les cyclistes depuis la rue Vandenhoven vers la Rue Voot en direction de la Place Saint-Lambert. Ce carrefour est peu lisible et les cyclistes venant de la rue Vandenhoven ne sont pas assez vus par les automobilistes.

La commune a réalisé un plan de réaménagement du carrefour afin d'améliorer la visibilité et la sécurité : deux ilots qui permettent de reculer la séparation des bandes (donc les manœuvres de changement de bandes) sur la rue Voot au-delà du carrefour, ainsi qu'un meilleur marquage afin d'éviter le stationnement trop proche du carrefour depuis la Place Saint-Lambert.

4. Lola Bobesco (inutile)

La rue Lola Bobesco est une boucle. Il est donc inutile d'envoyer les cyclistes par là.

5. Rue de la Charrette

Les travaux de construction finis, l'aménagement de la rue en SUL est programmé.

6. Rue du Duc / Rue de la Duchesse

La présence du tram est un danger pour les cyclistes.

7. Place Werheyleweghen et Parvis Saint-Henri

Ces places équivalent à des ronds-points.

Dans la suite, le PCM aura une attention particulière afin d'apporter des solutions dans le but de permettre l'application des SUL en toute sécurité pour les cyclistes.

3.3.4. Infrastructures de stationnement pour les vélos

Les parkings pour les vélos sur l'espace public sont repris dans la carte n°14. On y retrouve, pour chaque localisation, le nombre d'emplacements disponibles.

Certaines entreprises mettent à disposition un local pour vélos au sein de leur propriété. Des commerces disposent de dispositifs de stationnement pour les vélos devant leur commerce.

Le GRACQ demande d'améliorer les infrastructures pour le stationnement des vélos au sein de la commune, à proximité des pôles (piscine, commerces, maison communale…) et dans les quartiers résidentiels (stationnement protégé).

3.4. Déplacement à pied

Les déplacements à pied sont incontournables, tout au moins au début et à la fin du trajet. Ce mode de déplacement montre quotidiennement son efficacité au milieu urbain, il joue un rôle primordial pour la mobilité locale. C'est pourquoi une attention doit être portée à la qualité (confort et sécurité) des cheminements piétons et du réseau de trottoirs de la commune. Ce chapitre aborde ces aspects.

La commune présente un excellent potentiel pour développer des cheminements piétons et ainsi assurer des liaisons directes entre les quartiers d'habitat et les pôles d'intérêts. En effet, la commune compte de nombreux parcs et espaces voués aux piétons. De plus, des quartiers de la commune sont aménagés en clos, les piétons peuvent emprunter les clos et profiter de passage entre ceux-ci.

3.4.1. Réseau de trottoirs

La commune de Woluwe-Saint-Lambert dispose d'environs 150 km de trottoirs.

Dans le cadre du diagnostic du PCM, le relevé systématique concernant l'état des trottoirs n'est pas prévu.

Cependant, de manière générale, on peut signaler que les rues ont des trottoirs suffisant larges, non encombrés et en bon état.

Les observations de terrain, réalisés dans le cadre de ce diagnostic ont mis en évidence trois difficultés pour les piétons rencontrées de manière ponctuelle dans la commune :

- Manque de passage pour les piétons. Cet aspect est développé au point 3.4.3.1.
- Des obstacles dont le mobilier urbain entravent le passage sur certains trottoirs. Deux exemples :

Un poteau lumineux est installé au milieu du trottoir entravant le passage.	Les rigoles prévues pour l'écoulement des eaux de toitures sont des obstacles.
Figure 13: Rue de Neerveld.	Figure 14: Parvis Saint-Henri (WIQ, 2007).

- La mauvaise qualité du revêtement de certains trottoirs ne permet pas le passage aisé pour les piétons.

Figure 15: Rue de Neerveld

Figure 16: Av. Jespers (WIQ, 2007).

3.4.2. Cheminements pour les piétons

Les cheminements pour les piétons sont repris dans la carte n°15.

Les cheminements piétons jouent un rôle primordial pour la mobilité locale en assurant des liaisons piétonnes directes entre les quartiers de logement et les zones commerciales et les arrêts de transport en commun.

De plus, ces cheminements jouent un rôle social en permettant le délassement (promenades, jeux, jogging…). Ce rôle est joué principalement par la promenade verte[21] et la voie verte aménagée sur l'ancienne ligne de chemin de fer Bruxelles-Tervuren entre Auderghem et Woluwe-Saint-Lambert.

Au sein de la commune, il existe de nombreux chemins pour les piétons ainsi que des passages entre les clos. Ces venelles sont des raccourcis pour des déplacements à pied, en toute sécurité et dans la verdure. En plus des chemins aménagés, des chemins informels (sentiers qui, au gré de leur utilisation, se sont imposés dans le paysage) organisent certaines zones du territoire communal (ex : PPAS60ter).

La commune a donc l'opportunité de développer un réseau pour les cyclistes et les piétons efficace et continu à partir de l'ensemble de voiries en impasse, des chemins entre les rues et les quartiers.

Malheureusement, à l'heure actuellement, les chemins sont morcelés, ne permettant que des liaisons de type local. La commune ne présente en effet pas ou peu de liaisons entre les quartiers et avec les communes voisines.

De plus, certains chemins ne sont pas assez entretenus et ne dispose pas d'éclairage. La sécurité n'y est donc pas assurée.

[21] La Promenade Verte est une balade de plus de 60km qui permet aux piétons et aux cyclistes de faire le tour de la Région en traversant des parcs et des espaces de nature préservée. Cette promenade est divisée en 7 sections de 5 à 10 km. Un tronçon circule dans la Vallée de la Woluwe.

Exemples :

Manque d'éclairage dans un piétonnier dans lequel les arbres accentuent l'obscurité. Figure 17: Piétonnier entre Jespers et Wolvens (WIQ, 2007).	Revêtement en mauvais état. Figure 18: Piétonnier entre O. Jespers et Wolvens (WIQ, 2007).

Certains chemins pour piétons s'arrêtent nets sans rejoindre une rue ou un autre chemin piéton. C'est le cas, par exemple, du piétonnier qui longe le Clos des Peupliers depuis l'Avenue Jean Monnet vers De Cuyper.

Dans les phases ultérieures du PCM, l'aménagement de nouveaux cheminements piétons sera proposé dans le but d'assurer la continuité et donc l'efficacité du réseau pour les piétons au sein de la commune. Un maillage pour les piétons permettra d'améliorer les connexions entre les quartiers et avec les pôles de la commune.

3.4.3. Sécurité des usagers faibles

3.4.3.1. Traversées piétonnes

Certaines traversées pour les piétons sont problématiques, principalement si il s'agit de la traversée d'un grand axe de circulation.

Deux raisons d'insécurité sont identifiées : l'absence/ un aménagement inapproprié de la traversée ou un phasage de feu inapproprié. Ces difficultés pour les piétons sont reprises dans la carte n°16. Des exemples sont repris ci-dessous.

- Phasage de feu inapproprié

Il apparait que certaines traversées piétonnes sont problématiques (temps de vert trop court, distances des traversées trop longues sans refuge…).

A ce sujet, on notera que Woluwe Inter Quartiers (WIQ) a relevé ce type de problèmes pour les carrefours suivants :

- Bld de la Woluwe / Rue Voot
- Bld de la Woluwe / Rue de la Station
- Rue de Neerveld / Av. Marcel Thiry
- Av. P. Hymans / Rue Saint-Lambert

- Absence de traversées ou problème d'aménagement

Av. De Broqueville La plupart des perpendiculaires à l'Avenue De Broqueville/Av. P. Hymans ne présentent pas de passage pour piétons et les traversées pour piétons sur l'Av. Debroqueville sont dangereuses par manque de marquage et de lumière. Pour répondre à cette problématique, la région a renforcé l'éclairage public aux traversées piétonnes de l'Av. De Broqueville.	 Figure 19: Av. Debroqueville
Rue de la Station Il n'existe pas de traversée piétonne en continuité avec la promenade verte ; obligation pour les piétons de faire un détour afin de rejoindre un des passages pour piétons distants (fiche n°19 WIQ).	 Figure 20: Rue Voot (WIQ, 2007).
Rue *Neerveld* Le trottoir de la rue Neerveld ne continue pas jusqu'à l'Av. P. Hymans (fiche n°39 WIQ).	 Figure 21: Rue Neerveld (WIQ, 2007).
Carrefour Rue T. Decuyper / Av. Du Mistral • Il n'existe pas de traversée piétonne depuis l'Avenue du Mistral pour rejoindre les commerces dans le clos des peupliers. • Il n'existe pas de traversée piétonne dans l'Av. du Mistral pour les piétons qui longe la rue T. Decuyper.	 Figure 22: Rue T. Decuyper (WIQ, 2007).

La promenade verte nécessite également des aménagements sécurisés à certaines traversées pour certains tronçons. C'est le cas notamment au niveau du tunnel Grosjean (mise en site propre), de la traversée du Chemin des Deux Maisons et du tronçon sur l'Av. Mounier.

L'IBSR a publié une brochure intitulé « accidents de piétons sur passages pour les piétons non réglés par feux » (août 2009). Cette publication recense plusieurs points noirs sur le territoire de Woluwe-Saint-Lambert. La localisation et la cause de ces accidents sont repris au tableau suivant.

Lieu	Causes
Bld de la Woluwe 127	• Vitesse élevée • Passage pour les piétons trop long
Av. Hippocrate	• Vitesse élevée • Visibilité faible (stationnement et infrastructures) • Passage pour les piétons trop long
Av. De Broqueville 113	• Vitesse élevée • Passage pour les piétons trop long sans refuge • manoeuvre de dépassement
Rue de la Cambre Rue Martin	• Configuration complexe du carrefour
Prince Heritier Av. De Broqueville	• Vitesse élevée • Manque de visibilité
Square Meudon	• Entrée / sortie tangentielle du rond-point trop évasée
Rue J.Heymans Verheyleweghen	• Mauvaise position du rond-point • Géométrie complexe - entrée/sortie tangentielle • Manque de panneaux de signalisation • Non respect des marquages au sol
Av. De Janvier 97	• Manoeuvre de stationnement en marche arrière

3.4.3.2. Aux abords des écoles

L'ensemble des écoles est entouré par une zone 30. La plupart des écoles dispose d'un dispositif de ralentissement de la vitesse (plateau, coussin berlinois…) et / ou d'un feu pour les piétons avec bouton d'appel. Néanmoins certaines écoles sont localisées à proximité immédiate d'axes ou de carrefours dangereux. Dans ce cas, la sécurité doit être renforcée pour les écoliers qui doivent traverser ces axes ou carrefours.

Aux abords de la plupart des écoles, on constate un stationnement sauvage sur les trottoirs et les passages pour piétons aux heures de début et de fin de cours. Ce type de stationnement provoque l'insécurité pour les modes doux à proximité immédiate des établissements scolaires. Il est nécessaire de prendre des mesures pour empêcher physiquement le stationnement sauvage aux abords des écoles.

3.5. Personnes à mobilité réduite

Les personnes à mobilité réduite représentent +/- 30% de la population. De nombreuses personnes sont à un moment ou à un autre à mobilité réduite. Ce terme englobe par exemple une personne en chaise roulante, une personne âgée, une femme enceinte, une personne avec béquille, une personne avec une poussette, une personne malvoyante, une personne avec des commissions…

3.5.1. Accessibilité des lieux

En respect du RRU, le service urbanisme de la commune tient compte de l'accessibilité des bâtiments lors de nouvelles constructions (exemples : école Parc Malou, Crèche situé rue De Cuyper) ou lors de rénovations importantes. Il y a donc de plus en plus de bâtiments accessibles au PMR.

Certains lieux publics disposent d'un accès pour les PMR. C'est le cas notamment de la maison communale.

Certains lieux devraient cependant encore faire l'objet d'aménagement. Notamment les stations de métro (seule la station de métro Alma est accessible pour les PMR). Dans ce cadre, un permis d'urbanisme a été adressé afin d'aménager un ascenseur à la station Tomberg et à la station Roodebeek.

La commune est active dans la promotion d'actions en faveur des personnes à mobilité réduite. C'est dans ce cadre que la commune a aménagé une plaine de jeux pour enfants handicapés derrière le Centre d'Enseignement et de Traitement Différencié (Av. Dumont, 40).

3.5.2. Aménagements publics

Les personnes à mobilité réduite dépendent plus encore que les autres usagers du bon niveau d'entretien, de la largueur des trottoirs, de l'absence d'obstacles et de l'aménagement des carrefours (plans inclinés…).

C'est dans cette optique que la commune prend en compte le confort et la sécurité des PMR lors de réaménagements de voirie.

Il est vrai qu'actuellement, l'espace public n'est que rarement adapté aux PMR. De nombreuses traversées pour les piétons ne disposent pas de plan incliné pour faciliter le passage des PMR - exemples : carrefour Av. de la Woluwe-Saint-Lambert / Bld Brand Withlock / Av. Dietrich ; Av. P. Hymans / Rue Saint-Lambert (WIQ, 2007)-. Certains cheminements piétons présentent un escalier ou un revêtement inadapté aux PMR – exemples : Piétonnier entre Dix-Arpents et Hof-Ten-Berg, Piétonnier du quartier des Constellations (WIQ, 2007)-.

3.5.3. Stationnement

La carte n°17 représente les emplacements de stationnement pour les personnes à mobilité réduite au sein de la commune. On constate que des emplacements de stationnement réservés pour les PMR sont aménagés à proximité des commerces, devant les équipements publics et dans les quartiers résidentiels. Le respect de ces emplacements par les autres automobilistes est indispensable.

3.5.4. Recommandations

On notera que la Région a édité dans un vademecum (2006) « Personnes à Mobilité Réduite dans l'espace public » un certain nombre de mesures et de règles applicables à tous les réaménagements pour garantir une bonne accessibilité aux PMR. Dans ce vademecum, on peut retrouver les recommandations suivantes :

- Espace pour PMR doit disposer d'une largeur minimum de 1,5 mètre sans obstacle.
- La différence de hauteur entre le trottoir et la voirie est assurée par une pente (5%-8%-12% (cfr page 4.3) max pour chaisard). La hauteur maximale de transition entre le trottoir et la chaussée est de 2 cm pour une chaise roulante.
- Traversées piétonnes dans le prolongement du cheminement pour les piétons
- Elargir le trottoir pour éviter le stationnement à moins de 5 mètres avant le passage pour les piétons
- Dispositifs pour les malvoyants aux feux de signalisation : dalles podotactiles (la ligne de conduite = 1,2 m de dalles striées parallèlement à la direction et la ligne de vigilance = dalles à protubérances perpendiculaire à la direction).

3.6. Circulation automobile

Cette partie du rapport présente le diagnostic de la circulation automobile. Elle décrit la structure du réseau et identifie les problèmes rencontrés tels que les itinéraires d'évitement.

La sécurité routière est abordée dans cette partie du rapport. Les points noirs sont identifiés et le plan de zones 30 est expliqué.

3.6.1. Hiérarchisation et structure du réseau

L'organisation des voiries et leur hiérarchisation sont reprises sur la carte n°18.

Le PRD, le Plan IRIS II et le PRAS classent et hiérarchisent les voiries bruxelloises selon la terminologie suivante :

- Le réseau primaire est constitué d'autoroutes, de voies métropolitaines et de voies principales ;
- Le réseau secondaire comprend les voies interquartiers, destinées comme leur nom l'indique aux déplacements de courte distance ou conduisant vers le réseau primaire ainsi que le réseau de quartier, entièrement destiné à être aménagé en zone 30.

On notera que le projet de Plan IRIS II a introduit la notion de « collecteur de quartier ». Il s'agit, sur le territoire de Woluwe-Saint-Lambert des voiries suivantes :

- Rue des Déportés
- Rue au bois / Rue de la Station de Woluwe
- Tronçon de la rue T. De Cuyper et de la Ch. de Roodebeek entre l'Av. J. Brel et la rue Vervloesem
- Tronçon de la Ch. de Roodebeek entre l'Av. de Mai et l'Av. de Mars
- L'Av. Heydenberg entre la Ch. de Roodebeek et le Square Meudon.

Le territoire de Woluwe-Saint-Lambert est traversé par des axes de transit importants :

- Boulevard de la Woluwe
- Boulevard Brand Withlock
- E40
- Av. De Broqueville / Av. Vandervelde / Av. Paul Hymans
- Av. Marcel Thiry / Av. des Communautés
- Chaussée de Louvain

La commune est entourée par quatre nœuds routiers :

- Carrefour E40/ Boulevard de la Woluwe/ Chaussée de Louvain
- Boulevard de la Woluwe/ Avenue de Tervuren / Boulevard du Souverain.

- Rond-point Montgomery
- Place Meiser

Remarque : Certains de ces nœuds routiers sont également des nœuds multimodaux.

Par sa localisation à l'est de la région bruxelloise (point de passage pour les navetteurs de la périphérie vers le centre ville de Bruxelles) et la présence de grands axes de circulation sur son territoire ainsi que de nœuds routiers à proximité immédiate, la commune de Woluwe-Saint-Lambert rencontre un trafic de transit important.

Le PCM est l'opportunité d'apporter des mesures dans le but de canaliser ce trafic de transit sur les grands axes et donc d'éviter sa diffusion dans les quartiers.

3.6.1.1. Problème de hiérarchisation des voiries

Lorsque l'on confronte la hiérarchisation des voiries et les flux actuels observés, on constate un certains nombres de difficultés:

- Chemin des Deux Maisons et Av. des Pléiades

Ces voiries sont reprises comme des voiries locales. Situées entre deux voiries interquartier (Rue Vervloesem et Rue Colonel Bourg), du trafic de transit est observé dans ces voiries. Elles présentent un trafic trop important que celui qui devrait se rencontrer dans une voirie locale.

- Ch. De Roodebeek / Rue T. Decuyper

Le tronçon de la fin de la Rue T. Decuyper et la Ch. De Roodebeek (vers la Rue Vervloesem) est repris comme étant une voirie locale (un collecteur de quartier dans le projet de Plan IRIS II). Or il se situe entre deux itinéraires interquartiers – Ch. De Roodebeek/Av. de Mai et Rue T. Decuyper. Ce tronçon subit donc le trafic interquartier.

- Ch. De Roodebeek

Le tronçon de la Ch. De Roodebeek entre la Rue T. Decuyper et l'Av. J. Brel est une voirie de quartier, coincée entre deux itinéraires interquartiers. On y observe du trafic de transit.

3.6.1.2. Barrières

Les grands boulevards et avenues qui traversent la commune constituent dans certains cas des barrières physiques. Il existe peu de traversées de ceux-ci (cfr carte n°21). C'est ainsi que par exemple, le Bld Brand Withlock ne peut être traversé sur le territoire de Woluwe-Saint-Lambert qu'au niveau de l'Av. Georges Henri ou de l'Av. Dietrich.

Le peu de traversées provoque des congestions à ces endroits spécifiques. C'est le cas au niveau du tunnel Grosjean, au carrefour Bld Brand Withlock/Av. Georges Henri, Av. des communautés, Bld de la Woluwe/ Rue Voot, Bld Brand Withlock/Av. des Cerisiers.

Ces axes à trafic important sont des barrières urbaines pour les usagers faibles, les possibilités de traversées sont limitées et ces traversées sont dangereuses.

Ces barrières nuisent également à la dynamique des quartiers. Certaines zones du territoire communal sont séparées du reste de la commune telles que l'Av. du Péage.

3.6.1.3. Cul de sac / Clos

La commune a organisé les voiries en cul-de-sac afin d'éviter le trafic de transit. A titre d'exemples, on peut citer le quartier des Constellations, au niveau du Parc Schuman - Av. de la Charmille, Av. du Mistral.

Par ailleurs, la commune utilise également d'autres dispositifs de type « physiques » tels que :

- l'écluse à bus dans la rue d'Attique ;
- le Diabolo entre le Gulledelle et l'Av. des Pléiades ;
- la séparation entre la rue d'Andromède et l'Avenue du Capricorne ;
- les potelets entre l'avenue de la Charmille et le clos des Peupliers.

3.6.2. Flux de trafic et zones de congestion

Les cartes n°19 (heure de pointe du matin) et n°20 (heure de pointe du soir) reprennent les flux de véhicules sur certains axes. Elle a été réalisée sur base des sources suivantes :

- Campagnes de comptages de la Région en avril 2008, septembre 2008, novembre 2008, janvier 2009 et février 2009 ;
- Etude de mobilité sur la circulation du Woluwe Shopping Center et de son quartier, décembre 2008 ;
- Rapport sur les incidences environnementales du PPAS 60 ter, octobre 2007.

Les points de comptage sur le Boulevard de la Woluwe au niveau du carrefour avec l'Av. Paul Hymans / Av. Vandervelde ne prennent en compte que le trafic sur les voiries latérales (pas de comptage du trafic empruntant le tunnel).

Les files structurelles aux heures de pointe présentent sur les grands axes de circulation (cfr cartes n°21) sont particulièrement problématiques aux carrefours et aux sections suivants :

- Av. Marcel Thiry vers Av. des communautés : zone de congestion produite par l'afflux des automobilistes en direction de l'E40 ;
- Av. des Cerisiers vers Reyers : file vers le centre de Bruxelles ;
- Bld Brand Withlock vers le rond-point Montgomery ;
- Av. Wezembeek au niveau du carrefour avec Rue de la Limite : file formée par un phasage de feu inadapté.
- Tunnel Grosjean : passage fortement emprunté pour traverser l'E40 en évitant Reyers et l'Av. des Communautés.

3.6.3. Itinéraires d'évitement

Les observations de terrain, avec l'aide de la Cellule Mobilité de la commune, ont permis d'identifier les itinéraires d'évitement, c'est-à-dire les voiries empruntées par les automobilistes qui souhaitent éviter les grands axes congestionnés. Le problème est que ces voiries ne disposent pas du rôle et/ou des caractéristiques pour accueillir un tel trafic de transit. Le trafic actuel est donc inadapté à la fonction de la voirie.

Les itinéraires d'évitement sont repris dans la carte n°21.

On constate du trafic de transit dans les voiries suivantes :

- Chemin des deux Maisons (voirie locale)

Les automobilistes en provenance ou en direction de Evere et voulant éviter le Bld de la Woluwe souvent encombré aux heures de pointe, empruntent le tunnel Grosjean, l'avenue des Pléiades et le Chemin des Deux Maisons.

- Av. des Pléiades (voirie locale)

Idem que pour le Chemin des Deux Maisons

- Rue d'Attique (voirie locale).

La rue d'Attique permet une liaison entre l'E40/l'Av. Marcel Thiry et le centre de Woluwe-Saint-Lambert. La commune y a installé une écluse à bus pour filtrer le passage des bus et des vélos parmi la circulation automobile. Ce dispositif est concluant.

- Av. de Mars / Av. Herber Hoover / Av. des Constellations (voiries locales)

Ces voiries sont empruntées par un trafic de transit voulant se rendre à/provenant de Evere en évitant la Place Meiser congestionnée. L'Av. des Constellations a pourtant déjà été mise en voirie locale zone 30, avec des dispositifs physiques.

- Av. Mounier / Av. Hippocrate / Av. Chapelle aux champs (voiries locales)

Ces voiries sont empruntées par des automobilistes qui souhaitent éviter l'Av Vandervelde.

- Rue T. De Cuyper (voirie interquartier)

La Rue T. De Cuyper permet une liaison entre le centre de Woluwe-Saint-Lambert et l'Av. Marcel Thiry en évitant le Bld de la Woluwe.

- Ch. de Roodebeek (voirie locale)

Le tronçon de la Ch. De Roodebeek entre la Rue Vervloesem et l'Av. J. Brel est une voirie de quartier, coincée entre deux voiries interquartiers. On y observe du trafic de transit.

- Rue Voot / Rue des Déportés / Rue de la Station de Woluwe

Afin d'éviter l'Av. de Tervuren, des automobilistes depuis Woluwe-Saint-Pierre empruntent la rue au bois, la rue de la station de Woluwe, la rue des Déportés et la rue Voot, pour rejoindre le Bld de la Woluwe ou se rendre au centre de Woluwe-Saint-Lambert.

- Av. de la Licorne

Les automobilistes venant de l'Av. des Constellations empruntent l'Av. de la Licorne pour arriver prioritairement dans le rond-point Av. des Pléiades/ Av du centaure.

- Av. de Woluwe-Saint-Lambert

Depuis l'Av. de Broqueville, les automobilistes empruntent l'Av. de Woluwe-Saint-Lambert pour rejoindre le Bld Brand Withlock en évitant le rond-point Montgomery.

- Av. Dumont / Av. de la Lesse / Av. de la Claireau

Du trafic percole dans les voiries adjacentes à l'Av. Dumont (voirie interquartier) afin de rejoindre l'Av. Vandervelde sans devoir rejoindre le carrefour Chapelle aux Champs.

Afin de ne plus autoriser le trafic de transit, une révision du plan de circulation devrait être réalisée et des aménagements de zones 30 doivent être mis en œuvre, selon les prescriptions du PRD et du PRAS.

3.6.4. Zones 30 et leurs dispositifs

La commune a élaboré un plan de zones 30 sur le territoire communal. Ce plan de circulation est déjà réalisé à 80%.

A long terme la commune prévoit de positionner l'ensemble du territoire communal en zone 30, mis à part les voiries régionales et interquartiers. Des zones 30 sont déjà mises en place au niveau des établissements scolaires sur ces catégorisations de voiries.

Ce plan des zones 30 reprend les zones 30 existantes, les zones 30 aux abords des établissements scolaires et les zones 30 prévues (à encore mettre en place).

Dans le cadre de la suite (phase 3) du PCM, les zones prioritaires et le planning de réalisation du plan des zones 30 sera proposé.

Actuellement, la commune développe une politique afin de renforcer l'efficacité des zones 30 au sein du territoire communal. Des actions ont d'ores et déjà été mises en place. Ces actions portent prioritairement sur les zones fortement touchées par le trafic de transit et où une insécurité se présente.

Les dispositifs physiques ainsi aménagés ont comme but d'assurer le respect des zones 30, d'une part, en modérant la vitesse des automobilistes pour renforcer la sécurité, et d'autre part, en décourageant la traversée des voiries résidentielles par les automobilistes bloqués sur les axes principaux.

La carte n°22 reprend les zones 30 existantes ainsi que les dispositifs de ralentissement et de sécurité.

Lors des relevés de terrain, il a été constaté que globalement les zones 30 sont bien indiquées avec un marquage vertical. Dans beaucoup de cas, la zone 30 est également équipée de dispositifs de ralentissement et ou d'un marquage au sol.

Un exemple très clair de la politique communale en ce qui concerne les zones 30 est la Rue Théodore De Cuyper. Suite au trafic de transit dans la rue, une première phase d'aménagements a été mise en œuvre entre la rue Vervloesem et l'avenue Jacques Brel, comprenant des rétrécissements de voirie, des passages protégés et le trottoir traversant au carrefour avec l'Avenue J. Brel. La commune projette, lors d'une seconde phase d'installer d'autres dispositifs de ralentissement dont un plateau au niveau du clos des Peupliers afin d'inciter les automobilistes à continuer sur Marcel Thiry vers le Boulevard de la Woluwe.

Cet exemple montre la motivation de la commune. Il existe néanmoins encore des zones 30 qui ne disposent pas d'aménagements spécifiques au sein de la commune. Un exemple est la rue Neerveld qui ne présente pas de dispositif assurant le respect de la zone 30 (fiche n°37 WIQ).

3.6.5. Etat des voiries

De manière générale, les voiries communales sont en bon état. Ponctuellement, on a observé que certaines voiries ont un revêtement en mauvais état. Deux exemples :

Figure 23: Av. des Cerisiers

Figure 24: Rue Vandendenhoven.

Le mauvais état du revêtement provoque des nuisances sonores. C'est également insécurisant pour les deux roues.

3.6.6. Sécurité routière

Selon les états généraux de la sécurité routière en Région de Bruxelles Capitale, réalisé par l'IBSR, le nombre d'accidents est plus ou moins constant ces dernières années. Les usagers vulnérables et principalement les piétons représentent une part importante des victimes (21% de blessés légers, 38% de blessés graves et 32% de décès) dans les accidents en RBC. Sur base des ces constats, il est important d'intégrer l'ensemble des usagers dans l'analyse et la réflexion menée sur les points dangereux en termes de sécurité routière sur le territoire communal.

Ce volet est étudié sur base de sources suivantes :

- le recensement des accidents ayant eu lieu durant l'année 2008 sur le territoire communal de Woluwe-Saint-Lambert (Source : zone de Police Montgomery) ;
- l'étude « Sécurité routière sur les voiries régionales de la région de Bruxelles Capitale » qui avait pour but d'identifier les points les plus dangereux sur les voiries régionales (top 60), d'analyser ces points et de présenter des propositions d'aménagements ;
- les relevés de terrain ;

- les remarques formulées par les acteurs de la commune rencontrés.

Sur base du recensement des accidents déroulés durant l'année 2008, on constate que les accidents se produisent sur l'ensemble des grands axes de la commune - E40, Bld Brand Withlock, Av. De Broqueville, Av. Paul Hymans, Bld de la Woluwe, Av. Vandervelde, Av. Marcel Thiry, Av. des Communautés - ainsi que sur les axes plus locaux mais fortement fréquentés - Av. Georges Henri, Ch. de Roodebeek, Rue Théodore De Cuyper, Av. Hippocrate, Av. Emmanuel Mounier, Rue Saint-Lambert-.

La carte n°23 reprend les points noirs identifiés dans le cadre de l'étude régionale précitée, les observations de terrain et les workshops avec les acteurs communaux. Les causes de chaque point noir y sont décrites. L'aménagement proposé par l'étude régionale pour résoudre le problème de chaque point noir identifié y est représenté.

Le Tableau 4 résume les observations et les recommandations pour chacun des points noirs identifié par l'étude régionale sur le territoire de Woluwe-Saint-Lambert.

Dans les phases ultérieures du PCM, les aménagements proposés par l'étude régionale pour améliorer la sécurité de ces points noirs seront examinés. Des propositions d'alternatives seront éventuellement formulées.

L'étude régionale du prolongement du tram 94 et l'étude régionale de la Moyenne Ceinture proposeront également des aménagements pour certains points noirs. Ces propositions seront analysées.

N°	Lieu	Causes	Solutions
1	E40 direction Liège entrée n°19 Evere	• Bcq de chgts de bandes sur un court tronçon (berme centrale finie au même endroit que l'entrée Evere)	• Supprimer berme ? • Entrée Evere: 2 bandes--> 1bande • Augmenter la vitesse graduellement
8	Av. De Broqueville Av. P. Hymans Tomberg Av. H. Pauwels	• Conflits tout droit et tourne à gauche • Distances piétonnes trop grande • By-pass ajoute une traversée piétonne	• Oreilles • 1 bande tout-droit et à droite • 1 bande et feu pour tourner à gauche • Eliminer by-pass Hymans/Pauwels
9	E40 direction Liège entre l'entrée n°18 et la sortie n°19	• Bcq de chgts de bandes sur un court tronçon (Meiser --> Evere >< Montgomery --> E40)	• Mieux indiquer les directions plus tôt • Signaler la berme
16	Bld de la Woluwe Rue de la Station	• Conflits voies principales/voies latérales du Bld de Woluwe • Traversées piétonnes trop longues • Tournants trop obtus --> grande vitesse	•Agrandir les zones d'attente entre les traversées piétonnes • Adapter la phase de feu pour une traversée piétonne en 1X • 3 phases de feux pour voitures afin de régler les conflits • supprimer l'accès aux voiries latérales du côté ville • angles plus aigus Rue de la Station de Woluwe
17	Av. P. Hymans Ch. Roodebeek Rue St-Lambert	• Traversées piétonnes trop longues • Conflits tout droit/tourne à gauche • Manque de synchronisation entre les 2 feux (dps Bld Woluwe)	• Oreilles • Adapter les phases de feu • Arches pour améliorer la visibilité des feux
32	E40 direction Liège entre l'entrée n°18 et la sortie n°19	• Bcq de chgts de bandes sur un court tronçon (Meiser --> Evere >< Montgomery --> E40)	• Mieux indiquer les directions plus tôt • Signaler la berme
36	Av. Wezembeek Av. Vandervelde Av. de l'Ideal	• Manque d'espace pour le tourne à gauche (dps Wez./ Vander.) • Angles obtus --> vitesse trop grande • Piste cyclable double sens = surprenant	• Elargir zones du milieu pour tourne à gauche • Oreilles • Signaler l'existence de la piste cyclable double sens
40	Av. E. Vandervelde Av. P. Hymans Bld de la Woluwe	• Phases des feux inadaptées - conflits • Temps de dégagement trop court • Manque de visibilité • Piste cyclable double sens = surprenant	• Adapter les phases de feu pour éviter les conflits • Prolonger le temps d'évacuation du feu • Améliorer la visibilité • Signaler le double sens pour les vélos
49	Bld Brand Whitlock Av. H. Dietrich	• Carrefour saturé - temps de dégagement trop court	• Diminuer la phase de feu verte dps Bld Withlock si file jusqu'au rond-point Montgomery (decteur)
50	Av. De Broqueville Rue du Duc	• Vitesse excessive --> traversées piétonnes dangereuses • Passages piétons trop longs	• Panneau annonçant la présence de passages piétons • Oreilles • Supprimer berme centrale dans Rue du Duc pour diminuer la longueur du passage piétons

Tableau 4: Points noirs en matière de sécurité routière dans la commune de Woluwe-Saint-Lambert – source : étude régionale.

En plus des points noirs analysés dans l'étude régionale, on peut recenser les carrefours problématiques suivants - ces carrefours ont été identifiés sur base du recensement des accidents ainsi qu'à partir des remarques formulées par les usagers de la voirie (workshops avec des acteurs) - :

Lieu	Causes
Av. E. Vandervelde Av. de l'Assomption Av. A. Dumont Av. J.F. Debecker Av. Chapelle aux champs	• carrefour complexe • automobilistes venant de Av. Debecker ne savent pas s'intercaler dans la file venant de l'Av. Dumont, en amont du feu
Av. E. Vandervelde Av. De Wezembeek Av. de Kraainem Av. Mounier Av. Du Prince Régent	• Carrefour complexe et peu lisible • Forte demande de tourne à gauche depuis Av. Mounier • Pistes cyclables peu sécurisées
Bld de la Woluwe Rue Voot	• Phase de feu piétonne trop courte • Conflits • traversées piétonnes trop longues
Bld de la Woluwe Av. Hippocrate	• Bande vélo au milieu de la voirie • Conflits tourne à gauche/tout droit • Traversées piétonnes trop longues

Tableau 5: causes des points noirs identifiés par les recensements des accidents et les workshops.

3.6.7. Pollution liée à la circulation automobile

3.6.7.1. Pollution atmosphérique

La pollution atmosphérique est une problématique qui relève du niveau régional. Néanmoins, chaque commune, au travers de ses actions notamment identifiées dans son PCM, peut tendre à réduire la pollution.

On notera que la commune de Woluwe-Saint-Lambert a début l'élaboration de l'agenda 21.

Les activités de transport représentent les principales activités responsables de la dégradation de la qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale devant le chauffage, l'industrie et l'incinération des déchets[22].

L'influence du trafic sur la qualité de l'air est prépondérante. En effet, on remarque pour la plupart des polluants[23] des concentrations plus élevées les jours ouvrables que le week-end. Les jours ouvrables, on constate également une augmentation nette des concentrations des polluants propres au trafic (NO, CO, NO_2) aux heures de pointe.

Sur base des constats de la qualité de l'air à Bruxelles, le plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique 2002-2010 de l'IBGE expose la stratégie, les priorités et les actions à entreprendre pour évaluer et améliorer la qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale.

Le plan propose les objectifs opérationnels suivants pour réduire les émissions polluantes de la circulation automobile :

- la **réduction du volume du trafic** routier à réaliser par :
  - l'incitation à réduire l'utilisation de la voiture ;
  - l'encouragement à l'utilisation de modes de déplacements moins polluants ;
  - la politique de stationnement ;
- la **baisse des facteurs d'émissions** du trafic routier à développer par :
  - le soutien et la diffusion des améliorations technologiques des véhicules (véhicules propres) ;
  - la gestion de la circulation (vitesses et débits de trafic) dans une optique de moindre pollution atmosphérique ;
- des actions sur les **comportements de déplacements** visant une moindre pollution.

[22] source IBGE: Plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique. Région de Bruxelles-Capitale 2002-2010.

[23] NO, NO2, CO, benzène, toluène et xylène (BTX), SO2, fumées noires, poussières (PM10 et PM2,5), plomb (Pb)

3.6.7.2. Pollution sonore

La circulation automobile constitue l'un des motifs majeurs de plaintes relatives au bruit à Bruxelles[24]. Le bruit dû au trafic routier provient principalement du volume du trafic et de la vitesse souvent excessive des véhicules. La manière de conduire (conduite nerveuse avec des accélérations et freinages brusques) a également une influence sur l'augmentation du bruit ainsi que le revêtement des voiries. Enfin, la conception même des voiries et l'aménagement de la circulation sont des facteurs qui ont une influence non négligeable.

Le plan de lutte contre le bruit en milieu urbain en Région de Bruxelles-Capitale de l'IBGE (Plan Bruit) prévoit trois types de mesures :

- les **mesures stratégiques** ont pour objectif de réduire la pression automobile en encourageant l'utilisation d'autres moyens de transport et de réduire les nuisances dans les quartiers résidentiels par la mise en œuvre de la spécialisation des voiries ;
- l'approche **préventive** vise la réalisation d'un cadastre du bruit, véritable cartographie du bruit et d'un guide de bonnes pratiques pour les aménagements urbains ;
- l'approche **curative** a par contre pour objectif de s'attaquer concrètement aux problèmes de bruit particulièrement aigus dans certains quartiers en dressant une liste de « points noirs ».

Cadastre du bruit

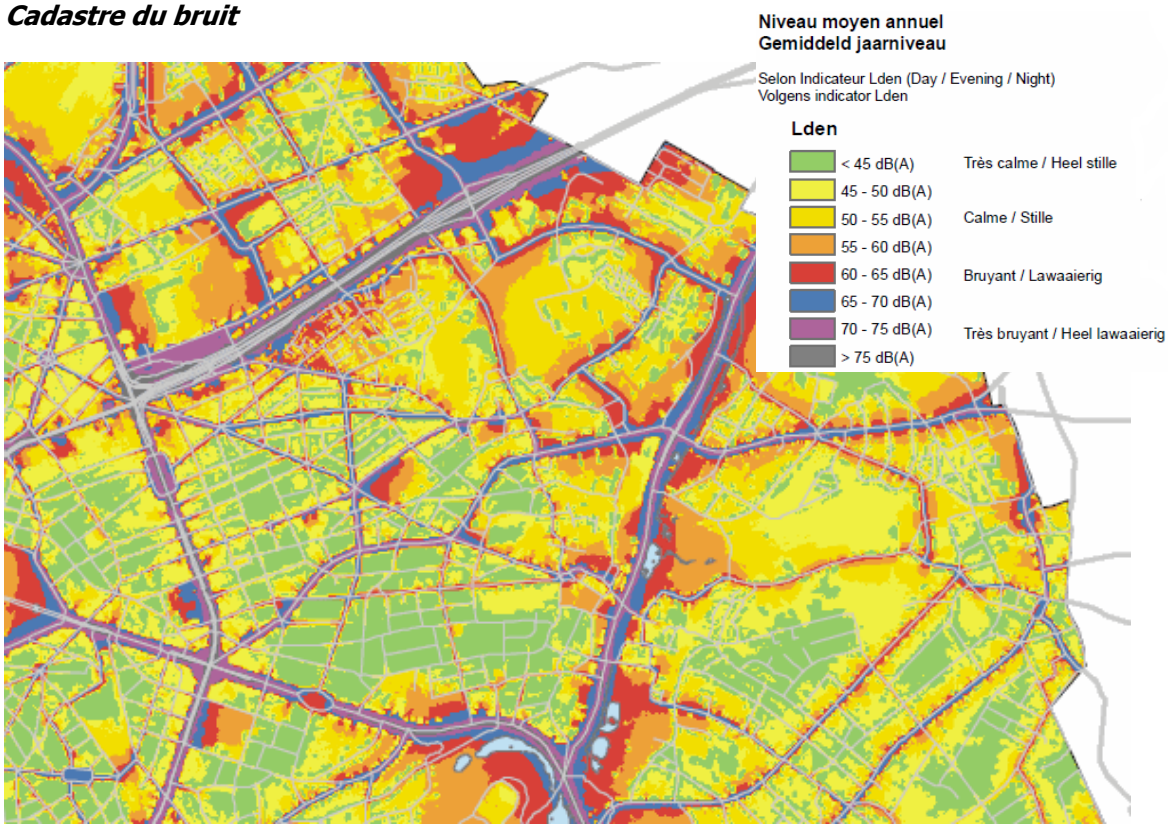

Figure 25: cadastre du bruit - IBGE.

[24] source: IBGE. La lutte contre le bruit en milieu urbain dans la Région de Bruxelles-Capitale. Plan 2008-2013.

Il ressort de l'examen de la figure ci-dessus que les voiries principales sont particulièrement bruyantes. Les nuisances sonores se propagent par contre beaucoup moins dans les quartiers denses, où le bâti absorbe une grande partie de celles-ci, que dans les zones plus dégagées où aucun écran ne limite leur propagation.

Points noirs dans la commune de Woluwe-Saint-Lambert

Parmi les points noirs prioritaires identifiés dans le Plan Bruit et devant faire l'objet d'une étude acoustique en vue de leur assainissement, est relevé le tronçon de l'autoroute E40 longeant le quartier des Pléiades et l'Av. Colonel Bourg. Cet axe est caractérisé par un trafic important et une vitesse de circulation élevée.

Aucune voirie de la commune de Woluwe-saint-Lambert n'est répertoriée dans la liste des voiries bruyantes prioritaires dans la région de Bruxelles-Capitale[25].

La circulation des trains peut également être la source d'un bruit difficilement compatible avec la fonction résidentielle. Aucune ligne de chemin de fer ne passe par la commune de Woluwe-Saint-Lambert.

La commune de Woluwe-Saint-Lambert subit les nuisances du trafic aérien (proximité de l'aéroport de Zaventem). Ce point ne sera néanmoins pas abordé dans le cadre du PCM, car il dépasse les enjeux communaux.

3.7. Intermodalité

Dans l'objectif de diminuer les pressions engendrées par l'utilisation de la voiture individuelle, il est primordial d'améliorer l'offre des dispositifs permettant de mettre en place une réelle intermodalité.

3.7.1. Voitures – transport en commun

Il existe un parking de dissuasion au niveau de la station de métro Roodebeek et Crainhem. Cet aspect a été expliqué au point 3.2.3.3.

3.7.2. Vélo – transport en commun

Toutes les stations de métro localisées sur le territoire communal sont équipées d'un parking couvert (sauf la station Crainhem qui dispose d'un parking non couvert) pour les vélos.

Les vélos sont autorisés dans les transports en commun, moyennant certaines conditions.

3.7.3. Nœuds intermodaux

La commune accueille sur son territoire ou à proximité immédiate un certain nombre de points constituant réellement des pôles d'échanges multimodaux ou disposant d'un excellent potentiel pour le devenir.

[25] voiries où l'intensité sonore est supérieure à 70 dB(A) en journée et disposant d'un revêtement routier en mauvais état.

- Roodebeek

La station Roodebeek est un nœud intermodal qui accueille un parking pour les voitures et les vélos, le métro et des lignes de bus STIB, De Lijn et TEC. A l'avenir, la station Roodebeek sera également le terminus du tram 94 (sur l'Av. P. Hymans ou sous forme de boucle autour du P&R).

- Montgomery

A proximité immédiate de Woluwe-Saint-Lambert, le rond-point Montgomery est un nœud qui regroupe la circulation routière, la circulation du métro, des trams 23, 24, 25, 39, 44, 81, des bus 22, 27, 61 ,80.

- Reyers

A proximité immédiate de Woluwe-Saint-Lambert, Reyers constitue un arrêt pour les lignes de tram 23, 24, 25 et les bus 12, 21, 28, 29, 79. De plus, Reyers est un nœud routier, à la sortie de l'E40.

- Meiser

La Place Meiser est un nœud routier, regroupement des flux de différentes origines. De plus, la Place Meiser accueille un arrêt des trams 23, 24, 25 et des bus 63, 318, 351, 358, 359, 410.

- Crainhem

A proximité immédiate de Woluwe-Saint-Lambert, le rond-point Montgomery est un nœud qui regroupe la circulation routière, la circulation du métro, des trams 23, 24, 25, 39, 44, 81, des bus 22, 27, 61 ,80.

3.8. Alternatives à la voiture

3.8.1. Cambio

Cambio est un système de car-sharing répandu dans la Région de Bruxelles-capitale.

Sur le territoire communal, Cambio offre deux véhicules à la station de métro Tomberg. La station Cambio à la station de métro Roodebeek a été mise en service.

Dans le cadre du PCM, des emplacements supplémentaires pour des éventuelles stations Cambio seront identifiés.

3.8.2. Collecto

Le taxi collecto est un taxi collectif (un taxi pour plusieurs clients).

Les taxis collectifs roulent entre 23h00 et 6h00 du matin 7jours sur 7. Ils viennent ainsi compléter le service Noctis (Bus de nuit). Les stations sont représentées sur la carte du réseau de nuit reprise au point 3.2.1.1.

Le client paie 5 euros pour un trajet inférieur à 3 km et 8 euros pour un trajet supérieur à 3 km. Les taxis collectifs doivent être résevés à l'avance et partent à un endroit précis (arrêts de la STIB). Ils démarrent tous les 30 minutes.

Il existe 11 arrêts Collecto dans la commune de Woluwe-saint-Lambert. Ils se situent aux arrêts de STIB suivants : Tomberg, Joséphine-Charlotte, Georges-Henri, Meudon, Voot, Vandervelde, Roodebeek, Andromède, Verheyleweghen, Février, Peupliers.

Des arrêts se trouvent à proximité immédiate du territoire communal : Paduwa, Diamant, Mérode, Jamblinnes de Meux, Montgomery, Jules César.

3.8.3. Villo

Actuellement, il n'existe pas de stations Villo sur le territoire communal de woluwe-Saint-Lambert. Les stations les plus proches se situent actuellement au niveau du parc du Cinquantenaire.

La zone desservie par ce système de location de vélos sera étendue progressivement.

On notera que la commune de Woluwe-Saint-Lambert présente un excellent potentiel pour la mise en service de ce système de vélos partagés.

3.8.4. VAP

Les voitures à partager est une initiative démarrée en 2005 dans la commune de Watermael-Boitsfort. Cette initiative promouvoit le covoiturage sur une courte distance afin de rejoindre un commerce ou un arrêt de transport en commun.

3.9. Stationnement

Ce volet du rapport présente le diagnostic en matière de stationnement. Il met en évidence les problèmes de stationnement rencontrés sur le territoire communal et identifie les zones présentant des enjeux majeurs.

3.9.1. Offre en stationnement

La carte n°24 reprend le nombre d'emplacements de stationnement par tronçon de rue. Elle est réalisée sur base des relevés de terrain effectués par la commune (Cellule Mobilité) en 2003.

On constate que les quartiers densément peuplés ne disposent pas nécessairement de plus d'emplacements de stationnement en voirie que dans d'autres quartiers. C'est dans ce type de quartiers que l'on peut observer de fortes pressions résidentielles sur le stationnement.

3.9.2. Demande en stationnement

Un relevé systématique des taux d'occupation des voiries n'était pas prévu dans le cadre de cette mission.

L'objectif était de se baser sur les données disponibles auprès de l'Observatoire Régional du Stationnement[26], sur l'expérience des acteurs communaux (Cellule Mobilité et gestionnaire du stationnement) et sur les relevés de terrain de type qualitatif.

Les observations de terrain ont permis d'avoir une estimation de l'occupation des emplacements de stationnement. De manière générale, les voiries de la commune ont un taux d'occupation élevé.

On notera une pression résidentielle en soirée et durant la nuit sur le stationnement, principalement dans les quartiers densément peuplés. Dans ce contexte, il arrive d'observer du stationnement sur les passages pour les piétons et dans les carrefours.

En journée, les inadéquations entre l'offre et la demande de stationnement apparaissent plus localisés (comme par exemple, à la station de métro Roodebeek).

Les difficultés de stationnement ont été ressenties de manière plus importante au niveau des voiries suivantes :

- Marcel Thiry

  Cette voirie accueille de nombreuses entreprises. Certaines de celles-ci ne dispose pas d'un parking suffisant, le stationnement des employés se répercute donc en voirie.

[26] Ces données n'ont finalement pas été prises en compte, compte tenu de l'ancienneté des relevés et des évolutions récentes sur le territoire communal en matière de stationnement.

- Station Roodebeek

Le parking de la station Roodebeek est saturé. Le stationnement se répercute de manière illégale sur les accotements, les trottoirs et les terrains voisins.

- Av. Paul Hymans et Av. De Broqueville

Les grands immeubles d'habitation le long de ces avenues demandent un nombre d'emplacements de stationnement bien souvent supérieur au nombre offert.

- Rue Neerveld

Cette voirie accueille des entreprises de grande taille. Les employés se stationnent en voirie.

- Av. Georges Henri

Le tronçon Meudon / Verheyweleghen de l'Av. Georges Henri est saturé. Il existe de nombreux accès à des garages, ce qui diminue l'offre en stationnement dans la voirie.

Le tronçon commercial de l'Av. Georges Henri présente des espaces de stationnement libres, les magasins étaient encore fermés entre 8h00 et 10h00.

3.9.3. Stationnement illicite

La commune rencontre des problèmes ponctuels dus à des incivilités des automobilistes : stationnement en double file, stationnement sur les trottoirs… Ce manque de respect de l'espace public est entre autres lié à la politique de stationnement réglementée. Il est donc essentiel d'assurer un contrôle de police, complémentaire au contrôle de la société Cityparking.

Ce stationnement sauvage est particulièrement néfaste aux usagers faibles et les transports en commun mais également pour les autres automobilistes.

Les points ci-dessous proposent de présenter des exemples des grandes catégories de nuisances engendrées par ces stationnements illicites.

3.9.3.1. Problèmes pour les piétons

Quelques exemples de stationnement sur le trottoir ou sur la piste cyclable.

Figure 26: Av. H. Hoover / Ch. Roodebeek (WIQ, 2007).

Figure 27: Clos Hof Ten Berg (WIQ, 2007).

Figure 28:Rue Moonens (WIQ, 2007).

Figure 29: Av. P. Hymans (WIQ, 2007).

Les problèmes de stationnement sauvage sur les trottoirs se rencontrent principalement à proximité des écoles. Or, aux abords des écoles, il est fondamental que les trottoirs restent libres pour assurer le passage des écoliers en toute sécurité.

De nombreux automobilistes se stationnement sur ou à proximité immédiate des passages pour piétons, diminuant la visibilité des automobilistes et des piétons et entravant donc considérablement la sécurité des piétons lors des traversées.

Il est également courant d'observer du stationnement sur des bandes réservées aux cyclistes.

Ces incivilités en matière de stationnement sur le territoire communal nécessitent d'appliquer une politique de contrôle, de verbaliser mais aussi de développer une politique préventive en agissant notamment sur des aménagements d'infrastructures pour protéger les trottoirs et les pistes cyclables du stationnement anarchique pour assurer la sécurité des usagers faibles.

3.9.3.2. Problèmes pour les transports en commun

L'irrespect des automobilistes en matière de stationnement conduit à des situations de congestion ou de gêne très défavorables aux passages des transports en commun.

Certains automobilistes s'arrêtent sur les arrêts de transports en commun le temps d'aller faire leur courses dans les commerces de proximité ou d'aller chercher leurs enfants à l'école. Dans ces cas, les bus doivent embarquer/débarquer les voyageurs depuis ou sur la voirie et non depuis les accotements adaptés.

Exemples.

Figure 30: Terminus Hof Ten Berg (STIB, 2009).

Figure 31: Arrêt Verheyleweghen (STIB, 2009).

3.9.3.3. Problèmes pour les autres automobilistes

Dans certains cas, le stationnement non autorisé perturbe la circulation automobile. Exemple, Rue de Fabry (figure ci-dessous).

Figure 32: Rue Fabry (WIQ, 2007).

Il est courant que les automobilistes se stationnement jusqu'à l'extrémité des rues (au-delà des panneaux) et dans les carrefours. Ce type de stationnement diminue la visibilité des automobilistes aux croisements.

3.9.4. Zones problématiques en matière de stationnement

Certaines zones de la commune rencontrent des problèmes de stationnement importants et de manière récurrente. Il s'agit notamment des abords de la station de métro Roodebeek et des écoles.

3.9.4.1. Roodebeek

Le parking de la station de métro Roodebeek est saturé quotidiennement. Des automobilistes se stationnement de manière anarchique sur les abords et les trottoirs, les passages pour piétons, dans le terrain voisin, sur le parking devant l'Athénée Royal.

Figure 33: Parking Roodebeek

Figure 34:Terrain à côté du parking Roodebeek.

Le parking devant l'Athénée Royal n'est pas structuré (manque de marquage au sol), ce qui autorise le stationnement en double/triple file.

Le parking Roodebeek est utilisé par tout type d'usagers (utilisateurs du réseau STIB, riverains…).

Afin de ramener de l'ordre dans le stationnement et de rendre le parking à sa fonction de parking de dissuasion, la STIB et la Région ont grillagé le parking et ont l'intention, à court

terme, d'encourager par une tarification préférentielle l'accès aux usagers du réseau STIB (cfr 3.2.3.3).

Figure 35: Parking devant l'Athénée Royal.

Figure 36:Parking Roodebeek.

3.9.4.2. UCL/Cliniques Saint-Luc

L'UCL et les Cliniques Saint-Luc génèrent des flux importants de voitures en provenance et à destination de leur site. Le stationnement y est limité. On constate ainsi un débordement du stationnement dans les voiries résidentielles environnantes. Le quartier délimité par l'Av. Vandervelde/Av. de l'Idéal/Av. de l'Assomption a été introduit dans le plan de stationnement communal en « zone verte » pour diminuer les nuisances dans ce quartier (cfr 3.9.5).

En dehors de la commune, les rues voisines à l'UCL / les Cliniques Saint-Luc dans les communes de Zaventem et de Crainhem subissent également les nuisances dues au problème de stationnement autour de ce générateur de déplacements. On constate en effet des problèmes de stationnement dans l'Avenue Hebron et dans la rue Tereycken étant donné leur proximité avec l'UCL et les Cliniques Saint-Luc. La région flamande et la commune de Crainhem demandent une coordination avec la région bruxelloise et la commune de Woluwe-Saint-Lambert pour résoudre ce problème.

3.9.4.3. Abords des écoles

Les problèmes de stationnement anarchique se rencontrent aux abords des établissements scolaires, à l'heure d'entrée et de sortie des cours. Dans certains cas, certaines mesures ont déjà été mises en œuvre tel que l'installation de poteaux pour protéger le trottoir du stationnement.

Des aménagements similaires devraient être mises en place aux abords des établissements scolaires qui rencontrent des difficultés de ce type.

3.9.5. Politique de stationnement communale

La commune a entrepris le développement d'une politique de stationnement afin de répondre aux problèmes rencontrés. Actuellement, cette politique de stationnement se matérialise par l'élaboration d'un plan de stationnement qui divise le territoire communal en zones de stationnement réglementées avec des mesures différenciées.

La carte n°25 reprend le plan des zones de stationnement réglementées avec le régime de stationnement associé à chacune de ces zones.

Le tableau ci-dessous représente le régime de stationnement de chaque zone.

Zone	Dispositif	Règlementation				
		Carte d'habitants	Période journalière	Toute la semaine excepté	Temps	Gratuité
Bleue	Disque	Oui	9h-18h	Samedi Dimanche jours fériés	2h	2h
Verte	Horodateur	Oui	9h-18h	Samedi Dimanche jours fériés	4h30	1/4h
Orange	Horodateur	Oui	9h-18h	Dimanche jours fériés	2h	1/4h
Rouge	Horodateur	Non	9h-18h	Dimanche jours fériés	2h	1/4h

Tableau 6: Régime des zones de stationnement réglementées dans la commune de Woluwe-Saint-Lambert.

Sur la carte n°25, les zones bleues hachurées sont des zones bleues d'application le samedi également.

Le plan communal de stationnement est en cours d'implémentation. Le type de zones de stationnement est appliqué en fonction des problématiques rencontrées et des caractéristiques de la rue (rue résidentielle, rue commerciale…).

Pour illustrer les différentes zones prévues dans le plan de stationnement, nous proposons de reprendre ci-dessous un certain nombre de voiries ou de quartier vivant des problématiques propres que le plan de stationnement tente de résoudre le mieux possible.

- Av. Georges Henri et Rue Saint-Lambert

La rue commerçante Av. Georges Henri et la Rue Saint-Lambert à proximité du Shopping Center de Woluwe sont reprises comme étant en régime plus stricts, c'est-à-dire encourageant une rotation la plus élevée possible. En effet, ces rues sont mises en zone rouge ou orange soumis à un horodateur même le samedi. La zone rouge n'autorise pas la carte pour les riverains.

- A proximité de l'UCL

Le quartier à proximité immédiate de l'UCL se trouve en zone verte afin de protéger ce quartier du débordement du stationnement de l'UCL/Cliniques Saint-Luc. La carte pour les riverains y est autorisée alors que la zone est régie par un horodateur pour le reste des automobilistes. La durée maximale de 4h30 de stationnement est adaptée aux horaires des cours de l'UCL.

- Av. des Pléiades

L'Av. des Pléiades a été placée en zone verte pour la protéger des bureaux situées à proximité.

- Partie Ouest du Bld Brand Withlock

La partie de la commune à l'Ouest du Bld Brand Withlock se trouve en zone verte pour s'accorder avec le régime introduit à Etterbeek, évitant ainsi les effets pervers (reports) de la mise en place du plan de stationnement d'Etterbeek.

La phase 3 du PCM analysera la politique de stationnement. L'extension du plan de stationnement sera mise en place, en identifiant le régime le plus adéquat en fonction de la

problématique locale et en proposant les priorités d'actions dans la mise en application de zones en fonction de la pression de stationnement ressentie.

3.9.6. Politique de stationnement dans les communes voisines

Les zones de stationnement réglementées dans les communes voisines sont représentées à la carte n°25.

Les communes voisines développent un plan de stationnement qui divise leur territoire en zones de stationnement à régime différent en fonction de la situation de la zone. Même si les régimes ne sont pas les même dans chaque commune, toutes les communes ont l'objectif de protéger les quartiers d'habitat et d'assurer une rotation dans les zones commerciales.

On notera que la commune de Woluwe-Saint-Lambert a coordonné les parties limitrophes de la commune avec le régime appliqué dans les voiries limitrophes des communes voisines.

3.9.7. Stationnement pour les taxis

Il existe des emplacements de stationnement réservés aux taxis prévus sur le territoire communal (cfr carte n°14).

Ces emplacements ne sont malheureusement pas strictement respectés par les autres usagers de la route. Les taxis ne trouvent donc pas de places en attendant la clientèle. On constate que les taxis stationnent souvent de manière prolongée devant les Cliniques Saint Luc.

Figure 37: station taxis Square Levie.

Figure 38: station taxis Av. Georges Henri.

3.9.8. Stationnement de longue durée pour les poids lourds et les autocars

Le Plan IRIS II ne prévoit pas de localiser des parkings de stationnement à longue durée pour les poids lourds et les autocars sur le territoire de Woluwe-Saint-Lambert.

3.10. Livraisons

Ce chapitre propose de faire une synthèse des problèmes rencontrés sur le territoire communal en matière de livraisons.

3.10.1. Itinéraires poids-lourds

Les itinéraires pour les poids lourds sont repris à la carte n°26.

Les voiries métropolitaines et les voiries principales pour lesquelles le gabarit l'autorise sont accessibles à tout type de camions. L'Av. De Broqueville et les voiries interquartiers de gabarit suffisant sont interdites aux camions de plus de 2 essieux sauf circulation locale. Les autres voiries ne sont pas accessibles aux camions.

Il arrive que les camions se perdent ou soient envoyés par le GPS dans des voiries locales. Ils se trouvent ainsi contraint de réaliser des manœuvres complexes, à perturber la circulation et à nuire à la sécurité dans les quartiers résidentiels.

Les camions sont interdits dans le tunnel Montgomery et sur le viaduc Reyers. Ils doivent emprunter les voiries latérales du Bld A. Reyers et du Bld B. Withlock. On constate que des camions circulent trop vite sur ces boulevards et nuisent donc à la sécurité. Il serait dès lors important de renforcer les actions pour répondre à cette problématique (panneaux de signalisation de limitation de vitesse avec rappel, aménagements physiques…).

3.10.2. Zones de livraisons

Les zones réservées aux livraisons sont reprises à la carte n°26.

Ces zones de livraisons se situent devant les grandes surfaces telles que le commerce alimentaire de Tomberg, du carrefour Rue Vervloesem / Ch. De Roodebeek et de l'Av. du Roi Chevalier.

Il n'y a pas de zone de livraisons en voirie à proximité du Shopping Center de Woluwe. Les livraisons sont en effet normalement réalisées dans la propriété privée.

Il n'y pas de zone de livraisons dans l'Av. Georges Henri. Ce qui est un problème (3.10.4). La phase 3 du PCM aura notamment pour objectif de proposer des mesures concrètes intégrant la problématique des livraisons dans l'Av. Georges Henri.

3.10.3. Livraisons en voirie

De nombreux livreurs stationnent en double file pour décharger ou livrer leurs marchandises. Cette manière de procédé provoque des problèmes de circulation et met en danger les usagers de la route, principalement les usagers faibles lorsque ce stationnement anarchique se produit sur la piste cyclable (cfr Rond-point Av. Marcel Thiry) ou sur le trottoir (cfr Tomberg).

Ces incivilités se produisent de manière ponctuelle sur le territoire communal. De manière plus courante, on constate des problèmes de livraison au niveau des pôles commerciaux.

Figure 39: Av. Marcel Thiry.

Figure 40: Av. Mounier.

Figure 41: Tomberg.

Figure 42: Av. P. Hymans.

3.10.4. Zones problématiques en matière de livraisons

3.10.4.1. Shopping Center de Woluwe

Alors que les livraisons du Shopping Center de Woluwe s'opèrent hors voirie (dans l'enceinte du site), il est courant que les camions doivent faire des manœuvres ou attendent (quais de livraisons saturés) à un endroit inapproprié dans la Rue Saint-Lambert. On constate même des opérations de livraison en voirie.

Figure 43: Shopping Center de Woluwe.

Figure 44: Rue Saint-Lambert.

Des actions ou mesures ont été identifiées par l'étude d'incidences du projet d'extension du Shopping Center de Woluwe (2008) comme bénéfiques pour améliorer le système de livraison du Shopping. On peut parler notamment du réaménagement des quais de livraisons du côté de la Rue Saint-Lambert.

Dans les phases ultérieures du PCM, ces actions possibles seront évaluées et des alternatives seront éventuellement proposées. Les constats et demandes formulées par le comité de quartier Hymans – Lambert dans l'étude des livraisons du Woluwe Shopping Center via la rue Saint-Lambert (mars et novembre 2008) seront pris en compte dans la réflexion globale.

3.10.4.2. Av. Georges Henri

L'Av. Georges Henri ne dispose pas de zones de livraisons hors circulation. Fréquemment, les livraisons s'opèrent en voirie, ce qui perturbe la circulation. La vitesse commerciale des bus passant par cette avenue y est réduite.

Un groupe de travail (Formation Think Tram Bus) s'est penché sur une solution afin de diminuer les problèmes de circulation rencontrés par les bus dans l'Avenue Georges Henri. Il a proposé d'aménager une zone de livraison par tronçon dans l'avenue pour opérer les livraisons hors voirie. Cet aménagement devra être accompagné d'une mesure de contrôle strict de la livraison.

Figure 45: Av. Georges Henri.

3.11. Signalisation

La signalisation directionnelle pour la circulation automobile est présente sur le territoire communal. La signalisation directionnelle pour les modes doux est quant à elle plus absentes.

De manière générale, la signalétique verticale et horizontale est bien présente. Celle-ci manque à certains endroits ponctuels du territoire communal (exemples : manque de panneaux annonçant la présence d'une école, manque de marquage zones 30 au sol).

3.12. Projets régionaux

3.12.1. Moyenne ceinture

Le Plan Directeur de la Moyenne ceinture est en cours d'élaboration (fin de la phase2). Ce plan directeur est en lien étroit avec le Schéma Directeur de la zone levier n°12 RTBF/VRT (juillet 2009). On notera encore qu'en raison de sa complexité, la Place Meiser fait l'objet d'une étude de mobilité à part entière (étude en cours).

Le texte ci-dessous résume pour les axes stratégiques du point de vue de Woluwe-Saint-Lambert, les grands principes développés et acquis dans le cadre de l'étude du Plan Directeur de la Moyenne Ceinture.

A. Charnière Leopold III – Meiser – Reyers

Diagnotic

1) Trafic de transit dans le quartier Diamant

On observe un report de trafic dans le quartier Diamant suite la mauvaise configuration du carrefour sous le viaduc Reyers et à un manque de capacité de la Place Meiser, du rond-point Schuman et l'Av. de Roodebeek afin de collecter le trafic au départ de l'E40, l'Av. des Cerisiers et la Moyenne Ceinture. La sortie en surface de l'E40 vers Diamant est fréquentée par un trafic de transit qui s'infiltre dans l'Av. du Diamant et percole dans les voiries locales.

2) Viaduc Reyers

On observe des nuisances sonores du Viaduc Reyers. Le carrefour sous le viaduc est mal aménagé et peu convivial.

3) Surcapacité des tunnels Reyers-Meiser et Montgomery

Avec deux bandes de circulation, les tunnels vers Meiser et vers Montgomery sont surdimensionnés par rapport à ce que permettent les carrefours en aval (congestion à la Place Meiser et au rond-point Montgomery).

4) Place Meiser, nœud multimodal

La Place Meiser est le carrefour le plus sollicité du réseau de la région. Elle est également un nœud de transport public (trams, bus STIB, bus De Lijn). Cette place constitue un point noir pour tous les usagers de l'espace public.

Aménagements proposés

1. Fin de l'E40

Les aménagements proposés s'accordent avec le Schéma Directeur de la zone levier RTBF/VRT (cfr 3.12.2)

2. Viaduc Reyers

Le scénario retenu envisage de maintenir le viaduc Reyers (principe de précaution) et de réaménager le carrefour de surface. La suppression de la sortie en surface de l'E40 (vers

Diamant/Reyers) et la création d'un verrou à Diamant permettent de simplifier le carrefour, opportunité pour réaménager le carrefour de manière plus conviviale.

3. Réaménagement du carrefour Diamant

Le carrefour Diamant est une zone clé pour les bus (5 lignes de bus passent par ce carrefour), les piétons et les cyclistes (les traversées du boulevard y sont favorisées par la présence du Viaduc). Il existe une piste cyclable dans l'Av. des Cerisiers, Av. de Roodebeek et sur le Bld Reyers. L'aménagement du carrefour doit prendre en compte les mouvements possibles des différents usagers de l'espace, et principalement les traversées piétonnes et cyclistes (comme demandé par les riverains de Schaarbeek dans le cadre du PCM).

Deux options sont présentes : un carrefour franc géré par des feux ou un rond-point

Mode	carrefour franc	rond-point
Voitures	2446 EVP à la pointe 8h-9h	3393 EVP à la pointe 8h-9h--> + de capacité Favorise la concentration du trafic sur les voiries de hiérarchie supérieure
Bus	Bande bus dans la berme centrale de l'Av. Des Cerisiers	
	Bande bus sur le bld Reyers vers Meiser	
	Voirie à double sens réservée aux bus pour rejoindre Av. Diamant	
Vélos	Création piste cyclable sur le bld Reyers et 3 traversées sous le viaduc	
	Traversées directes	Traversées moins directes
Piétons	Traversées sécurisées par les feux	Ajouter des feux piétons en amont du rond-point
	3 bandes+ 1bande bus à traverser venant de Meiser	2 bandes+ 1 bande bus à traverser venant de Meiser
Espace public	Agrandir de la place accueillant bouche de métro	
	Aménagement clair, lisible mouvements directs pour tous les modes	

Tableau 7: comparaison des deux options envisagées pour le carrefour Reyers.

Les mouvements les plus importants sont dans l'Av. des Cerisiers et l'Av. de Roodebeek. Elles sont assez bien saturées.

Dans les deux options, Il y a une suppression de l'accès du carrefour depuis Colonel Bourg/l'E40 (accès réservé aux bus).

L'option retenue n'a pas encore été fixée.

B. Segment Montgomery

Diagnostic

1) Dominance des infrastructures de trafic

Les boulevards comprennent des voiries principales (2 ou 3 bandes dans chaque sens) et des voiries latérales. Les voiries locales (et quelques interquartiers) sont connectées à ces voiries latérales. Le trafic local est donc dépendant des bandes latérales des boulevards.

C'est dans ce segment de la moyenne ceinture que les flux sont les plus importants.

2) Difficultés de franchissement pour les piétons

Les traversées pour les piétons et les cyclistes sont peu nombreuses, sur une distance de plus d'1km (entre Diamant et Av. Dietrich) , il y a que deux traversées, au niveau du Square Vergote (dont le passage souterrain n'est pas sécurisant) et l'Av. Georges Henri.

3) Difficultés de circulation pour les bus

La STIB souhaite aménager un site propre pour bus sur le Bld Brand Withlock afin de faciliter la circulation des bus entre l'Av. Georges Henri et le rond-point Montgomery.

Aménagements proposés

1. Réaménagement des voiries latérales des boulevards

Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle et diminuer des voiries latérales de ces boulevards à une bande de circulation automobile.

2. Réaménagement du Square Vergote

Le Plan Directeur propose d'aménager sur la voirie latérale, une bande bus et une piste cyclable. Le plan prévoit également une passerelle pour les piétons et les cyclistes, connectée aux arrêts de bus.

3. Réaménagement du carrefour Bld Brand Withlock / Av. Georges Henri

Au niveau du carrefour avec l'Av. Georges Henri, en direction de Montgomery, le plan directeur envisage de maintenir qu'une seule bande pour les automobilistes, la seconde bande, à droite du boulevard devient une bande bus/piste cyclable. Un feu réglable assure la phase verte spécifique pour le bus qui tourne à gauche dans l'Av. Georges Henri.

4. Création d'un site propre bus entre l'Av. Albert-Elisabeth et Montgomery

Une bande bus serait aménagée du côtéhabitation, sur le tronçon entre l'Av. Albert-Elisabeth et l'Av. Dietrich. Juste après l'Av. dietrich, les bus emprunteront le site propre tram pour rejoindre le rond-point Montgomery. La première bande du rond-point Montgomery sera reservée aux bus et aux vélos.

3.12.2. Schéma Directeur de la zone levier n°12 RTBF/VRT

Dan le cadre du Schéma Directeur RTBF/VRT, il est prévu les projets suivant qui peuvent avoir des répercussions sur la mobilité à Woluwe-Saint-Lambert :

- Réaménager la fin de l'E40 en « Parkway »
- Repenser Marcel Thiry du point de vue urbanistique

A. Parkway - E40

Tunnels de l'E40

Le plan prévoit la diminution de 2 à 1 bande par sens des tunnels vers et de Meiser et Montgomery. Le tunnel Cortenbergh reste inchangé.

Aménagement de l'E40

- Réduction du nombre de bande de circulation de l'E40 entre les limites de la Région et le complexe Reyers à 3 bandes en entrée (3m chacune) et 4 bandes en sortie de ville (3m chacune). L'espace récupéré sera verdurisé (principe d'un Boulevard urbain).

- Aménagement d'une bande du bus De Lijn RER (3,5 m par direction) sur l'E40 entre le Bld de la Woluwe et la Place Meiser (plutôt que sur la Ch. De Louvain). Ces bandes serviront aussi comme bande d'arrêt d'urgence.

Le Schéma Directeur recommande au minimum les arrêts Mars, Communautés et Grosjean afin de desservir les riverains, les bureaux de Woluwe et Colonel Bourg et assurer des correspondances avec d'autres lignes de la STIB.

- Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle (3,5m) de chaque côté pour relier Bruxelles au réseau cyclable flamand par un itinéraire plat et sécurisé (éviter la Chaussée de Louvain perturbée par le trafic, les livraisons, le stationnement, la bande bus).

Ces projets prévoient la suppression de la bande extérieure en entrée de ville et la bande intérieure en sortie de ville.

Bretelles d'accès à l'E40

- Suppression de la sortie en surface vers Diamant/Meiser

Le SD prévoit la suppression de la bretelle de sortie en surface venant de l'E40 vers Meiser (passage réservé au bus).

Cela se justifie par le fait que la majorité de ce trafic percole à travers la rue du Diamant pour éviter la congestion de la Place Meiser et de la bretelle de sortie vers Schuman.

Cette mesure n'est envisageable que moyennant l'aménagement d'un tunnel sous la Place Meiser (séparant le trafic vers Léopold III et vers le quartier nord).

- Suppression de l'entrée depuis l'Av. de Roodebeek

Le SD prévoit la suppression de la bretelle d'entrée en surface venant de Montgomery via l'Av. de Roodebeek. Suite à cela, le Schéma directeur prévoit le changement de statut des tronçons de l'Av. de Roodebeek situés de part et d'autre de l'Av. de Mars. Ceux-ci sont classés dans les voiries de quartier.

- Echangeur au niveau de l'Av. de Mars.

Le Schéma directeur prévoit l'aménagement d'un échangeur au niveau de l'Av. de Mars., seule entrée/sortie du pôle économique Reyers.

Ce rond-point large, sous l'E40, améliore la liaison et la visibilité entre Woluwe-Saint-Lambert et Schaerbeek ainsi que la qualité du passage sous l'E40 pour les piétons et les cyclistes.

L'aménagement d'une nouvelle voirie (Colonel Bourg Bis) entre l'Av. de Mars et la Place des Carabiniers, canalise le trafic RTBF/ bureaux Colonel Bourg – E40. En accord avec le Plan Directeur de la Moyenne Ceinture, cette voirie ne sera pas connectée au boulevard Reyers pour éviter le trafic de transit depuis l'E40 via l'Av. du Diamant (seuls les bus peuvent emprunter cet itinéraire pour rejoindre l'Av. de Diamant et le Bld Reyers).

Le trafic local empruntera l'Av. de Mars (vers/depuis Woluwe-saint-Lambert) ou la Rue Colonel Bourg (vers / depuis Schaerbeek et Evere). L'Av. de Mars sera mise en sens unique afin d'éviter le trafic de transit.

Il est prévu l'aménagement d'une piste cyclable à double sens du coté Reyers de l'Av. de Mars pour éviter le croisement avec les accès depuis et vers l'E40.

B. Zone Marcel Thiry / Gulledelle

Un objectif du schéma direction RTBF/VRT est la conversion de la zone Marcel Thiry en pôle d'équipements et de loisirs.

La zone Pléiades/Gulledelle/Marcel Thiry a faible accessibilité en transports en commun et un contexte urbain pauvre (pas d'équipements sportifs, de restaurants, d'espaces publics…). Le déménagement de nombreuses entreprises à notamment été provoqué par cette situation.

Actuellement, de nombreux bâtiments sont inoccupés et ont pourtant un potentiel de conversion.

Le Schéma directeur propose des mesures et aménagements afin de redynamiser la zone, principalement en transformant la fonction des immeubles de bureaux inoccupés pour développer un quartier à mixité fonctionnelle.

Nouvelle affectation

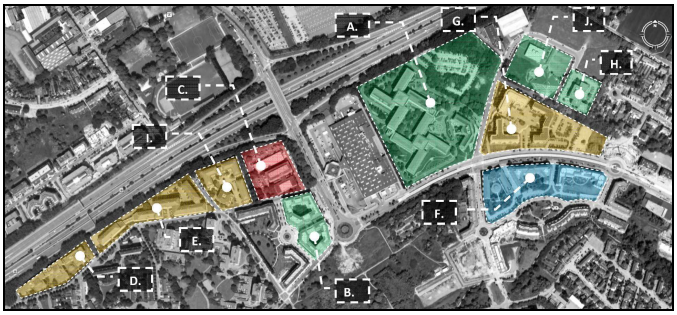

Figure 46: proposition des bâtiments à conserver (vert), à transformer (bleu), à restructurer (rouge et jaune) - Schéma directeur de la zone RTBF/VRT.

- Bâtiments à conserver (vert)
    - Les bâtiments Besix, bien que inoccupés, ne peuvent être démolis vu leur construction récente.
    - Tractebel, Caméléon, Séniorie (ancien RTL) et bâtiments de l'Av. Ariane sont à conserver car ils sont occupés et fonctionnels.
- Bâtiments à transformer (bleu) : avec ou sans changement de conversion, travaux de rénovation ou d'extension.
    - L'ensemble au sud de Marcel Thiry peut être conservé. Sa conversion partielle peut aider à redynamiser le quartier.
- Bâtiments à restructurer (jaune / rouge) : transformations lourdes ou démolition / reconstruction – changement d'affectation.
    - Bâtiments Constellations (bloc D), Pléiades (bloc E), Antarès (bloc E), IBGE sont actuellement difficile à convertir en logements étant donné la présence de l'E40 à proximité immédiate et la faible desserte en transport en commun. La transformation de la fin de l'E40 et l'aménagement d'une bande bus sur l'E40 augmenteraient le potentiel de conversion de cette zone. Du fait de la localisation, une fonction de commerce, recréatrice ou HORECA peut être envisagée. Un permis d'urbanisme vient d'ailleurs d'être octroyé pour l'aménagement d'un hôtel sur le site des bâtiments de Data Pléiades.

Dans le cadre de cette zone, il est également prévu de renforcer la promenade verte et de créer une passerelle pour les piétons et les cyclistes au dessus de l'E40, en continuité avec le Ch. des Deux Maisons.

3.12.3. Etude de mobilité de la Place Meiser

L'aménagement de la Place Meiser s'inscrit dans les options prises dans le cadre du Plan Directeur de la Moyenne Ceinture.

L'étude est en cours (phase 2). Le scénario préférentiel n'a pas encore été identifié.

3.13. Projets communaux

3.13.1. Projets d'aménagements pour les cyclistes

3.13.1.1. Aménagement d'une piste cyclable dans l'Av. Hymans/De Broqueville

La Région projette de réaliser une piste cyclable dans l'Av. De Broqueville/ Av. P. Hymans. Pour cela, cet axe serait réduit à une bande de circulation automobile.

Nous avons récoltés l'avis de différents acteurs :

- Commune

La commune souhaite maintenir deux bandes de circulation voiture pour permettre à l'Av. Hymans/debroqueville de maintenir son rôle de voie principale, collecteur du trafic de transit. La commune affirme : «Il est évident que réduits à une bande, ces axes ne rempliront plus leur fonction de collecteurs de voirie. Les rétrécissements combinés aux feux de signalisation et aux dispositifs de ralentissement, leur feront perdre leur intérêt et induiront un trafic de percolation dans les quartiers résidentiels avoisinants ».

Suite au projet de la région, la commune présente les remarques suivantes :

  - La piste cyclable sur le tronçon n° 131 et 137 de l'Avenue Paul Hymans est redondant.
  - L'Avenue des Iles d'Or est plus calme, plus sûre et moins pentue.
  - La traversée en diagonale du carrefour Roodebeek/Hymans/St-Lambert est trop dangereuse. Il faudrait une traversée parallèle au passage pour piéton.
  - Le large trottoir sur le tronçon entre la rue Vervloesem et la rue de l'activité permet de penser la piste cyclable séparée de la voirie (retour dans le trafic à l'approche de la rue Solleveld où la surface de trottoir est disponible).
  - Les carrefours suivants doivent être réaménagés pour la sécurité des cyclistes : Prekelinden, Tombu, Montald, Demeester, Gilsoul.

- Le GRACQ

Le GRACQ souligne son soutien à la région pour cette piste cyclable et exprime son souhait de prolonger cette piste cyclable sur l'Av. Vandervelde malgré l'existence d'une piste cyclable bidirectionnelle sur ce tronçon. L'axe serait réduit à une bande de circulation à 50 km/h sauf à l'approche des feux tricolores où 2 bandes permettront une meilleure capacité de stockage. La double circulation pour les vélos dans l'Av. Vandervelde n'est pas excédent : la piste cyclable séparée de la voirie est pour les amateurs-loisirs et la bande cyclable en voirie est pour les cyclistes quotidiens.

- WIQ

En soutien avec le GRACQ, WIQ a exprimé l'argument suivant: « la piste cyclable est un bon choix que pour les sections sans possibilités de conflits. Lorsque les points de conflits potentiels (carrefours, accès de garage…) sont omniprésents, on opte pour la circulation en voirie (cfr WIQ) ».

3.13.1.2. Stationnement pour les cyclistes

La commune prévoit d'ajouter 60 emplacements de stationnement supplémentaires en deux ans, sur le territoire communal.

3.13.2. Projet Accès E40 depuis TRACTEBEL / CORA

L'étude de l'aménagement d'une voirie reliant directement le CORA /Caméléon/ TRACTEBEL depuis et vers l'E40 a été réalisée. Le projet est actuellement resté sans suite.

3.13.3. Projets immobiliers

La commune de Woluwe-Saint-Lambert est au point critique de son développement urbain. Urbanisée dans presque l'entièreté de son territoire, la commune va devoir développer une politique de reconversion et de structuration du bâti pour répondre à la demande future.

Les projets immobiliers en cours concernent l'urbanisation de parcelles constructibles, l'extension de bâtiment et la reconversion d'immeubles de bureaux.

3.13.3.1. PPAS 60 ter

Le projet immobilier du quartier Val d'Or (PPAS 60 ter) se situe en zone d'habitat entre le Chemin des Deux Maisons et l'Av. Marcel Thiry. Une étude d'incidences dont le volet mobilité a été réalisée.

L'agencement des nouveaux logements a pour conséquence de donner accès à la moitié Ouest des logements vers le bassin de mobilité Chemin des Deux Maisons, la partie Est des logements a accès au bassin de mobilité Av. Marcel Thiry. Ce principe assure l'étanchéité des bassins dans le domaine de la mobilité.

Le projet assure la conservation de la liaison verte entre le Chemin des Deux Maisons et l'Av. Marcel Thiry.

Le projet prévoit d'accueillir plus de 3000 habitants dans cette zone. On peut donc s'attendre à une augmentation de la demande pour la desserte en transports en commun.

3.13.3.2. UCL

L'UCL dispose encore d'espace sur son territoire. Celui-ci est voué à des projets immobiliers. Les projets ont été cités au point 3.1.2.5.

3.14. Projets des communes voisines

La plupart des communes qui ont une frontière avec Woluwe-Saint-Lambert se sont lancées dans l'élaboration d'un PCM ou l'ont fini : Schaarbeek (phase 3 du PCM), Woluwe-Saint-Pierre (pas de PCM), Etterbeek (phase 2 du PCM), Crainhem (fin phase 3 du PCM), Evere (PCM clôturé), Zaventem (phase 1 de la révision du PCM). La carte n°27 reprend les projets des communes voisines identifiés par les différents PCM.

3.14.1. Axe Vandervelde / Wezembeek entre le ring et le Bld de la Woluwe

Le PCM de Crainhem a conclu que le problème de circulation rencontré dans l'Av. de Wezembeek est une étude à part entière.

Il a néanmoins formulé des objectifs à atteindre dans le cadre du réaménagement de cet axe :

- décourager le trafic de transit par l'Av. de Wezembeek, tout en maitenant cet axe comme accès pour Bruxelles Ville et l'UCL/les Cliniques Saint-Luc ;
- conserver les activités commerciales le long de la N226 / Av. de Wezembeek ;
- diminuer la vitesse ;
- réorganiser le stationnement ;
- favoriser les transports en commun et les modes doux (une bande bus et une piste cyclable).

Une proposition formulée lors des discussions à propos de l'avenir de cet axe avait suggéré la diminution à une seule bande de circulation de l'Av. de Wezembeek. Or, c'est l'axe d'accès principal, depuis le ring, pour les +/- 3500 employés de l'UCL/Cliniques Saint-Luc. Pour répondre à ce problème, un objectif consiste à maintenir l'accès de la N226 Av. de Wezembeek depuis le ring.

La commune de Crainhem ainsi que la région de Bruxelles demande néanmoins à l'UCL/aux Cliniques Saint-Luc et indirectement à la commune de Woluwe-Saint-Lambert d'orienter l'accès principal de leur site par le Bld de la Woluwe (axe plus adapté) et de promouvoir l'accessibilité en transport en commun et pour les vélos (politique de la région de favoriser prioritairement les transports publics et les vélos).

Depuis le mois d'août 2009, la région flamande et les communes Crainhem et Zaventem ont commencé à se pencher sur la conception d'une image pour l'Av. de Wezembeek. Dans le cadre de cette étude, une grande attention est portée aux transports en commun et aux usagers faibles. Au mois de septembre, une réunion est prévue afin de fixer la vision d'avenir pour cet axe.

Dans une seconde phase, attendue fin de cette année 2009, ils passeront concrètement à la phase de développement. A ce moment, Bruxelles Mobilité sera impliqué dans le projet. La commune de Woluwe-Saint-Lambert sera également invitée à participer.

Pour Bruxelles Mobilité, l'aménagement de cet axe n'est pas une priorité d'actions (le budget est limité). Dans tous les cas, selon Bruxelles Mobilité, lorsqu'un projet sera envisagé sur cet axe, L'UCL sera appelée à participer étroitement.

3.14.2. Rond-point Av. Roodebeek / Av. de Mars

Dans le cadre du PCM de Schaerbeek, il a été suggéré l'aménagement d'un rond-point au carrefour Av. de Roodebeek / Av. de Mars pour améliorer la sécurité de ce carrefour.

Le PCM conseille un rond-point du même type que celui implanté au carrefour Av. de Mars / rue Colonel Bourg.

Le PCM de Schaerbeek prévoit la mise en sens unique de la rue H. Evenepoel (vers le Bld Reyers) pour éviter le trafic de transit constaté actuellement.

3.14.3. Développement du réseau cyclable/ piétonnier

Le PCM de Schaerbeek a formulé des propositions pour adapter le réseau cyclable existant et des propositions d'itinéraires piétons adaptés aux PMR.

Le PCM d'Evere suggère le prolongement de la piste cyclable sur l'Av. des Communautés dans l'Av. Cicéron pour relier l'ICR 2A à l'ICR 1B.

Le PCM d'Evere propose des itinéraires cyclables communaux pour relier les pôles de la commune ainsi que pour faire des liaisons avec les communes voisines. L'un des aménagements proposés de prolonger l'ICC Rue Pierre Dupont par la rue de Lombaerde pour rejoindre le Chemin des Deux Maisons à Woluwe-Saint-Lambert. Ce tracé requiert l'aménagement d'une passerelle au dessus de l'E40 et aurait donc un coût élevé.

Le PCM d'Evere suggère l'aménagement d'une piste cyclable le long de la Ch. De Louvain depuis l'Av. des Communautés vers la région flamande, afin d'assurer la continuité interégionale. Une discussion doit être réalisée entre la commune d'Evere, la commune de Woluwe-Saint-Lambert, la commune de Zaventem et les deux régions.

Le Bld de la Woluwe et l'Av. de Wezembeek dans la commune de Crainhem disposent d'une piste cyclable hors voirie, en continuité avec la région de Bruxelles-Capitale.

Le PCM de la commune de Crainhem a élaboré un réseau cyclable. Dans celui-ci, le PCM prévoit les aménagements suivants :

- Bande cyclable suggérée dans l'Av. de la Chapelle
- Bande cyclable suggérée dans Honnekingberg
- Bande cyclable suggérée dans la rue de la Limite, entre Honnekingberg et l'Av. de Wezembeek.
- Le PCM de Crainhem a sélectionné des chemins pour les piétons et les cyclistes. Un chemin rejoint l'Av. de la Chapelle à l'Av. Hippocrate.

Le PCM d'Evere suggère l'installation de station location vélos au sein de la commune. Parmi les localisations potentielles, on retrouve, à proximité du territoire communal de Woluwe-Saint-Lambert le rue Colonel Bourg et l'Av. du Gibet.

3.14.4. Divers

Le PCM de Schaerbeek prévoit l'aménagement d'une station cambio à la Place Meiser.

Le PCM d'Evere suggère le réaménagement du carrefour Ch Louvain / Av. des Communautés et Ch. Louvain / rue de Lombaerde, afin d'améliorer la sécurité et la visibilité.

Le PCM de Zaventem met en évidence le projet d'aménager le Bld de la Woluwe comme axe de bonne qualité pour les transports en commun.

4. ANNEXES

4.1. Annexe 1 : Sources d'informations

Ce point recense les documents analysés et les contacts pris dans le cadre de l'élaboration du diagnostic du PCM.

4.1.1. Documents existants

Les principaux projets, plans, études et données suivants ont été recensés et analysés afin de dresser le diagnostic :

Etudes régionales et stratégiques

- Schéma Directeur de la Moyenne Ceinture
- Schéma Directeur de la zone levier n° 12 RTBF / VRT
- Observatoire du vélo en RBC, 2009 – comptages Provélo
- Etude Régionale de la Sécurité routière sur les voiries régionales de la RBC - Top 60 points dangereux, juillet 2006
- Plan de lutte contre le bruit 2008-2013
- Projet de Plan IRIS II et avis de la commune
- Recensement des flux motorisés sur les voiries régionales
- Enquête fédérale domicile – travail, 2008
- Schéma de Développement Commercial en RBC, 2008 – Observatoire du commerce

Données au niveau communal

- Plan UCL de Mobilité, février 2005
- Les plans communaux de mobilité et plans de stationnement des communes voisines (schaerbeek, Evere, Kraainem, Zaventem, Etterbeek) et projets en cours dans la commune de Woluwe-Saint-Pierre.
- Plans de Déplacements Scolaires
- Plans de Déplacements d'Entreprises
- Relevés des zones de livraisons, des places pour taxis, des places réservées aux PMR, des équipements de stationnement pour vélos, des SUL,
- Projet d'aménagement d'une piste cyclable sur l'Av. de Broqueville et P. Hymans, et avis de la commune

- Fiches techniques de WIQ, 2007-2008
- Etude des livraisons du Woluwe Shopping Center via la rue Saint-Lambert, 2008
- Etude de mobilité sur la circulation du Woluwe-Shopping Center et de son quartier, 2008
- Etudes d'incidences du projet d'extension du Woluwe Shopping Center, 2008
- Rapport sur les incidences environnementales du PPAS 60 ter, 2007

Transport en commun

- Recensement et causes des points noirs de circulation des bus STIB
- Projet de prolongement du tram 94 sur le Bld de la Woluwe
- Projet de parking de dissuasion Roodebeek
- Projet de terminus de bus Stockel
- Vitesse commerciale des bus par tronçon sur le territoire communal de WSL

4.1.2. Contacts

TRITEL a rencontré des acteurs de la mobilité activent sur le territoire communal de Woluwe-Saint-Lambert :

- Exploitants de transports en commun STIB
- Grands générateurs de déplacements : UCL / Cliniques Saint-Luc, établissements scolaires, associations.
- Région Bruxelloise

Afin de compléter les informations, TRITEL a pris contact avec des acteurs moins présents sur le territoire communal mais pour lesquels leur projet influencent la mobilité, l'accessibilité et la sécurité à Woluwe-Saint-Lambert.

- Communes limitrophes et Région Flamande
- Exploitants de transport en commun - De Lijn & TEC

De plus, certains interlocuteurs d'établissements scolaires, d'associations ont eu l'occasion de s'exprimés lors de la réunion publique d'information et de concertation.

4.2. Annexe 2 : Plans de Déplacements Scolaires

Ce point reprend les différents Plans de Déplacements Scolaires existants sur le territoire de Woluwe-Saint-Lambert.

Pour chaque établissement scolaire repris ci-dessous, le diagnostic et les actions et souhaits sont dressés sur base du PDS et des informations récoltées lors du workshop « écoles ».

Centre Scolaire du Sacré Cœur de Lindthout (PDS, 2006-2007 – actualisé en 2010 & Workshop)

Phase 1 – Diagnostic

- Effectif et organisation

L'établissement scolaire accueille 1884 élèves et 170 enseignants pour l'enseignement fondamental et secondaire. Plus de la moitié des élèves viennent à l'école en voiture ; environs 15 % en transports en commun ; 13% à pied accompagnés par un adulte. Il existe trois accès : l'accès de la section secondaire se situe dans l'Av. H Dietrich, une entrée de la section fondamentale se trouve dans l'Av. des Deux Tilleuls, une autre dans l'Av. Albert-Elisabeth.

- A pied et à vélo

Il existe un passage pour les piétons à proximité de chaque accès à l'établissement scolaire.

L'ICR 2B passe dans l'Av. Dietrich/ Rue Batonnier Braffort. Il y a 15 emplacements de stationnement pour les vélos.

- Transport en commun et bus scolaires

L'établissement se situe à proximité immédiate de Montgomery, nœud multimodal (métro 1, tram 23-24-25-39-44,81, bus 27-22-61-80), de Merode (métro 5) et Georges-Henri (bus 28).

Deux zones sont réservées aux bus scolaires.

- Voiture et stationnement

L'école dispose de 120 emplacements de stationnement pour les professeurs dans l'enceinte de l'établissement.

- Points sensibles
    - Pas d'aménagement de l'ICR 2B dans la Av. Dietrich.
    - Square Montgomery et carrefour Av. Dietrich/Brand Withlock sont recensés parmi les points noirs de la Région[27].

[27] L'étude « Sécurité routière sur les voiries régionales de la région de Bruxelles Capitale » effectuée par le bureau IRIS Safe qui avait pour but d'identifier les points les plus dangereux sur les voiries régionales (top 60), de procédé à une analyse de ces points et de présenter des propositions d'aménagements afin d'améliorer la sécurité de ces points noirs.

- Des automobilistes empruntent l'Av. Albert-Elisabeth en sens interdit pour éviter le Bld Brand Withlock congestionné.
- Bld Brand Withlock est actuellement dangereux pour les écoliers : pas de panneau annonçant l'école, pas de zone 30 sur ce boulevard, pas d'aménagement pour les vélos.
- Carrefour Rue Batonnier Braffort/Av. des Deux Tilleuls/Av. H Dietrich dangereux : trottoirs étroits côté école, congestion des flux de toutes origines.
- La section Batonnier Braffort est en double sens mais le croisement est difficile, d'autant plus lors de stationnement sauvage.
- Les autocars qui attendent les élèves lors d'activités scolaires stationnement en double file. Ce qui provoque des difficultés de circulation.

Phase 2 – Actions réalisées

- Aménagements des entrées/sorties de l'école : passages surélevés, coussins berlinois.
- Organisation de 4 rangs[28] (Rue du Duc/Av. De Broqueville, Av. Woluwe / Av. Prekelinden, square Montgomery, Av Georges-Henri/Bld Brand Withlock).
- Présence de patrouilleurs.
- Les deux zones réservées aux bus scolaires sont utilisées comme « kiss & Ride » gérés par les parents.
- Le parking Passage de Lindthout à proximité de l'école est gratuit pour 15 minutes. Les parents peuvent se stationner là le temps d'aller déposer/chercher leurs enfants. Ce parking comprend 90 places.
- Information aux parents à propos du Kiss&Ride, des rangs et des patrouilleurs.
- Actions de sensibilisation au vélo.
- Zone de dépose –minute dans l'Av. A. Elisabeth.
- Aménagement d'un parking pour vélo de 40 places (projet début 2010).
- L'établissement prévoit de diminuer le nombre d'emplacements de stationnement au sein de l'enceinte (de 120 à 50 places). Il risque d'avoir une répercussion en termes de stationnement dans le quartier.

Phase 2 – Pistes/Souhaits

- Aménagement du tronçon ICR 2B et 3 dans l'Av. Dietrich. Une solution serait de mettre l'Av. Dietrich en sens unique pour améliorer la sécurité des cyclistes aux abords de l'école.

[28] Un rang est un accompagnement par un adulte (professeur ou parent) des enfants jusqu'à un point de rendez-vous à proximité de l'établissement scolaire.

- Révision de la phase de feu Av. Dietrich/Bld Brand Withlock.
- Aménagement d'une zone 30 et installation des panneaux signalant l'école sur le Bld Brand Withlock.
- Réaliser un plan de circulation autour de l'école.
- Aménagement d'un zone Kiss&Ride sur le Bld Brand Withlock afin d'éviter l'entrée des parents dans le quartier
- Réaménagement de l'espace public autour de l'école : empêcher les automobilistes d'emprunter le contre-sens dans la rue Albert-Elisabeth, élargir les trottoirs de l'Av. Dietrich, assurer la sécurité des passages pour piétons.
- Augmenter la fréquence de passage des trams 23,24 et 25 le mercredi midi.

La commune a déjà réalisé un plan d'aménagement du carrefour Av. Dietrich/Av. Batonnier Braffort/ Av. des Deux Tilleuls (suppression de 5 places de stationnement pour faciliter les manœuvres et les croisements).

Angelus Instituut (nl) & Institut de l'Angélus (fr) (PDS, 2007-2008)

Phase 1 – Diagnostic

- Effectif et organisation

L'école accueille 314 (fr) + 210 (nl) élèves et 26 enseignants. Il y a deux accès pour les piétons et les deux roues, une du côté de la Ch. De Roodebeek et l'autre du côté du Clos du Centaure.

- A pied et à vélo

L'école n'organise pas de rang, ni de ramassage à vélo.

Les trottoirs à proximité de l'établissement sont larges et en bon état. La traversée piétonne est protégée par un feu avec bouton poussoir.

Deux ICR passent à proximité de l'école

  - ICR 2A : Rue Smekens/Av de Février/Ch. De Roodebeek/Av. de la Croix du Sud.
  - rocade B : Av. Grosjean/Av. des Constellations/Av. Orion/Av. Heydenberg.

- Transport en commun et bus scolaire

L'arrêt de bus « Février » de la ligne 80 est situé devant l'école. La station Diamant, située à 800 m est un nœud modal avec de nombreuses lignes de tram (23, 24, 25) et de bus (12, 21, 28, 29, 79).

Le bus scolaire, utilisé principalement pour se rendre à la piscine Poséidon, doit se stationner en double file ou sur l'emplacement du bus 80 de la STIB.

- Voiture et stationnement

L'accessibilité en voiture est aisée.

Il n'existe que quelques emplacements de stationnement en épis, réservés, devant l'école. Le stationnement se réalise donc en voirie.

L'établissement ne dispose pas d'un système de Kiss & Ride.

- Points sensibles
    - Carrefour Av. de Mars / Av. Herber Hoover : piétons peu visibles.
    - Faible visibilité de l'école depuis l'Av. de Mars.
    - Trafic important et vitesse excessive dans l'Av. de Roodebeek, l'Av. de Mai, l'Av. de Mars et donc le carrefour Av. de Roodebeek / Av. de Mars est dangereux.
    - Pas d'aménagement pour faire respecter la zone 30 devant l'école.
    - L'Av. de Roodebeek n'est pas assez sûre pour offrir une liaison école-Diamant en sécurité pour les piétons.
    - Le stationnement des voitures le long de la Ch. de Roodebeek jusqu'à l'Av. des Constellations oblige les enfants à contourner les voitures en empruntant la rue.
    - Le dépôt et la reprise des enfants par le Clos des Centaures est problématique car la voirie est étroite et ne permet pas le croisement de véhicules. Les parents procèdent à un Kiss & Ride (non aménagé et règlementaire) au niveau du Clos des Centaures pour permettre à leur enfant de rejoindre l'établissement scolaire par un cheminement pour les piétons. La visibilité au niveau du carrefour Clos des Centaures / Av. Cassiopé est mauvaise, ce qui fait que les véhicules entrant dans le clos s'engagent et bloquent les voitures qui sortent et inversement. Le stationnement sauvage sur les trottoirs nuit à la qualité des cheminements pour les écoliers.
    - Trafic de transit important dans l'Av. H. Hoover pour rejoindre Evere en évitant La place Meiser.

Phase 2 – Actions réalisées

- Aménagement de 30 emplacements de stationnement pour les vélos.
- Action de sensibilisation au code de la route pour les cyclistes.

Phase 2 – Pistes-souhaits

- Réflexion sur les itinéraires d'arrivée et de départ des voitures et sur le stationnement.
- Réflexion sur le covoiturage.
- Aménagement d'un Kiss & Ride devant l'entrée principale de l'établissement scolaire, sur la Ch. de Roodebeek.

- Actions de sensibilisation au vélo (ex : dring dring).

Institut de la Providence (PDS, 2007-2008 & Workshop)

Phase 1 – Diagnostic

- Effectif et organisation

L'établissement scolaire accueille 761 élèves pour l'enseignement fondamental et secondaire + 90 enfants à la crèche, 35 adultes. Il existe deux crèches et une école à proximité immédiate de l'établissement.

- A pied et à vélo

L'école est à proximité de l'ancienne ligne de chemin de fer Stockel/Auderghem transformée en promenade (liaison par la Rue du Pontonnier). Il existe un piétonnier entre la Rue Fabry et le Bld de la Woluwe.

L'ICR 3 passe à proximité de l'école (3A Rue Voot / Ch. De Stockel, 3B Rue Voot/Rue des Déportés/Rue du Pontonnier). Mais ceux-ci ne sont pas ou peu aménagés. Il n'existe pas d'emplacements de stationnement pour les vélos dans l'enceinte de l'établissement scolaire.

- Transport en commun et bus scolaire

L'école est desservie par les bus 28 et 42.

Il existe une zone bus scolaire devant l'école.

- Voiture et stationnement

A proximité de l'école, il y a des parkings (Rue de Fabry, Rue de la Station de Woluwe, Place des Déportés, Bld de la Woluwe). Mais ces emplacements de stationnement sont saturés ou considérés comme trop éloignés, le stationnement en double file ou sur la zone de bus scolaire est donc fréquemment observé.

- Points sensibles/Difficultés rencontrées
    - La phase de feu ne permet pas la traversée du Bld de la Woluwe en une fois.
    - La traversée au croisement Rue Voot / Ch. De Stockel est dangereuse car les piétons sont peu visibles après le tournant pour les automobilistes.
    - Manque d'aménagement dans la Rue Fabry : stationnement sauvage et manque d'un passage pour piétons en continuité du piétonnier vers le Bld de la Woluwe.
    - Manque d'aménagement pour sécuriser les abords de l'école : pas de dispositifs pour assurer la zone 30, pas de peinture rouge sur la traversée piétonne, trottoirs étroits dans la Rue de Fabry et la rue des déportés.
    - Le trafic de transit (Rue au Bois – Rue de la Station – Rue des Déportés – Rue Voot) se superpose aux difficultés engendrées par les écoles et les crèches

situées à proximité les unes des autres. Ce qui provoque un capharnaum aux heures d'entrée/sortie des cours ainsi qu'une insécurité.

- o Arrêt du bus de l'école Européenne sur la Place des Déportés à l'heure de pointe. Le bus 28 est rempli par les élèves du Collège Don Bosco.

Phase 2 – Actions réalisées

- Information sur les zones de délestage et la sécurité aux abords de l'école.
- Aménagement d'un Kiss&Ride sur la Place des Déportés, au niveau de l'ancien emplacement de bus scolaires.
- Aménagement d'une zone de débarquement sur le Bld de la Woluwe. Cet emplacement est utilisé pour les déplacements scolaires.
- Mise en place de rangs (Eglise St-Lambert, Place des Mayeurs, Parc Crousse, Mont-St-Lambert).
- Plan d'accessibilité.

Phase 2 – Pistes-souhaits

- Réaménagement de la Place des Déportés.
- Aménagement passage pour piétons Rue Fabry, en continuité avec le piétonnier vers le Bld de la Woluwe.
- Réalisation d'un document cacheté par la commune à adresser aux parents afin de faire respecter les règles de stationnement.

Princesse Paola (PDS, 2008-2009)

Phase 1 – Diagnostic

- Effectif et organisation

L'école accueille 462 élèves et 70 adultes.

- A pied et à vélo

Des sentiers dans le parc de Roodebeek relient l'école aux quartiers d'habitat Constellations/Capricorne/Andromède. Les écoliers peuvent rejoindre l'ICR 2 (Capricorne/Andromède/Constellations) et indirectement par rocade B par la rue des Bluets en toute sécurité.

L'ICR 2B est séparé de l'école par la Place Verheyleweghen. Sa traversée est dangereuse.

Un parking vélo est installé à l'extérieur de l'établissement.

- Transport en commun et bus scolaire

L'école est desservie par l'arrêt Verheyleweghen par lequel passe le bus 27 et le bus 29.

L'école dispose d'une zone bus sur la Place de la Sainte-Famille.

- Voiture et stationnement

Il existe un parking pour les enseignants et le personnel du parc via la Ch. De Roodebeek.

- Points sensibles
    - Passages piétons non sécurisés et non axés sur les entrées/sorties.
    - Manœuvres au carrefour Ch. De Roodebeek, Av. de Mai, Av. Georges-Henri pour éviter d'emprunter la Ch. De Roodebeek en sens unique.
    - Stationnement anarchique Place Sainte-Famille, Ch. De Roodebeek, Rue abbé Jean Heymans.

Phase 2 – Actions réalisées

- Organisation de rangs (la Rue Abbé Heymans, Place St-Famille/Ch. 2 Maisons, arrêt de bus Verheyleweghen - Ch. Roodebeek).
- Patrouilleurs.
- Information et sensibilisation à propos des rangs.

Phase 2 – Pistes-souhaits

- Fiche accessibilité indiquant les cheminements pour les piétons et le temps par rapports aux quartiers d'habitat.
- Mise en place d'une valve Mobilité et d'un système de covoiturage.

Floralia (PDS, 2008-2009)

L'école Floralia a débuté l'élaboration de son PDS durant l'année académique 2008-2009.

Saint-Henri (PDS, 2008-2009)

Phase 1 – Diagnostic

- Effectif et organisation

L'école accueille 458 élèves et 33 adultes

- A pied et à vélo

Il existe un passage pour piétons en face de la sortie maternelle, sécurisé par un feu avec bouton poussoir, et un passage surélevé au niveau du Square de Meudon.

Les élèves peuvent rejoindre la rocade B (Av. Heydenberg/Av. Roi Chevalier) et indirectement l'ICR 2A et 2B. Une piste cyclable est aménagée sur le tronçon Av. des Cerisiers entre le Square Marie-José et le Square Levie. Plusieurs rues à proximité de l'école sont des SUL.

L'école dispose de 25 places de stationnement pour les vélos à l'intérieur de l'enceinte.

- Transport en commun et bus scolaire

L'école se situe à proximité de l'arrêt Meudon, desservi par les lignes de bus 27, 28 et 80. La station Gribaumont se situe à environs 500 mètres.

Il n'existe pas de place de stationnement pour les bus scolaires. Ceux-ci se stationnement sur la zone Kiss&Ride le temps d'embarquer/de débarquer les enfants.

- Voiture et stationnement

Il n'existe pas de parking pour les enseignants et les parents.

Il existe une zone Kiss&Ride devant l'école.

- Points sensibles
    - Av. des Cerisiers : trafic important et passages pour piéton pas en face de la sortie de l'établissement
    - La zone Kiss&Ride n'est pas respectée.

Phase 2 – Actions réalisées

- Organisation de rangs (Av. Heydenberg, Rond-point Marie-José, Av. du Roi Chevalier, station Gribaumont).
- Patrouilleurs
- Action de sensibilisation au vélo (Dring Dring)
- Information à propos des rangs, des patrouilleurs, Kiss&Ride

Phase 2 – Pistes-souhaits

- Trajet jusqu'à la piscine à pied
- Réaménagement de la zone Kiss&Ride
- Promotion du vélo (brochure, actions…)

Sint-Jozefschool (PDS, début en 2009)

L'école Sint-Jozefschool a débuté la réalisation de son PDS au début de l'année 2009.

Ecole Européenne Bruxelles II (PDS, début en 2009 & Workshop)

Phase 1 – Diagnostic

- Effectif et organisation

L'école accueille environs 2963 élèves dont environs 2500 se rendent à l'école avec les bus scolaires.

- A pied et à vélo

L'ICR 2A passe à proximité de l'école (Rue T. De Cuyper / Clos Hof Ten Berg). Une piste cyclable est aménagée sur le Bld de la Woluwe et sur l'Av. Marcel Thiry.

La promenade verte passe à proximité de l'école (Av. des Dix Arpents / Rue T. De Cuyper / Clos Hof TenBerg).

- Transport en commun et bus scolaire

L'école est desservie par le bus 29 (terminus Hof ten Berg).

Les bus scolaires, au nombre de 45 bus par jour, stationnement dans la cours de récréation à l'heure de sortie des cours. Cela pose un problème de sécurité pour les enfants.

Les itinéraires des bus scolaires sont adaptés à chaque rentrée académique en fonction des inscriptions.

- Voiture et stationnement

Beaucoup de parents déposent leur enfant devant l'école et font un tour dans le quartier par l'Av. Hof Ten Berg / Av. Jespers (sens unique).

- Points sensibles
    - Le bus 29 est rempli par les écoliers à la sortie des cours.
    - Nuisances du quartier Hof Ten Berg dues au tour des parents dans le quartier pour déposer leur enfant devant l'école.

Phase 2 – Actions réalisées

- Création d'un parking « bus scolaire » sur le terrain entre le Bld de la woluwe / Rue de l'Ecluse / Hof Ten Berg / Kleine Berg (début des travaux de 18 mois).
- Kiss & Ride au niveau de la rue Kleineberg. Celui-ci est sous exploité. Le clos Hof Ten Berg est utilisé comme Kiss&Ride.

Phase 2 – Pistes-souhaits

- Dissuader le tour dans le quartier pour déposer l'enfant devant l'école.

Institut des Dames de Marie (Workshop)

Phase 1 – Diagnostic

- Effectif et organisation

L'établissement scolaire accueille environs 600 élèves dans la section secondaire et 400 élèves dans la section fondamentale.

- A pied et à vélo

La majorité des élèves empruntent la rue Vergote depuis le Square Vergote. Il manque un passage pour piétons entre ces deux points.

- Transport en commun et bus scolaire

L'école bénéficie d'une bonne desserte en transports en commun : arrêt Georges-Henri (trams 23,24 et 25), arrêt de bus Vergote (bus 28).

Le square Vergote est utilisé comme zone d'embarquement/de débarquement des bus scolaires, stationnés en double file.

- Voiture et stationnement

L'école ne dispose ni d'emplacements de stationnement, ni de Kiss&Ride. Le square vergote est utilisé comme Kiss&Ride.

- Points sensibles
    - Tunnel du square Vergote peu éclairé, insécurité.
    - Rue Vergote étroite et subissant du trafic de transit.
    - Manque d'un passage pour piéton entre la Rue Vergote et le centre du Square Vergote (accès au prémétro).

Phase 2 – Actions réalisées

L'école n'est pas impliquée dans l'élaboration d'un PDS.

Phase 2 – Pistes-souhaits

- Aménagement d'un passage pour les piétons entre la Rue Vergote et le centre du Square Vergote.
- Aménagement d'un emplacement de stationnement pour les bus scolaires au Square Vergote.
- Parking pour vélos à l'intérieur de l'enceinte.
- Mise en place d'un panneau indiquant la présence d'un établissement scolaire.

Collège Don Bosco (Association des Parents)

Diagnostic

- Effectif et organisation

L'établissement scolaire accueille environs 997 élèves dans la section secondaire et 331 élèves dans la section fondamentale. Le nombre d'enseignants est de 99 professeurs en secondaire et 23 enseignants dans le fondamental. Pour la section secondaire, 36% des élèves se rendent à l'école à pied ; 49% en transports en commun. Pour la section fondamentale, 10% des élèves se rendent à l'école à pied, 15% en transports en commun et 71% en voitures.

- A pied et à vélo

Le passage pour les piétons devant l'établissement scolaire est géré par un feu de signalisation.

- Transport en commun et bus scolaire

L'école est desservie par les lignes de bus n° 28 et n° 36.

- Voiture et stationnement

L'école ne dispose ni d'emplacements de stationnement, ni de système Kiss&Ride officiel. Le parking du Cimetière de Woluwe-Saint-Pierre est utilisé comme Kiss&Ride.

- Points sensibles
    - Engorgement devant l'école suite à la traversée piétonne et au feu de signalisation.
    - Vitesse excessive des automobilistes aux heures creuses
    - Stationnement sauvage sur les trottoirs
    - Manque de visibilité à la sortie du parking du cimetière de Woluwe-Saint-Pierre
    - Mauvaise visibilité à la sortie du clos Rappe
    - Stationnement des camions de livraison du GB express et du proxy delhaize
    - Manque de sécurité pour les écoliers aux abords de l'établissement scolaire

Pistes-souhaits

- Réflexion sur l'accessibilité en intégrant les trois accès à l'établissement (Rue Konkel, Ch. de Stockel, Clos Rappe).
- Projet de l'Association des Parents, en partenariat avec les commerçants et les riverains qui consiste à réaménager l'espace public aux abords de l'établissement scolaire afin d'améliorer la sécurité pour les piétons. Le projet prend en compte le terminus des bus n° 28 et n° 36 (non modifié) et le stationnement. Il nécessite la réorganisation du parking du cimetière de la commune de Woluwe-Saint-Pierre.

En parallèle à cette proposition d'aménagement, la STIB a élaboré un projet de réorganisation du terminus des bus n° 28 et n° 36 au niveau du parking du cimetière de Woluwe-Saint-Pierre. Les commerçants, l'AP du Collège Don Bosco et les riverains ne sont pas convaincus de ce projet étant donné que la sécurité routière n'est pas améliorée et que le projet supprime du stationnement.

Une alternative envisagée par le Collège Don Bosco serait de dévier les lignes n° 28 et n° 36 :

- Ligne n° 28 serait prolongée jusqu'à la Pl. Dumon où le bus ferrait demi-tour pour rejoindre son terminus le long de la Ch. de Stockel
- La ligne n° 36 quitterait la Pl. Dumon pour remonter vers l'Av. Grand Champ, prendre l'Av. Olieslagers, puis la rue Konkel pour rejoindre son nouveau terminus à proximité de l'esplanade situé au carrefour avec la rue Jasmin.

Celle-ci aurait l'avantage d'améliorer la desserte des quartiers Konkel, Jasmin, Montgolfier, rue de la Station, rue au Bois.

Le projet de réaménagement du terminus de bus des lignes n° 28 et n° 36 et des abords du Collège Don Bosco n'est pas encore définit.

4.3. Annexe 3 : Plans de Déplacements d'Entreprises

4.3.1. Zone Gulledelle / Marcel Thiry

Merck Sharp & Dohme (PDE, 2004)

Phase 1 - Diagnostic

La société emploie 237 personnes.

L'accessibilité de l'entreprise en voiture est assurée par l'E40 pour les automobilistes. La société se situe dans une zone C[29], pour laquelle l'offre des transports en commun (lignes, fréquences…) est limitée.

Dès lors, 93 % des employés utilisent la voiture pour se rendre au lieu de travail (5% le bus/tram/métro et 2% le train). Il y a 130 voitures de société.

La société dispose de 295 emplacements de stationnement pour voitures (27 pour les visiteurs) et 10 emplacements de stationnement pour vélos. L'entreprise dispose d'un vestiaire et de douches pour les cyclistes.

Phase 2 - Plan d'actions

- Meilleure information (intranet, panneaux d'information) à propos de l'accessibilité en transports en commun et pour les vélos.
- Réalisation d'une fiche d'accessibilité.

Besix (PDE, 2008)

Phase 1 - Diagnostic

L'entreprise emploie 316 personnes, dont 85% viennent en voiture (146 voitures de société – 220 places de stationnement), 8% en train, 5% en bus/tram/métro et 2% à pied.

L'entreprise se situe dans une zone C d'accessibilité en transports en commun.

Phase 2 - Plan d'actions

- Meilleure information via intranet à propos de l'accessibilité en transports en commun et pour les vélos, taxistops, covoiturage.
- Adaptation de la police voiture pour favoriser les voitures « vertes ».
- Réalisation d'une fiche/plan d'accessibilité multimodale.

[29] Règlement régional d'urbanisme (RRU), titre VII Les normes de stationnement en dehors de la voie publique (2006). La région est divisée en trois zones. Cette division se base sur l'accessibilité par les transports en commun. La zone C est moyennement desservie en transports en commun.

- Campagnes d'information et de sensibilisation à propos des alternatives à la voiture individuelle.

IBGE (PDE, 2006)

Phase 1 - Diagnostic

L'entreprise emploie 480 personnes. 40% utilisent la voiture comme moyen de transport principal domicile-travail, 15% viennent en train, 26% en bus/métro/tram, 10% à vélo, 2% à pied.

L'entreprise se situe en zone C d'accessibilité en transports en commun. Son accessibilité en voiture est aisée suite à la proximité de l'E40.

Phase 2 - Plan d'actions

- Réalisation d'un plan d'accessibilité multimodal, disponible sur le site internet.
- Information des travailleurs, via l'intranet sur les itinéraires cyclables, les arrêts de transports en commun, les arrêts Taxistop, le covoiturage.
- Discussion avec la région/commune afin d'améliorer le chemin passant par le Val d'Or pour avoir une liaison à pied depuis la station Roodebeek.
- Aménagement d'un meilleur abri pour vélos.

La mise en œuvre de son PDE, avec des mesures volontaristes, a menée à une diminution d'environs 40% de la part de la voiture dans les déplacements domicile-travail.A terme, on notera cependant que l'IBGE a l'intention de déménager dans une zone plus accessible en transport en commun.

Tractebel Engineering (PDE, 2004)

Phase 1 - Diagnostic

L'entreprise emploie 870 personnes. 85% des employés utilisent la voiture (462 voitures de société – 393 emplacements de stationnement) pour se rendre au travail, 11% s'y rendent en transports en commun (6% pour tram/bus/métro, 5% pour le train), 3% seulement se rendent au travail à pied ou à vélo.

L'accessibilité de l'entreprise en transport en commun se situe dans la zone C (accessibilité limitée).

Phase 2 - Plan d'actions

- Campagnes d'information et de sensibilisation pour promouvoir les transports en commun, le covoiturage, les vélos.
- Développement d'un volet mobilité sur le site intranet (pour structurer les informations existantes, un système de covoituage…).
- Réalisation d'une fiche accessibilité multimodale.

- Amélioration des infrastructures pour les vélos et versement d'une indemnité vélo.

4.3.1.1. Zone Communautés

DaimlerChrysler (PDE, 2004)

Phase 1 - Diagnostic

L'entreprise emploie 373 personnes. 30% proviennent de la région bruxelloise, 11% proviennent de la Province d'Anvers, 37% proviennent du Brabant Flamand, 11% proviennent du Brabant Wallon. 91% des personnes se rendent au travail en voiture (39% disposent d'une voiture de société – 144 voitures), 8% prennent le train/bus/tram, <1% viennent à vélo ou à pied.

L'entreprise se trouve en zone C, avec une accessibilité limitée en transports en commun. L'entreprise organise gratuitement des trajets de minibus vers les gares de Malines et Bruxelles-Centrale. L'accessibilité en voiture est aisée étant donné que l'entreprise se trouve à proximité de l'E40 et l'entreprise propose un parking gratuit pour ses employés et ses visiteurs.

Phase 2 - Plan d'actions

- Amélioration de l'information, via intranet, sur l'accessibilité en transports en commun, taxistops, covoiturage…
- Amélioration des infrastructures pour les vélos et les motos.

4.3.1.2. Zone Rue de la Charrette

Wolu-Social (PDE, 2005)

Phase 1 – Diagnostic

L'entreprise emploie 213 personnes, dont 48% se rendent au travail en voiture, 5% en train, 29% en bus/tram/métro, 15% à pied et 1% à vélo.

L'entreprise est située dans la zone C pour l'accessibilité en transports en commun. Elle dispose d'un parking de 91 places.

Phase 2 - Plan d'actions

- Etude de la gratuité des transports en commun.
- Information sur les possibilités d'accès en transports en commun, à vélo, covoiturage.
- Amélioration des infrastructures pour les cyclistes et mise à la disposition de vélos d'entreprise.
- Réalisation d'une fiche d'accessibilité.

4.3.1.3. Zone Neerveld / Bld de la Woluwe

Base (PDE, 2004)

Phase 1 – Diagnostic

L'entreprise emploie 564 personnes, dont, 82% se rendent au travail en voiture (247 voitures de société), 8% en train, 7% en bus/tram/métro, 1% à vélo, <1% à pied.

L'entreprise est située en zone C d'accessibilité en transports en commun.

L'entreprise dispose de 103 emplacements de stationnement. Plus de 250 voitures se stationnent dans les environs immédiats de l'entreprise (Rue Neerveld, Av. Marcel Thiry, Bld de la Woluwe).

Phase 2 - Plan d'actions

- Réalisation d'une fiche d'accessibilité.
- Information sur les possibilités d'accès en transports en commun, à vélo, covoiturage.

Campagnes d'information et de sensibilisation sur les alternatives à la voiture individuelle.

4.3.1.4. Zone UCL / Cliniques Saint-Luc

UCL-Woluwe (PDE, 2004 & Workshop)

Phase 1 – Diagnostic

- Effectif et organisation

L'UCL-Woluwe emploie 1000 personnes, dont 63% utilisent la voiture comme moyen de déplacement domicile-travail, 8% en train, 12% en bus/tram/métro, 8% en covoiturage, 4% à vélo, 3% à pied.

En plus de cela, l'UCL-Woluwe accueille 3916 étudiants (2001-2002) dont 69% sont des navetteurs.

La **Error! Reference source not found.** reprend le plan du site de l'UCL-Woluwe / des Cliniques Saint-Luc.

- A pied et à vélo

Le site présente un maillage de cheminements piétons dense.

Le bld de la Woluwe, l'Av. Vandervelde et l'Av. de Wezembeek sont pourvues de pistes cyclables. L'Av. Mounier et l'Av. Hippocrate sont quant à elles assez dangereuses pour les cyclistes, le trafic y étant dense et parfois trop rapide.

Un enclos fermé de 27 places de stationnement pour les vélos est installé dans le parking Campanile. Des arceaux sont installés, ça et là sur l'espace public.

- Transport en commun

Le site de l'UCL est localisé en zone B d'accessibilité en transports en commun. Il est desservi par la station de métro Alma directement sur le site ainsi que par deux lignes de bus STIB (42 et 79). Les stations de métro Crainhem et Vandevelde sont bien positionnées sur le site, aux niveaux de certains établissements fort fréquentés. A la station de métroCrainhem, s'arrêtent des lignes de bus STIB (76 et 77) et De Lijn (315, 316, 317, 352). Les lignes De Lijn 359, 659

passent au niveau du Bld de la Woluwe. Le conforto bis qui relie UCL-woluwe à l'UCL-LLN passe par le Bld de la Woluwe.

Figure 47: Plan site UCL-Woluwe / Cliniques Saint-Luc. Source : UCL.

- Voiture et stationnement

L'accessibilité de l'UCL est aisée en voiture. En effet, l'UCL se situe à proximité de l'E40 (via le Bld de la Woluwe) et du Ring (via l'Av. Wezembeek/Av. Vandervelde).

Le trafic routier vers l'UCL se caractérise par la congestion.

Les parkings suivants sont accessibles gratuitement au personnel de l'UCL par carte d'accès magnétique : Faculté (210 Nord + 250 Sud – 350 places occupées par des membres UCL et 100 places occupées par des membres des Cliniques qui payent 100 euros), Campanile (338 places – 110 places occupées par des membres UCL) et Idéal (94 + 25 places – 50 places occupées par des membres UCL).

Le parking Mounier est accessible aux étudiants UCL par carte d'accès magnétique avec une redevance de 25 euros par an (135 étudiants rejoignent ce parking). Ce parking est gratuit pendant quatre heures.

Deux parkings « Idéal et Mounier » sont disponibles pour les visiteurs, l'un gratuit deux heures et l'autre quatre heures. Passé ce délai, 5 euros est demandé pour quitter le parking.

Un parking de dissuasion pour les utilisateurs du réseau STIB se trouve à côté de la station de métro Crainhem .

De plus, le stationnement en voirie atteint 477 emplacements.

Les parkings sont régulièrement saturés. Les voitures des travailleurs, étudiants, visiteurs squattent, au détriment des habitants dans les quartiers voisins, les emplacements de stationnement disponibles.

- Projets immobiliers sur le site
    - Construction du bâtiment des urgences au niveau de la zone de Taxis. Le déplacement de l'Héliport (sur le toit du nouveau bâtiment) permettra un gain de 80 emplacements de stationnement sur le parking Hippocrate.
    - Construction du bâtiment qui accueillera des Conférences au niveau de la Faculté de Médecine.
    - Extension de l'ECAM sur le parking de l'Idéal.
    - Construction de 40 logements étudiants pour l'IPL (Rue du Campanile).
    - Construction du lotissement Vallons (Av. Chapelle aux Champs).
    - Extension de Sodehotel sur sa zone de stationnement
    - Aménagement d'une piste cyclable à la limite de la Région Flamande. Il existe actuellement un chemin vert.
    - Projet immobilier sur le parking de la STIB.

- Aménagements prévus à court terme
    - Aménagement d'une zone 30 dans l'Avenue Mounier, entre le carrefour avec l'Av. Adenauer et le carrefour avec l'Av. de la Palestre.
    - Agrandissement du parking Esplanade : 210 places supplémentaires seront créées en sous-sol, pour la clinique.
    - Amélioration du parking Mounier.
    - Aménagements des piétonniers (Place Carnoy, Jardin Martin V…).
    - Aménagement de la traversée piétonne dans l'Av. Hippocrate, devant l'entrée de la clinique Saint-Luc.

Phase 2 – Actions réalisées (avant ou suite au PDE)

- Mise à la disposition de la STIB du terrain pour l'aménagement du parking de dissuasion Crainhem.

- L'intranet UCL contient un fichier reprenant l'origine des travailleurs. Cela permet de faciliter le covoiturage. Une initiative dans ce domaine a été prise mais les résultats n'ont pas été concluants.

- Actions d'information et de sensibilisation sur les alternatives à l'usage individuel de la voiture.

- Convention de tiers payant avec les sociétés de transports en commun (SNCB, STIB, De Lijn), ce qui assure la gratuité des déplacements domicile-travail pour les employés, y compris pour les distances de moins de 5 km.

- Octroi d'une indemnité de 0.15 €/km aux personnes qui viennent au travail à vélo.

- Réalisation d'une fiche d'accessibilité multimodale en partenariat avec les Cliniques Saint-Luc et la STIB.

- Sensibilisation via des campagnes de communication interne.

- Réalisation d'un Plan UCL de Mobilité (2005) et mis en place d'un groupe de travail Mobilité. Les objectifs de ce plan sont de réduire la demande de stationnement sur les sites et de l'organiser suivant les différents types d'usage ; de promouvoir l'accessibilité des sites par les modes autres que la voiture particulière utilisée individuellement et ainsi améliorer la qualité de vie sur les sites et l'attrait de l'université. Pour cela, l'UCL a développé des actions dans les domaines suivants : stationnement, covoiturage, modes doux, information, cambio.

Phase 2 – Plan d'actions et souhaits

L'ensemble des mesures s'opère dans le but de basculer les parts modales en défaveur de la voiture, actuellement majoritaire.

- Transports en commun

Le plan de déplacement insiste sur l'amélioration des liaisons en transport en commun entre le site et l'Est/ le Sud de la Région de Bruxelles-Capitale afin de rivaliser avec le confort et la rapidité de la voiture.

  - Une meilleure liaison avec la gare de Boitsfort/Etterbeek (ligne de train Bruxelles-Namur) en transports en commun. Celle-ci sera possible avec l'aménagement du tram 94 sur le Bld de la Woluwe.
  - Améliorer la desserte des liaisons existantes (principalement la fréquence entre 7h-9h).

- Pied / vélo

Dans le plan de déplacement, l'UCL souhaite promouvoir l'accessibilité de son site pour les modes doux et privilégier ceux-ci comme circulation sur le site. Dans cet objectif, plusieurs mesures/actions sont identifiées :

  - Aménagement d'infrastructures pour les cyclistes (douches, abris à vélos couverts et fermés, également pour les visiteurs) et d'un itinéraire cyclable dans l'Av. Mounier. Le projet envisage l'aménagement de deux pistes cyclables unidirectionnelles. Là où l'espace manque, il serait aménagé une seule piste cyclable dans le sens de la montée. Le cycliste, en descente, roule à une vitesse suffisante pour n'entraver que légèrement la circulation automobile. Des dispositifs surélevés sont prévus dans la partie plus étroite.
  - Aménager des cheminements pour les piétons et pour vélos efficaces entre le site et le territoire de la commune et des communes voisines. L'UCL a réalisé une carte reprenant les chemins piétons souhaités. Elle reprend l'aménagement (pour les piétons et les cyclistes) du chemin est-ouest longeant la limite des régions afin d'améliorer la liaison entre la vallée de Woluwe et le plateau de la commune de Crainhem, sans emprunter l'Av. Hippocrate.
  - Améliorer la qualité des cheminements piétons au sein du site (éclairage, traversées…) et aménager de manière durable les cheminements créés par le passage des piétons : métro Crainhem - Centre Sportif de Woluwe, Av. Mounier- Jardin Martin V, Campanile - Ephec – CREB.

- Améliorer la signalisation directionnelle à l'usage des piétons et le balisage des itinéraires cyclables sur le site et à proximité du site.
- Créer un cheminement piéton vers le Bld de la Woluwe (dans une vision d'avenir dans laquelle le tram 94 desservirait l'arrêt Thiry-Woluwe).

• Stationnement

- Rendre payant le stationnement pour le personnel et les étudiants. Cette politique répondrait aux craintes d'une saturation des emplacements de stationnement suite aux projets immobiliers futurs. Elle dissuaderait ceux qui peuvent facilement renoncer à la voiture. De plus, cette contribution permettrait de couvrir les frais d'entretien des parkings. Le problème est que l'UCL ne dispose pas d'alternative type « parking malin » en périphérie du site. La politique de stationnement payant risquerait de reporter le problème de stationnement dans les quartiers d'habitats voisins.
- Diminuer à deux heures la période de gratuité du parking Mounier

• Covoiturage

- Développement du système qui permet de mettre en contact les personnes qui font les mêmes trajets domicile-travail et qui ont des horaires compatibles. Développer des infrastructures adaptées pour le covoiturage.

• Sensibilisation et information

- Campagne d'information à chaque rentrée académique. Diffusion de l'information sur la mobilité via le site internet et les valves.

Cliniques Saint-Luc (PDE, 2004, Actualisation en 2009 & Workshop)

Phase 1 – Diagnostic

• Effectif et organisation

Les Cliniques saint-Luc emploient 5011 personnes au 1juin 2008, dont 69% se rendent au travail en voiture (212 voitures de société), 22% en transports publics, 5% à pied, 3% à vélo[30].

La part modale importante de la voiture s'explique par les horaires décalés du travail.

• A pied et à vélo

Le site présente un maillage de cheminements piétons dense. La promenade verte passe à proximité des Cliniques Saint-Luc.

Le bld de la Woluwe, l'Av. Vandervelde et l'Av. de Wezembeek sont pourvues de pistes cyclables. L'Av. Mounier et Hippocrate sont quant à elles assez dangereuses pour les cyclistes, le trafic y étant dense et parfois trop rapide.

[30] Données de 2004.

Deux parkings couverts et sécurisés sont à la disposition du personnel. Ils comptent 66 emplacements. Il existe quelques emplacements de stationnement pour vélos non couverts devant les Cliniques Saint-Luc, pour les visiteurs.

Quatre vélos sont mis à la disposition des travailleurs.

- Transport en commun

Les cliniques Saint-Luc sont localisées en zone B d'accessibilité en transports en commun. Elles sont desservies par la station de métro Alma ainsi que par deux lignes de bus STIB (42 et 79) qui s'arrêtent devant ou à proximité de l'entrée des Cliniques. Un peu plus loin s'arrêtent les lignes de bus STIB (76 et 77), De Lijn (315, 316, 317, 352, 359, 659) et le conforto bis.

- Voiture et stationnement

L'accessibilité des Cliniques Saint-Luc est aisée en voiture. En effet, Elles se situent à proximité de l'E40 (via le Bld de la Woluwe) et du Ring (via l'Av. Wezembeek/Av. Vandervelde).

Pour assurer le service dans un hôpital 24h/24h, le personnel travaille à horaire varié. Il est donc difficile de promouvoir des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle tels que le covoiturage.

Le parking Hippocrate, 611 emplacements de stationnement, est destiné aux visiteurs des cliniques. Ce parking est payant (1€/h) et géré par Cityparking.

Le parking pour le personnel, gratuit, comprend environ 1121 places. Or plus de 2000 autorisations ont été délivrés. Les parkings sont saturés.

Phase 2 – Actions réalisées (avant ou suite au PDE)

- Réalisation d'un Plan de transport et mise sur place d'un groupe de travail. Les objectifs de ce plan est de réduire les problèmes de stationnement, de promouvoir les alternatives à la voiture individuelle et de développer l'information et la communication via l'intranet.
- Réalisation d'un Plan d'accès aux cliniques.
- Campagne de sensibilisation au covoiturage, création d'une base de données covoiturage interne, afficher les annonces covoiturages aux valves ou dans le journal interne.
- Organisation d'une semaine « mobilité » réservés aux transports publics en collaboration avec la STIB et la SNCB
- Information des alternatives à la voiture individuelle sur le volet mobilité intranet.
- Octroi d'une indemnité de 0.15 €/km aux personnes qui viennent au travail à vélo, même s'ils habitent à moins de 4 km du travail. Les personnes acceptant cette indemnité renoncent à leur emplacement de parking.
- Nouvel enclos pour vélos près de la crèche (en plus du parking à l'entrée du personnel)
- Remboursement de 75% (part patronale) au personnel pour son déplacement domicile-travail, à condition qu'il habite à plus de 4 km du travail.

- Réalisation d'une fiche d'accessibilité multimodale en partenariat avec les Cliniques Saint-Luc et la STIB.
- Sensibilisation via la communication interne et développement du site intranet pour informer sur les transports en commun (horaire, plan du réseau), sur le covoiturage (bulletin d'inscription), sur le plan d'accessibilité…

Phase 2 – Plan d'actions et souhaits

- Transports en commun
    - Convention de tiers payant avec les sociétés de transports en commun (SNCB, STIB, De Lijn), ce qui assure la gratuité des déplacements domicile-travail pour les employés, y compris pour les distances de moins de 5 km.
    - Améliorer la signalisation vers les arrêts de transports en commun.
- Pied / vélo
    - Aménagement des infrastructures pour les cyclistes (douches, parking à vélos).
    - Aménager le cheminement sûr pour les cyclistes dans l'Av. Emmanuel Mounier et l'Av. Hippocrate.