



## ANNEXE 02 : RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PPAS PUTDAEL

### ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE : LA MOBILITE (CIRCULATION, STATIONNMENT)

#### A. Aire géographique adoptée

Deux aires géographiques seront considérées en fonction du niveau d'analyse :

- pour la mobilité automobile dans sa globalité (à prendre en considération pour les déplacements, transports en commun, et véhicules particuliers) : l'aire englobera le site étudié, les grands axes tels que l'avenue de Tervueren et le boulevard du Souverain et s'étendra jusqu'aux arrêts de transports en commun les plus proches de la zone d'étude.
- pour l'analyse de l'accessibilité locale, des déplacements intra-zone et de l'impact de nouveaux résidents éventuels sur les voiries du quartier, l'aire est délimitée par la zone du PPAS.

L'aire englobera aussi les raccords aux ICR proches du site et le cheminement jusqu'au tronçon de promenade verte le plus proche du site.

#### B. Situation existante

##### Plan régional de mobilité (PRM)

Le Plan régional de mobilité 2020-2030, « Good move », a été approuvé par le Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale le 25 mars 2021. Le PRM s'inscrit dans les orientations du PRDD et constitue un outil stratégique, d'orientation et d'application de la politique de mobilité. Ce dernier se compose d'une part d'une partie générale définissant la politique de mobilité détaillant les actions concrètes de réalisation à travers un volet stratégique et réglementaire. Et d'autre part d'une partie spécifique relative aux aménagements de voirie et de l'espace public comprenant un volet stratégique, réglementaire et budgétaire.

Les enjeux fondamentaux du PRM ont été définis dans *City Vision* et *Mobility Vision*.

« La *City Vision* se compose de sept dimensions qui recouvrent l'ensemble des enjeux urbains d'une métropole en croissance (CITY) auxquels une politique de mobilité doit répondre :

- « Diminuer les impacts des différentes formes de mobilité sur l'environnement (GREEN) ;
- Offrir des formes de mobilité qui permettent à tous de se déplacer efficacement et agréablement (SOCIAL) ;
- Concilier les besoins de mobilité avec une bonne qualité de vie pour les habitants (PLEASANT) ;
- Promouvoir des formes de mobilité qui impactent positivement la santé physique et mentale (HEALTHY) ;
- Concevoir des formes de mobilité favorables au développement socio-économique et à l'approvisionnement de la Région (PERFORMANT) ;
- Assurer des formes de mobilité sûres et sécurisantes (SAFE) ;
- Développer des formes de mobilité qui optimisent les ressources (EFFICIENT). » (Source : Bruxelles Mobilité – Plan régional de mobilité 2020-2030 – p.33)

La *Mobility Vision* propose une vision transversale afin de répondre aux enjeux précités de la *City Vision* et se décline autour de six ambitions :

- « Influencer la demande globale de déplacements ;
- Permettre un moindre usage de la voiture individuelle ;
- Renforcer la mobilité servicielle ;



- Garantir des réseaux de transport bien structurés et efficaces ;
- Appuyer les initiatives de distribution urbaine, une réalité à mettre en évidence ;
- Accorder la politique du stationnement avec la vision de mobilité de la Région. » (Source : Bruxelles Mobilité - Plan régional de mobilité 2020-2030 - p.58).

PRM définit une spécialisation en trois catégories assurant chacune une fonction déterminée pour les différents réseaux piétons, vélos, transports publics et automobiles :

- « PLUS: les grands axes à l'échelle métropolitaine, assurant l'accessibilité de Bruxelles et de ses grands pôles existants et à développer (PLUS) ;
- CONFORT: les axes de liaison qui complètent le maillage des différents réseaux (CONFORT) ;
- QUARTIER: les « mailles » apaisées où les fonctions de séjour prennent le pas sur les fonctions de déplacement qui doivent se limiter aux accès locaux.

L'approche développée est basée sur une maîtrise de la demande de trafic, dans le but de rééquilibrer la répartition de l'espace public au profit de l'ensemble des usagers et de valoriser les formes de mobilité actives et le recours au transport public. » (Source : Bruxelles Mobilité - Plan régional de mobilité 2020-2030 - p.74).

A l'échelle du quartier de Putdael, le PRM met en avant :

1. Un réseau piéton associé à la catégorie QUARTIER représentant l'ensemble des voiries aménagées de manière à être accessibles à tous les piétons.

La catégorie Piéton PLUS, constituant de grands lieux de concentration de piétons comme présents au niveau du Boulevard du Souverain et de la Promenade verte, n'est pas reprise dans le périmètre du projet de Plan, ni la catégorie Piéton Confort qui assurent la continuité des itinéraires.



Figure 1 : Réseau piéton. Source : Bruxelles Mobilité – Good move - Plan régional de mobilité 2020-2030 – Spécialisation multimodale des voiries Piéton.



2. Un réseau cyclable de catégorie Vélo PLUS est identifié au niveau de l'Avenue de Tervuren.

Vélo PLUS et Vélo CONFORT appartiennent au grand réseau des itinéraires cyclables structurant qui visent à optimiser la qualité d'usage pour les cyclistes répondant à des standards d'aménagement et à une qualité des itinéraires (cohérent, rapide, sûr, agréable et confortable). Vélo PLUS correspond aux liaisons rapides sur l'échelle métropolitaine et favorise les aménagements cyclables séparés. Le Boulevard du Souverain est aussi identifié comme catégorie Vélo PLUS et correspond à un itinéraire cyclable régional.

La catégorie Vélo CONFORT, constituant le réseau destiné à desservir l'ensemble des quartiers en favorisant les voiries locales où l'agrément et la sécurité sont priorités, n'est pas reprise dans le périmètre du projet de Plan. Cette catégorie est cependant présente au niveau de la Promenade verte.

Et un réseau cyclable **QUARTIER** sur toutes les voiries dans le périmètre du projet de Plan présentant une circulation mixte avec les différents usagers, où la vitesse est limitée à 30 km/h dès lors qu'il n'y a aucun aménagement prévu pour les cyclistes.



Figure 2: Réseau cyclable. Source: Bruxelles Mobilité – Good move – Plan régional de mobilité 2020-2030 – Spécialisation multimodale des voiries Vélo.

3. Un réseau de transport public (TP) PLUS au niveau de l'Avenue de Tervuren (axe structurant régional). Cet axe permet des déplacements de longue distance entre les grands pôles existants ou en développement à l'échelle métropolitaine où les transports présentent des temps de parcours attractifs, des fréquences et des capacités élevées.

Le Boulevard du Souverain est aussi identifié comme catégorie TP PLUS.

Les catégories TP CONFORT, qui complète le maillage du réseau PLUS, et TP QUARTIER, assurant une desserte fine des quartiers et les services de proximité, ne sont pas présentes à l'intérieur du périmètre du projet de Plan.



Figure 3 : Réseau de transports publics. Source : Bruxelles Mobilité – Good move - Plan régional de mobilité 2020-2030 – Spécialisation multimodale des voiries Transport public.

4. Un réseau automobile (Auto) PLUS au niveau de l'Avenue de Tervuren. Il canalise les flux de circulation automobile en assurant l'accès aux grandes fonctions de la Région. Cette catégorie implique la mise en œuvre de mesures pour limiter les nuisances de la circulation (bruit et pollution de l'air).

Le Boulevard du Souverain est aussi identifié comme catégorie TP PLUS.

Un réseau Auto QUARTIER est identifié pour toutes les voiries à l'intérieur du périmètre du projet de Plan, permettant l'accès aux voitures dans toutes les rues mais uniquement pour l'accessibilité locale et à vitesse réduite.

La catégorie Auto CONFORT, permettant de compléter le maillage du réseau PLUS, n'est pas identifiée dans le périmètre du projet de Plan.

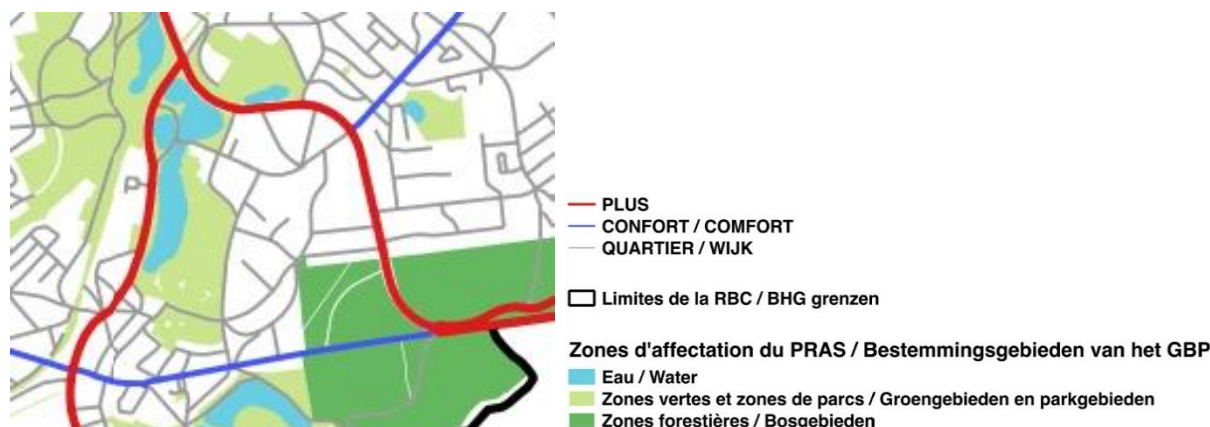


Figure 4 : Réseau automobile. Source: Bruxelles Mobilité – Good move - Plan régional de mobilité 2020-2030 – Spécialisation multimodale des voiries Auto.



## Plan communal de mobilité (PCM)

« Le Plan Communal de Mobilité (PCM) est un outil prospectif de planification qui vise à créer les conditions d'une mobilité durable au niveau communal. Il doit organiser l'accessibilité des lieux de vie et d'activité au sein du territoire de la commune, en adéquation avec les objectifs généraux du PCD et du PRD. » Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Octobre 2015 – p. 2.

### I/ Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic (Octobre 2015)

- A. Contexte général de mobilité
  - 1. Contexte global de mobilité



Figure 5: Carte A1: Contexte global de la mobilité. Source: Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Atlas – p.5

La carte A.1 identifie les grands éléments structurants de mobilité à Woluwe-Saint-Pierre avec notamment les grands axes de circulation classés comme voies métropolitaines, au plan Iris II, comme l'Avenue de Tervuren et le Boulevard du Souverain.

La commune se trouve au croisement de trois axes majeurs, l'Avenue de Tervuren, le Boulevard du Souverain et le Boulevard de la Woluwe. Le Ring se trouve notamment à proximité. Ainsi, la commune est exposée aux relations pendulaires entre le centre-ville, la Flandre et la Wallonie. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Octobre 2015 – p. 3

#### 2. Typologie urbaine dominante

Le quartier Putdael est l'un des quartiers le moins peuplé de l'ensemble des quartiers de la commune de Woluwe-Saint-Pierre avec une densité de population, en 2020, de 1831,80 habitants par km<sup>2</sup>. Ceci s'explique par une dominance de bâti trois et quatre façades en ordre ouvert. (Source : monitoringdesquartiers.brussels)

Sur le plan économique, les principaux pôles d'emplois à proximité du quartier Putdael relèvent d'activités administratives le long de l'Avenue de Tervuren.

La carte A.4 permet d'établir un lien entre la typologie urbaine dominante et l'équipement en garages privés. Le PCM relève que les constructions à partir des années 1960 ont systématiquement intégrées des garages privés ce qui représente un facteur important en matière de stationnement et de mode d'équipement de la voirie. Il est notamment identifié que les zones de recul sont exploitées par du stationnement privé.



Figure 6 : Carte A4 : Accès carrossables depuis la voie publique. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Atlas – p. 8

### 3. Espaces verts et plantations d'alignement

La présence d'arbres d'alignement dans le quartier Putdael agrémente les déplacements vélos et piétons et permet notamment d'influencer les automobilistes à ralentir en diminuant les perspectives visuelles.

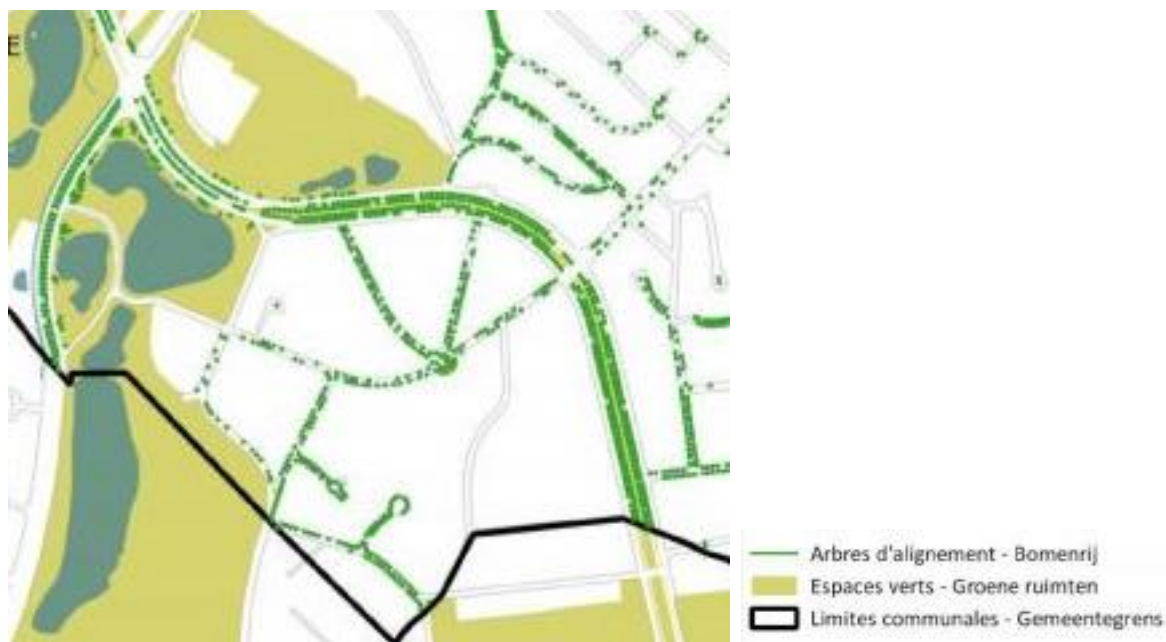
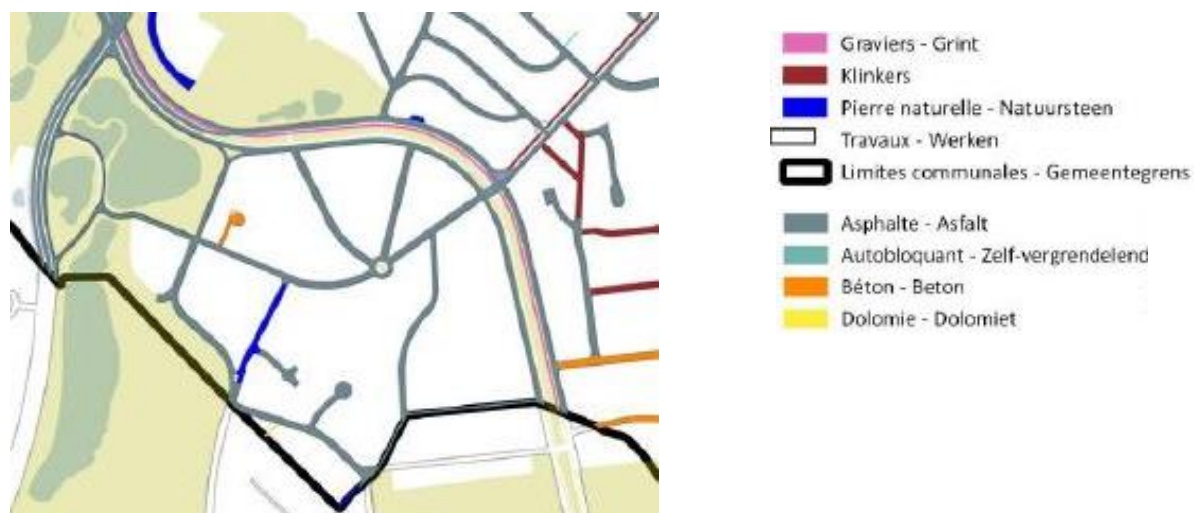


Figure 7 : Carte A5 : Espaces verts et arbres d'alignement. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Atlas – BRAT – Mars 2015 - p. 9



## B. Caractérisation et organisation des voiries et autres espaces dévolus aux déplacements

### 1. Les chaussées



L'asphalte compose la majorité des revêtements de chaussée dans le périmètre du projet de Plan.

D'autres types de revêtement sont toutefois présents tels que d'anciens pavés de porphyre au niveau de la Drève Aleyde de Brabant et du béton dans le Square des Pierres Grises.



L'état de la chaussée dans le périmètre du projet de Plan est globalement en bon état. Le PCM relève un état « moyen » au niveau du Square des Pierres Grises et du Clos Saint-Georges, qui ont un caractère strictement local et qui présentent des enjeux plus limités en matière de mobilité, plus marginales sur le plan de la mobilité. Un état moyen est relevé également au niveau de la Drève Aleyde Brabant en raison de son revêtement d'anciens pavés. L'Avenue Marquis de Villalobar, l'Avenue des Fleurs, l'Avenue de Tervuren, le rond-point au centre du quartier et le point d'intersection entre l'Avenue du Putdael et l'Avenue Bois du Dimanche sont des



endroits où la chaussée est également en état moyen en raison d'un trafic de transit plus important qui emprunte le réseau de quartier entraînant une dégradation accélérée de la voirie.

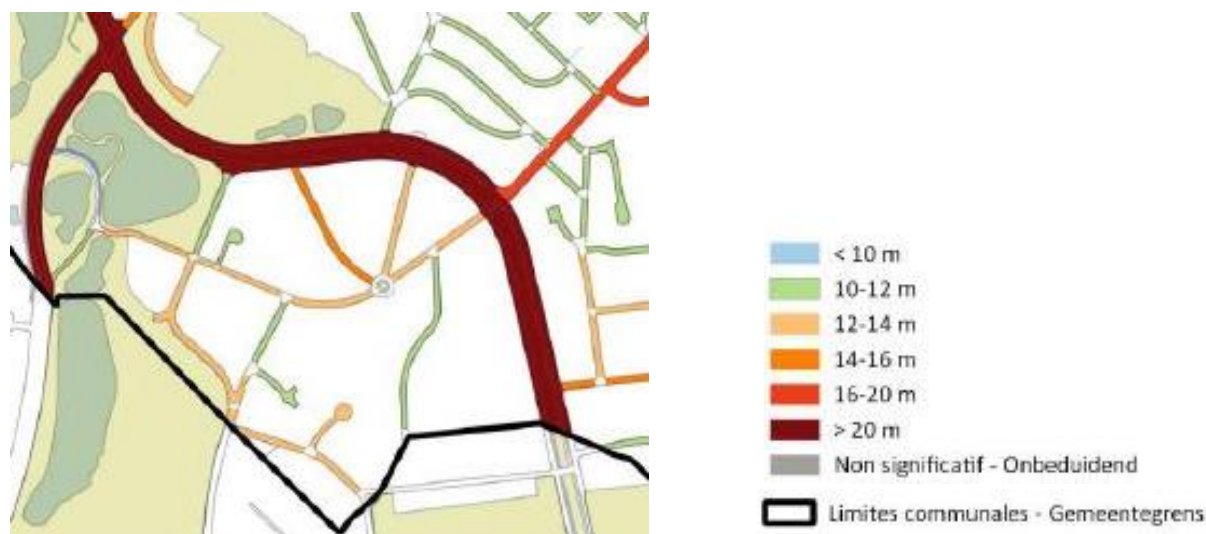


Figure 10: Carte B3: Largeur moyenne des voiries. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Atlas – BRAT – Mars 2015 – p. 14

Hormis l'Avenue de Tervuren qui a une largeur de voirie supérieure à 20 m, les voiries à l'intérieur du périmètre du projet de Plan possèdent toutes des espaces de trottoir et une circulation à double sens. Ainsi, le PCM identifie des voiries allant de 10 à 14m en moyenne entre alignements. L'Avenue des Fleurs est d'une largeur de 14 à 16m.

## 2. Les trottoirs et autres possibilités de cheminements



Figure 11: Carte B4: Revêtement des cheminements piétons. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Atlas – BRAT – Octobre 2015 – p. 15

La carte ci-dessus représente le réseau piéton avec le revêtement de trottoir utilisé. Dans le périmètre du projet de Plan aucune discontinuité de trottoir n'est relevée. Le revêtement de trottoir reste majoritairement des dalles 30x30cm à l'exception du Square des Pierres Grises où ce sont des klinkers et au niveau des étangs de Mellaerts





et du Domaine Val Duchesse où l'on retrouve de la végétation (Avenue Marquis de Villalobar) et de la dolomie (Avenue Général Baron Empain) du côté opposé des maisons.



Figure 12 : Carte B5P: Etat des trottoirs. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Atlas – BRAT – Octobre 2015 – p. 16

L'état des trottoirs est majoritairement moyen en raison des trottoirs trop anciens qui ont dépassé leur espérance de vie, de la conception du revêtement des dalles 30x30cm qui n'est pas assez résistante et de la présence d'alignements d'arbres aux essences souvent destructrices pour les trottoirs.



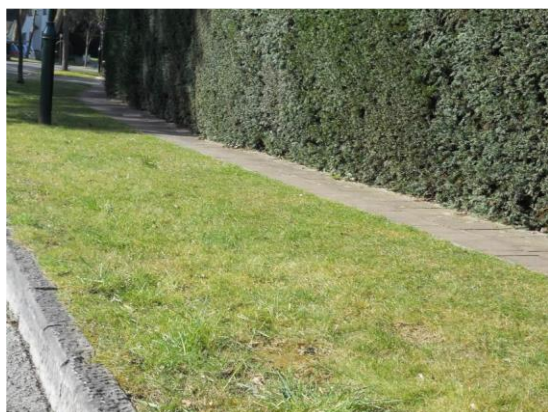
Photographie 1: Exemple de trottoir fortement dégradé. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – BRAT – Octobre 2015 – p. 18



- moins de 1,5m - minder dan 1,5m
- entre 1,5m et 2m - van 1,5m tot 2m
- entre 2m et 2,5m - van 2m tot 2,5m
- entre 2,5m et 3m - van 2,5m tot 3m
- plus de 3m - meer dan 3m
- Zone résidentiel - Woonerf
- Variable - Onbeduidend
- ▭ Limites communales - Gemeentegrens

Figure 13: Carte B6: Largeur des trottoirs.  
Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 –  
Etat des lieux et diagnostic – Atlas – BRAT –  
Octobre 2015 – p. 17

Dans le quartier Putdael, la largeur des trottoirs est globalement correcte hormis le Square des Pierres Grises qui possède des trottoirs d'une largeur de moins de 1,5m. L'espace aménagé pour le cheminement des piétons est, cependant, trop souvent marginal par rapport aux espaces enherbés et est disposé le long des végétations de clôture des habitations qui gagnent trop souvent l'espace de passage par manque d'entretien.



Photographie 2: Exemple de l'état des trottoirs. Source: Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – BRAT – Octobre 2015 – p. 19; 20



### 3. Équipement en dispositifs de sécurisation

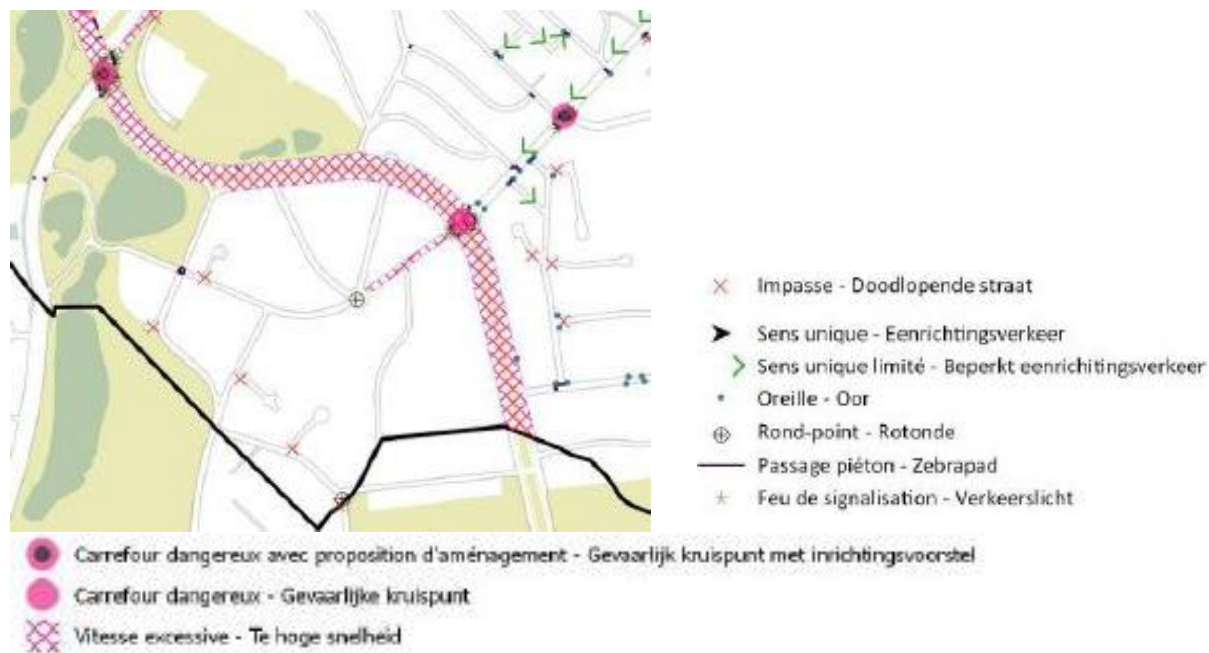


Figure 14 : Carte B7P: Les dispositifs de sécurisation des voiries. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Atlas – BRAT – Octobre 2015 – p. 66

Certains dispositifs ont été placés pour sécuriser les espaces publics du quartier. On retrouve des feux de signalisation au carrefour de l'Avenue de Tervuren et de l'Avenue du Putdael.

Les seuls passages piétons identifiés sont situés au carrefour de l'Avenue Général Baron Empain et de l'Avenue Marquis de Villalobar.

La carte ci-dessus identifie les différentes impasses situées dans le quartier avec la présence de clos et une située le long du domaine Val Duchesse au niveau de l'Avenue Marquis de Villalobar.

Le quartier possède deux carrefours où sont aménagés un rond-point. Un au centre du quartier qui dessert les avenues : Avenue des Fleurs, Avenue Saint-Jean, Avenue du Putdael et Avenue Général Baron Empain et un second qui dessert les rues : Avenue de Lothier, Avenue Isidore Gérard, Avenue Cardinal Micara, le Chemin du Putdael et le Chemin de Putdael.

La carte met aussi en avant certains résultats d'une enquête réalisée auprès des habitants de la commune à savoir la dangerosité du carrefour entre l'Avenue de Tervuren et l'Avenue du Putdael et la présence d'excès de vitesse sur ces deux dernières avenues.



Figure 15 : Carte B7B : Les dispositifs ralentisseurs. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Atlas – BRAT – Octobre 2015 – p. 19

Des dispositifs de ralentisseurs de type dos d’ânes ont été placés sur l’Avenue Général Baron Empain, l’Avenue du Putdael, la Drève Aleyde Brabant, l’Avenue Marquis de Villalobar, l’Avenue Colonel Daumerie et le Chemin de Putdael. Leur nombre démontre de l’attention qui est portée pour sécuriser les différents espaces publics du quartier en tempérant la vitesse des véhicules. Des améliorations restent néanmoins à apporter le long des grands axes comme l’Avenue de Tervuren.

#### 4. Les aménagements pour cyclistes

Hormis les pistes cyclables bidirectionnelles hors voiries sur l’avenue de Tervuren, aucun aménagement pour les cyclistes n’a été réalisé dans le quartier Putdael.

#### 5. Organisation générale de la circulation

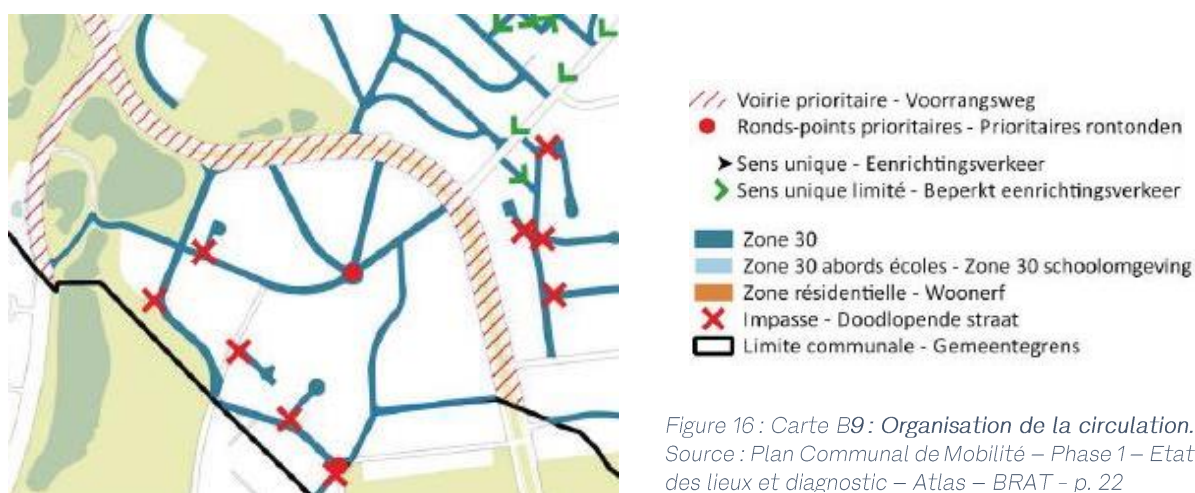


Figure 16 : Carte B9 : Organisation de la circulation. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Atlas – BRAT – p. 22

L’Avenue de Tervuren est qualifiée de voirie prioritaire, à l’exception de cette dernière le régime des priorités est marqué par la généralisation de la priorité de droite dans le quartier. Excepté l’Avenue de Tervuren, l’entièreté des voiries dans le périmètre sont limitées à 30km/h.



## 6. Organisation du stationnement

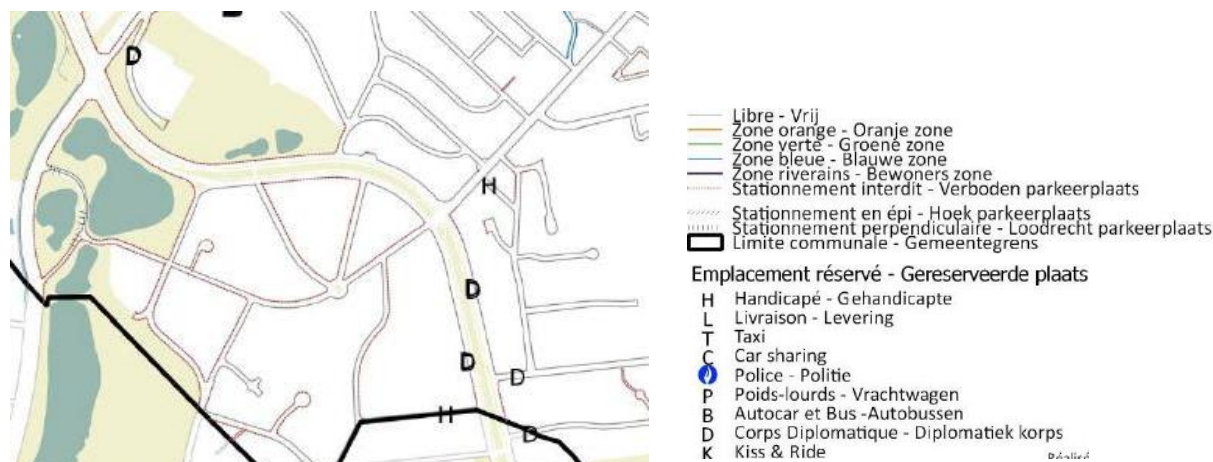


Figure 17: Carte B10: Situation de droit de stationnement. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Atlas – BRAT - p. 23

Le quartier comporte des places où le stationnement est unilatéral et libre (non régulé) sur quelques voiries (Avenue des Fleurs, Avenue Lothier, Avenue Saint-Jean, Avenue du Putdael, Avenue Colonel Daumerie, Avenue Bois du Dimanche, une partie de l'Avenue Marquis de Villalobar et une partie de l'Avenue Général Baron Empain) et certaines voiries où le stationnement est interdit (une partie de l'Avenue Général Baron Empain, une partie de l'Avenue Marquis de Villalobar, Drève Aleyde de Brabant, Clos Saint-Georges, Drève Aurélie Solvay et le Square des Pierres Grises). Une partie de l'Avenue Lothier comporte un stationnement bilatéral. L'Avenue de Tervuren comporte différents types de stationnement et des zones interdites de stationnement. Une place de stationnement pour personne handicapé est aménagée sur l'avenue Colonel Daumerie et des places de stationnement pour le corps diplomatique sur l'Avenue de Tervuren.

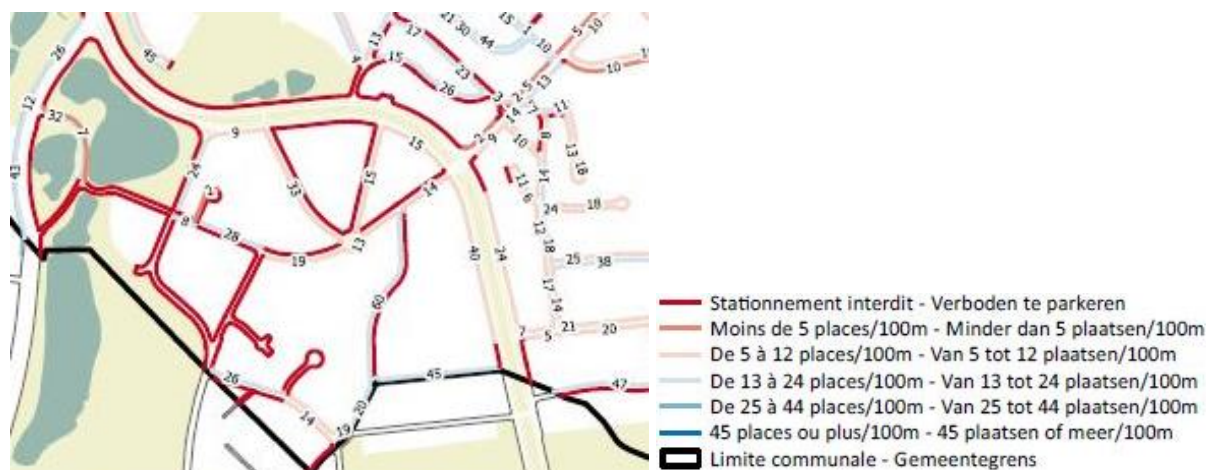


Figure 18: Carte E1: Capacité publique de stationnement. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Atlas – BRAT - p. 44

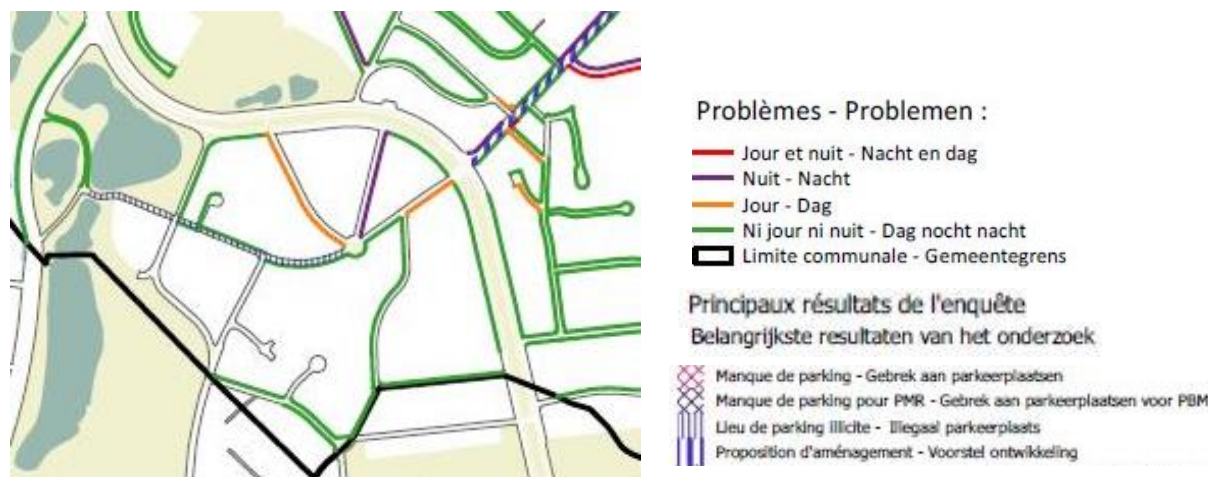


Figure 19: Carte E4P: L'occupation des places de parking: synthèse. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Atlas – BRAT - p. 70

Malgré la part importante de voiries où le stationnement est interdit, la carte ci-dessus démontre que le quartier Putdael ne rencontre pas de problèmes importants de stationnement. L'Avenue des Fleurs et une portion de l'Avenue du Putdael ont un taux d'occupation de stationnement important en journée et l'Avenue Saint-Jean a un taux d'occupation plus important la nuit. L'enquête auprès de la population a identifié un lieu de parking illicite dans l'Avenue Général Baron Empain.

### C. Les transports publics

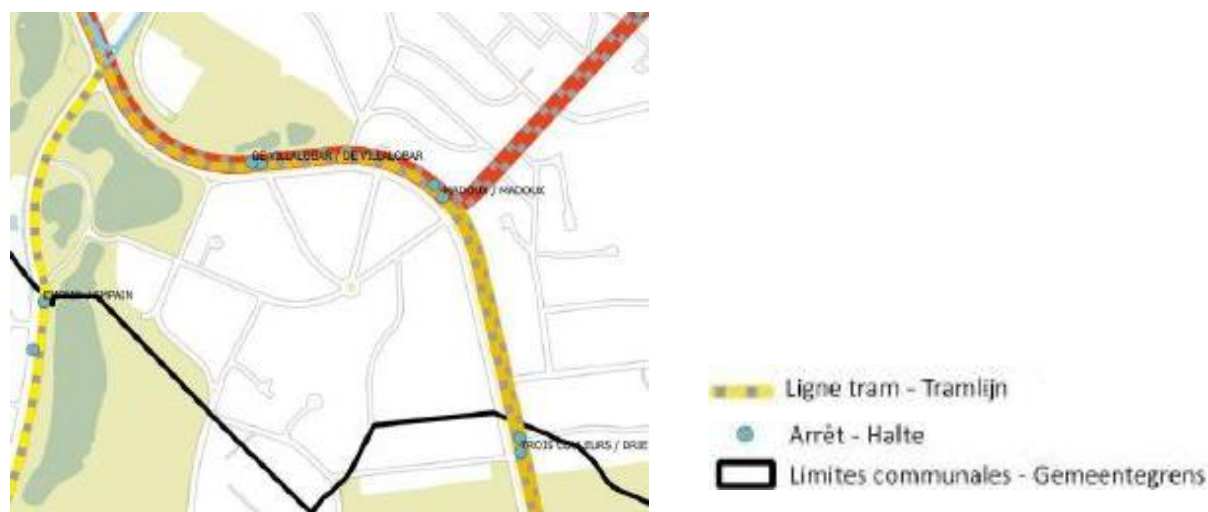


Figure 20: Carte C2: Le réseau des transports STIB. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Atlas – BRAT - p. 25

A proximité du quartier Putdael, seules les lignes de tram 39 et 44 assurent une desserte au sein du territoire communal, parcourant radialement la commune d'ouest en est par l'Avenue de Tervuren.

Les arrêts les plus proches sont De Villalobar et Madoux pour ces deux lignes de tram et l'arrêt Trois Couleur pour la ligne 44.

Les deux lignes de bus les plus proches du périmètre du projet de plan sont les lignes 34 et 36.

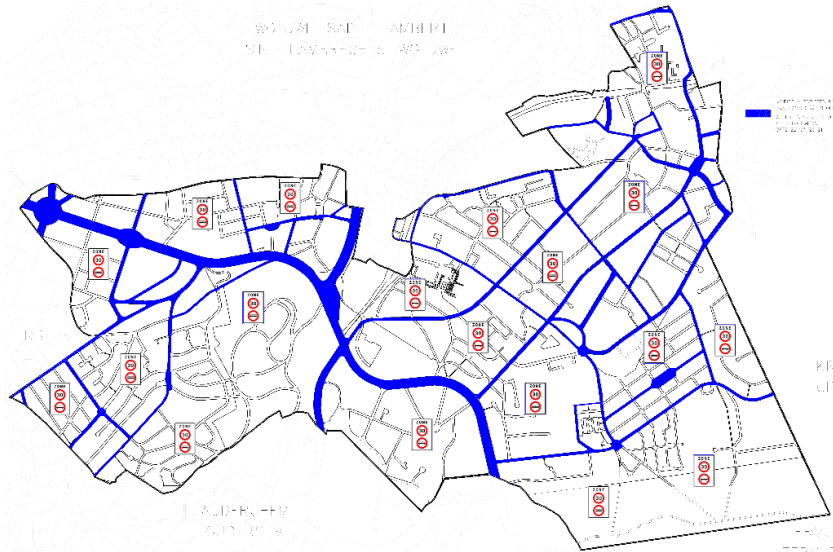


Figure 21: Le réseau de voiries empruntables par les bus de ramassage scolaire. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – BRAT – Octobre 2015 – p. 33

Ci-dessus sont représentées les voiries empruntables par les bus scolaires à Woluwe-Saint-Pierre. Le réseau dépasse le cadre communal et ne rentre pas dans la dénomination officielle des transports en commun. Les trajets et les points de collecte sont organisés par les sociétés de ramassage elles-mêmes et entraînent certains problèmes avec notamment un ralentissement du trafic.



Figure 22 : Carte C3: Desserte spatiale des transports STIB. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Atlas – BRAT – p. 26

Une portion importante du quartier est située à moins de 500m d'un arrêt de tram à l'exception d'une partie au sud du quartier au niveau de l'Avenue Lothier, du Clos Saint-Georges et de la Drève Aurélie Solvay.

TRAM STIB	Fréquence à l'heure de pointe (en min.) (7-9h)	Fréquence en journée (en min.) (heures creuses)	Fréquence en soirée (en min.) (21-23h)	Fréquence le samedi (en min.)	Fréquence le dimanche (en min.)
39	6	7.5 à 10	20	15 à 20	20
44	6	7.5 à 10	20	15 à 20	20



Figure 23 : La fréquence de desserte des transports publics. Source des données : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – BRAT – Octobre 2015 – p. 33

Aux heures de pointes, les lignes de tram bénéficient des fréquences de passage les plus importantes, à savoir 5 à 6 minutes entre deux passages, contre généralement 10 et plus pour les bus en semaine.

En journée, on constate des fréquences de passage beaucoup plus faibles.

En soirée, il y a une fréquence de 20 minutes entre deux passages pour les trams 39 et 44, à l'image de la plupart des lignes de bus.

Le week-end, les fréquences sont semblables aux fréquences en soirée.

Le PCM analyse aussi la vitesse commerciale des transports en commun qui joue dans l'efficacité de la desserte. Il identifie des vitesses commerciales insuffisantes pour les trams 39 et 44 (entre 15 et 17 km/h) qui souffrent à toute heure de la présence des nombreux carrefours avenue de Tervuren, mais aussi entre Madoux et Stockel pour le tram 39 et où la fréquentation des lignes est plus importante.

Sur la portion de l'Avenue de Tervuren située en bordure du périmètre du projet de Plan, la ligne de tram 44 ne rencontre pas de ralentissement et va à une vitesse comprise entre 20 et plus de 25 km/h. La ligne 39 pendant l'heure de pointe matinale sa vitesse descend entre 18 et 20 km/h. En heures creuses, pendant l'heure de pointe du soir et en soirée, la ligne de tram 39 est également à une vitesse comprise entre 18 et 20 km/h à partir de l'arrêt Madoux vers Don Bosco (Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Atlas – BRAT – C7 à C10 - p. 30 à 33).

Le choix du mode déplacement est également lié au confort dans les véhicules et aux arrêts.

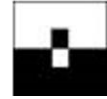
De manière générale, les lignes 39 et 44 sont assez fortement chargées. La demande est dite très « radiale » suivant le déplacement des personnes pour se rendre au travail le matin et le soir. Les arrêts qui entraînent le plus de voyageurs sont l'arrêt Montgomery pour la ligne 39 et 44 et le parcours entre les arrêts Madoux et Stockel pour la ligne 39 (Source des données : Plan Communal de Mobilité –Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – BRAT – Octobre 2015 - p. 35).



Figure 24 : Carte C11: Les équipements aux arrêts. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Atlas – BRAT - p. 34

Concernant la portion de l'Avenue de Tervuren qui longe le périmètre du projet de Plan, les arrêts sont bien équipés d'une aubette et d'une banquette aux arrêts De Villalobar, Madoux et l'arrêt Trois Couleur. Cependant, aucun affichage du temps d'attente n'est installé à ces arrêts et l'arrêt De Villalobar présente un accès difficile pour les personnes à mobilité réduite.





Le PCM identifie néanmoins le projet d'amélioration de l'accessibilité des arrêts Madoux avec des rampes d'accès et une sécurisation des traversées pour y accéder (Source des données : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – BRAT – Octobre 2015 - p. 36).

#### D. Les déplacements individuels motorisés

Le PCM a analysé les flux de véhicule afin de comprendre quelles sont les circulations de transit et quelle est l'ampleur des déplacements empruntés.

Une campagne de comptages de circulation a été effectuée et les résultats sont exprimés en Unités Voitures Particulières (UVP).

Outre les axes majeurs telle que l'Avenue de Tervuren (1700 UVP/h en entrée de ville le matin), d'autres axes de transit sont identifiés à une échelle plus locale. L'Avenue du Putdael est affectée par un trafic significatif. Le point d'intersection entre l'Avenue du Putdael et l'Avenue de Tervuren compte 306.5 UVP en entrée et 227 UVP en sortie de l'Avenue du Putdael durant l'heure de pointe matinale et 138.5 UVP en entrée et 209 UVP en sortie durant l'heure de pointe du soir.

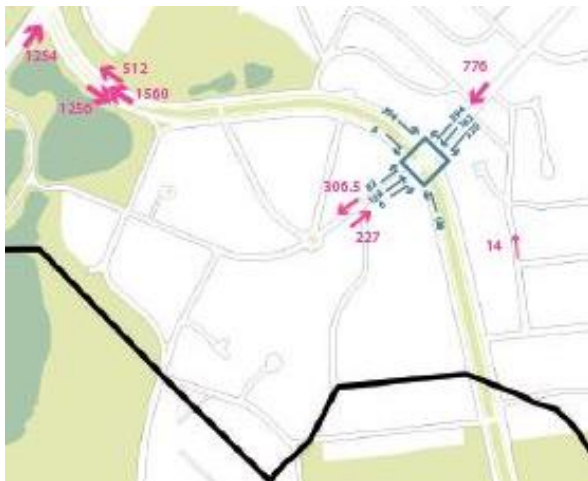


Figure 25 : Carte D1 : UVP durant l'heure de pointe matinale. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Atlas – BRAT - p. 35

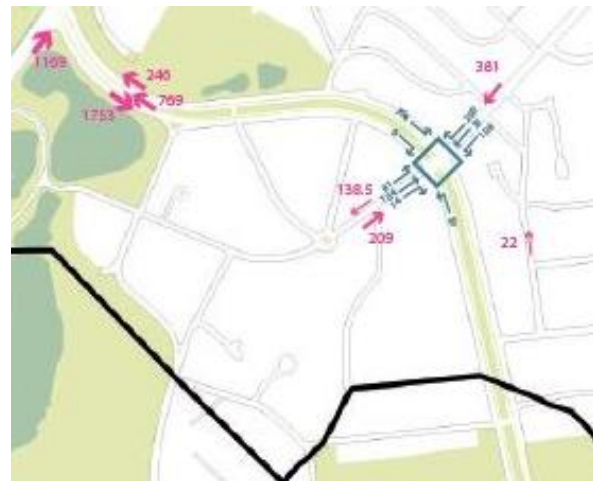


Figure 26 : Carte D2 : UVP durant l'heure de pointe du soir. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Atlas – BRAT - p. 36



De manière générale, la part du transit est qualifiée de relativement marginale pour le quartier Putdael. Le trafic identifié au niveau de l'Avenue du Putdael provient majoritairement des quartiers voisins à Auderghem.

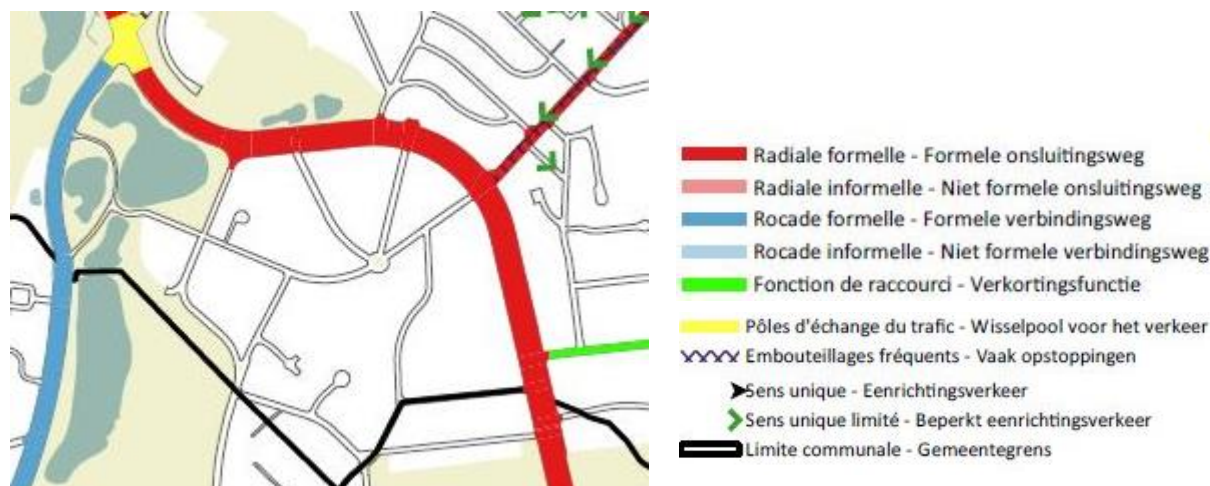


Figure 27 : Carte D7 : Trafic de transit et embouteillages. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Atlas – BRAT - p. 41

La conséquence du trafic trop important sur certains axes comme l’Avenue de Tervuren est la formation d’embouteillages induisant des externalités négatives telles que la pollution, une contrainte à la fluidité des déplacements et des répercussions sur la vitesse commerciale des transports publics (Source des données : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – BRAT – Octobre 2015 - p. 36).

### E. Les piétons

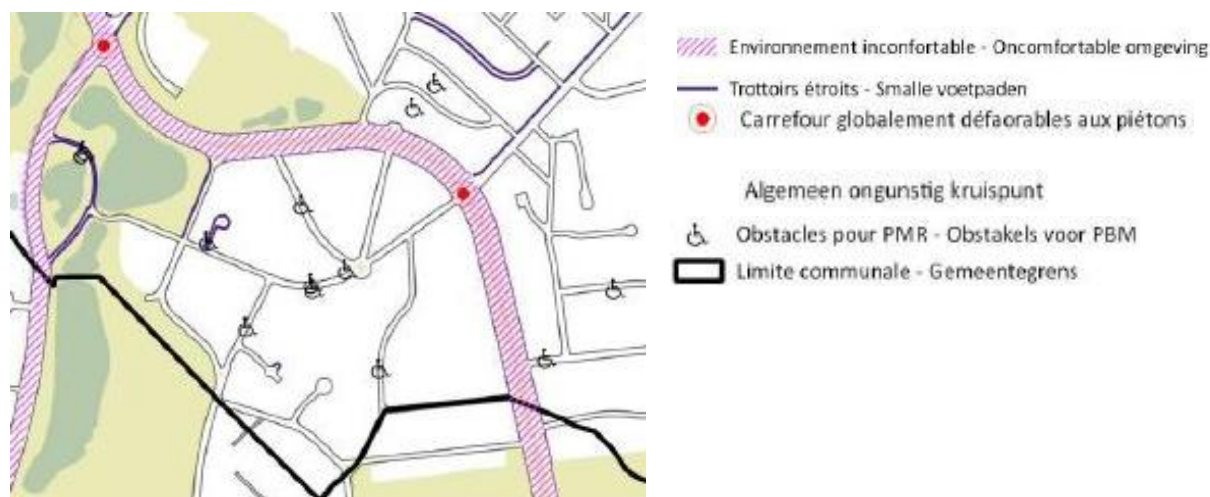


Figure 28 : Carte F2 : Les principales incommodités pour les piétons. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic – Atlas – BRAT - p. 49

Le PCM identifie les divers problèmes liés à la circulation piétonne telles que l’insécurité routière ou encore les nuisances environnementales. La carte ci-dessus met en exergue différentes situations inconfortables ou insécurisantes pour le piéton. C’est le cas notamment de la traversée de l’Avenue de Tervuren et plus précisément au niveau du carrefour avec l’Avenue du Putdael où le trafic y est important. Les désagréments, telles que la pollution sonore et atmosphérique, mettent les piétons dans une situation d’inconfort importante. A l’intérieur du périmètre du projet de Plan, les conditions de marche posent également problème dès lors que



les trottoirs sont dégradés ou trop étroits à cause d'une végétation non entretenue ou encore en raison du stationnement illicite des voitures à cheval sur la zone de trottoir.

Le PCM met notamment en avant le manque d'aménagements spécifiques pour les personnes à mobilité réduite et les difficultés qu'elles rencontrent pour se déplacer lorsque les cheminements piétons sont dégradés ou trop étroits.

#### F. Les cyclistes

L'utilisation du vélo reste très marginale dans la commune et aucun aménagement spécifique pour les cyclistes n'a été relevé dans le périmètre du projet de Plan. L'avenue de Tervuren reste une artère assez couramment empruntée par les cyclistes tandis que dans les voiries locales le sont bien moins. Des améliorations sont à entreprendre afin de développer un réseau cyclable complet, attractif et interconnecté et ainsi encourager la multimodalité pour les déplacements quotidiens des habitants.

## II/ Phase 2 : Scénario de mobilité durable (Juin 2016)

La seconde phase du PCM consiste à formuler des objectifs à atteindre et à identifier les actions à entreprendre pour aboutir à un scénario de mobilité durable. Elle vise à arrêter, à l'échelle communale, une stratégie globale de mobilité sur le long terme en s'inscrivant dans un projet de mobilité durable.

La phase 2 définit la situation souhaitée à court, moyen et long terme dans le domaine de :

- La mobilité et l'accessibilité ;
- La qualité de vie ;
- L'urbanisme et l'aménagement du territoire ;
- La sécurité routière.

#### A. Organisation générale des déplacements

##### 1. Hiérarchie du réseau et principes d'aménagement

*« Le devenir du réseau des voiries existantes doit s'inscrire dans la durabilité, prévoir une meilleure hiérarchisation et sécurisation, ainsi que davantage d'ouverture pour d'autres modes de déplacements que l'automobile (application du principe STOP). »* (Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 2 : Scénario de mobilité durable – BRAT – Juin 2016 - p. 19).



Figure 29 : Carte 2 : Evolution des régimes de vitesses autorisées et des plans de circulation. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 2 : Scénario de mobilité durable – Juin 2016– Atlas – BRAT – p. 3

Le PCM identifie les voies métropolitaines, telle que l’Avenue de Tervuren, où le but est de réduire le trafic sans contester leur rôle majeur dans la circulation à Bruxelles. L’Avenue de Tervuren est dotée de transports publics en site propre et d’une piste cyclable. Certains problèmes persistent tout de même et sont à traiter à court et moyen terme. L’analyse met en avant les recommandations d’une étude régionale pour réduire la vitesse maximale autorisée sur l’avenue à 50km/h au lieu de 70 km/h, mais aussi un meilleur entretien des trottoirs et de la piste cyclable, la sécurisation des accès aux arrêts de tram, l’installation de parkings pour vélos pour encourager la multimodalité.



Photographie 3 : Avenue de Tervuren : l’accessibilité piétonne à l’arrêt de tram « De Villalobar » est quasi inexistante, par l’absence de passages piétons et de cheminements pour accéder à l’arrêt. Source : Google maps (Juillet 2020)

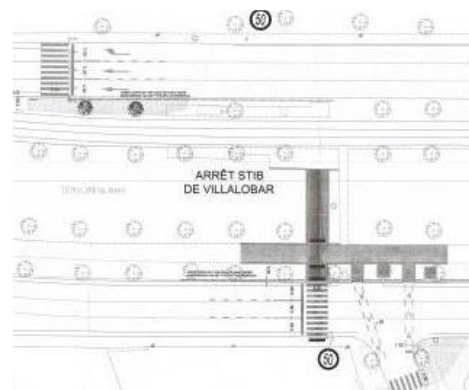


Figure 30 : La Région prévoit de sécuriser l’arrêt. Source : PCM – Phase 2 : Scénario de mobilité durable – BRAT – Juin 2016 - p. 20

Un autre point soulevé par le PCM est la sécurisation des carrefours afin de réduire le nombre et la gravité d’accidents de la route.

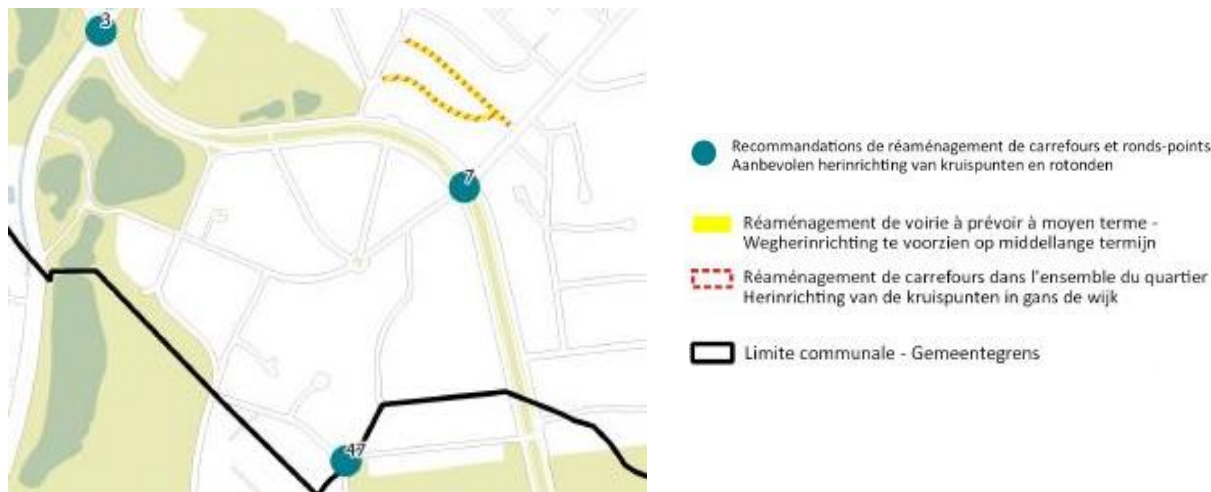


Figure 31: Carte 3: Principaux réaménagements de carrefours et voiries. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 2: Scénario de mobilité durable – Juin 2016– Atlas – BRAT - p. 4

La carte ci-dessus met en avant les recommandations de réaménagement du carrefour entre l'Avenue de Tervuren et l'Avenue du Putdael et du carrefour dans le réseau de quartier Putdael, identifié sur la carte avec le numéro 47, qui dessert l'Avenue de Lothier, l'Avenue Isidore Gérard, l'Avenue Cardinal Micara, le Chemin de Putdael et le Chemin du Putdael.

Une autre recommandation a été soulevée pour la sécurisation des carrefours concernant la nécessité de supprimer le statut de « priorité de droite » dont bénéficient certains clos en raison du manque de visibilité aux débouchés de ceux-ci.

D'autres réaménagements seront à réaliser au niveau du calibrage chaussée-trottoirs. Le quartier Putdael a plusieurs lacunes en termes d'utilisation optimale de l'espace public qui occasionnent localement des problèmes de circulation.

On retrouve des cas où les trottoirs sont trop étroits que pour être utiles aux piétons et des trottoirs où la sur largeur ne profite pas aux piétons.



Photographie 4 : Surlargeur de la zone enherbée par rapport à l'espace de circulation du piéton sur le trottoir Avenue Général Baron Empain. Source : PCM – Phase 2 : Scénario de mobilité durable – BRAT – Juin 2016 - p. 28

## 2. Plans de circulation



Contrairement à la volonté majoritaire dans les quartiers de la commune de Woluwe-Saint-Pierre de contrer le trafic de transit par le développement de sens uniques, le quartier Putdael, au regard de son réseau de voiries peu dense, il apparaît plus opportun de se limiter à la mise en place de ralentisseurs. Le PCM met toutefois en avant la volonté de « limiter la perméabilité du quartier pour les automobilistes en provenance du boulevard du Souverain qui transitent dans le quartier pour contourner le grand carrefour Souverain/Parmentier/Tervuren. Ce raccourci pourrait être évité par une simple action au niveau de la boucle donnant accès à l'avenue Baron Empain, qui fait office de porte d'entrée dans le quartier depuis le boulevard du Souverain. » Source : PCM – Phase 2 : Scénario de mobilité durable – BRAT – Juin 2016 - p. 32.

## B. Le stationnement

La stratégie générale proposée par le PCM « en matière de stationnement consiste à adapter l'offre de stationnement en voirie en vue d'une utilisation optimisée et sécurisée de l'espace public ». Il insiste sur le fait de réduire la capacité en stationnement pour dégager l'espace nécessaire pour les transports publics, les modes déplacements actifs et la création d'espaces de séjour qualitatifs. Ceci doit être réalisé en respectant le besoin des habitants et l'objectif régional de réduction de 16% du nombre de place non-réglées en voirie. Source : PCM – Phase 2 : Scénario de mobilité durable – BRAT – Juin 2016 - p. 33.

Dans le périmètre du projet de Plan, le PCM recommande la mise en place d'un emplacement de stationnement réservé pour les personnes à mobilité réduite sur l'Avenue du Putdael.

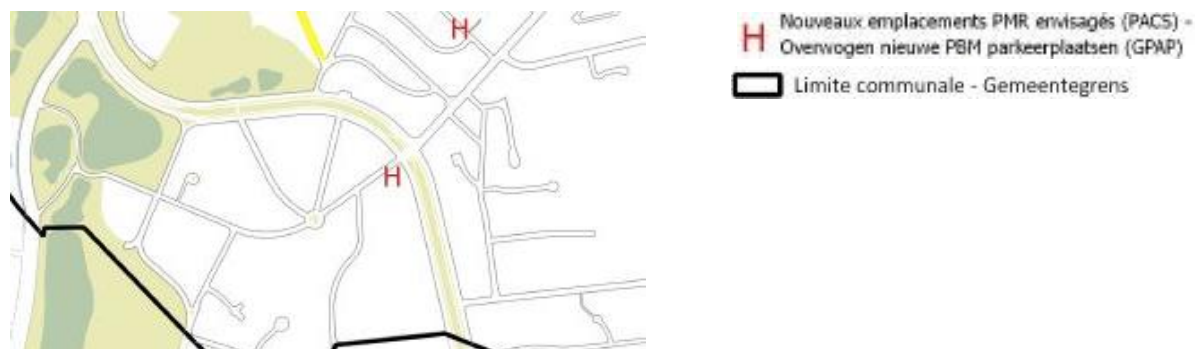


Figure 32: Carte 4: Interventions relatives au stationnement. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 2: Scénario de mobilité durable – Juin 2016– Atlas – BRAT - p. 5

Des interventions sont à mettre en place concernant la poursuite de la lutte contre les cas de stationnement sur les trottoirs mais aussi contre la transformation des zones de recul en aires privées de stationnement. Ceci engendre un accroissement de l'imperméabilisation du sol et une privatisation de l'espace public. Le PCM relève un manque de marquage au sol pour délimiter les aires de stationnement, pourtant utile pour dissuader les automobilistes de se garer de manière illicite.

## C. Les transports publics

Comme vu précédemment, la STIB prévoit des améliorations pour l'accessibilité et la sécurisation des traversées pour les arrêts Madoux et De Villalobar. Une amélioration pour le confort des usagers est la mise en place de panneaux électroniques d'affichage aux principaux points d'arrêt tel qu'à l'arrêt Madoux.

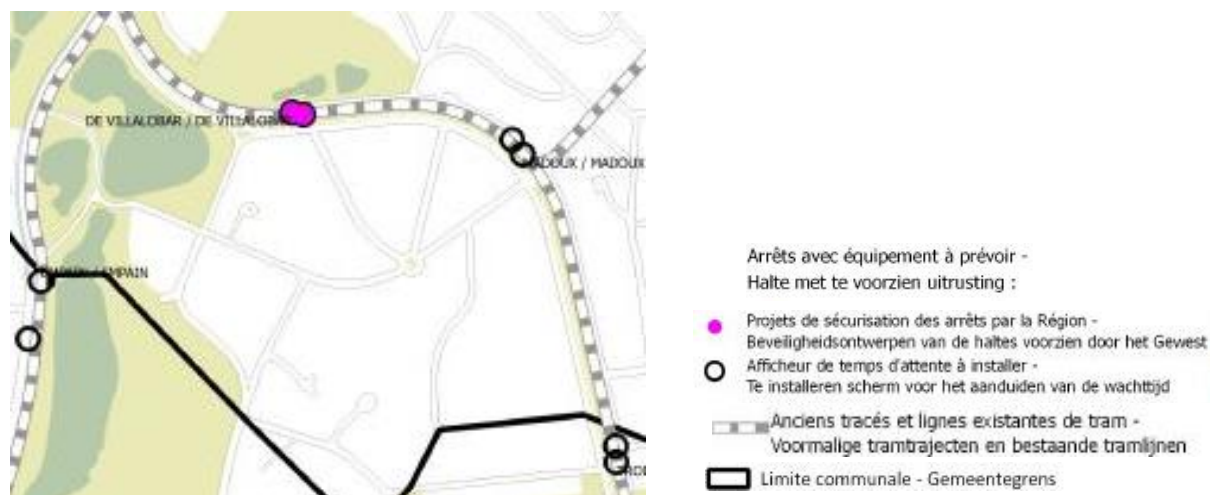


Figure 33: Carte 5: Modification du réseau de transports en commun. Source: Plan Communal de Mobilité – Phase 2: Scénario de mobilité durable – Juin 2016– Atlas – BRAT - p. 6

« Une réflexion d'ensemble pour la rénovation de la station Montgomery est en cours au niveau de la Direction de l'Infrastructure des Transports Publics (DITP), afin de la rendre plus accueillante, mais aussi dans l'idée d'élargir ou de dédoubler la rampe destinée aux lignes 39 et 44, l'objectif visé étant que ces lignes puissent accéder à la station à toute heure par cet itinéraire afin de soulager les riverains des rues G. et J. Martin et du Duc. Actuellement, tôt le matin et en soirée la STIB utilise cette rampe d'accès dans les deux sens, sur une seule voie, ce qui n'est pas possible lorsque les fréquences sont supérieures, surtout au vu de la configuration de la station Montgomery avec un seul quai. Il s'agit d'une solution dont l'horizon de réalisation est évalué de 5 à 10 ans par la STIB. » Source : PCM – Phase 2 : Scénario de mobilité durable – BRAT – Juin 2016 - p. 41.



Figure 34: Carte 5b: Modification du réseau de transports en commun (Proposition de la commune). Source: Plan Communal de Mobilité – Phase 2: Scénario de mobilité durable – Juin 2016– Atlas – BRAT - p. 7

## D. La mobilité active

### 1. Les déplacements à pied

Afin d'encourager les déplacements à pied, il convient de remédier aux problèmes qui concernent l'aménagement de ces espaces à savoir le mauvais état des trottoirs et l'insécurité présente dans certains lieux.



Le PCM soulève différents points au regard des déplacements à pied pour atteindre un scénario de mobilité durable tels que le réaménagement de certains carrefours visant à raccourcir les traversées piétonnes, donner une meilleure visibilité aux piétons, etc.

Au niveau du périmètre du projet de Plan, les points à soulever sont :

- la poursuite de la requalification piétonne des grands axes régionaux (cf.: figure 62: Avenue de Tervuren);
- la poursuite de la remise en état des trottoirs pour améliorer les conditions de marche (cf.: figure 62: trottoirs en état moyen) ;
- le re-calibrage des trottoirs pour garantir un usage plus performant de l'espace public ;
- l'aménagement de trottoirs en dolomie stabilisée et/ou d'aires engazonnées en bordure de chaussées afin de limiter les zones imperméables ;
- le développement des aménagements pour les PMR ;
- l'instauration d'une procédure de contrôle saisonnier permettant d'éliminer de manière plus systématique les obstacles végétaux qui gênent le déplacement des piétons ;
- le développement des bancs publics.



Figure 35: Carte 6: Principes d'interventions en faveur des piétons. Source: Plan Communal de Mobilité – Phase 2: Scénario de mobilité durable – Juin 2016– Atlas – BRAT – p. 8

## 2. Les déplacements à vélo

Bien que l'utilisation du vélo dans la commune de Woluwe-Saint-Pierre a pour vocation essentielle le loisir, la commune dispose de tracés privilégiés qui sont empruntés à des fins utilitaires et de réels atouts pour favoriser l'utilisation plus intensive du vélo. Le PCM met en avant la présence d'un réseau cyclable primaire (ITC, pistes cyclables), d'une proximité avec les transports publics pour favoriser la multimodalité et la présence de Sens Uniques Limités (SUL).





Le PCM soulève différents points au regard des déplacements à vélo pour atteindre un scénario de mobilité durable tels que le développement d'un réseau cyclable secondaire (communal) afin de relier les quartiers, les transports en commun et pôles d'attractivité locaux ou encore par l'intensification des possibilités de transfert modal avec l'aménagement de stationnement pour les vélos.



Figure 36: Carte 7: Développement du réseau cyclable. Source: Plan Communal de Mobilité – Phase 2: Scénario de mobilité durable – Juin 2016– Atlas – BRAT – p. 9

Le développement complémentaire d'itinéraires cyclables communaux nécessite la mise en œuvre de mesures d'aménagement pour palier certains manques (cf. : carte 8) comme la réalisation de marquages au sol (fléchage d'itinéraires, etc.), la mise en place de signalétiques ou encore la pose d'un revêtement lisse et continu.



Figure 37: Carte 8: Principes d'interventions en faveur des cyclistes. Source: Plan Communal de Mobilité – Phase 2: Scénario de mobilité durable – Juin 2016– Atlas – BRAT – p. 10

Le développement du réseau cyclable doit notamment être encadré de mesures d'accompagnements tels que la présence de stationnement vélo pour favoriser la multimodalité (cf. : Carte 8 : Avenue de Tervuren).

### III/ Phase 3 : Plans d'actions (Janvier 2017)

La troisième phase du PCM consiste à détailler le programme d'actions à court, moyen voire long termes en ce qui concerne les interventions de la Commune et celles des divers acteurs de la mobilité.

Reprenons ci-dessous les différentes fiches du programme d'actions du PCM qui concernent le périmètre du projet de Plan.



A. Mesures générales  
1. Prévention et répression



Figure 38 : Carte 1.3: Mise en œuvre des contrôles de vitesse. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 3: Plan d'actions– Janvier 2017 – BRAT - p. 9

Le PCM prévoit l'installation de radars répressifs pour les excès de vitesse sur l'Avenue de Tervuren en raison de son caractère accidentogène. Cette intervention est identifiée à un niveau de priorité à court terme avec sa réalisation immédiate.

B. Mesures principales du schéma directeur  
1. Spécialisation du réseau de voiries



Figure 39 : Carte 2.1: Spécialisation des voiries. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 3: Plan d'actions– Janvier 2017 – BRAT - p. 14

Afin d'assurer une spécialisation multimodale et fonctionnelle des voiries, le PCM identifie l'axe de l'Avenue de Tervuren en TC PLUS et en Vélo PLUS en raison de son caractère d'axe métropolitain. Ces statuts définissent l'avenue en tant qu'axe de grande performance et de haut niveau de service pour les transports en commun et de réseau rapide pour les cyclistes. L'avenue Général Baron Empain et l'avenue du Putdael sont reprises en Marche CONFORT. Ces avenues sont considérées comme axes de liaison avec l'Avenue Alfred Madoux, reprises en Marche PLUS en raison de sa proximité avec des fonctions urbaines.



## 2. Zones 30



Figure 40 : Carte 2.2A : Plan d'actions zones 30. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 3 : Plan d'actions– Janvier 2017 – BRAT - p. 16

Toutes les voiries dans le périmètre du projet de Plan sont limitées à une vitesse de 30km/h. Cette intervention comprend notamment la mise en place d'aménagements physiques permettant d'assurer la réduction des vitesses et de renforcer la sécurité, la zone à caractère résidentiel et la qualité du cadre de vie du quartier. Ces aménagements comprennent des dispositifs ralentisseurs et une signalisation efficace.

## 3. Zones résidentielles

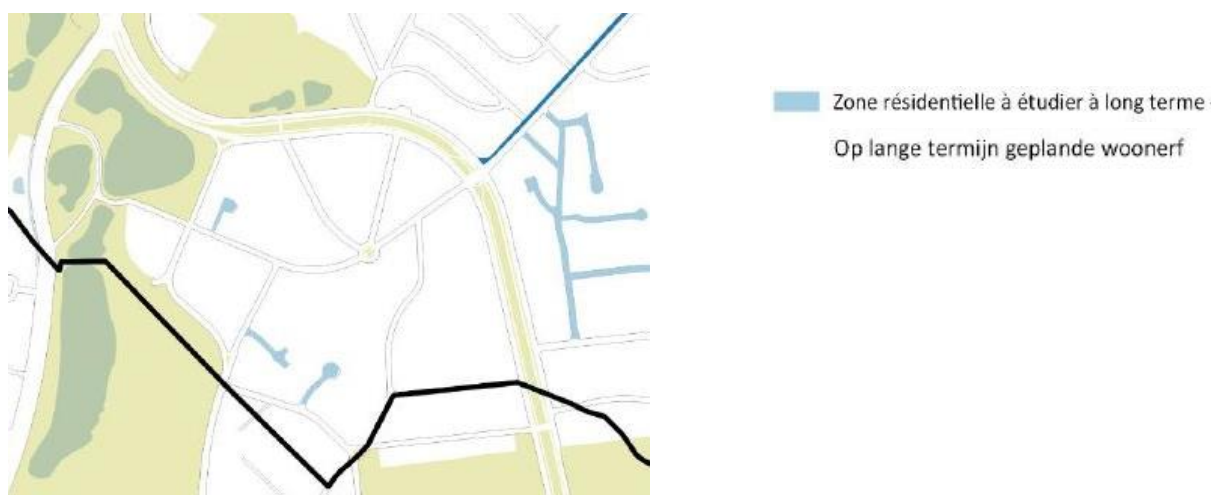
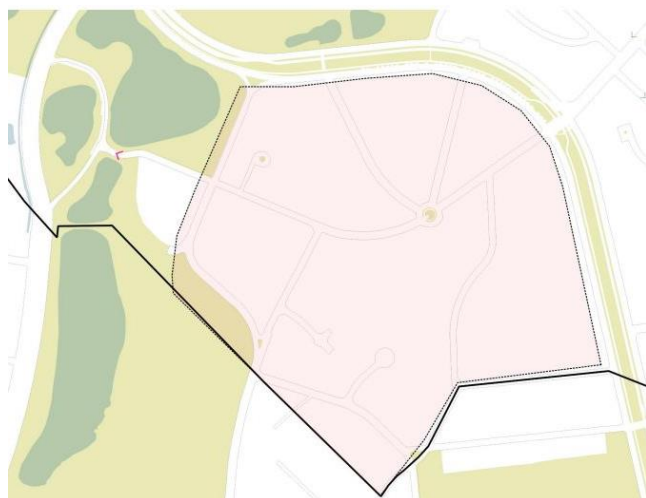


Figure 41 : Carte 2.3 : Plan d'actions zones résidentielles. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 3 : Plan d'actions– Janvier 2017 – BRAT - p. 19

Le PCM identifie le Square des Pierres Grises, le Drève Aurélie Solvay et le Clos Saint-Georges comme zones résidentielles par l'aménagement de voiries strictement locales. Cela induit une limitation de vitesse à 20km/h, une signalétique prévenant les véhicules de l'entrée dans la zone et l'opportunité aux habitants de se réapproprier l'espace public en laissant une place prépondérante aux déplacements doux et aux modes actifs. Cet aménagement est à étudier et son niveau de priorité s'étend au long terme.



#### 4. Plans de circulation



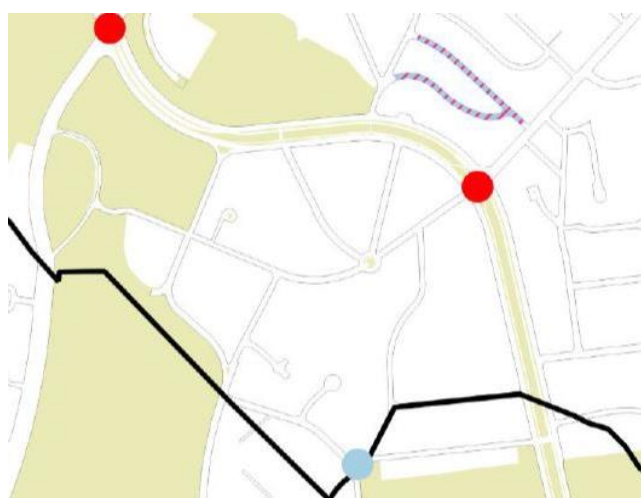
-  Quartiers susceptibles de connaître une réorganisation des sens de circulation -  
Wijk die een verandering kan kennen van de verkeerrichtingen
-  Sens unique existant - Bestaand éénrichtingsverkeer
-  Sens unique limité (SUL) existant - Bestaand beperkt éénrichtingsverkeer
-  Sens unique limité (SUL) projeté à court terme - Beperkt éénrichtingsverkeer gepland op korte termijn

Figure 42 : Carte 2.4 : Plan de circulation quartier Putdael. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 3 : Plan d'actions– Janvier 2017 – BRAT – p. 25

Afin d'organiser le flux de circulation et d'empêcher le trafic de transit existant, le PCM identifie un périmètre pour un plan de circulation sur le quartier Putdael caractérisé par l'évitement du carrefour entre l'Avenue de Tervuren et le Boulevard du Souverain via l'Avenue Général Baron Empain. Un sens unique direction est-ouest est à étudier.

Le PCM relève cependant le peu de marges de manœuvre pour l'établissement de ce plan en raison des difficultés de créer des boucles d'accessibilité pour les riverains et du risque d'une prise de vitesse par les automobilistes si les voiries sont mises en sens unique.

#### 5. Plan directeur carrefours et voiries







-  Carrefour régional à réaménager à court terme -  
Op korte termijn te herinrichten gewestelijk kruispunt
-  Carrefour communal à réaménager à moyen terme -  
Op middellange termijn te herinrichten gemeentelijk kruispunt
-  Réaménagement de voirie communale à moyen terme -  
Op middellange termijn te herinrichten gemeentelijke weg
-  Réasphaltage à court terme par la commune -  
Op korte termijn te herasfalteren door de gemeente

Figure 43 : Carte 2.6 : Réaménagements de carrefours et voiries. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 3 : Plan d'actions– Janvier 2017 – BRAT – p. 29



Afin de garantir une meilleure hiérarchisation et sécurisation du réseau de voiries, le carrefour entre l'Avenue de Tervuren et l'Avenue du Putdael est ciblé pour un réaménagement à court terme et le carrefour entre l'Avenue de Lothier, l'Avenue Isidore Gérard, l'Avenue Cardinal Micara, le Chemin du Putdael et le Chemin de Putdael est ciblé pour un réaménagement à moyen terme.

## C. Modes actifs

### 1. Plans piétons



- Nouveaux trottoirs programmés par la commune - Door de gemeente geprogrammeerde nieuwe voetpaden
- Trottoirs communaux à réaménager à court terme - Op korte termijn te heraanleggen gemeentelijke voetpaden
- Trottoirs communaux à réaménager à moyen terme - Op middellange termijn te heraanleggen gemeentelijke voetpaden
- Trottoirs régionaux à réaménager à court terme - Op korte termijn te heraanleggen gewestelijke voetpaden
- Trottoirs régionaux à réaménager à moyen terme - Op middellange termijn te heraanleggen gewestelijke voetpaden
- Limites communales - Gemeentegrens

Figure 44 : Carte 3.1: Plan d'actions renouvellement des trottoirs. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 3: Plan d'actions – Janvier 2017 – BRAT - p. 47

Pour promouvoir les déplacements à pied dans le quartier Putdael, le PCM identifie pour la majorité des trottoirs un réaménagement à moyen terme et au niveau de l'Avenue Général Baron Empain un réaménagement à court terme en raison de son statut (Marche CONFORT) de liaison avec les quartiers situés au nord du périmètre du projet de Plan. Ce renouvellement des aménagements doit être l'occasion de prendre en compte les normes pour les PMR. Ces aménagements devront également prendre en compte les orientations du Plan Piéton en Région Bruxelles-Capitale.

### 2. Plan vélos



Figure 45: Carte 3.3A : Plan de développement du réseau cyclable. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 3: Plan d'actions– Janvier 2017 – BRAT - p. 51

### 3. Stationnement vélo

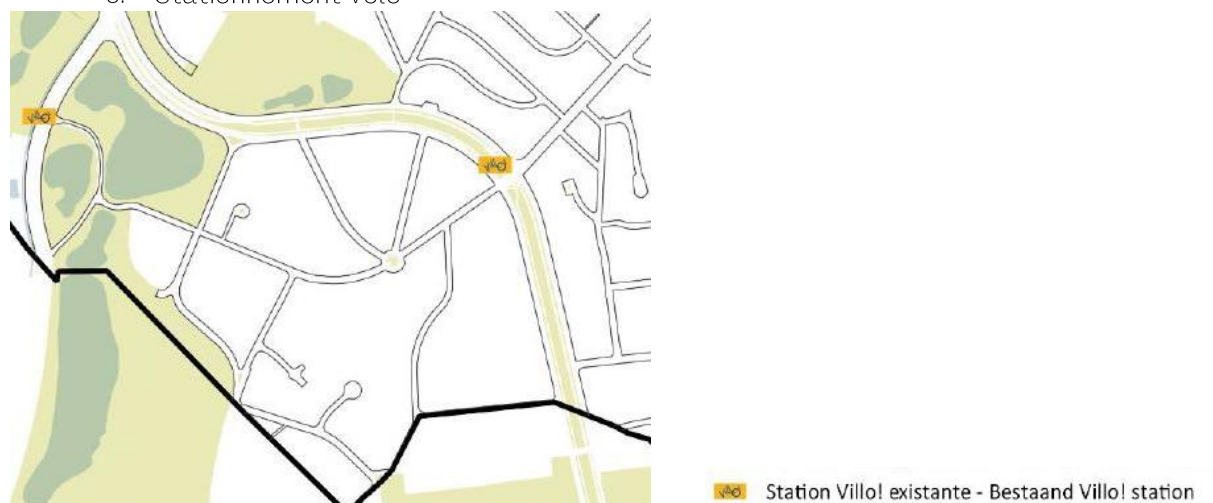


Figure 46: Carte 3.4A : Proposition de localisation de dispositifs de stationnement pour vélos. Source : Plan Communal de Mobilité – Phase 3: Plan d'actions– Janvier 2017 – BRAT - p. 54

Le PCM propose l'aménagement de station Villo ! sur l'Avenue de Tervuren afin d'encourager l'intermodalité en raison de son caractère d'axe structurant de la circulation (TC PLUS et Vélo PLUS).

#### D. Transports publics

##### 1. Aménagement des arrêts

+ Affichage du temps d'attente à installer à court terme -  
 Op korte termijn te installeren elektronisch informatiebord

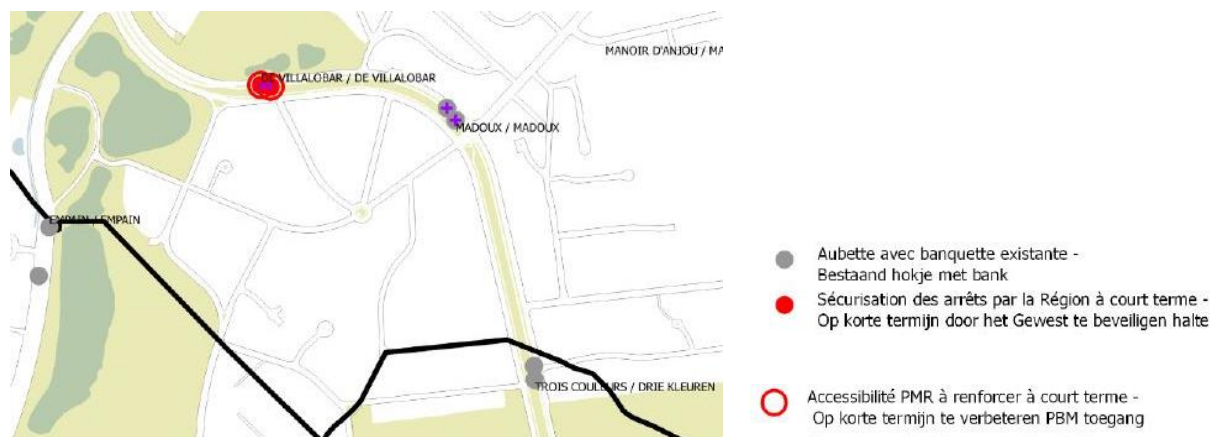


Figure 47: Carte 4.2: Aménagement des arrêts de transports en commun. Source: Plan Communal de Mobilité – Phase 3: Plan d'actions– Janvier 2017 – BRAT – p. 62

Afin d'encourager les déplacements en transport public, le PCM prévoit la sécurisation et le renforcement de l'accessibilité PMR des arrêts De Villalobar et l'installation d'un dispositif d'affichage du temps d'attente pour les arrêts De Villalobar et Madoux.

#### **L'accessibilité du site et les aspects relatifs à la mobilité (transports en commun, modes actifs, circulation automobile, itinéraires cyclables)**

« Depuis le 1er janvier 2021, Bruxelles est une zone 30. La vitesse maximale autorisée est désormais limitée à 30 km/h sur toutes les voiries de la Région de Bruxelles-Capitale, sauf sur les grands axes où la limitation de vitesse reste fixée à 50 ou 70 km/h. Toutes les voiries du périmètre sont communales et exclusivement limitées en zone 30 avec deux sens de circulation, hormis l'avenue de Tervuren qui est une route régionale limitée en zone 50.

Dans le périmètre du Plan, il n'y a pas de piste cyclable, ni de transport en commun. Par contre, aux abords du périmètre on retrouve une piste cyclable le long du boulevard du Souverain prolongé sur les extrémités de l'îlot vert de circulation séparant l'avenue Tervuren en deux. Le long du boulevard du Souverain, cette piste cyclable est rattachée à la promenade verte qui fait le pourtour de toute la région. L'ensemble de la Promenade Verte de 60 km est divisé en 7 sections représentant différentes facettes des paysages de la région bruxelloise. D'une longueur de 5 à 12 km, ces différents tronçons parcourent une multitude de paysages (urbain, ruraux, industriel...), tout en faisant découvrir de nombreux espaces verts bruxellois. La Promenade Verte peut s'effectuer indifféremment dans un sens comme dans l'autre. En certains endroits, elle est dédoublée afin de permettre un passage confortable des piétons et des cyclistes ou pour éviter que ces derniers ne circulent dans des sites trop fragiles. » Source : environnement Brussels.

L'îlot séparant en deux l'avenue de Tervuren sert notamment de voie de circulation aux trams n°39 et 44. Aux arrêts De Villalobar, Madoux et Trois Couleurs se croisent respectivement les avenues des fleurs, putdael et colonel Daumerie. A l'ouest du périmètre, on retrouve le boulevard du souverain, autre grand axe aux abords. Il est desservi par le tram n° 8 rejoignant le périmètre au niveau de l'arrêt Empain au croisement avec l'avenue Général Baron Empain. Cette proximité aux transports en commun rend le périmètre du projet de Plan facilement accessible à pied avec des fréquences en semaine régulières. Du lundi au vendredi, à partir de 5h du matin jusqu'à minuit passé, avec en moyenne 7 stops par heures entre 6h et 19h.

Dans le périmètre du projet de Plan, sur les abords de voiries on retrouve des zones de parking non autorisé au préalable. Ces zones sensées être enherbées sont dans cet état dû à un mauvais entretien. Le moyen de déplacement majoritairement utilisé dans le quartier reste la voiture.

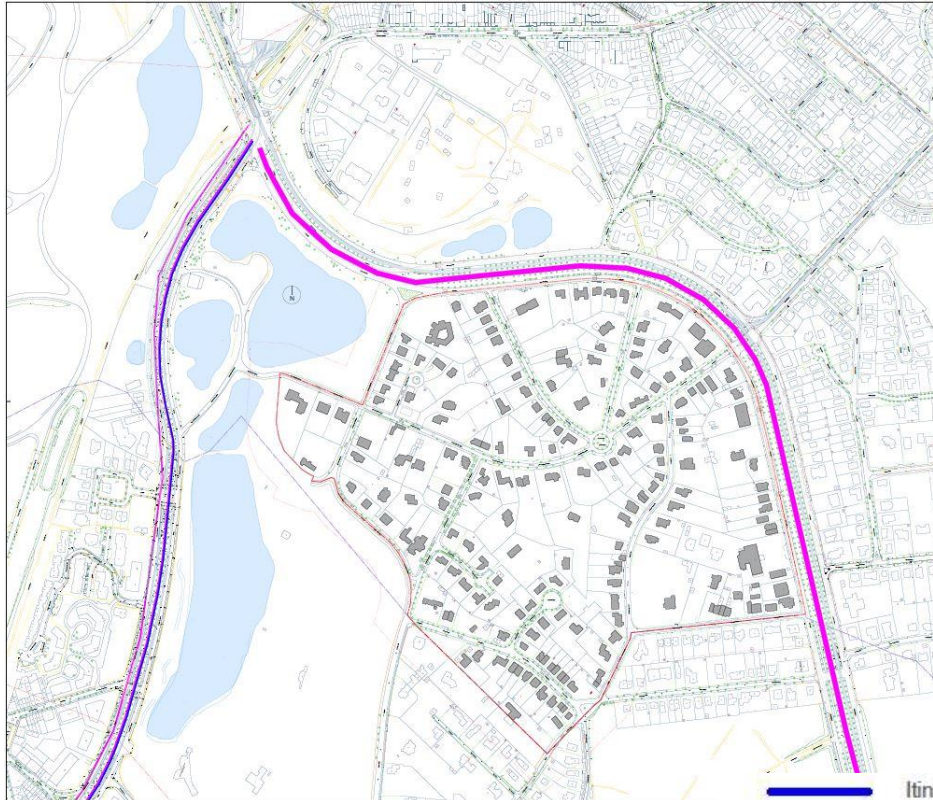


Figure 48 : Réseau cyclable

-  Itinéraires cyclables régionaux
-  RER vélo