

D. LES DEPLACEMENTS INDIVIDUELS MOTORISES

Il est important de quantifier les flux de véhicules afin de :

- bien connaître l'ampleur des déplacements et les cheminements empruntés ;
- disposer de données objectives (indicateur temporel) sur une matière particulièrement sensible ;
- déceler le trafic de transit, dont les nuisances sont prononcées à Auderghem.

1. LE TRAFIC EN GENERAL

La dynamique des déplacements motorisés a été mise en évidence par une **campagne de comptages du trafic** couvrant l'heure de pointe du matin (7h30 - 9h) et celle du soir (16h30 - 18h). Les comptages ont été effectués en une centaine de lieux, tant sur le réseau des voiries communales que régionales, afin de quadriller l'ensemble du territoire.

Les résultats de ces comptages, sur les tranches horaires les plus chargées du matin et du soir (cartes D.1 et D.3), sont exprimés en **Unités Voitures Particulières - UVP** (somme pondérée des différents types de véhicules selon leur encombrement - un camion ou un autocar vaut 2 UVP, une voiture 1 UVP, un vélo ou une moto = 1/2 UVP).



L'E411 (ici à Jesus-Eik, à la frontière du territoire communal) : un des gros points d'accès du trafic dans la Région.

Il en ressort :

- l'importance bien sûr du trafic parcourant **l'E411 et les voiries situées dans son prolongement**. En entrée de ville, il y a 4.400 UVP à l'amorce du viaduc Herrmann Debroux où le flux se scinde en une branche poursuivant son trajet par le viaduc et la sortie de l'autoroute (à hauteur du jardin Massart, vers l'avenue Herrmann Debroux et la chaussée de Wavre). Plus en aval, il y a encore 2.000 UVP qui se présentent au carrefour de l'avenue Cockx et du boulevard du Triomphe, ce flux se scindant ensuite en part à peu près égale vers le boulevard Général Jacques et vers le boulevard de la Plaine (pont Fraitteur).

En sens inverse (sortie de ville), les flux sont déjà importants (1.500 UVP avenue Cockx et 2.300 vers le carrefour Léonard) et ils deviennent prépondérants en soirée (1.900 UVP avenue Cockx et 4.500 vers le carrefour Léonard). Toujours en soirée, le flux entrant reste important avec une chute plus prononcée en entrée de ville (de 4.400 à 2.400 UVP), qu'à la jonction avec le boulevard du Triomphe (de 2.000 à 1.700 UVP) ;

- l'important trafic au **boulevard du Souverain**. Un trafic qui est relativement équivalent le matin et le soir et oscille selon les sections entre 1.000 et 1.700 UVP. On notera qu'entre Woluwe-Saint-Pierre et Watermael-Boitsfort, le trafic a tendance à diminuer alors que dans l'autre sens de circulation, il augmente depuis Watermael-Boitsfort vers Woluwe-Saint-Pierre.



Boulevard du Souverain : de manière générale, il y a plus de trafic dans la section au nord du viaduc Herrmann Debroux que dans la section au sud de celui-ci (ceci tant le matin que le soir).

- l'intense trafic (1.000 à 1.300 UVP) qui emprunte, sans grande surprise, **l'avenue de Tervueren** (mais elle ne fait qu'une brève incursion sur le territoire d'Auderghem). Avec toutefois un net fléchissement en soirée du trafic entrant dans la Région (600 UVP) ;
- la charge de trafic supportée par la **chaussée de Wavre** qui, sur tout son développement, atteint une moyenne de 400 à 600 UVP par sens (localement un peu plus), tant le matin qu'en soirée. Des volumes de trafic qui sont souvent synonyme d'encombres (le long de la chaussée de Wavre, à Auderghem, il y a 7 carrefours à feux) ;
- les gros volumes de trafic qui parcourent le **boulevard des Invalides** (jusqu'à 900 UVP le matin), **l'avenue de l'Eglise Saint Julien** (± 600 UVP matin et soir), **l'avenue Lebon** (± 500 UVP avec une « inversion » du flux dominant entre le matin et le soir), la **rue des Pêcheries** (± 600 UVP et une utilisation dominante en direction de la place Keym), **l'avenue Michiels** (± 500 UVP, une voie privilégiée d'accès à l'E411), **l'avenue de la Houlette** (± 500 UVP), **l'avenue Chaudron** (± 500 UVP par sens tant le matin que le soir) ;
- le trafic significatif, mais portant sur des volumes plus réduits (250 à 400 UVP), qui affecte la chaussée de Tervueren, la drève de Nivelles, les avenues Van Horenbeeck, Van der Goes, des Volontaires, de Beaulieu, du Kouter, Strauven ; les rues Meunier et du Moulin à Papier... (cf. cartes).



Avenue de l'Eglise Saint Julien : une artère intensément utilisée à tous les moments de la journée.



Avenue de la Houlette : à la jonction d'Auderghem et de Watermael-Boitsfort, elle est parcourue par un important trafic.

Il faut bien sûr mettre en perspective les volumes révélés par les cartes et :

- la fonction principale de chaque voirie. Qu'il y ait de gros volumes de circulation avenue Cockx n'est pas étonnant compte tenu du rôle historiquement assigné à celle-ci et des aménagements effectués dans ce sens. Plus étonnant est le volume de circulation qui transite, par ex., avenue Vandromme. Ces adéquations ou non entre volumes de circulation et type de voirie sont développées ci-après, tout comme la mise en évidence des principaux cheminements (cf. cartes D.6) ;



Av. Cockx : sa saturation aux heures de pointe a des répercussions dans la génération du trafic de transit par le boulevard des Invalides.

- les caractéristiques (e.a. le nombre de bandes de circulation), les équipements des voiries et l'organisation de la circulation (cf. le chapitre B).

2. LE TRAFIC DES CAMIONS

Les comptages ont individualisé les différents types de véhicules et permettent d'identifier les flux de camions (carte D.5).

On retiendra que :

- si la proportion de camions est peu importante en regard du nombre total de véhicules motorisés (le plus souvent moins de 2% du nombre total des véhicules), elle atteint parfois des valeurs importantes en termes absolus ;
- le flux de camions est plus important le matin que le soir, dans la mesure où les transporteurs ont souvent des horaires décalés pour éviter (en partie) les embouteillages ;
- les poids lourds restent bien contingentés sur les plus grands axes (E411, avenue Cockx, boulevard du Souverain, avenue de Tervueren...). La chaussée de Wavre étant également caractérisée par un charroi de poids lourds important ;
- le passage de camions dans des artères de moindre importance semble davantage lié à la proximité immédiate de leur lieu d'origine ou de destination (PME, commerces, divers chantiers de construction...) qu'à la recherche d'itinéraires alternatifs ;



E411 à Jesus-Eik, le matin : la bande de droite est entièrement accaparée par les camions. Si un grand nombre de ceux-ci empruntent par la suite le Ring, les autres débouchent à Auderghem.

Sur un plan général, on n'oubliera pas que l'intense activité immobilière qui a marqué Auderghem ces 20 dernières années a eu (et a encore) des effets sur l'importance du charroi de camions à destination de la commune.



Le boulevard du Souverain : il concentre tout le charroi lourd des relations de rocade de la seconde couronne est de Bruxelles.



La chaussée de Wavre : avec le débouché de l'E411, c'est un axe privilégié pour les camions dans les relations radiales entre le centre et périphérie de la Région.

3. TRAFIC DE TRANSIT ET EMBOUTEILLAGES

Un problème plus spécifiquement lié à la circulation motorisée a trait au trafic de transit : celui qui emprunte massivement les grands axes au point de les transformer en véritables « égouts » à voitures et camions et celui qui utilise le réseau de quartier et y amoindrit la qualité de vie.

Au départ des résultats des comptages de circulation (cartes D.1 et D.3 notamment), une mise en évidence des importants flux de transit a été faite (cf. carte D.6). Notons que, formellement, il n'y a pas une circulation de transit, mais des circulations de transit selon que l'on se situe dans le cadre de déplacements de longue distance (par ex. : grande périphérie → Bruxelles) ou de déplacements plus locaux dans le sud-est bruxellois.

Si les axes majeurs définis par le plan Iris des déplacements (cf. carte A.1) accueillent une bonne part du transit « longue distance » (radiales de l'E411 et de l'avenue de Tervueren, radiale de la chaussée de Wavre, rocades du boulevard du Souverain et du boulevard Général Jacques), d'autres axes de transit s'observent à une échelle plus locale (cf. carte D.6) avec :

- un très important trafic de transit qui percole dans de nombreuses voiries du quartier « Invalides ». Ce trafic provient de Watermael-Boitsfort et la sortie de l'E411 avenue Dehoux. Aux heures de pointe, il y a des embarras de circulation à Delta (avenue Cockx) et au boulevard du Triomphe. De nombreux automobilistes ont compris qu'en quittant l'E411 et en percolant à travers le quartier des Invalides, puis la chaussée de Wavre, l'avenue Lebon... ils s'affranchissaient des embouteillages touchant les abords du campus de la Plaine ;
- la rue des Pêcheries et l'avenue de la Houlette, deux artères intensément utilisées dans les relations entre Auderghem et Watermael-Boitsfort ;
- une rocade informelle qui, via le pont Fraiteur, le boulevard du Triomphe, le boulevard des Invalides, l'avenue de l'Eglise Saint-Julien, l'avenue Lebon... forme un tracé parallèle à la moyenne ceinture (bd. Général Jacques). Une fonction qui est, dans une certaine mesure, également exercée par l'avenue des Volontaires ;
- plus localement encore, certaines voiries servent d'échappatoires ou de raccourcis : avenue du Kouter, rue Idiars, avenues Van Pé et Crock, avenue Van Horenbeeck et rue Meunier, avenue Van Der Goes, avenue Micara....

- quelques trajectoires secondaires de transit existent encore çà et là (rue Lemaire, rue des Deux Chaussées, drève du Prieuré, rue du Villageois, avenue de la Brême...). Au vu des comptages effectués, elles concernent un nombre réduit de véhicules et elles semblent « réservées » à de rares initiés.



Le boulevard des Invalides : une plaque tournante du trafic de transit à Auderghem.



Rue des Paons : elle est exposée à un trafic de transit qui, depuis le rond-point du Souverain et via l'avenue du Kouter, évite le carrefour entre le boulevard du Souverain et la chaussée de Wavre.

Sur un plan macroscopique, le réseau des voiries principales d'Auderghem est caractérisé par des **points d'intersection** entre de grands axes qui ont tantôt une fonction de radiale, tantôt une fonction de rocade (cf. carte D.6) :

- le carrefour Souverain – Herrmann Debroux qui, compte tenu de la présence du viaduc, a un rôle implicite d'échangeur autoroutier ;
- le carrefour entre le boulevard du Souverain et la chaussée de Wavre, point d'échange complémentaire au carrefour précédent (au point que l'on peut considérer le groupe d'îlot compris entre la chaussée de Wavre, le bd. du Souverain et l'avenue Herrmann Debroux – en gros la colline du Bergoje – comme une plaque tournante du trafic à Auderghem) ;
- les jonctions de la chaussée de Wavre et du boulevard du Triomphe avec la moyenne ceinture (boulevard Général Jacques) ;
- le carrefour Léonard, intersection du Ring et de l'E411.



La chaussée de Watermael : malgré sa physionomie de voirie locale, elle n'est pas à l'abri du trafic de transit.

En milieu urbain, la gestion du trafic à de tels pôles d'échange, avec de gros volumes de trafic n'est pas une sinécure. Elle ne se fait jamais dans la simplicité et la plénitude. Ce sont des lieux de moindre fluidité, d'embarras de la circulation (files) et de danger (accidents fréquents). L'automobiliste qui connaît quelque peu Auderghem cherche dès lors des alternatives (raccourcis) qui lui permette, dans une certaine mesure, de s'affranchir de ces contraintes.

C'est pourquoi ces raccourcis correspondent le plus souvent au passage d'une trajectoire radiale à une trajectoire de rocade (ou inversement). Le problème est d'autant plus aigu que les axes principaux d'Auderghem sont particulièrement chargés de trafic !

Les problèmes ne datent pas d'hier et de multiples mesures ont déjà été prises par la Commune pour endiguer la percolation du trafic de transit dans les quartiers : instauration d'un réseau de sens uniques (cf. carte B.9), fermeture d'accès (avenue des Frères Goemaere, rue Vereycken), séparation des trafics (cf. le quartier compris entre le bd. du Triomphe et la chaussée de Wavre), limitation au trafic local (rue du Villageois, rue de la Sablière)... Mais ces mesures sont rarement parfaites car dans la lutte contre le trafic de transit il faut toujours composer avec le maintien d'un minimum d'accessibilité pour les riverains. Certains quartiers sont difficiles à protéger sans prendre de mesures extrêmes pour les riverains eux-mêmes !

En guise de conclusion au problème spécifique du trafic de transit qui affecte les quartiers résidentiels, on peut récapituler la situation comme suit :

- le quartier « **Invalides** » et la rue des **Pêcheries** sont certainement ceux qui sont les plus exposés ;
- le transit qui affecte le quartier du « **Chant d'Oiseau** » pose également une contrainte assez lourde. Au départ de l'avenue du Kouter, il se redistribue une série de trajectoires de transit (rues des Paons, rue Valduc, avenue des Paradisiens, avenue des Canaris, avenue Cordier...) qui pèsent sur la quiétude et la sécurité du quartier ;
- le quartier du « **Transvaal** » et du « **Blankedelle** » est un cas complexe. Il est certainement parcouru par du trafic de transit (en relation notamment avec la proximité du siège d'Axa (Royale Belge). Mais son ampleur paraît bien secondaire en regard du trafic induit par le quartier. Il y a 6.500 habitants, de nombreux établissements d'enseignement et l'accessibilité au quartier en automobile se réduit à quelques points d'accès ou de sorties (Chaudron, Van Der Goes, Meunier, Van Horenbeek, Grand Forestier) ;
- pour le quartier « **Val Duchesse** », la part du transit dans le trafic peut être qualifiée de relativement marginale. Le trafic empruntant Auderghem (avenue Micara notamment) provient avant tout de quartiers voisins (Putdael) sis à Woluwe-Saint-Pierre. Il est moins le fait d'automobilistes qui y trouveraient une trajectoire avantageuse pour un cheminement plus long ;
- le transit affectant la **place Pinoy** et ses alentours semble également plus limité et/ou occasionnel.

Autre conséquence des gros volumes de trafic enregistrés : il y a plusieurs lieux à Auderghem où la formation de files de véhicules (**embouteillages**) est un événement chronique (cf. carte D.6). Celles-ci induisent, outre des problèmes de pollution, une contrainte à la fluidité des déplacements et elles ont souvent des répercussions négatives sur la vitesse commerciale des transports publics (ex. : les bus circulant chaussée de Wavre).



Chaussée de Wavre : la bretelle de descente de l'autoroute (à hauteur du jardin Massart) est régulièrement l'objet d'une remontée de file.

Les embouteillages chroniques qui affectent le débouché de l'E411 favorisent en outre une diffusion inopportune du trafic dans de nombreuses rues résidentielles d'Auderghem.

4. L'INSECURITE ROUTIERE

L'insécurité routière est un problème crucial posé par les déplacements. Plus particulièrement quand ceux-ci se font en un milieu densément urbanisé (la ville), où les conflits potentiels entre les divers utilisateurs de la voirie sont nombreux. A conditions de sécurité équivalentes, par un simple effet statistique lié au nombre de déplacements enregistrés, les accidents sont plus nombreux en ville qu'ailleurs.

Les statistiques de la zone de police renseignent en moyenne une centaine d'accidents avec blessés sur le territoire d'Auderghem. Elles ne permettent toutefois pas d'établir une cartographie des accidents de roulage. Il y a cependant toujours une nette corrélation entre la localisation des accidents et l'importance du trafic : la plupart des accidents graves se produisant sur les axes régionaux.

1. La pratique de vitesses inadaptées

Les vitesses excessives et surtout celles qui sont inadaptées à la configuration des lieux, sont un facteur d'insécurité notoire.

A Auderghem, les lieux où de tels excès sont régulièrement, voire systématiquement, observés sont surtout les grands axes régionaux :

- l'E411 et son débouché, la vitesse est limitée à 70 km/h depuis le carrefour Léonard mais on peut estimer que la vitesse pratiquée en moyenne est de 90 km/h. Le problème ne concerne pas seulement le flux entrant en ville mais également la « montée » vers l'autoroute depuis la ch. de Wavre, où la prise de vitesse est trop rapide et régulièrement dénoncée par les riverains ;



Boulevard du Souverain (le long de Val Duchesse) : la limite du 50 km/h est rarement respectée.

- le boulevard du Souverain, où le 50 km/h est peu respecté surtout dans la partie au nord du rond-point du Souverain ;
- l'avenue de Tervueren (vitesse limitée à 70 km/h), où les excès chroniques de vitesse ont justifié l'installation récente d'un radar ;
- le boulevard du Triomphe : bien que le problème semble moins marqué depuis son récent réaménagement (suppression de la berme centrale) ;
- la chaussée de Wavre, où les excès de vitesse sont moins fréquents et limités aux périodes de faible trafic (la nuit, le WE). La section entre l'avenue Herrmann Debroux et la chaussée de Tervueren étant sans doute la plus exposée en la matière.

Les voiries communales sont nettement moins exposées aux prises de vitesse inconsidérées car elles sont étroites (cf. carte B.3) et intensément équipées de dispositifs ralentisseurs (cf. carte B.7). Les rares longues sections de chaussées non protégées sont en outre dans des environnements où il y a peu de trafic (avenue des Héros, avenue Vanden Thoren) et/ou le revêtement de chaussée empêche les excès (drève du Prieuré, avenue Val Duchesse). Quelques situations où le sentiment de vitesse exagérée et/ou inadaptée prévaut sont néanmoins à signaler :

- la rue des Pêcheries en raison de sa sinuosité, son étroitesse et de l'importance du trafic (et malgré la présence de quelques dispositifs ralentisseurs) ;
- l'avenue Michiels (mêmes considérations que pour la rue des Pêcheries) ;
- l'avenue du Grand Forestier, une longue ligne droite à sens unique, sans ralentisseurs et sans priorité de droite ;
- la drève de Willericken, à la frontière d'Overijse, mais il s'agit là d'un cas particulier.

Sur le reste du réseau de voiries, les excès de vitesse semblent moins systématiques et/ou source de dangers chroniques. Les nombreux sens uniques (cf. carte B.7 bis), un facteur qui en théorie accélère le trafic, permettent rarement des prises de vitesse marquées (nombreuses priorités de droite) ou alors ils sont couplés à la présence de dispositifs ralentisseurs.

2. Les aménagements surannés de voirie

L'insécurité routière trouve aussi son origine dans des aménagements de voirie anciens qui ne sont plus en phase avec des critères de sécurité contemporains (cf. carte D.7).

Pour les voiries régionales, l'obsolescence de l'aménagement est surtout marquée pour :

- l'E411 et son débouché qui ont été conçus comme une pénétrante autoroutière. Des interventions ont été effectuées (limitation de la vitesse, nouvel éclairage public avenue Cockx, ajout de bandes bus...) pour atténuer cette impression. Mais l'aménagement n'est pas assez en adéquation avec l'objectif de vitesse qui est assigné (maximum 70 km/h), d'où irrespect de cette limite et une insécurité accrue. Une insécurité qui est également le fruit d'aménagements peu conventionnels (cf. la relative complexité des trajectoires qui règne au Champ de Tercoigne – à Beaulieu et Delta) ;

- le boulevard du Souverain, où la section comprise entre le viaduc et le carrefour avec la chaussée de Wavre est insatisfaisante sur le plan de la sécurité à plus d'un titre (stationnement inorganisé sur la berme centrale, interruption de la piste cyclable, présence de U-turn qui génèrent des mouvements dangereux compte tenu de la densité et la vitesse du trafic...) ;
- la chaussée de Tervueren (section comprise entre l'avenue Sainte-Anne et la forêt de Soignes) dont l'aménagement est peu conventionnel (stationnement sur trottoir, piste cyclable en conflit avec les déplacements piétons...).



Boulevard du Souverain : une bande 'U-turn' qui risque de disparaître lors du prolongement du tram 94.



Avenue du Kouter : des chicanes inattendues pour l'utilisateur.

Pour le réseau communal, il y a des aménagements de section de voirie qui sont particulièrement anciens dans leur conception (avenue Val Duchesse, drève du Prieuré...) sans pour autant que celle-ci soit spécifiquement dangereuse sur le plan de la sécurité routière (NB : le mauvais état de l'infrastructure peut l'être en revanche).

L'avenue du Kouter, avec son système (peu usité) de chicanes et de sas (ralentisseurs), est toutefois dangereuse.

3. Carrefours posant des problèmes marqués d'insécurité

D'autres lieux (cf. carte D.7), où les problèmes sont davantage localisés (carrefours), sont particulièrement dangereux ou fonctionnent mal :

☒ **Le square De Greef** : carrefour à feux à 7 branches entre la chaussée de Wavre, l'avenue Lebon, l'avenue de l'Eglise Saint-Julien et les rues Valduc, des Trois Ponts et des Paysagistes. Il se présente sous la forme d'une vaste aire asphaltée uniquement organisée par des marquages au sol. Les risques de conflits entre les trajectoires des véhicules sont dès lors accrus.



Square De Greef : un manque de lisibilité qui est source d'insécurité.

☒ **Carrefour chaussée de Wavre et boulevard du Souverain** : le danger à ce carrefour est avant tout imputable à l'important trafic qui y passe. A la multiplication des trajectoires et des bandes spécifiques (bande bus, accès et sortie de berme, tourne à gauche organisés à « l'indonésienne »...) s'ajoute la contrainte d'un carrefour qui n'est pas symétrique (l'axe de la chaussée de Wavre est décalé de part et d'autre du carrefour) et génère de ce fait des trajectoires courbes.

☒ **Carrefour boulevard du Souverain, avenue Herrmann Debroux et avenue Demey** : encore un carrefour délicat à négocier en raison de l'importance du trafic. Le fait d'être sous le viaduc pose quelques problèmes complémentaires de visibilité pour les automobilistes. Le danger est même accru depuis que le carrefour est traversé par le tram 94.

☒ **Carrefour boulevard du Souverain – rue Lemaire et avenue Van Pé** : la traversée de la berme centrale n'est pas intensément utilisée et elle bénéficie de la protection d'un feu. Son danger est cependant accru depuis le prolongement de la ligne de tram (conflit avec le tram mais aussi avec les cyclistes).

☒ **Carrefour Cockx – Beaulieu – Michiels – Charlent (Champ de Tercoigne)** : il est dangereux parce qu'il y a beaucoup de trafic mais également parce que l'organisation des voiries y est peu conventionnel (cf. point 2 ci-dessus).

☒ **Carrefour Cockx – Invalides** : également un carrefour où il y a beaucoup de trafic et où le tourne-à-gauche depuis le boulevard des Invalides ne se fait pas dans la sérénité.

☒ **Carrefour chaussée de Wavre et chaussée de Tervueren** : le fonctionnement de ce carrefour est suffisamment clair, la chaussée de Wavre étant prioritaire sur la chaussée de Tervueren. Ce carrefour est cependant dangereux par sa géométrie particulière et par l'importance (et la vitesse) du trafic empruntant la chaussée de Wavre.



La voiture qui, depuis la chaussée de Tervueren, tourne à gauche dans la chaussée de Wavre (en direction d'Herrmann Debroux), s'expose à une manœuvre périlleuse.

☒ **Carrefour avenue de Tervueren et chaussée de Tervueren** : le carrefour a récemment été modernisé et mieux sécurisé. Il reste dangereux car :

- les volumes de trafic qui y passe sont importants ;
- il s'agit d'un carrefour avec une voie relativement rapide (70 km/h) ;
- le feu est à l'usage des piétons et il n'y a donc pas de phasages des divers mouvements qui peuvent, à la moindre distraction des conducteurs, se retrouver en conflit ;
- ...

Un carrefour qui en somme nécessite un maximum de vigilance et où on a pas droit à l'erreur.

☒ **Carrefour avenue de Tervueren et avenue Gérard** : la traversée de berme (où il y a une ligne de tram et une piste cyclable) est dangereuse car elle n'est pas protégée par des feux et la vitesse autorisée avenue de Tervueren est de 70 km/h.



Avenue de Tervueren / avenue Gérard : une signalétique de passage à niveau placée en désespoir de cause.

☒ **Carrefour Chaudron – Boon – Schoonejans – Moulin à Papier** : l'aménagement de ce carrefour est atypique et relativement inusité (oreilles + îlots directionnels). Il est dangereux pour l'utilisateur peu familier des lieux car il peut faire penser à l'organisation d'un rond-point, ce qui n'est pas le cas (notamment en terme de priorité).

☒ **Le carrefour Sainte-Anne** : ce rond-point est un aménagement à l'ancienne qui est souvent emprunté à une vitesse trop élevée. En outre, il n'est pas à l'avantage des utilisateurs faibles (piétons, vélos). Un carrefour à redessiner en somme.



Carrefour Sainte-Anne : une aire de circulation trop large qui favorise des trajectoires tournantes prises à trop grande vitesse.



Carrefour Chaudron – Boon : cela ressemble à un rond-point mais ce n'est pas un rond-point !

4. Autres problèmes

D'autres types de problèmes générateurs de danger sont à épingle à Auderghem (cf. carte D.7).

Il y a les **croisements difficiles** pour les véhicules dans des voiries à double sens où la largeur de chaussée est faible. Outre le risque d'accrochage, ces situations peuvent être source d'agressivité et d'altercations entre les automobilistes. A Auderghem, les chaussées du réseau de quartier sont souvent étroites (cf. carte B.3) et bien que de nombreux sens uniques aient été instaurés (cf. carte B.7bis), il y a encore beaucoup de cas où les croisements sont délicats (cf. carte D.7).

Ce problème doit cependant être nuancé en fonction du contexte :

- il est parfois inévitable pour les voiries en impasse ;
- il est secondaire dans les voiries où il y a peu de trafic et où les aires de stationnement en voirie ne sont pas continues (quartiers du Parc des Princes, du Chant d'Oiseau, des Pêcheries...).

Il subsiste quand même une dizaine de cas qui mériteraient d'être solutionnés.



Rue du Villageois : la difficulté de croisement a imposé le placement d'un panneau B21.

Pour rappel, les **revêtements de chaussée** peuvent être dangereux en raison de leur état de dégradation (cf. carte B.2) : les pavés défoncés de l'avenue Van Nerom et les nids-de-poule de la chaussée de Watermael (par exemples) sont des « casse-vitesse naturels », mais ils sont également dangereux pour tous les types d'utilisateurs.

La **géométrie de certains carrefours** peut être dangereuse, surtout quand la priorité de droite s'applique selon un angle aigu (l'automobiliste qui doit céder le passage a tendance à ne pas voir le carrefour). 18 carrefours de ce type ont été identifiés, mais dans la plupart des cas le problème est léger ou bien il a fait l'objet d'un aménagement spécifique (ex. : carrefour avenue Micara et avenue Sainte-Anne, carrefour avenue du Kouter – avenue du Parc de Woluwe...). Le problème subsiste en revanche pour les carrefours suivants (cf. carte D.7) :

- avenue des Citrinelles – avenue des Argus ;
- avenue Gobert – avenue de Waha ;
- avenue Pré des Agneaux – rue des Pétunias ;
- avenue Boon – avenue Van Nerom.

Pour contrer le trafic de transit, on a parfois opté pour le placement de sens unique opposés (rue des Trois Ponts, rue Valduc, avenue Smets). Une disposition intéressante mais qui accroît quand même les risques d'accidents.

5. LE TRAFIC DE MOTOS

Le trafic de motos tend à se développer ces dernières années en dehors de la stricte sphère des loisirs. C'est une réponse aux problèmes accrus d'encombrements du réseau routier, même si elle reste tributaire de conditions climatiques correctes. En parallèle aux comptages du trafic automobile, celui des motos a également été identifié (cf. carte D.8). Ce comptage permet de constater qu'il y a, le matin, ± 110 motos par heure qui aboutissent à Auderghem en provenance de l'E411. C'est déjà significatif même si cela ne représente que 2,3% du trafic automobile qui passe au même endroit pendant le même laps de temps.

A l'instar du trafic automobile, les motos suivent les principaux axes de circulation. C'est logique dans la mesure où la moto répond à une demande de déplacement assez similaire à celle de l'automobiliste (alors que le rayon d'action des cyclistes et des piétons est bien moindre). Mais tout comme l'automobiliste, le motard a également tendance à transiter par les quartiers résidentiels (c'est particulièrement le cas au quartier des Invalides). On pourrait penser que la moto est moins concernée par les embarras du trafic (possibilité de remontée de file) mais cet avantage est relatif car il n'est jamais agréable pour un motard de remonter une file (et cela peut être dangereux !). En conséquence, le motard recherche également des trajets qui restent fluides et sans trop d'encombrements.



Le stationnement pose souvent des problèmes aux motards (ici près de la place Pinoy) !



Rue du Moulin à Papier : aux coussins berlinois sont associés une signalétique renforcée, plus spécifiquement à l'attention des motards.

A Auderghem, les motards sont soumis à l'insécurité générale qui affecte le réseau (cf. ci-dessus). Mais ils sont aussi plus exposés face à certains problèmes spécifiques tels les bordures délimitant les sites propres (boulevard du Souverain) ou les dispositifs ralentisseurs peu visibles en section de voirie, tel les coussins berlinois.