

## II. PERSPECTIVES ET PROJETS

### 0. INTRODUCTION

Ce chapitre met l'accent sur les **options prises par le PRD et le PRAS** en matière de mobilité. Sont également évoqués les autres **projets en matière de déplacements** et les divers **projets immobiliers** en cours ou à l'étude à Auderghem (susceptibles d'avoir des répercussions en matière de mobilité).

Remarque : il n'a pas été jugé utile de reprendre les options définies par le Dossier de Base du Plan Communal de Développement (PCD). Ce dossier est ancien (1998) et la Commune n'a pas poursuivi l'élaboration du PCD.



*Une analyse des options prises par les plans régionaux en matière de mobilité est utile pour le PCM.*

### A. LE PLAN REGIONAL DE DEVELOPPEMENT

Adopté en septembre 2001, le PRD définit les bases du développement futur de la Région.

En matière de mobilité et de transport, le PRD prône une politique inscrite dans une logique de développement durable, avec amélioration des espaces publics et du cadre de vie, tout en assurant une meilleure protection des quartiers résidentiels.

Divers **objectifs** sont concrètement énoncés en matière de mobilité :

- favoriser les modes de transport alternatifs à la voiture et plus respectueux de la ville ainsi que de l'environnement ;
- augmenter la sécurité des usagers et, en particulier, celles des usagers les plus faibles ;
- améliorer le cadre de vie, requalifier l'espace public pour un meilleur environnement ;
- obtenir une efficacité plus grande des transports en commun urbains ;
- intégrer le Réseau Express Régional dans le projet de ville et prendre des mesures adéquates pour garantir son succès ;
- suivre une politique de réduction du stationnement afin d'inciter les navetteurs à un report modal vers les transports en commun ;
- offrir une meilleure accessibilité interrégionale et internationale des différentes fonctions de la ville ;
- assurer une protection plus grande des zones d'habitat.

Pour Auderghem, le PRD cible plusieurs interventions nécessaires pour atteindre de tels objectifs (cf. carte J.1) :

#### 1. Tronçon de ligne de tram / bus à améliorer ou à étudier

Certains tronçons de lignes de tram ou bus ont été ciblés comme nécessitant une amélioration :

- prolongement (en site protégé) de la ligne de tram 94 (boulevard du Souverain) jusqu'à Woluwe-Saint-Lambert;
- amélioration de la fréquence de desserte (par le bus) de la chaussée de Wavre (aux heures de pointe) et des relations avec la périphérie ;
- amélioration des lignes de bus passant entre autres par l'avenue de la Houlette et de celle rejoignant Sainte-Anne
- mise en site propre (protégé) au boulevard du Triomphe (action effectuée depuis lors) et à l'approche des carrefours Wavre – Général Jacques et Wavre - Souverain.

#### 2. Gare RER – nœuds intermodaux

Le projet de RER devrait être un moyen d'amélioration des conditions d'accès à Bruxelles depuis sa périphérie et de la mobilité interne à la Région. Le point d'arrêt RER « Delta » est mentionné comme nœud intermodal principal. C'est également le cas de « Herrmann Debroux » (nœud métro et ligne de tram).

Les stations de métro « Pétilion », « Hankar », « Beaulieu » et « Demey » sont répertoriées comme nœud intermodal où la priorité doit être accordée aux usagers faibles. Un choix qui est opportun au vu du diagnostic qui a été dressé pour ces stations (cf. plus haut).

Une nouvelle gare RER (NB : chantier en cours) est en outre proposée à proximité d'Auderghem (au pont ferroviaire de l'avenue du Martin Pêcheur).

#### 3. Entrée de ville à réaliser

Reprenant le concept de porte de ville initié il y a une quinzaine d'années, le PRD mentionne un aménagement de ce type au débouché de l'E411 (à la lisière de la forêt, près du centre ADEPS et de la déchetterie communale).

#### 4. Liaisons cyclistes et piétonnes à améliorer

Afin de sécuriser les déplacements des usagers faibles, une attention particulière est portée à l'aménagement sûr et confortable des cheminements piétons et des itinéraires cyclables. Deux sites ont été pointés comme nécessitant une amélioration des traversées cyclistes et piétonnes (cf. carte J.1) :

- au boulevard du Triomphe (les travaux ont été réalisés) ;
- au rond-point du Souverain.

#### 5. Itinéraires cyclables régionaux à réaliser

En tant que mode de déplacement alternatif à la voiture, l'utilisation du vélo devrait être développée. L'itinéraire cyclable n°16 est projeté entre le boulevard du Triomphe et l'avenue Herrmann Debroux (afin de permettre une jonction entre des réseaux cyclables existants). Le trajet de rocade B est également figuré mais il a un tracé très bref à Auderghem (avenue des Volontaires, avenue Schoofs).

#### 6. Promenade verte

Le projet de promenade verte est figuré au PRD, mais on notera qu'il est déjà en fonction à Auderghem.

## 7. Zone levier 13 « Delta »

Delta (tout comme Beaulieu et le campus ULB-VUB) est une des zones levier du PRD. Cela sous-entend une volonté de développement ou re-développement immobilier d'ampleur (diverses possibilités ont été évoquées de longue date pour Delta). De telles interventions sous-entendent naturellement une prise en compte de l'accessibilité et des conditions de mobilité dans la zone.

## 8. Espace structurant à intégration environnementale renforcée

Dans les espaces structurants, il y a lieu de favoriser le développement de la mixité des usages de l'espace public en faveur d'une mobilité douce et des transports en commun. Leur mise en place devrait contribuer à atténuer les nuisances dues au trafic automobile.

Les axes concernés par ces mesures sont au PRD la chaussée de Wavre (entre la moyenne ceinture et l'avenue Herrmann Debroux), la chaussée de Tervueren et le boulevard Général Jacques.

## 9. Amélioration de la quiétude par des mesures sur la vitesse et le revêtement routier

L'objectif visé est une diminution mesurable du niveau moyen de bruit en ville et en particulier au sein des quartiers d'habitation. Ainsi seront privilégiés les équipements routiers réduisant le bruit ; les vitesses seront en outre réduites au sein des quartiers résidentiels (zones 30) et le trafic de transit sera strictement évité. Les tronçons de voiries concernés à Auderghem sont :

- le boulevard du Souverain ;
- l'E411 entre le Champ de Tercoigne (Delta) et la chaussée de Watermael ;
- l'avenue Demey ;
- l'avenue Michiels et l'avenue de Beaulieu.

## 10. Liseré d'intervention acoustique

Dans la quête de l'amélioration du cadre de vie, des mesures doivent être prises afin d'atteindre un niveau sonore de nuit acceptable. Les mesures de minimisation des nuisances à la source ne pouvant être suffisantes sur certains axes importants, elles seront accompagnées pour les logements d'une subvention pour l'isolation acoustique. On dénombre comme principales voiries de la commune ciblées ici :

- la chaussée de Wavre (entre la moyenne ceinture et l'avenue Herrmann Debroux) ;
- la chaussée de Tervueren (entre la chaussée de Wavre et Sainte-Anne) ;
- l'avenue des Volontaires ;
- l'avenue des Meuniers.

## B. LE PLAN REGIONAL D'AFFECTATION DU SOL (PRAS)

### 1. La carte des affectations

Le PRAS, entré en vigueur en juin 2001, règle depuis cette date l'affectation du sol et a, à ce titre, valeur réglementaire. A Auderghem, il confirme le plus souvent la situation existante de fait.

Les quartiers bordant la chaussée de Wavre et l'E411 sont caractérisés par une affectation dominante de zones d'habitation, quelques zones d'équipements d'intérêt collectif (essentiellement occupées par des établissements d'enseignement) et quelques îlots repris en zones de forte mixité (site du *Carrefour*, site *Auderloft*, îlot *Fiat et Omega Court*, îlot Wavre – Bassem – Devis – Souverain, bureaux de la rue du Moulin à Papier, rue des Bûcherons près de Jesus-Eik).

Des zones administratives ont en outre été délimitées en bordure de l'E411 (avenue Herrmann Debroux, avenue de Beaulieu, avenue Van Nieuwenhuyze...).

Les quartiers « périphériques » de la commune (Chant d'Oiseau, Parc des Princes, Sainte-Anne...) sont eux affectés surtout à des zones d'habitation à prédominance résidentielle.

Pour mémoire, le PRAS renseigne également :

- des zones forestières et des zones de parcs (Val Duchesse, Rouge Cloître...);
- des zones de sports ou loisirs en plein air ;
- une zone de cimetière.

En matière de **commerces**, diverses sections de la chaussée de Wavre sont épinglées en tant que liseré de noyau commercial. C'est également le cas de la place Pinoy.

Les axes suivants sont définis comme **espaces structurants** par le PRAS :

- boulevard du Souverain ;
- chaussée de Wavre ;
- l'E411 (+ voiries latérales) et son débouché (avenue Cockx) ;
- le boulevard du Triomphe ;
- avenue de Tervueren ;
- chaussée de Tervueren ;
- boulevard Général Jacques ;
- la route de Mont Saint-Jean (Ring).

Concrètement, cela signifie qu'une attention particulière doit être accordée au paysage urbain le long de ces axes et de leurs abords visibles depuis l'espace public, tout comme l'accent est mis sur la nécessité de prévoir des plantations d'arbres de manière continue et régulière le long des espaces structurants.

Deux parkings de transit sont renseignés : un à Delta et l'autre avenue Herrmann Debroux.

Enfin, les voiries suivantes sont en **zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE)** :

- le boulevard du Souverain ;
- l'avenue de Tervueren ;
- la chaussée de Tervueren (section parcourant la forêt de Soignes) ;
- le boulevard Général Jacques ;
- le clos du Bergoje, le clos Crommelynck, le parc Luxor et le clos des Trois Fontaine ;
- les rues des Deux Chaussées, du Villageois, du Vieux Moulin et Walckiers ;
- les avenues Gobert, du Grand Forestier, De Waha et Val Duchesse.

### 2. La carte des voiries

La carte 5 du PRAS, consacrée aux voiries, mentionne les éléments suivants :

- les grands axes que sont l'E411 (+ avenue Cockx et bd. du Triomphe), le Ring, le boulevard du Souverain et l'avenue de Tervueren sont repris en tant que voie métropolitaine ;
- les Itinéraires Cyclables Régionaux n°15 et 16, ainsi que la rocade B sont figurés au plan.

### 3. La carte des transports en commun

Il n'y a pas d'élément novateur concernant Auderghem en matière de transports en commun (carte 6 du PRAS) : mention de la ligne de métro 1A, de la gare RER Delta et des deux parking de transit sus-mentionnés.

### C. LES PROJETS IMMOBILIERS

Le PCM doit tenir compte des projets connus de développements immobiliers et / ou de l'existence de réserves foncières susceptibles d'être mobilisées à court ou moyen terme pour accueillir de nouvelles fonctions urbaines.

Il s'agit en effet d'anticiper, dans la mesure du possible, les développements à venir et leurs répercussions en matière de mobilité, que ce soit pour la demande en transports publics, le stationnement, les comportements de déplacements...

Parmi les grands projets de constructions neuves en cours, on retiendra:

- le projet *Auderloft* (bureaux, commerces, logements) sur l'ancien site *Interbrew* de la Chasse Royale ;
- l'urbanisation (immeubles à appartements) de l'ancien site de *l'Union Minière* (Luxor), un vaste domaine compris entre le boulevard du Souverain, l'avenue des Nénuphars et la promenade verte ;
- le re-développement (bureaux et logements) de l'ancien site *AIB-Vinçotte* (avenue Cockx et avenue Drouart).

Les principales réserves foncières subsistantes sont :

- le site Delta (un schéma directeur est en cours d'élaboration) ;
- l'îlot Wavre – Souverain – Devis – Bassem ;
- la parcelle au front du boulevard Général Jacques ;
- l'ancien complexe sportif d'une organisme financier (avenue Van Horenbeeck et drève Vanderborgh).

Ces projets, où s'installeront de nouveaux habitants et emplois, engendreront, à terme, des flux de circulation supplémentaires et ils pourraient aboutir à la nécessité de repenser l'accessibilité des lieux.



*A la Chasse Royale, un nouveau quartier prend peu à peu forme.*

### D. AUTRES PROJETS EN MATIERE DE DEPLACEMENTS

Quelques projets relatifs à la mobilité (et qui n'ont pas nécessairement été cités par ailleurs) doivent encore être mentionnés :

- 1°) Le prolongement à très court terme du tram 94 (tout le long du boulevard du Souverain pour rejoindre ensuite Woluwe-St-Lambert).
- 2°) La réorganisation en cours des arrêts de transport publics aux alentours du carrefour entre le boulevard du Souverain et la chaussée de Wavre.
- 3°) sur un plan informel, l'idée d'une ligne de mini-bus STIB (à l'instar de la ligne 17) qui relierait Hankar au cimetière communal (Transvaal) et au quartier du parc des Princes, a été évoquée.
- 4°) la création d'une gare routière (bus) à Herrmann Debroux a déjà été évoquée par le passé.
- 5°) L'installation d'une caméra automatique (non respect de la vitesse autorisée) au débouché de l'E411.
- 6°) La mise en oeuvre du Plan directeur communal d'aménagement des zones 30.
- 7°) L'aménagement prochain de l'ICR n°16.

8°) Le prolongement de la promenade verte à l'ouest de la chaussée de Watermael (pour rejoindre la station de métro Beaulieu) est prévu, mais il se heurte apparemment à des problèmes de financement (une passerelle doit être aménagée).

9°) Un plan relatif à la signalétique a récemment été élaboré par la Commune.

10°) Des études relatives à la mobilité sont en cours (ou terminées) parmi les communes voisines :

- les communes d'Etterbeek et de Watermael-Boitsfort disposent d'un PCM récent ;
- l'élaboration du PCM d'Ixelles est apparemment suspendue *sine die* ;
- Woluwe-Saint-Pierre n'a apparemment pas initié l'élaboration d'un PCM.

Des travaux qu'il convient de suivre de près (en particulier pour le traitement des zones frontalières avec Auderghem).

-----