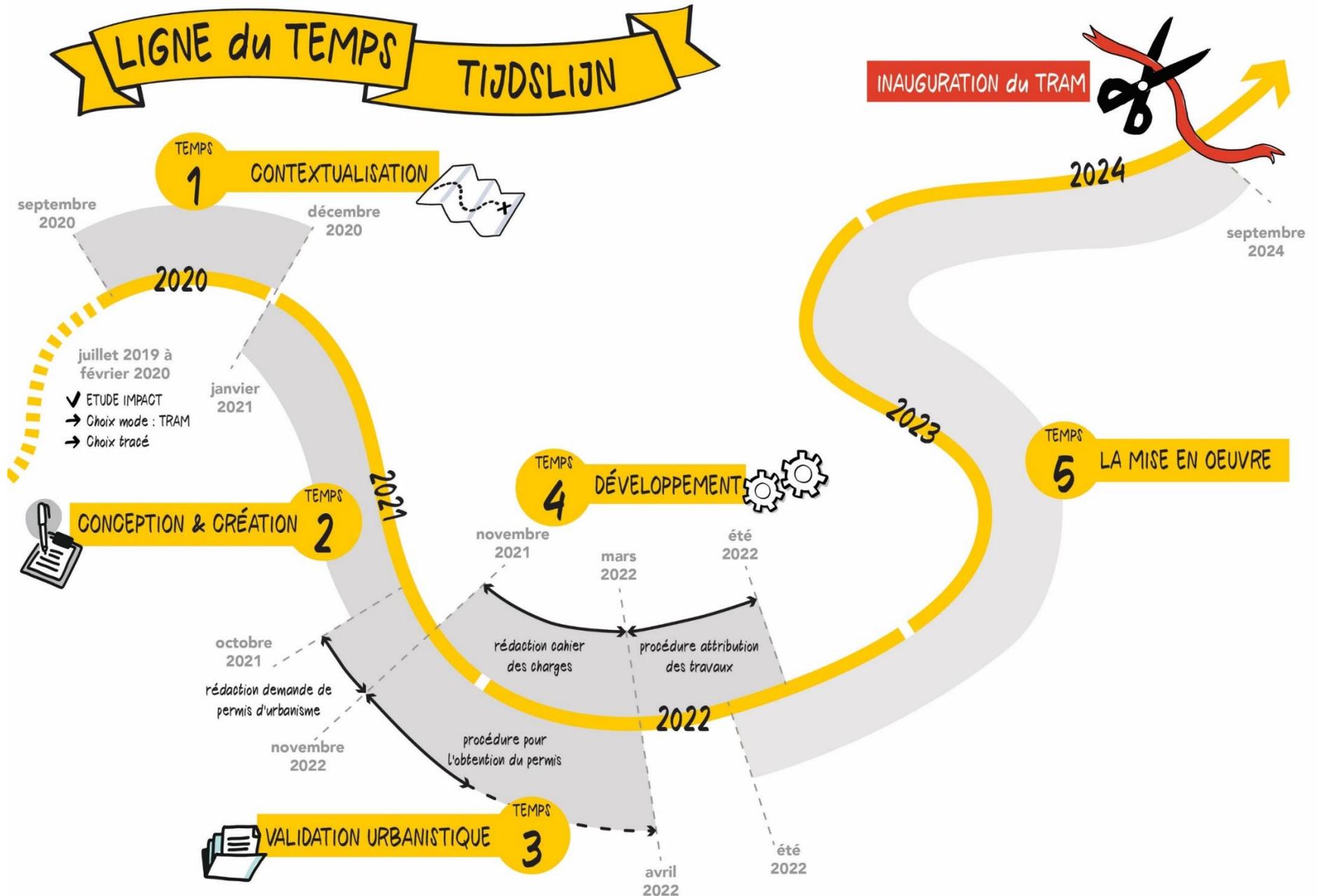


MOVE NOhW – CoPiL 02

15 décembre 2020



—

ORDRE DU JOUR: Etudes préliminaires, état d'avancement des différents groupes de travail

- Communication
- Participation
- Environnement
- Mobilité
- Espace public



ORGANISATION COFIL



Mardi 15/12/2020? 13H30 à 16H30

Démarrage 13H35

5 min. : Introduction, ordre du jour et organisation - ELODIE, Stib

15 min. : COMMUNICATION - JANE, VO Citizen
questions/réponses COM. 10 min.

15 min. : PARTICIPATION - JULIE, 21 Solutions et LAURE, Espaces-Mobilités
questions/réponses PART. 10 min.

20 min. : ENVIRONNEMENT - CHRISTOPHE et BENOIT, TER-Consult
questions/réponses ENVIRONNEMENT 15 min.

25 min. : MOBILITE - XAVIER, Espaces-Mobilités
questions/réponses MOBILITE 20 min.

25 min. : ESPACE PUBLIC - GERALDINE, Richez_Associés
questions/réponses ESPACE PUBLIC 20 min

CONCLUSION - ELODIE, Stib



COMMUNICATION

ETUDES PRELIMINAIRES: Faisons le point



- **COMMUNICATION:**

FAIT = Informer tous les citoyens de NOH du projet + mise en place des outils:

- Charte graphique
- Facebook, Site web (lancement ce jour, version DEV)
- Brochures, flyers et affiches, emailing

A FAIRE =

- Inclure tous les services & membres du collège
- Développer une stratégie de communication positive et ciblée
- Mobiliser les personnes POUR
- Rassurer les personnes CONTRE
- Positionner les panelistes comme ambassadeurs



Objectifs :

Informier & créer de la notoriété autour du projet MOVE NOhW: *Plus que le tram, c'est un projet de Ville*

Public-cible :

Tous les habitants de NOH



22

S. MICHELS L.
L'ÉTAT DE
PARIS

1259

PARTICIPATION

SIGNER LA PÉTITION EN ... DANS LES COMMERCES.

ETUDES PRELIMINAIRES: Faisons le point



- PARTICIPATION:

FAIT =

- Rencontres citoyennes et enquête en ligne
- Mise en capacité du panel citoyen
- Rencontre commerçants
- Enquête commerçants

A FAIRE=

- Mobiliser des acteurs spécifiques
- Présenter les résultats du diagnostic
- Organiser une rencontre Pear to Pear (commerçants, citoyens)
- Organiser des ateliers de sensibilisation au partage de l'espace public

RENCONTRES CITOYENNES

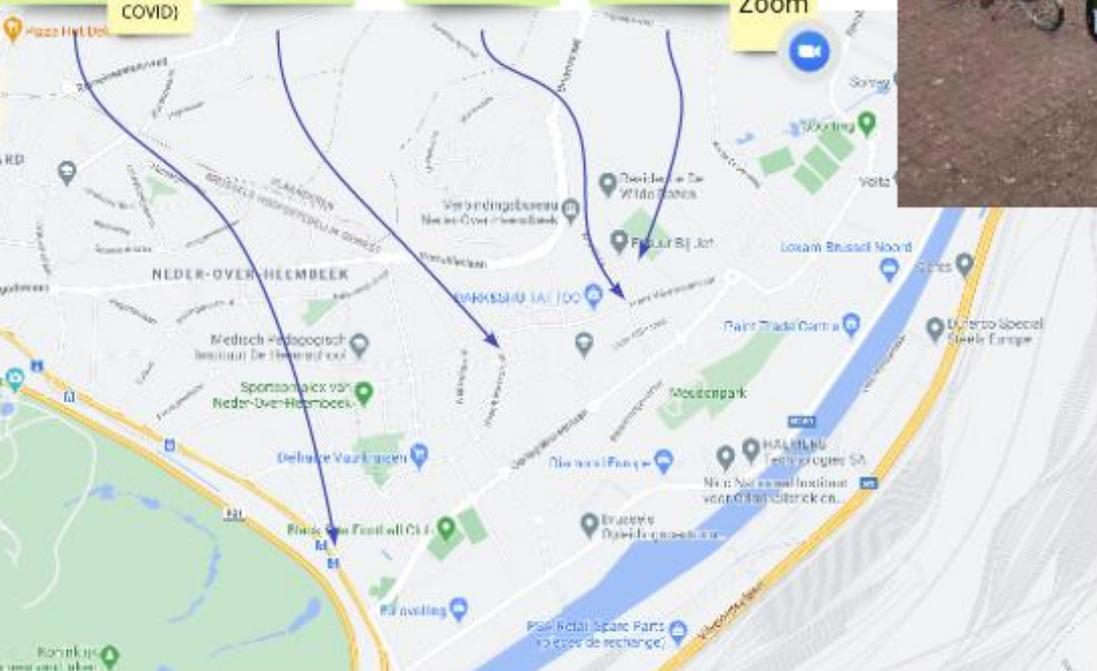


NOH

Rencontres
citoyennes



- Heembeek
- Zavelput
- Peter Benoit
- Atelier GC NOHVA
- Zoom



RENCONTRES CITOYENNES: Thématiques



Réseau cyclable

Pistes cyclables séparées:
*Chemin vert vers R. de Ransbeeck
*F. Vekemans
*Kraatveld et Kruisberg vers le centre de NOH

Remontées files

Heures de sorties des écoles, beaucoup de remontées de files, parents en double file Rue Léon XIII et Rue F. Vekemans.

Kiss & Ride pour l'ensemble des écoles du quartier et l'école « La croisée des chemins ».

Arrêt tram

Placer un arrêt de tram au parc qui mène vers la piscine et pas devant des habitations = difficulté quand déménagements

Stationnement

Beaucoup de stationnement ventouse de personnes hors du quartier qui viennent prendre le tram à Heembeek.

Mobilité

Pour une meilleure mobilité douce mettre des sens uniques.

Livraisons toute la journée en double file dans la rue F. Vekemans.

Questionnements

Quid de la vitesse automobile, remontées de files si passage et arrêts d'un tram ?

Quid de l'indemnisation des fissures en façade ?

Sécurité

Poser des caméras pour sécuriser les rues.

Sentiment d'insécurité le soir entre place P. Benoit et Zavelput.

Espace public

Un piétonnier pour la rue F. Vekemans mais compenser le stationnement.

Plus de jeux sur les oreilles de trottoirs (EPDM).

Créer/Maintenir des connexions STIB/DE LIJN vers Wemmel, Grimbergen et Vilvorde (écoles, shopping, grandes surfaces, bureaux).

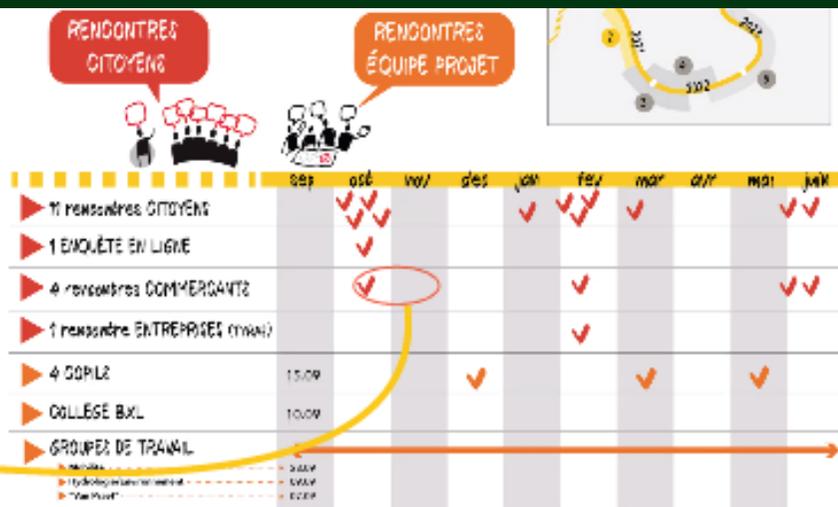
Favoriser des abonnements, systèmes de paiements STIB/DE LIJN commun

RÉSEAU STIB DE LIJN

RENCONTRE COMMERCANTS



Accompagnement spécifique des commerçants



26/11
Rencontre
via Zoom

Présentation des
objectif de
l'accompagnement
spécifique

Ecoute des
doléances
légitimes

Mise en avant
de l'opportunité
des espaces de
participation

Travail
en petits
groupes

5 questions
amorceant
l'enquête
diagnostic
commerçants

Diagnostic
besoins
logistics

Diagnostic
besoins
stationnement

Diagnostic
besoins
chaland

ANALYSE: SEPTEMBRE-NOVEMBRE

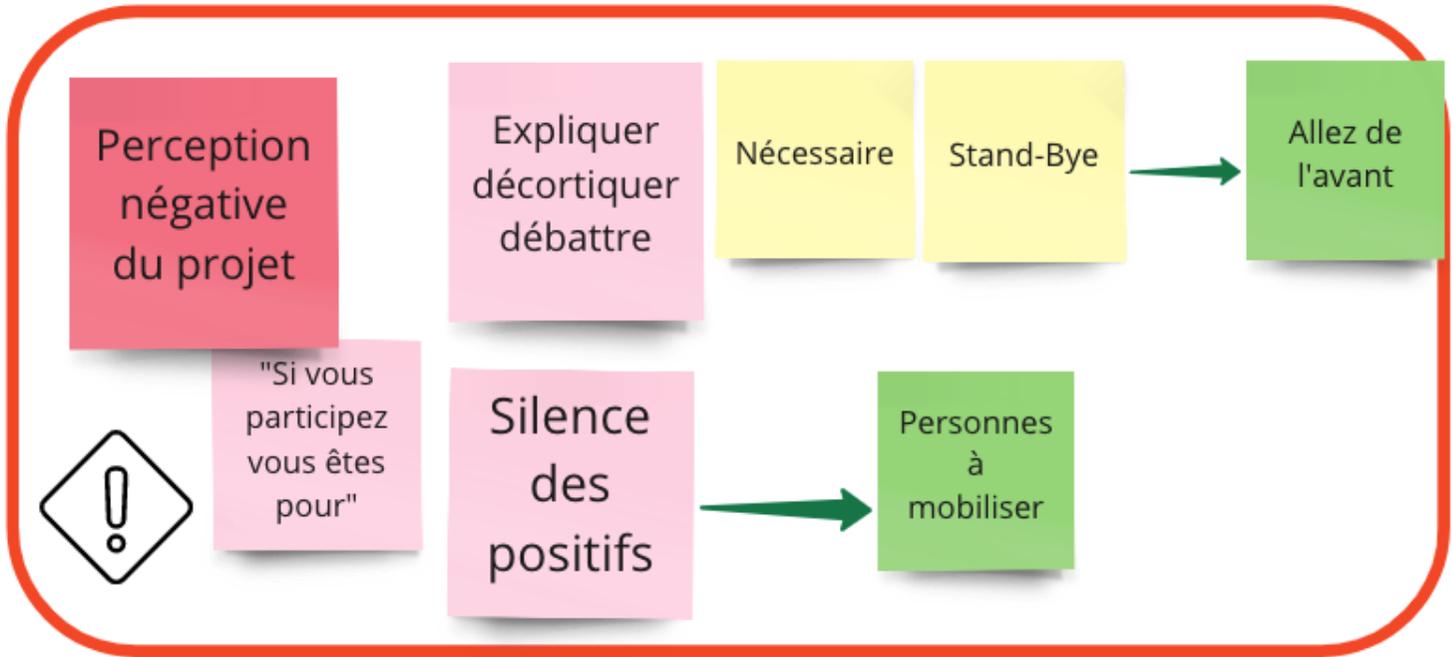
4 temps de rencontre

Citoyens + Commerces

150 personnes rencontrées

2ème vague COVID (fin oct.)

Tranche d'âge majoritaire 35 - 60 et plus



GÉNÉRAL

 **341**
réponses

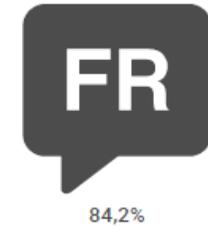
 **80,4%**
habitent à Neder-over-Heembeek

 **19,6%**
autres : reste RBC, communes limitrophes Brabant flamand

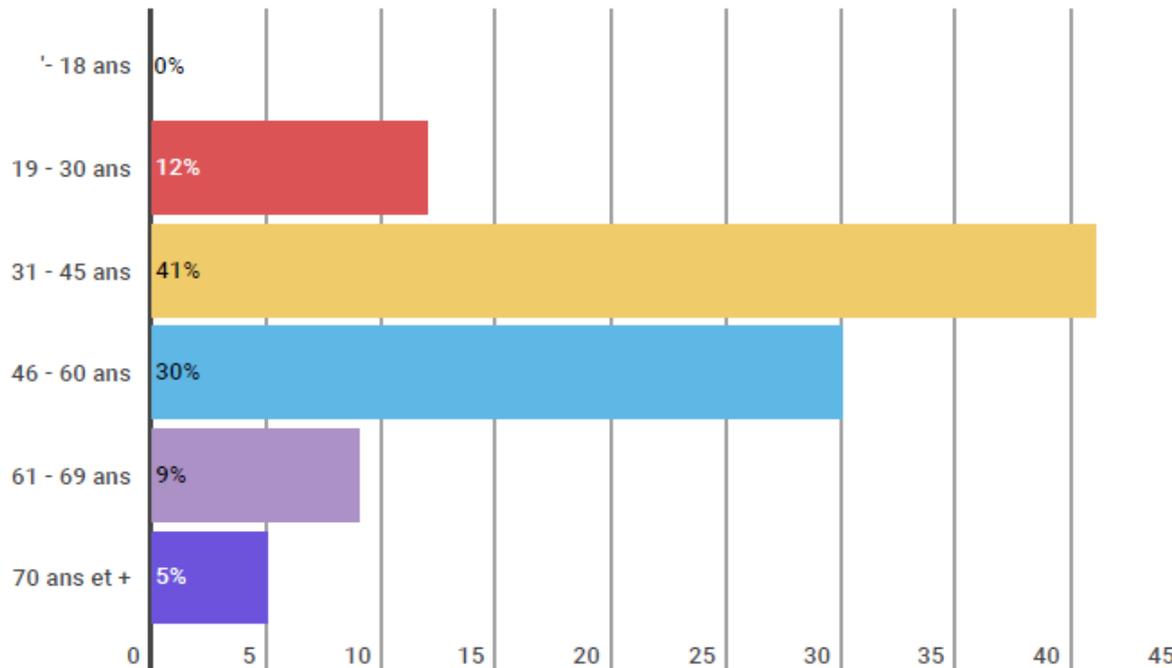
Genre



Langue



Age



ENQUETE (en ligne)



PROFIL DE REpondANT



84%

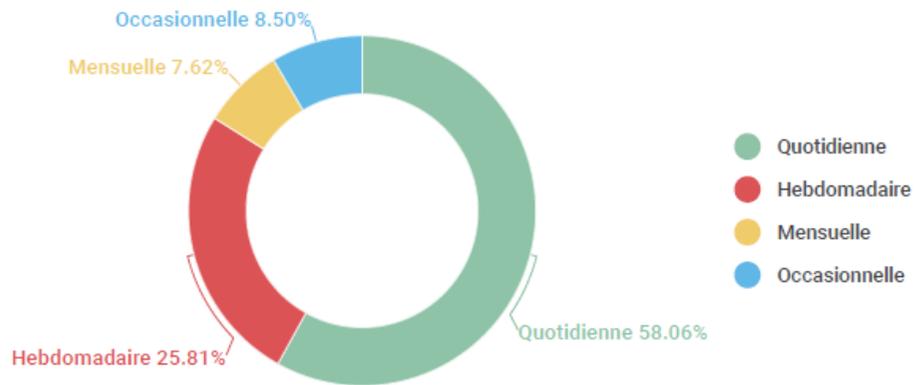
des répondants passent quotidiennement par le coeur de NOH ou de manière hebdomadaire.



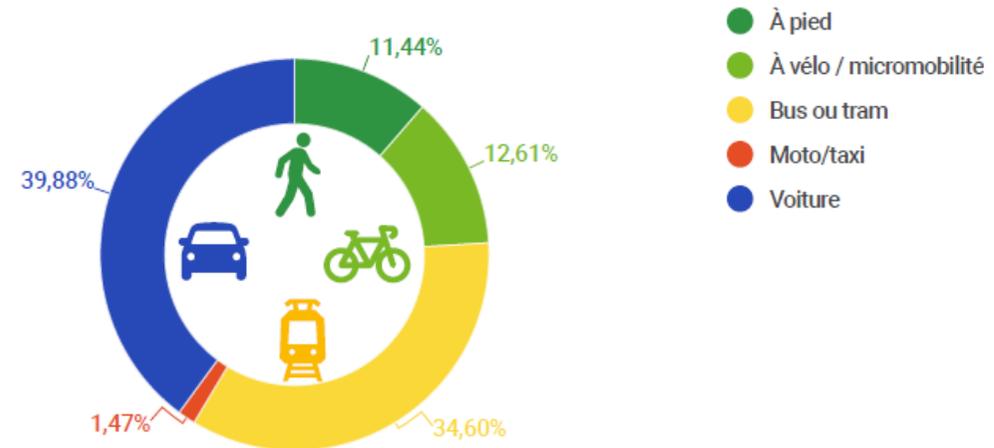
59%

ont déclaré utiliser des modes de déplacements "doux" pour se déplacer de ou vers NOH

Fréquence de visite dans le coeur de NOH



Mode de transport utilisé de et vers NOH



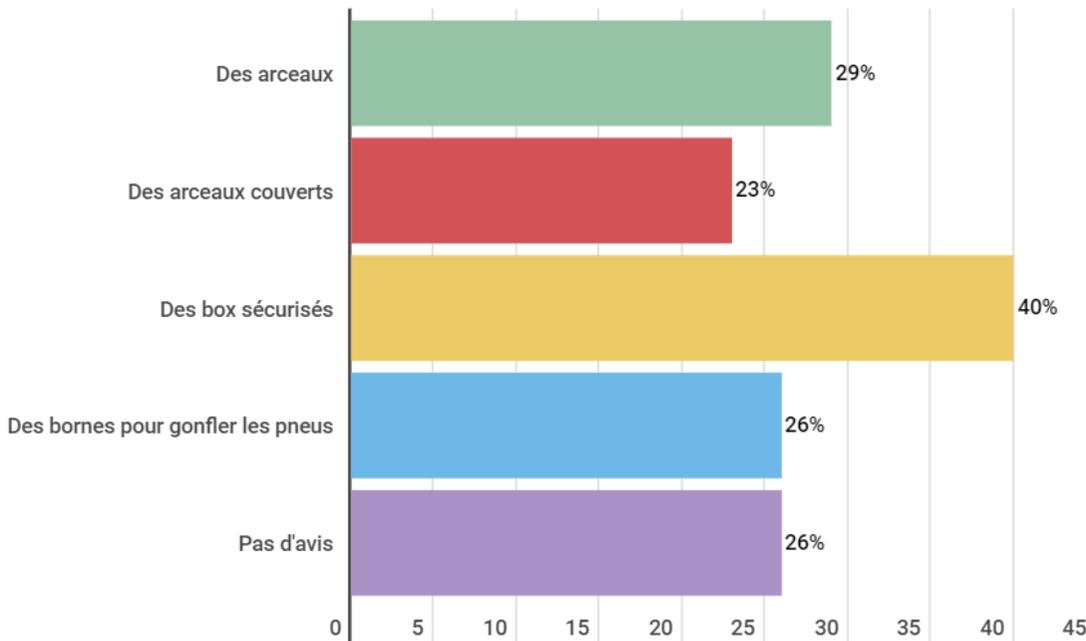
LE FUTUR CENTRE DE NOH - MOBILITÉ

Global

NOH

Autre

Stationnement vélo



Répondants qui envisageraient d'utiliser le vélo à NOH si ces conditions (circulation + stationnement) étaient réunies



146 personnes

53%



LE FUTUR COEUR DE NOH – MOBILITÉ

Global

NOH

Autre

Circulation automobile (rue Vekemans)

Le maintien de la circulation existante 50.73%



Une suppression de la circulation 25.55%

Un apaisement de la circulation 23.72%

Favorables à suppression ou apaisement de la circulation sur Vekemans



135 personnes

49,2%



LE FUTUR COEUR DE NOH – AMÉNAGEMENT ET CADRE DE VIE

Parmi les aménagements suivants, lesquels vous inspirent le plus pour agrémenter le Zavelput ?



Espace mixte en terrasses



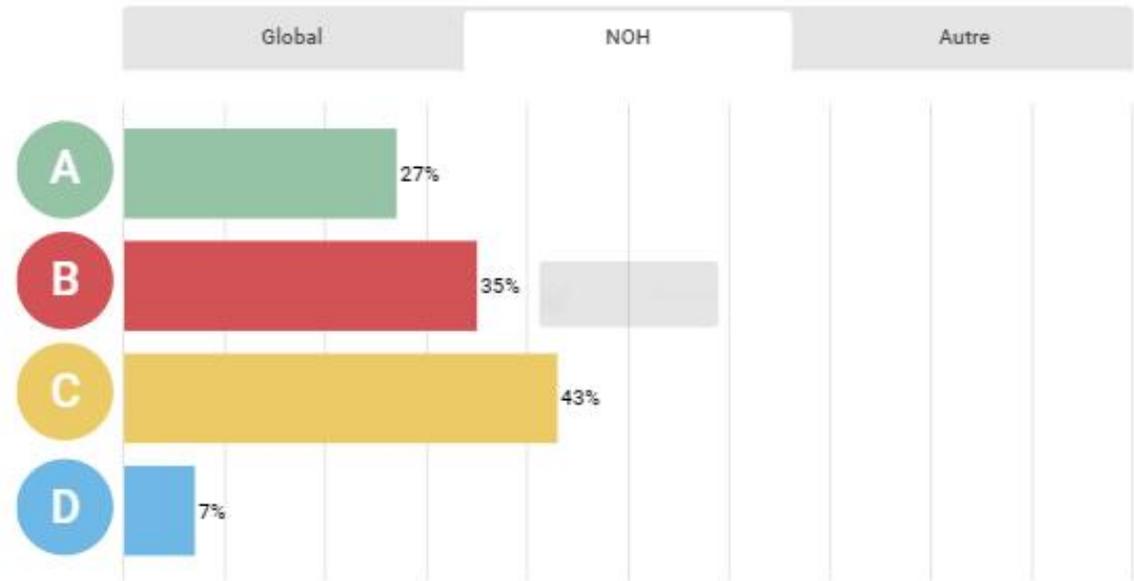
Espace mixte, végétal et minéral



Espace très végétal et organique



Espace minéral structuré



-

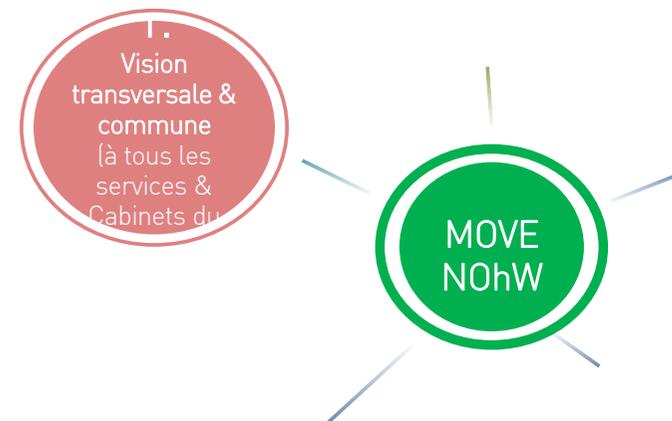
STRATEGIE DE COMMUNICATION ET DE PARTICIPATION POUR LA SUITE



1. VISION TRANSVERSALE & COMMUNE



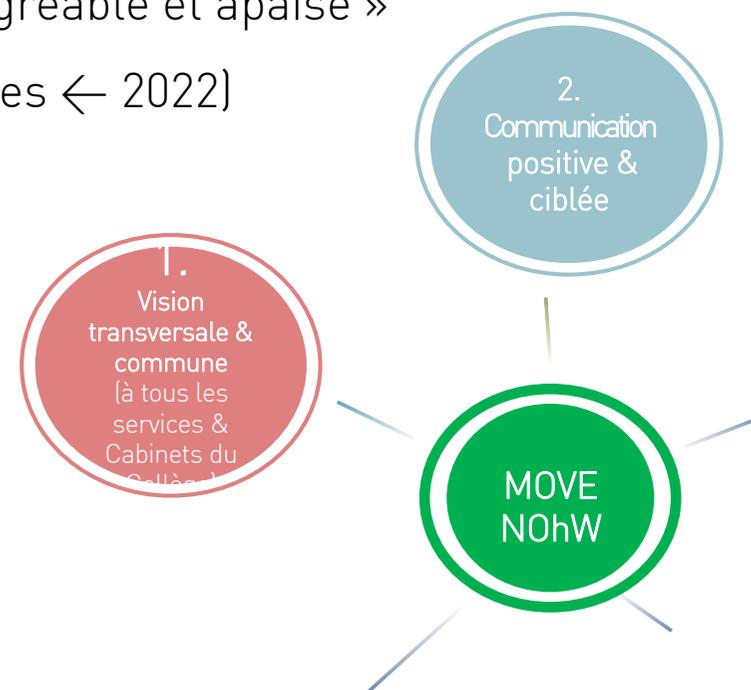
- Bonne gouvernance du projet
- MOVE NOhW = fil rouge pour un discours cohérent au sein de la Ville.
- Inclure tous les services aux étapes clés du projet : participation, mobilité, espaces publics, commerces, urbanisme...
- Nécessité d'une **coordination** au sein de la ville.



2. COMMUNICATION POSITIVE & CIBLEE



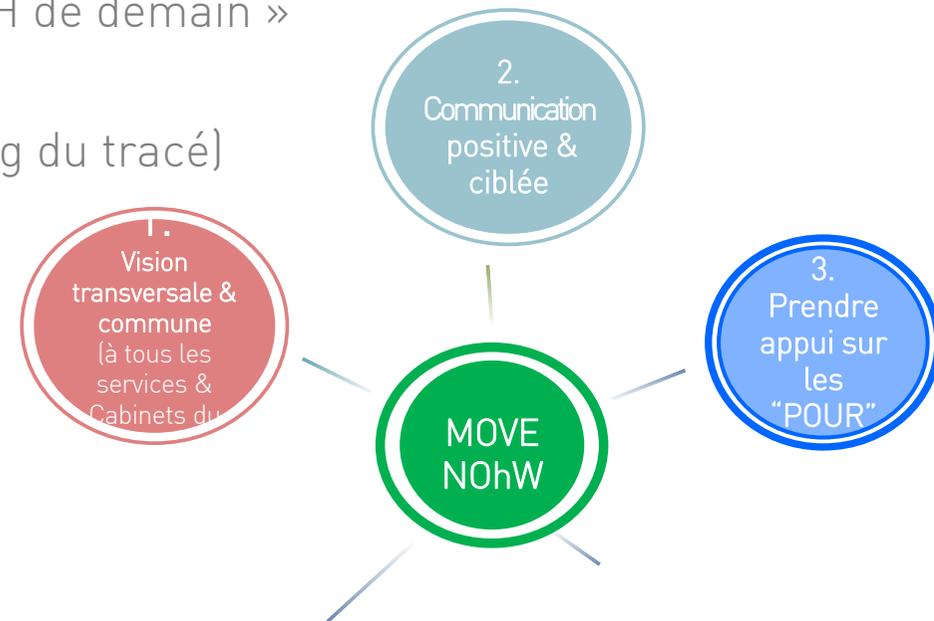
- Mise en avant des **bénéfices** du projet en termes de mobilité, environnement, vivre-ensemble, cohérence avec le développement global de NOH
- Mise en avant des **avantages concrets**, ex. cb de temps depuis la place Peter Benoît jusqu'à la VUB/ULB? / jusqu'au stade Mandela?
- Message positif : « Voici NOH demain, un quartier agréable et apaisé »
- Publics-cibles : **familles (25-45 ans) & enfants** (jeunes ← 2022)



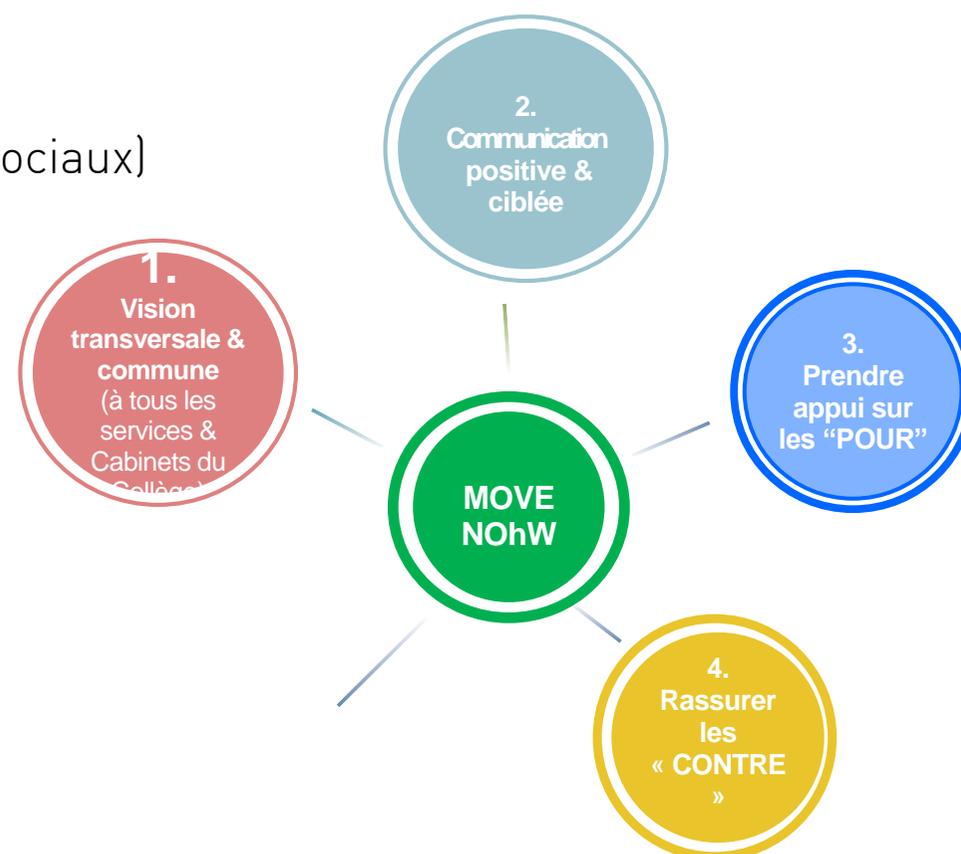
3. PRENDRE APPUI SUR LES « POUR »



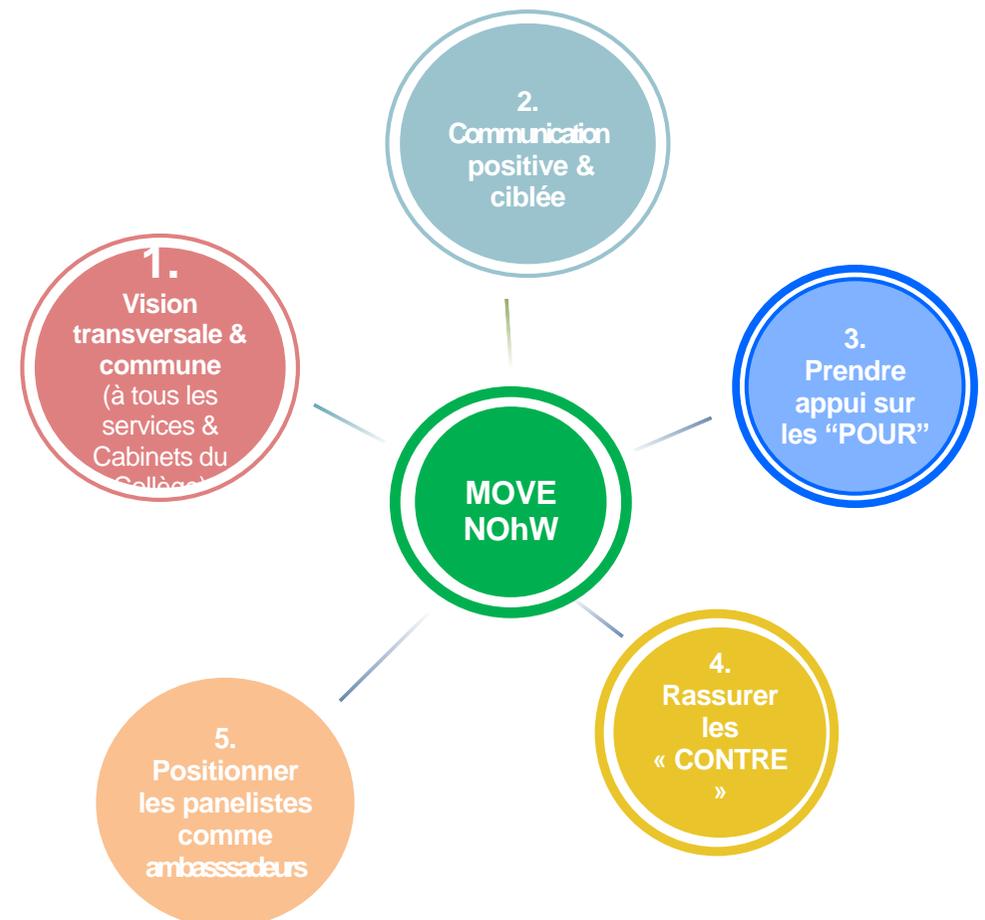
- Stimuler les « Pour » et activer les « sans avis » et les « plutôt contre » avec des images et du contenu inspirant (ex. témoignages positifs capsules vidéos, images de projection, images de projets similaires réalisés avec succès).
- Travail de proximité avec
 - ✓ Leaders d’opinion locaux
 - ✓ Associations locales
 - ✓ Ecolesex. concours « Dessine le NOH dont tu rêves / NOH de demain »
 - ✓ Infrastructures sportivesex. organisation d’un jogging/course cuistax le long du tracé)



- Désamorcer les peurs & les croyances
- Amener à reconnaître certains avantages objectifs du projet en étant **empathiques**, **objectivant les réalités**, démontant les **fake news**
- Travail :
 - ✓ Rencontres peer to peer
 - ✓ Focus commerçants
 - ✓ Contre-argumentation (presse & réseaux sociaux)



- Affiner leur rôle et leur posture dans leur lien avec les citoyens`





Janvier

Identification & mobilisation des pers & groupes

« Pour »

- Participation : 1 à 2 rencontres par groupe focus : pers clés, comités & conseils de quartier, clubs sport, coordination sociale, écoles
- Com : réalisation de témoignages positifs FB & site web

Février

Information générale sur les GT

Participation : présa PPT sous forme vidéo, séance Zoom Q/R avec l'outil Slido

- Com: site web, Faire Bxl, FB, relations presse via la Ville (Bruzz, Le Soir...)

Mars

Communication positive & ciblée

- Participation : visite de terrain Pear to Pear pour commerçants et Panel & Ateliers de manipulation de profils
- Com : rencontres porte à porte (Ville), lancement projet écoles & infrastructures sportives



ENVIRONNEMENT

ETUDES PRELIMINAIRES: Faisons le point

• ENVIRONNEMENT: FAUNE/FLORE/EAU

FAIT =

- Diagnostic hydrologique
- Diagnostic arbre
- CBS+ et habitats/faune/flore
(+ synergies PPP)

A FAIRE =

- Dimensionnement aménagement de GIEP (maillage bleu)
- Préconisations préservation maillage vert (faune/flore/habitat – maillage vert)
- Plans de plantation/conseils interventions pour préserver/favoriser le maillage vert et bleu

• ENVIRONNEMENT: SME et bilan carbone chantier

EN COURS =

- Détermination enjeux, objectifs et stratégie
- Contact STIB: interaction cellule environnement et intégration au SME STIB existant

A FAIRE =

- Mise au point du plan de gestion
- Prescriptions cahier des charges travaux
- Amélioration continue du plan durant le chantier

• ENVIRONNEMENT: Economie circulaire chantier

EN COURS = Inventaire des matériaux existant

A FAIRE =

- Récupération possible sur place ou autre filières
- Prescriptions cahier des charges travaux

—

HYDROLOGIE – Maillage bleu





Objectifs :

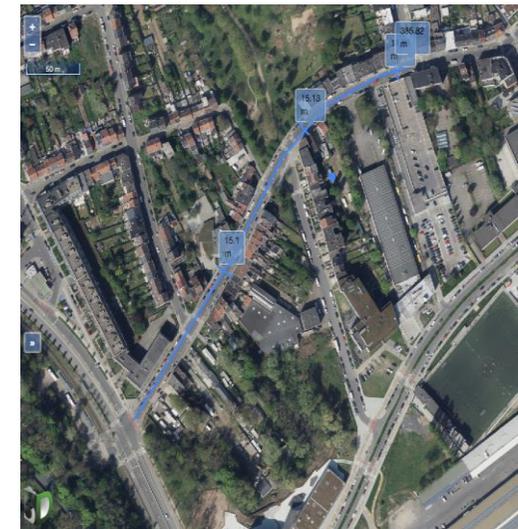
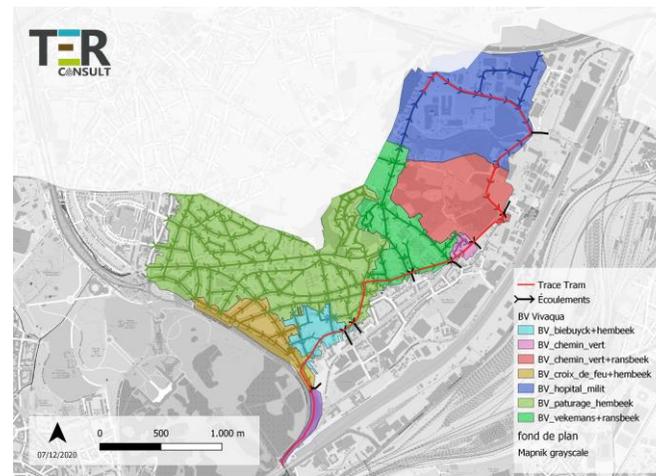
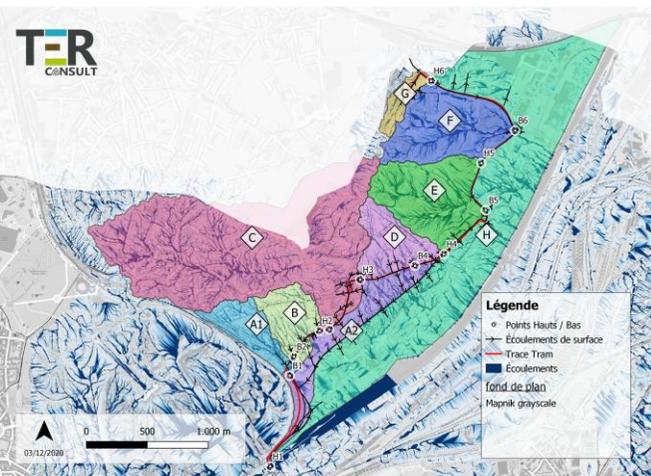
Etude hydrologique avec pour objectif général la gestion durable des eaux de pluie et la lutte contre les inondations et la non-surcharge du réseau d'égouttage

Démarche :

- Diagnostic :
 - ✓ Inventaire cycle **naturel de l'eau** (topographie – hydrogéologie – Historique – zone d'infiltration et zone imperméable – etc.) et **cycle anthropique** (réseau égouttage – occupation du sol - impétrants - pollution - risque d'inondation - etc.) à l'échelle du tracé et des bassins versants
 - ✓ Projets/plans/programmes où des **synergies** sont envisageables
- Propositions techniques et méthode des pluies : a venir

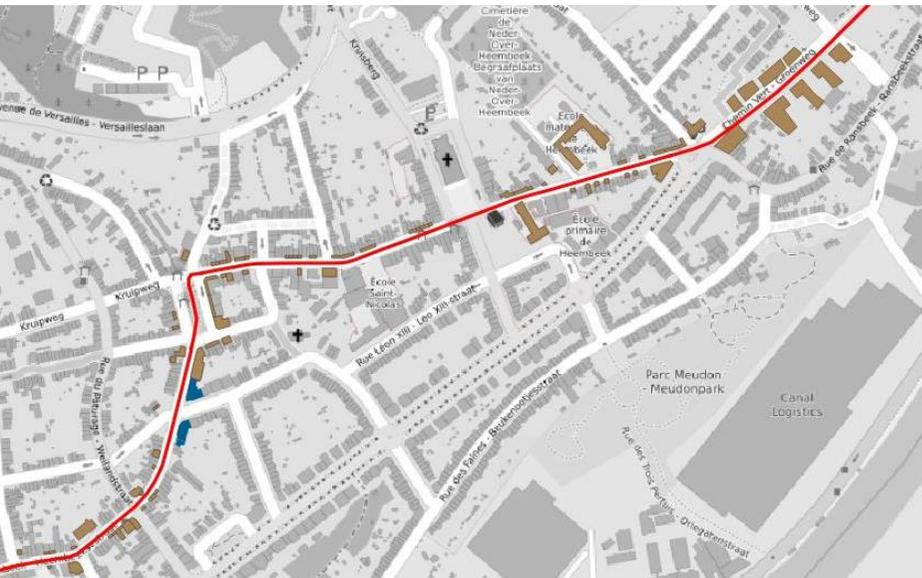
CONCLUSIONS :

- **Principales synergies** : BRYC + ZIR4 + plan Canal (Van Praet) – MEUDON+SFAR (Chemin vert) - PG Aulnaie marécageuse (Ransbeek) – Projet BUDA (TYRAS)
- **Bilan hydrologique succinct - échelle bassins versants** :
 - ✓ Volumes eaux ruissellement (ou débordement réseau subsurface) importants → se concentrer sur une gestion intégrée sur le tracé ou directement à proximité, corrobore principes de gestion « à la parcelle » publique ou privée préconisée par BE
- **Bilan hydrologique succinct - échelle par segment du tracé** → Bilan des opportunités et menaces (AFOM) sur chaque portion de rue, exemple de la première partie de la rue Heembeek (347 m³ soit 0,9 m³/mc):
 - Menaces: niveau nappe et infiltration, parcelles polluées, inondations carrefour Pâturage, ...
 - Opportunités: proximité ZIR 4, parcelle Ville libre carrefour Ancre, végétalisation voirie, ...



POUR ALLER PLUS LOIN :

- Ruissellement provenant des **voiries adjacentes** à prendre en compte au moins jusqu'aux premiers avaloirs (20 à 50m)
- Les surfaces de **toitures** récupérables (parfois jusqu'à 70% d'eau en plus et gestion privé/public)
- **Autres zones potentielles d'infiltration** identifiées (trop-plein ou infiltration directe):
 - ZIR 4
 - ZONE HVB: Aulnaie
 - Croisement Heembeek/Ancre
 - Chemin vert, ...



—

ENVIRONNEMENT: Maillage vert



OBJECTIFS ET APPROCHES



OBJECTIFS

Intégrer les aspects **BIODIVERSITE** et **ARBRES** dans l'étude d'aménagement

3 APPROCHES

- Relevés des **habitats-espèces** présents sur le tracé (bibliographie – in situ – croisement d'expérience)
 - ✓ Cartes thématiques illustratives et analyse de chaque segment/Recommandations
- Inventaire **diagnostic des arbres** présents sur le tracé + calcul du coefficient de biodiversité
- Evaluation du **CBS+** (coefficient de Biotope par Surface ou *indice de potentiel écologique*) pour 3 périmètres définis

Synergies

- Projets/plans/programmes (PPP) où des synergies sont envisageables

CONCLUSIONS – RELEVES DES HABITATS/ESPECES

- **Principales synergies** : BRYC + ZIR4 + plan Canal (Van Praet) - PG Aulnaie marécageuse+ HVB (Ransbeek) – Projet BUDA (TYRAS)
- **Eléments à préserver prioritairement**
 - Accotements Ouest de l'av. Ransbeek, Sud de l'av. Tyras et ceux du rond-point entre l'av. Ransbeek et av. Tyras : prairies calcaires
 - Alignement remarquable de Charmes sur le Chemin Vert et, dans la mesure du possible, la régénération forestière spontanée environnante
- **Eléments à intégrer**
 - ✓ Ecoducs (cf BUDA)
 - ✓ Crapauducs (traversant l'av. Ransbeek à hauteur des étangs de Solvay)
 - ✓ Ecoducs Laeken (cf ZIR 4)

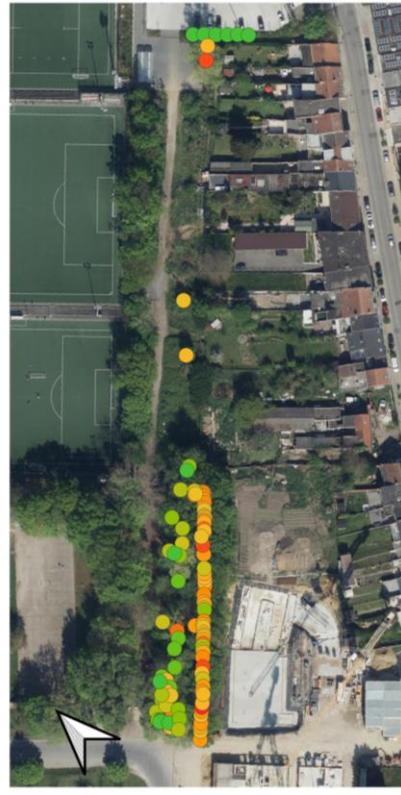
Eléments à renforcer

- ✓ Maillage écologique Nord-Sud (**densifier les aménagements verts-arborés sur l'av. Van Praet (connexion au canal → en se greffant au projet BRYC et au Plan Canal)**)



CONCLUSIONS – DIAGNOSTIC ARBRES

- Relevés des **dimensions** (circonférence : *possibilité de quantifier le nombre d'arbres impactés par le projet*)
- Calcul d'une **valeur d'ornement** : 150 arbres, estimation 118.000 euros
- Calcul d'un **indicateur de biodiversité**
- **Recommandations** avec focus actuel sur Zavelput – Vekemans - Chemin vert
- **Perspectives** : Inventaire phytosanitaire + diagnostic +(dimensions/ornement/biodiversité) en cours sur Ransbeek. Inventaire à réaliser sur zone Van Praet une fois esquisse définie



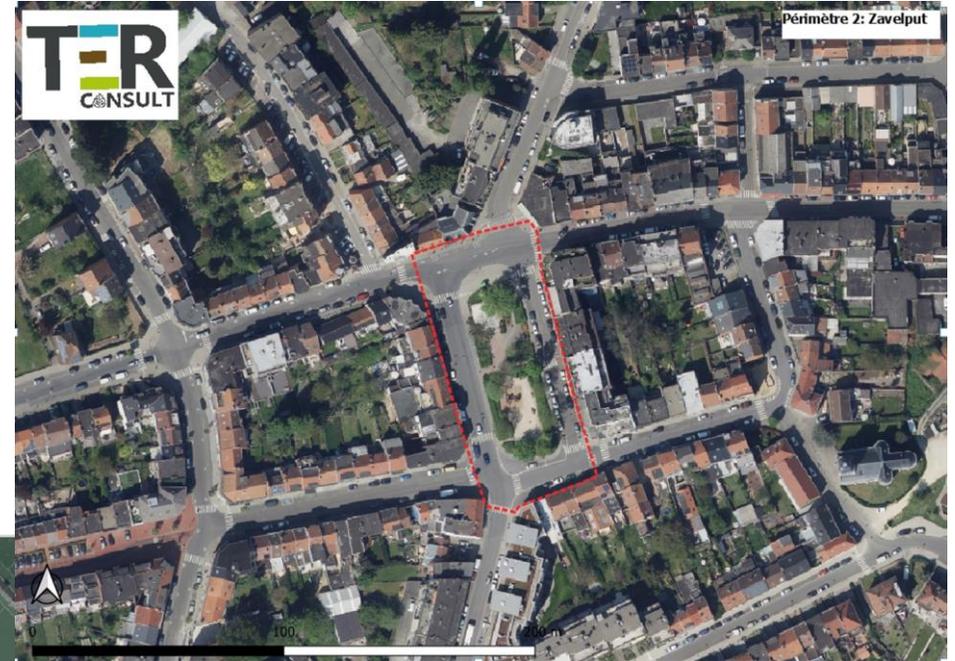
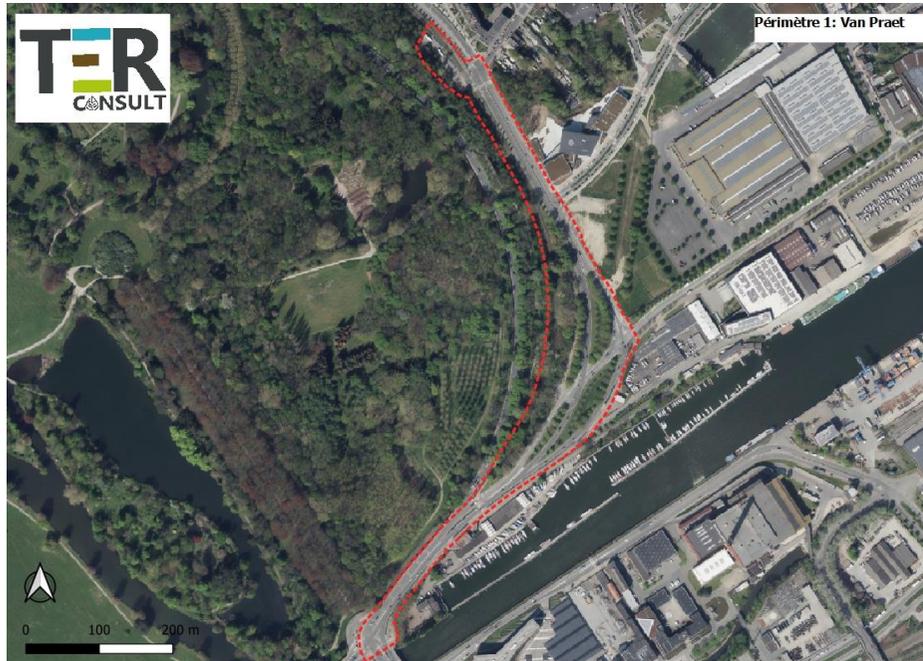
Travaux dans l'emprise verte = travaux avec suivi d'un arboriste en cours de chantier. CSC spécifique

Travaux dans l'emprise rouge = abattage/remplacement ou compensation

Valeur totale du potentiel d'accueil en terme de biodiversité		
3	7	11
4	8	12
5	9	13
6	10	14
		15
		16



→ Permet d'évaluer le potentiel écologique d'une parcelle ou d'un périmètre.





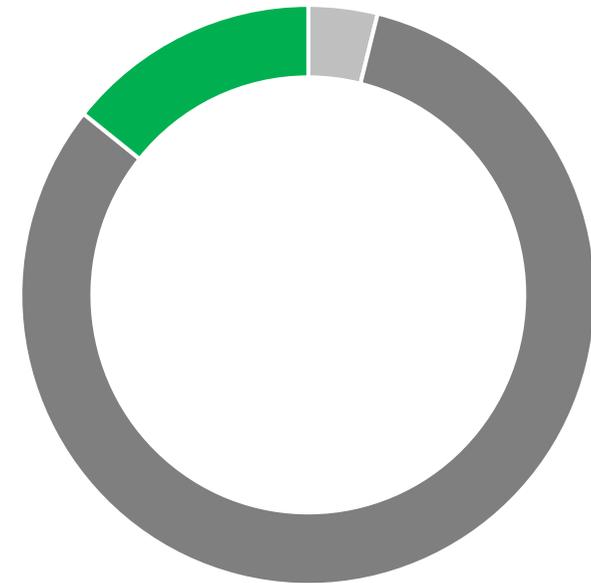
Conclusions : Exemple du périmètre n° 2, Zavelput

- Superficie de la zone : 5.057 m²
- Somme des superficies pondérées par le facteur de pondération : 670 m²

Résultat final : CBS+ = 0,13/1

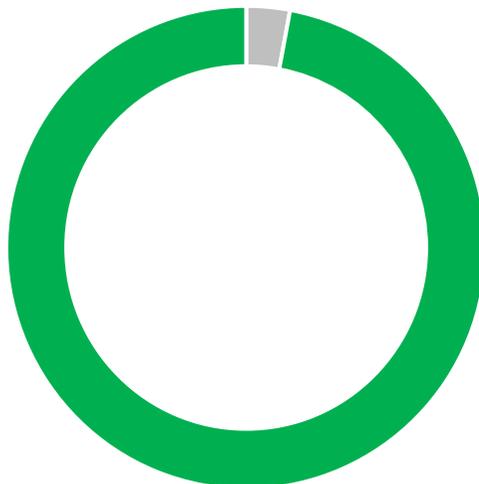
- Scenarii a comparer pour optimisation du CBS+

Type vs Surface



■ Autres (sable et copeaux) ■ Surfaces artificielles (asphalt, dalles,...) ■ Zones arborées, arbustives et haies

Type vs CBS+



■ Autres (sable et copeaux) ■ Zones arborées, arbustives et haies

Réduire l'importante superficie asphaltée et autres surfaces artificielles + préserver les zones arbustives et arborées (ou remplacer)



MOBILITE

ETUDES PRELIMINAIRES

- MOBILITE:

FAIT =

- Récoltes données
- Plan de circulation (plusieurs scénarios)
- Aires de livraison

EN COURS =

- Mesures d'accompagnement du plan de circulation
- Stratégie pour la mobilité partagée

A FAIRE =

- Plan de stationnement
- Comptages éventuels (période hors Covid19)
- Plan BUS

—

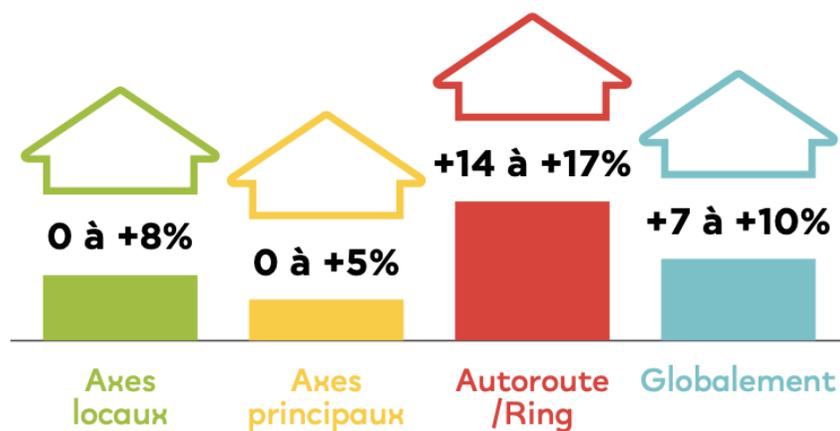
ENJEUX THEMATIQUES



Évolution des prestations kilométriques

Hypothèse tendancielle

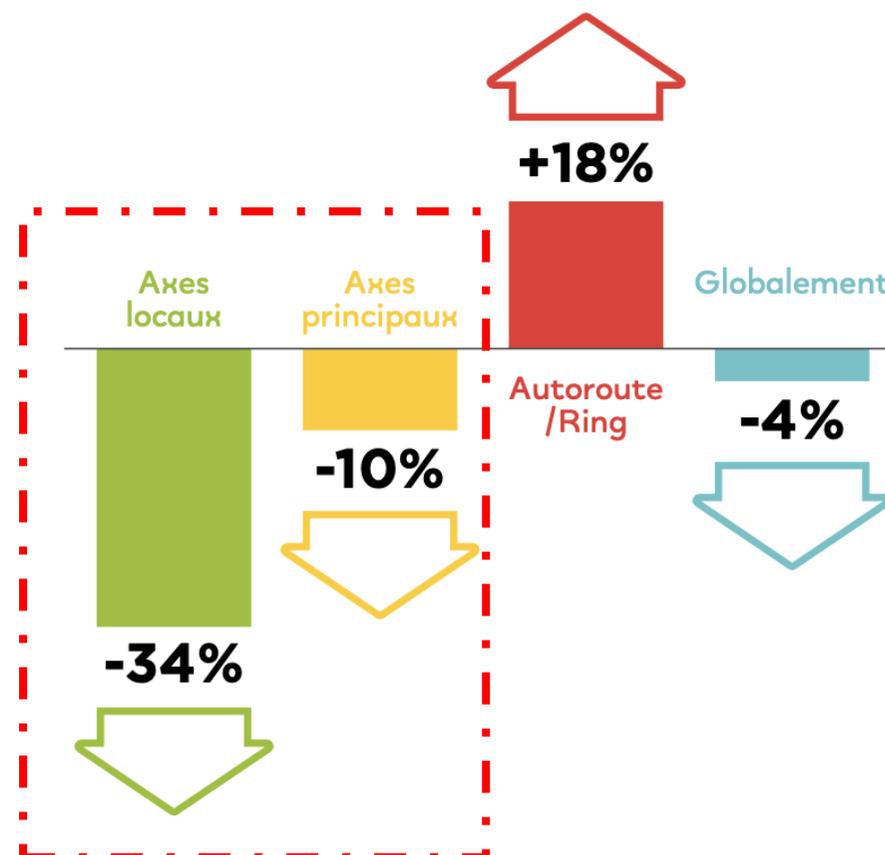
(évolution 2018/2030)



Hypothèse

(évolution 2018/2030)

good
move



Impact du scénario du Plan régional de mobilité sur le trafic automobile – véh.km – selon les catégories de voirie

MISE EN ŒUVRE DE GOOD-MOVE



ENJEUX DU PLAN DE CIRCULATION



16 enjeux – 1 plan de circulation

PROJETS

1

TRAM NOH

2

A12/VAN PRAET

3

PÔLE HEEMBEEK

4

ZIR 4

RESEAUX

5

PIETONS

6

VELO

7

BUS

8

POIDS LOURDS

ACCESSIBILITE

9

ECOLES

10

COMMERCES

11

ENTREPRISES

12

EQUIPEMENTS

IMPACTS

13

TRAFIC

14

ACCIDENTS

15

STATIONNEMENT

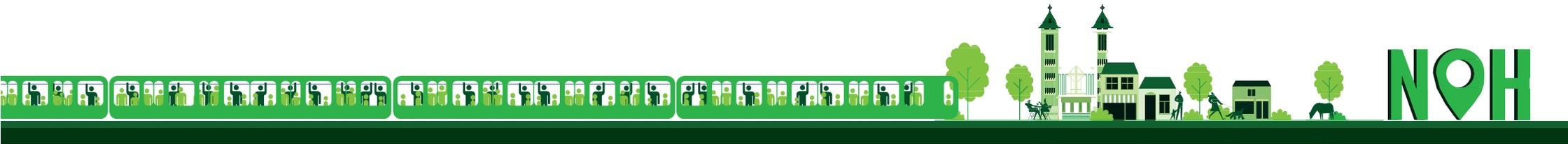
16

LIVRAISONS

PLAN DE CIRCULATION ?

1

TRAM NOH



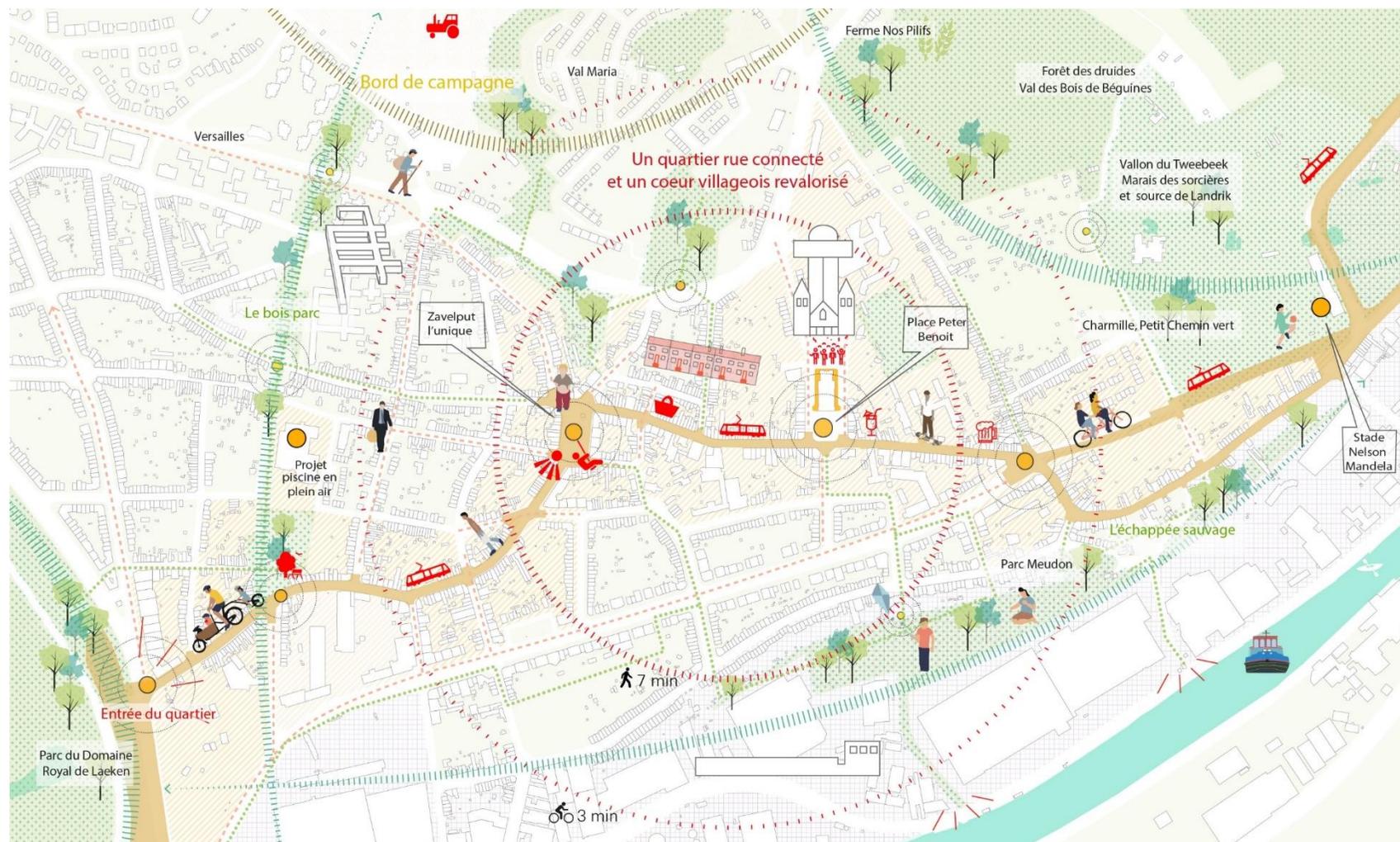
1 Tracé du tram N0H



Le tracé du tram retenu lors de l'étude d'impact emprunte les voiries suivantes :

- Rue de Heembeek
- Zavelput
- Rue F. Vekemans
- Chemin vert
- Rue de Ransbeek
- Avenue de Tyras

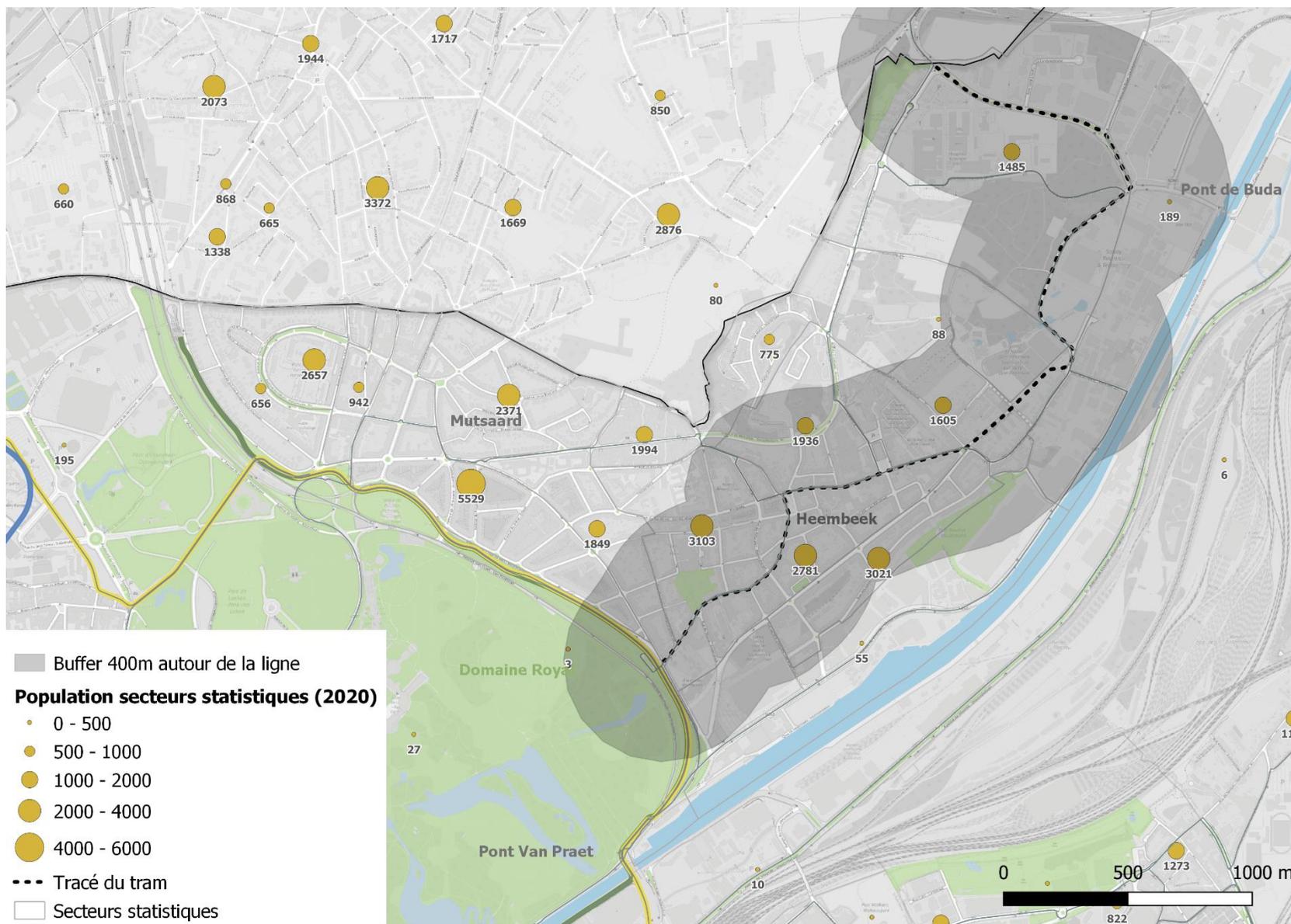
Ce tracé offre de belles perspectives d'aménagement des espaces publics mais nécessite une refonte importante du plan de circulation.



1 Tracé du tram NOH



Ce tracé a été sélectionné notamment car il dessert une population importante dans un rayon de 400m.

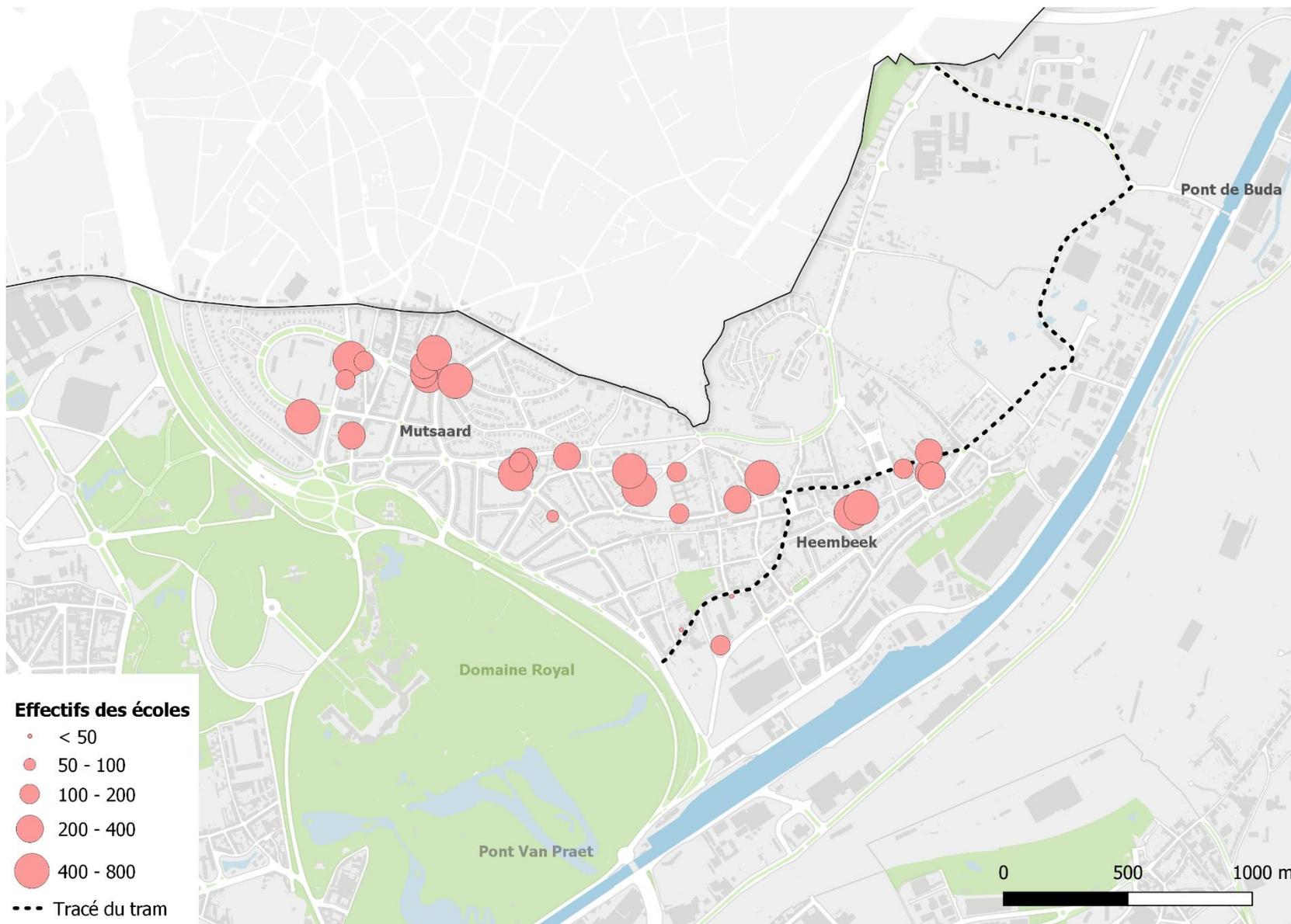


1 Tracé du tram N0H



N0H

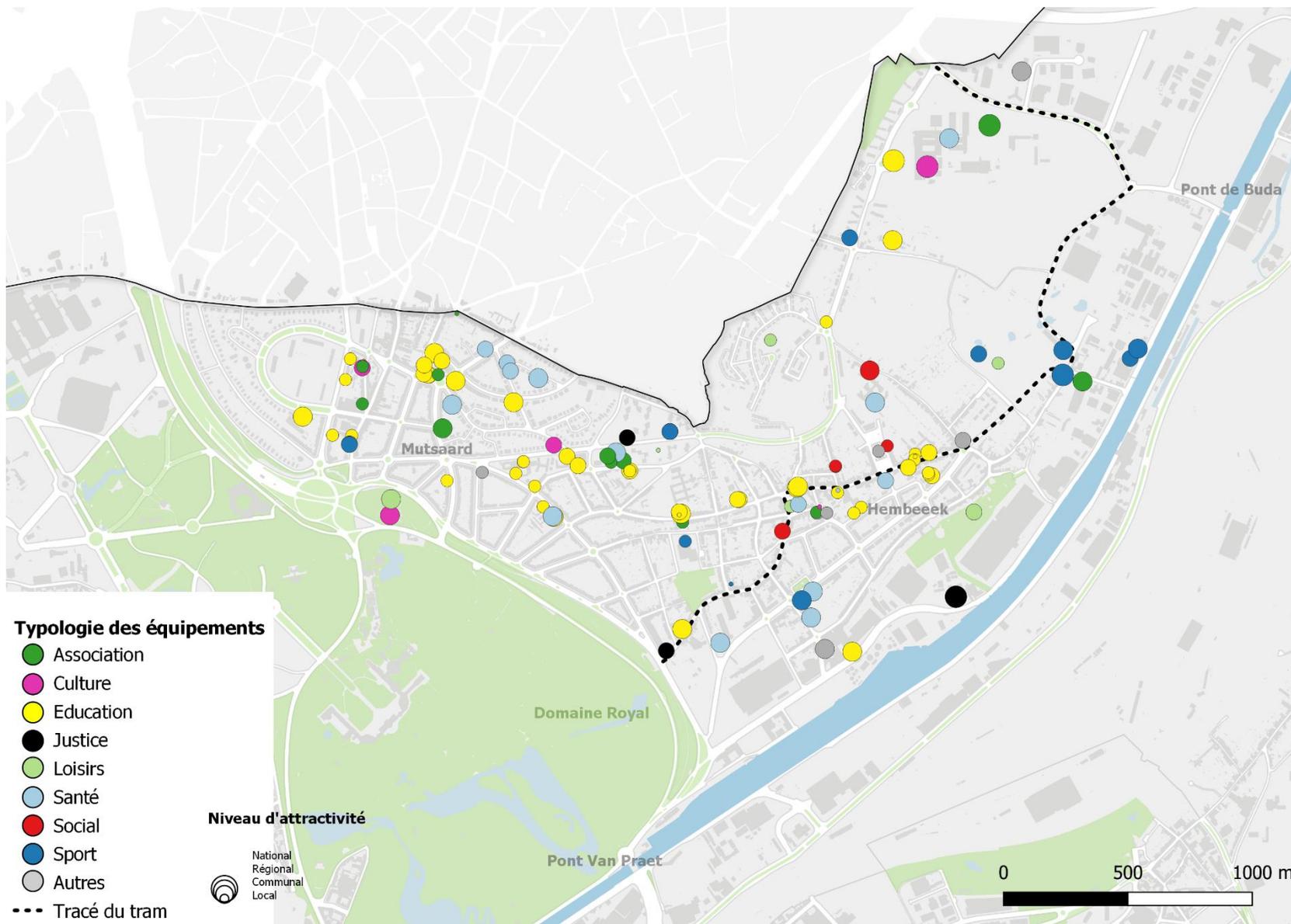
Il dessert aussi un maximum d'équipements (écoles, équipements collectifs, commerces, etc.).



1 Tracé du tram N0H



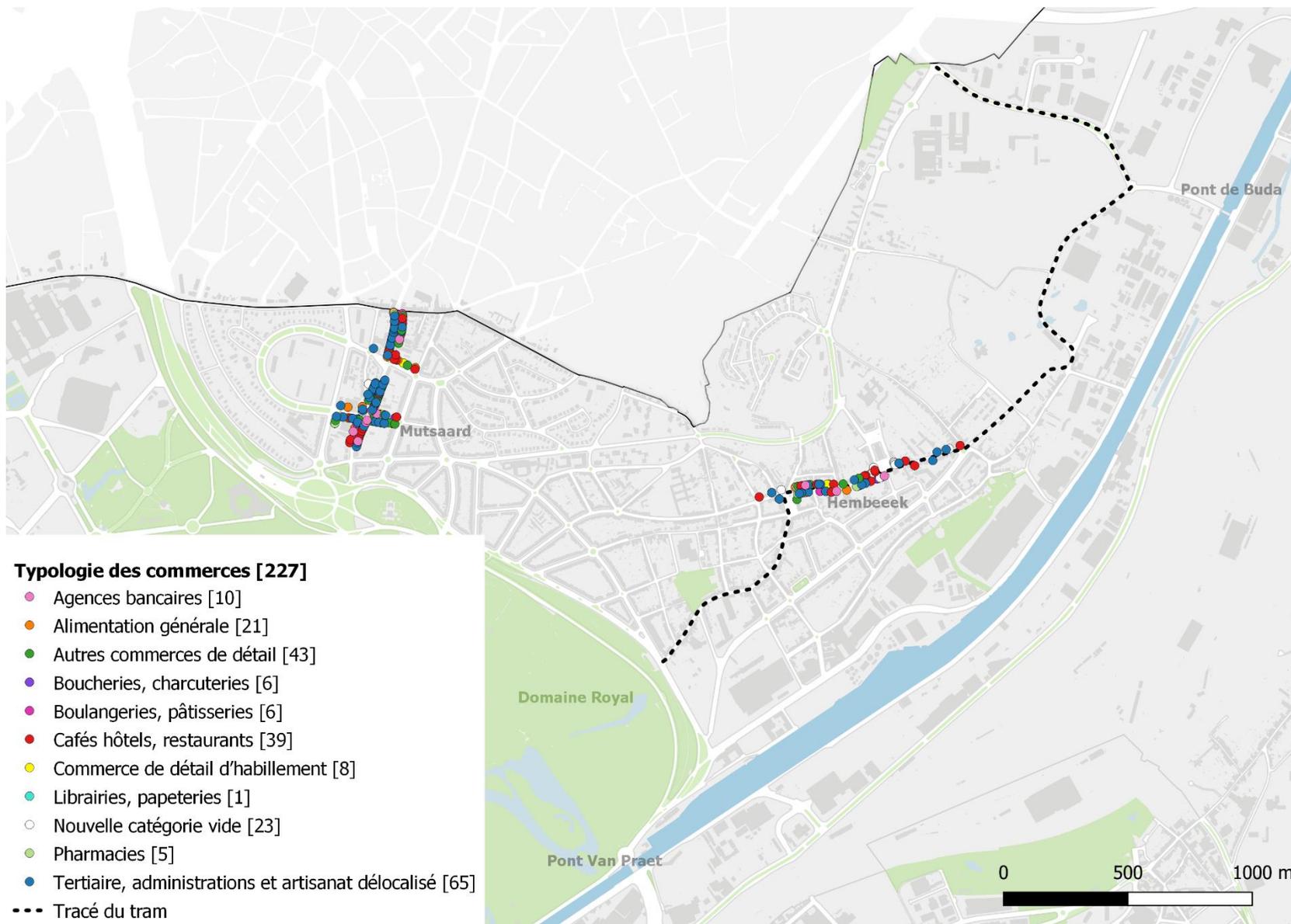
Il dessert aussi un maximum d'équipements (écoles, équipements collectifs, commerces, etc.).



1 Tracé du tram N0H



Il dessert aussi un maximum d'équipements (écoles, équipements collectifs, commerces, etc.).

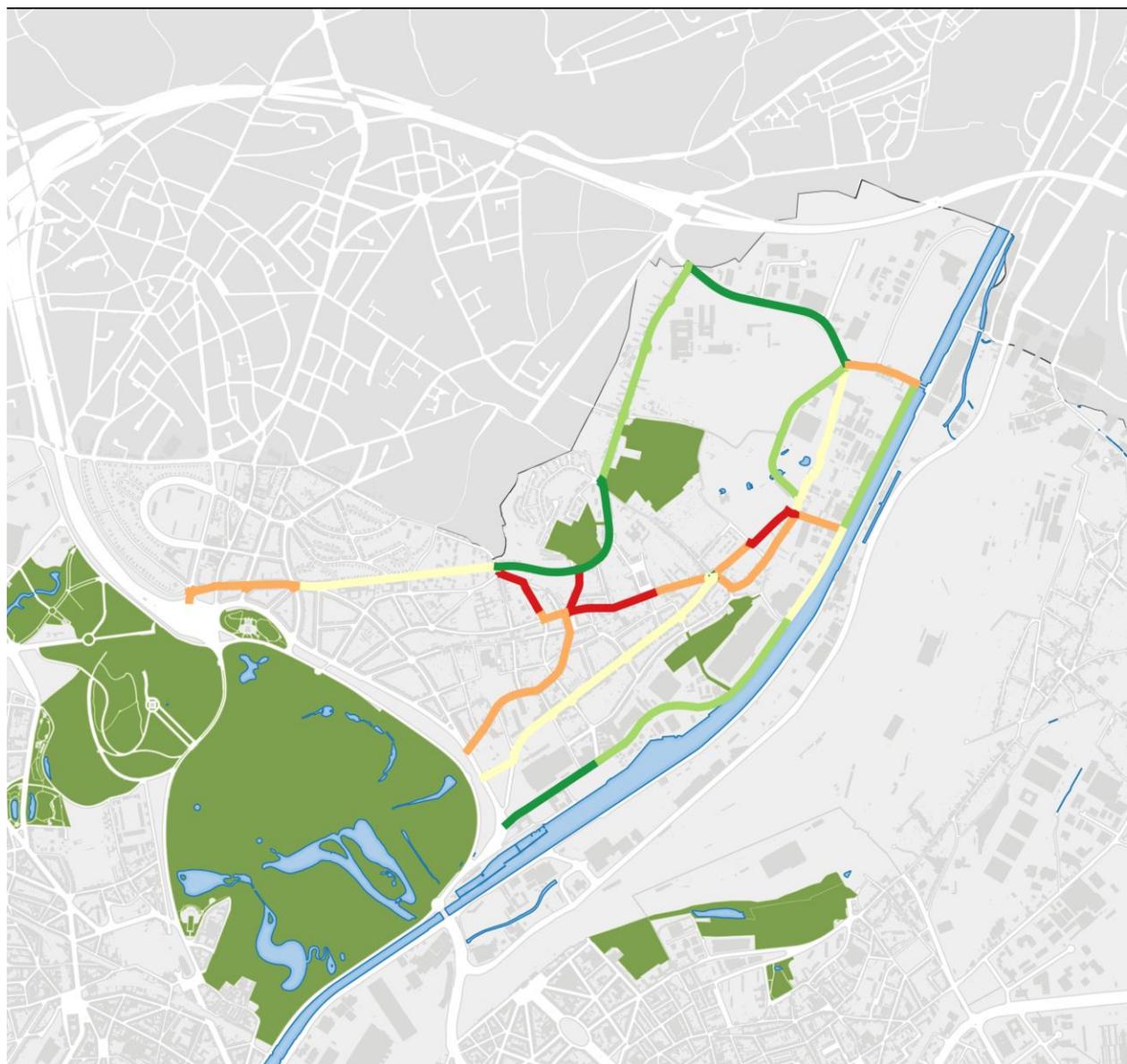


1 Tracé du tram NOH



NOH

Ce tracé comporte cependant des enjeux de performance car il passe au coeur de Heembeek dans des rues plus étroites et assez fréquentées.



Performance des tracés potentiels
(version novembre 2019)

- Critère de performance
- Pas performant
 - Peu performant
 - Moyennement performant
 - Plutôt performant
 - Performant

1 : 25 000
0 250 500 m

Etude d'impact d'un tracé tram vers Nederover-Hembeek

Réalisé avec BruGIS et Geopunt



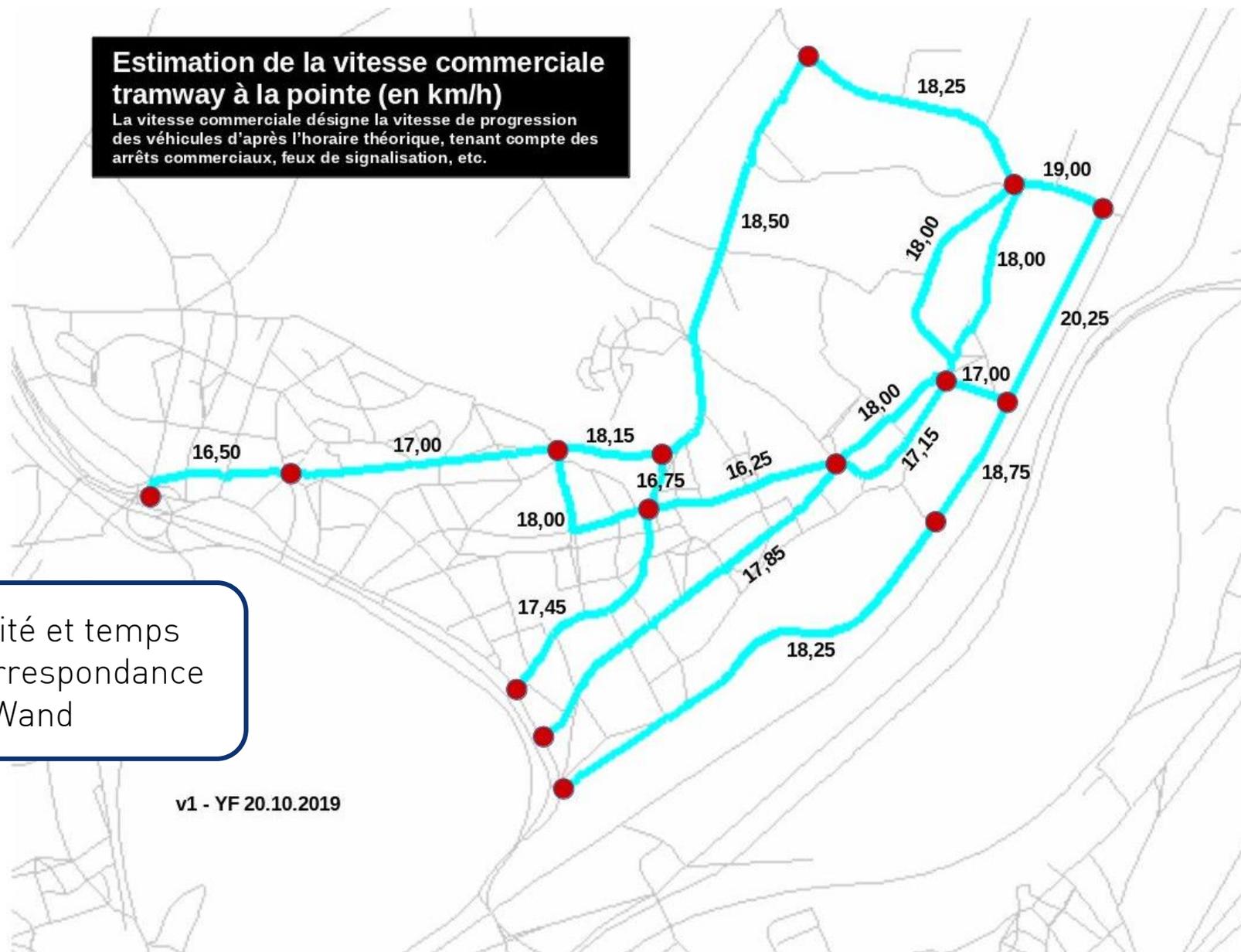
1 Tracé du tram NOH



Ce tracé comporte cependant des enjeux de performance car il passe au coeur de Heembeek dans des rues plus étroites et assez fréquentées.

Estimation de la vitesse commerciale tramway à la pointe (en km/h)

La vitesse commerciale désigne la vitesse de progression des véhicules d'après l'horaire théorique, tenant compte des arrêts commerciaux, feux de signalisation, etc.

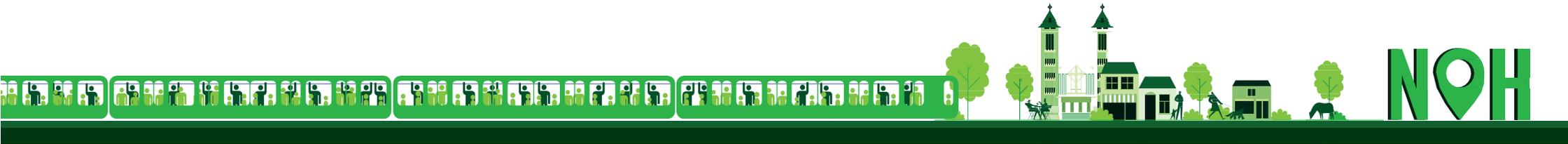


Pénalité et temps de correspondance à De Wand

v1 - YF 20.10.2019

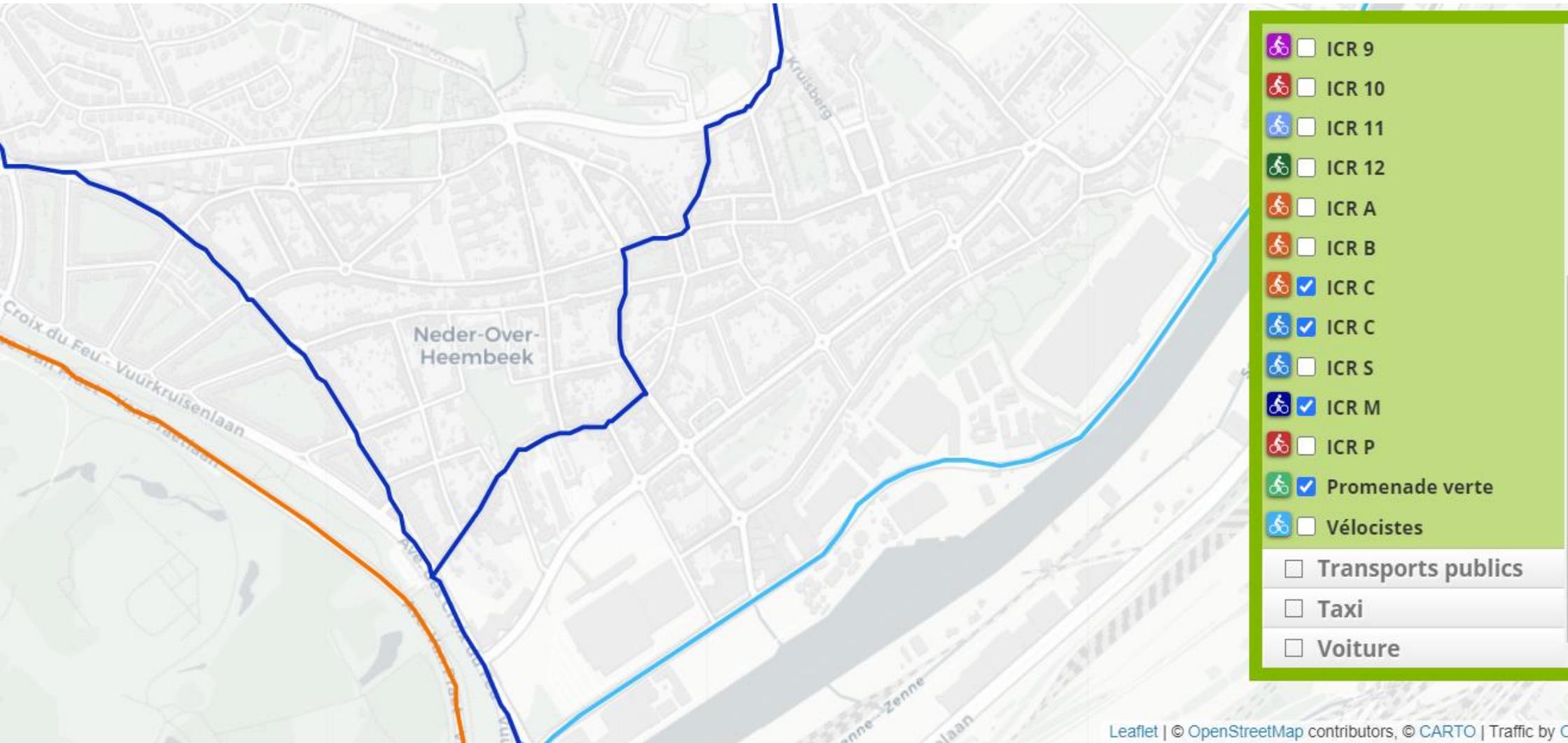
6

VELO





On retrouve deux itinéraires cyclables régionaux dans la zone d'analyse.



Leaflet | © OpenStreetMap contributors, © CARTO | Traffic by C



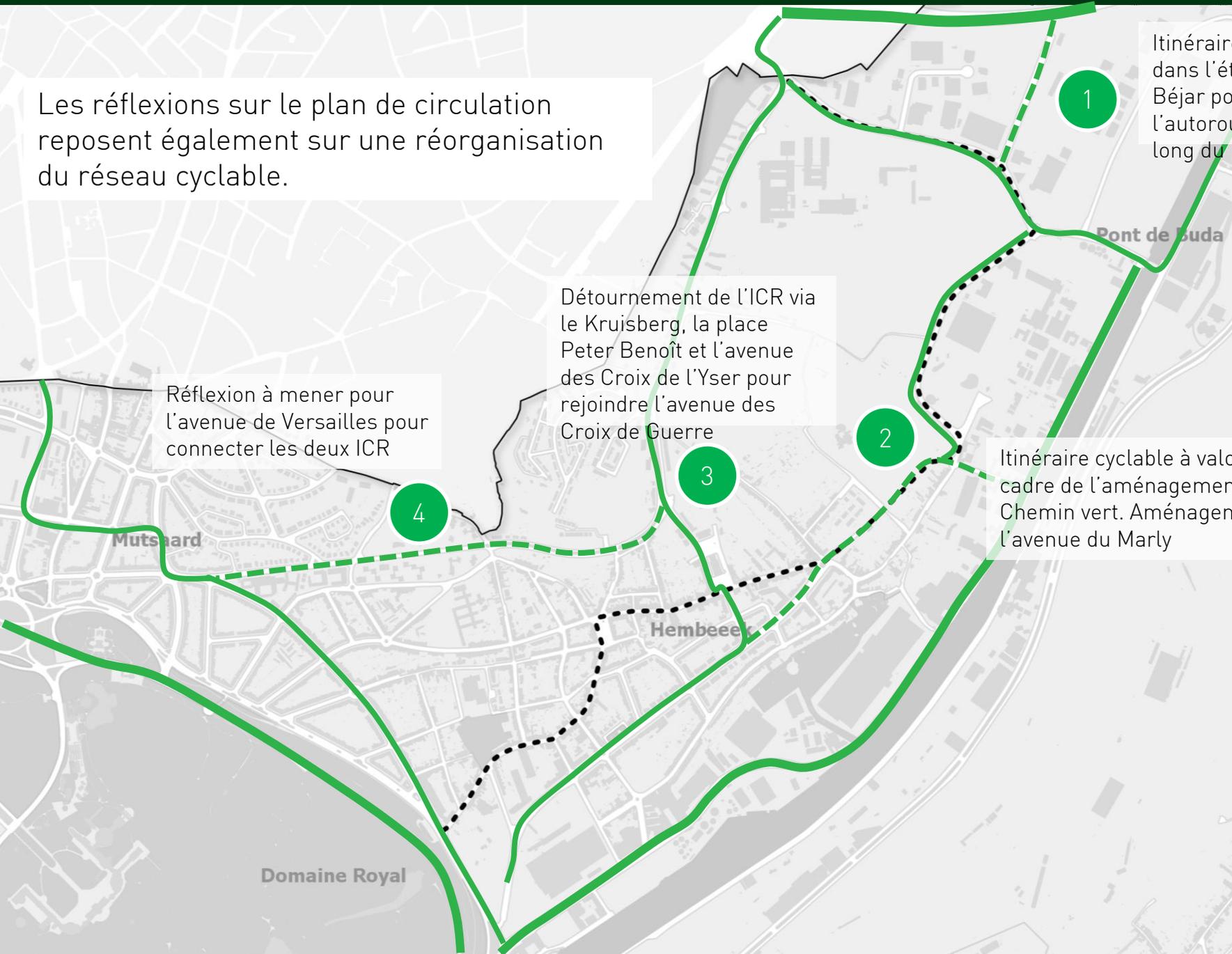
Les réflexions sur le plan de circulation reposent également sur une réorganisation du réseau cyclable.

Itinéraire cyclable proposée dans l'étude Buda+ sur l'avenue Béjar pour connecter l'autoroute cyclable en projet le long du R0.

Réflexion à mener pour l'avenue de Versailles pour connecter les deux ICR

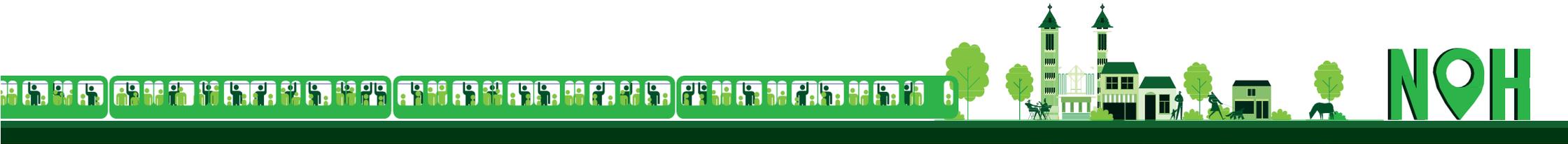
Détournement de l'ICR via le Kruisberg, la place Peter Benoît et l'avenue des Croix de l'Yser pour rejoindre l'avenue des Croix de Guerre

Itinéraire cyclable à valoriser dans le cadre de l'aménagement du tram sur le Chemin vert. Aménagement à prévoir sur l'avenue du Marly



7

BUS

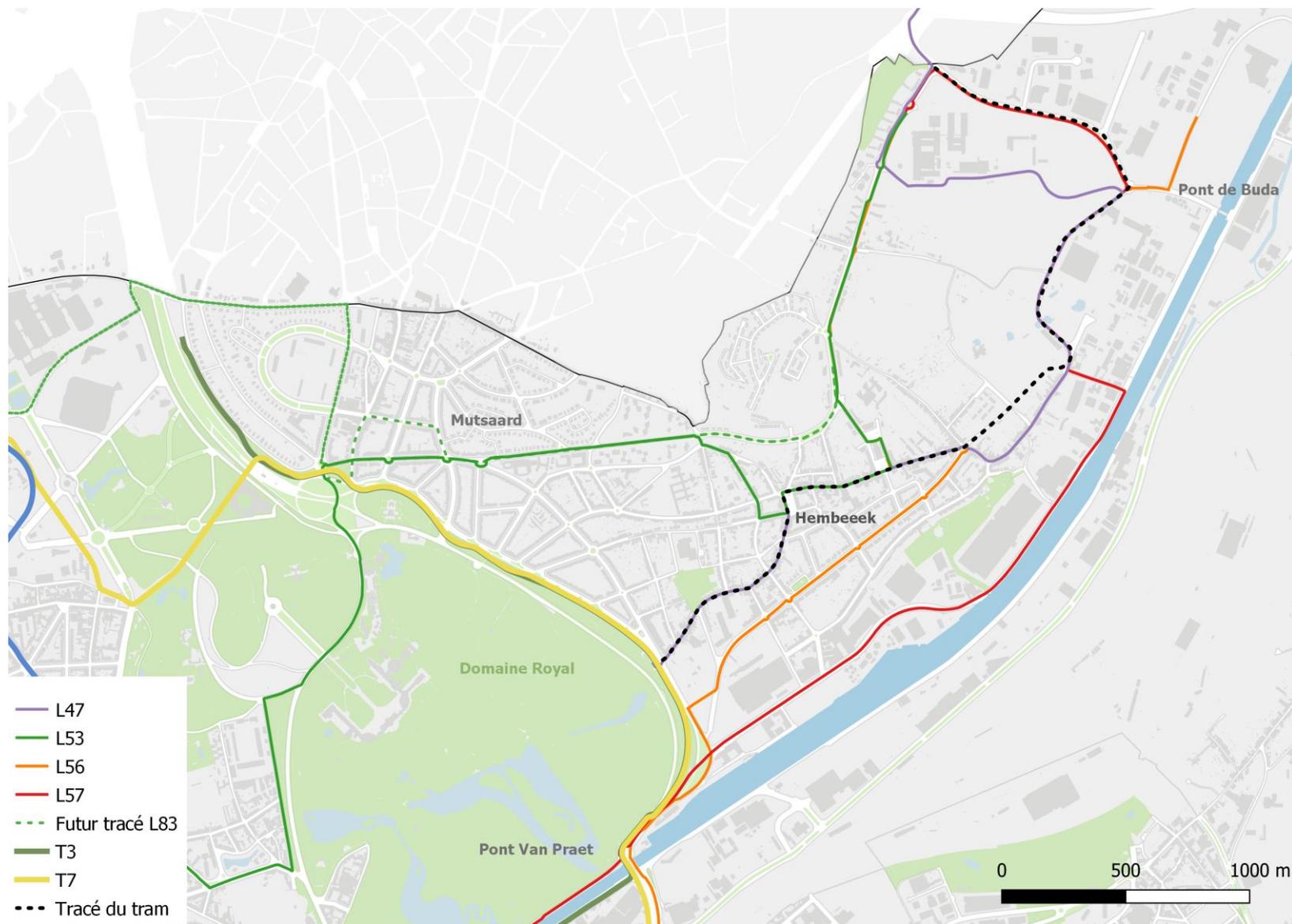


NOH



L'évolution du réseau de bus fait apparaître les enjeux suivants :

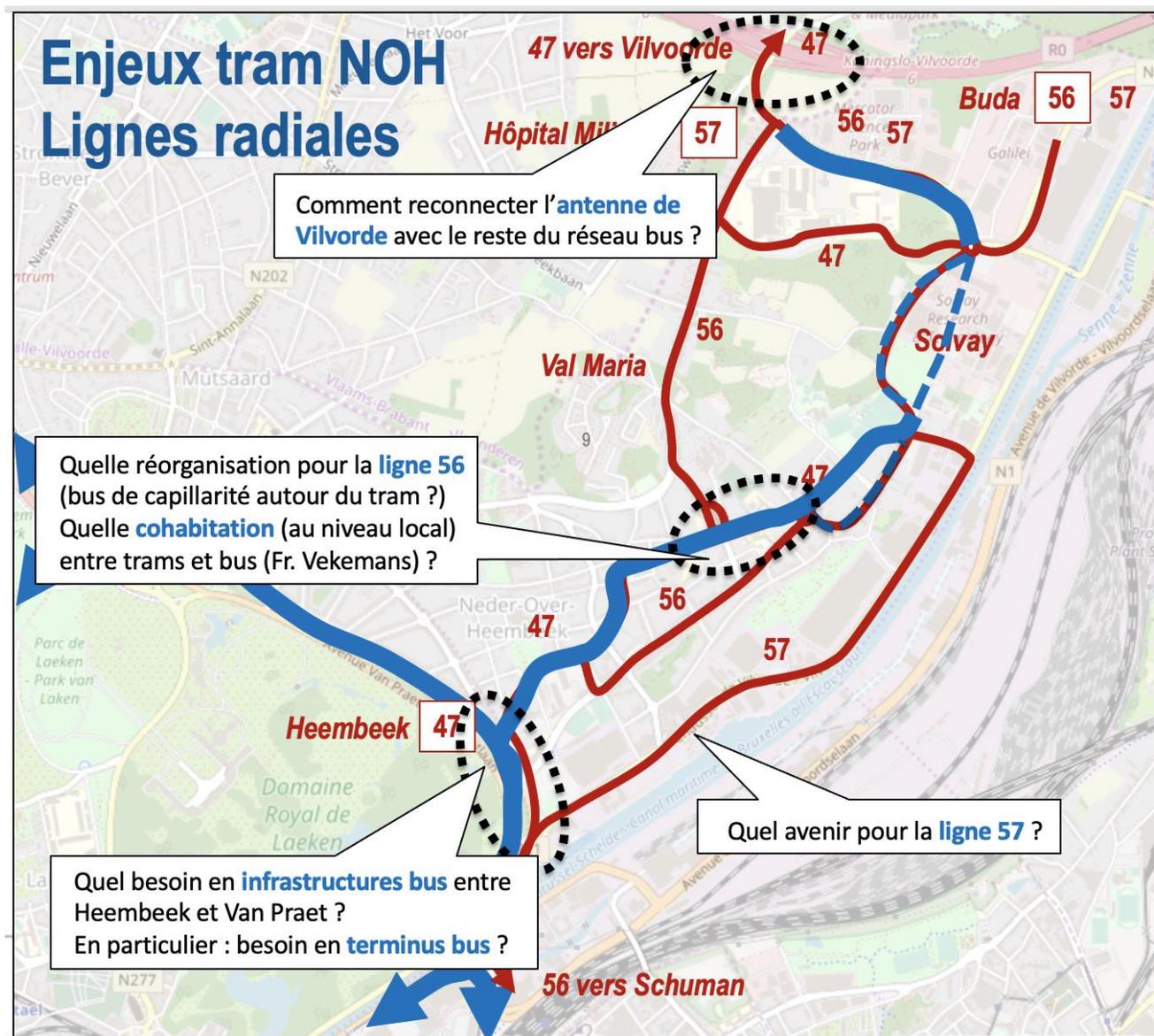
- Augmentation du nombre de bus dans l'avenue de Versailles (B83 + B53)
- Concentration de lignes sur la rue F. Vekemans (B53 et B56)
- Evolution nécessaire pour le B47 suite à l'arrivée du tram qui reprend son tracé



Source : STIB

L'arrivée de la nouvelle ligne de tram génère une série d'incidences sur le plan bus :

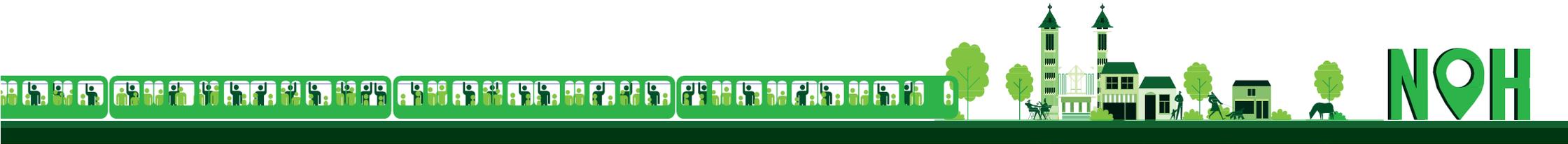
- Comment maintenir l'accessibilité à Vilvorde suite à la suppression de la ligne 47 qui est remplacée par le tram ?
- Comment assurer une cohabitation efficace entre le tram et les lignes de bus sur la rue F. Vekemans ?
- Quel avenir pour la ligne de bus 57 ?



Source : STIB

8

POIDS-LOURDS





Selon la spécialisation multimodale des voiries de GoodMove, plusieurs axes présentent des enjeux :

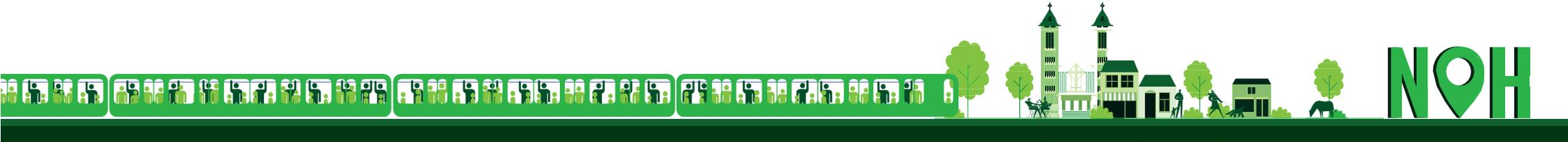
- L'avenue de Tyras
- La chaussée de Vilvorde



Source : Bruxelles Mobilité – Projet de plan régional de mobilité Good Move

9

ECOLIS





14 implantations



3.600 élèves
300 enseignants



1400 déplacements en voiture (+190)



740 déplacements en TP (+80)



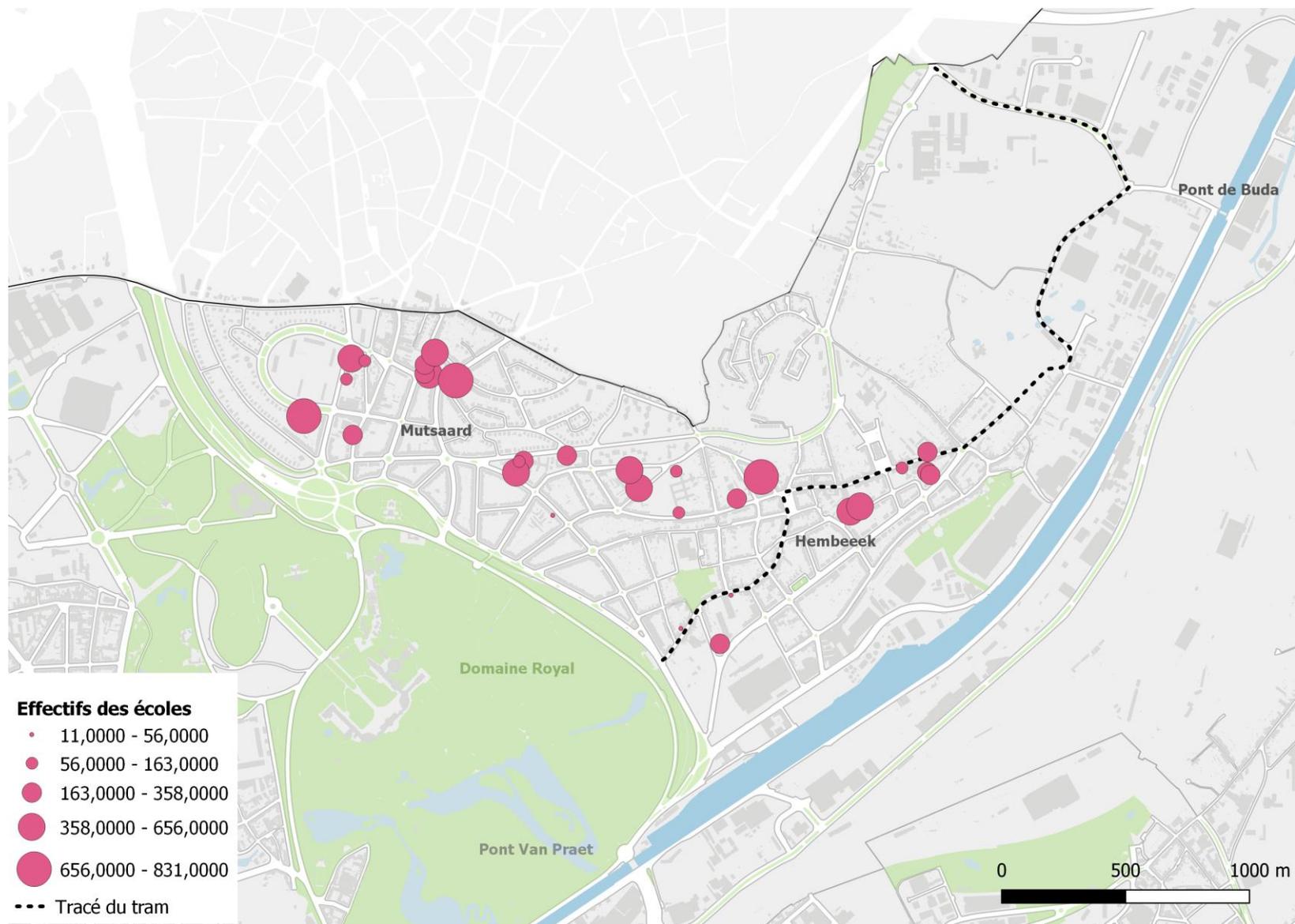
40 déplacements en vélo (+15)



840 déplacements à pied (+10)



On retrouve une série d'écoles dans la zone comprise entre l'avenue de Versailles et l'avenue des Croix de guerre.



Source : Espaces-Mobilités



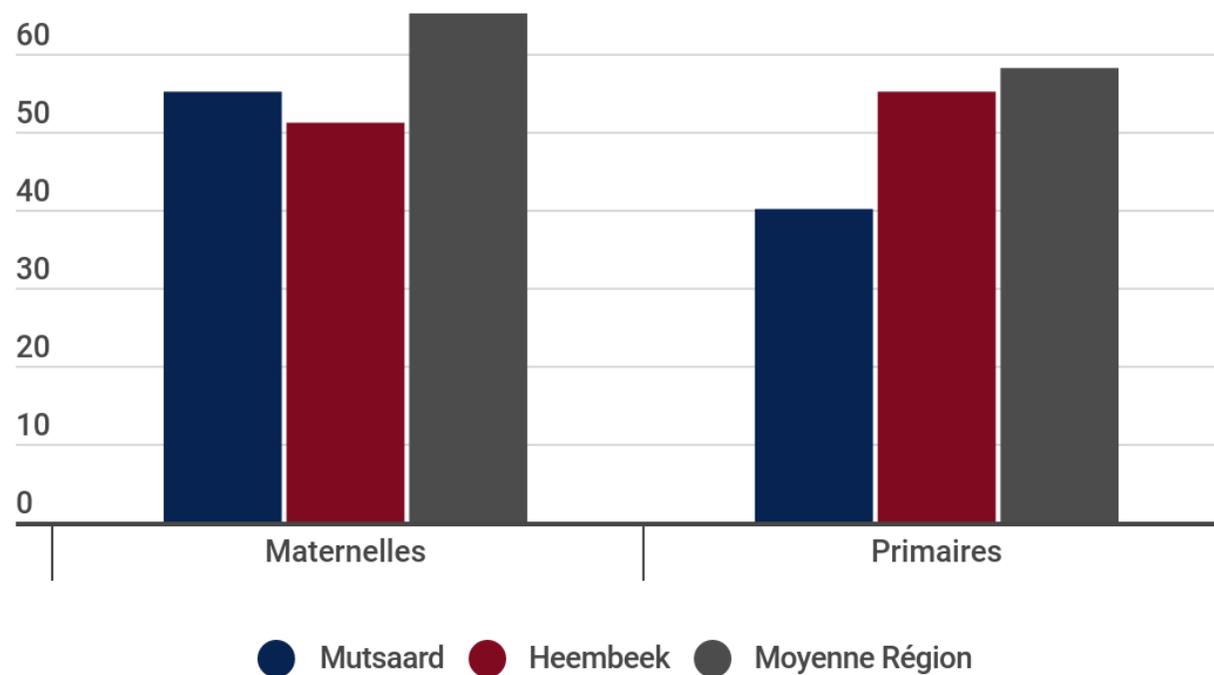
- **14 implantations** dont 4 enseignements spécialisés
 - 11 Fondamental et 3 Secondaire
 - 8 Fr et 6 NL
 - 9 écoles sont dans la démarche PDS
 - 12 écoles avec données disponibles
 - Données manquantes : école fondamentale à la croisée des chemins et école maternelle de Heembeek
- **3.548 élèves** : 414 Spécialisés et 3178 dans le général (3134 F et 835 S)
- **300 enseignants** : PM voiture = 54% et PM modes actifs = 30%



On observe qu'une très grande majorité des scolaires du fondamental n'habitent pas le quartier de l'école, dans une proportion plus importante que la moyenne régionale. Ceci laisse sous-entendre que les distances sont plus longues et que la desserte en transport public est moins efficace.

Part des enfants du quartier et des quartiers limitrophes parmi les élèves inscrits dans les écoles du quartier (%)

	Mutsaard	Heembeek	Moyenne Région
Maternelles	55,94	51,22	65,42
Primaires	40,14	55,88	58,03



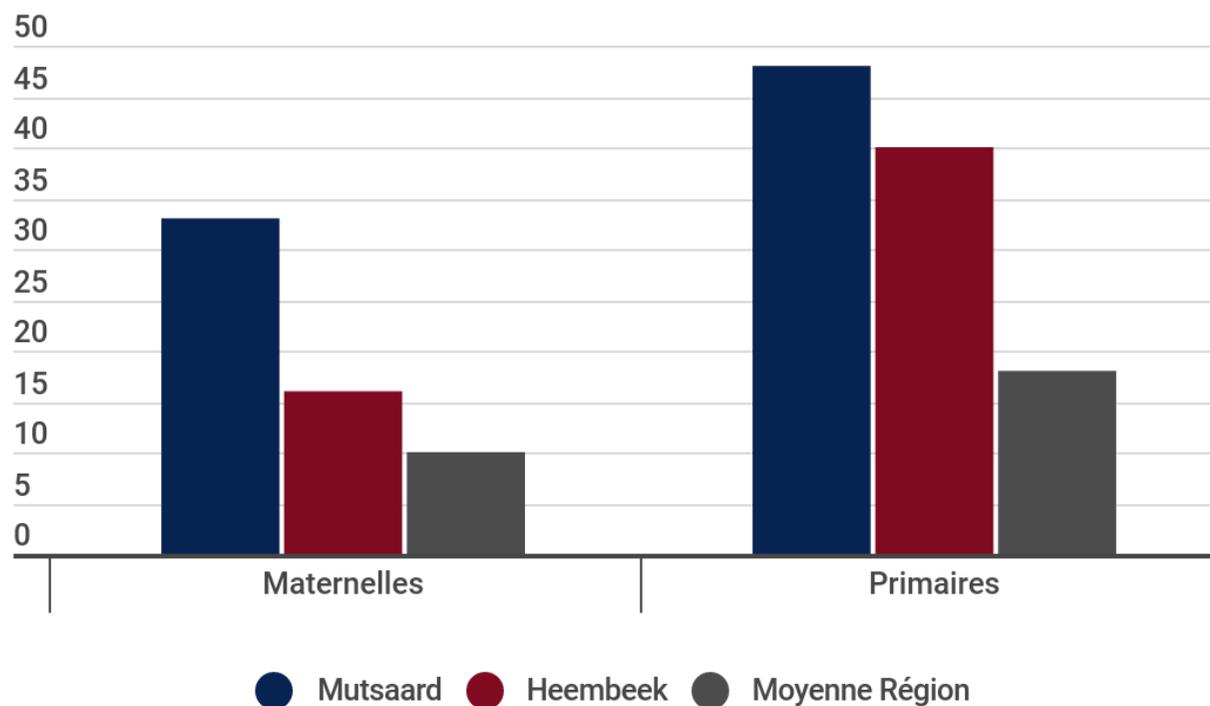


On observe également qu'un pourcentage élevé d'élèves, tant dans le primaire que dans le secondaire, ne sont pas domiciliés en région bruxelloise, et ce dans une proportion beaucoup plus élevée que la moyenne régionale.

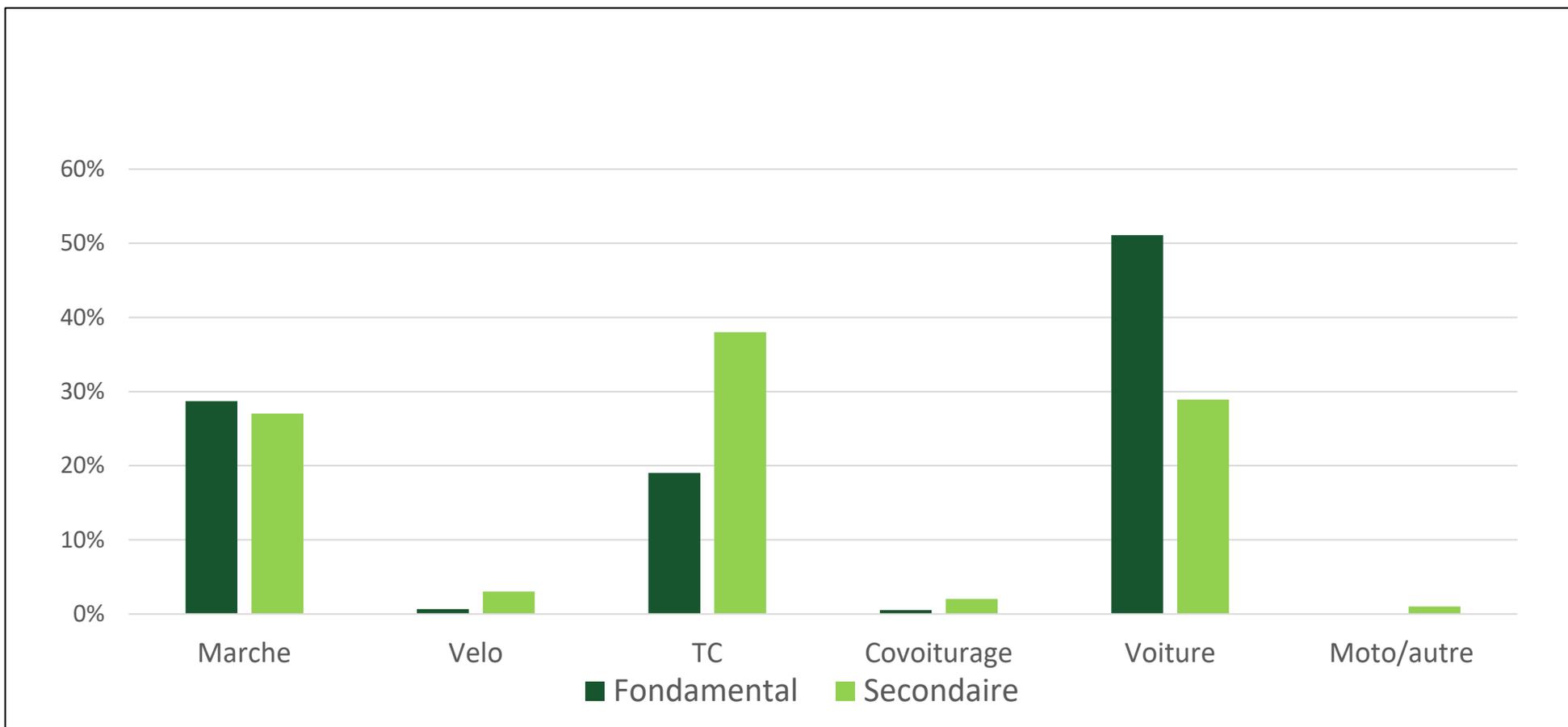
Ceci s'explique par la présence d'un grand nombre d'écoles néerlandophones (6 implantations)

Part des enfants non Bruxellois inscrits dans une école du territoire (quartier ou commune) (%)

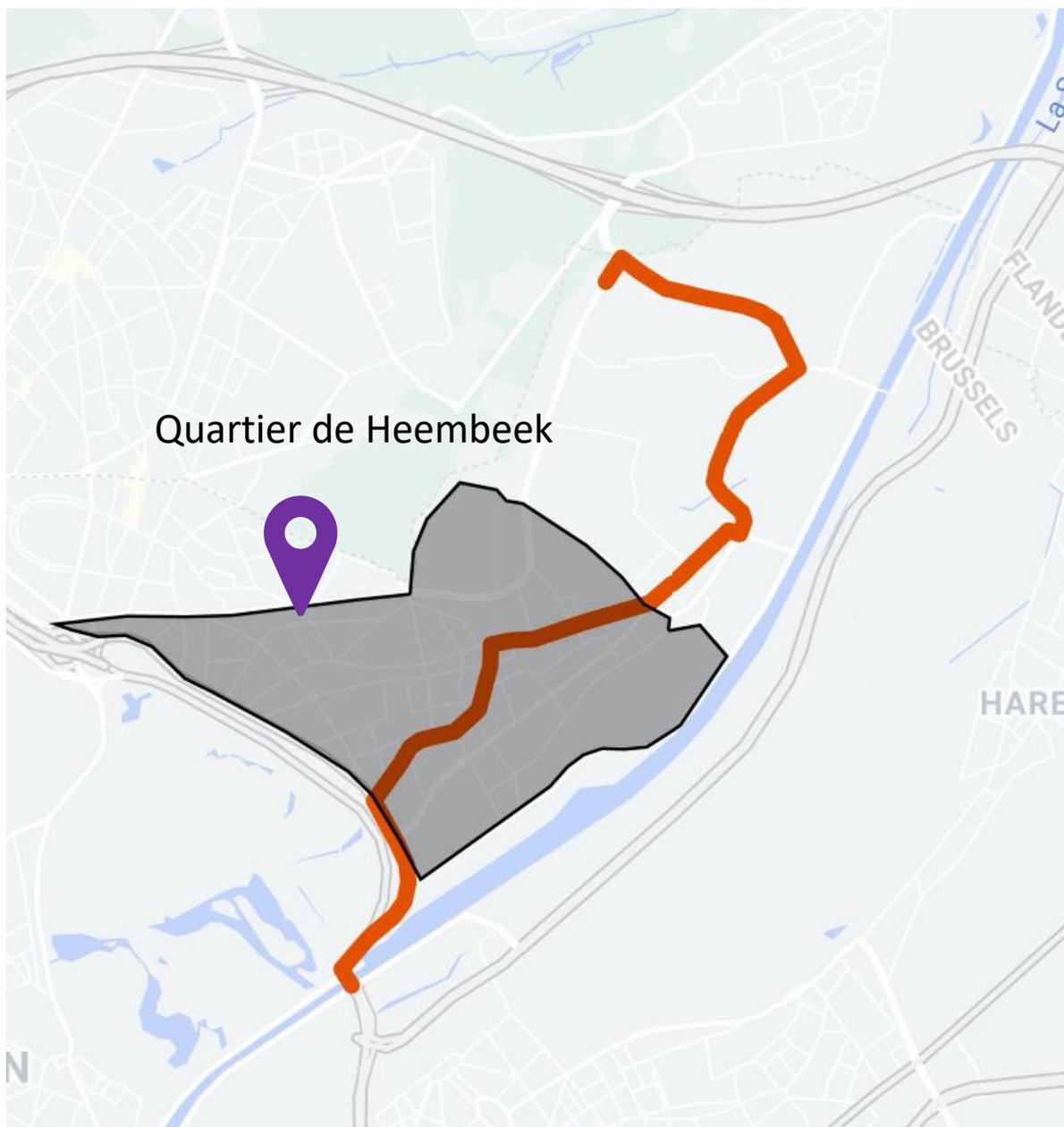
	Mutsaard	Heembeek	Moyenne Région
Primaire	33,31	16,78	10,67
Secondaire	48,00	40,20	18,98



	Marche	Vélo	TC	Covoiturage	Voiture	Moto/autre
Fondamental	29%	1%	19%	1%	51%	0%
Secondaire	27%	3%	38%	2%	29%	1%



Source : Bruxelles Mobilité – PDS



792 élèves



237 en voiture



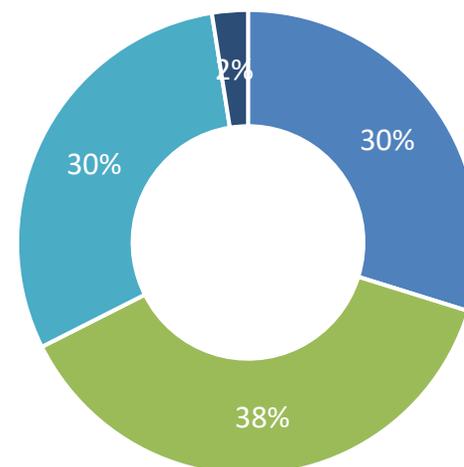
301 usagers du TP



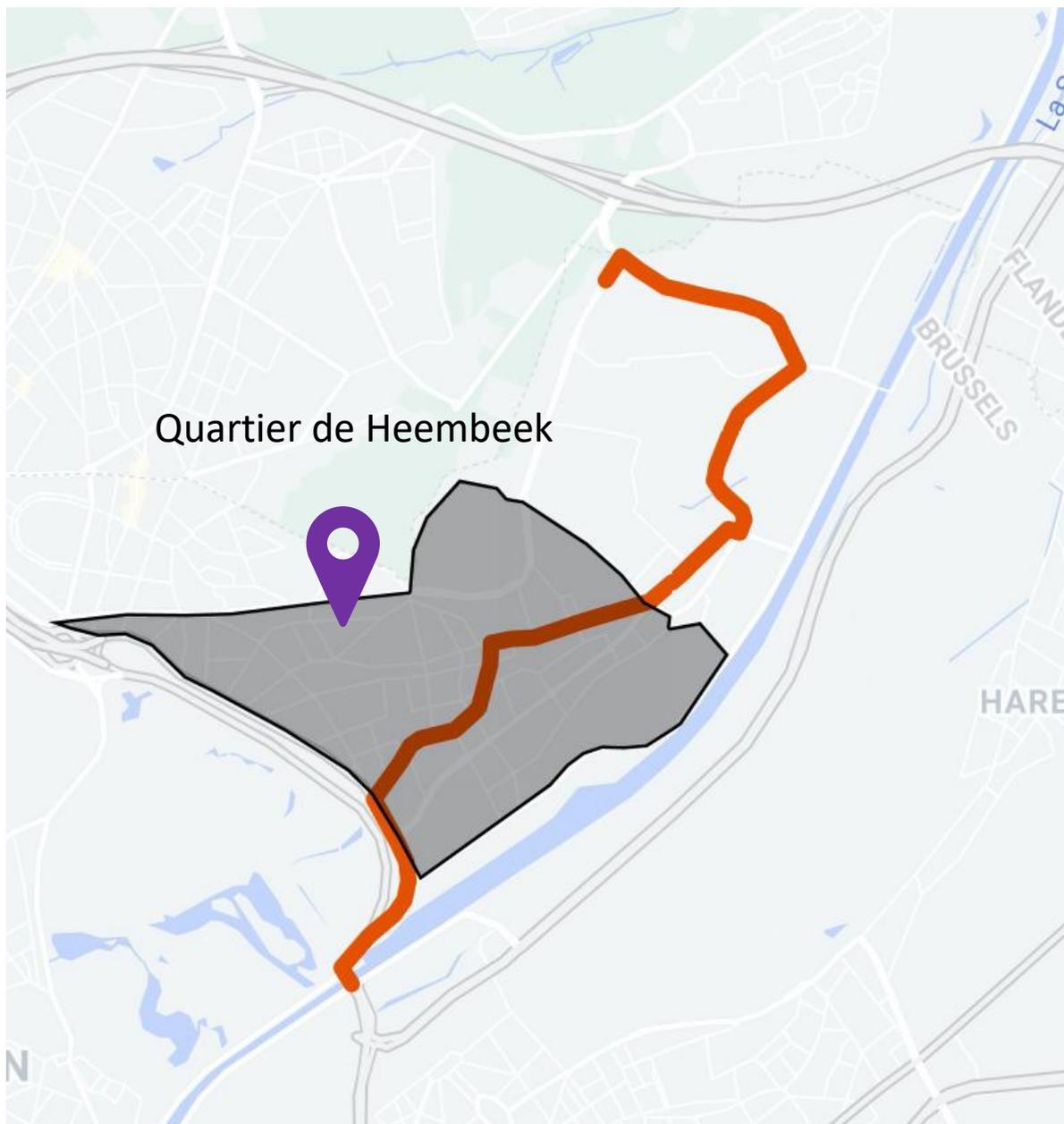
238 cyclistes / piétons



16 autres



- Voiture
- Transport public
- Vélo/Marche
- Inconnu



420 élèves



296 en voiture



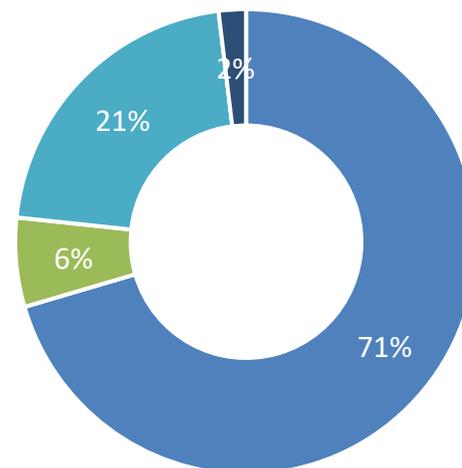
26 usagers du TP



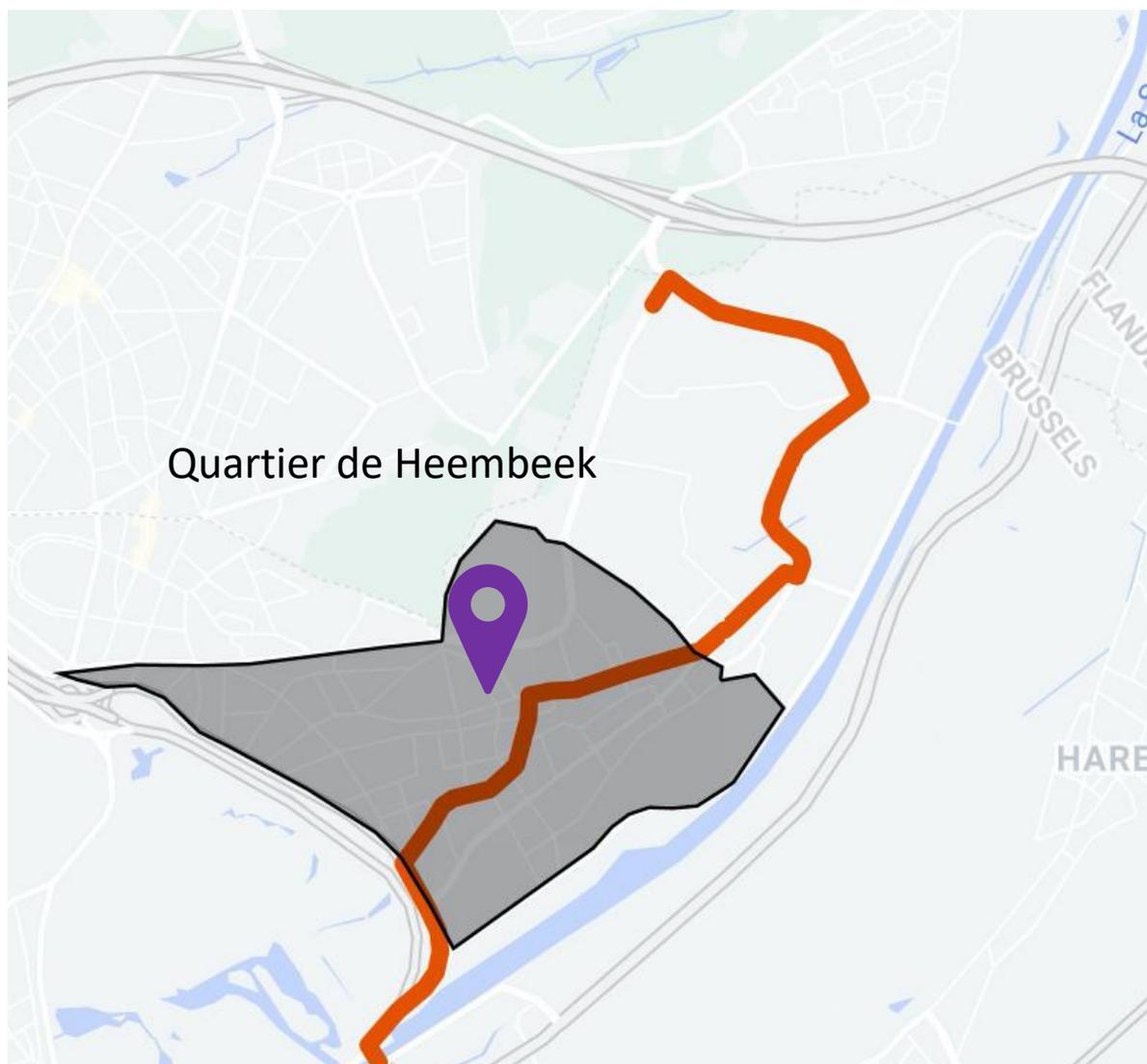
90 cyclistes / piétons



8 autres



- Voiture
- Transport public
- Vélo/Marche
- Inconnu



Actions en faveur des modes actifs

- Rang piéton pour la piscine et la bibliothèque
- Visite du quartier et sécurité routière au cours
- Apprentissage conduite et réparation vélo



308 élèves



136 en voiture



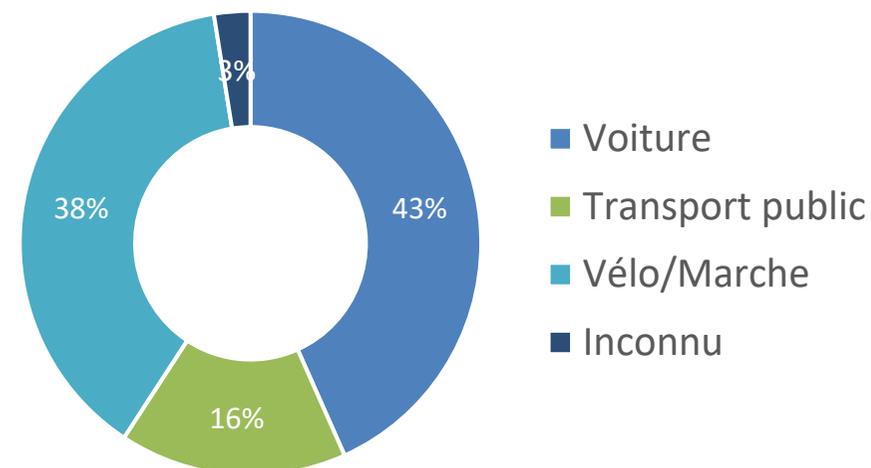
50 usagers du TP



120 cyclistes / piétons



2 autres



10

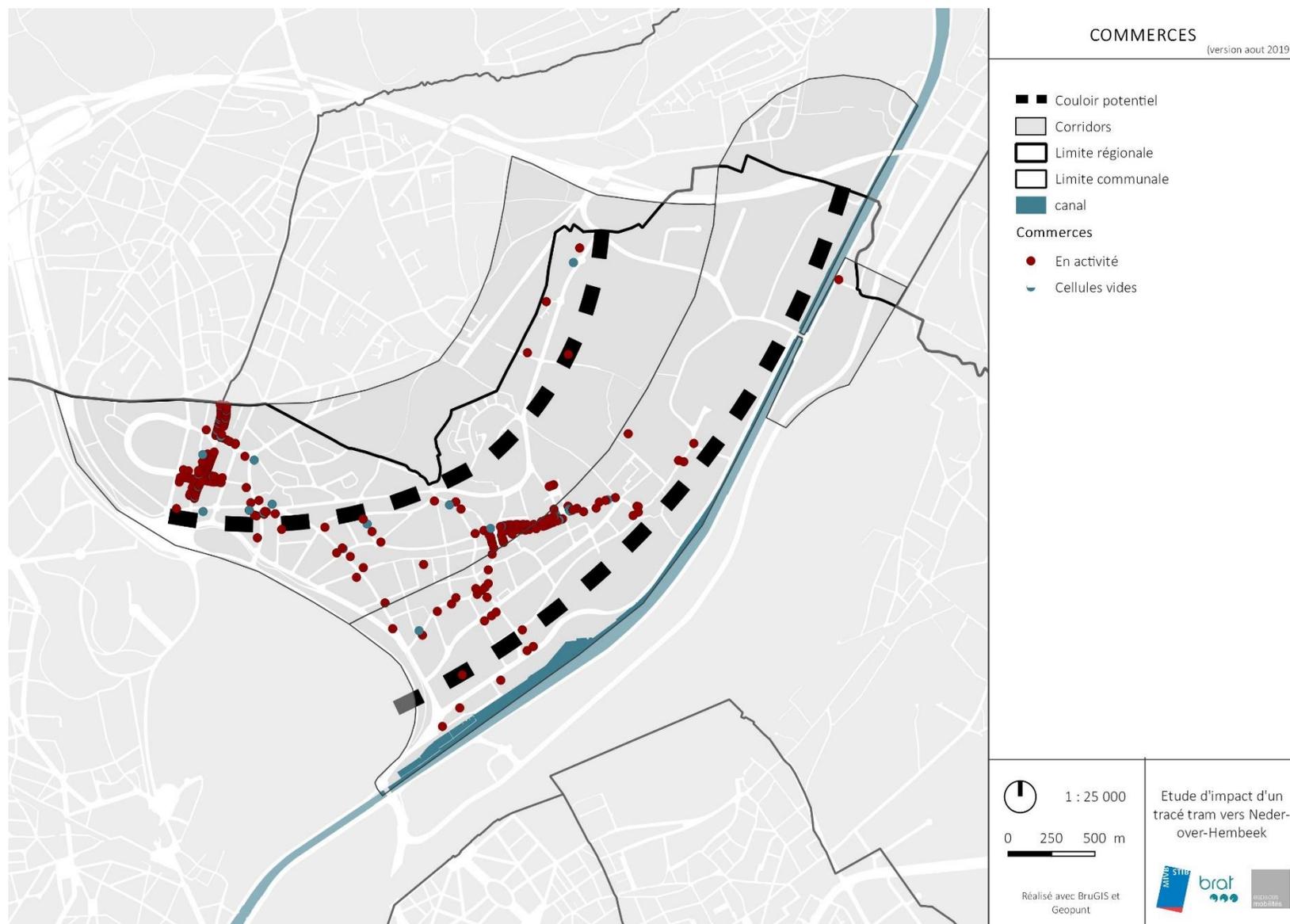
COMMERCES





On observe une grande concentration de commerces dans la rue F. Vekemans. Des commerces plus dispersés sont également localisés rue de Heembeek et au début de l'avenue de Versailles.

On retrouve également une concentration de commerces à Mutsaard.

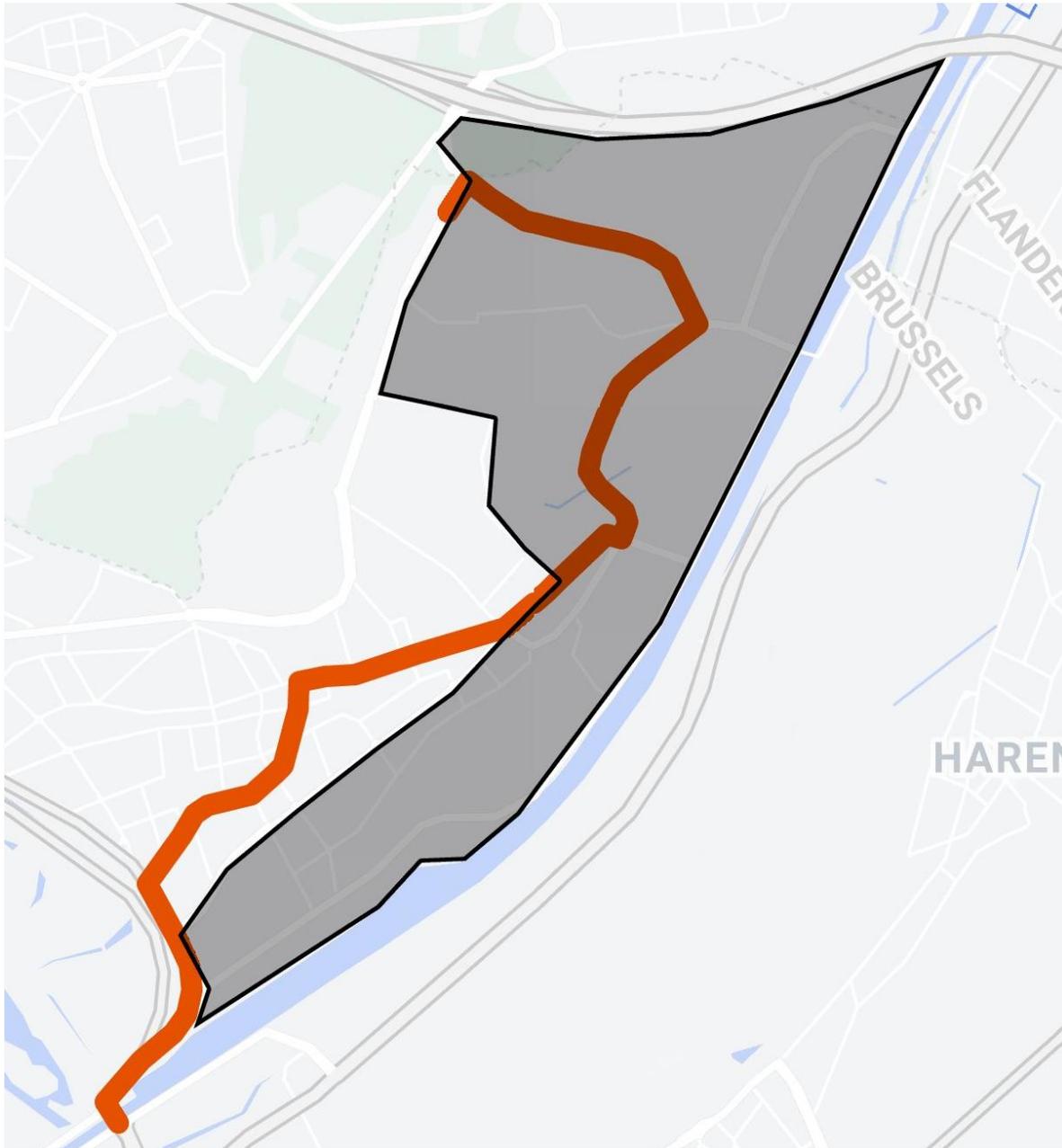


Source : BRAT/Espaces-Mobilités

11

ENTREPRISES





+/- 6.000 emplois



15.000 déplacements / jour



4.000 voitures



1.500 utilisateurs du
transport public



350 cyclistes



On observe une concentration de moyennes et grandes entreprises dans le Nord à proximité de l'avenue de Tyras et des petites entreprises le long de la Chaussée de Vilvorde.



Source : SPF Mobilité, Diagnostic déplacements domicile-travail, 2017.

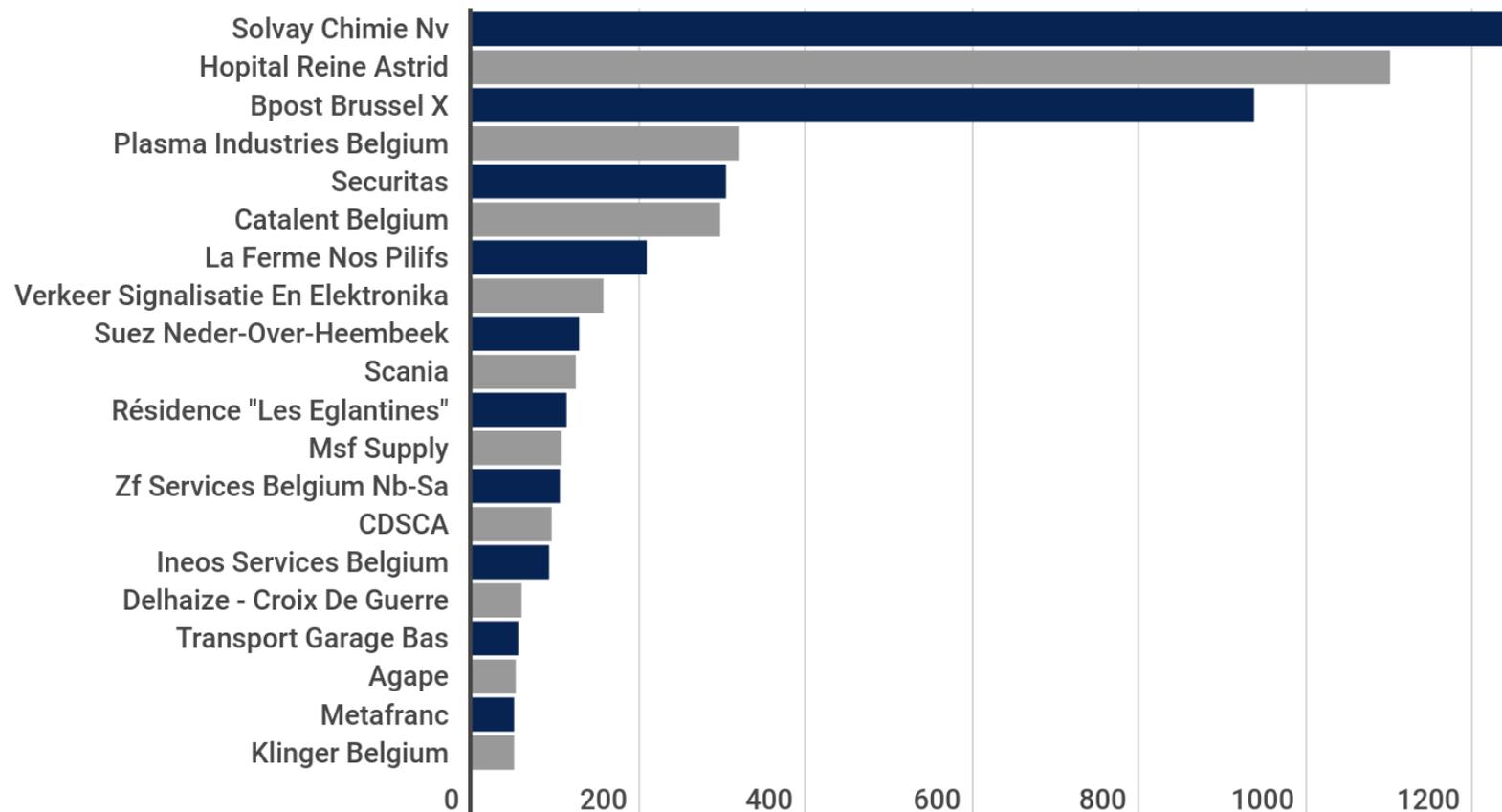


La zone d'étude comporte

- trois entreprises de +/- 1000 employés
- quatre entreprises entre 200 et 400 employés
- une vingtaine d'entreprises entre 50 et 150 employés

Il est utile d'observer que de nombreuses entreprises de la zone d'étude emploient du personnel technique, travaillant souvent en shift ou en horaire décalé.

Top 20 des entreprises



Source : SPF Mobilité, Diagnostic déplacements domicile-travail, 2017.

On observe que :

57,5%

des employés ne viennent ni de Bruxelles ni des communes limitrophes à NOH

6,9%

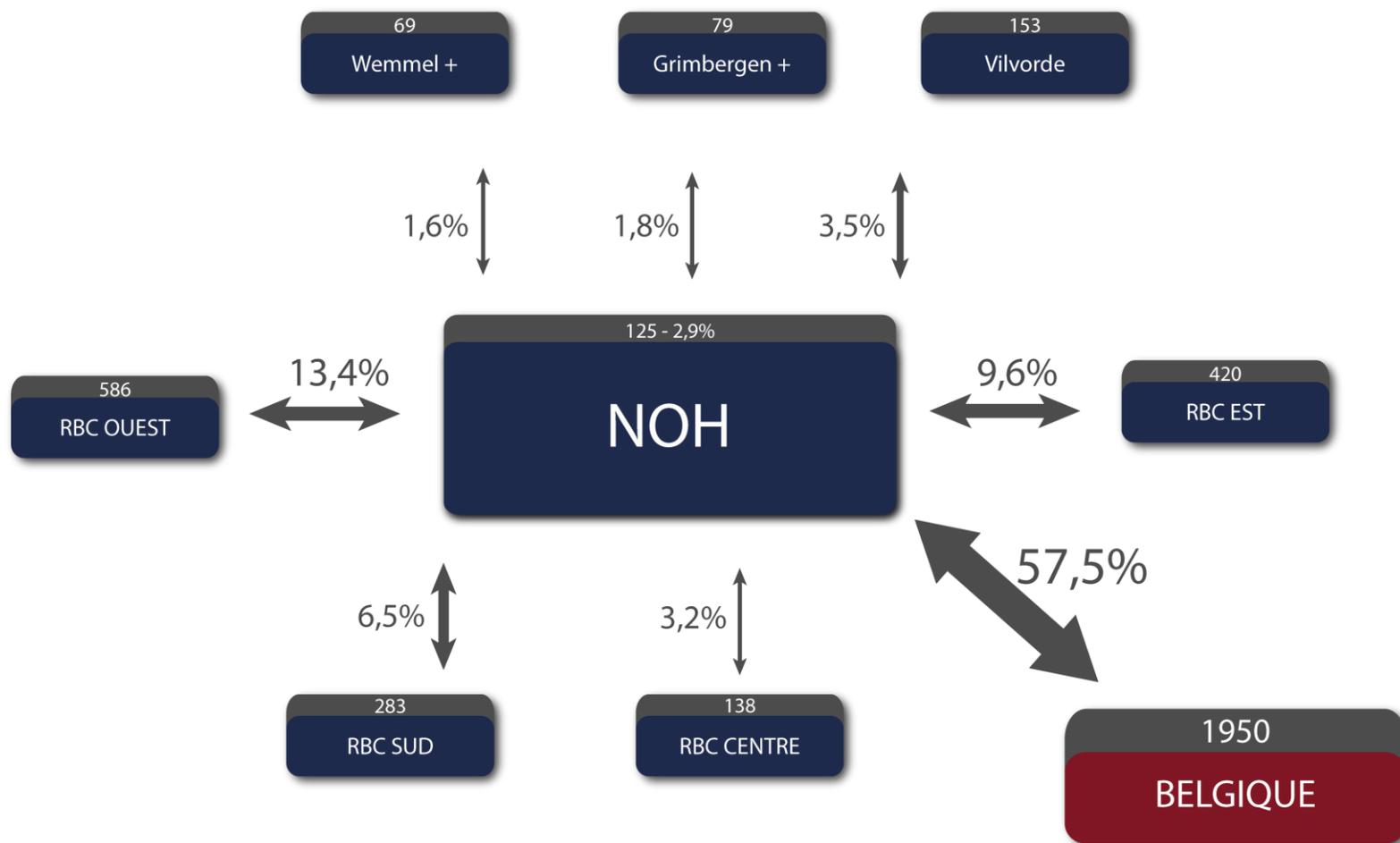
viennent des communes limitrophes à NOH

13,4%

viennent du quadrant Ouest de la RBC

9,6%

viennent du quadrant Est de la RBC



Source : SPF Mobilité, Diagnostic déplacements domicile-travail, 2017.

L'analyse des parts modales sur base d'enquêtes téléphoniques met en évidence que :

66%
des employés viennent en voiture

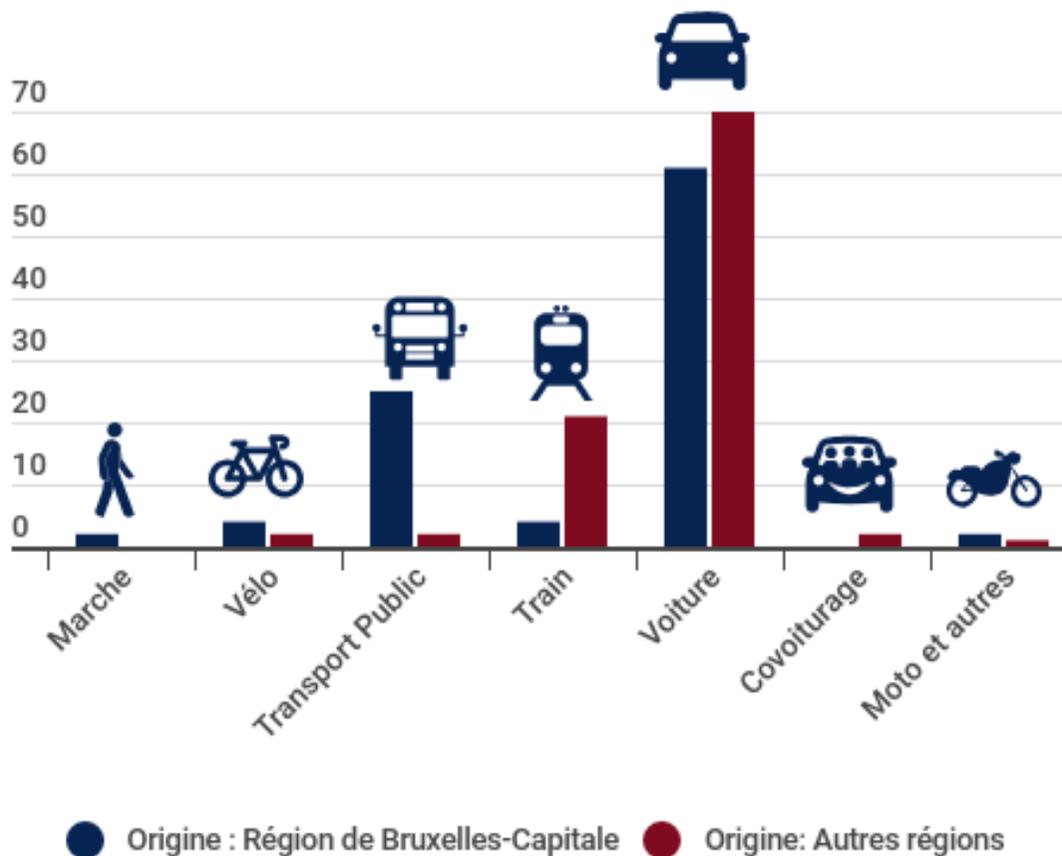
25%
en transport public

6%
à vélo ou à pied

Ceci confirme les chiffres du SPF Mobilité.

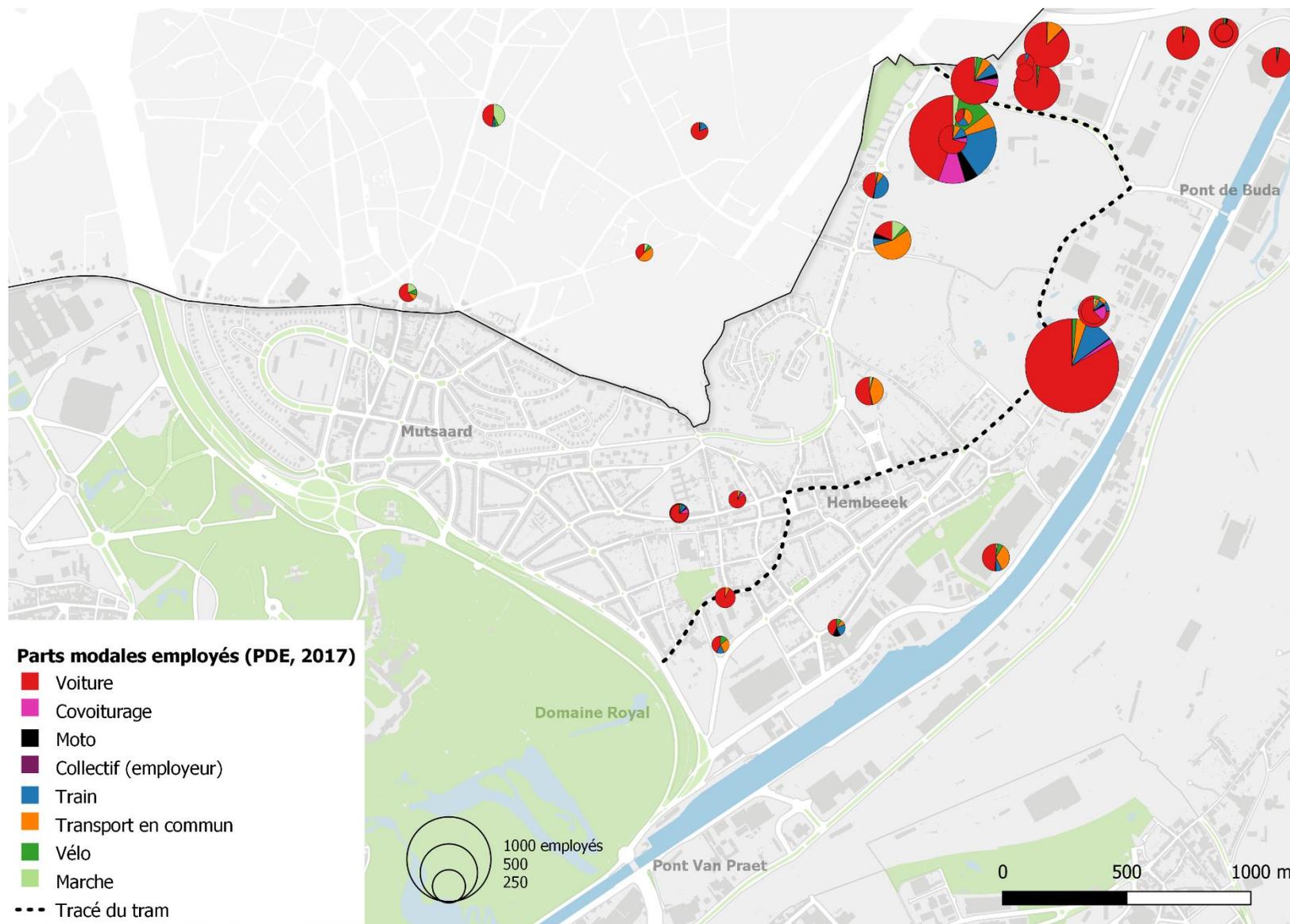
* Pour 3%, le mode est inconnu

Entreprises (de plus de 100 personnes)

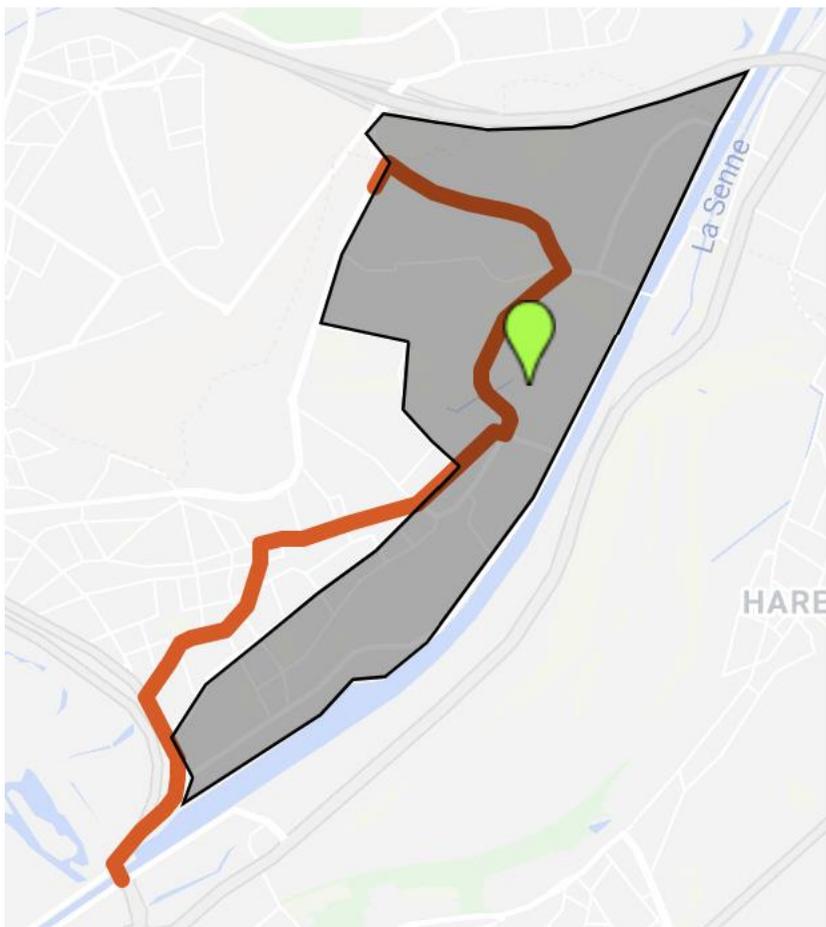


Source : SPF Mobilité, Diagnostic déplacements domicile-travail, 2017.
Echantillon de 3.422 employés

En termes de parts modales, l'analyse par entreprise met en évidence des grands enjeux de report modal pour les entreprises situées au Nord du périmètre.



Source : SPF Mobilité, Diagnostic déplacements domicile-travail, 2017.



1.250 travailleurs



1.044 automobilistes



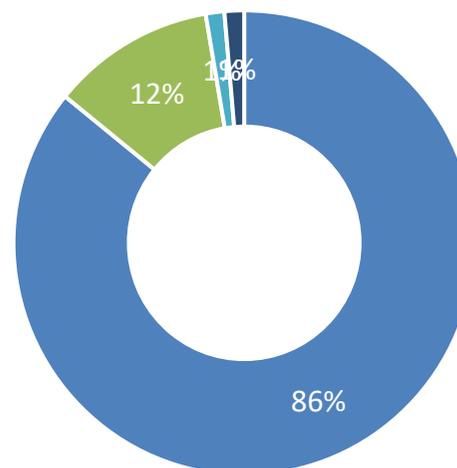
167 usagers du TP



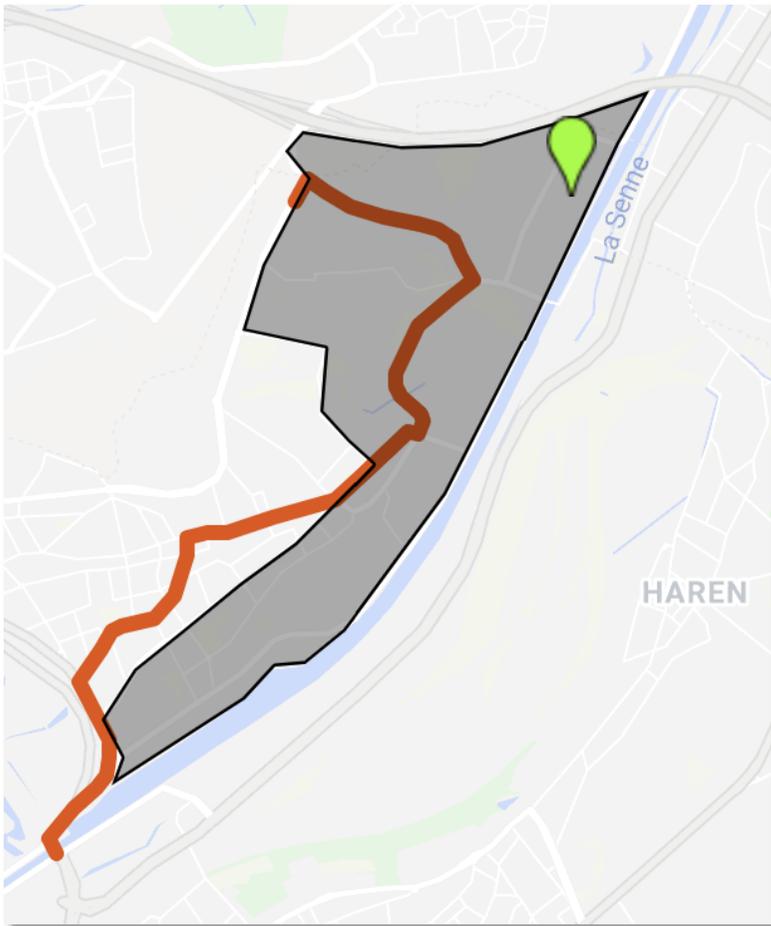
19 cyclistes / piétons



20 sans précision



- Voiture
- Transport public
- Vélo/Marche
- Inconnu



937 travailleurs



450 automobilistes



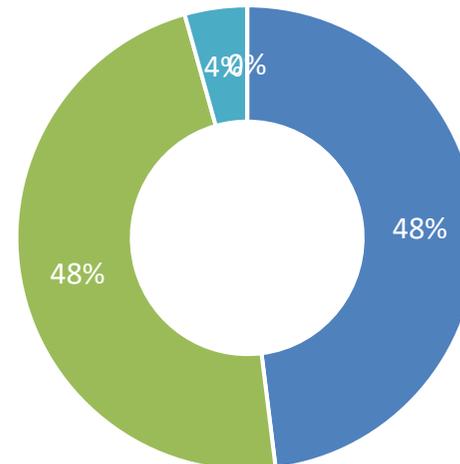
446 usagers du TP



41 cyclistes / piétons

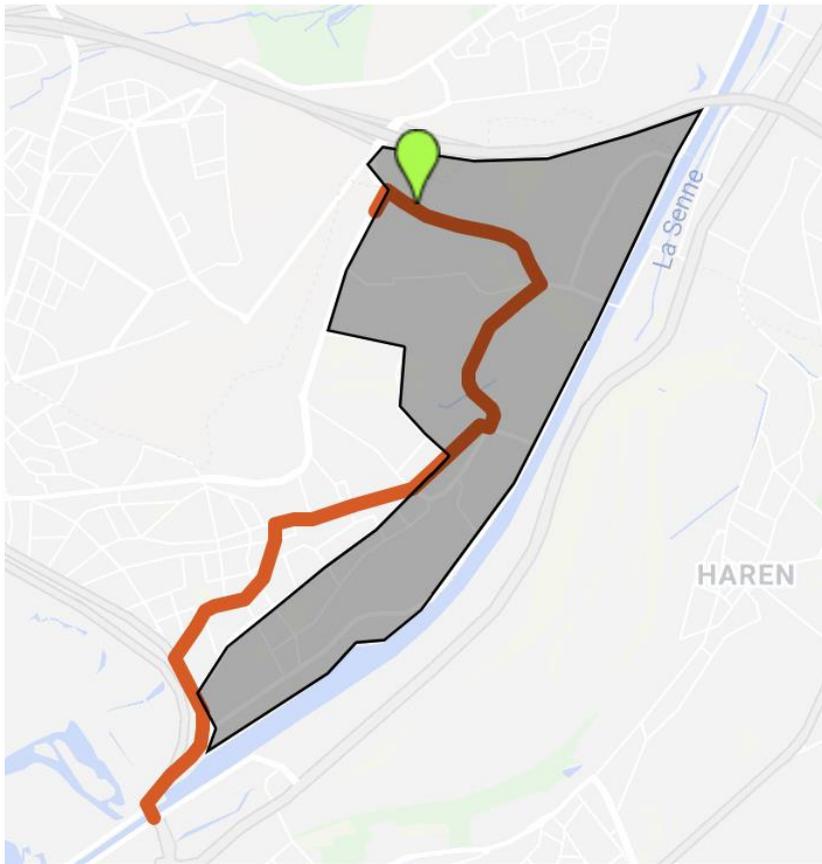


/



- Voiture
- Transport public
- Vélo/Marche
- Inconnu


PLASMA
INDUSTRIES
 BELGIUM



319 travailleurs



237 automobilistes



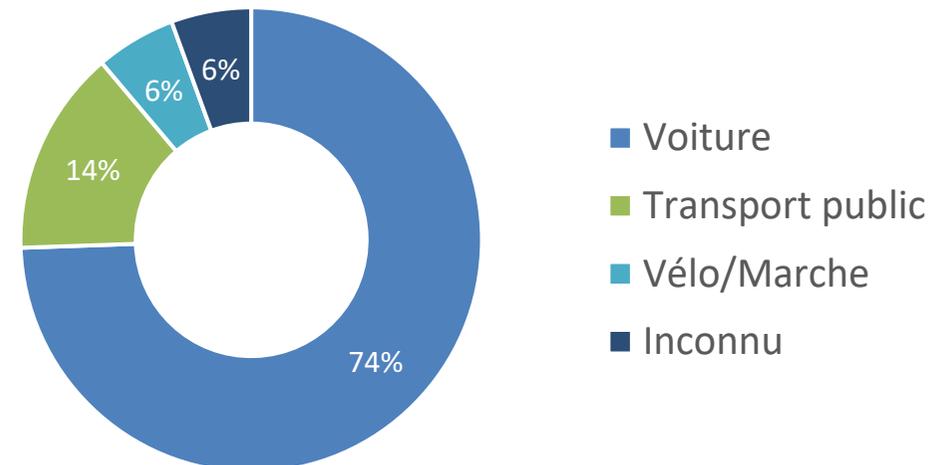
46 usagers du TP



18 cyclistes / piétons

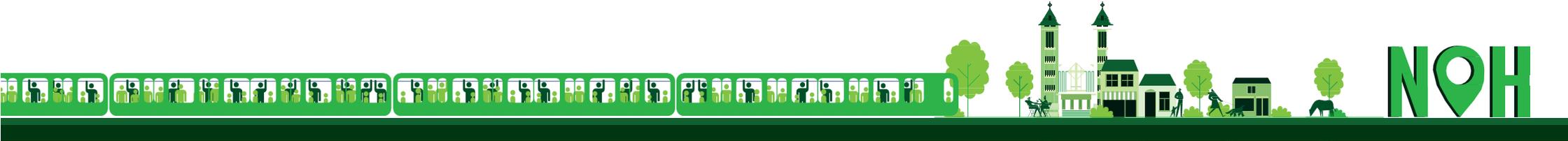


18 sans précision



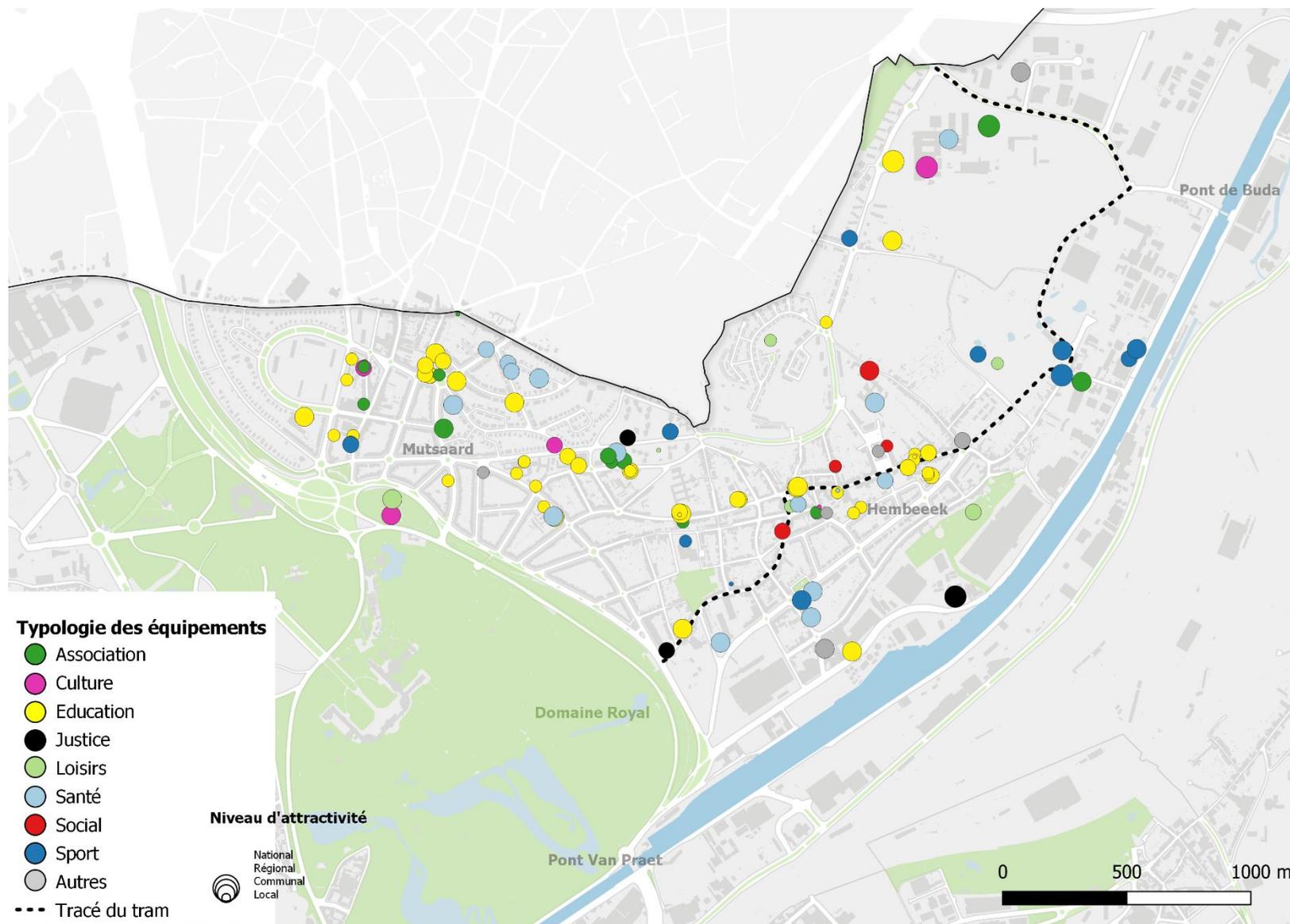
12

EQUIPEMENTS





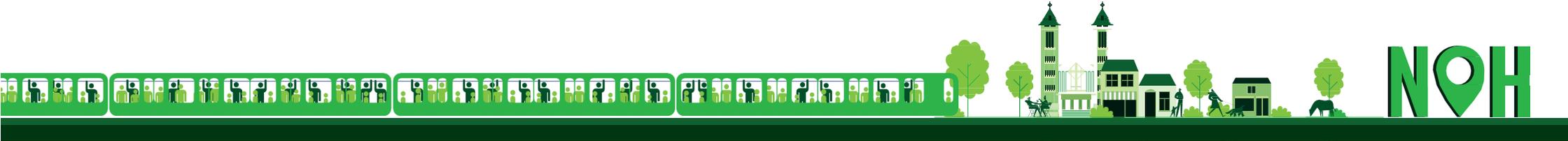
On observe une concentration d'équipements le long de l'avenue de Versailles et à proximité de la rue F. Vekemans. Il y aussi des gros équipements sur l'avenue des Croix de Guerre, la rue de Ransbeek et la rue Bruyn.



Source : Espaces-Mobilités

13

TRAFIC AUTOMOBILE

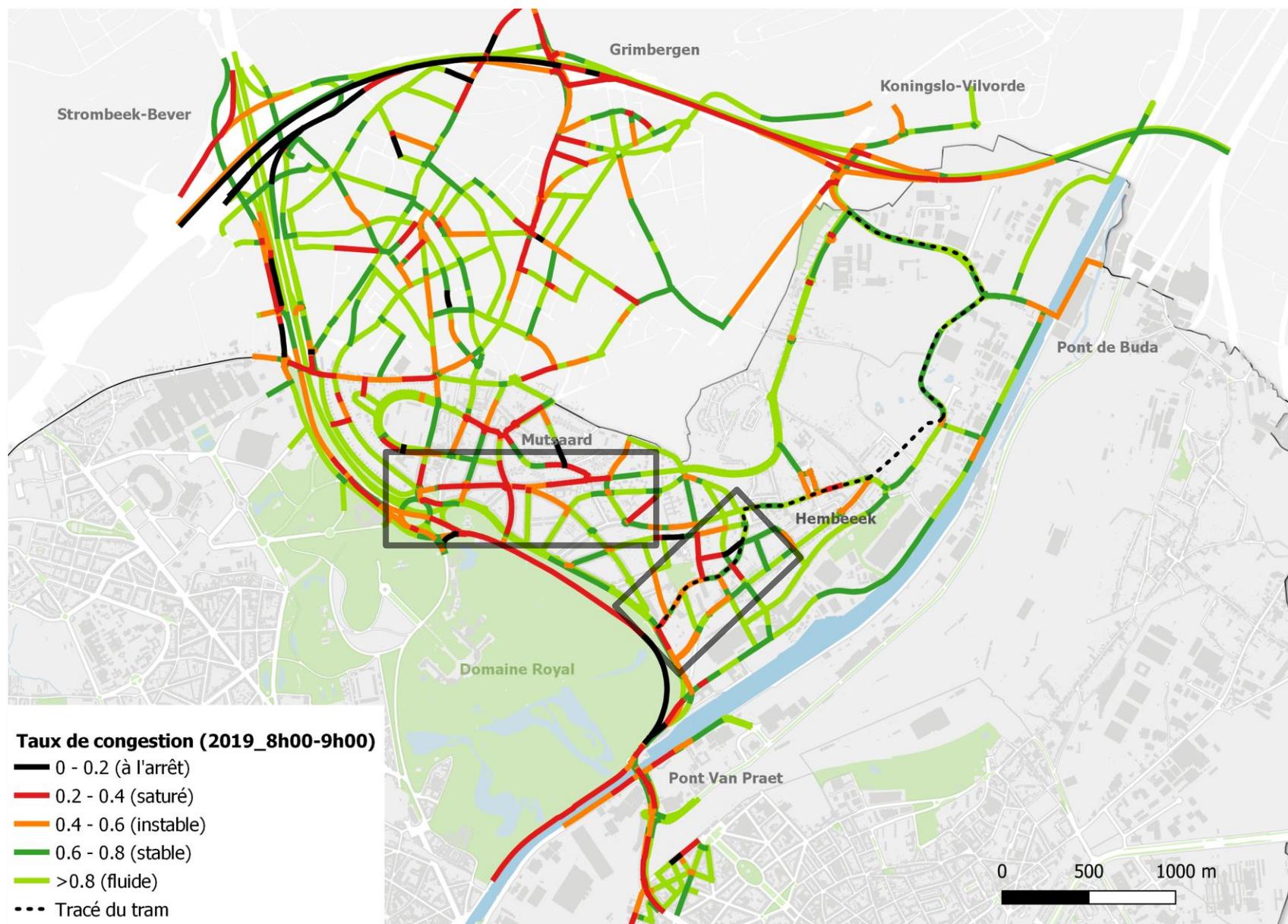




La congestion (à l'heure de pointe du matin) est particulièrement marquée dans deux zones :

- Avenue de Versailles
- Alentours de la rue de Heembeek

Globalement la zone d'analyse est assez épargnée par la congestion.

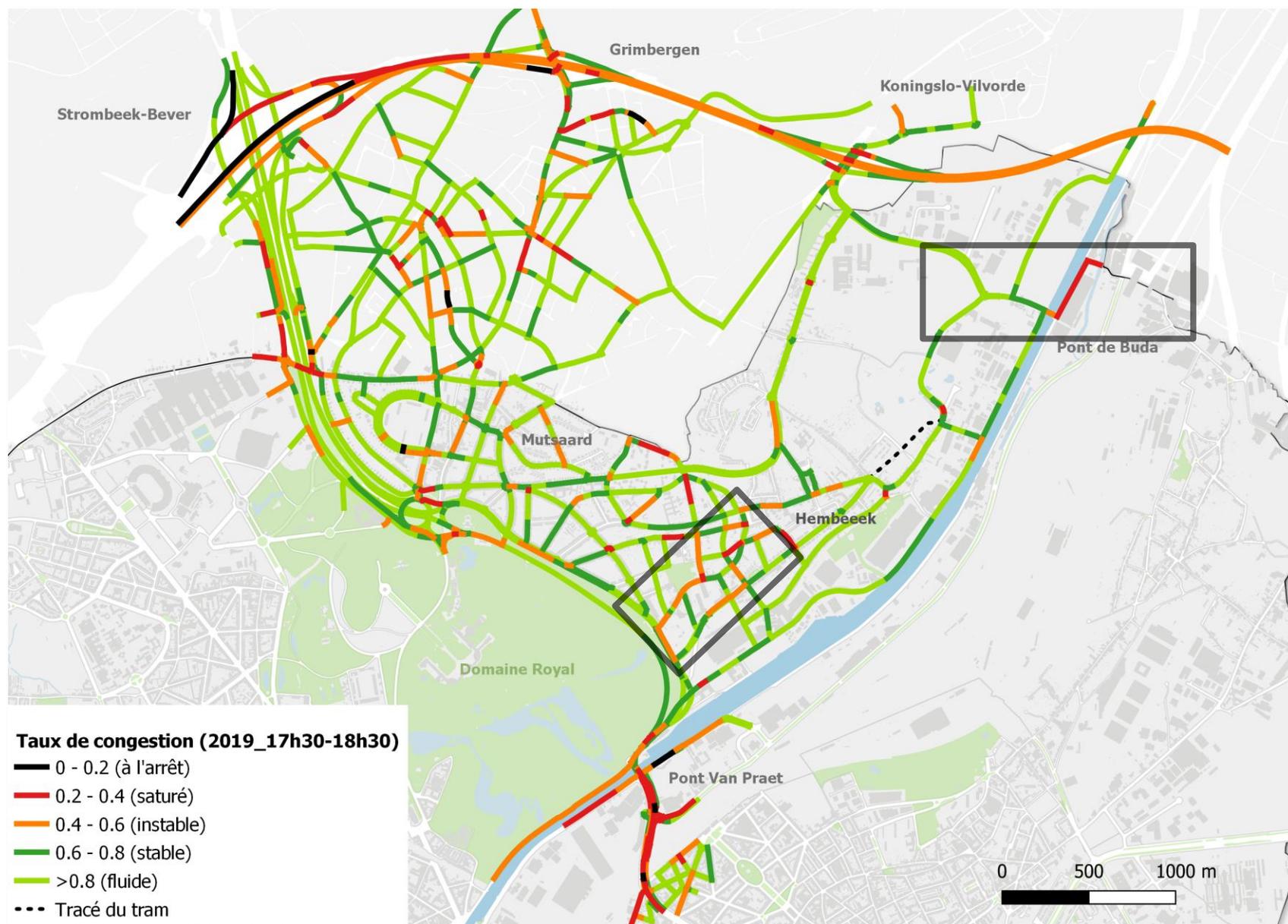


Source : TomTom



La congestion (à l'heure de pointe du soir) est assez faible. On l'observe :

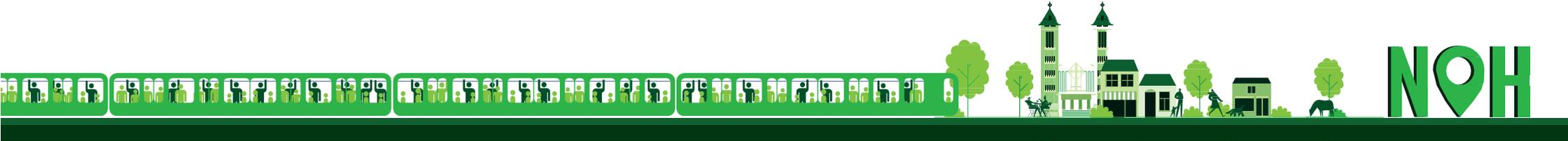
- aux alentours de la rue de Heembeek
- Au pont de Buda



Source : TomTom

14

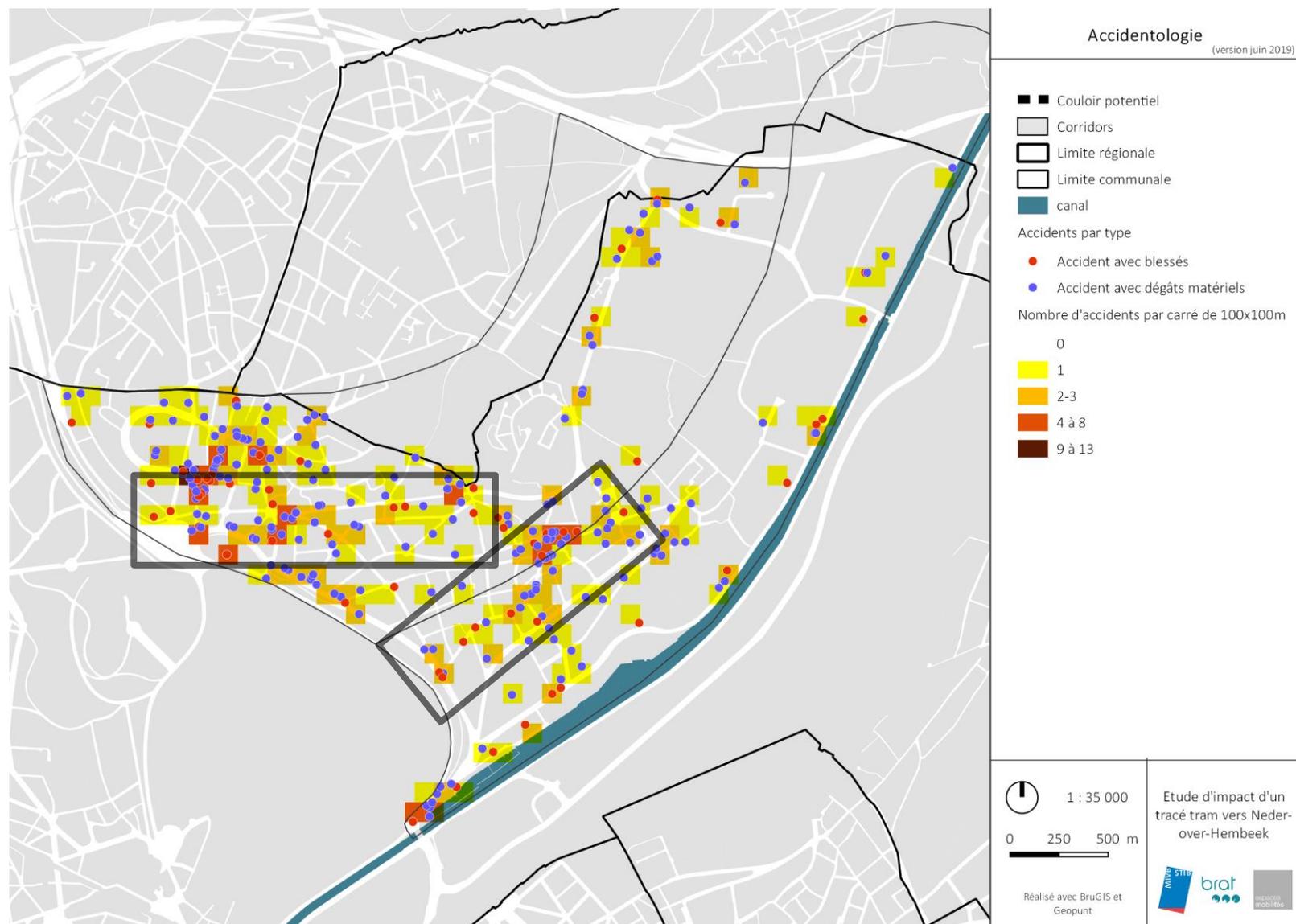
ACCIDENTS





La localisation des accidents avec blessés met en évidence plusieurs axes :

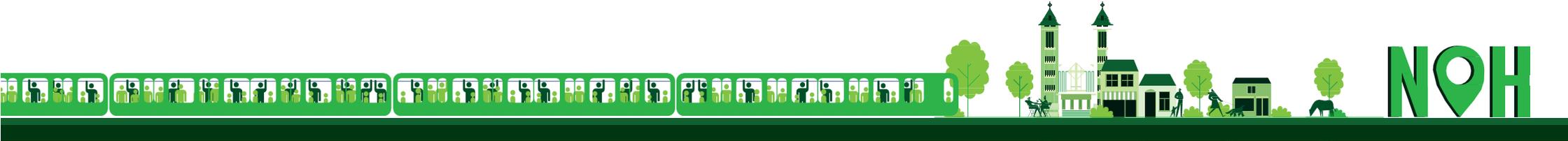
- Avenue de Versailles
- Rue de Heembeek
- Rue F. Vekemans



Source : Police

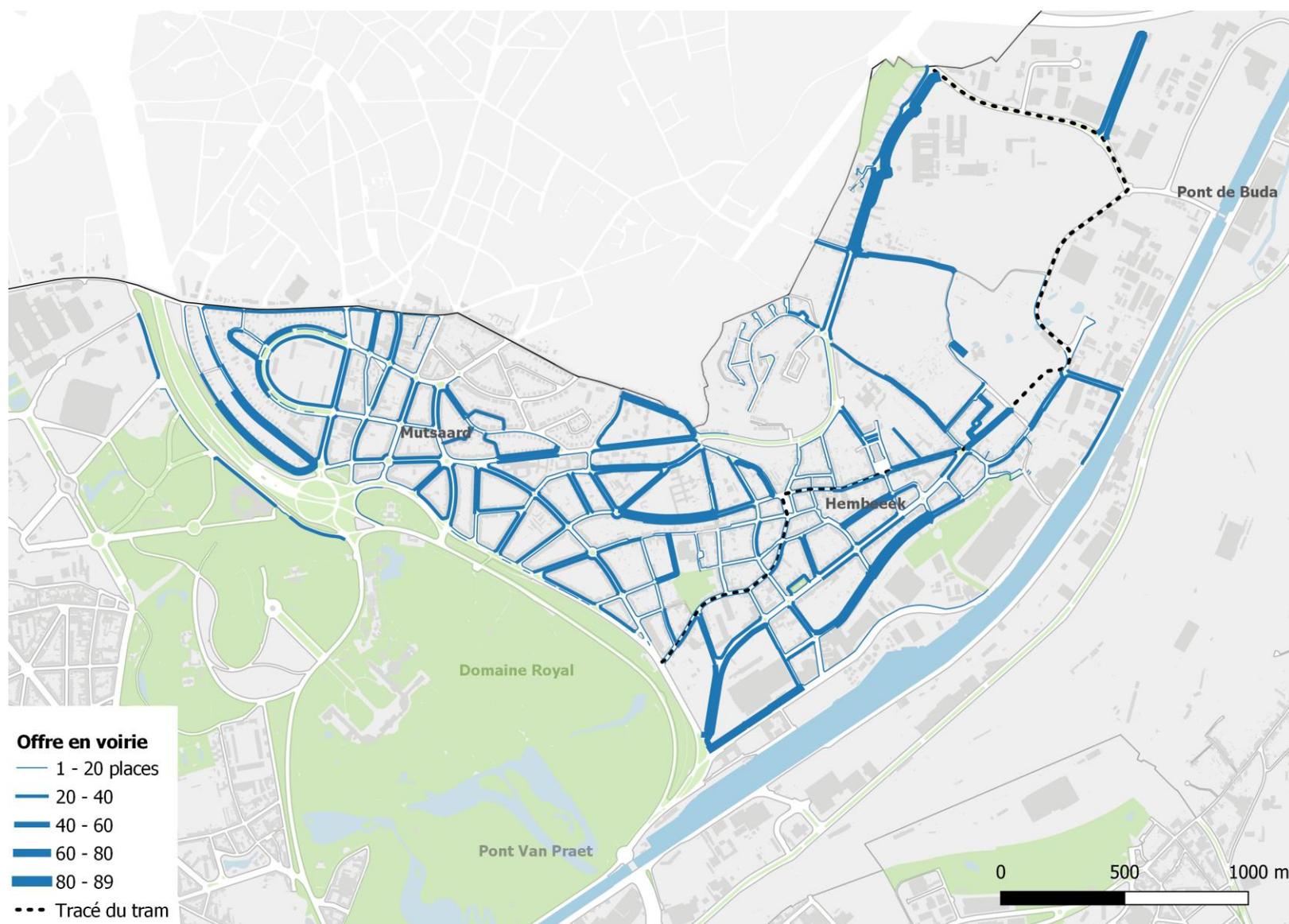
15

STATIONNEMENT





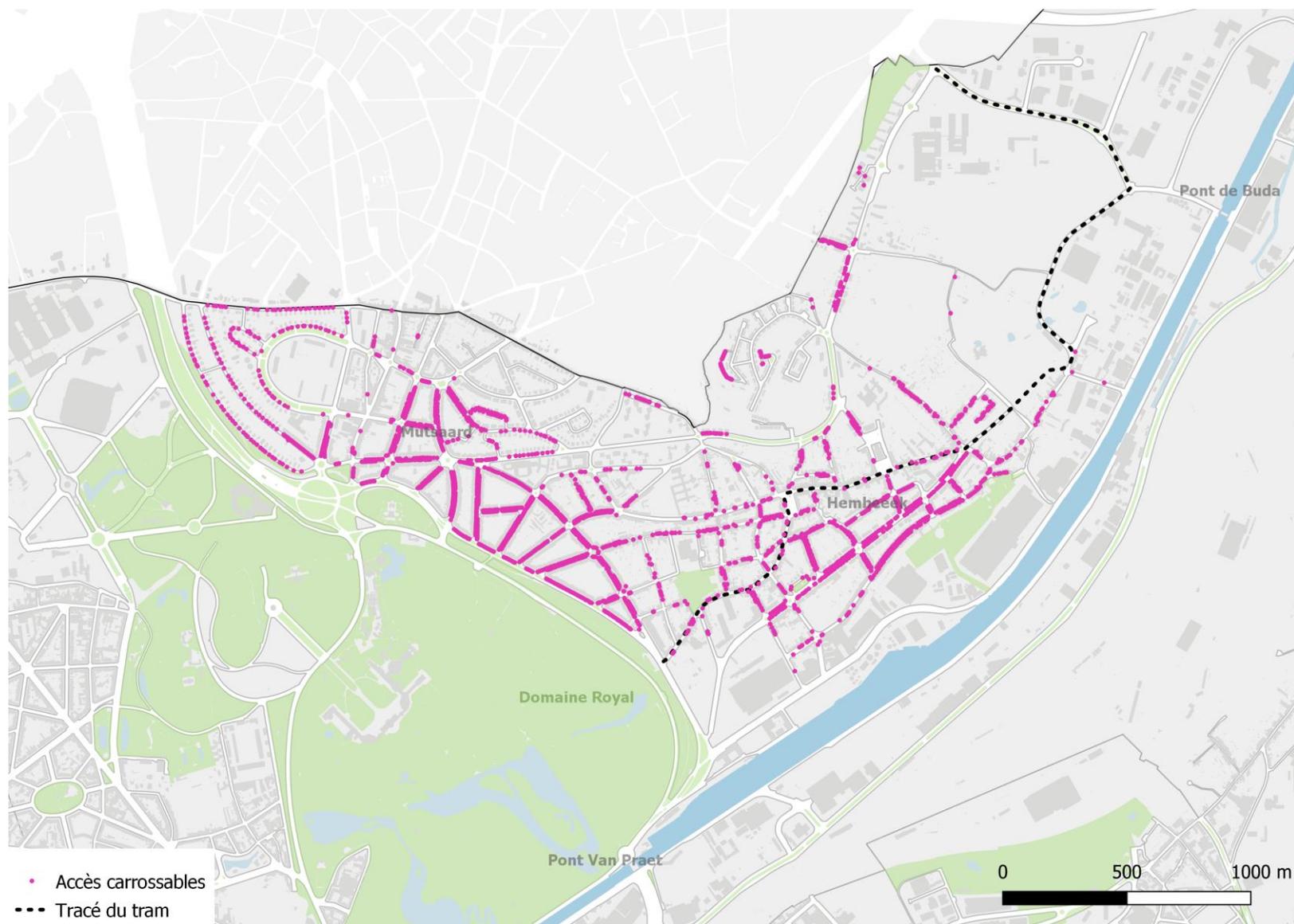
L'offre en stationnement en voirie est assez généreuse sauf dans certaines plus petites voiries où il y a de nombreux accès carrossables qui limitent les possibilités de stationnement.



Source : Parking Brussels



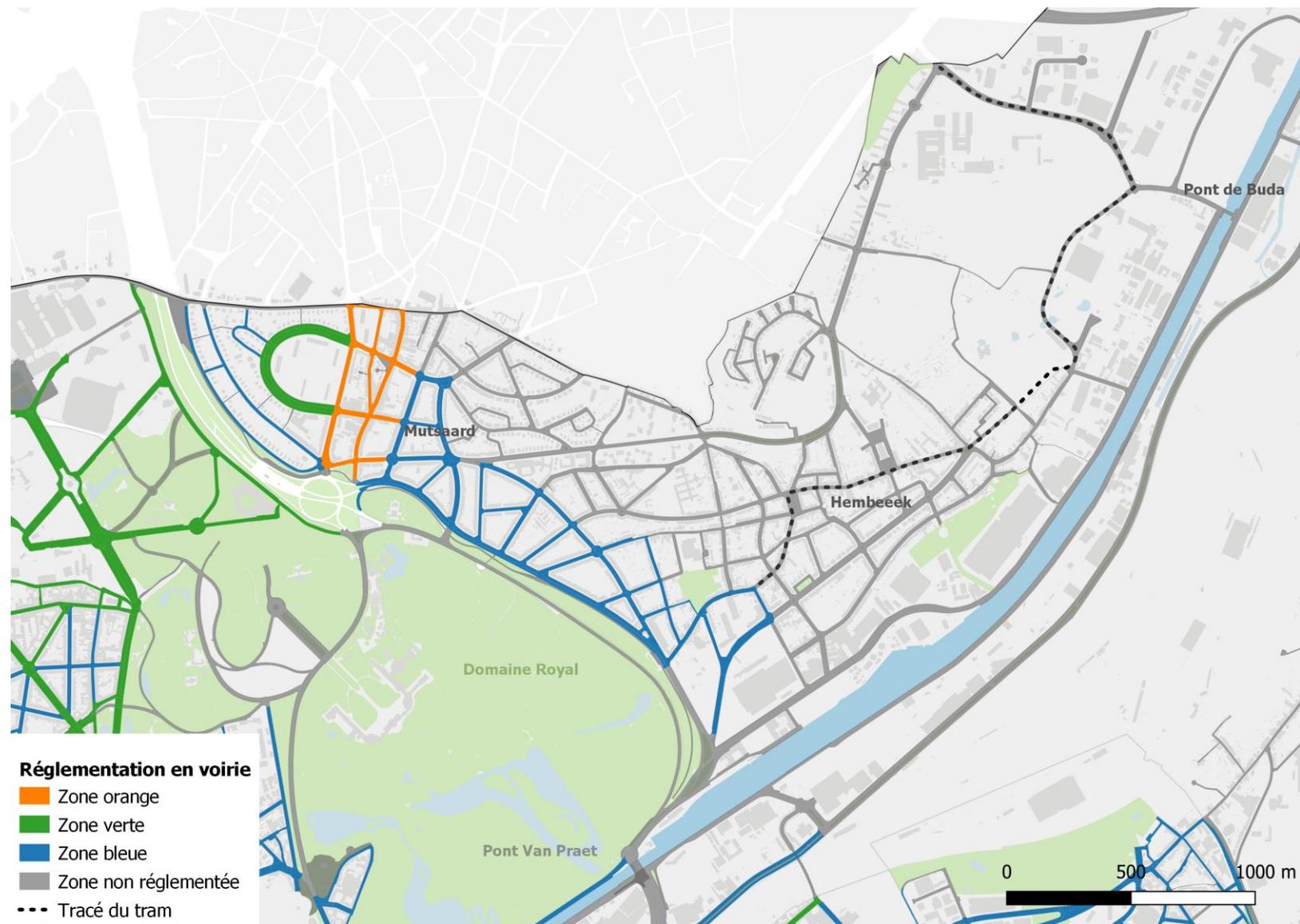
On observe une très grande présence d'accès carrossables à NOH, quartier assez récent avec de nombreuses maisons bel-étage et des immeubles à appartements dotés de parkings souterrains ou en îlots.



Source : Parking Brussels



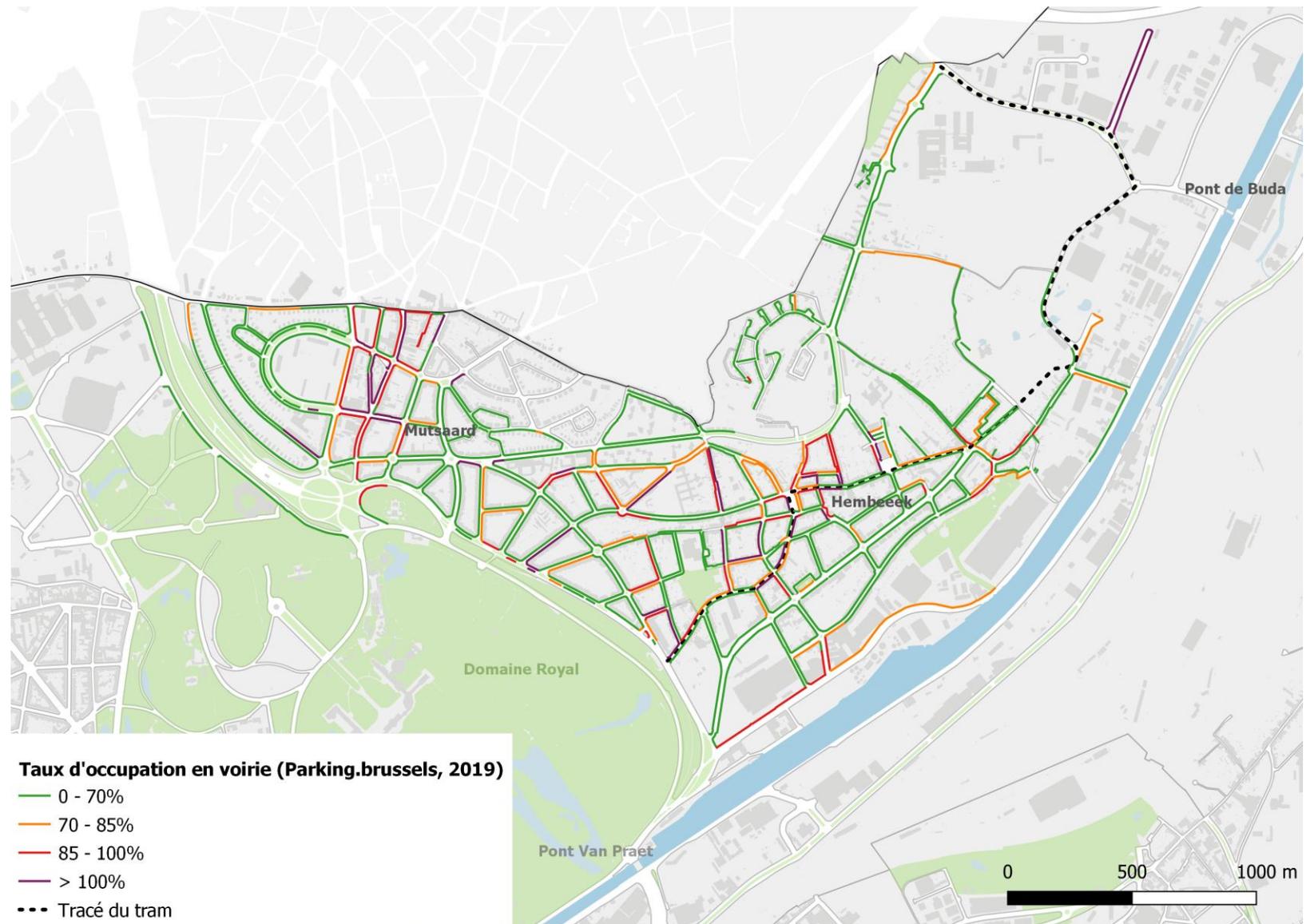
Le stationnement est peu réglementé sur le territoire d'analyse. Seul le quartier Mutsaard présente du stationnement payant. Une série de voiries sont également en zone bleue mais pas le coeur de Heembeek.



Source : Parking Brussels



Le taux d'occupation diurne est modéré sauf dans le coeur de Heembeek.

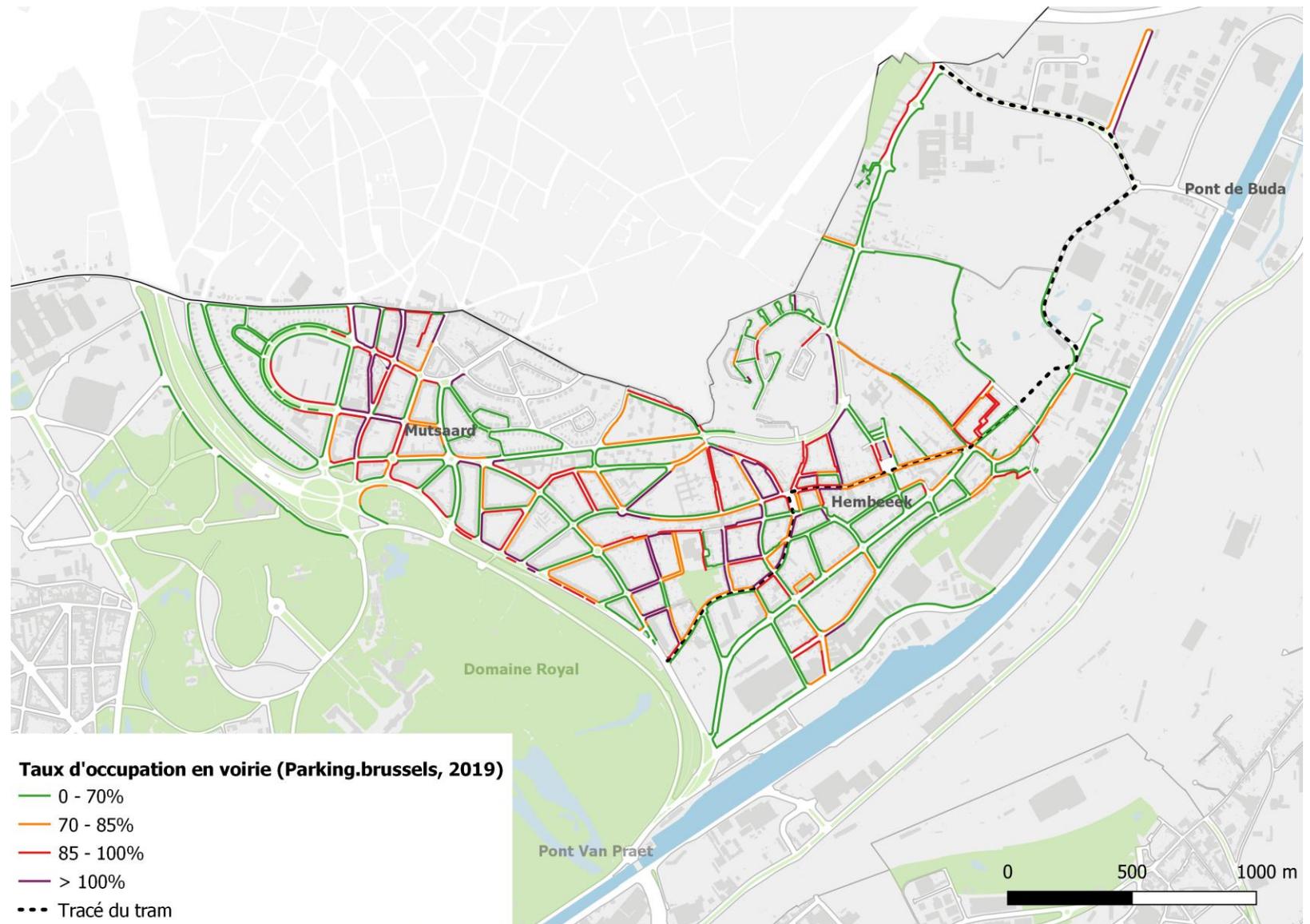


Source : Parking Brussels



Le taux d'occupation nocturne est très élevé dans les petites rues résidentielles mais on observe une réserve de capacité sur certains axes :

- Avenue de Versailles
- Rue Bruyn
- Avenue des Croix de Guerre

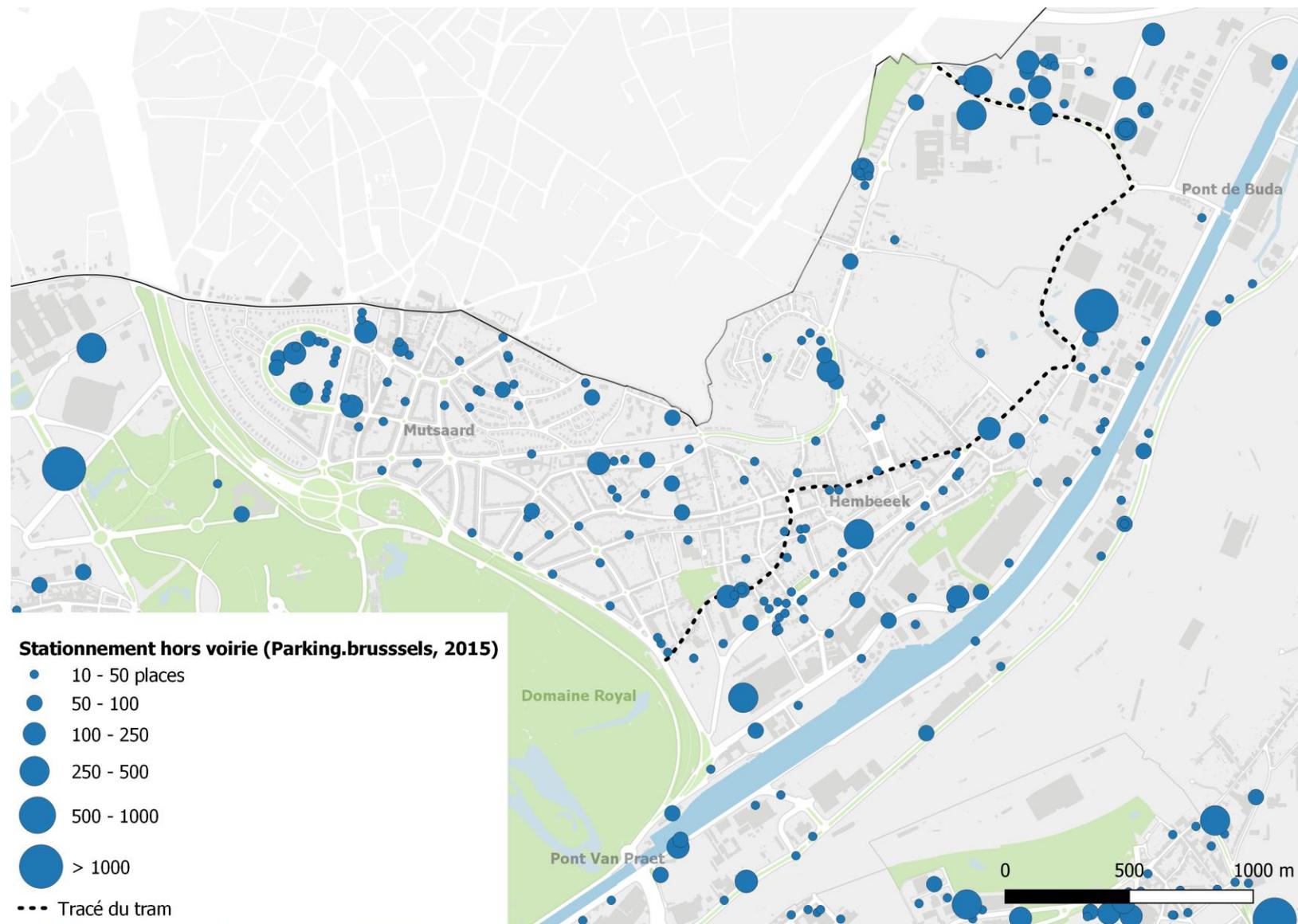


Source : Parking Brussels

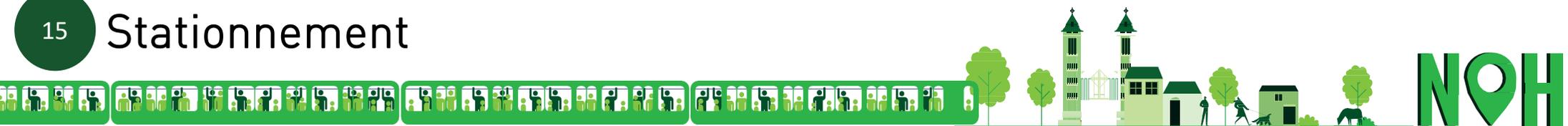


On observe une importante offre hors voirie qui laisse entendre qu'un report du stationnement en hors voirie est possible:

- Meilleure utilisation des garages existants
- Mutualisation des places excédentaires



Source : Parking Brussels



La société BePark, spécialiste de la mutualisation du stationnement, mène actuellement des pourparlers pour reprendre la gestion du parking couvert de 40 places du Black Star Football Club.

BePark est également en contact avec le **Delhaize Croix de Guerre** pour envisager la mutualisation en-dehors des heures d'ouverture du magasin.

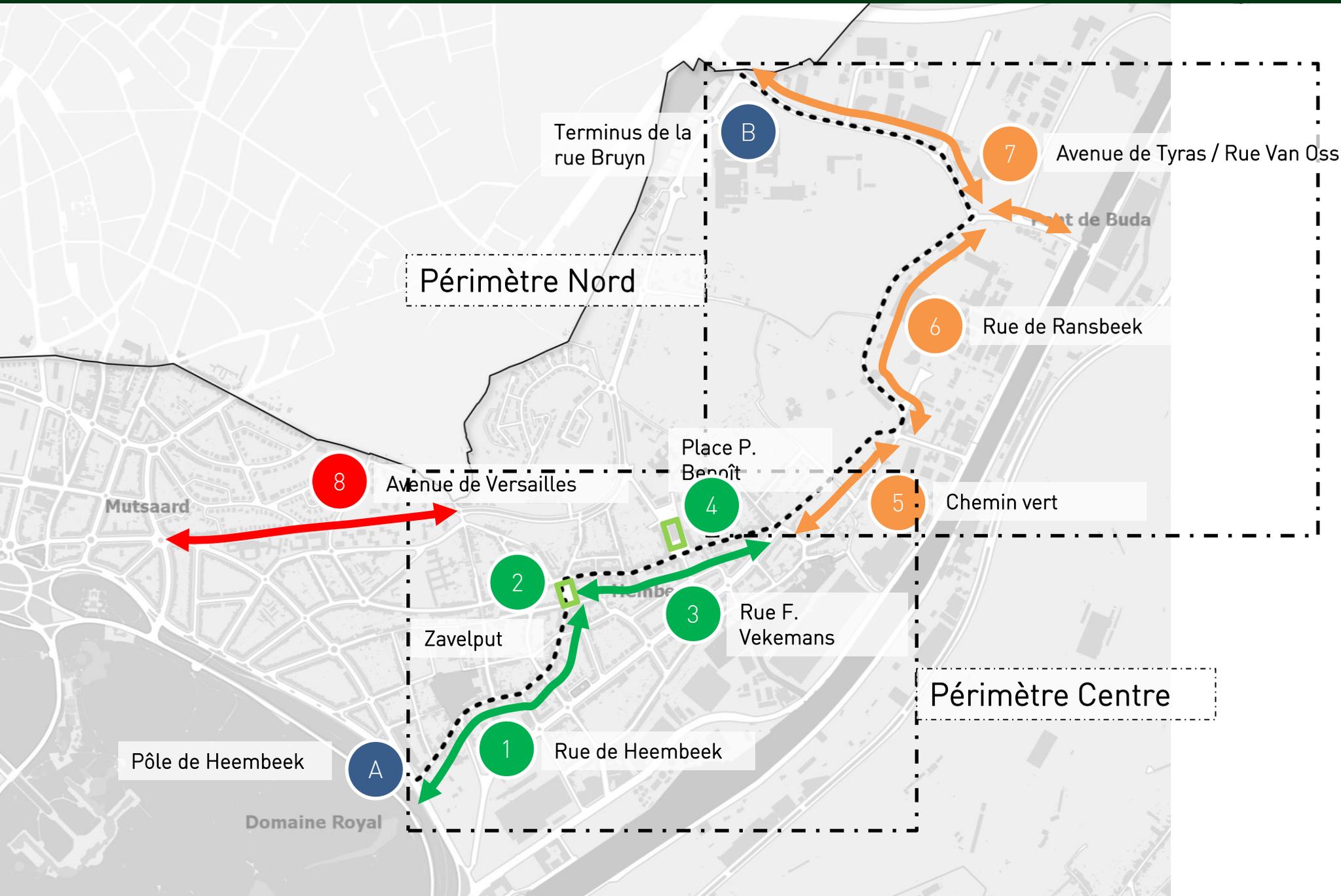


—

ENJEUX GEOGRAPHIQUES



ENJEUX GEOGRAPHIQUES



← MM b
🚲
Heembeek Centre
Heembeek Centrum 0,5
Hôpital Militaire
Militair Hospitaal 2,2

PERIMETRE CENTRE

Périmètre centre : avis des groupes de travail

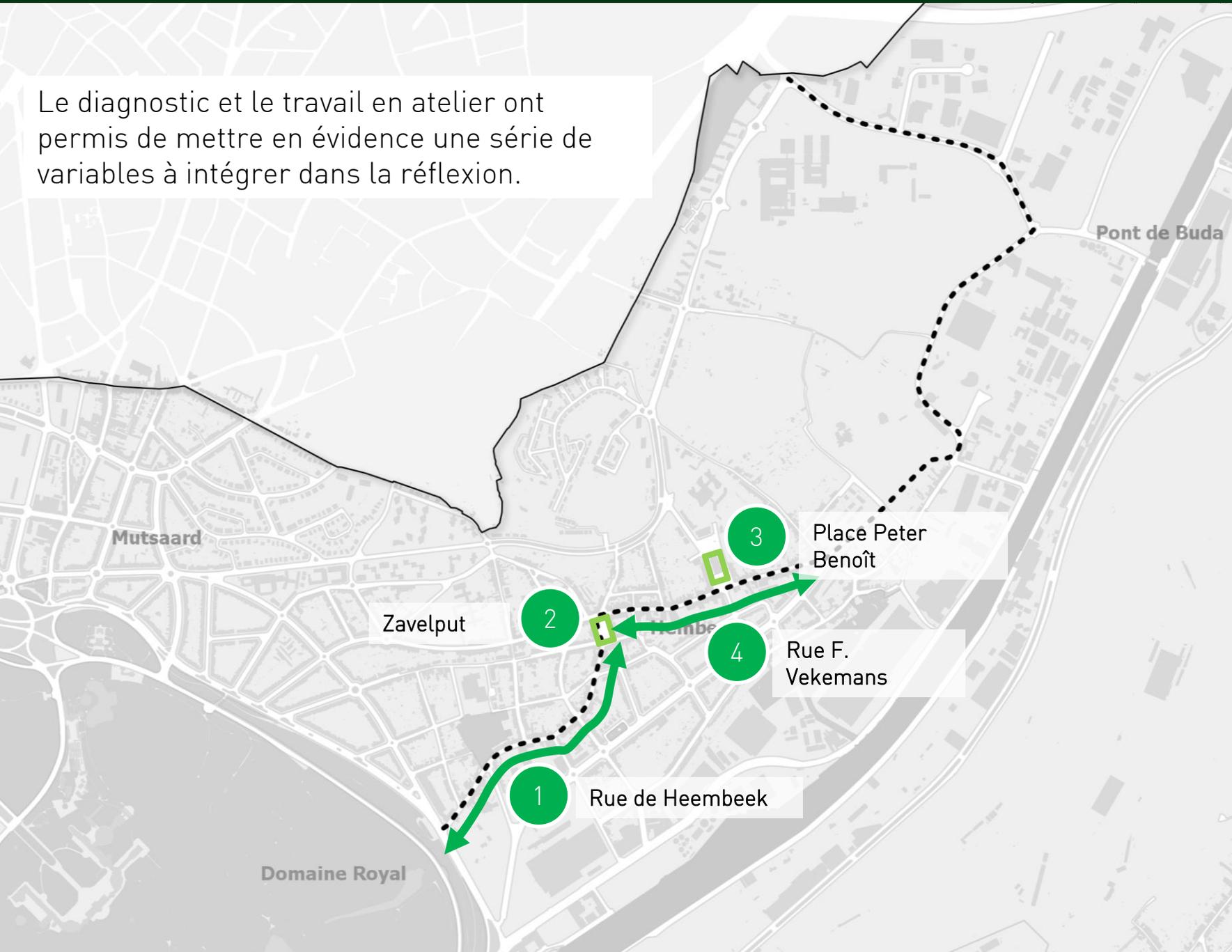


	GRUPE 1	GRUPE 2	GRUPE 3
<u>Rue F. Vekemans</u>	Sens unique continu vers chemin vert/Ransbeek	Sens uniques tête bêche vers Place Peter Benoît	Sens uniques tête bêche vers Place Peter Benoît
<u>Rue des Croix de l'Yser</u>		Mise à sens unique descendant	Mise à sens unique descendant
<u>Place Peter Benoît</u>	Pas de fermeture.	Pas de fermeture.	Pas de circulation entre Vekemans et Craetveld via la place (venant de Zavelput)
<u>Zavelput</u>	Pas de fermeture. Maintien d'un sens descendant	Fermeture de la traversée Nord-Sud	Pas de fermeture. Maintien d'un sens descendant
<u>Rue de Heembeek</u>	Suppression du transit sur la rue de Heembeek (sens uniques)	Diminution du trafic du sur la rue de Heembeek (sens uniques)	Mise à sens unique descendant de la rue de Heembeek
<u>Rue du Paturâge</u>			Mise à sens unique montant de la rue du Paturâge

PERIMETRE CENTRE: VARIABLES



Le diagnostic et le travail en atelier ont permis de mettre en évidence une série de variables à intégrer dans la réflexion.

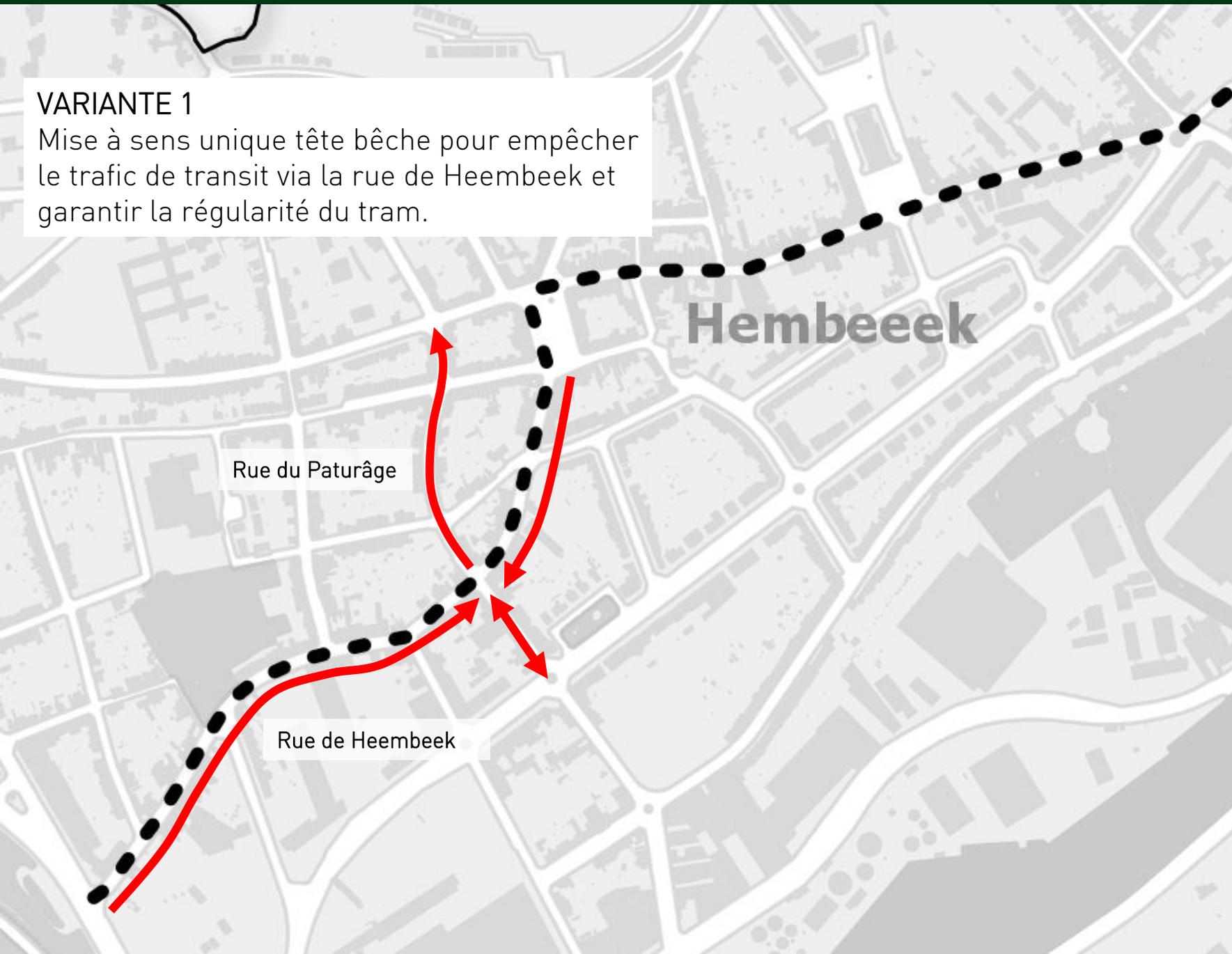


1 Rue de Heembeek : variantes



VARIANTE 1

Mise à sens unique tête bêche pour empêcher le trafic de transit via la rue de Heembeek et garantir la régularité du tram.



1 Rue de Heembeek : variantes

VARIANTE 1

Risque : Possibilité d'avoir du trafic de transit qui emprunte la rue du Paturâge pour relier l'avenue de Versailles et la rue Bruyn



1 RUE DE HEEMBEEK: VARIANTES



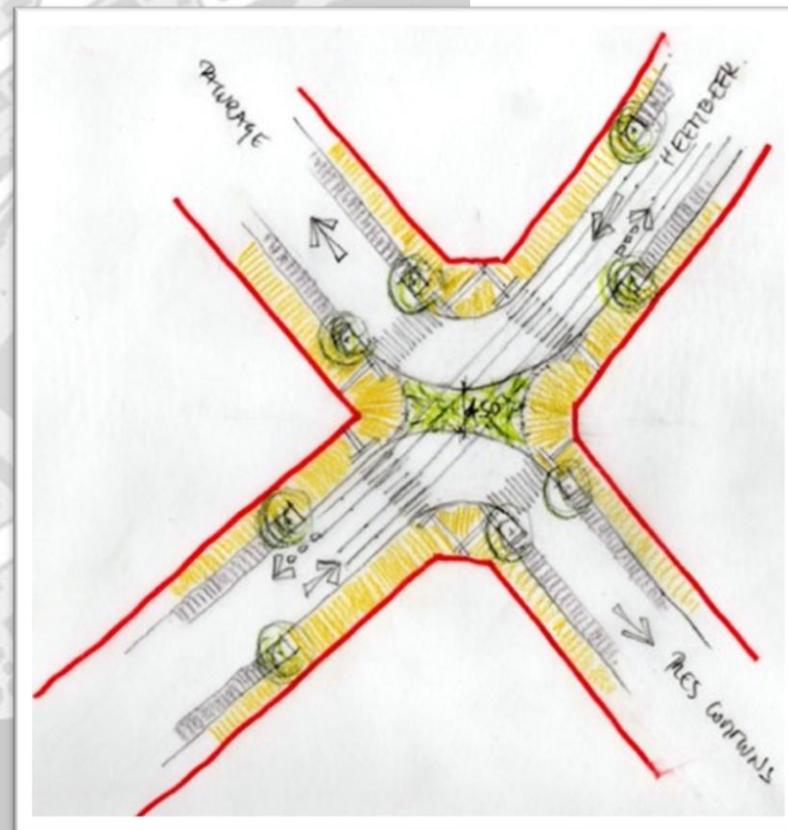
VARIANTE 2

Création d'un diabolos au carrefour entre la rue de Heembeek et la rue du Paturâge pour empêcher le trafic remontant la rue de Heembeek d'emprunter la rue du Paturâge. Ceci nécessite la mise à sens unique descendant de la rue des Prés Communs. Avantage pour la gestion des eaux, de la faune et la flore.



Rue du Paturâge

Rue de Heembeek

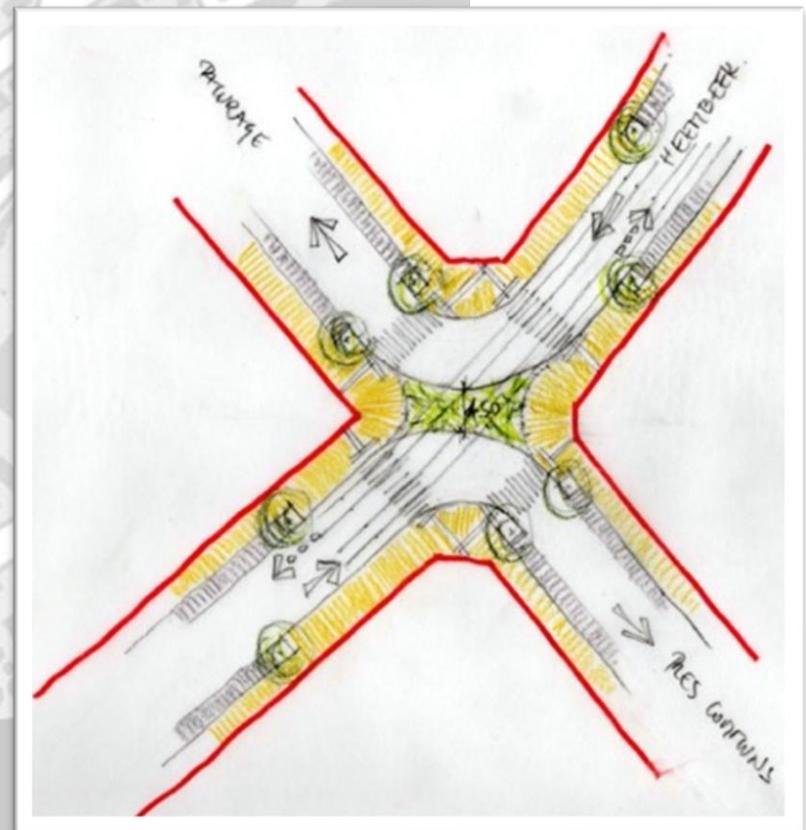
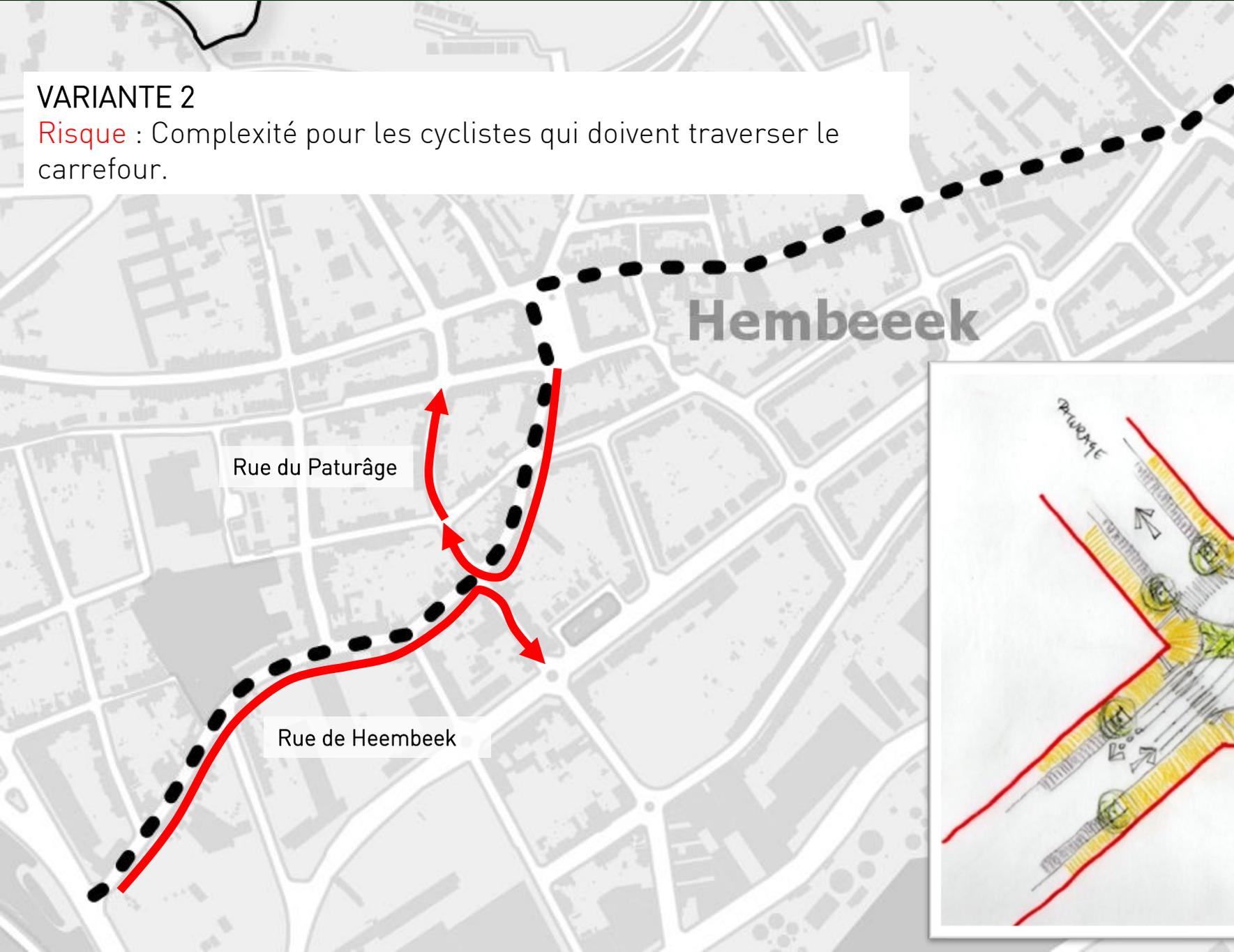


1 Rue de Heembeek : variantes



VARIANTE 2

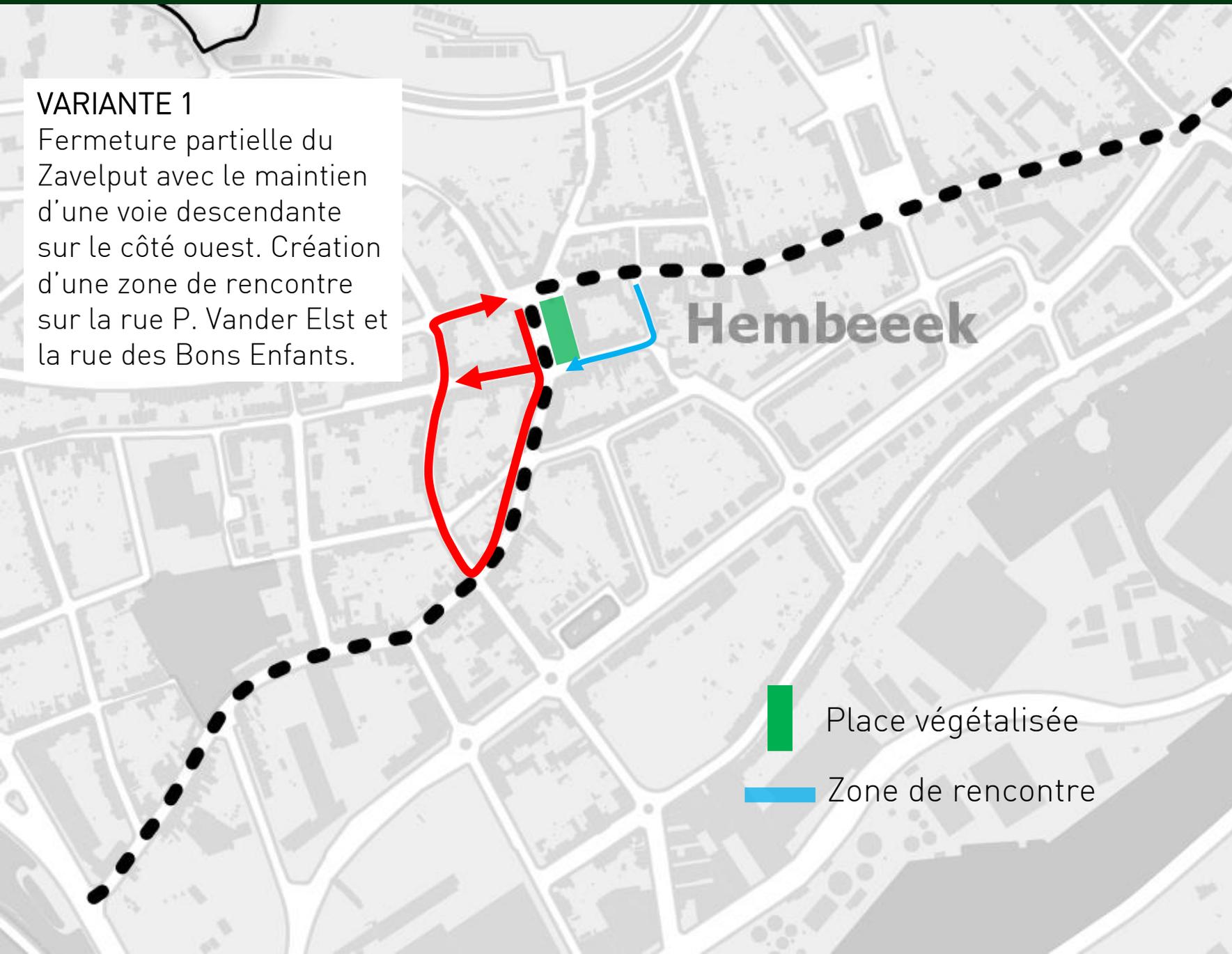
Risque : Complexité pour les cyclistes qui doivent traverser le carrefour.





VARIANTE 1

Fermeture partielle du Zavelput avec le maintien d'une voie descendante sur le côté ouest. Création d'une zone de rencontre sur la rue P. Vander Elst et la rue des Bons Enfants.



Place végétalisée



Zone de rencontre



VARIANTE 1

Risque : Espace public plus restreint pour réaménager complètement les lieux et en faire un espace agréable.

Hembeek



Place végétalisée

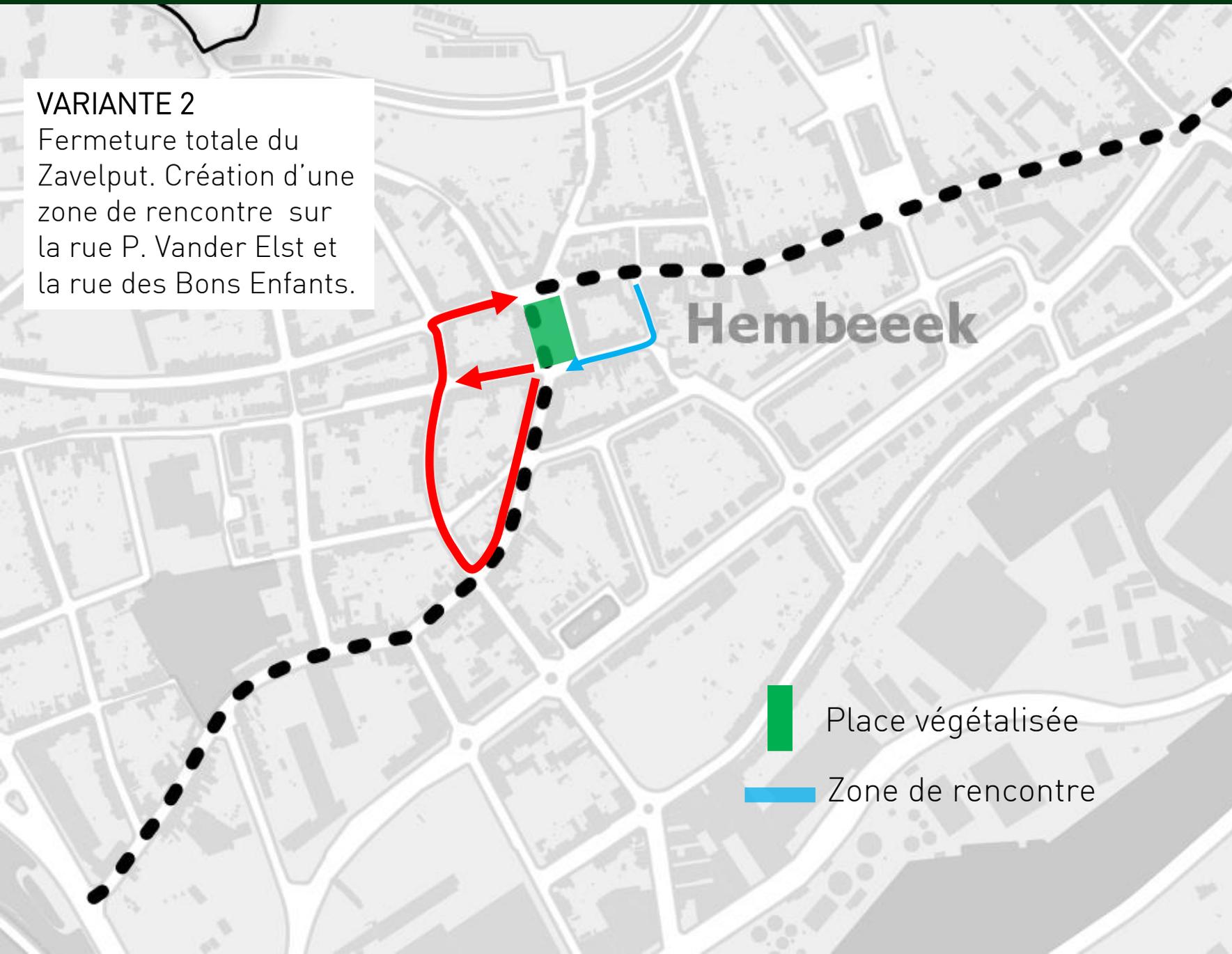


Zone de rencontre



VARIANTE 2

Fermeture totale du Zavelput. Création d'une zone de rencontre sur la rue P. Vander Elst et la rue des Bons Enfants.



Place végétalisée

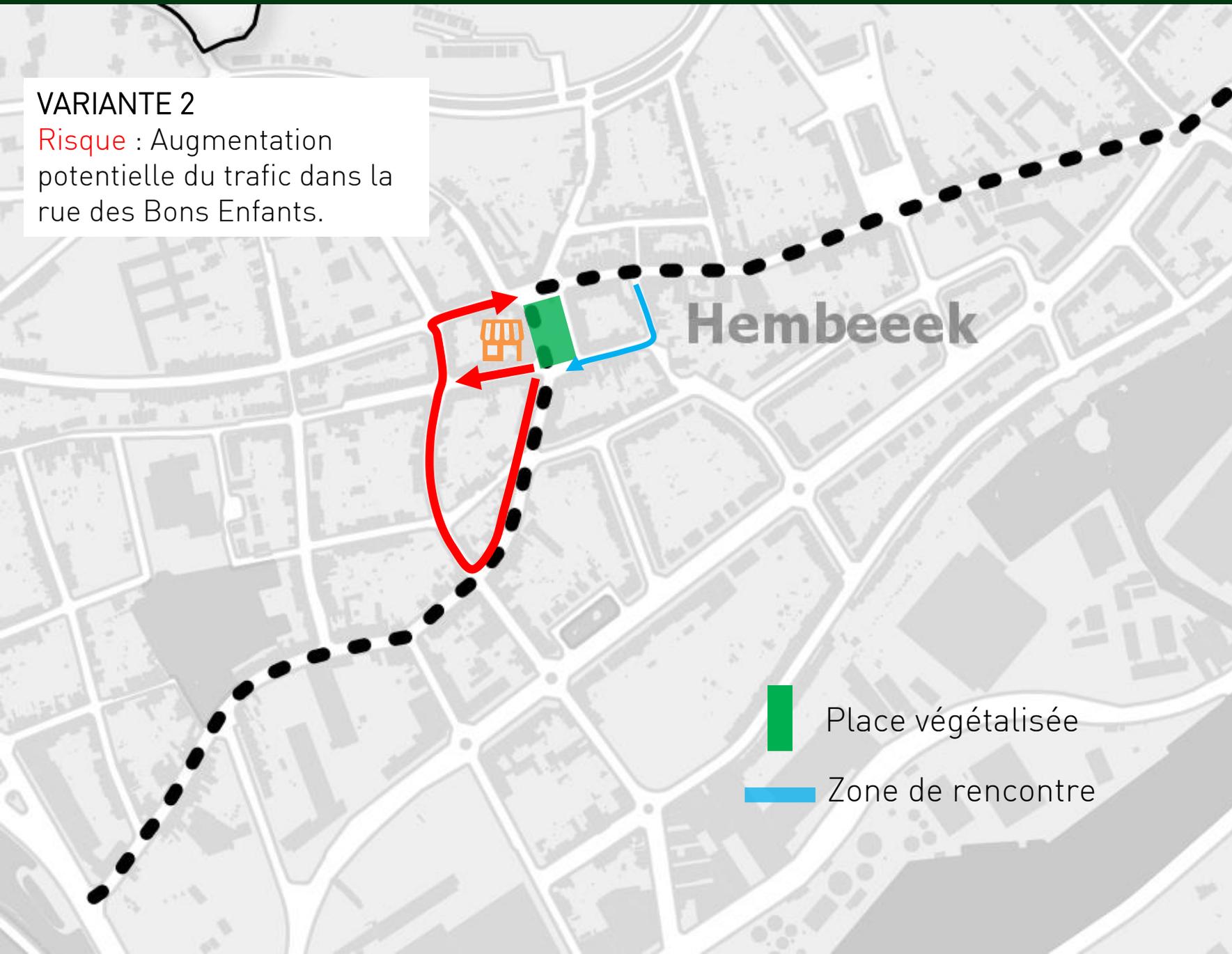


Zone de rencontre



VARIANTE 2

Risque : Augmentation potentielle du trafic dans la rue des Bons Enfants.



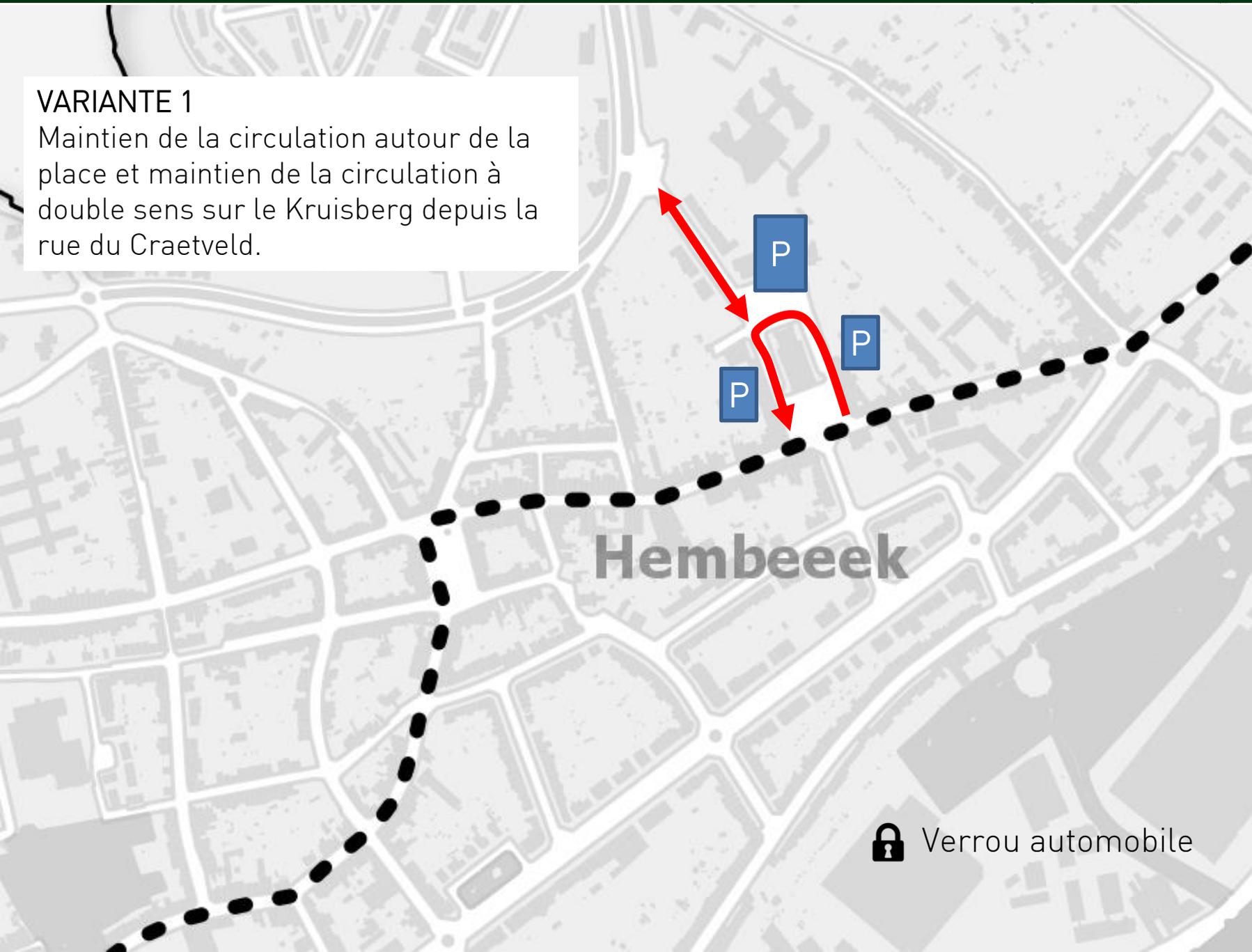
 Place végétalisée

 Zone de rencontre



VARIANTE 1

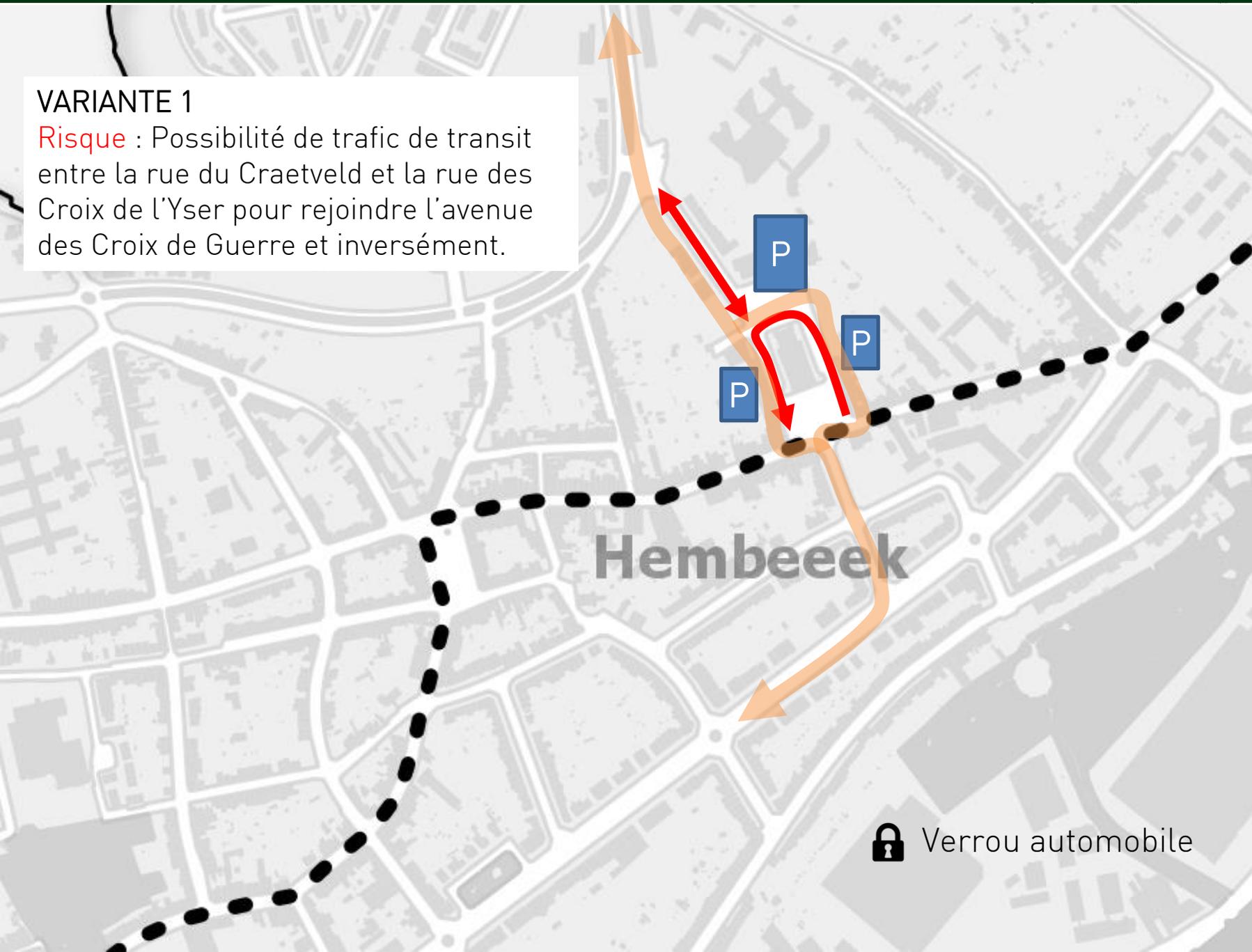
Maintien de la circulation autour de la place et maintien de la circulation à double sens sur le Kruisberg depuis la rue du Craetveld.





VARIANTE 1

Risque : Possibilité de trafic de transit entre la rue du Craetveld et la rue des Croix de l'Yser pour rejoindre l'avenue des Croix de Guerre et inversément.



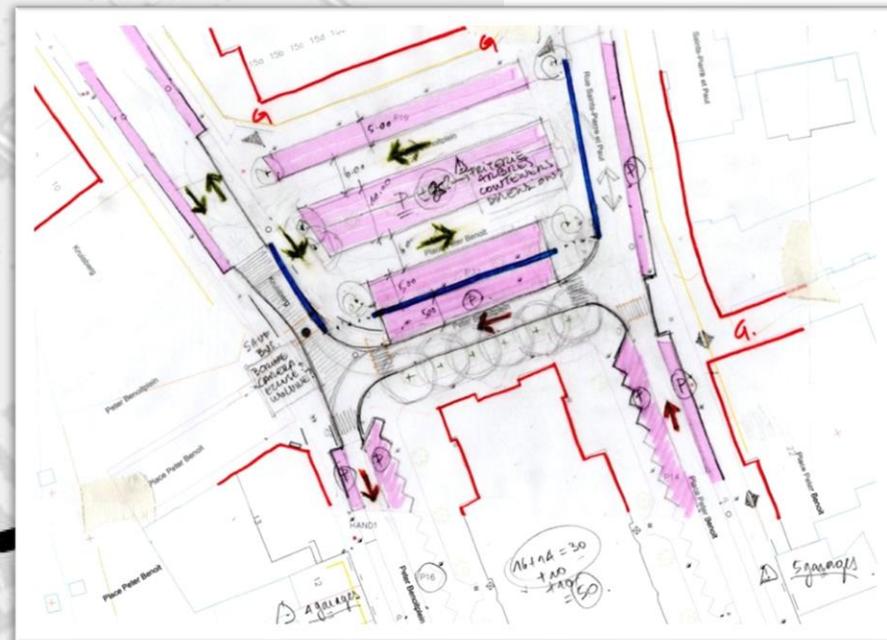
Verrou automobile

VARIANTE 2

Mise en place d'un verrou dans le Kruisberg pour éviter le trafic de transit entre la rue du Craetveld et la rue des Croix de l'Yser pour rejoindre l'avenue des Croix de Guerre.

L'accès au parking est maintenu depuis la rue du Craetveld. Les places de stationnement le long de l'église sont accessibles depuis la rue F. Vekemans.

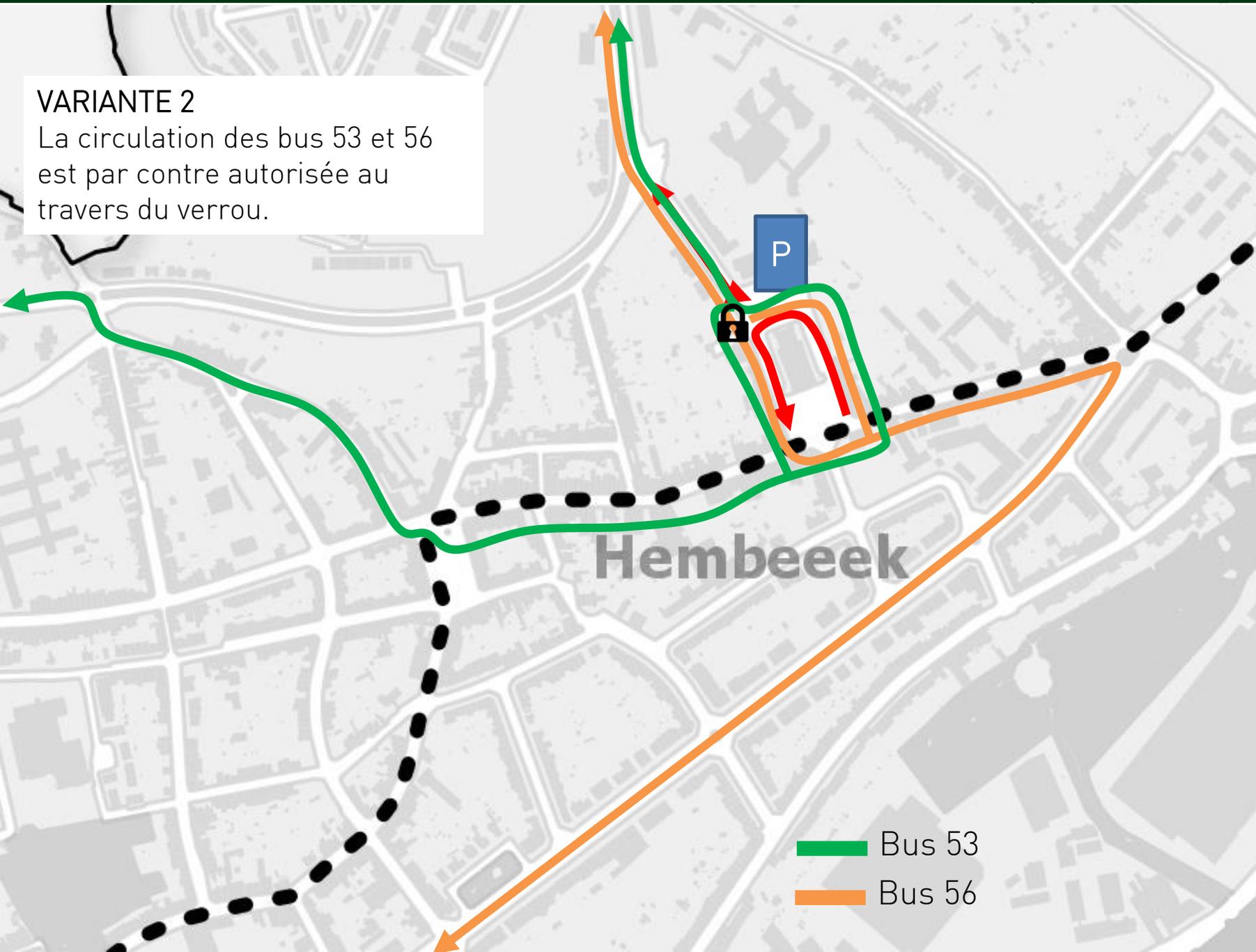
Hembreeek

 Verrou automobile




VARIANTE 2

La circulation des bus 53 et 56 est par contre autorisée au travers du verrou.



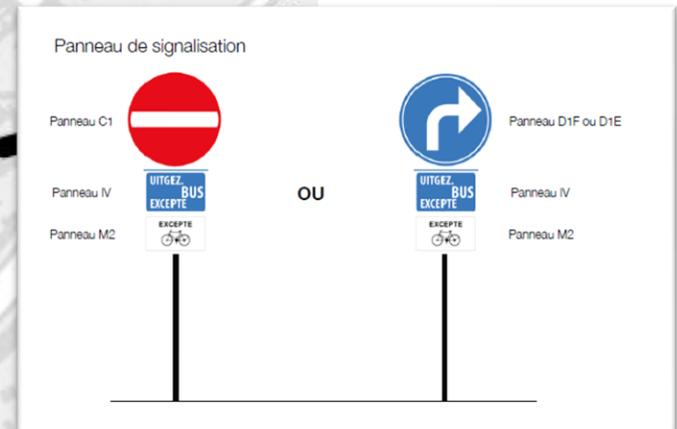
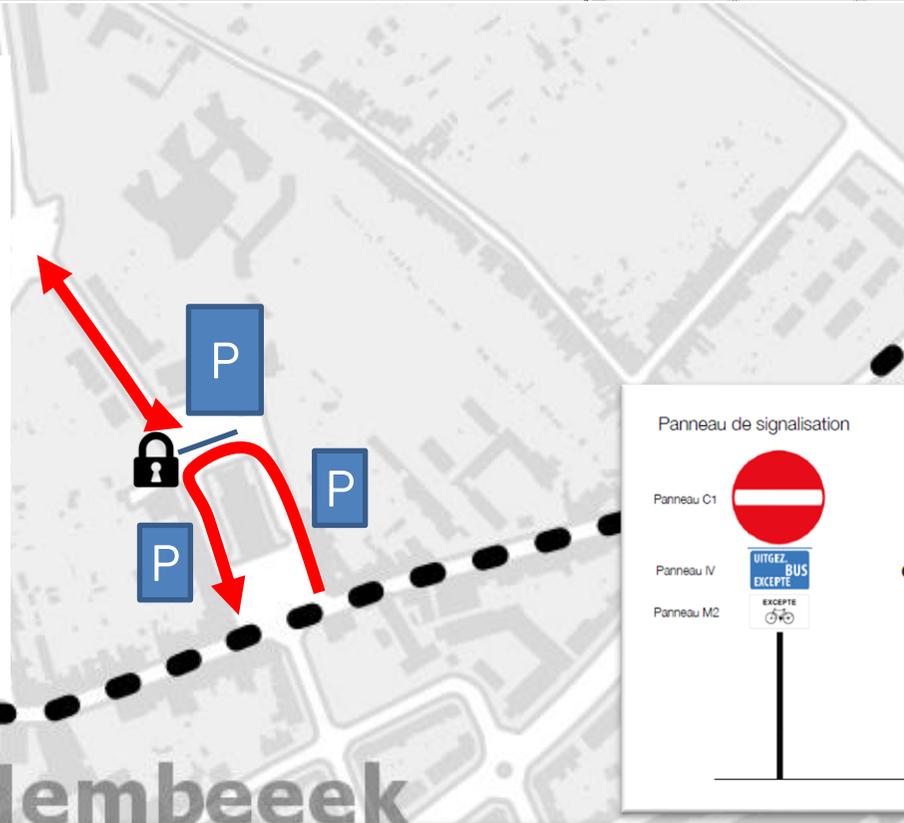
VARIANTE 2

Risques :

Difficulté de mise en oeuvre et de respect de ce verrou :

- Rétrécissement de la voirie et signalisation
- Bornes rétractables pour les bus
- Caméras ANPR pour identifier les contrevenants
- ...

Résidence Les Eglantines n'est plus accessible que depuis la rue F. Vekemans.

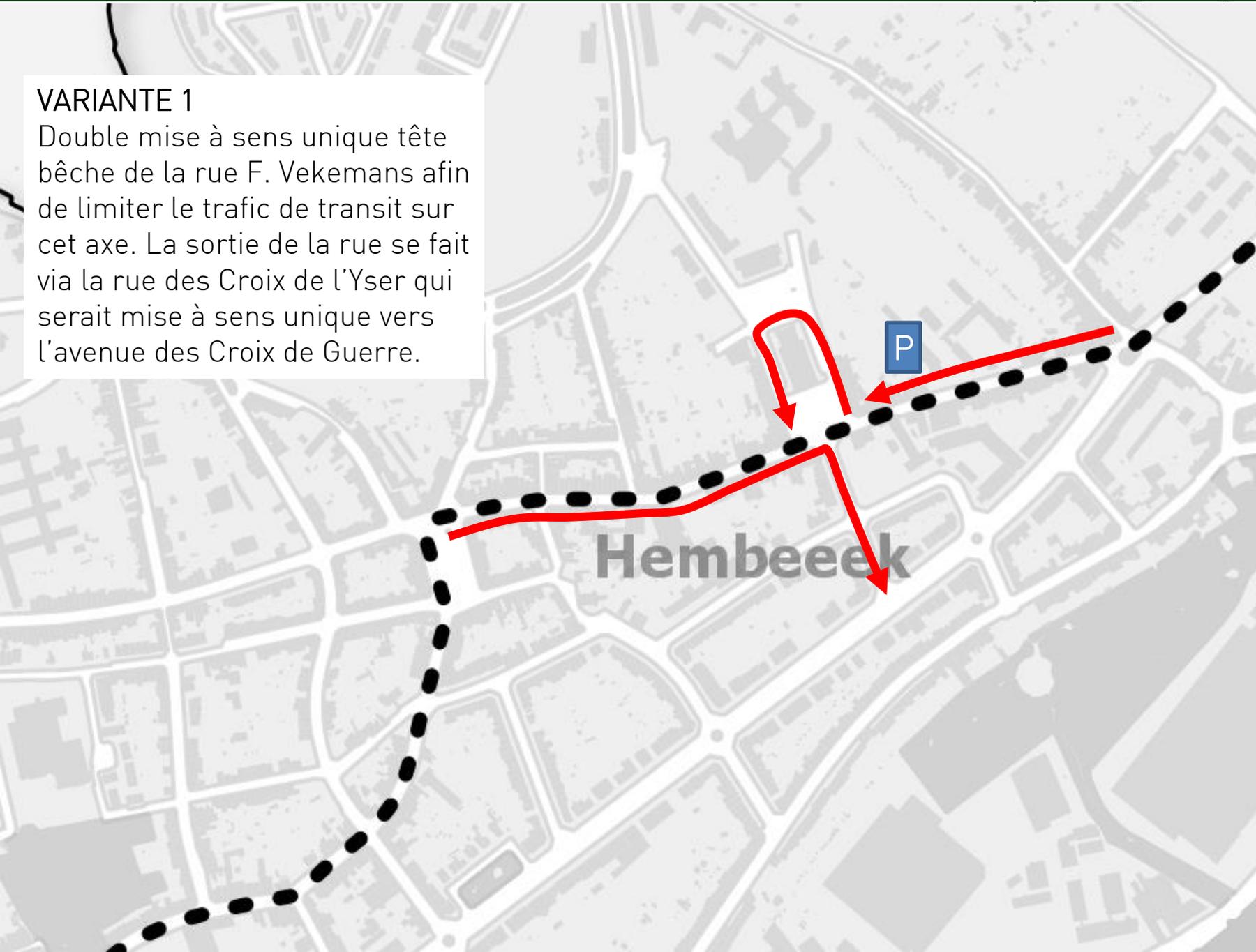


4 RUE F. VEKEMANS: VARIANTES



VARIANTE 1

Double mise à sens unique tête bêche de la rue F. Vekemans afin de limiter le trafic de transit sur cet axe. La sortie de la rue se fait via la rue des Croix de l'Yser qui serait mise à sens unique vers l'avenue des Croix de Guerre.

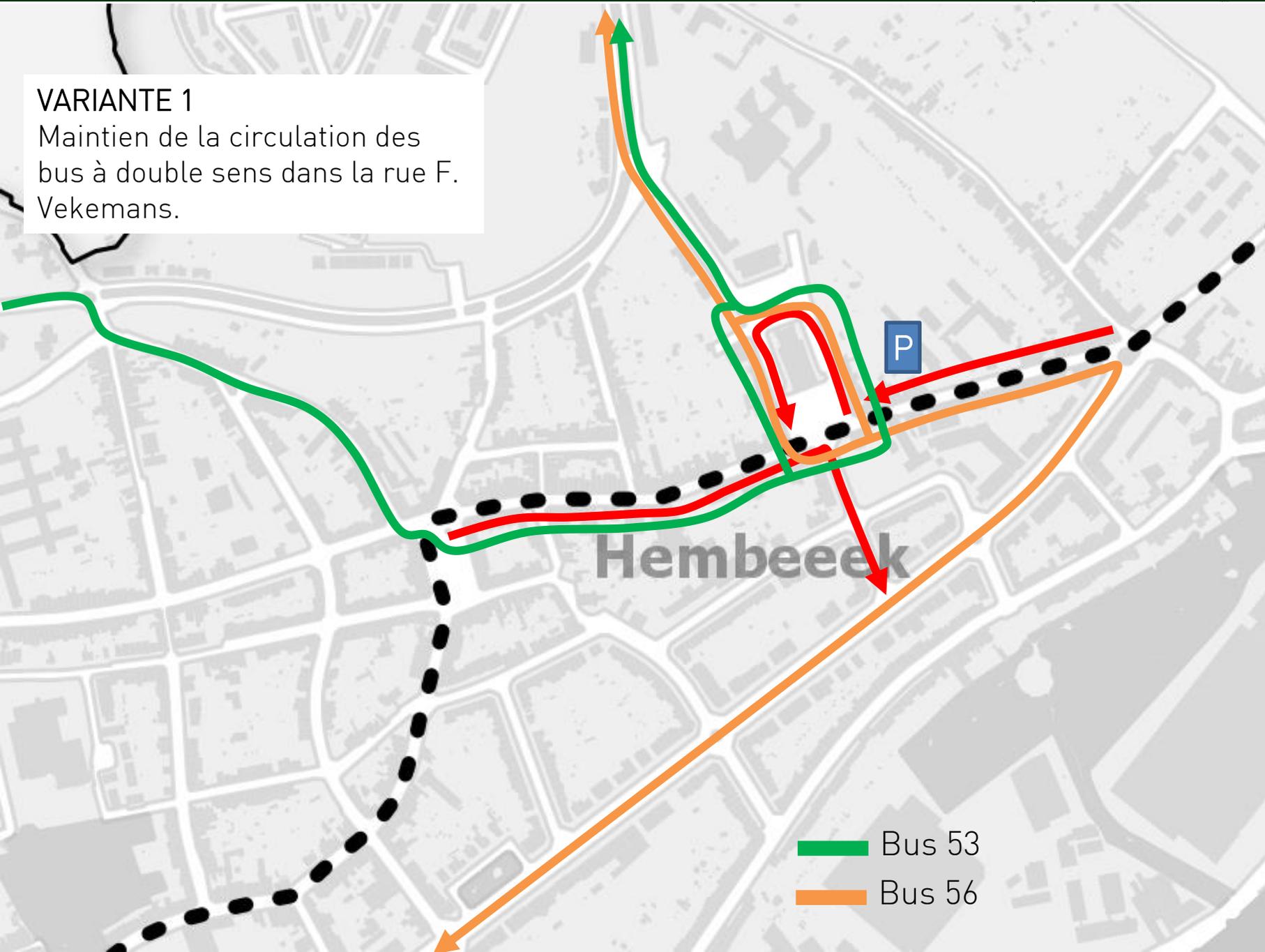


4 RUE F. VEKEMANS: CONCEPT



VARIANTE 1

Maintien de la circulation des bus à double sens dans la rue F. Vekemans.



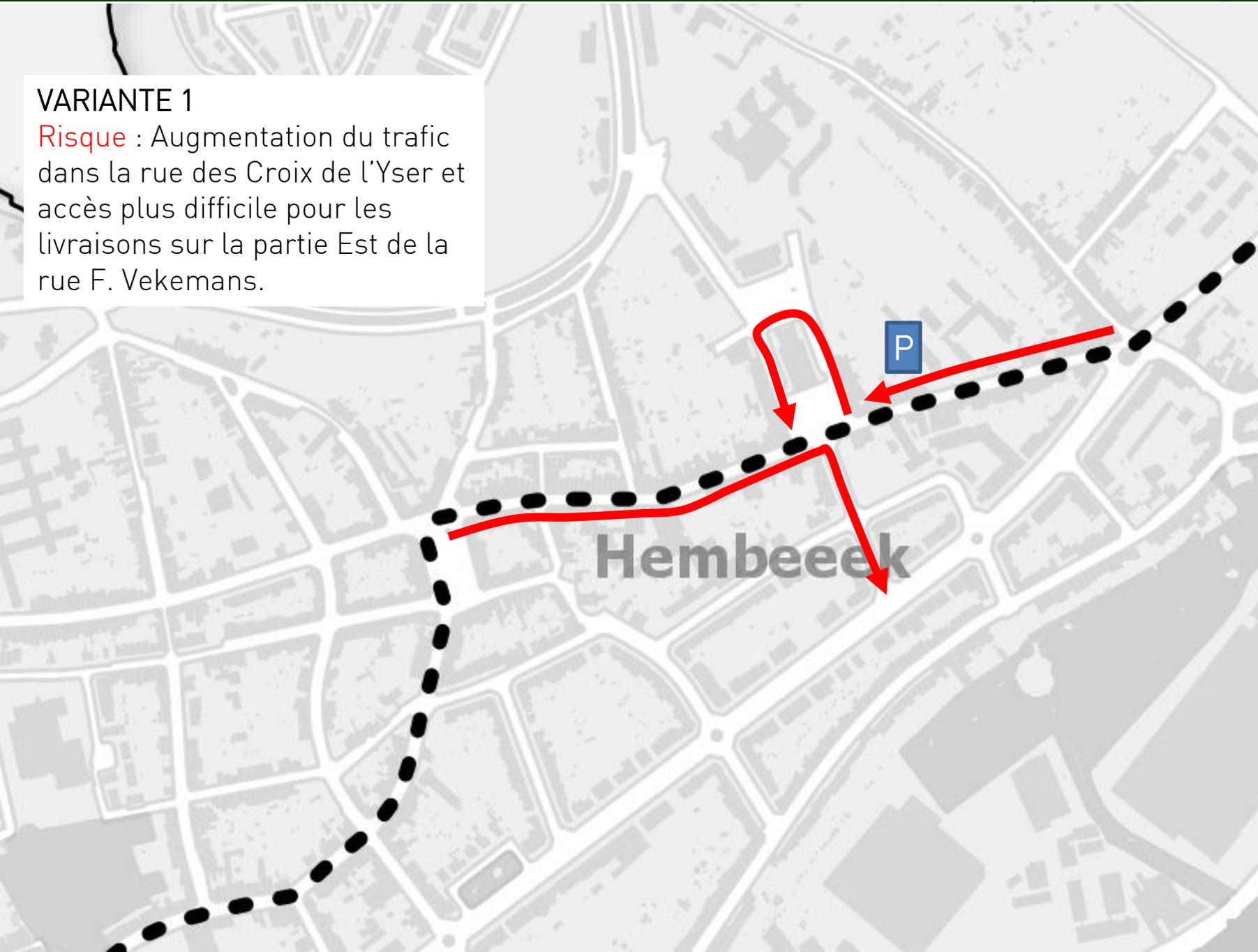
- Bus 53
- Bus 56

4 RUE F. VEKEMANS: CONCEPT



VARIANTE 1

Risque : Augmentation du trafic dans la rue des Croix de l'Yser et accès plus difficile pour les livraisons sur la partie Est de la rue F. Vekemans.

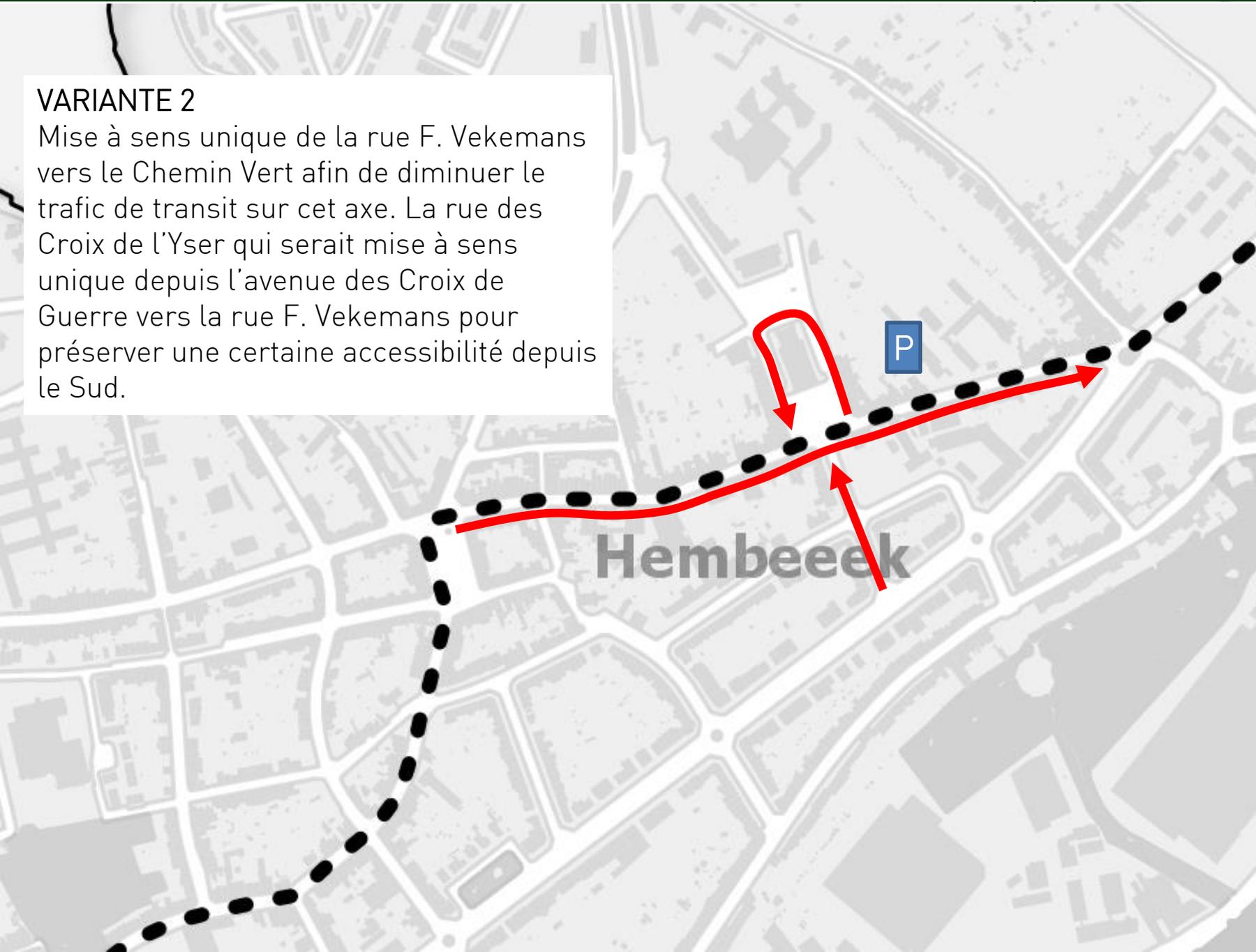


4 RUE F. VEKEMANS: VARIANTES



VARIANTE 2

Mise à sens unique de la rue F. Vekemans vers le Chemin Vert afin de diminuer le trafic de transit sur cet axe. La rue des Croix de l'Yser qui serait mise à sens unique depuis l'avenue des Croix de Guerre vers la rue F. Vekemans pour préserver une certaine accessibilité depuis le Sud.

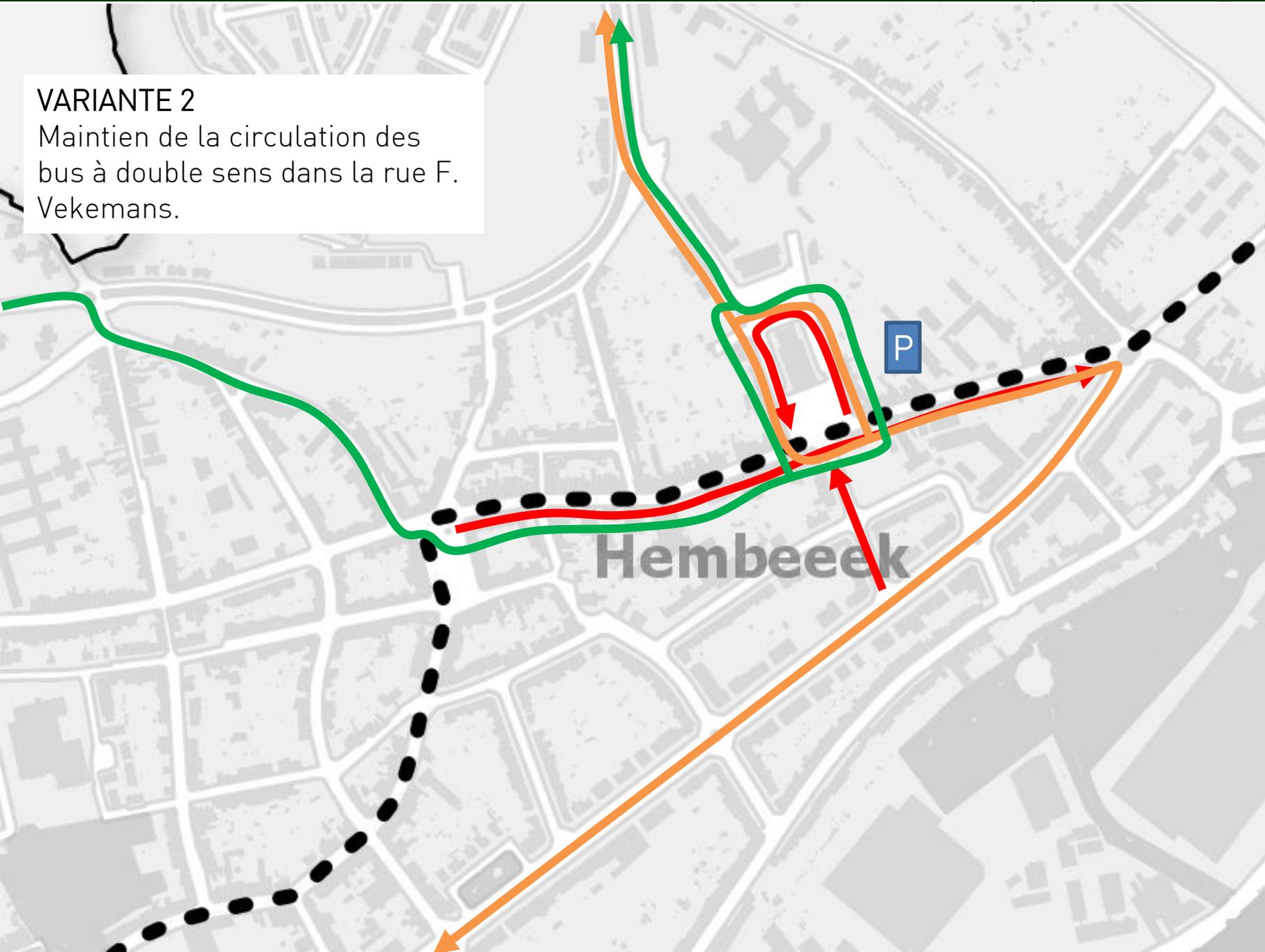


4 RUE F. VEKEMANS: CONCEPT



VARIANTE 2

Maintien de la circulation des bus à double sens dans la rue F. Vekemans.

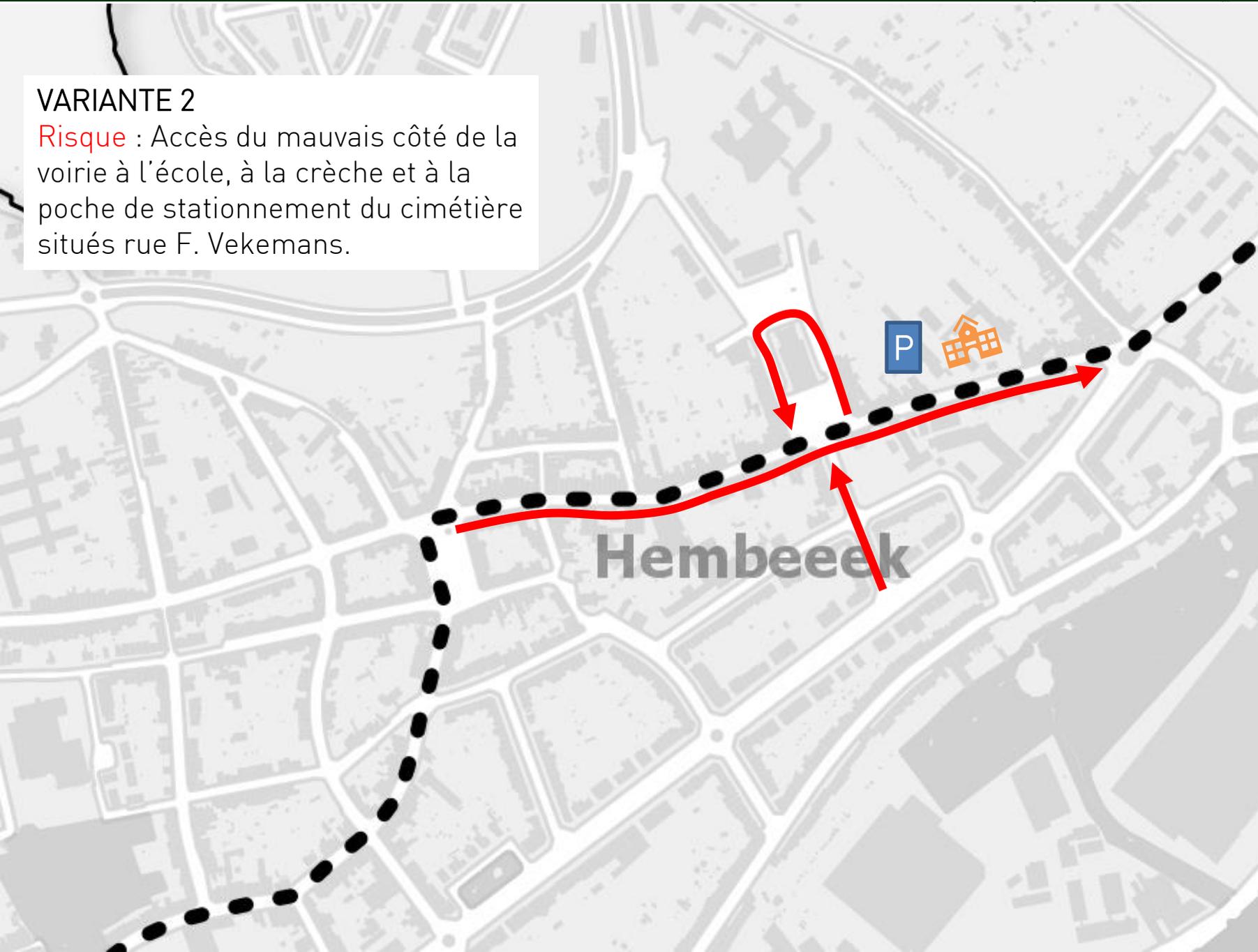


4 RUE F. VEKEMANS: CONCEPT



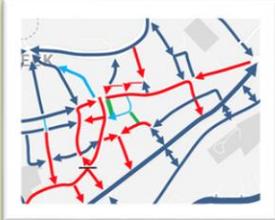
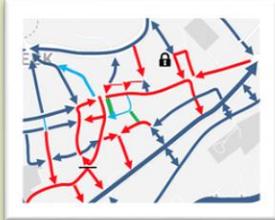
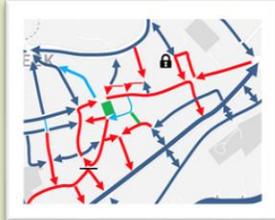
VARIANTE 2

Risque : Accès du mauvais côté de la voirie à l'école, à la crèche et à la poche de stationnement du cimetière situés rue F. Vekemans.



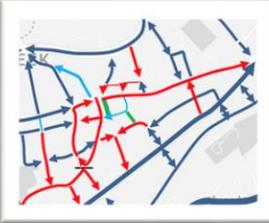
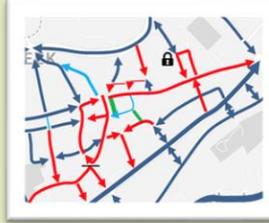
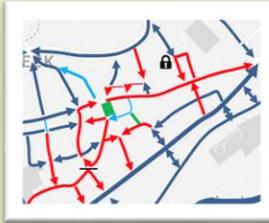
PERIMETRE CENTRE: SYNTHESE SCENARIOS



	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4
Zavelput	Partiellement fermé	Totalement fermé	Partiellement fermé	Totalement fermé
Peter Benoît	Ouvert	Ouvert	Verrou	Verrou
Vekemans	Circulation tête bêche	Circulation tête bêche	Circulation tête bêche	Circulation tête bêche
				
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> • Régularité du tram car trafic réduit dans F. Vekemans • Accès à l'école maternelle de Heembeek du bon côté de la rue • Accès au parking Peter Benoit depuis le Nord et le Sud 	<ul style="list-style-type: none"> • Plus grande valorisation de l'espace public du Zavelput • Régularité du tram car trafic réduit dans F. Vekemans • Accès à l'école maternelle de Heembeek du bon côté de la rue • Accès au parking Peter Benoit depuis le Nord et le Sud 	<ul style="list-style-type: none"> • Régularité du tram car trafic réduit dans F. Vekemans • Accès à l'école maternelle de Heembeek du bon côté de la rue 	<ul style="list-style-type: none"> • Plus grande valorisation de l'espace public du Zavelput • Régularité du tram car trafic réduit dans F. Vekemans • Accès à l'école maternelle de Heembeek du bon côté de la rue
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> • Espace public moins valorisable au Zavelput • Risque de transit entre Craetveld et Croix de l'Yser via Kruisberg 	<ul style="list-style-type: none"> • Risque de trafic par Bons enfants depuis Vekemans 	<ul style="list-style-type: none"> • Espace public moins valorisable au Zavelput • Accès partiel au parking Peter Benoit depuis le Nord et le Sud 	<ul style="list-style-type: none"> • Risque de trafic par Bons enfants depuis Vekemans • Accès partiel au parking Peter Benoit depuis le Nord et le Sud

PERIMETRE CENTRE: SYNTHESE SCENARIOS



	Scénario 5	Scénario 6	Scénario 7	Scénario 8
Zavelput	Partiellement fermé	Totalement fermé	Partiellement fermé	Totalement fermé
Peter Benoît	Ouvert	Ouvert	Verrou	Verrou
Vekemans	Circulation à sens unique	Circulation à sens unique	Circulation à sens unique	Circulation à sens unique
				
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> • Plus grande lisibilité pour l'accès à la rue F. Vekemans (notamment pour les livraisons) • Accès au parking Peter Benoît depuis le Nord et le Sud 	<ul style="list-style-type: none"> • Plus grande valorisation de l'espace public du Zavelput • Plus grande lisibilité pour l'accès à la rue F. Vekemans (notamment pour les livraisons) • Accès au parking Peter Benoît depuis le Nord et le Sud 	<ul style="list-style-type: none"> • Plus grande lisibilité pour l'accès à la rue F. Vekemans (notamment pour les livraisons) 	<ul style="list-style-type: none"> • Plus grande valorisation de l'espace public du Zavelput • Plus grande lisibilité pour l'accès à la rue F. Vekemans (notamment pour les livraisons)
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> • Espace public moins valorisable au Zavelput • Accès à l'école maternelle de Heembeek du mauvais côté de la rue 	<ul style="list-style-type: none"> • Risque de trafic par Bons enfants depuis Vekemans • Accès à l'école maternelle de Heembeek du mauvais côté de la rue 	<ul style="list-style-type: none"> • Espace public moins valorisable au Zavelput • Accès partiel au parking Peter Benoît depuis le Nord et le Sud • Risque de trafic plus important sur la rue F. Vekemans • Accès à l'école maternelle de Heembeek du mauvais côté de la rue 	<ul style="list-style-type: none"> • Risque de trafic par Bons enfants depuis Vekemans • Risque de trafic plus important sur la rue F. Vekemans • Accès partiel au parking Peter Benoît depuis le Nord et le Sud • Accès à l'école maternelle de Heembeek du mauvais côté de la rue



1 plan de circulation à mettre en œuvre progressivement

Qui répond aux **16** enjeux

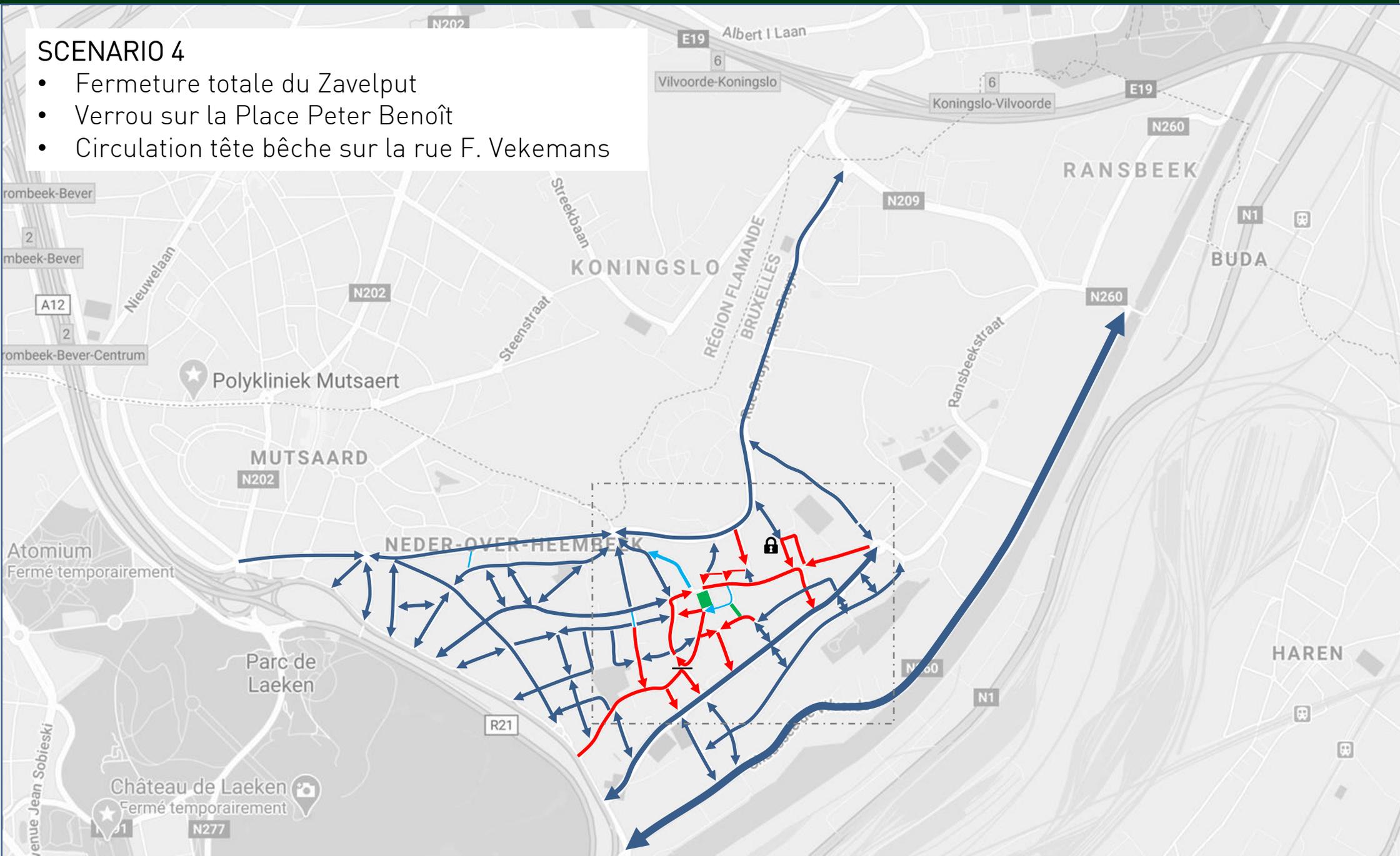
Qui est conforme à **GoodMove**

Qui rend possible la **ville à 10 minutes**

PERIMETRE CENTRE: comparaison des scénarios

SCENARIO 4

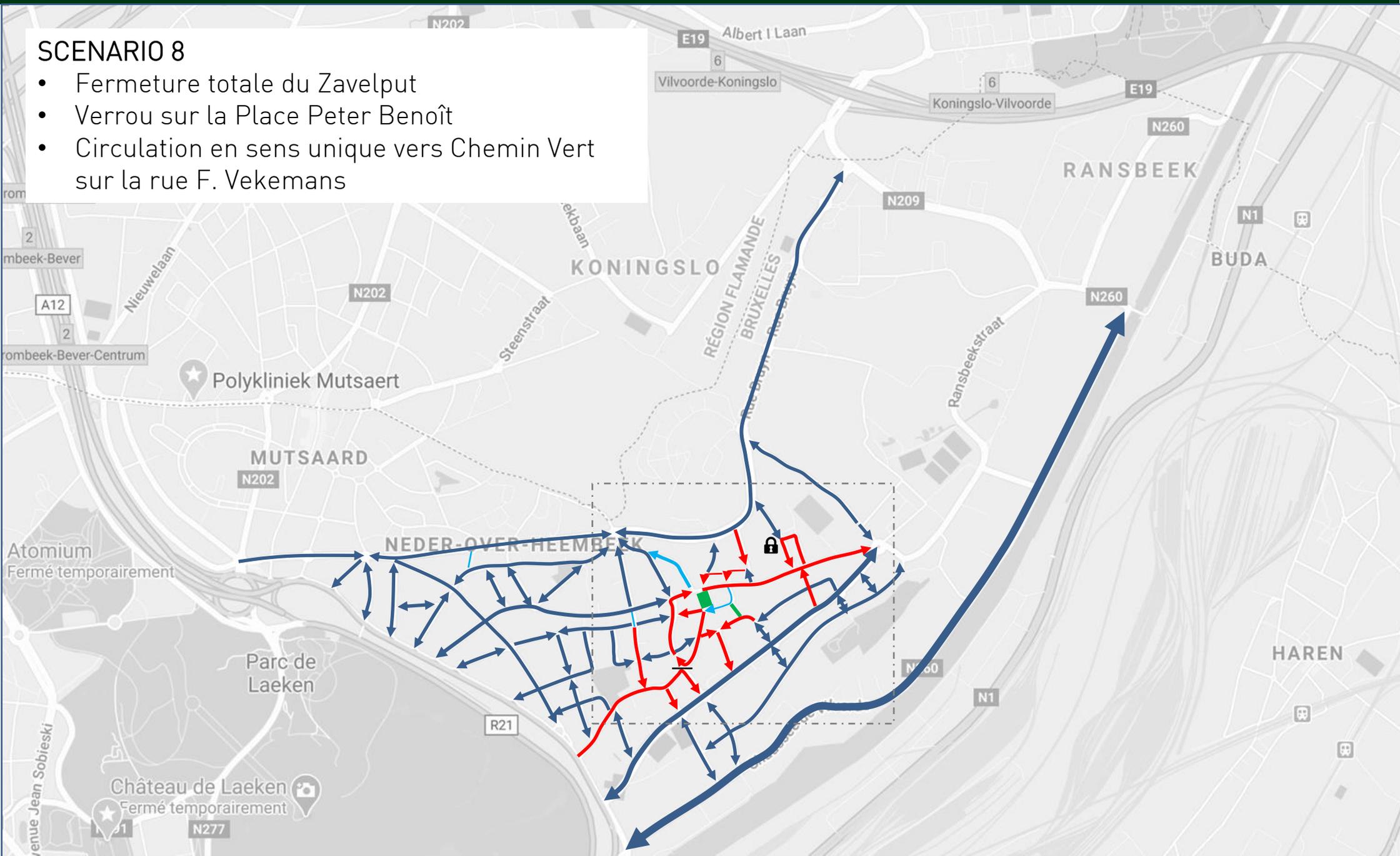
- Fermeture totale du Zavelput
- Verrou sur la Place Peter Benoît
- Circulation tête bêche sur la rue F. Vekemans



PERIMETRE CENTRE: comparaison des scénarios

SCENARIO 8

- Fermeture totale du Zavelput
- Verrou sur la Place Peter Benoît
- Circulation en sens unique vers Chemin Vert sur la rue F. Vekemans





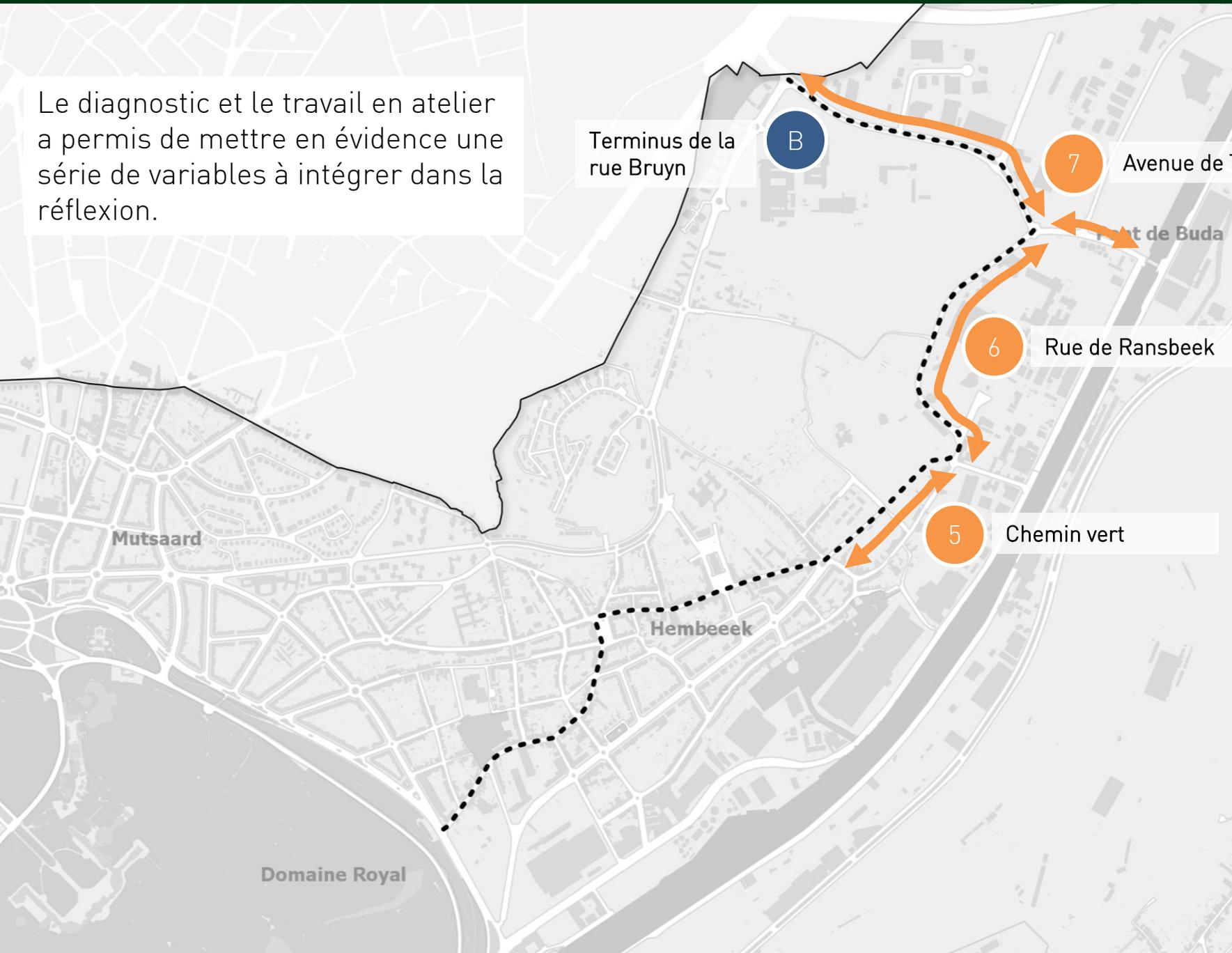
PERIMETRE NORD

PERIMETRE NORD: VARIABLES



NOH

Le diagnostic et le travail en atelier a permis de mettre en évidence une série de variables à intégrer dans la réflexion.



Terminus de la rue Bruyn

B

7

Avenue de Tyras / Rue Van Oss

6

Rue de Ransbeek

5

Chemin vert

Point de Buda

Mutsaard

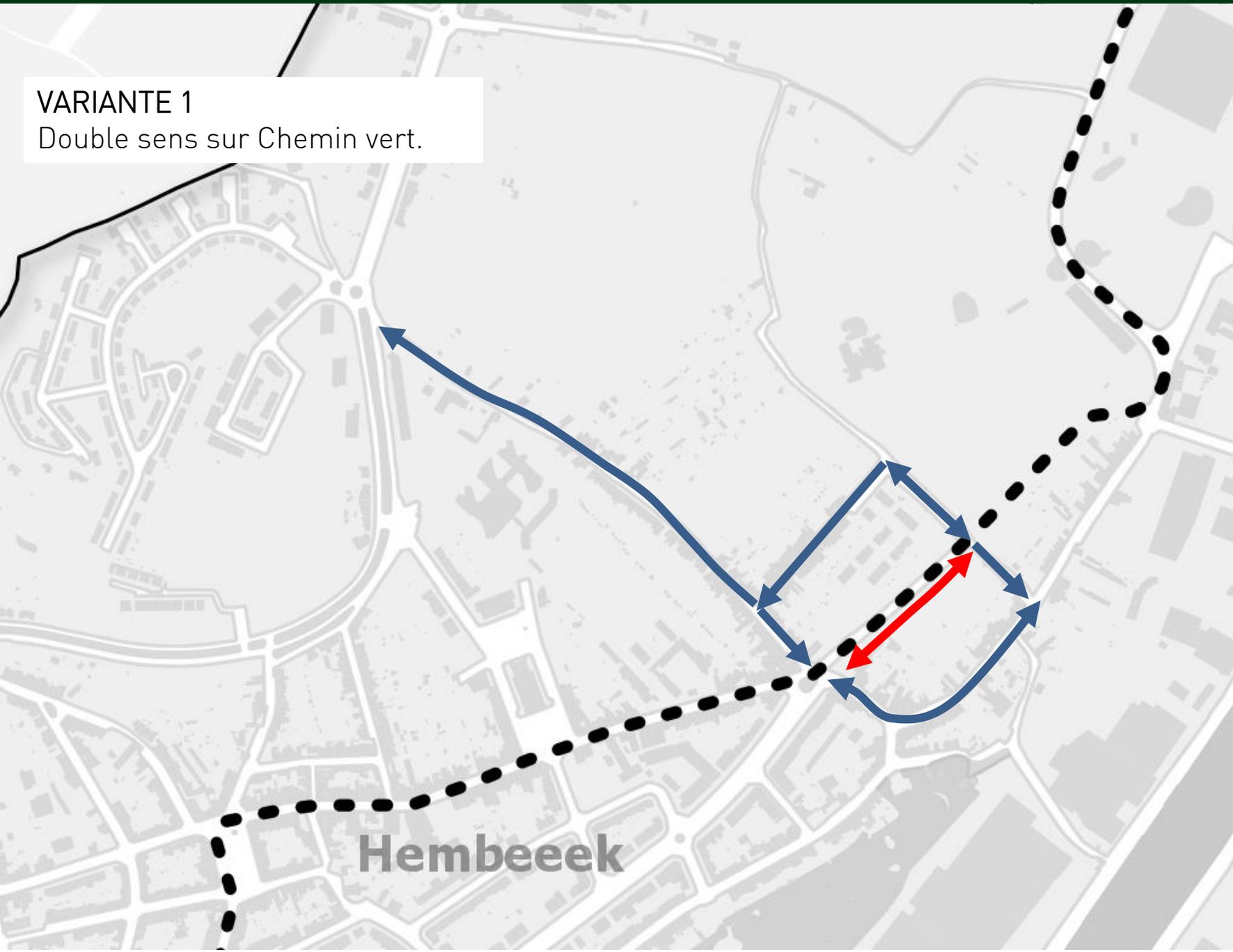
Hembreek

Domaine Royal

5 CHEMIN VERT: VARIANTES



VARIANTE 1
Double sens sur Chemin vert.

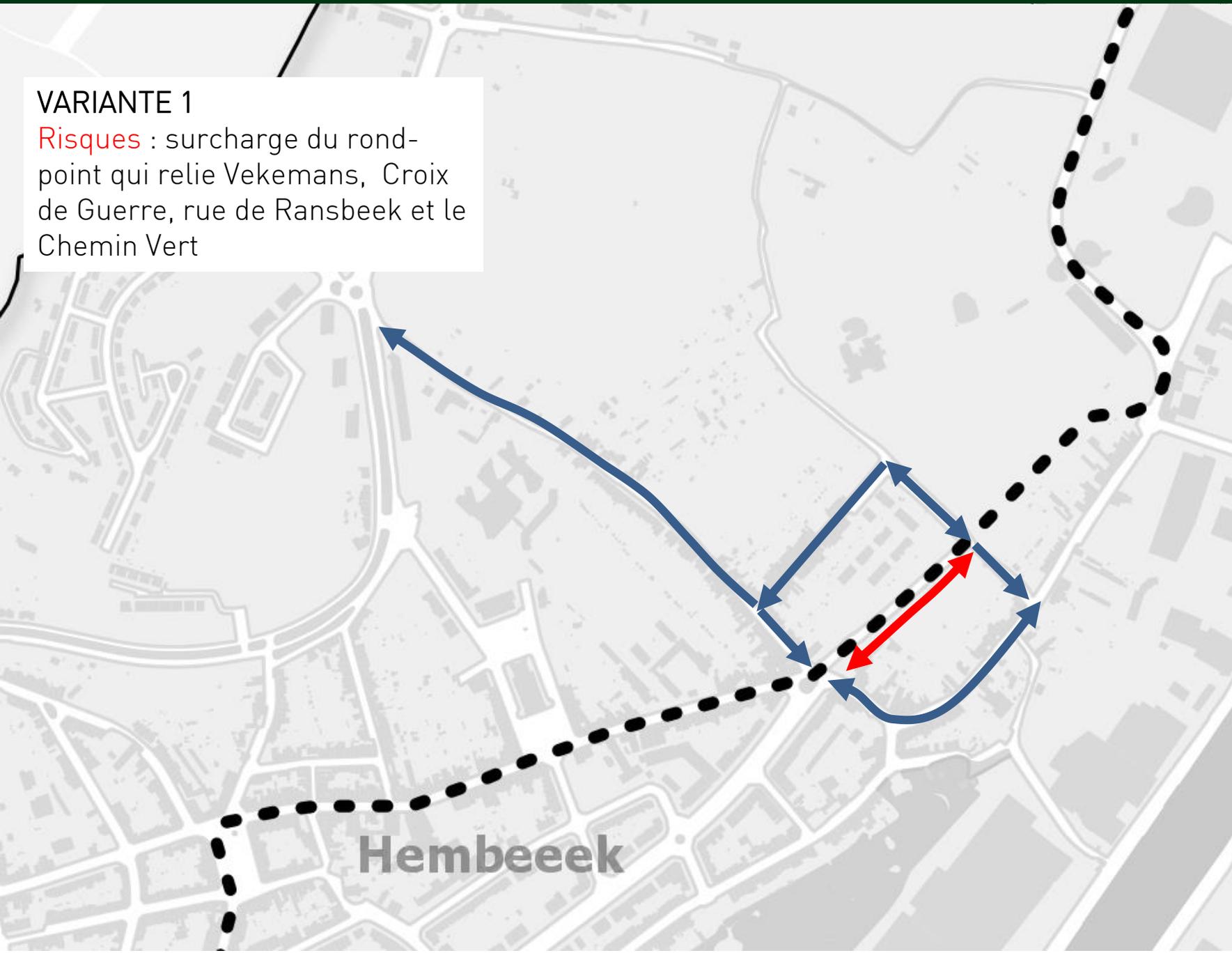


5 CHEMIN VERT: VARIANTES



VARIANTE 1

Risques : surcharge du rond-point qui relie Vekemans, Croix de Guerre, rue de Ransbeek et le Chemin Vert

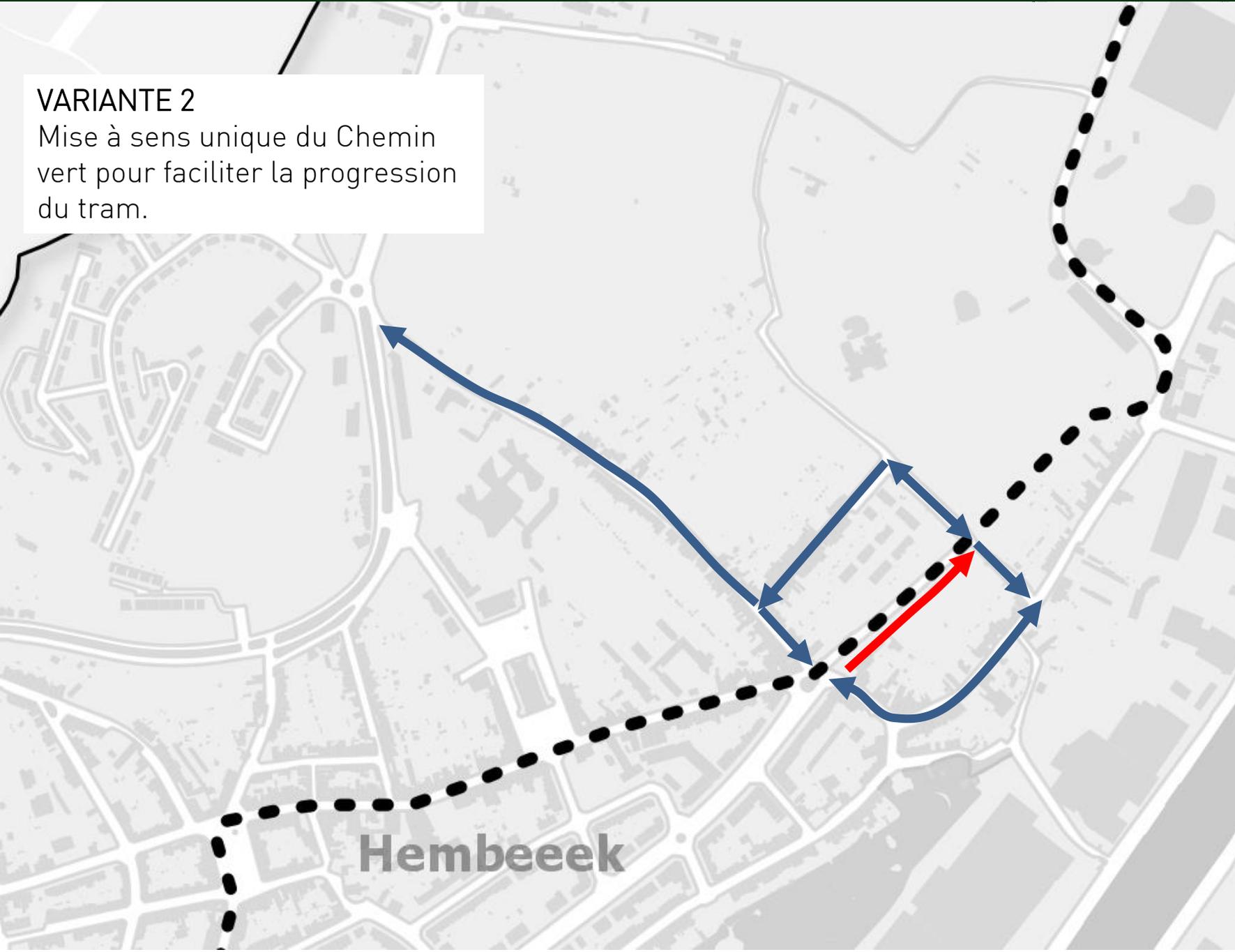


5 CHEMIN VERT: VARIANTES



VARIANTE 2

Mise à sens unique du Chemin vert pour faciliter la progression du tram.



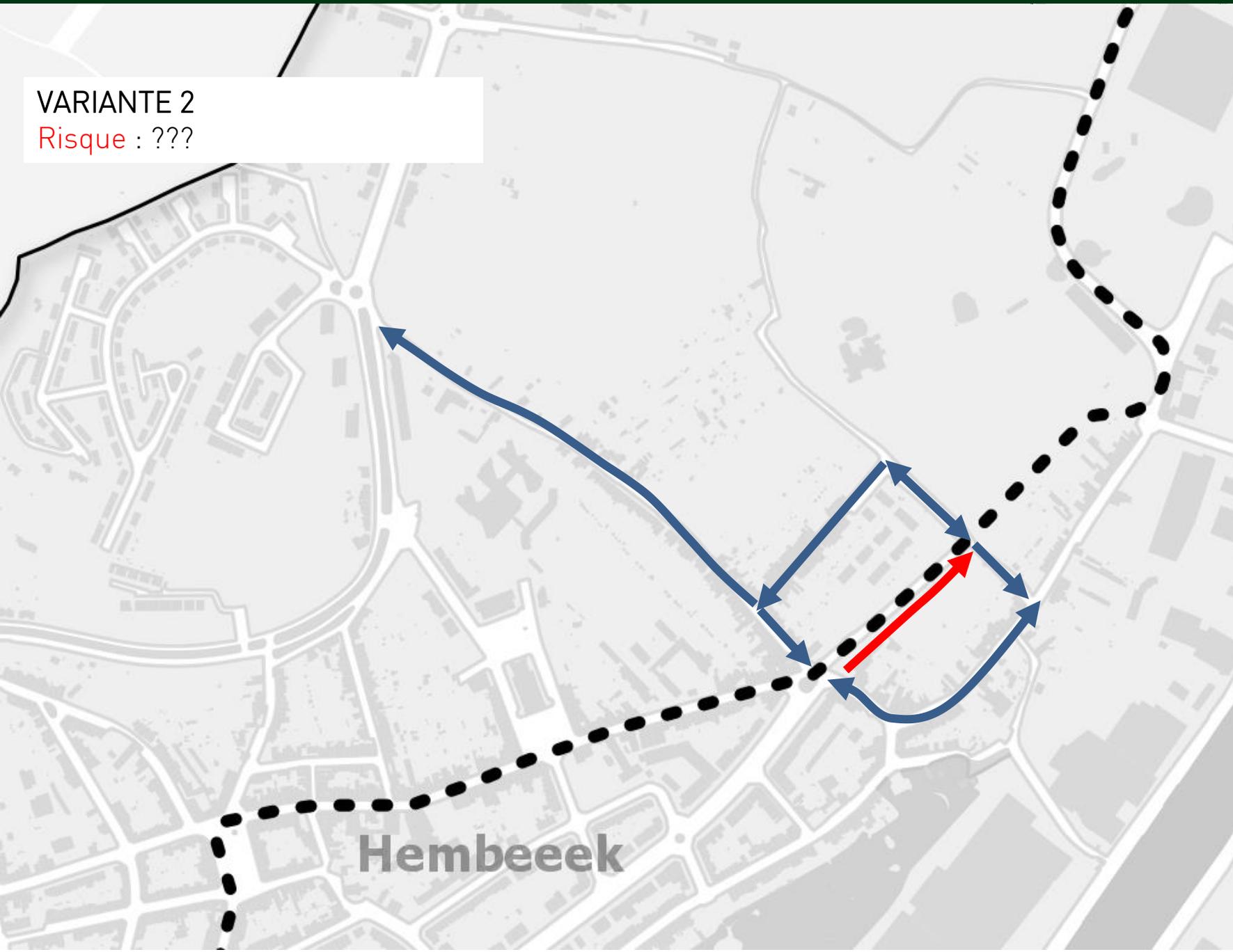
5 CHEMIN VERT: VARIANTES



NOH

VARIANTE 2

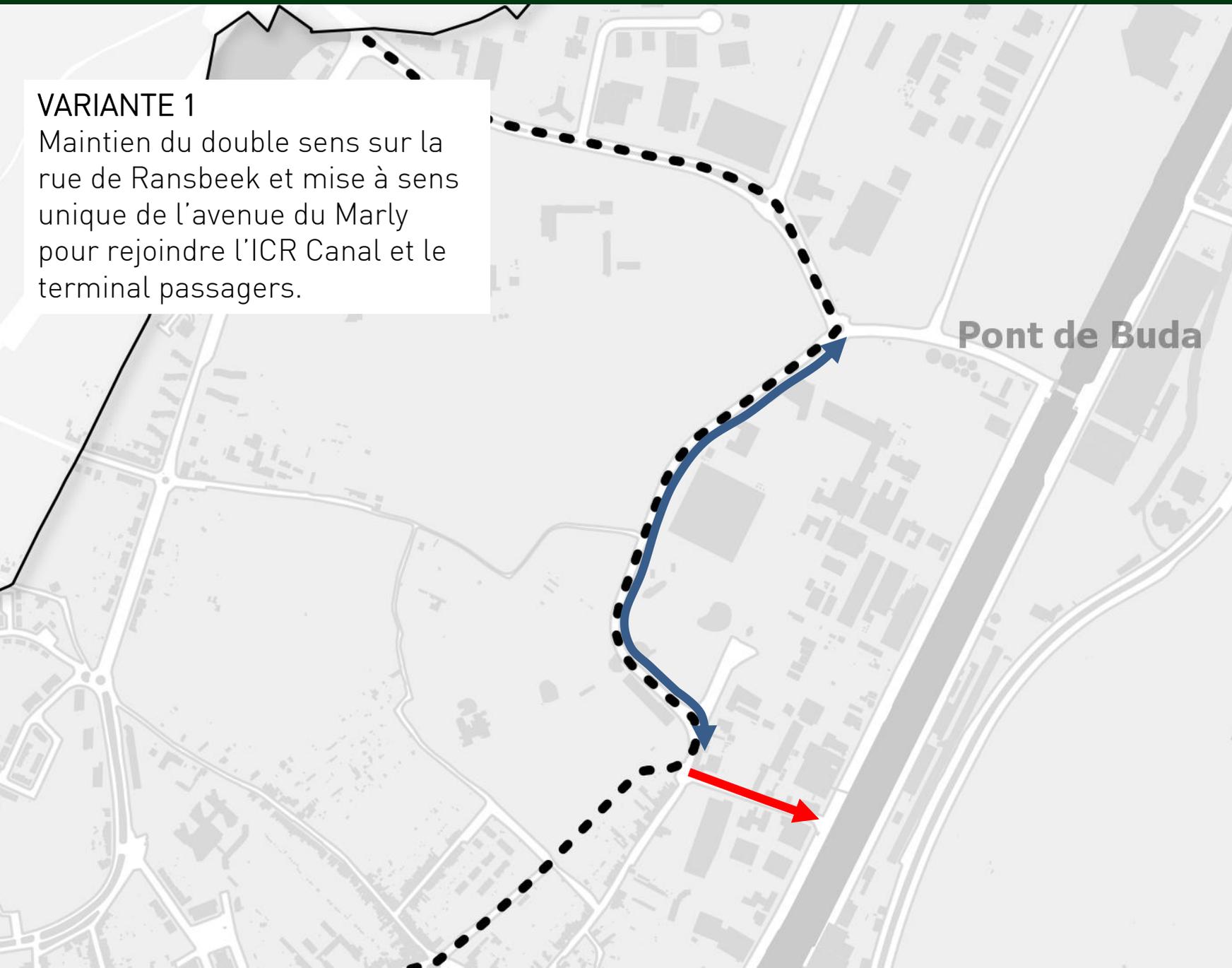
Risque : ???





VARIANTE 1

Maintien du double sens sur la rue de Ransbeek et mise à sens unique de l'avenue du Marly pour rejoindre l'ICR Canal et le terminal passagers.



VARIANTE 1

Risque :

La largeur de la voirie ne permet pas de créer de site propre pour le tram sauf à abattre les arbres.

Nouvelle entrée sur le site de Solvay

Pont de Buda





VARIANTE 2

Mise à sens unique de la rue de Ransbeek vers le centre de Heembeek et mise à sens unique de l'avenue du Marly pour rejoindre l'ICR Canal et le terminal passagers.

Cette variante permet de créer un site propre pour le tran dans un sens de circulation.

Nouvelle entrée sur le site de Solvay

Pont de Buda

A map showing a proposed tram route in red. The route starts at a blue circular marker labeled 'Nouvelle entrée sur le site de Solvay', passes through a 'Pont de Buda', and continues south. A dashed black line indicates the existing road layout. Red arrows at the end of the route indicate the direction of travel.



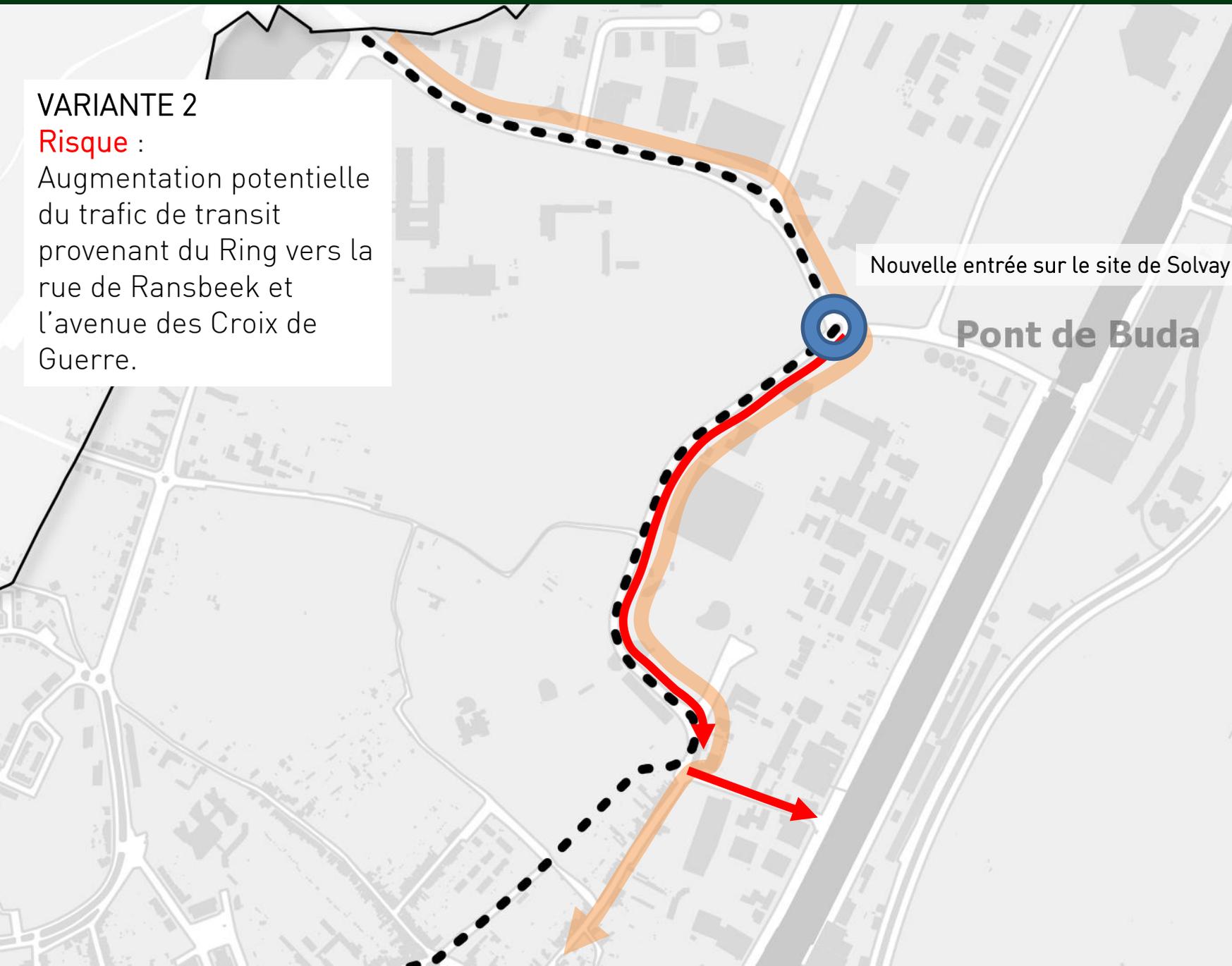
VARIANTE 2

Risque :

Augmentation potentielle du trafic de transit provenant du Ring vers la rue de Ransbeek et l'avenue des Croix de Guerre.

Nouvelle entrée sur le site de Solvay

Pont de Buda





VARIANTE 3

Mise à sens unique de la rue de Ransbeek vers l'avenue de Tyras et la rue Van Oss et mise à sens unique de l'avenue du Marly pour rejoindre l'ICR Canal et le terminal passagers.

Cette variante permet de créer un site propre pour le tran dans un sens de circulation.

Nouvelle entrée sur le site de Solvay

Pont de Buda

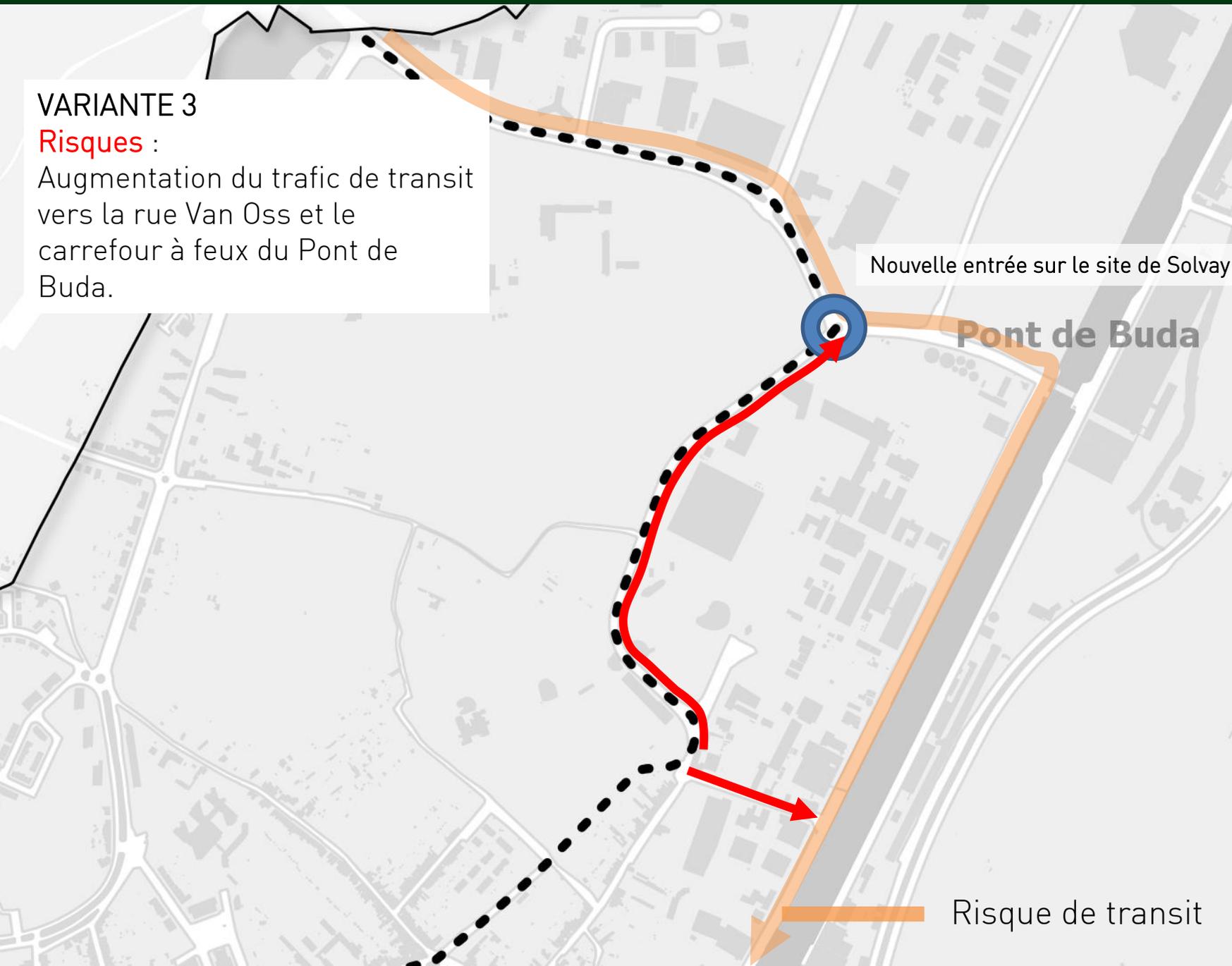




VARIANTE 3

Risques :

Augmentation du trafic de transit vers la rue Van Oss et le carrefour à feux du Pont de Buda.



Nouvelle entrée sur le site de Solvay

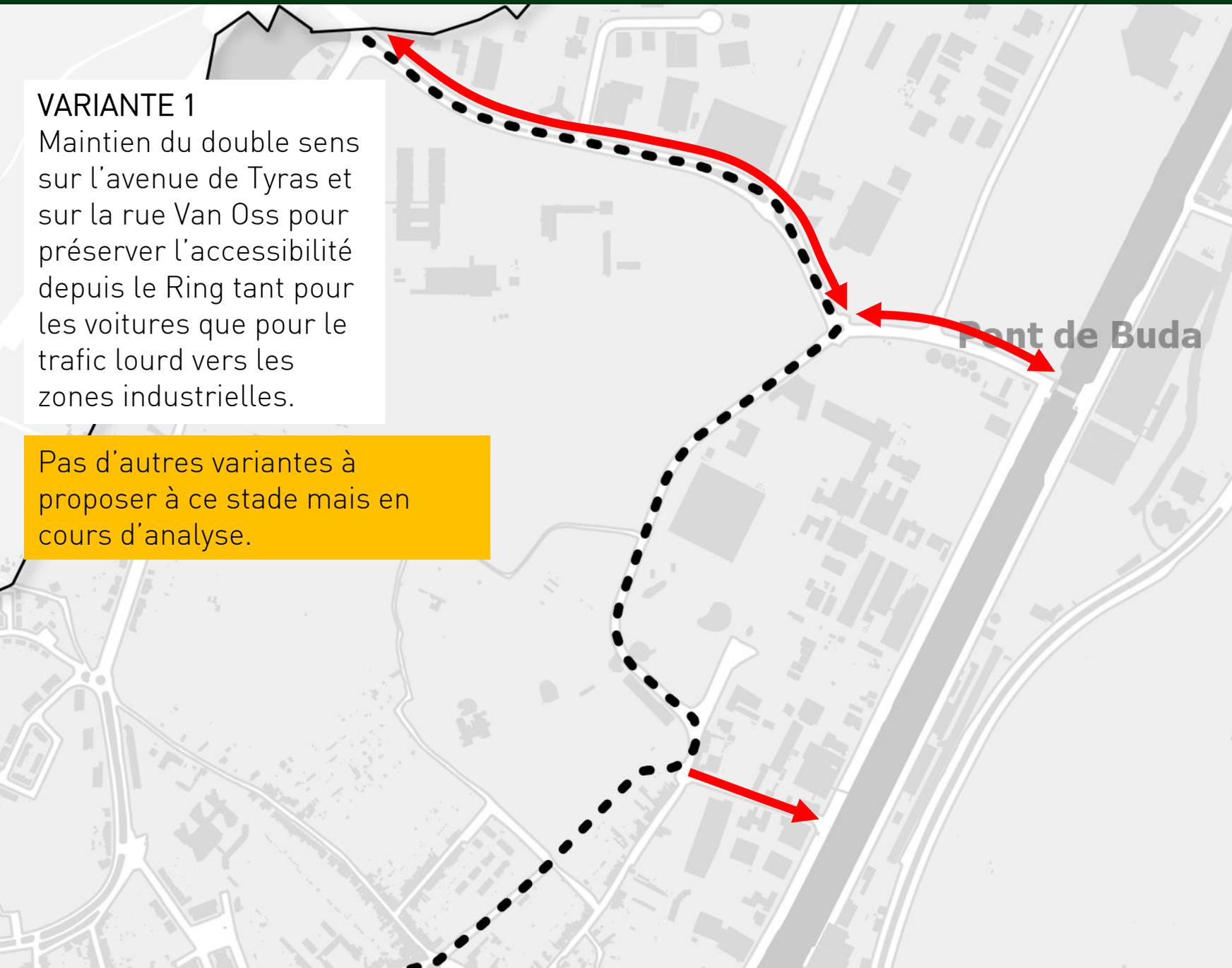
Pont de Buda

Risque de transit

VARIANTE 1

Maintien du double sens sur l'avenue de Tyras et sur la rue Van Oss pour préserver l'accessibilité depuis le Ring tant pour les voitures que pour le trafic lourd vers les zones industrielles.

Pas d'autres variantes à proposer à ce stade mais en cours d'analyse.



AVENUE DE VERSAILLES

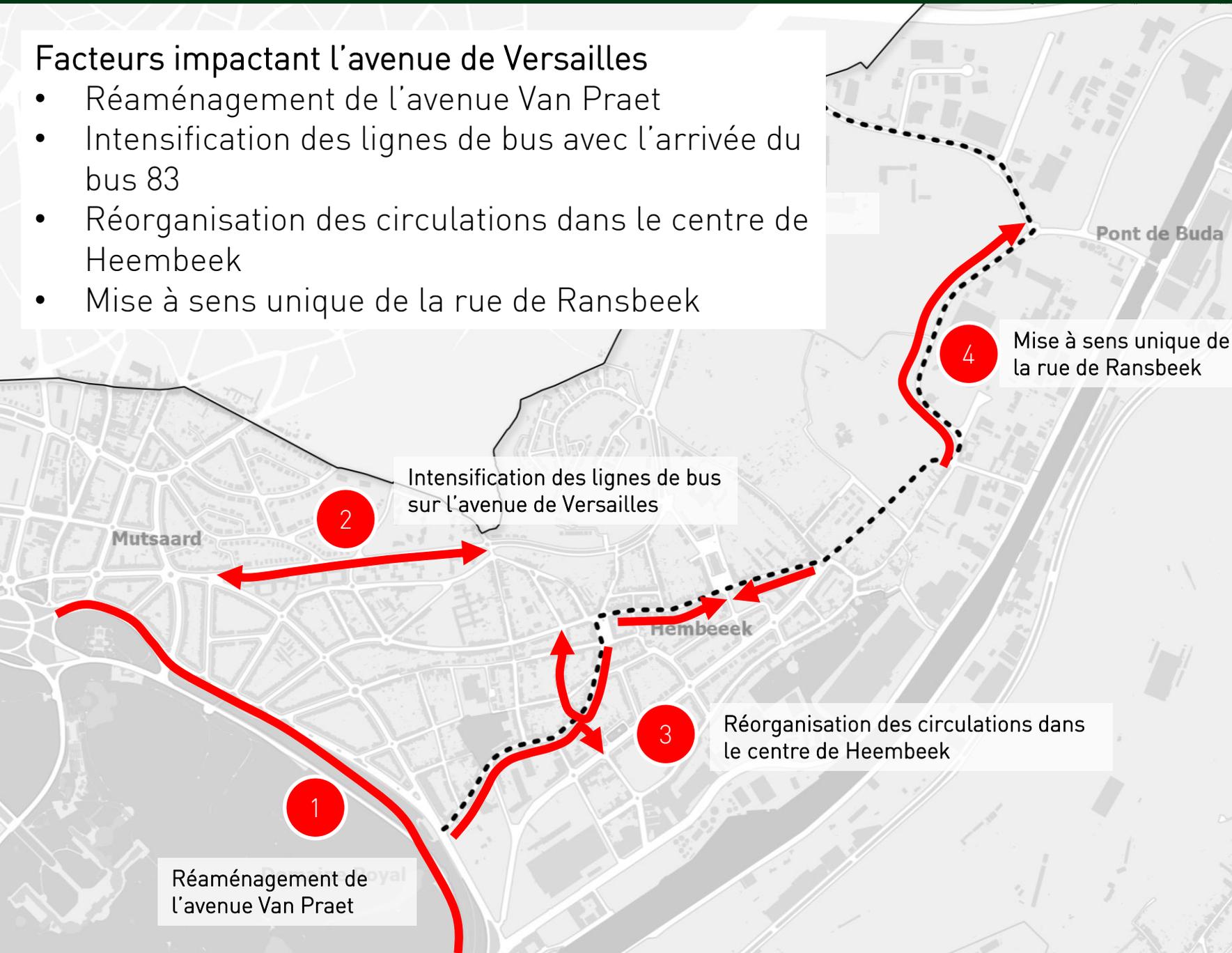


AVENUE DE VERSAILLES: CONCENTRATION D'ENJEUX



Facteurs impactant l'avenue de Versailles

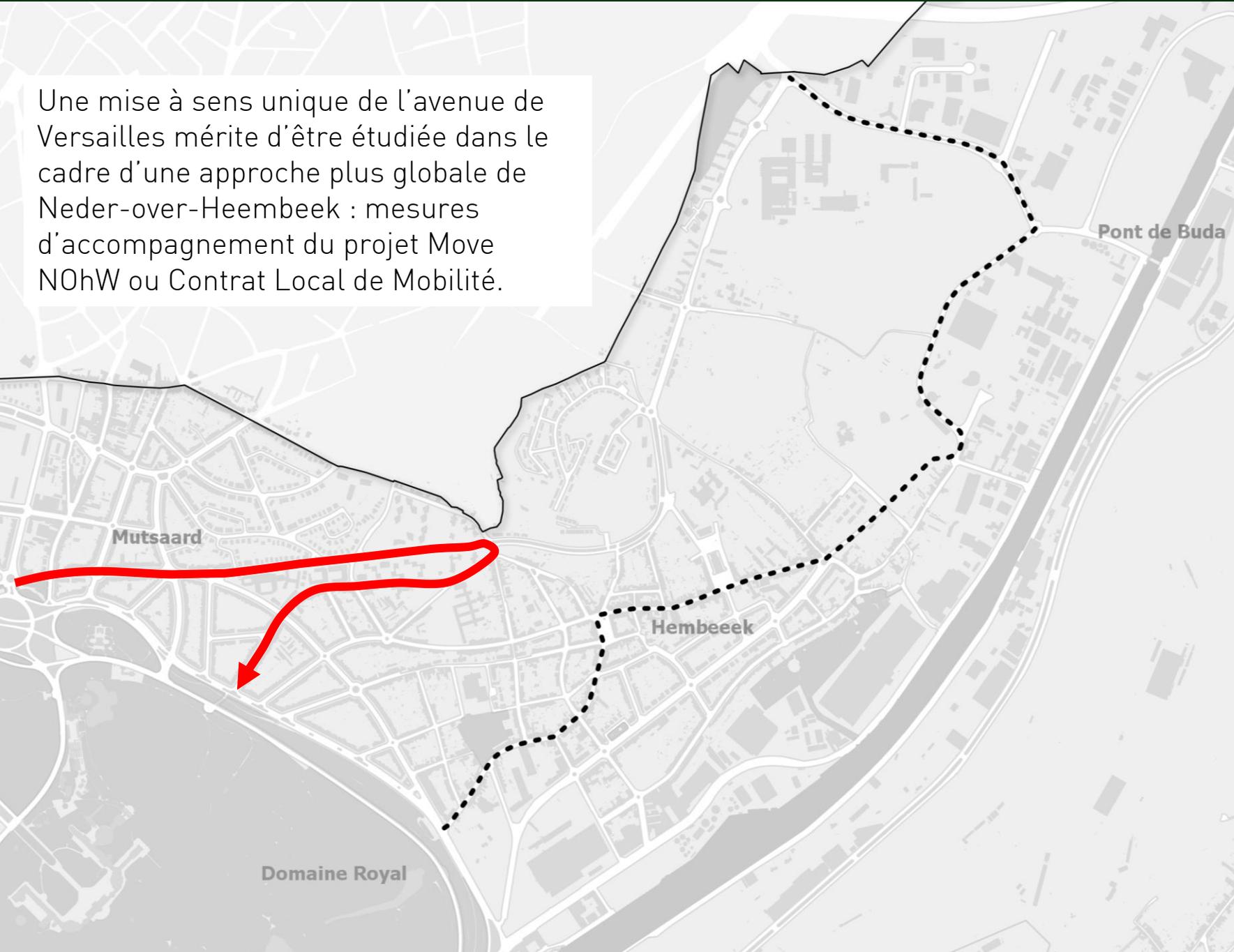
- Réaménagement de l'avenue Van Praet
- Intensification des lignes de bus avec l'arrivée du bus 83
- Réorganisation des circulations dans le centre de Heembeek
- Mise à sens unique de la rue de Ransbeek



AVENUE DE VERSAILLES: CONCEPT A ETUDIER



Une mise à sens unique de l'avenue de Versailles mérite d'être étudiée dans le cadre d'une approche plus globale de Neder-over-Heembeek : mesures d'accompagnement du projet Move NOhW ou Contrat Local de Mobilité.



ESPACE PUBLIC



ETUDES PRELIMINAIRES

- ESPACE PUBLIC:

FAIT = analyse points critiques

- Secteur Van Praet
- Pôle Heembeek

EN COURS = analyse points critiques

- Stade Mandela (chemin vert/Ransbeek)
- Terminus Hôpital militaire
- Insertion des arrêts du tracé

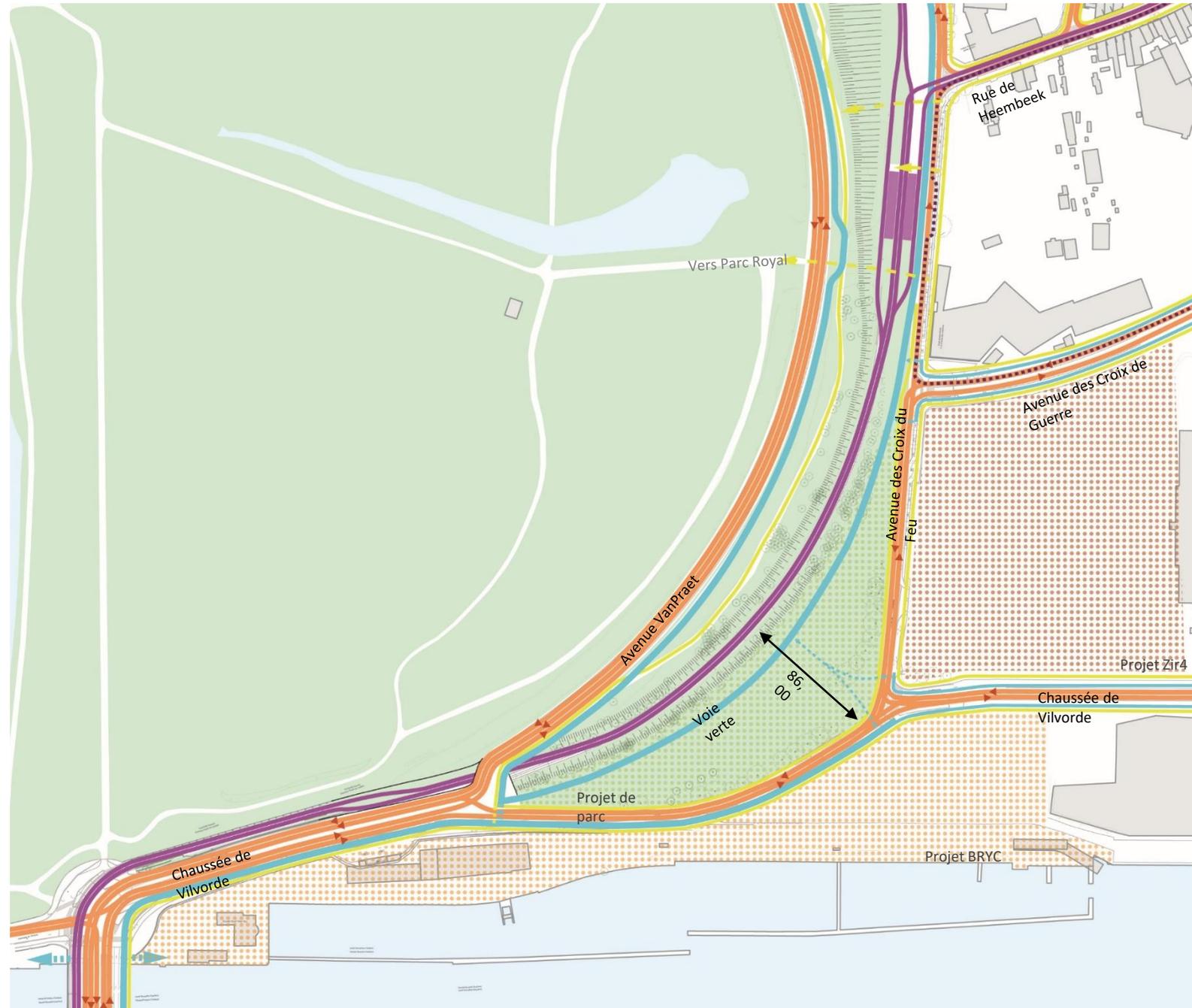
A FAIRE = Esquisses d'aménagement

—

DE VAN PRAET A HEEMBEEK



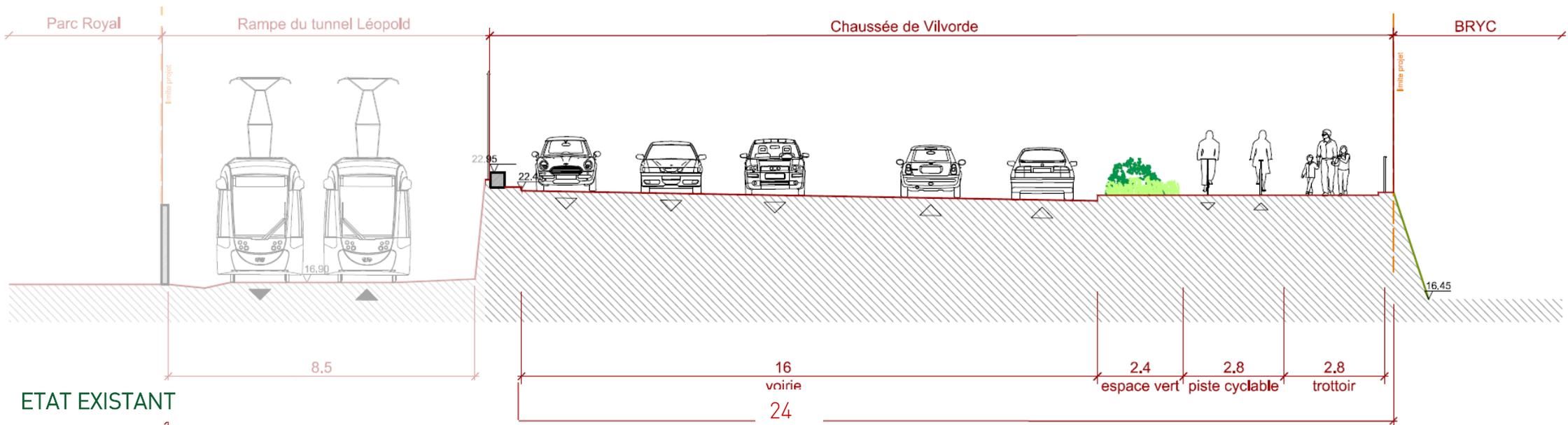
DE VAN PRAET A HEEMBEEK: Une vision d'ensemble



—
SECTEUR VAN PRAET



CHAUSSEE DE VILVORDE: Situation existante



SCENARIO « OUVRAGE PARALLELE »: Les flux



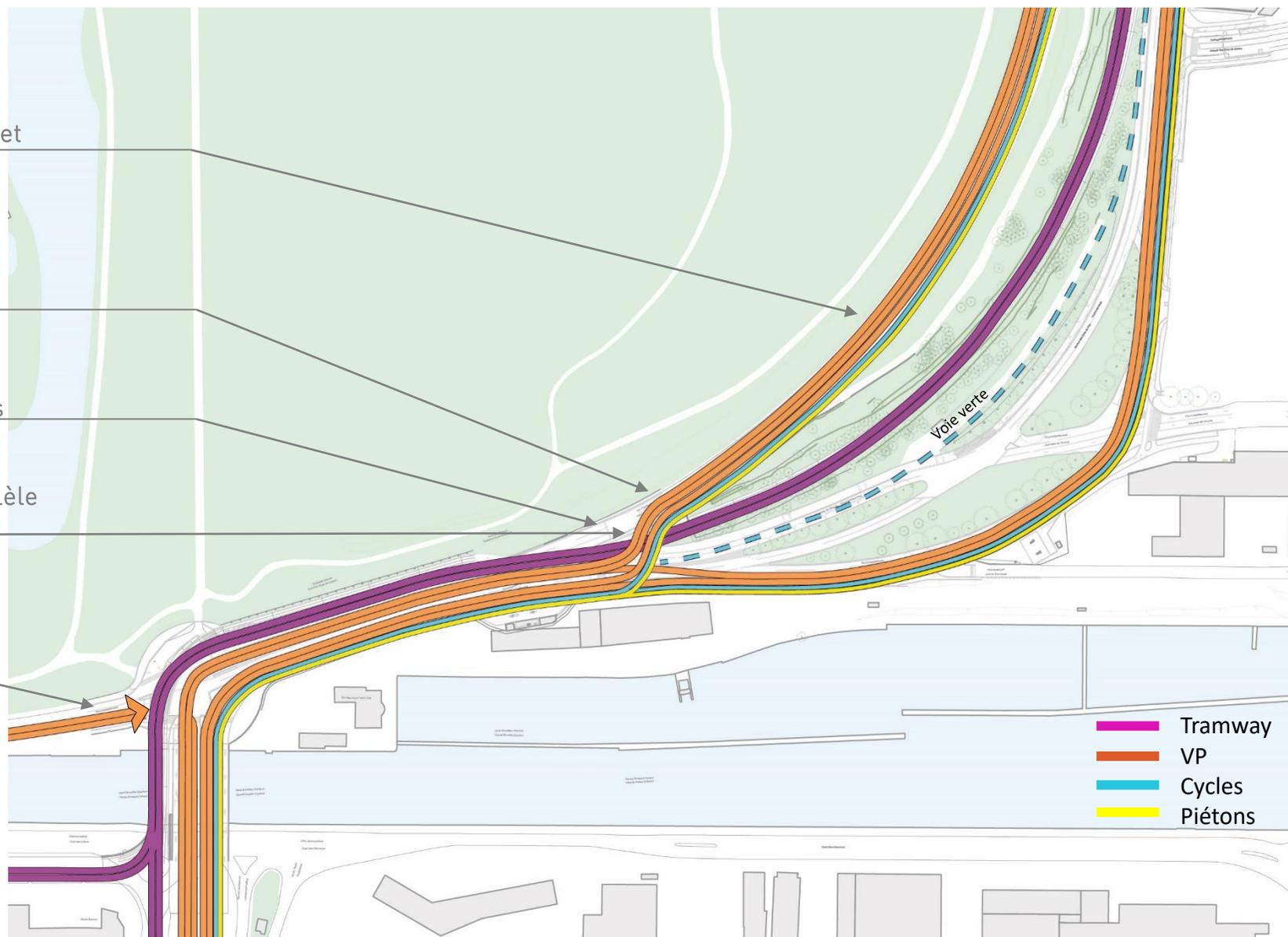
Mise à double sens de l' Av Van Praet

Reprise du tracé,
carrefour Av Van Praet/ Ch Vilvorde

Dégagement des remblais existants

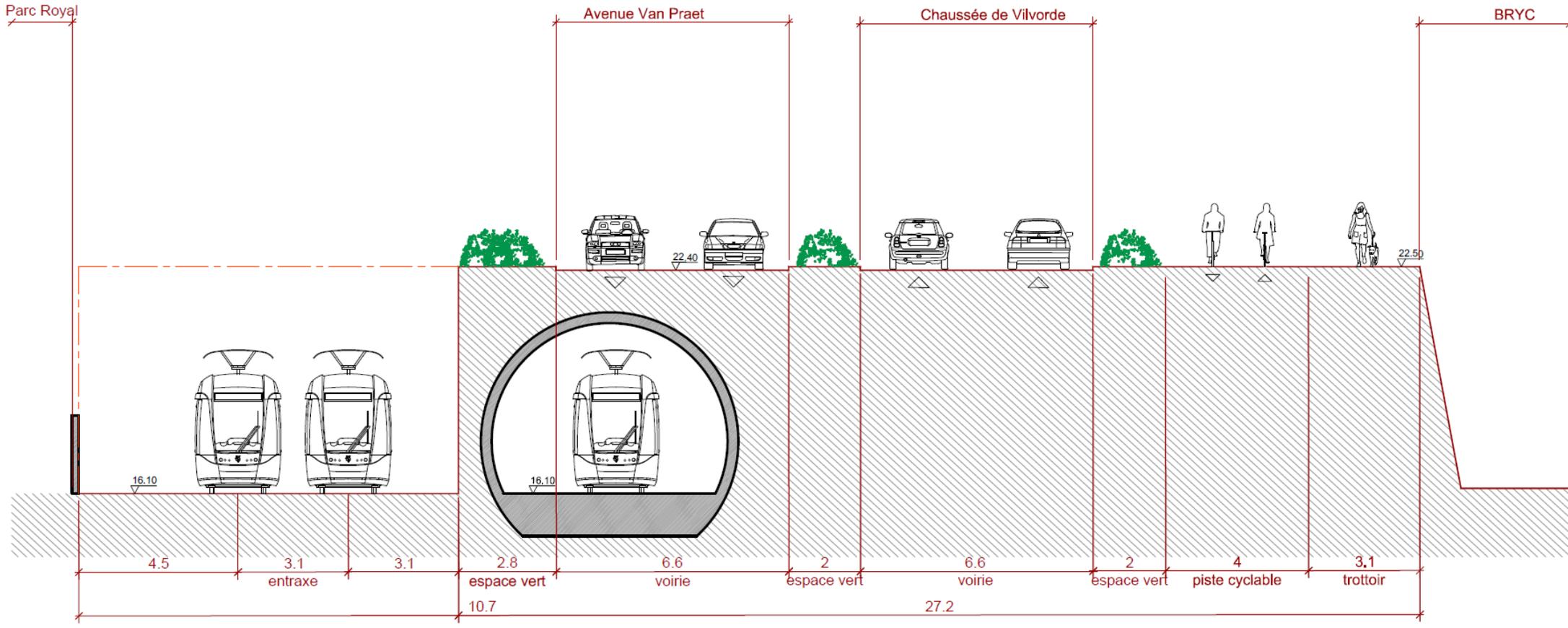
Ouverture d' un ouvrage tram parallèle
au tunnel Léopold, longueur 31m

Mise à sens unique Ch Vilvorde

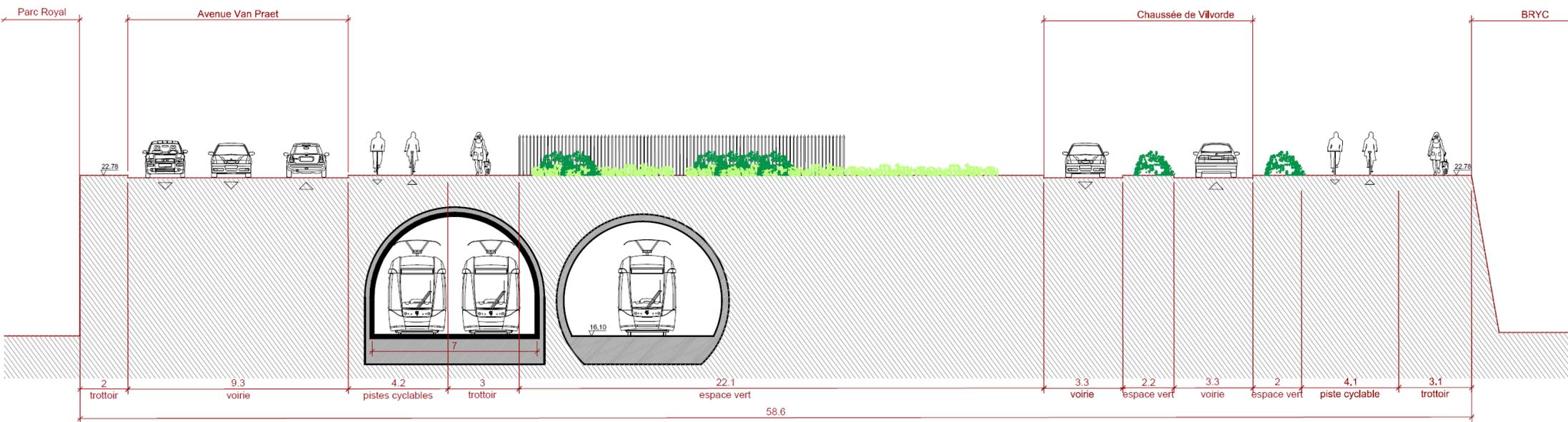
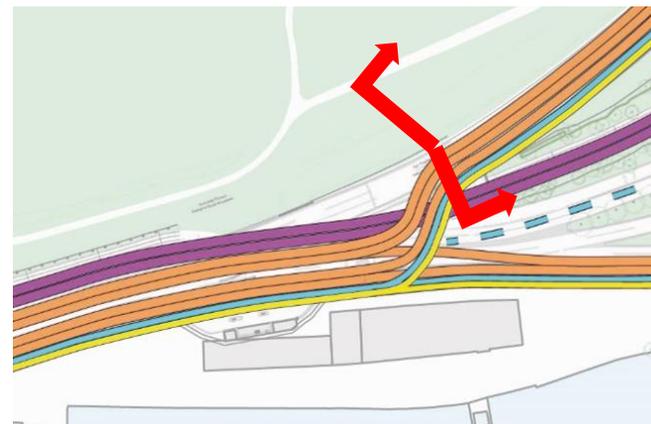


- Tramway
- VP
- Cycles
- Piétons

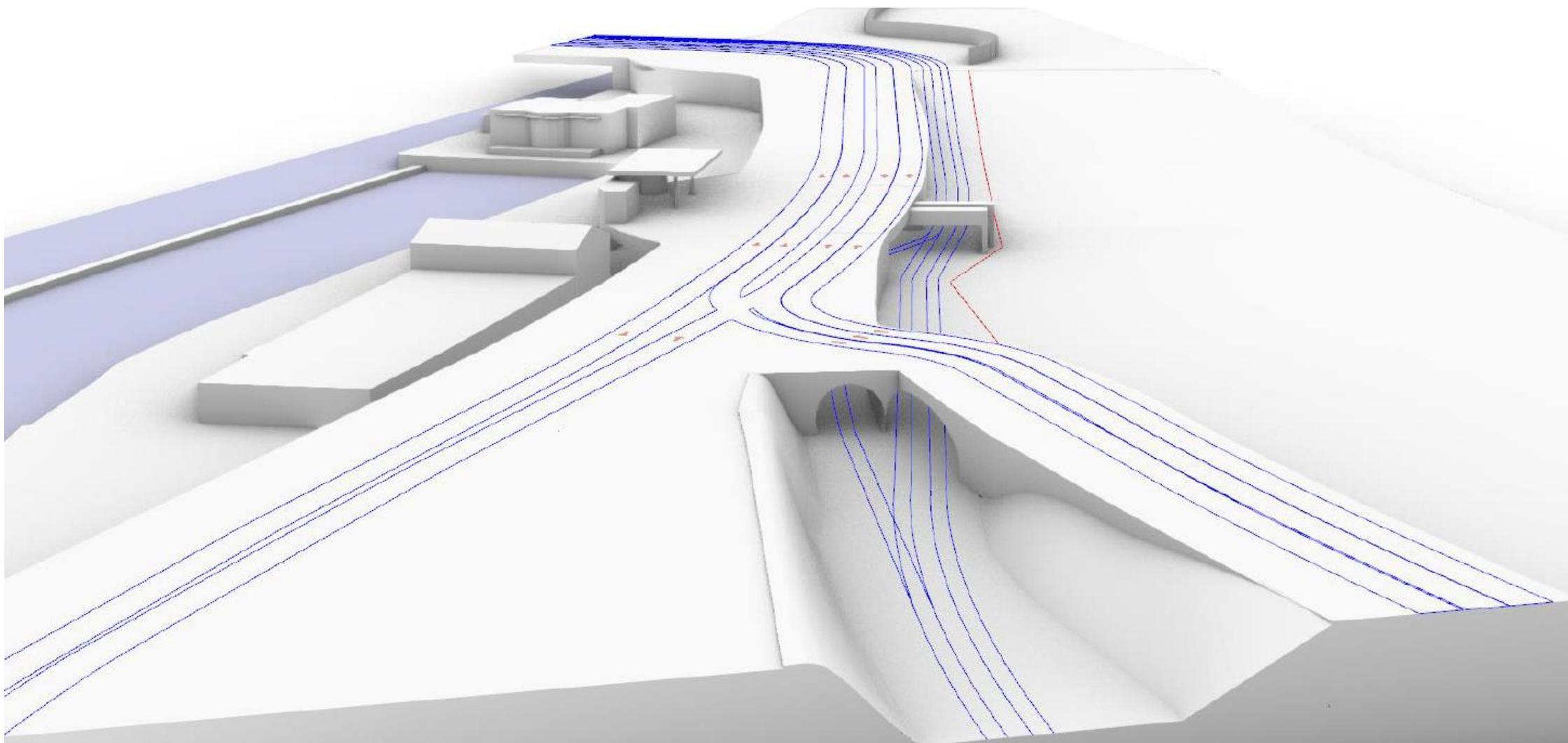
SCENARIO « OUVRAGE PARALLELE »: coupe 1



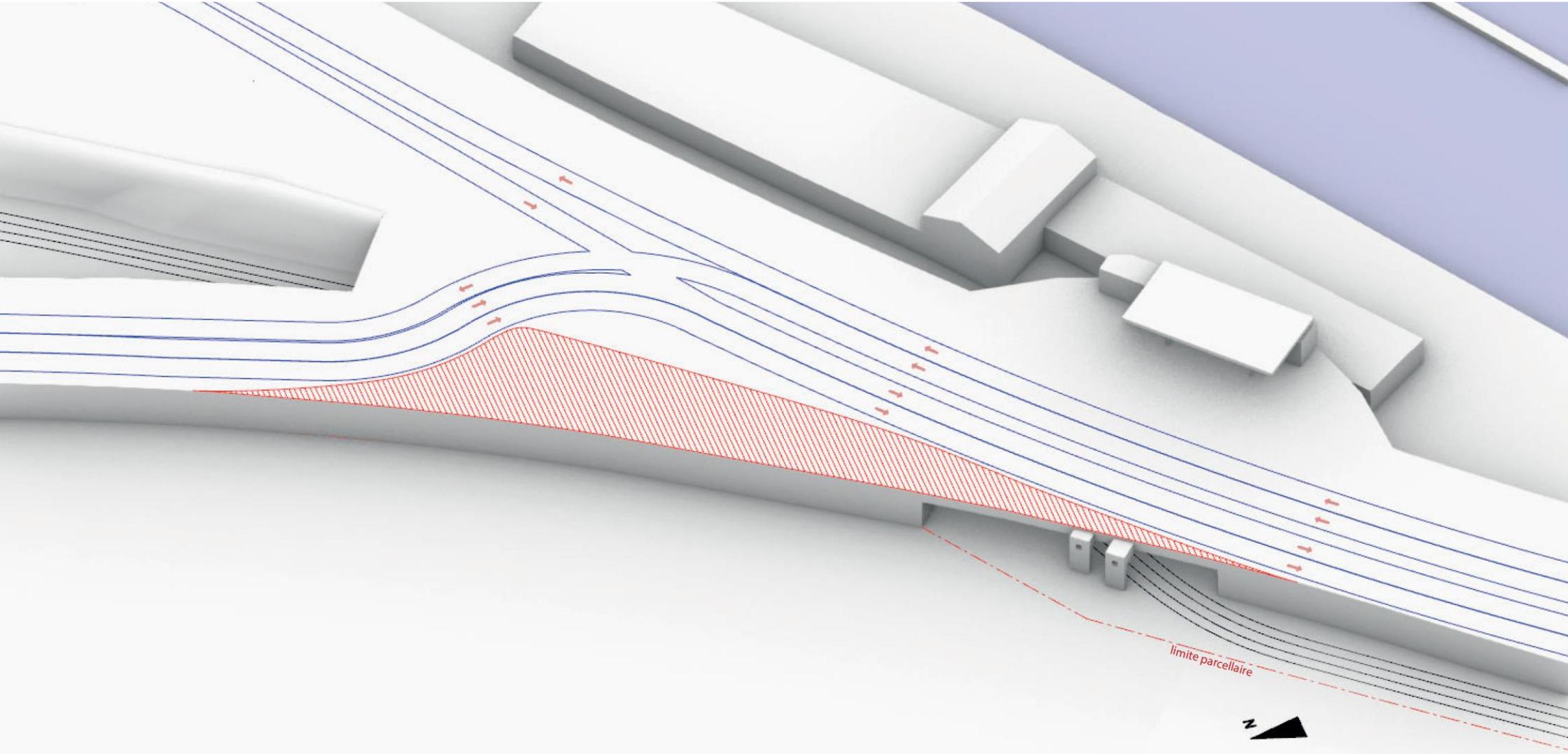
SCENARIO « OUVRAGE PARALLELE »: coupe 2



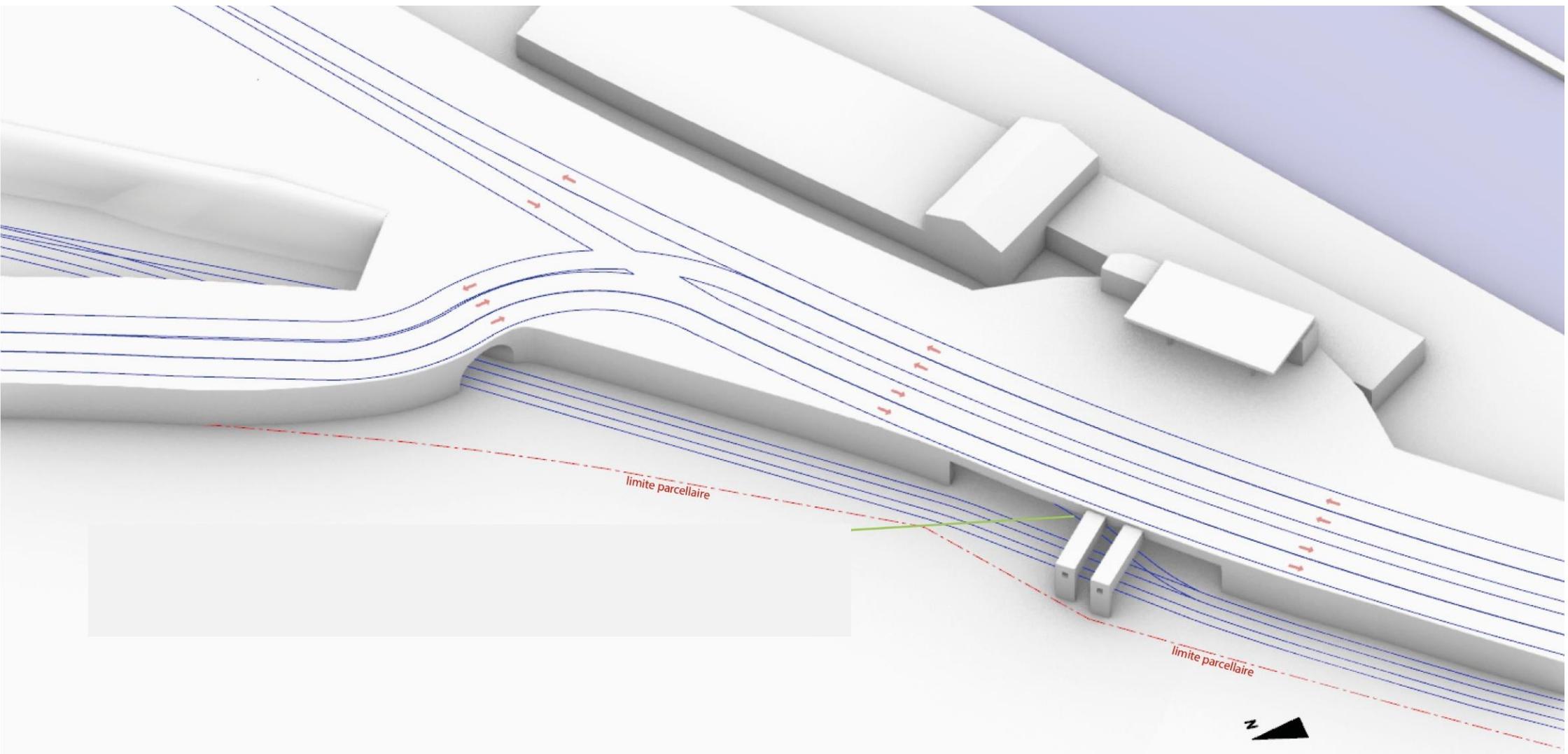
SCENARIO « OUVRAGE PARALLELE »



SCENARIO « OUVRAGE PARALLELE »: Avant



SCENARIO « OUVRAGE PARALLELE »: Après



SCENARIO « OUVRAGE PARALLELE »: Bilan



- **Aspects urbains:**

- clarté du partage de l'espace;
- ambition urbaine du scénario qui libère l'espace du futur parc;
- durabilité de la proposition;

- **Aspects transports:**

- Optimisation de la vitesse commerciale;
- Entraxes prévus pour exploitation avec un matériel roulant 2,65m
- Exploitation maintenue pendant les travaux de l'ouvrage parallèle;

- **Mise en œuvre et études:**

La création de l'ouvrage parallèle induit une étude d'incidence: hors calendrier MOVE NOhW →

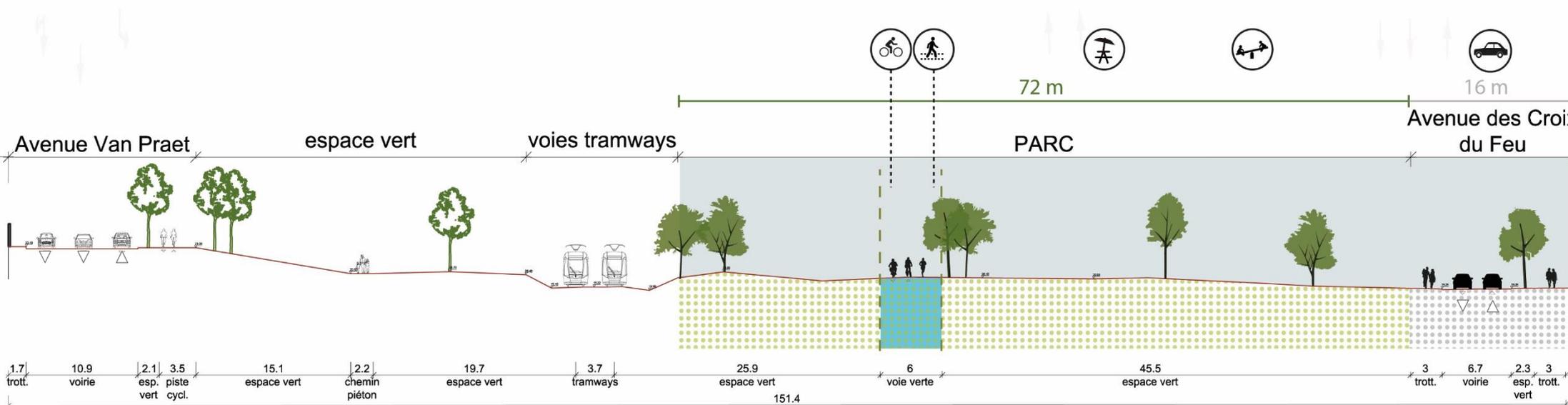
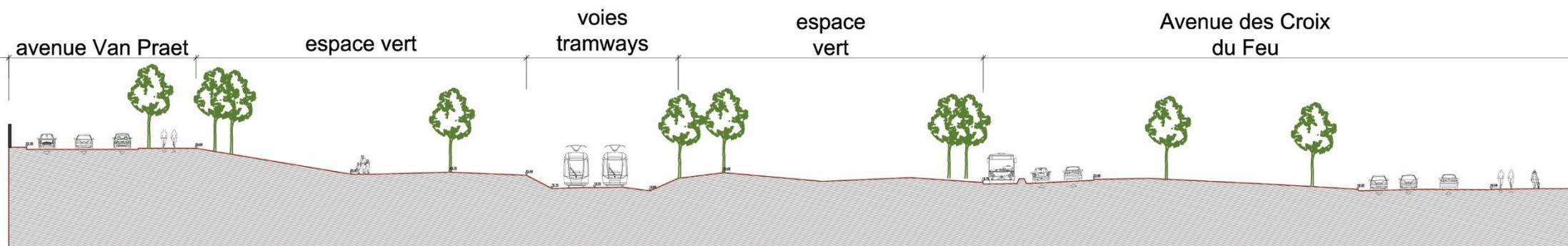
- Etude faisabilité STIB
- Etude projet et réalisation DITP

—

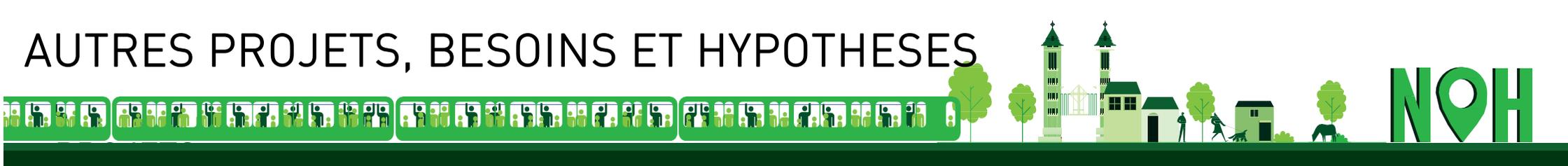
POLE HEEMBEEK



L'AVENUE DES CROIX DU FEU RECALIBREE



AUTRES PROJETS, BESOINS ET HYPOTHESES



- VOIE VERTE: Bruxelles Mobilité
- MISE A DOUBLE SENS AV. VAN PRAET: Bruxelles Mobilité
- ZIR 4: Ville de Bruxelles

BESOINS:

- MODES DOUX: - Voie verte (vélos + running) → 6m (4m ponctuellement)
- Trottoir confortable
- TRAM: - 4 quais dédiés, dont deux voies anticipant l'évolution du matériel roulant (2.65m)
- BUS: - 1 arrêt et un terminus B56

HYPOTHESES:

- CALENDRIER DES PROJETS:
les deux projets voie verte et pôle Heembeek doivent se développer simultanément

- CIRCULATION GENERALE:

Entre Carrefour Av Van Praet/ Ch Vilvorde et Av. Croix de Guerre : 1 voie dans chaque sens;
Entre Av. Croix de Guerre et rue Heembeek : 1 voie dans sens sud –nord (vers Gros Tilleul);

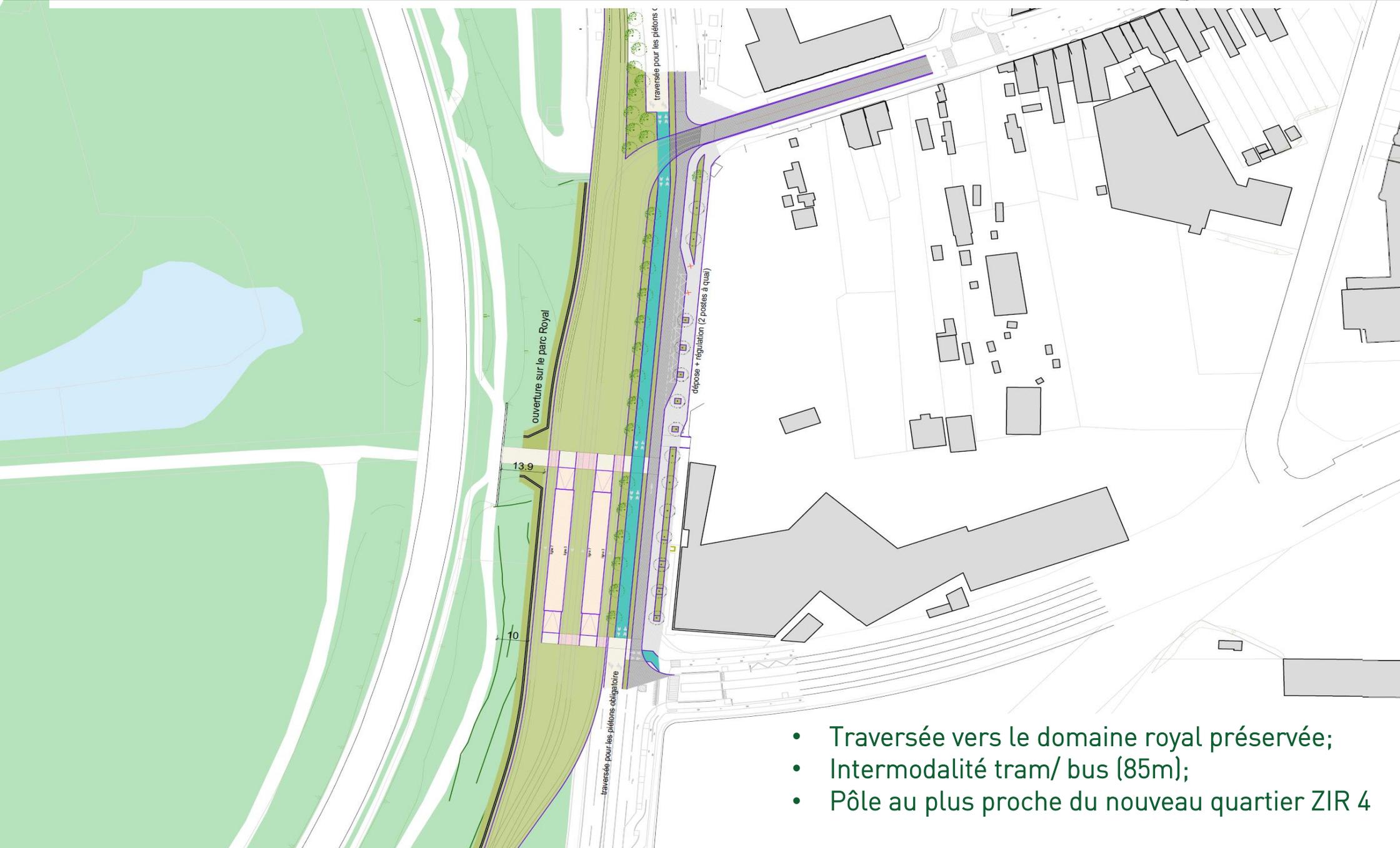
LE FONCTIONNEMENT DU POLE HEEMBEEK

- 4 voies dédiées tram (ligne 7 et NOH);
- Voie verte cyclable en partie centrale de la chaussée;
- Circulation générale: 1 file (sens sud/ nord);
- Bus 56: un arrêt en terminus

- Tram NOH
- Tram 7
- Bus
- VP
- Cycles

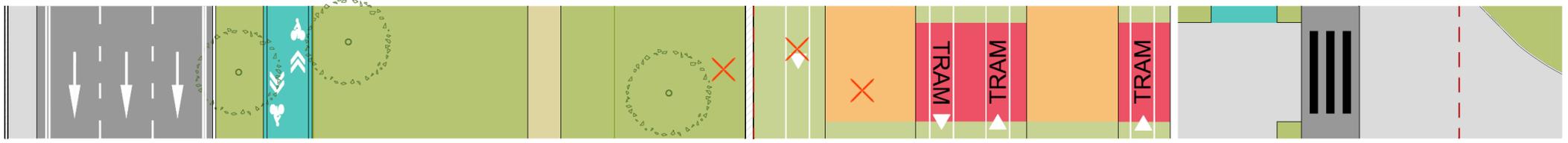
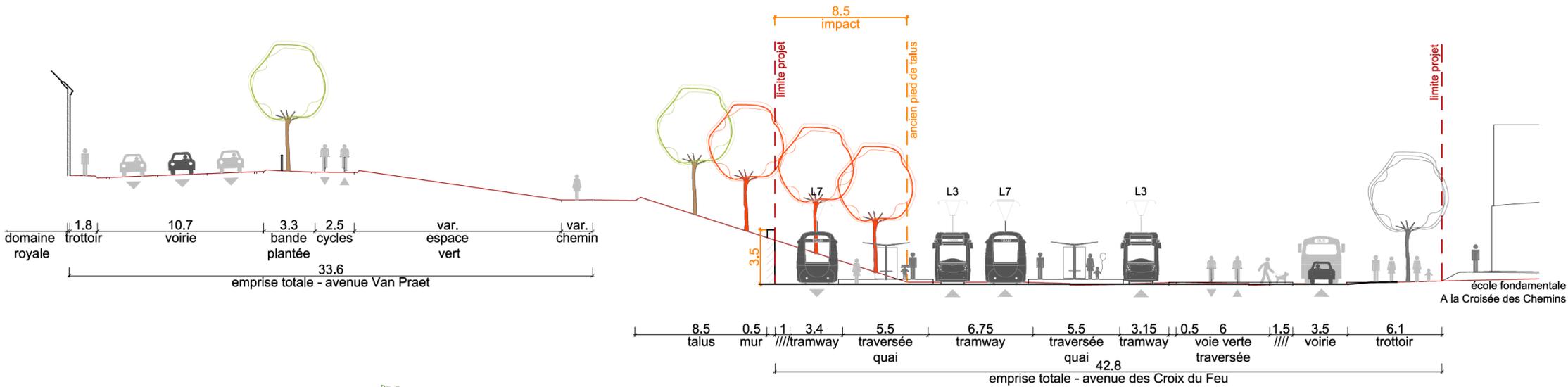
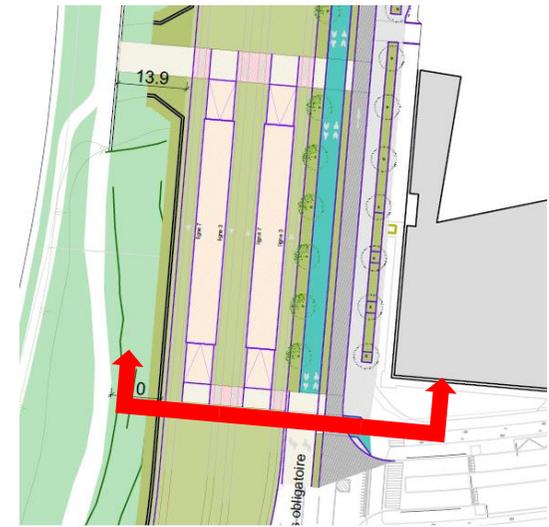
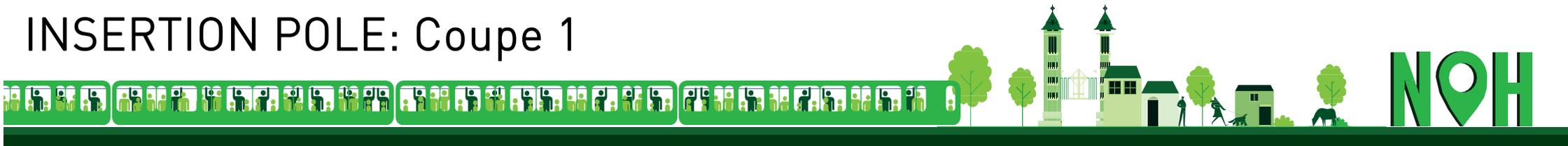


INSERTION DU POLE



- Traversée vers le domaine royal préservée;
- Intermodalité tram/ bus (85m);
- Pôle au plus proche du nouveau quartier ZIR 4

INSERTION POLE: Coupe 1





MERCI POUR VOTRE ATTENTION