

**TRANSITEC**

INGENIEURS - CONSEILS

14, Rue de la Monnaie

B-5000 NAMUR

Téléph. : 0032 (0) 81 22 45 66

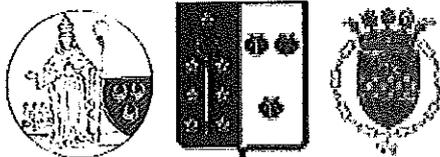
Téléfax : 0032 (0) 81 22 45 68

E-mail : [namur@transitec.net](mailto:namur@transitec.net)

**S.A. PISSART  
VANDERSTRICT**



**MINISTRE WALLON DE L'EQUIPEMENT  
ET DES TRANSPORTS - MET**



**COMMUNES DE LA HULPE, LASNE ET RIXENSART**

# PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE LA HULPE - LASNE - RIXENSART

**PHASE 1 - DIAGNOSTIC et PHASE 2 - OBJECTIFS  
RAPPORT DE SYNTHESE**

**OCTOBRE 2003**

**0361/BL/TA/JL/sb**

(

(

## TABLE DES MATIERES

	<u>Page n°</u>
<b>0. PREAMBULE.....</b>	<b>1</b>
<b>1. INVENTAIRE DES DONNEES DE BASE.....</b>	<b>2</b>
1.1 DONNEES SOCIO-ECONOMIQUE.....	2
1.2 DEPLACEMENTS INDIVIDUELS.....	4
1.2.1 Hiérarchie du réseau routier.....	4
1.2.2 Exploitation du réseau routier.....	6
1.2.3 Charges de trafic d'un jour ouvrable moyen.....	7
1.2.4 Lieux d'accidents avec lésions corporelles.....	9
1.3 STATIONNEMENT.....	10
1.4 TRANSPORTS EN COMMUN.....	12
1.4.1 Offre et demande ferroviaire.....	12
1.4.2 Offre et demande en bus.....	12
1.5 LES MODES DOUX.....	13
1.5.1 A l'échelle intercommunale.....	13
1.5.2 A l'échelle de chaque commune.....	13
1.6 JALONNEMENT.....	15
<b>2. ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE, DIAGNOSTIC.....</b>	<b>16</b>
2.1 STRUCTURE DU TRAFIC.....	16
2.1.1 Structure du trafic à l'échelle régionale.....	16
2.2 CAPACITES UTILISEES AUX CARREFOURS.....	18
<b>3. SYNTHESE DU DIAGNOSTIC.....</b>	<b>19</b>
3.1 VOLET SOCIO-ECONOMIQUE : LES POINTS-CLES.....	19
3.2 VOLET TRANSPORTS EN COMMUNS : LES POINTS-CLES.....	19
3.3 VOLET VEHICULES PARTICULIERS : LES POINTS-CLES.....	19
<b>4. PROPOSITIONS D'OBJECTIFS.....</b>	<b>20</b>
4.1 A L'ECHELLE REGIONALE.....	20
4.2 OBJECTIFS PONCTUELS ET PARTICULIERS A L'ECHELLE DE LA HULPE.....	20
4.3 OBJECTIFS PONCTUELS ET PARTICULIERS A L'ECHELLE DE LASNE.....	21
4.4 OBJECTIFS PONCTUELS ET PARTICULIERS A L'ECHELLE DE RIXENSART.....	22



## LISTE DES FIGURES

### Figure n°

#### 1. INVENTAIRE DES DONNEES DE BASE

##### 1.1 DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES

- 1.1.1 Evolution de la population
- 1.1.2 Pôles d'emplois et population "active"
- 1.1.3 Mobilité liée à l'emploi sur l'ensemble des trois communes
- 1.1.4 Les pôles d'enseignement
- 1.1.5 Le plan de secteur
- 1.1.6 Occupation du sol et potentiel foncier

##### 1.2 DEPLACEMENTS INDIVIDUELS

###### **Hiérarchie du réseau routier**

- 1.2.1 Hiérarchie du réseau routier à l'échelle régionale
- 1.2H.1 Hiérarchie du réseau routier à l'échelle de la Hulpe
- 1.2L.1 Hiérarchie du réseau routier à l'échelle de Lasne
- 1.2R.1 Hiérarchie du réseau routier à l'échelle de Rixensart

###### **Exploitation du réseau routier**

- 1.2H.2 Exploitation du réseau routier à l'échelle de la Hulpe
- 1.2L.2 Exploitation du réseau routier à l'échelle de Lasne
- 1.2R.2 Exploitation du réseau routier à l'échelle de Rixensart
- 1.2.3 Charges de trafic d'un jour ouvrable moyen à l'échelle régionale

###### **Charges de trafic**

- 1.2H.3 Charge de trafic d'un jour ouvrable à l'échelle de la Hulpe
- 1.2L.3 Charge de trafic d'un jour ouvrable à l'échelle de la Lasne
- 1.2R.3 Charge de trafic d'un jour ouvrable à l'échelle de Rixensart

###### **Lieux d'accidents avec lésions corporelles**

- 1.2H.4 Accidents avec lésions corporelles à l'échelle de la Hulpe
- 1.2L.4 Accidents avec lésions corporelles à l'échelle de la Lasne
- 1.2R.4 Accidents avec lésions corporelles à l'échelle de la Rixensart

##### 1.3 STATIONNEMENT

###### **A l'échelle de La Hulpe**

- 1.3H.1 Offre en stationnement à l'échelle de la Hulpe
- 1.3H.2 Taux d'occupation nocturnes à l'échelle de la Hulpe
- 1.3H.3 Taux d'occupation diurnes à l'échelle de la Hulpe

###### **A l'échelle de Lasne**

- 1.3L.1 Offre en stationnement à l'échelle de Lasne
- 1.3L.2 Taux d'occupation diurnes à l'échelle de Lasne



### **A l'échelle de Rixensart**

- 1.3R.1 Offre en stationnement à l'échelle de Rixensart
- 1.3R.2 Taux d'occupation nocturnes à l'échelle de Rixensart
- 1.3R.3 Taux d'occupation diurnes à l'échelle de Rixensart

### **1.4 TRANSPORTS EN COMMUN**

- 1.4.1 Notions d'offre et de demande ferroviaire
- 1.4.2 Schéma d'offre en transport en commun à l'échelle régionale
- 1.4.3 Notions de demande sur le réseau bus

### **1.5 MODES DOUX**

- 1.5.1 Rixensart : points faibles
- 1.5.2 Rixensart : points forts
- 1.5.3 La Hulpe : points faibles
- 1.5.4 La Hulpe : points forts
- 1.5.5 Lasne : points faibles
- 1.5.6 Lasne : points forts

### **1.6 JALONNEMENT**

#### **A l'échelle de La Hulpe**

- 1.6H.1 Jalonnement vers le réseau autoroutier depuis la Hulpe

#### **A l'échelle de Lasne**

- 1.6L.1 Jalonnement sur les axes structurants

#### **A l'échelle de Rixensart**

- 1.6R.1 Jalonnement vers le réseau autoroutier depuis Rixensart
- 1.6R.2 Jalonnement vers la commune de Rixensart

## **2. ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE – DIAGNOSTIC**

- 2.1.1 Structure du trafic à l'échelle régionale
- 2.1H.1 Structure du trafic à l'échelle de la Hulpe
- 2.1L.1 Structure du trafic à l'échelle de Lasne
- 2.1R.1 Structure du trafic à l'échelle de Rixensart

## **3. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC**

- 3.1 Eléments socio-économique et déplacements motorisés au cordon
- 3.2 Synthèse diagnostic TC
- 3.3.1 Synthèse diagnostic VP
- 3.3.2 Accessibilité au réseau autoroutier

## **4. PROPOSITIONS D'OBJECTIFS**

- 4.1 Objectifs à l'échelle régionale
- 4.2 Objectifs ponctuels et particuliers à l'échelle de La Hulpe
- 4.3 Objectifs ponctuels et particuliers à l'échelle de Lasne
- 4.4 Objectifs ponctuels et particuliers à l'échelle de Rixensart



## LISTE DES ANNEXES

### Annexe n°

- Annexe 1 Caractéristiques socio-économiques de la population
- Annexe 2 GlaxoSmithkline et Swift : description de l'activité
- Annexe 3 Mobilité liée à l'emploi par commune
- Annexe 4 Les pôles touristiques
- Annexe 5 Logement et urbanisation
- Annexe 6 Rixensart : aménagement de voirie et espace public
- Annexe 7 La Hulpe : aménagement de voirie et espace public
- Annexe 8 Lasne : aménagement de voirie et espace public
- Annexe 9 Les options des schémas de structure
- Annexe 10 Trafic poids-lourds d'un jour ouvrable
- Annexe 11 Analyse des vitesses sur la N271
- Annexe 12 Analyse des vitesses sur la N275
- Annexe 13 Offre en transport en commun à l'échelle de la Hulpe
- Annexe 14 Offre en transport en commun à l'échelle de Lasne
- Annexe 15 Offre en transport en commun à l'échelle de Rixensart
- Annexe 16 Rixensart : qualité des aménagements en faveur des modes doux
- Annexe 17 Lasne : qualité des aménagements en faveur des modes doux
- Annexe 18 La Hulpe : qualité des aménagements en faveur des modes doux
- Annexe 19 Sur le chemin de l'école : enquête de mobilité à Rixensart (I)
- Annexe 20 Sur le chemin de l'école : enquête de mobilité à Rixensart (II)
- Annexe 21 Sur le chemin de l'école : enquête de mobilité à La Hulpe (I)
- Annexe 22 Sur le chemin de l'école : enquête de mobilité à La Hulpe (II)
- Annexe 23 Sur le chemin de l'école : enquête de mobilité à Lasne (I)
- Annexe 24 Capacité utilisée aux principaux carrefours de La Hulpe
- Annexe 25 Capacité utilisée aux principaux carrefours de Lasne
- Annexe 26 Capacité utilisée aux principaux carrefours de Rixensart



## 0. PREAMBULE

### QU'EST-CE QU'UN PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE (PICM) ?

Le Plan InterCommunal de Mobilité est un outil prospectif de planification de la mobilité à l'échelle de La Hulpe, Lasne et Rixensart, qui se base sur la concertation des acteurs de la mobilité et sur la prise en compte de tous les modes de déplacements (transports individuels, transports collectifs, piétons, deux-roues, personnes à mobilité réduite, ...).

Le Plan InterCommunal de Mobilité est également un outil opérationnel, définissant un échéancier pour la mise en place de mesures concrètes.

Le PICM est donc un outil très efficace pour la décision communale, afin d'assurer une vision globale en matière de mobilité.

### PRESENTATION DES 4 PHASES PRINCIPALES DU PICM :

#### 1. L'analyse – diagnostic :

- récolter les données de base ;
- comprendre le fonctionnement actuel des déplacements ;
- mettre en évidence les enjeux, les points positifs et les problèmes ;

#### 2. La définition des objectifs :

- améliorer la qualité de vie dans les secteurs concernés (environnement, convivialité et sécurité) ;
- préserver l'accessibilité ;
- dynamiser l'économie ;

#### 3. Le concept multimodal de déplacements :

- définir pour le moyen – long terme (~2015), un schéma de l'organisation "idéale" des déplacements dans et de/vers les communes ;
- concevoir une gestion multimodale, optimisant l'usage de chaque mode de déplacement, selon le secteur où il sera le plus efficace ;
- proposer un "guide" pour la gestion de la mobilité future ;

#### 4. Les propositions :

- de circulation, d'accessibilité aux quartiers (voitures, bus, camions, vélos, piétons) ;
- de stationnement pour les résidents, les clients, les navetteurs ... ;
- de réaménagement d'espaces publics (carrefours, rues, passages piétons) ;
- de fonctionnement des carrefours (giratoires, feux lumineux, ...) ;
- ...

Le présent rapport contient les éléments techniques de la première phase de l'étude, à savoir l'inventaire du diagnostic de la situation actuelle de La Hulpe, Lasne et Rixensart en matière d'aménagement du territoire et de mobilité multimodale et de la deuxième phase, à savoir les objectifs.



## 1. INVENTAIRE DES DONNEES DE BASE

### 1.1 DONNEES SOCIO-ECONOMIQUE

Fig. 1.1.1 Comme dans toutes les communes voisines, la population de l'ensemble des communes de Rixensart, Lasne et La Hulpe a augmenté dans les années nonante (+3%), pour atteindre un total d'environ 42'000 habitants en 2001. Toutefois, au niveau communal, La Hulpe est une des rares communes du Brabant wallon dont le nombre d'habitants est resté quasi stationnaire entre 1991 et 2001 (-0.2%). L'accroissement de la population est nettement plus marqué à Lasne (+7.1%) qu'à Rixensart (+2.1%).

Fig. 1.1.2 A l'échelle régionale, Bruxelles, Ottignies-LLN, Wavre et Braine-l'Alleud constituent les principaux pôles d'emploi. A l'intérieur du périmètre d'étude, on dénombre 15 à 16'000 emplois. Les plus importants pôles d'emploi sont les sociétés SWIFT à La Hulpe (+/-1.000 emplois) et GlaxoSmithKline à Rixensart (+/- 2.800 emplois). La grande majorité des déplacements domicile-travail des employés de ces sociétés s'effectue en voiture, ce qui pose certains problèmes, ceci malgré les mesures mises en place par ces entreprises.

Fig. 1.1.3 En 1991, un quart de la population active de La Hulpe, Lasne et Rixensart travaillait sur le territoire de ces communes, dont plus de 11% à domicile. Plus de 60% de la population active travaillait à l'extérieur du périmètre. L'arrondissement de Bruxelles-Capitale représentait la principale destination extérieure.

Le principal moyen de transport utilisé par les habitants pour se rendre à leur lieu de travail est la voiture, particulièrement pour les habitants se rendant à l'extérieur. Les transports en commun sont relativement peu utilisés. Malgré la présence d'une desserte ferroviaire sur le territoire de La Hulpe et Rixensart, la part modale du train est relativement faible.

Enfin, le taux de motorisation du Brabant wallon (51 voitures/100 hab.) et plus particulièrement celui de Lasne (56 voitures/100 hab.), est nettement plus élevé que la moyenne wallonne (42 voitures/100 hab.).

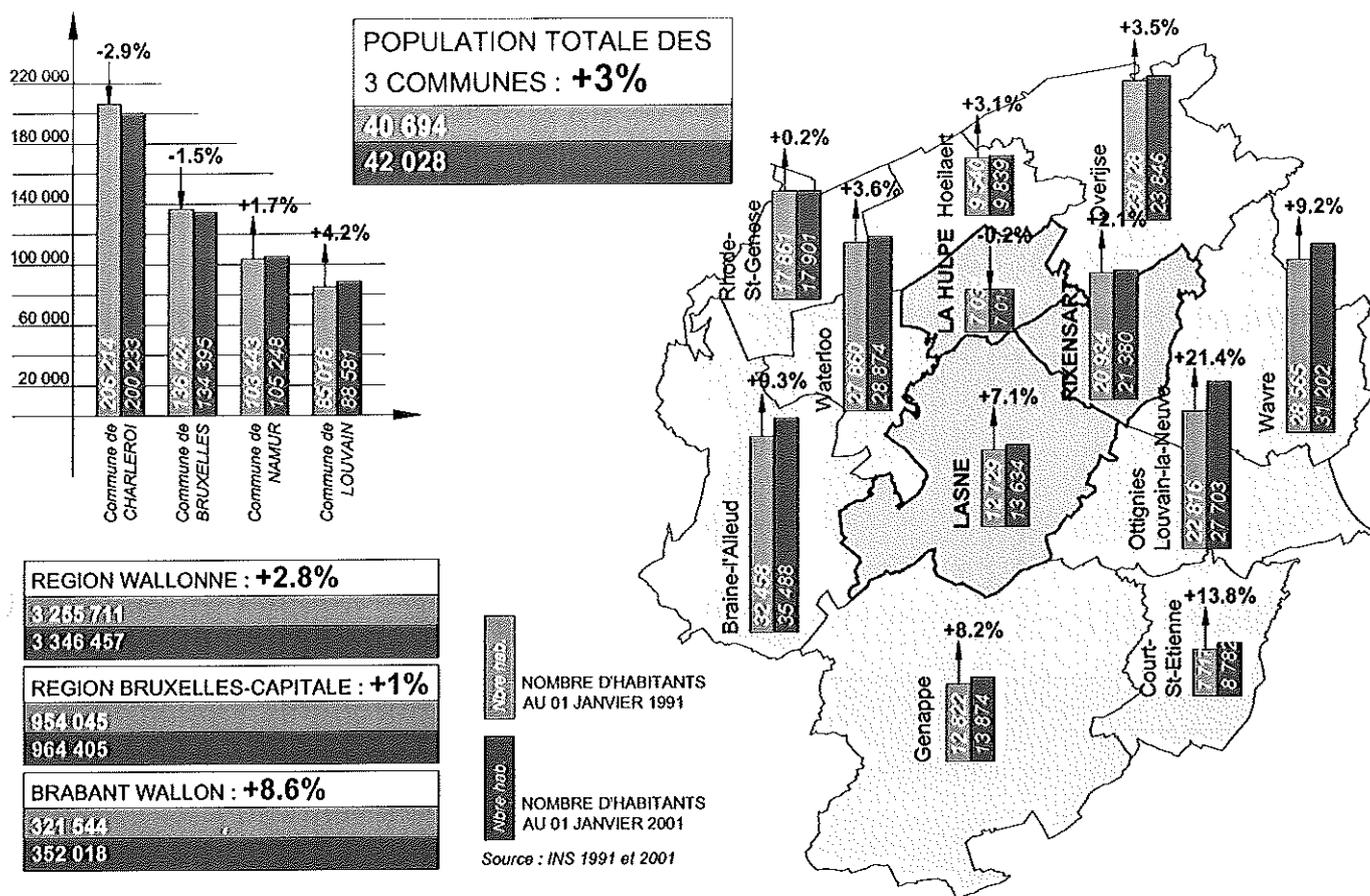
Fig. 1.1.4 Sur le plan de l'enseignement, les trois communes comptent de nombreux établissements, avec un total d'environ 7'000 élèves. Toutefois, seules les communes de La Hulpe et Rixensart disposent d'établissements d'enseignement secondaire. En outre, de nombreux pôles importants d'enseignement se situent à proximité des trois communes (Berlaymont, Basse-Wavre, ...).

Fig. 1.1.5 Le plan de secteur, qui définit l'affectation du sol sur l'ensemble du territoire wallon, constitue un document précieux pour appréhender une commune. La zone d'habitat se distribue de manière très différente sur les trois communes, elle occupe près de 60% du territoire à Rixensart pour seulement 29% à Lasne et 23% à La Hulpe. Lasne apparaît comme une commune encore très rurale : 43% de son territoire est couvert par la zone agricole. Dans les deux autres communes, l'agriculture est devenue marginale, mais les espaces verts sont bien représentés, en particulier à La Hulpe (64%).



# Répartition et évolution de la population

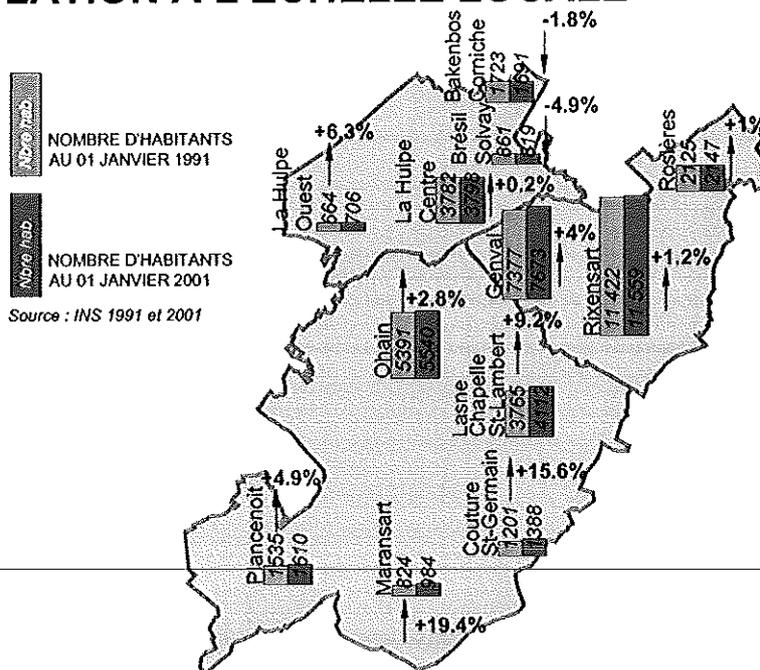
## EVOLUTION DE LA POPULATION A L'ECHELLE REGIONALE



Le secteur d'étude comprend 42.000 habitants dont plus de la moitié réside à Rixensart. La Hulpe est l'une des rares communes du Brabant wallon dont le nombre d'habitants est resté stationnaire entre 1991 et 2001. L'accroissement de la population à Lasne est nettement plus marqué qu'à Rixensart.

## EVOLUTION DE LA POPULATION A L'ECHELLE LOCALE

Le centre de Rixensart constitue le pôle principal en terme de population (11.500 hab.). Viennent ensuite respectivement Genvail, Ohain, Lasne, La Hulpe et Rosières puis des ensembles dont la population est inférieure à 2.000 hab. Les augmentations les plus fortes s'observent à Lasne, dans les zones "rurales" ou "résidentielles" (+19.4% à Maransart).

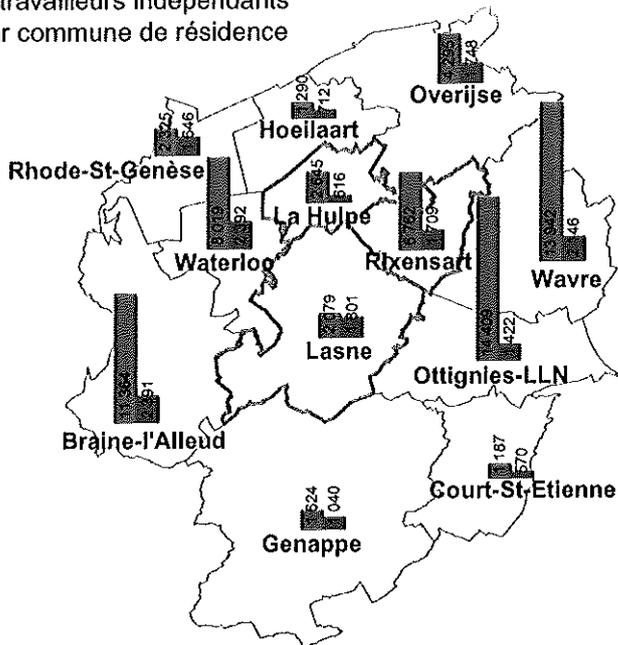


# Pôles d'emplois

## EMPLOI

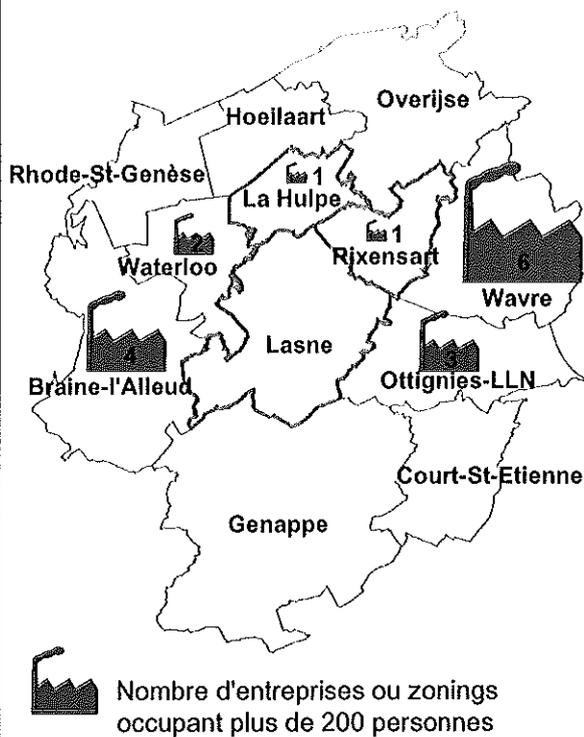
(Source : INASTI, ONSS 2001)

-  Nombre de travailleurs employés (ONSS) par commune de travail
-  Nombre de travailleurs indépendants (INASTI) par commune de résidence



Ottignies-LLN et Wavre constituent les principaux pôles d'emploi à l'échelle globale. Viennent ensuite Braine-l'Alleud, Waterloo et Rixensart. Rixensart regroupe + de 50% des emplois des 3 communes étudiées.

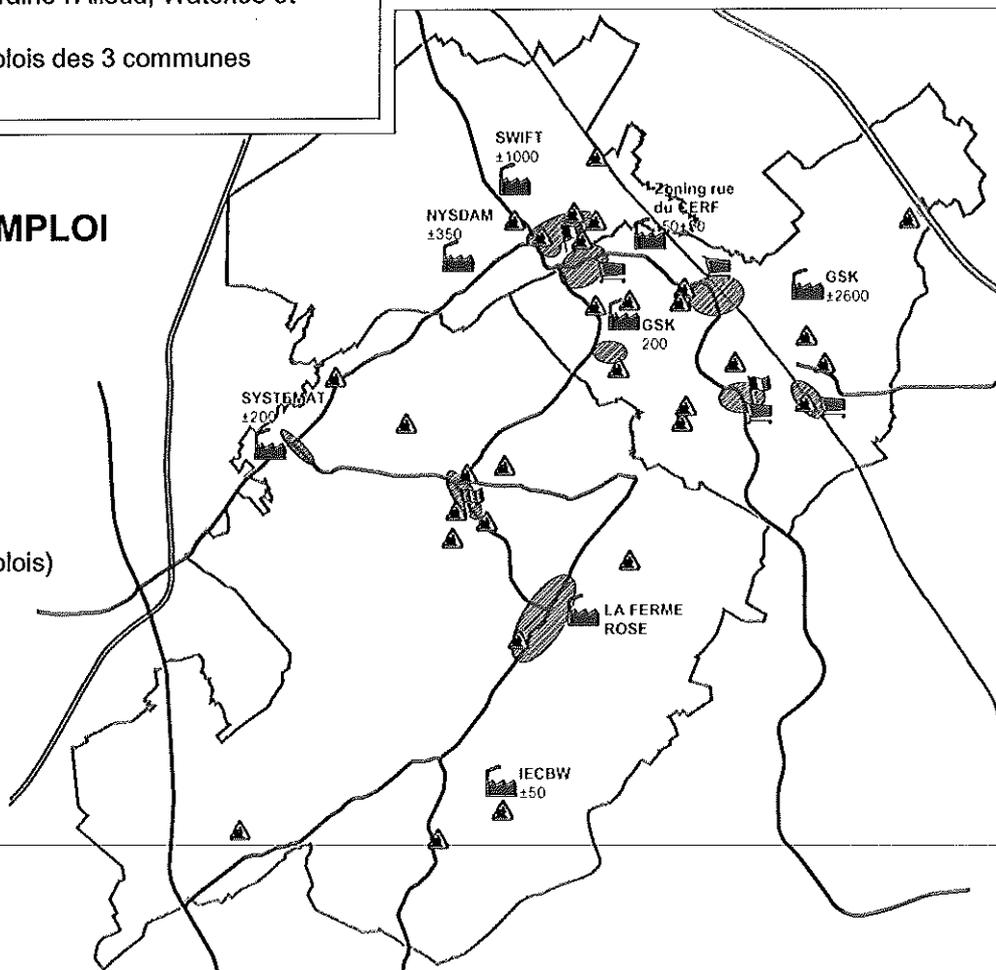
## LOCALISATION DES PRINCIPAUX PÔLES D'EMPLOI A L'ECHELLE GLOBALE (Source : BNB, 2000)



## LOCALISATION DES PRINCIPAUX PÔLES D'EMPLOI A L'ECHELLE LOCALE

(Source : BNB, 2000)

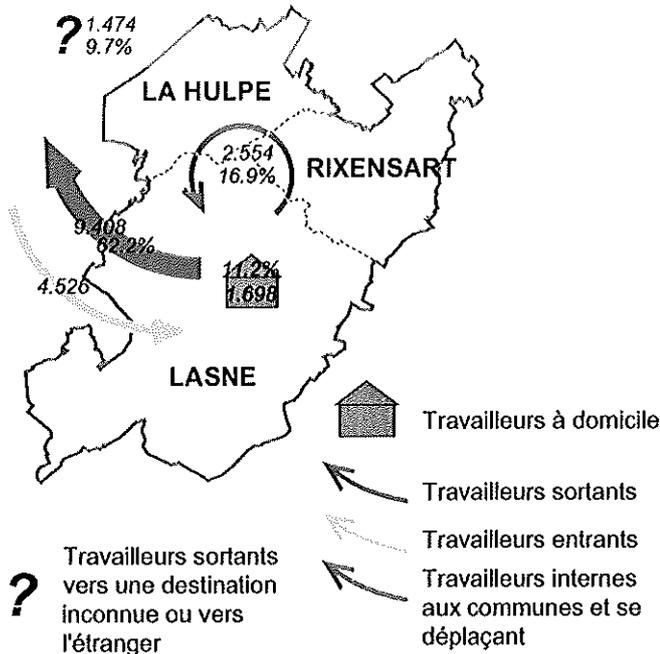
-  Pôle d'emploi (et nombre d'emplois)
-  Ecole
-  Centre commerçant
-  Moyenne et/ou grande surface
-  Administration



# Mobilité liée à l'emploi sur l'ensemble des 3 communes

## FLUX LIÉS A L'EMPLOI

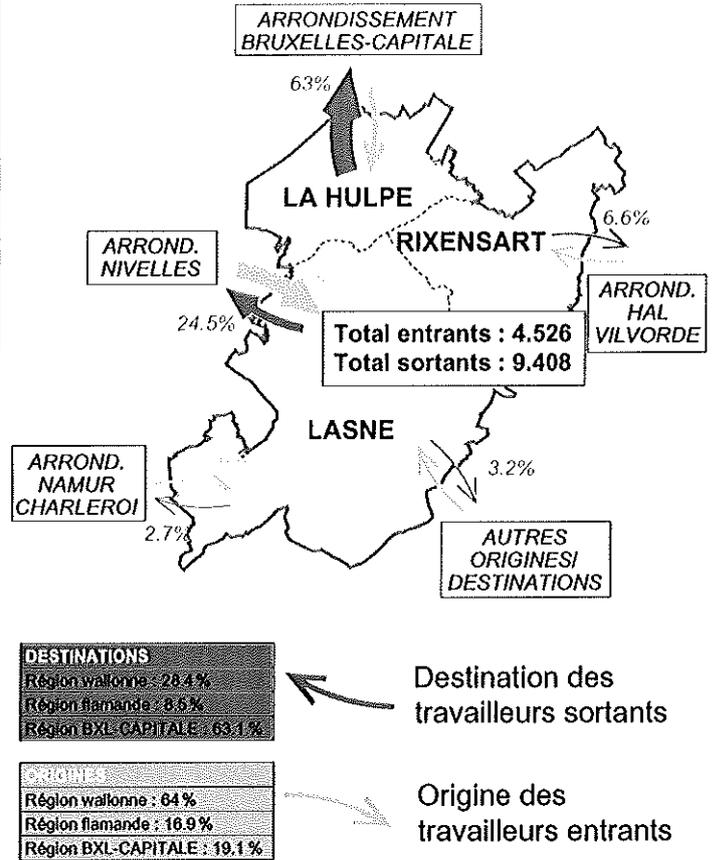
(Source : INS, 1991)



**TOTAL TRAVAILLEURS RESIDANT DANS LE PERIMETRE : 15.134**  
**TOTAL EMPLOIS RECENSES DANS LE PERIMETRE : 8.778**

Plus de 25% de la population "active" des 3 communes étudiées travaille à l'intérieur du périmètre d'étude. Les flux sortants sont 2 fois plus importants que les flux entrants.

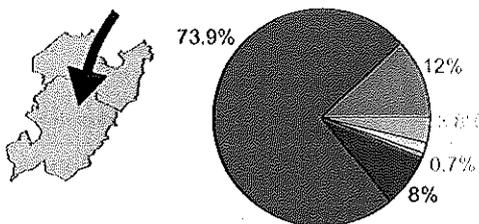
## PRINCIPALES ORIGINES ET DESTINATIONS DES TRAVAILLEURS



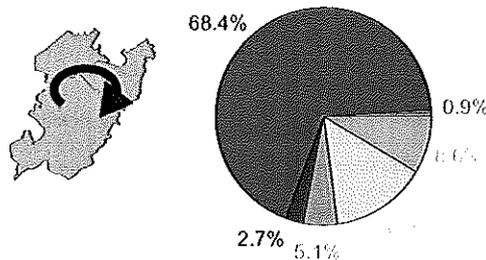
Les principales origines et destinations des flux sont situés au nord et à l'ouest du projet. L'arrondissement de Bruxelles-Capitale représente près de 2/3 des flux sortants et celui de Nivelles plus de 50% des flux entrants.

## MODES DE TRANSPORT UTILISES

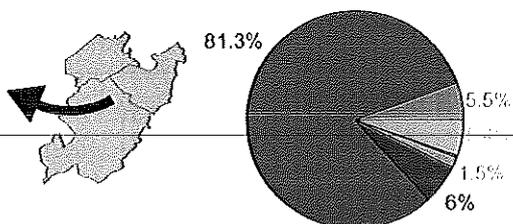
### Travaillleurs entrants



### Travaillleurs internes



### Travaillleurs sortants

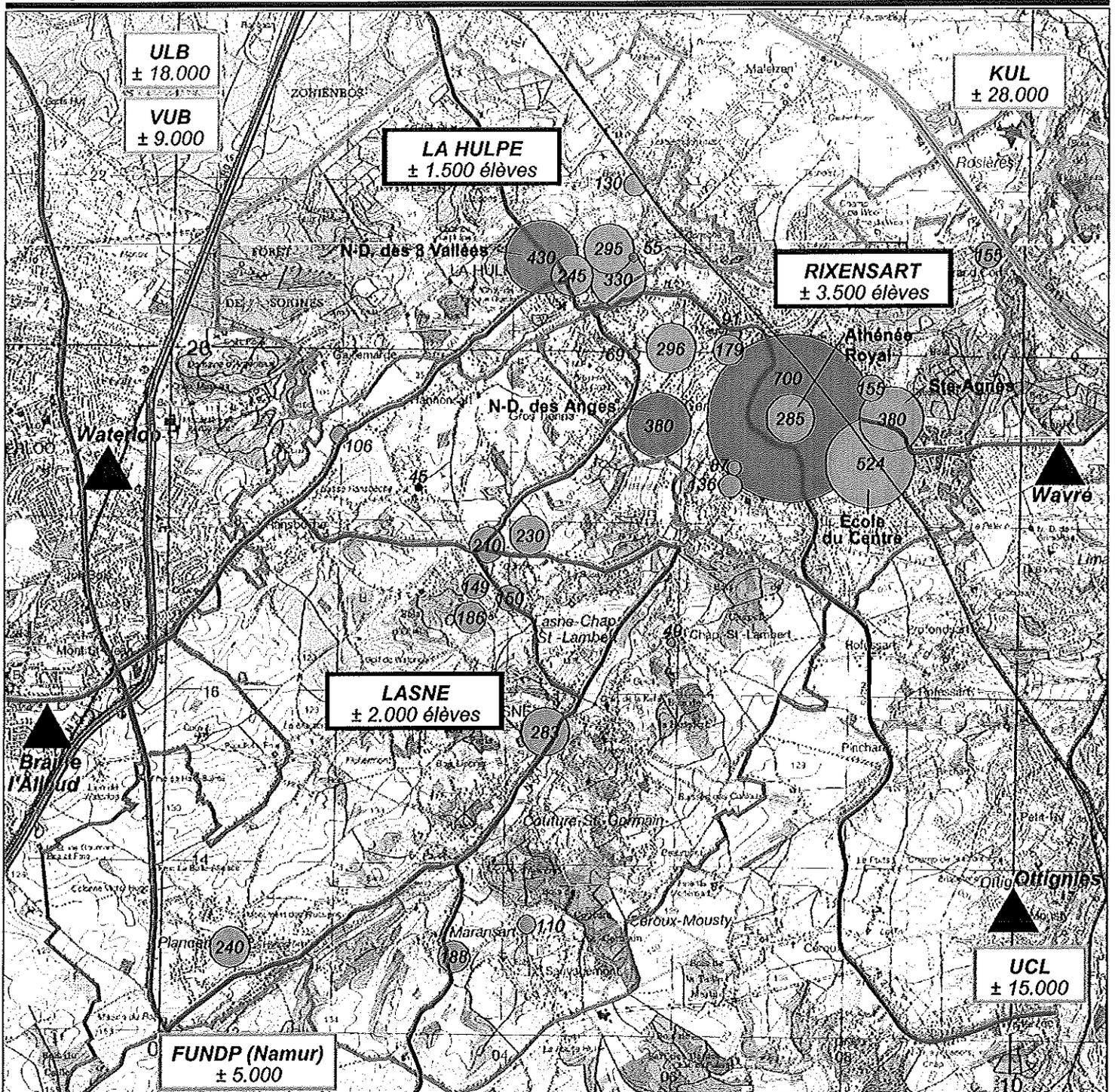


### LEGENDE

- Auto
- Bus, tram, métro
- Moto, vélo
- A pied
- Train
- Autres

La voiture représente le mode de transport le plus utilisé pour aller travailler, particulièrement pour les flux sortants. Pour les flux entrants, les transports en commun occupe une part sensiblement plus importante (20% au total). Pour les habitants travaillant à l'intérieur du périmètre d'étude, la marche à pied, le vélo et la moto représentent près de 20% des modes de transport.

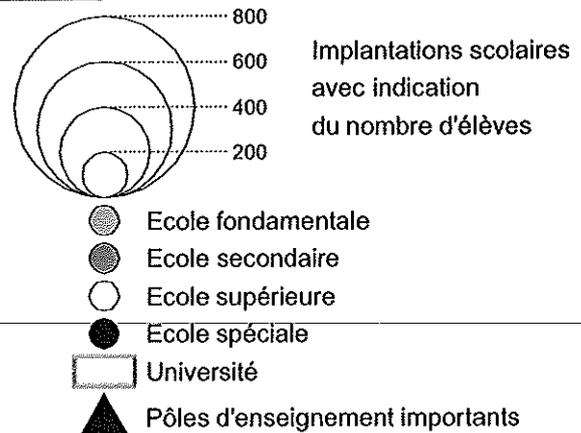
# Les pôles d'enseignement

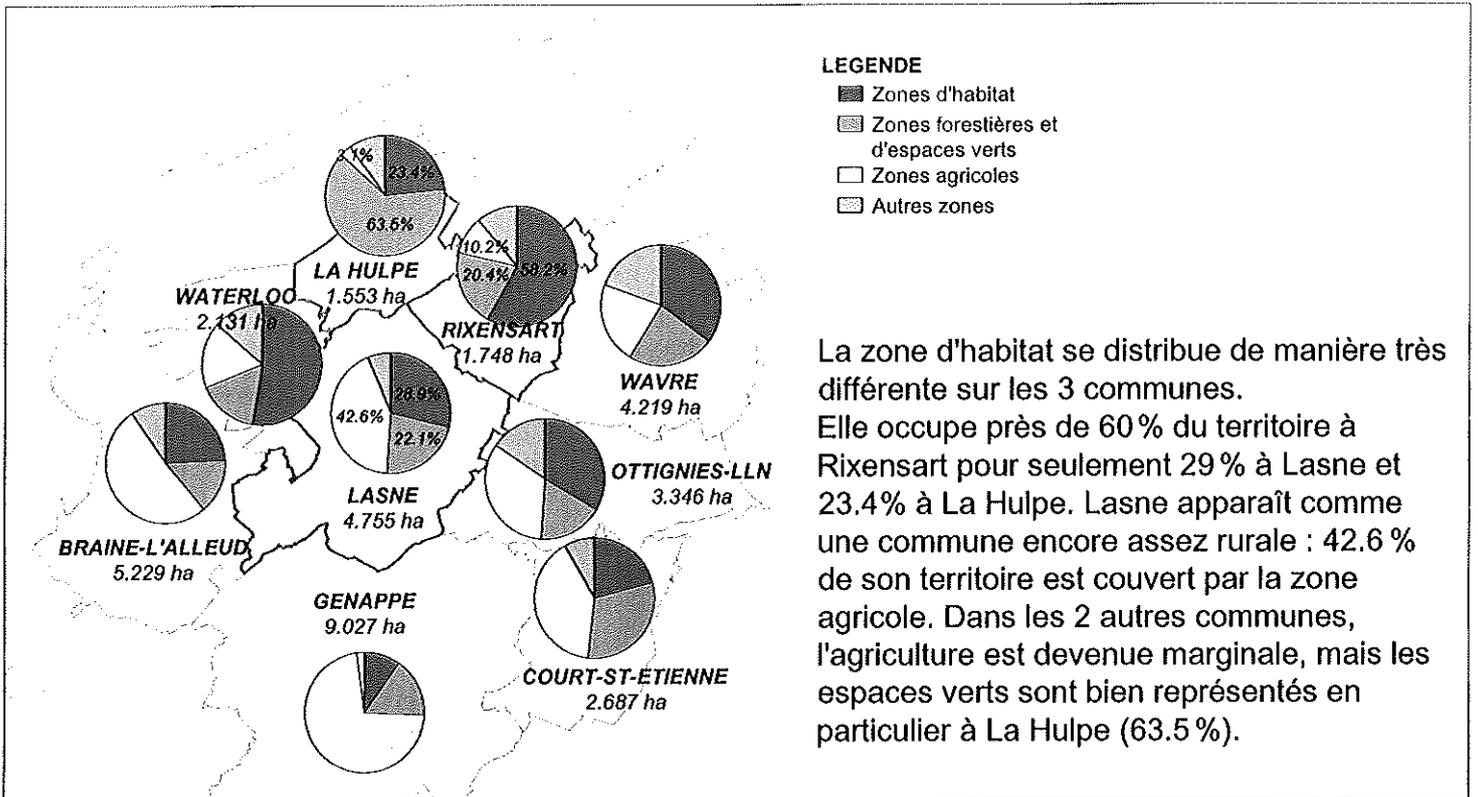


## LES ECOLES

- **MATERNELLES ET PRIMAIRES**  
5.350 élèves répartis dans 28 implantations
- **SECONDAIRES**  
1.500 élèves répartis dans 3 implantations. Braine-l'Alleud, Waterloo, Nivelles, Wavre et Ottignies - Louvain-la-Neuve constituent des pôles d'enseignement extérieurs très importants. Certaines écoles de Braine-l'Alleud et Waterloo se situent à proximité des limites communales de La Hulpe et Lasne.
- **UNIVERSITAIRE**  
Près de 15.000 étudiants fréquentent l'UCL et 5.000 la faculté de médecine à Louvain-en-Woluwe.  
La KUL compte 28.000 étudiants  
L'ULB compte 18.000 étudiants  
La VUB compte 9.000 étudiants

## LEGENDE





La vallée de la Lasne est un des éléments structurants du périmètre d'étude. A Rixensart, les zones urbanisables sont largement distribuées et réparties de part et d'autre du fond de vallée. A La Hulpe, les zones urbanisables sont essentiellement concentrées dans la partie sud-est de la commune. A Lasne, les zones d'habitat sont plus disparates, séparées par des "îlots" de verdure ou agricoles.

**LEGENDE**

- Zone d'activité économique mixte
- Zone d'activité économique industrielle
- Zone d'activité économique spécifique - Grande distribution
- Zone d'aménagement différé
- Zone d'aménagement différé à caractère industriel
- Zone de plan d'eau
- Zone d'habitat
- Zone d'habitat à caractère rural
- Zone de loisirs
- Zone de services publics et d'équipements communautaires
- Zone agricole
- Zone naturelle
- Zone forestière
- Zone de parc
- Zone d'espaces verts
- Zone d'extraction



Fig. 1.1.6 Les communes de Rixensart et La Hulpe disposent d'un potentiel foncier limité (respectivement ~1'600 et ~1'300 nouveaux habitants potentiels). A Lasne, les réserves foncières sont nettement plus importantes avec plus de 7'000 nouveaux habitants potentiels (zones d'habitat et d'aménagement différé confondues). Dès lors, le développement démographique dépendra de la politique menée par chaque commune.

Pour l'ensemble des trois communes, le pourcentage de maisons unifamiliales de type "quatre façades" est important, particulièrement à Rixensart et à Lasne. Ce type d'habitat consomme beaucoup d'espace. L'urbanisation s'est développée à travers la création de lotissements. L'étirement de l'habitat entraîne divers problèmes, notamment la difficulté d'identifier les différentes entités, la multiplication des débouchés sur des voiries parfois très fréquentées et le manque de convivialité de l'espace-rue.

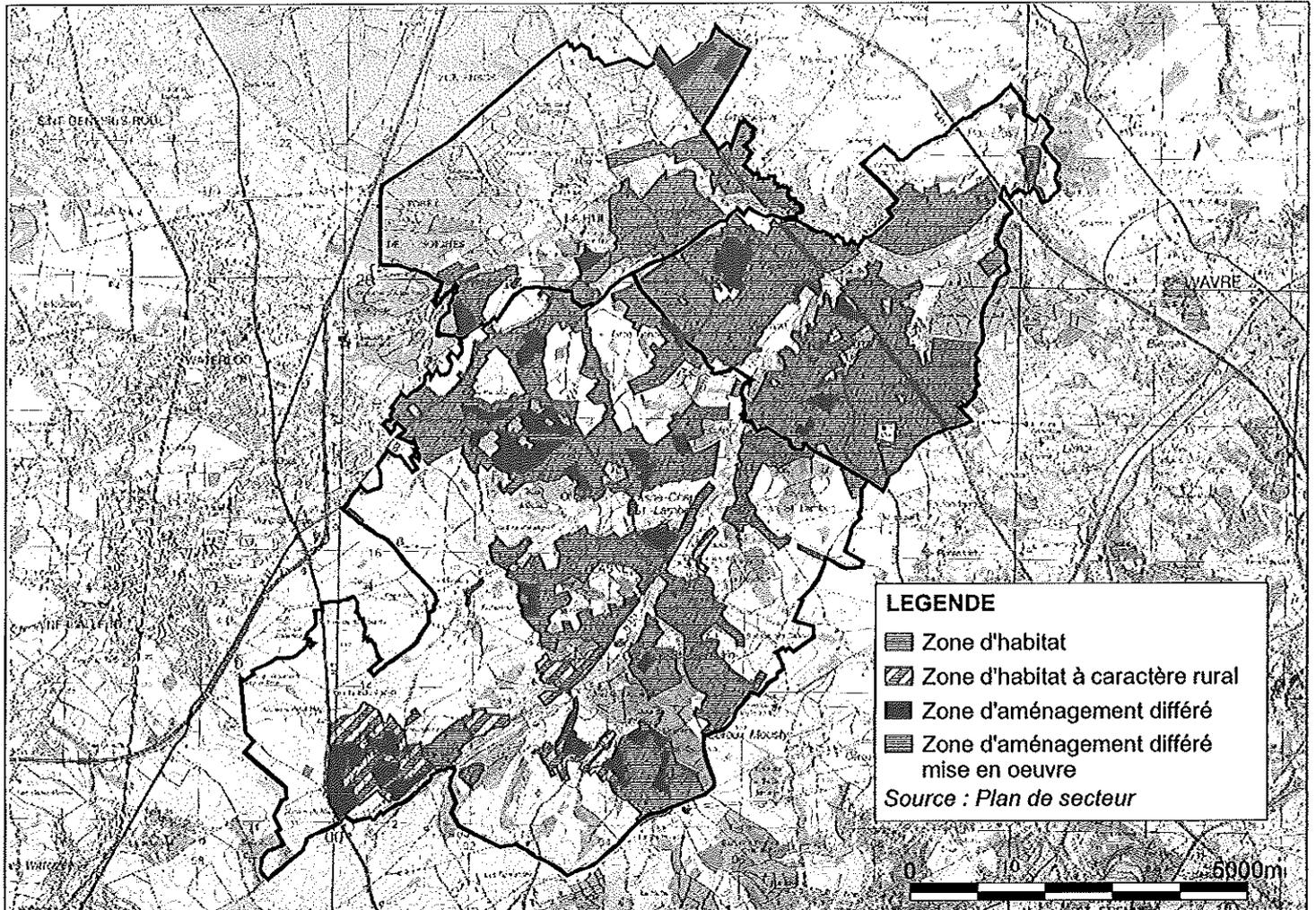
Ann. 6 A Rixensart, certains projets récents ont permis d'améliorer sensiblement la convivialité et ont réussi à concilier un aménagement de qualité de l'espace public avec un développement bâti cohérent. Toutefois, il subsiste dans la commune des voiries et carrefours inadaptés à leur contexte, dangereux et pénalisant vis à vis des "modes doux".

Ann. 7 A Lasne, certains aménagements simples contribuent à réduire la vitesse dans la traversée des villages et redistribuent l'espace public entre les différents usagers. L'absence d'aménagements ou de marquage lisible à certains carrefours peut s'avérer dangereux pour les automobilistes, particulièrement sur des voiries régionales.

Ann. 8 A La Hulpe, les aménagements récents rendent les espaces publics plus agréables et conviviaux, ils contribuent à conserver le caractère de certains ensembles bâtis. Des mesures ont été prises afin de maîtriser le trafic et la vitesse des véhicules, cependant la circulation automobile pénalise encore la qualité de vie dans certains quartiers.



# Occupation du sol et potentiel foncier



## 1. RIXENSART

Le potentiel foncier de Rixensart est estimé à  $\pm 54$  ha situés en zone d'aménagement différé. En adoptant une densité de 10 logements à l'hectare, Rixensart présente un potentiel de  $\pm 540$  nouveaux logements, ce qui correspond à une augmentation potentielle de  $\pm 1620$  personnes (hypothèse : 1 ménage = 3 personnes).

La commune approcherait ainsi (21 380 hab. actuellement + 1620 personnes) la valeur plafond qu'elle s'est fixée de 25 000 personnes.

La réserve de terrains à bâtir en zone d'habitat est très limitée.

## 2. LA HULPE

La Hulpe présente un potentiel foncier estimé à  $\pm 43$  ha situés en zone d'aménagement différé, ce qui correspond, sur base des mêmes hypothèses (10 log./ha et 1 ménage = 3 personnes), à un potentiel de  $\pm 430$  nouveaux logements et à une augmentation de  $\pm 1290$  personnes.

Le nombre d'habitants de la commune serait ainsi porté à près de 8500 personnes (7014 actuellement), un chiffre qui se rapproche de la valeur maximum fixée à 10 000 habitants dans le S.S.C.

En zone d'habitat, la majorité des quartiers sont déjà densément bâtis. Il reste néanmoins quelques terrains prêts à être urbanisés notamment dans le quartier du Bakenbos - Rouge-Cloître.

## 3. LASNE

La commune de Lasne dispose de  $\pm 235$  ha de terrains en ZAD correspondant, sur base des mêmes hypothèses (10 log./ha et 1 ménage = 3 personnes), à un potentiel de  $\pm 2350$  logements et à une augmentation de plus de 7000 habitants.

Lasne possède en outre une vaste réserve de terrains en zone d'habitat. La population de la commune (13 634 habitants) dispose donc d'un potentiel de développement important.

**Les communes de Rixensart et La Hulpe disposent d'un potentiel foncier limité.**

**A Lasne, les réserves foncières sont nettement plus importantes et se répartissent dans les zones d'habitat et les zones d'aménagement différé.**

**Dans les 3 cas, le développement bâti et démographique dépendra en termes de programmation des politiques menées dans chacune des communes.**

## 1.2 DEPLACEMENTS INDIVIDUELS

### 1.2.1 Hiérarchie du réseau routier

Fig. 1.2.1 Le réseau routier régional à l'échelle du Brabant wallon est fortement orienté vers Bruxelles. De nombreux axes ont ainsi une orientation Nord-Sud (E411, R0, N5, N237, N238, N271, N275).

Les trois communes de Rixensart, La Hulpe et Lasne sont ainsi bordées par un réseau autoroutier convergeant vers le Carrefour Léonard au Nord. Une petite dizaine d'échangeurs autoroutiers sont accessibles sur l'E411 et le R0 depuis les trois communes. Cette configuration assure une accessibilité "en peigne", qui peut être estimée quantitativement forte, mais qualitativement faible. En effet, si certains accès autoroutiers se font par des voiries régionales (N275 et N253 sur le R0, N253 sur l'E411), les autres accès se font par des collectrices ou voiries de desserte aux gabarits et contextes pas toujours adaptés (ex. rue de La Hulpe, rue de l'Institut, Gaillemarde, ...)

En complément à ces grands axes, deux nationales traversent ce périmètre en Nord-Sud : les N271 et N275. Elles servent ainsi d'alternative au réseau autoroutier surchargé (voir chapitre 1.2.3), tout en devant assurer des fonctions d'échanges régionaux et de desserte locales, difficilement conciliables.

Seule la N25 (reliant l'E19 à Nivelles et l'E411 à Ottignies) offre une transversale Est-Ouest de gabarit autoroutier, mais elle est peu en relation avec les trois communes, car à environ 10 km au Sud de Lasne.

La N253 joue également un rôle important pour les flux Est-Ouest, car elle relie deux axes autoroutiers qui convergent vers Bruxelles (de l'échangeur n°3 d'Overijse sur l'E411 à l'Est, à l'échangeur n°22 de Waterloo sur le R0 à l'Ouest).

De plus, le réseau routier Est-Ouest est fortement contraint par les traversées de la ligne SNCB Bruxelles-Namur (ponts étroits et sinueux en gare de la Hulpe, p.ex.) aux continuités parfois délicates (avenue de Mérode à Rixensart, p. ex.).

On observe des différences parfois importantes entre La Hulpe, Lasne et Rixensart au niveau du réseau routier principal :

Fig. 1.2H.1 **La Hulpe :**

- trois routes "nationales" importantes (N253, N275, N271) convergent au cœur du village et se concentrent dans deux carrefours clés (3 colonnes et Mazerine) ;
- le carrefour des 3 colonnes, où se croisent la N253 (vers l'échangeur 3 de E411 à l'Est et l'échangeur n°22 du R0 l'Ouest) et la N275 (vers l'échangeur n°24 du R0 au Nord), est un point de passage quasi obligé à moins de 5 km du réseau autoroutier, ce qui explique son attractivité ;
- la ligne SNCB Bruxelles-Namur constitue une barrière physique importante puisque seuls deux ponts étroits en permettent le franchissement pour rejoindre l'E411.

Fig. 1.2L.1 **Lasne :**

- la commune est directement bordée à l'Ouest par le R0, dont elle bénéficie de plusieurs accès directs ou indirects via la N5 ;
- les voiries "nationales" (N5, N275, N271) ont très nettement une orientation Nord-Sud, puisque seule la N253 est orientée Est-Ouest, en bordant la commune par le Nord ;
- certaines voiries collectrices doivent donc jouer un rôle complémentaire important pour assurer les relations Est-Ouest au sein de la commune (Route des Marnières, Rue d'Anogrune, ...), avec des gabarits ou des contextes traversés pas toujours adaptés.

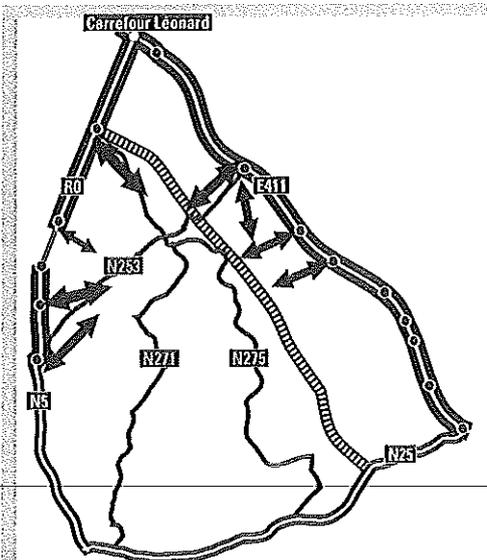
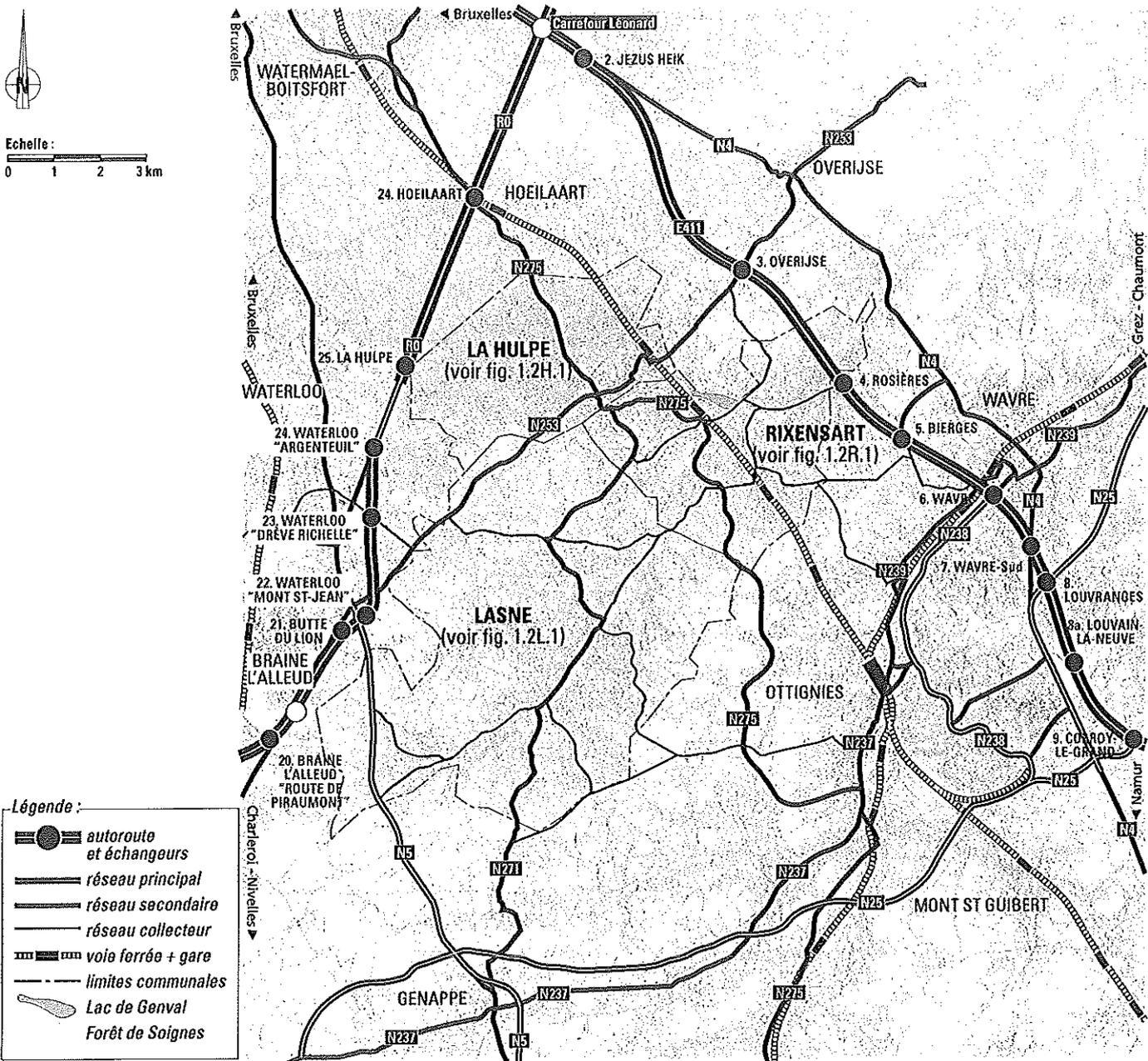
Fig. 1.2R.1 **Rixensart :**

- la commune est bordée au Nord-Est par l'E411 et bénéficie d'un accès direct via l'échangeur n°4 de Rosières. Les échangeurs n°3 d'Overijse et n°5 de Bierges sont également accessibles, mais hors des limites communales ;
- les accès à l'E411 se font par un réseau collecteur pas ou peu adapté (largeur des voiries, nombreux accès riverains, ...) : rue de Genval, rue de La Hulpe, rue de l'Institut ;
- la liaison avec l'échangeur de Bierges se fait par une voirie sans bonne continuité à hauteur de Rixensart (rue de l'Eglise) et à hauteur de Bierges (giratoire de la rue des Combattants) ;
- la N275 (av. Albert 1<sup>er</sup> - av. F Roosevelt - av. J. Kennedy - av. Villefranche) joue des rôles structurants difficilement conciliables en traversée Nord-Sud de la commune : itinéraires de transit, de grands échanges, mais aussi de desserte locale, avec des successions de carrefours très rapprochés ;
- la ligne SNCB Bruxelles-Namur constitue, comme à La Hulpe, une barrière physique importante (trois ponts et trois tunnels étroits en permettent le franchissement pour les passages Est-Ouest).

D'une manière générale, le réseau de Rixensart manque de hiérarchie, avec des voiries locales peu larges, notamment pour les liaisons avec l'E411, fortement modérées, (p. ex. rue de l'Industrie, rue de Rosières, rue de Genval, ...).

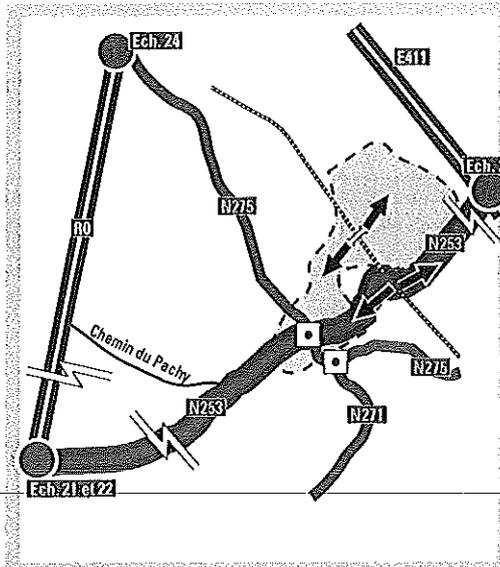
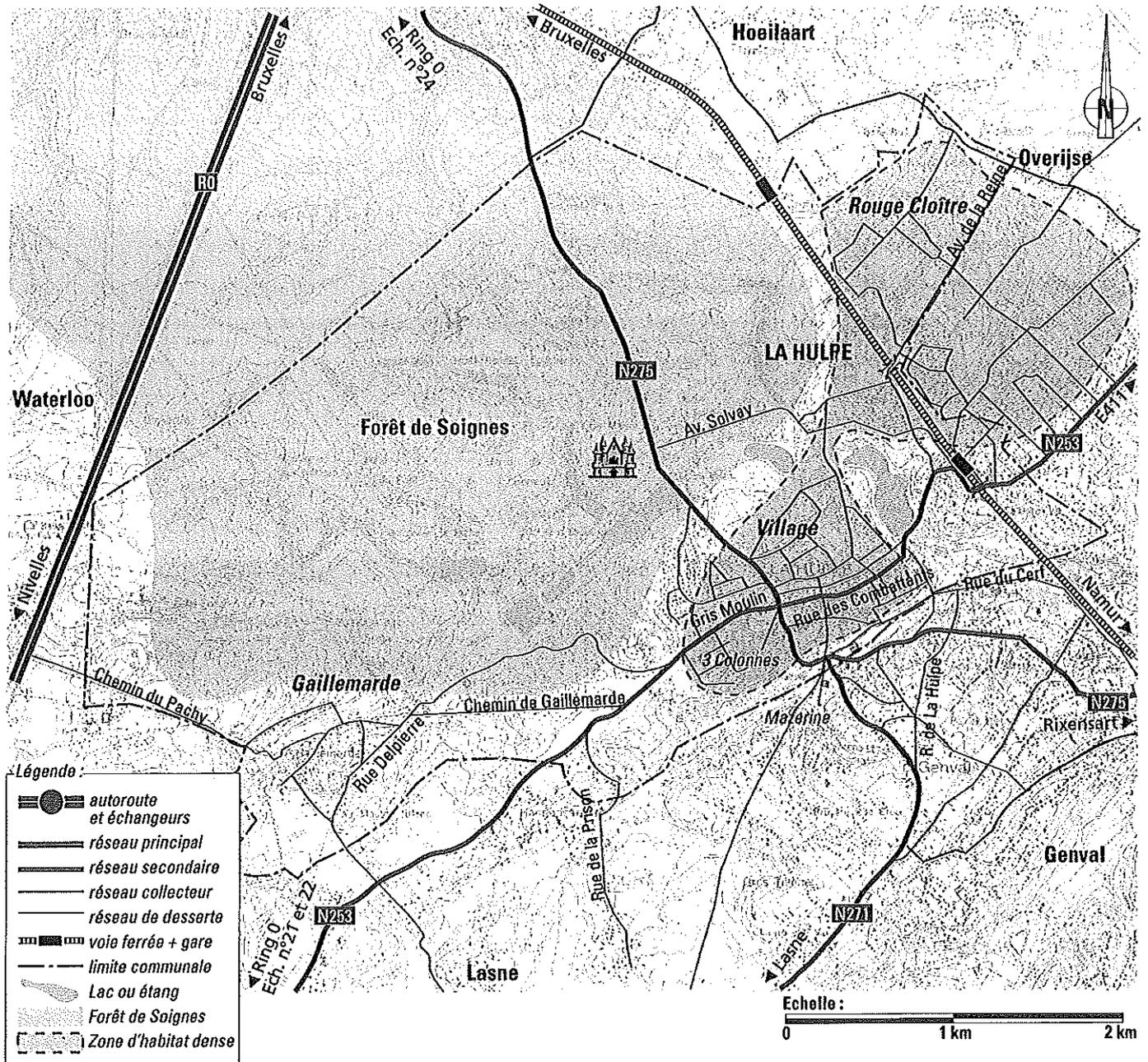


# Hiérarchie du réseau routier à l'échelle régionale



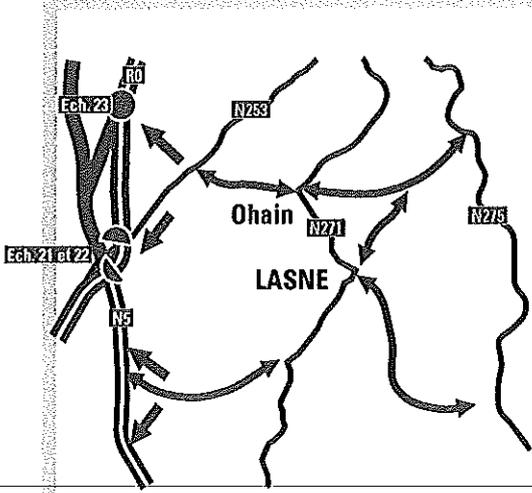
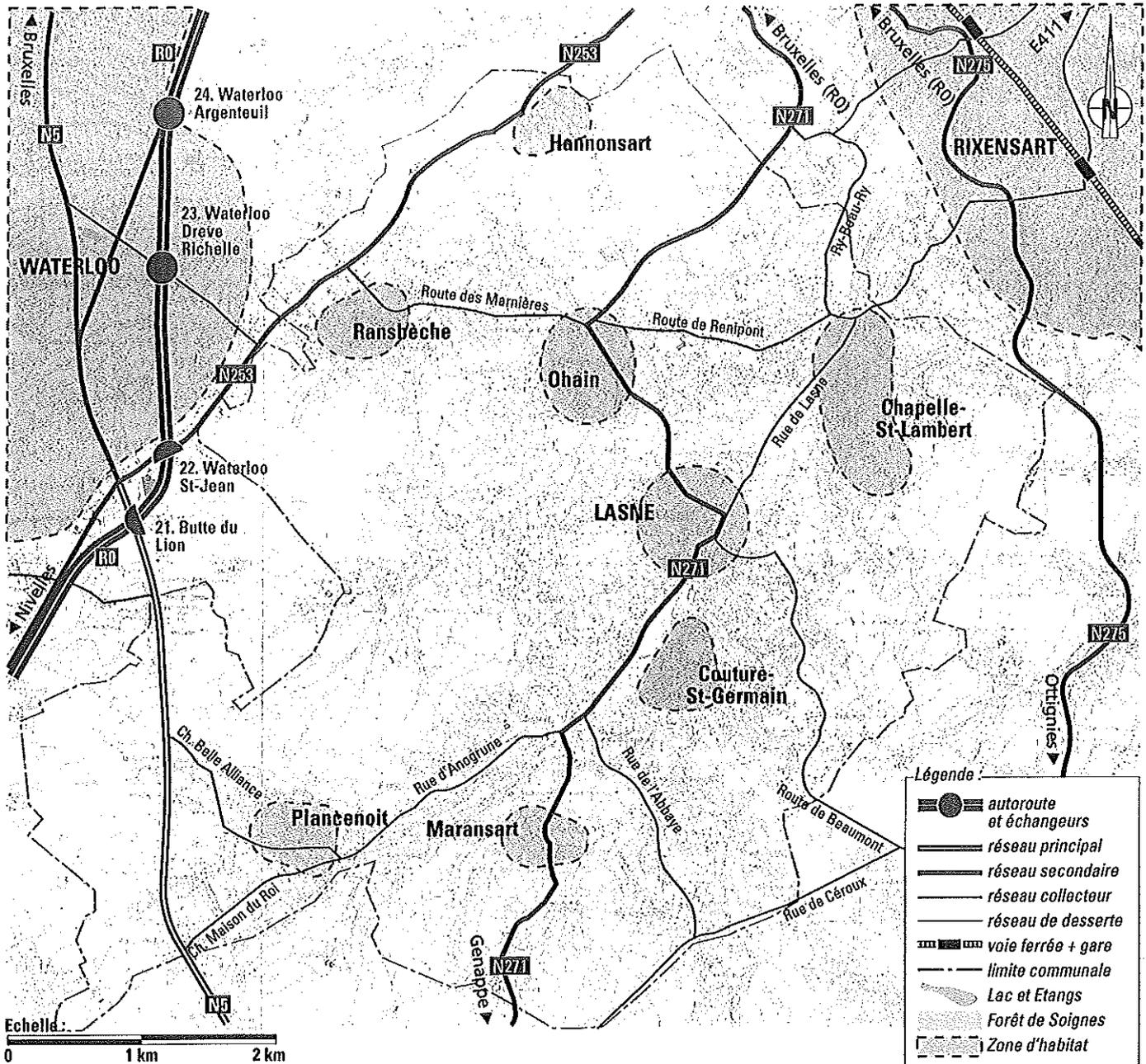
- 3 communes bordées par un réseau autoroutier convergent vers le Carrefour Léonard
- Une accessibilité au réseau autoroutier en peigne, à l'Est et à l'Ouest, par des voiries régionales, collectrices, voire de desserte
- Un secteur entouré de tous côtés par un réseau routier fort (R0, E11, N25, N5)
- Deux axes régionaux orientés Nord-Sud, percolant à travers les communes (N271, N275)
- Un seul axe structurant d'orientation Est-Ouest, reliant l'E411 au R0 (N253)
- Un réseau routier contraint par les traversées de la ligne SNCB Bruxelles - Namur

# La Hulpe : hiérarchie du réseau routier



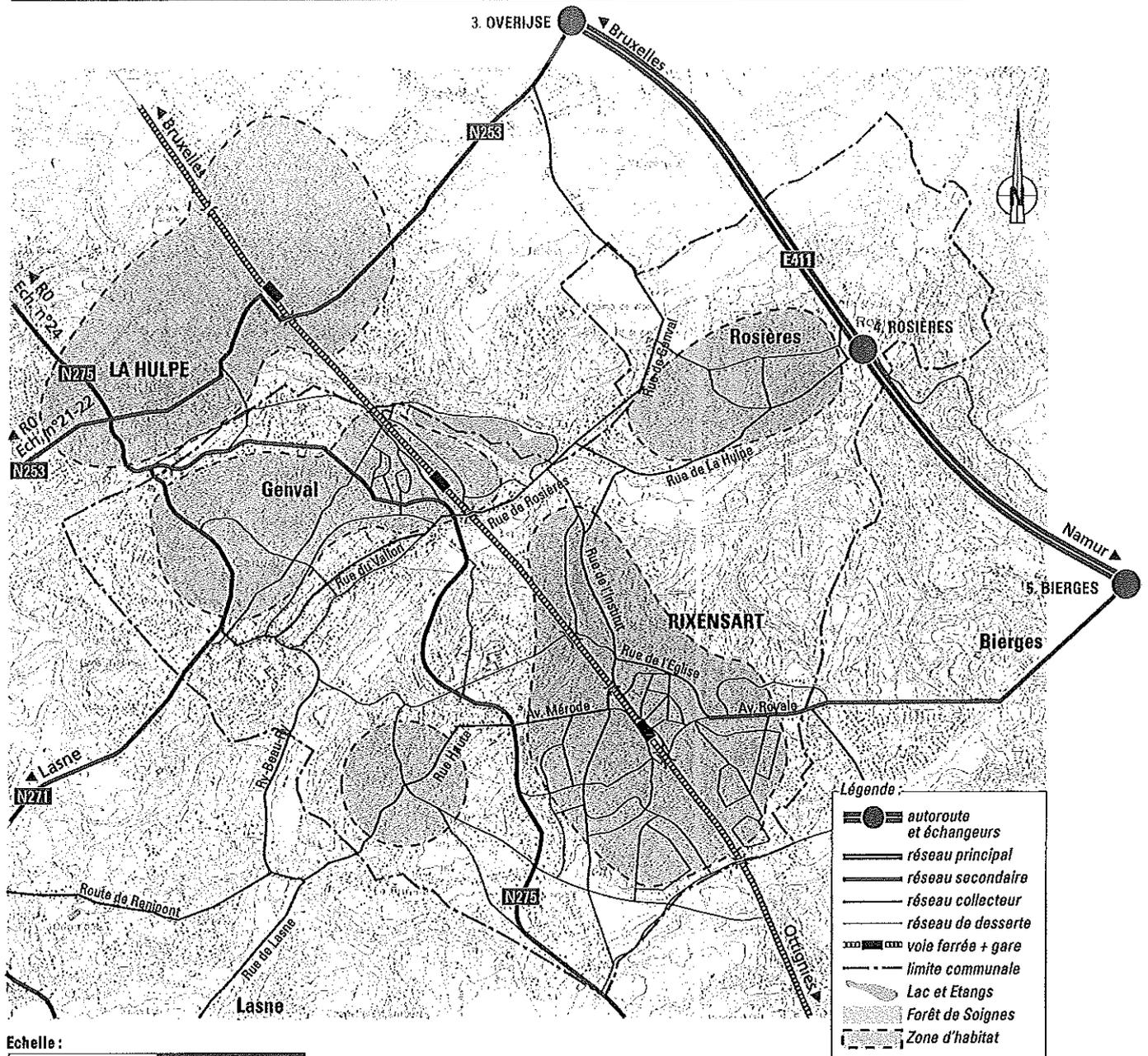
- La commune est bordée à l'Ouest par le R0, accessible par les sorties n°21 et n°22 (via la N253), n°24 (via la N275)
- Le Chemin de Pachy, voirie de desserte, est l'accès le plus direct au R0, mais est particulièrement inadapté et dangereux
- Les 5 "Nationales" importantes convergent au coeur du village et se concentrent dans 2 carrefours clés (3 colonnes et Mazerine)
- La N253 traverse la commune d'Est en Ouest et relie l'E411 au R0
- La ligne SNCB Bruxelles - Namur constitue une contrainte physique importante :
  - seuls 2 ponts étroits permettent le franchissement vers l'Est (E411)
  - pour les liaisons entre Rouge-Cloître et le Village

# Lasne : hiérarchie du réseau routier



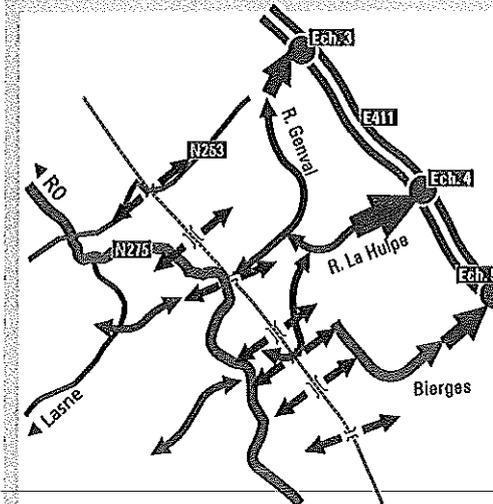
- La commune est bordée à l'Ouest par le R0, dont elle bénéficie de plusieurs accès directs, ou indirects via la N5
- Les voiries "Nationales", tout comme la N5, ont très nettement une orientation Nord-Sud
- Certaines voiries collectrices jouent un rôle important pour les relations Est-Ouest au sein de la commune (Marnières, Anogrune)

# Rixensart : hiérarchie du réseau routier



Echelle :

0 1 km 2 km



- La commune est bordée au Nord-Est par l'E411 et bénéficie d'un accès direct, la sortie 4 (Rosières), via la Rue de La Hulpe. Les sorties 3 (Overijse) et 5 (Bièrges) sont également accessibles
- L'accès à l'E411 se fait par un réseau collecteur, inadapté (largeurs de voirie, nombreux accès riverains)
- Seule la N275 joue un rôle structurant en traversée de la commune du Nord au Sud
- La liaison avec Bièrges se fait par une voirie sans bonne continuité à hauteur de Rixensart
- La ligne SNCB Bruxelles - Namur constitue une barrière physique importante : 3 ponts et 3 tunnels étroits permettent le passage Est-Ouest

## 1.2.2 Exploitation du réseau routier

Les principales caractéristiques du réseau routier sont :

### Fig. 1.2H.2 à La Hulpe :

- des différences significatives dans les aménagements des voiries régionales qui traversent le village. La N275 comprend de nombreuses limitations de vitesse à 50km/h mais aucun aménagement de modération. Par contre, la N253 présente une alternance de giratoires réduisant fortement la vitesse et un aménagement convivial en zone 30 en traversée du centre du village (rue des Combattants) ;
- les quartiers de La Hulpe sont généralement bien protégés du transit par de nombreuses mesures :
  - éléments de modération de vitesse (rue Lauwers, av. Adèle, rue Général de Gaulle, rue de la Procession, rue de Genval, ...) ;
  - rues réservées à la circulation locale (rue Joseph Van Malderen, rue de la Grotte, rue de la Mazerine, ...) ;
  - rues interdites à certaines heures, exceptés riverains (rue de la Procession, av. du Gris Moulin, av. Champs des Mottes, ...);
  - stationnement ou passages alternés, plateaux, ...

### Fig. 1.2L.2 à Lasne :

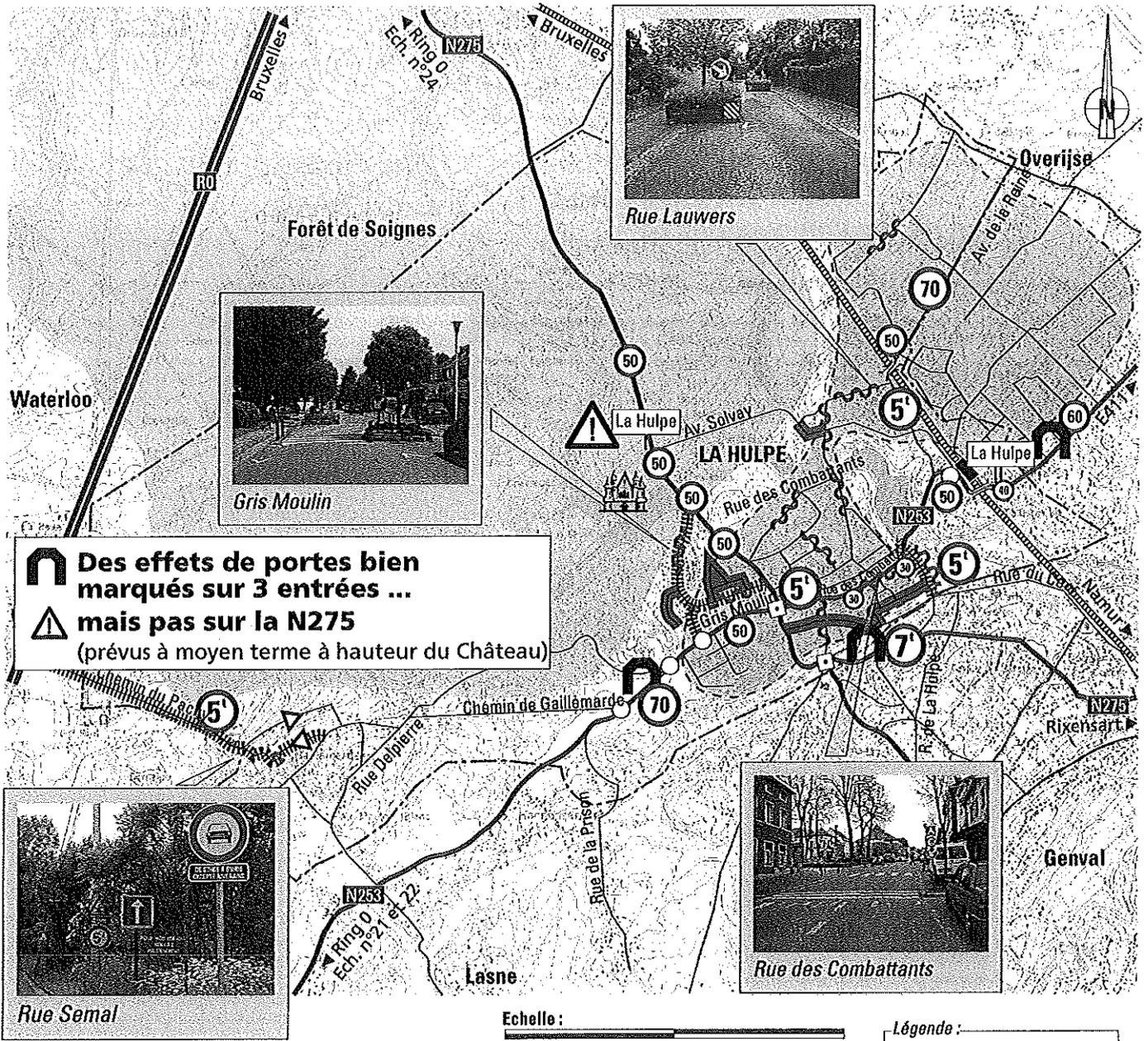
- la N271 présente des différences d'aménagement, puisque plusieurs types d'éléments de modération existent (réduction de largeur par bande centrale pavée à Maransart ou Ransbèche, large bande centrale de couleur à Ohain, ...), alors que certains secteurs clés ne sont pas modérés (entre Ohain et Lasne, en entrée Sud de Lasne, ...) ;
- malgré des voiries souvent étroites, de caractère villageois, aucune zone 30 n'est recensée sur les grands axes ;
- les accès à la N5 sont peu sécurisants. De plus, la traversée de Placenoit ne dispose d'aucun aménagement de modération de vitesse, à l'exception de panneaux la limitant à 50 km/h.

### Fig. 1.2R.2 à Rixensart :

- de nombreux éléments modérateurs de trafic ont dû être placés sur les voiries empruntées pour relier l'E411, peu ou pas adaptées à cette fonction (rues de Genval, La Hulpe, de l'Institut, ...) ;
- la N275 se caractérise par quatre aménagements ponctuels importants (deux giratoires et deux carrefours à feux), mais de nombreux accès locaux intermédiaires ne bénéficient pas de mesures particulières (Fond Tasnier, rue de la Tasnière, avenue Bon Air, ...) ;
- la N271 a été aménagée pour en réduire la vitesse dans la traversée de Genval ;
- il n'y a pas ou peu de moyens volontaristes de maîtriser quantitativement les flux (contrôle d'accès, itinéraires proposés, ...), en cohérence avec leur capacité admissible.



# La Hulpe : exploitation du réseau routier



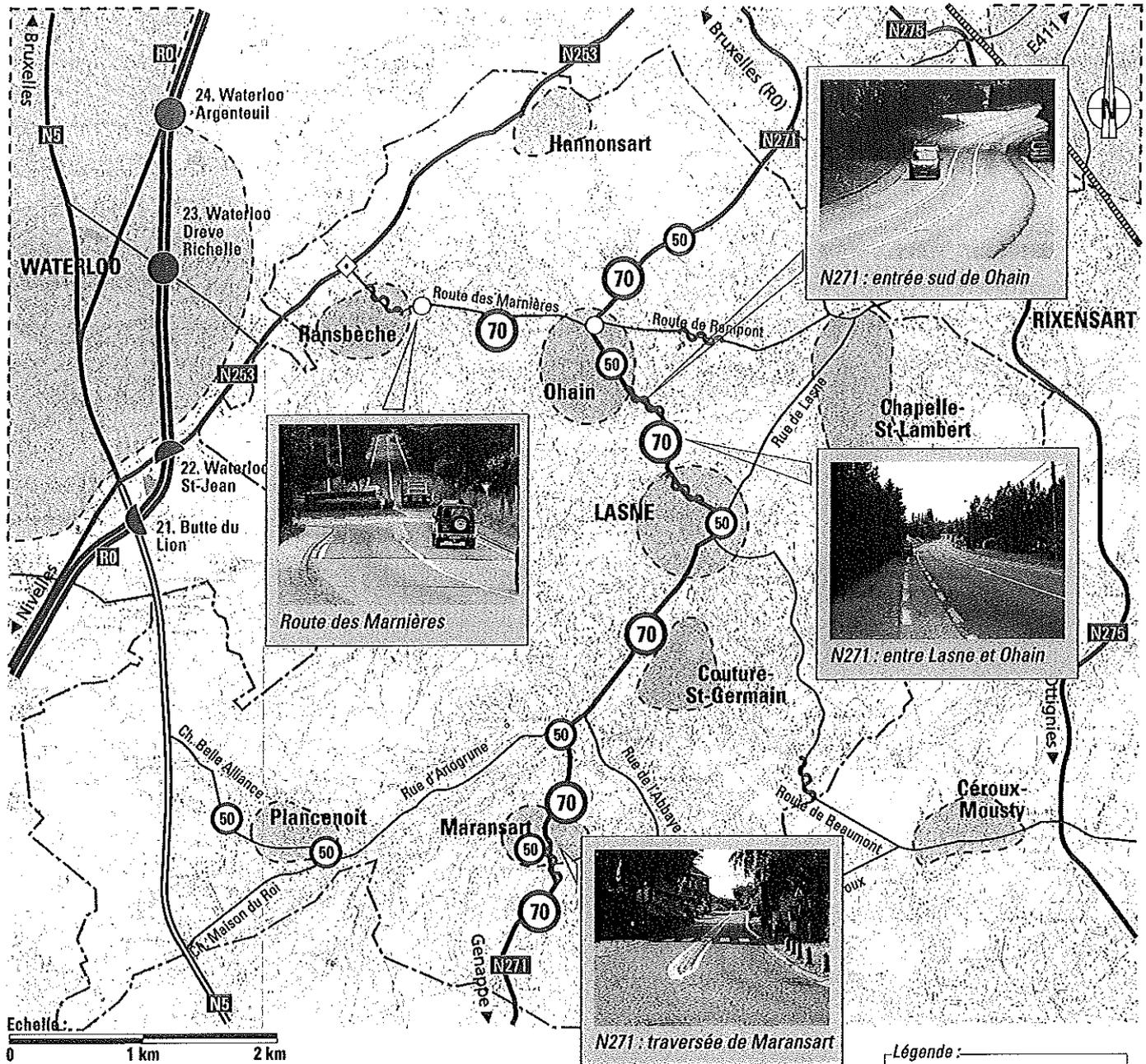
**Des effets de portes bien marqués sur 3 entrées ...**  
**mais pas sur la N275**  
 (prévus à moyen terme à hauteur du Château)

- **Les deux voiries régionales qui traversent La Hulpe ont des aménagements très différents :**
  - **N275** : nombreuses limitations de vitesse à 50 km/h, mais pas d'aménagement de modération ;
  - **N253** : limitation de vitesse à 30 km/h en traversée du village et limitation à 5t, alternance de giratoires et aménagement convivial en traversée du centre du village
- **Les quartiers de La Hulpe sont généralement protégés du transit par diverses mesures :**
  - éléments de modération forts
  - rues réservées à la circulation locale
  - rues interdites à certaines heures
- **Les 3 "nationales" qui convergent vers le centre se concentrent dans 2 carrefours à feux (3 colonnes, Mazerine)**

**Légende :**

	Autoroute et échangeurs
	Réseau principal
	Réseau secondaire
	Réseau collecteur
	Réseau de desserte
	Voie ferrée + gare
	Limite communale
	Lac ou étang
	Forêt de Soignes
	Zone d'habitat
	Modération existante
	Interdit de 7h à 9h excepté riverains
	Excepté circulation locale
	Limite agglomération
	Carrefour régulé
	Giratoire

# Lasne : exploitation du réseau routier



• **La gestion des vitesses est fortement modulée (90, 70, 50) :**

- quelle lisibilité pour l'usagers ?
- malgré des voiries souvent étroites, à caractère villageois, pas de zones 30 recensées sur les grands axes

• **La N271 qui traverse la commune en N-S se caractérise par des aménagements de modération des vitesses :**

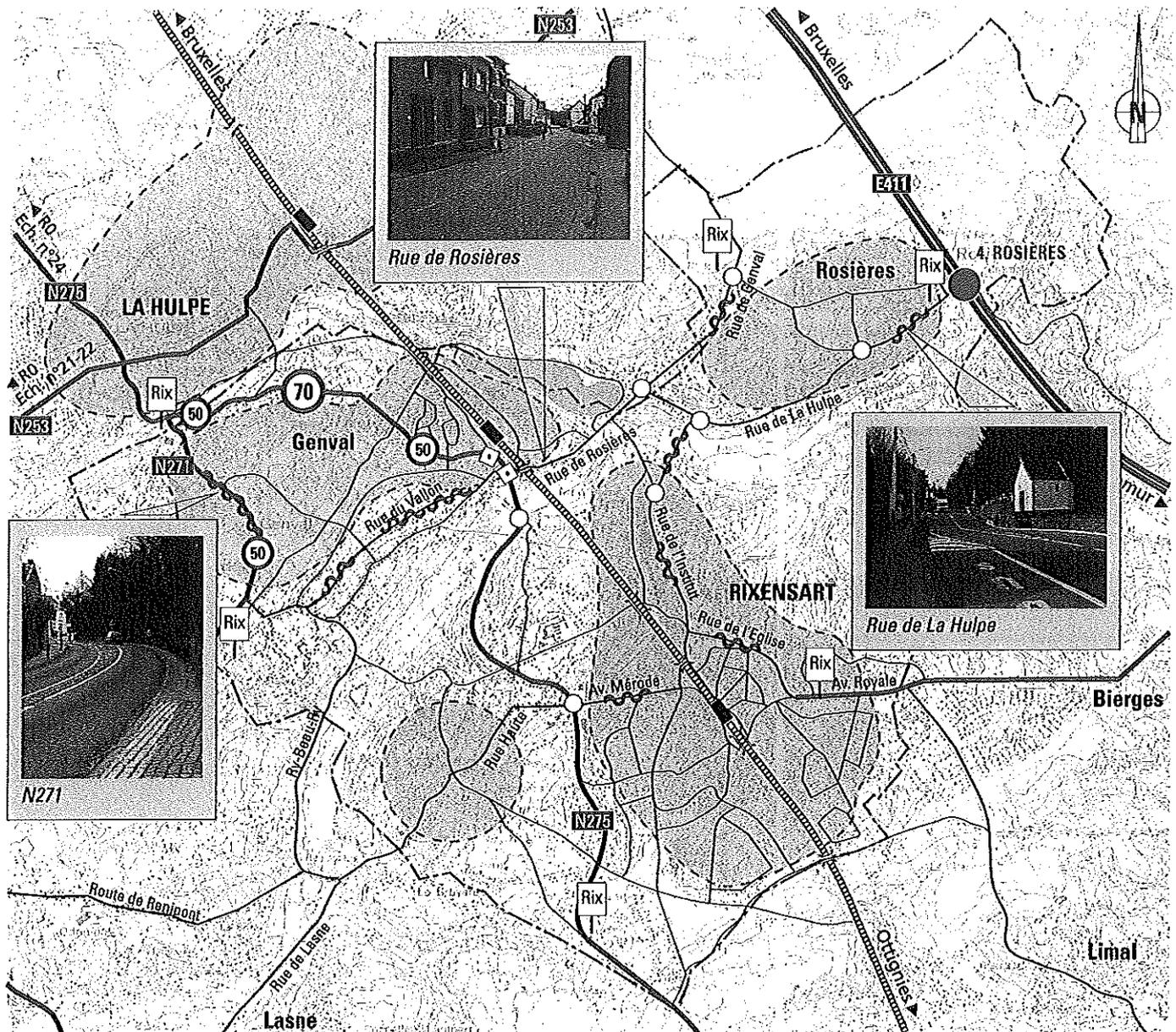
- réductions de largeur par bande pavée centrale à Maransart ou Ransbèche
  - large bande centrale de couleur en traversée d'Ohain ...
- ... **mais aussi** par l'absence d'aménagement dans certains secteurs clés (entre Ohain et Lasne, en entrée Sud de Lasne, à Plancenoit - accès à la N5)

• **Ponctuellement des carrefours aménagés (Route des Marnières), créent des effets de portes aux entrées de villages, mais quid des nombreux accès locaux ?**

**Légende :**

	Autoroute et échangeurs
	Réseau principal
	Réseau secondaire
	Réseau collecteur
	Réseau de desserte
	Voie ferrée + gare
	Limite communale
	Zone d'habitat
	Modération existante
	Limite agglomération
	Carrefour régulé
	Giratoire

# Rixensart : exploitation du réseau routier



Echelle :



- La N275 se caractérise par 4 aménagements importants (2 giratoires et 2 carrefours à feux), mais de nombreux accès locaux ne bénéficient pas de mesures particulières
- La N271 est aménagée pour modérer les vitesses dans la traversée de Genvall
- La majorité des éléments modérateurs de trafic sont placés sur les voiries permettant de relier l'E411 (rues de Genvall, La Hulpe et de l'Institut)
- L'exploitation du réseau routier est délicate à certains endroits, de par l'étroitesse de la voirie (Rue de Rosières, Rue de l'Institut,...)
- Il n'y a pas ou peu de moyens volontaristes de maîtriser quantitativement les flux (contrôles d'accès, itinéraires imposés, ...)

Légende :

	autoroute et échangeurs
	réseau principal
	réseau secondaire
	réseau collecteur
	réseau de desserte
	voie ferrée + gare
	limite communale
	Lac ou étang
	Zone d'habitat
	Modération existante
	Limite agglomération
	Carrefour régulé
	Giratoire

### 1.2.3 Charges de trafic d'un jour ouvrable moyen

Fig. 1.2.3 Les charges de trafic d'un jour ouvrable moyen (TJOM) ont été obtenues par des comptages automatiques et manuels, réalisés en mai et juin 2003 :

- le réseau autoroutier (E411, R0) voit son trafic croître graduellement de/vers Bruxelles (l'attractivité de la Capitale), pour atteindre quotidiennement ~100'000 unités-véhicules par jour ouvrable (uv/jo) sur l'E411 et ~70'000 uv/jo sur le R0. Ces charges importantes impliquent un trafic perturbé et de fréquents ralentissements en hyper-pointes, voire des formations de files d'attentes;
- la grande ceinture Sud constituée de la N5, la N25 et la N238 regroupe les axes régionaux les plus chargés (de 22'000 uv/jo à 27'000 uv/jo), mais cette ceinture a peu d'impacts sur les trois communes (en dehors des limites communales);
- les N271 et N275, qui traversent les trois communes du Nord au Sud, se chargent régulièrement en direction de Bruxelles (respectivement de 3'500 uv/jo à 10'800 uv/jo et de 7'000 uv/jo à 17'000 uv/jo), alors que la N253, à orientation Est-Ouest, est uniformément chargée sur son tracé entre l'E411 et le R0 (~10 à 12'000 uv/jo) ;
- de nombreuses voiries locales à orientation Est-Ouest doivent supporter un trafic important, cherchant à rejoindre le réseau autoroutier (voir détails par commune).

Ann. 10 En dehors du réseau autoroutier, la part du trafic poids lourds est généralement limitée à 5% (nombre de poids lourds par rapport au nombre total de véhicules).

Ils se concentrent plus particulièrement sur la N275 à partir de Rixensart et sur la N253 entre l'E411 et le R0 (environ 500 à 600 poids lourds par jour). Ce sont ainsi plus de 1'000 poids lourds qui entrent dans le carrefour des 3 colonnes à La Hulpe.

Ces charges importantes ne peuvent toutefois pas être justifiées par les seules activités locales (peu d'entreprises, de carrières ou de gros chantiers susceptibles de générer de forts flux de poids lourds). Ainsi, elles sont en partie liées aux difficultés de liaisons entre l'E411 Est et le RO Ouest, au niveau du franchissement du carrefour Léonard (conflits francs très dangereux), qui incitent les chauffeurs de poids-lourds à court-circuiter ce carrefour en transitant par la N253.





Les principaux enseignements à tirer des comptages de trafic à l'échelle des trois communes sont :

**Fig. 1.2.H.3 à La Hulpe :**

- un déséquilibre du trafic journalier sur la N275 (20% de trafic en plus vers Bruxelles), avec une heure de pointe du matin très marquée (14% du TJOM). Ceci s'explique par la saturation de l'E411 le matin, le trafic majoritairement entrant aux différents échangeurs freine l'E4111, alors qu'elle est plus fluide le soir (les usagers sortent essentiellement de l'E411 et donc en pénalisent beaucoup moins les flux);
- des quartiers d'habitat soumis à un trafic nettement plus faible que sur le réseau national, mais restant relativement fort dans des rues de desserte locale ;
- deux carrefours clés (3 colonnes et Mazerine), qui concentrent l'essentiel des flux de trafic à La Hulpe (avec des charges peu adaptées à leur capacité de respectivement 24'000 et 21'000 uv/jo entrants).

**Fig. 1.2.L.3 à Lasne :**

- la N271 se charge progressivement vers Bruxelles en traversant Lasne (passant de 5 à 11'000 uv/jo) et joue un rôle de :
  - distribution du trafic vers les accès au R0 à l'Ouest;
  - collecte vers les gares de Rixensart, Genval et La Hulpe à l'Est;
  - les voiries communales subissent un trafic généralement plus limité (<5'000 uv/jo), à l'exception de la route des Marnières avec (~9'000 uv/jo, reliant la N271 à la N253).

Ainsi, peu de problèmes de saturation sont à attendre à Lasne, mais bien plutôt de sécurité routière (aux carrefours, en section).

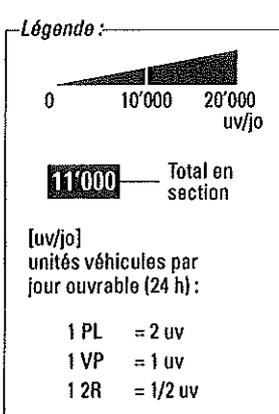
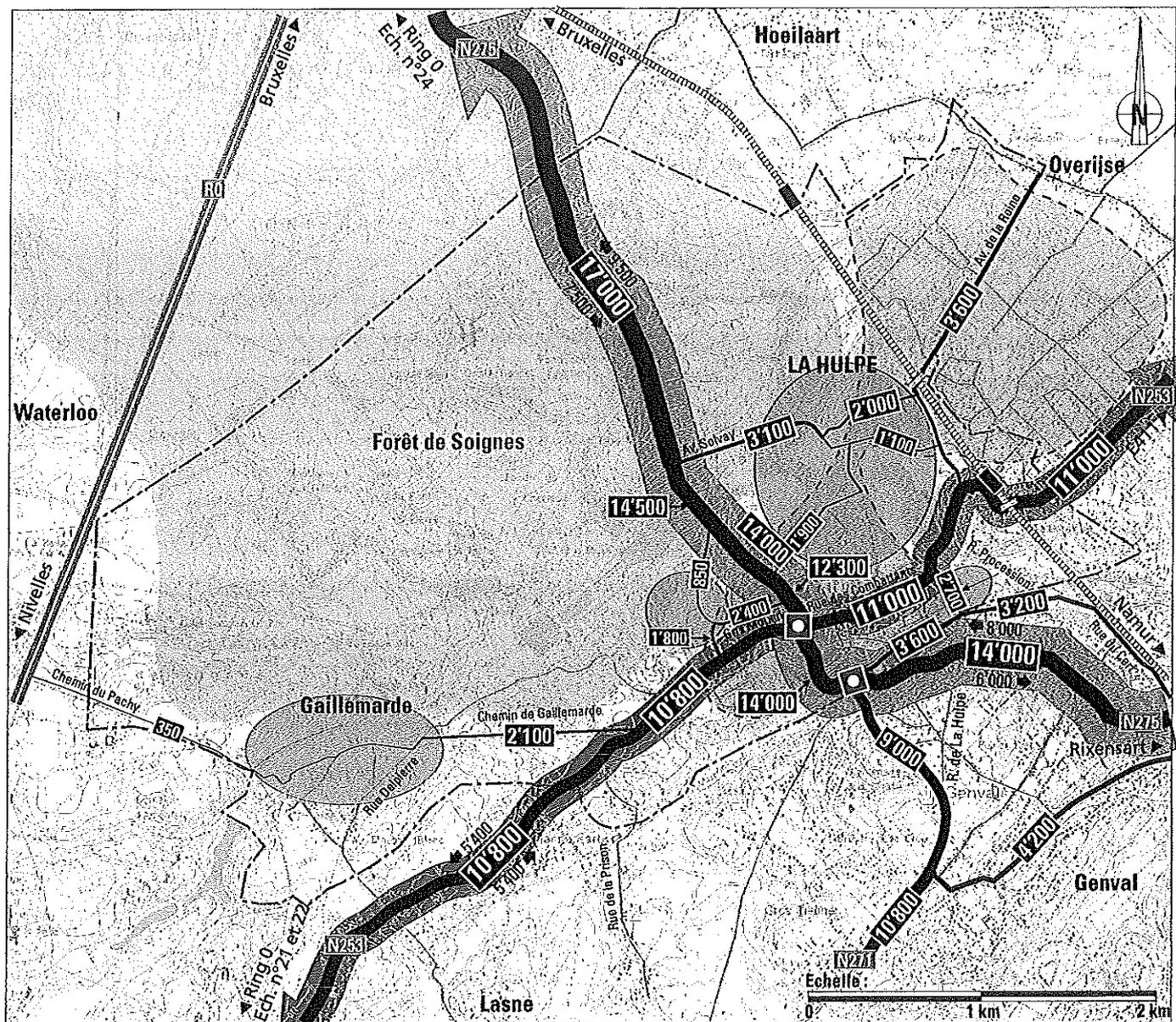
**Fig. 1.2.R.3 à Rixensart :**

- les accès à l'E411 se font de manière relativement équilibrée selon les axes disponibles :
  - rue de La Hulpe vers l'échangeur n°4 : 12'000 uv/jo ;
  - avenue Royale vers l'échangeur n°5 : 9'000 uv/jo ;
  - rue de Genval vers l'échangeur n°3 : 8'300 uv/jo ;
- les routes collectrices débouchant sur les centres de Genval et Rixensart sont également fort chargées (accès gares, scolaires, commerce, transit Est-Ouest, ...) :
  - rue de Rosières (8'800 uv/jo) et rue de la Station (7'500 uv/jo) vers Genval ;
  - av. de Mérode (9'000 uv/jo) et rue de l'Institut (8'100 uv/jo) vers Rixensart.

Ces chiffres sont révélateurs de l'absence de hiérarchisation du réseau, conduisant à avoir beaucoup de trafic partout...



**La Hulpe : charge de trafic d'un jour ouvrable moyen (TJOM 24h) - juin 03**



- **La RN 275 se charge progressivement vers Bruxelles en traversant La Hulpe, avec :**
  - un déséquilibre vers le Nord (20% de trafic en plus vers Bruxelles)
  - une heure de pointe du matin (07h00-08h00) représentant 14% du trafic journalier vers Bruxelles
- **La RN 258 présente un trafic relativement constant d'Est en Ouest (~11'000 uv/j.o.)**
- **Des quartiers d'habitat soumis à un trafic nettement plus faibles que le réseau national, mais restant relativement fort dans des rues à circulation locale (Ch. Pachy, Procession, ...)**

**3 COLONNES ET MAZERINE :**  
**2 CARREFOURS CLÉS CONCENTRANT L'ESSENTIEL DES FLUX DE LA HULPE**  
 (avec 24'000, respectivement 21'000 uv/jo entrants)



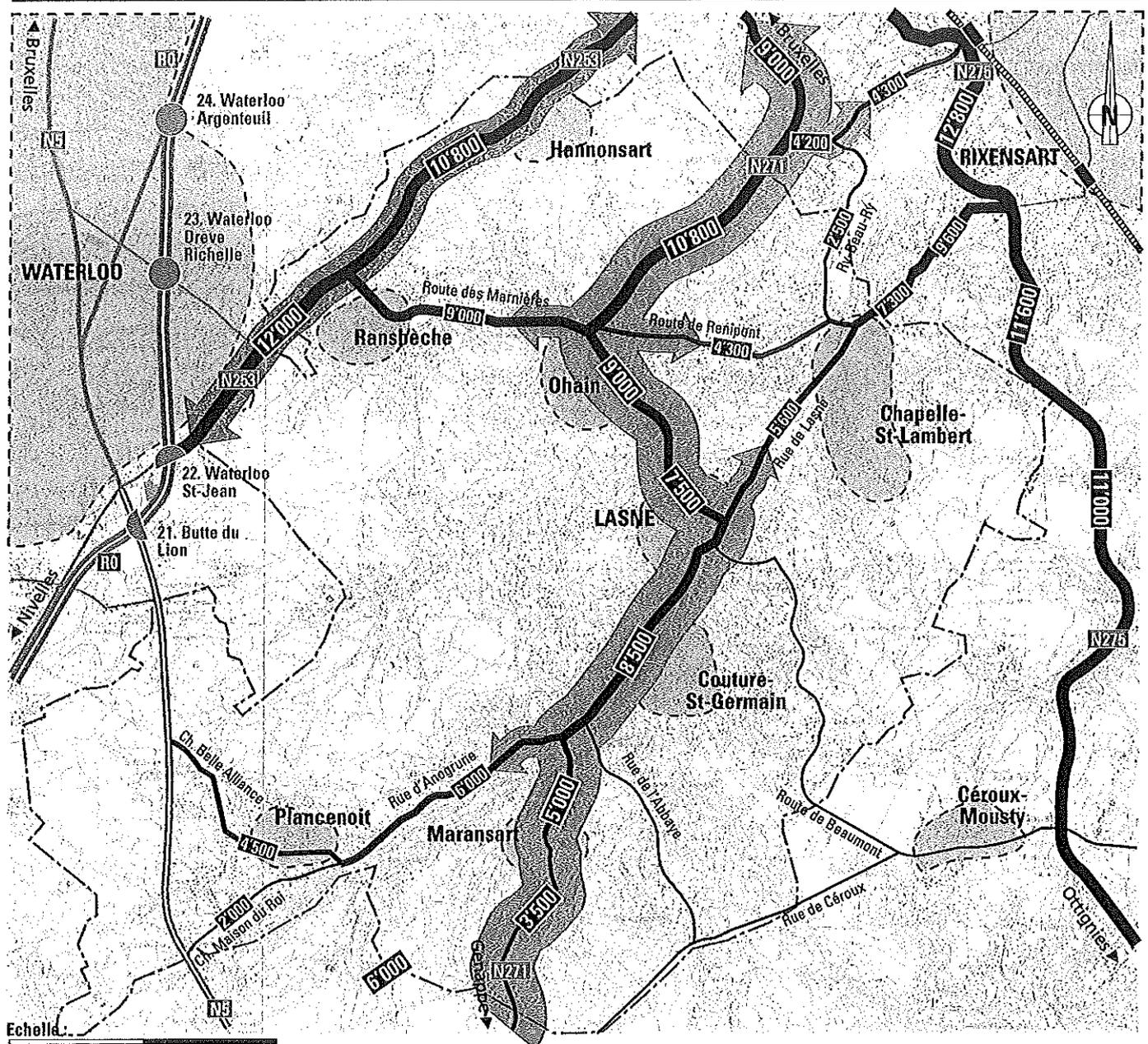
COMMUNES DE  
 LA HULPE, LASNE  
 ET RIXENSART



0361-f1.2.H3-jl-1-01.09.03-gm

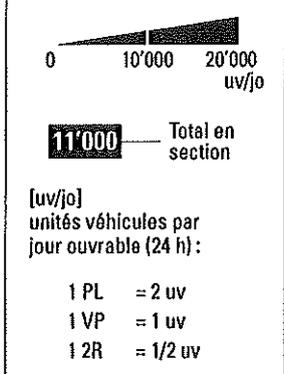
Figure n°1.2.H3

**Lasne : charges de trafic d'un jour ouvrable moyen (TJOM 24h) - juin 03**



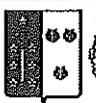
Echelle: 0 1 km 2 km

Légende:



- **La RN 271 se charge progressivement vers Bruxelles** (passant de 3'500 à plus de 10'000 uv/j.o.) **en traversant Lasne, jouant :**
  - un rôle de distribution du trafic vers les accès au RO (vers la N 253 via Marnières ou la N5 via Anogrune)
  - un rôle de collecte vers les gares de Rixensart et Genvai, via le réseau routier de Rixensart
- **La RN 258 présente un trafic relativement constant d'Est en Ouest**
- **en général, un trafic plus limité sur les voiries communales (< 5'000 uv/j.o.), sauf à la route des Marnières (reliant les N253 et N271)**

**À L'ÉCHELLE DE LASNE :  
PEU DE PROBLÈMES DE CAPACITÉ DU RÉSEAU ROUTIER, AVEC DES CHARGES DE TRAFIC INFÉRIEURES À 12'000 UV/JO**

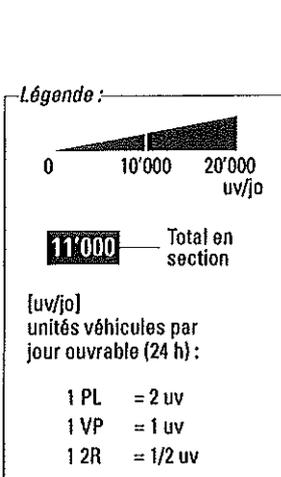
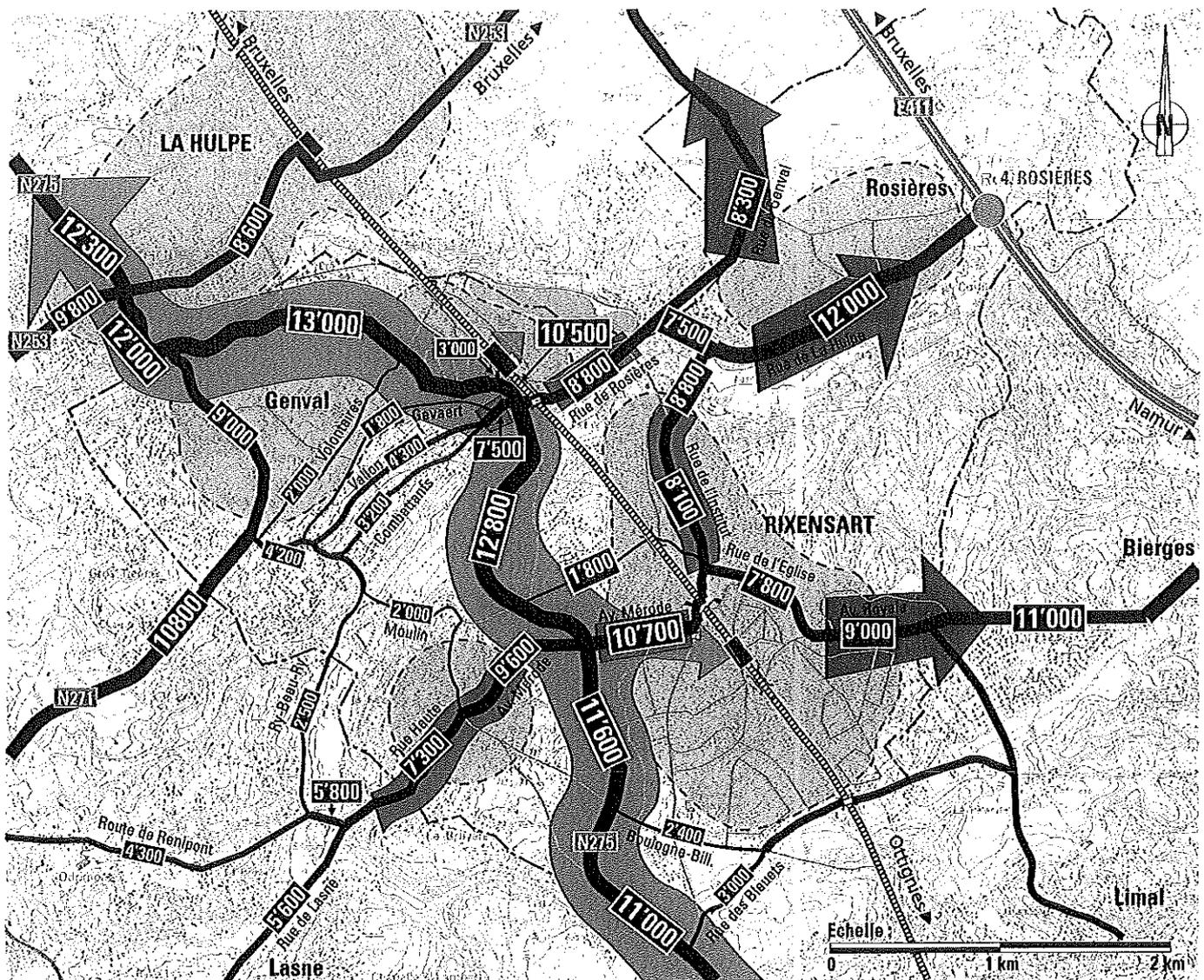


COMMUNES DE  
LA HULPE, LASNE  
ET RIXENSART



0361-f1.2L.3-jl-1-01.09.03-gm

Figure n°1.2L.3

**Rixensart : charges de trafic d'un jour ouvrable moyen (TJOM 24h) - juin 03**

- **La RN 275 se charge légèrement (+ 2'000 uv/jo vers Bruxelles) en traversant Rixensart et joue également un rôle de desserte des gares SNCB de Rixensart et Gental**
- **L'accès à l'E411 se fait de manière relativement équilibrée selon les trois axes disponibles :**
  - Rue de La Hulpe (12'000 uv/jo) vers l'échangeur n°4
  - Av. Royale (9'000 uv/jo) vers l'échangeur n°5
  - Rue de Gental (8'300 uv/jo) vers l'échangeur n°3
- **Les collectrices débouchant sur les centres de Gental et de Rixensart sont également chargées (accès gare, scolaires, commerces, transit Est-Ouest) :**
  - Rue de Rosières (8'800 uv/jo) et rue de la Station (7'500 uv/jo) vers Gental
  - Av. Mérode (9'000 uv/jo) et rue de l'Institut (8'100 uv/jo) vers Rixensart

**À RIXENSART :  
DU TRAFIC PARTOUT, SANS MAÎTRISE DES FLUX, EN COHÉRENCE AVEC LE  
MANQUE DE HIÉRARCHISATION DES VOIRIES (par ex. pour les accès à l'E411)**

## 1.2.4 Lieux d'accidents avec lésions corporelles

Sur base des statistiques d'accidents avec lésions corporelles pour les années 1996 à 2001, et sur base des rapports de sécurité dressés par les services de Police, une cartographie des lieux d'accidents a été réalisée à l'échelle des trois communes.

Les accidents ont été distingués selon 3 catégories : ceux impliquant un ou des tués, ceux comportant un ou des blessés graves et ceux avec un ou des blessés légers. Une autre distinction a été faite quant au type de lieu, à savoir en carrefour ou en tronçon linéaire.

### Fig. 1.2H.4 La Hulpe :

- avec en moyenne dix accidents par an avec lésions corporelles, la N275 au Nord de La Hulpe, constitue un axe particulièrement dangereux. Son entrecroisement avec l'avenue Solvay constitue ainsi le carrefour le plus accidentogène de la commune ;
- la rue des Combattants est un axe relativement accidentogène, dû à la mixité des fonctions qui y cohabitent (accès scolaires, riverains, services, commerces, ...). Les récents aménagements de modération devraient toutefois avoir amélioré sensiblement la situation (statiques pas encore disponibles);
- d'une manière générale, le bilan d'accidents corporels sur les voiries communale est acceptable;

### Fig. 1.2L.4 Lasne :

- avec en moyenne treize accidents par an avec lésions corporelles, la N253 au Nord de Lasne constitue un axe particulièrement dangereux ;
- la N5 entre ses carrefours avec la Ch. Belle Alliance et le Ch. Maison du Roi est également régulièrement le lieu d'accidents graves, renforcés par les vitesses élevées qui y sont pratiquées;
- au centre de Lasne, sur la N271, une mixité de fonction et d'accès locaux conduit à de fréquents accrochages, toutefois sans gravité;
- l'annexe 11 présente des analyses de vitesse à différents endroits stratégiques de la N271 et confirme que les excès de vitesse y sont nombreux, à tout moment de la journée ;

### Fig. 1.2.R.4 Rixensart :

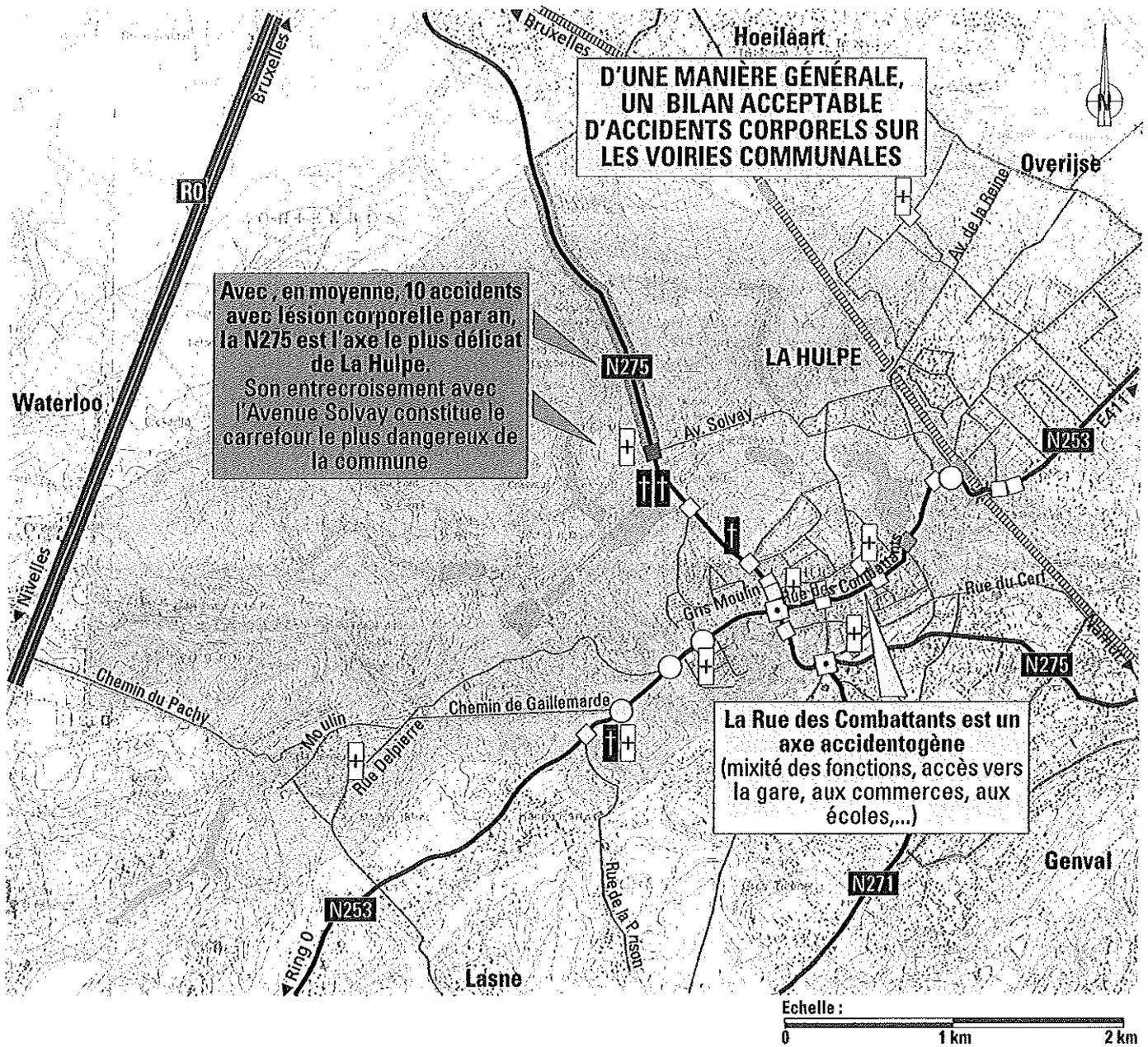
- avec plus de 110 accidents avec lésions corporelles sur 5 ans, la N275 est de loin l'axe régional le plus dangereux de Rixensart. La traversée de Genval, entre la gare et La Hulpe est source de nombreux accidents (flux important sur l'axe principal, accès riverains très fréquents, visibilité diminuée par la sinuosité de l'axe, ...). Ce point confirme l'impossibilité de concilier actuellement les trop nombreuses fonctions de cet axe (transit, échanges régionaux et communaux, accès locaux, ...).

L'annexe 12 présente des analyses de vitesse à différents endroits stratégiques de la N275 et confirme que les excès de vitesse y sont nombreux, à tout moment de la journée ;

- parmi les voiries communales les plus accidentogènes, citons l'avenue de Mérode, l'avenue des Combattants et la rue Haute (trafics importants, rues parfois étroites, nombreux accès locaux, ...).



# La Hulpe : accidents avec lésions corporelles (1996 à 2001)



NOMBRES D'ACCIDENTS SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL DE LA HULPE entre 1996 et 2001					
VOIRIES	accidents	tués	blessés graves	blessés légers	Moy d'acc. par km
N253	32	1	8	42	8.6
N275	48	3	3	70	12.9
Communes	50	0	8	51	3.2
Σ	~130	4	19	163	

**Légende :**

- 1 tué
- blessé(s) grave(s)

tronçons de voirie (entre carrefours structurants) ou carrefours avec lésions corporelles :

- en moyenne sur 5 ans : < 1 par an
- en moyenne sur 5 ans : < 2 par an
- en moyenne sur 5 ans : < 3 par an
- en moyenne sur 5 ans : < 4 par an
- en moyenne sur 5 ans : > 4 par an

Réseau routier :

- secondaire
- collecteur
- de desserte

Carrefours structurants :

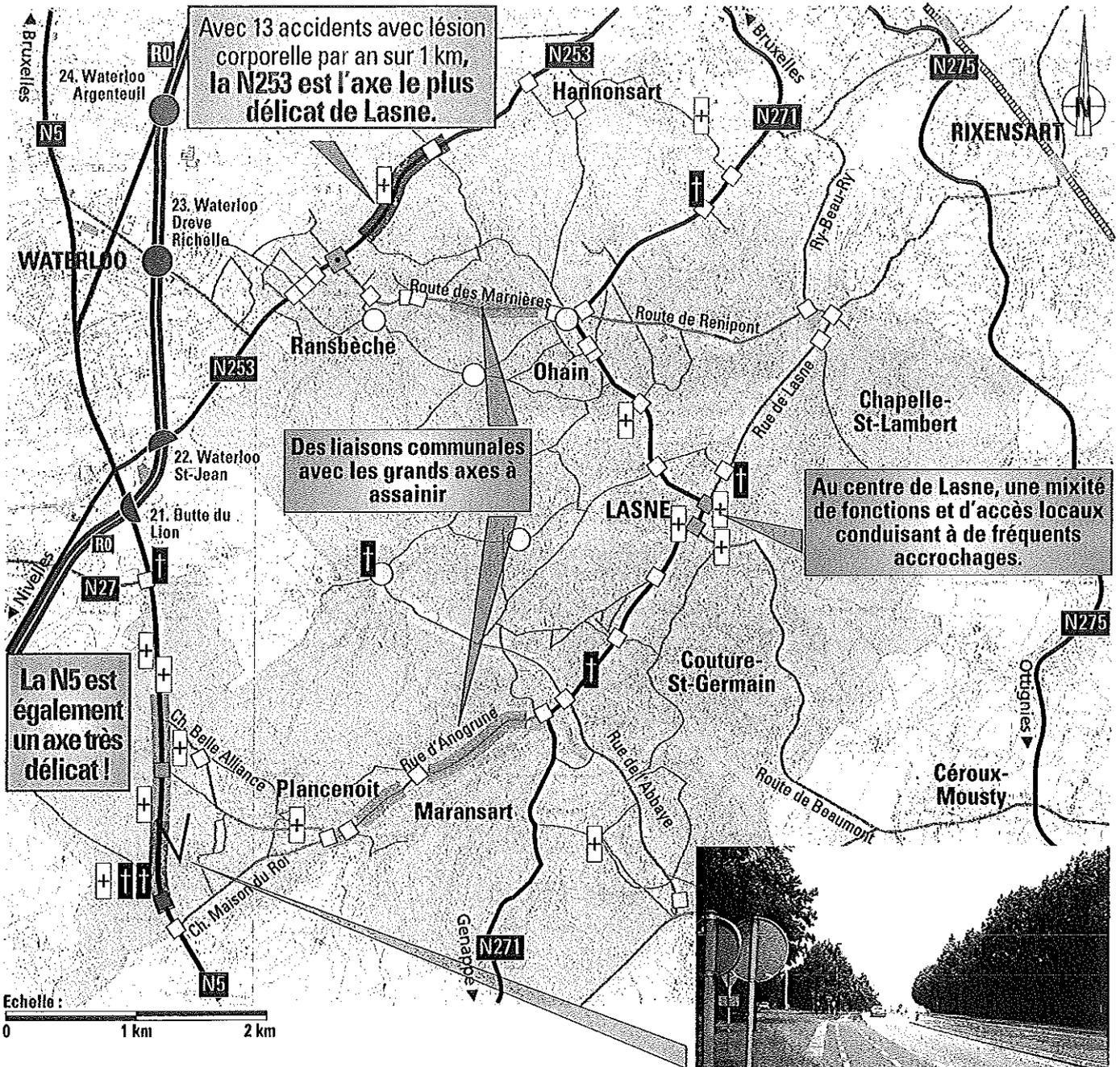
- régulé
- non-régulé
- giratoire

Réseau ferré :

- voie ferrée SNCB
- gare SNCB

Sources : MET (Mostar) - 2003

# Lasne : accidents avec lésions corporelles (1996-2001)



NOMBRES D'ACCIDENTS SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL DE LA HULPE entre 1996 et 2001					
VOIRIES	accidents	tués	blessés graves	blessés légers	Moy d'acc. par km
N5	27	3	5	35	7.3
N253	44	0	3	61	5.7
N271	80	4	13	98	8.5
Communales	111	1	15	132	4.1
Σ	262	8	36	326	

**Légende :**

**I** 1 tué      **+** blessé(s) grave(s)

tronçons de voirie (entre carrefours structurants) ou carrefours avec lésions corporelles :

- en moyenne sur 5 ans : < 1 par an
- en moyenne sur 5 ans : < 2 par an
- en moyenne sur 5 ans : < 3 par an
- en moyenne sur 5 ans : < 4 par an
- en moyenne sur 5 ans : > 4 par an

Réseau routier :      Carrefours structurants :      Réseau ferré :

- secondaire      □ régulé      ▬▬▬ voie ferrée SNCB
- collecteur      □ non-régulé      □ gare SNCB
- de desserte      ○ giratoire

Sources : MET (Mostar) - 2003



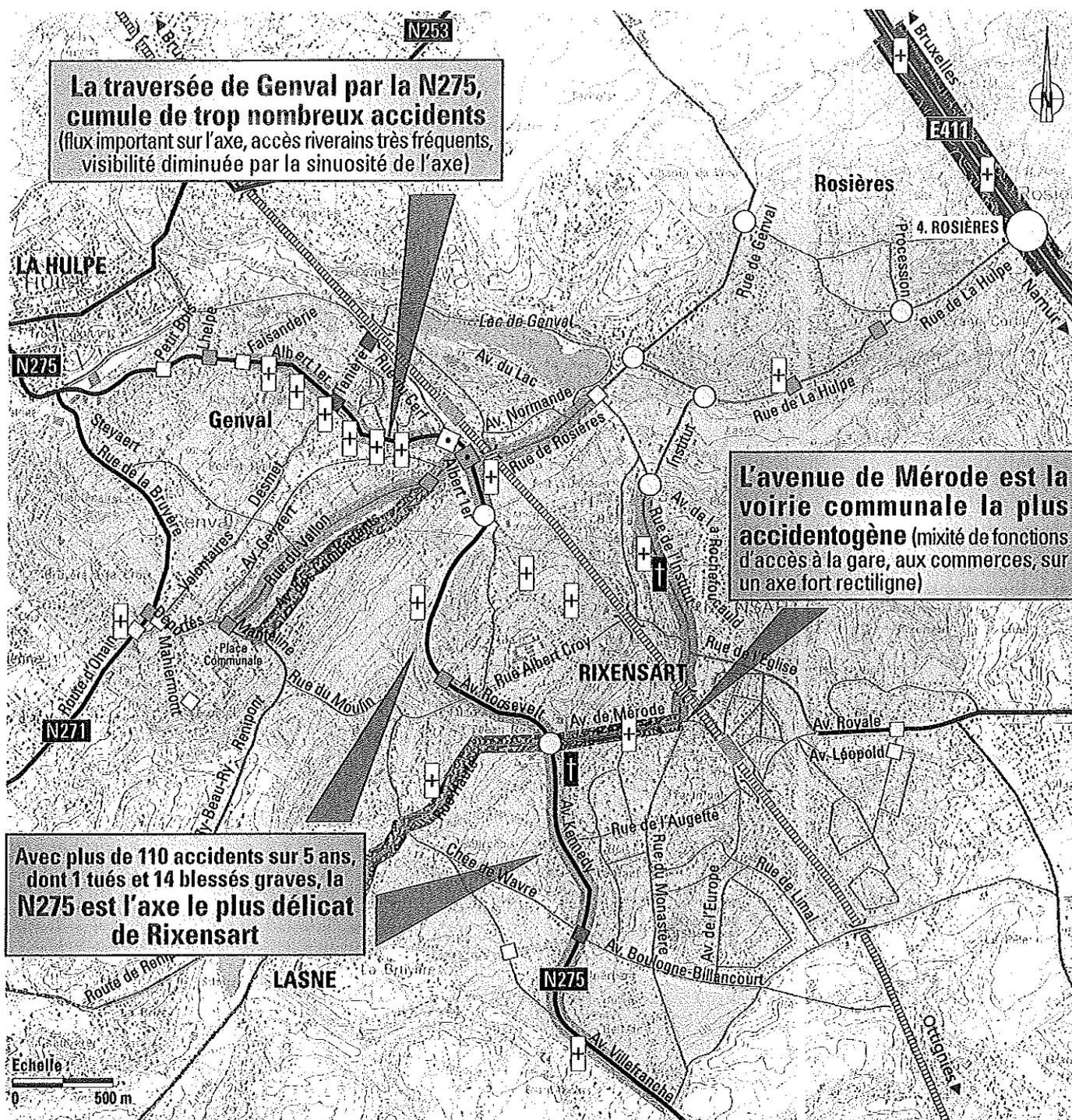
COMMUNES DE LA HULPE, LASNE ET RIXENSART



0361-f1.2L.4-jl-1-27.08.03-nv

Figure n°1.2L.4

# Rixensart : accidents avec lésions corporelles (1996-2001)



**NOMBRES D'ACCIDENTS SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL DE RIXENSART entre 1996 et 2001**

VOIRIES	accidents	tués	blessés graves	blessés légers	Moy d'acc. par km
E411	42	0	6	50	29.8
N271	19	0	3	21	11.4
N275	112	1	14	154	18.9
Communales	227	2	22	255	6.8
Σ	~400	3	45	480	

**Légende :**

- 1 tué
- blessé(s) grave(s)

**tronçons de voirie (entre carrefours structurants) ou carrefours avec lésions corporelles :**

- en moyenne sur 5 ans : < 1 par an
- en moyenne sur 5 ans : < 2 par an
- en moyenne sur 5 ans : < 3 par an
- en moyenne sur 5 ans : < 4 par an
- en moyenne sur 5 ans : > 4 par an

**Réseau routier :**

- secondaire
- collecteur
- de desserte

**Carrefours structurants :**

- régulé
- non-régulé
- giratoire

**Réseau ferré :**

- voie ferrée SNCB
- gare SNCB

Sources : MET (Mostar) - 2003



COMMUNES DE LA HULPE, LASNE ET RIXENSART



0361-f1.2R.4-jl-1-27.08.03-gm

Figure n° 1.2R.4

## 1.3 STATIONNEMENT

### LA HULPE : OFFRE ET DEMANDE

- Fig. 1.3H.1 L'offre dans le centre du village peut être estimée à environ 1'000 places de stationnement, toutes gratuites et dont 16% sont limitées dans le temps (zone bleue). L'offre est relativement conséquente dans les voiries, avec une concentration aux abords de l'Hôtel de Ville.
- Fig. 1.3H.2 La demande pose peu ou pas de problème la nuit. Seule l'une ou l'autre rue sont ponctuellement occupées à 100% (rue de la Procession, rue de la Grotte), mais les rues adjacentes ont généralement d'importantes réserves de capacité de stationnement.
- Fig. 1.3H.3 Pendant la journée, les taux d'occupation du stationnement sont logiquement plus élevés à proximité des commerces, dans le centre du village. On observe ainsi un axe commerçant chargé et proche de la saturation (rue des Combattants). Afin d'assurer l'accessibilité des commerces dans ce contexte de saturation, la commune a instauré une limitation des durées de parcage par une mise en zone bleue. D'une manière générale, les limitations de durée sont respectées par les usagers à proximité de l'Eglise, mais ont tendance à être dépassées quand on se rapproche du carrefour des 3 colonnes. De plus, les poches publiques de stationnement (Eglise, Administration communale) sont régulièrement saturées (offre non limitée dans le temps).

Dans les quartiers d'habitat, il n'y a généralement pas ou peu de problèmes liés au stationnement pendant la journée. Il existe ainsi des réserves de capacités à relativement courte distance de l'hypercentre (p. ex. le long de l'avenue Soyer, à ~250 m du centre).

### LASNE : OFFRE ET DEMANDE

- Fig. 1.3L.1 L'offre dans le centre du village de Lasne est estimée à environ 200 places de stationnement, toutes gratuites et dont 31% sont limitées dans le temps (zone bleue). L'essentiel de l'offre (63%) se situe dans des poches peu visibles depuis l'axe principal (stationnement assez discret). Le reste de l'offre est linéaire le long des voiries et limitée sur l'axe commerçant (N271 – rue des Champs de Vignes).

L'offre dans le centre du village d'Ohain est estimée à environ 150 places de stationnement, toutes gratuites et dont 10% sont limitées dans le temps (zone bleue). La totalité de l'offre est linéaire, le long des voiries.

Tant à Ohain qu'à Lasne, il n'y a pas de problème de stationnement pour les riverains pendant la nuit.

- Fig. 1.3L.2 En journée, on observe à Lasne une occupation moyenne (70%) de l'ensemble des poches de stationnement, avec des pointes de saturation qui ne durent jamais très longtemps. A Ohain, les problèmes sont également concentrés dans le temps, aux heures de dépose-reprise des élèves des écoles, cumulés avec la fréquentation des commerces et la présence du personnel communal. La rue du Carré Gomand, le ch. du Pêque et la rue de l'Eglise St-Etienne sont ainsi ponctuellement saturés. Dans les deux cas toutefois, des places sont disponibles à proximité.



## **RIXENSART : OFFRE ET DEMANDE**

Fig. 1.3R.1 L'offre dans le centre de Rixensart est estimée à environ 750 places de stationnement, toutes gratuites et dont 27% sont limitées dans le temps (zone bleue). Elle est assez importante dans les quartiers.

La gestion est clairement distincte par zones, avec un axe commerçant (av. de Mérode) et ses abords où le stationnement est limité dans le temps. D'une manière générale, le restant de l'offre est gratuit en voirie.

Fig. 1.3R.2 A l'exception de la rue de Rosières (à Genval), il n'y a pas ou peu de problèmes de stationnement nocturne dans la commune de Rixensart.

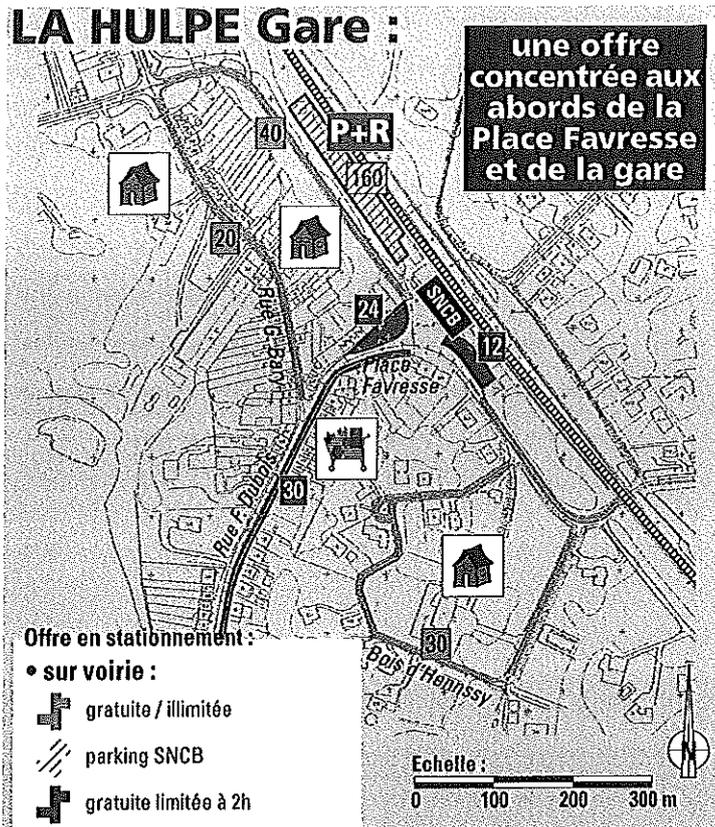
Fig. 1.3R.3 En journée, les parkings gratuits SNCB des gares de Rixensart et Genval sont bien remplis mais n'engendrent pas ou peu de report de stationnement dans les rues voisines. Ponctuellement, des voiries sont proches de la saturation ou saturées :

- du côté Ouest des voies de chemin de fer (av. Tilquin, av. Astrid) ;
- à proximité des voiries commerçantes (av. Marchal).

Le plus important problème de stationnement est lié à l'entreprise GSK. L'arrivée des travailleurs est quotidiennement synonyme de stationnement, dans l'ensemble des rues qui entourent le site, souvent sauvage (hors case, par exemple).

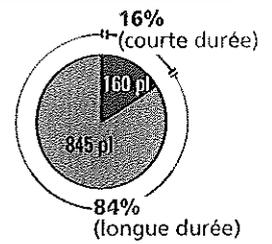
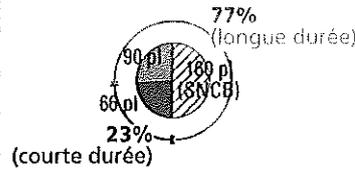
De plus, dans les zones commerçantes, il se pose des problèmes d'accès avec une occupation importante (90%). Ces problèmes sont avant tout liés à une absence chronique de contrôle du respect des limitations de durées (zones bleues) et se retrouvent dans les trois communes.

# La Hulpe : offre en stationnement public



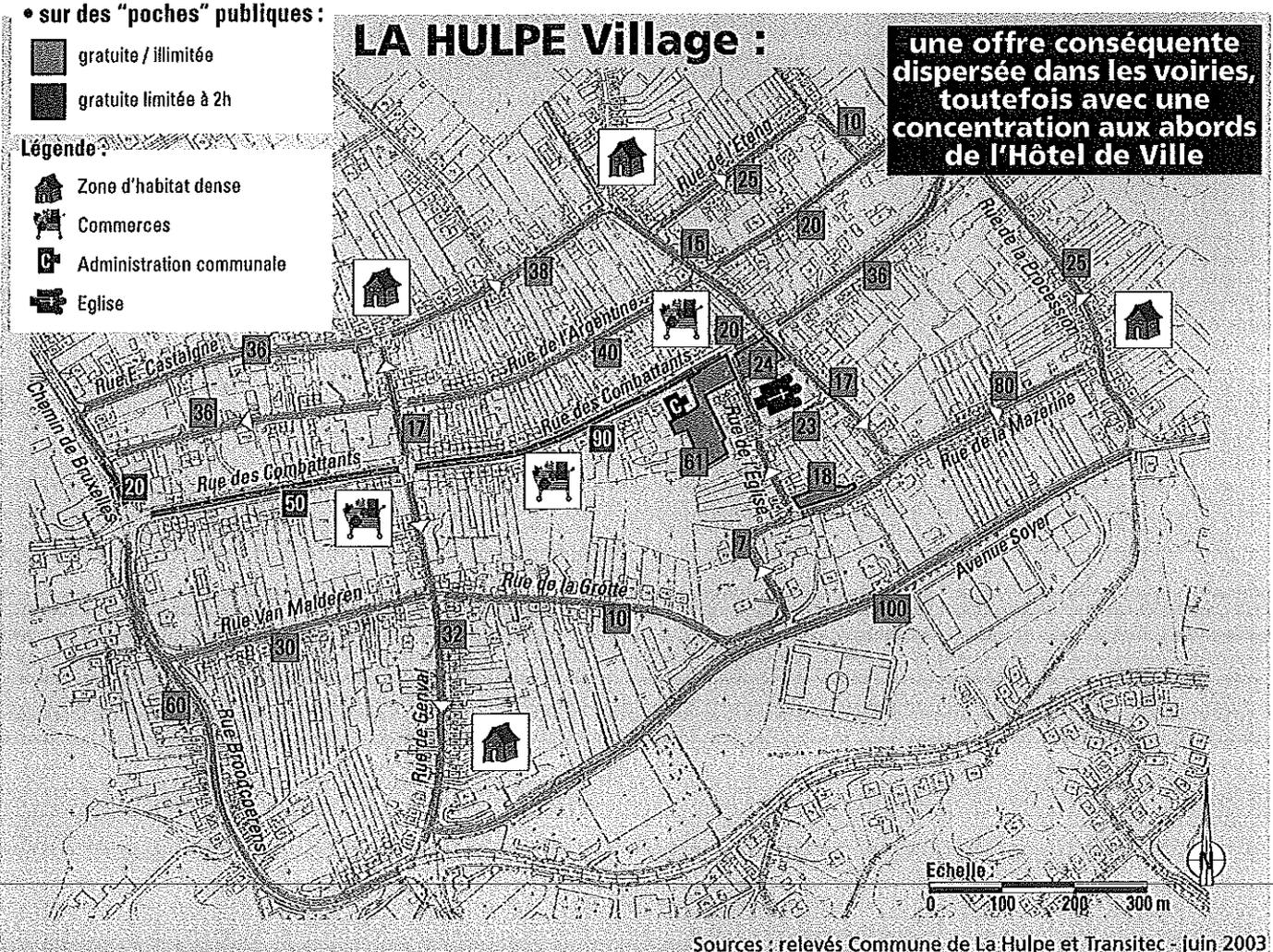
**LA HULPE Gare**  
~320 places

**LA HULPE Village**  
~1000 places



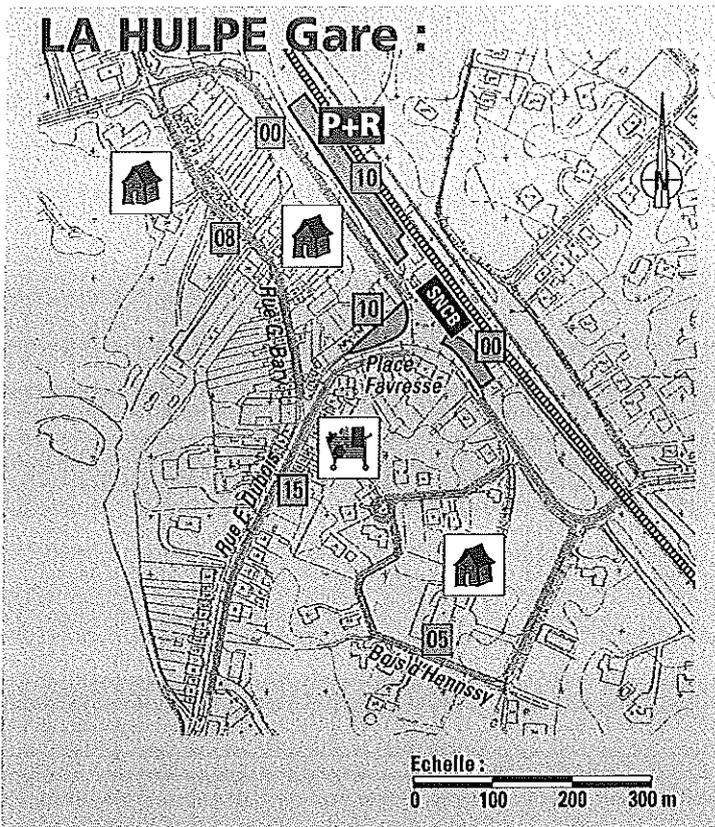
- Une offre de stationnement en voirie assez généreuse dans les quartiers
- Des zones de stationnement gratuites et illimitées hors voirie, proches des pôles administratifs et commerçants
- Zones bleues linéaires le long de la Rue des Combattants et la Rue F. Dubois, principales artères commerçantes

**SI AUCUNE PLACE N'EST PAYANTE, LA GESTION EST DÉJÀ VOLONTARISTE PAR UNE LIMITATION DU TEMPS DE STATIONNEMENT SUR LES AXES COMMERCANTS**



Sources : relevés Commune de La Hulpe et Transitec - Juin 2003

# La Hulpe : taux d'occupation nocturne du stationnement (6h)



### LA HULPE Gare

■ Pas de problème de stationnement dans le secteur de la gare

### LA HULPE Village

■ D'une manière générale un taux d'occupation de 50 à 60% aussi bien dans les quartiers que dans la rue commerçante

**Légende :**

23 place limitée à 2h

taux d'occupation (légal + illicite) :

- ⊥ < 60%
- ⊥ ≥ 60%
- ⊥ ≥ 80%
- ⊥ ≥ 100%

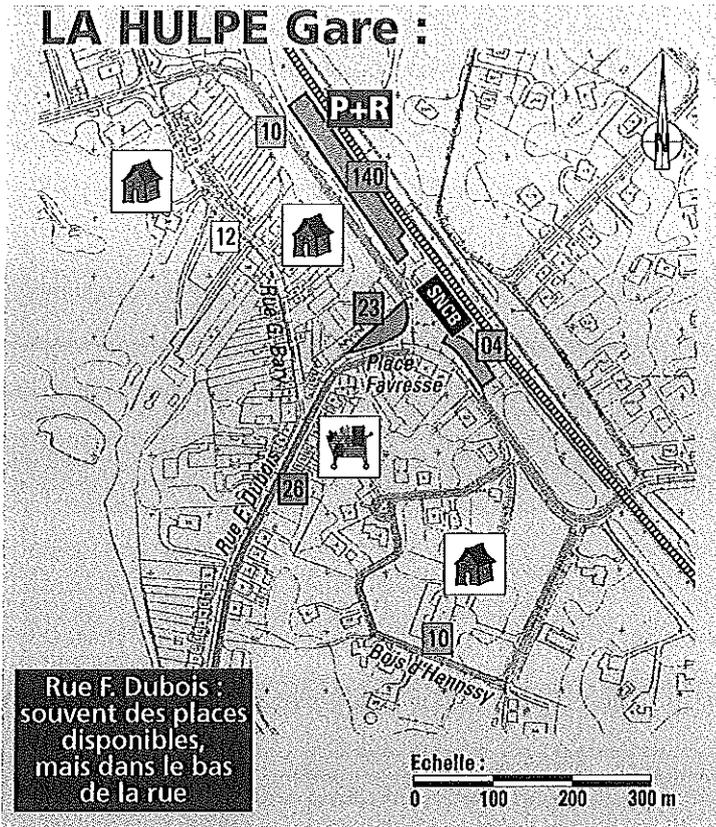


- ⊥ Administration communale
- ⊥ Eglise

Sources : relevés Commune de La Hulpe et Transitec - juin 2003

Figure n°1.3H.2

# La Hulpe : taux d'occupation diurne du stationnement (15h)



### LA HULPE Gare

Une occupation forte (~80%) du parking SNCB et de la Rue F. Dubois, mais peu de problème de saturation

### LA HULPE Village

Un axe commerçant chargé et proche de la saturation (offre limitée dans le temps)

Par contre, les poches publiques (Eglise, Administration communale) sont régulièrement saturées (offre non limitées dans le temps)

Des problèmes ponctuels dans certaines rues résidentielles (Grotte, Ecoles, Argentine), occupées de 80 % à 100%

**Légende :**

23 place limitée à 2h

taux d'occupation (légal + illégal) :

- < 60%
- ≥ 60%
- ≥ 80%
- ≥ 100%



**Avenue Soyer,**  
une offre forte (100 places) nettement sous utilisée (à <10%), à valoriser !

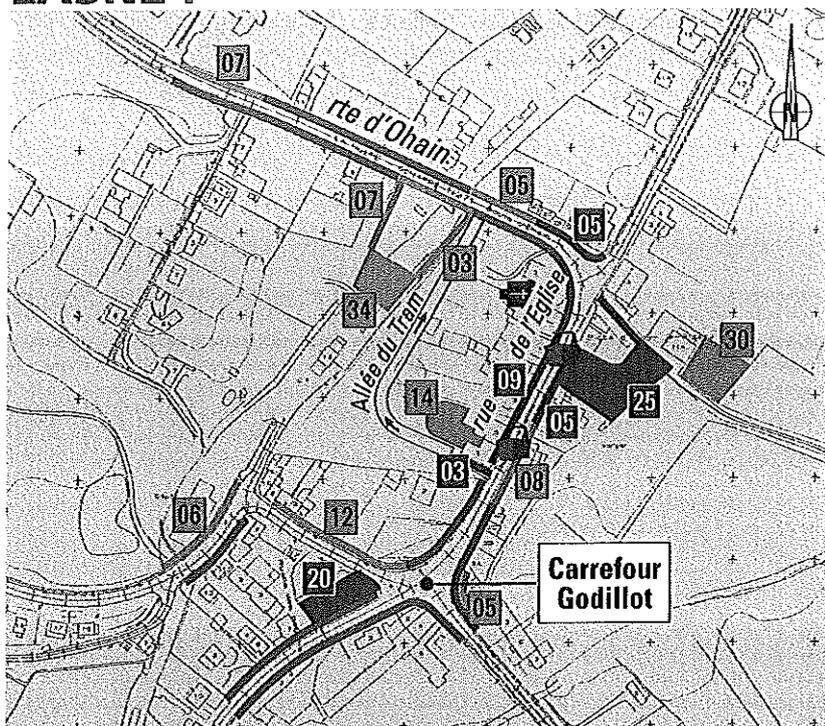
Administration communale

Eglise

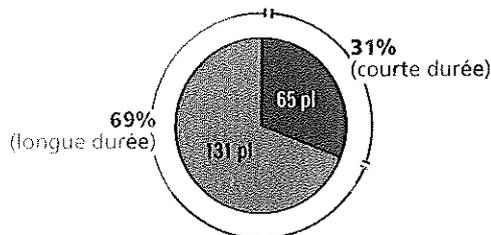
Sources : relevés Commune de La Hulpe et Transitec - juin 2003

# Lasne : offre en stationnement public

## LASNE :



**OFFRE TOTALE : ~ 200 places**



Un petit tiers des places (31%) est à durée limitée (zone bleue), quid du contrôle ?

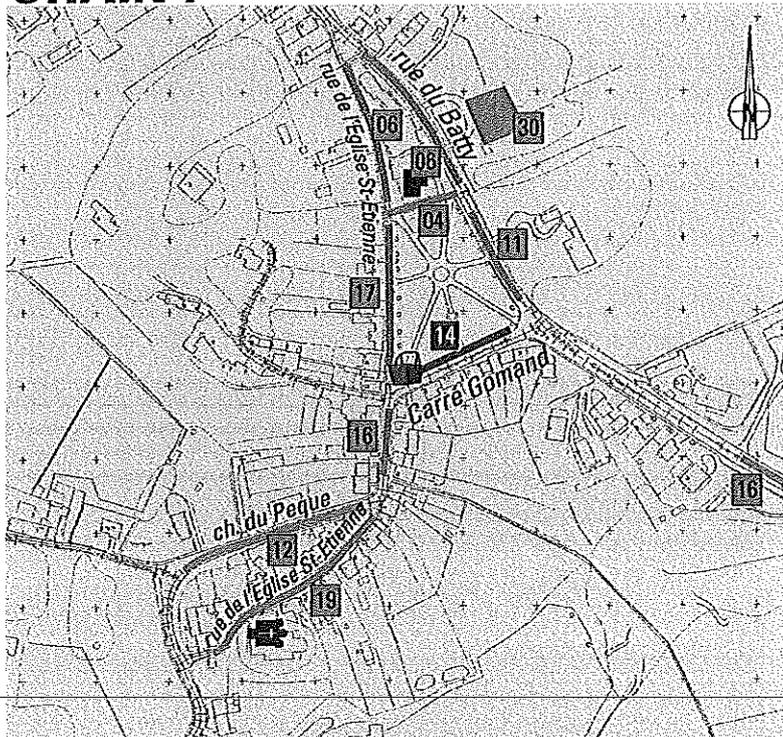
L'essentiel de l'offre (63%) se situe dans des poches peu visibles depuis l'axe principal (jalonnement assez discret ...)

Le reste de l'offre est linéaire le long des voiries et limitée sur l'axe commerçant (N271-rue des Champs des Vignes)

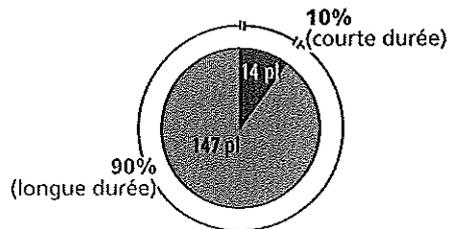
**ACCESSIBILITE DES COMMERCES A ASSURER ! EN PARTICULIER LE JOUR DE MARCHÉ**

Offre en stationnement :		Légende :	
• sur voirie :	gratuite / illimitée	nombre de places	Commerces locaux
	gratuite limitée à 2h	stationnement interdit	Administration communale
• sur des "poches" publiques :	gratuite / illimitée	sens unique	Eglise
	gratuite limitée à 2h		

## OHAIN :



**OFFRE TOTALE : ~ 150 places**



Seule la rue Carré Gomand est à durée limitée, soit à peine 10 % des places

La totalité de l'offre est linéaire, le long des voiries (pas de poches de parking)

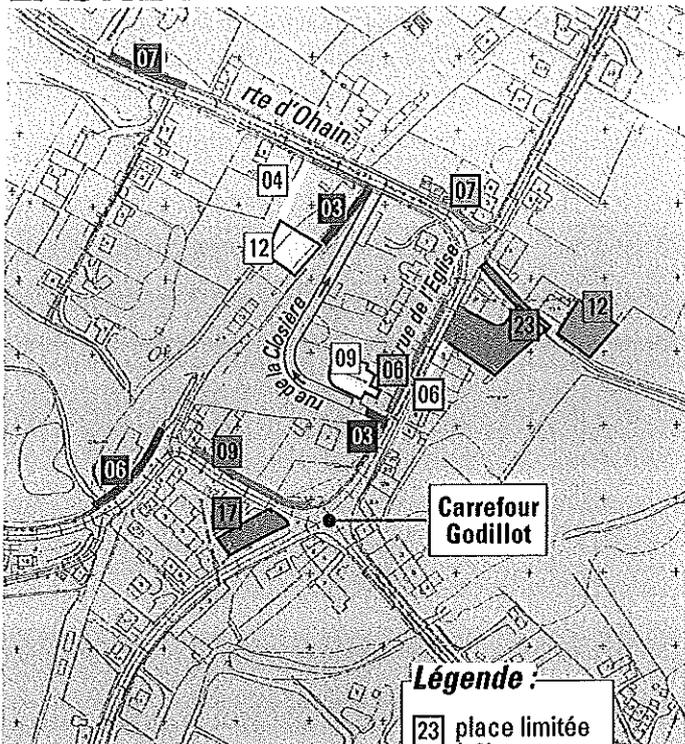
Des pôles scolaires n'ont pas d'offre en suffisance (corps enseignant?, parents : dépose/reprise)

**UNE ACCESSIBILITE DELICATE DES COMMERCES DE PROXIMITE DES PROBLEMES PONCTUELS CONSEQUENTS AUX HEURES SCOLAIRES**

Sources : relevés Commune de Lasne et Transitec - Juin 2003

# Lasne : taux d'occupation diurne du stationnement (10h-15h)

## LASNE :



**Légende :**

23 place limitée à 2h

taux d'occupation (légal + illicite) :

- < 60%
- ≥ 60%
- ≥ 80%
- ≥ 100%

### LASNE

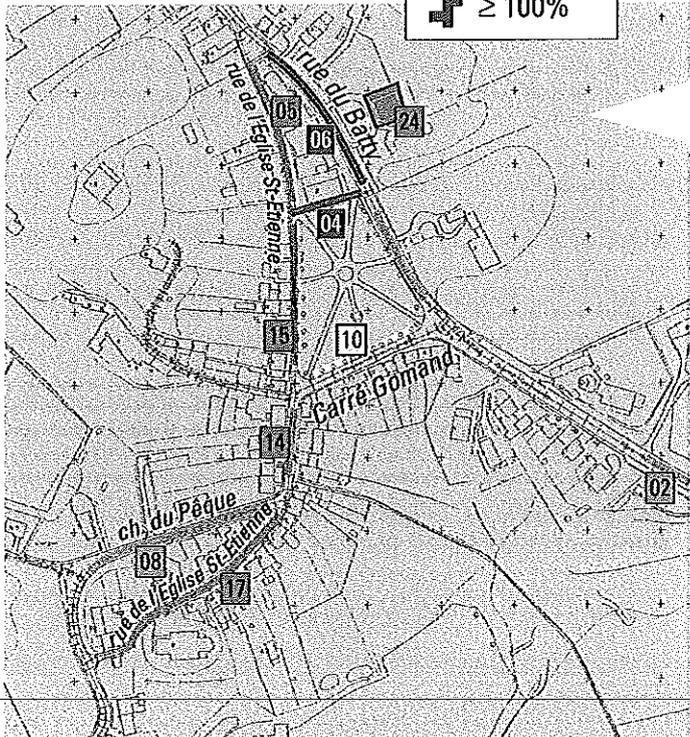
Une occupation globalement moyenne (60-80 %) ou faible (<60 %) sur l'ensemble des poches de stationnement (à l'exception de la Poste)

**EN GENERAL, PAS OU PEU DE PROBLÈMES DE SATURATION**

Une occupation élevée (80-100 %) à saturée (≥100 %) sur quelques sections courtes ponctuelles

**DES POINTES DE SATURATION FAIBLES ET EN DEHORS DE LA ZONE COMMERCANTE**

## OHAIN :



### OHAIN

Une occupation peu problématique en journée à l'exception des abords de la maison Communale (empiètement sur les allées du parc)

**DES RÉSERVES DISPONIBLES À PROXIMITÉ**

**MAIS PAS DÉLIMITÉES ET INSÉCURISANTES (le long de la rue du Batty en bordure du parc)**

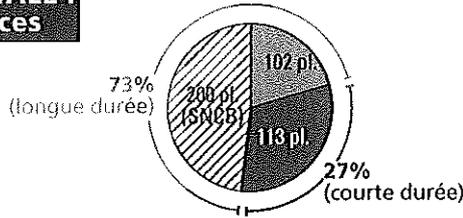
Une occupation moyenne (60-80%) le long de la rue Carré Gomand, mais malgré tout du parcage en double file

**DES PROBLÈMES PONCTUELS ESSENTIELLEMENT LIÉS À :**

- LA DÉPOSE-REPRISE DES ÉLÈVES
- LA FRÉQUENTATION DES COMMERCES (librairie,...)

# Rixensart - Genval : offre en stationnement public

**OFFRE TOTALE :  
410 places**



Une offre en stationnement importante dans le parking SNCB représentant la moitié de l'offre dans le secteur de la gare

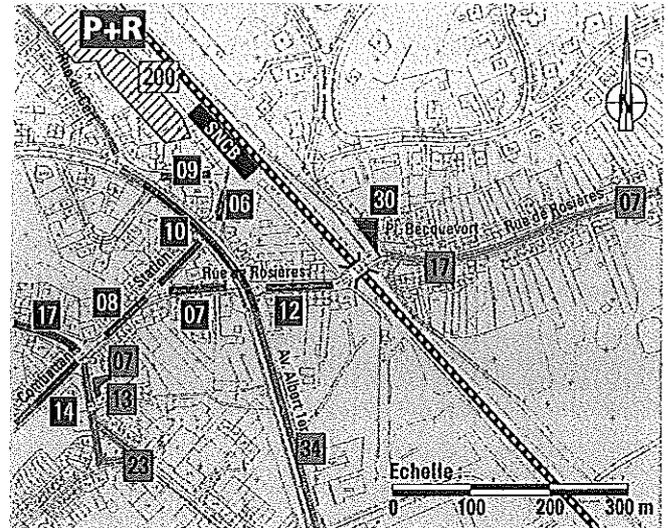


En dehors du parking SNCB, 60% des places sont gratuites, mais limitées dans le temps. Elles se concentrent sur l'axe commerçant Combattants-Station-Rosières



Les places gratuites illimitées dans le temps se trouvent essentiellement sur l'Avenue Albert 1er

## GENVAL Gare :



### Offre en stationnement :

• sur voirie :

- gratuite / illimitée
- gratuite limitée à 2h
- parking SNCB
- limitée à 30 minutes

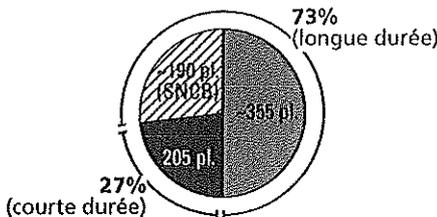
• sur des "poches" publiques :

- gratuite / illimitée
- gratuite limitée à 2h

**A L'EXCEPTION DU PARKING SNCB, L'OFFRE EST LINEAIRE, LE LONG DES VOIRIES.**

**SI AUCUNE PLACE N'EST PAYANTE, LA GESTION EST DEJA VOLONTARISTE PAR UNE LIMITATION DU TEMPS DE STATIONNEMENT SUR LES AXES COMMERCANTS**

**OFFRE TOTALE :  
750 places**



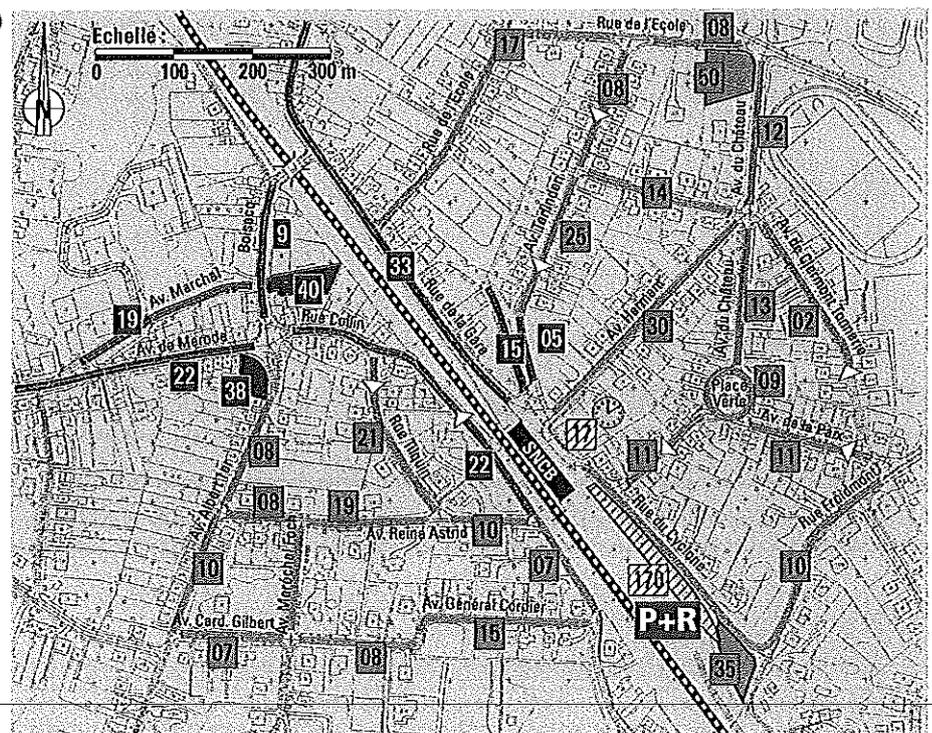
En dehors de l'offre SNCB, 30% des places sont gratuites et limitées dans le temps. Elles se concentrent le long des axes commerçants et à proximité de la gare

D'une manière générale, une offre gratuite en voirie assez importante dans les quartiers

**UNE GESTION BIEN DISTINCTE PAR ZONES HOMOGENES.**

**TOUTES LES PLACES SONT GRATUITES, MAIS LIMITEES DANS LE TEMPS DANS LES SECTEURS SENSIBLES**

## RIXENSART Gare :



Sources : relevés Commune de Rixensart et Transitec - Juin 2003

**Rixensart - Genval : taux d'occupation nocturne du stationnement (6h)**

**GENVAL GARE**

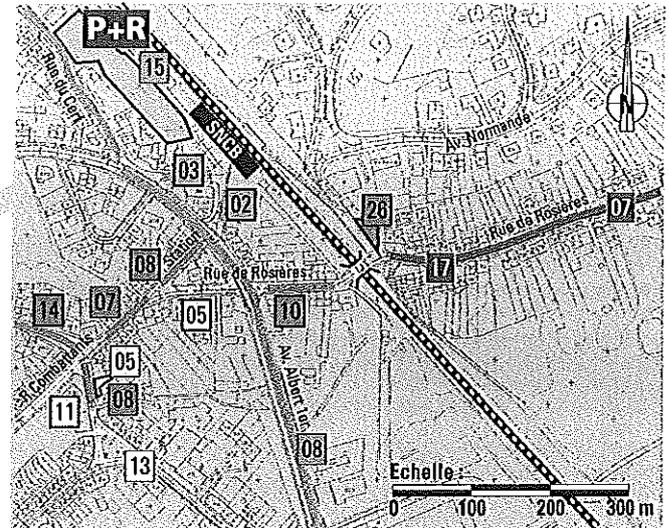


Une occupation forte à très forte le long d'un axe Ouest-Est, allant de la rue des Combattants à la rue de Rosières, mais un seul tronçon saturé : la rue de Rosières



Une occupation nocturne ne posant aucun problème dans un axe Nord-Sud (Av. Albert 1er - gare)

**GENVAL Gare :**



**Légende :**

- place limitée à 2h
- taux d'occupation (légal + illégal) :
- < 60%
- ≥ 60%
- ≥ 80%
- ≥ 100%

**A L'EXCEPTION DE LA RUE DE ROSIERES A GENVAL (entre le pont et le virage de l'Av. Normande), PEU OU PAS DE PROBLEMES DE STATIONNEMENT NOCTURNE DANS LA COMMUNE DE RIXENSART**

**RIXENSART Gare :**

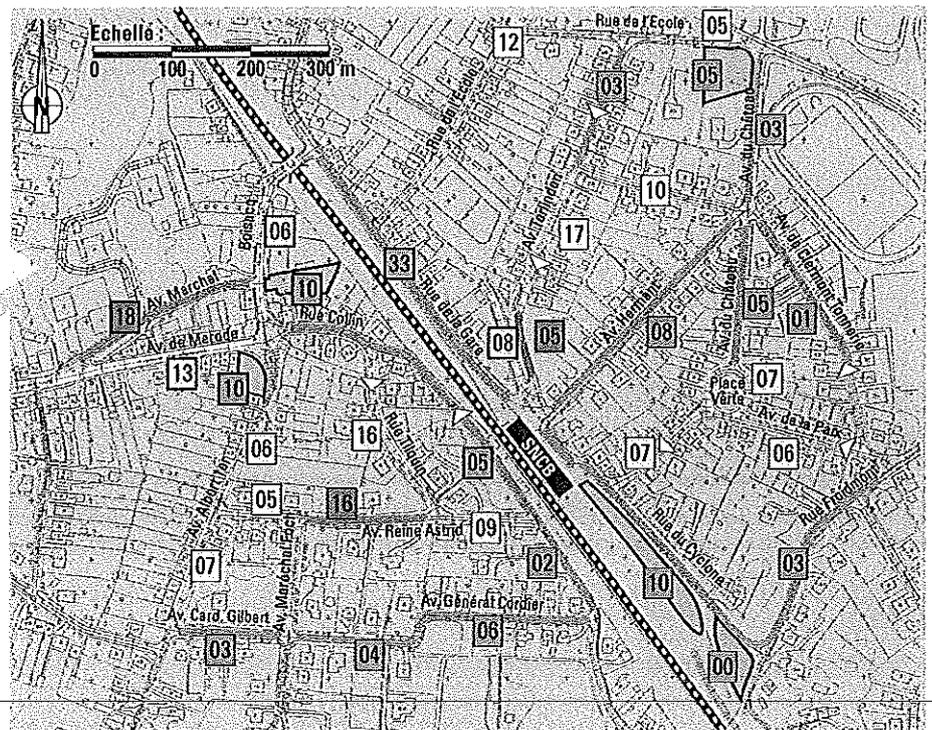
**RIXENSART GARE**



Globalement, une occupation moyenne en voirie inférieure à 50% dans le secteur de la gare et les quartiers d'habitat



Ponctuellement, une occupation importante de l'offre (80% à 100%), mais sans réels problèmes de saturation



Sources : relevés Commune de Rixensart et Transitec - juin 2003

# Rixensart - Genval : taux d'occupation diurne du stationnement (15h)

## GENVAL GARE :



Un axe Est-Ouest présentant un taux d'occupation moyen entre 80% et 100%

Ponctuellement, une saturation peut survenir, mais rarement sur toute la zone ou sur une longue période.

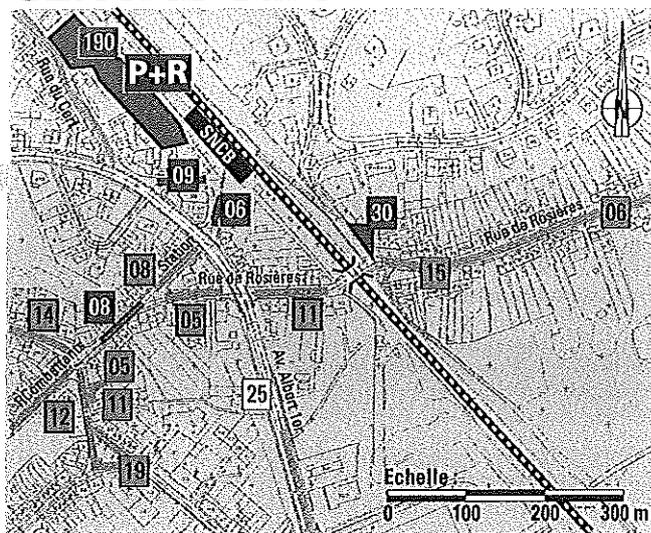


Un parking réservé aux navetteurs SNCB et des abords de gare remplis en journée, mais sans saturation



Des réserves de capacité sur l'Av. Albert 1er

## GENVAL Gare :



**DES PARKINGS SNCB REMPLIS, MAIS PEU DE REPORTS DANS LES RUES VOISINES**

**DES VOIRIES COMMERCANTES AVEC UN TAUX D'OCCUPATION GÉNÉRALEMENT COMPRIS ENTRE 80% ET 100%**

### Légende :

23 place limitée à 2h

taux d'occupation (légal + illégal) :

< 60%

≥ 60%

≥ 80%

≥ 100%

## RIXENSART GARE



Un parking réservé aux navetteurs SNCB remplis en journée, mais sans saturation



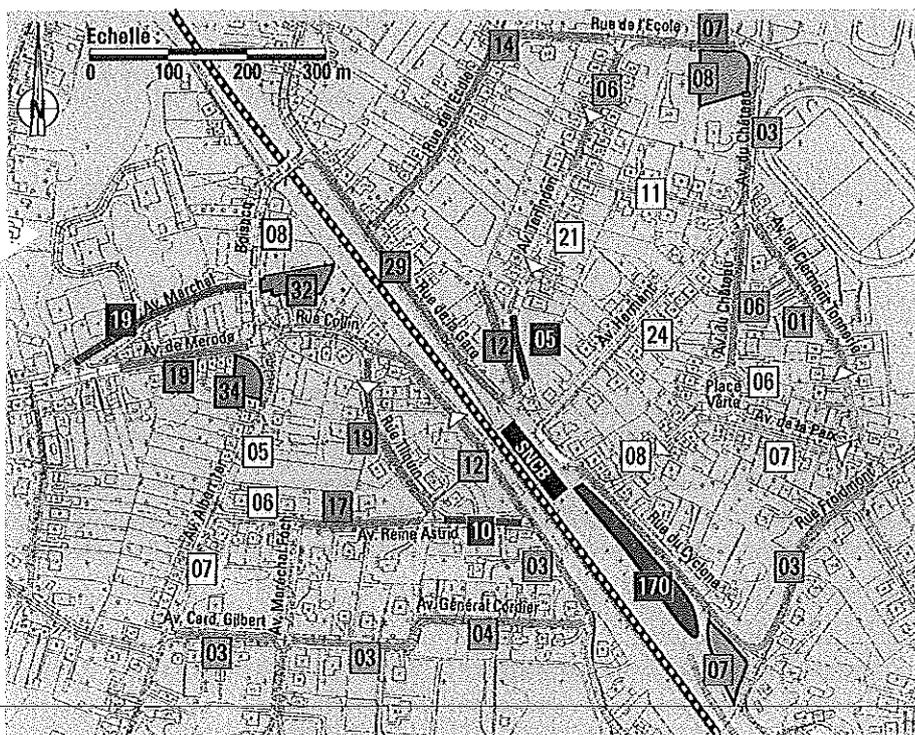
Ponctuellement, des voiries proches de la saturation ou saturées :

- du côté ouest des voies de chemin de fer (Av. Tilquin, Av. Astrid)
- à proximité des voiries commerciales (Av. Marchal)



Peu ou pas de problèmes de stationnement du côté Est des voies de chemin de fer

## RIXENSART Gare :



Sources : relevés Commune de Rixensart et Transitec - juin 2003

## 1.4 TRANSPORTS EN COMMUN

### 1.4.1 Offre et demande ferroviaire

Fig. 1.4.1 L'offre ferroviaire est déjà relativement forte, et orientée exclusivement en Nord-Sud. Les communes de Rixensart et La Hulpe sont ainsi traversées par la ligne 161, qui relie Bruxelles à Namur.

Les gares de Genval, Rixensart et La Hulpe y proposent une offre abondante de trains vers Bruxelles (43 trains par jour ouvrable et par sens) et vers Ottignies et Namur (43 trains par jour ouvrable et par sens). Les temps de parcours vers Bruxelles sont relativement attractifs, puisqu'il faut entre 25 et 30 minutes pour rejoindre la gare de Bruxelles-Nord, p. ex.

Les trois gares sont de taille équivalente et sont fréquentées, en moyenne, par 2'500 à 3'000 voyageurs par jour ouvrable (montées et descentes).

Si Lasne n'a pas d'offre ferroviaire dans sa commune, elle profite non seulement de la proximité de la ligne 161 à l'Est, mais aussi de la ligne 124 qui rejoint Bruxelles à Charleroi, en passant par les gares de Braine l'Alleud et Waterloo à l'Ouest. A relever que cette ligne offre 69 liaisons quotidiennes vers Bruxelles (par sens).

### 1.4.2 Offre et demande en bus

Fig. 1.4.2. L'offre en bus est complémentaire à l'offre en train puisque la plupart des lignes sont à orientation Est-Ouest et en relation avec les trois gares de la ligne 161 et les deux gares de la ligne 124 précitées.

Les trois plus importantes lignes sont :

- le Rapido 3 Braine l'Alleud - Louvain-la-Neuve (19 bus/jour), qui traverse la commune de Lasne en offrant des rabattements sur plusieurs gares ferroviaires IC/IR (Braine-l'Alleud, Ottignies, Louvain-la-Neuve) ;
- la ligne W Braine l'Alleud - Wavre (38 bus par jour), qui traverse les communes de Lasne et de Rixensart en offrant des rabattement sur plusieurs gares ferroviaires et sur plusieurs pôles régionaux ;
- la ligne 558 Braine l'Alleud - La Hulpe - Genval (37 bus/jour), qui est caractérisée par un nombre d'itinéraires important (plus de 8 variantes selon les courses). Ces différents itinéraires sont imposés par le rôle essentiellement scolaire de cette ligne.

Plusieurs lignes de bus sont également orientée Nord-Sud, vers la région bruxelloise :

- la ligne 366 Court-St-Etienne – Ixelles (36 bus/jour) est la plus importante, en assurant une desserte fine parallèle au chemin de fer, avec rabattement sur la gare de Genval. Elle est toutefois pénalisée pour les liaisons régionales par une fonction locale peu adéquate (rôle de desserte locale de Rixensart et La Hulpe);
- les lignes 348 (Etterbeek – La Hulpe, 46 bus/jour) et 345 (Wavre – Overijse, 40 bus/jour) complètent cette offre Nord-Sud, mais sont plus "marginales", car situées à la limite de la zone d'étude.

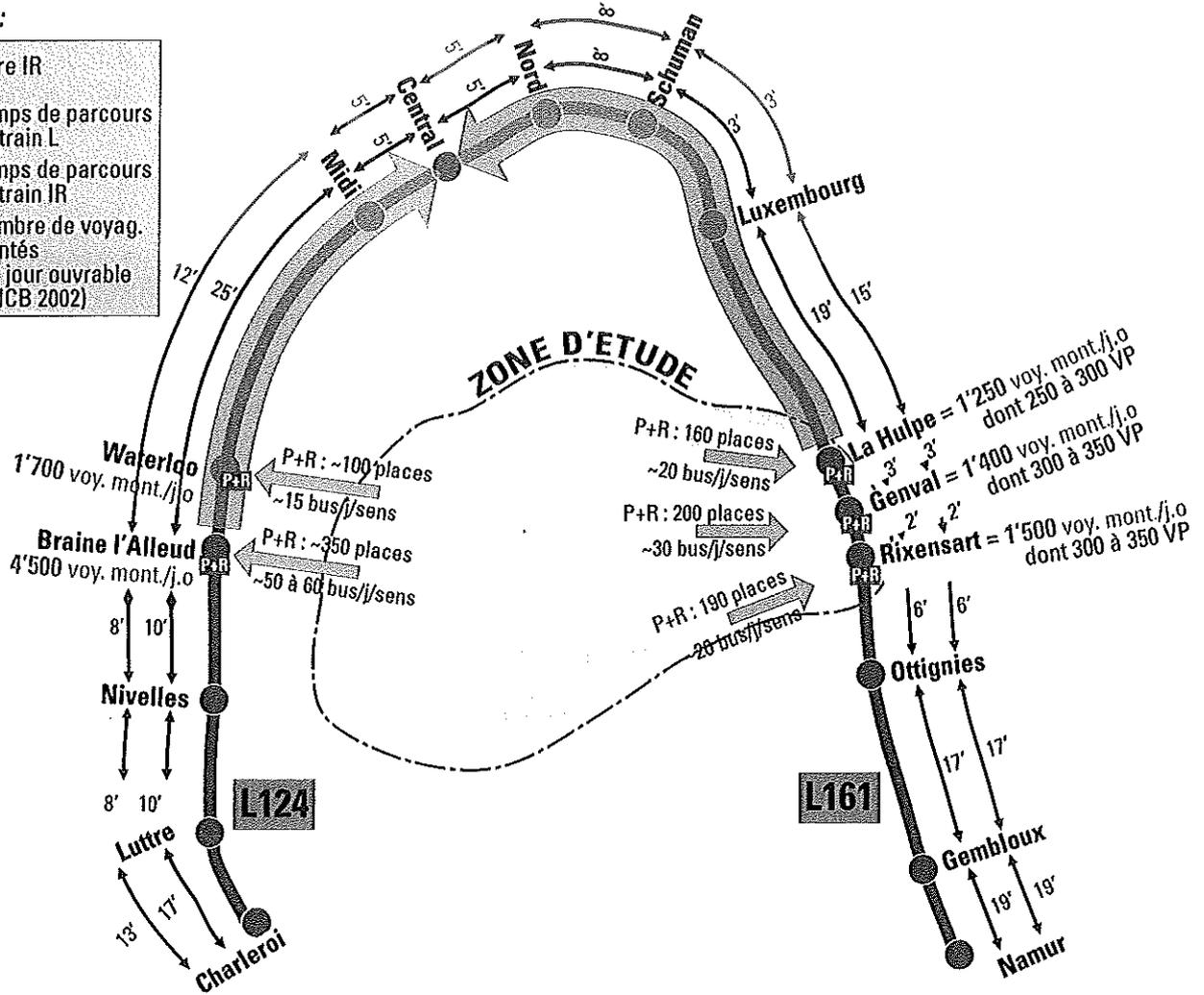
Fig. 1.4.3 D'une manière générale, peu d'usagers sont en relation directe en bus avec Bruxelles, mais les lignes de bus jouent un rôle de rabattement fort vers les gares (intermodalité bus+rail) et vers les pôles scolaires situés à l'Est (Wavre, Basse-Wavre) et l'Ouest (Berlaymont, Braine l'Alleud, ...).



# Eléments d'offre et de demande ferroviaire

**Légende :**

- Gare IR
- 5' Temps de parcours du train L
- 8' Temps de parcours du train IR
- Nombre de voyag. montés par jour ouvrable (SNCB 2002)



L124		Trains/jour
L	: Nivelles - Bruxelles Central	: 34
IC/IR	: Nivelles - Bruxelles Central	: 35
		69 une large plage horaire (04h40-23h40) avec 5 trains à l'HPM (07h00-08h00)
L	: Bruxelles Central - Nivelles	: 31
IC/IR	: Bruxelles Central - Nivelles	: 36
		67 une large plage horaire (05h30-00h40) avec 5 trains à l'HPS (17h00-18h00)

L161		Trains/jour
L	: Ottignies - Bruxelles Central	: 25
IC/IR	: Ottignies - Bruxelles Central	: 18
		43 une large plage horaire (05h00-23h00) avec 5 trains à l'HPM (07h00-08h00)
L	: Bruxelles Central - Ottignies	: 25
IC/IR	: Bruxelles Central - Ottignies	: 18
		43 une large plage horaire (05h30-23h30) avec 5 trains à l'HPS (17h00-18h00)

~ 2/3 des trains sur l'axe Ouest L124, sans gare dans la zone d'étude

**Bruxelles-Central - Ohain en :**

+ + = 41' à 56'  
 16' à 19'    6' à 20'    17' à 18'

= 67'  
\* = 35'

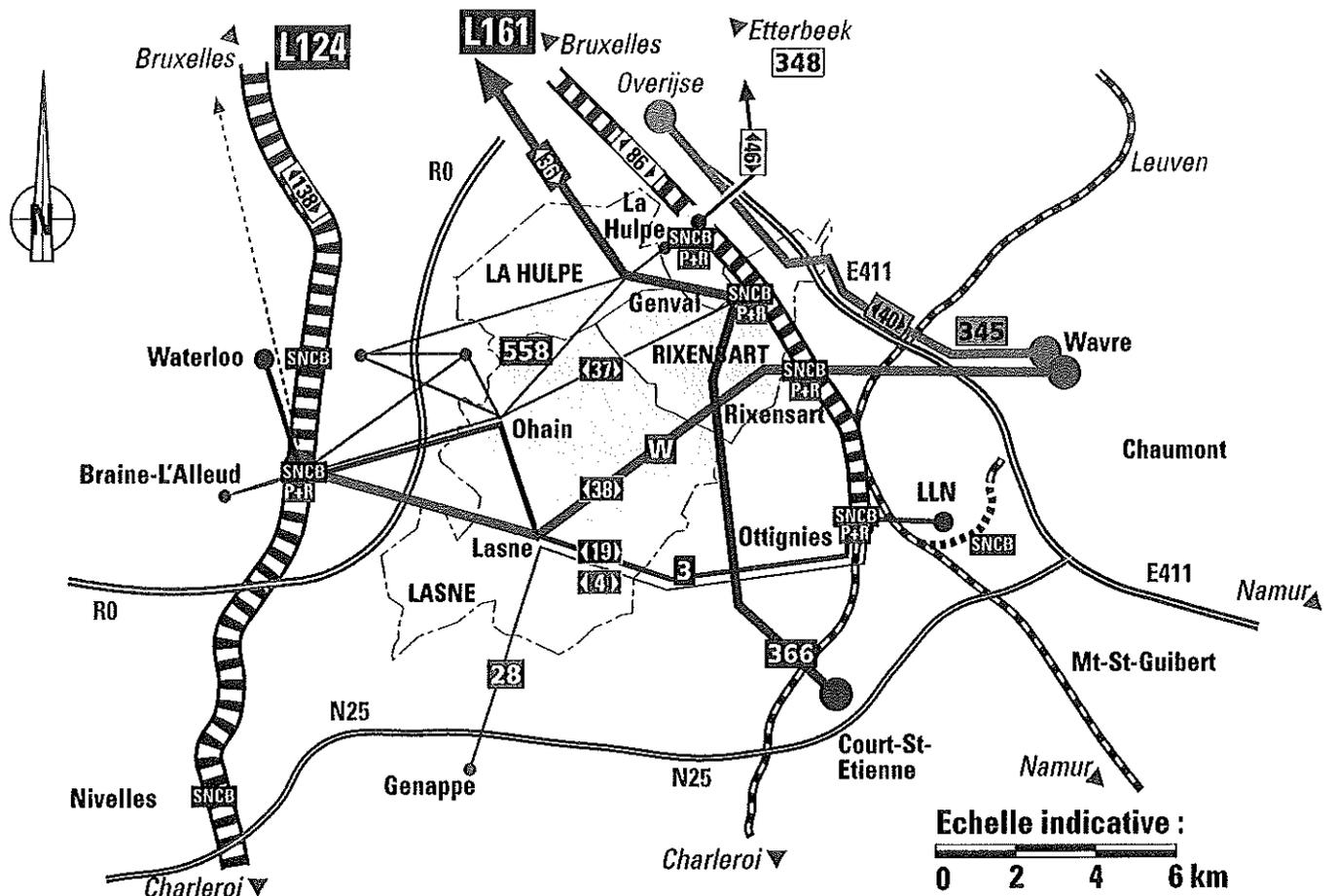
\*Sources : Horaires SNCB et TEC Michelin, trafic heure creuse

**Bruxelles-Central - Rixensart en :**

= 36'  
 = 67'  
\* = 35'

## Temps de parcours du rail compétitifs avec les VP de / vers BXL

# Schéma d'offre en transports en commun (TC) à l'échelle régionale



OFFRE EN TRAIN		Gares SNCB IR
<b>L 124</b>	Bruxelles - Charleroi, via Nivelles et Braine L'Alleud	138 trains /j.o. double sens
<b>L 161</b>	Bruxelles - Ottignies, via Rixensart, Genval, La Hulpe	86 trains /j.o. double sens
OFFRE EN BUS		Nbre de bus / jour double sens
<b>Rapido</b>		
<b>3</b>	Braine L'Alleud - LLN	19 bus /j.o. 1 itinéraire
<b>Classique (TEC)</b>		
<b>W</b>	Braine-l'Alleud - Wavre	38 bus /j.o. 4 itinéraires
<b>366</b>	Court-St-Etienne - Ixelles	36 bus /j.o. 1 itinéraire
<b>558</b>	Braine L'Alleud - Genval	37 bus /j.o. 8 itinéraires
<b>28</b>	Genappe - Ottignies	4 bus /j.o. 1 itinéraire
<b>Classique (De Lijn)</b>		
<b>348</b>	Etterbeek - La Hulpe	46 bus /j.o. 1 itinéraire
<b>345</b>	Wavre - Overijse	40 bus /j.o. 3 itinéraires

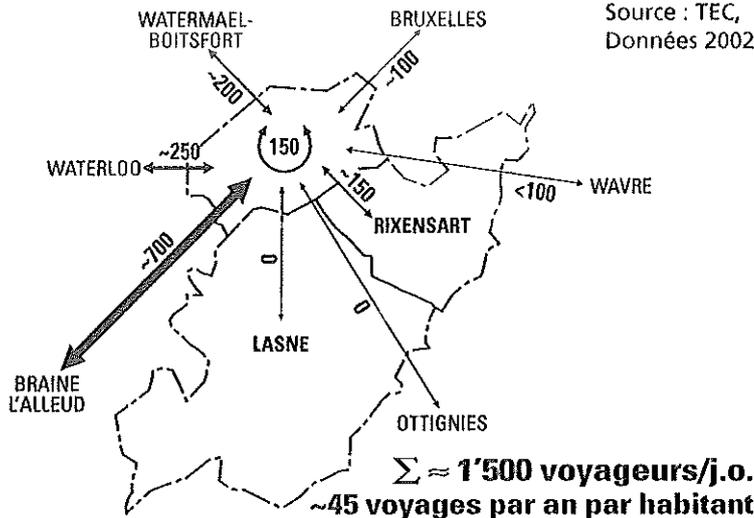
- L'offre en transport en commun à l'échelle régionale est très nettement orientée vers la région bruxelloise (~225 trains et 84 bus par jour), avec :
  - une offre ferroviaire concentrée pour 2/3 des trains à l'Ouest, mais sans gare sur les 3 communes
  - une offre bus concentrée à l'Est (348, 366) et 3 gares SNCB à La Hulpe, Genval et Rixensart
- La ligne Rapido n°3 et la ligne classique n°W jouent des rôles importants de liaisons Est-Ouest, notamment en intermodalité avec le rail
- La ligne 366, seule ligne Nord-Sud, assure une desserte fine parallèle au chemin de fer de l'axe La Hulpe - Genval - Rixensart, avec rabattement sur le rail à la gare de Genval...  
... mais avec un mélange de fonctions de par son rôle de desserte locale, pour une ligne à vocation régionale
- Une bonne accessibilité vers les principaux pôles voisins (Ottignies, LLN, Wavre, Braine,...) avec, en moyenne, une seule correspondance nécessaire
- De nombreuses variantes d'itinéraires rendent la lisibilité du réseau TEC fort difficile !

# Éléments de demande bus - 2002

## La Hulpe

Source : TEC, Données 2002

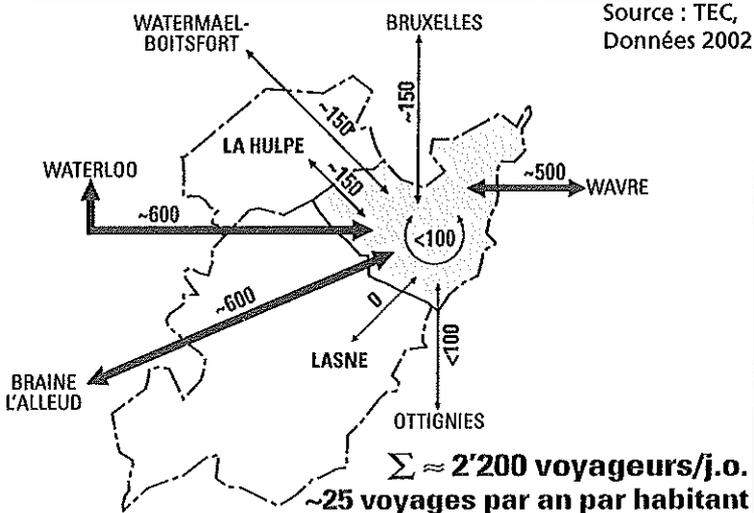
- Demande orientée au 2/3 vers l'Ouest (pôles scolaires, emplois, ...)
- Demande vers l'Est très faible



## Rixensart

Source : TEC, Données 2002

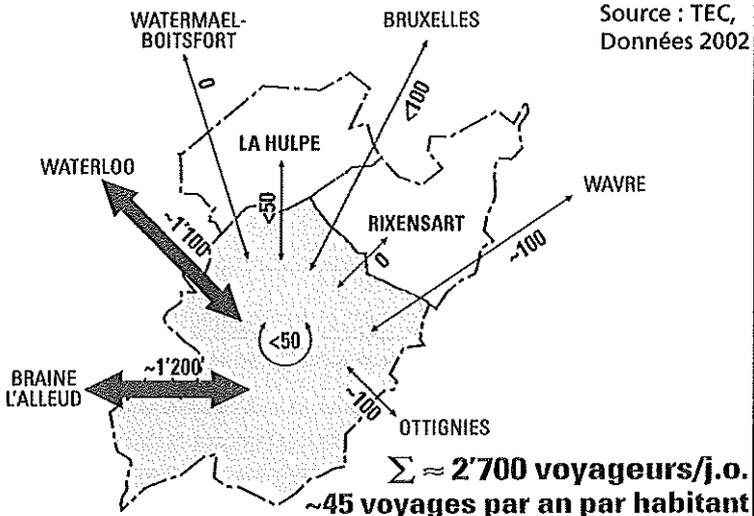
- Demande orientée à moitié vers l'Ouest (pôles scolaires, emplois, ...)
- Echanges importants avec Wavre (pôles scolaires, emplois, ...)
- Peu ou pas de demande interne
- Ratio voyages/an/habitant plus faible, mais 2 gares SNCB sur la commune



## Lasne

Source : TEC, Données 2002

- Une demande plus importante qu'à La Hulpe et Rixensart, mais pas de desserte ferroviaire
- Demande orientée à 85% vers l'Ouest (pôles scolaires, emplois, ...), donc très peu d'intermodalité avec le rail L161 à l'Est
- Très peu de demande interne, malgré l'étendue de la commune



**D'UNE MANIERE GENERALE, PEU D'USAGERS EN RELATION DIRECTE EN BUS AVEC BRUXELLES, MAIS QUELLE PART D'INTERMODALITE AVEC LE RAIL ?**



COMMUNES DE LA HULPE, LASNE ET RIXENSART



0361-f1.4.3-jl-1-29.08.03-gm

Figure n° 1.4.3

## 1.5 LES MODES DOUX

### 1.5.1 A l'échelle intercommunale

Les communes de La Hulpe, Rixensart et Lasne partagent en commun un réseau routier fortement chargé et donc souvent insécurisant pour les piétons ou les cyclistes qui l'empruntent ou le traversent.

Au vu des charges de trafic répertoriées sur le réseau régional mais également sur de nombreuses voiries communales, une séparation entre les automobilistes et les cyclistes est souvent nécessaire si on se réfère aux abaques en vigueur. Malheureusement sur le terrain, soit il n'y a pas de piste cyclable, soit elles sont mal entretenues ou mal conçues. De nombreuses pistes cyclables sont aménagées sur trottoir, avec les risques d'incident que cela suppose : conflit avec un piéton, dépassement d'un autre cycliste alors que la largeur est insuffisante.

Les accès à ces pistes cyclables surélevées sont souvent problématiques, de même que leurs réinsertions au niveau des carrefours, notamment lorsqu'un cycliste doit tourner à gauche.

Enfin, dans les trois communes étudiées, comme un peu partout en région wallonne, de nombreux cheminements piétons sont inadaptés, interrompus ou inaccessibles aux personnes à mobilité réduite.

### 1.5.2 A l'échelle de chaque commune

#### RIXENSART

Fig. 1.5.1 et 2 Malgré un territoire coupé en quatre par le chemin de fer et la Lasne, la commune de Rixensart est celle qui présente les plus gros potentiels de déplacements non motorisés.

Au niveau des pôles d'appel, on retiendra la présence de deux gares, de plusieurs écoles primaires et secondaires, d'infrastructures sportives et de petits commerces de proximité, ... En terme d'infrastructures, on compte déjà environ 10 km d'aménagements cyclables (RAVeL, sens uniques limités, pistes cyclables, ...). Ce chiffre pourrait aisément être doublé voire triplé si l'on valorise une partie des nombreux sentiers que compte actuellement la commune. La plupart sont en effet inaccessibles tant aux vélos, qu'aux PMR et mamans se promenant avec un landau.

Une autre entrave au développement du vélo à Rixensart est la présence de près de 10 km de sens uniques, qui obligent le cycliste à faire parfois de longs détours ou alors à prendre certains risques.

#### LA HULPE

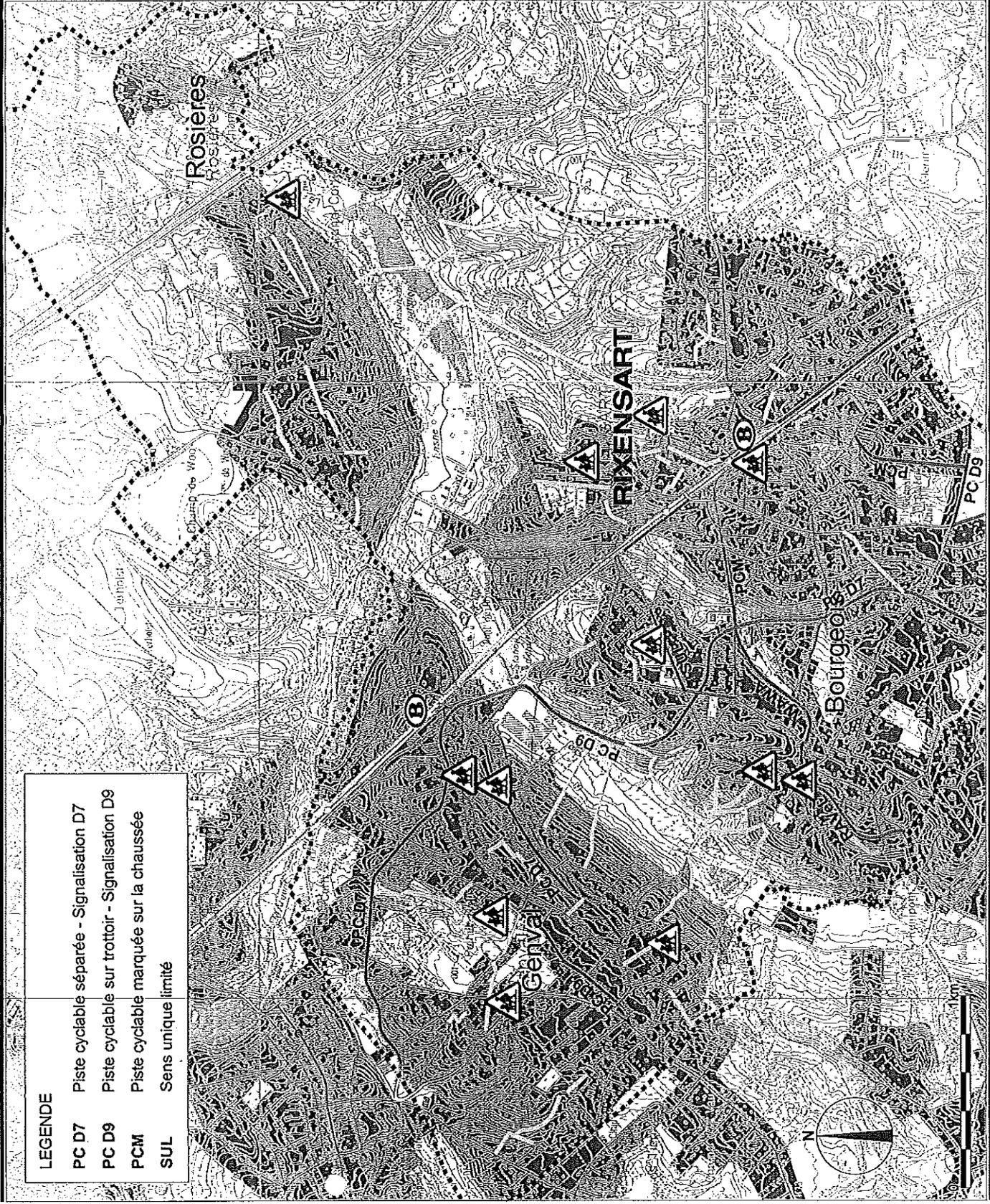
Fig. 1.5.3 et 4 En matière de déplacements non motorisés, le contexte de La Hulpe est extrêmement favorable : regroupement de l'habitat, des pôles scolaires, des services et d'une série de commerces de proximité.

Les résultats des enquêtes réalisées dans trois écoles primaires le confirment tout à fait : près de 31 % des élèves se rendent à l'école à pied.

Fort de ces atouts, la commune n'a pas attendu la venue d'un PCM pour prendre diverses initiatives en faveur des piétons (aménagements récents de l'avenue des Combattants parfaitement accessibles aux PMR) et des cyclistes (itinéraires cyclables partiellement aménagés, primes pour le personnel communal, ...).

**Modes doux - Rixensart : les points forts**

LEGENDE	
PC D7	Piste cyclable séparée - Signalisation D7
PC D9	Piste cyclable sur trottoir - Signalisation D9
PCM	Piste cyclable marquée sur la chaussée
SUL	Sens unique limité



D'importants pôles générateurs pour des déplacements à pied ou à vélo : les écoles (primaires et secondaires; ± 3.500 élèves), les gares, ...



Un vaste maillage de sentiers offrant aux piétons et aux vélos une multitude de raccourcis

De nombreux aménagements réalisés en faveur des piétons mais surtout des cyclistes : pistes cyclables le long des routes régionales mais également de certaines routes communales, maillon du RAVEL WAWA, sens unique limité, ...

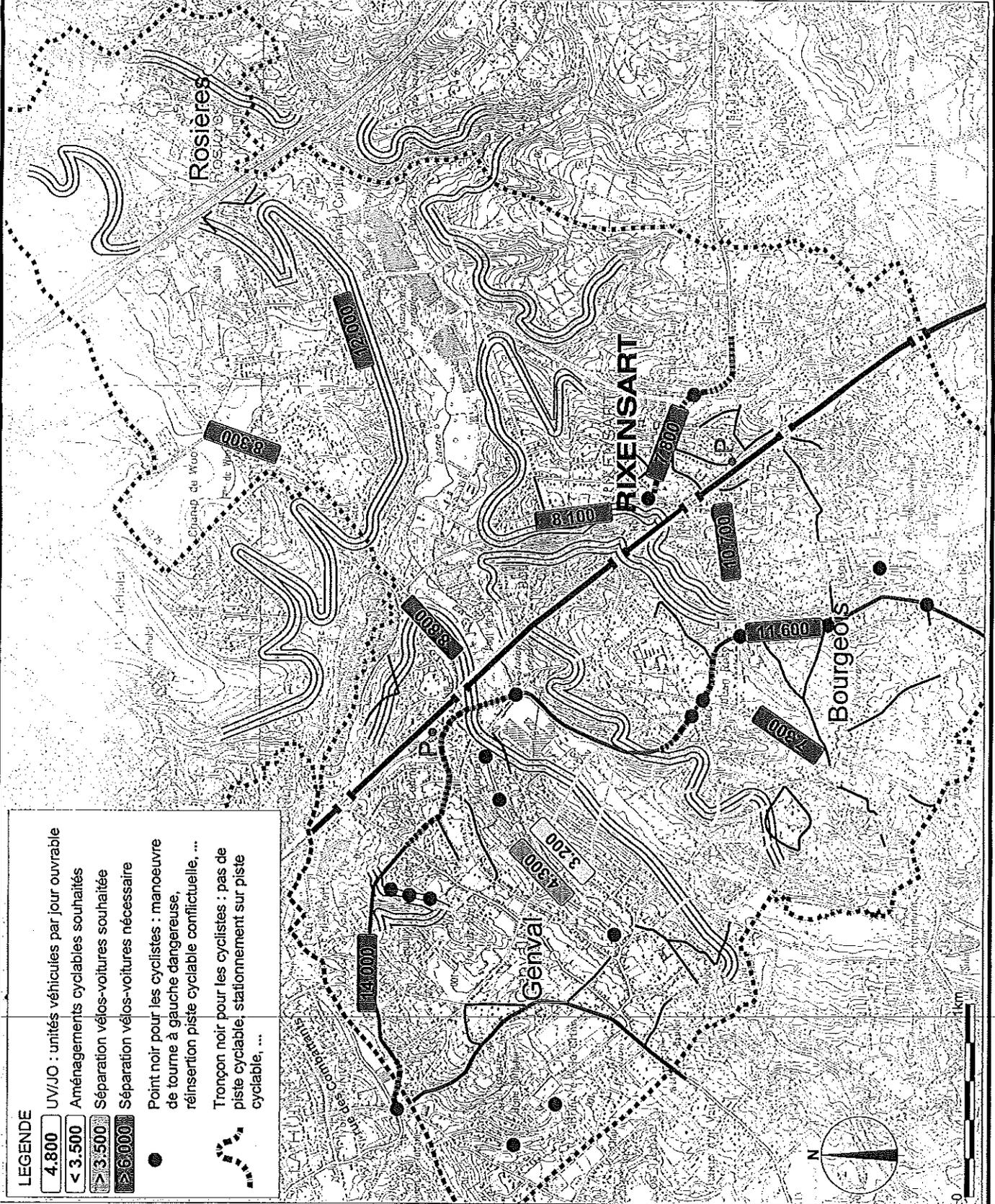


Un pourcentage significatif de personnes travaillant et résidant à Rixensart (± 15%)

## Modes doux - Rixensart: les points faibles

**LEGENDE**

- 4.800** UVJO : unités véhiculées par jour ouvrable
- < 3.500** Aménagements cyclables souhaités
- > 3.500** Séparation vélos-voitures souhaitée
- ≥ 6.000** Séparation vélos-voitures nécessaire
- Point noir pour les cyclistes : manœuvre de tourne à gauche dangereuse, réinsertion piste cyclable conflictuelle, ...
- Tronçon noir pour les cyclistes : pas de piste cyclable, stationnement sur piste cyclable, ...



Un habitat et des pôles d'attrait éparpillés. Dès lors des distances à parcourir peu favorables pour les modes doux.

Des contraintes topographiques non négociables : la vallée de la Lasne délimitant deux entités, certains flancs escarpés, un fond de vallée inhabité.

La ligne de chemin de fer Bruxelles - Namur : une barrière artificielle ne pouvant être franchie qu'en six endroits.

Des axes régionaux mais aussi communaux fortement chargés et donc relativement insécurisants pour les "modes doux".

Emprunter à vélo les routes régionales ou certaines routes communales très fréquentées.

- Soit la piste est surélevée mais peu performante (largeur insuffisante pour dépasser ou rouler vite, stationnement sauvage en agglomération, cohabitation avec les piétons)

- Soit il n'y a pas de piste cyclable

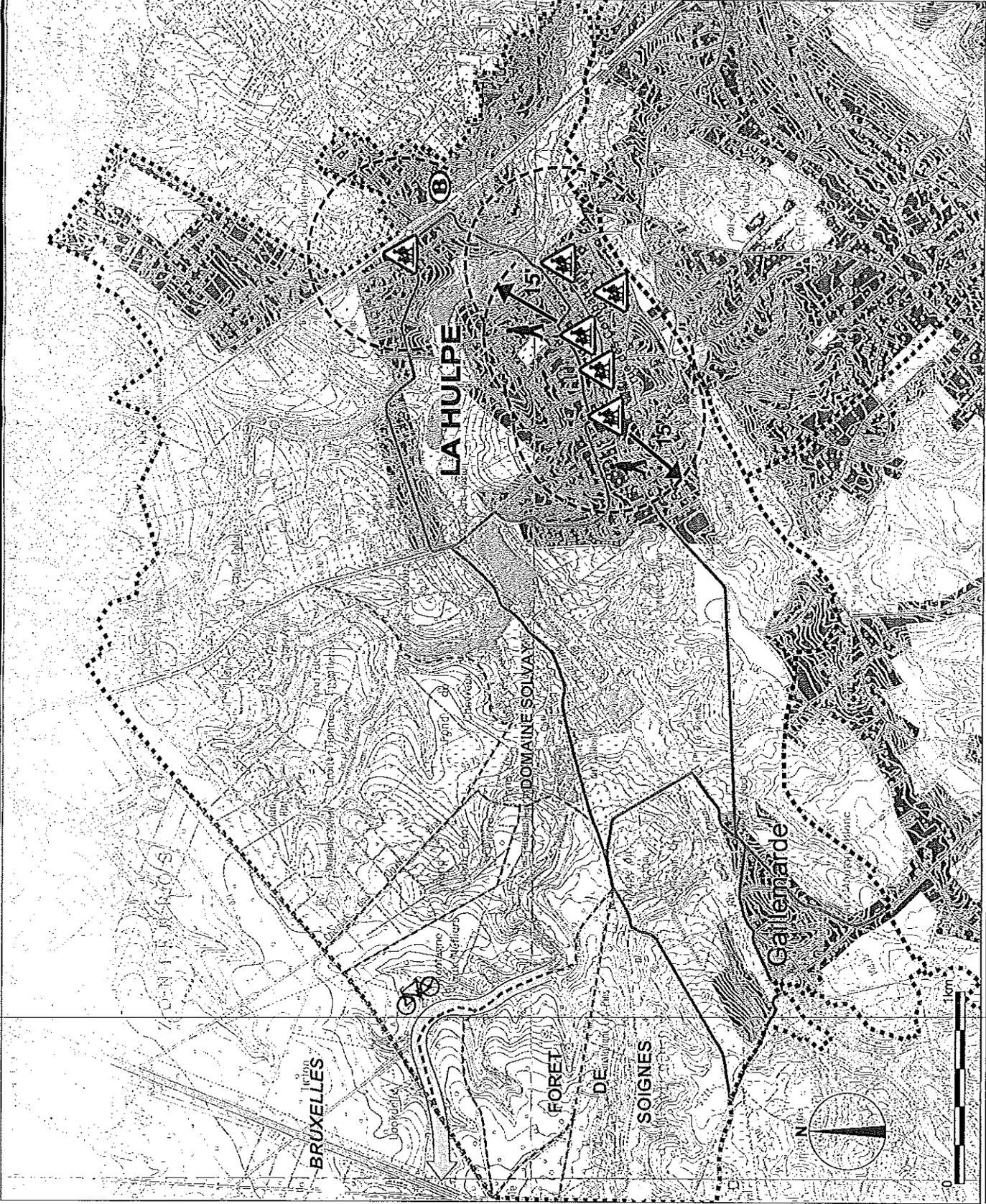
Des sentiers parfois défallants (revêtement raviné, haies envahissantes, orties, boue) trop souvent pas (ou peu) accessibles aux cyclistes et aux landaous.

De nombreuses rues en sens unique qui impliquent parfois d'importants et dissuasifs détours pour les cyclistes.

Parcage vélos aux gares de Genvai et Rixensart : couverts mais saturés

Ponctuellement, des trottoirs étriqués, inconfortables, envahis par les voitures, les arbres, des traversées piétonnes inadaptées.

# Modes doux - La Hulpe : les points forts



Un regroupement de l'habitat favorable à la marche et au vélo notamment sur le chemin de d'école



D'importants pôles générateurs pour des déplacements à pied ou à vélo : les écoles (primaires et secondaires), la gare, la rue des Combattants (commerces, services, ...)



Un vaste réseau de promenades à travers la forêt de Soignes et le Domaine Solvay. La possibilité de rejoindre Bruxelles "à travers bois" à vélo

rue des Combattants



Des aménagements récents parfaitement accessibles aux personnes à mobilité réduite

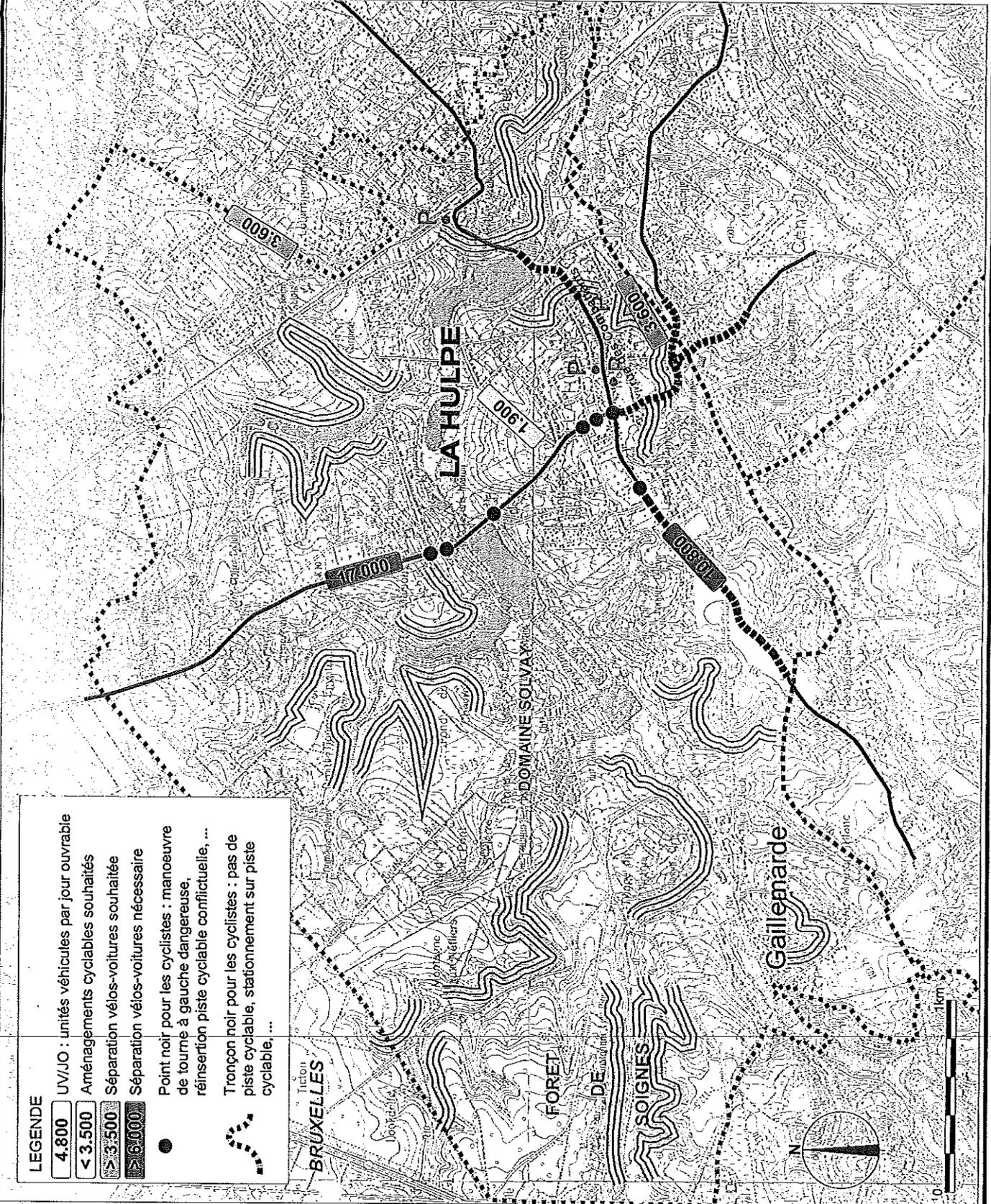


Trois boucles cyclables déjà partiellement aménagées (marquage, balisage)



Une politique communale "volontariste" en matière de déplacements à vélo (prime pour le personnel communal, opérations de ramassage scolaire, ...)

## Modes doux - La Hulpe : les points faibles



Des axes régionaux mais aussi communaux fortement chargés et donc relativement insécurisants pour les "modes doux"

- Emprunter une route régionale à vélo :
- soit la piste est de plain pied mais peu confortable (graviers, revêtement dégradé),
  - soit la piste est surélevée mais peu performante (largeur insuffisante pour dépasser ou rouler vite, stationnement sauvage en agglomération),
  - soit il n'y a pas de piste cyclable.

Les mouvements de réinsertion dans la circulation ou de tourne à gauche ne sont absolument pas traités

- Des points de parage pour vélos
- proches de la saturation (gare)
  - difficilement accessibles (poste)
  - insuffisants (écoles)
  - non couverts

Cà et là, des contraintes de relief relativement importantes

Ponctuellement, des trottoirs étriqués et inconfortables ou envahis par les voitures, des traversées piétonnes inadaptées pour les personnes à mobilité réduite



P.



## LASNE

Fig. 1.5.5 et 6 A l'échelle du périmètre d'étude, Lasne est la commune qui présente le plus faible potentiel de redéploiement de la marche et du vélo pour effectuer des déplacements utilitaires.

Avec un habitat très dispersé, une forte dépendance vis-à-vis de l'extérieur pour l'emploi, les commerces, l'enseignement, des distances à parcourir beaucoup plus importantes, les Lasnois seront toujours dépendants de leur voiture. Est-ce une cause ou une conséquence, mais Lasne présente un des taux de motorisation les plus élevés de Belgique.

Il faut rappeler que les actions à mener en faveur des "modes doux" seront dès lors limitées. Elles viseront l'accessibilité des écoles, des infrastructures sportives et l'amélioration des cheminements piétons au cœur des villages (souvent insécurisants et inattractifs actuellement).

En matière de déplacements de loisirs à pied ou à vélo, la commune de Lasne dispose par contre de nombreux atouts : un cadre verdoyant, un vaste réseau de sentiers et chemins, un balisage remarquable.

Contrairement à Rixensart, les sentiers sont accessibles à tous les usagers non motorisés, du moins en théorie, car les largeurs ou les revêtements laissent parfois à désirer.



### Modes doux - Lasne : les points forts

#### LEGENDE

- PC D7 Piste cyclable séparée - Signalisation D7
- PC D9 Piste cyclable sur trottoir - Signalisation D9
- PCM Piste cyclable marquée sur la chaussée
- SUL Sens unique limité



Chaque village possède sa (ses) école(s). Sauf exception, les écoles sont implantées au coeur des villages et devraient en principe être aisément accessibles à pied ou à vélo.

Un vaste réseau de sentiers, chemins, petites routes à faible circulation offrant aux cyclistes ou aux piétons aussi bien de très belles promenades que d'intéressants raccourcis pour les déplacements fonctionnels.

Des sentiers et des chemins repertoriés, numérotés, balisés et généralement entretenus.

Quelques infrastructures (ou mesures) en faveur des cyclistes, PCM entre Ohain-Lasne et Aywière le long de la RN, SUL chemin de Strins, de nombreux sentiers accessibles aux vélos (signalisation ad hoc, pas d'obstacle)



## Modes doux - Lasne : les points faibles

### LEGENDE

**4.800** UV/JO : unités véhiculées par jour ouvrable

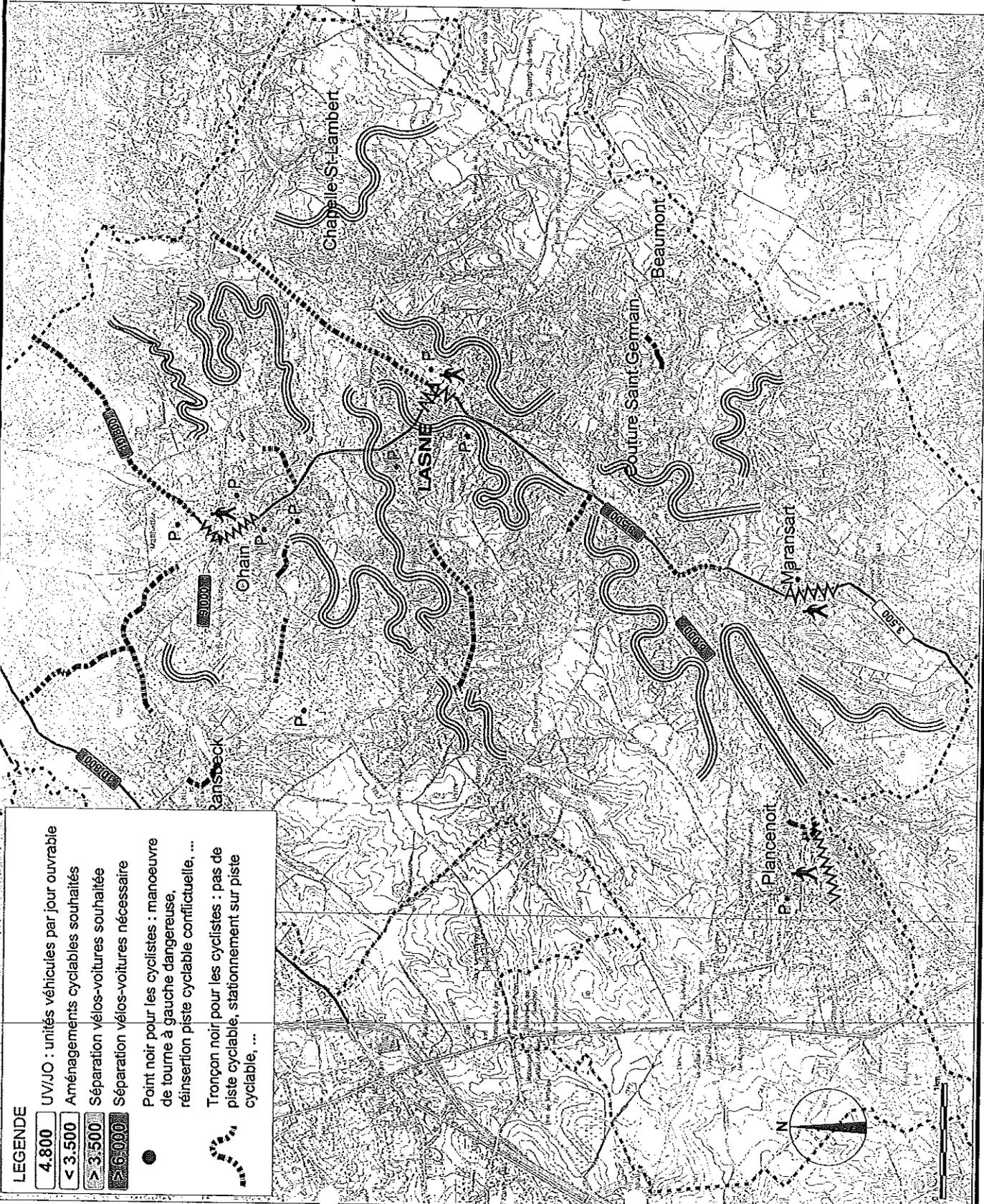
**< 3.500** Aménagements cyclables souhaités

**> 3.500** Séparation vélos-voitures souhaitée

**≥ 6.000** Séparation vélos-voitures nécessaire

● Point noir pour les cyclistes : manœuvre de tourne à gauche dangereuse, réinsertion piste cyclable conflictuelle, ...

Tronçon noir pour les cyclistes : pas de piste cyclable, stationnement sur piste cyclable, ...



Un contexte peu favorable pour les modes doux. Un habitat particulièrement éparpillé, des distances à parcourir dès lors plus importantes.

Un taux de motorisation largement supérieur à la moyenne régionale.

Peu d'habitants travaillant à l'intérieur de la commune (8%).

Le long des axes importants traversant les villages, des conditions de déplacement pour les piétons très mauvaises : vieux pavés, trottoirs étriqués, poteaux d'éclairage ou mobilier mal implantés, stationnement sauvage, traversées piétonnes inadaptées

Des conditions de déplacement souvent mauvaises pour les cyclistes :

- Pas de piste le long de certains axes fortement chargés (par ex. Lasne - Rixensart)
- Un relief parfois rebutant (par ex : 5 à 7 minutes suffisent pour relifer Ohain à Lasne, mais quel effort !)

● Des pistes cyclables ensablées

● Des sentiers étriqués, parsemés de trous

● Des petites routes, calmes, sécurisantes mais pavées

Des infrastructures sportives, bâtiments administratifs, écoles généralement dépourvus de parcage vélos ou alors mal ou insuffisamment équipés.

## 1.6 JALONNEMENT

Le jalonnement a été analysé sur les axes principaux, pour les deux fonctions structurantes suivantes :

- les itinéraires d'accès au réseau autoroutier ;
- les itinéraires d'accès aux trois communes.

Vers le réseau autoroutier, on constate à plusieurs endroits un manque de continuité de l'information par exemple le réseau autoroutier est proposé à un carrefour, puis absent au(x) carrefour(s) suivant(s). Quelques exemples sont clairement identifiés, notamment lorsqu'on passe d'une commune à une autre (p. ex. entre Rixensart et La Hulpe).

Outre la continuité, l'uniformité de l'information vers le réseau autoroutier n'est pas optimale. En effet, les informations se mélangent ou se superposent ponctuellement entre les accès au Ring, à l'E411 ou à Bruxelles.

Les accès aux trois communes peuvent globalement être considérés comme satisfaisants :

Fig. 1.6H.1 La Hulpe : un bon jalonnement continu et uniforme depuis le réseau structurant ;

Fig. 1.6L.1 Lasne : la continuité du jalonnement n'est pas parfaitement assurée sur le réseau national (N271, N253) vers les différents villages de la commune;

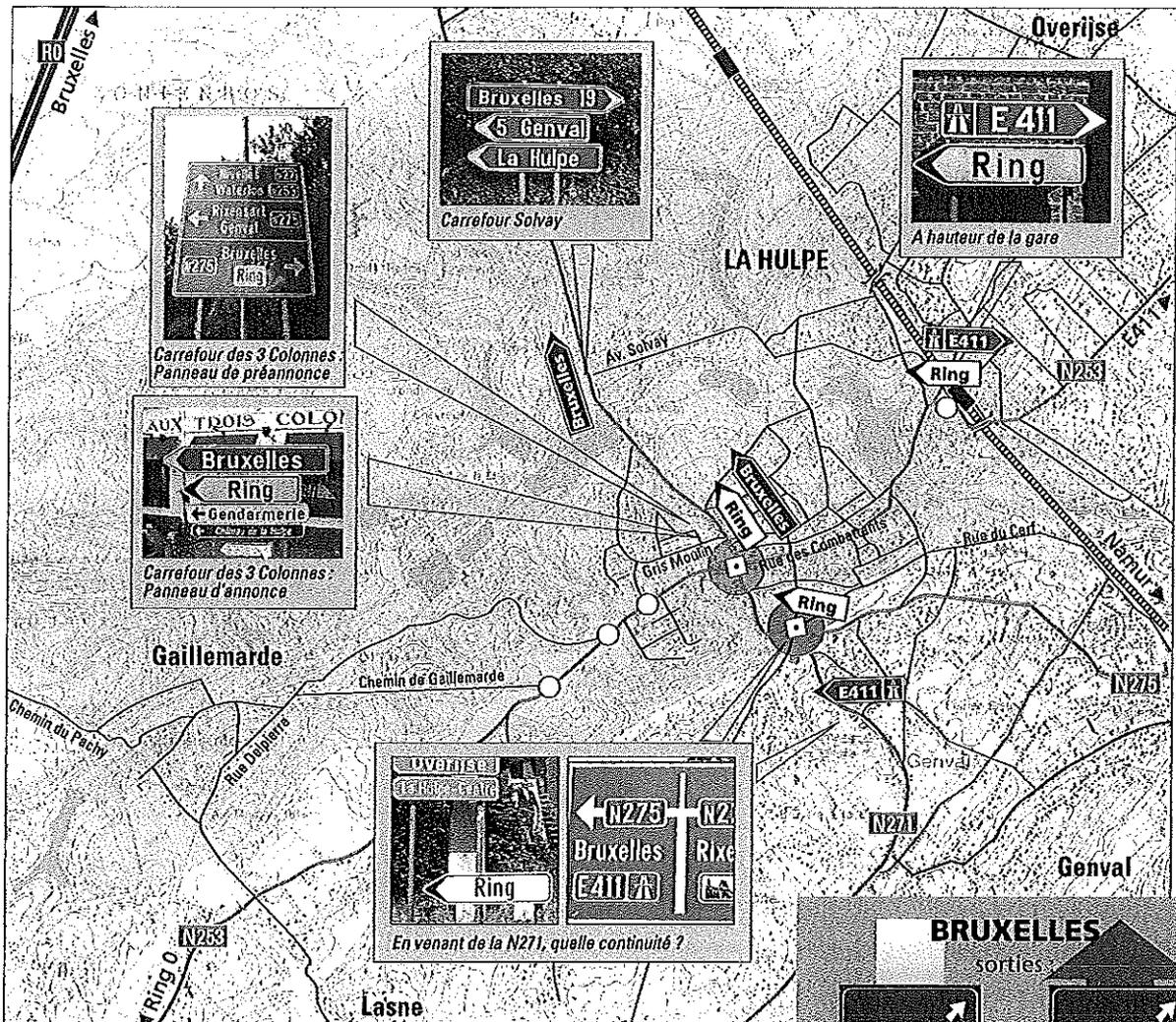
Fig. 1.6R.1 Rixensart :  
et 1.6R.2

- un jalonnement continu depuis l'E411, avec néanmoins l'un ou l'autre panneau pouvant inciter à des erreurs ;
- un jalonnement variable entre les appellations "Rixensart" et "Rixensart village", manquant d'uniformité.



# La Hulpe : jalonnement en relation avec le réseau autoroutier

**Un bon jalonnement continu et uniforme vers La Hulpe depuis le réseau structurant**



Echelle : 0 1 km 2 km



**Sur l'E411 :**

- La Hulpe jalonné par la sortie n°3 (Overijse), mais quelle compréhension "Terhulpen" ?

**Vers le réseau autoroutier :**

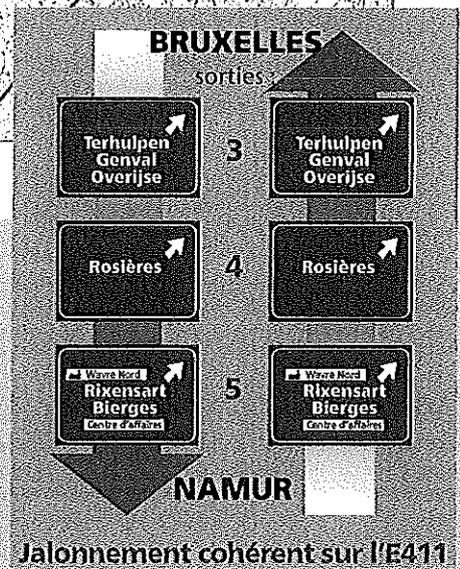
- Un accès au Ring proposé par la N275, (l'E411 n'est proposée qu'à hauteur de la gare)
- Un manque de continuité vers le réseau autoroutier à partir de la N271 (E411) puis Ring
- Importante différence de qualité du jalonnement (vétusté, lisibilité, ...) entre les 2 carrefours à feux de La Hulpe



3 Colonnes



Mazerine



**Légende :**

<p>Réseau routier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— secondaire</li> <li>— collecteur</li> <li>— de desserte</li> </ul>	<p>Carrefours structurants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ régulé</li> <li>□ non-régulé</li> <li>○ giratoire</li> </ul>	<p>Réseau SNCB :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▬▬▬▬ vole ferrée</li> <li>□ gare</li> </ul>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------



COMMUNES DE LA HULPE, LASNE ET RIXENSART

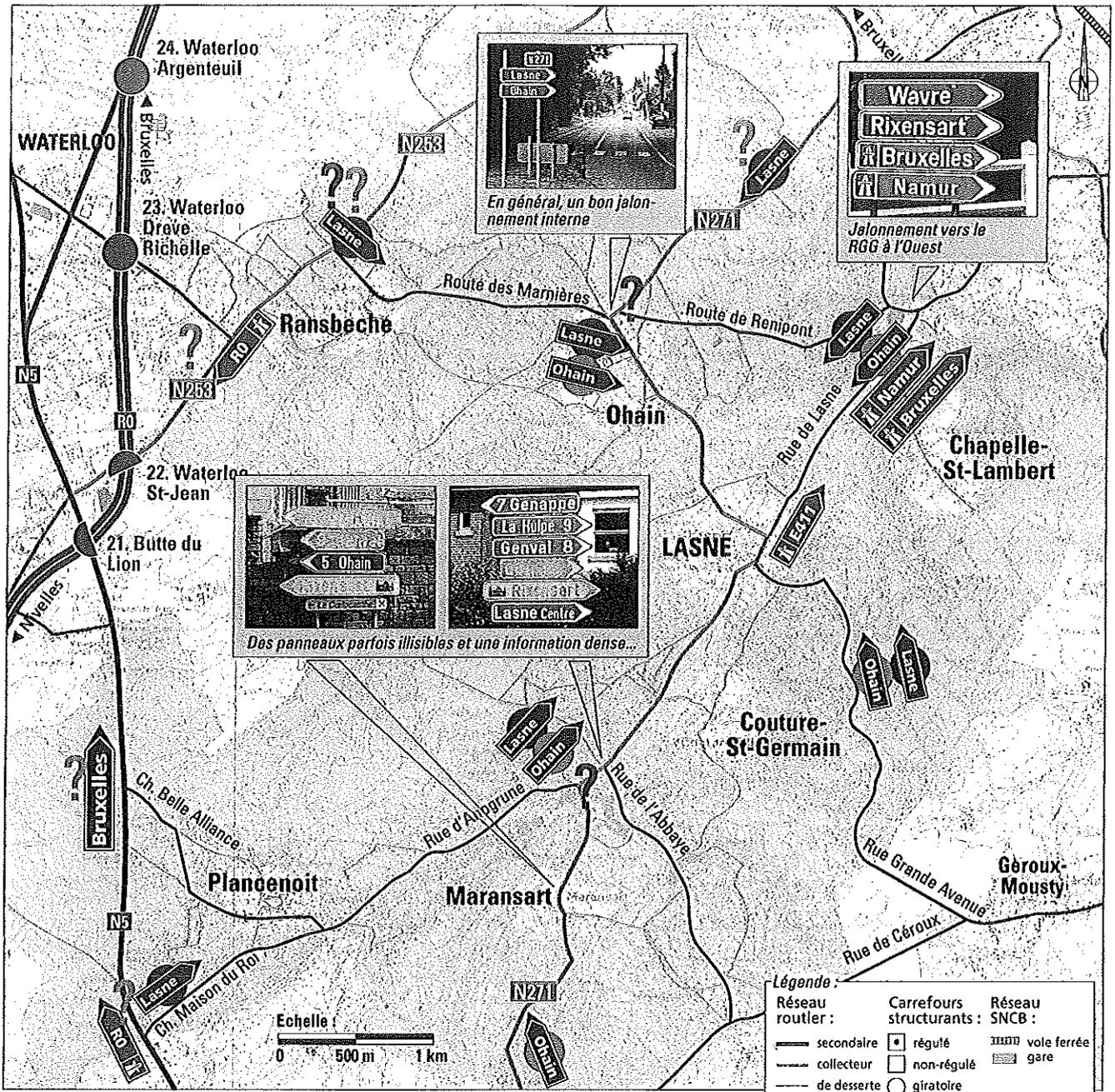


S.A. PISSART VAN DER STRICHT

0361-f1.6H.1-jl-1-01.09.03-gm

Figure n°1.6H.1

# Lasne - Jalonnement sur les axes structurants



**De / vers le RGG :**  
(réseau grand gabarit : E411, R0,...)



- Manque de continuité de l'information vers le RGG (Ring puis Bruxelles ou E411 puis Bruxelles)
- Pas de jalonnement depuis Ohain vers R0 / E411
- Pas de jalonnement depuis Lasne vers R0
- de nombreux villages sans infos vers le RGG

?

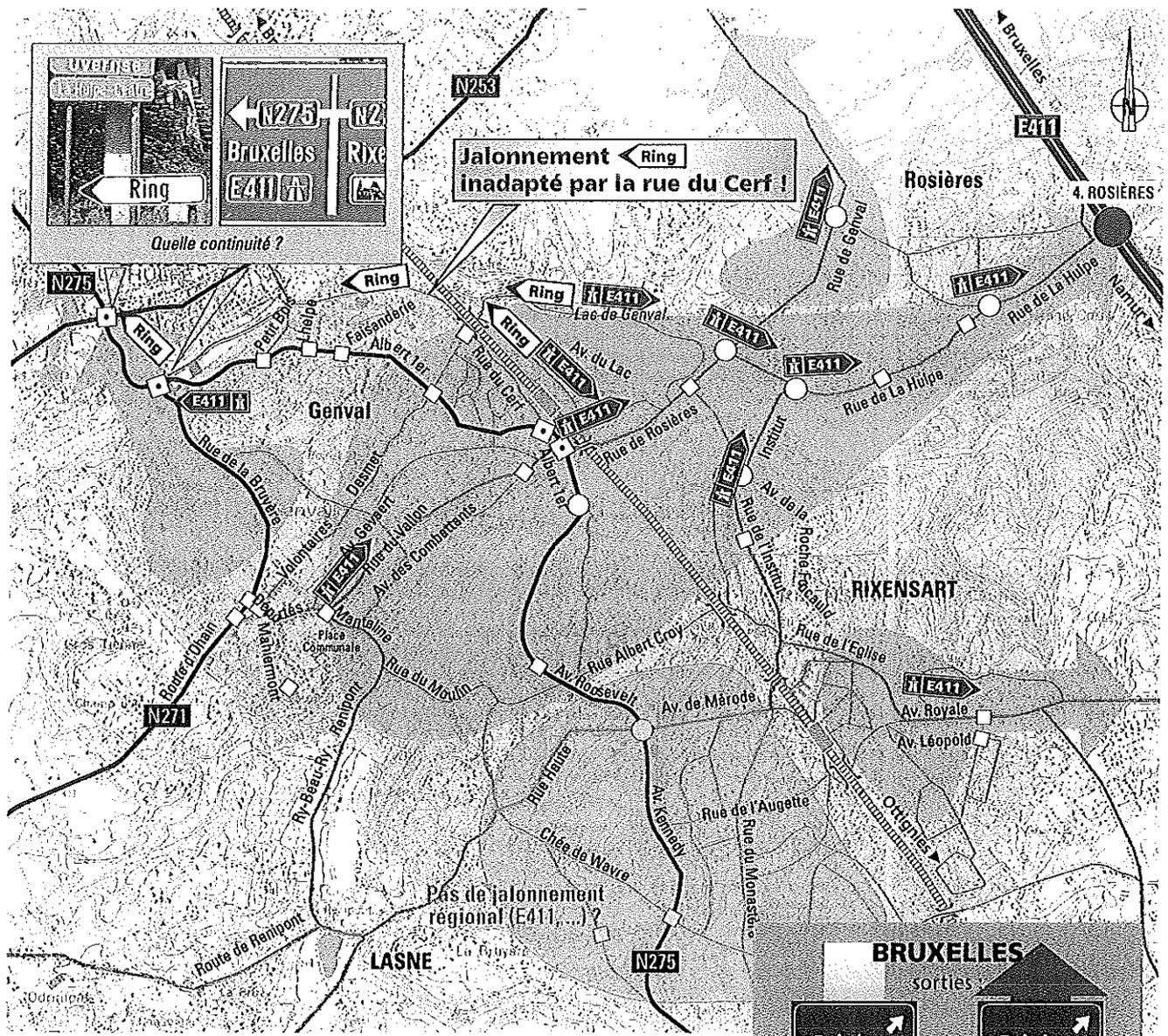
**De / vers la commune de Lasne :**  
(par l'exemple des villages de Lasne et Ohain)



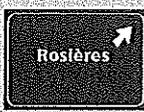
- N253 :**
- Lasne bien jalonné
  - Pas de panneau pour Ohain ?
- N271 (Rue de Lasne) :**
- Lasne bien jalonné
  - Un seul panneau pour Ohain ?

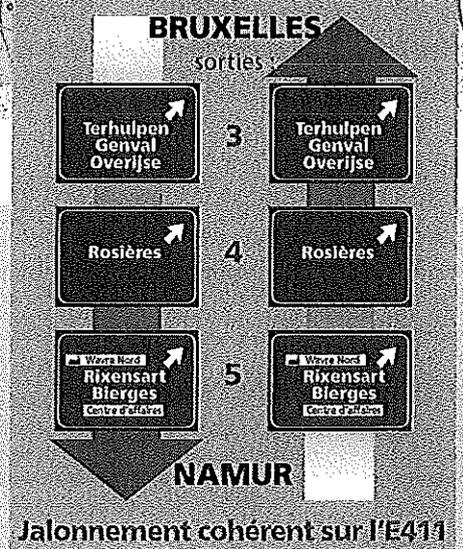
➔ **Quelle continuité de l'information ?**

# Rixensart - Jalonnement en relation avec le réseau autoroutier



Echelle : 0 1 km 2 km

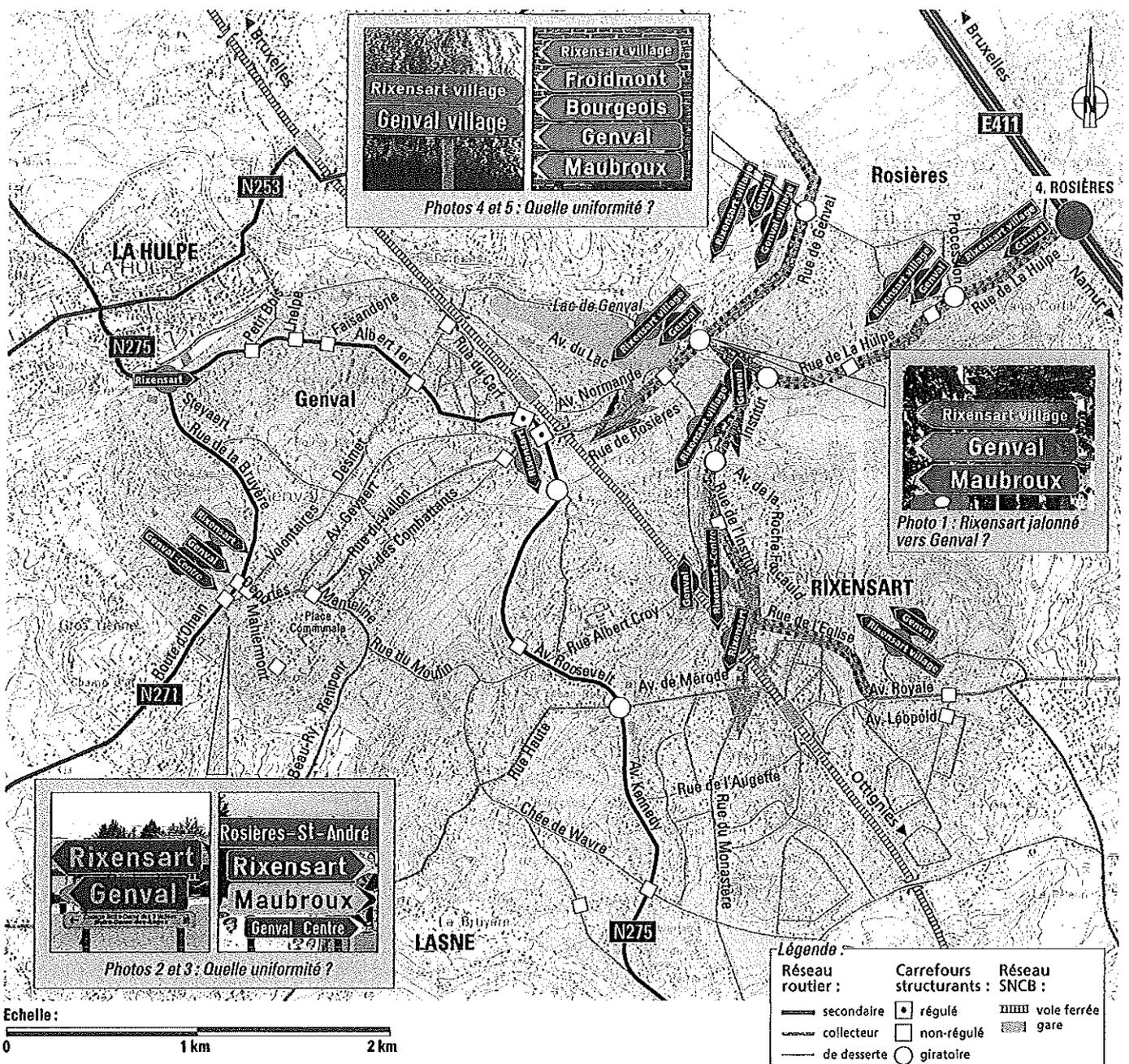
- 
**Sur l'E411 :**
  - Rixensart jalonné uniquement par la sortie 5
  - Rosières jalonné à la sortie 4
  - Pas d'indication pour Genval
- 
**Dans la commune :**
  - Plusieurs accès dispersés vers l'E411, mais un jalonnement canalisant le trafic via les rues de Rosières, de l'Institut et de la Hulpe
- 
**Ring**
  - Un manque de continuité vers le réseau autoroutier à partir de la N271 (  puis  )



Légende :

<b>Réseau routier :</b>  secondaire  collecteur  de desserte	<b>Carrefours :</b>  régulé  non-régulé	<b>Réseau SNCB :</b>  voie ferrée  gare  giratoire
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

# Rixensart - Jalonnement vers la commune



**Rixensart**

**Rixensart - Centre**

- **Quelle compréhension pour le visiteur occasionnel entre Rixensart et Rixensart village ?**
- **Un jalonnement continu et uniforme vers Rixensart village depuis les sorties de l'E411, à l'exception du carrefour Rue de Rosières - Rue de la Hulpe qui propose Rixensart village vers Genvall (voir photo 1)**
- **Un jalonnement de proximité pour le centre de Rixensart**

**Genvall**

**Genvall - Centre**

- **Un jalonnement vers Genvall concentrant le trafic vers la Rue de Rosières (qu'il vienne de l'E411 sortie 3, 4 ou 5)**
- **Pas de jalonnement **Genvall** sur la N275**
- **Des panneaux **Genvall - Centre** et **Genvall village** sans uniformité**

## 2. ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE, DIAGNOSTIC

### 2.1 STRUCTURE DU TRAFIC

#### 2.1.1 Structure du trafic à l'échelle régionale

Fig. 2.1.1 L'analyse de la structure du trafic permet notamment d'estimer l'importance des différents types de flux en relation avec la zone étudiée, ainsi, à l'échelle régionale (comprenant les trois communes) :

- le trafic d'échanges généré par les habitants, les emplois et les scolaires, est estimé entre 70'000 et 80'000 unités-véhicules par jour ouvrable ;
- le trafic interne est fort (compte tenu de la superficie importante à l'échelle des trois communes) et comparable au trafic d'échanges ;
- le trafic de transit est estimé entre 10'000 et 15'000 unités-véhicules par jour ouvrable, ce qui signifie qu'un véhicule sur quatre au cordon des trois communes est en transit.

Les principaux flux de transit à l'échelle régionale se concentrent sur la N275 (transit Nord-Sud) et sur la N253 (transit Est-Ouest).

#### STRUCTURE DU TRAFIC À L'ECHELLE DE LA HULPE

Fig. 2.1H.1 A l'échelle de chaque commune, les différents types de trafic prennent des proportions différentes, car le trafic d'échanges à l'échelle régionale peut se muer en trafic de transit à cette échelle. La Hulpe, située au nord de Rixensart et Lasne subit ainsi des flots de navetteurs des communes voisines :

- le trafic d'échanges généré par les habitants, les emplois et les scolaires est de 25'000 unités-véhicules par jour ouvrable ;
- le trafic de transit est estimé entre 18'000 et 20'000 unités-véhicules par jour ouvrable, ce qui signifie que six véhicules sur dix passant le cordon des limites communales sont en transit ;
- le trafic interne est faible (< 3'000 unités-véhicules par jour ouvrable).

#### STRUCTURE DU TRAFIC À L'ECHELLE DE LASNE

Fig. 2.1L.1 Lasne, située au sud de Rixensart et de La Hulpe, est plutôt une commune émettrice de navetteurs, ainsi :

- le trafic d'échanges généré par les habitants, les emplois et les scolaires est de 40'000 unités-véhicules par jour ouvrable ;
- le trafic de transit est estimé entre 10'000 et 13'000 unités-véhicules par jour ouvrable, ce qui signifie quand même que quatre véhicules sur dix passant le cordon des limites communales sont en transit;
- le trafic interne est important, étant donné l'étendue de la commune : 5'000 à 7'000 unités-véhicules par jour ouvrable.



Les principaux flux de transit à l'échelle de Lasne se concentrent sur la N253 (transit Est-Ouest bordant la commune par le Nord) et sont donc peu gênants dans la traversée des villages.

### STRUCTURE DU TRAFIC À L'ÉCHELLE DE RIXENSART

Fig. 2.1R.1 Rixensart est la commune qui présente la plus grande densité socio-économique (en nombre d'habitants, d'emplois et de scolaires). Il est donc normal d'y retrouver des échanges importants, ainsi :

- le trafic d'échanges généré par les habitants, les emplois et les scolaires est d'environ 60'000 unités-véhicules par jour ouvrable ;
- le trafic interne est également fort, étant donné l'étendue de la commune : 10'000 à 15'000 unités-véhicules par jour ouvrable ;
- le trafic de transit est estimé entre 10'000 et 13'000 unités-véhicules par jour ouvrable, ce qui signifie quand même que trois véhicules sur dix passant le cordon des limites communales sont en transit.

Une partie importante des flux de transit à l'échelle de Rixensart passe par la N271 (transit Nord-Sud) et est surtout contraignante pour Genval, traversée par cet axe. D'autres flux se concentrent sur la N275 (transit Nord-Sud), essentiellement causés par les navetteurs des régions situées plus au Sud (Céroux, Ottignies,...) qui cherchent à rejoindre l'E411 ou Bruxelles. Enfin, des flux secondaires se faufilent sur les différents itinéraires Est-Ouest d'accès à l'E411 (moins de 2'500 uv/jo par axe mais près de 4'000 au total).



# Structure du trafic à l'échelle régionale (les 3 communes)

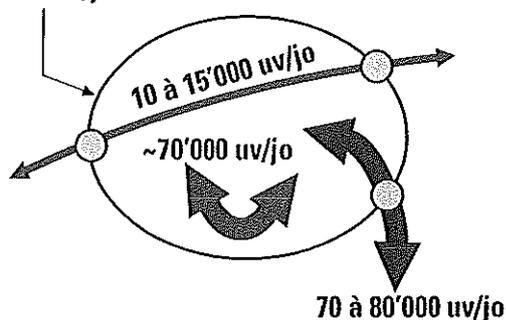
Génération de trafic :		dépl. motorisés / jour	part modale VP	taux d'occupat. par véhicule	trafic généré (uv/jo)
	<b>41'600 habitants</b> - 3'700 emplois internes - 5'000 scolaires internes	2 à 3	85%	1,1	51'000 à 76'000
	<b>15'600 emplois</b>	4 à 6	90%	1,1	51'000 à 76'000
	<b>5'400 écoliers</b> (<12 ans)	4 à 6	60%	1,3	10'000 à 15'000
	<b>1'500 élèves</b> (>12 ans - indép.)	4 à 6	60%	1,2	3'000 à 4'500

Σ = 115'000 à 171'500

## GÉNÉRATION DE TRAFIC ADMISE À L'ÉCHELLE RÉGIONALE ≈ 145'000 uv/jo

### Trafic au cordon :

Trafic au cordon :  
100'000 uv/jo

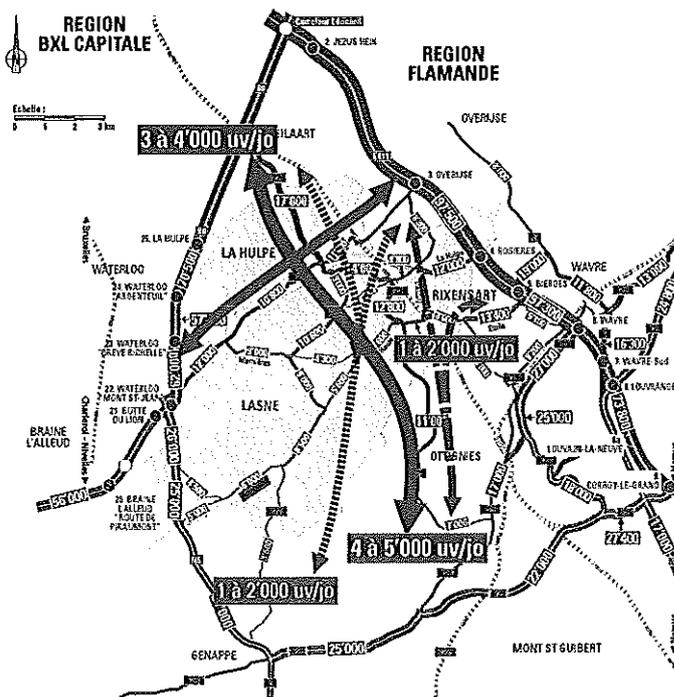


	Flux		Cordon
<b>Transit :</b> 10 à 15'000 uv/jo	8%	(OO = X2)	25%
<b>Interne :</b> ~70'000 uv/jo	44%		
<b>Échange :</b> 70 à 80'000 uv/jo	48%	(O = X1)	75%

► Un trafic interne comparable au trafic d'échange

► Un trafic de transit représentant 25% au cordon

### Principaux flux de transit :



► Des flux de transit principaux concentrés sur 2 axes : N253 et N275

► Des flux de transit secondaires essentiellement à orientation Nord-Sud (mauvaise accessibilité au réseau autoroutier depuis le Sud de Lasne, court-circuitage de l'E411,...)

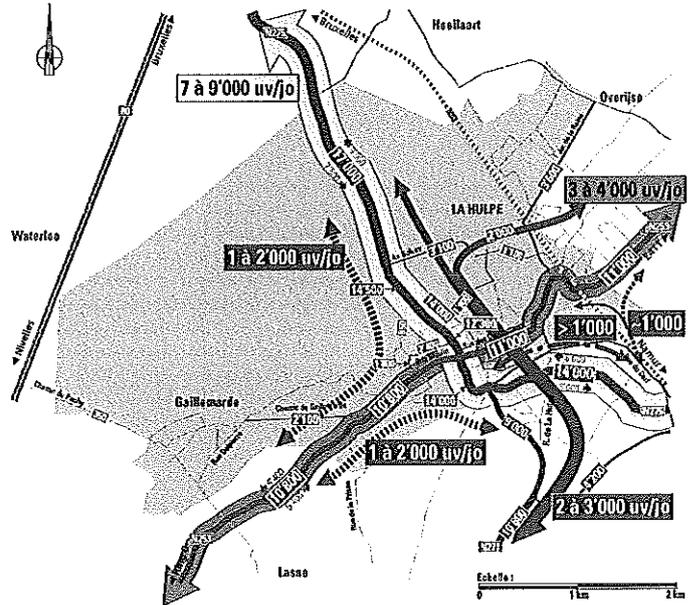
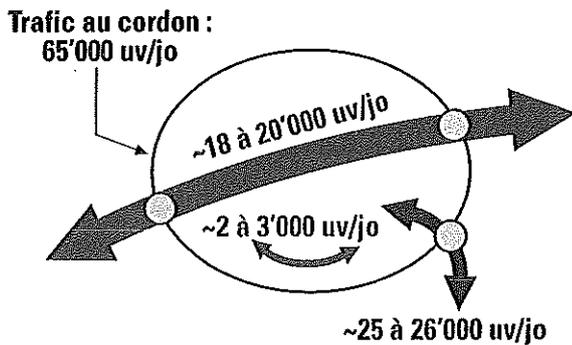
# Structure du trafic à l'échelle de La Hulpe

Génération de trafic :		dépl. motorisés /jour	part modale VP	taux d'occupat. par véhicule	trafic généré (uv/jo)
	<b>7'000 habitants</b> - 700 emplois internes - 1'000 scolaires internes	2 à 3	85%	1,1	8'200 à 12'300
	<b>3'200 emplois</b>	4 à 6	95%	1,1	11'000 à 16'500
	<b>1'000 écoliers</b> (<12 ans)	4 à 6	50%	1,3	1'500 à 2'300
	<b>400 élèves</b> (>12 ans - indép.)	4 à 6	70%	1,2	1'000 à 1'500
					<b>Σ = 21'700 à 32'600</b>

## GÉNÉRATION DE TRAFIC ADMISE POUR LA HULPE ~28'000 uv/jo

### Trafic au cordon :

### Principaux flux de transit :



	Flux		Cordon
Transit : 18 à 20'000 uv/jo	42%	(O O = X 2)	60%
Interne : 2 à 3'000 uv/jo	5%		
Échange : 25 à 26'000 uv/jo	53%	(O = X 1)	40%

- Des principaux flux de transit concentrés sur les Nationales N275 et N253
- Une grande diffusion et de nombreux transit d'angle
- Un transit parasite par les quartiers, mais nettement moins importants

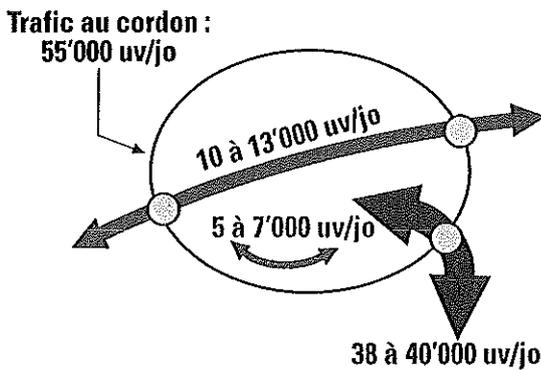
Une part de transit nettement plus importante au cordon (6 voitures sur 10 !) qu'à Lasne et Rixensart

# Structure du trafic à l'échelle de Lasne

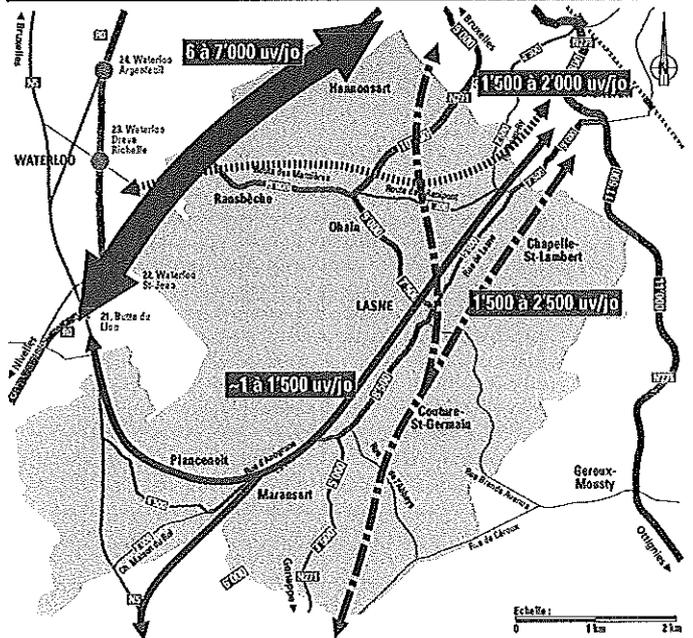
Génération de trafic :		dépl. motorisés /jour	part modale VP	taux d'occupat. par véhicule	trafic généré (uv/jo)
	<b>13'600 habitants</b> - 800 emplois internes - 1'700 scolaires internes	2 à 3	90%	1,1	18'200 à 27'300
	<b>3'900 emplois</b>	4 à 6	95%	1,1	13'500 à 20'200
	<b>2'000 écoliers</b> (<12 ans) <b>0 élève</b> (>12 ans - indép.)	4 à 6 - -	60% - -	1,3 - -	3'700 à 5'500 - -
					<b>Σ = 35'400 à 53'000</b>

## GÉNÉRATION DE TRAFIC ADMISE POUR LASNE ≈ 45'000 uv/jo

### Trafic au cordon :



### Principaux flux de transit :



	Flux		Cordon
Transit : 10 à 13'000 uv/jo	20%	(O O = X 2)	40%
Interne : 5 à 7'000 uv/jo	15%		
Echange : 38 à 40'000 uv/jo	65%	(O = X 1)	60%

- ▶ Ils se concentrent sur la N253 qui borde le côté Nord de la commune et sont donc peu gênants dans la traversée des villages
- ▶ Un transit Nord-Sud par la N271 relativement limité et se dispersant vers La Hulpe et Rixensart

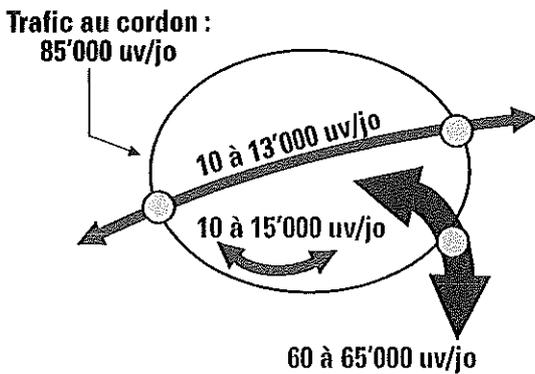
- ▶ Des flux internes assez importants (commune de 47 km<sup>2</sup>)
- ▶ Au cordon, 4 véhicules sur 10 sont en transit

# Structure du trafic à l'échelle de Rixensart

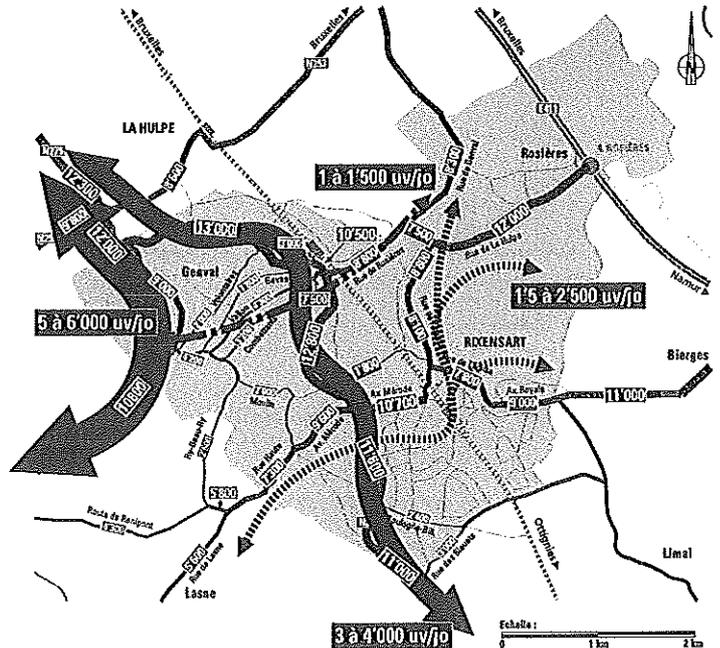
Génération de trafic :		dépl. motorisés / jour	part modale VP	taux d'occupat. par véhicule	trafic généré (uv/jo)
	<b>21'000 habitants</b> - 2'200 emplois internes - 2'300 scolaires internes	2 à 3	85%	1,1	25'500 à 38'300
	<b>8'500 emplois</b>	4 à 6	95%	1,1	29'400 à 44'000
	<b>2'400 écoliers (&lt;12 ans)</b>	4 à 6	65%	1,3	4'800 à 7'200
	<b>1'100 élèves (&gt;12 ans - indép.)</b>	4 à 6	50%	1,2	1'800 à 2'750
					<b>Σ = 62'000 à 93'000</b>

## GÉNÉRATION DE TRAFIC ADMISE POUR RIXENSART ≈ 75'000 uv/jo

### Trafic au cordon :



### Principaux flux de transit :



	Flux		Cordon
Transit : 10 à 13'000 uv/jo	14%	(O O = X 2)	30%
Interne : 10 à 15'000 uv/jo	16%		
Échange : 60 à 65'000 uv/jo	68%	(O - X 1)	70%

- Des flux internes importants (25% emplois internes, 65% scolaires interne,...)
- Des flux d'échanges largement majoritaires, liés à la "densité socio-économique" de la commune

- La majorité des flux de transit passe par la N271, qui borde la commune au Nord et est donc peu contraignante
- Les autres flux de transit sont assez équitablement répartis sur 2 axes :
  - N275 en Nord-Sud
  - Rue Haute/Mérode vers E411 en Est-Ouest

## 2.2 CAPACITES UTILISEES AUX CARREFOURS

Ann. 24 A La Hulpe, quatre principaux carrefours présentent des problèmes de capacité aux heures de pointe :

- le carrefour des "3 colonnes" au croisement de la N253 et de la N275 peut être considéré comme le carrefour régional déterminant la capacité Nord-Sud interne à tout le secteur d'étude du PICM;
- compte tenu des vitesses pratiquées sur la N275 et de sa charge, le débouché en tourne-à-gauche de l'avenue Solvay sur la N275 est un mouvement presque impossible aux heures de pointe (géré par simple perte de priorité) ;
- le débouché de la rue de la Procession sur la N253 à l'heure de pointe du matin constituait un mouvement délicat (mais amélioré récemment par la création d'un giratoire) ;
- l'accès au R0 par le chemin du Pachy est totalement inadapté. Il doit donc être fermé ou réaménagé dans les plus brefs délais. En effet, il consiste en un raccordement d'une voirie locale, de desserte sur un axe de type autoroutier sans aucune mesure de sécurisation (dénivelé, voies d'accélération, ...).

Ann. 25 A Lasne, les charges de trafic moins importantes engendrent moins de problèmes de capacité, ils se limitent :

- au giratoire du "Messager de Bruxelles", qui distribue le trafic vers le R0, Rixensart et La Hulpe ;
- aux accès à la N5, où les entrées et sorties se font par deux carrefours (Belle Alliance et Maison du Roi) chargés par le trafic très dense sur la N5 (1'200 uv/heure de pointe du matin) et les vitesses qui y sont pratiquées.

Ann. 26 A Rixensart, les charges de trafic sont importantes partout, aussi bien sur le réseau régional que sur les principales collectrices. De nombreux problèmes de capacité aux carrefours surviennent aux heures de pointe. Parmi les principaux, citons :

- le double carrefour à feux de la N275 avec la rue de Rosières et l'accès à la gare de Genval où se forment des files notamment liées à l'étroitesse des emprises disponibles et aux flux piétons importants en relation avec la gare et les commerces ;
- le giratoire au croisement de l'avenue de Mérode et de la N275 (en relation avec les flux de navetteurs du matin qui empruntent la N275) ;
- les trois giratoires de la rue de La Hulpe sont chargés et parfois saturés par les accès à l'E411, ainsi que les entrées et sorties de la société GSK.



### 3. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

#### 3.1 VOLET SOCIO-ECONOMIQUE : LES POINTS-CLES

Fig.3.1

- un nombre total d'environ 42'000 habitants, 15'000 étudiants et 7'000 élèves cumulés dans les trois communes ;
- des données socio-économiques et de quantité de déplacements au cordon nettement supérieures à Rixensart qu'à La Hulpe et Lasne ;
- une densité d'habitat et d'emplois très faible à Lasne, défavorable aux transports en commun.

#### 3.2 VOLET TRANSPORTS EN COMMUNS : LES POINTS-CLES

Fig. 3.2 **A l'échelle du sillon dense de Rixensart et La Hulpe :**

- une ligne ferroviaire idéalement placée par rapport aux principaux flux de mobilité (65 à 70% de la demande de déplacements se font dans l'axe Bruxelles-Ottignies) ;
- de forts potentiels de transferts modaux avec une ligne SNCB forte, bientôt renforcée par le RER et parallèle à des axes routiers hyper saturés (E411) ou proches de la saturation (N275, collectrices communales). A relever surtout que les principaux points de passage obligés pour franchir le rail passent à côté des gares pour rejoindre l'E411 ;
- des interfaces rail-route déjà présentes dans les trois zones, mais limitées en capacité et saturées (moins de 200 places par P+R,) ;
- des gares proches des centres urbains, facilement accessibles et à l'échelle des modes doux (aire d'influence des piétons : ~ 500 m, et des vélos : 2 à 3 km) ;
- des offres bus intéressantes pour du rabattement vers le rail (navettes de la Hulpe, lignes régionales, ...).

**A l'échelle de Lasne :**

- deux lignes fortes Est-Ouest, avec rabattement sur le réseau ferroviaire et les pôles régionaux (écoles, emplois à Bruxelles, Nivelles, ...) ;
- des zones d'habitat éloignées et dispersées, difficiles à desservir par des lignes de bus "classiques" ;
- une commune très orientée vers la voiture, notamment avec le R0 plus proche des zones d'habitat que les gares SNCB.

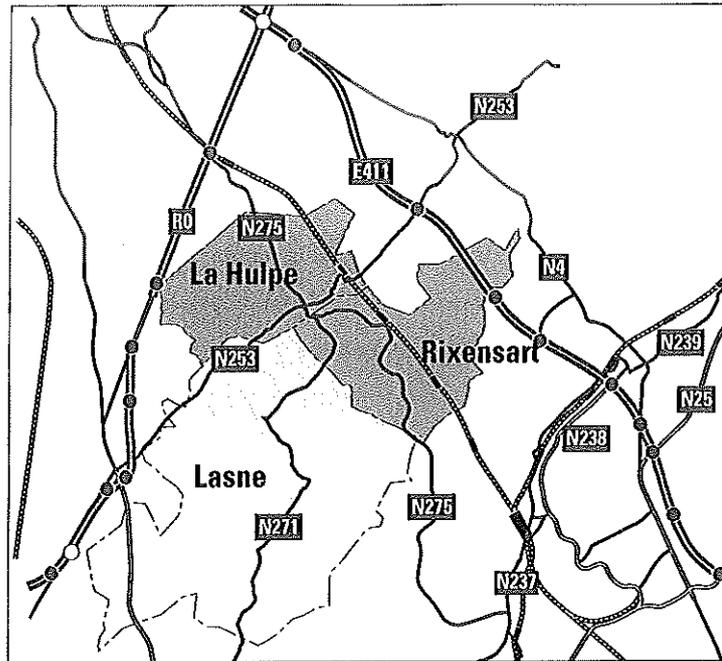
#### 3.3 VOLET VEHICULES PARTICULIERS : LES POINTS-CLES

Fig. 3.3.1  
et 3.3.2

- une offre du réseau routier "en pyramide", avec une base solide au Sud (N25), de puis laquelle de nombreux axes Nord-Sud convergent vers deux carrefours clés au Nord, aux rôles d'entonnoirs (les sommets de la pyramide) :
  - le carrefour "Léonard" pour le réseau autoroutier ;
  - le carrefour "3 colonnes" pour le réseau régional.
- une demande en "pyramide inversée" par rapport à l'offre, conduisant à la saturation des deux carrefours clés (carrefour Léonard et 3 colonnes) et donc à :
  - des flux de transit sauvages par les quartiers pour les éviter ;
  - de nombreux accidents sur le réseau routier, chargé.
- des barrières fortes vers l'E411 (ligne ferroviaire, voiries peu adaptées).



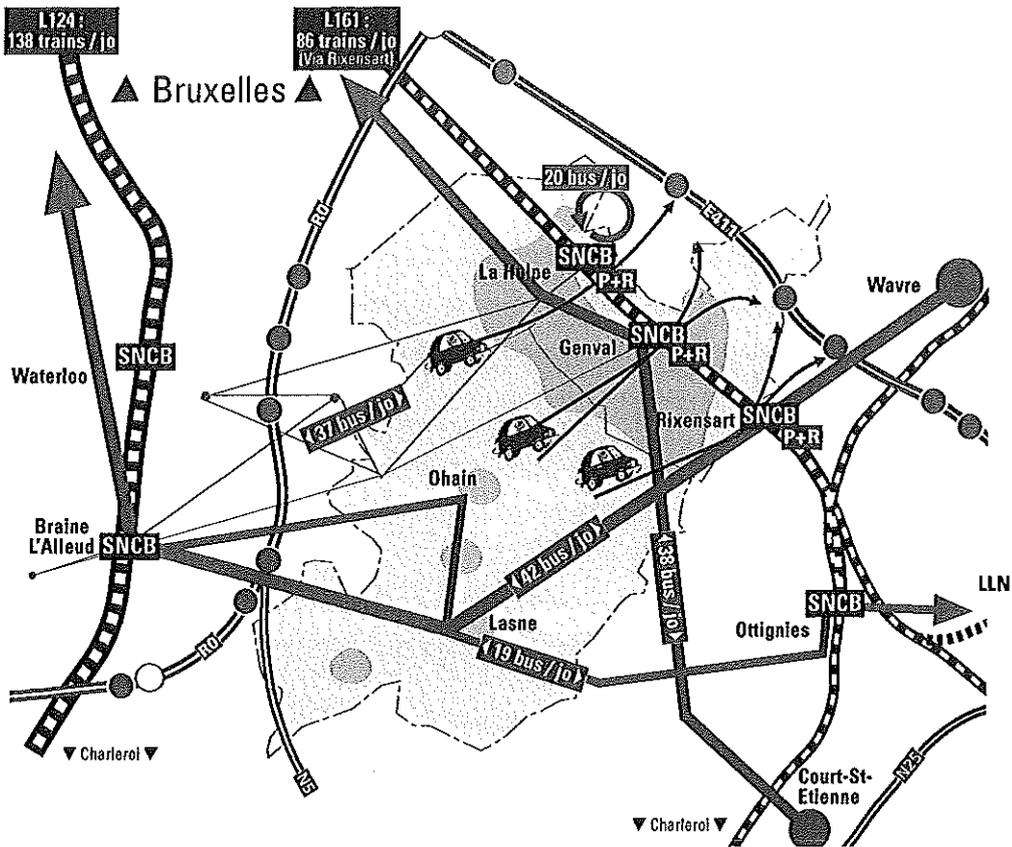
**Eléments socio-économiques et déplacements motorisés au cordon**



	LASNE	LA HULPE	RIXENSART
<b>Habitants</b>	<b>13'600</b>	<b>7'000</b>	<b>21'000</b>
<b>Emplois</b>	<b>3'900</b>	<b>3'200</b>	<b>8'500</b>
<b>Scolaires</b>	<b>2'000</b> 100% < 12 ans 0% > 12 ans	<b>1'500</b> 66% < 12 ans 33% > 12 ans	<b>3'500</b> 66% < 12 ans 33% > 12 ans
<b>Densité (Σ / km²)</b>	<b>410</b>	<b>750</b> (1950, hors forêt)	<b>1'900</b>
<b>Dépl. pers. motorisé. / jour au cordon* (n.c. transit)</b> <small>* VP, TEC, SNCB</small>	<b>~43'000</b>	<b>~28'000</b>	<b>~68'000</b>
<b>Répartition modale au cordon</b>	<p>94 % VP, 6 % TEC</p>	<p>91 % VP, 5 % TEC, 4 % SNCB</p>	<p>93 % VP, 3 % TEC, 4 % SNCB</p>

- Des données socio-économiques et de quantité de déplacements au cordon nettement supérieures à Rixensart
- Une densité d'habitat et d'emplois très faible à Lasne, défavorable aux TC
- Globalement, des parts TC faibles vu les potentiels d'intermodalité TEC - SNCB (maximum 10% de part modale)

# Synthèse du diagnostic - volet TC



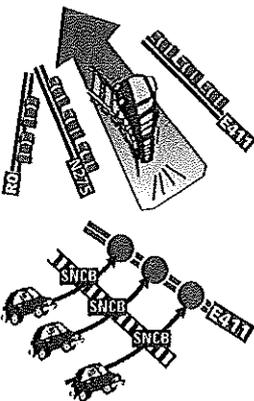
## RIXENSART et LA HULPE



**Une ligne ferroviaire idéalement placée par rapport aux principaux flux de mobilité (65% à 70% de l'axe Bruxelles-Ottignies)**



**Des interfaces rail-route déjà présentes dans les 3 zones, mais limitées en capacité (<200 places par poche)**



**De forts potentiels de transferts modaux avec une ligne SNCB forte, bientôt renforcée par le RER, parallèle à des axes VP hyper-saturés (E411) ou proches de la saturation (N275, collectrices communales)**



**Des gares proches des centres urbains, facilement accessibles et à l'échelle des modes doux (piétons : ~500 m, vélos : 2 à 3 km)**

**... et avec des points de passage obligés par les gares, pour rejoindre l'E411**

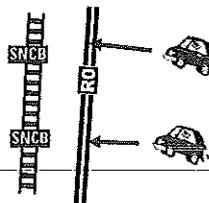


**Des initiatives locales de rabattement bus -> rail**

## LASNE



**Deux lignes fortes avec rabattement sur le ferroviaire et les pôles régionaux**



**Une commune très orientée VP avec le R0 plus proche des zones d'habitat que les gares SNCB**

**Des zones d'habitat éloignées et dispersées, difficiles à desservir par les TC**



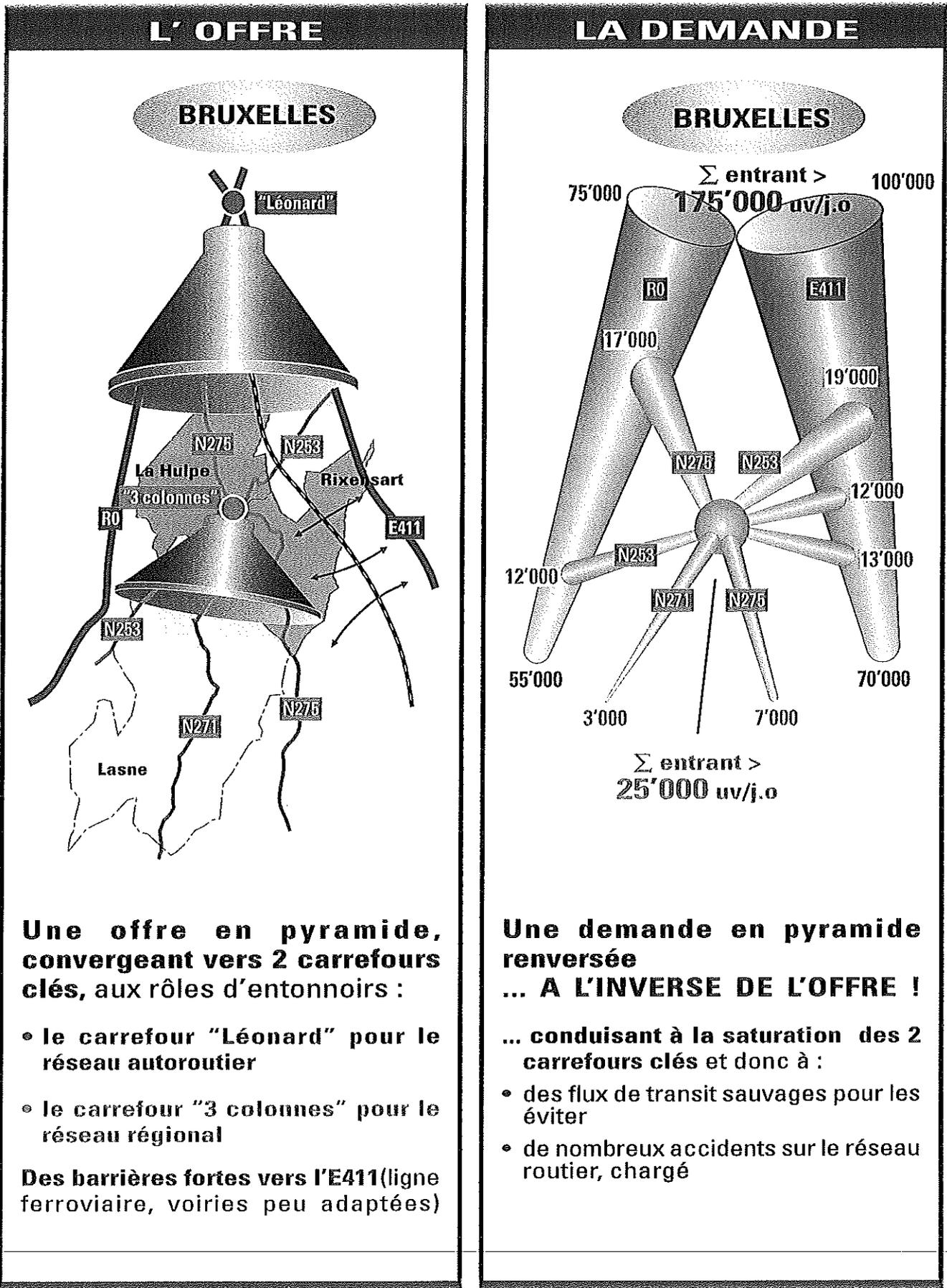
COMMUNES DE LA HULPE, LASNE ET RIXENSART



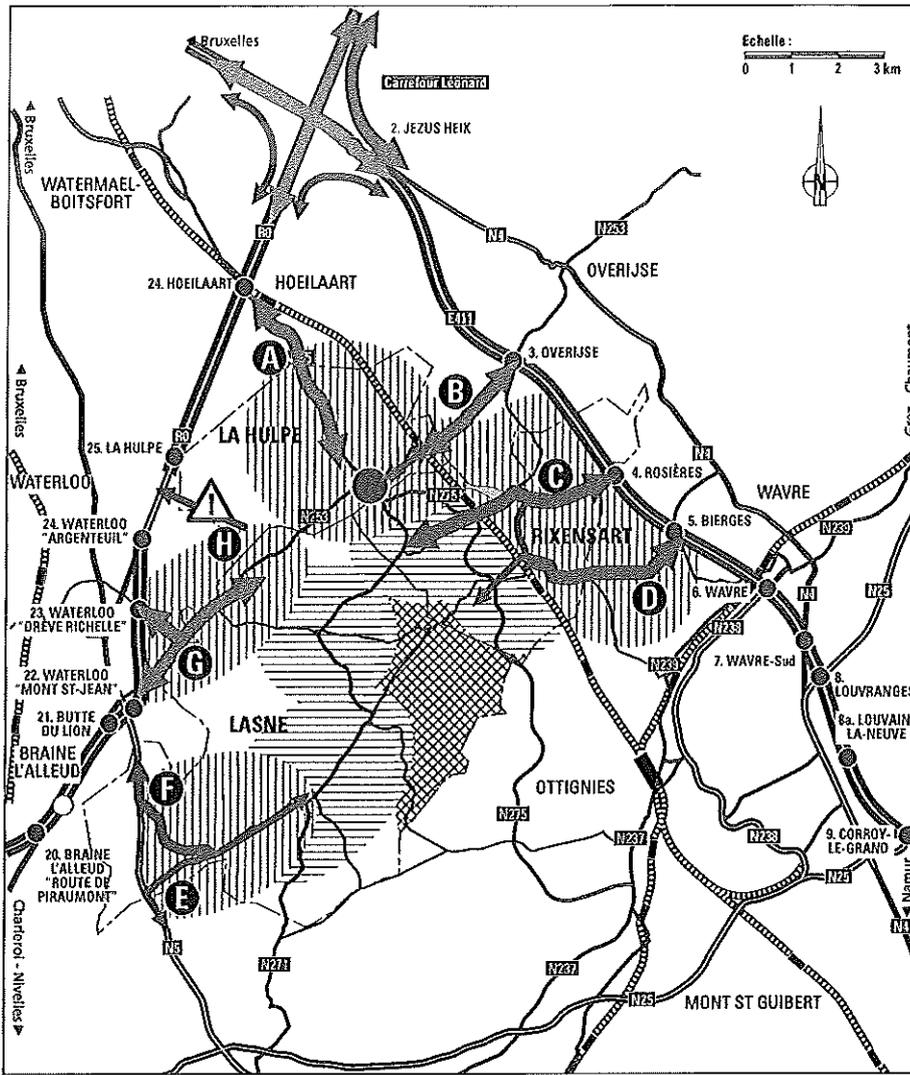
0361-f3.2-ji-1-29.08.03-gm  
23.10.03-ji

Figure n° 3.2

# Synthèse du diagnostic - volet VP

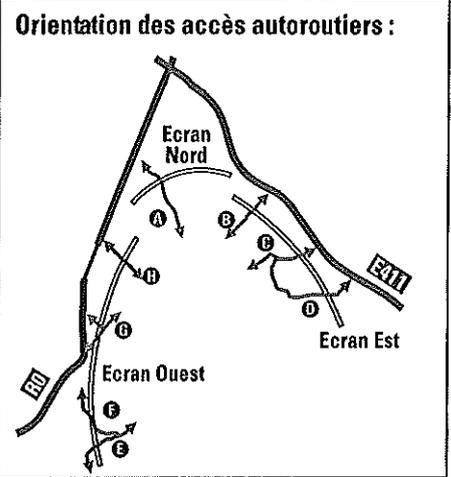


# Accessibilité au réseau autoroutier



**Accès des zones d'habitat du réseau autoroutier :**

- Bonne à très bonne
- Moyenne
- Délicate (qualité des itinéraires, franchissement du rail, ...)
- Passage obligé par le Carrefour des 3 colonnes



**Accès au réseau autoroutier :**

Nord	$\Sigma = 17'000$ uv/jour	22%
Est	$\Sigma = 42'000$ uv/jour	53%
Ouest	$\Sigma = 19'000$ uv/jour	25%
<b>Total</b>	<b>78'000</b> uv/jour	

### Accès Ouest

**E Ch. Maison du Roi (2 x 1 voie) :**

- accès orienté vers le Sud sur la N5
- 2'000 uv/jour
- collectrice traversant Plancenoit

**F Ch. Belle Alliance (2 x 1 voie) :**

- accès orienté vers le Nord sur la N5
- 4'500 uv/jour
- collectrice traversant Plancenoit

**G N253 (2 x 1 voie) :**

- excellente accessibilité au R0 via les sorties n°22 et 23
- 12'000 uv/jour

**H Gaillemarde :**

- accessibilité très dangereuse au R0 par un chemin de desserte
- <500 uv/jour

### Accès Nord

**A N275 (2 x 1 voie) :**

- bonne accessibilité au R0 par un échangeur complet
- 17'000 uv/jour
- route rectiligne et directe au Nord de la Hulpe

**D Passage obligé par le carrefour des 3 colonnes, saturé**

### Accès Est

**B N253 (2 x 1 voie) :**

- bonne accessibilité à l'E411 via la sortie n°3
- 19'000 uv/jour
- tronçon 3 Colonnes - gare modéré

**C Rue de La Hulpe (2 x 1 voie) :**

- accès à la sortie n°4 de l'E411
- 12'000 uv/jour
- collectrice étroite traversant une zone d'habitat dense

**D Avenue Royale (2 x 1 voie) :**

- accès à la sortie n°5 de l'E411
- 11'000 uv/jour
- collectrice large et rectiligne, mais butant sur un petit giratoire saturé à Bierges côté E411 et sans bonne continuité à Rixensart

## 4. PROPOSITIONS D'OBJECTIFS

### 4.1 A L'ECHELLE REGIONALE

Fig. 4.1

- objectifs pour les transports en commun :
  - valoriser le réseau SNCB (futur RER) et ses gares, en relation avec : Bruxelles, les pôles régionaux d'Ottignies, Louvain-la-Neuve, Wavre, ...et en interne ?
  - renforcer le bus pour l'accès direct aux pôles régionaux ou via le chemin de fer.
- objectifs pour les véhicules particuliers :
  - valoriser les axes E411, R0, N25 et N5 pour les grands flux VP (de transit, d'échanges) à l'échelle régionale;
  - hiérarchiser le réseau routier, notamment dans le sillon de La Hulpe, Lasne et Rixensart en relation avec les accès à l'E411 ;
  - maîtriser et dissuader les principaux flux de transit et les grands échanges en traversée des trois communes ;
  - soulager le carrefour des "3 colonnes" ;
  - sécuriser les principaux points noirs.
- objectifs multimodaux :
  - assurer une accessibilité multimodale aux gares ;
  - inciter à une accessibilité multimodale des grands pôles générateurs d'emplois (GSK, SWIFT)
- objectif pour les modes doux : améliorer et renforcer les cheminements deux-roues et piétons vers les gares et zones urbaines.

### 4.2 OBJECTIFS PONCTUELS ET PARTICULIERS A L'ECHELLE DE LA HULPE

Fig. 4.2

- objectifs pour les transports en commun :
  - intégrer le RER dans une politique multimodale de déplacements ;
  - valoriser l'intermodalité (bus + rail, VP + rail, navettes + rail) ;
  - améliorer les conditions de circulation des bus en milieu urbain (lignes régulières, navettes) ;
  - renforcer l'accueil et le confort des usagers.
- objectifs véhicules particuliers :
  - optimiser l'exploitation des voiries et des carrefours structurants du centre-ville ;
  - sécuriser les points noirs et maîtriser les vitesses ;
  - maintenir, voire renforcer la maîtrise du transit dans les quartiers, pour assurer la qualité de vie des riverains ;



- objectifs en matière de stationnement :
  - assurer le parcage des résidants ;
  - améliorer les conditions d'accueil des clients des zones commerçantes ;
  - gérer les besoins des usagers de moyenne et longue durée ;
  - gérer les extensions de P+R.
  - adapter et conforter le jalonnement (itinéraires poids lourds notamment).
- objectifs modes doux :
  - améliorer la sécurité, l'attrait et le confort des modes doux ;
  - sécuriser les accès et abords des écoles ;
  - améliorer la continuité et la sécurité des itinéraires vélos.

Fig. 4.3

#### **4.3 OBJECTIFS PONCTUELS ET PARTICULIERS A L'ECHELLE DE LASNE**

- objectifs pour les transports en commun :
  - maintenir, renforcer l'attractivité des TC vers les pôles régionaux et locaux ;
  - adapter la desserte TC des zones de faible densité ;
  - améliorer la lisibilité du réseau.
- objectifs véhicules particuliers :
  - optimiser l'exploitation des voiries et des carrefours structurants de la commune ;
  - sécuriser les points noirs, tronçons accidentogènes et maîtriser les vitesses ;
  - mettre en place des effets de porte aux entrées de villages ;
  - adapter et conforter le jalonnement.
- objectifs en matière de stationnement :
  - améliorer les conditions d'accueil :
    - des clients des commerces (Lasne) ;
    - des visiteurs à la Maison Communale (Ohain).
  - gérer les extensions de P+R.
- objectifs modes doux :
  - améliorer la continuité des itinéraires vélos pour les liaisons inter-villages ;
  - améliorer la sécurité, l'attrait et le confort des modes doux.

Fig. 4.4 **4.4 OBJECTIFS PONCTUELS ET PARTICULIERS A L'ECHELLE DE RIXENSART**

- objectifs pour les transports en commun :
  - intégrer le RER dans une politique multimodale des déplacements ;
  - valoriser l'intermodalité (bus + rail, VP + rail) ;
  - améliorer la desserte du réseau bus et sa lisibilité ;
  - renforcer l'accueil et le confort des usagers.
- objectifs véhicules particuliers :
  - hiérarchiser le réseau routier ;
  - optimiser l'exploitation des voiries et des carrefours structurants du centre-ville ;
  - sécuriser les points noirs, tronçons accidentogènes et maîtriser les vitesses ;
  - dissuader le transit Nord-Sud par la N275 ;
  - adapter et conforter le jalonnement.
- objectifs en matière de stationnement :
  - assurer le parcage des résidants ;
  - améliorer les conditions d'accueil des clients des zones commerçantes ;
  - gérer les besoins des usagers de moyenne et longue durée ;
  - gérer les extensions des P+R.
- objectifs modes doux :
  - améliorer la sécurité, l'attrait et le confort des modes doux ;
  - sécuriser les accès et abords des écoles ;
  - améliorer la continuité et la sécurité des itinéraires vélos.

Pour les bureaux d'études :

**TRANSITEC**  
Ingénieurs-Conseils

P. Tacheron

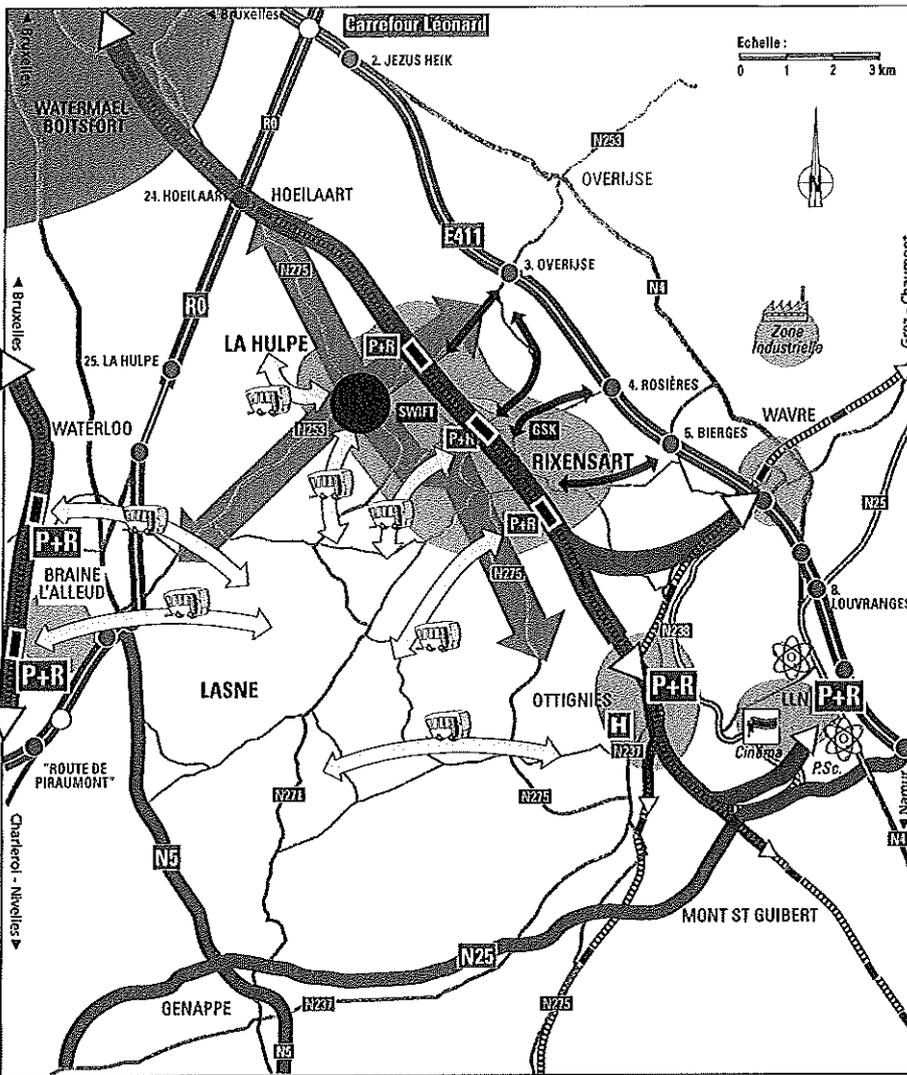
J.-F. Leblanc

Namur, le 31 octobre 2003

0361/BL/TA/JL/at

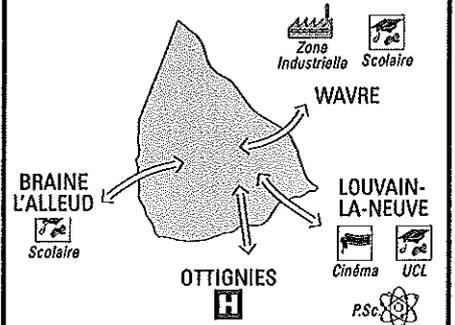


# Principaux objectifs à l'échelle régionale



## Objectifs Transports en Commun :

- Valoriser le réseau SNCB (futur RER) et ses gares, en relation avec :
  - Bruxelles
  - les pôles régionaux d'Ottignies, Louvain-la-Neuve, Wavre, ...
  - en interne ?
- Renforcer le bus pour l'accès direct aux pôles régionaux ou via le chemin de fer (intermodalité)



## Objectifs Véhicules Particuliers :

- Valoriser les axes E411, R0, N25 et N5 pour les grands flux VP (transit, échanges)
- Hiérarchiser le réseau routier, notamment dans le sillon de La Hulpe, Lasne et Rixensart, en relation avec les accès à l'E411
- Maîtriser et dissuader les principaux flux de transit et les grands échanges en traversée des 3 communes
- Soulager le carrefour des "3 colonnes"
- Sécuriser les principaux points noirs

## Objectifs multimodaux :

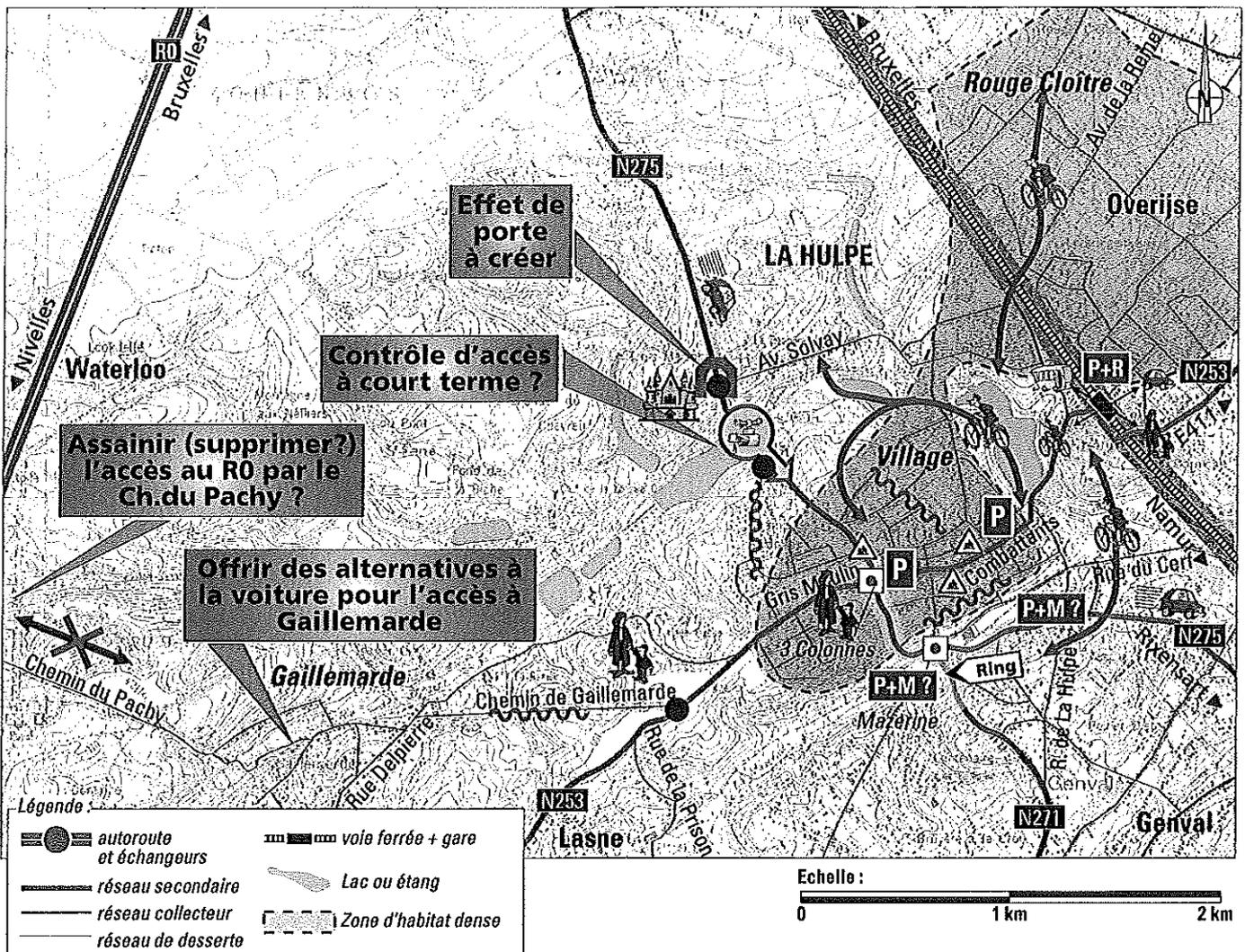
- Assurer une accessibilité multimodale aux gares
- Inciter à une accessibilité multimodale des grands pôles générateurs d'emplois

## Objectifs modes doux :

- Améliorer et renforcer les cheminements 2-roues et piétons vers les gares et zones urbaines



# La Hulpe : objectifs ponctuels et particuliers



**transports en commun**

- Intégrer le RER dans une politique multimodale de déplacements
- Valoriser l'intermodalité (bus+rail, VP+rail, navettes + rail)
- Améliorer les conditions de circulation des bus en milieu urbain (lignes régulières, navettes)
- Renforcer l'accueil et le confort des usagers

**modes doux**

- Améliorer la sécurité, l'attrait et le confort des modes doux
- Sécuriser les accès et abords des écoles
- Améliorer la continuité et la sécurité des itinéraires vélos

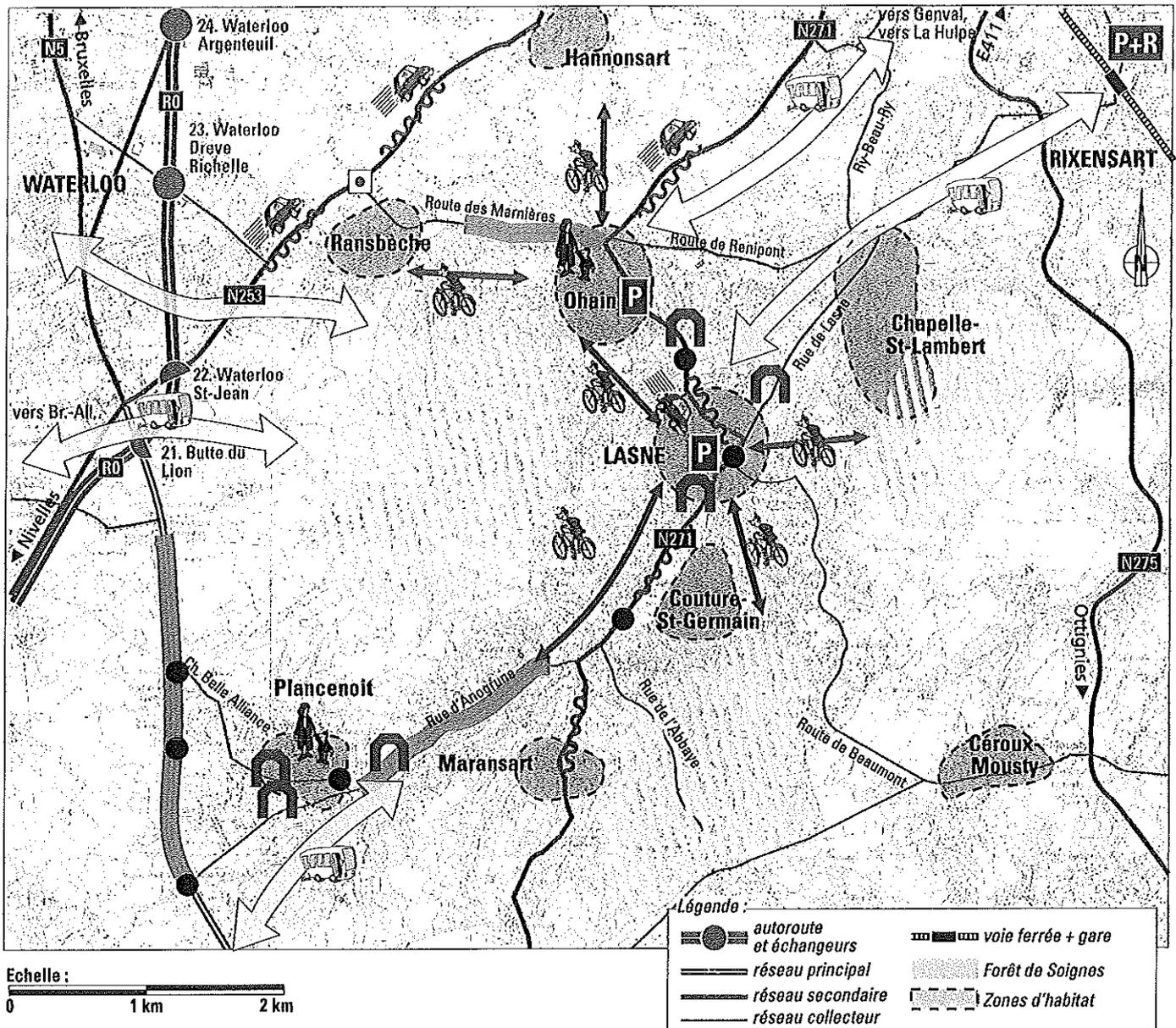
**stationnement**

- P** • Assurer le parquage des résidents
- P** • Améliorer les conditions d'accueil des clients des zones commerciales
- P+M** • Gérer les besoins des usagers de moyenne et longue durée
- P+R** • Gérer les extensions de P+R

**véhicules particuliers**

- Optimiser l'exploitation des voiries et des carrefours structurants du centre-ville
- Sécuriser les points noirs et maîtriser les vitesses
- Maintenir, voire renforcer la maîtrise du transit dans les quartiers, pour assurer la qualité de vie des riverains
- Ring** • Adapter et conforter le jalonement (itinéraires poids lourds notamment)

# Lasne : objectifs ponctuels et particuliers



**transports en commun**

- Maintenir, renforcer l'attractivité des TC vers les pôles régionaux et locaux
- Adapter la desserte TC des zones de faible densité
- améliorer la lisibilité du réseau

**modes doux**

- Améliorer la continuité des itinéraires vélos pour les liaisons inter-villages
- Améliorer la sécurité, l'attrait et le confort des modes doux

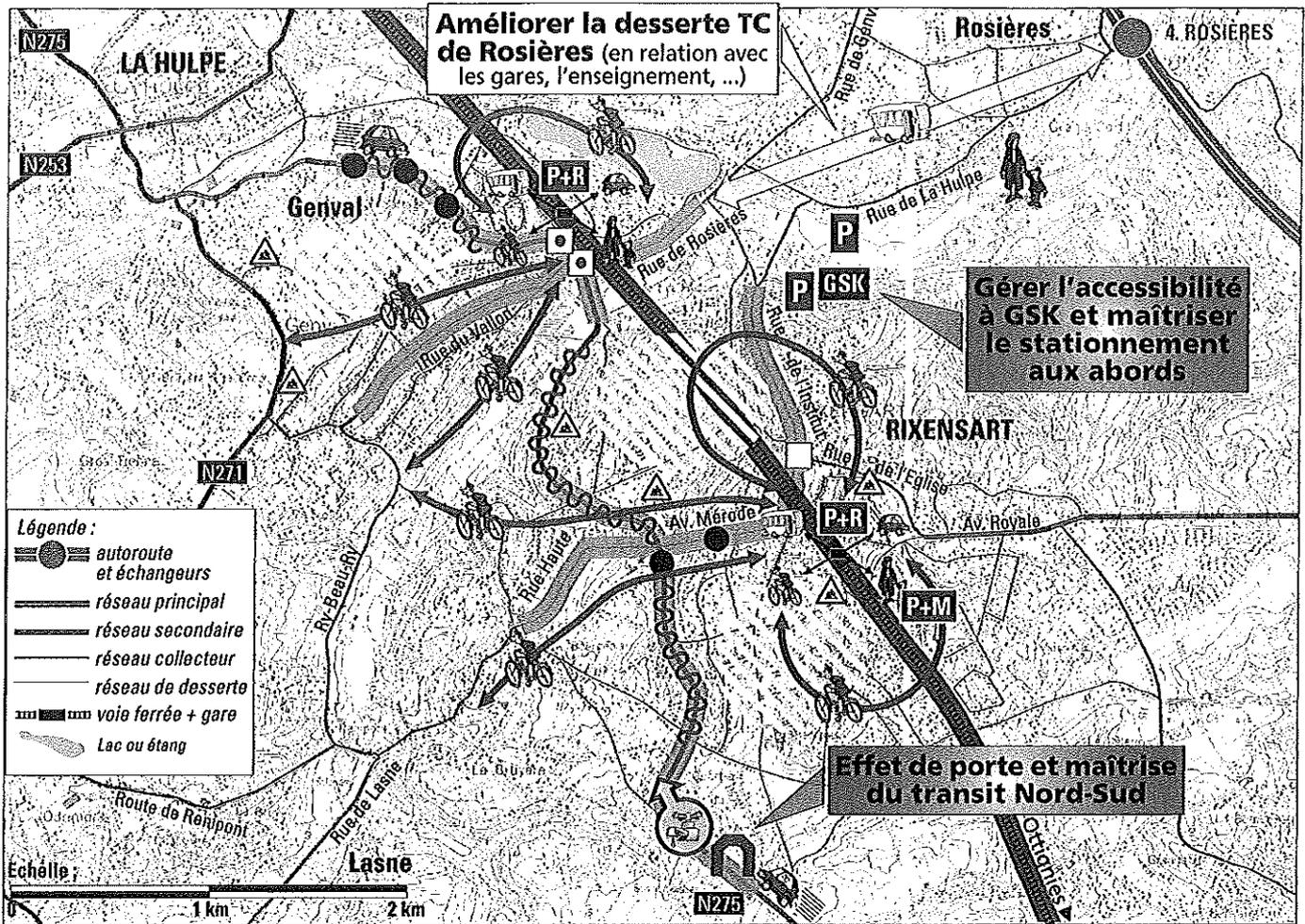
**stationnement**

- P** • Améliorer les conditions d'accueil :
  - des clients des commerces (Lasne)
  - des visiteurs à la Maison Communale (Ohain)
- P+R** • Gérer les extensions de P+R

**véhicules particuliers**

- Optimiser l'exploitation des voiries et des carrefours structurants de la commune
- Sécuriser les points noirs, tronçons accidentogènes et maîtriser les vitesses
- Mettre en place des effets de porte aux entrées de villages
- Ring** • Adapter et conforter le jalonnement

# Rixensart : objectifs ponctuels et particuliers



**transports en commun**

- Intégrer le RER dans une politique multimodale des déplacements
- Valoriser l'intermodalité (bus + rail, VP + rail)
- Améliorer la desserte du réseau bus et sa lisibilité
- Renforcer l'accueil et le confort des usagers

**stationnement**

- Assurer le parcage des résidents
- Améliorer les conditions d'accueil des clients des zones commerciales
- Gérer les besoins des usagers de moyenne et longue durée
- Gérer les extensions des P+R

**modes doux**

- Améliorer la sécurité, l'attrait et le confort des modes doux
- Sécuriser les accès et abords des écoles
- Améliorer la continuité et la sécurité des itinéraires vélos

**véhicules particuliers**

- Hiérarchiser le réseau routier
- Optimiser l'exploitation des voiries et des carrefours structurants du centre-ville
- Sécuriser les points noirs, tronçons accidentogènes et maîtriser les vitesses
- Dissuader le transit Nord - Sud par la N275
- Adapter et conforter le jalonnement

# ANNEXES



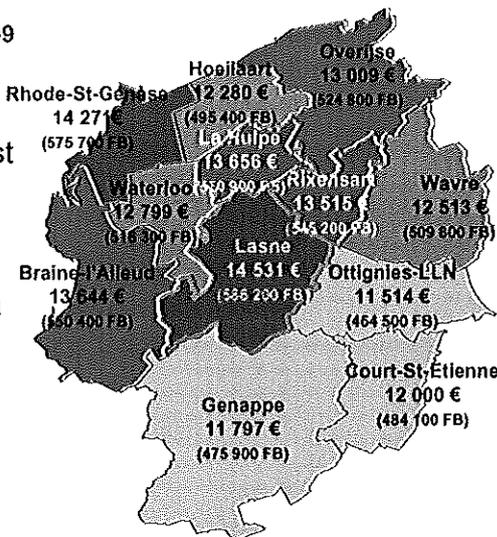
# Caractéristiques socio-économiques de la population

## REVENU MOYEN PAR HABITANT

Exercice 2000 - Revenus 1999

(Source : INS)

La population des 3 communes étudiées est plutôt aisée. Les revenus moyens par habitant y sont nettement supérieurs à celui de la Région wallonne.

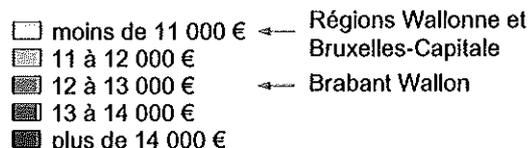


**REGION WALLONNE :**  
9 863 € (397 900 FB)

**BRABANT WALLON :**  
12 414 € (500 800 FB)

**REGION BRUXELLES-CAPITALE :**  
9 712 € (391 800 FB)

Revenu moyen/habitant

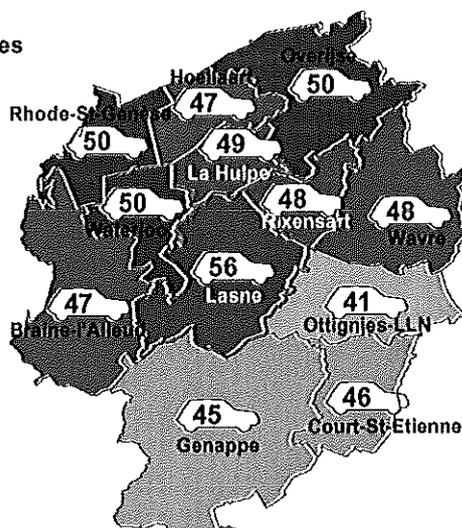


## TAUX DE MOTORISATION

Nombre de voitures particulières par 100 habitants

(Source : INS, 2000)

Le taux de motorisation en Brabant wallon est nettement plus élevé que celui de la Région wallonne. Avec 56 voitures / 100 habitants, Lasne a de loin le taux le plus élevé du secteur d'étude.

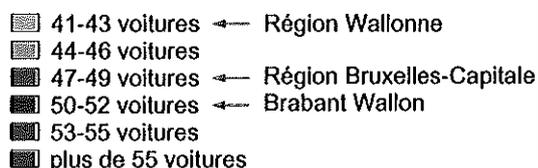


**REGION WALLONNE :**  
42 VOITURES / 100 HABITANTS

**BRABANT WALLON :**  
51 VOITURES / 100 HABITANTS

**REGION BRUXELLES-CAPITALE :**  
47 VOITURES / 100 HABITANTS

Taux moyen de motorisation

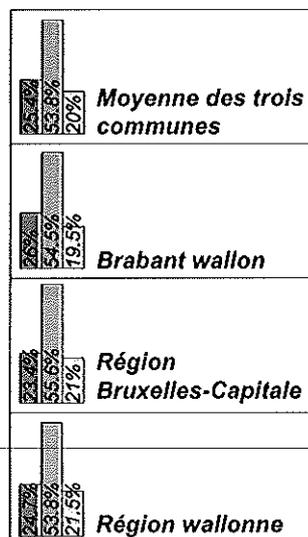
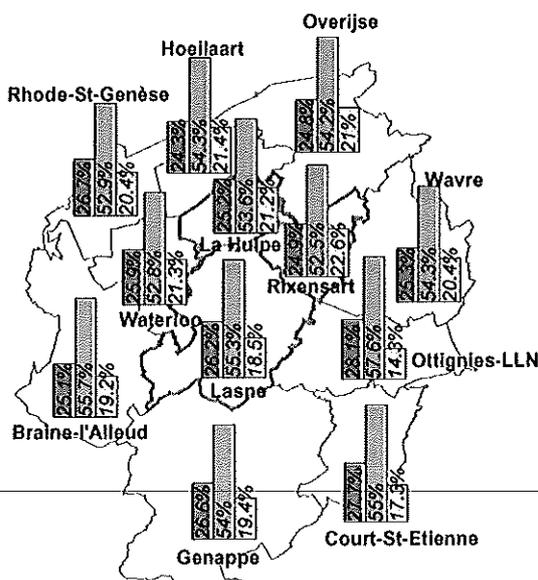


Selon une récente étude (2002), la part de voitures de société s'élève à 5% de l'ensemble des voitures des ménages belges et les entreprises de la région bruxelloise possèdent plus de voitures que leurs homologues wallonnes et flamandes.

## AGE DES HABITANTS

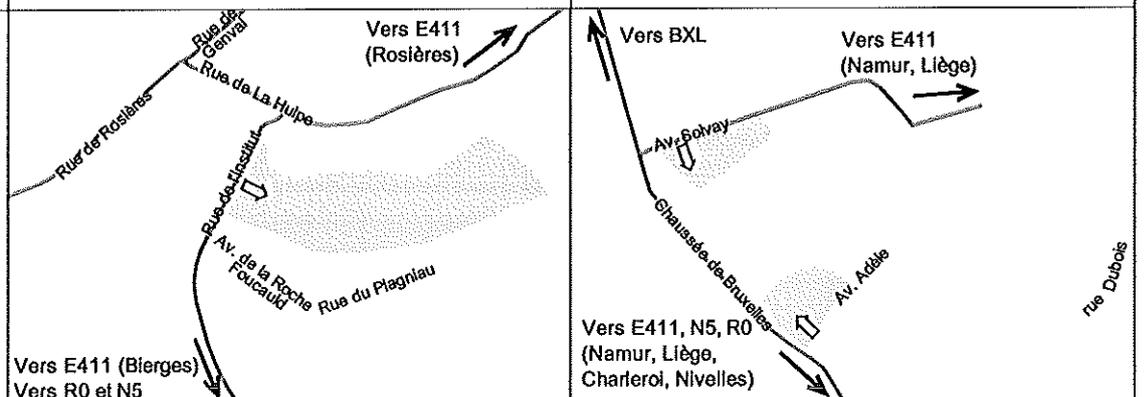
(Source : INS, 2000)

La répartition de la population par âge à La Hulpe est similaire à celle de la Région wallonne. C'est à Rixensart que la part de personnes âgées est la plus forte et à Lasne que le pourcentage de jeunes est le plus élevé.



**Glaxosmithkline et Swift**

DESCRIPTION DE L'ACTIVITE	GlaxoSmithKline	Swift
Nature de l'activité	Entreprise pharmaceutique	Télécommunications financières
Nombre d'emplois	GSK Biologicals : 2600 employés directs et ± 250 en sous-traitance GSK Pharma : ± 600 (200 distribution, 400 commerciaux)	± 910 employés ± 120 consultants et employés ± 50 personnes d'autres sociétés
Horaires de travail	Employés : 8h00 - 16h40 Cadres : 7h45 - 18h00 Heure d'arrivée (et grosse affluence) : 7h30 - 8h00	9h00 - 17h30 Heure d'arrivée : 49 % du personnel arrive entre 8h30 et 9h00 Heure de départ : 53 % du personnel quitte le lieu de travail entre 17h00 et 18h00
Origine du personnel	Main-d'oeuvre très qualifiée, originaire de toute la Belgique et au-delà	Région Bruxelles-Capitale : 18 % (171), Région wallonne : 45% (426), Région flamande : 37 % (357)
Mode de transport utilisé par le personnel pour se rendre sur le site	Estimation difficile à réaliser car même type de remboursement (pourcentage du prix du voyage en train) quel que soit le moyen de transport utilisé	95% en voiture (dont 4 % de covoiturage)
Charroi journalier lié au fonctionnement de la société	Entre 80 et 100 camions par jour	Minime, pas de production et relativement peu de livraisons
Realisation des accès	Axes principaux: sortie Rosières-La Hulpe-rue de l'Institut	3 Immeubles : av. Solvay, av. Adèle et rue Dubois
Offre en stationnement sur le site	± 1800 emplacements	± 800 emplacements pour le personnel et ± 100 emplacements pour les visiteurs, répartis sur les 3 sites
Mesures prises par la société en terme de mobilité	Carte de stationnement par ancienneté, prime de covoiturage, prime à l'utilisation des navettes, création d'une navette entre la gare de Genval et le site	Navette vers la station de métro Demey (matin et soir), utilisée par ±30 personnes Navette vers la gare de La Hulpe et d'Ottignies utilisée par ±10 personnes Navette entre 12h00 et 14h00 entre les bâtiments, pour ceux qui veulent se rendre au restaurant d'entreprise Enquête sur les déplacements réalisée en 2003
Nombre d'employés disposant d'une voiture de société		Environ 45 %, soit ±400 voitures
Problèmes rencontrés en matière de mobilité	Grosse affluence et bouchons jusqu'à Rosières entre 7h30 et 8h00 Mobilité problématique les mardis et jeudis (lu, mer et ve : 1/5 temps favorisé) Aucun arrêt de bus à proximité Offre en stationnement insuffisante, mais ce problème devrait être résolu en 2005 (construction de parkings et transfert du personnel administratif sur le site de Wavre).	Pas assez de possibilités d'utiliser les transports en commun
Autres	99% du personnel préfère la gare de Genval à celle de Rixensart 100 000 visiteurs par an	

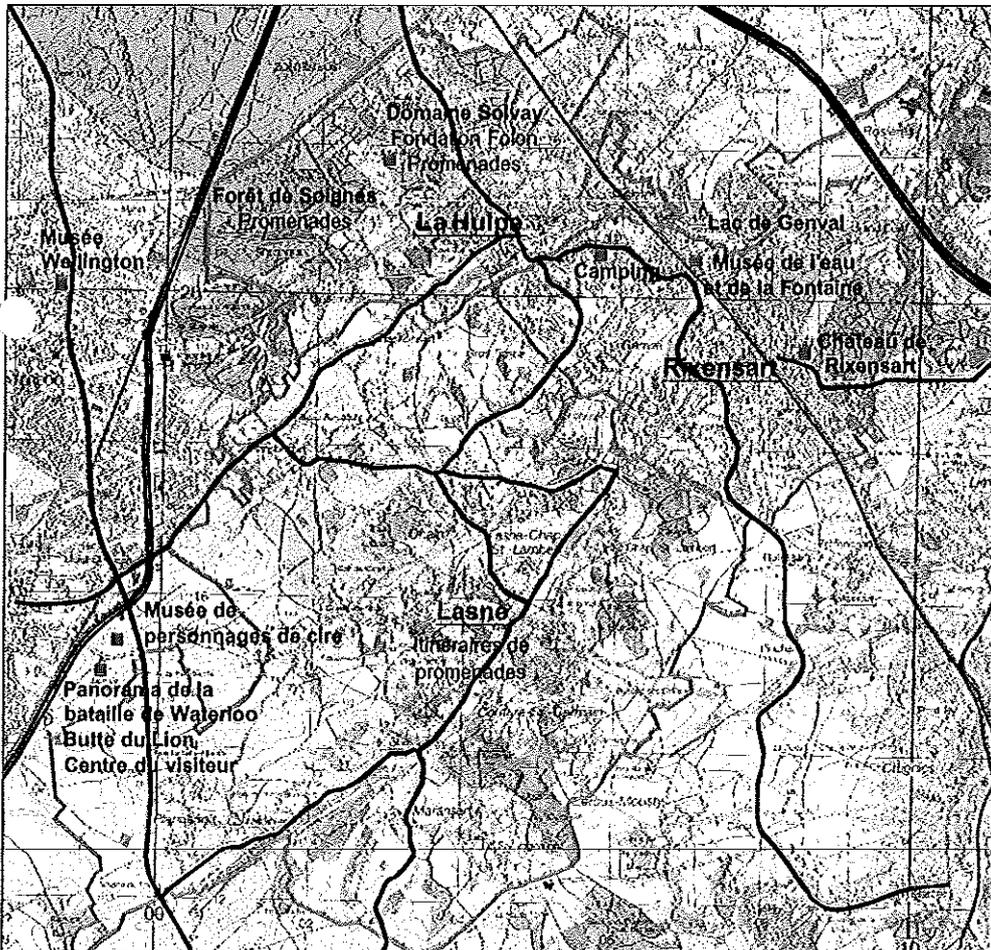
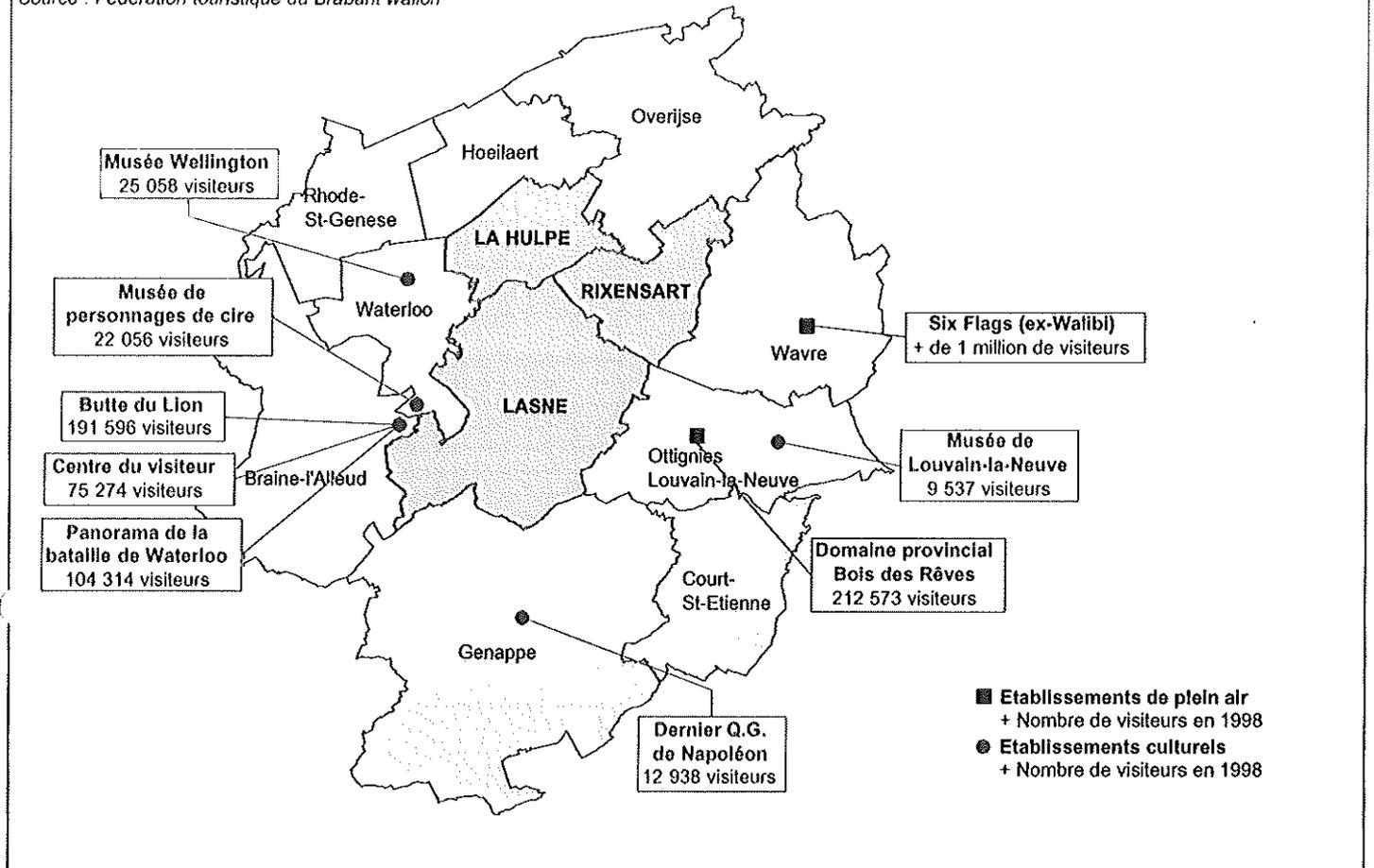
**LOCALISATION DE L'ACTIVITE**

Etant donné la localisation des activités et l'origine relativement disparate du personnel, la grande majorité des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture. Ce qui pose certains problèmes en terme de mobilité malgré les mesures mises en place au sein des entreprises : saturation de certains axes aux heures de pointe, transit et stationnement dans certains quartiers résidentiels.



# Les pôles touristiques

Source : Fédération touristique du Brabant wallon

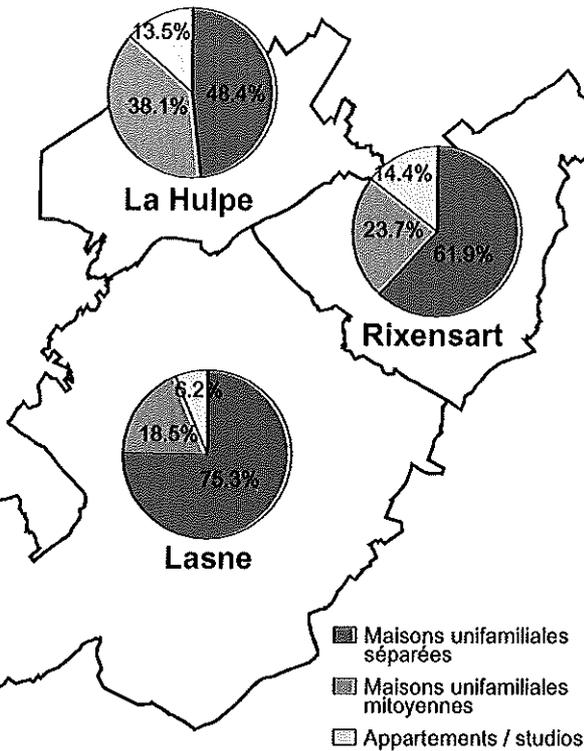


**LE BRABANT WALLON ATTIRE BEAUCOUP DE VISITEURS D'UN JOUR. IL COMPTE DES ATTRACTIONS DE RENOMMÉE INTERNATIONALE, TEL LE CHAMP DE BATAILLE DE WATERLOO.**

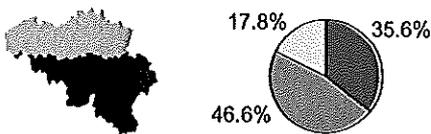
Aucune des 3 communes ne possède de lieu touristique possédant une telle fréquentation. Toutefois, le site de la bataille de Waterloo se situe à proximité des limites communales de La Hulpe et surtout Lasne.

**TYPE DE LOGEMENT**

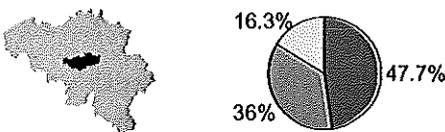
(Source : INS, 2001)



**Région wallonne**

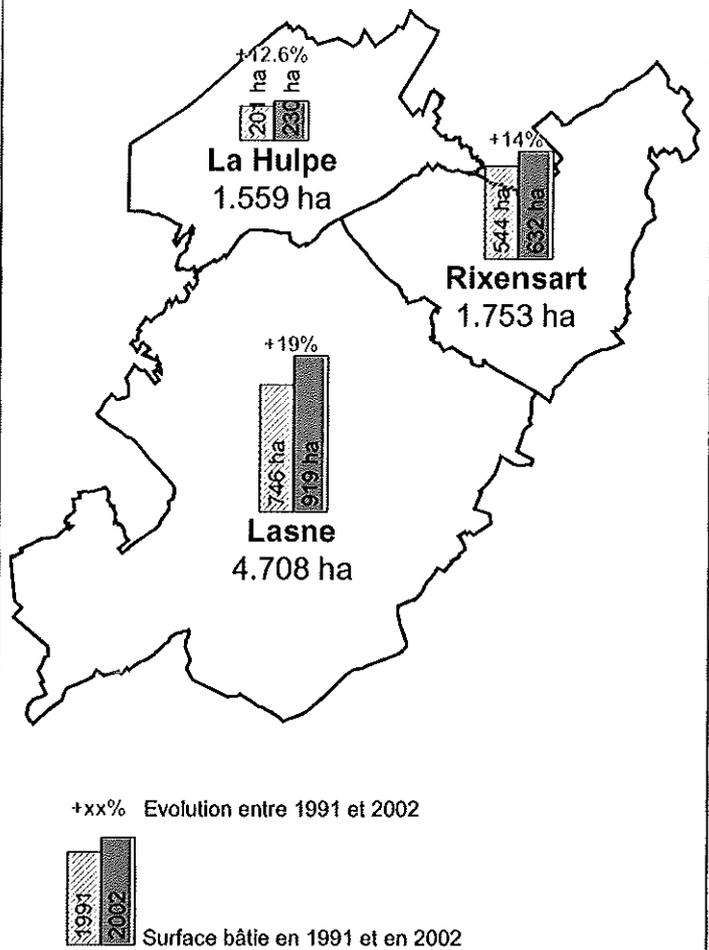


**Province du Brabant wallon**



**EVOLUTION DE L'ESPACE BATI (LOGEMENT)\***

(Source : INS, 1991-2002)



\* : Evolution basée sur des statistiques fiscales qui prennent en compte les surfaces des parcelles cadastrales

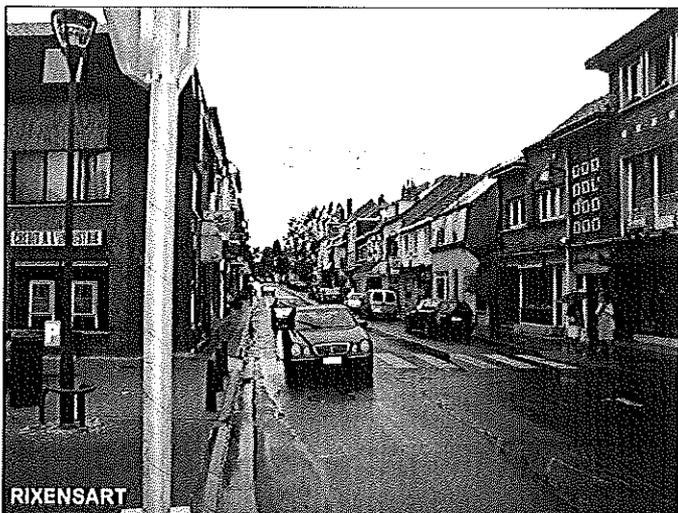
Le pourcentage de maisons unifamiliales séparées pour l'ensemble des 3 communes étudiées est supérieur aux moyennes provinciales et régionales. Il est très élevé pour la commune de Rixensart et particulièrement pour la commune de Lasne.

L'évolution de l'espace bâti est importante pour l'ensemble des communes étudiées; la commune de Lasne présente l'évolution la plus importante. Les maisons unifamiliales séparées qui représentent le type d'habitat dominant dans les communes étudiées consomment des surfaces importantes.

L'urbanisation s'est développée à partir des centres villageois et s'est étendue le long des axes routiers. Elle a été freinée au nord par la forêt de Soignes et la vallée de l'Argentine. Les vallées de la Mazerine et de la Lasne ainsi que la ligne de chemin de fer sont également des éléments structurants. Plus récemment, l'urbanisation s'est réalisée à travers la création de nouveaux quartiers ou lotissements s'insérant entre les voiries et comblant ainsi petit à petit les espaces restés libres.

L'étirement des zones d'habitat le long des axes de circulation entraîne des problèmes divers en terme de mobilité comme la difficulté d'identifier les différentes entités, la multiplication des débouchés sur des voiries parfois très fréquentées et le manque de convivialité de l'espace-rue.

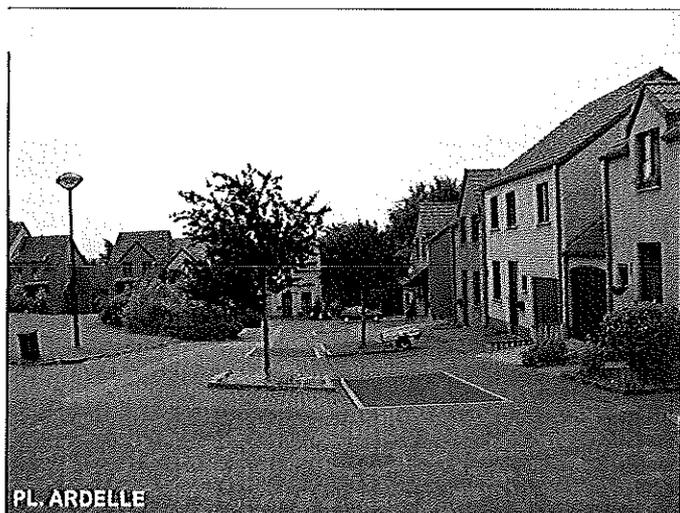
# Rixensart : aménagement de voirie et espace public



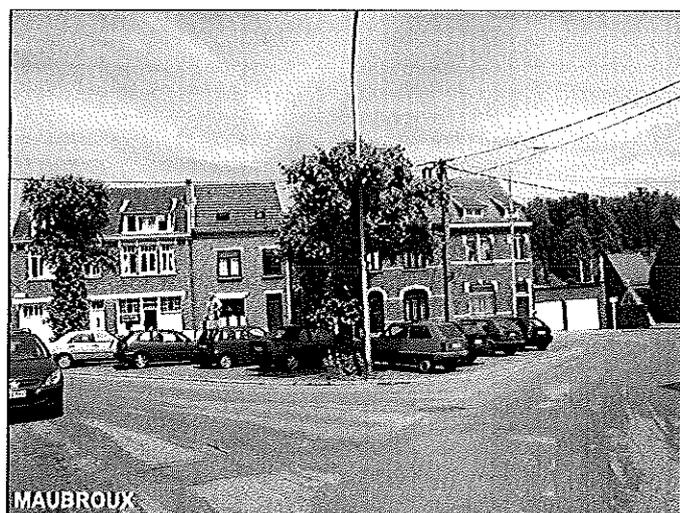
Les investissements récents réalisés ont permis d'améliorer considérablement la convivialité du centre de Rixensart (Place de la Vieille Taille). L'avenue de Merode



(de même que la rue Boisaco) est toujours inadaptée au contexte commercial et aux déplacements lents.



Certains projets récents ont réussi à concilier la qualité de l'espace public avec un développement bâti cohérent et harmonieux.



Dans certains quartiers, les places sont squattées par les voitures au détriment du rôle "social" et d'agrément qu'elles pourraient jouer.

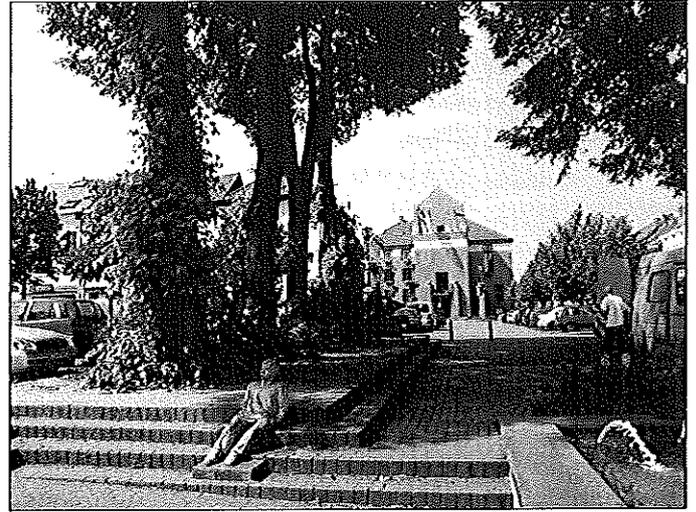


Malgré les aménagements réalisés, l'accès à l'école de Rosières reste particulièrement dangereux vu la densité de trafic et l'espace réduit disponible pour les piétons.



Localement, des carrefours grands consommateurs d'espace pénalisant les modes doux (traversée trop longue, mauvaise lisibilité de l'aménagement).

# La Hulpe : aménagement de voirie et espace public



Des aménagements rendent les espaces publics plus agréables et favorisent une utilisation conviviale de l'espace pour les différents usagers.



Dans certains quartiers, le trafic pénalise la qualité de vie des riverains. Des aménagements ont été réalisés et des mesures ont été prises afin de le contenir et diminuer la vitesse des véhicules.



Le long de certaines voiries, des mesures efficaces ont été adoptées afin de diminuer la vitesse des véhicules, néanmoins ces aménagements peuvent prêter à confusion.

Certains aménagements de voirie contribuent à conserver le caractère bâti de certains ensembles.

# Lasne : aménagement de voirie et espace public



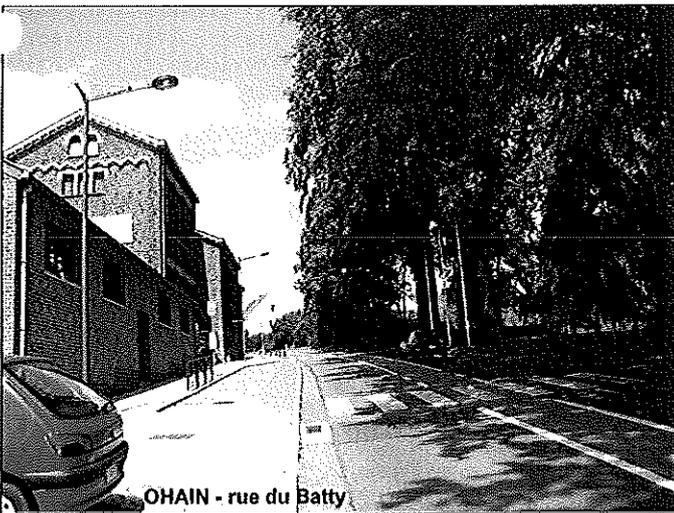
Ghaussée de Louvain

La situation de certaines écoles le long d'axes de circulation importants peut s'avérer particulièrement dangereuse pour les enfants.



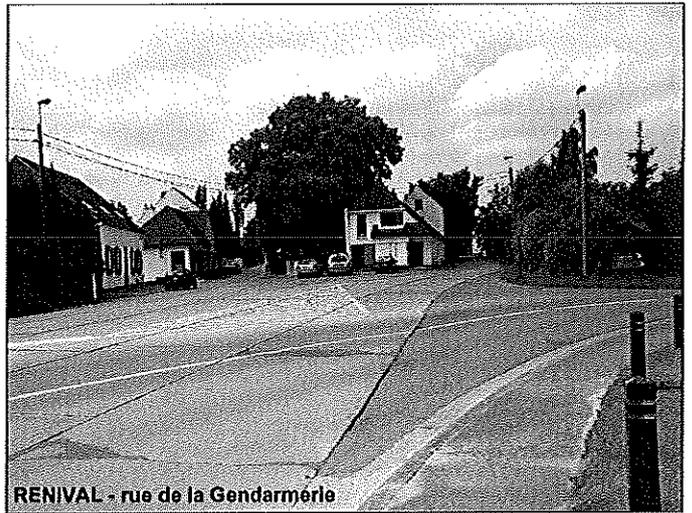
OHAIN - rue de l'Eglise

Des opérations de sensibilisation ont été récemment organisées comme l'instauration de zones 30 aux abords des écoles.



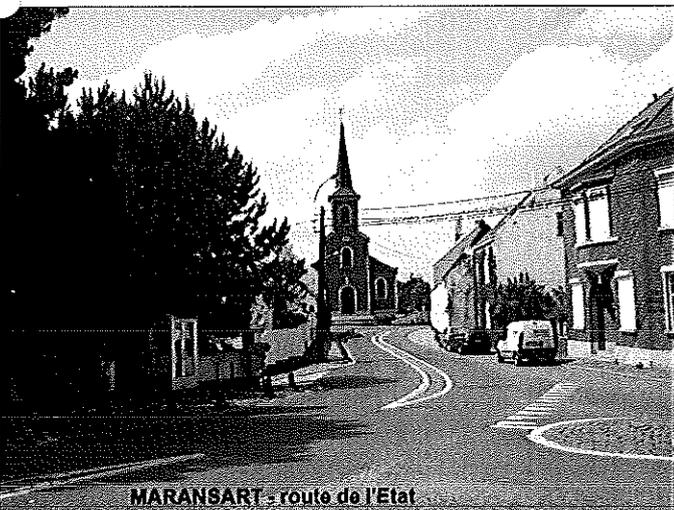
OHAIN - rue du Batty

Certains aménagements récents ont permis de redistribuer l'espace public entre les différents usagers.



RENIVAL - rue de la Gendarmerie

L'absence d'aménagement ou de marquage lisible à certains carrefours peut s'avérer dangereux pour les automobilistes, particulièrement sur des voies régionales.



MARANSART - route de l'Etat

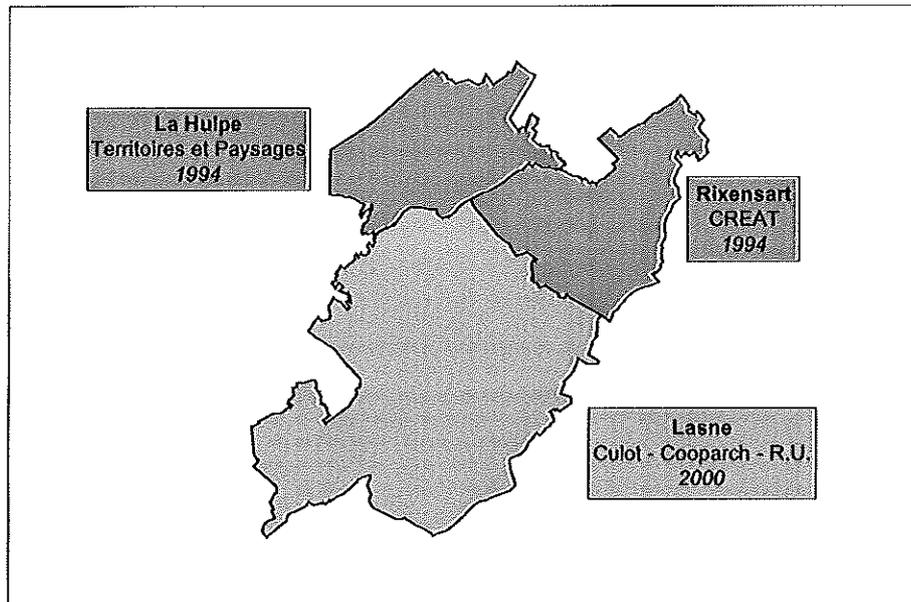
Certaines mesures simples peuvent contribuer à réduire la vitesse des véhicules dans la traversée des villages.



COUTURE-SAINT-GERMAIN

La commune de Lasne a conservé son caractère de commune rurale. Plusieurs villages présentent encore des noyaux bâtis caractéristiques de la région.

## Les options des schémas de structure



Les 3 communes sont couvertes par un Schéma de Structure Communal (S.S.C.).

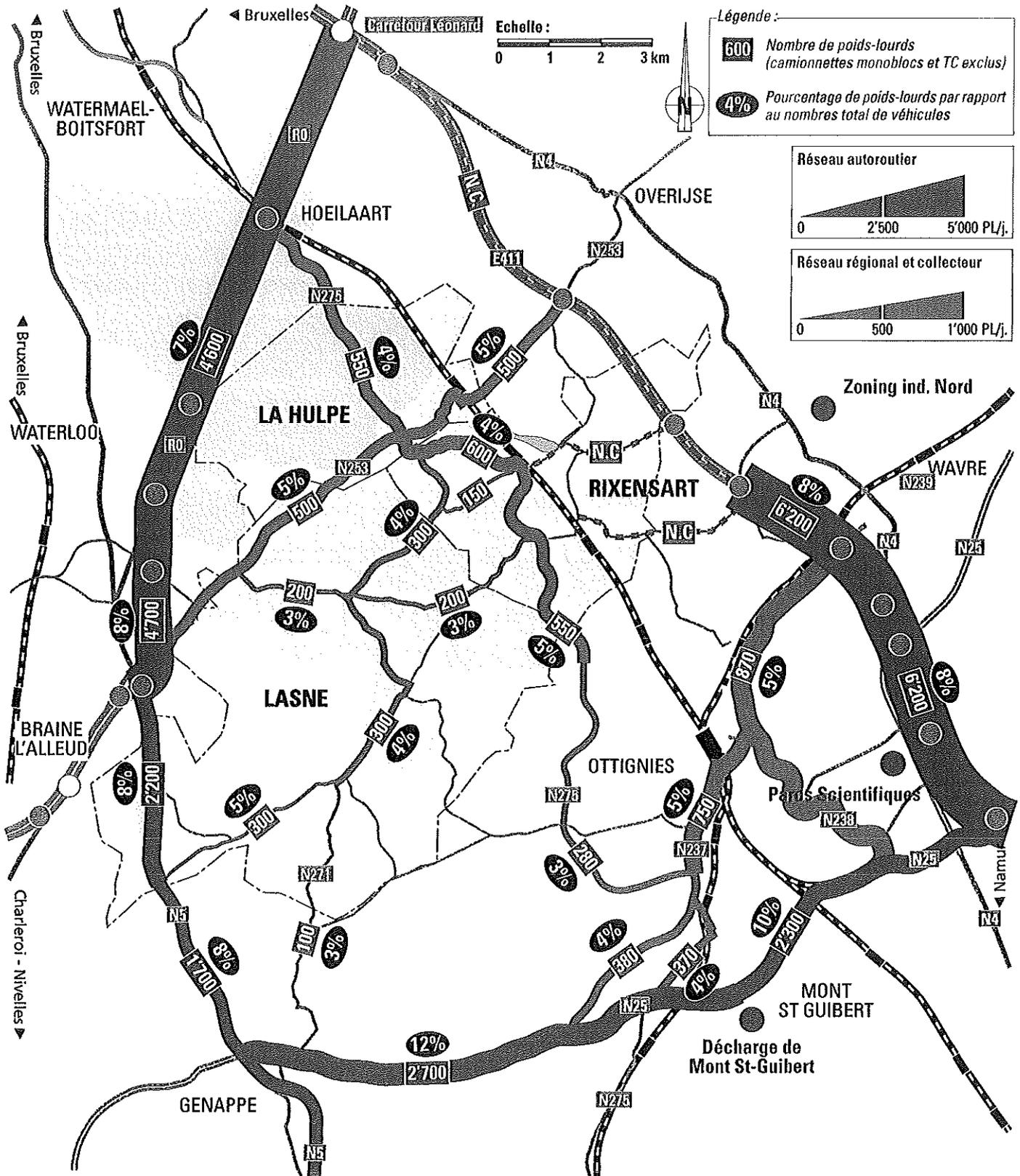
Les options et les objectifs formulés dans ces documents font apparaître des préoccupations similaires pour les communes de La Hulpe et Rixensart :

- Maîtriser l'urbanisation afin d'éviter une extension trop diffuse du cadre bâti
- Améliorer les caractéristiques de l'habitat tout en conservant le caractère "villageois".
- Améliorer, protéger et gérer le patrimoine végétal et naturel.
- Favoriser le maintien des habitants et maîtriser l'accroissement de la population afin d'assurer une croissance harmonieuse (valeur plafond fixée à 25 000 habitants pour Rixensart et 10 000 pour La Hulpe).
- Promouvoir le développement de communes résidentielles possédant un cadre de vie de qualité.
- Structurer le territoire en pôles complémentaires d'équipements et services répondant aux besoins des habitants, sans accroître leur zone d'influence.
- Encourager le sentiment d'appartenance à la commune.
- Accroître les possibilités d'utilisation des différents modes de déplacement et du réseau de communication.
- Assurer une coexistence harmonieuse entre les différents modes de déplacement et améliorer la sécurité sur les routes.
- Garantir des réseaux techniques performants d'utilité publique.

Le contexte plus rural de la commune de Lasne induit des préoccupations et donc des options sensiblement différentes bien qu'elles s'approchent des options et objectifs formulés dans le cadre des S.S.C. des communes de La Hulpe et Rixensart :

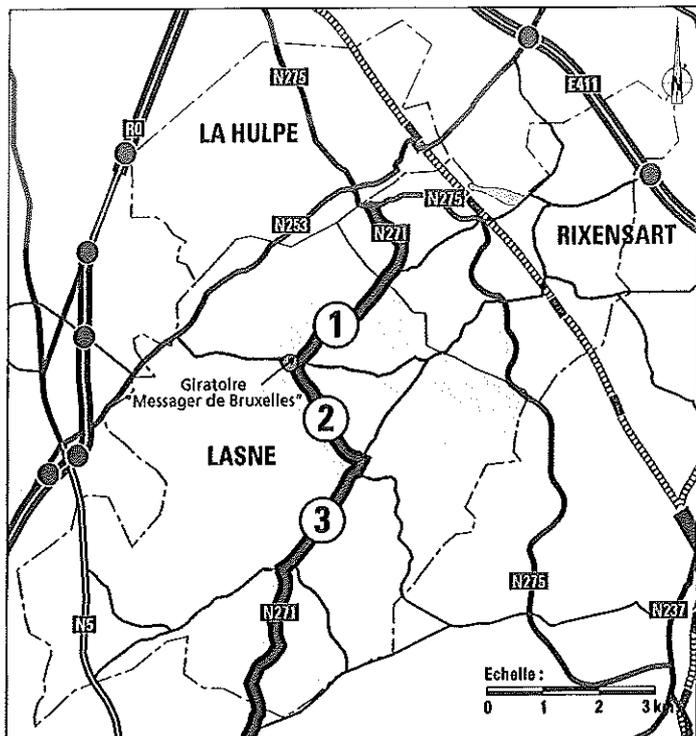
- Développer un véritable réseau écologique à travers toute la commune.
- Maintenir les espaces ouverts et fermés du paysage.
- Protéger la structure traditionnelle de l'habitat.
- Densifier les noyaux des villages et des hameaux.
- Allier des solutions fonctionnelles à des approches qualitatives de l'espace public en relation avec leur convivialité et leur contexte.
- Protéger et étendre le réseau des chemins.
- Rendre le réseau accessible aux personnes à mobilité réduite.
- Préserver une population stable afin de préserver le cadre rural de la commune.

# Trafic poids-lourds d'un jour ouvrable (TJOM 24h) - juin 2003



- En général, hors réseau autoroutier, des parts de trafic poids-lourds limitées à 5% (nombre de poids-lourds par rapport au nombre total de véhicules)
- En dehors du réseau autoroutier, le trafic poids-lourds est plus particulièrement concentré sur la N275 à partir de Rixensart et sur la N253 reliant l'E411 au R0 (environ 500 à 600 poids-lourds-par-jour)
- Ce sont ainsi plus de 1'000 poids-lourds qui entrent dans le carrefour des 3 colonnes à La Hulpe

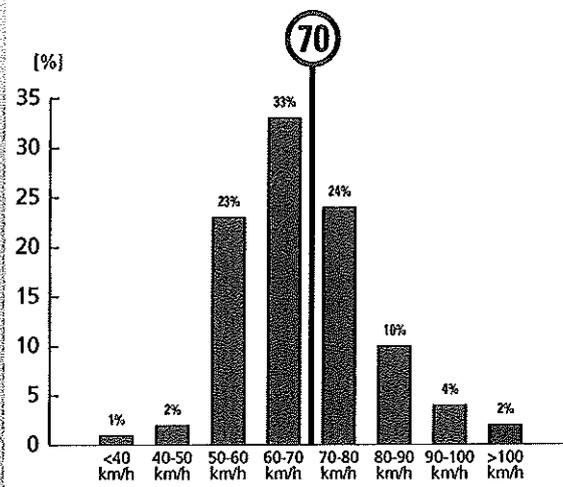
# Analyse des vitesses sur la N271 (zones inter-village, habitat dispersé)



Sources : comptages MET (2003)

## 1 N271, à hauteur de l'Av. du Vallon

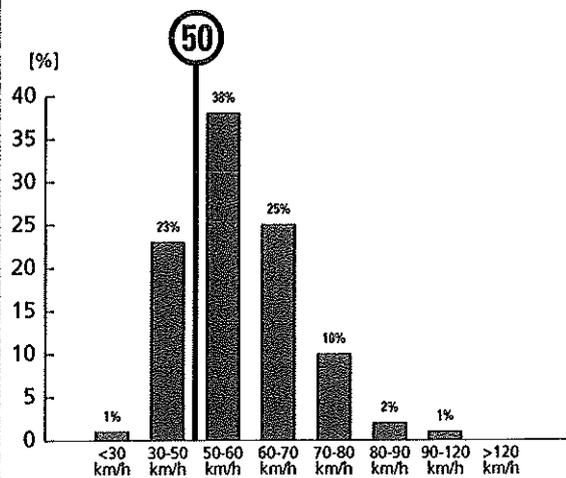
V moy : 75 km/h  
 V 85%\* : 71 km/h  
 40 % : >70 km/h



Comptages nocturnes (21h-4h) - mars 2003

## 2 N271, entre Ohain et Lasne

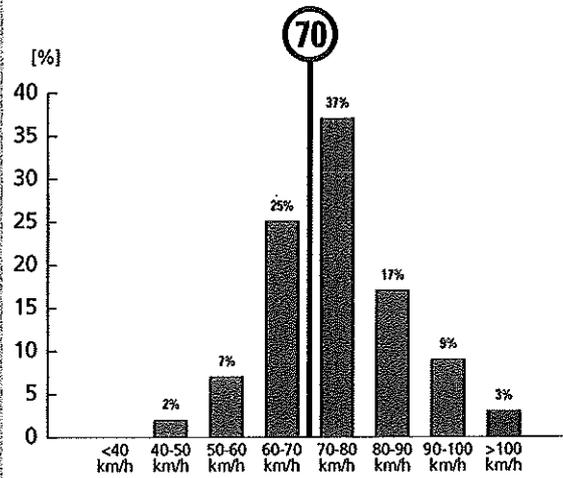
V moy : 57 km/h  
 V 85%\* : 53 km/h  
 76 % : > 50 km/h



Comptages 24h - juin 2003

## 3 N271, entre Lasne et Maransart

V moy : 81 km/h  
 V 85%\* : 77 km/h  
 66 % : > 70 km/h



Comptages nocturnes (2h-4h) - mars 2003

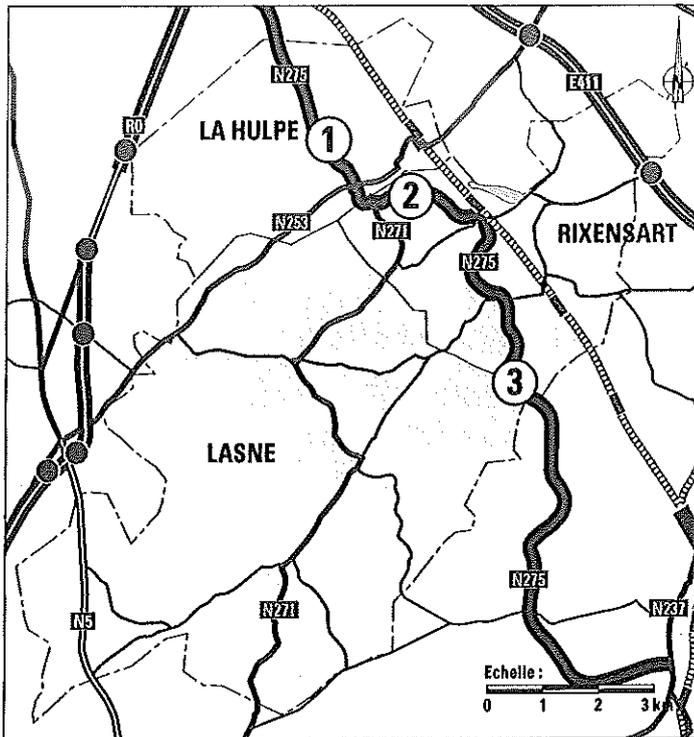
### Des vitesses excessives sur les 3 postes de comptage :

- **Poste 1**, à proximité du giratoire du "Messenger de Bruxelles", 4 usagers sur 10 dépassent les 70 km/h
- **Poste 2**, entre Lasne et Ohain, moins d'un quart des usagers respecte la limitation de vitesse
- **Poste 3**, au Sud de Lasne, un dépassement presque généralisé de la vitesse autorisée pendant la nuit

**D' IMPORTANTS PROBLEMES DE VITESSE, ENGENDRANT UNE INSÉCURITÉ POUR TOUS LES USAGERS !**

\* vitesse moyenne atteinte par les 85% d'usagers "les plus lents"

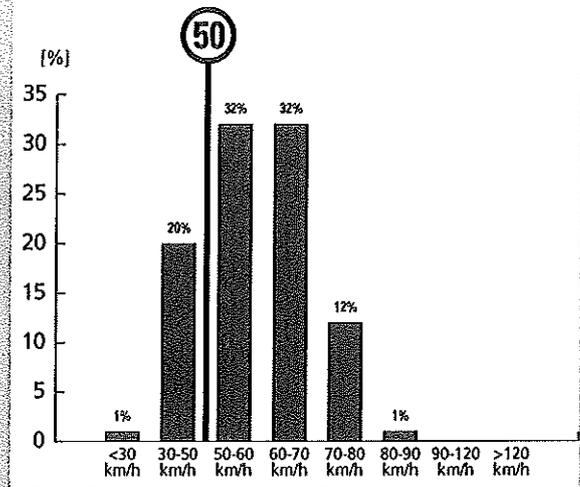
**Analyse des vitesses sur la N275 (zones inter-village, habitat dispersé)**



Sources : comptages MET (2003)

**1 N275, à hauteur de Solvay**

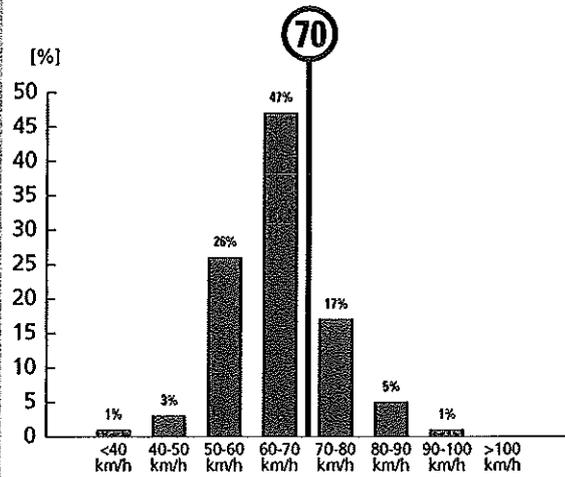
V moy : 58 km/h  
 V 85%\* : 56 km/h  
 77 % > 50 km/h



Comptages 24h - juin 2003

**2 N275, à hauteur de l'Av. Bosquet**

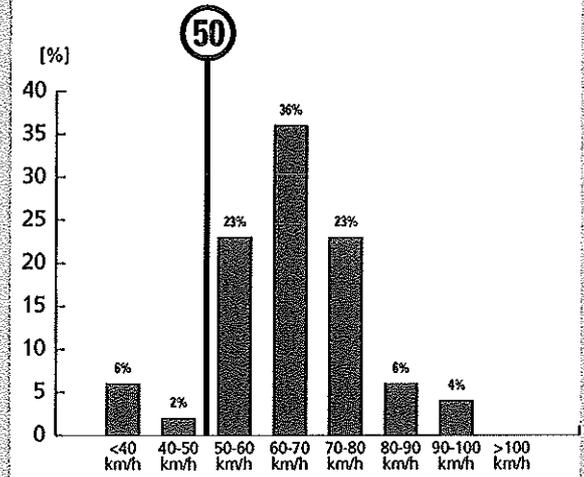
V moy : 62 km/h  
 V 85%\* : 60 km/h  
 23 % > 70 km/h



Comptages échantillonnés - juin 2003

**3 N275, à hauteur de Boulogne - Bill.**

V moy : 65 km/h  
 V 85%\* : 62 km/h  
 92 % > 50 km/h



Comptages diurnes (10h-12h) - mars 2003

**Des vitesses excessives sur les 2 postes de comptage situés en entrée d'agglomération :**

- Au Nord, à hauteur de l'Avenue Solvay (La Hulpe)
- Au Sud, à hauteur de l'Avenue Boulogne-Billancourt (Rixensart)

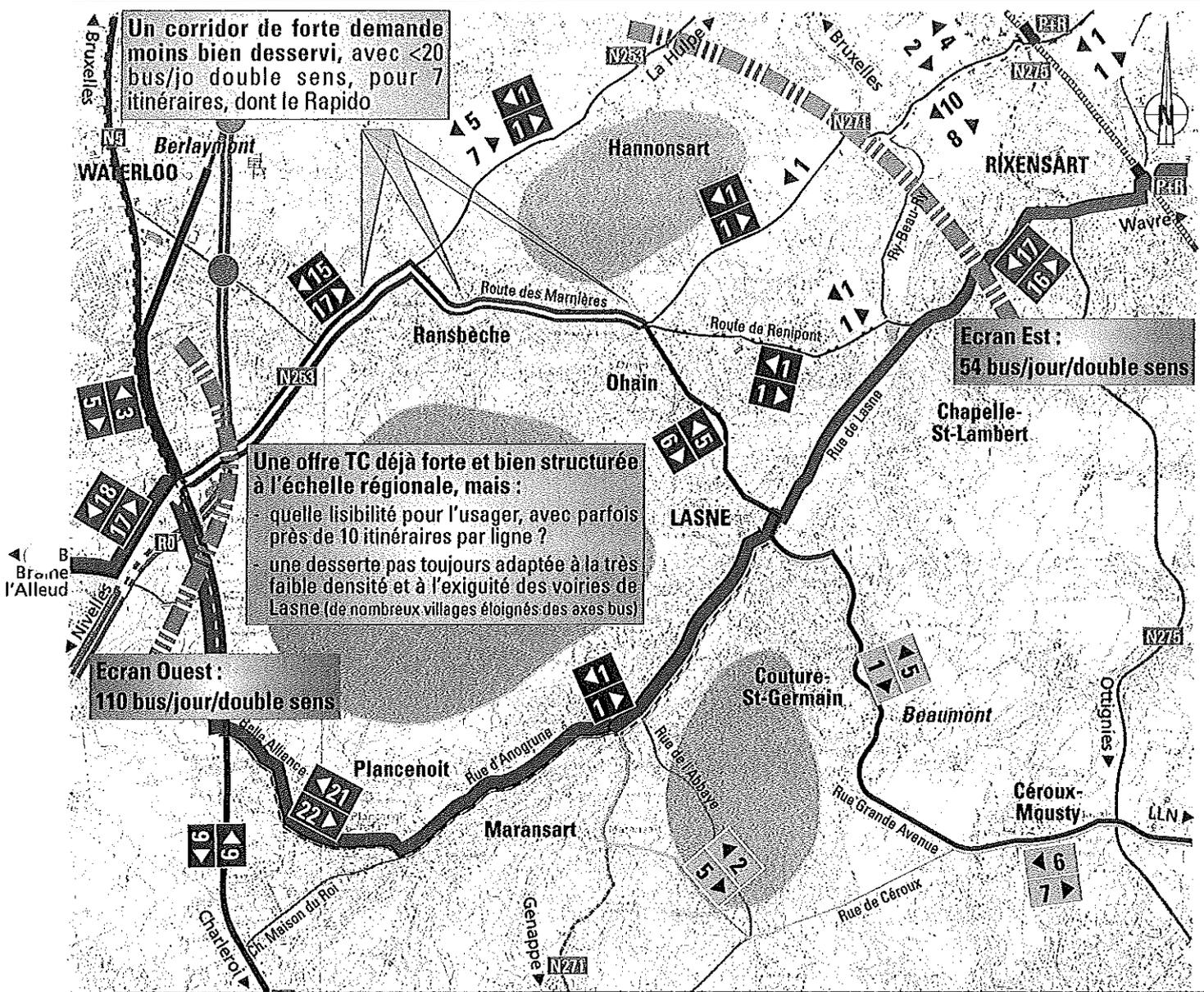
**Environ 80% des usagers dépassent 50 km/h, mais à des endroits où la vitesse n'est pas modérée par des aménagements physiques**

**▶ IMPORTANTS PROBLEMES DE VITESSE  
 ENGENDRANT UNE INSÉCURITÉ POUR TOUS LES USAGERS !**

\* vitesse moyenne atteinte par les 85% d'usagers "les plus lents"



# Lasne : offre en transport en commun



**Légende :**

- Arrêt bus et périmètre d'attraction
- Nombre de bus par jour et par sens
- Ligne avec moins de 10 bus par jour ouvrable
- Ligne avec de 10 à 30 bus par jour ouvrable
- Ligne avec plus de 30 bus par jour ouvrable

**OFFRE EN BUS**



**185** Nombre de bus / jour ouvrable double sens

**Classique (TEC)**

<b>28</b>	Ottignies - LLN - Lasne	13 bus	2 terminus
<b>365a</b>	Bruxelles - Charleroi	18 bus	
<b>558</b>	Braine L'Alleud - La Hulpe/Genval/Rixensart	33 bus	8 itinéraires
<b>W</b>	Braine L'Alleud - Lasne - Wavre	30 bus	3 itinéraires
	Bruxelles - Lasne	8 bus	

**Rapido**

<b>3</b>	Waterloo - LLN	11 bus
----------	----------------	--------

**Scolaire**

<b>W 125</b>	Wavre - Ohain - Berlaymont	2 bus
<b>126</b>	Lasne - Plancenoit - Berlaymont	2 bus
<b>127</b>	Rosière - Ohain - Berlaymont	2 bus
<b>128</b>	La Hulpe - Berlaymont	2 bus



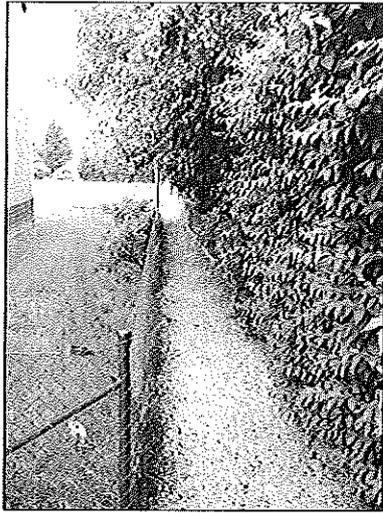
COMMUNES DE LA HULPE, LASNE ET RIXENSART



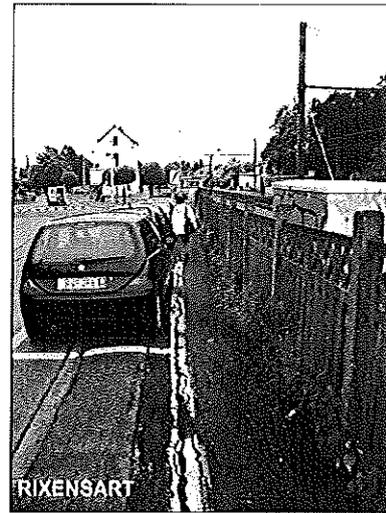
0361-f1.4L.1-ji-1-17.07.03-gm  
28.10.03-JL



# Rixensart : qualité des aménagements en faveur des modes doux



De nombreux sentiers permettent de relier entre eux les différents quartiers.



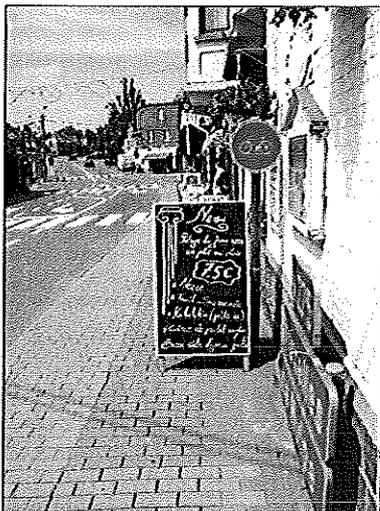
Le stationnement sur les trottoirs autorisé rue de la Gare pénalise le piéton.



Des trottoirs trop étroits et souvent dégradés rue de Rosières, mais des contraintes spatiales importantes limitent les possibilités d'aménagement.



Les aménagements et marquages réalisés aux abords des écoles sont souvent très ponctuels.



Plusieurs mesures ont été prises par la commune pour les cyclistes. Certaines pistes cyclables sont cependant dangereuses car parsemées d'obstacles en traversée de localité ou trop étroites.



# La Hulpe : qualité des aménagements en faveur des modes doux



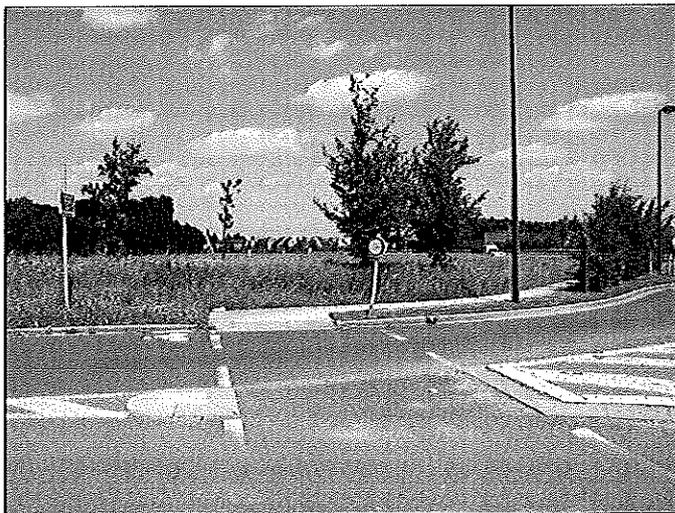
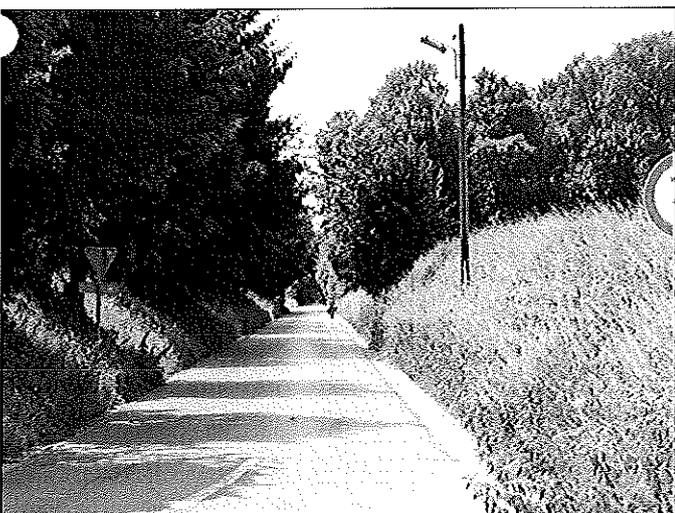
Certains aménagements aux abords des écoles sécurisent les piétons.



Des réalisations récentes améliorent la convivialité et les conditions de déplacement des piétons.

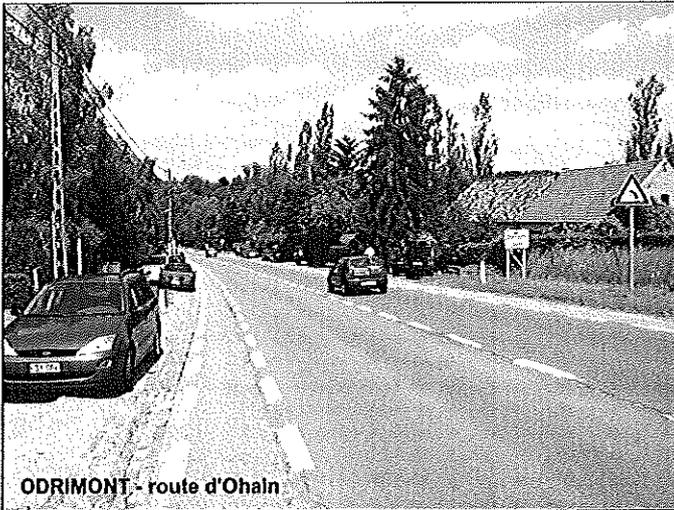


Des pistes cyclables sont aménagées et des mesures sont prises en faveur des modes doux.



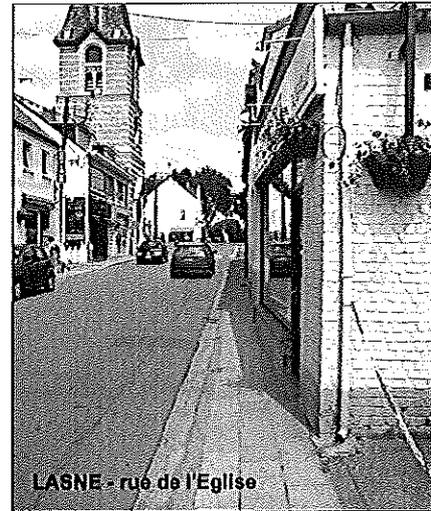
Le long de certaines voiries et aux abords des ronds-points, les aménagements en faveur des piétons et cyclistes sont à revoir ou réfléchir.

# Lasne : qualité des aménagements en faveur des modes doux



ODRIMONT - route d'Ohain

Le long de certaines voiries, les aménagements réalisés en faveur des cyclistes sont insécurisants étant donné la vitesse du trafic.



LASNE - rue de l'Eglise

A certains endroits, la largeur des trottoirs est très réduite et contraint les piétons à circuler sur la chaussée.



OHAIN - route de l'Eglise

Certains aménagements aux abords des écoles contraignent efficacement les automobilistes à adapter leur vitesse et s'intègrent parfaitement dans leur contexte.



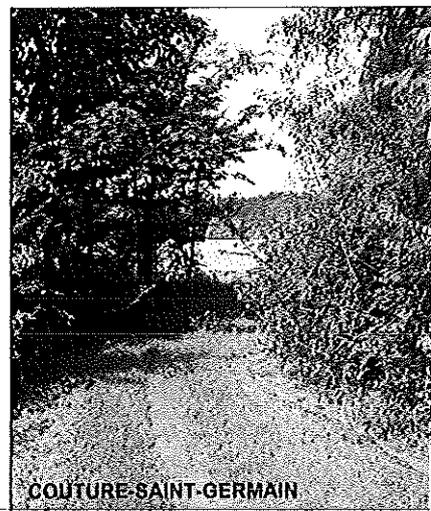
LASNE

Certains carrefours grands consommateurs d'espace pénalisent les déplacements piétons (allongement des traversées, réduction de la largeur des trottoirs).



BEAUMONT

La vitesse du trafic dans certains villages contraint les habitants à stationner sur le trottoir pénalisant de ce fait la circulation des piétons.

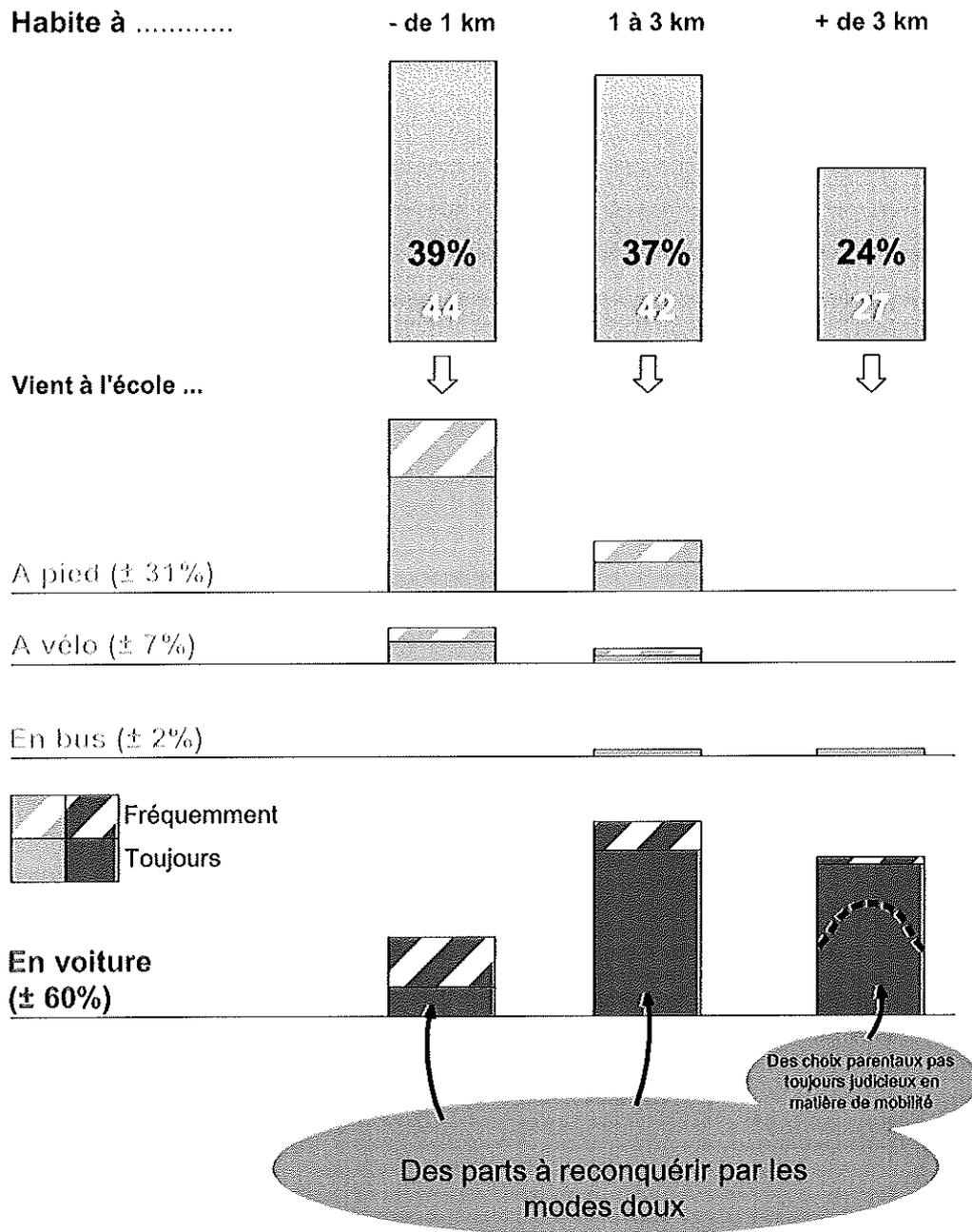


COUTURE-SAINT-GERMAIN

Chemin prolongeant la rue des Genêts. La commune de Lasne possède un réseau étoffé de chemins et promenades.

# Sur le chemin de l'école : Enquête de mobilité-Commune de La Hulpe (I)

Echantillon de 113 élèves de primaire fréquentant les écoles de Saint-Léon, Notre Dame et des Colibris



## QUELQUES POINTS INTERESSANTS



Les ¾ des élèves habitent à moins de 3 km, or la moitié utilisent leur voiture pour leurs déplacements.

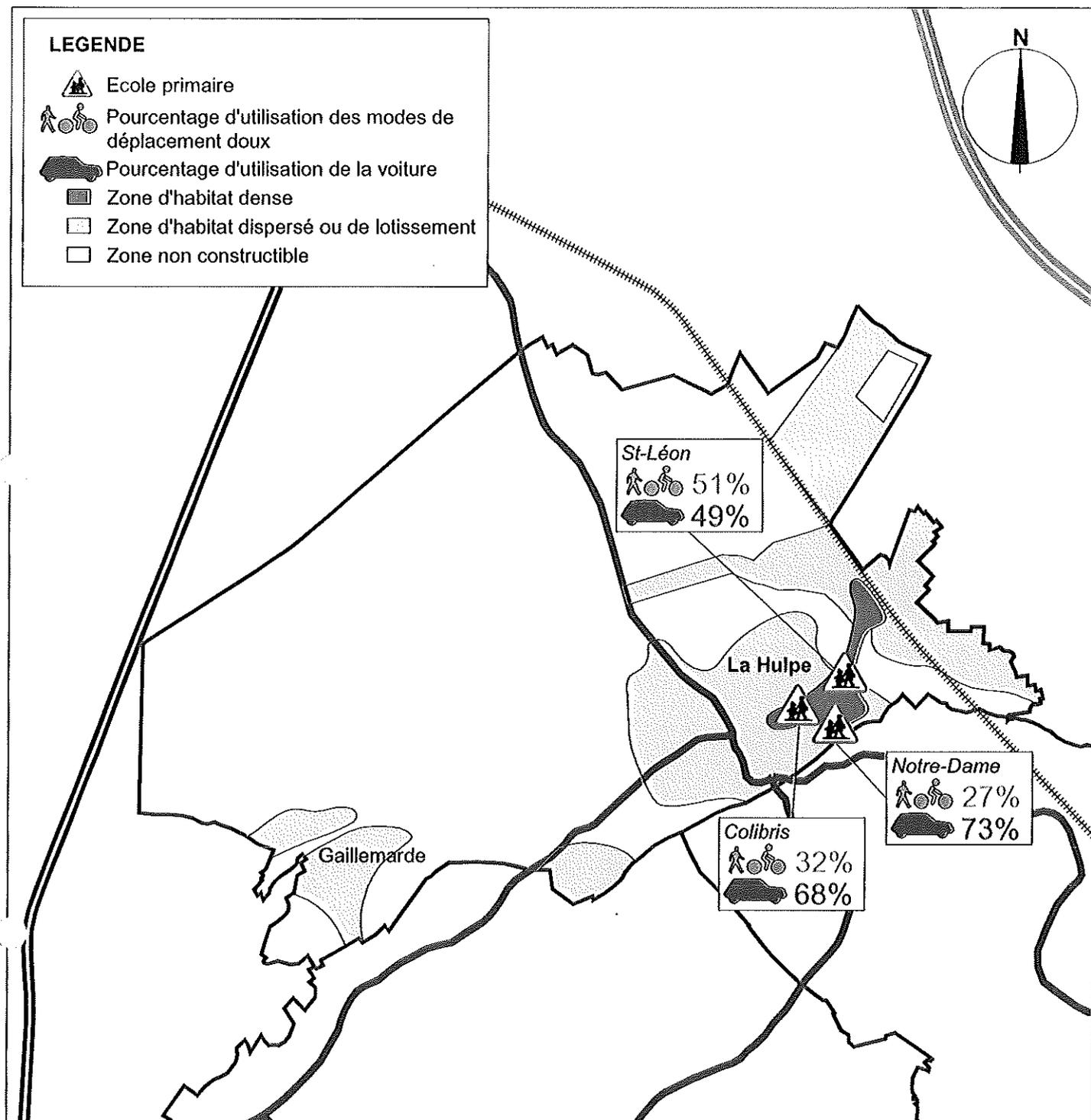


36% des élèves habitent à moins de 3km de l'école et préféreraient venir à vélo.



Etonnamment, seulement 15% des élèves estiment que le vélo est dangereux. Les inconvénients les plus cités sont la pluie, les cartables et les côtes.

# Sur le chemin de l'école : Enquête de mobilité-Commune de La Hulpe (II)



**Une utilisation massive de la voiture pour des écoles de proximité**

**Les élèves du secondaire utilisent majoritairement les modes doux**

**A TITRE DE COMPARAISON**

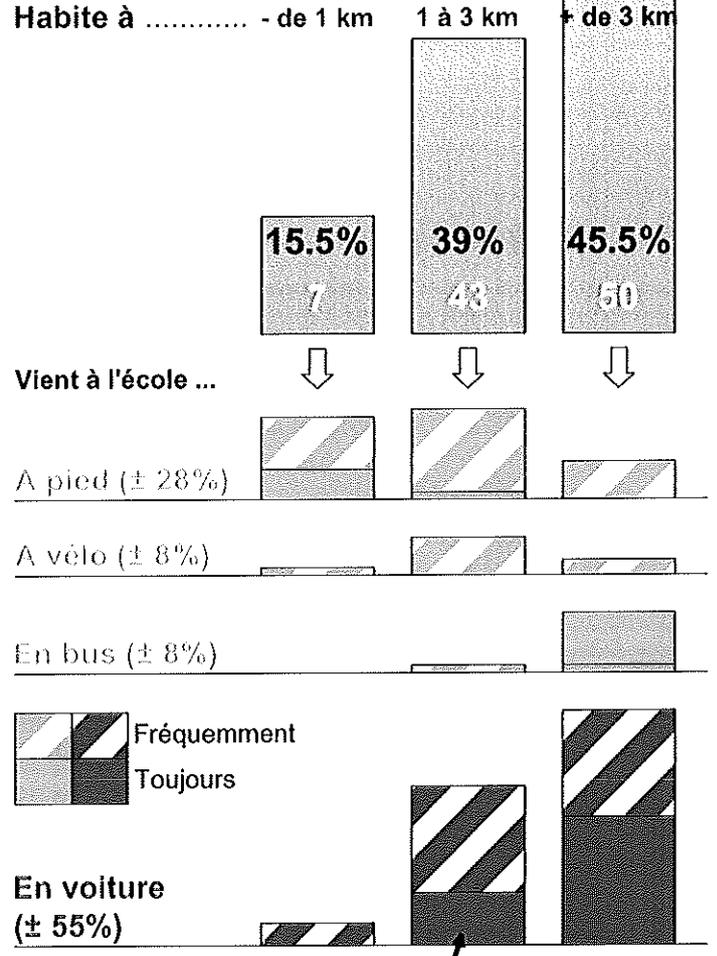
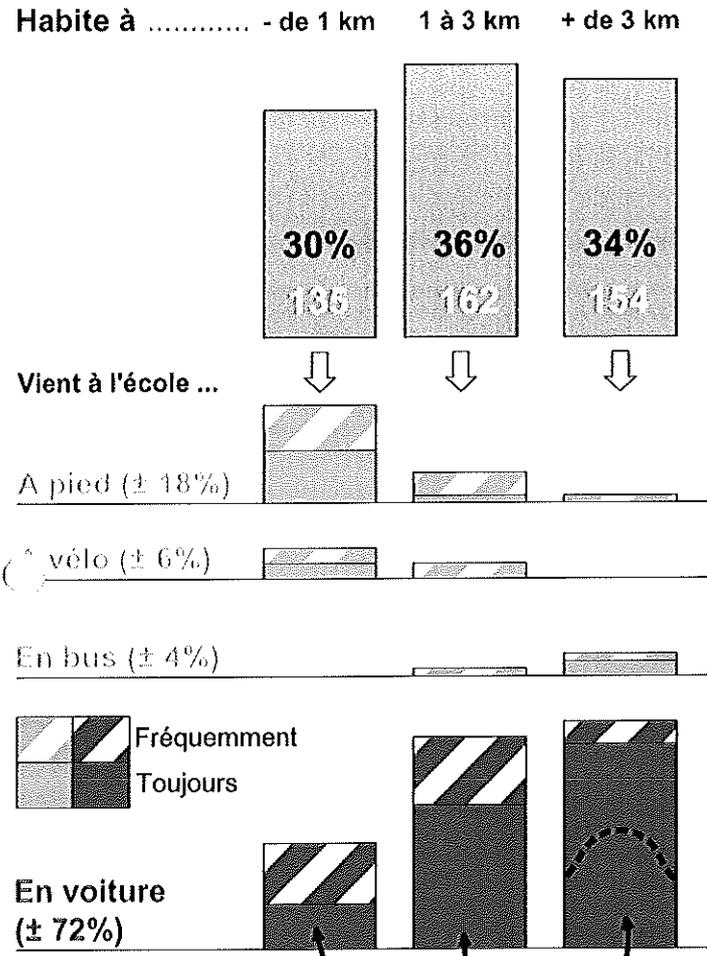
En Région wallonne  
Enseignement primaire

	33%
	67%

# Sur le chemin de l'école : Enquête de mobilité-Commune de Rixensart (I)

Echantillon de 451 élèves de primaire (plus de 9 ans) fréquentant les écoles de la Rosière, Ste-Agnès, St-Augustin, Athénée Royal, du Centre, de Bourgeois et de Genval

Echantillon de 110 élèves de secondaire fréquentant l'école Notre-Dame des Anges



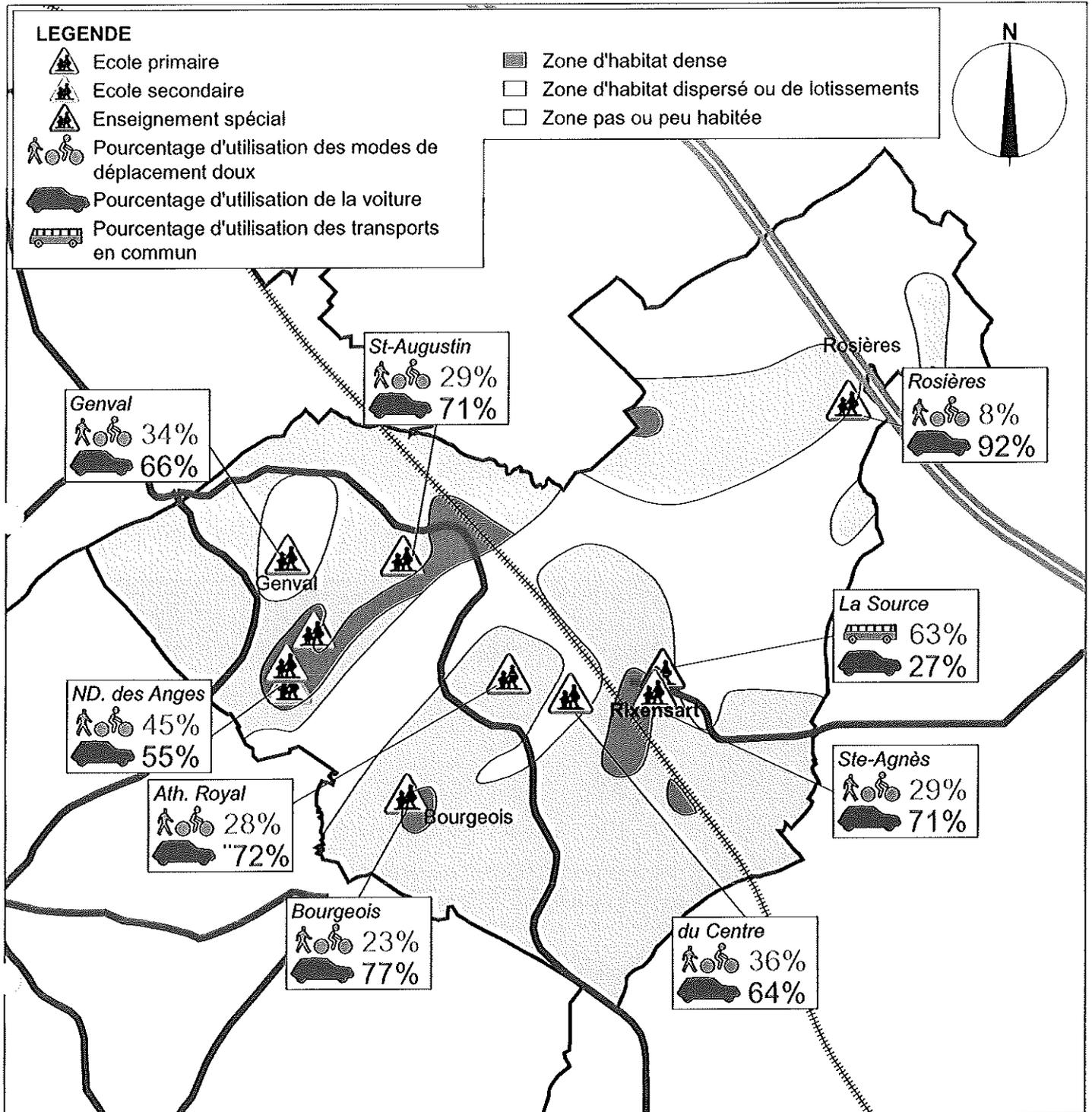
Des choix parentaux pas toujours judicieux en matière de mobilité

Des parts à reconquérir par les modes doux

## QUELQUES POINTS INTERESSANTS

- ☹ Dans l'enseignement primaire, la voiture constitue le principal mode de transport alors que la majorité (2/3) des enfants habitent à moins de 3 km de l'école.
- 😊 Dans l'enseignement secondaire, la tendance s'inverse. Alors que près de la moitié d'entre eux habitent à plus de 3 km, les élèves disposent de plus d'autonomie et sont plus nombreux à recourir à des modes de transport pas ou peu polluants.
- 😊 28% des élèves de primaire et 14% des élèves de secondaire habitent à moins de 3 km de l'école et préféreraient venir à vélo.
- ☹ Etonnamment, seulement 13% des élèves estiment que le vélo est dangereux. Les inconvénients les plus cités sont la pluie, les cartables et les côtes.

# Sur le chemin de l'école : Enquête de mobilité-Commune de Rixensart (II)



**Des parts modales variant sensiblement suivant l'établissement scolaire, sa localisation par rapport aux noyaux d'habitat et aux grands axes routiers.**

**Une utilisation de la voiture nettement supérieure à la moyenne régionale**

**A TITRE DE COMPARAISON**

En Région wallonne

Enseignement primaire



Enseignement secondaire



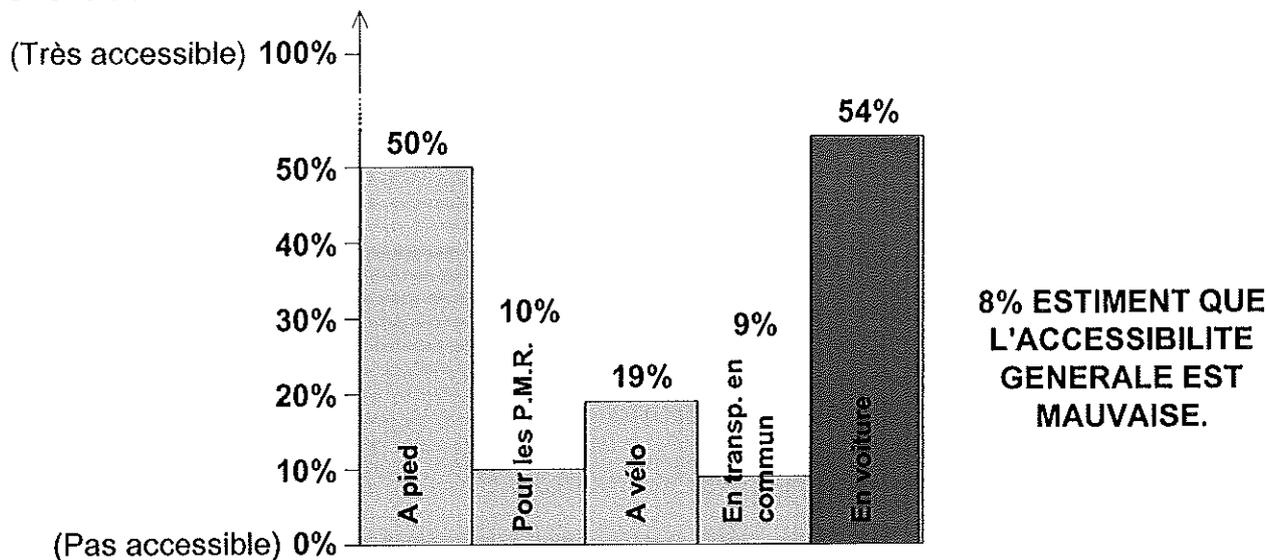
# Sur le chemin de l'école : Enquête de mobilité-Commune de Lasne (I)

## Evaluation de l'expérience "Zone 30 km/h aux abords de l'école"

Ecoles Sainte-Lutgarde, "La Vallée", Vanhoegarden, Ouverte, Maransart, de Couture

389 réponses à l'enquête

### L'école est-elle bien accessible ?



### QUELQUES POINTS INTERESSANTS

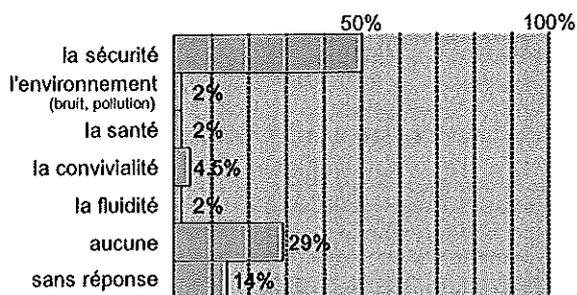


Prise d'initiatives

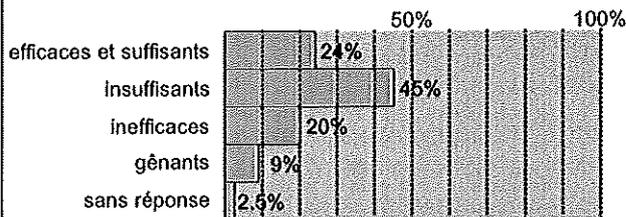


L'instauration des zones 30 améliore l'environnement et l'accessibilité des abords immédiats de l'école, mais reste une mesure insuffisante par rapport aux problématiques plus globales de mobilité et d'accessibilité.

Lors de l'instauration temporaire de la zone 30, amélioration de :



Les aménagements installés lors de l'instauration temporaire de la zone 30 ont paru :



95% ESTIMENT QUE L'INSTAURATION DE LA ZONE 30 EST ADEQUATE

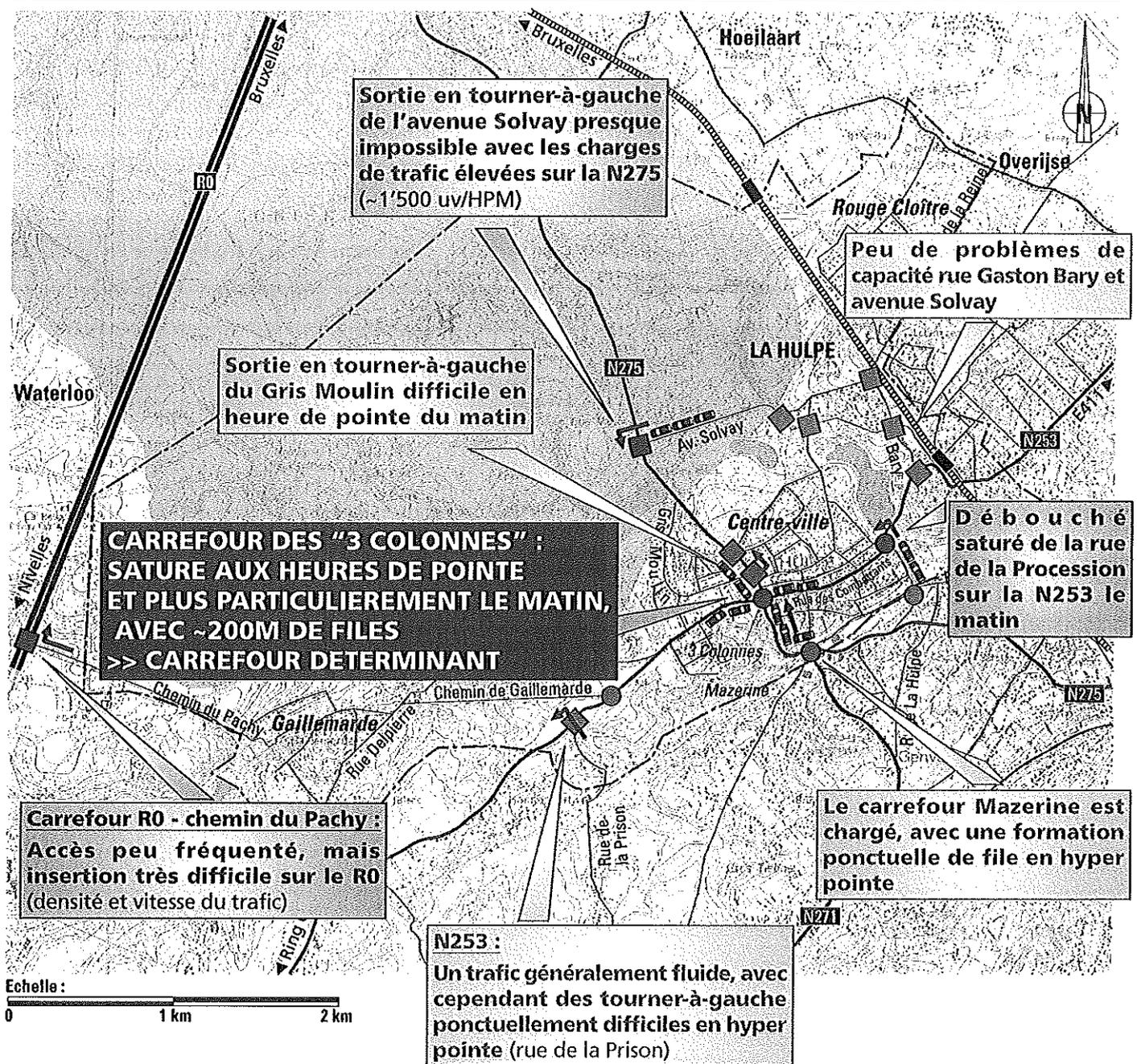
#### CONCLUSION :

91% ESTIMENT QUE LA ZONE 30 DEVRAIT ETRE AMENAGEE DEFINITIVEMENT, DONT 58% ESTIMENT QU'ELLE DEVRAIT ETRE INSTAUREE AVEC DES AMENAGEMENTS SUPPLEMENTAIRES

± 4% SOUHAITENT LE MAINTIEN DE LA SITUATION EXISTANTE

± 3% SANS REPOSE

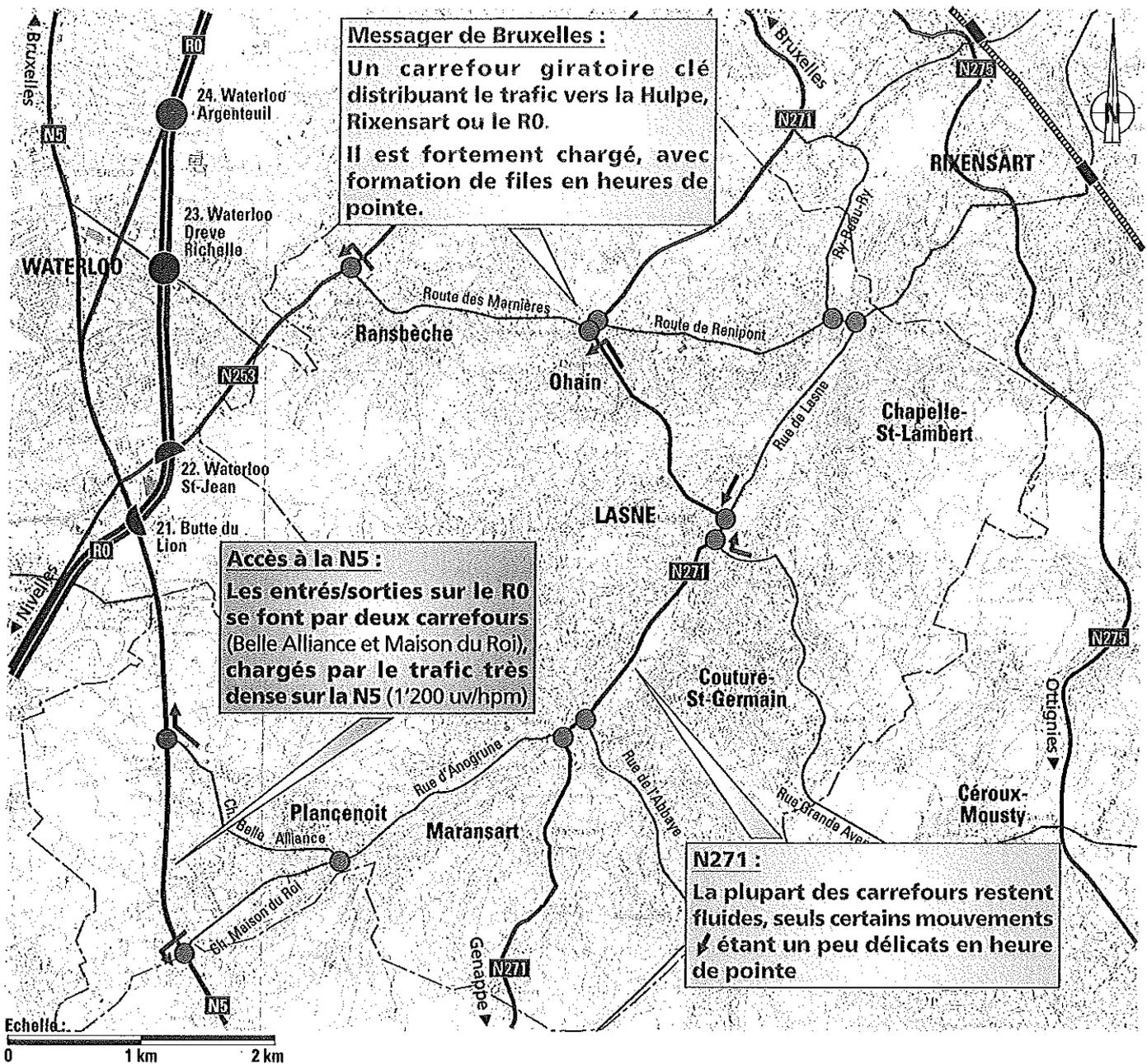
# La Hulpe : capacité utilisée aux principaux carrefours



**Légende :**

- *CU < 70% (non déterminant)*
- *70% ≤ CU ≤ 85% (fluides)*
- *85% ≤ CU ≤ 100% (chargés)*
- *≥ 100% (saturés)*
- ↑ *mouvement déterminant*
- ▬▬▬▬ *files d'attente*

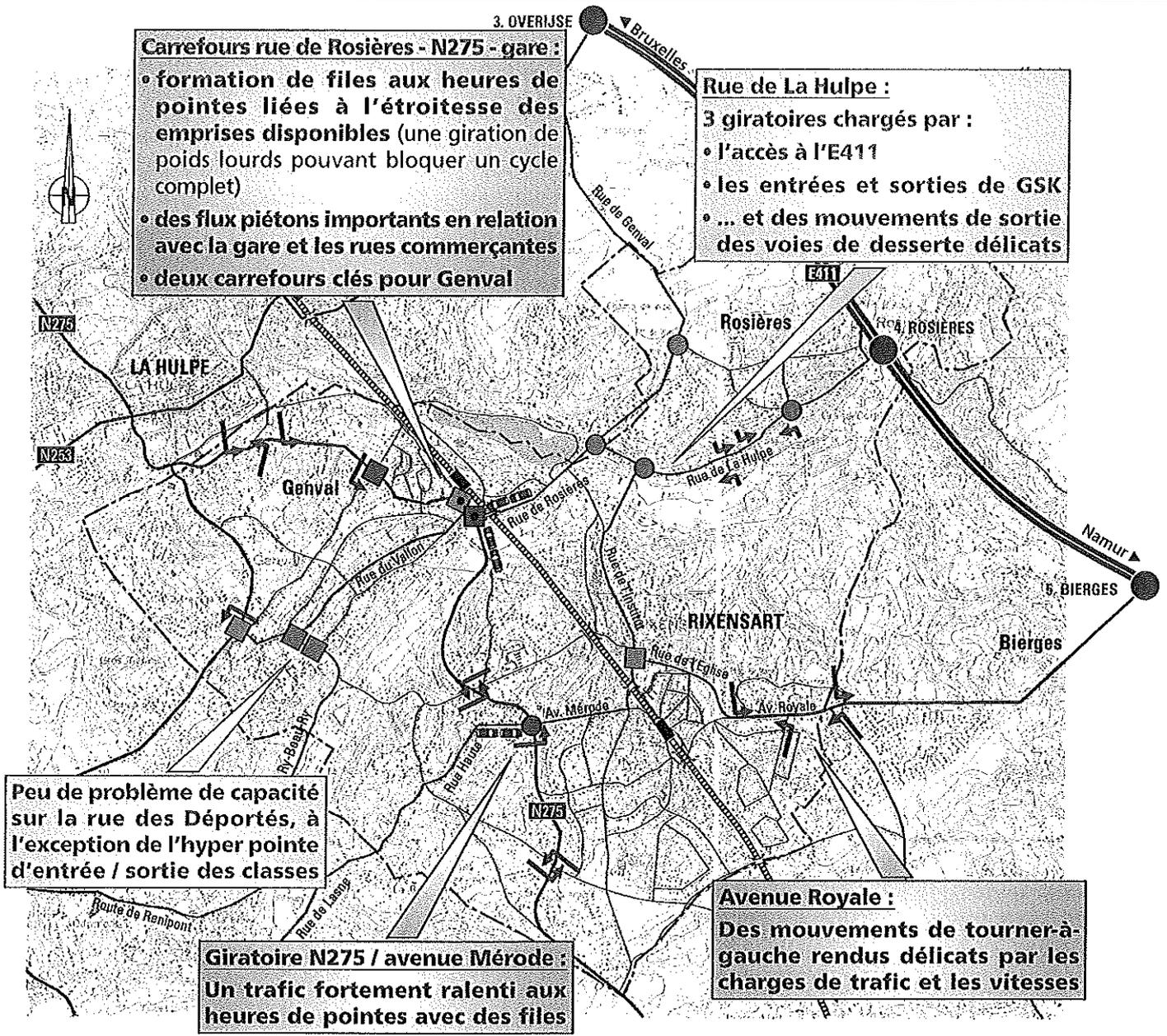
# Lasne : capacité utilisée aux principaux carrefours



**Légende :**

- $CU < 70\%$  (non déterminant)
- $70\% \leq CU \leq 85\%$  (fluides)
- $85\% \leq CU \leq 100\%$  (chargés)
- $\geq 100\%$  (saturés)
- ↑ mouvement déterminant
- ▬ files d'attente

# Rixensart : capacité utilisée aux principaux carrefours



Légende :

