

TRANSPORTS, DEPLACEMENTS ET STATIONNEMENT POLITIQUE GENERALE ET PAR MODE

Quelques caractéristiques marquantes

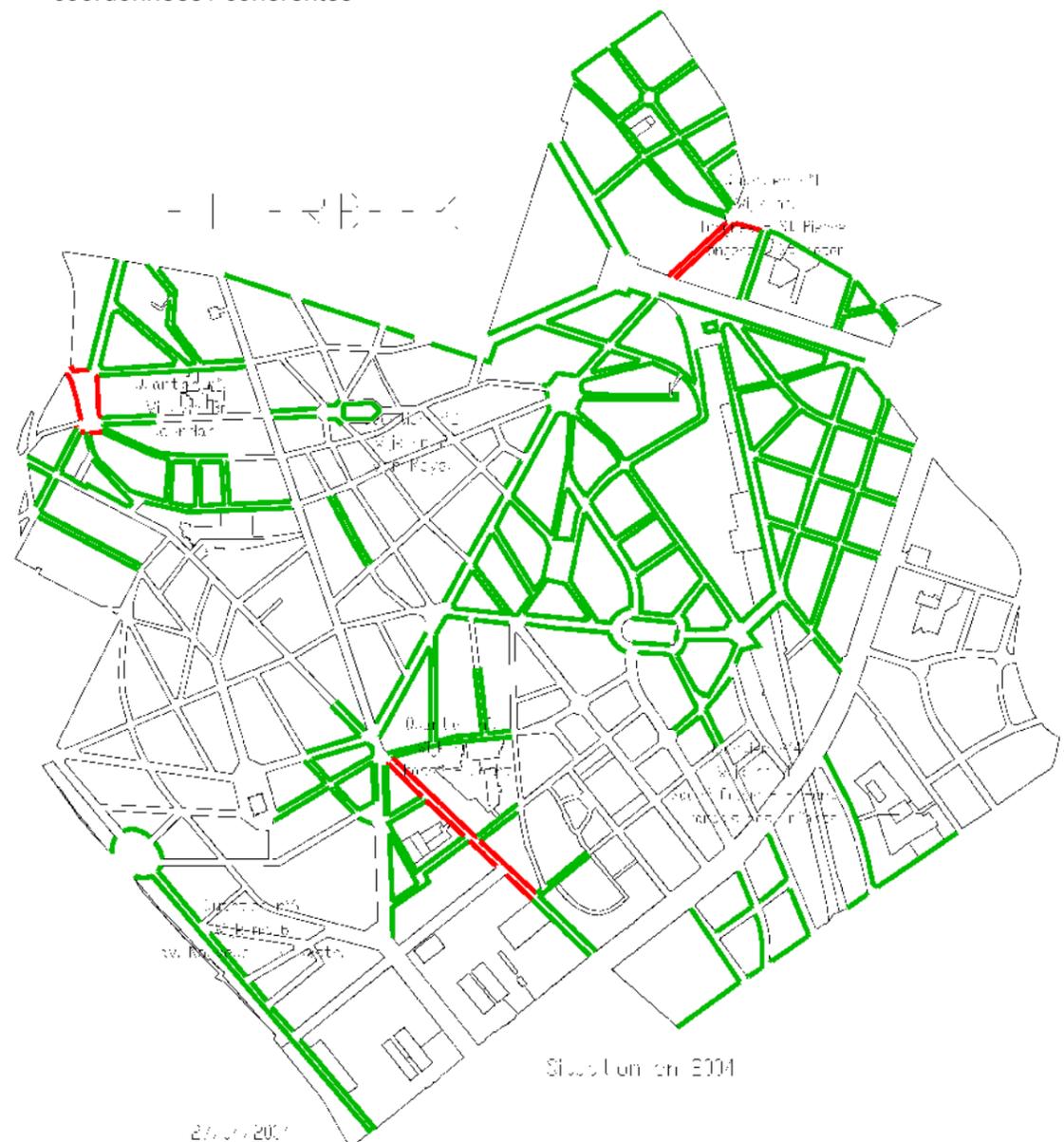
Etterbeek bénéficie de nombreux atouts au niveau de sa bonne accessibilité multi- et inter-modale :

- Elle est bordée de nombreuses voiries à grande circulation qui lui assurent une vie d'échanges multiples et forts
- Elle a pris des mesures drastiques visant à maîtriser les trafics parasites (maîtrise à la fois des vitesses pratiquées et des flux perturbants) (Carte A9)
- Elle a pris des mesures drastiques pour privilégier la qualité de vie de ses habitants et visiteurs, en particulier les abords d'écoles et certains quartiers « fragiles »
- Elle jouit d'une accessibilité ferroviaire de qualité moyenne, mais profite de grandes gares proches de son territoire (Schuman, Etterbeek) et très bien connectées à elle par divers moyens de transport (Luxembourg, Schuman, Centrale, Midi)
- Elle bénéficie d'une desserte très composite en matière de transports en commun urbains et suburbains, de tous types (métro, trams, bus, midibus)
- Elle est sillonnée par un réseau très dense de voies cyclables, qu'il s'agisse d'ICR (itinéraires cyclables régionaux), de SUL (sens uniques limités, de zones 30 compatibles avec les cyclistes, de parkings vélos, ...) (Carte A10)
- Elle bénéficie d'un réseau dense et continu de voies piétonnes, en particulier tous les trottoirs qui font (l'objet d'un programme continu de modernisation/rénovation) (Carte A9)
- Elle mène une politique très dynamique en matière de stationnement, selon des moyens très originaux et novateurs (stewards), offrant des facilités aux habitants et visiteurs occasionnels de courte/moyenne durée, au détriment des usagers quotidiens « navetteurs » (Bruxellois ou non-Bruxellois)
- Plusieurs pôles de transport animent son territoire (ou à sa limite) : Mérode, La Chasse, gare d'Etterbeek, Montgomery

Mais la commune souffre aussi encore de certaines faiblesses :

- Une qualité d'accessibilité ferroviaire à améliorer encore fortement
- Des transports en commun urbains trop peu attractifs, aux heures de pointe (vitesse commerciale et régularité) et le reste du temps (fréquences insuffisantes, irrégularité), et encore trop peu maillés / spécialisés (notamment les bus)
- Une accessibilité automobile peu contrainte aux zones centrales de la ville qui continue à « peser » sur son développement harmonieux
- Un axe de transit (Casernes – Auderghem) dont l'effet de coupure n'est pas négligeable, en liaison avec le « fer à cheval » (sis en dehors du territoire communal)
- Une chaussée de Wavre où le trafic – particulièrement le trafic lourd – porte atteinte à la qualité des activités commerciales et de l'habitat

- Des trafics parasites qui continuent à perturber la qualité de vie
- Des « contraintes » de trafic qui handicapent quelque peu le développement harmonieux de certains sites (Rolin, liaisons Nord-Sud par rapport à l'avenue de Tervueren, ...)
- Une pression et des comportements de stationnement perturbants en dehors des zones aujourd'hui clairement gérées
- Une politique de stationnement en voirie dont l'extension, inévitable (et planifiée), appellera de plus en plus des choix complémentaires
- Une « logique » d'acteurs qui limite sa capacité d'interventions coordonnées / cohérentes



Zones payantes vertes et rouges, mai 2004

Objectifs et lignes directrices du PCM (en cours)

Objectifs relatifs au stationnement

A. Garantir les besoins de stationnement pour la population

- Priorité pour étendre la zone verte sur l'ensemble de la commune
- Chercher à ouvrir les parkings privés et publics la nuit pour les habitants

B. Renforcer le contrôle du stationnement

- Endiguer le stationnement sauvage et le stationnement en double file
- Améliorer le contrôle des zones vertes
- Mieux contrôler le stationnement abusif des poids-lourds

C. Améliorer le stationnement autour des centres commerciaux et des stations de métro et des gares

- Etudier l'extension des zones rouges et des possibilités de parking pour certains centres commerciaux de proximité (projet de parking Place Jourdan)
- Aménager des zones de livraisons au sein des quartiers commerciaux
- Aménager des possibilités de parking pour deux roues autour des stations de métro et des gares (notamment la future gare RER Gerموir)

Objectifs relatifs aux transports en commun

- Garantir une bonne adéquation de l'offre et de la demande
- Renforcer certaines lignes surchargées en collaboration étroite avec l'AED, la STIB et les autres exploitants
- Poursuivre le dialogue entre la commune, la STIB et l'AED en vue d'une extension du réseau et d'un renforcement des fréquences
- Optimisation de la connexion intermodale entre le futur RER et le réseau de la STIB

B. Améliorer la vitesse commerciale

- Réaffecter au maximum l'espace public en faveur des transports en commun (Réorganisation de la place Jourdan en faveur des bus)
- Mise en place de sites propres sur certaines voiries (par exemple Av. d'Auderghem étude Vicom)

Objectifs relatifs aux déplacements doux

A. Améliorer les cheminements piétons et cyclistes et PMR

- Améliorer la continuité des cheminements piétons
- Aménager des itinéraires cyclables sécurisés
- Accompagner les projets régionaux de création de pistes et itinéraires cyclables
- Garantir la sécurité des traversées de voirie
- Sécuriser les accès aux arrêts de transports en commun
- Améliorer l'état des trottoirs dans certains quartiers
- Assurer une meilleure adéquation de la signalisation

B. Augmenter l'emprise des déplacements doux sur l'espace public

- Augmenter la largeur des trottoirs sur certains axes régionaux et communaux (Av. d'Auderghem et Av. des Casernes)
- Aménager les espaces publics en faveur des déplacements doux (Place Jourdan, Parvis St. Antoine, Carrefour de la Chasse, etc.)
- Aménager davantage de zones verdurisées
- Aménager des trottoirs traversants en proximité des écoles et des hôpitaux
- Aménager plus de parking pour PMR en proximité d'hôpitaux, de centres commerciaux, de stations de métro et de gares.
- Aménager des ascenseurs aux stations de métro et des gares notamment les gares RER

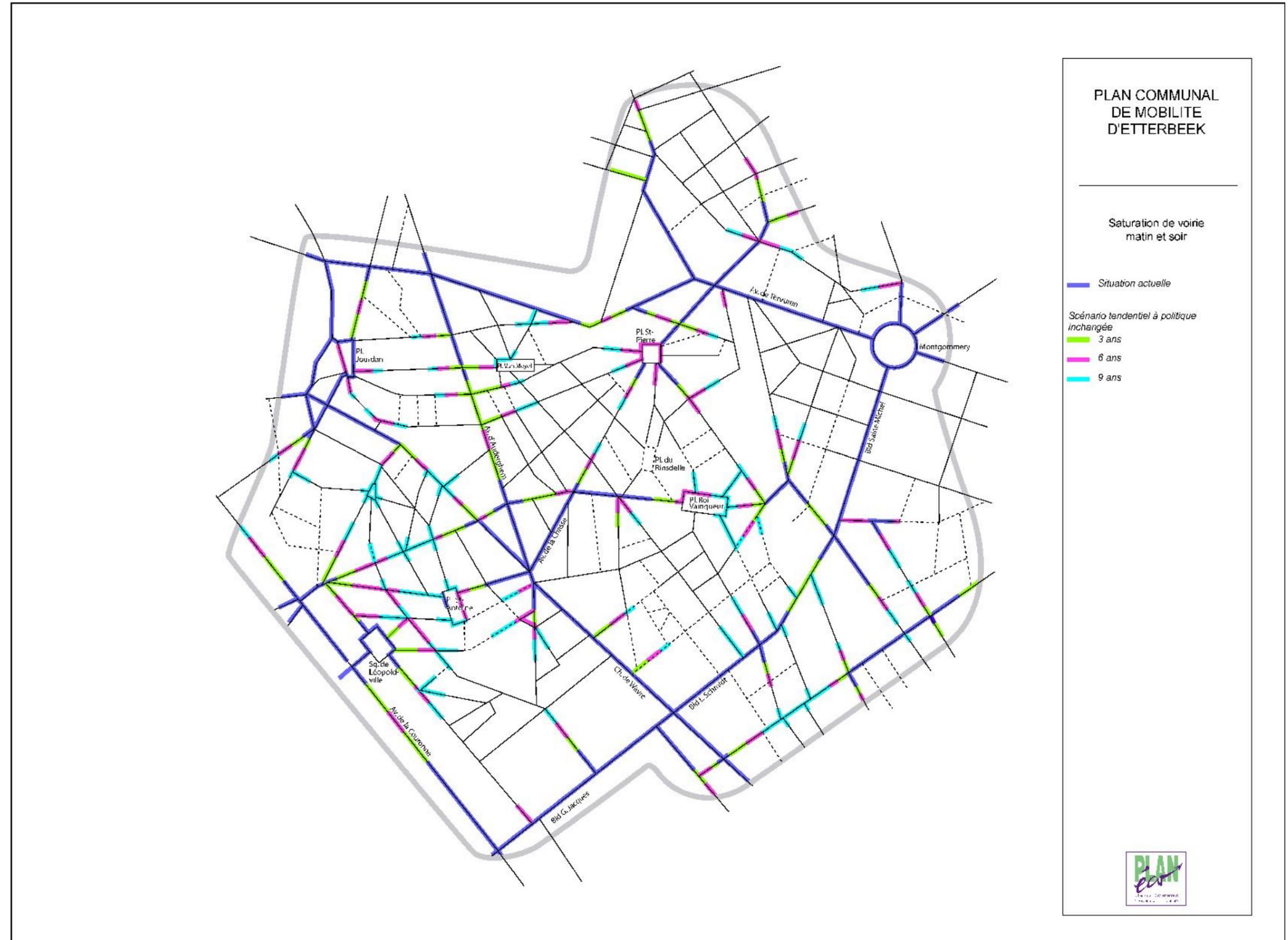
I. Contexte général

Etterbeek est une commune très densément peuplée. Elle comprend deux centres commerciaux supra-locaux, et une fonction administrative très présente avec plus de 300.000m².

De manière générale, le réseau de voiries est bien hiérarchisé et bien entretenu. Quelques points noirs subsistent cependant.

L'aménagement de la plupart de ces zones est prévu dans le cadre des projets communaux et régionaux.

Depuis 1991, la répartition modale des déplacements a évolué de façon favorable au profit des modes de déplacements durables. Le volume total de déplacement, dont le trafic motorisé, a toutefois augmenté.



Brochure de présentation de la PHASE 1 - septembre 2004

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE D'ETTERBEEK DIAGNOSTIC

Evolution tendancielle de la saturation des voiries à politique inchangée jusqu'en 2013

Si le taux de circulation reste dense tout au long de la journée, une répartition horaire des déplacements peut cependant être mise en évidence. Ainsi, nous constatons une hyper pointe entre 8h et 9h, et une heure de pointe diffuse entre 16h et 19h. Entre 12h et 20h, les flux sont très importants.

Circulation motorisée

Un sondage "origines-destinations" a été réalisé auprès de plus de 2500 personnes. De même, des comptages directionnels ont été réalisés sur 114 carrefours aux heures de pointe (1500 à 1700 flux répertoriés). Ces comptages ont permis d'analyser de façon précise la structure des déplacements et les volumes de trafic générés sur le territoire communal.

Les principaux axes régionaux sont généralement au bord de la saturation. La partie centrale de la commune est entourée par un cordon de voiries régionales saturées. Certains axes radiaux connaissent aussi un niveau de saturation important (Axe Av. des Casernes- Av d'Auderghem et la chaussée de Wavre).

Le réseau de voiries communales est, de manière générale, relativement fluide mais un nombre important de voiries connaît un trafic non adapté à la typologie de ces voiries. Elles constituent des itinéraires principaux de trafic de transit.

L'analyse du trafic de transit sur voirie à typologie non adaptée a démontré que la quasi-totalité du territoire communal est concernée par ce problème. Ce trafic est la principale cause de nuisances sonores de la commune.

Les solutions, au niveau communal, pour maîtriser ce type de trafic sont relativement limitées. Il s'agira de développer avec la Région des solutions plus globales pour maîtriser ce type de trafic, en collaboration avec la Région et les autres communes.

L'analyse approfondie de la sécurité routière sur base des statistiques d'accidents a permis d'identifier 24 zones accidentogènes, dont 12 zones sont situées à proximité d'écoles.

Transports en commun et déplacements doux

L'offre et l'accessibilité des transports en commun à Etterbeek sont excellentes. Toutefois, certaines lignes souffrent d'une surcharge de la demande (surtout le métro, le tram et quelques lignes de bus).

Un renforcement du réseau STIB est prévu. Il sera accompagné jusqu'en 2012 par la création du RER, qui permettra à l'échelle régionale de créer des radiales à haute capacité. L'harmonisation des réseaux RER et STIB est un enjeu majeur d'un transfert modal significatif en faveur des transports en commun.

De manière générale, l'infrastructure à disposition des déplacements doux est en bon état. Dans le futur, il s'agira d'augmenter l'emprise, sur les espaces publics, de ce type de déplacements et de sécuriser les principaux itinéraires.

Stationnement

L'analyse approfondie du stationnement a démontré l'efficacité du système de gestion du stationnement mené à Etterbeek depuis 1994. Le stationnement payant a été très dissuasif, en particulier pour les voitures ventouses, et a permis de faire baisser de manière significative les taux d'occupation sur l'ensemble de la commune.

Ce système peut donc être considéré comme l'outil communal le plus efficace pour réduire le nombre de déplacements motorisés et favoriser les déplacements durables.

Considérant que depuis mai 2004, une partie très importante de la commune est en zone payante et qu'il subsiste aux abords des zones payantes des problèmes de report de stationnement, le bureau Planeco propose, pour le futur, d'étendre la zone verte payante sur l'ensemble du territoire communal.

Elaboration d'un Scénario tendanciel à politique inchangée

L'évolution du trafic motorisé sera importante (0,9% d'augmentation par an), malgré une répartition modale de plus en plus en faveur des transports en commun (de 23,5% en 2004 à 25% en 2013).

En termes de saturation de voiries, si la tendance actuelle se confirme, une partie importante du réseau de voirie d'Etterbeek, notamment un nombre important de rues locales, risquent d'être saturées.

Un changement pourra intervenir grâce à la réalisation d'importants projets au niveau régional : RER, Plan métro/tram/bus, maîtrise du trafic de transit au niveau régional, etc. Au niveau communal, l'outil le plus efficace sera l'extension massive de la gestion du stationnement payant, si possible sur l'ensemble de la commune. Dans le même temps, la commune devra poursuivre sa politique communale pratiquée depuis 10 ans pour endiguer le trafic parasite (zones 30, ralentisseurs, plateaux, etc.).

Objectifs généraux du PCM

Objectifs relatifs à l'urbanisme et l'aménagement du territoire

A. Maintenir la dynamique démographique à Etterbeek

- Assurer les besoins de stationnement pour les riverains en privilégiant les espaces privatifs sur les espaces publics
- Maintenir un haut niveau d'accessibilité multi-modal
- Renforcer l'attractivité commerciale de proximité (favoriser le stationnement de courte durée proche des implantations commerciales existantes et futures là où ce système n'est pas encore en place)
- Accompagner les projets urbanistiques en matière de mobilité (circulation, stationnement)

B. Améliorer la qualité de vie des habitants

- Améliorer la qualité des espaces publics en les rendant plus conviviaux
- Augmenter l'espace dévolu aux déplacements doux et aux transports en commun sur les espaces publics (réaménager par exemple la place Jourdan)
- Maîtriser le trafic motorisé parasite dans les voiries communales
- Renforcer la sécurité routière pour les usagers faibles en particulier à proximité des écoles
- Réduire la vitesse du trafic motorisé en priorité aux endroits dangereux
- Assurer une réelle synergie du PCM avec les autres outils de l'aménagement du territoire en particulier le PCD

Objectifs relatifs à la circulation motorisée

A. Maîtriser le trafic de transit et le trafic parasite

- Réguler les capacités des voiries aux entrées de la commune et de la région (réduction de bandes de circulation, modification du phasage des feux en concertation avec les communes voisines et la Région)
- Dissuader le trafic parasite par une hiérarchisation renforcée et explicite (aménagement de plateaux, ralentisseurs, zones 30, sens-uniques, dévoiement)
- Promouvoir des mesures de protection pour les quartiers particulièrement touchés par le trafic parasite
- Protéger les places publiques et les zones commerciales du trafic parasite et de transit (rééquilibrer l'espace public entre les différentes fonctions de séjour et de passage, réduire les possibilités de transit, assurer des cheminements piétons sécurisés)

B. Améliorer la sécurité routière

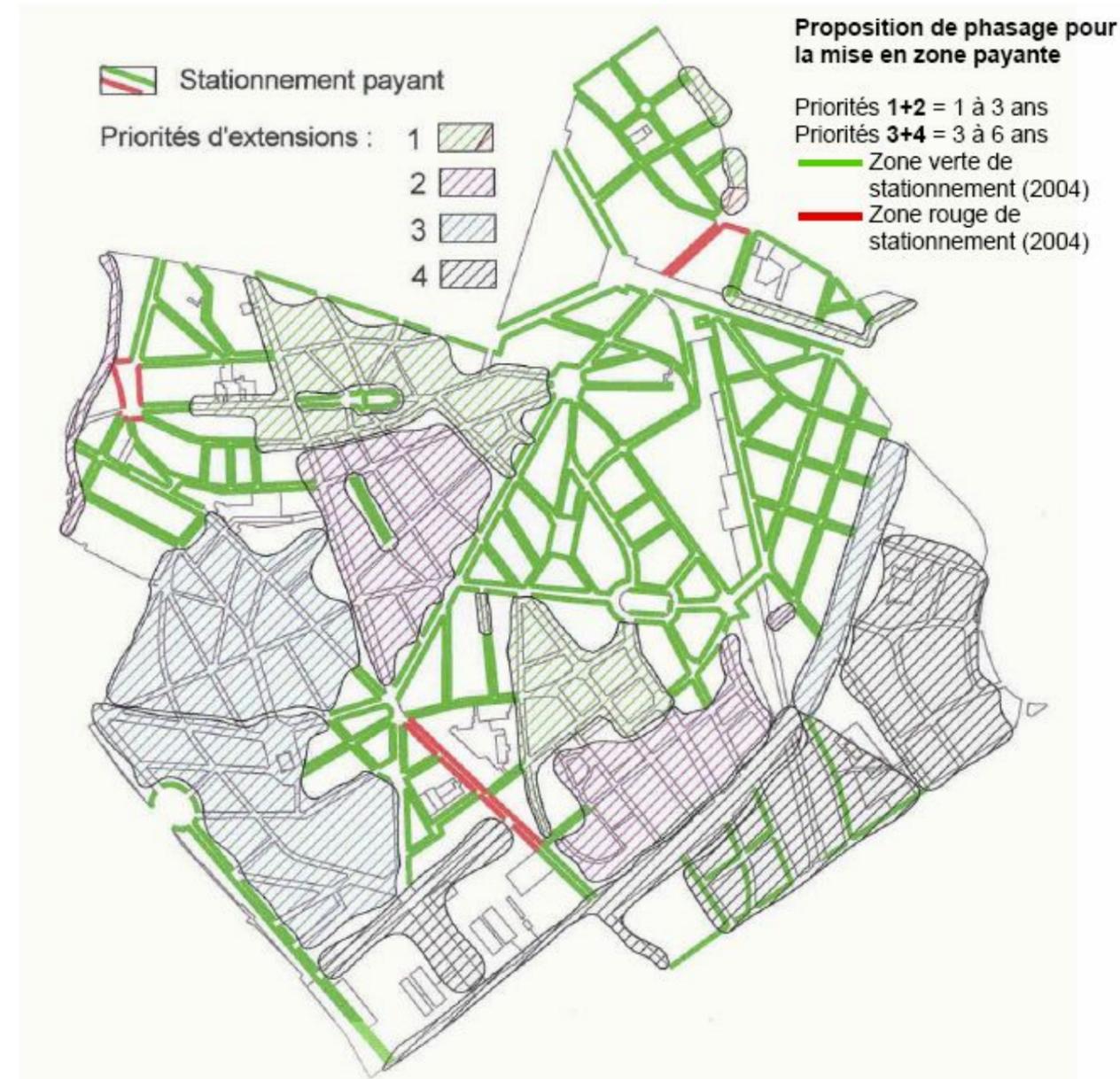
- Réduire la vitesse du trafic motorisé en priorité aux endroits dangereux (aménagement de plateaux, trottoirs traversants, ralentisseurs, dévoiement, contrôles de vitesse, signalisation de zones dangereuses)
- Renforcer les contrôles dans les zones accidentogènes
- Étendre les zones 30 en cohérence avec le futur plan directeur des zones 30
- Améliorer la lisibilité de la signalisation en particulier aux abords des écoles
- Protéger les traversées piétonnes et cyclistes
- Améliorer l'éclairage public des traversées de voirie et aux arrêts de transport en commun
- Prévoir l'installation de radars automatiques là où tous les aménagements possibles ont été réalisés et où subsistent des problèmes

C. Assurer une exploitation cohérente de certains axes stratégiques

- Maintenir un certain niveau de fluidité sur l'avenue de la Chasse
- Améliorer le phasage des feux au carrefour de la Chasse et au carrefour de Mérode

- Endiguer le stationnement en double file aux heures de pointe

Actions et principes retenus dans le cadre du PCD



Source : Commune d'Etterbeek et Planeco

En matière de stationnement

- Extension progressive des zones « vertes » (stationnement payant combiné à des cartes destinées aux riverains), mais au détriment (relatif) de la « rentabilité » financière forte qui prévaut aujourd'hui
- Développement mesuré (en quantité, en localisation et en exploitation) de nouvelles capacités de stationnement, compte tenu des profits engendrés par la gestion en vigueur actuellement

- Poursuite de l'amélioration du service aux usagers (actions de communication, diverses et travail des stewards de terrain, spécialement formés pour la circonstance)
- Image de marque / savoir-faire à « vendre » ailleurs en Belgique (et à l'étranger ?)

- Participation à la mise en œuvre de mesures cohérentes de gestion et de mobilité relevant du niveau régional
- Accent complémentaire à des mesures en faveur des transports en commun et des modes doux (contrôles sévères du stationnement gênant ; moyens mis en œuvre au profit de la desserte de la ville par les TC, ...)
- Mise en application intelligente de la « circulaire ministérielle 18 » visant à mieux cibler les capacités de parkings dans les nouveaux immeubles, en particulier de bureaux
- Mise en place d'un « observatoire du stationnement », spécialement du stationnement payant en voirie qui est particulièrement bien suivi dès à présent par le service compétent de la commune (receveur communal)
- Usage multi-fonctionnel de certains parkings privés (non-résidentiels), afin en particulier qu'ils puissent rencontrer les besoins des habitants la nuit
- Mieux adapter les zones de livraison, tout particulièrement dans les zones commerciales, en concertation avec les acteurs concernés, en portant une attention particulière en quartiers commerçants et sur les grands axes de circulation.

La Commune gère ces problèmes au cas par cas, suivant les besoins des entreprises. Une zone de livraison est en général octroyée avec des restrictions horaires. La nuit, la place est rendue au stationnement des riverains. La surveillance des zones de livraison et des livraisons en double file n'ayant pas été dépénalisée, c'est la police qui s'occupe du contrôle de l'usage de ces zones.

En matière d'accessibilité générale de la ville

La capacité d'action d'une commune telle qu'Etterbeek est nécessairement limitée si elle se « cantonne » à des mesures relevant de sa (seule) compétence. C'est pourquoi elle se positionne par rapport à des enjeux d'ampleur régionale et même supra-régionale, en particulier en matière d'accessibilité des zones centrales de la ville :

- La commune prend fait et cause pour le projet ambitieux de valorisation de la desserte ferroviaire de Bruxelles, en particulier du RER dont un « barreau » essentiel doit être la réalisation de la jonction Schuman-Josaphat (Carte B6) : cela doit permettre d'initier un transfert modal significatif des habitants de la proche périphérie mais également des Bruxellois (Etterbeekois) grâce à une politique de haltes / pôles desservis qui visent très directement sa population (Luxembourg, Schuman, Etterbeek, Germei, Mérode, ...). Une carte identifie spécifiquement les attentes de la commune en matière de desserte de cette partie de la ville et d'exploitation de ce futur réseau, qui sont en principe en accord avec les engagements existants (accord intergouvernemental de 2001/2002), en espérant toutes les confirmations nécessaires des acteurs concernés.
- Profitant de cette occasion unique, la commune prend parti pour une maîtrise de l'accès automobile à la ville (Carte B4), en particulier de ses zones centrales, grâce à un panel de mesures concernant son territoire, mais aussi (et surtout ?) les communes voisines, principalement Auderghem et Ixelles, afin de travailler de manière coordonnée-cohérente sur un corridor urbain (à tout le moins) voire un cadran complet (Sud-Est) de la ville. Une carte spécifique a été produite dans ce but, qui identifie dans l'espace les mesures principales proposées, depuis le ring de Bruxelles, jusqu'à la petite ceinture, devant permettre de réorienter sensiblement les flux de circulation automobile qui affectent, directement ou indirectement, la commune. Ce document prend parti de fait pour une hiérarchisation renforcée du réseau, visant à concentrer le trafic subsistant sur les axes principaux (voiries métropolitaines, spécifiquement l'av. de Tervueren et la grande ceinture sur le territoire communal, double tunnel routier av. de Cortenbergh en complément de la jonction Schuman-Josaphat). Ce champ d'action doit aussi tirer parti de certains projets de la Région, notamment la mise à 4 bandes de la rue de la Loi et de la rue Belliard.
- Profitant, une fois encore, de ce plan d'orientation / de maîtrise des flux de circulation automobile dans la ville, la commune se propose d'élargir des trottoirs, de créer des itinéraires cyclables le long des grands axes, et de développer des sites propres pour les transports en commun de surface (de façon sélective, dans l'espace ; 1 sens ou 2 ; site propre « physique » ou « virtuel » (maîtrise forte de la congestion grâce à l'exploitation intelligente du trafic) ; ...)
- La commune veut s'engager dans un **plan d'actions intermodal**, en partenariat avec tous les acteurs de la mobilité : les seuls « contrats de mobilité actuels » (en fait le paiement, par

la Région, d'agents destinés à gérer les grands carrefours aux heures de pointe) est sans doute un premier pas dans ce sens, mais très insuffisant. La commune souhaite développer des actions concertées avec différents acteurs, par exemple :

1. un engagement, dans le temps, des travaux du RER et du plan d'exploitation ferroviaire voyageurs progressif qui lui sera associé
2. un engagement avec la STIB, la Région et d'autres communes concernant par exemple les « contrats d'axe », une gestion sélective en matière de circulation et de stationnement afin de favoriser les TC et leurs usagers, un dialogue permanent au niveau de la stratégie de réseau (« plan trams » en discussion pour l'instant par exemple) mais aussi d'actions plus localisées à mettre en place sur le terrain, la poursuite d'études communes relatives à des volets d'actions communes
3. un engagement avec des écoles, pour développer une mobilité plus durable, dans tous les sens du terme
4. un partenariat avec des entreprises pour mettre en œuvre des plans de transport, individuels ou groupés
5. un partenariat destiné à développer le car-sharing qui devrait bientôt se mettre en place à Bruxelles également sur le territoire d'Etterbeek, qui présente de (très) bonnes caractéristiques dans ce but
6. en matière de sécurité routière, la Commune suivra de près la poursuite des travaux des « Etats généraux de la sécurité routière », sous l'égide du pouvoir fédéral

Concernant le redéploiement de l'offre de transports en commun urbains et suburbains (TEC et De Lijn) :

- la commune ne voit aucune objection au plan d'exploitation du métro annoncé par la Région et la STIB après le « bouclage de la petite ceinture »
- la commune demande l'accélération du programme de rénovation des stations de métro, intégrant leur complète accessibilité aux PMR
- la commune a pris acte du nouveau « plan tram », à considérer comme un plan à court terme (à l'issue annoncée de la livraison des nouveaux trams commandés). Elle y voit des atouts comme le renforcement des capacités offertes sur la grande ceinture, mais craint fort l'affaiblissement annoncé sur l'axe 81-82 (suppression d'une ligne et renforcement de l'autre). Elle demande aussi que l'amélioration de l'offre ne soit pas limitée aux heures de pointe, mais s'étende aussi à toutes les autres périodes, visant en particulier à développer les « effets-réseaux », en particulier avec le métro, grâce à l'homogénéisation des fréquences offertes. Elle demande instamment que soit réalisé le plus rapidement possible le prolongement des lignes de tram 39-44 jusque Schuman (ou Maelbeek)
- s'agissant des bus, la commune demande aussi une harmonisation maximale des services de la STIB, tout en proposant des sites propres (au moins partiels) sur de

nouvelles sections significatives (et problématiques) de voiries. Elle demande aussi d'examiner un certain redéploiement de l'offre, au profit de liaisons directes multipliées, comme une liaison directe Couronne – ULB Solbosch

- s'agissant des bus suburbains (TEC et De Lijn), la commune invoque l'intérêt de renforcer des pôles d'échanges forts, en particulier la gare d'Etterbeek et Schuman
- la commune souhaite que se développent rapidement des services de qualité aux usagers (information en temps réel, ...), en s'associant potentiellement dans un plan d'actions concerté à ce sujet, dans le cadre de ses compétences

Concernant les voiries, la commune va poursuivre sa politique de maîtrise des flux de trafic indésirables et de vitesses pratiquées non-maîtrisés, en particulier en poursuivant la mise en place de zones 30 et de trottoirs traversants le long des voiries régionales, tout cela allant dans le droit fil des options fondamentales définies au niveau régional.

La commune voudrait aussi s'associer à des plans concrets d'amélioration des échanges (tous modes) dans un certain nombre de lieux stratégiques, en partenariat privilégié avec la Région (Carte B4) :

- La Chasse : la commune souhaite instamment maîtriser le trafic de pénétration le long de l'axe Casernes-Auderghem, souhaite vivement s'associer à un projet de modération du trafic (également poids lourds autres que bus) dans la chaussée de Wavre (tronçon Chasse – G. Jacques) et confirme plus que jamais sa demande d'allongement de la phase de feux de l'axe Pirmez – Chasse
- Porte de Tervueren : mise en place d'un double carrefour à feux visant en particulier à extraire la congestion dans le tronçon central, au profit de la convivialité de ce site et de la meilleure exploitation possible des transports en commun de surface
- Germeir : la commune souhaite au maximum profiter de la création, à cet endroit, d'un point d'arrêt RER et d'un site propre (récent) av. V. Jacobs, pour créer les conditions appropriées destinées à offrir un pôle d'échange de grande qualité à cet endroit, en approfondissant pour la circonstance le projet de réaménagement de surface, tout particulièrement entre l'av. de la Couronne et le carrefour Ph. Baucq – Nouvelle, en intégrant un site propre pour les trams
- Bd. L. Schmidt, la commune souhaite examiner avec la région l'opportunité de la création d'un tunnel routier aux abords des anciennes casernes, en vue d'en améliorer l'accessibilité, les échanges (tous modes) et les conditions de mise en valeur locales
- La commune sera très attentive au projet de réaménagement des boulevards ceinturant le campus de La Plaine, compte tenu de ses effets indirects très importants sur la commune, tant en termes d'accessibilité que de qualité de son cadre de vie

- Dans le cadre de l'opportunité de la mise à double sens du(es) tunnel(s) Cortenbergh, la commune d'Etterbeek verrait très favorablement la suppression pure et simple de la trémie routière venant de l'av. d'Auderghem vers la rue de la Loi (Joyeuse Entrée)
- Av. de la Couronne : la commune souhaite s'associer avec la Région, aussi rapidement que possible, à un plan de complète restructuration de cette avenue, afin qu'elle (re-)trouve son prestige et son caractère multi-fonctionnel : certes, lien intercommunal fort au niveau automobile, mais aussi en matière de TC (avec conditions d'arrêts à améliorer très fortement) et d'itinéraire cyclable incontournable, de voirie animée à ses rez-de-chaussée grâce à des trottoirs plus larges et de qualité, en ce que ce réaménagement aura un impact direct sur l'avenue Nouvelle.

Concernant les cyclistes (Carte B7) :

- la commune a aujourd'hui généralisé les SUL, même si elle profitera encore de travaux significatifs (nécessités par ailleurs) pour en améliorer les conditions de bonne utilisation
- la commune soutiendra au maximum la réalisation d'ICR par la Région, dans le droit fil de ses objectifs en matière de mobilité et de qualité de ses espaces publics
- la commune développera l'usage de ce mode de transport par son personnel
- la commune s'associera à des actions de sensibilisation et pilotes réalisées avec des acteurs présents sur son territoire, en particulier les écoles
- la commune poursuivra son équipement en parkings, à l'air libre ou couverts

Concernant les piétons et PMR :

- la commune poursuivra la rénovation/modernisation des trottoirs et autres voies piétonnes, chaque fois que l'opportunité s'en présentera, c'est-à-dire également à l'occasion de travaux qu'elle ne mène pas elle-même : Région, concessionnaires, charges d'urbanisme, ... Elle sera toujours très attentive à les adapter en parfaite conformité (sauf impossibilité localisée) avec le RRU et les exigences légitimes des PMR et l'embellissement urbain ;
- la commune sera très attentive à maintenir et développer des raccourcis de fait ou de droit, dans les îlots bâtis, afin d'éviter la formation de « barrières urbanistiques » pouvant fortement handicaper les déplacements de ces usagers (p.ex. traversée de l'ancienne propriété du Clos du Cinquantenaire, au future traversée du site de l'arsenal)
- la commune continuera à s'associer à des actions telles que la fermeture annuelle de l'av. de Tervueren à fins de festivités / rencontres diverses.
- Afin d'améliorer la qualité et la sécurité des cheminements piétons les principes suivants seront appliqués :
 - éviter le morcellement de surfaces et supprimer les espaces résiduels lors de restructurations ;

- offrir aux piétons des itinéraires simples, agréables et les plus naturels possibles
- continuer la politique en matière d'amélioration de la sécurité des habitants, notamment des enfants sur le chemin de l'école et aux abords des lieux qu'ils fréquentent de manière privilégiée.

Concernant les voiries :

- la spécialisation des voiries doit être concrétisée aussi rapidement que possible, tout particulièrement de la part de la Région
- l'embellissement des voiries doit rester un objectif commun à toutes les instances compétentes, dans une cohérence d'ensemble / de mise en valeur de la commune avec ses diverses potentialités
- la mise en Z30 doit se poursuivre et s'étendre progressivement à tous les quartiers, en cohérence avec les deux objectifs précédents.

