

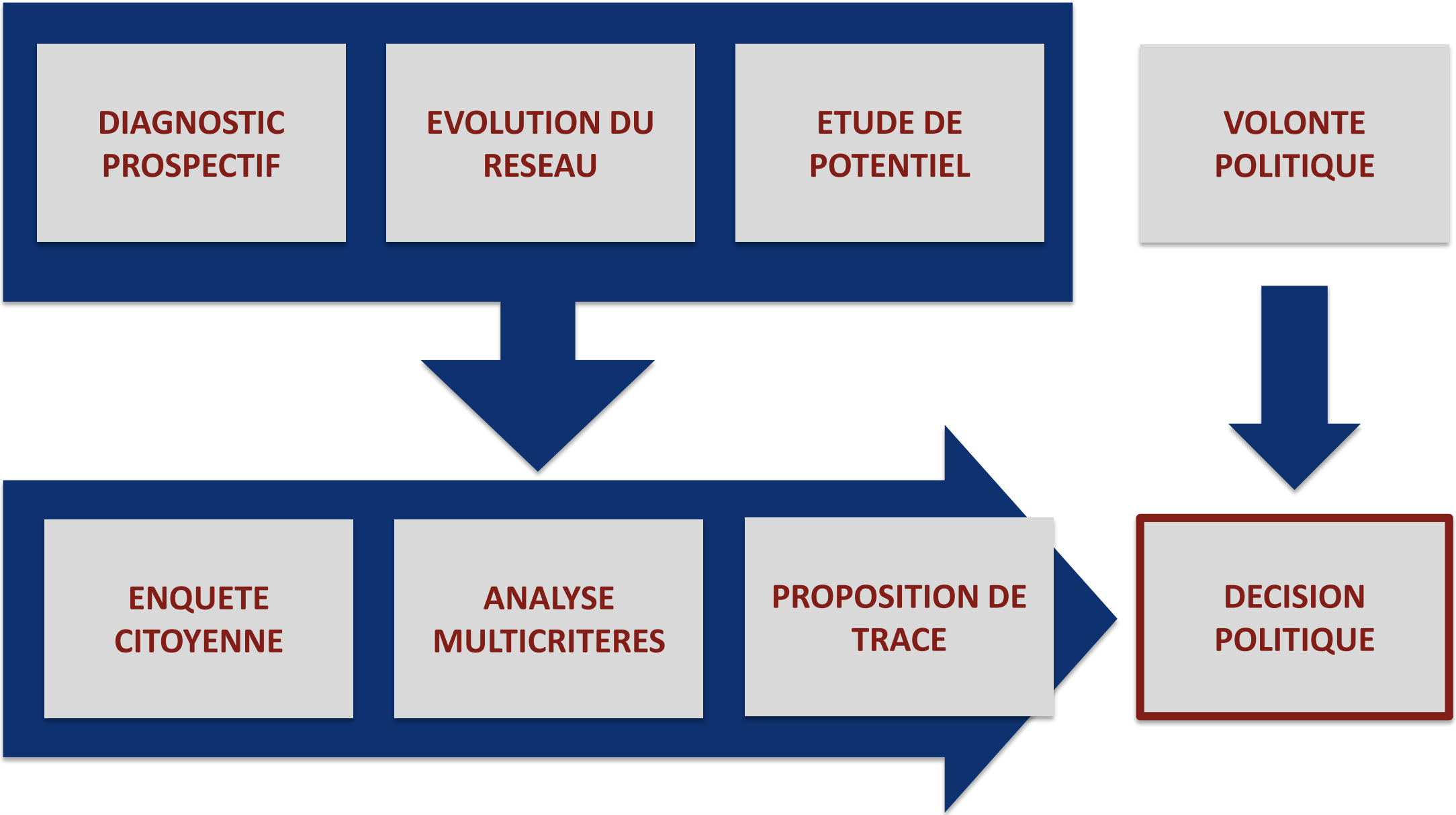
N_2OH
ÉTUDE D'IMPACT D'UNE LIGNE DE TRAM VERS NEDER-OVER-HEEMBEEK

Ville de Bruxelles- 10/02/2020



PROCESSUS

ETUDE **N2OH**


DIAGNOSTIC PROSPECTIF
EVOLUTION DU RESEAU
ETUDE DE POTENTIEL
VOLONTE POLITIQUE
ENQUETE CITOYENNE
ANALYSE MULTICRITERES
PROPOSITION DE TRACE
DECISION POLITIQUE

Citoyens

- 8 citoyens de NOH sélectionnés selon un processus transparent
- **Commerçants, membres d'associations, riverains**
- **Âge, profession et modes de transport différents**

BXL LA VILLE DE STAD

- Département Urbanisme – Cellule Mobilité
- Zone de Police Bruxelles-Ixelles
- Cabinet du Bourgmestre Philippe Close
- Cabinet de l'Echevin Bart Dhondt
- Cabinet de l'Echevin Arnaud Pinxteren
- Cabinet de l'Echevine Ans Persoons

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
BRUSSELS-CAPITAL REGION

- Bruxelles Mobilité
- Bruxelles Environnement
- Perspective Brussels
- Urban Brussels et Bouwmeester Maître Architecte (BMA)
- Cabinet de la ministre Elke Vandenbrandt en charge de la mobilité
- Cabinet du Ministre-Président Rudy Vervoort

MIVB STIB .brussels

- Département Public Affairs
- Département Network
- Département Infrastructure

CA1 : Situation existante - juillet 2019

CA2 : Diagnostic prospectif / visite de terrain- septembre 2019

Réunion citoyenne n°1 : méthodologie - septembre 2019

CA3 : Evolution du réseau / méthodologie d'analyse multicritères octobre 2019

CA4 : Choix du mode/ pondération des critères octobre 2019

Réunion citoyenne n°2 : choix du mode - novembre 2019

CA5 : Résulats de l'analyse multicritères / choix d'un tracé préférentiel décembre 2019

Réunion citoyenne n°3 : choix du tracé - janvier 2020

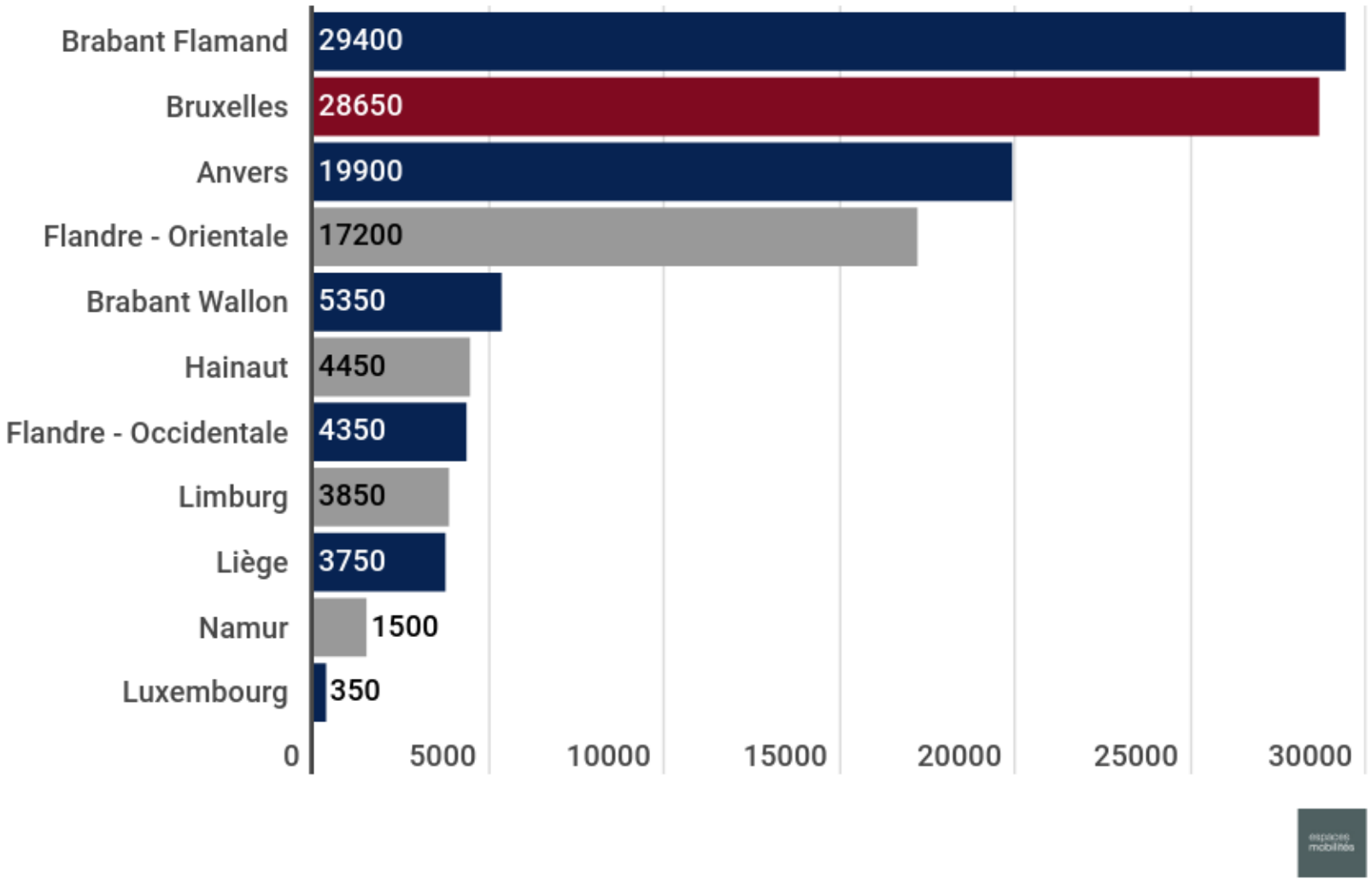


DIAGNOSTIC PROSPECTIF

Les données de téléphonie mobile (Proximus) reprennent tous les déplacements peu importe le motif et le mode de transport.

Celles-ci mettent en évidence que :

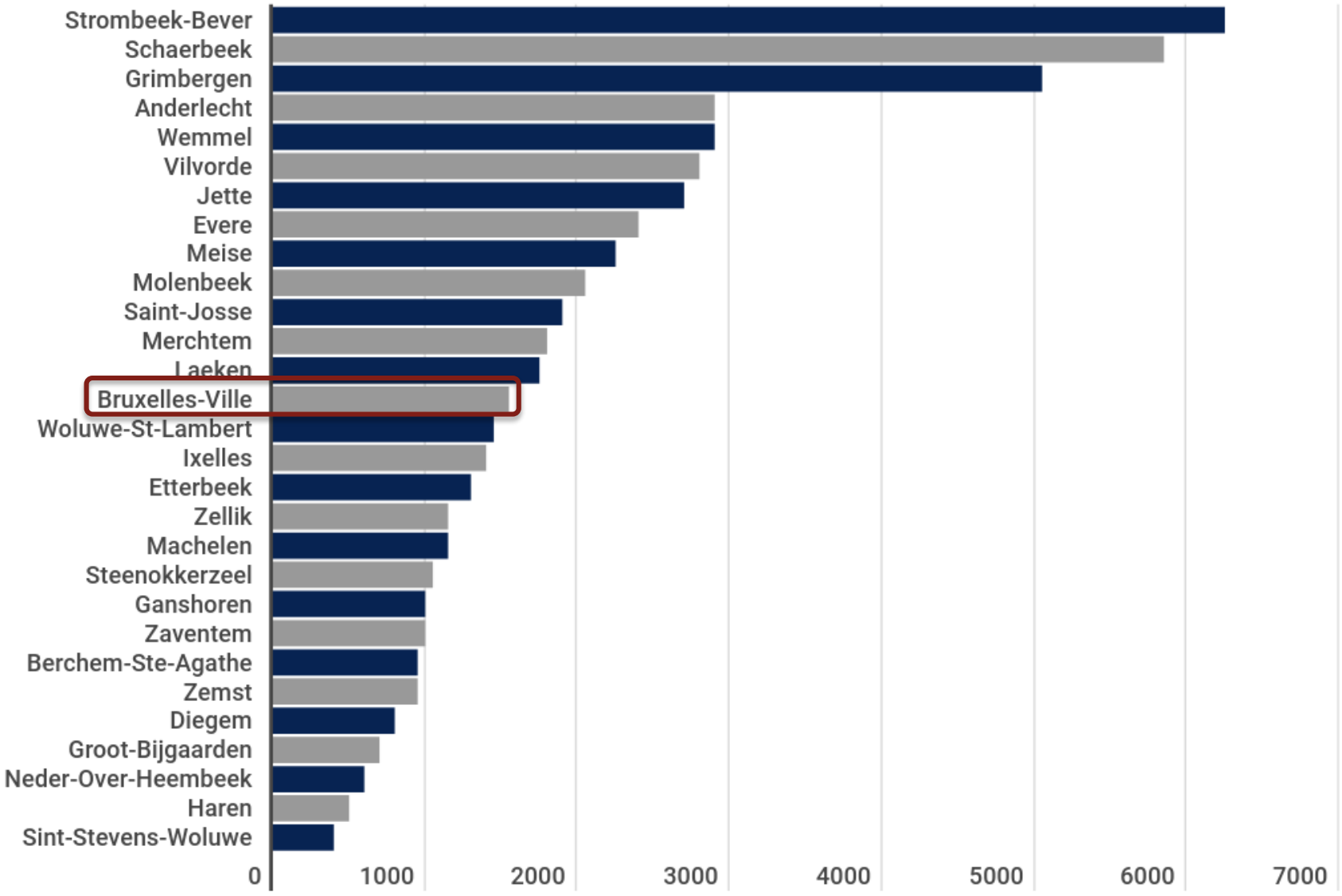
- Seul 25% des déplacements en lien avec NOH proviennent de la RBC
- La plupart des déplacements proviennent du Nord de la RBC



Source : Proximus:Espaces-Mobilités)

Si l'on analyse plus finement les données, on observe que :

- de nombreux déplacements proviennent des communes flamandes voisines de Strombeek-Bever, Vilvorde, Grimbergen, Meise et Wemmel, Merchtem, Zellik
- Les déplacements vers la RBC ont surtout Schaerbeek et Evere (Est de Bruxelles) et Anderlecht, Jette et Molenbeek (Ouest de Bruxelles) comme destination



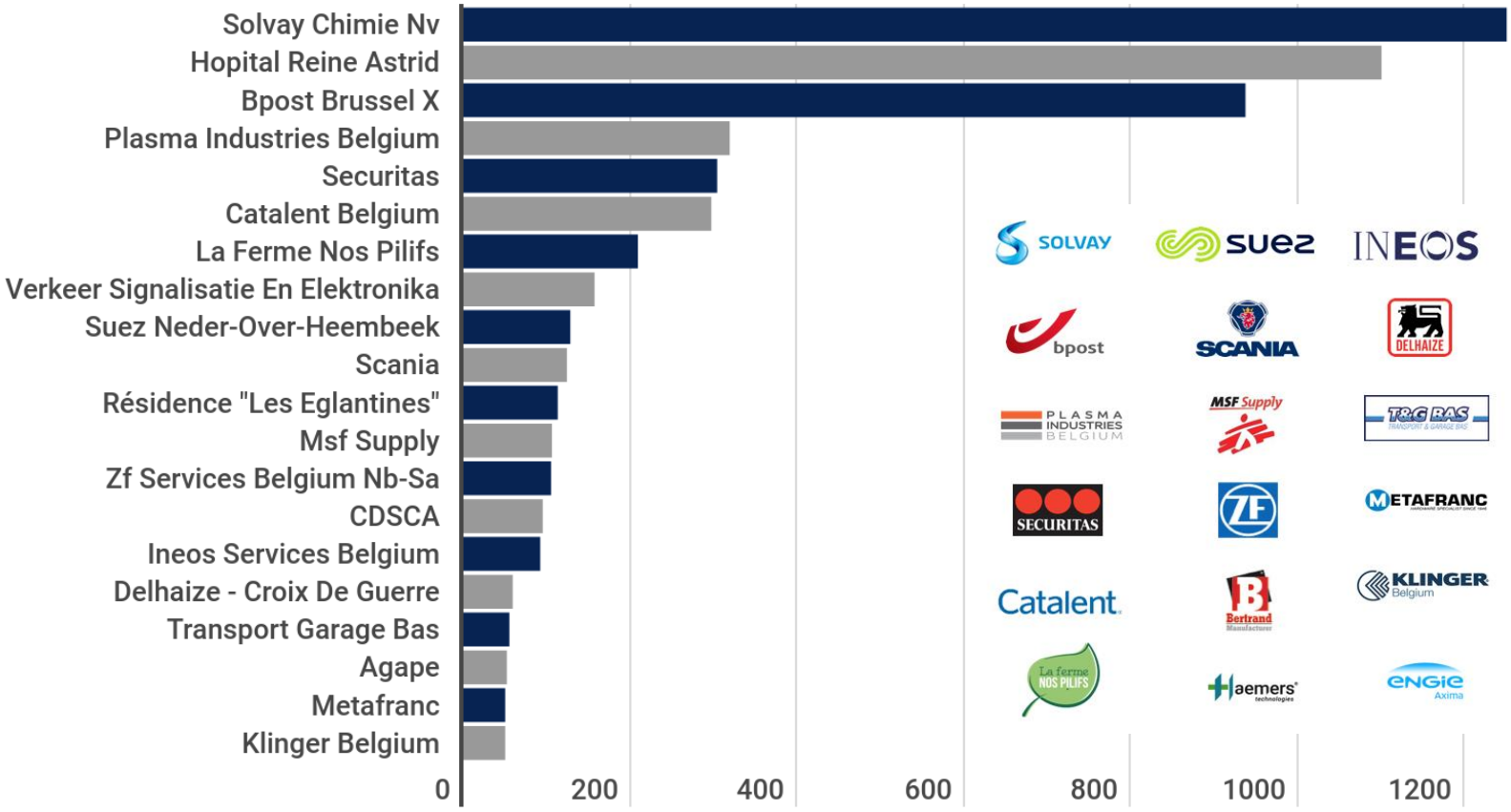
Source : Proximus:Espaces-Mobilités)

La zone d'étude comporte

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

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

Top 20 des entreprises



Origine des employés des entreprises de plus de 100 personnes

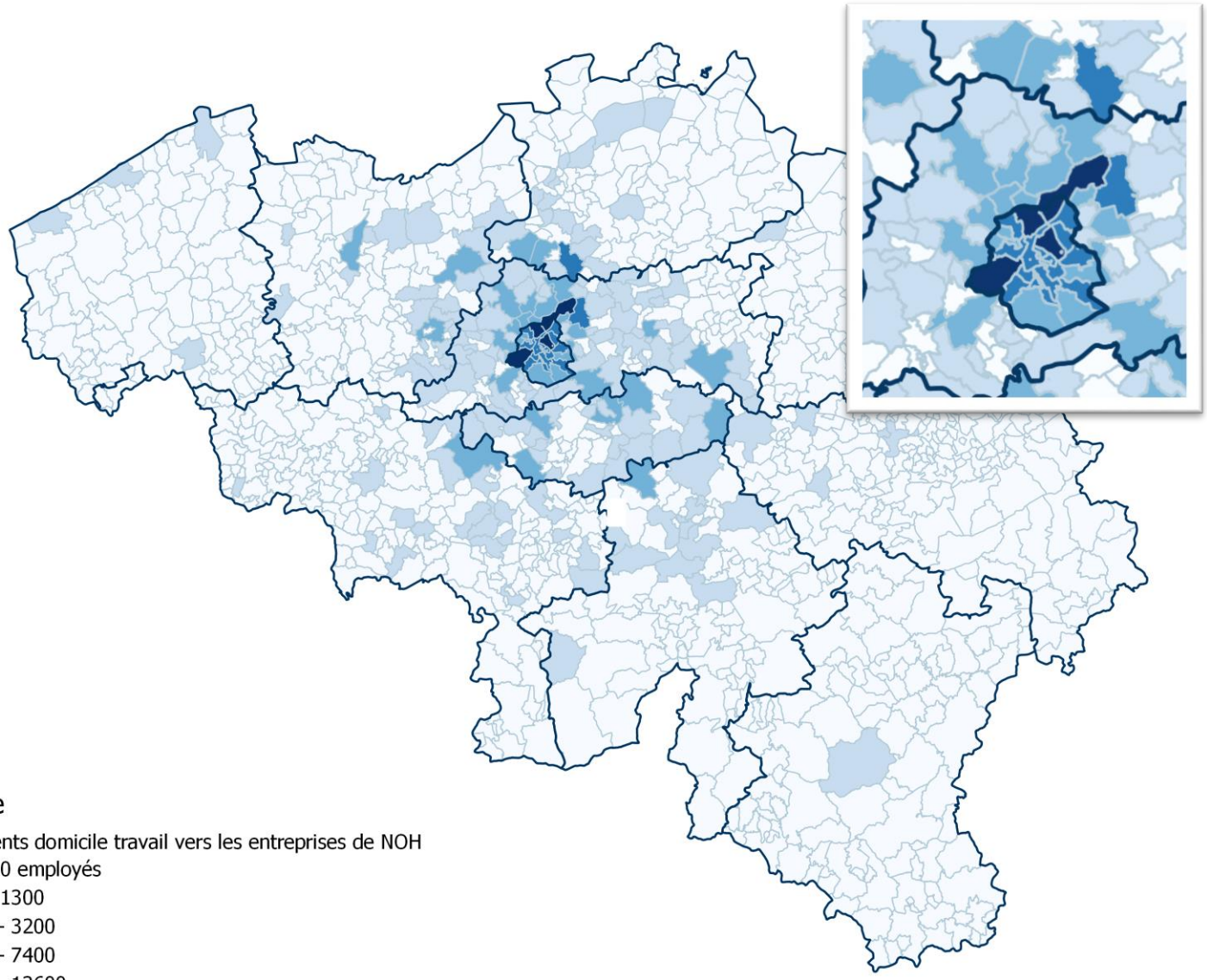
L'analyse des origines des employés sur base du diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail (2017) met en évidence que :

35%

des employés viennent de Bruxelles

65%

des employés viennent d'en-dehors de Bruxelles

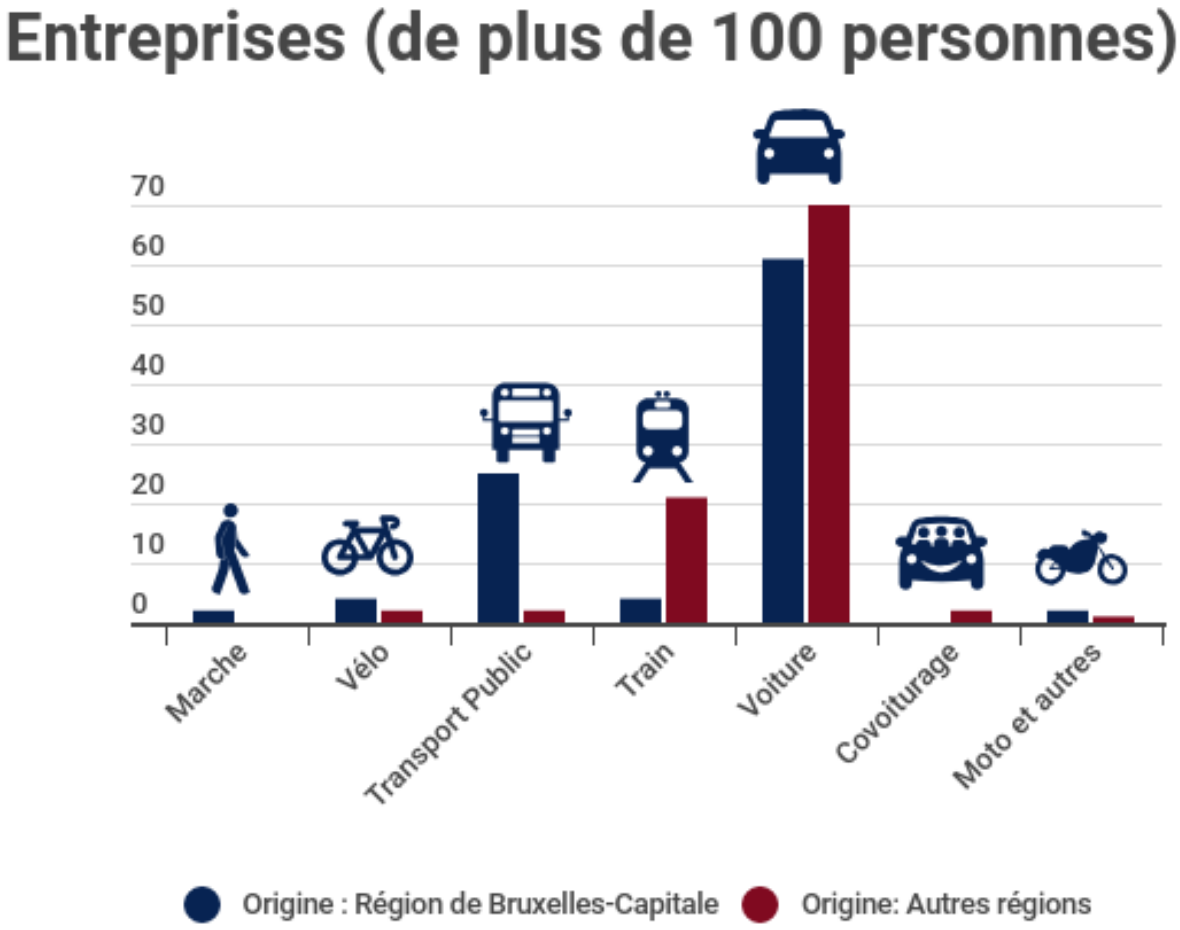


Source : SPF Mobilité, Diagnostic déplacements domicile-travail, 2017. Echantillon de 3.422 employés

Si l'on analyse la part modale en fonction de l'origine des employés, on observe que les bruxellois utilisent davantage le transport public que les employés provenant des autres régions.

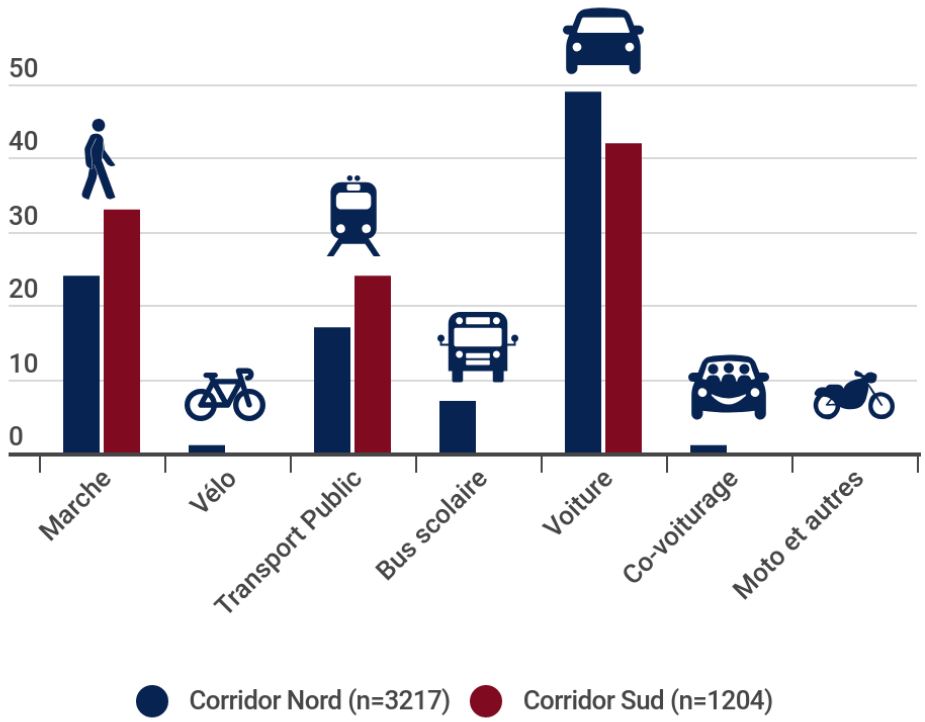
Toutefois, la part modale de la voiture reste prépondérante, même pour les bruxellois.

Le train est davantage utilisé par les non-bruxellois.



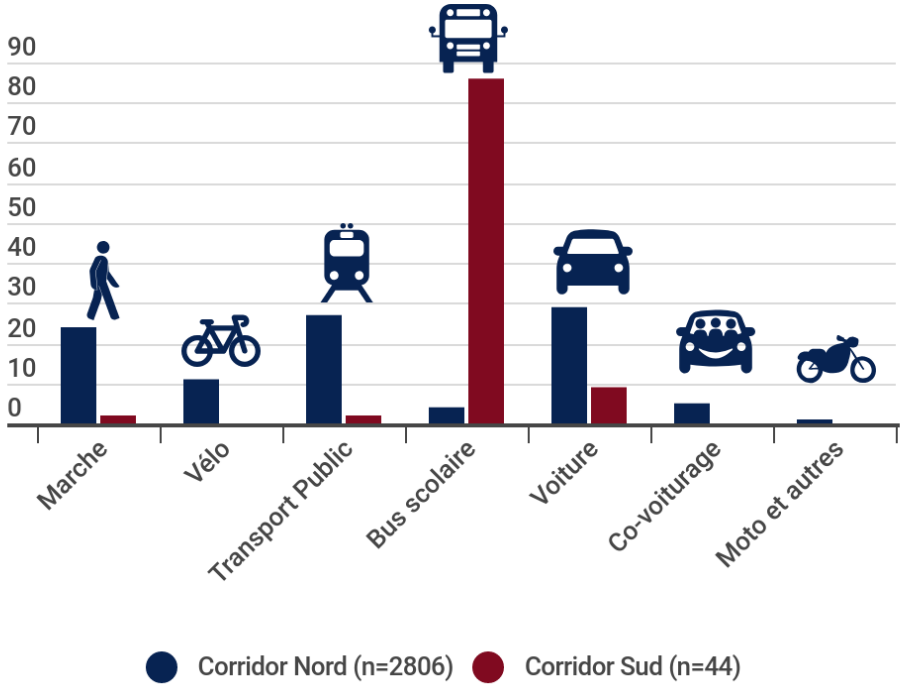
Source : SPF Mobilité, Diagnostic déplacements domicile-travail, 2017.
Echantillon de 3.422 employés

Ecoles fondamentales



La voiture reste prépondérante pour l'enseignement fondamental mais on observe un taux élevé pour la marche et moyen pour le transport public (en ce compris le bus scolaire).

Ecoles secondaires



Le partage modal est plus équilibré pour les scolaires du secondaire avec une part assez élevée pour le vélo. **Attention**, l'analyse pour le corridor sud est biaisée du fait qu'il s'agit d'une seule école spécialisée

Les perspectives globales (ensemble du périmètre de NOH) montrent une croissance soutenue à l'horizon 2035 avec un gain respectif de

- 7.500 habitants
- 3.100 élèves
- 2.600 emplois

Cela représente de l'ordre de 13.200 nouveaux citoyens dans le périmètre, soit

+/- 30.000

déplacements supplémentaires par jour.

PERSPECTIVES

Périmètre global

2018		2035	
31.600 Habitants		39.100 Habitants	+24%
9.700 Elèves		12.800 Elèves	+32%
7.300 Emplois		9.900 Emplois	+36%

- La majorité des déplacements ne proviennent pas de la RBC (au moins **2/3** des déplacements). Aucun élément pour justifier un changement de tendance à l'avenir.
- Les déplacements originaires de la RBC proviennent essentiellement de l'Ouest de l'agglomération (Jette, Molenbeek, Anderlecht) ou de l'Est (Schaerbeek, Evere)
- Les parts modales actuelles pour le transport public sont faibles, de l'ordre de **20%**.
- Le potentiel de croissance est très important dans le secteur avec une augmentation de **7.500** habitants, **3.100** élèves et **2.600** emplois en cas de réalisation complète du potentiel à l'horizon 2035.
- Ce potentiel représente de l'ordre de **30.000** déplacements supplémentaires par jour.

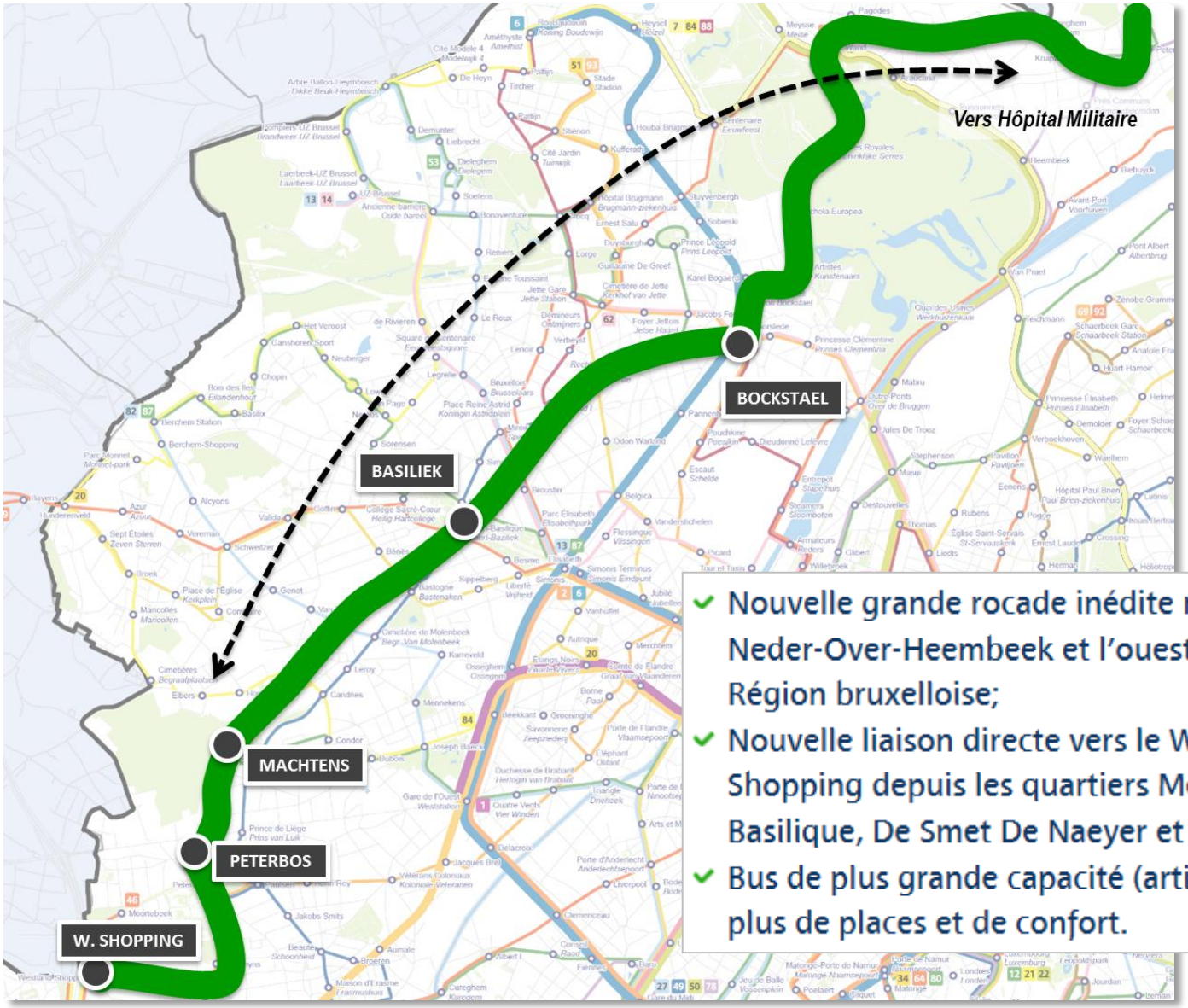


EVOLUTION DU RESEAU

Depuis novembre 2019, la ligne 53 bénéficie d'un nouvel itinéraire depuis Bockstael. La ligne ne remonte plus vers Dieleghem mais rejoint le Westland Shopping d'Anderlecht.

Cette liaison renforce fortement la rocade Ouest et offre des liaisons inédites depuis NOH.

Elle génère par contre des ruptures de charge vers l'hôpital Brugmann.



- Nouvelle grande rocade inédite reliant Neder-Over-Heembeek et l'ouest de la Région bruxelloise;
- Nouvelle liaison directe vers le Westland Shopping depuis les quartiers Mettewie, Basilique, De Smet De Naeyer et Bockstael;
- Bus de plus grande capacité (articulés) pour plus de places et de confort.

Une nouvelle ligne 56 va être inaugurée en **avril 2020**. Celle-ci constitue une desserte inédite pour relier les zones d'activités économiques avec le centre de NOH et délester la ligne 47.

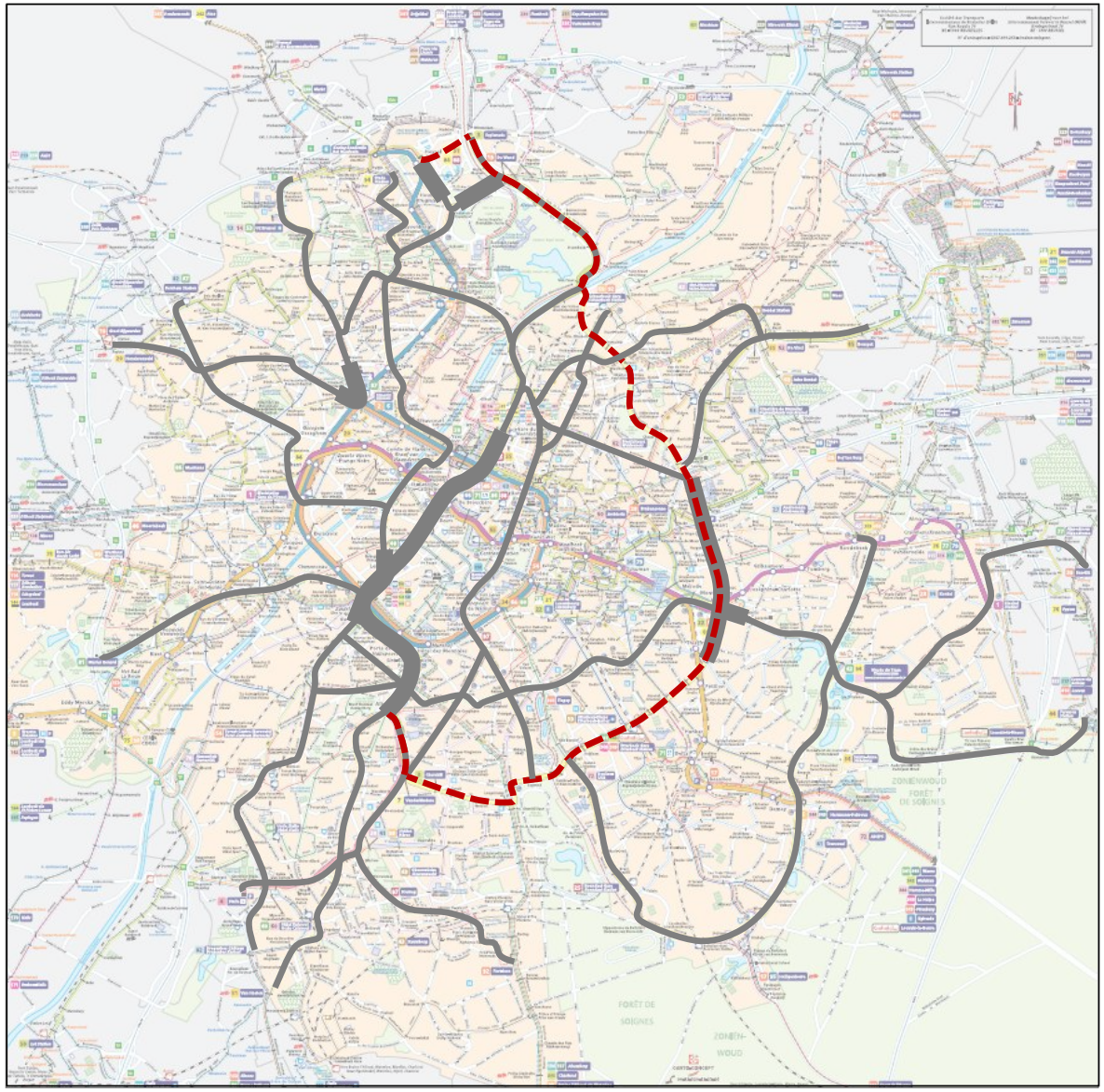
Cette ligne continuera ensuite vers Schaerbeek (Place Verboekhoven, place Collignon, avenue Paul Deschanel, Place Dailly) puis le quartier européen.



- Meilleure desserte de Neder-Over-Heembeek (avenue des Croix de Guerre, Val Maria, Hôpital Militaire);
- Nouvelle liaison avec centre commercial Dockx Bruxsel;
- Nouvelle liaison avec la maison communale de Schaerbeek;
- Correspondance avec le métro et la gare de Bruxelles-Schuman.

Valorisation de la Moyenne Ceinture Ouest

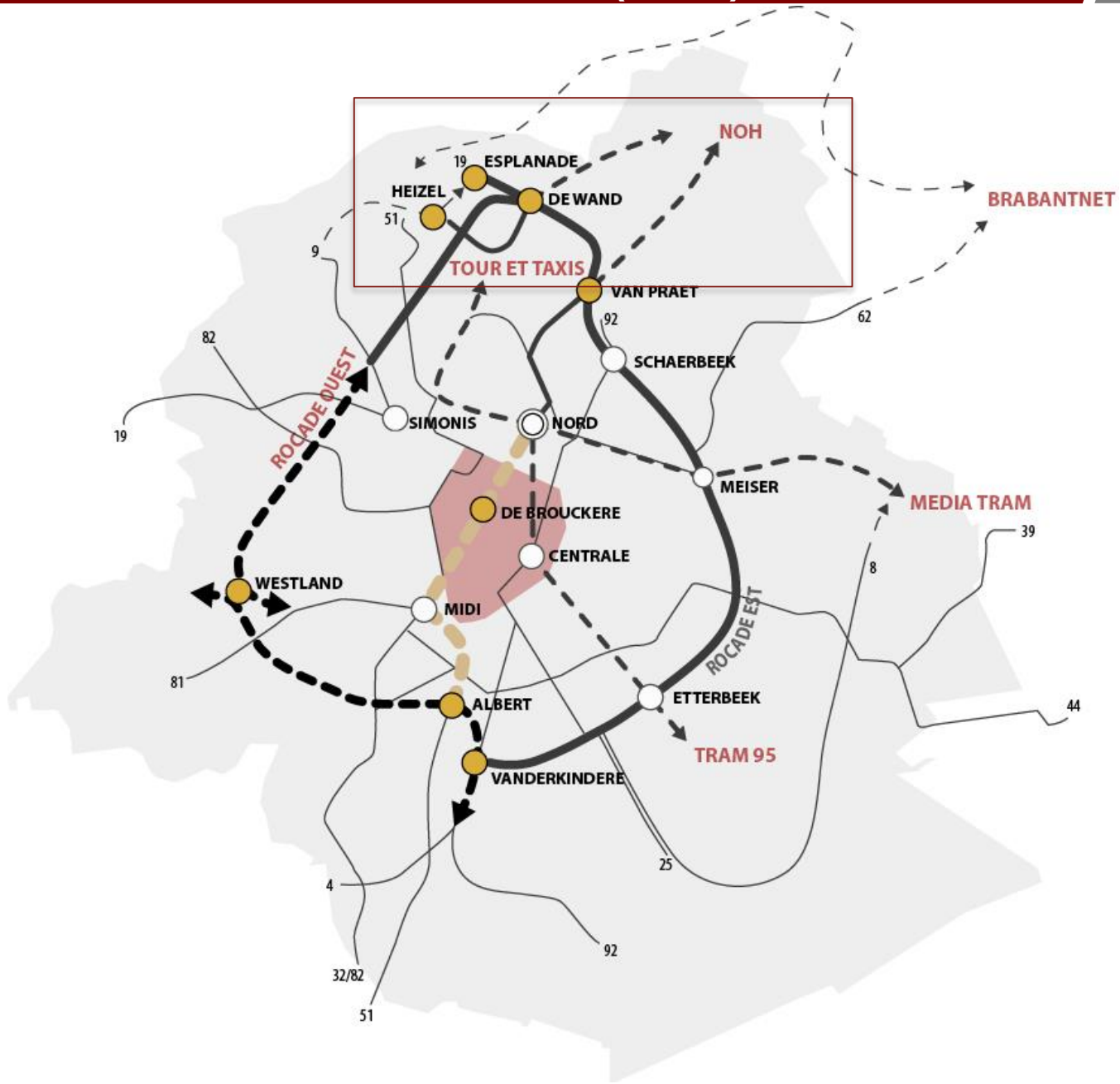
- Améliorer les performances (vitesse et régularité, fréquences et capacités offertes) sur l'ensemble de l'axe tram de Moyenne Ceinture, entre Albert et le plateau du Heysel
- Préparer la mise en service sur cet axe d'une nouvelle génération de matériel roulant, plus confortable et capacitaire (potentiellement : tram de 2m65).
- Faire évoluer progressivement l'offre tram sur la Moyenne Ceinture vers un concept de « métro léger de surface » pour répondre aux perspectives de croissance de la fréquentation très importantes attendues sur cet axe.



Plan directeur réseau ferré de la STIB (Vision)

Vision

- Isolement du tram 7 et doublement de sa fréquence
- Extensions du réseau à étudier pour les lignes de tram 3 et 19 vers NOH et 25 vers Evere.
- Création d'une ligne Mediatram vers Meiser et Woluwe

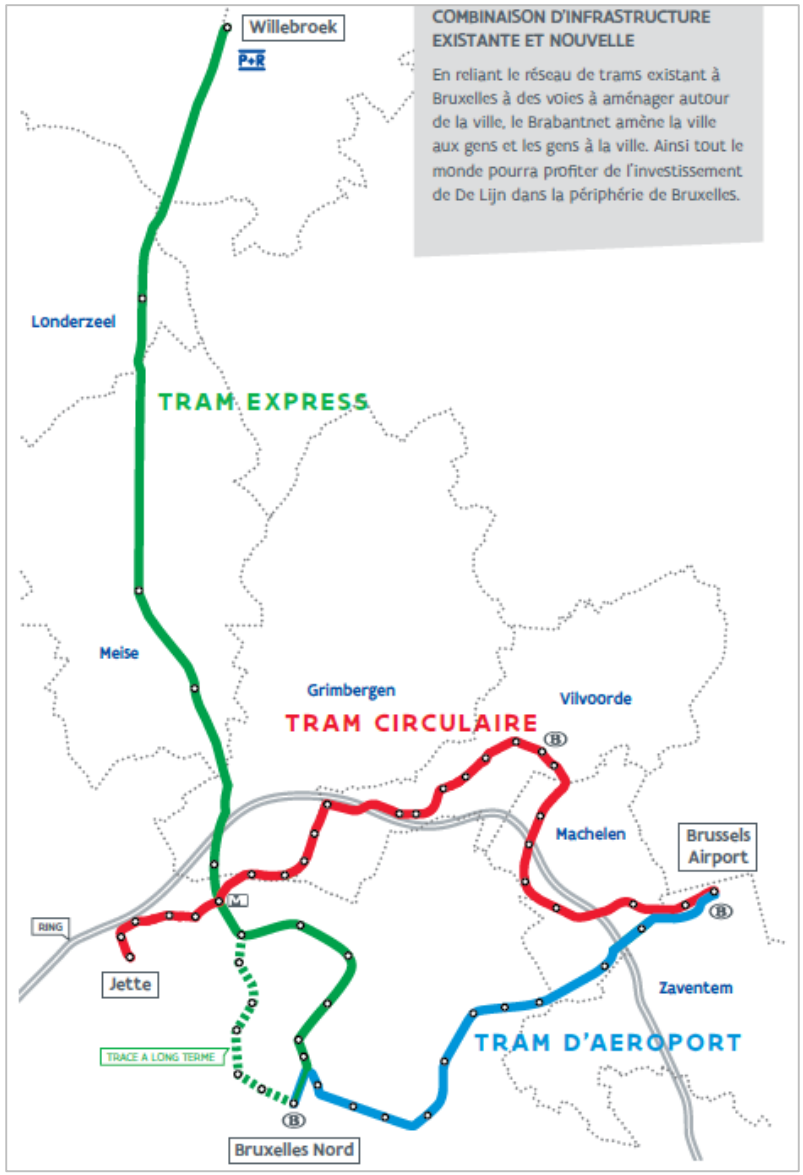


Projet BrabantNet développé par De Lijn

De Lijn a développé une vision ambitieuse de **développement de son réseau dans le Brabant flamand** sousl'appellation BrabantNet.

Plusieurs lignes de "trambus" y verront le jour au cours de la prochaine décennie. Les travaux de la première ligne en provenance de Willebroek ont débuté il y a quelques semaines et les premiers véhicules ont été livrés.

La ligne circulaire qui relie Brussels Airport au Heizel et Jette passe directement au nord de Neder-over-Heembeek et mérite une attention particulière en termes de connexions.









CHOIX DU MODE ET POTENTIEL



Navette autonome



Téléphérique urbain



Renforcement des bus standards



Bus à haut niveau de service (BHNS)



Tram







Bus articulé

258 places

178 places

101 places

728 places

Tram T3000 - T4000

T4000 **3.090** p/h/s

T3000 **2.130** p/h/s

Bus articulé **1.210** p/h/s

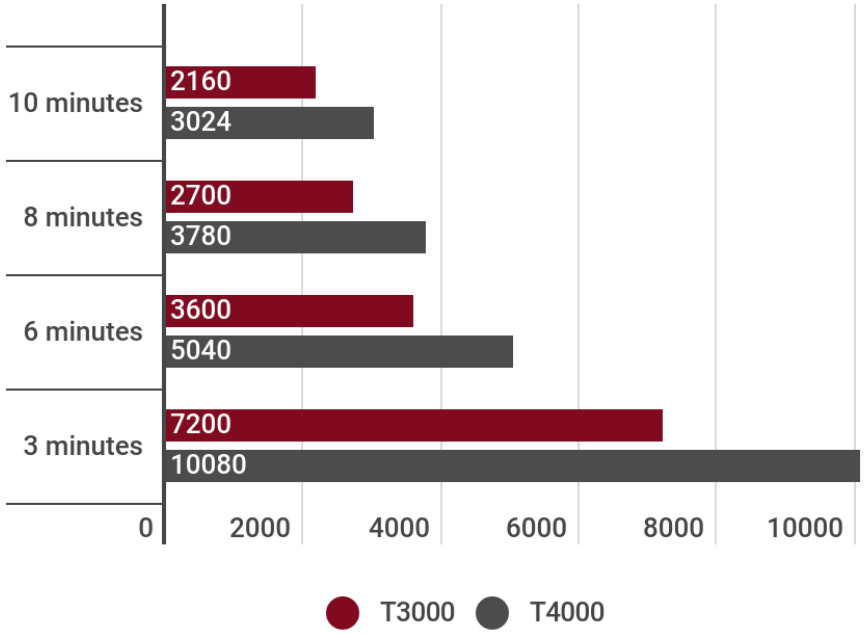
Rame métro «Boa»

Métro Boa **8.740** p/h/s

La capacité d'une ligne de tram va dépendre du type de matériel roulant et de la fréquence du service.

L'amplitude, pour les deux sens confondus, peut varier de 2.000 passagers/heure à 10.000 passagers/heure.

Capacité horaire d'une ligne de tram - 2 sens confondus





Capacité d'un véhicule

T3000 = 180 passagers

T4000 = 252 passagers

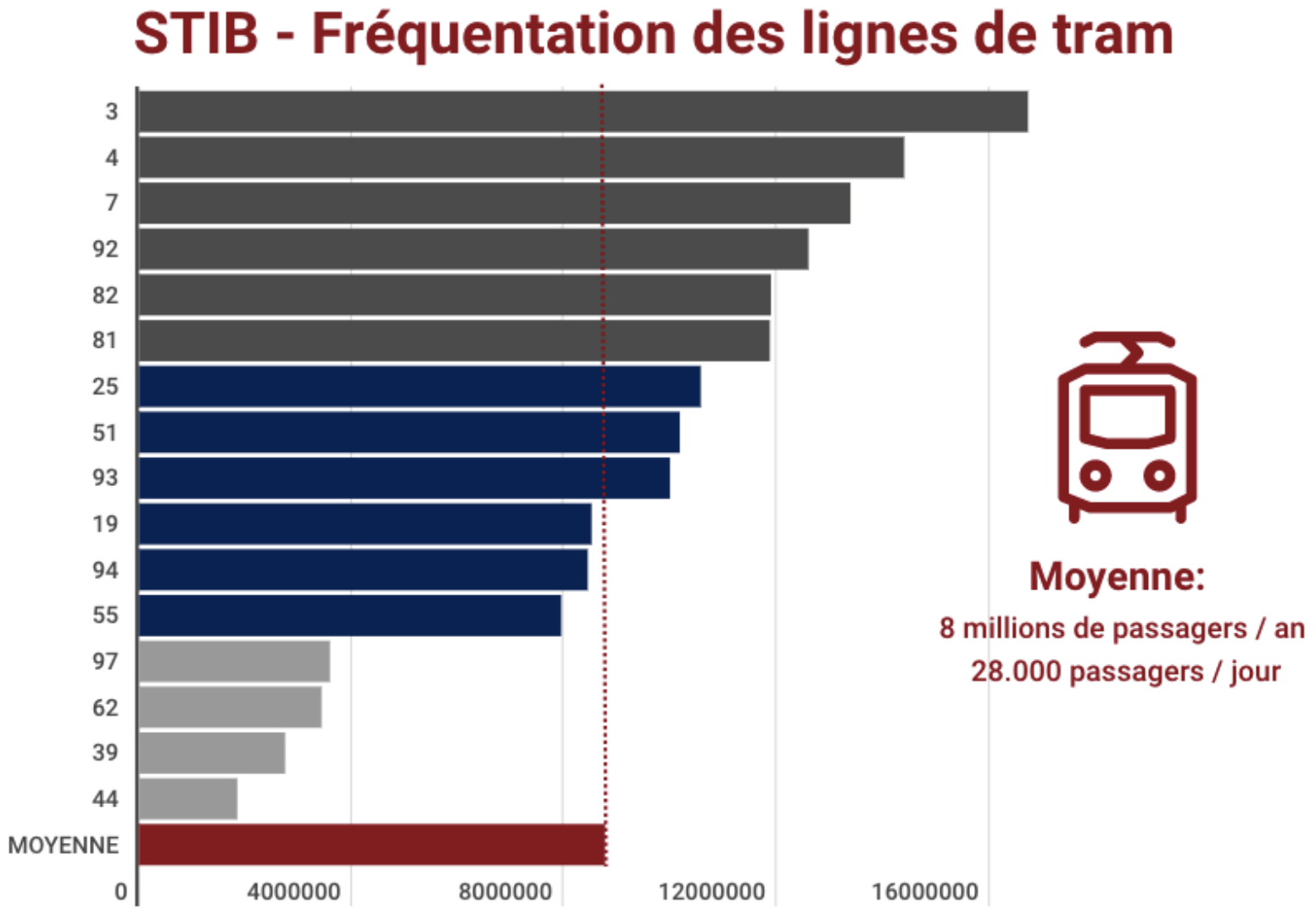
Grande disparité entre les lignes de tram de la STIB

En moyenne, les lignes de tram de la STIB transportent de l'ordre de **28.000 passagers/jour**

= +/- 2.240 passagers par heure à l'heure de pointe du matin

Une ligne récente telle que la ligne T62 transporte de l'ordre de **12.000 passagers/jour.**

= +/- 960 passagers par heure à l'heure de pointe du matin





Méthode 1 :
Analyse par zone



Méthode 2 :
Analyse par tracé

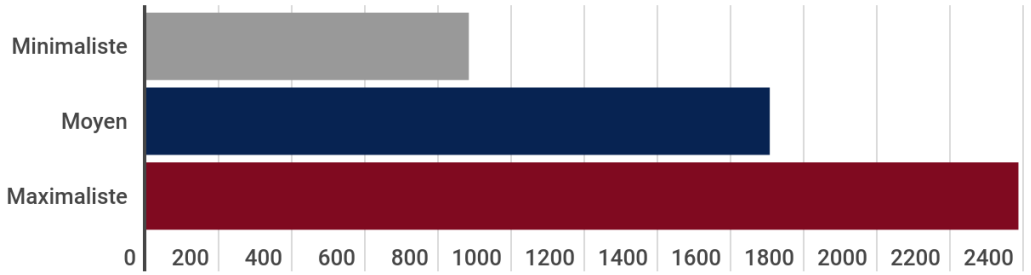




Voyageurs estimés

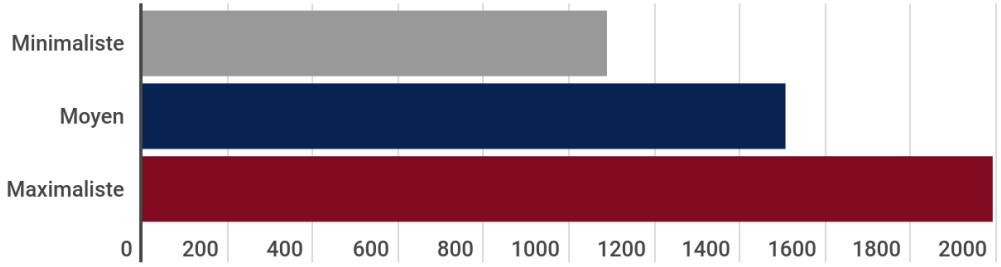
Méthode 1 : Analyse par zone

Fréquentation à l'heure de pointe du matin - deux sens confondus

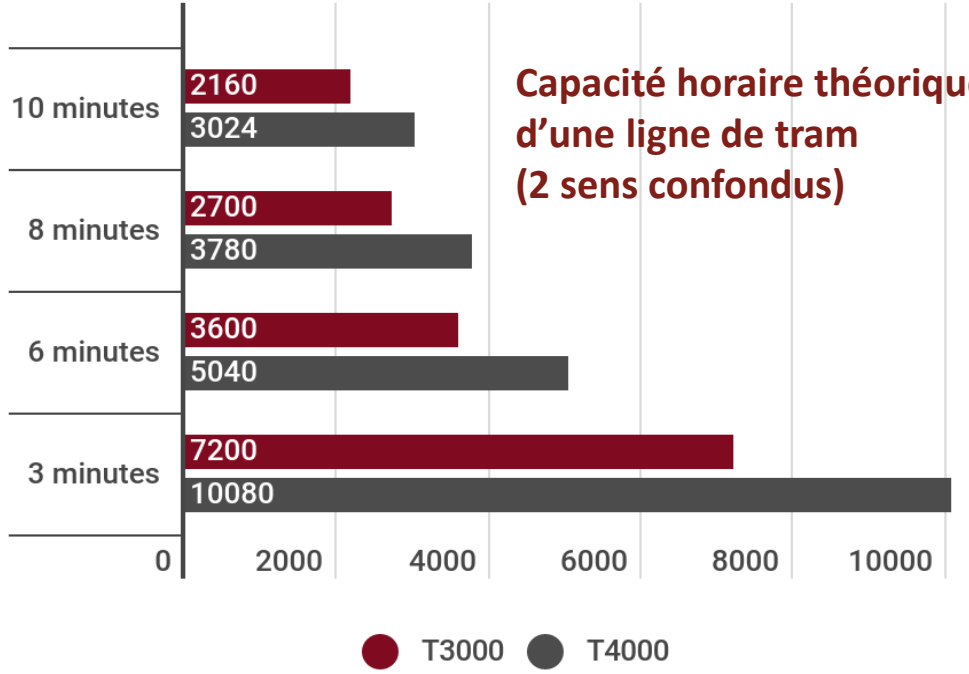


Méthode 2 : Analyse par tracé

Fréquentation à l'heure de pointe du matin - deux sens confondus



Capacité horaire théorique d'une ligne de tram (2 sens confondus)



La plupart des scénarios démontrent que le tram se justifie pour desservir NOH à l'horizon 2035 et ce pour plusieurs raisons :

- les estimations de deux méthodes convergent
- la fréquentation de la ligne de tram doit s'évaluer sur toute la longueur de la ligne : NOH se trouvant en début de parcours, un nombre important de voyageurs sera encore attendu au fur et à mesure du trajet.
- la STIB estime qu'une ligne occupée à 80% est déjà à saturation (confort des voyageurs)



APPROCHE MULTICRITERES



Proposition de tracés



Choix des critères par les acteurs



Pondération par les acteurs



Score pour chaque critère



Classement des tracés
selon les scores pondérés



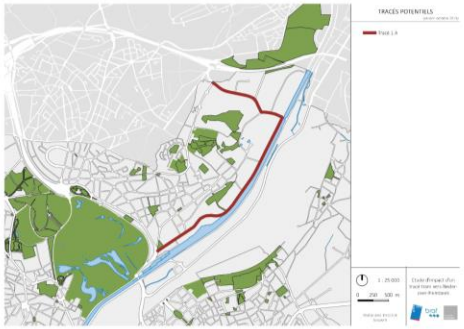
Tracé préférentiel

Présentation des différents tracés

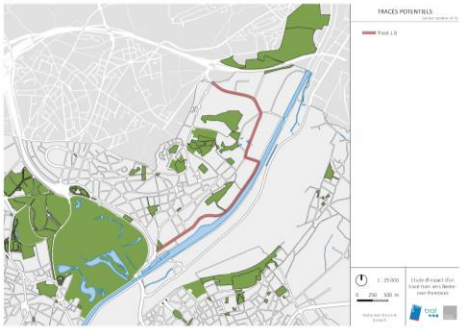


N2OH : Tracés 1A - 3C

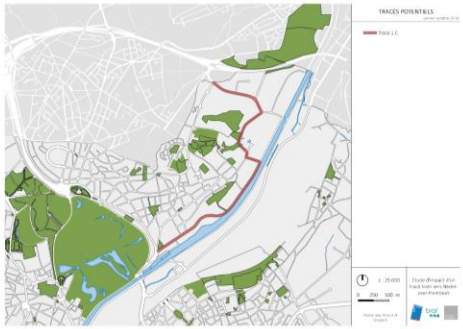
Tracé 1A



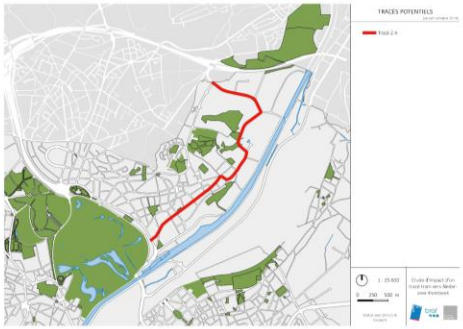
Tracé 1B



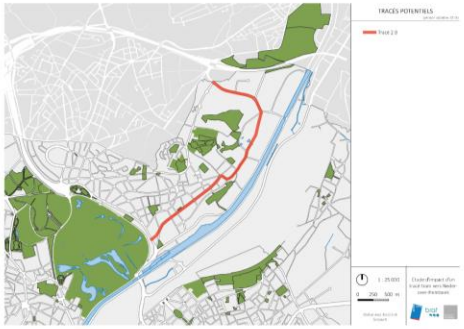
Tracé 1C



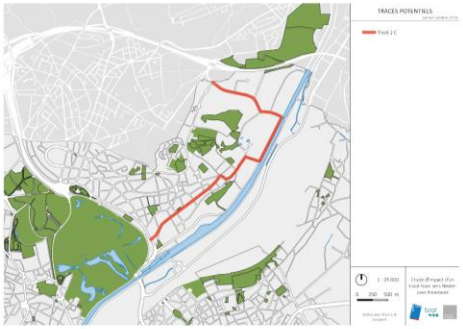
Tracé 2A



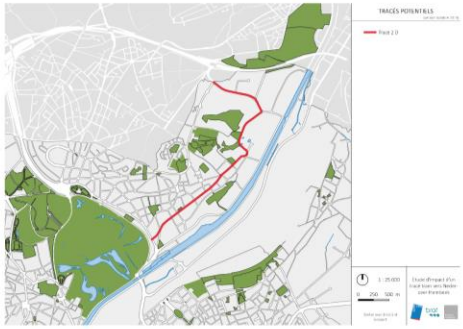
Tracé 2B



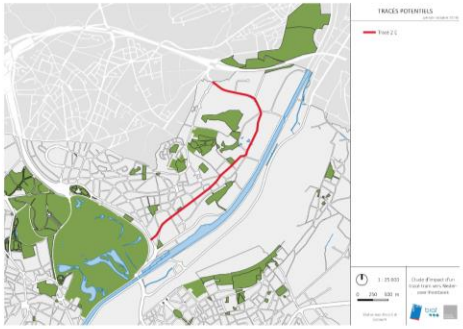
Tracé 2C



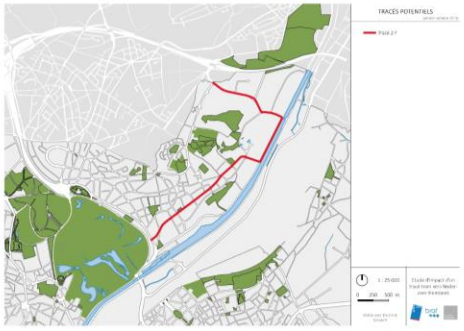
Tracé 2D



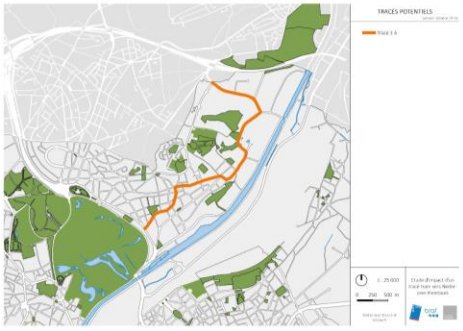
Tracé 2E



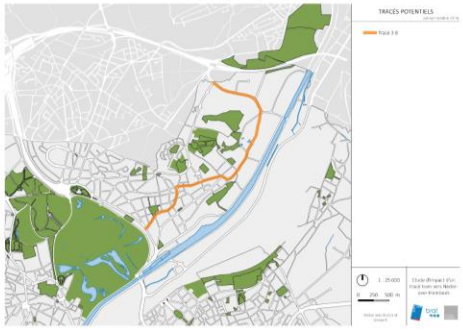
Tracé 2F



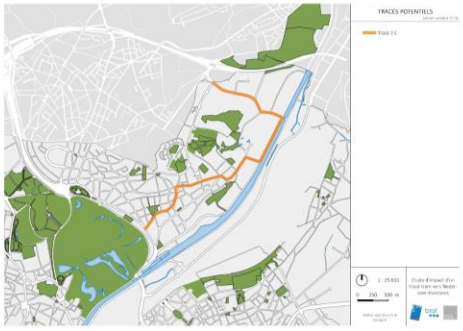
Tracé 3A



Tracé 3B

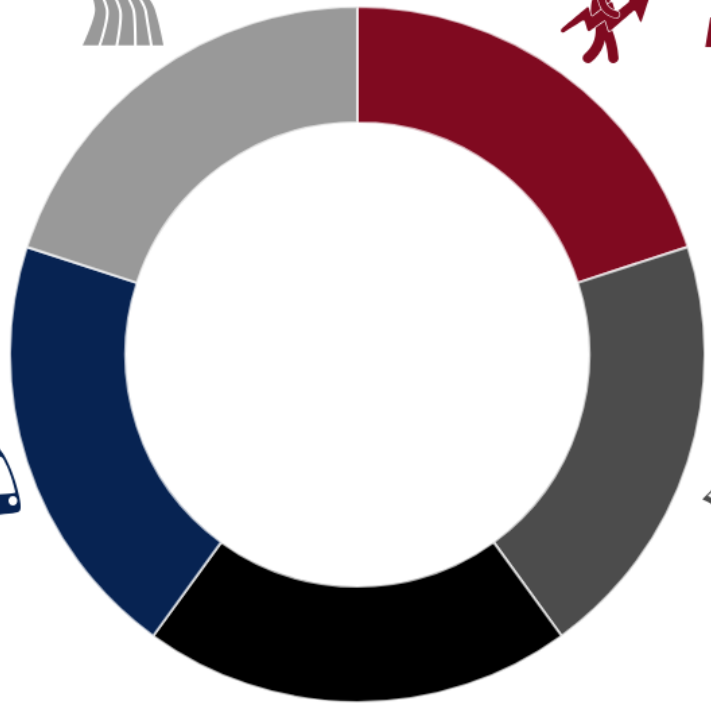


Tracé 3C



INFRASTRUCTURE
ET EXPLOITATION
INFRASTRUCTUUR EN
EXPLOITATIE

USAGERS POTENTIELS
ET ACCESSIBILITE
MOGELIJKE GEBRUIKERS
EN TOEGANKELIJKHEID



MOBILITE
ET INTERMODALITE
MOBILITEIT EN
INTERMODALITEIT

URBANISME
STEDENBOUW

ENVIRONNEMENT
MILIEU

Tableau des critères retenus

Catégorie	Critères	Description
Infrastructure et exploitation	Coûts d'investissement directs	Réaménagement de façade à façade, aménagement de la ligne de tram, ouvrages d'art potentiels, etc.
	Complexité du projet	Expropriation, difficultés d'implantation, impacts sur les services existants, complexité, durée et phasage du chantier
	Compatibilité tram et bus	Infrastructures pouvant accueillir aussi bien des trams et des bus (largeur supérieure)
	Performance de la ligne	Pourcentage du tracé en site propre (régularité) ou avec aménagements renforçant la performance (plan de circulation, site propre virtuel, etc.)
	Coût d'exploitation	Matériel roulant, personnel, entretien du matériel et de l'infrastructure, pérennité de l'infrastructure, etc.
Potentiel et accessibilité	Desserte	Nombre de voyageurs captés (résidents, scolaires, employés)
	Temps de parcours	Temps de parcours sur la nouvelle ligne TC, entre les deux terminus sur base de la vitesse commerciale (Vicom)
	Accessibilité au territoire	Nombre de correspondances et temps de parcours moyen depuis les arrêts de la zone concernée vers les principaux pôles (dans et hors RBC)
Mobilité et intermodalité	Intermodalité	Connexion aux autres réseaux (TP, vélo, etc.)
	Mise en œuvre de la SMV et des mailles apaisées	Cohérence du projet avec la Spécialisation Multimodale des Voiries, pour l'ensemble des modes de transport
	Sécurité routière	Opportunités de résolution de points noirs (ZACA, zones à concentration d'accidents) et d'amélioration de la sécurité routière
	Stationnement	Impacts sur le fonctionnement du quartier (livraison, rotation, PMR, etc.), potentiel hors voirie
	Accessibilité PMR	Accessibilité de la ligne et des arrêts pour les personnes à mobilité réduite (dénivelé, ouvrages d'arts, etc.)
Urbanisme	Faisabilité planologique	Conformité aux plans et règlements, cohérence avec les projets urbains, opportunités de revalorisation…
	Qualité paysagère et des espaces publics	Effet de barrière, intégration des infrastructures créées dans le paysage (typologie, profil, scénographie)
	Amélioration du cadre de vie (Hors mobilité)	Habitabilité de l'espace public, favoriser les modes actifs, opportunité de création espaces verts, espace pour la collectivité, espace de récréation,…
	Préservation du patrimoine	Patrimoine architectural et social
Environnement	Bruit et vibration	Proximité des immeubles, virages serrés, etc.
	Gestion des eaux	Perméabilité du sol, évitement des inondations, etc.
	Impacts sur la biodiversité	Mailllages bleu et vert, N2000, etc.



Citoyens

BXL LA VILLE DE STAD

Ville de BXL



RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
BRUSSELS-CAPITAL REGION

Région

MIVB STIB .brussels

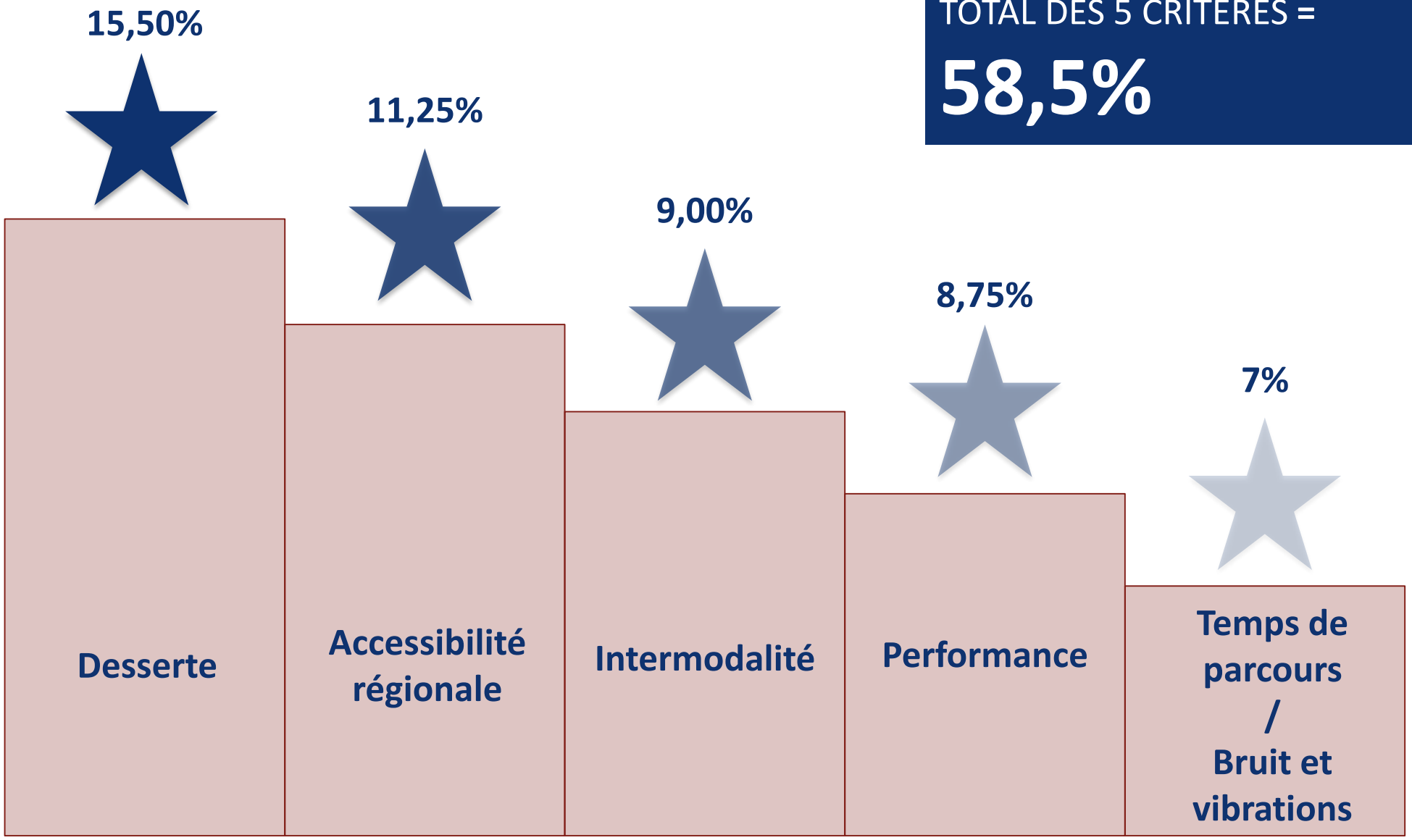
STIB

Pondération des critères par les acteurs

CRITERES		REGION	STIB	VILLE	CITOYENS	TOTAL	%	
C1	Coût d'investissement (€)	1	10	0	0	11	2,75%	
C2	Complexité du projet (1-5)	2	0	15	0	17	4,25%	
C3	Compatibilité Tram/Bus (1-5)	1	0	-	5	6	1,50%	
C4	Performance (1-5)	5	20	5	5	35	8,75%	4
C5	Coûts opérationnels (1-5)	2	10	0	0	12	3,00%	
C6	Desserte (Nombre personnes)	7	15	15	25	62	15,50%	1
C7	Temps de parcours (minutes)	3	20	5	0	28	7,00%	5
C8	Accessibilité Régionale (minutes)	10	10	20	5	45	11,25%	2
C9	Intermodalité (#)	7	5	9	15	36	9,00%	3
C10	Cohérence SMV (#)	5	0	0	0	5	1,25%	
C11	Sécurité routière (#)	0	5	-	15	20	5,00%	
C12	Stationnement (1-5)	4	0	3	10	17	4,25%	
C13	Accessibilité PMR (1-5)	0	5	3	0	8	2,00%	
C14	Faisabilité planologique (1-5)	8	0	0	0	8	2,00%	
C15	Qualité paysagère (1-5)	10	0	10	0	20	5,00%	
C16	Amélioration du cadre de vie (1-5)	10	0	10	5	25	6,25%	
C17	Préservation du patrimoine (1-5)	2	0	0	0	2	0,50%	
C18	Bruit et vibrations (1-5)	8	0	5	15	28	7,00%	5
C19	Gestion des eaux (1-5)	8	0	0	0	8	2,00%	
C20	Impact sur la biodiversité (1-5)	7	0	0	0	7	1,75%	

Pondération des critères par les acteurs

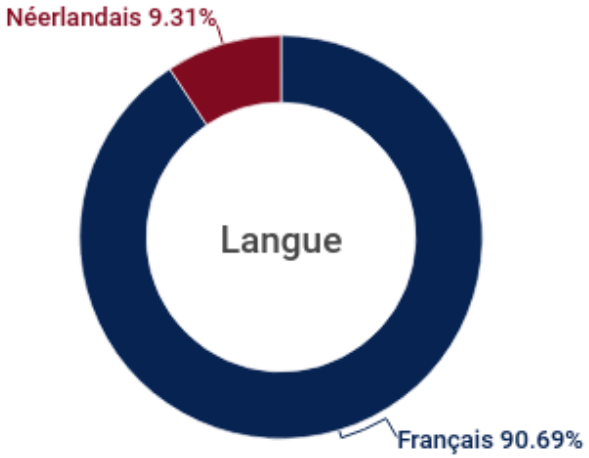
TOTAL DES 5 CRITERES =
58,5%

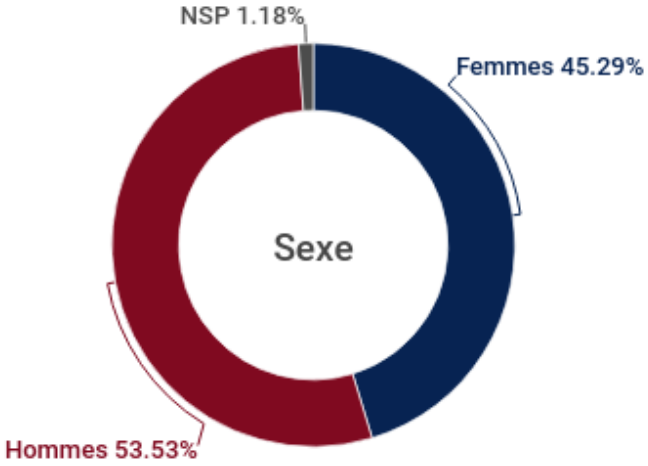


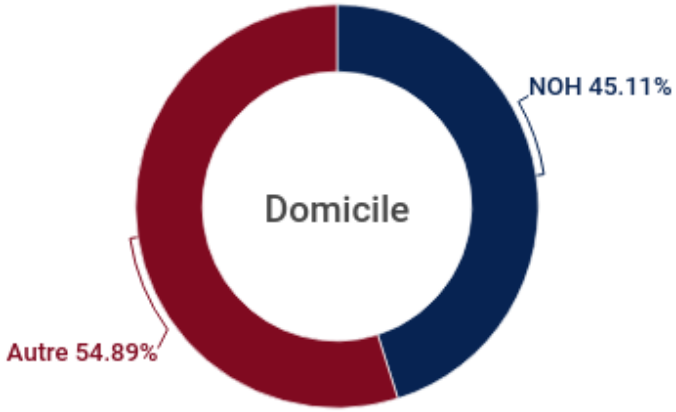


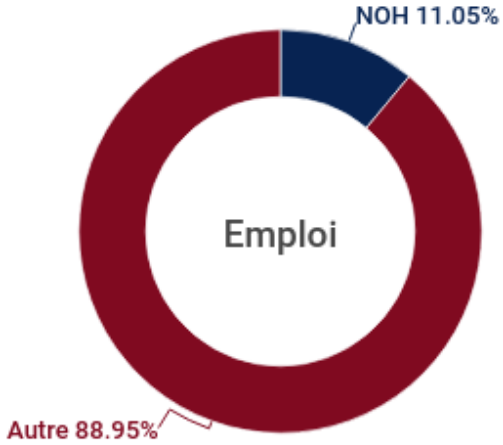
ENQUETE CITOYENNE

- L'enquête a obtenu 934 réponses
- Bon équilibre entre les hommes et les femmes
- Bon équilibre entre les personnes qui habitent NOH et les autres
- Faible représentativité de personnes qui travaillent à NOH

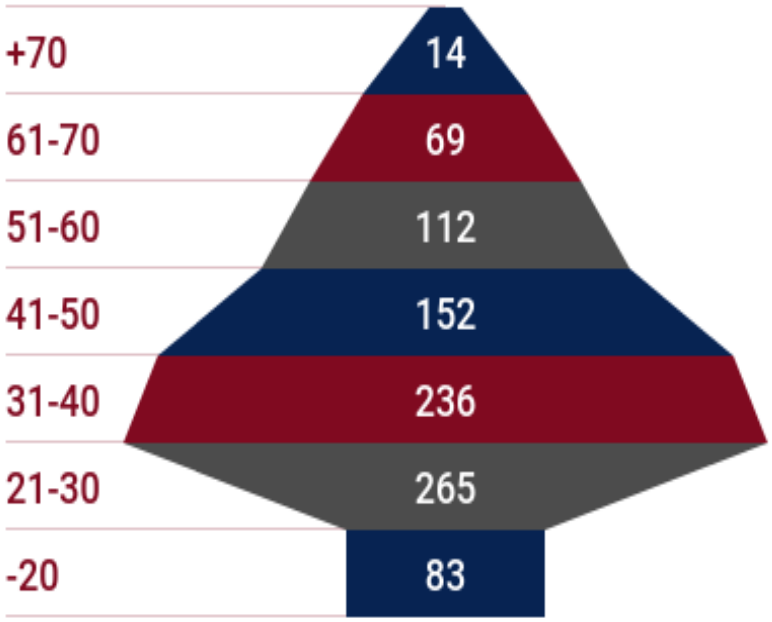




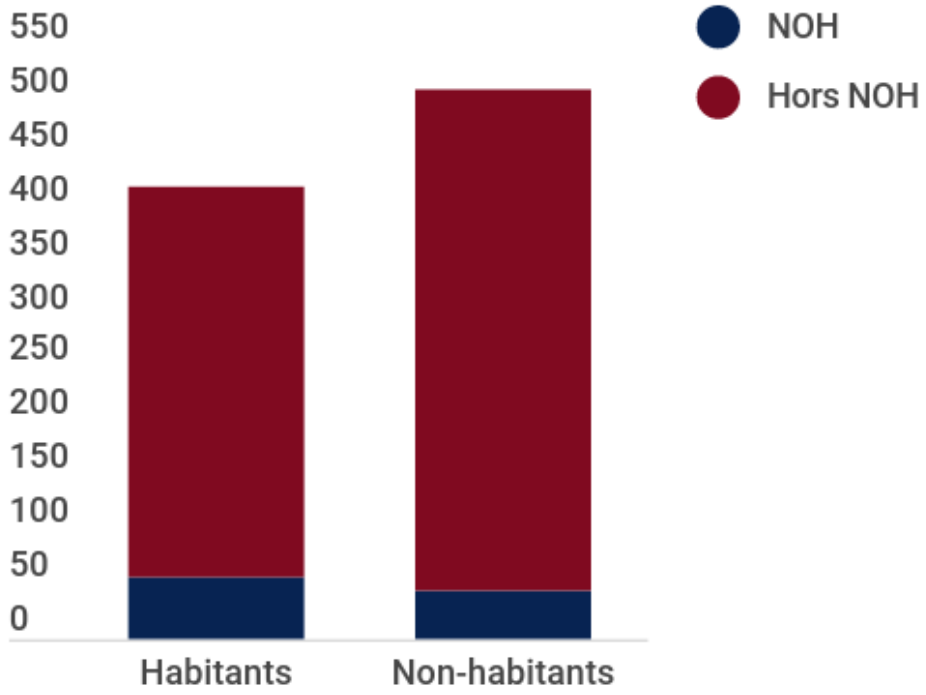




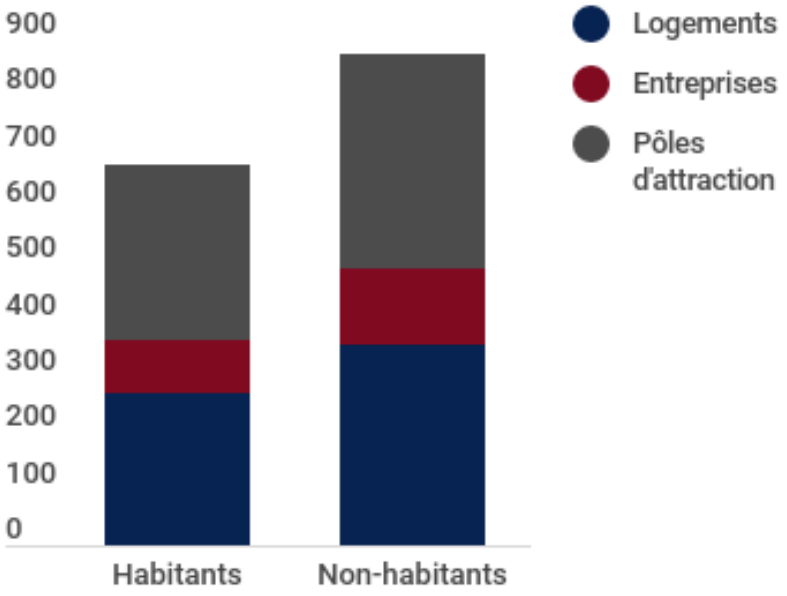
Âge des répondants



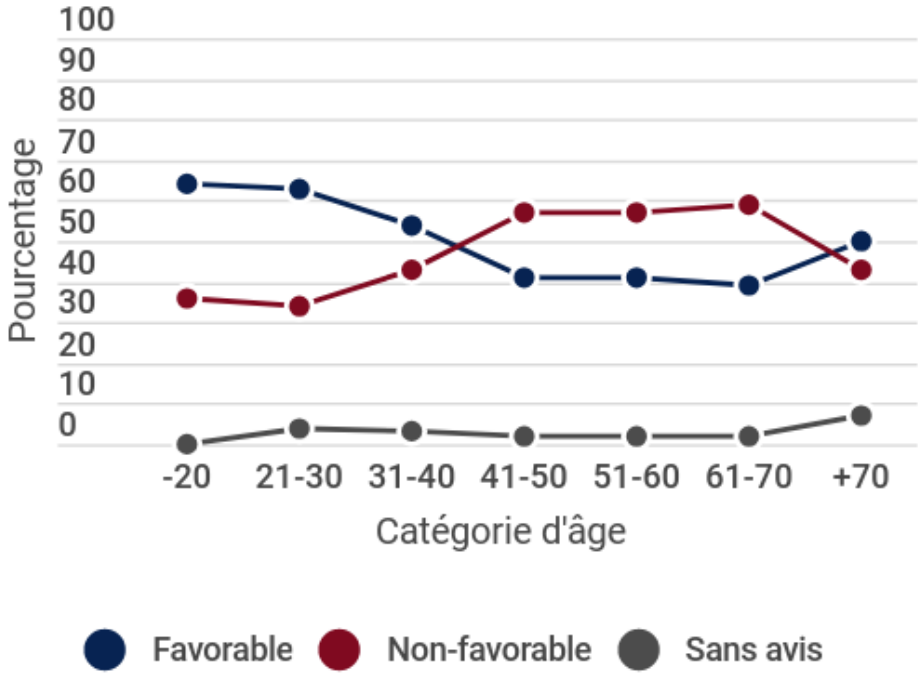
Habitez/travaillez-vous à Neder-over-Heembeek?



Lieux que cette nouvelle ligne de tram devrait desservir en priorité



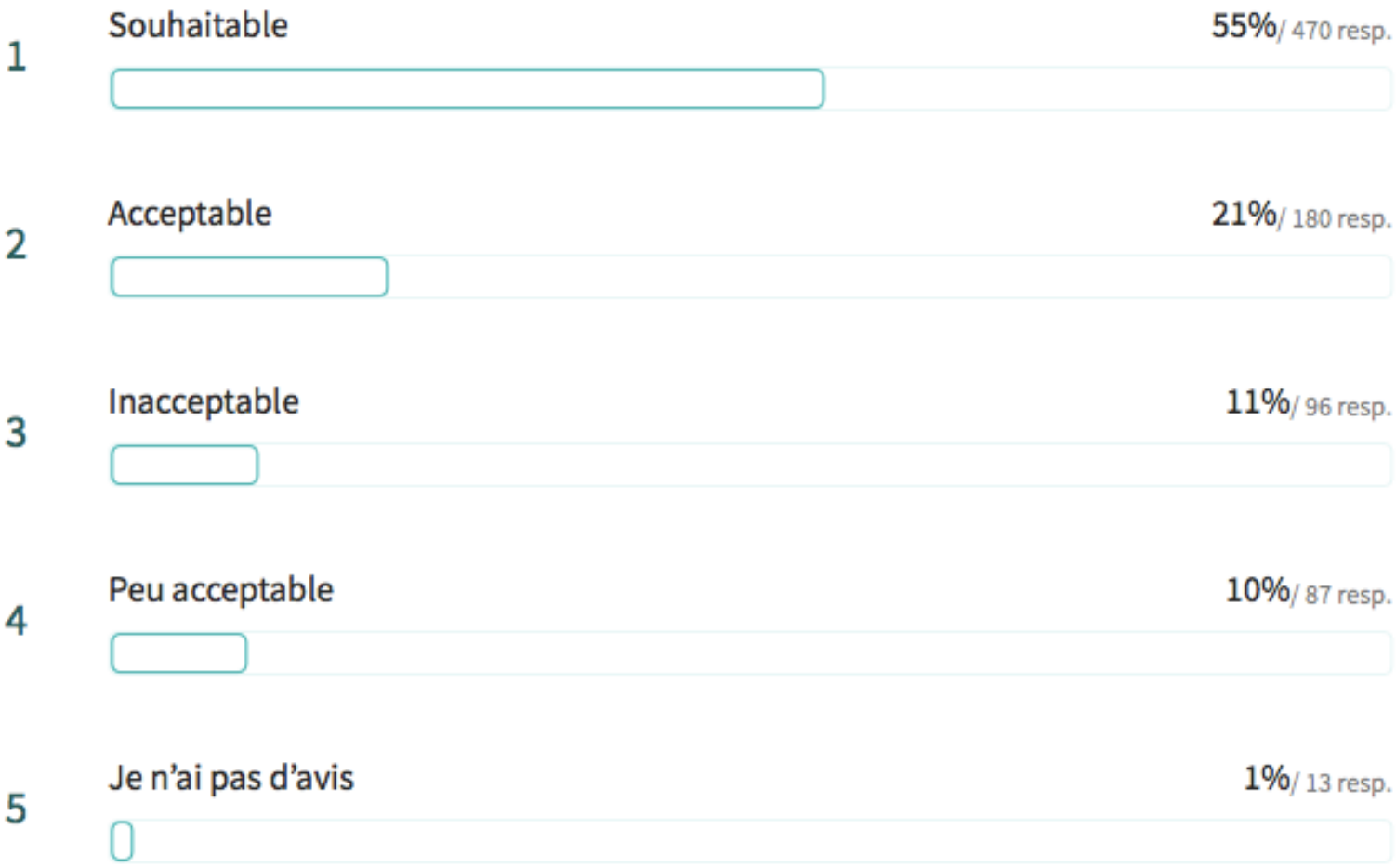
Positionnement des citoyens par rapport à la suppression de stationnement



Document disponible

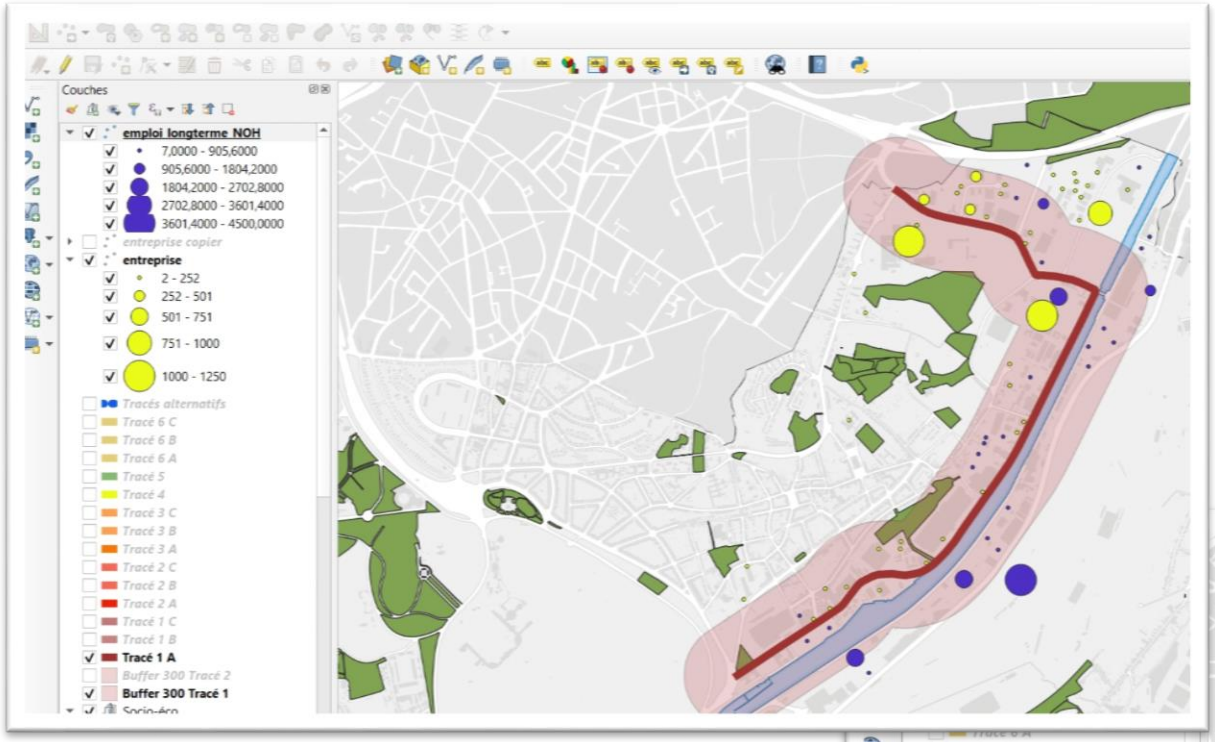
L'installation d'une nouvelle ligne de tram a pour objectif de réduire le trafic automobile. Pour vous, cet aspect est :

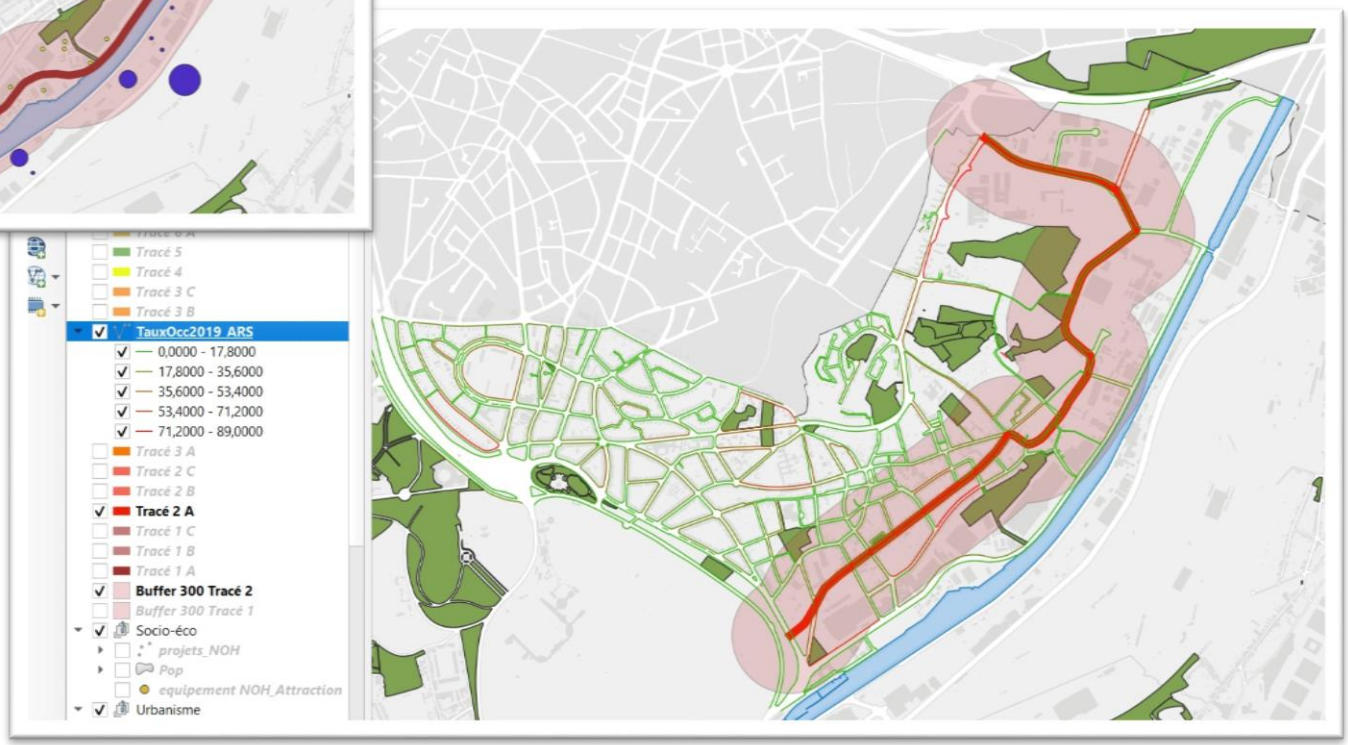
847 out of 849 answered





SCORE DES CRITERES


Couches
emploi longterme NOH
7,0000 - 905,6000
905,6000 - 1804,2000
1804,2000 - 2702,8000
2702,8000 - 3601,4000
3601,4000 - 4500,0000
entreprise copier
entreprise
2 - 252
252 - 501
501 - 751
751 - 1000
1000 - 1250
Tracés alternatifs
Tracé 6 C
Tracé 6 B
Tracé 6 A
Tracé 5
Tracé 4
Tracé 3 C
Tracé 3 B
Tracé 3 A
Tracé 2 C
Tracé 2 B
Tracé 2 A
Tracé 1 C
Tracé 1 B
Tracé 1 A
Buffer 300 Tracé 2
Buffer 300 Tracé 1


Tracé 5
Tracé 4
Tracé 3 C
Tracé 3 B
TauxOcc2019_ARS
0,0000 - 17,8000
17,8000 - 35,6000
35,6000 - 53,4000
53,4000 - 71,2000
71,2000 - 89,0000
Tracé 3 A
Tracé 2 C
Tracé 2 B
Tracé 2 A
Tracé 1 C
Tracé 1 B
Tracé 1 A
Buffer 300 Tracé 2
Buffer 300 Tracé 1
Socio-éco
projets_NOH
Pop
equipement NOH_Attraction
Urbanisme

Résultats bruts pour chaque tracé

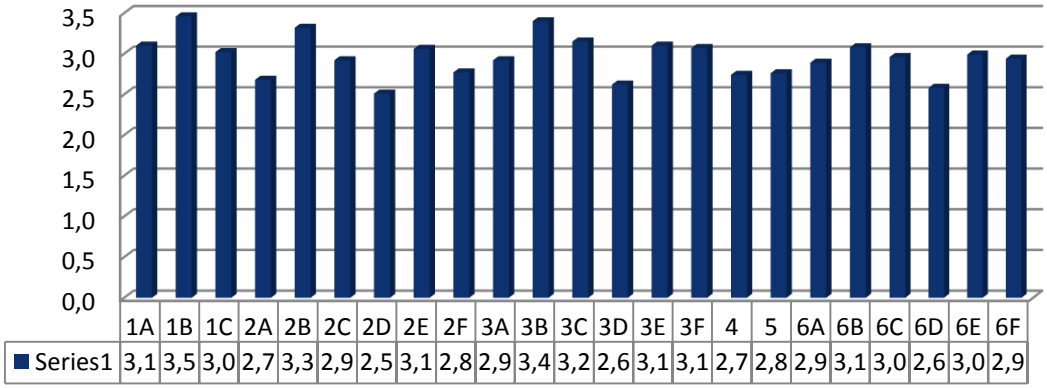
	1A	1B	1C	2A	2B	2C	2D	2E	2F
Coût d'investissement (€)	54.228.567,80	52.705.454,22	53.775.813,34	49.847.953,41	48.777.594,29	55.915.901,62	49.128.510,47	48.160.731,92	55.115.265,56
Complexité du projet (1-5)	1,67	2,33	2,33	2,33	2,33	2,33	1,67	2,00	2,00
Compatibilité Tram/Bus (1-5)	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Performance (1-5)	4,07	3,92	4,10	3,54	3,32	3,35	3,50	3,28	3,31
Coûts opérationnels (1-5)	3,00	2,50	2,00	3,00	3,50	2,00	3,00	3,50	2,50
Desserte (Nombre personnes)	12.237	12.103	12.731	18.480	17.855	18.129	18.508	17.888	18.170
Temps de parcours (minutes)	15,93	16,11	16,47	16,09	15,74	17,36	15,83	15,50	17,08
Accessibilité Régionale (minutes)	85,13	85,14	85,15	80,29	80,30	80,31	80,32	80,33	80,34
Intermodalité (#)	35,00	30,00	34,00	32,00	28,00	38,00	32,00	28,00	38,00
Cohérence SMV (#)	1,50	1,50	1,50	4,00	4,00	2,50	4,00	4,00	2,50
Sécurité routière (#)	26,00	21,00	21,00	25,00	25,00	29,00	25,00	25,00	29,00
Stationnement (1-5)	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	4,20	5,00	5,00	5,00
Accessibilité PMR (1-5)	3,38	3,22	2,89	2,63	3,00	3,00	2,63	3,00	3,00
Faisabilité planologique (1-5)	14,00	17,00	15,00	16,00	18,00	17,00	14,00	16,00	15,00
Qualité paysagère (1-5)	14,00	19,00	15,00	14,00	18,00	15,00	12,00	16,00	13,00
Amélioration du cadre de vie (1-5)	16,00	19,00	15,00	10,00	14,00	13,00	10,00	14,00	13,00
Préservation du patrimoine (1-5)	4,50	4,50	4,50	3,50	3,50	3,50	3,00	3,00	3,00
Bruit et vibrations (1-5)	4,50	4,50	4,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,50	3,00
Gestion des eaux (1-5)	22,00	20,00	20,00	14,00	14,00	18,00	14,00	14,00	18,00
Impact sur la biodiversité (1-5)	1,89	1,90	2,67	3,29	2,48	2,30	3,86	3,06	2,80

Résultats sur une échelle de 1 à 5 pour chaque tracé

	1A	1B	1C	2A	2B	2C	2D	2E	2F
Coût d'investissement	3	3	3	3	3	2	3	3	2
Complexité du projet	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Compatibilité Tram/Bus	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Performance	5	5	5	3	3	3	3	3	3
Coûts opérationnels	3	2	2	3	4	2	3	4	2
Desserte	1	1	1	2	2	2	2	2	2
Temps de parcours	5	5	5	5	5	4	5	5	4
Accessibilité Régionale	1	1	1	3	3	3	3	3	3
Intermodalité	1	1	1	1	1	2	1	1	2
Cohérence SMV	1	1	1	5	5	2	5	5	2
Sécurité routière	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Stationnement	5	5	5	5	5	4	5	5	5
Accessibilité PMR	5	5	3	1	3	3	1	3	3
Faisabilité planologique	2	3	3	3	4	3	2	3	3
Qualité paysagère	2	4	3	2	4	3	2	3	2
Amélioration du cadre de vie	4	5	3	1	3	2	1	3	2
Préservation du patrimoine	5	5	5	3	3	3	2	2	2
Bruit et vibrations	5	5	5	3	3	3	3	4	3
Gestion des eaux	5	5	5	3	3	4	3	3	4
Impact sur la biodiversité	5	5	3	2	4	4	1	2	3

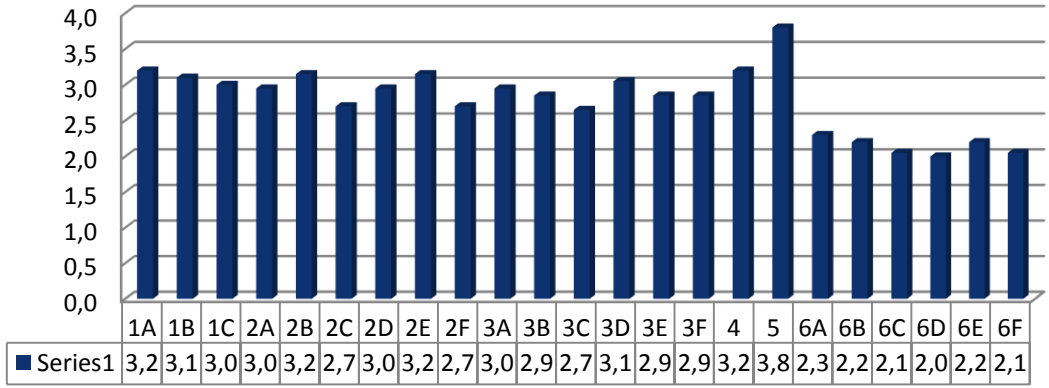
Classement des tracés par type d'acteur

Classement Région



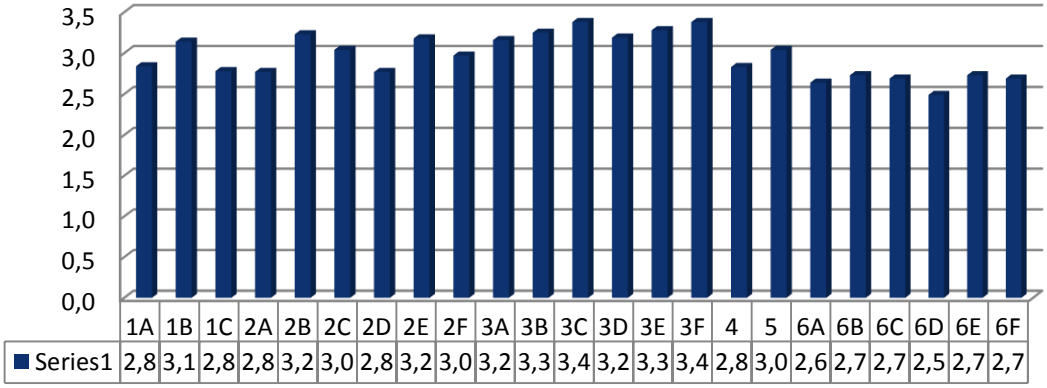
	1A	1B	1C	2A	2B	2C	2D	2E	2F	3A	3B	3C	3D	3E	3F	4	5	6A	6B	6C	6D	6E	6F
Series1	3,1	3,5	3,0	2,7	3,3	2,9	2,5	3,1	2,8	2,9	3,4	3,2	2,6	3,1	3,1	2,7	2,8	2,9	3,1	3,0	2,6	3,0	2,9

Classement Opérateur



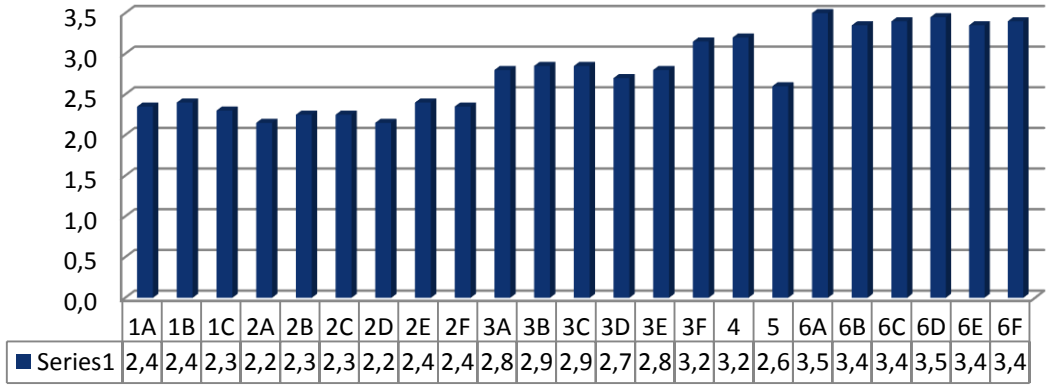
	1A	1B	1C	2A	2B	2C	2D	2E	2F	3A	3B	3C	3D	3E	3F	4	5	6A	6B	6C	6D	6E	6F
Series1	3,2	3,1	3,0	3,0	3,2	2,7	3,0	3,2	2,7	3,0	2,9	2,7	3,1	2,9	2,9	3,2	3,8	2,3	2,2	2,1	2,0	2,2	2,1

Classement Ville



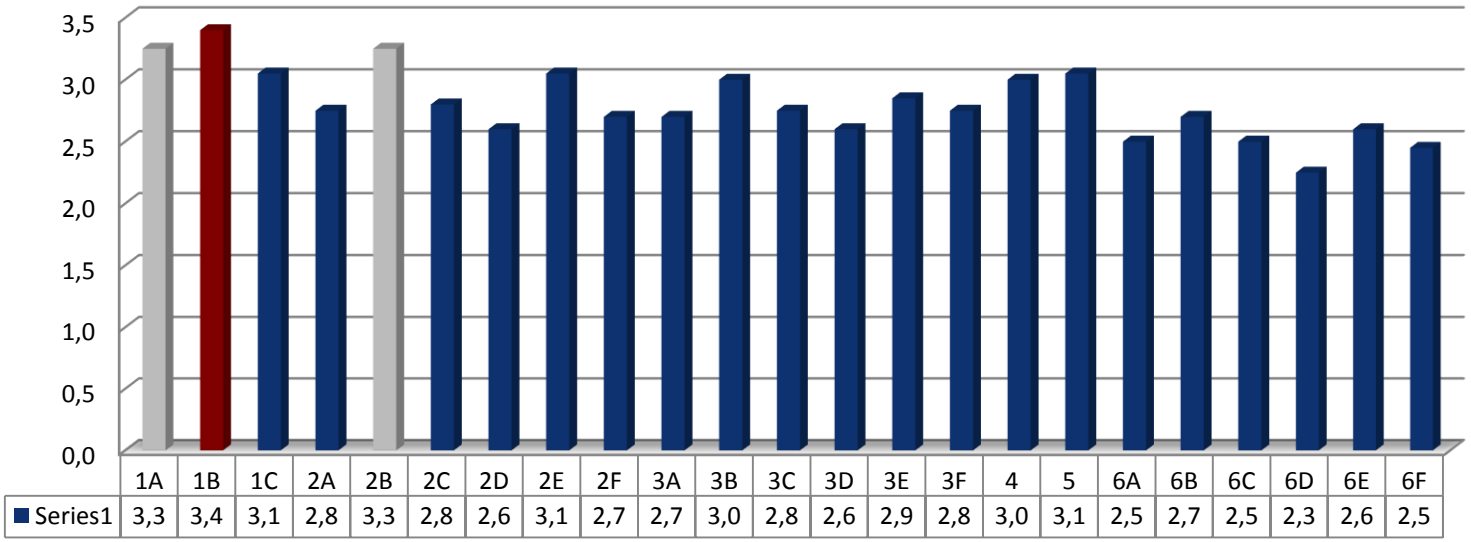
	1A	1B	1C	2A	2B	2C	2D	2E	2F	3A	3B	3C	3D	3E	3F	4	5	6A	6B	6C	6D	6E	6F
Series1	2,8	3,1	2,8	2,8	3,2	3,0	2,8	3,2	3,0	3,2	3,3	3,4	3,2	3,3	3,4	2,8	3,0	2,6	2,7	2,7	2,5	2,7	2,7

Classement Citoyen



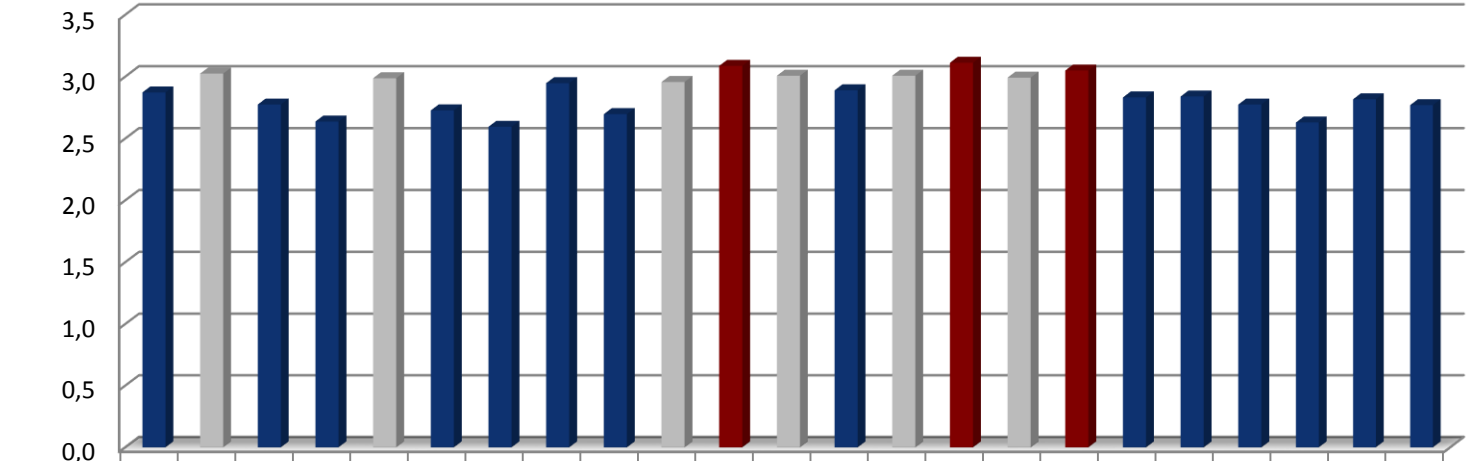
	1A	1B	1C	2A	2B	2C	2D	2E	2F	3A	3B	3C	3D	3E	3F	4	5	6A	6B	6C	6D	6E	6F
Series1	2,4	2,4	2,3	2,2	2,3	2,3	2,2	2,4	2,4	2,8	2,9	2,9	2,7	2,8	3,2	3,2	2,6	3,5	3,4	3,4	3,5	3,4	3,4

Classement Brut



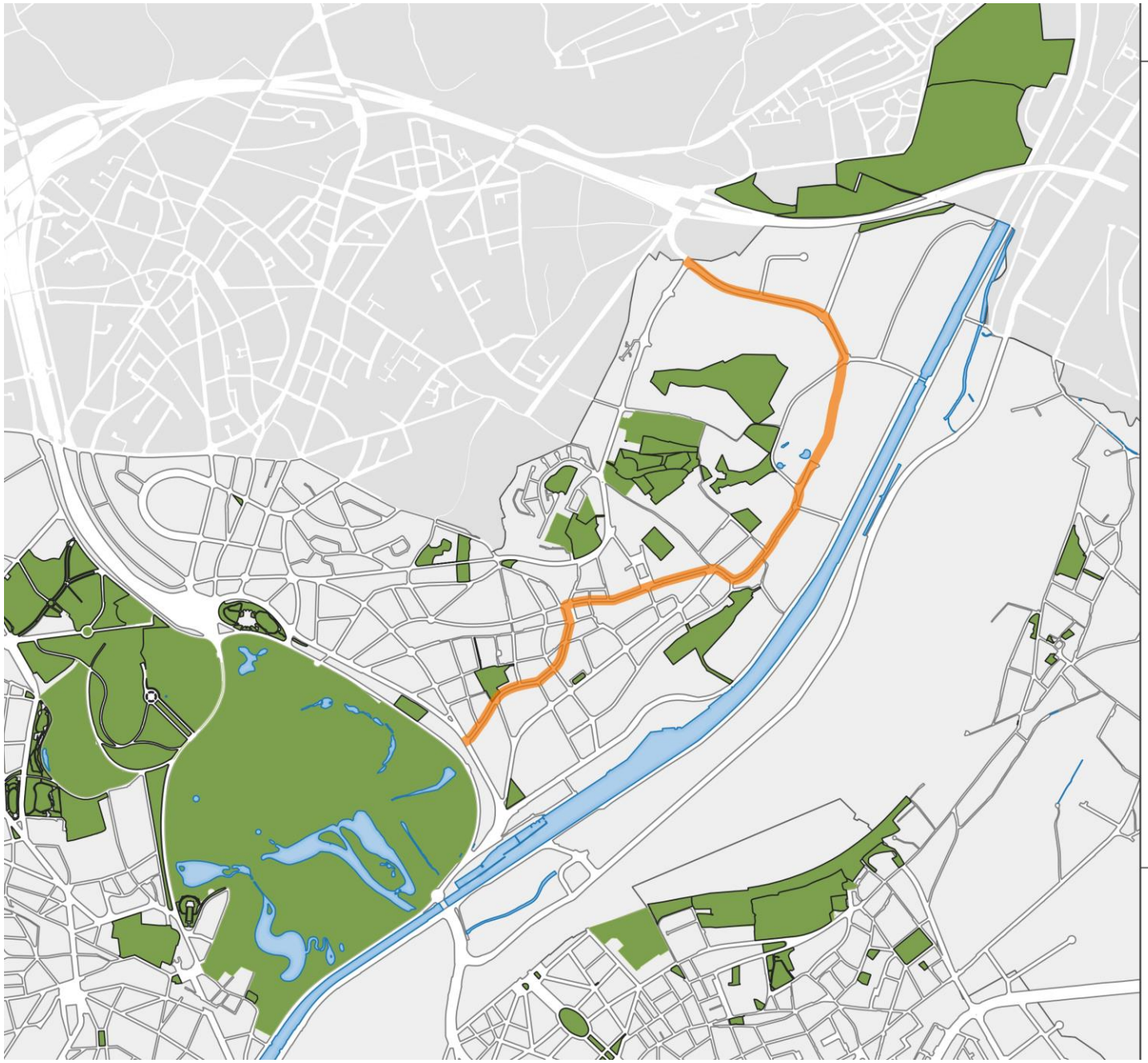
	1A	1B	1C	2A	2B	2C	2D	2E	2F	3A	3B	3C	3D	3E	3F	4	5	6A	6B	6C	6D	6E	6F
Series1	3,3	3,4	3,1	2,8	3,3	2,8	2,6	3,1	2,7	2,7	3,0	2,8	2,6	2,9	2,8	3,0	3,1	2,5	2,7	2,5	2,3	2,6	2,5

Classement pondéré moyen



	1A	1B	1C	2A	2B	2C	2D	2E	2F	3A	3B	3C	3D	3E	3F	4	5	6A	6B	6C	6D	6E	6F
Series1	2,9	3,0	2,8	2,6	3,0	2,7	2,6	2,9	2,7	3,0	3,1	3,0	2,9	3,0	3,1	3,0	3,1	2,8	2,8	2,8	2,6	2,8	2,8

Tracés préférentiels : 3B



TRACÉS POTENTIELS

(version octobre 2019)

Tracé 3 B

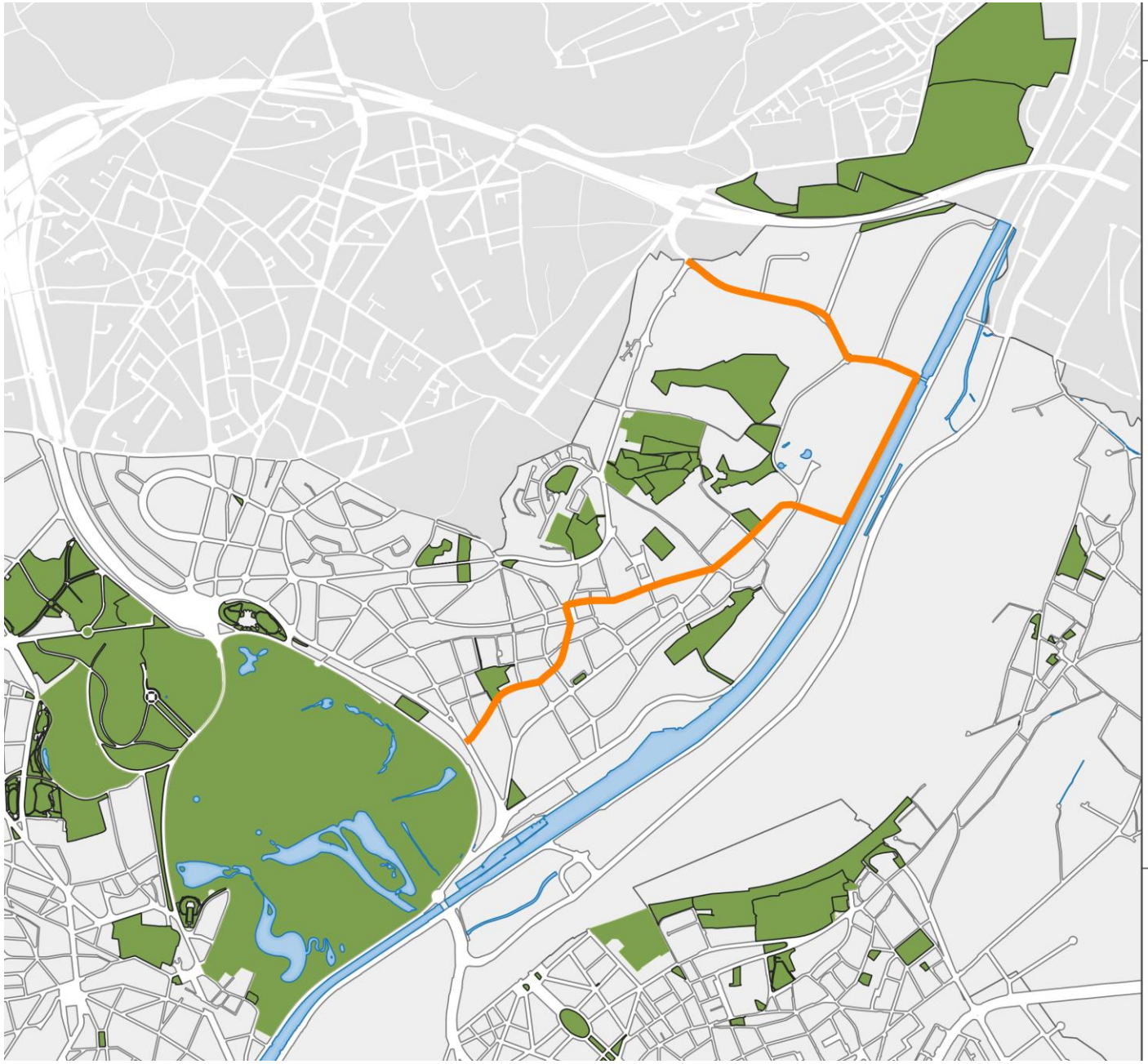
1 : 25 000

0 250 500 m

Réalisé avec BruGIS et Geopunt

Etude d'impact d'un tracé tram vers Neder-over-Hembeek

Tracés préférentiels : 3F



TRACÉS POTENTIELS

(version octobre 2019)

Tracé 3 F

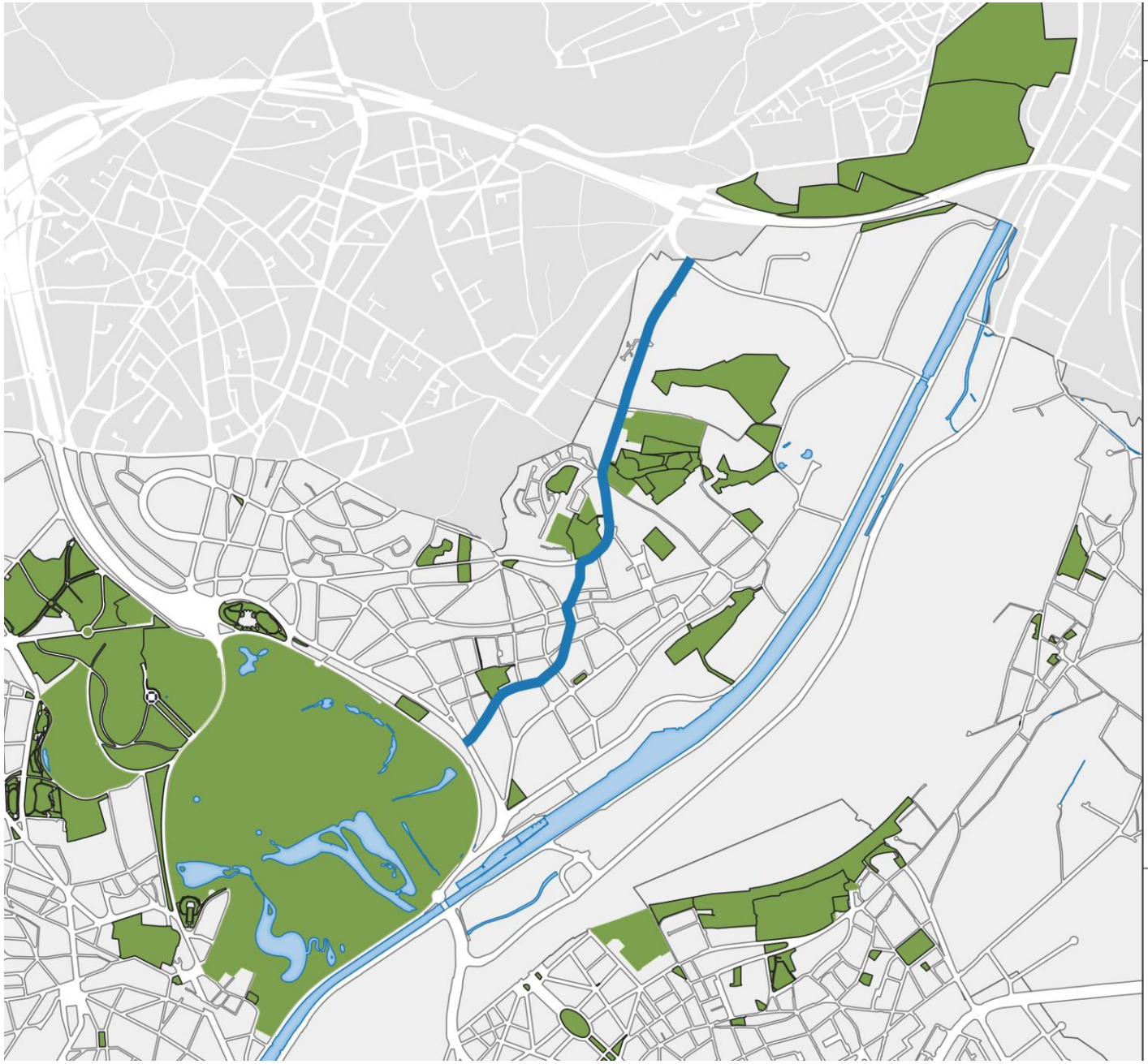
1 : 25 000

0 250 500 m

Réalisé avec BruGIS et Geopunt

Etude d'impact d'un tracé tram vers Neder-over-Hembeek

Tracés préférentiels : 5



TRACÉS POTENTIELS

(version octobre 2019)

Tracé 5

1 : 25 000

0 250 500 m

Réalisé avec BruGIS et Geopunt

Etude d'impact d'un tracé tram vers Neder-over-Hembeek

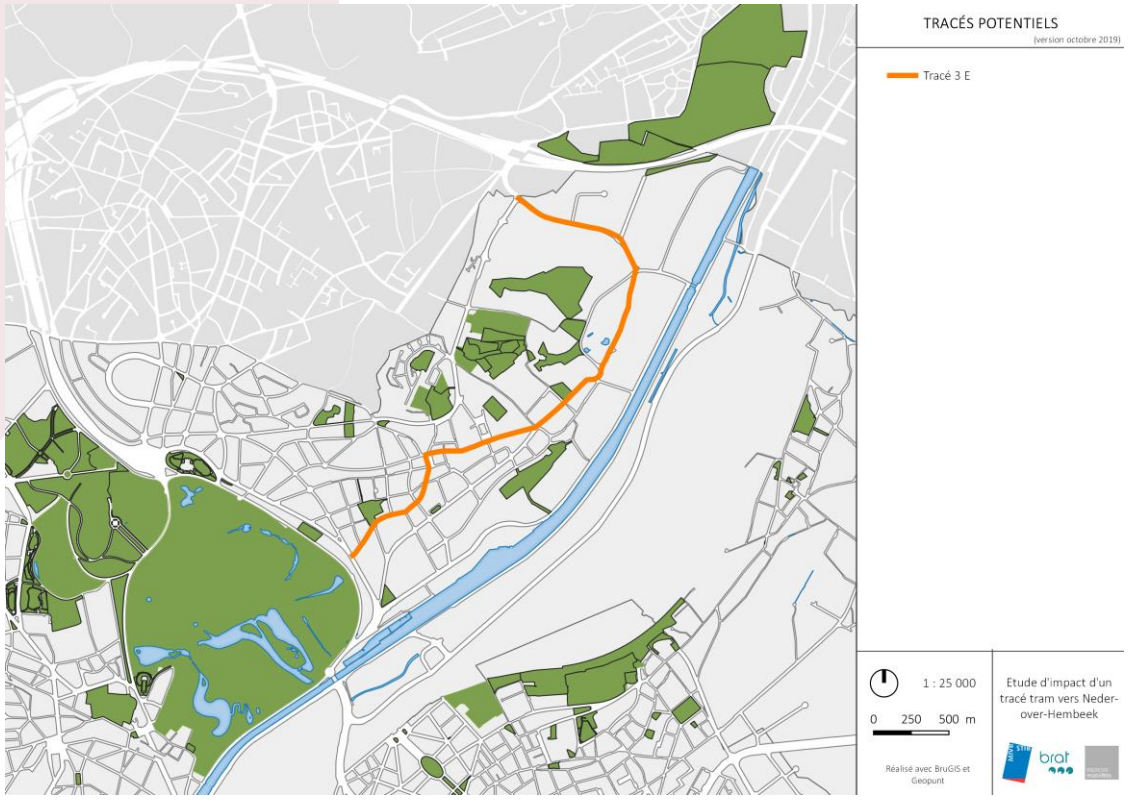
Avis des acteurs sur les tracés préférentiels

Suppression des tracés peu plébiscités

Consensus sur la famille de tracés n°3

Sélection du tracé 3E

Mise en évidence des obstacles à lever



- Passage du chemin vert (zone de rencontre)
- Passage sur le site de Solvay (négociation) => passage alternatif par la rue de Ransbeeck

« La famille des tracés 3 apparaissant dans les préférences de chaque acteur, le comité de pilotage décide d'un commun accord de poursuivre la discussion autour de cette famille. **Le comité de pilotage estime que le meilleur tracé serait le tracé 3E, sous réserve de l'acceptation de Solvay de passer par son site**. Dans le cas contraire, c'est le tracé 3D qui est privilégié par les différents acteurs.

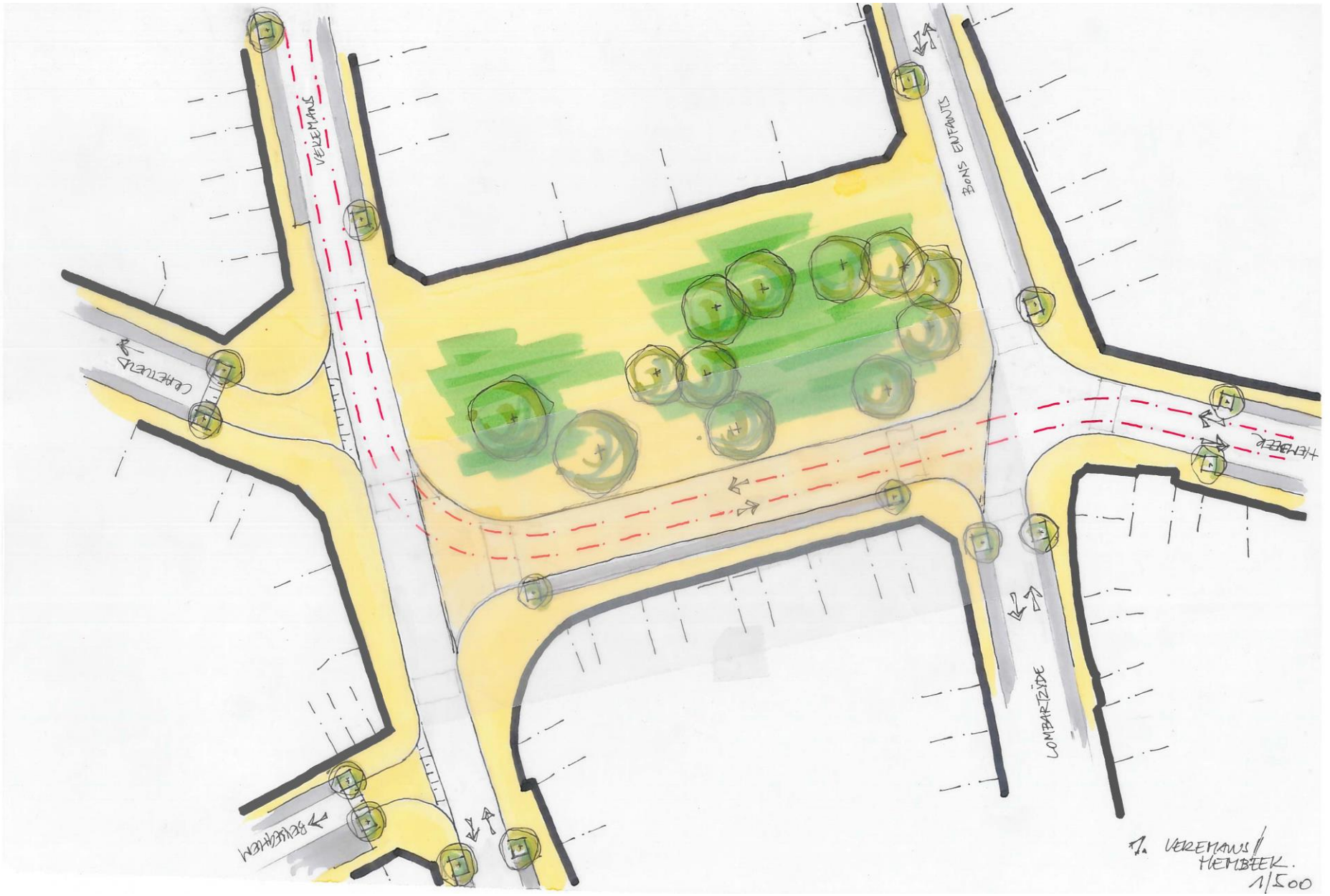
La Région émet toutefois des réserves par rapport au passage par le Chemin Vert et à l'impact que cela aurait sur la biodiversité. **Elle privilégierait donc le tracé 3A qui passe par la rue de Ransbeek et propose que cette alternative soit également retenue.**

La STIB rappelle que dans le cadre de l'élaboration du projet, il se peut qu'une alternative (rue alternative) soit choisie pour des questions techniques, environnementales, ou autres. C'est lors des études à une échelle plus locale que l'on pourra se prononcer plus précisément sur les deux options (Chemin Vert – rue de Ransbeek). »



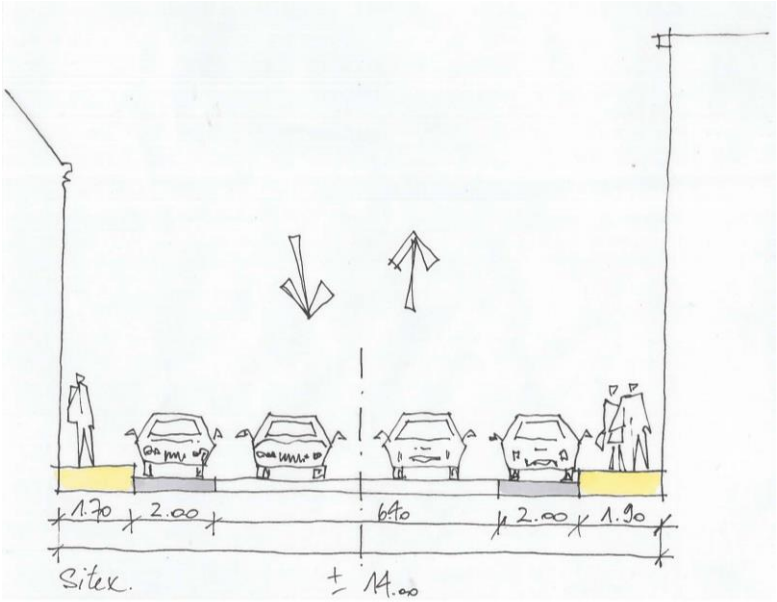
ESQUISSES


VEKEMANS
BONS ENFANTS
LOMBARTZIDE
1. VEKEMANS / HEMBEEK.
1/500

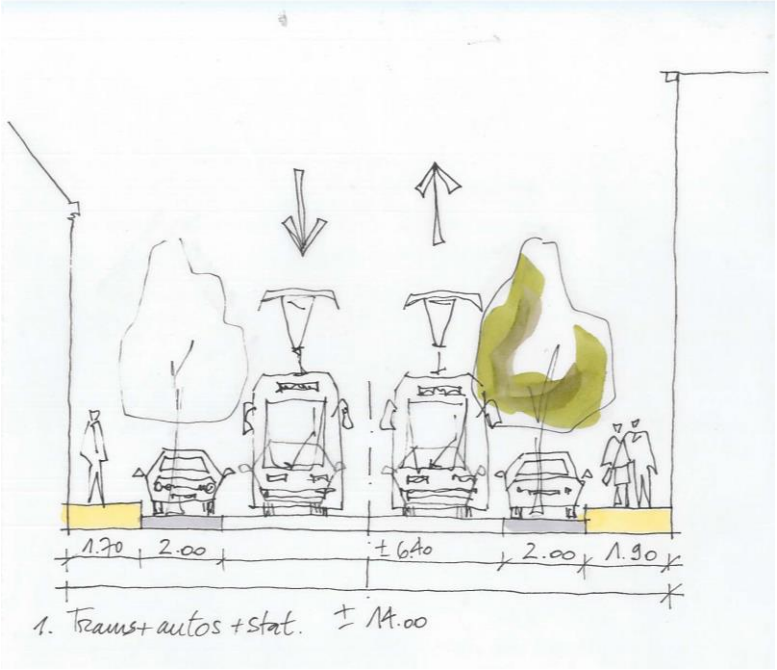

VEKEMANS
BONS ENFANTS
CERFETUEUS
HEMBEEK
LOMBARTZYDE
BEVERHEM
1. VEKEMANS / HEMBEEK.
1/500


VEKEMANS
BONS ENFANTS
CRAEVELD
HEMBEEK
LOMBARTZIDE
BEYSEGHEM

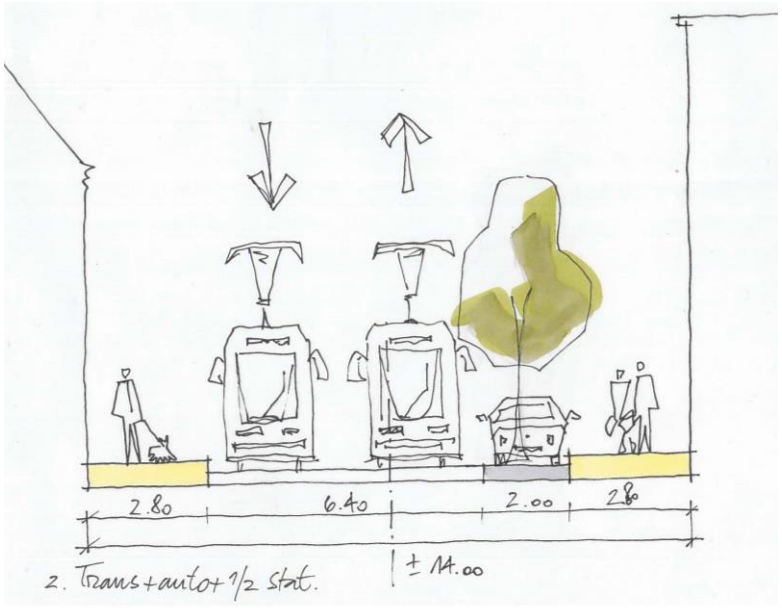
SITEX



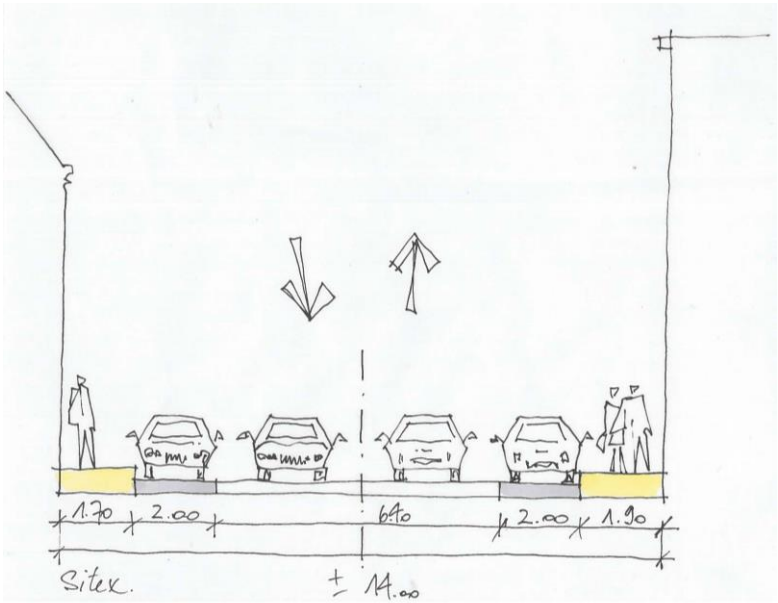
SC1



SC2



SITEX



SC3



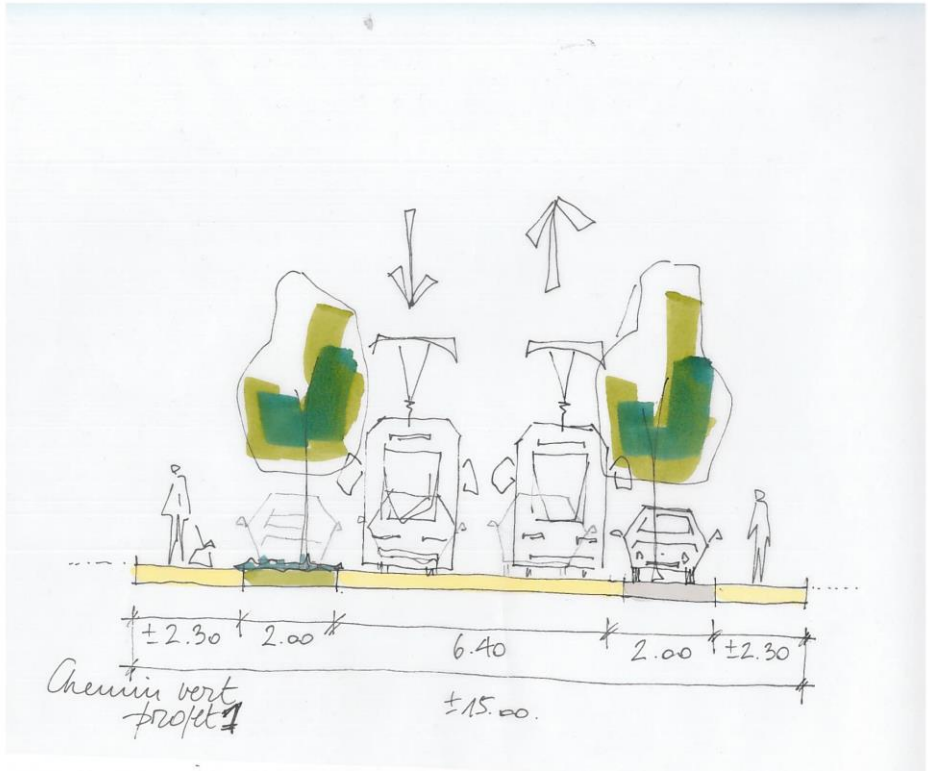
SC4



SITEX 1



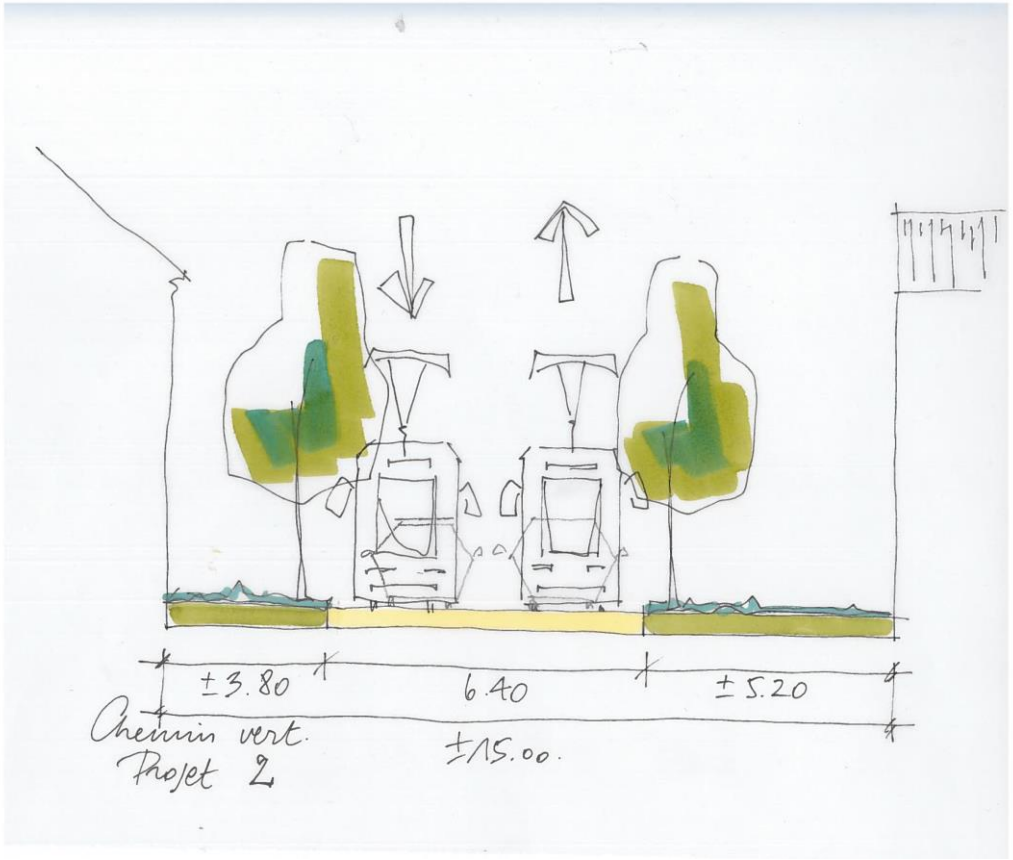
PROJET 1



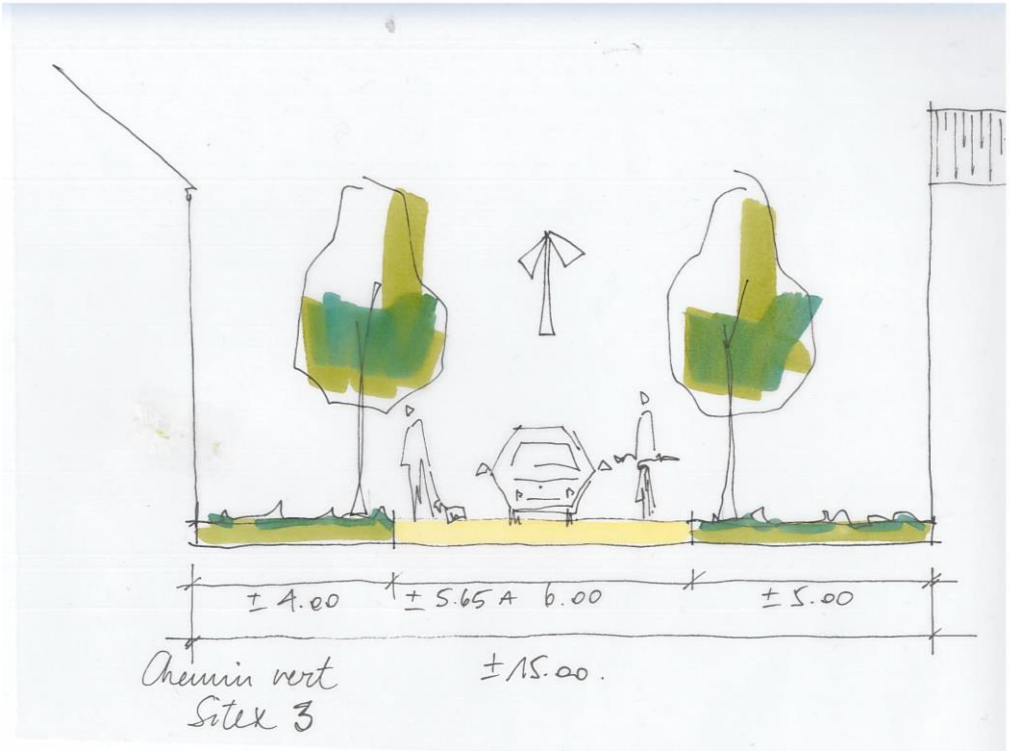
SITEX 2



PROJET 2



SITEX 3



PROJET 3

