

# TABLE DES MATIERES

**ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE**

<b>1 LES QUATRE COMMUNES DANS LEUR CONTEXTE (SUPRA-REGIONAL)</b>	<b>2</b>
<b>2 URBANISATION</b>	<b>3</b>
<b>3 LA POPULATION</b>	<b>4</b>
3.1 La population dans le contexte régional	4
3.2 La population au niveau communal	6
3.3 Pyramide des âges	10
<b>4 RESERVE DE TERRAIN A BATIR</b>	<b>11</b>
<b>5 ACTIVITES ECONOMIQUES, EMPLOI ET EQUIPEMENTS SCOLAIRES</b>	<b>13</b>
5.1 Pôles d'emploi	13
5.2 La mobilité scolaire	20
<b>6 PROFILS DE MOBILITE</b>	<b>22</b>
<b>7 Population active par commune</b>	<b>26</b>

**LE RESEAU ROUTIER**

<b>1 LE RESEAU PRINCIPAL</b>	<b>2</b>
<b>2 EVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION</b>	<b>4</b>
<b>3 EVOLUTION DU TRAFIC</b>	<b>5</b>
<b>4 LES FLUX JOURNALIERS EN 2003</b>	<b>7</b>
4.1 La variation des trafics sur la journée	8
4.2 Les flux à l'heure de pointe du matin	9
4.3 Les flux à l'heure de pointe du soir	11
<b>5 LES ECHANGES EXTRA-ZONAUX</b>	<b>13</b>

5.1 Les flux globaux	13
5.2 Le transit	14
<b>6 LE TRAFIC DE MARCHANDISES</b>	<b>15</b>
<b>7 LES DYSFONCTIONNEMENTS DU RESEAU</b>	<b>16</b>
<b>8 LES PROJETS</b>	<b>17</b>
<b>9 CONCLUSIONS</b>	<b>18</b>

**LA SECURITE ROUTIERE**

<b>1 INTRODUCTION</b>	<b>2</b>
<b>2 LE NOMBRE D'ACCIDENTS ET LEUR GRAVITE</b>	<b>2</b>
<b>3 LA REPARTITION DES VICTIMES PAR MODE</b>	<b>4</b>
<b>4 L'AGE DES VICTIMES</b>	<b>5</b>
<b>5 LA REPARTITION TEMPORELLE DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES</b>	<b>6</b>
<b>6 LA REPARTITION SELON L'INFRASTRUCTURE</b>	<b>8</b>
<b>7 LES PRINCIPAUX AXES</b>	<b>9</b>
<b>8 LA PROBLEMATIQUE DES VITESSES EXCESSIVES</b>	<b>13</b>

**LES TRANSPORTS PUBLICS**

<b>1 LE RESEAU TEC - DE LIJN</b>	<b>2</b>
1.1 L'offre	2
1.2 La demande (fréquentation actuelle)	5
<b>2 LE RESEAU SNCB</b>	<b>11</b>
2.1 TRAFIC VOYAGEURS	12
2.1.1 Offre de service sur la ligne L 139	12
2.1.2 Accessibilité	13
2.1.3 Demande de services	14
2.2 TRAFIC MARCHANDISES	18

<b>3 PROJETS</b>	<b>19</b>	<b>4 LES CAVALIERS</b>	<b>5</b>
3.1 SNCB	19	4.1 LA CONTINUITE DES ITINERAIRES ET LEUR ENTRETIEN	5
3.1.1 La ligne L 36	19	4.2 LA SIGNALISATION	6
3.1.2 La ligne L 161	19	<b>5 LES DEPLACEMENTS A VELO</b>	<b>6</b>
3.1.3 R.E.R.	19	5.1 SITUATION GENERALE	6
<b>3.2 TEC</b>	<b>20</b>	5.2 RESEAUX CYCLABLES	6
3.2.1 Desserte Grez – Louvain-la-Neuve	20	5.2.1 Le réseau cyclable sur routes régionales : état existant et état projeté	6
<b>3.3 TRANSPORTS « SOCIAUX »</b>	<b>20</b>	5.2.2 Le réseau cyclable sur routes communales : état existant et liaisons à créer	7
 		5.3 DEMANDE D'ITINERAIRES	8
<b><u>L'INTERMODALITE</u></b>		5.3.1 Le réseau structurant inter-villages	8
 		5.3.2 Le réseau interne aux villages	9
<b>1 NŒUDS INTERMODAUX</b>	<b>2</b>	5.4 LE STATIONNEMENT POUR LES VELOS	10
<b>2 CO-VOITURAGE</b>	<b>3</b>		
<b>3 LES CORRESPONDANCES TRAIN-BUS</b>	<b>4</b>		
<b>4 LES TAXIS</b>	<b>5</b>		
<b>5 LA QUALITE DE L'ACCUEIL DANS LES GARES</b>	<b>5</b>		
<b><u>LES DEPLACEMENTS NON MOTORISES</u></b>			
<b>1 LES COUPURES ET LES POINTS DIFFICILES</b>	<b>2</b>		
1.1 LES COUPURES « IMPERMEABLES »	2		
1.1.1 L'autoroute E411	2		
1.1.2 La N 25 (partie RGG3)	2		
1.1.3 La voie ferrée L 139	2		
1.2 LES COUPURES DUES AUX GRANDS AXES ROUTIERS	3		
<b>2 LES CHEMINEMENTS PIETONNIERS</b>	<b>3</b>		
<b>3 LA MOBILITE DES PMR</b>	<b>5</b>		

ANNEXES

INFORMATIONS SUR LA REGION FLAMANDE

<b>1 LA GESTION FUTURE DE LA N 25</b>	<b>2</b>
1.1 ENTRE L’AUTOROUTE E 40 ET BLANDEN	2
1.2 LA TRAVERSEE DE LA FORET DE MEERDAAL	2
<b>2 LES PLANS DE MOBILITE DES COMMUNES VOISINES</b>	<b>5</b>
2.1 BOUTERSEM	5
2.2 OUD-HERVERLEE	5
2.3 HOEGAARDE N	5
2.4 BIERBEEK	5
2.5 HULDENBERG	7
<b>3 TRANSPORTS EN COMMUN</b>	<b>7</b>

DOSSIER CARTOGRAPHIQUE

<b>1 RESERVE DE TERRAIN A BATIR</b>
<b>2 SERVICES ET EQUIPEMENTS</b>
<b>3 RESEAU TEC ET DE LIJN</b>
<b>4 COUPURES</b>
<b>5 RESEAU CYCLABLE EXISTANT</b>
<b>6 RESEAU CYCLABLE LIAISONS A DEVELOPPER</b>
<b>7 DEPLACEMENTS VERS L’UCL</b>