

Circulation et sécurité – STIB

Fiche informative · Assemblée citoyenne · Place de l'Altitude 100, Forest

En un coup d'œil

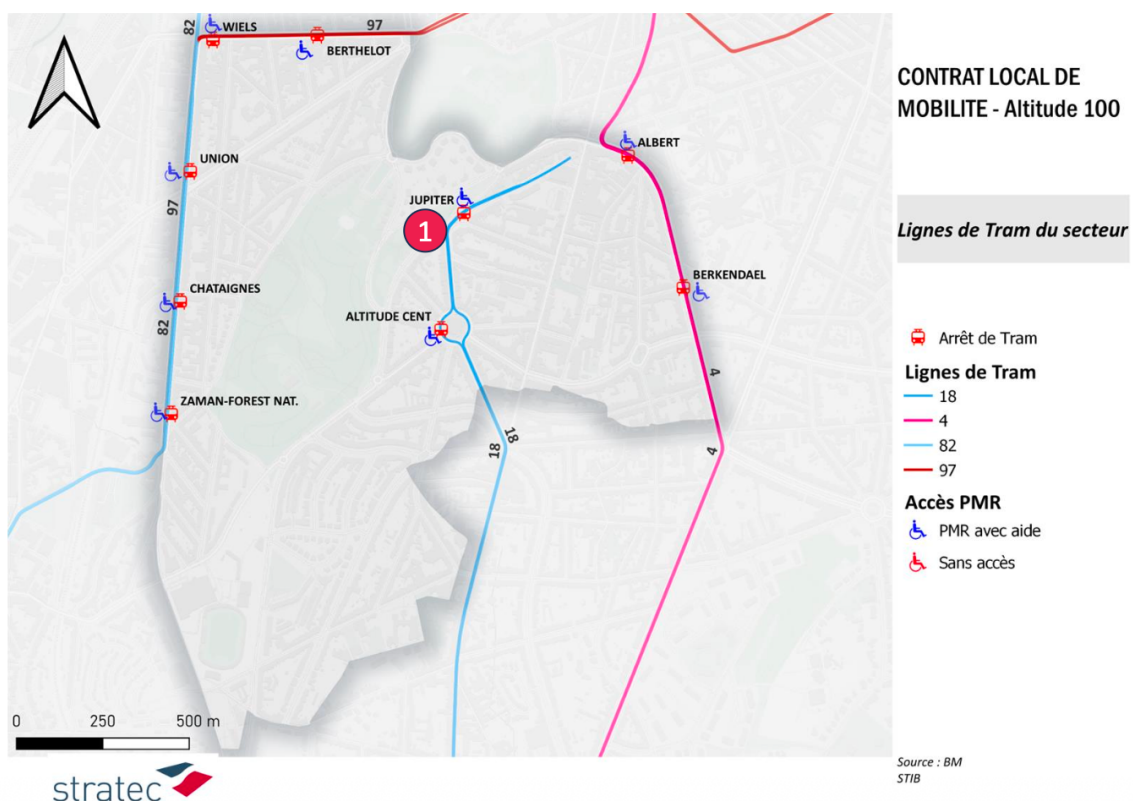
4 lignes de bus traversent la maille (37, 48, 52, 54)	1 ligne de tram au cœur du quartier (18)	~ 20 bus par heure et par sens dans le secteur	> 600 à > 700 véhicules/heure en pointe, avenue Victor Rousseau
---	--	--	---

1. Carte d'identité et offre du réseau STIB sur le secteur

Partie 1 : les lignes traversant la maille « Globe - Altitude 100 »

Lignes de bus : Les lignes 37, 48, 52 et 54 traversent le périmètre de la maille et assurent la liaison entre Uccle, Ixelles et le centre-ville de Bruxelles. La ligne 54 connecte notamment le quartier de l'Altitude 100 à la station de train Gare de Forest-Est.

Ligne de tram : La ligne de tram 18 traverse le cœur du quartier en connectant Uccle à la station Albert via l'anneau de l'Altitude 100.



Partie 2 : les lignes en bordure de maille « Globe - Altitude 100 »

Les bus 74 et les trams 4, 82, 97 circulent en bordure de la maille.

Partie 3 : le pôle stratégique et multimodal Albert

Au nord-est de la maille, la station Albert constitue un pôle d'échange multimodal majeur. Elle accueille les lignes de tram 4-10 et 18, ainsi que les lignes de bus 37-48-54. Elle est par ailleurs en transformation pour accueillir le futur métro 3 et la ligne de tram 7.

Partie 4 : les lignes du périmètre resserré de la place de l'Altitude 100

Lignes de bus :

- la ligne 37 fait le lien avec des gares uccloises (Saint-Job et Linkebeek)
- la ligne 48 connecte avec la gare du Midi et le centre-ville
- la ligne 54 fait le lien avec la gare de Forest-Est et le métro Porte de Namur

Lignes de tram :

- La ligne de tram 18 traverse le cœur du quartier en connectant Uccle à la station Albert via l'anneau de l'Altitude 100.
- Les lignes 4 et 10 relient la station Albert au centre-ville, à la gare du Midi et à la gare du Nord, à Uccle, et au nord-est de Bruxelles.

Les lignes en bordure du périmètre / « lignes à 1 km au plus » :

- T 81 et T 97 (lignes interrompues pour travaux pour l'instant) : arrêts à 1,3 km
- T 92 (arrêt Vanderkindere à 1 km)
- T 7 (arrêt Vanderkindere à 1 km)

Les arrêts Noctis : N11

- arrêt Molière-Longchamps
- arrêt Timmermans
- arrêt Albert

Les arrêts Collecto :

- Albert
- Altitude Cent

2. Diagnostic / Enjeux

Vitesse commerciale et points noirs de congestion :

Ralentissements marqués aux heures de pointe : Les bus circulant dans le secteur (environ 20 bus/heure/sens) sont ralentis par le trafic automobile dense.

Les trois axes majoritairement touchés :

1. L'avenue Victor Rousseau – Trafic routier très élevé (> 600 à > 700 véhicules/heure aux heures de pointe), provoquant des ralentissements prononcés dans la montée vers l'Altitude 100.
2. La chaussée d'Alesberg – Congestion régulière impactant les lignes 37 et 48.
3. L'anneau de l'Altitude 100 – fréquents ralentissements pour les lignes de bus passant par cette place.

Accessibilité PMR et état des infrastructures

Bus : L'accessibilité PMR est globalement bonne sur le réseau de bus.

Tram : L'accessibilité PMR est déficiente sur les lignes de tram 18 et 97, où circulent encore d'anciennes rames à plancher haut. Ces trams seront officiellement retirés au printemps 2027.

Mise aux normes des arrêts : Les quais et arrêts de tram/bus autour de la place de l'Altitude 100 et sur l'avenue Rousseau nécessitent une mise en conformité PAVE (accessibilité universelle PMR).

Morcellement de la place : Le passage des voies de tram au centre de la place crée une coupure physique qui complique l'accès piéton vers l'église et les arrêts.

PMR : personne à mobilité réduite

3. Les catégories

Envisageable — besoins prioritaires et améliorations réalistes

- Priorité aux bus dans les pentes : aménager un couloir bus dédié dans la montée de l'avenue Rousseau pour libérer les bus 48 et 54 de la congestion automobile.
- Verdurisation des voies de tram : végétaliser les voies de tram au cœur de la place pour améliorer le cadre paysager sans compromettre la circulation des rames.

Inenvisageable — les lignes rouges

- Ralentir ou bloquer les lignes structurantes : créer des schémas de circulation qui allongeraient les temps de parcours déjà critiques des bus 48 et 54.
- Girations impossibles pour les bus : valider des aménagements de voirie ou des virages (ex : sortie Cervantes) dont les rayons de braquage ne permettent pas le passage des bus standards ou articulés.
- Maintien d'arrêts inaccessibles aux PMR : conserver des arrêts dangereux ou étroits où les voyageurs doivent descendre directement sur la chaussée.