PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
WOLUWE-SAINT-LAMBERT

PHASES 2&3: SCENARIO DE MOBILITE DURABLE

août 2013

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES 2

INTRODUCTION 6

ELABORATION DU SCENARIO DE MOBILITE DURABLE 7

PRINCIPES 9

1. Principe – vers une vision multimodale 10

2. Hiérarchisation 11

2.1. Rappel des enjeux 11

2.2. Base de la réflexion - Proposition des Plans PRD & IRIS II 11

2.3. Evolution vers une hiérarchisation qui répond aux objectifs communaux 12

3. Catégorisation des voiries 14

3.1. Aménagements des zones 30 15

3.2. Phasage de la mise en œuvre du plan de zones 30 15

4. Plan de circulation et interventions infrastructurelles 16

4.1. Carrefours à réaménager 17

4.2. Sens de circulation à modifier 18

4.2.1. Avenue de Mars 18

4.2.2. Avenue Herbert Hoover 19

4.2.3. Avenue Henri Dietrich 19

DEPLACEMENTS ACTIFS 20

1. Plan piéton 21

1.1. Vision et principes du plan piéton 21

1.2. En pratique 21

1.2.1. Entretien des chemins pour les piétons 22

1.2.2. Maintien de trottoirs de qualité 22

1.2.3. Création de nouveaux cheminements 22

1.2.4. Signalisation directionnelle 22

1.2.5. Mesures en faveur des personnes à mobilité réduite 22

1.2.6. Développer des itinéraires de promenades touristiques 22

2. Plan cyclable 23

2.1. Vision et principes qui sous-tendent le plan cyclable 23

2.2. En pratique 23

2.2.1. Réseau cyclable communal 23

2.2.2. Aménagements cyclables 24

2.2.3. Stationnement pour les vélos 26

TRANSPORT EN COMMUN 27

1. Renforcement du réseau existant 28

1.1. Vision et principes qui sous-tendent les propositions de mesures de renforcement du réseau 28

1.2. En pratique 28

1.2.1. Renforcement de la capacité par une augmentation de la fréquence 28

1.2.2. Amélioration de la vitesse commerciale et de la ponctualité 29

1.2.3. Aménagements des arrêts 30

2. Reconfiguration de la structure du réseau 31

2.1. Vision et principes qui sous-tendent la proposition de structure du réseau 31

2.2. En pratique 32
2.2.1. Modifications des itinéraires 32
STATIONNEMENT 35
1. Plan réglementé du stationnement 36
1.1. Vision et principes qui sous-tendent le plan de stationnement 36
1.2. En pratique 37
1.2.1. Phase 1 – 0 à 3 ans 37
1.2.2. Phase 2 - 3 à 6 ans 37
1.2.3. Mesures complémentaires en matière de stationnement 38
TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LIVRAISONS 40
1. Vision et principes qui sous-tendent les mesures en termes de transport de marchandises et de livraisons 41
2. En pratique 41
2.1. Aires de livraisons 41
2.2. Plan de signalisation 42
2.3. Plan de stationnement pour les poids-lourds 42
2.4. Plan d'accessibilité 42
ALTERNATIVES A LA VOITURE INDIVIDUELLE 43
1. Alternatives 44
1.1. Vision et principes qui sous-tendent les propositions de solutions alternatives 44
1.2. En pratique 44
1.2.1. Carsharing 44
1.2.2. Covoiturage 45
1.2.3. Villo 46
1.2.4. Taxis 46
1.2.5. Taxis Collecto 46
2. Intermodalité 47
2.1. Vision et principes qui sous-tendent la promotion de l'intermodalité 47
2.2. En pratique 47
2.2.1. Intermodalité voiture – Transports en commun 47
2.2.2. Intermodalité vélo – Transports en commun 47
2.2.3. Intermodalité Transports en commun – Transports en commun 48
2.2.4. Roodebeek comme pôle intermodal 48
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT 49
1. Sensibilisation et communication 50
1.1. Concertation et coordination 50
1.2. Information et sensibilisation 50
2. Contrôle et répression 50
3. Outil d'évaluation 51
VOLET GEOGRAPHIQUE 52
1. Station Roodebeek 54
1.1. Piétons et vélos, acteurs clés pour l'intermodalité 55
1.2. Gestion du terminus tram et relation avec les autres modes 55
1.3. Gestion de la circulation automobile 56
1.3.1. Réduction à une bande du P. H. Spaak 56
1.3.2. Accessibilité du parking P&R 56

1.3.3. Accessibilité de l'av. J. Brel pour les automobilistes 56
1.3.4. Aménagement du carrefour P.H. Spaak / Brel comme carrefour principal 56
1.3.5. Aménagement du carrefour avenue de Roodebeek / rue Saint-Lambert comme carrefour local 56
1.3.6. Sortie de la zone réservée au bus régulée par un feu 56
1.3.7. Coordination entre les carrefours 56
2. Woluwe Shopping Center 57
2.1. Principe d'accessibilité du WSC pour les visiteurs dans le but de diminuer le trafic dans la rue Saint-Lambert 58
2.1.1. Réorganisation des accès automobiles du Woluwe Shopping Center 58
2.1.2. Mouvements sur le bd de la Woluwe afin de quitter - rejoindre le WSC en voiture 58
2.2. A pied vers le Woluwe Shopping Center 59
2.2.1. Protection des piétons aux carrefours par une adaptation des phases de feux 59
2.2.2. Aménagements pour les déplacements à pied sécurisés autour et vers le WSC 59
2.3. Aménagement de la place et de la rue Saint-Lambert 59
2.3.1. Aménagement de la place Saint-Lambert 59
2.3.2. Tronçon étroit sud de la rue Saint-Lambert 60
2.3.3. Tronçon large nord de la rue Saint-Lambert 60
2.4. Mesures complémentaires 61
3. Avenue Georges Henri 62
3.1. Déplacements modes actifs et aménagement de l'espace public 63
3.2. Opérations de livraison 63
3.2.1. Localisation des zones de livraisons 63
3.2.2. Période active 66
3.3. Stationnement 67
4. Avenue de Broqueville 68
4.1. Profil général de l'axe de Broqueville 69
4.2. Aménagement des traversées piétonnes 69
4.3. Carrefour de Broqueville / Slegers / Joséphine-Charlotte 70
4.4. Carrefour de Broqueville / Tomberg / Pauwels 70
4.5. Rond-point rue de l'Activité 71
5. Brand Whitlock / Dietrich 72
5.1. Aménagement de l'avenue Dietrich 73
5.2. Aménagement du boulevard Brand Whitlock 73
5.3. Aménagement du carrefour Dietrich / Whitlock 74
6. UCL / St-Luc 75
6.1. Rejoindre le site par un mode actif 76
6.1.1. Infrastructures cyclables 76
6.1.2. Maillage piéton sur le site et en liaison avec l'extérieur du site 77
6.2. Accessibilité du site en transports publics 78
6.3. Accessibilité du site par un mode alternatif 78
6.4. Organisation du réseau routier 79
6.5. Contrôle des flux sur l'axe av. de Wezembeek / av. Vandervelde 79
6.5.1. Coordination des carrefours 79
6.5.2. Déviation des flux 79
6.6. Aménagements des carrefours d'accès à l'UCL 80

6.6.1. Carrefour boulevard de la Woluwe / avenue Hippocrate 80
6.6.2. Carrefour av. Mounier / av. Vandervelde 80
6.6.3. Carrefour av. Debecker / av. Vandervelde / av. Dumont 81
6.6.4. Carrefour av. Mounier / av. Hippocrate 81
6.6.5. Carrefour Av. Mounier / Ch. de la Crête 81
6.7. Plan de déplacements 81
7. Voot / Déportés 83
7.1. Réaménagement de la place des Déportés 84
7.2. Zone de dépose-minute devant l'établissement scolaire 84
7.3. Zone de Dépose-minute le long du bd de la Woluwe 84
7.4. Zone de bus scolaire le long du bd de la Woluwe 84
7.5. Itinéraires piétons entre les zones de stationnement distantes et l'établissement scolaire 85
7.6. Mettre en valeur les infrastructures pour les modes actifs 85
8. Hof Ten Berg / Ecole europ. 86
8.1. Zones de dépose-minute 87
8.2. Aménagement d'un parking pour les bus scolaires dans la rue de l'Ecluse 87
9. Thiry / E40 88
9.1. Arrivée du tram 94 89
9.2. Intermodalité avec le RER 89
10. Chemin des 2 Maisons 90
10.1. Coussins berlinois 91
10.2. Traversées piétonnes 91

PLAN D'ACTIONS 92
1. Le calendrier prévisionnel 93
2. Les acteurs 93
3. Les moyens 93
4. Les mesures liées 94
5. Autres outils de mise en œuvre 94
5.1. Groupe de suivi de la mise en œuvre du PCM 94
5.2. Cellule de communication et diffusion de l'information 94
5.2.1. Organiser des rencontres régulières 94
5.2.2. Informer des dispositifs existants 94

INTRODUCTION

La deuxième phase du PCM développe la conception et la construction du scénario de mobilité durable à retenir comme référence. Celui-ci intègre un ensemble d'actions/mesures qui doivent répondre aux objectifs fixés en phase 1 du PCM.

La première partie du rapport présente le Plan Communal de Mobilité. Ce plan prend la forme d'un plan d'organisation des déplacements et du stationnement qui spécifie le réseau de circulation pour chaque mode, ainsi que d'un ensemble de mesures pour gérer la demande de transport et de stationnement et garantir le fonctionnement des réseaux.

Le plan d'actions est présenté dans la 2ième partie de ce rapport. Celui-ci reprend la programmation des actions, c'est-à-dire les moyens nécessaires à la mise en œuvre de chaque action ainsi que le calendrier prévisionnel de sa réalisation.

Un atlas, annexé à ce rapport, présente les actions sous forme de fiches-actions. Celles-ci précisent pour chacune des actions ses objectifs, une description sommaire de l'action, et les acteurs à impliquer dans la réalisation de l'action.

ELABORATION DU SCENARIO DE MOBILITE DURABLE

Le scénario de mobilité durable est décliné en actions/mesures programmées à court, moyen et long terme, qui ont pour but de concrétiser les objectifs fixés et de répondre aux enjeux identifiés précédemment (dans la phase 1 du PCM). Les principales actions sont décrites au sein d'une fiche-action.

L'élaboration du scénario de mobilité durable se compose de trois parties :

- Partie 1 : Principes

  Les principes définissent l'organisation, la structure et la hiérarchisation du réseau de voiries.

- Partie 2 : Plan détaillé de l'organisation des déplacements et du stationnement

  Ce plan décrit les mesures à mettre en œuvre afin de concrétiser les principes et les objectifs énoncés précédemment.

  Ce plan est scindé en deux parties.

  Dans un premier temps, il développe les actions à entreprendre pour les volets thématiques de la mobilité : volet déplacements actifs, volet transports en communs, volet stationnement.

  Dans une deuxième partie, ce plan présente les actions à mettre en œuvre aux niveaux de zones géographiques précises, dans une vision multimodale, qui intègre l'ensemble des usagers de l'espace public.

- Partie 3 : Programme d'actions.

PRINCIPES

Ce volet du rapport définit les grands principes permettant de mettre en place le plan de mobilité – les principes d'organisation et la structure de chaque réseau modal à l'échelle de la commune. La conception d'un tel plan est donc indispensable pour rencontrer les objectifs définis en phase 1, relatifs à l'accessibilité, la qualité de vie et la sécurité routière.

1. Principe – vers une vision multimodale

Dans le cadre d'un Plan de Mobilité, il est opportun de favoriser chaque mode de déplacement pour le type de déplacement pour lequel il est le plus pertinent.

- **La marche à pied**

La marche à pied est très performante pour les déplacements de courte distance. Il est donc essentiel d'assurer l'efficacité, la convivialité et la sécurité de déplacements à pied. Pour cela, un réseau continu de cheminements piétons doit être développé.

Le principe du plan piéton est d'offrir des itinéraires de qualité pour les piétons, qui encouragent les déplacements à pied au quotidien.

- **Le vélo**

Le vélo est très compétitif pour les déplacements jusqu'à 5 kilomètres. Pour encourager ce mode de déplacement, il est primordial d'aménager des itinéraires cyclables confortables et d'y assurer la sécurité.

Le principe du plan cyclable est d'offrir un réseau cyclable qui assure la sécurité des cyclistes dans leurs déplacements et encourage les déplacements à vélo par la création de conditions conviviales pour cette pratique.

- **Les transports en commun**

Les transports en commun sont essentiels pour les personnes non motorisées. Le réseau doit donc offrir un service suffisant assurant les liaisons au sein de la commune et vers les pôles régionaux. De plus, dans le but de procéder à un report modal, les transports en commun doivent pouvoir constituer une bonne alternative à la voiture particulière. Il est donc important d'assurer l'attractivité et l'efficacité du réseau de transports en commun.

Le principe du plan de transports publics est de développer un réseau de transports en commun qui assure l'accessibilité pour tous au sein du territoire communal.

- **La voiture**

La voiture particulière reste incontournable pour certains types de déplacements et pour les déplacements pour lesquels l'offre en transports publics reste à un niveau de service insuffisant. Cependant l'usage excessif de la voiture (déplacements courts, etc) sature le réseau de voirie et de stationnement et génère des nuisances néfastes à la qualité de vie dans la commune ainsi qu'au développement de modes plus respectueux de l'environnent

Le principe du plan de déplacements des véhicules particuliers est de sécuriser ces déplacements et de réduire les nuisances au sein des quartiers résidentiels en organisant la hiérarchie des voiries.

- **Vers l'intermodalité et la multimodalité**

Afin d'assurer la complémentarité des différents modes de transport, il est important de développer des points d'intermodalité, tant entre les voitures- transports publics que les vélos-transports publics.

Il est également essentiel de renforcer l'accessibilité des pôles d'attraction par les différents modes de déplacement, principalement les modes actifs et les transports en commun. Dans la poursuite d'une vision multimodale, chaque personne en déplacement doit pouvoir choisir entre différents modes de déplacements. Ainsi il est nécessaire que les modes alternatifs à la voiture soient compétitifs en termes de sécurité, de confort et de temps de trajet.

2. Hiérarchisation

2.1. Rappel des enjeux

Le trafic de transit sur des voiries à typologie inadaptées pour de tels flux est une cause importante de nuisances et d'insécurité. La hiérarchisation et la catégorisation des voiries permettent de répondre à cette problématique en classant les voiries en fonction de leur contexte et en appliquant à chaque catégorie des principes d'aménagements. Ces aménagements de voiries doivent quant à eux indiquer à l'usager la fonction de la voirie et permettre une bonne lisibilité du réseau routier permettant à chaque usager d'adapter rapidement son comportement au contexte de la voirie

2.2. Base de la réflexion - Proposition des Plans PRD & IRIS II

La Région a mis en place le plan de hiérarchisation des voiries. Ce plan structure le réseau en classant les voiries au sein de niveaux d'organisation, chaque niveau ayant une fonction spécifique (trafic de transit, circulation locale…).

Les aménagements de voirie doivent être adaptés à la fonction de la voirie. La hiérarchisation est donc le document de référence pour l'organisation de la circulation et les aménagements à réaliser à l'avenir.

Le Plan Régional de Développement (PRD – 2002) définit une hiérarchisation régionale (autoroute, voie métropolitaine, voie principale et voie interquartier et voirie locale de quartier). Plan Régional des Déplacements IRIS II (2009) ajoute une hiérarchisation plus locale qui différencie les collecteurs de quartiers des voiries locales.

Le tableau suivant résume les caractéristiques des niveaux de la hiérarchie des voiries.

Niveau de la hiérarchie	Type de circulation	Vitesse théorique
Autoroute	transit suprarégional	> 70 km/h
Voie métropolitaine	transit	50-70 km/h
Voie principale	transit et local	50 km/h
Voie interquartier	local	50 km/h
Collecteur de quartier	collecteur et local	30 km/h
Voirie locale	local exclusif	30 km/h

Tableau 1: Caractéristiques des niveaux de la hiérarchisation des voiries.

2.3. Evolution vers une hiérarchisation qui répond aux objectifs communaux

Voir carte n°1 – Structure du réseau de voiries

La structure du réseau de voiries est illustrée à la carte n°1 reprend la hiérarchisation retenue et les voiries sur lesquelles le trafic automobile est à dissuader.

Sur base de la proposition définie dans le PRD & le Plan IRIS II, des adaptations doivent être entreprises pour rejoindre les objectifs fixés dans le Plan Communal de Mobilité de Woluwe-Saint-Lambert.

Les modifications de statut apportées s'expliquent par la typologie de la voirie, sa localisation dans le réseau, la fonction à attribuer à la voirie, la sécurité.

Le tableau suivant résume la classification des voiries autres que les voiries locales.

voirie	Plan IRIS II	PRD	PCM
Autoroute E40	métropolitaine	autoroute	métropolitaine
Rue T. de Cuyper – tronçon entre av. J. Brel et Ch. Roodebeek	collecteur	locale	locale
Av. Marcel Thiry	principale	principale	principale
Rue T. de Cuyper – tronçon entre av. J. Brel et av. M. Thiry	interquartier	interquartier	interquartier
Av. J. Brel	interquartier	locale	interquartier
Rue de la Spiruline & ch. de Roodebeek – tronçon bas	interquartier	interquartier	locale
Bld de la Woluwe	métropolitaine	métropolitaine	Métropolitaine
Av. de Broqueville & av. P. Hymans & av. Vandervelde	principale	principale	principale
Av. Dumont	interquartier	interquartier	interquartier

ch. de Stockel	interquartier	interquartier	interquartier
Tomberg & rue Voot	interquartier	interquartier	interquartier
Ch. des 2 Maisons	locale	locale	interquartier
Ch. Roodebeek – tronçon entre rue T. de Cuyper et ch. 2 Maisons	collecteur	locale	locale
Rue Vervloesem & ch. de Roodebeek & av. de Mai	interquartier	interquartier	interquartier
Ch. de Roodebeek – tronçon entre l'av. de Mai & av. Heydenberg	collecteur	locale	locale
Av. Heydenberg & ch. de Roodebeek – tronçon entre av. Heydenberg & av. de Mars	collecteur	locale	collecteur
Av. Georges Henri	interquartier	interquartier	interquartier
Av. des cerisiers	interquartier	interquartier	interquartier
Av. du Roi Chevalier & av. Gribaumont	interquartier	interquartier	interquartier
Rue des Déportés	collecteur	locale	locale

Les voiries qui changent de catégorie par rapport au PRD et/ou Plan IRIS II sont les suivantes :

- Aménagement de la fin de l'E40 en boulevard urbain ; classement donc de cette voirie en voie métropolitaine.
- La rue des Déportés est classée en voirie locale étant donné sa vocation et sa configuration.
- Le tronçon haut de la chaussée de Roodebeek (depuis la rue Vervloesem) ainsi que le tronçon de la rue Théodore de Cuyper (entre la chaussée de Roodebeek et l'av. Jacques Brel) ont un caractère local et des aménagements ont donc été réalisés afin de le souligner.
- La rue de la Spiruline et le tronçon bas de la chaussée de Roodebeek sont classés en voiries locales. En concordance, L'av. J. Brel, mise à double sens est inscrite en voirie interquartier pour assurer la continuité avec la voirie interquartier rue. T. de Cuyper. Cette mesure s'accorde avec la volonté de marquer le carrefour Cours H. Spaak – av. J. Brel comme carrefour principal, le carrefour ch. Roodebeek / rue Saint-Lambert étant repoussé en carrefour local.
- Le tronçon de la chaussée de Roodebeek entre la place Verheylewhegen et l'avenue Heydenberg a été récemment réaménagé pour dissuader le trafic de transit. Ce tronçon de voirie est local.

- Le chemin des Deux Maisons est classé en voirie interquartier. Ce choix s'appuie sur le fait que cette voirie est considérée comme l'itinéraire à privilégier pour relier des quartiers de Woluwe-Saint-Lambert et d'Evere. En effet, suite à la fermeture du Gulledelle et de la rue d'Attique (mesure non remise en cause étant donné qu'elle permet de préserver les quartiers Andromède, Capricorne et des Constellations d'un trafic parallèle à l'autoroute), le chemin des Deux Maisons constitue actuellement l'itinéraire à privilégier pour rejoindre Evere via le tunnel Grosjean. Cette mesure permet de préserver l'itinéraire via la ch. de Roodebeek et le quartier des Constellations, itinéraire réaménagé pour marquer le caractère local de ces voiries. Cependant, le ch. des 2 Maisons recevra un aménagement spécifique afin de diminuer la vitesse des automobilistes.

- L'av. Heydenberg ainsi que le tronçon ch. de Roodebeek entre l'av. de Mars et l'av. Heydenberg sont classés en collecteurs. Cette mesure s'explique par l'aménagement d'un échangeur au niveau de l'av. de Mars, projet inscrit dans le Schéma Directeur de la zone levier Reyers.

On notera que les collecteurs sont une mesure transitoire dans la hiérarchisation inscrite au Plan IRIS II. Ils seront progressivement supprimés à mesure que le trafic global diminuera dans la Région.

Actuellement, il existe un décalage entre le plan de hiérarchisation décrit à la carte n°1 et la situation de fait constatée sur le territoire communal. C'est ainsi que le diagnostic a identifié des itinéraires d'évitement. La politique communale doit donc s'orienter vers des mesures strictes afin de faire respecter le plan de hiérarchisation et d'organisation des voiries par les automobilistes. Ce sont les aménagements de voirie qui permettent de limiter la vitesse et de faire respecter la structure du réseau routier.

3. Catégorisation des voiries

Voir carte n°2 – Plan zones 30 km/h

Voir fiche projet n°2.1

Les voiries doivent être hiérarchisées selon leur fonction : trafic de transit, circulation locale… Le régime de vitesse (20km/h – 30km/h – 50km/h) de chaque voirie est directement lié à la hiérarchisation retenue.

La mise en œuvre du plan de zones 30 permettra de confirmer le rôle résidentiel des quartiers d'habitat, en réduisant la vitesse et en améliorant la sécurité des usagers et le cadre de vie du quartier (diminution des nuisances). Dans une zone 30 km/h, la cohabitation entre les piétons, cyclistes et automobilistes devient moins problématique et la gravité des accidents réduite.

La commune de Woluwe-Saint-Lambert est déjà très active dans ce domaine. La vision communale prévoit, à terme, l'aménagement de l'ensemble du territoire communal en zones 30, à l'exception de certaines voiries interquartiers et des niveaux supérieurs de la hiérarchisation (il existe cependant des zones 30km/h sur ces voiries à proximité d'établissements scolaires et sur les tronçons où une réduction locale de vitesse permet une

amélioration de la sécurité routière). Cet objectif s'accorde avec le Plan Régional de Développement (PRD) qui prévoit la mise en zones 30 de l'ensemble des voiries locales.

Le plan zones 30, repris à la carte n°2, présente le maillage et le phasage de leur mise en œuvre. Ces zones 30 exigent des dispositifs physiques ou de contrôle de vitesse pour assurer leur efficacité. Le plan définit différentes phases d'interventions permettant à la commune de mettre en œuvre les zones 30 progressivement en fonction des priorités.

3.1. Aménagements des zones 30

Pour assurer le succès d'une zone 30, un aménagement intégrant les deux aspects suivants doit être réalisé :

- Entrée de la zone 30

L'accès à la zone doit être clairement identifiable par la configuration des lieux (exemple : rétrécissement, changement de revêtement) et/ou par un aménagement (exemple : passage pour piétons surélevé avec oreilles de trottoir ou trottoir continu) afin de créer un effet de porte ou de ralentir physiquement la circulation.

L'entrée sera pourvue d'une signalisation verticale obligatoire (panneau F4) et éventuellement d'une signalisation au sol.

- Dans la zone 30

Aux niveaux des carrefours, l'aménagement d'oreilles de trottoirs doit être prévu. Dans la section de voirie, des dispositifs ralentisseurs doivent être mis en place.

Certains dispositifs sont à privilégier en présence d'un Iinéraire cyclable régional/communal ou du passage de bus (exemple : coussin berlinois)[1].

Si des entreprises sont présentes dans une zone 30, il convient de travailler en partenariat pour assurer leur accessibilité et de bonnes conditions pour les livraisons.

3.2. Phasage de la mise en œuvre du plan de zones 30

Le plan de zones 30 doit être mis en œuvre par phases.

Phase 1 – 1 à 3 ans

Les trois premières années de mise en zones 30 du territoire communal doivent se concentrer sur les zones subissant le plus la pression du trafic automobile et donc sujettes au plus d''insécurité et d'excès de vitesse. Il faut également assurer une continuité dans les zones aménagées afin d'assurer un impact global sur le comportement des usagers à l'échelle de la zone complète. Une bonne cohérence et lisibilité des aménagements assurera une bonne compréhension de la part des automobilistes de la structure du réseau..

[1] On notera que dans les voiries dont la partie carrossable de la voirie est inférieure à 6 mètres, l'aménagement d'un coussin berlinois n'est pas envisageable. On a, dans ce cas, recours à d'autres dispositifs de ralentissement tels qu'un plateau.

Les zones suivantes seront prioritairement aménagées :

- Les quartiers à proximité de l'avenue de Broqueville et de l'avenue Paul Hymans (le quartier Slegers, le quartier Tomberg) qui risquent d'être impactés par le projet de réaménagement de cet axe principal en une seule bande de circulation dans chaque sens. Une zone 30 vient d'ailleurs d'être mise en œuvre dans la rue de la Cambre et les voiries avoisinantes, en collaboration avec la commune de Woluwe-Saint-Pierre.

- L'av. Mounier vient d'être aménagée en zone 30 car cet axe a été identifié comme stratégique pour les déplacements à vélo. En parallèle, il est prévu d'aménager une zone 30 sur le tronçon de l'av. Hippocrate au niveau des entrées des Cliniques Saint Luc ainsi que sur un tronçon de l'av. Adenauer dans le but de renforcer la sécurité des traversées piétonnes.

Phase 2 & 3 – 3 à 9 ans

Le maillage des zones 30 km/h est progressivement complété au départ des zones existantes vers les quartiers moins exposés actuellement à la pression automobile.On notera que la mise en zone 30 des voiries av. Hippocrate, av. de la Palestre et chemin de la Crête, doit faire l'objet d'une discussion avec les Cliniques Universitaires Saint-Luc, en fonction des itinéraires empruntés par les véhicules d'urgence.

Pour ne citer que quelques exemples, les voiries suivantes seront aménagées en zone 30 :

- Rue Saint-Lambert: l'aménagement de cet axe doit dissuader les automobilistes d'emprunter cet axe pour rejoindre le WSC, et améliorer le cadre de vie dans cette voirie ;

- Les voiries du quartier enclavé entre l'av. de Mai et la chaussée de Roodebeek ainsi qu'à proximité de l'av. de Mars pour protéger ce quartier suite au projet de réaménagement de la fin de l'E40 en boulevard urbain ;

- Le quartier Hof Ten Berg dans lequel il est nécessaire de renforcer la sécurité en raison de la présence de l'école européenne.

Parallèlement aux zones 30, la commune a déjà entrepris la mise en œuvre de zones résidentielles. C'est le cas de l'avenue de la Chapelle ainsi que du tronçon de l'avenue du Couronnement où se situent la crèche et l'école Prince Baudouin. D'autres zones résidentielles seront aménagées à moyen et long terme, par exemple le quartier Windmolenberg / Lindenberg et les clos Van Ryn et Lagasse.

La Place Saint-Lambert sera quant à elle un « espace piéton » dans le cadre du projet de réaménagement de cette place.

4. Plan de circulation et interventions infrastructurelles

Voir : carte n°3 - Plan de circulation et d'aménagement

Afin de rendre lisible pour les automobilistes la hiérarchisation des voiries définie, on peut s'appuyer sur deux types de mesures :

- Mesures de régulation (rond-point, feux…) des carrefours et aménagements spécifiques visant à diriger la circulation sur les voiries adaptées.

  Les interventions infrastructurelles permettent également d'améliorer le fonctionnement de carrefours actuellement problématiques, qui incitent les automobilistes en transit à emprunter un autre itinéraire. Un nouvel aménagement plus sécurisant et qui ajuste la capacité du carrefour devrait encourager les automobilistes à rester sur les axes principaux.

- Mesures concernant les sens de circulation visant à interdire certains trajets et ainsi lutter contre la diffusion du trafic dans les quartiers (verrou, tête bêche, boucles pour imposer un détour important…).

On notera que les services d'urgence des cliniques et les pompiers empruntent le chemin de la Crête et l'av. Hippocrate (dans les deux sens de circulation) pour rejoindre les voiries régionales des régions bruxelloise et flamande. De ce fait, les aménagements particuliers (ralentisseurs, sens unique, etc.) doivent être évités pour ne pas entraver leur passage.

4.1. Carrefours à réaménager

1) Av. de Wezembeek /av. Mounier / av. du Prince Régent (*cfr zone géographique n°6 « UCL / Saint-Luc »*)

2) Av. Vandervelde / av. Dumont / av. Chapelle-aux-Champs (*cfr zone géographique n°6 « UCL / Saint-Luc »*)

3) Bd de la Woluwe / av. Hippocrate (*cfr zone géographique n°6 « UCL / Saint-Luc »*)

4) Av. Hippocrate / av. Mounier *(cfr zone géographique n°6 « UCL / Saint-Luc »*)

5) Av. de Broqueville / av. Hymans / rue de Tomberg *(cfr zone géographique n°4 « de Broqueville »)*

6) Bd Brand Whitlock / rue Dietrich *(cfr zone géographique n°5 « Dietrich / Whitlock »)*

7) Bd de la Woluwe / av. Hymans / av. Vandervelde

   Le réaménagement de ce carrefour sera prévu dans le cadre du prolongement du tram 94 le long du bld de la Woluwe.

8) Bd de la Woluwe / rue Voot

   Le réaménagement de ce carrefour sera prévu dans le cadre du prolongement du tram 94 le long du bld de la Woluwe.

9) Bd de la Woluwe / rue de la Station de Woluwe

Le réaménagement de ce carrefour sera prévu dans le cadre du prolongement du tram 94 le long du bd de la Woluwe.

10) Av. de Mars / av. de Roodebeek

L'aménagement d'un giratoire sous l'E40 est prévu dans le cadre du Schéma Directeur RTBF/VRT. Ce projet exigera le réaménagement du carrefour av. de Mars / av. de Roodebeek.

11) Av. de Wezembeek / rue de la Limite (*cfr zone géographique n°6 « UCL / Saint-Luc »*)

12) Av. Hymans / chaussée de Roodebeek / av. Jacques Brel *(cfr zone géographique n°1 « Roodebeek »)*

13) *Av. Mounier / Ch. de la Crête (cfr zone géographique n°6 « UCL / Saint-Luc »).*

On notera que les feux doivent rester l'exception, du moins sur les voiries communales. Cependant, les carrefours précités concernés par un réaménagement sont sur des voiries régionales, à part le carrefour av. de Mars / av. de Roodebeek.

4.2. Sens de circulation à modifier

L'inversion locale de sens de circulation permet de décourager le trafic de transit lorsque celui-ci est trop dominant. La mise en sens unique permet de « couper » un itinéraire de transit localisé sur une voirie inadaptée (voir hiérarchisation). Les itinéraires utilisé par un trafic de transit trop élevé et non souhaité ont été repris sur la carte n°1. La mise en sens unique doit s'accompagner d'un rétrécissement pour éviter les vitesses excessives et doit assurer une continuité d'itinéraire pour les modes actifs (sens unique limité pour cyclistes).

4.2.1. Avenue de Mars

L'av. de Mars devient une voirie en sens unique vers Woluwe-Saint-Lambert.

Suite au projet de réaménagement de l'E40 en boulevard urbain, l'avenue de Mars sera directement influencée par la réorganisation du réseau. Pour éviter tout trafic excédentaire, l'av. de Mars devra être mise en sens unique.

La solution la plus favorable est la mise en sens unique dans la direction Woluwe-Saint-Lambert. En effet, un automobiliste venant d'Evere et voulant emprunter l'av. de Mars pour se rendre vers Montgomery tout en évitant Reyers devrait effectuer un parcours long au sein de petites voiries, la seule traversée du boulevard Reyers se trouvant au niveau de l'av. Georges Henri (le square Vergote, la rue Lambeau, l'av. Marie José imposent de repartir vers Reyers). Inversement, la mise en sens unique de l'av. de Mars vers Evere offrirait aux automobilistes un intéressant itinéraire d'évitement.

On notera qu'une étude de mobilité sera réalisée dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur du réaménagement de la fin de l'E40 en boulevard urbain. Dans ce cadre, la mesure de mise en sens unique de l'av. de Mars sera évaluée.

4.2.2. Avenue Herbert Hoover

Le tronçon de l'av. Herbert Hoover, entre l'av. de Mars et la chaussée de Roodebeek devient une voirie en sens unique vers l'av. de Mars.

Cette mise en sens unique permet d'empêcher l'itinéraire d'évitement de Reyers/Meiser via Square Vergote – av. Herbert Hoover – av. des Constellations.

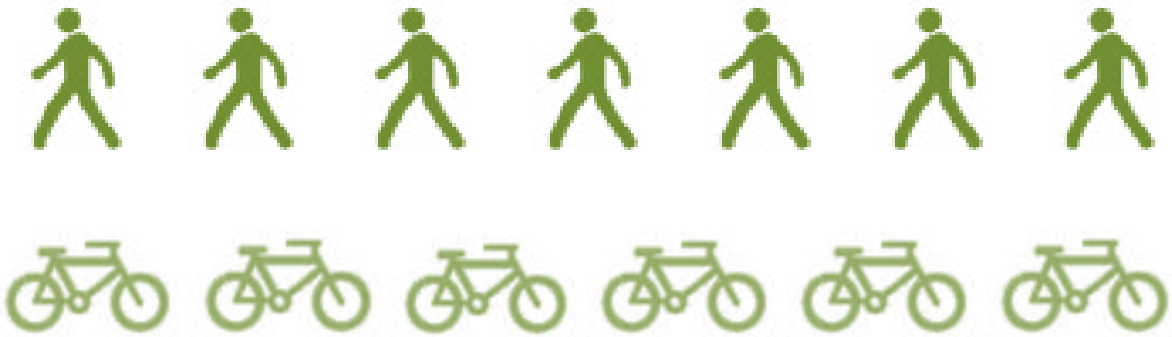
On notera que cette mise en sens unique devra être évaluée dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur du réaménagement de la fin de l'E40 en boulevard urbain.

4.2.3. Avenue Henri Dietrich

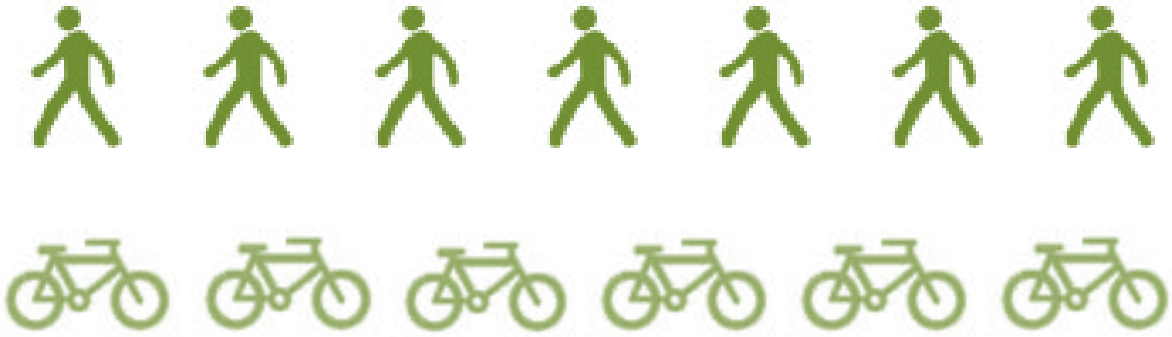
L'avenue Dietrich est mise en sens unique depuis le bd Brand Whitlock. Ce choix s'explique comme suit:

- Ce sens unique est opposé à l'itinéraire depuis le Square Joséphine-Charlotte vers la rue Batonnier Braffort, ce qui diminue le trafic de transit via le quartier et à proximité de l'établissement scolaire.
- Les automobilistes qui entrent dans le quartier par l'av. Dietrich peuvent rejoindre les rues des Trévires et des Morins et ne doivent pas forcément passer par l'av. des Deux Tilleuls et devant l'entrée de l'établissement scolaire. De plus, de manière générale, la mise en sens unique de l'av. Dietrich devrait diminuer le trafic dans le quartier.
- La mise en sens unique de l'av. Dietrich permet l'aménagement et la sécurisation de l'itinéraire cyclable régional (ICR) 2B.

On notera que cette mesure ne sera adoptée que si une étude complémentaire confirme l'absence de nuisances pour le quartier en termes de circulation.



DEPLACEMENTS ACTIFS



La marche et le vélo sont les modes de déplacements qui répondent au mieux à l'objectif de mobilité durable. Dans cette vision, ce sont les deux modes de déplacements à promouvoir prioritairement au sein de la commune. Ceci passe par des aménagements spécifiques assurant des itinéraires efficaces et de qualité.

1. Plan piéton

Voir : cartes n°4a et 4b - Maillage de cheminements piétons à privilégier

Voir fiche projet n°3.1

1.1. Vision et principes du plan piéton

En continuité avec la promenade verte identifiée au niveau régional, un réseau communal de cheminements piétons est proposé.

La proposition prend en compte le maillage vert et bleu développé par le PRD. Ce réseau vise à intégrer les espaces verts dans un tissu urbain favorisant les déplacements des piétons et des PMR par le biais de dispositifs sécurisants, de cheminements confortables et d'espaces conviviaux. Ce réseau doit contribuer à la qualité de la vie dans les quartiers et au développement d'une mobilité douce au niveau communal.

Pour assurer l'efficacité de ce réseau, il est nécessaire de construire un maillage dense de cheminements piétons passant par des espaces publics conviviaux et des voiries présentant un espace ouvert et agréable à traverser. La qualité des itinéraires pour les piétons est essentielle pour encourager les déplacements à pied entre les principaux pôles et les différents quartiers de la commune. La qualité du maillage doit donc rendre plus attractifs les déplacements entre les quartiers d'habitat et les arrêts de transports publics, par exemple.

Ce réseau a également comme avantage d'améliorer les échanges entre les « rives » des boulevards urbains, principales barrières à la dynamique piétonne.

Ce réseau doit être considéré par le citoyen tant comme un espace utilitaire que récréatif.

1.2. En pratique

Le plan piéton représente la vision de ce maillage dense. Comme le montre la carte n°4a, les itinéraires empruntent tantôt les trottoirs le long des voiries, tantôt des chemins spécifiques pour les piétons. Dans tous les cas, le fondement du plan piéton est d'offrir un espace de qualité pour les piétons et des possibilités de déplacements confortables et sécurisés.

Pour arriver à cet objectif, les mesures à mettre en place sont les suivantes :

1.2.1. Entretien des chemins pour les piétons

La carte n°4a montre le nombre important de chemins spécifiques pour les piétons dans le réseau. Il s'agit d'un véritable atout pour la commune dans le cadre du développement d'un réseau dense et maillé sur tout son territoire.

1.2.2. Maintien de trottoirs de qualité

Encourager les déplacements à pied au quotidien exige un réseau de trottoirs de qualité, ce qui est déjà le cas dans la plupart des voiries de la commune. Les trottoirs doivent être protégés du stationnement sauvage. Ils doivent permettre les déplacements de tous : revêtement plane et rugueux, abaissements de bordure...

1.2.3. Création de nouveaux cheminements

Le plan piéton exige l'extension des aménagements actuels par la création de nouveaux cheminements.

Il s'agit de matérialiser de manière durable des cheminements empruntés actuellement de manière informelle, mais également de créer de nouveaux raccourcis.

1.2.4. Signalisation directionnelle

La signalisation est primordiale afin d'assurer l'efficacité des mesures et des déplacements à pied. En effet, orienter les piétons les aidera à emprunter l'itinéraire le plus court et/ou le plus sécurisé pour rejoindre leur destination, entre autres sur le site de l'UCL.

1.2.5. Mesures en faveur des personnes à mobilité réduite

Les projets de réaménagements de l'espace public prévoient un aménagement adapté aux déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR). On peut noter entre autres les éléments suivants :

- Adapter progressivement toutes les traversées piétonnes pour les rendre accessibles aux PMR
- Rendre accessibles aux PMR les arrêts de bus et de tram / métro
- Rendre accessibles aux PMR les services, commerces et équipements
- …

1.2.6. Développer des itinéraires de promenades touristiques

<u>Voir</u> : carte n°5 - circuit touristique

Les itinéraires touristiques, valorisés et balisés, mettent en évidence le patrimoine communal et les infrastructures touristiques. L'itinéraire touristique repris à la carte n°5 suit des cheminements piétons adaptés afin de relier entre eux les différents sites touristiques. Ce circuit parcourt préférentiellement des chemins spécifiques pour les piétons, privilégiant la sécurité et les espaces verts.

On notera que cet itinéraire touristique / vert devrait être signalisé en synergie avec le balisage développé pour la promenade verte.

2. Plan cyclable

Voir fiche projet n°3.2.

2.1. Vision et principes qui sous-tendent le plan cyclable

Voir : carte n°6a - Réseau et infrastructures cyclables

Voir : carte n°6b – Stationnement vélo

La commune de Woluwe-Saint-Lambert a réalisé le premier itinéraire cyclable en Région de Bruxelles-Capitale. Le plan cyclable comporte un ensemble de mesures qui visent à améliorer la qualité des déplacements cyclables sur le territoire communal. Ce plan complète les aménagements régionaux (iinéraires cyclables régionaux) par des infrastructures et aménagements réalisés au niveau communal afin de renforcer les liaisons entre les différents quartiers et les principaux pôles de la commune.

On note que la « cyclabilisation » d'un espace ne nécessite pas nécessairement l'installation de pistes cyclables sur l'ensemble du réseau. Les actions à entreprendre visent à accroître la sécurité et le confort des cyclistes circulant dans la zone d'étude. Ceux-ci dépendent directement du volume de trafic et des vitesses pratiquées par les véhicules motorisés et des caractéristiques de la voirie. La **hiérarchisation** des voiries et l'aménagement de celles-ci suivant la fonction de chacune est donc une **mesure primordiale** pour améliorer les conditions de circulation des cyclistes dans la zone d'étude. Les cyclistes peuvent emprunter des voiries, du moment que les conditions de circulation sont sécurisantes pour les cyclistes. Il faut donc faire attention à modérer le flux de véhicules motorisés ainsi que la vitesse de ce flux dans les rues empruntées par les cyclistes. Dans les rues en zones 30 sur les itinéraires cyclables régionaux ou communaux, on peut prévoir par exemple des rues cyclables où le vélo a priorité sur la voiture.

La politique pour les modes actifs est donc directement liée aux mesures de dissuasion du trafic de transit dans les voiries locales et du contrôle de la vitesse. Ces mesures contribuent à offrir de meilleures conditions de circulation aux cyclistes.

2.2. En pratique

2.2.1. Réseau cyclable communal

Le plan cyclable complète les itinéraires cyclables régionaux (ICR) avec des itinéraires communaux dans le but de développer un réseau cyclable plus complet et ainsi de renforcer les liaisons entre les quartiers et les pôles. Les itinéraires complémentaires prévus dans le plan cyclable sont définis afin d'assurer une ramification des itinéraires radiaux (est-ouest) prévus au niveau régional.

On notera que ce dense réseau propose des itinéraires en réponse à différents comportements de cyclistes. Alors que certains itinéraires sont directs quitte à emprunter des voiries pentues, d'autres itinéraires moins directs passent par des voiries avec une topographie plus favorable, et un trafic automobile moins dense. C'est ainsi par exemple que les cyclistes peuvent choisir

d'emprunter le Tomberg ou l'itinéraire via l'avenue Slegers et l'avenue Montald. Certains tronçons d'itinéraires cyclables communaux (ICC) identifiés comme pertinents afin d'améliorer la desserte à vélo de pôles communaux ne présentent actuellement pas un revêtement confortable pour les cyclistes. Il est, dans ce cas, nécessaire d'améliorer les conditions de circulation pour les cyclistes via entre autres l'aménagement d'une bande cyclable. C'est le cas par exemple du tronçon de l'avenue Jean-François Debecker entre le boulevard de la Woluwe et le chemin du Struykbeken qui est recensé comme un itinéraire à privilégier pour la desserte du Stade Fallon à vélo.

Certains tronçons d'itinéraires cyclables communaux (ICC) identifiés comme pertinents afin d'offrir un itinéraire au plus court, passent par des propriétés privés, par exemple au niveau du Parc Schuman, et entre l'av. du Mistral et l'av. Aquilon. Un accord devrait dès lors être signé entre la commune et les propriétaires.

2.2.2. Aménagements cyclables

Nous présentons ci-dessous les différents types d'aménagements envisageables pour rendre le réseau cyclable proposé fonctionnel, efficace et sécurisé.

Le tableau suivant reprend les caractéristiques de chaque type d'aménagement.

	Piste cyclable séparée	Piste cyclable marquée	Bande cyclable suggérée (trafic mixte)
Trafic automobile			
Densité	Dense	Dense	Faible
Vitesse	Rapide	Modérée	Réduite
Avantages	Séparés du trafic automobile	Pas de gêne	Liberté de mouvements
	Confort	Visibilité	Sécurité aux carrefours
			Pas d'espace supplémentaire
Inconvénients	Faible liberté de mouvements	Conflits pour stationnement	Pas d'espace réservé
	Conflits aux carrefours	Obstacles (double file)	Gênes
	Grand espace occupé		Conflits avec le stationnement

Tableau 2: Caractéristiques des aménagements pour les cyclistes.

Pistes cyclables séparées

L'aménagement d'une piste cyclable séparée est conseillé lorsque le trafic automobile est dense et que sa vitesse est élevée.

On note que le règlement régional d'urbanisme (RRU) préconise l'aménagement de zones de transition en début et fin de piste cyclable. Celles-ci permettent aux cyclistes de se réinsérer dans la circulation automobile en sécurité.

Pistes cyclables marquées

L'aménagement d'une piste cyclable marquée est conseillé lorsque l'on souhaite améliorer la visibilité et la sécurité des cyclistes sur des voiries de largeur moyenne et ne permettant pas une séparation complète et où la vitesse pratiquée est modérée. Cette solution a l'avantage d'être simple et rapide à mettre en œuvre en cas de largeur de chaussée suffisante.

Bandes cyclables suggérées

Cet aménagement est envisagé lorsque la largeur de la voirie ne permet pas l'aménagement d'une piste cyclable.

La bande cyclable suggérée indique aux cyclistes la meilleure position à adopter sur la chaussée et avertit les automobilistes de la présence éventuelle de cyclistes. Cependant elle n'offre pas aux cyclistes un espace propre de circulation au sein de la voirie étant donné que les automobilistes peuvent circuler ou stationner sur cette bande.

La bande cyclable suggérée est représentée par une succession de chevrons et de logos vélos marqués au sol. Elle peut également être représentée par un marquage de couleur ou de matériau différent du reste de la voirie.

Sens uniques limités (SUL)

Les sens uniques limités (SUL) permettent aux cyclistes d'atteindre leur destination par un trajet plus court en empruntant des rues à sens unique pour les automobiles dans les deux sens. La quasi-totalité des sens uniques communaux sont des SUL. Les quelques sens interdits résiduels ne peuvent être aménagés en SUL en raison de l'étroitesse de la chaussée et / ou de la dangerosité (vitesses pratiquées et flux de véhicules).

Le marquage des sens uniques limités (SUL) est important pour la visibilité et la sécurité des cyclistes. Il permet :

- d'attirer l'attention des automobilistes sur la présence potentielle de cyclistes à contre-sens
- d'inciter les automobilistes et les cyclistes à se positionner correctement à l'approche des carrefours.

Le type de marquage recommandé est la combinaison chevrons - logos vélos.

Zones avancées pour les cyclistes (ZAC) – sas vélo

Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) généralise l'aménagement de ZAC à hauteur de tous les carrefours munis de feux de signalisation. Ces ZAC augmentent la visibilité des cyclistes et renforce leur sécurité lors des manœuvres de tourne-à-gauche.

Un objectif en termes de déplacements à vélo vise à équiper d'un ZAC tous les carrefours équipés de feux.

Aménagements des escaliers pour les cyclistes

Etant donné la configuration du territoire communal, il sera utile d'aménager des goulottes pour faciliter le transport des vélos dans les escaliers. C'est le cas notamment au niveau du square Vergote pour permettre aux cyclistes d'emprunter le passage souterrain ainsi qu'au niveau du sentier entre le clos des Peupliers et l'avenue de Calabre et sur l'escalier entre l'avenue du Verseau et l'avenue de la Croix du Sud.

Signalisation verticale et directionnelle

Il est essentiel de compléter le marquage au sol par une signalisation verticale appropriée.

Les itinéraires favorables aux cyclistes et piétons doivent être balisés afin d'orienter de manière pertinente et sécurisante les usagers actifs. Dans cette optique, la commune est occupée à installer une nouvelle signalisation des quartiers et des pôles d'attraction communaux. Une concertation devrait avoir lieu entre la commune et la Région afin d'harmoniser les panneaux d'itinéraires.

En ce qui concerne plus spécifiquement les « rues cyclables », il s'agit de zones 30 où les cyclistes ont priorité sur la voiture. Des tronçons d'itinéraires cyclables communaux et régionaux pourraient être mis en rue cyclable.

2.2.3. Stationnement pour les vélos

L'usage du vélo dépend également de la possibilité de stationner son vélo dans des bonnes conditions de sécurité tant à l'origine du déplacement qu'à destination. Il est donc primordial de **développer l'offre en stationnement** pour les vélos dans la zone d'étude, et notamment dans des pôles d'attraction que sont le shopping center, les Cliniques Saint-Luc, ainsi qu'aux nœuds intermodaux. L'aménagement d'emplacements de stationnement pour les vélos doit s'opérer en partenariat entre la commune, la STIB et la Région, en fonction du gestionnaire de voiries et des usagers visés par ce stationnement (aux arrêts de transports publics, dans les quartiers résidentiels).

L'offre de stationnement doit être suffisante, sécurisée et protégée des intempéries. Il pourrait éventuellement aménager des bornes de recharge sécurisées pour les vélos électriques. L'installation de boxes à vélos sécurisés est prévue. Une demande de permis est actuellement en cours afin de tester ce dispositif au niveau du Parvis Saint-Henri. En cas de succès de projet pilote, la commune étendra ce dispositif dans d'autres quartiers.

Cette mesure permettrait de favoriser l'utilisation du vélo dans les déplacements domicile - travail, domicile - école, domicile - commerces, domicile - loisirs…

TRANSPORT EN COMMUN

Le plan Transport en Commun propose des mesures qui portent sur deux piliers fondamentaux : d'une part, l'amélioration de l'offre de transport public existante, et d'autre part, la reconfiguration de la structure spatiale du réseau dans le but d'améliorer la desserte de quartiers considérés comme mal desservis.

Voir carte n°7 – Offre de transports publics

1. Renforcement du réseau existant

1.1. Vision et principes qui sous-tendent les propositions de mesures de renforcement du réseau

Le diagnostic a révélé des faiblesses dans l'offre actuelle de transports publics, entre autres quant à sa vitesse commerciale, sa couverture spatiale et sa fréquence. Les mesures proposées ci-dessous offrent une réponse à ces préoccupations. Elles portent sur l'amélioration de la desserte spatiale, l'amélioration de la fréquence et la réduction du temps perdu (en raison de la congestion ou d'obstacles récurrents).

1.2. En pratique

1.2.1. Renforcement de la capacité par une augmentation de la fréquence

L'amélioration de l'offre en transports publics passe par une augmentation de la fréquence, également hors des heures de pointe. Plus spécifiquement, trois lignes sont visées par cette mesure :

Ligne de métro n°1

La fréquence de passage a été augmentée de 10 à 12 rames par heure en heure de pointe en avril 2012. La STIB envisage actuellement d'augmenter la fréquence de passage en dehors des périodes de pointe. De plus, lors de la mise en œuvre de l'automatisation du métro (projet Pulsar), la fréquence augmentera pour offrir à un métro toutes les 3 minutes sur cette ligne.

Ligne de bus n°79

Il est suggéré d'augmenter la fréquence de la ligne n°79 aux heures de pointe, afin de compenser la déviation de la ligne de bus n°80 (qui ne passerait plus par la rue Colonel Bourg (cfr point 2.2.1. – modifications des itinéraires). Cette mesure permet d'améliorer la desserte entre le quartier Marcel Thiry et les pôles situés sur la ligne de bus, comme Reyers et Schuman.

Ligne de bus n°27

La ligne de bus n° 27 offre une liaison entre les quartiers Marcel Thiry / Gulledelle / Andromède et des pôles offrant des liaisons vers l'extérieur de la Région, comme la gare de Bruxelles-Luxembourg et la ligne de prémétro n° 7 qui rejoint la gare d'Etterbeek. Pour améliorer la desserte de ces quartiers, il est pertinent d'augmenter la fréquence de cette ligne

principalement aux heures de pointe. On notera que cette ligne est également une liaison plus locale entre le quartier Andromède et l'artère commerciale avenue Georges Henri.

1.2.2. Amélioration de la vitesse commerciale et de la ponctualité

Les lignes de surface sont confrontées en de nombreux endroits à la congestion liée au flux de trafic. A celle-ci s'ajoutent de nombreux aléas ponctuels susceptibles de mettre à mal le respect de l'horaire, tels que stationnements gênants, livraisons, etc. L'attractivité du transport public est largement dépendante de la vitesse de trajet et de la ponctualité des services.

Bande bus sur le bd Brand Whitlock

Sur le bd Brand Whitlock, la vitesse commerciale des bus est inférieure à 12 km/h du fait de la saturation de ce boulevard aux heures de pointe. Une des mesures prises dans cette zone géographique *(cfr zone géographique n°5)* prévoit l'aménagement d'une bande spécifique pour les bus entre l'av. Albert Elisabeth et le rond-point Montgomery. On notera que le projet d'aménagement d'une bande bus sur le bd Brand Whitlock s'inscrit dans le Schéma Directeur de la Moyenne Ceinture. Dans ce cadre, la première bande du rond-point Montgomery sera réservée aux bus et aux vélos.

Zones de livraisons dans l'av. Georges Henri

L'av. Georges Henri présente des gênes pour la circulation des bus du fait des opérations de livraisons en voirie. Or, cette artère commerciale est un axe stratégique pour le réseau de transports publics car trois lignes y passent et desservent ce quartier, ce qui représente environs un bus toutes les 2 minutes en heures de pointe. Pour améliorer la circulation des bus dans cette voirie, il est envisagé d'aménager des zones de livraisons *(cfr zone géographique n°3).*

Bande réservée aux bus et services d'urgence dans l'av. Hippocrate

Une bande bus + services d'urgence est envisagée dans l'av. Hippocrate, via le dédoublement de l'av. Hippocrate de part et d'autre du parking Hippocrate.

Bande réservée aux bus dans l'av. des Pléiades

L'avenue des Pléiades voit un flux important de trafic en continuité avec le ch. des 2 Maisons, ce qui pénalise fortement le fonctionnement de la ligne n°79. Pour remédier aux difficultés de circulation pour les bus, une bande spécifique pour les bus est envisagée dans l'av. des Pléiades, à partir du « coude » de l'avenue, à mi-distance entre le carrefour Pléiades / Capricorne et le rond-point Pléiades / Constellations. Le début de la bande de bus à cet endroit permet de maintenir des emplacements de stationnement pour les autocars au niveau de l'hôtel Ramada. La bande réservée pour les bus de l'avenue des Pléiades sera poursuivie dans l'av. Grosjean, sous l'autoroute E40.

Adaptations des carrefours à feux régionaux Hymans / Vervloesem & Hymans / Roodebeek

Les bus n°29 sur le tronçon entre l'av. de Mai et le métro Roodebeek doivent passer deux feux régionaux qui présentent un phasage défavorable à l'itinéraire des bus. Pour améliorer la vitesse commerciale de cette ligne de bus, la phase de vert depuis la rue Vervloesem devrait

être prolongée. Une bande spécifique de tourne à gauche pour les bus pourrait être prévue au niveau du carrefour Hymans / Roodebeek pour faciliter la traversée des bus vers l'arrêt Roodebeek.

Le réaménagement de l'axe de Broqueville - Hymans en une bande de circulation automobile et une piste cyclable est l'occasion de convertir les arrêts de bus encore en encoche en des arrêts en avancée de trottoirs.

Adaptations du carrefour à feux régional Woluwe / Voot

La ligne de bus n° 28 entre Tomberg et la chaussée de Stockel a une vitesse commerciale faible du fait de formation de files et de réinsertion difficile après des arrêts en encoche. En accord avec le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), les arrêts seront réaménagés en avancée de trottoirs. De plus, une bande spécifique pour les bus peut être aménagée en amont du carrefour Woluwe / Voot dans la rue Voot du côté de la place Saint-Lambert, en fusionnant la bande spécifique de tourne à gauche avec la bande de tout-droit pour les automobilistes.

Autres réaménagements en faveur du bus n° 28

Dans le cadre du réaménagement de la place Saint-Lambert, les arrêts de bus seront aménagés en quais avancés sur la voirie, conformément au RRU.

Le carrefour Voot- Déportés – Stockel a été réaménagé il y a peu avec une traversée piétonne surélevée dans la rue des Déportés et une adaptation de la priorité au bénéfice du mouvement rue Voot – chaussée de Stockel, en accord avec l'itinéraire des bus n° 28.

Le rond-point au carrefour Stockel – Struykbeken a été réaménagé il y a peu avec des voies de by-pass et de desserte pour les arrêts de bus.

1.2.3. Aménagements des arrêts

La promotion des transports publics passe par une amélioration du confort des usagers. Pour cela, et pour autant que l'espace disponible soit trouvé et que la configuration des lieux s'y prête, il est essentiel d'aménager des abris, notamment aux arrêts de TC suivants : arrêt Voot, arrêt Déportés, arrêt Don Bosco, arrêt Stade Fallon, arrêt Peupliers, arrêt Heydenberg, arrêt Pléiades, arrêt Capricorne, arrêt Cliniques saint-Luc, arrêts Auditoires-UCL, arrêt Mounier.

De plus, 34 arrêts de bus (voir tableau ci-dessous) situés à Woluwe-Saint-Lambert sont encore en encoche, ce qui nuit à la vitesse commerciale des bus. Ces arrêts doivent être réaménagés en conformité au Règlement Régional d'Urbanisme qui stipule que les arrêts doivent être aménagés en avancée de trottoir. On notera que ces arrêts se situent tant sur des voiries communales que sur des voiries régionales.

Nom	Adresse	Ligne	Type de voirie
Alma	avenue E. Vandervelde	N05 Bourse -> Crainhem	Régionale
Alma	avenue E. Vandervelde	N05 Crainhem -> Bourse	Régionale
Andromede	avenue Andromède	27 Andromede -> Gare du midi	Communale
Cliniques-UCL	avenue E. Mounier	79 Crainhem -> Schuman	Communale
Deportes	rue Voot 82	28 Konkel -> Brabanconne	Communale
Fabry	boulevard de la Woluwe 34	42 Musee du tram -> Viaduc E40	Régionale
Fevrier	chaussée de Roodebeek 523	80 Maes -> Porte de Namur	Communale
Georges Henri	boulevard Brand Whitlock 114	28 Konkel -> Brabanconne	Régionale
Heydenberg	avenue Heydenberg 91 91-89	80 Maes -> Porte de namur	Communale
Heydenberg	avenue Heydenberg 94 94-96	80 Porte de Namur -> Maes	Communale
Hof Ter Musschen	avenue Hippocrate	42 Viaduc E40 -> Musée du tram	Hors RBC
Hof Ter Musschen	avenue Hippocrate	42 Musée du tram -> Viaduc E40	Communale
Hymans	avenue P. Hymans 90	N05 Bourse -> Crainhem	Régionale
Hymans	avenue P. Hymans 101	N05 Crainhem -> Bourse	Régionale
Jespers	avenue Hof ten berg	29 de Brouckere -> Hof ten berg	Communale
Kraainem	avenue E. Vandervelde	N05 Bourse -> Crainhem	Régionale
Levie	avenue de Mai	N05 Crainhem -> Bourse	Communale
Melard	Tomberg 71	28 Brabanconne -> Konkel	Communale
Melard	Tomberg 89	28 Konkel -> Brabanconne	Communale
Moonens	chaussée de Roodebeek 201	N05 Bourse -> Crainhem	Communale
Moonens	chaussée de Roodebeek 204 206-204	N05 Crainhem -> Bourse	Communale
Peage	avenue du Gibet	66 Péage -> de Brouckère	Communale
Peupliers	rue Théodore de Cuyper 176 176-178	29 de Brouckère -> Hof ten berg	Communale
Speeckaert	avenue de Mai 99 99-97	N05 Bourse -> Crainhem	Communale
Speeckaert	avenue de Mai 90 90-92	N05 Crainhem -> Bourse	Communale
Thiry-Woluwe	boulevard de la Woluwe	42 Musée du tram -> Viaduc E40	Régionale
Tomberg	Tomberg 135	28 Brabanconne -> Konkel	Communale
Tomberg	Tomberg 127	28 Konkel -> Brabanconne	Communale
Vellemolen	boulevard de la Woluwe	42 Musée du tram -> Viaduc E40	Régionale
Verheyleweghen	chaussée de Roodebeek 252 252-254	N05 Crainhem -> Bourse	Communale
Voot	rue Voot 20 20-22	28 Brabanconne -> Konkel	Communale
Voot	rue Voot 67	28 Konkel -> Brabanconne	Communale
Voot	boulevard de la Woluwe 56	42 Viaduc E40 -> Musée du tram	Régionale
Voot	boulevard de la Woluwe	42 Musée du tram -> Viaduc E40	Régionale

2. Reconfiguration de la structure du réseau

2.1. Vision et principes qui sous-tendent la proposition de structure du réseau

Le diagnostic avait mis en évidence la structure actuelle du réseau de transport public. Celui-ci est essentiellement structuré par des lignes radiales assurant la desserte principalement en lien avec l'extérieur de la commune vers le centre ville de Bruxelles, structure d'autant plus marquée par la traversée du territoire communal par la ligne de métro n°1 d'est en ouest.

L'objectif de cette réorganisation de la structure du réseau de transports publics est d'améliorer la desserte de certaines zones du territoire communal jusqu'à présent délaissées, selon les constats dressés dans le diagnostic. Pour cela, les propositions s'appuient sur l'articulation du réseau autour des principaux pôles desservis par des lignes fortes à fréquence plus élevée (tram et métro) via des liaisons directes entre ces quartiers et ces pôles.

Les propositions prennent en compte les projets de développement en cours et à venir.

On notera que certaines mesures proposées ci-dessous ne constituent pas un projet prioritaire pour la STIB.

2.2. En pratique

2.2.1. Modifications des itinéraires

Le but des modifications d'itinéraires proposées est d'étendre la couverture spatiale de l'offre en transports publics et d'ainsi améliorer la pénétration de ce mode de transport dans l'ensemble des quartiers.

Prolongement de la ligne de tram n°94

Voir fiche projet n°4.1.

Le prolongement de la ligne de tram n°94 jusqu'au niveau de Roodebeek est un projet très favorable pour encourager l'utilisation des transports publics, d'autant plus que la ligne passe à proximité de générateurs tels que le Woluwe Shopping Center, le Wolubilis et deux écoles.

Le projet régional prévoit l'aménagement de la ligne de tram du côté du parc Malou, ce qui est favorable pour éviter les conflits avec les entrées/sorties du Woluwe Shopping Center.

Le diagnostic a permis de mettre en évidence la complexité de la zone géographique de Roodebeek. Sur base du fait qu'il y ait un réel besoin de valoriser ce lieu comme un pôle multimodal, , une discussion est en cours entre la commune, la région et la STIB concernant l'aménagement de la zone. Les constats en phase 1 avaient révélé que l'espace délimité par la chaussée de Roodebeek, l'av. J. Brel, le cours Henri Spaak et la rue de la Spiruline est trop restreint pour accueillir l'ensemble des fonctions actuellement présentes au niveau de ce pôle.

A plus long terme, la STIB prévoit le prolongement de la ligne au-delà de Roodebeek vers le nord. Ce prolongement est vivement recommandable car il améliorera la desserte de quartiers et pôles à forte demande tels que le quartier Hof Ten Berg, Marcel Thiry et les Cliniques Universitaires Saint-Luc / UCL.

Déviation de la ligne n°80 pour passer par le quartier Pléiades

Voir fiche projet n°4.2.

Le diagnostic avait révélé que la zone Pléiades / Constellations / Andromède était trop faiblement desservie par rapport à sa population. Il est proposé de revenir à l'ancien itinéraire du bus 80, à savoir dévier la ligne par l'av. des Constellations au lieu de la rue Colonel Bourg et

de déplacer l'arrêt « Colonel Bourg » dans l'av. des Constellations. De cette manière, on crée une liaison directe entre le quartier Pléiades et l'av. Georges Henri, artère commerciale.

La diminution de la desserte de la rue Colonel Bourg par la ligne de bus n°80 serait compensée par une augmentation de la fréquence de passage de la ligne de bus n°79 dans la rue Colonel Bourg.

Bien qu'il soit nécessaire de resserrer le maillage du réseau de transports publics dans ce quartier densément peuplé, on notera que la STIB et Bruxelles Mobilité émettent actuellement une réserve par rapport à la perte du passage par la rue Colonel Bourg à Evere où une bande spécifique pour les bus est en voie de réalisation. De plus, l'arrêt Février a été implanté de manière à sécuriser le cheminement entre cet arrêt et l'école située à proximité.

Prolongement de la ligne n° 28 jusqu'à la station de métro Crainhem et déviation de la ligne de bus n°36.

Voir fiche projet n°4.3.

Le prolongement de la ligne de bus n°28 permet de desservir une zone moins bien desservie actuellement et de relier cette zone à une station de métro. Suite à la suppression du terminus actuel dans la chaussée de Stockel, l'itinéraire continuerait dans la ch. de Stockel et emprunterait ensuite le square du Roi Baudouin, Val des Seigneurs, la place Dumont, l'avenue de Hinnisdael, la rue de la Limite et l'avenue de Wezembeek jusqu'à la station de métro Crainhem.

En parallèle, il est envisagé de dévier la fin de la ligne de bus n° 36, après l'arrêt Gersis, dans le quartier Konkel afin de libérer la chaussée de Stockel des nuisances engendrées par le terminus de cette ligne. Le nouveau tracé, par les avenues Grandchamp et Olieslagers et par la rue Konkel jusqu'à un terminus au niveau de l'av. Jasmin, maintiendrait la desserte de l'école Don Bosco tout en améliorant la desserte du quartier Konkel.

Le principe de prolongement est intéressant pour améliorer la connectivité entre les différentes lignes. Les nouveaux tracés proposés ne présentent pas d'obstacle majeur en raison de la largeur suffisante des voiries empruntées. Toutefois, le prolongement d'itinéraire des bus n°28 et n°36 exigerait une réorganisation du terminus de bus à Crainhem car celui-ci ne peut pas accueillir de nouveaux bus dans la configuration actuelle (saturation), ainsi que l'aménagement d'un nouveau terminus dans la rue Konkel. La création de capacités de terminus à la station Crainhem devra faire l'objet d'un examen approfondi.

On notera que la STIB ne considère pas ces mesures comme prioritaires au regard des coûts engendrés par ces changements d'itinéraires (nouveau matériel roulant, aménagement des terminus) par rapport aux bénéfices espérés.

Réorganisation du sud de la ligne n°42

Suite à l'arrivée de la ligne de tram le long du bd de la Woluwe, l'itinéraire de la ligne de bus n°42 doit être révisé. C'est l'occasion de faire passer la ligne via des quartiers moins bien desservis tels que le quartier Konkel et la rue de la Cambre, et de créer ainsi des liaisons depuis ces quartiers vers des pôles. La ligne pourrait utiliser le nouveau terminus prévu pour la ligne n°36 dans la rue Konkel.

Le nouveau trajet de la ligne n°42 devra être un juste milieu entre la desserte fine du territoire avec des liaisons interquartiers et l'attractivité de la ligne.

Une étude du potentiel voyageurs devrait aider à définir l'itinéraire le plus pertinent.

Mise en service de l'arrêt Zéphir

Voir fiche projet n°4.4.

On estime que la distance d'influence (distance que l'on est prêt à parcourir) autour d'un arrêt de bus est de 300 mètres.

Sur la ligne de bus n°27, la distance entre l'arrêt Meudon et l'arrêt Verheyleweghen est trop importante (> 600 mètres). La STIB a comme projet de mettre en service l'arrêt "Zéphir" dans l'av. Georges Henri. Cet arrêt permettrait de desservir le quartier de la rue Crocq et la plaine de jeux du parc Georges Henri.

La STIB a déjà réalisé des plans d'aménagement des arrêts. Selon le projet, l'arrêt du côté impair, déjà aménagé (direction Verheyleweghen, devant les numéros 79-85), devrait être déplacé au niveau du n° 87, ce qui correspond à l'entrée du parc Georges Henri.

Prolongement de la ligne de bus n° 27 jusqu'au centre culturel des Pléiades

La ligne de bus n°27 serait prolongée depuis le terminus Andromède jusqu'au Centre Culturel des Pléiades, en empruntant le Chemin des Deux Maisons, l'Avenue des Pléiades, l'Avenue des Constellations. Ce prolongement offrirait une desserte directe entre les quartiers d'habitat capricorne/constellations et l'av. Georges Henri, artère commerçante.

On notera que la STIB ne considère pas cette mesure comme prioritaire au regard des coûts engendrés par ce prolongement de l'itinéraire alors que la demande n'est que locale.

STATIONNEMENT

La commune a entrepris le développement d'une politique de stationnement afin de répondre aux problèmes rencontrés. Actuellement, elle élabore un plan de stationnement qui divise le territoire communal en zones réglementées selon des régimes différenciés.

Le diagnostic a présenté le plan de stationnement, dans son état d'évolution actuel.

Le tableau suivant reprend les zones de stationnement réglementées avec le régime de stationnement associé à chacune de ces zones.

Zone	Dispositif	Règlementation				
		Carte d'habitants	Période journalière	Toute la semaine excepté	Temps	Gratuité
Bleue	Disque	Oui	9h-18h	Samedi Dimanche jours fériés	2h	2h
Verte	Horodateur	Oui	9h-18h	Samedi Dimanche jours fériés	4h30	1/4h
Orange	Horodateur	Oui	9h-18h	Dimanche jours fériés	2h	1/4h
Rouge	Horodateur	Non	9h-18h	Dimanche jours fériés	2h	1/4h

Tableau 3: Régime des zones de stationnement réglementées

Il est également prévu de transformer des zones de livraisons en zones « jaunes » de stationnement, ce qui correspond à un régime de stationnement payant sauf chargements et déchargements de livraisons. Sur ces zones jaunes et durant la période indiquée sur ce panneau, l'automobiliste devra payer une redevance de stationnement à tarification élevée, excepté pour les livraisons. Par ce principe, le contrôle des zones de livraisons (actuellement faiblement respectées) pourra être assuré par les contrôleurs du stationnement.

1. Plan réglementé du stationnement

Voir carte n°8 – Plan de stationnement

Voir fiche projet n°6.1.

1.1. Vision et principes qui sous-tendent le plan de stationnement

Le diagnostic a présenté le plan de stationnement développé par la commune jusqu'à présent. Le plan de stationnement est en constante évolution et le type de zones de stationnement est appliqué en fonction des problématiques rencontrées.

Dans le cadre du PCM, le plan de stationnement est développé sur l'ensemble du territoire communal. Le type de zones de stationnement est défini en fonction des problématiques

rencontrées, des caractéristiques de la rue (rue résidentielle, rue commerciale…) et de la configuration des lieux.

1.2. En pratique

Le plan de stationnement ne peut pas être mis en œuvre sur l'ensemble du territoire communal en peu de temps. C'est pourquoi il est proposé de le réaliser en deux phases.

1.2.1. Phase 1 – 0 à 3 ans

Dans un premier temps, la commune va mettre en œuvre les zones pour lesquelles une décision a déjà été prise, le budget étant octroyé pour ces mesures, à savoir, entre autres, la mise en œuvre des zones bleues dans les voiries suivantes :

1) L'av. Hippocrate et l'av. Mounier – zone bleue

En plus de contrer le stationnement « ventouse » d'un ou plusieurs jours dans ce quartier, cette mesure accompagne la mise en place d'aménagements cyclables et de mesures de sécurité pour les piétons.

2) L'axe De Broqueville / Hymans / Vandervelde – zone bleue

Cette mesure s'accompagne de la mise en une bande de circulation et de l'aménagement d'une piste cyclable marquée le long de cet axe.

3) **Quartier Déportés – zone bleue**
4) **Tomberg – zone bleue**
5) **Chemin des Deux Maisons – zone bleue**
6) **Av. Dumont – zone bleue**

1.2.2. Phase 2 - 3 à 6 ans

Dans un deuxième temps, le plan de stationnement est étendu afin de mettre en place des zones bleues dans le but d'agir au niveau :

- des quartiers entourés par des zones déjà réglementées, pour assurer une harmonisation et une lecture claire par les automobilistes ;
- des quartiers qui subissent des nuisances en termes de stationnement et dans lesquels les riverains éprouvent des difficultés pour stationner à proximité de leur domicile. En effet, un des objectifs du plan de stationnement est d'améliorer les conditions de stationnement pour les riverains. Un second objectif est d'assurer la rotation du stationnement pour faciliter l'accès aux commerces.

On peut citer entre autres les quartiers suivants :

1) Quartier Heydenberg – zone bleue

Ce quartier est mis en zone bleue dans la 1ière phase de la mise en application du plan de stationnement pour assurer une continuité et donc une lisibilité du plan de stationnement.

2) Quartier Struyckbeken – zone bleue

Ce quartier est mis en zone bleue également d'application le samedi afin de protéger les rues résidentielles du stationnement des visiteurs se rendant au Woluwe Shopping Center et au stade Fallon. La zone bleue serait adaptée car elle n'apporte pas de restriction dans le temps pour les riverains, mais bien pour les visiteurs. Elle devrait s'étendre à environ 300 mètres autour du stade Fallon.

Depuis peu, un système supplémentaire a été mis en place afin de protéger le quartier Struyckbeken lors des évènements qui attirent de nombreux visiteurs. La zone de Police interdit la circulation dans ce quartier d'habitat excepté pour les riverains. Les autocars déposent les visiteurs au niveau du WSC et du bd de la Woluwe, et ceux-ci rejoignent le stade Fallon à pied.

3) Quartier Hof Ten Berg – zone bleue

Ce quartier est mis en zone bleue pour protéger le quartier d'habitation des activités d'entreprises. Une zone limitée dans le temps incitera les employés à rejoindre leur lieu de travail au moyen d'un autre moyen de déplacement que la voiture.

4) Quartier Slegers – zone bleue

Ce quartier est prioritaire car il est enclavé dans des quartiers déjà régis par le plan de stationnement.

5) Quartier Constellations – zone bleue

6) Quartier Roodebeek – zone bleue

7) Quartier Théodore de Cuyper– zone bleue

8) Quartier Deux Maisons – zone bleue

La mise en zone bleue dans ces quartiers résidentiels permet de garantir le stationnement illimité dans le temps pour les riverains mais limité pour les visiteurs, ce qui évite le stationnement « ventouse » tout en garantissant l'accessibilité des activités horeca et des commerces.

1.2.3. Mesures complémentaires en matière de stationnement

Contrôle et répression

Le diagnostic a montré l'importance du stationnement sauvage (par exemple sur les trottoirs ou les pistes cyclables) nuisible pour la sécurité des piétons et le confort des différents usagers de l'espace public. Il en est également ressorti que de nombreux automobilistes ne respectent pas les emplacements de stationnement réservés (PMR, taxis…).

Pour répondre à cette problématique, il est indispensable d'intensifier le contrôle et la répression des infractions.

La convention avec Cityparking prenant fin au 31 mars 2013, un service communal a été créé pour reprendre le contrôle par du personnel communal. Cette décision s'inscrit également dans le cadre de l'ordonnance régionale sur la politique du stationnement. Le contrôle du stationnement « en interne » permettra une plus grande souplesse et une action mieux adaptée aux spécificités du terrain.

Prévention via des aménagements spécifiques

Parallèlement à l'application d'une politique de contrôle et verbalisation, il est essentiel de développer une politique préventive via des aménagements et des équipements adéquats pour protéger les trottoirs et les infrastructures pour les cyclistes du stationnement anarchique (exemples : poteaux, barrières). Cette politique est fondamentale pour assurer la sécurité et le confort des usagers faibles.

TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LIVRAISONS

Le trafic de poids-lourds présente de nombreuses nuisances pour la sécurité et le confort des déplacements de l'ensemble des usagers, en particulier les usagers faibles.

Pour remédier aux problèmes constatés dans le cadre du diagnostic, des mesures en termes de déplacements des poids-lourds et des opérations de livraisons sont développées.

1. Vision et principes qui sous-tendent les mesures en termes de transport de marchandises et de livraisons

La gestion du trafic de poids-lourds doit s'opérer à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale. On notera que celle-ci développe actuellement un plan marchandises, qui vise à développer une politique régionale pour les déplacements des poids-lourds. Ce plan marchandises de la Région prévoit la mise en place d'itinéraires pour les poids-lourds et envisage la création de zones qui ne seraient accessibles qu'à certaines heures de la journée. Toute fois, ce plan ne prévoit pas l'interdiction d'accès en ville aux poids-lourds.

Dans le cadre du Plan IRIS II, la Région a mis en place un plan d'itinéraires pour les poids-lourds. Ce plan précise les voiries accessibles à tout type de poids-lourds ainsi que les voiries pour lesquelles une limitation est appliquée. Ce plan a été repris dans le cadre du diagnostic du PCM.

Ce plan de circulation des poids-lourds se base sur la hiérarchisation des voiries de la Région, le but étant de diriger les camions le plus rapidement possible sur les voiries de transit adaptées à leur gabarit et éviter les quartiers d'habitat.

2. En pratique

Parallèlement aux mesures à mettre en place au niveau régional, les mesures suivantes peuvent être développées au niveau communal.

2.1. Aires de livraisons

L'amélioration des conditions de déplacements pour tous types d'usagers de l'espace public à proximité de commerces passe par une bonne gestion des aires de livraisons. Pour cela, il faut assurer la bonne visibilité des aires de livraisons, par un marquage cohérent et une signalisation adaptée. Il faut également renforcer le contrôle et la prévention en la matière.

Il existe déjà une aire de livraisons à proximité des principaux commerces de la commune. Pour compléter l'efficacité des opérations de livraisons, il est pertinent d'aménager des aires de livraisons dans l'av. Georges Henri, artère commerciale dans laquelle il n'en existe pas actuellement.

2.2. Plan de signalisation

Le plan de circulation des poids-lourds doit être aidé du plan de signalisation pour assurer son efficacité. En effet, diriger les camions via les itinéraires désirés minimisera les nuisances.

2.3. Plan de stationnement pour les poids-lourds

Suite au plan régional de stationnement, la commune de Woluwe-Saint-Lambert devra définir des zones de stationnement de courte et longue durée pour les camions équivalent à 18% du linéaire de voiries accessibles aux camions. Pour cela, la commune bénéficie de l'espace disponible et facilement aménageable le long du bd de la Woluwe, entre l'av. Vandervelde et l'av. Hippocrate.

2.4. Plan d'accessibilité

Les différents générateurs de déplacements de poids-lourds devraient mettre en place un plan d'accessibilité qui guide les livreurs à emprunter un itinéraire spécifique et exige les manœuvres autorisées pour accéder aux quais ou zones de livraisons des commerces. C'est le cas notamment pour le Woluwe Shopping Center et les commerces situés dans l'artère commerciale av. Georges Henri.

ALTERNATIVES A LA VOITURE INDIVIDUELLE

Se déplacer sans un véhicule personnel peut s'opérer de deux manières : en empruntant un véhicule partagé pour faire son déplacement dans sa totalité, ou, en utilisant différents modes de déplacements combinés afin de rejoindre sa destination, via le système d'intermodalité.

1. Alternatives

Voir carte n°6c – Alternatives à la voiture individuelle

Voir fiche projet n°5.1.

1.1. Vision et principes qui sous-tendent les propositions de solutions alternatives

Il existe de nombreuses alternatives à la voiture individuelle qui permettent de répondre à la demande en déplacement des personnes qui ne disposent pas d'un véhicule personnel. De plus, le développement de ces alternatives doit inciter à la réduction de l'usage de la voiture pour ceux qui disposent d'un véhicule personnel.

1.2. En pratique

1.2.1. Carsharing

Le carsharing est un service de mise à disposition d'un véhicule par une entreprise privée pour des particuliers ou des entreprises. Actuellement, deux types de carsharing sont présents à Bruxelles : Cambio et Zen car.

Cambio

Le service Cambio existe déjà sur le territoire de Woluwe-Saint-Lambert. Cependant, celui-ci devrait être étendu afin d'offrir le service à un maximum de personnes, à une distance raisonnable de leur domicile.

Zen car

Zen Car est un système de car-sharing de véhicules 100% électriques. Le partage d'un véhicule électrique s'oriente vers une mobilité plus durable.

Il existe déjà une station au niveau du Woluwe Shopping Center, et une station est prévue au niveau de Montgomery. D'autres stations devraient voir le jour dans les années à venir.

Il serait intéressant d'aménager une station de voitures partagées (Cambio, Zen car, etc.) aux niveaux, entre autres, des lieux géographiques suivants:

- Des quartiers d'habitat dense tels que Deux Maisons, Constellations, Gribaumont, Parc Schuman, Konkel.
- Des pôles culturels et commerciaux tels que dans l'av. Georges Henri, à la place Saint-Lambert, au square de Meudon.

- Des pôles culturels et d'enseignement tels qu'à la station de métro Crainhem, la station de métro Vandervelde en lien avec l'UCL ainsi qu'au niveau de l'entrée des Cliniques Saint-Luc.

Ces lieux répondent tant à une demande des riverains qu'à un potentiel lié à des générateurs de déplacement situés à proximité.

1.2.2. Covoiturage

Le covoiturage provient d'une initiative privée entre particuliers. Cependant, celle-ci peut être encouragée via des mesures prises par des entreprises telles que des emplacements de stationnement réservés aux véhicules de covoitureurs.

Voitures partagées privées pour les déplacements domicile - travail

La voiture partagée entre particuliers n'est actuellement que trop faiblement encouragé. Ce mode de déplacement est pourtant fortement favorable à une diminution du trafic sur le réseau routier. Il est donc, dans le cadre du PCM et plus particulièrement des Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE), opportun de développer des mesures afin d'inciter et de développer ce système en proposant des emplacements de stationnement réservés (par exemple via un système de vignette) pour les usagers de ce mode de déplacement. Ce dispositif doit être aménagé à proximité ou sur le site d'entreprises afin d'inciter le covoiturage dans les déplacements domicile-travail. C'est le cas par exemple, de la zone UCL / Cliniques Saint-Luc, de la zone d'entreprises Marcel Thiry. Les entreprises peuvent développer un dispositif de covoiturage via une plateforme interactive d'échanges d'informations entre covoitureurs sur le lieu de travail.

Service Carpoolplaza

Le service Carpoolplaza (société Taxistop) aide à trouver un partenaire de covoiturage pour les déplacements fréquents tels que les déplacements domicile-travail. Cette méthode permet de diminuer les frais de déplacements. Elle est adressée aux particuliers et aux entreprises.

Par exemple, l'UCL prévoit, dans le cadre de son plan de déplacements d'entreprise, un service de covoiturage via Carpoolplaza. Dans ce contexte, l'UCL va définir des emplacements de stationnement privilégiés pour ces utilisateurs dans le parking Faculté et le parking Mounier.

Voitures A Plusieurs - VAP

Le système de voitures à plusieurs (VAP) est une initiative qui promeut, par un principe de solidarité, le covoiturage sur une courte distance dans le but de rejoindre un générateur de déplacement tel qu'un commerce ou une gare. VAP représente le principe d'autostop organisé entre « voisins » pour parcourir de courtes distances. Le système réunit un automobiliste possédant un véhicule et un piéton ne disposant pas de véhicule qui se rencontrent à des panneaux VAP situés au sein du quartier à une heure définie préalablement.

Ce mode de déplacements, pas encore existant au sein de la commune de Woluwe-Saint-Lambert, devrait être encouragé par des mesures de promotion, de facilitation des informations et de communication pour développer de manière efficace ce système. C'est un système très pertinent pour des déplacements autres que celui ayant à trait au domicile – travail.

1.2.3. Villo

Le service Villo n'est pas encore étendu jusqu'à la commune de Woluwe-Saint-Lambert. Le plan de mobilité est l'occasion d'identifier les localisations d'emplacement de stations Villo pertinentes. A court terme, on peut citer les lieux suivants:

- av. Mounier / av. Adenauer
- av. Vandervelde / av. J.F. Debecker
- bd de la Woluwe / av. Marcel Thiry
- Av. Marcel Thiry, au niveau de l'école Sainte Jeanne de Chantal
- Av. Marcel Thiry, au niveau du Cora
- Station de métro Roodebeek
- Square Meudon
- Place Saint-Lambert / bd de la Woluwe
- Chaussée de Roodebeek / av. de Mai
- Bd de la Woluwe au niveau du Woluwe Shopping Center
- Place du Tomberg
- Av. Heydenberg / ch. de Roodebeek
- Bd Brand Whitlock / av. Georges Henri

On notera que la localisation exacte de chaque station n'est pas encore définie, celle-ci devant faire l'objet d'un permis d'urbanisme.

Dans un deuxième temps, le réseau de stations Villo serait densifié sur le territoire communal par l'aménagement de nouvelles stations entre autres à proximité des lieux suivants:

- Cliniques Saint-Luc
- Au niveau du Ch. de la Dunette – Facultés UCL
- A proximité de l' Ecole de Santé Publique
- Stations de métro Alma & Crainhem
- A proximité du stade Fallon
- Av. Georges Henri / rue Abbé de l'Epée
- Square Vergote
- Station de métro Gribaumont
- Av. des Cerisiers / av. de Mai
- Rue T. De Cuyper / Clos des Peupliers
- Ch. de Stockel au niveau de l'établissement scolaire Don Bosco

1.2.4. Taxis

Le service taxis doit se développer à Woluwe-Saint-Lambert, principalement à proximité de pôles principaux tels qu'au niveau du pôle intermodal de Roodebeek / Woluwe Shopping Center / Wolubilis, des Cliniques Saint-Luc, de la station Crainhem.

1.2.5. Taxis Collecto

Le service Collecto est également une excellente alternative à l'utilisation individuelle de la voiture. Ces taxis collectifs (un taxi pour plusieurs clients) roulent de nuit et prennent les usagers à des arrêts de transports publics. Il existe 11 arrêts Collecto dans la commune de Woluwe-Saint-Lambert. Ils se situent aux arrêts de STIB suivants : Tomberg, Joséphine-

Charlotte, Georges-Henri, Meudon, Voot, Vandervelde, Roodebeek, Andromède, Verheyleweghen, Février, Peupliers.

2. Intermodalité

2.1. Vision et principes qui sous-tendent la promotion de l'intermodalité

Si on veut éviter de se déplacer en voiture pour la totalité d'un trajet, il est souvent nécessaire de combiner plusieurs modes de déplacements pour effectuer ce parcours.

Il est donc essentiel de facilité cette intermodalité et cette complémentarité des différents modes de déplacements.

2.2. En pratique

Plusieurs types d'intermodalités sont à développer. Ci-dessous, nous reprenons quelques exemples.

2.2.1. Intermodalité voiture – Transports en commun

L'aménagement d'un parking à la station de métro Crainhem témoigne d'une réelle volonté d'encourager un report modal vers les transports en commun.

Contrairement au plan IRIS II qui prévoit une extension massive du parking de transit à la station de métro Roodebeekla commune et la région s'accordent pour affirmer que l'intention n'est pas d'installer à cet endroit un parking de grande ampleur mais bien de créer un parking intégré au contexte urbanistique du site. Il ne s'agit pas de stériliser l'espace par la construction d'une tour à voiture qui nuirait à la qualité du quartier et du bâti mais de favoriser un projet ambitieux qui ferait cohabiter les activités commerciales, les logements et le stationnement intégrant également les sociétés de transports en commun puisqu'il s'agit de créer un pôle d'échange multimodale et multi-opérateurs. Par ailleurs, le modèle de gestion du parking envisagé, présente de nombreux avantages pour les habitants de la commune résidant à proximité du site ainsi que pour les nombreux visiteurs du Woluwe-Shopping-Center et du Wolubilis puisqu'il sera possible de prévoir en plus du stationnement de transit, du stationnement pour les riverains et du parking public (mutualisation du parking de transit en soirée et le week-end).

Dans tous les cas, les stations de métro Roodebeek et Crainhem sont toutes deux qualifiées de points d'intermodalité voiture-transport public.

2.2.2. Intermodalité vélo – Transports en commun

Afin de faciliter les déplacements à vélo jusqu'aux arrêts de transports en commun, il est essentiel d'assurer le stationnement du vélo aux arrêts. Pour ce faire, il convient d'équiper les arrêts de transports en commun d'emplacements de stationnement sécurisés pour les vélos.

2.2.3. Intermodalité Transports en commun – Transports en commun

Le réseau de la STIB encourage l'intermodalité depuis le réseau de bus vers le réseau appelé « structurant » (tram et métro). Ainsi, les lignes de bus passent par les quartiers résidentiels et rejoignent ensuite des stations de métro et de tram, ce qui permet un changement de mode.

2.2.4. Roodebeek comme pôle intermodal

La station Roodebeek est retenue, dans la vision d'avenir, comme un pôle intermodal, permettant de passer aisément d'un mode à l'autre (à pied, à vélo, en voiture, en métro, en tram, en bus) en cours de trajet.

L'aménagement de ce point intermodal doit donc assurer la bonne lisibilité de l'espace, et renseigner les usagers sur les alternatives et les conditions de circulation de chaque mode présent.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Ce volet développe différentes mesures d'accompagnement qui devraient être mises en œuvre afin d'atteindre les objectifs en termes de mobilité et d'accessibilité de la commune.

1. Sensibilisation et communication

Voir fiche projet n°1.3.

1.1. Concertation et coordination

Une mesure préalable consiste à mettre en œuvre un cadre de réflexion, de concertation et de coordination afin de développer au mieux les actions définies dans le cadre du PCM et d'assurer l'efficacité de ces actions.

Dans ce domaine, la commune de Woluwe-Saint-Lambert est déjà très active. En effet, une division « Stratégie et Mobilité » permanente a été mise en place au sein de l'administration communale. Celle-ci constitue une structure de concertation entre la commune est les acteurs externes (Région, exploitants, commerçants, habitants…).

1.2. Information et sensibilisation

Les démarches en termes d'information et de sensibilisation sont essentielles afin d'intégrer les citoyens dans la politique de mobilité durable à développer. Les mesures peuvent être de différents types. Nous pouvons citer entre autres les mesures suivantes :

- Inciter les acteurs concernés à développer un plan de déplacements d'entreprise et un plan de déplacements scolaire.
- Informer les citoyens des différentes actions entreprises afin de promouvoir la mobilité durable sur le territoire communal.

Cette démarche d'information doit s'opérer de manière continue afin de sensibiliser les citoyens à une mobilité plus durable. Elle s'inscrit dans le cadre du « code de la participation citoyenne » voté par le Conseil communal le 24 novembre 2008[2].

2. Contrôle et répression

Voir fiche projet n°1.2.

Parallèlement aux mesures infrastructurelles, il est fondamental de renforcer le contrôle pour toute incivilité dans les domaines suivants :

- Vitesse excessive

[2] http://www.woluwe1200.be/fr/vie-communale/democratie-locale/participation-citoyenne/fichiers/code-de-la-participation-citoyenne

- Stationnement en infraction

Ces mesures sont fondamentales et doivent être réalisées de manière continue.

3. Outil d'évaluation

Voir fiche projet n°1.1.

Afin d'évaluer de manière continue la mobilité et son évolution sur le territoire communal, il est important de développer un outil d'évaluation des mesures prises dans le domaine de la mobilité.

Cet outil doit s'appuyer sur des indicateurs qui permettent de comparer la situation actuelle avec la situation après la mise en œuvre de la mesure.

On notera qu'un travail de réflexion quant à la forme que prendront le suivi et l'évaluation des Plans Communaux de Mobilité est actuellement en cours au niveau de la Région. Ce travail se fera en partenariat avec la commune.

VOLET GEOGRAPHIQUE

Ce volet présente les propositions d'aménagements pour les zones géographiques spécifiques identifiées comme problématiques dans le diagnostic (phase 1).

Cette approche permet de prendre en compte l'ensemble des modes et l'ensemble des aspects directement liés à la mobilité et l'accessibilité (livraison, stationnement, qualité de vie…), dans une réflexion globale.

Les zones développées sont les suivants :

1. Station Roodebeek
2. Woluwe Shopping Center
3. Georges Henri
4. de Broqueville
5. Brandt Whitlock / Dietrich
6. UCL / Cliniques Saint-Luc
7. Voot / Déportés
8. Hof Ten Berg

Zone géographique n°1

1. Station Roodebeek

Il existe actuellement des réflexions menées qui ont toutes comme objectif commun de développer la station de métro Roodebeek comme nœud intermodal (métro, tram, bus STIB – TEC – De Lijn, parking, piétons, cyclistes). Ces réflexions divergent cependant en ce qui concerne l'aménagement le plus approprié. Cet aménagement est complexe en raison du nombre de contraintes à prendre en compte pour un bon fonctionnement de cet espace : différents types d'usagers, sécurité, confort, qualité de l'espace public, intermodalité…

L'ensemble des acteurs s'accordent avec la commune pour affirmer l'intérêt de Roodebeek comme pôle multimodal, étant donné les possibilités d'échanges entre les lignes passant par ce pôle et l'importance de la desserte locale de cette zone géographique très attractive (présente du Woluwe Shopping Center, du Wolubilis etc.).

Tant pour la STIB que pour le TEC, Roodebeek est recensé comme le pôle multimodal de 1ier choix dans leurs stratégies d'organisation de leur réseau de transports en commun. Il a été suggéré de déplacer le terminus de certaines lignes à la station de métro Crainhem, également considérée comme un pôle multimodal, mais cette solution ne semble pas acceptable car cette réorganisation du réseau obligerait une correspondance supplémentaire pour de nombreux usagers.

Des discussions étroites entre la commune, la Région et la STIB sont actuellement en cours afin de s'accorder sur un aménagement approprié pour ce pôle multimodal.

1.1. Piétons et vélos, acteurs clés pour l'intermodalité

L'espace disponible entre l'accès à la station de métro Roodebeek et l'av. J. Brel peut accueillir une station Villo. Cet aménagement renforcera l'intermodalité de ce pôle, étant situé à proximité immédiate de la station de métro et des arrêts de bus.

Dans le cadre de l'aménagement de cette zone géographique, il est important d'intégrer des liaisons piétonnes et cyclables de qualité (confort, éclairage, sécurité).

La piste cyclable sur le tronçon du cours H. Spaak sera unidirectionnelle, aménagée dans chaque sens de circulation en continuité avec le projet d'aménagement d'une piste cyclable le long de l'av. de Broqueville et de l'av. Paul Hymans. La piste cyclable bidirectionnelle dans l'av. Vandervelde sera elle-même convertie en piste cyclable marquée sur la voirie dans chaque sens de circulation.

Le réaménagement du carrefour cours H. Spaak / ch. de Roodebeek / rue Saint-Lambert visera, grâce à des oreilles de trottoirs, à diminuer la longueur des traversées piétonnes (entre autres via la mise à une bande de circulation de l'av. P. Hymans et le cours H. Spaak) et à diminuer la vitesse pratiquée par les automobilistes qui tournent.

1.2. Gestion du terminus tram et relation avec les autres modes

Une concertation entre la commune, la STIB et Bruxelles Mobilité est en cours afin de définir le plan d'implantation du terminus du tram. Peu importe sa localisation, l'idée est de maintenir la possibilité de prolonger le tram vers le nord tout en assurant un espace public de qualité et une

sécurité accrue pour les piétons, les cyclistes, avec des échanges optimaux entre les différents modes de déplacements.

1.3. Gestion de la circulation automobile

1.3.1. Réduction à une bande du P. H. Spaak

Dans le cadre du projet de mise à une bande de l'ensemble de l'axe av. de Broqueville – av. P. Hymans – av. Vandervelde, le cours P. H. Spaak sera requalifié également.

1.3.2. Accessibilité du parking P&R

L'accès au parking P&R se ferait via l'av. J. Brel, voirie interquartier.

1.3.3. Accessibilité de l'av. J. Brel pour les automobilistes

Le tronçon bas de l'av. J. Brel est ouvert dans les deux sens à la circulation des bus et des automobilistes. De ce fait, l'av. J. Brel, voirie interquartier, accueille le trafic d'accès au parking de Roodebeek, permettant de diminuer le trafic via la chaussée de Roodebeek, considérée comme une voirie locale.

1.3.4. Aménagement du carrefour P.H. Spaak / Brel comme carrefour principal

Le carrefour du cours P. H. Spaak et l'av. J. Brel est réaménagé comme carrefour principal, donnant accès au parking Roodebeek via l'av. J. Brel.

1.3.5. Aménagement du carrefour avenue de Roodebeek / rue Saint-Lambert comme carrefour local

L'objectif de réaménagement de ce carrefour est d'une part d'améliorer la sécurité du carrefour et d'autre part de rendre son caractère local à ce carrefour.

Le carrefour cours P.H. Spaak / rue Saint-Lambert est réaménagé afin de diminuer la longueur des traversées piétonnes et la capacité d'accès dans la rue Saint-Lambert (report de l'accès du Woluwe Shopping Center via le bd de la Woluwe).

L'aménagement doit inhiber l'aspect de continuité de l'itinéraire avenue de Roodebeek / rue Saint-Lambert, deux voiries locales.

1.3.6. Sortie de la zone réservée au bus régulée par un feu

La proposition prévoit la mise en place d'un feu de signalisation à la sortie de la zone d'arrêts des bus et dans l'av. J. Brel dans le but de donner la priorité aux bus.

1.3.7. Coordination entre les carrefours

Il serait intéressant de coordonner les carrefours cours P.H. Spaak/av. J. Brel et Bd de la Woluwe/av Vandervelde. En effet, ceux-ci présentent des charges de trafic importantes et une distance entre eux faible.

Zone géographique n° 2

2. Woluwe Shopping Center

Le Woluwe Shopping Center est un générateur de déplacements majeur. Ce centre commercial présente en effet une zone de chalandise dépassant les limites régionales.

De part sa facilité d'accès via de grands axes et une offre de stationnement abondante via un parking de grande capacité, l'utilisation de la voiture reste prédominante pour se rendre au centre commercial. Inversement, l'accessibilité du Woluwe Shopping Center par les modes actifs reste de mauvaise qualité du point de vue de la sécurité et du confort, pour encourager de manière importante les déplacements à pied et à vélo pour rejoindre le centre commercial. Des mesures en la matière sont donc essentielles.

Les livraisons génèrent de nombreuses nuisances pour le quartier et il est donc impératif de proposer des mesures afin de diminuer ces nuisances.

2.1. Principe d'accessibilité du WSC pour les visiteurs dans le but de diminuer le trafic dans la rue Saint-Lambert

Voir carte n°9a – accessibilité du Woluwe Shopping Center via le bd de la Woluwe.

2.1.1. Réorganisation des accès automobiles du Woluwe Shopping Center

Le principe est d'inciter l'utilisation des accès situés du côté du bd de la Woluwe. Pour cela, il est pertinent de diminuer la capacité d'accueil des accès situés dans le rue Saint-Lambert et inversement, d'augmenter le nombre d'accès situés du côté du bd de la Woluwe.

Il serait également pertinent de réorganiser la circulation interne et d'inverser le sens des rampes d'accès aux niveaux supérieurs afin d'inciter l'utilisation de l'accès Woluwe sud (actuellement, l'accès Lambert sud incite la sortie du parking via la rue Saint-Lambert).

L'accès Lambert sud devrait à terme être supprimé dans le but de diminuer le trafic empruntant la rue Saint-Lambert afin de rejoindre le parking du WSC.

2.1.2. Mouvements sur le bd de la Woluwe afin de quitter - rejoindre le WSC en voiture

Le réaménagement du bd de la Woluwe afin d'accueillir le passage du tram est l'opportunité d'améliorer l'accessibilité du Woluwe Shopping Center via les accès le long du bd de la Woluwe et principalement via l'accès sud.

La proposition prévoit l'aménagement de deux carrefours aux niveaux des entrées/sorties du parking du shopping. Ces aménagements faciliteront l'accès au parking via le bd de la Woluwe.

Ces aménagements ont également l'avantage d'augmenter le nombre de traversées piétonnes du bd de la Woluwe et ainsi améliorer la traversée depuis le quartier Debecker.

Le demi-tour qui permet aux automobilistes provenant du sud de rejoindre l'accès Woluwe Nord / sud du Shopping devrait disposer d'une phase de feu spécifique, ce qui faciliterait l'insertion des automobilistes dans le flux des automobilistes venant en sens inverse.

Ce feu devrait être coordonné à celui du carrefour bd de la Woluwe/Av Vandervelde.

2.2. A pied vers le Woluwe Shopping Center

Voir carte n°9b – accessibilité piétonne vers le Woluwe Shopping Center

Voir fiche projet n°7.1.

2.2.1. Protection des piétons aux carrefours par une adaptation des phases de feux

Le réaménagement du carrefour av. P. Hymans / rue Saint-Lambert et du carrefour av. Vandervelde / bd de la Woluwe, pour le passage du tram devrait être mis à profit pour augmenter la sécurité de ces carrefours pour les piétons, en plaçant des refuges et en modifiant les phases de feux. Il faut veiller à ce que la durée des feux pour les piétons et les cyclistes soit suffisante pour permettre la traversée en toute sécurité du carrefour.

2.2.2. Aménagements pour les déplacements à pied sécurisés autour et vers le WSC

Les aménagements suivants doivent être réalisés afin d'améliorer la circulation piétonne vers et aux abords du Woluwe Shopping Center :

- Aménagement de trottoirs traversant surélevés à tous les accès (vers le parking et les zones de livraisons)
- Aménagement de refuges entre les entrées au niveau de l'accès Lambert nord.
- Aménagements spécifiques pour les piétons à chaque accès depuis l'extérieur et au sein du parking jusqu'aux sas d'accès à la galerie.
- Aménagements de traversées piétonnes sur le bd de la Woluwe.
- Aménager un cheminement piéton dans le parking (partie située en plein air) entre le WSC et le parc Saint-Lambert.
- Installation de potelets dans la rue Saint-Lambert pour empêcher le stationnement sur les trottoirs.
- Aménager des rampes d'accès parallèlement aux escaliers afin de permettre l'accès pour tous aux parkings et aux entrées situées au rez-de-chaussée.

2.3. Aménagement de la place et de la rue Saint-Lambert

2.3.1. Aménagement de la place Saint-Lambert

Voir carte n°9a – accessibilité du Woluwe Shopping Center via le bd de la Woluwe.

La commune a développé un projet de réaménagement de la place Saint-Lambert qui vise à requalifier l'espace public, en libérant le centre de la place du stationnement. Un dispositif de stationnement pour les vélos sera aménagé.

L'aménagement met en place un « effet de porte » à l'extrémité nord de la place de façon à éviter physiquement le passage de tout véhicule lourd par l'étroite rue Saint-Lambert.

Cet aménagement améliorera la qualité de l'espace public et augmentera l'attractivité de la place en tant que pôle horeca et commercial.

Enfin, il renforce la dynamique piétonne entre cette place, le Woluwe Shopping Center et le site du Wolubilis.

2.3.2. Tronçon étroit sud de la rue Saint-Lambert

Il existe déjà des éléments visant à limiter la vitesse sur ce tronçon de voirie.

De plus, l'aménagement de la place Saint-Lambert décourage l'usage de ce tronçon pour se rendre au Woluwe Shopping Center.

Une signalisation adaptée doit interdire l'accès de ce tronçon de voirie aux camions et diriger les automobilistes préférentiellement via le bd de la Woluwe.

2.3.3. Tronçon large nord de la rue Saint-Lambert

Voir carte n°9c – accessibilité des quais de livraisons du Woluwe Shopping Center

L'aménagement proposé s'appuie sur le principe qu'il faut maintenir l'accessibilité des commerces situés dans la rue Saint-Lambert tout en renforçant la sécurité pour les modes actifs.

La 1ière mesure consiste à réaménager le carrefour cours P.H. Spaak / rue Saint-Lambert dans le but d'améliorer la sécurité et de diminuer la capacité (nombre de bandes de circulation) dans la rue Saint-Lambert.

Dans la mesure du possible, il est essentiel d'imposer aux livreurs d'utiliser les quais de livraisons n°1 et n°2 situés du côté du bd de la Woluwe. Cependant, certains quais de livraison situés dans la rue Saint-Lambert ne sont pas délocalisables du côté du bd de la Woluwe et doivent donc rester accessibles via la rue Saint-Lambert.

De ce fait, et complémentairement au fait de limiter le nombre de livraisons via cet accès, certaines mesures peuvent être mises en place afin d'améliorer le système de livraison opéré actuellement via cette voirie. La nouvelle organisation exige que toutes les livraisons s'opèrent dans l'espace privé (3 quais de livraison), et qu'il n'existe qu'une seule entrée / sortie pour cette zone de quais en espace privé, pour réduire les risques de conflits. Ainsi toutes les manœuvres de marche arrière s'effectuent en domaine privé. Le croisement entre les camions et les piétons se limiteront à deux points bien spécifiques, et où les camions ne circulent qu'en marche avant.

Pour maintenir l'accès de cette zone de quais dans l'espace privé, il faut organiser un demi-tour dans la rue Saint-Lambert. Ce demi-tour peut éventuellement être envisagé via l'aménagement d'un rond-point au niveau de la station essence non maintenue.

La proposition améliore également la sécurité et le confort des déplacements à pied par l'aménagement de refuges et de passages surélevés pour les piétons.

Dans la même réflexion, le carrefour rue St-Lambert / rue des Floralies est doté d'oreilles de trottoirs pour diminuer la longueur des traversées piétonnes, et le stationnement à proximité des passages pour les piétons est supprimé.

2.4. Mesures complémentaires

Plusieurs mesures complémentaires devraient être mise en œuvre pour améliorer les conditions de déplacements et la sécurité de tous autour du Woluwe Shopping Center. On peut citer les mesures suivantes :

- Fournir un plan d'accès (à publier sur le site internet du shopping) pour les visiteurs, qui informe de l'accès au shopping selon tous les modes de transports, privilégiant les modes actifs et les transports publics, et n'indiquant que les accès voiture situés du côté du bd de la Woluwe.
- Mesures de contrôle du respect des fiches d'accessibilité imposées aux livreurs (avec préférence pour le quai n°1 & 2 situés du côté du bd de la Woluwe).
- Signalisation du Woluwe Shopping Center vers les entrées situées du côté du bd de la Woluwe.

Zone géographique n° 3

3. Avenue Georges Henri

L'av. Georges Henri est une artère commerciale qualifiée de pôle relais, qui présente une attractivité locale, avec une offre commerciale quantitativement satisfaisante. Cet axe souffre d'un déficit qualitatif qui s'explique par un manque d'harmonisation dans l'offre, une faiblesse en termes d'accessibilité (lignes de transports publics à faible vitesse commerciale, difficultés en matière de stationnement) et en termes de qualité de l'espace public et de dynamique commerciale. La majorité des livraisons s'opèrent en voirie, ce qui perturbe la circulation et le passage des bus. La réflexion menée sur cette voirie propose des mesures afin de répondre à ces différentes préoccupations et ainsi améliorer la qualité de cette artère commerciale.

On notera que, en complémentarité avec le PCM, une étude a été initiée par la commune. Celle-ci a pour but de proposer des aménagements et des mesures afin d'améliorer la qualité des déplacements piétons et de redynamiser le noyau commercial av. Georges Henri.

Voir cartes n°10a & 10b – Réaménagement de l'av. Georges Henri avec des zones de livraisons.

3.1. Déplacements modes actifs et aménagement de l'espace public

Voir fiche projet n°7.3.

L'étude complémentaire initiée par la commune pour le réaménagement de l'av. Georges Henri est l'opportunité de proposer des mesures afin d'améliorer la qualité de l'espace public et des déplacements à pied dans ce noyau commercial. Le PCM est l'occasion d'apporter des premières réflexions dans ce domaine.

La suppression des emplacements de stationnement entre le square Degroof et le Square Meudon est pertinente pour améliorer les déplacements à pied, les trottoirs seraient en effet plus larges et le piéton ne se sentirait plus « frôlé » par les voitures et les bus.

L'amélioration de la sécurité des traversées piétonnes et l'augmentation de ce nombre de traversées font également partie de la proposition de réaménagement.

De manière générale, il n'est pas envisagé d'inscrire cet axe en zone 30 km/h mais l'étude de réaménagement de l'avenue Georges Henri révisera le profil de la voirie afin de marquer le caractère local de cet axe et d'amplifier l'espace disponible pour les modes actifs, tout en maintenant une circulation efficace pour les transports publics.

3.2. Opérations de livraison

Voir fiche projet n°7.2.

3.2.1. Localisation des zones de livraisons

L'étude s'est appuyée sur la méthode publiée par le CERTU qui a pour but de quantifier et localiser les zones de livraisons à mettre en œuvre dans l'av. Georges Henri entre le bd Brand Whitlock et le Square de Meudon.

On notera que cette étude, via une typologie des commerces, donne une première évaluation sommaire de la demande en termes de livraisons dans l'av. Georges Henri. Cependant, il est

nécessaire d'avoir recours à une étude approfondie via des enquêtes détaillées auprès des commerçants afin de définir précisément les besoins en livraisons, tant en termes de taille, de localisation et d'horaires des zones de livraisons. Cette enquête est prévue.

Etape 1 : périmètre et division en tronçons

L'avenue Georges Henri entre le bd Brand Whitlock et le square de Meudon est divisée en 10 tronçons, chaque tronçon correspondant à un côté de voirie et délimité par 2 voiries perpendiculaires à l'av. Georges Henri.

Etape 2 : Typologie des commerces

Afin de définir le nombre d'aires de livraisons nécessaires, la méthode exige de réaliser un relevé de la typologie commerciale, c'est-à-dire que chaque commerce est affecté à une catégorie d'activité, chaque catégorie étant associé à un nombre moyen de livraisons/semaine.

Il existe 14 catégories d'activités. Cependant, 3 catégories ne sont pas inclues dans le calcul. De plus, les établissements ayant leur propre zone de livraisons ne sont pas non plus recensés.

On notera que le nombre d'employés n'est pas pris en compte. En effet, la méthode s'appuie sur des coefficients de génération de mouvements en fonction de la taille moyenne des établissements par type d'activités. Ce principe simplifie la méthode sans dénaturer les résultats.

Les résultats des relevés de terrain sont résumés dans le tableau ci-dessous.

catégorie d'activités			Tronçon									
n°	nom	Coefficient	1 - Withlock <-> Plekelinden - côté Nord	2 - Withlock <-> Plekelinden - côté sud	3 - Plekelinden <-> Prince Heritier - côté Nord	4 - Plekelinden <-> Prince Heritier - côté sud	5 - Prince Heritier <-> Linthout - côté Nord	6 - Prince Heritier <-> Linthout - côté sud	7 - Linthout <-> Timmermans - côté Nord	8 - Linthout <-> Menuisier - côté sud	9 - Timmermans <-> Meudon - côté Nord	10 - Menuisier <-> Meudon - côté sud
1	Cafés / hotels / restaurants	6,25	2	2	1	5	2	3	2	2	2	4
2	Boulangeries, pâtisseries	8,07	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
3	Boucheries, charcuteries	10,5	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
4	Alimentation générale	9,53	2	0	0	0	0	1	0	2	0	0
5	Commerces de détail d'habillement (inclus chaussures, textiles, maroquinerie)	3,23	0	1	2	2	2	2	1	2	2	1
6	Librairies, papeteries	13,8	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1
7	Pharmacies	/	> pas intégrée au calcul									
8	Autres commerces de détail (bijouterie, électroménager, parfumerie, opticiens, fleuristes etc)	7,53	3	3	2	3	5	3	2	2	6	1
9	Commerces d'ameublement	7,5	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1
10	Grands magasins (> 400 m²)	/	> pas intégrée au calcul									
11	Commerces de gros	21,67	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	Agences bancaires	/	> pas intégrée au calcul									
13	Tertiaire, administrations	2,43	2	3	3	4	2	5	2	2	2	2
14	Artisanat de fabrication (cordonnerie etc)	7,81	0	2	2	2	2	2	0	2	0	1
TOTAL	nombre de déplacements		72,81	68,73	58,75	93,14	90,89	106,97	46,15	73,56	69	80,23
	nombre théorique de zones de livraisons		0,81	0,76	0,65	1,03	1,01	1,19	0,51	0,82	0,77	0,89
	nombre pratique de zones de livraisons		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
longueur du tronçon			140m	140m	110m	110m	170m	170m	150m	140m	160m	100m
									hyp. piétonnier			

Etape 3 : Détermination du nombre d'aires de livraisons à implanter

Le coefficient correspond au nombre de mouvements généré par chaque type d'activités par semaine.

Sur chaque tronçon, il convient d'additionner les mouvements générés par chacun des établissements/commerces. Ce total de mouvements doit alors être divisé par 90 pour donner le nombre théorique d'aires de livraisons à implanter.

Le principe du calcul (division par 90) est de proposer une offre capable de répondre à la demande la plus forte de la journée. La moitié des livraisons a lieu entre 9h00 et 12h00, 5 jours par semaine en moyenne[3] . La connaissance des durées moyennes de livraison issue d'enquêtes et d'observations de déplacements de marchandises en ville et la prise en compte des taux de rotation des véhicules ont conduit à retenir un taux d'utilisation de trois livraisons par heure sur une aire de livraison.

Etape 4 : Localisation des aires de livraisons à implanter

Lorsque le nombre d'aires de livraisons est défini, la méthode tente à définir les localisations les plus pertinentes en maintenant à l'esprit certains aspects considérés comme des critères incitant ou dissuadant la localisation spécifique de l'aire de livraison:

- Dans la mesure du possible, l'aire de livraison doit se situer au début d'un tronçon (juste après une intersection/ une rupture) afin d'éviter le créneau et permettre que le camion entre dans la zone en marche avant.
- Il est essentiel d'aménager un abaissement de trottoir au droit de l'aire de livraisons.
- L'aire de livraisons doit se situer, dans la mesure du possible, à proximité immédiate des générateurs les plus contraignants (ceux qui exigent le plus de livraisons et des colis encombrants).
- De manière générale, il faut retenir qu'un livreur n'utilisera pas une aire de livraison si celle-ci se situe à plus de 150 mètres du commerce qu'il doit livrer et s'il existe un obstacle significatif entre la zone de livraisons et le commerce à livrer.
- L'aire de livraison doit avoir une longueur de 15 mètres dans le but de faciliter l'insertion dans la zone de livraison en marche avant. Cette dimension tient compte des dimensions des véhicules médians entre 3,5 T et 19 T, véhicules destinés à l'utilisation d'aires de livraison.

Sur base de cette méthode, les zones de livraisons minimales à prévoir sont localisées comme suit :

1) Tronçon bd. Brand Whitlock / av. Prekelinden - côté sud

A proximité du magasin de meubles (livraisons encombrantes) et environ au milieu du tronçon pour minimiser la distance maximale à parcourir.

2) Tronçon av. Prekelinden / av. Prince Heritier - côté sud

[3] Source: laboratoire d'économie des transports de Lyon.

A proximité de l'Intersport (grand magasin sans zone de livraison spécifique), au milieu du tronçon pour minimiser la distance maximale à parcourir et au début de la zone de stationnement pour faciliter la manœuvre en marche avant.

3) Tronçon av. Prince Heritier / av. Prekelinden, côté nord

Dans le haut du tronçon où les commerces exigent plus de livraisons et des plus grands gabarits ainsi qu'au début de la zone de stationnement pour faciliter la manœuvre en marche avant.

4) Tronçon av. du Prince Heritier / place De Grooff, côté sud :

A la fin du tronçon

5) Tronçon rue du Bois de Linthout / place De Grooff, côté nord :

Au début du tronçon pour faciliter la manœuvre en marche avant.

Il est envisagé d'aménager le tronçon *Le Métairie – Square Meudon* en voirie piétonnière. De ce fait, aucune aire de livraisons n'est proposée, le dispositif de livraisons devant être défini dans le cadre de ce projet de réaménagement complet de façade à façade de la voirie.

On notera également que le tronçon - Withlock /Plekelinden, côté Nord pourrait nécessiter une zone de livraison selon l'analyse. Cependant, les commerces de grande surface (Aldi et Ready Home), ce qui correspond aux livraisons les plus problématiques, disposent d'une zone de livraison spécifique au niveau de l'avenue Albertyn.

Parallèlement à l'aménagement de zones de livraisons, il est fondamental de mettre en place des mesures de contrôle du respect de ces zones de livraisons.

3.2.2. Période active

On notera que suivant l'hypothèse d'une aire de livraison de 15 mètres de long, l'aire de livraisons prend 3 places de stationnement. L'aire de livraisons peut cependant être limitée dans le temps et cet espace peut donc devenir 3 emplacements de stationnement en dehors des heures de livraisons. Cependant, la mise en place d'un tel dispositif de stationnement pour les véhicules individuels sur les aires de livraisons en dehors des périodes actives doit aller de pair avec un contrôle de police.

Il peut être envisagé que les zones de livraisons seraient actives de 7h00 à 19h00, les emplacements de stationnement étant ainsi disponibles pour les riverains en soirée et durant la nuit. Cette période devrait être confirmée ou pourrait être réduite (par exemple 9h00 - 12h00) sur base d'une enquête auprès des commerçants afin de répondre au mieux à leurs attentes en la matière.

Les zones de livraisons pourraient correspondre à des zones de stationnement en régime « jaune » c'est-à-dire des zones de stationnement autorisées qu'en dehors de la période active pour les livraisons.

3.3. Stationnement

La mise en œuvre de 5 zones de livraisons exigerait la suppression de 15 emplacements de stationnement dans la période active pour les livraisons. Ceux-ci pourraient être compensés par l'aménagement d'un parking souterrain sous le bâtiment de la Métairie (cfr point 16 de l'étude de redynamisation de l'av. Georges Henri qui reprend les 25 mesures que la commune souhaite étudier et/ou mettre en œuvre).

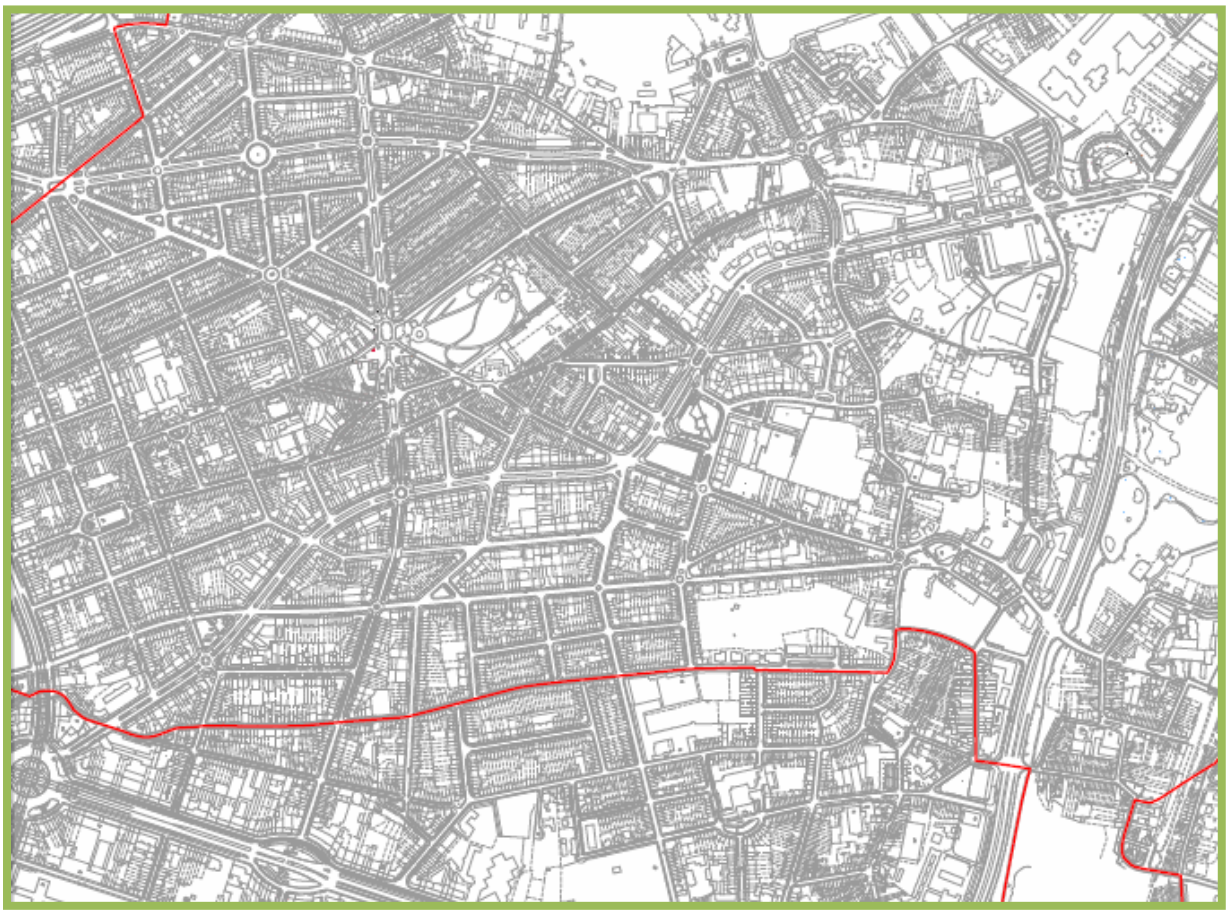
Ce projet de parking souterrain permettrait également de supprimer les emplacements de stationnement entre le square Degroof et le Square Meudon et ainsi de renforcer la mesure de valorisation et d'amélioration des déplacements à pied entre ces deux noyaux.

Une alternative, qui avait été envisagée dans le cadre de l'étude pour la redynamisation du noyau commercial av. Georges Henri, est de créer du stationnement en épi afin d'augmenter le nombre d'emplacements dans certaines voiries perpendiculaires à l'av. Georges Henri, avec une révision du plan de circulation suite à la mise en sens unique de certaines voiries.

De plus, afin d'assurer une rotation dans le stationnement, l'av. Georges Henri a été placée en zone rouge dans le plan de stationnement réglementé. L'horodateur règlemente cette zone tous les jours de la semaine excepté le dimanche, deux heures de stationnement maximum (le premier ¼ h gratuit) de 9h00 à 18h00. La carte « riverains » n'y est pas autorisée. Cette artère commerciale fait donc partie de la zone de stationnement réglementée la plus stricte.

Zone géographique n° 4

4. Avenue de Broqueville



L'avenue de Broqueville, axe fortement fréquenté étant donné sa fonction de voirie principale, présente une forte insécurité aux niveaux des traversées piétonnes de l'avenue et des voiries perpendiculaires à cet axe qui ne présentent que très rarement des traversées piétonnes. La circulation des cyclistes est également dangereuse sur cet axe et principalement à chaque croisement où la configuration des lieux n'est pas adaptée à la circulation des différents modes de déplacements.

En réponse à cette préoccupation, et suite aux accidents graves survenus sur cet axe, la Région et la commune ont décidé de développer un projet de sécurisation de cette artère, prévoyant notamment la réduction à une bande de circulation et l'aménagement d'une piste cyclable le long de l'av. de Broqueville. La réduction de cet axe à une seule bande de circulation dans chaque sens est favorable à un renforcement de la sécurité pour tous et principalement pour les usagers faibles. En effet, la configuration actuelle des lieux n'est pas appropriée car la largeur de la voirie fait plus de 5,5 mètres de large, ce qui donne tendance aux automobilistes de rouler à deux de front, sans parler de la vitesse excessive que cette configuration des lieux autorise.

Les mesures présentées ci-après se basent sur le projet régional qui a pour but d'offrir un aménagement adapté à une sécurité renforcée et à un confort de déplacements pour tous.

Voir carte n°11 – Réaménagement de l'axe de Broqueville

Voir fiche projet n°7.4.

4.1. Profil général de l'axe de Broqueville

Le projet régional prévoit d'aménager une piste cyclable le long de l'avenue de Broqueville.

Afin d'assurer la meilleure sécurité des usagers faibles sur cette voirie, il est prévu d'aménager une piste cyclable marquée dans le but que les automobilistes n'empiètent pas sur l'espace voué aux cyclistes.

On notera que le projet d'aménagement d'une piste cyclable marqué sur la voirie se prolongera, après sa mise en œuvre sur l'avenue de Broqueville, dans l'avenue Paul Hymans et l'avenue Emile Vandervelde. L'objectif est d'aménagement un axe de manière continue, avec des infrastructures pour les cyclistes. L'ensemble de cet axe sera réaménagé en une seule bande de circulation dans chaque sens pour les automobilistes.

4.2. Aménagement des traversées piétonnes

Les traversées piétonnes de l'av. de Broqueville doivent être réaménagées afin de renforcer la sécurité, via un éclairage et un dispositif d'équipements adapté (exemples : croix de Saint-André, feu de signalisation).

Le réaménagement de l'axe de Broqueville est l'occasion pour sécuriser la traversée des voiries latérales (traversées parallèles à l'axe de Broqueville) qui ne disposent actuellement pas de traversées piétonnes. Chacune de ces traversées sera aménagée avec un dispositif surélevé pour renforcer la sécurité.

C'est le cas, notamment, aux niveaux des croisements avec les voiries suivantes :

- Avenue Prekelinden
- Rue Constant Montald
- Rue Raymond De Meester
- Rue Léon Tombu
- Rue Gilsoul

4.3. Carrefour de Broqueville / Slegers / Joséphine-Charlotte

Ce carrefour est régulé par un feu de signalisation.

La proposition de réaménagement de l'av. de Broqueville prévoit l'aménagement d'une bande spécifique de tourne à gauche depuis l'av. de Broqueville vers l'av. Slegers en empiétant dans la berne centrale. Cela permet aux automobilistes voulant tourner à gauche de se positionner sans gêner les automobilistes qui continuent tout droit.

De plus, l'aménagement prévoit la réalisation d'oreilles de trottoirs qui permettent de raccourcir les traversées piétonnes, ainsi que des sas pour les cyclistes.

4.4. Carrefour de Broqueville / Tomberg / Pauwels

Voir carte n°11 – Réaménagement du carrefour Tomberg / av. de Broqueville / av. Henri Pauwels.

Voir fiche projet n°7.5.

Il n'existe actuellement pas de sens unique limité (SUL) dans l'av. Henri Pauwels car les cyclistes seraient « lachés » en sortie d'un sens unique dans un carrefour à cinq branches complexes, ce qui génère une situation fortement dangereuse.

Pour pouvoir aménager le SUL, il faut proposer un nouvel aménagement du carrefour avec l'av. de Broqueville, ainsi que l'installation de feux spécifiques pour les cyclistes.

L'aménagement proposé de ce carrefour s'appuie sur les principes suivants :

- simplification du carrefour en fermant l'av. Pauwels depuis l'Est. Cette voirie peut être rejointe uniquement via l'av. de Broqueville depuis l'Ouest. Les automobilistes venant de l'av. de Broqueville depuis l'Est doivent prolonger leur itinéraire sur l'av. de Broqueville jusqu'au rond-point avenue du Roi Chevalier pour faire demi-tour.

- Aménagement d'une bande spécifique pour le tourne à gauche afin de maintenir une capacité supérieure au carrefour.

- Augmentation de l'espace pour les piétons (oreilles de trottoirs) et raccourcissement des traversées piétonnes.

- Marquage indiquant la présence de cyclistes au sein de la circulation automobile dans l'av. Pauwels entre les avenues Slegers et Bastin.

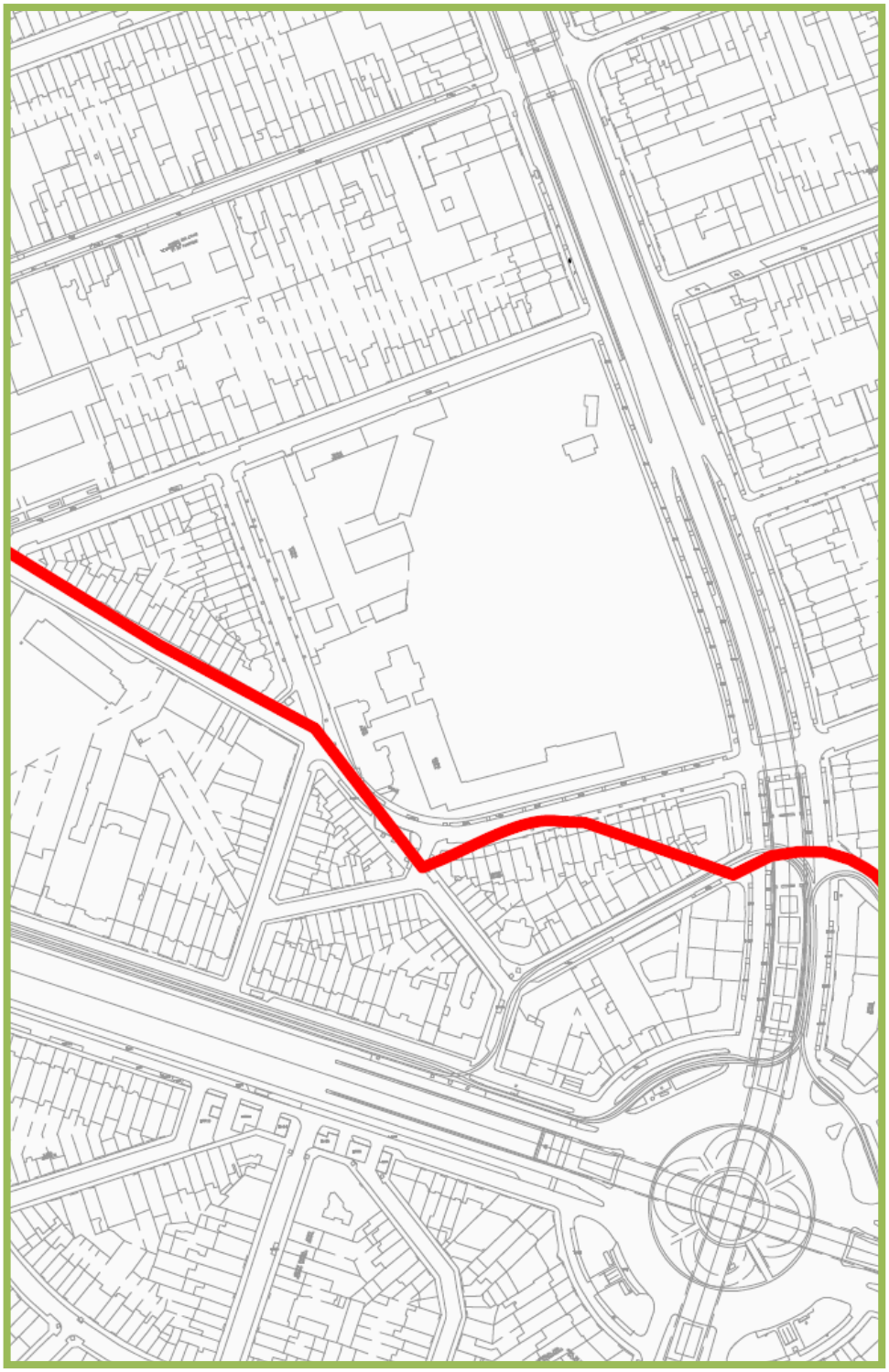
- Marquage indiquant la présence de cyclistes au sein de la circulation automobiles dans le carrefour Tomberg / de Broqueville.
- Sécurisation du SUL envisagé dans l'av. Pauwels.
- Aménagement de sas pour les cyclistes.

4.5. Rond-point rue de l'Activité

Le réaménagement de l'av. de Broqueville dans le but de mettre en œuvre une piste cyclable offre l'opportunité de sécuriser les infrastructures pour les piétons. Dans cette optique, il est pertinent d'augmenter la longueur des refuges pour les piétons au niveau du rond-point rue de l'Activité dans le but d'améliorer la sécurité des piétons lors de la traversée.

Zone géographique n° 5

5. Brand Whitlock / Dietrich



Les bus sont quotidiennement bloqués dans les remontées de files en amont du rond-point Montgomery. Pour résoudre ce problème et augmenter l'efficacité des lignes de bus qui empruntent cet itinéraire, une bande spécifique pour les bus serait envisagée le long du bd Brand Whitlock.

De plus, le diagnostic a identifié des difficultés au niveau de l'établissement scolaire, en raison de l'insécurité engendrée par le trafic trop important entrant dans le quartier. L'itinéraire cyclable régional passant par l'av. Dietrich ne présente actuellement pas d'aménagement sécurisé.

Afin de porter une réflexion sur l'ensemble de ces problématiques, des mesures seraient proposées dans cette zone géographique.

Voir carte n°12 – Réaménagement du bd Brand Whitlock et av. Dietrich.

5.1. Aménagement de l'avenue Dietrich

Voir fiche projet n°7.7.

La proposition d'aménagement comporte la mise en sens unique de l'av. Dietrich en venant du bd Brand Whitlock. Ce choix s'explique par les objectifs suivants :

- Aménager un sens unique limité (SUL) qui offrira un meilleur confort et une sécurité renforcée pour les déplacements cyclables (la largeur de la voirie permet l'aménagement d'un SUL confortable uniquement si cette voirie est mise en sens unique). On notera que la déviation de l'itinéraire cyclable régional via un autre itinéraire est difficilement envisageable étant donné le peu de traversées du bd Brand Whitlock.
- Diminution du trafic dans le quartier par la suppression de l'itinéraire d'évitement via la rue Batonnier Braffort et l'av. Dietrich.
- Diminution des conflits et des manœuvres complexes à proximité de l'établissement scolaire.

5.2. Aménagement du boulevard Brand Whitlock

Voir fiche projet n°7.6.

La configuration du bd Brand Whitlock serait revue afin de prévoir l'aménagement d'une bande bus du côté tunnel sur le tronçon entre l'av. du Castel (au niveau de la sortie du tunnel) et la rue de la Duchesse (au niveau du site propre du tram) en direction du rond-point Montgomery.

On notera que ce projet d'aménagement d'une bande bus sur le bd Brand Whitlock s'inscrit dans la vision du Schéma Directeur de la Moyenne Ceinture, dans laquelle la première bande du rond-point Montgomery sera réservée aux bus et aux vélos.

La bande spécifique pour les bus serait aménagée à la place des emplacements de stationnement du côté tunnel, de ce fait, deux bandes de circulation pour les automobilistes seraient maintenues ainsi que le stationnement du côté de l'établissement scolaire.

Une zone 30 km/h, serait mise en place pour réduire la vitesse à proximité de l'école et ainsi renforcer la sécurité.

On notera qu'une réflexion est en cours sur l'ensemble de l'axe Bld Brand Whitlock / Bld Reyers entre le Square Montgomery et la Place Meiser dans le but de proposer des aménagements qui imposeraient aux automobilistes de respecter la vitesse maximale autorisée, à savoir 50 km/h.

5.3. Aménagement du carrefour Dietrich / Whitlock

Le carrefour serait équipé d'un feu anticipatif pour les bus, pour éviter le conflit entre le tout droit du bus avec le tourne à gauche des automobilistes.

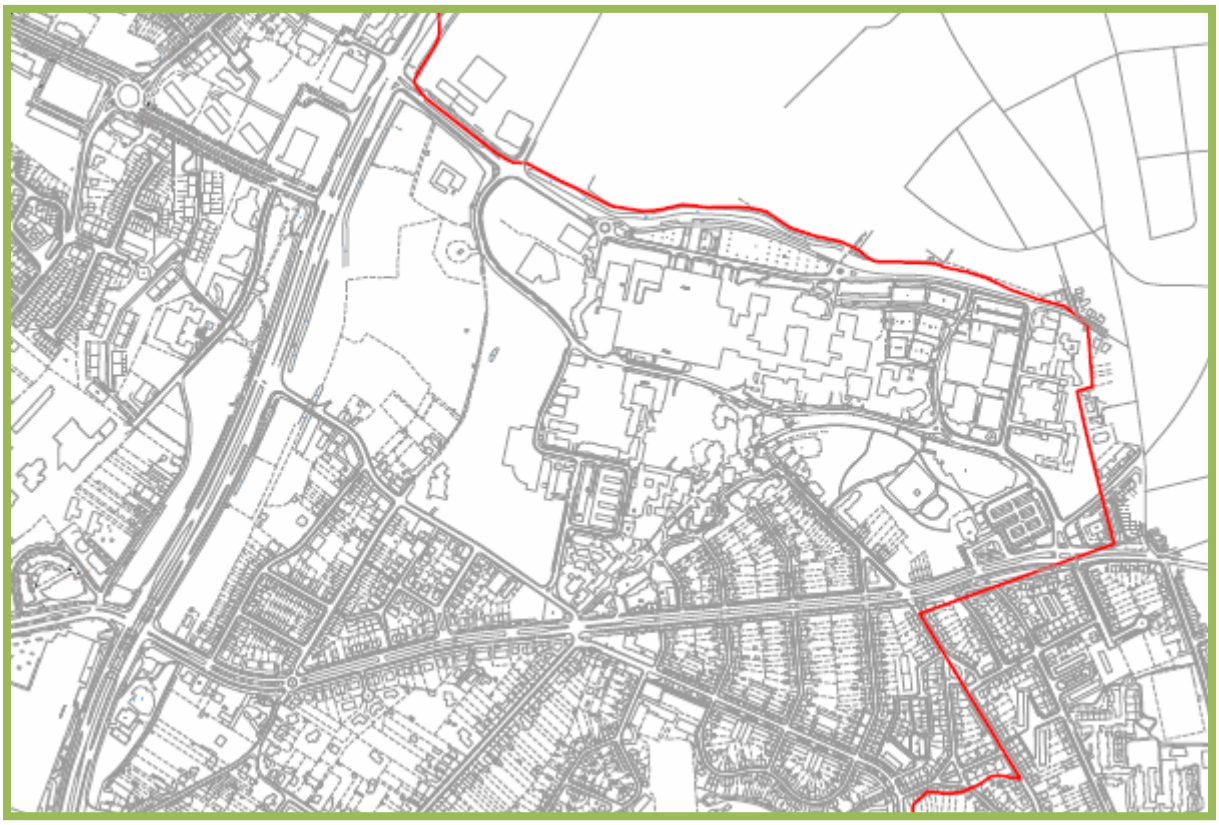
Il pourrait être envisagé une reprogrammation mineure du carrefour à feu pour maintenir un temps de vert fixe de 5 secondes en plus au niveau du sas afin de vider celui-ci.

On notera que tant la commune de Woluwe-Saint-Lambert que la commune d'Etterbeek ne soutiennent pas cette mesure de mise en sens unique de l'av. Dietrich tant qu'une étude complémentaire ainsi que des consultations n'auront pas été réalisés afin d'identifier l'ensemble des implications de cette mesure et de pouvoir se positionner clairement. Une étude spécifique doit évaluer les impacts de cette mesure, ainsi que les sens de circulation et les aménagements complémentaires qui doivent en découler, en collaboration avec l'école, les habitants et la STIB.

La zone de Police Montgomery a émis, quant à elle, un avis négatif à cette proposition de sens unique.

Zone géographique n° 6

6. UCL / St-Luc



Le site accueille tant l'université (UCL), des hautes écoles que les Cliniques Universitaires Saint-Luc, ce qui représente de nombreux étudiants, patients, visiteurs et employés qui doivent rejoindre le site. De ce fait, un des objectifs premiers des mesures proposées est d'assurer une canalisation des déplacements vers ce générateur qui est fréquenté par plus de 25.000 personnes quotidiennement. Les mesures doivent proposer une reconfiguration du réseau routier mais également des actions afin d'encourager un report modal.

Bien que 5200 emplacements de stationnement soient disponibles (répartis entre les différentes sociétés et entreprises situées sur le site), on observe un report de stationnement et de nombreuses nuisances dans les voiries avoisinantes. Un parking en infrastructure d'environ 1000 places est en projet à l'angle des avenues Mounier et Adenauer. Ce parking, exigé dans le cadre des permis d'environnement pour le développement des activités sur le site accueillera essentiellement le personnel des Cliniques Saint-Luc.

Le site dispose pourtant d'une bonne accessibilité par les modes alternatifs. Il est desservi par différentes stations de métro et présente un réseau dense de cheminements piétons. Ces avantages doivent être mis en valeur.

6.1. Rejoindre le site par un mode actif

6.1.1. Infrastructures cyclables

Voir carte n°13b – Cheminements piétons et infrastructures cyclables.

Voir fiche projet n°7.8.

L'av. Mounier est réaménagée en zone 30km/h et en axe pour les cyclistes. L'avenue est marquée au sol par des chevrons pour prévenir les automobilistes de la présente des cyclistes et indiquer à ceux-ci la position correcte qu'ils doivent emprunter sur la voirie.

En accord avec cet aménagement cyclable, il est recommandé de supprimer le stationnement en voirie sur le tronçon entre l'av. Adenauer et la 2ième passerelle pour les piétons.

La promenade verte, empruntée tant par les piétons que les cyclistes, sera aménagée sur le tronçon de l'av. Hippocrate entre le bd de la Woluwe et l'av. Mounier ainsi que dans l'av. Mounier sur le tronçon entre l'av. Hippocrate et le Moulin Hof Ter Musschen. A ce niveau, une traversée sécurisée sera aménagée tant pour les piétons que pour les cyclistes, permettant à ces derniers de rejoindre la promenade verte depuis la piste cyclable suggérée aménagée dans l'av. Mounier.

En continuité avec la promenade verte, une piste cyclable suggérée pourrait être envisagée dans l'av. Hippocrate, sur le tronçon ascendant entre l'av. Mounier et l'entrée des Cliniques Saint-Luc.

Sur l'av. Hippocrate, en amont du carrefour avec le bd de la Woluwe, une piste cyclable est marquée. Celle-ci se divise en bande cyclable suggérée pour les cyclistes voulant tourner à droite et en bande cyclable marquée pour les cyclistes voulant aller tout droit et à gauche.

On notera qu'actuellement de nombreux chemins piétonniers peuvent être utilisés par les cyclistes lents, afin d'éviter les voiries carrossables. Bien entendu, cette option devrait être reconsidérée si le nombre de cyclistes devait augmenter significativement au point de menacer la quiétude et la sécurité des piétons.

Les cliniques Saint-Luc et l'UCL disposent de 355 emplacements de stationnement pour les vélos sur l'ensemble du site. De plus, trois parkings sécurisés sont en projet au niveau du chemin de la Dunette/la bibliothèque UCL, des auditoires UCL, du parking pour le personnel des Cliniques à l'angle av. Mounier / Adenauer.

6.1.2. Maillage piéton sur le site et en liaison avec l'extérieur du site

Le site a l'avantage de présenter un maillage dense de cheminements piétons. Cependant, ces cheminements empruntent des itinéraires étonnants et perdent souvent les visiteurs dans les alternatives possibles. Il serait donc essentiel de renforcer la signalisation afin de diriger de manière cohérente les visiteurs pour qu'ils puissent rejoindre leur destination par l'itinéraire le plus court et le plus approprié. Les itinéraires piétons retenus correspondent à des voiries et chemins ayant un statut de passage public, même si elles n'ont pas encore fait l'objet d'une cession à la commune. On peut citer notamment l'av. Chapelle-aux-Champs, l'av. Adenauer, la place Carnoy, la galerie des Argousiers, la rue de la Vecquée et le jardin Martin V.

Entre la station de métro Alma et les Cliniques Saint-Luc, l'itinéraire, long d'environs 400 mètres et d'accès permanent au public, emprunte la place et la rue de la Vesquée et la place Carnoy. L'usager doit ensuite emprunter un ascenseur ou un escalier, traverser la passerelle surplombant l'avenue Mounier à hauteur de la place Carnoy. Il est prévu de renforcer la lisibilité de cet itinéraire via différents dispositifs tels qu'un marquage au sol, une signalisation directionnelle, l'éclairage, le mobilier urbain et la pose d'œuvres d'arts.

De manière générale, l'éclairage sur le site doit être amélioré afin de rendre plus sécurisant l'ensemble des cheminements piétons.

Les chemins pour les piétons entre l'UCL / les Cliniques Saint-Luc et les communes de Crainhem et Zaventem (ex : cheminement rejoignant l'av. Hebron) sont fortement fréquentés et un aménagement est donc de rigueur. Il en va de même pour un cheminement entre le site et le bd de la Woluwe.

La configuration du parking régional impose aux piétons de circuler dans le flux des automobilistes pour ceux voulant rejoindre la station de métro depuis l'av. Mounier. Un cheminement pour les piétons devrait être aménagé pour permettre la traversée du parking de transit Crainhem et rejoindre l'av. Mounier. La traversée piétonne de cette avenue serait décalée en face du n°100 pour une continuité du cheminement à travers le parking.

Dans le cadre du projet de mise en zone 30 km/h de l'av. Mounier, l'ensemble des traversées piétonnes de cette voirie seront sécurisées.

6.2. Accessibilité du site en transports publics

Le site est desservi par le métro (stations Vandervelde, Alma, Crainhem).

La fréquence de passage est passée de 10 à 12 rames par heure de pointe depuis avril 2012. Il y a également une discussion en cours afin d'augmenter la fréquence de passage hors des périodes de pointe. De plus, lors de la mise en œuvre de l'automatisation du métro, la fréquence passera à un métro toutes les 3 minutes sur la ligne de métro n° 1 qui dessert Woluwe-Saint-Lambert.

Une discussion est actuellement en cours afin d'améliorer les entrées de la station de métro Alma.

L'arrivée du tram à Roodebeek offrira (avec une correspondance via le métro) une liaison vers le sud de la Région, et entre autre, renforcera la liaison avec la gare de Boitsfort / Etterbeek (ligne de train Bruxelles – Namur). A plus long terme, l'éventuelle prolongation de la ligne de tram 94 le long du bd de la Woluwe améliorerait l'accessibilité des Cliniques Saint-Luc, de l'UCL et des institutions et hautes écoles présentes dans ce quartier.

Les bus de la ligne n°79 passent actuellement par le parking régional. L'encombrement dans ce parking nuit au passage des bus. C'est pourquoi, afin d'améliorer la vitesse commerciale de la ligne de bus n°79, les bus continueront leur itinéraire jusqu'au bout de l'av. Mounier et emprunteront l'av. Vandervelde jusqu'à la station de métro Crainhem. Sur le tronçon de l'av. Mounier entre le Chemin de la Crète et l'av. Vandervelde, les bus disposeront d'une bande spécifique bus + vélo. Le feu au croisement avec l'av. Vandervelde pourra être régulé pour donner la priorité aux bus.

6.3. Accessibilité du site par un mode alternatif

Voir carte n°13c – Stationnement et alternatives à la voiture.

Les cliniques St-Luc et l'UCL prévoyant, dans le cadre de leurs plans de déplacements d'entreprise respectifs, d'encourager les alternatives à la voiture individuelle, il est prévu l'aménagement de stations de voitures partagées (Cambio, Zen Car, etc.) et de stations de taxis à proximité de la station de métro Crainhem, de l'entrée des Cliniques Saint-Luc, des bâtiments de l'UCL et des stations de métro Alma et Vandervelde.

Des stations Villo sont également prévues. On notera qu'une concertation préalable est nécessaire vu que ces équipements ne seront probablement pas placés sur le domaine public. Ces stations Villo seront placées notamment à l'entrée des Cliniques (avenue Hippocrate), au chemin de la Dunette (entrée piétonne vers les bâtiments UCL), à proximité de l'Ecole de Santé publique (clos Chapelle-aux-Champs), près de l'entrée du personnel des Cliniques et des auditoires UCL (avenue Mounier), à l'entrée du centre sportif Mounier, ou encore à proximité des stations de métro Crainhem, Alma et Vandervelde.

6.4. Organisation du réseau routier

Le bd de la Woluwe est une voirie principale qui accueille du trafic de transit, l'av. Vandervelde est une voirie interquartier qui a pour but de canaliser le trafic des quartiers avoisinants et de ramener ce trafic vers les voiries de niveau hiérarchique supérieur (bd de la Woluwe et le ring).

L'av. Hippocrate est la voirie d'accès vers les générateurs tels que les cliniques Saint-Luc, les laboratoires, le centre sportif Mounier. Son éventuel aménagement est limité par le passage des services d'urgences (en effet, les deux voiries empruntées par les services d'urgences – pompiers & ambulances – sont l'av. Hippocrate et le chemin de la Crète pour rejoindre les voiries régionales telles que le boulevard de la Woluwe et l'av. Vandervelde). Il est prévu l'aménagement d'une zone 30 km/h au niveau du passage pour les piétons entre le parking et l'entrée des cliniques, ainsi que l'aménagement d'une piste cyclable sur le tronçon entre le carrefour avec l'av. Mounier et le rond-point Esplanade. Une réflexion devrait également être menée entre l'UCL, les cliniques, la commune et la STIB afin d'évaluer la possibilité d'aménager une bande spécifique « bus+services d'urgences + vélo » dans l'av. Hippocrate. Dans ce cadre, une solution consisterait à séparer les sens de circulation de part et d'autre du parking « Hippocrate ». Dans ce dispositif de dédoublement de l'av. Hippocrate, la bande de circulation récupérée du côté des Cliniques Saint- Luc pourra être réservée aux bus et services d'urgences. Celle-ci pourrait également être utilisée par les cyclistes dans le sens montant. En ce qui concerne l'accès au parking, une entrée du parking de chaque côté (aux niveaux des ronds-points) sera maintenue, la sortie sera quant à elle uniquement du côté du bd de la Woluwe. Cette organisation permettra de diminuer le trafic circulant juste devant les Cliniques Saint-Luc. Dans cette configuration des voiries, les trottoirs ainsi que le parking longitudinal au sud de la voirie seraient maintenus. L'av. Mounier est une voirie locale de distribution au sein du site. Cette voirie est aménagée en zones 30 km/h et avec des aménagements spécifiques pour les cyclistes et les piétons afin de sécuriser leurs déplacements.

On notera que l'aménagement de l'av. Mounier est possible car les services d'urgence empruntent l'av. Hippocrate.

6.5. Contrôle des flux sur l'axe av. de Wezembeek / av. Vandervelde

6.5.1. Coordination des carrefours

Il faudrait idéalement coordonner le carrefour à feu prévu au niveau de l'av. du Prince Régent/ av. de Wezembeek (cfr point 6.6.2. – projet de mise en œuvre d'un carrefour à feu) avec le carrefour à feu au niveau de la rue de la Limite et l'av. de Wezembeek.

6.5.2. Déviation des flux

Il faudrait rééquilibrer les différents trafics d'approche de la zone en vue de favoriser une meilleure fluidité de ceux-ci. Les trafics venant du nord et de l'est devraient emprunter l'échangeur de Woluwe-St-Etienne et le bd de la Woluwe depuis le nord. Les trafics venant du sud devraient emprunter la sortie n°6 Wezembeek-Oppem et l'avenue de Wezembeek (N 226) et les trafics venant de Bruxelles devraient emprunter le bd de la Woluwe depuis le sud. La signalisation directionnelle sur le ring « U.C.L. – St-Luc » devrait être adaptée en conséquence.

L'av. Vandervelde et l'av. de Wezembeek sont aménagées en une seule bande de circulation.

6.6. Aménagements des carrefours d'accès à l'UCL

Voir carte n°13a – Réaménagement des carrefours d'accès au site.

6.6.1. Carrefour boulevard de la Woluwe / avenue Hippocrate

Voir fiche projet n°7.12.

On notera que le réaménagement de ce carrefour devrait être intégré dans une réflexion régionale sur l'ensemble de l'axe du bd de Woluwe. L'intersection bd de la Woluwe / av. Hippocrate est en effet le premier carrefour en venant de la périphérie (et du ring). L'aménagement devrait donc mettre en évidence le passage dans une zone urbaine par un aménagement symboliquement marquant et sécurisant qui fait ressentir à l'automobiliste l'entrée de ville.

A plus court terme, il est cependant déjà possible d'agir de manière limitée au niveau de l'intersection bd de la Woluwe et av. Hippocrate afin de caractériser ce carrefour comme accès principal vers les Cliniques Saint-Luc et l'UCL. Pour cela, il faudra revoir l'organisation du carrefour et le fonctionnement des phases de feux dans le but d'augmenter la capacité d'échange entre l'av. Hippocrate et le bd de la Woluwe.

La sortie du site par l'av. Hippocrate devrait profiter d'une bande spécifique de tourne à droite dans le bd de la Woluwe vers le nord et de tourne à gauche dans le bd de la Woluwe vers le sud.

Depuis le bd de la Woluwe venant de Zaventem, deux bandes de tourne à gauche doivent être prévues pour offrir une capacité plus importante afin de rejoindre le site.

L'aménagement prévoit également une nouvelle configuration pour les cyclistes au niveau du carrefour. Ceux-ci peuvent traverser le bd de la Woluwe (dans les deux sens) via l'aménagement de la promenade verte. Une piste cyclable marquée dans l'av. Hippocrate est également prévue dans le sens descendant. L'aménagement au carrefour est ainsi en continuité avec les pistes cyclables unidirectionnelles déjà aménagées sur le bd de la Woluwe.

6.6.2. Carrefour av. Mounier / av. Vandervelde

Voir fiche projet n°7.11.

Vu l'organisation des flux et les mouvements majeurs à ce carrefour, il est proposé de réguler le carrefour av. Mounier / av. Vandervelde par des feux de signalisation. Ce carrefour serait coordonné avec le carrefour rue de la Limite / av. de Wezembeek, et ceci afin d'éviter les remontées de file trop importantes qui nuisent à la bonne gestion du carrefour précédent.

L'aménagement prévoit une bande spécifique afin de tourner dans l'av. Mounier, depuis les deux origines de l'av. Vandervelde. Depuis l'av. Mounier, 3 bandes sont prévues à l'arrivée du carrefour : une bande bus, une bande de tourne à gauche et une bande de tourne à droite et tout-droit. Cette configuration permet ainsi de réguler le carrefour en trois phases et de diminuer les conflits au sein du carrefour. Les phases peuvent être régulées de manière

différente aux heures de pointe ou aux heures creuses afin d'augmenter la capacité de certains mouvements fortement demandés à des moments spécifiques de la journée.

On notera que l'aménagement d'un rond-point ne semble pas à première vue la configuration optimale étant donné que le mouvement majeur et problématique actuel (de l'av. Mounier vers l'av. de Wezembeek) représenterait un ¾ de tour du rond-point, ce qui prendrait une trop forte capacité de ce type d'aménagement de carrefour.

6.6.3. Carrefour av. Debecker / av. Vandervelde / av. Dumont

Voir fiche projet n°7.10.

L'aménagement proposé réduit l'emprise du carrefour et augmente ainsi l'espace accordé aux piétons et à l'espace public. Pour favoriser la sécurité des deux-roues accédant à la piste cyclable sur l'av. Vandervelde, une zone avancée pour les cyclistes est à prévoir à la sortie de l'av. Chapelle-aux-Champs.

Le trafic venant de l'av. Dumont et de l'av. Debecker serait géré par un feu de signalisation, installé en amont de la zone de conflit entre ces deux origines. Par la régulation via un feu, chaque voirie aura son temps de vert propre.

6.6.4. Carrefour av. Mounier / av. Hippocrate

Voir fiche projet n°7.9.

Au carrefour entre l'av. Mounier et l'av. Hippocrate, un rond-point est aménagé. Ce type d'aménagement a l'avantage de réduire la vitesse des automobilistes, de diminuer les conflits au sein du carrefour et donc de sécuriser celui-ci.

6.6.5. Carrefour Av. Mounier / Ch. de la Crête

La mise en place d'une oreille de trottoir et l'aménagement d'un ilot permettra de renforcer la sécurité à ce carrefour. Un passage pour les piétons est aménagé.

6.7. Plan de déplacements

L'UCL et les Cliniques Saint-Luc ont élaborés des plans de déplacement d'entreprise en 2005, 2008 et 2011. Ces plans définissent la politique menée en matière de mobilité et le plan d'actions établi dans le but de s'orienter vers une mobilité durable.

Ce plan est l'occasion de mettre en œuvre des actions et mesures afin d'encourager l'utilisation d'un mode autre que la voiture individuelle pour se rendre sur le site. Nous pouvons citer quelques exemples d'actions :

- remboursement de l'abonnement en transports publics pour les employés, via une convention de tiers-payants avec les sociétés de transports publics.
- prime par kilomètre pour les employés venant à vélo.
- Sensibilisation et d'information via le site internet.

- Aménagement de dispositifs (emplacements de stationnement sécurisés, vestiaires…) pour les cyclistes.
- Mise en place d'un service Carpoolplaza.

Ces mesures sont déjà mises en place et en cours de réalisation, notamment pour l'amélioration des piétonniers et l'aménagement de dispositifs pour les cyclistes.

De plus, la politique de stationnement, tant en quantité qu'au niveau de la tarification, sur le site est constamment en évolution dans le but de répondre au mieux à la demande des usagers. La carte 13c reprend les parkings privés (réservés au personnel des Cliniques Saint-Luc et à l'UCL) ainsi que les parkings publics. On notera que les parkings privés sont provisoires car constructibles. Il y a d'ailleurs un projet de construction, à court terme, d'un parking de 985 places de stationnement à l'angle des avenues Mounier et Adenauer.

Zone géographique n° 7

7. Voot / Déportés

L'établissement scolaire, situé dans une voirie étroite, génère un trafic important et produit des nuisances pour le quartier aux heures d'entrée et de sortie des cours. L'établissement scolaire présente pourtant un potentiel quant à son accessibilité pour les modes actifs, due à sa localisation à proximité d'un itinéraire cyclable régional (ICR) et de la promenade verte.

Il existe de l'insécurité aux abords de l'établissement scolaire qui s'explique entre autres par la position des passages pour les piétons à des endroits qui manquent de visibilité et à des manœuvres qui induisent des situations dangereuses pour les cyclistes et les piétons.

Les mesures proposées s'orientent vers une amélioration des conditions de circulation pour les usagers faibles et une diminution du trafic pénétrant dans le quartier afin de rejoindre l'établissement scolaire.

On notera que de nombreuses propositions ont déjà été réalisées, la commune ayant porté une attention sur cette zone géographique ces derniers mois.

Voir carte n°14 – Réaménagement des abords d'écoles dans le quartier Déportés.

Voir fiche projet n°7.13.

7.1. Réaménagement de la place des Déportés

Le réaménagement de la place des Déportés a, entre autres, comme objectif d'améliorer la sécurité des piétons aux abords de l'établissement scolaire. C'est pourquoi, les traversées piétonnes sont placées afin d'être le mieux visibles, ces traversées sont raccourcies par des avancées de trottoirs et l'espace devant l'établissement est agrandi.

7.2. Zone de dépose-minute devant l'établissement scolaire

Le réaménagement de la place des Déportés est l'occasion de mettre en place une zone de dépose-minute devant l'établissement scolaire afin que les parents puissent déposer leurs enfants et repartir aussitôt.

7.3. Zone de Dépose-minute le long du bd de la Woluwe

Afin de minimiser les déplacements au sein du quartier, une zone de « dépose-minute » est aménagée le long de la voie latérale du bd de la Woluwe. Un cheminement piéton de qualité et sécurisé permettrait aux enfants de rejoindre l'établissement scolaire.

Cependant, il faut que l'aménagement de cette zone s'accorde avec le projet régional d'aménagement d'une ligne de tram le long du bd de la Woluwe.

7.4. Zone de bus scolaire le long du bd de la Woluwe

Une zone de "bus scolaire" le long du bd de la Woluwe permettrait d'éviter certaines manœuvres de bus à proximité immédiate de l'établissement scolaire. Les enfants seraient accompagnés par un rang scolaire jusqu'aux bus attendant le long du boulevard.

Cependant, il faut que l'aménagement de cette zone s'accorde avec le projet régional d'aménagement d'une ligne de tram le long du bd de la Woluwe.

7.5. Itinéraires piétons entre les zones de stationnement distantes et l'établissement scolaire

Tant le long du bd de la Woluwe que dans la rue Fabry et la rue de la Station de Woluwe, des zones de stationnement sont disponibles. Distantes de 100 mètres de l'établissement scolaire, ces zones permettent d'éviter aux parents de « s'engouffrer » devant l'école pour déposer leurs enfants. Cependant, il est essentiel que le cheminement depuis ces zones de parking soit sécurisé pour les enfants qui l'empruntent afin de rejoindre l'établissement.

Pour cela, une traversée piétonne sécurisée doit être aménagée en prolongement du piétonnier qui rejoint la rue Fabry depuis le bd de la Woluwe.

La traversée piétonne actuelle au croisement rue Voot / chaussée de Stockel est dangereuse car les piétons sont peu visibles après le tournant pour les automobilistes voulant se rendre vers la place des Déportés. Il est donc fondamental de décaler cette traversée vers le carrefour pour améliorer la visibilité des piétons par les automobilistes.

De plus, il est pertinent de renforcer la sécurité des piétons sur les trottoirs grâce des dispositifs tels que des potelets de protection des trottoirs dans la rue Fabry et la rue des Déportés.

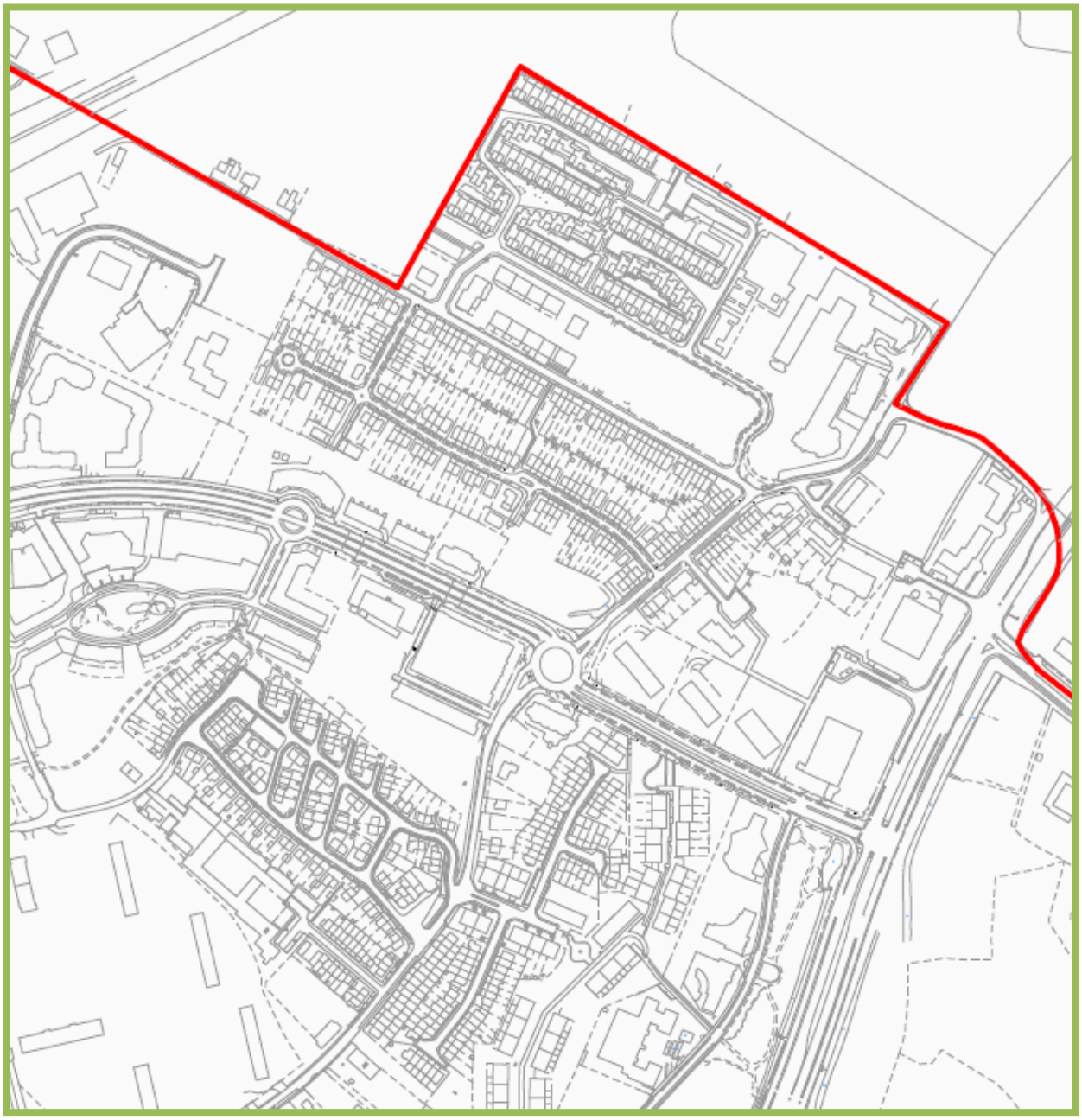
7.6. Mettre en valeur les infrastructures pour les modes actifs

L'aménagement et la sécurisation de l'itinéraire cyclable régional (ICR) 3 qui passe à proximité de l'école (itinéraire 3A via la rue Voot / chaussée de Stockel & itinéraire 3B via la rue Voot / rue des Déportés / rue du Pontonnier) est indispensable afin d'inciter l'usage du vélo pour se rendre à l'école.

De plus, l'établissement scolaire a l'avantage de se situer à proximité de l'ancienne ligne de chemin de fer Stockel / Auderghem transformée en promenade. Cette promenade peut être jointe depuis l'établissement via la rue du Pontonnier, rue calme et en cul de sac.

Zone géographique n° 8

8. Hof Ten Berg / Ecole europ.



L'école européenne, enclavée dans le quartier Hof Ten Berg accueille un peu moins de 3000 écoliers qui se rendent quotidiennement à l'école par les bus scolaires organisés par l'établissement ou via leurs propres moyens. Cet établissement scolaire génère dès lors de nombreux embarras de circulation pour les habitants du quartier Hof Ten Berg durant les heures d'affluence, qui s'expliquent, entre autres, par des manœuvres et du stationnement sauvage des véhicules et des bus scolaires.

Dès lors, des mesures sont mises en place afin de diminuer les nuisances générées par cet important générateur de déplacements pour les riverains du quartier.

Voir carte n°15 – Réorganisation de l'accès à l'école européenne dans le quartier Hof Ten Berg.

Voir fiche projet n°7.14.

8.1. Zones de dépose-minute

Trois dispositifs de dépose minute sont présents à proximité de l'établissement scolaire :

- Sur l'angle Hof-ten-Berg / Jespers / Kleinenberg
- Au sein du parking pour les bus réalisé via la rue de l'Ecluse.
- Dans le clos Hof-Ten-Berg (dispositif informel).

8.2. Aménagement d'un parking pour les bus scolaires dans la rue de l'Ecluse

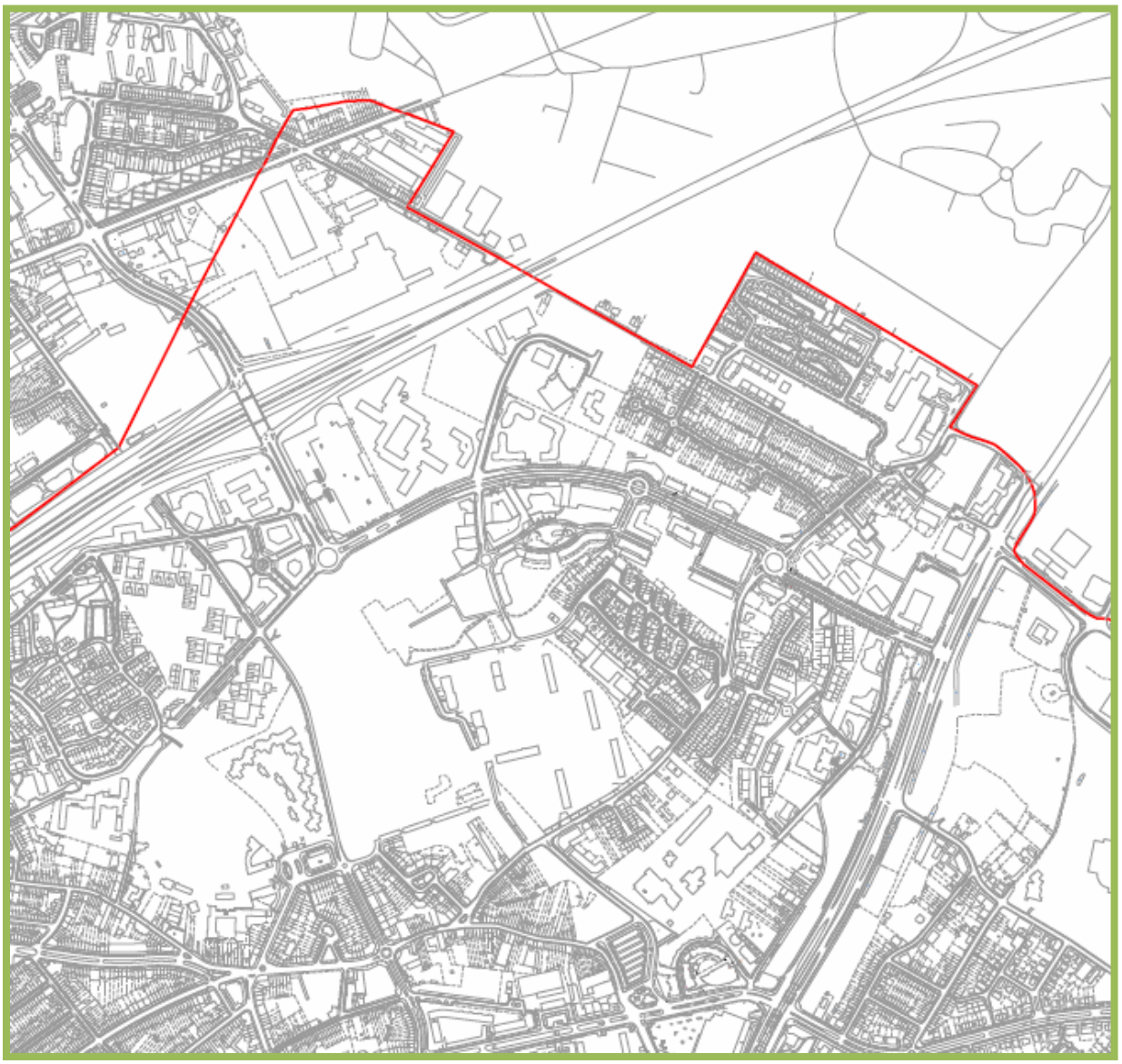
L'école européenne a terminé l'aménagement d'un parking pour les bus scolaires à proximité immédiate de l'établissement scolaire. Les bus y accèderont immédiatement depuis le bd de la Woluwe et la rue de l'Ecluse. De cette manière, les bus scolaires ne devront plus rejoindre l'établissement via la rue Théodore de Cuyper, l'unique voirie d'accès au quartier Hof Ten Berg et laisseront libre cette voirie aux habitants du quartier et à la circulation du bus n°29.

L'aménagement de la traversée piétonne en regard de ce parking renforcera la sécurité des écoliers vers le chemin de l'école. Cependant, vu le nombre significatif d'élèves débarquant des bus, le flux de piétons empruntant ce passage risque d'être discontinu pendant des minutes. De ce fait, il y a un risque d'obstruction non négligeable. C'est pourquoi, le projet prévoit l'aménagement d'une passerelle enjambant le Kleinenberg et donnant directement accès dans l'enceinte de l'établissement scolaire depuis le parking des bus.

Ce parking comporte une zone de dépose-minute.

Zone géographique n° 9

9. Thiry / E40



De part sa localisation à proximité de l'E40, la zone est facilement accessible en voiture, ce qui induit l'utilisation de ce mode de déplacement pour se rendre aux entreprises situées dans cette zone. Cependant, ces mœurs ont mené à une situation de congestion aux heures d'affluence dans la zone.

Désengorger cette zone géographique passe par un report modal, ce qui sera envisageable moyennant une amélioration de l'offre en transports publics. En effet, la zone étant actuellement située en zone C (offre en transports publics limitée), les employés et habitants utilisent leur véhicule personnel pour rejoindre la zone.

Cette amélioration de l'offre en transports publics est d'autant plus essentielle que le manque d'accessibilité de la zone joue sur la dynamique du quartier.

On notera que le Schéma Directeur de la zone RTBF / VRT a étudié cette zone et a formulé des propositions dans le but de redynamiser la zone. Une étude ultérieure va être initiée dans le but de mettre en œuvre ce Schéma Directeur.

Voir carte n°16 – Amélioration de la desserte en transports public du quartier Marcel Thiry.

9.1. Arrivée du tram 94

L'arrivée du tram 94 jusqu'à Roodebeek (voir jusqu'à l'av. Marcel Thiry dans une vision plus lointaine) offre une liaison en tram jusqu'à la gare de Boitsfort et vers le sud de la Région.

9.2. Intermodalité avec le RER

Via des liaisons en bus et en tram, il est possible de rejoindre des stations du Réseau Express Régional : les gares de Bordet et de Meiser sur la ligne vers Malines et les gares Etterbeek et Boitsfort sur la ligne vers Ottignies.

La fréquence et l'horaire de ces liaisons en bus doit être révisé afin de s'accorder avec la desserte du RER. Ce dispositif permettra de renforcer les liaisons vers les points intermodaux du réseau de transports publics.

Zone géographique n° 10

10. Chemin des 2 Maisons

Le Chemin des 2 Maisons est identifié comme un itinéraire fortement emprunté pour relier Evere à Woluwe-Saint-Lambert. Vu sont rôle, cet axe est inscrit en voirie interquartier. Cependant, Le caractère rectiligne de cette voirie incite à une vitesse excessive des automobilistes. Pour contrer ce fait, des aménagements sont prévus sur cet axe.

Voir carte n°17 – Chemin des 2 Maisons

10.1. Coussins berlinois

Des coussins berlinois sont aménagés dans le but de diminuer la vitesse des automobilistes, en minimisant les gênes pour la circulation des bus et des cyclistes.

10.2. Traversées piétonnes

Les traversées piétonnes de cet axe doivent être renforcées afin d'en améliorer la sécurité, principalement, en continuité avec les cheminements piétons aménagés au niveau du Val d'Or.

PLAN D'ACTIONS

Le plan d'actions consiste à programmer la mise en œuvre du Plan Communal de Mobilité, c'est-à-dire la réalisation des actions présentées précédemment.

Pour cela, dans le tableau suivant, sont repris pour chaque action, les éléments de programmation tels que le calendrier prévisionnel, les acteurs à impliquer et les moyens nécessaires à la mise en œuvre.

1. Le calendrier prévisionnel

Afin de guider les services communaux et régionaux dans la mise en œuvre du Plan Communal de Mobilité, un échéancier de réalisation des actions est proposé. Cet outil classe les actions en trois périodes. Le choix de l'échéance dépend de l'urgence de la mesure mais également de l'ampleur ou non des moyens nécessaires à mobiliser.

- Court terme : 1 à 3 ans.

  La programmation à court terme s'applique pour les mesures urgentes considérées comme prioritaires car elles répondent à des conditions d'insécurité par exemple, et pour des mesures légères qui ne nécessitent pas une mobilisation de moyens matériels et financiers considérables.

- Moyen terme : 3 à 6 ans

  La programmation à moyen terme intègre les mesures qui doivent être définies dans le cadre du budget des années à venir. Ce sont des mesures qui requièrent un budget raisonnable mais ces ressources budgétaires doivent être anticipées ou pour lesquelles une étude de détails doit être réalisée.

- Long terme : 6 à 9 ans

  La programmation à long terme regroupe les mesures qui exigent une mobilisation importante des moyens et des acteurs et qui s'intègre dans une vision à plus long terme afin de s'orienter vers le concept de déplacements intégré et multimodal.

2. Les acteurs

Pour chaque action, il est repris au sein du tableau, les acteurs à impliquer afin d'assurer un accord sur la mise en œuvre de l'action par les différents partenaires.

3. Les moyens

Ce point reprend les moyens matériels et financiers nécessaires afin de mettre en œuvre l'action. Les estimations financières n'incluent pas les frais d'étude de détails préalable.

4. Les mesures liées

La réalisation d'actions peut avoir une influence directe ou indirecte sur une autre action, et il est donc essentiel d'identifier les mesures liées afin d'assurer les bénéfices de la réalisation de chaque action.

Le tableau repris en annexe montre les mesures liées.

5. Autres outils de mise en œuvre

5.1. Groupe de suivi de la mise en œuvre du PCM

Ce groupe aurait comme rôle de s'assurer du suivi des études de détails à réaliser et de la mise en œuvre sur le terrain des mesures définies dans le cadre du PCM.

De plus, il faut se rappeler que le Plan Communal de Mobilité est un plan d'orientation pour la politique communale en termes de mobilité et d'accessibilité, et doit donc être considéré comme un outil d'aide à la décision et de guide pour faire évoluer la mobilité à court-moyen et long terme sur le territoire communal. De ce fait, les actions ne doivent pas être considérées comme des projets « fixes » mais à faire évoluer en fonction du contexte et de la mise en œuvre d'autres actions liées.

Ainsi ce groupe de suivi a également comme rôle d'évaluer en continu les effets de la mise en œuvre des actions sur le comportement des usagers, la demande des différents modes de déplacements…

Cela passe entre autre par la collecte de données statistiques et autres et le traitement de celles-ci pour évaluer la situation atteinte par rapport à la situation relevée lors du diagnostic réalisé dans le cadre du PCM. Ce groupe pourra ainsi vérifier que les mesures répondent aux objectifs fixés par le PCM, et si cela s'avère pertinent, réorienter les actions à mettre en place.

5.2. Cellule de communication et diffusion de l'information

Cette cellule de communication aurait le rôle d'informer le public et les acteurs plus spécifiques sur le PCM et de manière plus générale, sur les aspects traitant de la mobilité sur le territoire communal. Nous pouvons notamment citer les missions suivantes.

5.2.1. Organiser des rencontres régulières

Organiser des rencontres avec les différents acteurs de la mobilité et les citoyens, afin de les informer l'évolution du PCM et de générer des échanges d'informations et d'expériences dans le but que les mesures mises en œuvre répondent au mieux aux préoccupations futures.

5.2.2. Informer des dispositifs existants

Informer des dispositifs existants pour aider les particuliers et les entreprises à développer des actions et mesures en faveur d'une mobilité durable. Cette cellule aurait entre autres le rôle de

conseil pour les entreprises afin de les guider et de les orienter vers les personnes de référence pour les aider à réaliser leur plan de déplacements d'entreprise.