PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
WOLUWE-SAINT-LAMBERT

PHASE 3: PROGRAMME D ACTIONS – FICHES PROJETS

Août 2013

1. Fiches projets - Volet général

Fiche projet n° 1.1. – Outil d'évaluation

Objectif(s)

Développer un outil qui permet d'évaluer de manière continue, la mobilité et son évolution sur le territoire communal.

Description

1. Développer un outil d'évaluation

L'outil d'évaluation se construit en suivant les étapes suivantes :

Exemple

1. Définir, pour chaque objectif, un/des indicateur (s) d'évaluation

Couverture spatiale de l'offre en transports publics

2. Définir la méthode de calcul et de représentation de l'indicateur

Carte des aires d'influence des arrêts de transports publics

3. Définir les inputs nécessaires au calcul/à la représentation de l'indicateur

Organisation du réseau de transports publics et localisation des arrêts

4. Définir la méthode et les moyens nécessaires pour l'obtention des inputs
   - Sources des données
   - Acteurs à consulter (exploitants de transports publics, comités de quartier, Police…)

Exploitants de transports publics : STIB, De Lijn, TEC

2. Définir les valeurs de départ des indicateurs

Afin d'évaluer les effets des actions définies dans le cadre du PCM, il est essentiel de comparer la situation avant et après la mise en œuvre des actions. Pour cela, il faut définir la valeur de départ des indicateurs (avant la mise en œuvre des actions définies dans le PCM).

Différentes démarches doivent être entreprises pour obtenir les données nécessaires afin de définir la valeur de départ des indicateurs.

1. Réaliser une campagne de comptages et de relevés de terrain

   Exemples de données obtenues:
   - Flux et vitesse de la circulation automobile.
   - Taux de rotation en stationnement et incivilités en termes de stationnement.

2. Recueillir auprès des différents acteurs concernés les données disponibles

   Exemples de données obtenues:
   - Nombre d'accidents et localisation des carrefours/tronçons dangereux (Police).
   - Statistiques des exploitants de transports publics (STIB, DE Lijn, TEC) telles que le nombre de voyageurs par ligne / arrêt, le temps de parcours par tronçon de ligne.
   - Comptages cyclistes (GRACQ).

3. Définir les valeurs d'évaluation des indicateurs

Après mise en œuvre des actions définies dans le PCM, il est pertinent d'évaluer l'effet de cette action sur la mobilité au sein de la commune via l'évolution de l'indicateur d'évaluation.

Degré de Priorité

Priorité à court terme : réalisation immédiate, avant la mise en œuvre des mesures proposées dans le cadre du PCM.

Actions Liées

L'ensemble des fiches actions

Acteurs

- Commune
- Acteurs consultés afin d'obtenir les données nécessaires : STIB, De Lijn, TEC, Police, Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, …
  On notera que Bruxelles Mobilité collabore étroitement à l'évaluation du Plan Communal de Mobilité

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

Mobilisation de la Cellule Mobilité afin de récolter les données nécessaires à l'attribution de la valeur de départ des indicateurs.

Suivi continu de la valeur de l'indicateur afin d'évaluer l'état d'avancement et les conséquences de la réalisation des mesures.

Sources de financement : fonds propres.

Représentation

Néant

Fiche projet n° 1.2. – Prévention et répression

Objectif(s)

Renforcement du contrôle des infractions et incivilités en matière de circulation (excès de vitesse, comportement dangereux…) et de stationnement (stationnement sur les trottoirs, sur les pistes cyclables, sur les arrêts de transports publics…).

Description

- Mise en place de radars dissuasifs, principalement aux abords des établissements scolaires et dans les zones 30 km/h afin de faire respecter ces zones dans lesquelles la sécurité doit être renforcée.
- Mise en place d'un système de radars répressifs sur les axes présentant une forte infraction en termes de vitesse et sur lesquels le nombre d'accidents est élevé.
- Intensifier le système de contrôle des infractions en termes de stationnement, en particulier à proximité des établissements scolaires, sur les arrêts de transports publics et sur les trottoirs.
- Développer, en collaboration avec la zone de Police, une campagne de communication et de sensibilisation pour montrer l'importance du respect de la vitesse et des autres usagers de l'espace public.

Degré de Priorité

Priorité à court terme : réalisation immédiate et continue

Actions Liées

L'ensemble des fiches actions liées à la sécurité telles que la fiche zones 30 Km/h.

Acteurs

- Commune
- Police
- IBSR
- Bruxelles Environnement
- Bruxelles Mobilité

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Mobilisation accrue de la zone de Police, par un suivi continu.
- Radars répressifs et radars dissuasifs (panneaux indicateurs de vitesse).

Sources de financement : fonds propres, financement régional.

Représentation

Néant

Fiche projet n° 1.3. – Campagne de communication et sensibilisation

Objectif(s)

Coordonner des campagnes de communication et de sensibilisation sur des thématiques liées à la mobilité, l'accessibilité, la sécurité et la qualité de vie au sein de la commune.

Description

Les campagnes de communication doivent permettre, entre autres, de sensibiliser :

- les automobilistes à une meilleure attention des usagers faibles et à un renforcement de leur vigilance dans le but d'améliorer la sécurité de tous.
- le grand public sur les différents modes de déplacements existants et en particulier les modes alternatives trop peu connus, dans le but d'une utilisation plus rationnelle de la voiture individuelle.
- les automobilistes sur l'importance du respect de la limitation de vitesse.
- les écoliers pour une conduite sûre à vélo.
- les écoliers sur les bonnes pratiques et le comportement adapté dans le cadre de l'accompagnement des rangs scolaires.
- les entreprises pour effectuer un plan de déplacements d'entreprise.
- les établissements scolaires pour effectuer un plan de déplacements scolaire.

Les campagnes peuvent utilisés différents canaux de communication tels que :

- Des dépliants.
- Le journal communal.
- Des actions locales et régionales (exemples : semaine de la mobilité, semaine communale de la sécurité routière).
- Des panneaux à messages variables.

Degré de Priorité

Priorité à court terme : réalisation immédiate et continue

Actions Liées

L'ensemble des fiches actions.

Acteurs

- Commune
- Police
- IBSR
- STIB
- Comités de quartier et associations (exemple : GRACQ).
- Établissements scolaires et entreprises
- Bruxelles Environnement
- Bruxelles Mobilité

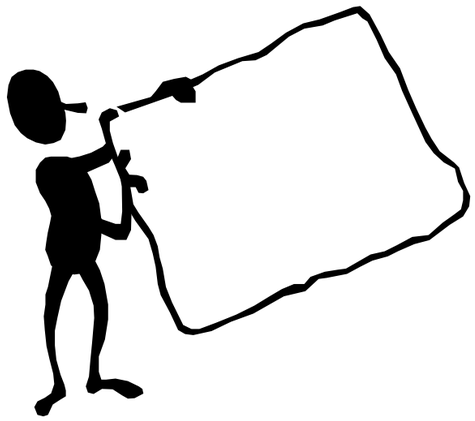
Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Mobilisation de la Cellule Mobilité et des acteurs concernés par la mobilité au sein de la commune

Sources de financement : fonds propres.

Représentation

Néant



2. Fiche projet – Zones 30

Fiche projet n°2.1. – zones 30 km/h

Objectif(s)

L'objectif de cette mesure est de mettre en œuvre le plan de zones 30 km/h via des aménagements physiques, qui assurent l'efficacité de ces zones dans le but de renforcer la sécurité et de confirmer le rôle résidentiel des quartiers d'habitat par l'amélioration de la qualité du cadre de vie. En effet Une diminution de la vitesse permet une meilleure cohabitation des différents usagers de l'espace public.

Description

Afin d'assurer la lisibilité des lieux et donc le rôle des zones 30 km/h, celles-ci doivent être aménagées de manière appropriée en complément à la signalisation référée à ce type de zones.

Les zones 30 km/h doivent disposer des aménagements suivants :

- L'accès à la zone 30 km/h doit être clairement identifiable par la configuration des lieux (ex : changement de revêtement) et/ou par un aménagement physique (ex : rétrécissement) afin de créer un effet de porte et de ralentir les automobilistes.
- L'entrée sera pourvue d'une signalisation verticale obligatoire (panneau F4) et éventuellement d'une signalisation au sol, complémentairement.
- Aux niveaux des carrefours, des oreilles de trottoirs devraient être aménagées.
- Dans la section de voirie, il sera mis en place des dispositifs de ralentissement de la vitesse.
- Les traversées piétonnes devront être, de préférence, surélevées.

On notera que les aménagements devraient être adaptés en fonction de certaines conditions de circulation (passage du bus, passe de l'ICR…). Par exemple, les coussins berlinois permet aux cyclistes de continuer leur itinéraire sont devoir passer un obstacle et les passagers du bus sont moins bousculer lors du passage de l'obstacle.

Degré de Priorité

La mise en œuvre du plan de zones 30 km/h évolue en phases, en fonction du budget disponible.

Phase 1 (1à3ans): zones dans lesquelles l'on rencontre le plus d'insécurité, de trafic excessif et d'excès de vitesse. Zones enclavées au sein de quartiers déjà aménagés (nécessité de continuité pour une bonne lisibilité de la structure du réseau par les automobilistes).

Phase 2&3 (3à9ans) : le reste du territoire communal dans le but de couvrir l'ensemble du territoire par des mesures physiques de renforcement de la sécurité, de dissuasion de la vitesse et d'un passage de transit via des voiries locales.

Actions Liées

- Mesures de répression
- Mesures relatives au réaménagement des différents carrefours développés
- Mesures liées au réaménagement des trottoirs, cheminements pour les piétons et les cyclistes.
- Mesures relatives à la réorganisation des transports publics
- Mesures liées aux réaménagements d'abords d'établissements scolaires.
-

Acteurs

- Commune
- STIB
- Police /SIAMU
- IBSR
- Comité de quartier

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

Les moyens financiers nécessaires dépendent du type d'aménagement développé (étude ultérieure pour chaque zone 30km/h).

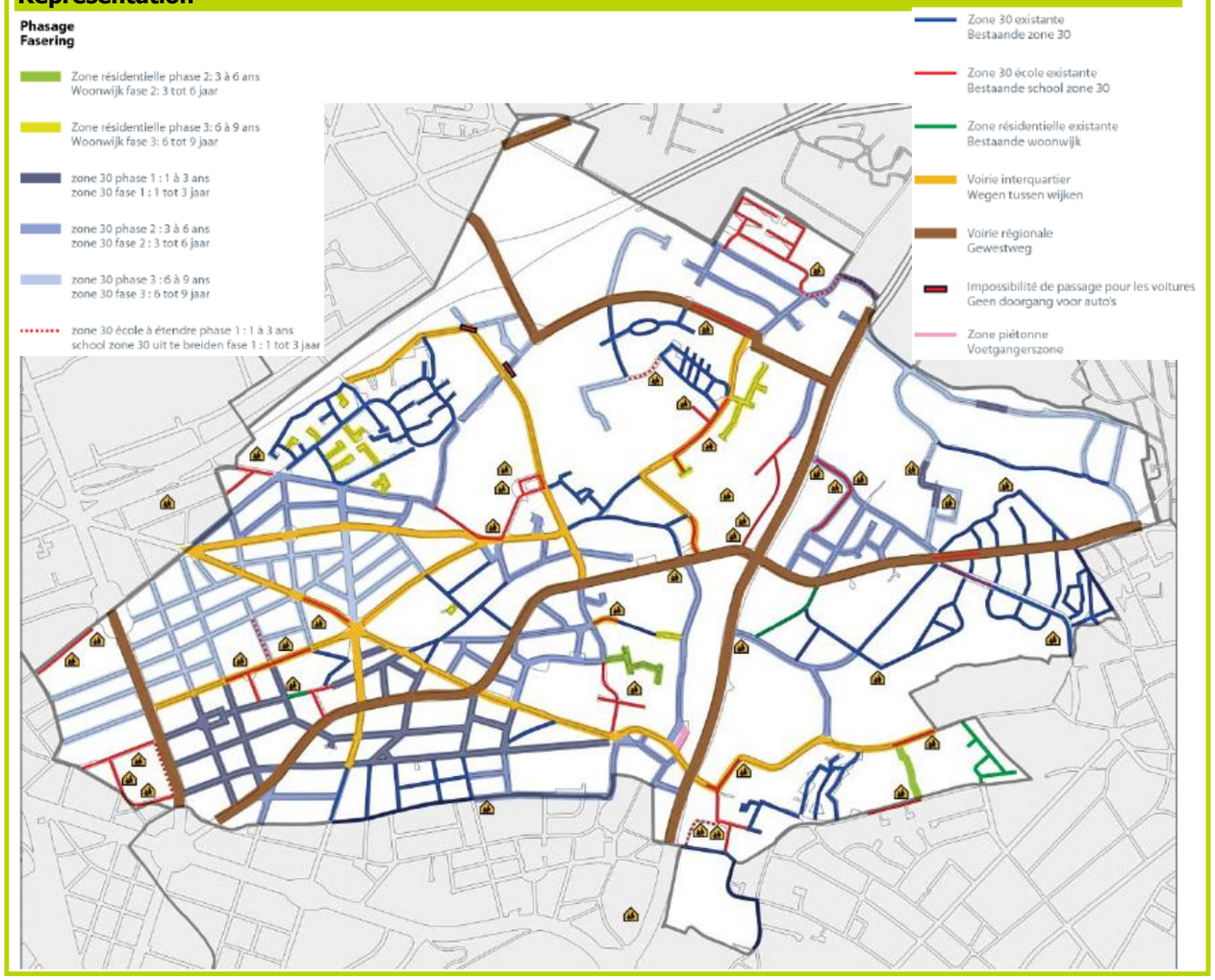
Sources de financement : fonds propres, cofinancement régional du plan zones 30.

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en ouvre*:*

~~en attente /~~ à l'étude / en travaux ~~/ réalisé~~

Représentation



3. Fiches projets – Modes doux

Fiche projet n° 3.1. – Plan piétons

Objectif(s)

Le plan piétons porte son attention sur deux aspects spécifiques :

- 1) l'amélioration de la qualité des trottoirs
- 2) l'amélioration et l'extension des cheminements pour les piétons

Ces deux problématiques ont le même objectif, à savoir : promouvoir les déplacements à pied au sein de la commune en offrant des déplacements de qualité.

Description

1) Améliorer la qualité des trottoirs

Dans un premier temps, il est essentiel de faire un état des lieux de la qualité des trottoirs au sein de la commune. Les trottoirs seront classés en fonction de leur état (détérioré, revêtement de mauvaise qualité, bonne qualité, excellente qualité et adapté aux déplacements des PMR).

Sur cette base, la rénovation des trottoirs peut être organisée dans le temps en fonction des priorités définis par l'état des lieux. La rénovation des trottoirs est l'occasion de proposer un aménagement qui respecte les normes en faveur des PMR.

2) Améliorer et étendre les cheminements pour les piétons

Un inventaire de la qualité des cheminements pour les piétons devra être développé et ainsi répertorier ces cheminements en classes de priorité d'action (mauvaise qualité du revêtement, chemin non aménagé, absence d'éclairage…). On notera que la fréquentation élevée d'un cheminement doit être un critère de priorité d'un éventuel réaménagement.

On notera que l'utilisation de la marche à pied est fortement encouragée dans le cas de l'aménagement d'infrastructures piétonnes confortables, sécurisantes et accessibles à tous. Pour cela, le Vademecum piéton en Région de Bruxelles-Capitale offre un soutien technique pour assurer la qualité des aménagements piétons en termes de revêtement et d'éclairage.

Degré de Priorité

Plan qui s'étend dans le temps en fonction des budgets disponibles et des priorités d'actions sur base de l'inventaire de l'état des trottoirs et des cheminements existants. Les trottoirs fortement fréquentés et pour lesquels le revêtement n'est plus de qualité suffisante, doivent être prioritairement réaménagés.

Actions Liées

- Signalisation directionnelle
- Aménagement des zones 30 km/h
- Mesures liées au réaménagement de carrefours
- Mesures relatives au réaménagement de l'espace public
- Mesures liées au réaménagement des abords d'établissements scolaires

Acteurs

- Commune
- IBSR
- Comités de quartier
- Bruxelles Environnement

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

Les moyens sont à définir plus tard en fonction de l'état des lieux réalisé en la matière.

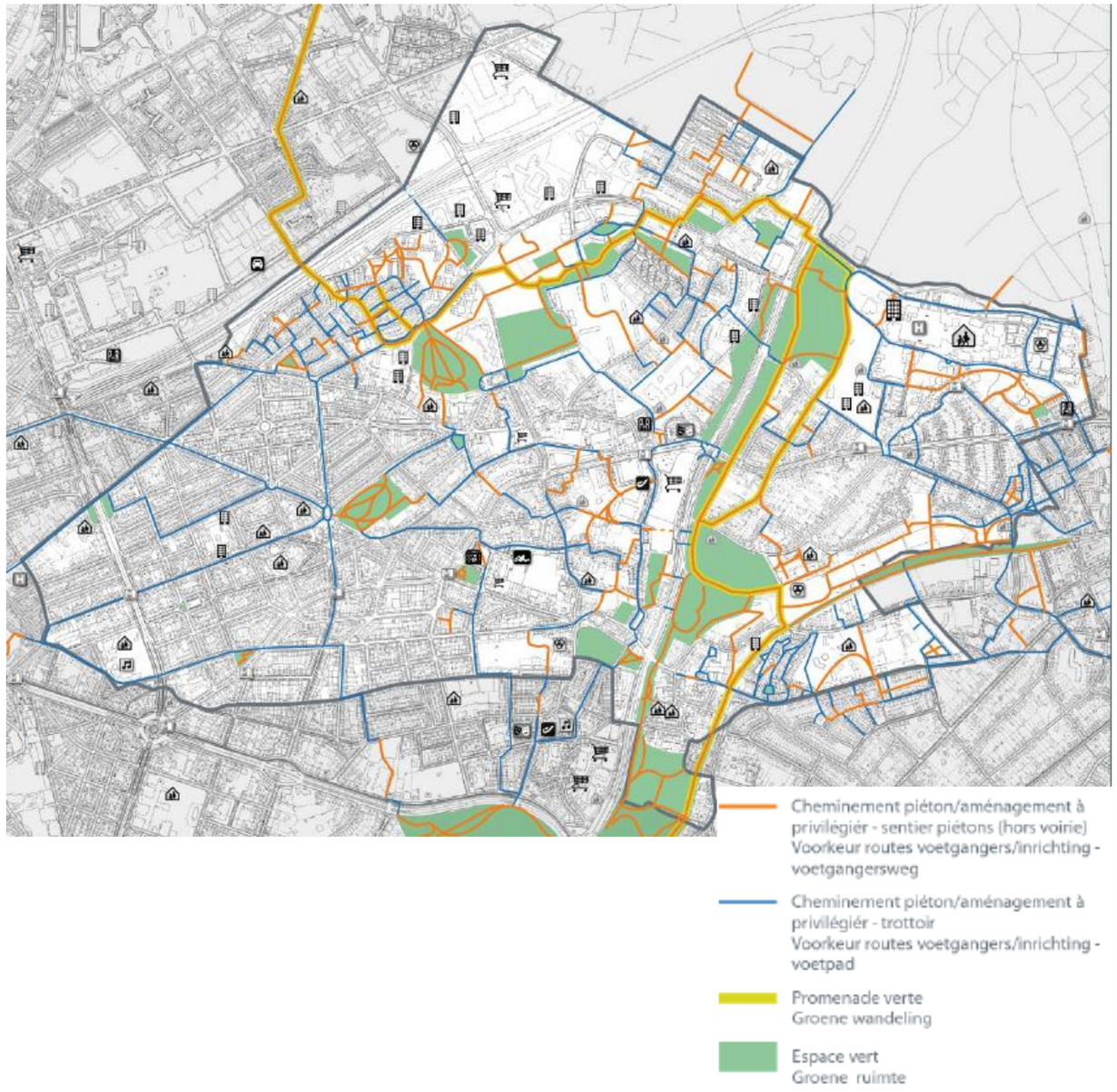
Sources de financement : fonds propres, , projets immobiliers, financement régional.

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en ouvre*:*

en attente ~~/ à l'étude / en travaux / réalisé~~

Représentation



Fiche projet n° 3.2. – Plan cyclable

Objectif(s)

L'objectif du plan cyclable est de promouvoir les déplacements à vélo au sein de la commune, grâce à un renforcement de la sécurité pour cyclistes et une amélioration de la qualité des infrastructures.

Description

Le plan cyclable porte son attention sur les deux aspects suivants :

1) Aménagement des itinéraires cyclables régionaux.
En collaboration Commune – Région, les ICR doivent être aménagés, sécurisés et balisés / signalisés.

2) Aménagement de voiries communales pour étendre les infrastructures et former un réseau cyclable dense.
Aménagement spécifique en fonction de la typologie de la voirie et du type de cohabitation entre les usagers.
Les aménagements doivent être en accord avec les prescriptions inscrites dans le Vademecum vélo de la Région.

Le choix de l'aménagement repris dans le plan cyclable a été défini en fonction de l'espace disponible, des flux circulant sur les voiries, et des caractéristiques de la voirie (telles que le relief). Ce choix devra être affiné par une étude ultérieure.

On notera que 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.

Parallèlement, le réaménagement d'un carrefour à feux tricolores doit être l'occasion de mettre en place un SAS vélo au carrefour.

Degré de Priorité

Plan qui s'étend dans le temps en priorité 1 – court terme (1 à 3 ans) et priorité 2 - moyen terme (3 à 6 ans).

La planification doit s'opérer en fonction des budgets disponibles et des priorités d'actions sur base de l'inventaire des itinéraires à aménager. On notera que les itinéraires les plus fréquentés devront être prioritairement aménagés.

L'axe De Broqueville / Hymans / Vandervelde ainsi que l'av. Mounier vont être aménagés en faveur des cyclistes à court-terme.

Actions Liées

- Mesures de prévention et répression pour renforcer la sécurité routière.
- Mesures relatives aux réaménagements des carrefours.
- Mesures relatives aux réaménagements des trottoirs et de l'espace public
- Mesures liées à l'aménagement des zones 30 km/h

Acteurs

- Commune
- Bruxelles Environnement
- Bruxelles Mobilité
- IBSR
- Comités et Associations (GRACQ…)

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

Les moyens financiers nécessaires dépendent du type d'aménagement développé (étude ultérieure).

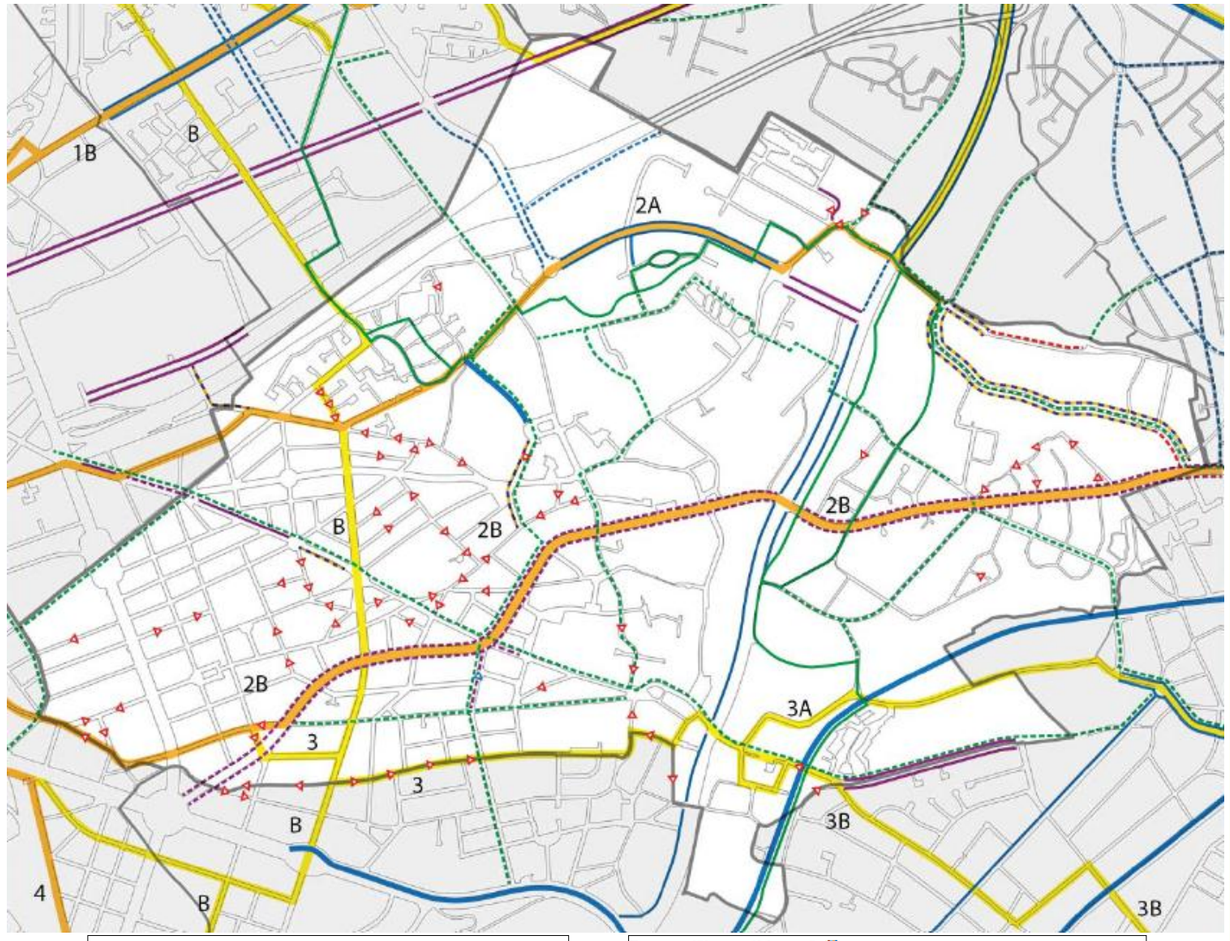
Sources de financement : financement régional ICR, fonds propres.

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

~~en attente~~ / à l'étude / en travaux ~~/ réalisé~~

Représentation



Infrastructures existantes / Bestaande infrastructuren

- ICR existant balisé / bestaande bewegwijzerde GFR
- ICR fonctionnel / functioneel GFR
- Promenade verte / Groene Wandeling
- Piste cyclable unidirectionnelle hors voirie / Vrijliggend éénrichtingsfietspad
- Piste cyclable bidirectionnelle hors voirie / Vrijliggend tweerichtingsfietspad
- Piste cyclable marquée / Gemarkeerd fietspad
- Sens unique limité / Beperkt éénrichtingsverkeer

Propositions / Voorstellen

- Proposition piste cyclable unidirectionnelle hors voirie / Voorstel vrijliggend eenrichtingsfietspad
- Proposition piste cyclable marquée / Voorstel gemarkeerd fietspad
- Proposition ICC à baliser / Voorstel bewegwijzering gemeentelijk fietspad
- Proposition bande cyclable suggérée / Voorstel fietssuggestiestrook
- Proposition bande bus + vélo / Voorstel busbaan + fiets
- Nouveau sens unique limité / Nieuw beperkt éénrichtingsverkeer

Fiche projet n° 3.3. – Stationnement pour les vélos

Objectif(s)

Le plan cyclable doit s'accompagner de l'aménagement d'emplacements de stationnement pour les vélos, sécurisés et protégés des intempéries. Cette mesure permettrait de favoriser l'utilisation du vélo dans les déplacements domicile - travail, domicile - école, domicile - commerces, domicile - loisirs…

Description

Il est 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. Dans ce cadre, des boxes à vélos sont prévus.

Degré de Priorité

Mesure qui s'étend dans le temps en priorité 1 – court terme (1 à 3 ans) et priorité 2 - moyen terme (3 à 6 ans).

La planification doit s'opérer en fonction des budgets disponibles et des opportunités en regard des partenariats.

Actions Liées

- Mesures de prévention et répression pour renforcer la sécurité.
- Mesures relatives aux réaménagements des trottoirs et de l'espace public
- Mesures liées à l'aménagement des zones 30 km/h

Acteurs

- Commune
- Bruxelles Environnement
- Bruxelles Mobilité
- STIB
- Comités et Associations (GRACQ…)

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

Les moyens financiers nécessaires dépendent du type de dispositif (box fermé, U en plein air, U couvert…) à mettre en place.

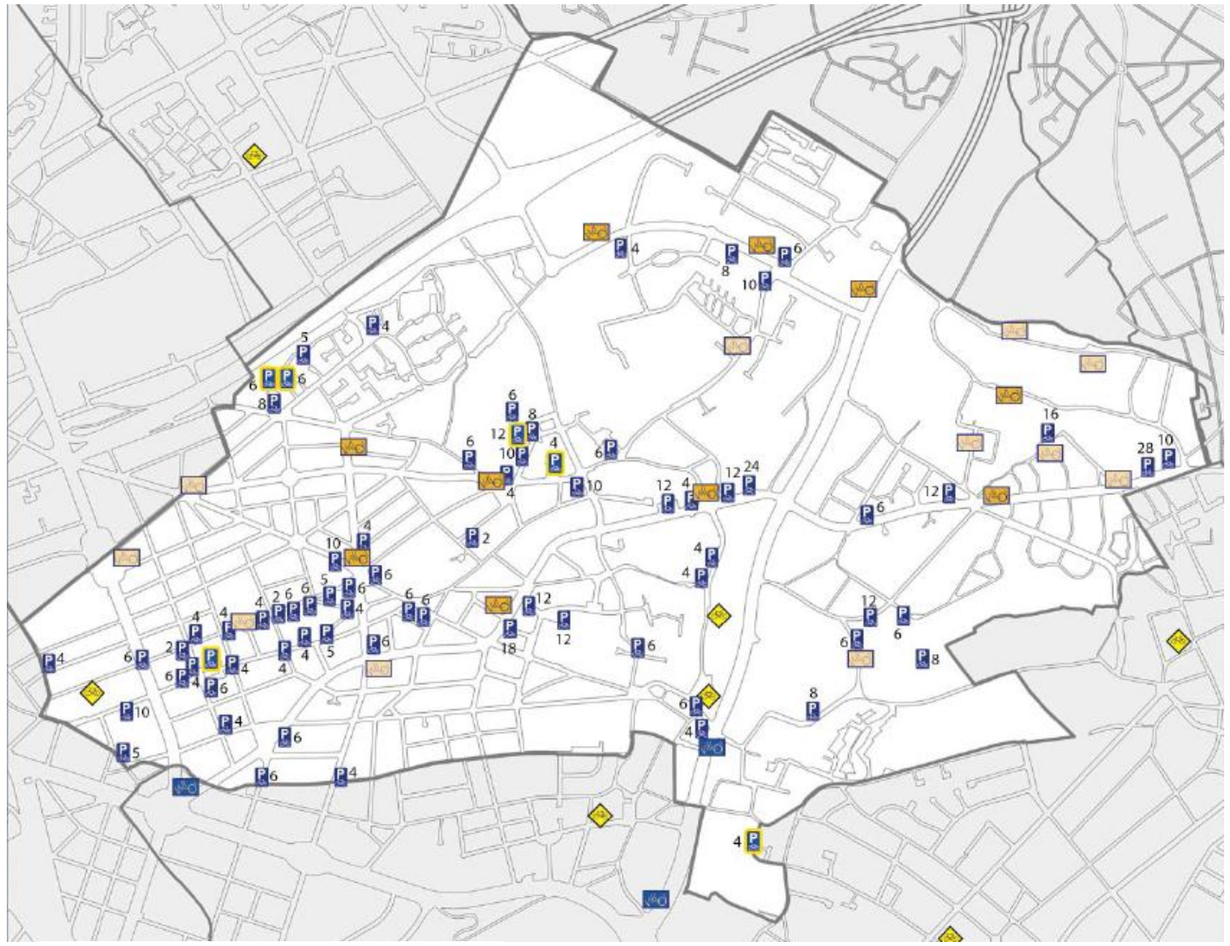
Sources de financement : financement régional ICR, fonds propres.

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

~~en attente /~~ à l'étude / en travaux ~~/ réalisé~~

Représentation



Infrastructures existantes / Bestaande infrastructuren

- Parking vélos / Fietsparking
- Vélociste / Fietsenwinkel
- Villo

Propositions / Voorstellen

- Parking vélos / Fietsparking
- Villo phase 1 / Villo fase 1
- Villo phase 2 / Villo fase 2

Fiche projet n° 3.4. – Plan de signalisation directionnelle

Objectif(s)

L'objectif du plan de signalisation directionnelle est de faciliter les déplacements des modes doux en guidant de manière cohérente les piétons et les cyclistes pour que ceux-ci empruntent les itinéraires les plus appropriés, du point de vue de la sécurité et de la distance à parcourir.

Description

Le plan de signalisation directionnelle doit définir les pôles à informer et les itinéraires à baliser afin de rejoindre ces générateurs (commerces, places publiques, centres culturels, centres sportifs, maison communale, UCL/ Cliniques Saint-Luc…).

Il est essentiel que la signalisation directionnelle soit cohérente sur l'ensemble du territoire communal et n'entrave pas les déplacements des différents usagers.

On notera que la signalisation directionnelle est complémentaire à la signalisation routière.

Degré de Priorité

Plan qui s'étend dans le temps en priorité 1 – court terme (1 à 3 ans) et priorité 2 – moyen terme (3 à 6 ans).

La planification doit s'opérer en parallèle aux itinéraires aménagés pour les piétons et pour les cyclistes.

Actions Liées

- Mesures de prévention et répression pour renforcer la sécurité routière.
- Mesures relatives aux réaménagements des carrefours.
- Mesures relatives aux aménagements des itinéraires pour les piétons et les cyclistes

Acteurs

- Commune
- Bruxelles Environnement
- Bruxelles Mobilité
- IBSR

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Panneaux

Sources de financement : fonds propres, financement régional.

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

en attente / ~~à l'étude / en travaux / réalisé~~

Représentation

Exemples de signalisation directionnelle pour les cyclistes

Exemples de signalisation directionnelle pour les piétons

4. Fiches projets – Transport en commun

Fiche projet n° 4.1. – Aménagement de la ligne de tram n° 94 le long du Bld de la Woluwe

Objectif(s)

La mise en service d'une ligne de tram le long du Bld de la Woluwe renforcera la desserte en transports publics des quartiers d'habitat et des générateurs situés à proximité de cet axe. Ce projet est donc en faveur de l'accessibilité en transports publics pour les générateurs tels que le Woluwe Shopping Center, le Wolubilis, les Cliniques Saint-Luc, l'UCL, les entreprises situées le long de ce boulevard.

Description

Le projet régional sur lequel s'appuie la proposition d'aménagement reprise 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 projet prévoit l'aménagement de carrefours aux niveaux des entrées/sorties du Woluwe Shopping Center. Dans ce cadre, des traversées piétonnes sur le Bld de la Woluwe sont prévues, ce qui diminuera l'effet de barrière de ce grand boulevard.

Degré de Priorité

Priorité 2&3 – moyen et long terme (3 à 9 ans).

Actions Liées

- Mesures relatives à la réorganisation du réseau de transports publics
- Mesures relatives à l'organisation des flux et à l'accessibilité du Woluwe Shopping Center
- Mesures liées aux réaménagements de carrefours
- Mesures relatives à l'aménagement d'une zone bus /zones de K&R le long du Bld de la Woluwe

Acteurs

- Commune
- STIB
- Bruxelles Mobilité
- Communes concernées par le projet

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Etude régionale en cours.

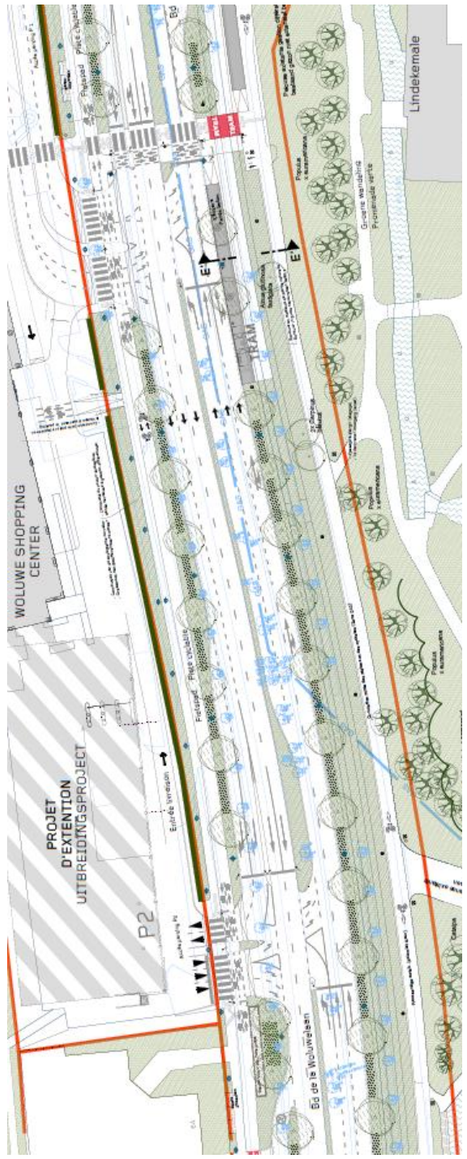
Sources de financement : financement régional (contrat de gestion STIB – Région).

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

~~en attente~~ / à l'étude ~~/ en travaux / réalisé~~

Représentation



Projet régional

Fiche projet n° 4.2. – Déviation de la ligne de bus n° 80

Objectif(s)

L'objectif de la mesure est de dévier la ligne de bus n°80 par l'av. des Constellations au lieu de la rue Colonel Bourg dans le but d'améliorer la desserte de la zone Pléiades / Constellations / Andromède, constatée comme trop faiblement desservie par rapport à la population habitant la zone.

Cette modification de l'itinéraire offre une liaison directe entre le quartier Pléiades et l'axe commercial, l'av. Georges Henri.

Description

Le projet prévoit la déviation de la ligne de bus n°80 via l'av. des Constellations et le déplacement de l'arrêt Colonel Bourg dans l'av. des Constellations.

Degré de Priorité

Priorité 1 – court terme (1 à 3 ans).

Actions Liées

- Mesures relatives à la réorganisation du réseau de transports publics
- Mesures relatives à l'aménagement des zones 30 km/h.

Acteurs

- Commune
- STIB
- Bruxelles Mobilité

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Etude d'implantation du nouvel arrêt et accord sur le projet entre les acteurs concernés (STIB, Commune, Région, riverains).

Sources de financement : financement régional (contrat de gestion STIB – Région).

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

en attente / ~~à l'étude / en travaux / réalisé~~

Représentation

Fiche projet n° 4.3. – Prolongement de la ligne de bus n° 28 & n°36

Objectif(s)

L'objectif de prolongement de la ligne de bus n°28 & n°36 est de desservir les quartiers moins bien desservie actuellement.

Description

Le prolongement de la ligne de bus n°28 jusqu'à la station de métro Crainhem, via l'avenue de Hinnisdael et la rue de la Limite.

Le prolongement de la ligne de bus n°36 dans le quartier Konkel. Via l'av. Grandchamp, l'av. Jan Olieslagers et la rue Konkel.

Cette proposition permet également de réduire les nuisances liées au terminus au niveau de la Ch. de Stockel.

Degré de Priorité

Priorité 2 - Moyen terme (3 à 6 ans)

Actions Liées

- Mesures relatives à la réorganisation du réseau de transports publics
- Réaménagement du terminus à Crainhem et d'un terminus dans la rue de Konkel.
- Mesures relatives à l'aménagement des zones 30 km/h.

Acteurs

- Commune
- STIB
- Bruxelles Mobilité

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Etude de potentiel, de faisabilité de l'itinéraire et d'évaluation budgétaire de ce projet.

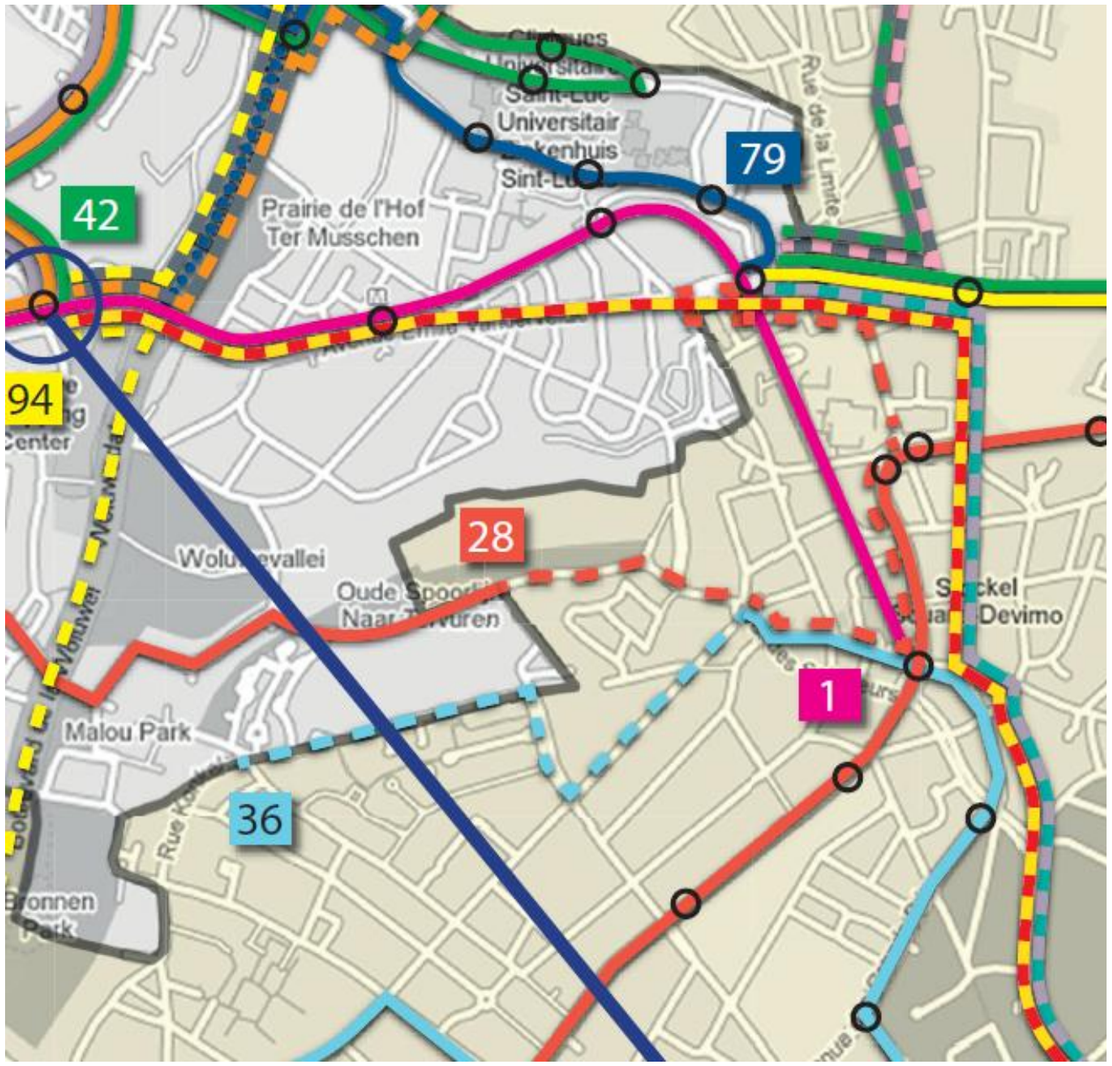
Sources de financement : financement régional (contrat de gestion STIB – Région).

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

en attente / ~~à l'étude / en travaux / réalisé~~

Représentation



Fiche projet n° 4.4 – Mise en service de l'arrêt de bus Zéphir

Objectif(s)

Mettre en service l'arrêt "Zéphir" dans l'av. Georges Henri dans le but d'améliorer la desserte en transports publics pour les habitants du quartier.

Description

L'arrêt du côté impair (direction Verheyleweghen) sera déplacé au niveau du n° 87, ce qui correspond à l'entrée du parc Georges Henri.

Degré de Priorité

Priorité 1 - Court terme (1 à 3 ans).

Actions Liées

- Mesures relatives à la réorganisation du réseau de transports publics
- Réaménagement de l'av. Georges Henri

Acteurs

- Commune
- STIB
- Bruxelles Mobilité
- Comité de quartier

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Accord entre les acteurs concernés (STIB, Commune).
- Plans déjà élaborés par la STIB

Sources de financement : financement régional (contrat de gestion STIB – Région).

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

~~en attente~~ / à l'étude ~~/ en travaux / réalisé~~

Représentation

5. Fiche projet – Alternatives

Fiche projet n° 5.1. – Développer les alternatives à la voiture individuelle

Objectif(s)

Développer les systèmes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

Description

Etendre les propositions d'alternatives à la voiture individuelle. On peut citer les systèmes suivants qui devraient être développés au sein de la commune :

- **Voitures partagées** (cambio et Zen cars) : aménagement de nouvelles stations.
  La localisation de ces stations est choisie afin d'offrir ce service tant aux habitants, à une distance raisonnable de leur lieu de domicile, qu'aux niveaux des pôles culturels et commerciaux (Deux Maisons, Constellations, Gribaumont, Konkel, Georges Henri, Pl. Saint-Lambert, Meudon, UCL, métro Crainhem, métro Vandervelde).
- **Villo** : mise en service de stations Villo situées au niveau des points stratégiques au sein de la commune. L'aménagement de stations est prévu en deux phases.
  Dans un 1ier temps, on retrouve les localisations suivantes : Mounier, Vandervelde, Marcel Thiry, Roodebeek, Meudon, Pl. Saint-Lambert, WSC, Tomberg, Georges Henri
- Dans un 2ième temps, on retrouve les localisations suivantes : Cliniques Saint-Luc, Métro Alma, métro Crainhem, Stade Fallon, Georges Henri, Vergote, métro Gribaumont, Ch. Stockel).**Covoiturage**. Plusieurs initiatives de covoiturage existent. Les **voitures partagées entre particuliers** à promouvoir via les plans de déplacements ; le **service Carpoolplaza à faire connaitre ; VAP** à encourager via des campagnes de communication et sensibilisation.**Taxis et Collecto**

On notera que le développer de tels modes de déplacements passe par une importante campagne d'information et de sensibilisation pour faire connaitre et promouvoir ces systèmes de déplacements.

Degré de Priorité

Priorité 1 – court terme (1 à 3) & priorité 2 – moyen terme (3 à 6 ans).

Actions Liées

- Mesures de sensibilisation et de communication
- Mesures liées au plan de stationnement réglementé
- Mesures de réaménagements de l'espace public

Acteurs

- Commune
- Bruxelles Mobilité
- Partenaires (exemples : JCDecaux, Cambio, Zen Car, STIB, Cliniques Saint-Luc,…)

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

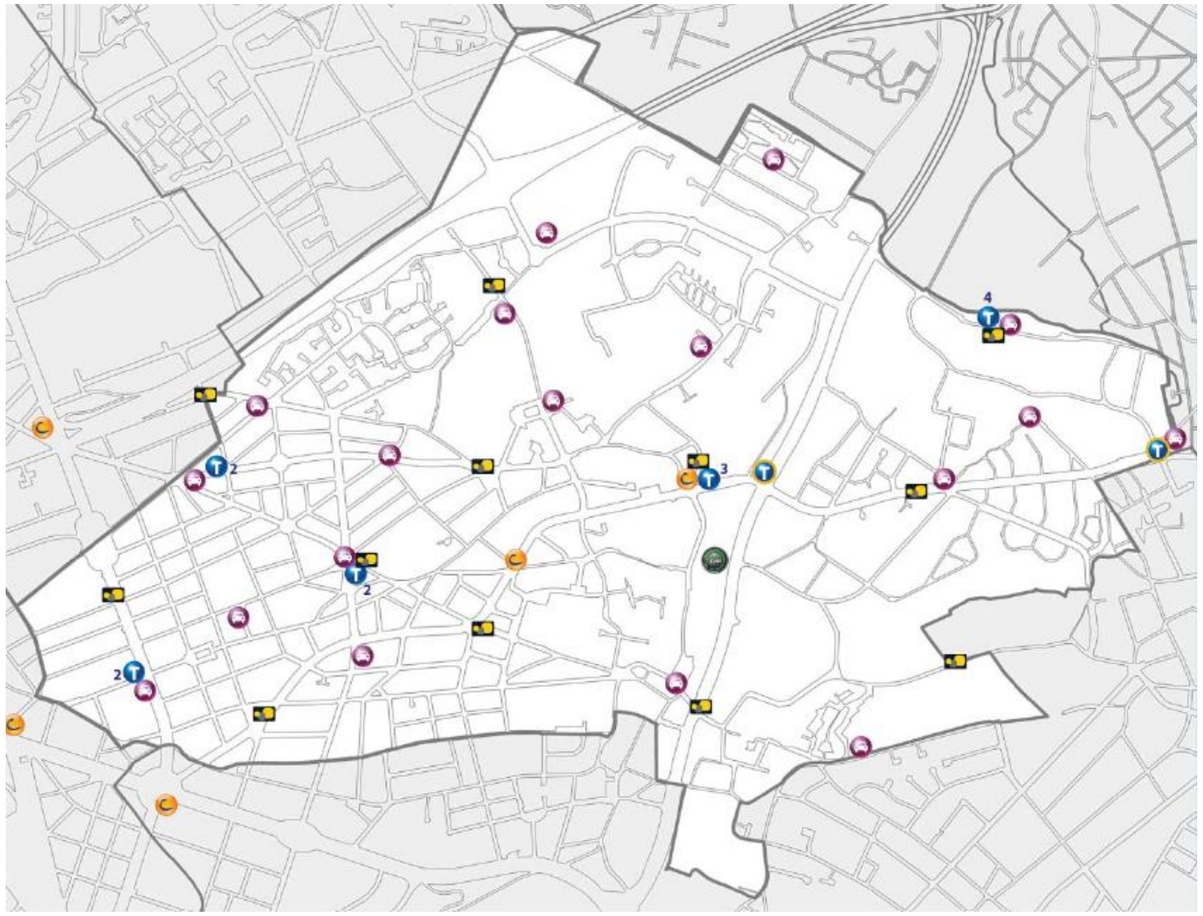
- Actions de sensibilisation à développer par la cellule mobilité
- Coordination avec les acteurs externes pour développer les différents systèmes

Sources de financement : financement privés, fonds propres

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

~~en attente /~~ à l'étude ~~/ en travaux / réalisé~~



Infrastructures existantes / Bestaande infrastructuren

- Zen Car voitures partagées
  Zen Car autodelen
- Cambio "voitures partagées"
  Cambio "autodelen"
- Taxis
- Collecto

Propositions / Voorstellen

- Station voitures partagées (Cambio, Zen Car, ...)
  Station autodelen (Cambio, Zen Car, ...)
- Taxis

6. Fiche projet – Stationnement

Fiche projet n° 6.1. – Plan de stationnement

Objectif(s)

Développer un plan réglementé en termes de stationnement sur l'ensemble du territoire communal afin de gérer l'offre pour répondre au mieux à la demande spécifique des différentes catégories d'usagers. On notera que le plan de stationnement est également un levier afin d'encourager un report modal depuis la voiture individuelle.

Description

Etendre le plan de stationnement réglementé à l'entièreté du territoire communal. Celui-ci est divisé en zones réglementées suivantes :

- Zone bleue : stationnement non payant moyennant disque de stationnement, max. 2h
- Zone rouge : stationnement payant, max.2h, pas de dérogation pour les riverains
- Zone orange : stationnement payant max. 2 h, dérogation pour les riverains
- Zone verte : stationnement payant max.4h30, dérogation pour les riverains.

Degré de Priorité

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 réaliste de le faire évoluer à deux échelles de temps.

Priorité 1 – court terme (1 à 3) & priorité 2 – moyen terme (3 à 6 ans).

La priorité est attribuée aux zones qui présentent une forte pression en stationnement actuellement et des difficultés pour se stationner principalement pour les riverains, ainsi que les zones se trouvant enclavées parmi d'autres zones déjà réglementées.

Actions Liées

- Mesures de sensibilisation et de communication
- Mesures liées au développement d'alternatives à la voiture (Cambio, Villo, emplacements pour les vélos…)
- Mesures relatives aux réaménagements de l'espace public.
- Mesures de contrôle et répression.

Acteurs

- Commune
- Bruxelles Mobilité

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Panneaux
- Mesures de renforcement du dispositif de contrôle

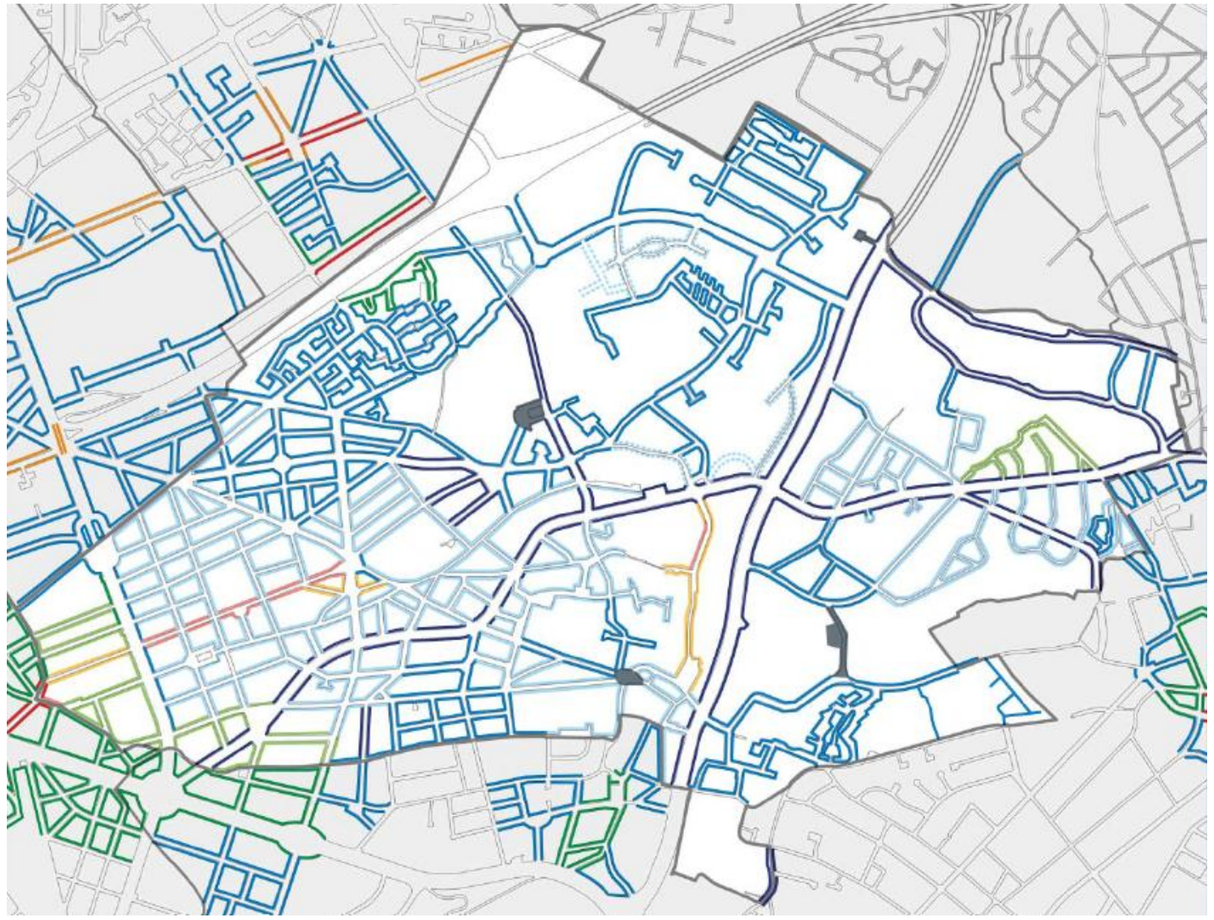
Sources de financement : fonds propres

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

~~en attente~~ / à l'étude / en travaux ~~/ réalisé~~

Représentation



Zone bleue :
dispositif : disque
carte d'habitant : oui
gratuité : 2h
durée maximum : 2h
excepté : samedi, dimanche et jours fériés
Blauwe zone :
installatie : parkeerschijf
bewonerskaart : ja
gratis : 2u
maximumduur : 2u
behalve : zaterdag, zondag en feestdagen

D'application aussi le samedi
Ook in voege op zaterdag

Situation existante / Bestaande toestand

Zone bleue à court terme
Blauwe zone op korte termijn

Zone bleue à moyen terme
Blauwe zone op middellange termijn

Zone rouge :
dispositif : horodateur
carte d'habitant : non
gratuité : 1/4h
durée maximum : 2h
excepté : samedi, dimanche et jours fériés
Rode zone :
installatie : betaalautomaat
bewonerskaart : neen
gratis : 1/4u
maximumduur : 2u
behalve : zaterdag, zondag en feestdagen

Situation existante / Bestaande toestand

Zone orange :
dispositif : horodateur
carte d'habitant : oui
gratuité : 1/4h
durée maximum : 2h
excepté : samedi, dimanche et jours fériés
Oranje zone :
installatie : betaalautomaat
bewonerskaart : ja
gratis : 1/4u
maximumduur : 2u
behalve : zaterdag, zondag en feestdagen

Situation existante / Bestaande toestand

Zone verte :
dispositif : horodateur
carte d'habitant : oui
gratuité : 1/4h
durée maximum : 4h30
excepté : samedi, dimanche et jours fériés
Groene zone :
installatie : betaalautomaat
bewonerskaart : ja
gratis : 1/4u
maximumduur : 4u30
behalve : zaterdag, zondag en feestdagen

Situation existante / Bestaande toestand

Zone verte à court terme
Groene zone op korte termijn

7. Fiches projets – Volet géographique

Fiche projet n° 7.1. – Cheminements piétons aux abords du Woluwe Shopping Center

Objectif(s)

L'objectif de cette mesure est de sécuriser les déplacements piétons aux abords du Woluwe Shopping Center.

Description

Les aménagements prévus par la proposition répondent aux préoccupations suivantes :

- Aménagement de trottoirs traversant surélevés à tous les accès vers le parking et les zones de livraisons.
- Aménagement de refuges pour les piétons entre les accès au parking et les accès aux quais de livraison, afin d'améliorer la sécurité des piétons.
- Aménagement de traversées piétonnes du Bld de la Woluwe (dans le cadre du projet d'aménagement de la ligne de tram 94 le long du Bld de la Woluwe), afin d'améliorer les conditions d'accès du Woluwe Shopping Center depuis l'est (quartier Debecker, Parc Malou).
- Renforcer la dynamique piétonne entre la place Saint-Lambert et le Woluwe Shopping Center par un aménagement pour les piétons entre ces deux pôles, via le parc ou la rue Saint-Lambert.
- Sécuriser les traversées piétonnes dans la rue Saint-Lambert
- Améliorer le marquage au sol depuis l'extérieur et dans le parking du Woluwe-Shopping Center afin de sécuriser les cheminements pour les piétons.
- Installation de potelets dans la rue Saint-Lambert pour empêcher le stationnement sauvage.

Degré de Priorité

Période 1 - Court terme (1 à 3 ans) & Période 3 – long terme (6 à 9 ans)

Actions Liées

- Réaménagement du cours P.H. Spaak
- Réaménagement du carrefour Cours P.H. Spaak / Ch. Roodebeek
- Aménagement du tram 94 le long du Bld de la Woluwe
- Réorganisation des entrées/sorties du Woluwe-Shopping Center

Acteurs

- Commune
- Bruxelles Mobilité
- Woluwe Shopping Center
- Comité de quartier

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Etude complémentaire d'accessibilité du WSC.

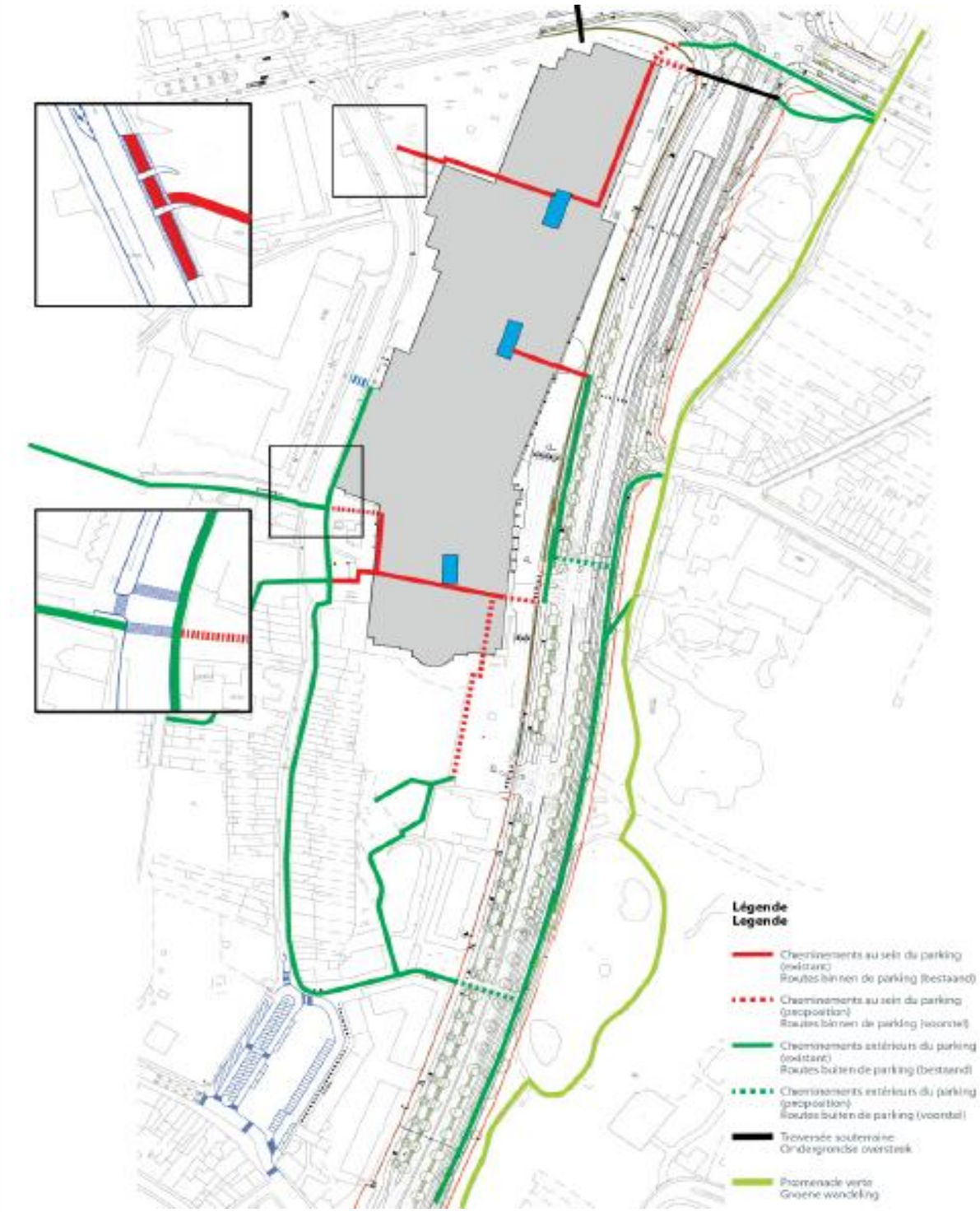
Sources de financement : fonds propres, fonds privés, financement régional,.

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

~~en attente~~ / à l'étude / ~~en travaux~~ / ~~réalisé~~

Représentation



Fiche projet n° 7.2. – Zones de livraison dans l'av. Georges Henri

Objectif(s)

Développer une gestion des livraisons et aménager des zones de livraisons qui répondraient au mieux à la demande des commerçants, dans le but d'améliorer la circulation sur cet axe et de diminuer les nuisances pour tous les usagers.

Ce projet s'intègre au projet plus global de réaménagement de l'av. Georges Henri dans le but de revaloriser cette artère commerçante.

Description

La proposition prévoit l'aménagement de zones de livraisons dans l'av. Georges Henri sur les tronçons suivants :

1) Tronçon bld. Whitlock / av. Prekelinden - côté sud
   Environs au milieu du tronçon pour minimiser la distance maximale à parcourir par le livreur.

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

L'application de l'aire de livraisons serait limitée dans le temps (zones de livraisons actives de 9h00 à 12h00) et chaque zone de livraisons peut donc devenir 3 emplacements de stationnement en dehors des heures de livraisons.

Degré de Priorité

Période 1 - Court terme (1 à 3 ans) & Période 2 – Moyen terme (3 à 6 ans).

Actions Liées

- Réaménagement urbanistique de l'av. Georges Henri

Acteurs

- Commune
- Comité de quartier
- Commerçants
- STIB

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Etude complémentaire de revalorisation de l'axe Georges Henri
- Enquête relevant les attentes des commerçants en termes de système et de zones de livraison.

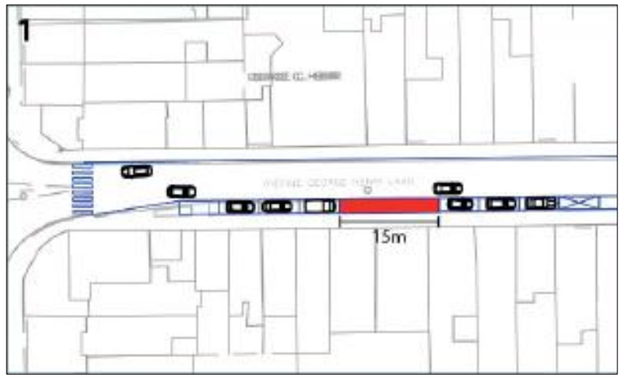
Sources de financement : financement régional - VICOM, Beliris, fonds propres.

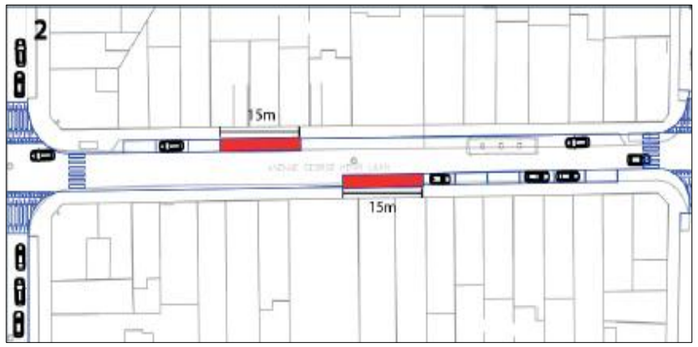
Remarque(s)

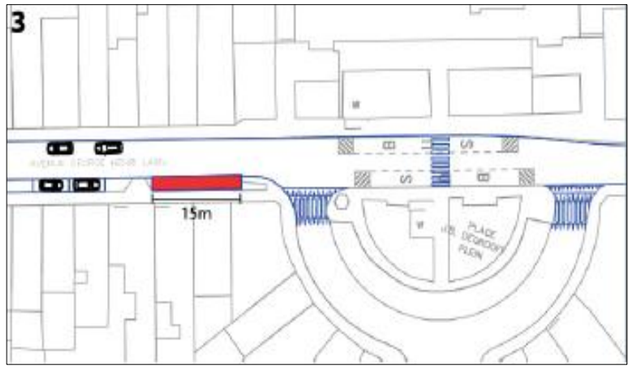
Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

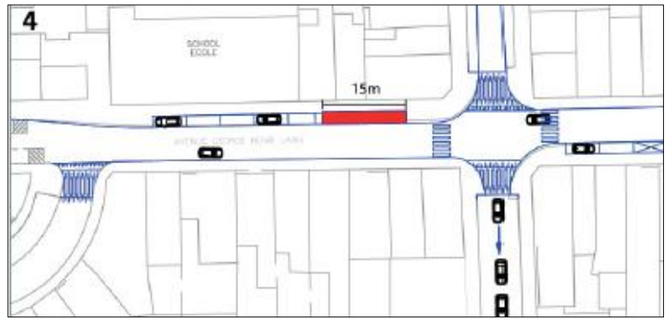
~~en attente /~~ à l'étude ~~/ en travaux / réalisé~~

Représentation









Fiche projet n° 7.3. – Réaménagement de l'av. Georges Henri

Objectif(s)

La réflexion portant sur le réaménagement de l'av. Georges Henri est l'occasion de penser à un développement qui améliore les conditions de déplacements des piétons et des bus qui fréquentent cette artère commerciale.

Description

La proposition prévoit le réaménagement des carrefours et des traversées piétonnes de chaque perpendiculaire à l'av. Georges Henri, dans le but d'augmenter l'espace disponible pour les piétons et de sécuriser et conforter les déplacements des piétons. De nouvelles traversées piétonnes dans l'av. Georges Henri sont prévues dans le réaménagement.

La proposition envisage la suppression des emplacements de stationnement entre le Métairie et le square Meudon dans le but d'élargir les trottoirs. Le projet prévoit la mise en voirie prioritaire de l'av. Georges Henri.

Degré de Priorité

Période 1 - Court terme (1 à 3 ans) & Période 2 -Moyen terme (3 à 6 ans)

Actions Liées

- Aménagement de zones de livraisons dans l'av. Georges Henri

Acteurs

- Commune
- Comité de quartiers
- Commerçants
- STIB

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Etude complémentaire de réaménagement et revalorisation urbanistique.

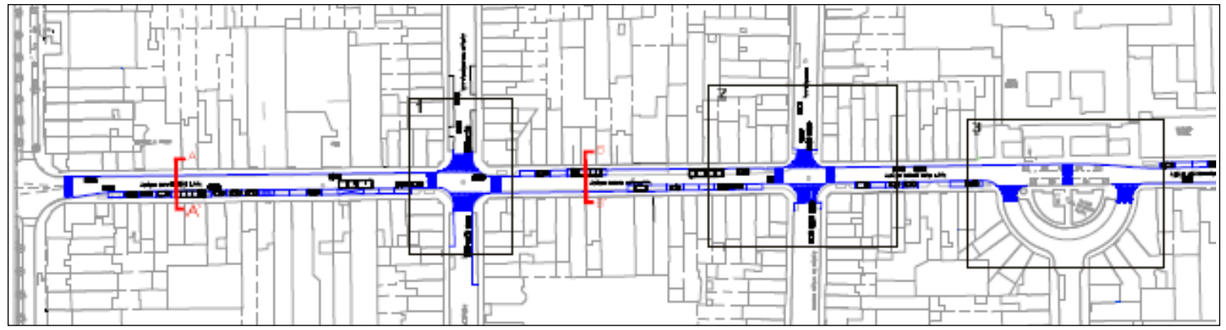
Sources de financement : financement régional - VICOM, Beliris, fonds propres

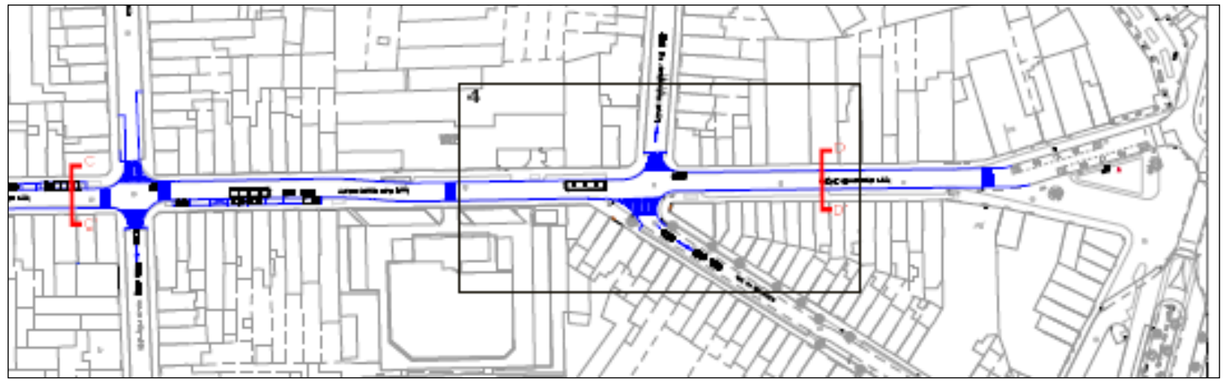
Remarque(s)

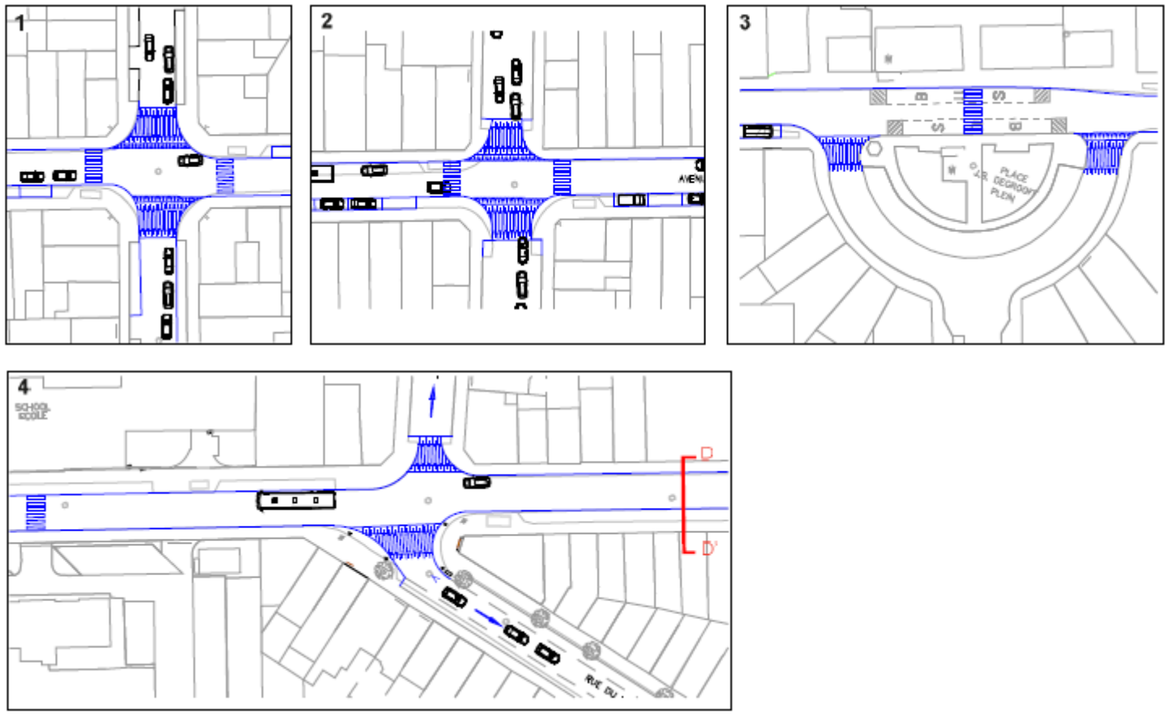
Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

~~en attente /~~ à l'étude ~~/ en travaux / réalisé~~

Représentation







Fiche projet n° 7.4. – Réaménagement de l'axe De Broqueville

Objectif(s)

L'objectif du réaménagement de l'axe de Broqueville est de sécuriser les traversées piétonnes et les déplacements cyclables par l'aménagement d'une piste cyclable le long de cet axe.

Description

L'aménagement retenu réduit la largeur de la bande de circulation afin de ne pas autoriser la circulation de deux véhicules côte à côte.

Parallèlement, l'ensemble des carrefours sont révisés afin de prendre au compte la circulation des cyclistes et des piétons (SAS vélos, oreilles de trottoirs) et d'aménager des traversées piétonnes (avec un dispositif surélevé) des perpendiculaires de l'av. de Broqueville.

La proposition prévoit également d'améliorer les traversées piétonnes de l'av. de Broqueville afin de renforcer la sécurité, via un éclairage et un dispositif d'équipements adapté (exemples : croix de Saint-André, feu de signalisation).

Degré de Priorité

Priorité 1 – Court terme (1 à 3 ans).

Actions Liées

- Réaménagement du carrefour Tomberg / de Broqueville

Acteurs

- Commune
- Bruxelles Mobilité

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Etude complémentaire de réaménagement de l'axe De Broqueville / Hymans / Vandervelde

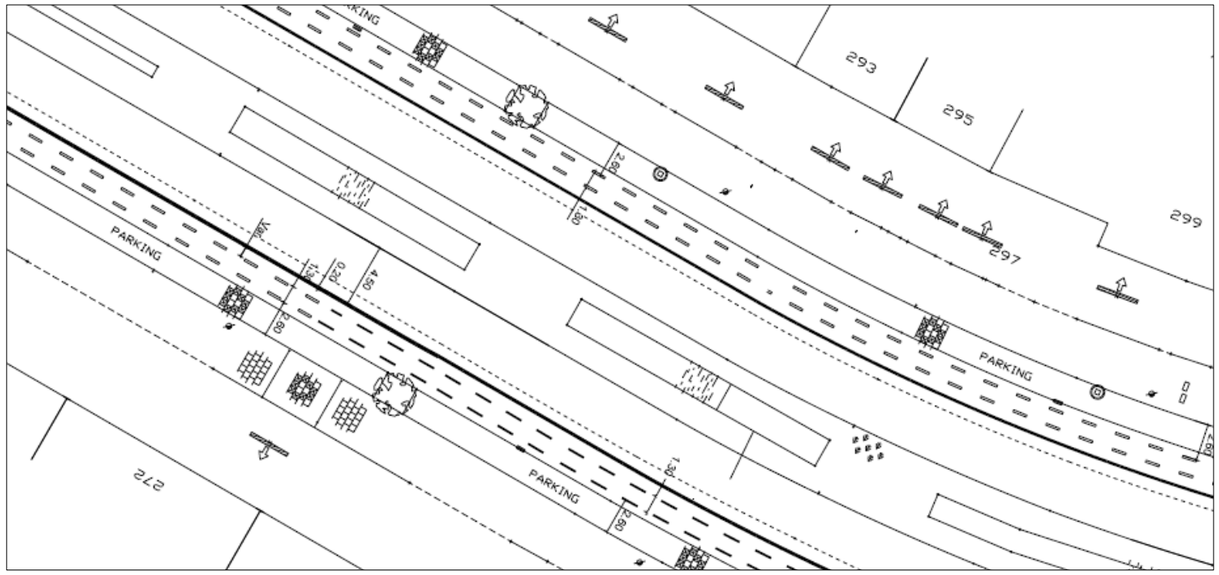
Sources de financement : financement régional

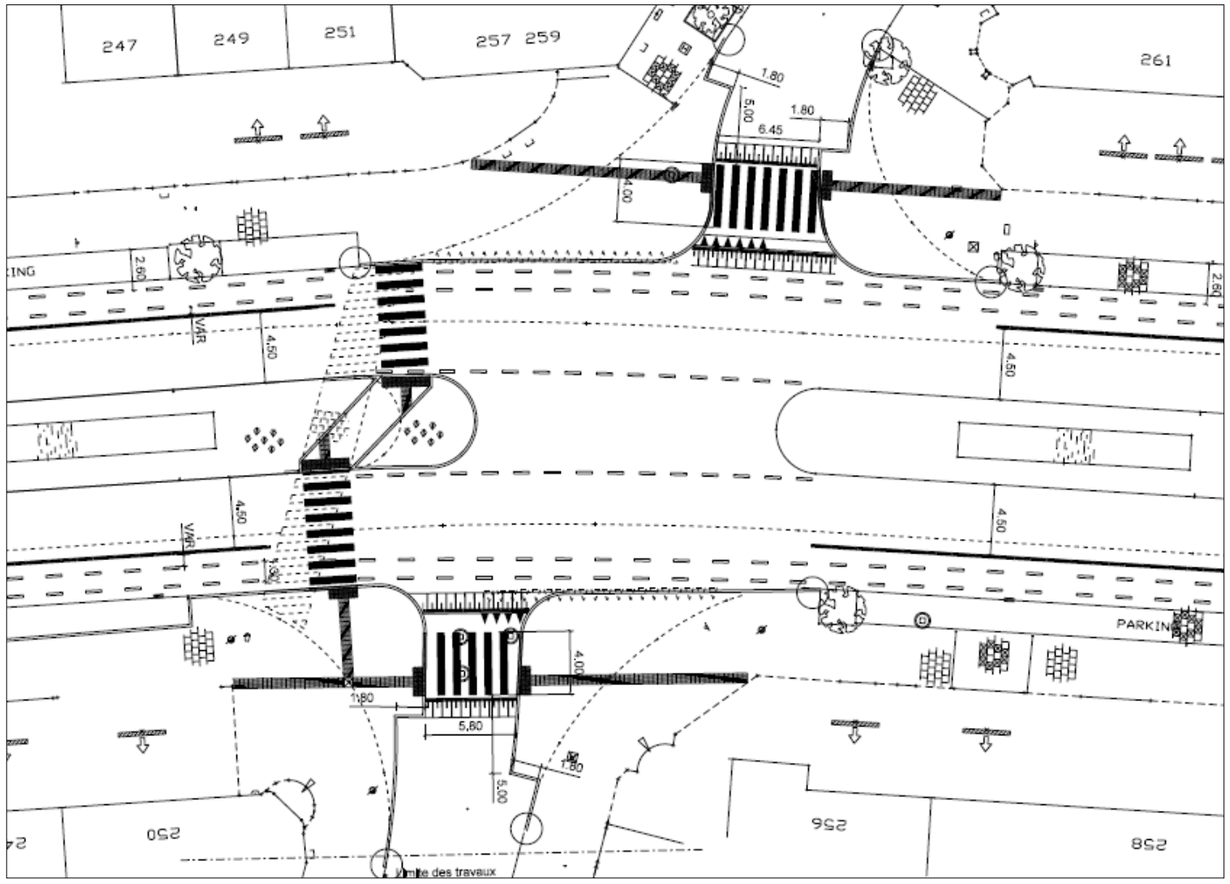
Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

~~en attente /~~ à l'étude ~~/ en travaux / réalisé~~

Représentation





Extrait du projet régional

Fiche projet n° 7.5. – Réaménagement du carrefour av. De Broqueville / Tomberg

Objectif(s)

L'aménagement du carrefour av. de Broqueville / Tomberg a comme objectif de sécuriser la sortie du SUL av. Pauwels pour les cyclistes et de sécuriser les traversées du carrefour Tomberg / de Broqueville pour les piétons et les cyclistes.

La proposition intègre également le réaménagement de l'av. Pauwels qui a pour but d'améliorer la lisibilité des lieux et le confort pour les piétons et les cyclistes.

Description

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

- Fermeture de la rue Pauwels depuis l'Est. Cette rue peut être rejointe uniquement via l'av. de Broqueville depuis l'Ouest.
- Aménagement d'une piste cyclable dans la rue Pauwels depuis l'av. Bastin.
- Régulation du carrefour Tomberg / De Broqueville avec une phase spécifique pour les cyclistes.
- Aménagement d'une bande spécifique pour le tourne à gauche pour les automobilistes au carrefour Tomberg / de Broqueville.
- Diminution de la longueur des traversées piétonnes (oreilles de trottoirs) et diminution de la mer d'asphalte aux croisements avec l'av. Abbeloos et l'av. Bastin ainsi qu'au carrefour Tomberg / de Broqueville.
- Marquage de chevrons dans l'av. Pauwels entre l'av. Slegers et l'av. Bastin.
- Aménagement de SAS vélos

Degré de Priorité

Priorité 1 – Court terme (1 à 3 ans).

Actions Liées

- Réaménagement de l'axe de Broqueville (piste cyclable et traversées piétonnes).

Acteurs

- Commune
- Bruxelles Mobilité
- STIB

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Etude complémentaire de réaménagement.

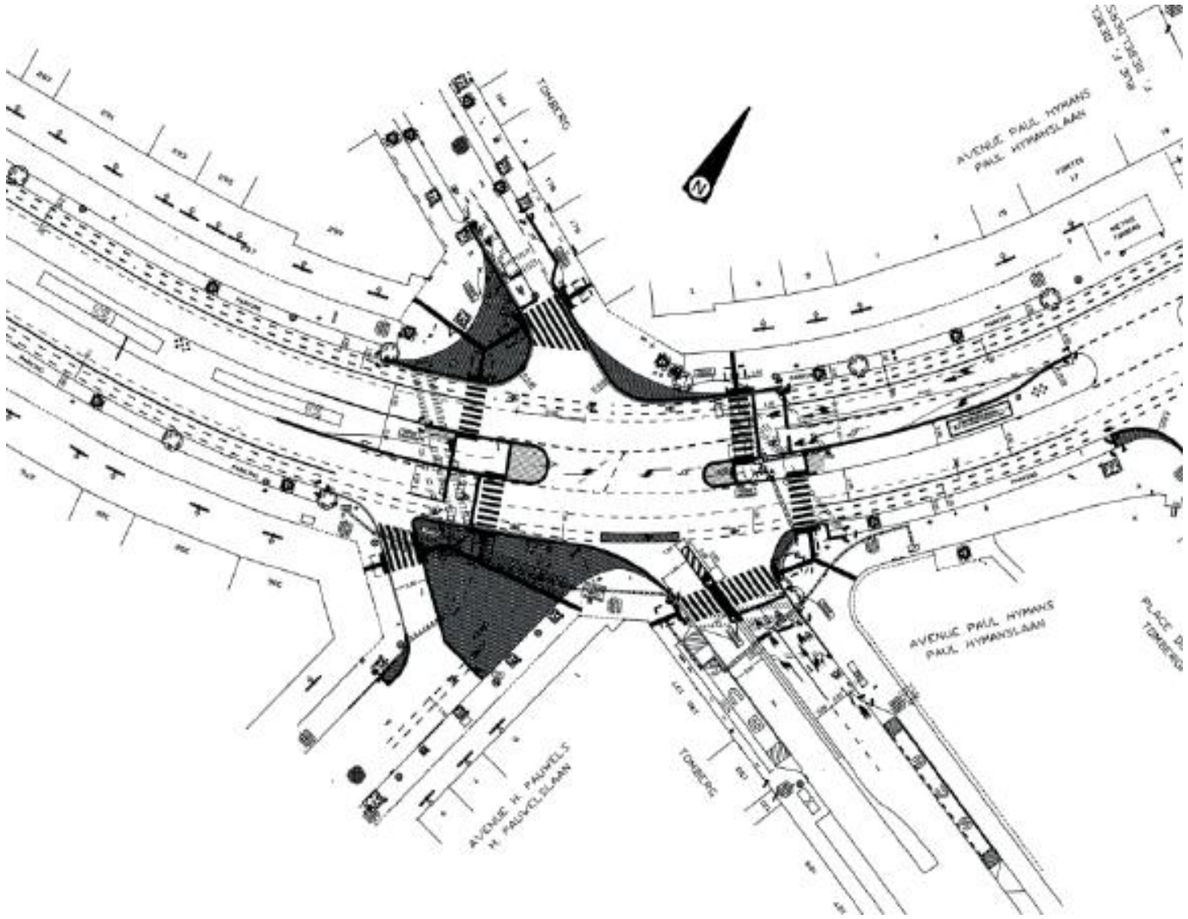
Sources de financement : financement régional

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

~~en attente /~~ à l'étude ~~/ en travaux / réalisé~~

Représentation



Extrait projet régional

Fiche projet n° 7.6. – Réaménagement du Bld Brand Whitlock

Objectif(s)

Le réaménagement du Bld Brand Whitlock aurait pour but d'améliorer la circulation des bus et de diminuer la circulation des automobilistes dans le quartier Linthout.

Description

La configuration du Bld 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.

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 de « dépose-minute » serait aménagée le long du Bld Brand Whitlock. Les écoliers rejoindraient ainsi l'entrée par l'Av. Dietrich.

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

Degré de Priorité

Priorité 1 – Court terme (1 à 3 ans).

Actions Liées

- Réaménagement de l'av. Dietrich

Acteurs

- Commune
- Bruxelles Mobilité
- STIB
- Ecole et comité de quartier

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Etude complémentaire de réaménagement de l'axe Withlock / Reyers

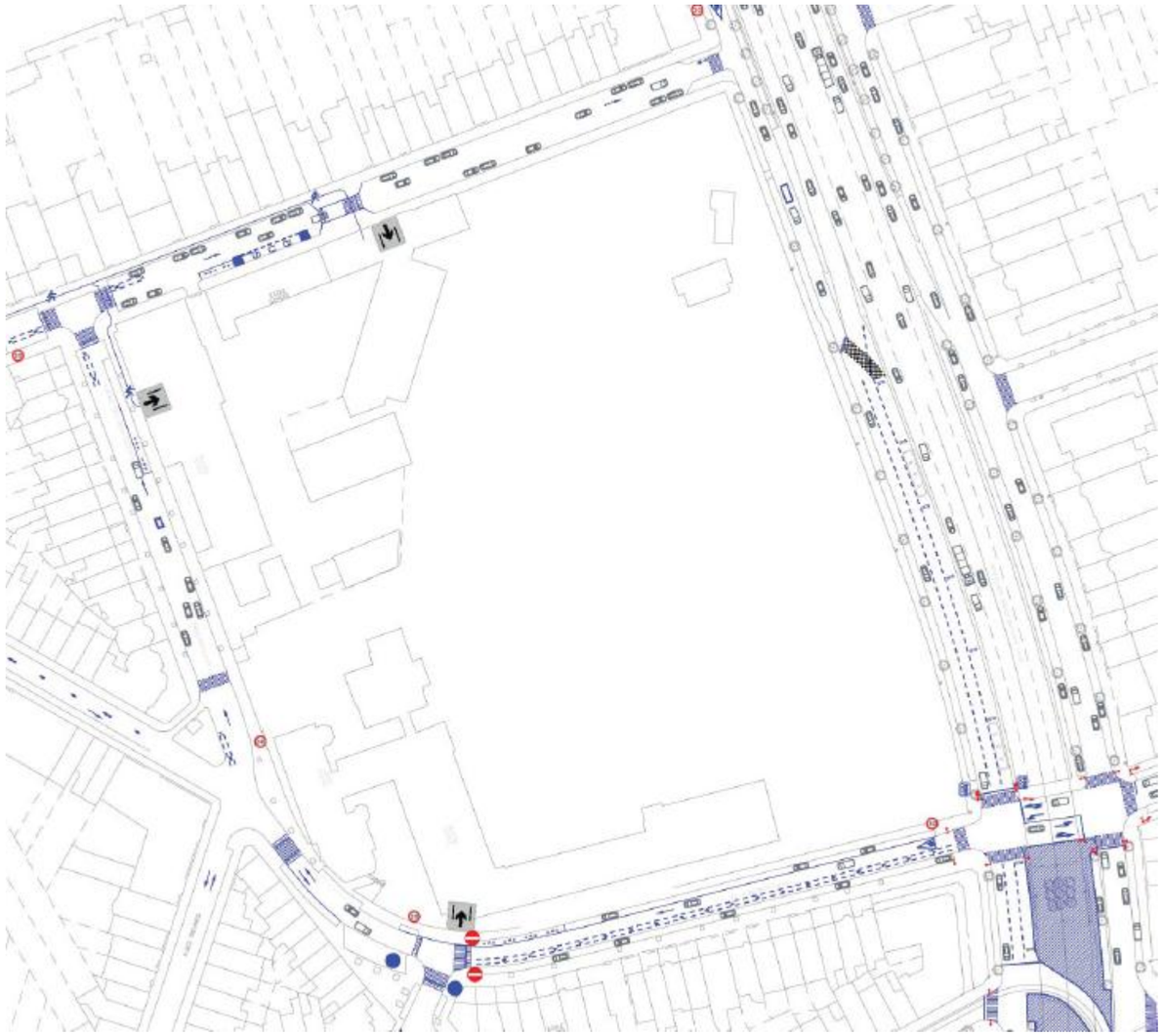
Sources de financement : financement régional - VICOM

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

~~en attente~~ / à l'étude ~~/ en travaux / réalisé~~

Représentation



Fiche projet n° 7.7. – Réaménagement de l'av. Dietrich

Objectif(s)

L'objectif de l'aménagement proposé est d'aménager l'ICR dans l'av. Dietrich. Pour cela, l'av. Dietrich est mise en sens unique. Cette mesure induira probablement une diminution du trafic dans le quartier.

Description

L'av. Dietrich est mise en sens unique entrant depuis le Bld Brand Whitlock.

Une bande cyclable suggéré est marquée dans le but de montrer la position correcte aux cyclistes et d'avertir les automobilistes de la présence de cyclistes en sens inverse.

Degré de Priorité

Priorité 1 – Court terme (1 à 3 ans).

Actions Liées

- Réaménagement du Bld Brand Whitlock

Acteurs

- Commune
- Bruxelles Mobilité
- Comité de quartier et école
- associations (ex : GRACQ)

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Etude complémentaire de réaménagement de l'axe.

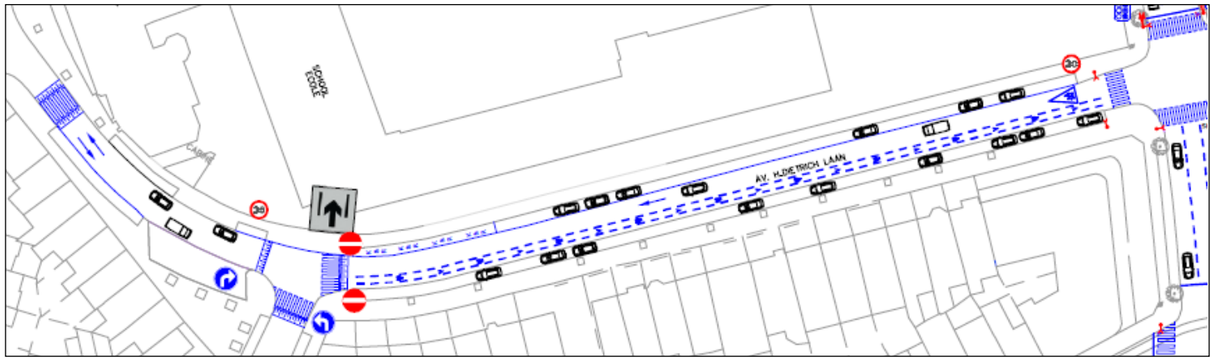
Sources de financement : financement régional - ICR

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

~~en attente~~ / à l'étude / ~~en travaux~~ / ~~réalisé~~

Représentation



Fiche projet n° 7.8. – Réaménagement de l'av. Mounier

Objectif(s)

La configuration de l'av. Mounier est révisée dans le but d'aménager cette voirie comme axe favorable aux déplacements cyclables et d'insérer cette voirie dans le réseau de voirie local.

Description

La proposition appuie les aménagements suivants :

- Mise en œuvre d'une zone 30 km/h dans l'av. Mounier, sur le tronçon entre l'av. Adenauer et le Chemin de la Crête.
- Aménagement d'une piste cyclable suggérée (marquage au sol de chevrons) sur l'av. Mounier.
- Suppression du stationnement sur le tronçon entre l'av. Adenauer et la 2ième passerelle pour les piétons.
- Réaménagement des arrêts de bus
- Mise en place de coussins berlinois

Degré de Priorité

Priorité à court terme : période de 1 à 3 ans

Actions Liées

- Réaménagement du carrefour av. Mounier / av. Vandervelde
- Réaménagement du carrefour av. Mounier / av. Hippocrate
- Réaménagement du carrefour av. Hippocrate / Bld de la Woluwe
- Réaménagement du carrefour av. Vandervelde / av. Dumont

Acteurs

- UCL
- Cliniques Saint-Luc (SIAMU)
- Commune

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Etude complémentaire de réaménagement de l'axe.

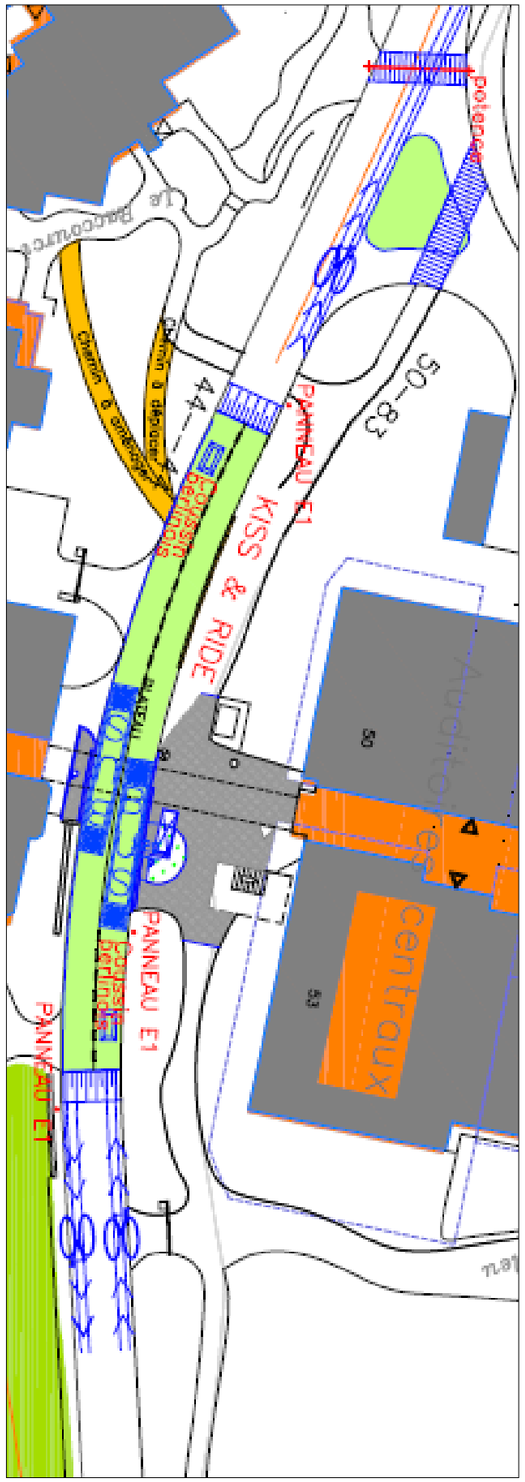
Sources de financement : fonds propres, fonds privés.

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

~~en attente~~ / à l'étude ~~/ en travaux / réalisé~~

Représentation



Extrait projet

Fiche projet n° 7.9. – Réaménagement du Carrefour av. Mounier / av. Hippocrate

Objectif(s)

L'aménagement proposé au carrefour av. Mounier / av. Hippocrate vise à améliorer la sécurité de ce carrefour.

Description

La proposition appuie les aménagements suivants :

- Aménagement d'un rond-point
- Aménagement de la promenade verte
- Aménagement d'une bande cyclable suggérée dans l'av. Hippocrate

Degré de Priorité

Priorité à court terme : période de 1 à 3 ans

Actions Liées

- Réaménagement du carrefour av. Mounier / av. Vandervelde
- Réaménagement de l'axe av. Mounier
- Réaménagement du carrefour av. Hippocrate / Bld de la Woluwe
- Réaménagement du carrefour av. Vandervelde / av. Dumont

Acteurs

- UCL
- Cliniques Saint-Luc (SIAMU)
- Commune
- Services de la commune de Zaventem
- Bruxelles Environnement

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Etude complémentaire de réaménagement du carrefour.

Sources de financement : fonds propres.

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

en attente / à l'étude / en travaux / réalisé

Représentation

Schéma de principes

Fiche projet n° 7.10. – Réaménagement du Carrefour av. Vandervelde / av. Dumont

Objectif(s)

L'aménagement proposé à comme but de réduire l'emprise du carrefour et ainsi d'augmenter l'espace accordé aux piétons. La proposition répond également à la problématique du conflit entre le flux venant de l'av. Dumont et le trafic venant de l'av. Debecker.

Description

L'aménagement présente un carrefour plus compact.

La passe du trafic venant de l'av. Dumont et de l'av. Debecker est 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.

Degré de Priorité

Priorité à moyen terme : période de 3 à 6 ans

Actions Liées

- Réaménagement du carrefour av. Mounier / av. Vandervelde
- Réaménagement de l'axe av. Mounier
- Réaménagement du carrefour av. Hippocrate / Bld de la Woluwe
- Réaménagement du carrefour av. Mounier / av. Hippocrate

Acteurs

- UCL
- Cliniques Saint-Luc (SIAMU)
- Commune
- Bruxelles Mobilité

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Etude complémentaire de réaménagement du carrefour.

Sources de financement : financement régional.

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

en attente ~~/ à l'étude / en travaux / réalisé~~

Représentation

Schéma de principes

Fiche projet n° 7.11. – Réaménagement du Carrefour av. Mounier / av. Vandervelde

Objectif(s)

L'objectif est d'adapter la régulation du carrefour afin de diminuer les nuisances produites par les flux importants en direction et en provenance du site de l'UCL / Cliniques Saint-Luc.

Description

L'aménagement prévoit un carrefour av. Mounier / av. Vandervelde régulé par des feux de signalisation, coordonnés avec ceux du carrefour rue de la Limite / av. de Wezembeek.

L'aménagement prévoit une bande spécifique afin de tourner dans l'av. Mounier, depuis les deux origines de l'av. Vandervelde.

De plus, une bande réservée aux bus et vélos est aménagée dans l'av. Mounier, en amont du carrefour à feux.

Degré de Priorité

Priorité à court terme : période de 1 à 3 ans

Actions Liées

- Réaménagement du carrefour av. Mounier / av. Hippocrate
- Réaménagement de l'axe av. Mounier
- Réaménagement du carrefour av. Hippocrate / Bld de la Woluwe
- Réaménagement du carrefour av. Vandervelde / av. Dumont

Acteurs

- UCL
- Cliniques Saint-Luc (SIAMU)
- Commune
- Bruxelles Mobilité
- Services de la commune de Crainhem

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Etude complémentaire de réaménagement du carrefour.

Sources de financement : financement régional.

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

en attente ~~/ à l'étude / en travaux / réalisé~~

Représentation

Schéma de principes

Fiche projet n° 7.12. – Réaménagement du Carrefour av. Hippocrate / Bld de la Woluwe

Objectif(s)

L'objectif est de proposer un aménagement qui accroit l'accessibilité du site de l'UCL / Cliniques Saint-Luc via ce carrefour.

Description

La sortie du site par l'av. Hippocrate devrait profiter d'une bande spécifique de tourne à droite dans le Bld de la Woluwe vers le nord et de tourne à gauche dans le Bld de la Woluwe vers le sud. Ce tourne à droite serait, cependant, régulé par un feu de signalisation afin d'éviter un éventuel conflit entre les automobilistes tournant à droite et les cyclistes circulant sur la piste cyclable le long du Bld de la Woluwe.

Depuis le Bld de la Woluwe venant de Zaventem, deux bandes de tourne à gauche doivent être prévues pour assurer une capacité suffisante pour rejoindre le site.

En continuité avec la promenade verte, une traversée cyclable est prévue entre l'av. Hippocrate et le Clos Hof Ten Berg. On maintient cependant la possibilité pour les cyclistes de circuler en voirie dans l'av. Hippocrate via le marquage de chevrons et d'un SAS vélo.

Degré de Priorité

Priorité à court terme : période de 1 à 3 ans

Actions Liées

- Réaménagement du carrefour av. Mounier / av. Vandervelde
- Réaménagement de l'axe av. Mounier
- Réaménagement du carrefour av. Hippocrate / av. Mounier
- Réaménagement du carrefour av. Vandervelde / av. Dumont

Acteurs

- UCL
- Cliniques Saint-Luc (SIAMU)
- Commune
- Services de la commune de Zaventem
- Bruxelles Mobilité
- Bruxelles Environnement

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Etude complémentaire de réaménagement du carrefour.

Sources de financement : financement régional.

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

en attente ~~/ à l'étude / en travaux / réalisé~~

Représentation

Schéma de principes

Fiche projet n° 7.13. – Aménagements dans le quartier Déportés

Objectif(s)

L'objectif de la mesure de réaménagement de l'espace public est de diminuer le trafic pénétrant dans le quartier afin de rejoindre l'établissement scolaire et de sécuriser les déplacements des modes doux dans le quartier et principalement aux abords de l'école.

Description

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.

Une zone de « dépose-minute » serait aménagée le long du Bld de la Woluwe. Un cheminement piéton de qualité et sécurisé permettrait aux enfants de rejoindre l'établissement scolaire depuis cette zone.

Une zone de "bus scolaire" le long du Bld de la Woluwe permettrait d'éviter certaines manœuvres de bus à proximité immédiate de l'établissement scolaire.

Les aménagements doivent également porter sur une amélioration de la qualité des déplacements à pied via la mise en place de poteaux et la sécurisation des traversées piétonnes.

Degré de Priorité

Priorité à court terme : période de 1 à 3 ans

Actions Liées

- Réaménagement de la place des Déportés
- Aménagement d'une ligne de tram le long du Bld de la Woluwe
- Mesures relatives à l'aménagement de cheminements pour les piétons.

Acteurs

- Etablissements scolaires
- Commune
- Bruxelles Mobilité
- Bruxelles Environnement

Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Etude complémentaire de réaménagement du Bld de la Woluwe, en accord avec le projet régional d'aménagement d'une ligne de tram le long du Bld de la Woluwe.

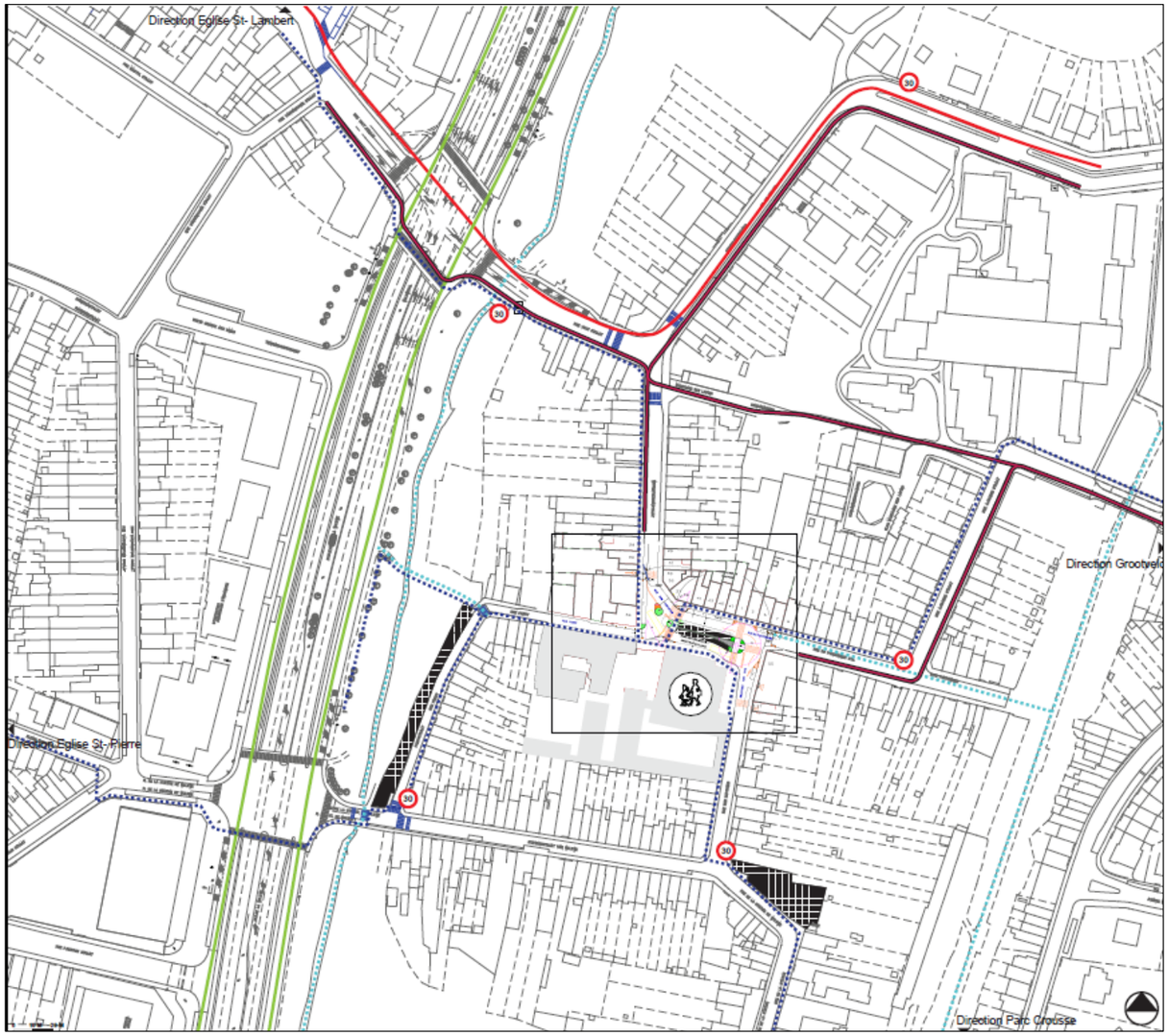
Sources de financement : subside régional.

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

~~en attente / à l'étude / en travaux /~~ réalisé

Représentation



Fiche projet n° 7.14. – Aménagements dans le quartier Hof Ten Berg

Objectif(s)

L'objectif du projet est de diminuer la circulation des automobilistes et des bus scolaires au sein du quartier Hof Ten Berg.

Cela permettra de renforcer la sécurité aux abords de l'établissement scolaire et d'améliorer la circulation des bus de la ligne n°29.

Description

La proposition prévoit l'aménagement d'une zone de dépose-minute le long du Bld de la Woluwe.

Parallèlement, l'école européenne, en collaboration avec la commune, a débuté l'aménagement d'un parking pour les bus scolaires à proximité immédiate de l'établissement scolaire. L'accessibilité distincte de ce parking pour les bus via la rue de l'Ecluse diminue la circulation et donc les nuisances dans le quartier Hof Ten Berg accessible via la rue T. De Cuyper. L'aménagement de la traversée piétonne en regard de ce parking renforcera la sécurité des écoliers vers le chemin de l'école. A plus long terme, une passerelle est prévue depuis le parking, pour enjamber le Kleinenberg et accéder directement dans l'enceinte de l'établissement scolaire.

Degré de Priorité

Priorité à court terme : période de 1 à 3 ans

Actions Liées

- Mesures relatives à l'aménagement de cheminements pour les piétons.

Acteurs

- Etablissement scolaire
- Commune
- Bruxelles Mobilité

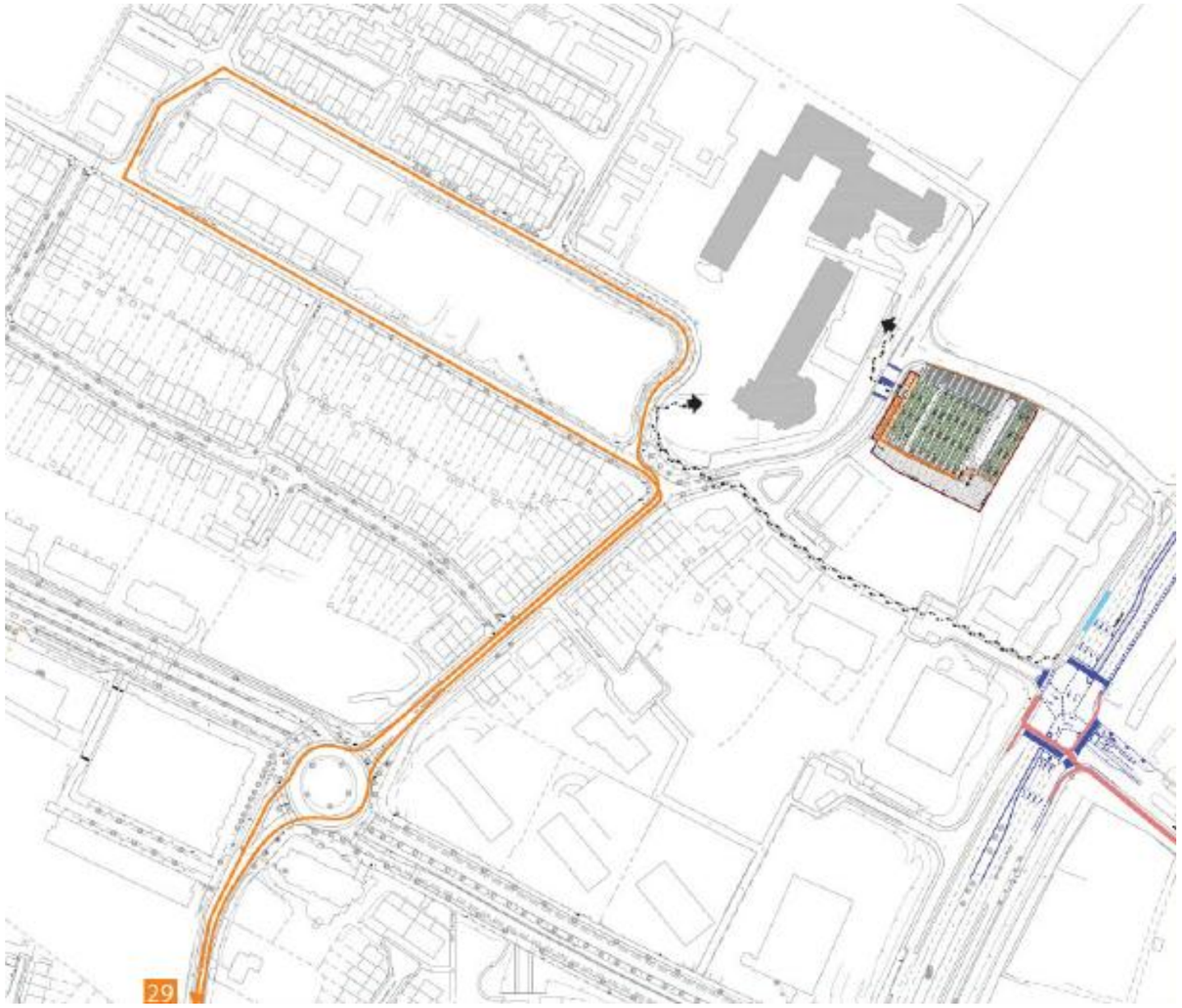
Moyens nécessaires à la mise en œuvre

- Etude complémentaire de réaménagement des abords d'école.

Sources de financement : subside régional.

Remarque(s)

Etat d'avancement de la mise en œuvre*:*

~~en attente /~~ à l'étude ~~/ en travaux / réalisé~~

Représentation