

---

COMMUNE DE WEMMEL

# ELABORATION D'UN NOUVEAU PLAN DE MOBILITE PHASE 2 / NOTE DE SYNTHESE



---

AVRIL 2021

---

**MISSION**

Commanditaire

Adjudicataire

Chef de projet

**Élaboration d'un nouveau plan de mobilité**

Commune de Wemmel

VECTRIS cbva

**MEMBRES**

Walter Vansteenkiste

Vincent Jonckheere

Wim Verdoodt

Eritia Van der Perre

Anita Jaspers

Rafael Vandenbroeck

Bart Segers

Nele Tierens

Fred Scrayen

VECTRIS

x

**Groupe de pilotage du projet**

Bourgmestre

Echevin de Wemmel

Commune de Wemmel

Commune de Wemmel

MOW

AWV

De Lijn

Province du Brabant flamand

Police

Bureau d'étude

De Werkvennootschap

---

**DEROULEMENT DU  
PROJET**

03/12/2018	GBC Evaluation rapide → Piste 1
19/02/2019	RMC Evaluation rapide →
29/04/2019	Confirmation piste 1
05/09/2019	PSG Note d'orientation
11/2019	Collège Note d'orientation
06/2020	Enquête
03/2021	Participation 1
11/01/2021	Participation 2
	PSG Note de synthèse (1)

---

## SOMMAIRE

<b>1 / INTRODUCTION</b>	<b>9</b>
1.1 / DEROULEMENT	9
1.2 / TRAJET DE PARTICIPATION	10
<b>2 / ETUDES</b>	<b>11</b>
2.1 RESULTATS DES ETUDES ADDITIONNELLES	11
<b>3 / PROBLEMES ET OPPORTUNITES</b>	<b>46</b>
3.1 / AUTRES / GENERALITES	46
3.2 / USAGERS ACTIFS	51
3.3 / TRANSPORTS EN COMMUN	51
3.4 / TRAFIC MOTORISE	52
<b>4 / OBJECTIFS</b>	<b>53</b>
<b>5 / SCENARIOS</b>	<b>56</b>
5.1 / GENERALITES	56
5.2 / AMENAGEMENTS POUR LE TRAFIC AUTOMOBILE	62
5.3 / DEVELOPPEMENT DU RESEAU CYCLABLE	73
5.4 / TRANSPORTS EN COMMUN	81
5.5 / STATIONNEMENT	82
<b>6 / EVALUATION DES SCENARIOS ELABORES POUR LE TRAFIC AUTOMOBILE</b>	<b>83</b>
6.1 / AVENUE DE LIMBURG STIRUM (COMPLEXE N° 8)	83

---

6.2 / BRUSSELSESTEENWEG (COMPLEXE N° 9)	86
<b>7 / EVALUATION DES SCENARIOS POUR LES VELOS</b>	<b>89</b>
7.1 / SCENARIO KAASMARKT – AVENUE FOLLET – CHAUSSEE DE BRUXELLES	89
7.2 / SCENARIO KAASMARKT – AVENUE FOLLET – RUE PROFONDE – AVENUE REINE ASTRID	89
7.3 / CHAUSSEE DE MERCHTEM – AVENUE DE LIMBURG STIRUM	90
<b>8 / CONCLUSION</b>	<b>91</b>

VECTRIS cvba  
Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven  
T 016/31 91 00- F 016/29 02 10  
www.vectris.be - info@vectris.be

---

## ILLUSTRATIONS

Illustration 1: Plan par étapes de l'élaboration du plan de mobilité (piste 1) .....	9
Illustration 2: Situation des segments de l'étude sur le stationnement .....	12
Illustration 3: Taux d'occupation relevé dans le cadre de l'étude sur le stationnement.....	13
Illustration 4: Durée du stationnement relevée dans le cadre de l'étude sur le stationnement.....	14
Illustration 5: Motif de stationnement relevé dans le cadre de l'étude sur le stationnement.....	15
Illustration 6: Aperçu des résultats de l'étude sur le stationnement.....	16
Illustration 7: Schéma de structure communal de Wemmel – Volet d'orientation .....	18
Illustration 8: Parking au rond-point pour les commerces de la chaussée de Merchtem.....	19
Illustration 9: Avenue des Eburons – Aménagement actuel avec trois bandes de stationnement .....	21
Illustration 10: Etude conceptuelle pour l'avenue des Eburons .....	22
Illustration 11: Aménagement actuel de la place Lt. Graff .....	23
Illustration 12: Etude conceptuelle pour la place Lt. Graff avec un espace vert et un fossé de drainage planté d'herbe. Les garages restent accessibles, une bande de stationnement est aménagée à droite. ....	24
Illustration 13: Une organisation différente du rond-point permettrait de créer davantage d'espace public .....	26
Illustration 14: Situation actuelle de la rue Profonde.....	27
Illustration 15: Etude conceptuelle pour la rue Profonde: pistes cyclables, pas de bande de stationnement (espace disponible de 13,81 mètres)28	
Illustration 16: Situation actuelle de la rue I. Meyskens .....	28
Illustration 17: Etude conceptuelle pour la rue I. Meyskens (avec des pistes cyclables et une bande de stationnement d'un côté) (15,66 mètres d'espace disponible) .....	29
Illustration 18: Lieux des comptages .....	32
Illustration 19: Capacité en fonction de la viabilité de la circulation .....	34
Illustration 20: Comptage au carrefour Rassel x Kaasmarkt (heure de pointe du matin et heure de pointe du soir).....	35

Illustration 21: Comptage au carrefour Rue de l'Ecole x Markt (heure de pointe du matin et heure de pointe du soir) .....	36
Illustration 22: Comptage au carrefour Rue Vanden Broeck x Markt (heure de pointe du matin et heure de pointe du soir) .....	37
Illustration 23: Comptage au carrefour Avenue De Ridder x Avenue de Limburg Stirum (heure de pointe du matin et heure de pointe du soir) ...	38
Illustration 24: Comptage au carrefour Chaussée de Bruxelles x Rue Profonde (heure de pointe du matin et heure de pointe du soir) .....	39
Illustration 25: Comptage au carrefour Chaussée de Bruxelles x Rue I. Meyskens (heure de pointe du matin et heure de pointe du soir) .....	40
Illustration 26: Comptage au carrefour Rue Profonde x Rue I. Meyskens (heure de pointe du matin et heure de pointe du soir) .....	41
Illustration 27: Scénarios reposant sur 3 embranchements.....	43
Illustration 28: Scénarios reposant sur 2 embranchements.....	44
Illustration 29: Réseau principal et réseau complémentaire selon la note d'orientation de la Région de Transport .....	45
Illustration 30: Concept d'un point 'Mobipunt' .....	47
Illustration 31: Kam – Avenue Follet (à gauche) et place Lt. Graff (à droite).....	48
Illustration 32: Place Cdt. J. De Block sous forme de carrefour plutôt que de rond-point – placette pour interrompre l'avenue Reine Astrid au trafic	48
Illustration 33: Le rond-point à deux bandes à hauteur de l'avenue du Maalbeek devient un 'Mobipunt' – placette pour interrompre la rue Verriest au trafic. ....	49
Illustration 34: Carrefours surdimensionnés à hauteur du chemin des Cavaliers et du chemin d'Amelgem .....	49
Illustration 35: Carrefour surdimensionné à hauteur du Zijp.....	50
Illustration 36: Mesures de circulation dans le centre – Variantes 1 et 2 .....	57
Illustration 37: Amélioration de la fluidité du trafic sur l'axe Kaasmarkt – Avenue Follet .....	58
Illustration 38: Abords des écoles.....	59
Illustration 39: Carte récapitulative des lieux où l'espace public pourrait être revalorisé.....	61
Illustration 40: Proposition de cordon ANPR .....	63
Illustration 41: Variantes A-B-C .....	64
Illustration 42: Scénario 1.....	66
Illustration 43: Scénario 2.....	67
Illustration 44: Situation existante de la rue Profonde & étude conceptuelle .....	68

---

Illustration 45: Situation existante de la rue I. Meyskens & étude conceptuelle .....	68
Illustration 46: Situation existante de la chaussée de Bruxelles (entre la rue Profonde et la rue I. Meyskens) .....	69
Illustration 47: Etude conceptuelle pour la chaussée de Bruxelles (entre la rue Profonde et la rue I. Meyskens) – Circulation à sens unique avec aménagement en clos .....	70
Illustration 48: Scénario 3 .....	71
Illustration 49: Scénario 4 et carte du patrimoine immobilier .....	72
Illustration 50: RER Vélo à Bruxelles, passant par l’avenue de l’Exposition, l’avenue du Heymbosch et l’avenue Houba De Strooper .....	73
Illustration 51: Potentielles voies cyclables supralocales .....	74
Illustration 52: Rue Profonde avec chaussée de 6,11 mètres et voie cyclable rapide de 4 mètres.....	75
Illustration 53: Avenue Reine Astrid – Situation existante .....	76
Illustration 54: Avenue Reine Astrid – Situation existante .....	76
Illustration 55: Avenue Reine Astrid – Etude conceptuelle .....	77
Illustration 56: Avenue Reine Astrid – Etude conceptuelle .....	77
Illustration 57: Réseau cyclable local.....	80
Illustration 58: Scénarios pour les transports en commun (situation actuelle, variantes 1 et 2) .....	81
Illustration 59: Cadre d’évaluation Avenue de Limburg Stirum.....	85
Illustration 60: Cadre d’évaluation <b>Brusselsesteenweg</b> .....	88

# 1 / INTRODUCTION

## 1.1 / DEROULEMENT

L'élaboration d'un nouveau plan de mobilité se déroule en **8 étapes**, qui sont regroupées en **3 à 4 phases** ou comptes rendus : la phase d'orientation, la phase de synthèse et le plan de politique proprement dit. La présente note est la note d'orientation et consiste en 2 étapes représentées dans l'illustration ci-dessous.

### EVALUATION RAPIDE

#### NOTE D'ORIENTATION

STAP 1	INVENTARISATIE BESTAANDE TOESTAND
STAP 2	DOELSTELLINGEN DEFINIËREN



#### NOTE DE SYNTHÈSE

STAP 3	ONDERZOEK
STAP 4	KNELPUNTEN, KANSEN & DOELSTELLINGEN
STAP 5	SCENARIO'S UITWERKEN



#### NOUVEAU PLAN DE MOBILITE

STAP 6	FORMULEREN NIEUW BELEIDSPLAN
STAP 7	EVALUATIE RELATIE TABm & TAAKSTELLING
STAP 8	UITVOERING PROGRAMMATABE

Illustration 1 : Plan par étapes de l'élaboration du plan de mobilité (piste 1)

---

## 1.2 / TRAJET DE PARTICIPATION

En raison de la pandémie de coronavirus, le trajet de participation a été organisé en ligne. Une enquête en ligne permettait d'abord aux habitants d'indiquer les aspects à leurs yeux prioritaires pour les différents modes de transport. Dans une deuxième partie de l'enquête, il leur était demandé de réagir à un certain nombre d'affirmations concernant les différents modes. La possibilité leur était également offerte de désigner sur une carte un certain nombre d'endroits problématiques.

Au total, 905 personnes ont pris part à l'enquête, dont voici les principales conclusions :

- Les déplacements quotidiens sont principalement effectués en voiture et à pied.
- Les déplacements vers la station de métro Roi Baudouin sont nettement plus nombreux que ceux vers les gares ferroviaires de Jette ou Zellik.
- Les habitants prennent le plus souvent la voiture pour faire leurs achats à Wemmel.
- Pour ce qui est des moyens de transport alternatifs, les participants à l'enquête seraient surtout intéressés par une navette permettant de rejoindre les arrêts de transports en commun.
- En ce qui concerne les déplacements à pied, les habitants veulent de meilleurs trottoirs et des passages pour piétons plus sûrs.
- Nombre d'habitants veulent aussi davantage de pistes cyclables, et de meilleure qualité.
- En ce qui concerne les transports en commun, les habitants plaident pour une meilleure ponctualité et davantage de fréquences.
- Les habitants demandent à ce que des mesures soient prises pour empêcher le trafic de contournement.
- Une majorité des participants veulent davantage de rues réservées aux vélos, de 'rues scolaires' et de clos résidentiels.
- L'idée d'interdire le stationnement dans certaines rues ou sur certaines places ne recueille pas la majorité.

Le compte rendu du trajet de participation est joint en annexe.

---

## 2 / ETUDES

### 2.1 / RESULTATS DES ETUDES ADDITIONNELLES

#### 2.1.1 / Etude sur la durée du stationnement

Cette étude consacrée à la durée du stationnement a été menée le mardi 12 novembre 2019. La première ronde a été effectuée à 7 heures et la dernière à 19 heures. La situation a été enregistrée toutes les deux heures. Une étude de la durée du stationnement enregistre non seulement le nombre de véhicules en stationnement, mais aussi **une partie** du numéro d'immatriculation (une partie seulement pour des raisons de protection de la vie privée). En parcourant à chaque fois le même chemin, les enquêteurs parviennent à contrôler combien de temps un véhicule reste garé au même endroit.

Cette méthode permet de calculer non seulement le **taux d'occupation** par période de comptage et en moyenne par jour (même résultat que celui d'une étude sur la pression du stationnement), mais aussi la **durée du stationnement** par jour et par période de comptage ainsi que le **motif** du stationnement. Pour plus d'explications et de détails, nous renvoyons à l'annexe 'Etude sur la durée du stationnement'.

Au total, 3115 emplacements de stationnement ont été étudiés le 12 novembre (y compris les véhicules mal garés, les allées, les emplacements spéciaux, ...). Il s'agissait de 2287 emplacements de stationnement 'ordinaires' vu que les emplacements de stationnement situés devant des garages (555) et des allées (117) n'ont par exemple pas été pris en compte. Les cartes qui suivent reflètent le taux d'occupation, la durée du stationnement et le motif du stationnement.

On épinglera ici le taux d'occupation moyen de 63%. En ce qui concerne la durée du stationnement, 11% des emplacements sont utilisés par des véhicules qui s'y trouvent toute la journée, 30% par des véhicules de riverains, 12% pour le stationnement de longue durée (véhicules relevés 2 à 5 fois) et 10% pour le stationnement de courte durée (véhicules relevés une seule fois).

La carte représentant la durée du stationnement montre clairement que la plupart des zones sont utilisées pour le stationnement de longue durée (partie rouge du diagramme circulaire); lorsque l'on se dirige plus vers le centre, le stationnement de courte durée prend davantage d'importance.

La carte reflétant le motif de stationnement indique clairement que la pression du stationnement dans la rue J. Vanden Broeck est dans une large mesure due aux habitants. La partie verte (véhicules garés toute la journée et riverains) est importante dans la plupart des zones, sauf au Markt, au Kaasmarkt et dans la partie ouest de l'avenue Prince Baudouin.

L'effet de la politique de stationnement dans les segments 1 (chaussée Romaine), 4 (place Lt. Graff), 8 (parkings de la bibliothèque), 11 (partie ouest de l'avenue Prince Baudouin), 19 (Markt), 21 (rue J. Vanden Broeck) et 22 (avenue de Limburg Stirum) est limité du fait que les

---

emplacements (y compris les emplacements vides) étaient occupés respectivement pour 19%, 26%, 23%, 16%, 69% (Markt), 20% et 36% par des véhicules qui n'y ont été relevés qu'une seule fois (et qui sont donc restés garés moins de 2 heures).



Illustration 2: Situation des segments de l'étude sur le stationnement

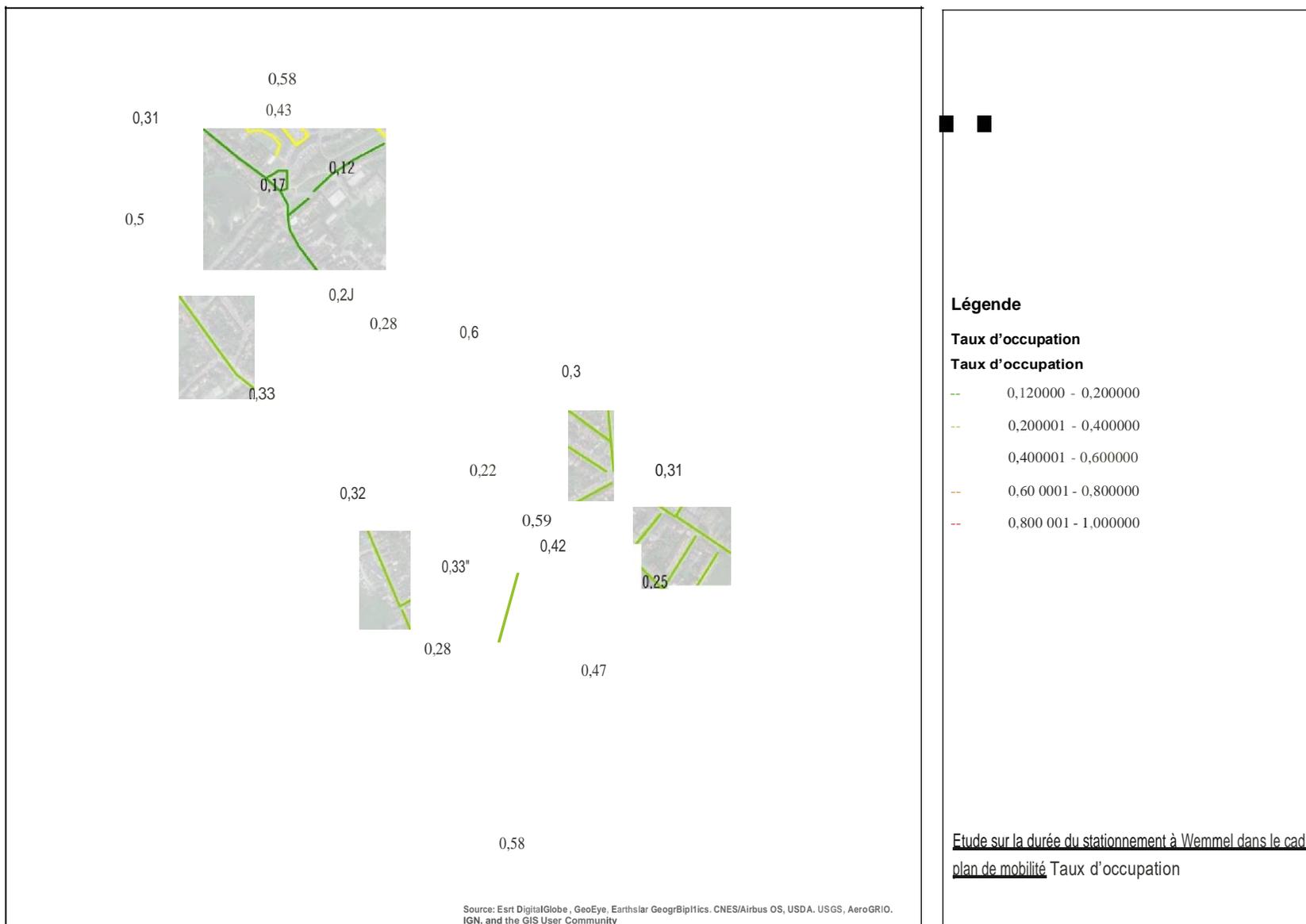


Illustration 3: Taux d'occupation relevé dans le cadre de l'étude sur le stationnement



**Légende**

**Durée du stationnement**

- 1111 Durée\_1
- 1111 Durée\_23x
- 1111 Durée\_47x
- 1111 Durée\_8x
- Durée\_Ox



Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus OS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

Etude sur la durée du stationnement à Wommel dans le cadre du plan de mobilité Durée du stationnement

*Illustration 4: Durée du stationnement relevée dans le cadre de l'étude sur le stationnement*



Source: Esri, DeLorme, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

### Légende

#### Motif de stationnement



**1111** DOMICILE

**C1** RIVERAINS

**1111** LONGUE DUREE

**1111** COURTE DUREE

INOCCUPE

Etude sur la durée du stationnement à Wemmel dans le cadre du plan de mobilité Motif de stationnement

Illustration 5: Motif de stationnement relevé dans le cadre de l'étude sur le stationnement

Segment	Capaciteit	Bezettingsgraad	DUUR_1	DUUR_23x	DUUR_47x	DUUR_8x	DUUR_0x	THUIS	BEWONERS	LANG	KORT	LEEG
1	105	58%	10%	8%	24%	0%	58%	7%	19%	9%	8%	58%
2	84	47%	5%	13%	35%	0%	47%	12%	29%	8%	5%	47%
3	216	25%	12%	13%	49%	1%	25%	18%	39%	10%	8%	25%
4	29	60%	15%	12%	13%	0%	60%	0%	22%	8%	10%	60%
5	101	42%	13%	15%	30%	0%	42%	8%	34%	8%	8%	42%
6	88	31%	11%	15%	43%	0%	31%	15%	39%	8%	7%	31%
7	134	33%	12%	19%	35%	1%	33%	17%	31%	10%	9%	33%
8	63	59%	16%	13%	12%	0%	59%	2%	22%	8%	10%	59%
9	162	30%	9%	13%	48%	0%	30%	16%	40%	7%	7%	30%
10	180	33%	12%	17%	38%	0%	33%	7%	30%	19%	11%	33%
11	31	22%	18%	9%	51%	0%	22%	23%	24%	19%	13%	22%
12	122	28%	11%	18%	43%	0%	28%	15%	38%	12%	8%	28%
13	83	32%	10%	16%	42%	0%	32%	25%	27%	9%	7%	32%
14	54	28%	19%	21%	32%	0%	28%	6%	38%	14%	14%	28%
15	65	33%	15%	16%	36%	0%	33%	14%	33%	9%	11%	33%
16	68	50%	17%	16%	17%	0%	50%	9%	20%	8%	13%	50%
17	128	31%	11%	18%	39%	1%	31%	12%	34%	16%	7%	31%
18	128	17%	22%	21%	40%	0%	17%	16%	38%	16%	16%	16%
19	74	43%	42%	11%	4%	0%	43%	0%	6%	11%	39%	44%
20	323	58%	7%	8%	27%	0%	58%	6%	16%	15%	5%	58%
21	37	12%	24%	11%	53%	0%	12%	8%	47%	15%	18%	12%
22	12	21%	36%	23%	20%	0%	21%	0%	33%	17%	29%	21%

Figuur 6: Overzicht parkeeronderzoek

---

## ANALYSE DETAILLEE

### **Segments 19 - 20**

Il est clair que le taux d'occupation est élevé dans le centre de Wemmel (Markt et alentours). Sur le Markt lui-même, la pression du stationnement atteint jusqu'à maximum 85%. En dépit de la zone bleue (max. 2 heures), plus de 10% des véhicules ont été relevés 2 ou 3 fois et certains véhicules ont même été relevés entre 4 et 7 fois. Pour le Markt, cela signifie:

1. que la zone bleue manque clairement son but;
2. qu'une part importante de l'espace public est utilisée pour le stationnement (de longue durée) de véhicules, ce qui hypothèque un aménagement de meilleure qualité;
3. qu'il y a dans la situation actuelle trop d'emplacements de stationnement au Markt. En dépit du stationnement de longue durée, il n'y a que 2 moments où la pression du stationnement atteint 85%, ce qui signifie qu'il reste donc des emplacements disponibles. Si l'on élimine le stationnement de longue durée, l'offre d'emplacements de stationnement est donc excédentaire, ce qui prouve qu'il existe clairement des possibilités d'aménager le Markt différemment, par exemple avec davantage d'espaces verts.

Il reste en outre aussi encore une grande capacité de stationnement disponible à proximité immédiate (la pression du stationnement dans la rue Verhasselt, sur le parking près du bureau de police et dans la rue du Héron (segment 20) atteint à peine 50%). Sur la base de l'étude, il est proposé:

d'améliorer les contrôles au Markt afin d'obtenir un rendement supérieur par emplacement de stationnement et d'éventuellement pouvoir supprimer des emplacements de stationnement au Markt,

de miser davantage sur la revalorisation de l'espace public pour la liaison entre le Markt et le rond-point de la rue de l'Ecole,

d'opter pour un aménagement différent, moins technique, du rond-point et de la placette de stationnement située au rond-point de la rue de l'Ecole.

De cette manière, il sera possible d'établir un lien spatial entre les abords de l'église et le Markt, de sorte que le concept décrit dans le schéma de structure communal est réalisable.

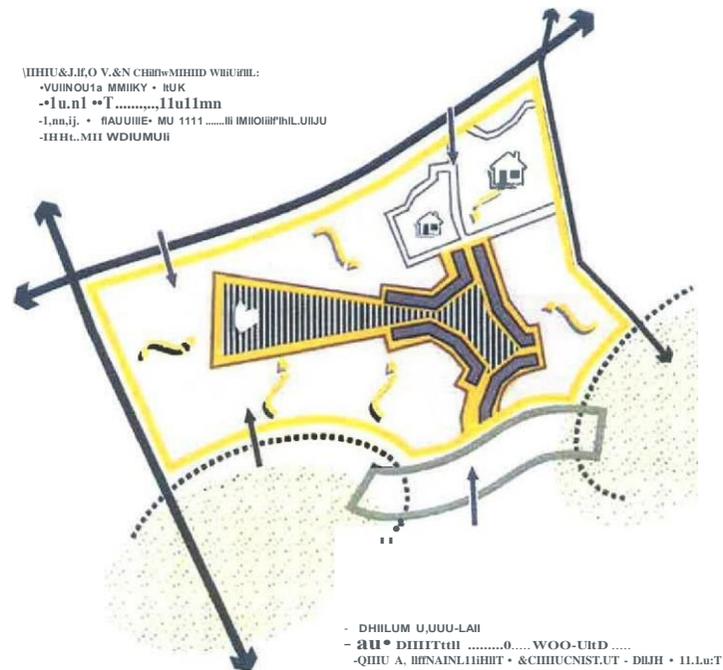


Illustration 7: Schéma de structure communal de Wemmel – Volet d'orientation

### Segment 21

La pression du stationnement la plus élevée de la commune a été relevée à hauteur de la rue J. Vanden Broeck (jusqu'à 100%), et la part du stationnement de longue durée y est importante en dépit de la zone bleue de maximum 30 minutes. S'agit-il de véhicules du personnel de la commune et de l'école? Ici aussi, on pourrait opter pour un renforcement des contrôles, combiné à une politique visant à inciter les travailleurs à rejoindre leur lieu de travail en bus ou à vélo. Ceux qui se rendent tout de même au travail en voiture pourraient aussi se garer près du bureau de police, qui est situé à seulement 200 mètres.

### Segment 17

Tout près du centre se trouve aussi le segment 17 (abords de l'église, rue du Presbytère), où il y a toujours de la réserve; la pression du stationnement n'y atteint jamais le seuil de 80%. Un tiers des véhicules ont été comptés entre 4 et 7 fois et relèvent donc du stationnement de longue durée. Pour la place Saint-Roch et le clos de l'avenue K. & H. De Raedemaeker, on pourrait donc envisager d'aménager l'espace public différemment.

### Segment 18

La chaussée de Merchtem-chaussée de Bruxelles (segment 18) est une zone plus fréquentée dont le taux d'occupation oscille toute la journée aux alentours de 80%. Ici aussi, la demande de stationnement émane principalement des riverains. Le stationnement de courte durée y représente environ 20%. Le long de la chaussée de Merchtem et de la chaussée de Bruxelles, certaines habitations et certains appartements disposent de portes de garage et donc d'emplacements de stationnement propres. On y trouve aussi quelques commerces qui ont besoin d'un certain nombre d'emplacements de stationnement.

#### Proposition:

Instaurer une zone bleue afin de faire en sorte que les emplacements de stationnement situés devant les commerces atteignent un rendement supérieur; quelques commerces établis au début de la chaussée de Merchtem peuvent utiliser le petit parking à hauteur du rond-point du Markt.

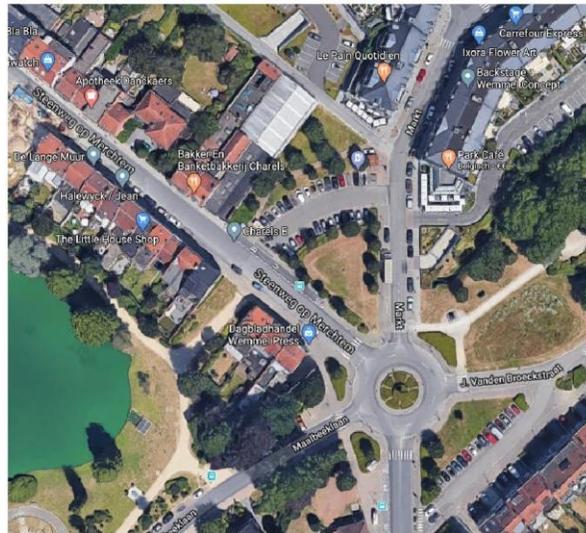


Illustration 8: Parking au rond-point pour les commerces de la chaussée de Merchtem

### Segment 15

Le long de la chaussée de Bruxelles - avenue Follet (segment 15), environ 60% des emplacements de stationnement sont occupés en journée. Le taux d'occupation le plus élevé (80%) est relevé à 17h. On remarquera qu'ici aussi, les riverains sont à l'origine de la plus grande part de la demande de stationnement: 14% des véhicules restent garés toute la journée (sans se déplacer une seule fois), tandis que 20% à 30% du reste des emplacements sont également occupés par des véhicules de riverains.

---

### **Segment 16**

Dans le prolongement de cet axe (Kaasmarkt, segment 16), la pression du stationnement est moins importante. Les taux d'occupation les plus élevés sont observés à 9h et 11h (60%); en moyenne, 50% des emplacements de stationnement ne sont pas utilisés. 9% des véhicules ne bougent pas de toute la journée, tandis qu'entre 10% et 15% du reste des emplacements sont également occupés par des véhicules de riverains. Le stationnement de longue durée représente environ 15% et le stationnement de courte durée environ autant.

On remarquera que bien qu'une bande de stationnement soit délimitée de chaque côté, il n'est pas possible de se garer sur la plupart de ces emplacements en raison des allées de garages, des rues latérales, etc. Le rendement de ces deux bandes de stationnement est donc très limité et seule une partie restreinte de la capacité de stationnement est utilisée. Le parking de la rue du Presbytère pourrait d'ailleurs être utilisé pour les commerces établis au Kaasmarkt vu que ce parking est occupé principalement au début et à la fin des cours de l'école. Le reste de la journée, une grande partie de la capacité de stationnement est disponible.

En résumé, l'utilisation de l'espace public n'est pas très efficace.

#### **Proposition:**

- Ne plus prévoir qu'une seule bande de stationnement en alternance à gauche et à droite de la chaussée.
- Utiliser l'espace ainsi libéré pour rendre le quartier plus vert ou pour élargir les pistes cyclables.

### **Segment 3**

Le quartier résidentiel de l'avenue des Nerviens (segment 3) est plus fréquenté et affiche toute la journée un taux d'occupation d'environ 80%, pour une grande part à cause des riverains. Ici aussi, on retrouve le phénomène d'une bande de stationnement aménagée en bordure d'habitations disposant d'une allée ou d'un garage, qui ne peut donc de facto pas être utilisée (si ce n'est par des habitants qui se garent devant leur propre allée). Un exemple est la partie est de l'avenue des Nerviens, entre la rue Guyot et l'avenue Roi Léopold III. La suppression de cette bande de stationnement n'aurait donc aucun impact sur le nombre d'emplacements disponibles. L'avenue des Eburons se compose principalement d'immeubles à appartements et compte 3 bandes de stationnement (une de chaque côté de la rue en bordure des allées et une au milieu).

Il serait possible d'aménager à cet endroit la bande de stationnement centrale en espace vert, ne serait-ce qu'en partie, afin d'améliorer la qualité de l'espace public (une proposition est en cours d'élaboration).



*Illustration 9: Avenue des Eburons – Aménagement actuel avec trois bandes de stationnement*



*Illustration 10: Etude conceptuelle pour l'avenue des Eburons*

*Coupure par rapport à l'avenue de Limburg Stirum, poche de stationnement au début de la rue et berme centrale aménagée en espace vert avec des traversées et une aire de repos*

### Segment 5

Dans le quartier adjacent de la rue De Mol et de la rue Guyot (segment 5) et le long de la chaussée Romaine, la pression du stationnement est nettement moins élevée. Durant la journée, environ la moitié des emplacements de stationnement sont occupés. Ici aussi, la demande de stationnement émane principalement des habitants. Le soir, le taux d'occupation des emplacements de stationnement augmente jusqu'à atteindre près de 80%. Les automobilistes à la recherche d'un emplacement de stationnement peuvent ainsi générer un flux de trafic supplémentaire et empêcher dans certains cas les riverains de trouver à se garer à proximité de leur domicile.

### Segment 4

Les abords de la place Lt. Graff (segment 4), y compris le parking de la rue Bogemans, n'affichent pas un taux d'occupation élevé: en journée, à peine 40% des emplacements sont utilisés; le taux d'occupation augmente vers le soir jusqu'à atteindre 50%. On pourrait opter pour un aménagement différent de la place, moins technique, avec un espace vert plus vaste qui correspondrait mieux au bâti du côté ouest de la place.



Illustration 11: Aménagement actuel de la place Lt. Graff



*Illustration 12: Etude conceptuelle pour la place Lt. Graff avec un espace vert et un fossé de drainage planté d'herbe. Les garages restent accessibles, une bande de stationnement est aménagée à droite.*

---

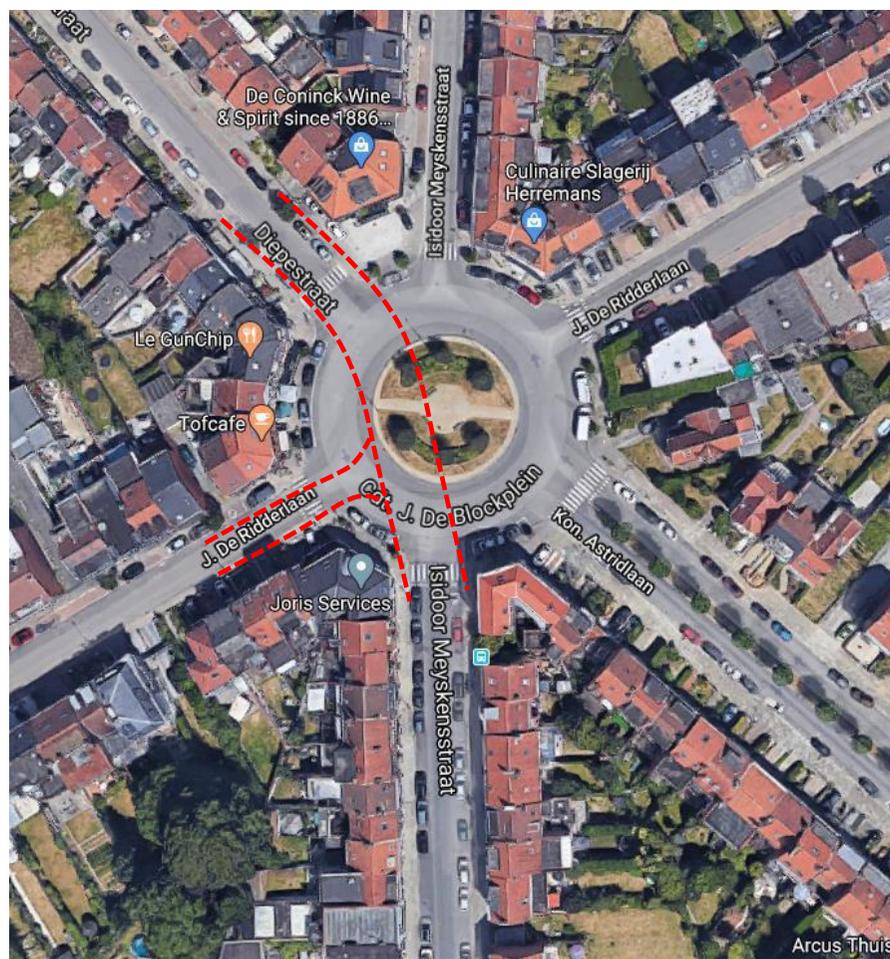
### **Segment 6**

L'avenue Ambiorix (segment 6) est plus fréquentée, avec un taux d'occupation des emplacements de stationnement qui avoisine les 75% toute la journée. Ici aussi, les automobilistes à la recherche d'un emplacement de stationnement peuvent générer un flux de trafic supplémentaire, et les véhicules garés appartiennent pour la plupart à des riverains.

### **Segment 7**

Le segment 7 (place Cdt. De Block, rue I. Meyskens et Alboom) n'est pas très fréquenté en journée. En journée, il y a encore de la réserve, avec seulement 60% des emplacements de stationnement occupés, principalement par des riverains. Le soir et le matin, le seuil de 80% est par contre atteint et les automobilistes à la recherche d'un emplacement de stationnement peuvent générer un flux de trafic supplémentaire. La place De Block est en réalité un rond-point avec au milieu un espace vert et quelques bancs. La chaussée entourant le rond-point est très large (11 mètres); des emplacements de stationnement bordent également l'extérieur du rond-point.

Il existe clairement un potentiel pour un aménagement différent, moins technique. Cet aménagement dépendra cependant des choix qui seront posés pour les accès à la commune, et notamment du rôle qui sera attribué à la rue Profonde, la rue I. Meyskens et l'avenue Reine Astrid. Si les flux de trafic sont orientés par la rue Profonde et la rue I. Meyskens, les abords de la place De Block pourront être réaménagés en fonction. Il convient ici de tenir compte également des commerces et établissements Horeca présents, pour lesquels le réaménagement pourrait prévoir davantage d'espace pour les terrasses.



Figuur 13: andere organisatie van rotonde kan zorgen voor meer publieke ruimte

### Segment 12 - 13

Segment 12 (P. Lauwersstraat, Steenweg op Brussel en I. Meyskensstr.) is iets drukker: hier schommelt de parkeerdruk tussen 65% en 80% met het grootste deel van de parkeervraag dat van de bewoners komt, aangevuld met langparkeerders. Kortparkeren maakt slechts 10% uit van de parkeervraag. Bijna net dezelfde cijfers gelden voor segment 13, net ten noorden van 12: een parkeerdruk tussen 60% en 75%, vooral vanwege bewoners en een aantal langparkeerders.

En fonction du réseau souhaité pour le trafic motorisé, des choix devront également être posés pour le réseau cyclable. Des possibilités pourront alors être envisagées pour l'infrastructure cyclable le long de la rue Profonde et de la rue I. Meyskens. La rue Profonde ne possède pas de pistes cyclables à l'heure actuelle, tandis que la rue I. Meyskens possède une piste cyclable d'un seul côté de la rue. Dans la rue Profonde, les deux bandes de stationnement devraient disparaître pour laisser la place à des pistes cyclables. Dans la rue I. Meyskens, il devrait être possible de maintenir une bande de stationnement d'un seul côté de la rue. Partant d'un profil transversal de 15,5 mètres d'espace disponible entre les alignements, il semble faisable de prévoir de chaque côté de la rue des trottoirs et des pistes cyclables de 1,75 mètre chacune, une chaussée de 6,10 mètres et une bande de stationnement/bande de verdure de 2,4 mètres.

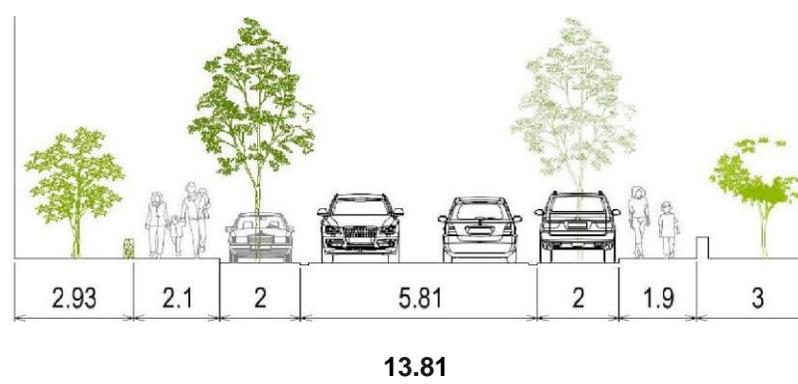


Illustration 14: Situation actuelle de la rue Profonde

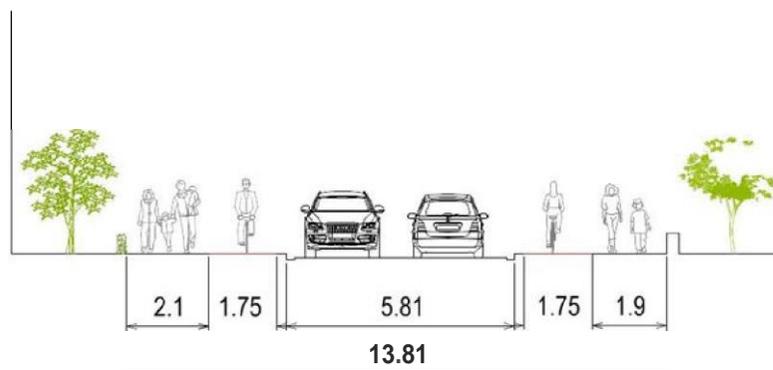


Illustration 15: Etude conceptuelle pour la rue Profonde: pistes cyclables, pas de bande de stationnement (espace disponible de 13,81 mètres)

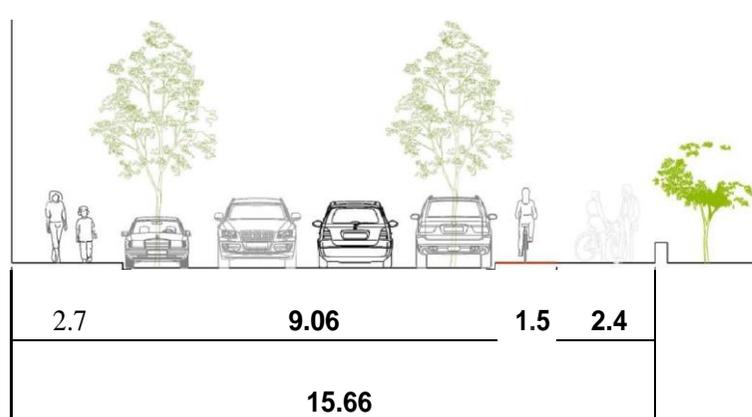
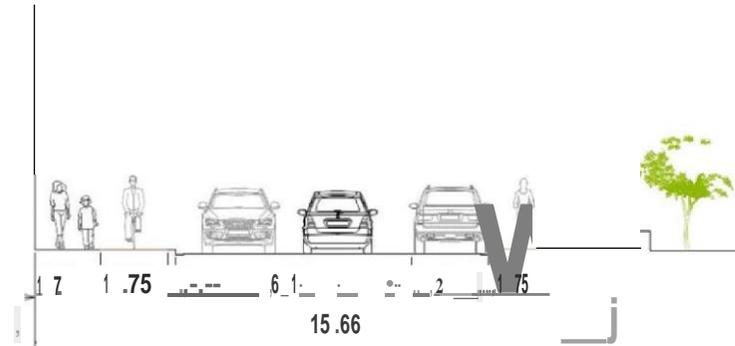


Illustration 16: Situation actuelle de la rue I. Meyskens



*Illustration 17: Etude conceptuelle pour la rue I. Meyskens (avec des pistes cyclables et une bande de stationnement d'un côté) (15,66 mètres d'espace disponible)*

L'avenue Reine Astrid renferme également du potentiel pour un aménagement différent, avec par exemple une seule bande de stationnement entrecoupée de plantations et des pistes cyclables.

### **Segment 8**

Dans le segment 8 (avenue J. De Ridder), la pression du stationnement est moins élevée et seuls 40% des emplacements de stationnement sont occupés la journée. Le soir, le taux d'occupation augmente quelque peu jusqu'à atteindre 59%. La pression du stationnement est due pour une grande part aux riverains et au stationnement de longue durée; le stationnement de courte durée ne représente qu'une part restreinte de la demande de stationnement. Ici aussi, on pourrait opter pour la suppression d'emplacements de stationnement et désempierrier une partie de la surface pour en faire un espace vert.

### **Segment 9**

Le segment 9 inclut notamment la rue Bogemans, qui ne joue sans doute pas un grand rôle dans l'accès à la commune mais qui est la cible du trafic de contournement du fait qu'elle est parallèle à l'avenue de Limburg Stirum. Ici aussi, la pression du stationnement oscille toute la journée aux alentours de 60 à 70%, pour atteindre 80% le soir. La plupart des habitations ont leurs propres garages/allées, de sorte que les véhicules pourraient en principe être garés en terrain privé. Ici aussi, l'espace vert pourrait être renforcé. La rue pourrait être aménagée en clos afin d'accentuer le caractère résidentiel et de dissuader le trafic de transit.

---

### *Segment 10-14*

Le segment 10 (avenue de Limburg Stirum, Rue I. Meyskens et l'avenue Prince Baudouin) est plus fréquenté mais la pression du stationnement y reste néanmoins inférieure à 80% pendant toute la journée. La demande de stationnement est principalement due aux riverains et au stationnement de longue durée. Ces véhicules arrivent tout au long de la journée et sont relevés jusqu'à 17h. Ici aussi, nous observons le phénomène des bandes de stationnement aménagées de chaque côté de la rue mais en grande partie inutilisables à cause des entrées de garages et allées. Les bandes de stationnement s'assortissent donc d'un faible rendement, tandis que la présence des garages et allées signifie que les véhicules pourraient être garés en terrain privé.

L'avenue de Limburg Stirum permet actuellement d'accéder au ring R0; elle n'est pas dotée de pistes cyclables alors que le profil transversal de la chaussée est très large (beaucoup d'espace entre les alignements). Des pistes cyclables seront de préférence aménagées le long des trottoirs, avec la bande de stationnement à côté et ensuite la chaussée. Les arbres pourront être intégrés à la bande de stationnement sous la forme d'espaces de plantations plus vastes. Il est déconseillé d'aménager à cet endroit des pistes cyclables à double sens en raison des trop nombreux accès à des propriétés et à des rues latérales.

La partie nord de l'avenue de Limburg Stirum (segment 14) a un taux d'occupation qui oscille aux alentours de 75%; le matin et le soir, il s'agit de nombreux riverains, auxquels viennent s'ajouter en journée des véhicules qui restent garés longtemps.

### *Segment 11*

La partie de l'avenue Prince Baudouin située à proximité de l'école (segment 11) affiche toute la journée des taux d'occupation de l'ordre de 80% à 95%. A partir de 17h, la pression du stationnement retombe à 60% et moins. Ici aussi, on recense de nombreux riverains et beaucoup de véhicules qui restent garés longtemps.

### CONCLUSION

La conclusion générale est que la situation de stationnement varie fortement d'un endroit à l'autre de Wemmel. La pression du stationnement est élevée dans certains des segments qui ont été examinés, avec comme exemples les plus frappants le segment 18 (abords de la chaussée de Merchtem) et le segment 21 (rue J. Vanden Broeck). On relève également un taux d'occupation plus élevé des emplacements de stationnement dans certains quartiers comme le segment 3 (avenue des Nerviens), le segment 5 (rue De Mol) et le segment 6 (avenue Ambiorix et le tronçon sud de l'avenue de Limburg Stirum), en particulier le soir lorsque les riverains rentrent chez eux. A ces heures, le taux d'occupation atteint dans ces quartiers le seuil de 80%, de sorte que les automobilistes à la recherche d'un emplacement de stationnement génèrent un flux de trafic supplémentaire. Il devient alors difficile pour les riverains de trouver à se garer près de chez eux, ce qui les oblige parfois à se garer à une certaine distance de leur domicile ou dans une autre rue.

Cependant, on ne relève nulle part dans ces quartiers de gros problèmes de stationnement à l'échelle du quartier (tous les emplacements occupés). Il n'y a que dans le segment 21 (rue J. Vanden Broeck) que l'on a mesuré un taux d'occupation de 100%.

Ce constat s'applique aussi aux segments 7 (place Cdt J. De Block), 12 (rue P. Lauwers) et 13 (partie étroite de la chaussée de

---

Bruxelles). En journée, on recense davantage d'emplacements disponibles mais le soir, la pression du stationnement augmente et il se peut qu'il faille chercher un peu avant de trouver à se garer. Ici aussi, on peut cependant conclure qu'il reste toujours des emplacements disponibles à l'échelle du quartier.

Les segments 15 et 16 (Kaasmarkt – chaussée de Bruxelles) et 17 (abords de l'église) sont moins fréquentés.

Le centre de Wemmel (segments 19 et 20) connaissent également une pression du stationnement plus marquée, mais on y relève aussi du stationnement de longue durée. Dans une zone bleue, où le rendement d'un emplacement de stationnement doit être élevé, ce n'est pas acceptable. Un renforcement des contrôles permettra d'augmenter ce rendement, et donc de réduire la pression du stationnement.

On remarque également que certaines rues sont dotées de bandes de stationnement qui sont en (grande) partie inutilisables en raison de la présence d'allées et/ou de garages. C'est le cas par exemple de la rue Profonde, et aussi de l'avenue des Nerviens entre la rue Guyot et l'avenue Léopold III.

La conclusion est donc que:

- à certains endroits (liaison Markt – abords de l'église, place Lt. Graff, avenue des Eburons, place Cdt. De Block), il existe des opportunités d'aménager l'espace public différemment en le rendant plus convivial;
- des contrôles sont nécessaires aux endroits où le rendement des emplacements de stationnement doit être élevé, par exemple en raison de la présence de commerces;
- le long du Kaasmarkt et de la chaussée de Bruxelles, on pourrait rechercher un nouvel équilibre en maintenant une bande de stationnement, en élargissant les espaces verts et en élargissant les pistes cyclables;
- dans la plupart des quartiers du sud de la commune, la pression du stationnement est plus forte que dans le nord, même si aucune situation problématique n'a été constatée à l'échelle des quartiers.

## 2.1.2 Comptages

Des comptages ont également été effectués à hauteur de plusieurs carrefours de Wemmel. Ces comptages ont eu lieu le jeudi 3/10/2019. En raison des nombreux travaux de voirie, le comptage au carrefour du Kaasmarkt avec le Rassel n'a été réalisé que le mardi 22/10/2019. Le comptage a été effectué pendant deux heures à l'heure de pointe du matin et pendant deux heures à l'heure de pointe du soir. Aux endroits où il n'y a pas de pistes cyclables, les cyclistes sont comptabilisés parmi les EVP<sup>1</sup> sur la chaussée. Pour chaque carrefour, on tient compte de l'heure de pointe la plus dense du matin et du soir.

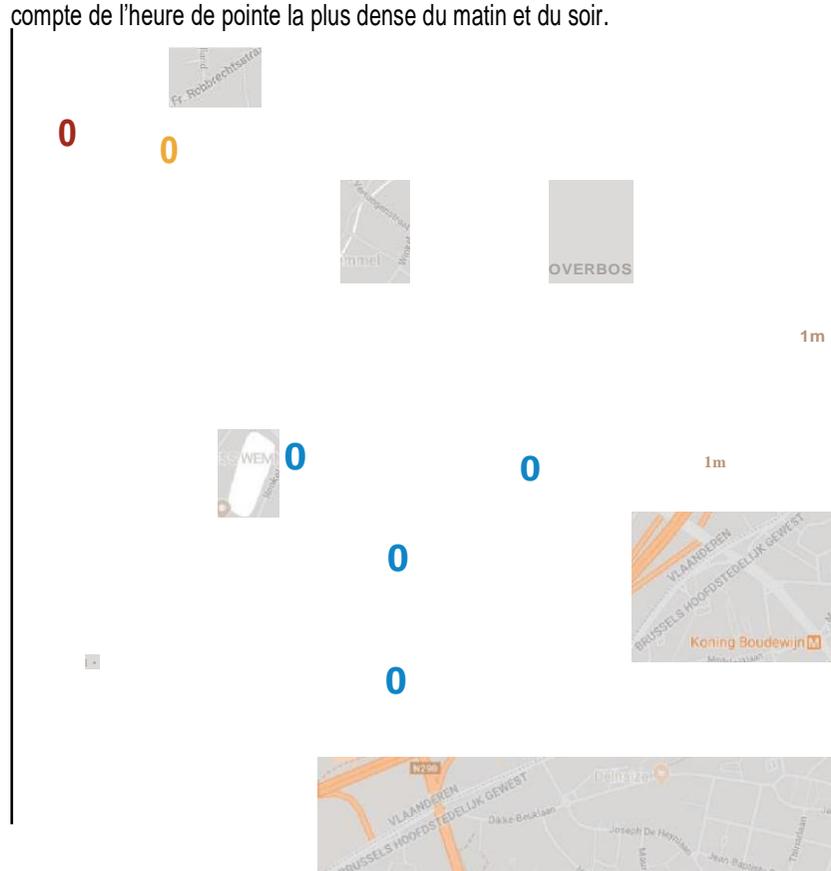


Illustration 18: Lieux des comptages

<sup>1</sup> UVP: unité de véhicule particulier. Il s'agit d'un calcul qui attribue une pondération en fonction de l'impact du moyen de transport sur son environnement. Un véhicule particulier représente 1 UVP, un simple semi-remorque compte pour 1,5 UVP et un double semi-remorque compte pour 2 UVP.

---

D'après les résultats des comptages réalisés aux carrefours, le flux principal du carrefour Rassel x Kaasmarkt se situe sur l'axe nord-sud. A l'heure de pointe du matin, on recense 310 UVP qui se dirigent du Windberg vers le sud. A partir de l'est du Rassel, seuls 85 UVP sont recensés vers le sud (Kaasmarkt). L'heure de pointe du soir est nettement plus dense que celle du matin. A l'heure de pointe du soir, on recense un peu plus d'UVP en direction du sud et 406 UVP en direction du nord. Tant au Windberg qu'au Kaasmarkt, plus de 1000 UVP ont été recensés pour les deux directions prises ensemble. Le trafic au Rassel est aussi plus dense qu'à l'heure de pointe du matin, tant à l'est qu'à l'ouest. Lors du comptage, des travaux limités étaient toutefois déjà en cours au Rassel (et plus loin vers l'est).

A hauteur du rond-point de la rue de l'Ecole, de la rue de l'Eglise et du Markt, on recense des flux limités d'est en ouest, mais on relève par contre un flux important de la rue de l'Ecole vers la chaussée de Merchtem à l'heure de pointe du matin (267 UVP). Il s'agit probablement de trafic de contournement pour rejoindre le centre de Wemmel en évitant le carrefour du Rassel et du Kaasmarkt. Si des mesures de circulation sont prises dans le centre, il faudra donc inclure ces intensités dans le comptage du carrefour du Windberg. A l'heure de pointe du soir, on n'observe pas de flux de trafic en sens inverse. Le nombre de piétons est limité.

Au rond-point du Markt et de la rue J. Vanden Broeck, les flux principaux à l'heure de pointe du matin vont clairement du Markt et de la chaussée de Merchtem vers la chaussée de Bruxelles. Ce constat révèle la présence d'automobilistes qui traversent le centre de Wemmel pour éviter l'axe du Rassel et du Kaasmarkt. Le trafic cumulé en provenance du Markt, de la chaussée de Merchtem et dans une moindre mesure de l'avenue du Maalbeek crée un flux important sur la chaussée de Bruxelles (642 UVP). A l'heure de pointe du soir, on relève des flux en sens inverse (vers le nord), mais les véhicules sont moins nombreux. Des flux relativement importants de piétons ont été recensés à hauteur de l'avenue du Maalbeek.

A hauteur du rond-point de l'avenue de Limburg Stirum et de l'avenue J. De Ridder, on mesure surtout à l'heure de pointe du matin un flux de trafic important sur l'avenue de Limburg Stirum en direction du sud. On relève aussi un flux important vers le sud en provenance de De Hene (325 UVP). Ce comptage révèle également la présence d'automobilistes qui coupent par la rue Vanderzijpen et la rue Bogemans. Au total, il en résulte un flux vers le sud de 1023 UVP. A l'heure de pointe du soir, on observe étonnamment à nouveau un flux principal en direction du sud, avec également du trafic en provenance de l'avenue De Ridder se dirigeant vers le sud (235 UVP). A l'heure de pointe du soir, le trafic en provenance de De Hene est moins important. Le grand nombre de piétons à hauteur de ce rond-point est frappant également.

A hauteur des carrefours de l'embranchement de la chaussée de Bruxelles, on recense un trafic important en direction du sud à l'heure de pointe du matin et en direction du nord à l'heure de pointe du soir. Il s'agit de flux très denses (jusqu'à 1046 UVP dans une seule direction). Pour les deux directions cumulées, on arrive à un total de 1500 UVP. La viabilité de la circulation est donc problématique dans ces rues (chaussée de Bruxelles, rue Profonde, rue I. Meyskens).

Catégorie d'axe routier	Description	Capacité théorique (UVP/h/direction)	Capacité en fonction de la viabilité (UVP/h/direction)
Primaire	2x2, nombre limité de carrefours	3600	3600
Secondaire	2x2, en agglomération avec de nombreux carrefours	2400	2000
(voie d'accès principale)	2x1, peu voire pas de carrefours et séparation entre les différents usagers de la route	1800	1800
Rue principale en ville	2x1, nombreux carrefours et séparation entre les différents usagers de la route	1200	1200
Liaison locale	2x1, nombreux carrefours	1000	650
Voie d'accès interne	2x1, nombreux carrefours	1000	650
Axe principal d'un quartier	2x1, nombreux carrefours	1000	400
Rue résidentielle	2x1, pas de séparation entre les différents usagers de la route	1000	250

*Illustration 19: Capacité en fonction de la viabilité de la circulation*

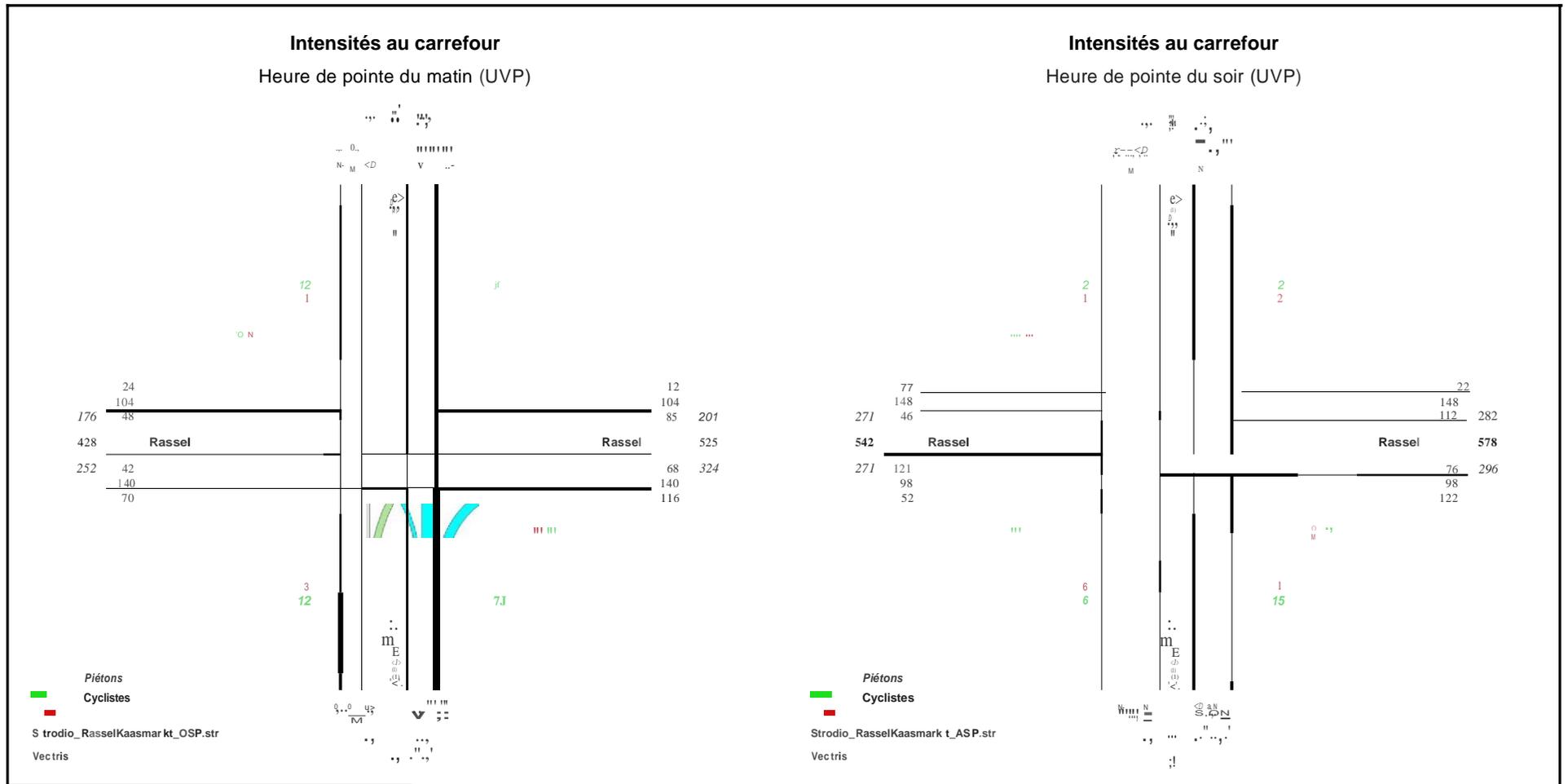


Illustration 20: Comptage au carrefour Rassel x Kaasmarkt (heure de pointe du matin et heure de pointe du soir)

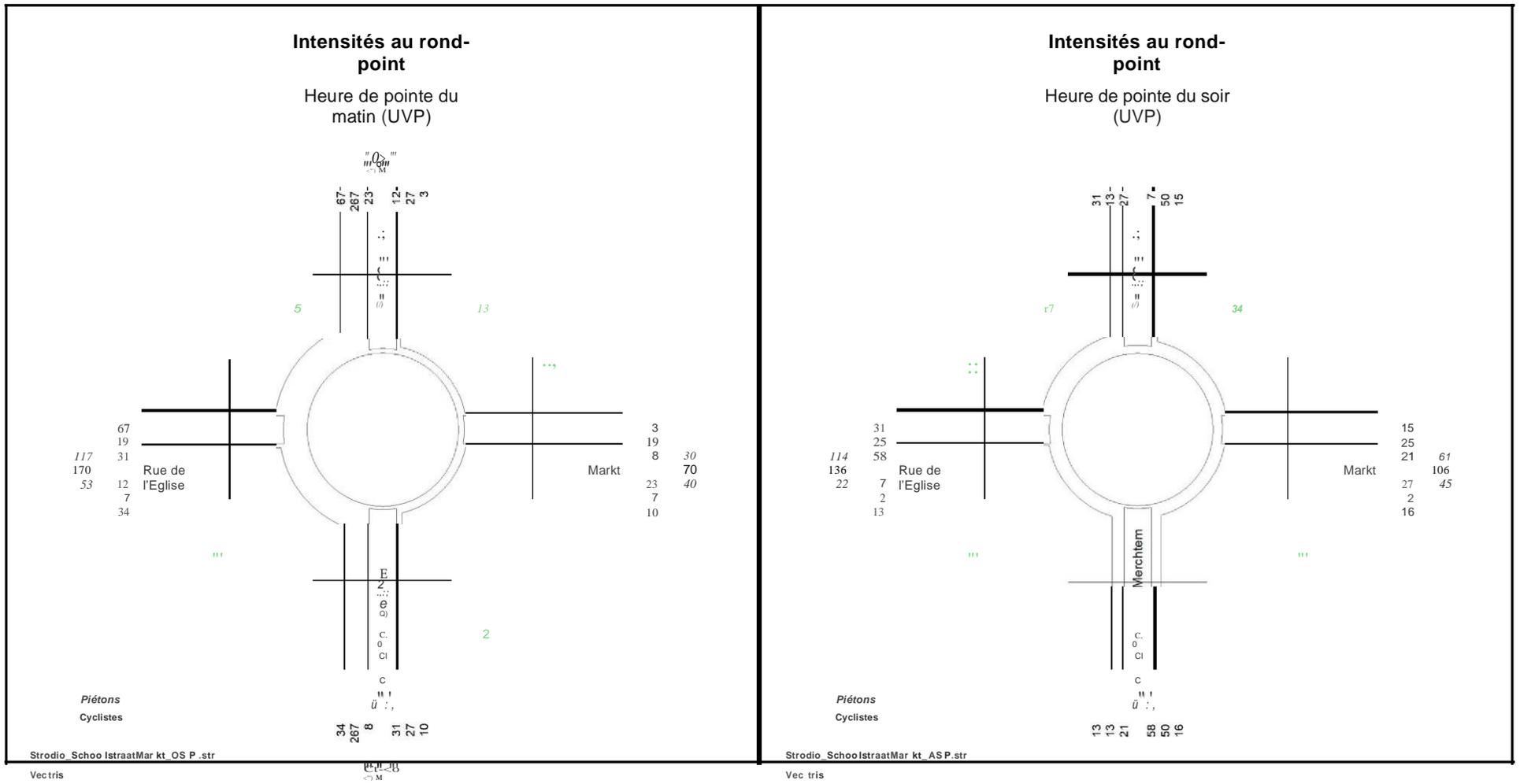


Illustration 21: Comptage au carrefour Rue de l'Ecole x Markt (heure de pointe du matin et heure de pointe du soir)

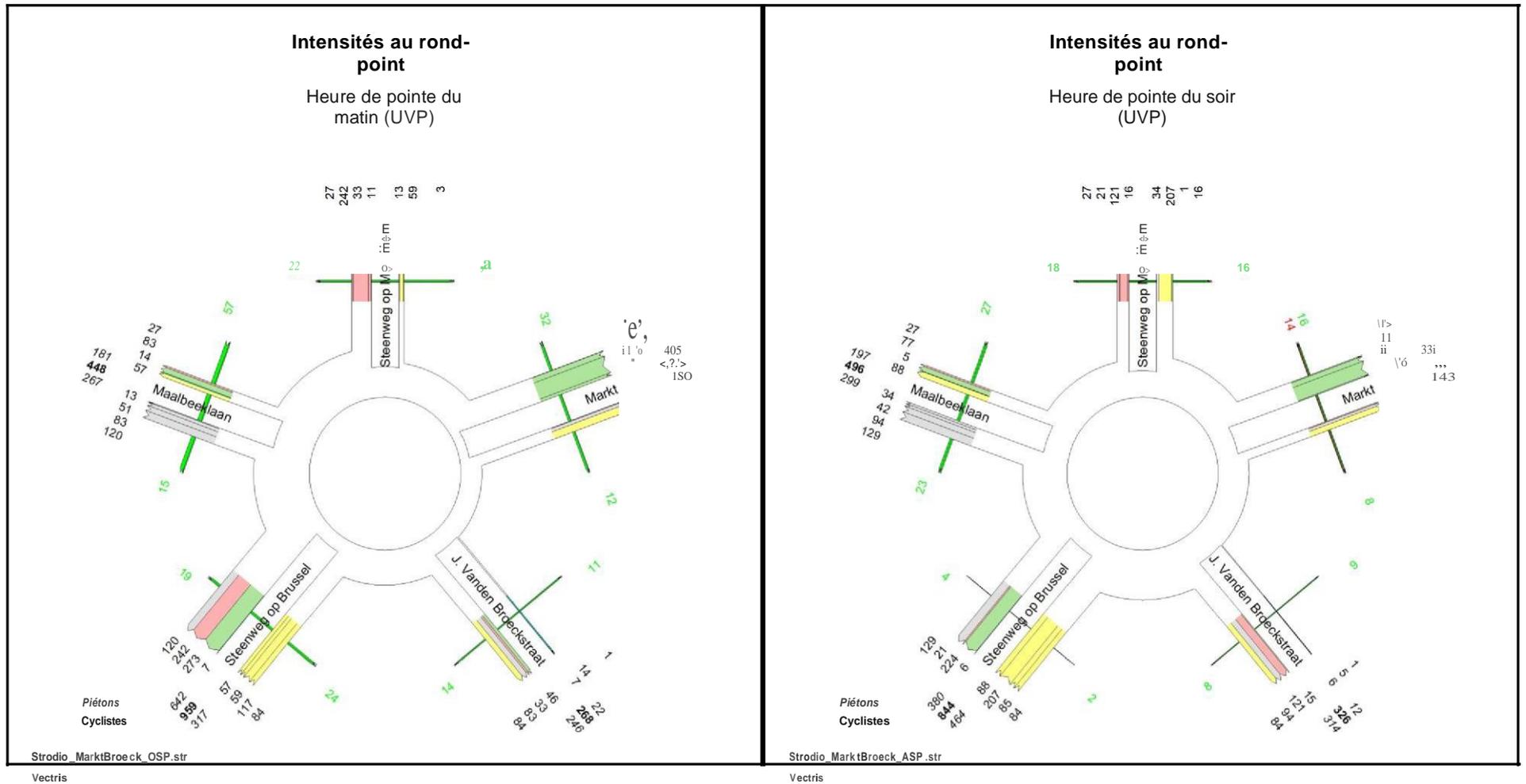


Illustration 22: Comptage au carrefour Rue Vanden Broeck x Markt (heure de pointe du matin et heure de pointe du soir)

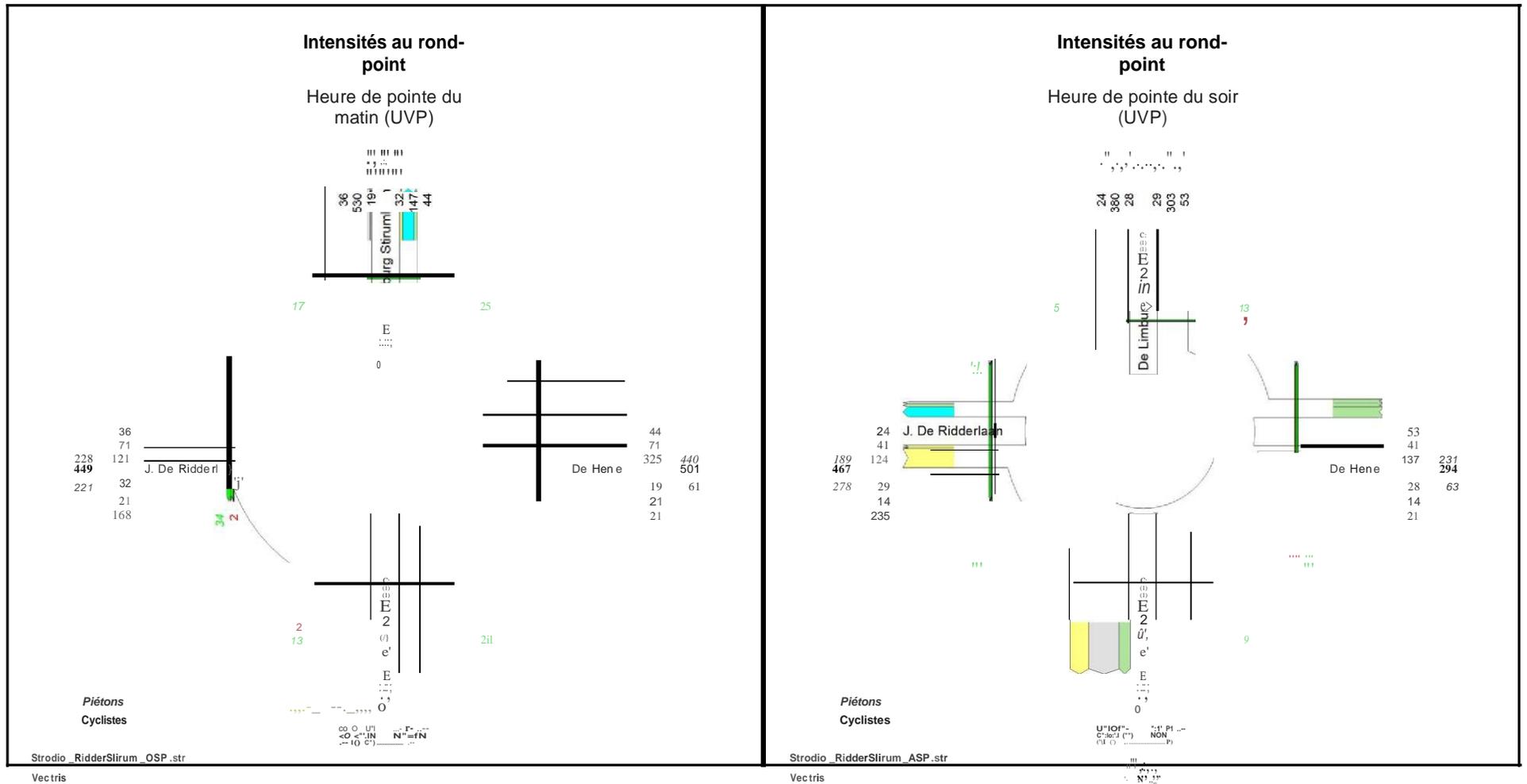


Illustration 23: Comptage au carrefour Avenue De Ridder x Avenue de Limburg Stirum (heure de pointe du matin et heure de pointe du soir)

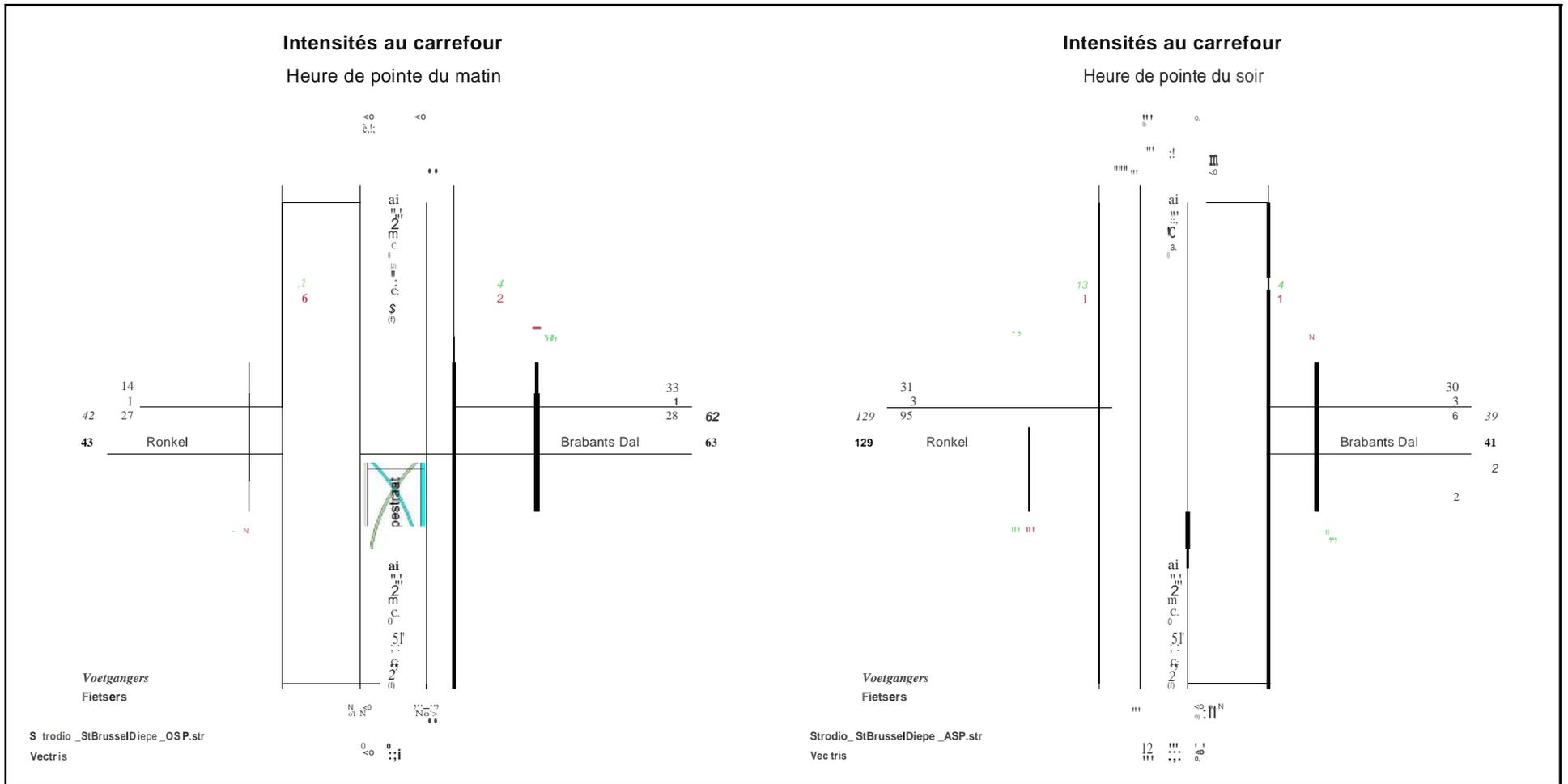


Illustration 24: Comptage au carrefour Chaussée de Bruxelles x Rue Profonde (heure de pointe du matin et heure de pointe du soir)

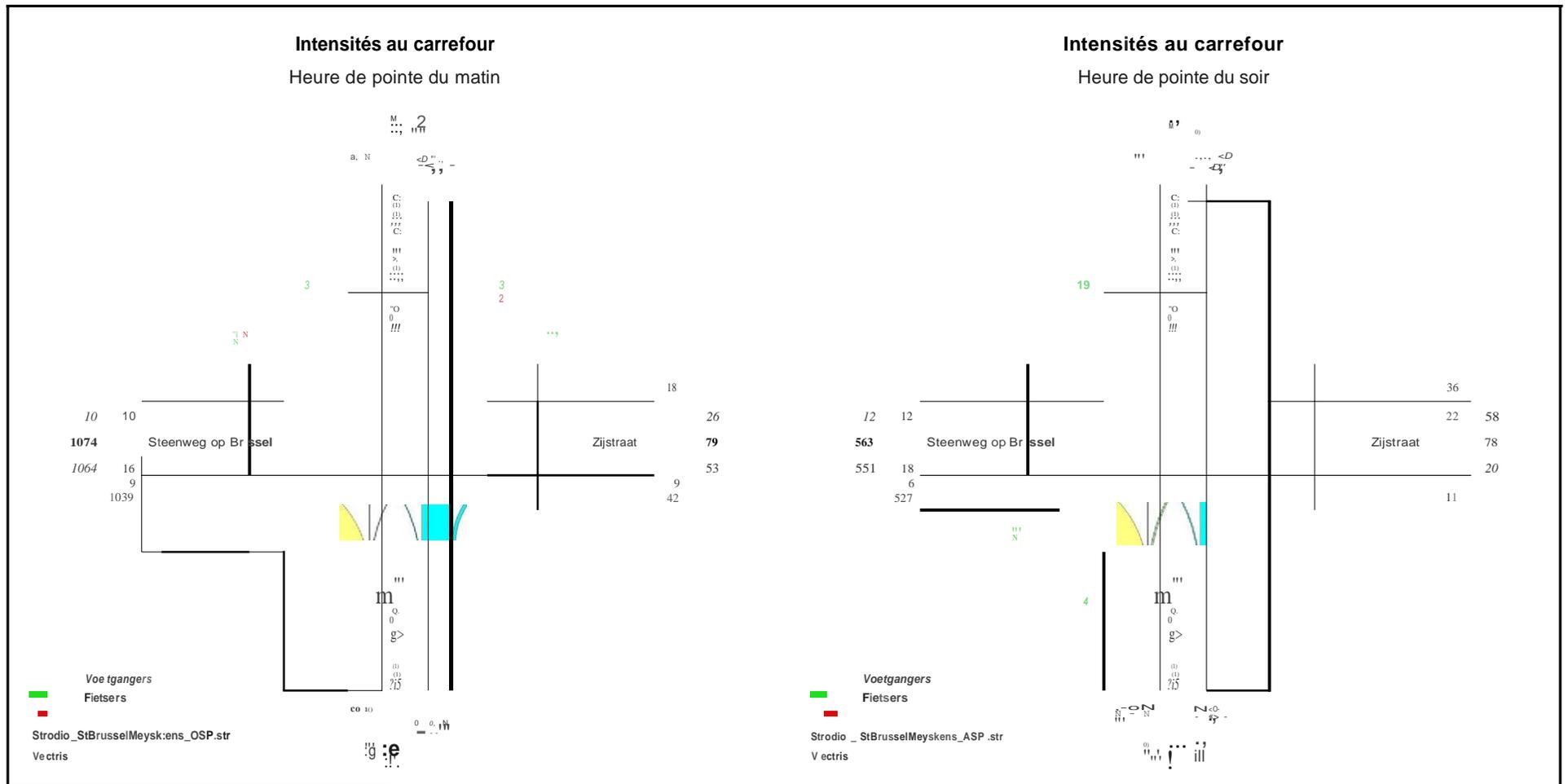


Illustration 25: Comptage au carrefour Chaussée de Bruxelles x Rue I. Meyskens (heure de pointe du matin et heure de pointe du soir)

Au rond-point de la rue Profonde et de la rue I. Meyskens, les flux sont très mixtes. A l'heure de pointe du matin, la moitié du trafic en provenance du sud qui passe par la rue I. Meyskens se dirige vers la rue Profonde et un quart se dirige vers le nord de la rue I. Meyskens. Etonnamment, on recense aussi 225 UVP en provenance de l'avenue De Ridder qui se dirigent vers l'avenue Reine Astrid. A partir de l'avenue Reine Astrid, on observe également un flux en direction de la rue Profonde (214 UVP).

A l'heure de pointe du soir, le trafic en provenance de la rue I. Meyskens se dirige surtout vers la rue Profonde (492 UVP), et l'on relève aussi un flux important en provenance de l'avenue Reine Astrid vers la rue Profonde (360 UVP).

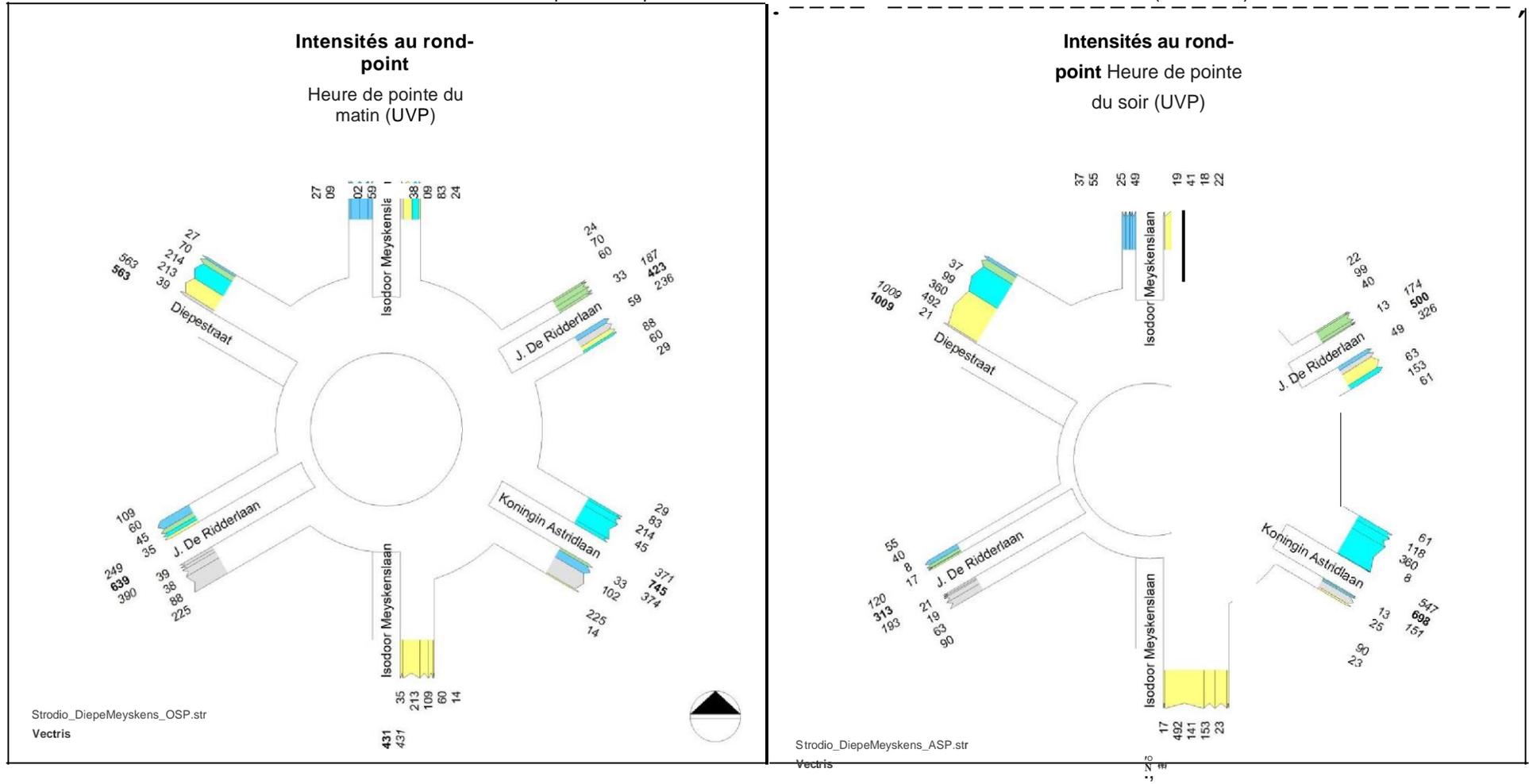


Illustration 26: Comptage au carrefour Rue Profonde x Rue I. Meyskens (heure de pointe du matin et heure de pointe du soir)

---

## CONCLUSIONS

A l'heure de pointe du matin:

- Présence d'automobilistes qui traversent le centre par la rue de l'Ecole et la chaussée de Merchtem, mais aussi par le Markt. Si des mesures sont prises contre le trafic de contournement, ces automobilistes se retrouveront au carrefour géré par des feux de signalisation du Rassel et du Windberg.
- Il existe un itinéraire de contournement parallèle à l'avenue de Limburg Stirum qui passe par la rue Vanderzijpen et la rue Bogemans pour rejoindre l'avenue de Limburg Stirum en passant par De Hene.
- L'avenue de Limburg Stirum est également de toute évidence utilisée pour rejoindre le complexe de bretelles d'accès et de sortie n° 8 du ring et Bruxelles. Ici aussi, plus de 1000 UVP ont été recensées (y compris le trafic provenant de De Hene).
- A partir du Ronkel, la chaussée de Bruxelles n'est pas équipée pour assimiler de telles densités du trafic (plus de 1000 UVP). La viabilité de la circulation dans cette rue étroite est problématique.
- Au rond-point de la rue Profonde et de la rue I. Meyskens, l'axe le plus dense est l'avenue Reine Astrid. On y recense autant de véhicules débouchant sur le rond-point que de véhicules empruntant l'avenue Reine Astrid à partir du rond-point.

A l'heure de pointe du soir:

- Le trafic est plus dense sur les quatre axes au carrefour du Rassel et du Windberg. Tant au Kaasmarkt qu'au Windberg, on recense plus de 1000 UVP.
- Le rond-point de la rue de l'Eglise et de la rue de l'Ecole est nettement plus paisible, en particulier grâce à la disparition du trafic de contournement passant par la rue de l'Ecole.
- A l'heure de pointe du soir, on relève aussi un flux important se dirigeant vers le sud par l'avenue de Limburg Stirum. L'afflux à partir de De Hene est moins important à cette heure-là; le flux vers le nord est nettement moins important.
- La chaussée de Bruxelles à hauteur du Ronkel renvoie une image inversée de l'heure de pointe du matin, avec cette fois 900 UVP en direction du nord.
- Au rond-point de la rue Profonde et de la rue I. Meyskens, on mesure deux flux se dirigeant vers la rue Profonde: 492 UVP en provenance de la rue I. Meyskens et 360 UVP en provenance de l'avenue Reine Astrid.
- On recense à cette heure-ci également plus de 1000 UVP dans la rue Profonde.

## EN RESUME

Les flux qui passent par la chaussée de Bruxelles, l'avenue Reine Astrid et l'avenue de Limburg Stirum pour rejoindre le R0 et Bruxelles sont trop importants que pour les regrouper sur une seule route. Dans la suite de cette étude, il faudra déterminer le tracé le plus adéquat. Vu le choix qui s'est porté sur la fermeture du complexe de bretelles d'accès et de sortie n° 8 (avenue de Limburg Stirum) (voir le point 2.2.4), cet itinéraire devra passer par le complexe n° 9 et il faudra prendre également des mesures supralocales pour bannir le trafic de transit.

### 2.1.3 / Werken aan de ring

De Werkvennootschap werkt sinds enkele jaren aan een studie voor een nieuwe inrichting van de Ring van Brussel R0, zowel om de verkeersveiligheid te verbeteren, de doorstroming op de ring zelf, om op die manier ook te zorgen voor minder verkeer op lokale wegen (het sluipverkeer op het onderliggend wegennet).

Onderzoek gaf aan dat het scenario met parallelwegen het beste scoorde. Voor de zone Wemmel houdt dit in:

- 2 x 3 doorgaande rijbanen
- 2 x 2 parallelle rijbanen tussen E40 en A12

Om ervoor te zorgen dat het voorontwerp dat werd gemaakt ook in de toekomst nog zou blijven functioneren, bleken bijkomende maatregelen noodzakelijk: extra rijstroken zijn niet gewenst, rekeningrijden heeft onvoldoende impact. Dus moest de keuze gemaakt worden om een modal shift te realiseren. De ambitie is om te mikken op een modal split met 50% aandeel voor de auto en 50% voor de alternatieven, vooral fiets en openbaar vervoer.

Voor zone Wemmel werden 5 verschillende scenario's uitgewerkt: 2 scenario's met 3 volwaardige aansluitingen op de Ring en 3 scenario's met nog 2 volwaardige aansluitingen.



Figuur 27: scenario's met 3 aansluitingen



Illustration 28: Scénarios reposant sur deux embranchements

Une étude additionnelle a conclu qu'il n'était pas faisable de prévoir 3 embranchements avec le ring dans la zone de Wemmel. La commune de Wemmel a indiqué sa préférence pour 1 embranchement à hauteur de la chaussée de Bruxelles et une interruption au trafic à hauteur de l'avenue de Limburg Stirum. Les habitants de Wemmel étaient partagés quant au nombre d'embranchements à prévoir avec le ring R0 et à leurs emplacements.

Dès lors que la décision se porte sur un seul embranchement, il reste à déterminer:

- si le complexe n° 9 est maintenu à son emplacement actuel sur la chaussée de Bruxelles. L'embranchement avec le R0 est actuellement réparti puisqu'il y a une sortie à l'ouest tandis que les autres bretelles d'accès et de sortie sont situées à l'ouest. La Werkvennootschap suggère de prévoir un complexe complet à l'ouest afin de mieux desservir le pôle supralocal qu'est l'hôpital UZ Brussel;
- quelle sera la voie d'accès pour rejoindre le complexe de bretelles d'accès et de sortie;
- quel tracé sera choisi pour la voie cyclable rapide;
- si l'avenue Reine Astrid restera accessible au trafic automobile en direction de Bruxelles ou si elle sera entièrement interrompue au trafic et ne sera plus ouverte qu'aux cyclistes et aux transports en commun en direction de Bruxelles.

## 2.1.4 / Région de transport

Selon les informations disponibles de la première phase du plan de mobilité de la Région de transport Vervoerregio Vlaamse Rand, les axes de transports en commun continueront pour Wemmel à passer d'une part par la chaussée de Bruxelles, la rue I. Meyskens et la rue Profonde, et d'autre part par l'avenue de Limburg Stirum. Les deux axes feront partie du réseau principal. L'axe passant par l'avenue de Limburg Stirum dessert uniquement Wemmel, tandis que l'autre va jusqu'à Merchtem.





---

## 3 / PROBLEMES ET OPPORTUNITES

### 3.1 / AUTRES / GENERALITES

#### 3.1.1 / Mobilité partagée

L'une des tendances des dernières années est l'avènement de l'économie partagée, qui se reflète aussi dans le domaine de la mobilité sous la forme de vélos partagés, trottinettes partagées et voitures partagées. Les vélos et les trottinettes sont plutôt l'apanage des grandes villes et métropoles, mais les voitures partagées sont dans l'intervalle monnaie courante dans nombre de villes et communes de Flandre. A Wemmel, il n'existe pas encore de systèmes partagés à l'heure actuelle.

La commune veut elle-même prendre l'initiative de lancer un système de vélos partagés.

Pour les voitures partagées, la commune peut contacter l'un des nombreux fournisseurs. Cambio est le plus connu, mais il en existe beaucoup d'autres. Différentes études indiquent que les voitures partagées permettent d'éliminer de 6 à 12 véhicules privés. En ce sens, les voitures partagées peuvent contribuer à réduire l'utilisation de la voiture.

#### 3.1.2 / Points 'Mobipunt'

L'objectif d'un 'Mobipunt' est de créer une alternative à part entière à la voiture. Il s'agit d'un point reconnaissable offrant une offre diversifiée de possibilités de transport. Ces modes de transport offrent des correspondances et sont de préférence complétés de services additionnels. Sur le plan spatial également, un 'Mobipunt' est organisé de manière optimale. L'objectif des points 'Mobipunt' est de faciliter la mobilité combinée en garantissant un accès aisé et des connexions optimales entre les différentes possibilités de transport.

On y trouvera donc de préférence une offre de transports en commun (arrêt de bus), des râteliers à vélos, un emplacement pour taxi et une ou plusieurs voitures partagées. Il serait en outre concevable de prévoir des bornes de recharge pour véhicules électriques. Certains services peuvent aussi y être proposés, comme une salle d'attente et des établissements Horeca, un magasin de journaux, etc.

Un point 'Mobipunt' doit être bien reconnaissable, aisément accessible et offrir suffisamment de confort et de sécurité.

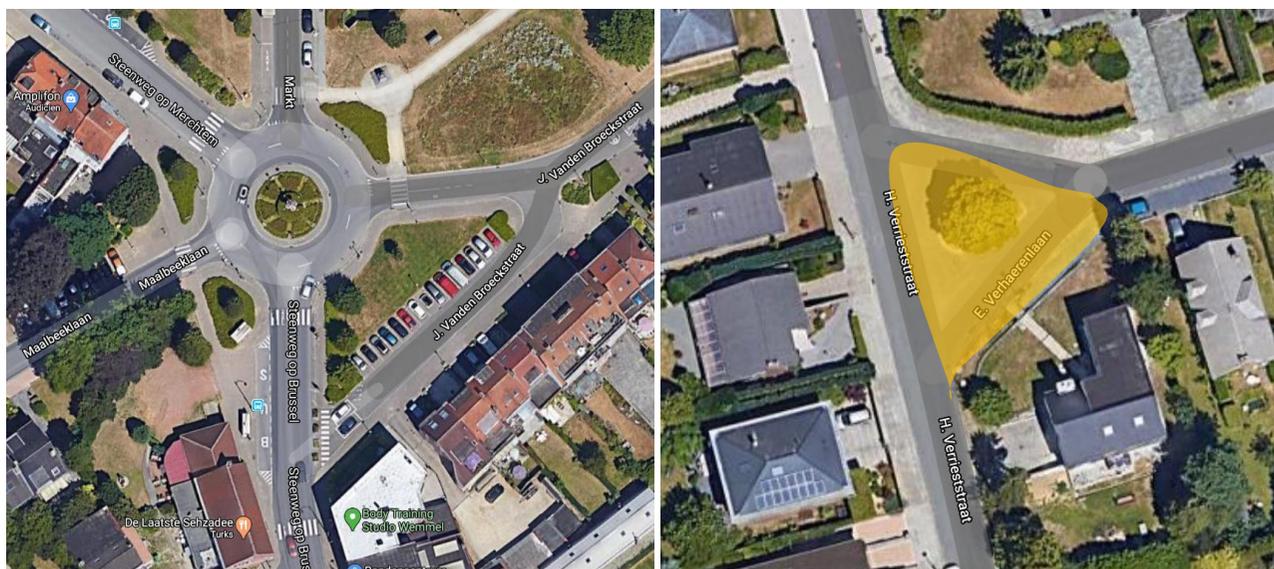




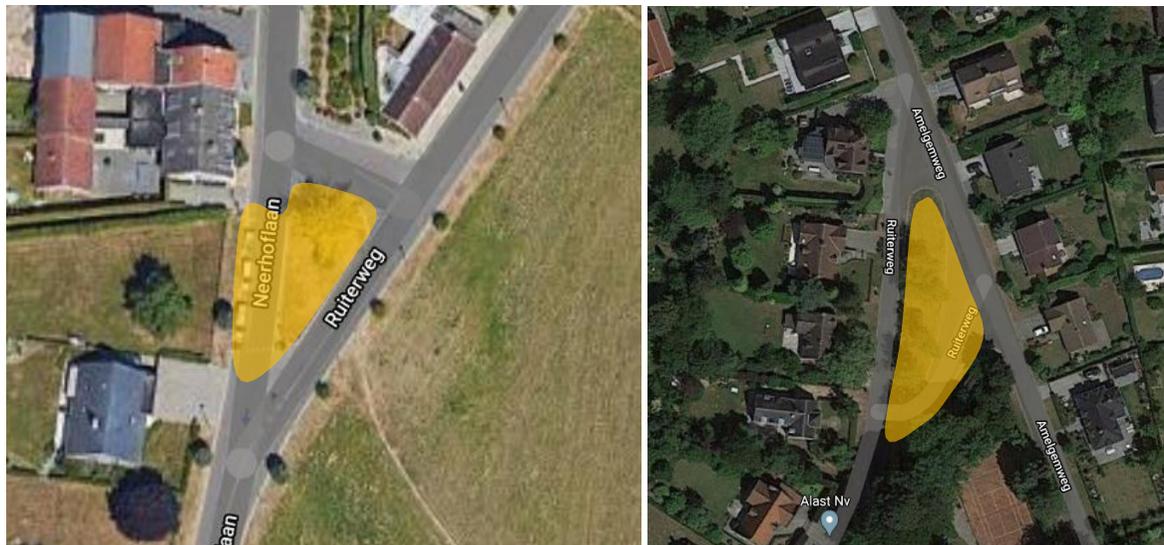
*Figuur 31: Kam – Folletlaan (links) en Lt. Graffplein (rechts)*



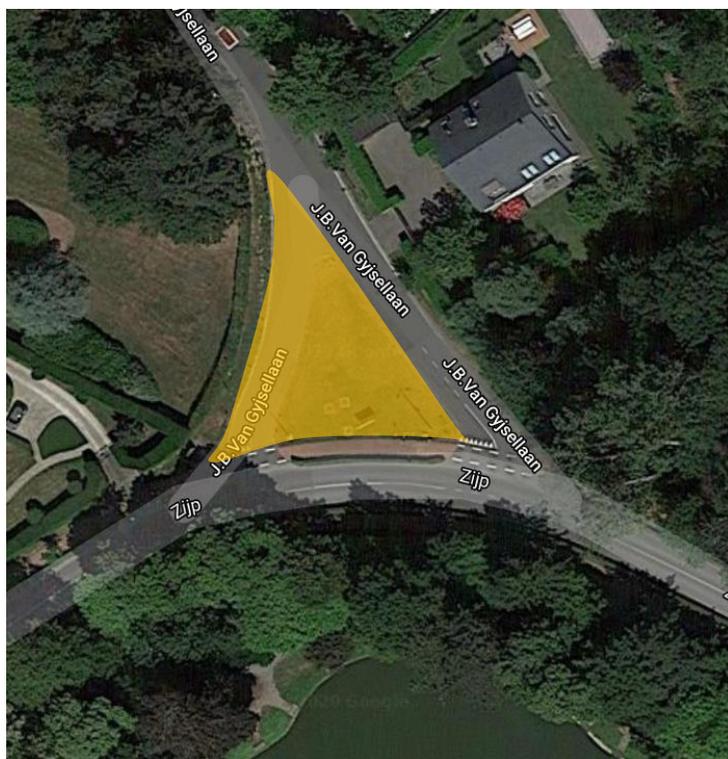
*Figuur 32: cdt. J. De Blockplein als kruispunt ipv rotonde – pleintje als knip op Kon. Astridlaan*



Figuur 33: dubbelstrooks rotonde aan Maalbeeklaan wordt mobipunt – pleintje als knip aan Verrieststraat



Figuur 34: overgedimensioneerde kruispunten aan Ruiterveg en Amelgemweg



*Figuur 35: overgedimensioneerd kruispunt aan Zijp*

---

### 3.2 / USAGERS ACTIFS

La forte pression engendrée par la circulation automobile et la possession de voitures fait qu'une part importante du domaine public est réservée à la voiture, ce qui laisse peu de place aux cyclistes et aux piétons.

Du fait que les riverains doivent payer leur propre trottoir, les trottoirs ne sont pas partout de bonne qualité. Au centre (voir la carte présentant les points problématiques), et encore plus en dehors du centre, il existe encore des endroits sans trottoirs.

La jonction est-ouest du réseau cyclable fonctionnel supralocal (le 'Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk' ou 'BFF') (Zijp, rue F. Robbrechts, Rassel) est dotée d'infrastructures cyclables, mais les itinéraires cyclables en direction de Bruxelles sont par contre très mal équipés en termes d'infrastructures, et ce alors que certains de ces tronçons ont été sélectionnés en tant que voies cyclables rapides. Les itinéraires cyclables locaux ne se composent également que dans une mesure restreinte de pistes cyclables, ce qui oblige les cyclistes à emprunter la chaussée. Cependant, la densité du trafic automobile fait que le trafic mixte est loin d'être une solution sûre et agréable. Wemmel compte aussi plusieurs écoles, mais il n'est pas évident dans la situation actuelle de promouvoir les déplacements à pied et à vélo pour se rendre à l'école.

Il n'y a actuellement que quelques endroits où l'on trouve des râteliers à vélos de qualité dans le domaine public.

Les initiatives comme les rues réservées aux vélos et les 'rues scolaires' n'existent pas encore à Wemmel.

En prenant des mesures pour mieux orienter les flux importants de trafic supralocal vers les routes souhaitées et en le bannissant de certaines rues locales, il sera possible de créer des conditions plus sûres pour les cyclistes.

### 3.3 / TRANSPORTS EN COMMUN

Les arrêts ne sont pas tous dotés d'abribus dignes de ce nom, ni d'ailleurs de râteliers à vélos.

Le principal problème est cependant que les **lignes de bus** suivent à Wemmel les mêmes axes que le trafic automobile (la chaussée de Bruxelles et l'avenue de Limburg Stirum), ce qui fait que les bus sont également dans les embouteillages. Selon les données de De Lijn, l'avenue de Limburg Stirum et le Rassel comportent des points problématiques pour la circulation dans les deux sens, et ce tant à l'heure de pointe du matin qu'à l'heure de pointe du soir. La chaussée de Bruxelles, le Kaasmarkt, le Windberg et la **Brusselsesteenweg** connaissent également leur lot d'embouteillages.

Les opportunités pour les transports en commun sont les mêmes que pour le vélo: en prenant des mesures pour orienter ou bannir le trafic supralocal, il sera possible de créer davantage d'espace pour les transports en commun et de pouvoir ainsi garantir des fréquences fiables et ponctuelles.

---

### 3.4 / TRAFIC MOTORISE

L'enquête qui a été menée dans le cadre de l'étude consacrée au réaménagement du R0 a confirmé la présence de **flux de trafic de transit** traversant Wemmel: d'est en ouest par le Zijp et la rue F. Robbrechts pour rejoindre le Rassel (tracé parallèle au R0 en direction de Asse-Zellik), et en provenance de Merchtem vers les accès et sorties du R0 et en direction de Bruxelles. La densité du trafic porte préjudice à la qualité de vie le long des axes empruntés par ces flux, un problème qui se manifeste tout particulièrement sur le tronçon étroit de la **chaussée de Bruxelles**. L'avenue de Limburg Stirum connaît elle aussi un trafic très dense.

Le trafic supralocal emprunte également des raccourcis locaux, notamment par la rue de l'Ecole et la chaussée de Merchtem, et par la rue Vanderzijpen, la rue Bogemans et De Hene.

La forte pression exercée par le trafic motorisé se remarque aussi à l'aménagement des **infrastructures routières** de Wemmel: une grande partie de l'espace est réservée au trafic automobile (circulation et stationnement), ce qui laisse à certains endroits peu de place aux piétons et aux cyclistes. Ce problème est surtout frappant dans le centre (au niveau du Markt et du Parc). Certains carrefours ont aussi été aménagés sous forme de vastes **ronds-points** qui monopolisent beaucoup d'espace.

La Werkvennootschap projette de consentir d'importants efforts pour améliorer fortement la fluidité du trafic sur le ring à travers une combinaison de mesures : l'aménagement d'infrastructures supplémentaires, la réduction du nombre de complexes de bretelles d'accès et de sortie, et le transfert modal. Wemmel pourrait profiter de l'occasion pour prendre des mesures afin d'orienter le trafic supralocal vers le réseau routier supérieur, ce qui permettrait de décharger les routes locales du trafic de transit et d'obtenir ainsi un aménagement à la mesure de la desserte locale.

---

## 4 / OBJECTIFS

La commune de Wemmel dispose d'un centre bien équipé entouré de vastes espaces verts s'assortissant d'une grande valeur naturelle. La commune est située à proximité du R0, ce qui garantit en principe un accès aisé vers le réseau routier principal mais engendre dans le même temps un trafic de transit important aux heures de pointe le matin et le soir. La solution proposée – le réaménagement du R0 – ne sera pas réalisée à court terme, alors que le trafic de transit a d'ores et déjà un impact sur la viabilité de la circulation et la sécurité routière et entrave la circulation des transports en commun, rendant ces derniers moins attractifs du fait de la durée plus longue des trajets.

Les objectifs des autorités flamandes, tels qu'ils sont formulés dans le décret du 20 mars 2009 relatif à la politique de mobilité, sont les suivants:

- garantir de façon sélective l'accessibilité aux centres et portes économiques;
- offrir à chacun de façon sélective la possibilité de se déplacer, en vue d'une participation valable de chacun à la vie sociale;
- réduire l'insécurité routière en vue d'une diminution réelle du nombre de victimes de la circulation;
- augmenter la viabilité de la circulation, indépendamment du développement de l'intensité de la mobilité;
- réduire les dégâts à l'environnement et à la nature, indépendamment du développement de l'intensité de la mobilité.

La commune de Wemmel souhaite adhérer à l'aspiration de la Werkvenootschap, qui est de miser sur un transfert modal ambitieux qui ramènerait l'utilisation de la voiture à seulement 50 ou 60% de la répartition modale. Pour y parvenir, la commune veut réaliser les objectifs suivants.

### OBJECTIFS NORMATIFS

- Wemmel veut devenir une commune sûre en termes de circulation routière, tant d'un point de vue objectif (statistiques des accidents de la route) que subjectif (perception des habitants).
- Wemmel veut devenir une commune plus saine. La mobilité joue ici un rôle en faisant en sorte que davantage d'habitants effectuent leurs déplacements courts à pied et à vélo.
- Wemmel veut conserver une économie saine. Les entreprises doivent rester aisément accessibles (sans que les efforts consentis en ce sens ne compromettent la réalisation des deux premiers objectifs).
- Wemmel veut être une commune durable. La mobilité joue ici un rôle en faisant en sorte que davantage d'habitants effectuent leurs déplacements courts à pied et à vélo.

- 
- Wemmel veut être une commune verte avec davantage d'espaces verts publics. Cet objectif s'inscrit dans la lutte contre le réchauffement climatique (plus d'ombre, plus d'absorption de CO<sub>2</sub>, moins de surfaces empierrées), mais il veut aussi rendre la commune plus agréable pour ses habitants (davantage d'espaces verts de quartier et de parcs). La mobilité joue ici un rôle vu que cet objectif nécessite de repenser la place qu'occupe actuellement la voiture dans le domaine public.
  - Wemmel veut être une commune où il fait bon vivre et où le trafic de transit ne porte pas préjudice à la qualité de vie.

#### OBJECTIFS STRATEGIQUES

- Augmenter la part du vélo dans les déplacements
- Augmenter la part des transports en commun dans les déplacements
- Réduire la part de la voiture dans les déplacements
- Améliorer la sécurité routière et aspirer à une 'vision zéro': plus aucun accident mortel
- Réduire la part de l'espace public réservée à la voiture

#### OBJECTIFS OPERATIONNELS

##### ***Piétons***

- Réduire de 15% d'ici 2030 le nombre d'accidents impliquant des piétons
- Augmenter de 10% d'ici 2025 la part des enfants se rendant à l'école à pied
- Augmenter de 10% d'ici 2025 le nombre d'habitants disposant d'une placette publique ou d'un parc dans un rayon de 400 mètres

##### ***Cyclistes***

- Réduire de 15% d'ici 2030 le nombre d'accidents impliquant des cyclistes
- Augmenter de 20% d'ici 2030 le nombre de cyclistes à Wemmel
- Augmenter de 15% d'ici 2025 la part des enfants se rendant à l'école à vélo

##### ***Transports en commun***

- Améliorer de 10% d'ici 2025 la fluidité des transports en commun (par rapport à la durée des trajets mesurée en 2020)
- Augmenter de 10% d'ici 2030 le nombre d'usagers des transports en commun à Wemmel

---

### ***Autoverkeer***

- het aantal verkeersongevallen in Wemmel daalt met 15% tegen 2030
- het aandeel van de wagen in de modal split daalt naar minder dan 50% tegen 2030 (nu 60%)
- het bovenlokaal sluipverkeer door Wemmel daalt

---

## 5 / SCENARIOS

### 5.1 / GENERALITES

Nous avons regroupé les scénarios en solutions possibles pour la voiture, le vélo, les transports en commun et le stationnement, en prenant comme base des mesures qui reviennent dans tous les scénarios et leurs variantes:

1. Mesures de circulation pour le centre
2. Fluidité du trafic sur l'axe Kaasmarkt – Avenue Follet
3. Abords des écoles
4. Revalorisation de l'espace public

#### 5.1.1 / Mesures de circulation pour le centre

Pour garder le centre accessible au trafic motorisé tout en libérant davantage d'espace pour les usagers actifs, les terrasses, les espaces verts, les espaces de vie, etc., le choix s'est porté sur un système de boucles de circulation.

Dans ce scénario, le Markt reste accessible à partir du nord et à partir du sud, mais il n'est plus possible de le traverser en voiture. Cette solution met davantage en valeur les galeries des fronts est et ouest du Markt et restreint la place occupée par le trafic motorisé sur la place. La boucle nord relie Holland à la rue de l'Ecole, et la rue Fr. Robbrechts devient un clos résidentiel. La circulation à sens unique crée davantage d'espace pour des trottoirs, pour des vélos circulant en sens inverse, pour des espaces verts, ...

Deux variantes sont proposées. Dans la **première variante**, la boucle sud rejoint le Markt et l'avenue du Héron en passant par le Dries et la rue J. Vanden Broeck. La bande de stationnement disponible dans la rue J. Vanden Broeck est située du bon côté et permet d'encourager les automobilistes à se garer ici pour se rendre au Markt. Le rond-point de l'avenue du Maalbeek et la chaussée de Merchtem restent accessibles.

Dans la **deuxième variante**, le sens de circulation de la boucle sud est inversé pour permettre de rejoindre plus rapidement le Markt. Vu le nombre d'habitations situées le long de la chaussée de Merchtem, il est décidé d'exclure cet axe du flux principal. Il est proposé d'aménager ce tronçon en clos et de prévoir une interruption au trafic (en autorisant éventuellement le passage des bus). L'accès au centre est en outre dissocié de l'avenue de Limburg Stirum à travers la suppression du rond-point, ce qui permettra de prolonger les espaces verts situés à l'est et à l'ouest du rond-point.

-  erfaanleg
-  knip gemotoriseerd verkeer



Figuur 36: circulatiemaatregelen in het centrum – variant 1 en 2

### 5.1.2 / Doorstroming Kaasmarkt – Folletlaan (Brusselsesteenweg)

Om de doorstroming op de bovenlokale route te verbeteren, verminderen we het aantal volwaardige kruispunten en het aantal verkeerslichten. Op de overblijvende verkeerslichten wordt nagegaan of een groene golf kan worden voorzien.

Het voorstel is om verkeerslichten te behouden aan:

- Kaasmarkt x Rassel
- Kaasmarkt x Maalbeeklaan
- Steenweg op Brussel x Vijverslaan

Verkeerslichten verdwijnen aan:

- Kaasmarkt x Pastorijsstraat. Wordt voorrangsgeregeld kruispunt
- Dr. H. Folletlaan x Obberg. Wordt rechts in – rechts uit
- Steenweg op Brussel x J. De Ridderlaan. Wordt voorrangsgeregeld kruispunt.

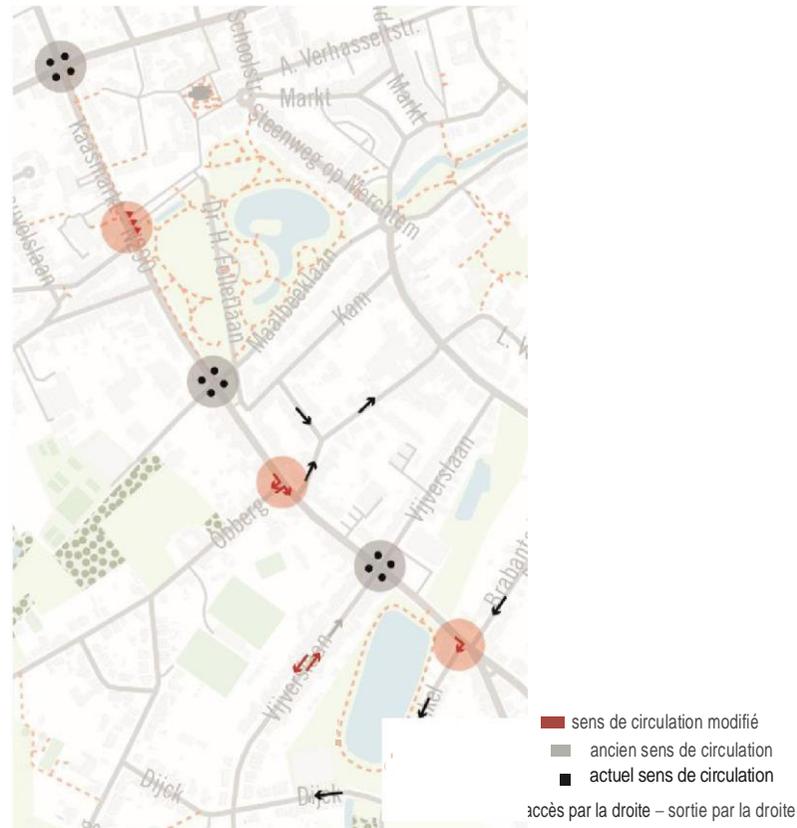


Illustration 37: Amélioration de la fluidité du trafic sur l'axe Kaasmarkt – Avenue Follet

La proposition que nous venons de décrire a également un impact sur le quartier de l'avenue des Etangs. Ce quartier est actuellement accessible par trois rues (l'Obberg, l'avenue des Etangs et le Ronkel). L'avenue des Etangs traverse le quartier de part en part et est une chaussée d'environ 6,8 mètres de large. L'espace total disponible entre les alignements est de 15 mètres. Il y a actuellement des feux de signalisation tant à hauteur de l'Obberg qu'à hauteur de l'avenue des Etangs.

La proposition consiste à relier l'Obberg et le Ronkel à la chaussée de Bruxelles selon un système d'accès par la droite et de sortie par la droite, et d'organiser l'accès au quartier par la rue des Etangs en autorisant à nouveau la circulation à double sens sur cette dernière, moyennant l'organisation du stationnement sous la forme de poches de stationnement délimitées. Afin d'obliger les automobilistes à respecter le système d'accès par la droite et de sortie par la droite, une berme centrale fermée sera prévue sur la chaussée de Bruxelles. Le Val Brabançon (en face du Ronkel) fonctionnera ainsi également selon un système d'accès par la droite et de sortie par la droite et la circulation y sera également autorisée dans les deux sens.

### 5.1.3 / Abords des écoles

Il y a deux complexes scolaires pour lesquels des adaptations sont proposées. Dans le complexe situé au nord (l'école communale fondamentale néerlandophone, Doornroosje et l'école communale fondamentale francophone), il existe déjà quelques rues à circulation restreinte. La proposition consiste à transformer le Winkel en 'rue scolaire'. La première partie de la rue L. Vanderzijpen pourrait également être aménagée en rue scolaire. Une rue scolaire est une rue qui est fermée à la circulation aux heures d'entrée et de sortie des classes afin que les écoliers puissent rejoindre l'école en toute sécurité. L'espace situé 'devant le portail de l'école' est ainsi agrandi et les voitures en sont bannies.

Pour le complexe scolaire situé au sud (Mater Dei, De Eekhoorn et l'école maternelle francophone), il est proposé de prévoir l'accès de l'école De Eekhoorn vers l'est ou vers le nord afin d'éviter la rue Profonde. Des rues réservées aux vélos sont prévues au Val Brabançon et dans l'avenue J. De Ridder, et il est proposé d'aménager des infrastructures cyclables dans la rue I. Meyskens. L'avenue des Béatitudes et l'avenue Prince Baudouin seront en outre aménagées comme une rue scolaire afin que ce tronçon soit fermé à la circulation aux heures d'entrée et de sortie des classes. Dans la foulée, on mettra dans les rues adjacentes sur la limitation du trafic motorisé et sur la sécurité des (jeunes) piétons et cyclistes.

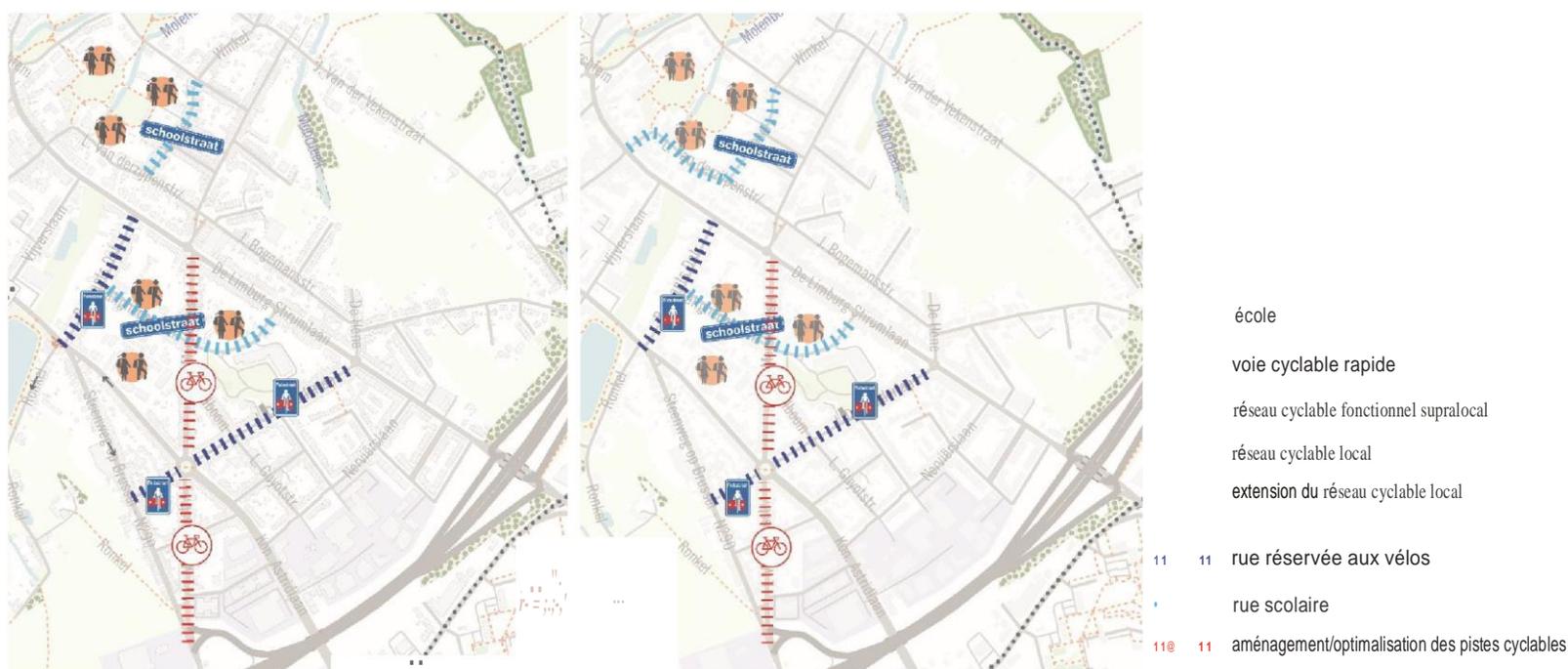
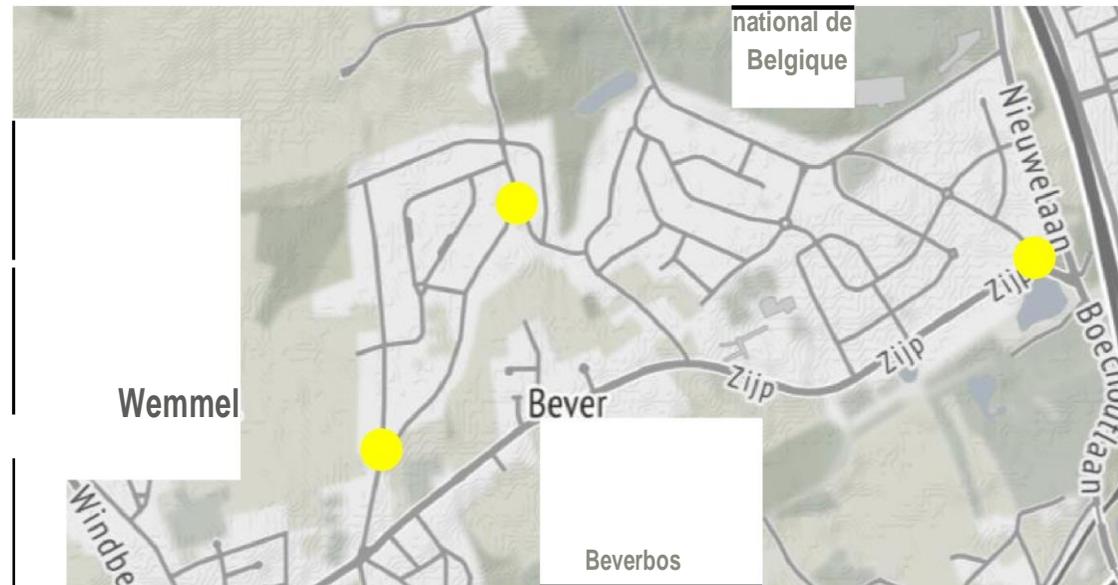


Illustration 38: Abords des écoles

### 5.1.4 / Revalorisation des espaces publics

Au fil de cette note de synthèse, plusieurs propositions sont formulées pour désenclaver des surfaces et libérer davantage d'espace pour les usagers actifs et inciter les passants à profiter des lieux au lieu de seulement y passer:

- Avenue des Eburons
- Place Lt. Graff
- Rond-point De Block (plusieurs fois)
- Kam – Avenue Follet
- Rond-point de l'avenue du Maalbeek
- Rue Verriest
- Carrefours du chemin des Cavaliers et du chemin d'Amelgem
- Carrefour du Zijp
- 



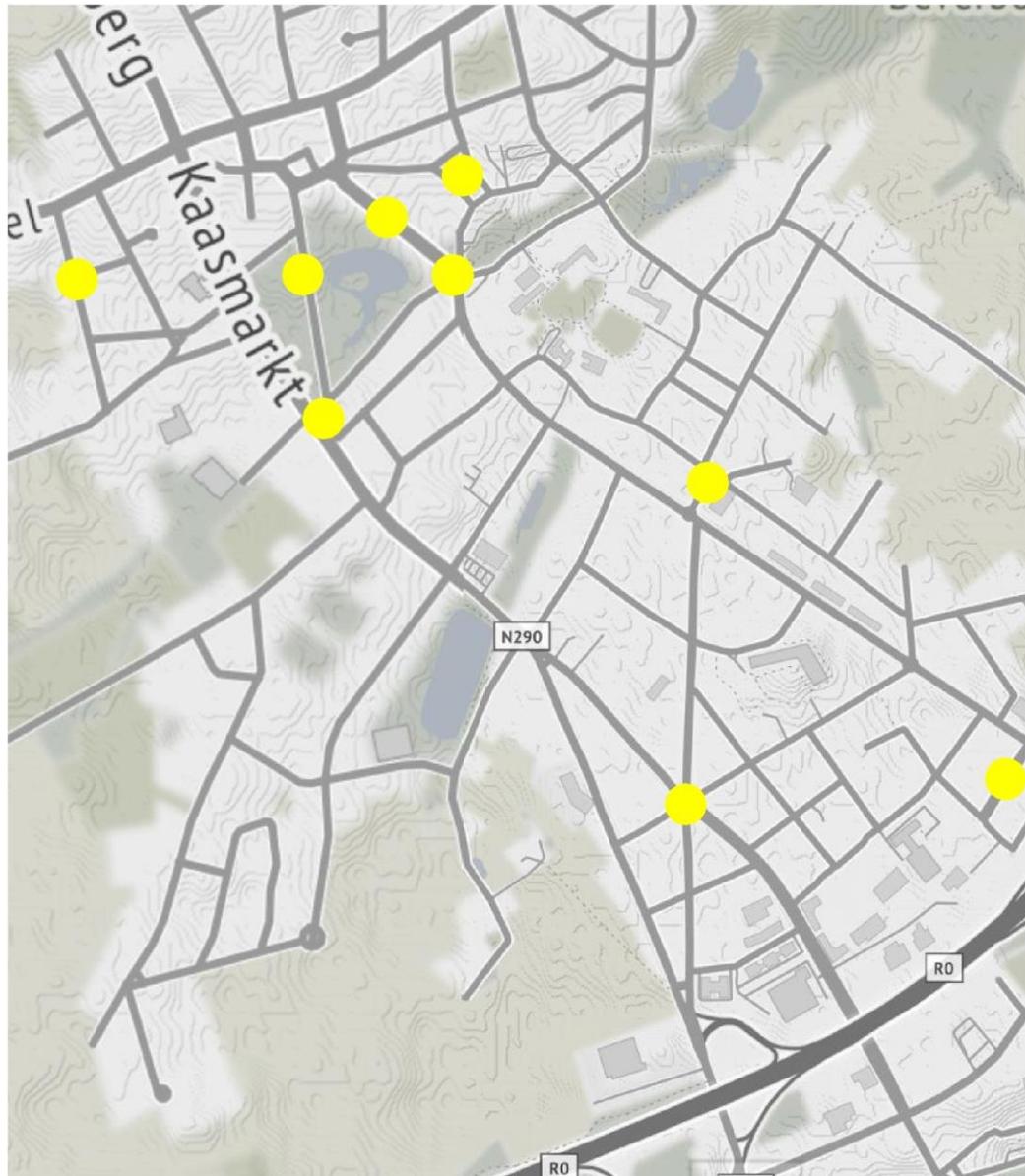


Illustration 39: Carte récapitulative des lieux où l'espace public pourrait être revalorisé

---

## 5.2 / AMENAGEMENTS POUR LE TRAFIC AUTOMOBILE

### 5.2.1 / Généralités

#### EMBRANCHEMENT DU R0

En ce qui concerne l'**embranchement du R0**, nous tablons sur le maintien du complexe de bretelles d'accès et de sortie n° 9 à hauteur de la chaussée de Bruxelles. Pour ce qui est du complexe n° 8 à hauteur de l'**avenue de Limburg Stirum**, nous partons du principe qu'il n'y aura plus d'embranchement du R0 à cet endroit, s'agissant là du scénario proposé par la Werkvennootschap qui a emporté la préférence de l'administration communale de Wemmel.

#### INTERRUPTION AU TRAFIC DE L'AVENUE REINE ASTRID

Tous les scénarios prévoient une interruption au trafic automobile de l'**avenue Reine Astrid** entre l'avenue des Nerviens et la rue P. Lauwers. Le zoning industriel sera ainsi dissocié des zones résidentielles et accessible à partir de la chaussée Romaine. Cette mesure correspond au point de vue de la Werkvennootschap, qui veut faire de la chaussée Romaine un axe de désenclavement local jouant un rôle crucial pour les transports en commun (futur tram) et les cyclistes.

#### BANNIR LE TRAFIC SUPRALOCAL EN RECOURANT A DES CAMERAS ANPR

Tous les scénarios proposent aussi des mesures pour bannir le trafic supralocal du centre de Wemmel. Il ressort en effet d'une étude menée au sujet des tracés de contournement (MOW - Werkvennootschap) que le trafic de transit représente 30 à 60% dans la rue Fr. Robbrechts, 30 à 50% sur la chaussée de Bruxelles et 10 à 70% dans l'avenue de Limburg Stirum. La priorité est accordée dans un premier temps aux tracés allant de l'est vers le sud.

- Zijp – Rue Fr. Robbrechts – Avenue de Limburg Stirum
- Zijp – Rue Fr. Robbrechts – Complexe de bretelles d'accès et de sortie n° 9

Le trafic supralocal sera banni en recourant à un **cordon de caméras ANPR**. On ne travaillera donc pas avec une liste (vu la charge administrative que cela représenterait), mais on se basera sur la durée des passages. Les caméras ANPR enregistrent les numéros d'immatriculation des véhicules qui passent et le temps qu'ils mettent à parcourir la distance d'une caméra à l'autre. Si le véhicule parcourt le trajet sans s'arrêter, il relève du trafic de transit et une SAC sera infligée. Les emplacements exacts des caméras seront déterminés en concertation avec les communes voisines et avec l'Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). L'avantage de ce système réside dans le fait qu'il ne gêne pas le trafic local. Le trafic d'origine (les automobilistes qui partent de Wemmel pour rejoindre une destination en dehors de Wemmel) ou de destination (les automobilistes qui viennent d'en dehors de Wemmel pour rejoindre une destination à Wemmel) ne passe que devant une seule caméra et n'est donc pas pénalisé. Les livreurs, visiteurs et autres ne rencontrent aucun problème puisqu'ils ont une destination à Wemmel et mettent donc plus de temps à parcourir la distance entre deux caméras que la durée de passage prise en compte par

---

le système.

A terme, on pourrait envisager de bannir également le trafic de transit à destination ou en provenance des communes voisines (par ex. Zellik/Relegem) (en concertation avec ces communes).

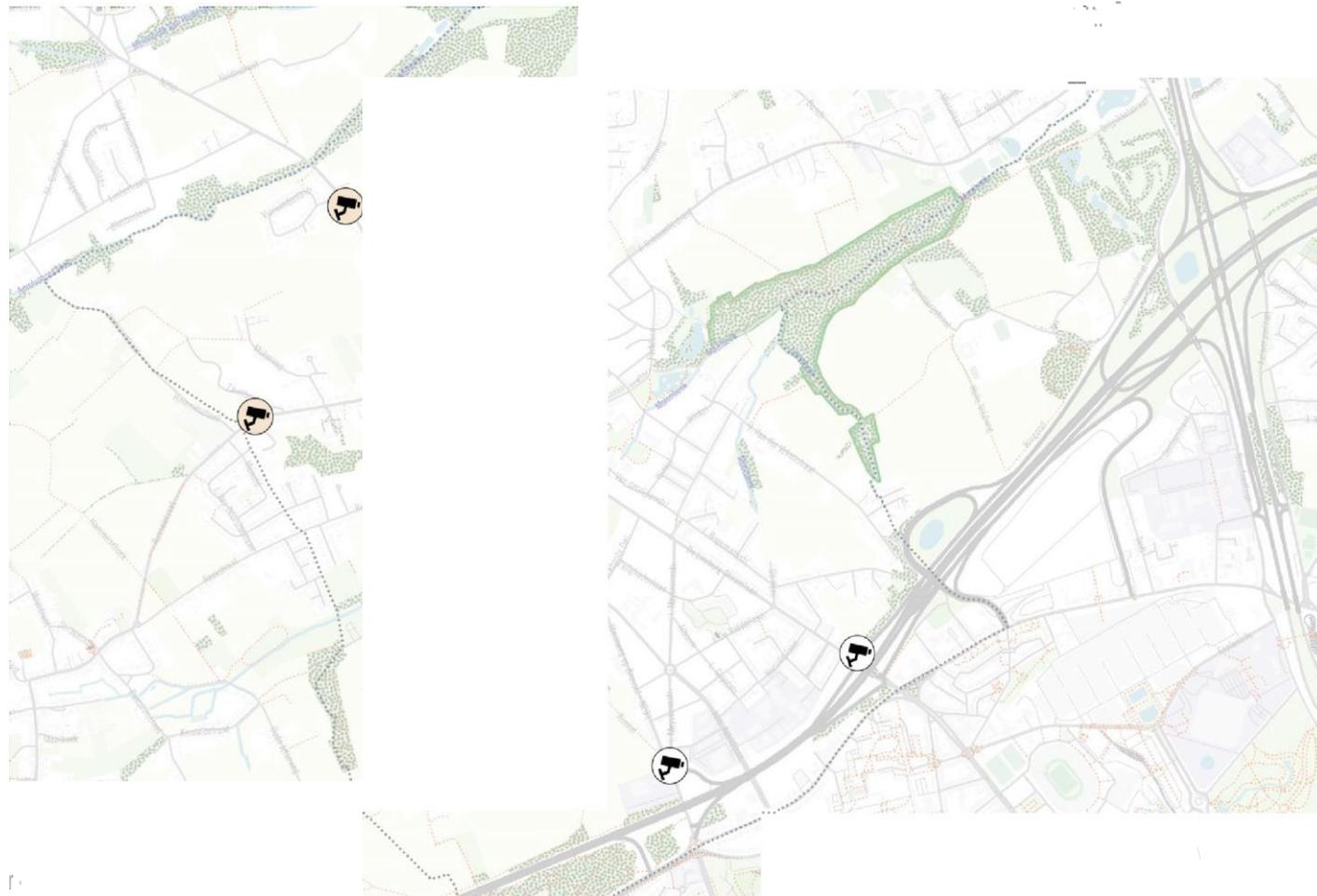


Illustration 40: Proposition de cordon ANPR

## 5.2.2 / Varianten Limburg Stirumlaan (knoop 8)

Er zijn 3 varianten met betrekking tot de relatie Brussel – Wemmel langs deze route:

- Enkelrichting op de Limburg Stirumlaan vanuit Brussel richting Wemmel; volgens de telling was er zowel in de ochtend- als de avondspits drukker verkeer naar Brussel toe.
- Een zachte knip met behulp van ANPR-camera's zodat inwoners van Wemmel nog wel kunnen gebruik maken van deze route
- Een harde knip waardoor alle autoverkeer wordt geweerd, en enkel nog openbaar vervoer en fietsverkeer gebruik kan maken van de route



Figuur 41: variant A-B-C

---

Dans la **variante A**, l'avenue de Limburg Stirum est aménagée en sens unique de Bruxelles vers Wemmel. Nous optons pour cette direction parce que le trafic vers Bruxelles était nettement plus important tant à l'heure de pointe du matin qu'à l'heure de pointe du soir. Ce sont donc ces flux que nous essayons de bannir. En direction de Wemmel, on a recensé 289 UVP à l'heure de pointe du matin et 448 UVP à l'heure de pointe du soir. Le sens unique sera instauré à partir de la frontière de la commune à hauteur de la chaussée Romaine jusqu'à l'avenue A. Burvenich. L'avenue de Limburg Stirum proprement dite reste ainsi à double sens, ce qui garantit la flexibilité requise aux habitants.

Dans la **variante B**, l'avenue de Limburg Stirum est également couverte par une caméra ANPR. Cette solution permet de bannir le trafic supralocal tout en faisant en sorte que les habitants de Wemmel puissent encore emprunter l'axe de et vers Bruxelles.

Dans la **variante C**, nous optons pour une interruption au sens strict: l'avenue de Limburg Stirum est interrompue au trafic automobile et n'est plus accessible qu'aux vélos et aux transports en commun. Dans cette variante, la seule jonction entre Wemmel et la Région de Bruxelles-Capitale qui reste accessible aux automobilistes est la chaussée de Bruxelles.

### 5.2.3 / Variantes pour le désenclavement de la chaussée de Bruxelles (complexe n° 9)

Pour la jonction entre la commune et le réseau routier supérieur et Bruxelles, plusieurs scénarios sont en cours d'élaboration. Indépendamment de ces scénarios, il est donc possible de recourir ici aussi à des caméras ANPR pour bannir le trafic de transit de Wemmel et l'orienter vers l'A12 et le R0.

Le **scénario 1** table sur le maintien du complexe actuel de bretelles d'accès et de sortie situé à hauteur de la chaussée de Bruxelles. L'axe permettant d'accéder à ce complexe passe par le Kaasmarkt, l'avenue Follet et la chaussée de Bruxelles, dans les deux directions. Cela signifie qu'une soixantaine d'habitations devront être expropriées entre la rue Profonde et la rue I. Meyskens afin de libérer l'espace nécessaire pour créer une voie d'accès supralocale à part entière.



Illustration 42: Scénario 1

Dans le **scénario 2** également, le complexe actuel de bretelles d'accès et de sortie situé à hauteur de la chaussée de Bruxelles est maintenu. Dans ce scénario, l'axe permettant d'accéder à ce complexe passe par le Kaasmarkt, l'avenue Follet, la rue Profonde et la rue I. Meyskens. Pour permettre cette solution, les deux bandes de stationnement de la rue Profonde devront être supprimées. Dans la rue I. Meyskens, il sera possible de maintenir une bande de stationnement d'un côté. Dans la rue Profonde se trouve actuellement un accès à l'école. Un nouvel accès pourrait être aménagé dans la partie nord de la rue I. Meyskens ou dans l'avenue des Béatitudes.

En ce qui concerne l'avenue de Limburg Stirum, nous travaillons à nouveau avec les mêmes variantes. Dans la variante A, l'avenue de Limburg Stirum est aménagée en sens unique de Bruxelles vers Wemmel. Dans la variante B, l'avenue de Limburg Stirum est également couverte par des caméras ANPR. La variante C part du principe que l'avenue de Limburg Stirum est interrompue au trafic automobile et n'est plus accessible qu'aux vélos et aux transports en commun.

Ce scénario implique également la suppression d'un certain nombre d'emplacements de stationnement le long de l'axe supralocal. Le long du Kaasmarkt, de l'avenue Follet et de la chaussée de Bruxelles, il est envisageable de maintenir une bande de stationnement, en alternance tantôt du côté gauche, tantôt du côté droit. Le long de la rue Profonde, les bandes de stationnement devront être supprimées pour permettre l'aménagement de pistes cyclables (il s'agit d'environ 90 emplacements; selon l'étude sur le stationnement, en moyenne 49 emplacements étaient occupés lors du comptage). La chaussée de la rue Profonde devra aussi être élargie à 6,1 mètres pour satisfaire à la norme de De Lijn.

Le trafic de transit sera banni de la partie étroite de la chaussée de Bruxelles par la mise en place de mesures de circulation.

Le rond-point de la place Cdt. De Block sera transformé en un carrefour qui soulignera l'axe principal. L'est de l'avenue J. De Ridder et l'avenue Reine Astrid resteront raccordés au nouveau carrefour, mais en tant qu'axes purement locaux. La branche nord de la rue I. Meyskens sera coupée du carrefour afin d'en faire une rue plus appropriée pour rejoindre les écoles à vélo.

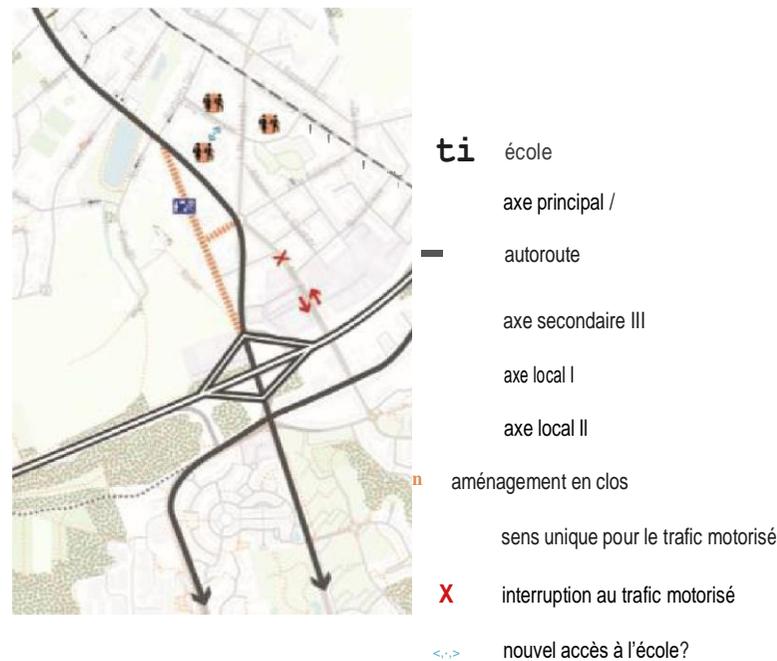


Illustration 43: Scénario 2

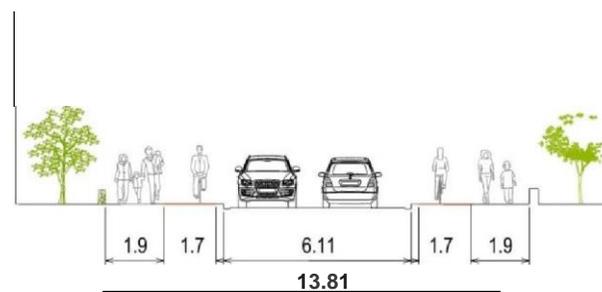
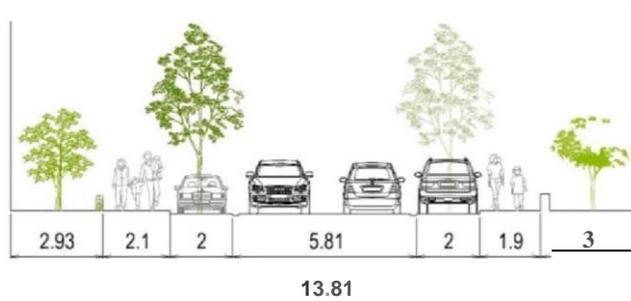


Illustration 44: Situation existante de la rue Profonde & étude conceptuelle

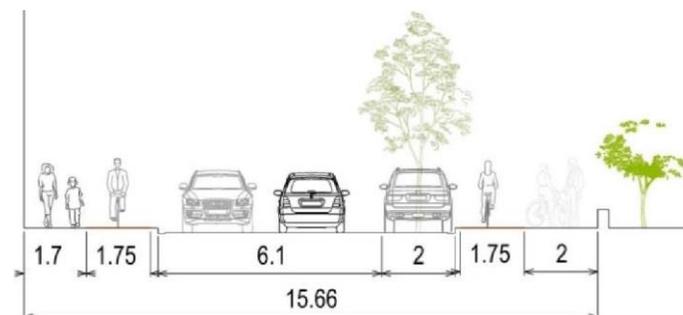
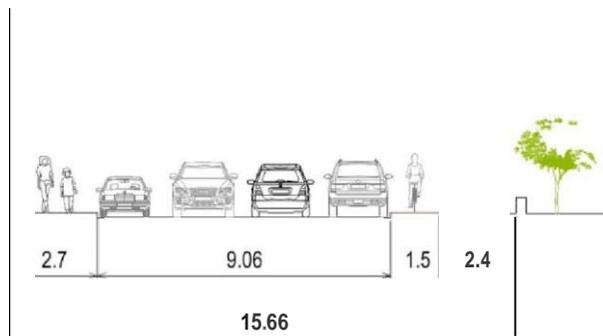


Illustration 45: Situation existante de la rue I. Meyskens & étude conceptuelle

A gauche: 2 bandes de stationnement, piste cyclable en direction du nord – A droite: une seule bande de stationnement, piste cyclable de chaque côté

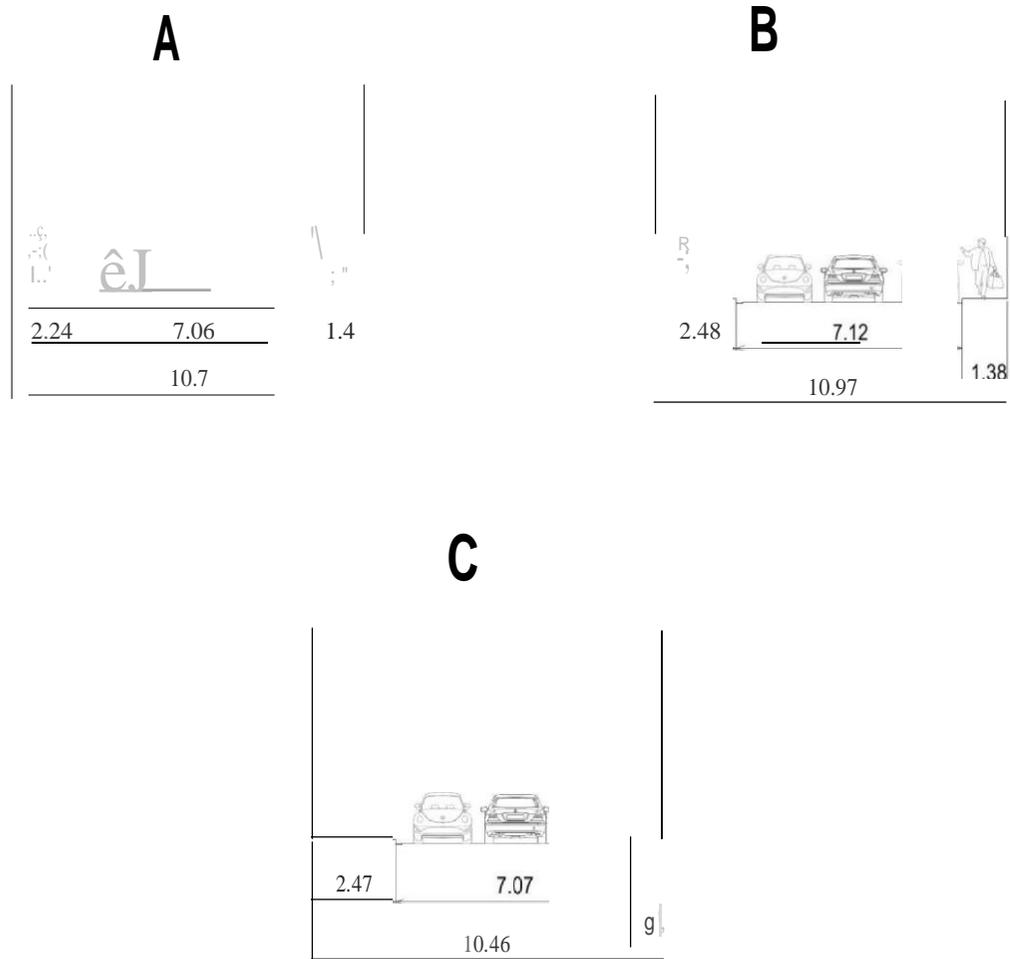
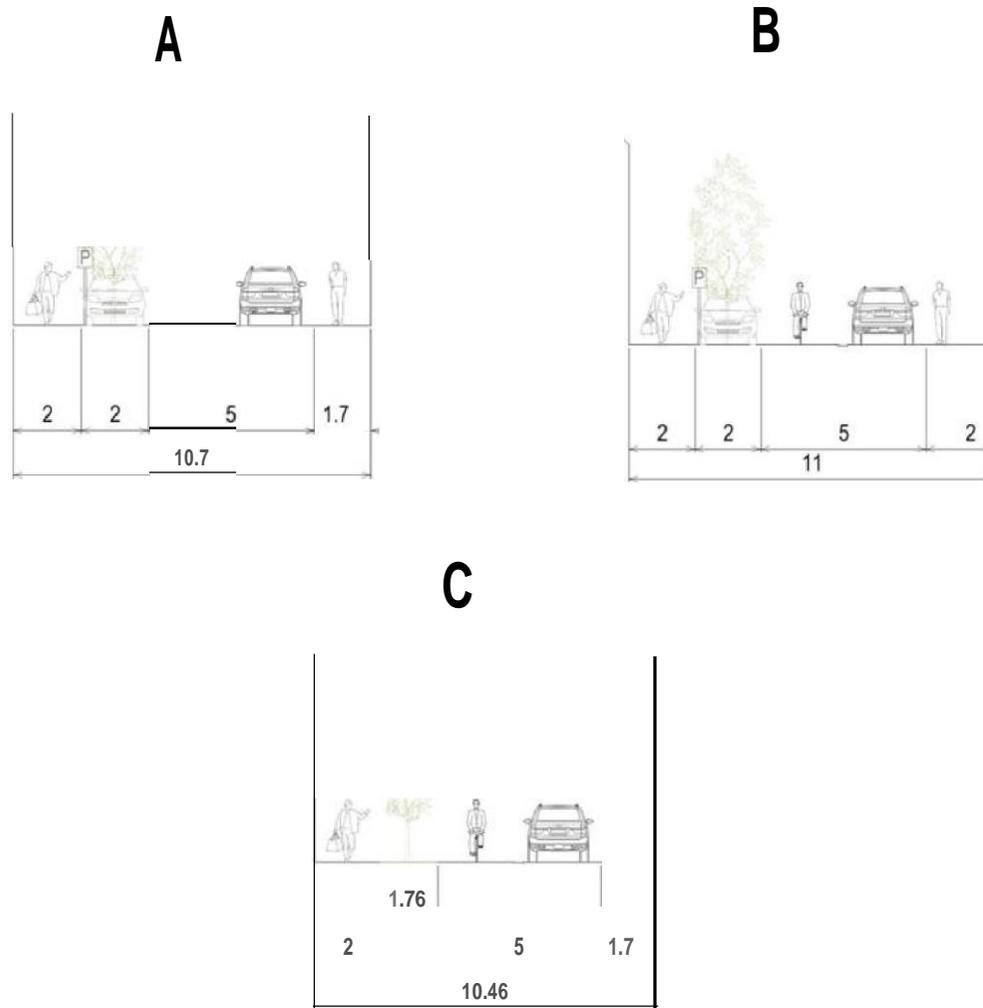


Illustration 46: Situation existante de la chaussée de Bruxelles (entre la rue Profonde et la rue I. Meyskens)



*Illustration 47: Etude conceptuelle pour la chaussée de Bruxelles (entre la rue Profonde et la rue I. Meyskens)  
Circulation à sens unique avec aménagement en clos*

Le **scénario 3** est un scénario combiné qui vise à scinder le trafic en direction du R0 et de Bruxelles du trafic local. La rue Profonde devient à double sens, la chaussée de Bruxelles reste à sens unique en direction du sud et la rue I. Meyskens reste à sens unique en direction du nord.

Dans ce scénario, les automobilistes qui viennent du nord et se dirigent vers le R0 ou vers Bruxelles emprunteront la chaussée de Bruxelles, tandis que ceux qui veulent rejoindre une destination locale pourront opter pour la rue Profonde. Ce scénario n'oblige donc pas tout le trafic se dirigeant vers le sud à passer par l'étroite chaussée de Bruxelles, mais répartit le flux entre la chaussée de Bruxelles et la rue Profonde.

Les variantes restent les mêmes que dans les scénarios précédents. Dans la variante A, l'avenue de Limburg Stirum est aménagée en sens unique de Bruxelles vers Wemmel. Dans la variante B, l'avenue de Limburg Stirum est également couverte par des caméras ANPR. La variante C part du principe que l'avenue de Limburg Stirum est interrompue au trafic automobile et n'est plus accessible qu'aux vélos et aux transports en commun.

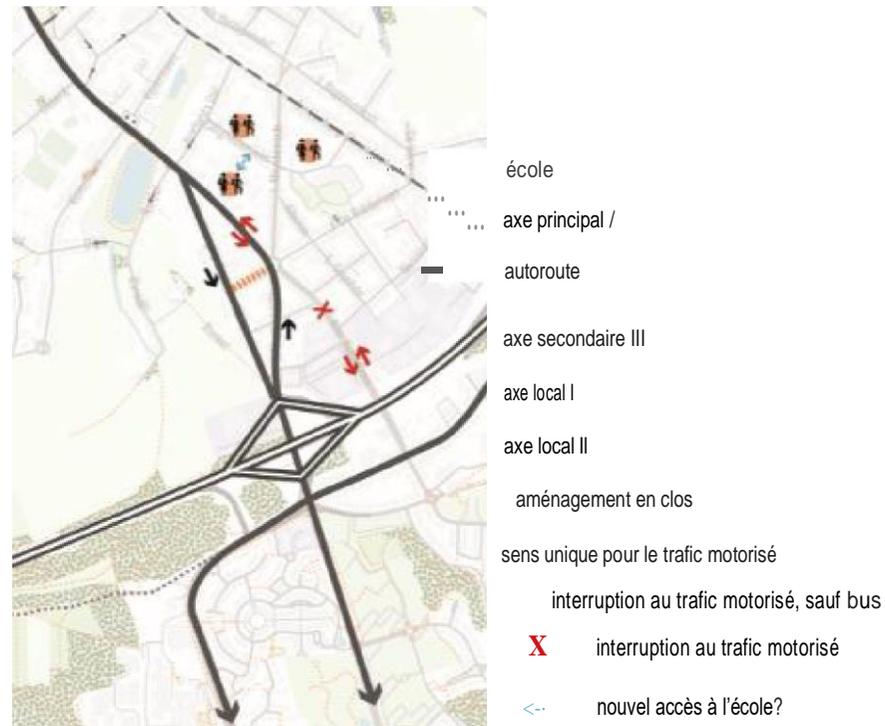


Illustration 48: Scénario 3

Le **quatrième scénario** examine la possibilité de faire passer l'axe principal pour le trafic automobile en dehors du quartier résidentiel, ce qui permettrait d'aménager la chaussée de Bruxelles et la rue Profonde comme des rues résidentielles, par exemple sous forme de clos.

Parallèlement aux propositions de la Werkvennootschap, il est proposé de prévoir la jonction à l'ouest de la chaussée de Bruxelles de manière à ce qu'elle débouche sur un nouveau complexe de bretelles d'accès et de sortie qui améliorera aussi l'accès à l'hôpital UZ Brussel. Ce tracé emprunterait le Ronkel et serait ensuite prolongé vers le sud. Cette option empiéterait sur une partie du patrimoine immobilier 'Ferme Ronkelhof et environs'.



Illustration 49: Scénario 4 et carte du patrimoine immobilier

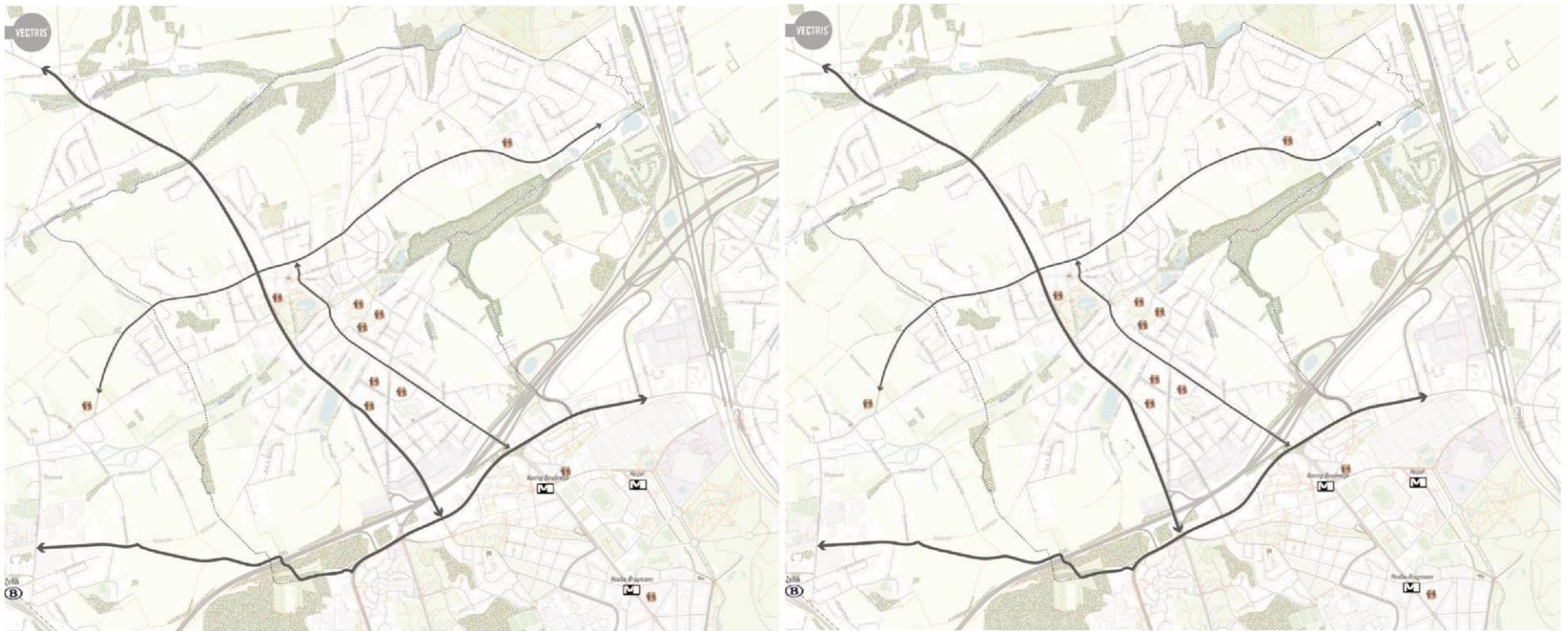
## 5.3 / DEVELOPPEMENT DU RESEAU CYCLABLE

### 5.3.1 / Jonctions cyclables supralocales

Plusieurs jonctions cyclables importantes pourraient être créées à Wemmel, notamment un axe est-ouest qui passerait par le Zijp et le Rassel. Pour l'axe nord-sud, trois tracés sont envisageables: l'avenue de Limburg Stirum, l'avenue Reine Astrid et la **Brusselsesteenweg**. La voie cyclable rapide (Bruxelles-Hamme) devra donc être aménagée sur l'un de ces trois axes. Les trois routes débouchent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale sur le RER Vélo. Chacun des trois scénarios peut être combiné à l'un des scénarios élaborés pour le trafic automobile afin d'obtenir un scénario de prédilection global.



Illustration 50: RER Vélo à Bruxelles, passant par l'avenue de l'Exposition, l'avenue du Heymbosch et l'avenue Houba De Strooper



*Illustration 51: Potentielles voies cyclables supralocales*

#### KAASMARKT – AVENUE FOLLET – CHAUSSEE DE BRUXELLES

Le premier tracé passe par le Kaasmarkt, l'avenue Follet et la chaussée de Bruxelles. Sur cet axe, des mesures seront prises pour créer suffisamment d'espace pour une voie cyclable rapide à part entière. Sur le premier tronçon, il faudra sans doute pour ce faire exproprier des jardins de devant ou supprimer une bande de stationnement.

Dans la partie étroite de la chaussée de Bruxelles, il faudra prévoir de l'espace supplémentaire pour la voie cyclable rapide si l'on choisit de faire passer par là la jonction pour le trafic automobile (scénario 1 ou 3). Si l'on opte pour un autre scénario que le tracé de la chaussée de Bruxelles (scénario 2), on pourra opter dans la partie étroite de la chaussée de Bruxelles (entre la rue Profonde et la rue I. Meyskens) pour un flux mixte avec le trafic automobile local.

Sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, ce tracé débouchera sur le RER Vélo à hauteur de l'avenue de l'Exposition.

## KAASMARKT – AVENUE FOLLET – RUE PROFONDE – AVENUE REINE ASTRID

Dans le deuxième scénario, la voie cyclable rapide passe par la rue Profonde et l'avenue Reine Astrid. Comme dans le scénario 1, il faudra libérer de l'espace au Kaasmarkt et dans l'avenue Follet en expropriant des jardins de devant ou en supprimant une bande de stationnement.

L'espace devra aussi être redistribué dans la rue Profonde. Selon l'avis du 'Fietsberaad', il faut prévoir pour une voie cyclable rapide une largeur de 4 mètres. Pour y parvenir dans la rue Profonde, il faudra rétrécir la chaussée réservée au trafic automobile. Pour cette raison, il ne semble pas faisable de combiner cette option avec un scénario faisant passer la jonction pour le trafic automobile par la rue Profonde.

Le tracé rejoint l'avenue Reine Astrid en passant par la place Cdt. J. De Block. A cet endroit, l'espace est suffisant pour aménager une voie cyclable rapide.

Vu que tous les scénarios élaborés pour le trafic automobile prévoient d'interrompre au trafic l'avenue Reine Astrid, le trafic sera restreint au moins dans la partie nord de l'avenue Reine Astrid.

Sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, ce tracé rejoindra l'axe passant par l'avenue du Heymbosch.

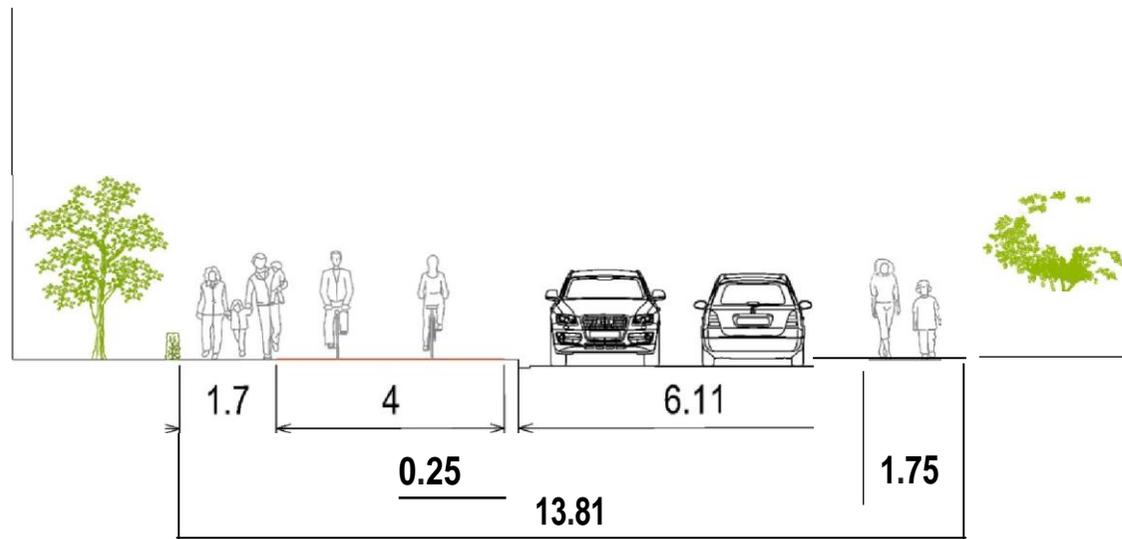


Illustration 52: Rue Profonde avec chaussée de 6,11 mètres et voie cyclable rapide de 4 mètres

# CD

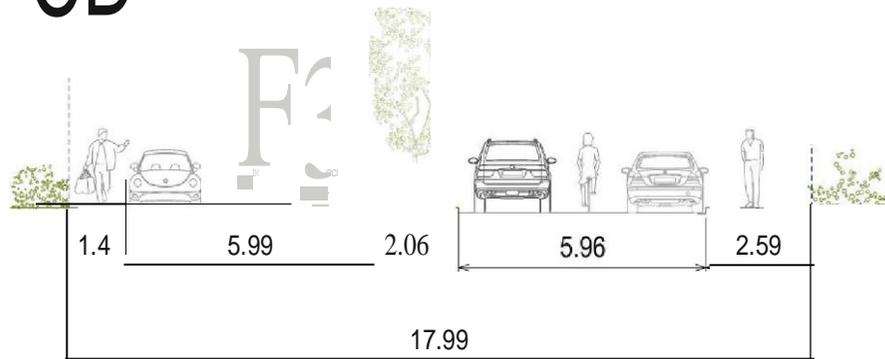


Illustration 53: Avenue Reine Astrid – Situation existante

# Ⓡ

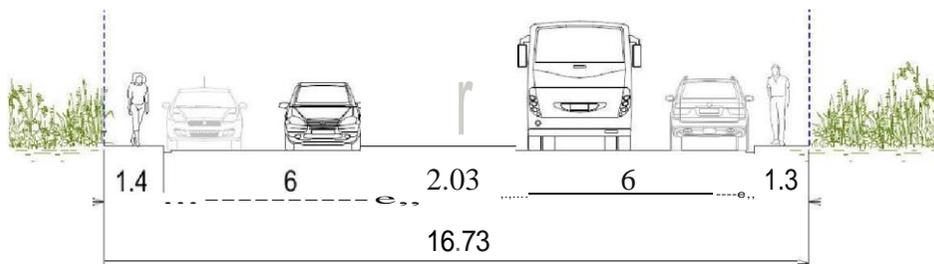


Illustration 54: Avenue Reine Astrid – Situation existante



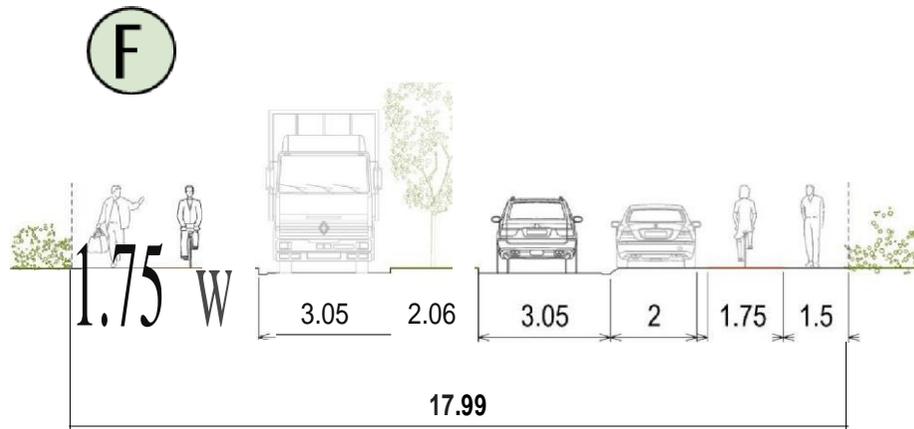


Illustration 55: Avenue Reine Astrid – Etude conceptuelle

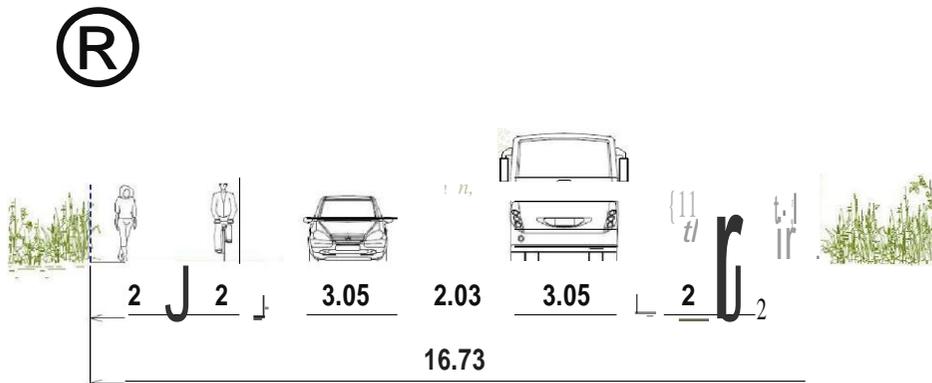
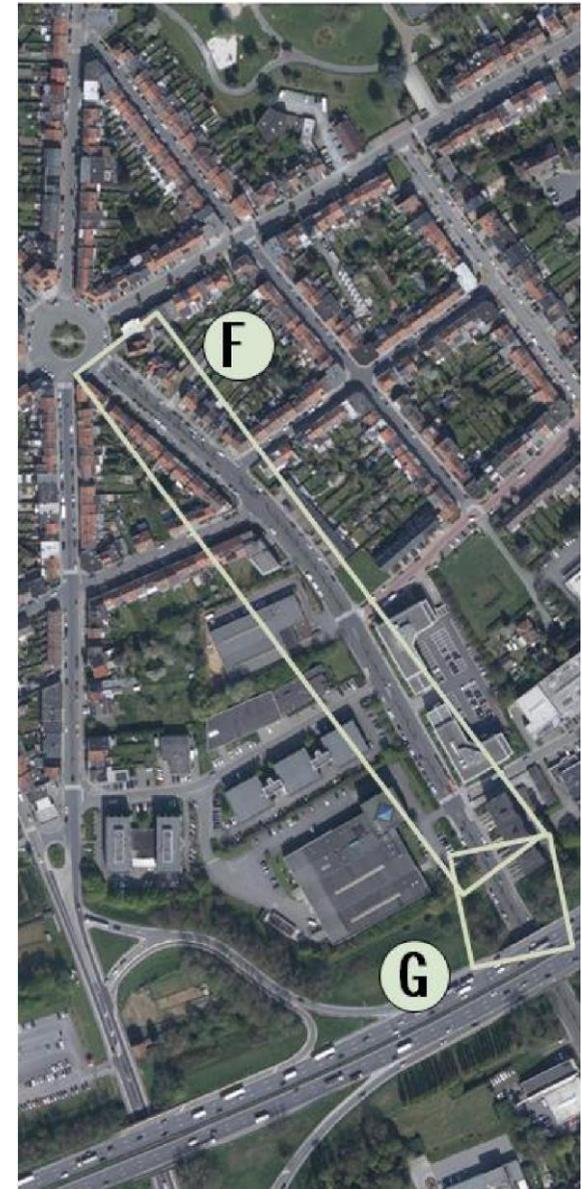


Illustration 56: Avenue Reine Astrid – Etude conceptuelle



---

## CHAUSSEE DE MERCHTEM - AVENUE DE LIMBURG STIRUM

Le troisième scénario passe par la chaussée de Merchtem et le centre de Wemmel pour rejoindre l'avenue de Limburg Stirum et venir se greffer sur le RER Vélo à hauteur de l'avenue Houba De Strooper.

A partir du Windberg, le tracé part sur la gauche vers la chaussée de Merchtem. La chaussée actuelle a un profil transversal de 6,9 mètres dans sa première partie et d'environ 6,7 mètres dans la partie bordée d'habitations de rangée. Il faudra sans doute opter ici pour un flux mixte, et il pourrait être nécessaire de prendre des mesures pour empêcher le trafic de contournement des automobilistes qui veulent éviter les feux de signalisation du carrefour du Windberg et du Kaasmarkt.

Mesures envisageables:

- Interruption au trafic automobile juste en aval du carrefour de la chaussée de Merchtem et de l'avenue De Keersmaeker. Le quartier sera alors accessible au nord par le Windberg et au sud par la rue Robbrechts. L'inconvénient réside dans le détour assez important qui est ainsi créé au nord du quartier pour les automobilistes qui veulent aller vers le sud.
- Instauration d'un sens unique sur le tronçon de la chaussée de Merchtem compris entre l'avenue De Keersmaeker et la rue Van Campenhout. Cette option pourra être facilitée par un réaménagement du trottoir.

La voie cyclable rapide traverserait ensuite la rue Fr. Robbrechts et rejoindrait le rond-point de l'avenue du Maalbeek – où il est proposé d'aménager le point 'Mobipunt' – en passant par le nouveau quartier de l'église et la chaussée de Merchtem. Plus loin, elle rejoint l'avenue de Limburg Stirum en passant par la chaussée de Bruxelles.

Une fois que les caméras ANPR auront été activées, les intensités sur l'avenue de Limburg Stirum connaîtront une nette diminution, et ce que la rue soit ou non interrompue au trafic automobile.

## CONCLUSION

Pour ce qui est du choix des jonctions cyclables supralocales, il est clair que le Zijk et l'avenue de Limburg Stirum doivent de toute façon être utilisés comme jonctions cyclables, ce qui laisse pour l'axe nord-sud aménagé à l'ouest le choix entre la chaussée de Bruxelles et l'avenue Reine Astrid. Il faudra ensuite encore décider si la voie cyclable rapide suivra l'axe nord-sud de l'est ou celui de l'ouest.

---

### 5.3.2 / Réseau cyclable local

Pour compléter le réseau cyclable supralocal, le réseau cyclable local va également être étendu. La carte qui suit présente ce réseau et propose de prévoir des rues réservées aux vélos dans:

- la rue J. Bruyndonck;
- la rue de l'Ecole – la chaussée de Merchtem;  
l'avenue de Limburg Stirum (en fonction du scénario  
choisi pour les autres aménagements);  
le val Brabançon (voir 'Abords des écoles');
- l'avenue J. De Ridder (voir 'Abords des écoles').

Le réseau cyclable local (récréatif) est étendu/renforcé dans:

- l'avenue Dr. H. Follet;
- l'Obberg / l'Oude Jetseweg;  
(sud-ouest) le Hammesehoek;  
(nord-ouest)  
le Dries / l'avenue du Parc / la rue P. Vertongen;
- la rue Jan Vander Veken / le chemin des Chasseurs / la Drijpikkelstraat;  
la rue L. Vanderzijpen / la rue J. Bogemans / la rue du Panorama (interruption au trafic automobile): la priorité accordée au vélo  
permettra aussi de réduire le trafic de contournement à cet endroit.

L'aspect des rues scolaires est abordé dans le chapitre consacré aux abords des écoles.

- école
- voie cyclable rapide le long de l'avenue Reine Astrid
- voie cyclable rapide le long de la chaussée de Bruxelles
- réseau cyclable fonctionnel supralocal**
- réseau cyclable local**
- extension du réseau cyclable local
-  rue réservée aux vélos
- rue scolaire
-  aménagement/optimalisation des pistes cyclables

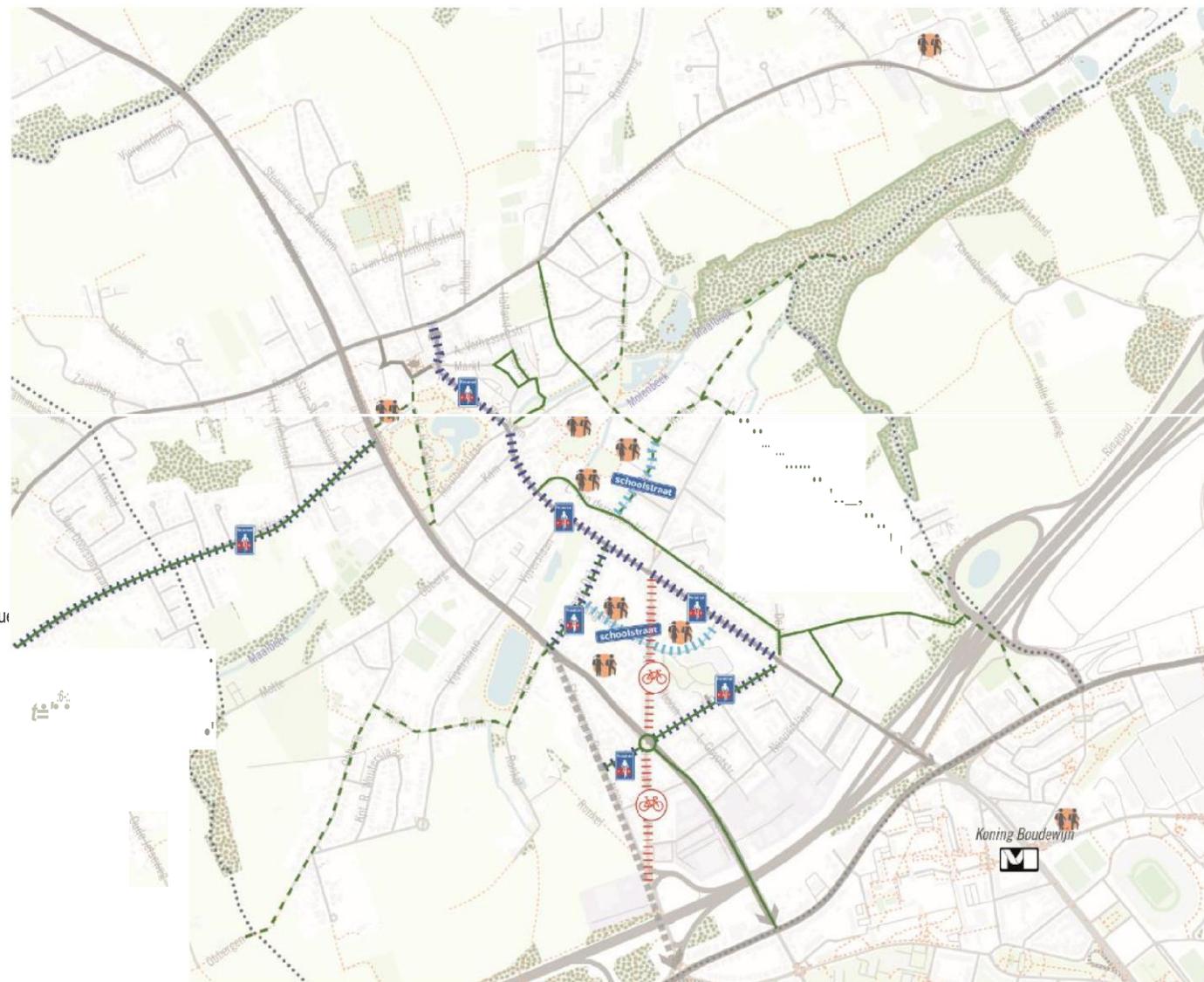


Illustration 57: Réseau cyclable local

## 5.4 / TRANSPORTS EN COMMUN

L'analyse des transports en commun a mis au jour l'absence, à proximité du centre de Wemmel, d'un arrêt principal où toutes les lignes de bus se rejoindraient. Les illustrations qui suivent présentent la situation existante, la variante 1 et la variante 2. L'idée est de prévoir un arrêt principal à hauteur (du rond-point) de l'avenue du Maalbeek, qui pourrait être équipé comme un point 'Mobipunt' en y ajoutant par exemple des emplacements pour des voitures partagées, une borne de recharge pour véhicules électriques, etc.

Il faudra pour ce faire choisir de dévier les lignes 820 et 245 par la rue I. Meyskens ou par l'avenue du Maalbeek.

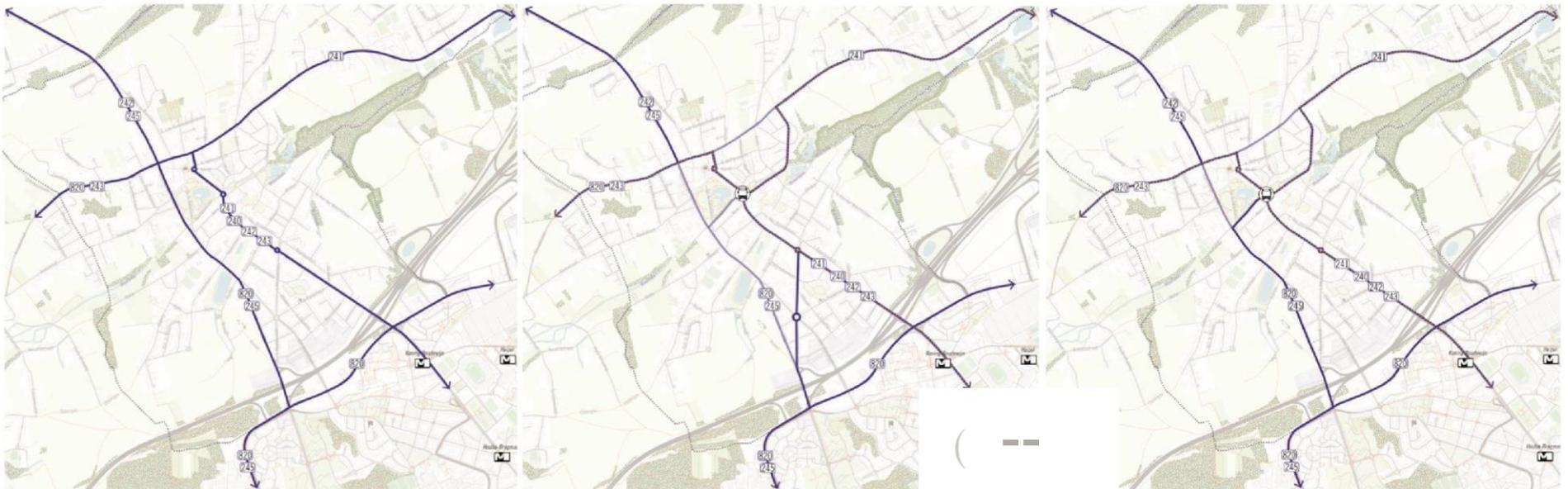


Illustration 58: Scénarios pour les transports en commun (situation actuelle, variantes 1 et 2)

---

## 5.5 / STATIONNEMENT

L'étude sur le stationnement a révélé davantage de stationnement de courte durée dans le centre, mais l'effet de la politique de stationnement (zone bleue) reste limité. En outre, il est apparu que la pression du stationnement dans le sud de la commune est surtout due aux riverains.

Pour améliorer la pression du stationnement dans le **centre**, il faudrait améliorer le contrôle du respect de la zone bleue. Il ressort de l'étude sur le stationnement que cela permettrait d'éliminer entre 20 et 60% des véhicules en stationnement dans le centre. On pourrait aussi envisager d'agrandir la zone bleue. Cette solution permettrait de transformer l'espace ainsi libéré en espaces verts de qualité ou de réserver davantage d'espace aux piétons et aux cyclistes. Les travailleurs du centre de la commune seront ainsi réorientés vers les parkings périphériques. On pourrait dans ce contexte opter aussi pour un système de location des parkings réservés aux habitants derrière les blocs entourant le Markt.

Pour améliorer la pression du stationnement dans le **sud**, les riverains devraient davantage utiliser leurs propres allées et garages. Durant l'étude sur le stationnement, on a relevé à 555 endroits une voiture devant une allée ou un garage, et ce à une ou plusieurs reprises. Il est donc proposé de miser ici sur des cartes de riverains. Les habitants qui ont la place de se garer sur leur propre terrain seront ainsi encouragés à le faire, ce qui réduira la pression du stationnement. Les habitants qui ne sont pas en mesure de se garer sur leur propre terrain achèteront une carte de riverain. Pour les cartes de riverains, il serait indiqué de faire la distinction entre le premier véhicule d'un ménage et les véhicules supplémentaires, et le prix de la carte de riverain pourrait être revu à la hausse<sup>2</sup>. Cette solution permettra également de réduire la pression du stationnement en provenance de Bruxelles et la pression du stationnement due aux camionnettes. L'étude sur le stationnement a en effet révélé qu'environ 15% de la pression du stationnement était à attribuer à des automobilistes n'habitant pas la commune.

Aux endroits où une **revalorisation** est proposée (5.1.4), il est chaque fois question de supprimer un certain nombre d'emplacements de stationnement. Aux endroits suivants, il est proposé de réduire le nombre d'emplacements de stationnement dans des proportions plus importantes:

Markt (segment 19 de l'étude sur le stationnement): 44% des périodes de stationnement (min. 15% des emplacements de stationnement) sont inutilisées. Au Markt, 43% des périodes de stationnement sont utilisées dans le respect des règles de la zone bleue et 15% des périodes de stationnement sont utilisées par des véhicules qui restent garés trop longtemps. En principe, 30% des emplacements de stationnement pourraient donc être supprimés, ce qui permettrait d'aménager l'espace de manière à encourager les passants à profiter plus longuement du Markt.

Avenue des Eburons (partie du segment 3 de l'étude sur le stationnement): 25% des périodes de stationnement (min. 20% des emplacements de stationnement) sont inutilisées et les allées sont résolument sous-utilisées. Il existe actuellement 35 emplacements de stationnement (ne se trouvant pas devant une allée ou un garage). L'aménagement proposé table sur 22 emplacements de stationnement et beaucoup plus d'espaces verts.

Place Lt. Graff (segment 4 de l'étude sur le stationnement): 60% des périodes de stationnement (min. 52% des emplacements de

---

stationnement) sont inutilisées. Il existe actuellement 29 emplacements de stationnement. L'aménagement proposé prévoit d'en supprimer 6.

---

<sup>2</sup>Le 'Fietsberaad' a calculé qu'un emplacement de stationnement aménagé dans une rue coûte environ 400€/an à la commune (aménagement réparti sur plusieurs années et frais d'entretien).

---

## 6 / EVALUATION DES SCENARIOS ELABORES POUR LE TRAFIC AUTOMOBILE

### 6.1 / AVENUE DE LIMBURG STIRUM (COMPLEXE N° 8)

#### SCENARIO DE LA CIRCULATION A SENS UNIQUE

L'introduction d'un système de circulation à sens unique permettra de repousser le trafic dans l'autre direction. Le trafic de transit sera ainsi réorienté (pour cette direction) vers le réseau routier supérieur. Le trafic de destination devra suivre une déviation locale. On choisit de prévoir le sens unique en direction du nord étant donné que les comptages ont révélé un flux important en direction du sud à l'heure de pointe du matin et pas de flux inverse à l'heure de pointe du soir, ce qui a mené à la conclusion qu'il ne s'agissait pas de trafic de destination mais bien de trafic de transit.

Si le système de circulation à sens unique est étendu à tout l'axe de l'avenue de Limburg Stirum, il sera possible de libérer beaucoup d'espace pour les usagers actifs et pour l'aménagement d'espaces verts. Il sera aussi possible d'autoriser à nouveau la circulation à double sens plus vers le nord afin d'éviter les détours dans Wemmel. La suppression des flux de trafic vers le sud réduira de plus de la moitié le trafic dans l'avenue de Limburg Stirum; si l'on maintient la circulation à double sens plus loin, le trafic augmente évidemment à nouveau (ce qui conduirait selon les estimations à une réduction de +/-50% au total).

La chaussée ne pourra pas être rétrécie en raison des transports en commun circulant dans les deux sens. Vu la diminution du trafic, il devrait être possible de faire circuler les cyclistes sur la chaussée en direction du sud et de combiner ce flux avec celui des transports en commun (et éventuellement avec celui du trafic automobile local). Dans ce cas, il faudra cependant toujours prévoir une piste cyclable en direction du nord.

#### SCENARIO DES CAMERAS ANPR

L'introduction d'un système intelligent de caméras ANPR permettra d'éliminer tout le trafic automobile de transit et de limiter l'avenue de Limburg Stirum à la circulation locale. Les caméras ANPR fonctionnent le mieux sous forme de cordon et pourraient donc être intégrées dans le cordon ANPR de la police. Le trafic de transit sera ainsi réorienté vers le réseau routier supérieur.

L'élimination du trafic de transit permettra de faire disparaître une grande partie (65% selon les estimations) des flux de trafic de l'avenue de Limburg Stirum.

La chaussée ne pourra pas être rétrécie en raison des transports en commun circulant dans les deux sens. Vu la diminution du trafic, il devrait être possible de faire circuler les cyclistes sur la chaussée dans les deux sens, et de combiner ce flux avec celui des transports en

---

commun (et avec celui du trafic automobile local).

---

## SCENARIO DE L'INTERRUPTION AU TRAFIC

En interrompant l'axe au trafic automobile (à l'exception des transports en commun), on élimine tout le trafic automobile et l'avenue de Limburg Stirum devient réservée au trafic local interne. Le trafic de transit sera ainsi réorienté vers le réseau routier supérieur.

La suppression de ces flux de trafic fera disparaître une grande partie (90% selon les estimations) du trafic de l'avenue de Limburg Stirum; si l'on maintient la circulation à double sens plus loin, le trafic augmente évidemment à nouveau un peu.

La chaussée ne pourra pas être rétrécie en raison des transports en commun circulant dans les deux sens. Vu la diminution du trafic, il devrait être possible de faire circuler les cyclistes sur la chaussée dans les deux sens, et de combiner ce flux avec celui des transports en commun (et avec celui du trafic automobile local).

CADRE D'EVALUATION

	Sens unique	Caméras ANPR	Interruption au trafic
Quels flux de trafic automobile sont bannis?	Tout le trafic automobile en direction du sud	Tout le trafic automobile supralocal (on peut éventuellement choisir de ne prévoir ce système que dans 1 direction)	Tout le trafic automobile
Estimation de la diminution du trafic automobile dans l'avenue de Limburg Stirum?	+/-50%	+/-65%	+/-90%
Réorientation du trafic local?	Brusselsesteenweg ou transfert modal	Non	Brusselsesteenweg ou transfert modal
Réorientation du trafic supralocal?	direction: Brusselsesteenweg ou autoroutes	Brusselsesteenweg ou autoroutes (en fonction des caméras ANPR sur la chaussée de Bruxelles)	Brusselsesteenweg ou autoroutes (en fonction des caméras ANPR sur la chaussée de Bruxelles)
Infrastructures cyclables possibles (au minimum)	Vers le sud: sur la chaussée Vers le nord: piste cyclable	2 directions: sur la chaussée Des bandes cyclables suggérées ou des pistes cyclables sont néanmoins recommandées	2 directions: sur la chaussée
Circulation des transports en commun	Bonne fluidité en direction de Bruxelles et relativement bonne fluidité en direction du centre de Wemmel	Relativement bonne fluidité dans les deux directions	Bonne fluidité dans les deux directions
Coût (administratif)	Réaménagement de la chaussée Signalisation	Pas de réaménagement de la chaussée Signalisation Caméras ANPR  Traitement des données par la commune (quelques heures par semaine selon les estimations) + traitement des amendes par la police (charge de travail + recettes)	Pas de réaménagement de la chaussée Signalisation Infrastructure pour l'interruption au trafic

Illustration 59: Cadre d'évaluation Avenue de Limburg Stirum

---

## 6.2 / BRUSSESESTEENWEG (COMPLEXE N° 9)

### SCENARIO CHAUSSEE DE BRUXELLES

#### **Inconvénients**

- Le flux de trafic important a un lourd impact sur la chaussée de Bruxelles.
- Expropriation à grande échelle nécessaire pour permettre le trafic automobile et l'aménagement d'infrastructures cyclables de qualité. Impact financier des expropriations et de l'aménagement de la nouvelle chaussée.
- Le croisement avec la chaussée Romaine peut-il être aménagé au même niveau ? Axe considéré comme crucial pour les transports en commun et les cyclistes, tant par la Région flamande que par la Région de Bruxelles-Capitale. Le carrefour est aussi situé à proximité immédiate du complexe de bretelles d'accès et de sortie et un aménagement au même niveau pourrait poser des problèmes de fluidité du trafic.

#### **Avantages**

- Le trafic de transit est repoussé des abords des écoles dans la rue Profonde et au rond-point, qui pourra alors être réaménagé de manière qualitative.
- La chaussée de Bruxelles redevient une chaussée.

### SCENARIO RUE PROFONDE

#### **Inconvénients**

- Le trafic est orienté à travers l'agglomération et passe ainsi à proximité des écoles et des commerces.
- L'accessibilité de l'école doit être repensée (enseignement spécialisé).
- Impact substantiel sur le stationnement, en particulier dans la rue Profonde, afin de permettre l'aménagement de pistes cyclables.
- Le croisement avec la chaussée Romaine peut-il être aménagé au même niveau ? Axe considéré comme crucial pour les transports en commun et les cyclistes, tant par la Région flamande que par la Région de Bruxelles-Capitale. Le carrefour est aussi situé à proximité immédiate du complexe de bretelles d'accès et de sortie et un aménagement au même niveau pourrait poser des problèmes de fluidité du trafic.

#### **Avantages**

- Pas d'expropriations requises.

- 
- La partie étroite de la chaussée de Bruxelles peut être réaménagée pour une meilleure viabilité de la circulation.
  - Impact financier limité.

#### SCENARIO COMBINE

##### ***Inconvénients***

- Le flux de trafic est scindé: la chaussée de Bruxelles reste la route pour rejoindre le R0 et Bruxelles. Réaménagement en fonction de la viabilité de la circulation possible dans une mesure limitée, pas de solution fondamentale.
- Le trafic supralocal passe toujours par la rue Profonde (dans une seule direction) et par les écoles.
- Le croisement avec la chaussée Romaine peut-il être aménagé au même niveau ? Axe considéré comme crucial pour les transports en commun et les cyclistes, tant par la Région flamande que par la Région de Bruxelles-Capitale. Le carrefour est aussi situé à proximité immédiate du complexe de bretelles d'accès et de sortie et un aménagement au même niveau pourrait poser des problèmes de fluidité du trafic.

##### ***Avantages***

- Le trafic supralocal et le trafic local sont scindés. Meilleure fluidité.
- Moins de circulation dans la partie étroite de la chaussée de Bruxelles et aux abords des écoles.
- Pas d'expropriations requises.

#### SCENARIO RONKELHOF

##### ***Inconvénients***

- Le flux de trafic est regroupé pour passer par le Ronkel (une rue résidentielle), par une zone verte et à travers le patrimoine.
- Besoin d'un nouveau complexe de bretelles d'accès et de sortie.

##### ***Avantages***

- Moins de circulation dans la partie étroite de la chaussée de Bruxelles et aux abords des écoles.
- Meilleure jonction avec la chaussée Romaine et l'hôpital UZ Brussel.

CADRE D'EVALUATION

	Chaussée de Bruxelles	Rue Profonde	Scénario combiné	Ronkel
Circulation du trafic automobile	OK	OK (davantage de virages)	OK (sens unique, davantage de virages)	OK
Circulation des vélos	Les expropriations permettent d'intégrer les vélos dans le profil de la chaussée et de créer ainsi un tracé direct	Les vélos peuvent passer par la chaussée de Bruxelles puisque la circulation y est restreinte	Les vélos doivent être intégrés dans les largeurs limitées de la chaussée de Bruxelles et de la rue Profonde	Les vélos peuvent passer par la chaussée de Bruxelles puisque la circulation y est restreinte
Zone traversée	Zone résidentielle (1 côté)	Zone résidentielle et commerces (+ école)	Zone résidentielle et commerces (+ école)	Zone résidentielle et zone verte
Embranchement avec la chaussée Romaine	A prévoir à un niveau différent?	A prévoir à un niveau différent?	A prévoir à un niveau différent?	OK
Embranchement avec le complexe n° 9	Actuel	Actuel	Actuel	Nouveau
Coût	Expropriations Réaménagement de la chaussée	Réaménagement des rues	Réaménagement des rues	Nouvelle route (patrimoine) Nouveau complexe de bretelles d'accès et de sortie

Illustration 60: Cadre d'évaluation *Brusselsesteenweg*

---

## 7 / EVALUATION DES SCENARIOS POUR LES VELOS

### 7.1 / SCENARIO KAASMARKT – AVENUE FOLLET – CHAUSSEE DE BRUXELLES

- Tracé droit, pas de détours.
- Tracé bien lisible pour les cyclistes.
- En fonction du choix posé pour le trafic automobile: flux mixte sur la chaussée de Bruxelles (dans le cas du scénario 2 pour le trafic automobile) ou toute nouvelle infrastructure sur la chaussée de Bruxelles (dans le cas du scénario 1 pour le trafic automobile).
- Si le choix pour le trafic automobile se porte sur le scénario 2 (rue Profonde – Rue I. Meyskens), croisement difficile entre les vélos et le trafic automobile au carrefour de la chaussée de Bruxelles et de la rue Profonde.
- Les cyclistes doivent traverser les bretelles d'accès et de sortie du R0.

### 7.2 / SCENARIO KAASMARKT – AVENUE FOLLET – RUE PROFONDE – AVENUE REINE ASTRID

- Tracé droit, pas de détours.
- Tracé bien lisible pour les cyclistes.
- En fonction du scénario choisi pour le trafic automobile, croisement difficile entre les vélos et le trafic automobile au carrefour de la chaussée de Bruxelles et de la rue Profonde ou à hauteur de la place Cdt. De Block.
- L'interruption de l'avenue Reine Astrid au trafic motorisé (prévue dans tous les scénarios) crée un environnement à circulation restreinte.
- L'avenue Reine Astrid a un profil transversal large, ce qui crée des possibilités de prévoir une voie cyclable rapide à part entière.
- L'aménagement d'une voie cyclable rapide qui passerait par la rue Profonde, combiné au scénario 2 pour le trafic automobile, nécessite beaucoup d'espace.
- Les cyclistes ne doivent pas traverser les bretelles d'accès et de sortie du R0.

---

### 7.3 / STEENWEG OP MERCHTEM – DE LIMBURG STIRUMLAAN

- Minder gestrekte route,
- Route moeilijker leesbaar voor fietsers, duidelijke bewegwijzering belangrijk
- Meer mogelijke conflictpunten door groot aantal kruispunten lokale wegen
- Fietsers dienen geen op- en afrit van R0 te kruisen
- De Limburg Stirumlaan heeft ruim dwarsprofiel (20m); ruimte beschikbaar voor fietssnelweg

---

## 8 / CONCLUSION

Le trajet de participation a révélé de la part de la population une certaine réticence à l'égard de grands changements. Une grande partie des réactions allaient dans le sens d'un maintien de la situation actuelle. Les participants ont exprimé leurs doutes quant aux réelles améliorations que les différents scénarios permettraient d'apporter à la situation.

Parmi les participants qui ont fait leur choix parmi les différents scénarios pour l'accès au complexe n° 9, la plupart ont opté pour le scénario 4 (par le Ronkel). La préférence va ensuite au scénario 3 (scénario combiné dans lequel la rue Profonde devient à double sens) et enfin au scénario 2.

En ce qui concerne le choix à poser pour l'avenue de Limburg Stirum, les avis étaient très partagés. La plupart des participants ont préféré le scénario 2 (intégration dans le cordon de caméras ANPR). Un nombre tout juste inférieur de participants ont choisi de ne pas prendre de mesures additionnelles dans l'avenue de Limburg Stirum et de seulement fermer le complexe de bretelles d'accès et de sortie. Ici aussi, nombre de participants ont déclaré préférer le maintien de la situation actuelle et ne pas souhaiter de changements.

Etant donné que la vision supralocale (Werkvennootschap) repose sur la fermeture du complexe de bretelles d'accès et de sortie n° 8 afin d'améliorer la fluidité de la circulation et l'accès au ring, nous préconisons une transformation de l'avenue de Limburg Stirum en axe principal du quartier. Afin de renforcer davantage le caractère local des rues de Wemmel, un cordon de caméras peut être prévu pour bannir le trafic supralocal.

En ce qui concerne l'accès au complexe de bretelles d'accès et de sortie de la chaussée de Bruxelles, nous préconisons à long terme la transformation de la chaussée de Bruxelles en une voie d'accès à part entière (scénario 1). A court terme, la préférence va au scénario combiné incluant également la rue Profonde et la rue I. Meyskens.

Voilà pour les choix relatifs au trafic supralocal. Aucun choix n'a encore été posé pour les interventions locales à l'échelle des différents quartiers de Wemmel.

Dans la suite du trajet, nous poursuivrons nos travaux sur cette base en concertation avec les habitants. Parmi les principes généraux qui seront suivis, nous pouvons citer l'extension de la zone 30, l'aménagement des abords des écoles, la lutte contre le trafic de contournement et l'aménagement de voies cyclables sûres.