



# COMMUNE DE WEMMEL

---

PLAN DE MOBILITE

6.02.2023

## COLOPHON

Titre	Plan de mobilité de la commune de Wemmel
Phase	Plan de politique
Code du projet	923
Date	6.02.2023
Client	Eritia Van der Perre Commune de Wemmel
Chargé de mission	Evelien Van Bockstal VECTRIS Vital Decosterstraat 67A / 0201 - 3000 Leu- ven 016/31.91.00 <a href="mailto:info@vectris.be">info@vectris.be</a> <a href="http://www.vectris.be">www.vectris.be</a>

### **Groupe de pilotage du projet (GPP) Membres**

Bourgmestre	Walter Vansteenkiste
Echevin de la mo- bilité	Vincent Jonckheere
Commune	Eritia Van der Perre
Commune	Wim Verdoodt
MOW	Anita Jaspers
AWV	Rafael Vandebroeck
De Lijn	Bart Seghers
Province du Bra- bant flamand	Nele Tiocalierens → Hans Flore
Police	Fred Scrayen
Bureau d'études	Evelien Van Bockstal

### **Déroulement du projet**

19.02.2018	Contrôle rapide
06.2020	Participation phase d'orientation (question- naire en ligne sur les problèmes et opportu- nités)
29.04.2019	Note de pilotage du projet Note d'orientation
03.2021+09.2021	Participation phase de synthèse (scénarios ; en ligne et en présentiel)
11.01.2021	Groupe de pilotage du projet

07.09.2022

Note de synthèse  
Groupe de pilotage du projet  
Plan de politique

## **GUIDE**

Outre l'introduction, ce plan de politique se compose de deux grands chapitres (comme le stipule le décret). La première partie (partie informative) résume les phases précédentes : les problèmes, les opportunités et les objectifs décrits dans l'analyse de la commune, un bref résumé de la phase d'orientation (phase 1) et de la phase de synthèse (phase 2). Elle décrit également de façon succincte le scénario de prédilection retenu et le contexte de planification qui joue un rôle important à Wemmel.

Le deuxième chapitre développe les spécificités des mesures qui seront adoptées pour chaque mode de transport. Pour les piétons, les cyclistes, les transports en commun et enfin le trafic motorisé, les mesures qui seront prises dans le cadre de ce nouveau plan de mobilité sont décrites.

# TABLE DES MATIERES

<b>1 INTRODUCTION</b>	<b>8</b>
1.1. DEROULEMENT DU PROCESSUS	9
1.2. RESULTAT DU CONTROLE RAPIDE	9
<b>2 PARTIE INFORMATIVE</b>	<b>11</b>
2.1. PRINCIPES	12
2.2. OPPORTUNITES	14
2.3. OBJECTIFS	17
2.4. SYNTHESE DES PHASES PRECEDENTES	19
<b>3 CONTEXTE DE PLANIFICATION</b>	<b>21</b>
3.1. CONTEXTE DE PLANIFICATION SPATIALE	22
3.2. CONTEXTE DE PLANIFICATION DE LA CIRCULATION	31
<b>4 SCENARIO POLITIQUE SELECTIONNE</b>	<b>47</b>
<b>5 PARTIE INDICATIVE</b>	<b>51</b>
5.1. DOMAINE DE TRAVAIL A - DEVELOPPEMENTS SPATIAUX	52
5.2. DOMAINE DE TRAVAIL B - STRUCTURE DE TRAFIC DESIREE PAR MODE DE TRANSPORT	54
5.3. DOMAINE DE TRAVAIL C - MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	80
<b>6 PROGRAMME D'ACTION</b>	<b>84</b>

## LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Plan par étapes du plan de mobilité (piste 1) .....	9
Figure 2 : La Flandre en 2050 .....	24
Figure 3 : Un noyau urbain cohésif ventilé avec des fragments de parc ouverts .....	30
Figure 4 : Objectifs par type de zone .....	32
Figure 5 : Concept de l'accessibilité de base dans les transports en commun .....	33
Figure 6 : Réseau de transports en commun (version 09.2022) .....	34
Figure 7 : Emplacements des points 'Hoppin' (version 09.2022) ....	35
Figure 8 : Réseau cyclable (version 09.2022) .....	35
Figure 9 : Concept de nouvelle catégorisation des routes pour le trafic motorisé. ....	37
Figure 10 : Structure des catégories de routes et des mailles ....	38
Figure 11 : Catégorisation des voies (version 09.2022) .....	39
Figure 12 : Concept lors de déplacements logistiques .....	39
Figure 13 : Réseau logistique (version 09.2022) .....	40
Figure 14 : Améliorer les liaisons cyclables vers Bruxelles .....	42
Figure 15 : Approche de l'infrastructure routière du R0 .....	43
Figure 16 : Améliorer l'accessibilité par les transports en commun	43
Figure 17 : Quelques propositions préliminaires d'accessibilité du plateau du Heysel .....	44
Figure 18 : Scénario de prédilection .....	50
Figure 19 : Développements spatiaux .....	53
Figure 20 : Développements spatiaux au sud-est de Wemmel (ancienne figure) .....	54
Figure 21 : Mesures au centre et à l'ouest .....	56
Figure 22 : Mesures à l'est .....	57
Figure 23 : Mesures au sud .....	58
Figure 24 : Réseau cyclable supralocal .....	59
Figure 25 : Parcours de la voie cyclable rapide F213 .....	60
Figure 26 : Image d'inspiration d'un aménagement alternatif de la rue de l'Ecole - chaussée de Merchtem .....	61
Figure 27 : Infrastructure cyclable (supra)locale .....	62
Figure 28 : A gauche, porte-vélos, et à droite, système de fixation (source : vadémécum sur les aménagements cyclables) .....	64

Figure 29 : Tableau d'évaluation des abris à vélos .....	65
Figure 30 : Image de référence d'un abri pour vélos cargos (support bas) .....	66
Figure 31 : L'abri à vélos situé près de la voie publique est couvert et sécurisé par une structure en bois transparente (à gauche) et habitation à Louvain avec abri à vélos côté rue ...	67
Figure 32 : Exemples de boxes à vélo (à gauche à Gand, à droite à Schaerbeek) .....	67
Figure 33 : Abris à vélos de quartier Limbastraat à Gand (à gauche) et abris à vélos de quartier à Anvers (à droite) .....	68
Figure 34 : Image de référence de l'ordonnance de stationnement de Brasschaat : dimensions et distance de centre à centre entre les vélos .....	69
Figure 35 : Emplacement du futur point 'Hoppin' à l'arrêt de bus de l'avenue du Maalbeek .....	70
Figure 36 : Synthèse de la catégorisation des routes .....	73
Figure 37 : Routes à péage (Viapass) .....	75
Figure 38 : Emplacement du stationnement des camionnettes .....	76
Figure 39 : Panneaux de stationnement pour les camionnettes (utilitaires légers) et les voitures (particulières) .....	78
Figure 40 : Exemple de marquage d'un emplacement de stationnement pour camionnette .....	78
Figure 41 : Exemple de regroupement des emplacements de stationnement pour camionnettes .....	79
Figure 42 : Compteur de vélos Malines Nekkerspoel (à gauche) et prédicteur de temps d'attente pour les cyclistes (à droite) ..	81

# 1

## INTRODUCTION

## 1.1. DEROULEMENT DU PROCESSUS

Le renouvellement d'un plan de mobilité se fait en **huit étapes**. Dans le contrôle rapide, il est procédé à un « quick scan » du plan de mobilité existant. La piste qui sera suivie y est déterminée. A Wemmel, le choix s'est porté sur la piste 1, une refonte complète du plan de mobilité. De manière plus spécifique, l'élaboration d'un nouveau plan de mobilité comprend trois phases ou rapports : la phase d'orientation, la phase de synthèse et le plan de politique proprement dit. Cette note est le résultat final, le nouveau plan de politique.



Figure 1 : Plan par étapes du plan de mobilité (piste 1)

## 1.2. RESULTAT DU CONTROLE RAPIDE

Le 3 décembre 2018, la commission communale d'accompagnement a approuvé le contrôle rapide de la commune de Wemmel. Un certain nombre de changements dans le contexte de la planification sont ressortis de l'évaluation. Des changements pour tous

les modes de transport sont également à l'ordre du jour. Par exemple, les travaux sur le Ring et les investissements connexes dans les voies cyclables rapides (aussi appelées 'véloroutes', 'autoroutes cyclables' ou encore 'cyclostrades') et le tram auront une incidence notable sur l'accessibilité de Wemmel. La région de transport ('vervoersregio') jouera un rôle important dans la nouvelle offre en transports en commun. En outre, il existe désormais de nouvelles formes de transport (voiture partagée, MAaS, points 'Hoppin', etc.) qui joueront un rôle important dans l'accessibilité de Wemmel. Sur cette base, il a été décidé d'opter pour la piste 1, une refonte complète du plan de mobilité.

# 2

## PARTIE INFORMATIVE

## 2.1. PRINCIPES

Dans la première phase de ce plan de mobilité, nous avons procédé à une analyse de la commune, analyse qui a été décrite dans la note d'orientation. Vous trouverez ci-après un résumé succinct de cette analyse.

### 2.1.1. USAGERS FAIBLES DE LA ROUTE

En raison de la pression élevée induite par le trafic automobile/la possession d'une voiture, une grande portion du domaine public est réservée à la voiture, **et ne laisse que peu de place aux cyclistes et aux piétons.**

Dans le cadre du système de la taxe de recouvrement communale appliqué à l'aménagement des trottoirs, les résidents doivent, lors de l'aménagement d'un trottoir, en payer une partie. C'est la raison pour laquelle tous les trottoirs ne sont pas partout de la même qualité. Dans le centre (voir carte des points problématiques) mais aussi en dehors, des trottoirs sont manquants à certains endroits.

Sur l'itinéraire est-ouest du réseau cyclable fonctionnel supralocal (Zijp, Rue F. Robbrechts, Rassel), une infrastructure cyclable est bel et bien présente, mais les itinéraires cyclables en direction de Bruxelles se caractérisent par une **infrastructure cyclable lacunaire**, bien qu'un tronçon fasse office de voie cyclable rapide. Au niveau des itinéraires cyclables locaux également, le nombre limité de pistes cyclables est à déplorer. Une situation qui pousse les cyclistes à emprunter la chaussée, alors que le trafic mixte est, en raison des intensités de circulation élevées, peu sûr et peu agréable.

Pour l'heure, des **abris à vélos de qualité** ne sont disponibles qu'à certains endroits du domaine public.

Des initiatives comme des **rues réservées aux vélos** ou des **rues scolaires** ne sont pour l'heure pas encore appliquées à Wemmel.

### 2.1.2. TRANSPORTS EN COMMUN

Quelques **arrêts** sont équipés d'aubettes récentes et de qualité, tandis que les autres ont des aubettes plus vétustes. Une infrastructure d'attente uniforme aux arrêts de bus fait donc défaut. On ne peut pas non plus parler d'arrêt principal bien conçu à Wemmel, c'est-à-dire un arrêt qui est mieux pensé et dispose de davantage de qualités architecturales, afin de

pouvoir clairement se distinguer visuellement des arrêts ordinaires.

A Wommel, les **bus** empruntent les mêmes itinéraires que les voitures (chaussée de Bruxelles et avenue de Limburg Stirum). Conséquence ? Ils se retrouvent également dans les embouteillages.

De Lijn a rédigé un rapport sur la circulation des bus sur le territoire de Wommel. Il en ressort clairement que l'avenue de Limburg Stirum et le Rassel sont des points de congestion du trafic dans les deux sens, aux heures de pointe du matin et du soir. La chaussée de Bruxelles, le Kaasmarkt, le Windberg et la Brusselsesteenweg sont également des endroits problématiques.

### 2.1.3. TRAFIC MOTORISE

Les études menées dans le cadre de l'enquête sur le réaménagement du R0 ont confirmé que les **flux de trafic de transit** suivants traversent Wommel : d'est en ouest, un itinéraire passe par le Zijp et la rue F. Robbrechts pour rejoindre le Rassel (route parallèle au R0 en direction de Asse-Zellik). On observe également un important trafic provenant de Merchtem qui rejoint les bretelles d'accès du R0 et se rend vers Bruxelles. La pression élevée du trafic induit une diminution de la qualité de vie le long des routes empruntées, une situation qui est surtout perceptible sur le petit tronçon de la **chaussée de Bruxelles**.

La pression élevée du trafic est également notable au niveau de l'aménagement de **l'infrastructure routière** à Wommel : un grand espace est consacré à la voiture (circulation et stationnement), ne laissant ailleurs que peu de place pour les piétons et les cyclistes. On le remarque surtout dans le centre (Markt et parc). Plusieurs carrefours sont également aménagés en **rond-point** et occupent de cette façon énormément de place.

En ce qui concerne le **stationnement**, aucun chiffre récent n'était disponible au début de cette enquête de mobilité concernant la pression de stationnement effective et la répartition entre stationnement par les habitants, stationnement par les visiteurs et stationnement de courte et de longue durées. Une première analyse nous a permis de déterminer que certaines bandes de stationnement de longue durée comportaient en fait peu d'emplacements de stationnement effectifs en raison des nombreuses allées conduisant aux habitations, devant lesquelles il est interdit de stationner (par ex. le long de la

chaussée de Bruxelles, entre le Val Brabançon et l'Obberg). Dans le cadre de l'établissement de ce nouveau plan de mobilité, la décision a dès lors été prise d'organiser une enquête de stationnement, afin de déterminer les opportunités de réaménagement du stationnement.

A certains endroits, la **situation de circulation a au fil du temps perdu de sa lisibilité**, comme au niveau du croisement entre la rue Profonde et la chaussée de Bruxelles, et au croisement entre la place Lt. Graff et la rue J. Bogemans et celui de l'avenue de Limburg Stirum avec la rue Isidoor Meyskens.

Des mesures sont-elles nécessaires pour protéger les **zones vertes** contre le trafic de transit (par ex. le chemin des Chasseurs - la Drijpikkelstraat) ? On peut également se demander si le parc dans le centre de Wemmel (château de Wemmel) doit être traversé par l'avenue Follet.

Au niveau de la **frontière avec la Région de Bruxelles-Capitale** (chaussée Romaine), quelques problèmes sont visibles. On y observe une différence au niveau de la politique de stationnement (stationnement payant et zone bleue), ce qui induit une pression de stationnement à Wemmel. De plus, la fonction de la chaussée Romaine est différente dans chaque commune. Pour terminer, la frontière représente également la limite physique de la zone dans laquelle des alternatives durables, comme les vélos Villo!, les trottinettes électriques partagées, etc. sont proposées. Ce dernier point pourrait être abordé dans l'ensemble de la région de transport autour de Bruxelles.

## 2.2. OPPORTUNITES

### 2.2.1. USAGERS FAIBLES DE LA ROUTE

En réduisant les endroits où l'infrastructure routière est actuellement trop vaste, on pourra créer davantage d'espace public qui pourra être aménagé en tant que **zone de séjour**. Cet espace libéré pourra être aménagé pour soutenir des fonctions existantes (commerces, Horeca, etc.). Les passages pour piétons s'en trouveront ainsi plus sûrs et plus simples.

Pour les **piétons récréatifs**, le réseau des voies lentes peut être mis en valeur à l'aide de maillages vert-bleu. Une collaboration entre les différents itinéraires de promenade récréatifs peut également être envisagée.

Pour le **réseau cyclable** local, on peut chercher des opportunités de découplage des réseaux : des itinéraires séparés pour

le vélo et la voiture permettraient de rendre l'utilisation du vélo plus sûre à Wemmel.

L'installation **d'abris à vélos** à des endroits logiques, proches des destinations, permettrait d'encourager l'utilisation du vélo.

Des itinéraires cyclables sûrs et aussi directs que possibles pourraient être aménagés vers les gares de Zellik et de Jette, et vers l'offre en transports en commun de la capitale, l'avenue Houba De Strooper (métro Roi Baudouin et trams 51 et 93) et l'avenue de l'Exposition (tram 9). Un itinéraire cyclable rejoignant l'arrêt du Sneltram le long de l'A12 au Heysel offrirait également des opportunités.

### 2.2.2. TRANSPORTS EN COMMUN

Les **arrêts de bus** le long des axes de transports en commun peuvent systématiquement être revalorisés avec des aubettes de qualité, des abris à vélo, un éclairage et des lignes de marche sûres (des trottoirs de qualité). Dans le centre, on pourrait construire un arrêt principal, par ex. au niveau de l'arrêt Wemmel Markt (au rond-point de l'avenue du Maalbeek) : proximité du Markt (200 mètres), de la maison communale, d'écoles, etc.

On peut rechercher des opportunités d'amélioration de la **circulation** des bus sur l'avenue de Limburg Stirum.

Pour compléter le réseau des transports en commun, on pourrait imaginer une **navette** (électrique autopilotée) qui réaliserait différents trajets depuis le centre de Wemmel vers, par exemple, la gare de Zellik (ouest), l'arrêt de tram le long de l'A12 (est) et l'arrêt de tram au Heysel (sud).

### 2.2.3. TRAFIC MOTORISE

Si suffisamment de mesures peuvent être réalisées pour concrétiser un *modal shift* vers le vélo et les transports en commun, l'utilisation de la voiture, et dès lors la pression liée au trafic, diminueront à Wemmel. Les plans pour le R0 tablent sur un **ambitieux modal split** (AMS) de 60 % voire 50 % de l'utilisation de la voiture. Wemmel peut souscrire à cette stratégie.

Afin de faire diminuer l'utilisation de la voiture, il faut réduire la **possession de voitures** et **les flux de trafic**.

Une **enquête sur le stationnement** pourrait fournir des chiffres concernant la pression de stationnement réelle, et mettre au jour des opportunités pour le réaménagement du nombre actuel

d'emplacements de stationnement. La double utilisation des emplacements de stationnement recèle elle aussi des opportunités (voir les solutions déployées à Anvers) : collaborer avec des supermarchés, par exemple, pour qu'ils mettent leurs emplacements de stationnement à la disposition des résidents du quartier après leurs heures de fermeture.

La possession d'une voiture et la pression liée au trafic sont corrélées à l'usage de la voiture. La réduction de la possession de la voiture, par le biais de **systemes de voitures partagées**, pourrait permettre de réduire la pression de stationnement, mais aussi décourager l'utilisation de la voiture.

Afin de faire diminuer les flux de circulation, il est d'une part possible d'éliminer le **trafic de transit** (par ex. à l'aide de caméras ANPR), et d'autre part de recourir à des **mesures de circulation**.

A côté de cela, il convient de trouver une solution à la situation actuelle au niveau de la **chaussée de Bruxelles**.

## 2.3. OBJECTIFS

Les objectifs du Gouvernement flamand, tels que formulés dans le décret relatif à la politique mobilité du 20 mars 2009, 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 souscrire à l'ambition de la firme De Werkvennootschap et du Plan régional de mobilité (PRM) pour arriver à un ambitieux *modal shift*, dans lequel l'utilisation de la voiture à Wemmel (zone urbaine d'habitation et de travail : périphérie, villes et vallées) retomberait à 45 % par rapport à un taux d'utilisation actuel de 59 %. Pour réaliser ce **modal shift**, il convient de miser pleinement sur les transports en commun et le vélo. Pour y parvenir, la commune souhaite réaliser les objectifs suivants.

### 2.3.1. PIETONS

- Démarrer un plan de voies lentes pour que ces dernières puissent être utilisées pour les déplacements courts ;
- Analyser les abords des écoles et les environs des centres de vie et de soins afin d'en améliorer l'accessibilité ;
- Adapter l'infrastructure routière dans les quartiers en prêtant attention à l'accessibilité, à la qualité de vie et à l'aménagement de trottoirs suffisamment larges et dénués d'obstacles.

### 2.3.2. VELO

- Poursuivre le développement du réseau cyclable grâce à l'aménagement de pistes cyclables, surtout sur le réseau supralocal : aménagement de 5 km de pistes cyclables ;
- Les abris à vélos au niveau des principaux pôles d'attraction sont analysés et, si nécessaire, adaptés/étendus afin de répondre aux normes du vadémécum ;
- Sur le réseau cyclable local, évaluer quelles mesures peuvent être déployées : voies lentes, mesures de circulation pour le trafic automobile, regroupement des possibilités de stationnement, ce qui permettrait de libérer de l'espace pour des pistes cyclables, etc. ;
- Réduire le nombre d'accidents impliquant des cyclistes ;
- Augmenter clairement le nombre de cyclistes à Wemmel ;
- Elaborer des propositions pour une meilleure accessibilité de Bruxelles à vélo.

### 2.3.3. TRANSPORTS EN COMMUN

- Vérifier comment améliorer la circulation des transports en commun sur l'avenue de Limburg Stirum ;
- Créer un arrêt principal de qualité dans le centre de Wemmel ;
- Améliorer la structure des arrêts de bus ;
- Augmenter clairement le nombre d'utilisateurs des transports en commun à Wemmel.

### 2.3.4. TRAFIC AUTOMOBILE

- Lutter au maximum contre l'utilisation de voies alternatives aux voies locales en adoptant des mesures pour orienter le trafic vers les voies adaptées. Le but est de limiter au maximum le trafic automobile dans les rues de quartier/les voies locales de type 3 et de cette façon d'améliorer la qualité de vie et de faire de la place pour les cyclistes et les piétons ;
- Réaliser une nette diminution du nombre d'accidents de la route sur les voiries communales.

## 2.4. SYNTHÈSE DES PHASES PRÉCÉDENTES

### 2.4.1. PHASE 1 - NOTE D'ORIENTATION

Dans la première phase, il a été procédé à une analyse poussée de la commune. Cette analyse s'est penchée sur le contexte de planification spatiale et de circulation routière, le profil de la commune a été esquissé et la structure spatiale ainsi que de circulation routière de la commune a été identifiée.

En guise d'examen supplémentaire, il a été fait appel à quelques comptages au niveau des carrefours dans le but d'offrir un aperçu clair de la pression liée au trafic dans Wemmel et des itinéraires suivis. À côté de cela, la décision a été prise d'organiser une vaste enquête sur le stationnement afin de se faire une idée de la pression de stationnement dans les différents quartiers du centre de Wemmel.

Une vaste consultation de la population a permis d'identifier les points problématiques au sein de la commune.

### 2.4.2. PHASE 2 - NOTE DE SYNTHÈSE

Lors de la deuxième phase de l'enquête sur la circulation, l'enquête sur le trafic a été organisée. Le mardi 12 novembre 2019, une vaste enquête sur la durée du stationnement a été menée. Il en a été conclu que dans la plupart des quartiers situés au sud, la pression de stationnement est plus élevée qu'au nord, mais qu'au niveau des quartiers, aucune situation problématique n'est à déplorer.

Voici quelques conclusions que l'on peut tirer des comptages aux carrefours :

- Un flux circule par la rue de l'École et la chaussée de Merchtem et traverse le centre, en empruntant également le Markt ;
- En parallèle à l'avenue de Limburg Stirum se trouve un itinéraire de contournement le long de la rue Vanderzijpen - rue Bogemans qui rejoint par De Hene l'itinéraire empruntant l'avenue de Limburg Stirum ;
- L'avenue de Limburg Stirum sert clairement de route d'accès au complexe de bretelles d'entrée et de sortie n° 8 du Ring et vers Bruxelles. Ici également, plus de 100 evp/heure/direction ont été recensés (dont le trafic provenant de De Hene) ;

- La chaussée de Bruxelles au départ du Ronkel n'est pas conçue pour absorber de telles intensités (de plus de 1 000 evp/heure/direction). La qualité de vie dans cette petite rue étroite est dès lors mise en péril.

Sur la base des résultats de l'enquête, quelques scénarios ont été élaborés dans le but de lutter contre le trafic de contournement dans les rues résidentielles et de le réorienter vers le réseau routier général. De cette façon, nous avons pu créer des « poches résidentielles » n'accueillant que du trafic de destination.

En ce qui concerne l'embranchement au R0, nous nous basons sur le maintien du complexe n° 9 sur la chaussée de Bruxelles. Pour le complexe n° 8 sur l'avenue de Limburg Stirum, nous partons du principe qu'il n'y a plus de raccordement au R0. Il s'agit là du scénario de De Werkvennootschap qui est privilégié par la commune de Wemmel.

# 3

## CONTEXTE DE PLANIFICATION

## 3.1. CONTEXTE DE PLANIFICATION SPATIALE

### 3.1.1. LIVRE BLANC SUR LE PLAN DE POLITIQUE SPATIALE POUR LA FLANDRE

Le livre blanc a été approuvé par le gouvernement flamand en date du 30 novembre 2016 (en route vers le plan de développement spatial de la Flandre, le « Beleidsplan Ruimte Vlaanderen » qui remplacera le « Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen »).

Le gouvernement flamand formule dans le Livre blanc des objectifs, des principes de développement spatial et des chantiers qui constitueront la base de la transformation de l'espace en Flandre. Le gouvernement flamand a pour ambition de faire une meilleure utilisation, plus intensive, de l'espace existant et d'ainsi réduire la pression sur les espaces ouverts. Le but est de diminuer l'occupation supplémentaire moyenne de l'espace et de l'arrêter totalement d'ici 2040.

Le développement de nouveaux lieux de travail, habitations et installations devra dès lors de plus en plus se faire à des endroits bien situés dans nos villes et villages. Dans la plupart des cas, il est possible de le faire à l'aide de quelques interventions mineures, comme la scission d'habitations ou de lotissements d'envergure. A un nombre limité d'endroits, cela peut vouloir dire qu'il sera opté pour une construction en hauteur pour réaliser une densification plus importante, ce qui sera transposé en plusieurs objectifs stratégiques.

#### REDUCTION DE L'OCCUPATION DE L'ESPACE SUPPLEMENTAIRE

L'occupation d'espace supplémentaire quotidienne moyenne sera ramenée à 0 hectare d'ici 2040. L'accroissement du rendement spatial dans l'occupation spatiale existante est plus attractant que l'expansion spatiale.

#### ESPACE ECONOMIQUE URBAIN EUROPEEN ET RESEAUX ENERGETIQUES

Les jonctions de transports collectifs internationales et métropolitaines ayant une valeur de jonction et un niveau d'installations importants, qui constituent un lieu stratégique pour la consolidation de la colonne vertébrale spatiale, sont consolidées. La densité des habitations dans un rayon de 1.000 mètres de l'ensemble de ces jonctions aura d'ici 2050 augmenté d'au moins 50 %.

## PALETTE D'ENVIRONNEMENTS

La réalisation de projets de développement spatial intervient le plus possible sur la base des 8 qualités principales du développement spatial :

- Le développement spatial reflète l'appréciation des caractéristiques du paysage ;
- Il existe un rapport optimal et une interaction entre les espaces bâtis et non bâtis, et les espaces ouverts présents sont connectés ;
- Les maillages vert-bleu sont proches et accessibles ;
- L'environnement limite autant que possible les dommages à la santé. Les nuisances environnementales sont minimales par rapport aux fonctions environnantes ;
- Les services de base sont proches et accessibles. Ils répondent aux besoins des utilisateurs des environs. Leur emplacement favorise les déplacements à pied, à vélo ou en transports en commun ;
- L'espace public est accessible à toutes les couches de la population et incite à la rencontre ;
- L'environnement est propice au mouvement. Il invite au mouvement, aux sports et aux jeux. Il encourage les modes de vie actifs et sains et la mobilité douce ;
- La conception de l'espace bâti et non bâti contribue à la reconnaissance, à la lisibilité et à l'attrait visuel de l'environnement.

## VIVRE ET TRAVAILLER A PROXIMITE DE JONCTIONS DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET D'INSTALLATIONS

La densité des unités d'habitation et des lieux de travail situés à moins de 1.000 mètres de toutes les jonctions de transports collectifs de la Flandre combinées, avec une valeur de jonction et des niveaux d'installations élevés, aura augmenté d'au moins 30 % d'ici 2050.

## UN ESPACE OUVERT SOLIDE

D'ici 2050, le taux d'empierrement dans les affectations destinées à l'agriculture, la nature et la forêt sera réduit d'au moins 1/5 par rapport à 2015. La superficie totale destinée aux espaces ouverts représentera environ 72,5 % de la superficie de la Flandre en 2050.

## VIVRE ET TRAVAILLER A PROXIMITE DE JONCTIONS DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET D'INSTALLATIONS

Après avoir dressé la carte du réseau à mailles fines des trames vertes et bleues à réaliser, ce réseau sera aménagé au maximum d'ici 2050. Cela représente une augmentation substantielle de la proportion de surfaces d'eau et d'espaces verts dans les espaces ouverts et villes et villages par rapport à 2015.



Figure 2 : La Flandre en 2050

### 3.1.2. PLAN DE POLITIQUE SPATIALE BRABANT FLAMAND

STATUT	Document de politique en cours d'établissement
<b>VALEUR D'ACTUALITE</b>	Note conceptuelle mars 2019

Le plan de politique spatiale est le successeur du plan d'exécution spatial provincial, qui datait d'octobre 2004. Depuis lors, plusieurs PER ont été initiés en exécution du PES, mais la vision a également changé par rapport à l'habitat, au travail, à la mobilité, aux activités récréatives, au climat et aux espaces ouverts.

Le plan de politique se base sur le paysage culturel, au sein duquel deux structures principales dominantes sont considérées :

- La structure physique est née naturellement et englobe les vallées de rivières et de ruisseaux et les complexes naturels connexes. Ces éléments constituent ensemble un réseau transfrontalier, une structure paysagère que nous devons protéger et consolider, et qui peut se muer en un réseau spatial ouvert robuste, jouant le rôle de colonne vertébrale 'douce' du paysage culturel.
- L'infrastructure de mobilité englobe les routes, voies ferrées et voies navigables, les lignes de tram et les voies cyclables rapides. L'infrastructure de mobilité doit être transformée et pérennisée par son intégration dans d'autres développements spatiaux, et ainsi constituer la base d'une structure à dynamique forte, la colonne vertébrale 'dure' du paysage culturel.

Voici les principes de base mis en avant :

- Utilisation efficace de l'espace ;
- Orientation de la proximité et l'accessibilité des développements spatiaux ;
- Système physique servant de base, approche intégrée de l'espace.

Les lignes de force de la politique spatiale de la province :

- Corridors à dynamique élevée, colonne vertébrale 'dure' des développements spatiaux. Par couloirs à dynamique élevée, nous entendons un collier de noyaux multimodaux accessibles, entre les grandes villes et le long d'un réseau des transports en commun de haute qualité ;
- Un réseau d'espaces ouverts robuste, colonne vertébrale 'douce' des développements spatiaux ;
- Un paysage productif. En approchant l'espace ouvert comme un ensemble de paysages productifs, la province vise un ensemble d'espaces ouverts, de petite et grande taille, urbains et ruraux, gérés de manière à être productifs sur les plans écologique et économique et à apporter une plus-value spatiale ;
- Un réseau de centres vivants, tant le long des corridors de transport qu'en dehors de ceux-ci ;
- Pôles de croissance internationaux et optimisation des jonctions économiques. Sont considérées comme des pôles de croissance : la périphérie flamande, la région de l'aéroport et la région de la ville de Louvain ;
- Espace pour l'énergie. Economie d'énergie grâce à la proximité et à l'alimentation de l'espace en énergie renouvelable.

Ces lignes de force sont traduites par thèmes en résultats. Le thème Mobilité se base sur une transition vers une mobilité durable.

- Améliorer la qualité de vie de notre environnement en réduisant la pression liée à la circulation ;
- Sécuriser l'accessibilité du Brabant flamand au niveau multimodal et réduire notre dépendance à la voiture, en raison de la sensibilité aux embouteillages de notre province ;
- Améliorer notre santé en réduisant les particules fines et les nuisances sonores et en optant plus souvent pour des modes actifs (le vélo et la marche à pied) ;
- Réduire de façon drastique les émissions de gaz à effet de serre, notamment par le biais de notre mobilité, dans le but d'atteindre les objectifs climatiques.

Ces lignes de force sont converties en lignes politiques.

- Moins de déplacements grâce à une stratégie d'emplacement ;
- Infrastructure pour cyclistes et piétons ;
- Transports en commun performants ;
- Centres urbains et villageois à circulation restreinte ;
- Optimisation du réseau routier ;
- Jonctions multimodales ;
- Espace pour les solutions de mobilité novatrices ;
- Possibilités de transport logistiques multimodales.

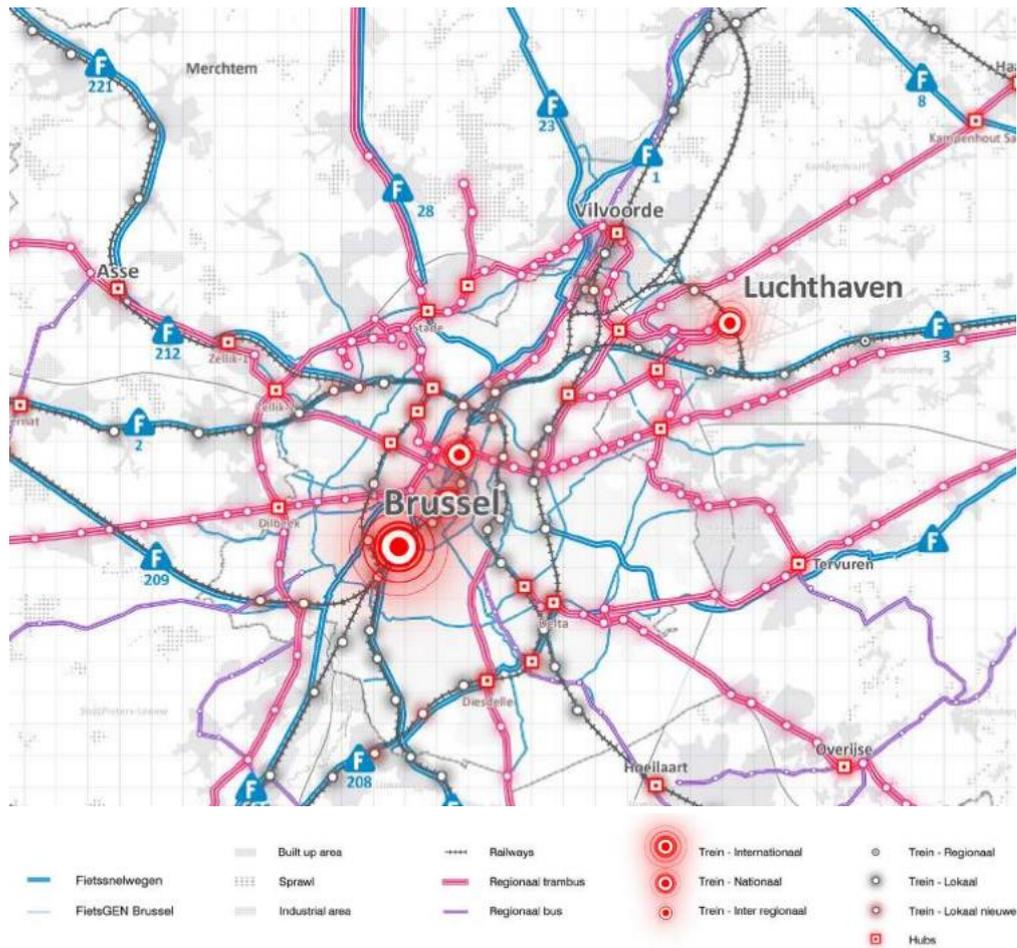


Figure : Image de la note conceptuelle - Thème mobilité

### 3.1.3. PLAN DE STRUCTURE SPATIAL COMMUNAL

STATUT	Document de politique. Fournit un cadre pour l'élaboration des plans d'exécution spatiale communaux.
<b>VALEUR D'ACTUALITE</b>	Adopté par le Conseil communal en sa séance du 27 janvier 2011.

#### LES VALLEES DE RUISSEAUX COMME SUPPORTS DE LA STRUCTURE NATURELLE

A Wemmel, deux vallées de ruisseaux traversent la commune d'ouest en est : le Maalbeek et l'Amelvonnebeek. Les zones les plus précieuses d'un point de vue écologique sont situées dans ces vallées de ruisseaux, et ce, tant dans des zones bâties que non bâties. Ces ruisseaux peuvent devenir de véritables supports de la structure naturelle. A l'échelle de la commune, ils relient les grandes zones d'espace ouvert et se muent en supports de la structure naturelle. Dans le tissu bâti, des parcs et autres espaces verts peuvent être greffés sur ces structures vertes. Outre les vallées des ruisseaux, on retrouve également une liaison le long du R0, mais elle se limite davantage aux bords des accotements, avec quelques endroits (surtout au sud-ouest) où des zones boisées sont présentes en plus grand nombre (réserve naturelle).

#### LES REGIONS DES COTEAUX COMME ELEMENT DE LA CEINTURE VERTE AUTOUR DE BRUXELLES

A Wemmel, il existe encore un certain nombre de régions de coteaux qui ont été épargnés par la construction. Ces zones sont situées sur la périphérie de la commune et sont pour la plupart transfrontalières. Ces espaces ouverts font partie de la ceinture verte autour de Bruxelles et doivent être préservés. En outre, la proximité de ces espaces ouverts constitue une importante valeur ajoutée pour les habitants du noyau urbain de Wemmel.

#### UN NOYAU URBAIN COHESIF VENTILE AVEC DES FRAGMENTS DE PARC OUVERTS

Le noyau urbain de Wemmel possède des valeurs importantes. La structure compacte implique la proximité des espaces ouverts. La combinaison des blocs de construction à haute densité et des espaces ouverts permet d'autre part de correctement ventiler le tissu urbain. Les différents espaces ouverts du tissu sont, d'une part, des espaces verts qui sont pour la plupart greffés sur les grandes structures naturelles des vallées des ruisseaux et, d'autre part, également des installations qui ont pour la plupart un caractère vert et ouvert distinct. Tout

développement devrait suivre cette structure et en tenir compte.

#### MISE EN VALEUR DE L'IDENTITE DU PARC RESIDENTIEL DE BOUCHOUT

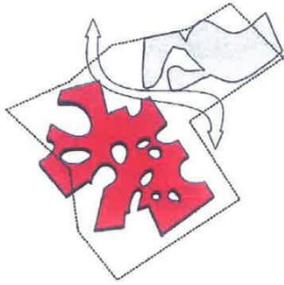
Le « parc résidentiel de Bouchout » est considéré comme un quartier distinct de Wemmel, désigné dans l'espace par des panneaux et revêtant un fort caractère résidentiel (maisons avec grands jardins). On y retrouve plusieurs installations, telles qu'une école, une maison de repos, des installations sportives, ..., mais pas d'installations quotidiennes, pour lesquelles les habitants se tournent vers le centre de Wemmel. Une séparation spatiale claire doit être mise en œuvre afin de renforcer l'identité du centre de Wemmel. Il convient ici d'optimiser l'intégration de la verdure dans le tissu résidentiel, en mettant l'accent sur la vallée de l'Amelvonnebeek en bordure de Bouchout. La zone de parc dans ce quartier résidentiel devrait fonctionner comme un couloir de connexion entre le Beverbos, le Maalbeek et le Jardin botanique national/l'Amelvonnebeek. Les lotissements adjacents pourraient également en faire partie.

#### EMPLACEMENT ECONOMIQUE PRES DE BRUXELLES ET UTILISATION QUALITATIVE LE LONG DU R0

Le regroupement compact existant des entreprises dans la zone PME prévue à cet effet est confirmé. De nouvelles activités commerciales ne sont en premier lieu pas souhaitées dans la commune. L'imbrication typique des entreprises et des habitations dans les zones résidentielles devrait rester possible (également à l'avenir) tant que la fonction résidentielle n'est pas compromise. Celle-ci se concentre principalement sur la zone centrale du noyau de Wemmel.

#### UNE ACCESSIBILITE SURE DE WEMMEL VERS LE R0

L'infrastructure routière est largement déterminée par le R0, qui s'étend d'ouest en est dans le sud de la commune. Le concept envisagé permettra de réviser le profil et l'accessibilité du R0. Le raccordement du réseau routier de Wemmel au R0 doit se faire de manière sûre et doit tenir compte de la circulation dans le reste de la commune et de la viabilité des routes d'accès et des rues adjacentes. La liaison avec Bruxelles - et principalement en transports en commun - doit être améliorée.



*Figure 3 : Un noyau urbain cohésif ventilé avec des fragments de parc ouverts*

## 3.2. CONTEXTE DE PLANIFICATION DE LA CIRCULATION

### 3.2.1. PLAN DE MOBILITE REGIONAL DE LA REGION DE TRANSPORT DE LA PERIPHERIE FLAMANDE (PMR)

#### ACCESSIBILITE DE BASE

L'élaboration du PMR s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du décret sur l'accessibilité de base. Ce décret est entré en vigueur le 22 juin 2019 et décrit la manière dont la mobilité sera façonnée en Flandre dans les années à venir. Alors que nous nous écartions auparavant du concept de « mobilité de base », celle-ci constitue aujourd'hui le principe directeur.

L'accessibilité de base a pour but :

- de rendre des fonctions sociales importantes accessibles sur la base d'un système axé sur la demande et d'une utilisation optimale des moyens de transport et des ressources financières ;
- de faciliter la mobilité combinée et la synchromodalité et développer un réseau de mobilité intégré ;
- de capter et d'intégrer toutes les initiatives de transport proposé collectivement ou de transport sur mesure, y compris le transport de groupes cibles et le transport en taxi proposé collectivement, et d'en simplifier les conditions d'exploitation ;
- de mettre en place une responsabilité partagée des différents acteurs.

Il est fait dans ce cadre appel à une approche axée sur la région, dans laquelle Wommel appartient à la zone de travail et résidentielle urbaine.

	Stedelijk woonwerkgebied: rand, steden & valleien	Groeiende kernen	Landelijk gebied
	Kraainem, Zaventem, Machelen, Vilvoorde, Wemmel, Asse, Drogenbos, Linkebeek, Halle	Wezembeek-Oppem, Kampenhout, Steenokkerzeel, Zemst, Grimbergen, Meise, Londerzeel, Opwijk, Merchtem, Affligem, Liedekerke, Ternat, Dilbeek, Sint-Pieters-Leeuw, Beersel, Sint-Genesius-Rode	Buggenhout, Roosdaal, Lennik, Gooik, Pepingen, Herne, Galmaarden, Bever
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dichtbebouwd gebied</li> <li>- hoge mobiliteitsproductie</li> <li>- sluipverkeer tgv congestie hoofdwegennet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dichtbebouwde, niet sterk afgelijnde kernen, lintbebouwing langs N-wegen</li> <li>- gemiddeld hoge mobiliteitsproductie</li> <li>- Infrastructuur (N-wegen en spoorwegen) door kernen</li> <li>- sluipverkeer door kernen (zowel auto als vracht)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gespreide bebouwing</li> <li>- lage mobiliteitsproductie</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- huidig % niet-duurzame verplaatsingen: 59%</li> <li>- <b>subambitie: 45%</b> = grootste potentieel voor OV en fiets</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- huidig % niet-duurzame verplaatsingen: 62%</li> <li>- <b>subambitie: 50%</b> = kansen voor OV en (elektrische) fiets</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- huidig % niet-duurzame verplaatsingen: 66%</li> <li>- <b>subambitie: 60%</b> = kansen voor (elektrische) fiets, auto blijft rol vervullen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hoog kwaliteitsniveau fiets- en OV</li> <li>- sterke hoppinpunten voor zowel herkomst- én bestemmingsgebieden &gt; inzetten op voor- en natransport door fiets en OV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- fiets als voortransport en op middellange afstand</li> <li>- N-wegen als HOV-corridors &amp; bundelen OV</li> <li>- bestemmings- en herkomsthoppinpunten &gt; zowel inzetten op voor- en natransport door fiets en OV, uitbouw P+R strategie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- minder OV-kansen: duidelijke poort tot het gebied (centraal hoppinpunt) + uitbouw VOM</li> <li>- fiets als voortransport en doorstroomroute richting BHG</li> <li>- herkomsthoppinpunten &gt; inzetten op voortransport, uitbouw P+R strategie</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aandacht voor competitie vs complementariteit tussen modi gezien de hoge intensiteiten van aantal verplaatsingen</li> <li>- leefbaarheid verhogen door te focussen op actieve modi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- belasting op N-wegen door kernen verminderen &gt; verbeteren van leefbaarheid waar mogelijk</li> <li>- open ruimte rondom de kern vrijwaren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- open ruimte vrijwaren en geen bijkomende versnippering</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- uitbouwen multimodaal bereikbare bedrijventerreinen &amp; regionale groepolen (incl. luchthaven)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- uitbouwen multimodaal bereikbare kernen en (regionale) bedrijventerreinen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aandacht voor vervoersarmoede</li> <li>- open ruimte vrijwaren</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veiligheid voor alle modi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veiligheid voor alle modi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veiligheid voor alle modi</li> </ul>

Figure 4 : Objectifs par type de zone

## TRANSPORTS EN COMMUN

La région de transport connaît actuellement déjà une offre étendue en transports en commun. Avec l'introduction de la disponibilité de base, cette offre va connaître des variations au sein de la région.

L'offre se compose d'un réseau central, d'un réseau complémentaire et de transports sur mesure. Les bus et trams du réseau central assurent la liaison entre les grands centres urbains et les écoles, centres sportifs et récréatifs, hôpitaux et centres commerciaux. Le réseau central est adapté au réseau ferroviaire. Le réseau complémentaire se compose des bus entre les villes et communes de plus petite taille. Il permet d'assurer le transport vers le réseau central et le réseau ferroviaire. Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et les déplacements entre le domicile et l'école, qui ne se manifestent que pendant les heures de pointe, font partie de ce réseau.

A certains endroits ou moments, ou pour certains groupes cibles, le réseau ferroviaire, le réseau principal ou le réseau complémentaire ne sont pas accessibles. Les transports sur mesure (les transports flex) peuvent apporter une solution. L'offre en transport sur mesure varie, allant d'un bus 'Hoppin' à réserver à l'avance ou d'un taxi 'Hoppin' qui transporte les voyageurs sur demande à divers systèmes partagés, comme des voitures partagées et des vélos partagés. L'offre pour personnes handicapées (transport de groupes cibles) en fait également partie.

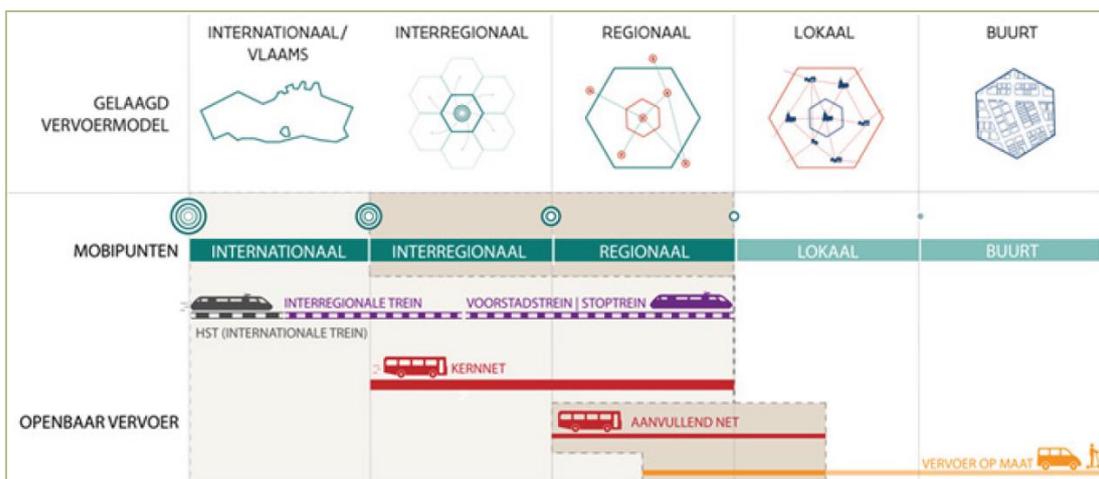


Figure 5 : Concept de l'accessibilité de base dans les transports en commun

Wommel est désenclavée grâce au réseau (inter)régional par le biais du Sneltram A12 (Meise) et le transport ferroviaire à Zellik. Le réseau central A se compose d'un trajet nord-sud qui traverse l'avenue de Limburg Stirum. Le réseau central B et le réseau complémentaire se situent sur la connexion est-ouest, en prenant également le désenclavement du Sneltram en considération.

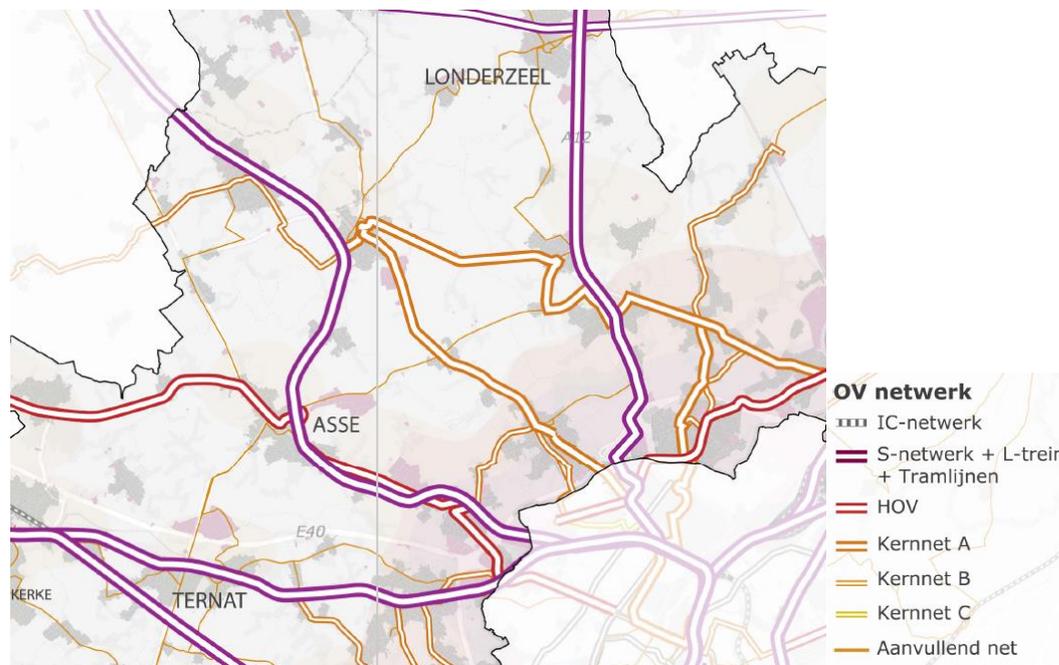


Figure 6 : Réseau de transports en commun (version 09.2022)

#### MOBILITE COMBINEE - POINTS 'HOPPIN'

Cinq points 'Hoppin' locaux sont prévus à Wommel : un dans les environs du carrefour Rassel x Kaasmarkt, un à hauteur du rond-point avenue du Maalbeek x chaussée de Merchtem et encore trois au sud le long de l'axe de l'avenue de Limburg Stirum.

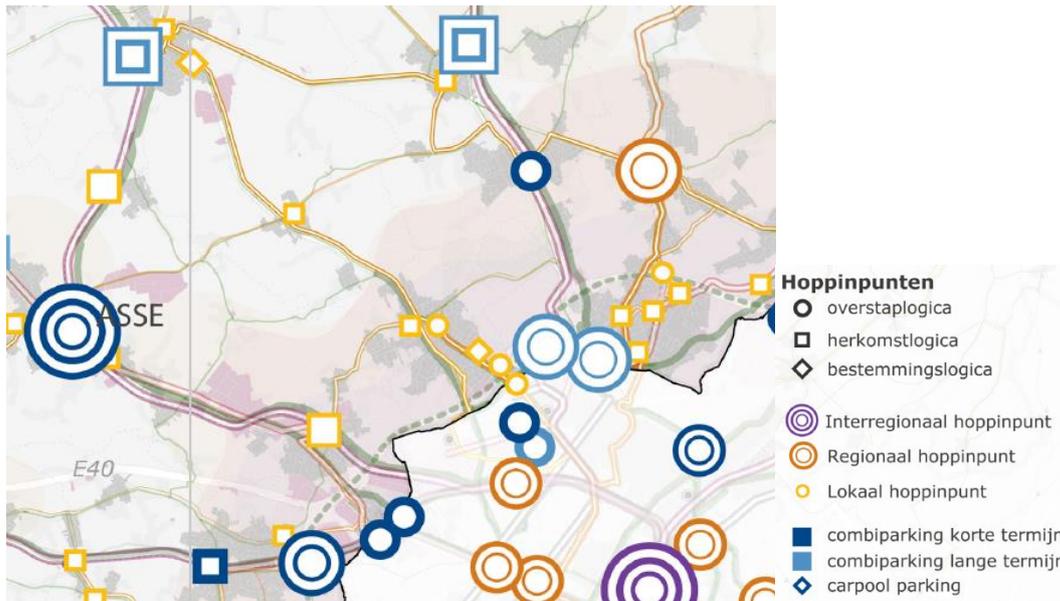


Figure 7 : Emplacements des points 'Hoppin' (version 09.2022)

## VELO

Afin de soutenir et d'encourager l'utilisation du vélo dans la région, il est fait appel à un réseau à mailles fines bien développé et à un réseau cyclable de qualité. Ce réseau se compose de différentes couches, chacune ayant une finalité propre.

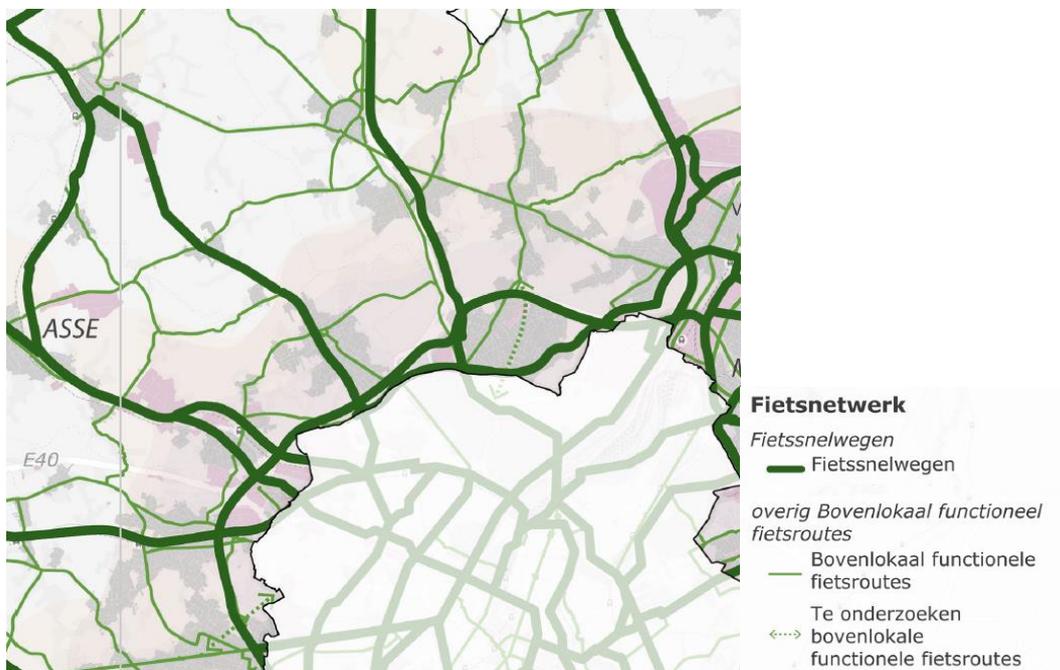
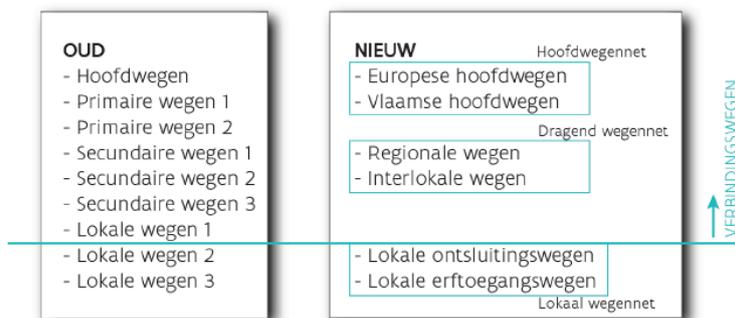


Figure 8 : Réseau cyclable (version 09.2022)

TRAFIC MOTORISE - MAILLES A CIRCULATION RESTREINTE DANS UN RESEAU ROUTIER DE LIAISON

Une chose caractérise le réseau routier de cette région de transport : les embouteillages sur les autoroutes et sur le réseau secondaire depuis et vers la Région de Bruxelles-Capitale. Sur les routes locales et dans les noyaux résidentiels également, on retrouve un important trafic de contournement. Afin d'y remédier, la région de transport va devoir déployer deux stratégies en parallèle : (1) le renforcement de la robustesse du réseau routier supérieur et (2) le découragement du trafic de contournement régional sur les routes locales et interlocales afin d'améliorer au maximum la qualité de vie dans les centres et quartiers résidentiels.

Les régions de transport construisent avec la Flandre une nouvelle catégorisation des routes. Elle se compose de trois niveaux : trafic de transit international et interrégional sur le réseau routier principal, trafic régional et interlocal sur le réseau routier porteur et trafic local sur le réseau routier local.



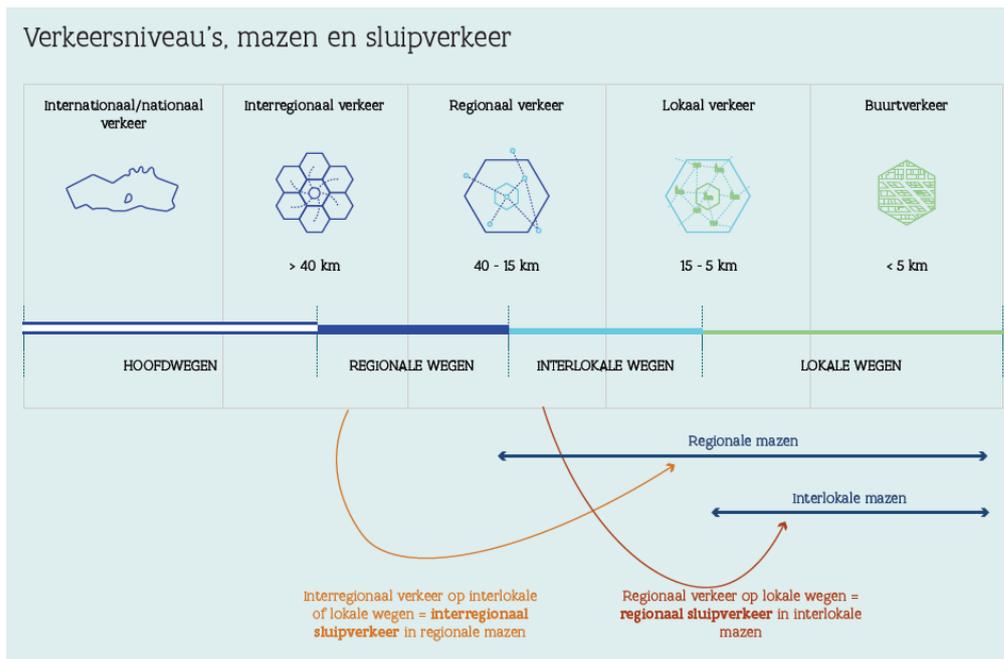


Figure 9 : Concept de nouvelle catégorisation des routes pour le trafic motorisé

La nouvelle hiérarchie fonctionnelle au sein du réseau coïncide avec le niveau des liaisons et dépend donc de la classe de distance du trafic qui utilise principalement une liaison. Le but du classement fonctionnel des liaisons consiste à canaliser au maximum le trafic d'une classe de distance donnée vers les routes sélectionnées à cette fin. C'est la raison pour laquelle la sélection du niveau hiérarchique d'une route est adapté à ses liaisons avec des jonctions spatiales d'un certain niveau (par ex. entre grandes villes, ou d'une petite ville vers une grande ville).

Le réseau routier principal se compose d'une part des principales routes européennes (PRE), telles qu'établies dans le réseau TEN-T, qui constituent un réseau indépendant au niveau européen. D'autre part, les routes principales flamandes (RPF) consolident ce réseau au niveau flamand, les deux catégories formant ensemble un réseau à mailles larges.

Le réseau porteur se compose de voies régionales (VR) et de voies interlocales (VI). Les voies régionales jouent un rôle pour les déplacements au niveau régional (comprenez par là : niveau d'échelle de la taille d'une province). Elles relient des jonctions spatiales qui fonctionnent au niveau régional et consolident également dans certaines circonstances le réseau routier principal. Les voies régionales constituent (avec les voies principales) des maillages régionaux. Les voies interlocales relient des jonctions locales et peuvent également être utilisées dans des conditions spécifiques pour, en cas de perturbations au niveau du réseau routier principal, canaliser

le trafic sur une plus longue distance afin d'éviter que le réseau local et l'environnement de vie local soient surchargés par le trafic de contournement. Les voies interlocales constituent, avec les voies d'ordre supérieur, un maillage plus fin (les maillages interlocaux) qui, afin d'éviter le trafic de contournement dans le concept du réseau routier robuste, est conçu comme non pénétrable. Le rejet du trafic de contournement dans les maillages interlocaux est une mission importante des administrations locales.

Au sein des maillages formés par les voies interlocales et les niveaux supérieurs de ces voies, on retrouve le réseau local sous-jacent composé d'arborescences ou d'autres concepts de désenclavement (comme les boucles de circulation) qui rejettent le trafic de contournement. Au niveau local, une distinction fonctionnelle est établie entre les voies de distribution (VD) et les voies locales (VL), contrairement aux niveaux supérieurs dans lesquels l'accent est mis sur la fonction de réseau unificatrice.

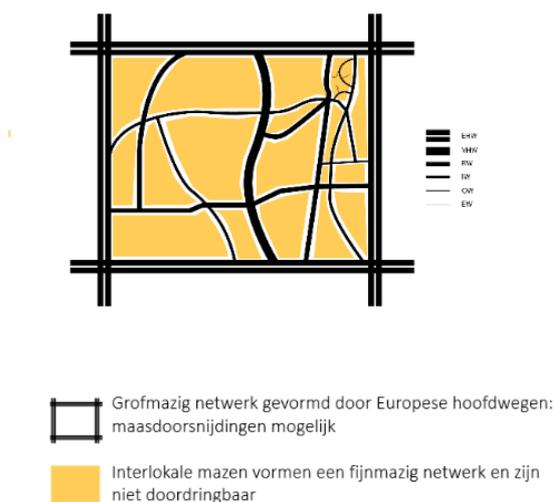


Figure 10 : Structure des catégories de routes et des mailles

Aucune route principale, régionale ni interlocale n'est retenue pour Wemmel en dehors du R0. Cela signifie que toutes les rues de Wemmel font partie du réseau routier local, où le trafic de transit doit être exclu en fonction de la circulation des bus et des vélos.

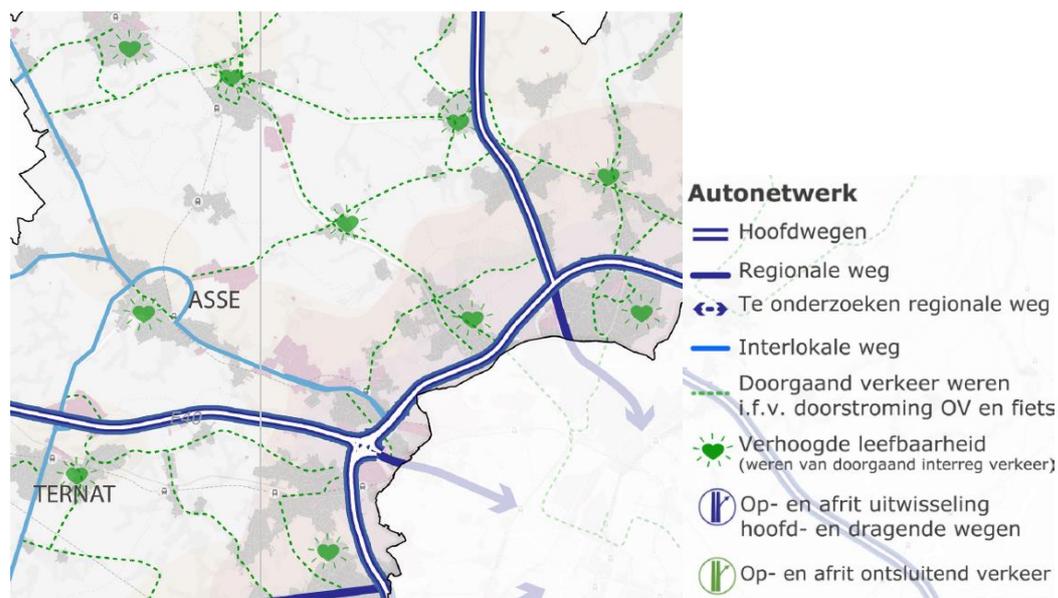


Figure 11 : Catégorisation des voies (version 09.2022)

## LOGISTIQUE

Comme le montre la figure ci-dessous, la région de transport a un pouvoir de décision à la fois sur le réseau routier de fret (au niveau régional et interlocal) et sur les jonctions logistiques régionales/urbaines (multimodales). La vision du transport durable est centrée sur 3 principes : réduire, déplacer et changer.

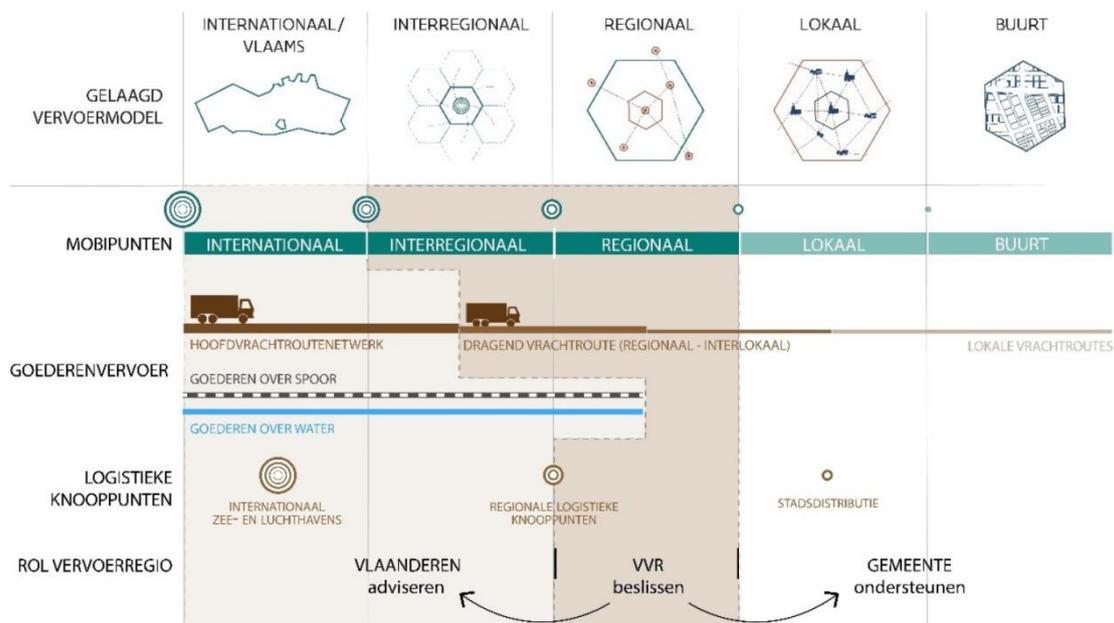


Figure 12 : Concept lors de déplacements logistiques

A Wemmel, aucun itinéraire de fret régional ou interlocal n'est pris en considération.

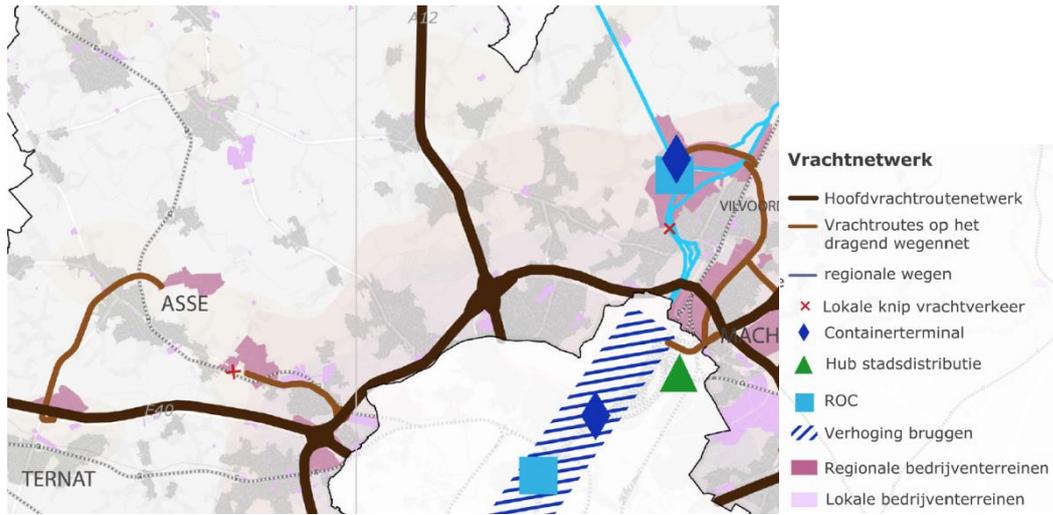


Figure 13 : Réseau logistique (version 09.2022)

### 3.2.2. TRAVAUX SUR LE RING - DE WERKVENNOOTSCHAP

De Werkvennootschap entend modifier le R0 pour résoudre un certain nombre de problèmes :

- L'infrastructure routière existante est désuète ;
- La complexité des infrastructures est source d'insécurité ;
- La saturation du réseau routier sus-jacent entraîne un trafic de contournement sur le réseau routier local, ce qui exerce une pression sur la qualité de vie dans les centres environnants ;
- Les zones vertes et les zones résidentielles sont fragmentées.

Il est prévu non seulement de modifier le R0 mais aussi d'investir dans des alternatives à la voiture pour réaliser un *modal shift*. Les principes généraux consistent à séparer le trafic de transit du trafic local sur le R0. Pour le trafic de transit, des jonctions sont prévues au niveau de l'A12 et de la E40 en direction de Gand. Entre les deux jonctions, des routes parallèles seront aménagées le long du R0 pour le trafic local.

Des investissements seront également réalisés dans l'aménagement d'environ huit voies cyclables rapides en direction de Bruxelles et dans l'extension de l'offre en transports en commun au moyen de trois lignes de tram (bus) supplémentaires.

Certaines parties (comme les bretelles d'accès) ont déjà été décidées.

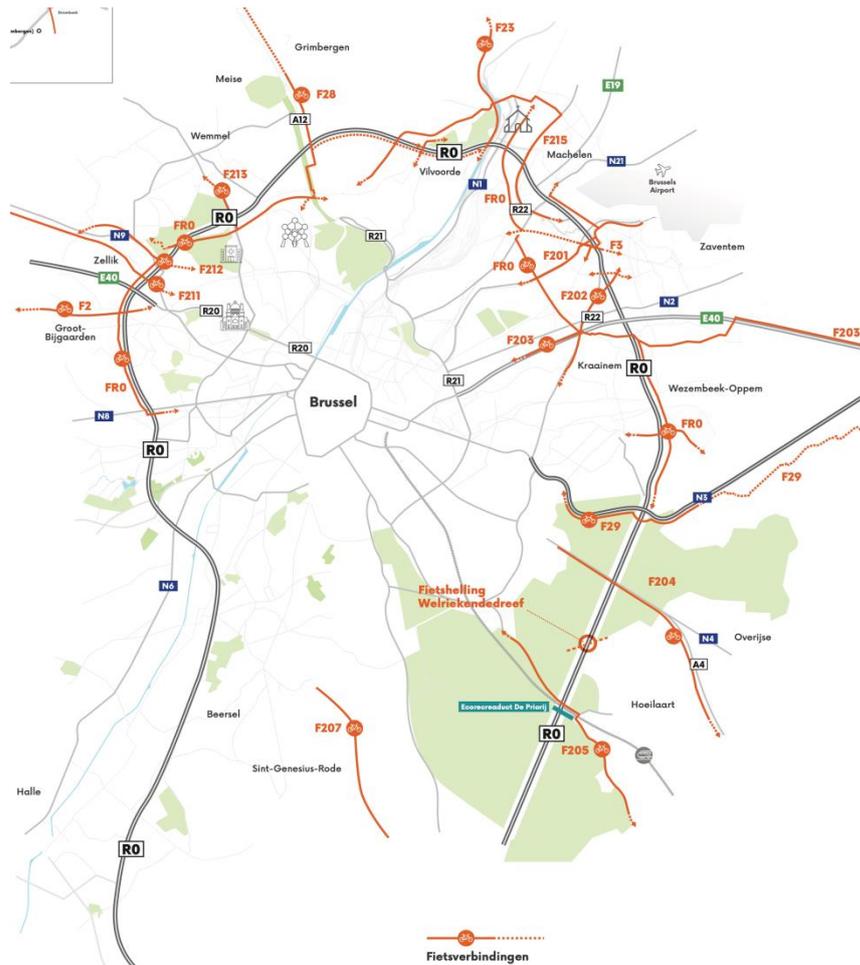


Figure 14 : Améliorer les liaisons cyclables vers Bruxelles

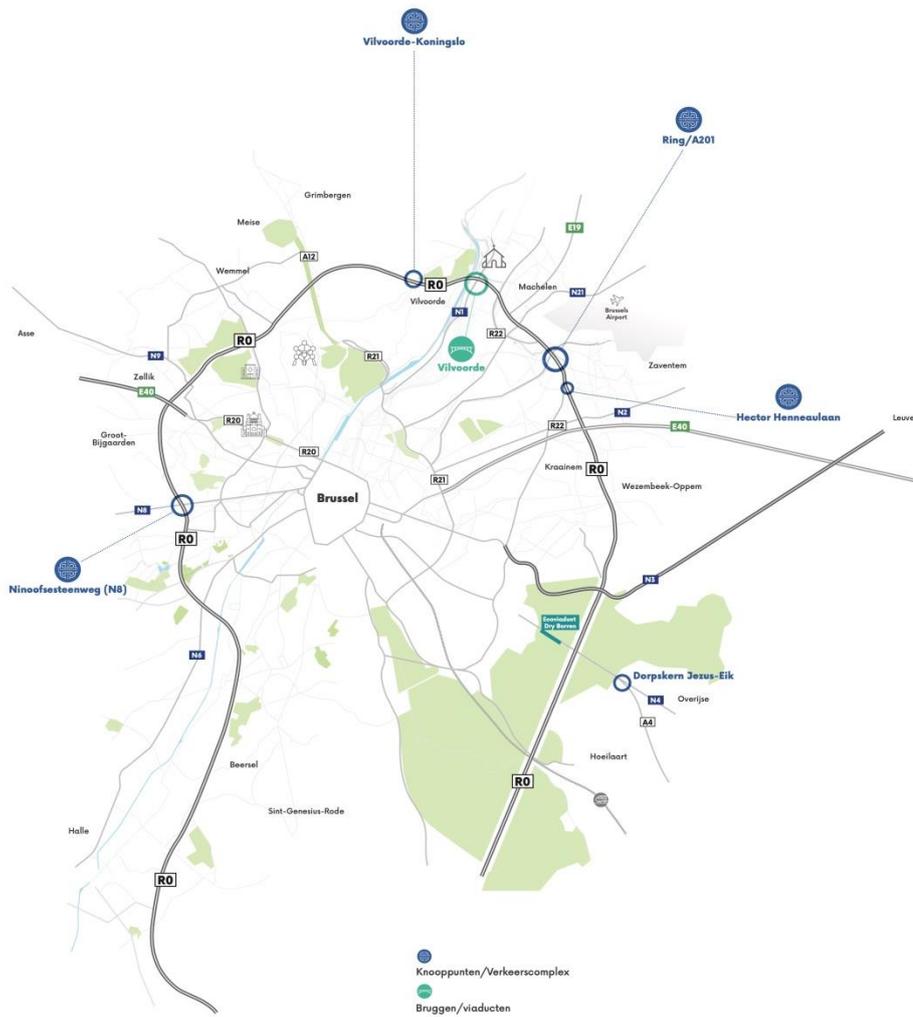


Figure 15 : Approche de l'infrastructure routière du R0

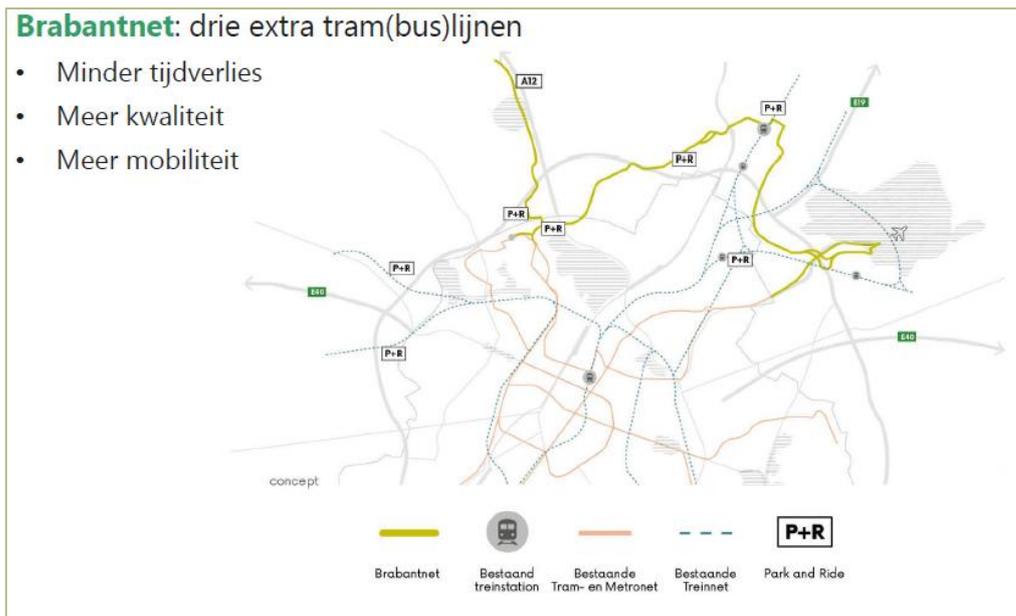


Figure 16 : Améliorer l'accessibilité par les transports en commun

### 3.2.3. ETUDE DU HEYSEL

De Werkvennootschap travaille également en parallèle sur la structure d'accès de la zone du plateau du Heysel. Plusieurs autres variantes sont possibles ici.

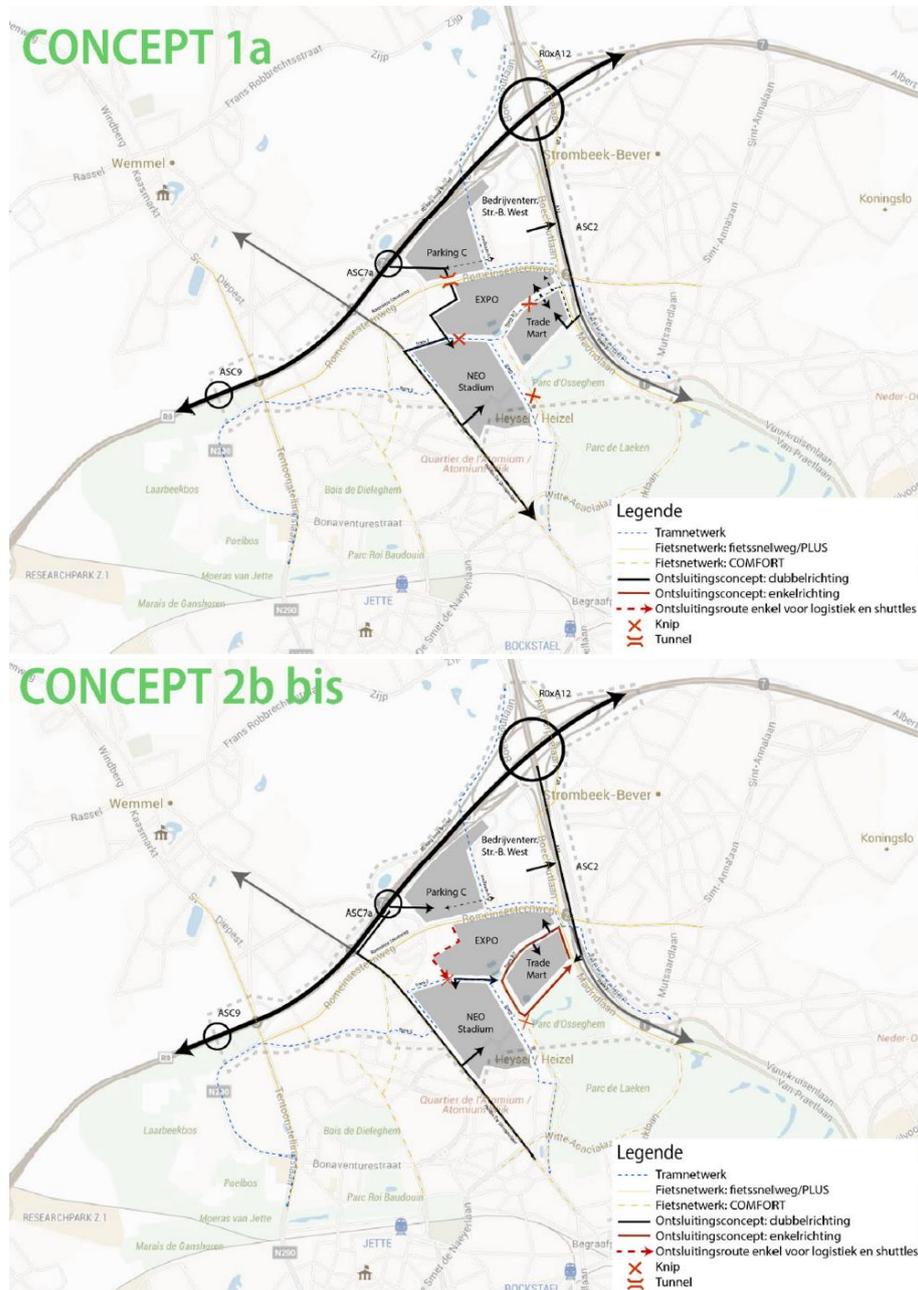


Figure 17 : Quelques propositions préliminaires d'accessibilité du plateau du Heysel

### 3.2.4. PLAN DE MOBILITE COMMUNAL (NOVEMBRE 2010)

Plan de politique approuvé par la commission d'audit provinciale en janvier 2010

Voici les principales caractéristiques du scénario durable :

- Le réseau routier local sera classé en catégories afin de garantir la qualité de vie et l'accessibilité, les connexions devant être réalisées au niveau du réseau routier principal local ;
- La chaussée de Bruxelles en tant qu'axe de liaison nord-sud et de passage au niveau régional ;
- Le Ring R0 autour de Bruxelles en tant qu'axe de liaison est-ouest pour le trafic motorisé au niveau flamand ;
- Déviation du trafic de transit de l'avenue de Limburg Stirum, par l'avenue du Maalbeek, sur la chaussée de Bruxelles ;
- L'avenue de Limburg Stirum se voit attribuer un caractère local, par un raccordement à la chaussée de Bruxelles au niveau de l'avenue du Maalbeek ;
- Découragement du trafic de transit sur les axes d'accès et locaux ;
- Toute la commune est classée en zone résidentielle, une attention particulière étant accordée au trafic lent ;
- Vitesse maximale de 50 km/h dans le centre et de 30 km/h aux abords des écoles ;
- Ne pas relier directement les écoles à la chaussée de Bruxelles ;
- Déconnexion des rues secondaires des carrefours dangereux ;
- Découpage du réseau routier actuel à des endroits stratégiques afin de créer une structure en semi-arborescence ;
- Amélioration de la traversée de la chaussée de Bruxelles par l'ajout d'installations de traversée à des endroits stratégiques ;
- Regroupement des transports en commun à travers la création d'un seul arrêt central ;
- Amélioration de la circulation des bus sur la chaussée de Bruxelles grâce à la régulation des feux de circulation et à des zones avancées aux feux de circulation ;
- La limitation de la « vague verte » sur la chaussée de Bruxelles pour améliorer les temps de trajet des bus ;
- Connexion des liaisons de bus locales aux liaisons de bus régionales qui emprunteront le R0 dans le cadre du projet START ;
- Un réseau intégré de pistes cyclables fonctionnelles et créatives avec un schéma hiérarchique clair ;

- Suffisamment de possibilités de stationnement pour les vélos aux points de correspondance ;
- Regroupement du stationnement dans des parkings ;
- Réduction du nombre d'emplacements de stationnement sur la « nouvelle » place du Markt afin de préserver l'ouverture de la place. Promotion du parking au niveau du Dries en tant que nouveau parking pour le « Markt » ;
- Proposition de réorientation du trafic de stationnement vers le nouveau parking pour la place du Markt au niveau du Dries ;
- Empêchement de la circulation de fret dans les rues résidentielles, notamment en prévoyant un parking en périphérie ;
- Une nouvelle ligne de tramway reliera Jette au Heysel en passant par l'UZ. L'itinéraire touche le territoire de Wemmel à hauteur de l'avenue de l'Arbre Ballon.

# 4

## SCENARIO POLITIQUE SELECTIONNE

Dans les grandes lignes, le scénario se résume à ce qui suit :

- L'étude concernant les **complexes de bretelles d'accès et de sortie** se fait en parallèle et au niveau supralocal. Le choix a été fait d'améliorer le complexe n° 9 (chaussée de Bruxelles) et de supprimer le complexe n° 8 (avenue de Limburg Stirum). Cela signifie que l'avenue de Limburg Stirum aura toujours une fonction principale pour les quartiers environnants et une fonction de liaison vers Bruxelles, mais ne sera plus reliée au Ring.
- Les **axes** Chaussée de Bruxelles - Kaasmarkt - Windberg et Rassel - Avenue Robbrechts - Zijp sont les **axes de concentration et d'accès**. L'avenue de Limburg Stirum est également un axe principal. Cela signifie que ces axes devraient être plus fluides que les rues dans les quartiers. Il peut y être procédé à l'aide de carrefours adaptés, de vitesses adaptées, d'un aménagement adapté, ...
- L'étude concernant le **réseau cyclable supralocal** (voies cyclables rapides) se fait en parallèle et au niveau supralocal. Le tracé pour le réseau cyclable supralocal a été retenu sur le tronçon de la chaussée de Bruxelles - Windberg (voir ci-dessous).
- On mise sur un **réseau cyclable à mailles fines**. L'avenue de Limburg Stirum sert également d'axe cyclable supralocal.
- Des efforts sont consentis pour regrouper les **itinéraires de bus** afin de pouvoir créer un arrêt de bus principal. Il a été provisoirement choisi de l'aménager dans la zone du rond-point de l'avenue du Maalbeek - intersection Chaussée de Bruxelles - Markt - Chaussée de Merchtem - Rue J. Vanden Broeck (également une étude parallèle dans le cadre de la région de transport). Cet emplacement sera aménagé en tant que point 'Hoppin' : il y sera fait appel à l'intermodalité (parking pour vélos, voitures partagées, bornes de recharge, etc.). En outre, quatre autres **points 'Hoppin'** seront créés dans la commune.
- Dans les **quartiers**, le but sera de davantage aménager les rues pour les habitants du quartier. D'une part, des efforts sont consentis pour empêcher le trafic de transit. D'autre part, en augmentant les espaces verts et en prenant des mesures de circulation, en libérant de l'espace pour les piétons et les cyclistes, ..., l'accent sera mis sur la qualité de séjour.

- Dans le **centre**, il est choisi de diriger le trafic de transit par des mesures douces et claires. Ainsi, un système en boucle est déployé, par lequel le trafic est acheminé dans le centre d'ouest en est. La rue A. Verhasselt et l'avenue du Héron permettent cette circulation d'ouest en est. La rue J. Vanden Broeck sera également aménagée dans le même sens de circulation, mais en clos résidentiel afin d'accentuer le caractère local et central et les abords des écoles.

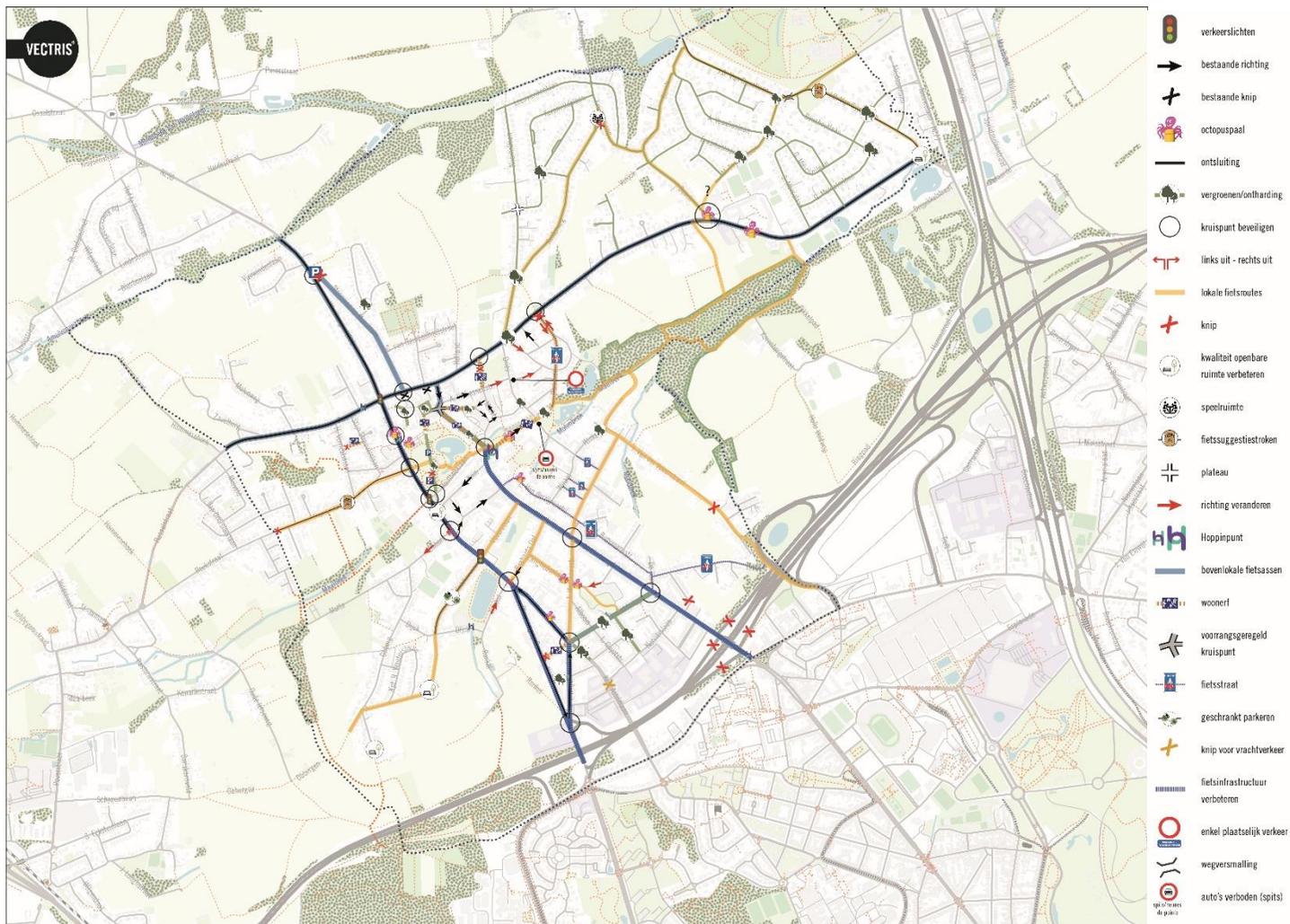


Figure 18 : Scénario de prédilection

# 5

## PARTIE INDICATIVE

### ELABORATION DES DOMAINES DE TRAVAIL

## 5.1. DOMAINE DE TRAVAIL A - DEVELOPPEMENTS SPATIAUX

### 5.1.1. NOUVEAUX DEVELOPPEMENTS SPATIAUX

Les principaux développements spatiaux à Wemmel sont les suivants :

- centre II - phase 4 : services, commerce et logement (100)
- Projet S-Build avenue Robbrechts 106 : services et logements (17)
- Projet site Jochri : 69 logements
- Logement Vermander Eyckenveld : 5 logements
- Albert Heijn - 868 chaussée Romaine (réalisé)
- Antonissen Development Group - avenue des Eburons 16 : 11 logements
- Antonissen Development Group - avenue Roi Albert I 55 : 11 logements
- Antonissen Development Group - avenue Roi Albert I 66 : 11 appartements
- Aura - avenue des Nerviens 86 / rue L. Guyot : 48 appartements
- Magasin Colruyt + appartements - chaussée Romaine / avenue Dr. A. Schweitzer : Magasin Colruyt et 48 logements
- Invest Jette - avenue Roi Albert I 60 : 10 appartements
- Krëfel - chaussée Romaine 1000 : nouveau magasin Krëfel et 20 logements
- Molen Jespers - rue Fr. Robbrechts 30 : 20 appartements
- Simon et Partners - avenue Roi Albert I 50 : 26 appartements
- Site Rodania - avenue de Limburg Stirum : 51 maisons + 10 appartements

**Total** : 406 maisons/appartements, Albert Heijn, Colruyt et Krëfel et 51 logements de vie et de soins.

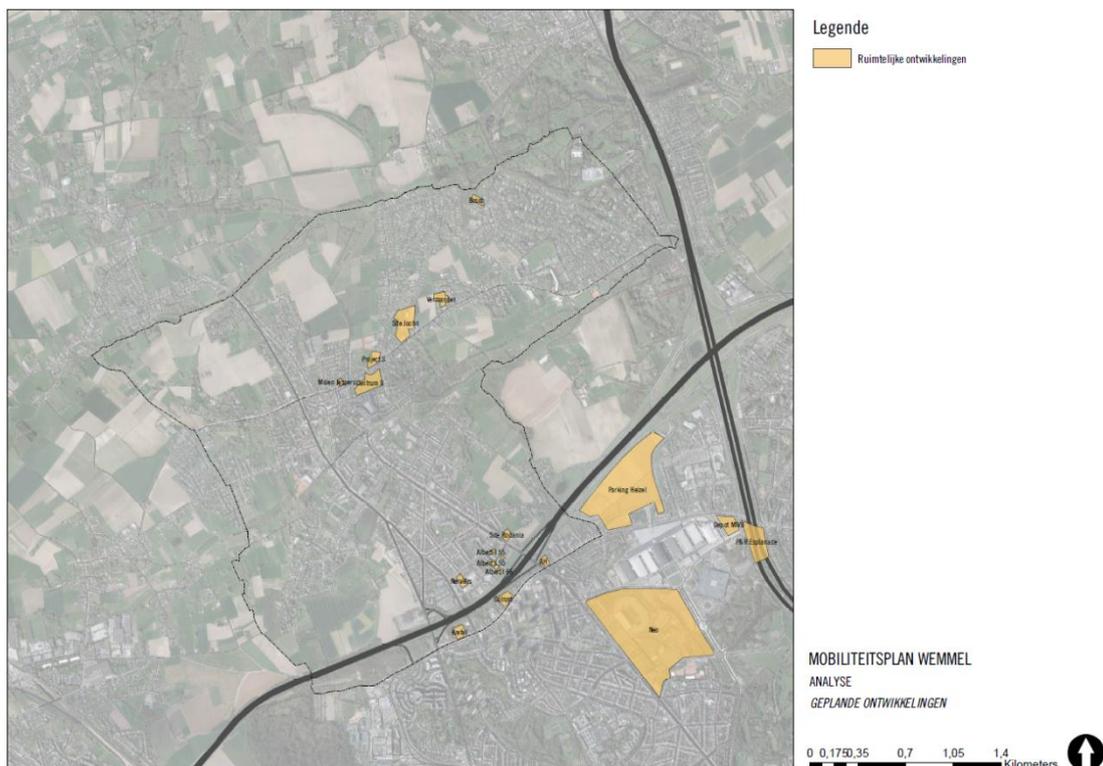


Figure 19 : Développements spatiaux

DANS LES ENVIRONS DE WEMMEL

Près de la jonction du Ring avec l'A12, plusieurs développements seront réalisés dans le coin sud-ouest. Sont notamment prévus, Neol et Neo2 sur le site du Heysel, l'Esplanade P+R, ...



## 5.2. DOMAINE DE TRAVAIL B - STRUCTURE DE TRAFIC DESIREE PAR MODE DE TRANSPORT

### 5.2.1. ZONES RESIDENTIELLES ET AMENAGEMENTS PIETONNIERS

Dans le centre, nous voulons nous concentrer principalement sur les mesures visant à rendre la zone plus restreinte en voitures. Le trafic motorisé de transit est maintenu à l'écart par des mesures de circulation et des chicanes ; les volumes de trafic plus faibles permettent d'adapter l'aménagement du domaine public et de le rendre plus apte aux usagers actifs de la route.

Dans le centre de Wemmel, le Markt conserve le système actuel à sens unique. Afin d'éviter le trafic qui s'infiltré dans le centre, notamment aux heures de pointe, des aménagements sont réalisés :

- Le Markt (entre la rue Verhasselt et la rue Robbrechts) sera à terme coupé de la rue F. Robbrechts et conçu comme un clos résidentiel afin de souligner davantage sa fonction résidentielle ;
- Le sens unique existant dans la rue Verhasselt sera prolongé jusqu'au Dries ;
- L'avenue des Tourelles devient à sens unique à partir de la rue F. Robbrechts et s'éloigne en formant une boucle avec l'avenue des Prunelliers qui est à sens unique en direction de la rue Fr. Robbrechts ;
- L'avenue du Parc est coupée de la rue F. Robbrechts.

Il est également donné suite à la suggestion formulée dans le plan de structure spatial communal, qui consiste à souligner la relation entre la place du Markt et le quartier de l'église.

- La route entre la place du Markt et le rond-point actuel de la rue de l'Ecole sera réaménagée en clos résidentiel et végétalisée ;
- Le rond-point verra sa conception simplifiée en tant que carrefour ;

- L'avenue Follet, entre l'église et la rue du Presbytère, sera également transformée en clos résidentiel ;
- Aux abords de l'église, de l'avenue K. & H. de Raedemaeker et de la place St-Roch, des possibilités de végétalisation sont également recherchées.

La section de l'avenue Follet qui traverse le parc sera également adoucie ; la route sera également coupée pour la circulation de transit. Le tronçon de la chaussée de Merchtem entre le rond-point de la rue de l'Ecole et le rond-point de la rue Vanden Broeck sera aménagé en clos résidentiel avec plus de verdure dans le paysage urbain. Le stationnement sera conservé localement pour les résidents et pour les commerces locaux. Cet aménagement sera également prolongé dans la rue Vanden Broeck.

Les autres endroits de Wemmel où ces principes sont appliqués sont les suivants :

- Avenue J. De Ridder : la partie la plus à l'ouest sera détachée de la chaussée de Bruxelles et s'ouvrira sur la place Cdt. J. De Block. Cette section sera également réaménagée en clos résidentiel. La partie restante, entre la place Cdt. J. De Block et l'avenue de Limburg Stirum sera abordée, avec quelques rues latérales, comme l'avenue Reine Astrid et l'avenue Roi Léopold III. On y recherche des possibilités d'adoucissement et de végétalisation supplémentaires.
- L'avenue E. Verhaeren sera déconnectée de la rue H. Verriest et donc accessible par l'avenue Stijn Streuvel. La route sera réaménagée en clos résidentiel ; la coupure permettra de créer un espace pour une petite place à l'intersection avec la rue H. Verriest.

La combinaison de ces mesures créera une image plus cohérente du centre de Wemmel, soulignant sa qualité résidentielle et en faisant un endroit où les voitures sont toujours autorisées mais ne dominant plus l'expérience urbaine.

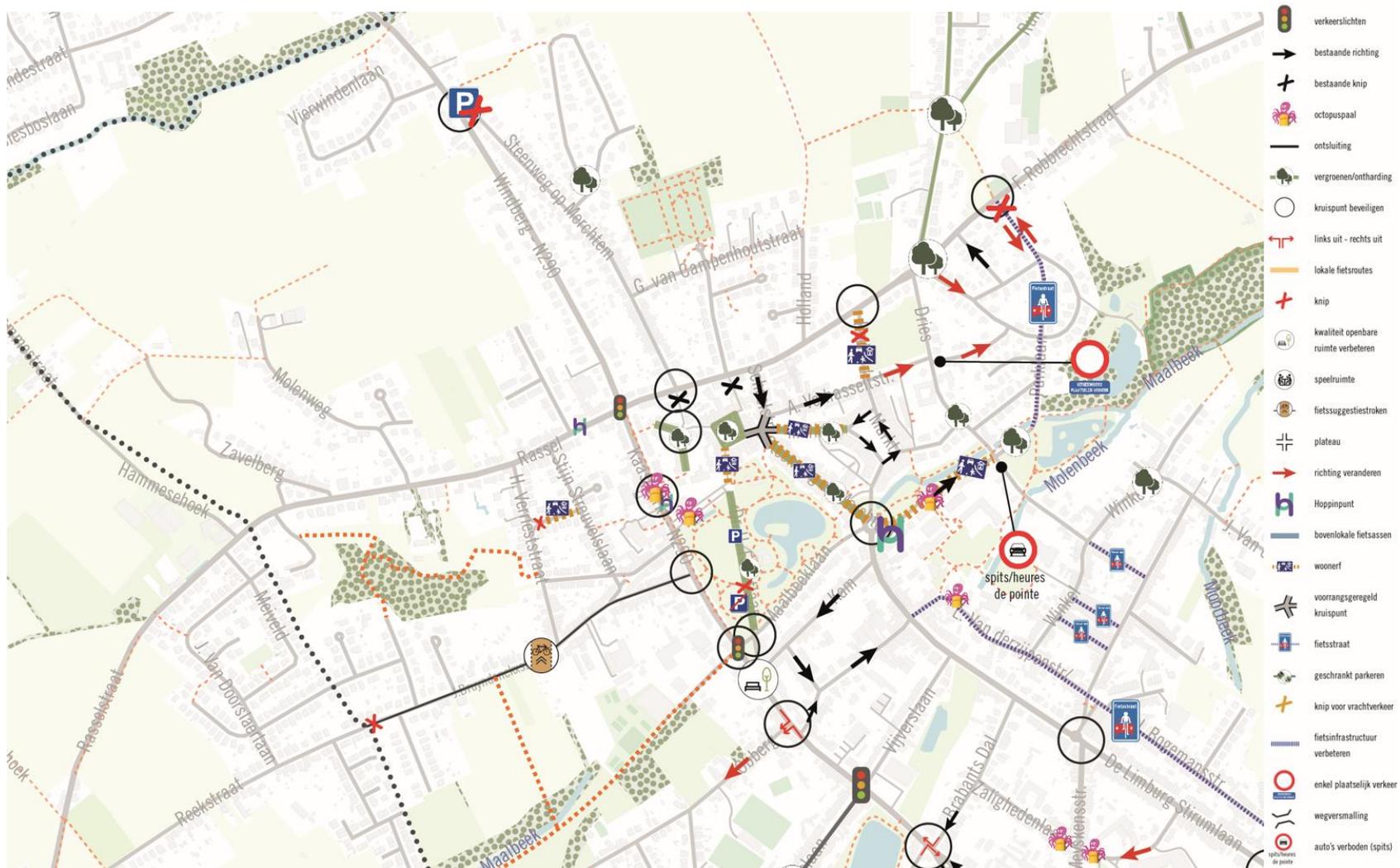


Figure 21 : Mesures au centre et à l'ouest

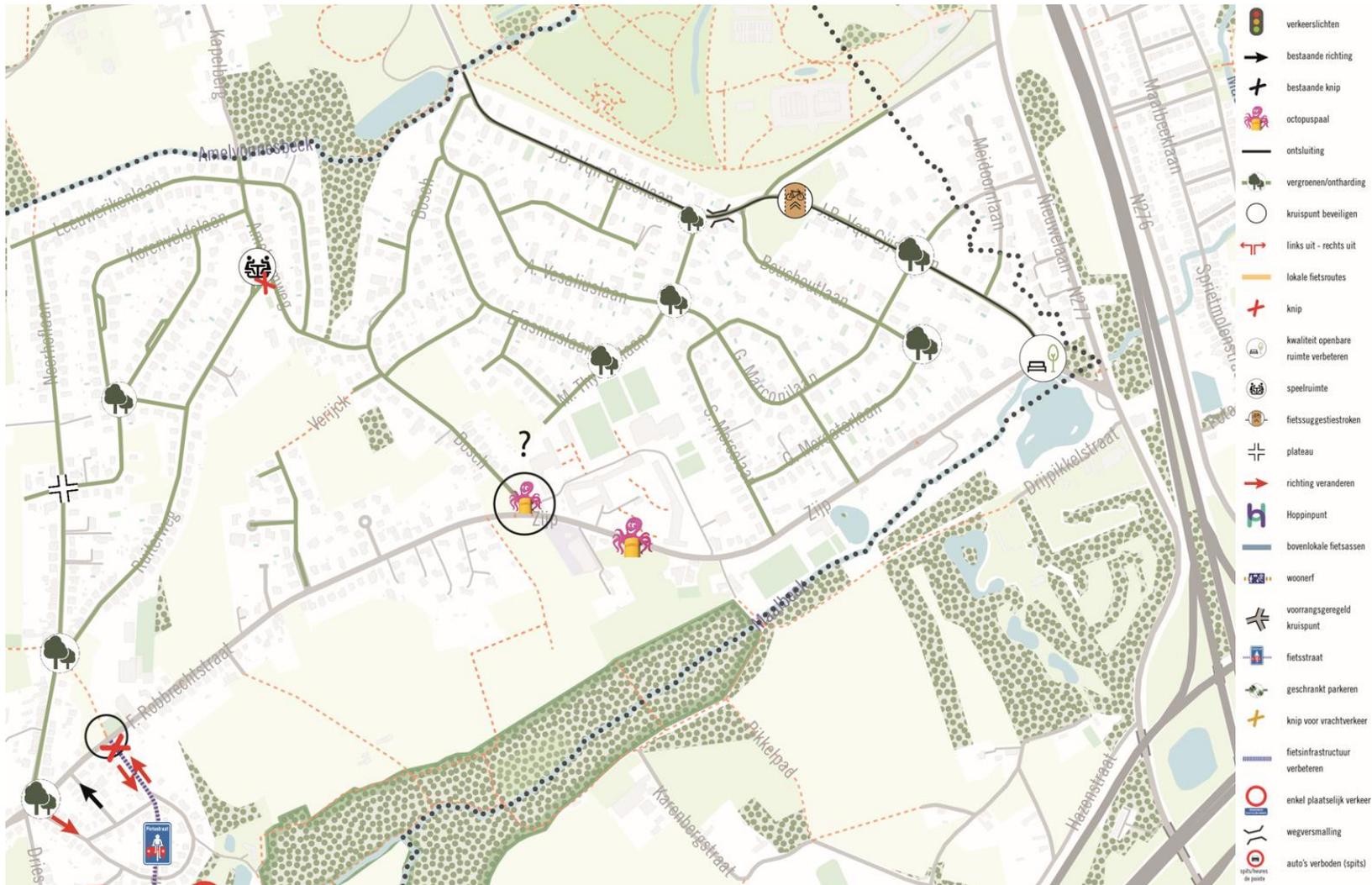


Figure 22 : Mesures à l'est

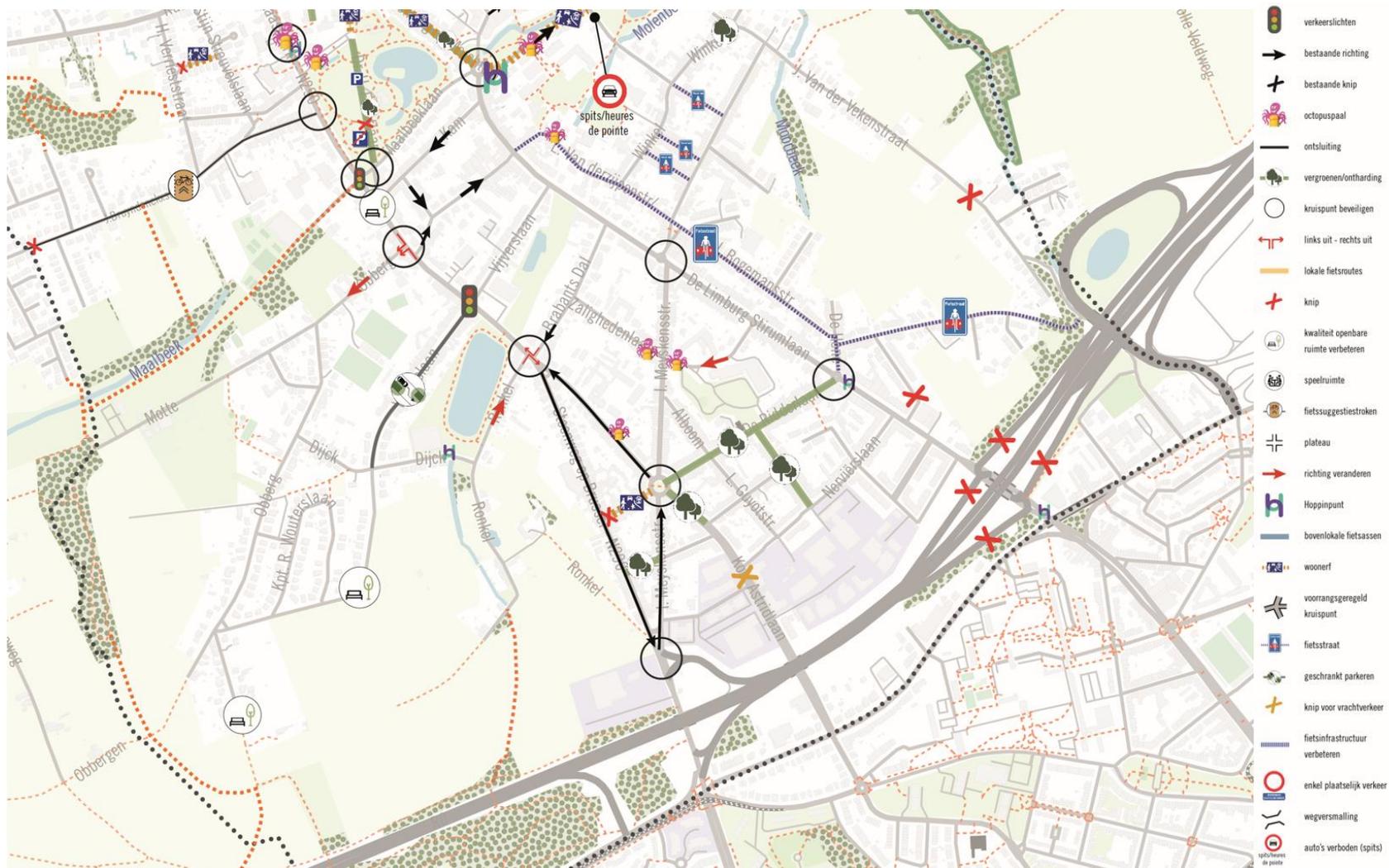


Figure 23 : Mesures au sud

## 5.2.2. CYCLISTES

### Réseau

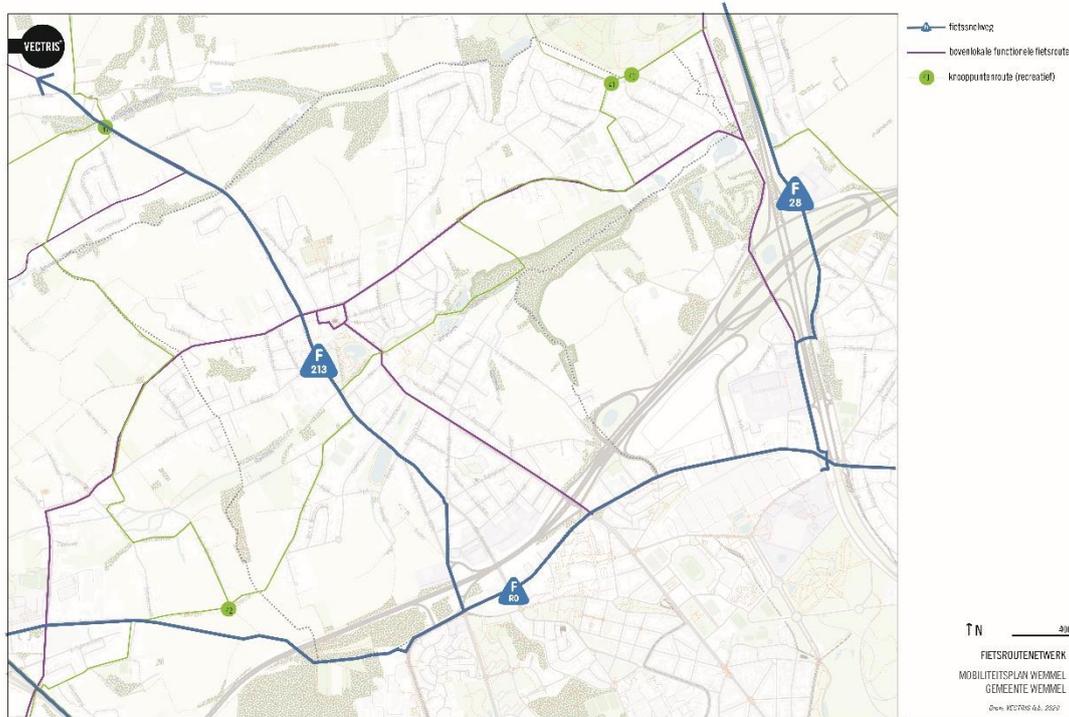


Figure 24 : Réseau cyclable supralocal

### Voies cyclables rapides

A Wommel, nous avons la **voie cyclable rapide F213 Wommel Bruxelles**, qui passe par le Windberg et la chaussée de Bruxelles en direction de Jette (sud) et continue au nord jusqu'à la gare de Merchtem. Ici, la F213 s'entrecroise avec la F221 (route OMA). De Werkvennootschap a récemment lancé une étude initiale dans le but d'examiner l'itinéraire et de produire un premier projet pour le tronçon entre Wommel et le R0. L'itinéraire passe à l'intersection de la Brusselsesteenweg (N290) avec la Lindestraat. L'itinéraire passant par la rue Profonde et la rue I. Meyskens est celui qui est privilégié. Ce tronçon est relié à la chaussée Romaine à hauteur de l'avenue de l'Exposition et offre une bonne liaison avec le réseau « FietsPlus » et l'UZ Jette. A court terme, l'Agentschap Wegen en Verkeer aménagera des pistes cyclables à sens unique des deux côtés de la N290 entre l'intersection avec la Lindestraat (limite nord de la voie cyclable rapide F213) et l'intersection avec la rue Profonde, et une piste cyclable à sens unique en direction de Bruxelles entre l'intersection avec la rue Profonde et la rue I. Meyskens. Des

pistes cyclables à sens unique sont également prévues de part et d'autre de la rue Profonde et de la rue I. Meyskens en vue d'assurer la sécurité des cyclistes. Il sera possible de traverser le R0-Nord en toute sécurité par le côté ouest afin d'éviter les conflits entre la voie cyclable rapide et les bretelles d'accès. Cet aménagement permettra de rejoindre le réseau routier bruxellois par la chaussée Romaine.



Figure 25 : Parcours de la voie cyclable rapide F213

A l'est de Wommel passe la **F28 Boom - Bruxelles**. La F28 a été réalisée sur le territoire de Meise (Vilvoordsesteenweg environ jusqu'au complexe de bretelles d'accès de Strombeek-Bever). Elle constitue une liaison cyclable verte entre Meise, le Jardin botanique royal et la frontière avec Bruxelles. Ce tronçon est balisé. A Bruxelles, l'itinéraire passe par le domaine royal de Laeken. Il se termine à hauteur de la CR2, la voie cyclable rapide qui suit la petite ceinture.

La poursuite de l'extension de cette voie cyclable rapide est étudiée en même temps que le projet de Sneltram A12 Willebroek-Bruxelles.

Dans le sud de Wommel passe la **piste cyclable du Ring de Bruxelles FR0**. Cette future autoroute cyclable devrait idéalement relier les communes de la périphérie nord de Dilbeek jusqu'au carrefour des Quatre Bras à Wezembeek-Oppem et Tervuren. L'itinéraire se muera ainsi en colonne vertébrale entre toutes les voies cyclables rapides partant de n'importe où en Flandre jusqu'à Bruxelles. Sur presque toute sa longueur, des études de tracé et de conception sont organisées par De Werkvenootschap.

### *Réseau cyclable fonctionnel supralocal*

Le réseau cyclable fonctionnel supralocal forme une croix à travers la commune, avec des itinéraires traversant la commune dans les directions nord-sud et est-ouest.

D'est en ouest, il y a l'itinéraire passant par le Zijp, la rue Fr. Robbrechts et le Rassel. Cet itinéraire a dans l'intervalle été entièrement équipé de pistes cyclables conformes.

Du nord au sud, l'itinéraire passe par la rue de l'Ecole, la chaussée de Merchtem, la chaussée de Bruxelles et l'avenue de Limburg Stirum. La première partie (rue de l'Ecole et chaussée de Merchtem) se trouve au centre de Wemmel. Ici, on a opté pour un trafic mixte et aucune piste cyclable n'est prévue. Les mesures visant à empêcher le trafic automobile de transit devraient créer un environnement où moins de voitures sont présentes et donc favorable au trafic mixte (voir ci-dessus). La chaussée de Merchtem a déjà été coupée du Rassel et les abords de l'église ont déjà été réaménagés.

Une conception moins technique de la circulation est proposée pour le rond-point actuel de rue de l'Ecole - chaussée de Merchtem (à considérer en fonction du trajet du bus).

Pour l'avenue de Limburg Stirum, une conception entièrement nouvelle sera élaborée afin d'y intégrer les infrastructures cyclables et de rendre les ronds-points de l'avenue De Ridder et de la place Lt. Graff plus adaptés aux cyclistes.



Figure 26 : Image d'inspiration d'un aménagement alternatif de la rue de l'Ecole - chaussée de Merchtem

## Réseau cyclable local

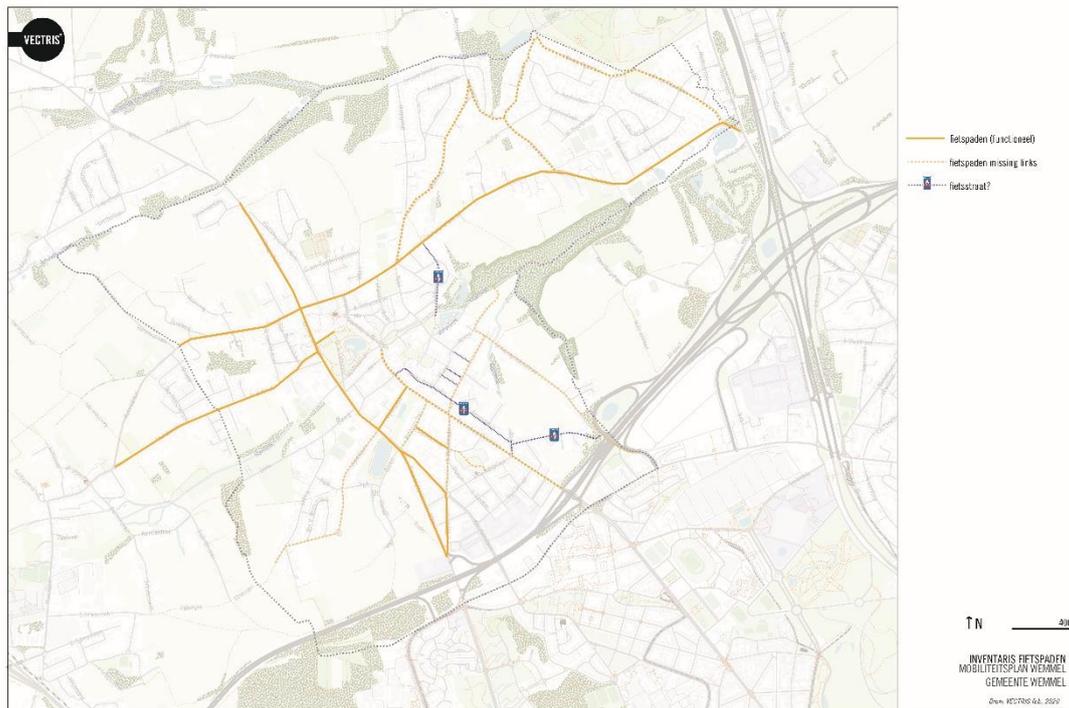


Figure 27 : Infrastructure cyclable (supra)locale

Le réseau cyclable supralocal est affiné par le réseau cyclable local. Sont définis en tant qu'itinéraires cyclables locaux :

- Entre l'avenue J. De Ridder et le Val Brabançon, un itinéraire local traverse le parc de la Résidence Geurts et longe l'avenue des Béatitudes ; deux écoles se trouvent également à cet endroit, ce qui permettra un accès plus sûr ;
- La rue J. Van der Veken assure la liaison entre les quartiers situés à l'est du centre et Bruxelles. La route sera coupée à la circulation automobile pour empêcher le trafic de transit et limiter le trafic automobile. L'emplacement exact de la coupure sera déterminé ultérieurement ;
- Rue J. Bruyndonckx - Parc - avenue du Maalbeek - rue Vanden Broeck - avenue du Parc. Cet itinéraire traverse Wommel d'est en ouest et permet principalement aux quartiers situés à l'ouest du centre de disposer d'un itinéraire cyclable sûr vers tous les services du centre (école, maison communale, magasins). A l'est du centre, l'itinéraire se poursuit par le chemin des Chasseurs et

peut également jouer un rôle plus récréatif et touristique ;

- L'avenue des Etangs crée une connexion entre le réseau cyclable fonctionnel supralocal (avenue de Limburg Stirum) et les quartiers situés au sud-ouest du centre ;
- Le chemin des Cavaliers - le chemin d'Amelgem, Bosch, l'avenue M. Thyssen, l'avenue J. Van Gysel : aménager des pistes cyclables internes dans le quartier situé au nord du centre et des pistes cyclables locales en direction du centre et de l'école située le long de la rue Fr. Robbrechts. Une solution pour le chaînon manquant entre l'avenue M. Thyssen et le Bosch n'a pas encore été trouvée.

En outre, quelques rues réservées aux vélos sont prévues :

- Rue Bogemans - rue Vanderzijpen : comme voie d'accès au centre et à l'école qui s'y trouve ;
- Avenue du Parc entre la rue Vanden Broeck et la rue Fr. Robbrechts, en tant que rue étroite où le dépassement par la circulation automobile n'est légalement pas possible ;
- Les rues étroites entre le Winkel (encore à voir) et la rue Van Elewijck : Rue P. Vertongen, rue P. de Waet et rue du Verger.

### **Abris à vélos**

Outre l'attention portée à la création d'itinéraires cyclables fluides et sûrs, il faut également prévoir un nombre suffisant d'abris à vélos de qualité. Une fois que les cyclistes ont atteint leur destination, ils doivent pouvoir garer leur vélo en toute sécurité.

Les **systèmes de fixation** ou les **porte-vélos** sont à privilégier. Les systèmes de fixation consistent en une barrière ou un support métallique auquel on peut attacher deux vélos, voire plus. La totalité ou une partie du vélo repose alors contre le support. Il existe des systèmes qui permettent également de fixer la roue avant ou arrière. Ils fournissent généralement un bon support et offrent une bonne option de fixation. Ils n'ont pas non plus d'exigences spécifiques en matière de cadenas. Un porte-vélos est une structure composée d'un certain nombre d'espaces interconnectés pour le stationnement des vélos.



Figure 28 : A gauche, porte-vélos, et à droite, système de fixation (source : vadémécum sur les aménagements cyclables)

Les principales exigences de qualité auxquelles doit répondre une installation de stationnement pour vélos sont les suivantes :

- **Capacité suffisante** : Si le taux d'occupation est inférieur à 50 %, on parle de surcapacité indésirable ; si le taux d'occupation est supérieur à 80 %, on parle de suroccupation et une extension est souhaitable ;
- **Implantation logique** : Une capacité suffisante est inutile si les supports sont mal positionnés. Il est préférable que l'abri à vélos soit situé à proximité de la destination, mais il faut également tenir compte de l'accessibilité pour les piétons. En général, la préférence va à plusieurs petits abris répartis de manière égale plutôt qu'à un grand abri central ;
- **Couvert** : Le choix de couvrir ou non les abris à vélos doit être basé sur le temps de stationnement prévu des cyclistes. Aux arrêts de bus importants, un auvent est par exemple (toujours) approprié ;

- **Protection contre le vol** : La nécessité d'un stationnement pour vélos protégé contre le vol peut dépendre de la durée de stationnement moyenne. Si la durée du stationnement est d'une journée entière, il est conseillé de prévoir un abri à vélos gardé ou verrouillé. Si la durée de stationnement n'est que de quelques heures, il peut suffire de prévoir un support auquel le cadre du vélo peut être fixé. Il faut également tenir compte de la présence d'un contrôle social dans le voisinage immédiat de l'abri ;
- **Eclairage** : Un éclairage adéquat des infrastructures cyclables est toujours indiqué. Dans les parkings à stationnement de longue durée, on peut opter pour un éclairage LED à capteurs. Au niveau des emplacements de stationnement et des abris à vélos de plus petite taille, l'éclairage public est suffisant ou un point lumineux supplémentaire peut être prévu ;
- **Facilité d'entretien** : En raison de leur exposition constante à différentes conditions météorologiques, les abris à vélos doivent être correctement entretenus. Une conception simple peut contribuer à limiter l'entretien des installations d'abris à vélos et à le rendre fluide.

				
	<b>Mini</b> (gratis)	<b>Midi</b> (betaald)	<b>Maxi</b> (betaald)	<b>Mega</b> (betaald)
<b>Herkomst</b>	Klem of rek bij voordeur voor bewoners	Trommel, box of kluis voor bewoners. Afgesloten op 30 meter	Buurtstalling voor bewoners. Afgesloten inpandig of overdekt niet-openbaar	Centrumstalling voor bewoners. Niet openbaar met service
<b>Route</b>	Klem of rek bij OV-halte of station	Trommel, box of kluis bij transferpunt	Stationsstalling Bewaakt Niet-openbaar	Fietstransferpunt met service. Openbaar
<b>Bestemming</b>	Klem of rek voor werknemers en bezoekers bij winkels, werk, school, sport etc. Openbaar.	Box of kluis, bij sport, school, winkelcentra of stadsdeelcentra. Afgesloten. niet- openbaar.	Stalling voor werknemers en/of bezoekers bij winkelcentra, stads- (deel)centra, uitgaansgebieden en evenementen. Afgesloten, inpandig wel / niet openbaar	Grote stalling met extra voorzieningen bij stads(deel)centra, winkelcentra of evenementen, Bewaakt, openbaar

Figure 29 : Tableau d'évaluation des abris à vélos

La **disposition logique** et la **capacité** des abris à vélos sont liées à la fonction et à la destination d'un déplacement à vélo. Une signalisation adéquate peut aider les cyclistes à éviter un stationnement erroné. Pour une visite de courte

durée, le vélo est souvent placé sur le support devant ou contre la destination.

- Pour les zones centrales, une offre minimale devrait être présente aux endroits stratégiques. Dans ce cas, il est préférable d'opter pour des abris de petite taille situés le plus près possible de la ou des destinations principale(s) ;
- Au niveau des entreprises, des écoles et autres établissements, une distinction est faite entre le stationnement pour les visiteurs (près de l'entrée et visible) et le stationnement pour les employés (couvert et à l'abri du vol) ;
- Aux nœuds de transport public (arrêts de bus centraux et points 'Hoppin'), il est préférable de prévoir suffisamment d'abris à vélos couverts et protégés contre le vol, afin d'encourager autant que possible l'utilisation du vélo avant et après les transports en commun.

Outre les abris à vélos standard, il convient d'accorder une attention suffisante aux modèles hors gabarit tels que les vélos cargos. Il est possible de prévoir des abris pour ces vélos avec des supports bas.



Figure 30 : Image de référence d'un abri pour vélos cargos (support bas)

Afin de déterminer où des abris à vélos seront prévus et en quelle quantité, la commune se basera sur les fonctions présentes dans la commune telles que les commerces, le centre administratif, le CPAS, le commissariat de police, la bibliothèque, etc. La commune déterminera en concertation avec ces services où des abris à vélos seront prévus et en quelle quantité.

Wemmel compte également des quartiers et des rues au développement dense, dont les maisons ne disposent pas toujours des installations nécessaires pour le stationnement de leurs propres vélos. Souvent, les vélos doivent être placés dans le couloir, ce qui n'est pas très confortable pour les résidents. La commune de Wemmel peut fournir des conseils aux futurs

candidats à une rénovation sur la manière d'intégrer un abri à vélos dans l'habitation. Mobiel 21 a compilé quelques exemples inspirants d'abris à vélos intérieurs.<sup>1</sup>



Figure 31 : L'abri à vélos situé près de la voie publique est couvert et sécurisé par une structure en bois transparente (à gauche) et habitation à Louvain avec abri à vélos côté rue

En outre, la possibilité de mettre à la disposition des résidents des abris à vélos dans les rues pourrait également être étudiée. Il s'agit de parkings à vélos verrouillés, gérés par les résidents. Les emplacements de stationnement pour voitures seront échangés contre l'installation de boxes à vélo. Si plus d'espace qu'un simple emplacement de stationnement est disponible, on peut également utiliser les parkings de quartier plus grands pour les vélos.

Pour déterminer l'emplacement des boxes à vélo, un appel peut être lancé au public afin de déterminer les endroits adéquats et le degré d'intérêt.



Figure 32 : Exemples de boxes à vélo (à gauche à Gand, à droite à Schaerbeek)

---

<sup>1</sup> *Fiets Suite*, Mobiel 21, 2011.



Figure 33 : Abris à vélos de quartier Limbastraat à Gand (à gauche) et abris à vélos de quartier à Anvers (à droite)

### **Vélos partagés**

Au niveau de la région de transport, il a été convenu que des vélos partagés seraient également mis à disposition à Wemmel selon le système back-to-one. Par exemple, 5 vélos sont mis à disposition au point 'Hoppin' de l'avenue du Maalbeek. Des abris à vélos sont également prévus aux autres points 'Hoppin'.

### **Lignes directrices et normes**

#### **Situation**

Les directives relatives au stationnement des vélos garantissent que la demande en stationnement des cyclistes soit satisfaite par les aménagements spatiaux. Après tout, des installations de stationnement de qualité suffisante offrent un plus grand confort aux cyclistes. La commune de Wemmel élaborera une directive sur le stationnement des vélos afin d'y contribuer.

#### **Norme de stationnement pour les vélos selon le règlement d'urbanisme**

Les nouveaux développements, qu'il s'agisse de logements ou d'installations publiques, seront dotés d'une norme minimale que le développement devra respecter. Toutefois, le promoteur est libre de prévoir plus d'emplacements de stationnement pour vélos que ce que prévoit la norme. L'abri à vélos doit être facilement accessible et offrir suffisamment d'espace. En d'autres termes, la distance de centre à centre entre les vélos doit être suffisamment grande. Idéalement, l'abri à vélos devrait être prévu dès la conception et faire ainsi partie intégrante de la conception.

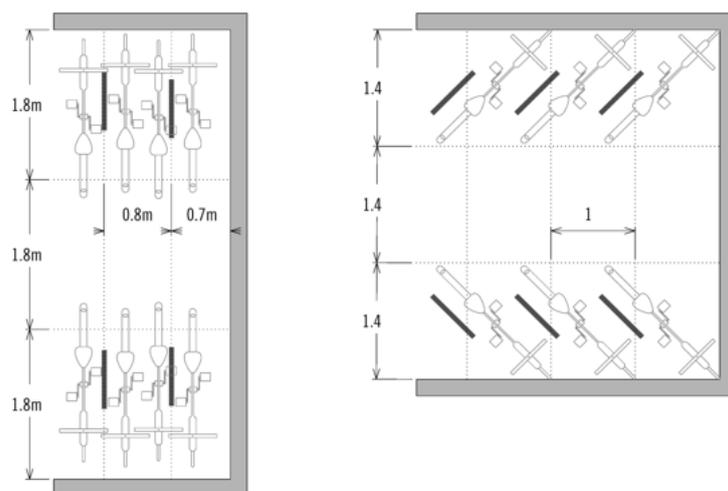


Figure 34 : Image de référence de l'ordonnance de stationnement de Brasschaat : dimensions et distance de centre à centre entre les vélos

### 5.2.3. TRANSPORTS EN COMMUN ET INTERMODALITE

#### ***Transport sur mesure***

Dans le cadre de la région de transport, une nouvelle offre de transports en commun a été développée (voir ci-dessus). L'offre en transport sur mesure varie, allant d'un bus 'Hoppin' à réserver à l'avance ou d'un taxi 'Hoppin' qui transporte les voyageurs sur demande à divers systèmes partagés, comme des voitures partagées et des vélos partagés. L'offre pour personnes handicapées (transport de groupes cibles) en fait également partie.

En renforçant la fréquence sur les lignes disponibles, ainsi qu'en enquêtant sur la connexion avec l'arrêt du Sneltram au niveau de l'A12, il ne sera pas nécessaire de recourir à des transports personnalisés (comme des navettes).

#### ***Points 'Hoppin'***

A Wommel, 5 points 'Hoppin' de quartier et 1 point 'Hoppin' local sont prévus, parmi lesquels le point situé près du parc communal dans le centre de Wommel est considéré comme celui présentant le plus de potentiel pour la mobilité combinée. Le point 'Hoppin' est accessible par l'avenue du Maalbeek, la chaussée de Bruxelles, la chaussée de Merchtem, le Markt et la rue J. Vanden Broeck.



*Figure 35 : Emplacement du futur point 'Hoppin' à l'arrêt de bus de l'avenue du Maalbeek*

Les autres points 'Hoppin' sont prévus au niveau de l'avenue J. De Ridder, au hall des sports du Dijck, au Kaasmarkt, sur la chaussée Romaine et dans le centre.

Cet arrêt de bus devrait à l'avenir être desservi par les lignes de transport en commun indiquées dans le tableau ci-dessous.

Openbaar vervoer lijnen		
Kernnet		
Lijn	Frequentie	Huidige lijn
Brussel Noord – Wemmel Markt	4x/u(dal)	240
Aanvullend net		
Lijn	Frequentie	Huidige lijn
Wemmel Markt - Strombeek-Bever	1x/u(dal)	241
Functioneel		
Lijn	Frequentie	Huidige lijn
Wemmel Markt - Kaasmarkt - Hamme - Asse Station	/	242

En termes d'aménagements cyclables, un abri à vélos de 10 places est prévu à un point 'Hoppin' de cette catégorie. Actuellement, il y a huit emplacements de stationnement pour vélos couverts. Cinq vélos partagés (non électriques) seront placés à cet endroit à l'avenir. L'emplacement de ces vélos partagés sera situé au bout de l'avenue du Maalbeek, à côté du parking existant. De plus, des espaces pour les vélos hors gabarit sont nécessaires. Actuellement, il existe déjà quatre espaces de ce type. La commune étudie en outre la possibilité de fournir des voitures partagées à cet endroit également.

#### **Arrêts de bus**

La commune examinera les arrêts de bus existants et les améliorera si nécessaire/possible : prévoir un abribus avec éclairage, une poubelle et quelques supports pour vélos.

#### **Flux**

La commune se concertera régulièrement avec De Lijn concernant le flux. La qualité de l'offre de transports publics est étroitement liée au respect des temps de parcours définis. Les problèmes en termes de flux de trafic seront déterminés et corrigés en collaboration avec De Lijn.

Les propositions formulées pour décourager le trafic motorisé à certains endroits devraient également réduire le volume du trafic, améliorant ainsi la fluidité de la circulation.

#### 5.2.4. TRAFIC MOTORISE

Les voies d'accès à Wemmel sont confirmées, comme stipulé dans le plan de mobilité précédent. Dans le plan de mobilité régional, aucune route supralocale n'a été retenue sur le territoire de Wemmel. Il a donc été décidé de diviser la catégorie des « routes d'accès locales » en « routes d'accès communales » et « routes d'accès de quartier ».

L'itinéraire vers Bruxelles emprunte la route régionale N290 Windberg - Kaasmarkt - Chaussée de Bruxelles. Cette route est classée comme une route d'accès communale. Pour améliorer la qualité de vie le long de la chaussée de Bruxelles, la commune opte pour un réaménagement complet de la route. Il sera procédé dans ce cadre à une nouvelle concertation avec le gestionnaire de la voirie (Région flamande, AWV).

D'est en ouest, il y a l'itinéraire d'accès et de liaison le long du Zijp, de la rue Fr. Robbrechts et du Rassel. Cet itinéraire a été sélectionné en tant que route d'accès communale. L'itinéraire le long de l'avenue du Maalbeek et de l'avenue de Limburg Stirum est également retenu comme route d'accès de quartier.

Cette catégorisation est liée aux choix effectués pour le réseau routier sous-jacent. Le complexe de bretelles d'entrée et de sortie n° 9 sera optimisé et doté d'une liaison à part entière avec le R0. La bretelle d'accès à hauteur de l'avenue de Limburg Stirum sera fermée. L'itinéraire conserve néanmoins une importante fonction d'accès vers Bruxelles.

Les autres voies empierrées sont choisies comme routes d'accès locales, qui ne doivent servir qu'au trafic de destination local. Un certain nombre de mesures sont prises pour faire respecter cette règle, dont certaines ont déjà été décrites dans la rubrique « Quartiers résidentiels ».



Figure 36 : Synthèse de la catégorisation des routes

En plus des mesures visant à empêcher le trafic de transit, déjà décrites dans la rubrique sur les aménagements pour piétons, les mesures supplémentaires suivantes seront prises :

- Couper la rue Bruyndonckx pour empêcher le trafic de contournement et sécuriser la piste cyclable locale ;
- L'Obberg devient une route à sens unique à partir de la chaussée de Bruxelles ;
- Le Ronkel devient une route à sens unique en direction de la chaussée de Bruxelles. Ce carrefour sera modifié : à partir du Ronkel, le trafic motorisé ne pourra que tourner à droite (vers le R0), à partir du Val Brabançon, il ne pourra également que tourner à droite (vers l'avenue des Etangs) ;
- Le long de l'avenue des Etangs, le stationnement longitudinal sera introduit avec des emplacements de stationnement délimités alternant à gauche et à droite de l'avenue et des voies de dépassement suffisamment longues. L'avenue des Etangs reste bidirectionnelle ;
- Pour éviter le trafic de contournement, la chaussée de Merchtem sera séparée du Windberg. La possibilité de créer des parkings à cet endroit est étudiée plus avant ;
- Pour filtrer et protéger l'allée des Peupliers, un panneau de signalisation « Excepté circulation locale » sera placé à cet endroit ;
- Dans la rue P. Vertongen, juste au sud de la rue J. Vanden Broeck, un panneau de signalisation C5 est prévu (Accès interdit aux conducteurs de véhicules à moteur à plus de deux roues et de motocyclettes avec side-car).

## 5.2.5. TRAFIC DE FRET

### **Taxe kilométrique**

En avril 2016, la Belgique est passée du système de l'Eurovi-gnette à un système de péage basé sur le nombre de kilomètres parcourus par les camions. Ce nouveau système inclut également d'autres coûts externes comme les émissions de CO<sub>2</sub>, les embouteillages, etc. Les taxes kilométriques s'appliquent aux véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes et qui empruntent certaines autoroutes et routes régionales et communales.



Figure 37 : Routes à péage (Viapass)

Le trafic de fret local suit le plus longtemps possible les itinéraires des routes supralocales et des routes locales 1 et 2. Les autres routes sont protégées par une restriction de tonnage combinée à des chargements et déchargements locaux. Le trafic de fret de transit qui, par exemple, veut faire le mouvement est-ouest le long du Zijp vers le Rassel (par exemple pour éviter la redevance kilométrique) doit être interdit. Ce point sera examiné maille par maille pour voir quels sont les affleurements, et des conventions seront conclues avec l'AWV et les acteurs concernés (voir aussi PMR).

L'accessibilité de la zone industrielle au sud est organisée à partir de la chaussée Romaine. L'avenue Reine Astrid sera coupée, de manière à ce que le trafic de fret ne puisse plus l'emprunter en direction du centre et soit davantage orienté vers le réseau routier supralocal.

## 5.2.6. POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Lors de la deuxième phase de l'enquête sur la circulation, l'enquête sur le trafic a été organisée. Il en a été conclu que dans la plupart des quartiers situés au sud, la pression de stationnement est plus élevée qu'au nord, mais qu'au niveau des quartiers, aucune situation problématique n'a été constatée.

Cette pression de stationnement est en partie due au stationnement des camionnettes. Ce phénomène est vécu comme une nuisance dans les rues résidentielles. A court terme, cette problématique sera abordée. Il sera également examiné si des mesures comme la zone bleue et la carte de riverain doivent être déployées.

La carte suivante - compilée à partir de la connaissance sur site et de notifications - montre clairement que la partie sud de la commune souffre de la problématique des camionnettes.

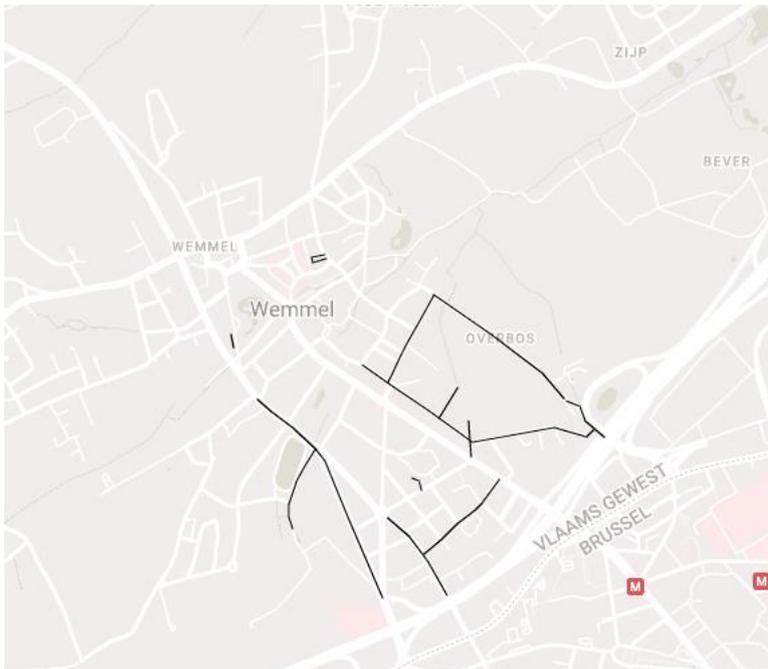


Figure 38 : Emplacement du stationnement des camionnettes

Il est suggéré de considérer le nombre de voitures impliquées par emplacement et de trouver ensuite des emplacements de stationnement adaptés. Ces emplacements de stationnement :

- seront de préférence regroupés ;
- seront de préférence prévus pour une longue durée ;
- limiteront au maximum la vue depuis les habitations ;

- seront idéalement des emplacements de stationnement longitudinaux en raison de la mauvaise visibilité lors des manœuvres.

Ces emplacements de stationnement seront alors indiqués par une signalisation appropriée et pourront également être marqués en couleur. Pour que cette politique de stationnement fonctionne, il est important de la faire respecter.



Figure 39 : Panneaux de stationnement pour les camionnettes (utilitaires légers) et les voitures (particulières)



Figure 40 : Exemple de marquage d'un emplacement de stationnement pour camionnette

Ainsi, on pourrait choisir de regrouper les problèmes de la rue J. Bogemans et de la rue E. Van Elewijck sur la « poche de stationnement » située entre la rue E. Van Elewijck et la rue E. Lambrechts.



Figure 41 : Exemple de regroupement des emplacements de stationnement pour camionnettes

## 5.3. DOMAINE DE TRAVAIL C - MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

### 5.3.1. GESTION DU TRANSPORT

#### ***Plans de transport scolaire - Plans de transport d'entreprise***

La commune de Wemmel veut faire des plans de transport d'entreprise une priorité pour toutes les institutions comptant plus de 50 membres du personnel. Les entreprises privées sont impliquées dans cette réflexion, mais aussi les écoles, les centres de vie et de soins, etc. L'ambition est, en collaboration avec le point de mobilité provincial de la province du Brabant flamand, de soutenir un maximum d'entreprises et d'institutions dans l'élaboration d'un scan de mobilité. Sur cette base, des conseils sur mesure peuvent ensuite être élaborés pour les collaborateurs concernés. L'objectif est de pouvoir offrir des alternatives aux employés sous la forme de covoiturage et d'utilisation du vélo et des transports en commun.

En outre, les mesures suivantes sont envisagées :

- Les mesures existantes relatives à la circulation scolaire (contrôles des vélos, surveillants autorisés, contrôle de la circulation aux abords des écoles, éducation à la circulation, consultation des comités de parents) seront maintenues ;
- Un bon entretien des arrêts des transports en commun est assuré ;
- Des abris à vélos de qualité et en nombre suffisant sont prévus à différents endroits : aux principaux arrêts de bus, près des bâtiments publics, à proximité des commerces, ... L'utilisation des abris sera surveillée afin qu'ils puissent être agrandis si nécessaire ;
- Pour encourager le personnel communal à ne plus venir au travail en voiture, une indemnité vélo est prévue et les abonnements aux transports en commun sont remboursés. En outre, la commune envisage de mettre des douches à la disposition du personnel qui se rend au travail à vélo.

La commune travaillera avec l'AWV pour identifier les feux de circulation où il est possible d'installer des prédicteurs de temps d'attente et où il est possible d'autoriser les virages à droite ou le passage au rouge pour les cyclistes.

La commune va également lancer une étude pour trouver un emplacement approprié pour un compteur de vélos. Un compteur de vélos enregistre le nombre de cyclistes qui passent. Le compteur fournit ainsi à la commune des données sur le nombre de cyclistes, mais a également une fonction de sensibilisation, tant auprès des cyclistes que des automobilistes. Son installation sur la voie cyclable rapide semble évidente.



Figure 42 : Compteur de vélos Malines Nekkerspoel (à gauche) et prédicteur de temps d'attente pour les cyclistes (à droite)

La commune prendra des dispositions avec la police pour enregistrer les accidents sur le territoire de la manière la plus précise possible. Cela devrait permettre de prendre des mesures, le cas échéant, de prévention des accidents.

#### PARTAGE DE VOITURES

Etant donné que selon des études, une voiture partagée remplace en moyenne 10 voitures particulières, la commune veut miser sur l'utilisation des voitures partagées. Actuellement, il n'existe pas encore d'offre de voitures partagées. Pour commencer, la commune suivra de près les évolutions et les mettra en œuvre si possible. Concrètement, la commune veut connaître l'intérêt de la population et déterminer ensuite l'emplacement le plus approprié pour une ou plusieurs voitures partagées.

### 5.3.2. SENSIBILISATION - COMMUNICATION

Les campagnes générales contribuent à faire évoluer les comportements. Les principales réalisations du plan de mobilité sont soutenues par des campagnes. La commune de Wemmel continuera également à communiquer systématiquement la grande histoire qui sous-tend le plan de mobilité : le *modal shift* vers la marche à pied, le vélo et les transports en commun, des zones résidentielles sans voiture mais néanmoins accessibles en voiture.

- Lorsqu'une nouvelle mesure/intervention majeure est réalisée, elle sera clairement annoncée ;
- Le bulletin d'information de la commune est déjà activement utilisé pour communiquer avec le public. Les réalisations du plan de mobilité et les résultats des actions de la police (par exemple, en matière d'excès de vitesse ou d'infractions de stationnement) peuvent y être inclus ;
- Lorsque De Lijn introduit de nouvelles lignes, de nouveaux horaires (généralement en décembre) ou de nouveaux tarifs (en février), ces informations sont également diffusées dans la commune ;
- Wemmel signera la charte SAVE, s'engageant ainsi à améliorer la sécurité routière dans la commune.

### 5.3.3. APPLICATION

Introduire de nouveaux régimes de vitesse ou de stationnement, etc. n'a aucun sens sans une politique d'application. Une bonne communication avec le public est également importante à cet égard, afin que les gens sachent à quoi sert l'action :

- La politique de stationnement n'est efficace que si son respect est contrôlé ;
- Des contrôles préventifs, puis répressifs, peuvent avoir lieu à des endroits différents. Les résultats de ces actions seront alors clairement communiqués dans le bulletin d'information et sur le site Internet de la commune et de la zone de police ;
- En concertation avec De Lijn, des contrôles sur l'obstruction de la circulation des bus peuvent être organisés. Ces actions se concentreront sur des points (et des moments) problématiques spécifiques signalés par les chauffeurs. De cette façon, la circulation des transports en commun pourra être améliorée ;
- Pour garantir la sécurité dans les zones 30 et aux abords des écoles, une politique d'application est nécessaire.

### 5.3.4. ORGANISATION DE LA POLITIQUE DE MOBILITE

La consultation interne, la communication et l'organisation au sein de l'administration constituent un facteur de soutien important pour la planification de la mobilité.

- Le Service Mobilité et le Service Environnement se concertent étroitement. Cette concertation garantit un alignement entre l'aspect spatial et l'aspect de la mobilité. Le Service Mobilité se chargera de l'élaboration concrète des actions et collectera des données sur les effets de ces actions (en vue de l'évaluation annuelle et de l'ajustement du plan de mobilité). Il sera également chargé de coopérer avec la police locale et d'assurer la liaison avec le public et les acteurs externes ;
- La police locale réservera le temps nécessaire aux actions qui soutiennent la réalisation du plan de mobilité. Le contrôle du stationnement a été externalisé ;
- Pour soutenir l'utilisation du réseau de pistes cyclables, la signalisation sera davantage déployée. Les panneaux indiquent également les distances à parcourir jusqu'aux centres voisins ;
- Le plan « voies lentes » continuera également à être réalisé. Les conventions liées à la réparation des voies lentes, la signalisation, l'entretien, etc. seront suivies. Lors de la construction de nouveaux quartiers résidentiels, la suppression de voies lentes sera évitée et la possibilité de créer de nouveaux passages sera étudiée.

# 6

## PROGRAMME D'ACTION

Vous trouverez ci-joint des tableaux résumant les mesures prévues dans le cadre de ce plan de mobilité. Ils contiennent une indication du délai dans lequel l'intervention sera réalisée. Par court terme, il y a lieu d'entendre une durée allant jusqu'à 3 ans, par moyen terme une durée allant de 4 à 6 ans et par long terme une durée allant de 7 à 10 ans. Dans chaque cas, le partenaire responsable est indiqué.

VECTRIS®

VITAL DECOSTERSTRAAT 67A - 0201 | 3000 LOU-  
VAIN | BELGIQUE

+32 (0)16 31 91 00 | INFO@VECTRIS.BE |