

Plan de mobilité

Cap sur une mobilité performante



Avant-propos

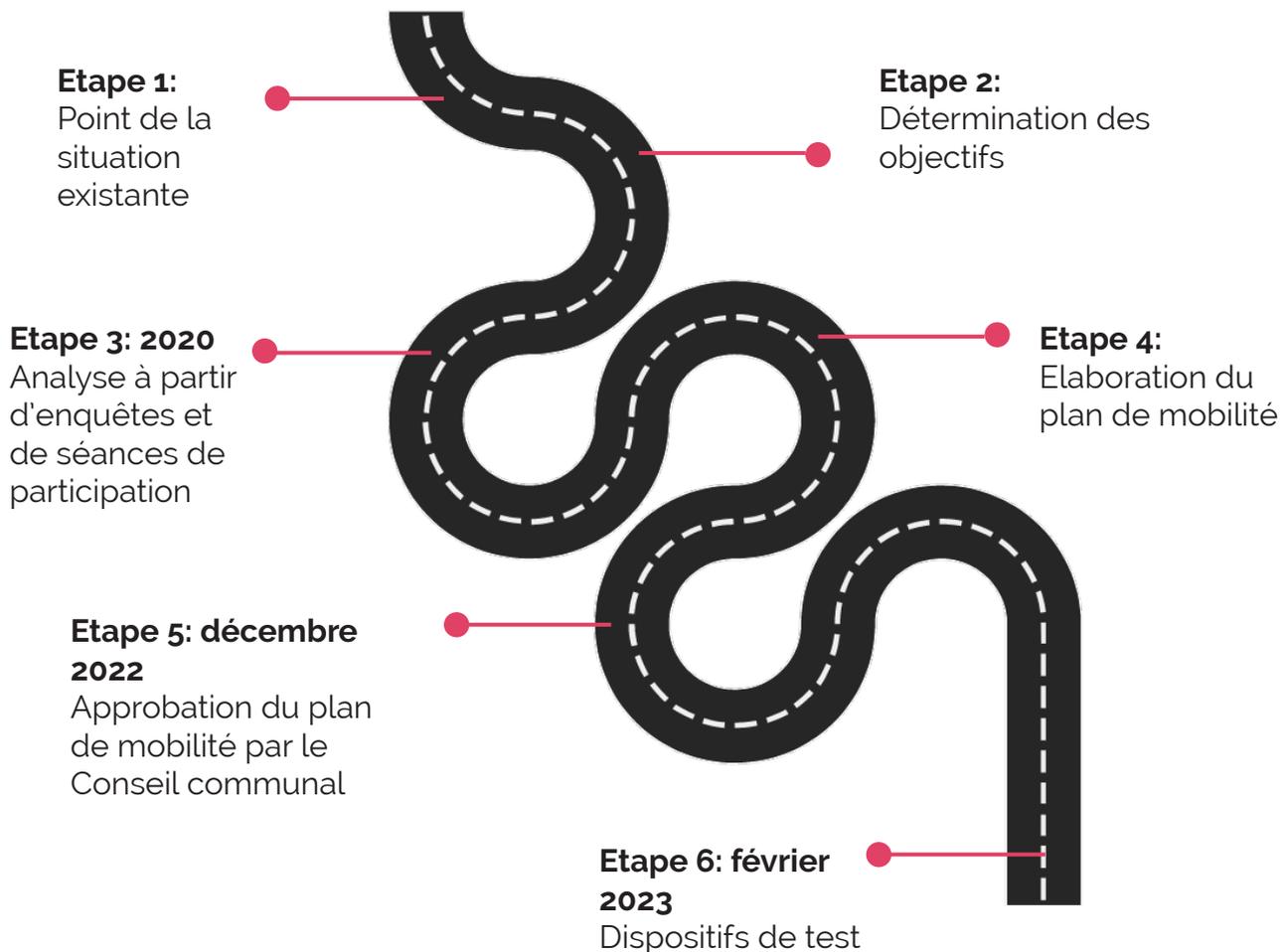
Wemmel veut déployer des efforts en faveur de la sécurité routière et faire la part belle à la nature. En raison de la pression élevée induite par le trafic automobile, il n'y a aujourd'hui que peu de place dans la commune pour les cyclistes et les piétons. L'objectif est de rendre les axes principaux plus intéressants pour le trafic de transit, de manière à dissuader ces automobilistes d'emprunter les rues résidentielles.

Quelles réponses allez-vous découvrir dans cette brochure?

- Quels sont les objectifs poursuivis?
- Quels sont les projets pour votre quartier?
- Où pouvez-vous trouver davantage d'informations ou une réponse à vos questions?

Comment ce plan a-t-il vu le jour?

Après l'organisation d'enquêtes et de séances de participation dans le but de recueillir un maximum d'informations, le plan de mobilité a été approuvé par le Conseil communal à la mi-décembre 2022. Le plan que vous avez devant vous est le fruit des étapes énoncées ci-après.



Dans les pages qui suivent, nous nous proposons de vous guider au travers du plan de mobilité dans son ensemble.

Bonne lecture!

Objectifs



Créer davantage d'espace où les piétons de tous âges se sentent en sécurité:

- Encourager l'utilisation des voies lentes pour les déplacements plus courts.
- Analyser les abords des écoles afin d'en améliorer l'accessibilité.
- Adapter l'infrastructure routière dans les quartiers.

Prendre des initiatives afin que les habitants puissent se déplacer à vélo en toute sécurité:

- Déterminer les mesures à prendre au niveau du réseau cyclable local.
- Réduire le nombre d'accidents impliquant des cyclistes.
- Encourager davantage d'habitants à se déplacer à vélo.



Adapter les transports en commun aux besoins des Wemmelois:

- Examiner comment la fluidité des transports en commun pourrait être améliorée au niveau de l'avenue De Limburg Stirum.
- Créer un arrêt principal bien conçu au centre de Wommel.
- Améliorer l'infrastructure des arrêts de bus.
- Encourager davantage d'habitants à se déplacer en bus.



Réduire le trafic motorisé dans le centre:

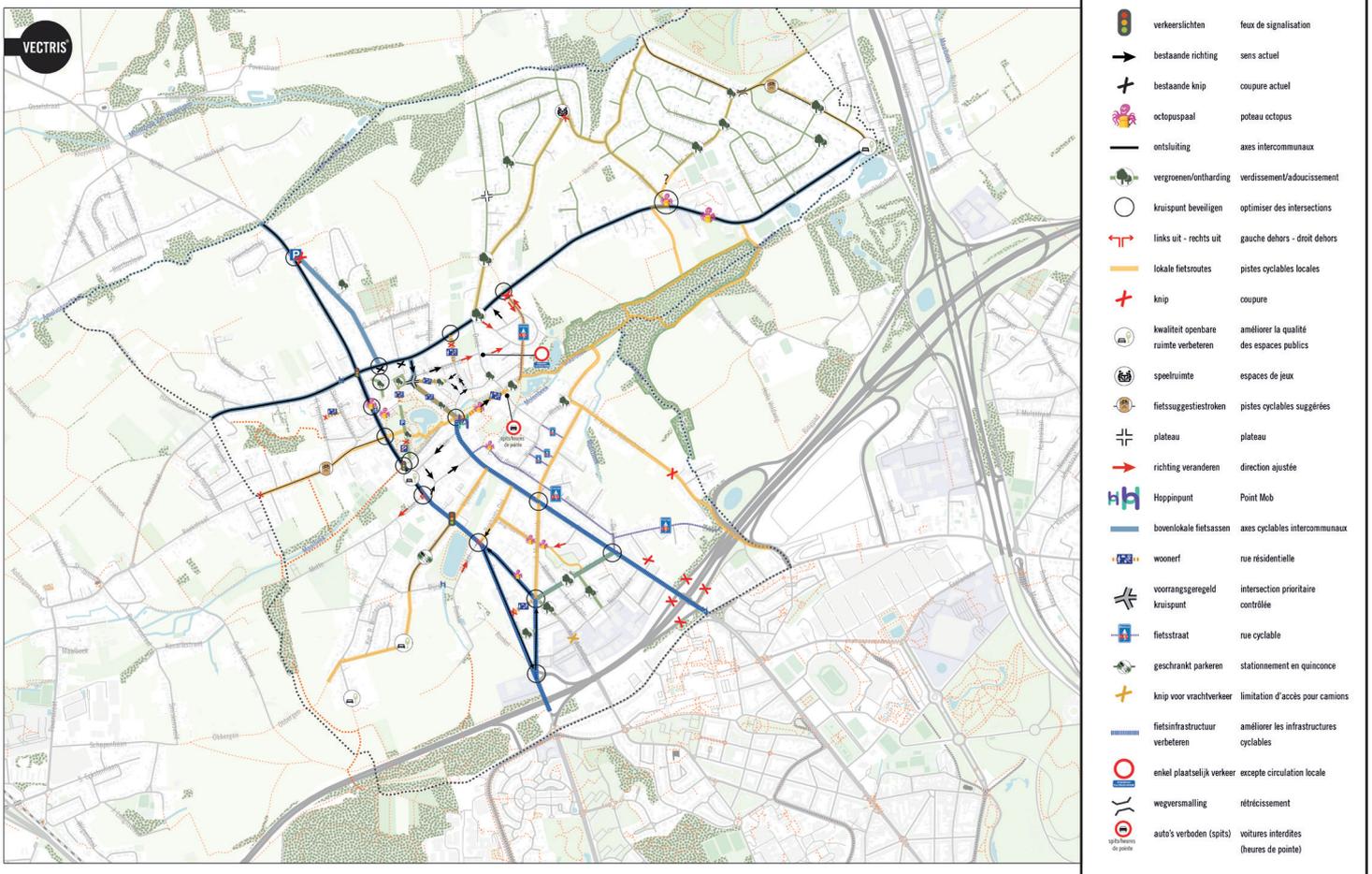
- Décourager le trafic de contournement par les voiries locales.
- Orienter le trafic motorisé vers les axes équipés à cette fin.
- Réduire le nombre d'accidents sur les voiries communales.



En résumé

La carte ci-dessous montre les mesures (d'accompagnement) qui renforceront les réseaux :

- Revaloriser les **voies lentes**
- **Désempierrer et végétaliser** certaines rues
- **Renforcer l'identité du centre**
- **Améliorer l'environnement scolaire**
- Prévoir des **zones réservées aux vélos** et des **bandes cyclables suggérées**
- Créer des points '**Hoppin**'* à divers endroits
- Prendre des **mesures de circulation**
- Encourager les écoles et les grandes entreprises à élaborer des **plans de transport**
- Trouver une solution pour le **stationnement des camionnettes**



* Bon à savoir...

Un point '**Hoppin**' est un endroit où l'on peut aisément passer d'un moyen de transport à l'autre. Selon le cas, on y trouve différents moyens de transport comme des voitures ou vélos partagés, des transports en commun, la possibilité de recharger les véhicules électriques, etc.

Adaptations concrètes

1. Axes principaux

Ces axes servent tant au trafic local qu'au trafic de transit. Une attention particulière a été accordée à la fluidité du trafic à travers l'aménagement de carrefours adaptés, des adaptations de la vitesse, etc. Le trafic de contournement dans les quartiers résidentiels est découragé, mais ces quartiers résidentiels restent aisément accessibles pour les automobilistes qui doivent s'y rendre.

Accès en voiture

- Le trafic de transit et le trafic de fret sont orientés vers 2 axes principaux: l'axe **Windberg-Kaasmarkt-Chaussée de Bruxelles** et l'axe **Rassel-Rue Fr. Robbrechts-Zijp**.
- L'**avenue De Limburg Stirum** devient une route d'accès de quartier et la jonction vers Bruxelles.
- Le pont entre l'**avenue De Limburg Stirum et Bruxelles** n'est pas coupé. Les bretelles d'accès et de sortie du Ring (R0), en revanche, le sont.

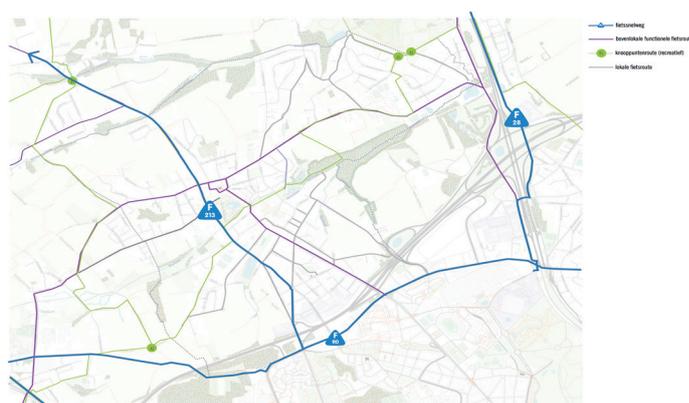
Liaisons cyclables

A Wemmel, on trouve d'une part des voies cyclables rapides (F213, F28 et FR0) et d'autre part le réseau cyclable local.

La **voie cyclable rapide F213**, qui passe par le Windberg et la Chaussée de Bruxelles en direction de Jette, sera à court terme dotée de pistes cyclables à sens unique par l'Agentschap Wegen en Verkeer. À Wemmel, il s'agit de la direction de Bruxelles entre l'intersection avec la rue Profonde et la rue Is. Meyskens.

Le **réseau cyclable fonctionnel supralocal*** forme une croix à travers la commune. Les mesures prises pour bannir le trafic de transit du centre auront également pour effet d'améliorer la sécurité routière pour les cyclistes. Une conception moins technique de la circulation est proposée pour le rond-point actuel de la rue de l'Ecole - chaussée de Merchtem.

Vient enfin le **réseau cyclable local**. A travers des coupures et l'aménagement de bandes cyclables suggérées (notamment dans la **rue J. Bruyndonckx**), la commune veut créer à ce niveau également des itinéraires cyclables fluides, sûrs et accessibles. Comme nous le verrons dans les pages suivantes, quelques zones réservées aux vélos seront également aménagées.



Voiries régionales

C'est l'Agentschap Wegen en Verkeer qui est responsable des voiries régionales. La commune a son mot à dire mais n'a aucun pouvoir de décision. Wemmel possède **1 voirie régionale, à savoir la N290**. Une demande de réaménagement a été introduite pour la chaussée de Bruxelles. Pour en savoir plus à ce sujet, surfez sur www.wegenverkeer.be.

* Bon à savoir...

Un **réseau cyclable fonctionnel supralocal** est un réseau d'infrastructures cyclables qui dépasse les frontières de la commune et relie entre eux les noyaux résidentiels. Ce réseau se compose d'itinéraires principaux, d'itinéraires fonctionnels et d'itinéraires alternatifs. Les pistes cyclables locales dont nous parlons plus haut viennent s'y greffer.

2. Kaasmarkt et chaussée de Bruxelles

Sens de circulation

- À long terme, l'**Obberg** deviendra une route à sens unique à partir de la chaussée de Bruxelles.
- À long terme, le **Ronkel** deviendra une route à sens unique en direction de la chaussée de Bruxelles.
- 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.

Coupure*

- Coupure de la **rue J. Bruyndonckx** pour empêcher le trafic de contournement et sécuriser la piste cyclable locale.
- 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.
- La partie la plus à l'ouest de l'**avenue J. De Ridder** sera détachée de la **chaussée de Bruxelles**. Cette section sera également réaménagée en clos résidentiel.*
- Coupure **avenue E. Verhaeren**. Cette rue sera également réaménagée en clos résidentiel.

Végétalisation et désempièrrement

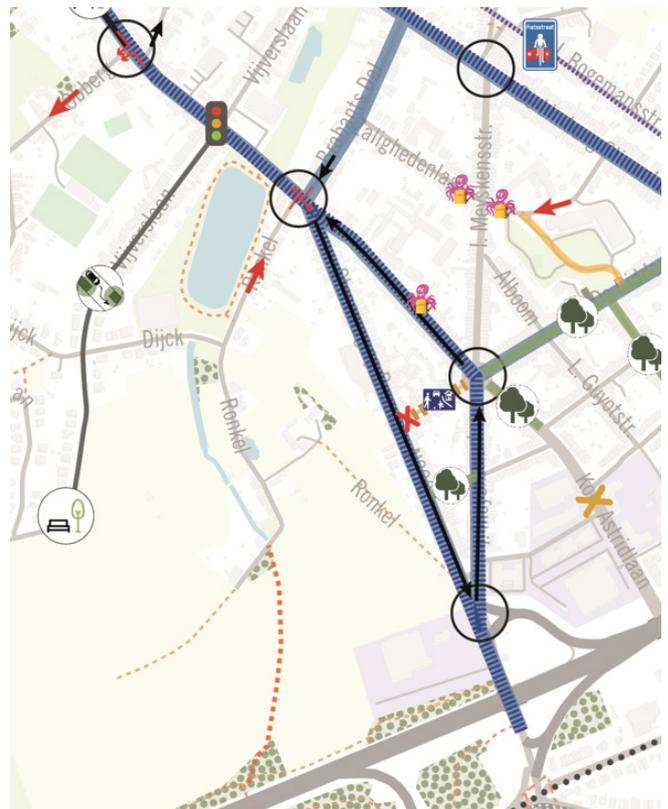
Il est crucial de réduire les surfaces empièrées et de prévoir davantage de verdure. L'accent sera tout particulièrement mis sur ces aspects dans les quartiers suivants.

- Avenue Roi Léopold III
- Ronkel
- Entre l'avenue J. De Ridder et l'avenue De Limburg Stirum

- Environs de l'avenue Reine Astrid
- Rond-point de l'avenue Van Eyck et alentours

Trafic de fret

Des mesures vont être prises pour le trafic de transit des poids lourds. Le trafic de fret local empruntera le plus possible les voiries supralocales. L'**avenue Reine Astrid** sera coupée au trafic de fret, 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. L'accessibilité de la zone industrielle pour le trafic de fret sera organisée à partir de la **chaussée Romaine**.



* Bon à savoir...

Une coupure désigne un endroit où la chaussée est interrompue de manière à ne laisser passer que les cyclistes et les piétons.

Les clos résidentiels contribuent à créer des noyaux agréables et ouverts offrant davantage de place aux résidents, aux piétons et aux cyclistes. Dans un clos résidentiel, les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique. La vitesse y est limitée à 20km/h pour tous les usagers de la route. Le stationnement est interdit, sauf aux emplacements marqués de la lettre 'P' ou aux endroits où un signal routier l'autorise.

3. Centre

Au centre, les efforts se concentreront 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 coupures. Le centre est ainsi en tout temps accessible à pied, à vélo ou en voiture. Le **Markt** conserve le système actuel à sens unique. Les possibilités de stationnement sur la place et à hauteur du **Dries** seront maintenues également.

Les mesures suivantes sont prévues afin d'éviter le trafic qui s'infiltré dans le centre, notamment aux heures de pointe:

Sens de circulation

- Le sens unique existant dans la **rue A. 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**.
- La **drève des Peupliers** devient un sens unique afin de garantir la sécurité dans la rue.

Coupure

- Le **Markt** (entre la rue A. Verhasselt et la rue Fr. Robbrechts) sera détaché de la rue Fr. Robbrechts et à terme aménagé en clos résidentiel.
- L'**avenue du Parc** sera coupée de la rue Fr. Robbrechts.
- **Avenue Dr. H. Follet et avenue du Maalbeek**: les deux parties du parc seront reliées.

Clos résidentiel

- Réaménagement de la **rue J. Vanden Broeck** en clos résidentiel avec espaces verts.

Végétalisation et désempierréement

Il est crucial de réduire les surfaces empierrées et de prévoir davantage de verdure. L'accent sera tout particulièrement mis sur ces aspects dans les quartiers suivants.

- Chaussée de Merchtem
- Markt
- Avenue K. & H. De Raedemaeker
- Rond-point Rue de l'Ecole, Markt, Chaussée de Merchtem
- Avenue Dr. H. Follet
- Parking de la maison communale

Vélos et transports en commun

L'**avenue du Parc** deviendra une zone réservée aux vélos. Cela signifie que les cyclistes peuvent utiliser toute la largeur de la chaussée. Les véhicules à moteur ne peuvent pas dépasser les cyclistes et la vitesse est limitée à 30 km/h. Une traversée sûre sera également aménagée dans l'avenue du Parc.

Au rond-point du **square Faymonville**, un point 'Hoppin' sera créé à hauteur de l'**avenue du Maalbeek**. Cet endroit n'est pas un Park & Ride ni un dépôt de bus. Des emplacements de stationnement pour personnes handicapées y seront également aménagés, ainsi que des abris à vélos sécurisés. On y trouvera aussi des vélos partagés.

* Le centre comprend les rues suivantes: rue A. Verhasselt, avenue Dr. H. Follet, Dries, rue J. Vanden Broeck, avenue K. & H. De Raedemaeker, place de l'église, avenue du Maalbeek, Markt, rue P. Vertongen, avenue du Parc, rue du Presbytère, drève des Peupliers, avenue du Héron, rue de l'Ecole, chaussée de Merchtem, avenue des Prunelliers, avenue des Tourelles.



4. Avenue de Limburg Stirum

Coupure

• La **rue J. Vander Veken** sera coupée à la circulation automobile à hauteur de Topaz afin d'améliorer la qualité de vie dans le quartier.

Végétalisation et désempiérement

• Il est crucial de réduire les surfaces empiérrées et de prévoir davantage de verdure. Pour cette raison, il sera procédé au réaménagement du **carrefour du Winkel et de la rue J. Vander Veken** ainsi que de la place **Lt. Graff**.

Vélos

• La **rue L. Vander Zijpen** devient une zone réservée aux vélos. Cette rue s'étendra de la rue **J. Bogemans** à **De Hene**.
• La **rue du Verger**, la **rue P. De Waet** et la **rue P. Vertongen** deviendront des zones réservées aux vélos.

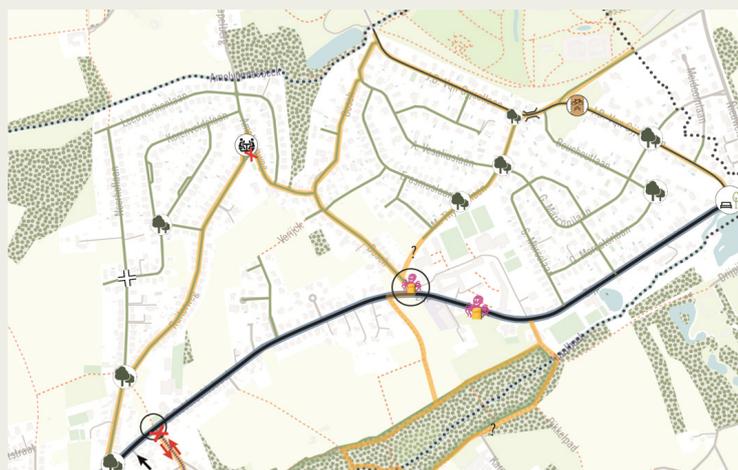
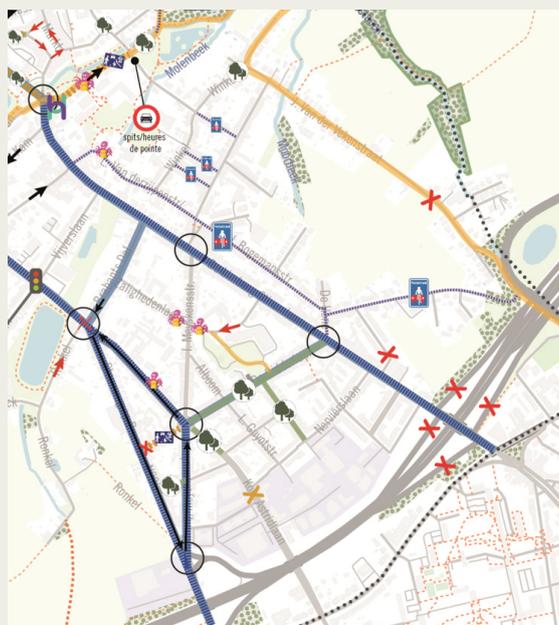
5. Bouchout

Coupure

• Afin d'améliorer la qualité de vie dans le quartier, le **chemin d'Amelgem** sera détaché partiellement du **chemin des Cavaliers**.

Vélos

• Une bande cyclable suggérée sera aménagée dans l'**avenue J.B. Van Gijssel**. Cet aménagement consiste en un rétrécissement optique de la chaussée en indiquant la position du cycliste, et a par ailleurs aussi pour effet de faire ralentir le trafic motorisé.



A gauche: Quartier de l'avenue de Limburg Stirum
A droite: Quartier de Bouchout

Ce plan de mobilité a un impact uniquement sur la mobilité à Wemmel et non sur les travaux du Ring de Bruxelles. La fermeture du complexe de bretelles d'accès et de sortie n° 8 a été décidée au terme d'une étude menée par De Werkvennootschap. Plus d'informations à ce sujet sur le site www.werkenaandering.be.



Informations et coordonnées

Vous trouverez davantage d'informations sur le plan de mobilité et les étapes précédentes sur le site Internet de la commune: <https://www.wemmel.be/fr/plan-de-mobilite>.

Vous avez encore des questions? Contactez **le Service Patrimoine & Mobilité**:

Rue J. Vanden Broeck 25, 1780 Wemmel

E. patmob@wemmel.be

T. 02/462.05.80