



TRANSITEC
INGÉNIEURS - CONSEILS

14, Rue de la Monnaie
B - 5000 NAMUR
Téléph. : 0032 (0) 81 22 45 66
Téléfax : 0032 (0) 81 22 45 68
E-mail : namur@transitec.net



REGION DE BRUXELLES-CAPITALE



COMMUNE DE WATERMAEL-BOITSFORT

PLAN COMMUNAL DE CIRCULATION, DE STATIONNEMENT ET D'AMELIORATION DES ESPACES PUBLICS DE WATERMAEL-BOITSFORT

Notice de synthèse

DECEMBRE 2004

0039.30/JD/TA/BO/bo

Ingénieurs - conseils spécialisés dans les études, réalisations et exploitation de systèmes de transport

N° TVA : BE 476394714

RC Namur : 79371

Compte ING : 350-1005978-13

TABLE DES MATIERES

	<u>Page n°</u>
1. INTRODUCTION.....	1
2. RAPPEL DES OBJECTIFS DU PCM (PHASE 2 DU PCM).....	3
2.1 OBJECTIFS EN MATIERE DE DEPLACEMENTS MOTORISES.....	3
2.2 OBJECTIFS EN MATIERE DE TRANSPORTS COLLECTIFS	3
2.3 OBJECTIFS EN MATIERE DE "MODES DOUX" ET D'ESPACES PUBLICS	4
2.4 OBJECTIFS EN MATIERE DE STATIONNEMENT	5
3. CONCEPT MULTIMODAL D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS (PHASE 3.1 DU PCM).....	6
4. PLAN DE DEPLACEMENTS (PHASE 3.2 DU PCM).....	8
4.1 PLAN DE DEPLACEMENTS – VOLET "TRAFIC"	8
4.1.1 <i>Hiérarchie recommandée du réseau routier de la commune de Watermael-Boitsfort</i>	8
4.1.2 <i>Synthèse des mesures de maîtrise du trafic recommandées à court terme</i>	9
4.2 PLAN DE DEPLACEMENTS – VOLET "TRANSPORTS COLLECTIFS"	10
4.2.1 <i>Mesures recommandées en matière d'organisation des lignes de bus de la STIB</i>	10
4.2.2 <i>Mesures recommandées pour l'amélioration des conditions de circulation des bus et des tramways</i>	10
4.3 PLAN DE DEPLACEMENTS – VOLET "MODES DOUX"	11
4.3.1 <i>Schéma cyclable recommandé</i>	11
4.3.2 <i>Aménagements recommandés en faveur des piétons et des personnes à mobilité réduite</i>	12
5. POLITIQUE DE STATIONNEMENT (PHASE 3.3 DU PCM).....	13
6. PLANNING DE MISE EN ŒUVRE DES MESURES DU PCM A COURT TERME (PHASE 3.4 DU PCM).....	15



LISTE DES FIGURES

Figure n°

- A. Rappel des objectifs**
- B. Concept multimodal recommandé**
- C. Hiérarchie du réseau routier recommandée**
- D. Synthèse des mesures de maîtrise du trafic recommandées**
- E. Synthèse des mesures en matière de transports collectifs**
- F. Schéma cyclable recommandé**
- G. Aménagements en faveur des piétons et des personnes à mobilité réduite**
- H. Politique de stationnement recommandée**
- I. Mesures recommandées à court terme**



1. INTRODUCTION

Le présent rapport contient la synthèse des mesures recommandées dans la troisième phase d'étude du Plan communal de mobilité de Watermael-Boitsfort.

Pour rappel, l'étude du Plan communal de mobilité (PCM) se compose des trois phases principales suivantes :

Phase 1. Analyse et diagnostic de la situation actuelle ¹ ;

Phase 2. Recensement des contraintes et définition des objectifs ²;

Phase 3. Plan de Mobilité, composé des sous-phases suivantes :

3.1 Concept multimodal d'organisation des déplacements;

3.2 Plan des déplacements, comportant trois volets :

- Volet "circulation automobile" ;
- Volet "transports collectifs"
- Volet "modes doux" ;

3.3 Politique du stationnement ;

3.4 Planning de mise en œuvre des propositions du PCM.

En parallèle aux phases "techniques" de l'étude, un volet important est consacré à la communication auprès des acteurs concernés et de la population en général. Ainsi, au cours du mois d'octobre 2003, les phases 1 et 2 du Plan communal de mobilité ont été soumises à une consultation publique.

^{1/} Plan Communal de Mobilité de Watermael-Boitsfort, Phase I : Analyse – Diagnostic, Rapport technique final, Septembre 2003, Transitec Ingénieurs-Conseils, Cooparch-R.U.

^{2/} Plan Communal de Mobilité de Watermael-Boitsfort, Phase II : Contraintes - Objectifs, Rapport technique final, Janvier 2004, Transitec Ingénieurs-Conseils, Cooparch-R.U.



De même, les propositions du PCM ont été :

- synthétisées dans un feuillet tous-ménages (bilingue), distribué à tous les habitants de la commune de Watermael-Boitsfort ;
- présentées et discutées lors d'une réunion publique en soirée, qui s'est déroulée le 15 septembre 2004, en présence de 80 participants.

Les recommandations du PCM ont également fait l'objet d'un rapport de synthèse provisoire ³, qui a été soumis à l'avis : de la population, lors d'une enquête publique qui s'est déroulée du 17 septembre 2004 au 18 octobre 2004 ; des partenaires du PCM (services de la Région de Bruxelles-Capitale, SNCB, STIB, IBSR, IBGE, ACVB, ...)

Suite à l'enquête publique, un rapport technique final de la phase 3 a été établi ⁴.

Le présent document rappelle les objectifs du PCM validés lors de la consultation publique, qui s'est déroulé en automne 2003 et reprend les "éléments forts" du rapport technique final de la phase 3.

^{3/} Plan Communal de Mobilité de Watermael-Boitsfort, Phase III : Propositions, Rapport technique provisoire (préalable à l'enquête publique), Septembre 2004, Transitec Ingénieurs-Conseils, Cooparch-R.U.

^{4/} Plan Communal de Mobilité de Watermael-Boitsfort, Phase III : Propositions, Rapport technique final, Novembre 2004, Transitec Ingénieurs-Conseils, Cooparch-R.U.



2. RAPPEL DES OBJECTIFS DU PCM (PHASE 2 DU PCM)

2.1 OBJECTIFS EN MATIERE DE DEPLACEMENTS MOTORISES

Fig. A Les principaux objectifs sont les suivants :

- valoriser les grands axes pour les flux de transit et les échanges avec les différents secteurs de la commune ;
- maîtriser les flux de transit à travers les quartiers résidentiels ;
- sécuriser les carrefours dangereux ;
- maîtriser les vitesses sur les axes à grand gabarit et/ou rectilignes ;
- améliorer le jalonnement de la commune de Watermael-Boitsfort sur le réseau routier structurant.

2.2 OBJECTIFS EN MATIERE DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Fig. A Dans un contexte où de nombreux projets sont envisagés à court et moyen termes, les principaux objectifs du PCM en matière de transports collectifs visent surtout à accompagner ces projets et à favoriser l'intermodalité :

- optimiser l'insertion du tram 94 sur le boulevard du Souverain (prolongement à court terme), ainsi que sur l'avenue Delleur et la chaussée de La Hulpe (vitesse commerciale, fonctionnement des carrefours, impact sur les autres modes) ;
- réorganiser le réseau bus en liaison avec le prolongement de la ligne de tram 94 (à court terme) et la mise en service du RER (à moyen terme) ;
- améliorer l'intermodalité entre le train, le métro, le tram et le bus ;
- améliorer les liaisons entre la ligne de métro 1A et le centre de Watermael ;
- favoriser la circulation des bus (vitesse commerciale, régularité) ;
- renforcer la desserte des quartiers résidentiels ;
- assurer l'accessibilité en transports collectifs au parc sportif des "3 Tilleuls".



2.3 OBJECTIFS EN MATIERE DE "MODES DOUX" ET D'ESPACES PUBLICS

Fig. A Les principaux objectifs sont les suivants :

- objectifs généraux (cyclistes, piétons et personnes à mobilité réduite - PMR) :
 - améliorer l'accessibilité aux gares SNCB et aux pôles de la STIB pour les cyclistes, piétons et PMR ;
 - améliorer l'accessibilité au pôle sportif des "Trois Tilleuls" ;
 - favoriser les mouvements de traversée du boulevard du Souverain, de la chaussée de La Hulpe et de l'avenue de la Foresterie ;
 - améliorer le confort des piétons et des cyclistes au niveau des franchissements de la voie ferrée ;
- objectifs spécifiques aux cyclistes :
 - favoriser les liaisons cyclables interquartiers et en relation avec les aménagements existants ou projetés à court terme ;
 - favoriser le stationnement des deux-roues (motorisés ou non) ;

objectifs spécifiques aux piétons :

- améliorer la sécurité des piétons aux abords des écoles ;
- sécuriser les cheminements piétons pour la traversée des carrefours actuellement accidentogènes ;

objectifs spécifiques aux espaces publics :

- améliorer la qualité des espaces publics (notamment dans le centre de Boitsfort).



2.4 OBJECTIFS EN MATIERE DE STATIONNEMENT

Fig. A Les principaux objectifs sont les suivants :

- améliorer le contrôle du stationnement ;
- favoriser le stationnement des usagers de courte durée à proximité des commerces et services ;
- organiser le stationnement de longue durée en bordure des centres commerciaux et administratifs ;
- gérer le stationnement aux abords des secteurs de bureaux (bd. du Souverain, ch. de La Hulpe) :
 - améliorer le confort des résidents ;
 - maîtriser le stationnement illicite ;
 - mettre en œuvre des mesures d'accompagnement liées à la suppression de places sur le bd. du Souverain (projet Tram 94) ;
- favoriser le stationnement des deux-roues (motorisés ou non) :
 - aux abords des gares et stations de train, métro, tram ;
 - aux abords des écoles, pôles sportifs, administrations, ...



3. CONCEPT MULTIMODAL D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS (PHASE 3.1 DU PCM)

Le concept multimodal consiste à définir les grands principes de base devant structurer et organiser les déplacements, ceci pour les différents modes de transports (véhicules particuliers, transports collectifs, vélo, marche à pied) à l'échelle de la commune de Watermael-Boitsfort.

Pour rappel, dans le cadre du diagnostic, deux grands enjeux en matière de gestion de la mobilité à l'échelle du Sud de l'agglomération bruxelloise, et plus particulièrement de Watermael-Boitsfort, ont été mis en évidence :

maîtriser les flux automobiles entre les deux Brabants et le centre de l'agglomération bruxelloise, qui transitent à travers la commune de Watermael-Boitsfort, via l'axe Souverain-Delleur-Hulpe (en relation avec l'E411) et l'avenue de la Foresterie (en relation avec le Ring R0) ;

maîtriser les flux automobiles d'échange entre les différentes communes de l'agglomération bruxelloise, qui empruntent les voies interquartiers ou de desserte interne à la commune de Watermael-Boitsfort, compte tenu de la saturation aux heures de pointe du réseau routier structurant.

Il est à noter que les flux automobiles entre les deux Brabants et le centre de l'agglomération bruxelloise sont en constante augmentation depuis de nombreuses années, du fait d'une migration de la population vers l'extérieur de l'agglomération bruxelloise (phénomène de "périurbanisation", lié aux contraintes du marché immobilier, à la volonté des ménages d'avoir un cadre de vie plus agréable, à l'amélioration des performances des réseaux de transports, ...).

Les documents de planification régionale, tels que le Plan Régional de Développement (P.R.D.) prévoient comme seule alternative à ce phénomène la mise en œuvre du RER. Il faut toutefois souligner que la capacité du RER permettra d'absorber uniquement une partie de la croissance des déplacements en relation avec l'agglomération bruxelloise.



Fig. B Ainsi, face à cette situation, le concept multimodal d'organisation des déplacements proposé à l'échelle de la commune de Watermael-Boitsfort repose sur les orientations et les principes suivants :

- valoriser les grands axes routiers pour écouler les flux d'échange en relation avec l'agglomération bruxelloise et les flux de transit à l'échelle de la commune de Watermael-Boitsfort, en "protégeant" les quartiers résidentiels, grâce à :
 - un réseau d'agglomération (voies métropolitaines et principales du PRD) supportant l'écoulement des flux de transit et permettant l'accessibilité à la commune ;
 - une maîtrise du trafic de transit sur les axes secondaires en relation avec Bruxelles, Auderghem et Ixelles par des contrôles d'accès (et le report sur les transports collectifs) ;
 - des quartiers résidentiels aménagés en zone 30 km/h (maîtrise du trafic et des vitesses) ;
- développer des alternatives en transports collectifs pour limiter les flux automobiles en relation avec l'agglomération bruxelloise et / ou en transit à l'échelle de la commune de Watermael-Boitsfort, notamment par la mise en œuvre du RER sur les lignes SNCB 126 (Halle-Vilvoorde) et 161 (Bruxelles-Namur-Arlon);
- valoriser le rôle des transports collectifs pour les échanges entre Watermael-Boitsfort et les autres secteurs de l'agglomération bruxelloise, grâce à :
 - des lignes fortes de transports collectifs (métro, tram, RER) permettant les échanges avec les autres secteurs de l'agglomération bruxelloise et de la banlieue proche ;
 - des lignes de bus assurant la desserte de tous les quartiers et pôles de la commune et permettant le rabattement vers les lignes fortes de transports collectifs ;
- améliorer les conditions de déplacements internes à la commune, grâce à :
 - un réseau routier secondaire (voies interquartiers et collecteurs de quartier) permettant la desserte des différents secteurs de la commune et accueillant les lignes de bus ;
 - des lignes de bus assurant la desserte de tous les quartiers et pôles de la commune ;
 - une politique volontariste de stationnement assurant la vitalité des centres de Watermael et Boitsfort, la maîtrise du stationnement des usagers de longue durée et une amélioration des conditions de stationnement des résidents ;
 - des cheminements continus et sécurisés (notamment aux abords des écoles et des points d'échange des réseaux de transports collectifs) pour les piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite.



4. PLAN DE DEPLACEMENTS (PHASE 3.2 DU PCM)

Le plan de déplacements consiste à traduire en actions concrètes les principes multimodaux définis dans le concept multimodal.

Il se décline en plusieurs volets propres aux différents aspects du Plan communal de mobilité :

- volet "trafic" ;
- volet "transports collectifs" ;
- volet "modes doux" (cyclistes, piétons et personnes à mobilité réduite).

4.1 PLAN DE DEPLACEMENTS – VOLET "TRAFIC"

4.1.1 Hiérarchie recommandée du réseau routier de la commune de Watermael-Boitsfort

Fig. C **La hiérarchie du réseau routier recommandée par le PCM repose sur quatre niveaux de voirie :**

- les voies métropolitaines (définies par le PRD) :
 - elles assurent l’accessibilité régionale à la commune et les échanges à l’échelle de l’agglomération bruxelloise ;
 - elles définissent également les zones qui ne doivent pas être traversées par les flux de “grand transit” ;
- les voies principales (définies par le PRD) :
 - elles assurent les échanges entre des secteurs proches dans l’agglomération et les liaisons avec le réseau routier métropolitain ;
- les voies interquartiers (définies par le PRD) et les collecteurs de quartier (propositions du PCM) :
 - ils assurent l’irrigation du territoire communal à partir du réseau routier métropolitain et des voies principales ;
 - ils permettent les échanges interquartiers au sein de la commune ;
 - ils définissent les quartiers qui ne doivent pas être traversés par des flux de transit (quartiers à sécuriser en “zone 30 km/h”) ;
 - ils supportent les lignes de bus du réseau de la STIB ;
- les voies de desserte (propositions du PCM) :
 - elles assurent la desserte fine à l’intérieur des quartiers ;
 - elles offrent des conditions de déplacements optimales pour les modes doux ("zones 30 km/h").



Sur la base de la hiérarchie du réseau routier de la commune de Watermael-Boitsfort proposée par le PCM, **la mise en œuvre de quinze "zones 30 km/h" est recommandée** à l'intérieur de la "trame" définie par les voies interquartiers et les collecteurs de quartier.

Ces zones 30 km/h correspondent principalement à des secteurs résidentiels, où les voiries doivent être aménagées au profit des cyclistes, des piétons et des personnes à mobilité réduite (selon les recommandations du P.R.D.).

4.1.2 Synthèse des mesures de maîtrise du trafic recommandées à court terme

Fig. D Les principales mesures de maîtrise du trafic recommandées à court terme sont les suivantes :

- mise à double sens de l'avenue Solvay, entre l'avenue Delleur et la rue Dewolfs, afin d'offrir une alternative au trafic de transit dans le quartier du "Diabolo" (trafic de transit entre le boulevard du Souverain et l'avenue de la Foresterie en liaison avec le Ring R0 et les secteurs situés au Sud de Watermael-Boitsfort) ;
- réaménagement des carrefours Martin-Pêcheur / Sauvagine / Visé et Martin-Pêcheur / Brillant, afin de limiter le trafic de transit sur l'axe Pêcheries – Martin-Pêcheur – Visé (trafic de transit entre Auderghem et Ixelles / Bruxelles, lié essentiellement aux mouvements pendulaires en relation avec le centre de l'agglomération bruxelloise) ;
- réaménagement du parvis de l'Eglise St-Hubert, afin de maîtriser le trafic de transit entre les avenues Delleur et Solvay et Ixelles / Bruxelles (trafic de transit lié essentiellement aux navetteurs en relation avec le centre de l'agglomération bruxelloise, qui "court-circuitent" la chaussée de La Hulpe, saturée à l'heure de pointe du matin), puis mise en sens unique éventuelle de la rue du Pinson et de l'avenue de la Tenderie ("zone 30km/h" n°11) ;
- réaménagement du carrefour Wiener / Vander Elst / Cerf-Volant et mise en œuvre d'aménagements de modération de trafic dans l'avenue Wiener et la rue Vander Elst ("zone 30km/h" n°7), afin de maîtriser le trafic de transit entre le centre de Boitsfort, les "Trois Tilleuls" et le centre de Watermael sur ces deux voies et de valoriser la rôle de l'axe Ortolans-Bouleaux-Epicéas (voie interquartiers définie par le PRD) ;
- mise en œuvre progressive des aménagements de modération de trafic permettant de matérialiser les quinze "zones 30 km/h" définies dans le PCM.

Par ailleurs, il convient de souligner que **l'ensemble des mesures recommandées en matière de gestion du trafic** (hiérarchie du réseau routier, réalisation de "zones 30 km/h", création d'aménagements de modération de trafic, réaménagement de carrefours, mise en œuvre d'aménagements de sécurité aux abords des écoles) **est conforme aux orientations des Etats Généraux de la Sécurité Routière.**



4.2 PLAN DE DEPLACEMENTS – VOLET "TRANSPORTS COLLECTIFS"

4.2.1 Mesures recommandées en matière d'organisation des lignes de bus de la STIB

Fig. E Les mesures recommandées sont les suivantes :

- modification de l'itinéraire de la ligne 41 à partir du centre de Watermael : desserte des cités "Floréal" et du "Logis" par la rue du Loutrier, l'avenue des Princes Brabançons et l'avenue des Archiducs ;
- prolongation des services en soirée et circulation des bus de la ligne 41 le dimanche, afin d'assurer à ces périodes la liaison entre le quartier du "Dries " et le reste de la commune ;
- mise en place par les services de la STIB d'une ligne de bus interne à la commune de Watermael-Boitsfort suivant l'itinéraire suivant : liaison entre le "Coin du Balai" et la station de métro "Beaulieu", via l'itinéraire actuel de la ligne 95 entre le "Coin du Balai" et le centre de Watermael, puis la rue du Brillant et l'avenue Michiels, soit l'itinéraire formé par l'avenue de la Foresterie, les rues de la Vénerie et Middelbourg ou Dewolfs et Middelbourg (selon le sens de circulation), l'avenue Delleur, la place Wiener, l'avenue du Major Bruck, la rue du Ministre, l'avenue Benoitd, l'avenue des Ortolans, l'avenue des Thuyas, l'avenue de la Sauvagine, la rue du Brillant et l'avenue Michiels.

4.2.2 Mesures recommandées pour l'amélioration des conditions de circulation des bus et des tramways

Fig. E Afin de favoriser la circulation des bus et des tramways sur le réseau routier de la commune, les mesures suivantes sont recommandées :

- mise en place de priorités pour le tram à tous les carrefours régulés situés non seulement sur le Boulevard du Souverain (priorités prévues dans le cadre du projet de prolongement du tram sur cet axe), mais également au niveau du carrefour giratoire projeté sur la place Wiener (régulation recommandée du giratoire avec priorités aux trams et aux bus) et sur l'itinéraire actuel du tram 94 (carrefours à feux situés sur l'avenue Delleur et la chaussée de La Hulpe) ;
- mise en place de priorités pour les bus au niveau du carrefour de la place Keym (dans le centre de Watermael), afin de favoriser la circulation des bus de la ligne "forte" 95 ;
- création d'un couloir bus sur l'avenue de Visé, à l'approche du carrefour Visé / Sauvagine / Martin-Pêcheur (projet de l'AED), afin de favoriser la circulation des lignes de bus 41, 95 et 96 ;
- aménagement des contre-allées de l'avenue de la Foresterie, afin de favoriser la circulation des bus et les circulations locales.



4.3 PLAN DE DEPLACEMENTS – VOLET "MODES DOUX"

4.3.1 Schéma cyclable recommandé

Fig. F La mise en œuvre d'itinéraires cyclables communaux (ICC) est recommandée, afin :

- d'offrir des liaisons cyclables en rabattement vers les itinéraires cyclables régionaux (ICR) existants (piste sur l'axe Souverain – Delleur – Hulpe) ou projetés (ICR 16B) ;
- de sécuriser les déplacements des cyclistes, notamment en relation avec les équipements scolaires, sportifs et commerciaux ;
- de "tirer parti" des potentialités d'aménagement liées à des voiries présentant une faible dénivellation et/ou des surlargeurs pouvant être aménagées au profit des cyclistes.

Fig. F Ainsi, les aménagements cyclables recommandés pour matérialiser les itinéraires cyclables communaux (ICC) sont les suivants :

création de bandes cyclables unidirectionnelles dans plusieurs collecteurs de quartier : avenue des Princes Brabançons, avenue des Archiducs, "Berensheide", avenue Charle-Albert et le "Dries", ainsi que dans l'avenue des Cailles (voie de desserte locale très large) ;
jalonement des autres itinéraires cyclables communaux recommandés, situés dans des "zones 30 km/h" (où la mixité avec les automobiles est recommandée, ne nécessitant donc pas d'aménagement spécifique pour les vélos) ;
création de sens uniques limités dans la rue des Trois Tilleuls (afin de favoriser la liaison place Wiener <-> Trois Tilleuls) **et à moyen terme, dans la rue Vander Elst, l'avenue Wiener et l'avenue du Cerf-Volant** (en cas de mise en œuvre des sens uniques proposés dans ces voies).



4.3.2 Aménagements recommandés en faveur des piétons et des personnes à mobilité réduite

En parallèle à la mise en œuvre des mesures de maîtrise des flux de transit à travers différents secteurs de la commune, la réalisation d'aménagements de modération de trafic est également recommandée en fonction des enjeux suivants :

- assurer la mise en œuvre progressive de la hiérarchie du réseau routier recommandée par le PCM, notamment en ce qui concerne l'aménagement des "zones 30km/h" ;
- diminuer les vitesses pratiquées par les automobiles sur de nombreux axes (voies interquartiers, collecteurs ou voies de desserte locale) ;
- sécuriser les abords des établissements scolaires, sportifs et culturels, fréquentés notamment par des cyclistes, des piétons et des personnes à mobilité réduite.

Fig. G Ainsi, les différents types de mesures recommandées par ce schéma directeur sont les suivants :

- réaménagement de carrefours permettant de marquer les "portes d'entrée" des "zones 30 km/h" ;
- mise en œuvre de mesures à l'intérieur des "zones 30 km/h" :
 - avancées de trottoirs au niveau des carrefours ;
 - plateaux surélevés ;
 - dévoiements de voiries ;
 - mini-giratoires ;
 - ...



5. POLITIQUE DE STATIONNEMENT (PHASE 3.3 DU PCM)

Fig. H La réglementation du stationnement proposée à court terme comprend trois zones distinctes :

- une zone "rouge", où le stationnement est gratuit et limité dans le temps à une heure et trente minutes ;
- une zone "verte", où le stationnement est gratuit et limité dans le temps à trois heures ;
- une zone "blanche", où le stationnement est gratuit et illimité dans le temps.

La zone "rouge" (stationnement gratuit, mais limité dans le temps à une heure et trente minutes) comprend les rues suivantes :

- dans le centre de Watermael :
 - avenue de la Sauvagine ;
 - place Keym ;
 - rue du Bien Faire (entre la place Keym et la rue de la Malle Poste) ;
- dans le "Diabolo" :
 - place Wiener ;
 - rue de la Vénerie ;
 - rue Middelbourg (entre la rue Dewolfs et la chaussée de la Hulpe) ;
 - avenue Solvay.

La zone "verte" (stationnement gratuit, mais limité dans le temps à trois heures) comprend les rues suivantes :

- dans le centre de Watermael :
 - avenue du Col-Vert ;
 - rue des Bégonias ;
 - rue des Cèdres (entre la place Keym et la rue du Gruyer) ;
 - rue des Thuyas (entre la place Keym et la rue du Loutrier) ;
 - rue du Loutrier (entre la place Keym et la rue des Thuyas) ;
 - rue Gratès (entre la rue du Roitelet et la rue de la Malle Poste).



- dans le centre de Boitsfort et le "Diabolo" :
 - places Bischoffsheim et Gilson ;
 - avenue du Major Bruck ;
 - rue du Ministre ;
 - Drève du Duc et square du castel Fleuri ;
 - parking de l'Eglise St-Hubert ;
 - rue Dewolfs et rue Middelbourg (entre la rue Dewolfs et l'avenue Delleur) ;
- sur et aux abords du boulevard du Souverain, de l'avenue Delleur et de la chaussée de La Hulpe :
 - les zones de stationnement du boulevard du Souverain ;
 - Tenreuken ;
 - avenue Charle-Albert ;
 - toutes les rues ou sections de rue situées à moins de 100 m de l'axe boulevard du Souverain – avenue Delleur – chaussée de La Hulpe, ainsi que la Drève des Rhododendrons et le Clos des Chêne, (à proximité de la chaussée de la Hulpe).

Par ailleurs, **la mise en œuvre du système de carte "habitant" est recommandée, afin d'autoriser le stationnement des résidents dans les zones "rouges" et "vertes" de manière illimitée dans le temps.** Cette carte sera attribuée pour tout véhicule d'un ménage résidant dans une voie réglementée en "zone bleue". Ce système sera géré par les services de la commune de Watermael-Boitsfort.

De même, **le Collège de Watermael-Boitsfort propose la mise en place d'abonnements pour les navetteurs, leur autorisant le stationnement dans la zone "verte" de manière illimitée dans le temps.** Ces abonnements seront délivrés par les services de la commune de Watermael-Boitsfort. Le tarif (en cas de paiement de l'abonnement) et **les modalités d'application de ce système restent à définir par les services de la commune de Watermael-Boitsfort.**



6. PLANNING DE MISE EN ŒUVRE DES MESURES DU PCM A COURT TERME (PHASE 3.4 DU PCM)

Fig. I Les mesures du PCM recommandées à court terme, validées par le Collège de Watermael-Boitsfort, sont les suivantes :

- mesures en matière de gestion du trafic automobile :
 - mise à double sens à l’avenue Solvay ;
 - réaménagement de l’avenue de la Fauconnerie ;
 - réaménagement du parvis de l’église St-Hubert ;
 - mise en oeuvre de la zone 30km/h “Pinson - Tenderie” ;
 - réaménagement du carrefour Wiener / Vander Elst / Cerf-Volant ;
 - réaménagement des carrefours Visé / Sauvagine / Martin-Pêcheur et Martin-Pêcheur / Brillant ;
- mesures en matière de transports collectifs :
 - régulation du carrefour giratoire projeté place Wiener dans le cadre de la mise en oeuvre du Tram 94 ;
 - modification de l’itinéraire et allongement de l’amplitude horaire de la ligne 41 ;
 - mise en place d'une ligne de bus interne à la commune ;
- mesures en matière de stationnement :
 - mise en oeuvre de la politique de stationnement recommandée ;
 - création des huit places de livraisons recommandées.

- mesures en matière de "modes doux" :
 - création d'un site cyclable protégé sur l'avenue de la Fauconnerie ;
 - implantation des dispositifs de stationnement vélo recommandés ;
 - mise en oeuvre des aménagements de sécurité au niveau de l'école des "Cèdres".

Il convient de noter que **la programmation et le suivi de la mise en œuvre de ces mesures seront assurés par la cellule "POLUTRA" (police – urbanisme – travaux public) de l'administration communale.**

De même, afin d'assurer et de suivre la mise en œuvre des mesures du PCM par les différents partenaires intéressés, le Collège de Watermael-Boitsfort souhaite qu'un Comité de suivi du PCM soit instauré.

Le Collège propose que le Comité de suivi regroupe les membres du Comité d'accompagnement de l'étude du PCM et qu'il se réunisse au moins une fois par an (avec une première réunion à fixer dans un délai d'un an après la validation finale de l'étude du PCM par les instances régionales).



7. QUELLES SUITES A L'ETUDE DU PCM ?

En dehors des opérations d'information et de sensibilisation sur le thème de la mobilité (telles que la semaine de la mobilité et la journée "en ville sans ma voiture"), les principales mesures d'accompagnement du PCM concernent la mise en œuvre d'outils et d'actions de gestion de la mobilité des salariés et des élèves :

- par une démarche volontariste auprès des entreprises, afin de les inciter à élaborer des Plans de déplacements d'entreprises (P.D.E.) ;
- par une concertation avec les chefs d'établissements et des associations de parents d'élèves, afin de les inciter à mettre en œuvre des Plans de déplacements scolaires (P.D.S.) et/ou des actions concrètes, telles que les opérations " A l'école à vélo", "Pédibus",...

Aussi, **dans un nouveau contexte réglementaire** (avec l'obligation pour les entreprises d'établir au moins un diagnostic sur la mobilité de leur salariés) **et compte tenu du début des travaux du tram 94 sur le boulevard du Souverain à très court terme** (avec un fort impact sur les conditions de circulation et de stationnement sur et à proximité de ce boulevard), **le lancement en 2005 d'une nouvelle campagne de sensibilisation est recommandée auprès des entreprises boitsfortoises.**

Par ailleurs, les bureaux d'études préconisent le lancement de plusieurs études, afin de préciser les orientations du PCM :

- études à lancer par les services régionaux de l'A.E.D. :
 - étude d'aménagement de l'avenue Solvay, suivant la proposition de mise à double sens entre l'avenue Delleur et la rue Dewolfs ;
 - étude d'aménagement et d'exploitation des carrefours Solvay / Delleur / Coppens et Solvay / Dewolfs / La Hulpe, dans le cadre de la mise à double sens de l'avenue Solvay ;
 - étude d'aménagement et d'exploitation du carrefour Martin-Pêcheur / Brillant, selon les recommandations du PCM ;
- études à lancer par les services de la STIB :
 - études de faisabilité technique et commerciale liée à la modification proposée de la ligne 41 (itinéraire et horaires) et à la mise en œuvre d'une ligne de bus interne à la commune ;



- études à lancer par les services de la commune de Watermael-Boitsfort :
 - étude d'aménagement du parvis de l'Eglise St-Hubert ;
 - études des projets des différents aménagements de sécurité proposés aux abords des écoles de la commune ;
 - études des projets des différents aménagements de carrefours recommandés ;
 - étude de définition des itinéraires cyclables communaux (I.C.C.) recommandés, notamment pour la mise en œuvre de S.U.L. sur le réseau routier communal ;
 - étude de valorisation des cheminements piétons, notamment dans les cités-jardins (selon les recommandations du PCM) et pour la mise en œuvre d'un jalonnement spécifique pour les piétons ;
 - étude de faisabilité technique et financière de la politique de stationnement recommandée.

**Pour les bureaux d'études :
TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils**

P. Tacheron L. Bonnard

Namur, le 26 novembre 2004
0039.30/JD/TA/BO/bo

