



Phase 4 - rapport final

Plan d'actions - analyse des projets routiers

17 janvier 2011

Table des matières

TABLE DES MATIÈRES.....	2
CONTEXTE.....	3
FICHE D'ANALYSE DES PROJETS.....	3
Amélioration traversée Halle.....	4
Contournement nord Tubize.....	5
Contournement sud Tubize.....	6
Contournement d'Ittre et de Braine-le-Château.....	7
Liaison structurante A8-R0	8
Ring nord-ouest Nivelles	9
Ring nord-est Nivelles.....	10
Barreau ouest de Braine-l'Alleud.....	11
Pénétrante sud de Braine-l'Alleud.....	12
Fermeture route du Lion	13
Liaison RN5 – Route de Piraumont	14

Contexte

Au moment de débiter l'élaboration du PPM, nous avons constaté qu'il existait de nombreux projets routiers dans la province du Brabant wallon, issus de réflexion diverses (notamment de l'élaboration des PCM/PICM). Il nous a dès lors semblé judicieux, avant de développer notre propre vision, de faire de manière synthétique l'analyse des projets existants.

Les fiches suivantes ont dès lors dans un premier temps pour objectif de synthétiser les principales caractéristiques et enjeux des projets routiers recensés actuellement (sur base des informations disponibles à ce jour dans les PCM/PICM ou dans d'autres documents). Ces projets sont représentés schématiquement sur la **carte 2.5.1.a**. Il ne s'agit donc pas des propositions des auteurs du PPM, il s'agit uniquement dans un premier temps de faire l'inventaire et l'analyse des projets proposés dans le cadre d'autres études (PCM principalement).

Dans un second temps, l'analyse de ces projets existants sert également de base au développement d'une vision du développement du réseau routier propre au PPM, et réalisée en cohérence avec les autres volets de l'étude. Le dernier point des fiches exposées ci-dessous présente succinctement l'avis des auteurs du PPM et les raisons qui les poussent à retenir éventuellement des projets existants (partiellement ou totalement) dans leur vision. Cette vision est détaillée dans le rapport de Phase 4 de l'étude et dans les cartes qui y sont jointes.

Le lecteur gardera à l'esprit les inévitables limites d'un tel exercice de synthèse :

- Les projets sont très variables :
 - En termes d'ambition (de l'aménagement local d'un carrefour à une nouvelle route de plusieurs km pouvant avoir un impact régional) ;
 - En termes de contexte historique (certains projets sont « depuis toujours » au Plan de secteur, d'autres sont récents et issus par exemple d'un PCM) ;
 - En termes de degré d'avancement (certains projets ont fait l'objet d'études, d'autres pas) ;
 - En termes d'attitude des autorités locales (pour le même projet, certaines communes sont partisans, d'autres farouchement opposées).
- Il n'existe pas en Région wallonne de ligne directrice ou de cadre méthodologique pour réaliser un tel exercice de synthèse ;
- L'analyse se réalise sur base des données existantes (principalement les PCM/PICM) et est essentiellement qualitative.

Enfin au niveau de la terminologie, signalons que le terme « **déclassement** » d'une voirie signifie que ladite voirie est classée dans une catégorie inférieure de voirie. Elle peut dès lors présenter des caractéristiques moins performantes pour le trafic routier, et être réaménagée en accordant plus d'importance aux transports en commun, aux modes doux et au cadre de vie.

Fiche d'analyse des projets

Les différentes fiches sont reprises ci-après. Pour rappel il ne s'agit pas des propositions du PPM, mais bien d'un inventaire et d'une analyse des projets routiers existants dans la Province.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°1	Amélioration traversée Halle (réalisation de carrefours dénivelés et réaménagement des échangeurs avec la RN6 et la RN7)
COMMUNE(S)	Halle (Région flamande)
CONTRAINTES	
Administratives :	Planifié par la Région flamande
Techniques :	Construction d'ouvrages d'art en milieu péri-urbain
Environnementales :	Milieu péri-urbain
INTERETS	
Trafic automobile :	La traversée de Halle (3 carrefours à feux et réduction locale à 1 bande de circulation) constitue 1 goulet d'étranglement entre les gabarits autoroutiers de l'A8 et de l'E19. Le projet permettrait de : • Supprimer cette discontinuité dans le réseau autoroutier ; • Réduire le trafic de transit dans les communes de Tubize et Braine-le-Château ; • Fluidifier le trafic, de diminuer localement la congestion, d'améliorer la sécurité routière et de réduire les temps de déplacement des usagers. En heure de pointe du matin, la congestion en aval sur l'E19 en direction de Bruxelles risque cependant de continuer à créer de la congestion à travers Halle.
Transports en Commun :	Intérêt indirect en cas de fluidification des axes radiaux menant vers la gare de Halle (N7, N6, N28) et en cas de diminution des flux de trafic dans le centre de Halle. Intérêt indirect également en cas de diminution des flux automobiles dans les traversées de Tubize et Braine-le-Château (Chaussée de Tubize).
Modes doux et cadre de vie :	La mise en dénivelé des carrefours facilitera les circulations locales et modes doux en surface et réduira, au droit des ouvrages enterrés, les nuisances. Ce projet peut également constituer une alternative aux projets n°2 à n°5 qui seraient plus contraignants pour le cadre de vie.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€ < ++ <10M€ +++ >10M€	+++ (estimation PCM Tubize : 50 à 60 M€) A charge de la Région flamande
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	/
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	/
REMARQUES	Les réflexions en cours sur des projets routiers dans l'ouest de la province (voir projets n°2 à n°5) devraient tenir compte de ce projet de la Région flamande.
AVIS DES AUTEURS DU PPM	La résolution du goulet de Halle doit constituer la priorité pour l'ouest du Brabant wallon. Ce projet permettrait de supprimer l'un des goulets d'étranglements majeurs du réseau autoroutier belge, tout en ayant un impact positif local sur les agglomérations de l'ouest du Brabant wallon. Bien que dépendant de la Région flamande, la Région wallonne et les communes concernées peuvent encourager la réalisation de ce projet. Les autres projets de voirie structurante dans l'ouest du Brabant wallon ne doivent s'envisager que dans un second temps et de manière complémentaire au projet de la Région flamande, ou en cas de renoncement de la Région flamande. La réalisation du projet de Halle doit s'accompagner de mesures de réaménagement de la Chaussée de Tubize en faveur des modes doux, des transports en commun et du cadre de vie, notamment dans les traversées de Tubize et Braine-le-Château.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°2	Contournement nord Tubize (liaison sortie n°23 de l'A8 - RN6 - plateforme multimodale - route provinciale à Clabecaq)
COMMUNE(S)	Tubize Halle
CONTRAINTES	
Administratives :	Pas au plan de secteur. Proposé par la Région wallonne. La sortie n°23 de l'A8 est cependant sur le territoire de la Région flamande. Etudié et principe non-retenu dans le PCM de Tubize.
Techniques :	Ouvrages d'art nécessaires (franchissements voies ferrées, canal).
Environnementales :	Principalement en zone agricole, mais proximité zones d'habitat et d'activités.
INTERETS	
Trafic automobile :	Objectifs : - Report du trafic est-ouest qui traverse actuellement Tubize ; - Désenclavement du secteur nord-est ; - Réduction du transit dans le centre de Tubize (d'après le PCM 50% du flux au cordon du centre-ville est du transit). Mais constat négatif du PCM de Tubize : <i>« Un projet de contournement Nord : Nécessitant la réalisation de nombreuses infrastructures N'apportant pas de solution satisfaisante pour la desserte du site de développement des Forges Ne résolvant pas tous les problèmes de congestion du centre-ville (transit Nord Sud, rabattement sur la gare de Tubize) Appelant une hypothétique continuité vers le R0 Dont le financement n'est pas assuré et qui pose de nombreuses questions ».</i>
Transports en Commun :	Intérêt indirect en cas de réduction du transit automobile dans le centre de Tubize et d'aménagement en faveur des TC.
Modes doux et cadre de vie :	Intérêt direct si aménagements attractifs pour les modes doux sur la nouvelle voirie (intérêt à vérifier). Intérêt indirect si réduction du transit automobile dans le centre de Tubize et réaménagement corolaire des voiries et des espaces publics en faveur des modes doux et du cadre de vie. Dégradation du cadre de vie pour les riverains de la nouvelle voirie.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€ < ++ <10M€ +++ >10M€	+++ (estimation PCM Tubize: 10 M€)
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	Peut s'inscrire en continuité d'un contournement d'Iltre et de Braine-le-Château, formant ainsi une liaison A8 – R0.
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Réaménagement du centre de Tubize en faveur des TC et des modes doux, réduction des flux automobiles de transit.
REMARQUES	Cohérence par rapport au projet n°1 (très proches géographiquement) ?
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Le consultant estime que la résolution du goulet de Halle (voir Projet n°1) doit primer (en termes de priorité et en termes d'ambition) sur les autres projets routiers structurants de l'ouest du Brabant wallon.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°3	Contournement sud Tubize
COMMUNE(S)	Tubize
CONTRAINTES	
Administratives :	Pas au plan de secteur. Principe retenu dans le PCM de Tubize.
Techniques :	Ouvrages d'art nécessaires (franchissements voies ferrées). Nécessite un nouvel échangeur sur l'A8 (proximité LGV!). Dénivelés importants.
Environnementales :	Zones d'habitat (expropriations vraisemblablement nécessaires).
INTERETS	
Trafic automobile :	Objectifs : - Report du transit nord-sud de la RN6 vers l'A8 ; - Accessibilité au secteur des Forges (promis à des développements importants) ; - Réduction du transit dans le centre de Tubize (d'après le PCM 50% du flux au cordon du centre-ville est du transit). Mieux adapté que le contournement nord en termes de potentiel de captation de flux de transit. Principe retenu dans le PCM de Tubize, jugé préférable au contournement nord.
Transports en Commun :	Intérêt indirect en cas de réduction du transit automobile dans le centre de Tubize et d'aménagement en faveur des TC.
Modes doux et cadre de vie :	Intérêt direct si aménagements attractifs pour les modes doux sur la nouvelle voirie (intérêt à vérifier). Intérêt indirect si réduction du transit automobile dans le centre de Tubize et réaménagement corolaire des voiries et des espaces publics en faveur des modes doux et du cadre de vie. Dégradation du cadre de vie pour les riverains de la nouvelle voirie.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€ < ++ <10M€ +++ >10M€	+++ (estimation PCM : 10 M€)
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	Peut s'inscrire en continuité d'un contournement d'Ilhre et de Braine-le-Château, formant ainsi une liaison A8 – R0.
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Réaménagement du centre de Tubize en faveur des TC et des modes doux, réduction des flux automobiles de transit.
REMARQUES	Cohérence par rapport au projet n°1 (très proches géographiquement) ?
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Le consultant estime que la résolution du goulet de Halle (voir Projet n°1) doit primer (en termes de priorité et en termes d'ambition) sur les autres projets routiers structurants de l'ouest du Brabant wallon. Cela n'exclut pas que des solutions – d'ambitions locales – soient développées, notamment pour accompagner les développements attendus au sud de Tubize.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°4	Contournement d'Ittre et de Braine-le-Château
COMMUNE(S)	Braine-le-Château Ittre
CONTRAINTES	
Administratives :	Pas au plan de secteur. Projet de liaison à 2*1 bandes entre l'échangeur de Haut-Ittre et la rue de Clabecq proposé par le SPW en février 2008. Réticence commune d'Ittre. Soutien commune Braine-le-Château.
Techniques :	Pas de contrainte majeure identifiée.
Environnementales :	Proximité zones Natura 2000. Expropriations d'habitations.
INTERETS	
Trafic automobile :	Réduction du transit dans les traversées d'agglomérations (Braine-le-Château, Ittre). Meilleure accès au réseau autoroutier. Desserte de la sablière en projet au Champ d'Hurbize. Continuité avec projets n°2 ou n°3.
Transports en Commun :	Intérêt indirect en cas de diminution des flux sur les voiries empruntées par les TC (chaussée de Tubize notamment) et de réaménagement de celles-ci en faveur des TC.
Modes doux et cadre de vie :	A priori peu d'intérêt direct pour les modes doux. Intérêt indirect en cas de diminution des flux dans les traversées d'agglomérations et de réaménagements de celles-ci en faveur des modes doux. Dégradation du cadre de vie pour les riverains de la nouvelle voirie.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€ < ++ <10M€ +++ >10M€	+++
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	Appelle une continuité avec les projets n°2 et 3 (formant ainsi une liaison A8-R0).
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Réaménagement des traversées d'agglomération afin de dissuader le transit, et de favoriser les TC et modes doux.
REMARQUES	/
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Le consultant estime que la résolution du goulet de Halle (voir Projet n°1) doit primer (en termes de priorité et en termes d'ambition) sur les autres projets routiers structurants de l'ouest du Brabant wallon. La réalisation du projet de Halle permettra de réduire fortement le trafic de transit est-ouest qui cherchait à gagner l'E19 via notamment la Chaussée de Tubize pour éviter la traversée de Halle. Le consultant propose dès lors de réaménager les traversées de Braine-le-Château et Ittre au profit des transports en commun, des modes doux et de la qualité de vie dès la mise en service du projet de Halle.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°5	Liaison structurante A8-R0
COMMUNE(S)	Tubize Braine-le-Château Ittre Rebecq
CONTRAINTES	
Administratives :	Pas de tracé inscrit au plan de secteur. Les PCM de Braine-le-Château et Tubize ont retenu le principe d'une voirie collectrice pour l'ouest du Brabant wallon comme « <i>inélucltable</i> ». Peut intégrer les projets n°3 et 4.
Techniques :	Pas de tracé clairement défini. Plusieurs variantes possibles. Ouvrages d'art nécessaires (franchissement du canal et de voies ferrées à 3 reprises). Nouvel échangeur sur l'A8.
Environnementales :	Pas de tracé clairement défini. Plusieurs variantes possibles.
INTERETS	
Trafic automobile :	Objectifs : • Répondre à la problématique du transit dans les agglomérations (Braine-le-Château, Tubize, Ittre) ; • Répondre aux besoins des nouveaux développements immobiliers (Clabecq, Saintes, etc.) ; • Servir d'alternative à la liaison RN6 – A8 qui se trouve dans le périmètre d'extension des carrières de Quenast ; • Répondre par un seul projet global aux objectifs des projets n°2, 3 et 4. Présente l'avantage de répondre à des demandes de flux VP et PL (dessertes carrières, zonings, plateforme multimodale) difficilement satisfaites aujourd'hui.
Transports en Commun :	Intérêt direct si emprunté en partie par des lignes TC locales. Intérêt indirect également en cas de diminution des flux sur les autres voiries (Ch. de Tubize par ex.) et réaménagement de celles-ci en faveur des TC
Modes doux et cadre de vie :	Intérêt direct si réalisation d'aménagements attractifs pour les modes doux sur la nouvelle voirie (intérêt à vérifier). Intérêt indirect en cas de diminution des flux dans les traversées d'agglomérations et de réaménagements de celles-ci en faveur des modes doux. Dégradation du cadre de vie pour les riverains de la nouvelle voirie.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€< ++ <10M€ +++ >10M€	+++ (Estimation PCM Tubize: 45 à 50 M€)
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	/
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Devrait s'accompagner d'un projet global de réaménagement des voiries dans la zone ouest de la province. Projet partiellement dépendant du projet n°1 (risque de provoquer un effet « d'aspiration important sans la réalisation de l'amélioration du goulet de Halle, mais risque de constituer un « doublon » en cas de suppression du goulet de Halle).
REMARQUES	Présente l'avantage de proposer une solution théoriquement globale et un projet d'ambition régionale pour la zone ouest de la province, contrairement aux projets n°2, 3 et 4.
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Le consultant estime que la résolution du goulet de Halle (voir Projet n°1) doit primer (en termes de priorité et en termes d'ambition) sur les autres projets routiers structurants de l'ouest du Brabant wallon. Des projets alternatifs ne devraient être retenus en priorité qu'en cas d'abandon du projet de Halle de la part de la Région flamande. Dans cette hypothèse, un projet unique et global de liaison est-ouest dans l'ouest du Brabant wallon (projet n°5) est préférable à un ensemble de projets discontinus (n°2, 3, 4).

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°6	Ring nord-ouest Nivelles (liaison R24 – RN252)
COMMUNE(S)	Nivelles
CONTRAINTES	
Administratives :	Pas inscrit au plan de secteur. Scénario recommandé à moyen terme par le PCM (2001).
Techniques :	Pas de contrainte majeure identifiée.
Environnementales :	Principalement en zone agricole. Peu de riverains. Pourrait s'accompagner d'une urbanisation de cette zone (nécessiterait une révision du plan de secteur).
INTERETS	
Trafic automobile :	Permettrait une diminution du trafic dans le centre de Nivelles et sur le ring existant (d'après le PCM de 2001). Tracé cependant parallèle à celui de l'autoroute, ce qui diminue la pertinence d'une liaison structurante à grand gabarit.
Transports en Commun :	Intérêt indirect en cas de diminution des flux sur les voiries empruntées par les TC (chaussée de Halle notamment) et de réaménagement de celles-ci en faveur des TC. D'après le PCM, ce projet devrait permettre une telle diminution.
Modes doux et cadre de vie :	Intérêt direct si aménagements attractifs pour les modes doux sur la nouvelle voirie (intérêt à vérifier). Intérêt indirect, en cas de diminution des flux vers le centre-ville et de réaménagement du centre-ville en faveur des modes doux et du cadre de vie. D'après le PCM, ce projet devrait permettre une telle diminution. Dégradation du cadre de vie pour les riverains de la nouvelle voirie (peu nombreux, zone agricole).
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€< ++ <10M€ +++ >10M€	++
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	Ce projet est en continuité avec le ring existant. D'après le PCM, le ring nord-ouest peut être complété par le Ring nord-est à très long terme (bouclage du ring de Nivelles).
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Pourrait s'accompagner d'un réaménagement du « petit Ring » de Nivelles (RN27a) et de mesures de gestion de la circulation dans le centre-ville.
REMARQUES	Une mise à jour PCM de Nivelles devrait débiter sous peu.
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Dans la zone de Nivelles, le consultant estime que la priorité doit être mise sur l'amélioration du fonctionnement des carrefours du R24, en continuité de la RN25 qui est l'axe structurant est-ouest de la province. Les projets de nouveaux contournements présentent peu d'intérêt au niveau macroscopique global, sauf s'ils permettaient un délestage significatif du R24. Leur intérêt à l'échelle locale est à évaluer dans le cadre de la révision du PCM qui doit débiter sous peu.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°7	Ring nord-est Nivelles (liaison RN27 – RN93)
COMMUNE(S)	Nivelles
CONTRAINTES	
Administratives :	Pas d'inscription au plan de secteur. Scénario non recommandé par le PCM (2001). Un bouclage du Ring par le nord-est (faisant suite à la réalisation du Ring nord-ouest) est envisageable à très long terme d'après le PCM.
Techniques :	Franchissement voies ferrées. Raccord à la RN25.
Environnementales :	Proximité zones d'habitat et d'activités.
INTERETS	
Trafic automobile :	Le PCM de 2001 jugeait ce projet moins intéressant que le ring nord-ouest en termes de répartition des flux. Analyse à réactualiser dans le cadre de la révision du PCM qui doit débiter sous peu.
Transports en Commun :	Intérêt direct si emprunté par des lignes TC (par ex pour accéder à la gare). Intérêt indirect en cas de diminution des flux vers le centre-ville. Favoriserait l'accès VP et TC vers la gare de Nivelles.
Modes doux et cadre de vie :	Intérêt direct si aménagements attractifs pour les modes doux sur la nouvelle voirie (intérêt à vérifier). Peu d'intérêt indirect d'après le PCM de 2001. Dégradation du cadre de vie pour les riverains de la nouvelle voirie.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€ < ++ <10M€ +++ >10M€	++
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	Ce projet n'est pas en continuité avec le ring existant. D'après le PCM, n'est à réaliser qu'après le tronçon nord-ouest.
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Pourrait s'accompagner d'un réaménagement du « petit Ring » de Nivelles (RN27a) et de mesures de gestion de la circulation dans le centre-ville.
REMARQUES	Une mise à jour PCM de Nivelles devrait débiter sous peu.
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Dans la zone de Nivelles, le consultant estime que la priorité doit être mise sur l'amélioration du fonctionnement des carrefours du R24, en continuité de la RN25 qui est l'axe structurant est-ouest de la province. Les projets de nouveaux contournements présentent peu d'intérêt au niveau macroscopique global, sauf s'ils permettaient un délestage significatif du R24. Leur intérêt à l'échelle locale est à évaluer dans le cadre de la révision du PCM qui doit débiter.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°8	Barreau ouest de Braine-l'Alleud (liaison route de Piraumont – Ch. de Tubize)
COMMUNE(S)	Braine-l'Alleud
CONTRAINTES	
Administratives :	Ancien périmètre au plan de secteur pour une voirie structurante en cours de suppression. Volonté communale. Principe retenu dans le PICM.
Techniques :	Le PICM propose de réutiliser au maximum des chemins existants. 2 variantes de tracé sont envisagées.
Environnementales :	Principalement en zone agricole mais proximité zones d'habitat et d'activités. Pourrait s'accompagner d'une urbanisation de cette zone (nécessiterait une révision du plan de secteur).
INTERETS	
Trafic automobile :	Objectifs : • Absorber le trafic nord-sud ; • Désenclaver l'ouest du territoire de la commune, et améliorer l'accessibilité du site hospitalier du CHIREC ; • Créer une nouvelle entrée de ville. D'après le PICM, ce nouvel axe routier permettrait de focaliser le trafic de transit et de libérer quelques voiries urbaines d'une pression automobile (notamment Ch. d'Alsenberg). Il formerait un lien entre la chaussée de Tubize et la route de Piraumont (et à terme la RN5).
Transports en Commun :	Intérêt direct si offre la possibilité d'accéder à la gare depuis l'ouest (Tubize par ex.). Facilite également l'accès à la gare de Braine Alliance depuis l'ouest. Intérêt indirect en cas de diminution des flux vers le centre-ville et de réaménagement en faveur des TC (notamment de la Ch. D'Alsenberg). Favorise l'accès aux gares.
Modes doux et cadre de vie :	Intérêt direct si aménagements attractifs pour les modes doux sur la nouvelle voirie (intérêt à vérifier). Intérêt indirect en cas de diminution des flux vers le centre-ville et de réaménagement des voiries en faveur des modes doux et du cadre de vie. Le PICM fait des propositions en ce sens. Dégradation du cadre de vie pour les riverains de la nouvelle voirie.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€< ++ <10M€ +++ >10M€	+++
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	Formerait avec la liaison N5 – Route de Piraumont un itinéraire continu autour de Braine-l'Alleud. Pourrait dès lors créer un effet d'appel important pour des flux est-ouest, et amener une surcharge de trafic sur la Ch. de Tubize, notamment si le projet n°5 ne se concrétisait pas.
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Peut s'accompagner d'un réaménagement du centre-ville.
REMARQUES	/
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Le consultant recommande un développement de Braine-l'Alleud – Waterloo, reconnu comme l'un des 2 pôles d'ambition régionale de la province. Dans ce cadre, il nous semble souhaitable de doter ce pôle d'un contournement ouest qui ait une ambition structurante pour le réseau routier et le développement de cette agglomération. Un tel projet permettrait de réduire le transit dans le centre-ville de Braine-l'Alleud, en favorisant un développement urbain harmonieux de celui-ci, de faciliter l'accessibilité à l'ouest de la ville (dont le centre hospitalier) et de soutenir le développement du pôle régional. Il présente également un intérêt multimodal, en favorisant l'accessibilité aux gares SNCB de Braine-l'Alleud et Braine Alliance. Enfin, il est cohérent avec les autres projets de voirie autour du pôle Waterloo Braine l'Alleud (projets n°9, 10, 11, 12). Comme tout projet routier, ce projet présente cependant des risques, principalement une augmentation des flux sur la Ch. de Tubize. Pour réduire ces effets indésirables, le consultant recommande de réaménager le tronçon Wauthier-Braine – Tubize de la chaussée de Tubize de manière concomitante à la résolution du goulet de Halle (voir projet 1 ci-dessus). Par ailleurs, ce projet, ainsi que les autres projets autour de Braine-l'Alleud – Waterloo entraîneront une augmentation du trafic à l'échangeur n°24 (Braine Alliance). Celui-ci devra être réaménagé.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°9	Pénétrante sud de Braine-l'Alleud (nouvelle route parallèle au chemin de fer entre la route de Piraumont et la gare de Braine-l'Alleud)
COMMUNE(S)	Braine-l'Alleud
CONTRAINTES	
Administratives :	Fait partie du permis unique « Mise à 4 voies de la ligne 124 » délivré à Infrabel par la Région wallonne.
Techniques :	Tracé parallèle au chemin de fer. Réalisation programmée dans le cadre de la mise à 4 voies de la L124.
Environnementales :	Peu de contrainte car tracé parallèle au chemin de fer.
INTERETS	
Trafic automobile :	Améliore l'accessibilité de la gare depuis le sud de Braine-l'Alleud et les communes environnantes. En continuité avec le projet n°11.
Transports en Commun :	Améliore l'accessibilité à la gare de Braine-l'Alleud pour les VP. Direct si permet d'accéder à la gare bus de Braine-l'Alleud depuis le sud (et notamment pour la ligne de bus express provenant d'OLLN).
Modes doux et cadre de vie :	Direct si comprend des aménagements attractifs pour les modes doux. Indirect si réduction des flux sur les autres voiries et réaménagement de celles-ci en faveur des modes doux. Dégradation du cadre de vie pour les riverains de la nouvelle voirie.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€< ++ <10M€ +++ >10M€	+++ (à charge d'Infrabel)
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	A envisager avec 10 et 11.
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	
REMARQUES	
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Ce projet est en cours de réalisation.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°10	Fermeture route du Lion
COMMUNE(S)	Waterloo Braine-l'Alleud
CONTRAINTES	
Administratives :	Retenu dans PICM. Réalisation programmée.
Techniques :	Pas de contrainte majeure identifiée.
Environnementales :	Amélioration environnementale locale (réduction bruit, amélioration sécurité routière, etc.).
INTERETS	
Trafic automobile :	Fermeture de la route du Lion afin de permettre une mise en valeur du site historique. Implique la réalisation du projet n°11, car sinon provoquerait une saturation des carrefours de Waterloo et des échangeurs du R0 (cfr étude de trafic réalisée par le SPW).
Transports en Commun :	Intérêt direct si les lignes TC continuent à passer par la route du Lion (pôle touristique). Intérêt indirect car réduction des flux sur la N5 si réalisation concomitante du projet n°11.
Modes doux et cadre de vie :	Mise en valeur touristique du site historique. Intérêt direct pour RAVeL WAWA et circulation tourisme/loisirs.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€< ++ <10M€ +++ >10M€	+
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	A envisager avec 11.
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	
REMARQUES	
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Le consultant recommande la réalisation de ce projet de manière concomitante à l'ouverture du projet n°11.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°11	Liaison RN5 – Route de Piraumont
COMMUNE(S)	Braine-l'Alleud
CONTRAINTES	
Administratives :	Retenu dans PICM. Principe inscrit dans révision du plan de secteur en cours. Réalisation programmée.
Techniques :	Principalement en zone agricole. Peu de riverain. Problématique de la connexion à la RN5 (à l'aire de repos?) et croisement avec R0 et avec RN27.
Environnementales :	Principalement en zones agricoles.
INTERETS	
Trafic automobile :	Permet de compenser la fermeture de la route du Lion et de canaliser le trafic de la RN5 sur le R0 plus en amont qu'actuellement et à partir d'un échangeur autoroutier complet (autorisant tous les mouvements). Améliore l'accessibilité du centre de Braine-l'Alleud, dont la gare, depuis le sud. Améliore l'accessibilité au site du Parc de l'Alliance dont le développement est prévu (gare, bureaux, logements). Risque toutefois de provoquer la saturation du carrefour avec la RN27 et de l'échangeur n°24 (Braine Alliance).
Transports en Commun :	Améliore l'accessibilité à la gare de Braine-l'Alleud pour les VP. Direct si permet d'accéder à la gare bus de Braine-l'Alleud depuis le sud (et notamment pour la ligne de bus express provenant de Louvain-la-Neuve).
Modes doux et cadre de vie :	Intérêt direct si comprend des aménagements attractifs pour les modes doux. Intérêt indirect car permet un réaménagement du site historique. Dégradation du cadre de vie pour les riverains de la nouvelle voirie (très peu nombreux, zone agricole).
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€ < ++ <10M€ +++ >10M€	+++
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	A envisager avec 9.
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Risque toutefois de provoquer la saturation du carrefour avec la N27 et de l'échangeur n°24. Cet échangeur devra être réaménagé. Il peut s'accompagner d'un réaménagement et d'un déclassement de la RN5 au nord de la nouvelle voirie de liaison.
REMARQUES	/
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Le consultant estime que ce projet, qui a fait l'objet d'études de trafic détaillées, présente d'indéniables avantages et s'inscrit en cohérence avec les autres projets et avec les perspectives de développement du pôle régional Braine-l'Alleud – Waterloo. Le consultant attire cependant l'attention sur la nécessité d'intégrer les transports en commun dans le projet, la liaison régionale entre les 2 pôles de la province devant à l'avenir emprunter cette voirie (par ex. en intégrant dès la conception des réservations pour des bandes bus en approche des carrefours). Ce projet, ainsi que les autres projets autour de Braine-l'Alleud – Waterloo entraîneront une augmentation du trafic à l'échangeur n°24 du R0 (Braine Alliance). Celui-ci devra être optimisé, en priorité pour assurer la fluidité des transports en commun circulant vers la gare de Braine-l'Alleud. La mise en œuvre des différents projets autour de Braine-l'Alleud peut s'accompagner d'une révision de la classification des voiries dans cette zone (voir cartes Phase 4).

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°12	Réaménagement interrégional RN5 (entre Waterloo et la RBC)
COMMUNE(S)	Braine-l'Alleud Waterloo Sint-Genesius-Rode Uccle
CONTRAINTES	
Administratives :	Retenu dans le PICM Waterloo – Braine-l'Alleud. Retenu dans le PCM de Sint-Genesius-Rode. Volonté de la Région de Bruxelles-Capitale de maîtriser les flux en entrée de ville.
Techniques :	Peu de contrainte, réaménagement de la voirie existante.
Environnementales :	Amélioration environnementale locale (bruit, insécurité routière, etc.).
INTERETS	
Trafic automobile :	L'objectif de ce réaménagement est d'améliorer le fonctionnement de la RN5, principalement dans les traversées d'agglomérations, en faveur des TC et des modes doux. Ce projet devrait permettre également une sécurisation de l'axe et une amélioration du fonctionnement de certains carrefours.
Transports en Commun :	Intérêt direct si comprend des mesures efficaces en faveur des TC (objectifs du projet).
Modes doux et cadre de vie :	Intérêt direct si comprend des mesures efficaces en faveur des modes doux et du cadre de vie (objectifs du projet).
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€< ++ <10M€ +++ >10M€	De ++ à +++ en fonction de l'ampleur du projet
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	/
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	/
REMARQUES	Une coopération entre les 3 Régions est souhaitable afin de dégager une logique d'axe pour chaque mode (TC, auto, vélo).
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Le consultant recommande de réaliser ce projet de réaménagement en coopération avec les 2 autres Régions. La réalisation des projets proposés autour de Braine-l'Alleud – Waterloo (voir Phase 4 de l'étude) permettra de déclasser la RN5 au nord de la nouvelle route de liaison entre la RN5 et le R0 (voir projet n°11 ci-dessus), permettant ainsi son réaménagement en faveur des modes doux et des transports en commun.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°13	Liaison RN257 – RN275 (prolongation de la RN257 afin de relier l'échangeur n°5 de l'E411 à la RN275)
COMMUNE(S)	Rixensart Wavre Ottignies Louvain-La-Neuve
CONTRAINTES	
Administratives :	Périmètre de réservation inscrit au Plan de secteur (mais certains tracés pourraient s'en écarter). Retenu dans le PICM de La Hulpe – Lasne - Rixensart, dans le PSR de Wavre et dans le PCM d'Ottignies Louvain-la-Neuve. Opposition de la commune de Rixensart, appui des autres communes concernées.
Techniques :	Franchissement L161. Présence de constructions existantes dans le périmètre de réservation.
Environnementales :	Proximité avec zones d'habitat.
INTERETS	
Trafic automobile :	Doit permettre de rabattre les flux venant du sud (Ottignies, Court-St-Etienne, Lasne, etc.) vers l'E411 et permettre un déclassement de la RN275 en traversée de La Hulpe, Genvall et Rixensart. Doit permettre de hiérarchiser et de soulager des voiries locales orientées est-ouest qui sont actuellement utilisées pour rejoindre la E411. Pourrait aussi soulager la traversée d'Ottignies (RN237) et drainer une partie du trafic généré par les plateaux ouest d'Ottignies, appelés à se développer. Pourrait permettre de valoriser le point d'arrêt RER de Profondsart (à condition de revoir le tracé inscrit au Plan de secteur). Potentiel de report de trafic de 15.000 à 20.000 véh./jour d'après le PICM, ce qui entraînerait une diminution de 15 à 20 % du trafic sur la RN275 en traversée de Rixensart, Genvall et La Hulpe. En continuité avec le projet de contournement nord de Wavre et la liaison RN275 – RN25 (voir n°18/19). Risque d'augmenter la saturation de l'échangeur n°5 de Bierges.
Transports en Commun :	Intérêt direct si circulation TC sur la nouvelle voirie (proposition d'une ligne 5 bis entre Wavre et Rixensart dans le réseau « Vision 2020 ») Intérêt direct si desserte routière de la gare de Profondsart. Potentialité d'y aménager un Park&Ride. Intérêt indirect si diminution des flux et réaménagement RN275 dans la traversée de La Hulpe, Genvall et Rixensart en faveur des TC.
Modes doux et cadre de vie :	Intérêt direct si aménagements attractifs pour les modes doux sur la nouvelle voirie (intérêt à vérifier). Intérêt indirect si diminution des flux et réaménagement RN275 dans la traversée de La Hulpe, Genvall et Rixensart en faveur des modes doux et du cadre de vie. Dégradation du cadre de vie pour les riverains de la nouvelle voirie.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€ < ++ <10M€ +++ >10M€	+++
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	Avec le contournement nord de Wavre et la liaison RN275 – RN25 formerait un itinéraire continu autour de la principale agglomération de la province (projet d'ambition régionale).
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Implique toutefois un réaménagement de l'échangeur de Bierges et des mesures d'accompagnement fortes sur les voiries locales et la section de la RN275 à déclasser.
REMARQUES	A envisager dans une démarche globale avec projets n°14, 15 et 18/19 (formeraient un itinéraire continu d'ambition régionale).
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Le consultant recommande un développement de l'agglomération formée par Ottignies Louvain-La-Neuve - Wavre, reconnue comme l'un des deux pôles d'ambition régionale de la province. Dans ce cadre, il nous semble souhaitable de doter ce pôle d'une liaison structurante formée par les projets n°13, 14, 15 et 19. Une telle liaison permettrait de réduire le trafic de transit dans les agglomérations (Wavre, Ottignies, Rixensart, La Hulpe, Court-St-Etienne), tout en distribuant de manière homogène le trafic autour de l'agglomération et en favorisant l'accès à la RN25, principal axe structurant est-ouest de la province. Une telle liaison présente également un caractère multimodal, en facilitant l'accès à la gare de Profondsart qui pourrait accueillir un parking de transit, et en étant parcourue par la relation provinciale n°15 bis du réseau 2020. Les transports en commun doivent d'ailleurs être intégrés dans le projet d'une telle liaison (en préservant par exemple des emprises pour des sites propres à l'approche des carrefours).

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°14	Mise à 2*2 bandes RN257
COMMUNE(S)	Wavre
CONTRAINTES	
Administratives :	Travaux en cours d'achèvement.
Techniques :	
Environnementales :	
INTERETS	
Trafic automobile :	Intérêt réduit tant qu'il subsistera entre le zoning de Wavre-nord et l'autoroute des carrefours de capacité réduite (croisements avec la rue de Champles et la rue de Wavre).
Transports en Commun :	
Modes doux et cadre de vie :	
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€< ++ <10M€ +++ >10M€	
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	Avec le projet de contournement nord de Wavre (voir Projet n°15), la liaison RN257 – RN275 (voir Projet n°13) et la liaison RN275 – RN25 (voir projet n° 19), ce projet serait inclus dans un itinéraire continu autour de la principale agglomération de la province (projet d'ambition régionale).
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Il faut prendre des mesures fortes pour assurer une circulation efficace des bus vers le zoning nord de Wavre (ligne Rixensart – Profondsart, Wavre-Nord, Wavre-Centre). Implique également un réaménagement de l'échangeur de Bierges. Un point de correspondance pourrait y être organisé entre les bus circulant sur l'E411 et les bus circulant sur la RN257 sur le modèle du projet de Toulon (voir rapport phase 4).
REMARQUES	/
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Projet déjà réalisé pouvant s'inscrire dans un projet plus global autour de l'agglomération d'Ottignies Louvain-La-Neuve Wavre.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°15	Contournement nord de Wavre
COMMUNE(S)	Wavre
CONTRAINTES	
Administratives :	Inscrit au plan de secteur (le tracé envisagé aujourd'hui est cependant partiellement différent). Retenu dans le PSR de Wavre. Appui communal.
Techniques :	Dénivelé important (vallée). Franchissement voies ferrées et de la Dyle.
Environnementales :	Proximité zones boisées et zones d'activités.
INTERETS	
Trafic automobile :	Liaison entre la RN25 et la RN237 afin de constituer un contournement complet de Wavre (E411, RN25, RN257). D'après le PSR permettrait d'éviter une saturation complète des échangeurs de l'E411 (meilleure répartition des flux entre échangeurs) et de réduire le trafic dans le centre de Wavre. Estimation de trafic : 12.000 à 15.000 véh/jour (PSR) Gabarit recommandé : 2*1 bandes. Permettrait d'améliorer l'accessibilité de la zone d'affaires de Wavre-Nord (développements importants en cours).
Transports en Commun :	Intérêt indirect en cas de diminution du trafic dans le centre de Wavre (prévue dans le PSR) et de réaménagement des voiries en faveur des TC. Pourrait également améliorer l'accessibilité routière de la gare de Basse-Wavre.
Modes doux et cadre de vie :	Intérêt indirect en cas de diminution du trafic dans le centre de Wavre (prévue dans le PSR) et de réaménagement des voiries en faveur des modes doux et du cadre de vie. Dégradation du cadre de vie pour les riverains de la nouvelle voirie.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€ < ++ <10M€ +++ >10M€	+++
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	Ce projet peut être inclus dans un projet global de contournement de l'agglomération d'Ottignies Louvain-La-Neuve Wavre.
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Implique une refonte importante de l'échangeur de Bierges.
REMARQUES	Permet un réaménagement de la RN4, de la RN268 et RN239 dans la traversée de Wavre. A envisager dans une démarche globale avec projets n°13, 14 et 18/19 (formeraient un itinéraire continu d'ambition régionale).
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Le consultant recommande un développement de l'agglomération formée par Ottignies Louvain-la-Neuve - Wavre, reconnue comme l'un des deux pôles d'ambition régionale de la province. Dans ce cadre, il nous semble souhaitable de doter ce pôle d'une liaison structurante formée par les projets n°13, 14, 15 et 19. Une telle liaison permettrait de réduire le trafic de transit dans les agglomérations (Wavre, Ottignies, Rixensart, La Hulpe, Court-St-Etienne), tout en distribuant de manière homogène le trafic autour de l'agglomération et en favorisant l'accès à la RN25, principal axe structurant est-ouest de la province. Une telle liaison présente également un caractère multimodal, en facilitant l'accès à la gare de Profondsart qui pourrait accueillir un parking de transit, et en étant parcourue par la relation provinciale n°15 bis du réseau 2020. Les transports en commun doivent d'ailleurs être intégrés dans le projet d'une telle liaison (en préservant par exemple des emprises pour des sites propres à l'approche des carrefours).

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°16	Liaison « Masaya »
COMMUNE(S)	Ottignies Louvain-la-Neuve
CONTRAINTES	
Administratives :	Inclut dans le permis unique de mise à 4 voies de la ligne 161 en Région wallonne délivré à Infrabel.
Techniques :	Franchissement chemin de fer.
Environnementales :	Pas de contrainte majeure identifiée.
INTERETS	
Trafic automobile :	Nouveau pont au-dessus du chemin de fer permettant d'offrir un nouvel accès au parking navetteurs « des villas » et de fermer le passage à niveau de l'avenue des Combattants (RN239). Pourrait permettre une redistribution du trafic dans la traversée d'Ottignies, avec des effets contrastés. Pourrait permettre de faciliter l'accès à d'importants programmes de développements immobiliers au nord de la gare d'Ottignies.
Transports en Commun :	En fonction des projets d'aménagement du pôle intermodal de la gare d'Ottignies et d'éventuels aménagements ViCom sur les voiries qui y donne accès (étude de mobilité en cours). Une solution devra être trouvée pour les bus circulant sur la RN239.
Modes doux et cadre de vie :	Permettrait de réduire le trafic automobile devant la gare d'Ottignies, et donc d'améliorer les circulations modes doux et le cadre de vie (étude de mobilité en cours). Dégradation du cadre de vie pour les riverains de la nouvelle voirie.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€< ++ <10M€ +++ >10M€	++ (à charge d'Infrabel)
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Débouché ouest de cette nouvelle liaison à étudier (peut engendrer du transit dans des quartiers résidentiels). Etude de mobilité intégrant ce projet en cours (actualisation PCM).
REMARQUES	/
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Ce projet est d'ambition locale. Son impact doit être affiné dans le cadre du Plan de Mobilité du quartier de la gare d'Ottignies qui est en cours de réalisation.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°17	Accès au Park & Ride de la gare RER de Louvain-La-Neuve
COMMUNE(S)	Ottignies Louvain-la-Neuve
CONTRAINTES	
Administratives :	Révision du Plan de secteur en cours.
Techniques :	Nécessite un réaménagement de l'échangeur n°8a et la création d'ouvrages d'art pour éviter les conflits de circulation avec la RN4 et le Bd. de Wallonie.
Environnementales :	Pas de contrainte majeure identifiée.
INTERETS	
Trafic automobile :	Doit permettre un accès efficace au Park & Ride de la gare de Louvain-La-Neuve (capacité prévue : 2.500 places).
Transports en Commun :	Améliore l'accessibilité routière de la gare de Louvain-La-Neuve.
Modes doux et cadre de vie :	Intérêt direct si aménagement d'une liaison cyclable vers Chaumont-Gistoux (prévu dans le projet du SPW)
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€< ++ <10M€ +++ >10M€	++
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	/
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Réalisation d'une liaison cyclable vers Chaumont-Gistoux.
REMARQUES	Le succès du Park & Ride dépendra d'une offre de trains attractive en gare de Louvain-La-Neuve (notamment des trains rapides).
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Le consultant recommande la réalisation de ce projet.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°18	Liaison RN25 – RN275
COMMUNE(S)	Court-St-Etienne
CONTRAINTES	
Administratives :	Pas inscrit au plan de secteur. Proposé dans le PCM d'Ottignies Louvain-la-Neuve (2003). En discussion dans le PCM de Court-St-Etienne (préconise plutôt projet n°18).
Techniques :	Dénivelé important. Franchissement voies ferrées et de la Dyle. Nouvel échangeur sur la RN25 entre 2 échangeurs existants proches.
Environnementales :	Proximité zones d'habitat et zones boisées.
INTERETS	
Trafic automobile :	Analyse positive du PCM d'OLLN : « Permettrait un délestage de trafic important sur les voiries convergeant vers le centre d'Ottignies (soulagement de -4.000 à -6.000 uv/jo attendu sur la N237 (soit 1/3 du trafic actuel). Permettrait de desservir les pôles industriels le long de la Dyle, à développer ou reconvertir au sud d'Ottignies et à Court-St-Etienne. Cette nouvelle liaison pourrait donc être une alternative très intéressante pour soulager Ottignies et Court-St-Etienne, même si la faisabilité de la connexion à la N25 reste à démontrer. »
Transports en Commun :	Intérêt indirect car trafic allégé sur RN237 (vers la gare d'Ottignies).
Modes doux et cadre de vie :	Peu d'intérêt modes doux (relief). Intérêt indirect si trafic allégé sur RN237. Dégradation du cadre de vie pour les riverains de la nouvelle voirie, et pour les riverains du tronçon de la RN275 qui subiraient un accroissement du trafic.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€ < ++ <10M€ +++ >10M€	+++
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	A envisager dans une démarche globale avec projets n°13, 14 et 15 (forment un itinéraire continu d'ambition régionale).
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Doit permettre un réaménagement de la RN237 et RN275 dans la traversée de Court-St-Etienne. Doit permettre un réaménagement de la RN237 dans la traversée d'Ottignies (mais maintien itinéraire convois exceptionnels).
REMARQUES	/
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Le consultant privilégie le projet n°19.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°19	Contournement Court-St-Etienne (nouvelle route entre la RN275 (Chapelle-aux-Sabots), la RN237 et la RN275 au niveau de l'échangeur avec la RN25)
COMMUNE(S)	Court-St-Etienne
CONTRAINTES	
Administratives :	Pas de périmètre au plan de secteur. En discussion dans PCM de Court-St-Etienne (en cours).
Techniques :	Franchissement de la Dyle. Pas de nouvel échangeur nécessaire sur RN25 (mais adaptation des carrefours entre les bretelles de l'échangeur et la RN275).
Environnementales :	Proximité zones d'habitat ou d'extension d'habitat et zones agricoles.
INTERETS	
Trafic automobile :	Permettrait de dévier une partie importante du trafic provenant du sud (RN275 et RN237) qui traverse Court-St-Etienne) en direction de Rixensart. Permettrait de soulager la RN275 dans la traversée du centre de Court-St-Etienne et de réduire également la part de transit sur la RN237 dans la traversée d'Ottignies.
Transports en Commun :	Indirect en cas de diminution du trafic dans le centre de Court-St-Etienne et d'Ottignies et de réaménagement des voiries en faveur des TC.
Modes doux et cadre de vie :	Permettrait de réduire le trafic dans le centre de Court-St-Etienne et d'Ottignies. Dégradation du cadre de vie pour les riverains de la nouvelle voirie.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€< ++ <10M€ +++ >10M€	+++
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	Alternative au projet n°18. A envisager dans une démarche globale avec projets n°13, 14 et 15 (forment un itinéraire continu d'ambition régionale).
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Doit permettre un réaménagement de la RN237 et RN275 dans la traversée de Court-St-Etienne. Doit permettre un réaménagement de la RN237 dans la traversée d'Ottignies (mais maintien itinéraire convois exceptionnels).
REMARQUES	/
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Le consultant soutient le principe du projet (en relation avec les projets n°13, 14, 15).

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°20	Contournement Beaurieu
COMMUNE(S)	Court-St-Etienne
CONTRAINTES	
Administratives :	Pas de périmètre au plan de secteur. Proposé dans PCM de Court-St-Etienne (en cours).
Techniques :	Pas de contrainte majeure identifiée.
Environnementales :	Tracé potentiel essentiellement en zone agricole
INTERETS	
Trafic automobile :	Nouvelle voirie pour éviter le transit par le village de Beaurieu d'une partie du trafic provenant du sud (Chastre, Cortil Noirmont, Mont-Saint-Guibert) et se dirigeant vers la RN25
Transports en Commun :	/
Modes doux et cadre de vie :	Intérêt indirect si réduction du trafic dans le centre de Beaurieu. Dégradation du cadre de vie pour les riverains de la nouvelle voirie.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€ < ++ <10M€ +++ >10M€	+
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	/
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Réaménagement de l'itinéraire existant (par le centre du village).
REMARQUES	/
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Ce projet est d'ambition locale et doit être étudié dans le cadre d'un PCM.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°21	Ouvrage dénivelé carrefour RN25–RN4 (tunnel dans l'axe de la RN25)
COMMUNE(S)	Mont-St-Guibert Ottignies Louvain-La-Neuve
CONTRAINTES	
Administratives :	Retenu dans PCM d'Ottignies Louvain-la-Neuve
Techniques :	Techniquement faisable, peut se réaliser dans les emprises existantes, mais certaines variantes moins onéreuses et/ou moins pénalisantes en phase chantier nécessiteraient des emprises complémentaires. Phasage chantier délicat (maintien circulation).
Environnementales :	Peut se réaliser dans les emprises existantes, mais certaines variantes moins onéreuses et/ou moins pénalisantes en phase chantier nécessiteraient des emprises complémentaires.
INTERETS	
Trafic automobile :	Permettrait de diminuer l'usage du rond-point RN25#RN4 qui est à saturation aux heures de pointe. Ce carrefour limite la capacité de la RN25, seule artère structurante est-ouest dans la province. La saturation de ce carrefour limite également de la RN4, artère principale desservant les communes de Mont-St-Guibert, Chastre et Walhain. Permettrait de favoriser l'accès à Louvain-la-Neuve par la RN238 plutôt que par la sortie N°8a de l'E411 qui atteint la saturation (concept du PCM d'Ottignies Louvain-La-Neuve de valoriser le « U » constitué de l'E411, la RN25 et la RN238). La saturation du carrefour RN25 # RN4 génère également du trafic de fuite sur des voiries inadaptées.
Transports en Commun :	Intérêt indirect, car la saturation du carrefour est pénalisante pour la vitesse commerciale des bus circulant sur la RN4.
Modes doux et cadre de vie :	La dénivellation du carrefour peut être l'occasion de faciliter la circulation des modes doux en surface.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€< ++ <10M€ +++ >10M€	+++
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	/
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Risque de provoquer une augmentation des flux à l'échangeur de n°9 de Corroy-le-Grand. Les mouvements depuis et vers Bruxelles sont cependant des mouvements de tourne-à-droite directs et donc fort capacitaires. Le vire-à-droite vers Namur est également capacitair. Seul le vire-à-gauche venant de Namur pose problème. Un aménagement accentuant la capacité de ce mouvement est en cours de réalisation. Risque de provoquer une saturation de la RN4 et de ses carrefours dans la traversée de Louvain-la-Neuve (aujourd'hui les feux de Corbais, et ensuite le carrefour RN25#RN4 dosent le trafic de pointe). Pour réduire ce risque, il faut favoriser l'usage de la R.N25 et de la RN238 et déclasser la RN4 dans la traversée de Louvain-la-Neuve et Wavre.
REMARQUES	Les projets n°21, 22 et 23 sont fortement dépendants. Il faudrait dégager une stratégie globale pour cette macro-zone. Le projet N°21 peut toutefois s'envisager de façon indépendante.
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Le consultant préconise une finalisation et une optimisation de la RN25, seul véritable axe structurant est-ouest de la province. Dans ce cadre, il est recommandé de réaliser le projet de carrefour dénivelé entre la RN25 et la RN4. Ce projet doit s'accompagner d'un déclassement de la RN4 dans la traversée de Louvain-la-Neuve et Wavre comme préconisé dans le PCM d'Ottignies Louvain-la-Neuve.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°22	Nouvel échangeur à Walhain (desserte carrière)
COMMUNE(S)	Walhain Chaumont-Gistoux
CONTRAINTES	
Administratives :	Inscrit au plan de secteur suite à une révision de celui-ci (05/2009) en vue d'agrandir une zone d'extraction, et de desservir celle-ci. Etudié et retenu dans PCM. La Commune a cependant récemment introduit une contre-proposition.
Techniques :	Utilisation des accès existants de l'aire de repos de Nil-St-Vincent et d'un pont existant. Dénivelés peu importants.
Environnementales :	Essentiellement en zone agricole et en zone d'extraction. La révision du plan de secteur a été accompagnée d'une étude d'incidences.
INTERETS	
Trafic automobile :	Le projet a pour but d'éviter que le charroi lourd (estimation PICM : 230 à 250 mouvement/jour) généré par l'activité extractive ne traverse le centre de Chaumont-Gistoux (RN243). Ce projet pourrait être éventuellement exclusivement réservé au charroi lourd généré par la carrière.
Transports en Commun :	Intérêt indirect en cas de diminution du trafic sur la RN243 dans la traversée de Chaumont-Gistoux.
Modes doux et cadre de vie :	Intérêt direct car diminuerait le charroi lourd sur la RN243 dans Chaumont-Gistoux.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€< ++ <10M€ +++ >10M€	+
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	Pourrait constituer la 1 ^{re} phase du projet n°23.
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	En fonction du caractère public ou privé de cet échangeur. Si caractère public, le risque existe de créer un trafic de transit à travers Nil-St-Vincent pour les usagers provenant de la RN4 et cherchant à rejoindre la E411.
REMARQUES	Les projets n°21, 22 et 23 sont fortement dépendants. Il faut dégager une stratégie globale pour cette macro-zone.
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Le consultant recommande de permettre l'accès (exclusivement) à la carrière depuis l'aire de repos de Nil-St-Vincent afin d'éviter que le trafic de poids lourds généré par la carrière n'emprunte les voiries traversant Chaumont-Gistoux. Ce projet est d'ambition locale et a été étudié dans le cadre de la révision du Plan de secteur et dans le PCM.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°23	Raccord du nouvel échangeur de Walhain à la RN243 et à la RN4
COMMUNE(S)	Walhain Chaumont-Gistoux Mont-Saint-Guibert
CONTRAINTES	
Administratives :	Pas inscrit au Plan de secteur. Pas étudié dans PCM.
Techniques :	Pas de tracé identifié. Village de Nil-St-Martin à l'ouest et zone d'extraction à l'est.
Environnementales :	Pas de tracé identifié. Se développerait essentiellement en zone agricole.
INTERETS	
Trafic automobile :	Raccord de l'éventuel nouvel échangeur de Walhain à la RN4 d'une part et à la RN243 d'autre part. La congestion de ces 2 nationales provoque en effet des trafics de fuite vers l'E411 sur des voiries agricoles. Le raccord vers la RN4 permettrait de soulager le carrefour de Corbais (carrefour à feux saturé aux heures de pointe) et le carrefour RN25 / RN4 (voir projet n°21). Les 2 tronçons du projet (liaison RN4 – E411 et RN243 – E411) peuvent s'envisager de façon indépendante.
Transports en Commun :	Intérêt indirect en cas de diminution des flux sur la RN4 et la RN243.
Modes doux et cadre de vie :	Intérêt indirect en cas de diminution des flux sur la RN243 dans les traversées de Chaumont-Gistoux et Dion. Intérêt indirect en cas de diminution des flux sur la RN4 à Corbais. Le village de Corbais est cependant situé à l'est de la RN4, à l'écart de celle-ci. Le long de la RN4 on trouve quelques habitations éparses et plusieurs moyennes et grandes surfaces. Dégradation du cadre de vie pour les riverains de la nouvelle voirie.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€ < ++ <10M€ +++ >10M€	++
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	/
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Réaménagement de la RN243 en aval de la nouvelle liaison.
REMARQUES	Les projets n°21, 22 et 23 sont fortement dépendants. Il est souhaitable de dégager une stratégie globale pour cette macro-zone.
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Le consultant recommande de ne pas réaliser ce projet. En ce qui concerne Corbais et la RN4 : Ce projet ne présente pas d'autre intérêt que de soulager un point fort chargé du réseau aux heures de pointe. Il présente en revanche un risque potentiel élevé de favoriser la périurbanisation. Il importe donc d'étudier une optimisation du fonctionnement du carrefour existant (optimisation des feux). Il est également nécessaire de s'interroger sur le développement anarchique de moyennes et grandes surfaces commerciales le long de la RN4 et sur leurs conséquences sur le cadre de vie et la mobilité. En ce qui concerne Chaumont-Gistoux et la RN243 : les problèmes de congestion sont moins importants qu'à Corbais et les risques de périurbanisation tout aussi importants.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°24	Liaison RN29 - zoning de Perwez
COMMUNE(S)	Perwez
CONTRAINTES	
Administratives :	Repris dans PCM. Proposé par l'IBW. Approuvé par le conseil communal (29/10/2009). Avis du fonctionnaire-délégué et décision du ministre en attente.
Techniques :	Pas de contrainte majeure identifiée.
Environnementales :	Principalement en zone agricole (consommation et morcellement de terres agricoles).
INTERETS	
Trafic automobile :	Projet de création d'une voirie de liaison entre la N29 (à hauteur de la sortie de l'E411) et la zone d'activités économiques de Perwez. L'objectif est de desservir le zoning tout en décongestionnant le rond-point de Thorembais-St-Trond. Conclusion PCM : « Cette nouvelle voirie permettrait une meilleure accessibilité de Perwez, car celle-ci ne dépendrait plus du seul giratoire de Thorembais-St-Trond qui est saturé en heure de pointe. Cette voirie absorberait quelques 1.100 véhicules à l'heure de pointe du soir (2 sens confondus). Le giratoire devra être aménagé avec deux bandes d'entrée sur la N29. » Le projet ne permet cependant pas de capter le flux principal de transit qui est sur la RN29 et d'apporter une réponse structurante à la congestion du giratoire de Thorembais-St-Trond.
Transports en Commun :	Intérêt indirect car permettrait potentiellement de soulager le giratoire de Thorembais-St-Trond où passent plusieurs lignes TC.
Modes doux et cadre de vie :	Pas d'intérêt pour le centre de Perwez où la circulation ne diminuera pas. Amélioration potentielle du cadre de vie pour les riverains des tronçons de la RN29 et de la RN243 qui seront « by-passés » par la nouvelle voirie. Mais le développement du zoning risque d'annihiler les bénéfices potentiels. Dégradation du cadre de vie pour les riverains de la nouvelle voirie.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€ < ++ <10M€ +++ >10M€	++
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	/
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Pas de déclassement de voirie possible. Exploitation du carrefour de Thorembais-St-Trond encore pertinente en rond-point ? (une gestion par feux permettrait de donner priorité aux TC). Les emprises existantes y sont cependant insuffisantes pour y aménager des bandes bus.
REMARQUES	/
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Projet d'ambition locale ne présentant pas d'autre intérêt que la desserte du zoning de Perwez. Une réflexion devra être engagée sur l'amélioration du giratoire de Thorembais-St-Trond.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°25	<i>Prolongation RN25 jusqu'à Boussut</i> Projet déjà réalisé (2008)
COMMUNE(S)	
CONTRAINTES	
Administratives :	
Techniques :	
Environnementales :	
INTERETS	
Trafic automobile :	
Transports en Commun :	
Modes doux et cadre de vie :	
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€< ++ <10M€ +++ >10M€	
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	S'inscrit dans un cadre plus large d'amélioration de la RN25 à ses extrémités est et ouest.
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	/
REMARQUES	/
AVIS DES AUTEURS DU PPM	

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°26	Contournement de Grez-Doiceau
COMMUNE(S)	Grez-Doiceau
CONTRAINTES	
Administratives :	Pas inscrit au plan de secteur. Etudié et repris dans PICM. Opposition de la Commune de Grez-Doiceau.
Techniques :	Dénivelés importants. Difficulté d'identifier un tracé attractif pour le trafic et acceptable d'un point de vue environnemental.
Environnementales :	Zones urbanisées au sud. Relief marqué au nord.
INTERETS	
Trafic automobile :	Le PICM a identifié une part de transit de 40% sur la RN240 dans la traversée de Grez-Doiceau. Un contournement permettrait de capter une grande partie de ce transit. La saturation du giratoire de Thorembais-St-Trond (et, dans une moindre mesure, la création du contournement nord de Wavre) rendent l'itinéraire par la RN240 plus attractif pour des usagers provenant de Jodoigne et se dirigeant vers la E411, accentuant ainsi la problématique du transit à travers Grez-Doiceau.
Transports en Commun :	Intérêt indirect, en cas de diminution des flux sur la RN240 (dans le centre de Grez-Doiceau) où passent des lignes TC.
Modes doux et cadre de vie :	Amélioration du cadre de vie dans la traversée de Grez-Doiceau en cas de diminution des flux sur la RN240. Dégradation du cadre de vie pour les riverains de la nouvelle voirie.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€< ++ <10M€ +++ >10M€	+++
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	/
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Doit s'accompagner d'un réaménagement de la RN240 dans la traversée du centre de Grez-Doiceau. Le contournement ne permettra de capter une grande partie du transit que si l'on prévoit des contrôles d'accès dissuasifs au croisement de la RN240 avec ce contournement et que le tracé de ce dernier n'est pas trop long. Avec la réalisation du projet d'Hamme-Mille (projet n°27), doit permettre une révision de la classification des voiries dans cette zone (voir cartes de la Phase 4).
REMARQUES	/
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Le consultant soutient le principe de ce projet. Couplé au contournement de Hamme-Mille (voir ci-dessous projet n°27), il permettrait de revoir la classification du réseau dans cette zone et de réduire le transit dans les agglomérations de Grez-Doiceau et d'Hamme-Mille. Pour atteindre ce but, il importera cependant de mettre en place des mesures d'accompagnement fortes (contrôle d'accès par feux, réaménagement de la RN240, RN25 et RN91, réduction des vitesses, etc.) et de veiller à ce que les nouvelles voiries ne soit pas le vecteur d'une urbanisation diffuse linéaire.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°27	Contournement de Hamme-Mille
COMMUNE(S)	Beauvechain
CONTRAINTES	
Administratives :	Tracé au plan de secteur Etudié et pas retenu dans PCM. Le PCM proposait des mesures d'amélioration du carrefour actuel et d'aménagement d'une éventuelle liaison RN25 – RN91 au sud du village. Opposition communale.
Techniques :	Vallée de la Nethen.
Environnementales :	Proximité avec une zone d'intérêt biologique (Natura 2000) et un bois classé. Site archéologique. Zone paysagère au plan de secteur.
INTERETS	
Trafic automobile :	Le projet a pour objectif de décongestionner le carrefour de Hamme-Mille (RN25 # RN91) à saturation aux heures de pointe et s'inscrit dans la perspective plus large d'amélioration de la RN25 qui constitue la porte d'entrée de l'est du Brabant wallon depuis toute la zone de Leuven. Le SPW n'envisage plus ce contournement potentiel comme une large voirie de type « RGG » (2 x 2 bandes) mais comme une voirie de type « RESI » (2 x 1 bandes).
Transports en Commun :	Des lignes TC passent par le carrefour d'Hamme-Mille. L'intérêt pour les TC dépend de la part de trafic susceptible d'emprunter le contournement et des mesures complémentaires mises en place.
Modes doux et cadre de vie :	Permettrait de réduire le trafic dans Hamme-Mille et donc d'y améliorer le cadre de vie. Diminution potentielle de la clientèle de passage dans les commerces d'Hamme-Mille. Dégradation du cadre de vie pour les riverains de la nouvelle voirie.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€< ++ <10M€ +++ >10M€	+++
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	Dans un premier temps le carrefour existant doit être amélioré. Le contournement peut s'envisager à plus long terme.
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Réaménagement de la RN25 existante dans la traversée d'Hamme-Mille. Révision de la classification des voiries dans cette zone (déclassement de la Rn25 et RN91 et RN240 en relation avec le contournement de Grez-Doiceau)
REMARQUES	/
AVIS DES AUTEURS DU PPM	A court terme la priorité doit porter sur l'optimisation du carrefour existant (voir propositions du PCM). A plus long terme, le consultant soutient le principe du projet de contournement. Couplé au contournement de Grez-Doiceau (voir projet n°26), il permettrait de revoir la classification du réseau routier dans cette zone et de réduire le transit dans les agglomérations de Grez-Doiceau et d'Hamme-Mille. Pour atteindre ce but, il importera cependant de mettre en place des mesures d'accompagnement fortes (contrôle d'accès par feux, réaménagement de la RN240, RN25 et RN91, réduction des vitesses, etc.) et de veiller à ce que les nouvelles voiries ne soit pas le vecteur d'une urbanisation diffuse linéaire.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°28	Contournement Jodoigne (axe d'orientation est – ouest reliant la RN240, la RN29 (tronçon sud), la nouvelle ZAE d'Hélécine et la E40 (sortie n°26))
COMMUNE(S)	Jodoigne
CONTRAINTES	
Administratives :	Inscrit au Plan de secteur en 2003. Permis (contournement+ZAE) attaqué au conseil d'état. Avant-projet des ouvrages réalisé.
Techniques :	Pas de contrainte majeure identifiée.
Environnementales :	Analysé dans l'étude d'incidences de modification du plan de secteur en 2003.
INTERETS	
Trafic automobile :	La réalisation du contournement permettrait d'absorber le trafic généré par la ZAEM et de réduire le trafic de transit dans le centre de Piétrain (traversée urbaine inadaptée à un trafic intense et un charroi lourd) et Jodoigne (carrefour du « Cheval Blanc »). Le projet ne permet cependant pas de capter le flux principal de transit qui est sur l'axe de la RN29.
Transports en Commun :	Intérêt indirect en cas de diminution des flux dans le centre de Jodoigne et sur la RN222.
Modes doux et cadre de vie :	Intérêt indirect en cas de diminution des flux dans le centre de Jodoigne et sur la RN222. Dégradation du cadre de vie pour les riverains de la nouvelle voirie.
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€< ++ <10M€ +++ >10M€	+++
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	/
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Le flux principal de transit dans Jodoigne est aujourd'hui orienté suivant l'axe nord-sud de la RN29. Afin de maximiser l'utilisation d'un contournement, orienté lui sur une directrice est-ouest et non nord-sud comme les flux principaux, et de réduire le trafic dans le centre, il faudrait prendre des mesures très fortes de dissuasion des flux sur l'axe de la RN29.. Le projet de contournement est-ouest pourrait théoriquement permettre un déclassement de la section Jodoigne – E40 de la RN29 (au profit du contournement est-ouest), mais impliquerait un accord avec la Région flamande et est difficilement applicable dans les faits (profil à 2*2 bandes très généreux en Flandre, aménagements capacitaires, échangeur sur la E40 plus intéressant que celui d'Hélécine pour les flux vers Bxl). Cette dissuasion potentielle nous paraît donc utopique.
REMARQUES	/
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Le consultant soutient le principe d'un contournement pour Jodoigne. En termes de flux, il nous semble cependant plus pertinent de finaliser ce contournement en l'orientant vers le sud et la RN29, et non vers l'est en dédoublement de la RN222 comme prévu actuellement au Plan de secteur (cfr cartes 2.5.1.c à 2.5.1.g). En effet, la RN222 n'accueille aujourd'hui qu'un trafic très modéré, et ne joue pas un rôle important dans le réseau routier régional (cfr classification du réseau routier, carte 2.5.1.b). La situation de la RN29 est tout autre, le trafic y est important et cet axe joue un rôle important dans le réseau. Quant au trafic qui serait émis par le zoning projeté à Piétrain, le consultant estime que celui-ci serait essentiellement orienté avec l'E40. Notons que le trafic généré par cette zone d'activités pourrait également toujours rejoindre la RN29 via l'E40. Il importe évidemment aussi de s'interroger sur le type d'activités à implanter dans ce parc d'affaire au regard de sa localisation au bord d'une autoroute. Cette variante de finalisation du contournement de Jodoigne vers le sud présenterait également un tracé légèrement plus court, puisque le contournement rejoindrait la RN29 juste à la sortie de Jodoigne (cfr cartes 2.5.1.c à 2.5.1.g). En revanche, cette variante n'apporterait pas d'amélioration au cadre de vie pour les riverains de Piétrain (RN222) et de Zétrud-Lumay (RN29). Pour assurer la réussite globale du projet de contournement de Jodoigne, et quelque soit la variante retenue, il importera de prendre des mesures d'accompagnement très fortes en faveur des modes doux, des transports en commun et du cadre de vie dans le centre-ville de Jodoigne.

Remarque : ces fiches ont pour objectif d'inventorier et d'analyser les projets existants dans la Province (issus principalement des PCM/PICM). Ils ne correspondent pas nécessairement aux propositions et à la vision des auteurs du PPM. Celles-ci sont explicitées brièvement dans la dernière section des présentes fiches et dans le rapport et les cartes de la Phase 4.

PROJET N°29	Traversée nord-sud d'Orp
COMMUNE(S)	Orp-Jauche
CONTRAINTES	
Administratives :	Etudié dans PICM (en cours). Consiste à rétablir dans les faits la situation de droit.
Techniques :	Voirie existante à réaménager.
Environnementales :	Nécessite des expropriations partielles.
INTERETS	
Trafic automobile :	La RN279 n'assure actuellement pas sa fonction d'axe principal dans la traversée d'Orp en raison de son mauvais état. Le projet prévoit de la réaménager pour reprendre le trafic de transit et soulager les voiries du centre d'Orp.
Transports en Commun :	Intérêt indirect si réduction des flux dans la traversée d'Orp.
Modes doux et cadre de vie :	Intérêt indirect si réaménagement de la traversée d'Orp en faveur des modes doux et du cadre de vie. Intérêt contrasté pour les riverains du tronçon de la RN279 à réaménager (augmentation du trafic, mais réaménagement).
ESTIMATION COUT + <2M€ 2M€< ++ <10M€ +++ >10M€	+
EVOLUTIVITE POTENTIELLE	/
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Réaménagement du centre d'Orp en faveur des TC et modes doux.
REMARQUES	/
AVIS DES AUTEURS DU PPM	Projet d'ambition locale à examiner dans le cadre d'un PCM.