

ANNEXE : INFOS REGION FLAMANDE

1 La gestion future de la N 25

1.1 Entre l'autoroute E 40 et Blanden

La N 25 est considérée par la Région flamande comme l'équivalent d'un axe RESI. Nous avons reçu le schéma directeur « vision d'avenir » (streefbeeld) qui en définit les options de gestion.

Au nord de l'échangeur de Haasrode, l'axe fait partie du **réseau primaire type II**, formant un maillon essentiel de l'accessibilité par l'Est de Leuven et de plusieurs de ses zonings. La route y maintiendrait un gabarit de 2 x 2 voies + pistes cyclables.

Au sud de l'échangeur, la N 25 fait partie du **réseau secondaire type I** jusqu'au carrefour à feux de Blanden. Son profil serait adapté à 2 x 1 voie, avec berme centrale et bande de « pneus crevés » remplaçant l'actuelle bande de droite. Les pistes cyclables (actuellement pistes cyclables marquées au sol) y seront maintenues, et prochainement séparées de la chaussée par une bande herbeuse qui serait aménagées en lieu et place de la bande d'arrêt d'urgence actuelle.

L'échangeur de Haasrode devrait subir prochainement une adaptation :

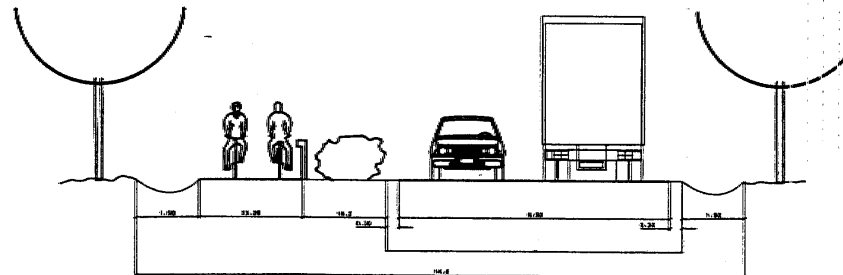
- Construction d'une nouvelle bretelle de sortie dans le sens Bruxelles → parc industriel de Haasrode (N25 → nord), la sortie vers Hamme-Mille (N25 → Sud) restant à l'emplacement actuel. Ceci supprimera les mouvements de tourne-à-gauche depuis l'autoroute au carrefour sud de l'échangeur, augmentant la capacité et la sécurité.
- Construction d'un rond-point au carrefour Nord de l'échangeur avec « by-pass » pour les tourne-à-droite (accès vers Bruxelles et sortie depuis Liège).
- Sous réserve d'une définition plus précise, aménagement d'un parc de co-voiturage au sud de l'échangeur et de traversées cyclables de l'échangeur.

Globalement, ces adaptations signifient pour les utilisateurs de la N 25 en provenance de Wallonie une **amélioration des conditions d'accessibilité et de sécurité, sans croissance sensible de la capacité.**

1.2 La traversée de la forêt de Meerdaal

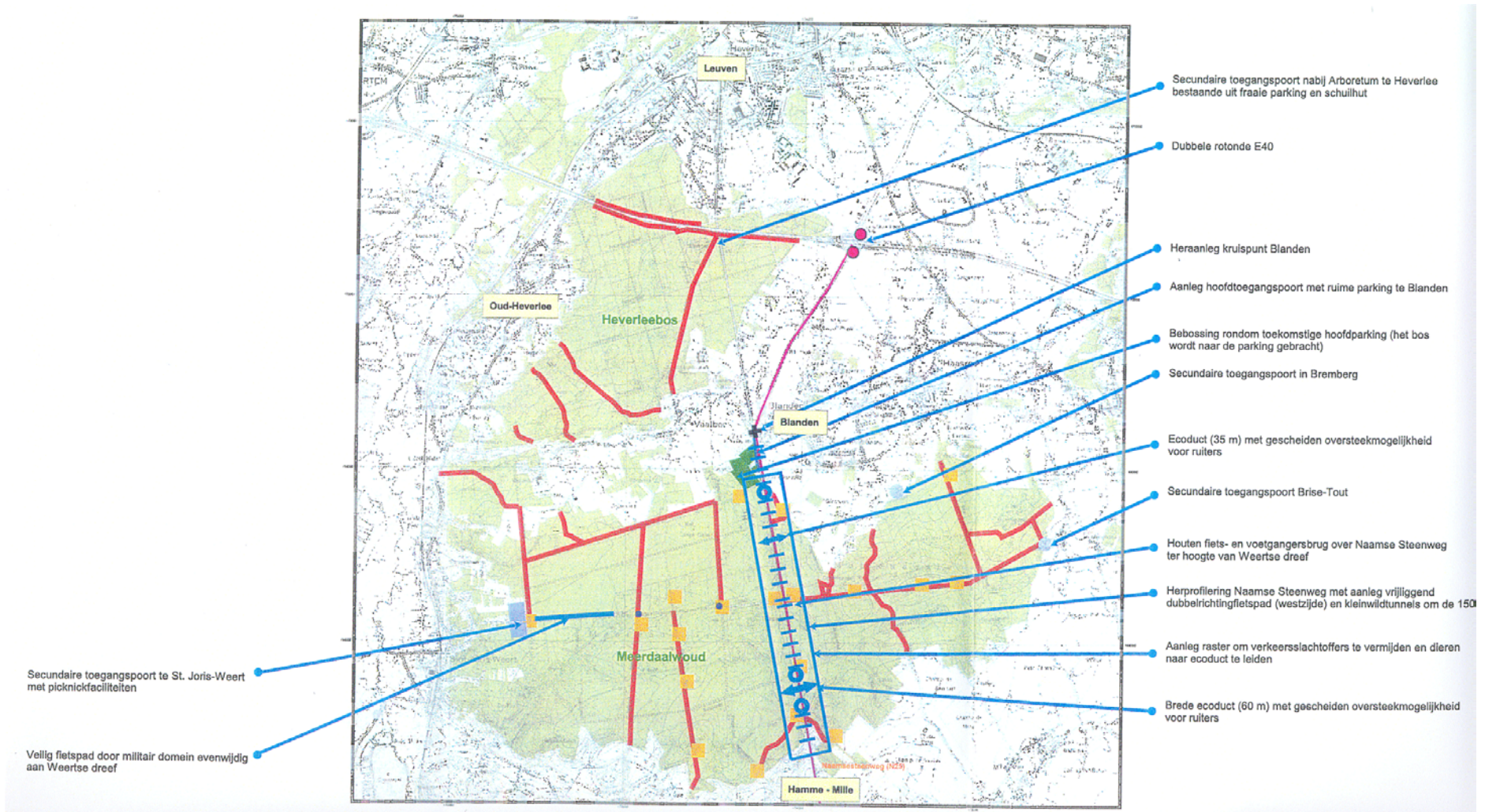
Le profil de 2 x 1 bande sera maintenu, sans le moindre accroissement de la capacité.

Toutefois, une révision assez fondamentale des conditions d'accessibilité de la forêt (fermeture de certaines voiries accessibles aux automobiles, suppression de multiples parkings et aménagement de plusieurs points d'accès avec capacités d'accueil renforcées) est prévue, de même que le réaménagement de la voirie avec divers points de traversée, et séparation de la piste cyclable.



En matière de sécurité, cette section présente plusieurs problèmes identifiés sur base des statistiques 1996-2001 comme :

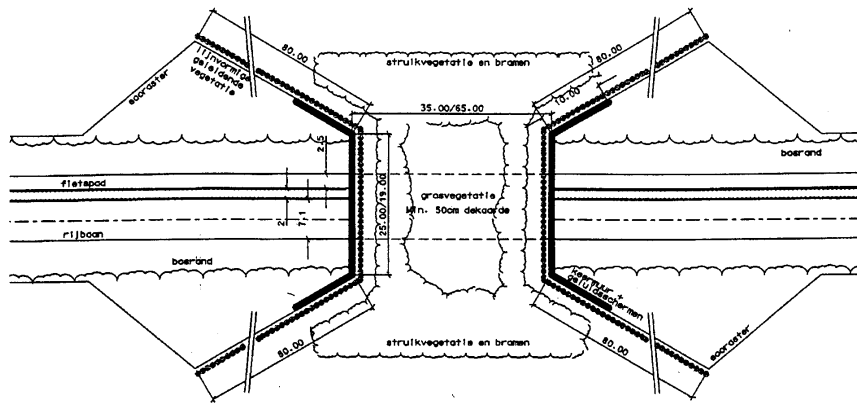
- Vitesses excessives
- Conduite en état d'ivresse
- Non respect des distances de sécurité
- Mauvais revêtement
- Visibilité insuffisante en forêt
- Collisions avec gibier (+/- 25 par an).



Plusieurs scénarios d'amélioration ont été évalués. L'image ci-dessus fait la synthèse des éléments retenus. Cependant par rapport au plan directeur N 25, certaines adaptations ont déjà été apportées (par exemple remplacement du rond-point sud de l'échangeur par un carrefour normal + bretelle supplémentaire). Pour la traversée de la forêt, c'est le scénario 3 illustré ci-après qui est privilégié.

Sur la N 25 viendront plusieurs points de traversée, identifiés suivant plusieurs catégories :

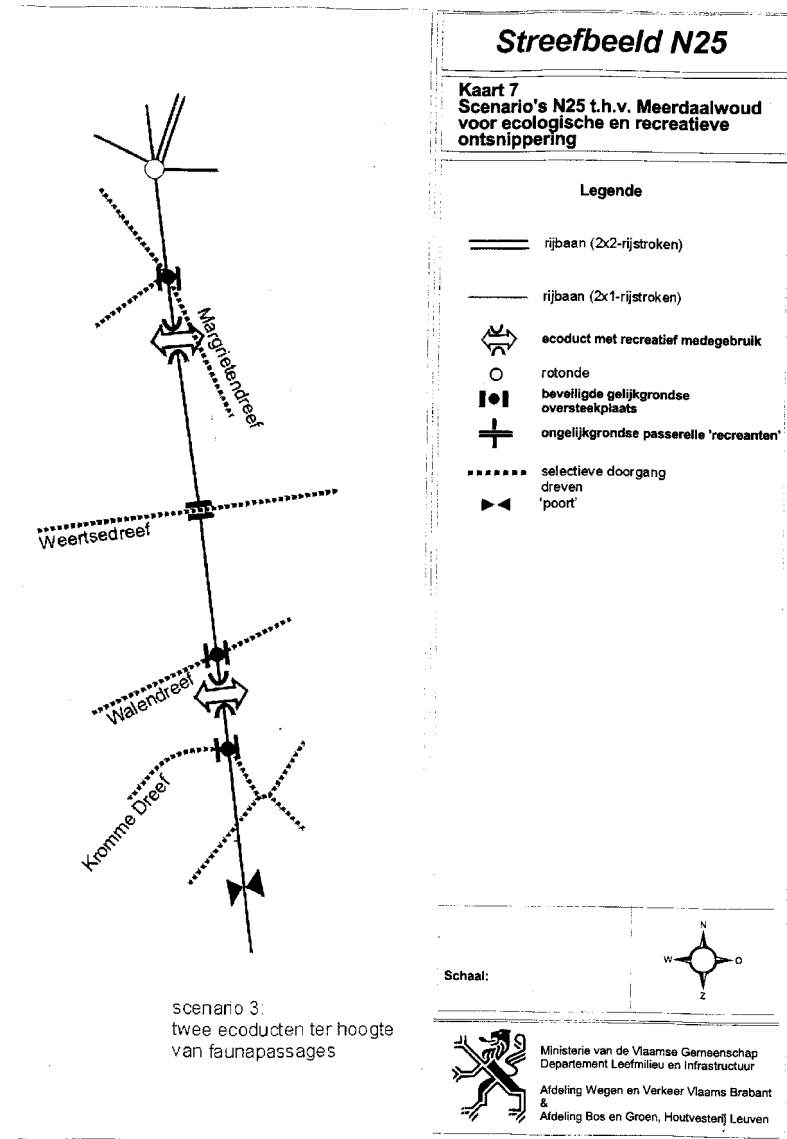
- Passage « écologique » + usage de loisirs
- Passage sécurisé en surface (par exemple avec îlot central séparant les deux sens de circulation)
- Passerelle (hauteur libre de 5,20 m pour convois exceptionnels) pour circulations de « loisirs », les cheminements subsistant en surface et menant à la N 25 étant découragés par la pose de pavés
- Drèves à circulation limitée (modes non motorisés)



Exemple de passage écologique

Un parking centralisé est prévu au départ du carrefour de Blanden, qui serait réaménagé en carrefour à 2 x 1 bande + présélections de tourne-à-gauche et tourne-à-droite.

En outre, en effet de porte est souhaité à l'accès Sud depuis la Wallonie.



2 Les plans de mobilité des communes voisines

2.1 Boutersem

La commune ne dispose pas encore d'un plan de mobilité, mais a établi un document de motivation, lequel sera présenté à la Région en septembre 2003.

2.2 Oud-Heverlee

Le plan de mobilité est actuellement en cours d'étude. La phase 1 d'orientation est terminée et approuvée, la phase 2 d'objectifs est en voie d'achèvement et pourrait être approuvée en septembre 2003. La phase finale de propositions est prévue pour janvier 2004.

Selon la fonctionnaire contactée, en direction du Sud la majorité des problèmes sont en relation avec la N 25. Cette partie ayant été adéquatement traitée dans les contacts avec la Région, elle ne sera plus détaillée ici.

Pour le centre de Sint-Joris-Weert, les habitants signalent un problème de circulation au centre, qui est plus du domaine subjectif que lié à un trafic objectivement très important. Il existe bien un certain trafic de fuite entre Huldenberg et Leuven à travers la commune, et plusieurs pistes sont actuellement proposées au stade des options pour y remédier.

2.3 Hoegaarden

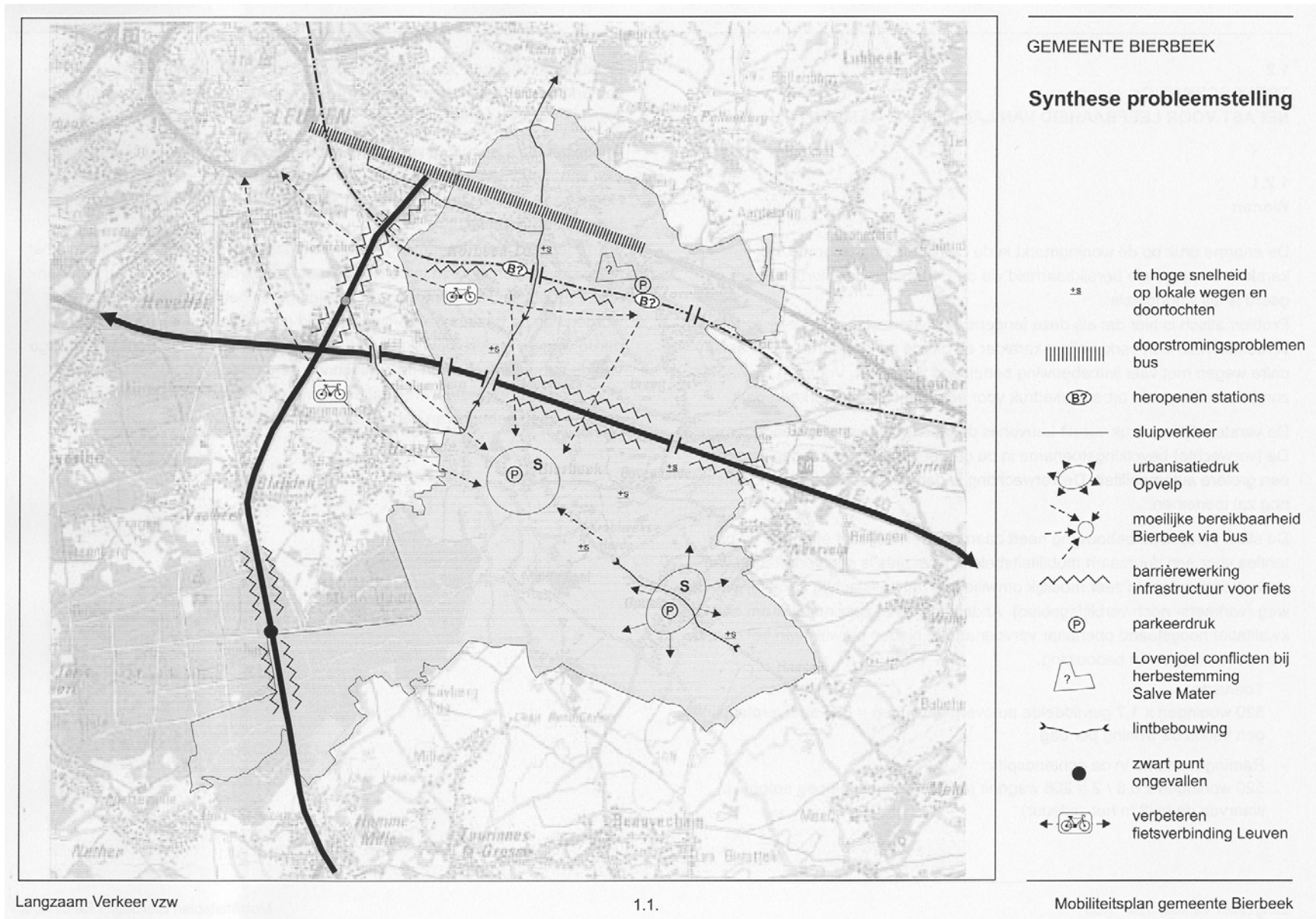
Le plan de mobilité est terminé et approuvé, et peut être consulté à la commune. Le Conseiller en Mobilité n'a pas fait d'observation relative à des incidences particulières en relation avec Beauvechain ou le reste du territoire d'étude.

2.4 Bierbeek

Le plan de mobilité de Bierbeek est terminé. Il ne prévoit que des éléments sans relation avec la zone d'étude, hormis la sécurisation de la N 25 dont question ci-dessus. Une connexion vélo entre le village d'Opvelp et Beauvechain est envisageable en raison du réseau proposé au sein de la commune, mais n'est ni esquissé ni programmé.

Il est fait mention d'un itinéraire cyclable de loisirs entre Leuven et Beauvechain (et au-delà ?) , il semble s'agir d'un large plan concept pour un avenir à long terme.

Par ailleurs, il est évident que le trafic de transit à travers Opvelp vers l'échangeur de Boutersem n'est pas souhaité, et que des mesures de modération sont préconisées sur la voirie reliant cet échangeur à Beauvechain (plateaux, effets de porte, limitation stricte à 50 km/h).



2.5 Huldenberg

Le plan de mobilité est terminé et approuvé.

Le territoire de la commune est relativement enclavé et ne dispose pas d'un accès routier majeur, la circulation automobile percolant à travers Oud-Heverlee, Tervueren, Overijse, Grez-Doiceau ou Wavre-Nord.

La commune dispose de très peu de pôles susceptibles d'accueillir du trafic lourd :

- Une zone mixte pour les industries locales à Huldenberg ;
- Une zone potentielle équivalente à éventuellement développer à Ottenburg (fort proche de Wavre-Nord) ;
- La zone à rénover du site « Tudor », attenante à Archennes.

Les voiries communiquant avec Grez-Doiceau (Florivalstraat) et Wavre (Leuvensebaan) sont cataloguées comme voiries locales classe IIA. La rue de Florival est identifiée comme rue à trafic « parasite ».

La commune ne dispose pas d'accès propre au réseau SNCB, et dépend pour cela des haltes de Sint-Joris-Weert, Pécrot et Florival. Le réseau de bus De Lijn couvre le reste de l'offre en transports en commun.

Divers axes cyclables se connectent à Pécrot, Florival, et Nethen (via Sint-Joris-Weert).

3 Transports en commun

Pour être complets, nous mentionnerons encore le projet de réseau Brabant-Brussel Net, qui présente une alternative au plan RER pour Bruxelles.

Outre la valorisation de la ligne ferroviaire 139 Ottignies – Leuven, et un service de bus rapides entre Gembloux et Tienen (ligne V24), ce plan de prévoit rien de neuf pour le territoire d'étude. Notons cependant que la ligne « rapido » Jodoigne – Louvain-la-Neuve n'y est pas reprise.

