

**MINISTRE WALLON DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS - MET**



COMMUNES DE LA HULPE, LASNE ET RIXENSART

**PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE
DE LA HULPE – LASNE – RIXENSART**

PHASE 3 – PROPOSITIONS AU NIVEAU INTERCOMMUNAL

1. – CONCEPT DE DEPLACEMENT
2. – PLAN DE DEPLACEMENTS
3. – PROBLEMATIQUE DES POIDS LOURDS
4. – SIGNALISATION ET JALONNEMENT
5. – MISE EN OEUVRE

RAPPORT DE SYNTHESE FINAL

DECEMBRE 2004

0361/BL/TA/JL/jl

TABLE DES MATIERES

	<u>Page n°</u>
0. PREAMBULE.....	3
1. CONCEPT MULTIMODAL D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS.....	5
1.1 ENJEUX LIÉS AUX DEVELOPPEMENTS À MOYEN-LONG TERME	5
1.2 CONCEPT MULTIMODAL DE DÉPLACEMENTS PROPOSÉ	7
2. PLAN DE DEPLACEMENTS INTERCOMMUNAL.....	9
2.1 VOLET VEHICULES PARTICULIERS.....	9
2.1.1 Adaptations du réseau routier principal	9
2.1.2 Projet de liaison N257	10
2.1.3 Autres projets d'infrastructure	12
2.2 VOLET TRANSPORTS EN COMMUN.....	13
2.2.1 Concept multimodal.....	13
2.2.2 Intermodalité et grands parkings d'échanges régionaux.....	13
2.2.3 Intermodalité et parkings d'échanges communaux	14
2.2.4 Offre en bus à l'échelle régionale	15
2.3 VOLET MODES DOUX.....	17
3. PROBLEMATIQUES INTERCOMMUNALES POIDS LOURDS	18
3.1.1 A l'échelle de La Hulpe et Rixensart.....	18
3.1.2 A l'échelle de Lasne.....	18
3.1.3 Mesures complémentaires pour les flux poids lourds.....	19
4. SIGNALISATION ET JALONNEMENT INTERCOMMUNAUX.....	20
5. MISE EN OEUVRE	21
5.1 MESURES LIÉES : POUR UNE MISE EN OEUVRE COHÉRENTE	21
5.2 AUTRES OUTILS DE MISE EN OEUVRE.....	21
5.2.1 Constitution d'un Comité de suivi de la mise en place du PICM	21
5.2.2 Suivi des orientations du PICM.....	22
5.2.3 Constitution d'un observatoire du PICM.....	22

LISTE DES FIGURES

Figures n°

1. CONCEPT MULTIMODAL D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS

- 3.1.1 Grands principes en terme de déplacements multimodaux à l'échelle régionale
- 3.1.2 Concept multimodal à l'échelle régionale
- 3.1.3 Concept multimodal à l'échelle du sillon RER (La Hulpe – Rixensart)
- 3.1.4 Concept multimodal à l'échelle de Lasne

2. PLAN DE DEPLACEMENTS INTERCOMMUNAL

Volet véhicules particuliers

- 3.2.1 Quelle accessibilité automobiles des trois communes ?
- 3.2.2 Projet de liaison N257 - synthèse
- 3.2.3 Hiérarchisation du réseau routier proposée

Volet transports en commun

- 3.2.4 Rôle des parkings d'échanges à l'échelle régionale
- 3.2.5 Rôle des parkings d'échanges à l'échelle locale
- 3.2.6 Transports en commun à l'échelle régionale – éléments fixes et variables
- 3.2.7 Synthèse de la desserte en transports en commun proposée à l'échelle du sillon RER

Volet modes doux

- 3.2.8 Les principaux enjeux à l'échelle intercommunale

3. PROBLEMATIQUES INTERCOMMUNALES POIDS LOURDS

- 3.3.1 Principaux enjeux à l'échelle intercommunale

4. SIGNALISATION ET JALONNEMENT INTERCOMMUNAUX

- 3.4.1 Principes de jalonnement en relation avec le Réseau routier à Grand Gabarit (RGG)
- 3.4.2 Principes de jalonnement des flux de transit régionaux

5. MISE EN OEUVRE

- 3.5.1 Propositions structurantes du PICM : mesures liées

0. PREAMBULE



0. PREAMBULE

Le Plan intercommunal de mobilité (PICM) de La Hulpe, Lasne et Rixensart est un outil de planification de la mobilité des personnes et des marchandises au sein des communes. Il s'agit donc d'une réflexion multimodale, qui prend en compte tous les modes de déplacements : les transports individuels (la voiture), en commun (le train, le bus) et les modes doux (le vélo, la marche à pied). La problématique du stationnement fait également l'objet de propositions spécifiques. Ce PICM a été réalisé en concertation étroite et continue avec un Comité d'accompagnement régional composé des représentants des communes de La Hulpe, de Lasne et de Rixensart, de la Région wallonne, du MET, des TEC, de la SNCB, de la DGATLP.

Trois Comités techniques locaux ont été créés à La Hulpe, Lasne et Rixensart afin d'encadrer et de valider les propositions qui concernent spécifiquement chaque commune.

Rappel des phases d'étude du PICM :

Phase 1 : Elaboration d'un diagnostic de la mobilité dans les trois communes

Cette phase était importante pour comprendre le fonctionnement passé ou présent des déplacements dans le secteur d'étude. Les problèmes, les atouts et les enjeux y ont été mis en évidence (voir rapport de synthèse n°1, octobre 2003)¹.

Phase 2 : Définition des objectifs et des contraintes

Cette phase d'étude a permis de mettre en évidence et d'établir les objectifs et les contraintes rencontrées, validés en mars 2003 par le Comité d'accompagnement du PICM (voir Rapport de synthèse n°1, octobre 2003).

Phase 3.1 : Définition d'un concept multimodal des déplacements

Cette phase est essentielle, car elle détermine les grandes lignes et les principes de base forts qui, à moyen-long terme (2012-2015), régiront l'ensemble des déplacements des trois communes et des régions qui les entourent. Elle a pour but de constituer un "guide" qui permettra, quelle que soit l'évolution des tendances techniques, politiques, économiques ou comportementales, de garder le "cap" qui mène à un développement cohérent et maîtrisé en matière de mobilité multimodale. Elle permet aussi de définir, d'orienter les actions prioritaires à mener à court-moyen terme.

¹ MET, Communes de La Hulpe, Lasne et Rixensart – Plan intercommunal de mobilité – Rapport de synthèse n°1 – Transitec Ingénieurs-Conseils et Pissart- Van der Stricht – Octobre 2003

Phases 3.2 à 3.8 : Elaboration des propositions en matière de mobilité à court-moyen terme

En fonction du concept multimodal des déplacements retenu, des propositions sont présentées. Elles concernent la circulation des voitures et des transports en commun, le fonctionnement des carrefours, le stationnement, l'aménagement des espaces publics, les itinéraires cyclables, les aménagements en faveur des piétons et des personnes à mobilité réduite, etc. Il est important de distinguer les mesures qui peuvent être mises en place :

- à court terme, en fonction des urgences, des budgets disponibles et des priorités de sécurisation des carrefours notamment ;
- à moyen-long terme, en fonction des plans triennaux (communal, régional), du contrat de gestion (TEC), des opportunités d'investissement, etc...

Les propositions particulières à l'échelle des trois communes (Phases 3.5 à 3.7) font l'objet d'un dossier d'annexes séparé (voir Rapport d'annexes techniques, juillet 2004)

Contenu du présent rapport de synthèse :

Le présent rapport établit la **synthèse des propositions définies à l'échelle intercommunale**, dans le cadre du Plan intercommunal de mobilité (PICM) de La Hulpe, Lasne et Rixensart.

Ces propositions sont abordées selon les cinq chapitres suivants :

- **chapitre 1** : phase 3.1 – concept multimodal d'organisation des déplacements ;
- **chapitre 2** : phase 3.2 – plan de déplacements intercommunal ;
- **chapitre 3** : phase 3.3 – problématiques intercommunales poids lourds ;
- **chapitre 4** : phase 3.4 – signalisation et jalonnement intercommunaux ;
- **chapitre 5** : phase 3.8 – mise en œuvre.

A relever que dans la recherche de solutions, certaines variantes ou propositions ont été écartées pour des questions de faisabilité ou de coûts disproportionnés (voir dossier d'annexes). Ce rapport ne contient que les propositions retenues par le Comité d'accompagnement.

Ce document prend en compte les remarques émises par la population lors de l'enquête publique de septembre 2004.

But du présent rapport :

Ce rapport, après validation par les Autorités régionales et communales, servira de document de référence aux services techniques chargés de la mise en place du PICM.

Compléments :

La présente synthèse s'appuie, notamment, sur les trois documents suivants :

- **rapport de synthèse n°1** des phases I d'analyse - diagnostic de la situation actuelle et II de définition des objectifs – octobre 2003 ;
- **dossier d'annexes techniques de la phase III du PICM** – juillet 2004 ;
- **boîte à idées** – version 3 – juillet 2004, pour assister les services techniques dans les études de détail à mener pour la concrétisation du PICM.



1. CONCEPT MULTIMODAL D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS



1. CONCEPT MULTIMODAL D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS

1.1 ENJEUX LIÉS AUX DEVELOPPEMENTS À MOYEN-LONG TERME

Les enjeux en relation avec les développements potentiels sont à prendre en compte dans l'élaboration du plan intercommunal de déplacements.

En interne, La Hulpe (+ 1'300 habitants potentiels) et Rixensart (+ 1'600 habitants potentiels) prévoient des extensions limitées. Par contre, Lasne, (avec + 7'000 habitants potentiels), a un fort potentiel de développement d'habitat, avec une accessibilité actuellement majoritairement orientée vers la voiture. En fonction des contraintes d'urbanisme et de coûts des terrains, le développement devrait néanmoins s'étaler sur une période relativement longue et pourrait être plus limité.

A l'extérieur du secteur d'étude, les développements socio-économique attendus à court-moyen terme sont très importants :

- Ottignies : +3'000 habitants, essentiellement sur les plateaux Ouest (Céroux, ...) ;
- Louvain-la-Neuve : +10'000 habitants et +5'000 emplois potentiels, essentiellement dans les parcs scientifiques ;
- Wavre : +3'000 habitants et +5'000 emplois potentiels, essentiellement dans le Parc Industriel Nord ;

De plus, d'importantes réserves d'habitat sont encore présentes dans les communes situées au Sud et à l'Est du secteur d'étude et **l'attractivité de Bruxelles au Nord devrait continuer à s'intensifier** au cours des prochaines années.

Ces développements internes et externes auront une influence importante sur les demandes donc sur les problématiques liées aux déplacements, essentiellement sur les axes Nord-Sud (échanges avec Bruxelles). Or, le diagnostic montrait clairement les problèmes du réseau routier à orientation Nord-Sud :

- le réseau de type autoroutier (E411, RO) est déjà saturé sur certains tronçons ;
- les voiries régionales (N271, N275, ...) causent de nombreuses nuisances en traversée de zones urbanisées (accidents, bruits,...).

En terme d'offre, il faut considérer que **le développement du réseau routier est limité** par diverses contraintes, telles que :

- l'urbanisation existante, qui ne laisse que peu de place pour créer de nouveaux itinéraires ;
- les zones d'habitat, à préserver des nuisances liées par exemple au trafic des poids lourds ;
- les contraintes budgétaires régionales et communales ;
- la nécessité de concilier la mobilité future de la zone avec un développement durable !



Ainsi, dans le secteur d'étude, un seul projet routier structurant peut être mis en évidence : la N257 qui relie la N275 (av. de Villefranche) à l'échangeur n°6 de l'E411, en contournant le Sud de Rixensart (inscrite au plan de secteur).

L'élaboration d'un concept multimodal des déplacements à moyen-long terme est donc un exercice délicat, qui doit concilier les enjeux rencontrés de déplacements et de développement avec les contraintes régionales et locales précitées.

Les éléments de base structurant pour chaque mode :

- **le rail est un atout fort** pour le Brabant wallon et plus spécifiquement pour les communes de La Hulpe et Rixensart, qui sont traversées par la ligne 161, bientôt mise à quatre voies pour accueillir le RER. En effet, **le RER est la seule infrastructure de transport qui offre des réserves de capacité en Nord-Sud.**
- **le réseau bus est une alternative importante à la voiture, notamment pour l'accès aux trains.** En captant d'importants flux scolaires ou de navetteurs, il soulage d'autant le réseau routier en périodes de pointe. Pour maintenir ce potentiel, il est toutefois essentiel de renforcer le réseau (nombre de bus, liaisons de type Rapido, lisibilité du réseau...), tout en valorisant les lignes existantes (prise en compte des bus dans les aménagements, correspondances bus-train à optimiser, ...). En améliorant la vitesse commerciale des bus, il sera possible d'augmenter leur fréquentation. C'est un enjeu essentiel pour éviter un scénario où seule la voiture se développerait en fonction de la croissance des demandes de déplacements.
- **la voiture est incontournable**, ne serait-ce que parce qu'elle représente déjà entre 90 et 95% des déplacements motorisés. Pour garantir les développements régionaux et communaux, il s'agit donc d'un "mal" nécessaire, qui s'accompagne en effet de problèmes de sécurité (accidents), de nuisances (bruit, pollution, ...) et d'engorgements qu'il importe de minimiser et de maîtriser ;
- **enfin, les modes doux sont un atout à valoriser** (piétons, deux-roues). De nombreux automobilistes sont tout à fait aptes à se déplacer à pied ou à vélo et ce d'autant plus que les statistiques montrent que la voiture est très souvent utilisée sur de très courtes distances (moins d'un kilomètre, donc à l'échelle de la marche, voire trois à quatre kilomètres, à l'échelle du vélo). Les freins à l'usage de ces modes peuvent en partie être résolus dans le cadre du PICM, par exemple en offrant une sécurité et une continuité optimales des itinéraires. Il va de soi que leur usage reste limité à de courtes distances et est contraint par les pentes.

1.2 CONCEPT MULTIMODAL DE DÉPLACEMENTS PROPOSÉ

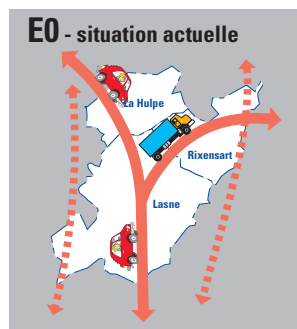
Fig. 3.1.1 **Concernant le "grand transit"** (les flux extérieurs traversant les communes de La Hulpe, Lasne et Rixensart) **et les "grands échanges"** (les flux d'échanges traversant une grande partie des communes), **les principes structurants retenus par le PICM sont :**

- **la multimodalité** : il faut valoriser les modes alternatifs à la voiture (trains IC, RER, bus rapides, ...) ;
- **l'intermodalité** : il faut valoriser les grands parkings d'échanges (P+R) amont au secteur d'étude et inciter à des changements de modes en cours de déplacement ;
- **la valorisation et la hiérarchisation du réseau routier structurant**, pour le "solde" des flux voitures.

Fig. 3.1.2 **A l'échelle régionale, le concept multimodal proposé doit :**

- **assimiler les développements internes et externes pressentis**, tout en assurant la capacité du réseau routier. **Le concept multimodal s'appuie donc prioritairement sur des éléments forts au niveau des transports en commun :**
 - les axes Nord-Sud régionaux (RER, Conforto), qui constituent les seules réserves de capacité vers Bruxelles, Ottignies, Louvain-la-Neuve, Namur, ...
 - des liaisons Est-Ouest renforcées en bus (accès aux gares RER, aux pôles scolaires, aux centres administratifs, ...) ;
 - des grands parkings d'échanges (P+R) captant les flux régionaux en amont. En effet, la création des P+R régionaux prévus à Ottignies, Louvain-la-Neuve et Braine-l'Alleud (voir figure 3.2.4), permettra de capter des navetteurs en amont et donc d'assurer la capacité de l'E411 (soulagement évalué à environ -500 à -1'000 vhc/h en relation avec Bruxelles aux heures de pointe) et du RO (soulagement à évaluer en fonction de la taille du P+R de Braine-l'Alleud) ;
 - des pôles d'intermodalité forts aux gares SNCB (bus+rail) et à l'échangeur d'Overijse (bus+Conforto) ;
 - des parkings d'échanges locaux (La Hulpe, Genval, Rixensart et Profondsart), en complément des P+R régionaux, pour gérer la demande de parage locale aux abords des gares RER ;
 - une desserte locale complémentaire en bus pour assurer une couverture des secteurs plus éloignés des lignes de bus principales (navettes bus, bus à la demande, ...).
- **protéger les zones urbaines du trafic automobile de transit, ce qui peut se faire :**
 - en valorisant le réseau routier à grand gabarit, protégeant les trois communes (E411, N25, RO) ;
Ainsi, les potentiels de soulagements du RO et de l'E411 dégagés par les P+R permettront d'y reporter les flux de transit pour contourner et préserver la zone. De plus, des assainissements des échanges en faciliteront l'accès. Enfin, des mesures de sécurisation et de renforcement des échanges RO – E411 sont à l'étude au carrefour Léonard au Nord, ainsi qu'en valorisant les N5 et N25 au Sud ;
 - en hiérarchisant les accès aux échangeurs de ce réseau de protection (complétés à l'Est par la N257).
- **tranquilliser les secteurs d'habitat, par exemple :**
 - en modérant le réseau routier local pour y dissuader le trafic de transit;
 - en valorisant les modes doux (piétons, vélos)

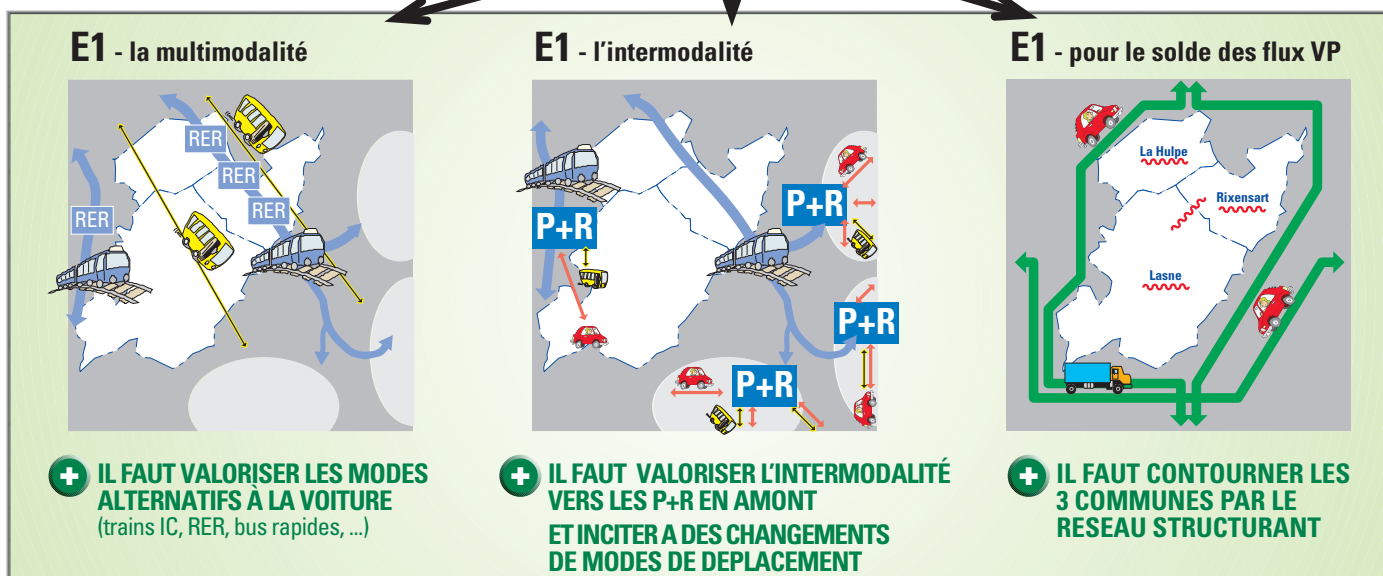
Grands principes en terme de déplacements multimodaux à l'échelle régionale



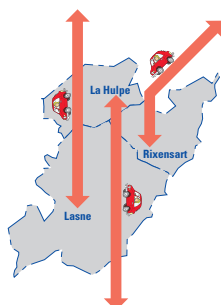
Les flux extérieurs aux 3 communes

DU TRANSIT INDESIRABLE...

... des principes proposés :



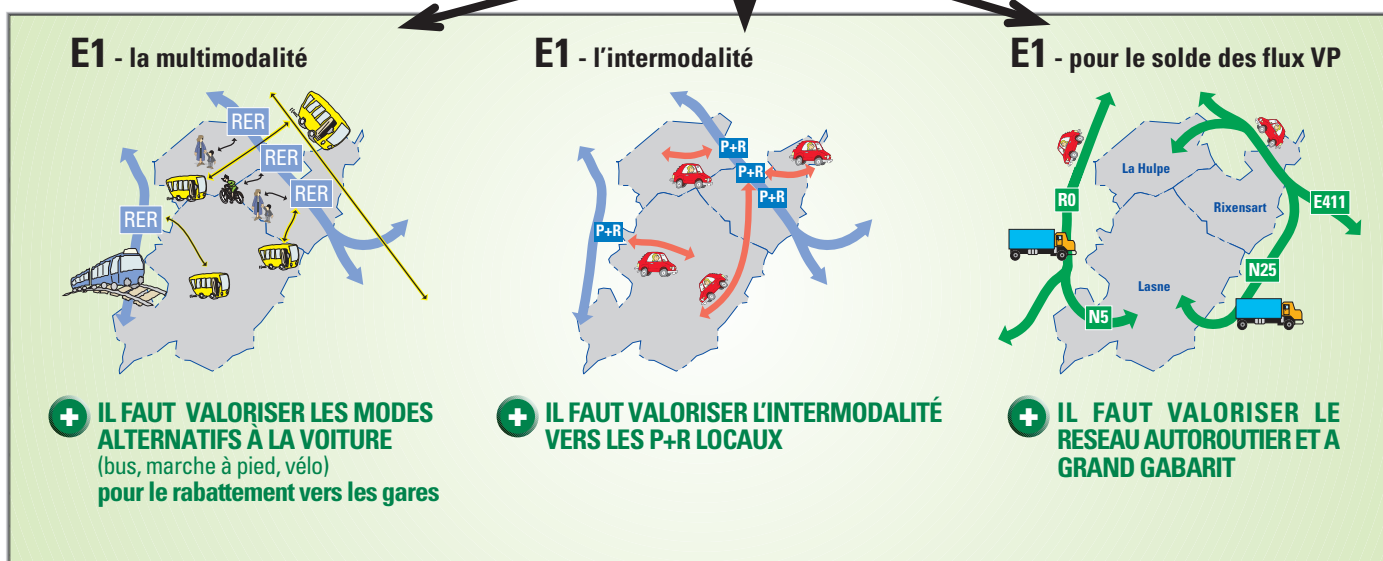
E0 - situation actuelle



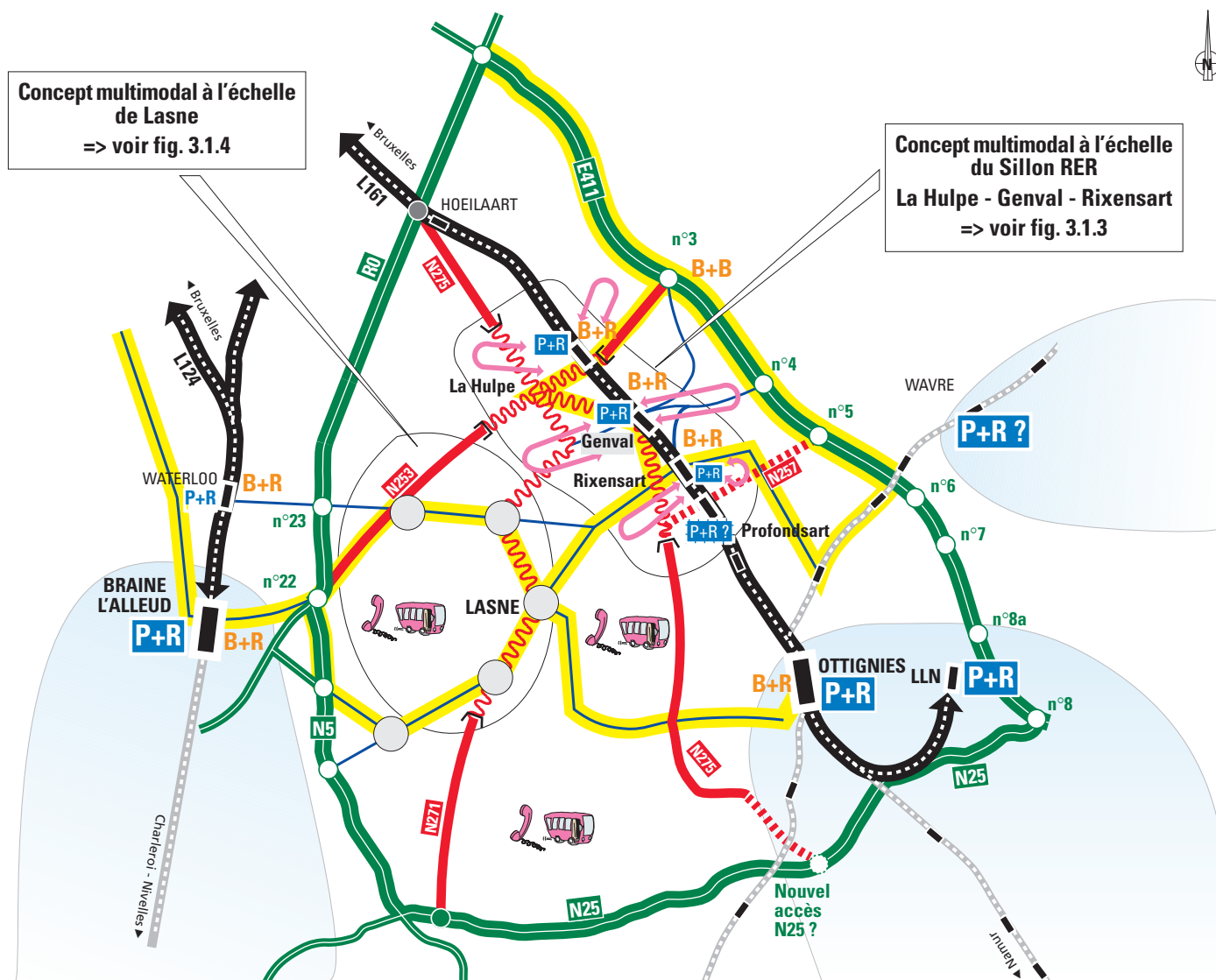
A l'échelle du PICM des 3 communes

DES "GRANDS ECHANGES" EN TRAVERSÉE DES 3 COMMUNES...

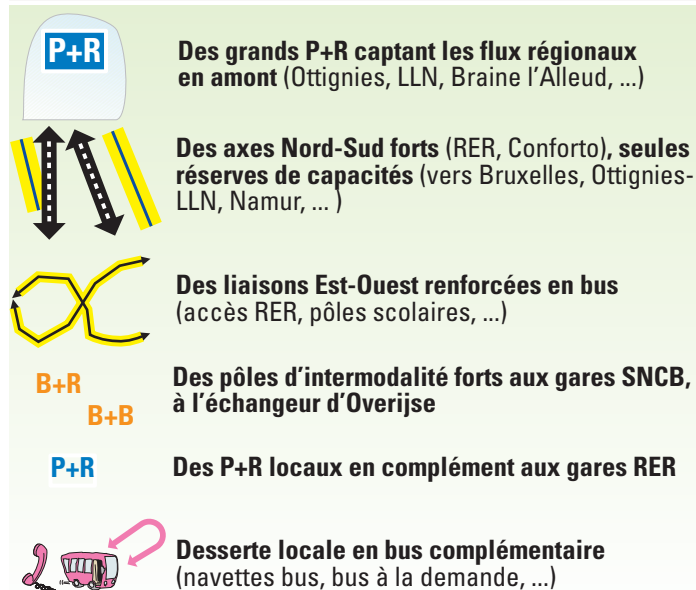
... des principes proposés :



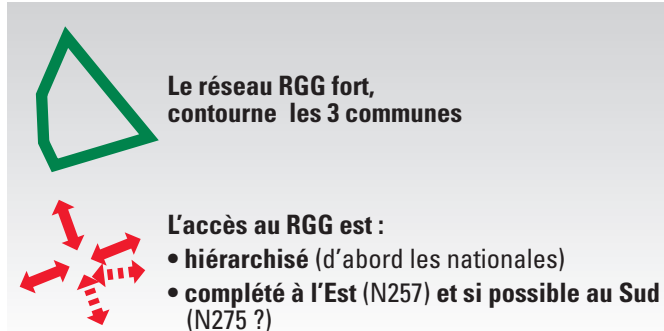
Concept multimodal proposé à l'échelle régionale



Pour assurer les développements tout en maintenant la capacité :



Pour protéger la zone :



A l'échelle urbaine :

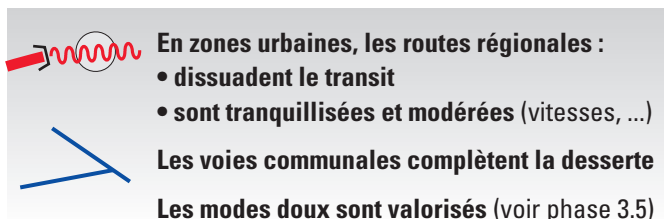


Fig. 3.1.3 **A l'échelle du sillon RER (La Hulpe, Genval, Rixensart), le concept multimodal est axé sur le potentiel très important des transports en commun :**

- le RER et ses points d'arrêts structurent la mobilité et l'accessibilité du sillon RER ;
- le réseau bus principal assure un rabattement Est-Ouest sur le RER (lignes 348, W, ...) ;
- la ligne de bus 366 renforce son rôle interne, en assurant un rabattement des quartiers qu'elle dessert à la fois sur les gares RER et sur un pôle d'échanges avec le Conforto (à créer à l'échangeur E411 d'Overijse) ;
- les bus locaux permettent un rabattement complémentaire des quartiers vers les gares (navettes).

Le réseau routier régional (E411, N253, N257) protège le sillon urbain dense, en lui assurant une accessibilité "en tenaille". La N257 doit assurer un rôle de rabattement des flux venant du Sud vers l'E411 et permettre un déclassement de la N275 en traversée de La Hulpe, Genval et Rixensart. En effet, cette voirie constitue un axe insécurisant où les fonctions locales doivent être privilégiées et sécurisées.

Enfin, les voiries internes jouent un rôle de desserte locale.

L'offre en parcage aux gares locales doit être maîtrisée pour éviter une attractivité voiture trop importante dans des secteurs urbains denses, parfois difficiles d'accès (voir figure 3.2.5).

Les modes doux, au potentiel important, sont privilégiés jusqu'à une distance à pied de 600 à 800 mètres et à vélo de 2 à 3 kilomètres des pôles urbains et des gares.

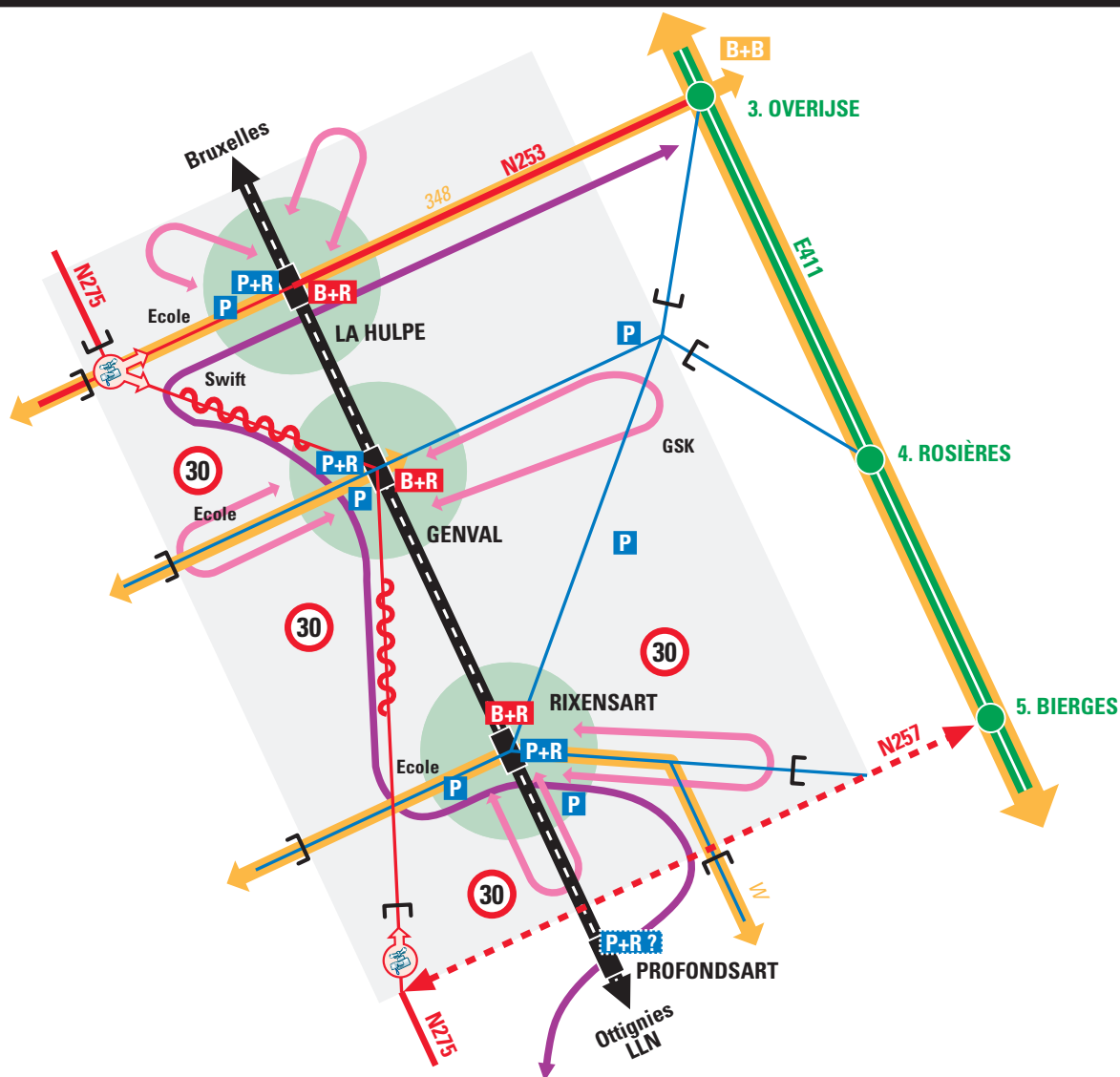
Fig. 3.1.4 **A l'échelle de Lasne, le concept multimodal tend à renforcer l'attractivité naturelle vers l'Ouest (Waterloo et Braine l'Alleud), avec :**

- deux lignes de bus fortes (type Rapido) pour le rabattement Est-Ouest, notamment vers les gares IC-RER (ligne 124 Nivelles – Bruxelles), les pôles scolaires et les pôles de commerces et de loisirs de Waterloo ;
- un bus local en complément, pour le rabattement vers les Rapidos ;

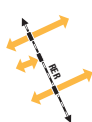
Les voiries internes assurent l'accessibilité locale, tout en dissuadant le transit. Les vitesses doivent être mieux maîtrisées (éléments de modération de trafic) et les entrées de villages mieux identifiées (création d'effets de porte) incitant les usagers à mieux percevoir le changement de contexte).

Les modes doux ont un rôle plus limité : dans les villages, aux abords d'écoles et pour les déplacements de loisirs.

Concept multimodal proposé à l'échelle du sillon RER



Le RER et ses points d'arrêts structurent la mobilité et l'accessibilité du sillon RER



Un réseau bus principal en rabattement Est-Ouest sur le RER (lignes 348, W,...)



Des bus locaux pour le rabattement vers les gares (navettes)



La ligne 366 de desserte interne forte avec rabattement sur les gares RER et le Conforto

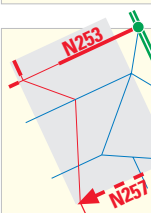


P+R

Une intermodalité (P+R, K+R) maîtrisée (offre de parçage)

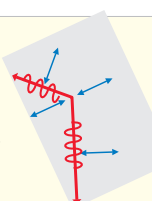


Des modes doux privilégiés à 600-800 mètres des pôles urbains et des gares



Un réseau routier régional :

- en protection du sillon urbain dense La Hulpe - Genval - Rixensart
- assurant une accessibilité en "tenaille"

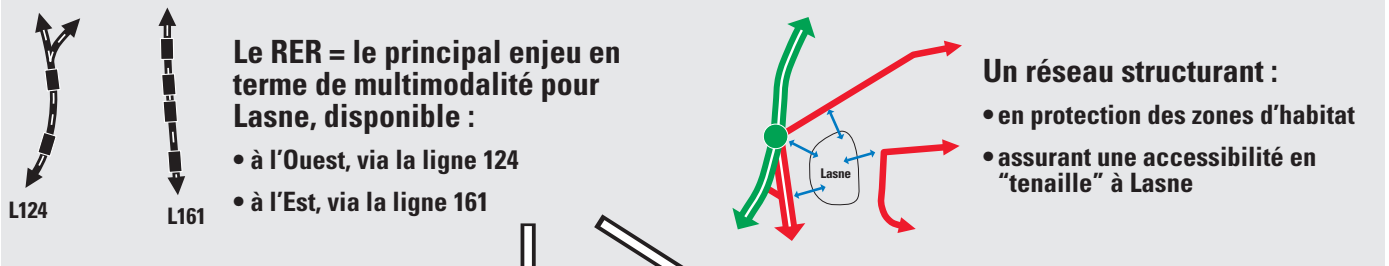


Des voiries internes au rôle d'accessibilité locale privilégiée et au transit dissuadé :

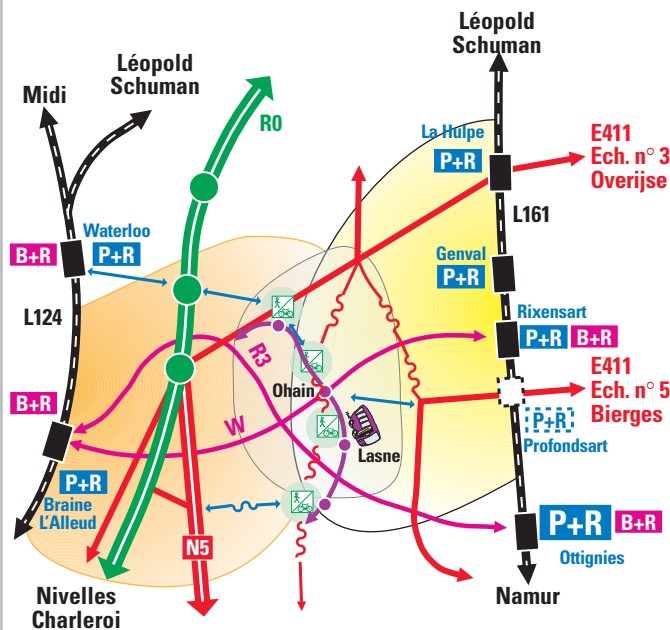
- vitesses maîtrisées
- carrefours sécurisés
- quartiers tranquillisés (zones 30)

Concept multimodal proposé à l'échelle de Lasne

DEUX VARIANTES POSSIBLES D'ACCESSIBILITÉ AU RER

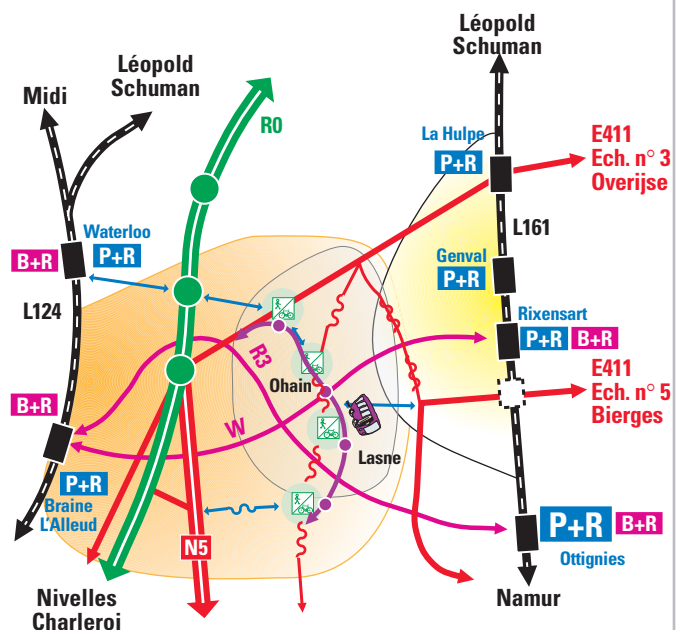


Variante 1 : Concept équilibré Est-Ouest

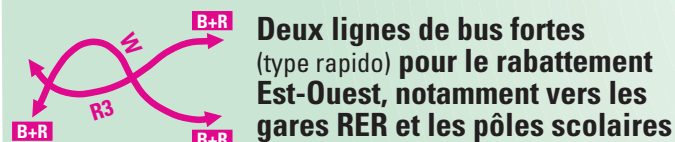


- A CONTRE-COURANT DES POTENTIELS TC LES PLUS FORTS (RER Ouest)
- SURCHARGE LES P+R ET DES VOIRIES PEU ADAPTÉES CÔTÉ EST

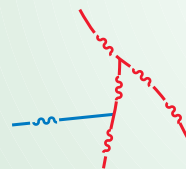
Variante 2 : Concept orienté Ouest (situation actuelle)



UNE TENDANCE NATURELLE, A RENFORCER



Un bus local en complément pour le rabattement vers les Rapidos



Des enjeux modes doux limités aux villages, abords d'écoles et aux déplacements de loisirs

2. PLAN DE DEPLACEMENTS INTERCOMMUNAL



2. PLAN DE DEPLACEMENTS INTERCOMMUNAL

2.1 VOLET VEHICULES PARTICULIERS

2.1.1 Adaptations du réseau routier principal

Les phases de diagnostic – objectifs ont montré l'importance de valoriser les nombreux échangeurs du réseau autoroutier entourant le secteur d'étude (E411, N25, RO).

Fig.3.2.1 **Les principales adaptations à moyen-long terme du réseau routier principal permettront de le valoriser en améliorant la capacité et la sécurité :**

- **à l'Est :**

- la potentialité de prolonger la N257 entre l'échangeur n°5 de l'E411 (Bierges) et la N275 au Sud de Rixensart est importante pour hiérarchiser les accès à l'E411. En parallèle, un réaménagement de l'échangeur n°5 de l'E411 (Bierges) est proposé pour en améliorer la sécurité (voir Plan de Sécurité Routière de Wavre) ;
- une proposition d'aménagement de l'échangeur n°6 de l'E411 (Wavre) permet d'en améliorer la capacité et la sécurité (voir Plan de Sécurité Routière de Wavre) ;
- une proposition d'aménagement de l'échangeur n°9 de l'E411 (Corroy), permet d'en améliorer la capacité et la sécurité (voir Plan de Mobilité d'Ottignies – Louvain-la-Neuve) ;
- le projet de déniveler le carrefour N4-N25 permettra de renforcer le rôle de "parapluie" de la N25, en protection contre le transit Nord-Sud ;

- **à l'Ouest :**

- des améliorations entre la N5 et le RO sont envisagées et à l'étude auprès de la Région Wallonne. Elles permettraient également de hiérarchiser et de sécuriser les accès à Plancenoit ;

Par contre, certains secteurs ne pourront guère être valorisés, mais ils doivent protéger les trois communes des trafics de transit :

- **au Nord :**

- de nouveaux échangeurs autoroutiers ne sont pas envisageables, car toute nouvelle infrastructure obligerait de traverser des zones sensibles pour y accéder (Rixensart, Genval, La Hulpe), en accentuant l'engorgement du carrefour des 3 Colonnes. Les accès Nord seront donc limités à la desserte locale.

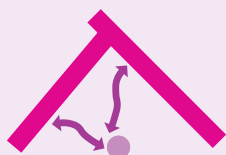
- **au Sud :**

- de nouveaux échangeurs autoroutiers et de nouvelles liaisons routières ne se justifient pas, car la densité d'habitat est relativement faible et un tel accès serait à contre-courant de la demande et des flux principaux, majoritairement orientés de/vers Bruxelles au Nord ;
- des réflexions sur la poursuite du prolongement de la N257 jusqu'à la N25, en "bouclage" complet au Sud des trois communes ont montré que de telles solutions doivent être abandonnées (double emploi N25, coûts très importants, ...).

Quelle accessibilité VP des 3 communes ?

Rappel diagnostic - objectifs :
UN RÉSEAU AUTOROUTIER AVEC DE NOMBREUX ÉCHANGEURS, À VALORISER

Au Nord

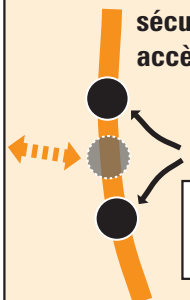


Pas de nouveaux échangeurs autoroutiers à envisager, car cela obligerait de traverser des zones sensibles pour y accéder (Rixensart, Genval, 3 colonnes, ...), en accentuant l'engorgement du carrefour des 3 colonnes

A l'Ouest

Une nouvelle liaison entre la N5 et le R0

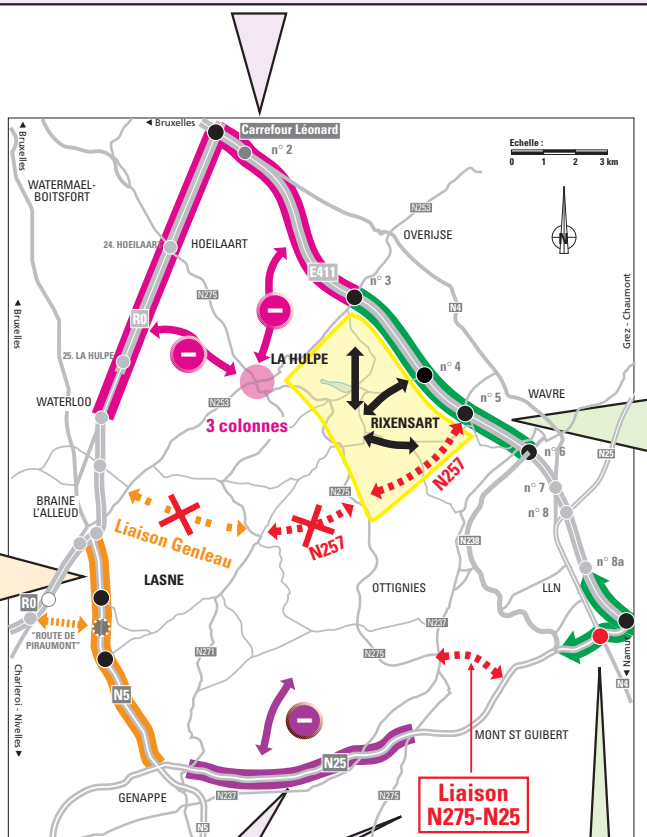
Hiérarchisation et sécurisation des accès à la N5



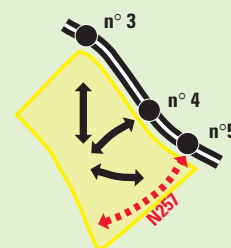
Voir ann. 3.7L.1 à 3.7L.3

Projet de liaison Genleau non recommandée

v. ann. 3.2.6



A l'Est



Hiérarchisation du réseau routier à Rixensart pour les accès à l'E411 et potentialités de la N257

v. fig. 3.2.3

Ech.n° 4 - Rosières : sécurisation des entrecroisements

v. ann. 3.7R.6

Ech.n° 5 - Bierges : proposition d'aménagement

v. PSR Wavre

Ech.n° 6 - Wavre : proposition d'aménagement

v. PSR Wavre

Ech.n° 9 - Corroy : proposition d'aménagement

v. PCM Ott.-LLN

Au Sud

Liaison N25-N275

+ accessibilité et désenclavement d'Ottignies et Court-St-Etienne

⚠ risque d'appel de transit vers la N275

=> liaison N257 et maîtrise du transit sur la N275 indispensables !

pas de nouvel échangeur envisagé car :

- densité faible d'habitat
- à contre-courant de la demande et des flux principaux



● Dénivelé N4-N25
=> renforce le rôle de "parapluie" de la N25, en protection contre le transit Nord-Sud

v. PCM Ott.-LLN

2.1.2 Projet de liaison N257

Fig. 3.2.1 **Le projet de liaison N257 est certainement le projet routier le plus structurant de ce Plan intercommunal de mobilité pour les trois communes.** Cette liaison est un projet de route nationale inscrite au plan de secteur (longue de 4,5 km, dont des tronçons existants), reliant l'échangeur n°5 de l'E411 (Bierges) à la N275 (avenue de Villefranche).

Les rôles potentiels de cette liaison sont multiples. Elle constitue, par exemple, une alternative forte pour :

- rejoindre l'E411 par rapport aux voiries Est-Ouest communales surchargées de Rixensart (rues de l'Institut, de la Hulpe, de Genval, ...) ;
- préserver la traversée d'Ottignies pour rejoindre l'E411 (la N237 - avenue des Combattants) ;
- capter une partie des grands flux d'échanges Est-Ouest venant de Lasne et cherchant à rejoindre l'E411.

De plus, **elle permettrait de créer un nouveau point d'accès au RER à hauteur de Profondsart.** Cet accès plus direct et dans un contexte moins résidentiel que les gares de Genval et surtout de Rixensart, permettrait de renforcer l'intermodalité des voitures et du bus sur le RER pour les plateaux. En captant les usagers de Céroux ou de Villagexpo, par exemple, elle permettrait ainsi de soulager la pression de la voiture aux abords des gares urbaines de Genval et Rixensart.

A relever que dans ce contexte, de substantielles économies pourraient être dégagées en limitant les extensions de P+R à Genval et à Rixensart (travaux de génie civil conséquents pour des parkings à étages ou en contexte fortement contraints par des emprises limitées et des accès peu attractifs), et ainsi, réaffectées à la création d'un P+R à Profondsart, en compensation.

Fig. 3.2.2 Les potentiels de reports de trafic vers cette liaison N257 sont estimés entre 15'000 et 20'000 uv/jo selon ses accès (report du transit Nord-Sud de la N275, report des transits Est-Ouest, captation du trafic généré par les extensions d'habitat d'Ottignies et de Lasne, ...).

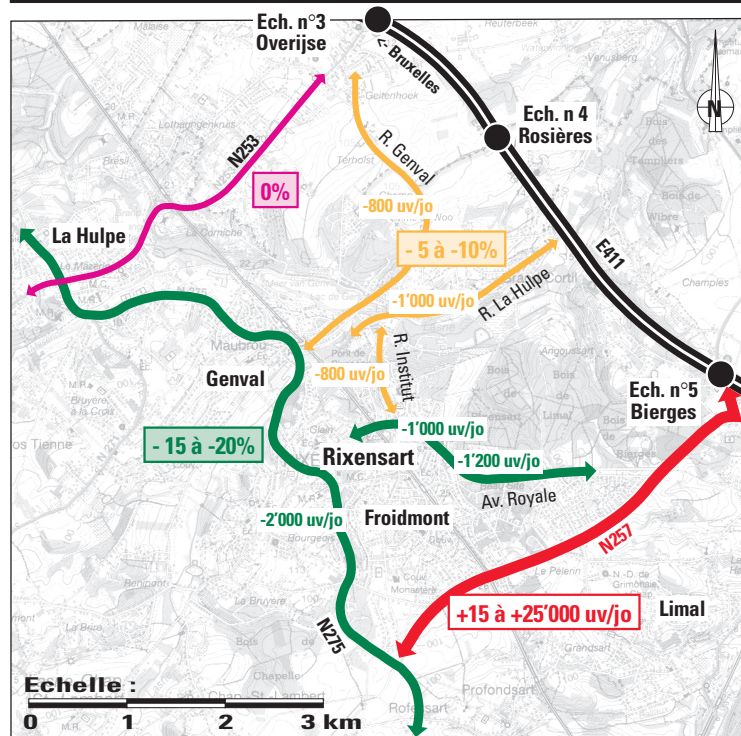
A relever qu'une part importante de ce potentiel est déjà présente sur des voiries proches et peu adaptées (plus de 5'000 uv/jo rue des Bleuets, plus de 9'000 uv/jo avenue Royale, ...).

De plus, il est important de souligner qu'une partie du trafic potentiel (5 à 6'000 uv/jo) est actuellement contrainte de traverser les centres de Genval et Rixensart pour accéder aux gares et à l'E411.

Enfin, il faut rappeler qu'une fréquentation plus accrue de la liaison ne peut être envisagée, compte tenu des limites de capacité des carrefours de connexion, notamment à l'échangeur de Bierges avec l'E411.

A l'échelle de Rixensart et de La Hulpe, une diminution forte de trafic de -15% à -20% est attendue sur la N275, en traversée Nord-Sud des zones d'habitat dense de Rixensart, Genval et La Hulpe. Cette diminution de trafic aura des impacts positifs sur la capacité des carrefours de la Mazerine et des 3 Colonnes, ainsi que pour les très nombreux accès secondaires, dont la sécurité sera améliorée.

Projet de liaison N257 : synthèse



Quels effets de la N257 ?



Sur la N275, en traversée des zones bâties de Rixensart, Genvall et La Hulpe

- 15 à -20% de trafic



Sur les voiries communales de Rixensart, en relation avec les accès n° 3 et n° 4 de l'E411

- 5 à -10% de trafic

0%

Peu d'effet sur la N253



Des effets de soulagement de -10% à -15% sur les transversales, vite compensés si accroissements de la mobilité de +1,5% à +2% par an



La liaison N257 (entre la N275 et l'échangeur n°5 de l'E411) aurait :

- une capacité en section d'environ 20'000 uv/jo
- un potentiel de report estimé entre 15'000 et 25'000 uv/jo



Sous-utilisation



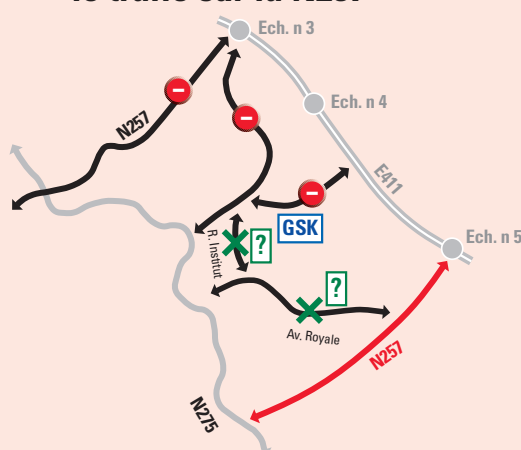
Capacité échangeur n°5 - Bierges



Quelles options volontaristes pour en maximiser les effets?

1 Modérer plus fortement le réseau aurait peu d'effets (cfr Rue de l'Institut, ...)

2 Il faut donc "couper" des voiries Est-Ouest pour orienter de manière volontariste le trafic sur la N257



= pas d'enjeux ou de possibilités, de faisabilité de coupure



= de forts potentiels de soulagement VP, en traversée de Rixensart, si coupure de la voirie :



au profit de l'intermodalité bus-rail de la gare de Rixensart (aux conditions d'accès actuellement difficiles pour les bus)



des tranquillisations de quartiers



avec des accessibilités locales à maintenir (commerces)



à affiner avec la commune au moment de la réalisation de la N257

A l'échelle de Rixensart, une diminution de trafic de –5% à –10% est attendue sur les voiries communales en relation avec les échangeurs n°3 et n°4 de l'E411 (rues de l'Institut, de la Hulpe, de Genval, de l'Eglise, avenue Royale, ...).

Il faut cependant souligner que ces effets de soulagement sur les transversales pourraient être compensés par des accroissements de la mobilité (développement d'habitat, loisirs, de l'ordre de +1,5% à +2% par an actuellement). Il faut donc parallèlement veiller à promouvoir les autres modes de transports (bus, vélo, marche à pied).

De plus et afin de maximiser le potentiel de cette liaison N257, la commune de Rixensart devra envisager des mesures volontaristes de "coupure" permettant également de :

- tranquilliser les quartiers ;
- valoriser l'intermodalité bus-rail à la gare de Rixensart (aux conditions d'accès actuellement difficiles pour les bus).

A l'échelle de Lasne, cette liaison offrira un accès plus direct à l'E411 et permettra de desservir directement la gare RER de Profondsart.

Fig. 3.2.3 **Il est recommandé d'arrêter la liaison N257 à hauteur de la N275 et donc de ne pas la prolonger jusqu'à Lasne.**

Le PICM recommande une liaison "N257" constituée d'une voie par sens de circulation, limitée à 50 km/h dans ses parties urbanisées, avec des trottoirs et cheminements cyclables sécurisés. Les aménagements devront être de type urbain pour ne pas favoriser la vitesse.

Plan de secteur et implantation du tracé de la N257

Compte tenu du développement de l'habitat le long du Chemin de Nivelles, de la rue des Bleuets et du Chemin de la Justice, de nombreux riverains subiraient des nuisances en cas d'implantation de la N257 sur le tracé tel que prévu au Plan de secteur.

Pour cette raison, **une étude de faisabilité devrait être lancée après le PICM pour évaluer les variantes de tracés potentiels ainsi que leur impact environnemental.** Cette étude devra se faire en étroite collaboration avec la SNCB, le MET, les Communes directement concernées (Ottignies, Rixensart, Wavre) et surtout avec les quartiers concernés.

Cette étude devra évaluer les potentialités de **décaler le tracé de la N257 vers le fond de vallée** (en se rapprochant de la gare SNCB-RER de Profondsart). A relever que des mesures d'accompagnement sont envisageables dans ce type de projet pour en minimiser les impacts sonores et visuels (voirie partiellement enterrée, protection des quartiers par des parois anti-bruits, des talus, voire des tranchées couvertes, ...).

L'étude de faisabilité de la N257 devra ainsi assurer la fonction de liaison entre la N275 et l'E411, sans perdre de vue l'accessibilité aux quartiers et la desserte locale.

Hierarchisation du réseau routier

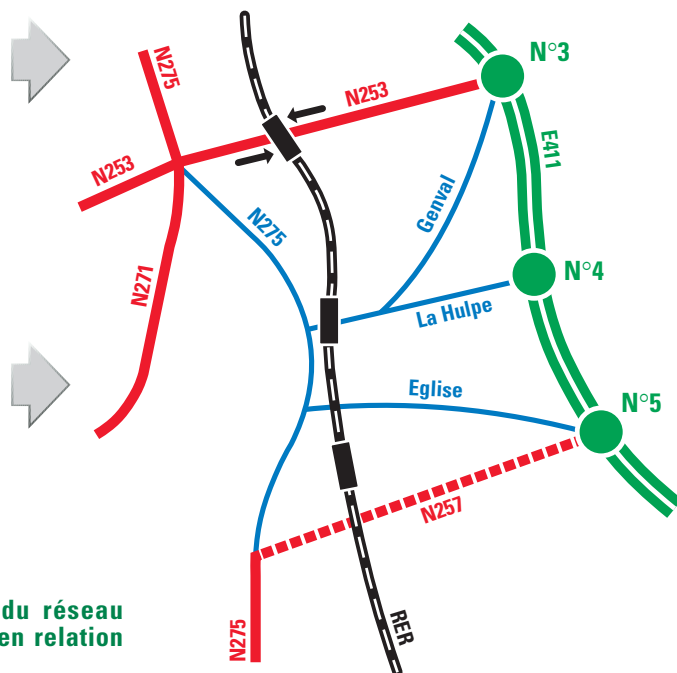
LES ACCES A L'AUTOROUTE E411 DEPUIS "LE SILLON RER" :

La Hulpe :

La N253 est un élément fixe pour :

- les bus TEC n° 558 et De Lijn n° 348
- l'accès tous modes à la gare SNCB
- l'accès aux commerces de la rue des Combattants

Hierarchie proposée :



Genval - Rixensart : 3 axes potentiels : 3 variantes de hiérarchisation

La Hulpe	15'000	5'000	-5 à -10%
Eglise	5'000	15'000	-15 à -20%
N257	X	X	15 à 25'000

sans la liaison N257

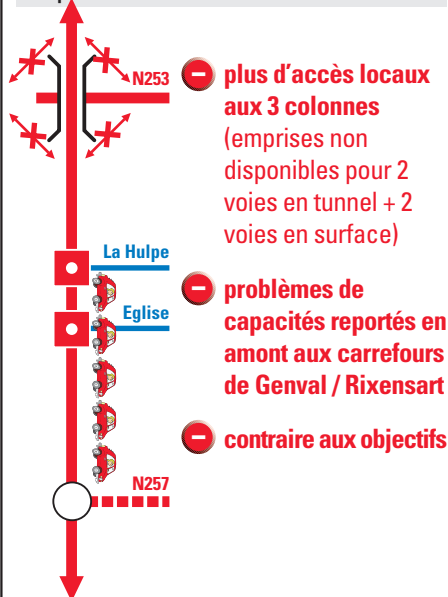
pas de hiérarchisation possible des collectrices
(capacités non assurées, contextes d'habitat fort, ...)

avec la liaison N257 :

- hiérarchisation du réseau routier possible en relation avec l'E411
- soulagement possible des collectrices existantes (rue de l'Eglise, rue de La Hulpe, ...)

EXPLOITATION ET ROLE DE LA N275, 3 VARIANTES ENVISAGEABLES AVEC LA N257 :

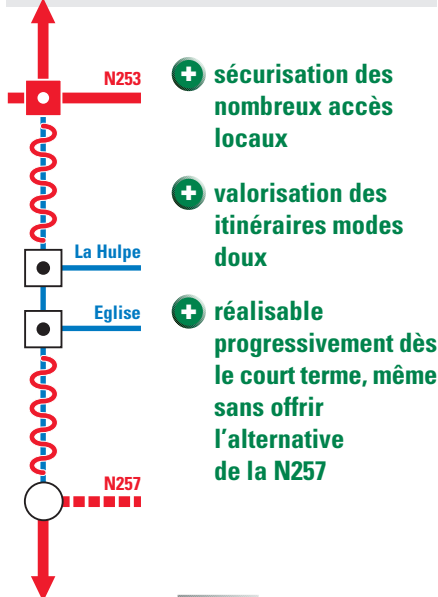
① N275 renforcée (avec dénivelé du carrefour des 3 colonnes), pour limiter les files d'attentes



- ➖ plus d'accès locaux aux 3 colonnes (emprises non disponibles pour 2 voies en tunnel + 2 voies en surface)
- ➖ problèmes de capacités reportés en amont aux carrefours de Genval / Rixensart
- ➖ contraire aux objectifs

NON RECOMMANDÉE

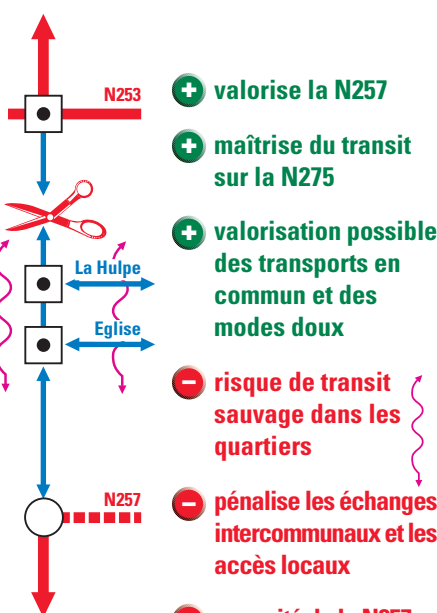
② N275 modérée entre Rixensart et La Hulpe pour dissuader le transit



- ➕ sécurisation des nombreux accès locaux
- ➕ valorisation des itinéraires modes doux
- ➕ réalisable progressivement dès le court terme, même sans offrir l'alternative de la N257

RECOMMANDÉE DÈS LE COURT TERME

③ N275 "coupée", pour empêcher tout transit



- ➕ valorise la N257
- ➕ maîtrise du transit sur la N275
- ➕ valorisation possible des transports en commun et des modes doux
- ➖ risque de transit sauvage dans les quartiers
- ➖ pénalise les échanges intercommunaux et les accès locaux
- ➖ capacité de la N257 non assurée

NON RECOMMANDÉE

2.1.3 Autres projets d'infrastructure

Compte tenu de la densité d'urbanisation mais aussi du caractère rural à préserver, il n'y a guère d'autres perspectives de création de nouvelles infrastructures routières.

A titre d'exemple, à l'échelle de Lasne, le projet de liaison "Genleau" entre la N271 et la N253 à hauteur de la Drève Richelle n'a pas été retenu. En effet, même si cette liaison permettrait de soulager la route des Marnières, ses nuisances et contraintes sont trop importantes :

- un fort risque d'appel de transit Ouest-Est à travers la commune ;
- une solution très "monomodale", dans une commune déjà très orientée vers la voiture ;
- une infrastructure contraire aux objectifs de cadre de vie de Lasne ;
- un coût très important (~3 millions d'Euros).

2.2 VOLET TRANSPORTS EN COMMUN

2.2.1 Concept multimodal

Le concept multimodal est basé sur le potentiel très important des transports en commun. Le RER constitue en effet la seule réserve forte de capacité vers Bruxelles (+1'200 voyageurs par RER), avec, dans une moindre mesure, les bus rapides de type Conforto.

A l'horizon 2012 et sur chacune des deux lignes 124 et 165, quatre rames RER par sens en périodes de pointe (6h00-9h00 et 16h00-19h00) et deux rames RER par sens en périodes creuses permettront de relier Bruxelles. Au total, l'offre prévue est de :

- 78 rames RER par jour (double sens) sur la ligne 165 Namur – Ottignies – Bruxelles (desservant notamment les gares de La Hulpe, Genval, Rixensart et Profondsart) ;
- 85 rames RER par jour (double sens) sur la ligne 124 Nivelles – Bruxelles (desservant notamment les gares de Waterloo et Braine l'Alleud). A noter que 54 trains IC/IR par jour (double sens) complètent l'offre en gare de Braine l'Alleud.

Deux grands types d'intermodalité doivent être renforcés et/ou développés dans le secteur d'étude :

- des échanges de la voiture vers les transports collectifs (rabattement sur les trains IC/IR, RER, Conforto, Rapido, ...).
- des échanges entre transports collectifs (rabattement des bus régionaux sur le rail et sur les Rapido-Conforto) ;

2.2.2 Intermodalité et grands parkings d'échanges régionaux

Fig.3.2.4 Pour l'intermodalité entre véhicules particuliers et transports en commun, une première réflexion a porté sur la recherche de grands parkings d'échanges régionaux, en relation avec le rail, ainsi 3 à 4 sites sont envisageables :

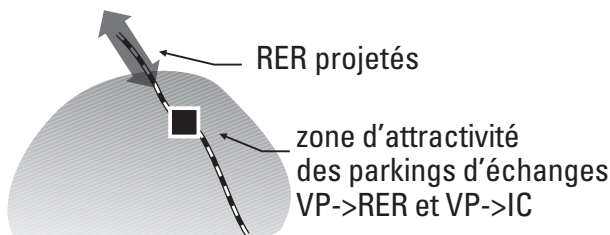
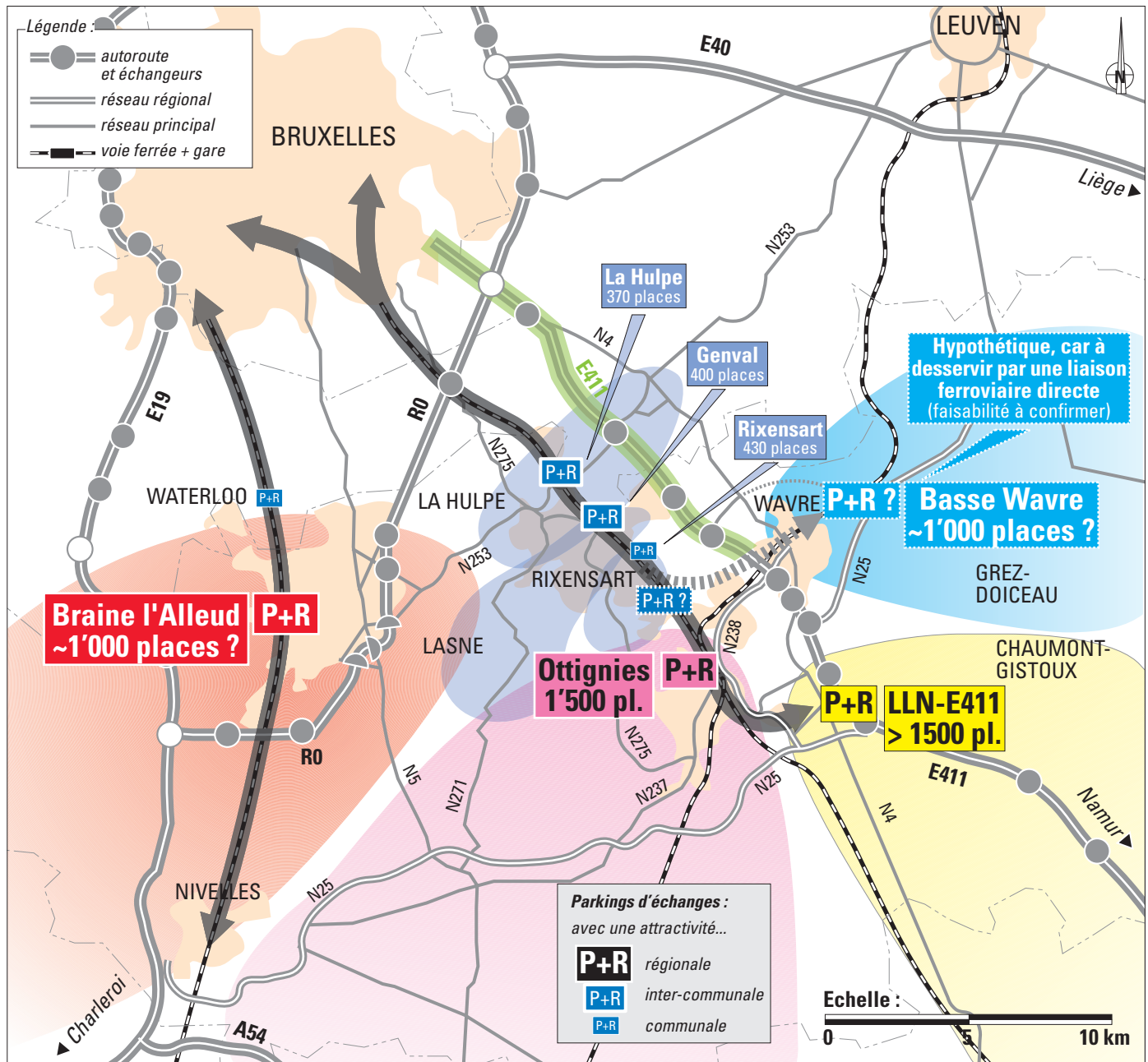
- le P+R d'Ottignies, en relation entre le réseau routier Ouest (N25, ...) et Sud (E411-N4) et les trains IC/IR et le RER ; il s'agit d'un "coup parti" (offre prévue d'environ 1'500 places) ;
- un P+R à Louvain-la-Neuve, en relation directe entre le réseau Sud (E411 – N4) et les trains IC/IR ou des "RER Express", tels que proposés par le PICM d'Ottignies – Louvain-la-Neuve (offre et demande potentielle supérieure à 1'500 places, à relever à ce sujet que le Gouvernement Wallon a récemment soumis à l'approbation du Parlement un projet de 2'500 places) ;
- un P+R à Braine-l'Alleud, en relation directe entre le réseau Sud - Ouest (A54, N25, RO) et les trains IC/IR et le RER (offre prévue d'environ 1'000 places) ;
- un P+R à Basse Wavre, en relation entre le réseau Est (N25 via le contournement de Wavre). Ce P+R n'aurait d'intérêt qu'en cas de liaison ferroviaire directe Wavre-Bruxelles, à l'étude auprès de la SNCB (boucle de Profondsart et prolongement jusqu'à Basse Wavre).

A relever qu'en cas de non-faisabilité du P+R de Basse Wavre (pas de liaison ferroviaire directe ou de prolongement possible des trains IC jusqu'à Basse Wavre), la capacité de parcage du P+R de Louvain-la-Neuve pourrait être étendue (à environ 2 à 3'000 places).

A l'échelle régionale, ces parkings d'échanges constituent des solutions FORTES pour diminuer l'engorgement de l'E411 en période de pointe (-800 à -1'400 uv/hp) et du R0. Ils doivent également permettre aux parkings d'échanges de Rixensart, Genval et La Hulpe de jouer un rôle essentiellement local (voir typologie et rôle des "familles" de P+R en dossier d'annexes).



Rôle des parkings d'échanges à l'échelle régionale



P+R projetés

P+R Braine l'Alleud 1'000 places => attractivité Sud-Ouest

P+R Ottignies Villas 1'500 places => attractivité Sud

P+R LLN - E411 1'500 places => attractivité Sud-Est

P+R envisageable

P+R Basse Wavre 1'000 places => attractivité Est

A l'échelle régionale :

- + Des solutions **FORTES** pour diminuer l'engorgement sur les axes RGG Nord-Sud : exemple de l'E411 : - 800 à - 1'400 uv/h = - 15 à - 25 % !
- + Très bonne complémentarité des zones d'attractivité
- + Des reports potentiels de LLN vers Basse Wavre si P+R LLN rempli

A l'échelle locale :

- + 3 ou 4 P+R aux rôles locaux (voir fig. 3.2.5)

2.2.3 Intermodalité et parkings d'échanges communaux

Fig. 3.2.5 Au niveau de la future **gare RER de La Hulpe**, il est ainsi recommandé :

- de considérer les 370 places de stationnement prévues comme un maximum. En effet, l'attractivité de cette gare doit rester essentiellement locale, mais aussi orientée vers la N253 et Overijse qui ne dispose pas d'autre accès au RER ;
- de valoriser l'offre en bus existante et performante pour y accéder (navettes de La Hulpe et ligne 348 de De Lijn). A relever que l'offre de la ligne 348 est abondante, mais sa fréquentation est trop faible par rapport au nombre d'usagers provenant de l'Est en voiture.

Au niveau de la future **gare RER de Genval**, il est recommandé :

- de considérer les 400 places de stationnement prévues comme un minimum. En effet, la desserte de cette gare par la N275 et la N271 est très bonne (P+R en contact direct avec ces deux axes). Son attractivité est donc intercommunale (Genval, Bourgeois, Lasne, ...);
- de renforcer l'offre en bus existante pour la desserte locale et pour l'accès à GSK et d'améliorer les correspondances bus-rail depuis le RER (navette communale à mettre en place à court terme).

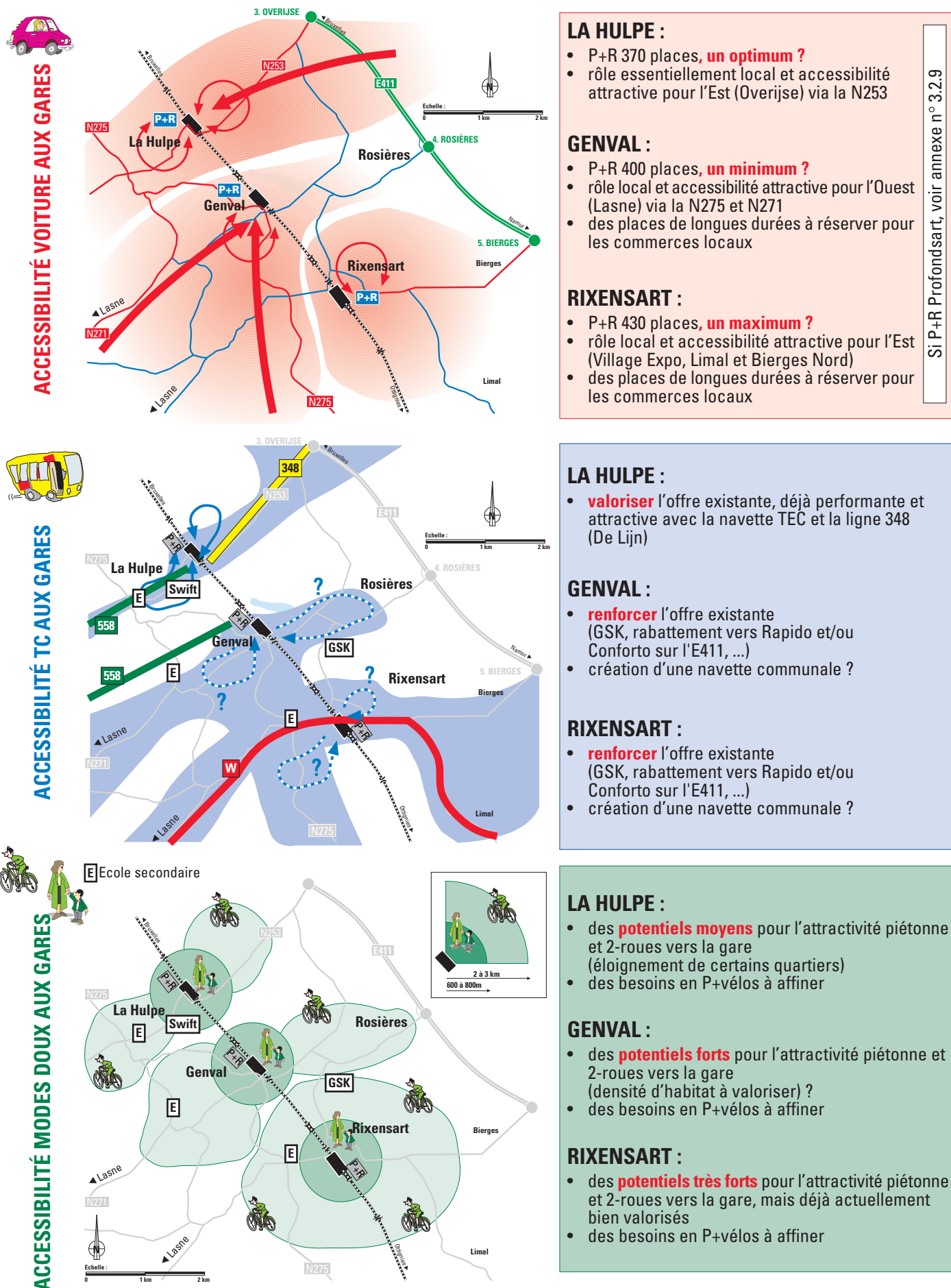
Au niveau de la future **gare RER de Rixensart**, il est recommandé :

- de considérer les 430 places de stationnement prévues comme un maximum. En effet, la desserte en voiture du P+R est contraignante (accessibilité par des voiries de desserte étroites, dans un secteur d'habitat dense). Le rôle du P+R devrait donc rester essentiellement local (Rixensart, Villagexpo, Limal) ;
- de renforcer l'offre en bus existante pour la desserte locale et pour l'accès à GSK et d'améliorer les correspondances bus-rail depuis le RER (navette communale à mettre en place à court terme) ;

Le potentiel de la liaison N257 développé au paragraphe 2.1 ci-avant montre l'intérêt de créer un P+R à Profondsart. Ce potentiel a été confirmé par les recommandations de l'Etude d'incidences du RER.

Cette nouvelle gare RER "Profondsart-N257" pourrait avoir un rôle intercommunal via la N257 et la N275 (attractivité de Limal, Bierges - Villagexpo, Profondsart, quartiers Sud-Est de Lasne, plateaux Ouest d'Ottignies, ...). Elle a aussi l'avantage de proposer un accès au RER en dehors de zones d'habitats denses. Un parking d'échanges de 300 à 400 places y est donc recommandé.

Rôle des parkings d'échanges à l'échelle locale



Si P+R Profondsart, voir annexe n° 3.2.9

L'impact de cette gare RER "Profondsart-N257" pourrait être relativement fort à Rixensart et Genval, avec :

- la réduction du nombre de places des P+R (réduit à des capacités de 200 à 250 à Rixensart, soit l'offre actuelle et 250 à 300 à Genval, soit + 50 places). Ceci permettrait de maîtriser les problèmes de saturation aux abords des gares RER, tant au niveau des accès routiers que du stationnement dans les quartiers ;
- le renforcement de l'attractivité des bus par le soulagement du trafic automobile, capté en amont à Profondsart (rabattement des bus vers le RER à renforcer) ;
- l'amélioration du confort des cheminements piétons et vélos aux abords des gares, par la diminution du trafic automobile.

Par ailleurs, un rabattement en bus des plateaux de Céroux et Villagexpo pourrait être offert à Profondsart, par une déviation de la ligne 366.

2.2.4 Offre en bus à l'échelle régionale

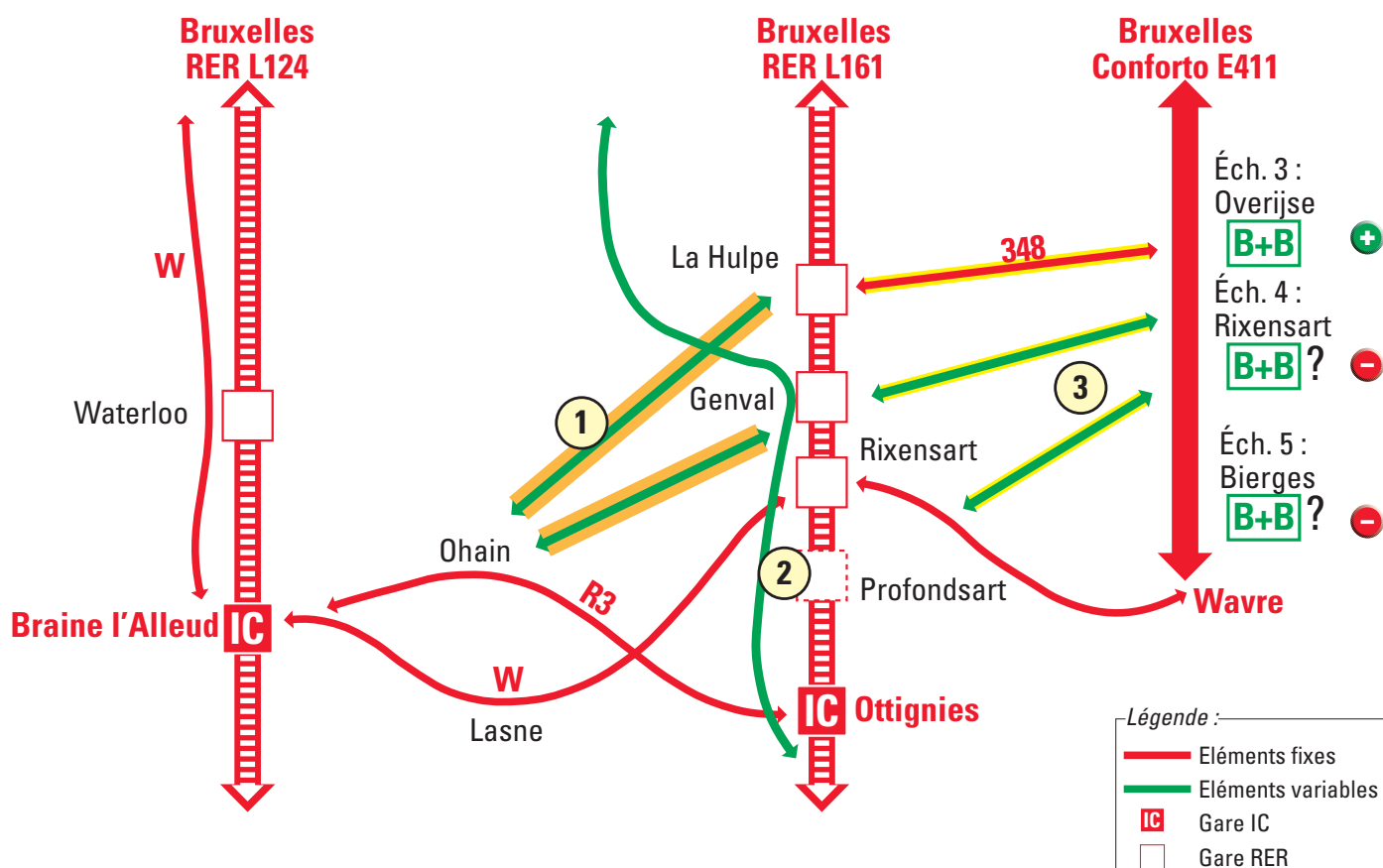
Fig. 3.2.6 **A l'échelle régionale, l'offre en transports en commun se base sur 3 éléments forts à orientation Nord-Sud** (pour les échanges avec Bruxelles au Nord et Ottignies ou Namur au Sud) :

- la ligne IC/RER 124 Bruxelles – Nivelles à l'Ouest, complétée par la ligne de bus W ;
- la ligne IC/RER 161 Bruxelles – Ottignies – Namur à l'Est ;
- l'axe du bus Conforto Bruxelles – Louvain-la-Neuve (axe bus fort, confortable et cadencé, prochainement renforcé grâce à l'usage de la bande d'arrêt d'urgence de l'E411 pour bipasser les files en heures de pointe).

En orientation Est-Ouest, deux axes bus forts sont disponibles :

- la ligne du Rapido 3 reliant Braine l'Alleud à Ottignies – Louvain-la-Neuve. Cette ligne permet notamment la desserte de trois gares RER (Braine l'Alleud, Ottignies et Louvain-la-Neuve) ;
- la ligne W reliant Braine l'Alleud à Wavre. Cette ligne permet notamment la desserte de deux gares RER (Braine l'Alleud et Rixensart). L'offre de cette ligne a récemment été améliorée par le TEC Brabant wallon (720 places supplémentaires chaque jour ouvrable grâce aux nouveaux bus articulés, départ toutes les 15 minutes en heure de pointe, une meilleure lisibilité, ...) ;

Transports en commun à l'échelle régionale - Eléments fixes et variables



ENJEU N°1 quelle liaison de Lasne/Ohain vers le RER "Est" (L161) ?	ENJEU N°2 quelle rôle pour la ligne 366 à l'échelle du sillon RER ?	ENJEU N°3 quelle liaison entre les zones d'habitat et l'axe Conforto - E411 ?
1. Renforcer l'offre TC ? densité d'habitat faible coût ligne fixe part modale VP très forte NOUVELLE LIGNE STRUCTURANTE NON RECOMMANDÉE 2. Adapter l'offre TC : • améliorer la lisibilité de la ligne 558, par une adaptation ou un renforcement de l'offre • harmoniser les cadences des lignes W/R3 en accompagnement du RER • valoriser la gare de Profondsart • développer une offre de bus à la demande pour les zones peu denses et/ou aux heures creuses (type Satelbus en province du Luxembourg, par ex.) RECOMMANDÉE À COURT/MOYEN TERME	A l'échelle du sillon RER : Bruxelles 366 Ottignies RER L167 doublé emploi RER / L366 à terme pour les liaisons régionales Nord (Bruxelles) et Sud (Ottignies, ...) RENFORCER LA COMPLÉMENTARITÉ ET LE RÔLE DE DESSERTE LOCALE DE LA LIGNE 366 PAR RAPPORT AU RER voir figure n°3.2.7	A l'échelle du Conforto et de ses bandes bus sur l'E411 : Un axe bus fort/confortable à valoriser en : • renforçant le nombre de bus sur l'E411 (image forte, potentiel de soulagement de l'E411 à développer, ...) • améliorant le rabattement des lignes de bus classiques vers le Conforto RENFORCER LA COMPLÉMENTARITÉ DES LIGNES DE BUS voir figure n°3.2.7 liaison vers l'échangeur 4 de Rixensart difficile (voiries pas adaptées) liaison vers l'échangeur 5 de Bierges à contre courant VALORISER LA LIAISON VERS L'ÉCHANGEUR 3 A OVERIJSE Éch. 3 : Overijse B+B +

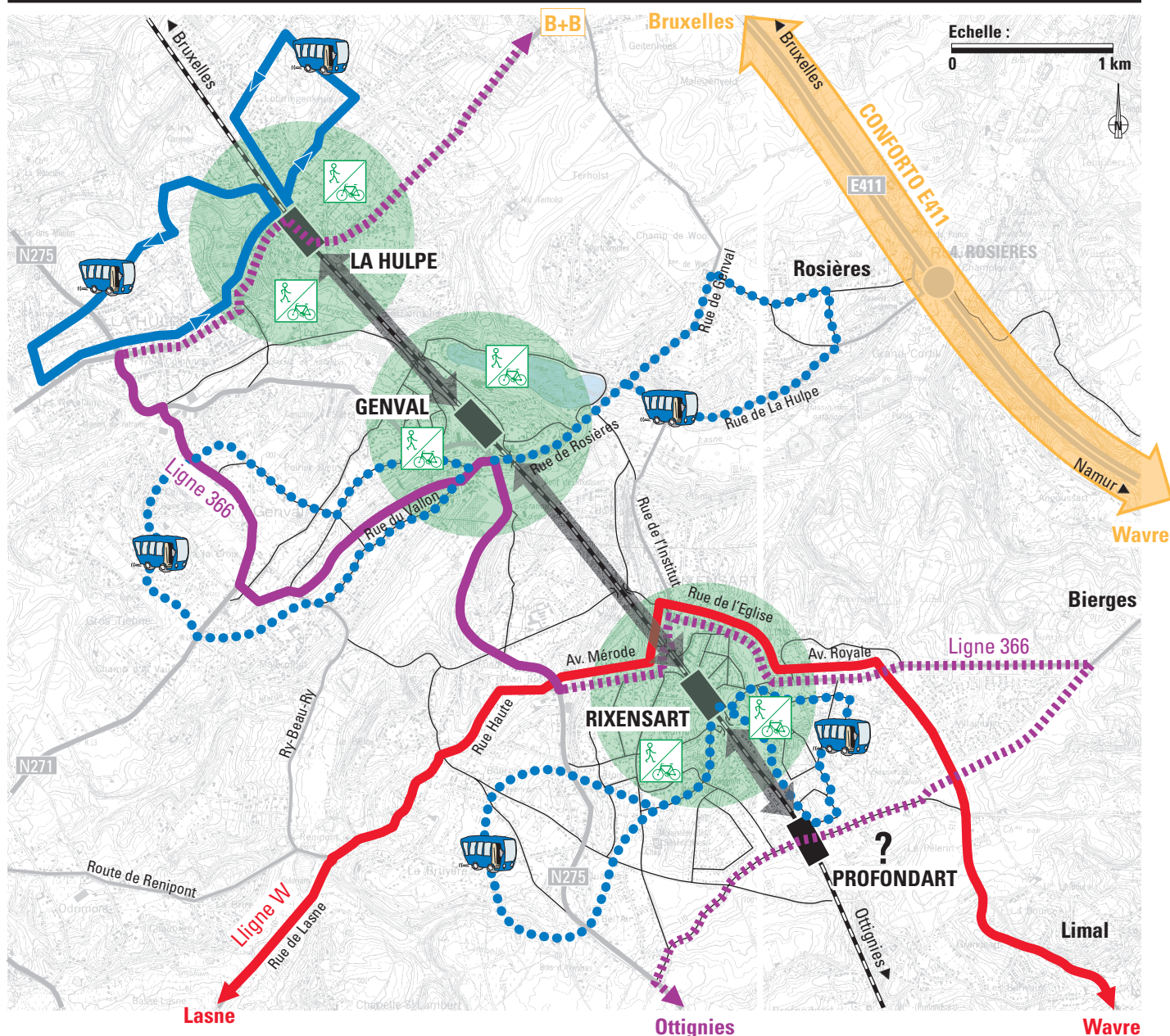
Il est recommandé de compléter ces éléments de base par :

- des adaptations de l'offre en transports en commun pour les liaisons entre Lasne et les lignes RER :
 - améliorer la lisibilité de la ligne 558, par une adaptation et/ou un renforcement de l'offre ;
 - harmoniser les cadences des lignes W et R3, en cohérence avec celles du RER ;
 - développer une offre de bus à la demande pour les zones peu denses (voir Phase 3.5 - Plan de déplacements de Lasne) ;
- un renforcement du rôle de rabattement des quartiers du sillon RER (La Hulpe, Genval, Rixensart) vers les gares RER pour la ligne 366 ;
- un renforcement de la complémentarité des lignes de bus, par une valorisation d'un pôle bus-bus fort à hauteur d'Overijse. La ligne 366 pourrait y être déviée pour assurer l'accès au Conforto ;
- des renforcements à court-moyen terme des lignes de bus structurantes.

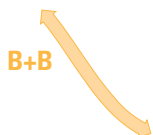
Fig. 3.2.7 **A l'échelle du sillon RER, une optimisation de la desserte TC sera concrétisée par :**

- le RER à moyen terme qui y assurera également la desserte locale des centres administratifs, des pôles scolaires (Ottignies, Louvain-la-Neuve, par exemple), des pôles commerciaux de La Hulpe, Genval et Rixensart ;
- l'axe Conforto de l'E411 valorisé par une offre accrue et un pôle bus-bus (moyens à déterminer par le TEC) ;
- la ligne 366 adaptée pour renforcer son rôle de desserte des quartiers en relation avec des rabattements sur les gares RER (La Hulpe, Genval, Rixensart et si possible Profondsart-N257 et les pôles locaux) ;
- la ligne W, déjà renforcée par le TEC à court terme, assurant notamment un rabattement vers la gare de Rixensart ;
- des navettes de bus pour les quartiers éloignés des axes de bus forts.

Synthèse de la desserte transports en commun proposée à l'échelle du sillon RER

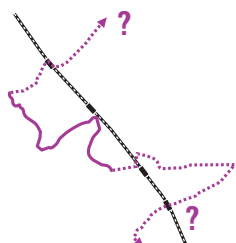


Un rôle interne du RER à valoriser
(accès au gares, rabattement,...)



Un axe Conforto sur l'E411 valorisé par :

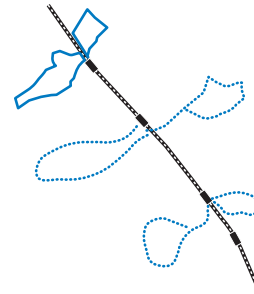
- une vitesse accrue grâce à l'usage de la bande d'arrêt d'urgence
- un pôle B+B fort



Une ligne 366, adaptée pour des rabattements sur les gares RER
(La Hulpe, Genval, Rixensart et si possible Profondsart-N257) **avec rabattement sur le Conforto (B+B E411)**



Une ligne W forte, assurant un rabattement vers la gare de Rixensart



A l'échelle communale, des navettes de rabattement sur les gares, dès le court terme, pour les quartiers :

- éloignés des axes bus forts
- où le potentiel modes doux est faible

2.3 VOLET MODES DOUX

Fig. 3.2.8 Dans le cadre de l'élaboration du plan intercommunal de déplacements pour les "modes doux", différents scénarios ont été projetés et évalués.

Les enjeux majeurs sont situés sur le chemin des écoles et des gares.

Afin d'étayer cette thèse, des enquêtes ont été réalisées dans différents établissements scolaires des trois communes ainsi qu'auprès des navetteurs des trois futures gares RER. Les résultats de ces analyses croisées sont très encourageants (pour le présent comme pour l'avenir). **Ils devraient inciter les communes à investir massivement dans l'amélioration des cheminements piétons et vélos sur les chemins des écoles et des gares** (voir dossier d'annexes techniques).

Il apparaît aussi très clairement que la marche et le vélo, de par leur échelle, sont des problématiques avant tout communales. L'essentiel du volet "modes doux" sera donc développé dans les différents plans de déplacements communaux.

Même si les enjeux au niveau intercommunal sont relativement limités, l'aménagement correct d'un trottoir, d'une zone de rencontre, d'une traversée piétonne, d'un itinéraire cyclable, ne diffère pas d'une commune à l'autre.

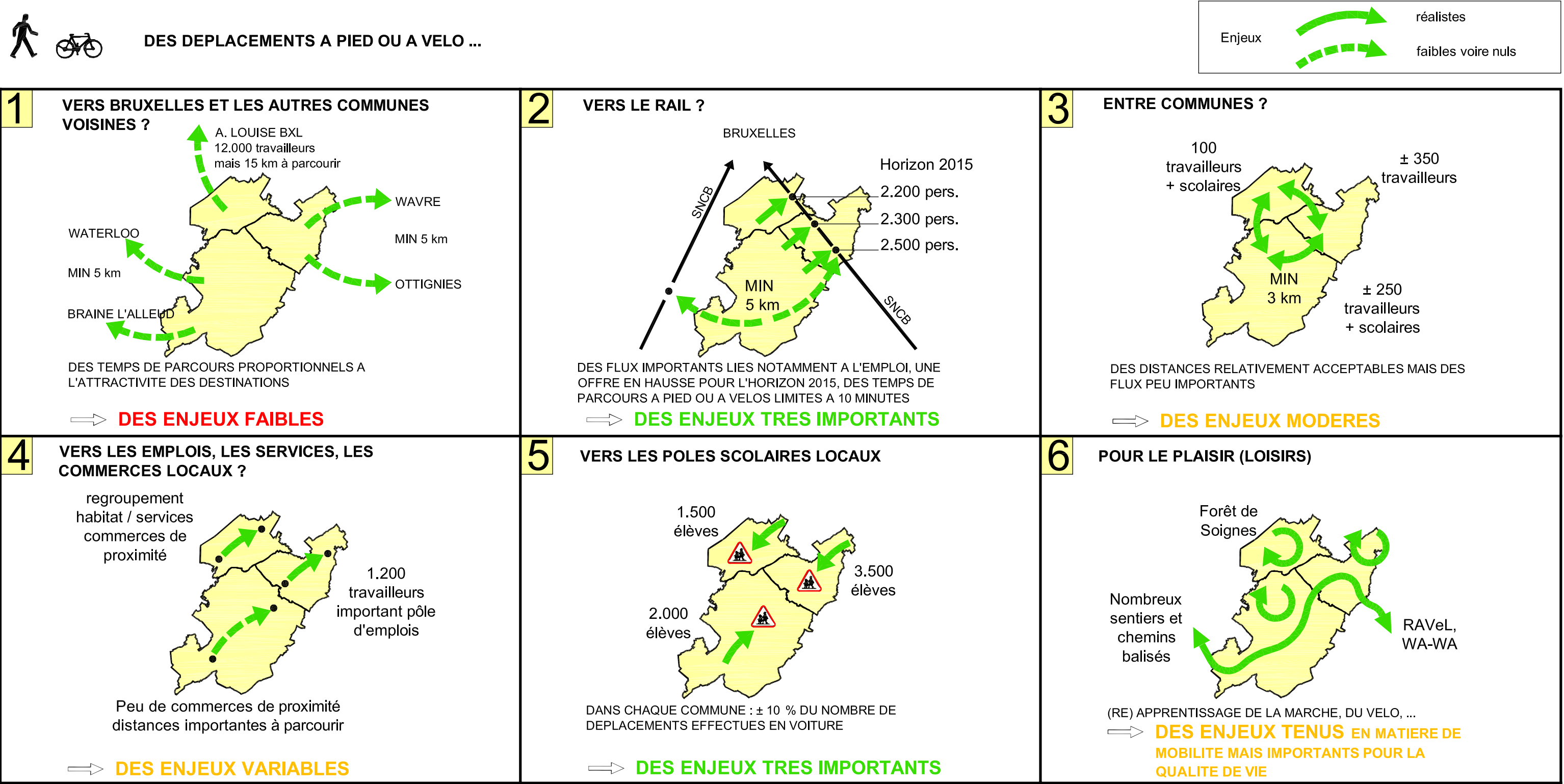
Ainsi dans le cadre de la phase 3.2., des recommandations générales, que ce soit pour la marche ou le vélo sont proposées aux trois communes (voir dossier d'annexes techniques).

On y trouvera pour les vélos :

- les éléments de méthodologie sur base desquels ont été élaborées les propositions des plans communaux de déplacements ;
- des mesures visant à promouvoir l'usage du vélo sur le chemin de l'école ;
- une bibliographie et un carnet d'adresses afin d'aiguiller les communes dans la concrétisation de leurs projets ;

Et pour les piétons :

- des recommandations concernant les trottoirs, les traversées piétonnes, les rues trop étroites pour aménager des trottoirs, l'accès aux bâtiments publics, le problème du stationnement sur trottoir,...



EN DETAIL ...

VOIR ANNEXES

3.2.12.

Sur le chemin de la gare de La Hulpe

3.2.13.

Sur le chemin de l'école à La Hulpe

3.2.14.

Sur le chemin de la gare de Genva

3.2.15.

Sur le chemin de la gare de Rixensart

3.2.16.

Sur le chemin de l'école à Rixensart

EN RESUME ...

Exceptés - le RAVeL

- des liaisons cyclables vers les écoles secondaires

- des connexions depuis Wavre vers la gare de Rixensart, depuis Overijse vers la gare de La Hulpe

- l'accessibilité à la forêt de Soignes

les modes doux de par leurs échelles constituent avant tout une problématique communale qui sera traitée dans les plans de déplacements communaux.

3. PROBLEMATIQUES INTERCOMMUNALES POIDS LOURDS



3. PROBLEMATIQUES INTERCOMMUNALES POIDS LOURDS

Le diagnostic a permis de mettre en évidence des flux poids lourds conséquents sur la N253 (en traversée de La Hulpe) et sur la N275 (en traversée de Rixensart et Genval). La plupart de ces flux se concentrent sur le carrefour des "3 Colonnes" à La Hulpe et sont en transit du secteur d'étude :

- soit parce que le réseau autoroutier limite les échanges Est-Ouest (tourne-à-gauche de l'E411 vers le RO complexe au Nord avec rebroussement aux 4 bras de Tervuren, liaison N25-RO peu lisible à Waterloo, ...) ;
- soit parce que le réseau autoroutier est saturé en Nord-Sud.

Si le secteur d'étude ne comporte pas de zones industrielles lourdes, générant un charroi de poids-lourds important, il faut néanmoins tenir compte des entreprises et des zones d'activités locales à desservir (GSK, Swift, Schweppes, Nysdam, Systemat, ...), ainsi que des centres commerçants.

3.1.1 A l'échelle de La Hulpe et Rixensart

Fig. 3.3.1 Les pistes à suivre pour la maîtrise des transits poids lourds sont :

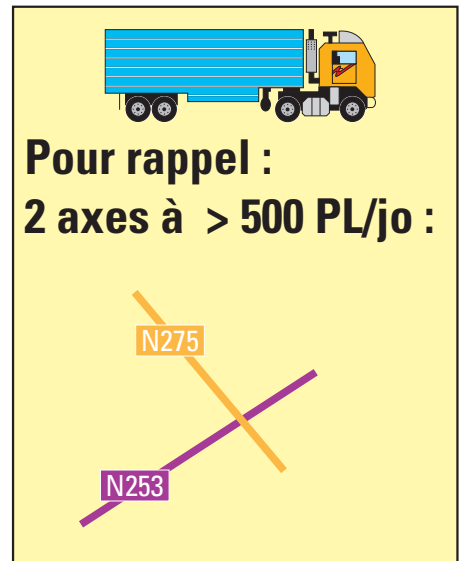
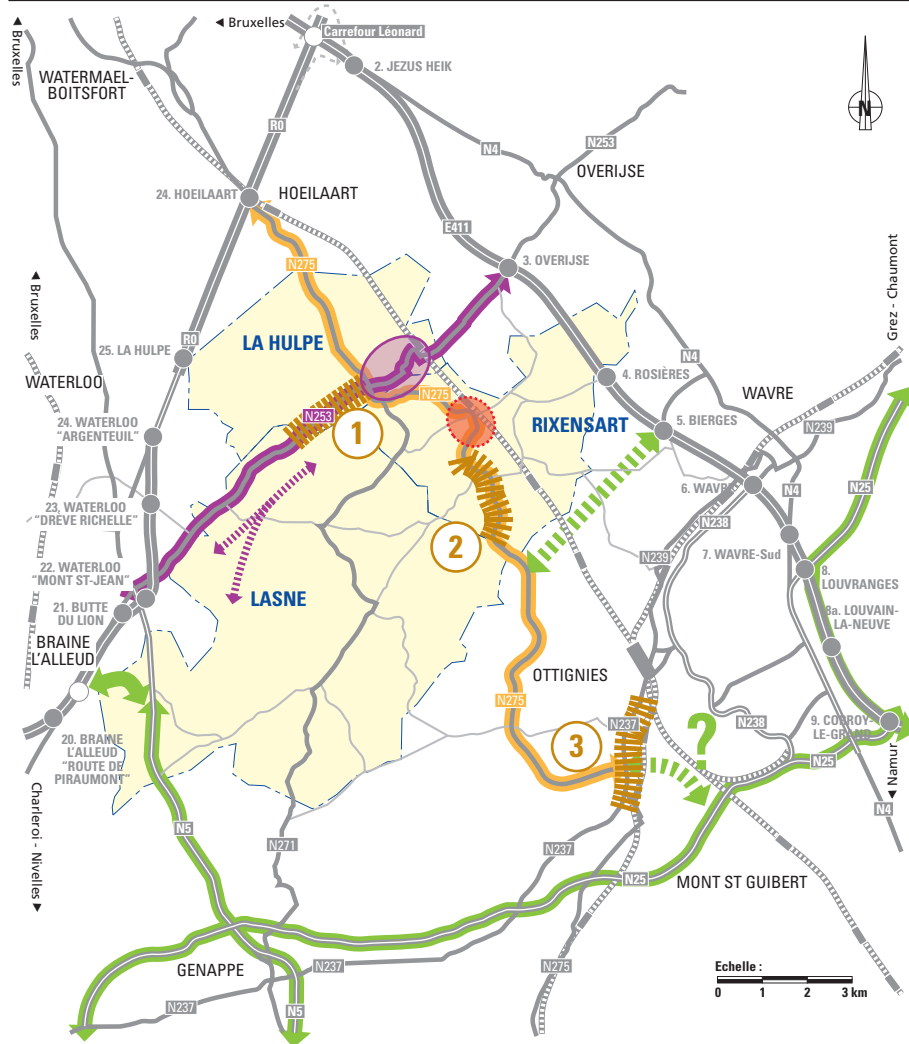
- **à court terme**, l'interdiction de la traversée de La Hulpe (rue des Combattants), excepté la circulation et la desserte locale (bus, livraisons, ...). A relever que cette mesure est peu pénalisante :
 - les accès Nord pouvant se faire par la N275 ;
 - les accès Ouest par la N253 ;
 - les accès Sud par la N275 (et la liaison N257 à moyen – long terme) ;
- **à moyen-long terme** avec la création de la liaison N257, une interdiction de la traversée de Rixensart entre le carrefour Mazerine et le futur carrefour N275-N257 devant être envisagée (excepté circulation locale).

3.1.2 A l'échelle de Lasne

A l'échelle de Lasne, les enjeux sont moins sensibles, les flux poids lourds étant plus limités.

Toutefois, en cohérence avec la valorisation du "triangle autoroutier" (E411 – N25 – R0) et avec les mesures de modérations et d'effets de porte recommandées dans les plans de déplacements communaux, il est suggéré de limiter l'accès poids lourds à de la desserte locale et aux bus. La traversée de Lasne n'étant en aucun cas indispensable à des liaisons régionales.

Enjeux poids lourds à l'échelle intercommunale



Des zones d'activités à desservir :

La Hulpe :

- SWIFT, Schweppes ;
- axes N253, Combattants ;
- Mazerine

Lasne :

- N253

Rixensart :

- N275, Mérode

Pistes à suivre pour la maîtrise des transits de poids lourds (PL) :

N 253 : **PL interdits en traversée du village de La Hulpe (excepté desserte locale et bus)**

accès aux autres secteurs maintenus par :



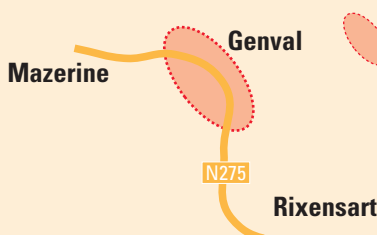
le Nord, via la N275

(⚠ mouvements dangereux au Carrefour Léonard)
-> rebroussements aux 4 bras de Tervuren

l'Ouest, par la N253 (⚠ détour) ?

le Sud, par la N257 à moyen-long terme

N 275 :



Au terme de la réalisation de la N257, réétudier une interdiction aux poids lourds en transit à l'échelle de Rixensart entre la Mazerine et le carrefour N275-N257 (excepté circulation locale et bus)

3.1.3 Mesures complémentaires pour les flux poids lourds

Il est également proposé à court-moyen terme :

- **d'adapter le jalonnement** de manière à privilégier le réseau routier structurant de contournement (E411, N25, R0) ;
- **de sensibiliser les entreprises** et les chauffeurs poids lourds par des campagnes d'information visant à les inciter à :
 - respecter le jalonnement, pour contourner la zone plutôt qu'y transiter ;
 - respecter le code de la route, notamment en terme de charge admissible, de vitesse légale (par exemple en heures creuses) ;
- **de mener régulièrement des campagnes de contrôle** (respect des vitesses, des tonnages, des itinéraires, ...).

4. SIGNALISATION ET JALONNEMENT INTERCOMMUNAUX



4. SIGNALISATION ET JALONNEMENT INTERCOMMUNAUX

La signalisation routière et le jalonnement constituent l'un des meilleurs outils de mise en œuvre du PICM en terme de hiérarchisation des voiries, de protection des secteurs sensibles, ...

Il est important de rappeler que la signalisation et le jalonnement sont essentiellement destinés à guider les visiteurs ne connaissant pas ou peu les communes, mais aussi à rappeler aux habitués les principes de hiérarchie du réseau routier. Ils sont ainsi dirigés selon deux niveaux d'information :

- **les itinéraires structurants à distance**, qui constituent le jalonnement régional, orientant les usagers entre les principales destinations régionales ;
- **les liaisons de proximité**, qui prennent le relais lorsque l'utilisateur arrive à portée de sa destination, en affinant les informations régionales (quartiers, pôles, ...).

Les principes de jalonnement et de signalisation à l'échelle de La Hulpe, Lasne et Rixensart peuvent ainsi être scindés selon deux approches : la vision régionale et les aspects locaux.

A l'échelle régionale, le diagnostic a mis en évidence des discontinuités d'information vers le réseau autoroutier (E411 et RO).

Fig. 3.4.1 A l'échelle du développement de la liaison N257, il est proposé d'adapter les itinéraires d'accès aux échangeurs autoroutiers, que le PICM permet d'assainir. Les principales modifications concernent les échangeurs de l'E411 :

- l'accès à l'E411 par l'échangeur n°3 (Overijse) est à privilégier pour le secteur Nord allant jusqu'aux carrefours "Mazerine" et "3 Colonnes" ;
- l'accessibilité à l'E411 par l'échangeur n°4 (Rosières), doit être limitée à un rôle local, en cohérence avec les voiries étroites et résidentielles ;
- la future liaison N257 devra être valorisée pour l'accès à l'E411 via l'échangeur n°5 (Bierges).

Fig. 3.4.2 Les principes de jalonnement des flux de transit régionaux sont les suivants :

- **les principaux flux de transit et les flux régionaux sont concentrés sur le contournement complet défini par l'E411, la N25 et le R0 :**
 - les flux Nord <-> Sud sont maintenus sur l'E411 et le R0 ;
 - les flux Ouest <-> Est sont canalisés sur la N25 et l'E411 ;
- **des axes à protéger des principaux flux de transit régionaux sont définis :**
 - la N253 (entre l'E411 et le RO) ;
 - la N275 (entre la N237 et le RO) ;
 - la N271 (entre la N25 et la N275) ;

Pour les aspects locaux, un deuxième niveau d'information plus détaillé est mis à disposition des Autorités Communales, dans le dossier d'annexes (annexes 3.4.1 à 3.4.3).



Principes de jalonnement en relation avec le réseau grand gabarit.

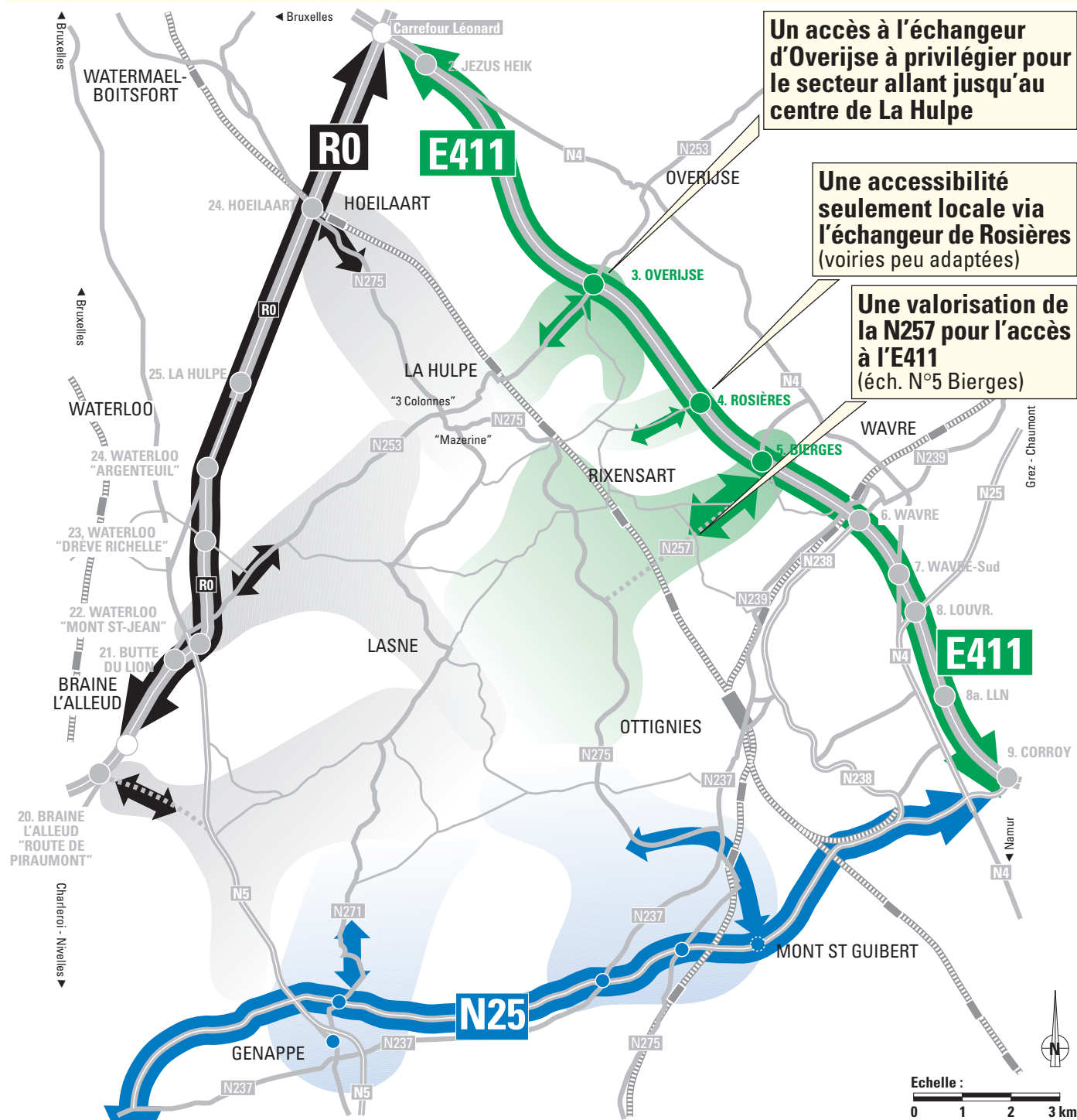
► Assurer un jalonnement continu de l'information vers le RGG



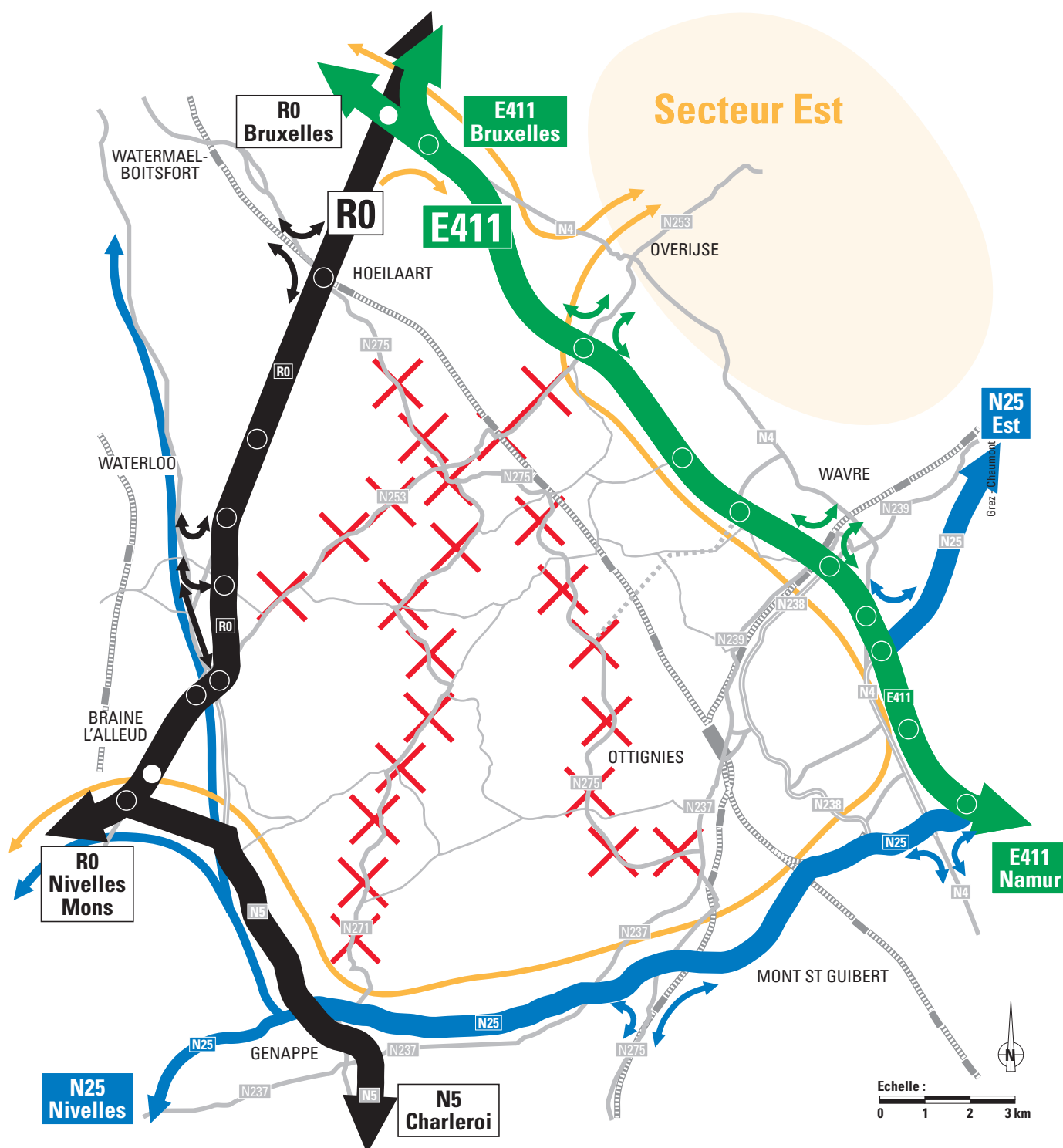
► Assurer un jalonnement uniforme de l'information vers le RGG



► Définition des zones d'attraction de chaque échangeur à traduire par le jalonnement



Principes de jalonnement des flux de transit régionaux



5. MISE EN OEUVRE



5. MISE EN OEUVRE

5.1 MESURES LIÉES : POUR UNE MISE EN OEUVRE COHÉRENTE

Fig. 3.5.1 La mise en œuvre du Plan intercommunal de mobilité est rendue difficile par la nécessité de coordonner les nombreux services techniques et les différentes ressources budgétaires concernés.

Pour faciliter la coordination des services communaux et régionaux, un tableau de mesures liées est proposé. **Ce tableau met en évidence les interdépendances entre les familles de propositions, selon :**

- qu'il est **impératif** de mettre en place simultanément les mesures ;
- qu'il est fortement **souhaitable** de mettre en place simultanément les mesures, afin de renforcer leurs effets.

Par exemple, si la liaison N257 est réalisée, il est indispensable de déclasser et modérer la N275.

De plus, la N257 ne doit et ne peut pas être envisagée avant la mise en place du RER et des grands parkings d'échanges régionaux. En effet, il est important de regagner de la capacité sur l'E411 pour assurer un bon fonctionnement de la N257, et notamment éviter des effets indésirables tels que des transits d'usagers quittant l'E411 pour rejoindre Bruxelles via la N275, en empruntant la nouvelle liaison N257.

A relever qu'avec les P+R projetés à Ottignies et Louvain-la-Neuve (1'500, respectivement 2'500 places), de tels transferts de trafic de l'E411 vers la N257 par la nouvelle liaison N257 sont peu probables et, surtout, ils sont maîtrisables (contrôles d'accès, ...).

5.2 AUTRES OUTILS DE MISE EN OEUVRE

Une étude aussi importante, en analyse – diagnostic, en propositions à court – moyen terme, et en communication, ... que le Plan intercommunal de déplacements de La Hulpe, Lasne et Rixensart, ne saurait se terminer par la seule édition d'un rapport final de synthèse. Les recommandations complémentaires suivantes doivent donc être considérées.

5.2.1 Constitution d'un Comité de suivi de la mise en place du PICM

Il importe en effet d'en assurer un suivi de la part des différents acteurs concernés, qu'ils participent ou non (même partiellement) au financement des différentes mesures. Ce suivi devrait être assuré aussi bien par les techniciens que, à fréquence moindre, par les décideurs.

Tout au long de l'étude du PICM, un consensus a toujours été recherché et pu être trouvé entre les différents acteurs. Les études de détail et la mise en œuvre des propositions devront également consacrer une large part à la poursuite de cette recherche de consensus. Cette recherche devra être menée aussi bien au niveau des acteurs concernés par l'étude du PICM que par les acteurs de la vie locale (associations, autres organisations, ...).

Tableau des mesures liées des propositions structurantes du PICM

VOLET VEHICULES PARTICULIERS ET POIDS LOURDS					VOLET TRANSPORTS EN COMMUN	VOLET STATIONNEMENT			mesures "régionales"	
									mesures propres à La Hulpe	
									mesures propres à Lasne	
									mesures propres à Rixensart	

5.2.2 Suivi des orientations du PICM

Il est aussi utile de rappeler que le PICM et ses outils doivent être considérés comme des guides pour l'évolution des Communes à court – moyen terme et non comme des projets figés. Ils doivent rester souples dans leur application, au gré des évolutions des différentes contraintes et objectifs.

5.2.3 Constitution d'un observatoire du PICM

Enfin, la mise en œuvre du PICM doit pouvoir être suivie, au niveau de ses effets sur la demande, sur le comportement des usagers, ...

Il est proposé de mettre en place un "Observatoire du PICM", organisme central qui collectera régulièrement (tous les 2-3 ans par exemple) les données statistiques des différents partenaires (offre et demande en matière de stationnement, charges de trafic automobiles, fréquentation des réseaux ferroviaires – SNCB et bus – TEC), dans le but de les comparer notamment aux hypothèses d'évolution du PICM. Cet Observatoire pourra s'inspirer de l'étude pilote en cours sur 4 villes en Wallonie. Il devra également être coordonné avec l'Observatoire Régional.

Les Autorités régionales et communales pourront ainsi vérifier que la mise en œuvre est conforme aux objectifs du PICM, voire réorienter les mesures si besoin.

Enfin, les Autorités devront éviter de tomber dans l'un des "pièges" de la mise en œuvre de toute étude de planification des déplacements. Il est en effet courant que certains modes de déplacement bénéficient d'une attention, de budgets et de priorités plus fortes que d'autres (la voiture, par exemple).

Or, il faut assurer une mise en place coordonnée et parallèle des diverses mesures proposées pour chaque mode. Pour répondre à la croissance régulière de la demande, il est impératif que chaque mode remplisse son rôle en bonne cohérence dans le temps !

Sur base de ces dernières recommandations, il appartient désormais aux Autorités, avec l'aide de leurs techniciens et l'appui des acteurs locaux et des résidents, d'assurer la concrétisation du Plan Intercommunal de mobilité de La Hulpe, Lasne et Rixensart.

Pour les bureaux d'études

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils

P. Tacheron

J.-F. Leblanc

Namur, le 22 décembre 2004

0361/BL/TA/JL/NA/at

