

Commune de Woluwe-Saint-Lambert

Services Techniques
Service Espace Public
Stratégie & Mobilité

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ Note de synthèse

10 décembre 2013

Le plan communal de mobilité (PCM) est un outil planologique permettant d'analyser le réseau viaire communal et d'établir un programme d'interventions dans le but d'améliorer la sécurité, l'accessibilité - notamment des PMR - et la qualité de l'espace public.

L'objectif principal du PCM est de redistribuer l'espace public en assurant un meilleur partage entre tous les usagers.

Il s'agit notamment :

- d'organiser un système de déplacements cohérent qui soit multimodal, hiérarchisé et correctement signalé ;
- d'offrir une réponse en terme d'accessibilité des lieux fortement fréquentés ;
- de favoriser la marche à pied et le vélo (mobilité douce et de proximité) ainsi que les transports en commun ;
- d'exploiter le potentiel des zones vertes de la commune en développant des itinéraires de déplacements pour les piétons intégrant la circulation des personnes à mobilité réduite et des cyclistes ;
- d'encourager un usage rationnel de l'automobile ;
- d'organiser un système de stationnement cohérent et coordonné avec le système de déplacements.

Ces différentes actions doivent, en outre, veiller à protéger les quartiers résidentiels de la circulation de transit, améliorer la qualité et la convivialité des espaces piétons en proposant des mesures de réduction des nuisances liées au trafic (bruit, pollution atmosphérique).

L'étude du PCM s'est composée de trois étapes distinctes : le diagnostic, l'élaboration d'un scénario de mobilité durable et le plan d'action.

PREMIÈRE PHASE : LE DIAGNOSTIC

Le diagnostic a permis de mettre en évidence les caractéristiques, les atouts et les faiblesses de l'espace public communal.

Au rayon des atouts, nous avons relevé la richesse et la diversité des espaces verts et du bâti. La dimension « aérée » de nombreuses voiries permet de déceler le potentiel d'aménagement pour améliorer la circulation et la sécurité de l'ensemble des usagers.

Woluwe-Saint-Lambert se distingue par la profusion de venelles et de chemins piétons, sa piste cyclable exemplaire de l'axe Dries - Moonens - Iles d'Or - Spaak - Vandervelde, sa traversée longitudinale par une ligne de métro, la proximité de l'autoroute et du ring ...

En matière d'atout mais aussi de défi, relevons encore la concentration en un pôle commercial, culturel et multimodal du Shopping center, du Wolubilis et de la « station » Roodebeek.

Au rayon des faiblesses, La commune s'illustre malheureusement par la dangerosité de l'axe de Broqueville, Hymans, Spaak, Vandervelde et de manière plus générale par la conception « expo 58 » des voiries, conçues pour le confort exclusif des automobilistes : larges tournants, mers d'asphaltes, mise en danger des piétons et personnes à mobilité réduite.

Relevons encore l'important trafic de transit, l'accessibilité et la sécurité perfectibles aux abords des écoles, de même que la couverture géographique et les fréquences des transports en commun.

DEUXIÈME PHASE : LE SCÉNARIO DE MOBILITÉ DURABLE

Le constat de l'engorgement automobile, de la faible performance des transports en commun et du manque de sécurité des piétons démontre la nécessité de développer une nouvelle approche de la mobilité.

Cette nouvelle approche doit être globale et s'inscrire dans l'optique de la sécurisation et la qualité du cheminement de tous les usagers : piétons (+ PMR), cyclistes, transports en commun *ET* circulation motorisées incluant le transport et les livraisons, les taxis, les voitures partagées (Cambio – Zen Cars), et les services d'urgence.

TROISIÈME PHASE : LE PLAN D'ACTION

Le plan d'action se décline en deux volets complémentaires.

Le premier, l'approche modale, consiste à aborder la mobilité par mode de transport : la marche à pied, le vélo, les transports en commun et les déplacements motorisés (voiture individuelle mais aussi « Cambio », taxis, poids lourds) + stationnement et livraisons.

Le second, l'approche géographique, analyse 7 pôles particuliers : l'axe de Broqueville - Hymans - Vandervelde, la station Roodebeek, le Woluwe Shopping center, l'avenue Georges Henri, le Boulevard Brand Whitlock, le site de l'UCL – St-Luc et le quartier de la rue des Déportés (« petit Woluwe »).

Approche modale

Quel que soit le mode de transport, le PCM veille à l'optimisation du « maillage ». À partir des pôles d'activité, l'atlas cartographique reprend des propositions de réseaux de cheminements piétons et de pistes cyclables communales cyclistes. Ces maillages sont assortis de projets d'aménagements d'infrastructures destinés à favoriser la mobilité alternative dite « active » : balisage piéton, parkings vélo, stations de vélos partagés (Villo), stations de voitures partagées (Cambio, Zen Cars), stations de taxi et Collecto, arrêts du bus, sites propres, ...

Approche géographique

⇒ Axe de Broqueville – Hymans – Spaak – Vandervelde

La réduction à une seule bande de circulation de l'axe routier traversant de la commune constitue certainement l'une des mesures-phare du PCM. Le taux élevé d'accident, la dangerosité des traversées piétonnes, la non-conformité au règlement régional d'urbanisme et l'absence de passages pour piétons aux voiries perpendiculaires ont mené à l'étude particulière de cet axe. En collaboration avec Bruxelles-Mobilité, le principe de réduction à une seule bande à l'approche des traversées piétonnes a été généralisé et étendu à l'ensemble de l'axe, sauf à l'approche des grands carrefours où des bandes de présélection (tourne à gauche et à droite) ont été aménagées.

Cet aménagement doit impérativement être accompagné de mesure de protection des quartiers résidentiels par l'aménagement de zones 30 et de dispositifs de dissuasion du transit et de vitesse. À cet effet, le plan de phasage des zones 30 a donné la priorité aux quartiers résidentiels de part et d'autre de l'avenue de Broqueville.

⇒ Roodebeek

Il est difficile de repenser la configuration du site « Roodebeek », incluant notamment le parking régional, la station des bus et l'accès au métro, tant que le terminus de tram 94 et ses projets de prolongation ne sont définitivement fixés. Cependant, le PCM tient à rappeler l'anomalie de l'orientation du trafic automobile vers des voiries aussi étroites que la rue de la Spiruline et le bas de la chaussée de Roodebeek. La nécessité est réaffirmée de rendre un caractère local au carrefour Hymans – Roodebeek - Saint-Lambert et de faire un carrefour principal du croisement du cours P.-H. Spaak et de l'avenue Jacques Brel.

⇒ Woluwe Shopping Center

Le PCM tente d'apporter des pistes pour l'amélioration de l'accessibilité piétonne et cycliste, l'organisation des livraisons dans l'enceinte même du Shopping et surtout le basculement du trafic (lié au Shopping) de la rue Saint-Lambert vers le boulevard de la Woluwe.

⇒ Avenue Georges Henri

Dans le cadre de la revitalisation de l'avenue Georges Henri, le PCM contribue à l'amélioration de l'espace public en apportant des pistes relatives à l'organisation des livraisons et du stationnement en général. Des aménagements sont également suggérés en matière de sécurisation des carrefours.

⇒ Boulevard Brand Whitlock

Une solution est apportée au problème diagnostiqué de réduction conséquente de la vitesse commerciale des bus à l'approche du rond-point Montgomery. Une bande bus est créée, sans diminution des bandes de circulation, en supprimant le stationnement - peu utilisé - le long de la rampe du tunnel.

⇒ UCL – St-Luc

La singularité de la population de l'UCL, de son urbanisme et de sa dynamique, nécessite une attention toute particulière. Le PCM a étudié l'optimisation des cheminements piétons, la mise en zone 30 de l'avenue Mounier et le réaménagement de tous les grands carrefours autour du site.

⇒ Quartier rue des Déportés et de la Station (« Petit Woluwe »)

L'important trafic de transit et la concentration de crèches et d'écoles constituent une sorte de cas d'école pour lequel le PCM a participé à la solution de mise en place d'une zone 30 élargie assortie des différents outils de la mobilité : chicanes, trottoirs traversants, passages piétons surélevés, coussins berlinois, éclairage « pinceau », oreilles de trottoir et dépose-minute.

CONCLUSION

Le PCM n'est pas un plan d'exécution. Il analyse, organise et suggère.

Le PCM permet de prendre du recul et de hiérarchiser les priorités. Il permet d'inscrire les nombreux projets d'aménagements, (demandés par les habitants et/ou imaginés par le service) dans une logique et une vision globales.

De manière plus inattendue mais tout aussi bénéfique, il a amorcé ou donné plus d'étoffe à une collaboration durable avec les interlocuteurs clés de la mobilité, notamment et surtout avec l'UCL, la STIB et la zone de Police.
