

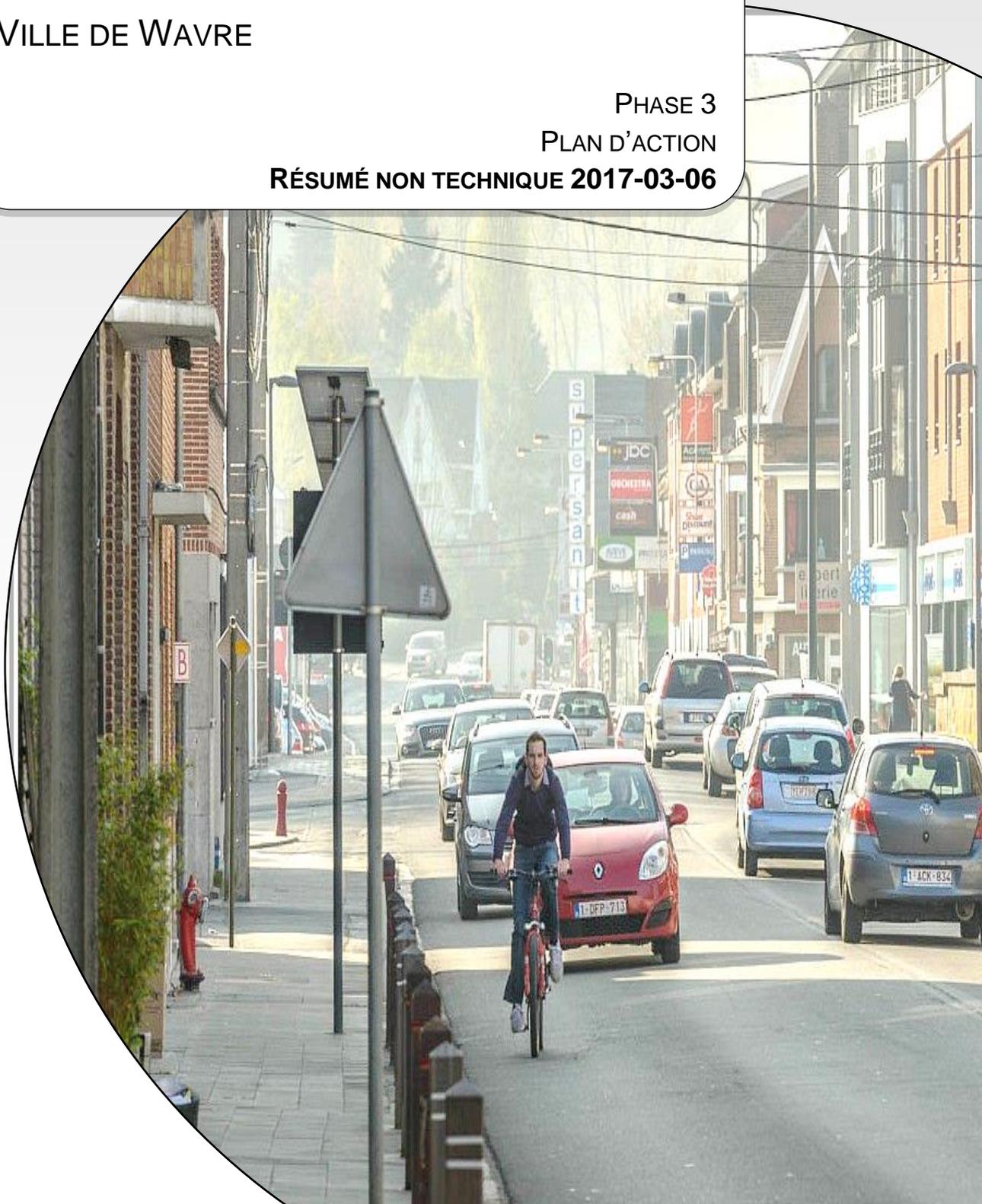


VILLE DE WAVRE

PLACE DE L'HÔTEL DE VILLE,
1300 WAVRE

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ VILLE DE WAVRE

PHASE 3
PLAN D'ACTION
RÉSUMÉ NON TECHNIQUE 2017-03-06



Ont participé à la rédaction de ce document :

- **Paul Plak** – *Administrateur – Chef de Projets*
- **François-Xavier van Maele** – *Administrateur – Chef de Projets*
- **Tiago Daniel Costa Pina** – *Chargé d'études*
- **Anne-Sophie Vanhoudenhove** – *Chargée d'études*
- **Alice Denys** – *Chargée d'études transports*
- **Katia Van Erp** – *Chef de projets espaces publics*
- **Marie Breuer** – *Chargée d'études - paysagiste*

agora
E T U D E S

Rue Montagne aux Anges, 26
B - 1081 Bruxelles
T. +32 2 779 13 55
F. +32 2 779 22 75
agora@agora-urba.be
www.agora-urba.be

Table des matières

1	Introduction	5
1.1	Description du plan d'action	6
1.2	Fiches actions proposées	7
2	Fiches actions généralistes	11
2.1	Les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	12
2.1.1	L'accessibilité PMR	12
2.2	Mesures d'incitation au transfert modal	12
2.2.1	La promotion de la marche à pied	12
2.2.2	La promotion de l'usage du vélo	12
2.2.3	La promotion du vélo à assistance électrique	13
2.2.4	La promotion des transports en commun	13
2.2.5	Recommandations accessibilité aux entreprises de Wavre	14
2.2.5.1	Fiche d'accessibilité	14
2.2.5.2	Plan de déplacements d'entreprise	14
2.2.5.3	Livraisons au centre-ville	14
2.3	Mesures d'apaisement du trafic	15
2.3.1	Modérer les vitesses dans les lieux sensibles	15
3	Fiches actions ciblées	17
3.1	Réseau piéton	18
3.1.1	Réseau piéton : aménagements et priorités d'interventions	18
3.1.2	Zone de rencontre et zone 30 : priorités d'interventions	18
3.2	Réseau cyclable	19
3.2.1	Réseau cyclable : aménagements & priorités d'interventions	19
3.3	Réseau bus	19
3.3.1	Réseau bus : aménagements & priorités d'interventions	19
3.4	Signalisation	20
3.4.1	Principes de signalisation : piéton, vélo, auto	20
3.5	Stationnement	20
3.5.1	Stationnement auto	20
3.5.2	Stationnement vélo & auto	20

3.6	Mobilité scolaire	21
3.6.1	Mobilité scolaire : sécurisation des abords d'écoles et priorités d'interventions	21
3.6.2	Enquête scolaire : quels enseignements en tirer ?	21
3.7	Places publiques	22
3.7.1	Mobilité, accessibilité et sécurité au cœur de ville de Wavre	22
3.7.2	Amélioration du cadre de vie sur les places publiques	23
3.7.3	Limal place # rue Joséphine Rauscent	25
3.8	Sécurité routière	26
3.8.1	Sécurisation de l'échangeur N25 # N243 chaussée de Huy	26
3.8.1.1	Contexte	26
3.8.1.2	Mises en œuvre et recommandations	26
3.9	Quartiers	27
3.9.1	Quartier Cimetière	27
3.9.2	Carrefour du Fin Bec	27
3.9.3	Quartier rue Caule	28
3.9.4	Quartier GSK – zoning nord	28
3.9.5	Quartier Basse-Wavre	28
3.9.6	Quartier Angoussart	29
4	Grands enjeux	31
4.1	Enjeux de développement urbain	33
4.1.1	Impacts des projets urbains	33
4.1.2	Impacts du Hall Culturel Polyvalent	34
4.2	Enjeux de circulation et de mobilité	35
4.2.1	Liaison nord-est N257 prolongée → N25	35
4.2.2	Effets positifs et négatifs de la suppression des passages à niveau	36
4.2.3	Echangeur de Bierges & sécurisation E411	36
4.2.4	Liaison nord-ouest N257 Bierges → N275 Rixensart	36
4.2.5	Régulation et contrôle d'accès vers le centre-ville	37

1 Introduction

1.1 Description du plan d'action

Le plan d'action est le point de départ d'une dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de mobilité sur le territoire de la Ville de Wavre.

S'inspirant largement des éléments répertoriés lors de la phase 1 de diagnostic et en se basant sur les objectifs définis en phase 2, ce document présente l'ensemble **des principales mesures de gestion de la mobilité**.

L'objet de la phase 3 du PCM est de définir **les actions concrètes** à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés en phase 2.

La phase 3 se présente sous la forme de **fiches actions spécifiques à des lieux à Wavre** et de **fiches actions plus généralistes** pouvant être utilisées pour la gestion de la mobilité de la Ville en dehors des actions ci-après présentées.

1.2 Fiches actions proposées

	2 - Fiches actions généralistes non localisées sur le territoire
2.1	Les Personnes à Mobilité Réduite
	L'accessibilité PMR
2.2	Mesures d'incitation au transfert modal
	La promotion de la marche à pied
	La promotion de l'usage du vélo
	La promotion du vélo à assistance électrique
	La promotion de l'usage des transports en commun
	Recommandations accessibilité aux entreprises de Wavre
2.3	Mesures d'apaisement du trafic
	Modérer les vitesses dans les lieux sensibles

	3 - Fiches actions ciblées
3.1	Réseau piéton
	Réseau piéton : aménagements & priorités d'interventions
	Zone 20 et zone 30 : priorités d'interventions
3.2	Réseau cyclable
	Réseau cyclable : aménagements & priorités d'interventions
3.3	Réseau bus
	Réseau bus : aménagements & priorités d'interventions
3.4	Signalisation
	Principes de signalisation : piéton, vélo, auto
3.5	Stationnement
	Stationnement vélo & auto
3.6	Mobilité scolaire
	Mobilité scolaire : sécurisation abords écoles & priorités d'interventions
	Enquête scolaire : quels enseignements en tirer ?
3.7	Places publiques
	Amélioration du cadre de vie sur les places publiques
	Limal place # rue Joséphine Rauscent
3.8	Sécurité routière
	Amélioration de l'échangeur N25 – N243 chaussée de Huy
3.9	Quartiers
	Mobilité, accessibilité et sécurité au cœur de ville de Wavre
	Quartier Cimetière

	Carrefour du Fin Bec
	Quartier rue Caule
	Quartier GSK – zoning nord
	Quartier Basse-Wavre
	Quartier Angoussart

	4 - Grands enjeux
4.1	Enjeux de développement urbain
	Impact des projets urbains
	Pôle Hall Culturel Polyvalent & ancienne sucrerie
4.2	Enjeux de circulation et mobilité
	Liaison nord-est N257 prolongée → N25
	Effets positifs et négatifs de la suppression des passages à niveau
	Echangeur de Bierges & sécurisation E411
	Liaison nord-ouest N257 Bierges → N275 Rixensart
	Régulation et contrôle d'accès vers le centre-ville

2 Fiches actions généralistes

2.1 Les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

2.1.1 L'accessibilité PMR

Un tiers de la population présente dans l'espace public est à mobilité réduite. Cela concerne tout le monde car toute personne est susceptible d'être PMR à un moment de sa vie, pensons aux personnes avec poussette, un gros chargement, une béquille.

Créer ou rénover un espace public implique une réflexion sur le déplacement, les usages et l'accès à l'information au sein de cet espace. Le déplacement des PMR est une succession de quatre maillons : Accéder / stationner – Entrer – Circuler – Utiliser. Chaque maillon à son importance car si l'un des maillons est défaillant, la chaîne est rompue et l'objectif est inaccessible pour la personne à mobilité réduite. Cette fiche action attire l'attention sur les différents points de vigilance et de bonnes pratiques en la matière.

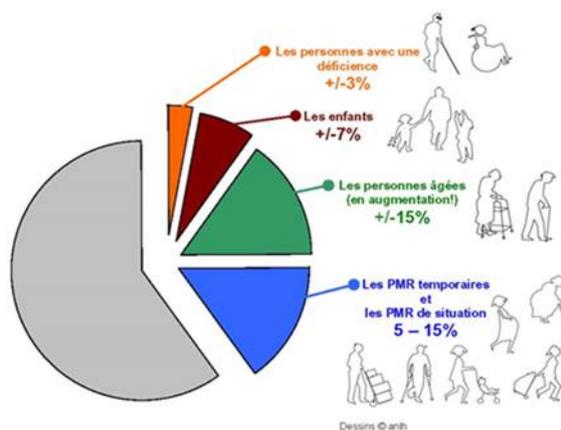


Figure 1 : source : Vademecum Personnes à Mobilité Réduite dans l'espace public, Bruxelles-Mobilité, Mai 2008

2.2 Mesures d'incitation au transfert modal

2.2.1 La promotion de la marche à pied

Pour parcourir de courtes distances, le recours à la voiture est encore trop systématique. Même constat pour les déposes-reprises des enfants à l'école, où l'on observe le phénomène généralisé des « parents-taxis ».

Il s'agit d'inciter les déplacements de proximité à pied, aussi bien dans le centre qu'en périphérie.

Pour y arriver, une campagne de sensibilisation et de communication est nécessaire afin d'envisager autrement la mobilité : mise en avant des bénéfices de la marche, diffusion d'une carte des itinéraires de loisir, organisation de promenades et d'événements, etc.

2.2.2 La promotion de l'usage du vélo

Les déplacements à vélo au quotidien sont encore peu nombreux sur le territoire. Le vélo reste l'apanage des cyclistes « endurcis ».

Le vélo est bien plus qu'une activité de loisir. Une campagne de sensibilisation et de communication est nécessaire afin d'envisager autrement la mobilité : organisation d'une journée sans voiture, ramassage scolaire, brevet du cycliste dans les écoles, ateliers vélo, etc.

2.2.3 La promotion du vélo à assistance électrique

Le potentiel d'utilisateurs du VAE est important car il concerne une partie conséquente de la population : personnes âgées, navetteurs ayant des distances importantes à parcourir (> 5km) ou devant affronter des dénivelés importants, personnes ayant un handicap physique, ...

C'est particulièrement un véhicule utile et convivial pour Wavre, facilitant le retour vers les quartiers établis sur les hauteurs des versants de la Dyle.

Différentes initiatives sont à ment au niveau communal afin de promouvoir son utilisation :

- primes à l'achat et possibilités de réaliser un essai sur un vélo prêté pendant \pm 1 mois ;
- mise en place de stationnements abrités et sécurisés dans un premier temps ;
- installation de bornes électriques dans un second temps.

2.2.4 La promotion des transports en commun

Wavre dispose d'une desserte en transport collectif pouvant être qualifiée de relativement élevée ; le territoire est doté d'une gare et de quatre points d'arrêts SNCB le reliant aux principaux pôles urbains proches et il est bien maillé par les lignes de bus TEC et De Lijn.

Utilisés seuls ou en complément avec d'autres modes, les transports collectifs constituent une alternative à l'usage de la voiture individuelle. Pour promouvoir leur usage, deux approches peuvent être déployées simultanément :

- **Valoriser l'offre existante** : déploiement d'actions de communication destinées à conférer de la visibilité aux services proposés par les sociétés TEC, De Lijn et SNCB ainsi qu'à mettre en avant leurs avantages par rapport à la voiture individuelle ;
- **Réaliser la nouvelle gare TEC** : en communication directe avec la place Henri Berger, et avec la passerelle à créer au-dessus des voies SNCB, elle centralise les correspondances et terminus de ligne en permettant le transfert aisé vers le train, et l'accessibilité directe au centre-ville d'une part et au hall culturel polyvalent d'autre part.
- **Stimuler la demande** : mise en place d'actions visant à augmenter la fréquentation des lignes de transport collectif existantes. Elles peuvent être directes, à savoir s'appliquer aux transports en commun (aide à l'achat, période de test, etc.) ou indirectes, c'est-à-dire concerner l'organisation de l'aménagement du territoire ou les autres modes de transport.



Figure 2 : Vue en perspective de la gare des bus (image Agora)

2.2.5 Recommandations accessibilité aux entreprises de Wavre

Le plan de déplacements d'entreprises (PDE) constitue l'instrument privilégié pour gérer de façon durable les déplacements au sein de l'entreprise ou d'un groupe d'entreprises. La contrainte de réaliser un PDE actif ne s'applique pas aux entreprises présentes sur le territoire wallon, seul le diagnostic fédéral pour la mobilité des entreprises de plus de 200 personnes est imposé, sans obligation de mettre des mesures en œuvre. Cela reste néanmoins un outil intéressant à recommander, et beaucoup d'entreprises sont prêtes à prendre en charge leur rôle sociétal en matière de mobilité.

Ainsi, l'entreprise Glaxo-Smith-Kline (GSK), consciente du besoin d'optimiser les déplacements des employés, des visiteurs et des marchandises, a mis en place un plan de déplacements pour les sites de Rixensart, Wavre et Gembloux. Glaxo-Smith-Kline (GSK) est l'employeur principal du zoning nord de Wavre, comptant plus de 4.500 employés.

Notre fiche action propose d'inciter les entreprises et commerces au centre-ville de Wavre à réaliser une fiche d'accessibilité avec les meilleurs parcours et les alternatives à la voiture individuelle : cela comprend les modes doux, les transports en commun, ainsi que le transport individuel.

2.2.5.1 Fiche d'accessibilité

Un gain significatif peut déjà être obtenu en établissant pour chaque entreprise ou commerce une fiche d'accessibilité multimodale. Cela permet de documenter les possibilités offertes, et de se faire une représentation des possibilités d'action, tant par rapport à des opportunités (par exemple gare à 3 min à pied, qu'à des manques demandant une action corrective (par exemple stationnement vélo absent). Nous proposons un exemple de fiche d'accessibilité pour le centre de Wavre, qui pourra être déclinée individuellement par chaque établissement.

2.2.5.2 Plan de déplacements d'entreprise

Chaque entreprise de Wavre peut entamer une réflexion sur les améliorations à mener sur son accessibilité multimodale et les améliorations qu'elle peut y apporter.

Une liste non exhaustive de mesures à envisager est reprise ci-après :

- Création d'un parking vélo, vestiaire et douche
- Allocation kilométrique vélo
- Prise en charge abonnements TEC & SNCB tiers-payant
- Vélos d'entreprise avec ou sans options d'achat
- P gratuit pour le covoiturage
- Contribution du personnel aux frais de parking automobile (abonnement)
- Panneaux d'information sur les horaires de transport en commun
- Télétravail à temps partiel
- ...

2.2.5.3 Livraisons au centre-ville

Une coordination des emplacements de livraison au centre-ville est en cours avec les services de la Ville et les commerçants et entreprises. Il serait souhaitable d'éviter les heures de pointe de dépose scolaire entre 8 et 9h.

2.3 Mesures d'apaisement du trafic

2.3.1 Modérer les vitesses dans les lieux sensibles

Des vitesses excessives s'observent de manière récurrente à travers les différents quartiers de la Ville de Wavre et ses villages.

Pour inciter les conducteurs à modifier leur vitesse, des aménagements sont à mettre en place sur les **voiries structurantes** (rétrécissement visuel de la voirie, rétrécissement par une bande centrale ou dans certains cas un rond-point à des intersections comportant une densité importante et de nombreux mouvements), ou aux **entrées de zones agglomérées** (effets de porte).

Il est parfois aussi nécessaire **d'agir ponctuellement sur la voirie** (ralentisseurs de vitesse à des endroits stratégiques : petite placette, abords d'école, lisière commerciale, ...).

Voir aussi les fiches actions relatives aux zones 30 et zones de rencontre en 3.1.2.

Notes

3 Fiches actions ciblées

3.1 Réseau piéton

3.1.1 Réseau piéton : aménagements et priorités d'interventions

Wavre possède un caractère rural et convivial propice à la mobilité douce. De nombreux sentiers et cheminements piétons maillent le territoire. Cependant, beaucoup de trottoirs sont trop étroits, voire absents, avec pour conséquence un réseau plutôt discontinu, même en ville. Les piétons doivent également composer avec des obstacles (mobilier urbain, voitures en stationnement, accotements enherbés, trottoirs impraticables lors de fortes pluies, etc.) et/ou un revêtement abîmé (trous et dalles de trottoir détachées).

Afin d'offrir un espace public de qualité, la Ville doit prévoir chaque année un budget alloué à la rénovation des trottoirs et se doter d'un « plan trottoirs » définissant chaque année la liste des trottoirs à rénover.

Nous proposons des interventions dans l'ordre ci-dessous :

1. Traiter dans un premier temps les **itinéraires vers certains lieux précis**, générateurs de déplacements : les écoles et équipements (rayon de 350 mètres = \pm 5 minutes à pied) ;
2. Garantir des trottoirs dans les **rues les plus fréquentées** ;
3. À terme : **chaque rue doit disposer d'un cheminement continu** d'un côté au moins de la voirie.

3.1.2 Zone de rencontre et zone 30 : priorités d'interventions

La vitesse de la circulation motorisée en agglomération est un élément qui génère de nombreuses nuisances : qu'il s'agisse de l'insécurité routière, des conflits entre les divers usagers, du bruit, ... De plus, devant la croissance du trafic sur les axes structurants, les voiries locales d'agglomérations sont souvent utilisées comme voie de délestage par le trafic de fuite.

La réalisation de **zones 30** (voire de zones de rencontre ou zones résidentielles) constitue un instrument efficace pour lutter contre les vitesses excessives dans les quartiers. En effet, la philosophie de ces rues est que le véhicule à moteur n'est pas le mode de déplacement dominant. Ces aménagements donnent la priorité aux modes doux (marche et vélo).

Nous proposons la création **de quartiers « zone 30 »** dans les principaux ensembles résidentiels de Wavre, avec maintien des voiries collectrices à 50 km/h, ainsi que **l'extension de zones 30 d'abords d'écoles** à tout un quartier.

3.2 Réseau cyclable

3.2.1 Réseau cyclable : aménagements & priorités d'interventions

Wavre possède un caractère compact, voire parfois rural et convivial propice à la mobilité douce. Des pistes cyclables existent et différents projets d'itinéraires et d'aménagements cyclables sont en cours. La Province du Brabant wallon est également active dans le domaine, donnant des pistes vers un réseau supra communal.

Afin de développer la pratique du vélo en tant que mode alternatif à la voiture pour les plages de distance adaptées, il est cependant nécessaire de **développer un vrai réseau cyclable communal** et **d'attaquer de front les difficultés rencontrées au quotidien par les cyclistes** (obstacles, revêtements abîmés, manque de connectivité entre les tronçons de pistes cyclables, ...). L'objectif est de penser « vélo » dans toutes les mesures de circulation et les aménagements de voiries.

Nous concentrons les interventions sur les **pôles d'activités économiques** et sur le **centre-ville**, avec comme priorité de favoriser les déplacements quotidiens domicile-travail ou domicile-école. L'existence de plusieurs chemins ruraux doit être perçue comme une opportunité pour le développement du réseau cyclable. En effet, certains d'entre eux pourraient être reconvertis en chemins réservés aux cyclistes avec très peu d'investissements.

3.3 Réseau bus

3.3.1 Réseau bus : aménagements & priorités d'interventions

Les marges de manœuvre d'un PCM en ce qui concerne l'amélioration des différents réseaux TEC / De Lijn sont faibles. Néanmoins, le PCM préconise d'établir une **classification sous forme de catégories de services bien distinctes afin de clarifier l'offre de transports en commun** (lignes rapides reliant les grands pôles d'emploi, pôles scolaires et pôles d'échanges ; lignes plus généralistes reliant les principaux équipements communaux et les zones d'habitat ; services scolaires).

Cette vision hiérarchisée du réseau permettra de **cibler plus efficacement les actions** en termes d'amélioration des **conditions d'accueil aux arrêts** de bus situés sur les lignes les plus empruntées et structurantes du réseau, de temps d'attente aux arrêts et de facilité de circulation.

Avec les embellissements prévus en centre-ville (élargissement du piétonnier et création de zones de rencontre), les bus conserveront toutefois leurs trajectoires actuelles. Un terminus est créé au niveau de la gare SNCB.

Pour l'ensemble du territoire, les arrêts à traiter en priorité ont été déterminés sur base de :

- **la fréquentation des arrêts** (nombre de validations par mois) ; les arrêts boulevard de l'Europe, Fin Bec, place A. Bosch, Basse-Wavre et rue T. Piat apparaissent comme étant les plus fréquentés ;
- **le lieu de desserte des arrêts**, en particulier ceux desservant les écoles.
- **La nouvelle gare TEC, évoquée ci-dessus.**

3.4 Signalisation

3.4.1 Principes de signalisation : piéton, vélo, auto

La signalétique sert à orienter l'utilisateur vers des localités ou des lieux d'intérêt économique, social, culturel ou touristique. Dans le cadre de ce PCM, le fléchage directionnel a surtout pour but d'orienter :

- les **piétons** vers/depuis les parkings de la ville en direction des pôles importants (Hôtel de Ville, administrations, places principales, ...);
- les **cyclistes** sur des itinéraires privilégiés et/ou aménagés afin de rejoindre les destinations importantes;
- les **automobilistes** vers les parkings du centre et parkings périphériques.

Une bonne signalisation directionnelle est évidemment un outil pour l'utilisateur, mais aussi un outil pour la promotion, la visibilité et l'officialisation des itinéraires. La signalétique à destination des piétons doit idéalement reprendre l'éloignement en nombre de minutes à pied.

3.5 Stationnement

3.5.1 Stationnement auto

Le **stationnement automobile** apparaît comme étant générateur de nombreux problèmes : stationnement sauvage, trafic généré par la recherche d'une place de parking, espaces publics peu conviviaux car occupés par le stationnement, ...

Face à cette situation, il s'agit d'offrir une **capacité de stationnement adéquate, bien située, et exploitée**.

Il faut disposer de :

- Un nombre limité de places dans les voiries pour permettre l'accès PMR, les courses rapides, les livraisons et déposes-minutes;
- Un pôle de stationnement central, par exemple en sous-sol du parking Carabiniers, qui permet une offre de proximité pour le centre, en vue d'accueillir des visiteurs pour des durées moyennes allant de 1 h et + à la demi-journée
- Une offre périphérique accueillant le stationnement de moyenne à longue durée, 2 à 4h, et au-delà. Le centre-ville commerçant est accessible depuis ces parkings en moins de 10 minutes à pied depuis les parkings périphériques !. L'offre comprend également un certain nombre de véhicules pour la gare SNCB, par exemple au futur parking Mésanges.

3.5.2 Stationnement vélo & auto

En ce qui concerne le **stationnement vélo**, il faut veiller à installer et entretenir des équipements de parcage des vélos près des bâtiments publics (administration, écoles, commerces,...), aux pôles d'intermodalité (TEC, SNCB,...) ainsi que dans les lotissements. Le type d'équipement dépend de la durée de stationnement et revêt une grande importance pour éviter le vandalisme.

3.6 Mobilité scolaire

3.6.1 Mobilité scolaire : sécurisation des abords d'écoles et priorités d'interventions

Les abords des écoles doivent **inciter le plus possible à l'usage des modes doux**.

Dans ce but, il s'agit d'assurer la continuité des pistes cyclables et leur entretien, de prévoir assez de parkings vélos, de garantir l'accessibilité pour les PMR, d'assurer l'entretien des trottoirs, et de sécuriser les traversées piétonnes.

Il est également important de sensibiliser les parents à un **changement d'habitudes** : ne plus déposer systématiquement les enfants devant l'entrée de l'école en voiture. On veillera à aménager ou susciter des points de dépose plus éloignés, en particulier pour les enfants les plus grands pouvant se déplacer en autonomie.

Pour protéger les écoles contre le trafic de transit, les vitesses excessives, les nuisances de la voiture, il est indispensable de mener une réflexion sur la **délimitation des zones de sécurité scolaire**, à éventuellement intégrer dans des quartiers d'habitat sécurisés en zone 30 avec un rayon plus large.

Enfin, **proposer une organisation du stationnement appropriée aux abords des écoles** (dépose-minute) permet de faciliter la circulation.

Le PCM propose des exemples d'interventions aux écoles signalées par la Ville comme étant les plus problématiques en termes de mobilité.

3.6.2 Enquête scolaire : quels enseignements en tirer ?

Les écoles ont été contactées en mai-juin 2016.

Un travail est prévu avec celles-ci pour contribuer à choisir les meilleurs lieux de parcage et de dépose, et susciter le recours à des modes de déplacements autres que la voiture privée.

3.7 Places publiques

3.7.1 Mobilité, accessibilité et sécurité au cœur de ville de Wavre

A une trentaine de kilomètres de Bruxelles, directement connecté à l'E411, le centre-ville de Wavre est en déficit d'attractivité par rapport aux autres villes environnantes. La pression de l'automobile sur les espaces publics a un effet néfaste sur leur lisibilité : places affectées au parking, absence de lien entre les espaces publics pourtant physiquement connectés, etc.

Cette situation se répercute directement sur le dynamisme du centre-ville : les commerces, bien que relativement nombreux, ne parviennent pas tous à se fixer durablement, tandis que les chalandes ne participent pas à l'investissement de l'espace public.

Les logements vacants au-dessus des rez-de-chaussée commerciaux, ainsi que de nombreux terrains sous-exploités, contribuent à une faible densité urbaine de cœur de ville (27 log/ha). Un effort doit donc être réalisé et une sérieuse remise en question doit avoir lieu quant à la dynamique à y retrouver. Sans quoi, les Wavriens désertent encore plus le centre-ville et se tourneront vers ceux de Bruxelles ou de Louvain-La-Neuve.

Actuellement, les adeptes du shopping en centre-ville recherchent des atmosphères nouvelles et conviviales, des sensations qu'ils ont perdues dans la plupart des concentrations commerciales périphériques actuelles. Or Wavre peut prétendre offrir cette expérience commerciale exclusive, et se démarquer de ses pôles concurrents.

Une place publique n'est pas un grand parking, c'est au contraire un espace libre de toute infrastructure pour l'organisation de manifestations citoyennes et culturelles.

Nous proposons donc d'adapter l'usage et de, pas à pas, affecter au moins une partie de toutes ces places à d'autres usages que le stationnement. Une modulation dans l'espace mais aussi dans le temps est possible et souhaitable : places Bosch, Cardinal Mercier, Carmes, Carabiniers, et Fontaines, place Henri Berger, ...

Zones de rencontre

Les rues du Pont du Christ, de Nivelles, Haute, de la Cure, Chapelle Sainte-Elisabeth, Constant de Raedt, quai aux Huîtres et du Pont Neuf prennent donc le statut de zone de rencontre.

Quelques zones de parking sont conservées dans ces voiries uniquement pour du stationnement de courte durée (type livraisons, dépose-reprise). Les habitants pourront s'y garer après 18h par exemple. Le stationnement de moyenne et de longue durée est reporté dans les poches de stationnement périphériques existantes et projetées (à 5-10 min de marche maximum).

La zone de rencontre est un aménagement très souple et est capable de répondre rapidement à toute variation d'utilisation. De par son aménagement de plain-pied, il peut aussi bien être un piétonnier, qu'une voirie circulée. Il est également possible d'organiser des statuts différents sur les différents tronçons d'une même voirie tout en ayant un aménagement cohérent sur tout le tracé de la voirie.

Zone piétonne

Les rues du Progrès, des Fontaines, Barbier et des Brasseries complètent la zone piétonne existante. Les places Cardinal Mercier et Henri Berger sont libérées de la plupart de leur stationnement. La place Bosch pourra être adaptée dans le même esprit plus tard.

Ces mesures permettent de calmer le trafic dans l'hypercentre et de valoriser les modes doux. De plus, les places pourront reprendre leur statut d'espace public polyvalent. Un espace qui a sa propre identité ; qui vit et évolue avec ses utilisateurs. Un espace fonctionnalisé n'est donc pas le bienvenu.

Trame paysagère

A ces différents calques de lecture de la ville, se rajoute la **trame verte**. C'est une composante essentielle pour créer un environnement propice aux modes doux. Elle est donc prolongée et développée à travers l'espace public. La ponctuation d'arbres, de bacs à plantes, ... le long des voiries instaure une liaison entre les différents espaces publics, jouant entre le minéral et le végétal.

La **trame bleue est représentée par la Dyle** qui est un atout incontestable pour la Ville de Wavre. Encore faut-il qu'elle soit mise en valeur. La Dyle est couverte sous le quai aux Huîtres mais reste à ciel ouvert le long du quai Trompette et du boulevard de l'Europe. Sans pour autant rouvrir le quai aux Huîtres, il faut marquer ou imprimer son tracé sur l'espace public. Il faut réintégrer la Dyle dans le paysage de Wavre.

Organisation des circulations motorisées

Afin d'organiser l'accessibilité vers les parkings autour du centre, la rocade assure une circulation périphérique. Tant que le projet de suppression des passages à niveau n'est pas réalisé, la boucle passe par le Pré au Querelles et la rue Provinciale. A terme, elle est reportée au-delà de la E411 côté ouest. Il est également proposé d'inclure la place Bosch et le boulevard de l'Europe, réaménagés pour plus de convivialité, aux espaces tranquillisés du centre-ville, en créant une liaison suivant la Voie du tram.

Le centre garde une certaine perméabilité, mais à vitesse réduite (zone 30 et zone de rencontre) notamment pour accéder aux commerces, aux parkings des immeubles, et pour les livraisons. Les transports en commun y conservent également leurs parcours.

3.7.2 Amélioration du cadre de vie sur les places publiques

Aujourd'hui, le centre de Wavre et de certains villages manque de convivialité : les places publiques sont occupées essentiellement par du parking.

L'impact sur la mobilité des aménagements qualitatifs que l'on peut apporter aux espaces publics est important. En particulier, les piétons et cyclistes sont attirés comme par des aimants quand les conditions de séjour sont améliorées aux abords de pôles de destination ou de passage. Le changement d'ambiance induit également des comportements plus calmes de la part des automobilistes, avec à la clé des vitesses moins élevées et une meilleure sécurité routière.

Au centre-ville, la **place Henri Berger** doit être une place fonctionnelle pour garantir une accessibilité directe aux pôles modaux (gare SNCB et TEC) et permettre la détente lors de l'attente entre deux modes de transport.



Figure 3 : croquis place Henri Berger

La place **Cardinal Mercier** (à court terme) et la **place Bosch** (à plus long terme) doivent quant à elles avoir une polyvalence de l'espace pour les manifestations citoyennes et culturelles.

À Basse-Wavre, la **place Polydore Beaufaux** pourrait organiser autrement une partie de son stationnement ce qui permettra d'offrir davantage d'espace aux piétons. Un square ludique et de rencontre pourra être aménagé.



À Limal, la **rue de l'Été** et l'avenue du Domaine peuvent être aménagées en place.

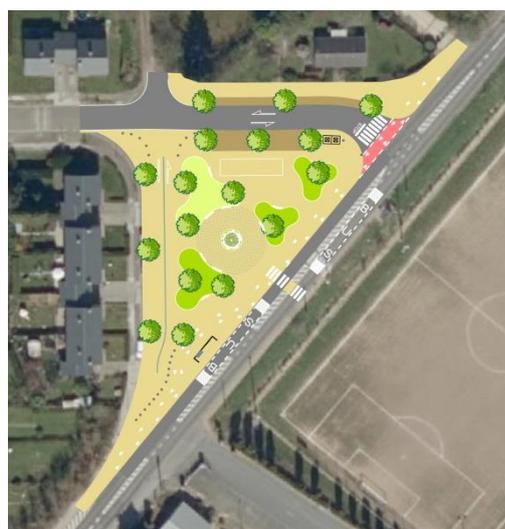


Figure 5 : future place de l'été



Figure 4 : place Polydore Beaufaux

3.7.3 Limal place # rue Joséphine Rauscent

La place a fait l'objet d'un projet de réaménagement intégré qui permet à tous les intervenants de se retrouver. Qu'ils soient habitants, commerçants ou visiteurs, ... automobilistes, piétons ou cyclistes, ... chacun a droit à une attention particulière.

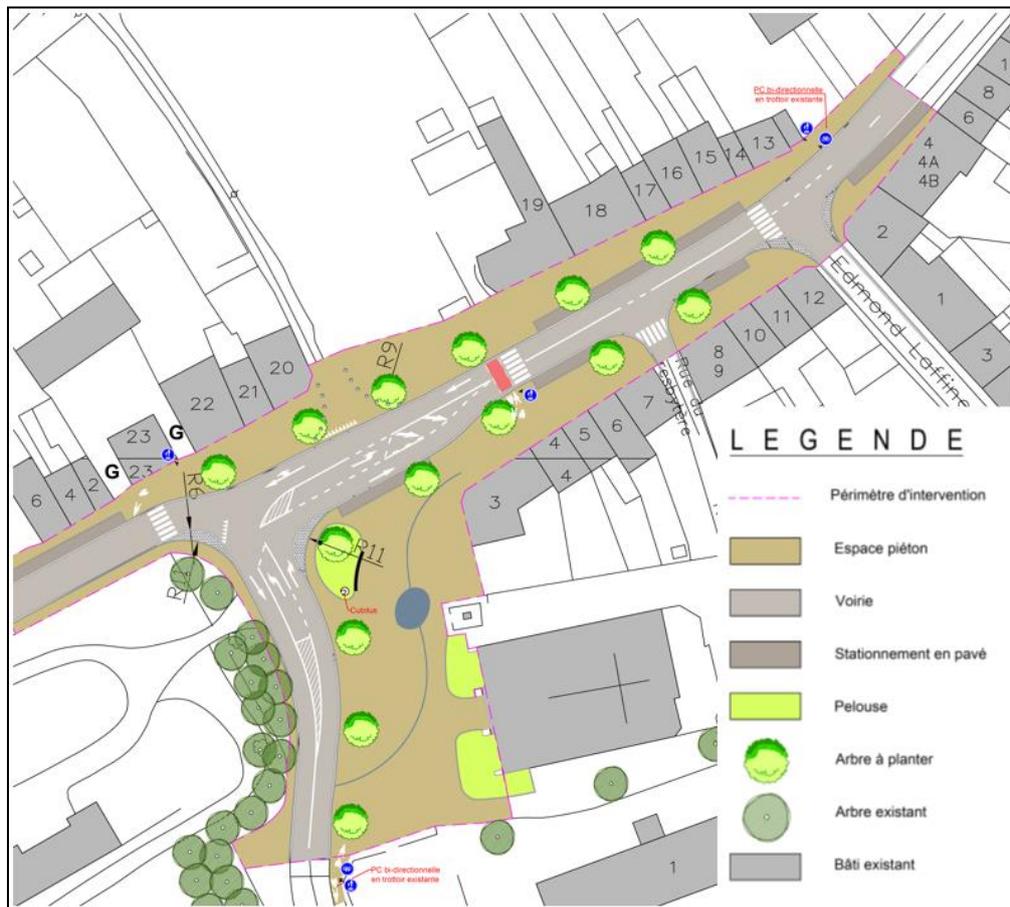


Figure 6 : future palce de Limal

3.8 Sécurité routière

3.8.1 Sécurisation de l'échangeur N25 # N243 chaussée de Huy

3.8.1.1 Contexte

Le carrefour de la N243 avec la venelle du Grand Bon Dieu du Tour, à proximité immédiate de la sortie de la N25 sur la N243 à Wavre, est signalé comme étant dangereux.

L'absence d'un cheminement piéton entre la venelle du Grand Bon Dieu du Tour et l'arrêt de transport en commun le plus proche (Wavre Bois du Val) constitue le principal problème signalé par les riverains. Toute personne désirant se rendre à l'arrêt du bus doit forcément traverser la N243, et ce sans aucune protection.

La piste cyclable séparée existante sur la N243 nécessiterait un réaménagement, notamment au niveau de la traversée de l'échangeur N25-N243, car le schlammage rouge existant est effacé à certains endroits et la piste cyclable est parfois au même niveau que la route. Sa localisation au nord de la chaussée est favorable, parce que cette direction est moins fréquentée et génère donc moins de croisements de la piste cyclable.

L'échangeur et le carrefour voisin présentent de nombreux points de conflit et certains ont de mauvaises conditions de visibilité.

3.8.1.2 Mises en œuvre et recommandations

Étant donné la configuration de l'échangeur et le contexte bâti, nous préconisons la mise en place des principes d'aménagement suivants à court terme :

- La mise en place d'environ 100 m de trottoir entre la venelle du Grand Bon Dieu du Tour et l'arrêt de transport en commun à l'Allée de la Frênaie.
- Empêcher le stationnement à cet endroit qui pose des problèmes de visibilité. Le parking de covoiturage du Décathlon, situé à 2 km, constitue une alternative plus sûre pour faire face aux besoins des covoitureurs ; il est sans doute utile de signaler le P+R depuis l'échangeur.
- Sécuriser la traversée de l'échangeur pour les modes doux. Pour ce faire nous conseillons le remplacement des îlots marqués au sol existants par des îlots en dur ;
- Rehaussement de la piste cyclable sur la N243 aux endroits où cette dernière est au même niveau que la route.

D'autres solutions, comme par exemple une régulation par feux du carrefour pour gérer les flux entre la N243 et la N25 sont également à étudier plus en détail.

Il est également possible d'envisager la réalisation d'un P+R en bordure de l'échangeur, mais ceci ne devrait intervenir que si le P+R Décathlon arrive à saturation.

3.9 Quartiers

3.9.1 Quartier Cimetière

Le quartier du Cimetière connaît un important trafic de transit par l'avenue de Chérémont, entre la chaussée de Huy et la chaussée de Louvain. Le trafic de transit percole également par les avenues des Acacias et des Sorbiers pour déboucher sur les carrefours avec la chaussée de Louvain.

Des riverains ont également signalé la dangerosité de l'accès à la chaussée de Louvain depuis l'avenue des Acacias, et la difficulté pour les automobilistes de s'insérer dans le trafic dense de la chaussée.

Afin de sécuriser le quartier et d'améliorer le cadre de vie, différentes **propositions de coupures** ont été émises par le bureau d'études. Ces propositions ont plutôt un **rôle exploratoire**, en vue d'examiner les effets positifs et négatifs de diverses options de limitation des circulations de transit.

Une coupure du trafic de transit implique également une coupure pour le trafic local du quartier ; et il faut évaluer si les avantages dépassent réellement les inconvénients. Une telle évaluation peut d'ailleurs être effectuée à plusieurs reprises après quelques années pour prendre en compte d'éventuels accroissements de trafic qui pourraient faire pencher la balance en faveur d'une proposition qui n'obtiendrait pas nécessairement l'adhésion aujourd'hui.

Une **consultation des habitants du quartier** est proposée afin de présenter et de discuter des différentes options.

3.9.2 Carrefour du Fin Bec

La localisation du carrefour du Fin-Bec en fait un lieu très important pour la mobilité à Wavre, aujourd'hui et dans tous les développements envisagés à l'avenir. Il est fortement fréquenté, tant par les piétons que les cyclistes, les bus et le trafic automobile. Il accueille encore aujourd'hui les transports exceptionnels et le trafic poids-lourds.

Son exploitation future sera influencée par une série de développements potentiels :

- La boucle de circulation autour du centre-ville de Wavre
- La suppression du passage-à-niveau de la N4 chaussée de Bruxelles
- La réalisation de liaison « est » N257 Chaussée des Collines à la N25, avec un échangeur à créer sur la N268 chaussée de Louvain à la limite de Wavre et Gastuche
- Plusieurs développements résidentiels
- Les options de limitation du trafic de transit dans le quartier du Cimetière

L'amélioration du carrefour du Fin Bec se conçoit via 4 grands axes :

- Reporter le trafic en transit à l'extérieur de Wavre
- Créer des contrôles d'accès sur les voiries d'approche
- Améliorer le carrefour à feux actuel
- Mieux gérer les abords du carrefour

3.9.3 Quartier rue Caule

Du trafic de transit a été signalé par les riverains des rue Caule et Fond des Mays. Le tronçon constitué des rues Barrière Moye, Fond des Mays, Caule et Joseph Wauters est utilisé comme raccourci depuis la N4 pour rejoindre le rond-point de l'Europe et éventuellement la N238 ou la E411.

Le caractère sinueux et étroit des axes routiers ne permet pas la mise en place de chicanes pour ralentir le trafic. En outre, la mise en place de casses vitesses ou d'autres dispositifs ralentisseurs n'est pas conseillée étant donné la déclivité de la plupart des voiries concernées.

C'est pourquoi nous recommandons de **limiter la charge de trafic ainsi que les vitesses par la mise en place de voies à sens unique** ou de voies sans issue. Nous préconisons également la mise en zone 30 de tout le quartier (à l'exception de la rue Joseph Wauters et de la rue du Manil), ainsi que le maintien de l'interdiction d'accès aux poids lourds. Dans ce cadre, différentes propositions ont été émises par le bureau d'études.

Une **consultation des habitants du quartier est proposée** afin de présenter et de discuter des différentes possibilités.

3.9.4 Quartier GSK – zoning nord

A l'instar du développement rapide de l'entreprise pharmaceutique GSK, mais également de nombreuses entreprises moins connues, le zoning nord voit de fortes évolutions rapides de ses charges de trafic et de stationnement. En tant qu'acteur socialement responsable, GSK dispose d'un plan de déplacements d'entreprise et collabore activement avec les autorités communales et régionales pour gérer les mobilités induites par le site.

Deux problèmes sont en cours d'analyse et de résolution :

- La **gestion des accès**, et le remodelage souhaité qui en découle pour l'accès Odyssey / Fleming
- Le **stationnement illicite automobile à l'entrée de l'avenue Sabin**, qui réduit les facultés de circulation des poids lourds desservant l'entrée camions du complexe GSK, et créer des zones d'insécurité.

3.9.5 Quartier Basse-Wavre

Les problématiques mobilité du quartier Basse-Wavre sont traitées dans différentes fiches actions, auxquelles nous renvoyons le lecteur :

- La mobilité aux abords des écoles du Tilleul et du Collège de Notre-Dame de Basse-Wavre est traitée dans la fiche action « Mobilité scolaire » ;
- Il est proposé de réaménager plusieurs voiries du quartier afin de les rendre davantage accessibles aux cyclistes et ainsi créer un réseau cyclable continu le long de la vallée. Voir à ce propos la fiche action « Réseau cyclable » ;
- La place Polydore Beaufaux fait objet d'une esquisse d'aménagement. Voir à ce propos la fiche action « Amélioration du cadre de vie sur les places publiques » ;
- La problématique de la circulation dans le quartier du Cimetière, notamment ce qui concerne le trafic de transit sur l'avenue de Chèremont et les raccordements à la chaussée de Louvain, est traitée dans la fiche action « Quartier du Cimetière » ;
- Le carrefour du Fin Bec et les répercussions sur la chaussée de Louvain sont également traités dans une fiche action spécifique.

3.9.6 Quartier Angoussart

La problématique du trafic de transit dans le quartier d'Angoussart nous a été signalée par la Police. Les problèmes concernent surtout les automobilistes qui empruntent la rue d'Angoussart quand il y a de gros ralentissements sur l'autoroute entre Wavre et Rosières. Ces **phénomènes sont cependant très ponctuels et limités dans le temps**. Lorsque la circulation est fluide sur l'autoroute, les flux se limitent au trafic des riverains du quartier.

La configuration de la voirie (rue très étroite, sinueuse, avec de l'habitat des deux côtés) ne laisse pas énormément de possibilités pour la mise en place de mesures d'apaisement du trafic. Par ailleurs, des casses vitesses sont déjà installés dans certains tronçons.

Par conséquent, des mesures ponctuelles, telles que par exemple augmenter le nombre de casses vitesses ou rétrécir la voirie à des endroits bien spécifiques, pourraient éventuellement être mises en place.

4 Grands enjeux

4.1 Enjeux de développement urbain

4.1.1 Impacts des projets urbains

Wavre est un centre économique et résidentiel qui attire les investisseurs pour divers projets (économiques, socio-culturels, résidentiels).

D'ici 2026, ce sont environ 809 nouveaux ménages qui sont attendu dans la commune. Il s'agit surtout de jeunes ménages avec un profil de mobilité dynamique, alimenté entre autres par la conduite des enfants à l'école et diverses activités. Cette évolution dynamique induit une urbanisation croissante, de même que la tendance générale de décroissance de la taille des ménages. Par conséquent, il convient de maîtriser et conduire ce développement urbain afin que Wavre se développe de façon raisonnée en intégrant déjà les besoins qui vont en découler, en termes de mobilité, d'équipements publics, ...

De manière générale, il s'agit de veiller à :

- Privilégier les localisations proches du centre-ville et des haltes de transport en commun
- Préparer un **package d'accueil des nouveaux habitants**, avec des informations ciblées sur les possibilités de déplacement alternatives à la voiture individuelle
- Organiser le stationnement dans les nouveaux quartiers de manière semi-centralisée, pour que la faculté à recourir au vélo ou à la marche soit plus aisée, tout en gardant une accessibilité suffisante à la voiture à 100 m environ, par exemple avec du stationnement sous les immeubles ou bien des poches de stationnement rue par rue.

Il faut également garder à l'esprit que Wavre polarisera de toute manière les besoins scolaires et d'équipements d'une partie significative de l'est du Brabant wallon. C'est donc une situation plus favorable d'avoir ces développements résidentiels à proximité, permettant aux nouveaux habitants de se rendre à pied, à vélo ou en bus au centre, que de laisser l'urbanisation s'éparpiller dans les villages alentours, avec une circulation motorisée comme solution unique pour rejoindre Wavre.

4.1.2 Impacts du Hall Culturel Polyvalent

Un nouveau pôle d'attractivité est en construction sur le site de l'ancienne sucrerie. Celui-ci accueillera un hall culturel polyvalent. Un hôtel, une piscine, ainsi qu'un fitness sont également projetés.

Accessibilité du site

La **gare SNCB est très proche du site et diverses lignes de bus passent à proximité**. Néanmoins, la desserte en soirée étant plus clairsemée, nous estimons que la part modale des transports en commun sera inférieure à 10%, surtout en raison des difficultés d'assurer un retour après des spectacles en soirée ou le weekend.

Il faut prendre en compte une **distance de marche plus longue que la distance à vol d'oiseau**, en raison de la rupture urbaine causée par le chemin de fer. Ainsi le parcours depuis la place Henri Berger sera de ± 520 m via le passage à niveau de la rue du Chemin de Fer, et de ± 700 m via le passage à niveau de la rue Provinciale. Cette situation sera fortement améliorée avec la réalisation du projet pôle de gare et la passerelle reliant la place Henri Berger et la rue de l'Ermitage. Dans ce cas, la distance sera de moins de 300 m.

Le site du Hall Culturel est particulièrement bien situé pour **connexion aux itinéraires cyclables depuis Bierges**, récemment aménagé pour aboutir à la rue de la Sucrerie, et depuis la piste cyclable de la N239 rue Provinciale depuis Limal. Sans espérer des parts modales très significatives, on peut présumer que ces opportunités attireront les cyclistes déjà adeptes réguliers de ce moyen de transport, et quelques occasionnels.

Le site est situé à **proximité d'un échangeur autoroutier**. Actuellement le franchissement d'un passage à niveau est obligatoire pour ceux qui arrivent à Wavre en voiture via l'E411 ou pour ceux habitant la partie sud de la commune. À terme, la suppression des passages à niveau et la création d'un franchissement en pont entre la rue de la Wastinne et l'E411 va contribuer à améliorer l'accessibilité du site.

Impacts attendus au niveau de la circulation automobile

La rue Pré des Querelles est l'axe routier le plus sollicité dans la configuration actuelle (c'est-à-dire sans suppression des passages à niveaux). Cependant, les activités prévues sur le site (expositions, séjours à l'hôtel, etc.) n'auront pas spécialement lieu aux heures de pointe, ce qui permet d'éviter des pointes de trafic encore plus conséquentes.

Par ailleurs, la problématique liée à l'augmentation de la charge de trafic générée par le site dans le tronçon rue Pré des Querelles et rue Provinciale est limitée au court et moyen terme. En effet, à long terme, dans l'hypothèse où le passage à niveau de la rue Provinciale sera supprimé, le trafic automobile en provenance et en direction du site passera par la nouvelle voirie créée entre l'autoroute E411 et la rue de la Wastinne.

4.2 Enjeux de circulation et de mobilité

4.2.1 Liaison nord-est N257 prolongée → N25

Des difficultés sont identifiées à l'échangeur de Bierges et à la chaussée des Collines :

- Prépondérance du trafic venant du sud ;
- Volume d'entrées limité par la très forte congestion ; la demande réelle en trafic à ce moment de l'heure de pointe du matin est sensiblement supérieure ;
- Il en va de même le soir en sens opposé ; c'est à nouveau le mouvement sud de l'E411 vers Namur qui est le plus contraint.

Le potentiel de la nouvelle liaison projetée en matière de report du trafic de transit a été identifié à l'échelle du réseau régional et à l'échelle du centre-ville. Nous re prenons ci-dessous les bénéfices mis en avant lors de l'analyse :

- Baisse de la demande, et par conséquent gain de 30 % de capacité sur l'échangeur n° 5 de Bierges et la chaussée des Collines ;
- Meilleure sécurisation de la E411 entre l'échangeur n°5 Bierges et l'échangeur de Wavre ;
- Dédoublage de l'accès vers le zoning nord, permettant une meilleure gestion d'incidents graves sur le parcours de la N257 et / ou sur l'échangeur de Bierges, voire sur la E411 elle-même, ou sur la section de la N25 entre Gastuche et la E411 ;
- Allègement substantiel du trafic de transit au centre-ville en particulier sur les axes offrant un tracé globalement parallèle à la nouvelle liaison en sens nord-sud ;
- Nouveau parcours pour les transports exceptionnels et les poids lourds en général traversant Wavre aujourd'hui ;
- Autres possibilités de gestion du trafic au centre-ville, et améliorations plus aisées du réseau en faveur des transports en commun et des modes doux suite au transit et au trafic lourd reporté.

4.2.2 Effets positifs et négatifs de la suppression des passages à niveau

La ligne ferroviaire SNCB L139 comporte huit passages à niveau sur le territoire de Wavre. Ces derniers causent différents problèmes (impact sur la sécurité, impact sur la ponctualité des trains, durée de fermeture très importante, coûts de maintenance, congestion du trafic routier et flux parasites dans les rues voisines, etc.).

Les passages à niveau de Wavre sont donc aussi une source de nuisances pour la mobilité locale. Il n'est pas rare que des files importantes se forment, en particulier sur la chaussée de Bruxelles N4, mais aussi sur la route provinciale N239, la rue de l'Ermitage, la rue de la Wastinne, etc.

La suppression des passages à niveau aura un impact certain sur la mobilité de la Ville. Le trafic sera en effet reporté sur les axes environnants.

Des solutions plus immédiates et plus locales sont également envisagées, avec par exemple le déplacement d'un quai au-delà du passage à niveau, permettant de libérer le passage pendant le temps d'attente et d'embarquement en gare. Ceci peut concrètement être étudié à Limal et à Basse-Wavre.

Différentes solutions de suppression et remplacement par un ouvrage d'art ont été évoquées par Infrabel & TucRail, la SNCB, le SPW et le bureau d'études. Du fait de l'incertitude sur les possibilités de financement de ces travaux par Infrabel, aucun calendrier n'est arrêté, mais on peut raisonnablement penser que c'est au plus tôt pour les législatures suivantes à l'horizon 2021 – 2030.

Le PCM a suggéré de retenir les pistes de solutions les plus prometteuses. Un inventaire des réservations foncières à préserver au vu des projections d'Infrabel / TucRail a été réalisé.

Le dossier suit son cours entre tous ces interlocuteurs, l'initiative restant la prérogative d'Infrabel en tant que Maître de l'Ouvrage.

4.2.3 Echangeur de Bierges & sécurisation E411

Le projet de construction d'une liaison routière qui relie l'aire de service de Rixensart à la rue de Champles est à l'étude par le SPW, dans le cadre du renouvellement complet des aires autoroutières de Bierges.

La construction de cette liaison routière va permettre de diminuer la charge de trafic sur l'échangeur de Bierges, car les flux E411 – Bierges vers l'ouest seront en grande partie canalisés vers la nouvelle voirie, libérant de la capacité pour les flux vers la chaussée des Collines.

À long terme, la construction de la liaison nord-est N257-N25 permettrait de faire face aux problèmes de capacité rencontrés actuellement, sans préjudice de la construction de la liaison envisagée à l'heure actuelle par le SPW.

4.2.4 Liaison nord-ouest N257 Bierges → N275 Rixensart

En attente d'informations de la part du SPW. Le projet correspond à la réalisation de la voirie projetée au plan de secteur, suivant un tracé restant à définir à plus long terme.

La meilleure connexion qui en résulte pour Profondsart, mais aussi la commune voisine de Rixensart, est susceptible de permettre une meilleure valorisation de la gare RER, et permet aussi de reporter du trafic interquartiers sur une voirie au gabarit plus adapté et plus sécurisé, atténuant le trafic de transit à Limal et Profondsart.

4.2.5 Régulation et contrôle d'accès vers le centre-ville

Le centre-ville de Wavre est la destination de nombreux déplacements motorisés, et ses voiries voient également un part de transit, en particulier en sens nord-sud et sud-nord sur la N4, et en sens est-ouest et inversement sur la N268 chaussée de Louvain et boulevard de l'Europe.

Le PCM propose de réaliser autour du cœur de ville une boucle de distribution des circulations, qui permettra de rejoindre chaque quartier sans devoir traverser le cœur de ville. Néanmoins, si cette boucle de circulation est saturée, et en particulier l'exemple du carrefour du Fin Bec vient à l'esprit, le système proposé ne fonctionne pas ou fonctionne imparfaitement.

Il y a donc intérêt à réguler le trafic se rendant sur cette boucle de rocade, pour éviter des intensités ponctuelles trop élevées. Pour ce faire, nous proposons d'appliquer des contrôles d'accès en amont de la zone à réguler et fluidifier.

Les contrôles d'accès peuvent être de deux types :

- Dispositifs physiques réduisant la chaussée de deux bandes à une bande par exemple
- Feux de circulation octroyant un temps de vert minuté donnant accès à la chaussée en aval selon des modalités de gestion permettant de limiter la congestion en aval.

Dans cas de Wavre, ce sont principalement des contrôles d'accès par feux de circulation qui sont à envisager. Il faut par ailleurs optimiser le fonctionnement des carrefours sur la rocade proposée, pour qu'elle puisse jouer son rôle de distribution du trafic motorisé.

Il faut également prendre en compte l'impact de la fermeture des passages à niveau, lorsqu'ils sont fermés et limitent la capacité, il conviendrait d'anticiper cela en amont de manière à lisser l'arrivée du trafic le temps nécessaire pour éviter des remontées de files trop longues qui auraient un impact sur d'autres carrefours-clé de la ville.

La fluidité à atteindre doit également bénéficier aux bus. C'est pourquoi il faut envisager que sur les carrefours régulateurs de contrôle d'accès on puisse envisager des bandes bus qui permettront à ceux-ci de contourner les files qui s'y formeront.

