

*SCHEMA  
DES CIRCULATIONS*

---

# INTRODUCTION

Le Code wallon, en son article 16, précise que le schéma de structure doit donner les orientations générales destinées à harmoniser et à intégrer les flux de circulation.

Outre le texte qui traite respectivement de la circulation automobile, de la circulation des piétons, des cyclistes et des transports en commun, cette partie du schéma de structure comporte deux plans. Le premier reprend la hiérarchie des voies de circulation automobile et les principales mesures d'organisation du réseau. On y envisage également les principes d'organisation du réseau futur pour les zones à urbaniser tout en attirant l'attention sur des « terrains-clés » qui permettront le raccord de ces nouvelles voiries au réseau existant.

Le deuxième plan traite de la circulation des piétons et des cyclistes.

La carte « mesures d'aménagement » mentionne notamment celles qui concernent la circulation.

Le schéma des circulations constitue une mise à jour de la version de 1994 et s'inscrit largement dans la philosophie et les options du **Plan intercommunal de mobilité Rixensart-La Hulpe-Lasne**, adopté par la Commune en 2006.

La structure territoriale se doit d'être complétée par la description d'un réseau de circulation qui soutient et renforce celle-ci, tout en répondant à la demande globale de déplacement et en insérant la commune dans un système de communication perçu dans un contexte plus large. Chaque voirie, chaque chemin ou sentier remplit un rôle particulier qu'il est souhaitable de pouvoir identifier clairement, voire de matérialiser concrètement par des aménagements, afin que des usagers en perçoivent la lisibilité et la cohérence. Ce rôle est fonction des besoins de déplacement, déterminés eux-mêmes par l'influence de Bruxelles et d'autres centres ou pôles extracommunaux d'une part, et par la localisation des centres, des noyaux, des équipements, des activités et des points d'arrêt de transport en commun au sein même de la structure communale d'autre part.

## I. CIRCULATION AUTOMOBILE

Toutes les voies n'ayant pas le même rôle, l'élaboration du schéma de circulation nécessite que l'on définisse la « vocation » de chacune d'entre elles. Il s'agit donc d'établir le classement de chaque voirie suivant la place qu'elle occupe ou qu'elle devrait occuper dans la hiérarchie du réseau de circulation, ce qui définira sa vocation.

De manière générale, il faut :

- assurer un écoulement correct du trafic (fluidité) en fonction du rôle à assumer par la voirie ;
- tenir compte du contexte local (cadre, densité d'habitat, ambiance spatiale) pour assurer la sécurité et la qualité du cadre de vie, notamment en maîtrisant la vitesse dans les rues urbanisées (soit pratiquement partout dans la commune) ;
- assurer une bonne lisibilité de la hiérarchie du réseau, c'est-à-dire que l'aménagement de la voirie corresponde au rôle souhaité, afin d'éviter les désagréments des trafics dits « parasites ».

Les voiries de la commune sont classées en 7 catégories, mais on distingue principalement trois types de circulations :

- Le **trafic de transit**, qui traverse la commune sans y avoir son origine ou sa destination ; il doit rester fluide mais doit aussi pouvoir localement se plier aux exigences de sécurité et de qualité de vie ;
- Le **trafic de liaison**, qui concerne les relations entre les différents villages et hameaux de la commune, ainsi que vers certaines localités voisines ;
- Le **trafic interne des quartiers (ou desserte)**, pour lequel les « modes doux » (cyclistes et piétons) peuvent généralement être privilégiés par rapport à la voiture (voies de distribution ou de circulation locale).

Pour chacune de ces catégories, on précise :

- le **rôle** joué dans la hiérarchie, c'est-à-dire la nature des flux de circulations empruntant la voie ;
- les **caractéristiques** requises, soit les principes généraux de configuration de la voirie ;
- les **propositions** de mesures d'aménagement, qu'elles soient générales ou spécifiques à une rue ou un lieu donné.

Le schéma de circulation automobile mentionne aussi le **principe de nouvelles voies à concevoir** dans l'avenir, dont le tracé ne peut encore être fixé avec précision. Il faut dès à présent préserver l'accès aux parcelles urbanisables qui ne sont pas situées le long d'une voie carrossable.

Tous les travaux et mesures proposés ne pourront être réalisés en un jour. L'objectif du schéma de circulation est de proposer une hiérarchie de référence qui dictera les principes d'aménagement au fur et à mesure des opportunités qui se présenteront.

## MESURES GENERALES

- Admettre **une limitation générale du trafic à 50 km/h** sur l'ensemble du territoire communal, hormis peut-être quelques courts tronçons à 70 km/h hors agglomération le long de la RN275.
- Examiner plus en détails la possibilité **d'organiser le trafic en boucle à l'intérieur des quartiers**, par des sens uniques, voire la coupure de certaines rues, afin de limiter les cheminements parasites en milieu résidentiel.
- **Diffuser le présent document** auprès de l'ensemble des services communaux concernés, y compris les services de secours. Utiliser cette hiérarchie comme base pour le plan communal diffusé auprès de la population.
- Renforcer les « effets de porte » **aux entrées de la commune**, en collaboration avec les communes voisines, à la fois pour informer du changement de commune, mais surtout pour inciter au respect des limitations de vitesse. Ces effets de porte peuvent être renforcés par des aménagements spécifiques (traitement différencié d'un carrefour ou de la voirie, déviements ou étranglements de la voirie, plantations, ouvrages...).
- Aux croisements du réseau, **accorder généralement la priorité selon le niveau hiérarchique** – du moins pour les niveaux supérieurs - et non systématiquement à la priorité de droite, moyennant la pose de panneaux adéquats et à terme, une bonne lisibilité de chaque niveau.
- Réaliser les **aménagements en voirie de manière cohérente et harmonieuse** pour l'ensemble de la commune, afin d'éviter une panoplie d'aménagements qui peut perturber les usagers, rendre les mesures moins efficaces et nuire à la qualité esthétique de l'espace public. Utiliser le même « vocabulaire » (le même style) dans les aménagements et dans le mobilier public, afin de donner une image cohérente de la commune.  
Préférer la simplicité et avoir recours à des matériaux et à des végétaux respectueux du cadre général de la commune et de la biodiversité.  
S'assurer que ces aménagements ne soient pas eux-mêmes dangereux ou inadaptés pour certains véhicules.
- Intégrer les **éventuelles nouvelles voies** dans le réseau actuel : assurer la continuité du trafic en évitant de créer des raccourcis qui apporteraient du transit non souhaitable au travers des quartiers, donner priorité aux modes doux, n'utiliser les voies sans issue que si la configuration des lieux l'impose et les prolonger au moins par un sentier accessible aux piétons.
- **Des campagnes de sensibilisation, des contrôles et des mesures de répression** permettraient de faire respecter le code de la route et inciteraient à plus de civisme : respect des limitations de vitesse, des priorités de droite, des voies limitées à la circulation locale, contrôles radar... Ainsi, les panneaux indiquant aux automobilistes la vitesse qu'ils atteignent semblent être une expérience efficace dans la commune.
- Encourager et sensibiliser les entreprises de grande dimension sur l'intérêt de **développer des plans de déplacements spécifiques** à ces établissements.
- Etablir des **fiches d'accessibilité** vers les points stratégiques de la commune, tels que maison communale, principaux équipements, parc à conteneurs, etc.

## LE TRAFIC DE TRANSIT

### Voie de transit international

- Rôle** Cette catégorie désigne la E411 qui passe à l'extrémité orientale de la commune, à hauteur de Rosières.  
Elle joue un rôle très important au niveau régional, national et international.
- Propositions d'aménagement**
- Mesures **d'atténuation du bruit**, amplifié par la topographie du tracé : écran acoustique discret et intégré, revêtement peu bruyant.
  - Créer un **parking le long de la bretelle d'accès vers Wavre**, qui servira tant pour les navetteurs que lors de manifestations importantes à Rosières ; préserver néanmoins un sentier pour les piétons, les cyclistes et les cavaliers.  
Examiner également la possibilité de créer **une aire de stationnement de l'autre côté de l'autoroute**, dans la montée vers Bruxelles.

### Voie de transit régional

- Rôle** Il s'agit de la RN275 (Bruxelles-Villers-la-Ville). Elle constitue un itinéraire alternatif pour rejoindre la capitale en traversant les zones urbanisées de RIXENSART et de La Hulpe et exerce à ce titre un rôle très important au niveau régional. Marginalement, elle joue également un rôle de « route touristique » en raison de la qualité de certains sites ou paysages traversés.  
A l'échelle locale, elle relie trois des principaux centres commerciaux de la commune (Mazerine, Maubroux Papeteries et Carrefour P. Hanin).
- Caractéristiques**
- **profil** : 2 bandes de circulation d'une largeur maximale de 3,5m par bande ;
  - **vitesse maximale autorisée** : 70 km/h tolérés hors agglomération là où la configuration des lieux le permet, 50 km/h dans la majeure partie du tracé, en agglomération ou à l'approche de carrefours ;
  - possibilités **d'aménager localement** des dispositifs de ralentissement, des rétrécissements, voire des aménagements de parcage latéral, ralentir le trafic aux endroits de traversées des modes doux ou dans les sections proches d'équipements ou de commerces (Maubroux...), sans lesquels les limitations de vitesse seront peu efficaces.
- Propositions d'aménagement**
- Il s'agit de **proposer au MET d'aménager en priorité certains carrefours** :
- avec la rue Boulogne-Billancourt, où convergent les routes de liaison vers Bourgeois et Froidmont ;
  - à hauteur des rues Croy et Deceuster ;
  - avec la rue de l'Augette.
  - réaménager la **traversée de Maubroux** : repenser l'aménagement détaillé des voiries dans le cadre du PCA gare de Genval (revêtements différenciés, effets de porte...).

## Voie de transit sous-régional

### Rôle

Il s'agit :

- de l'axe ouest-est (Genappe-Rixensart-Bierges-E411) constitué de la chaussée de Lasne, la rue Haute, l'avenue de Mérode, les rues Boisacq, Huens, de l'Eglise et l'avenue Royale ,
- de la RN271 reliant Ohain à la Mazerine (route d'Ohain, rue de la Bruyère) ;
- des rues de Rosières et La Hulpe (Maubroux-E411 via Rosières).

Ces voies s'inscrivent tout au long de leur tracé dans un contexte entièrement urbanisé. Elles traversent des centres et noyaux d'habitat ancien, où l'espace public n'a pas été conçu pour une telle fonction ; il en découle des problèmes d'engorgement, de parking, de sécurité et de qualité de la vie.

Des mesures devront être prises pour y ralentir la circulation et faire coexister les différents modes de transport, tout en assurant une bonne fluidité du trafic.

### Caractéristiques

- **profil** : 2 bandes de circulation d'une largeur comprise entre 2,75 et 3,25m par bande (voir RCU) ;
- **vitesse maximale autorisée** : 50 km/h, voire 30 km/h dans les traversées des centres et à proximité d'équipements qui le justifient tels des écoles ;
- **aménagements physiques de la voirie** pour inciter le conducteur à respecter la limitation de vitesse, en particulier dans la traversée des centres, dans les zones densément bâties ou lorsque la voirie se rétrécit ; des « zones 30 » (avec signalisation, plateaux, revêtements différenciés...) y sont parfois aménagées ;
- **routes en principe prioritaires** sauf aux croisements avec la RN275, mais aménager les carrefours ; garantir la fluidité du trafic mais réduire l'impression de priorité absolue et de sécurité de l'automobiliste.

### Propositions d'aménagement

Nombre d'aménagements ont été réalisés ces dernières années sur cette catégorie de voiries (rue de la Hulpe, rue de la Bruyère, centre de Rixensart...). Toutefois, des aménagements doivent encore être prévus.

**Principes généraux :**

- **briser les lignes droites par le parage alterné**, marqué au sol, sécurisant et bien signalé (revêtements différenciés, bordures en saillie, avancées du trottoir avec végétation...), là où la voirie est suffisamment large (min. 10 m avec trottoir) et les entrées de garages suffisamment espacées ; préférer ce système à la simple signalisation de parage alternatif, contraignante pour les riverains ;
- **aménager les carrefours et passages pour piétons** : revêtement différencié, plateau là où la configuration le permet, éclairage adapté, signalisation... sans entraver la fluidité du trafic et le passage des transports en commun, ni gêner les véhicules de secours ; éviter pour ces voiries les casse-vitesses et les bandes sonores trop bruyantes ;
- **aménager des trottoirs surélevés** et éviter que les véhicules y stationnent (obstacles, emplacements matérialisés) ;
- prévoir des **facilités pour les transports en commun** (arrêts en site propre, abribus...)

- sécuriser la circulation des modes doux lorsqu'elle doit s'effectuer en voirie par des **marquages au sol** (chevrons, bande colorée...).

#### Mesures spécifiques :

- **chaussée de Lasne**, organiser le stationnement pour permettre une meilleure fluidité de la circulation ;
- poursuivre le réaménagement de la **traversée de Rixensart** (rues Boisacq et A. Huens, place Jefferys) dans l'esprit de la rue de Mérode et dans le cadre du réaménagement du quartier de la gare (dalle, rectification des voiries...) ;
- aménager le carrefour de la **route d'Ohain et du Gros Tienne** à Genval ;
- réaménager la **place des Martyrs** (Genval), dans la perspective de la nouvelle gare RER ;
- réaménager la **rue de Rosières** dans le cadre du PCA de la gare de Genval, envisager la mise à sens unique d'au moins le tronçon entre la RN275 et le chemin de fer ;
- réaménager l'**avenue Royale** à Rixensart, qui est un axe important d'accès à l'autoroute, y contrôler le trafic notamment par la pose de radars fixes ;
- étudier la possibilité de créer **une nouvelle voirie entre la rue de Rosières et le rond-point Londo** (dans le cadre de l'aménagement du quartier de la gare de Genval).

#### *La RN257*

Le **plan de secteur prévoit** une zone de réservation pour la création éventuelle d'un axe (la RN257) qui partirait de l'avenue de Villefranche (RN275), à la limite de la commune et rejoindrait la rue de Rixensart à Bierges, en passant au sud de Froidmont, de la Mare aux Loups et du Village-Expo, suivant un tracé parallèle au chemin de Nivelles (entièrement sur le territoire de la commune de Wavre). Cet axe desservirait la future gare RER de Profondsart (déplacée plus au nord de son emplacement actuel) et le parking de délestage prévu à proximité.

Cet axe a été repris par le PICM, mais **les éléments relatifs à celui-ci ont été refusés par la Commune lors de l'approbation du document.**

Des arguments peuvent peser en faveur de cette voirie : accès plus direct à l'autoroute vers Bierges sans traverser Rixensart, meilleure accessibilité pour les quartiers de Froidmont, Bénédicines, Bois Marie Monseu, accessibilité de la nouvelle gare RER de Profondsart, délestage du trafic sur la RN275 et la rue Royale...

Mais des arguments défavorables sont également énoncés : investissements en faveur de l'automobile plutôt que des autres modes, mais aussi et surtout risque d'appel de trafic parasite quittant une autoroute de plus en plus largement saturée pour rechercher des itinéraires alternatifs vers Bruxelles en créant ainsi exactement l'effet inverse de celui recherché !

## LE TRAFIC DE LIAISON

### Voie de liaison

#### *Rôle*

Les voies de liaison assurent les relations entre les centres et les quartiers, entre les quartiers eux-mêmes et avec les quartiers proches des communes voisines. Ce sont donc les principaux supports de la structure spatiale au niveau communal. En principe, toute circulation de transit devrait être exclue de ces voies.

#### *Caractéristiques*

- **profil** : largeur comprise entre 2,5 et 3 m par bande (3,5 à 4 m en cas de sens unique et selon la configuration des lieux – voir RCU) ;
- **vitesse maximale autorisée** : 50 km/h, voire 30 km/h dans les traversées des centres et à proximité d'équipements qui le justifient tels des écoles ;
- **aménagements physiques de la voirie** pour inciter le conducteur à respecter la limitation de vitesse, en particulier dans la traversée des centres, dans les zones densément bâties ou lorsque la voirie se rétrécit.

#### *Propositions d'aménagement*

Dans la mesure où ces axes ont pour fonction de collecter le trafic de tout un quartier, leur jonction avec un axe de transit devra faire l'objet d'un aménagement qui permette de concilier la sécurité et la fluidité. La voie de transit n'aura pas nécessairement de statut prioritaire et on préconisera dans certains cas pour ces carrefours un aménagement de type « rond-point » ou éventuellement des feux lumineux. Le croisement de deux axes de liaison ou d'un de ces axes avec une voirie de distribution pourra être aménagé sous la forme d'un rond-point si le trafic sur chacun de ces axes le motive.

- concentrer le trafic de liaison sur la **rue du Vallon** à Genval tout en y limitant la vitesse des véhicules, maintenir des aménagements permettant ce rôle tout en tenant compte des impératifs de sécurité liés à la présence d'établissements scolaires ;
- accentuer l'« effet de porte » à l'entrée de Genval au **carrefour dit « du Poteau »** (panneau, rétrécissement) ;
- limiter strictement la vitesse de la circulation **rue de la Station**, revoir l'aménagement dans le contexte du PCA de la gare de Genval et des Papeteries, marquer un itinéraire piéton prioritaire entre la gare de Genval et le site des Papeteries ;
- améliorer les liaisons cyclables et piétonnes le long de l'axe **rues de la Manteline et du Moulin**, par des marquages au sol attirant l'attention sur les cyclistes (chevrons, bandes colorées...) et l'indication de raccourcis pour les piétons par les sentiers, réduire la vitesse rue Fond Jean Rosy et dissuader le trafic de liaison par le centre de Bourgeois ;
- prévoir un espace latéral pour piétons et cyclistes le long de la **rue de Renipont** entre Bourgeois/Genval et Lasne ;
- **chaussée de Wavre**, améliorer la lisibilité de la voie en matérialisant les bandes de circulation et de parking et prévoir un espace pour les cyclistes ;
- réaménager certains carrefours le long de **l'avenue Boulogne-Billancourt**, qui manquent de cohérence par rapport au sens des priorités ;



- réduire la vitesse **rue de Genval** dans le sens de la descente vers le lac, prévoir un revêtement plus adhérent ;
- **rue de Malaise**, prolonger le trottoir ou l'accotement stabilisé le long de cette rue en direction d'Overijse car elle constitue un itinéraire fréquenté pour rejoindre des sentiers ;
- réaménager la **rue des Bleuets** afin d'y réduire la vitesse des véhicules et d'y améliorer la sécurité des usagers, notamment à l'approche du pont du Pèlerin ; ces aménagements sont d'autant plus indispensables qu'une liaison vers la gare RER de Profondsart pourrait venir se raccorder à la rue des Bleuets.

## LE TRAFIC INTERNE AUX QUARTIERS

La circulation interne aux quartiers est organisée selon trois niveaux.

Les **voies de distribution** constituent les axes majeurs de desserte des quartiers tandis que les niveaux inférieurs - **circulation et desserte locale** - sont en principe limités aux accès riverains. Le trafic qui transite au travers des quartiers doit être découragé. Une manière d'y parvenir est de traiter ces quartiers comme des poches de circulation interne et d'y organiser une circulation en boucle au moyen de sens unique, voire de couper certaines rues.

### Voie de distribution

#### *Rôle*

Les voies de distribution (ou de collecte) ont pour rôle de drainer le trafic local à l'intérieur d'une « poche » et de relier celle-ci aux voies de transit ou de liaison qui l'entourent et la délimitent ; ce sont les axes principaux des sous-quartiers qui distribuent la circulation locale à l'intérieur de ceux-ci.

Sur ces voiries, les aménagements et les mesures d'organisation doivent privilégier les piétons et les cyclistes qui y circuleront en toute sécurité, tout en assurant encore la fluidité du trafic automobile. Elle peut être envisagée non pas comme un axe de déplacement mais comme un espace public partagé répondant à de multiples fonctions (jeux, rencontre...). Les aménagements à prévoir dans ces zones devront donc répondre à cette logique.

#### *Caractéristiques*

- **profil** : largeur comprise entre 2,25 et 2,75 m par bande (3 à 3,5 m en cas de sens unique et selon la configuration des lieux – voir RCU) ;
- **vitesse maximale autorisée** : 30 km/h dans les centres et les quartiers ou à proximité d'équipements qui le justifient tels des écoles, sauf là où les conditions locales autorisent une vitesse supérieure (50 km/h) ;
- **aménagements physiques de la voirie** pour inciter au respect de cette limitation et création d'ambiances spatiales n'incitant pas à la vitesse : casse-vitesse, bandes de parking latérales alternées, accompagnées d'aménagements ornementaux destinés à créer une ambiance résidentielle ; l'aménagement d'« espaces partagés » ou de « zones résidentielle » est autorisée lorsque la configuration des lieux le permet (cf. bas de la rue du Monastère) ;
- placer à l'entrée de ces voies **un panneau** d'un type particulier indiquant le nom du sous-quartier et précisant à l'automobiliste que cette voie donne accès à un

ensemble fermé destiné à la circulation locale ;

- **circulation des cyclistes intégrée** dans la circulation sans aménagement de bande particulière.

### *Propositions d'aménagement*

A terme, on souhaiterait que toutes les voies de distribution répondent aux caractéristiques exprimées ci-dessus. Pour diverses raisons, certains de ces axes méritent cependant un aménagement particulier ou une priorité d'intervention.

- aménager la **rue Colonel Montegnien** (Genval, quartier du Centenaire) afin d'y dissuader le trafic parasite et permettre la circulation piétonne et cycliste vers la Mazerine ;
- réaménager la **place Jefferys** (Rixensart) ;
- là où c'est possible, décourager le trafic parasite sur les **rues Croy, de Grimberghe, du Patch et Monseigneur** (Rixensart), utilisées pour éviter le centre de Rixensart et la rue de l'Institut ;
- aménager le croisement de **l'avenue du château, des rues Clermont-Tonnerre, Herman et Drève du Château** (Rixensart) ;
- aménager **l'avenue du Fond Marie Monseu et l'avenue Joséphine Charlotte** (Rixensart) : décourager le trafic parasite, réduire la vitesse, voire supprimer la priorité de droite au carrefour avec l'avenue Prince de Liège ;
- dissuader le trafic parasite empruntant la **rue de Nivelles** (Rixensart) et encourager les déplacements piétons et cyclistes ;
- prendre des mesures de réduction de la vitesse **rue de la Tasnière** ;
- mettre la **rue du Cyclone** à double sens ;
- **rue de l'Eglise** (Rixensart), prévoir des marquages au sol pour les cyclistes, afin d'assurer la continuité des pistes cyclables venant de la rue Royale ;
- traiter l'ensemble du **quartier de Froidmont** comme une poche résidentielle, en exclure la circulation non locale (car réseau dense, parfois étroit et peu structuré), y supprimer le trafic parasite ; élargir le passage sous voies rue de Froidmont ; aménager le carrefour **rues Colin/de l'Augette/de l'Avenir**, et revoir l'aménagement de la rue Colin en fonction de la mise à 4 voies et la réorganisation du quartier de la gare ; préserver la place des modes doux sur l'axe de la rue du Monastère.

## **Voie de circulation et de desserte locale (sans issue)**

### *Rôle*

Les voies de circulation et de desserte locales constituent les échelons inférieurs dans la hiérarchie des voiries automobiles. Elles sont de plusieurs types : rues d'accès aux résidences dans les lotissements, dans les quartiers ou les centres, rues résidentielles sans issue (impasses, lotissement en « tête de pipe »), routes de campagne étroites destinées à la circulation agricole. Sur ces voies, le piéton et le cycliste doivent être privilégiés par rapport aux véhicules automobiles et, en agglomération, ces espaces publics doivent pouvoir être utilisés à d'autres usages que les déplacements (espaces partagés).

*Caractéristiques*

- **profil** : largeur inférieure à 2,5 m par bande (3 à 3,5 m en cas de sens unique et selon la configuration des lieux – voir RCU)
- **vitesse maximale autorisée** : 30 km/h ;
- **aménagement destinés à freiner la vitesse** des véhicules et à accorder de fait la priorité aux modes doux ; aménagement de type « **espace partagé** » ou « **zone résidentielle** » pour garantir un usage polyvalent de l'espace public (absence de trottoirs, aménagements de façade à façade...) ;
- **circulation des cyclistes intégrée** dans la circulation sans aménagement de bande particulière.

*Propositions d'aménagement*

Il s'agira notamment d'entreprendre les aménagements et de prendre les mesures qui suivent.

**Mesures générales :**

- **indiquer clairement** la vocation de circulation locale de ces voies là où elles sont couramment empruntées par du trafic parasite ;  
indiquer la présence de voies en culs-de-sac ;
- aménager les voiries en « **espaces partagés** » ou « **zones résidentielles** », sans distinction des circulations ni trottoirs (avec chicanes et déviements, obstacles correctement signalés et éclairage adéquat) ;  
ne pas nécessairement délimiter les emplacements de parking, sauf si la voie est trop large ;  
marquer l'accès à ces zones par un trottoir biseauté pour affirmer la priorité des usagers doux ;  
préférer les revêtements de type pavés à l'asphalte, tenant compte aussi des considérations pratiques et sonores ;
- envisager temporairement la **pose de barrières** interdisant la circulation à certaines heures durant les vacances scolaires ;
- à terme, envisager la **suppression des sens uniques** dans ce type de voies, à l'exception des rues Lambermont/du Baillois (Bourgeois).

**Mesures particulières :**

- rendre effective ou renforcer le rôle de voie locale de la rue **Mascau** (Genval) ;  
aménager les carrefours aux entrées de ces rues afin de marquer leur vocation locale (carrefour rues de la Station et du Vallon) et inciter naturellement les automobilistes à emprunter les niveaux hiérarchiques plus élevés (aménagements, panneaux, priorités...) ;
- aménager la **Closière** (Genval) afin de briser la ligne droite qui incite à la vitesse.

*Création de nouvelles voiries*

Les nouvelles voiries à créer dans les zones à urbaniser seront généralement réservées à la circulation locale, sans remettre en cause la hiérarchie des voies existantes. Le quartier du Glain représente la seule exception : une éventuelle urbanisation de la ZACC ne pourrait s'envisager sans la création d'une voirie de distribution qui rejoindrait le rond-point des Papeteries. Le sentier du pont du Glain, la rue des Lilas, voire même la rue Dereume pourraient se rattacher à cet axe, afin d'améliorer l'accessibilité du quartier et d'éviter les accès dangereux à la RN275 (par les rues Deceuster, de la Grande Bruyère et de Grimberghe).

## II. CIRCULATION DES « MODES DOUX »

Les modes « doux » (piétons, cyclistes...) constituent des alternatives aux déplacements motorisés qu'il convient de renforcer par un réseau cohérent et praticable de chemins, de sentiers, de trottoirs ou d'accotements. Ceci implique d'assurer la continuité de ces cheminements, de leur garantir une meilleure sécurité.

Une distinction peut être établie entre les déplacements « utilitaires » et ceux qui sont effectués dans un but de promenade.

- **Les déplacements utilitaires** ont notamment pour objectif d'atteindre un commerce, une école, un équipement ou encore une gare ou un arrêt de bus. Outre les accotements et trottoirs des voies carrossables, ces déplacements empruntent aussi les chemins et sentiers. Ils doivent pouvoir se faire en toute sécurité, sur des voies confortables et par des itinéraires directs.
- Les chemins, sentiers, trottoirs et accotements sont aussi utilisés par les piétons et les cyclistes **dans un but de promenade**. Cela concerne aussi la randonnée sportive et la découverte du patrimoine naturel ou bâti. Ce type de déplacement doit aussi pouvoir se faire en toute sécurité et dans un environnement agréable, mais qui ne demande pas nécessairement un niveau de confort comparable à la catégorie qui précède.

Outre les piétons et les cyclistes, le réseau des « modes doux » est aussi emprunté par **des utilisateurs particuliers** (cavaliers, VTT, rollers...). Il s'agit de chercher à satisfaire cette demande tout en évitant les inconvénients pour les autres usagers et les riverains. La plupart des chemins, sentiers et trottoirs à vocation utilitaire devront en outre être accessibles aux **personnes à mobilité réduite** (voiturettes, personnes âgées) et aux mamans avec landaus et poussettes. Chaque section correspond ainsi à une ou plusieurs vocations, ce qui implique un aménagement et un entretien appropriés.

Notons que dans une commune aussi densément urbanisée que RIXENSART, pratiquement tous les chemins sont appelés à jouer un rôle utilitaire, même s'ils sont également fréquemment empruntés dans un but de promenade.

La **carte de la circulation des « modes doux »** présente la vocation des sections du réseau en fonction des lieux d'attractivités de la commune. On se référera également à la **carte des mesures d'aménagement** pour les actions à entreprendre en vue d'aménager et de sécuriser le réseau. Les propositions concrètes qui émanent du schéma de circulation des « modes doux » constituent les priorités à mettre en œuvre.

La carte indique également des **propositions de modifications de tracés** de chemins ou de sentiers, ainsi que des principes de liaisons à établir ou à rétablir, afin que les utilisateurs puissent y trouver des itinéraires complets et que les tracés correspondent mieux à la situation parcellaire actuelle.

## ROLE ET CARACTERISTIQUES

### Les déplacements utilitaires

#### *Principaux trottoirs et accotements*

Le long de certaines voies, la présence de trottoirs est indispensable pour permettre aux piétons de se déplacer en toute sécurité. Ces trottoirs ne figurent pas sur la carte de circulation des modes doux, afin de ne pas surcharger le document, mais le principe de leur établissement est le suivant (voir également les indications du plan de mobilité).

Chaque rue qui n'est pas réservée uniquement à la circulation locale doit disposer d'au moins un trottoir ou une zone praticable en bon état et continu, accessible aux personnes à mobilité réduite. Ce principe peut prendre la forme d'un marquage au sol ou d'un espace partagé lorsque la largeur de la voirie est insuffisante.

Dans les centres (centres « urbains » et ruraux tels que définis par les orientations territoriales), deux trottoirs sont nécessaires.

- **Principes généraux d'aménagement des trottoirs :**
  - largeur minimale de 1,50 m,
  - localement, largeur de 1,20 m autorisées sur de courtes distances (50 cm), (minimum absolu de 90 cm si contraintes urbanistiques locales),
  - hauteur minimale de 2,20 m (sous les balcons, les enseignes...) et souhaitable de 3m,
  - pente vers la voirie (devers) maximum de 2%,
  - matériaux praticables (pas de graviers, ni de pavés bombés, ni revêtement glissants),
  - potelets visibles, d'au moins 1 m de haut,
  - continuité des cheminements en cas de traversée de chaussée,
  - alignement des obstacles sur les trottoirs et accotements,
  - pas d'objets encombrant le passage (terrasses, affiches, chantiers...) sauf si passage libre de 1,50 m,
  - pas de stationnement autorisé sur le trottoir, répression des contrevenants.
- Les trottoirs doivent en outre être **régulièrement entretenus** pour rester praticables.
- **Priorité** de réalisation des travaux selon deux critères :
  1. les voies non locales où trottoirs et accotements sont inexistantes et où les piétons sont en danger,
  2. les voies selon l'importance du niveau hiérarchique du schéma automobile.

Pour les voies à vocation de circulation ou de desserte locale, la place du piéton et du cycliste doit être privilégiée par rapport aux véhicules. Les rues sont également un espace de jeux et un lieu de rencontre. Il n'est pas indispensable d'y aménager un trottoir distinct de la voirie, à la condition que le statut de zone résidentielle ou d'espace partagé soit suffisamment indiqué ou que les aménagements réalisés ôtent toute ambiguïté.

#### *Principaux chemins et sentiers utilitaires*

Ces chemins sont accessibles aux piétons et le plus souvent aux cyclistes. Ils assurent des liaisons utilitaires à l'intérieur des quartiers, vers les centres de villages et les équipements communautaires. Les **principes d'aménagement** en sont les suivants (voir également les indications du plan de mobilité).

- largeur minimale : 1,65 m, tendre si possible vers 2,50 m pour les voies cyclables (ce qui permet le croisement et l'aménagement des abords),
- plantation de haies en bordure à 50 cm au moins du bord de la limite de l'assiette, à tailler régulièrement,
- revêtement non salissant (pavés praticables pour les cyclistes, béton, asphalte, dolomie stabilisée...),

- circulation des cyclistes généralement autorisée (là où la pente et la largeur le permettent) mais interdite à tout véhicule à moteur (panneaux spécifiques, chicanes...),
- éclairage minimal à prévoir,
- aménagement de passages piétons aux débouchés de ces sentiers ;
- pose de panneaux spécifiques à l'entrée de ces sentiers, voire éventuellement d'obstacles physiques empêchant le passage d'autres véhicules.

Toutefois, pour que ces chemins puissent être accessibles aux vélos, il s'agira de prévoir les caractéristiques suivantes :

- largeur de 2,00 à 2,50 m,
- revêtement non salissant et confortable,
- taille régulière des haies.

Les chemins et sentiers figurent sur la carte des modes doux. Il prévoit également des principes de liaison à établir en cas d'occupation de zones non encore urbanisées, sans toutefois déterminer leur emplacement exact. Des principes de liaison sont également proposés pour créer des cheminements ou des continuités qui font défaut.

### *Principales liaisons cyclables et aménagements spécifiques*

Il s'agit soit d'itinéraires en sites propres, soit de pistes aménagées en bordure des voiries importantes ou encore d'itinéraires conseillés utilisant des voies à circulation limitée.

- Le RAVeL constitue un **itinéraire spécifique pour les cyclistes** qui inscrit la commune dans la liaison Waterloo-Wavre (WAWA). Il s'agit de prolonger cet itinéraire vers Wavre.
- Des voies automobiles seront équipées de **pistes cyclables** qui peuvent également être empruntées par les vélomoteurs. S'il s'agit de voies fréquentées, on aménagera une piste différenciée de la chaussée et suffisamment sécurisante ou un marquage en chaussée (bande cyclable). Sur les voies de circulation locale, les cyclistes ont, comme les piétons, priorité sur les véhicules automobiles et doivent pouvoir circuler sur la chaussée.  
Lorsque les voies sont trop étroites, envisager des espaces mixtes avec un revêtement différencié.  
Prolonger ces pistes pour éviter des sections qui débouchent brutalement sur la chaussée.  
Entretien régulièrement les pistes cyclables.
- Le plan identifie **des itinéraires recommandés pour les cyclistes**, reliant des localités ou drainant le trafic vers les centres et les gares, et qui empruntent des voies carrossables principalement destinées à la distribution ou la circulation locale, soit plus calmes que les précédentes.  
Réaliser un fléchage adéquat pour orienter les cyclistes à utiliser ces itinéraires privilégiés.  
Aménager les voiries de manière à ce qu'ils puissent les emprunter avec un maximum de sécurité.  
Indiquer clairement aux automobilistes les lieux de manœuvres de tourne-à-gauche et traversées de chaussées.
- Les SUL ou **sens uniques limités** permettent aux cyclistes d'emprunter les sens uniques dans les deux sens de circulation. Ils facilitent l'usage du vélo dans les quartiers.
- Pour encourager l'usage du vélo, on placera des **bornes de parcage** (par exemple « U » métallique renversé) près des équipements, et des endroits gardés et accessibles jusqu'à l'heure du dernier train seront aménagés près des gares.

## Les déplacements de loisirs

### *Principaux chemins et sentiers de promenade*

Les chemins et sentiers de promenades doivent permettre d'effectuer des itinéraires en découvrant des éléments intéressants sur le plan patrimonial et naturel, ainsi que des paysages remarquables. Dans la commune de RIXENSART, déjà largement urbanisées, les tronçons strictement destinés aux loisirs sont rares et se concentrent dans la partie ouest du territoire (Bois de Rixensart, étangs de Rosières, champs de Woo, partie à l'est de l'autoroute) et dans la vallée de la Lasne.

Les principes d'aménagement sont les suivants.

- largeur minimale légale : 1,65 m, tendre si possible vers 2,50 m,
- plantation de haies en bordure à 50 cm au moins du bord de la limite de l'assiette,
- travaux d'entretien du réseau des chemins et sentiers à rendre utilisable, élagage annuel et taille des haies, vérification des clôtures privées et des « tourniquets » éventuels pour permettre le passage,
- revêtement en « dur » si la configuration du terrain le justifie (instabilité, humidité...),
- pas d'éclairage,
- circulation des cyclistes autorisée, si la topographie des lieux le permet, mais interdite à tout véhicule à moteur, à l'exception des engins agricoles ou d'exploitation forestière si la largeur l'autorise,
- remise en état des chemins et sentiers forestiers après travaux de débardage,
- signalisation lorsque ces sentiers traversent des voies rapides,
- le cas échéant, pose de mobilier public (bancs, poubelles...).

Des principes de liaison sont prévus pour relier les deux versants de la vallée de la Lasne ; leur localisation exacte devrait se baser sur les résultats d'une étude écologique déterminant les tracés les moins dommageables.

Dans le cadre du PCDN, un groupe sentiers travaille régulièrement à cette problématique et des réalisations ont déjà pu être concrétisées. Il s'agira de mettre à jour régulièrement le présent document en fonction de l'avancement de leur travail.

## MESURES GENERALES ET SPECIFIQUES

- **Cartographie des chemins et sentiers :**  
Poursuivre le travail de relevé réalisé par les services communaux et le groupe de travail sentiers du PCDN.  
Du point de vue juridique, actualiser et tenir à jour l'Atlas des communications vicinales et en faire un document facile et pratique à consulter.  
Editer une carte complète des chemins et sentiers accessibles au public.
- **Traversées des piétons sur des axes automobiles :**  
Apporter de manière générale une grande attention aux traversées piétonnes sur les axes de circulation relativement fréquentés. Dans la mesure du possible, généraliser l'usage des plateaux surélevés, d'un revêtement différencié, des îlots refuges, des élargissements de trottoirs... précédés d'un panneau de type F49 ou A21, voire d'un feu clignotant sonore s'il s'agit d'une traversée dangereuse.
- **Sécurité des piétons, cyclistes et cavaliers :**  
Eviter l'emploi de clôtures ou d'éléments de marquage qui peuvent être source de danger dans l'aménagement des chemins et sentiers (fil barbelés...).
- **Sécurité des personnes à mobilité réduite et des mal voyants :**  
Prendre des mesures pour améliorer l'usage des trottoirs, des traversées, des sentiers pour les PMR et les mal voyants ; utiliser notamment les dalles tactiles au sol.

- **Aménagements prioritaires autour des gares :**

Dans la perspective du développement des gares RER, maintenir et aménager des itinéraires empruntables par les piétons et les cyclistes, suffisamment sécurisants, pour inciter à se rendre en modes doux vers les gares (continuité des itinéraires sur les trottoirs, continuité du revêtement, passages piétons sécurisés, chemins longeant les voies, passages sous voies et passerelles...).

Prévoir des espaces de parcage pour les vélos à proximité des gares.

Matérialiser une liaison piétonne entre la gare, le quartier de Maubroux et le nouveau pôle des Papeteries.

- **Création de nouveaux chemins et sentiers, (r)établir des continuités :**

Les principes de liaisons à établir sont repris par le plan des modes doux. Différents aménagements de sentiers sont à prévoir en priorité :

- envisager à terme un itinéraire complet le long de la vallée de la Lasne, comme prévu par le PICM, en tenant compte des principes émanant du PCDN et en préservant les zones sensibles du point de vue écologique ; établir une continuité du cheminement via le site réaménagé des Papeteries, permettre le passage sous le chemin de fer, veiller à négocier la traversée des étangs de Rosières par le tracé le moins dommageable pour cette zone de très grand intérêt sur le plan écologique ;

- envisager la prolongation du sentier des Rossignols le long de la voie ferrée vers Maubroux ;

- sécuriser la liaison entre le Glain et le centre de Rixensart par le bois communal;

- aménager un autre passage sous le chemin de fer à hauteur du ruisseau Monseigneur ce qui permettrait une liaison vers le centre de Rixensart et un désenclavement du parc ;

- rationaliser et réorganiser les sentiers parcourant le Bois communal de Rixensart, préserver certaines zones du passage pour permettre la régénérescence du milieu naturel ;

- poursuivre l'aménagement du RAVeL vers Wavre, le long du chemin de fer et vers la future gare de Profondsart ; poursuivre également en collaboration avec Lasne la continuité de l'itinéraire vers Waterloo ;

- aménager un accotement praticable le long de la route de Malaise de la ferme de Woo jusqu'au-delà de la limite communale afin d'assurer la continuité avec les sentiers de promenades.

- **Assurer l'entretien des chemins et sentiers existants**, assurer les travaux de réfection de certains tronçons, notamment en fonction du relevé réalisé par les services communaux et du groupe de travail sentiers du PCDN.

- **Circuits et itinéraires pour vélos :**

Compléter les pistes cyclables et les itinéraires conseillés aux vélos, en priorité :

- avenue de Boulogne-Billancourt, rue des Bleuets, sentier du Pèlerin (vers Bierges et Wavre)

- liaison rue de l'Europe / avenue Royale (via chemin du Meunier, avenue de l'Avenir, rue de la Ferme, rue de Froidmont, place de la Perche),

- avenue de Mérode / rue de l'Eglise / avenue Royale,

- RAVeL-Quai du Tram, rues Deceuster et Croy vers l'Athénée, tout en aménageant le carrefour rue Haute / rue Deceuster pour y sécuriser le passage,

- jonction rue du Vallon, rue des Combattants, RN275, et vers la gare de Genvai,

- liaison rue des Volontaires / RN275 par la rue de la Tasnière et au-delà vers le lac de Genvai, ainsi que la rue du Cerf vers la gare,

- liaison depuis Genvai vers Ohain.

- route d'Ohain et rue de la Bruyère, chaussée de Wavre et avenue Boulogne-Billancourt, rue de l'Institut et rue de Genvai,

- liaison entre le Bois communal, l'académie et l'Athénée,

- liaison Rixensart / Rosières par le sentier du Plagniau vers les terrains de football, tout en envisageant à terme d'autres réseaux cyclables plus proches de la Lasne au travers du site de GSK.

Compléter et baliser un réseau de circuits de promenade, reliant les principaux points d'attraction et sites remarquables de la commune et des entités voisines.

- **Cheminements pour les cavaliers :**

Prévoir des cheminements au départ des centres équestres de la commune et les relier aux réseaux de promenades des communes avoisinantes. En milieu urbanisé, identifier les voies disposant d'un accotement



suffisamment large ou les chemins et sentiers d'une largeur suffisante pour que la cohabitation soit possible avec les autres modes de déplacements, l'idéal étant de pouvoir aménager un chemin cavalier parallèle au chemin piéton et séparé de celui-ci.

Délimiter ces chemins par des obstacles aux voitures qui permettent néanmoins l'accès aisé aux cavaliers. Prévoir un revêtement meuble de granulométrie fine.

- **Signaler les entrées de sentiers :**  
Signaler chaque entrée de sentier et passage public.  
Nommer ces sentiers afin d'officialiser leur existence et de dissuader les privatisations.  
Modifier les noms des anciens chemins transformés en voie carrossable pour éviter toute ambiguïté.
- **Riverains des sentiers :**  
Informier régulièrement les riverains des sentiers en matière d'entretien des clôtures, de plantations et des risques judiciaires qu'ils encourent en cas de privatisation.
- **Autres mesures pour inciter à l'usage du vélo :**  
Etudier la possibilité de prévoir un système de location de vélos.  
Encourager les formations pour les cyclistes et apprendre aussi aux automobilistes à respecter les vélos, notamment en matière de parcage.  
Organiser et encadrer les déplacements à vélo et à pied des élèves vers les écoles.

### III. TRANSPORTS EN COMMUN

Les évolutions en cours dans la commune vont considérablement changer la donne en matière de transport en commun pour les années à venir. L'organisation des transports en commun va être repensée grâce à la réalisation du RER qui desservira les gares de Rixensart et de Genval. Les liaisons ferroviaires seront plus rapides et à cadence plus fréquente vers Bruxelles et Namur. Dès lors, **on recherchera un accès plus facile pour faire converger tous les moyens de transport vers ces deux gares.**

Le PICM qui a analysé les répercussions de l'arrivée du RER s'est également penché sur les transports par bus et la démarche facilite les négociations avec les pouvoirs décideurs en la matière.

La carte des circulations douces et des transports en commun localise les gares RER et figure les principales lignes de bus. La desserte se structure globalement en deux niveaux :

- **Deux lignes principales** desservies à un rythme cadencé (ligne Lasne-Wavre desservant la gare de Rixensart et ligne Ottignies-La Hulpe desservant les gares de Rixensart et Genval), auxquelles il faut ajouter la ligne De Lijn desservant Rosières et le Conforto empruntant l'autoroute ;
- Un réseau de **boucles internes** à la commune rabattant vers les gares et équipé de minibus.

Des mesures parallèles devraient encore être prises.

- Améliorer encore davantage l'information concernant les bus, aussi bien en ce qui concerne les itinéraires que les horaires ; améliorer aussi l'information concernant les trains, en collaboration avec la SNCB.
- Modifier le trajet de la ligne Ottignies – La Hulpe de manière à desservir directement la gare de Rixensart.
- Renforcer la ligne Lasne – Gare de Rixensart – Village Expo (Limal), en collaboration avec les communes voisines.
- Prévoir des parkings suffisants près des gares de Genval et de Rixensart pour faciliter l'utilisation du train.
- Pour améliorer la problématique du stationnement des navetteurs aux abords des gares, promouvoir toutes les initiatives en faveur des usagers qui ne peuvent se rendre aux gares à pied, à vélo ou en bus. Organiser et encourager le covoiturage, les voitures partagées...  
Encourager les grosses entreprises à organiser elles-mêmes un transport en commun pour leur personnel (comme certaines le pratiquent déjà).
- Prévoir de toute urgence un arrêt de bus pour desservir le quartier du Fond Tasnier.
- Examiner la possibilité de rendre accessibles les cimetières par les transports en commun.
- Imaginer une sorte de « go-pass » au niveau de la commune pour les bus et les trains : une carte achetée auprès de l'administration communale qui donnerait libre-parcours sur les transports en commun circulant au sein de la commune.

- Développer le système de « chèques – taxi » tel que le CPAS le pratique à l'heure actuelle pour les personnes âgées.
- Mettre en place le système de minibus local mis en place par la Commune en collaboration avec les TEC.
- Négocier un arrêt du bus Conforto à hauteur de Rosières.
- Promouvoir et améliorer les déplacements en transports en commun pour la population scolaire.