

# Ottignies – Louvain-la-Neuve

Programme d'Actions Mobilité  
(PAM)

Atelier chaussée de la Croix  
16 novembre 2021

## Déroulement de la rencontre

- 20' • **Présentation des membres de l'atelier**
- 5' • **Rappel du rôle des ateliers**
- 20' • **Présentation des données objectives + échanges**  
*Arnaud Gossiaux, bureau d'études ARIES*
- 20' • **Présentation des résultats de l'enquête et visite + échanges**  
*Nicolas Rochet, Espace Environnement*
- 30' • **Identification des thématiques/problématiques prioritaires**
- 5' • **Les suites : préparation de l'atelier 2**

# Les membres de l'atelier

# Le rôle des ateliers

Questions,  
remarques,  
suggestions

Pistes  
d'amélioration,  
éléments  
positifs

Points  
d'attention,  
éléments  
négatifs

# Les données objectives



# Contexte urbain et réseau viaire

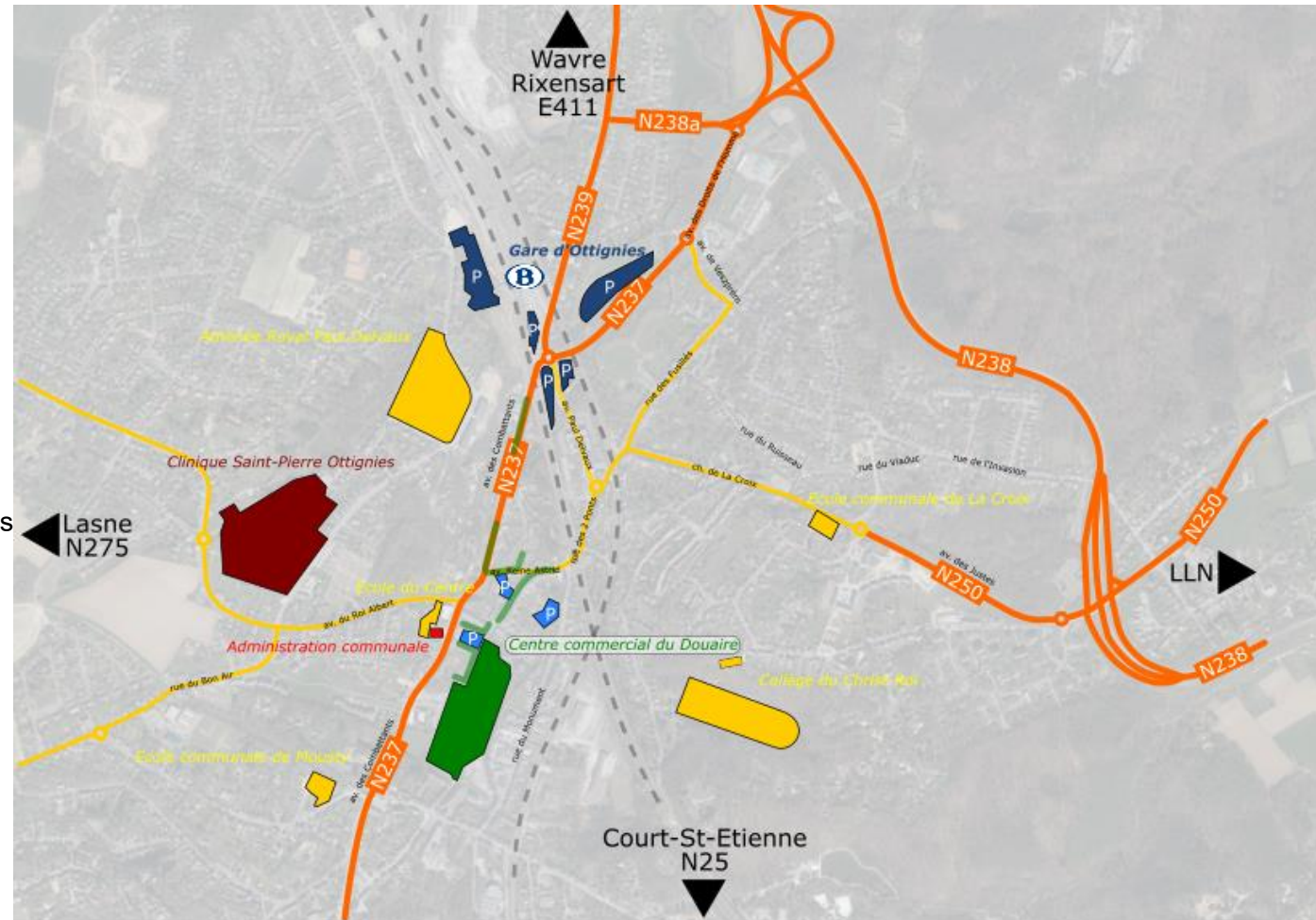
**Chaussée de la Croix** : ancienne voirie régionale, structurante dans les liaisons est-ouest (Ottignies <> LLN)

## De nombreux générateurs de trafic existants :

- Gare d'Ottignies et ses parkings
- Ecoles
- Le Douaire
- Les services publics/commerces/équipements du centre-ville
- La Clinique Saint-Pierre
- ...

## Contraintes d'infrastructures liées :

- Structure même de la ville/des voiries
- Vallée de la Dyle et lignes de chemin de fer
- Point de convergence d'axes structurants



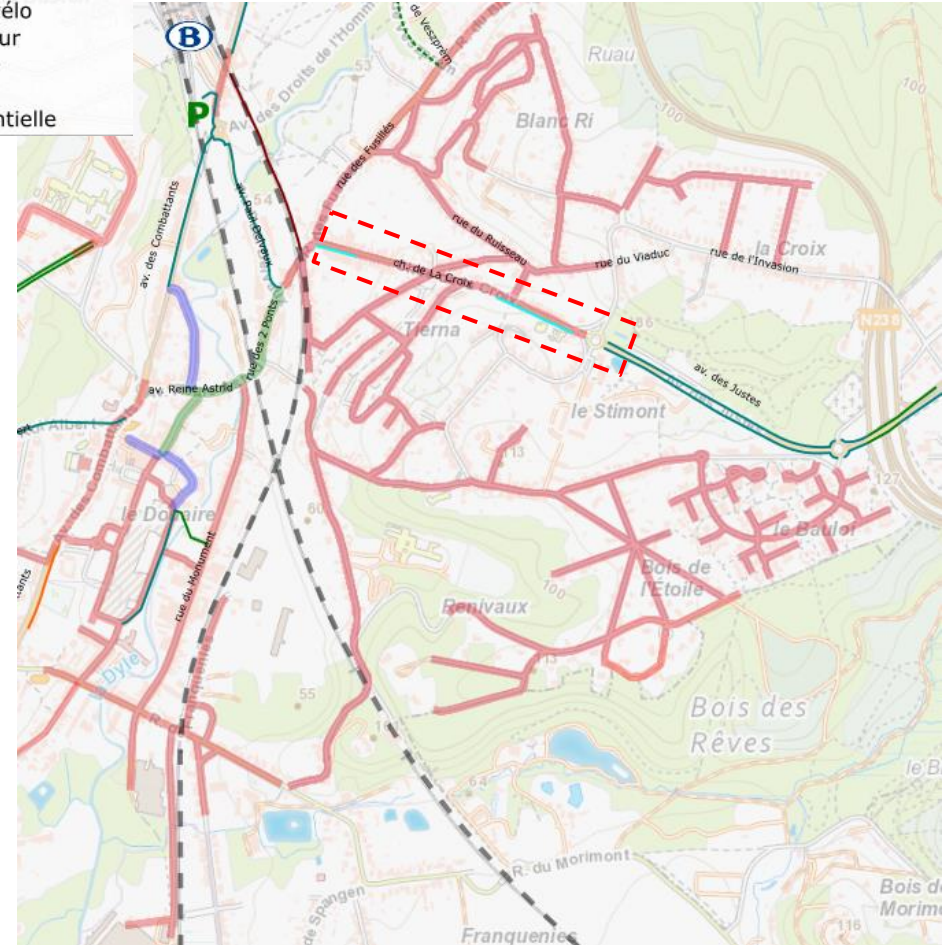
# Modes actifs

## Chaussée de La Croix :

- zone 30 sur l'entièreté de l'axe
- Présence de passage pour piéton sur plateau
- Des infrastructures piétonnes de bonne qualité mais des largeurs de trottoir insuffisantes (< 1,2 m) en de nombreux endroits
- Faible cyclabilité de l'axe → discontinuité dans la liaison Ottignies <> LLN



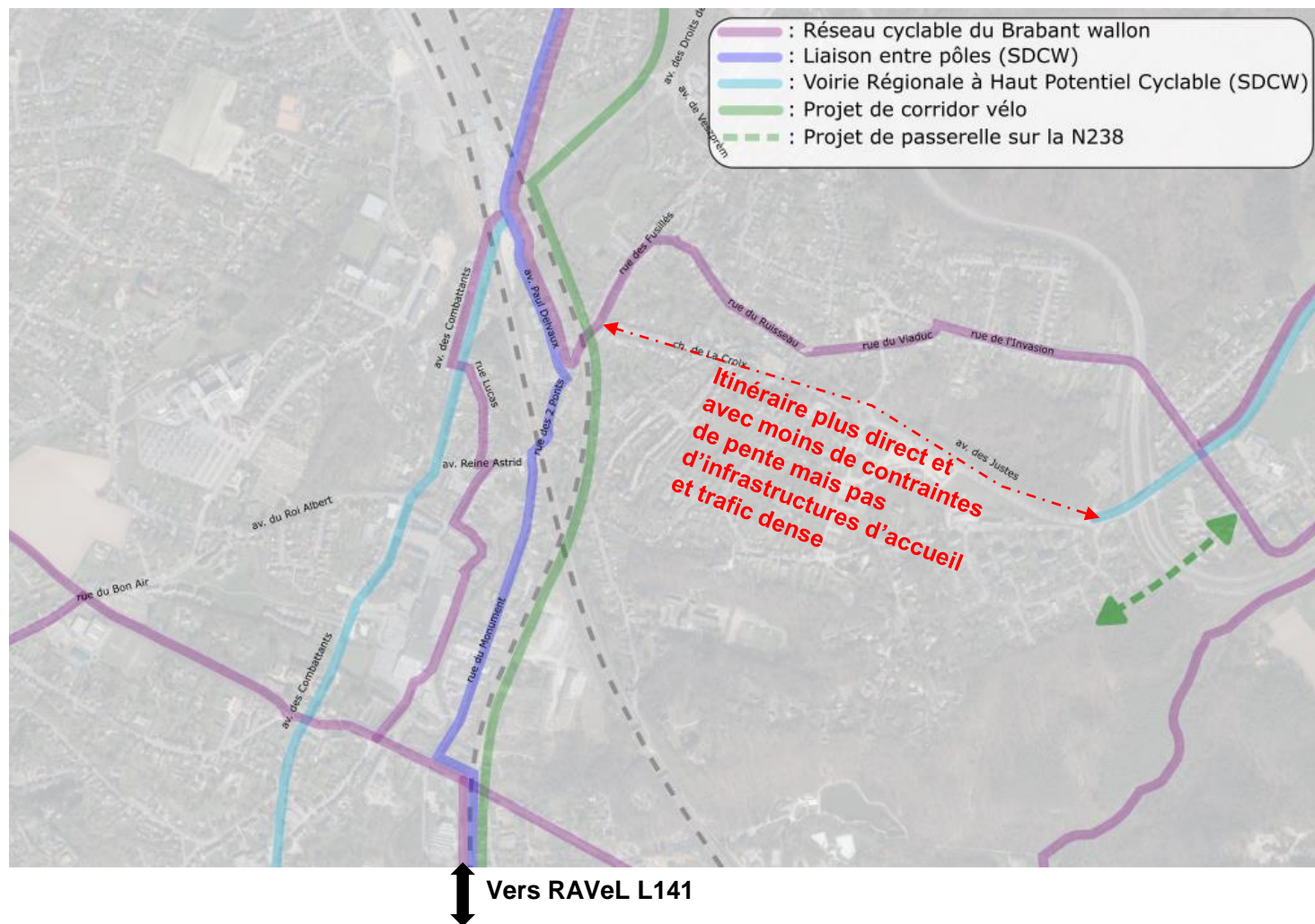
	: Piste cyclable
	: Bande cyclable suggérée
	: Troittoir partagé
	: Bande bus/vélo
	: Sentier en dur
	: Rue cyclable
	: Zone 30
	: Zone résidentielle



# Modes actifs – réseaux cyclables

## Chaussée de La Croix :

- Une alternative existante au nord par le réseau cyclable du BW mais peu satisfaisante et moins directe (ICEED, 2020)
- Projet de passerelle sur N238






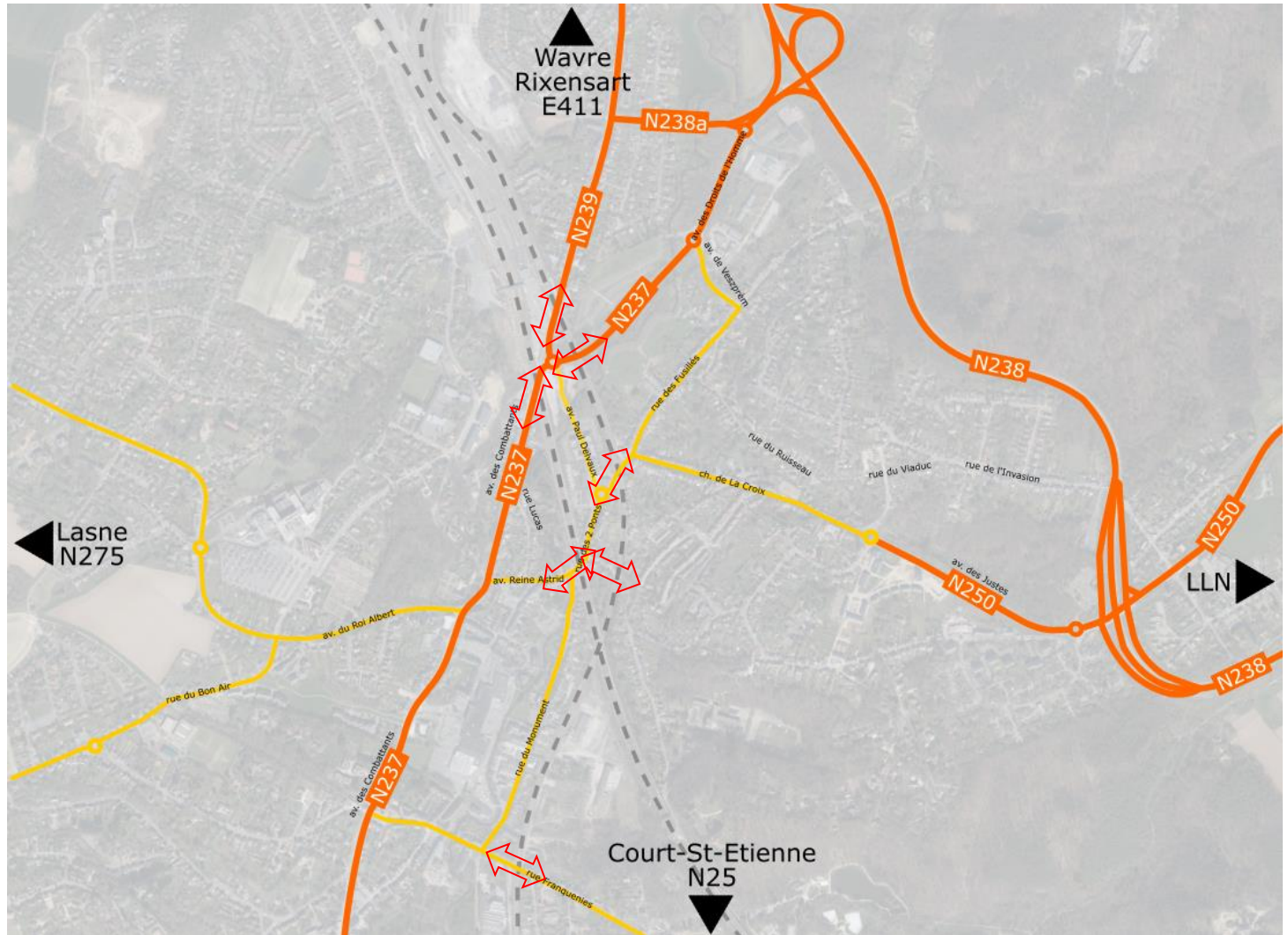
# Circulation routière

## Organisation de la circulation à l'échelle d'Ottignies

L'accessibilité d'Ottignies avec le réseau autoroutier est limitée et indirecte

Absence de « rocade » et axe principal de circulation traversant le centre-ville

Contrainte de circulation est-ouest liée à la traversée des lignes de chemin de fer 

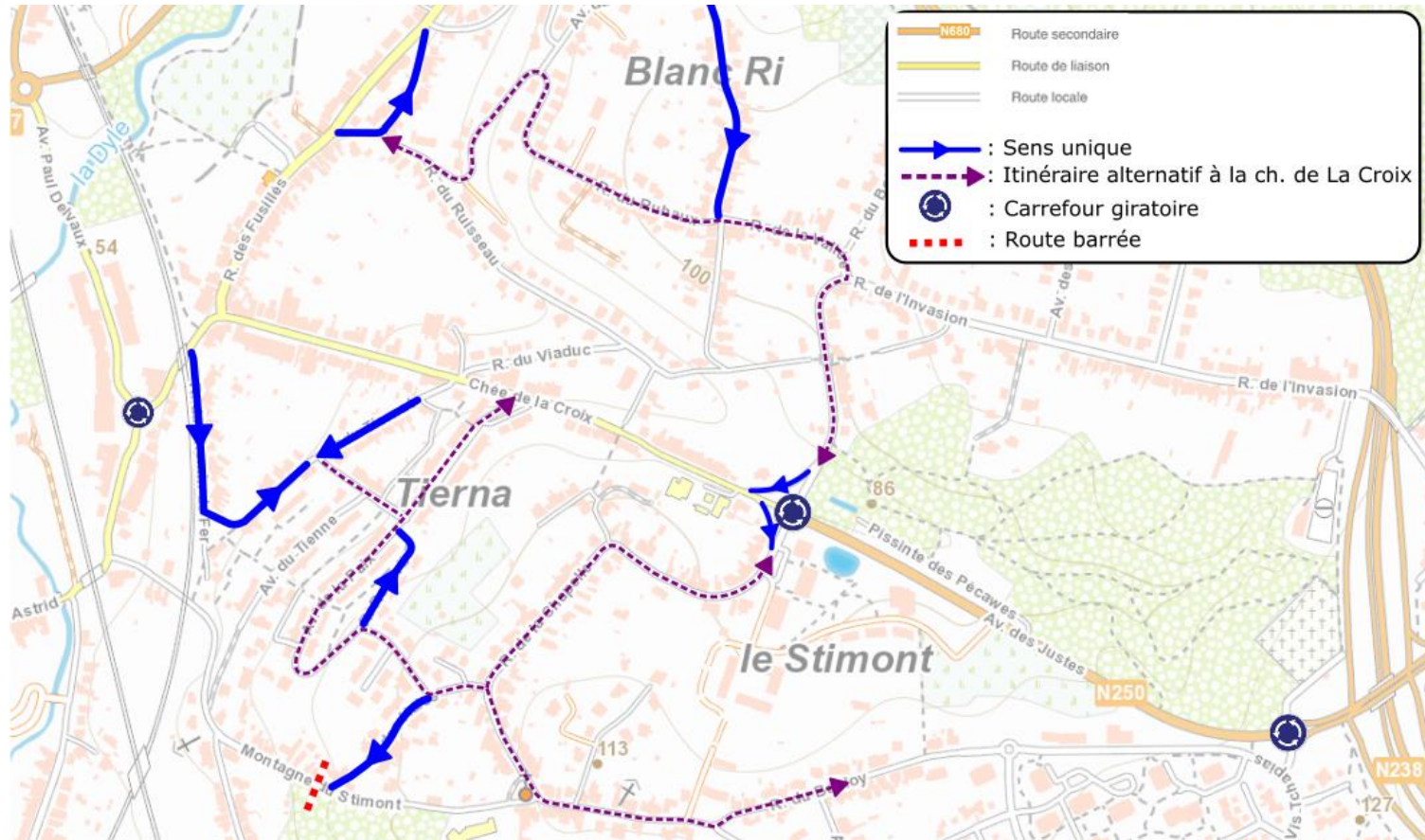


# Circulation routière

## Organisation de la circulation

### Chaussée de La Croix

La circulation dans les quartiers de part et d'autre est contrainte par des sens uniques afin de limiter la circulation de transit tout en maintenant l'accessibilité dans les quartiers et vers écoles

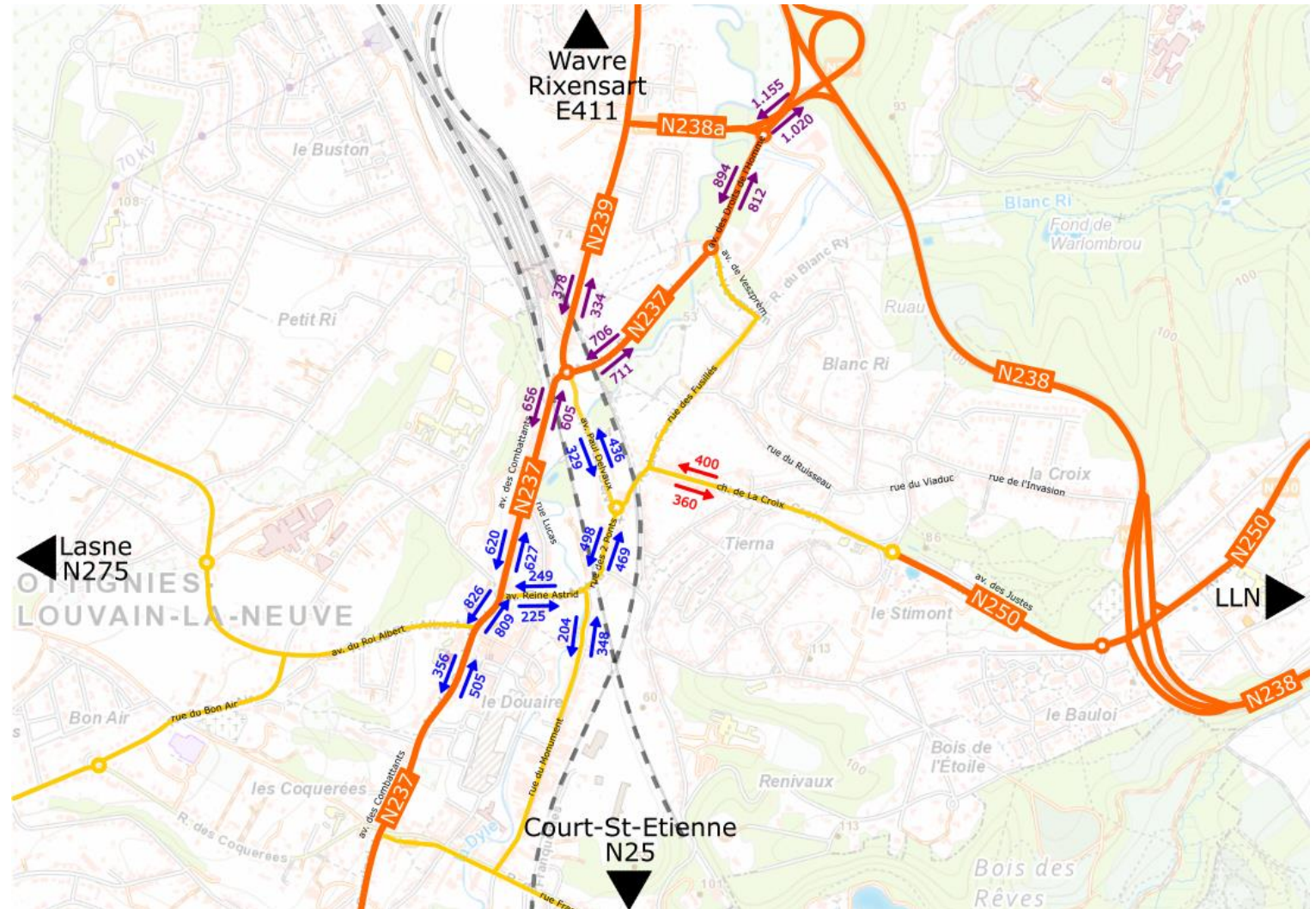


# Circulation routière

## Charge de trafic

### Heure de pointe du matin

Charge de trafic importantes sur l'av. des Combattants entre la gare et l'av. du Roi Albert et sur la N237



Source : ARIES 2017, AME 2018, ARIES 2021

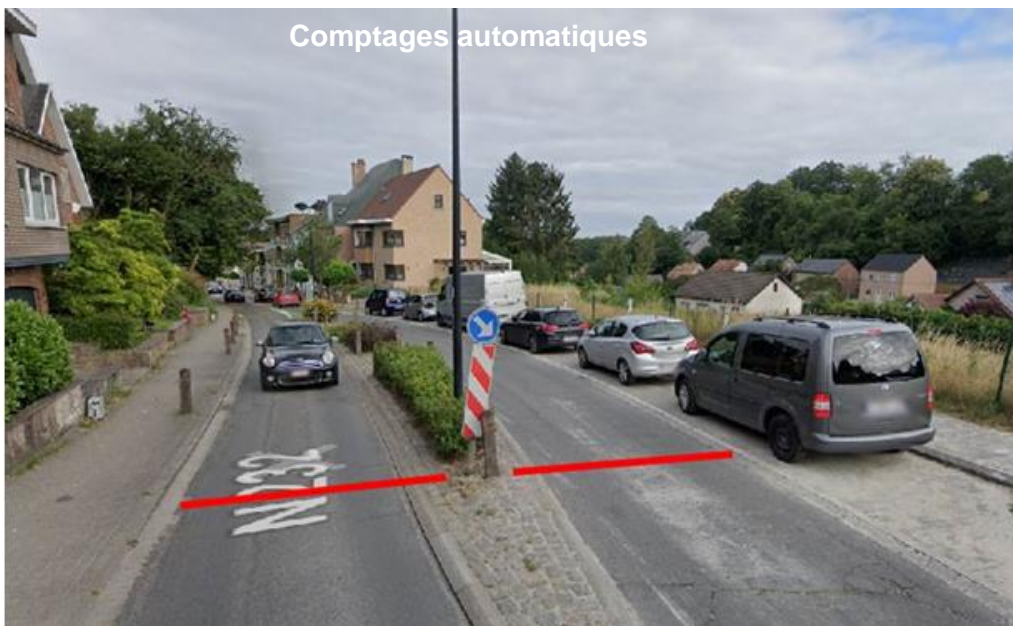


# Analyse spécifique de la circulation routière au droit de la Chaussée de La Croix

## Méthodologie

Campagne de comptage de trafic sur l'axe réalisée par ARIES en **septembre 2021** :

- Des **comptages automatiques** par tubes pneumatiques durant une semaine (ve 03/09/21 au ve 10/09/21)
- Un **comptage cordon** (relevé de plaque) réalisé en HPM en entrée et sortie de l'axe chaussée de La Croix-avenue des Justes pour déterminer le trafic de transit entrant et sortant d'Ottignies (je 09/09/21)



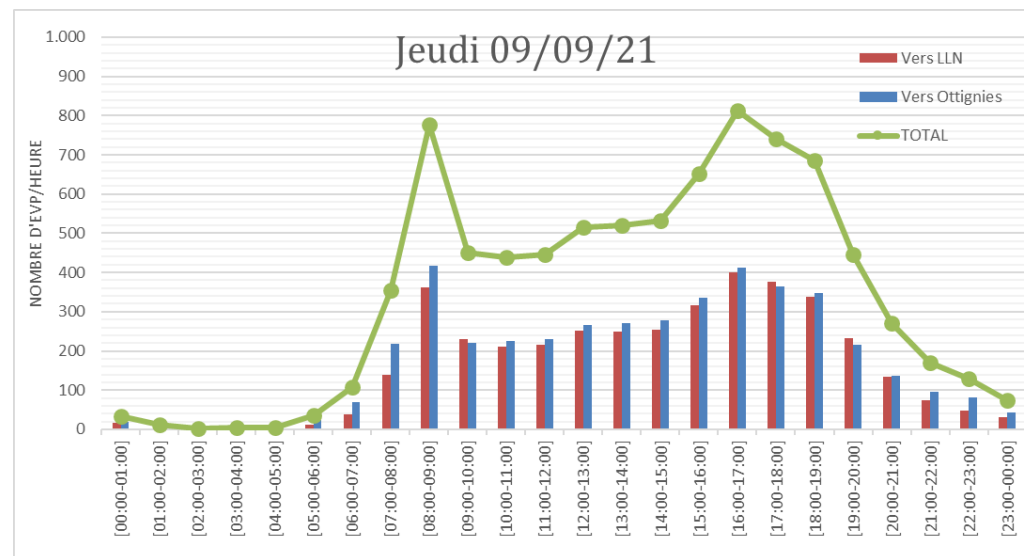
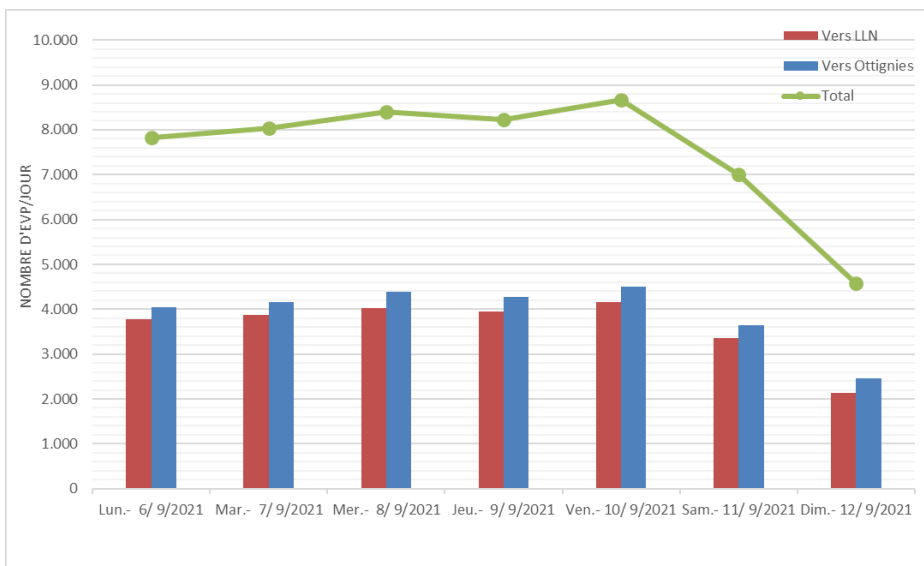
# Analyse spécifique de la circulation routière au droit de la Chaussée de La Croix

## Principaux résultats

- Un trafic moyen d'environ 8.000 EVP/jour en semaine avec une répartition quasiment équivalente entre chaque direction
- Une pointe d'environ 400 véh./heure/sens durant les pointes de la journée en semaine (8h-9h le matin, 16h-18h le soir)
- Un trafic d'environ 200 EVP/heure/sens en journée durant la semaine
- Une **réduction de -30%** du trafic routier en heure de pointe du matin sur l'axe par rapport aux données de 2013.

- Direction Ottignies : **2013** 610 EVP/h → **2021** 400 EVP/h (-34%)
- Direction LLN : **2013** 500 EVP/h → **2021** 360 EVP/h (-28%)

→ Un trafic routier composé à **70%** par du **transit** en heure de pointe du matin (8h-9h) (comptages cordons septembre 2021)

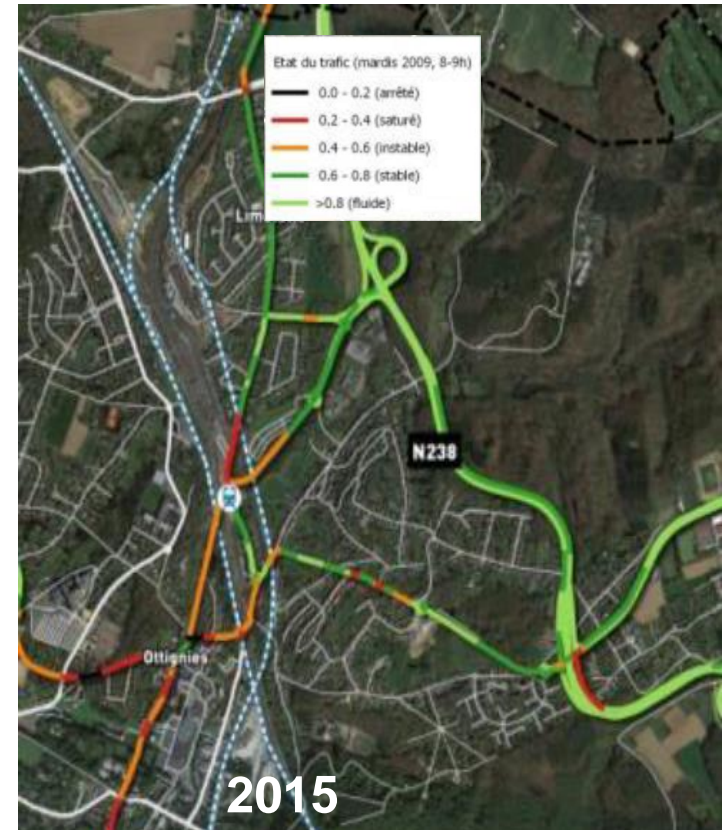
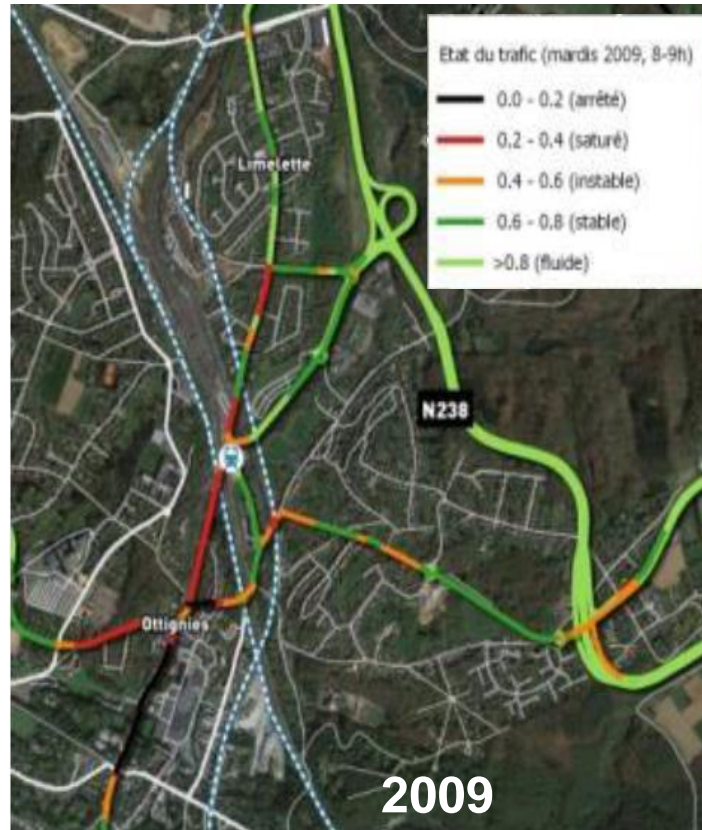


## Congestion du réseau – Évolution de la congestion en heure de pointe du matin entre 2009 et 2015

En heure de pointe du matin :

Analyse des deux cartes d'évolution de la saturation montre une amélioration de la circulation dans l'hyper-centre ainsi que sur la chaussée de La Croix entre 2009 et 2015.

Seuls le rond-point de la gare et l'av. Roi Albert voient une dégradation des conditions de circulation.



# Circulation routière

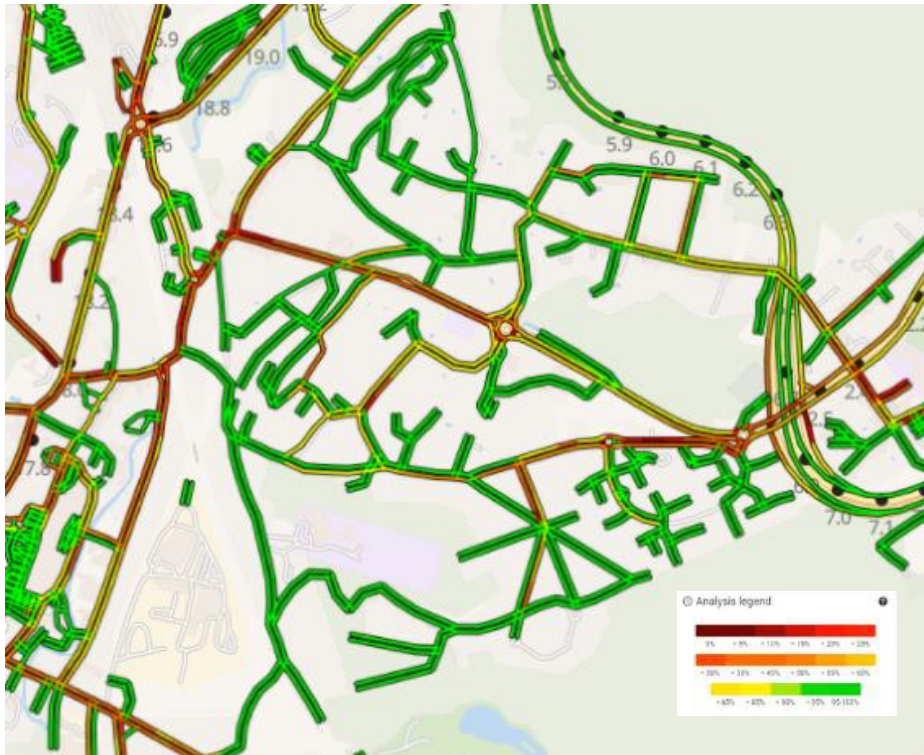
## Congestion du réseau en 2021 – Rapport à la vitesse maximale autorisée

En Heure de pointe du matin :

Circulation ralentie sur tout l'axe entre le centre ville et l'av. des Juste

En Heure de pointe du soir :

Circulation ralentie sur tout l'axe entre le centre ville et l'av. des Juste



Source : Pourcentage de la vitesse maximale autorisée Flow Check, 2021

# Circulation routière

## Trafic en lien avec le bas de la chaussée de La Croix (→ Ottignies)

- Un transit est → sud/sud-ouest dominant
- Un transit non négligeable sur les voiries locales du centre – via la rue du Monument pour bypasser les feux du centre



Source : Comptages cordons UP&CIE 2013, Comptages directionnels AME 2018

# Circulation routière

## Trafic en lien avec le bas de la chaussée de La Croix (→ LLN)

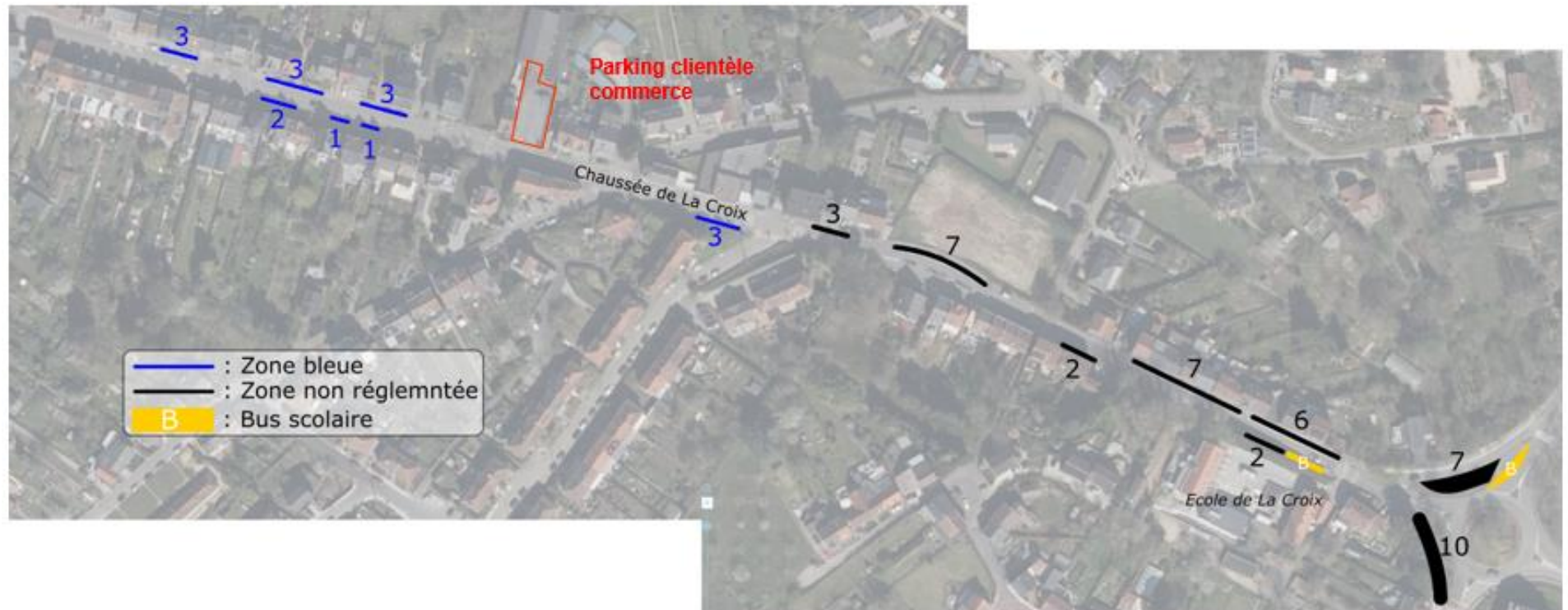
- Un transit sud/sud-ouest vers la chaussée de la Croix → est dominant
- Un transit non négligeable sur les voiries locales du centre – via la rue du Monument pour bypasser les feux du centre



## Stationnement en voirie

### Stationnement chaussée de la Croix

- Stationnement limité en voirie compte tenu de l'étroitesse de la voirie → stationnement régulièrement en partie sur le trottoir entravant ainsi la circulation des piétons

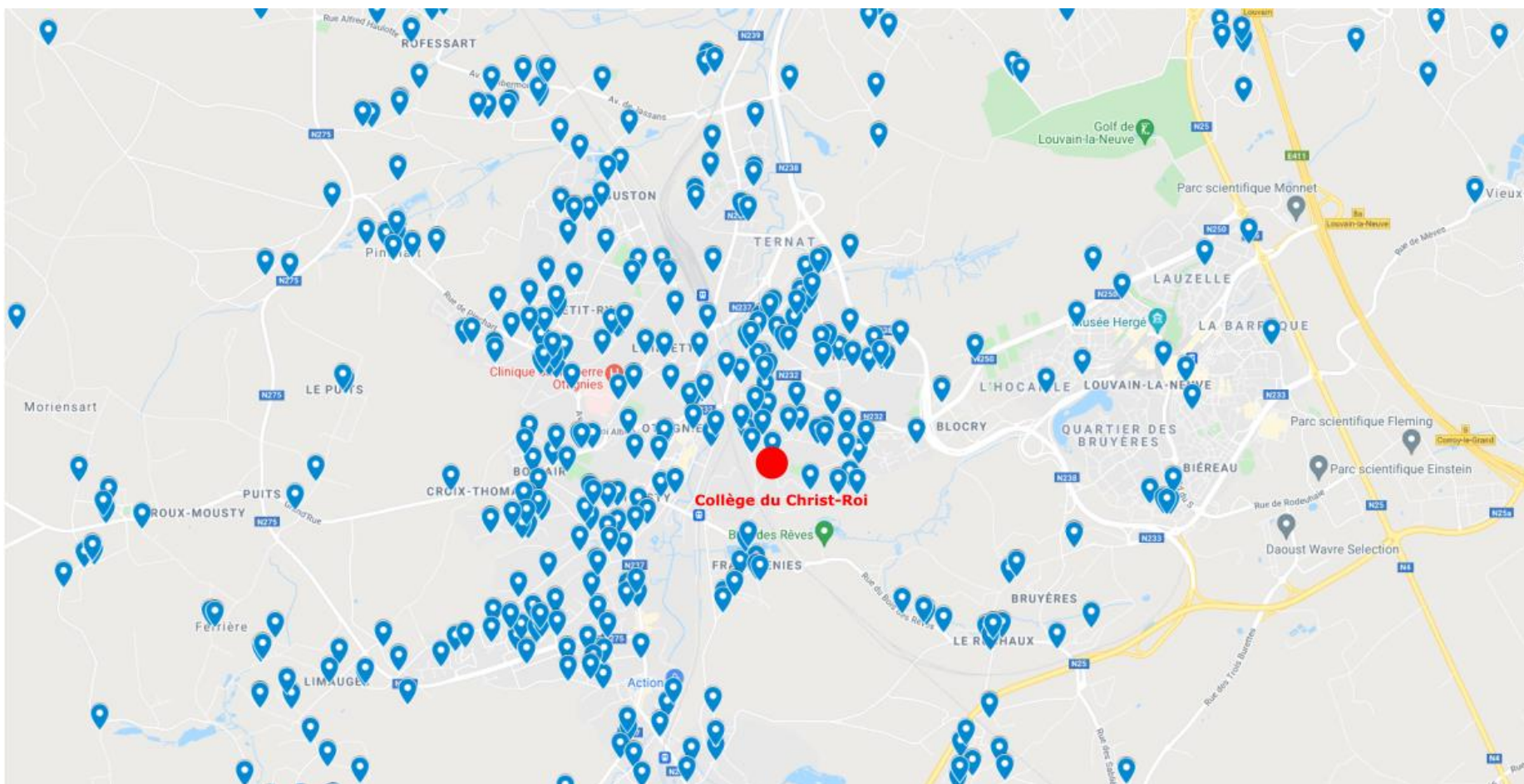




# Focus : Collège du Christ-Roi – Origine des élèves (1)

→ Le quart des élèves ( $\pm 375$ ) résident dans la commune dont 12% à Ottignies

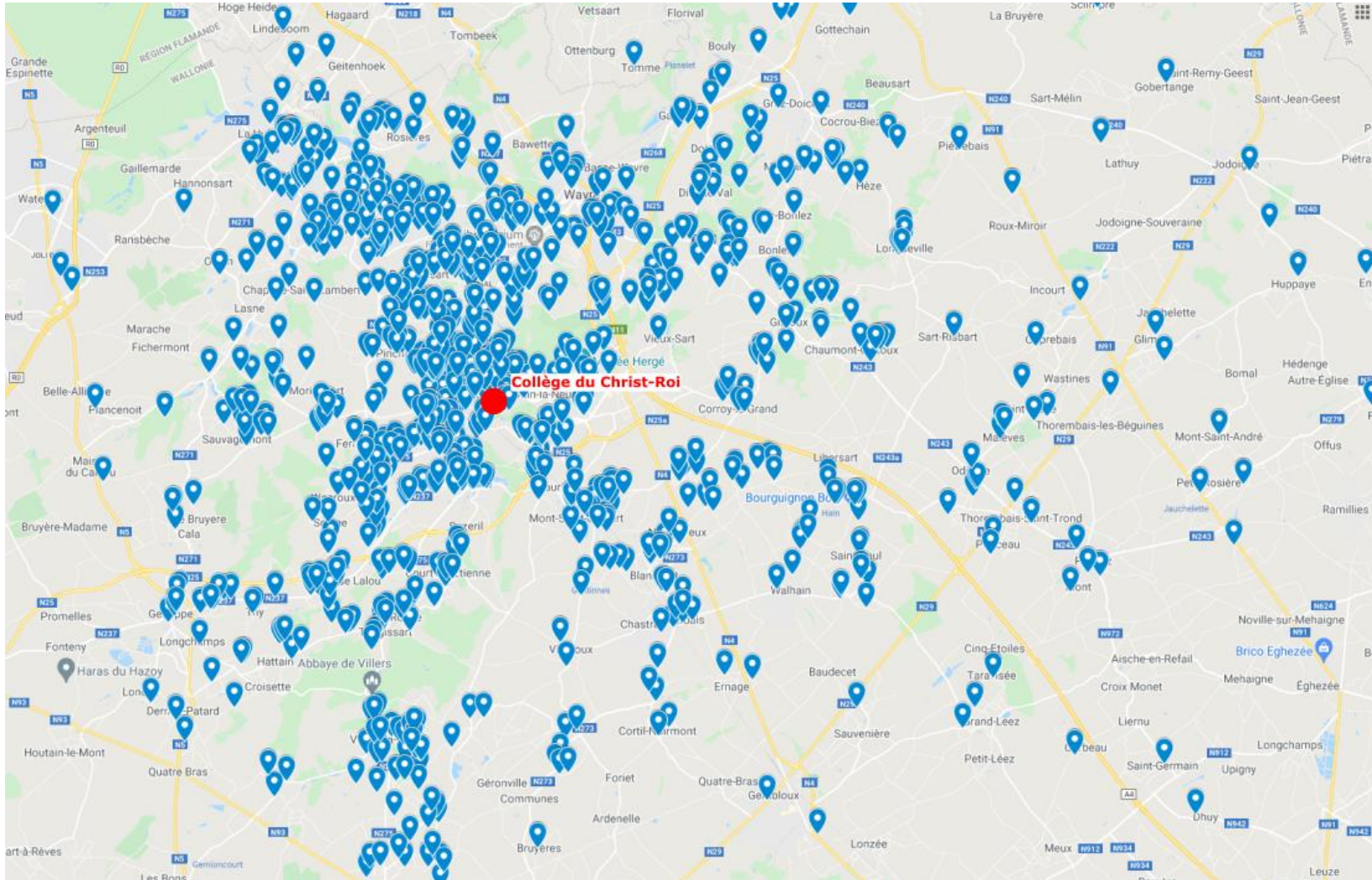
## Echelle communale



## Focus : Collège du Christ-Roi – Origine des élèves (2)

- Un peu plus de 50% des élèves (±790) habitent une commune limitrophe (Wavre : 11% ; Court-Saint-Etienne : 10% ; Rixensart : 9%...)
- Plus grande dispersion spatiale des élèves → Rôle important de l'offre bus pour la desserte de l'école mais également une dépendance à la voiture logiquement plus élevée

### Echelle supra-communale



## **Chaussée de La Croix**

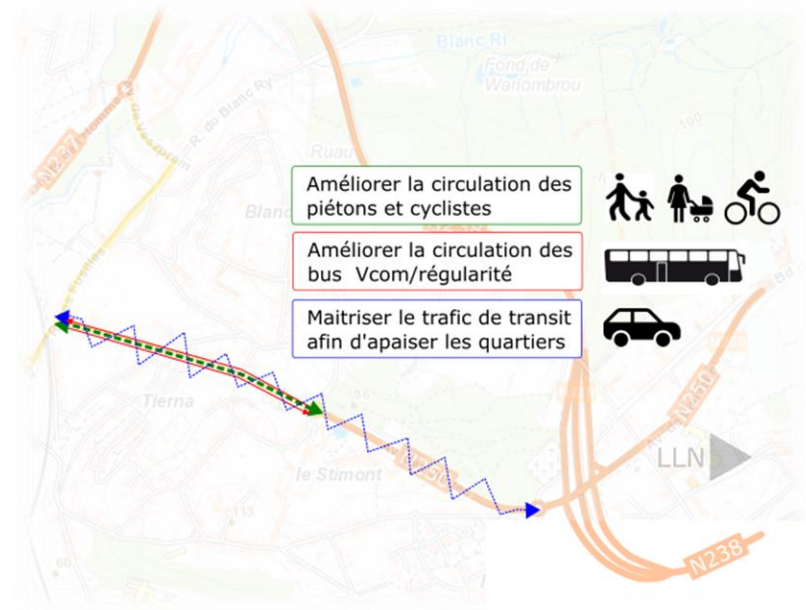
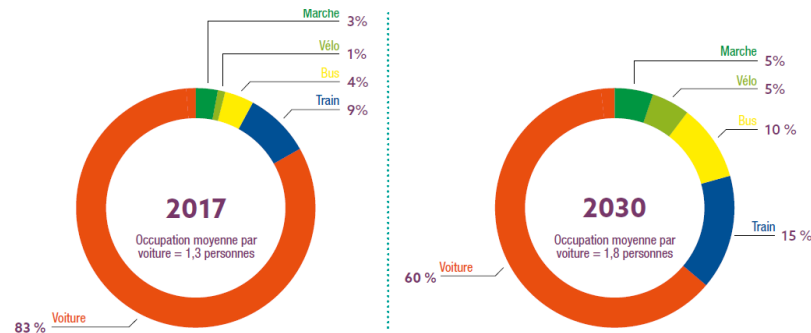
- Une voirie structurante/historique pour la liaison entre Ottignies et LLN
- Voirie étroite dans un cadre bâti résidentiel dense offrant peu de possibilité d'aménagement
- Des trottoirs de bonne qualité mais des largeurs insuffisantes en de nombreux endroits ainsi que du stationnement sur les accotements
- Des aménagements de sécurisation piétonne à souligner : passage pour piéton sur plateau et zone 30
- Faible cyclabilité actuelle de l'axe – rupture dans la liaison entre Ottignies et LLN (alternative « nord » peu attractive – pentes fortes)
- Des itinéraires bus structurants actuellement contraint par la circulation automobile ainsi que les croisements difficiles
- Un trafic routier majoritairement de transit (70% du trafic total).

# Objectifs visés

## Objectif général

Dans un contexte où d'une part l'espace public disponible pour les modes de déplacement n'est pas extensif et d'autre part la saturation des voiries pour la circulation automobile est réelle, le développement de la mobilité et l'intégration de nouveaux gros générateurs de déplacements doit s'accompagner d'un transfert modal en faveur des déplacements alternatifs à la voiture.

Il est donc nécessaire d'améliorer l'accessibilité, la fluidité et la sécurité en centre urbain en encourageant un transfert modal de la voiture vers les autres modes de transport. Ce transfert modal et la réflexion sur les aménagements à réaliser doit intégrer le principe de STOP d'une hiérarchisation des différents modes de transport depuis la marche, le vélo et les transports en commun, pour terminer par la voiture individuelle.



Suivant les principes il est nécessaire pour les deux périmètres étudier de :

### → Chaussée de La Croix

- Améliorer la circulation piétonne et la cyclabilité de l'axe
- Améliorer la vitesse commerciale des liaisons bus structurantes
- Réduire le trafic de transit afin d'apaiser les quartiers et améliorer la sécurité subjective sur l'axe et la circulation des autres modes



***Merci pour votre attention !***

# Les résultats de l'enquête

Votre lien avec la chaussée de La Croix	Occurance
J'habite à proximité de la chaussée de La Croix	38
Je ne fais qu'y passer - Autant dans un sens que dans l'autre	27
J'y dépose mon/mes enfant(s) à l'école de la Croix	24
J'habite chaussée de La Croix	16
Je ne fais qu'y passer - De Louvain-la-Neuve vers Ottignies	7
Je ne fais qu'y passer - D'Ottignies vers Louvain-la-Neuve	7
J'y fais des achats	7
Je travaille chaussée de La Croix	2
Je n'ai pas de lien avec la chaussée de La Croix	2

Autres	7						
Je l'emprunte pour tourner dans la rue des Fusillés- en voiture, je favorise la N238, à vélo, je préfère d'autres itinéraires							
déplacement pour raison prof. suivant nécessité d'accéder quartier paix, ...							
J'y passe rarement . Plutôt sur la rn238							
Je fais l'effort de ne jamais passer par la chaussée de la Croix pour ne pas déranger les riverains. Je pense que tout le monde pourrait faire de même.							
J'y visite des ami-e-s							
Me déplaçant essentiellement à vélo, j'essaie autant que possible d'éviter la Chaussée de la Croix en passant par la Montagne du Stimont.							
Je l'emprunte pour réaliser les visites à domiciles dans le cadre de mon travail							

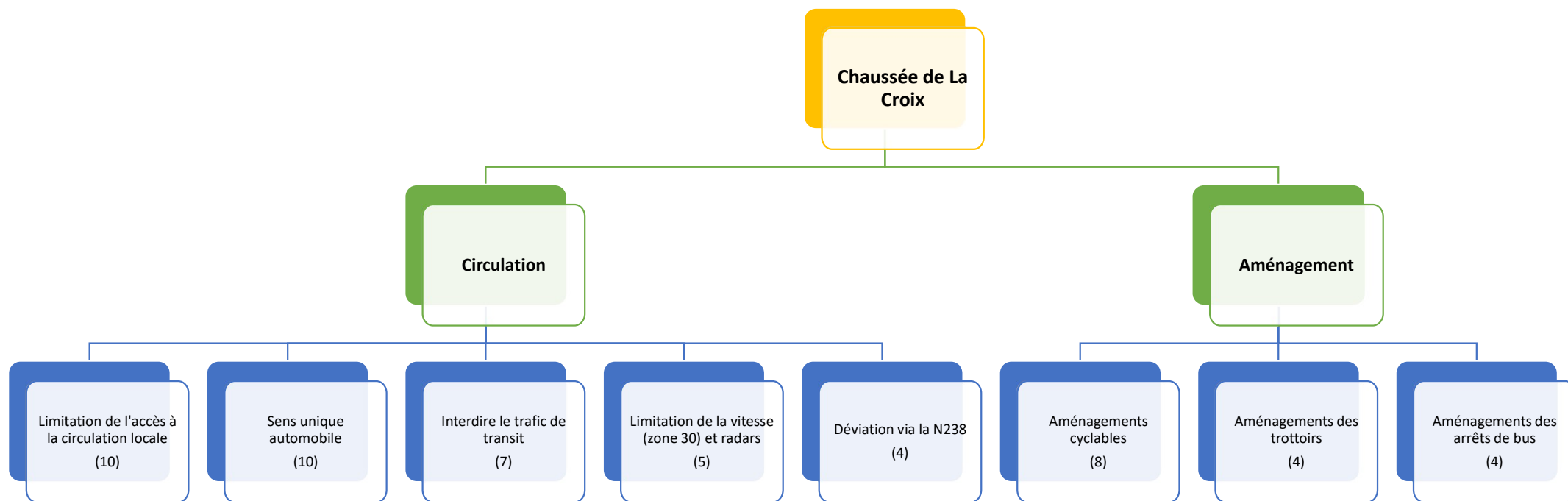
=> 4 déclarent préférer éviter la chaussée

<b>Fréquentation de la chaussée de La Croix</b>	<b>Occurrences</b>
Avec ma voiture personnelle	65
A pied	45
A vélo	38
En transport en commun	5
En voiture partagée	2
Je ne fréquente pas la chaussée de La Croix	1

Principal problème concernant la chaussée de La Croix	Occurrences
Il y a trop de voitures qui y circulent (trafic-embouteillage)	56
Il n'y a pas assez d'aménagements cyclables	52
La cohabitation entre les différents usagers	51
La qualité des trottoirs et des cheminements piétons	34
La qualité des aménagements cyclables	32
La qualité des aménagements pour les transports publics	8
La desserte en transports publics	6

Autres	6
Parking aux <u>abords des écoles</u> et mauvaises signalisation de la présence d'une école, manque un miroir de visibilité à la jonction chaussée de la croix et avenue de la paix	
Les trottoirs sont <u>empruntés par les cyclistes</u> , par peur du trafic routier, mais au mépris de la sécurité des piétons.	
Les places de stationnement trop étroites sur les 2 côtés de la chaussée, les <u>voitures qui se garent sur les trottoirs</u> , les aménagements étroit, les trottoirs avec poteaux/arbres/..	
Qualité du revêtement et " casse voiture"	
Mélange entre gens pressés et riverains ou besoins locaux	
Trop de voiture surtout dans le créneau de 08h15-09h00 et 16h30-17h00 (Chrit-Roi). Le 30/Hr n'est pas du tout respecté et très mal notifié aux automobilistes en comparaison.	

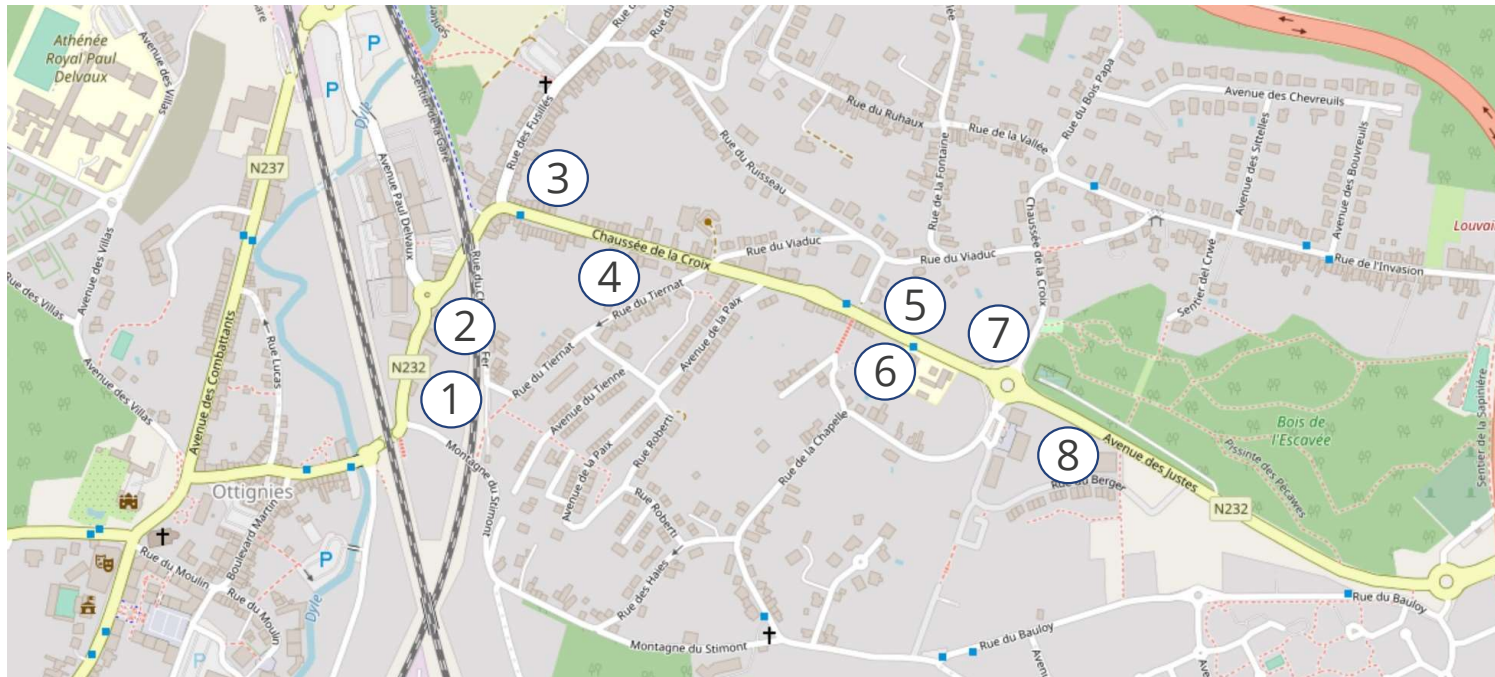
# Suggestions



## Le cas de la chaussée de la Croix (issu des ateliers thématiques)

- Objectif : réduire la pression du trafic sur la chaussée
- Liaison nécessaire ou pas ? Transit ou pas ?
  - Privilégier la circulation locale
- En //, proposer des alternatives (TEC, VAE...)
- Réflexion plus large sur le contournement
  - Réflexion sur le barreau Sud
- Accessibilité des commerces
  - Ne pas rendre le centre-ville inaccessible

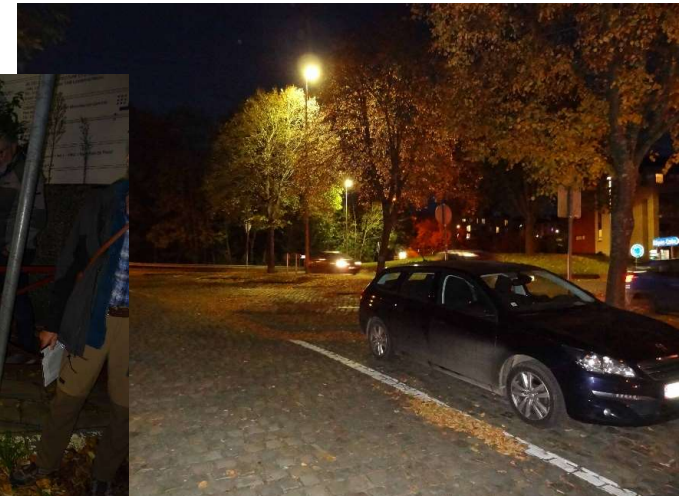
# Visite de terrain



- ① Christ-Roi : étudiants à pied, parents en voiture
- ② Rue cyclable
- ③ Commerces >< transit
- ④ Trottoir avec obstacles (arbres), vélos, sortie de véh.

- ⑤ Rétrécissement, éclairage
- ⑥ Etat du trottoir et feuilles d'arbres
- ⑦ Sortie d'école, kiss & ride et pédibus
- ⑧ Lotissement : manque une sortie en amont

# Visite de terrain



# Suggestions



Vos réactions ?

# Les problématiques prioritaires ?

Questions,  
remarques,  
suggestions

Pistes  
d'amélioration,  
éléments  
positifs

Points  
d'attention,  
éléments  
négatifs

# Les suites : préparation de l'atelier 2