

Ottignies – Louvain-la-Neuve

Programme d'Actions Mobilité
(PAM)

Atelier Centre-ville d'Ottignies
9 novembre 2021

Déroulement de la rencontre

- 30' • **Visite de terrain**
- 20' • **Présentation des membres de l'atelier**
- 5' • **Rappel du rôle des ateliers**
- 30' • **Présentation des données objectives + échanges**
Arnaud Gossiaux, bureau d'études ARIES
- 30' • **Présentation des résultats de l'enquête + échanges**
Nicolas Rochet, Espace Environnement
- 5' • **Les suites : Préparation de l'atelier 2**

Les membres de l'atelier

Le rôle des ateliers

Les données objectives

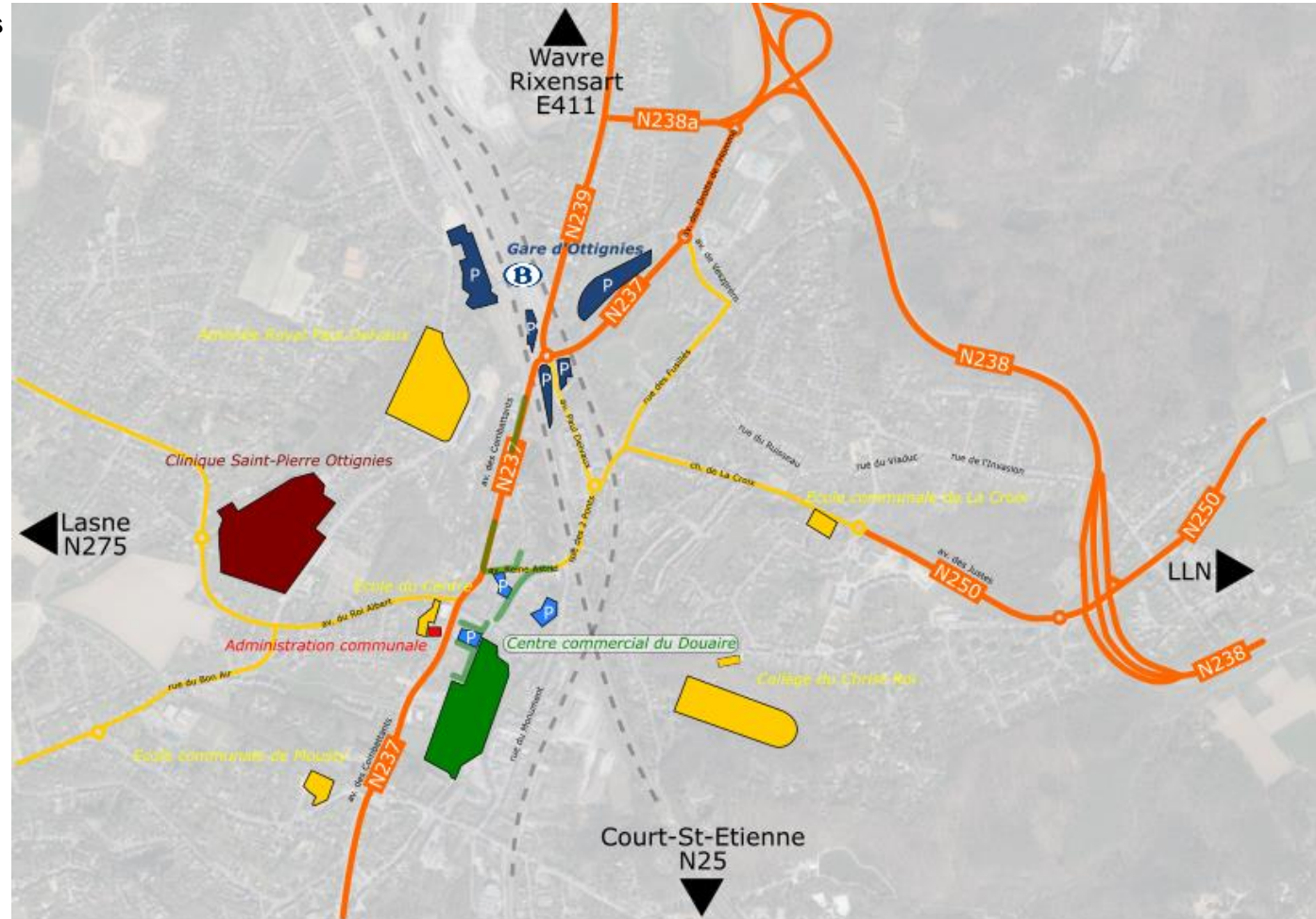
Contexte urbain et réseau viaire

De nombreux générateurs de déplacements 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



Contexte urbain et réseau viaire

De nombreux générateurs de trafic projetés – Renforcement de la densité de l’habitat dans l’hypercentre :

- Urbanisation du centre-ville (schéma directeur du centre) (1)
- Urbanisation aux abords du Douaire (PCAR du Douaire) (2)
- Urbanisation sur le parking des Droits de l’Homme (PCAR des Droits de l’Homme) (3)
- Transformation et urbanisation des abords de la gare d’Ottignies (Master Plan de la gare) (4)
- Projet Bétons Lemaire (5)
- Projet SAMAYA (6)
- Réaffectation de la clinique St Pierre (7)
- Place du centre (8)

L’ensemble de ces projets va accroître de manière très significative la demande en déplacements tous modes confondus (+3.000-4.000 habitants d’ici 2030 à proximité immédiate du centre + bureaux + commerces et équipements) :

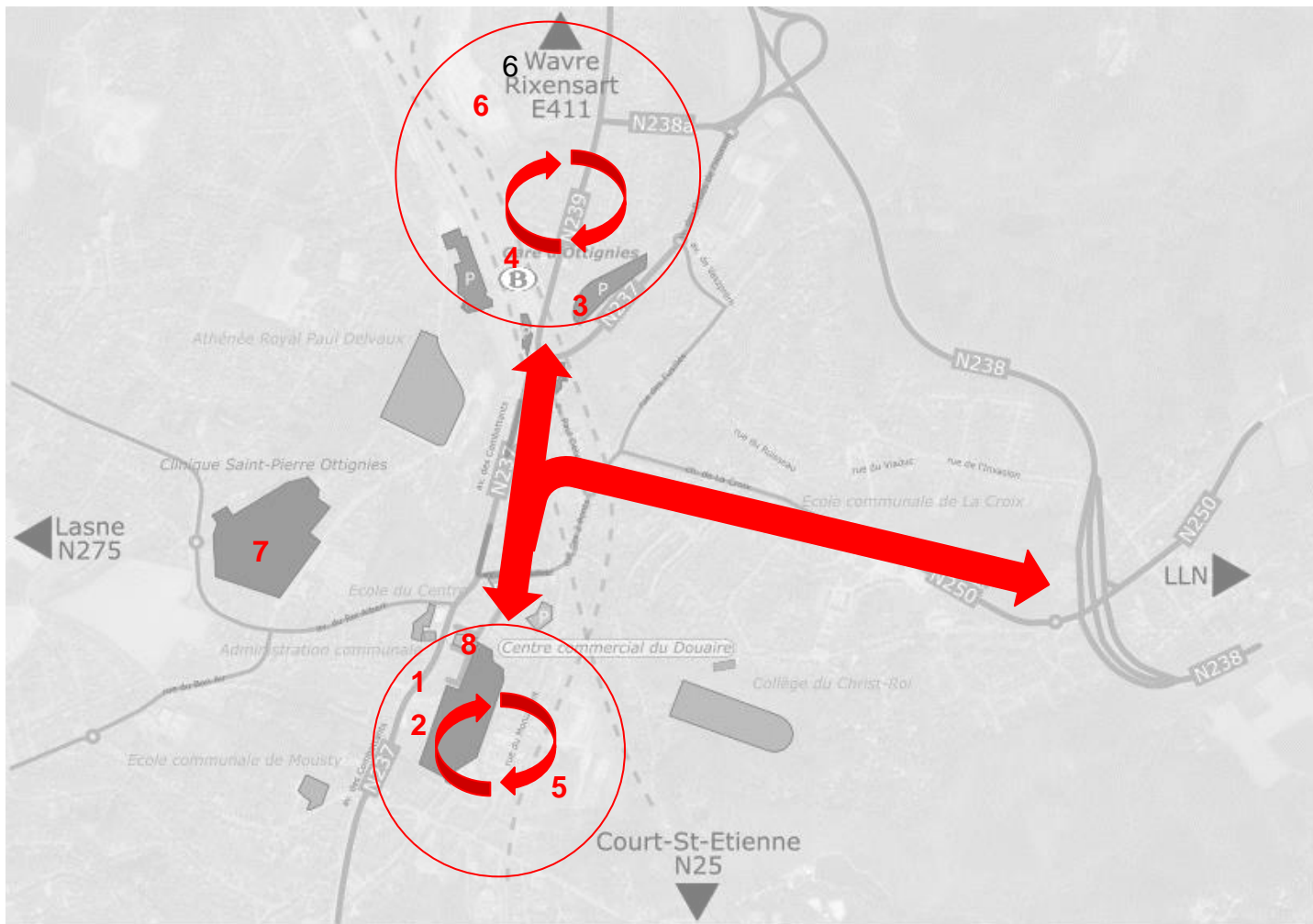
Pour les modes actifs :

- En lien avec la gare
- le centre-ville et les commerces
- Les écoles
- Le pôle de Louvain-la-Neuve

Pour les transports publics :

- En lien avec le pôle multimodal de la gare
- Avec les différents arrêts

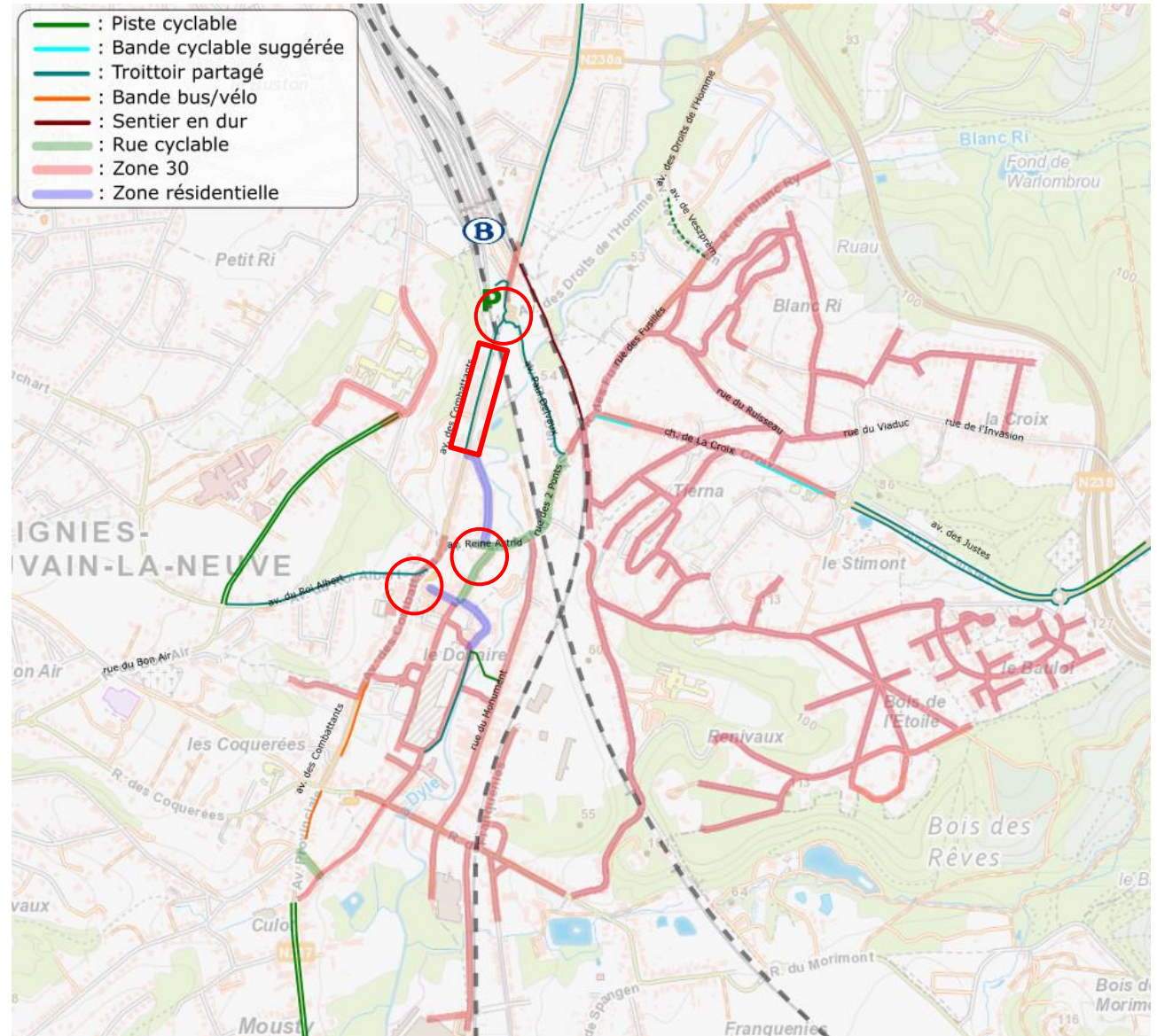
Pour la voitures en lien avec l’extérieur de la commune.



Modes actifs

Hypercentre :

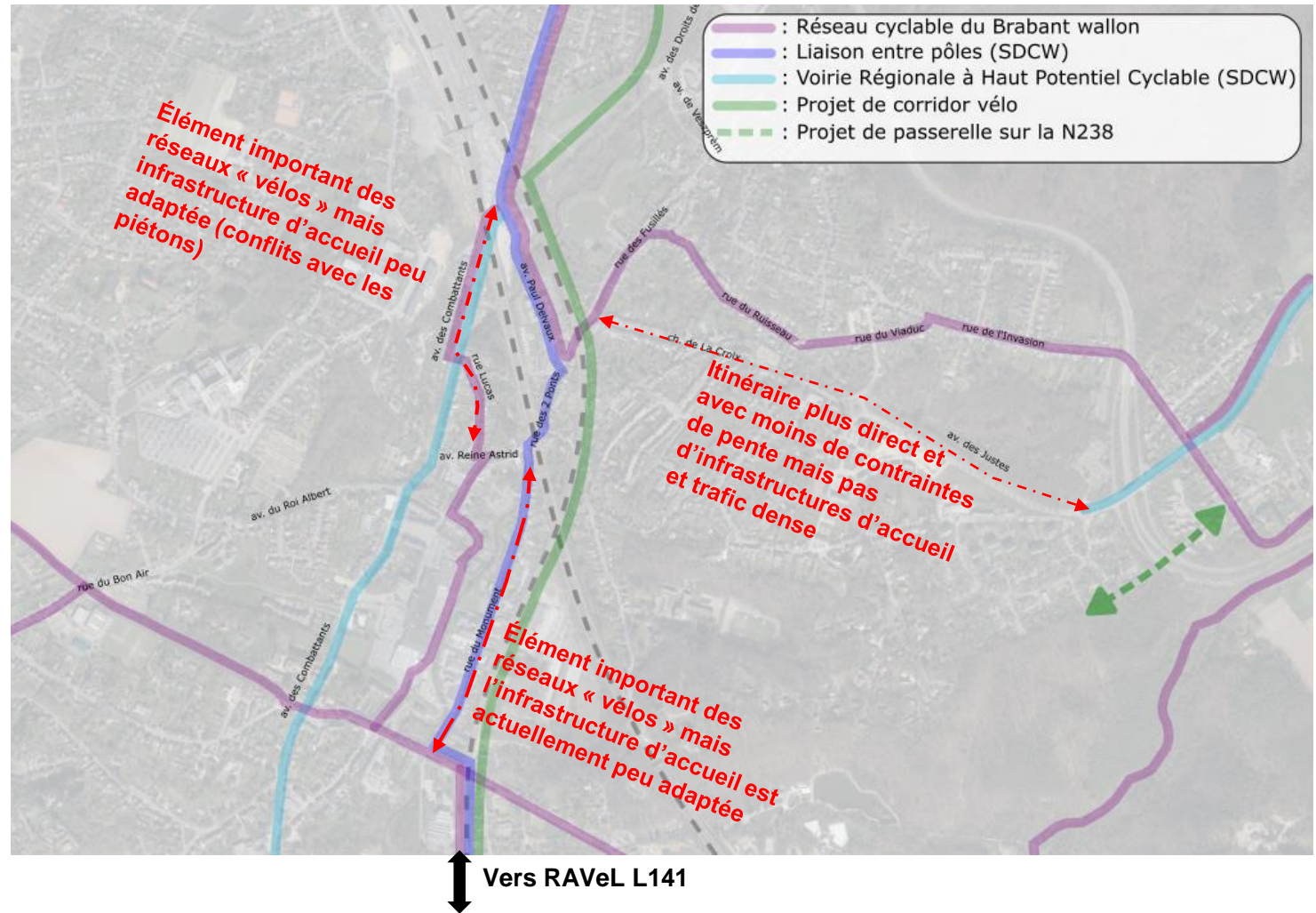
- Des infrastructures piétonnes de bonne qualité mais des largeurs de trottoirs insuffisantes (< 1,2 m) à certains endroits compte tenu des usages multiples (av. des Combattants)
- Absence de piste cyclable mais présence de nombreuses voiries en zone 30
- Présence de rues cyclables et de trottoirs partagés (relation avec la gare)
- Faible cyclabilité de l'avenue des Combattants entre la gare et la rue Lucas (conflits piétons/cyclistes – circulation à vitesse réduite >< cyclistes quotidiens)
- Problèmes de « continuités » des cheminements cyclables aux carrefours et giratoires



Modes actifs – réseaux cyclables

Hypercentre :

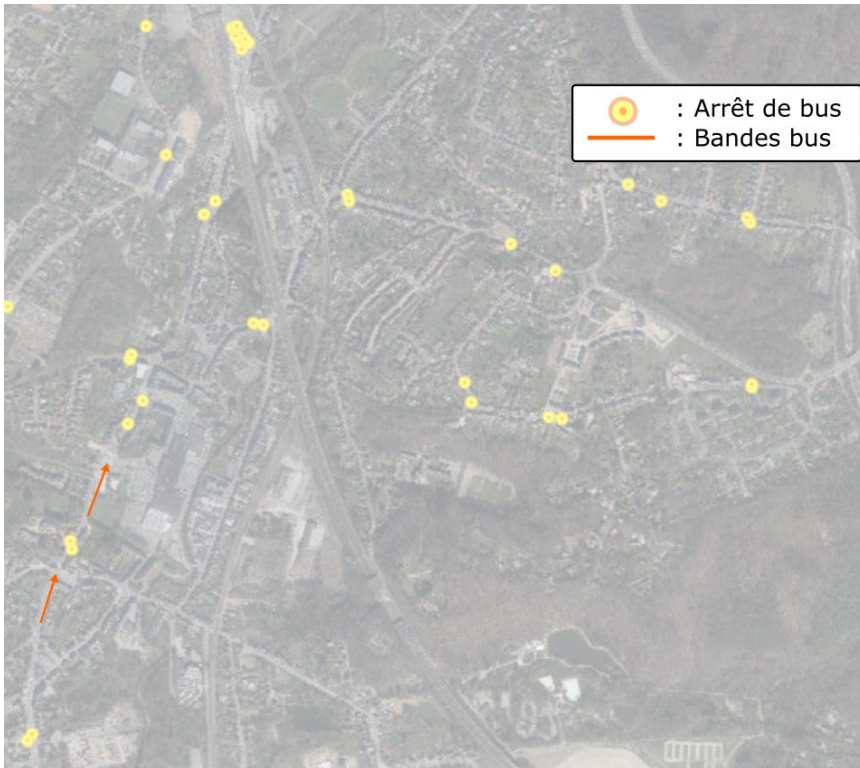
- Importance du développement futur du corridor vélo nord-sud le long de la Dyle et du chemin de fer
- Lien avec le RAVeL L141
- Importance du développement du potentiel cyclable de l'avenue des Combattants
- Alternative à l'av. des Combattants via la rue P. Delvaux



Transports en commun

Hypercentre :

- Itinéraires bus structurant (lignes 17, 19, 20, 28, 29, 30, 31 et 39) sur l'avenue des Combattants (RN 237) en relation avec la gare d'Ottignies
- Aménagement de bande bus dans le sens sud-nord sur l'av. des Combattants au droit des carrefours avec la rue de la Station et de l'entrée du Douaire
- Pas d'infrastructures spécifiques dédiées au bus dans le sens Nord/SUD de l'axe de l'av. des Combattants + Absence de bande bus entre la gare et l'église → Vitesses commerciales des bus impactées par le trafic dense → *Réduction d'attractivité Vs Voitures*

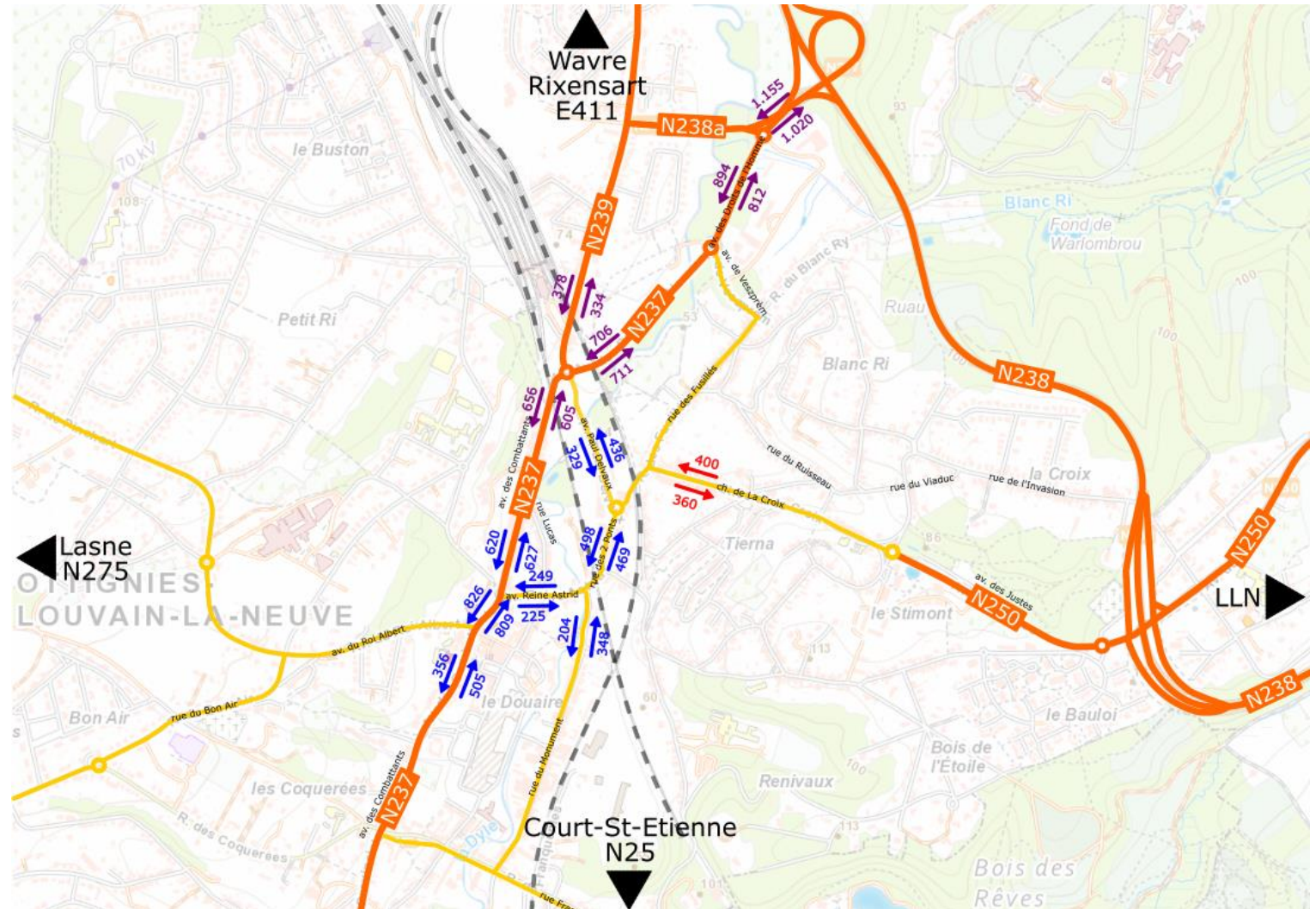


Circulation routière

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



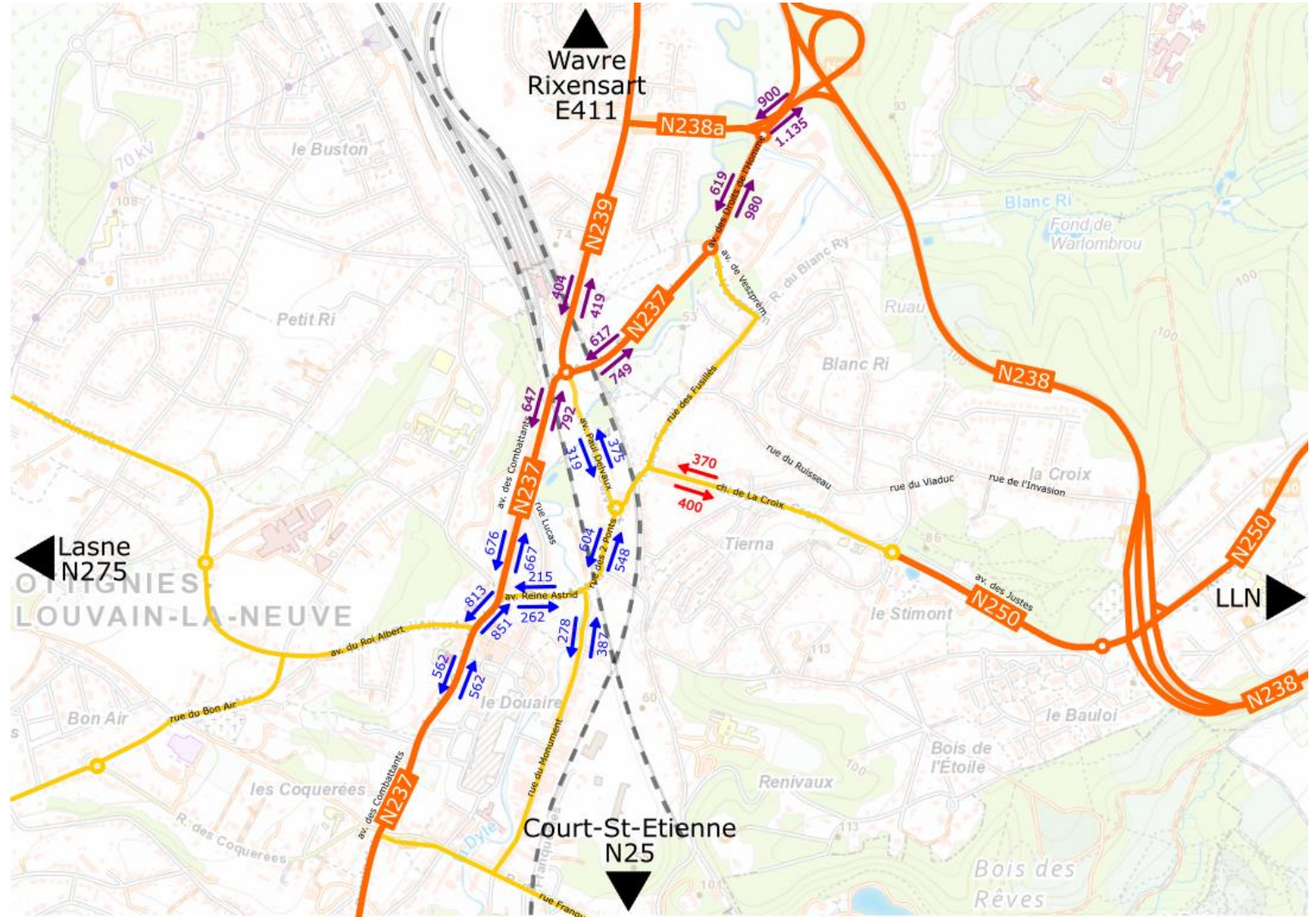
Source : ARIES 2017, AME 2018, ARIES 2021

Circulation routière

Charge de trafic

Heure de pointe du soir

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

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.

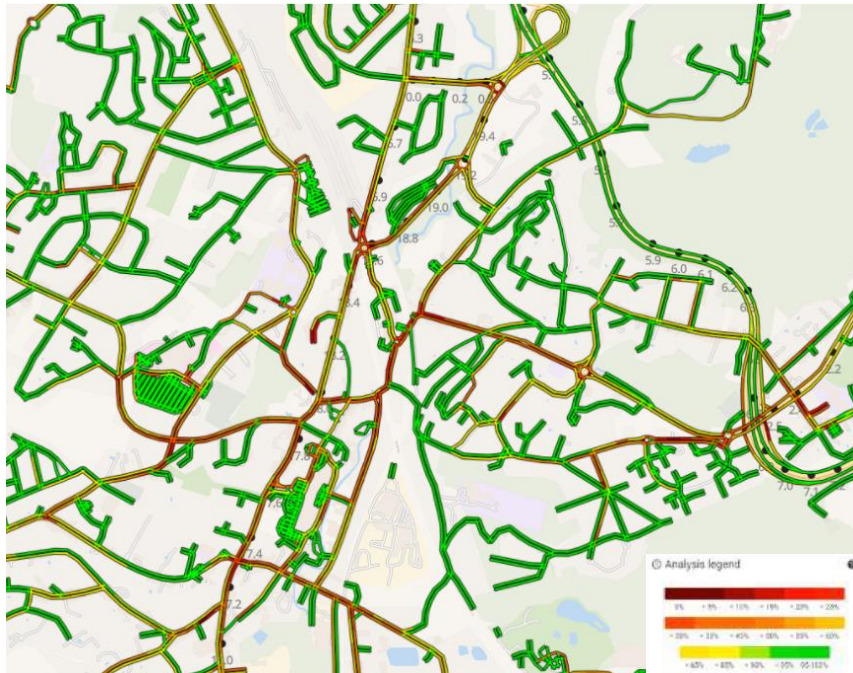
Seuls le rond-point de la gare et l'av. Roi Albert voient une dégradation des conditions de circulation.



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

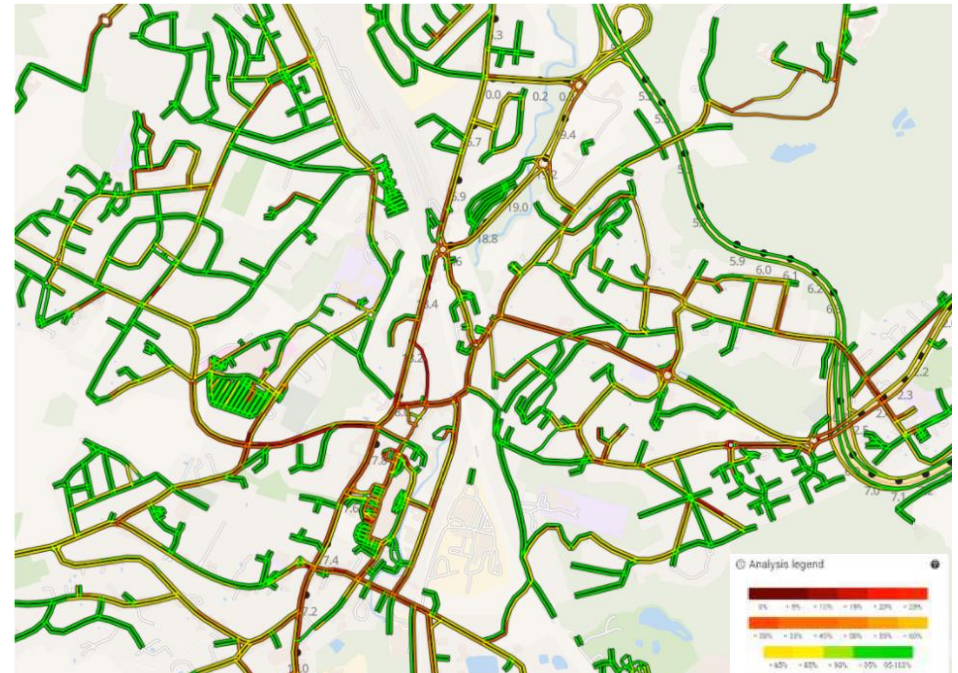
En Heure de pointe du matin :

- Axe principal av. Combattants/av. Provinciale – saturé à instable au principaux carrefours
- Axe est-ouest (av. du Roi Albert – av. Reine Astrid - rue des Deux Ponts – ch. de la Croix) à saturation ou proche de la saturation également
- Charges importante sur la rue du Monument depuis/vers le rond-point av. Reine Astrid



En Heure de pointe du soir :

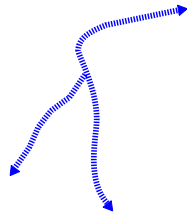
Contraintes similaires à la pointe du matin



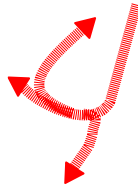
Circulation routière

Trafic de transit à l'échelle du centre

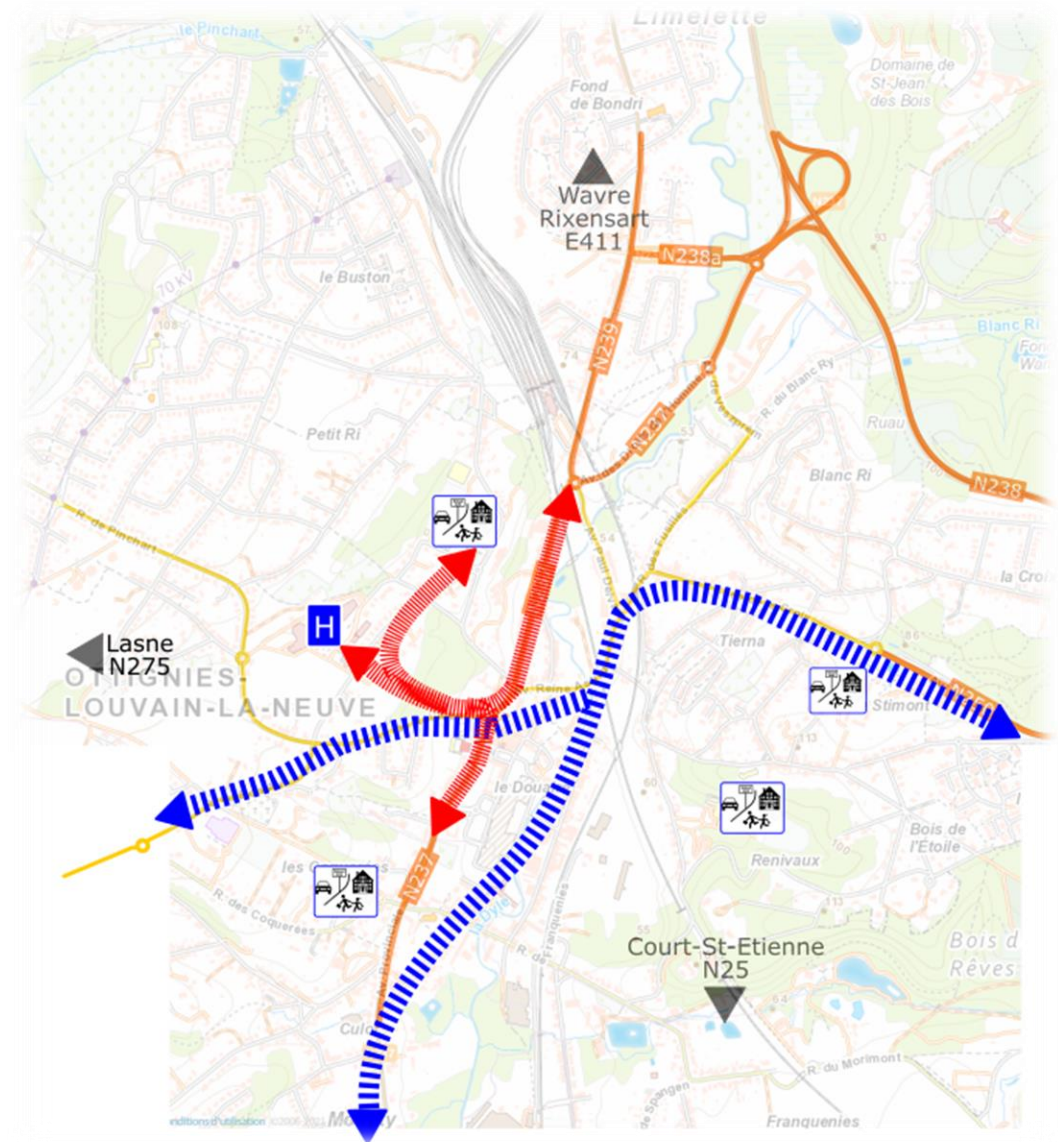
D'après les différentes études menées dans le centre (PCM, EIE, RIE, ...) de nombreux flux de transit ouest-est ou sud-ouest - est sont réalisés en baïonnette via l'av. des Combattants par l'hypercentre



La circulation en lien avec l'hôpital et les écoles à l'ouest de la gare se fait via l'av. du Roi Albert depuis/vers l'av. des Combattants.



Trafic de transit nord-sud limité à $\pm 33\%$ de la charge de trafic



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



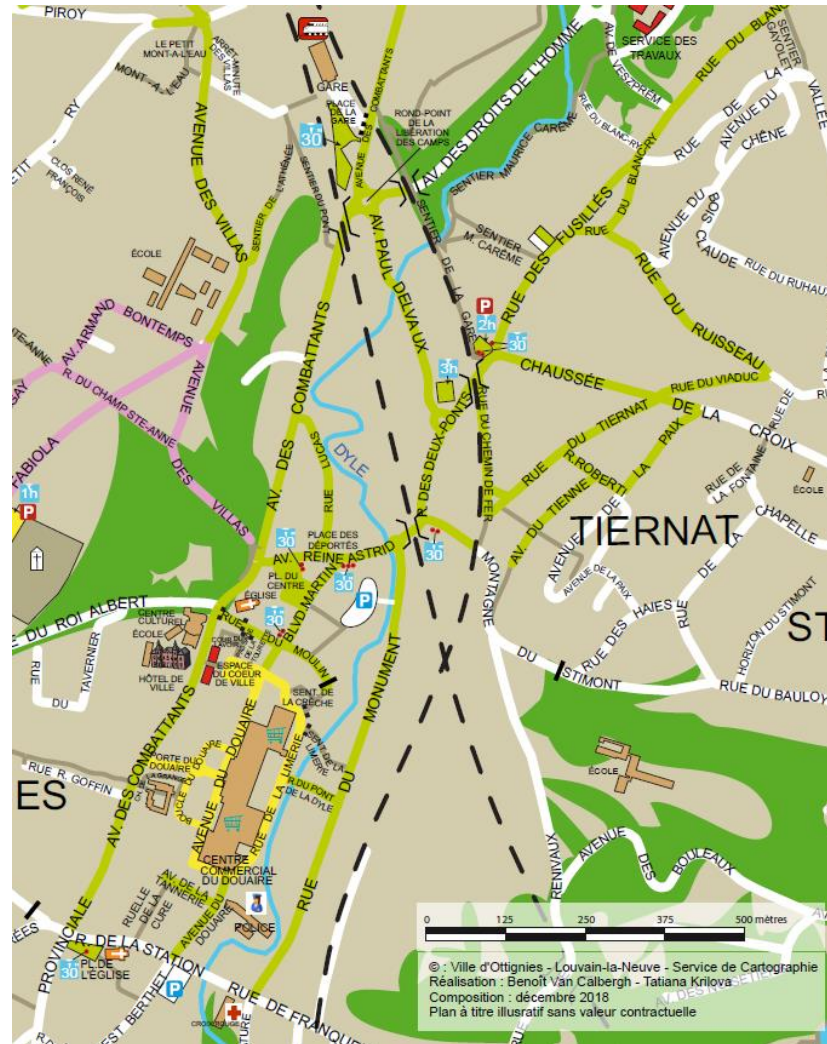
Source : Comptages cordons UP&CIE 2013, Comptages directionnels AME 2018




Offre en stationnement

Stationnement en voirie

Hypercentre et av. des Combattants

- Gestion du stationnement via disque de stationnement (2h ou 3h)
- Poches de stationnement de grandes capacités autour du centre et du Douaire (±800 places)
- ±70 places longitudinalement sur l'av. des Combattants → Usage des riverains et clients des commerces
- Pas de stationnement sur l'av. P. Delvaux



Zone bleue à Ottignies	
Zone 1 : (carte de riverain interdite)	Parking du Douaire et du Cœur de Ville. Du lundi au samedi de 8h00 à 18h00. Stationnement gratuit avec disque de stationnement pour une durée de 3 heures. (excepté parking du cimetière - durée de 1 heure)
Zone 2 :	Gare - Centre Du lundi au vendredi de 8h00 à 18h00. Stationnement gratuit avec disque de stationnement pour une durée de 2 heures. (excepté parking de la maison de la Citoyenneté - durée 3 heures et parking de la Gare - durée 30 minutes)
Zone 3 :	Clinique Du lundi au samedi de 9h00 à 18h00 Stationnement gratuit avec disque de stationnement pour une durée de 2 heures.
	Parking gratuit de dissuasion
	Parking (carte de riverain interdite)
	Emplacement 30 minutes



Hypercentre

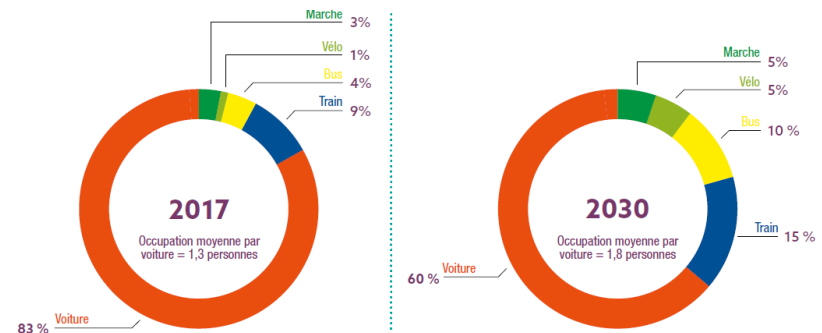
- Rencontre de **plusieurs axes structurants contraints** par les lignes de chemin de fer et la vallée de la Dyle
- **Des infrastructures piétonnes de bonne qualité** mais des largeurs de trottoirs insuffisantes à certains endroits compte tenu des usages multiples (ex : trottoir partagé sur l'avenue des combattants) en particulier en relation avec la gare
- **Aménagement cyclable présents mais à renforcer et compléter**
- Des **aménagements qualitatifs à souligner** (zone 30, trottoir partagé, rue cyclable, zone résidentielle)
- Des **itinéraires bus structurants en relation avec la gare également contraints par la circulation automobile** dense et l'absence d'infrastructures en site propre
- Des **volumes de trafic importants menant aux limites de capacité du réseau sur les axes principaux**
- **Formation de plusieurs itinéraires de transit sur voiries locales** en particulier sur la rue du Monument / ch. de La Croix

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.

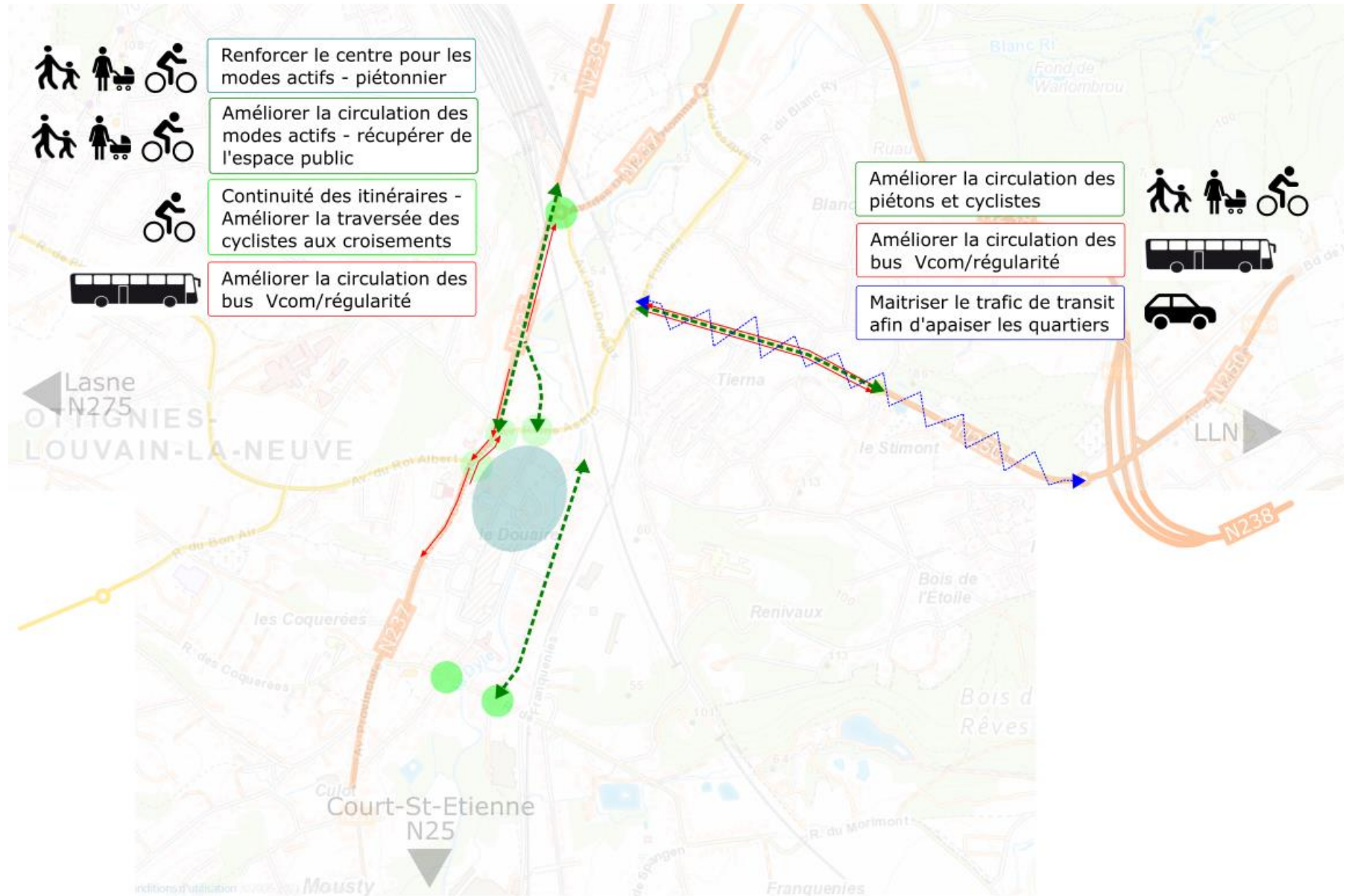


Suivant les principes il est nécessaire pour le périmètre de :

- **Améliorer les infrastructures piétonne notamment pour répondre à la demande spécifique en lien avec la gare**
- **Améliorer et renforcer les aménagements cyclables**, notamment sur l'avenue des Combattants et traversabilité des axes/croisements
- **Faire du centre-ville un espace apaisé des voitures** afin de renforcer la qualité pour les piétons et cyclistes
- **Améliorer la vitesse commerciale des bus** en les isolant de la circulation automobile
- **Réduire le trafic de transit dans l'hypercentre et les voiries locales**



Principaux enjeux



Merci pour votre attention !

Les résultats de l'enquête

Mon lien avec le centre d'Ottignies	Occurances
J'y fais des achats	78
J'y prends le train	32
J'habite dans le centre d'Ottignies	24
Je ne fais qu'y passer et c'est principalement pour aller vers Louvain-la-Neuve	15
J'y dépose mon/mes enfant(s) à la crèche/école	12
Je ne fais qu'y passer et c'est principalement pour aller vers Court-Saint-Etienne/Genappe	9
Je travaille dans le centre d'Ottignies	8
Je ne fais qu'y passer et c'est principalement pour aller vers Rixensart/Lasne	7
Je ne fais qu'y passer et c'est principalement pour aller vers Wavre	3
Je n'ai pas de lien avec le centre d'Ottignies	1
Autres	2
Clinique et de rares réunions à la maison communale	
Je traverse le centre pour aller à la clinique st Pierre	

Quand je fréquente le centre d'Ottignies, je m'y rends le plus fréquemment :	
avec ma voiture personnelle	61
à pied	55
à vélo	37
en moto	1
en transport en commun	1

Principal problème de circulation au centre-ville	Occurances
Il y a trop de voitures qui y circulent (trafic-embouteillages)	58
Il n'y a pas assez d'aménagements cyclables	39
La gestion des croisements des différents usagers	33
La qualité des aménagements cyclables	32
La qualité des trottoirs et des cheminements piétons	25
La desserte en transports publics	10
La qualité des aménagements pour les transports publics	4
Autres	7

Trop de différence de statut entre toutes les rues

La gestion des parkings (durées, rotation, voitures ventouses)

La distance entre la gare et le centre-ville, qui crée une certaine forme de "concurrence" entre les moyens de transports publics soit vers le centre, soit vers la gare.

Les voies d'accès à Ottignies sont limitées à cause des rails, Ottignies est une commune de transit pour bcp et Le Christ-Roi ainsi que la clinique drainent bcp de trafic

Dépose sauvage d'écolier aux alentours du collège ChristRoi

La cohabitation entre les différents modes de déplacement

Le manque de zone réservée aux riverains alors que les nationales desservent les endroits

Suggestions

- Aménagements
 - **Aménagements cyclables sécurisés** grands axes (**10 citations**)
 - **Piétonnier** place du Centre, centre-ville (3 citations)
 - Carrefours Saint Remy (pour priorité aux piétons et cyclistes) (2 citations)
 - Parkings vélos (2 citations)
 - Fermer le passage à niveau gare d'Ottignies
 - Maintien de **l'accessibilité voiture** pour les personnes âgées
 - Contournement Masaya

Suggestions

- Plan de circulation
 - **Empêcher le transit**, dévier le trafic, > N238 **(8 citations)**
 - **Boucle** (dont Douaire, Monument, Martin) **sens unique (6 citations)**
 - **Sens unique chaussée de la Croix (4 citations)**
 - Fluidifier (moins de feux, synchronisation des feux axe CSE-gare-N238)
 - Stationnement alterné rue du Monument
 - Organisation des déposes des enfants pour les écoles
 - Partager la route

Suggestions

- Transports en commun
 - Ligne de bus Croix -> Petit Ry
 - TEC LLN – Clinique
 - Bus scolaire gratuit
 - Communication
- Mobilité et urbanisme

Vos réactions ?

Les suites : préparation de l'atelier 2

Synthèse des ateliers thématiques sur le plan de circulation au centre-ville

Boucle en sens unique au centre d'Ottignies + sites propres bus + taxi + vélo

- Principe : canaliser la circulation automobile pour dégager l'espace nécessaire au TEC et modes actifs
- Encourage le report modal mais qui doit être porté par le plus grand nombre + arbitrage politique
- Demande une restructuration complète du centre et une revalorisation de la rue du Monument (plus-value)
 - Redessiner la ville, // SGA, PCAR
 - Questionnement sur les sens de circulation

Adapter le plan de circulation

- Une vision globale pour le centre-ville
 - PCAR et SGA
 - Intégrer le concept de piétonnier
 - Zone 30
- Attention au transit parasite dans les quartiers avoisinants
- Le projet du pont Masaya
 - But : désengorger la rue des Combattants
 - SDC et Conseil Communal en 2017
 - Principe : les investissements/infrastructures routières attirent les voitures

Les zones 30

- Généraliser les zones 30 (sauf exception)
- Et multiplier les contrôles
- Les zones 20 et rues 'exceptées circulation locale'
 - Zones 20 pas généralisables
 - Avantage des rues 'exceptées circulation locale': obligation des applications d'éviter ces rues