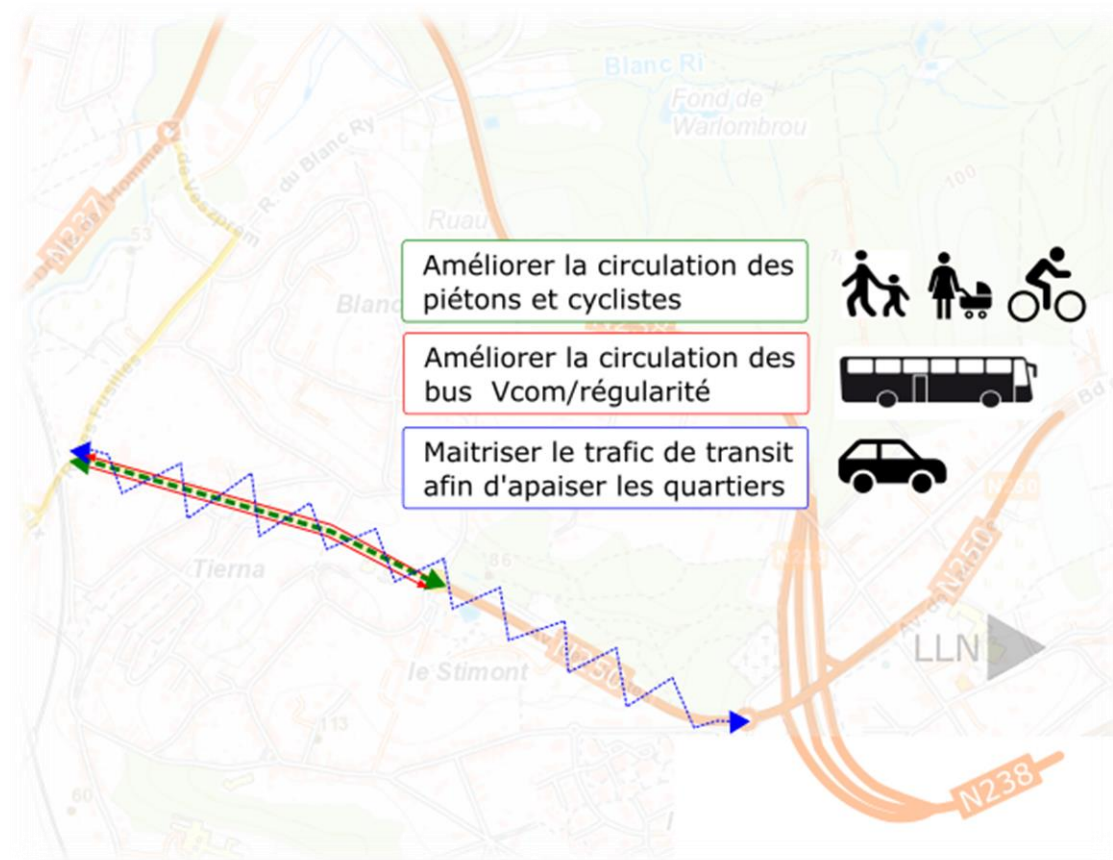


Méthodologie - Introduction

Méthode d'analyse : Approche la plus « simple » vers la plus complexe avec VISION STOP

- **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**



Piste de réflexion

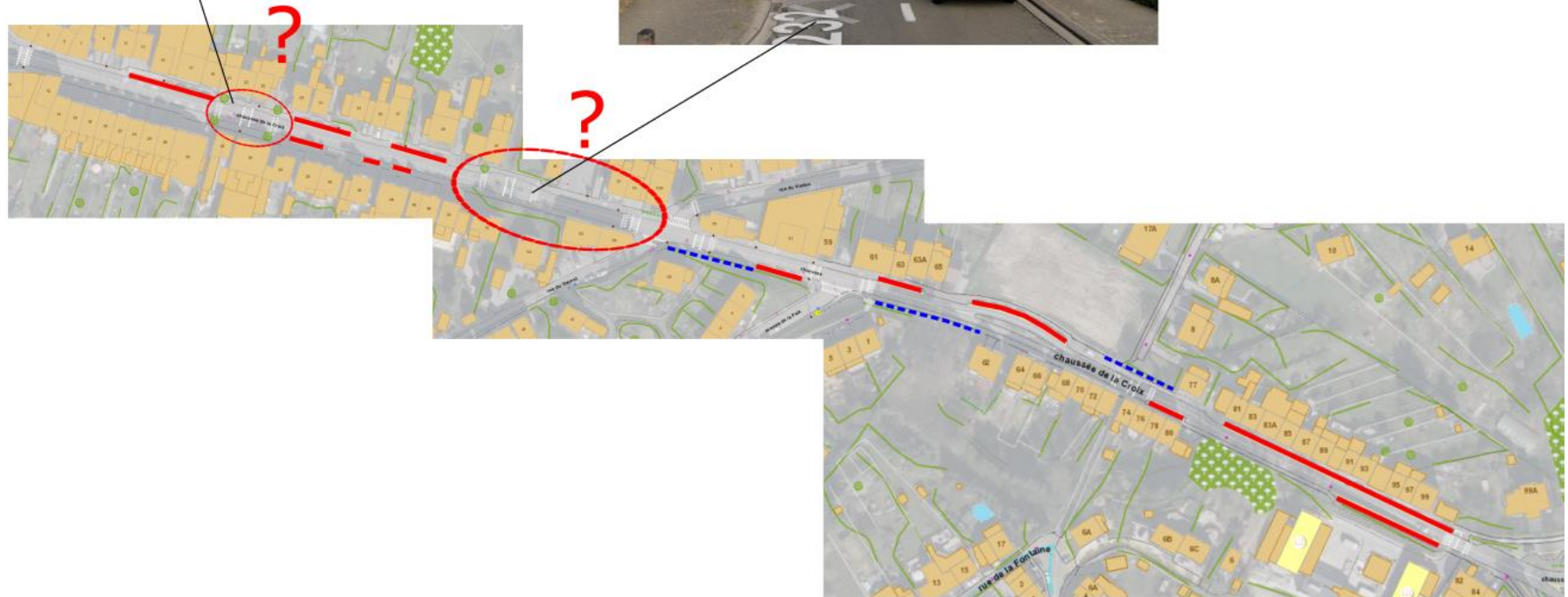
1) Accroissement de l'espace pour les piétons et aménagement cyclistes



Supprimer l'îlot et reprendre l'espace pour les piétons

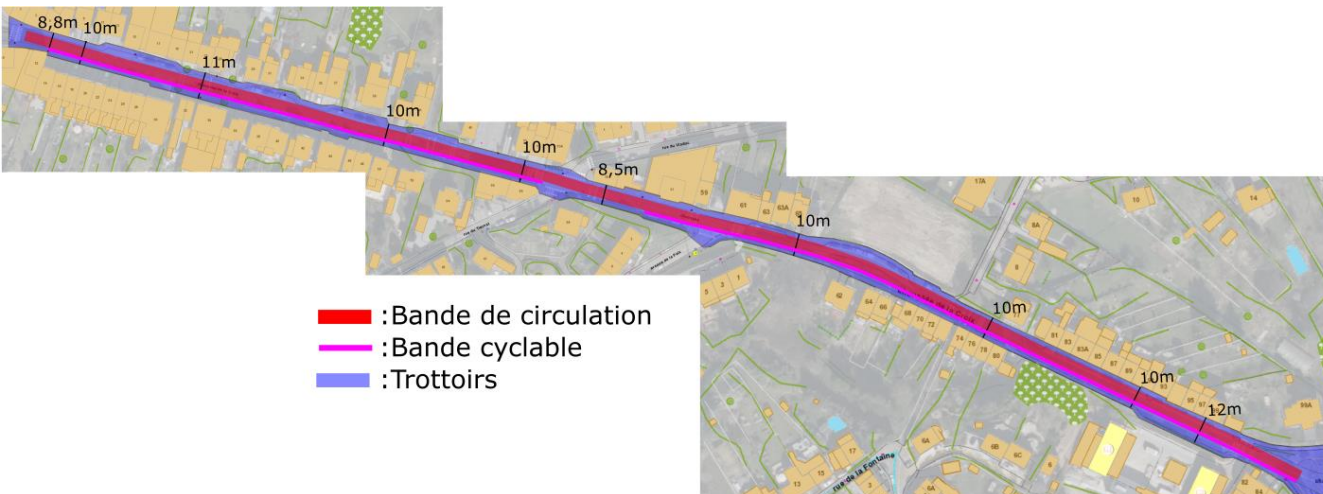


Stationnement ———
Talus - - - - -



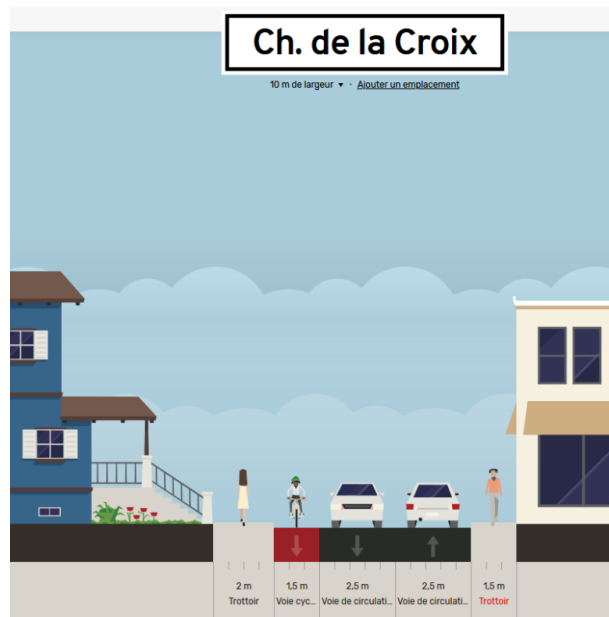
Piste de réflexion

1) Accroissement de l'espace pour les piétons et aménagement cyclistes



■ :Bande de circulation
■ :Bande cyclable
■ :Trottoirs

Double sens min : 5 m
Trottoir min : 2x1,5m >3m
Reste : +/-2m



Intervention

Suppression du stationnement et des aménagements routiers actuels



Augementation de l'espace pour les piétons
Augmentation de l'espace pour les cyclistes (sens montant)



Pas de modification pour les bus
Pas de modification pour la circulation



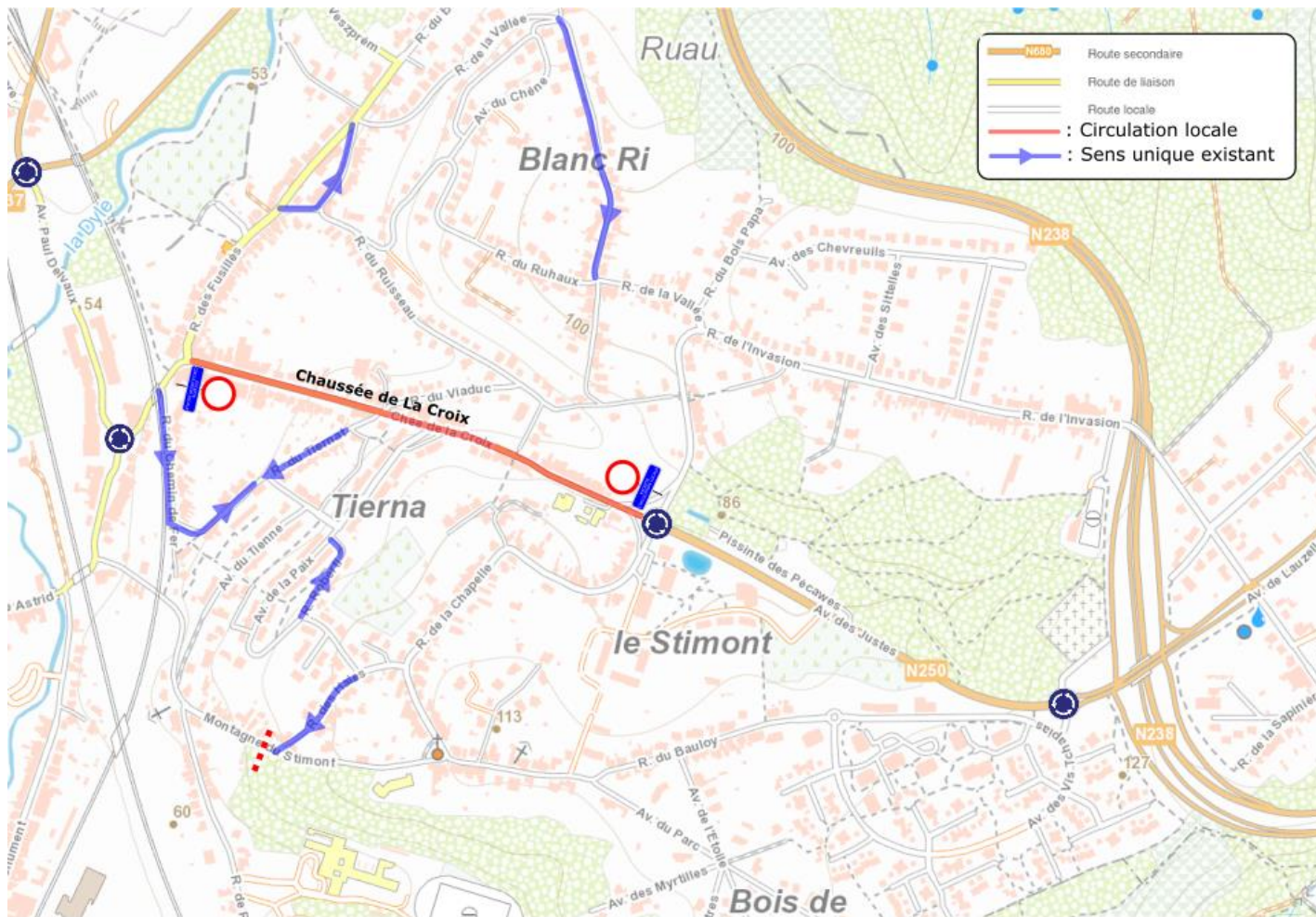
Suppression du stationnement (-45 places)
Suppression du stationnement bus devant l'école
Risque accroissement de vitesse - axe droit

→ Trouver une alternative de stationnement

Piste de réflexion

2) Réduction de la circulation afin d'apaiser le trafic et sécuriser les modes actifs

a) Mise en zone de circulation locale



Intervention

Mise en place d'une circulation locale sur la chaussée de La Croix



En théorie, apaisement du trafic sur la chaussée de La Croix au profit du confort et de la sécurité des modes actifs

Amélioration de la vitesse commerciale des bus

Réduction de la pression du trafic sur les vélos



Pas de gain pour les piétons



En pratique, peu d'impact sur le trafic routier si aucun moyen de contrôle

-> Mise en place de contrôle (manuel ou automatisé "ANPR")

Difficulté de gestion en raison de la présence de l'école communale et des quelques commerces

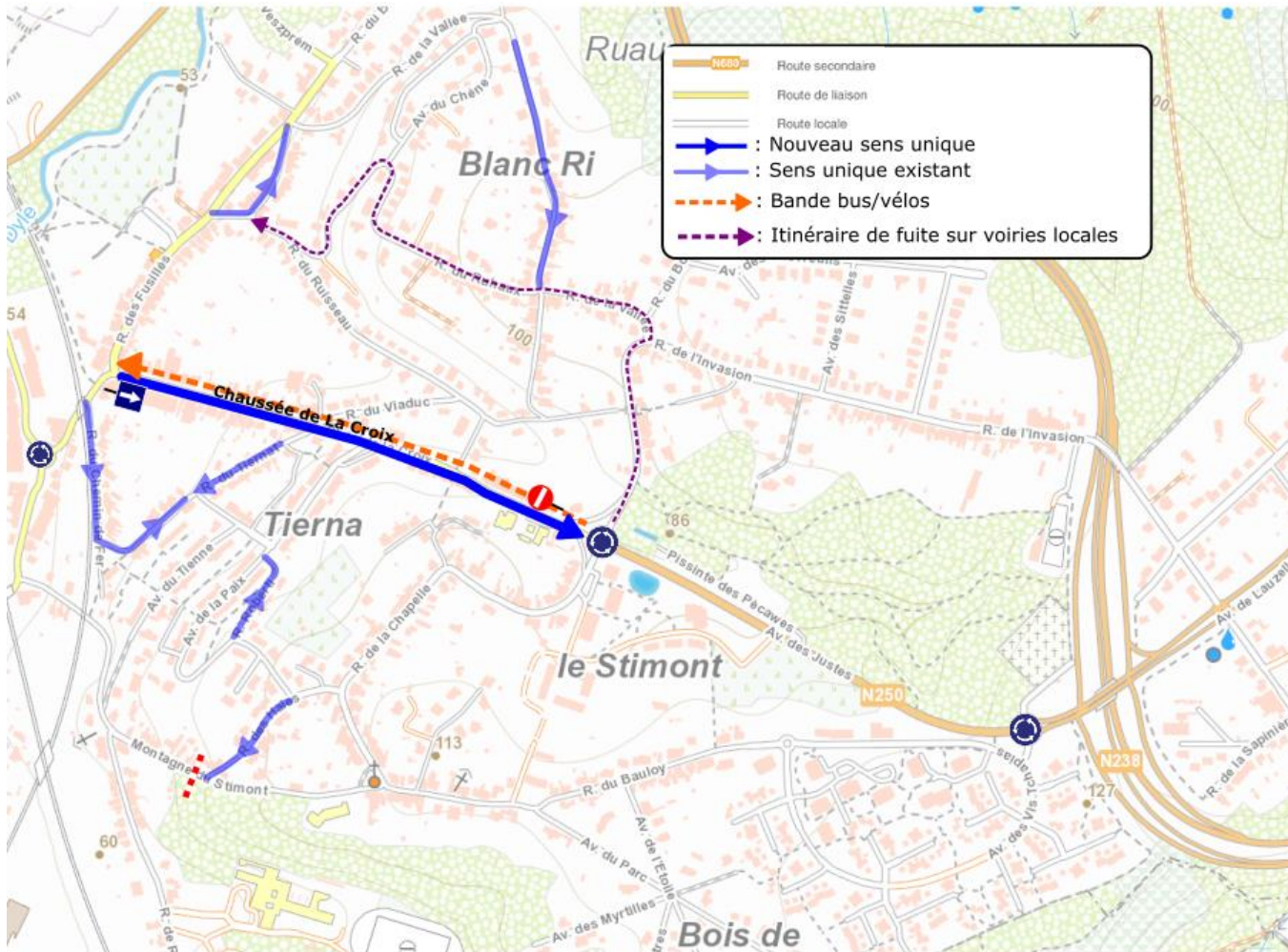
Coût humain important de gestion des bases de données croisées + caméras + autorisation

-> Une zone à accès limité avec contrôle caméra aurait une efficacité mais un coût élevé d'investissement et gestion (Deux caméras : 75-100.000€ + coût de gestion)

Piste de réflexion

2) Réduction de la circulation afin d'apaiser le trafic et sécuriser les modes actifs

b) Sens unique montant sur la chaussée de la Croix + bande bus dans le sens descendant



Intervention

Mise en sens unique "montant" de la ch. de La Croix pour le trafic routier



Possibilité de créer une bande bus/vélo dans le sens libéré du trafic routier et donc amélioration de la cyclabilité

Amélioration de la vitesse commerciale des bus dans le sens libéré du trafic routier

Apaisement du trafic routier sur l'axe dans le sens descendant



Pas de gain pour les piétons



La circulation vélo reste mêlée au trafic routier dans le sens de la montée

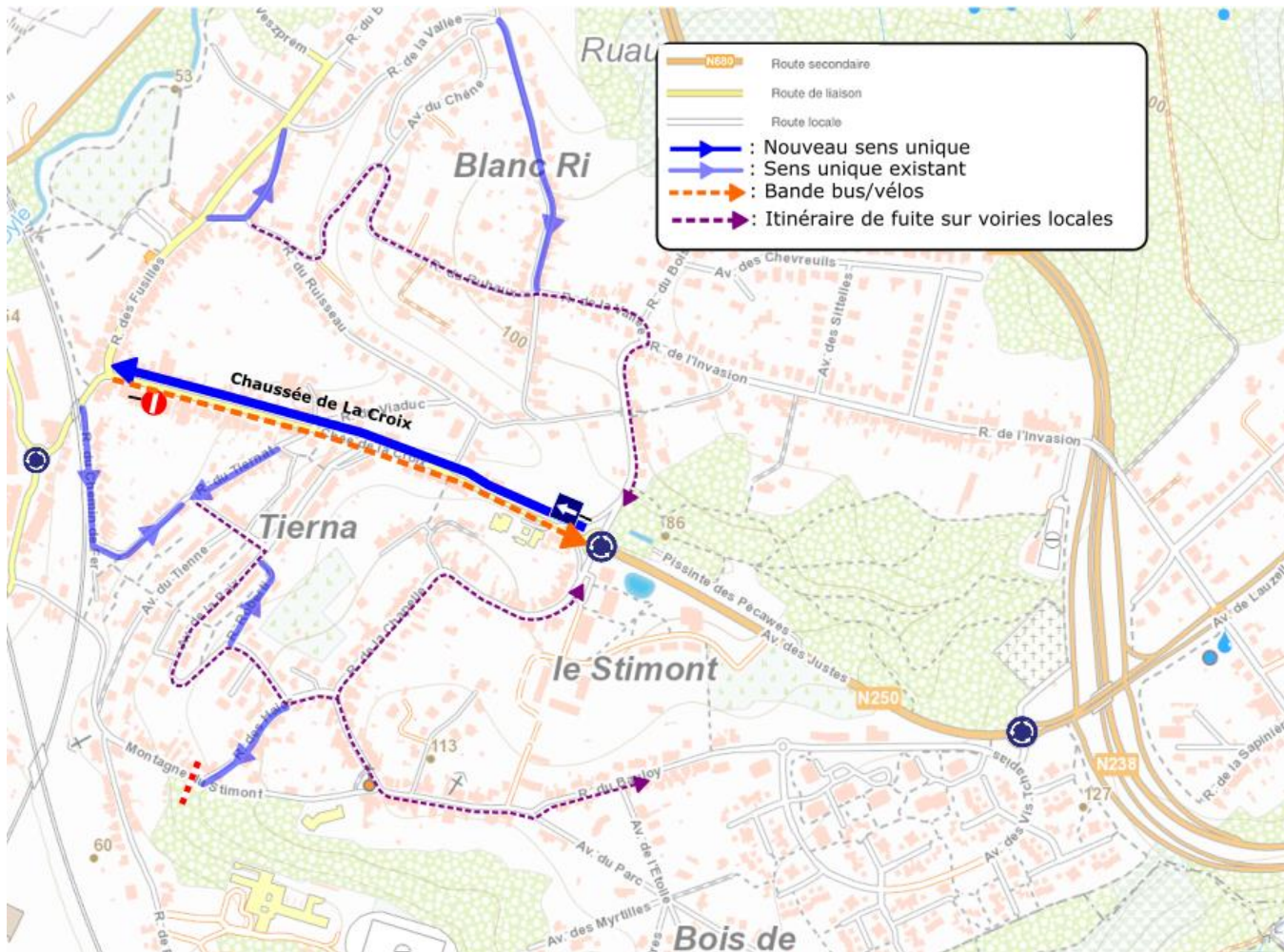
Risque d'un report du trafic routier sur voiries locales du quartier Blanc Ri (ch. de La Croix, rue de la Vallée, rue du Ruhau, av. du Bois Claude...)

Risque d'augmentation des vitesses sur la chaussée de La Croix

Piste de réflexion

2) Réduction de la circulation afin d'apaiser le trafic et sécuriser les modes actifs

c) Sens unique descendant sur la chaussée de la Croix + bande bus dans le sens montant



Intervention

Mise en sens unique "descendant" de la ch. de La Croix pour le trafic routier



Possibilité de créer une bande bus/vélo dans le sens libéré du trafic routier et donc amélioration de la cyclabilité

Amélioration de la vitesse commerciale des bus dans le sens libéré du trafic routier (QUID de la vitesse des vélos Vs BUS)

Apaisement du trafic routier sur l'axe dans le sens montant



Pas de gain pour les piétons



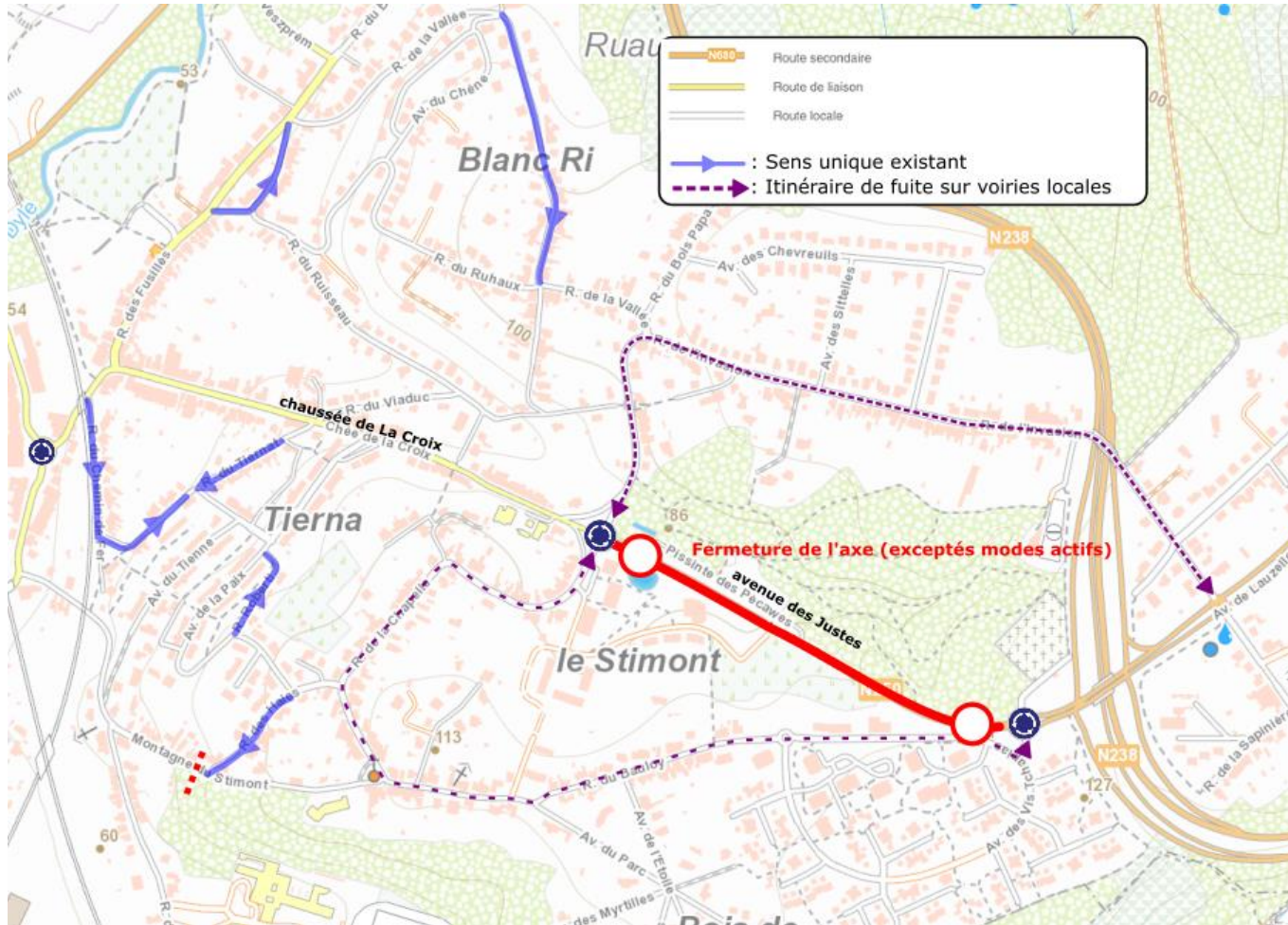
Risque d'un report du trafic routier sur voiries locales (rue du Chemin de Fer, av. de La Paix, rue de la Chapelle, rue du Bauloy, av. du Bois Claude, rue du Ruhau, rue de l'Invasion...)

Risque d'augmentation des vitesses sur la chaussée de La Croix

Piste de réflexion

2) Réduction de la circulation afin d'apaiser le trafic et sécuriser les modes actifs

d) Coupure de l'av. des Justes sauf mode actifs



Intervention

Fermeture de l'avenue des Justes pour contraindre au maximum le trafic de transit entrant dans Ottignies

Pas d'intervention sur la ch. de La Croix (intervention en amont)



A terme, un potentiel important de report du trafic de transit sur la N238 (suppression de la porte d'entrée "est" d'Ottignies avec des itinéraires de fuites contraignants)

Apaisement du trafic sur la ch. de La Croix au profit du confort et de la sécurité des modes actifs

Possibilité de renforcement de la liaison douce sur l'avenue des Justes (axe cyclo-piéton ?)

Maintien des itinéraires bus existants



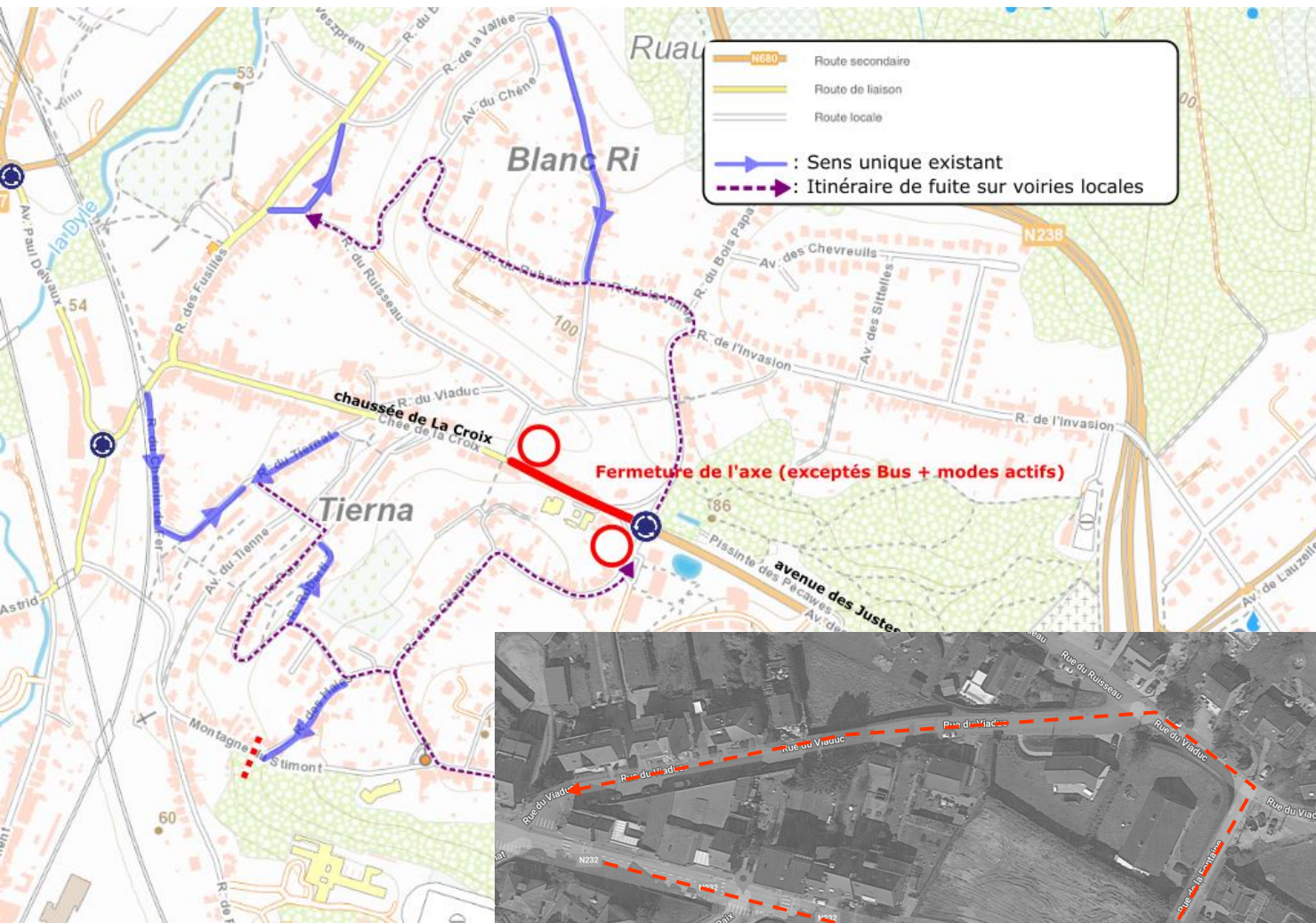
Risque d'un report du trafic routier sur voiries locales (rue de l'Invasion, rue de la Chapelle, rue du Bauloy)

Risque d'augmentation des charges de trafic sur les itinéraires bus

Piste de réflexion

2) Réduction de la circulation afin d'apaiser le trafic et sécuriser les modes actifs

e) Coupure ch. de la Croix devant l'école – sauf bus et modes actifs



Intervention

Fermeture ch. de la Croix devant l'école pour contraindre au maximum le trafic de transit entrant dans Ottignies

--> Accès bus + modes actifs + qq riverains



A terme, un potentiel important de report du trafic de transit sur la N238 (suppression de la porte d'entrée "est" d'Ottignies avec des itinéraires de fuites contraignants)

Apaisement du trafic sur la ch. de La Croix au profit du confort et de la sécurité des modes actifs --> sécurisation devant l'école

Maintien des itinéraires bus existants



Risque d'un report du trafic routier sur voiries locales (rue de l'Invasion, rue de la Chapelle, rue du Bauloy)

Zone de demi-tour depuis Ottignies nécessaire

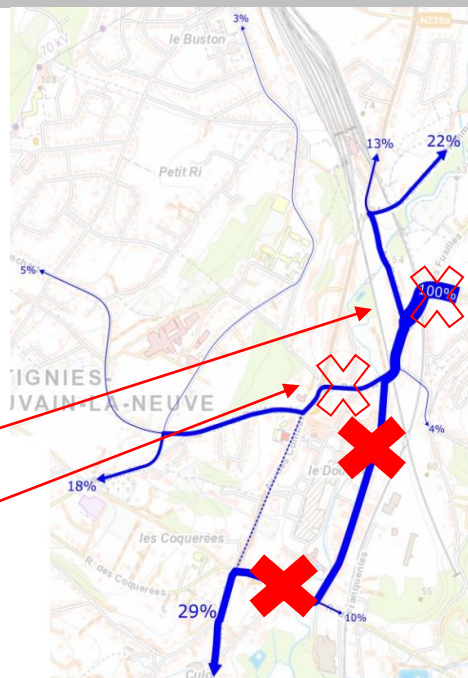
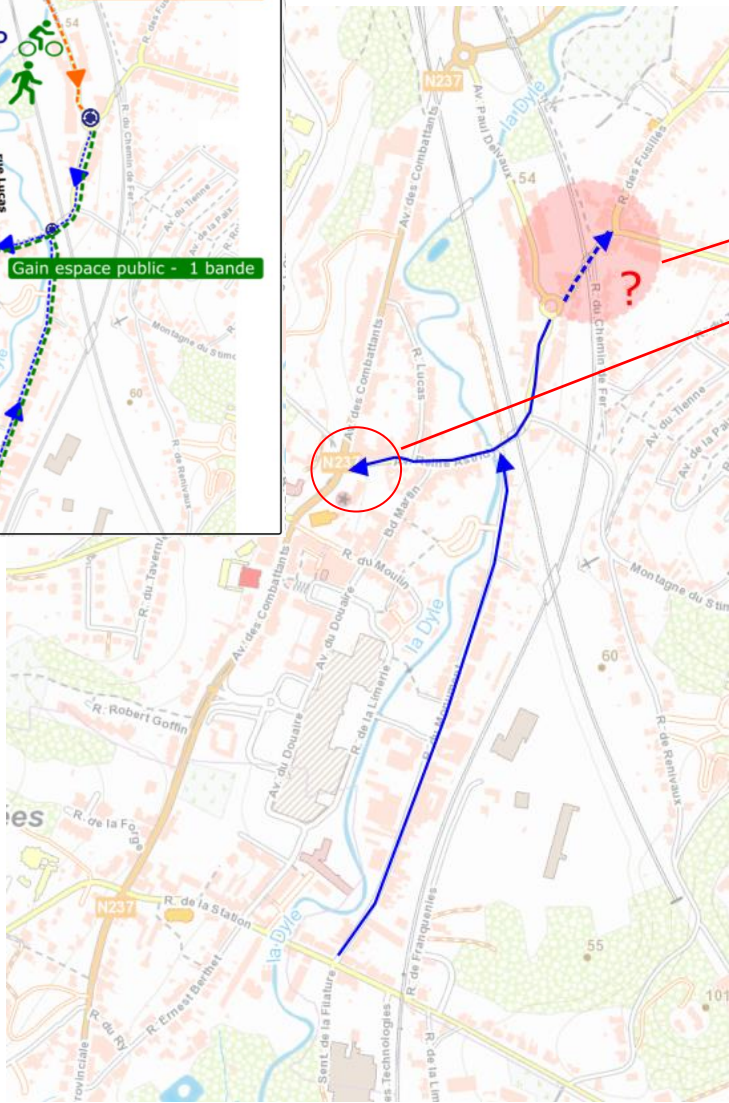
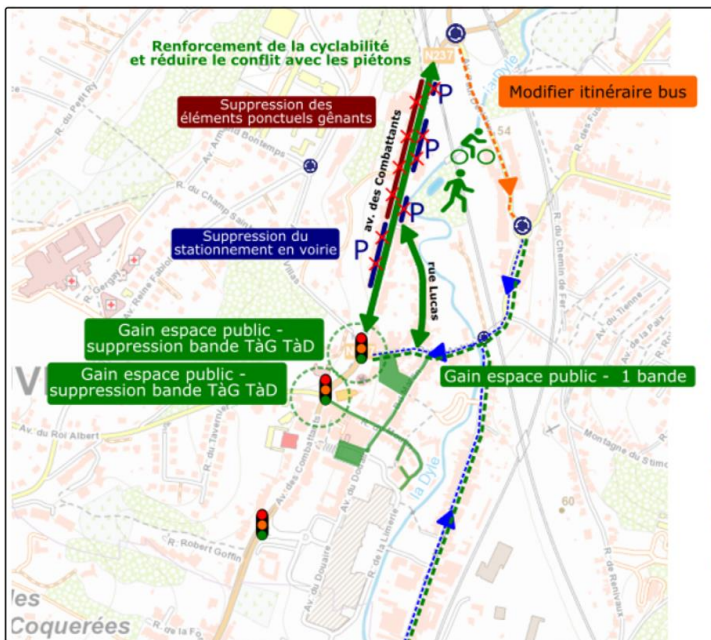
- Boucle Fontaine-Viaduc
- Zone demi-tour sur l'espace non construit

Accès riverains à préserver

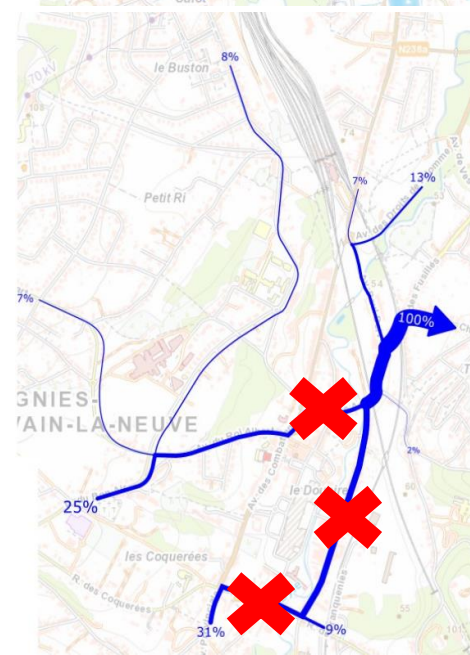
Piste de réflexion

2) Réduction de la circulation afin d'apaiser le trafic et sécuriser les modes actifs

d) Gestion de la circulation dans le centre-ville afin de dissuader le trafic de transit



Réduction du trafic de transit → 40%-80% dans le sens sortant



Réduction du trafic de transit → 80% dans le sens entrant

Merci pour votre attention !