



Plan Inter-communal de Mobilité Florennes – Gerpennes - Walcourt

Phase 3

Rapport final

Propositions

Commune de FLORENNES

Mars 2007



agora



vo
THE REVEALING AGENCY



PROPOSITIONS

PROPOSITIONS

SOMMAIRE

1	HIERARCHISATION.....	5	3	ESQUISSES D'AMÉNAGEMENTS	33
1.1	Proposition d'intervention en voirie à Florennes	6	3.1	Esquisses d'aménagement proposées sur la commune de Florennes	34
1.2	La sécurisation du réseau routier.....	7	3.1.1	Sécurisation des traversées entre les rues Saint Jean et Saint Roch	34
1.3	La sécurisation du réseau routier à Corenne, carrefour entre la N975 et la N977	8	3.1.2	La traversée de la N975 à Hanzinelle pour la piste cyclable vers Thy-le-Bauduin.....	37
1.4	Sécurisation de l'accès de gros générateur de trafic : La base militaire à Florennes.....	10	3.1.3	Aménagement des cheminements de la rue du Boukau	38
1.5	La sécurisation des diverses traversées d'agglomération.....	11	3.1.4	Sécurisation des déplacements piétons.....	40
1.6	Sécurisation de la traversée d'agglomération à Hanzinelle.....	15	3.1.5	Mise en œuvre de trottoirs sur les rues Saint-Jean, Ruisseau des Forges... ..	42
1.7	Sécurisation de la traversée d'agglomération à Morialmé	16	3.2	Aménagements des écoles des villages de Morville, Saint-Aubin, Morialmé.....	44
1.8	Création d'un parking destiné aux clients du commerce au centre ville	17			
1.9	Contournement de Florennes.....	18			
1.1.1	Options de tracé.....	19			
2	MODES DOUX	21			
2.1	Réseau cyclable communal de Florennes.....	23			
2.1.1	Principes de conception	23			
2.1.2	Aménagements cyclables.....	26			
2.1.3	Mise en place d'un stationnement vélo	28			
2.2	Déplacements piétons et PMR au niveau communal	29			
2.1.1	Premier objectif	29			
2.1.2	Second objectif	31			

PROPOSITIONS

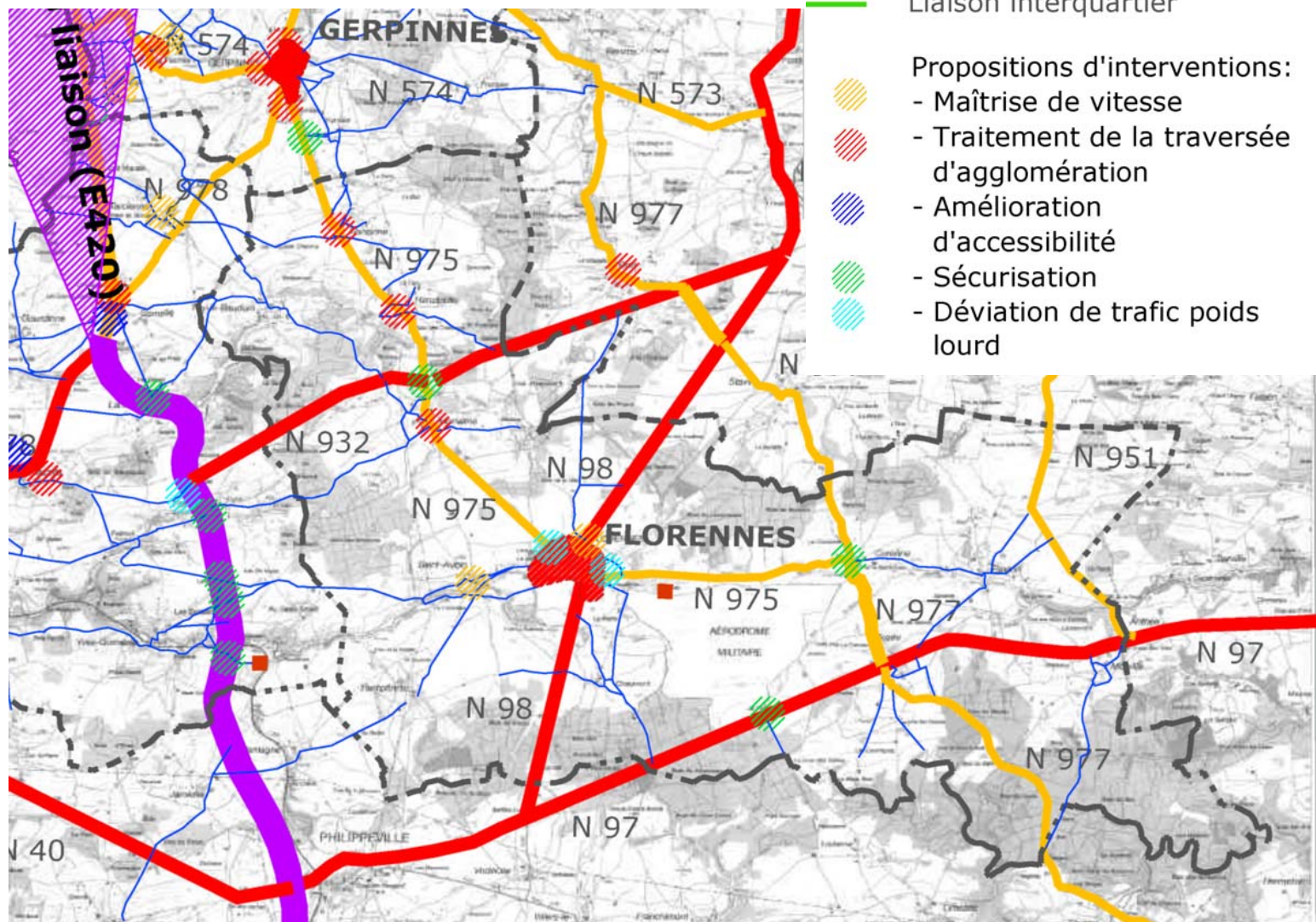
PROPOSITIONS

1 HIERARCHISATION

PROPOSITIONS

1.1 Proposition d'intervention en voirie à Florennes

L'ensemble des interventions en voirie sur le territoire de Florennes est indiqué ci-dessous



PROPOSITIONS

1.2 La sécurisation du réseau routier

DESCRIPTION DE L'ACTION

Vu la configuration du terrain, de la voirie et du bâti, l'installation d'un carrefour à feux adaptatifs permettrait de remédier à la problématique de sécurité sans porter atteinte à la capacité globale du carrefour. La stratégie d'exploitation des feux pourrait très bien continuer à favoriser les flux sur la N932.

Il est conseillé de diminuer la vitesse réglementaire à 50 km/h au droit du carrefour.

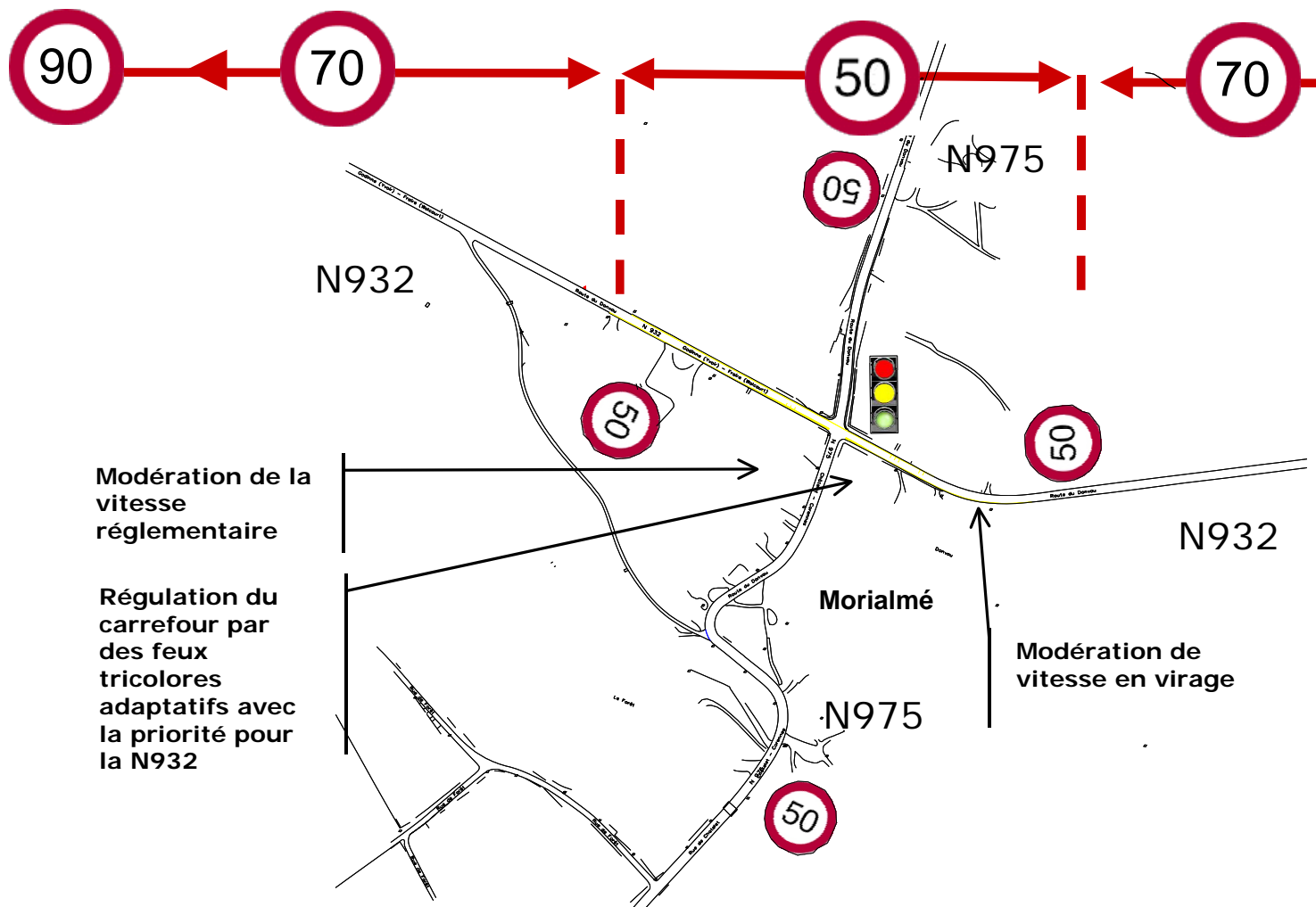
CONTEXTE

Actuellement, le carrefour formé par la N975 et la N932 à Morialmé se révèle comme un véritable point noir de la sécurité routière. Les raisons sont multiples :

- Visibilité réduite + régulation par stop sur la N975,
- Vitesse réglementaire élevée: 70km/h sur la N932
- Excès de vitesse surtout en montée sur la N932
- Accélération réduite par relief du terrain important

OBJECTIF

Sécuriser le carrefour entre la N975 et la N932 à Morialmé



Modération de la vitesse réglementaire

Régulation du carrefour par des feux tricolores adaptatifs avec la priorité pour la N932

Modération de vitesse en virage

PROPOSITIONS

1.3 La sécurisation du réseau routier à Corenne, carrefour entre la N975 et la N977

CONTEXTE

Ce carrefour constitue le point final de la N975, et au même titre un point noir de la sécurité routière. Nommée « Rue Grande » à cette hauteur, elle change ainsi de statut et passe d'une route régionale à une route communale, menant au centre de Corenne.



Vue de la N975 venant de Florennes

La N977 coupe la N975 en angle droit, légèrement en pente. La priorité est réglée par un stop sur la N977. Ce règlement de priorité ne correspond pas au statut des routes et pénalise, à cause d'une mauvaise visibilité entre les usagers de la N977 et la N975 ainsi que d'une mauvaise lisibilité générale du carrefour. Les vitesses pratiquées sont au-delà de 50km/h.



Vue de la N977 venant du sud

OBJECTIF

Sécuriser le carrefour entre la N975 et la N977

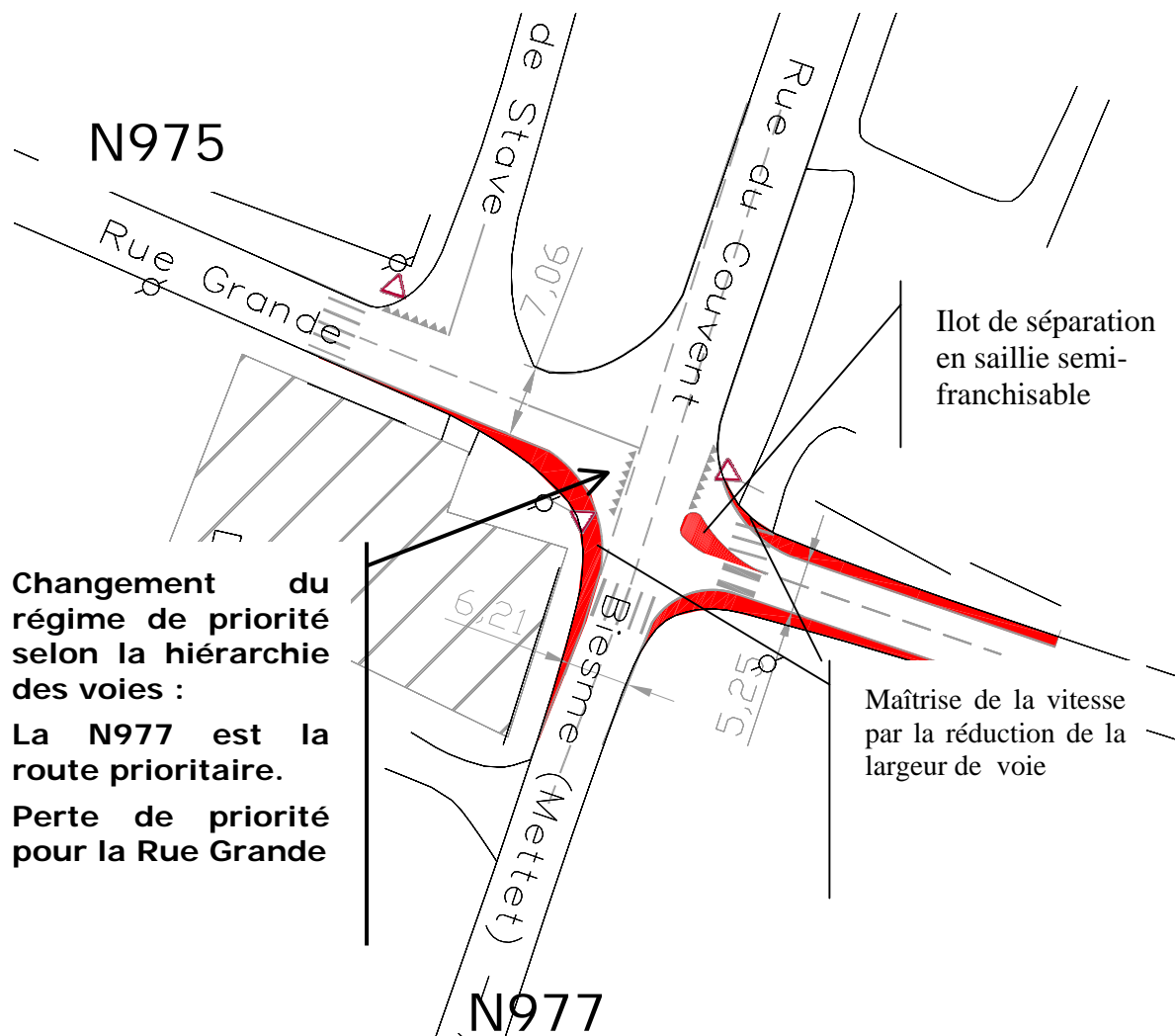
DESCRIPTION DE L'ACTION

- Adaptation de régime de priorité à la hiérarchie de voirie
- Améliorer la lisibilité du carrefour
- Améliorer la visibilité entre les conducteurs

L'action est présentée ci-dessous.

PROPOSITIONS

VARIANTE SANS MODIFICATION DE LA GEOMETRIE DU CARREFOUR



Vue sur la N975 en provenance de Florennes



Vue sur la N975 en provenance de Corenne

PROPOSITIONS

1.4 Sécurisation de l'accès de gros générateur de trafic : La base militaire à Florennes

Comme alternative, l'aménagement d'un carrefour plan ordinaire avec une voie tourne-à-gauche protégée pourrait déjà améliorer le fonctionnement du carrefour considérablement.

CONTEXTE

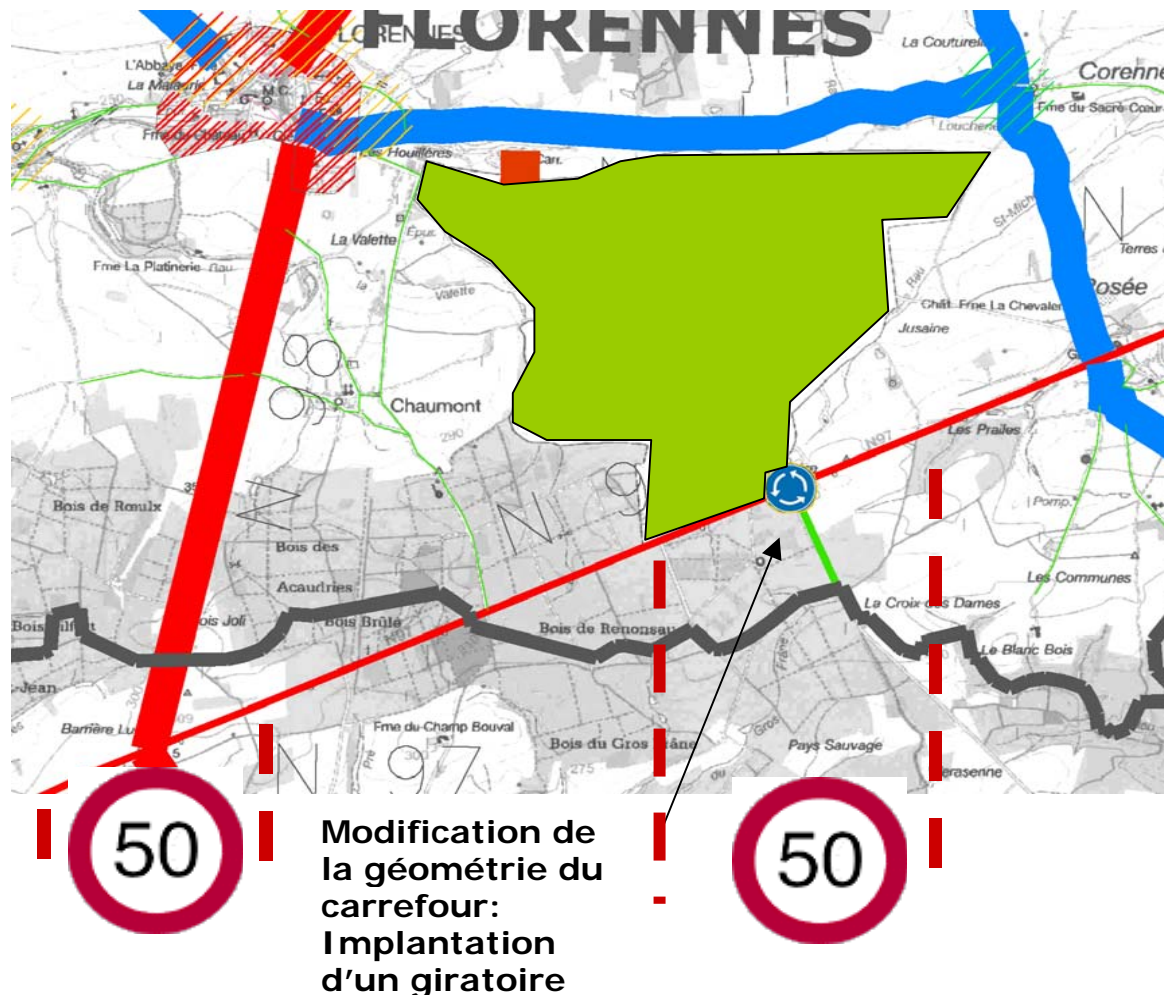
L'accessibilité de l'aérodrome militaire par son personnel est marquée par son entrée principale donnant sur la N97. La procédure de contrôle d'accès a été modifiée en vue d'accélérer le passage et de diminuer la remontée de files pendant l'heure de pointe du matin. Néanmoins, la problématique de la sécurité routière pour les mouvements transversaux persiste, ainsi que pour la discothèque située au même carrefour.

OBJECTIF :

Sécuriser le carrefour entre la N97 (réseau d'agglomération) et l'entrée du générateur de trafic

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'implantation d'un carrefour giratoire permettrait de changer le régime de vitesse autour du carrefour et ainsi de sécuriser les mouvements transversaux entrants et sortants. La distance entre ce carrefour et le carrefour entre la N97 et la N98 est suffisante dans le cadre de la diminution de vitesse praticable à 50 km/h au droit de l'accès à la base militaire.



1.5 La sécurisation des diverses traversées d'agglomération

INTRODUCTION

Des vitesses excessives s'observent de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées de la commune de Walcourt. La simple présence de panneaux de limitation de vitesse ne suffit pas à faire respecter la réglementation en place, si l'infrastructure permet à l'automobiliste de rouler plus vite. Enfin, au-delà des problèmes de sécurité, de tels niveaux de vitesse sont également synonymes de nuisances sonores et environnementales.

OBJECTIFS

L'entrée d'agglomération est un espace qui demande donc un effort particulier d'aménagement pour éviter que les usagers pénétrant dans l'agglomération aient tendance à conserver ces comportements antérieurs, notamment en matière de vitesse. Il est donc nécessaire d'aménager ce que l'on nomme **des effets de porte** et **des espaces de transition** au niveau des entrées d'agglomération dans le souci de :

- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace rural à un espace urbain ;
- Inciter les automobilistes à adapter leur conduite lors de leur entrée dans un environnement urbain ;
- Améliorer le cadre de vie des riverains.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'implantation isolée d'un aménagement spécifique au cœur d'une zone agglomérée a toutes les chances d'être inefficace.

C'est dès l'entrée dans l'entité qu'il est nécessaire d'inciter les automobilistes à changer leur comportement.

Une première « porte d'entrée » doit confirmer, dans l'espace réel, les informations fournies par les panneaux ou la modification de l'environnement.

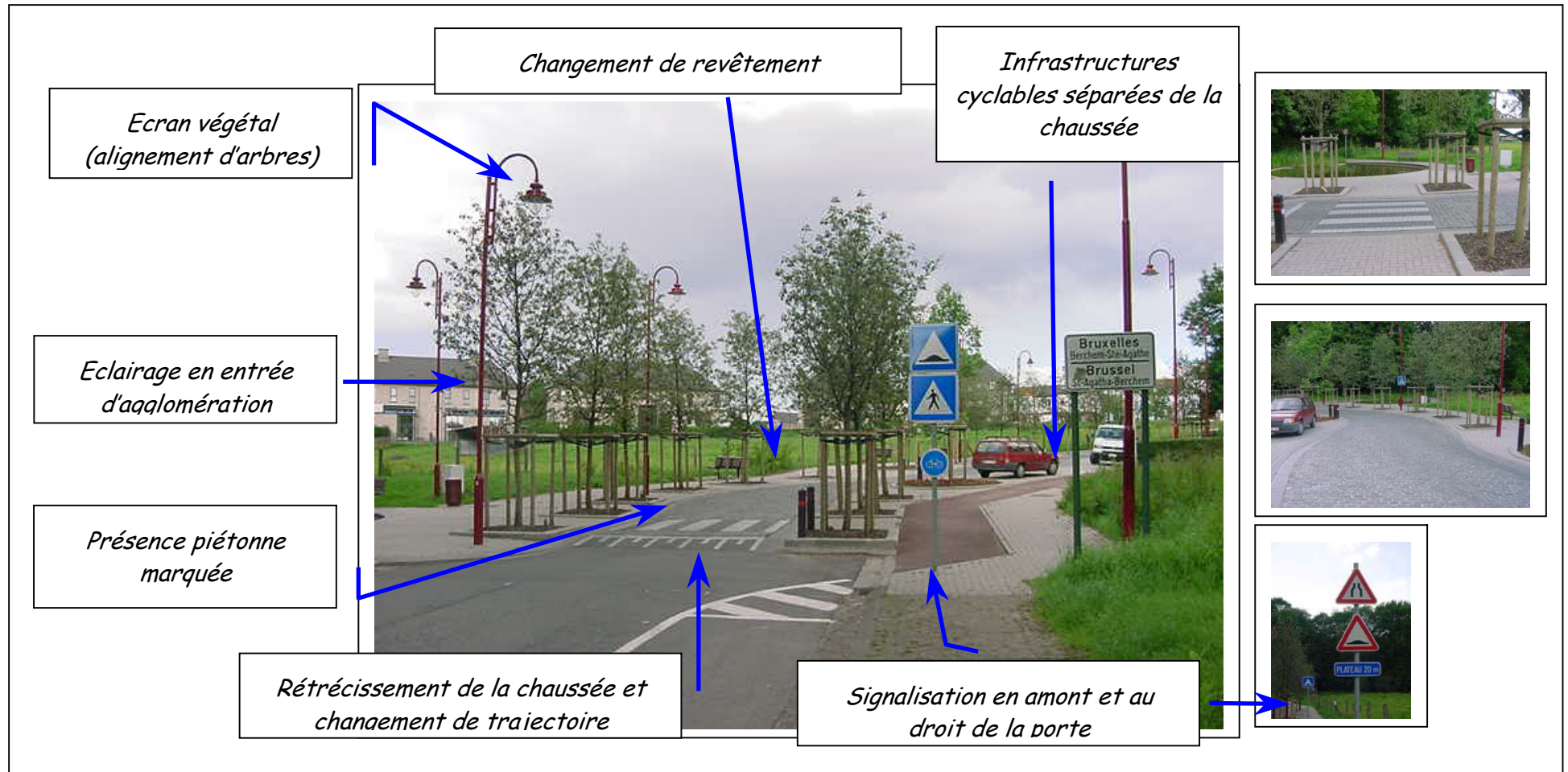
Il existe différents types d'effets de porte, mais un des grands principes est de réduire la largeur de la chaussée au niveau de l'effet de porte, pour attirer l'attention de l'utilisateur et l'inciter à ralentir.

L'effet de porte doit être un aménagement de la chaussée, mais aussi une modification de son environnement immédiat. Il peut prendre des formes variées :

- Chicane ou terre-plein central le long de la zone de rétrécissement ;
- Plantations ou mobilier urbain de part et d'autre de la chaussée ;
- Revêtement différencié (pavés, bitume coloré par exemple) ;
- Aménagement d'une traversée piétonne, s'il y a des flux piétons au niveau de l'effet de porte ;
- Recours à un éclairage urbain nuancé au niveau de l'effet de porte (hauteur, couleur, orientation différente) ;
- Aménagement de bandes cyclables ;
- ...

PROPOSITIONS

Exemple d'aménagement d'un effet de porte



PROPOSITIONS

En amont de cet effet de porte, il convient d'aménager également une **zone « tampon »** ou « zone de transition » entre la rase campagne et l'effet de porte. Au sein de cette zone tampon, la vitesse est limitée à 70km/h et le traitement de l'espace diffère de celui existant en rase campagne en terme de signalisation verticale et d'aménagement de voirie (présence d'accotements en dur, de bordures, d'alignement, d'éclairage).

L'association « effet de porte + espace de transition » est un aménagement qu'il est souhaitable de réaliser sur les axes de la N978.

Exemples de zone de transition entre l'espace urbain et l'espace rural.



PROPOSITIONS

Dans les zones sensibles, les rétrécissements d'axe ne sont pas suffisants, particulièrement aux heures creuses et aux périodes nocturnes où les lignes droites trop « tentantes » génèrent toujours des vitesses qui ne respectent pas l'environnement ambiant. Dès lors, il est nécessaire de créer des points singuliers de ralentissement dont le représentant le plus usité est le rond-point de taille limitée:

- mini-giratoire (18m < diamètre < 24 m.) ou
- giratoire compact (22 < diamètre < 35)

Les petits giratoires bénéficient d'avantages intéressants pour les zones urbaines et aux interfaces entre le réseau de desserte et le réseau d'agglomération :

- réduction de vitesse importante à toutes les périodes de la journée
- emprise au sol réduite (pas besoin de bande de tourne-à-gauche)
- demi-tour possible
- diminution des largeurs à traversées
- peu de maintenance nécessaire

Enfin, la démarche de modération de la vitesse s'inscrit avant tout dans une démarche « paysagère » qui s'appuie sur les particularités des sites traversés et sur la qualité de l'aménagement mis en place.



PROPOSITIONS

1.6 Sécurisation de la traversée d'agglomération à Hanzinelle

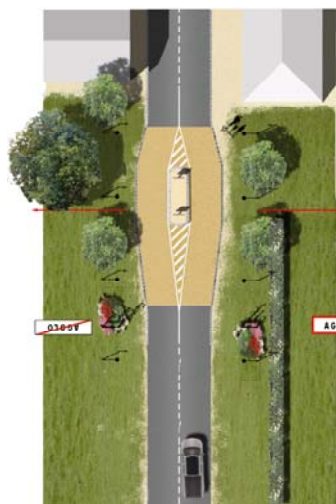
CONTEXTE

La N975, ne subissant aucun changement de sa configuration en agglomération, n'incite pas à une conduite plus prudente dans la traversée de Hanzinelle. Pourtant le trafic sur cette axe est important.

OBJECTIFS

- Sécuriser l'insertion des mouvements transversaux
- Sécuriser les différentes traversées
- Modérer les vitesses afin de ne pas favoriser le grand transit

DESCRIPTION DE L'ACTION



Exemple d'un effet porte

Entrée en agglomération:

Effet de porte

Favoriser les traversées modes doux aux carrefours dans la zone de modération de vitesse aux abords d'école



PROPOSITIONS

1.7 Sécurisation de la traversée d'agglomération à Morialmé

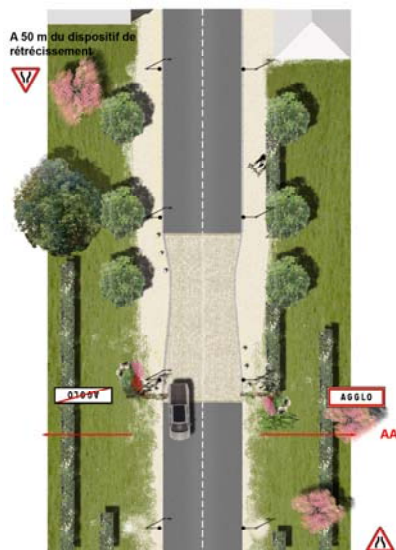
DESCRIPTION DE L'ACTION

CONTEXTE

La N975, ne subissant aucun changement de sa configuration en agglomération, n'incite pas à une conduite plus prudente dans la traversée de Morialmé. Pourtant le trafic sur cet axe est important.

OBJECTIFS

- Sécuriser l'insertion des mouvements transversaux
- Sécuriser les différentes traversées
- Modérer les vitesses afin de ne pas favoriser le grand transit



Exemple d'un effet porte

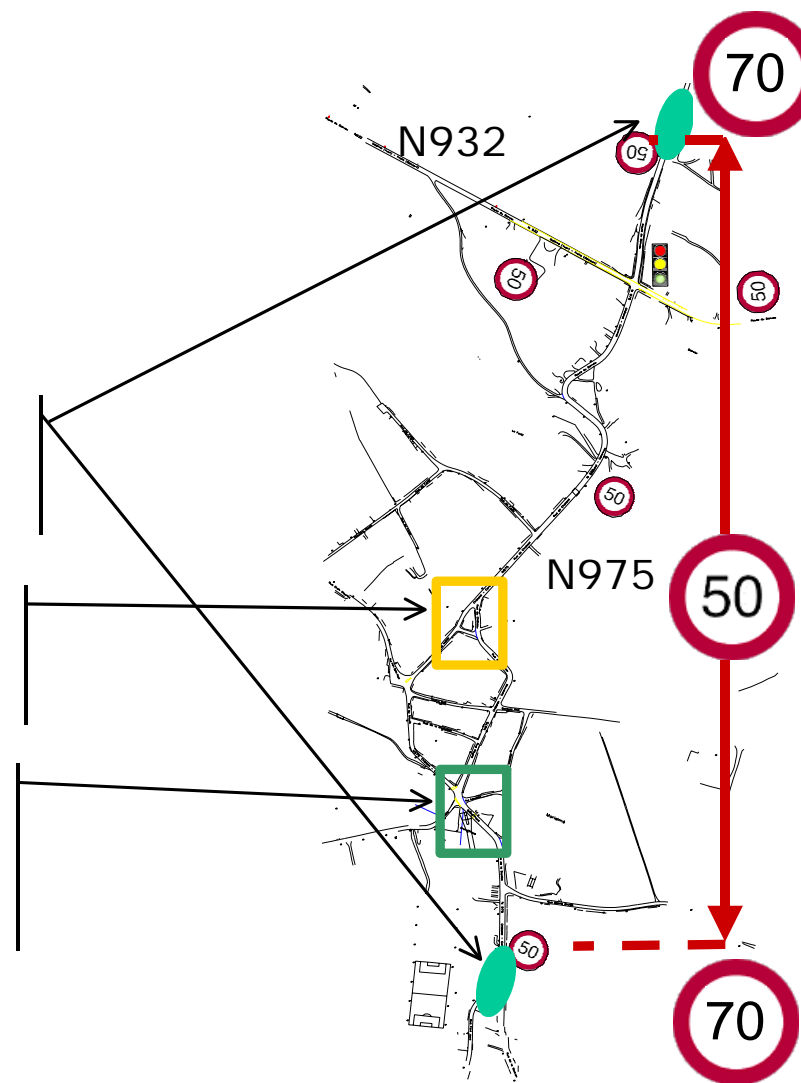
Entrée en agglomération:

Effet de porte

Carrefour peu lisible:
Marquage au sol différencié

Traversée de la Grand' Place

Elément de modération des vitesses



PROPOSITIONS

1.8 Création d'un parking destiné aux clients du commerce au centre ville

CONTEXTE

Le commerce du Centre Ville de Florennes peine à mettre à disposition de ses clients un parking aisé.

OBJECTIF

Capter une clientèle aisée pour le commerce au Centre Ville.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le concept prévoit trois éléments :

- Une zone rouge pour le parking de courte durée payant pour tous pendant les heures d'ouverture ;
- Une zone verte pour le parking courte durée payant pour **tous sauf le riverain** ;
- Un parking de longue durée gratuit pour tous.

Ce parking pourrait être situé au parc du château et utiliserait alors ses emplacements disponibles. Ce parking est à proximité immédiate du Centre et son utilisation plus forte pourrait très bien compenser la perte d'emplacements pour les non-riverains.



PROPOSITIONS

1.9 Contournement de Florennes

La question d'un contournement de Florennes-Centre a été évoquée dans le cadre du PICM.

Nous partons des hypothèses que les problématiques prépondérantes au centre de Florennes sont :

- les vitesses élevées,
- le trafic de poids lourd,

et moins le nombre de véhicules particuliers passants, dont grand nombre font partie du trafic d'origine et destination.

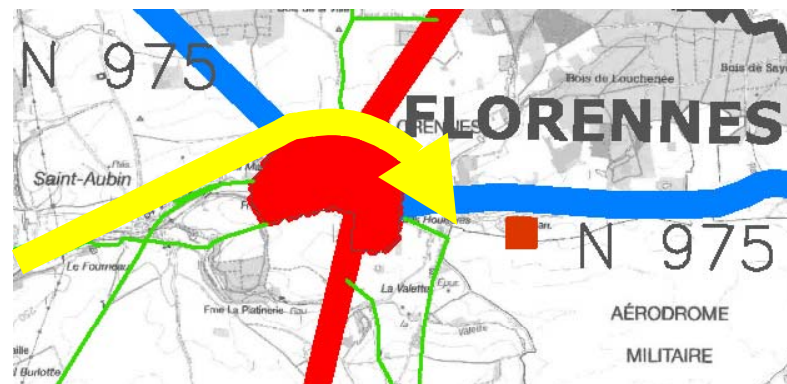
La fonction commerciale du centre de Florennes profite du trafic de transit.

Il nous semble donc pertinent de chercher une solution qui permettrait d'éviter le trafic de poids lourds de carrière au Centre Commercial de Florennes.

Le projet d'une carrière à Hemptinne n'est pas traité spécifiquement, parce que son trafic de matière sera organisé exclusivement par chemin de fer.

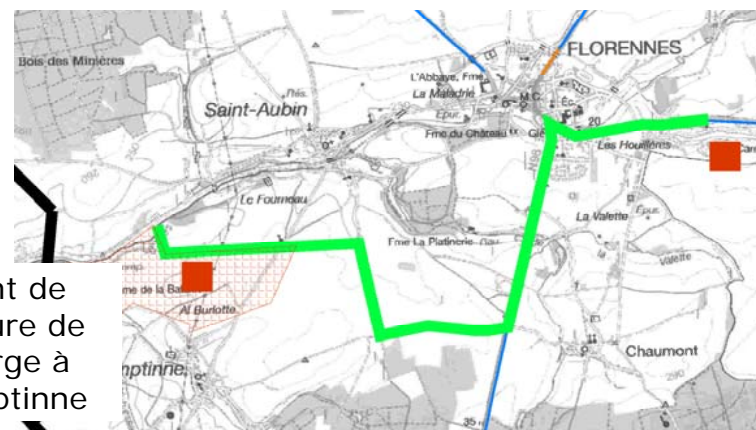
Les alternatives d'organisation du trafic de carrière :

1. Raccordement direct sur les voiries du chemin de fer en prolongeant les rails projetés pour la carrière à Hemptinne :



Potentiel de captage : 40% des flux de matière carrière

2. Raccordement indirect aux voies ferrées de Hemptinne :

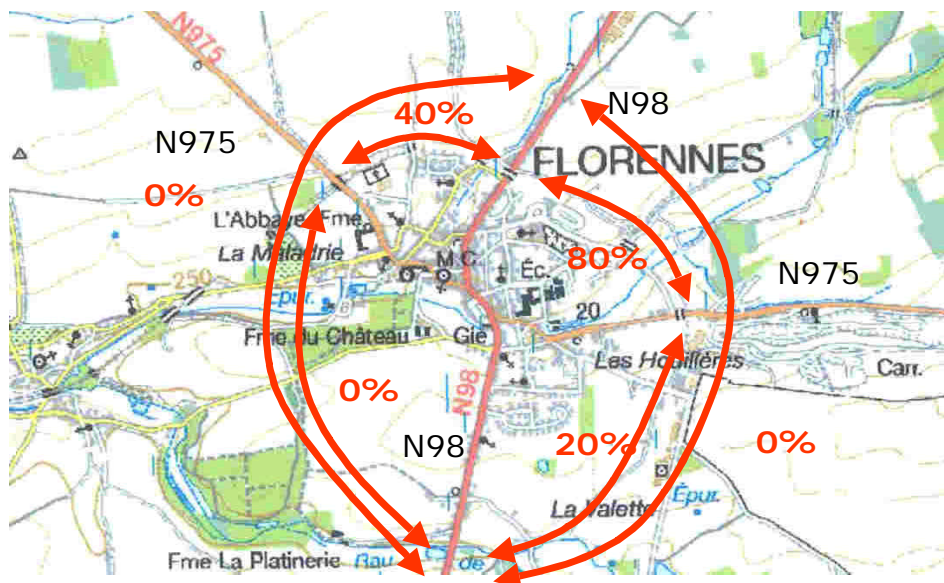


Point de rupture de charge à Hemptinne

PROPOSITIONS

Le transport entre la carrière est assuré par camion. Potentiel de captage : 40%

- Contournement type route industrielle spécifiquement pour les poids lourds de carrière



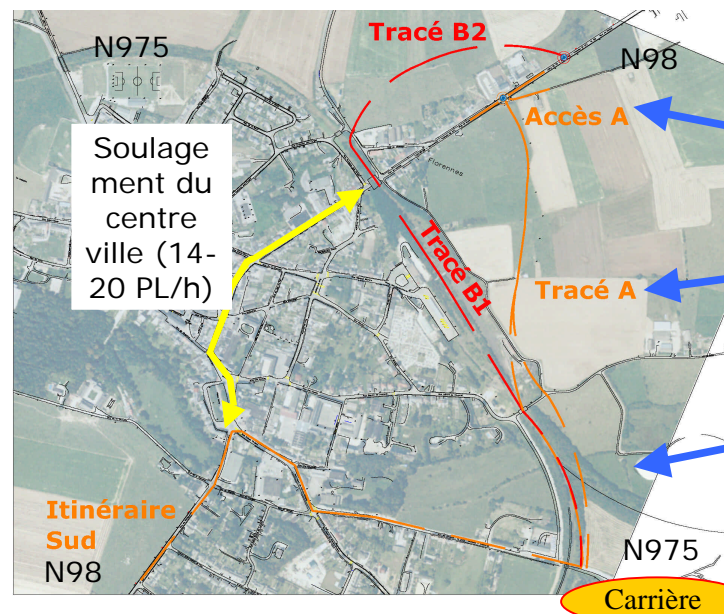
Recherchant un potentiel de captage optimal du trafic poids lourds la graphique ci-dessous affiche des estimations de captage pour chaque secteur de Florennes :

Il en résulte le potentiel de captage optimal:

80% ou 14 à 20 poids lourds par heure seraient captés par un contournement dans le secteur nord-est.

Conclusion : Le contournement le plus efficace est un barreau liant la N975 et la N98 dans le secteur Nord-Est.

Options de tracé



Estimation coût*
Giratoire ~1 000 000 Euros
Mise en 2x1 voie ~2 500 000 Euros
Tranchée couverte ~1 000 000 Euros
TOTAL ~4 500 000 Euros



Le tracé le plus réaliste apparaît le tracé A. Le tracé B se heurte à l'accès à la N98.

Voici une proposition de raccordement à la N98. Cette possibilité d'accès à la N98 sera à élaborer plus finement.

* Estimation n'intègre pas les déplacements réseaux, ni le coût du terrain.

PROPOSITIONS

PROPOSITIONS

2 MODES DOUX

PROPOSITIONS

PROPOSITIONS

2.1 Réseau cyclable communal de Florennes

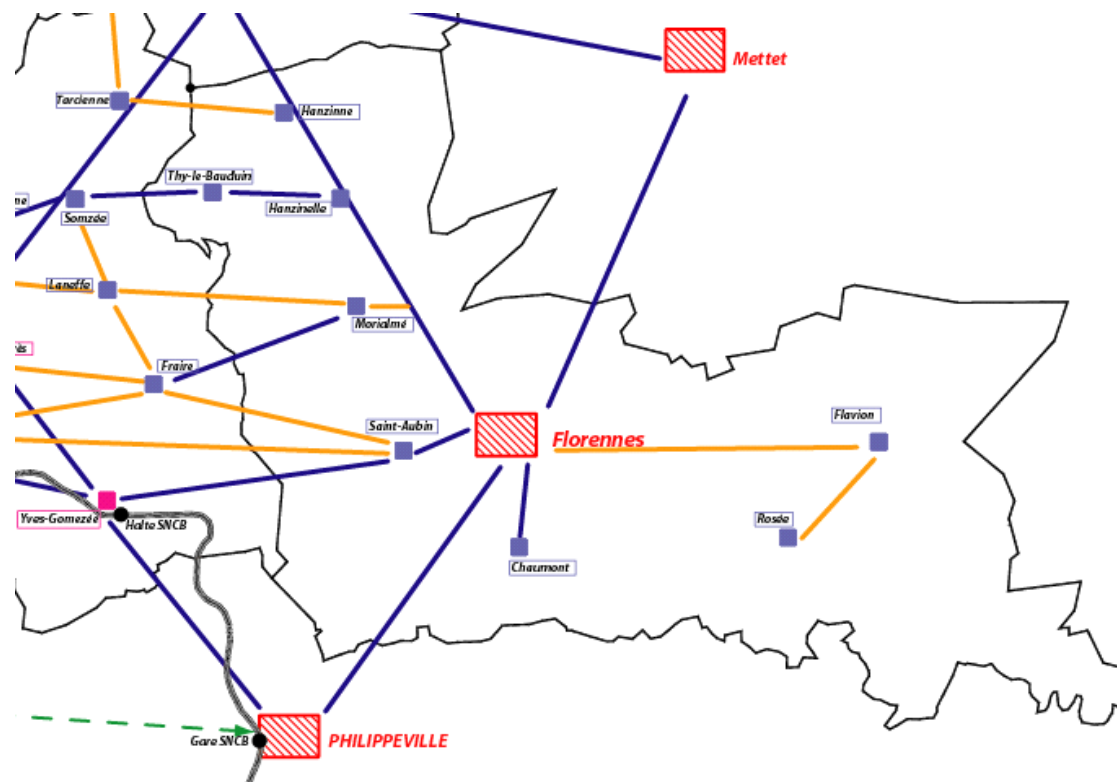
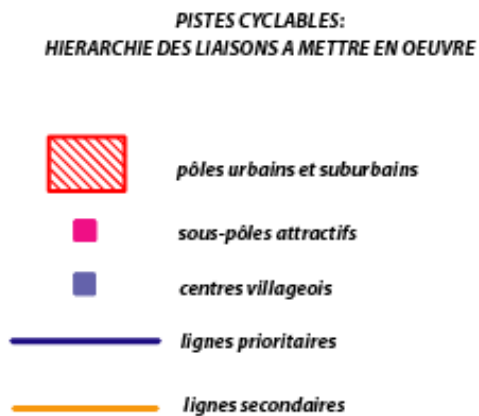
2.1.1 Principes de conception

OBJECTIFS

Permettre et encourager les déplacements à vélo à travers le territoire communal sur des itinéraires commodes et sécurisants, choisis en fonction des aptitudes et desiderata des cyclistes (existants ou potentiels).

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le réseau cyclable sur le territoire de Florennes s'appuie sur le principe de maillage suivant :



PROPOSITIONS

Les itinéraires prioritaires à développer sont les suivants :

Florennes - Saint-Aubin -Yves-Gomezée. Il suit l'itinéraire cyclable envisagé dans le Schéma Directeur de Dinant Philippeville.

Florennes – Morialmé - Hanzinelle – Gerpennes. Entre Florennes et Morialmé, l'itinéraire emprunte la N975 où des aménagements de sécurisation des déplacements vélos devront être réalisés. Le reste de l'itinéraire permet de rejoindre Hanzinelle, Hanzinne via un réseau parallèle à la N où sont également portés les déplacements piétons.

Florennes – Chaumont via la voirie rurale communale (rue de Chaumont)

Fraire –Morialmé par une voirie communale traversant la forêt domaniale de Morialmé.

PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

RESEAU COMMUNAL : PISTES CYCLABLES

PROPOSITIONS

Propositions Florennes

LEGENDE



Pôle Urbain



Pôle SubUrbain



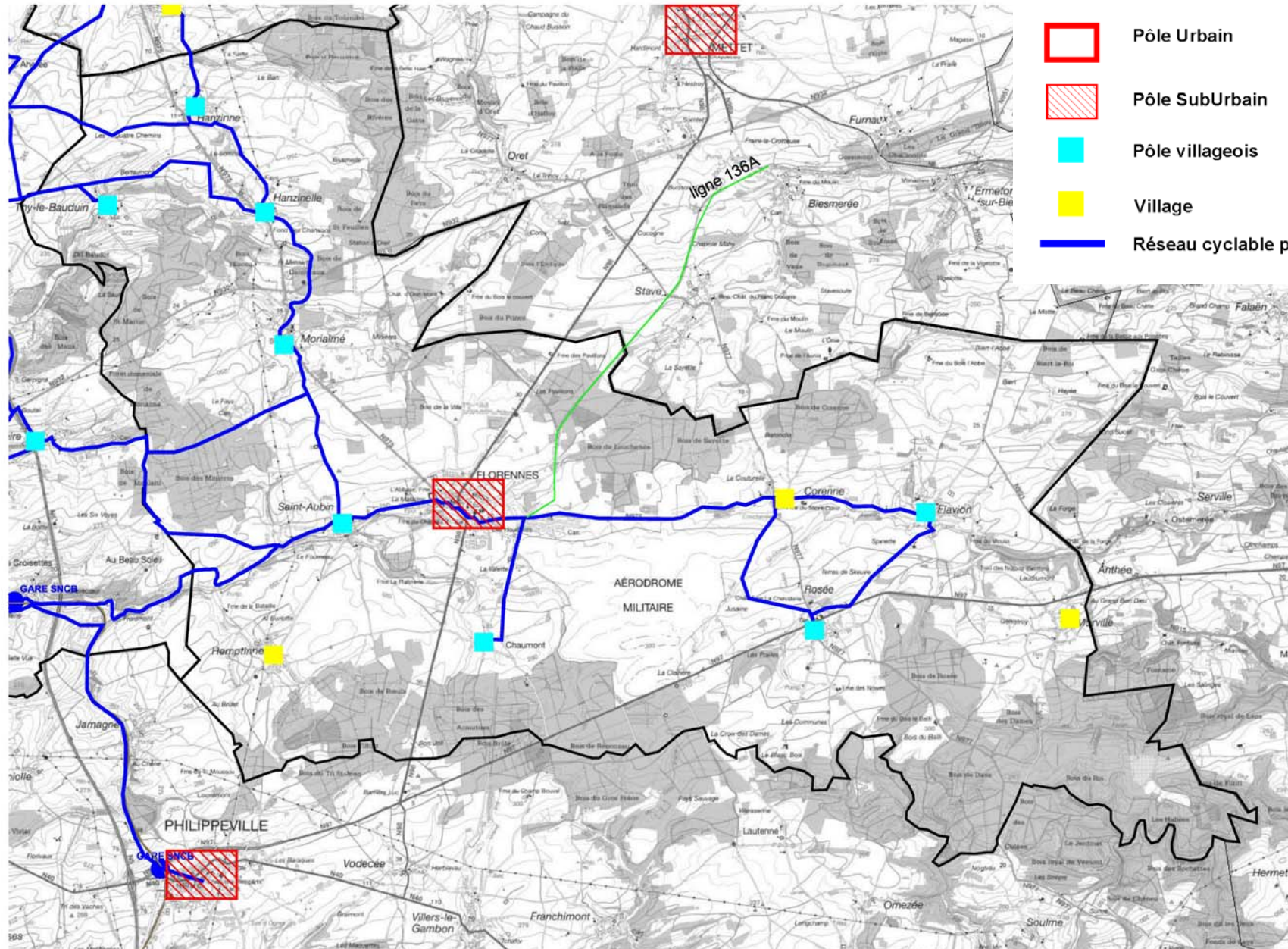
Pôle villageois



Village



Réseau cyclable proposé



PROPOSITIONS

2.1.2 Aménagements cyclables

CONTEXTE

Le réseau cyclable proposé emprunte en grande partie des voiries communales. Sur ces voiries, des aménagements cyclables de type séparatif ne sont pas nécessaires. Une modération du trafic par le biais d'aménagements généraux doit en effet permettre la cohabitation entre tous les usagers.

En revanche, pour les quelques tronçons sur voiries régionales, des aménagements spécifiques sont souvent nécessaires, tant en section courante que dans les intersections. Des aménagements de sécurisation sur la N975 (Florennes ↔ Corenne) devront être également mis en œuvre.

OBJECTIFS

Sécurisation du réseau cyclable communal par des aménagements appropriés au niveau des sections courantes et des traversées.

DESCRIPTION DE L'ACTION

A. Les sections courantes

Sur les voiries communales, les mesures à prendre sont essentiellement de nature modération de trafic (30 km/h dans les villages, 50 km/h entre les villages)

Cf. fiches aménagements types

B. Les traversées

cf. carte du réseau structurant en centre-ville

La traversée de la commune de Florennes doit être sécurisée :

Le **carrefour des rues Saint-Jean / Saint-Roch**. La sécurisation des traversées pour les cyclistes et les piétons devra être prévu ainsi qu'un éclairage adapté.

Aménagement du centre-ville : exemple rue Rohan Chabot / rue de Corenne.

Les autres traversées qui devraient être aménagées sont :

La **traversée de la N975 à Hanzinne pour la piste cyclable vers Tarcienne** (renforcement de la sécurité du carrefour rue Gognat / N975)










La **traversée de la N975 à Hanzinelle pour la piste cyclable vers Thy-le-Bauduin** (mettre en œuvre des ralentisseurs en amont de la traversée ou créer une traversée sécurisée au niveau de la rue du Vieux Moulin par l'aménagement d'une traversée cyclable sur l'îlot central arboré et la mise en œuvre de marquages et de signalisations adaptées.).

Cf. esquisses d'aménagement

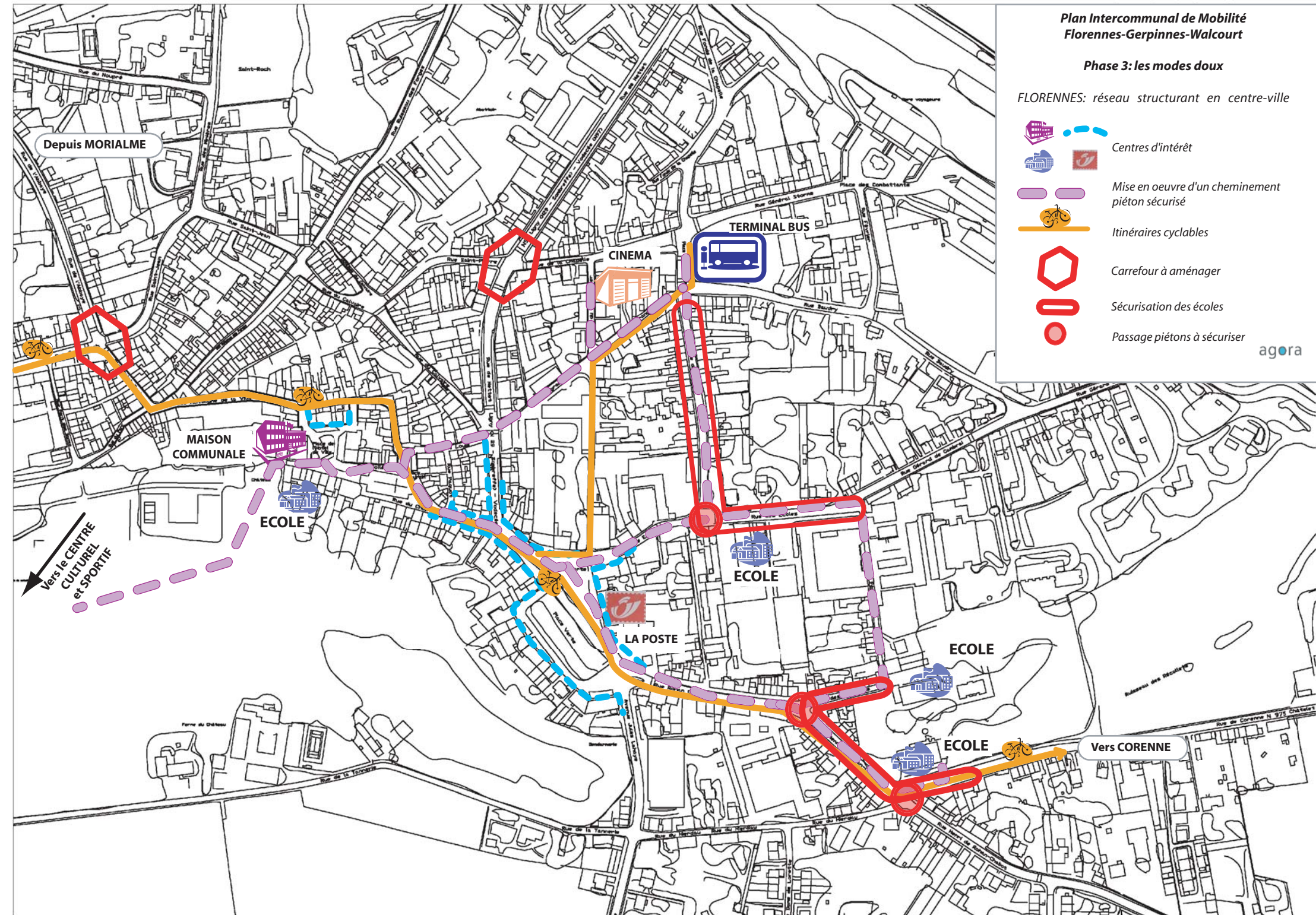
Plan Intercommunal de Mobilité Florennes-Gerpinnes-Walcourt

Phase 3: les modes doux

FLORENNES: réseau structurant en centre-ville

-   Centres d'intérêt
-   Mise en oeuvre d'un cheminement piéton sécurisé
-   Itinéraires cyclables
-  Carrefour à aménager
-  Sécurisation des écoles
-  Passage piétons à sécuriser

agora



PROPOSITIONS

2.1.3 Mise en place d'un stationnement vélo

Il s'agira de mettre en œuvre une infrastructure de parking adaptée, de qualité et en suffisance.

On localisera le stationnement principalement sur :

- ✓ Les places des différents villages
- ✓ Les sorties d'école
- ✓ La place verte à Florennes.
- ✓ La gare de bus de Florennes.

On privilégiera un matériel :

- ✓ visible (F59 + M1 et E9a + M1) standard et solide
- ✓ confortable : facilitant les manœuvres d'accès et de fixation et couverts pour le stationnement longue durée
- ✓ en nombre suffisant

PROPOSITIONS

2.2 Déplacements piétons et PMR au niveau communal

2.1.1 Premier objectif

Mise en place d'un réseau de déplacements piétons entre les inter-villages (au sein de l'entité de Florennes) et intercommunal.

NB : 2 types de réseaux sont mis en œuvre

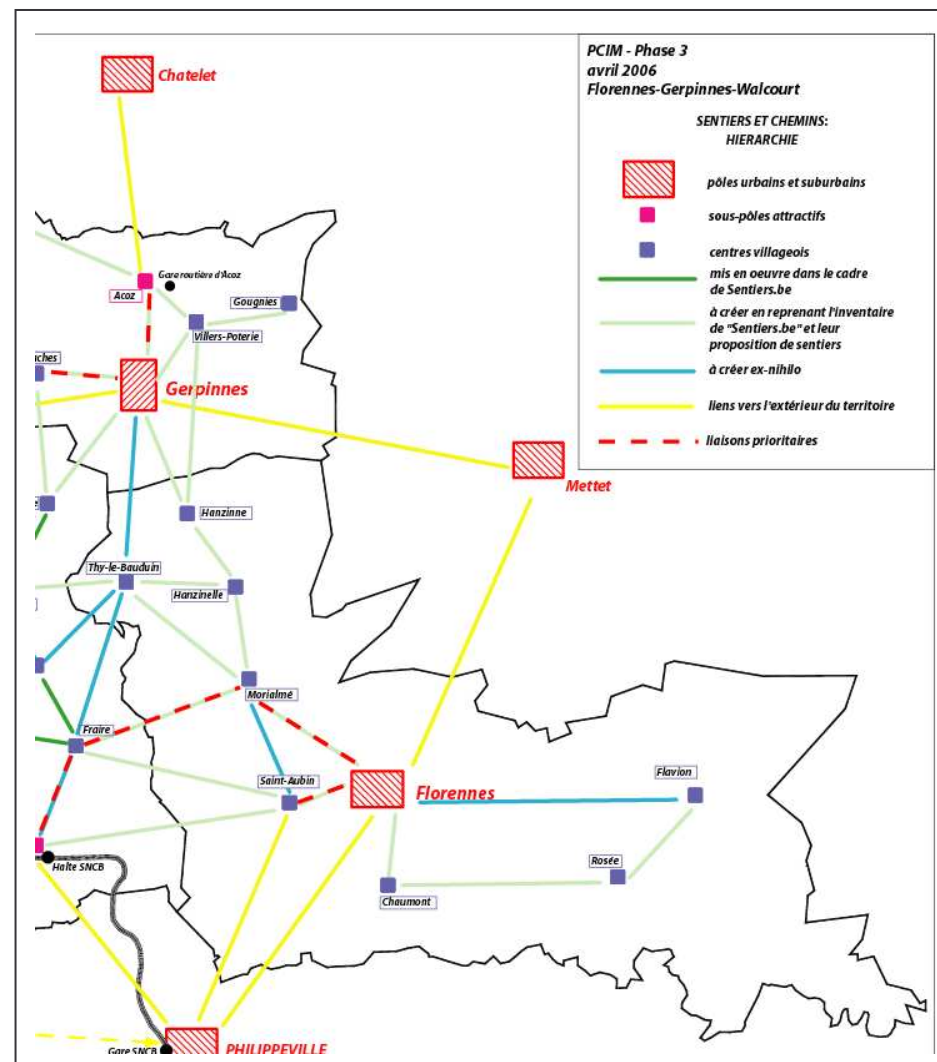
Le réseau piéton en centre ville pour des usages quotidiens sécurisés et le réseau de loisirs mettant en place des itinéraires de promenade.

Le réseau piétonnier intervillage et intercommunal sur le territoire de Florennes s'appuie sur le principe de maillage suivant :

Les itinéraires prioritaires à développer sont les suivants :

- Saint-Aubin - Florennes**
- Morialmé- Florennes**
- Fraire-Morialmé**

Une attention particulière devra être portée sur la route de Charlemagne à Rosée. Compte tenu de la présence de la discothèque « *le Bunker* », il s'agira de prévoir la réalisation d'une bande sécurisée pour la circulation piétonne.

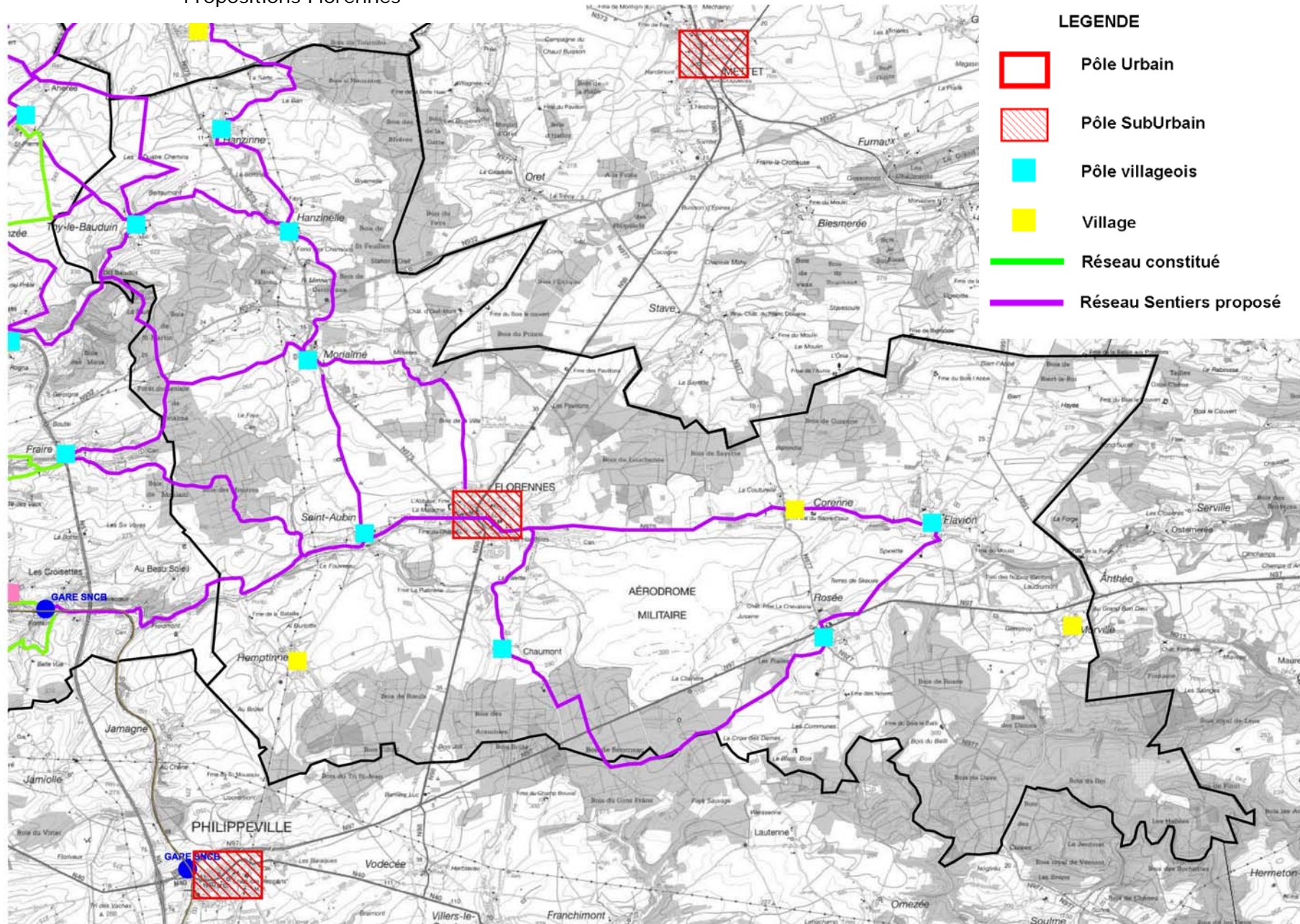


PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

ROPOSITIONS

RESEAU COMMUNAL : SENTIERS

Propositions Florennes



PROPOSITIONS

2.1.2 Second objectif

Mise en place d'un réseau piétons et PMR prioritaire reliant les différents centres d'intérêts présents dans le centre de Florennes.

Cf. carte du réseau structurant en centre-ville

DESCRIPTION DE L'ACTION

Sur la commune de Florennes, le réseau prioritaire proposé assure une continuité piétonne entre les centres d'intérêts suivants :

- ✓ Écoles Communales de Florennes
- ✓ Pole d'enseignement Athénée Royal de Florennes
- ✓ Institut Saint-Joseph Sainte-Thérèse
- ✓ Institut Saint-Dominique
- ✓ Institut Saint-Joseph
- ✓ Instituts Saints Pierre & Paul
- ✓ Eglise St-Martin
- ✓ Maison communale
- ✓ Bibliothèque
- ✓ Piscine
- ✓ Hall omnisport
- ✓ Les arrêts de bus de la place de la Chapelle
- ✓ La Place Verte
- ✓ La gare routière

Sur ce réseau, des aménagements devront être réalisés à moyen terme dans une optique visant à rendre ces cheminements accessibles, confortables et sécurisants pour les piétons et PMR.

Actuellement sur la commune de Florennes, des projets sont en cours. Par exemple la mise en place de la rénovation des trottoirs dans le centre de la commune : Place Verte, rue des écoles, rue du Chapitre...



PROPOSITIONS

3 ESQUISSES D'AMÉNAGEMENTS

PROPOSITIONS

3.1 Esquisses d'aménagement proposées sur la commune de Florennes

3.1.1 Sécurisation des traversées entre les rues Saint Jean et Saint Roch



CONTEXTE

La piste cyclable reliant Morialmé à Florennes via Saint Aubin évite la N 975 et emprunte des voiries secondaires. Elle entre dans Florennes en passant par La Maladrerie. Dans le centre, elle passe par la rue Saint Roch. Le croisement avec la N 975 en entrée de centre ville peut poser problème.

OBJECTIFS

Sécuriser les traversées cyclables au niveau du carrefour

DESCRIPTION DE L'ACTION

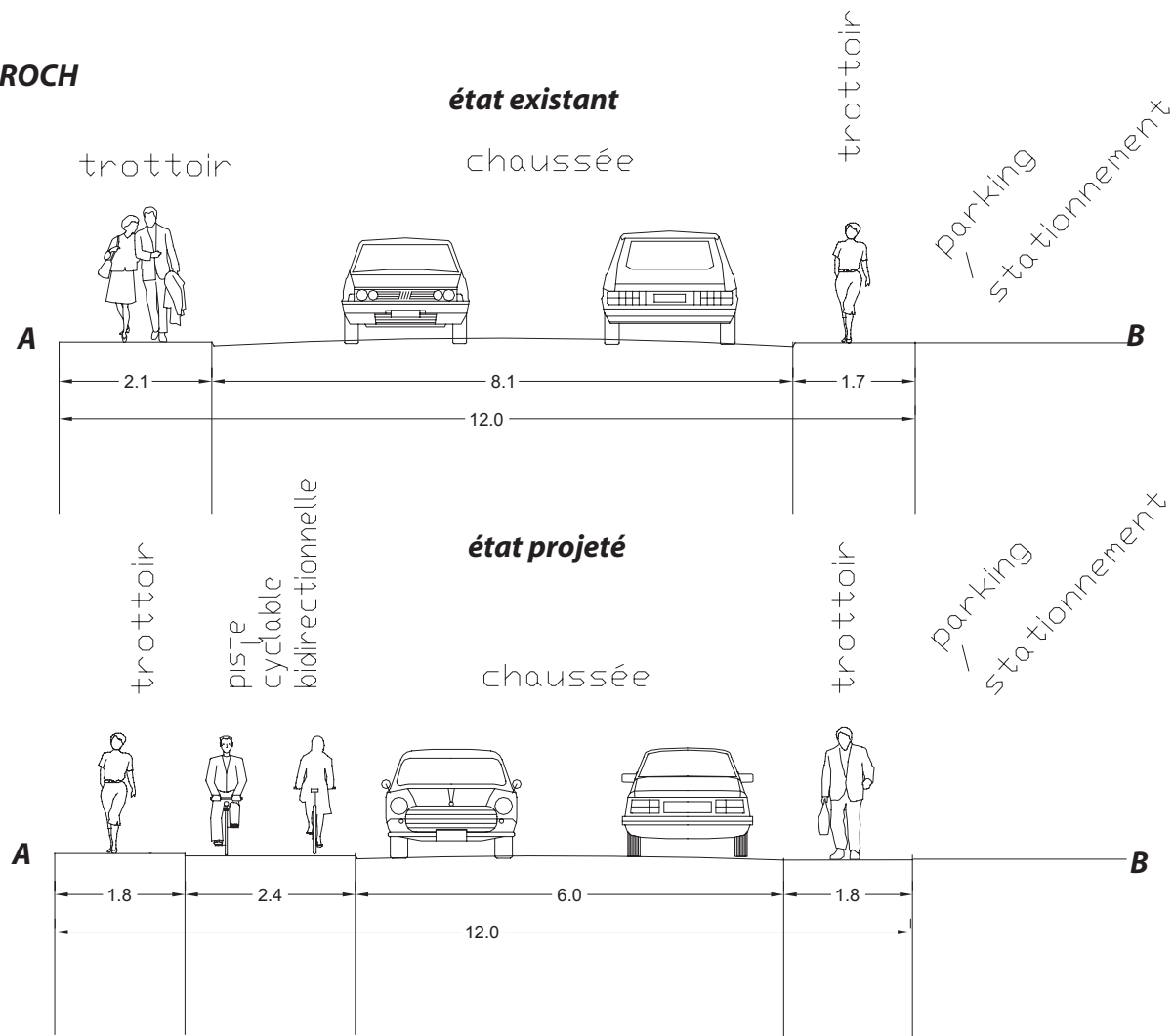
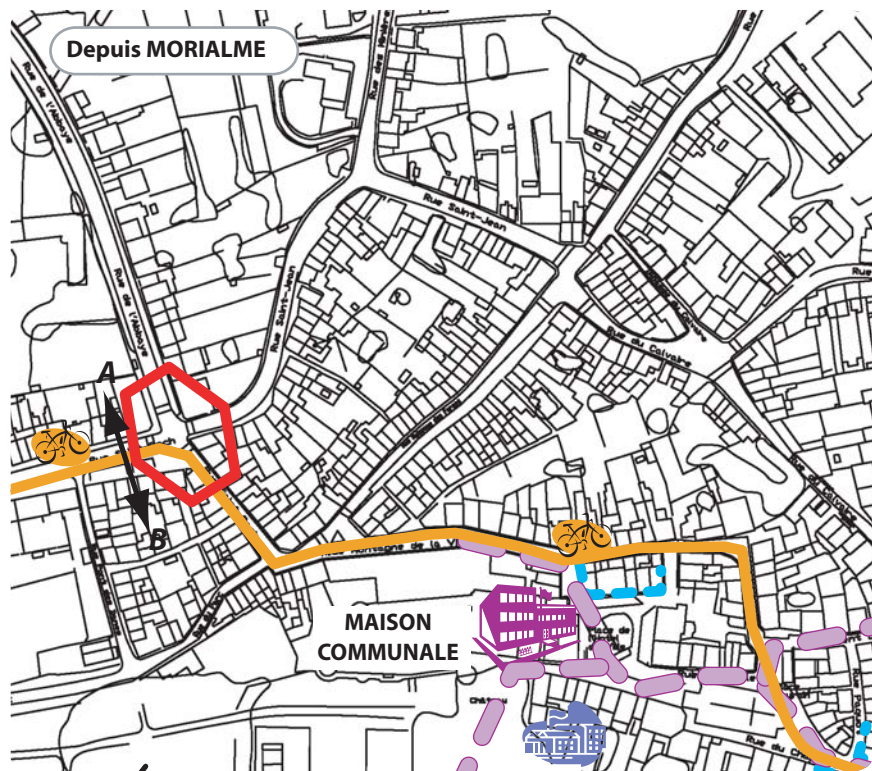
Mise en œuvre d'une zone avancée pour cyclistes aménagée à la hauteur des feux.

Le sas vélo permet de donner de l'espace et du temps au vélo pour partir avant la voiture et pour préparer un tourne-à-gauche sur le carrefour....

Le sas protège aussi le piéton car il crée une zone tampon entre voitures et passage piéton.

Au minimum 25m avant le croisement une piste cyclable marquée sera mise en œuvre. Elle est signalée par le panneau F14.

RUE SAINT ROCH



Plan Intercommunal de Mobilité Florennes-Gerpennes-Walcourt

Phase 3: les modes doux

FLORENNES: itinéraires cyclables



PROPOSITIONS

PROPOSITIONS

3.1.2 La traversée de la N975 à Hanzinelle pour la piste cyclable vers Thy-le-Bauduin

CONTEXTE

La traversée de la piste cyclable Morialmé / Thy-le-Bauduin / Somzée traverse le village d’Hanzinelle en coupant la N975. Elle passe au sud de la Place de Hanzinelle via la rue du Vieux Moulin et la rue de la Gare d’Oret.

OBJECTIFS

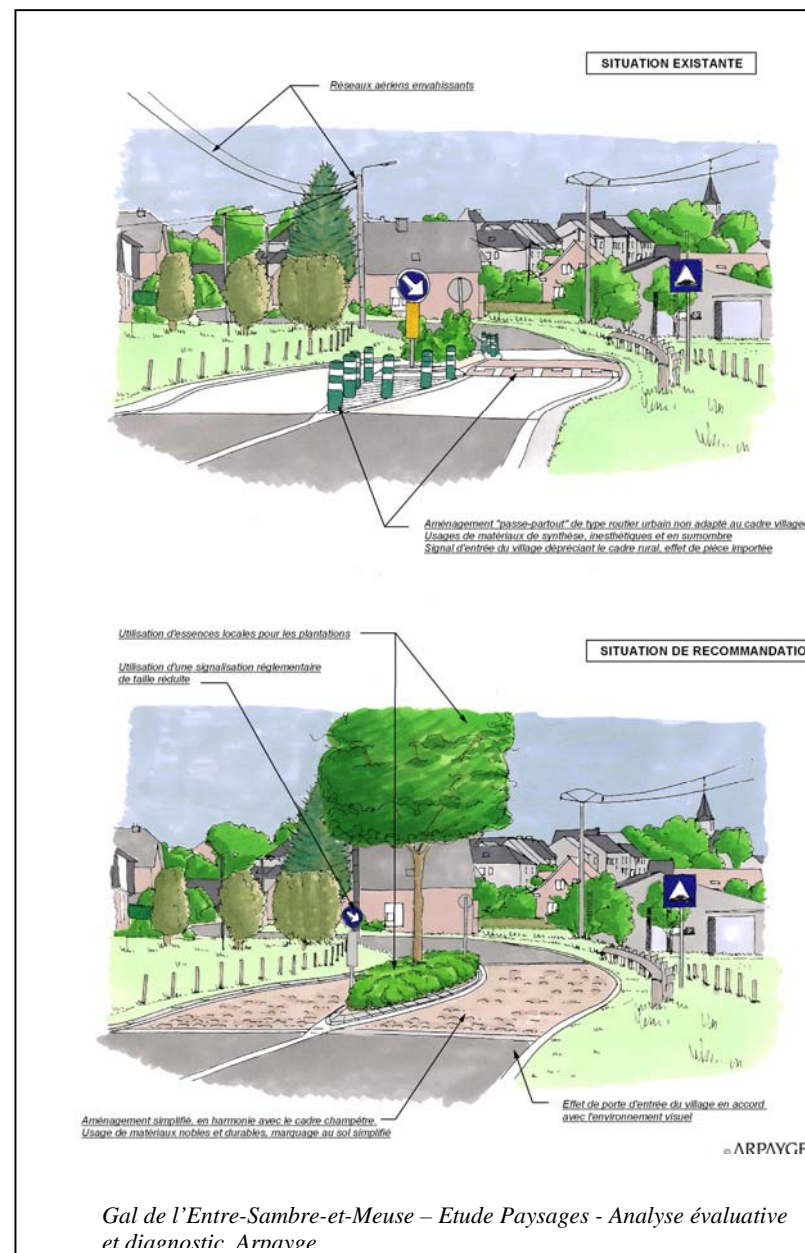
En amont de cette traversée, il s’agit de ralentir les voitures par des aménagements adaptés au cadre du village.

DESCRIPTION DE L’ACTION

Il s’agira de faire évoluer la situation existante qui présente des « aménagements très routiers » (qui ne favorisent pas forcément le ralentissement des voitures) par des aménagements en entrée d’agglomération s’intégrant plus harmonieusement dans le contexte rural.

Pour gérer la traversée du croisement, on formalisera une piste cyclable marquée sur la chaussée en amont du carrefour et on délimitera et marquera les trajets que suivent les cyclistes.

Travail sur la signalisation : panneau F50 bis pour rappeler aux automobilistes qu’ils vont couper une piste cyclable.



PROPOSITIONS

3.1.3 Aménagement des cheminements de la rue du Boukau

CONTEXTE

La rue du Boukau est une rue en pente qui relie la place de la Chapelle (gare de bus) et la rue des Ecoles (établissements d'enseignement).

Sa configuration en pente entraîne des vitesses automobiles parfois excessives ce qui augmente les conflits avec les piétons en bas de la rue du Boukau (élèves) et au niveau de la place de la Chapelle (déplacement pour rejoindre la gare de bus au centre de la place).

OBJECTIFS

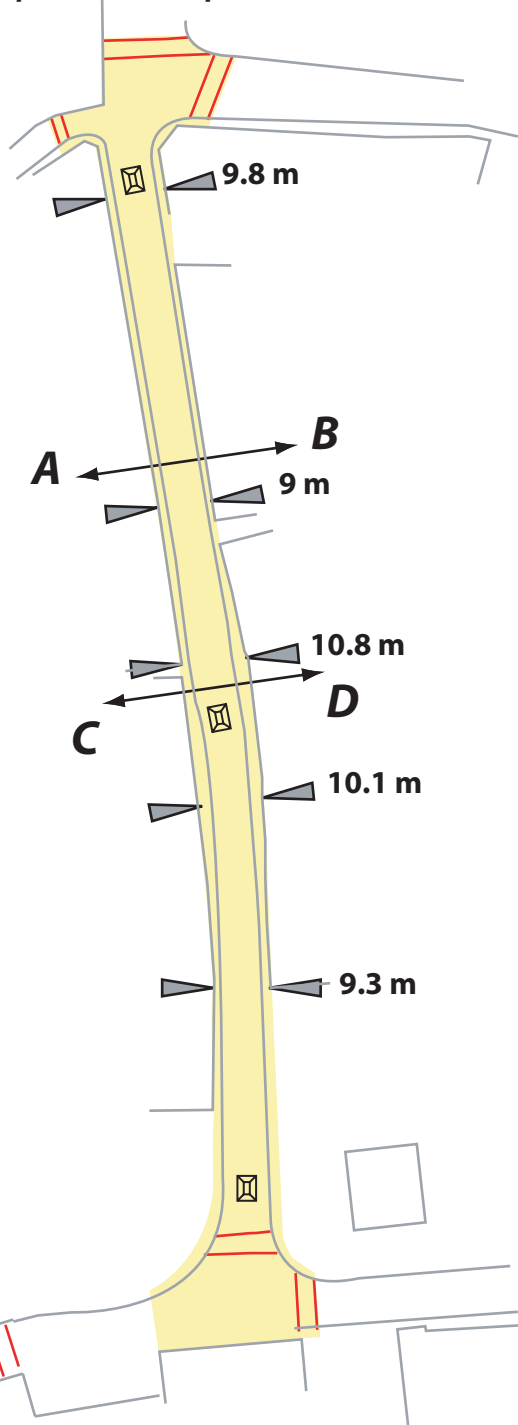
Ralentir les voitures notamment en descente tout en sécurisant les déplacements piétons d'un bout à l'autre de la rue.

DESCRIPTION DE L'ACTION

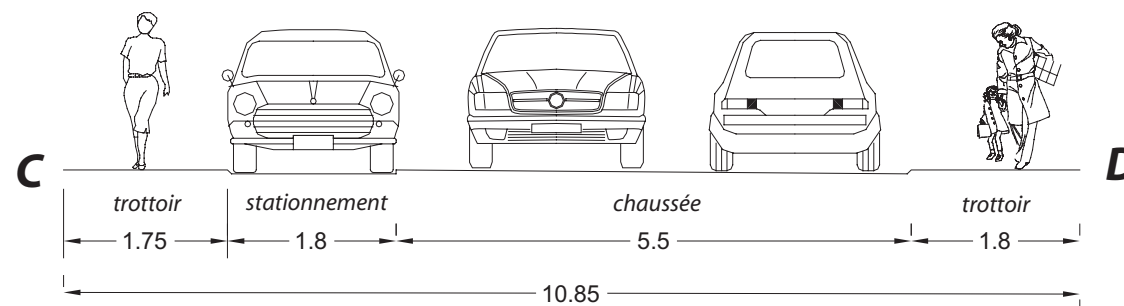
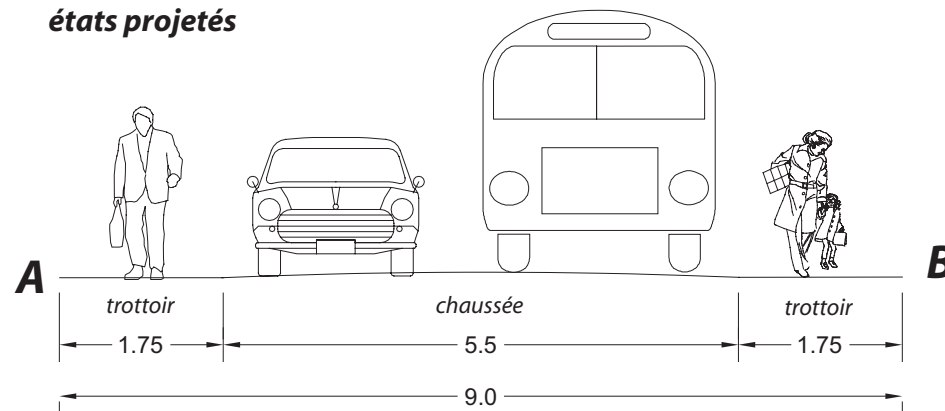
- ✓ mise en oeuvre de coussins berlinois
- ✓ intégration des espaces latéraux: recherche d'une intégration entre la chaussée et les espaces latéraux par le travail de revêtements. Il s'agit d'attirer l'attention des automobilistes et de sécuriser les déplacements piétons (et les rendre agréables...)
- ✓ intégration des carrefours place de la Chapelle et rue des Ecoles à ce travail de traitement de la chaussée.

cf. aménagement ci-après

place de la Chapelle



états projetés



- sécurisation des traversées piétonnes
- installations PMR: inflexions de trottoirs, dispositifs pour malvoyants...
- mise en oeuvre de coussins berlinois
- intégration des espaces latéraux: recherche d'une intégration entre la chaussée et les espaces latéraux par le travail de revêtements. Il s'agit d'attirer l'attention des automobilistes et de sécuriser les déplacements piétons (et les rendre agréables...)
- intégration des carrefours place de la Chapelle et rue des Ecoles à ce travail sur le traitement de la chaussée



coussin berlinois



intégration des espaces latéraux

**Plan Intercommunal de Mobilité
Florennes-Gerpennes-Walcourt**

Phase 3: les modes doux

FLORENNES: aménagement des
mobilités douces sur la rue de Boukau



PROPOSITIONS

3.1.4 Sécurisation des déplacements piétons

CONTEXTE

De nombreuses voiries dans la commune ne présentent pas des aménagements suffisants car les trottoirs y sont trop étroits voir inexistant. Il s'agit de donner à ces voiries la priorité aux mobilités douces sans y interdire les transports motorisés.

OBJECTIFS

Il s'agit donc de créer des aménagements spécifiques pour les rues où les trottoirs sont d'une largeur inférieure à 1m ou compris entre 1m et 1.5m en moyen ou mauvais état

Ex : Rue Chesle (vers la piscine à aménager), impasse du Parc, la fin de la rue du Chapitre, Allée du Jeu de Fer, rue du Ruisseau des Forges, Rue Baudry.

cf. carte des qualités de cheminements piétons ci-après

DESCRIPTION DE L'ACTION

Création de voies à trafic modéré développant une mixité dans le partage de la voirie : pas de trottoir (tout est mis au même niveau que la voirie), aménagement d'îlots de stationnement sur la voie ou d'éléments décoratifs pour imposer le ralentissement de la voiture et faciliter en sécurité, les mouvements piétons.

Il sera nécessaire de travailler à un changement de revêtement de sol (différencié de l'asphalte classique) et de travailler sur du mobilier urbain ou des plantations.

Sur les voiries où il existe du stationnement il s'agira de favoriser des aménagements de poches de stationnements et interdire le stationnement à cheval sur les trottoirs. Ces poches de stationnements joueront par ailleurs un rôle dans le ralentissement de la vitesse automobile en présentant des obstacles à la linéarité des parcours.



**Plan Intercommunal de Mobilité
Florennes-Gerpennes-Walcourt**

Phase 3: les modes doux

FLORENNES: travail sur les voiries pour une sécurisation des déplacements piétons



Voiries:

- sans trottoir
- avec des trottoirs d'une largeur inférieure à 1m
- avec des trottoirs d'une largeur entre 1m et 1.5m en état moyen voire mauvais.

PROPOSITIONS

**3.1.5 Mise en œuvre de trottoirs sur les rues Saint-Jean,
Ruisseau des Forges...**

CONTEXTE

Ces voies supportent des flux automobiles et poids lourds importants. Les trottoirs y sont cependant peu larges, parfois réduits par des avancées de façades.

OBJECTIFS

Favoriser les déplacements piétons dans le centre ville en aménageant des trottoirs.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Mise en œuvre de trottoirs larges (recommandé entre 2,5m / 3m) adaptés au profil de la voirie.

Le stationnement pourra se réaliser de façon longitudinale, en essayant de mettre en œuvre des poches de stationnements. Ces poches de stationnements joueront par ailleurs un rôle dans le ralentissement de la vitesse automobile.

PROPOSITIONS

PROPOSITIONS

3.2 Aménagements des écoles des villages de Morville, Saint-Aubin, Morialmé

CONTEXTE

Des aménagements pour la sécurisation des rues des écoles sont déjà mis en place (signalisation, resserrements de la voirie, plateaux...). Toutefois certains aménagements s'ils apparaissent suffisants n'en sont pas pour autant sécurisants pour les déplacements piétons jusqu'aux écoles.

Quelques écoles sur la commune présentent des situations difficiles :

la **sortie de l'école de Morialmé** se fait à proximité de la N932 où le manque de modérateur de vitesse créent des situations de conflit entre les véhicules et les déplacements des élèves.

Des aménagements sont insuffisants à **l'école de Saint-Aubin** où les trottoirs sont larges mais de mauvaise qualité et pas de sécurisation.

OBJECTIFS

Systematiser la sécurisation des déplacements et traversées piétonnes aux abords des écoles.

DESCRIPTION DE L'ACTION

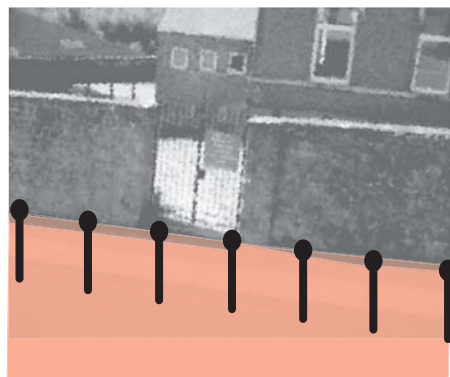
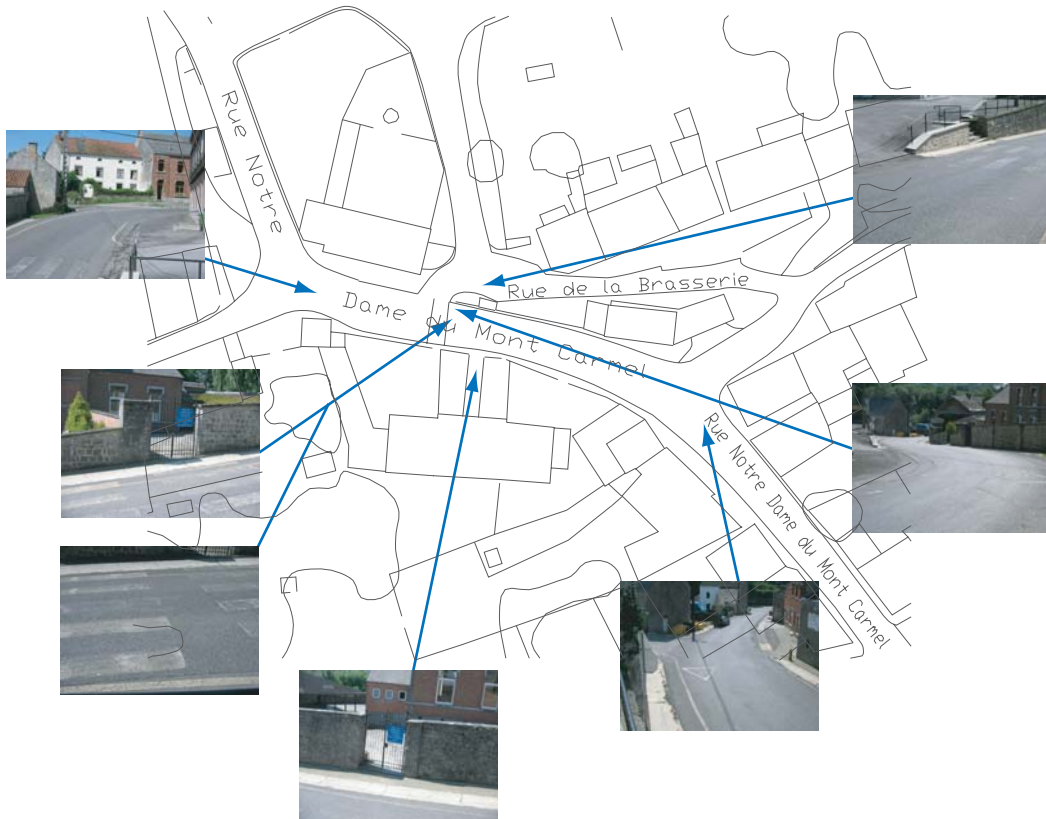
1/ uniformiser à l'échelle communale la signalisation et les aménagements aux abords des écoles

2/ sécurisation des entrées et sorties des enfants au niveau des portails: mise en place de potelets au niveau des trottoirs pour minimiser le stationnement gênant.

3/ renforcement systématique des zones 30 aux abords des écoles.

L'exemple propose l'aménagement de l'école Saint-Aubin.

cf. aménagement ci-après



- traitement de la rue par un plateau.
 - mise à niveau de toute la rue
 - traitement uniforme trottoirs et chaussée (revêtement, couleurs etc...)
 - sécurisation de la sortie par des plots
- = ralentissement des voitures et attention accrues des conducteurs

**Plan Intercommunal de Mobilité
Florennes-Gerpennes-Walcourt**

Phase 3: les modes doux

SAINT-AUBIN: sécurisation de l'école
rue Notre-Dame du Mont Carmel

agora

