

Plan Communal de mobilité de Ciney

Fiches actions

TRITEL

Mars 2010

Client :

chargé d'étude :



TRITEL
Avenue du Port 86C - boîte
206 1000 BRUXELLES

Contexte

La SNCB a fourni à la commune des projets et des plans proposés par Infrabel pour les réaménagements envisagés suite à la suppression des passages à niveaux de la gare de Ciney (TRITEL a réalisé une analyse critique de ces plans et projets).

Objectif visé

Les suppressions de ces passages à niveaux engendrent des modifications de la circulation aux abords des gares. Dans ce contexte, il est important que la commune profite de ces travaux redéfinir et requalifier qualitativement les espaces pouvant être alloués à une mobilité plus douce et à une valorisation de l'espace public aux abords de ces gares.

Dans le cadre de cette analyse critique des plans soumis à la commune, les dimensions des places de stationnement, des voiries et des courbes de giration ont été vérifiées et, au besoin, retracées. Des places PMR, Kiss and Ride et des abris vélos ont été positionnés de manière optimale.

Description de la mesure

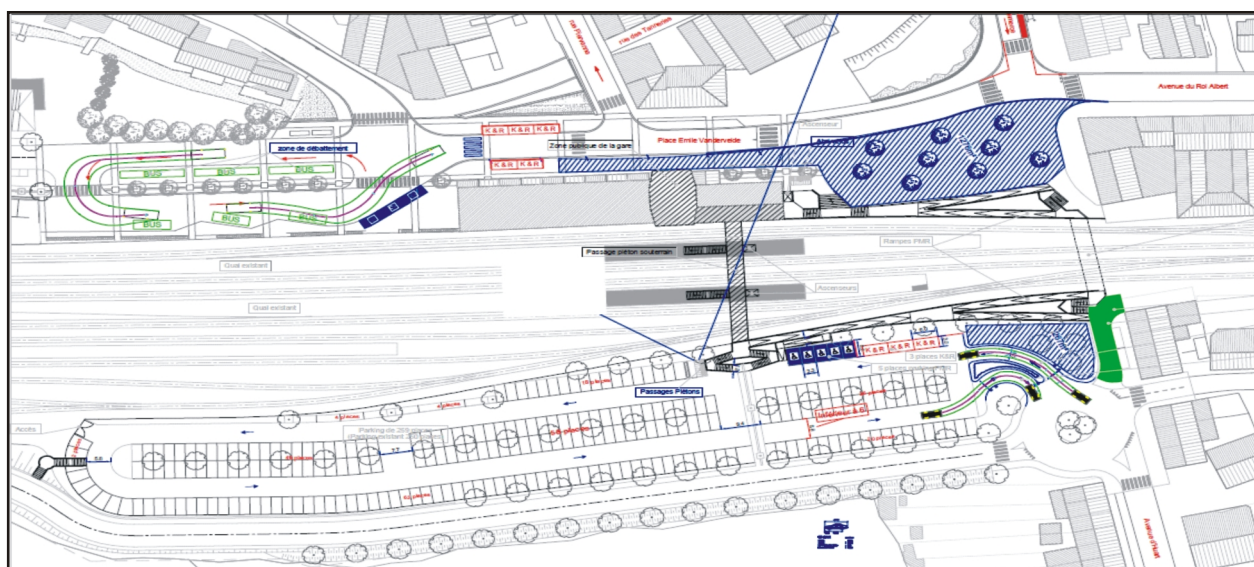
Pour la gare de Ciney, notre analyse des plans nous conduit à proposer que l'espace situé aux abords de la gare de bus soit désormais interdit au stationnement et soit réservé aux girations des voitures, à l'emplacement des voitures PMR et aux zones de débarquement et de chargement des bus du TEC. Une place taxi pourra éventuellement y être ajoutée si la commune le juge nécessaire. Les zones kiss and ride sont situées de part et d'autre de la rue longeant la gare afin de faciliter leur accès quelque soit l'origine et la destination du conducteur. Un plateau marquera les traversées piétonnes à ce niveau. Deux abri-vélos sont positionnés de part et d'autre des voies de chemin de fer.

Le rond-point menant au parking a été repositionné. L'accès aux quelques maisons longeant la voie de chemin de fer pourra se faire via un trottoir carrossable destiné uniquement à la desserte locale.

La suppression du passage à niveau permet de libérer un espace considérable en face de la gare du côté de la ville au niveau de l'actuel carrefour qui perd son sens avec la suppression du passage à niveau. Cet espace pourra être aménagé de manière à valoriser le quartier de la gare.



Exemple d'aménagement d'un rond-point comprenant un accès de type trottoir carrossable pour une desserte locale (source : comité de quartier Wegnez à Pepinster)



FICHE ACTION

Plan Communal de mobilité de Ciney

SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU DE LA GARE DE HAVERSIN

Contexte

La SNCB a fourni à la commune des projets et des plans proposés par Infrabel pour les réaménagements envisagés suite à la suppression des passages à niveaux de la gare de Haversin.

Objectif visé

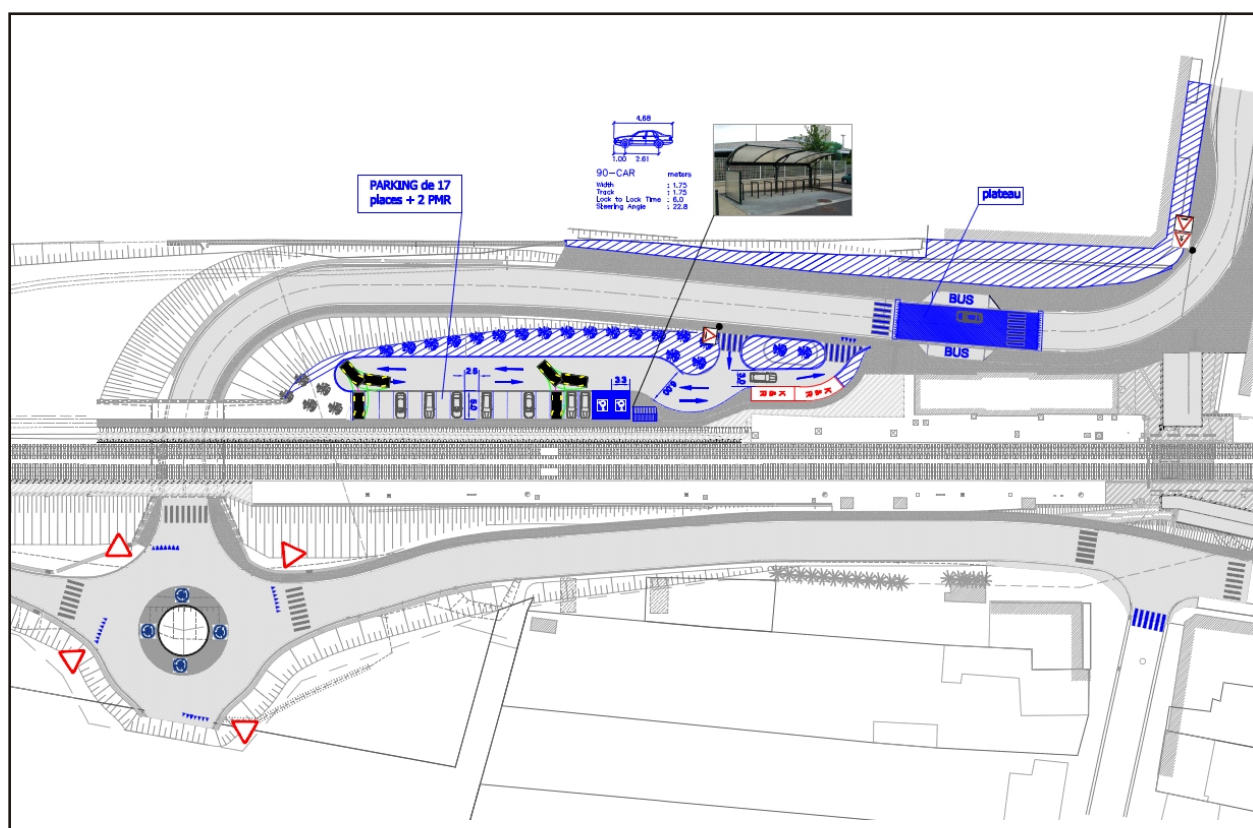
Les suppressions de ces passages à niveaux engendrent des modifications de la circulation aux abords des gares. L'objectif est d'optimiser la sécurité et les services relatifs à la gare de Haversin dans le cadre de ce réaménagement.

Description de la mesure

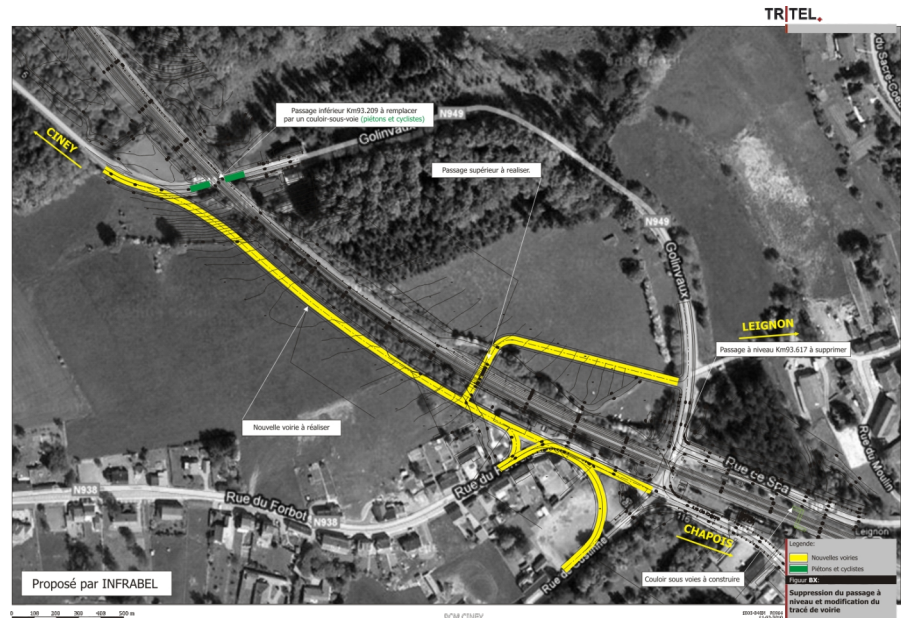
À Haversin, la zone de stationnement a été retracée afin de prendre en compte les largeurs nécessaires aux parkings des voitures et des PMR. L'accès au parking a aussi été repensé pour faciliter le kiss and ride. Un arrêt de bus a été placé en face de la gare, dans chaque sens de circulation. Afin de sécuriser la traversée piétonne, proche d'une courbe, il est essentiel de bien la signaler et de limiter la vitesse. Cette limitation pourra se faire à l'aide d'un plateau surélevé. Un abri-vélo est placé à côté de la gare et des accès aux quais.



Exemple d'aménagement destiné à réduire la vitesse à proximité d'une courbe (source : Place au Vélo, Val de Marne)

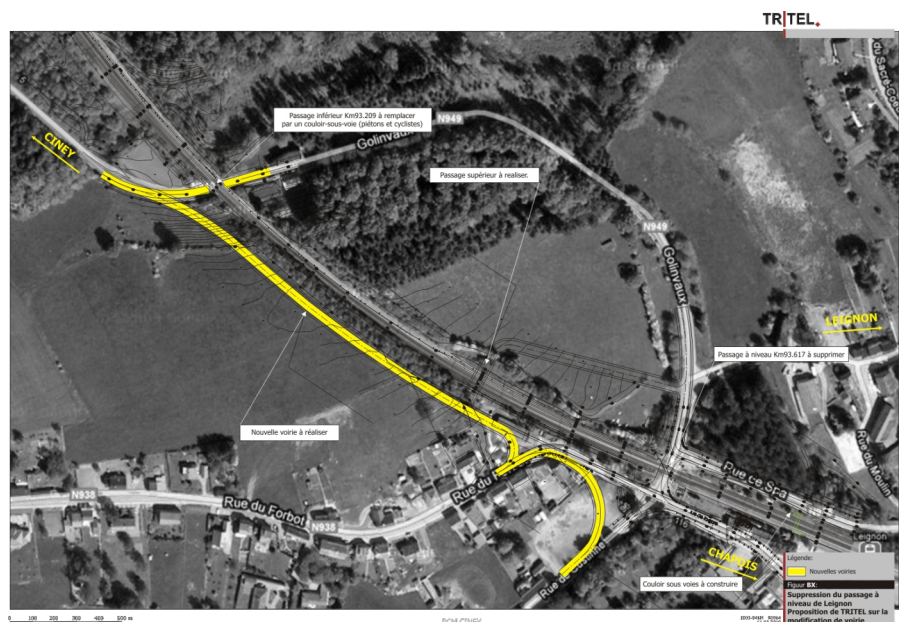


Un plan sommaire proposé par Infrabel de création d'un ouvrage d'art aérien et d'une nouvelle voirie a également été fourni par la SNCB pour Leignon.



L'objectif est de diminuer le trafic de transit à Leignon et fournir une analyse critique de l'aménagement proposé

TRITEL propose une alternative qui permet d'éviter la construction d'un ouvrage aérien en utilisant un passage sous-voies existant. Un autre avantage est que cela permet aussi de supprimer le trafic de transit (à l'entrée de Leignon) se rendant depuis et vers Ciney vers et depuis Chapois.



Contexte



La sécurisation des abords d'école est une priorité. Une meilleure gestion du stationnement est une manière d'éviter une congestion et des situations dangereuses. Le kiss and ride est une solution permettant de faciliter la gestion du stationnement et de fluidifier la circulation.

Objectif visé

Un aménagement est proposé pour éviter aux élèves de devoir traverser pour se rendre dans les établissements « Athenée Royal » et « Ecole Technique Provinciale Agricole »

Description de la mesure

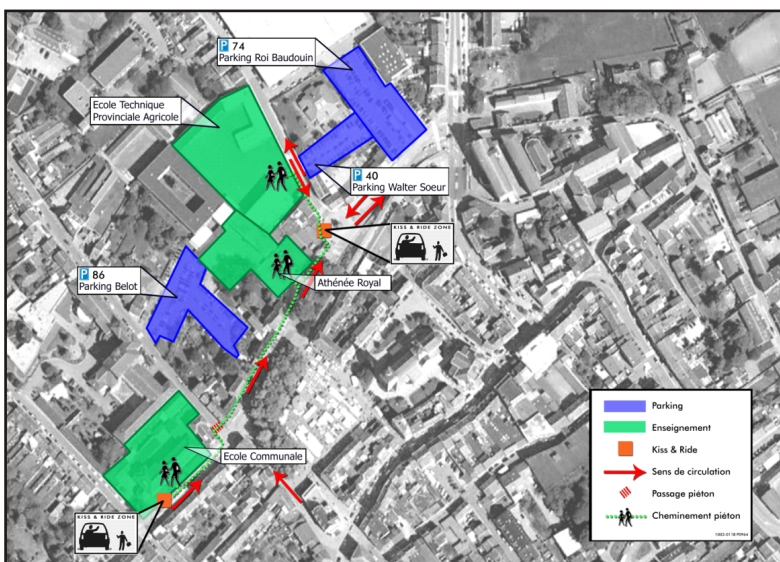
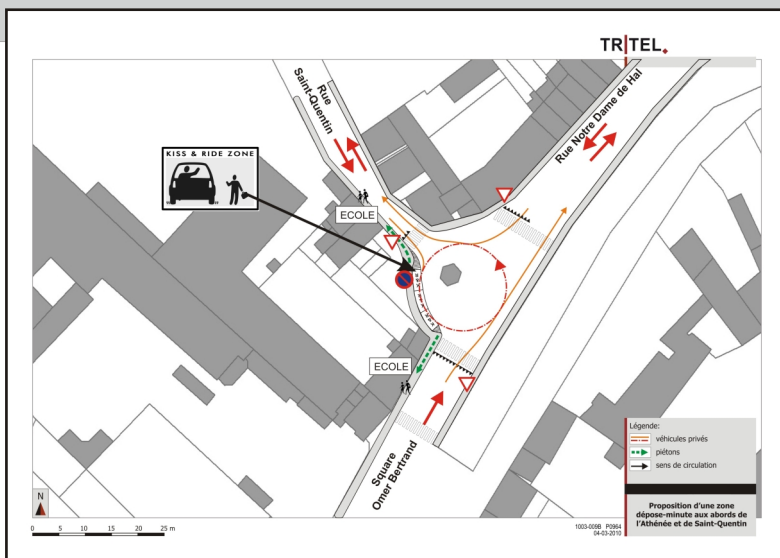
TRITEL a analysé la possibilité de créer un Kiss and Ride pouvant desservir les écoles « Athenée Royal » et « École Technique Provinciale Agricole ». Le rond-point situé proximité des deux écoles est assez large pour permettre la création d'un espace dédié au Kiss and Ride au coin des rues Saint-Quentin et Square Omer Bertrand.

L'avantage de cette proposition est que ce Kiss and Ride serait accessible depuis le Nord du territoire communal (avenue de Namur) et depuis le Sud (rue Piervienne).

L'aménagement proposé permet aux élèves de se trouver du bon côté de la voirie et de rejoindre aisément les 2 accès scolaires.

Un autre kiss and ride devrait être créé en face de l'Ecole Communale, à la place d'actuelles places de parking en haut de la Rue Saint-Pierre. Les enfants sortant côté trottoir entrent à l'Ecole Communale ou doivent traverser la rue Walter Soeur (passage piéton à sécuriser) pour aller à l'Athénée Royal et à l'Ecole Technique Provinciale Agricole.

Si les cheminements piétons depuis les parkings Roi Baudouin, Belot et Walter Soeur vers les écoles sont sécurisés, quelques places de parkings peuvent également être réaménagées en zone de stationnement de courte durée (type : 15 min maximum).



Contexte

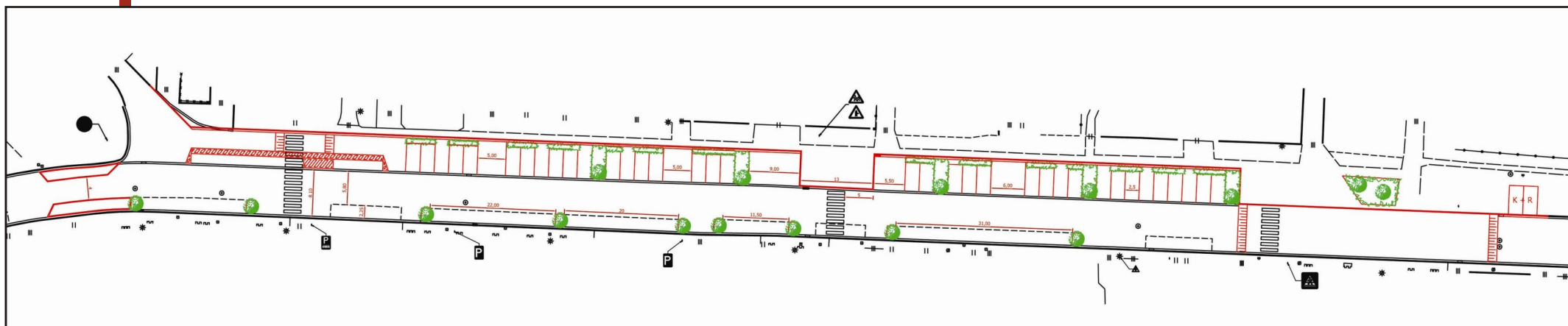
Cette voirie constitue un accès privilégié (depuis la N97 – sud du territoire communal) à l'hypercentre de Ciney. Cette voirie a double sens dans sa partie haute présente des fonctions génératrices de déplacement (école, académie) et son gabarit large et son manque d'infrastructure pour les usagers faibles la rendent peu sécurisée.

Objectif visé

L'objectif de ce projet est d'améliorer la sécurité routière aux abords de l'école Saint-Joseph et de l'Académie ainsi qu'à l'entrée de ville de Ciney par la rue Courtejoie.

Description de la mesure

Le plan dressé dans le cadre réaménagement de la rue Courtejoie a surtout pour objectif la réduction de l'impression de vitesse et l'amélioration du dépose-minute pour les élèves à l'entrée principale. Un plateau est proposé devant l'entrée de l'école maternelle ainsi que sur le dépose-minute. Les avancées de trottoirs sont également généralisées aux traversées piétonnes. La figure reprend toutes les propositions ; les indications en couleurs représentent les modifications par rapport à la situation existante.

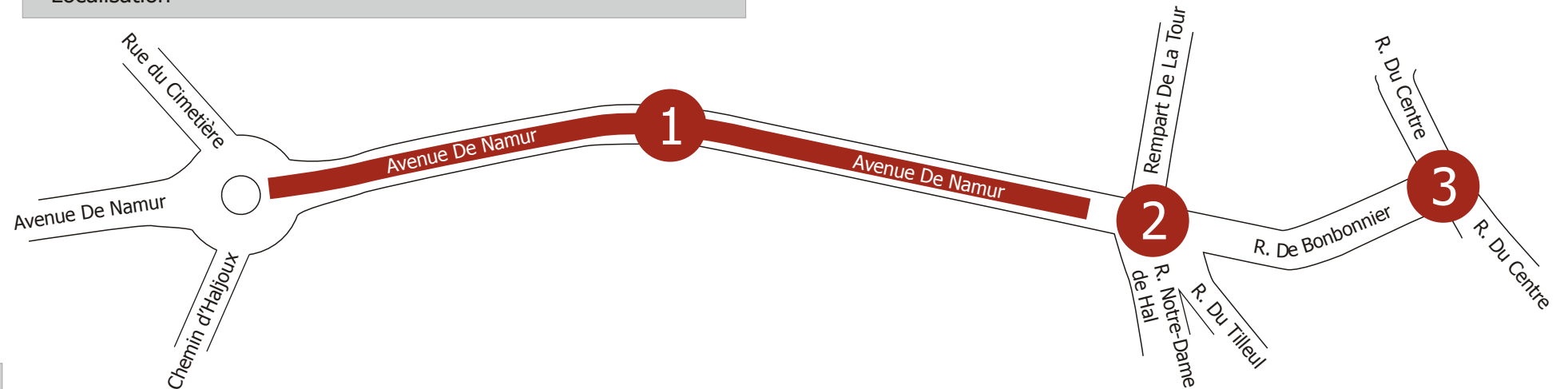


Contexte

L'avenue de Namur constitue une entrée (depuis le Nord du territoire communal) dans le centre ville de Ciney. Des bus du TEC empruntent cette voirie limitée à 50km/h. L'aménagement actuel ne permet pas aux usagers faibles de profiter d'un bon niveau de confort.

La gestion des 2 carrefours situés dans le prolongement de l'avenue de Namur (Notre-Dame de Hal et Rue du Centre/rue du Condroz) sont problématiques au moment des entrées et des sorties des écoles du centre ville.

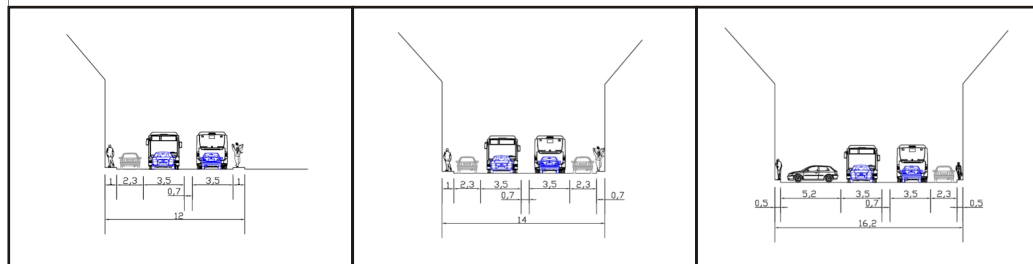
Localisation



1 AMENAGEMENT DE L'AVENUE DE NAMUR

Objectif visé

Afin de mieux prendre en compte les besoins (en termes de sécurité et de confort) de tous les usagers de la voirie et de marquer l'entrée dans la ville, des nouveaux profils de voirie sont proposés. La reconfiguration de l'avenue a pour objectif de créer une infrastructure cyclable et des trottoirs confortables.

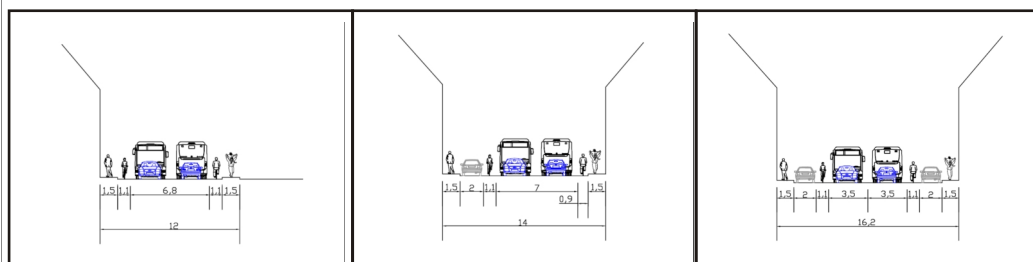


Description de la mesure

Dans les zones où la largeur disponible est maximum (16m20), des bandes de stationnement sont maintenues de chaque côté de la voirie. On notera que ces bandes de stationnement sont positionnées en long plutôt que perpendiculairement à la voirie. Cette proposition à l'avantage, d'une part, d'améliorer la sécurité (amélioration de la visibilité) des manœuvres pour les véhicules qui quittent l'emplacement de stationnement, et d'autre part, de libérer de l'espace pour les modes doux (avec la présence d'une piste cyclable de chaque côté de la voirie et des trottoirs de 1m50 contre 50 cm actuellement).

L'avenue de Namur présente un rétrécissement où la largeur de voirie disponible n'est que de 12 m. A cet endroit, l'installation de pistes cyclables et de trottoir confortables est toujours possible mais sans bandes de stationnement. Cette suppression du stationnement permet de maintenir la continuité de l'infrastructure cyclable et des trottoirs.

Sur les tronçons où la largeur est supérieure à 14 m, un stationnement le long de la voirie est encore possible d'un côté de la route tout en conservant la piste cyclable et des trottoirs confortables d'une largeur de 1m50.



2 AMENAGEMENT DU CARREFOUR NOTRE-DAME ET AVENUE DE NAMUR

Objectif visé

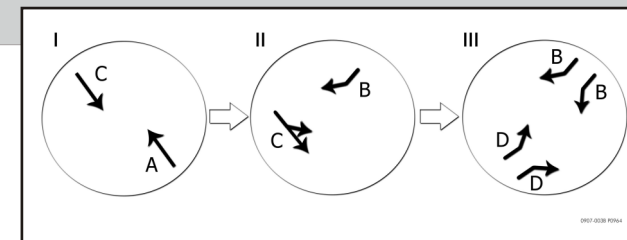
Ce carrefour ne présente pas de problème particulier en heures creuses. Toutefois en heures de pointe et particulièrement aux entrées et sorties d'écoles, ce carrefour provoque de nombreuses remontées de files sur la rue Notre-Dame de Hal et sur l'avenue de Namur. La proposition a pour objectif de mieux réguler le trafic pendant ces périodes critiques.

Description de la mesure

Deux scénarios sont proposés :

Scénario à court terme

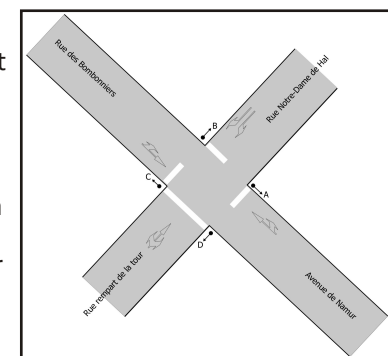
Afin de gérer les remontées de files, l'installation de feux tricolores est une solution à envisager pour améliorer le fonctionnement du carrefour. En effet, pour des raisons de sécurité et pour éviter les remontées de files trop importantes aux heures d'entrée et sortie d'écoles, il sera utile d'installer des feux pour contrôler le trafic à cet endroit. Les feux permettent en outre une gestion contrôlée des flux et la grille de feux peut s'adapter en fonction de la modification des flux de trafic ou de la configuration du quartier.



Les figures représentent un schéma du carrefour et son diagramme de phases proposé pour ce carrefour à feux. La gestion de ce feu se fera par 3 phases ; la 2ème phase étant une prolongation de phase depuis la rue des Bonbonniers pour permettre les mouvements de tourne à gauche vers le Hall Omnisport. Dans la même phase les mouvements de tourne à droite depuis la rue Notre-Dame vers la rue des Bonbonniers sera autorisé. La gestion des prolongations (phase 2) pourra se faire par radars ou détecteurs afin d'obtenir une meilleur adaptabilité en fonction des flux. Compte tenu que les périodes problématiques sont réduites dans le temps, on pourrait imaginer que dans la programmation de ce carrefour le mode orange clignotant soit privilégié le week-end et pendant la nuit.

Scénario à long terme

L'urbanisation de la ZACC Saint-Gilles va générer du trafic supplémentaire. Dans le cadre de ce projet il faudra prévoir la création d'une voirie sur les sites de l'ancienne gendarmerie et du terrain Providence. La réalisation de ce nouvel accès sur l'Avenue de Namur pourrait se faire de manière concomitante avec le réaménagement de l'avenue de Namur et le carrefour Notre-Dame plus adapté à recevoir un trafic en augmentation.



3 AMENAGEMENT DU CARREFOUR RUE DE CENTRE ET RUE DU CONDROZ

Objectif visé

Ce carrefour est le seul carrefour à feux de la ville de Ciney. Afin de mieux utiliser la capacité de ce carrefour, il est proposé de raccourcir les phases existantes. Le raccourcissement des phases permettra aussi de diminuer le temps d'attente au feu des piétons.

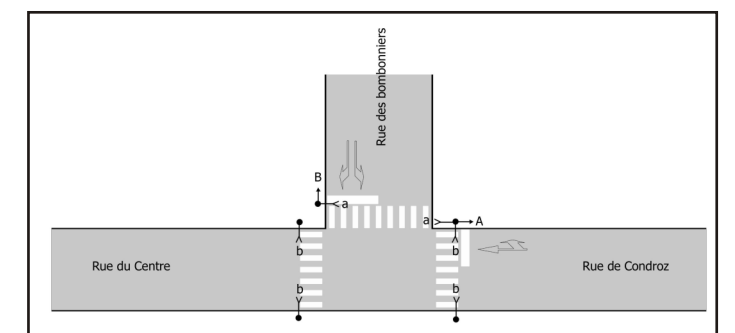
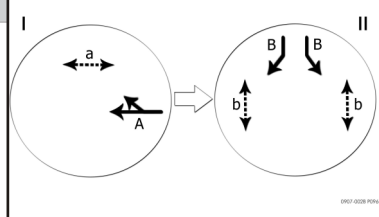
Description de la mesure

Les 2 figures représentent schématiquement le carrefour et le diagramme de phase proposé.

La gestion de ces feux peut éventuellement se faire par détection (radar ou boucle) afin de garantir une bonne fluidité en heure de pointe et de permettre de réduire les temps d'attente aux feux en heures creuses.

Par rapport à la grille de feux actuelle, la future grille de feux devra :

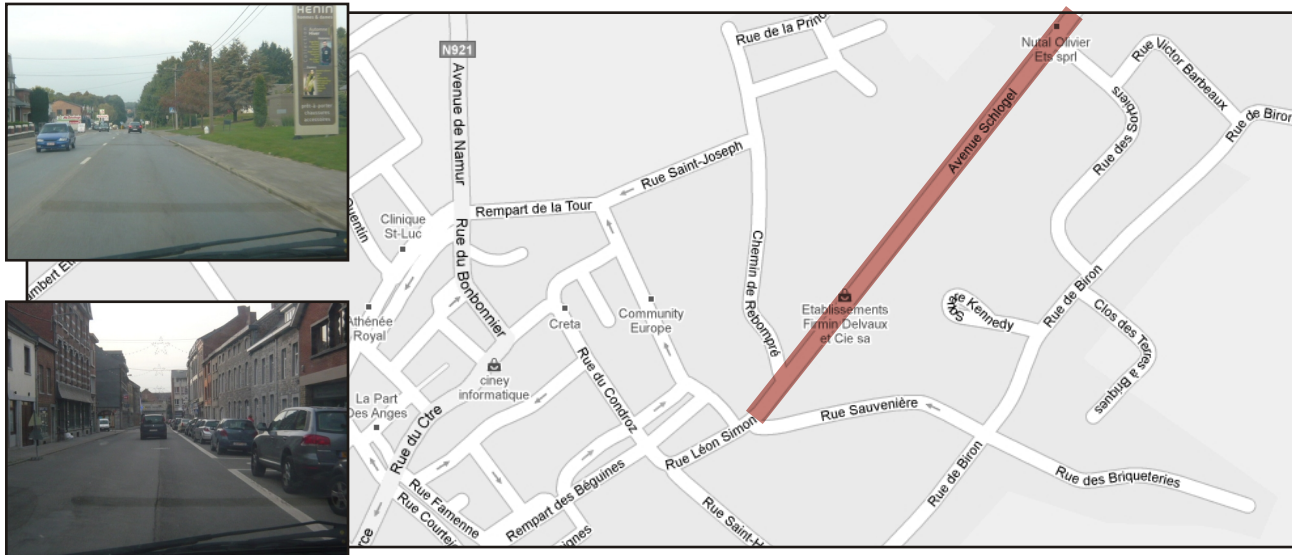
- ◆ supprimer la prolongation de B vers A (déjà fait) ;
- ◆ supprimer la demande piétons (boutons poussoirs ne sont plus fonctionnels) ;
- ◆ supprimer la position de repos.



Contexte

Cette voirie constitue la porte d'entrée dans le centre ville de Ciney depuis le Nord-est du territoire communal. Cette voirie dispose d'un beau gabarit pour en faire une réelle entrée de ville.

Localisation



Objectif visé

La proposition de réaménagement de l'avenue Schlögel vise à améliorer le confort et la sécurité de tous les usagers de la voirie et de marquer l'entrée dans la ville de Ciney depuis le Nord-Est

Description de la mesure

La commune prévoit à moyen terme de réaménager l'avenue Schlögel permettant ainsi de proposer une nouvelle organisation de cette voirie. Dans les zones où la largeur disponible est maximum (20m), des bandes de stationnement seront maintenues. On notera que là où l'avenue Schlögel présente un rétrécissement où la largeur de voirie disponible n'est que de 13,5 m. A cet endroit, l'installation de pistes cyclables est toujours possible mais il n'y aura pas de bandes de stationnement. Ce profil implique la suppression des bandes de tourne à gauche et des îlots centraux.

A court terme et en modifiant uniquement les marquages au sol (pas d'investissements lourds), il est également possible d'installer des pistes cyclables de largeur suffisante (1,75 m). Cependant, la présence d'îlots directionnels, de bandes de tourne à gauche et de plateaux ne permet pas de les installer sur toute la longueur de la voirie. Quand la largeur est insuffisante à cause des ces aménagements, la continuité de l'itinéraire cyclable se marquera par des logos + chevrons. On notera que ces travaux de marquages au sol sont inscrits au Plan triennal 2010-2013 de la commune.

