

ETUDE DE MOBILITÉ SUR LE SECTEUR DU COLLÈGE SAINT-AUGUSTIN ET DU TERMINUS DE LA DODANE

VILLE D'ENGHIEN

PHASE 2 : CONCEPTS MULTIMODAUX

15 décembre 2015



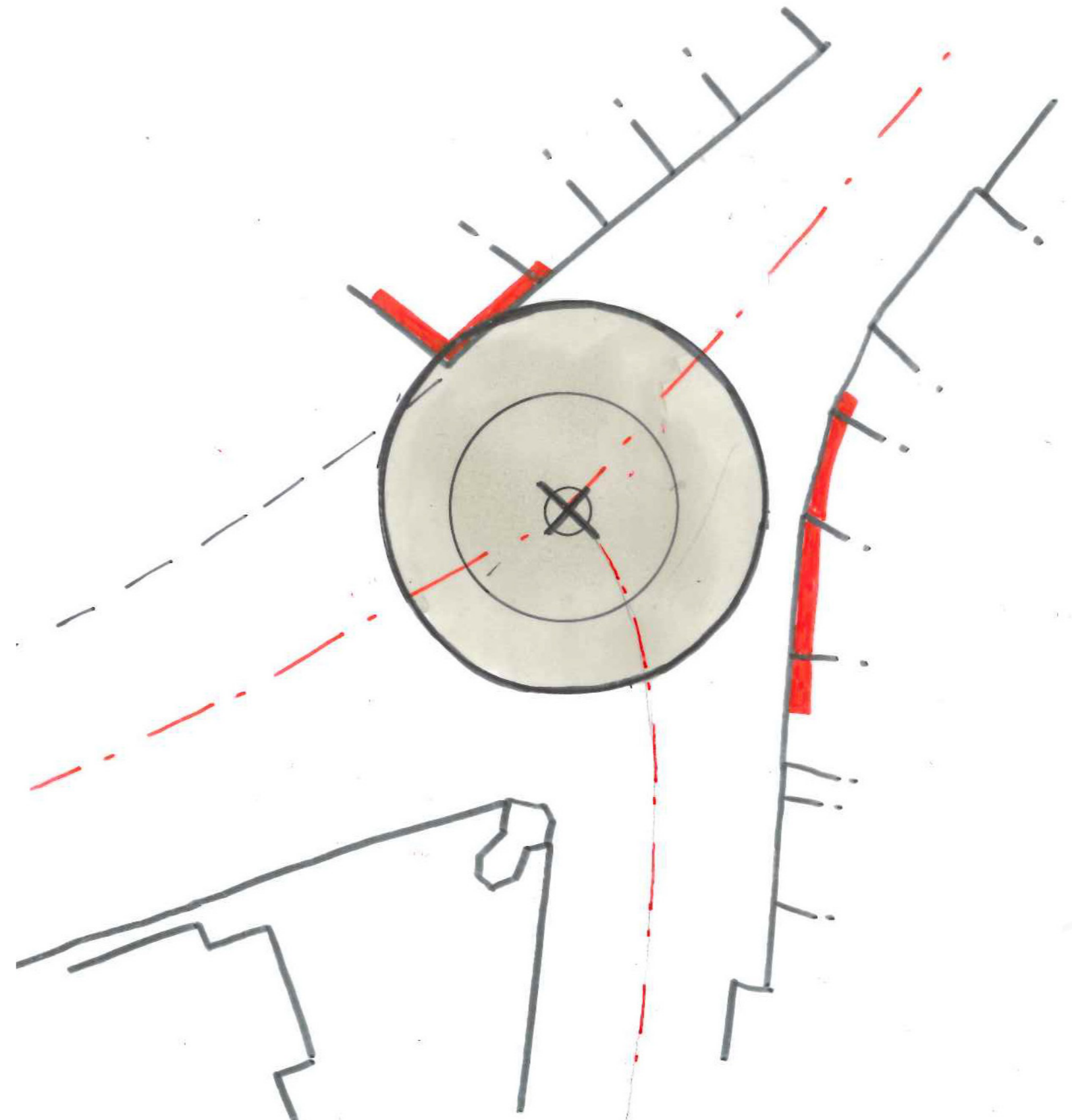
1. N7 : POURQUOI PAS DE RONDS -POINTS	4
2. N7 : PROPOSITION	13
3. CENTRE	19
4. N55 : POURQUOI PAS DE DEMI-TOUR	24
5. N55 : PROPOSITION	28

1/ N7 : AXE PRINCIPAL - RÉSEAU STRUCTURANT (SOFICO) POURQUOI PAS DE RONDS-POINTS ?

1.1 CARREFOUR N7 / N55

Rond-point centré (Ø30m) :

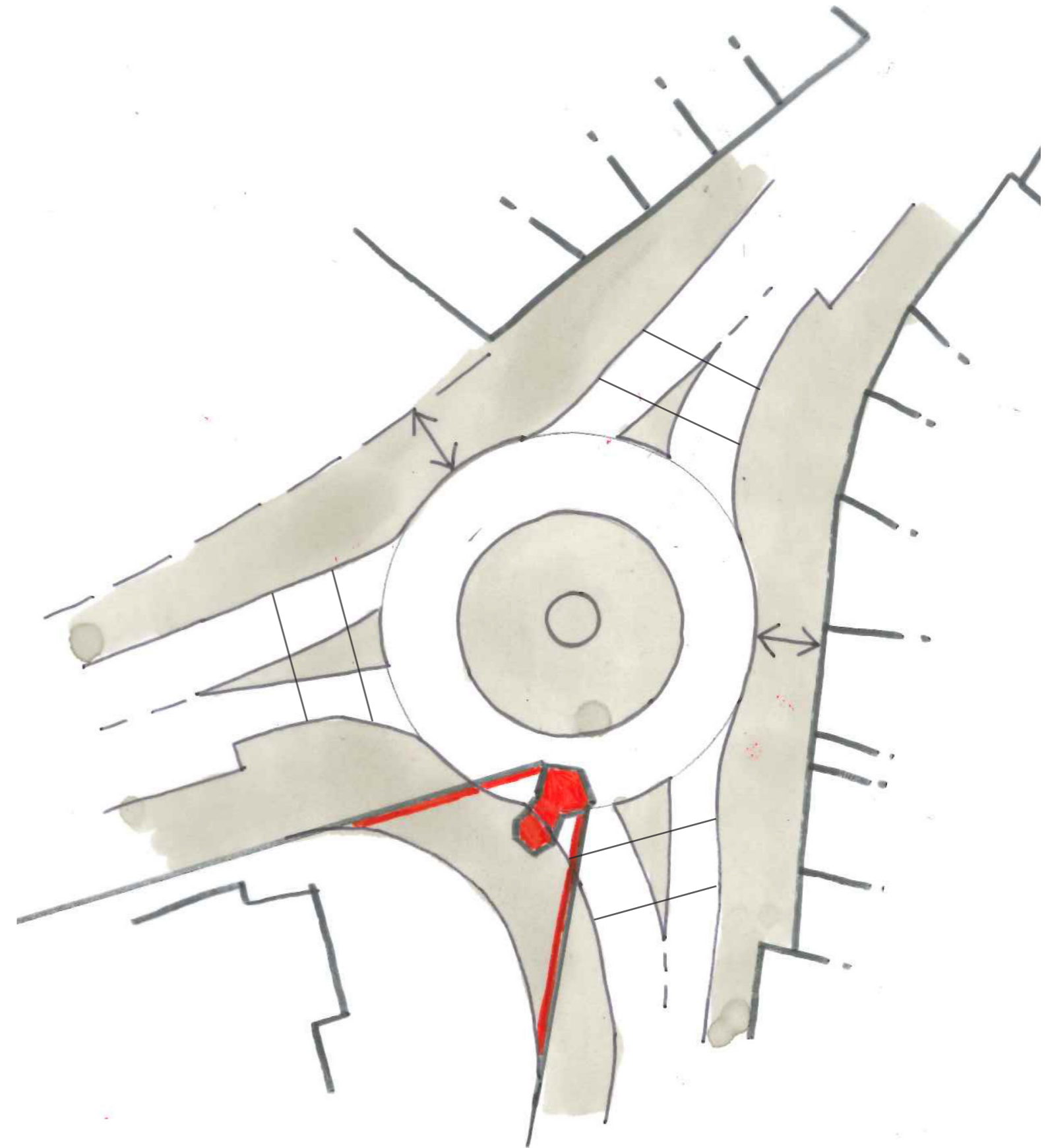
→ Impossible d'aménager un rond-point centré compte tenu de l'étroitesse de la rue



1.1 CARREFOUR N7 / N55

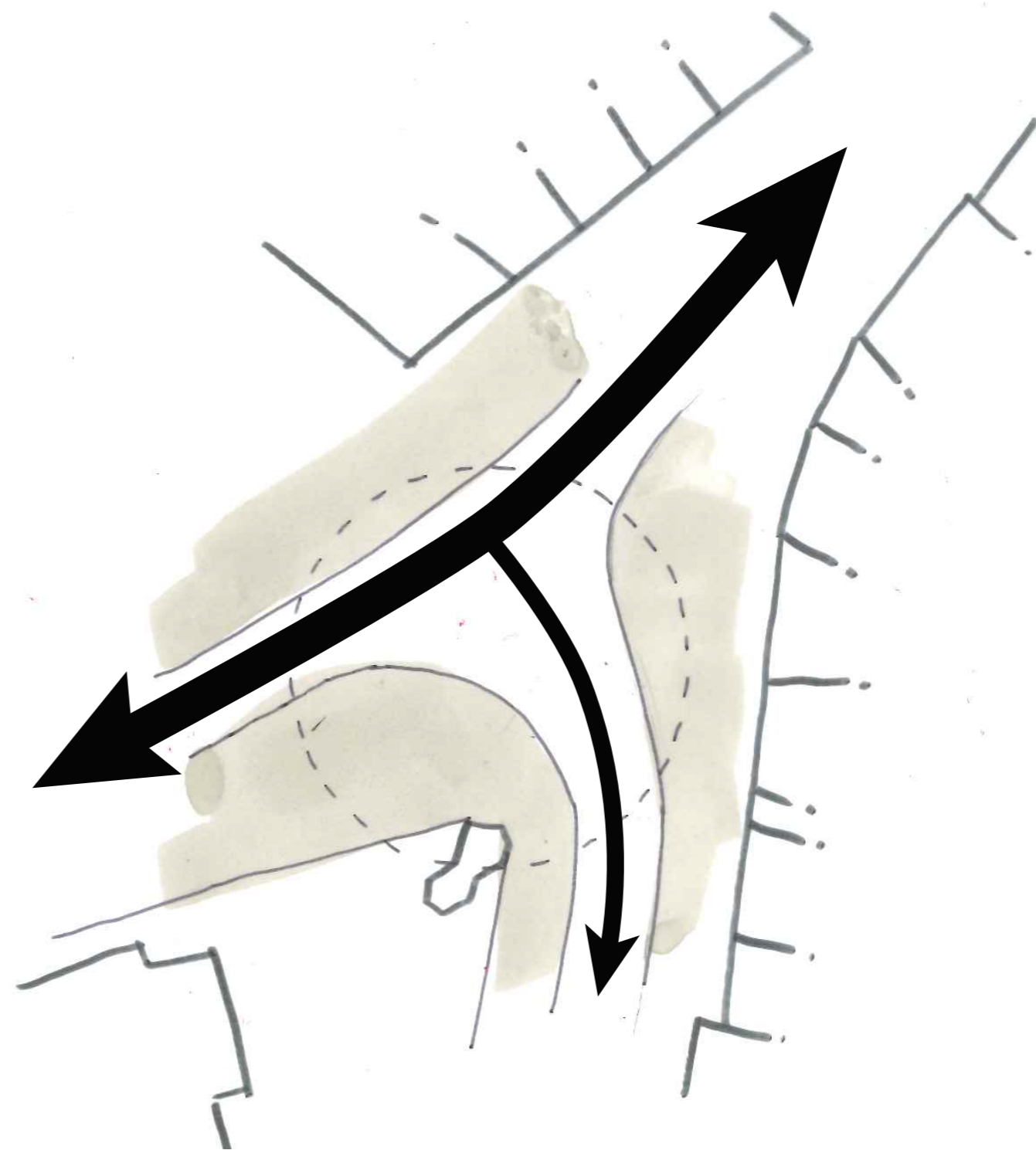
Rond-point décentré (Ø30m) :

- Rond-point décentré sur la N7 = contraire à la hiérarchie
- Déplacement de la chapelle + expropriation
- Beaucoup d'espace dédié à la voiture
- Pas de priorité bus
- Traversées piétonnes sécurisées sur les 3 axes



Proposition : carrefour en T

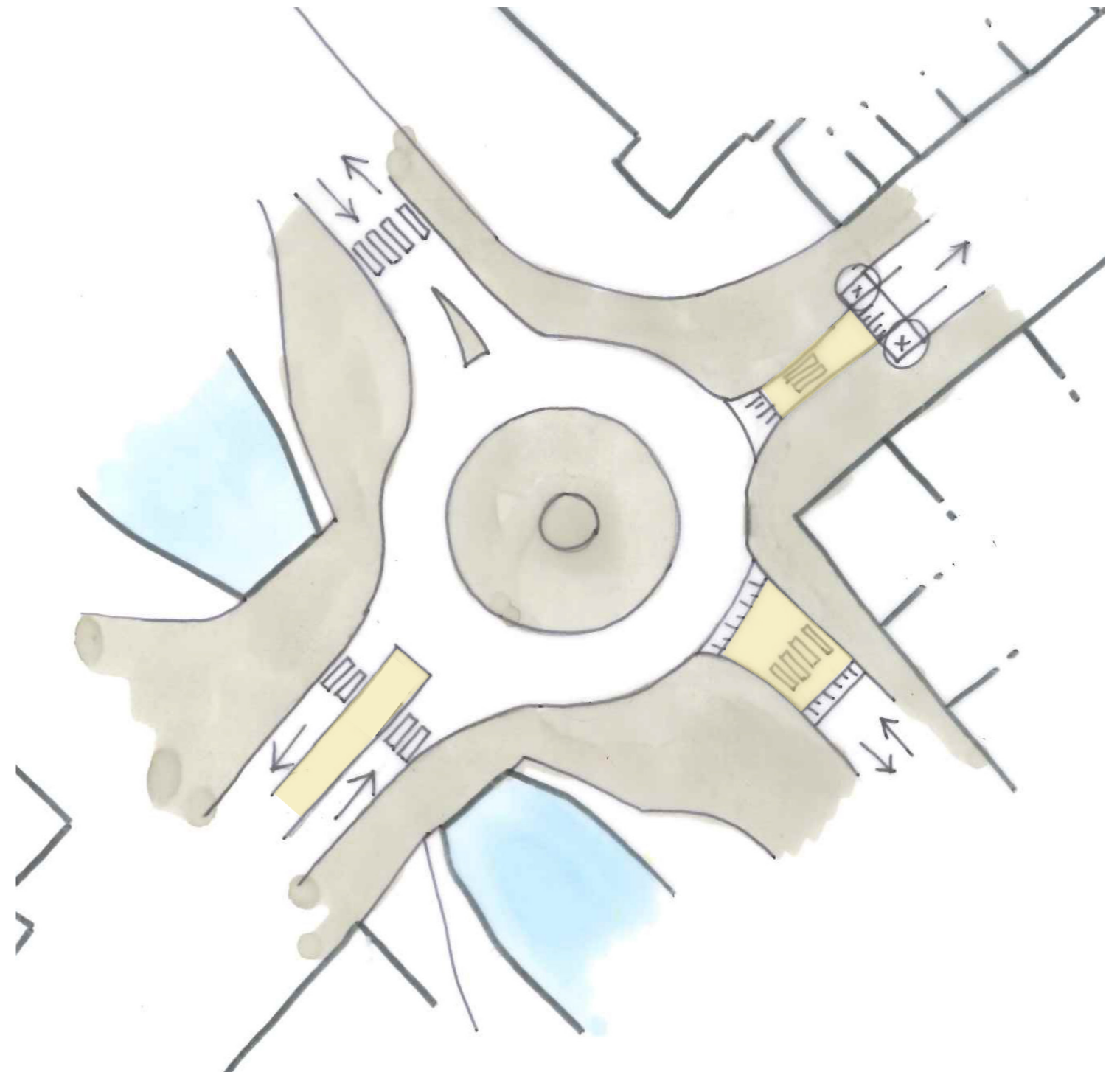
- Souligne l'axe principale
- Plus d'espace pour les piétons et cyclistes



1.2 CARREFOUR DODANE

Adaptation du rond-point existant (Ø30m) :

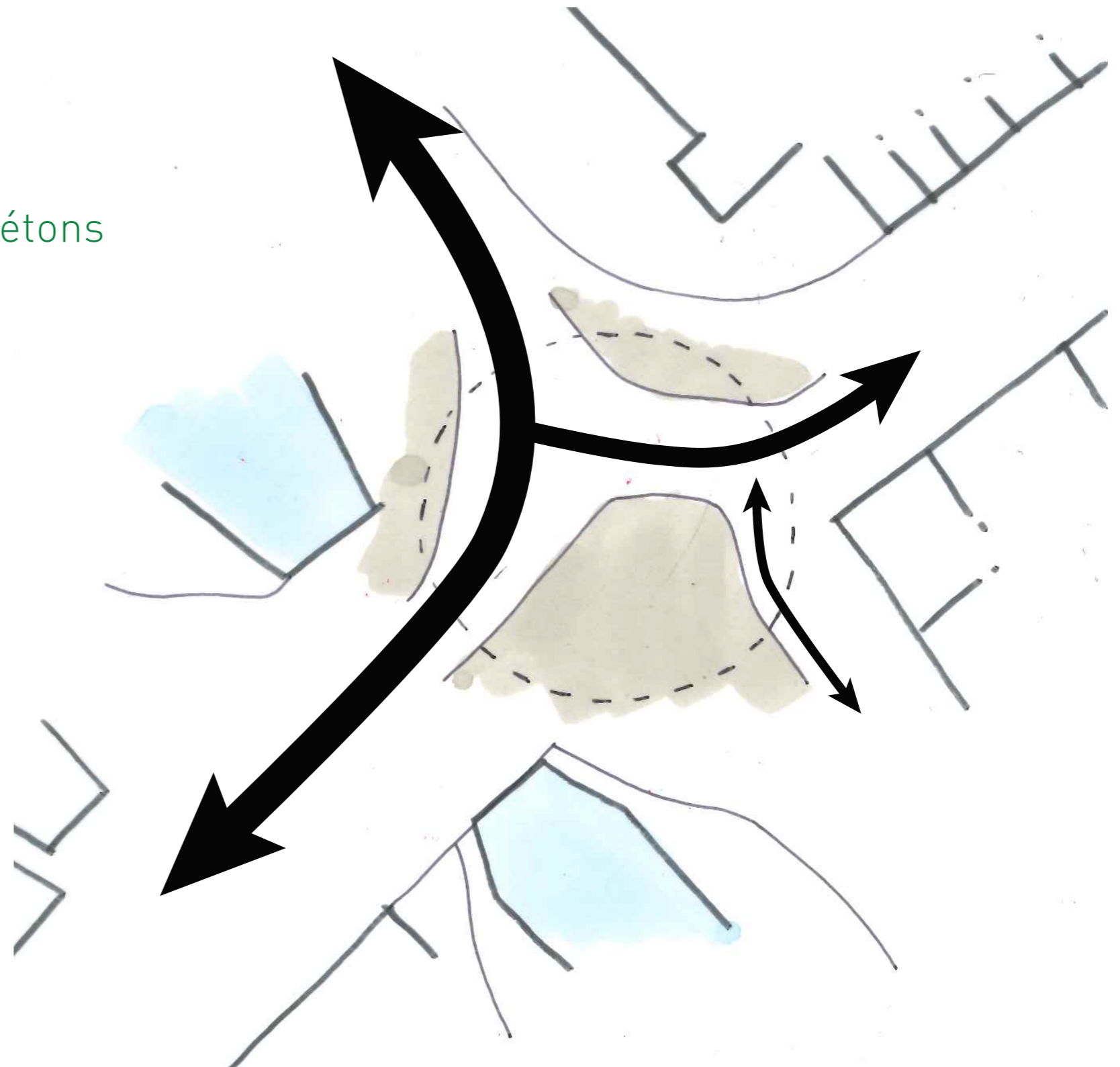
- Axe principal non souligné (risque de transit vers le centre)
- Inadéquation avec la hiérarchie des 4 axes.
- Beaucoup d'espace dédié à la voiture
- Détours des cheminements piétons
- (Economies / travaux légers)
- Tous les mouvements possibles
- Traversées piétonnes sécurisées sur les 4 côtés



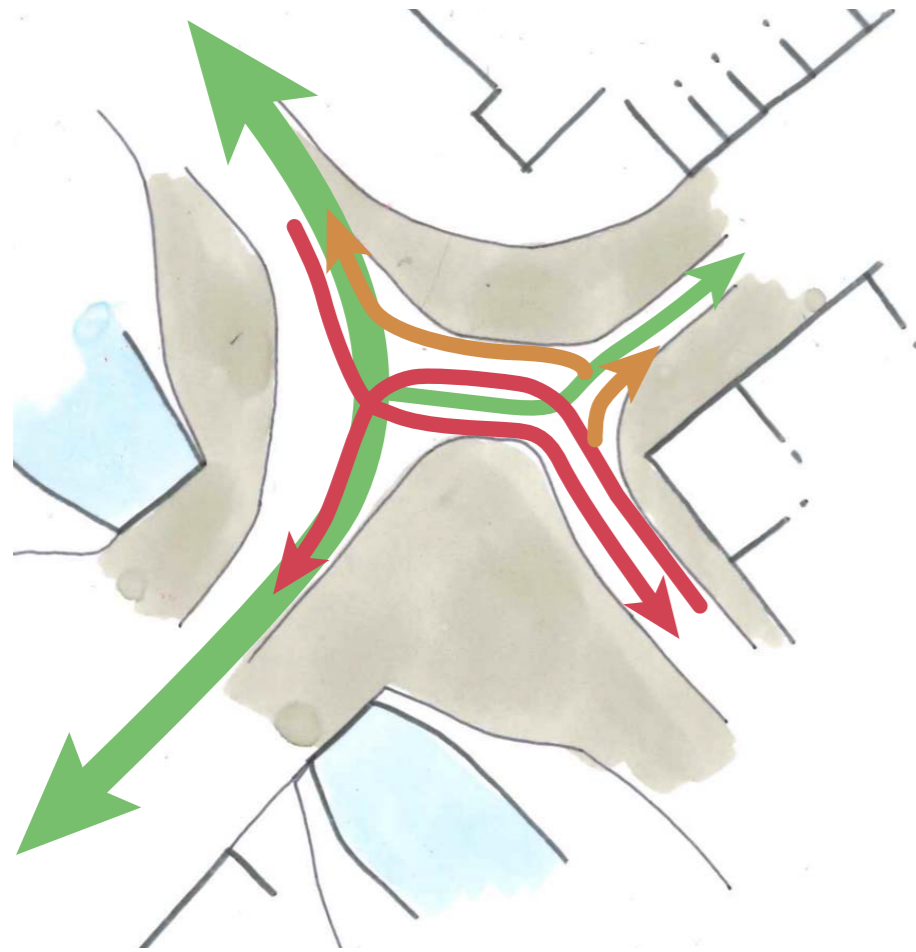
1.2 CARREFOUR DODANE

Proposition : carrefour en T

- Souligne l'axe principale
- Beaucoup plus d'espace pour les piétons et cyclistes

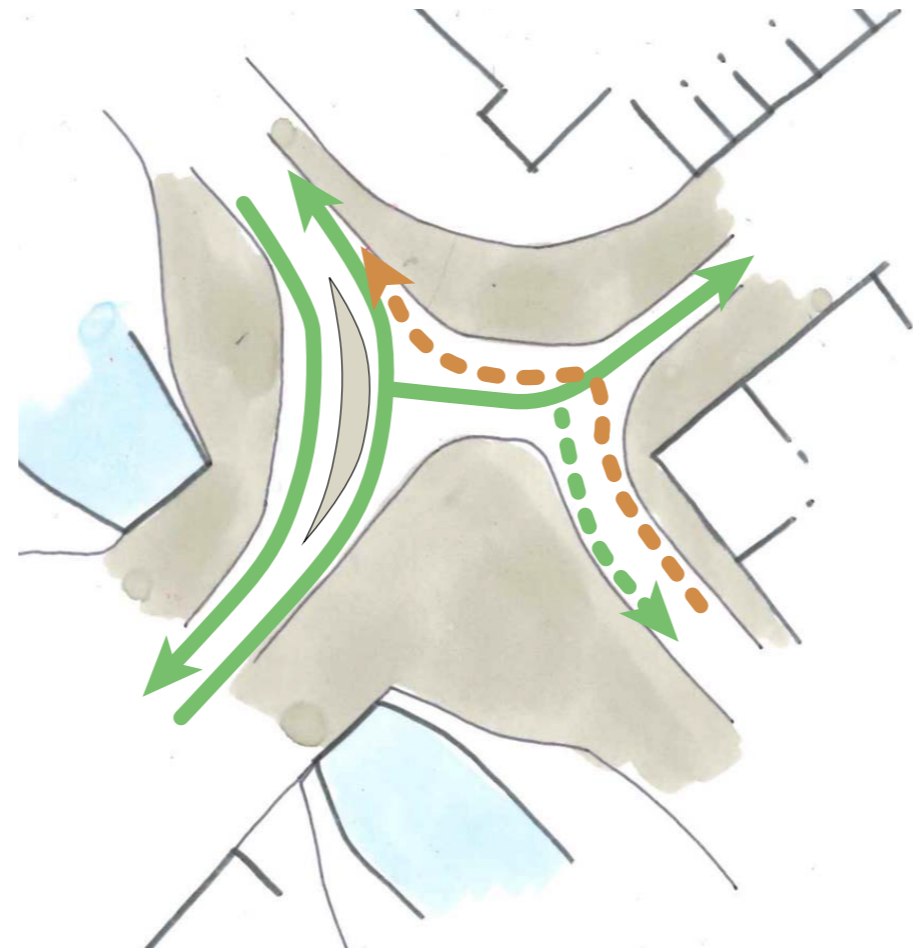


CIRCULATION DANS LE CARREFOUR :



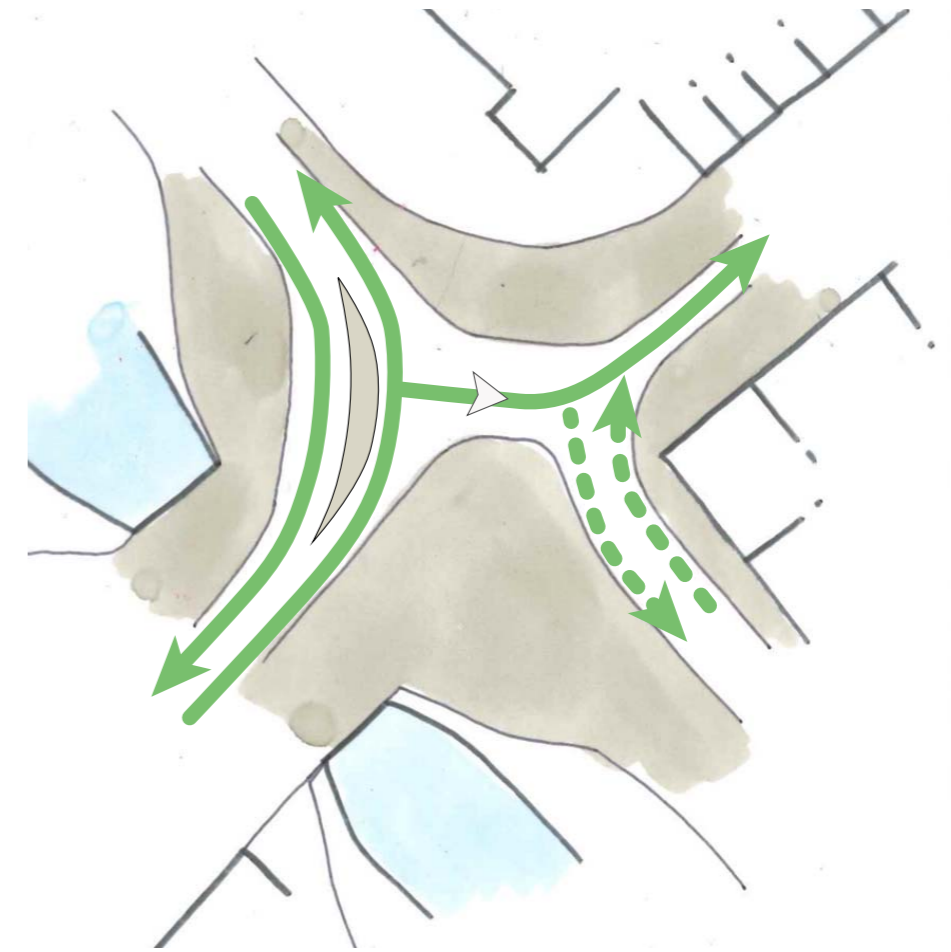
Tous les mouvements possibles :

→ Multiples points de conflits



Simplification du carrefour :

→ Empêcher physiquement de croiser le flux de la N7

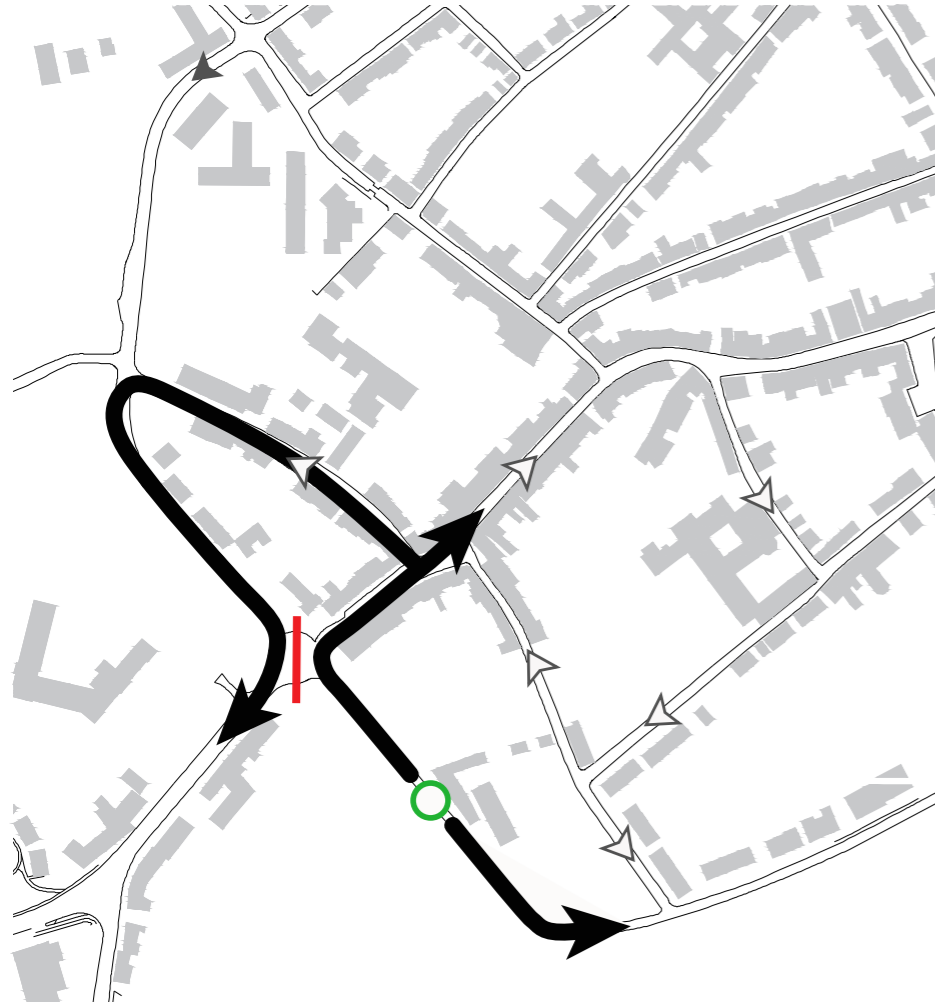


Mise en sens unique de la rue d'Hoves :

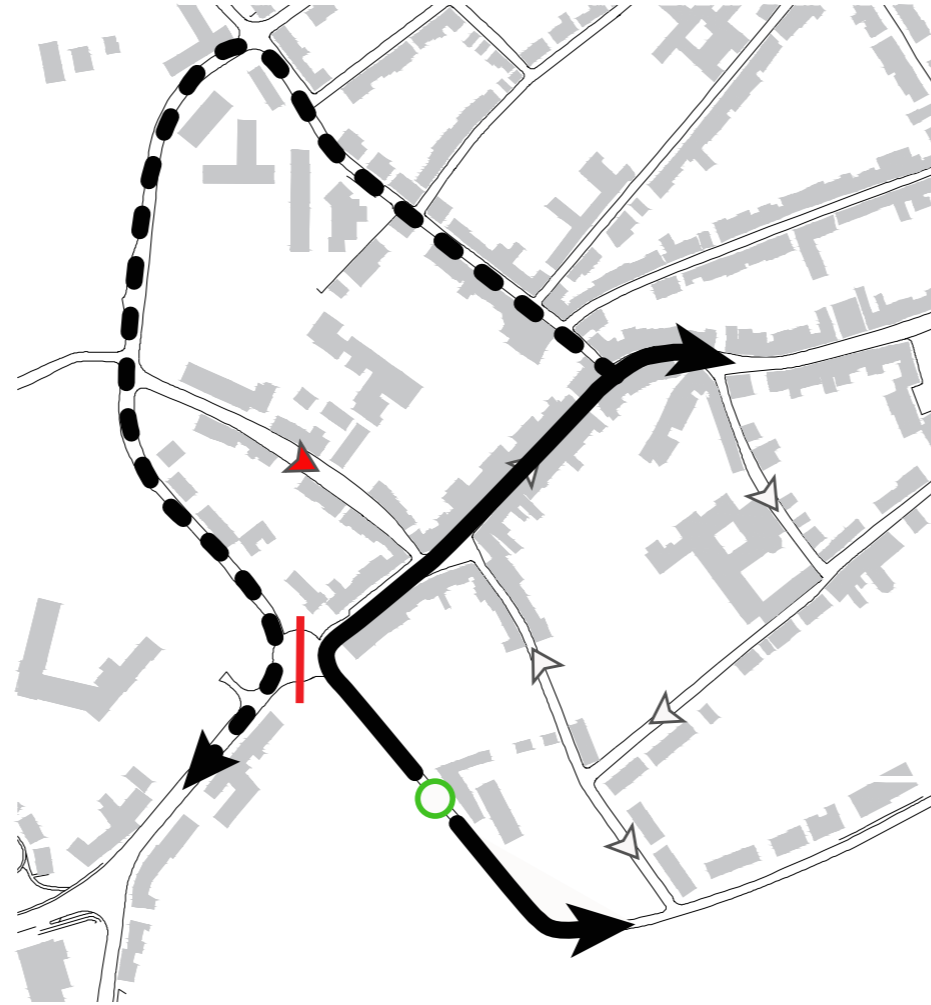
→ Suppression des croisements problématiques

1.2 CARREFOUR DODANE

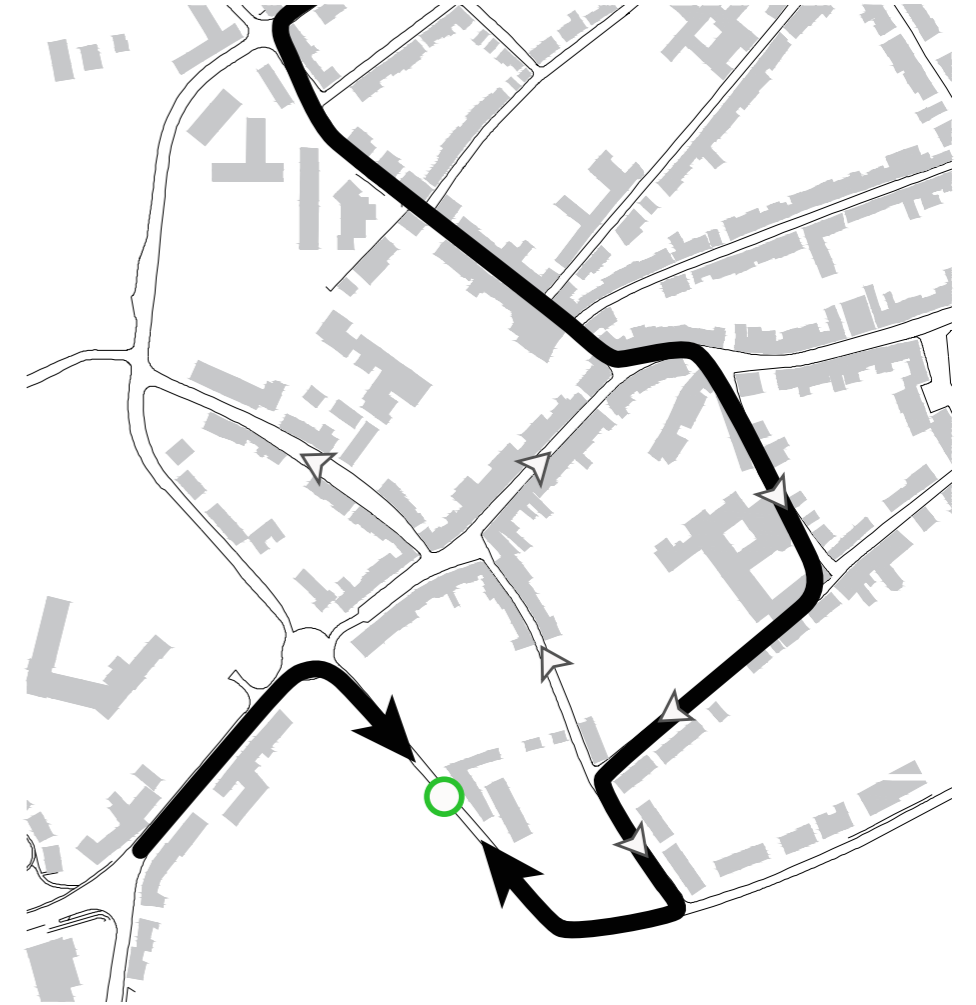
CIRCULATION DANS LE QUARTIER :



Au départ de la rue d'Arenberg



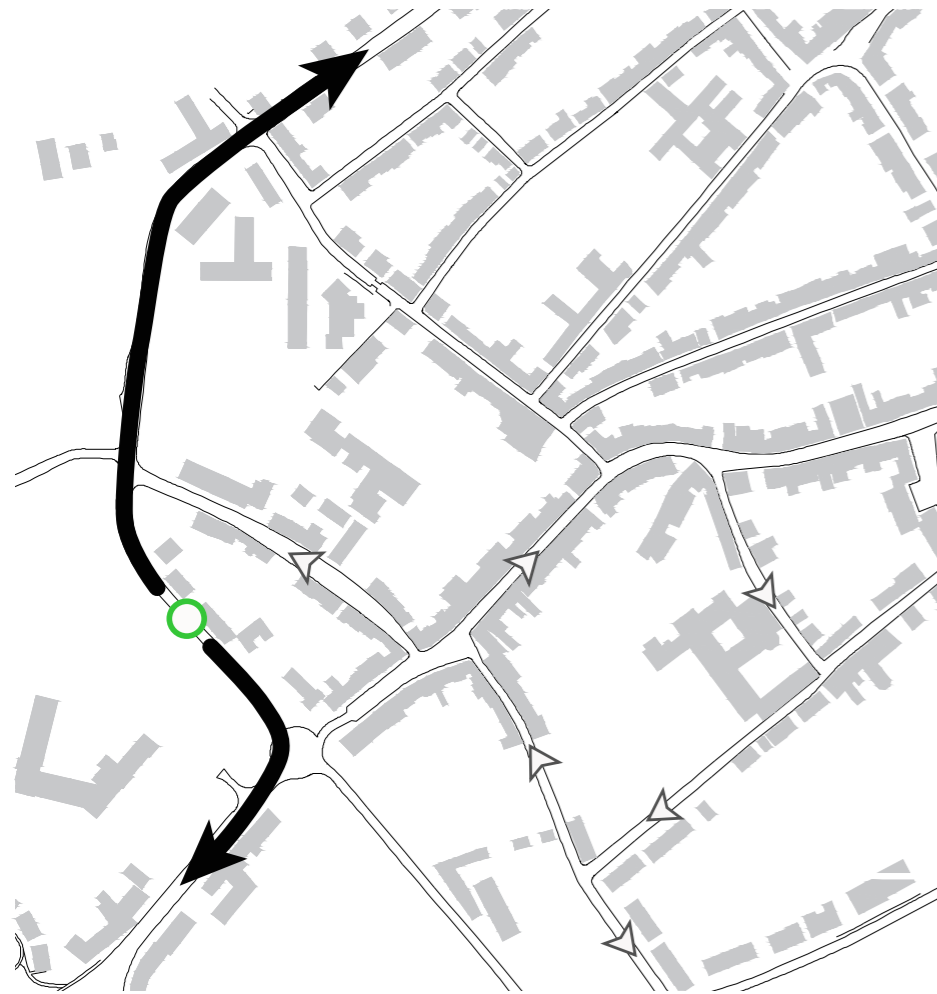
Au départ de la rue d'Arenberg, Si inversion du sens de la rue du Mont



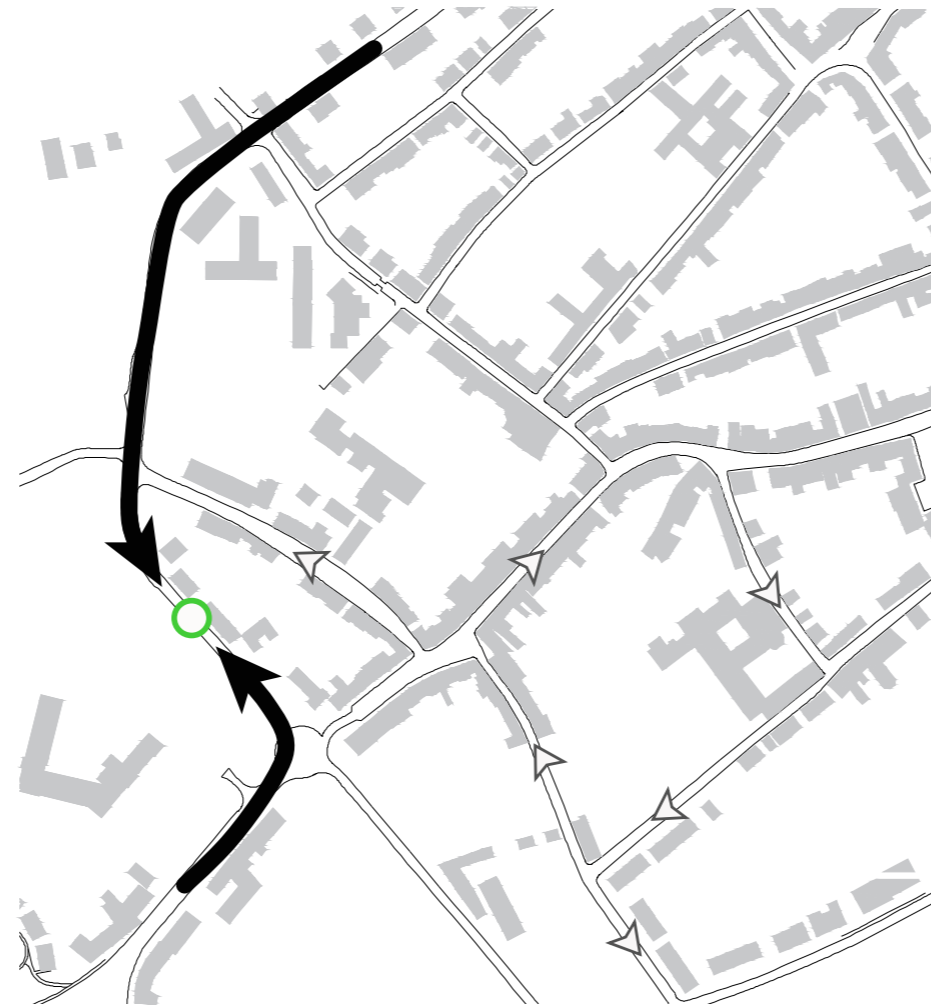
Arrivée à la rue d'Arenberg

1.2 CARREFOUR DODANE

CIRCULATION DANS LE QUARTIER :



Au départ de l'Avenue Cardinal
Mercier



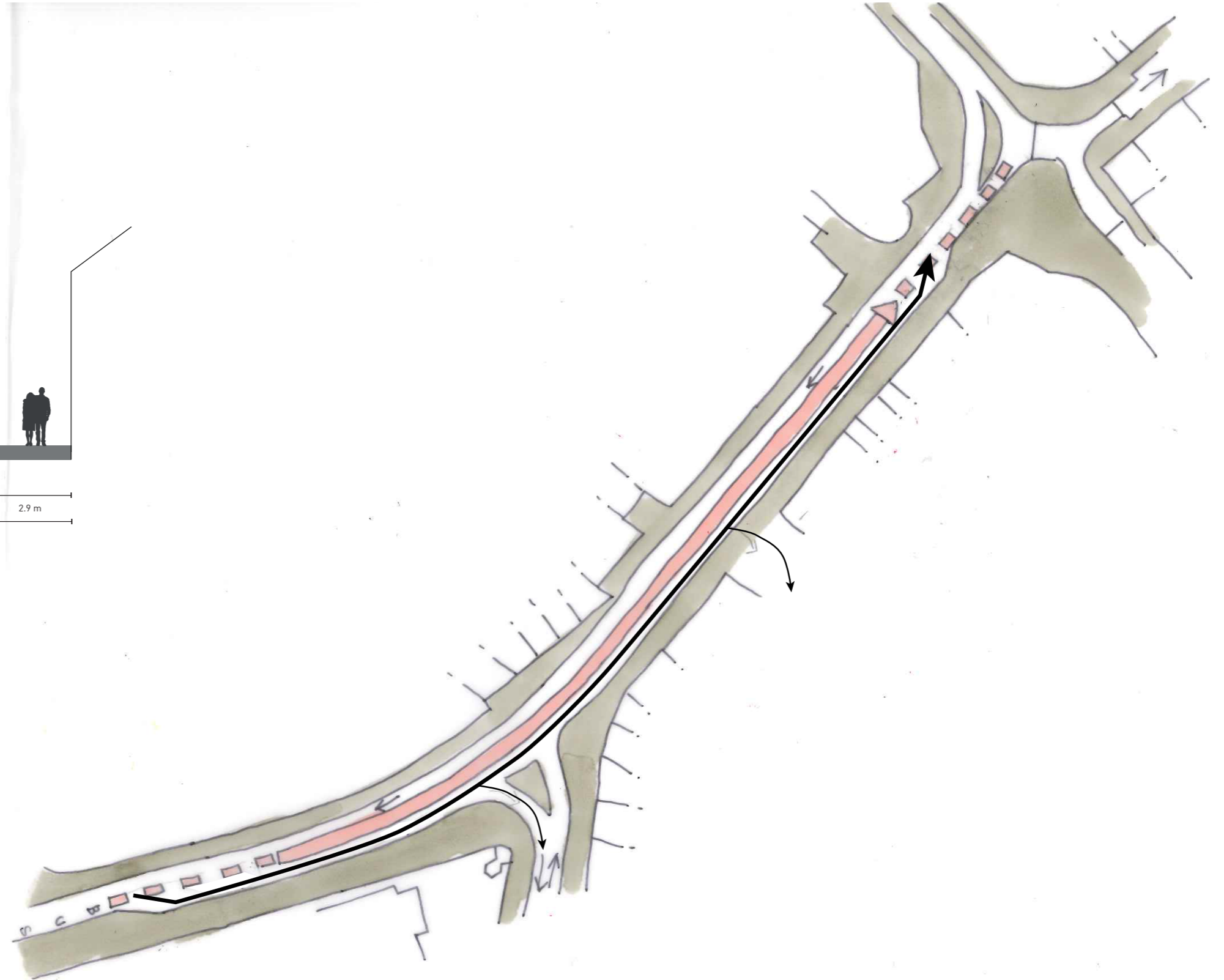
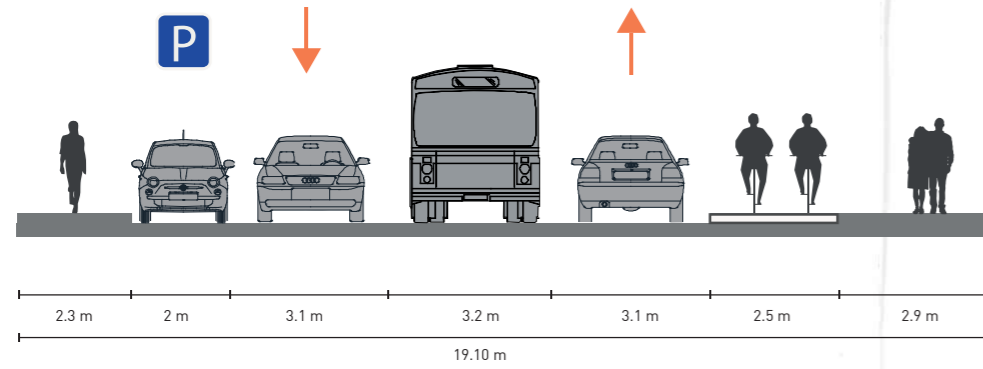
Arrivée à l'Avenue Cardinal Mercier

Pas d'incidence si
inversion du sens de la
rue du Mont

2.3 SYNTHÈSE

PRINCIPE DE L'AXE N7 :

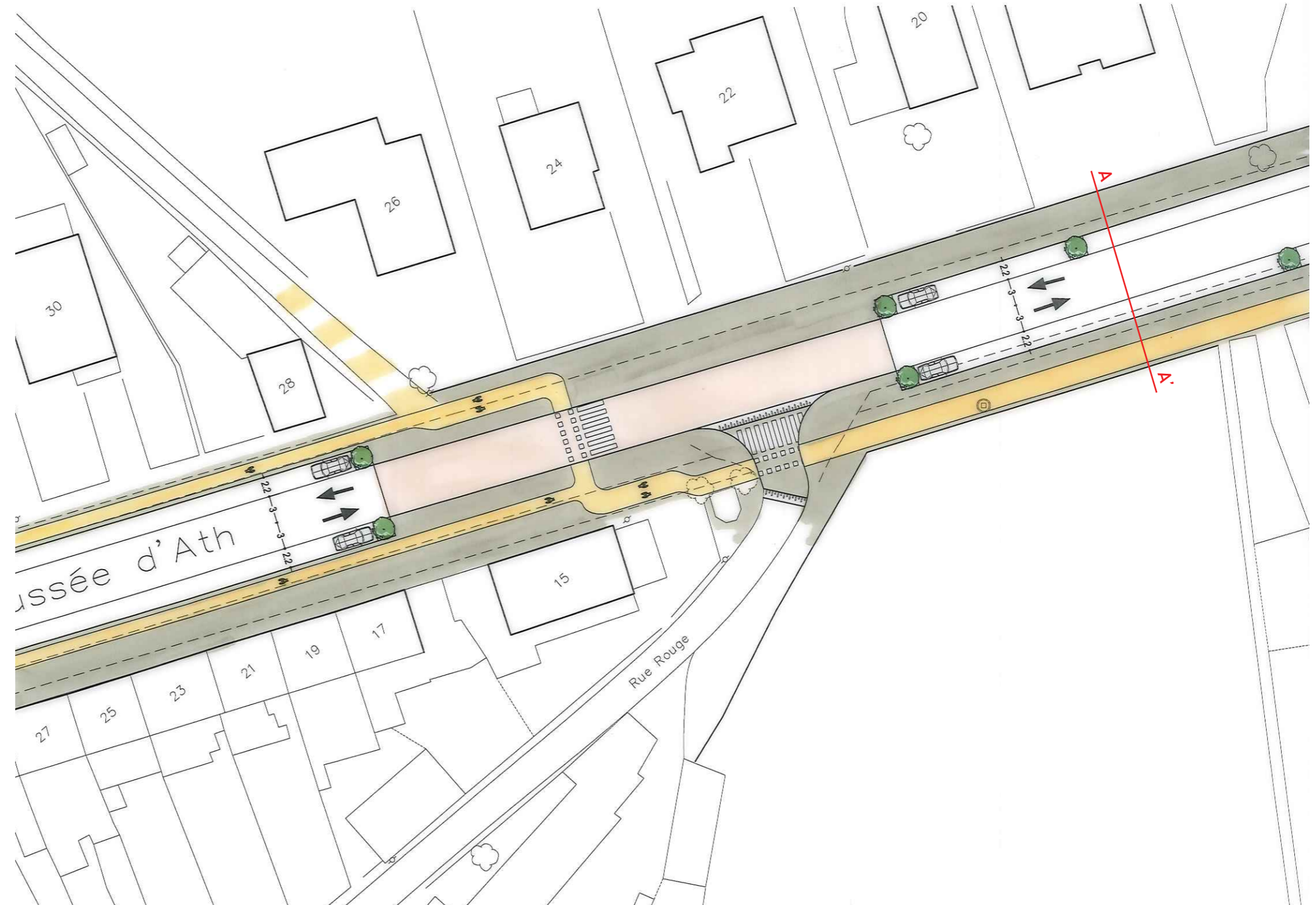
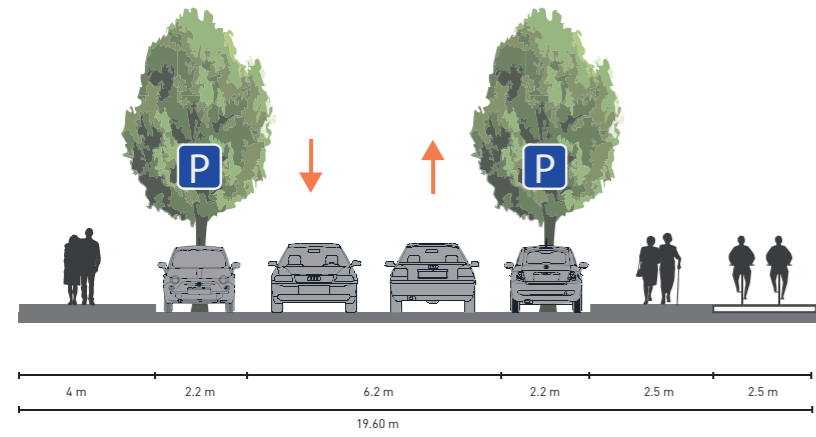
Bande bus



2/ N7 : AXE PRINCIPAL - RÉSEAU STRUCTURANT (SOFICO) PROPOSITION

2.1 PORTE D'ENTRÉE RUE ROUGE

Coupe A-A'

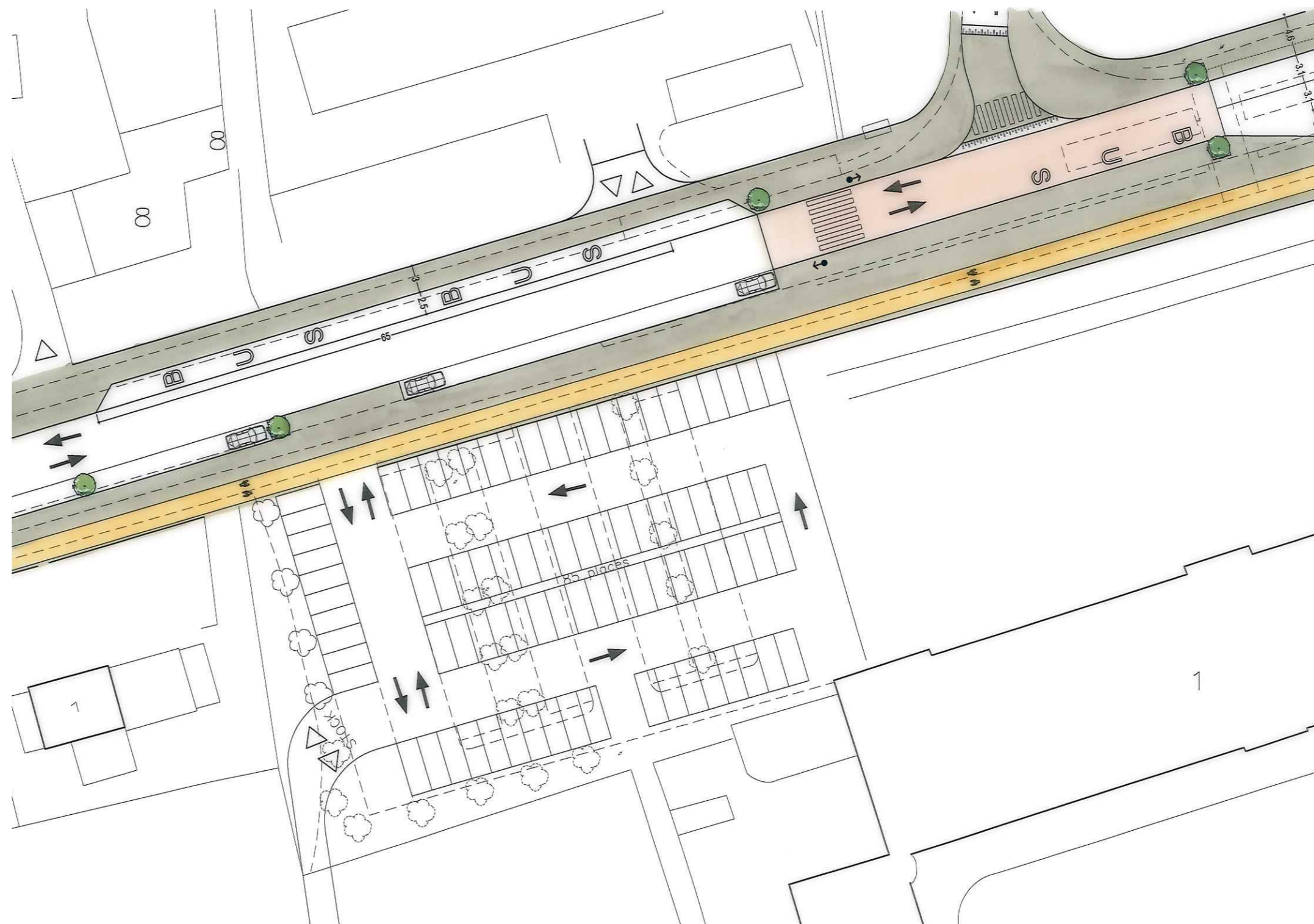


1/500 N

2.2 ARRÊT COLLÈGE ET PARKING

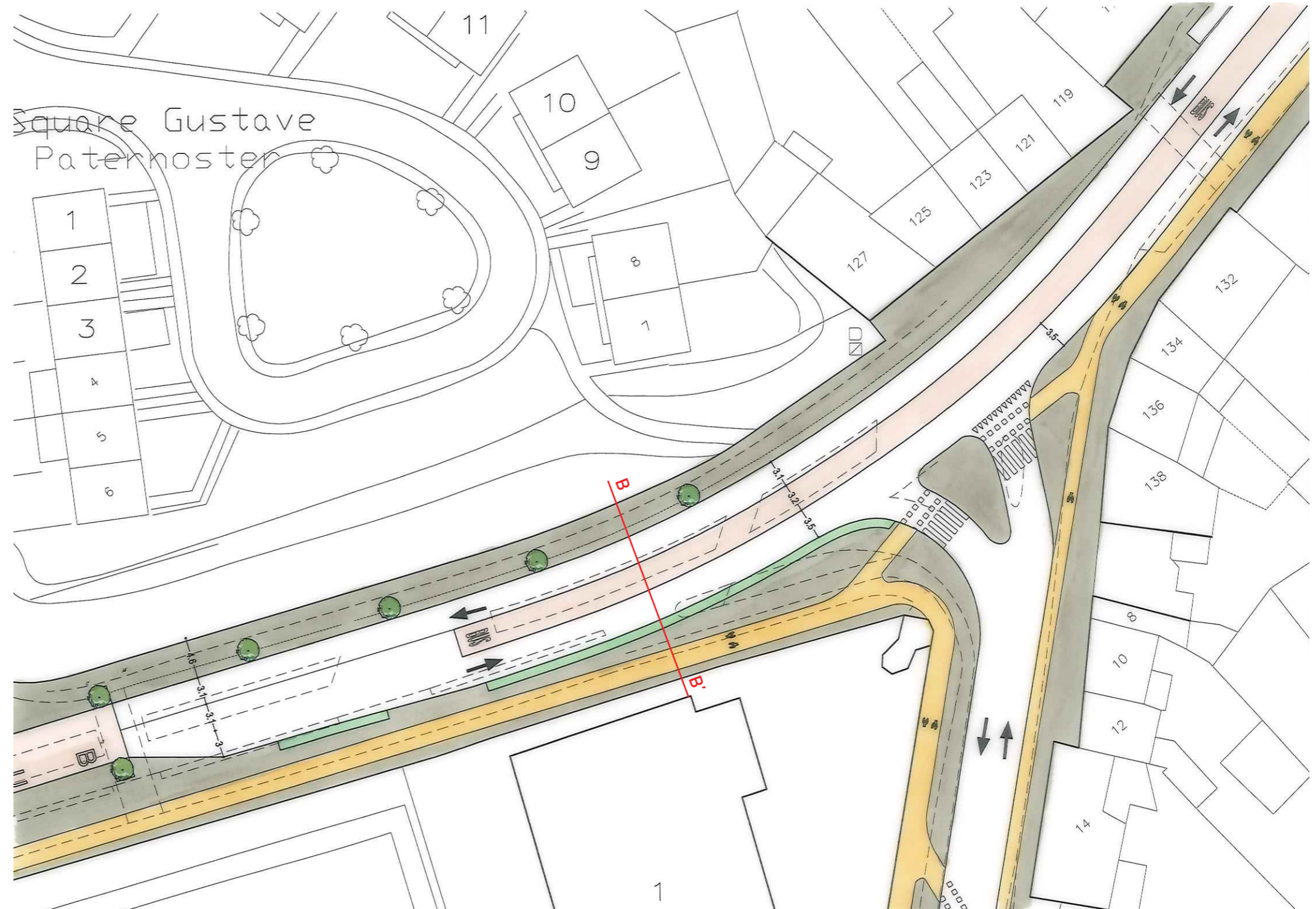
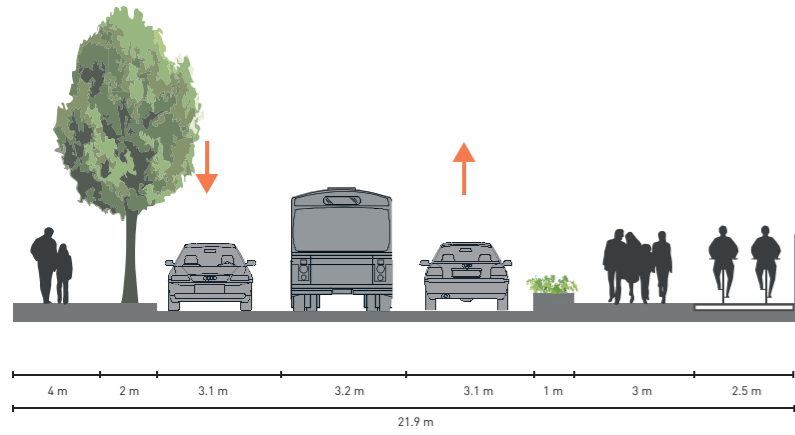
→ Rationalisation du parking :

- 1 entrée / sortie
- 85 places (sitex 74 - 4 places pour l'accès stock)



2.3 CARREFOUR N7 / N55

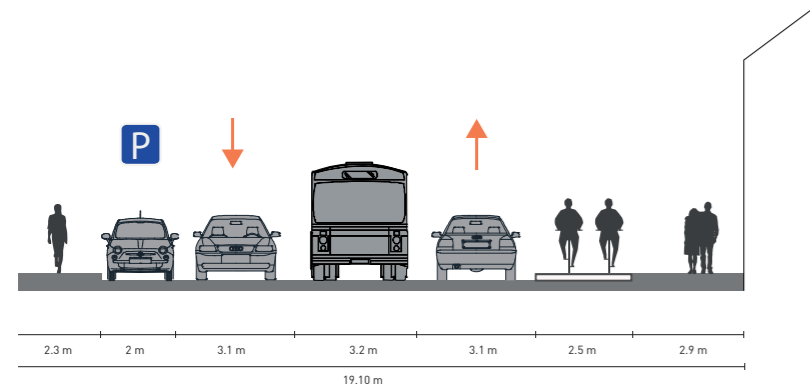
Coupe B-B'



1/500 N

2.4 RUE D'HOVES

Coupe C-C'



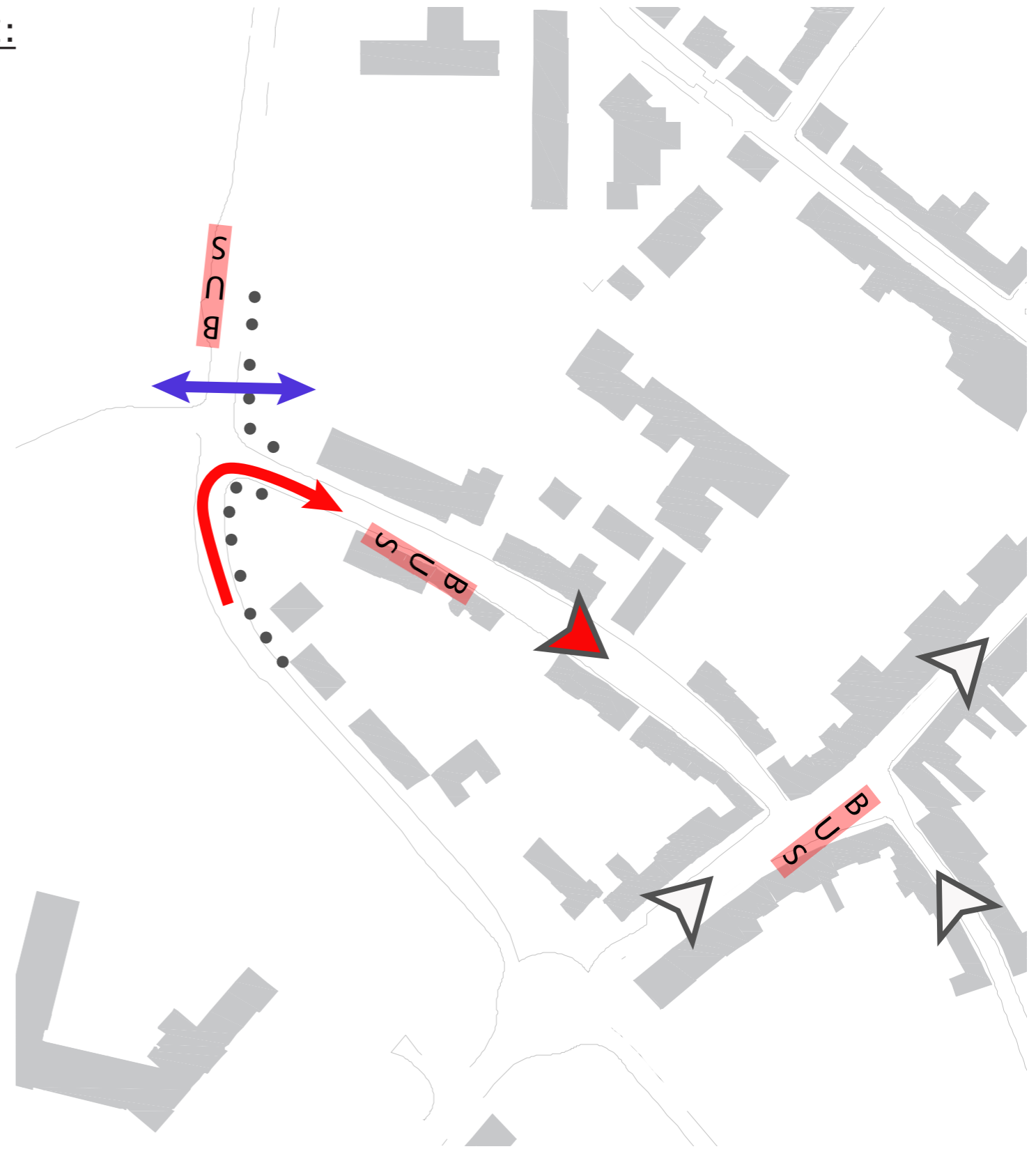
1/1000 N

3/ CENTRE

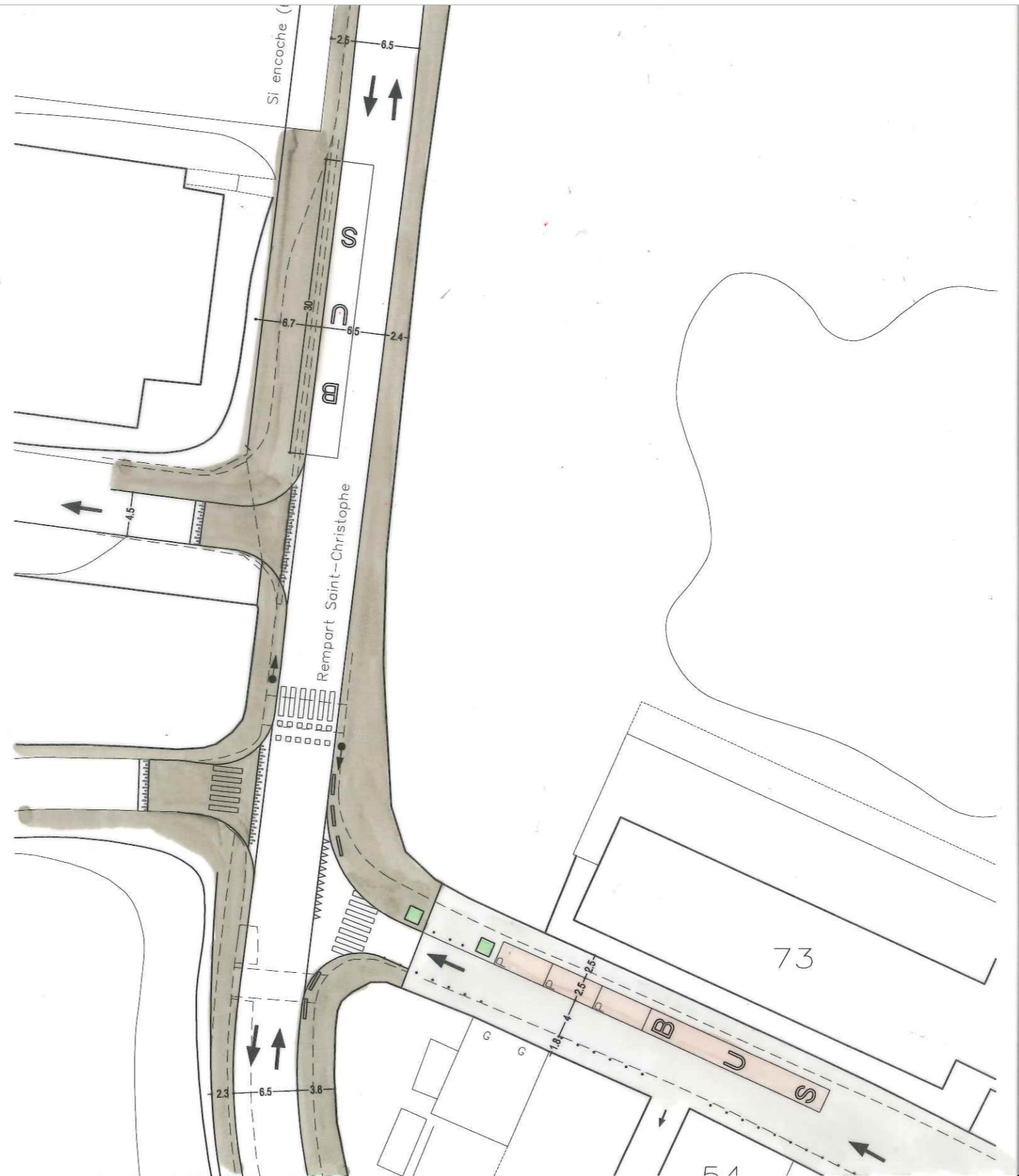
3.1 ARRÊT ATHÉNÉE

Inversion du sens de circulation de la rue du Mont:

- Giration difficile pour bus scolaire
- Risque de stationnement sauvage
- Débarquement des enfants du côté opposé de l'école
- Circulation dans le sens de la pente = vitesse
- Pas de transit (voir l'impact du dépose minute rue d'Hoves)



3.1 ARRÊT ATHÉNÉE



1/500 N

3.2 RUE DU MONT

Exemple de rue résidentielle (Herstal)



1/1000 N

3.3 RUE D'HOVES / CENTRE



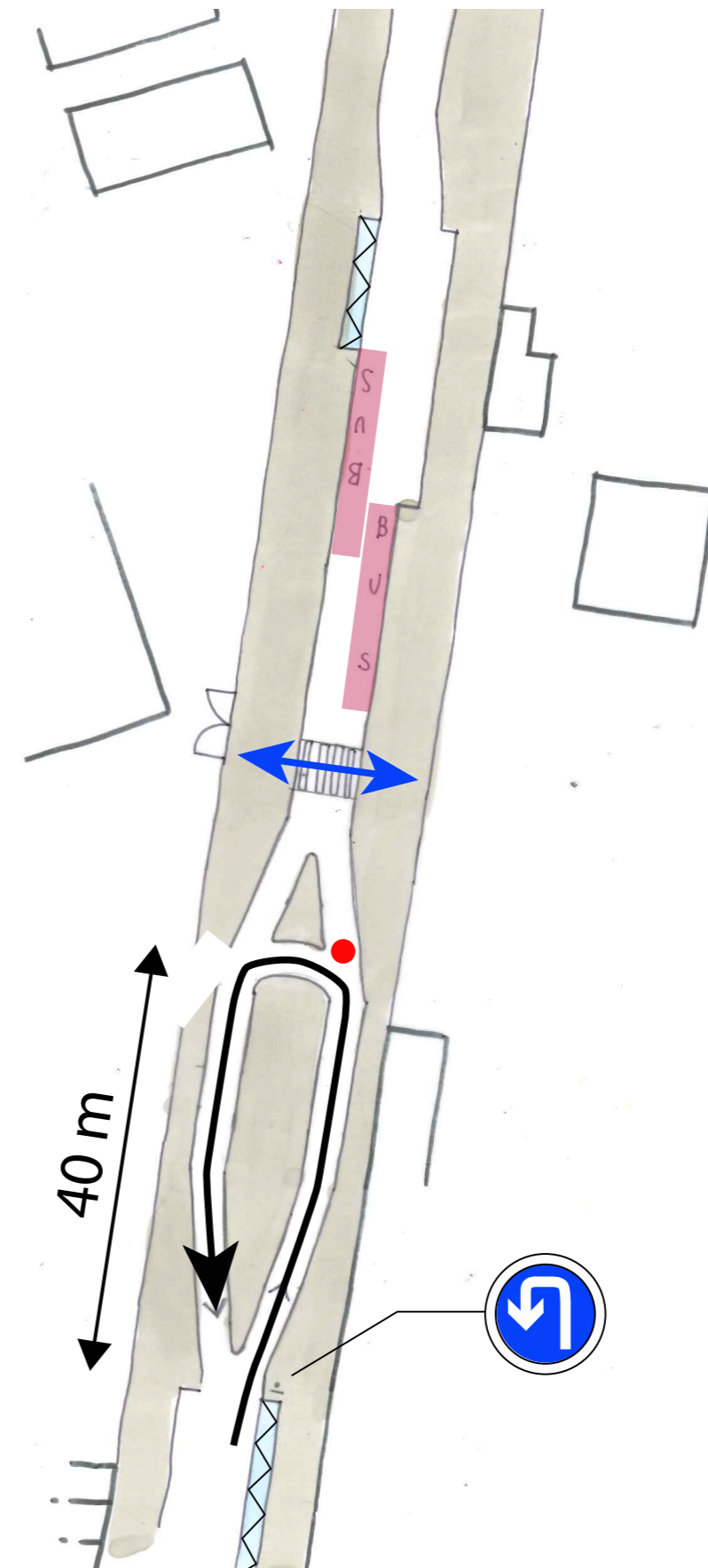
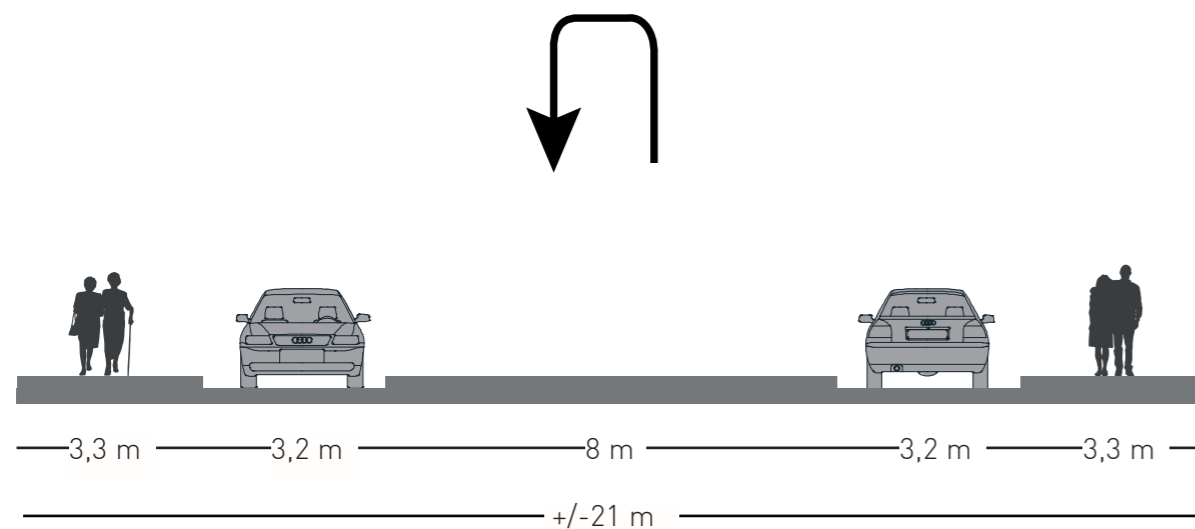
1/500 N

4/ N55 : POURQUOI PAS DE DEMI-TOUR ?

4.1 POURQUOI PAS DE DEMI-TOUR ?

Dans l'axe :

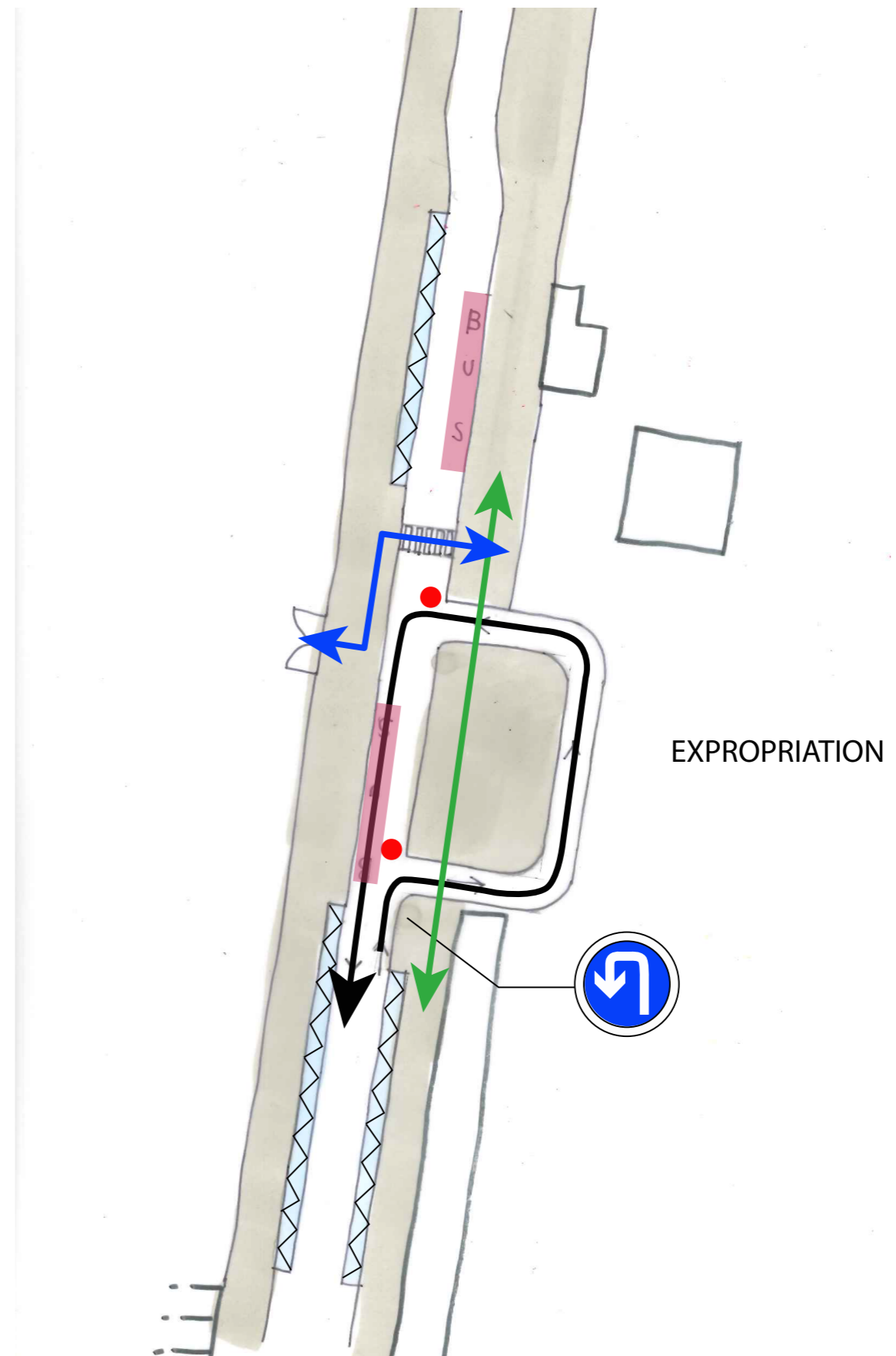
- Espace dédié à la circulation automobile important
- Cheminements piétons et cyclistes réduits à hauteur du demi-tour
- Dépose minute moins long
- Détours des cheminements piétons
- Moins de stationnement



4.1 POURQUOI PAS DE DEMI-TOUR ?

Avec expropriation :

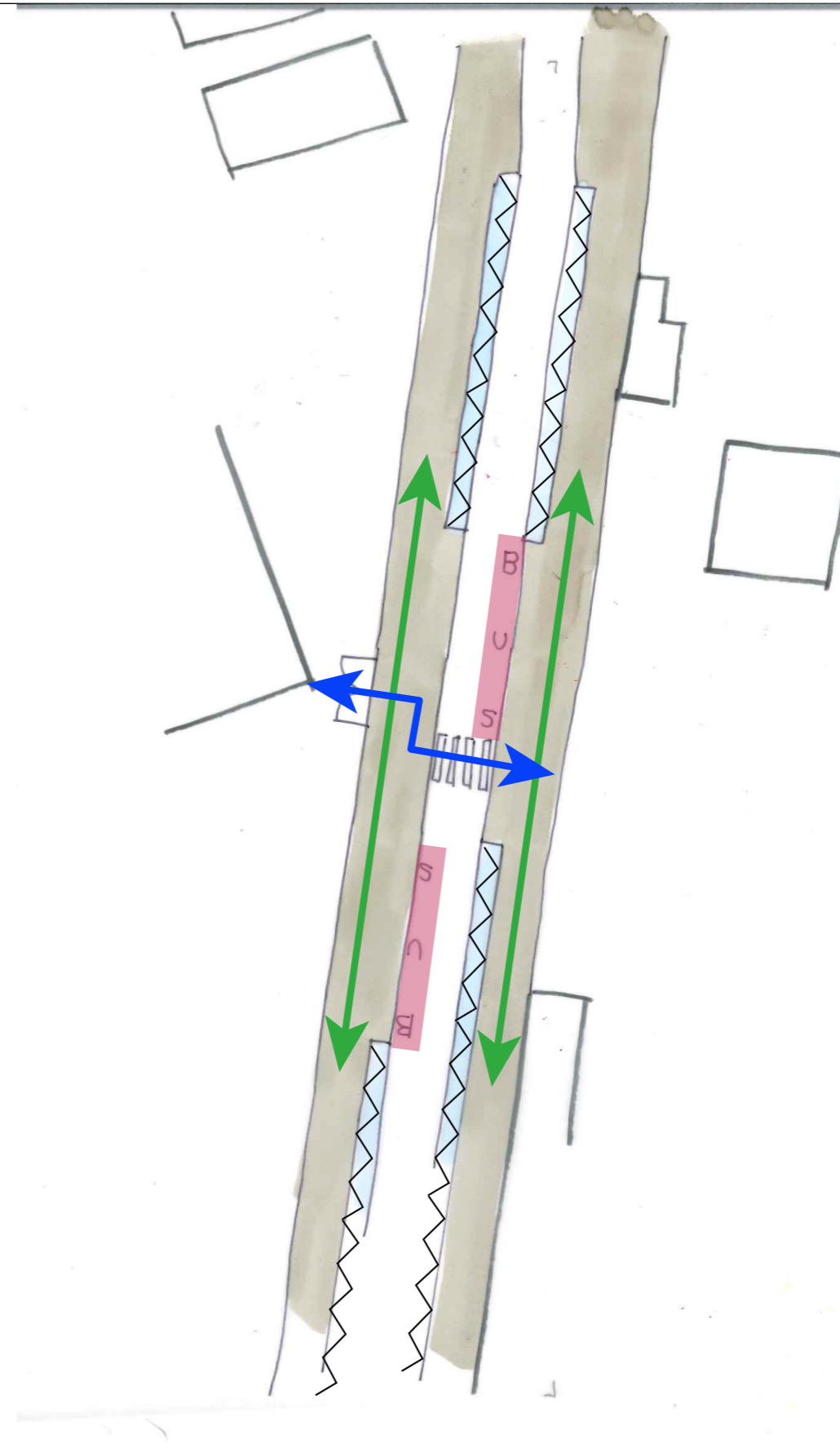
- Expropriation
- 2 franchissements de la piste bidirectionnelle à hauteur du demi-tour
- Moins de stationnement
- Zone de dépose minute plus longue
- Signal de demi-tour couplé avec le passage piéton (contrôle plus facile)



4.1 POURQUOI PAS DE DEMI-TOUR ?

Proposition :

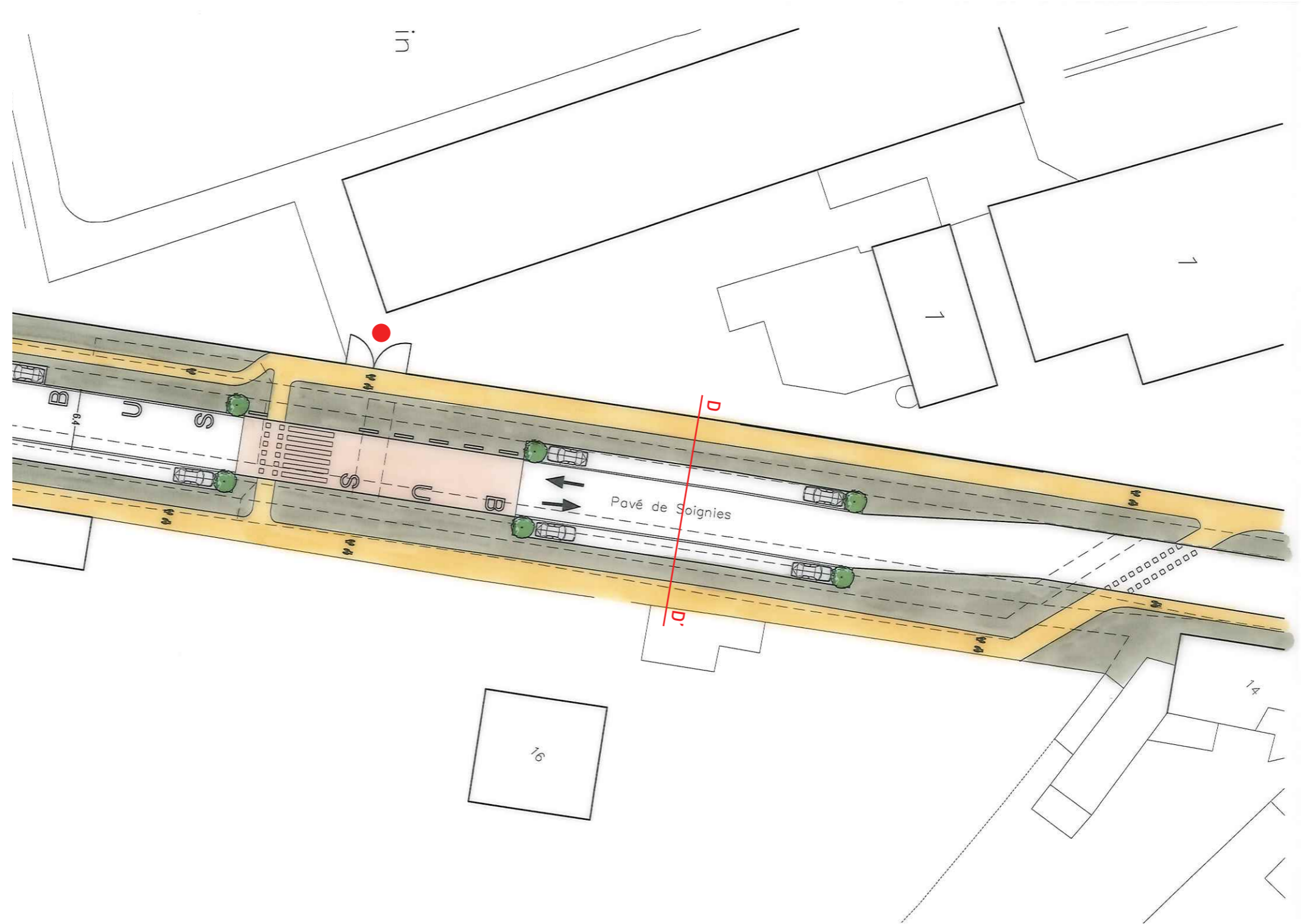
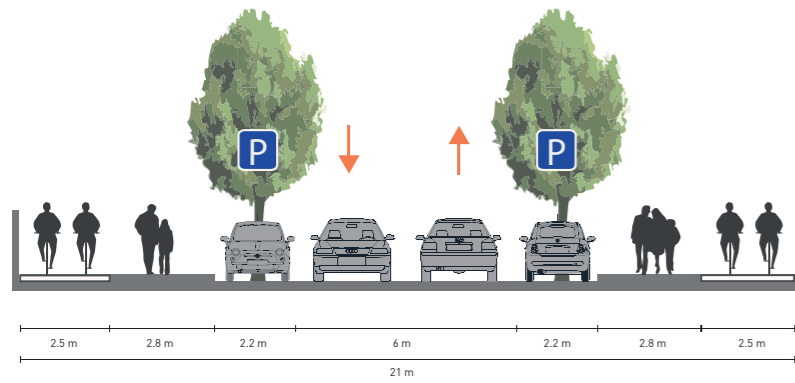
- Meilleure lisibilité
- Continuité piétonne et cycliste
- Arrêt de bus de part et d'autre du passage piéton
- Dépose minute et stationnement plus important
- Congestion aux heures de pointe



5/ N55 : PROPOSITION

5.1 ENTRÉE COLLÈGE

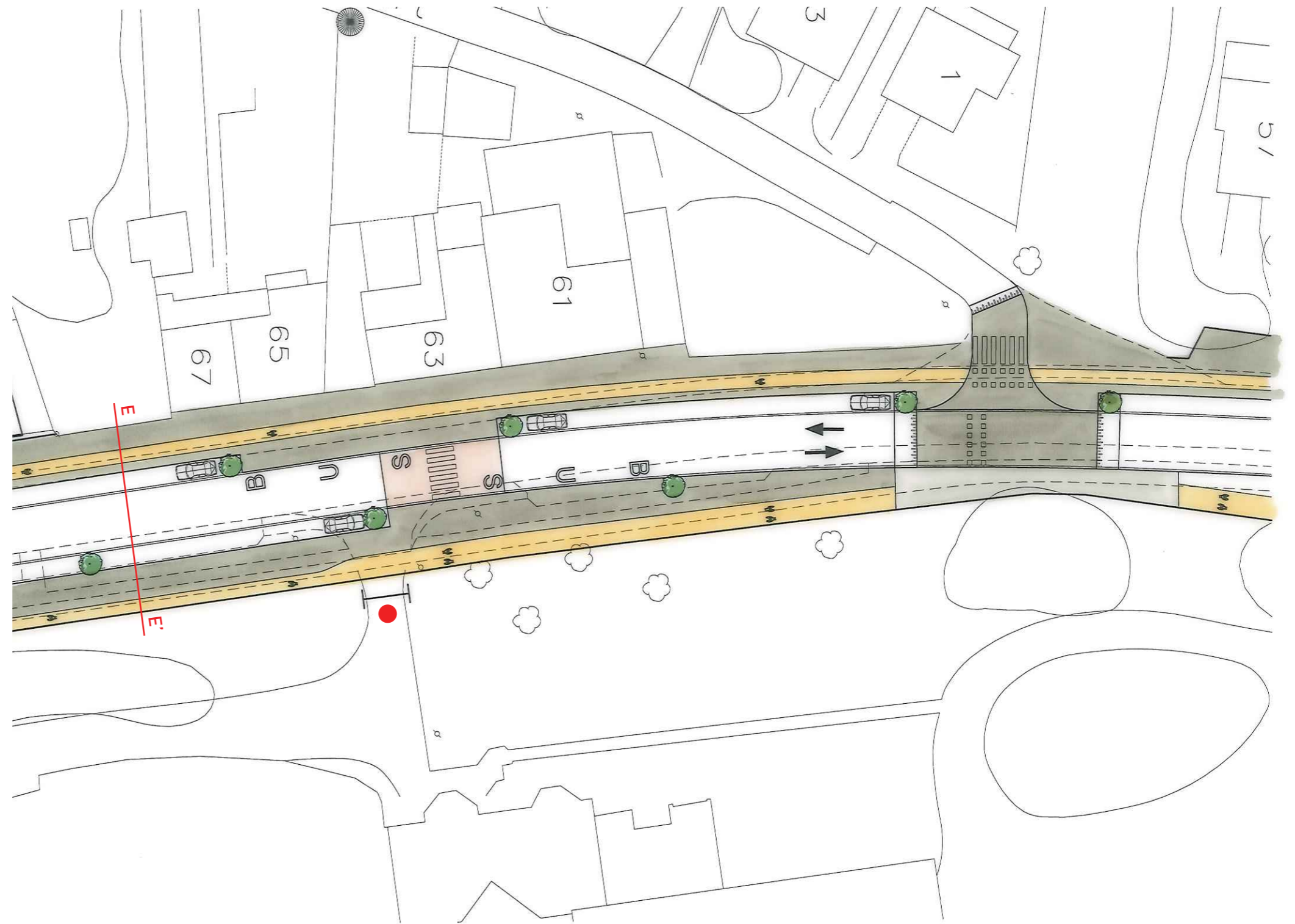
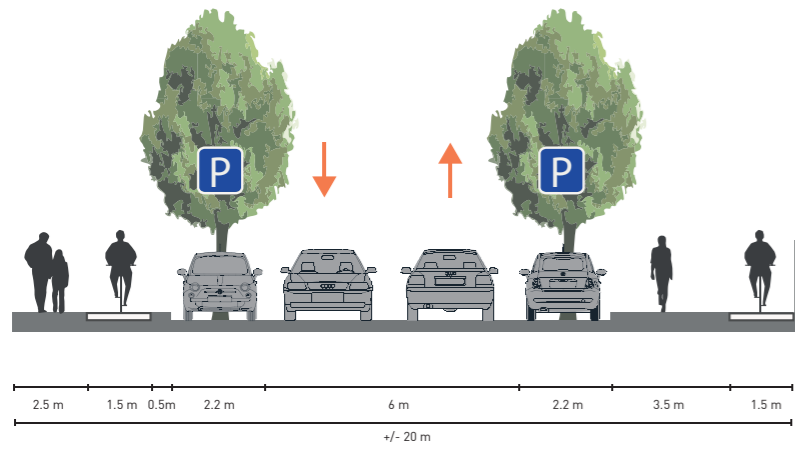
Coupe D-D'



1/500 >>

5.2 ARRÊT NAUTISPORT

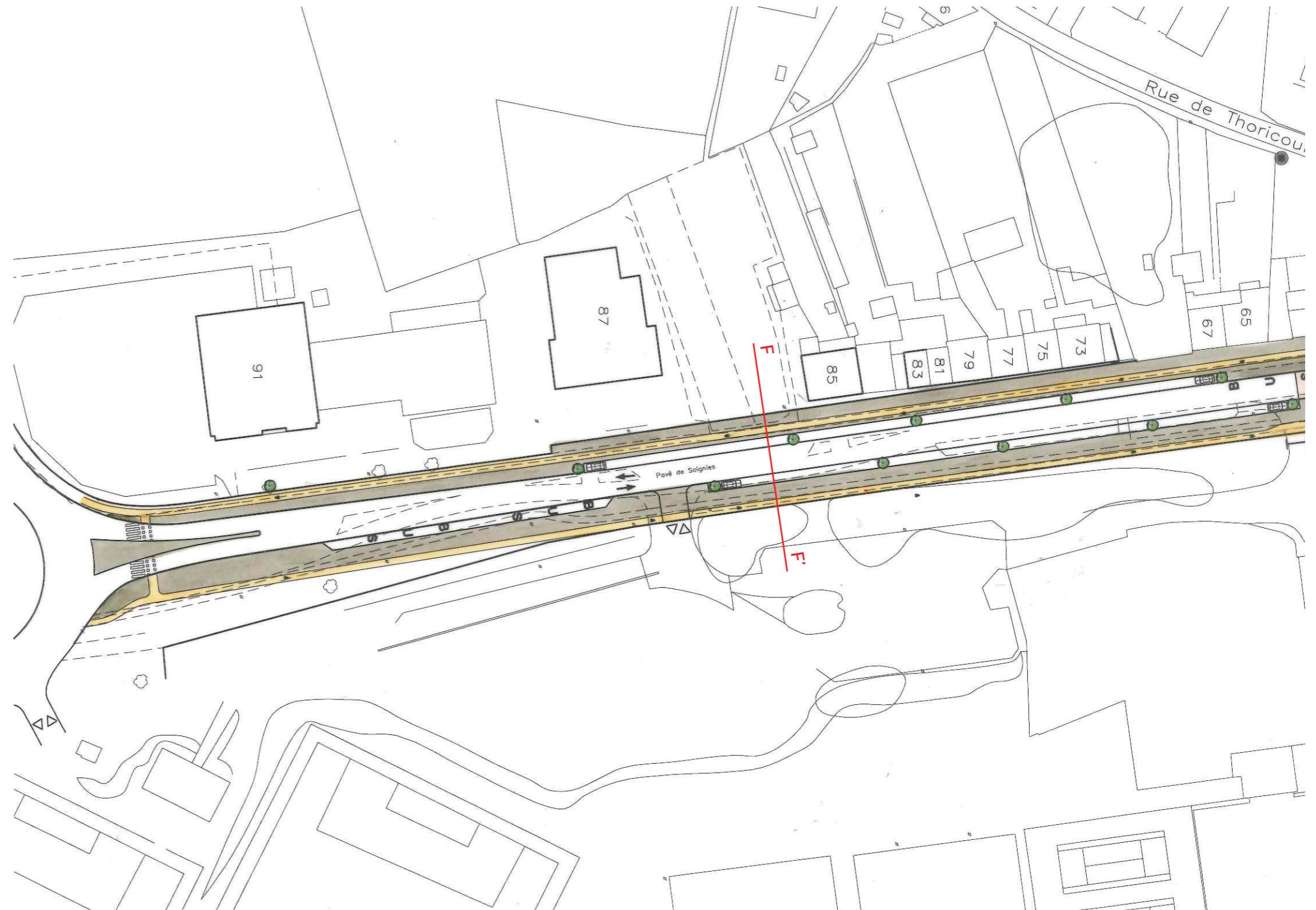
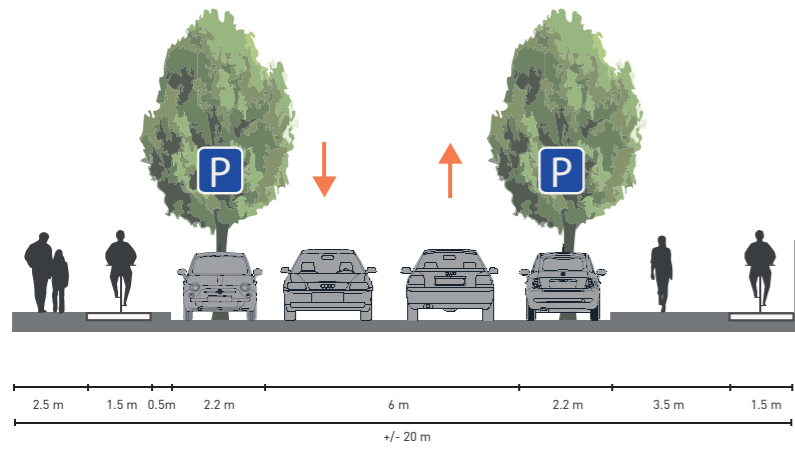
Coupe E-E'



1/500 >>

5.3 TERMINUS NAUTISPORT

Coupe F-F'



1/1000 >>