



SERVICE PUBLIC DE WALLONIE – DEPARTEMENT
DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE



COMMUNE D'ITTRE

■ Plan Communal de Mobilité d'Ittre

RAPPORT DE SYNTHÈSE MODIFIÉ SUITE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE – PHASE 3 : PROPOSITIONS

Août 2011

En collaboration avec l'ICEDD

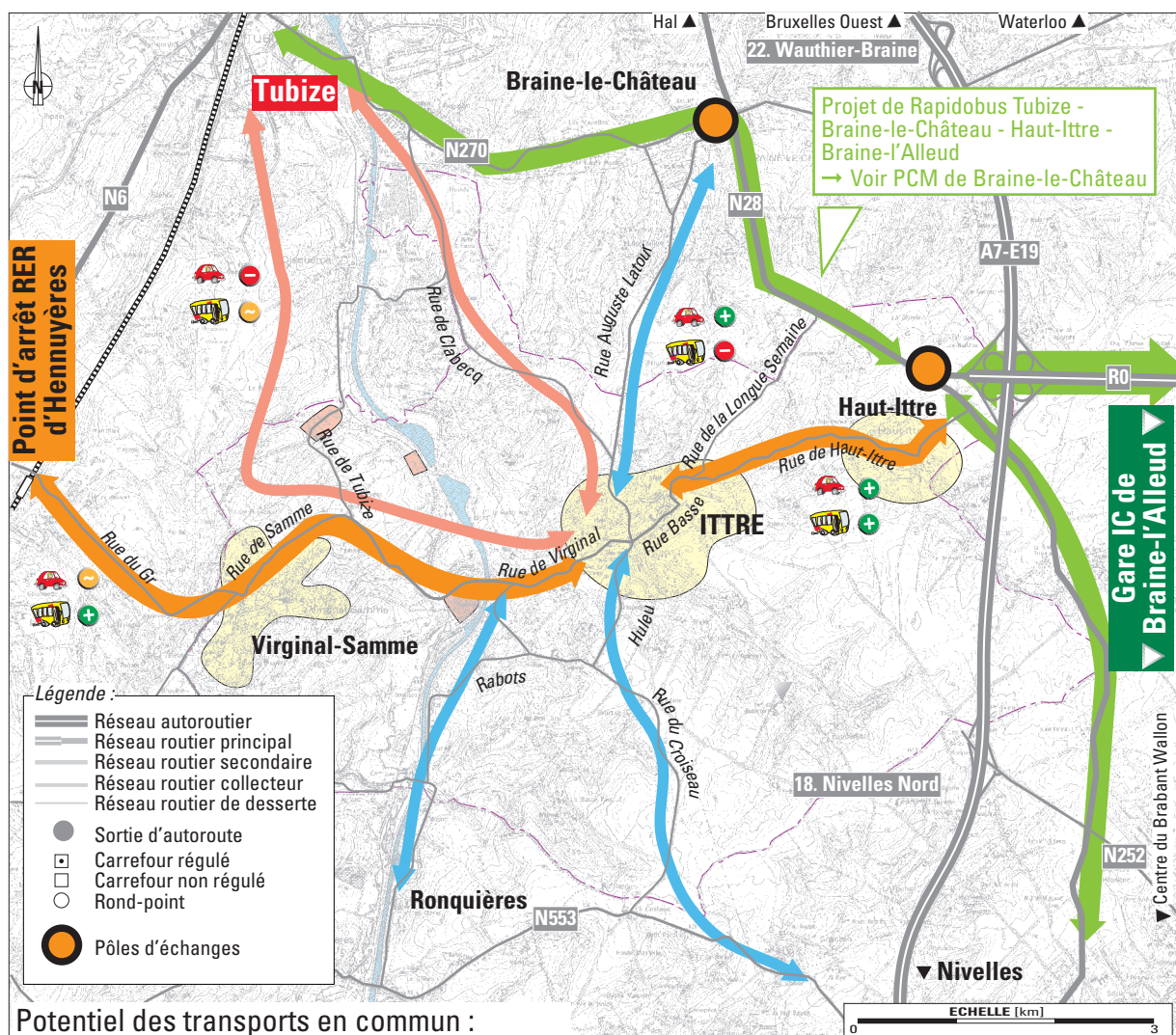


Procédure d'élaboration et de validation des Plans communaux de mobilité (PCM)*

Etapes du projet		Responsable	Partenaires (Information ↔ Consultation)	Durée légale
1	Lancement du PCM + notification + désignation des auteurs de projet	Conseil communal	Gouvernement	—
2	Elaboration du PCM 2a. Aspects techniques 2b. Publication synthèse diagnostic + objectifs (bulletin communal et / ou toutes boîtes) 2c. Participation citoyenne éventuelle (*)	Auteurs de projet	Conseil communal Commission de suivi CCATM Population	—
3	Adoption du projet de PCM	Conseil communal		—
4	Enquête publique (PCM + synthèse non technique) • Avis d'enquête → bulletin communal → 3 quotidiens • Communiqué → 2 diffusions (radio et / ou télévision) • Dépôt des plans à l'administration • Séance(s) d'information	Conseil communal	CCATM (commission consultative communale en aménagement du territoire et de la mobilité) Population	45 jours (hors période estivale)
5	Soumission PCM + résultats enquête publique à la CCATM (+ éventuellement autres instances)	Collège	CCATM	45 jours
6	Soumission à la commission de suivi	Collège	Commission de suivi (Région, services techniques, TEC)	60 jours
7	Adoption du PCM + information	Conseil communal	Commission régionale wallonne de l'Aménagement du territoire Population	—
8	Validation par le Gouvernement	Gouvernement	Conseil communal	60 jours (+30 jours)

*Source : Service public de Wallonie, Décret relatif à la mobilité et l'accessibilité locales, 1^{er} avril 2004 (publié dans Le Moniteur Belge 2^e édition, le 13.5.2004)

Potentiels d'alternatives à la voiture : enjeux pour les transports en commun à l'échelle intercommunale



Liaisons entre Ittre et les pôles extérieurs :

- Les bus actuels peuvent concurrencer les voitures vers Braine-le-Comte (routes d'accès locales et chargées, peu d'offre en P+R) et vers Nivelles (voiries communales et Rapidobus), mais pas vers Braine-l'Alleud (P+R de plus de 1'000 places prévues et présence du RO trop favorable à l'automobile)
- L'accès bus est stratégique vers la gare IC de Braine l'Alleud, la plus attractive. Il est également crucial de renforcer les liens avec le coeur du Brabant wallon (emplois, enseignements,...).

► Renforcer l'accès à la gare de Braine l'Alleud, ainsi qu'en échange avec les autres lignes de Rapidobus du Brabant Wallon (voir la figure 3.3.2)

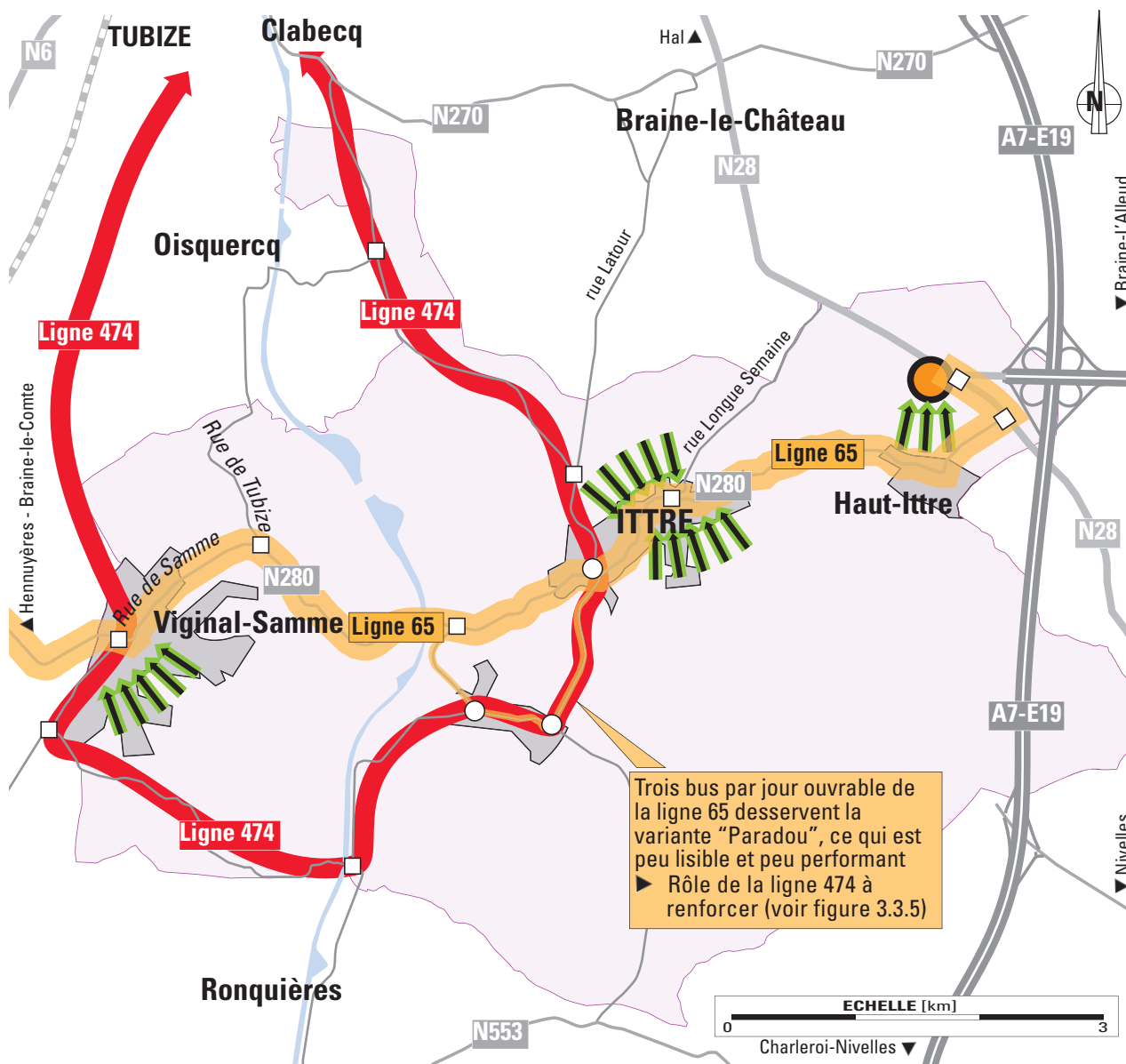
- Accès au point d'arrêt RER d'Hennuyères.

► Conserver la desserte par la ligne de bus n°65, généraliser le détour par le point d'arrêt RER, ou au minimum durant les heures de pointe (voir PCM de Braine-le-Comte)

- Tubize est mal reliée à Ittre en voiture comme en transports collectifs, malgré sa proximité géographique.

► Optimiser les parcours de la ligne n°474 (voir les figures 3.3.3 et 3.3.4)

Desserte locale d'Ittre : enjeux et perspectives d'optimisation

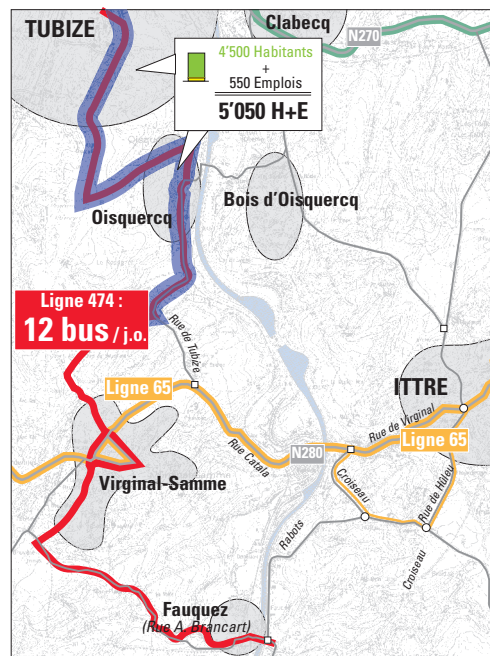


-  La ligne 65 est déjà un axe principal relativement attractif, à valoriser pour une desserte performante en lien avec les pôles (gares et communes avoisinantes, pôle d'échanges multimodal d'Haut-Ittre...)
-  Une intermodalité à développer au pôle d'échanges de Haut-Ittre (bus-rapidobus, vélo-bus, voiture-bus, covoiturage...)
-  Un temps de parcours et une lisibilité du tracé de la ligne 474 à optimiser (voir figure 3.3.4)
-  Des poches d'habitats à rabattre sur les lignes fortes, par des liaisons piétonnes et cyclistes privilégiées et sécurisées, dotant les arrêts de bus de stationnement vélos
-  Une desserte plus fine est à envisager pour les autres zones où la demande est faible :
 -  Proxibus (ou bus local) : coût trop élevé par rapport à la très faible demande, trop dispersée
 -  Valoriser et renforcer la navette Trans'Ittre
 -  Développer un système de type VAP : autostop de proximité entre habitants, sur le modèle de Braine-le-Château (voir le site : www.vap-vap.be)

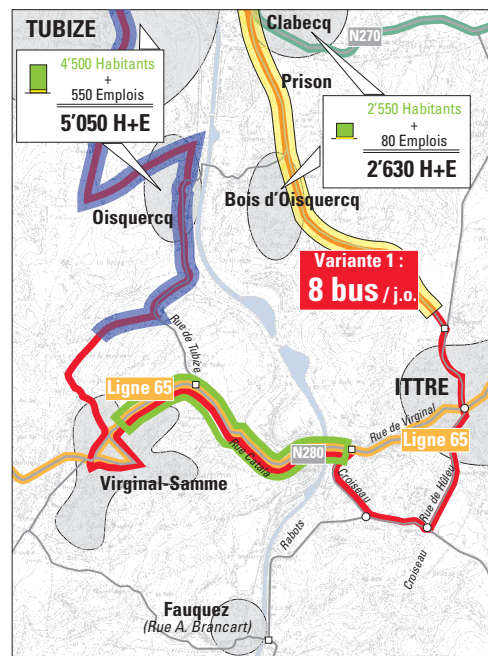
Trois bus par jour ouvrable de la ligne 65 desservent la variante "Paradou", ce qui est peu lisible et peu performant
 ► Rôle de la ligne 474 à renforcer (voir figure 3.3.5)

Analyse et proposition d'exploitation de la ligne 474

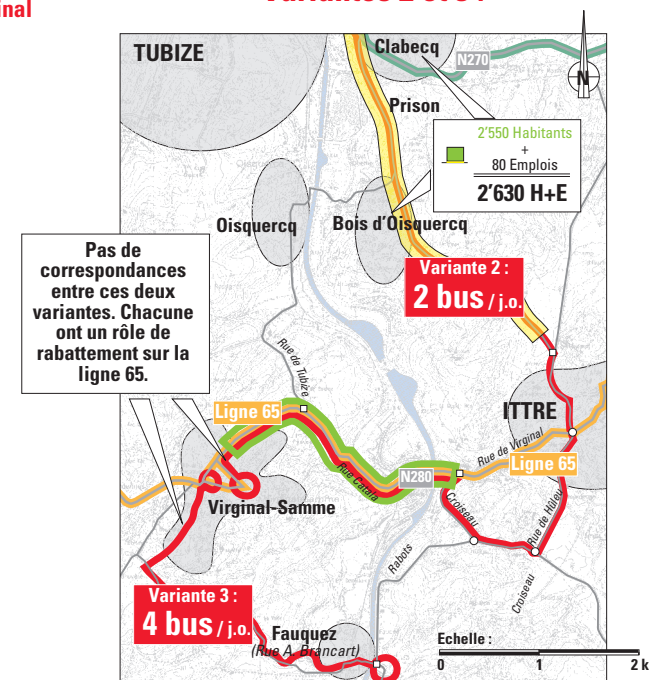
Itinéraire principal (linéaire) : entre Tubize et Fauquez



Variante 1 : Itinéraire en "boucle" entre Tubize et Virginal



Variantes 2 et 3 :



Rappel de la situation actuelle :

Analyse :



DEMANDE :
Le tracé Est (en jaune) dessert une zone deux fois moins peuplée (53% d'habitants+emploi) que le tracé Ouest (en bleu)

- + Une bonne desserte d'environ 5'000 habitants+emplois
- Une mauvaise lisibilité avec 4 sous-variantes d'itinéraires
- Un tronçon commun entre les lignes 65 et 474, peu utile

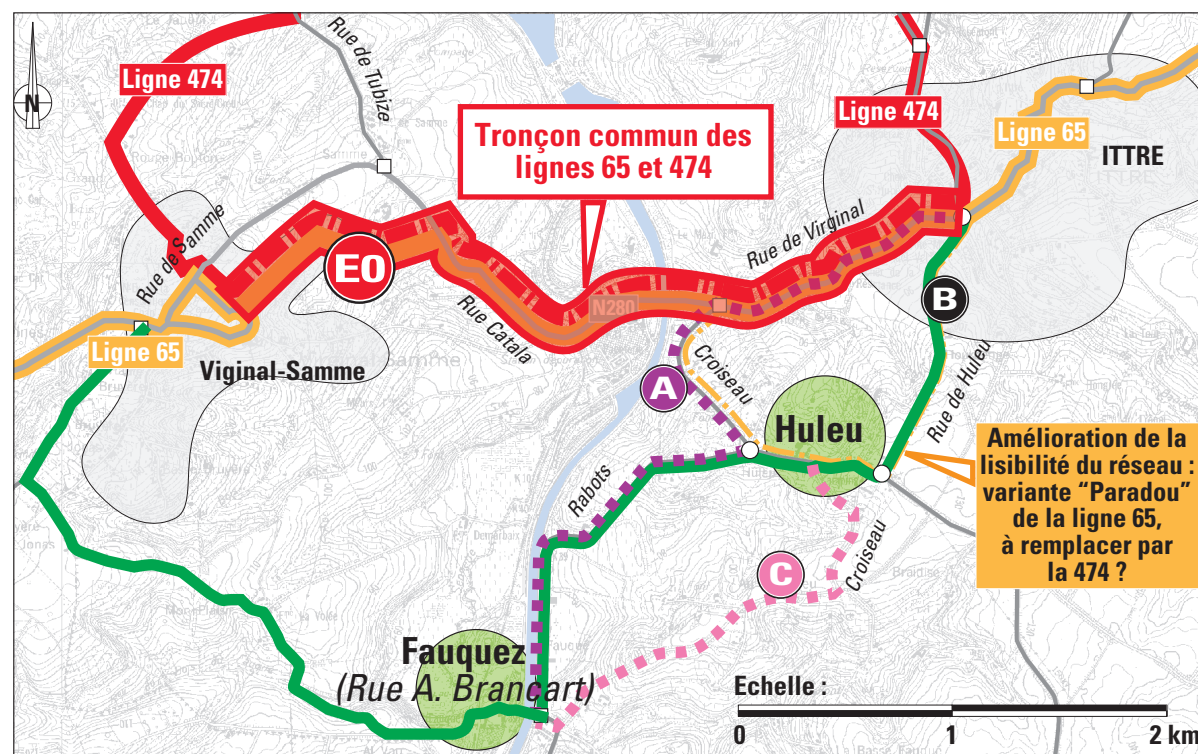


OFFRE :

Au total des trois variantes, le tracé Est (en jaune) est actuellement desservi par deux fois moins de bus par jour que le tracé Ouest (en bleu), soit une offre bien répartie par rapport à la demande, mais relativement faible entre Ittre et Tubize via Clabecq

- ➡ **Scinder la ligne 474 en deux lignes distinctes : l'itinéraire principal et la "boucle" (variante 1 ci-dessus)**
- ➡ **Afin de ne pas faire "double emploi" avec la ligne 65 (tronçon commun), la boucle devrait alors passer par les rues des Rabots ou du Croiseau, au Sud (voir figure 3.3.5)**

Variantes d'exploitation de la ligne 474, en rabattement des zones isolées



E0 Rues Charles Catala - de Virginal

L'essentiel des parcours de la ligne 474 se fait en tronc commun avec la ligne principale n°65, en doublon sur l'axe des rues Catala et de Virginal

Pour améliorer la desserte de Fauquez et du Huleu, boucler systématiquement les variantes de la ligne 474 par le Sud

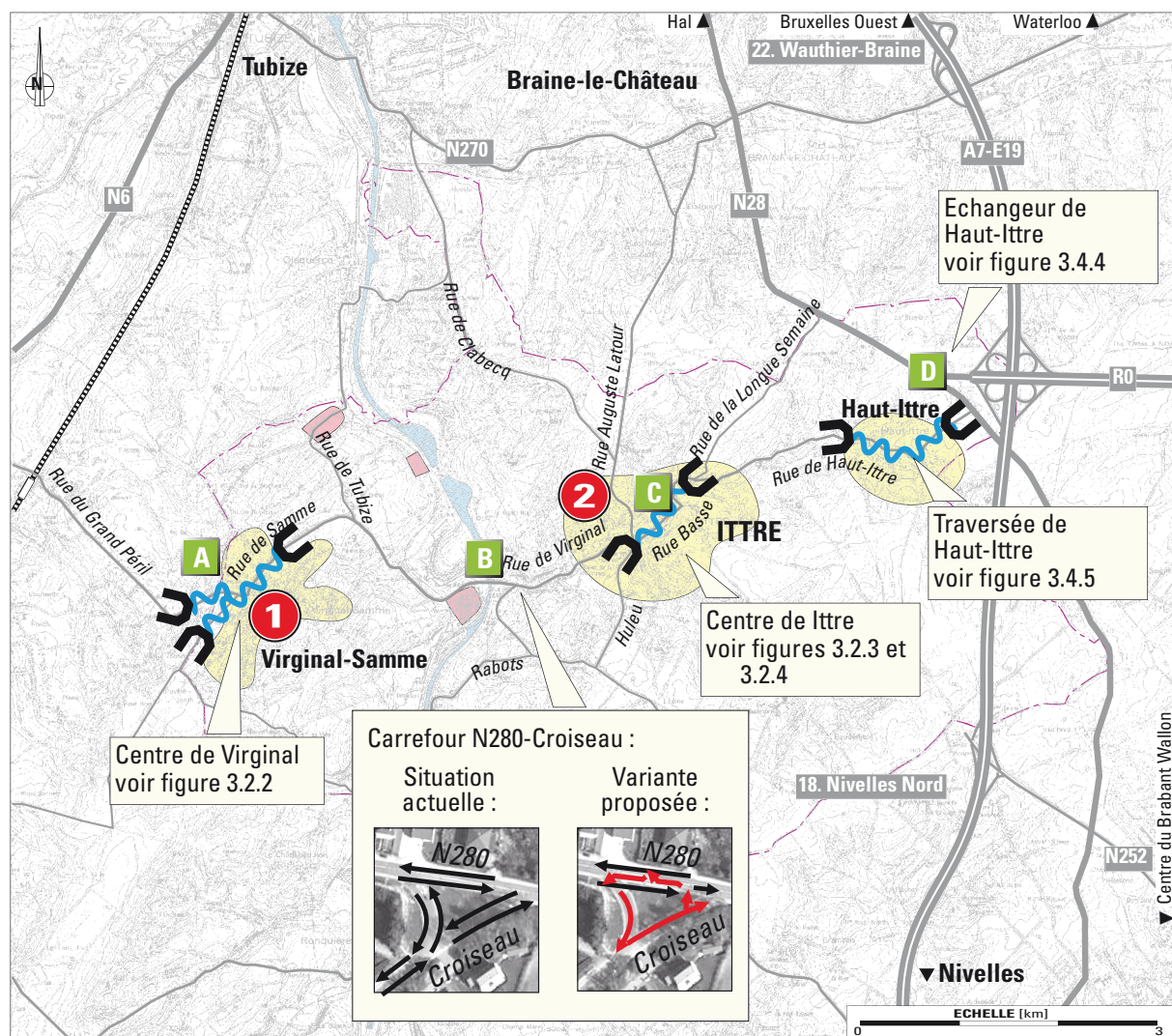
➔ **3 variantes sont envisageables au départ de d'Ittre :**

- A** Rue de Virginal-Croiseau-Rabots
- B** Rue de Huleu-Croiseau-Rabots
- C** Rue de Huleu-Croiseau-Fauquez

Evaluation des variantes :

	E0	A	B	C
Temps de parcours	++	-	+	-
Lisibilité	~	~	+	~
Qualité de la desserte	- <i>Doublon ligne 65</i>	~	+	+
Circulation des bus	+	~	~	-
	➔ Envisageable	➔ Desserte pas optimale, non recommandée	➔ Recommandée (attractive et palliée à l'absence de Proxibus)	➔ Variante non faisable, voiries trop étroites

Synthèse des propositions à l'échelle communale



Organisation des circulations

- 1 Modification des circulations au centre de Virginal
- 2 Modification des circulations au centre d'Ittre

Aménagement - Exploitation des carrefours

- A Régulation du carrefour N280 - Rouge Bouton - Moulin à Vent à Virginal
- B Aménagement du carrefour N280 - Croiseau
- C Aménagement du carrefour N280 - Dignes - Jolly
- D Aménagement d'un rond-point à l'échangeur de Haut-Ittre

Modération



Effet de porte et mesure de modération dans les traversées de zones urbanisées

Circulation au centre de Virginal - enjeux et propositions

Enjeux :

- Sécuriser le carrefour N280 - Rouge Bouton - Moulin à vent

- Créer un effet de porte à l'entrée Nord



- Favoriser l'accès aux commerces de proximité



- Améliorer les conditions de circulation aux hyperpointes scolaires

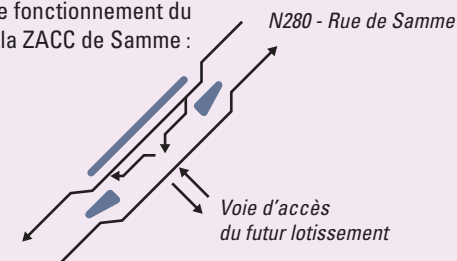
Propositions :



► Le raccordement de la ZACC de Samme à la N280 permettra :

- d'aménager un carrefour constituant un effet de porte pour diminuer la vitesse de circulation en entrée de Virginal
- de relier le centre du village de Virginal et la ZACC (dont la Future zone sportive) au réseau cyclable structurant via la rue de Samme

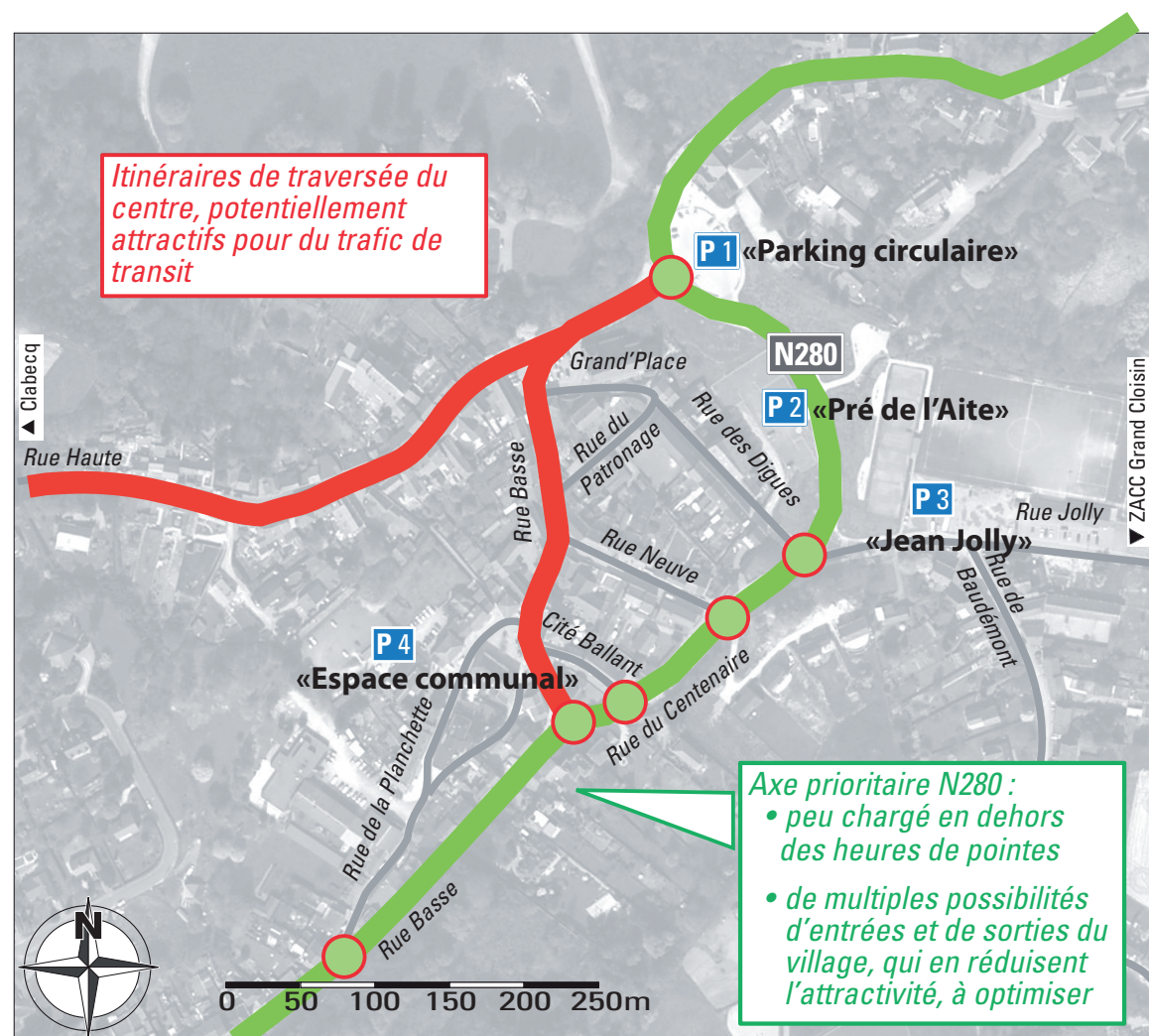
Principe recommandé de fonctionnement du carrefour N280-accès à la ZACC de Samme :



► Le carrefour Rouge Bouton - N280 - Moulin à vent doit être sécurisé par des feux, car :

- les contraintes de bâti n'offrent pas d'autres solutions satisfaisantes
- un système de détection des véhicules venant des rues du Moulin à Vent et du Rouge Bouton permet une insertion facilitée pour tous les modes dans le carrefour (y compris pour les bus)
- le système de détection peut également identifier les véhicules circulant à une vitesse trop élevée et les contraindre à s'arrêter

Organisation des circulations au centre d'Iltre - Situation actuelle et enjeux



➡ SITUATION ACTUELLE-ENJEUX:

L'organisation actuelle des circulations au centre d'Iltre permet deux itinéraires de transit, qui court-circuitent la N280 :

- par la rue Basse, pour traverser le village, dans les deux sens
- par la rue Haute, pour rejoindre directement la route de Braine-le-Château

Malgré des volumes de trafic peu importants en dehors des heures de pointe, ce transit crée des nuisances pour le village d'Iltre, en raison notamment des vitesses excessives pratiquées.

➡ DEUX ENJEUX MAJEURS :

- dissuader le trafic de transit qui utilise actuellement le centre d'Iltre...
- ... en le reportant sur la N280, qui a vocation à accueillir ce trafic. Pour cela, le fonctionnement de l'axe est à améliorer

Propositions d'organisation des circulations au centre d'Ittre



Organisation des circulations

- La mise à sens unique sortant de la rue Haute entre la Grand'Place et la N280 permet de couper les itinéraires de transit par la village d'Ittre
- L'interdiction de tourne-à-gauche vers la N280 depuis la rue de la Planchette permettent de limiter les conflits potentiels avec les flux de la N280

Renforcement de la modération au centre

- L'élargissement des rues du centre ne permet pas d'assurer partout l'aménagement de trottoirs de largeur réglementaire (min 1,5m)
 - Les rues du centre présentent déjà dans leur aménagement un profil de zone de rencontre
- ➔ **Officialiser le statut et renforcer les aménagements de zone de rencontre**

Sécurisation du carrefour N280 - rue des Dignes - rue Jolly



Ce carrefour est à traiter en priorité, en raison de :

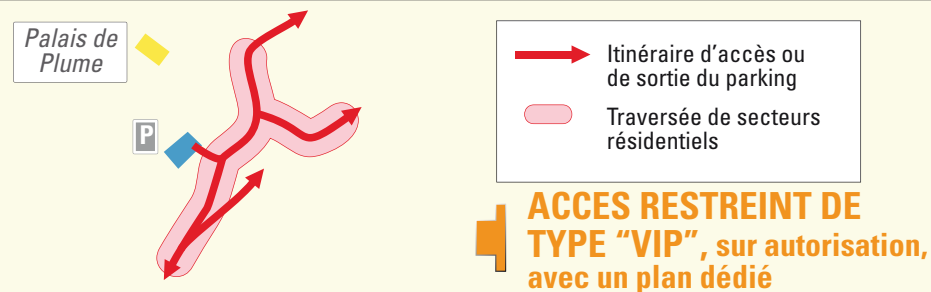
- Sa situation, dans un virage, qui le rend délicat
- Le développement de la ZACC Grand Closin, qui va augmenter la charge de trafic

➔ **Aménager des présélections de tourne-à-gauche**

Accueil des événements au Palais de Plume - Gestion de l'utilisation des parkings

Potentiel d'utilisation du parking de l'espace communal

- ➕ Accès piéton aisé au Palais de Plume
- ➖ Difficulté d'accès : sens uniques, traversées de zones résidentielles
- ➖ Problème de jalonnement : déjà utilisé en journée

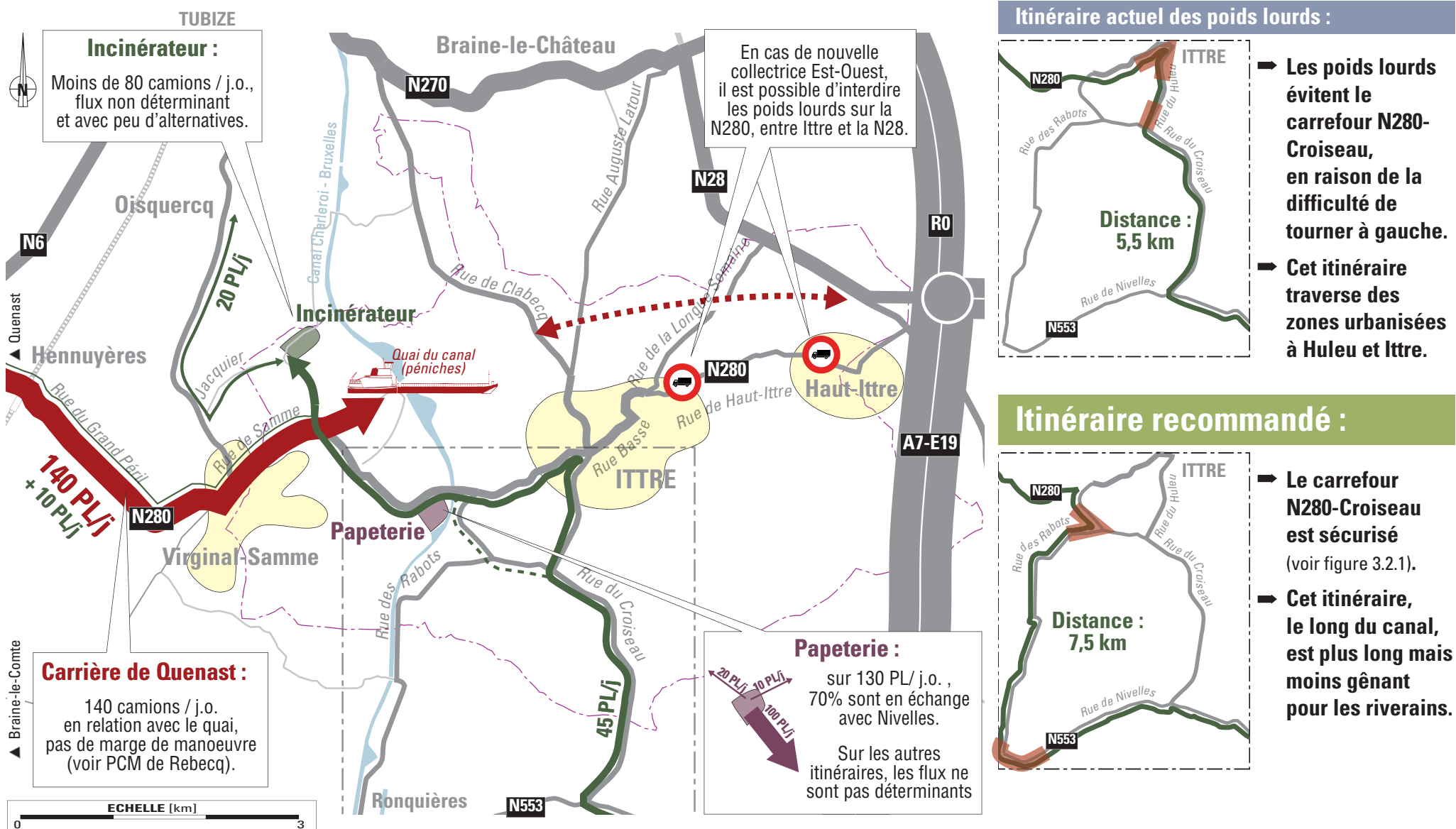


L'aménagement du parking des terrains de sports permet de disposer de trois parkings se remplissant progressivement et répondant à 90 % des besoins de stationnement du Palais de Plume, sans incidence sur les riverains

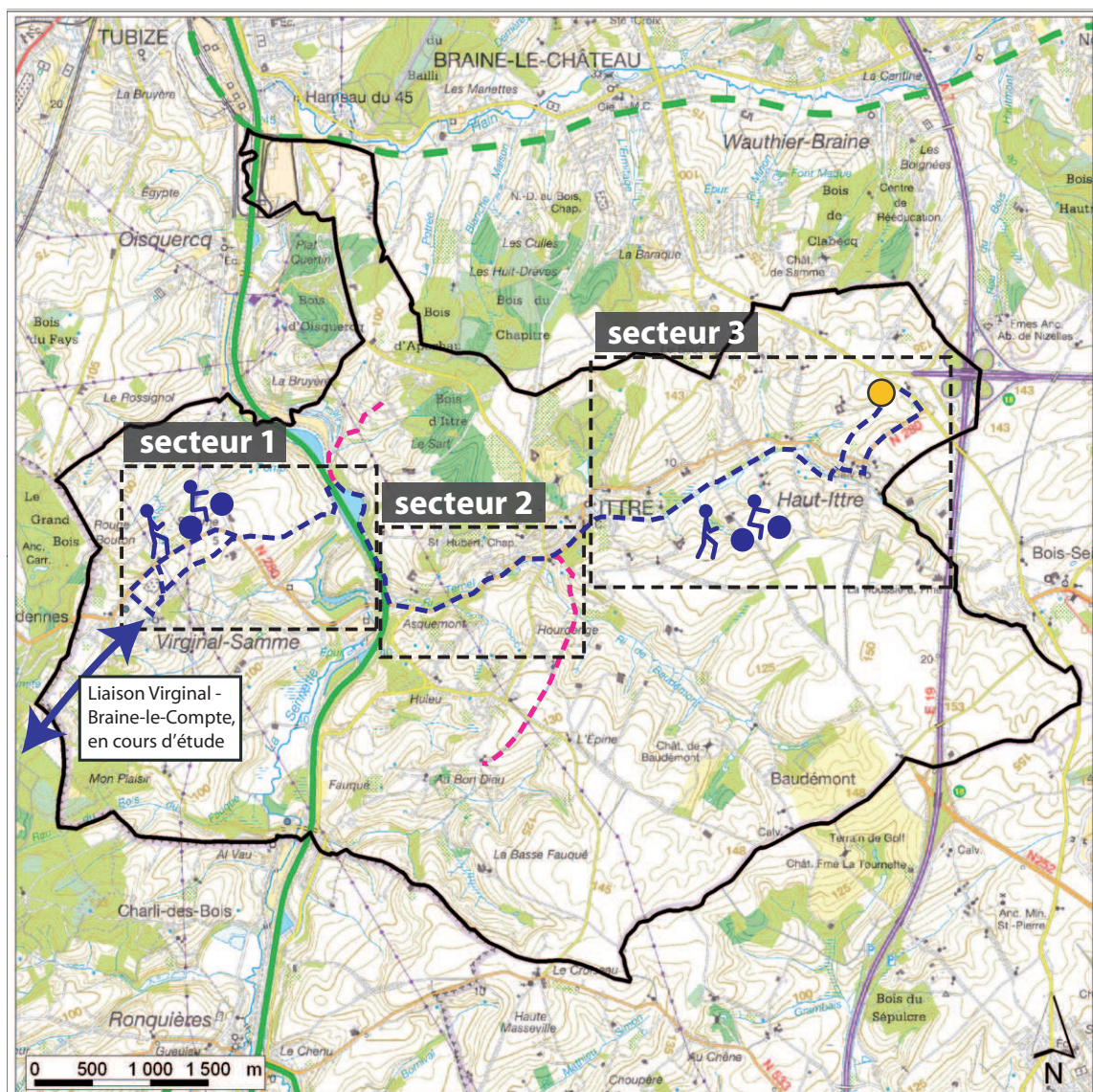


Nombre d'invités (personnes)	Nombre de véhicules stationnés	Remarques
Moins de 250	Moins de 150	En plus des disponibilités dans l'hypercentre (25 pl.)
250 à 400	150 à 200	Les parkings P1 et P2 disposent de suffisamment de réserve en soirée (95 pl. libres)
400 à 700	200 à 270	Le parking P3 doit être aménagé (+55 places), soit 150 au total
Plus de 700	Plus de 270	Cas exceptionnels qui nécessitent, en plus de la mobilisation des différents parkings, une information préalable pour inciter au co-voiturage et la mise en place de navettes bus

Proposition de mesures de gestion des marchandises



Réseau cyclable et piéton - vue générale



LE RESEAU REGIONAL

- RAVeL 1
- - - RAVeL potentiel

LE RESEAU COMMUNAL : Itinéraires modes doux

-  Axe principal
-  Axe secondaire
-  Pôle d'échange

Il existe différentes catégories d'aménagement, s'articulant entre **séparation** et **intégration** à la voirie. Chaque catégorie comporte des normes légales ou des prescriptions à suivre.

	Nom	Principe	N°Panneau	Panneau	Largeurs
Séparation	Site propre	Chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers.	F99A et F99B		Légale : / Pratique : 2.5 m
	Piste cyclable partagée	Partie de la voie publique obligatoire pour les cyclistes, cyclomoteurs de type A ainsi que les piétons (art. 69 CdR).	D9 et D10		Légale : min. 1.50 m, (règlements d'urbanisme)
	Piste cyclable	Partie de la voie publique obligatoire pour les cyclistes et cyclomoteurs de type A (art. 69 CdR), sauf exceptions.	D7		Légale : / Pratique : 1.1 m
	Piste cyclable marquée	Sur la voirie, une piste est marquée, généralement par des traits discontinus	/	/	Compris entre 0.8 m et 1.8 m entre marquages de 15 cm (art. 18.4 du CdS)
Intégration	Bande cyclable suggérée	Marquage prenant la forme de revêtement ou couleur différents, logo vélos stylisés, utilisés lorsque largeur insuffisante pour piste cyclable marquée	/	/	Lorsque largeur disponible cyclo ? 1.1 m, ou voirie 5.5 - 7.5 m.
	Voie locale, Zone 30, Bandes avec surlargeur	Pas d'aménagement spécifique pour le vélo	C43		/

Réseau modes doux structurant - secteur 1 (de Virginal au canal)

A1 : rue de Samme



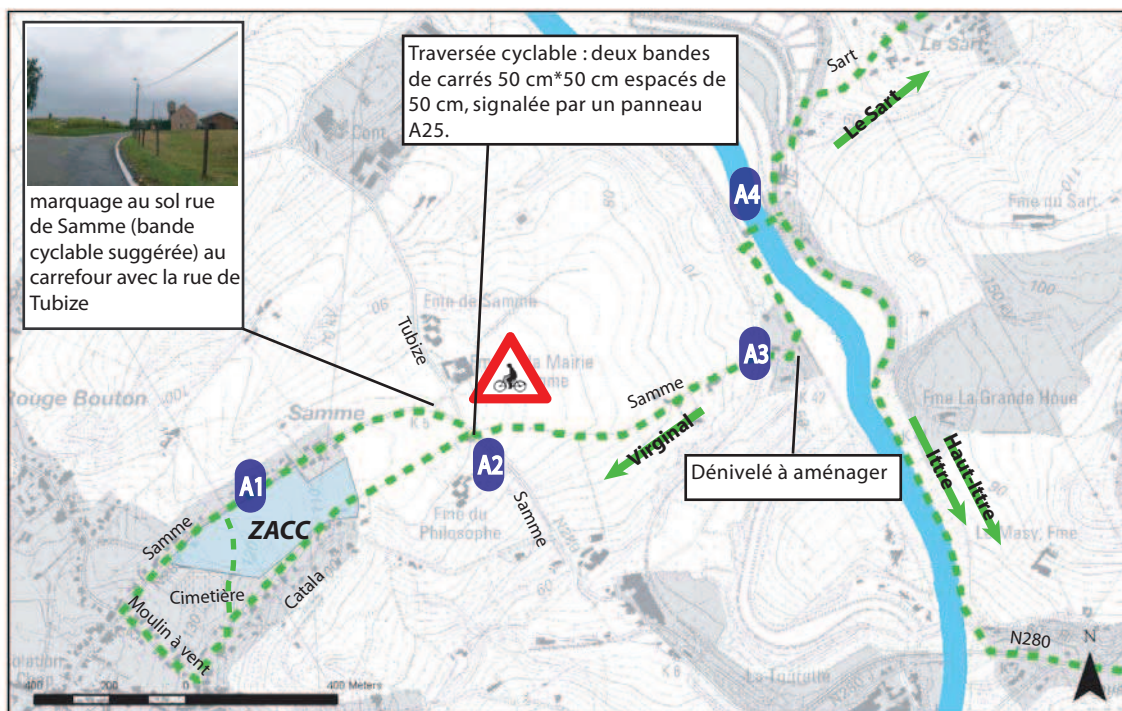
A2 : rue de Samme



A3 : rue de Samme



A4 : pont de l'écluse



A1	Rue de Samme	Les accotements actuels présentent une largeur considérable pouvant faire l'objet d'un cheminement sécurisé pour les cyclistes. Afin de les rendre praticables, une modification du revêtement est souhaitée. Prévoir une signalisation permettant d'accueillir les piétons et vélos (signal D10).
A2	Rue de Samme	L'itinéraire structurant emprunte un sentier depuis la rue du cimetière jusqu'à la rue de Samme. Ce sentier nécessite quelques aménagements afin d'accueillir les vélos. (+signal F99a) En vue d'une continuité du cheminement vers le canal, une traversée cyclable est nécessaire au croisement avec la rue de Samme.
A3	Rue de Samme	Mettre en place un aménagement cyclable permettant de lier le halage à la rue de Samme. Pour ce faire, modifier le revêtement (actuellement en cailloux) du dénivelé et placer une bande cyclable suggérée (chevrons) au passage du pont.
A4	Ecluse	Poursuivre le marquage au passage de l'écluse, afin d'indiquer l'existence d'une continuité de l'itinéraire cyclable.

Réseau modes doux structurant - secteur 2 (du canal à Ittre)

A5 : rue du Mazy



Bandes cyclables suggérées à l'embranchement sud, afin de connecter le halage au site propre, côté sud de la N280

A6 : rue de Virginal



Site propre pour les modes doux. Aménagement bidirectionnel, séparé physiquement de la N280. Du point "A6" au rond point d'Ecuillé.

A7 : rue de Virginal



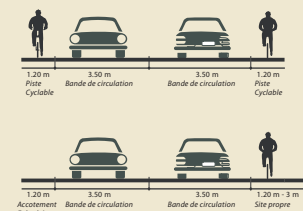
La N280 s'impose comme itinéraire structurant de par sa déclivité bien répartie et son potentiel d'aménagement sur accotement.

La rue du Vieux Pavé d'Asquempont, bien que plus locale et faisant l'objet d'un trafic moins important, n'offre pas d'alternative satisfaisante (relief accidenté, faible visibilité, etc).

Profil de voirie et potentiel d'aménagement

La possibilité d'aménagement de pistes cyclables avait été étudiée par le SPW en 2008

En vue d'une sécurité optimale, la proposition consiste à aménager **un seul côté de la N280**



Sur le côté Ri-Ternel, cette solution n'est pas envisageable, car certaines sections ne présentent pas suffisamment de largeur d'accotement (les barrières métalliques témoignent du fossé à proximité de la voirie).

Variantes de signalisation



Oblige l'utilisateur d'utiliser le cheminement. Dans ce cas, il est nécessaire d'aménager sur une largeur permettant un croisement aisé (min. 2.80 m), ce qui n'est pas possible.

➔ Non recommandée



Cheminement facultatif, plus adapté puisqu'il permet aux "lièvres" d'utiliser la N280. Cependant, la séparation piétons/deux roues n'est pas nécessaire

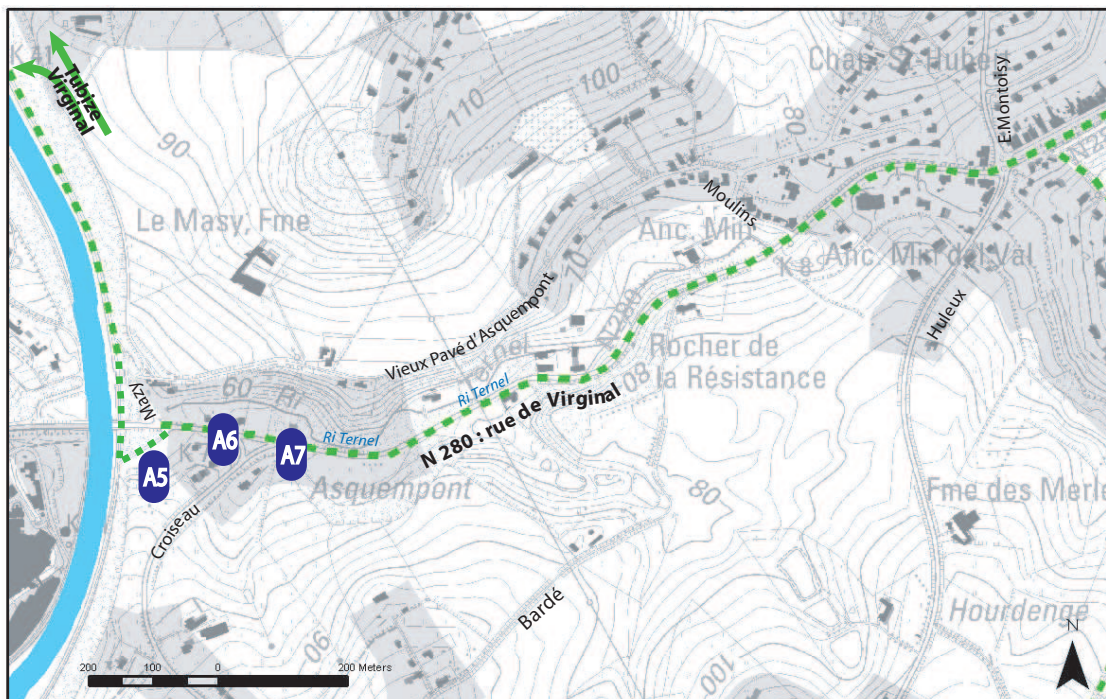
➔ Non recommandée



Cheminement facultatif, sans hiérarchisation entre piétons et cyclistes : adapté aux besoins et au contexte

➔ Envisageable

➔ Recommandée



Réseau modes doux structurant (secteur 3) : Liaison entre Ittre et Haut-Ittre

A8 : rue de la Planchette



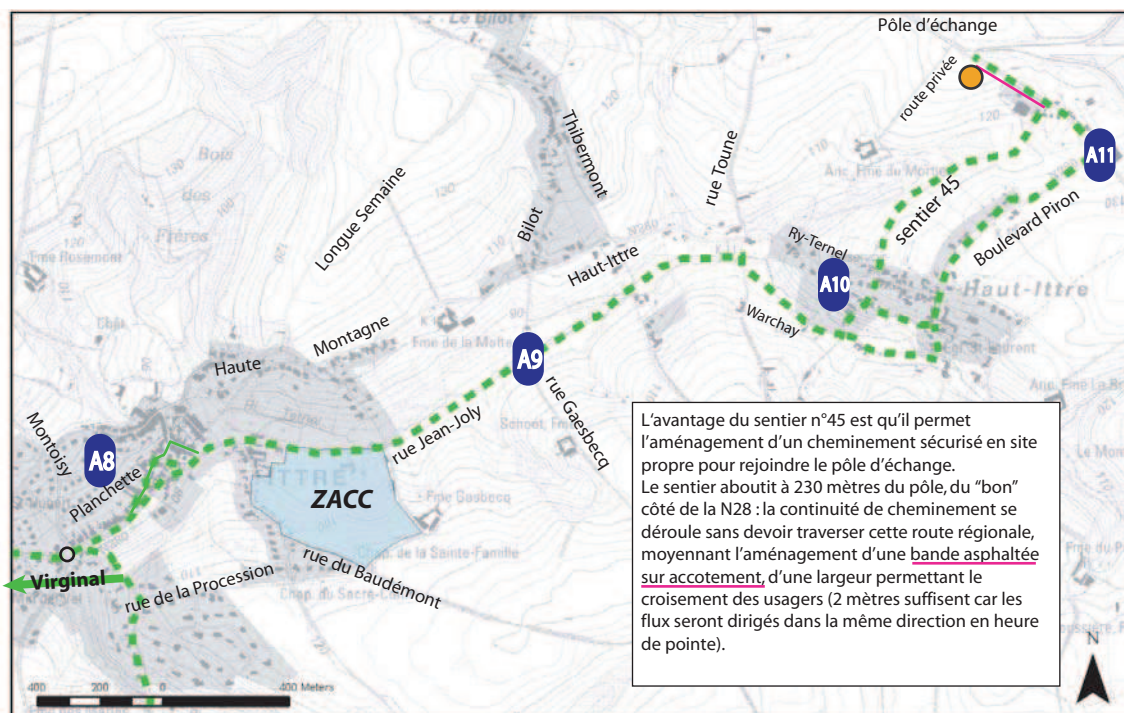
A9 : Longs-Prés



A10 : Hauts du Ry Ternel

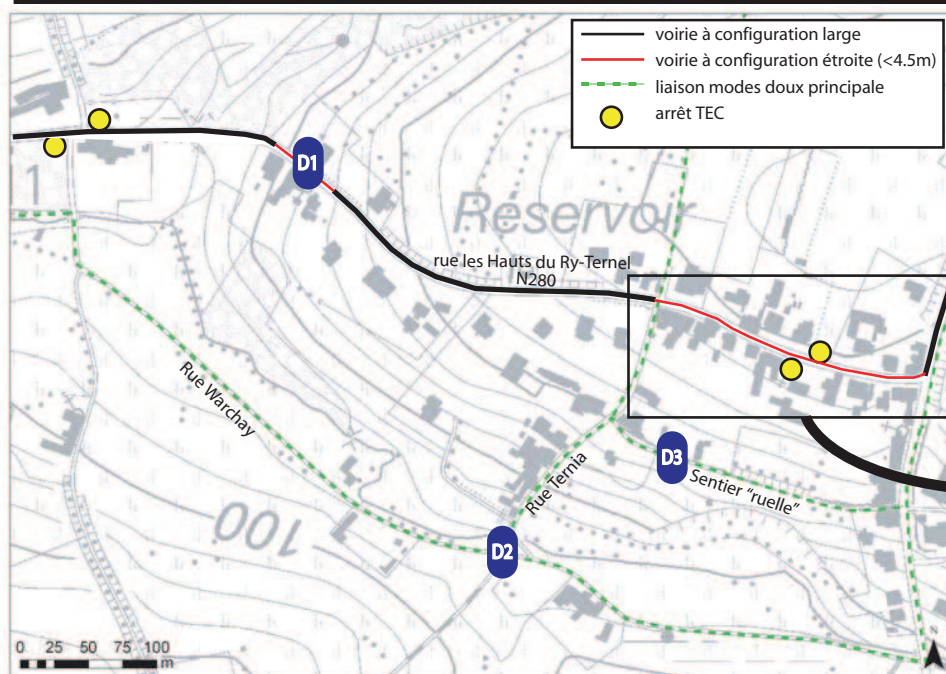


A11 : Piron->N28



A8	Rue de la Planchette	Depuis le rond-point, le cheminement cyclable peut se poursuivre par la rue Basse. La rue de la Planchette offre une meilleure alternative, puisque c'est une voirie à trafic modéré. Néanmoins, l'accès au coeur du village se heurte à un sens unique, à aménager sous forme d'un SUL. Idem pour la section entre l'église et la N280 que le PCM prévoit de mettre en sens unique.
A9	Longs-Prés	La liaison entre Ittre et Haut-Ittre se réaliser par le sentier des Longs-Prés. Le sentier existant permet de réaliser ce cheminement à l'écart de la circulation, tout en empruntant un dénivelé optimal. Une modification de revêtement est nécessaire car actuellement, son revêtement et sa largeur ne permettent pas d'accueillir piétons et vélos de manière conjointe, du moins pour la mobilité au quotidien. Signal : F99a
A10	Haut du Ry Ternel	Les rues Warchay, Ternia et le sentier "Ruelle" permettent des déplacements doux à l'abri du trafic. Ceci n'écarte pas la nécessité d'améliorer les déplacements piétons le long de la N280. Dans une optique de limiter les nuisances générées par le transit, des mesures de régulation de vitesse sont nécessaires. (voir figure 3.4.5).
A11	Boulevard Piron	Dans le cas où la largeur du sentier 45 ne permet pas d'y accueillir les cyclistes, un cheminement via le Boulevard Piron est nécessaire (bandes cyclables suggérées). Une traversée sécurisée par un îlot central est nécessaire.

Réseau modes doux structurant : Haut-Iltre



Le village d'Haut-Iltre est confronté à un trafic de transit traversant le cœur du village. Celui-ci s'écoule le long de la N280 dont la configuration est inadaptée à recevoir ce flux composés de nombreux véhicules lourds. La largeur limitée de la voirie et son tracé difficile n'excluent pourtant pas les problèmes de vitesse excessives. Le flux et les vitesses pratiquées sont d'autant plus nuisibles que les trottoirs sont très étroits.

Court terme et en l'absence de la collectrice : à défaut de pouvoir agir sur la charge de trafic, il faut en limiter les impacts en agissant sur les vitesses pratiquées.



D1
Le goulot étroit est situé dans le dénivelé et présente une faible visibilité. Ce passage doit être accompagné d'un revêtement adapté, et/ou d'une meilleure signalisation.



D2
Maintenir les rues Warchay et Ternia à l'abri de la circulation motorisée. Leur vocation d'accès riverains et de connexion modes doux doit être affirmée.



D3
Le sentier "ruelle" permet de poursuivre la liaison modes doux structurante en site propre.



D4
Le véritable effet de porte ne peut être matérialisé qu'au carrefour N280/Ternia.
-traversées piétonnes potentielles
-vitesse critique
-> **nécessite un plateau traversant**

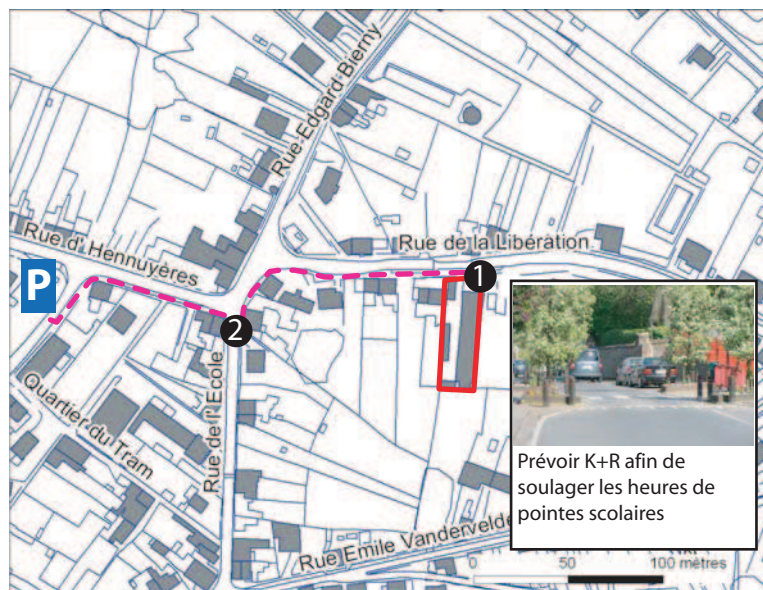


D5
Chaque passage de véhicule lourd implique un croisement délicat. Le tracé de la voirie limite la faisabilité d'une circulation alternée (nécessite tronçon droit, non prioritaire et min. 1.5m de largeur d'obstacle)



D6
Vu les contraintes de largeurs, les trottoirs ne peuvent pas être adaptés (1.5m) tout en maintenant le double sens de circulation. La place du piéton doit être sécurisée en agissant sur la vitesse.
-> **plateau au niveau de l'arrêt TEC**

Sécurité et mobilité aux abords des écoles - synthèse et propositions



Virginal - école communale - section primaire - Rue de la Libération : 113 élèves

Appréciation générale : Moyenne à bonne.

Aménagement piéton/cyclable : Trottoirs suffisants. La traversée devant l'école sert de K+R.

Stationnement dépose minute : A prévoir aux deux emplacements devant l'école ①

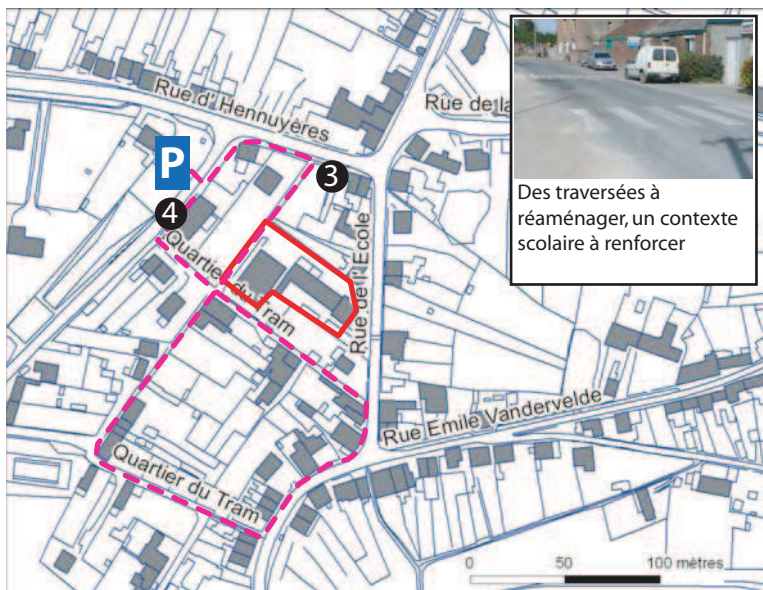
Stationnement cheminement piéton : Parking du plateau du Tram à 250m. Mieux marquer les traversées ②

Range vélos : A prévoir dans l'enceinte de l'école.

Zones 30 : Oui.

Brevet du cycliste : Oui, en cours dans les quatre écoles de l'entité

Ramassage scolaire : Bus scolaire, bon fonctionnement.



Virginal - école communale - section maternelle - Rue de l'Ecole : 94 élèves

Appréciation générale : Bonne.

Aménagement piéton/cyclable : Nombreux cheminements en site propre.

Stationnement dépose minute : Les voitures stationnent de manière désordonnée devant l'école (peu d'espace). Il faut favoriser le Parking du Tram ③

Stationnement cheminement piéton : Nombreux cheminements vers le Parking du Tram. Réaménager la traversée piétonne.

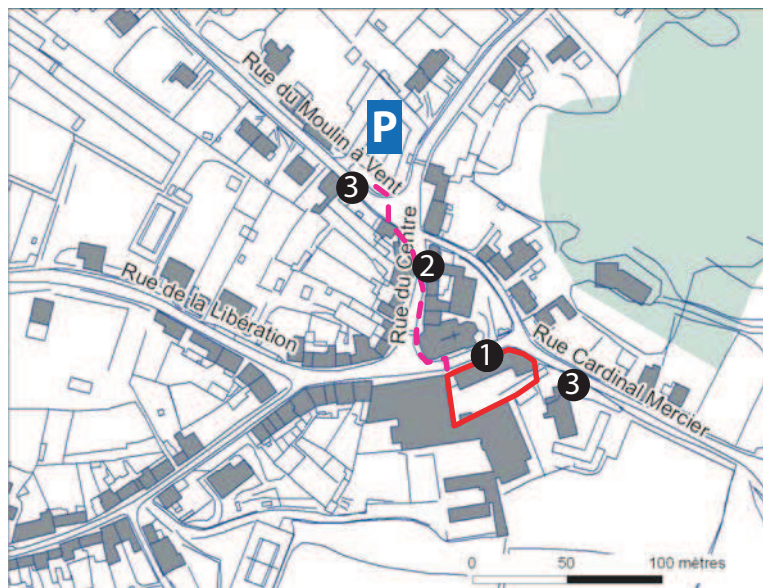
Range vélos : Pas pertinent pour une école maternelle.

Zones 30 : Mieux marquer le contexte scolaire (panneaux, traversée en goulot, etc.) ④

Brevet du cycliste : Pas pertinent pour une école maternelle.

Ramassage scolaire : Pas pertinent pour une école maternelle.

Sécurité et mobilité aux abords des écoles - synthèse et propositions



Virginal - école libre - Rue du Centre : 210 élèves

Appréciation générale : Mauvaise. L'aménagement de l'espace public néglige le contexte scolaire

Aménagement piéton/cyclable : Traversées dangereuses pour rejoindre le parking, donc stationnement désorganisé devant l'école.

Stationnement dépose minute : Mettre en place un système de dépose-reprise (K+R) devant l'école ①

Stationnement cheminement piéton : Pour favoriser l'utilisation du parking Catala, prévoir ralentisseur efficace et traversée piétonne sécurisant le cheminement. ②

Range vélos : Présent dans l'enceinte de l'école.

Zones 30 : Prévoir un ralentisseur et des panneaux "zone 30" ③

Brevet du cycliste : Oui, brevet du cycliste en cours dans les quatre écoles de l'entité. Le relief de Virginal est un frein réel pour certains élèves.

Ramassage scolaire : Le bus scolaire (3 trajets de 10 élèves, en fin de journée) s'arrête devant l'église. Réserver un emplacement devant l'école. ①



Ittre - école communale - Rue Jean Jolly : 219 élèves (dont 135 en primaire)

Appréciation générale : Très bonne

Aménagement piéton/cyclable : Traversées sécurisées par un APS efficace + potelets

Stationnement dépose minute : Le parking du football est suffisamment proche.

Stationnement cheminement piéton : Oui, pas de problème à signaler

Range vélos : A prévoir dans l'enceinte de l'école

Zones 30 : Tout est mis en place pour qu'elle soit respectée

Opération : Oui, brevet du cycliste en cours dans les quatre écoles de l'entité

Ramassage scolaire : 21 élèves utilisent le bus scolaire

Sécurité et mobilité aux abords des écoles - synthèse et propositions



Ittre - école libre - Rue de la Montagne : 210 élèves

Appréciation générale : Très Bonne.

Aménagement piéton/cyclable : Les nombreux élèves cyclistes utilisent les récents trottoirs. Ok car légal et sans conflit car faibles flux piétons.

Stationnement dépose minute : Pas indispensable.

Stationnement cheminement piéton : Nombreuses places disponibles, cheminements sûrs jusqu'au P2

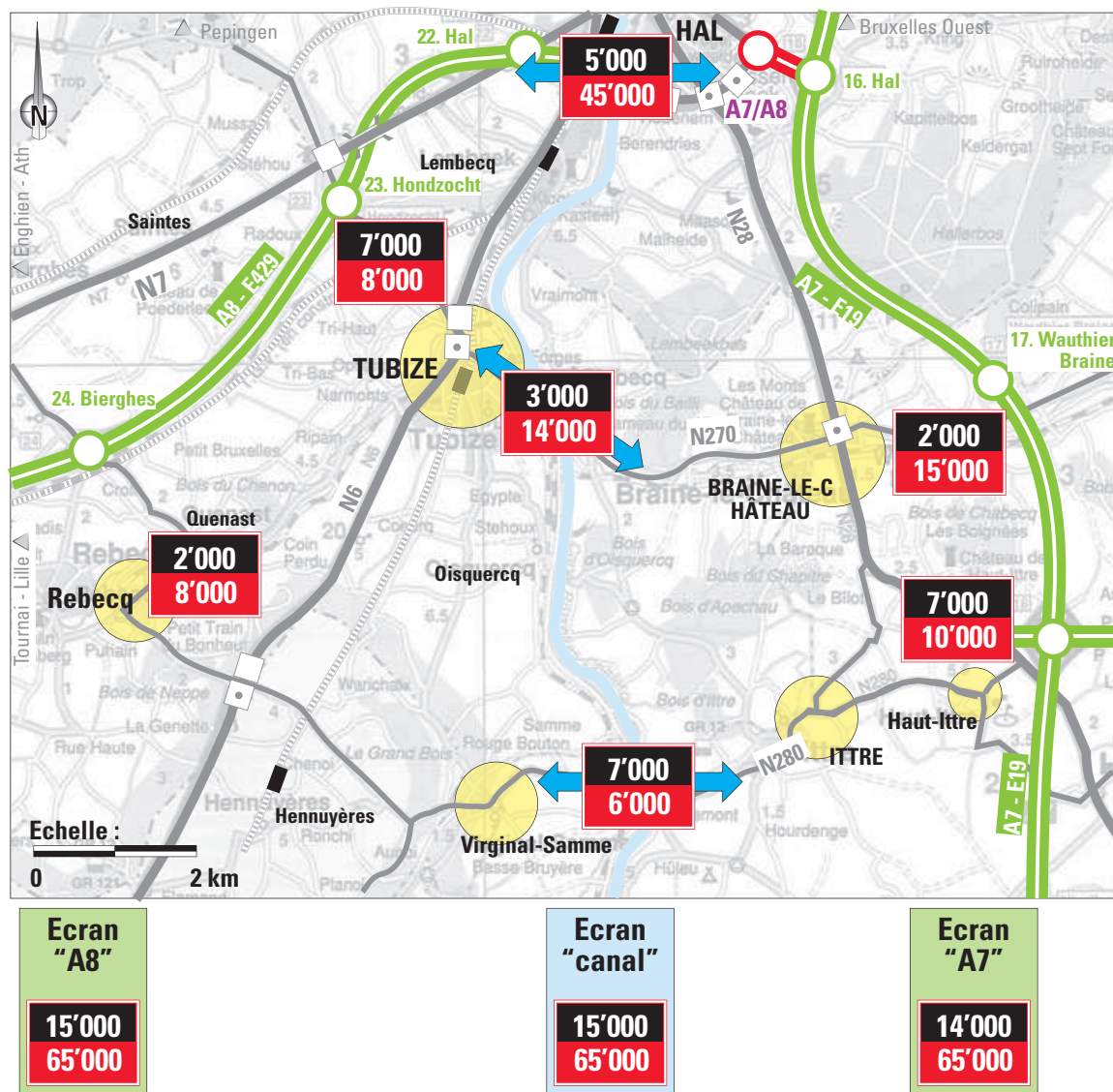
Range vélos : Oui, pas de problème à signaler.

Zones 30 : Oui, mais APS indispensable car vitesses excessives.

Opération : Brevet du cycliste en cours dans les quatre écoles de l'entité.
"Rangs-vélos" accompagnés par parents et véhicule de police : expérience visant à développer le parcours autonome de l'élève.

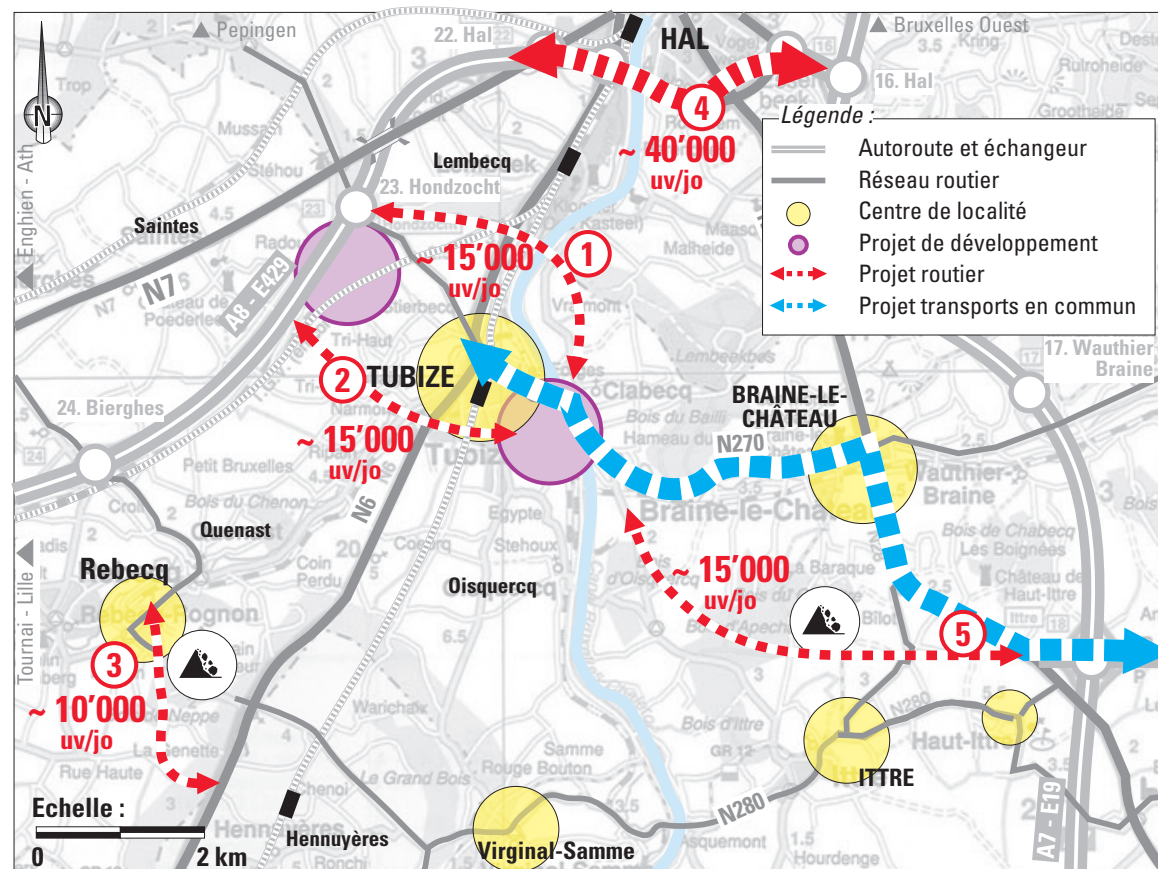
Ramassage scolaire : Bus scolaire, pas de problème à signaler.

Situation actuelle à l'échelle intercommunale : charges de trafic et réserves de capacité



- Les principaux axes Est-Ouest présentent à ce jour de très faibles réserves de capacité, essentiellement concentrées au Sud (N280), sur un itinéraire inadapté et situé à l'écart des développements urbanistiques envisagés.
- Trois écrans Nord-Sud aux charges de trafic et aux réserves de capacité fort similaires, mais ces réserves sont sur des itinéraires que chaque PCM recommande de soulager...

Solutions à l'échelle intercommunale : scénario 1 - cumul d'infrastructures isolées



Projets routiers envisagés

coût estimé

- | | | |
|---|--|----------------------|
| ① | Contournement Nord de Tubize (reports du transit Est-Ouest, désenclavement du secteur Nord-Est) | ~ 10 millions € |
| ② | Contournement Sud-Est et Sud-Ouest de Tubize (report du transit Nord-Sud N6, accessibilité au secteur des Forges) | ~ 10 millions € |
| ③ | Liaison N6-A8 (substitution de la liaison existante) | ~ 10 millions € |
| ④ | Assainissement de la traversée de Hal (désengorgement par un dénivelé) | ~ 50 à 60 millions € |
| ⑤ | Contournement de Braine-le-Château et d'Ittre (avec desserte de la Sablière) | ~ 15 millions € |

TOTAL

~ 95 à 105 millions €

(prix TTC, □ 20%)

Projet E-O structurant relatif aux transports collectifs

RapidoBus proposé entre Tubize, Braine-le-Château, Ittre et Braine-l'Alleud (hors évaluation du coût)

Pour les projets 2, 3 et 5, le besoin de liaison est avéré, mais leur tracé n'est pas connu et devra être étudié

Ecran "A8"

(En regroupant les projets ② et ③)

~65'000 uv/jo offerts

en considérant ~10'000 uv/jo de transit reportés et ~10'000 uv/jo liés à la fermeture de la Drève Léon Jacques)

Ecran "canal"

(y compris report de 10'000 uv/jo en transit à Tubize)

~55'000 uv/jo offerts

Ecran "A7"

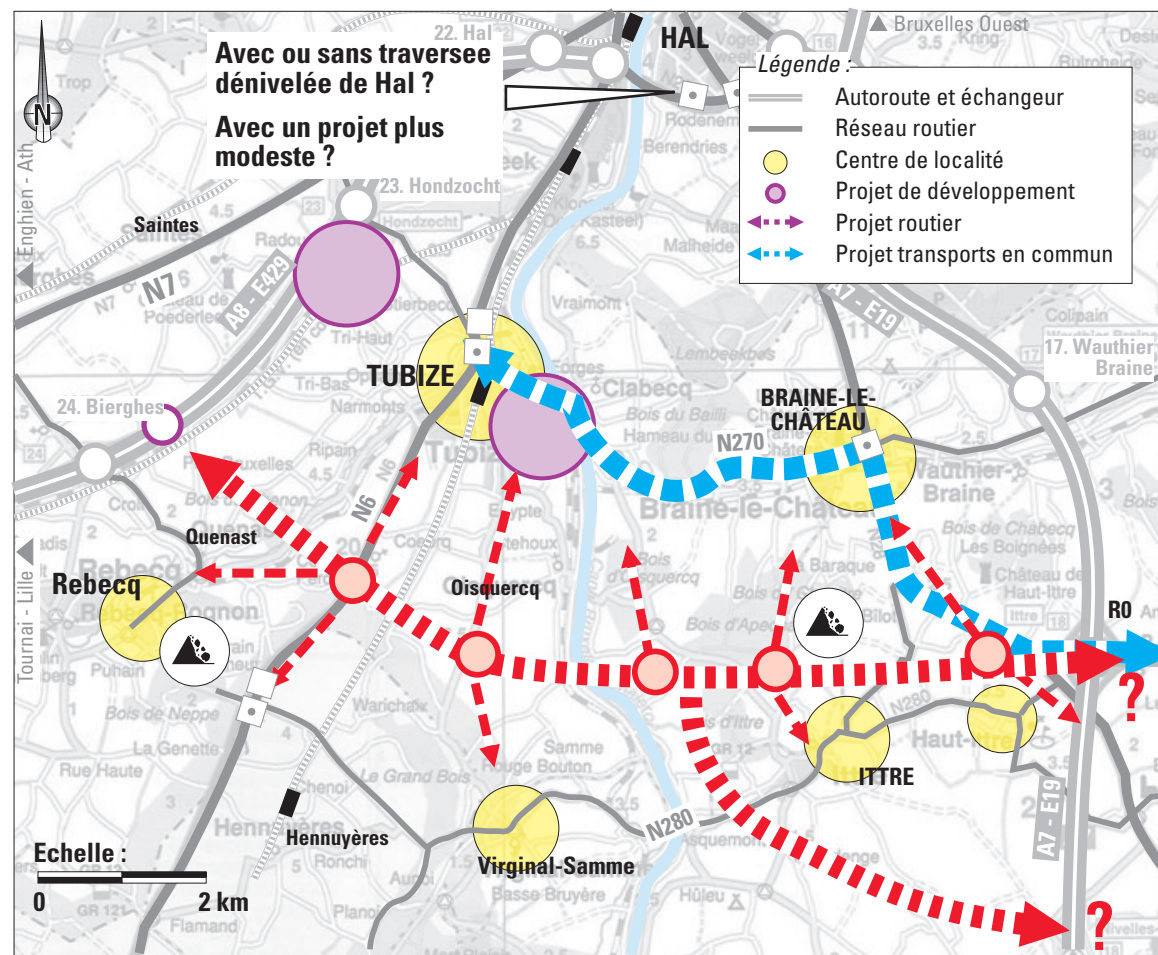
y compris reports de 7'000 à 8'000 uv/jo en transit à Braine-le-Château et 3'000 à 4'000 uv/jo à Ittre)

~55'000 uv/jo offerts

Solutions "dispersées" et peu performantes du point de vue du rapport d'investissement / utilité

Une solution pour le goulot de Hal qui ne nécessite pas la fermeture de l'A8 pendant le chantier (reports impossibles à assumer)

Solutions à l'échelle intercommunale : scénario 2 - infrastructure globale



Capacités offertes sur les écrans "A8", "Canal" et "A7" :

Avec 2 x 1 voies :	Avec 2 x 2 voies aux carrefours :	Avec 2 x 2 voies en section + bips :	2 x 2 voies et carref. dénivelés :
~15'000 uv/jo	~25'000 uv/jo	~30 à 35'000 uv/jo	> 40'000 uv/jo

Une "collectrice" pour l'Ouest du Brabant wallon :

- de type RGG, aux contraintes de gabarit moins fortes qu'une autoroute. A ce stade de la réflexion, le besoin de liaison est avéré, mais son tracé n'est pas connu et devra être étudié
- desservant l'ensemble des centres de localité et des projets de développement (par des raccordements aux voiries existantes essentiellement)
- se raccordant à l'échangeur de Haut-Ittre, mais avec peu de capacité en continuité sur le R0, ou orientée vers la N25 au Sud-Est, en relation avec les pôles d'emplois et d'enseignement
- réalisable par étape, avec 1 voie par sens, puis deux voies à hauteur des carrefours et finalement 2 X 2 voies en section, voire avec des carrefours dénivelés, s'il y a lieu à terme
- avec des mesures d'accompagnement très fortes en traversée des localités soulagées, afin d'y empêcher tout retour ultérieur des flux de transit reportés sur la liaison
- coût estimé ~ 45 à 50 millions € (prix TTC, + 20% pour 2X2 voies)

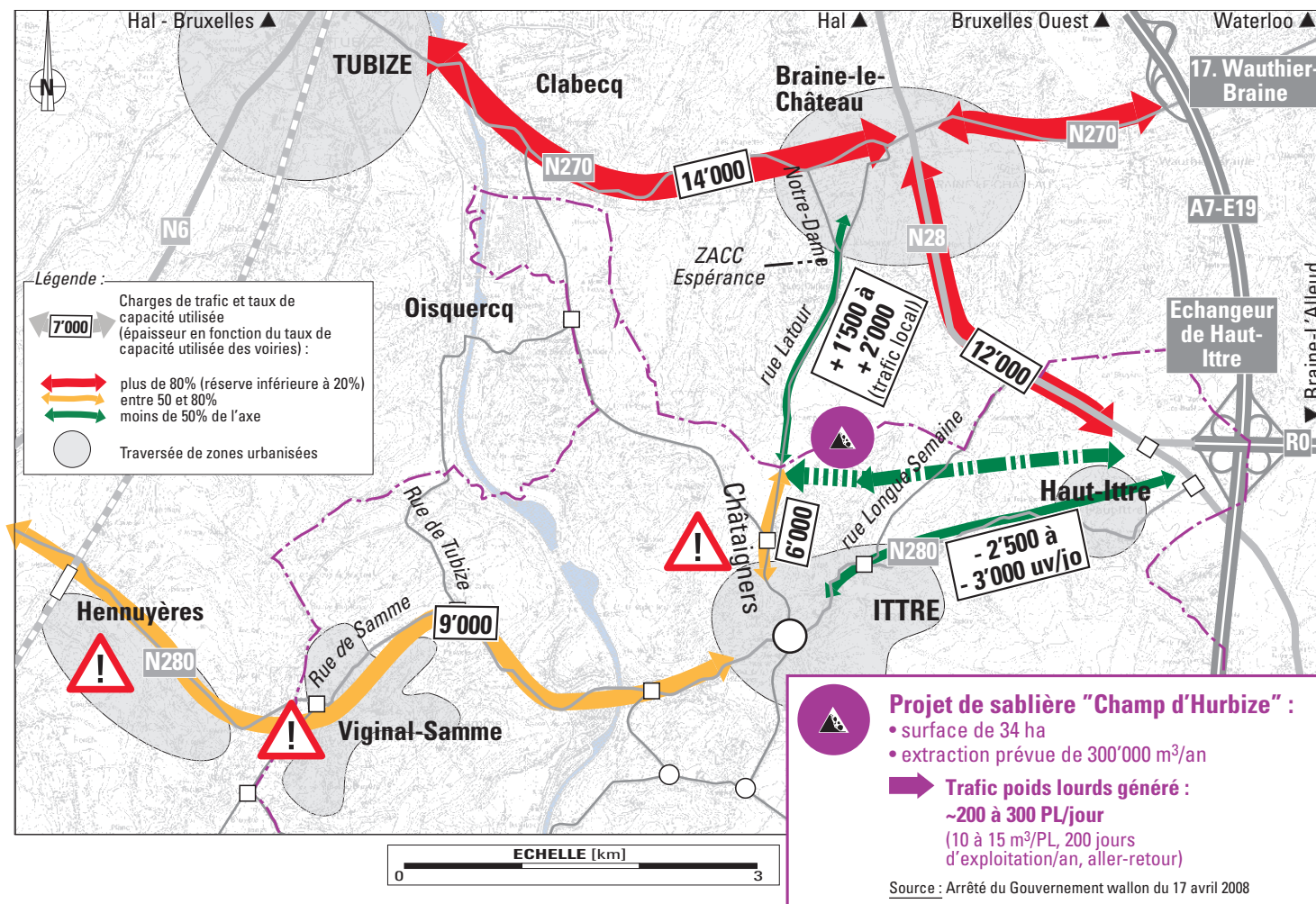
Projet E-O structurant relatif aux transports collectifs

RapidoBus proposé entre Tubize, Braine-le-Château, Ittre et Braine-l'Alleud (hors évaluation du coût)

Le scénario 2 seul permet à la fois de résoudre le problème du transit Est-Ouest et de répondre aux besoins de l'ensemble des développements

Compte tenu des risques d'appel de transit, le Plan Provincial de Mobilité du Brabant Wallon privilégie le scénario 1 (tunnel en traversée de Hal sur l'A8) et n'envisage ce scénario 2 de la collectrice du Brabant Wallon Ouest que comme solution de repli

Route de la Sablière : variante 1 - enjeux en cas de prolongement court, jusqu'à la rue Latour



Un prolongement court de la voirie d'accès à la Sablière, de moins de 200 mètres, permettrait :

- de soulager sensiblement la portion Est de la N280, étroite, sinueuse et pentue, ainsi que la rue de la longue Semaine, d'environ - 2'500 à - 3'000 uv/jo au total
- de désenclaver le quartier de la rue Notre Dame, de la rue Latour et de la ZACC de l'Espérance (voir le PCM de Braine-le-Château), soit ~ 1'500 à 2'000 uv/jo reportés sur la route de la Sablière

Avec cette première variante de valorisation de la route de la Sablière :

- la N270 ne serait pas soulagée en traversée de Braine-le-Château
- la route serait fréquentée "naturellement" par un flux faible, de l'ordre de ~ 4'000 à 5'000 uv/jo
- une réserve de capacité d'environ 10'000 uv/jo subsisterait sur la route de la Sablière et d'environ 5'000 à 8'000 sur la N270 en traversée d'Henuyères et de Vignal

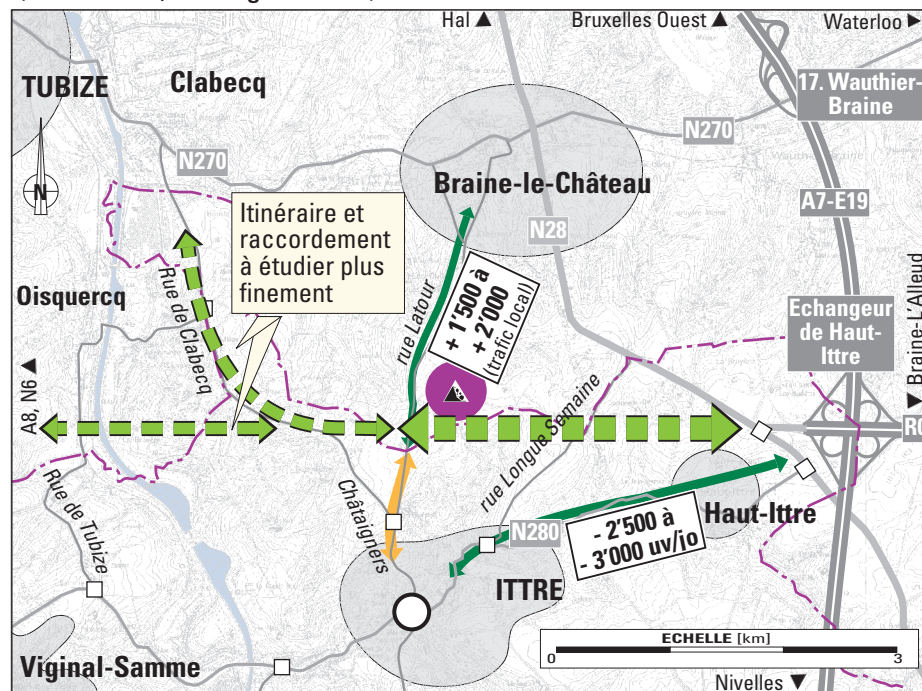


Ces réserves de capacité, dans un secteur sous haute pression automobile et sur un itinéraire d'accès à l'échelle de l'échangeur d'Haut-Ittre, s'accompagneraient inmanquablement d'un fort appel de transit sur la N280 à l'Ouest :

- saturant le rond-point d'Ittre et la rue des Châtagniers
- avec des incidences fortes en traversée de Vignal et d'Henuyères

Route de la Sablière : variante 2 - prolongement long pour contourner Ittre, Haut-Ittre et Braine-le-Château

L'aménagement d'une route "longue" est recommandé, prolongée jusqu'à la rue de Clabecq (scénario 1, voir figure 3.1.4) ou sous la forme d'une collectrice du Brabant Wallon Ouest (scénario 2, voir figure 3.1.5) ...

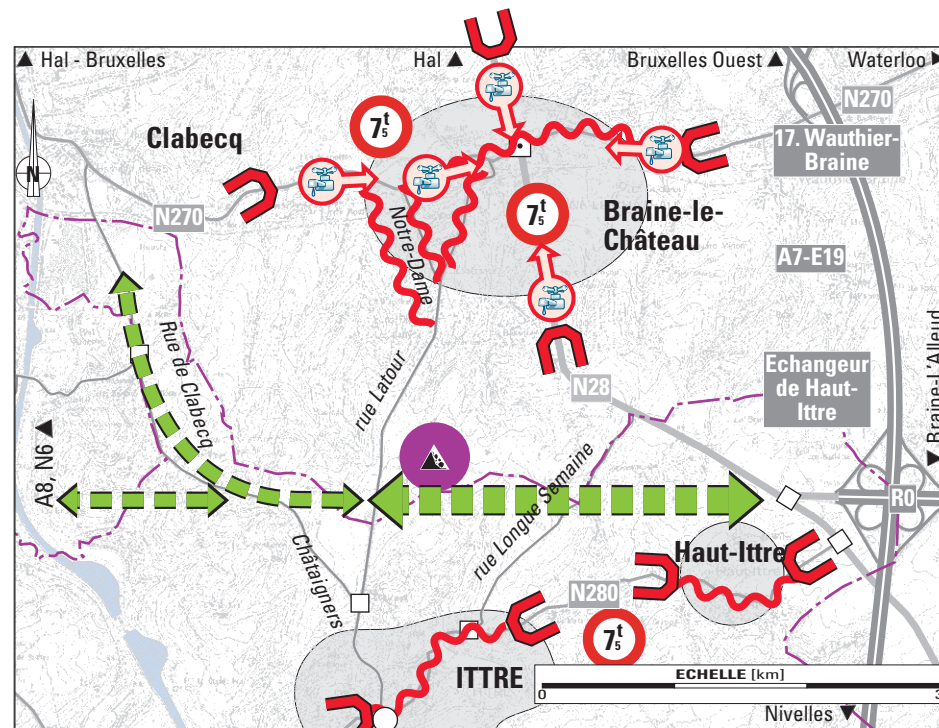


... Car elle permet :

- de protéger Ittre, Haut-Ittre et Braine-le-Château
- d'y dévier, en plus des 4 à 5'000 uv/jo de la variante 1 (route "courte"), + 7'000 à 8'000 uv/jo de la N270 traversant Braine-le-Château

... Donc de recréer un niveau de saturation sur la nouvelle route dans le tronçon Est dès la rue de Latour équivalent à celui rencontré actuellement sur la N280 à Ittre et Haut-Ittre, afin de ne pas "aspirer" du trafic de transit à plus large échelle

... À condition d'en tirer parti pour fortement dissuader le transit en traversée d'Ittre, d'Haut-Ittre et de Braine-le-Château



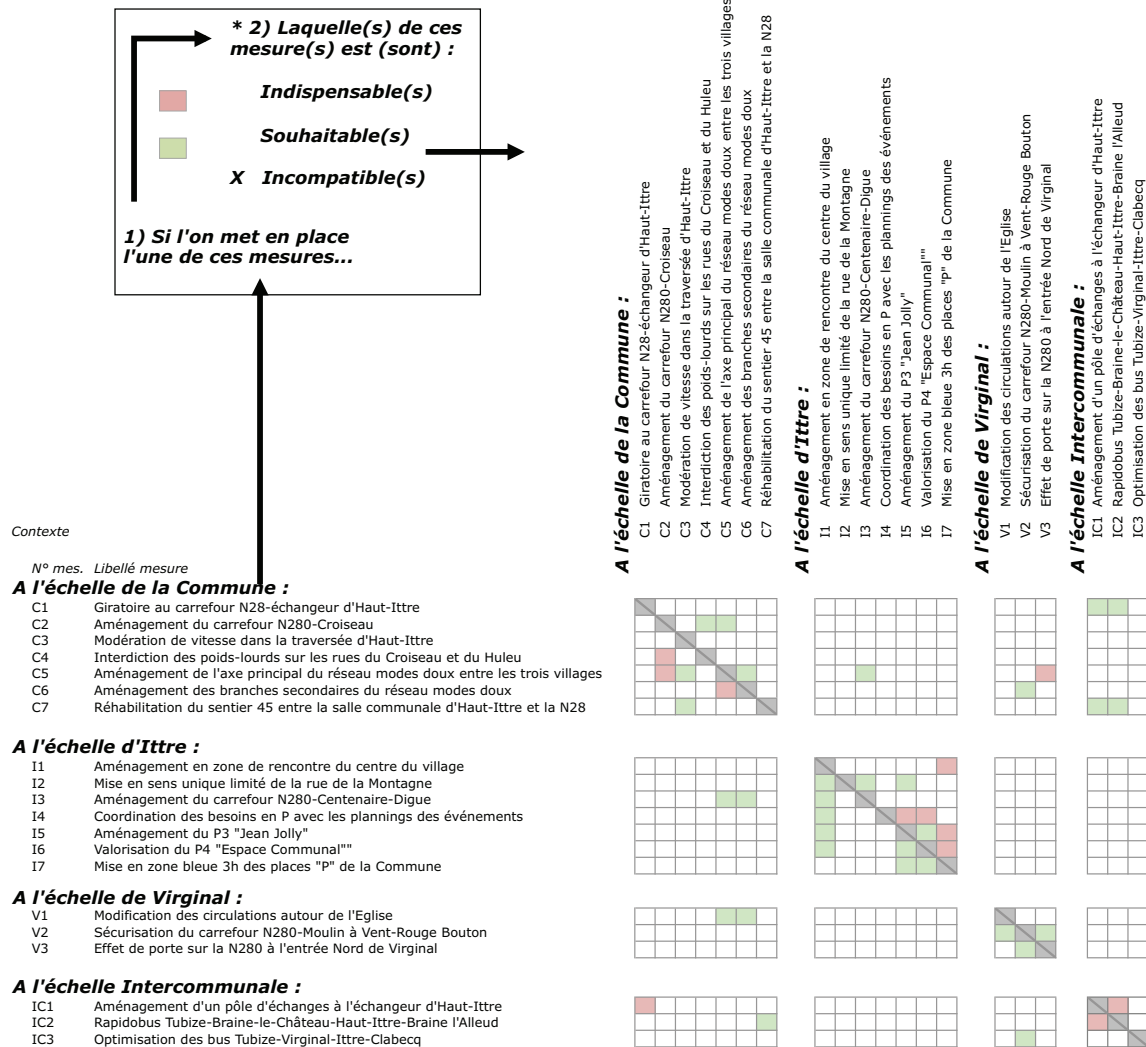
Mesures préconisées à Ittre et Haut-Ittre :

- renforcement des effets de portes aux entrées des villages
- modération (voir figure 3.7.x) et sécurisation des cheminements piétons et modes doux (voir figure 3.4.x)

Le PCM de Braine-le-Château prévoit une approche similaire, plus :

- des contrôles d'accès automobiles grâce aux feux
- la maîtrise du transit dans les quartiers

Sur les N270 et N280 : interdictions de circulation de poids-lourds, exceptés bus et desserte locale

**Principes de mise en oeuvre :**

Esq. / Fig. Gestion.	Notion de coût	Priorité	Indicateurs	Objectifs visés
fig 3.2.1 SPW/Commune	€€€	CT	Capacité utilisée, taux d'accident	pas de file sur l'autoroute
fig 3.2.1 SPW/Commune	€€	CT	Capacité utilisée, taux d'accident	pas de blessés graves
fig 3.2.2 TEC BW	€€	MT	V85	<30 km/h
fig 3.7.1 TEC BW	€	CT	Fréquentation	Pas de PL sauf trafic local
fig 3.4.1 SPW/Commune	€€€	CT	Comptages vélo	>50 cyclistes/jo
fig 3.4.1 SPW/Commune	€€€	MT	Comptages vélo	>10 cyclistes/jo
fig 3.4.4 Commune	€€	MT	Comptages vélo	>30 piétons/cyclistes/jo
fig 3.2.4 Commune	€€	CT	V85	<20 km/h
fig 3.2.4 Commune	€	CT	Transit par le centre	Pas de circulation en contre-sens
fig 3.2.4 SPW/Commune	€€	MT	Capacité utilisée, taux d'accident	Pas de blessés graves
/ Commune	€	CT	Taux d'occupation	<90 %
fig 3.5.2 Commune	€€	CT	Taux d'occupation	>80 % les soirs d'événements importants
fig 3.5.2 Commune	€	CT	Taux d'occupation	Occupation en soirée
/ Commune	€	CT	Taux de rotation	Pas d'usagers de longue durée recensés
fig 3.2.2 Commune	€	CT	/	/
fig 3.2.2 SPW/Commune	€€	CT	Capacité utilisée, taux d'accident	Pas de blessés graves
fig 3.2.2 SPW/Commune	€	MT	V85	<50 km/h
fig 3.3.2 SPW/Commune/€€€	€€€	CT	/	/
fig 3.3.2 SRWT/TEC BW	€€	MT	Fréquentation, Vitesse Commerciale	Similaire aux autres Rapidobus du BW
fig 3.3.5 TEC BW	€€	CT	Fréquentation	Hausse de 20% à l'horizon 2020

CCC > 100'000 C TTC CT = court terme 2010-2014

CC > 20'000 < 100'000 MT = moyen terme > 2015

C < 20'000 LT = long terme > 2020