

Service Public de Wallonie

Commune de Rixensart

■ Rixensart – PLM de la gare de Genval

RECUEIL DE FIGURES PRESENTEES AU COMITE TECHNIQUE N°2

Janvier 2012

Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Directeur d'étude	Chef de projet	Ingénieur d'étude
0361_110-pre-pz-rec fig presentees CT2 180112.docx	1	18.01.12	-	TA	TA	PZ

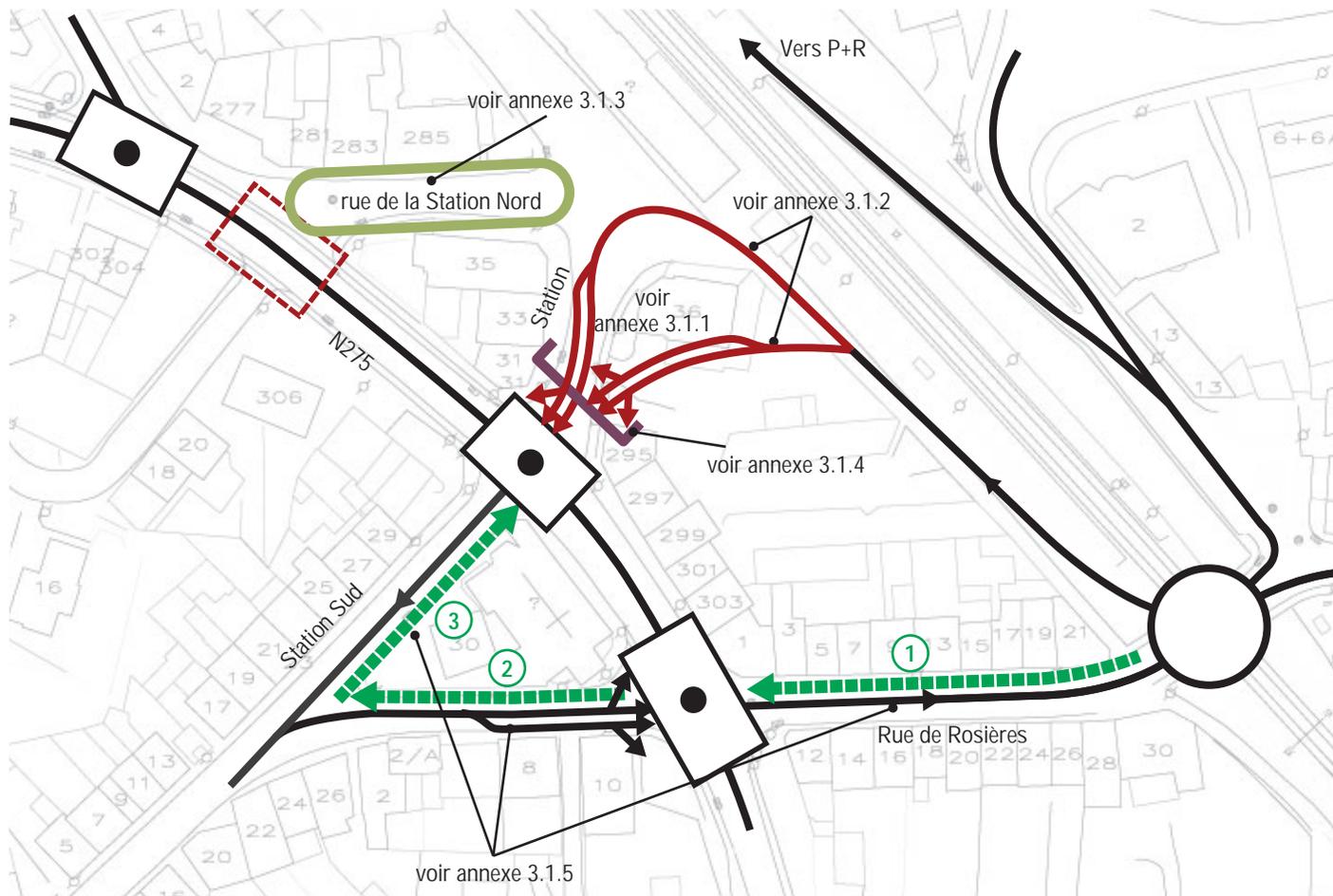
Contact :

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils
 Boulevard Frère Orban 3
 5000 NAMUR
 T +32 81 22 45 66 F +32 81 22 45 68
 namur@transitec.net
www.transitec.net



■ Enjeux pour le secteur gare - Éléments fixes et variables

Figure n°3.1.1



■ Éléments fixes

- calibrage à deux voies des rues de Rosières et de la Station : voir annexe 3.1.1

■ Éléments variables à analyser

• Quel itinéraire voiture descendant ?

- ➔ itinéraires VP envisagés (fig 3.1.2)

• Aménagement de la rue de la Station Nord :

-  Piétonnisation ?
-  Maintien ou suppression du carrefour ?

• Aménagement de la rue de la Station :

-  Quels profils en travers adopter par rapport aux contraintes de capacité et de gestion des carrefours ?

• Continuité vélo

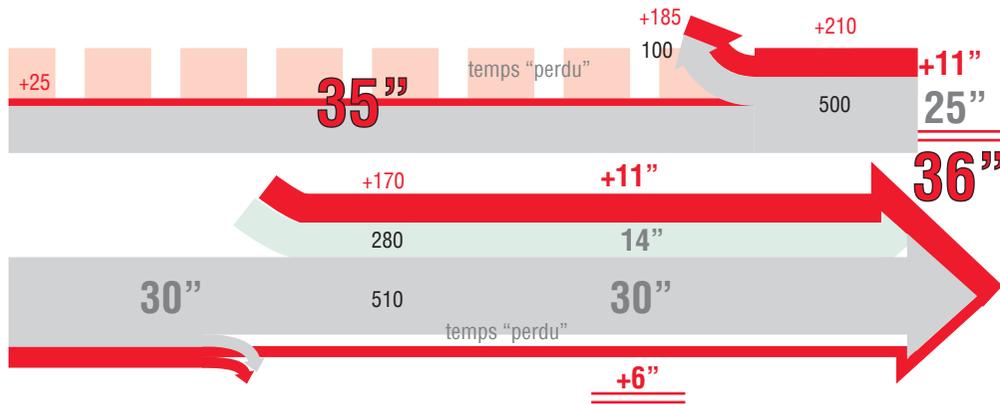
-  SUL à étudier rue de Rosières (1 et 2) et rue de la Station (3) par rapport à leur plus value et à la sécurité des cyclistes. voir figure 3.2



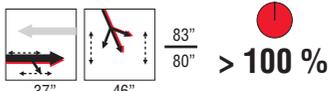
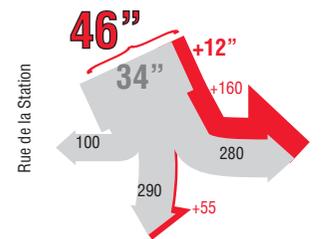
■ **Éléments fixes : Calibrage automobile requis pour assurer la capacité des carrefours**

Annexe n°3.1.1

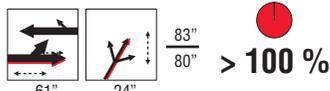
Rappel des enjeux de capacité



Capacité insuffisante si trois mouvements concentrés sur une voie :



(Hors contraintes de coordination)

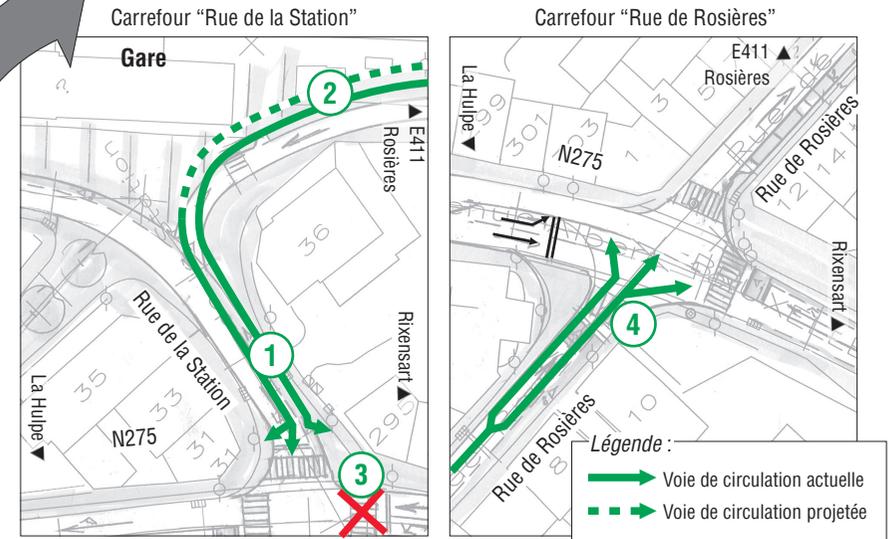


(Hors contraintes de coordination)

Légende :

590	Charges de trafic actuelles à l'heure de pointe du soir du vendredi [uv/h]
+140	Charges de trafic supplémentaires générées par le projet à l'heure de pointe du soir du vendredi [uv/h]
30''	Temps de vert nécessaire à l'écoulement des charges de trafic actuelles [seconde] selon un cycle de 90''
+7''	Temps de vert nécessaire à l'écoulement des charges de trafic supplémentaires générées par le projet [seconde] selon un cycle de 90''

Il faut 2 voies sur les transversales

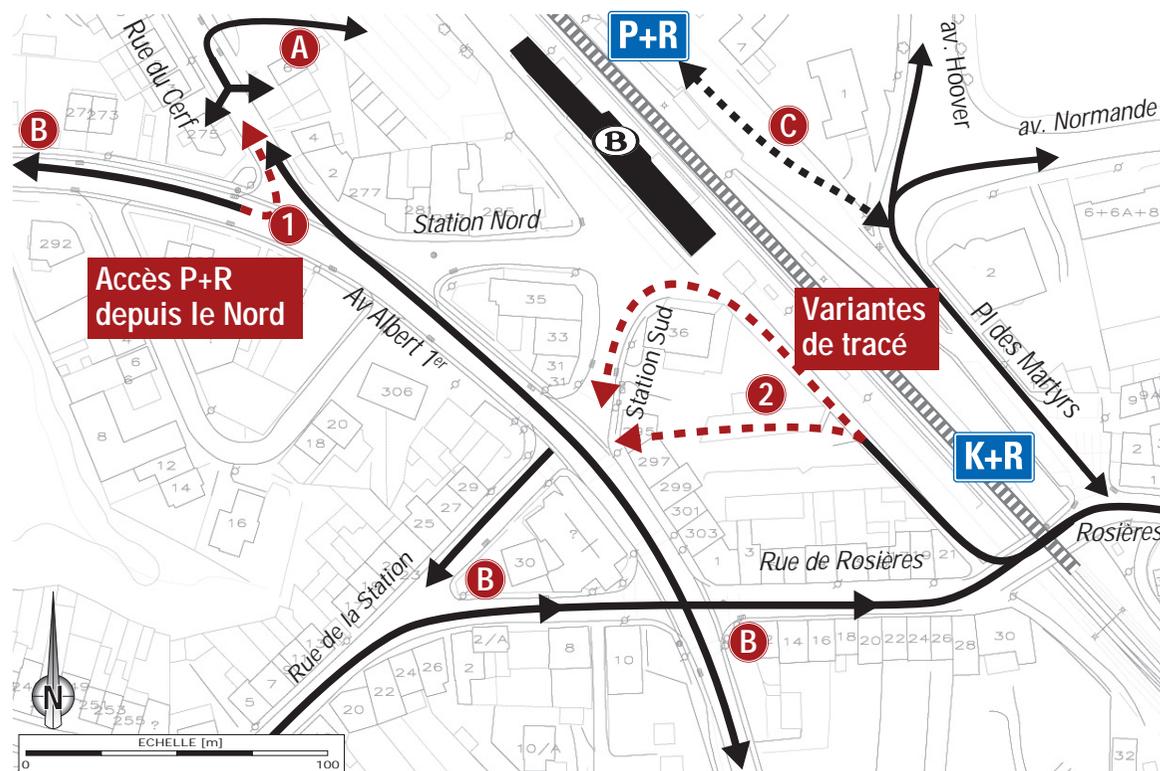


- 1 **Nécessité d'un calibrage automobile à 2 voies**
(une voie tout-droit / tourne-à-droite et une voie de tourne-à-gauche)
- 2 **Faisabilité d'aménager 2 voies sur 70 à 80 mètres ?**
- 3 **Traversée piétonne en conflit avec le tourne-à-gauche, à supprimer ?**
- 4 **Nécessité d'un calibrage automobile à 2 voies**
(mise à sens unique de la rue de Rosières Sud)
→ **Quelle faisabilité ?**



■ Accès au P+R et circulations automobiles

Figure n°3.1.2



Accès existants préservés :

- A** Entrées-sorties actuelles du P+R en relation avec le Sud (N275, rue de la Station), mais canalisées sur le N275 et la rue du Cerf
- B** Principales liaisons existantes : N275 rues de la Station et de Rosières (mises à sens unique)

Nouvel accès :

- C** Entrées-sorties en relation avec l'Est des voies SNCB par une rampe depuis la place des Martyrs

Accès à peaufiner :

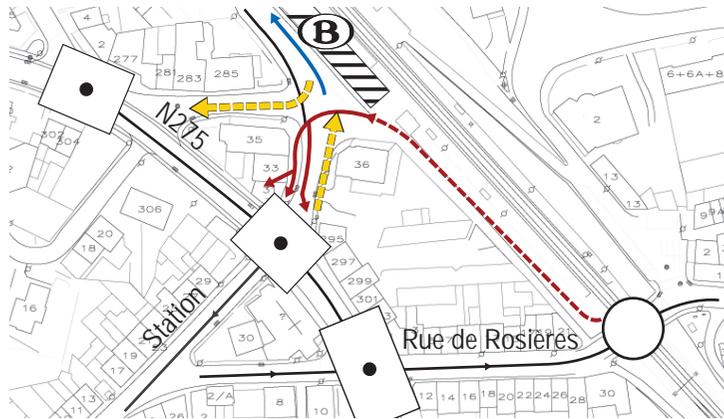
- 1** Accès P+R depuis le Nord-Ouest :
Quel intérêt à maintenir le tourner-à-gauche ?
 - Itinéraire possible d'accès au P+R en amont par la rue du Cerf
 - Pas de possibilité de voie de présélection de tourner-à-gauche, donc détériorerait la fluidité du trafic sur la N275
- 2** Variantes de tracé entre le rond-point sur les voies SNCB et la N275, voir annexe 3.1.2



Nouvelle voirie Nord - Analyse des variantes de tracé

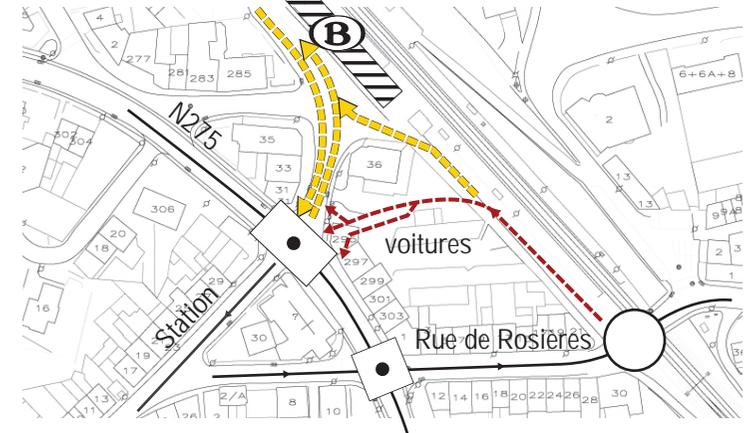
Annexe n°3.1.2

Variante A



- Bâtiments SNCB
- Carrefour à feux et voirie
- Nouvelle voirie voitures
- Nouvelle voirie bus

Variante B



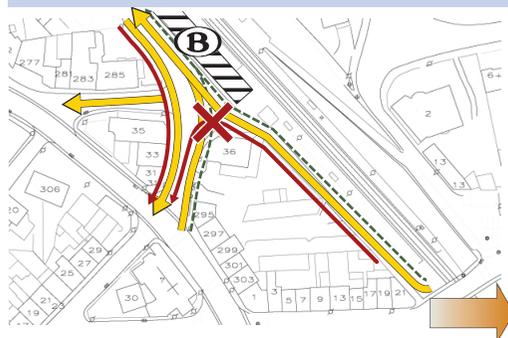
Accès à la gare des bus :

- Mixité des flux voitures avec les bus en sortie de la gare

moins bonne performance des transports en commun

Gestion des conflits :

- Conflit non régulé entre les voitures descendantes avec les bus et vélos en accès à la gare.
- Difficulté en cas d'utilisation de la rue de la Station Nord pour la gestion des conflits (voir annexe 3.1.3) à limiter aux bus + desserte locale.



- Flux bus
- Flux voitures
- Flux vélos
- Zone de conflit

Envisageable, mais non recommandé en termes de performance des TEC et de gestion des conflits d'accès bus et vélo par Station Sud

Accès à la gare des bus :

- Possibilité de prioriser efficacement les bus en sortie de gare, avec une distinction bus/voitures.

Faisabilité

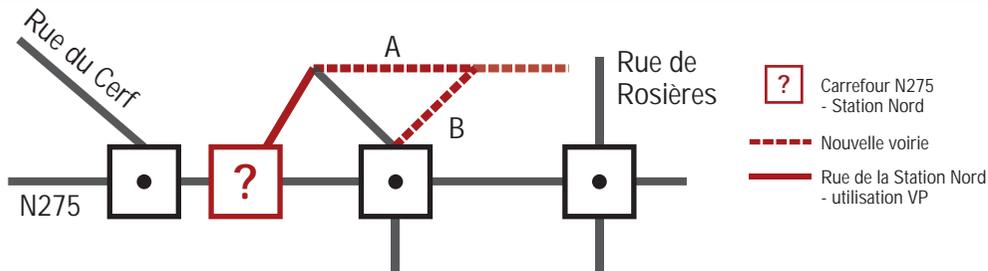
- Nécessité d'un calibrage à 2 voies sur la nouvelle voirie
- Contraintes de giration : vérifier la nécessité d'expropriation.

Faisabilité à vérifier (calibrage et giration)

Rue de la station Nord : à maintenir ou à piétonniser ?

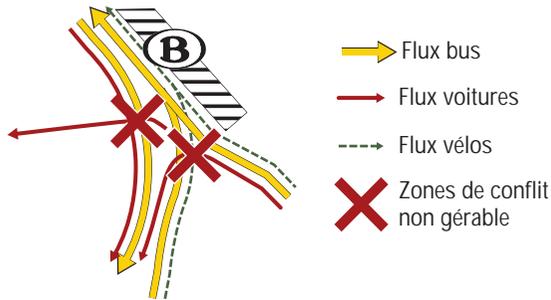
Annexe n°3.1.3

Maintien pour la circulation automobile



- Carrefour supplémentaire à intégrer à la régulation de l'axe N275
- Carrefour à exploiter en tourne-à-droite uniquement, pour des raisons de sécurité et de fluidité de trafic

En cas de choix de l'itinéraire A pour la nouvelle voirie



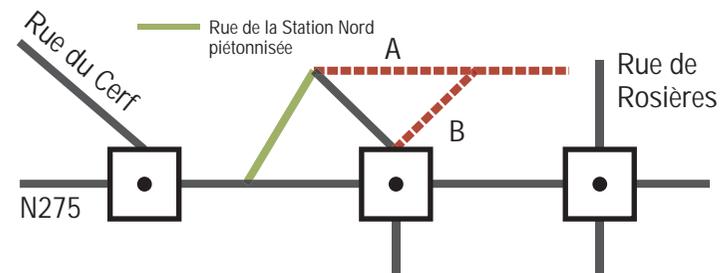
Zone de conflits multiples très difficilement gérables :

Risques d'autoblocages

- En cas de choix de l'itinéraire B pour la nouvelle voirie
- Le maintien de la circulation automobile sur la rue de la Station Nord présente peu d'intérêt (ne concerne qu'environ 100 véhicules)

NON RETENU

... ou piétonnisation



- Intérêt limité en termes de circulation voitures
- Difficulté d'insertion au carrefour avec la N275
- Mise en valeur possible par traitement paysager
- Cheminement piéton de qualité pour accès à la gare depuis le Nord

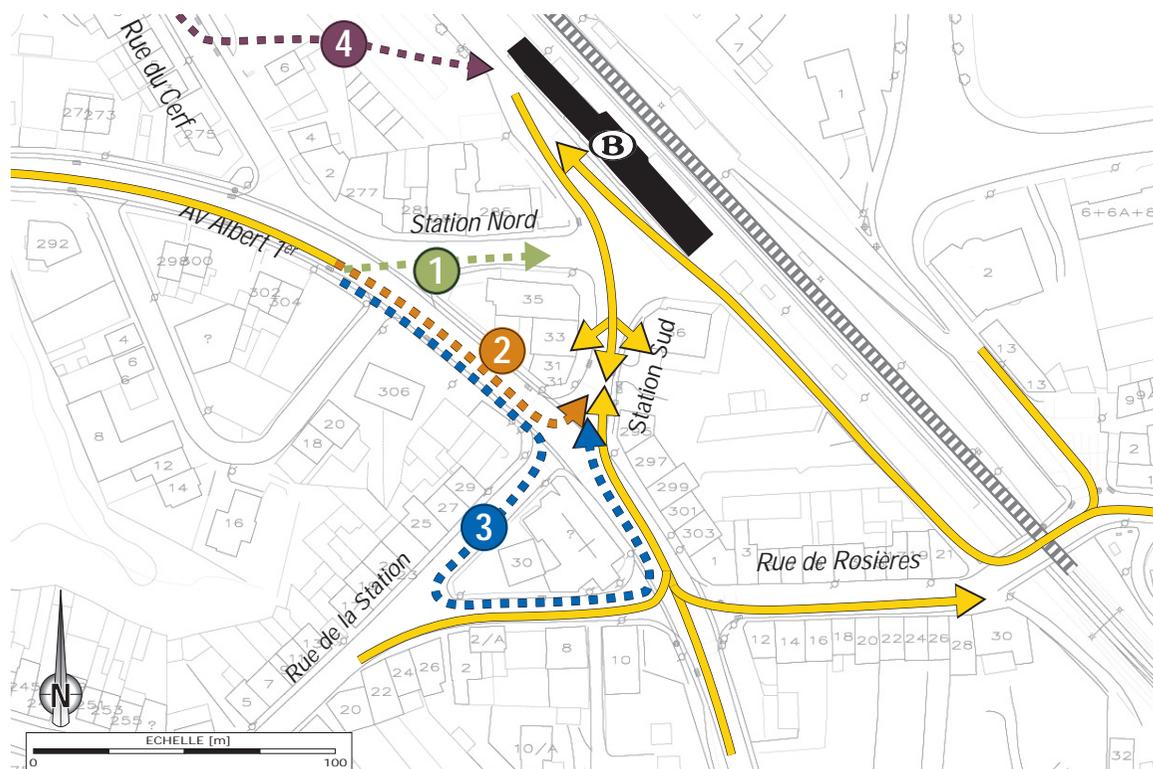
RECOMMANDÉ

La nécessité d'un accès bus ou vélo par le Nord pourrait amener l'aménagement d'un espace mixte bus, piétons, cycles sur la rue de la Station Nord (voir figures 3.1.3 et 3.1.4)



■ Accès des bus au pôle d'échange

Figure n°3.1.3



Accès des bus depuis le Nord-Ouest : Entrée de gare : trois variantes d'accès

- ① • Rue de la Station Nord - voir annexe 3.1.6
- ② • Rue de la Station Sud
 - cette variante détériore la fluidité du trafic sur la N275 (pas de stockage du tourner-à-gauche possible)
 - pas/peu de possibilité de prioriser les transports en commun

 **Envisageable**
à affiner avec l'étude de régulation

- ③ • Rue de la Station / rue de Rosières
 - Accès indirect (détour d'environ 200 mètres)
 - Fluidité du trafic sur la N275 au carrefour
 - Problèmes de giration

 **Non retenu**

- ④ • Accès via détour par la rue du Cerf ?

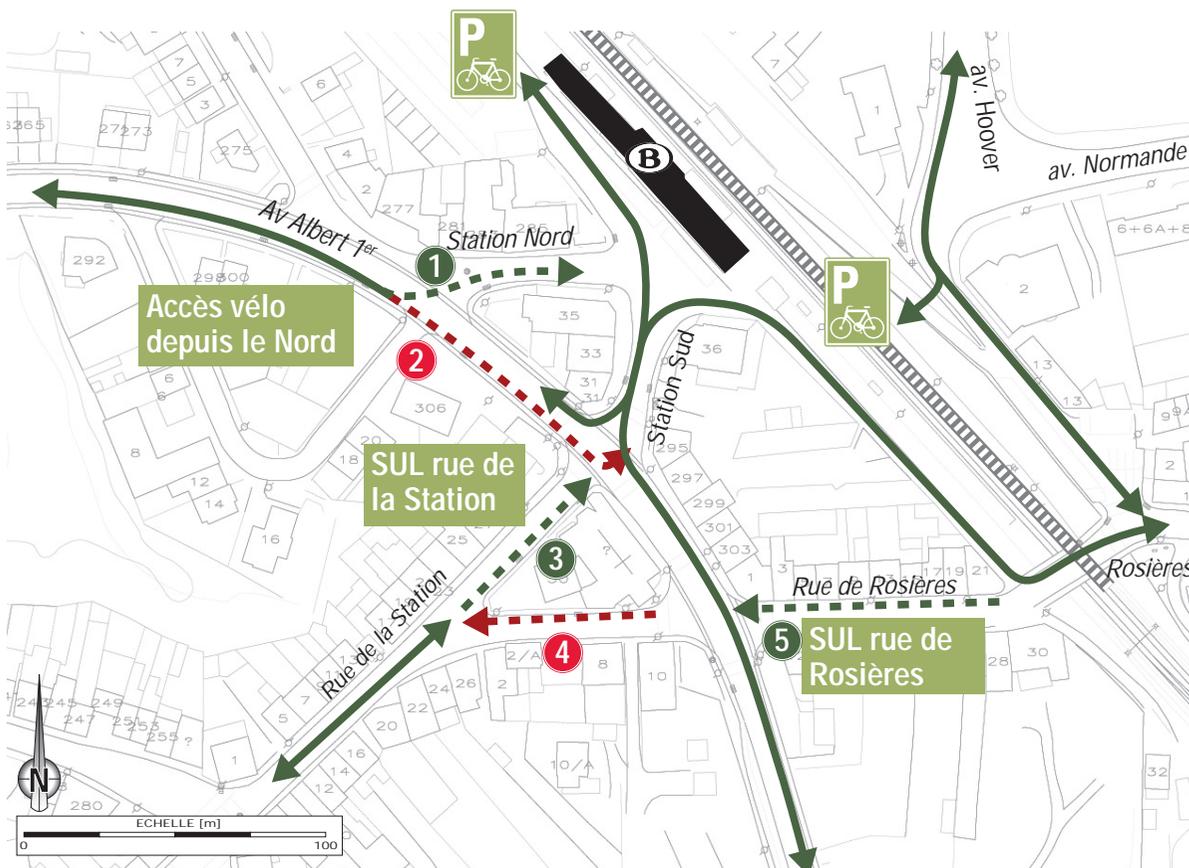
Accès des bus depuis le Sud-Ouest (N275, rue de la Station) maintenus

Sortie du pôle d'échange maintenue par la rue de la Station



■ Circulations des cyclistes et accès à la gare

Figure n°3.1.4



Accès vélo depuis le Nord :

Deux variantes d'itinéraire

- ① Rue de la Station Nord
- Itinéraire direct
 - Possibilité d'organiser la traversée cyclable pour l'accès à une zone de circulation apaisée en entrée de gare (voir esquisse)

➡ **Envisageable et recommandé**
(traversée cyclable à approfondir)

- ② Rue de la Station Sud
- pas d'espace de stockage
 - tourne-à-gauche insécurisant

➡ **A écarter**

- ③ SUL rue de la Station
- Permet un accès direct à la gare en venant de l'avenue des Combattants

➡ **Voir esquisse**
à approfondir en termes de régulation

- ④ SUL rue de Rosières Ouest
- Inconciliable avec le maintien de deux voies automobiles et du stationnement

- ⑤ SUL rue de Rosières Est
- Permet un itinéraire Est-Ouest direct, sans passer par la gare

➡ **Voir esquisse**
à approfondir en termes de régulation

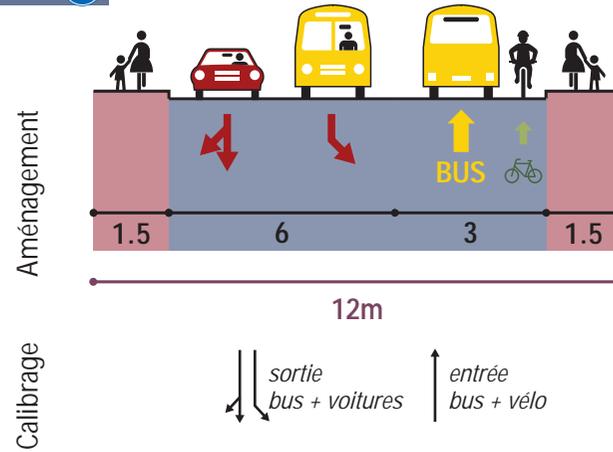


Stratégie de régulation : profils en travers envisagés pour la rue de la Station Sud

Figure n°3.3.1

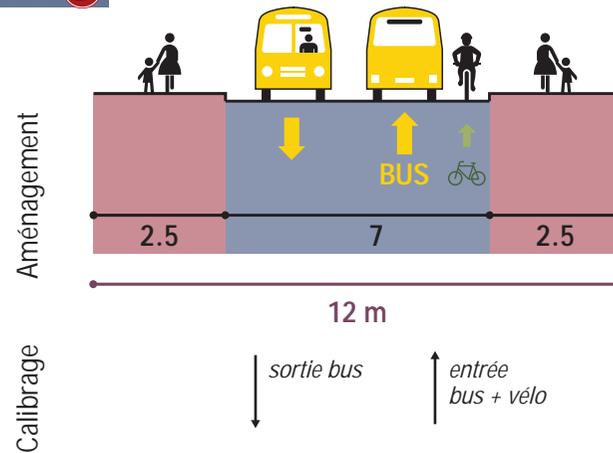


Variante **A**

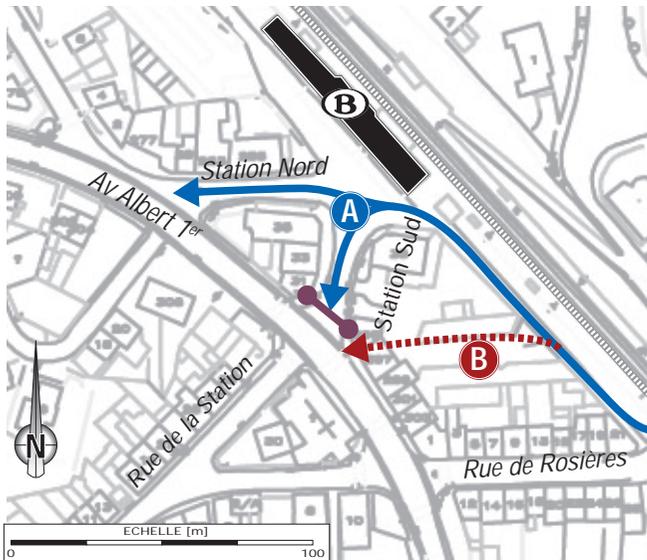


- Pas de phase spécifique TC
- Pas d'impact sur la régulation du carrefour
- trottoirs trop étroits
- giration en sortie en tourne-à-droite

Variante **B**



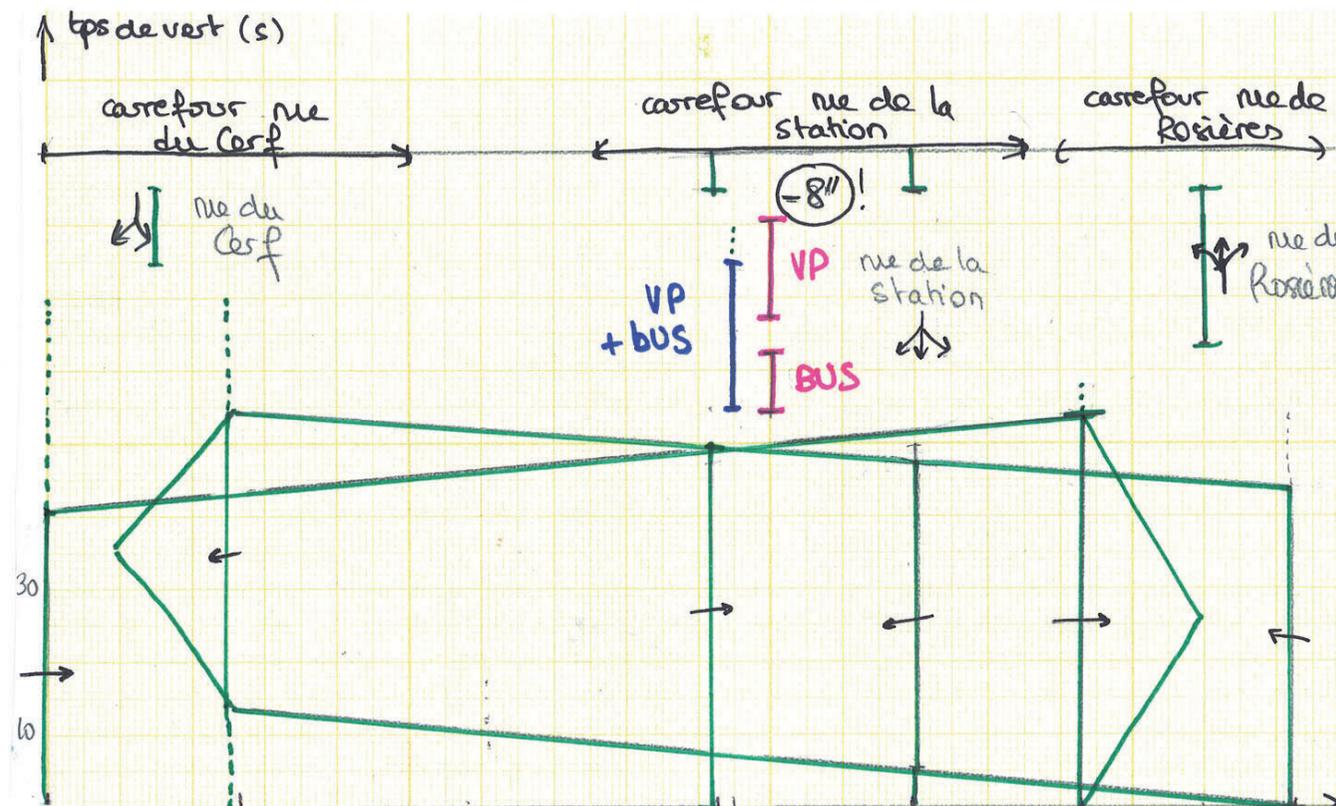
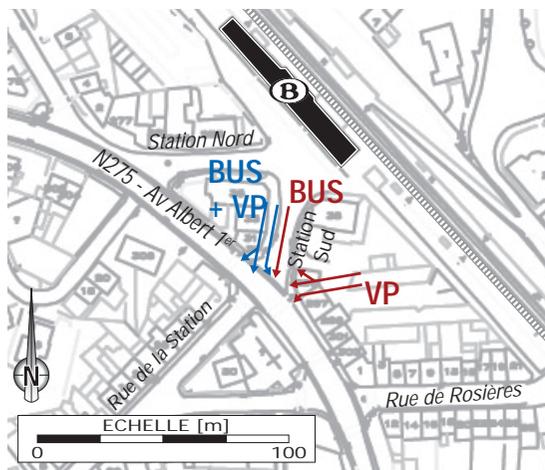
- Sortie automobile distincte (nouvelle voirie)
- Lucarne à mettre en place pour la sortie des bus
- Impact sur la capacité utilisée du carrefour (voir figure 3.3.2)





Stratégie de régulation : impact de la nouvelle voirie

Figure n°3.3.2



ESQUISSES

33 285

← + PL

35

⊖
1,5m

12m'

RKO x 1,5

297

299

301

303

min 15m

30

1

3

5

7

9

13

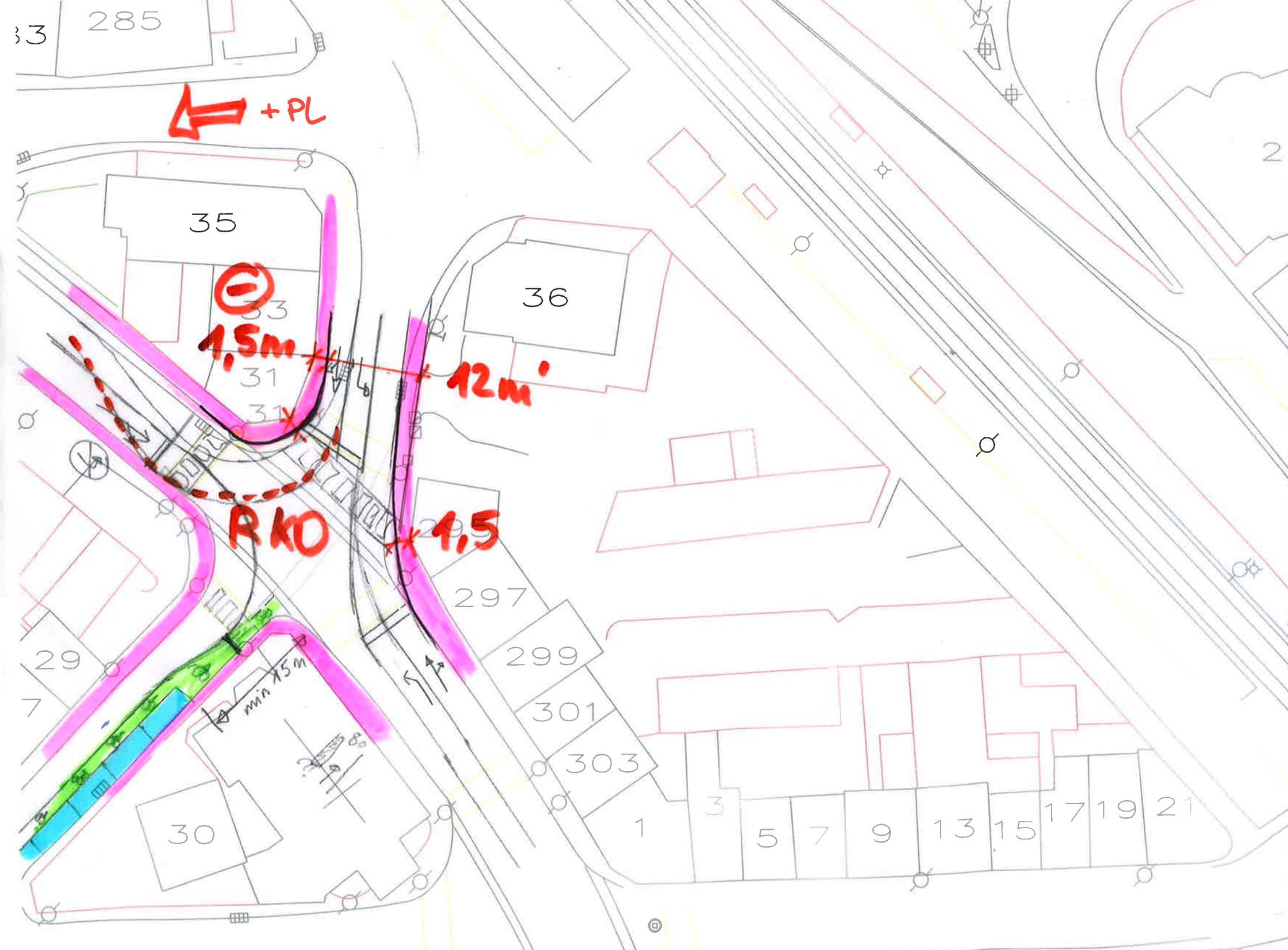
15

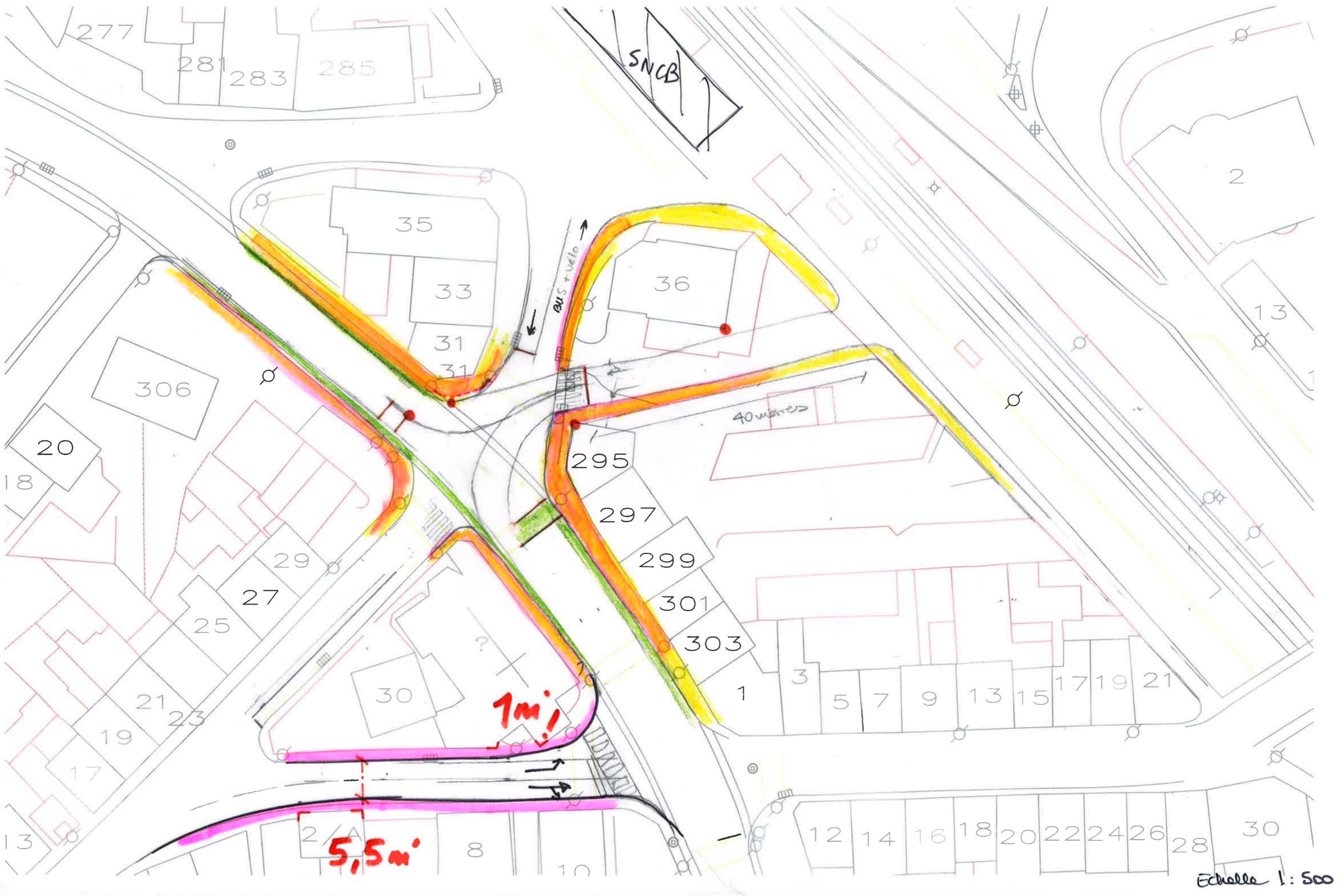
17

19

21

2





SNCB

bus + velo

40 metres

1m!

5,5m!

Echelle 1:500

