



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



Contact :

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils
3, boulevard Frère Orban
B-5000 NAMUR
T 081 22 45 66 · F 081 22 45 68
namur@transitec.net
www.transitec.net



0961-rap-6-bv-PCM_litre_synt_ph3_enq_pub/TA/BV/at

Les modifications apportées suite à l'enquête publique peuvent être repérées dans la table des matières, la liste des figure et le corps du texte, grâce à des astérisques *, placées dans la marge de la page

Table des matières

3. Phase 3 – Propositions.....	8	
■ 3.1Phase 3.1 – Organisation des déplacements à l'horizon 2020.....	8	
■ 3.1.1 Considérations générales à l'échelle du Brabant wallon.....	8	
■ 3.1.2 Options du Plan Provincial de Mobilité (PPM) du Brabant wallon.....	9	*
■ 3.1.3 Implications pour la Commune d'lttre.....	9	
■ 3.2Phase 3.2 – Plan des déplacements motorisés.....	11	
■ 3.2.1 Localisation des enjeux en termes de mobilité.....	11	
■ 3.2.2 Propositions pour la N280.....	11	*
■ 3.2.3 Propositions pour le village de Virginal – Samme.....	13	*
■ 3.2.4 Propositions pour le village d'lttre.....	15	
■ 3.3Phase 3.3 – Plan des déplacements en transports en commun.....	19	
■ 3.3.1 Propositions d'amélioration des liaisons avec lttré en transports en commun.....	19	
■ 3.3.2 Desserte d'lttré par les transports en commun.....	23	
■ 3.4Phase 3.4 – Plan des déplacements des modes doux (piétons, deux roues).....	27	
■ 3.4.1 Principes de prise en compte des modes doux.....	27	
■ 3.4.2 Critères d'élaboration d'un réseau pour les modes doux.....	28	
■ 3.4.3 Schéma modes doux de la commune d'lttré.....	29	*

■ 3.4.4	Les centres de villages : piétons, vélos et personnes à mobilité réduite.....	36	*
■ 3.4.5	L'extension du réseau modes doux	38	
■ 3.4.6	Stationnement pour les vélos.....	38	
■ 3.4.7	Promotion du vélo.....	39	
■ 3.5	Phase 3.5 – Politique du stationnement.....	41	
■ 3.5.1	Gestion du stationnement en journée.....	41	
■ 3.5.2	Gestion du stationnement en soirée.....	43	
■ 3.6	Phase 3.6 – Plan des déplacements scolaires.....	45	
■ 3.7	Phase 3.7 – Transports de marchandises.....	50	
■ 3.8	Phase 3.8 – Mise en œuvre du PCM.....	52	
■ 3.8.1	Mesures prioritaires et mesures liées.....	52	
■ 3.8.2	Mesures prioritaires à court terme (2011-2014).....	52	
■ 3.8.3	Mesures à moyen et long terme (2014 et au-delà).....	54	
■ 3.8.4	Autres outils de mise en œuvre.....	55	

Liste des figures

Phase 1 – Organisation des déplacements à l'horizon 2020

Figure 3.1.1 Situation actuelle à l'échelle intercommunale : charges de trafic et réserves de capacité

Phase 3.2 – Plan des déplacements motorisés

Figure 3.2.1 Synthèse des propositions à l'échelle communale

Figure 3.2.2 Circulation au centre de Virginal – enjeux et propositions *

Figure 3.2.3 Organisation des circulations au centre d'Ittre – Enjeux

Figure 3.2.4 Valorisation potentielle des voiries du centre d'Ittre

Phase 3.3 – Plan des déplacements en transports en commun

Figure 3.3.1 Potentiels d'alternatives à la voiture : enjeux pour les transports en commun à l'échelle intercommunale

Figure 3.3.2 Propositions d'améliorations des liaisons en transports collectifs avec Braine-l'Alleud

Figure 3.3.3 Desserte locale d'Ittre : enjeux et perspectives d'optimisation

Figure 3.3.4 Analyse et proposition d'exploitation de la ligne 474

Figure 3.3.5 Variantes d'exploitation de la ligne 474, en rabattement des zones isolées

Phase 3.4 – Plan des déplacements des modes doux

Figure 3.4.1 Réseau cyclable et piéton – vue générale

Figure 3.4.2 Ittre : réseau modes doux structurant – secteur 1 (Virginal/Canal)

Figure 3.4.3 Ittre : réseau modes doux structurant – secteur 2 (Piste cyclable sur la N280 entre le canal et Ittre) *

Figure 3.4.4 Ittre : réseau modes doux structurant (secteur 3) : Liaison entre Ittre et Haut-Ittre

Figure 3.4.5 Ittre : réseau modes doux structurant (secteur 4) : Haut-Ittre

Phase 3.5 – Politique du stationnement

Figure 3.5.1 Enjeux d'offre actuelle et potentielle en stationnement à l'échelle du centre du village d'Ittre

Figure 3.5.2 Accueil des événements au Palais de Plume – Gestion de l'utilisation des parkings

Phase 3.6 – Plan des déplacements scolaires

Figure 3.6.1 Sécurité et mobilité aux abords des écoles – synthèse et propositions

Figure 3.6.2 Sécurité et mobilité aux abords des écoles – synthèse et propositions

Figure 3.6.3 Sécurité et mobilité aux abords des écoles – synthèse et propositions

Phase 3.7 – Transports de marchandises

Figure 3.7.1 Proposition de mesures de gestion des marchandises à l'échelle communale

Phase 3.8 – Mise en œuvre du PCM

Figure 3.8.1 Tableau de bord pour la mise en œuvre

*

Liste des annexes

Phase 1 – Organisation des déplacements à l'horizon 2020

Annexe 3.1.1 Enjeux de reports de trafic et projets de développements, à l'échelle de l'Ouest du Brabant wallon

Annexe 3.1.2 Les transports en commun peuvent-ils répondre à ces enjeux ?

Annexe 3.1.3 Solutions à l'échelle intercommunale : scénario 1 – cumul d'infrastructures isolées

Annexe 3.1.4 Solutions à l'échelle intercommunale : scénario 2 – infrastructure globale

Phase 2 – Plan des déplacements motorisés

Annexe 3.2.1 Projet de sablière et enjeux en termes de trafic

Annexe 3.2.2 Accès au projet de sablière : variante 1 – enjeux en cas de prolongement court, jusqu'à la rue Latour

Annexe 3.2.3 Accès au projet de sablière : variante 2 – prolongement long pour contourner les zones urbanisées

Phase 5 – Politique du stationnement

Annexe 3.5.1 Enjeux de stationnement à Ittre – Accueil des événements au Palais de Plume

Annexe 3.5.2 Données de base – les outils de gestion disponibles

Annexe 3.5.3 La zone bleue – principes et modalité d'application

Annexe 3.5.4 Les cartes "riverains" de stationnement, où "pour les voitures partagées" – principes et modalité d'application

Les annexes ne sont pas soumises à l'enquêtes publiques, elles sont toutefois consultables pour information à l'administration communale.

3. Phase 3 – Propositions

■ 3.1 Phase 3.1 – Organisation des déplacements à l'horizon 2020

L'objectif d'un PCM est de répondre aux problèmes actuels ainsi qu'aux enjeux à moyen-long termes, liés au développement de la Commune et de son voisinage. Ceci doit pouvoir se faire par la mise en œuvre de propositions à court terme (dans les deux à trois ans) et à moyen terme (environ cinq à dix ans), sans bloquer des mesures structurantes indispensables à plus long terme.

De plus, les mesures proposées pour chaque mode dans le cadre d'un PCM doivent tenir compte des contraintes et enjeux liés aux autres modes et/ou à l'aménagement du territoire communal.

C'est pourquoi, la recherche de propositions passe par l'analyse préalable du contexte du Brabant wallon Ouest et des propositions des PCM des communes voisines (Rebecq, Tubize, Braine-le-Château et Braine-le-Comte essentiellement).

■ 3.1.1 Considérations générales à l'échelle du Brabant wallon

Les analyses menées par Transitec et l'ICEDD pour les PCM de Rebecq, de Tubize, de Braine-le-Château et d'Ittre montrent :

- des potentiels de développement très importants dans les communes autour d'Ittre, citons notamment ZAEM "les Saintes" à Tubize, SRA "des Forges" à Tubize, "Fabelta", "Vue sur le Hain" à Braine-le-Château ;
- d'importantes réserves de zones à bâtir inscrites au plan de secteur, sur lesquelles les communes ont peu de prise.

Il résulterait de ces différents développements une croissance importante des flux Est-Ouest, évaluée à + 20'000 à + 25'000 unités véhicules par jour ouvrable (uv/jo)¹.

1 1 camion = 2 unités véhicules, 1 voiture = 1 unité véhicule, 1 deux roues = 0.5 unité véhicule

Fig. 3.1.1

Or, les axes existants pour les liaisons Est-Ouest supportent déjà des charges de trafic importantes et inadaptées aux contextes de traversées de zones urbaines observés à Tubize (8'000 à 10'000 uv/jo rue de Nivelles), Braine-le-Château (8'000 à 10'000 uv/jo sur la N270) et à Ittre.

Il faudrait donc pouvoir diminuer le trafic sur les axes existants, alors que les projets et potentiels de développement vont au contraire contribuer à l'augmenter fortement.

■ 3.1.2 Options du Plan Provincial de Mobilité (PPM) du Brabant wallon

Dans le secteur du Brabant wallon Ouest, le PPM fixe comme priorité la résolution du goulet de Hal.

Entre l'A7 et l'A8, le réseau y est interrompu sur environ 2,5 kilomètres, avec trois carrefours à feux qui réduisent nettement la capacité de cet axe. L'amélioration de la capacité dans ce secteur va inciter une partie des usagers à ne plus utiliser les axes N270 et N280 pour les déplacements Est-Ouest. En complément, la réouverture de la ligne Tubize-Braine l'Alleud pour une exploitation en tram-train doit permettre un report important vers les transports en commun, mais est envisagée à long terme(2025) sous réserve de multiples conditions.

Toutefois, selon les bureaux d'études, au vu de l'importance des potentiels de développement, la seule résolution du problème à Hal ne sera vraisemblablement pas suffisante, et l'option d'une

route collectrice complémentaire ne doit pas être définitivement écartée. A court-moyen terme, une ré-ouverture de ligne ferroviaire paraît difficilement réalisable (coûts, procédure,...).

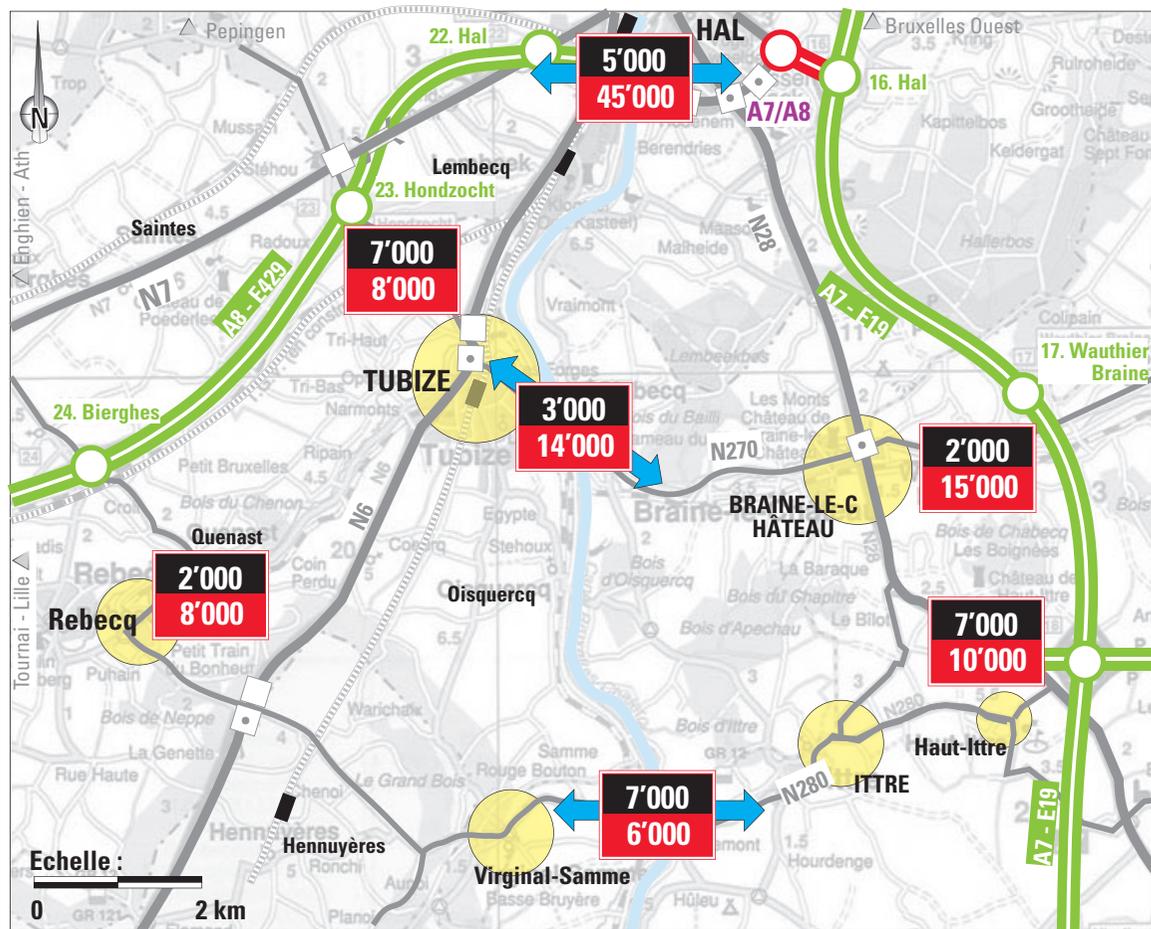
Cette collectrice ne doit pas être un prolongement du R0, mais une "simple" voirie à une voie par sens, chargée de collecter les flux générés par les projets locaux. Il faut relever que, depuis une consultation populaire au sujet de propositions de contournements routiers, les Collèges Communaux successifs d'Ittre s'opposent à un projet de nouvelle voirie.

■ 3.1.3 Implications pour la Commune d'Ittre

Le tracé d'une collectrice complémentaire dans le Brabant wallon Ouest passerait pour une large part sur la partie Nord de la Commune d'Ittre. La création de cette route permettrait de soulager le trafic sur la N280 en traversée des principaux pôles d'habitats, mais les avantages principaux seraient tirés pour les communes voisines (voir chapitre 3.1.2 ci-dessus). Il existe également dans la partie Nord de la Commune d'Ittre un projet de sablière, auquel s'opposent les autorités communales.

Les bureaux d'études recommandent que, malgré de fortes incertitudes sur la réalisation de ces projets, une attention particulière soit portée à leur complémentarité : si la sablière devait être mise en service, sa voirie d'accès ne doit pas servir qu'à la circulation du charroi, mais elle doit aussi pouvoir être valorisée pour soulager le trafic dans les zones urbanisées voisines.

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



Légende :

- Autoroute et échangeur
- Réseau routier principal / secondaire
- Canal

Principaux points de traversée du Canal :

- réserve de capacité théorique
- charge de trafic (TJOM) / (uv/jo)

- ▶ Les principaux axes Est-Ouest présentent à ce jour de très faibles réserves de capacité, essentiellement concentrées au Sud (N28), 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...

Ecran "A8"

15'000
65'000

Ecran "canal"

15'000
65'000

Ecran "A7"

14'000
65'000

■ 3.2 Phase 3.2 – Plan des déplacements motorisés

■ 3.2.1 Localisation des enjeux en termes de mobilité

Le PCM n'a pas vocation à traiter l'ensemble des voiries communales. En concertation avec les autorités communales et régionales, le PCM aborde donc les questions de circulation à Virginal – Samme et Ittre, qui concentrent les principaux enjeux. Hors de ces deux villages, quelques aspects en lien particulièrement avec la N280 sont traités.

Dans l'ensemble de la Commune, les transitions entre les secteurs urbanisés et ceux qui ne le sont pas ne sont pas suffisamment marquées. Des aménagements, dits "d'effet de porte" permettant de mieux marquer le passage entre les zones limitées à 70 ou 90 km/h et celle où la vitesse est limitée à 50 voire 30 km/h sont souvent manquants.

■ 3.2.2 Propositions pour la N280

Carrefour Croiseau – N280

Au niveau du carrefour avec la N280, la rue Croiseau se dédouble, formant un triangle. Chacune des branches reste à

double sens, ce qui entraîne des manœuvres peu sécurisantes au point de regroupement des deux branches.

Il est proposé de :

- mettre chacune des deux branches à sens unique ;
- créer sur la N280 une voie de manœuvres pour sécuriser les deux mouvements de tourne-à-gauche (rue Croiseau vers la N280 et N280 vers la rue Croiseau). Cette voie est à protéger par des ilots de part et d'autre du carrefour pour inciter à réduire la vitesse des véhicules sur la N280.

Des modifications de la géométrie du carrefour, et notamment du terre-plein entre les deux branches de la rue du Croiseau sont à prévoir.

Traitement de la N280 à Haut-Ittre

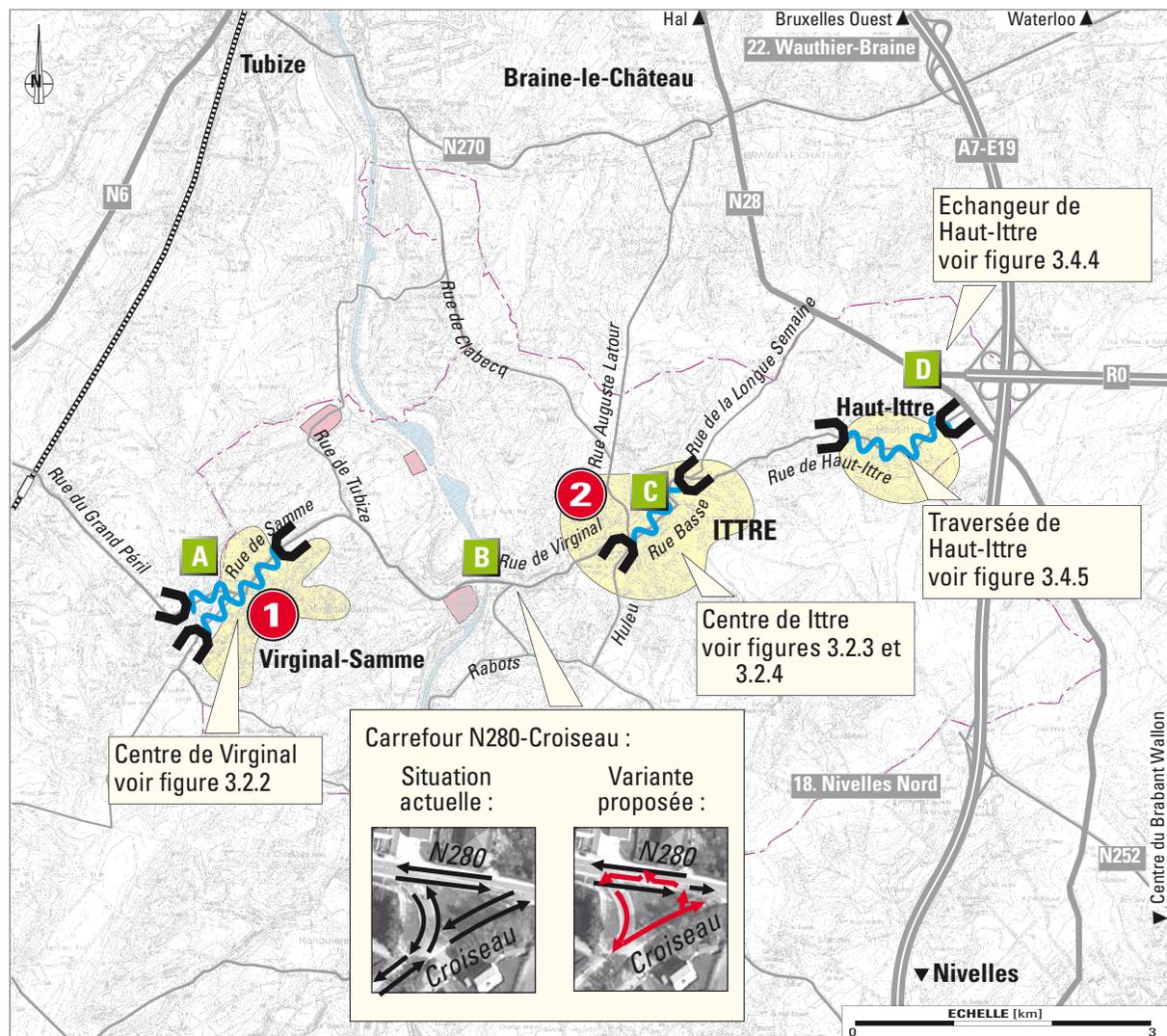
Le traitement de la N280 à Haut-Ittre renvoie surtout à la problématique de la circulation des modes doux (voir chapitre 3.4 ci-après).

En lien avec cette problématique des modes doux, des mesures de modération de la vitesse doivent être mises en place.

A l'Est, le virage serré entre la rue des Hauts du Ry Ternel et le boulevard Piron limite la vitesse à laquelle les véhicules peuvent entrer dans le village.

Fig. 3.2.1

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

A l'Ouest, des aménagements sont à prévoir pour permettre de réduire la vitesse et d'aménager des trottoirs (au minimum d'un côté). Il est proposé de :

- créer un premier effet de porte au niveau du virage ;
- entériner la circulation à sens alterné, par un aménagement resserrant la voirie, qui permet de libérer l'espace nécessaire à la circulation et surtout à la sécurité des piétons.

■ 3.2.3 Propositions pour le village de Virginal – Samme

A Virginal – Samme, les enjeux de circulation sont concentrés essentiellement sur la N280 et au centre du village, ils concernent :

- une vitesse de circulation excessive à l'entrée Nord du village ;
- le danger du carrefour Rouge Bouton – N280 – Moulin à vent (mauvaise visibilité) ;
- une lisibilité des accès aux commerces à préserver ;
- la mobilité scolaire ;
- l'accessibilité locale à préserver (rues Vandervelde, C. Mercier,...).

Fig. 3.2.2

Il est proposé de :

- valoriser l'ouverture de la ZACC de Samme pour créer un effet de porte à hauteur de sa voirie d'accès à la N280. Un tel aménagement permet à la fois de modérer la vitesse à l'entrée de Virginal, mais aussi d'intégrer la ZACC au réseau cyclable structurants (aménagement d'une traversée pour rejoindre les aménagements de la N280), voir chapitre 3.4 ci-après ;
- équiper le carrefour Rouge Bouton – N280 – Moulin à Vent de feux, pour assurer la sécurité des manœuvres. Au vu des flux peu importants sur les transversales du carrefour (rue Rouge Bouton, rue du Moulin à Vent), le feu ne fonctionnerait que sur demande, à l'aide d'un système de détection des voitures, des piétons et des bus. Un système de détection des vitesses excessives est également possible pour obliger les véhicules qui circulent trop rapidement à s'arrêter au feu ;

La proposition initiale d'inversion du sens de circulation autour de l'église est abandonnée suite à l'enquête publique, en raison de la pente importante de la rue F.Simon et des mauvaises conditions de visibilité du carrefour avec la rue Catala. *

Circulation au centre de Virginal - enjeux et propositions

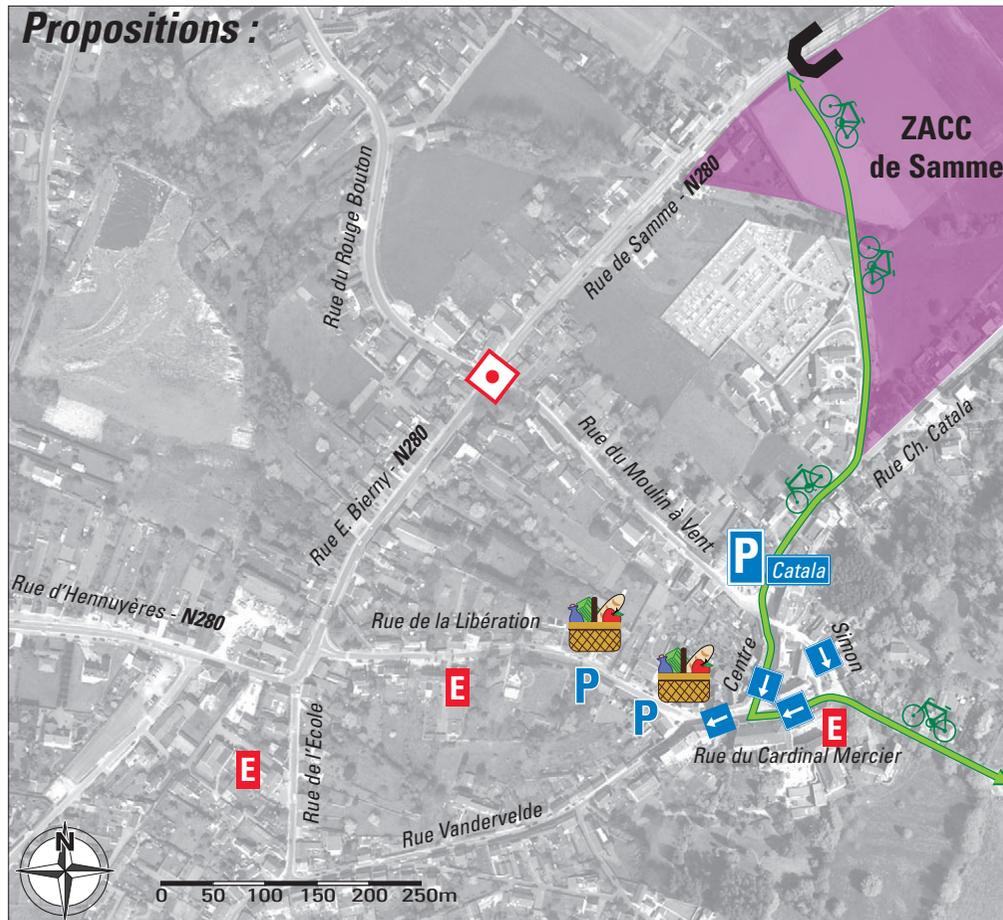
Enjeux :

- ◻ • 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 hyperpoints scolaires

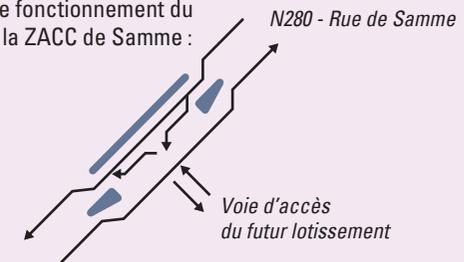
Propositions :



► 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

■ 3.2.4 Propositions pour le village d'Ittre

Fig. 3.2.3

Au centre du village d'Ittre, les enjeux principaux sont :

- l'existence d'itinéraires de transit par le centre du village en évitement de la N280, soit par la rue Basse pour traverser le village, soit par la rue Haute pour rejoindre la rue des Châtaigniers en liaison avec Clabecq et Braine-le-Château ou les quartiers dans le prolongement ;
- l'accessibilité aux commerces, services et activités (théâtre, Palais de Plume) ;
- une qualité des espaces publics du cœur de village à améliorer.

Fig 3.2.4

Il est proposé en premier lieu de mettre en sens unique (SUL) sortant la rue Haute entre la Grand'Place et la N280, ce qui coupe les itinéraires de transit actuels et permet de récupérer de l'espace pour améliorer les cheminements des modes doux et pour aménager quelques places de stationnement.

La seconde mesure est d'entériner le statut officiel de zone de rencontre dans l'ensemble du cœur du village, en cohérence avec les aménagements existants, à peaufiner. La zone de rencontre se définit comme un périmètre à l'intérieur duquel les piétons et les cyclistes peuvent utiliser l'ensemble de la largeur de la voirie et où ils sont prioritaires sur la circulation automobile, pour

laquelle la vitesse est limitée à 20 km/h². La zone de rencontre s'étendrait également à la rue de la Planchette et à la rue Haute. Un tel aménagement permet au centre du village de rendre la priorité aux piétons et aux cyclistes. Une adaptation importante des aménagements du centre du village est nécessaire, même si la configuration locale favorise déjà de fait un fonctionnement de type zone de rencontre. Les rues du centre d'Ittre étant particulièrement étroites, il y est déjà difficile pour deux véhicules de se croiser, et, quand les trottoirs existent, ils sont de largeur très, trop réduite. Ce qui, avec la présence de véhicules en stationnement, oblige déjà aujourd'hui les piétons à marcher sur la chaussée.

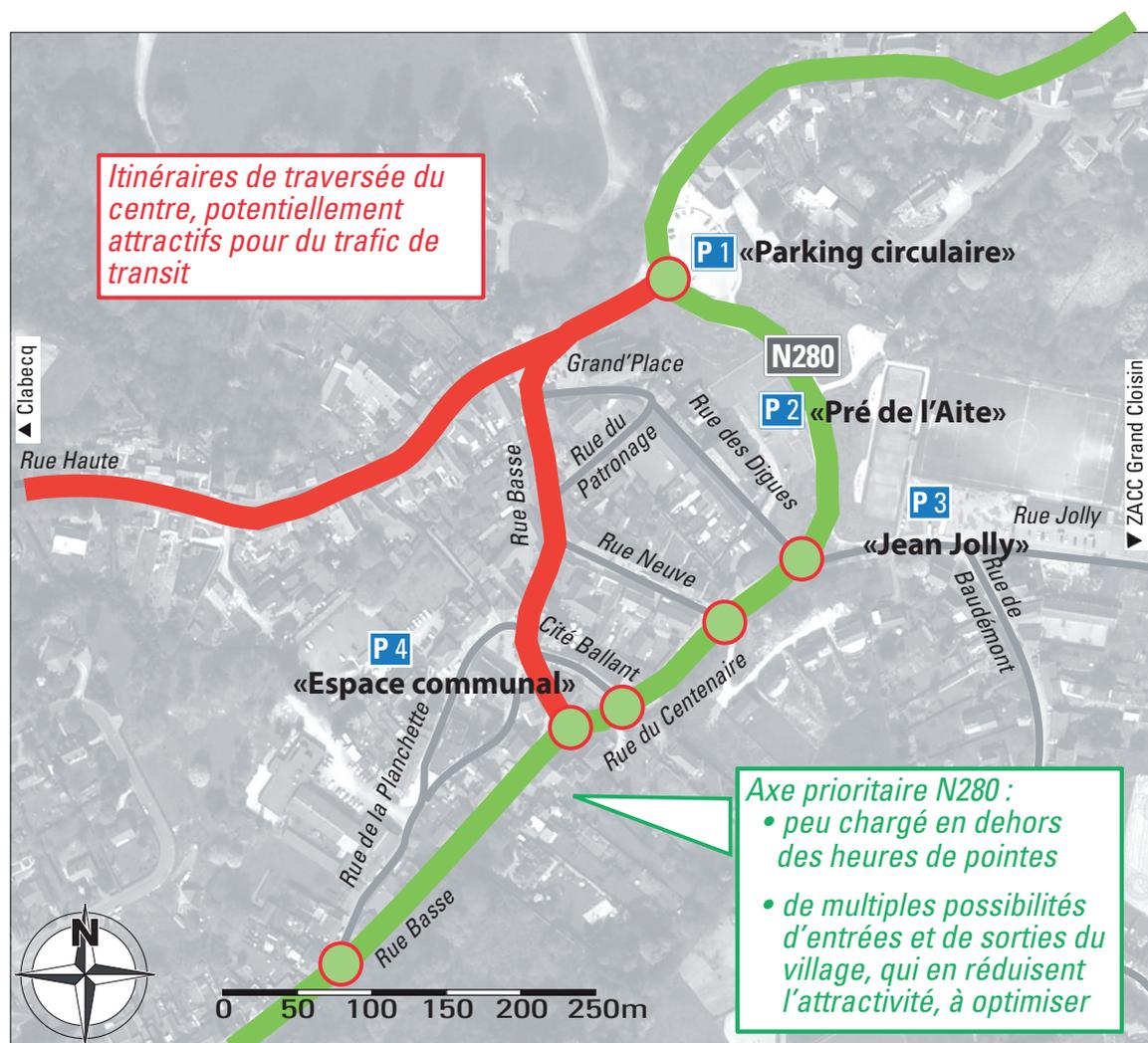
En accompagnement de ces propositions qui concernent le centre du village, des mesures complémentaires sont proposées sur la N280 :

- aménagement du carrefour avec la rue Jolly. Les manœuvres à ce carrefour sont peu sécurisantes en raison des conditions de sécurité. Or, l'ouverture de la ZACC³ "Grands Closins" va amener du trafic supplémentaire sur le carrefour. Il est donc recommandé de profiter des largeurs disponibles pour aménager une voie centrale permettant d'effectuer les mouvements de tourne-à-gauche en deux temps ;

2 Des exemples concrets d'aménagements sont présentés dans une "boîte à idées" remise aux services communaux.

3 Zone d'aménagements communal concerté

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



➔ SITUATION ACTUELLE-ENJEUX:

L'organisation actuelle des circulations au centre d'Ittre 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'Ittre, en raison notamment des vitesses excessives pratiquées.

➔ DEUX ENJEUX MAJEURS :

- dissuader le trafic de transit qui utilise actuellement le centre d'Ittre...
- ... 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'étroitesse 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**

- report sur la N280 des itinéraires des bus, avec arrêts sur voirie. La ligne 65 fait actuellement une boucle par le centre d'Ittre. Laisser l'ensemble de l'itinéraire sur la N280 permet un léger gain de temps de parcours, mais aussi de ne pas avoir à tenir compte des contraintes du centre du village. La distance supplémentaire à parcourir à pied par les usagers est extrêmement faible, et ne constitue pas un obstacle. Ce d'autant moins qu'avec le statut de zone de rencontre conforté au centre du village, leurs cheminements seront améliorés.

Des mesures spécifiques au stationnement sont préconisées, voir chapitre 3.5 ci-après.

■ 3.3 Phase 3.3 – Plan des déplacements en transports en commun

■ 3.3.1 Propositions d'amélioration des liaisons avec Ittre en transports en commun

Fig. 3.3.1

Ittre ne possède pas de gare, mais se situe entre deux axes ferroviaire importants (Braine-le-Comte – Bruxelles et Nivelles – Braine-l'Alleud - Bruxelles), qui seront renforcés avec le RER. La priorité pour l'amélioration des relations intercommunales concerne donc l'accès au rail par des liaisons Est-Ouest, en particulier pour l'accès à la gare de Braine-l'Alleud. Cette gare verra en effet dans le cadre de la mise en service du RER :

- un net renforcement de son niveau de desserte (fréquences doublées et un quart supérieures à celles offertes à Braine-le-Comte) ;
- un double accès à Bruxelles, grâce :
 - à la jonction Nord-Midi au centre, également desservie par la ligne de Braine-le-Comte à l'Ouest ;
 - au tunnel Schuman-Josaphat, sur la ligne Nivelles – Braine-l'Alleud, qui offrira directement l'accès au quartier européen ;

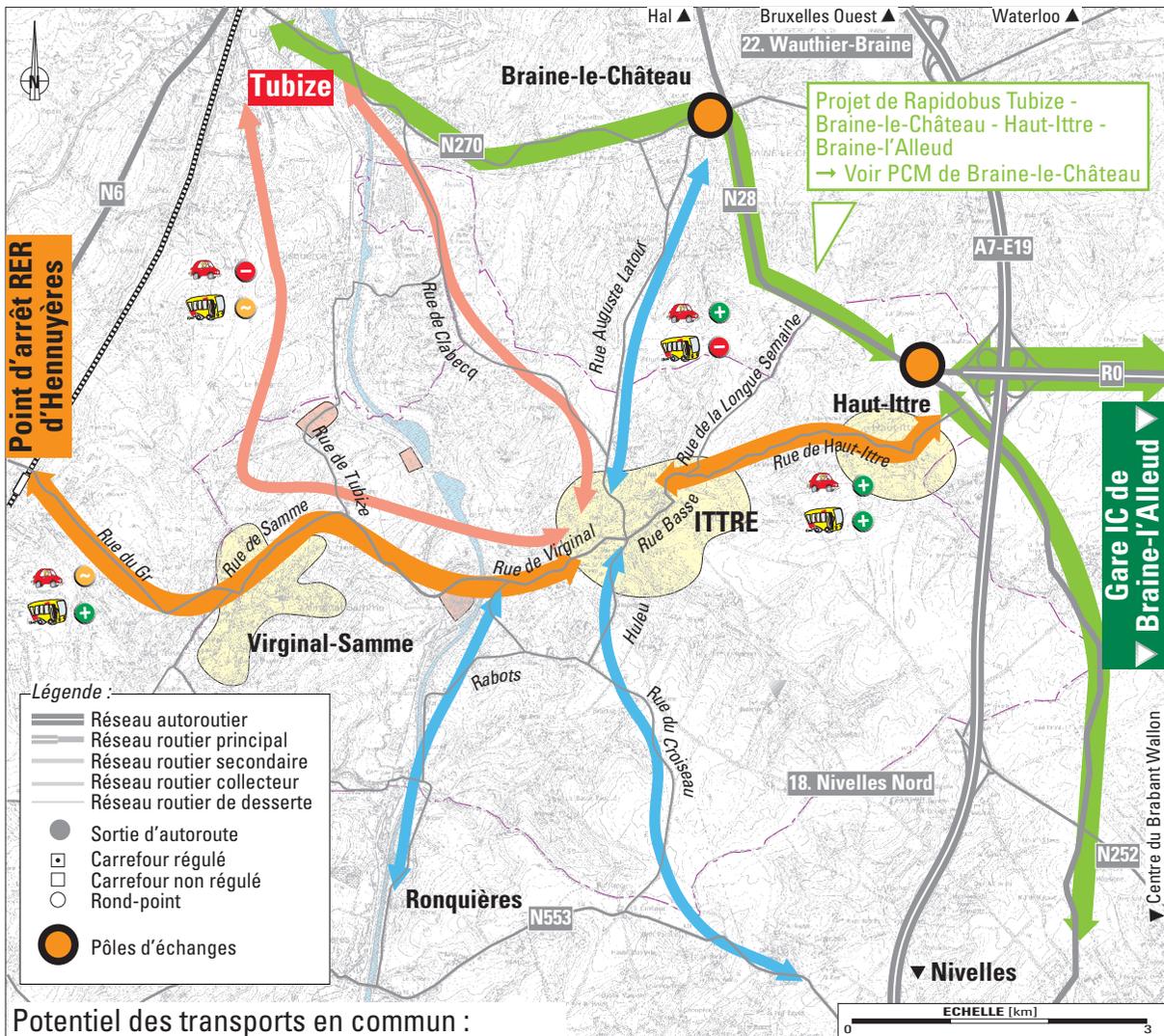
Fig. 3.3.2

En cohérence avec les PCM de Tubize et de Braine-le-Château, confortés par le PPM du Brabant Wallon, il est donc proposé la création d'une ligne de Rapidobus Tubize – Braine-le-Château – Braine-l'Alleud passant par Haut-Ittre. Pour s'affranchir de la saturation des liaisons routières Est-Ouest dans le secteur, cette ligne empruntera ensuite des bandes d'arrêt d'urgence du R0 (à l'image des Conforto sur l'A4), vers Braine-l'Alleud. Cette nouvelle ligne ne requiert pas de moyens supplémentaires, car elle "ponctionnera" une partie des bus de la ligne 115 (20 à 30/jo), qui sont pris dans les files d'attente de la N270 aux heures de pointe.

Le Rapidobus empruntera donc la N28 en sortie de Braine-le-Château jusqu'à l'échangeur d'Haut-Ittre. A cet endroit, en lien avec l'aménagement d'un giratoire entre la N28 et l'échangeur, il est proposé d'aménager un pôle d'échanges, regroupant :

- un pôle de correspondance avec la ligne 65 et le Rapidobus en lien avec Nivelles ;
- un parking – relais et de covoiturage, ainsi qu'une station VAP (véhicules à partager) ;
- un rabattement vélo depuis Haut-Ittre notamment.

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)

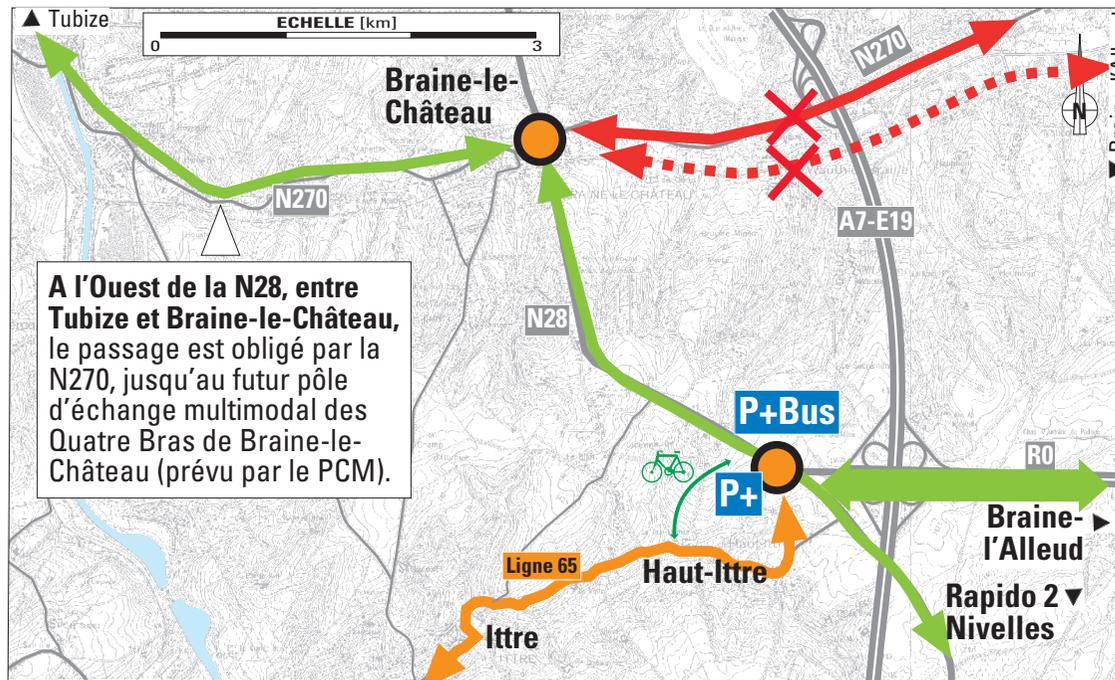
- Accès au point d'arrêt RER d'Hennuyères.
- Conserver la desserte par la ligne de bus n°65, généraliser le détour par le point d'arrêt RER, ou au minimum durant les heures de pointe (voir PCM de Braine-le-Comte)

- 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)

Propositions d'amélioration des liaisons en transports collectifs avec Braine-l'Alleud

Les PCM de Tubize, d'Ittre et de Braine-le-Château montrent un intérêt à améliorer les liaisons en transports en commun vers l'Est (Braine l'Alleud et les lignes de Rapidobus existantes en relation avec Ottignies, Louvain-la-Neuve ou Wavre)

Avec 100 bus/jo, la ligne du TEC n°115 assure une liaison forte quantitativement avec la gare de Braine l'Alleud. Mais ce lien n'est pas ou peu attractif, avec plus de 17 minutes de temps de parcours selon l'horaire et plus en hyperpointe, du fait des centaines de mètres de files rencontrées sur la N270.



Cette proposition est intégrée aux réflexions en cours dans le cadre du Plan Provincial de Mobilité - PPM du Brabant Wallon, notamment pour :

- identifier l'emplacement du terminus à l'Est (Braine gare, Alliance, autre ?)
- optimiser les possibilités de correspondances vers les Rapidobus du centre et de l'Est du Brabant Wallon

Il est recommandé d'affecter 20 à 30 de ces 100 bus/jo à une ligne de Rapidobus Tubize - Braine-le Château - Braine l'Alleud

Les analyses menées pour le PCM de Braine-le-Château ont montré que, à l'Est du pôle d'échange multimodal des Quatre Bras de Braine-le-Château, 2 variantes de tracés sont à écarter :

- **L'itinéraire actuel par la N270 :** (pertes de temps dues aux files d'attente, régularité et fiabilité insuffisantes)
- **La déviation des bus sur l'ancienne ligne ferroviaire n°115 :** (l'aménagement du pont courbe au Nord de la gare de Braine-l'Alleud rend cet itinéraire infaisable. De plus, la largeur de la L115 est insuffisante pour y circuler à double sens. En cas de circulation à sens unique, régularité des horaires impossible à garantir) Le PPM envisage l'utilisation de cette ligne pour une transversale Est-ouest du Brabant Wallon en «tram-train»

VARIANTES NON RECOMMANDÉES à court-moyen terme

Le Rapidobus devra emprunter la N28, puis le R0 :

- + Distance plus longue, mais temps de parcours comparable, voire inférieur (peu de carrefours et utilisation de la bande d'arrêt d'urgence du R0 en cas de ralentissements, comme le Conforto sur l'A4)

Pour renforcer les liens avec Ittre, aménager un pôle d'échange multimodal à Haut-Ittre :

- pour assurer des correspondances entre la ligne de bus n°65 desservant Ittre et les Rapidobus de Nivelles et Braine-l'Alleud
- avec un P+Bus, un parking de co-voiturage et une station VAP
- avec un rabattement piéton et cycliste via la réhabilitation du sentier 45 (entre la salle communale d'Haut-Ittre et la N28)

Pour le rabattement sur la ligne SNCB de Braine-le-Comte à l'Ouest, la ligne 65 assure une liaison par jour et par sens avec le point d'arrêt d'Hennuyères. Il est donc proposé de systématiser le détour par le point d'arrêt, au moins pendant les heures de pointe.

Les autres liaisons intercommunales présentent des potentiels plus réduits pour les transports en commun, en raison de la demande moins importante et de la dispersion de celle-ci.

A ce titre, la gare IR de Tubize s'avère nettement moins attractive que les gares IC précitées, car présentant une offre en nombre de trains par jour sensiblement plus faible (108 trains par jour contre 182 trains à Braine-le-Comte ou 140 trains par jour à Braine-l'Alleud et 280 trains par jour projetés avec le RER !).

■ 3.3.2 Desserte d'Ittre par les transports en commun

Fig. 3.3.3

La ligne 65 offre actuellement un bon niveau de service et relie les différents villages de la Commune. Son rôle est à renforcer, en lien avec le pôle d'échanges d'Haut-Ittre et les pôles extérieurs : stationnement vélos aux arrêts, etc...

Hors des trois pôles d'habitat principaux, la demande est très dispersée et ne justifie pas de desserte régulière. L'offre Trans Ittre assure déjà un service de proximité. Un service de VAP (véhicules à partager) peut-être envisagé en complément. Les emplacements les plus judicieux pour les arrêts sont à identifier par la Commune en concertation avec la population.

Il est à relever que, sur le territoire communal, une série d'arrêts de bus ont des dénominations erronées ou difficilement compréhensibles, ce qui est problématique pour la lisibilité de l'offre vis-à-vis d'usagers potentiels qui n'utiliseraient pas les bus actuellement.

Au niveau local, l'enjeu principal concerne donc la ligne 474, qui dessert Virginal, Fauquez et Huleu, en relation avec Tubize.

Il existe actuellement quatre sous-variantes d'itinéraires sur cette ligne, ce qui nuit à la lisibilité pour l'utilisateur. De plus, certaines variantes sont en tronc commun avec la ligne 65 sur la N280 entre la rue du Rouge Bouton à Virginal-Samme et la rue de Huleu à Ittre, ce qui ne présente pas d'intérêt, vu la faible population desservie et les détours que cet itinéraire implique.

Fig. 3.3.4

La ligne assure une liaison avec Tubize selon deux grandes variantes, en rive droite et en rive gauche du canal. Il est proposé de simplifier les itinéraires en n'en gardant que deux :

- une ligne Tubize – Fauquez par Oisquercq ;
- une ligne en boucle Tubize – Fauquez – Ittre – Bois d'Oisquercq – Clabecq.

Fig. 3.3.5

Cette seconde ligne desservirait Huleu entre Fauquez et Ittre, en passant par les rues des Rabots et de Huleu. Le passage par cet itinéraire permet également d'envisager la suppression d'une sous-variante de la ligne 65, qui, trois fois par jour, fait une boucle par Huleu en empruntant la rue de Huleu et la rue Croiseau.

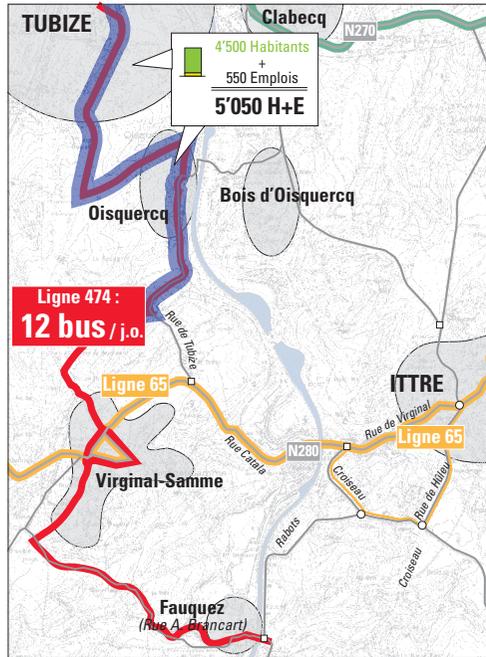
Ce nouvel itinéraire ne dessert pas une zone sensiblement plus dense que l'itinéraire actuel. Cette solution se justifie toutefois pleinement par :

- l'amélioration de la lisibilité (deux itinéraires au lieu de quatre) ;
- l'absence de détour inutile ;
- la desserte de la cité du Huleu, permettant d'éviter que quelques bus par jour de la ligne 65 ne doivent y être déviés (amélioration de la lisibilité du réseau). Les dessertes scolaires en lien avec Nivelles sont à assurer par une autre offre, dédiée et identifiable.

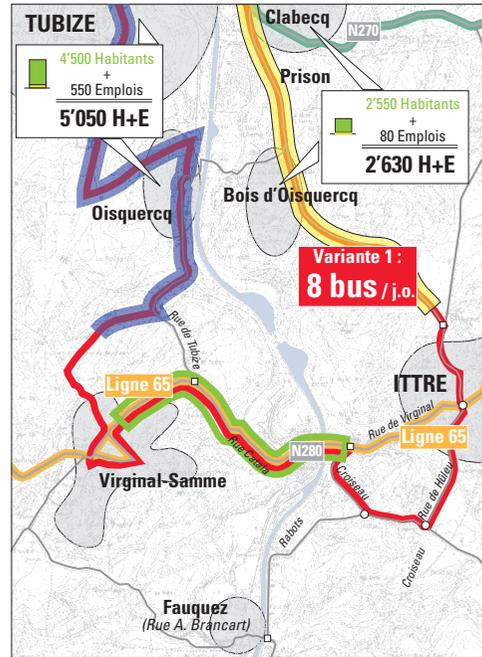
Analyse et proposition d'exploitation de la ligne 474

Rappel de la situation actuelle :

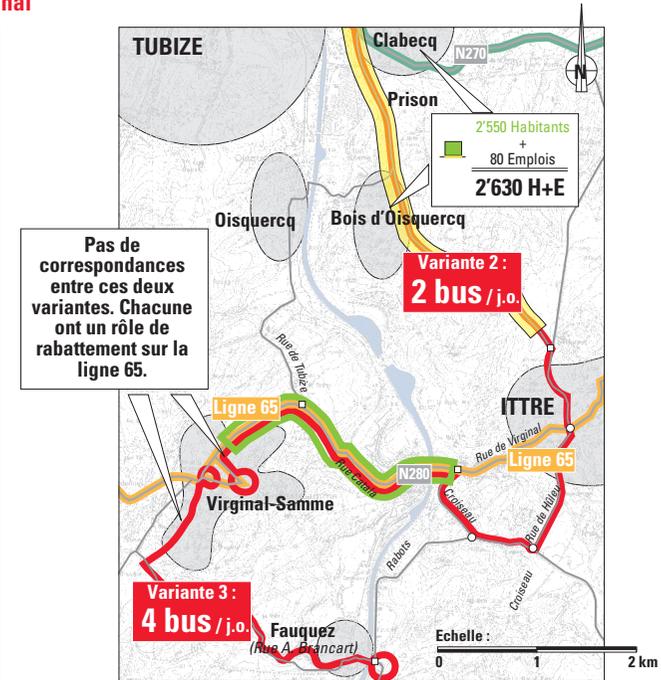
Itinéraire principal (linéaire) : entre Tubize et Fauquez



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



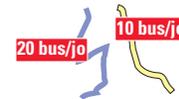
Variantes 2 et 3 :



Analyse :



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

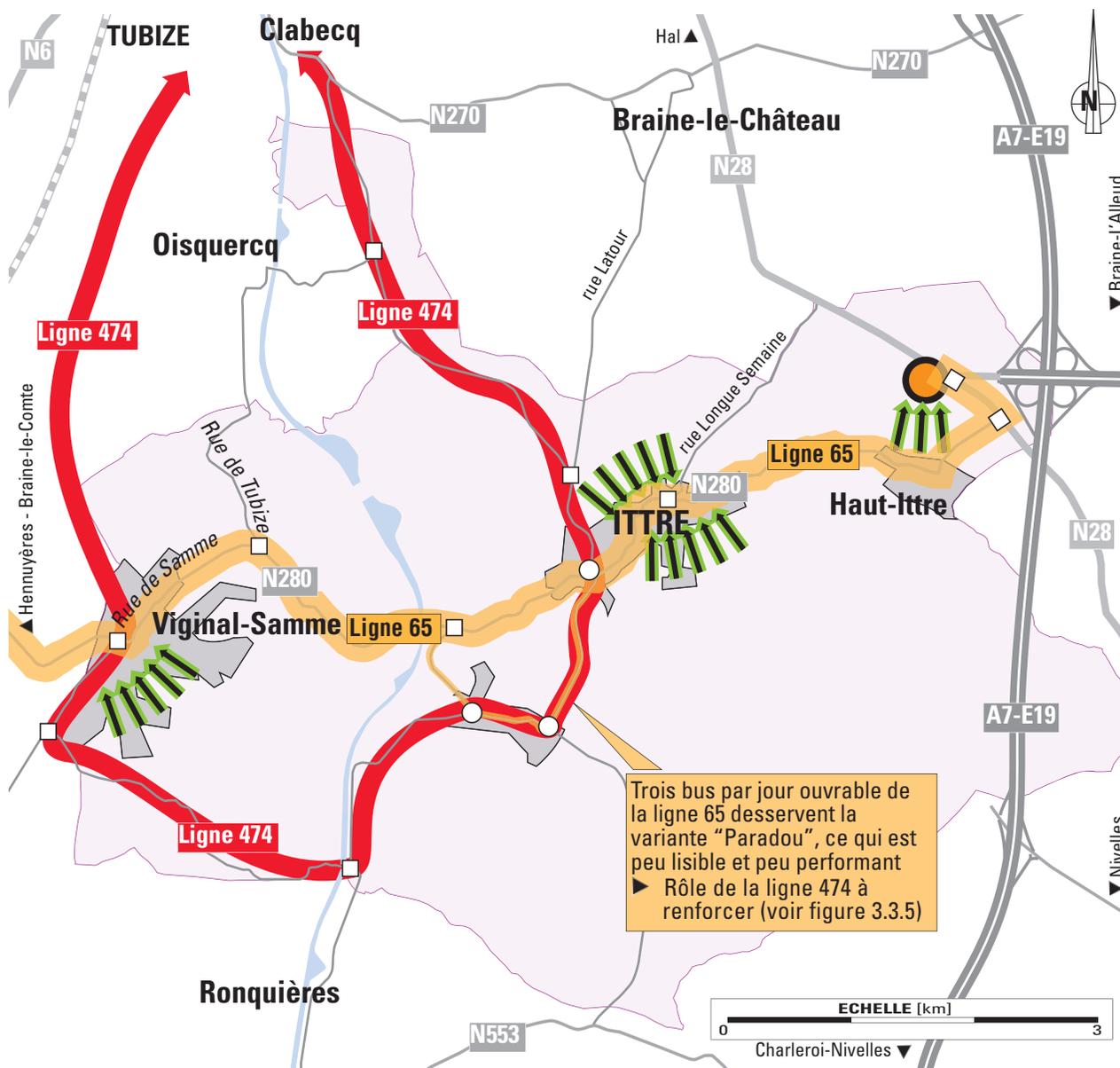


OFFRE :
Au total des trois variantes, le tracé Est (en jaune) est actuellement desservi par deux fois moins de bus par jour que le tracé Ouest (en bleu), soit une offre bien répartie par rapport à la demande, mais relativement faible entre Ittre et Tubize via Clabecq

- + 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

- ➡ **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)**

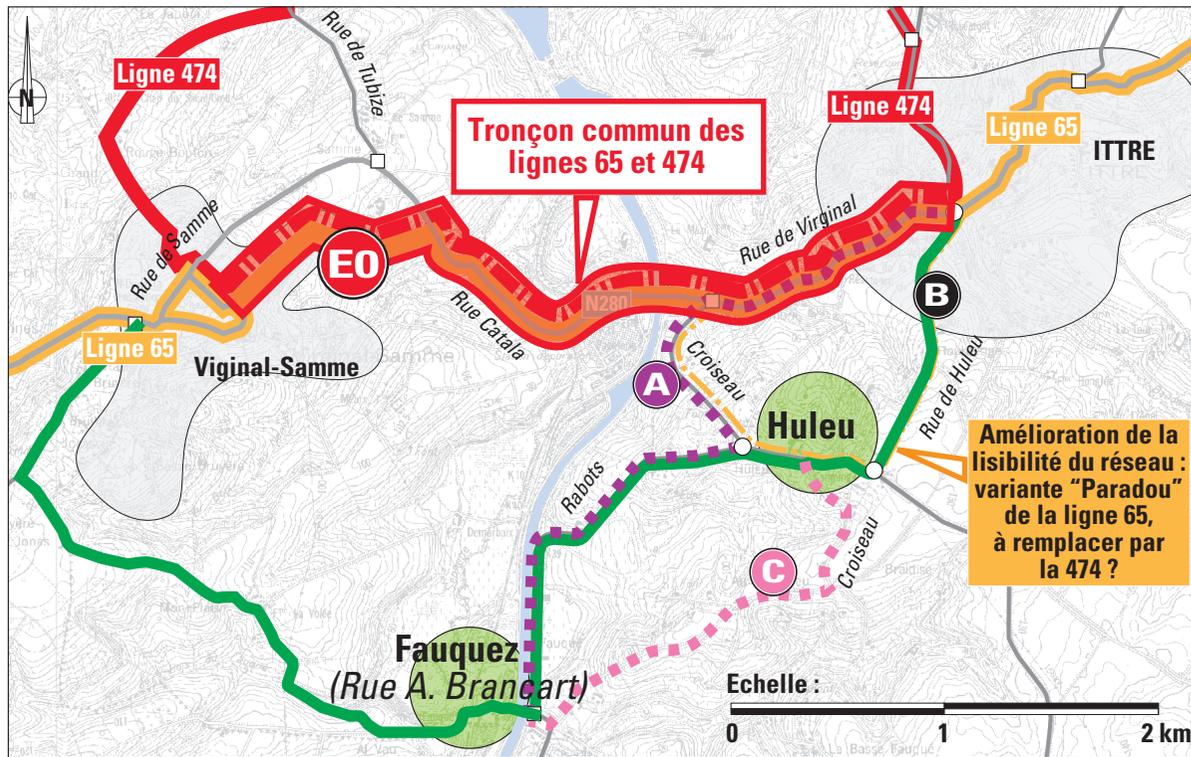
Desserte locale d'lttre : enjeux et perspectives d'optimisation



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)

-  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-Iltre...)
-  Une intermodalité à développer au pôle d'échanges de Haut-Iltre (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'Iltre
 -  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)

Variante 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 tronçon 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

Amélioration de la lisibilité du réseau : variante "Paradou" de la ligne 65, à remplacer par la 474 ?

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 pallie à l'absence de Proxibus)	⚠ Variante non faisable, voiries trop étroites

■ 3.4 Phase 3.4 – Plan des déplacements des modes doux (piétons, deux roues)

■ 3.4.1 Principes de prise en compte des modes doux

Le cahier des charges des PCM prévoit de développer la mobilité piétonne et cycliste. L'objectif est de permettre à ces catégories d'usagers de mieux se déplacer sur le territoire de la commune et d'augmenter l'usage des modes doux comme alternative à la voiture. Pour ce faire, il faut :

- favoriser les déplacements quotidiens, en définissant des itinéraires cyclables et piétons adaptés ;
- aménager et/ou réaménager des tronçons du réseau, pour les rendre praticables pour les vélos et les piétons.

Dans le cadre du PCM, l'attention n'est pas portée sur les itinéraires de loisir, mais sur des liaisons d'attrait quotidien entre pôles. La priorité est donnée aux dessertes des services (poste, maison communale, centre sportif, etc.), aux écoles, aux liaisons inter-villages et au rabattement vers les pôles de mobilité (parkings relais, arrêts de bus, gares ferroviaires).

Plus que le nombre total de kilomètres aménagés, c'est la qualité et la continuité des itinéraires qui importe. C'est cette cohérence qui offre aux usagers la possibilité de se déplacer de manière sûre. La prise en compte des cyclistes sur des tronçons isolés, au coup par coup, ne suffit pas. Un segment de voirie ne constitue qu'un élément d'itinéraire.

Autre aspect important : la priorité donnée à certains trajets plutôt que d'autres. Pour lier deux cœurs de villages, par exemple, il s'agit de choisir l'itinéraire le plus direct, en évitant les segments de voiries jugés dangereux, ou en les sécurisant si aucune alternative efficace ne se présente.

Comme dans les autres chapitres du PCM, ces principes se développeront sous forme d'outils d'aide à la décision, permettant aux élus et aux services techniques de disposer d'un cadre général, sur lequel ils pourront baser leurs priorités d'aménagements.

■ 3.4.2 Critères d'élaboration d'un réseau pour les modes doux

Le développement de l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement passe par la constitution d'un réseau continu couvrant la commune et se prolongeant sur les entités voisines. La mise au point de ce réseau repose sur cinq principes, énumérés dans le tableau ci-dessous.

Itinéraire sécurisé	Itinéraire cohérent	Sans détour inutile	Itinéraire attractif	Itinéraire confortable
Plus le trafic et la vitesse des automobiles sont élevés, plus il faut séparer les aménagements de la voirie	Continuité du réseau, pas de maillon manquant sous prétexte d'impossibilité d'aménagement de certains tronçons	Le plus court est le mieux, sauf si le trajet serait trop contraint par des dénivelés, des charges de trafic ou des problèmes de sécurité	Accéder à la rue principale, relier des pôles d'animation, sportifs, culturels ou commerciaux, par un jalonnement performant et compréhensible par tous	Aménager une surface plane, veiller au choix du bon revêtement, limiter l'exposition au bruit, au vent, aux poids lourds

La mise en œuvre concrète consiste généralement à établir une cohérence entre les aménagements existants issus de divers contextes (RAVeL, pistes cyclables sur voiries régionales, aménagements locaux, etc.), tout en définissant de nouveaux objectifs (itinéraires à créer, trottoirs à élargir, etc.).

L'initiative du réseau modes doux procède donc d'une réelle volonté politique de coordination et de concertation dans le temps.

■ 3.4.3 Schéma modes doux de la commune d'Ittre

Fig. 3.4.1

Dans le cadre du PCM, un réseau d'itinéraires cyclables et piétons est proposé. Il représentera, à l'échelle de la commune, la "colonne vertébrale" des déplacements doux. Le principe de ce réseau est de permettre de rejoindre à pied et à vélo les centres des villages de Virginal, Ittre et Haut-Ittre et de faciliter les rabattements vers le futur pôle d'échange d'Haut-Ittre. Ci-après figurent les choix d'itinéraires ainsi que les orientations fournies en matière d'aménagement.

Principaux axes :

Fig. 3.4.2

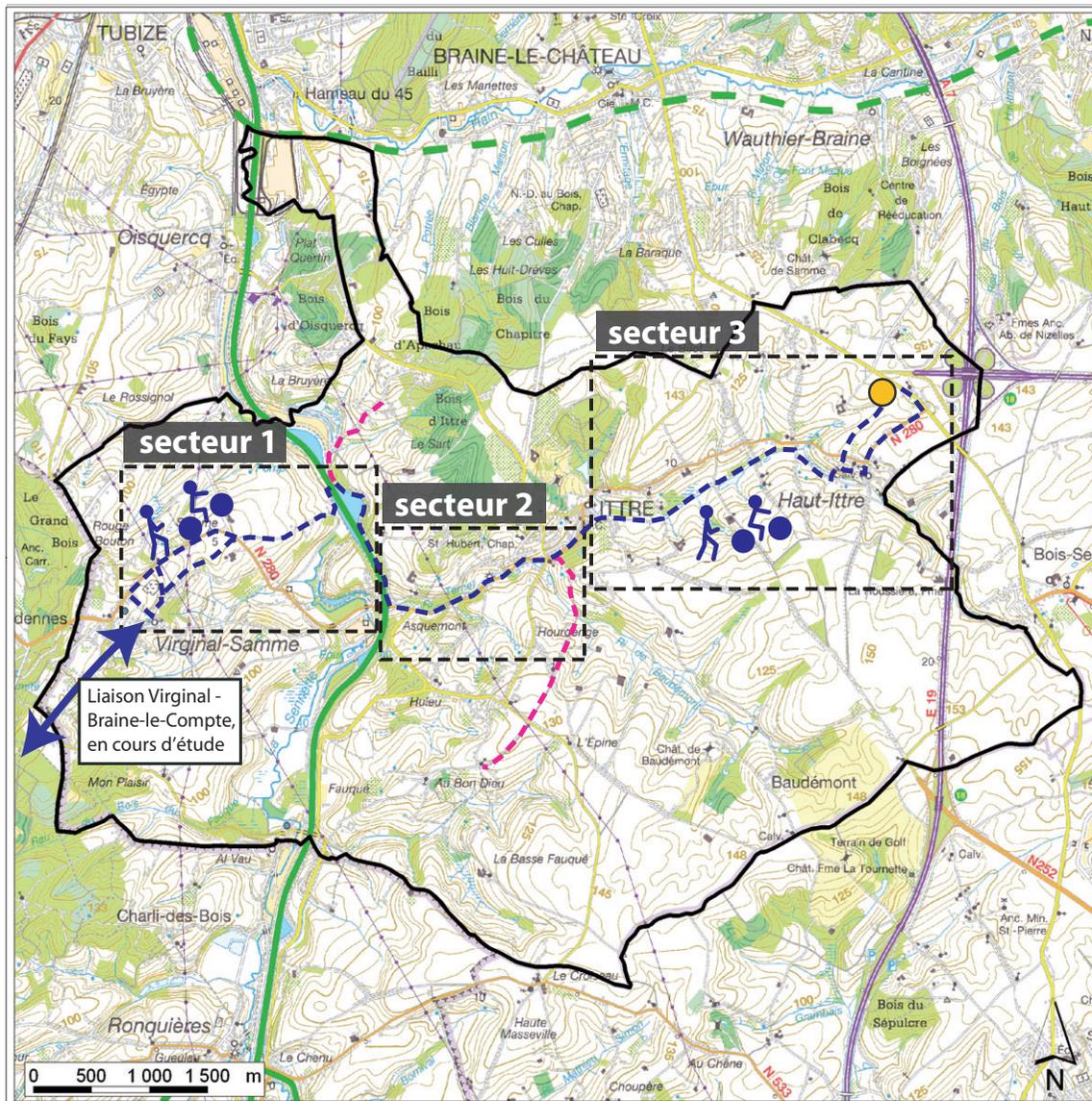
■ La liaison de Virginal au Canal, se réalise par la rue du Cimetière, le sentier menant à la N280 et enfin la rue de Samme. Ce sentier nécessite quelques aménagements afin d'y accueillir les vélos. Le cas échéant, les cheminements cyclables peuvent s'effectuer par la rue de Samme au nord de la ZACC de Virginal, moyennant le réaménagement d'une piste cyclable séparée sur les accotements en pavés existants. Dans les deux cas, en vue d'une continuité du cheminement vers le canal, une traversée cyclable est nécessaire au croisement avec la N280. Ensuite un aménagement est nécessaire afin de connecter le halage à la rue de Samme. Il consiste en une modification du revêtement (actuellement en cailloux) du dénivelé ainsi qu'au marquage d'une bande cyclable suggérée (logo vélo et chevrons) au passage du pont. Ce marquage a pour objectif de signaler la continuité de itinéraire. Pour

Fig. 3.4.3

rejoindre la N280 depuis le halage, c'est l'embranchement Sud qui est recommandé; *

- la liaison du canal à Ittre se réalise par la N280, le long de laquelle un aménagement en site propre est proposé. Seul cet aménagement permet de solutionner la connexion entre le cœur d'Ittre et le RAVeL, puisque la N280 présente actuellement une sécurité trop faible et qu'aucun autre itinéraire alternatif n'est cohérent (la rue du Vieux Pavé d'Asquemont présente une déclivité trop accidentée). La solution proposée consiste à aménager l'accotement sud de la voirie, afin d'y créer un espace réservé aux modes doux, séparé de la circulation ;
- La liaison d'Ittre à Haut-Ittre par la N280 présente des variables non modifiables, telles que la pente et la charge de trafic. De plus, les nombreux tournants et la largeur de la voirie placent le cycliste ou le piéton dans des conditions de confort insatisfaisantes. La présence du sentier des Longs Prés reliant Ittre à Haut-Ittre redouble alors d'importance : en l'absence d'alternative exploitable, il devrait pouvoir revêtir un caractère utilitaire et non seulement de loisir. Ce sentier devra bénéficier d'une réhabilitation de son revêtement (dolomie), d'une interdiction de passage outre que vélos et piétons ainsi que d'un changement de certaines clôtures (fil de fer barbelé) de prairies adjacentes, voire le déplacement du sentier à cet endroit pour longer le ruisseau ;

Réseau cyclable et piéton - vue générale



LE RESEAU REGIONAL

- RAVeL 1
- RAVeL potentiel

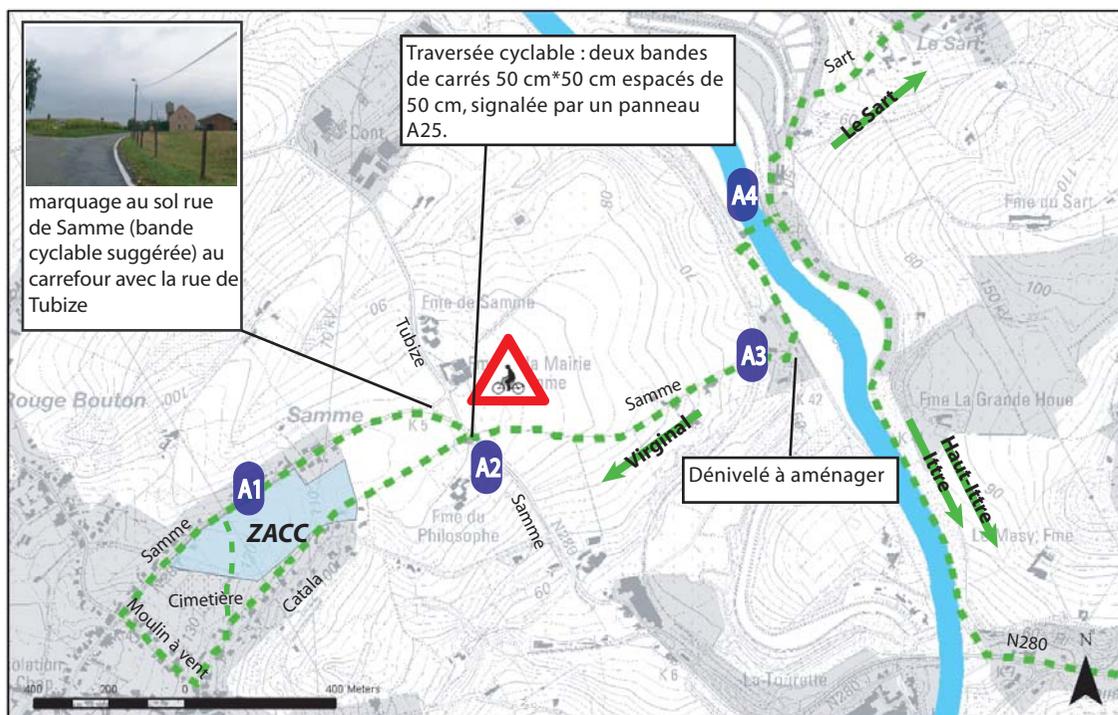
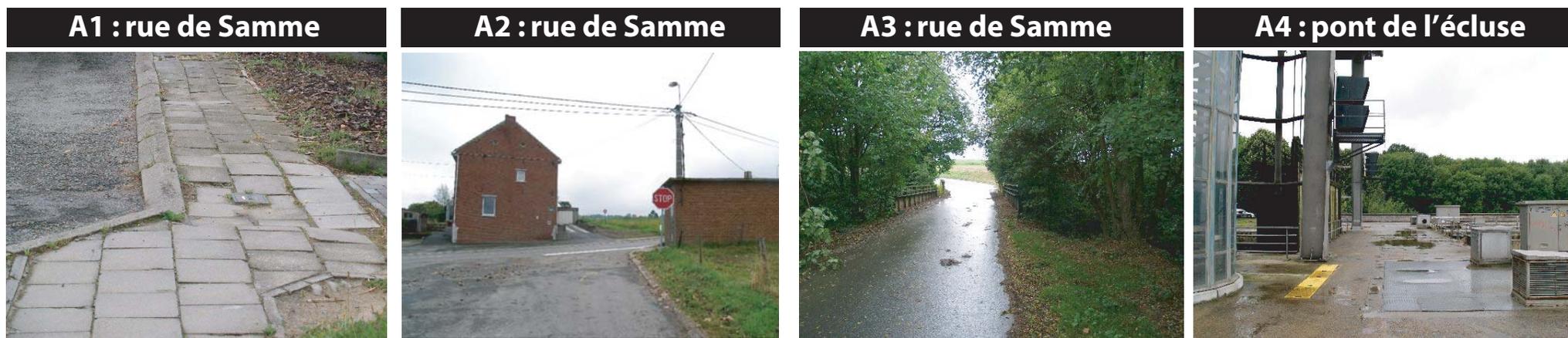
LE RESEAU COMMUNAL : Itinéraires modes doux

- 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 CdIR).	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 CdIR), sauf exceptions.	D7		Légale : / Pratique : 1.1 m
Intégration	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)
	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 cyclable ? 1.1 m, ou voirie 5.5 - 7.5 m.
	Voie locale, Zone 30, Bandes avec surlargueur	Pas d'aménagement spécifique pour le vélo	C43		/

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



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'Ecueillé.

A7 : rue de Virginal



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

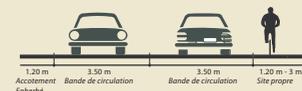
La rue du Vieux Pavé d'Asquemont, bien que plus locale et faisant l'objet d'un trafic moins important, n'offre pas d'alternative satisfaisante (relief accidenté, faible visibilité, etc).

Profil de voirie et potentiel d'aménagement

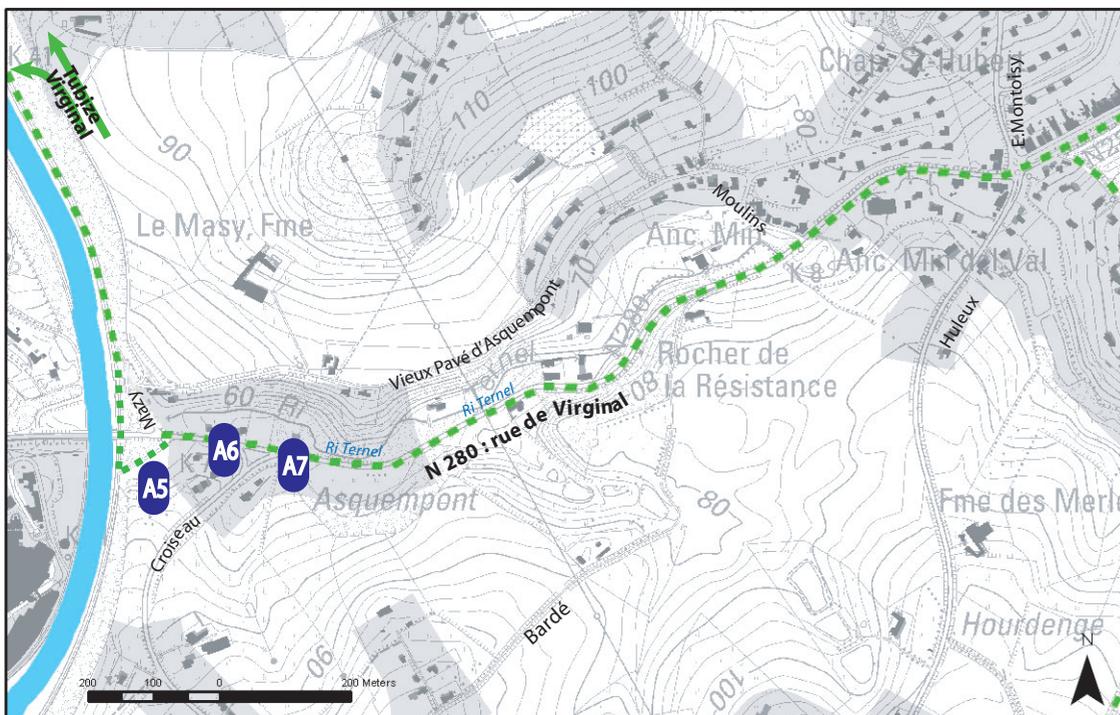
La possibilité d'aménagement de pistes cyclables avait été étudié par le SPW en 2008



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



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

➔ Envisageable



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

➔ Recommandée

Fig. 3.4.4

- en entrée de Haut-Ittre, la liaison «modes doux» structurante se poursuit à l'écart de la N280 : rue Warchay et sentier ruelle, itinéraire préservé du trafic mais dont la côte de la rue Ternia restera un point dur pour le cheminement cyclable. La mesure principale à Haut-Ittre réside dans l'aménagement du sentier n°45, afin de connecter le village au futur pôle d'échange d'Haut-Ittre. Cette connexion n'est pas seulement utile à Haut-Ittre, mais relie également tout le réseau modes doux à un nœud de mobilité. L'avantage du sentier n°45 est qu'il permet l'aménagement d'un cheminement sécurisé en site propre, qui aboutit à 230 mètres du pôle, du "bon" côté de la N28. La continuité de cheminement se déroule sans devoir traverser cette route régionale, moyennant l'aménagement d'une bande asphaltée sur accotement, d'une largeur permettant le croisement des usagers (2 mètres suffisent car les flux seront majoritairement dirigés dans la même direction en heures de pointe).
- un Réseau cyclable sous-régional. Une identification d'un réseau d'itinéraires cyclables reliant les quatre communes de l'Ouest du Brabant wallon est actuellement en cours de réalisation en collaboration entre ces quatre communes.

■ 3.4.4 Les centres de villages : piétons, vélos et personnes à mobilité réduite

Une fois le véhicule garé, le bus arrivé à son arrêt, chacun est amené à être piéton pour arriver à son lieu de destination. Dès lors, l'objectif est d'insister sur la marche comme moyen de déplacement le plus adapté à l'environnement urbain. Marcher un peu plus, sur des distances un peu plus longues, peut être considéré comme une conséquence négative d'une faible offre en stationnement. C'est la considération inverse qu'il faut adopter : rendre le centre urbain attractif aux piétons et PMR est un objectif de sécurité et de qualité de vie. Cela se traduit par des aménagements, qui doivent également accompagner la politique de stationnement. Ainsi, on acceptera plus facilement de garer son véhicule à 200 mètres du centre, si un cheminement piéton est présent :

- les déplacements doux au centre du village de Virginal sont fortement contraints par la pente, ce qui dissuade la mise en œuvre de marquages ou autres aménagements cyclables. Des mesures ponctuelles sont définies dans le chapitre mobilité scolaire. En matière de mobilité piétonne, Virginal profite notamment du quartier du Tram, présentant des voiries à l'abri de la circulation motorisée. Rue d'Hennuyères, l'aménagement d'une traversée piétonne est nécessaire au niveau du parking. Les besoins en matière de traversée se justifient étant donné la présence d'un arrêt de bus et l'absence d'alternative (la traversée piétonne existante est éloignée et relativement

dangereuse étant donnée sa localisation trop proche de l'angle avec la rue Edgar Berry). Cet aménagement est d'autant plus pertinent si un effet de porte est matérialisé dans la même section, en entrée de Virginal. La mise en place de stationnement vélo à l'arrêt de bus est également recommandée, sous forme d'arceaux. En matière de perméabilité cyclable, un SUL est proposé, permettant de connecter le centre avec la rue Catala (avec sécurité renforcée dans l'entrée du village par Catala). D'autres mesures ponctuelles sont définies dans le chapitre mobilité scolaire ;

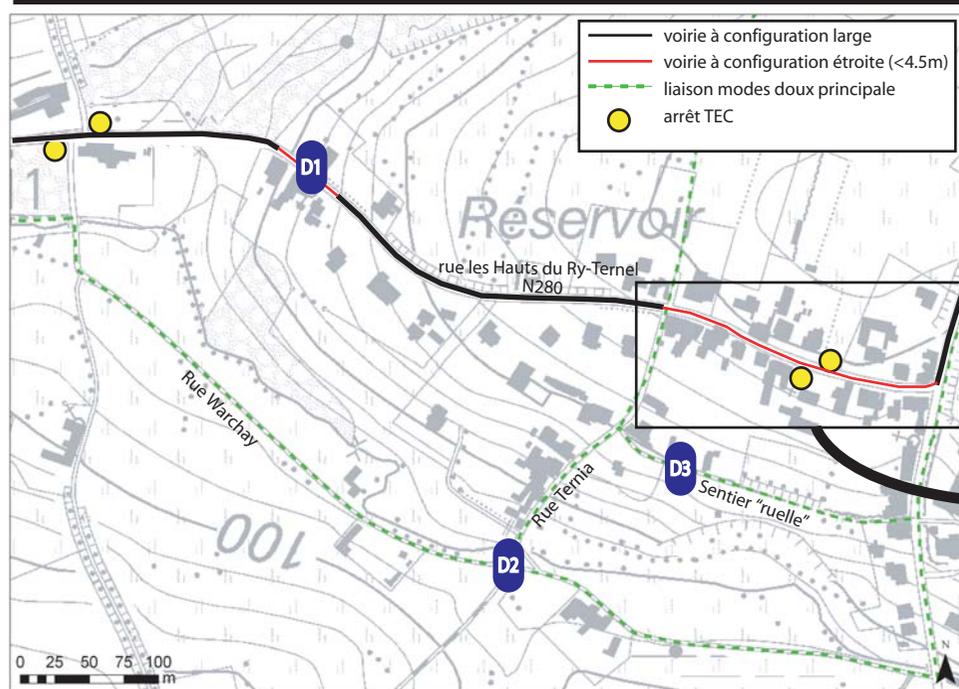
- le cœur du village d'Ittre compte de nombreuses fonctions pour lesquelles l'accessibilité modes-doux est primordiale. A cet égard, la qualité des trottoirs récents le long de la rue de la Montagne permet des déplacements sécurisés. La mise en SUL de la rue de la Planchette et de la rue Haute (dans la partie à sens unique telle que recommandée par le PCM) est hautement recommandée, dans l'optique d'éviter les détours aux cyclistes en entrée de village. Dans le centre ancien, seul le réaménagement de l'espace public en un espace partagé permettra des cheminement confortables aux PMR. En effet, il n'est pas envisageable de mettre au point des cheminements confortables intégrés avec le revêtement actuel en pavés ;

*

Fig. 3.4.5

- Haut-Ittre 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 composé de nombreux véhicules lourds. La largeur limitée de la voirie et son tracé difficile n'excluent pourtant pas les problèmes de vitesses excessives. Le flux et les vitesses pratiquées sont d'autant plus nuisibles aux usagers faibles que les trottoirs sont très étroits. Un véritable effet de porte doit donc être matérialisé au carrefour N280/Ternia par un plateau (traversées piétonnes potentielles, grâce notamment à l'aménagement du sentier n° 45 vers le pôle d'échange).

Réseau modes doux structurant : Haut-Ittre



Le village d'Haut-Ittre est confronté à un trafic de transit traversant le coeur 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**

■ 3.4.5 L'extension du réseau modes doux

Les itinéraires sélectionnés dans le PCM ne représentent pas de manière exhaustive les endroits où l'on pourra circuler à pied ou rouler à vélo. En effet, nul n'a systématiquement besoin de suivre des circuits pré-établis lors de ses déplacements quotidiens au sein de la commune. Par contre, les usagers ont besoin de sécurité le long des liaisons définies comme structurantes, comme formulé pour les deux axes décrits ci-dessus.

Dès lors, la commune devra veiller à traiter l'aspect des liaisons de moyenne distance, plutôt accordées à l'usage du vélo. Pour desservir les multiples zones résidentielles moins denses de la commune, il faut permettre un rabattement sur les axes vélos majeurs. Le but est d'assurer une continuité au réseau. Prenant la forme d'un maillage, ce dernier fournira une accessibilité vélo à la majorité de la population.

En pratique, ce concept se traduit par trois actions successives menées pour élaborer le plan modes doux :

- choisir les voiries à traiter, en tant qu'itinéraires desservant les quartiers et liant les villages ;
- parcourir et analyser ces itinéraires de manière exhaustive ;
- formuler la nécessité et le type d'aménagement.

Les aménagements proposés sur les branches étudiées suggéreront, à terme, certains choix de passages et attireront l'attention des conducteurs sur la présence de cyclistes.

Revalorisation des sentiers et chemins

De nombreux sentiers et chemins sillonnent la Commune. Certains sont devenus obsolètes, d'autres mériteraient d'être réhabilités que ce soit en termes de sentiers structurants et de liaisons entre villages et hameaux et/ou en termes de loisirs. Diverses propositions et études existent (à l'initiative associative, du CCM, de la CCATM, du SITI,...). Il est suggéré de réunir tous ces acteurs au sein d'un conseil consultatif spécifique afin qu'il soit chargé, avec l'aide des autorités et administrations publiques appropriées, de réaliser un inventaire motivé des sentiers et chemins utiles, accompagné des mesures légales et techniques qui devraient être prises par les autorités pour les réhabiliter.

■ 3.4.6 Stationnement pour les vélos

L'un des principaux freins à l'utilisation du vélo est le vol ou la crainte du vol. A défaut d'aménagements adaptés, l'utilisation de ce mode de transport est ainsi souvent contrainte par l'impossibilité de se garer à proximité du lieu d'origine et/ou de destination. La mise en place de stationnements sécurisés permettra de résoudre ces problèmes récurrents et ainsi d'encourager l'usage du vélo. Pour mener à bien cette réflexion, il faut analyser de manière conjointe l'aspect de la localisation et celui du type d'infrastructure, en y ajoutant le paramètre de la durée de stationnement pressentie. Ainsi, différents cas de figures sont envisageables en fonction des lieux d'implantations.

Aux villages d'Ittre, Virginal, privilégier des parcs-vélo simples (arceaux), bien placés. En matière de stationnement sur espace public, deux situations sont à distinguer :

- le stationnement sur la chaussée, en remplacement d'emplacements de voiture, présente l'avantage de ne pas réduire les espaces destinés aux piétons et affirme la place du vélo dans le village. En choisissant la dernière case juste avant un passage piéton, on améliore la visibilité de ce dernier ;
- le stationnement sur une place publique doit tenir compte des cheminements piétons, accès riverains et pompiers, des livraisons et du mobilier urbain. L'aménager avec soin et en harmonie avec le bâti est nécessaire.

Dans le cas de lieux de travail, parking-relais, etc. la durée de stationnement est généralement longue, dans des contextes pas toujours sécurisants. Le type d'infrastructure à préconiser est un abri fermé. Il faut également éviter que ces abris ne masquent les vélos, toujours dans l'optique de "contrôle social". Seul le pôle d'échange nécessite obligatoirement ce type d'aménagement.

■ 3.4.7 Promotion du vélo

De plus en plus de communes, de villes, adoptent des réseaux cyclables dans le cadre d'études de planification de type PCM, créent des bandes cyclables, mettent en places des zones 30, des parcs vélos... Tout semble prêt pour accueillir des cyclistes en très grand nombre. Pourtant, force est de constater que la part modale du vélo reste faible en Wallonie.

Si les "points noirs" rencontrés par les cyclistes peuvent être solutionnés par des interventions techniques, il faudra que d'avantages d'éléments soient réunis pour gagner en nombre d'utilisateurs. Un de ces éléments réside dans la poursuite de la communication autour du vélo, généralement à l'initiative des associations et relayées par les médias, ainsi que par le "bouche à oreille". Un autre aspect, incontournable, est celui de l'intermodalité. Comment espérer un développement des trajets cyclistes quotidiens, jugés inacceptables au-delà de 5 km, sans permettre et encourager le rabattement vers d'autres modes de transports ?

A l'échelle communale, communiquer autour du vélo repose sur deux principes : faire connaître la "politique vélo" de la commune et gagner ainsi des parts modales pour ce mode de déplacement. Ces deux objectifs de fond se développent selon deux modes d'action distincts, bien que pouvant être menés conjointement :

- mettre en valeur les aménagements projetés et existants. En effet, la mise en place d'éléments concrets doit être accompagnée d'information pour gagner en efficacité (Où s'arrête la piste cyclable ? Qu'impliquent les bandes cyclables suggérées ? Prévoit-on d'en placer à d'autres endroits ? etc.) ;
- sensibiliser, éduquer, former à la pratique du vélo. Cette démarche se mène indépendamment des aménagements existants, dans une optique d'améliorer l'image du vélo en général. Si l'on veut atteindre des modifications de comportement, et ainsi augmenter l'usage du vélo, il faut passer par une modification des représentations négatives que l'on peut avoir de la pratique cyclable (insécurité, crainte du vol, etc).

La Commune d'Ittre et le SPW soutiennent la formation « Brevet du Cycliste » pour les 4 classes de 5° primaire de l'entité. Des initiatives ponctuelles de « rangs à vélos » sont organisées par les associations de parents.

Cependant, même si des aménagements de voirie existent ou sont prévus dans le PCM (réseau doux, SUL, sentiers et chemins réhabilités ...), tous les axes de la Commune ne permettront pas une circulation sécurisante pour des enfants cyclistes non accompagnés.

■ 3.5 Phase 3.5 – Politique du stationnement

■ 3.5.1 Gestion du stationnement en journée

A l'échelle de la commune, les enjeux de stationnement sont essentiellement localisés au centre du village d'Ittre.

Offre de stationnement

Fig. 3.5.1

Le centre du village comprend actuellement environ 330 places publiques, dont 90 dans l'hypercentre.

Cette offre, occupée à 80% en journée, est à maintenir pour privilégier l'accès aux commerces locaux, aux services et à l'administration, ainsi que pour permettre aux riverains de stationner.

Une légère augmentation de l'offre est envisageable grâce aux récupérations d'espaces publics permises par la modification du plan de circulation (voir chapitre 3.2 ci-avant).

Gestion de l'offre

Le stationnement est actuellement gratuit est illimité dans le temps, à l'exception de quelques places rue Neuve dont l'usage est limité à quinze minutes.

Le nombre de places offertes ne justifie pas la mise en œuvre d'une gestion payante du stationnement, au regard des coûts qu'entraîneraient la mise en œuvre d'une telle gestion.

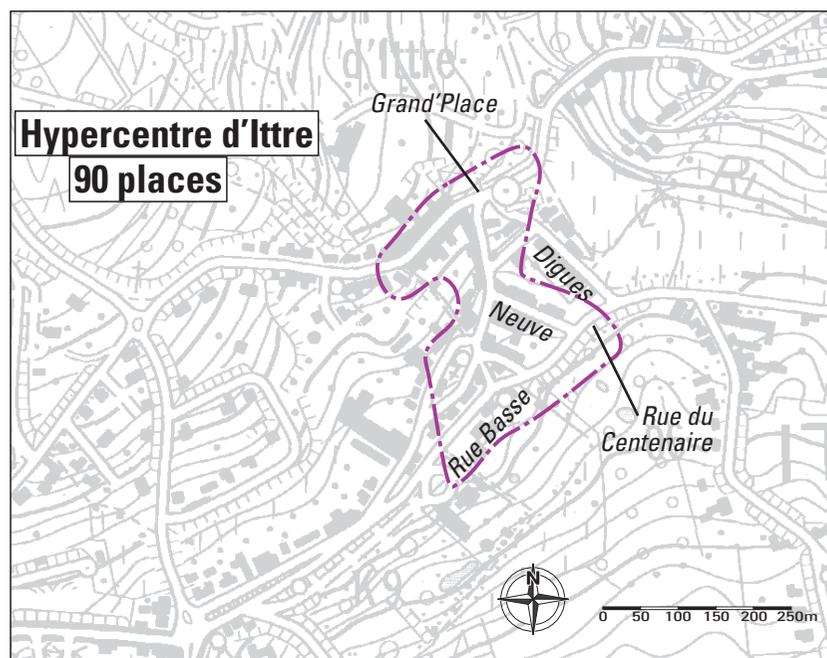
Il y a toutefois un intérêt à ce que les places actuellement réglementées assurent un minimum de rotation, puisqu'elles permettent d'accéder à des commerces et services de proximité.

La réglementation actuelle de quinze minutes maximum n'est pas respectée, et n'est pas applicable, puisque nécessitant une présence sur place quasi permanente pour en assurer le respect.

Il est donc proposé d'instaurer sur ces places une zone bleue (avec disque), limitée à trois heures. Une telle réglementation permet, avec un contrôle minimal (2 ou 3 passages par jour), de s'assurer que ces places ne sont pas occupées par le même véhicule toute la journée. En variante, la commune envisage de porter à 30 minutes la durée de stationnement autorisée. Les bureaux d'études attirent l'attention sur le fait qu'une telle durée reste difficile à contrôler car elle requiert une présence très régulière, donc coûteuse.

Enjeux d'offre actuelle et potentielle en stationnement à l'échelle du centre-bourg d'Ittre

HYPERCENTRE : DEMANDE MIXTE



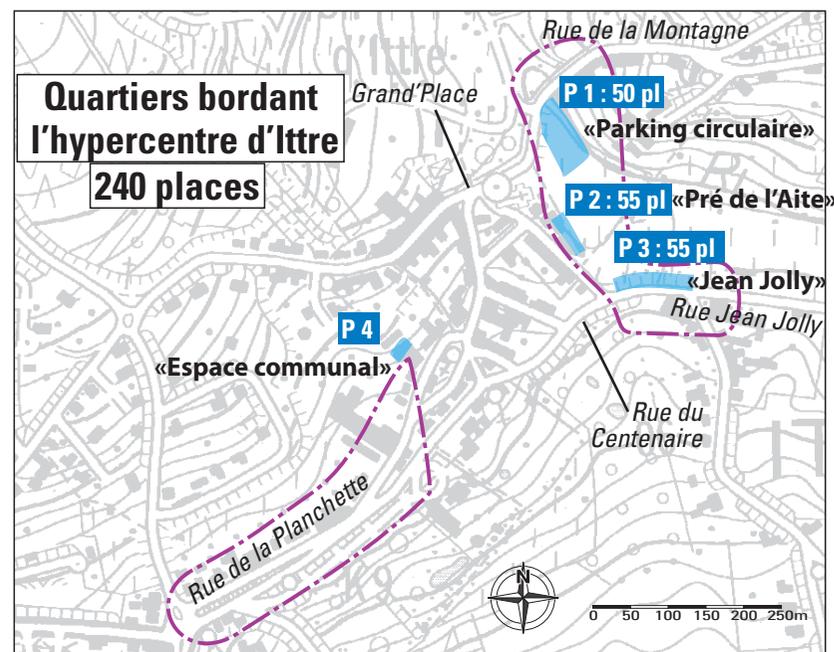
- > Environ 90 places à l'hypercentre, dont environ 65 proches des commerces et des administrations.
- > Une occupation diurne du secteur centre de 80%.

Offre à conserver, avec une réglementation adaptée pour privilégier:

- ▶ les habitants
- ▶ les clients des commerces et services

Reporter les usagers de longue durée sur l'offre importante disponible alentour

OFFRE DE LONGUE DURÉE EN PÉRIPHÉRIE



- Environ 240 places existantes, dont 1/3 dans le secteur Sud (rue de la Planchette) et 2/3 dans le secteur périphérique (parkings)
- Une pression forte dans le centre, nécessitant de reporter les usagers de longue durée dans les parkings périphériques.

Offre extrêmement conséquente, qui ne se justifie que par les activités événementielles localisées au centre d'Ittre

■ 3.5.2 Gestion du stationnement en soirée

Ann. 3.5.1

Ittre présente la particularité d'accueillir au centre du village des pôles événementiels importants en comparaison de la taille du village (Théâtre et Palais de Plume, notamment). Ces pôles génèrent des besoins en stationnement importants en soirée ou le week-end, qui dépassent les disponibilités de l'hypercentre. D'autres parkings doivent donc être mobilisés.

Fig. 3.5.2

Le parking "circulaire" (P1) et le parking "Pré de l'Aite" (P2), offrent environ 100 places libres en soirée. Ajoutées aux 50 places qui sont disponibles dans l'hypercentre, cette offre est suffisante pour 60% des événements organisés au Palais de Plume. Un marquage au sol des places du parking "circulaire" serait utile pour optimiser son utilisation, et garantir des espaces suffisants pour les bus scolaires. La visibilité en sortie du parking "Pré de l'Aite" est limitée (présence d'une haie), un aménagement est à prévoir pour améliorer la sécurité.

Le parking Jean Jolly (P3) n'est actuellement pas utilisable pour les visiteurs du Palais de Plume, en raison de la mauvaise qualité de son revêtement. Son aménagement permettrait de rendre disponible 55 places supplémentaires, soit un total de 200 places exploitable. Cette offre renforcée serait suffisante pour 90% des événements du Palais de Plume.

Les 10% d'événements restants nécessitent une organisation particulière, avec incitation au covoiturage, arrivée par autocars, navettes avec le parking du pôle d'échange projeté à Haut-Ittre (voir chapitre 3.3).

Le parking "espace communal" (P4), derrière l'administration communale, est lui aussi disponible, avec l'avantage d'offrir un cheminement piétons direct jusqu'au Palais de Plume. Il a par contre l'inconvénient d'être situé au cœur du village, avec des accès contraints qui nécessitent de traverser les secteurs résidentiels.

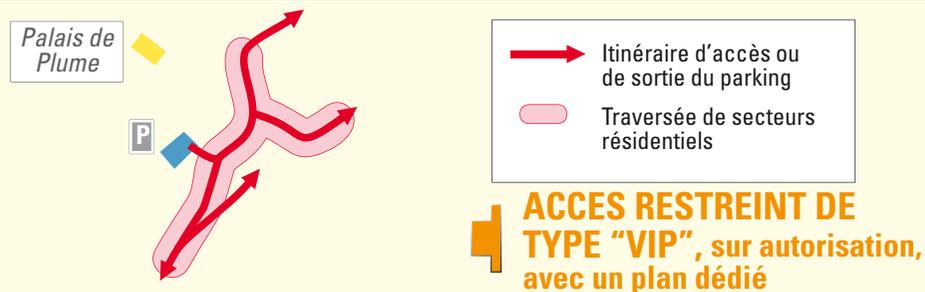
Il est donc proposé que l'usage de la partie supérieure de ce parking soit restreint sur invitation (parking "VIP"), et que cet espace VIP ne soit pas signalé sur voirie. Une utilisation "VIP" d'une partie du parking "espace communal" nécessitera un aménagement piétonnier entre cet espace et la venelle piétonne allant de la maison communale à la rue Haute.

Les mêmes principes sont applicables pour les événements qui se tiennent au théâtre. Une coordination devra toutefois être instaurée entre la Commune, le Palais de Plume et le théâtre pour éviter le chevauchement d'événements trop importants.

Accueil des évènements 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

■ 3.6 Phase 3.6 – Plan des déplacements scolaires

Dans le cadre du PCM, il convient de dresser une synthèse des aspects de mobilité des différentes implantations scolaires d'Ittre, afin de cibler les améliorations possibles. Pour ce faire, les différentes directions ont été rencontrées, afin d'aborder une série de critères:

- **appréciation générale:** permet de relever l'aspect dominant à améliorer ;
- **aménagements cyclo-pédestres:** existe-t-il une piste cyclable ou un sentier? De quel type? Sont-ils efficaces? Sont-ils empruntés? Comment les améliorer? ;
- **stationnement de dépose-minute:** ce type de stationnement existe-t-il? Le cas échéant, est-il pertinent d'en prévoir un ? Si oui, à quel endroit? ;
- **stationnement et cheminements piétons:** où stationnent les véhicules pour déposer/reprendre les élèves? Les cheminements y menant sont-ils sécurisés? Faut-il prévoir un autre lieu de stationnement ;
- **range-vélos:** des ranges-vélos sont-ils prévus? Faut-il en prévoir? Si oui, combien? ;

■ **zone 30:** L'école est-elle en zone 30? Quels sont les dispositifs présents et à prévoir? ;

■ **mesures:** L'école organise-t-elle des opérations visant à éduquer, sensibiliser les élèves quant à la sécurité routière et à l'usage du vélo?

Le « Brevet du Cycliste » est en cours pour les 4 classes de 5^e primaire de l'entité. Cependant, même si des aménagements de voirie existent ou sont prévus dans le PCM (réseau doux, SUL, sentiers et chemins réhabilités ...), tous les axes de la Commune ne permettront pas une circulation sécurisante pour des enfants cyclistes non accompagnés.

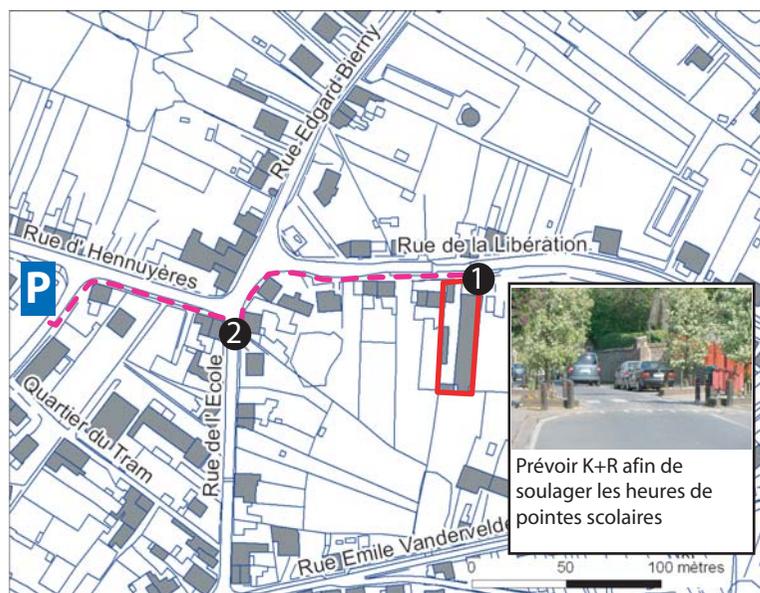
Les résultats de ces réflexions sont repris dans les figures 3.6.1 à 3.6.3 ci-après.

Fig. 3.6.1

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

L'école communale de Virginal rencontre un trafic de pointe, caractérisé par la pratique d'un dépose-reprise sur la voirie. Bien que ne constituant pas une proposition idéale, la mise en œuvre de deux emplacements de dépose-reprise devant l'école est recommandée. Par ailleurs, si le parking du Tram semble trop éloigné pour certains, il doit impérativement être valorisé. Pour ce faire, il y a lieu de renforcer la visibilité de la traversée de la rue de l'école.

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

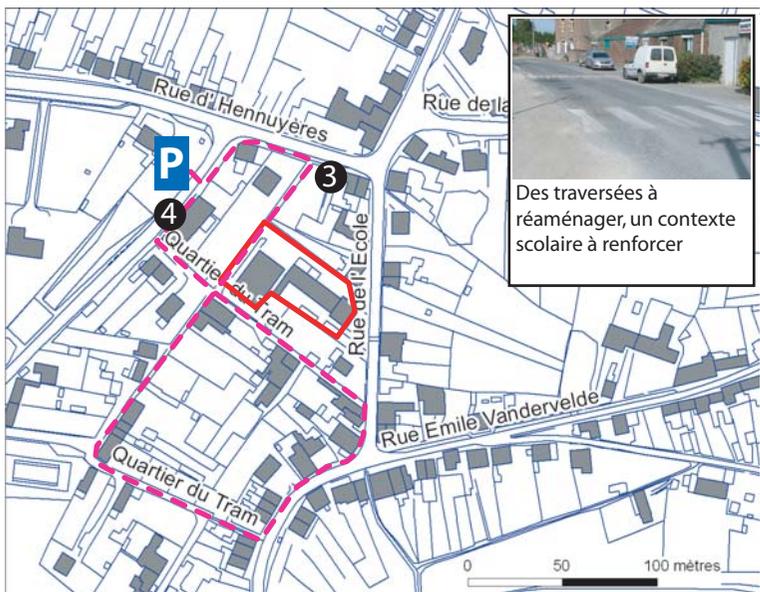
Stationnement cheminement piéton : Parking du plateau du Tram à 250m. Mieux marquer les traversées ②

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'École : 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.

Virginal - école communale - section maternelle - rue de l'École : 94 élèves

La section maternelle jouit d'un réseau de voies réservées aux modes doux appelé «quartier du tram». Celles-ci permettent des déplacements sécuritaire entre l'entrée de l'école et le parking du tram. Certaines voitures stationnent de manière désordonnée devant l'aire de jeu le long de la N280. Il faut donc favoriser le parking du Tram, afin de limiter la reprise d'enfants à proximité de la N280. En matière d'aménagements physiques, il convient de mieux marquer le contexte scolaire le long de la voirie parallèle au parking (panneaux, traversée en goulot, trottoir traversant, etc.).

Fig. 3.6.2

Virginal - école libre - rue du Centre : 210 élèves

L'aménagement de l'espace public, de plein pied avec quelques potelets, ne joue pas en faveur de la sécurité des déplacements doux. Le fait de ne pas canaliser les traversées n'est pas adapté aux enfants. Les traversées de la rue du Moulin à vent et de la rue du Centre pour rejoindre le parking Catala sont perçues comme dangereuses, donc le stationnement s'effectue de manière désorganisée devant l'école. Pour favoriser l'utilisation du parking, prévoir un plateau ralentisseur (adapté au passage du bus et plus efficace que l'actuel), ainsi qu'un renforcement du contexte scolaire. A terme, remplacer les emplacements occupés par les enseignants par un système de K+R et une place réservée au bus scolaire.

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

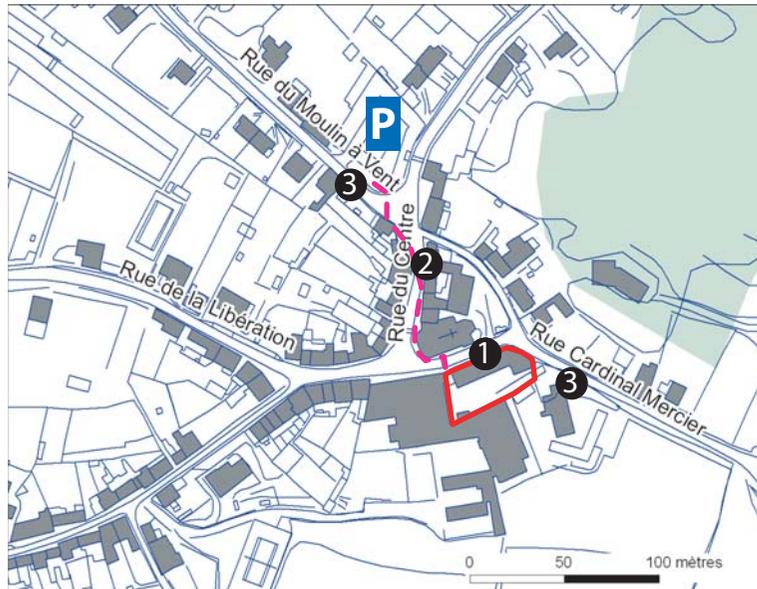
La situation est assez bonne car les flux piétons sont canalisés sur une courte distance qui sépare l'école du parking du football (traversées sécurisées par un APS efficace, potelets le long du cheminement). A l'image de celui de l'école libre d'Ittre, la mise en place d'un parking vélo est requise, mais dans l'enceinte de l'école.

Fig. 3.6.3

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

Peu de problèmes observés malgré la proximité avec un trafic de pointe assez chargé sur la rue de la Montagne. Très bonne dynamique vélo: parking toujours remplis, les nombreux élèves cyclistes utilisent les récents trottoirs (légal et sans conflit car faibles flux piétons). Les événements «rangs-vélos» démontrent l'engouement pour le vélo ainsi que la nécessité de sécuriser des cheminements.

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

Ressemble à un "espace partagé" ne canalisant pas les traversées

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.

■ 3.7 Phase 3.7 – Transports de marchandises

Fig. 3.7.1

Plusieurs générateurs de trafic lourds importants sont présents sur le territoire de la commune d'Ittre, localisées principalement à proximité du Canal : papeteries, incinérateur, et quai de chargement recevant notamment une part du charroi des carrières de Quenast.

Les flux générés par ces sites représentent environ 350 poids-lourds par jour. Ces charges de trafic sont donc peu problématiques en termes de capacité du réseau routier, mais elles créent tout de même des nuisances pour les habitants.

L'itinéraire principal utilisé par les poids lourds est la N280 à l'Ouest du Canal, en lien avec la N6, itinéraire qui traverse donc Virginal mais pour lequel il n'existe pas d'alternative.

L'autre itinéraire important utilisé par les poids lourds est la rue du Croiseau pour les relations avec Nivelles. En direction des papeteries et de l'incinérateur, une partie des poids lourds empruntent la rue du Huleu pour rejoindre la N280, en raison de la difficulté de manœuvre de tourne-à-gauche au carrefour Croiseau-N280. Le PCM propose une solution (voir chapitre 3.2) qui doit permettre de sécuriser les manœuvres à ce carrefour.

En complément de cette mesure, il est proposé d'interdire la circulation aux poids-lourds sur la rue du Croiseau (et donc dans la traversée de Huleu) à partir de la N533, et d'orienter le trafic vers l'avenue des Tilleuls et la rue des Rabots le long du Canal.

Sur la base des itinéraires et de l'importance du charroi lié aux principaux générateurs situés sur la Commune d'Ittre, le trafic poids-lourds en traversée de Ittre et Haut-Ittre devrait être peu important, à l'exception de la desserte locale (livraisons, etc.).

Les poids-lourds représentent pourtant une part non négligeable du trafic journalier, compte tenu notamment du passage des bus. Une partie de ce phénomène est liée à l'utilisation du GPS en recherchant le chemin le plus court. Il existe peu de solutions dans ce cas : les interdictions sont difficiles à faire respecter (nécessité de contrôle quasi-permanent), et ne peuvent fonctionner qu'aux endroits où il est possible de faire demi-tour. La Région Wallonne travaille actuellement à la mise au point d'une base de données GPS spécifiquement destinée aux poids-lourds. En raison des délais de renouvellement du parc de GPS, les effets ne se feront pas sentir avant plusieurs années. À une échéance tout aussi lointaine, la prise en charge du trafic poids-lourd entre la N28 et Ittre serait l'une des fonctions de la nouvelle collectrice envisagée au chapitre 3.1.

■ 3.8 Phase 3.8 – Mise en œuvre du PCM

■ 3.8.1 Mesures prioritaires et mesures liées

La mise en œuvre du Plan Communal de Mobilité est rendue ardue par la nécessité de coordonner les nombreux services techniques et les différentes ressources budgétaires concernées.

Fig. 3.8.1

Pour faciliter la coordination des services communaux et régionaux, un premier outil est proposé sous la forme d'un tableau de bord de la mise en œuvre du PCM. Ce tableau :

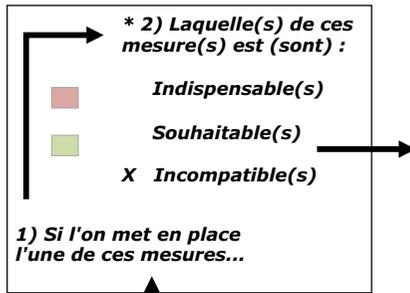
- met en évidence les interdépendances entre les familles de proposition, selon qu'elles doivent être mises en place simultanément (mesures indispensables), afin de garantir leur bon fonctionnement ou qu'il est souhaitable de les réaliser concomitamment, afin de renforcer leurs effets ;
- précise quelles sont les figures ou les annexes qui présentent chaque mesure ;
- identifie les acteurs concernés par la mise en œuvre ;
- évalue sommairement l'ampleur des mesures à réaliser, selon une classification en fonction de l'estimation de leur ordre de grandeur de coût de réalisation (€ = budget faible; € = budget moyen; € = budget élevé) ;
- précise les indicateurs clés et les objectifs visés, par mesure.

■ 3.8.2 Mesures prioritaires à court terme (2011-2014)

Les premières mesures à prévoir portent sur :

En termes de circulation :

- mise en sens unique limité de la rue de la Montagne entre la Grand'Place et la N280 à Ittre ;
- mise en place de la zone de rencontre au centre du village ;
- à Virginal, la réalisation d'un effet de porte sur la N280 à l'entrée Nord ;
- sécurisation par des feux du carrefour N280 - Rouge Bouton – Moulin à Vent ;
- aménagement d'un rond-point sur la N28 au débouché de l'échangeur d'Haut-Ittre.

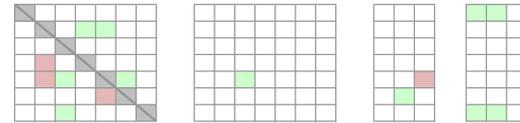


Contexte

N° mes. Libellé mesure

A l'échelle de la Commune :

- C1 Giratoire au carrefour N28-échangeur d'Haut-Ittre
- C2 Aménagement du carrefour N280-Croiseau
- C3 Modération de vitesse dans la traversée d'Haut-Ittre
- C4 Interdiction des poids-lourds sur les rues du Croiseau et du Huleu
- C5 Aménagement de l'axe principal du réseau modes doux entre les trois villages
- C6 Aménagement des branches secondaires du réseau modes doux
- C7 Réhabilitation du sentier 45 entre la salle communale d'Haut-Ittre et la N28



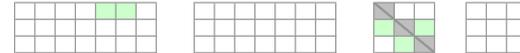
A l'échelle d'Ittre :

- I1 Aménagement en zone de rencontre du centre du village
- I2 Mise en sens unique limité de la rue de la Montagne
- I3 Aménagement du carrefour N280-Centenaire-Digue
- I4 Coordination des besoins en P avec les plannings des événements
- I5 Aménagement du P3 "Jean Jolly"
- I6 Valorisation du P4 "Espace Communal"
- I7 Mise en zone bleue 3h des places "P" de la Commune



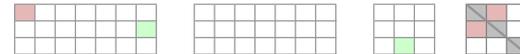
A l'échelle de Virginal :

- V1 Modification des circulations autour de l'Eglise
- V2 Sécurisation du carrefour N280-Moulin à Vent-Rouge Bouton
- V3 Effet de porte sur la N280 à l'entrée Nord de Virginal



A l'échelle Intercommunale :

- IC1 Aménagement d'un pôle d'échanges à l'échangeur d'Haut-Ittre
- IC2 Rapidobus Tubize-Braine-le-Château-Haut-Ittre-Braine l'Alleud
- IC3 Optimisation des bus Tubize-Virginal-Ittre-Clabecq



* Mesure(s) "2" directement liée(s) à la mesure "1" de référence, si d'autres mesures d'accompagnement sont liées à la mesure "2", elles ne figurent pas dans la ligne de la mesure "1"

A l'échelle de la Commune :
 C1 Giratoire au carrefour N28-échangeur d'Haut-Ittre
 C2 Aménagement du carrefour N280-Croiseau
 C3 Modération de vitesse dans la traversée d'Haut-Ittre
 C4 Interdiction des poids-lourds sur les rues du Croiseau et du Huleu
 C5 Aménagement de l'axe principal du réseau modes doux entre les trois villages
 C6 Aménagement des branches secondaires du réseau modes doux
 C7 Réhabilitation du sentier 45 entre la salle communale d'Haut-Ittre et la N28

A l'échelle d'Ittre :
 I1 Aménagement en zone de rencontre du centre du village
 I2 Mise en sens unique limité de la rue de la Montagne
 I3 Aménagement du carrefour N280-Centenaire-Digue
 I4 Coordination des besoins en P avec les plannings des événements
 I5 Aménagement du P3 "Jean Jolly"
 I6 Valorisation du P4 "Espace Communal"
 I7 Mise en zone bleue 3h des places "P" de la Commune

A l'échelle de Virginal :
 V1 Modification des circulations autour de l'Eglise
 V2 Sécurisation du carrefour N280-Moulin à Vent-Rouge Bouton
 V3 Effet de porte sur la N280 à l'entrée Nord de Virginal

A l'échelle Intercommunale :
 IC1 Aménagement d'un pôle d'échanges à l'échangeur d'Haut-Ittre
 IC2 Rapidobus Tubize-Braine-le-Château-Haut-Ittre-Braine l'Alleud
 IC3 Optimisation des bus Tubize-Virginal-Ittre-Clabecq

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 € TTC CT = court terme 2010-2014
 CC > 20'000 < 100'000 MT = moyen terme > 2015
 C < 20'000 LT = long terme > 2020

En termes de transports en commun :

- scission la ligne 474 en deux lignes distinctes, dont l'une effectue systématiquement la boucle par Fauquez et Huleu ;
- mise en place du Rapidobus Tubize-Braine-le-Château-Haut-Ittre-Braine-l'Alleud ;
- aménagement d'un pôle d'échanges (correspondances entre bus, P+R, station VAP, cyclistes,...) au niveau du rond point de l'échangeur d'Haut-Ittre en lien avec ce Rapidobus.

En termes de stationnement :

- modification de la gestion des places à limitation de durée (passage de 15 min à 3h, plus facilement contrôlable) ;
- aménagement du parking P3 "Jean Jolly" ;
- mise en place d'une coordination avec le Palais de Plume et le théâtre pour anticiper la tenue des événements les plus importants.

En termes de modes doux :

- mise en œuvre de l'axe principal du réseau cyclable, reliant les trois principaux villages de la commune.

3.8.3 Mesures à moyen et long terme (2014 et au-delà)

Les mesures à mettre en place à plus long terme sont :

- forte modération de la circulation à Virginal, Ittre et haut-Ittre en cas de réalisation de la collectrice (déclassement de la N280) ;
- aménagement du carrefour N280 – Croiseau ;
- aménagement du carrefour N280 – Dignes – Centenaire en accompagnement de la mise en œuvre de la ZACC Grand Closin ;
- poursuite du développement du réseau cyclable : aménagements lourds de l'axe principal, aménagement des axes secondaires.

■ 3.8.4 Autres outils de mise en œuvre

Une étude aussi importante, en analyse – diagnostic, en propositions à court – moyen terme, en échanges, ... ne saurait se terminer par la seule édition d'un rapport final de synthèse. Les recommandations complémentaires suivantes doivent donc être considérées :

Constitution d'un Comité de suivi de la mise en place du Plan Communal de Mobilité.

Il importe en effet d'en assurer le suivi par les différents acteurs concernés, qu'ils participent (même partiellement) ou non au financement des différentes mesures. Ce suivi devrait être assuré aussi bien par les techniciens que, à fréquence moindre, par les décideurs. La Commune d'Ittre a affecté à mi-temps l'un des membres du personnel communal à la fonction de Conseiller en Mobilité, la mise en place de ce comité de suivi pourrait être l'une des missions effectuées dans le cadre de cette fonction.

Tout au long de l'étude du PCM, un consensus a toujours été recherché et a pu être trouvé entre les différents acteurs. Les études de détail et la mise en œuvre des propositions devront également consacrer une large part à la poursuite de cette recherche de consensus. Cette recherche devra être menée aussi bien au niveau des acteurs concernés par l'étude du PCM que par les acteurs de la vie locale (associations, commerçants, groupes de travail du PCM, autres organisations, ...).

Suivi des orientations du Plan Communal de Mobilité

Il est aussi utile de rappeler que le PCM et ses outils doivent être considérés comme des guides pour l'évolution de la Commune à court – moyen terme et non comme des projets figés. Ils doivent rester souples dans leur application, au gré des évolutions des différentes contraintes et objectifs.

Constitution d'un observatoire du Plan Communal de Mobilité

Enfin, la mise en œuvre du PCM doit pouvoir être suivie, au niveau de ses effets sur la demande, sur le comportement des usagers, ...

Il est proposé de mettre en place un "Observatoire du PCM", organisme central qui collectera régulièrement (tous les 5 ans par exemple) les données statistiques des différents partenaires (offre et demande en matière de stationnement, charges de trafic automobiles, fréquentation des réseaux ferroviaires – SNCB et bus – TEC), dans le but de les comparer notamment aux hypothèses d'évolution du PCM. Cet Observatoire pourra s'inspirer de l'étude pilote menée sur 4 villes en Wallonie. Il devra également collaborer avec l'Observatoire Régional de la Mobilité. Les Autorités régionales et communales pourront ainsi vérifier que la mise en œuvre est conforme aux objectifs du PCM, voire réorienter les mesures si besoin. L'importance d'une politique et de moyen de contrôle des mesures prises est capitale dans la mise en œuvre du PCM et dans l'évaluation de ses effets.

Enfin, les Autorités devront éviter de tomber dans l'un des "pièges" de la mise en œuvre de toute l'étude de planification. Il est en effet courant que certains modes de déplacement bénéficient d'une attention, de budgets et de priorités plus fortes (la voiture, par exemple).

Or, il faut assurer une mise en place coordonnée et parallèle des diverses mesures proposées pour chaque mode. Pour répondre à la croissance régulière de la demande, il est impératif que chaque mode remplisse son rôle (le bus, la voiture, la marche à pied et les deux-roues) !

Sur la base de ces dernières recommandations, il appartient désormais aux Autorités, avec l'aide de leurs techniciens et l'appui des acteurs locaux et des résidents, d'assurer la concrétisation du Plan Communal de Mobilité de Ittre.

Pour le groupement de bureaux d'études,

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils

P. Tacheron
Directeur opérationnel

B. Van Loveren
Ingénieur d'étude

Namur, le 21 août 2011