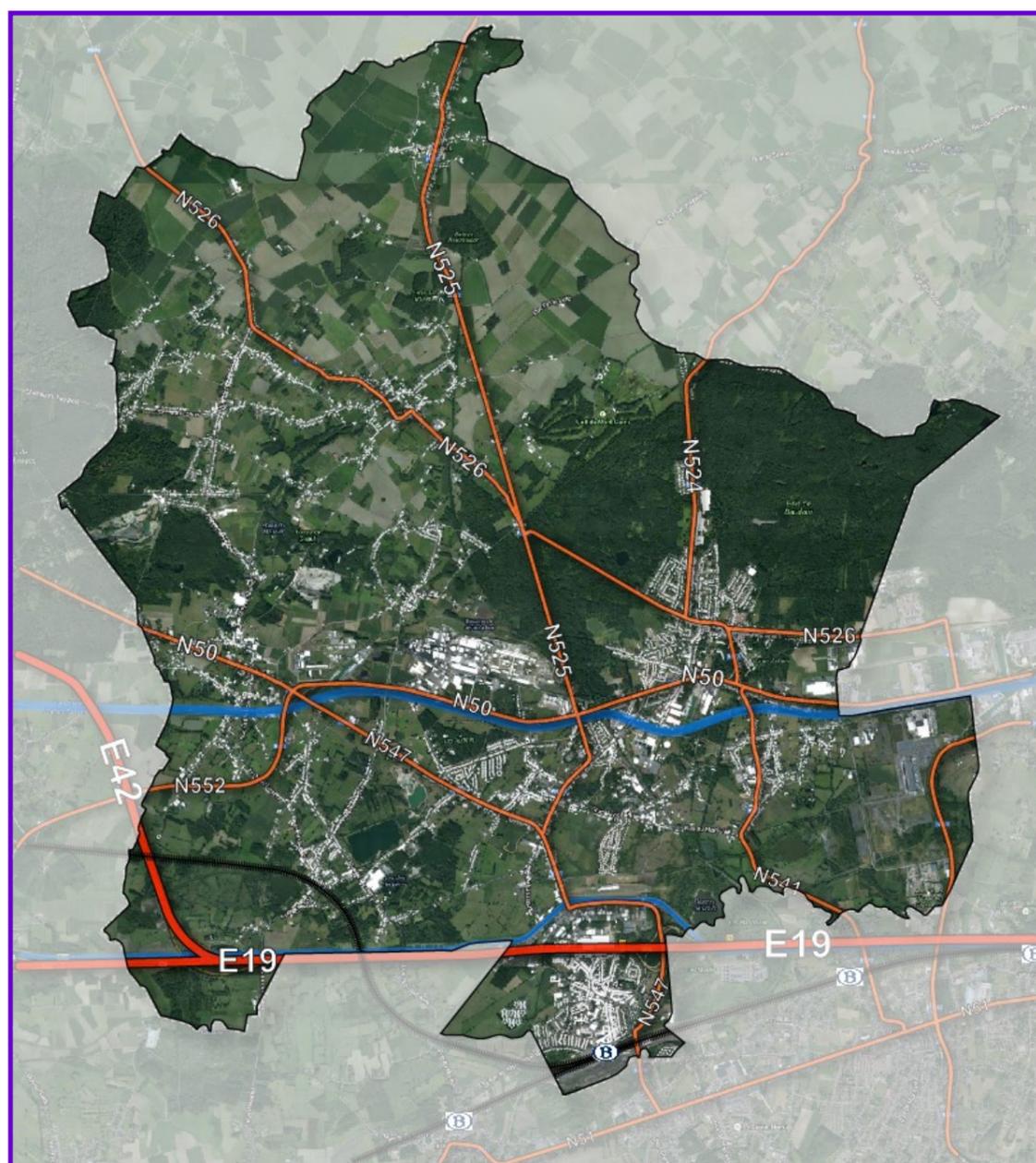




MISE À JOUR DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE SAINT-GHISLAIN



Rapport final
28 avril 2017

Phase 3

Etudes approfondies :
Proposition de réaménagement des places de l'Entité |
Etude de Kiss&Go

Sommaire



⇒ Etude des zones Kiss&Go.....	p.3
⇒ Proposition de réaménagement des Places.....	p.9



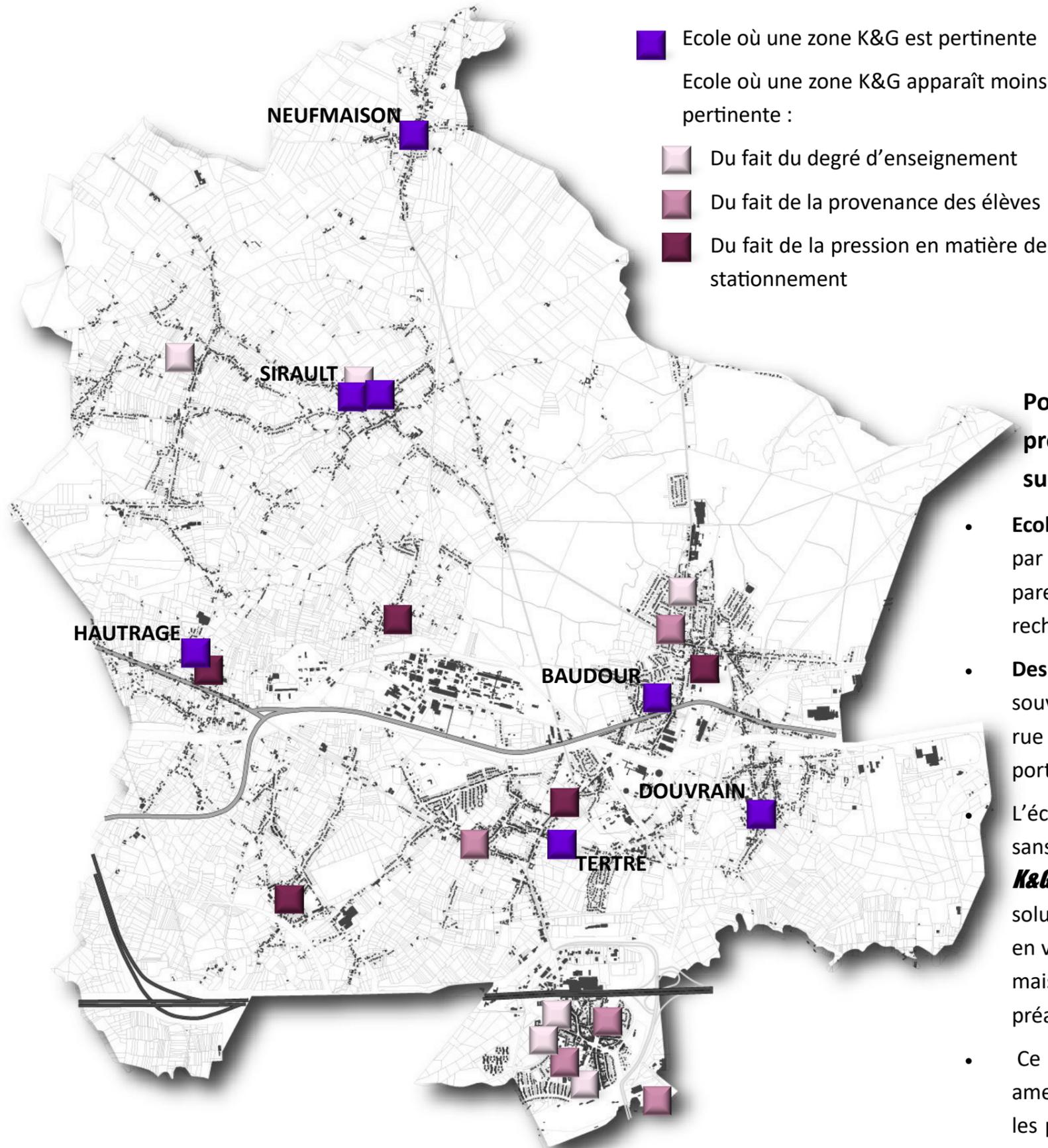
Partie I. Etude des zones *Kiss & Go*

Objectif de cette première partie :

Il s'agit ici de poursuivre la démarche de développement des zones de « Kiss&Go » amorcée en 2004, intégrée dans le cadre du Plan Communal de Mobilité, et d'aboutir à des propositions concrètes d'aménagements au niveau des écoles où ces emplacements sont jugés pertinents.



I.1. Présentation des écoles de l'Entité retenues pour les emplacements *Kiss&Go*



Définition d'une zone *Kiss&Go* (K&G):

Il s'agit d'une zone désignée pour autoriser la **dépose/montée des enfants aux abords d'une école**. Le code de la route ne prévoit pas de panneau spécifique propre à ce type de zone, qui est de fait rattachée au **Signal E1 : Stationnement interdit - arrêt autorisé**.



Elle a pour but de permettre une **rotation très importante des arrêts**, de manière à répondre à l'objectif qui est d'éviter que de nombreux véhicules stationnent longtemps sur des emplacements « normaux » ou en double-file sur les voies de circulation.

Pour pouvoir fonctionner correctement, une zone *K&G* ne doit pas être proposée n'importe où. Un tel aménagement est pertinent dans les cas suivants :

- **Ecole primaire** : Les élèves peuvent être acteurs du projet et particulièrement intéressés par sa réussite. Ils sont plus disciplinés que des élèves du secondaire (incitant élèves et parents à respecter le fonctionnement d'une telle zone) mais sont par ailleurs dans une recherche d'autonomie qui les incite et leur permet de descendre/monter seul.
- **Des moyens humains doivent pouvoir être déployés** : Une zone *K&G* nécessite bien souvent un encadrement pour accueillir les enfants, éventuellement les mener de la rue vers la cour. Il s'agit également d'instaurer un « contrôle » sur les éventuels comportements inappropriés. Ceci induit d'avoir une **école impliquée dans le processus**.
- L'école doit accueillir des élèves effectuant des **distances domicile-école importantes, sans/avec peu d'alternatives en transport en commun**. La mise en place d'une zone *K&G* n'a pas pour objectif d'encourager les trajets en voiture mais bien de proposer une solution, parmi d'autres, pour les élèves/parents n'ayant pas d'autre choix que de venir en voiture. Ceci implique de cibler des écoles peu desservies en transport en commun, mais également des écoles dont une part importante des élèves habite loin. Une étude préalable peut être conduite pour évaluer cette part et ces besoins.
- Ce type de zone ne fonctionne pas si l'offre en stationnement est importante : Pour amener une rotation importante, l'offre alentour doit être réduite. Dans le cas contraire les parents préféreront se stationner sur des emplacements non contraints par la signalétique.



I.2. Principes de mise en place d'une zone *Kiss&Go*



Préparation

Une zone *K&G*, compte tenu des éléments repris dans la page précédente, ne peut être réalisée n'importe où. Les établissements retenus ont été désignés sur base de critères « généraux », mais d'autres établissements qui estiment en avoir besoin et qui sont prêts à se lancer dans la réflexion, peuvent bien sûr faire une démarche similaire à ce qui suit en concertation avec la commune.

En amont de la mise en place d'une zone *K&G*, il est important de lancer des **démarches de sensibilisation auprès des enfants mais également auprès des parents.**

- ◆ Un projet, construit par les élèves, sera davantage compris et respecté par ces derniers, ce qui influera inévitablement sur la prise en compte de la part des parents. Dans ce processus de sensibilisation, des exposés peuvent être réalisés par des intervenants extérieurs (police, association de piétons, commune, etc.) et des esquisses/réflexions peuvent être intégrés à des projets scolaires.
- ◆ Pour les parents, outre les messages véhiculés via les enfants, des lettres d'explication présentant les intérêts (notamment de sécurité) peuvent être proposées, accompagnées ou non d'une charte à signer par exemple.



Phase « test »

Une fois la sensibilisation effectuée, il s'agit de mettre en place un **aménagement provisoire qui va permettre de rendre compte des effets de l'installation** (respect et acceptation du concept, difficultés émergentes, appréciation de la pertinence de l'emplacement et de ses dimensions, etc.).

Pour ce faire, des **aménagements de type « barrière Nadar » ou bien encore des panneaux de signalisation « faits main »** (par les élèves par exemple) peuvent être intéressants à mettre en place.

Parallèlement à ces aménagements, il est essentiel d'assurer la sensibilisation vis-à-vis de la démarche. Cela induit la présence **de personnes sur place** (parents, enseignants, gardien de paix, police, etc.) qui vont rappeler, si besoin est, les consignes. Il ne s'agit pas à ce stade de sanctionner mais bien **« d'éduquer » au comportement à adopter.**



Installation pérenne

Une fois la phase test réalisée, les avis et effets recueillis, l'aménagement pérenne de la zone *K&G* peut être réalisé. Les **dimensionnements, localisation et signalétiques sont adaptés** en réponse aux conclusions induites de la phase test.

Les aménagements sont alors réalisés par le gestionnaire de voirie (commune, région) avec notamment :

- ◆ La **mise en retrait éventuelle** de l'emplacement par rapport à la bande de circulation et l'aménagement du trottoir attenant.
- ◆ La mise en place d'une **signalétique verticale** (ainsi qu'au sol pour plus de visibilité). Un panneau E1 et panneaux additionnels informant « Kiss & Go » ainsi que les **horaires durant lesquels l'arrêt est interdit** sont installés. Il n'est en effet pas pertinent de désigner un/deux emplacements à du *K&G* en dehors des horaires d'entrée/sortie de cours.
- ◆ La **présence d'un encadrement**, plus stricte que durant la phase test, destiné à prendre en charge l'enfant de la voiture à l'entrée de l'école. La présence de la police est un plus pour garantir le respect et le bon fonctionnement d'un tel aménagement.

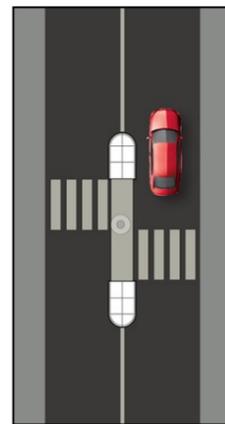
Pour garantir le bon fonctionnement d'une telle zone, des **contrôles et sanctions (amendes) sont indispensables**, au risque de voir des comportements infractionnels réguliers et de rendre la zone sans effet.



Ecole Communale de Neufmaison

Contexte : L'école est située en bordure d'un **axe fréquenté**, la N525 (rue de Chièvres sur ce tronçon, qui par ailleurs est une **voirie régionale**), sur lequel des **vitesse importantes** sont régulièrement rencontrées. Elle dispose d'un parking d'une dizaine de places entre la route et l'entrée, qui nécessite des manœuvres dans le cadre d'un stationnement et qui peut être rapidement saturé en heure de pointe. Si les élèves viennent principalement d'un rayon peu important en terme de distance, la **faible desserte en transport en commun** et les aménagements **piétons fortement altérés et/ou lacunaires** obligent les parents à être fortement dépendant de la voiture pour venir amener/chercher leur(s) enfant(s).

Projets alentours : Dans le cadre du Plan Communal de Mobilité, une sécurisation de la traversée est prévue à hauteur de la sortie d'école (schéma à droite ci-dessous). Cette sécurisation propose l'installation d'un « ilot refuge » au centre de la voirie, accessible de part et d'autre par des passages piétons décalés (pour éviter qu'un enfant puisse courir d'un côté à l'autre).



Proposition d'aménagement : Il s'agit de créer, entre l'axe de circulation et la zone de parking, deux emplacements en retrait de la N525. Un trottoir est proposé le long de l'aménagement, comprenant une bordure qui va obliger les véhicules à entrer dans le parking en un point d'accès (contrairement à ce qui est actuellement). Ces emplacements ne sont accessibles qu'en venant du nord, et aucun emplacement n'est proposé de l'autre côté de la voirie pour limiter les traversées d'enfants sur la N525.

Ecole Communale de Hautrage

Contexte : Cette école est bordée par la rue Octave Mahieu, axe rectiligne régulièrement concerné par des problèmes de vitesse et de sécurité. Elle ne dispose pas d'une zone de stationnement importante à proximité immédiate (stationnement en voirie possible néanmoins) mais surtout elle ne dispose pas d'une offre en transport en commun suffisante que pour proposer une offre intéressante en concurrence à l'automobile.

Projets alentours : En seconde partie de cette étude complémentaire, une esquisse d'aménagement est proposée sur la place d'Hautrage, permettant notamment de sécuriser certains itinéraires piétons.

Proposition d'aménagement : Dans ce cas ci, la mesure proposée est relativement simple d'exécution puisqu'il n'y pas, hormis une signalétique, d'aménagement à réaliser et que la voirie est communale. Il s'agit de désigner, sur la zone réservée aux bus qui est bien située à proximité de l'entrée de l'école, deux emplacements pouvant accueillir les parents dans la simple dépose/reprise d'enfant. Pour le stationnement, les parents ont la possibilité, comme c'est le cas actuellement, de se mettre sur la place à proximité ou au niveau des emplacements longeant la rue Octave Mahieu.



Ecole Communale rue Albert Bériot

Contexte : L'école donne directement sur l'axe fréquenté qu'est la rue Albert Bériot (N526 allant vers Beloeil), dont l'emprise est par ailleurs très réduite. Comme expliqué ci-après dans le contexte de l'école communale de la rue des Déportés, les parents d'élèves de Sirault sont fortement dépendant de la voiture pour les déplacements domicile-école. Au nord et au sud de l'école, des cheminements intra-îlots permettent des itinéraires sécurisés pour les piétons/vélos, en lien direct avec les rues respectives du Vieux Calvaire et E. Vandervelde.

Projets alentours : La commune réfléchit à la modification des sens et possibilités de circulations dans le maillage des rues étroites de Sirault. Si la rue Albert Bériot resterait à double-sens, la rue du Vieux Calvaire pourrait être mise à sens unique vers l'est depuis la rue A. Bériot.



Proposition d'aménagement : Outre le fait de désigner deux emplacements devant l'école pour une zone *K&G*, la mesure concerne ici davantage le **stationnement des véhicules** qui pourrait se faire dans la **rue du Calvaire** (parking à créer dans la rue du Vieux Calvaire à proximité du Cimetière, pouvant être utilisé pour cette école mais également celle de la rue du Salon et le cimetière).

Ecole Communale rue des Déportés

Contexte : Actuellement, cette école ne dispose pas d'emplacement de stationnement à proximité immédiate de l'entrée ni d'un parking attenant. L'offre en transport en commun est faible, comme sur une large partie de l'entité de Sirault, et aucun arrêt/poteaux n'est présent à proximité. Le tissu urbain de Sirault, très étiré, induit des distances très importantes, sur des axes souvent étroits ne disposant pas/peu d'aménagements de trottoir. La dépendance à la voiture est par conséquent importante.

Projets alentours : En seconde partie de cette étude complémentaire, une esquisse d'aménagement est proposée sur la place de Sirault, avec la création d'une zone d'espace partagé au niveau de l'école. Dans la proposition qui suit, l'aménagement est fait sur base du contexte actuel mais peut tout à fait s'inclure dans les réaménagements proposés pour la place. La commune entend par ailleurs modifier les sens de circulation sur la rue des Déportés, la rendant à sens unique vers l'est jusqu'au croisement suivant.



Proposition d'aménagement : Il s'agit de créer une voie, séparée de l'axe principal, donnant côté nord sur l'entrée de l'école et côté sud sur un îlot central. Dans le contexte actuel, cette voie est délimitée par des bordures mais, dans un contexte d'espace partagé, le niveau et le revêtement du sol sont uniformisés. Cet aménagement permet des montées/descentes sécurisées pour les enfants, ainsi que la poursuite de la circulation sur l'axe principal (pour rappel circulation en sens unique vers l'est).

Ecole Communale de Baudour

Contexte : L'établissement est situé dans une rue à sens unique (rue de l'école), de faible emprise, desservant un quartier résidentiel. Il est actuellement concerné par une problématique de congestion lors des entrées/sorties de cours, avec les véhicules en attente qui bloquent toute la circulation des riverains. Le secteur ne bénéficie par ailleurs pas d'une desserte en transport en commun et l'établissement pourrait être accessible, depuis les rues de l'Ecole et de Condé, par des cheminements intra-ilots si une entrée était créée.

Projets alentours : Dans le cadre du PCM et plus particulièrement du réseau de mobilité cyclable, un itinéraire fléché est proposé à proximité de l'établissement (en lien avec le centre de Baudour).



Proposition d'aménagement : Pour permettre l'arrêt minute des parents, tout en donnant la possibilité aux riverains de circuler vers leur domicile, la proposition consiste à réaliser une voire deux encoches pouvant chacune accueillir deux véhicules, de part et d'autre de l'entrée de l'établissement. Le trottoir serait décalé parallèlement à ces encoches.

Toutefois, avant d'entreprendre un tel aménagement qui nécessite des intervention sur la voirie et le trottoir, une autre proposition facilement réalisable pourrait être de désigner une zone de 25-30 m au niveau de l'entrée de l'école qui soit tout **à fait interdite au stationnement durant certaines plages horaires** (des deux cotés). Si cela ne permet pas d'amélioration, la proposition des zones *K&G* peut être évaluée.

Ecole Communale de Douvrain

Contexte : L'école communale est implantée en bordure de l'axe fréquenté qu'est la rue Louis Caty. Le centre hospitalier situé en face et le contexte de centralité génère une pression importante sur l'offre en stationnement, amenant à des comportements dangereux (stationnement en double file) ou à des contraintes de congestion du côté de la place.

Projets alentours : En seconde partie de cette étude complémentaire, une esquisse d'aménagement est proposée sur la place de Douvrain, avec la création d'une zone d'espace partagé au niveau de l'école et de l'église et la mise en sens unique de la place.

Proposition d'aménagement : Cette proposition vise à désigner deux emplacements *K&G* à proximité immédiate de l'entrée coté Louis Caty. Le stationnement n'y est donc plus possible durant les plages horaires d'entrée/sortie de cours, mais restent accessibles le reste du temps.



Ecole Communale de Tertre

Contexte : L'école est longée par la rue Olivier Lhoir, axe relativement fréquenté du fait du lien qu'il permet vers Douvrain et Quaregnon. L'offre en stationnement n'est pas très importante (stationnement unilatéral coté école) et la demande relativement importante (cours de promotion sociale en plus de l'école communale). Ici l'offre en transport en commun peuvent être qualifiée de bonne, mais les parents viennent de secteurs peu/mal desservis et situés à des distances relativement importantes pour des déplacements piétons.

Projets alentours : En seconde partie de cette étude complémentaire, une esquisse d'aménagement est proposée sur la place de Tertre, mais cela a peut de liens directs sur l'accessibilité de l'école. En revanche, dans le cadre du PCM, un itinéraire cyclable jalonné a été proposé sur le rue O. Lhoir, en lien avec les centres de Tertre et de Douvrain.



Proposition d'aménagement : Cette proposition vise à désigner deux emplacements *K&G* à proximité immédiate de l'entrée, empêchant tout stationnement durant les plages horaires d'entrée/sortie de cours.

Par ailleurs, une opportunité pourrait exister afin de **répondre à la problématique du stationnement** en utilisant la zone asphaltée présente sur la parcelle voisine. La commune pourrait engager une réflexion sur ce point le cas échéant, dans un contexte où la pression sur le stationnement pourrait se faire plus forte avec la construction de la parcelle située à l'angle sud des rues du Peuple et Defuisseaux.

Partie II. Proposition de réaménagement des *Places*

Objectif de cette seconde partie :

Cette partie propose des **éléments de principes et d'orientations sur les place de l'Entité**, basés sur les constats du PCM et les éléments identifiés dans la phase de diagnostic en matière de **mobilité et d'urbanisme**.

S'agissant à ce stade d'esquisses, ces propositions n'ont **pas de valeur réglementaire** et n'engagent donc pas la Commune à les mettre en œuvre en l'état. Cette dernière souhaite, au travers de cette étude complémentaire, avoir une vision sur ce qu'il est possible et pertinent de mettre en place pour **revaloriser et sécuriser ces espaces de vie publics**.

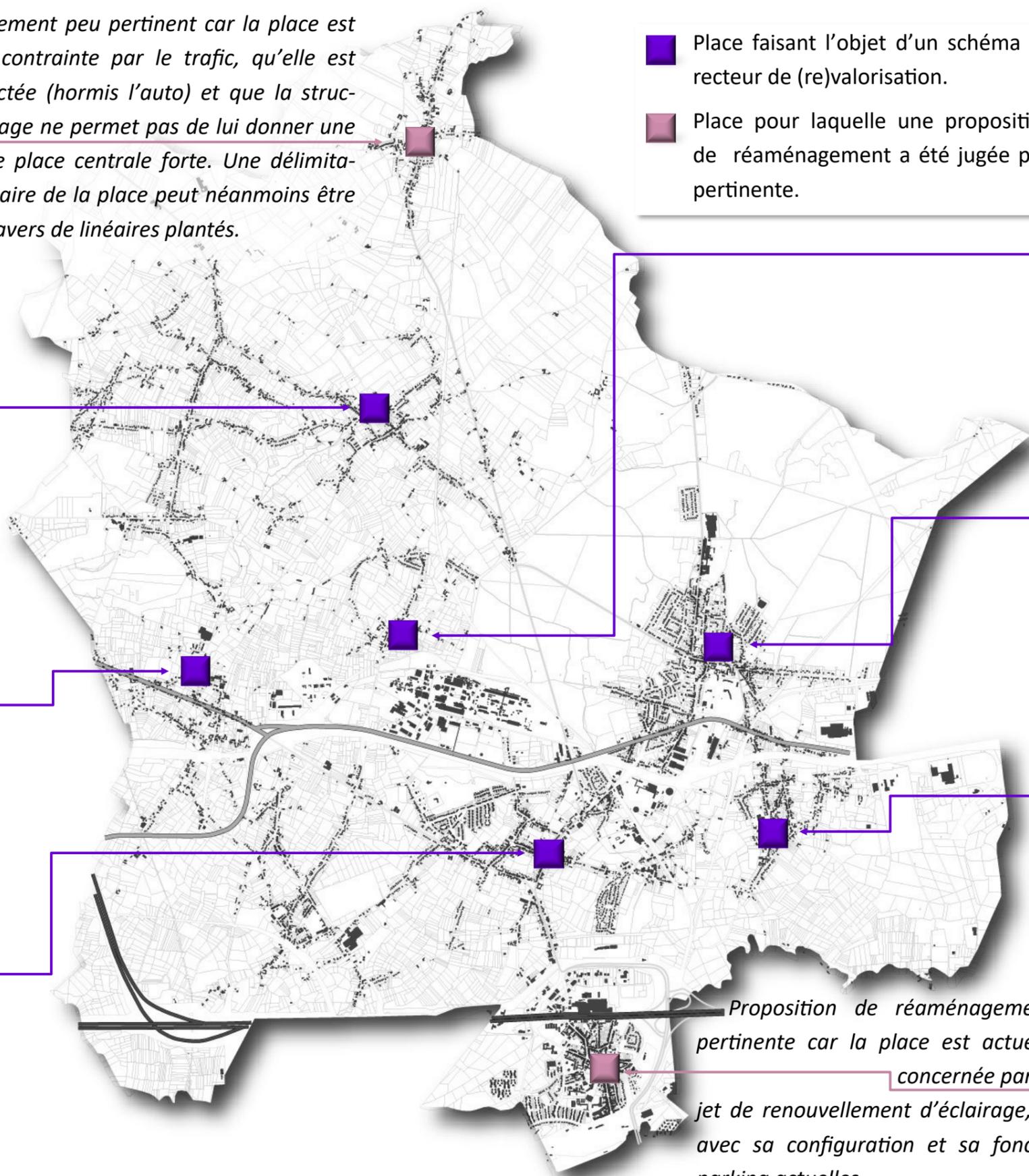
La concrétisation des aménagements nécessitera des **approfondissements ultérieurs** (études techniques) et devra **s'associer d'une concertation citoyenne** destinée à prendre en considération les avis et attentes particulières des riverains, qui sont ceux pour qui ces aménagements sont destinés.



II.1. Présentation des places de l'Entité retenues pour les propositions d'aménagement



Réaménagement peu pertinent car la place est fortement contrainte par le trafic, qu'elle est peu connectée (hormis l'auto) et que la structure du village ne permet pas de lui donner une fonction de place centrale forte. Une délimitation plus claire de la place peut néanmoins être faite, au travers de linéaires plantés.

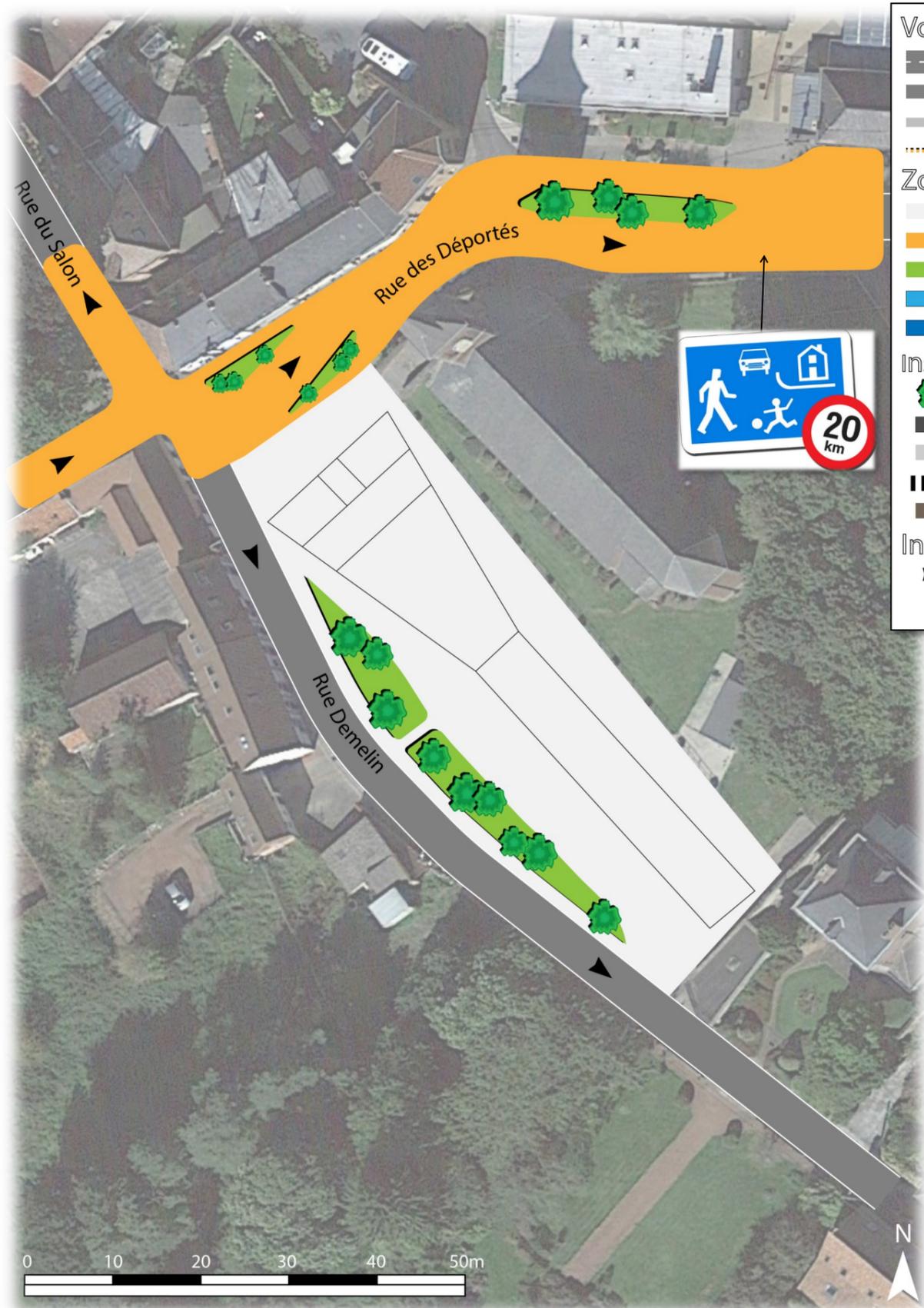


- Place faisant l'objet d'un schéma directeur de (re)valorisation.
- Place pour laquelle une proposition de réaménagement a été jugée peu pertinente.



Proposition de réaménagement peu pertinente car la place est actuellement concernée par un projet de renouvellement d'éclairage, en lien avec sa configuration et sa fonction de parking actuelles.

II.2.a. Esquisse d'aménagement - Place de SIRAULT



Voirie

- Route principale
- Route secondaire
- Accès carrossable
- Cheminement piéton

Zone

- Espace public / trottoir
- Espace partagé (piéton/cyclistes/autos)
- Espace planté (gazon/ornementation)
- Stationnement automobile
- Stationnement / zone d'arrêt Bus

Installation

- Arbre (indicatif)
- Arrêt de bus
- Bâtiment / monument
- Passage piéton
- Module de jeux

Information

- Sens de circulation
- 2 Nombre de places de stationnement

Principales idées développées dans cette esquisse :

- Mutualisation de l'espace au niveau sur la rue des Déportés entre les différents usagers, en mettant en place une **zone d'espace partagé** où les modes motorisés n'ont pas la priorité sur les piétons/cyclistes.
 - Revêtement au sol uniforme (pas de bordure, de marquage pouvant potentiellement différencier l'espace entre usagers).
 - Signalétique particulière, revêtement non asphalté et éventuellement surélévation de la zone via un plateau.
- Mise en place d'**ilots verdurisés/plantés** ne permettant aucune prise de vitesse à l'approche de l'école et désignant une zone Kiss&Go devant l'établissement scolaire (cf. fiche **K&G** de Siraault).
- Faible intervention sur le reste de la place afin de **permettre l'organisation de tournoi de balle pelote** et l'installation provisoire de gradins.



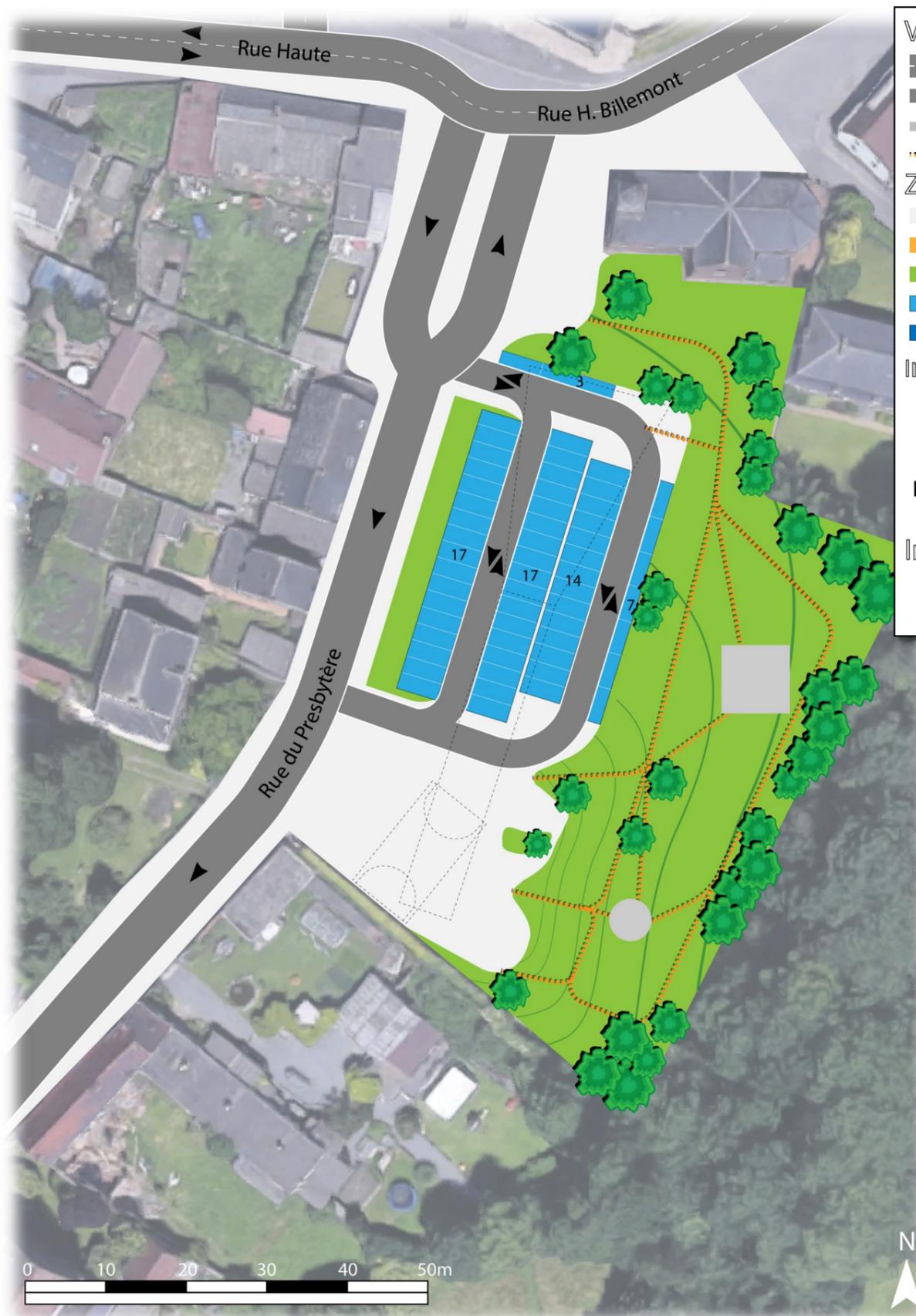
- Circulation apaisée, amenant plus de sécurité et de convivialité.
- Espace modulable, pouvant facilement s'adapter aux besoins des habitants, des événements, de l'HoReCa (terrasses).
- Offre en stationnement permettant de répondre pleinement à de la demande (hors événement particulier éventuels).
- Peu d'interventions.



- Stationnement n'étant plus possible directement devant les bâtiments de la rue des Déportés, avec la nécessité de se reporter sur la place



II.2.b. Esquisse d'aménagement - Place de VILLEROT



Voirie

- Route principale
- Route secondaire
- Accès carrossable
- Cheminement piéton

Zone

- Espace public / trottoir
- Espace partagé (piéton/cyclistes/autos)
- Espace planté (gazon/ornementation)
- Stationnement automobile
- Stationnement / zone d'arrêt Bus

Installation

- Arbre (indicatif)
- Arrêt de bus
- Bâtiment / monument
- Passage piéton
- Module de jeux

Information

- Sens de circulation
- 2 Nombre de places de stationnement

Principales idées développées dans cette esquisse :

- Dissocier une zone « récréative » coté sud et une zone de stationnement coté nord, afin de rendre ces deux aménagements plus pertinents, mieux empruntés (car reconnaissables).
- Ouvrir la zone sur l'espace vert/plaine de jeux en contrebas, de manière à améliorer sa visibilité, le contrôle social et augmenter son utilisation. La haie est supprimée et des éléments verdurisés prennent progressivement place sur l'actuel parking.
- Entreprendre un aménagement paysager traitant de la transition haut/bas, du dénivelé et de l'espace vert public.
- Désigner les espaces de circulation et de stationnement sur la zone de parking afin de rationaliser l'offre.

- ◆ Permet de sécuriser l'espace récréatif sur l'actuel parking (meilleur usage).
- ◆ Amène une zone aux multiples usages, modulable (partie haute) et peut permettre de créer une centralité attractive pour les habitants, à proximité de l'école.
- ◆ Offre en stationnement permettant de répondre pleinement à de la demande (58 emplacements sur la place, plus les possibilités maintenues en voirie).
- ◆ Décale de 20-25m la possibilité de se stationnement (par rapport à l'école).

Illustration d'un aménagement transitionnel

(Saint-Verand, France)



II.2.c. Esquisse d'aménagement - Place de HAUTRAGE



Voirie	
	Route principale
	Route secondaire
	Accès carrossable
	Cheminement piéton
Zone	
	Espace public / trottoir
	Espace partagé (piéton/cyclistes/autos)
	Espace planté (gazon/ornementation)
	Stationnement automobile
	Stationnement / zone d'arrêt Bus
Installation	
	Arbre (indicatif)
	Arrêt de bus
	Bâtiment / monument
	Passage piéton
	Module de jeux
Information	
	Sens de circulation
	Nombre de places de stationnement

Principales idées développées dans cette esquisse :

- **Augmenter la surface de la place en réduisant les rayons de giration** (coins, oreilles de trottoir) et en ne proposant qu'un sens de circulation, de manière à pouvoir :
 - conserver l'offre en stationnement (35 emplacements pour 34 actuellement)
 - Pouvoir étendre la zone verte autour de l'arrêt de bus
- **Augmenter l'oreille de trottoir à l'angle des rues de Villerot et G. Miroir** afin de sécuriser les déplacements piéton et créer 5 emplacements de parking. L'extrémité est franchissable pour permettre la giration des poids-lourds (voir ci-dessous).
- **Agrémenter les zones de stationnement** de poches de végétation.

(cf. fiche **N&G** de Hautrage)

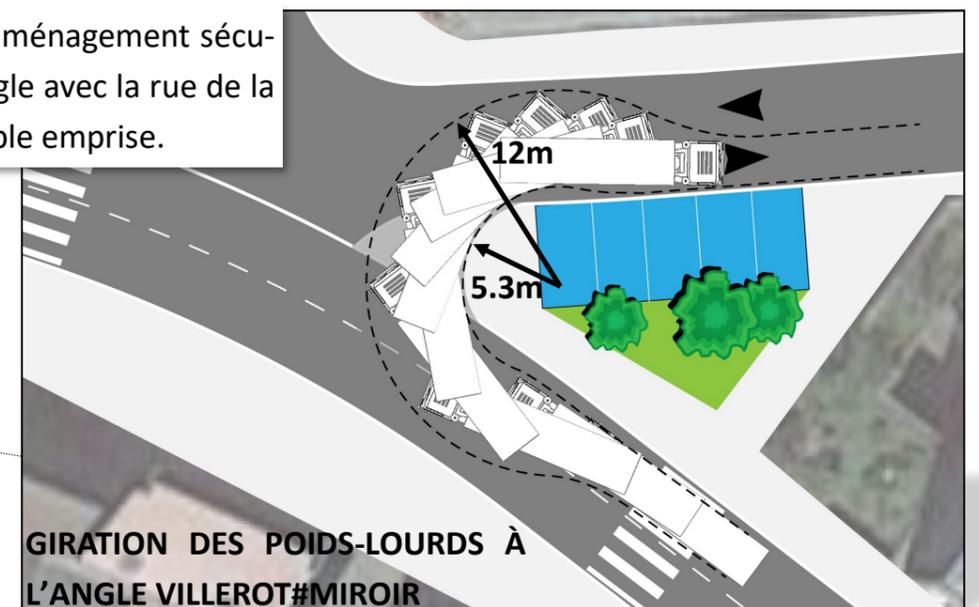


- ◆ Permet de créer deux zones (espace public et stationnement) d'égale importance.
- ◆ Amène davantage de sécurité pour les piétons dans leurs déplacements et permet de réduire les possibilités de prise de vitesse des

modes motorisés.

- ◆ La mise en sens unique sur la zone de stationnement renforce la sécurité dans le cadre des manœuvres.

- ◆ Difficulté de proposer un aménagement sécurisé pour les piétons à l'angle avec la rue de la Couronne, du fait de sa faible emprise.



GIRATION DES POIDS-LOURDS À L'ANGLE VILLEROT#MIROIR

II.2.d. Esquisse d'aménagement - Place de BAUDOUR



Voirie	
	Route principale
	Route secondaire
	Accès carrossable
	Cheminement piéton
Zone	
	Espace public / trottoir
	Espace partagé (piéton/cyclistes/autos)
	Espace planté (gazon/ornementation)
	Stationnement automobile
	Stationnement / zone d'arrêt Bus
Installation	
	Arbre (indicatif)
	Arrêt de bus
	Bâtiment / monument
	Passage piéton
	Module de jeux
Information	
	Sens de circulation
	Nombre de places de stationnement

Principales idées développées dans cette esquisse :

- **Rationaliser l'espace** en conservant l'offre totale en stationnement (33 emplacements devant l'église) tout en augmentant les zones réservées aux piétons/terrasses et aux aménagements d'agrément et en permettant le maintien du marché.
- **Proposer une voirie « lisible »**, détachée du stationnement (hormis 3 emplacements proposés au sud près de la banque), à laquelle vient se rattacher une **voie de desserte du parking** (en sens unique).
- **Sécuriser les déplacements piéton** et notamment pour les déplacements effectués le long de l'avenue Louis Goblet.
- **Créer un élément d'appel à l'articulation de la place et de la rue Derrière l'Eglise**, qui n'est toutefois pas à prendre comme un giratoire mais qui permet d'induire des ralentissements et une vigilance de la part des automobilistes.



- ◆ Dissociation claire des espaces (circulations piétonne et automobile, stationnement, zone d'agrément).
- ◆ Augmente les espaces disponibles pour la mise en place de terrasses et peut contribuer à un redynamisme de la place.
- ◆ Permet d'agrémenter la perspective depuis l'avenue Louis Goblet.



- ◆ Contrainte pour créer un parvis davantage dégagé devant l'église dans cette configuration.

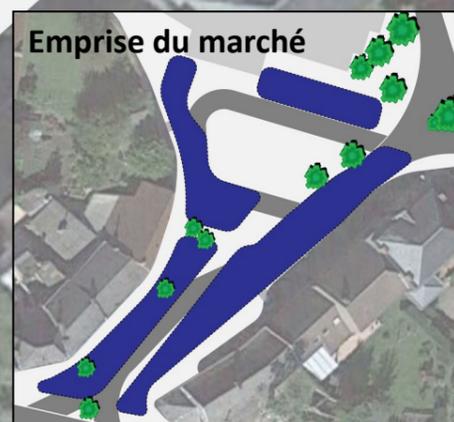


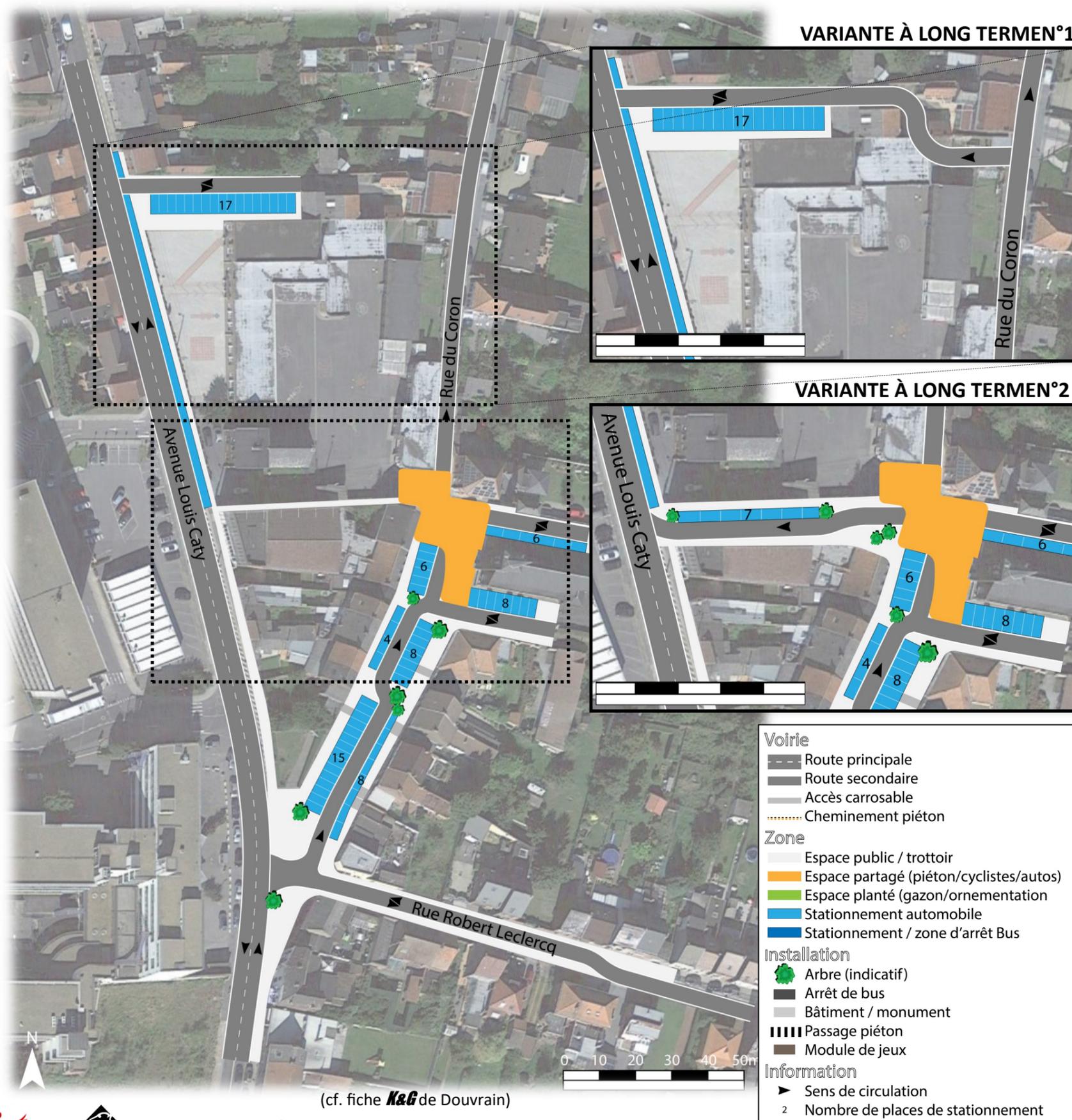
Illustration d'un espace public, proche d'un parking, sur une zone en dénivelé (Saint-Joseph, France)



strateg

Etudes approfondies : Proposition de réaménagement des places de l'Enti-

II.2.e. Esquisse d'aménagement - Place de DOUVRAIN



Principales idées développées dans cette esquisse :

- **Mise en sens unique de la place de Douvrain** (accès via Louis Caty) avec, à court terme, des véhicules obligés de sortir par la rue du Coron. Ceci permet de répondre aux problèmes de congestion/manœuvre quotidiens.
- Création d'une **zone de rencontre**, excluant tout stationnement devant l'école et l'église et donnant priorité aux piétons pour garantir leur sécurité.
- **Maintien de l'offre en stationnement sur la rue du Coron** (40 emplacements dont 4 devant des entrées carrossables) **tout en dégagant des zones de trottoir d'emprise suffisante** (min. 1.5 m. de large).
- Avec l'achèvement des travaux dans l'école et l'enlèvement des baraques servant de classe au nord de l'école, **17 emplacements destinés aux enseignants** peuvent être créés.
- A plus long terme, pour **éviter/limiter le trafic sur la rue du Coron** (au nord de la place), deux variantes sont proposées :
 - Variante n°1 : Création d'une voirie intra îlot, en sens unique, permettant de rejoindre la rue Louis Caty en passant par le parking enseignant. Une remise (sur une parcelle publique) doit être démolie.
 - Variante n°2 : Création d'une nouvelle voirie en sens unique en bordure de l'école (coté sud) au niveau de l'actuel cheminement piéton intra-îlot. Elle permet de dégager une zone autour de la sortie de l'école, de créer 7 emplacements de stationnement et d'avoir des trottoirs confortables. Toutefois, elle nécessite la démolition de deux bâtiments, inoccupés depuis longtemps mais appartenant à des privés (ancien bar coté Caty, maison coté Coron).



- ♦ Assure plus de sécurité (automobilistes en manœuvre, piétons) et identifie une zone d'espace public (zone de partage).
- ♦ Donne une autre image à la place que celle d'un parking.



- ♦ Génère plus de trafic dans la rue du Coron, pouvant s'atténuer via une transition modale des parents d'élèves.

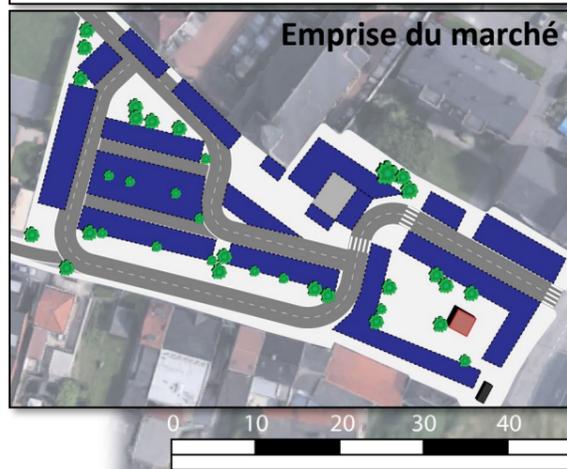


strateg

Etudes approfondies : Proposition de réaménagement des places de l'Entité | Etude de Kiss&Go

II.2.f. Esquisse d'aménagement - Place de TERTRE

Voirie	
	Route principale
	Route secondaire
	Accès carrossable
	Cheminement piéton
Zone	
	Espace public / trottoir
	Espace partagé (piéton/cyclistes/autos)
	Espace planté (gazon/ornementation)
	Stationnement automobile
	Stationnement / zone d'arrêt Bus
Installation	
	Arbre (indicatif)
	Arrêt de bus
	Bâtiment / monument
	Passage piéton
	Module de jeux
Information	
	Sens de circulation
	Nombre de places de stationnement



Principales idées développées dans cette esquisse :

- **Dégager deux zones**, respectivement situées aux abords de l'église et des commerces, **destinées à constituer des espaces publics** (restant accessible pour l'installation du marché) :
 - Celle autour de l'église permet de **valoriser le bâtiment** et d'avoir un **espace libre pour les événements religieux**.
 - Celle autour des commerces accueille un **bâtiment d'appel** (génération de déplacement comme un petit café/restaurant) et **dégage surtout de l'espace pour le marché, des terrasses, des agréments**. Ceci donne plus de possibilités pour son appropriation par les riverains et donc plus de dynamisme potentiel.
- **Redistribuer l'offre en stationnement** en désignant des emplacements, des voies de circulation et en créant des zones d'agrément donnant une image plus paysagère à l'ensemble :
 - Les possibilités de stationnement sur la rue Defuisseaux sont réduites (passant de 11 à 3 emplacements « minute ») **afin de sécuriser la zone** et de permettre un **meilleur usage** pour cette zone « vitrine » du centre de Tertre.
 - L'offre globale en stationnement sur la place est conservée (105 emplacements contre 110 aujourd'hui) mais elle est principalement mise coté ouest pour permettre le développement d'autres usages à la frange avec l'axe Defuisseaux.

Illustration d'un aménagement aux abords d'une église (Saint Luniare, France)

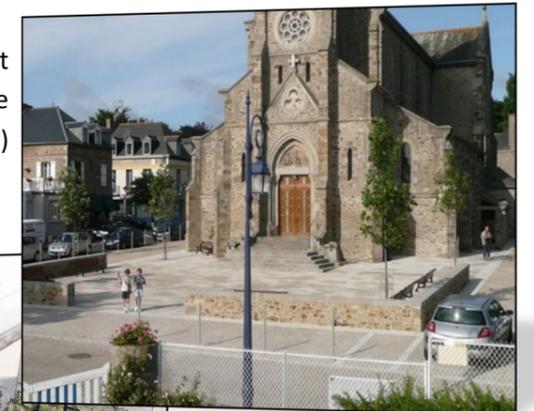


Illustration d'un aménagement de place (Cergy-pontoise, France)



- ◆ Création d'une zone où se rencontrent de nombreux usagers avec l'arrêt de bus, les commerces, le bâtiment « d'appel » (type petite restauration ou autre), bien visibles depuis l'axe Defuisseaux.
- ◆ Faible réduction de l'offre en stationnement (10%) tout en gagnant deux zones publics et en sécurisant les déplacements des autres usagers
- ◆ Déplacement du stationnement longue durée dans une zone peu visible, amenant une nouvelle image pour la place.



- ◆ Emplacements de stationnement plus éloignés des commerces, même si le cadre est en contrepartie valorisé.



strateg