



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



COMMUNE DE FLOREFFE

## PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE FLOREFFE - PHASE 3 : PROPOSITIONS

Rapport n° 5 : synthèse suite à l'enquête publique

MARS 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



9738\_091/TA/BV/at

## TABLE DES MATIERES

Les modifications apportées suite à l'enquête publique peuvent être repérées dans la table des matières, la liste des figures, ainsi que dans le texte, grâce à des astérisques \*, insérés dans la marge droite de la page.

**Page n°**

<b>3. PHASE 3 – PROPOSITIONS .....</b>	<b>1</b>	
3.1 PHASE 3.1 – SCHEMA DIRECTEUR D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS – A L'HORIZON 2020.....	1	
3.2 PHASE 3.2 – PLAN DES DEPLACEMENTS MOTORISES ET D'AMENAGEMENT – EXPLOITATION DES CARREFOURS STRUCTURANTS .....	3	
3.2.1 Propositions pour le carrefour stratégique des Tourettes N90 – N958 .....	5	
3.2.2 Aménagement de la N90 en traversée de Floreffe .....	9	* P 17
3.3 PHASE 3.3 – PLAN DES DEPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN.....	19	
3.3.1 Enjeux en termes d'amélioration des liaisons intercommunales.....	19	
3.3.2 Amélioration de la desserte interne de Floreffe .....	21	* P 22
3.3.3 Desserte du Séminaire.....	25	
3.4 PHASE 3.4 – PLAN DES DEPLACEMENTS DES MODES DOUX (PIETONS, DEUX-ROUES ET PERSONNES A MOBILITE REDUITE).....	26	
3.4.1 Principes de prise en compte des modes doux .....	26	
3.4.2 Critères d'élaboration d'un réseau pour les modes doux .....	27	
3.4.3 Réseau cyclable à l'échelle inter-communale : infrastructures existantes .....	28	
3.4.4 Schéma cyclable et piéton de la commune de Floreffe .....	29	
3.4.5 Itinéraires : détail de chaque branche du réseau .....	31	
3.4.6 Stationnement pour les vélos.....	37	* P 36
3.4.7 Promotion du vélo .....	39	
3.4.8 Promotion de la marche-à-pied et mesures en faveur des personnes à mobilité réduite .....	40	

3.5	PHASE 3.5 – POLITIQUE DU STATIONNEMENT.....	41		
3.5.1	Enjeux en termes de stationnement au centre de Floreffe .....	41		
3.5.2	Contraintes et potentiels d'évolution quantitative de l'offre en stationnement.....	41		
3.5.3	Proposition de politique du stationnement au centre de Floreffe .....	42	*	P 43
3.6	PHASE 3.6 – PLAN DES DEPLACEMENTS SCOLAIRES .....	45	*	P 47
3.7	PHASE 3.7 – PLAN POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES.....	52		
3.8	PHASE 3.8 – MISE EN ŒUVRE DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE .....	53		
3.8.1	Mesures prioritaires et mesures liées .....	53		
3.8.2	Autres outils de mise en oeuvre.....	57	*	P 56

## LISTE DES FIGURES

### Figure n°

- 3.1 PHASE 3.1 – SCHEMA DIRECTEUR D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS A L'EHELLE COMMUNALE – A L'HORIZON 2020**
  - 3.1.1 Principes d'organisation des déplacements à l'échelle communale
  
- 3.2 PHASE 3.2 – PLAN DES DEPLACEMENTS MOTORISES ET D'AMENAGEMENT - EXPLOITATION DES CARREFOURS STRUCTURANTS**
  - 3.2.1 Localisation des interventions proposées en termes d'aménagement et d'exploitation des axes et carrefours stratégiques
  - 3.2.2 Variantes d'aménagement du carrefour des Tourettes
  - 3.2.3 Phasage proposé pour le carrefour des Tourettes – à court terme
  - 3.2.4 N90 en traversée de Floreffe : enjeux de calibrage et d'exploitation des carrefours
  - 3.2.5 N90 en traversée de Floreffe : éléments fixes, éléments variables
  - 3.2.6 Scénario en traversée Nord-Sud de Floreffe et impacts dans le centre
  - 3.2.7 Variantes d'organisation des entrées-sorties de Floreffe à la rue du Carmel \*
  
- 3.3 PHASE 3.3 – PLAN DES DEPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN**
  - 3.3.1 Potentiel de valorisation des transports en commun pour la mobilité intercommunale
  - 3.3.2 Propositions d'amélioration de la desserte de la zone Gare de Floreffe-Centre-Séminaire \*
  - 3.3.3 Propositions d'amélioration de l'offre de transports en commun de proximité à l'échelle communale

### **3.4 PHASE 3.4 – PLAN DES DEPLACEMENTS DES MODES DOUX** (piétons, deux roues et personne à mobilité réduite)

- 3.4.1 Réseau cyclable et piéton – périmètre d'étude et typologie des aménagements
- 3.4.2 Réseau cyclable et piéton – secteur 1 Floreffe – Floriffoux
- 3.4.3 Réseau cyclable et piéton – secteur 2 Franière
- 3.4.4 Réseau cyclable et piéton – secteur 3 Floreffe – Sovimont

### **3.5 PHASE 3.5 – POLITIQUE DU STATIONNEMENT**

- 3.5.1 Proposition de politique du stationnement au centre de Floreffe

### **3.6 PHASE 3.6 – PLAN DES DEPLACEMENTS SCOLAIRES**

- 3.6.1 Sécurité et mobilité aux abords des écoles – Floreffe (1/2)
- 3.6.2 Sécurité et mobilité aux abords des écoles – Floreffe (2/2) et Sovimont
- 3.6.3 Sécurité et mobilité aux abords des écoles – Soye – Franière
- 3.6.4 Sécurité et mobilité aux abords des écoles – Buzet – Floriffoux

### **3.7 PLAN POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES**

*(Pas de figure)*

### **3.8 PHASE 3.8 – MISE EN ŒUVRE DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE**

- 3.8.1 Tableau de bord de mise en œuvre du PCM – mesures liées
- 3.8.2 Mise en œuvre des mesures à court terme (2012-2014)

## **PREAMBULE**

**Le présent rapport n° 3 s'inscrit dans la continuité des précédents rapports de synthèse n°1 et 2, rédigés en mai 2009 et portant sur les phases 1 – "Diagnostic de la situation actuelle" et 2 – "Objectifs". C'est pourquoi il débute au chapitre 3 – "Propositions".**

Il est destiné aux Autorités et aux Services techniques régionaux et communaux qui seront responsables de son application. Il a été également rendu accessible dans le cadre de la consultation publique, qui s'est tenue du 20 septembre au 5 novembre 2010 (téléchargeable sur le site Internet communal et consultable en version papier à l'administration).

Les annexes techniques mentionnées sont intégrées dans un quatrième dossier, séparé, à destination des Services techniques régionaux et communaux qui seront en charge de l'application du PCM.

\*

### 3. PHASE 3 – PROPOSITIONS

L'objectif d'un PCM est de répondre aux problèmes actuels de mobilité, ainsi que d'anticiper les enjeux à moyen et long termes, en lien avec le développement de Florefe et de son voisinage. Les mesures proposées doivent donc pouvoir être mises en œuvre à court terme (dans les deux à trois ans) et à moyen-long terme (environ cinq à dix ans), et ne pas représenter des obstacles pour des mesures structurantes indispensables à plus long terme. Les mesures proposées dans le cadre de ce PCM pour chaque mode de déplacement doivent aussi tenir compte des contraintes et enjeux liés aux autres modes et/ou à l'aménagement du territoire communal.

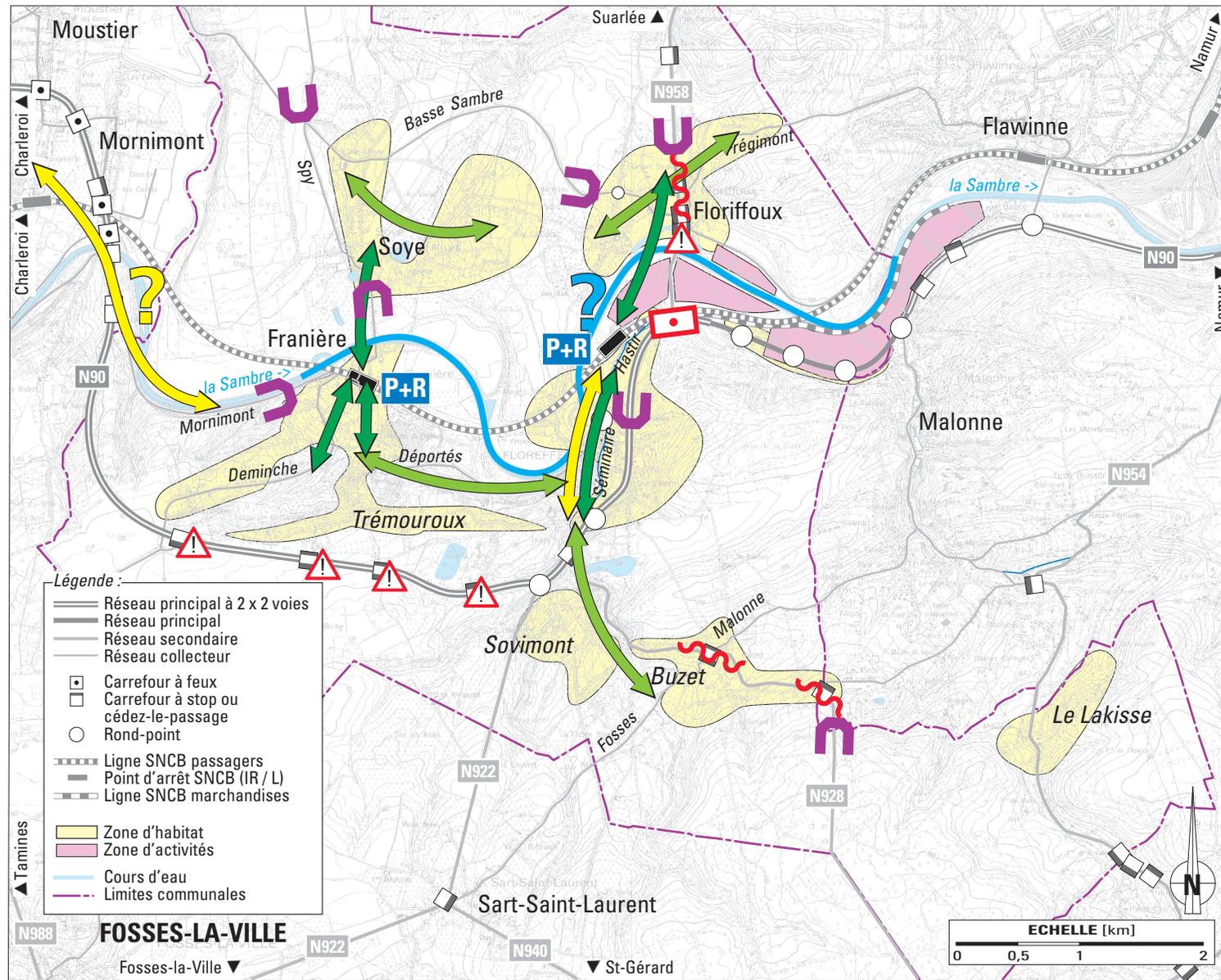
La recherche des propositions passe donc au préalable par l'établissement de principes directeurs d'organisation des déplacements sur le territoire de la Commune de Florefe, à l'horizon de mise en œuvre du PCM, soit 2020.

#### 3.1 PHASE 3.1 – SCHEMA DIRECTEUR D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS – A L'HORIZON 2020

Fig. 3.1.1 Les principes directeurs d'organisation des déplacements tous modes ont été fixés sur la base des phases 1 de diagnostic et 2 d'objectifs :

- **l'enjeu majeur de circulation sur la Commune de Florefe porte sur la N90**, plus particulièrement sur le tronçon le plus chargé entre la N958 au Nord et la N922 au Sud, avec :
  - le carrefour avec la N958 et la rue Hastir, dit "des Tourettes". Ce carrefour est le nœud principal du réseau routier, au croisement des flux en liaison avec Namur et de ceux en liaison avec l'autoroute E42. Les phénomènes de files d'attente y sont parfois très importants, notamment en fin de journée sur la N958. La fermeture pour travaux du pont de Flawinne, et donc l'arrivée de flux de trafic supplémentaires, accentue encore le phénomène, ainsi que, dans une moindre mesure, les silos et le futur incinérateur à Malonne ;
  - la traversée de Florefe. Ce secteur représente un enjeu important depuis longtemps déjà, la Commune ayant commandité une étude sur le secteur en 1992. L'aménagement de la N90 y reste hétérogène. Certains tronçons sur la partie la plus au Sud ont fait l'objet de mesures de sécurisation (carrefours giratoires, canalisation du trafic sur une voie). Sur le tronçon plus au Nord par contre, la N90 présente un profil quasi-autoroutier. Or, c'est justement sur ce tronçon que se situent les accès aux secteurs urbanisés de Florefe. Il en résulte des nuisances multiples : difficulté de traversée pour les piétons et cyclistes, bruit, manque de sécurité des manœuvres automobiles ;
- **le renforcement des offres de transports alternatives à l'usage de la voiture doit être poursuivi**, selon deux axes : développer une offre pour les secteurs aujourd'hui non ou mal desservis, et renforcer et valoriser le rôle des deux points d'arrêts SNCB de Florefe et de Franière.

# Principes d'organisation des déplacements à l'échelle communale



## En matière de transport automobile

- N90** : Optimiser
- Sécuriser
- "Tranquilliser"
- Aménager des effets de porte aux entrées des villages
- Valoriser la Sambre pour la desserte du zoning

## En matière de transports en commun

- Améliorer les rabattements sur les gares en bus, voiture et vélos (P+R, B+R, vélo+R)
- Offrir une liaison en bus avec la Basse-Sambre ?
- Sécuriser la dépose reprise (K+R) et les arrêts de bus du Séminaire

## En matière de modes doux

- Cheminements à développer, à sécuriser
- Développer des "bulles modes doux" dans les villages

### 3.2 PHASE 3.2 – PLAN DES DEPLACEMENTS MOTORISES ET D'AMENAGEMENT – EXPLOITATION DES CARREFOURS STRUCTURANTS

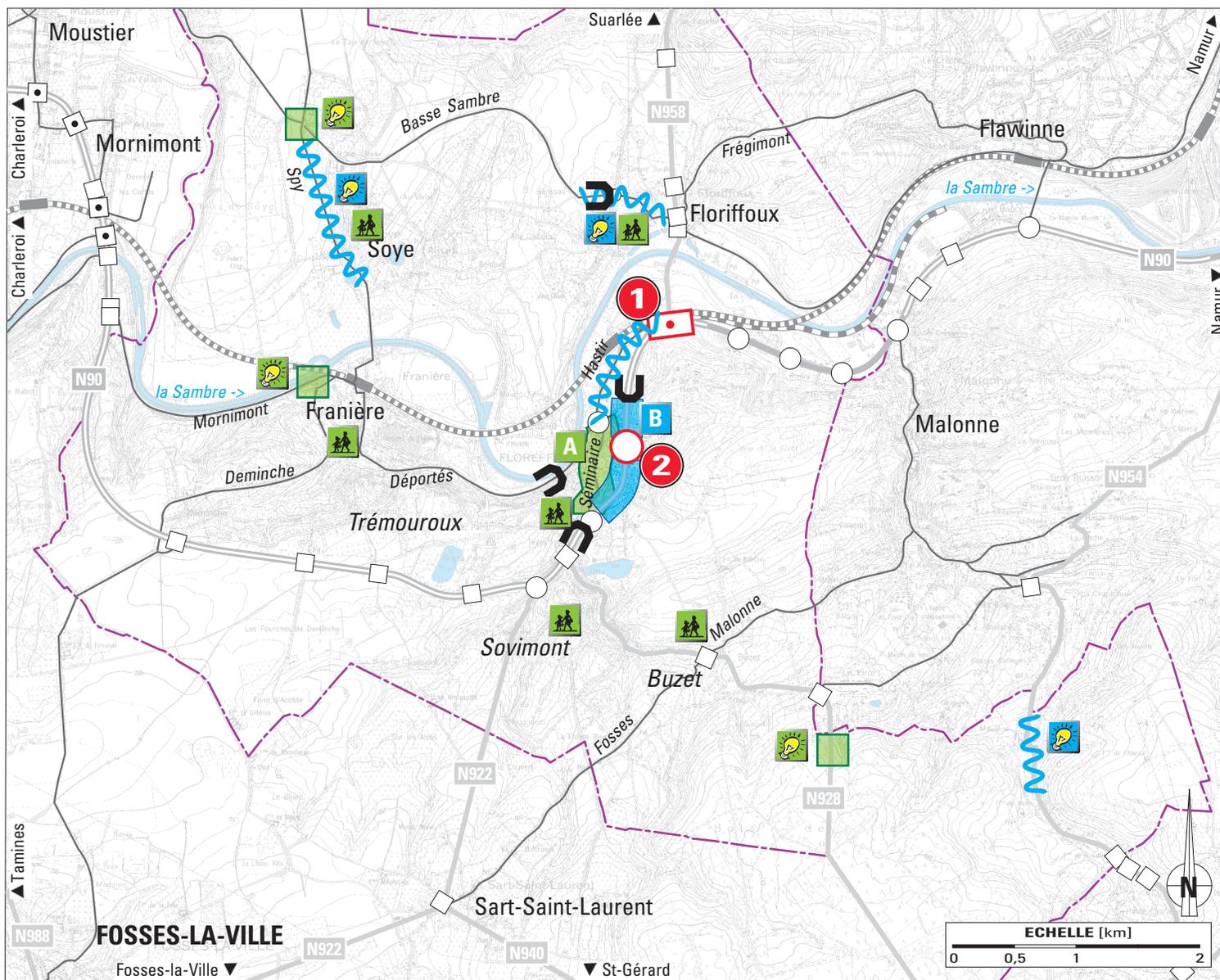
Les PCM comprennent habituellement deux chapitres distincts pour les propositions en termes d'organisation des circulations d'une part, et en termes d'aménagement des voies et carrefours d'autre part. Dans le cas de Florefe, ces deux aspects sont trop interdépendants l'un de l'autre pour être abordés séparément. Afin de faciliter la lecture et la compréhension des propositions, les chapitres "circulation" et "aménagement" sont donc regroupés dans le chapitre unique qui suit.

Fig. 3.2.1 La vocation du PCM n'est pas de se substituer aux services techniques communaux et d'offrir une analyse systématique de l'ensemble des voiries de la Commune. **En accord avec les autorités communales et avec le Comité d'accompagnement de l'étude, le PCM se focalise sur le village de Florefe, qui concentre les enjeux principaux, autour de la N90.**

La démarche suivie pour Florefe pourra être transposée par les services techniques pour les autres villages de l'entité. A cette fin, les bureaux d'études mettent à leur disposition la "boîte à idées", qui permet à la commune de disposer :

- d'une méthodologie de mise en œuvre ;
- de notions de dimensionnement (modération, stationnement, ...) ;
- de conseils en matière de parcage, modération, cheminements piétons et deux-roues, personnes à mobilité réduite, etc ... ;
- d'illustrations des outils qu'elle pourra mettre en œuvre.

# Localisation des interventions proposées en termes d'aménagement et d'exploitation des axes et carrefours stratégiques



## Exploitation

- 1** Optimisation du carrefour des Tourettes  
→ voir figure 3.2.2, 3.2.3 et annexe 3.2.1
- 2** Création d'un rond-point sur la N90 au carrefour des rues du Carmel et du Coriat  
→ voir figures 3.2.5 et 3.2.6 et annexe 3.2.5

## Aménagements

- A** Aménagements plus qualitatifs dans le centre de Floreffe
- C** Effets de portes existants
- Aménagement des abords d'écoles  
→ Voir chapitre 3.6
- Autres aménagements de type effet de porte,  
→ Voir boîte à idées

## Modération

- B** Modération sur la N90 en traversée de Floreffe  
→ Voir figure 3.2.6
- Problématiques "classiques" de traversées de zones urbanisées  
→ Voir boîte à idées

### 3.2.1 Propositions pour le carrefour stratégique des Tourettes N90 – N958

Le carrefour des Tourettes représente en enjeu stratégique pour le PCM, qui dépasse le cadre de la seule Commune de Florefe. Ce carrefour forme l'intersection entre la N90 et la N958. Il assure en relation avec la N90 les liaisons avec l'E42 au Nord, et la rue Hastir, voie d'accès à la Gare et au centre de Florefe.

D'une configuration complexe, les flux de trafic à ce carrefour sont très importants. Par ailleurs, ils sont augmentés temporairement par la fermeture pour cause de travaux du pont de Flawinne en aval. La N958 est actuellement le seul axe structurant permettant de traverser la Sambre entre Mornimont à l'Ouest et le centre de Namur à l'Est, soit sur près de 11 kilomètres à vol d'oiseau.

**Les files d'attente en fin de journée atteignent ainsi plusieurs centaines de mètres et pénalisent les accès au zoning de Florefe. De plus, cette situation incite à des manœuvres dangereuses où certains véhicules venant de la N958 et souhaitant tourner-à-gauche vers la N90 – Malonne remontent la file en empruntant la voie descendante à contre-sens.**

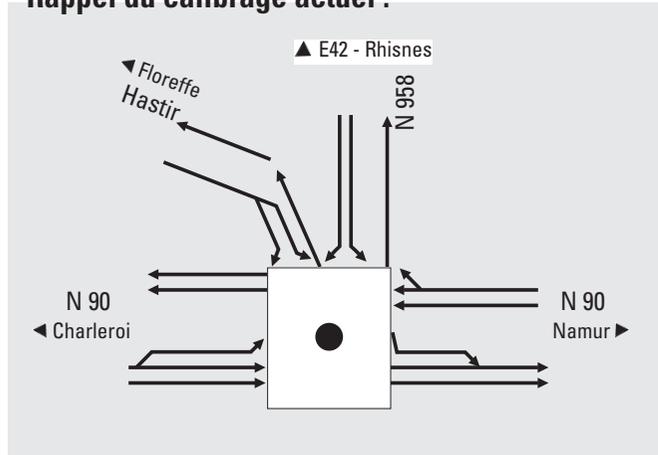
Fig. 3.2.2 **Le SPW focalise donc déjà ses réflexions sur l'amélioration de ce carrefour. L'aménagement d'un rond-point est actuellement la piste privilégiée. Sous réserve d'une étude plus poussée, cette solution ne paraît toutefois pas être optimale, pour les raisons suivantes :**

- les contraintes très particulières du lieu imposeraient une géométrie très délicate pour un rond-point, entraînant un fonctionnement non optimal : présence de la voie de chemin de fer au Nord, voiries à connecter éloignées les unes des autres, important talus au Sud, trajectoires peu lisibles et / ou trop rapides ;
- l'impact qu'auront ces contraintes sur le coût de l'aménagement ;
- l'aggravation des conditions de circulation pendant la phase de chantier.

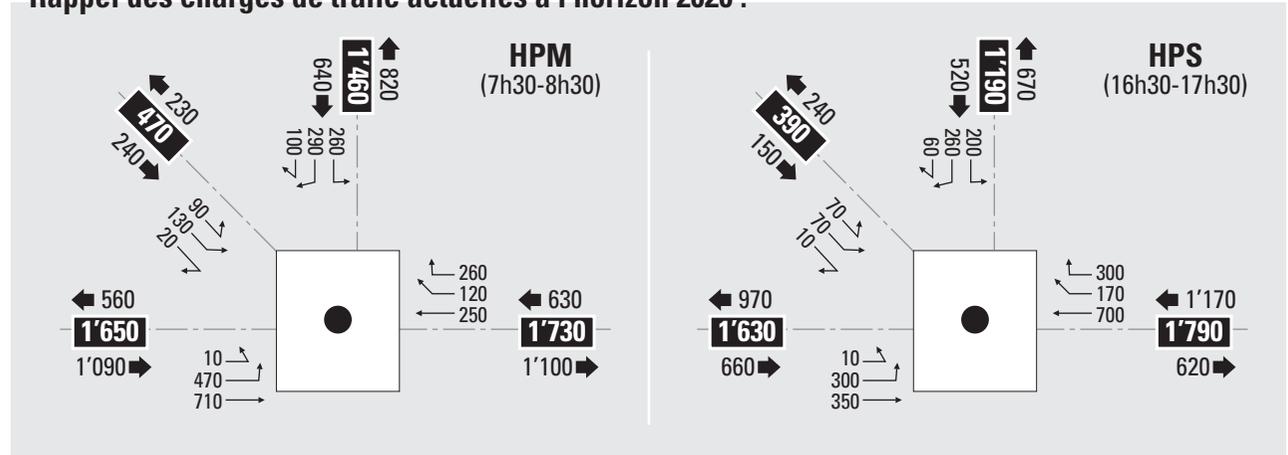
**De plus, compte tenu de l'ampleur des aménagements requis, un rond-point ne peut pas être envisagé comme solution à très court terme, alors qu'il est urgent d'améliorer les conditions de circulation pendant les travaux à Flawinne.**

# Variante d'exploitation du carrefour des Tourettes

## Rappel du calibrage actuel :



## Rappel des charges de trafic actuelles à l'horizon 2020 :



### Rond-point ou "long-point"



- + **Capacité suffisante à long terme**
- + **Sécurisation de tous les mouvements automobiles**
- + **Maintenance réduite**
- + **Cohérence du traitement des carrefours structurants de la N90 (actuellement quasiment tous aménagés en rond-point)**
- **Difficulté d'insertion et de traversée pour les usagers faibles (piétons et deux roues)**
- **Gestion des phases de chantier**
- **Géométrie contraignante: expropriation nécessaire au Sud du carrefour, ou trajectoire tendue en cas de long-point**
- **Coût important**

**VARIANTE ENVISAGEABLE**

### Carrefour à feux



- + **Coût limité, à affiner en fonction des contraintes de réfection de la voirie, qui nuancent les économies potentielles par rapport à la variante rond-point.**
- + **Réalisable à court terme et par étapes**
- + **Réalisable et adaptable sur les emprises actuelles**
- + **Prise en compte des usagers faibles**
- + **Capacité suffisante, avec modification du calibrage**
- **Nécessite un entretien et une adaptation plus régulière**
- **Difficulté de la gestion des conflits en cas de panne**

**VARIANTE RECOMMANDÉE**

Variantes à affiner par le SPW, en termes de génie civil, de coût, etc.

**Fig. 3.2.3 Des mesures d'amélioration des feux existants à court terme sont donc proposées, avec :**

- la suppression du tourne-à-gauche depuis la N90 vers la rue Hastir (flux de trafic négligeable, inférieur à 10 uv<sup>1</sup>/heure). Cette mesure permet de libérer le mouvement de tourne-à-droite de la N958 en l'affranchissant du sas qui le bloque actuellement. En effet, durant la phase de tourne-à-gauche de la N90 en provenance du Sud vers la N958, le contre-sens devient compatible ;
- la scission des phases de sortie de la N958 et de la rue Hastir. Le sas vers Charleroi sur la N90 peut alors être supprimé, ce qui permet au trafic de s'écouler de façon plus fluide.

**Ces mesures légères peuvent être réalisées à très court terme.** A priori, seule une reprogrammation des feux et la pose d'une lentille de feux sous la forme d'une flèche d'anticipation du tourne-à-droite de la N958 vers la N90 Sud sont nécessaires (sous réserve que l'électronique existante permette ces adaptations). Cette solution ne permet pas de dégager des réserves de capacité à moyen terme. Elle permet toutefois d'améliorer très nettement l'écoulement des flux de la N958, donc de résoudre le problème des files d'attente actuelles.

**Ann. 3.2.1 A plus long terme, un réaménagement du carrefour est à envisager. Une solution maintenant les feux est proposée, avec :**

- le mouvement tout droit de la N90 vers Namur sorti du carrefour et canalisé sur une seule voie au lieu de deux. Il n'entre en effet en conflit avec aucun autre mouvement. Ceci permet de récupérer de l'espace pour loger des îlots séparant les flux et ainsi améliorer la lisibilité et la sécurité du carrefour ;
- le phasage des feux est conçu pour ne plus avoir de conflits automobiles dans le carrefour. Les mouvements compatibles (tourne à gauche vers la N958/tourne à droite vers la N90, tourne à droite vers la N958/sortie de la rue Hastir/tourne à gauche vers la N90) sont donnés ensemble ;
- l'espace disponible au nord de la N90 vers Charleroi peut être aménagé pour avoir, au choix, une voie de présélection pour le tourne-à-droite vers la N958 (variante permettant un gain de capacité plus important), ou pour aménager une piste cyclable bi-directionnelle, pour l'accès à la gare en relation avec Malonne (à affiner).

**Cette solution, outre un coût plus réduit, offre l'avantage par rapport à un giratoire de pouvoir sécuriser les traversées des piétons et des cyclistes. Le besoin d'entretien et de maintenance est par contre plus important pour un carrefour à feux que pour un rond-point.**

**Il appartiendra au SPW d'évaluer l'opportunité de choisir un aménagement plutôt que l'autre.**

<sup>1</sup> 1 camion = 2 unités véhicules, 1 voiture = 1 unité véhicule, 1 deux roues = 0,5 unité véhicule

# Proposition pour l'optimisation du carrefour des Tourettes

**Phasage actuel :**

Des problèmes de remontées de files sur la N958 dus :

- à une phase principale très longue pour la N90 pendant laquelle les autres flux sont à l'arrêt
- à la détection inopérante des flux de la N958 (le radar ne détecte rien pendant que les véhicules sont à l'arrêt)

**au stockage dans un sas des flux de la N958 vers Charleroi, empêchant un écoulement fluide**

**Légende :**

- 20''/16'' Temps de vert nécessaire pour écouler le trafic
- 6'' Interphases (orange + rouge intégral)
- Mouvement déterminant pour la capacité du carrefour
- Mouvement gratuit donné en parallèle

**Proposition d'optimisation à très court terme (2010) :**

- La suppression du tourne-à-gauche vers la rue Hastir permet de libérer le tourne-à-droite de la N958
- La scission de la phase des sorties de la N958 et de la rue Hastir permet de supprimer le sas vers Charleroi

**Capacités utilisées :**

HPM :  $\frac{19''+30''+13''+11''}{90''-7''-6''-6''} = \frac{73''}{71''} > 100\%$

HPS :  $\frac{33''+19''+10''+8''}{90''-7''-6''-6''} = \frac{70''}{71''} 100\%$

► Une solution qui ne dégage pas ou peu de réserves de capacité, mais qui permet à très court terme déjà de solutionner les problèmes de files d'attente

Pistes d'amélioration à affiner en 2<sup>ème</sup> étape :

Variantes carrefour à feux ou rond-point



► à réaliser à court-moyen terme (avant 2015), à affiner par le SPW ; Voir annexe 3.2.1

### 3.2.2 Aménagement de la N90 en traversée de Floeffe

Fig. 3.2.4 **La N90 présente en traversée de Floeffe des profils différents selon les tronçons :**

- entre le carrefour des Tourettes et la rue du Carmel : un profil quasi-autoroutier, avec deux voies très larges par sens de circulation, mais pas/peu d'accès riverains ;
- entre la rue du Carmel et la rue Thiry : un profil hétérogène, avec un voie neutralisée sur certaine partie, une présélection sur une autre, etc. C'est sur ce tronçon que se concentrent les accès locaux à Floeffe et au quartier du Coriat ;
- plus au Sud, le tronçon réaménagé, avec des carrefours sécurisés (giratoires au Séminaire et au Pont Marc, ainsi qu'au carrefour avec la N922).

**Cette hétérogénéité et les profils en travers très larges ne sont pas en adéquation avec le contexte urbain, ce qui entraîne de sérieux problèmes de respect des vitesses réglementaires, donc une insécurité routière et des nuisances pour les habitants de Floeffe.**

#### *Propositions en termes de calibrage de l'axe de la N90*

Fig. 3.2.4 **Sur la base des charges de trafic estimées à l'horizon du PCM (2020), il est proposé de canaliser la circulation de la N90 sur une seule voie par sens dans la traversée de Floeffe, soit entre la rue du Carmel et le rond-point du Séminaire.** La capacité restera suffisante pour assurer un écoulement fluide du trafic à l'horizon 2020, et les vitesses de circulation s'en trouveront nécessairement réduites.

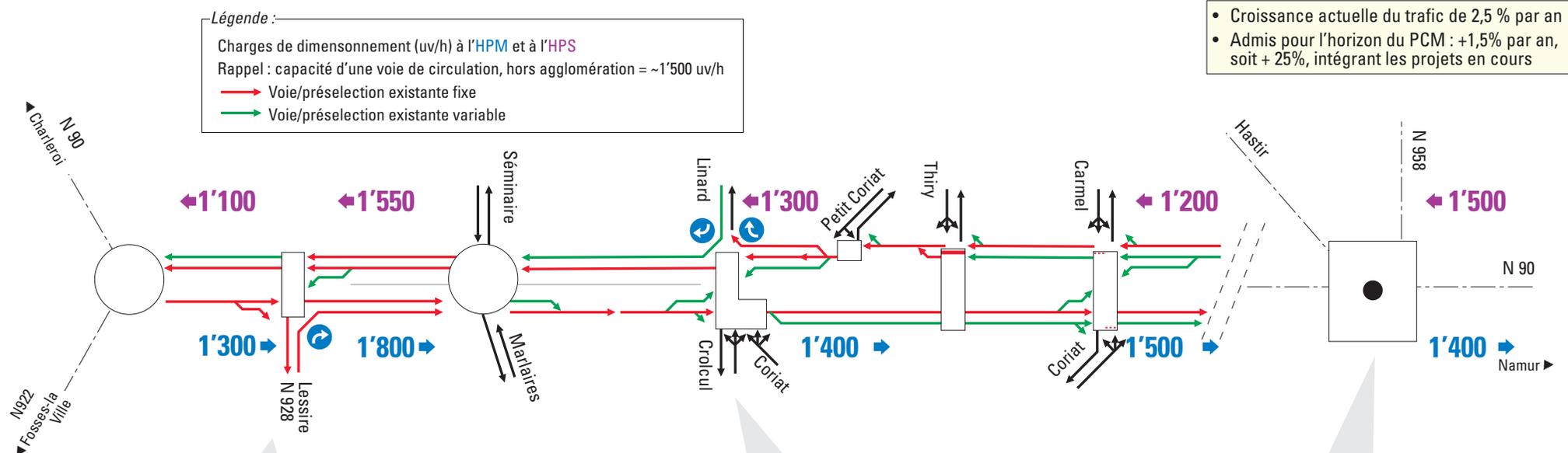
Au Sud du Séminaire se trouve la section critique en termes de charge de trafic, jusqu'au carrefour avec la N928. Sur ce tronçon, il est nécessaire de maintenir les deux voies par sens de circulation.

#### *Propositions pour l'aménagement des carrefours*

Sur le tronçon Sud, deux carrefours ont déjà fait l'objet de mesures de sécurisation. Il reste un carrefour à perte de priorité, le carrefour N90-N928, sur lequel le mouvement de tourne-à-gauche (vers la N928) est proche de la saturation en hyperpointe, sans que cela se traduise par des accidents, les flux étant bien canalisés.

Dans le cas où des problèmes devraient se poser à terme (difficulté à s'insérer en toute sécurité), il est proposé d'interdire ce mouvement, en imposant un rebroussement via le rond-point de la N922, distant de moins de 300 mètres au Sud.

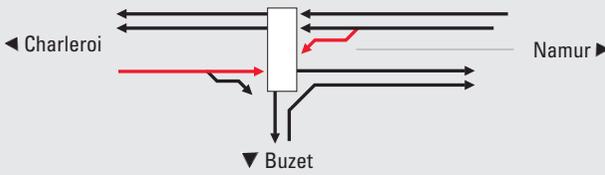
# N90 en traversée de Floreffe : enjeux de calibrage et d'exploitation des carrefours



- Croissance actuelle du trafic de 2,5 % par an
- Admis pour l'horizon du PCM : +1,5% par an, soit + 25%, intégrant les projets en cours

## Sud du Séminaire :

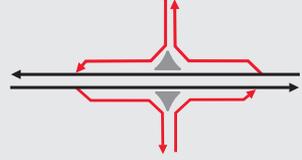
- Trois carrefours ont déjà fait l'objet de réaménagement. A terme, un mouvement potentiellement problématique, le tourne-à-gauche vers la N928 (capacité utilisée actuelle : 90 %)



- A moyen-long terme, l'interdiction du mouvement est à envisager, avec report sur le rond-point de la N922 au Sud (rebroussement d'environ 600 m)

## Traversée du village :

- Une canalisation des flux possible sur une voie par sens, à condition:
  - d'interdire les tourne-à-gauche
  - d'aménager des voies d'accélération-décélération pour les tournes-à-droite sur le modèle de la rue Linard (si les tournes-à-gauche restaient autorisés, la perte de capacité induite rendrait nécessaire le maintien de deux voies par sens sur la N90)



## Carrefour des Tourettes :

- Un carrefour structurant entre la N90 et la N958, exploité actuellement avec des feux, avec un projet d'aménagement de rond-point par le SPW

**voir figure 3.2.2 et 3.2.3 et annexe 3.2.1**



**Sécurisation des insertions locales sur le tronçon Sud de la N90 (au Sud de Franière).**

Sur ce tronçon de la N90 à deux fois deux voies se trouvent trois carrefours d'intérêt strictement local. Ces carrefours fonctionnent selon le principe de cédez-le-passage, sans espace disponible pour effectuer les manœuvres en toute sécurité, malgré les vitesses importantes pratiquées sur cette section de la N90. Les conditions de visibilité sont nettement insuffisantes en cas d'insertion en tourne-à-gauche, la haute berme centrale pouvant masquer les véhicules qui viennent de la droite. Le risque d'accident rest faible, étant donnés les flux limités qui sont en échange ou circulent sur la N90. Toutefois, en considérant les vitesses pratiquées sur ce tronçon de la N90, un accident qui surviendrait à cet endroit serait inévitablement grave.

**Il est donc recommandé de fermer la berme centrale sur la N90 dans ce secteur**, pour interdire les traversées et les insertions en tourne-à-gauche. Une légère augmentation de la circulation dans les rues Robersart et du Château d'Eau est dès lors inévitable, un renforcement des mesures de modération est donc à envisager. Les mouvements d'entrées et de sorties des hauts de Franière se concentreront en effet sur le carrefour N90-rue de Deminche - chemin de Taravisée.

Les activités agricoles seront légèrement perturbées par la fermeture de ces carrefours. Il est toutefois peu rationnel de maintenir une situation si dangereuse pour un usage si ponctuel.

Fig. 3.2.4 **Dans la traversée du village, pour les carrefours avec les rues Carmel, Coriat, Thiry et Linard, il est proposé les aménagements suivants :**

- interdiction de tous les mouvements de tourne-à-gauche. Cette mesure est indispensable dans le cas d'une canalisation du trafic de la N90 sur une seule voie par sens ;
- dans chaque sens de circulation, utilisation de la bande de droite pour créer des voies de présélections et d'insertions des tournes-à-droite d'entrée et de sortie des voiries locales, sur le modèle de la rue Linard.

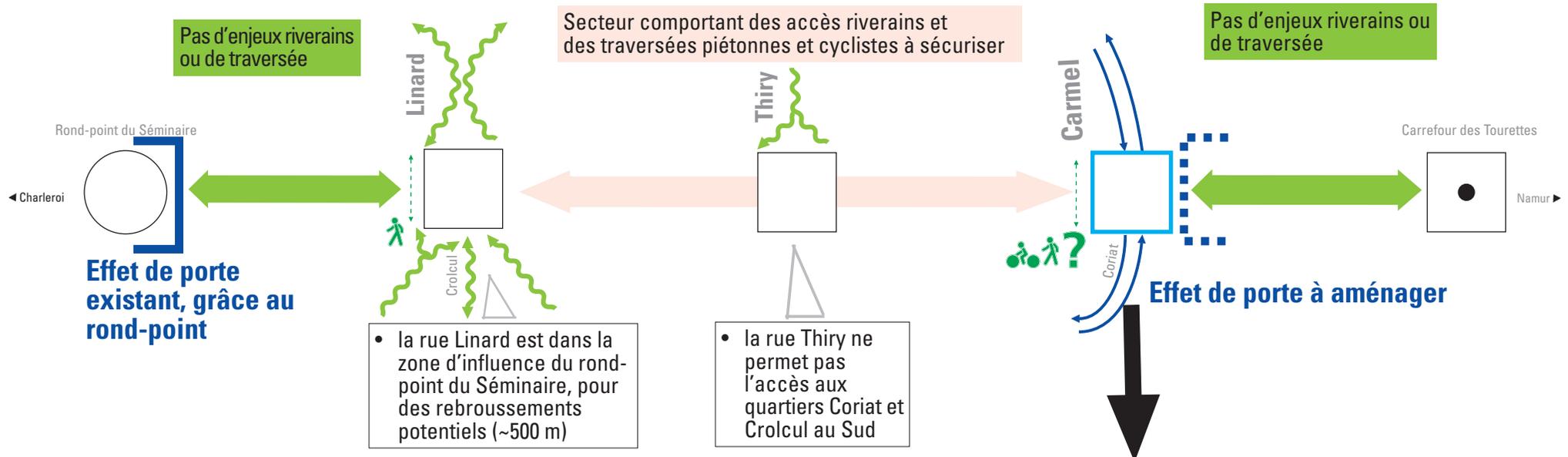
***Proposition d'aménagement d'un rond-point au carrefour de la rue du Carmel***

Ann. 3.2.2 **Les mesures de canalisation du trafic sur la N90 ne seraient pas suffisamment efficaces pour maîtriser les vitesses actuelles, sans l'aménagement d'un effet de porte clairement identifié à l'entrée Nord de la traversée du village.** En analysant le potentiel de valorisation des voiries existantes, **c'est le carrefour formé par l'intersection de la N90 avec les rues du Carmel et Coriat qui est recommandé pour réaliser un tel aménagement, car :**

- les rues Linard et Crolcul sont trop au Sud ;
- un aménagement à hauteur de la rue Thiry n'aurait pas d'utilité pour les habitants de l'Est de la N90 (Coriat, Crolcul) ;
- de plus, l'interdiction des manœuvres de tourne-à-gauche en entrée et sortie de Florefe nécessite de pouvoir faire facilement demi-tour de part et d'autre, pour assurer des rebroussements non dissuasifs (au rond-point existant du Séminaire au Sud et à celui proposé par le PCM à la rue du Carmel au Nord de la zone d'accès au village).

Fig. 3.2.5 **L'aménagement proposé est celui d'un rond-point. Il permet d'obtenir un réel effet de porte, en modérant fortement les vitesses à l'entrée du secteur urbanisé.** De plus, combiné avec la canalisation du trafic de la N90 sur une voie par sens, la sécurité des traversées piétonnes et cyclistes entre les quartiers à l'Est de la N90 et le centre de Florefe en sera grandement améliorée.

# N90 en traversée de Floreffe : éléments fixes, éléments variables



**Les enjeux d'effet de porte, de traversée, et de hiérarchie focalisent sur le carrefour entre la N90, la rue du Carmel et la rue Coriat, avec quelles variantes d'exploitation ?**

<p><b>Variante 1 : cédez-le-passage</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>++ Coût très limité</li> <li>- Pas de tourne-à-gauche depuis les transversales</li> <li>- Maintien d'une vitesse élevée sur la N90</li> <li>- Pas de traversée possible pour les usagers faibles</li> </ul> <p><b>VARIANTE ÉCARTÉE</b></p>	<p><b>Variante 2 : carrefour à feux</b></p> <p>Coût 150'000 €</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Sécurisation des traversées piétonnes et cyclistes</li> <li>~ Coût limité (hors réfection du revêtement)</li> <li>- Pas de rebroussement possible pour les autres mouvements contraints en tourne à droite (rues Linard et Thiry)</li> <li>-- Image beaucoup trop routière</li> </ul> <p><b>VARIANTE NON RECOMMANDÉE</b></p>	<p><b>Variante 3 : rond-point, ou aménagement similaire</b></p> <p>Coût 400 à 500'000 €</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>++ Effet de porte à l'entrée du secteur urbanisé</li> <li>+ Sécurisation de tous les mouvements</li> <li>~ Traversées piétonnes et cyclistes partiellement sécurisées</li> <li>- Coût plus élevé</li> </ul> <p><b>VARIANTE RECOMMANDÉE</b></p>
---	---	---

### ***Organisation des circulations au centre de Florefe***

Fig. 3.2.6 **La circulation au centre de Florefe est actuellement organisée le long de l'axe rue du Séminaire-Centre-rue Hastir, parallèle à la N90. Cette organisation présente deux inconvénients majeurs :**

- un trafic trop important dans le centre, le passage par la place Roi Baudouin et la rue A. Renard étant quasi obligatoire pour se rendre de Franière à la N90 via le rond-point du Séminaire, par exemple ;
- des vitesses excessives au coeur de Florefe, avec des véhicules qui cherchent à rejoindre le plus rapidement possible les points d'accès sécurisés à la N90 (rond-point du Séminaire, carrefour des Tourettes). Ainsi, il est illusoire de vouloir concilier le passage des bus et la modération des vitesses sur la rue Hastir, sur une longueur de plus d'un kilomètre.

### ***Renforcement de la fonction de la rue du Carmel***

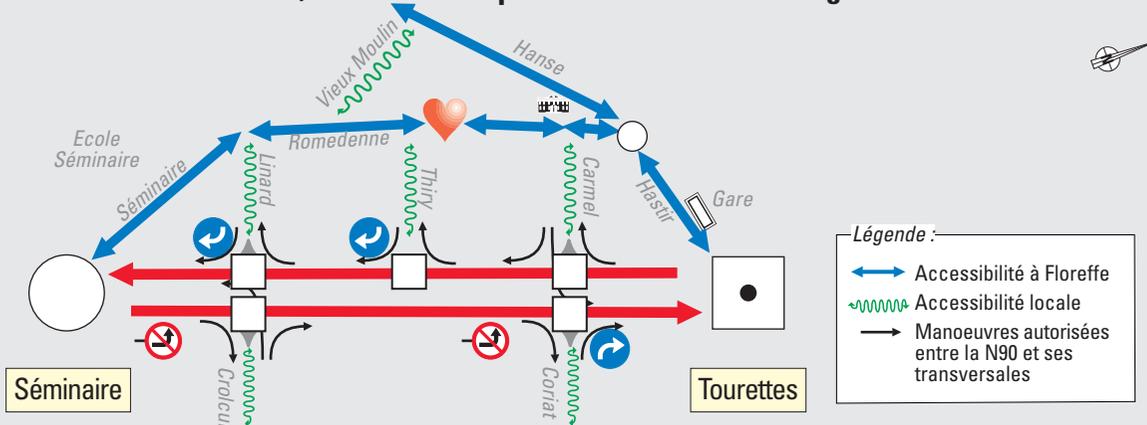
Fig. 3.2.6 **L'aménagement d'un rond-point au carrefour N90 - rue du Carmel - rue Coriat permet de modifier sensiblement cette organisation des circulations :**

- Ann. 3.2.3 et 3.2.4
- **la rue du Carmel devient un nouvel accès structurant au village en relation avec la N90**, via lequel les riverains et visiteurs de Florefe, ainsi que les véhicules en relation avec Franière, contournent le centre par la rue Hanse, puis par le rond point des "Trois Pots". Le trafic place Roi Baudouin diminue, ce qui permet d'envisager un ré-aménagement plus qualitatif ;
  - **la rue Hastir est soulagée**, car elle n'est plus une voie principale d'entrée et de sortie de Florefe, mais est utilisée essentiellement pour les accès locaux et en relation avec la gare (bus, modes doux, P+R et K+R).

# Scénario en traversée Nord-Sud de Floreffe et impact dans le centre

## Situation actuelle optimisée :

**Principe :** Sécurisation des accès N90-Floreffe par l'aménagement de voies d'accélération et de décélération, limitation des possibilités de tourner-à-gauche

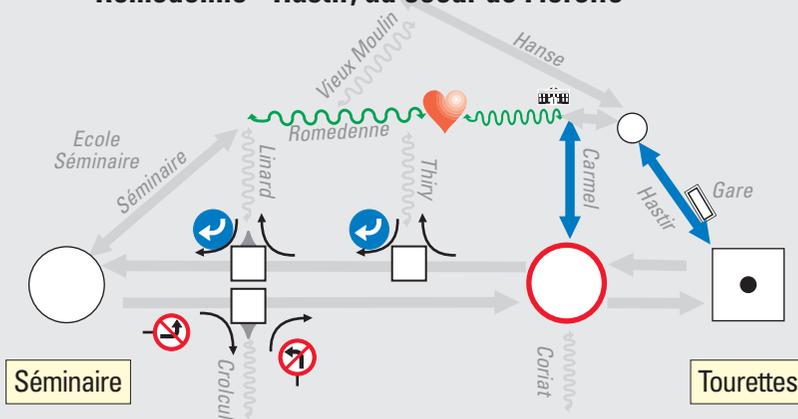


## Conséquences :

- ▶ **Sur la N90 :**
  - + Sécurisation des manœuvres en relations avec les transversales
  - Pas de maîtrise des vitesses
- ▶ **Sur les accès à Floreffe en relation avec la N90 :**
  - ⊖ Les accès à Floreffe restent concentrés sur le rond-point du Séminaire et le carrefour des Tourettes...
  - ... avec des risques de saturation à terme de ces carrefours structurants
  - Les traversées entre le Coriat et le centre restent très dangereuses
- ▶ **Sur la circulation dans Floreffe :**
  - Maintien de la situation actuelle où le transit traverse le centre

## Variante volontariste :

**Principe :** Aménagement d'un rond-point au carrefour N90-Carmel + valorisation de la rue du Carmel pour l'accès direct au centre + modération de dissuasion du transit sur l'axe Romedenne - Hastir, au coeur de Floreffe



## Conséquences :

- ▶ **Sur la N90 :**
  - + Aménagement d'un effet de porte à l'entrée Nord de la zone urbanisée
  - ⊖ Limitation des mouvements possibles rues Linard - Thiry, contraints à des rebroussements, mais sécurisés par les deux ronds-points
- ▶ **Sur les accès à Floreffe en relation avec la N90 :**
  - + Un nouvel accès plus direct, sécurisé et lisible
  - Augmentation du trafic rue du Carmel, à adapter
- ▶ **Sur la circulation dans Floreffe :**
  - + Dissuasion du transit par le centre
  - + La rue Hastir est incontournable pour les bus et les poids-lourds pour l'accès à la gare et pour la desserte riveraine

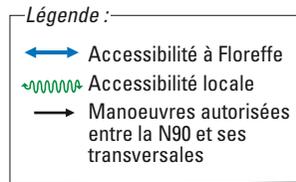
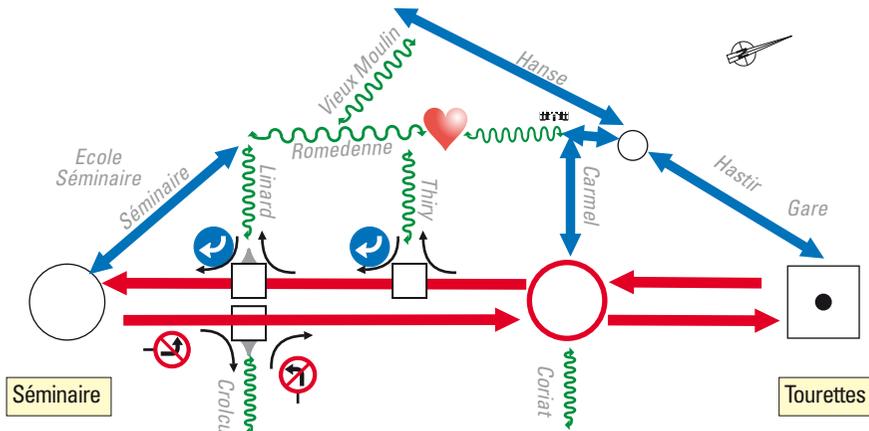
Ann. 3.2.5 Des aménagements importants sont toutefois nécessaires au préalable. **La rue du Carmel ne peut devenir un nouvel accès structurant au centre de Floreffe en relation avec la N90 que si la circulation y est possible dans les deux sens dans de bonnes conditions** (pas de passages alternés), ce qui n'est pas le cas actuellement. Des expropriations seraient nécessaires pour élargir la voirie et y aménager un véritable trottoir, ainsi que pour assurer un aménagement sécurisé au carrefour de la rue du Carmel et de la rue E. Romedenne.

Fig. 3.2.7 **L'option d'un élargissement de la rue du Carmel est rejetée suite à l'enquête publique.** Les rues Hastir et du Carmel conservent donc leurs rôles respectifs actuels. \*

Une alternative reste à l'étude au travers de l'urbanisation du site du "Cheval de Bois". Un nouveau carrefour, aménagé en rond-point, serait créé sur la N90 à hauteur de la gare de Floreffe. Ce carrefour prendrait en charge le trafic en lien avec la gare et la rue Hastir. Il permet de mettre à sens unique vers la gare la branche Hastir du carrefour des Tourettes, ce qui simplifie nettement le carrefour et y permet des gains de capacité importants.

Par contre, un giratoire à cet endroit ne permet pas de créer l'effet de porte requis en amont de la rue du Carmel, dont il serait beaucoup trop éloigné, donc de sécuriser les manœuvres de tourne-à-gauche en lien avec les quartiers Coriat, Crolcul ou le centre de Floreffe. L'aménagement d'au moins un des carrefour avec la N90 des rues Linard, Thiry et Carmel par des feux ou un rond-point restera donc nécessaire, dans l'esprit de "l'étude concernant la N90 dans sa traversée de la commune de Floreffe" (AGUA, 1992).

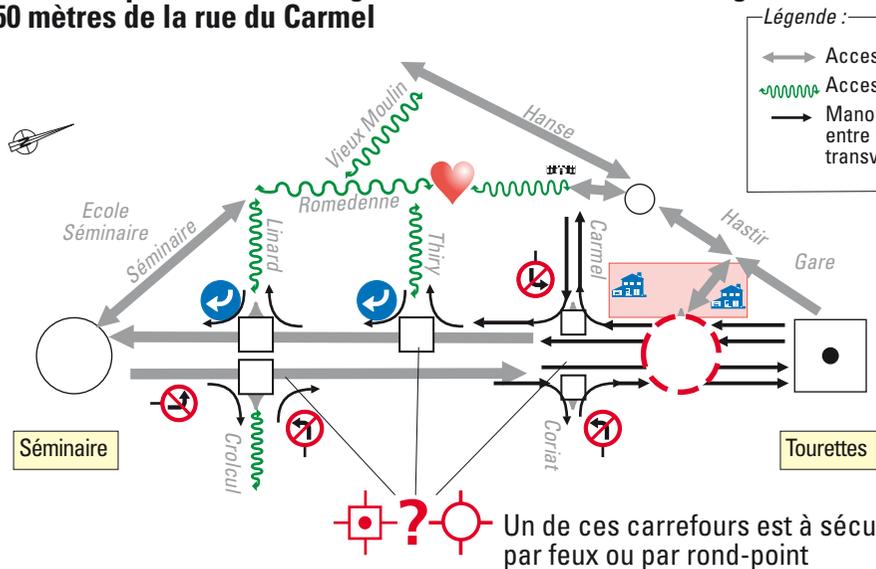
# Variante d'organisation des entrées-sorties de Floreffe à la rue du Carmel



→ La mise à double sens de la rue du Carmel n'est pas réalisable sans expropriation, notamment pour la sécurité du débouché à la rue Romedenne (voir annexe 3.2.5)

## Sous-variante valorisant l'extension de l'habitat sur le terrain entre la N90 et la rue Hastir

Sur base des enseignements de l'enquête publique et des évolutions du PCM, un nouveau rond-point sera aménagé sur la N90, à hauteur de la gare, donc distant de 750 mètres de la rue du Carmel



→ Le nouveau rond-point joue le rôle d'accès à la gare et à la rue Hastir et permettrait de fortement simplifier le carrefour des Tourettes (branche Hastir à sens unique vers la gare).

→ Le trop grand éloignement du rond-point ne permet plus de le valoriser comme rebroussement des sorties des quartiers Coriat Crolcul ou du centre de Floreffe.

→ Il reste indispensable d'insérer un carrefour à feux ou un rond-point dans la zone urbanisée (rue Linard, Thiry ou Carmel), pour y diminuer les vitesses et offrir les mouvements de tourne-à-gauche, rebroussements.

→ Un effet de porte doit être aménagé à l'entrée Nord en amont de la rue du Carmel.

## Ces mesures sont à affiner dans la mise en œuvre du PCM



### ***Circulations sur la place Roi Baudouin***

**Ces deux variantes de renforcement du lien N90 – Floreffe à hauteur de la rue du Carmel permettent une diminution de la circulation sur la place. Grâce à la mise en œuvre de la politique du stationnement (voir chapitre 3.5 ci-après), un réaménagement plus qualitatif du centre, renforçant sa fonction urbaine est donc envisageable. Il est proposé à minima pour délimiter un périmètre central et pour compléter la dissuasion du trafic, de :**

- marquer l'entrée Nord du centre (à hauteur de la Maison Communale) par un plateau, qui permettra aussi une continuité d'itinéraire pour les piétons avec la rue du Carmel ;
- marquer l'entrée Sud du centre (rue Renard), en aménageant un système de circulation alternée dans le tronçon le plus étroit. Le croisement des véhicules n'y est actuellement déjà pas possible, alors que les trottoirs ne respectent pas les largeurs réglementaires en vigueur en Région wallonne (d'après le CWATUPE, au minimum 1,50 mètre, idéalement 2 mètres devant des commerces) ;
- aménager le secteur entre ces deux points d'entrée en zone 30 km/h, voire en zone de rencontre à 20 km/h (à définir dans le cadre de l'étude urbanistique et paysagère pour l'aménagement du cœur du village).

### 3.3 PHASE 3.3 – PLAN DES DEPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN

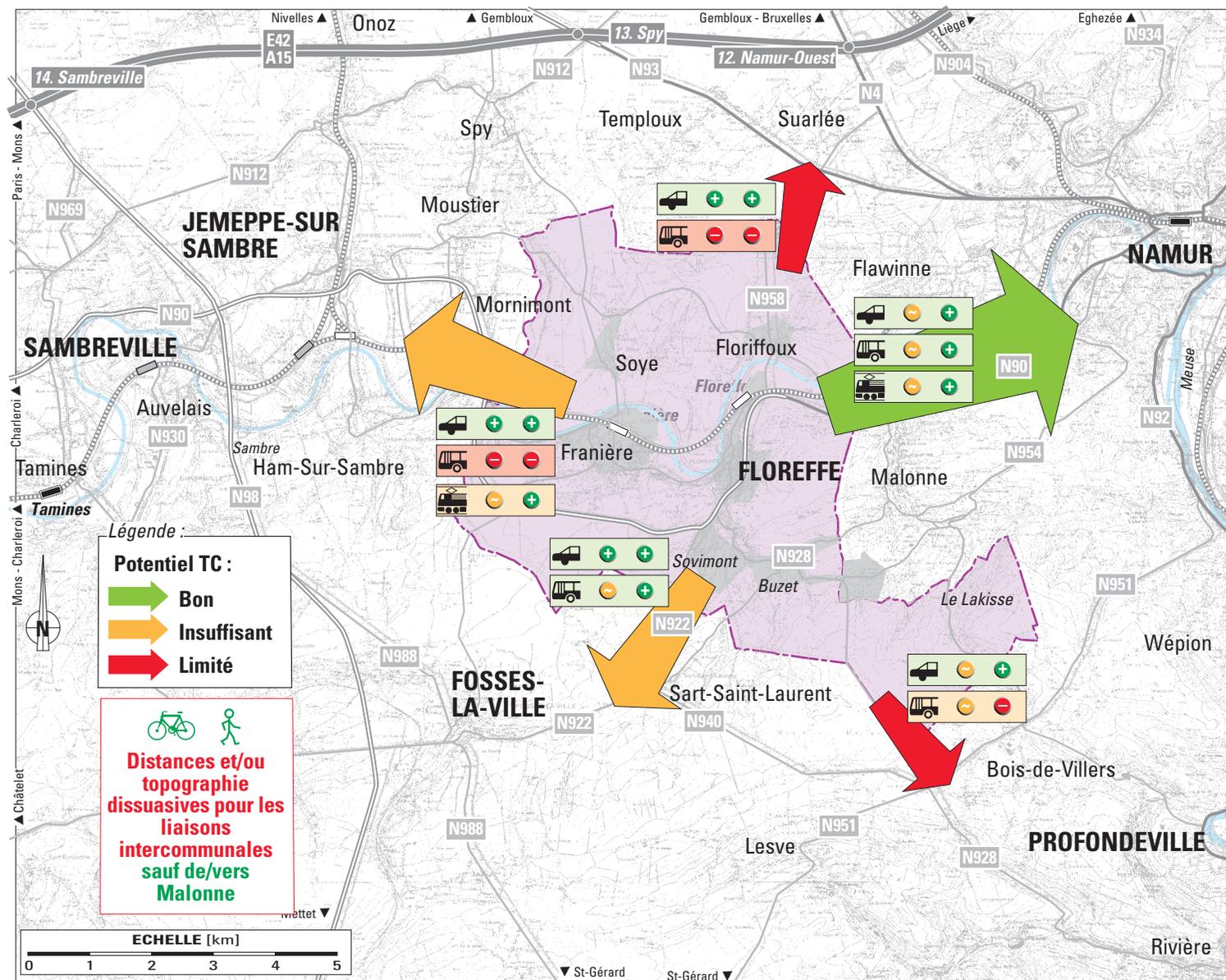
#### 3.3.1 Enjeux en termes d'amélioration des liaisons intercommunales

Fig. 3.3.1 Le diagnostic a confirmé le rôle de Namur comme pôle d'emplois, commercial et scolaire principal. Florefe dispose déjà d'une offre importante vers ce pôle, grâce au chemin de fer et à plusieurs lignes de bus (bien que la ligne express ne puisse pas être utilisée pour les liaisons entre Florefe et Namur). Buzet et Sovimont disposent également d'une ligne forte en liaison avec Namur, passant par le Lakisse, bien que sa vocation soit avant tout scolaire. La situation est par contre plus contrastée pour les autres villages :

- **Franière ne dispose d'aucune offre en bus. Il est toutefois difficile de justifier, pour les relations intercommunales, la mise en place d'une offre supplémentaire qui serait parallèle au chemin de fer tout en étant beaucoup moins rapide ;**
- Floriffoux dispose d'une ligne "urbaine" en liaison avec Namur, à vocation essentiellement scolaire. L'amélioration de cette liaison dépend essentiellement des conditions de circulation des bus sur l'axe de la N4 à l'entrée de Namur : des couloirs bus permettraient d'augmenter les vitesses commerciales, gain qui pourrait être utilisé pour prolonger la ligne à Florefe ou pour offrir des services supplémentaires. De telles mesures se situent hors du cadre de ce PCM et sont à affiner par le TEC ;
- les hauts de Franière ne sont actuellement pas du tout desservis ;
- Soye n'est desservi par la ligne 22 que trois fois par jours (liaisons scolaires). **La dispersion de la population rend toutefois difficile la mise en place d'une offre de transports en commun structurante, qui puisse constituer une alternative crédible à l'utilisation de la voiture.**

**Les liaisons avec les autres pôles extérieurs présentent des potentiels très limités pour les transports en commun** en raison de la dispersion de la demande et/ou de temps de parcours peu compétitifs par rapport à la voiture, sur des axes peu chargés.

# Potentiel de valorisation des transports en commun pour la mobilité intercommunale



**Liaisons en transports en commun entre Floreffe et les pôles extérieurs :**

- dans toutes les directions, une concurrence importante de la voiture
- en relation avec le Nord et le Sud, une demande potentielle faible, des temps de parcours peu attractifs
- en relation avec Namur à l'Est et la Basse-Sambre à l'Ouest :
  - des liaisons interurbaines attractives grâce au train
  - pas de desserte régulière et plus fine par des bus en relation avec l'Ouest
  - une demande potentiellement importante pour l'accès au Séminaire, mais requérant deux correspondances pour valoriser le rail

**► Valoriser / optimiser le réseau existant** (lignes express, rabattement, intermodalité)

**Pour la desserte de Floreffe :**

- deux points d'arrêts SNCB à mieux valoriser
- des liaisons intra-communales nettement améliorables

**► Voir figure 3.3.2**

### 3.3.2 Amélioration de la desserte interne de Floreffe

**Les enjeux d'amélioration de la desserte en transports en commun concernent donc avant tout l'amélioration de la desserte interne de Floreffe, selon deux axes principaux :**

- **favoriser les liaisons entre villages.** L'offre de bus TEC, là où elle existe, est conçue principalement pour les liaisons avec Namur. Elle ne permet que très peu de se déplacer à l'intérieur de Floreffe (aucune ligne ne traverse la Sambre, notamment) ;
- **favoriser les rabattements vers les deux points d'arrêts SNCB**, qui permettent de rejoindre Namur ou Charleroi avec des temps de parcours très compétitifs. Il est très rare pour une Commune de la taille de Floreffe de pouvoir bénéficier de deux arrêts SNCB, cet atout doit être mieux valorisé.

**Actuellement, seule la navette mise en place par les autorités communales le jour de marché permet de se déplacer entre les différents villages de Floreffe. Ce service de proximité est indispensable, mais insuffisant pour certaines demandes de déplacements.**

#### *Prolongement de la ligne 28*

Fig. 3.3.2 **La ligne 28, qui dessert Buzet et Sovimont, est la seule ligne pour laquelle il est réaliste de proposer une modification de l'itinéraire en maintenant des conditions acceptables d'exploitation (pour les TEC) et de circulation (pour les usagers).** L'amélioration des liaisons entre Buzet, Sovimont et le centre de Floreffe est d'autant plus importante qu'il sera difficile d'y favoriser fortement l'usage des modes doux (pentes, traversées de la N90, circulation sur la N928). **Il est donc proposé de prolonger l'itinéraire de la ligne jusqu'à la gare de Floreffe.** Cette mesure permet :

- d'améliorer la liaison entre les villages de Buzet et Sovimont et le centre de Floreffe ;
- de renforcer la fréquence sur l'axe Séminaire - centre de Floreffe - Gare.

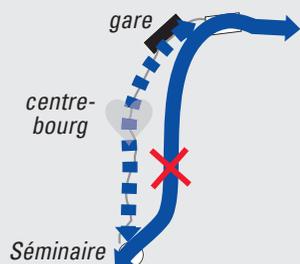
**Cette proposition doit s'accompagner de la possibilité pour les bus d'assurer leur terminus à la gare de Floreffe.** Des terrains sont disponibles, en déplaçant le stationnement automobile, tout en permettant de l'agrandir (à l'étude par la Commune), mais ils sont à aménager.

En complément du prolongement jusqu'à la gare, il est proposé que la ligne 28 passe systématiquement par Buzet et Sovimont plutôt que d'emprunter la N928. Les poches d'habitation sur les hauteurs sont ainsi mieux desservies et bénéficient de meilleures liaisons avec le centre et la gare de Floreffe.

\*

# Propositions d'amélioration de la desserte de la zone Gare de Floreffe - Centre - Séminaire

## 1 Déviation de la ligne express 56 par le centre :



Prolongement ou détour : + 300 m par course  
x 14 bus/j.o./ss = ~ + 8,5 km/j.o.

- + coût peu important
- ~ perte du caractère express
- concurrence avec le train
- - aucune amélioration de la desserte dans les villages

**VARIANTE ECARTEE**

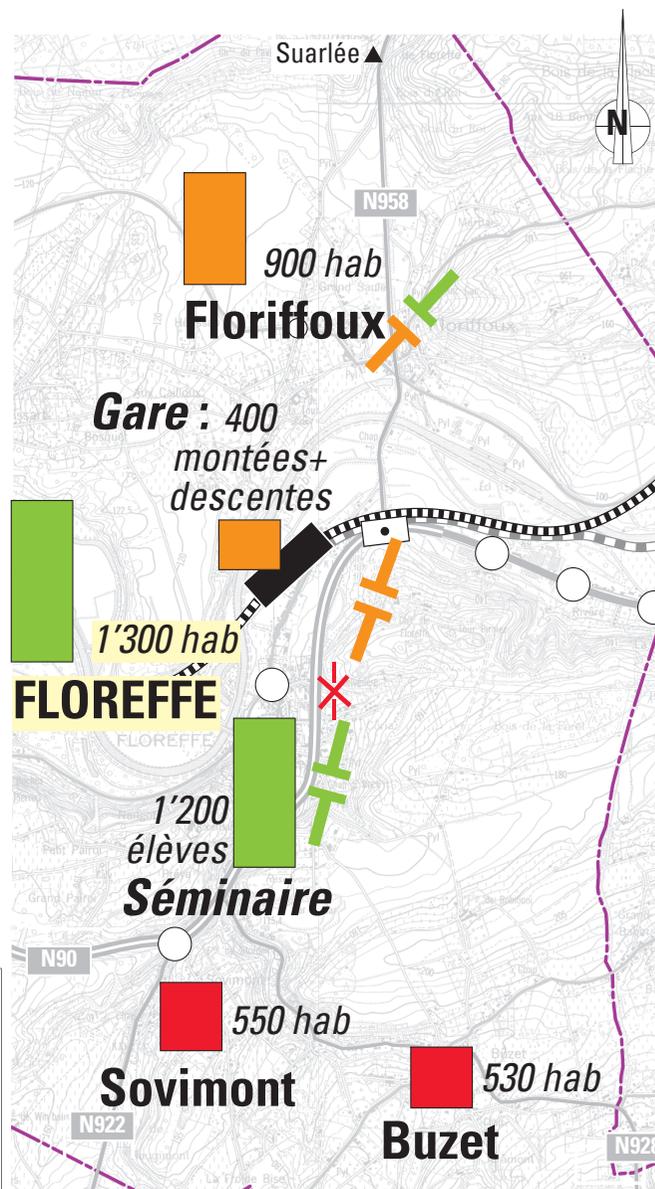
Légende :

Potentiel d'aménagement d'un terminus (avec sens) :

- T Existant
- T Possible avec aménagements
- \* Pas réaliste

Potentiel TC :

- Important
- Moyen
- Faible



## 2 Prolongement de la ligne 9 depuis Flawinne :

- + création d'un lien entre Floriffoux, la gare et le centre
- + terminus plus "lisible" qu'actuellement
- offre peu importante, rapportée aux distances supplémentaires parcourues
- passage par le carrefour des Tourettes, sans priorisation possible
- coût important

Prolongement ou détour : + 3,5 à + 5\* km par course  
x 9 bus/j.o./ss = ~ + 60 à + 90 km/j.o.

\* selon terminus à la Gare ou au Séminaire

**VARIANTE ECARTEE**

## 3 Prolongement de la ligne 28 depuis Buzet - Sovimont :

- + lien entre Buzet et le centre / la gare, par une offre conséquente
- + demandes potentielles maximisées

Le passage systématique par Buzet et Sovimont plutôt que par la N928 permet de mieux desservir la population

Prolongement ou détour : + 1,5 km par course  
x 9 bus/j.o./ss = ~ + 28 km/j.o.

**VARIANTE À AFFINER PAR LE TEC**

**Développement d'une navette communale (modalités précises à fixer par la Commune et le TEC)**

Fig. 3.3.3 **L'autre aspect d'amélioration de la desserte interne de la Commune concerne le renforcement de la navette actuelle, par exemple par un Proxibus ou un mini bus de type Visiocom.** Deux itinéraires sont intéressants à desservir :

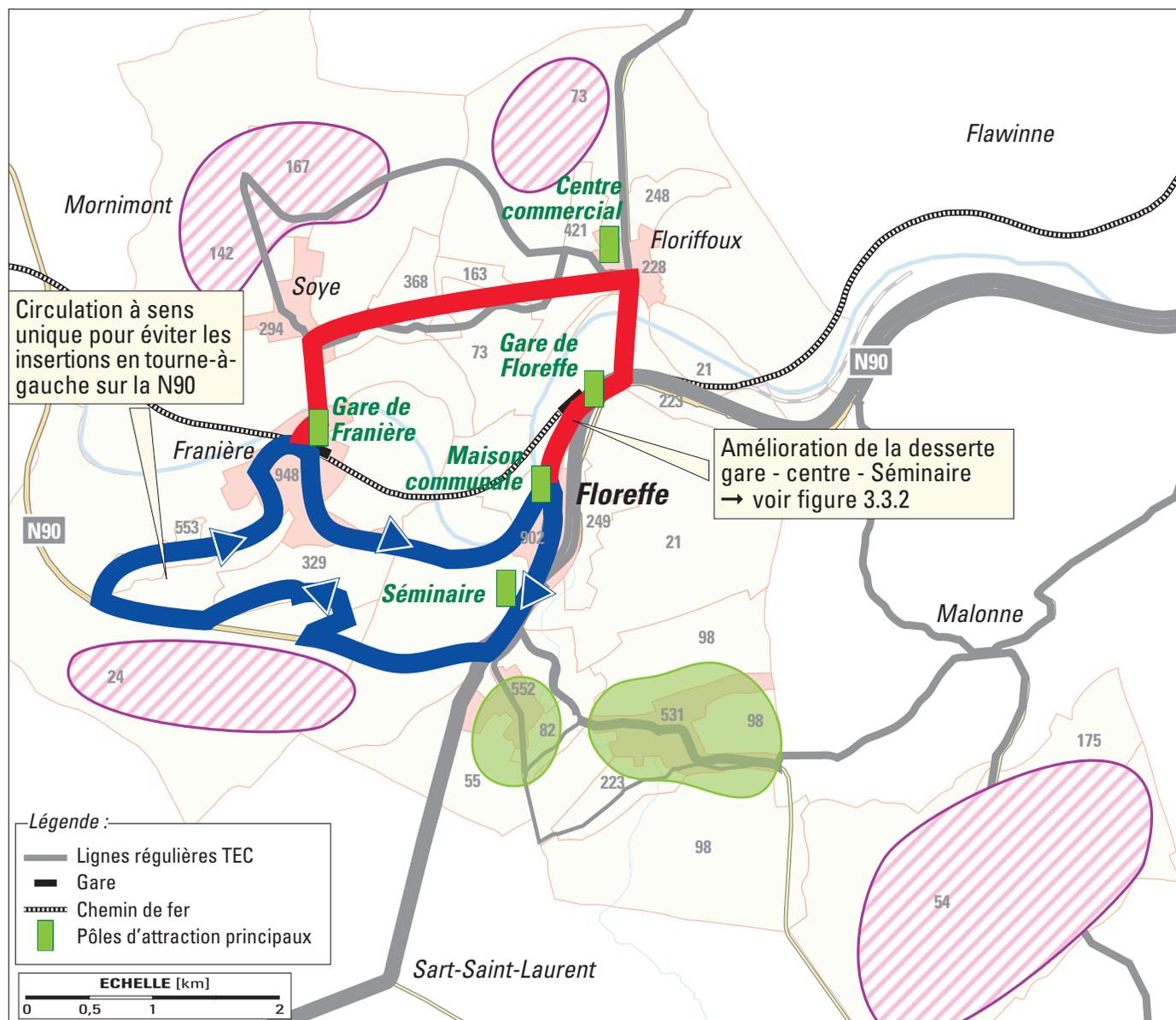
- **Floreffe – Trémouroux – Deminche – Franière – Floreffe.** Cette ligne forme une boucle, qui ne peut être parcourue que dans un seul sens, afin d'éviter des manœuvres d'insertions en tourne-à-gauche sur la N90, qui seraient particulièrement dangereuses. Cette ligne permet de créer une offre en bus à Franière, et permet notamment :
  - des rabattements sur la gare de Franière depuis les Hauts de Franière et Deminche ;
  - des déplacements en relation avec le centre de Floreffe et donc l'accès aux commerces et services de proximité ;
- **Floreffe – Floriffoux – Soye - Gare de Franière,** qui permet :
  - des rabattements sur les gares de Floreffe et Franière depuis Floriffoux et Soye ;
  - un accès au centre de Floreffe pour les habitants qui se trouvent au Nord de la Sambre ;
  - un accès au supermarché sur la N958 à Floriffoux.

**La combinaison de ces deux mesures permettrait :**

- de mieux valoriser la présence des gares, en offrant des possibilités de rabattement en transports en commun ;
- d'offrir pour chaque village une offre de transports en commun qui permette d'accéder au centre de Floreffe et à ses commerces et services (administration communale, poste).

**Toutefois, il y a lieu d'évaluer les coûts de fonctionnement de ce type de service, dont les trois-quarts des coûts d'exploitation sont à charge des communes** (salaire du chauffeur essentiellement).

# Propositions d'amélioration de l'offre en transports en commun de proximité à l'échelle communale



- Zones bien desservies par les lignes régulières
- Zones peu denses. Privilégier leur rabattement à vélo sur les bus

Deux itinéraires permettant de compléter l'offre de bus TEC, mise en oeuvre à définir (navettes communales, mise en place d'un Proxibus)

**Ligne 1 :**  
 Floreffe - Trémouroux - Deminche - Franière (~ 10 km)

- Pour assurer :
- une liaison bus entre Floreffe et Franière, en complément du rail
  - des rabattements entre Trémouroux et Deminche vers la gare de Franière

**Population desservie :**  
 ~ 2'000 hab.

Circulation contrainte à un sens

**Ligne 2 :**  
 Floreffe - Floriffoux - Soye - Franière (~6,5 km)

- Pour assurer :
- des rabattements entre Floriffoux, Soye et les gares de Floreffe et Franière
  - l'accès au centre commercial de Floriffoux

**Population desservie :**  
 ~ 1'500 hab.

Circulation possible dans les deux sens

### 3.3.3 Desserte du Séminaire

**La desserte du Séminaire de Florefe représente un enjeu particulier (nombre d'élèves, horaires spécifiques). Un nombre très important d'élèves est actuellement déposé en voiture, ce qui entraîne des nuisances de plusieurs ordres :**

- saturation des parkings aux hyperpointes scolaires, qui entraîne des reports sur les autres zones de stationnement de Florefe, avec des risques de conflits entre différentes catégories d'usagers ;
- saturation aux hyperpointes du rond-point du Séminaire, liée au nombre de véhicules qui déposent des élèves avant de repartir immédiatement (rue du Séminaire), et sur la N90 du fait de la présence d'une zone improvisée de dépose-reprise à hauteur de la station-service.

**Parvenir à un report modal significatif pour l'accès au Séminaire représente donc un enjeu important pour le fonctionnement de la mobilité à Florefe, sans compter les impacts en matière de qualité de l'environnement.** Les alternatives pour les étudiants qui habitent à Florefe concernent, hormis l'amélioration des liaisons bus évoquée ci-avant, la politique en faveur des modes doux, développée aux chapitres 3.4 et 3.6 ci-après.

Ann. 3.3.1 **Pour les élèves qui viennent d'autres communes, différentes zones d'accès peuvent être identifiées, avec des enjeux de report différents :**

- le bassin Est (Namur) est desservi par le chemin de fer et par la ligne 10 du réseau TEC. Les horaires de la ligne 10 sont toutefois conçus pour des arrivées à Namur le matin et des retours le soir, elle n'est donc pas optimisée pour les horaires du Séminaire. A l'échelle de la ligne, il serait toutefois difficile de justifier une modification d'horaires pour le "seul" Séminaire ;
- le bassin Nord (Spy, Temploux, La Bruyère) : il n'existe actuellement pas de desserte en transports en commun. Le nombre d'élèves est toutefois limité et la dispersion de la population ne peut pas justifier de créer une ligne régulière ;
- **le bassin Ouest (Basse-Sambre) : un grand nombre d'étudiants provient de ce secteur. Il n'existe actuellement pas d'offre bus entre Florefe et la Basse-Sambre. La création d'une nouvelle ligne s'avère toutefois peu réaliste, car :**
  - son itinéraire serait parallèle au chemin de fer, sans avoir la même rapidité ;
  - sa seule fonction serait la desserte du Séminaire, ce qui serait insuffisant pour justifier la création d'une ligne nouvelle.

**Les enjeux sont donc plutôt de mieux valoriser le rail, notamment par le renforcement de l'offre en bus recommandée par le PCM entre la gare de Florefe et le Séminaire** (dans la Basse-Sambre, une réorganisation des lignes pour de meilleures correspondances avec le train a été menée récemment par les TEC).

### **3.4 PHASE 3.4 – PLAN DES DEPLACEMENTS DES MODES DOUX (PIETONS, DEUX-ROUES ET PERSONNES A MOBILITE REDUITE)**

#### **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 ;
- 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. La priorité est donnée aux dessertes des commerces, des services (poste, maison communale, centre sportif, etc.), aux écoles, aux liaisons inter-villages et au rabattement vers les pôles de mobilité (arrêts de bus, gares ferroviaires).

Plus que le nombre total de kilomètres aménagés, c'est 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 détours inutiles	Itinéraire attractif	Itinéraire confortable
Plus le trafic et la vitesse des automobiles sont élevés, plus il faut séparer les aménagements cyclables de la voirie.	Continuité du réseau cyclable, 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 de roulement 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).

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

### 3.4.3 Réseau cyclable à l'échelle inter-communale : infrastructures existantes

Ann.3.4.1 Afin d'éviter un regard trop centré sur la commune, il convient d'analyser le réseau cyclable à l'échelle des entités voisines. De cette manière, il est possible d'avoir un aperçu des itinéraires cyclables existants aux alentours de Floreffe.

En termes d'étendue d'aménagements, la commune est relativement bien équipée :

- 11.5 km de pistes cyclables sur voiries régionales (8.7 km sur la N90 et 2.8 km sur la N958) ;
- 9 km de site propre sur le halage (RAVeL n°1).

La première catégorie souffre d'une typologie d'aménagement non adaptée au type de voiries concernées. En effet, les **pistes cyclables marquées** ne sont pas recommandées dès que les vitesses pratiquées par le trafic automobile atteignent 60 à 70 km/h<sup>2</sup>. **Les 8.7 km de pistes cyclables le long de la N90 sont donc inopérantes**. En outre, elles sont couvertes de gravillons, ce qui oblige les cyclistes à emprunter la voie de circulation. Par contre, en entrée de Floriffoux après le pont, ainsi qu'entre Floriffoux et Suarlée, le type d'aménagement est adapté, puisqu'il s'agit de pistes cyclables séparées de la voirie. La traversée du pont, actuellement dangereuse, est abordée dans la figure 3.4.2.

Indépendamment de ces critères, les cyclistes ont tendance à éviter ces pistes cyclables au quotidien, afin de limiter la proximité avec un trafic très important et circulant à vitesses élevées. Cependant, les itinéraires alternatifs ne sont pas toujours possibles, donc on ne peut pas ignorer les tracés de ces voiries régionales, qui présentent un double avantage :

- elles sont abordables en matière de pente ;
- elles desservent les activités et développements urbanistiques, comme c'est le cas à Malonne.

**Seule une faible part de ces pistes cyclables sera jugée utile et abordée dans le réseau cyclable. Il s'agit de la connexion Floreffe - Floriffoux.**

Le RAVeL, concomitant au réseau d'impétrants, fait ou fera l'objet de nombreux travaux. Par ailleurs, l'état du revêtement et l'absence d'éclairage ne permettent pas de le considérer systématiquement comme un itinéraire idéal de déplacements utilitaires.

---

<sup>2</sup> Code de bonne pratique des aménagements cyclables, Pro Vélo asbl, les éditions du MET, 2000, p.102.

### 3.4.4 Schéma cyclable et piéton de la commune de Floreffe

Fig. 3.4.1 Dans le cadre du PCM, un réseau d'itinéraires cyclables et piétons est proposé. Il représente, 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 le centre de Floreffe et de faciliter les liaisons inter-villages. **Sur la figure 3.4.1, on distingue l'ensemble des branches constituant pour la commune de Floreffe le projet de réseau modes doux. Il s'articule autour de et à partir des villages de Floreffe, Floriffoux, Soye, Franière, Sovimont et Buzet.**

Malgré des contraintes topographiques importantes, **Floreffe a une configuration territoriale permettant de concevoir un réseau inter-village cohérent.** En effet, les liaisons proposées visent un premier niveau de pertinence en matière de distance et de signification (ex : la distance entre Floreffe et Franière est-elle raisonnable ? A-t-elle un intérêt utilitaire ?). Ce questionnement a mené rapidement à la mise en valeur d'itinéraires structurants, décrits ci-dessous.

#### Les branches principales :

- connexion Malonne – Floreffe – Floriffoux, dans le but de connecter la partie sécurisante de la N90 (contre-allées, pistes cyclables marquées), le long de laquelle se développent les activités, avec la rue Hastir et la N958 vers Floriffoux ;
- liaison Soye – Franière – Floreffe, permettant de connecter trois noyaux villageois importants ;
- liaison Floreffe – Buzet – Floriffoux via la rue Emile Lessire, itinéraire présentant la déclivité la plus acceptable pour la partie Sud de la commune.

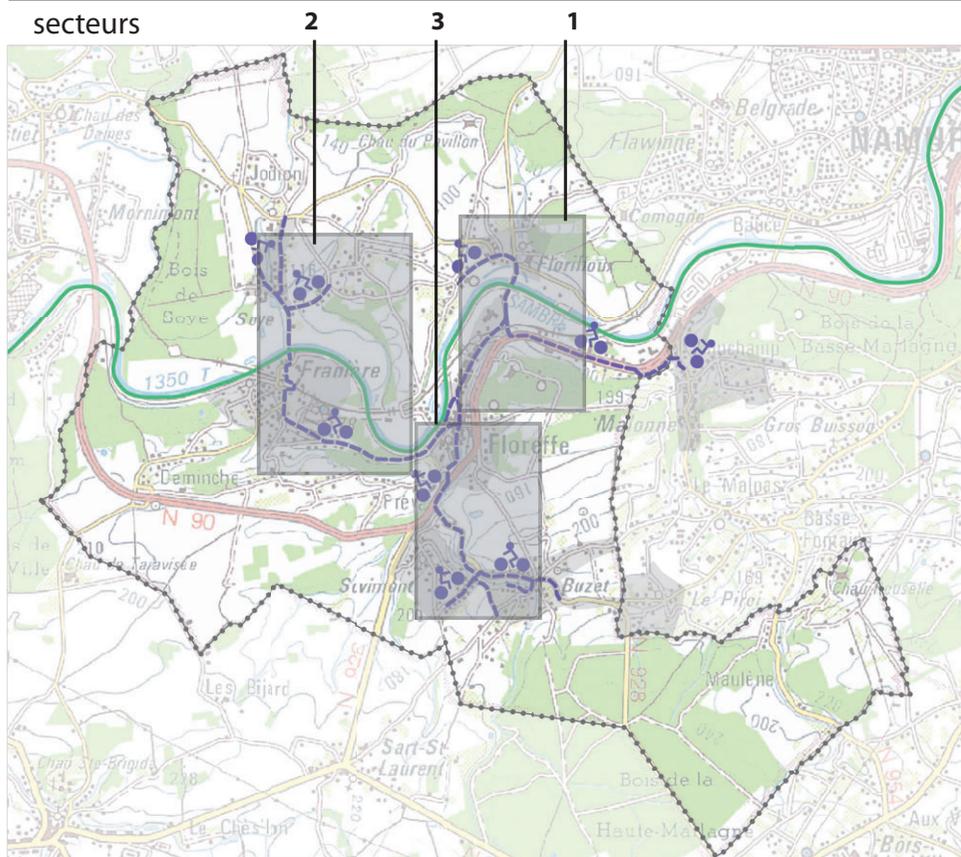
#### Les autres branches du réseau

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

Dès lors, comment peut-on traiter l'aspect cyclable au sein des multiples zones résidentielles de la commune ? Il est évident que, pour drainer ces quartiers, il faut permettre un rabattement sur les axes vélos majeurs, dans le but d'assurer une continuité du réseau. Prenant la forme d'un maillage, ce dernier fournira une accessibilité vélo à la majorité de la population.

# Réseau cyclable et piéton - périmètres d'études et typologie des aménagements

Les propositions d'aménagements seront regroupées selon les périmètres d'études indiqués ci-dessous. Dans les figures suivantes, les analyses seront donc détaillées en 3 cartes d'une échelle plus rapprochée. Le tableau ci-dessous présente les grandes catégories d'aménagements cyclables, qui s'articulent entre deux logiques : la **séparation** et l'**intégration** à la voirie de circulation. Cette liste permet également d'apprécier la portée générale de certaines signalisations.



Nom	Principe	N°Panneau	Panneau	Largeurs
<b>Site propre</b>	Chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers.	F99A et F99B		Légale : / Pratique : 2.5 m
<b>Piste cyclable partagée</b>	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)
<b>Piste cyclable</b>	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
<b>Piste cyclable marquée</b>	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 CdG).
<b>Bande cyclable suggérée</b>	Marquage prenant la forme de revêtement ou couleur différents, logo vélos stylisés, utilisés lorsque largeur insuffisante pour piste cyclable marquée.	/	/	Lorsque largeur disponible cyclo < 1.1 m, ou voirie 5.5 – 7.5 m.
<b>Voirie locale, Zone 30, Bandes avec surlargeur</b>	Pas d'aménagement spécifique pour le vélo	C43		/

Séparation  
-----  
Intégration

### En pratique, ce concept de réseau se traduit par trois modes d'action :

- choisir les voiries à traiter : itinéraires desservant les quartiers et liant les villages ;
- parcourir et analyser le réseau de manière exhaustive ;
- formuler la nécessité et le type d'aménagement.

Les aménagements proposés suggéreront, à terme, certains choix de passages et attireront l'attention des conducteurs sur la présence de piétons et de cyclistes et sécuriseront ceux qui empruntent déjà ces itinéraires.

#### 3.4.5 Itinéraires : détail de chaque branche du réseau

**Le volet modes doux du PCM est détaillé selon trois périmètres. Ci-dessous figurent des exemples relatifs à chacun de ces périmètres :**

Fig. 3.4.2

- **secteur 1 Floreffe – Franière :**

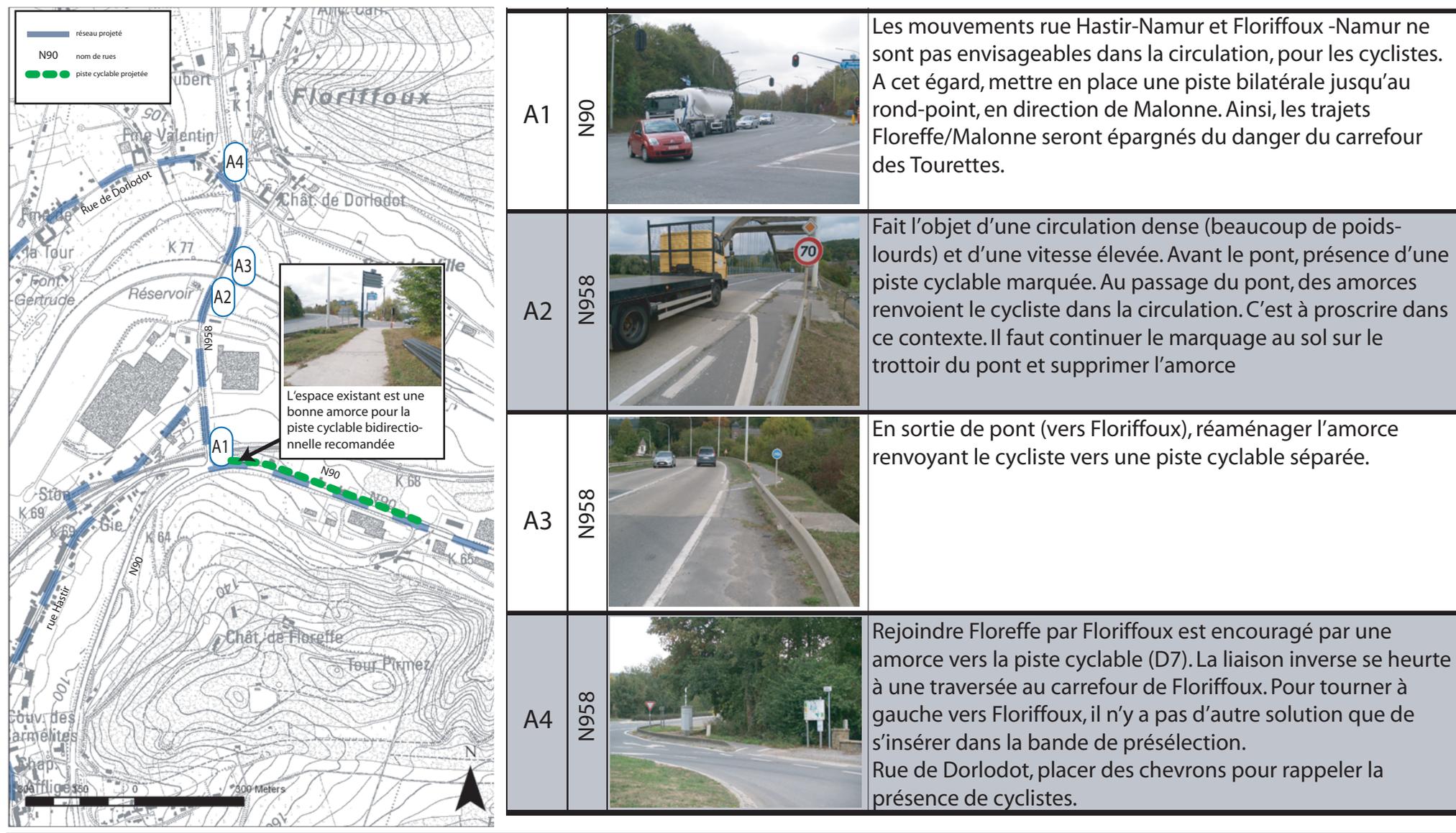
**Une piste cyclable est à envisager sur une distance d'un kilomètre, le long de la rue des Déportés entre Floreffe (pont Mauditiennne) et Franière** (entrée du site des anciennes glacières, actuellement centre de formation à la conduite de poids-lourds). Puisque l'espace est insuffisant côté Sud, au pied de la falaise, **il faut prévoir une piste cyclable bidirectionnelle côté Sambre au Nord**. Ce type d'aménagement requiert un espace suffisamment large, de façon à permettre le croisement<sup>3</sup>.

Afin de permettre une liaison sécurisée, il faudrait envisager cette piste cyclable jusqu'au chemin privé longeant le site des anciennes glacières. Cependant, sur une distance d'environ 200 mètres, entre la voirie actuelle du site de l'ancienne galerie et le chemin, le trottoir est trop étroit. Le cycliste venant de Floreffe aura donc à franchir cette distance sur la voirie, moyennant un marquage de réinsertion acceptable, avant d'emprunter le chemin.

Le cas inverse est moins évident. En effet, le cycliste venant de Franière devra traverser la chaussée à deux reprises : une première fois, pour passer du chemin à la bande de droite, ainsi qu'une deuxième fois pour emprunter la piste cyclable bidirectionnelle jusqu'à Floreffe. A cet égard, une connexion entre la voirie d'accès au site et le chemin (derrière les parcelles habitées) serait une solution idéale, mais le profil topographique ne permet pas de solution évidente à court terme. Il faut donc prévoir des traversées marquées pour les vélos pour les deux cas cités précédemment ;

<sup>3</sup> Il n'existe pas de largeur légale pour la piste cyclable séparée (panneau D7), dans le Code du Gestionnaire. La largeur d'une piste cyclable bidirectionnelle devrait mesurer au minimum 2.50 m, ce qui est raisonnable dans le cas de figure étudié, compte tenu de l'espace disponible sans déplacer de poteaux.

# Réseau cyclable et piéton : secteur 1 - Floreffe - Floriffoux



L'espace existant est une bonne amorce pour la piste cyclable bidirectionnelle recommandée

- **secteur 1 Floreffe – Floriffoux :**

**Quel que soit l'aménagement du carrefour des Tourettes, il faut y intégrer une solution permettant aux cyclistes venant de la rue Hastir et de Floriffoux de rejoindre Malonne de manière sécurisée<sup>4</sup>.** Une piste cyclable est présente côté Sud de la N90, mais l'insertion dans le carrefour pour la rejoindre est délicate.

La solution préconisée consiste à rester du côté du pont au Nord, et de réaliser la traversée au niveau du rond-point situé plus loin à l'entrée de Malonne à proximité du Forem. La suite du cheminement se poursuit avec les contre-allées et les pistes cyclables marquées existantes le long de la N90 à Malonne. **Pour pouvoir concrétiser cette solution, il faut aménager 570 m de piste cyclable bidirectionnelle côté pont**, en comptant l'amorce existante depuis le carrefour des Tourettes ;

Fig. 3.4.3 • **secteur 2 Soye – Floreffe – Franière :**

**Une piste cyclable est à envisager sur une distance d'un kilomètre, le long de la rue des Déportés entre Floreffe (pont Mauditiennne) et Franière** (entrée du site des anciennes glacières, actuellement centre de formation à la conduite de poids-lourds). Puisque l'espace est insuffisant côté Sud, au pied de la falaise, il faut prévoir une piste cyclable bidirectionnelle côté Sambre au Nord. Ce type d'aménagement requiert un espace suffisamment large, de façon à permettre le croisement<sup>5</sup>. A noter que l'éclairage est déjà présent.

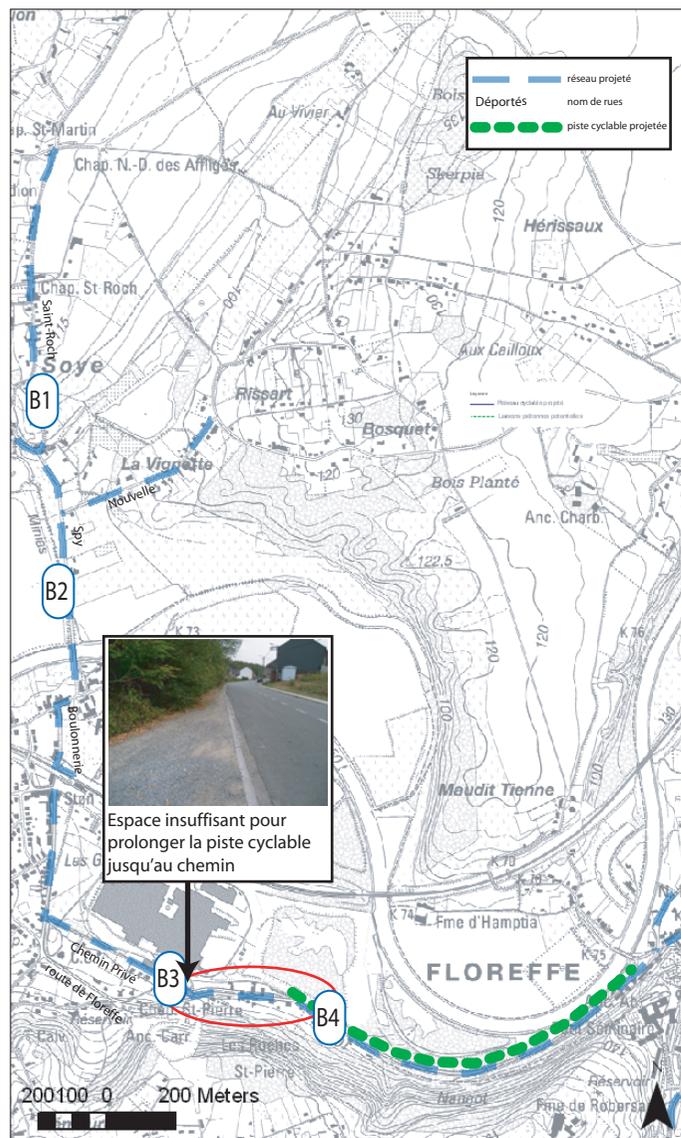
Afin de permettre une liaison sécurisée, il faudrait envisager cette piste cyclable jusqu'au chemin privé longeant le site des anciennes glacières. Cependant, sur une distance d'environ 200 mètres, entre la voirie actuelle du site de l'ancienne galerie et le chemin, le trottoir est trop étroit. Le cycliste venant de Floreffe aura donc à franchir cette distance sur la voirie, moyennant un marquage de réinsertion acceptable, avant d'emprunter le chemin.

Le cas inverse est moins évident. En effet, le cycliste venant de Franière devra traverser la chaussée à deux reprises : une première fois, pour passer du chemin à la bande de droite, ainsi qu'une deuxième fois pour emprunter la piste cyclable bidirectionnelle jusqu'à Floreffe. A cet égard, une connexion entre la voirie d'accès au site et le chemin (derrière les parcelles habitées) serait une solution idéale, mais le profil topographique ne permet pas de solution évidente à court terme. Il faut donc prévoir des traversées marquées pour les vélos pour les deux cas cités précédemment. Afin de sécuriser ces traversées, les réaliser sous forme de plateaux ;

<sup>4</sup> Le mouvement de tourne-à-gauche de la N90 depuis Floreffe (Avenue Charles de Gaulle) vers le pont direction Floriffoux (N958) est exclu, considérant que la rue Hastir doit être empruntée à la place de cette section de la N90 peu empruntée par les cyclistes, car très peu sécurisante.

<sup>5</sup> Il n'existe pas de largeur légale pour la piste cyclable séparée (panneau D7), dans le Code du Gestionnaire. La largeur d'une piste cyclable bidirectionnelle devrait mesurer au minimum 2.50 m, ce qui est raisonnable dans le cas de figure étudié, compte tenu de l'espace disponible sans déplacer de poteaux.

# Réseau cyclable et piéton : secteur 2 - Franière



B1	Rue Saint-Roch		<p>Marquer une fine bande cyclable suggérée dans le sens de la montée. Cette mesure permet de rappeler la présence éventuelle de cyclistes aux automobilistes descendant la rue.</p>
B2	Route de Soye		<p>Limitée à 50, la rue de Soye a une configuration « ouverte » incitant à des vitesses élevées. La mise en place de bandes cyclables suggérées réduit fictivement la largeur disponible pour le véhicule motorisés, et sécurise les déplacements cyclables entre Franière et Soye.</p>
B3	Chemin privé		<p>Utilisé pour "By-passer" la rue de Floreffe, le chemin longeant le site des glaciers est un tronçon sécurisant, seulement dans le cas où une connexion avec le tronçon suivant (voir B4) est possible.</p>
B4	Rue de Floreffe		<p>L'idéal serait de pouvoir réinsérer le cycliste sur la future piste cyclable bilatérale. Cette piste se heurte à un manque d'espace sur une section de 200m, sur laquelle deux mouvements de traversée sont à envisager. Signaler et marquer au sol ces traversées sont des mesures qui ne peuvent être disjointes au projet de piste cyclable bilatérale.</p>

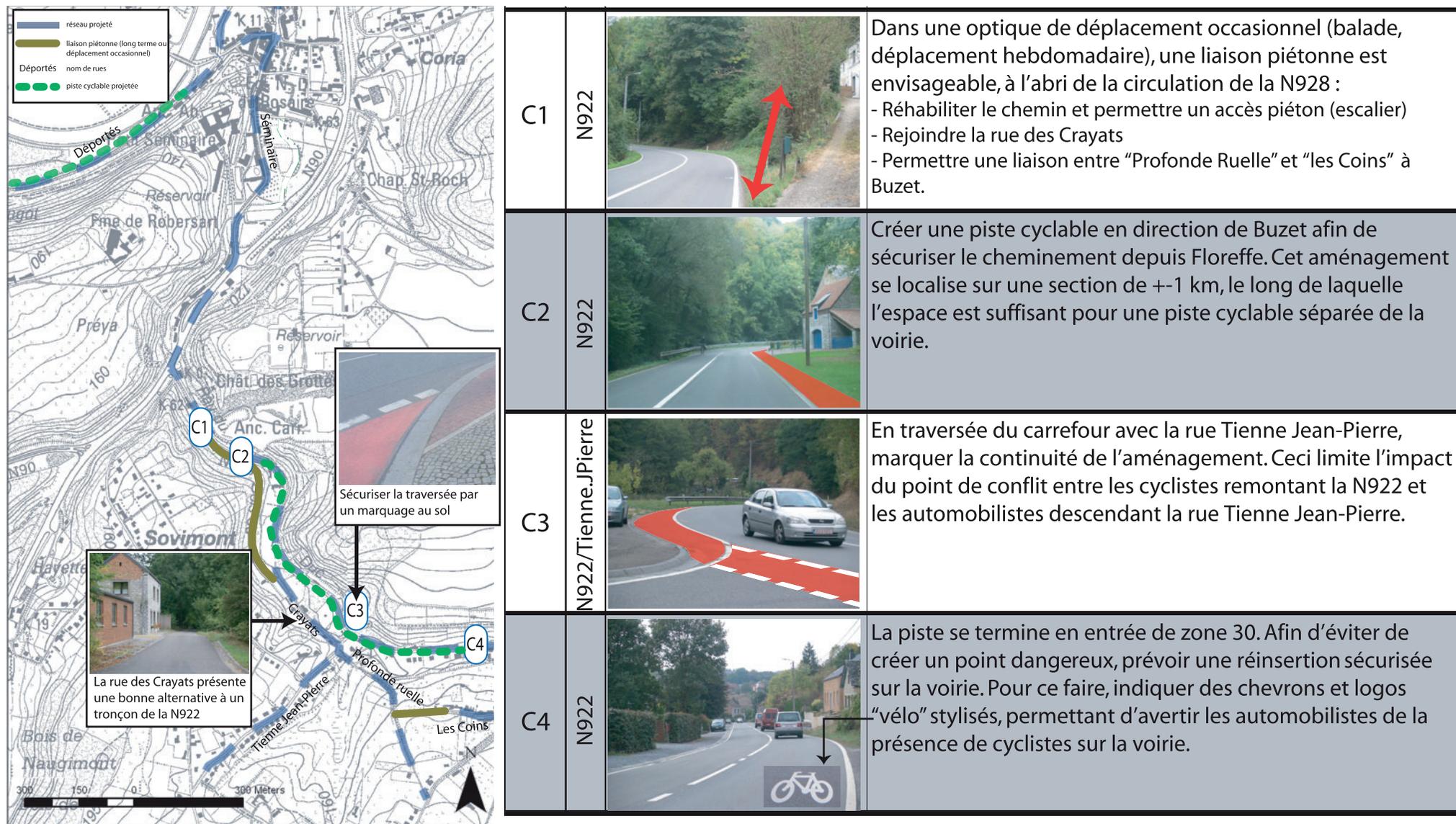
**Fig. 3.4.4 secteur 3 Floreffe – Sovimont – Buzet :**

Pour relier Floreffe à Buzet en vélo, nul autre choix que de passer par la rue Emile Lessire. Etant donné que ce type de voirie structurante fonde son tracé en fonction d'une pente acceptable, elle est susceptible d'accueillir les cyclistes, pour qui le dénivelé est un critère de sélection fondamental. La rue Emile Lessire présente pourtant des caractéristiques qui nuisent à la sécurisation des usagers faibles : trafic élevé (6 000 véhicules par jour), peu d'espace d'accotement, virages à faible visibilité, etc. A priori, ces critères devraient écarter toute proposition d'aménagement d'un itinéraire cyclable.

**Cependant, des arguments permettent d'appuyer le choix d'une liaison modes doux le long de cet axe** : si la descente de la rue reste abordable pour un cycliste moyen, c'est lors de la remontée que le stress du trafic augmente (vitesse du cycliste réduite, donc trajectoire moins rectiligne et accentuation des dépassements). **Or, c'est du côté de la remontée que de l'espace est disponible en accotement, du moins sur une bonne partie de la chaussée. C'est pourquoi la solution préconisée est une piste cyclable séparée de ce côté de la voirie.** La piste cyclable séparée prend fin au carrefour avec la rue Tienne Jean-Pierre, puisque l'entrée en agglomération est plus adaptée à une intégration du cycliste dans la circulation. De plus, l'accotement ne permet pas le cumul des fonctions de cheminement cyclable et de stationnement riverain, ce dernier ne pouvant s'effectuer en voirie, étant donné sa configuration étroite. Outre la signalisation et le marquage adaptés à la réintégration du cycliste sur la voirie (voir fig. 3.4.4), une modification de la limitation de vitesse à 50 km/h serait adaptée sur la section citée, afin d'opérer une transition plus efficace entre la zone limitée à 70 km/h et la zone limitée à 30 km/h au cœur de Buzet.

\*

# Réseau cyclable et piéton : secteur 3 - Floreffe - Sovimont



### 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. C'est la principale remarque que les utilisateurs de vélos à assistance électrique (et ils sont de plus en plus nombreux vu la configuration de la commune) émettent. 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 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.

Le besoin de sécurité varie selon le contexte et la durée du stationnement. Stationner son vélo dans une ruelle sombre durant une journée ne provoque pas le même besoin de sécurité que sur une place piétonne pour un quart d'heure.

Pour du stationnement de courte durée, il ne faut pas toujours choisir le matériel le plus imposant. Un parc-vélo simple mais bien placé peut suffire, la sécurité étant assurée par le concept de "contrôle social". Le principe est de choisir un stationnement qui soit visible par un commerçant (coiffeur, pharmacie), des personnes effectuant leur service (vigile de supermarché) ou encore depuis une terrasse de café.

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 la ville. En choisissant la dernière case juste avant un passage piéton, on améliore la visibilité de ce dernier ;
- le stationnement sur une place, 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. Il peut être lié à l'infrastructure existante (ex : cabine téléphonique), afin de limiter la multiplication du mobilier urbain.

Dans les cas de lieux de travail, parking-relais, etc. la durée de stationnement est généralement longue, dans des contextes pas toujours sécurisants (ex : arrière du parking d'une gare peu fréquentée). Le type d'infrastructure à préconiser est un abri fermé, en évitant de le positionner en bout de terrain ou au fond d'un parking. Il faut également éviter que ces abris ne masquent les vélos, toujours dans l'optique de "contrôle social".

Arceaux	Stationnement collectif fermé	Boxs individuels
		
<p>Le stationnement en "U renversés", peu coûteux, est applicable pour stationner durant une courte durée, dans des lieux fort fréquentés.</p>	<p>Protection totale du vélo dans une pièce à accès réservé. Utiliser des parois transparentes de préférence.</p>	<p>Offre une protection totale du vélo, mais consomme plus d'espace et est relativement coûteux. Recourir à cet aménagement pour du stationnement de longue durée en des lieux à faible contrôle social.</p>

Au sein de la commune de Floreffe, la sensibilité à cette problématique est présente et des solutions ont été apportées. Il y a déjà des ranges-vélo place Roi Baudouin (construit par le service communal des travaux), à la gare de Floreffe, au centre sportif, à la gare de Franière, à l'école de Soye, à l'école de Floriffoux, à l'école de Franière, ainsi qu'à la maison communale.

### 3.4.7 Promotion du vélo

De plus en plus de communes et 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 le bouche à oreille. Un autre aspect, incontournable, est celui de l'intermodalité. Comment espérer un développement des trajets cyclistes quotidiens, jugés inacceptable 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).

A Florefe, une opération "Brevet du cycliste" est menée depuis trois ans démontrant que l'aspect éducation est conjointement mené avec l'aspect développement et sécurisation des infrastructures dédiées aux vélos.



### 3.4.8 Promotion de la marche-à-pied et mesures en faveur des personnes à mobilité réduite

Une fois le véhicule garé, le bus arrivé à son arrêt, l'individu devient piéton pour atteindre 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, pourrait 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 300 mètres du centre, si un cheminement agréable et sécurisant est mis en place.

Les démarches à poursuivre visent deux objectifs :

- augmenter l'offre en stationnement pour les personnes à mobilité réduite (1 place PMR pour 50 emplacements, idéalement 1 pour 25) ;
- réaménager le centre de Florefe en encourageant la mobilité douce (démarche d'aménagement d'espace publics plutôt que d'aménagements spécifiques aux modes doux).

Lors du réaménagements des gares, arrêts de bus et espaces publics, on veillera particulièrement à garantir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Pour ce faire, il convient de prévoir :

- du stationnement réservé aux personnes handicapées (voir ci-dessus) ;
- des cheminements piétons vers les gares ;
- du guidage podotactile pour les personnes déficientes visuelles ;
- des arrêts de bus adaptés aux PMR.

Les piétons et PMR devront être pris en compte dans tous les nouveaux aménagements programmés par la commune. Pour ce faire, cette dernière se référera au CWATUPE (art. 414 et 415) et au Manuel du SPW n°10 (Guide des bonnes pratiques pour des cheminements accessibles à tous).



### 3.5 PHASE 3.5 – POLITIQUE DU STATIONNEMENT

#### 3.5.1 Enjeux en termes de stationnement au centre de Floreffe

Les enjeux susceptibles d'être traités par des outils classiques de gestion du stationnement (zones bleues, cartes riveraines, etc...) sont localisés dans le centre de Floreffe. Les enjeux des autres secteurs sont essentiellement liés à des problèmes de stationnement nocturne, pour lesquels le SPW va publier un "guide wallon du stationnement", à paraître en 2011. En accord avec le comité d'accompagnement, ils ne sont pas traités dans la présente étude.

Ann. 3.5.1 **Actuellement, le secteur composé de la rue Renard, de la place Roi Baudouin et de la rue A. Romedenne jusqu'au rond-point cumule de nombreux types d'usagers différents** : des usagers de courte durée (les clients des commerces, soit environ 12 à 15 véhicules), de moyenne durée (présents pour plusieurs activités, soit 3 véhicules à 10h), de longue durée (présents toute la journée, soit 15 à 20 véhicules) et des riverains (soit une dizaine de véhicules à 10h). Environ 10% des places sont occupées par des véhicules ventouses. **Malgré cela, l'occupation du stationnement dans ce secteur reste faible** : en moyenne, la moitié des 65 places du secteur sont disponibles, les pointes d'occupation à 10h30 et le matin et en fin d'après-midi ne dépassent pas le taux de 65%. Parallèlement à cette offre déjà suffisante pour les besoins dans le centre, **la rue Hanse et la Place Soviret offrent plus de 85 emplacements, nettement sous-utilisés** (sauf aux hyperpointes scolaires pour la place Soviret).

#### 3.5.2 Contraintes et potentiels d'évolution quantitative de l'offre en stationnement

**Compte tenu des travaux d'égouttage projeté, des chantiers importants seront menés place Roi Baudouin. Il s'agit d'une opportunité de requalifier le cœur de Floreffe.** La place Roi Baudouin offre en effet actuellement un visage peu convivial car très minéral et avec un sentiment d'envahissement par les voitures. De plus, le réaménagement du cœur de Floreffe devra se conformer aux exigences du CWATUPE, qui impose notamment que, sauf exception ponctuelle, la largeur des trottoirs soit au minimum de 1,50 mètre. Ce qui implique que 15 à 20 places devront vraisemblablement être supprimées dans les portions les plus étroites (rues Renard et Romedenne). Une analyse plus fine devra être menée pour confirmer cet enjeu dans le cadre de la mise en œuvre

Toutefois, la diagnostic prouve que l'offre de stationnement dans le centre de Floreffe est importante, et plutôt surdimensionnée par rapport aux besoins quotidiens. **Les enjeux de modification de l'offre portent donc sur des réductions du nombre d'emplacements de stationnement**, notamment dans la partie centrale du village, qui vont permettre de gagner de l'espace pour des aménagements plus qualitatifs.

Ann. 3.5.1 **Le nombre de places pouvant être supprimées tout en renforçant la dynamique commerciale du cœur de Floreffe est évalué à 25 emplacements**, soit un peu moins de 40% de l'offre actuelle de l'hypercentre, mais moins de 10% de l'offre à Floreffe. Ce chiffre de 25 places n'est pas à comprendre comme un objectif. Il s'agit simplement du nombre de places maximal qui peuvent être supprimées si besoin, sans perturber le fonctionnement des activités du centre et la viabilité de ses commerces.

\*

### 3.5.3 Proposition de politique du stationnement au centre de Floreffe

Fig. 3.5.1 **Dès lors, la politique du stationnement s'appuie sur les principes suivants :**

- mieux utiliser l'ensemble des emplacements disponibles qui peuvent être préservés après travaux, en y répartissant les différents types d'usagers. Pour une personne qui travaille dans le centre de Floreffe, stationner rue Hanse ou place Soviret et acceptable, les 200 mètres ou moins à parcourir à pied ne représentant qu'un temps très faible par rapport à sa durée de séjour. Au contraire, un client des commerces qui n'envisage de rester dans le centre que quelques minutes doit pouvoir trouver une place directement à proximité de sa destination. Le report vers des emplacements de stationnement légèrement plus éloignés sera par ailleurs d'autant plus facile à faire accepter dans un centre de Floreffe réaménagé (largeurs de trottoir suffisantes, qualité des espaces publics) ;
- rendre acceptable une baisse du nombre de places, en tenant compte des besoins d'accès aux commerces et de la tendance naturelle qu'ont les usagers à toujours essayer de se garer au plus proche de leur destination.

\*

**En conséquence, il est proposé de réserver les places de l'hypercentre aux clients des commerces et services, et de reporter les autres usagers dans des zones un peu plus éloignées.**

Ann. 3.5.2 Pour parvenir à maîtriser le type d'usagers autorisé à stationner dans les différents secteurs, **des outils de gestion et de contrôle du stationnement sont indispensables**. De plus, une réduction de l'offre en nombre de places doit être compensée par l'augmentation du taux de rotation des places restantes pour garantir l'accès aux commerces et services. La zone concernée est de taille trop restreinte pour justifier la

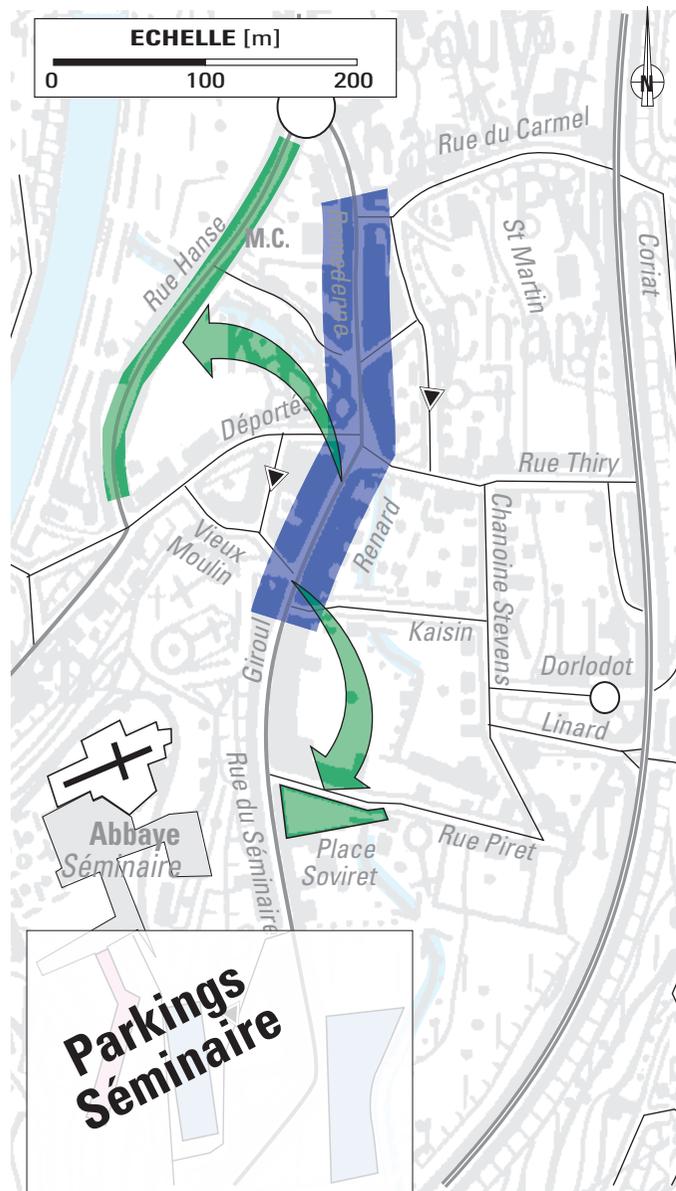
Ann. 3.5.3 mise en place de stationnement payant. **Il est donc proposé de mettre en place une zone bleue**, avec les caractéristiques suivantes :

- limitation de la durée maximale de stationnement à 3 heures ;

Ann. 3.5.4 • pas de cartes riverains, pour ne pas annuler le bénéfice de cette réglementation ;

- réglementation valable de 9h à 18h.

# Proposition de politique du stationnement au centre de Floreffe



**Aucun problème de capacité pour y accueillir les usagers reportés**

**Plus de 85 emplacements disponibles en journée**

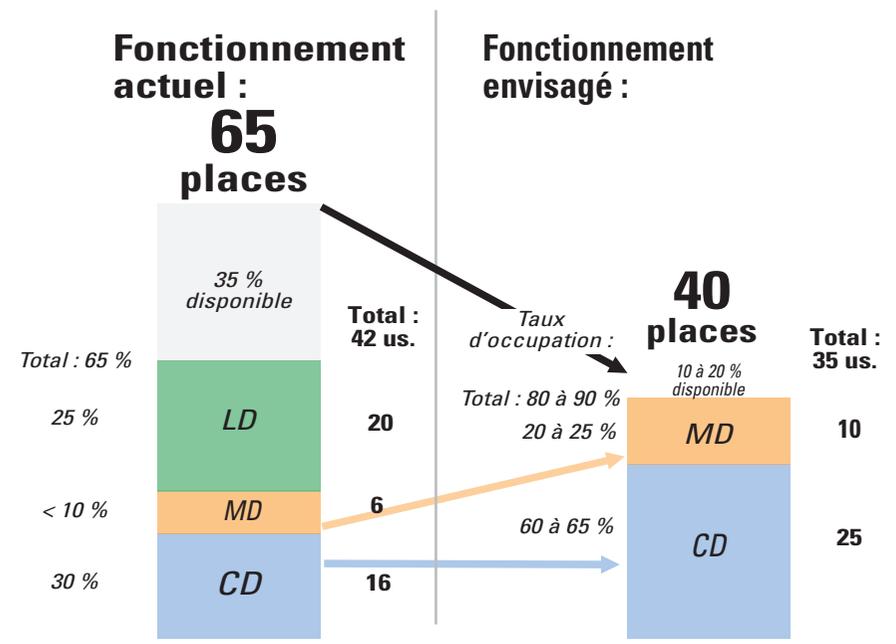
**15 usagers de longue durée à reporter rue Hansse ou Place Soviret (à moins de 200 m de la Place Baudouin) :**

Légende :

- CD Courte durée (<2h)
- MD Moyenne durée (2-4h)
- LD Longue durée (>4h)

## Au centre de Floreffe, sur l'axe Romedenne - pl. Baudouin - Renard

- la suppression de maximum 25 places sur 65 est envisageable, soit moins de 10% de l'offre globale du centre (340 places), à réaffecter pour des espaces publics de meilleure qualité, l'amélioration des cheminements et des traversées piétonnes...
- sur les 40 places restantes au minimum, une réglementation en zone bleue à durée limitée à 3h est proposée (sans cartes riverains)



**Moins de places, mais :**  
 + 40 % d'usagers de moyenne durée  
 + 50 % d'usagers de courte durée

**Les voitures ventouses et les usagers de longue durée peuvent se reporter à quelques dizaines de mètres, sans problème de capacité.** L'occupation résiduelle de la zone bleue est ainsi évaluée à 35 véhicules en journée, dont 25 d'usagers de courte durée (soit 50% de clients potentiels de plus qu'actuellement). **Même en considérant l'hypothèse la plus volontariste visant le plafond de suppression de 25 places** (65 places existantes moins 25 places supprimées = 40 places résiduelles), **il restera donc toujours 10 à 20% de places libres, ce qui permettra aux clients des commerces de pouvoir trouver des places sans problème.**

**La mise en place d'un système de contrôle garant du respect de la réglementation est indispensable pour assurer le succès de la politique du stationnement.**

**La proposition de contrôler la durée maximale de stationnement au centre de Floreffe a rencontré une opposition marquée lors de l'enquête publique. Toutefois, pour les raisons citées précédemment, à savoir :**

\*

- **travaux de voirie imposant la mise aux normes de trottoirs ;**
- **mise aux normes de trottoirs imposant elle-même une diminution non négligeable de l'offre de stationnement ;**
- **diminution de l'offre qui nécessite de favoriser les usagers de courte durée pour maintenir l'accès aux commerces et services ;**
- **...**

**Les bureaux d'études, sur la base de leur solide expérience (plusieurs dizaines d'études de PCM similaires en Wallonie, sans compter les études en Suisse et en France), ne peuvent modifier leurs conclusions.**

### 3.6 PHASE 3.6 – PLAN DES DEPLACEMENTS SCOLAIRES

Ann. 3.6.1 Avec l'aide de la Région wallonne, la Commune a réalisé une enquête auprès des écoliers et des étudiants pour déterminer notamment d'où ils viennent et par quel mode de transport.

Ces enquêtes confirment que la part modale de l'automobile est très élevée, avec plus de 80% des élèves déposés en voiture, soit quelque 700 à 900 voitures !

**Ce chiffre est considérable, car il est concentré sur 15 à 20 minutes aux hyperpointes d'entrée et de sortie des écoles. Ramené à un trafic horaire, il est plus élevé que celui rencontré sur la N90 en traversée de Floreffe aux heures de pointe !**

Ann. 3.6.2 De plus, la moitié de ces élèves sont ceux du Séminaire, qui sont ainsi concentrés dans l'espace étriqué disponible à ses abords.

**La sécurité aux abords et sur le chemin des écoles est donc un élément très important de la mobilité communale, pour réduire la pression de l'automobile au profit des modes de transports alternatifs.** C'est pourquoi des dispositifs dissuadant la vitesse ont été mis en place (crayons jaunes avec message, coussins berlinois, etc.), notamment insufflés par la réglementation "zone 30 d'abords d'écoles", rendue obligatoire depuis 2004.

L'obligation d'instaurer des zones 30 d'abords d'écoles dans des délais très courts et l'assouplissement de la réglementation ont conduit à la création de multiples petites zones sans aménagement, ce qui les rend à ce jour peu crédibles. D'autres, au contraire, sont équipées de multiples signaux (totems colorés, marquage au sol, éclairages etc.), ne nécessitant d'autre amélioration que celui du comportement des usagers de la route.

Ann.3.6.3 Les résultats de l'enquête permettent de regrouper en différentes zones les élèves du Séminaire utilisant les transports en commun.

Au total, 74 élèves se déplacent en bus, soit 8% des élèves concernés par l'enquête. La ligne 10 est la plus structurante, desservant les communes au Sud et à l'Est de la commune. Dans le bassin de la Sambre, le renforcement d'une offre de transport en bus est inenvisageable pour les seuls besoins du Séminaire, tant la concurrence avec le train et la voiture sont présentes.

**Dans le cadre du PCM, il convient de dresser une synthèse des aspects de mobilité des différentes implantations scolaires de Florefe, 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 ?

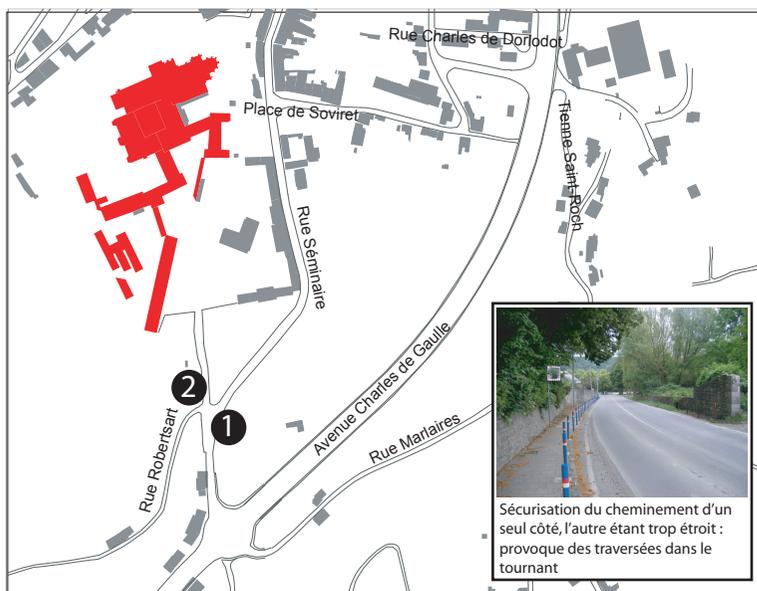
Les résultats de ces réflexions sont repris dans les figures 3.6.1 à 3.6.4 ci-après. Voici quelques exemples de recommandations pour les différentes implantations scolaires.

Fig. 3.6.1 Pour **l'école primaire du Séminaire**, les entrées et sorties d'écoles sont plutôt bien encadrées puisqu'un enseignant accompagne les traversées piétonnes. Les élèves traversent ainsi de manière sécurisée pour rejoindre le parking ou se diriger vers le centre, la gare, etc. Vu l'importance du flux de piétons aux heures de pointes, la sécurité ne peut être garantie à elle seule par ce système. Il est donc recommandé d'améliorer la lisibilité de la zone 30 dans toute la zone Séminaire. Une surcharge de panneaux nuirait à la qualité patrimoniale du site, mais la signalisation actuelle est trop discrète.

Ces considérations sont surtout applicables à la section entre le rond-point et le passage piéton, où les vitesses pratiquées nécessitent d'être réduites. De plus, **l'école secondaire** génère des flux piétons importants dans cette zone, où de nombreux élèves traversent de manière désorganisée (le seul passage semble ne pas suffire). Le signal zone 30, caché par la végétation et hors de l'axe de vue de l'automobiliste en sortie de rond-point, est peu visible.

En croisant les informations émanant de l'enquête de mobilité scolaire (SPW) et le réseau cyclable proposé, il apparaît que le potentiel de développement du vélo comme moyen de transport est intéressant pour le Séminaire. En effet, environ 120 élèves résident à moins de 4 kilomètres et sont déposés en voiture. Or, cette distance est tout à fait acceptable pour une mobilité quotidienne à vélo. **Parmi ces élèves, la moitié environ réside sur le réseau cyclable structurant, le long duquel les pentes sont douces et où la sécurité peut être optimisée par les aménagements proposés dans le PCM.**

## Sécurité et mobilité aux abords des écoles - Floreffe (1/2)



## Floreffe - école secondaire - Rue du Séminaire : 1015 élèves

**Appréciation générale :** Moyenne.

**Aménagement piéton/cyclable :** Pas de marge pour élargir les trottoirs manquants ou trop étroits. La solution réside dans le renforcement de la zone 30 (ex : revêtement rouge, plateaux, etc). **1**

**Stationnement dépose minute :** Se fait le long de la N90. A sécuriser en élargissant le trottoir.

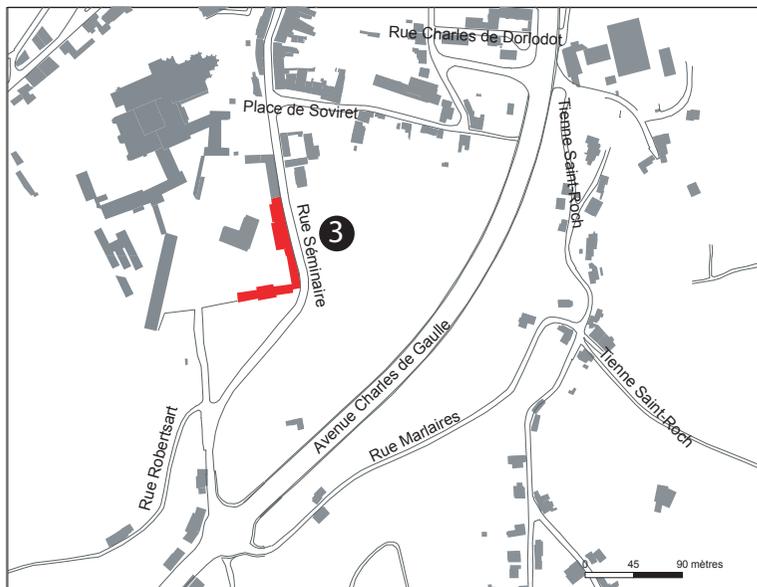
**Stationnement cheminement piéton :** Stationnement au parking.

**Range vélos :** Oui, suffisants.

**Zones 30 :** Oui, mais à renforcer pour rappeler aux automobilistes d'adapter leur comportement aux nombreux mouvements d'élèves.

**Opération :** Sensibiliser les parents afin de limiter les comportements dangereux (demi-tours intempestifs) **2**

**Ramassage scolaire :** 74 élèves utilisent la ligne 10 du TEC, navette : 3 fois/semaine.



## Floreffe - école primaire - Rue du Séminaire : 93 élèves

**Appréciation générale :** Moyenne

**Aménagement piéton/cyclable :** Trottoirs manquants, pas de pistes cyclables. Renforcer la visibilité du passage piéton.

**Stationnement dépose minute :** Non

**Stationnement cheminement piéton :** Parking peu aménagé car privé. Traversée sécurisée par les enseignants **3**

**Range vélos :** Oui, suffisants.

**Zones 30 :** Pas assez marquée donc peu respectée. A renforcer.

**Opération :** Brevet du cycliste réalisé pour plusieurs classes en automne 2009

**Ramassage scolaire :** Faible (3 bus de ramassage scolaire, 1 navette, aucun élève ne prend le bus régional)

Fig. 3.6.2 L'école **maternelle du Séminaire**, située rue Charles de Dorlodot, ne souffre pas de problème de stationnement (effectués rue Linard), ni de cheminements piétons, effectués le long d'un petit sentier qui raccorde la rue Linard à l'école. La rue de Dorlodot est en "cul-de-sac", et équipée d'une petite zone de demi-tour face à l'école. La vitesse de circulation ne nécessite a priori pas de mesure spécifique. Par contre, même si la cour est bien fermée et surveillée par les enseignants, la proximité de la N90 reste un danger potentiel. A cet égard, notons que la configuration en deux fois une voie, telle que recommandée au chapitre 3.2 réduira le risque, puisque la bande de circulation proche de l'école deviendra une bande de présélection. Néanmoins, une barrière de protection doit accompagner le réaménagement de la voirie.

**La deuxième école maternelle du Séminaire est située à Sovimont**, à l'angle de la rue Maurice Toussaint et de la rue de Sovimont, Aucune amélioration majeure n'est à envisager.

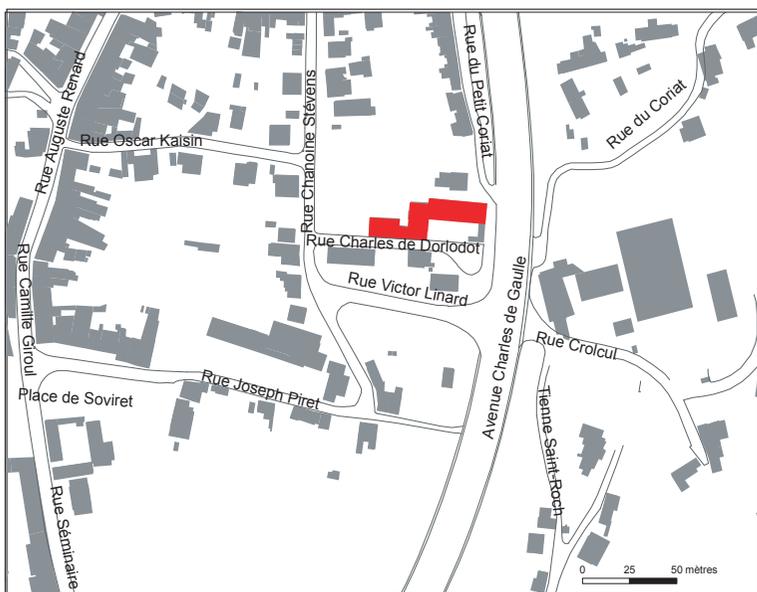
Fig. 3.6.3 **L'école communale de Soye** est située dans une rue à sens unique limité. Il faut renforcer cette signalisation à l'aide d'un marquage au sol. Ce dernier prendra la forme d'une bande cyclable suggérée, afin d'avertir les automobilistes de la présence de cyclistes. Cette mesure est particulièrement recommandée au début de la rue, côté rue de la Vignette. Trois emplacements de dépose minute sont présents. Il faut envisager d'en créer deux supplémentaires, lorsque l'école bénéficiera de travaux d'aménagement de la parcelle connexe, dans le cadre de la construction d'un nouveau bâtiment scolaire.

**L'école communale de Franière** ne manifeste pas de problème majeur en matière de sécurité et de stationnement. Les rues sont équipées de trottoirs aux normes et des emplacements différenciés pour enseignants et parents sont présents devant l'école. En vue d'optimiser ce niveau de sécurité, la rue des Combattants doit, tout comme la rue de l'Ecole, être équipée en zone 30.

Fig. 3.6.4 Les abords de **l'école communale de Floriffoux** sont équipés de quelques aménagements : des potelets et un îlot au carrefour avec la rue Oscar Gubin, un casse vitesse et une traversée piétonne. Ces aménagements ne suffisent pas à créer un climat de sécurité, le long d'une voirie faisant l'objet d'un transit non-négligeable. Au-delà de proposer des bandes cyclables suggérées, qui incitent les automobilistes à lever le pied et ne pas serrer le bord de voirie, des signaux d'abords d'écoles doivent être implantés, afin que le contexte scolaire soit assimilés par tous les usagers (surtout venant de la rue Francot).

**L'école communale de Buzet** a bénéficié d'aménagements récents, qui sécurisent la traversée vers la place. Les poteaux d'éclairage colorés, l'îlot central et les bandes rouges de part et d'autre de la traversée sont autant d'éléments bénéfiques à la sécurité d'abords d'école. Le deuxième bâtiment scolaire est situé plus haut, toujours dans la rue Massaux-Duffaut. Un espace de stationnement est disponible du même côté de la rue. Les flux piétons entre l'école et le parking sont exposés au danger, puisqu'ils sont situés en extérieur de l'angle serré du tournant. Il est recommandé de renforcer la signalisation qui précède cette zone, dont le seul signal actuel est faible (triangle école marqué au sol).

# Sécurité et mobilité aux abords des écoles - Floreffe (2/2) et Sovimont



Floreffe - école maternelle - Rue Charles de Dorlodot : 90 élèves

**Appréciation générale :** Moyenne.

**Aménagement piéton/cyclable :** La N90 reste une source de danger à proximité, voir chap. 3.2 du PCM.

**Stationnement dépose minute :** Oui.

**Stationnement cheminement piéton :** Ok car ruelle non dangereuse, stationnement dans la rue Victor Linard.

**Range vélos :** Pas nécessaire vu l'âge des écoliers.

**Zones 30 :** Pas nécessaire car la rue est en cul de sac.

**Opération :** Non.

**Ramassage scolaire :** /



Sovimont - école maternelle - Rue M. Toussaint : 38 élèves

**Appréciation générale :** Bonne

**Aménagement piéton/cyclable :** Traversées sécurisées

**Stationnement dépose minute :** Pratique non problématique du dépose minute, sans aménagement prévu à cet effet

**Stationnement cheminement piéton :** Stationnement dans la rue perpendiculaire, pas de danger.

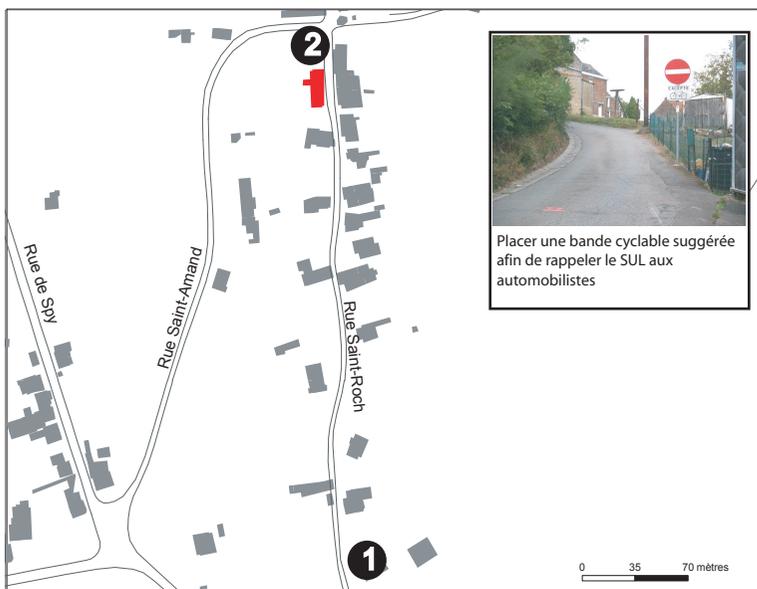
**Range vélos :** Pas nécessaire vu l'âge des écoliers.

**Zones 30 :** Oui, respectée.

**Opération :** /

**Ramassage scolaire :** /

# Sécurité et mobilité aux abords des écoles - Soye - Franière



## Soye - école communale - Rue Saint Roch : 108 élèves

**Appréciation générale :** Moyenne.

**Aménagement piéton/cyclable :** Pas de trottoir côté école (graviers), pas d'A.P.S. Prévoir un marquage pour le SUL (cf secteur 2 des propositions modes doux). **1**

**Stationnement dépose minute :** Oui, trois voitures maximum.

**Stationnement cheminement piéton :** Aménager un trottoir côté école et aménager le parking (aucun marquage car graviers). **2**

**Range vélos :** Oui, suffisant.

**Zones 30 :** Panneau peu voyant, à mieux marquer.

**Opération :** Projets de classe (parcours, vélo, journal créé par les enfants), participation au brevet du cycliste, bonne dynamique du comité de parents.

**Ramassage scolaire :** Car pour activités sportives, mais pas toujours de ceinture pour tous.



## Franière - école communale - Rue de l'école : 139 élèves

**Appréciation générale :** Bonne

**Aménagement piéton/cyclable :** Ok, présence policière quasi quotidienne

**Stationnement dépose minute :** Parking enseignants et parking parents

**Stationnement cheminement piéton :** Stationnement au parking et dans la rue de l'Ecole, trottoirs partout

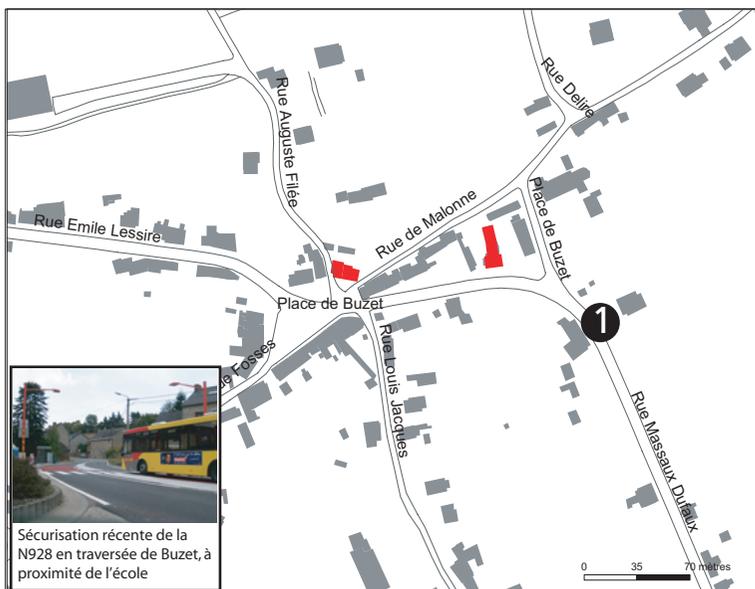
**Range vélos :** Oui

**Zones 30 :** Zone 30 rue de l'Ecole, à prévoir rue des Combattants. **3**

**Opération :** Brevet du cycliste : Participation des 5ème et 6ème chaque année

**Ramassage scolaire :** Ok

# Sécurité et mobilité aux abords des écoles - Buzet - Floriffoux



## Buzet - école communale - Place de Buzet : 93 élèves

**Appréciation générale :** Moyenne.

**Aménagement piéton/cyclable :** Les aménagements récents dissuadent la vitesse élevée et sécurisent les cheminement piétons à proximité de l'école.

**Stationnement dépose minute :** Pas d'espace disponible devant l'école.

**Stationnement cheminement piéton :** Traversée sécurisée, largeur d'accotement suffisante le long de la chaussée.

**Range vélos :** Oui, suffisants.

**Zones 30 :** Oui (marquage au sol, crayons, revêtement spécifique et poteaux colorés en traversée). Renforcer les signaux en amont du tournant. ❶

**Opération :** Brevet du cycliste.

**Ramassage scolaire :** /



## Floriffoux - école communale - Rue de Dorlodot : 90 élèves

**Appréciation générale :** Moyenne.

**Aménagement piéton/cyclable :** Présence policière quasi quotidienne. Aménager les trottoirs, prévoir des bandes cyclables suggérées rue Oscar Gubin et de Dorlodot.

**Stationnement dépose minute :** Pas d'espace disponible devant l'école.

**Stationnement cheminement piéton :** Existence d'une zone de parking mais pas de cheminement piéton.

**Range vélos :** Oui, suffisants.

**Zones 30 :** Ralentisseur en bas de l'école, il en faudrait un deuxième. Présence d'un panneau "école". Renforcer les signaux rue Francot.

**Opération :** Brevet du cycliste en 5ème et 6ème.

**Ramassage scolaire :** Navette scolaire (1x par semaine), ramassage scolaire (4 enfants).



### 3.7 PHASE 3.7 – PLAN POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

La commune de Floreffe est globalement peu soumise au trafic de marchandises. Quelques aspects un peu plus critiques méritent toutefois d'être traités.

#### ***Impacts des développements sur la N90 (silo à grains, centre de tri) :***

Ces deux projets ont un accès direct à la N90. Leur impact est donc faible pour l'organisation des circulations à Floreffe. La génération de trafic de ces deux projets estimé à 150 pl/jo soit moins de 1,5% de surcharge sur la N90 n'impacte que marginalement la capacité en section de la N90. Cette génération de trafic a été intégrée lors de l'évaluation des propositions, aussi bien pour l'aménagement du carrefour des Tourettes que pour la canalisation du trafic à une voie sur la N90 en traversée de Floreffe.

#### ***Valorisation du rôle de la Sambre :***

L'usine Materne utilise de grandes quantités de sucre, qui proviennent de Wanze par poids-lourds. Il est proposé d'étudier avec les deux entreprises concernées, le Port Autonome de Namur et l'Office de Promotion des Voies Navigables l'opportunité de pouvoir effectuer ces livraisons par la voie d'eau

#### ***Aménagement du carrefour N958 – Materne – zone industrielle Est***

Les véhicules qui circulent sur la N90 et doivent effectuer au niveau de ce carrefour une manoeuvre de tourne-à-gauche disposent d'une voie de stockage pour effectuer la manoeuvre sans gêner le flux de la N958. Cette voie est toutefois trop étroite pour les poids lourds. Dans ce secteur, à vocation industrielle, un léger élargissement de l'axe pour l'adapter au gabarit des véhicules devrait être réalisé.

Par ailleurs, certains poids lourds traversent la N958 entre les deux secteurs de la zone industrielle. Cette manoeuvre est délicate, car elle doit s'effectuer en une fois (impossible de marquer un temps d'attente sur la N958), et le flux sur la N958 est continu et rapide. L'installation d'îlots de part et d'autre du carrefour permettrait de :

- mieux marquer la présence du carrefour et d'améliorer la lisibilité de l'aménagement ;
- canaliser les flux de la N958 ;
- casser l'image actuelle de grande route large et rectiligne, et ainsi contribuer à maîtriser les vitesses.

### 3.8 PHASE 3.8 – MISE EN ŒUVRE DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

#### 3.8.1 Mesures prioritaires et mesures liées

Fig.3.8.1 La mise en oeuvre du Plan Communal de Mobilité est rendue ardue par la nécessité de coordonner les nombreux services techniques et les différentes ressources budgétaires concernées.

**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 oeuvre du PCM. Ce tableau :**

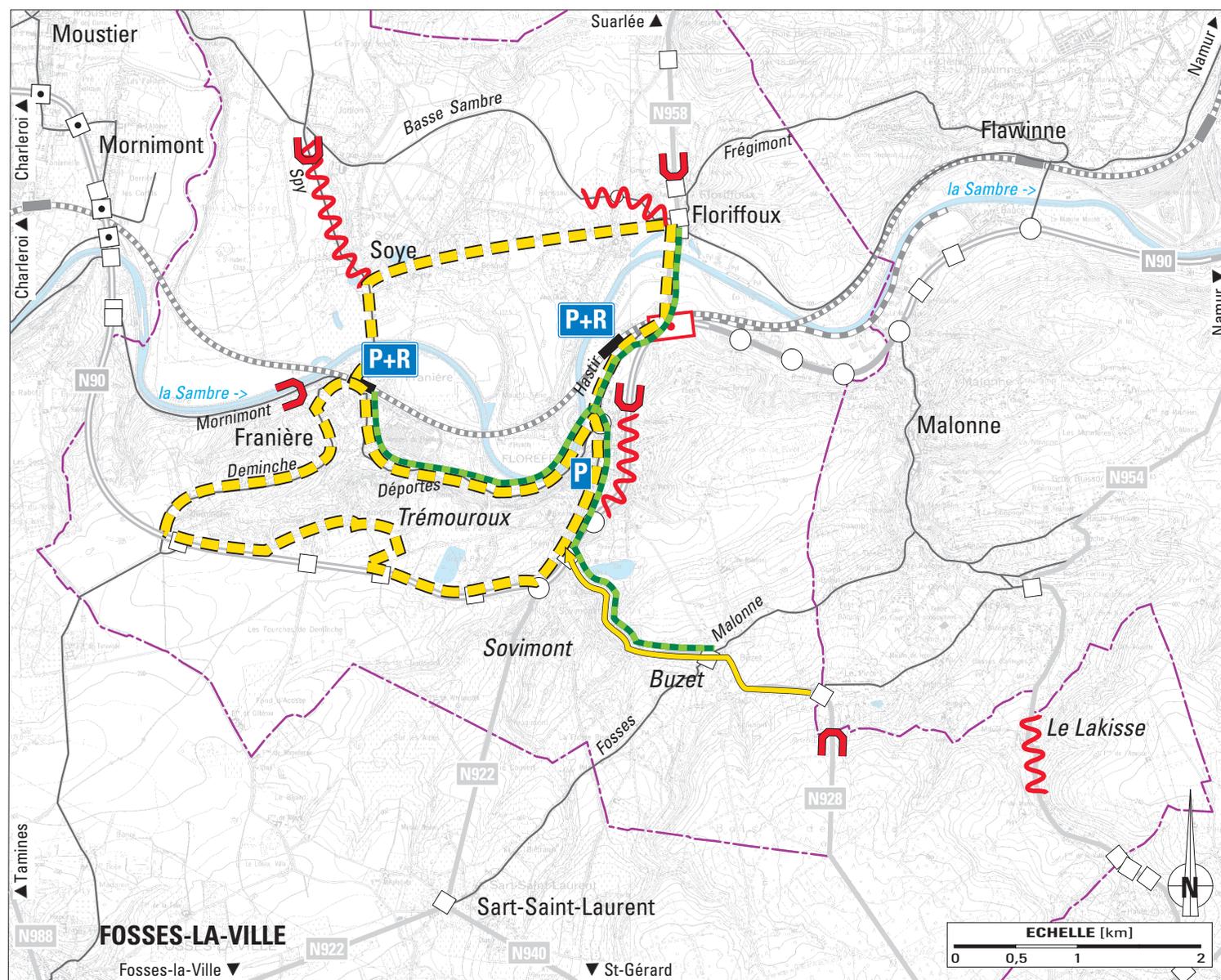
- met en évidence les interdépendances entre les familles de propositions, selon qu'elles doivent être mises en place simultanément (mesures indispensables), afin de garantir leur bon fonctionnement ou qu'il est souhaitable de les réaliser concomitamment, afin de renforcer leurs effets ;
- précise quelles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



**Fig.3.8.2 En termes de priorités de mise en œuvre, les premières mesures à prévoir à court terme (2012-2014) sont :**

- **à très court terme, une amélioration du fonctionnement du carrefour des Tourettes ;**
- **la maîtrise des vitesses pratiquées sur les grands axes et en traversées de villages et de zones urbanisées, grâce :**
  - aux premières mesures de sécurisation des carrefours et de modération de la vitesse sur la N90 ;
  - à l'aménagement de la N90 en traversée de Floreffe, dont au moins un carrefour permettant les traversées de la N90 et de sécuriser les tourne-à-gauche dans la zone Linard, Thiry, Carmel, Coriat ; \*
  - à la modération du trafic et des vitesses dans le centre de Floreffe ;
  - à la mise en place d'effets de porte aux entrées de villages (Buzet, Soye)
- **en termes de stationnement, il s'agit de mettre en place la politique du stationnement au centre de Floreffe (zone bleue) ;**
- en termes de transports en commun, il est recommandé :
  - de prolonger la ligne 28, en lui ayant au préalable assuré un terminus à la gare de Floreffe ;
  - de développer la navette communale ;
- en matière de modes doux, le PCM recommande :
  - de poursuivre le développement du réseau piéton et cyclable (piste cyclable Floreffe-Franière, lien avec le RAVeL) ;
  - de favoriser les liaisons avec les gares ;
  - de sécuriser les abords des écoles.

# Mesures à mettre en œuvre en priorité (2012-2014)



## Circulation automobile

- Effets de porte aux entrées des villages
- Optimisation du carrefour des Tourettes
- Maîtrise des vitesses dans les zones urbanisées

## Stationnement

- Politique de stationnement dans le centre, favorisant l'accès aux commerces et services
- Amélioration des capacités et des conditions de stationnement autour des gares

## Transports en commun

- Prolongement de la ligne 28 jusqu'à la gare de Floreffe
- Déploiement du réseau de desserte de proximité

## Modes doux / mobilité scolaire

- Déploiement progressif du réseau cyclable entre les villages

### **3.8.2 Autres outils de mise en oeuvre**

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.

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, CCATM, conseil consultatif de mobilité et de sécurité routière, 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.

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 rail, 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 Floreffe.

Pour le groupement de bureaux d'études

TRANSITEC  
Ingénieurs-Conseils

P. Tacheron      B. Van Loveren

Namur, le 23 mars 2011

9738\_091/TA/BV/at