



## Fiche 01 : Renforcement de l'offre Nord-Sud

### Contexte

La combinaison des lignes 19 et du Rapido 4 permet une offre régulière et de qualité dans le corridor Ouest-Est pour rejoindre Nivelles ou Ottignies/Louvain-la-Neuve. Par contre, le corridor Nord-Sud est peu performant dès lors que seule la ligne 365a du TEC Charleroi relie Genappe à Charleroi et Braine-l'alleud/Waterloo puis Bruxelles. La commune de Genappe est tout autant polarisée par Braine-l'Alleud et Waterloo (emplois, commerces, écoles) que Nivelles et Ottignies.

Le tableau ci-après représente les destinations principales des travailleurs de Genappe. Ceci met en évidence que Braine-l'Alleud et Waterloo sont des pôles d'attractivité importants de même que les communes de Rixensart, Lasne et la Hulpe.

COMMUNE	TRAVAILLEURS	%
1 REGION BRUXELLOISE	1265	34,88%
2 GENAPPE	628	17,31%
3 NIVELLES	418	11,52%
4 OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE	301	8,30%
5 BRAINE-L'ALLEUD	231	6,37%
6 WAVRE	230	6,34%
7 WATERLOO	149	4,11%
8 RIXENSART	97	2,67%
9 LASNE	71	1,96%
10 LA HULPE	61	1,68%

Tableau 1 : Destinations principales des habitants de Genappe (domicile-travail) (Source : SPFMT)



Ceci se manifeste également par les charges de trafic automobile qui sont beaucoup plus fortes dans l'orientation Nord-Sud qu'Ouest-Est.

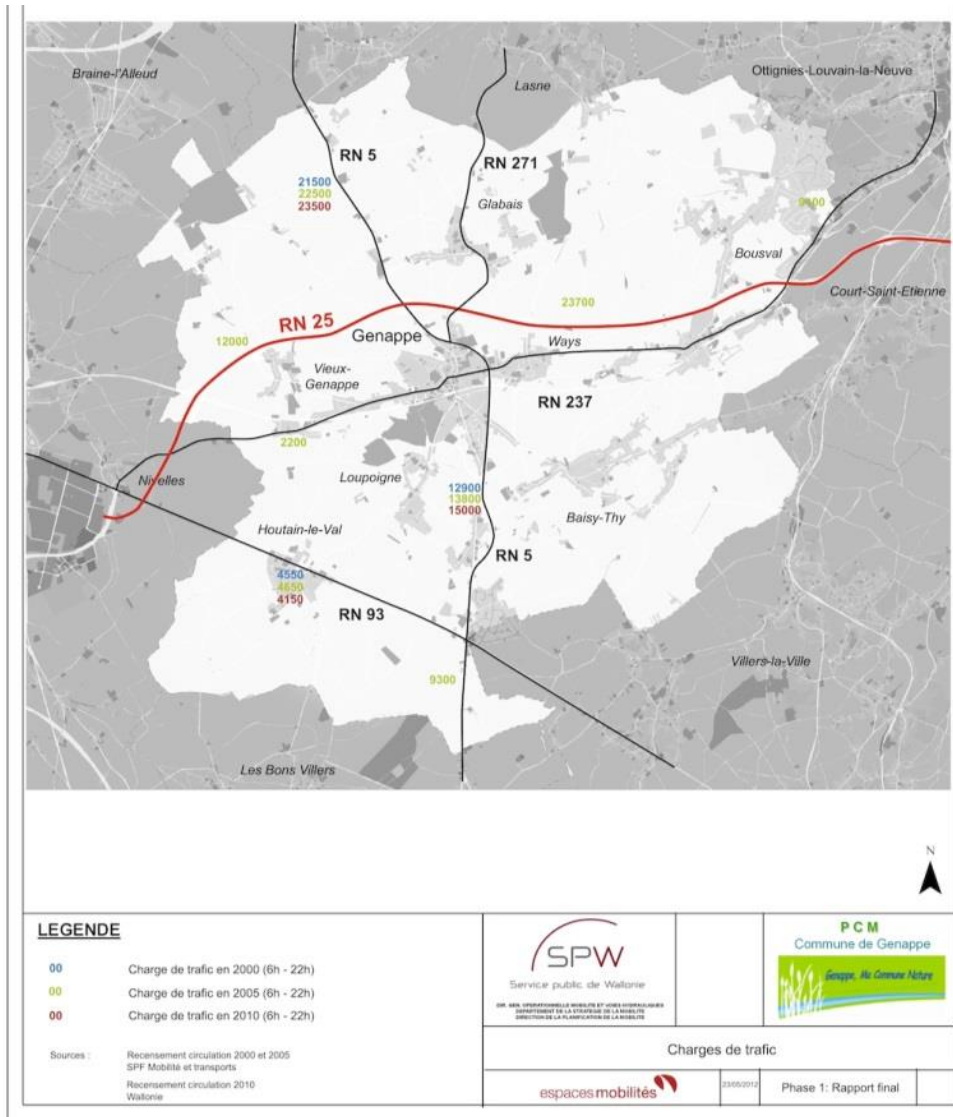


Figure 1: Charges de trafic automobile sur le territoire de Genappe (Source : SPFMT, SPW)





## Objectifs

---

- Offrir des alternatives à la voiture sur le corridor Nord-Sud
- Renforcer l'efficacité et la visibilité du transport public
- Améliorer la complémentarité entre le TEC Brabant Wallon et le TEC Charleroi

## Actions

---

### Action 1: Renforcer la ligne de bus 365a

La ligne 365a du TEC Charleroi offre des fréquences assez faibles d'un bus par heure<sup>1</sup>. Les fréquences de cette ligne devraient être rapidement renforcées. Il semble également qu'une réflexion doive être menée sur l'intérêt de maintenir une ligne allant de Charleroi à Bruxelles qui connaît d'importants problèmes de régularité étant donné sa longueur et la congestion chronique sur cet axe. De plus, la plupart des usagers en provenance de Charleroi préféreront le train qui offre un service plus rapide et plus régulier. Un report de la ligne 365a vers la ligne W (Braine-l'Alleud-Bruxelles) pourrait s'envisager à Waterloo (à l'arrêt Eglise proche de la gare de Waterloo) à condition d'assurer une réelle intermodalité entre les lignes (correspondances, arrêts, information en temps réel, ...). De cette manière et à budget constant, les fréquences de la ligne 365a pourraient être augmentées entre Waterloo et Charleroi au bénéfice notamment de Genappe et de Frasnes-lez-Gosselies qui bénéficieraient de connexions plus régulières vers Braine-l'alleud et Waterloo mais également vers Charleroi. Par contre, ils perdraient leur connexion directe vers Bruxelles. Ceci nécessite une plus grande coopération entre le TEC Brabant wallon et le TEC Charleroi afin de définir une vision commune sur ce corridor Nord-Sud et un accord financier étant donné l'éventuel manque à gagner pour le TEC Charleroi en matière de recettes sur sa liaison Charleroi-Bruxelles.

### Action 2: Envisager la création d'une nouvelle ligne de Rapido

Une piste complémentaire au renforcement de la ligne 365a consisterait à tirer parti du Rapido 3 qui relie actuellement Waterloo/Braine-l'Alleud à Louvain la Neuve soit via Lasne (9 bus par jour), soit via la RN°5 et la RN°25 (4 bus par jour). Ce second itinéraire passe à proximité immédiate de Genappe sans y effectuer d'arrêt. De manière similaire au léger détour effectué par le Rapido 4 qui quitte la RN°25 pour embarquer des passagers au Nord de Genappe (Chaussée de Bruxelles), le Rapido 3 pourrait effectuer un tel détour afin d'offrir des connexions supplémentaires tant vers Braine-l'Alleud/Waterloo que vers Louvain-la-Neuve.

---

<sup>1</sup> Deux bus par heure entre 7h et 8h et 17h et 18h.



La proposition consiste à créer une nouvelle ligne Rapido (rapido 8 par exemple) qui reprendrait l'itinéraire bis du Rapido 4<sup>2</sup>. Un tel service apporterait une offre de qualité pour mieux connecter les pôles de Braine-l'Alleud-Waterloo (notamment la gare) et d'Ottignies-Louvain-la-Neuve tout en améliorant la desserte de Genappe (voire également de Court-Saint-Etienne via l'échangeur de Beurieu). Cette ligne Rapido pourrait s'avérer très performante dans le cas de la création d'une nouvelle liaison entre Braine-l'Alleud et la RN°5 via un prolongement de la route de Piraumont. Ce nouveau barreau routier permet de compenser la fermeture de la route du Lion et de canaliser le trafic de la RN°5 sur le R0 plus en amont qu'actuellement et à partir d'un échangeur autoroutier complet (autorisant tous les mouvements). Il améliore également l'accessibilité du centre de Braine-l'Alleud, dont la gare, depuis le sud ainsi que celle du site du Parc de l'Alliance dont le développement est prévu (gare, bureaux, logements). Dans le cas de la réalisation de ce barreau routier, il est important de prévoir en amont des aménagements favorisant la progression du transport public sur cet axe.

---

<sup>2</sup> Cette option avait déjà été évoquée dans le cadre du Plan provincial de mobilité du Brabant wallon car elle offre des temps de parcours beaucoup plus performants que l'itinéraire à travers Lasne.

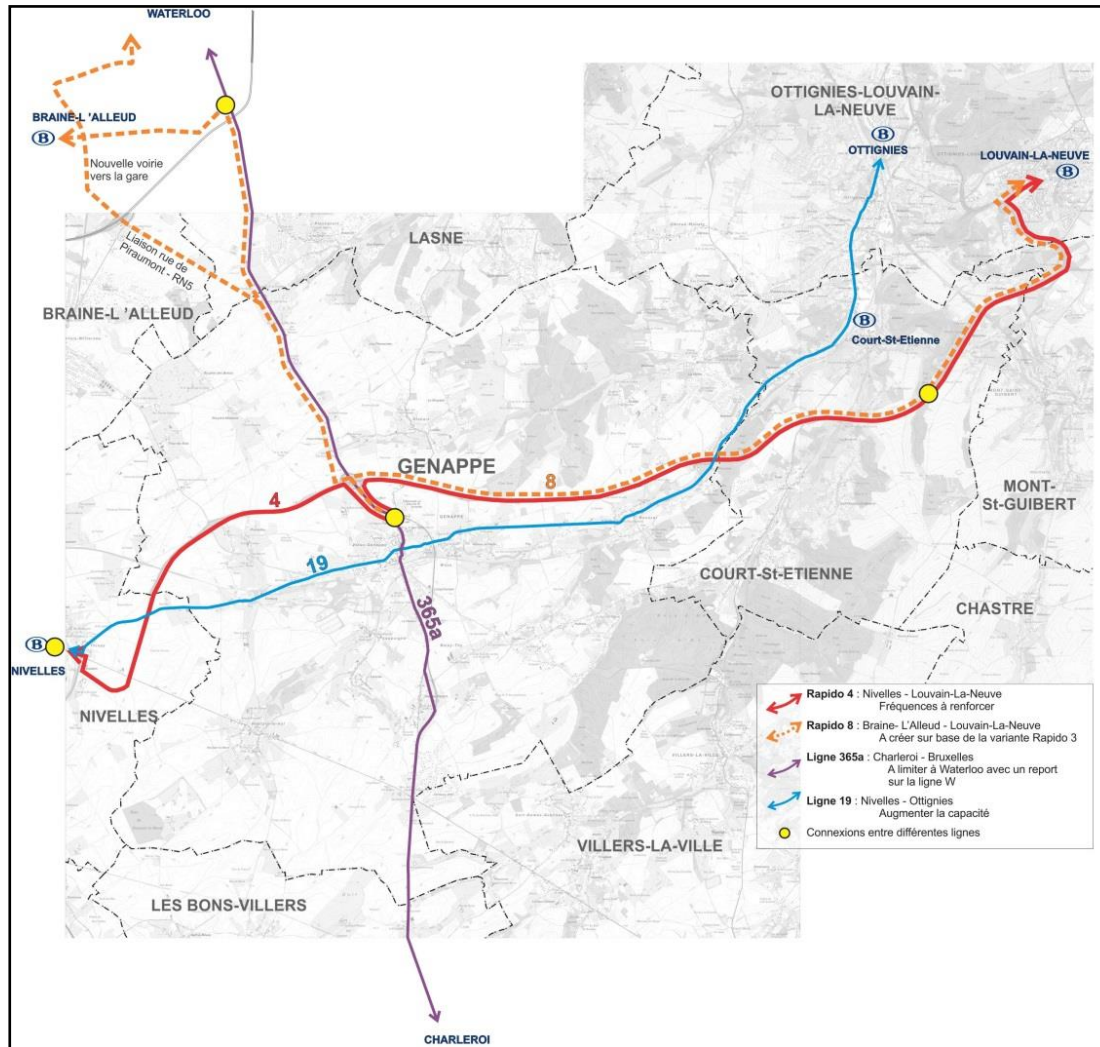


Figure 2: Principe de création d'une nouvelle ligne Rapido 8

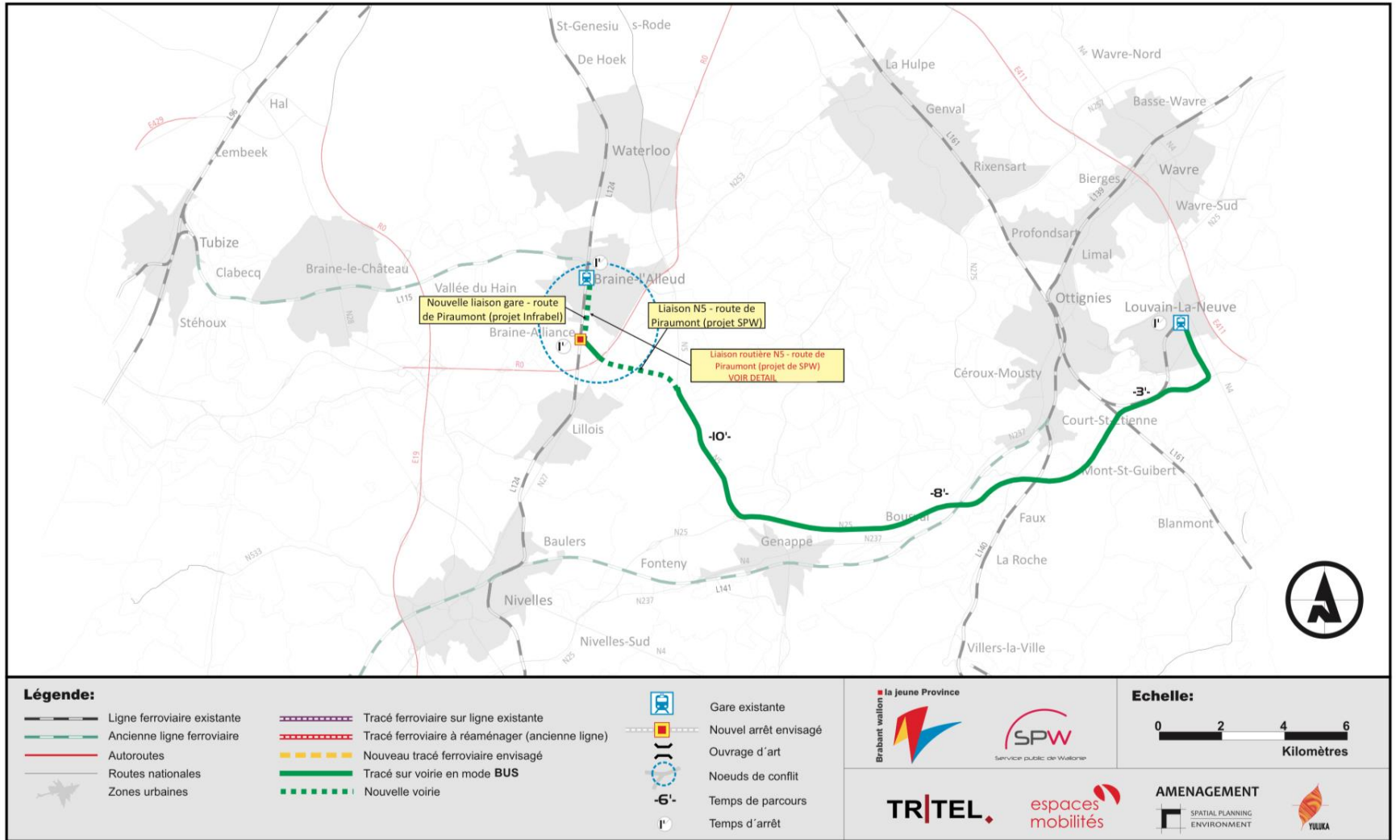


Figure 3: Opportunité de créer une ligne structurante entre l'Ouest et le centre du Brabant wallon (Source : PPMBW)

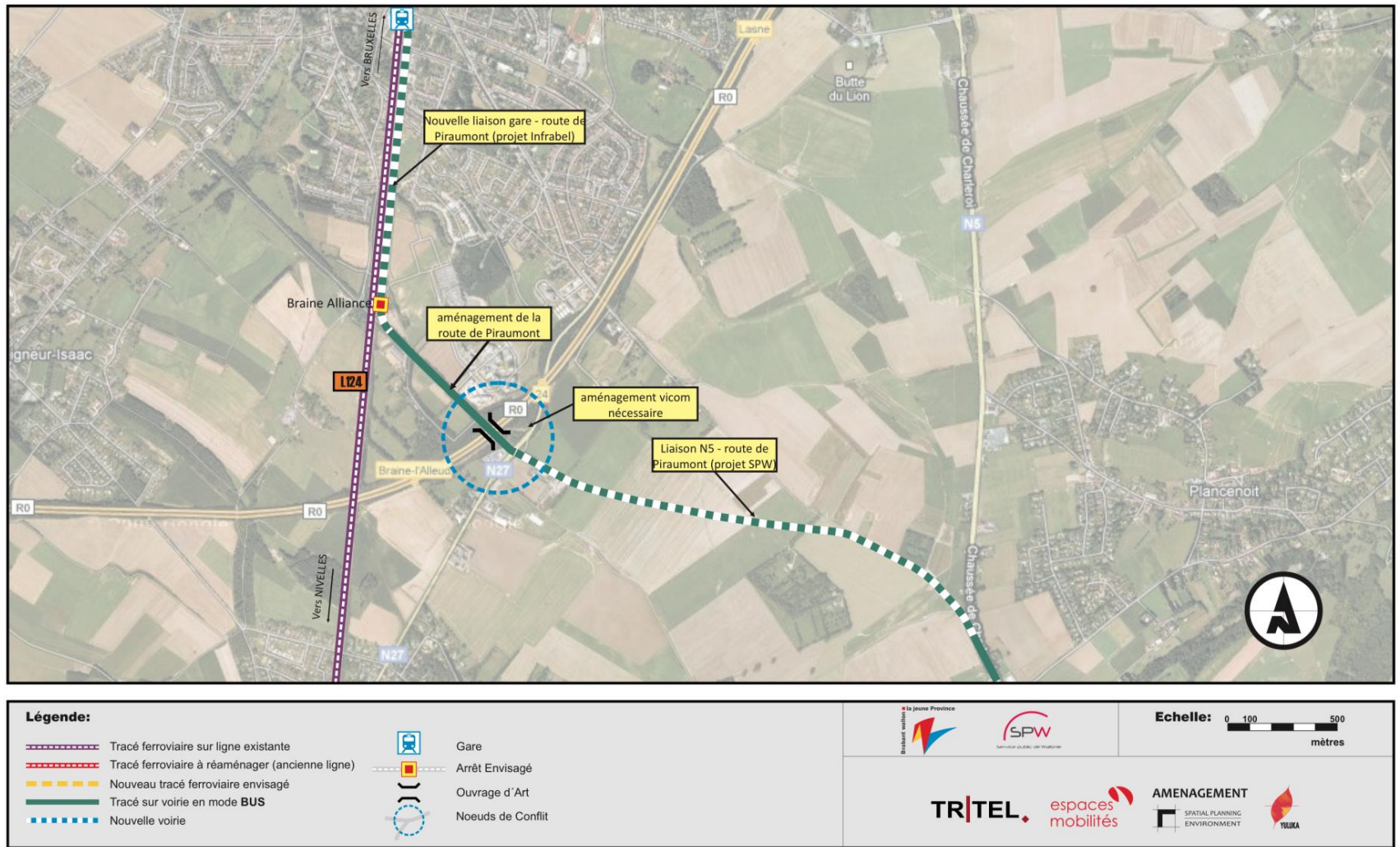


Figure 4: Tracé d'une nouvelle ligne structurante via la route de Piraumont (Source : PPMBW)



### Action 3: Prévoir des aménagements donnant la priorité au transport public sur la RN°5

La ligne 365a, le Rapido 3 (et l'éventuel nouveau Rapido 8) souffrent de manière chronique de la congestion sur la RN°5 entre Genappe et Bruxelles. Cette voirie dispose pourtant en de très nombreux endroits d'une emprise très généreuse qui pourrait être mise à profit pour améliorer la vitesse commerciale et la régularité de ces différentes lignes de bus. En ce qui concerne la portion de l'axe située sur le territoire du Brabant wallon, la mise en place rapide d'un groupe de travail associant le TEC Brabant wallon et le TEC Charleroi ainsi que les communes de Genappe, Braine-l'Alleud et Waterloo s'impose. Chaque carrefour et chaque section doivent être analysés afin de voir quels types de mesure peuvent être envisagées. Dans la majorité des cas, des solutions peuvent être trouvées sans nécessairement pénaliser le trafic automobile dense circulant sur cet axe.

#### Partenaires

---

- TEC Brabant Wallon et Charleroi
- Communes de Waterloo, Braine l'Alleud, Genappe, Frasnes-lez-Gosselies
- Direction des Routes du Brabant wallon
- Service Public de Wallonie

#### Bonnes pratiques

---

##### **TSPO de l'Ouest Strasbourgeois**

Le TSPO est un projet de car interurbain entre Wasselonne et Strasbourg. Il est destiné à améliorer les conditions de déplacements sur les axes congestionnés à l'ouest de Strasbourg et à proposer une alternative crédible à la voiture en termes de confort, de temps de trajet et de régularité, sans réduire la capacité routière actuelle. Il se développe dans un environnement péri-urbain relativement similaire à la N5.

Le principe d'aménagement prévoit des voies réservées au TSPO et une priorité aux feux.



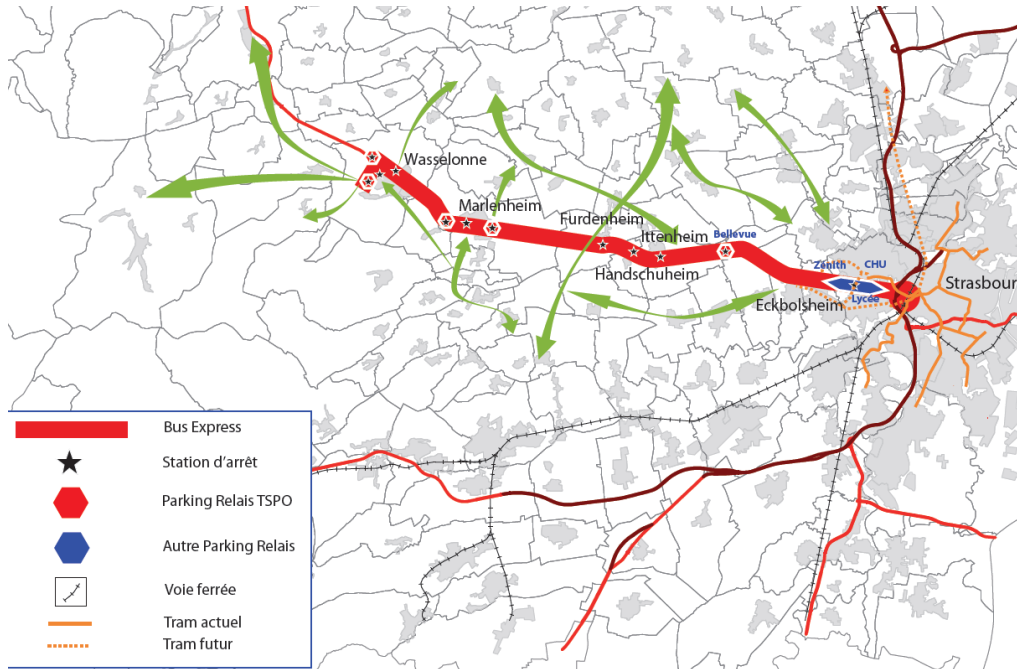


Figure 5 : localisation du projet (source : Conseil Général du Bas-Rhin)

**Principes d'aménagement - 2 variantes possibles entre Wasselonne et Marlenheim**

**Principes d'aménagement entre Marlenheim et Ittenheim**

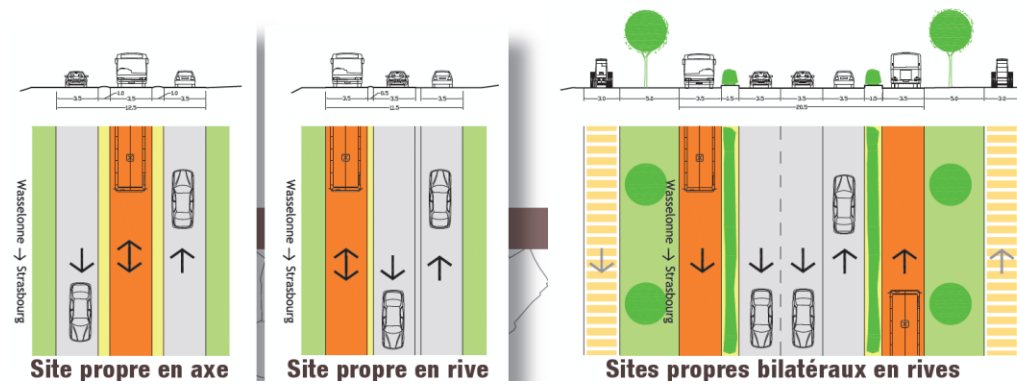


Figure 6 : principe d'aménagement du TSPo (source : Conseil Général du Bas-Rhin)



Le coût du projet est évalué à 40 M€, pour un linéaire réaménagé de 15 km.



Figure 7 : Principe d'aménagement dans la traversée d'une agglomération (source : Conseil Général du Bas-Rhin)

Plus d'informations : <http://www.bas-rhin.fr/transports/grands-projets/projet-tspo-un-bus-express-entre-wasselonne-et-strasbourg>



PHASE 3 : PLAN D'ACTION

14/04/2013

Transport alternatif

## Fiche 02 : Parking de covoiturage sur la RN5

### Contexte

---

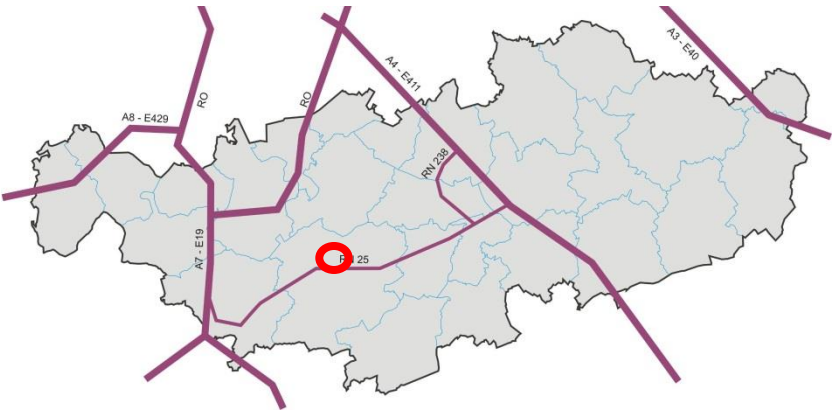
Le long de la RN°5, la commune de Genappe dispose d'un parking appartenant au SPW réalisé sur l'emprise libérée suite à la modification du tracé de la courbe de la route. Le site sert actuellement d'aire de repos. Il comprend une friterie (mobile) ainsi qu'un arrêt VAP et on y observe déjà quelques voitures en stationnement en journée

### Objectifs

---

Ce site dispose d'une bonne visibilité sur axe fort emprunté et pourrait être valorisé à peu de frais comme parking de covoiturage moyennant un marquage de qualité et une signalétique adapté.

## Actions

 <table border="1" data-bbox="421 970 1169 1145"> <tr> <td>Axes routiers</td> <td><b>N25 - N5</b></td> </tr> <tr> <td>Sorties autoroutières</td> <td><b>N25 sortie Genappe</b></td> </tr> <tr> <td>Lieu exact</td> <td><b>N5 chaussée de Bruxelles</b></td> </tr> </table>	Axes routiers	<b>N25 - N5</b>	Sorties autoroutières	<b>N25 sortie Genappe</b>	Lieu exact	<b>N5 chaussée de Bruxelles</b>	Analyse avantages/inconvénients	
	Axes routiers	<b>N25 - N5</b>						
	Sorties autoroutières	<b>N25 sortie Genappe</b>						
	Lieu exact	<b>N5 chaussée de Bruxelles</b>						
	Stationnement observé	5 véhicules						
	Desserte TEC	Ligne 365a (Bruxelles – Charleroi)	HP : 2/h HC : 1/h					
	Réseau cyclable	Piste cyclable le long de la N5						
	Terrain disponible	Site appartenant au SPW						
	Proximité noyau habitat/entreprises	Zone située à moins d'1 km des villages de Genappe et Glabais						
	Contrôle social	Passage important sur la N5 et bonne visibilité						
Aménagement du Parking								
Capacité	20 à 25 places							
Equipement	Marquage des emplacements et éclairage à prévoir							
Sécurité	Tourne à gauche en venant de Genappe existant. Cela facilite la manœuvre pour entrer sur le site en venant de la N25. Par contre en sortie de site, un îlot facilitant le tourne à gauche est à prévoir							



<b>LEGENDE :</b> Accès au parking Sortie du parking Cheminement piéton existant		Covoiturage existant Parking - capacité 20- 25 places Aménagement : îlot central à prévoir		Service public de Wallonie 	<b>PLUS FORTIFIÉE EN MOBILITÉ</b> <b>BRABANT WALLON</b> 	
<b>Site 1.1 : Genappe</b>						
<small>1 février 2011</small>						





Entrée du site



Site avec piste cyclable longeant le stationnement



Sortie du site



Sortie du site



Arrêts TEC sur la N5 en amont du site



Tourne à gauche permettant l'entrée sur le site

## Partenaires

La province du Brabant Wallon et le SPW





PHASE 3 : PLAN D'ACTION

Août 2013

Espace public

## Fiche 03 : Pôle RAVeL

### Contexte

Le projet de réorganisation de la circulation dans le centre donne une valeur particulière à la rue de la Station. Cette vaste esplanade est peu conviviale et se résume en grande partie à un espace de stationnement relativement mal organisé. Ainsi, le RAVeL n'est pas mis en valeur par l'absence d'espace public de qualité, de lieux de détente et d'établissements pouvant accueillir les touristes.



Figure 1: Aménagement actuel de la rue de la Station

## Objectifs

- Mettre en valeur le RAVeL et développer le tourisme
- Faciliter les connexions entre les différents modes de transport
- Valoriser les commerces du centre
- Améliorer les liaisons depuis les futurs quartiers du Pavé st Joseph et du site de la Sucrierie.
- Offrir des lieux de détente
- Optimiser le stationnement à proximité du centre

## Actions

Etant donné sa proximité avec le RAVeL et le passage de plusieurs lignes de bus, la rue de la Station doit permettre de valoriser les modes alternatifs à la voiture.

Son intérêt est encore à renforcer par la création éventuelle d'un écoquartier sur le site de l'ancienne sucrierie. L'étude de faisabilité de cet écoquartier a mis en avant l'intérêt de valoriser la rue de la Station. En effet, ce lieu pourrait devenir une nouvelle centralité de Genappe et jouer le rôle de place permettant des liaisons entre les nouveaux quartiers du site de la Sucrierie et du centre historique. Il est dès lors nécessaire de repenser son aménagement dans une vision globale de la commune et de la multimodalité.



Figure 2: Proposition de création d'un écoquartier sur le site de l'ancienne sucrierie (Source : ABRsc–Alphaville–STRATEC-HSP)





Une étude d'ensemble du site sera nécessaire reprenant la rue de la Station, la rue N. Lebrun, les abords du parc à conteneurs,...

Le schéma ci-dessous est un exemple de réaménagement qui permet de montrer qu'il est possible de valoriser fortement cette zone de grande dimension tout en profitant de ses atouts que sont le RAVeL, les arrêts TEC et la proximité des commerces. De nombreuses configurations sont évidemment envisageables (voir projet récent de boulo-drome et aire multisport ci-dessous). Le site devra donc faire l'objet d'une étude approfondie avec la participation de la commune, des commerçants et des riverains.



Figure 3: Exemple d'aménagement de la rue de la Station



Si de nombreuses configurations sont effectivement possibles, certains éléments nous semblent importants afin d'obtenir un espace convivial et cohérent. Ces éléments seront à prendre en compte lors de l'étude du réaménagement de la zone :

- Des terrasses: développement de l'HORECA en lien avec le RAVeL
- Un espace pour accueillir un marché hebdomadaire
- Du stationnement vélo sécurisé
- Un espace de jeux pour enfants
- Un terrain de balle pelote
- Une zone de stationnement réglementée (court terme) en lien avec les commerces de la rue de Charleroi
- Une grande zone de stationnement non réglementée (long terme) : riverains, touristes, covoiturage, zone de réserve en cas d'événements, etc.
- Un pôle multimodal: arrêts du TEC (ligne 19, 365a et 366 en connexion avec le RAVeL).  
La connexion entre les lignes de bus 19 et 365a pourrait facilement s'effectuer à cet endroit. Ceci nécessite bien entendu d'augmenter les fréquences de la ligne 365a et de d'assurer des correspondances effectives avec la ligne 19. L'espace serait dimensionné de telle sorte que les lignes 365a et 366 pourraient maintenir leur terminus à cet endroit.

## Partenaires

---

- Commune de Genappe
- Syndicats d'initiative
- Association des commerçants
- Associations citoyennes : chemins 141 et amis de Bousval



## Fiche 04 : Accessibilité de l'école de Houtain-le-Val

## Contexte

L'accessibilité de l'école fondamentale de Houtain-le-Val n'est pas évidente pour différentes raisons :



- L'école n'est pas signalée depuis la grand route → automobilistes n'ont pas conscience qu'ils circulent à proximité d'une école
- Rue très étroite qui rend très difficile le stationnement et la dépose des enfants
- Le parking de l'école n'est pas respecté et est occupé par des riverains

## Objectifs

- Faciliter la dépose des enfants et la circulation des voitures aux heures d'entrée et de sortie des écoles
- Sécuriser les cheminements à pied et à vélo pour se rendre à l'école



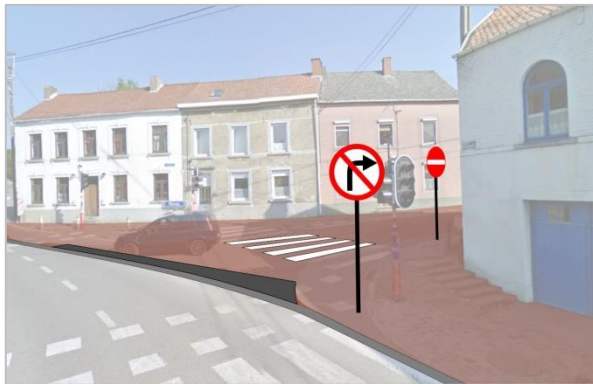
## Actions

La seule solution pour faciliter l'accessibilité à l'école et à l'intérieur du village est la mise en sens unique de la rue des écoles :

- La mise à sens unique de la rue des Ecoles sur son dernier tronçon permet un réaménagement des abords de l'école. Vu l'étroitesse, l'idéal serait d'aménager une zone de plain-pied (20km/h) facilitant les déplacements doux.



- Ce nouveau schéma de circulation simplifiera également le carrefour à feux entre la rue des Ecoles et la RN93, ce qui impliquera une adaptation du phasage des feux par le SPW.



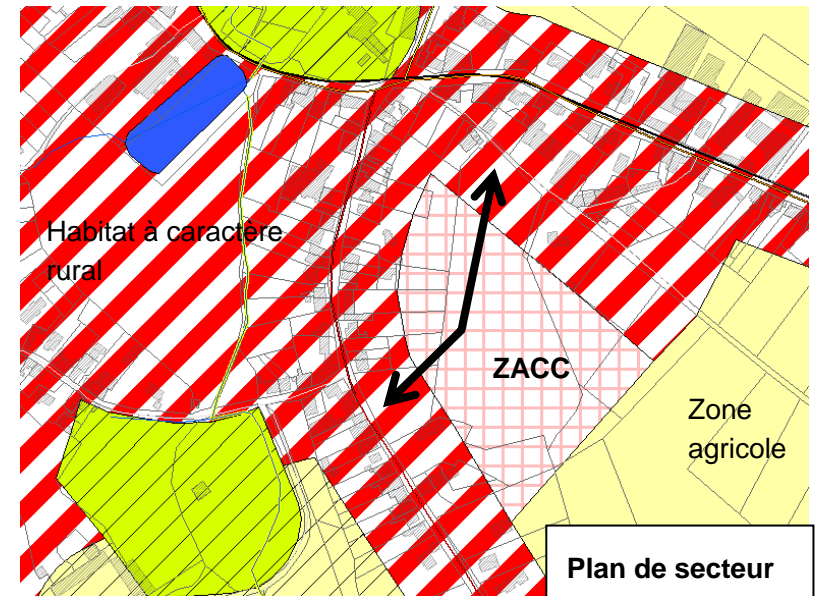
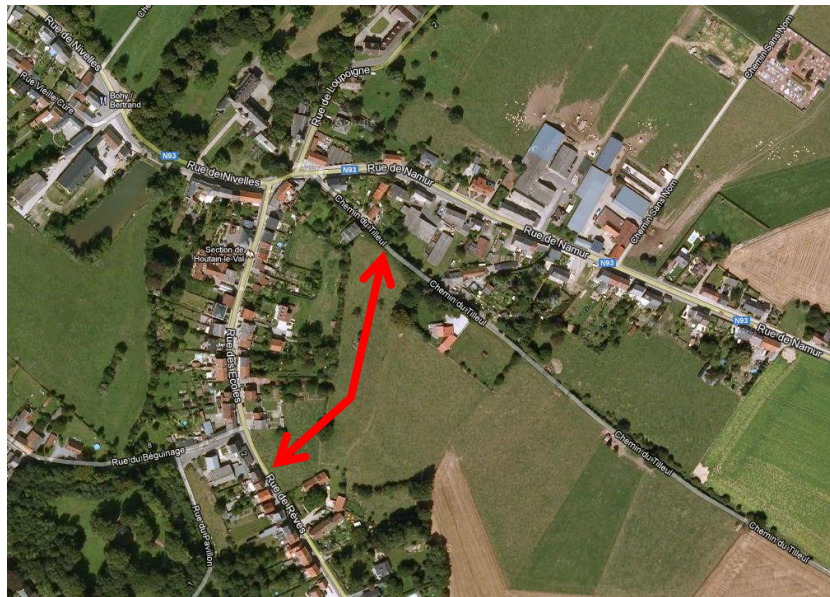


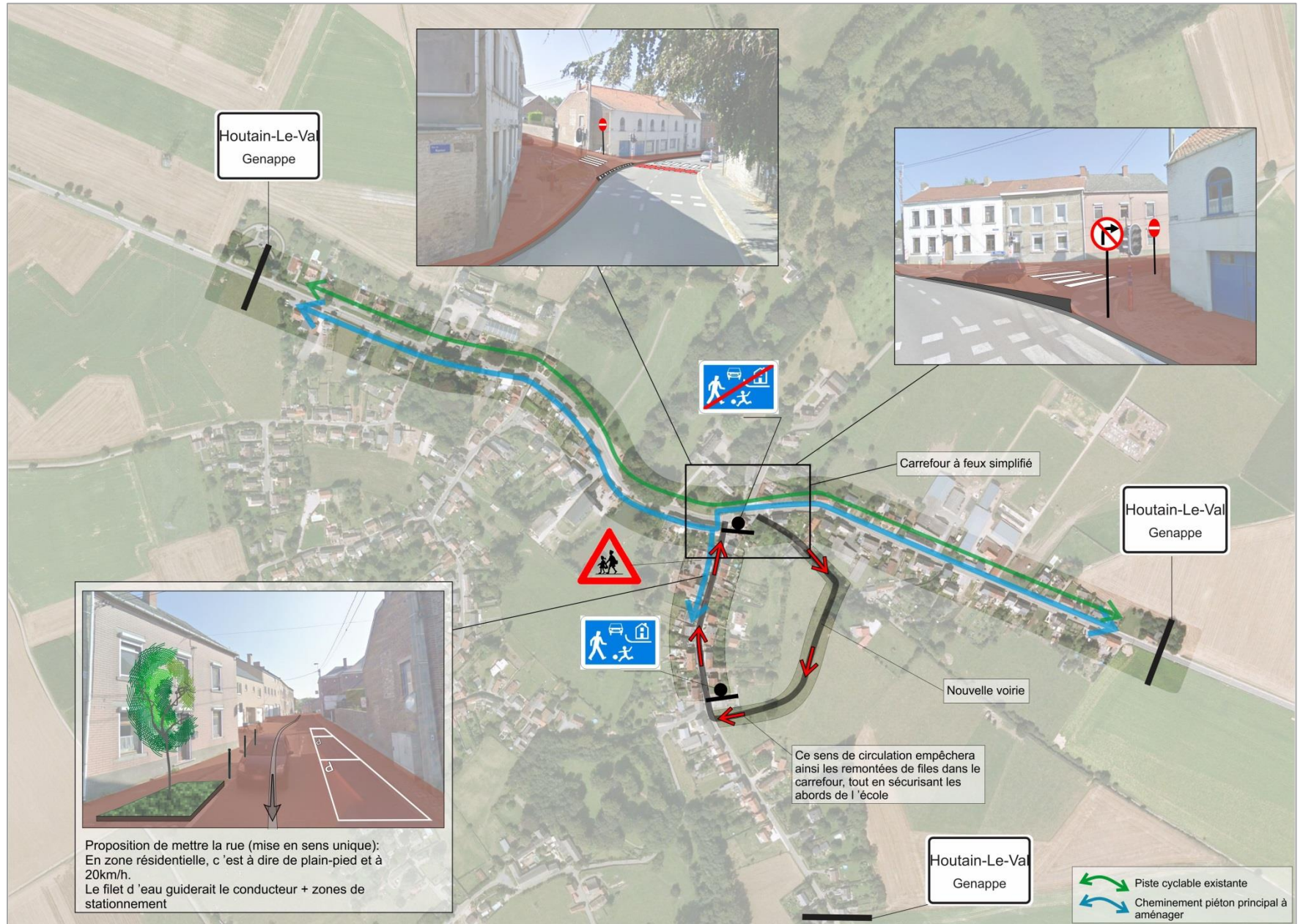
Plusieurs possibilités, présentées ci-dessous, existent pour mettre en place ce sens unique. Des ateliers doivent être mis en place avec les habitants du quartier (dans le cadre du PCDR par exemple) afin de déterminer la solution qui satisferait au mieux la commune, l'école et les riverains.

### 1/ Création d'une voirie

Création possible d'une voirie entre la rue des Ecoles et le Chemin du Tilleul au niveau de terrains non bâtis. Il existe une ZACC (Zones d'Aménagement Communal Concerté) entre ces deux voiries qui peut faciliter sa mise en œuvre.

Ce scénario à long terme demandera la mise en œuvre d'un RUE.







## 2/ Boucle de circulation

La mise en place d'une boucle de circulation ne nécessite pas la création d'une voirie mais peut s'avérer contraignant pour certains riverains.

- Une phase test peut s'envisager
- Ce type de projet doit être effectué en collaboration avec les riverains et nécessitera une communication importante de la part de la Commune





### 3/ Mise en place d'un sens de circulation selon les heures

Il s'agit d'un panneau directif non contraignant qui doit s'accompagner d'une campagne de communication/sensibilisation auprès des habitants et des personnes fréquentant l'école.

*Exemple à Dilbeek d'un sens de circulation recommandé aux heures d'entrée et de sortie des écoles*







## Traitement des cheminements piétons

Les cheminements pour les modes doux doivent être sûrs et continus :

- Depuis l'intérieur du village : au vu de la grande étroitesse de la plupart des voiries, il est la plupart du temps impossible de séparer l'espace entre les différents modes de transport. Nous conseillons donc vivement d'envisager pour tout le village la mise en zone 30, voire même en zone 20 de plain-pied sur une partie. (Voir fiche J)



Ci-contre la carte obtenue après enquête scolaire. Les points représentent l'origine des élèves se rendant à l'école de Houtain-le-Val et les couleurs le mode de locomotion (vert=piéton, bleu=vélo, rouge =voiture)

- Depuis la RN93 (voir fiche 08)

## Partenaires

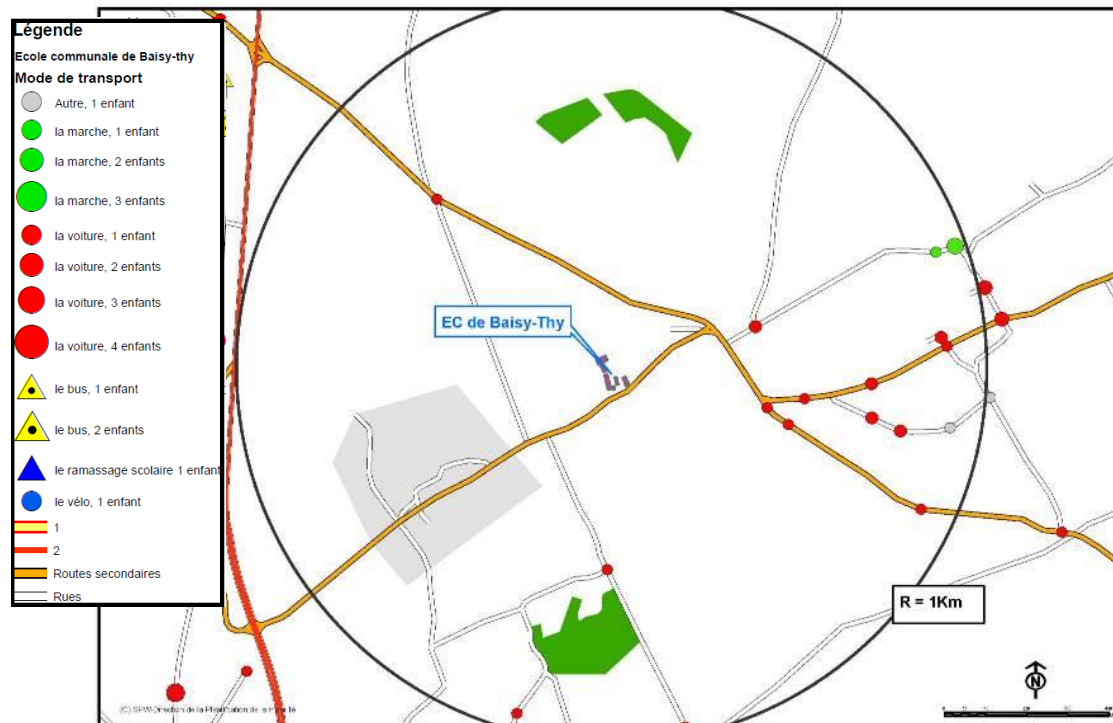
La Commune et le SPW



## Fiche 05 : Accessibilité de l'école de Baisy-Thy

### Contexte

#### Accessibilité pour les modes doux



Proportion importante d'élèves originaires de Baisy-Thy dont une grande partie se trouve dans un rayon d'1km autour de l'école. Malgré cela, la voiture est quasiment le seul mode de déplacement utilisé par les élèves de cette école. Ce choix s'explique notamment par un manque de continuité du cheminement piéton dans le village.

Les abords de l'école :

- Traversée piétonne aménagée avec plateau et du mobilier adapté
- Par contre mauvais éclairage au niveau de la traversée et de l'entrée de l'école



- **Accessibilité en voiture**

Difficulté actuelle pour le stationnement et la dépose des enfants et il a d'ailleurs été mis en place un aménagement de l'horaire entre les sections maternelles et primaires afin de diminuer les problèmes liés aux nombreuses voitures aux heures de sortie : les primaires finissent à 15h et les maternelles à 15h30.

La commune de Genappe a également lancé un projet d'aménagement d'un parking à côté de l'école de Baisy-Thy. Dans le cadre du PCM, nous intervenons au niveau de l'avant-projet pour amender le plan de nos conseils pour les aménagements des abords du parking.



### Objectifs

---

- Faciliter la dépose rapide des enfants et permettre le stationnement à plus longue durée
- Sécuriser les abords de l'école pour les déplacements à pied et à vélo

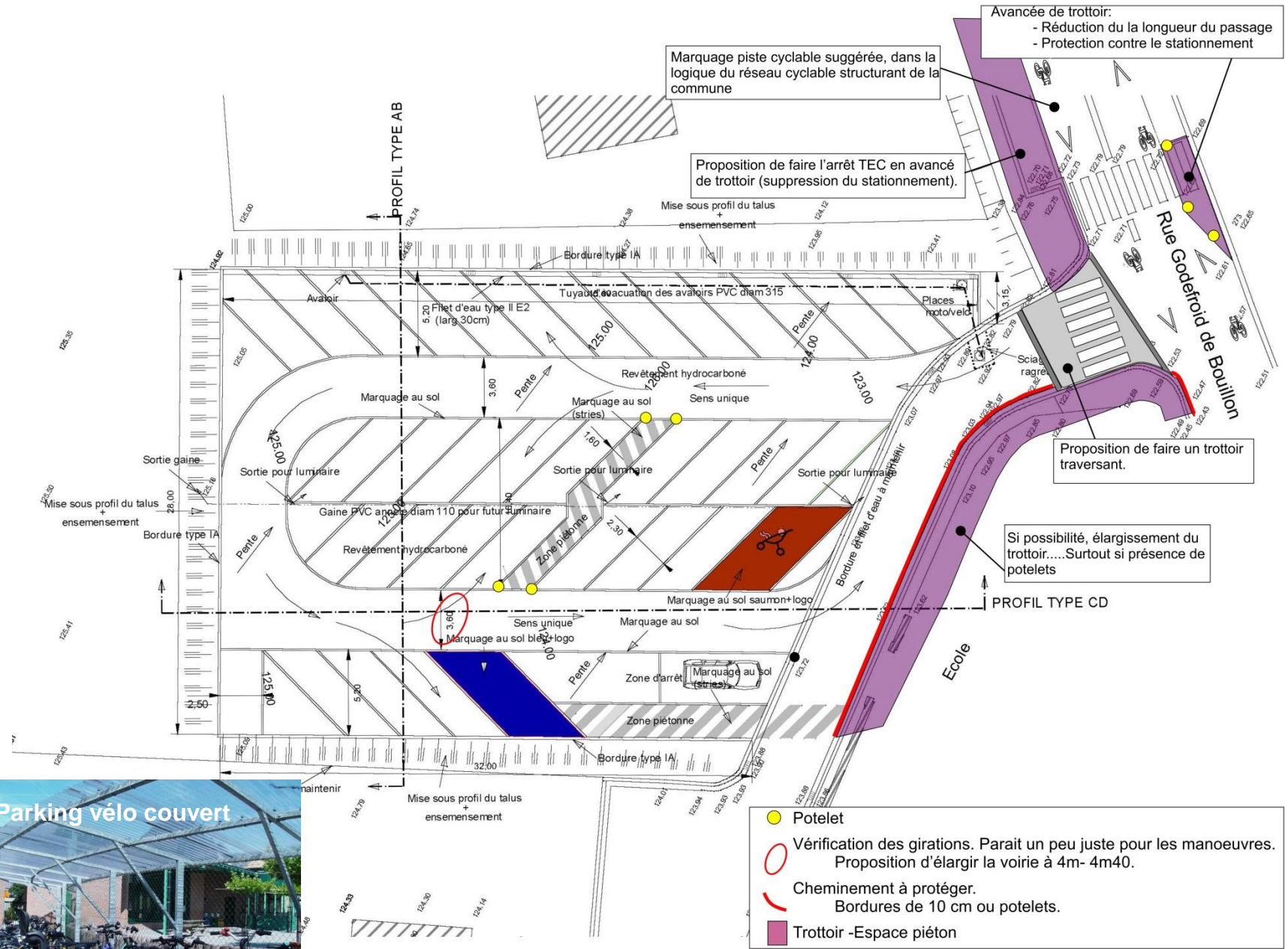
### Actions

---

1/ Propositions pour les abords du parking → **Il faut préciser que le parking a été réalisé depuis la création du dossier**

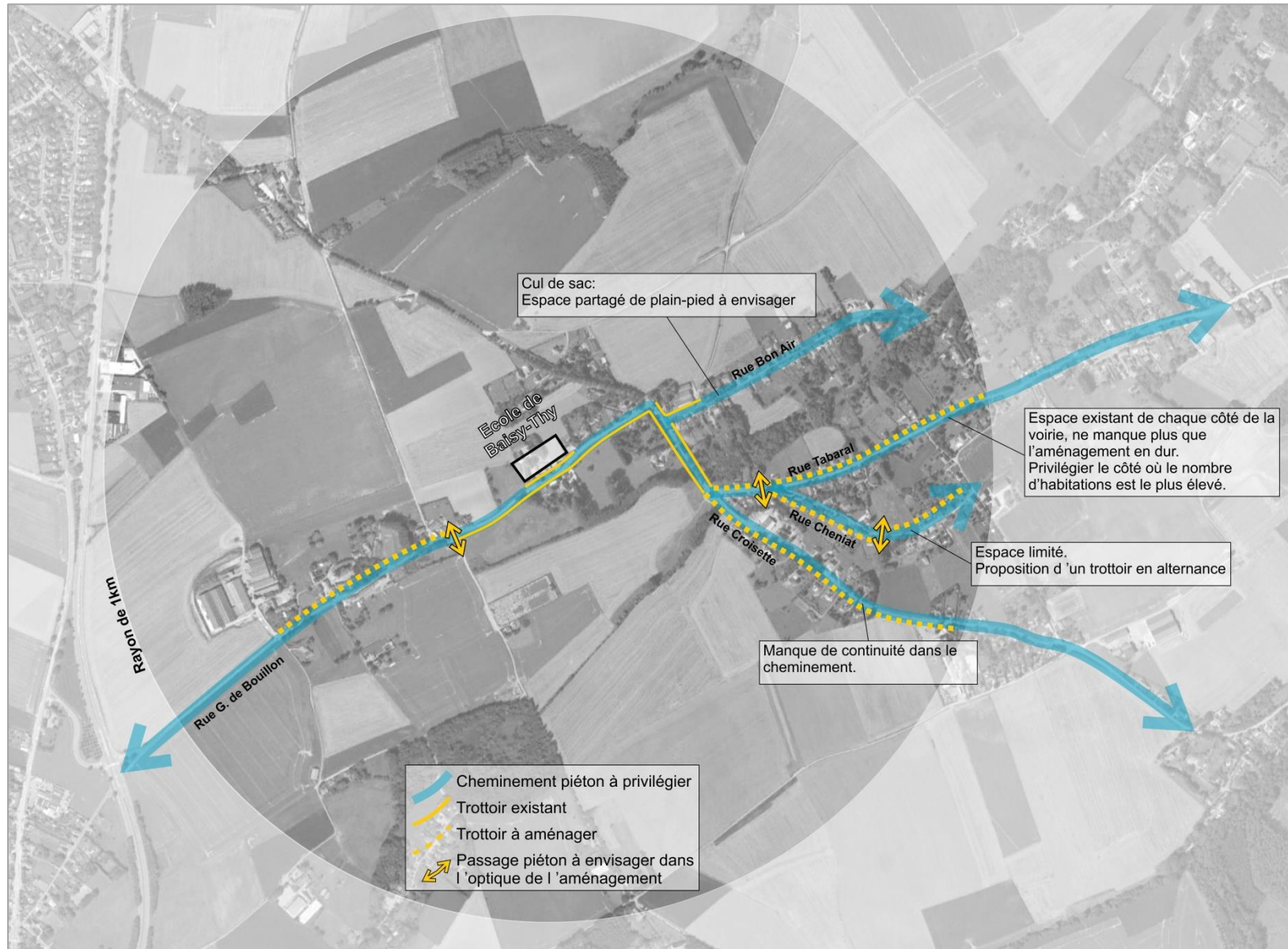


Parking vélo couvert





## 2/ Amélioration des cheminements piétons





## Fiche 06 : Sécurisation de la traversée d'Houtain-le-Val

## Contexte

- Traversée du village de Houtain-le-Val par la RN 93 supportant un trafic important et des vitesses parfois élevées.



- La route fait un S dans la traversée ce qui amène des tronçons où la visibilité est plus difficile
- Cheminement des modes doux peu confortable et insécurisant sur certains tronçons

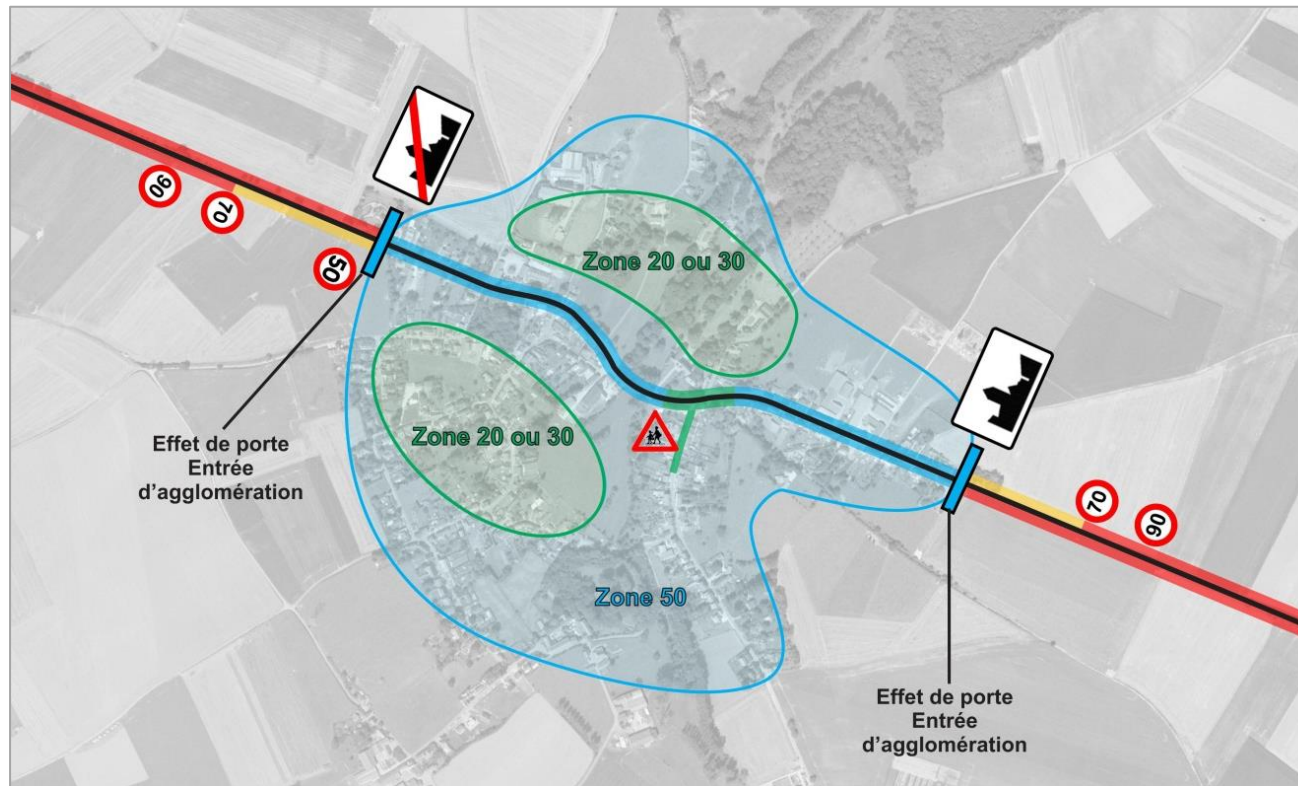


## Objectifs

- Mieux marquer l'entrée dans l'agglomération et maîtriser les vitesses dans la traversée
- Assurer un cheminement continu pour les modes actifs (doux)

## Actions

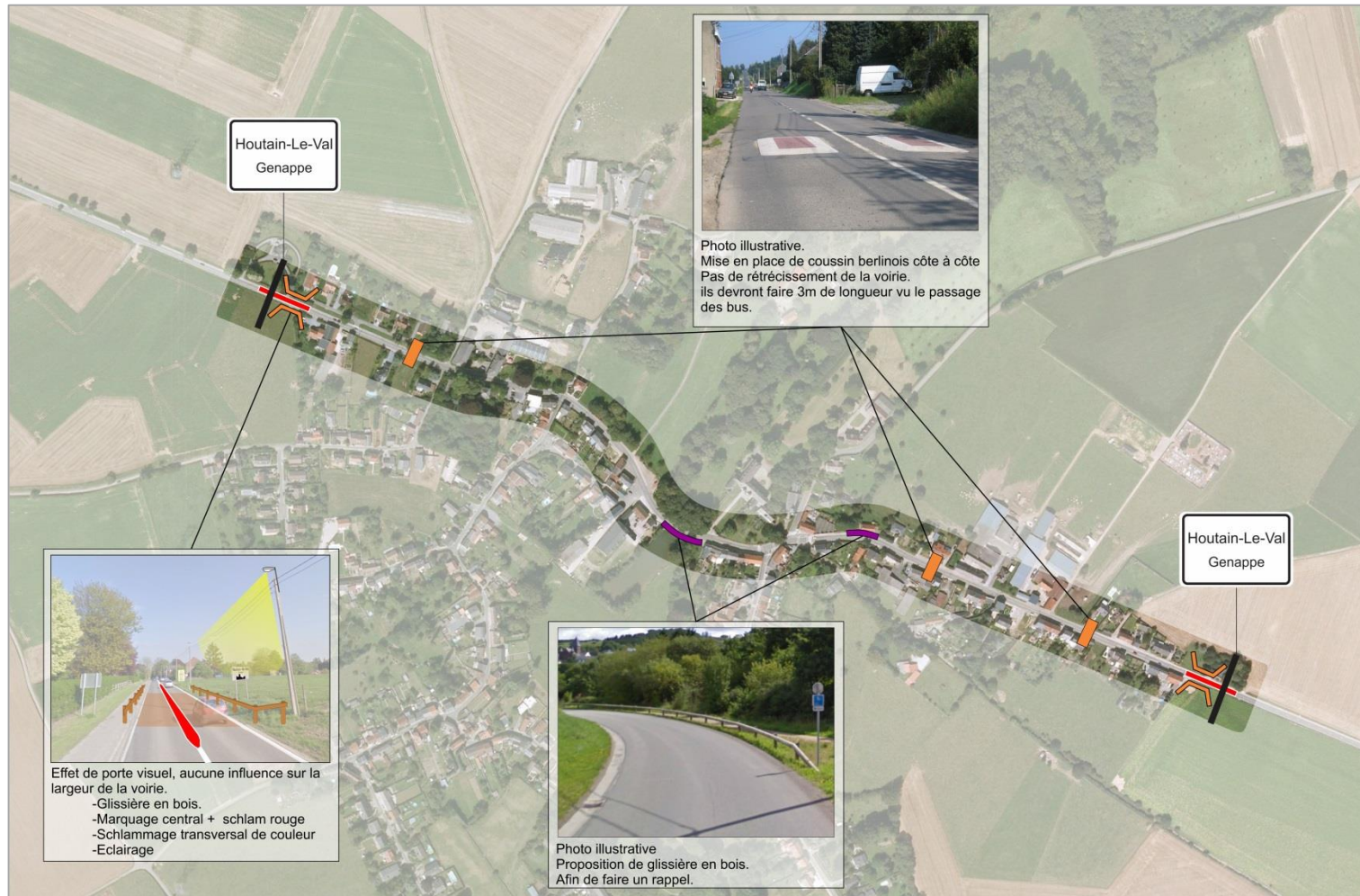
- **Catégorisation des vitesses** pour la traversée de Houtain-le-Val





■ **Aménagements à réaliser pour maîtriser les vitesses**

- **Effet de porte** en entrée d'agglomération : C'est dès l'entrée de la zone agglomérée qu'il faut inciter les conducteurs à modifier leur comportement afin d'éviter qu'ils ne conservent une vitesse trop élevée. Le principe est de marquer clairement le changement d'environnement, en réduisant la largeur de la chaussée visuellement ou matériellement afin d'attirer l'attention de l'automobiliste et de l'inciter à ralentir.
- **Aménagements ralentisseurs** du type coussins berlinois pour permettre le passage de bus et de charroi agricole (voir fiche K)

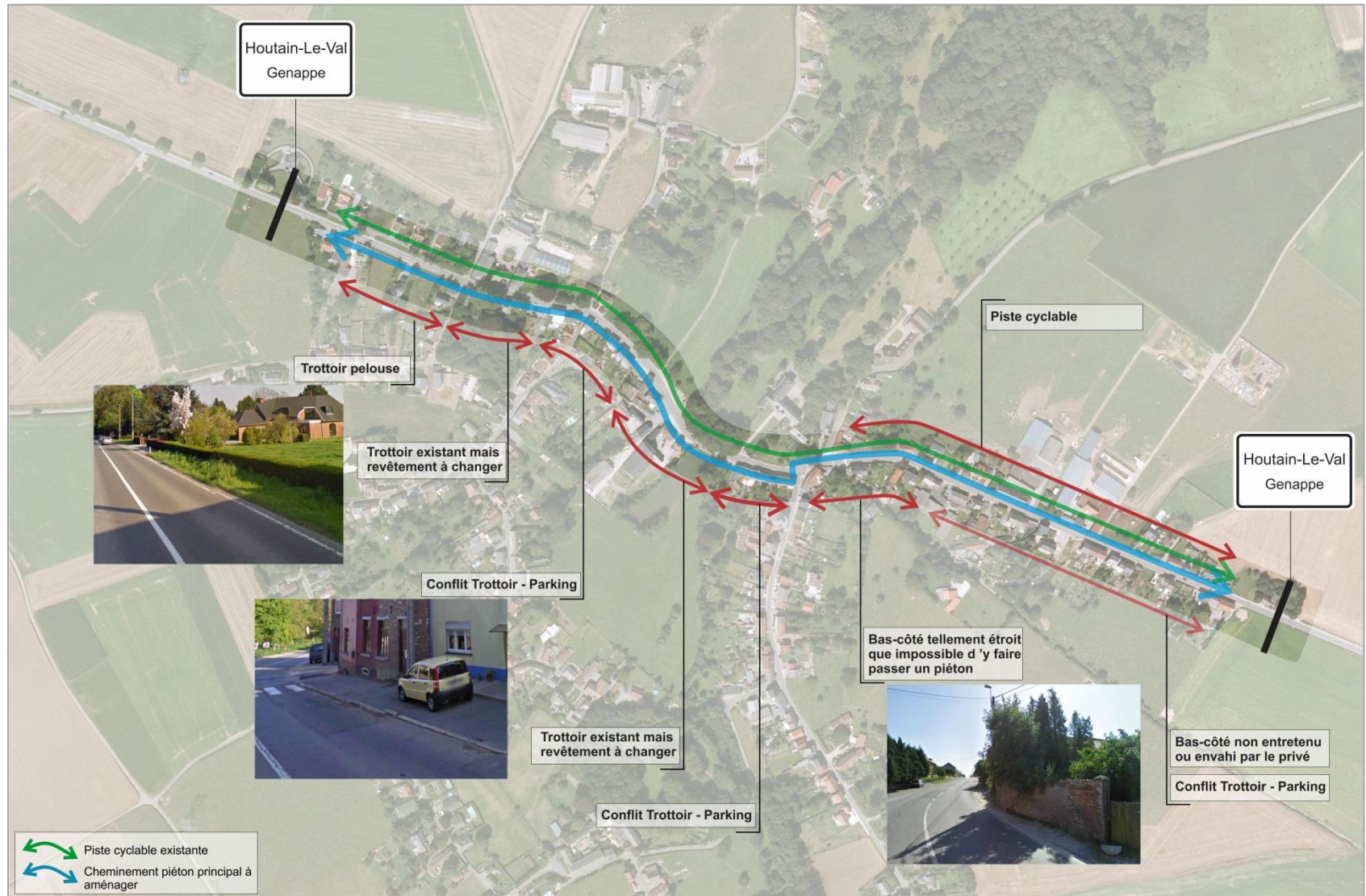






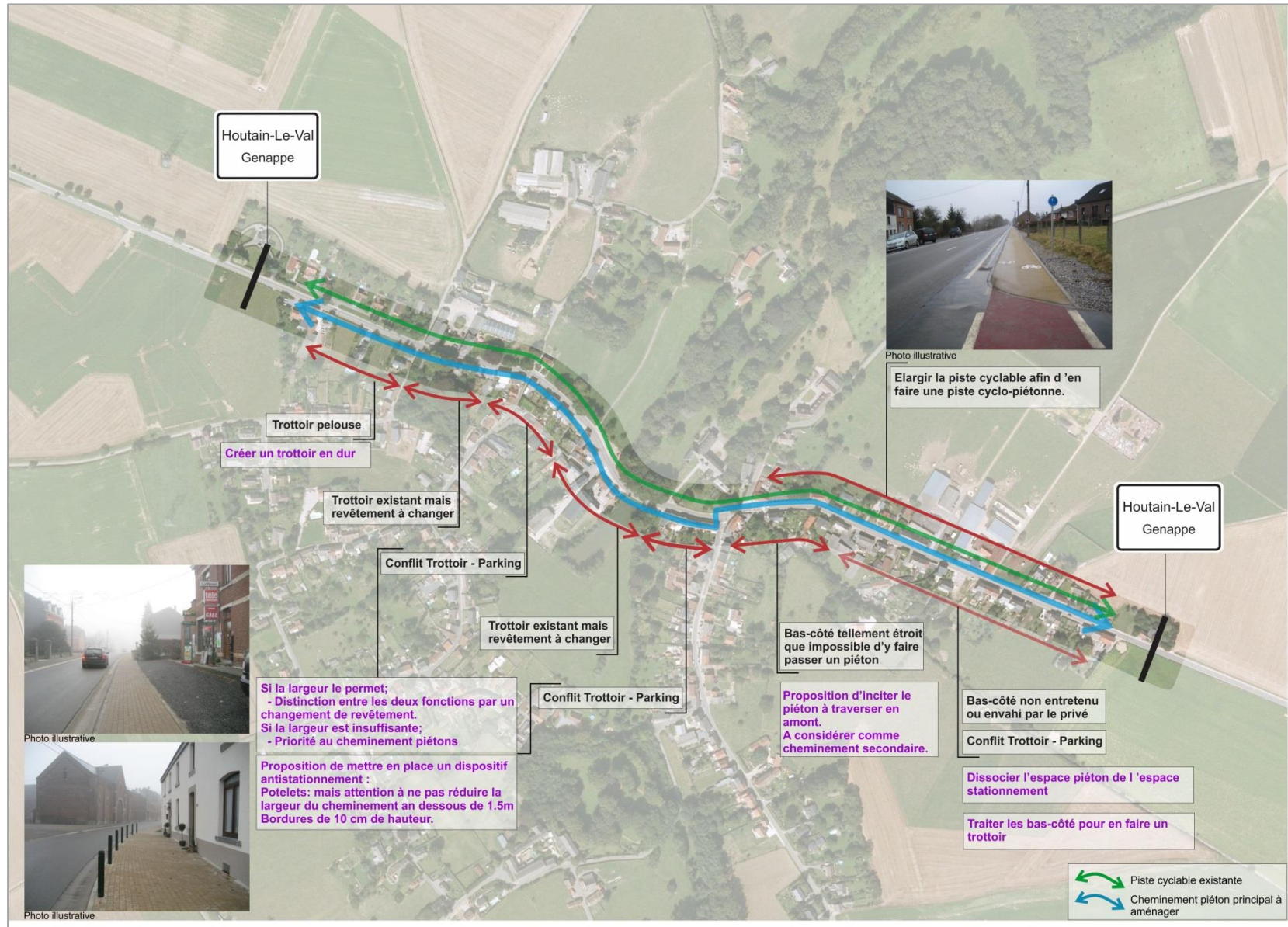
■ Aménagements à prévoir pour la continuité des cheminements doux

1/ Problème existants





## 2/ Propositions





## Partenaires

---

- le SPW
- la Commune
- le TEC

**Fiche 07 : Carrefour Chaussée de Charleroi # Rue de Villers-la-Ville**

### Contexte

Entrée de ville par la Chaussée de Charleroi vers le centre de Genappe, où la vitesse est mal maîtrisée et comprenant des cheminements piétons très peu confortables alors qu'on se situe au niveau du pôle RAVeL et sur la partie sud de l'axe commerçant.



Chaussée de Charleroi :

- Voirie très large, rapide avec des trottoirs fort étroits et de longues traversées piétonnes
- Traversée du RAVeL peu protégée
- Arrêt TEC très rudimentaire



Carrefour avec la rue de Villers-la-Ville :

- Débouché de la rue de Villers-la-Ville très évasé incitant à la pratique d'une vitesse élevée
- traversée piétonne peu sécurisante et extrêmement longue

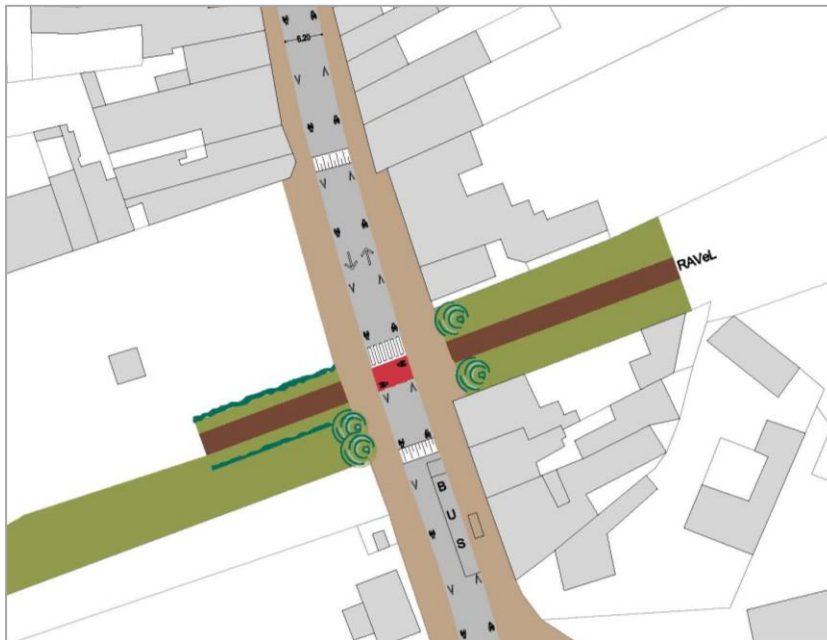


## Objectifs

- Maitriser les vitesses en entrée de ville
- Sécuriser le carrefour avec la rue de Villers-la-Ville
- Améliorer le confort et la sécurité des cheminements doux

## Actions

- **Réaménagement du tronçon de la chaussée de Charleroi et de la traversée RAVeL**
  - Rétrécissement de la voirie routière (6,20 m pour permettre le passage de 2 bus)
  - Augmentation de la largeur des trottoirs
  - Pistes cyclables suggérées dans la logique du réseau cyclable et mise en plateau de la traversée RAVeL
  - Arrêt TEC en chaussée et aménagement confortable de l'arrêt





- **Reconfiguration du débouché rue de Villers-la-Ville :**

- Améliore la visibilité et ralenti les véhicules
- Raccourci et sécurise la traversée piétonne
- Permet d'améliorer nettement la largeur des trottoirs rue de Villers-la-Ville



- Prévoir un **réaménagement de qualité** dans la continuité des aménagements du centre (ci-dessous) et de ceux à prévoir rue de Charleroi et rue de Ways (chap 10 du rapport). Possibilité également d'un réaménagement du pôle RAVel rue de la Station (voir Fiche 5)





## Plan complet



## Partenaires

Le SPW et la Commune



## Fiche 08 : Mesures d'accompagnement pour le projet de lotissement au Pavé Saint-Joseph

### Contexte Actuel

Dans le contexte actuel, il s'avère que la grande majorité des activités commerciales, administratives et scolaires de Genappe se situe au nord du RAVeL. S'y trouvent l'Espace 2000, chef-lieu de l'administration communale, la principale rue commerçante (rues de Charleroi et de Bruxelles), les diverses grandes surfaces, la plupart des installations sportives ainsi que la majorité des écoles. Si la circulation dans le centre semble encore limitée pour le moment, l'augmentation du nombre d'immatriculations (+ 154% de voitures neuves entre 2008 et 2010, voir. Rapport Phase 1, pp. 16), la compétitivité très faible des transports en commun et les futurs développements que va encore connaître le centre risquent fortement de contribuer à l'engorgement progressif du centre.

Il est également raisonnable de penser qu'une augmentation du nombre de logements suite aux différents projets (Sucreries, Pavé St Joseph) ait un impact non négligeable sur la mobilité au sein même de la ville de Genappe. La création du nouvel éco-quartier (partie du Pavé Saint-Joseph) impliquerait, d'après le Rapport Urbanistique et Environnemental (RUE), la création d'environ 250 logements entre les axes de la Chaussée de Charleroi, du Pavé St-Joseph et de la Route du Sucre.





## Diagnostic

### Comptages actuels

Dans le rapport du RUE délivré par le bureau AUPA, on présente tout d'abord des données de comptages en situation existante entre (1) le pavé Saint-Joseph et la Chaussée de Charleroi, (2) le pavé Saint-Joseph et la Route du Sucre ainsi que (3) la RN°5 et la rue de Villers-la-Ville (voir. RUE pp. 55-56) (voir ci-dessous).

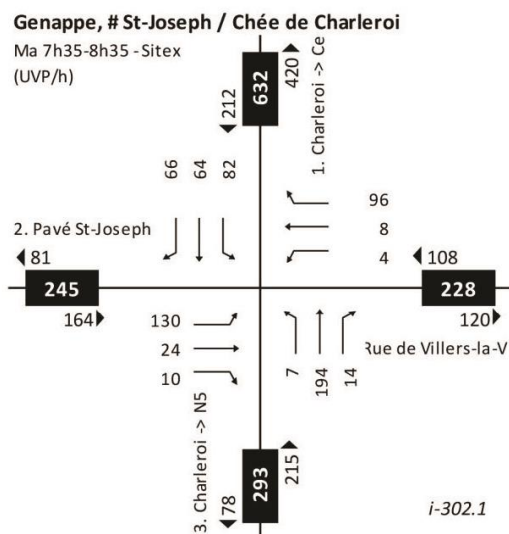


Figure 1 : Comptage Carrefour Pavé St-Joseph et Ch. de Charleroi

Source : Rapport Urbanistique et Environnemental, ZACC de Loupoigne, AUPA (2014)

On peut constater d'après le profil de la rue que le Pavé Saint-Joseph n'est, en situation existante, qu'une voie de transit, ne desservant que très peu d'habitations avec un passage d'environ

250 véhicules en heure de pointe, principalement en direction de la Chaussée de Charleroi (2/3 des véhicules). Il est intéressant de remarquer que, pour l'instant, plus de 80% de ceux-ci se dirigent ensuite vers le centre de la localité. Ensuite, toujours d'après les comptages, il est également utile de souligner la sous-utilisation de la Route du Sucre, alors que celle-ci pourrait donner un accès direct à la RN°5.

### Répartition Nord Sud

A l'heure actuelle, lorsqu'on analyse les chiffres de déplacements domicile-travail des habitants de Genappe (voir Figure 2), on remarque qu'environ 90% d'entre eux doivent partir vers le Nord (Centre de Genappe, Bruxelles et Brabant Wallon), alors qu'à peu près 10% travaillent plutôt dans le Sud (Namur, Villers...).

	Travailleurs	A partir du Pavé St-Joseph
Bruxelles	1265	NORD
Genappe	628	90% NORD - 10% SUD
Nivelles	418	60% NORD - 40% SUD
OLLN	301	NORD
Braine	231	NORD
Wavre	230	NORD
Waterloo	149	NORD
Rixensart	97	NORD
Lasne	71	NORD
La Hulpe	61	NORD
Namur	55	SUD
Court St-E	46	NORD
Villers	31	SUD
TOTAL	3267	NORD
TOTAL	316	SUD

Figure 2 : Répartition Nord/Sud des déplacements domicile-travail des travailleurs salariés de Genappe



Si l'on ajoute à cela que la plupart des commerces, écoles et bâtiments administratifs se trouvent au Nord du site de la ZACC de Loupoigne, il paraît raisonnable de penser que la majorité des déplacements converge vers le Nord de la commune.

## Incidences du projet

### Répartition Modale

D'après le RUE, les nouveaux habitants de l'éco-quartier sont estimés à 750 et engendrerait jusqu'à 1706 déplacements par jour, en semaine et quelques 1570 pendant les week-ends. Même si cette hypothèse paraît crédible, nous préférons nous baser sur les résultats de l'étude MOBEL, qui feraient monter ces chiffres jusqu'à respectivement 2175 et 1990 déplacements par jour (voir explication Figure 4).

- **A court terme**

Même si on estime que les nouveaux habitants d'un éco-quartier seront déjà sensibilisés aux modes de transports alternatifs, il paraît difficile de croire à un vrai report modal à court-terme au vu de la situation existante -actuellement ce sont 89% des trajets qui sont effectués à l'aide d'un véhicule particulier-, et de l'offre des modes alternatifs en place à l'heure actuelle.

D'après nos estimations et malgré la très grande proximité du RAVeL, il paraît plus probable que les modes doux représentent aux alentours de 5% des déplacements et que les trajets en bus représentent également 5% des trajets sur base de l'offre existante des transports en commun. Comme on peut le voir dans la Figure 3 ci-dessous, 84% des trajets se feraient alors en voiture particulière et 2% via d'autres moyens de transport (moto,

transport organisé par l'employeur etc.). Le train ne desservant pas la commune de Genappe, les 11,9% de trajets existants effectués en train ont été réparti entre les différents modes.

Répartition modale attendue					
Mode de déplacement principal	Wallonie (d'après l'ERMM)	Situation existante	Situation projetée		
			%	Déplacements/jour (la semaine)	Déplacements/jour (le week-end)
Modes doux (marche + vélo)	6,8%	1,8%	5,0%	109	100
Bus	3,3%	3,2%	5,0%	109	100
Train	6,3%	11,9%	-		
Voiture conducteur	72,2%	78,0%	84,0%	1827	1672
Voiture passager	9,2%	2,7%	4,0%	87	80
Autres (motos, transport organisé par l'employeur, etc.)	2,2%	1,6%	2,0%	44	40

Figure 3 : Répartition modale projetée

- **A moyen/long terme**

Si des mesures sont prises pour développer les transports alternatifs à la voiture individuelle, telles que certaines préconisées par le PCM, les parts modales prévues dans le RUE pourraient être atteinte à moyen/long terme.

Tableau 7. Répartition modale attendue					
Mode de déplacement principal	Wallonie (d'après l'ERMM)	Site de projet (d'après les cartes de la CPDT)	Site de projet (d'après nos hypothèses)		
			%	Déplacements/jour (la semaine)	Déplacements/jour (le week-end)
Modes doux (marche + vélo)	6,8 %	Entre 4 % et 6,3 %	13,00%	222	204
Bus	3,3 %	Entre 3,8 % et 5 %	11,87%	202	186
Train	6,3 %	Entre 2,5 % et 3 %	0%	0	0
Voiture conducteur	72,2 %	-	63,73%	1087	1001
Voiture passager	9,2 %	-	9,20%	157	144
Autres (motos, transport organisé par l'employeur...)	2,2 %	-	2,20%	38	35

Source : RUE ZACC de Loupoigne(2014)



## Charge de trafic envisagé

En prenant les chiffres de la Figure 3 et au vu de la future implantation de l'éco-quartier et de son accès unique via le Pavé Saint-Joseph, il paraît justifié de prévoir une augmentation d'environ 89,5% du trafic aux heures de pointe comparé à la situation existante. Comme expliqué ci-dessus, à peu près 90% du trafic supplémentaire risque de se diriger vers le carrefour n°1 (entre le Pavé Saint-Joseph et la Ch. de Charleoi), y augmentant le trafic de près de 28,2% dont quelques 80% irait directement vers le centre si aucune mesure n'est prise afin d'éviter cela.

Comptages projetés aux carrefours			
Direction	Situation existante	Situation projetée	
	Nombre de véhicules	Nombre de véhicules	Changement %
Pavé Saint Joseph	245	464	89,5%
Carrefour n°1	700	897	28,2%
Carrefour n°2	333	355	6,6%

**Figure 4 : Comptages projetés**

Dans la Figure 4 nous prenons le nombre projeté de nouveaux habitants (750), fois un coefficient (2,9) de déplacement (2175/j). Ce coefficient a été mesuré sur base des chiffres publiés dans l'étude MOBEL où 74,1% des Wallons sont mobiles et se déplacent à raison de 3,9 déplacements par jour (en moyenne,  $0,741 \times 3,9 = 2,9$  déplacements par personne par jour). Nous confrontons le nombre de déplacements au pourcentage modal projeté du véhicule particulier (84%) et au coefficient de report de trafic sur l'heure de point (12%).

## Objectifs des mesures d'accompagnements

Au vu des chiffres projetés ci-dessus, il paraît évident que la future transformation du site de l'ancienne sucrerie risque de donner beaucoup plus d'ampleur à la charge de trafic. Ceci souligne l'importance de mettre en place rapidement des mesures d'accompagnement en amont des nombreux projets de lotissement.

### Gérer la circulation vers le centre

Comme on peut le déduire des Figures 3 et 4 et des comptages en situation existante, l'implantation du nouveau lotissement apporterait près de 37,5% de trafic en plus vers le centre de Genappe et prendra beaucoup plus d'ampleur avec les futurs projets. Même s'il est raisonnable de penser qu'une bonne partie du nouveau trafic emprunte la rue de Villers-la-Ville afin de rejoindre la RN°5, l'impact sur le centre risque d'être à terme conséquent et risque de générer de sérieuses nuisances aux heures de pointe, pénalisant les services de bus ainsi que les déplacements à pied et à vélo.

### Maitriser la circulation rue de Villers-la-Ville

Comme précisé ci-dessus, il est tout à fait réaliste de penser qu'une partie des nouveaux habitants risque de se diriger vers la RN°5 en passant par la rue de Villers-la-Ville. Si dans un premier temps l'impact du lotissement Pavé-Saint-Joseph ne sera pas conséquent, les futurs projets risquent de fortement dégrader la situation. Il faut donc réfléchir en amont à des aménagements éventuels en complément à ceux déjà en place, en cas d'augmentation trop importante du trafic dans cette rue.



## Actions à mener pour répondre aux enjeux

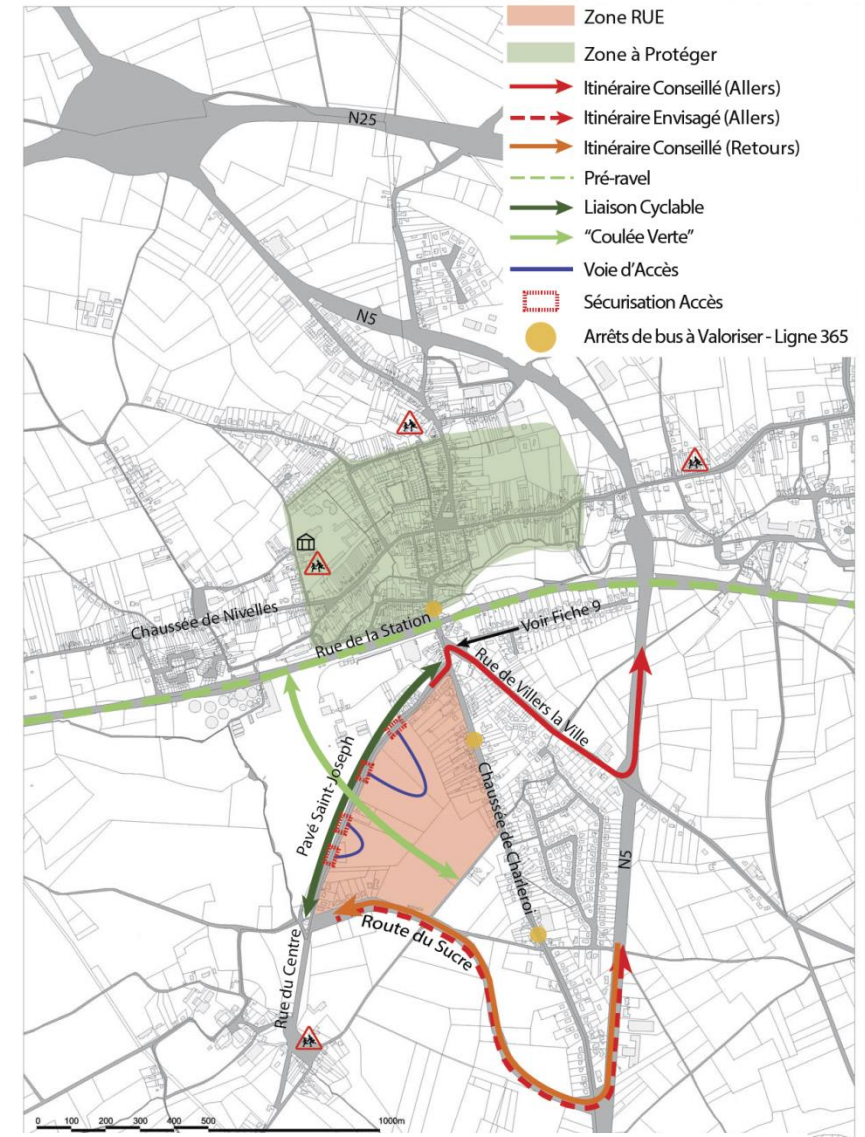
### Propositions déjà formulées

A long-terme, afin de répondre aux enjeux et afin d'atteindre les objectifs du nouvel éco-quartier au Pavé Saint-Joseph il paraît important de mettre en place rapidement les propositions déjà formulées dans le rapport de la Phase 3 du PCM. Telles que :

- Le renforcement des transports en commun sur l'axe Nord-Sud (augmentation de l'offre de la ligne de bus 365a)
- Le développement d'un réseau cyclable structurant dans le centre de Genappe
- La mise en place d'un schéma de circulation et de stationnement pour le centre de Genappe
- Le réaménagement du carrefour entre la Ch. de Charleroi et de la rue de Villers-la-Ville

### Schéma d'accessibilité du lotissement

Au-delà de ces mesures, il s'agirait, à court-terme, d'inciter les gens à emprunter la rue de Villers-la-Ville peu urbanisée plutôt qu'à traverser le centre de Genappe. A long-terme, avec pour point de mire le futur aménagement de l'ancienne sucrerie, il est fondamental de sensibiliser les gens à suivre un schéma spécifique pour leurs déplacements. Comme repris sur la Carte 1, afin d'éviter d'important problèmes de congestion dans le centre du village et dans la rue de Villers-la-Ville, il est important d'inciter les habitants à emprunter cette dernière uniquement lors de leurs trajets allers, c'est-à-dire en sortant du Pavé Saint-Joseph.



Carte 1 : Schéma d'accessibilité de la zone du Pavé Saint-Joseph



Pour le chemin du retour, il est évident que la Route du Sucre offre une desserte idéale du nouveau lotissement, dès lors qu'elle offre une capacité résiduelle importante. Cette sensibilisation doit être effectuée par une communication spécifique et une signalisation adaptée.

De plus, il est nécessaire de bien prendre en compte la sécurisation des différents accès au lotissement. Des aménagements adaptés et/ou une signalisation claire permettraient une bonne gestion de la vitesse du trafic à ces endroits.

Nous avons considéré la mise en sens unique de la rue de Villers-la-Ville (vers RN°5), mais celle-ci ne nous paraît pas pertinente, sinon à long-terme, puisqu'elle pénaliserait fortement les habitants de la rue et réduirait l'accessibilité vers le centre depuis Baisy-Thy (prolongement de la rue Longchamps). Si d'aventures des problèmes devaient se poser dans la rue nous pensons que des aménagements spécifiques, complémentaires aux aménagements actuels, doivent être mis en place afin de protéger celle-ci.

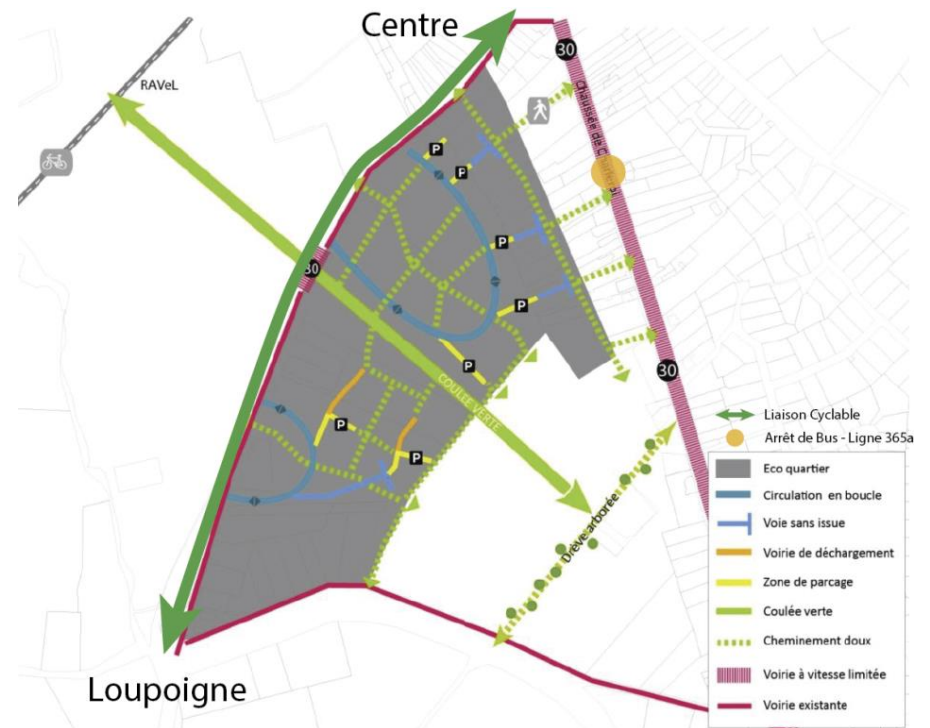
### Valorisation des arrêts de bus à proximité

Comme indiqué sur la Carte 1, il est important de valoriser les arrêts de bus de la ligne 365a qui se trouvent sur la Ch. de Charleroi, et principalement ceux à hauteur du n°40 ainsi que celui à proximité de la rue de la Station.

### Aménagement de liaisons cyclables

La création du nouveau lotissement permet également d'insister sur la nécessité de promouvoir les liaisons cyclables fortes entre

les différents villages et spécifiquement celle du Pavé Saint-Joseph comme suggérée dans la Fiche 14 – Liaisons Cyclables.



Carte 2 : Liaisons cyclables

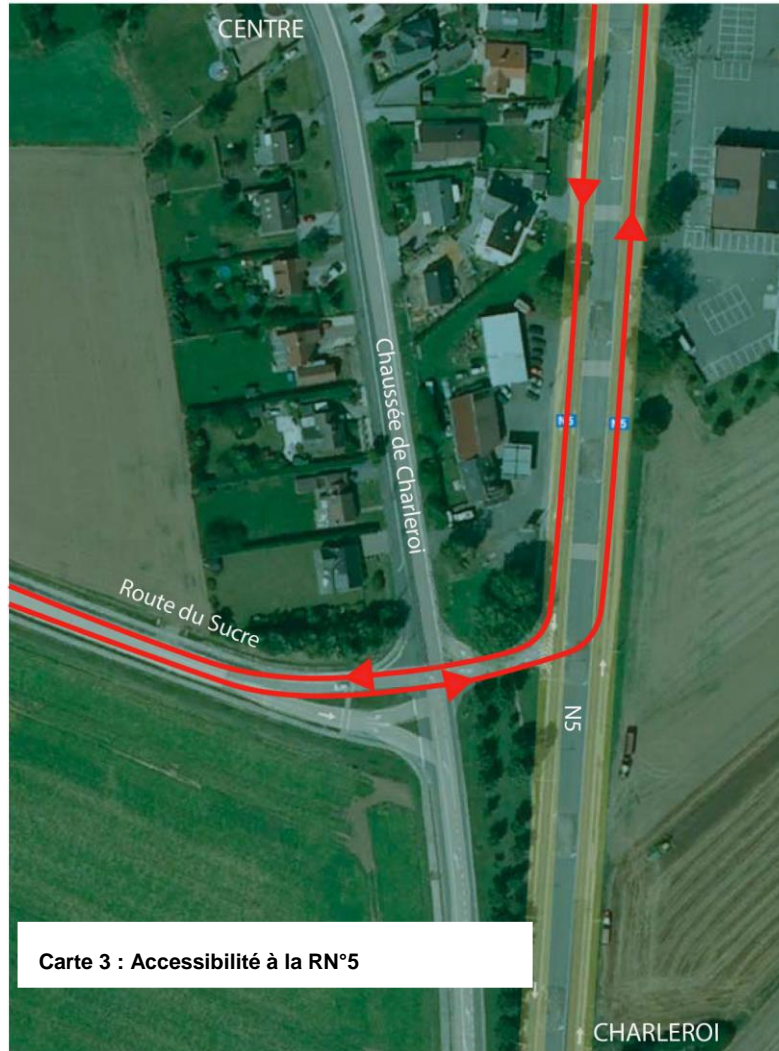
Comme on peut le voir sur la Carte 2, cette liaison est tout à fait justifiée et vient parfaitement compléter la « Coulée Verte » décrite dans le RUE (création d'une véritable croix cyclable).

### Accessibilité à la RN°5

A moyen terme, il paraît essentiel que la commune et le SPW envisagent un accès direct et à double sens à la RN°5 via la Route du Sucre, qui permettrait la protection à la fois du centre et de la



rue de Villers-la-Ville en empruntant une rue à grand gabarit sous-utilisée. Cet accès peut être envisagé comme mesure d'accompagnement des futurs projets de l'ancienne sucrerie et ce de plusieurs manières (carrefour, carrefour à feux, rond-point...).



Carte 3 : Accessibilité à la RN°5

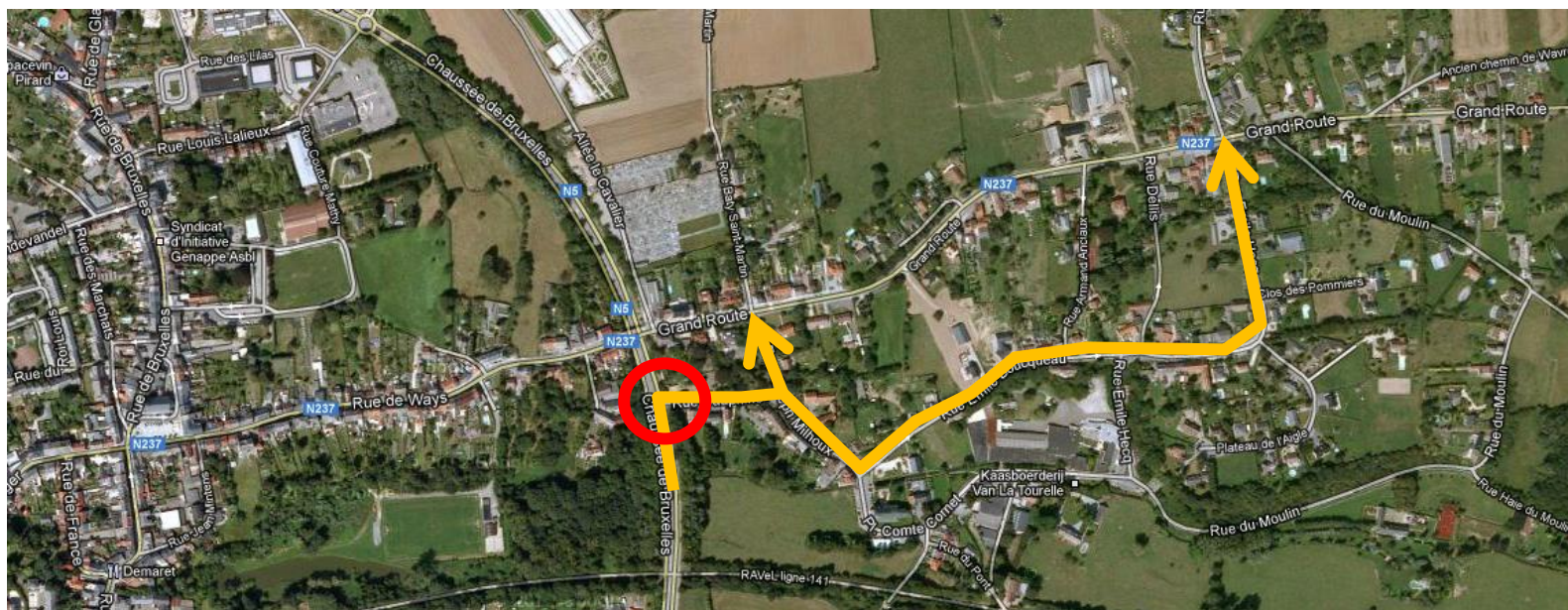
## Partenaires

- Le SPW
- La Commune
- Le TEC
- Les promoteurs immobiliers

## Fiche 09 : Sécurisation du carrefour N5 – rue Dauphine

## Contexte

La rue Dauphine est une voirie de desserte locale fortement empruntée car elle permet en traversant le village de Ways de rejoindre la N237 depuis la N5.



Deux problématiques :

- Trafic de transit important à travers le village de Ways pour rejoindre la N237
- Carrefour très accidentogène dû aux vitesses pratiquées et à la configuration des lieux qui impose un freinage brusque sur la N5 pour s'insérer rue Dauphine



*Croisement N5 – rue Dauphine*



*Débouché de la rue Dauphine sur la N5*

## Objectifs

- Protéger Ways d'un trafic parasite afin d'améliorer la qualité du cadre de vie de ce village
- Rendre ce tronçon de la N5 moins accidentogène

## Actions

- **Les mouvements actuels pour partir ou rejoindre le village de Ways depuis la N5**
  - Entrée direct dans le village depuis la N5 en venant du Sud.
  - Depuis le nord, itinéraire via l'Allée le Cavalier ou via la rue E. François
  - Départ facile de Ways via la N5 vers le nord ou vers le sud (grâce au rond-point)



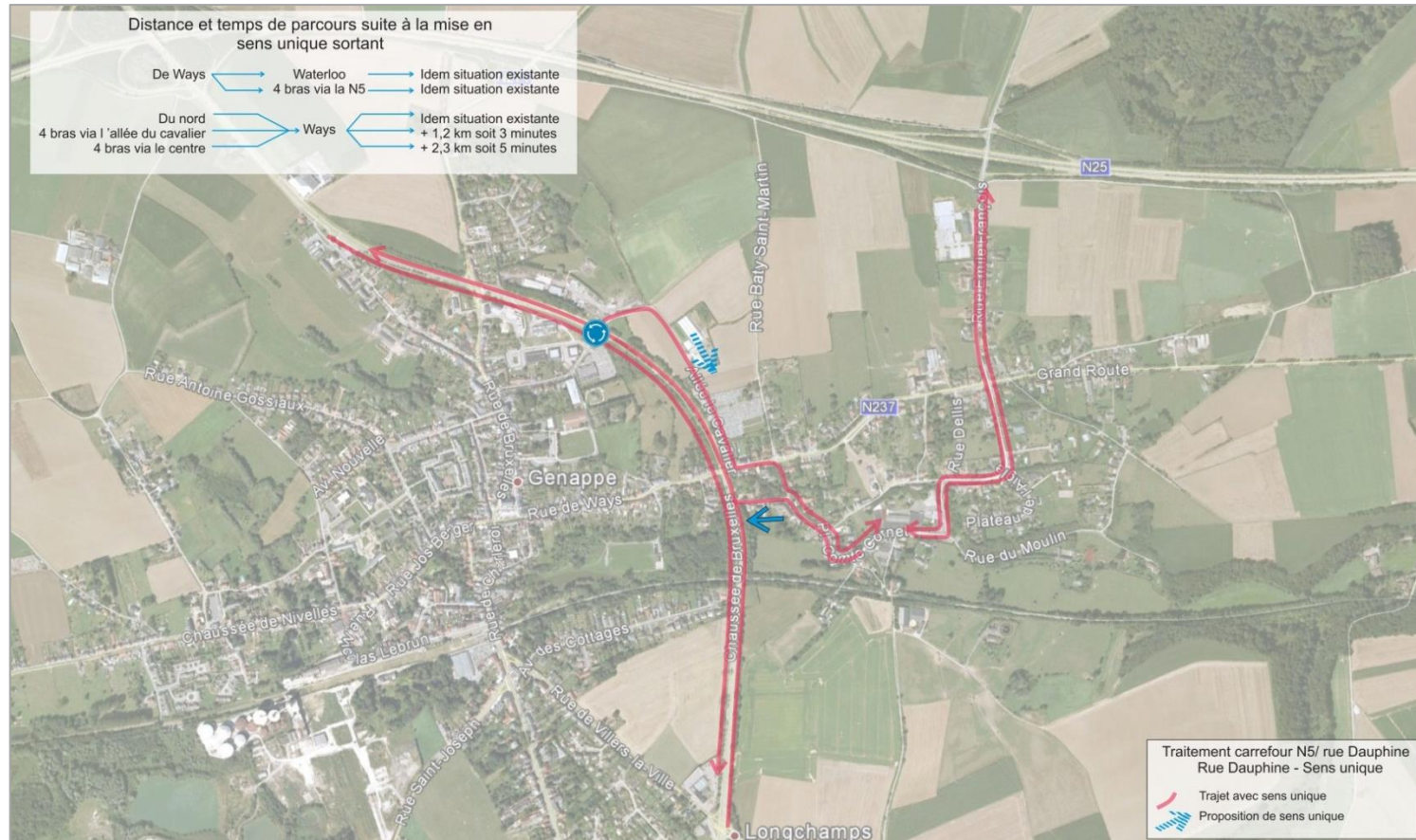




- Deux étapes possibles pour empêcher le tourne à droite accidentogène depuis la N5 vers la rue Dauphine :

1<sup>ère</sup> étape : Mettre le dernier tronçon de la rue Dauphine en sens unique sortant pour empêcher le tourne à droite depuis la N5

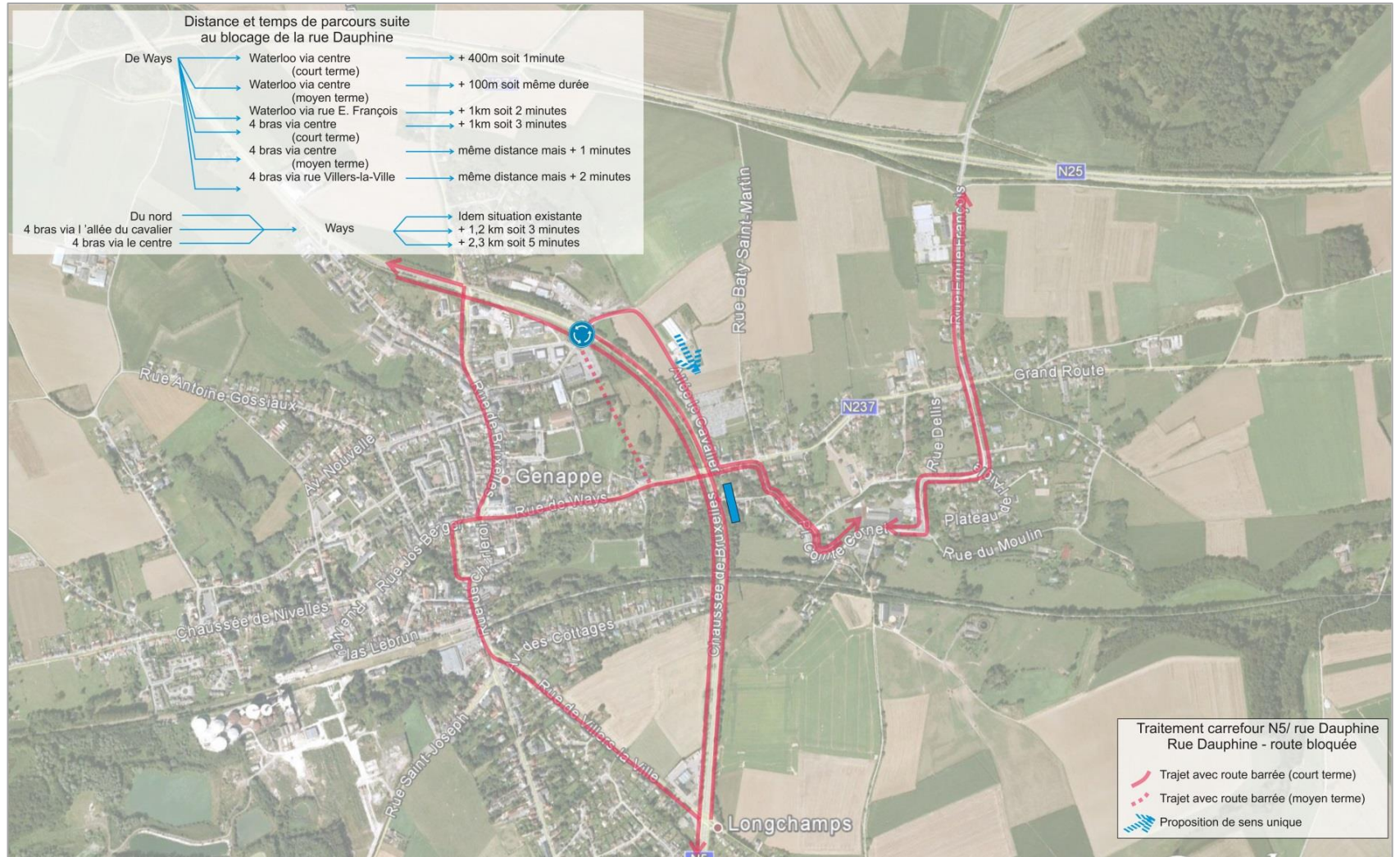
- Itinéraire équivalent à la situation existante pour partir de Ways
- Pour accéder à Ways, il faut emprunter l'allée le Cavalier ou sortir à l'échangeur donnant sur le rue E.François. En venant du Nord, cela ne change donc rien à la situation existante. Par contre ça rallonge le trajet quand on vient du sud mais de façon tout-à-fait acceptable.
- La mise à sens unique de l'allée le Cavalier peut s'envisager surtout que ces adaptations augmenteront le trafic sur cette voirie.





## 2<sup>ème</sup> étape si nécessaire : Mettre la rue Dauphine en cul de sac

- Itinéraire équivalent à la situation précédente pour les itinéraires entrant sur Ways
- Pour quitter Ways, la mise en cul de sac oblige à rejoindre la N237 avant d'atteindre la N5 en passant par le centre ou par la rue de Villers-la-Ville. Les distances supplémentaires parcourues sont acceptables (entre 400 mètres et 2 km selon les situations).



## ■ Aménagement de la rue Dauphine

La mise en sens unique ou en cul de sac de la rue Dauphine devra être accompagnée par la suite d'un réaménagement adapté de la rue Dauphine, qui correspond à son statut de desserte locale :

- Rétrécissement de la voirie pour éviter des vitesses non adaptées
- Cheminement piéton continu
- Pistes cyclables permettant de rejoindre les pistes existantes sur la N5

### **Aménagements possibles à court terme**

- Mise en place d'un revêtement continu pour le cheminement piéton
- Mise en place de 2 bandes cyclables suggérées
- Formalisation du bas-côté face aux habitations comme espace de stationnement

Pour la mise à sens unique :

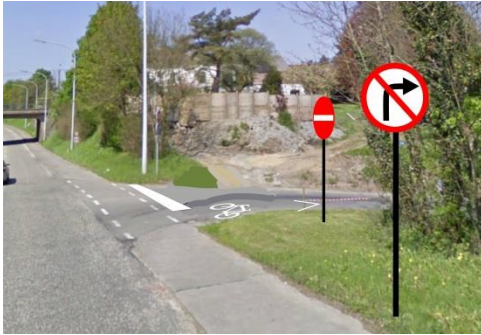
- Panneau sens unique sur le dernier tronçon et marquage de la ligne stop sur toute la largeur



*Situation existante*



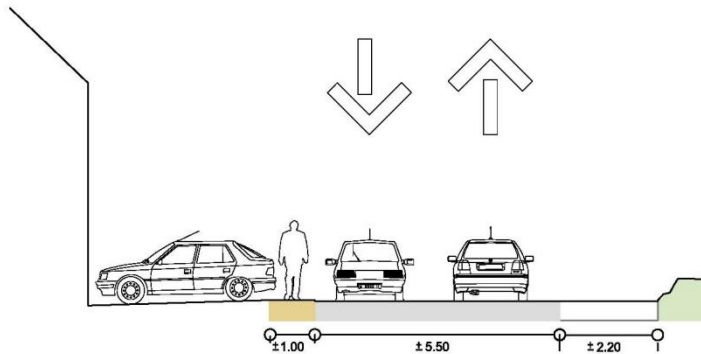
*Aménagements possibles à court terme*



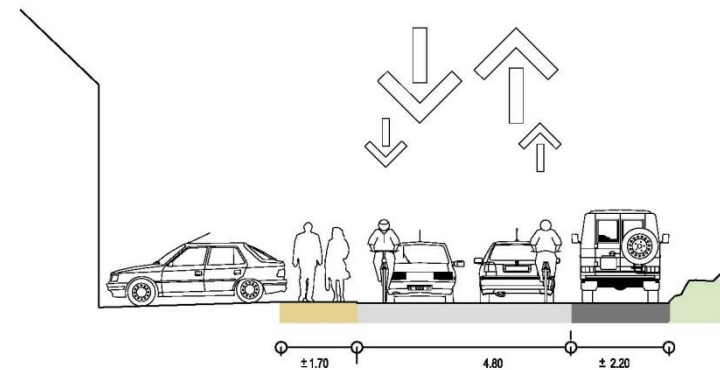
→ Panneaux : interdiction du tourne à droite en amont sur la N5 et sens interdit au début de la rue Dauphine

### **Aménagements à envisager à plus long terme**

Lors de travaux plus conséquents de la rue Dauphine (concessionnaire, rénovation de voirie,...) on peut envisager d'élargir le cheminement piéton ou même une zone de rencontre de plain-pied si mise en cul de sac de la voirie



**Situation existante**

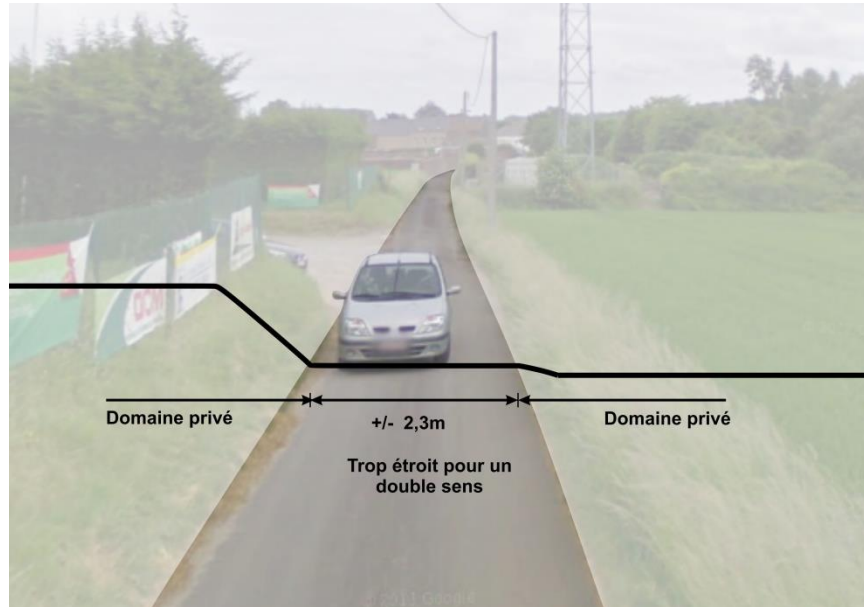


**Situation projetée**

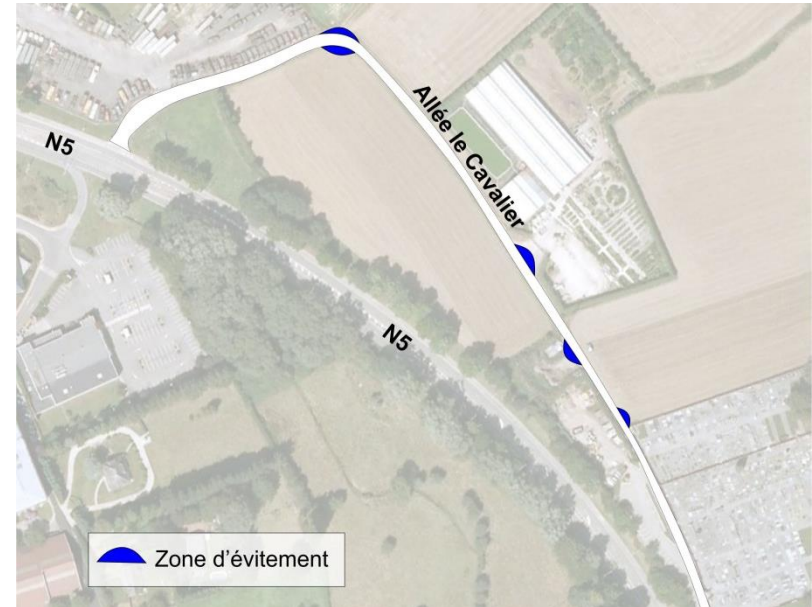
## ■ Traitement de l'Allée le Cavalier

La mise à sens unique de l'allée le Cavalier doit s'envisager d'autant plus que les adaptations proposées rue Dauphine augmenteront le trafic sur cette voirie.

### **Situation actuelle**



Voirie très étroite ne permettant pas sur la majorité de la liaison le croisement de deux véhicules .



Plusieurs zones d'évitement se sont créées naturellement avec le temps tout du long de l'Allée

La largeur effective de l'Allée est de 2,30 m mais l'Atlas des chemins fait mention d'une largeur de 3,30 m ce qui pourrait donner une marge de manœuvre supplémentaire.

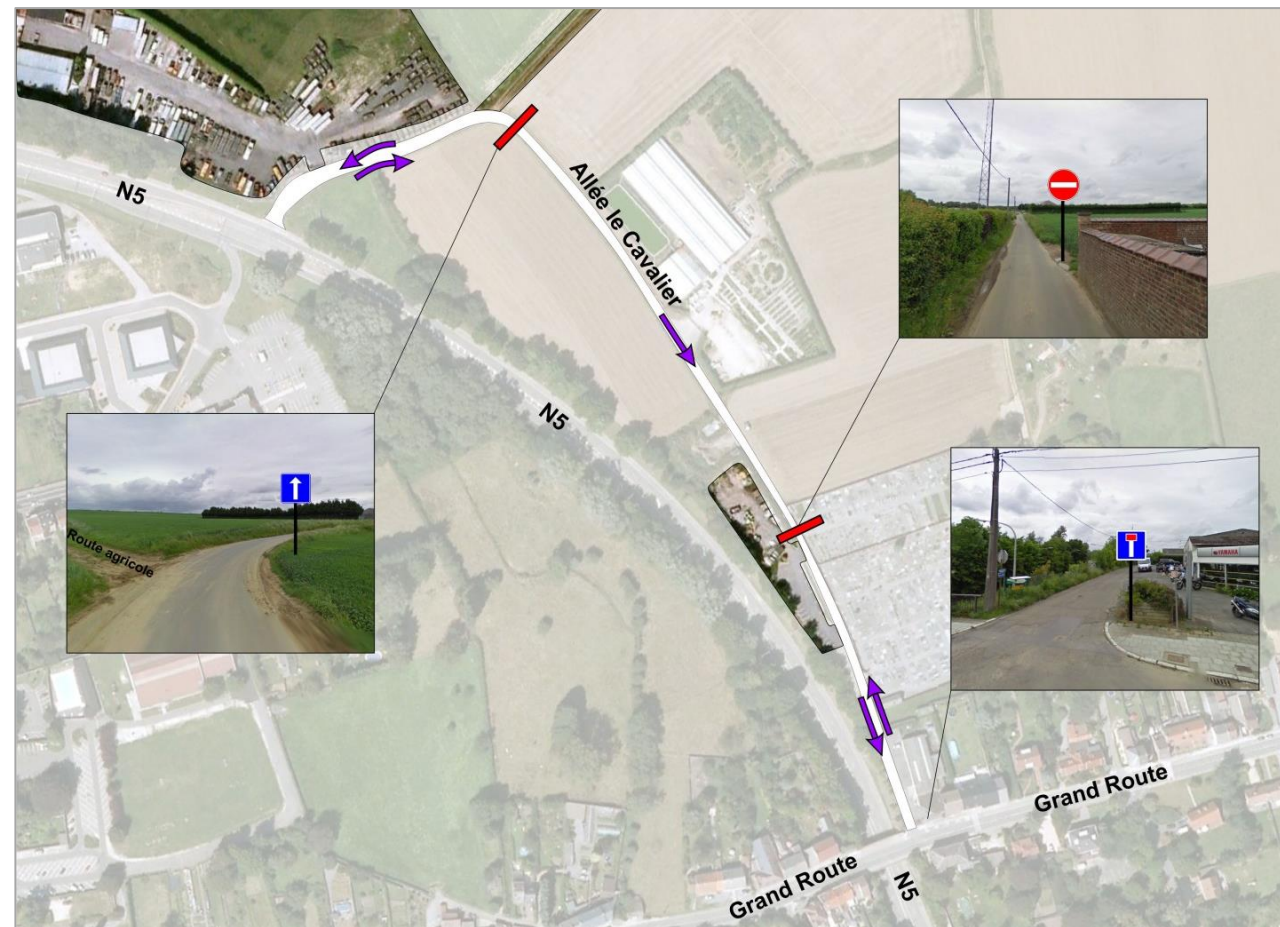
### **Si le double-sens est maintenu, deux interventions sont à envisager :**

- Dans un premier temps, aménager et entretenir les zones naturelles d'évitement afin de prévenir l'embourbement
- Dans un deuxième temps, élargir l'emprise de la route sur tout le tronçon



**Mise à sens unique possible d'une grande partie du tronçon tout en maintenant le double-sens :**

- à l'entrée de l'Allée sur la N5 pour faciliter l'accessibilité de l'entreprise et du chemin agricole
- à l'entrée de l'Allée sur la N237 pour permettre l'accès au cimetière





## Partenaires

---

Le SPW et la commune

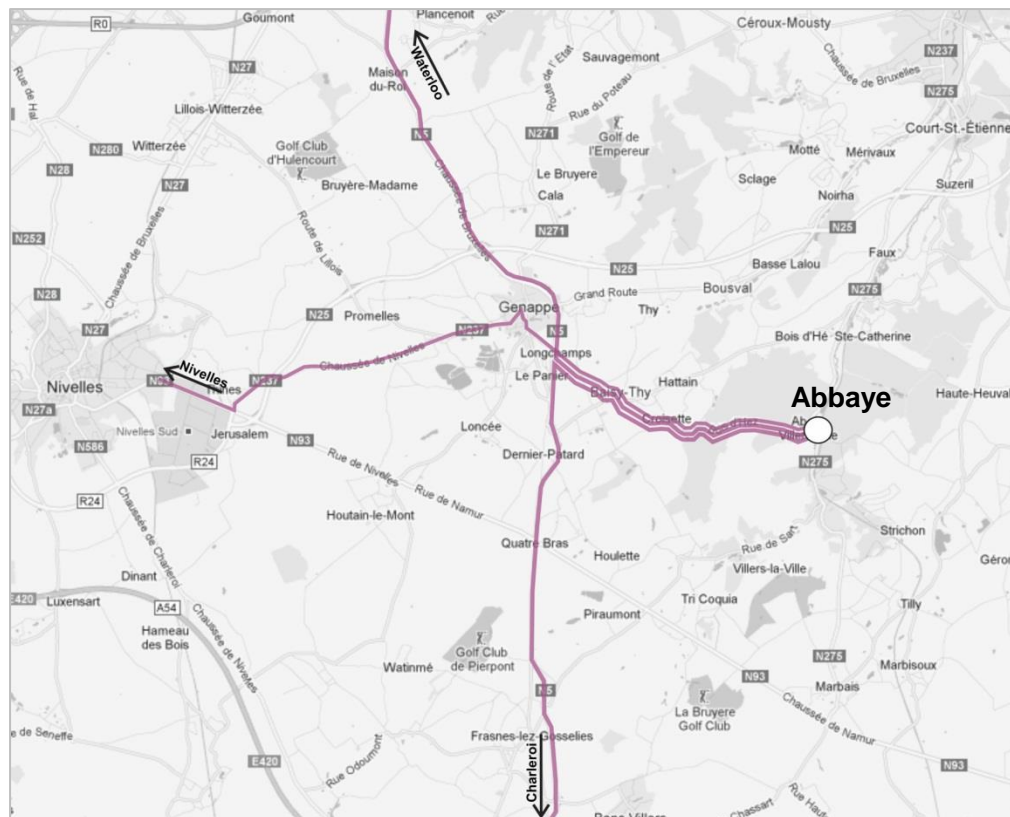






## Fiche 10 : Accessibilité de l'Abbaye de Villers-la-Ville

## Contexte



Le trafic se rendant à l'Abbaye de Villers-la-Ville emprunte actuellement la rue Croisette et ce pour plusieurs raisons :

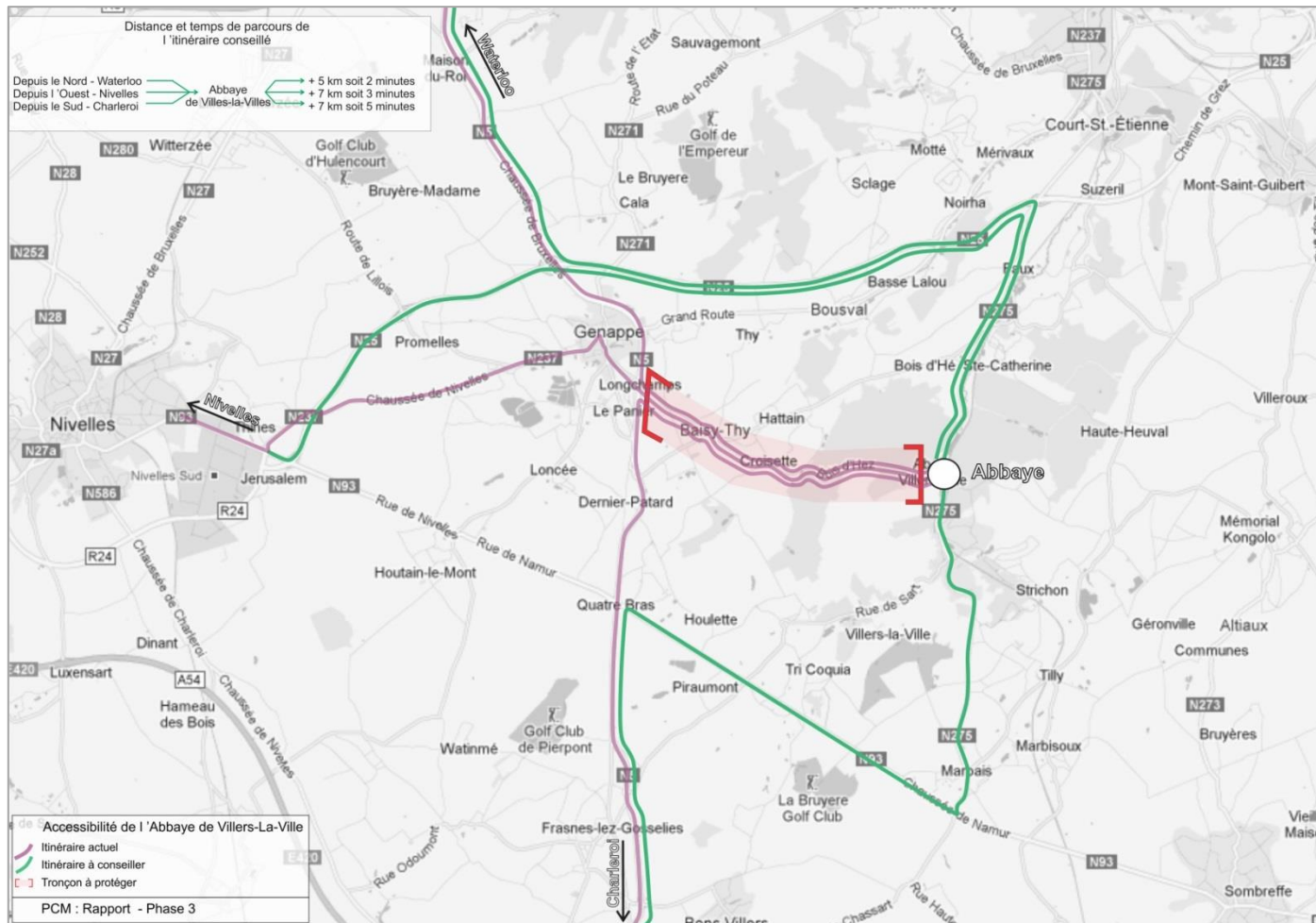
- Trajet le plus court en distance et donc conseillé actuellement par les GPS
- Les panneaux directionnels incitent ces itinéraires
- La traversée de Baisy-Thy est conseillée sur le site web de l'abbaye





## Objectifs

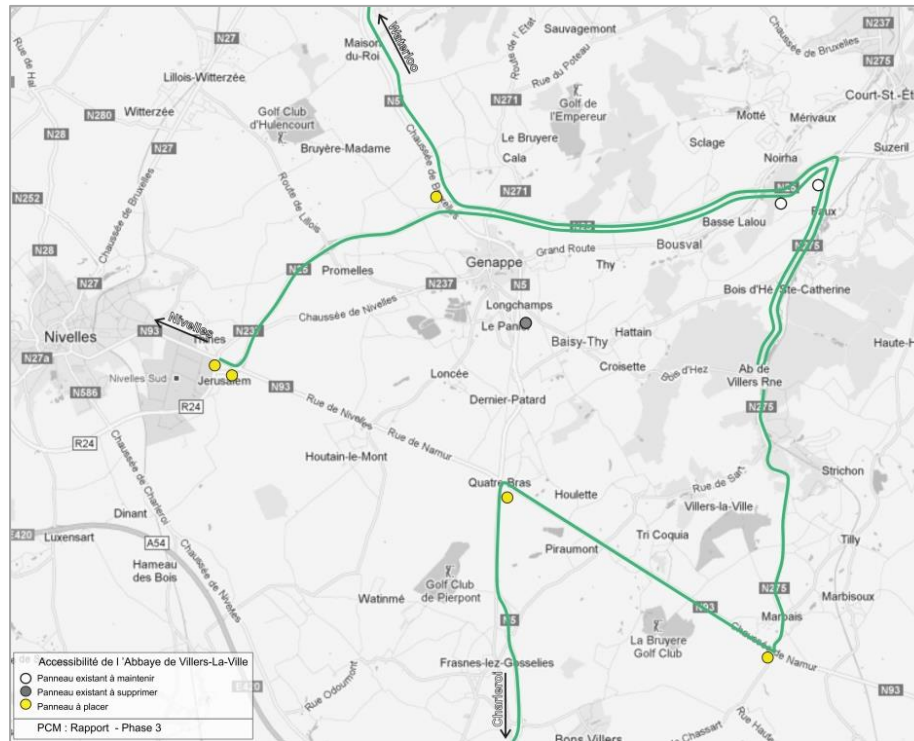
- Eviter au mieux le trafic de transit à travers Baisy-Thy en incitant les itinéraires via les axes structurants.
- Permettre une concertation constructive avec les autorités de Villers-la-Ville et des gestionnaires du site de l'Abbaye





## Actions

- Adapter la **signalisation directionnelle** depuis les axes structurants et supprimer ceux conseillant la traversée de Baisy-Thy



Signalisation adaptée sur la N25, sortie N275 vers Faux



Signalisation à supprimer sur la N5 direction Genappe

- Mettre en place une collaboration avec l'Abbaye de Villers une fiche d'accessibilité cohérente et reprenant toutes les alternatives à la voiture, que ce soit sur le site web ou sur les publications mises en place lors de grands événements sur le site de l'abbaye. L'accès à l'abbaye est peu mis en avant sur le site [www.villers.be](http://www.villers.be) L'accessibilité en train y est renseignée mais les informations restent succinctes.
- Encourager la réalisation d'un plan de mobilité pour le site de Villers-la-Ville qui viserait à développer les alternatives à l'accessibilité automobile.



- Dissuader le trafic parasite par des aménagements en adéquation avec le statut de la voirie et garantissant une vitesse modérée, comme c'est le cas actuellement rue de la Croisette (ci-dessous)



→ Attention aux bollards en plastique qui sont fragiles et peu esthétiques !!

- Renseigner les fournisseurs de base de données routières afin de mieux faire correspondre les itinéraires proposés par les calcul d'itinéraire et les GPS à la hiérarchie des voiries. Les données de contact des principaux fournisseurs sont :
  - la société Tomtom: <http://www.tomtom.com/mapshare/tools/>
  - la société Navteq: [infobelgium@navteq.com](mailto:infobelgium@navteq.com)
  - la société Google : <http://www.google.com/mapmaker?hl=fr>

Plus d'infos (p 2-3):

[http://mobilite.wallonie.be/opencms/export/sites/be.wallonie.mobilite/fr/formation\\_information\\_sensibilisation/cem/cemaphore/CeMaphore107.pdf](http://mobilite.wallonie.be/opencms/export/sites/be.wallonie.mobilite/fr/formation_information_sensibilisation/cem/cemaphore/CeMaphore107.pdf)



## Partenaires

---

- Communes de Genappe et de Villers-la-Ville
- Gestionnaires de l'Abbaye de Villers-la-Ville
- SPW – Direction des routes du Brabant wallon
- SPW – Direction de la planification de la mobilité



Fiche 11 : Carrefour des 4 bras

Contexte

Le carrefour des 4 bras est un carrefour à feux entre deux voiries régionales importantes, RN5 et RN93, drainant une circulation dense. Les nombreux mouvements au sein du carrefour sont difficiles à gérer et créent des problèmes de sécurité routière. De plus les cheminements vélos existants le long de ces voiries régionales sont interrompus au niveau de ce nœud et empêche une continuité sécurisée.





## Objectifs

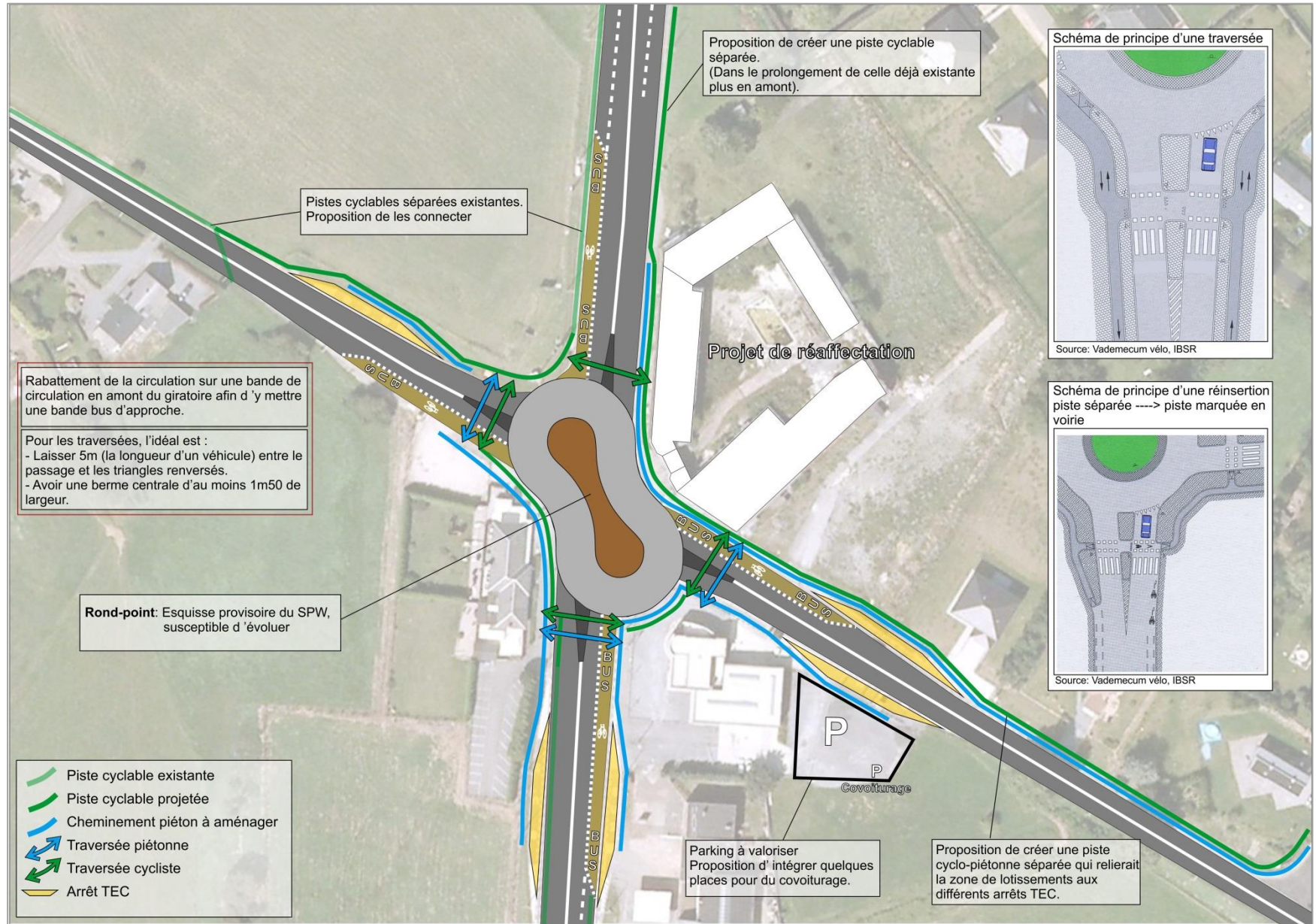
---

- Sécuriser les différents mouvements dans le carrefour
- Assurer une continuité des pistes cyclables
- Permettre un cheminement piéton confortable entre les commerces et la zone de lotissement
- Pour aménager du stationnement pour le covoiturage à proximité de ce nœud routier

## Actions

---

- Rond-point en projet actuellement au SPW pour ce carrefour délicat. Plusieurs aménagements doivent accompagner ce rond-point (voir ci-dessous) :
  - Organisation des traversées piétonnes
  - Prolonger les pistes cyclables régionales existantes et organisation des traversées au rond-point
  - Bande d'approche pour les bus
- Valoriser et organiser la surface importante du parking sur la RN93 à côté de la friterie et des commerces, afin d'aménager du stationnement pour le covoiturage. Deux possibilités :
  - Achat d'une partie de la surface par la Région
  - Partenariat public-privé à entreprendre avec le propriétaire

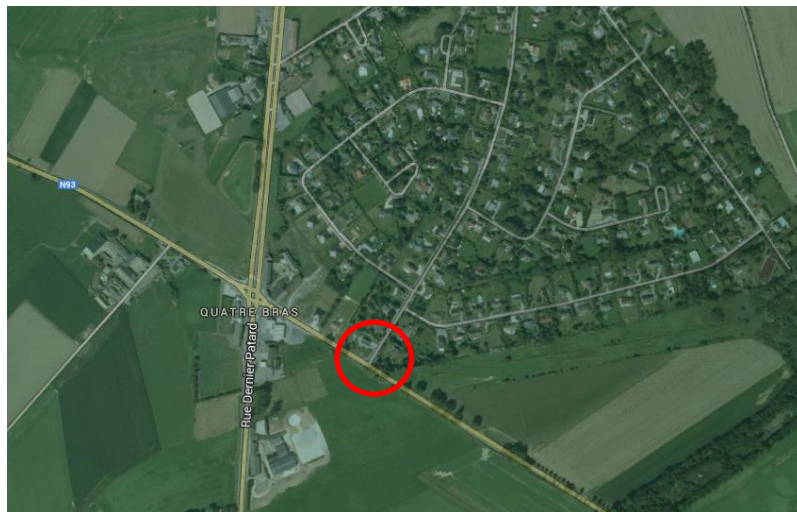




## Le Carrefour avec l'avenue des Elfes

---

Le tourne à gauche vers le lotissement 1815 peu après le carrefour des 4 bras est dangereux



Le profil actuel de la voirie ne permet pas de prévoir une bande présélection et le statut de la voirie ne permet pas d'aménagements ralentisseur trop contraignant. Les pistes de solution sont :

- Réduire la vitesse à 70 km/h sur le tronçon entre les 4 Bras et l'avenue des Elfes
- Schlammage rouge au niveau du carrefour pour attirer l'attention sur la dangerosité et mise en place d'une signalisation verticale d'avertissement

## Partenaires

---

SPW



## Fiche 12 : Traversée de Bousval

## Contexte

- Traversée du village de Bousval par la RN 237 supportant un trafic important et des vitesses parfois élevées.
- Les abords des écoles et de la place de Bousval sont peu qualitatifs et sécurisants



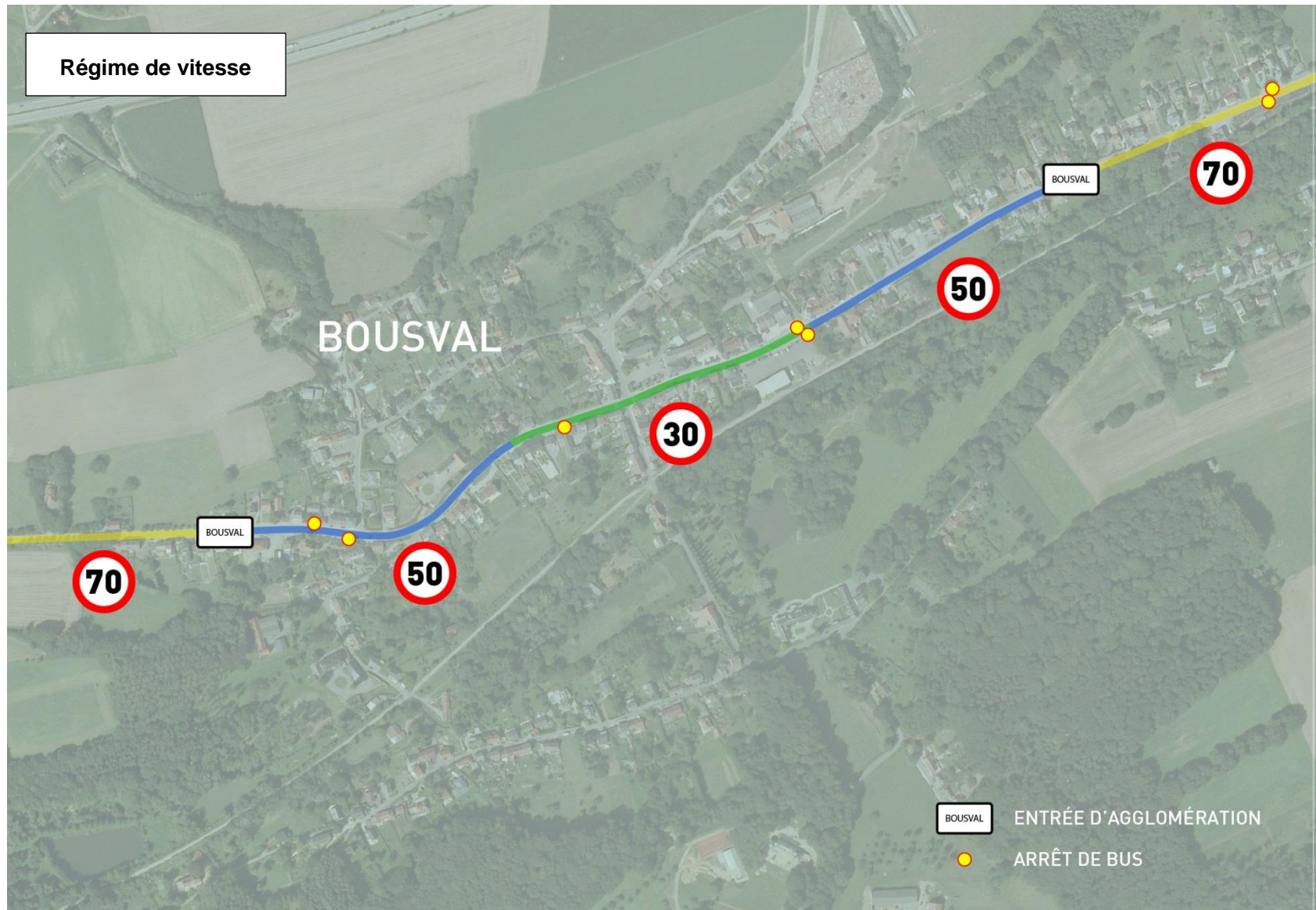
- Cheminement des modes doux peu confortable et insécurisant sur certains tronçons
- Conflit entre modes doux et stationnement sauvage

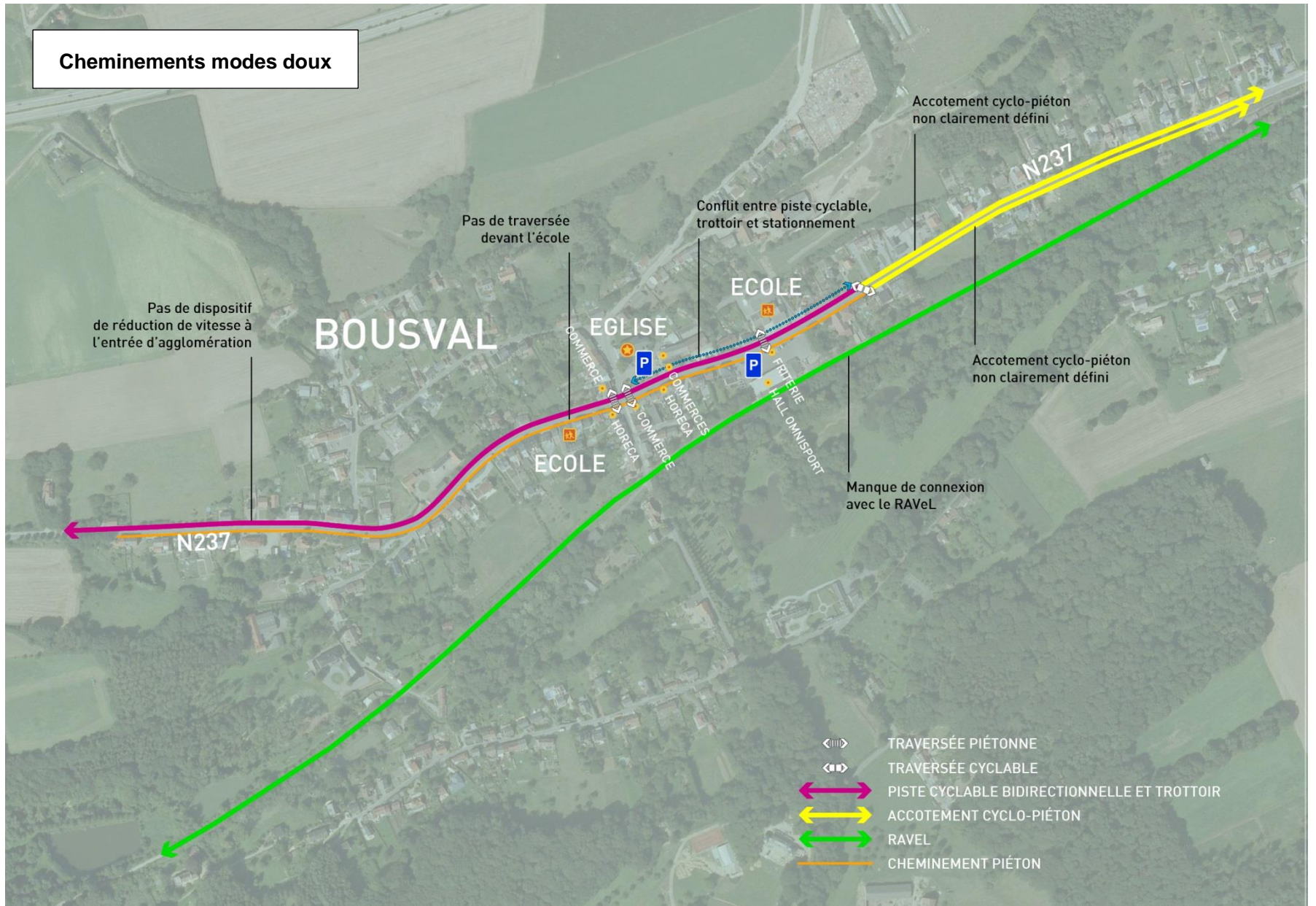
## Objectifs

- Mieux marquer l'entrée dans l'agglomération et maîtriser les vitesses dans la traversée
- Assurer un cheminement continu pour les modes actifs (doux)
- Requalification du centre de Bousval et notamment de sa place



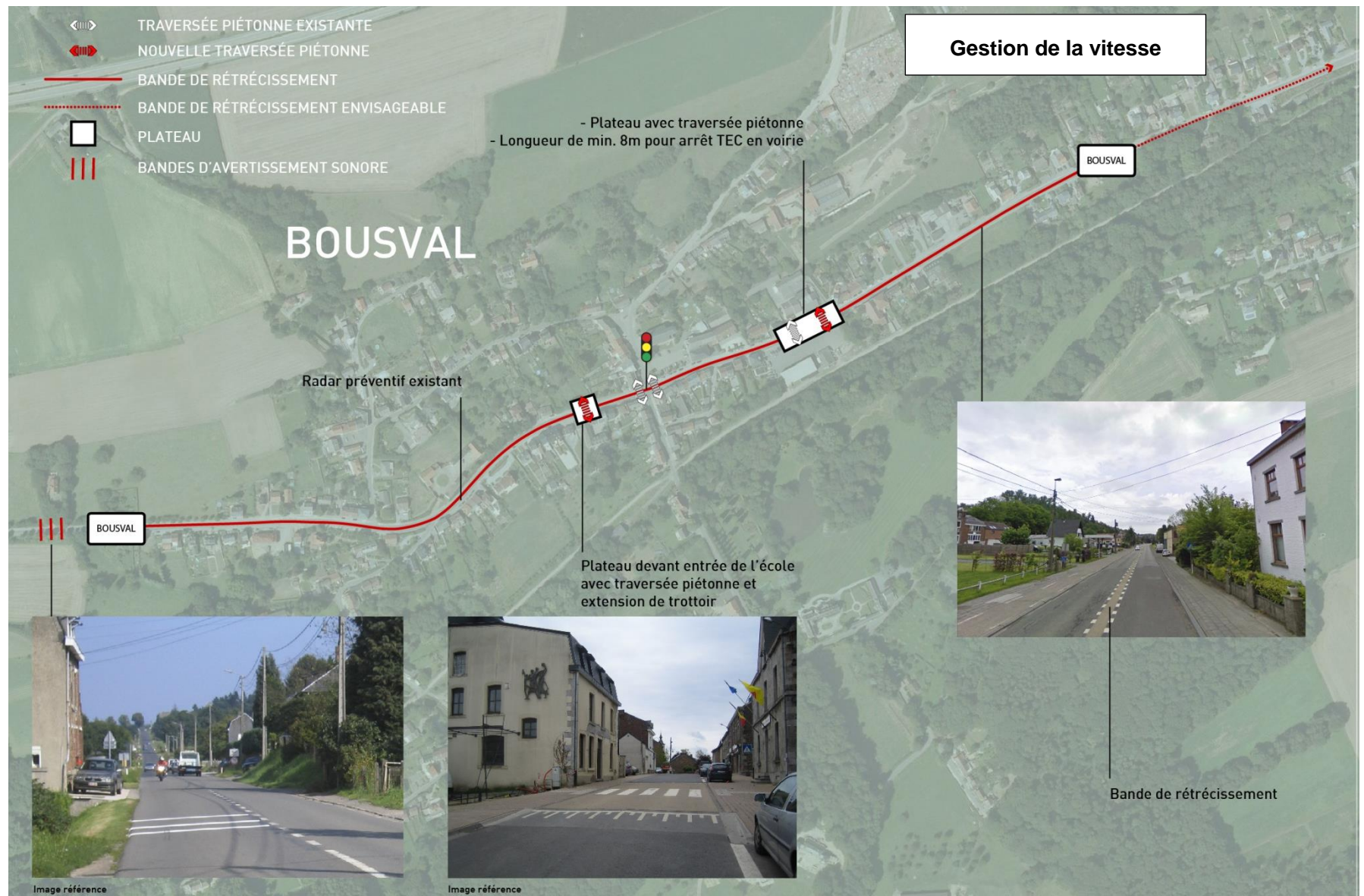
## Situation existante







## Propositions d'action



## Entrée d'agglomération depuis Genappe Centre

La RN237 est une ligne droite rectiligne très roulante qui favorise la vitesse. Nous proposons :

- Des bandes d'avertissement sonore en amont du panneau d'agglomération sur une zone qui a l'avantage de ne pas avoir d'habitation à proximité de la route par rapport aux nuisances sonores
- A partir du panneau d'agglomération, mise en place d'une bande de rétrécissement centrale pour réduire visuellement la voirie
- Pour marquer encore de façon plus nette l'effet de porte, il peut être envisagé :
  - la mise en place d'une barrière sur la zone herbeuse,
  - un schlammage rouge sur toute la largeur de voirie sur quelques mètres de longueur
  - un éclairage plus efficace et plus bas tel que ceux utilisés pour les passages piétons



Exemple à Somme-Leuze

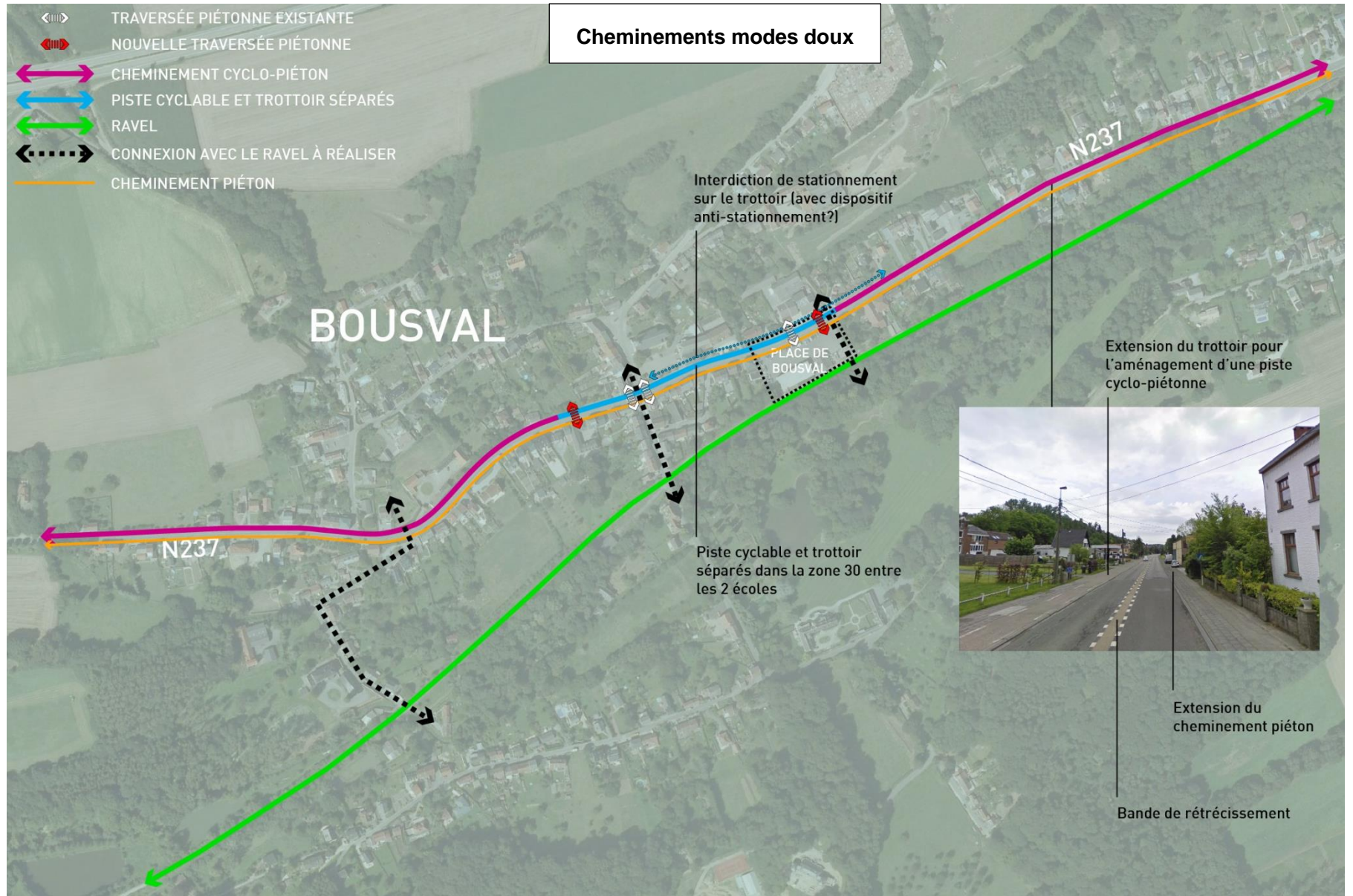
## Entrée d'agglomération depuis Court-st-Etienne

Ligne droite avec de l'habitat plus dispersé et des accotements peu aménagés qui ne structurent pas la voirie. Nous proposons :

- A partir du panneau d'agglomération, mise en place d'une bande de rétrécissement centrale pour réduire visuellement la voirie
- Aménagement d'une piste cyclo-piétonne d'un côté afin de structurer au mieux la voirie et réduire l'impression de largeur

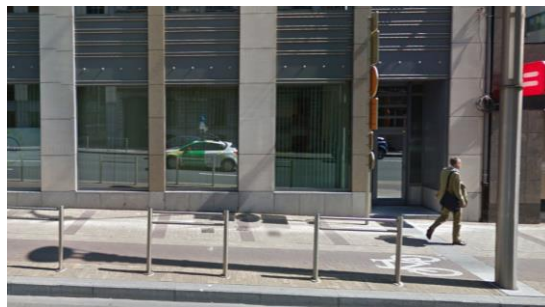
**La zone 30 km/h** doit être structurée par différents dispositifs ralentisseurs :

- le radar préventif
- Le plateau avec avancée de trottoir et traversée piétonne face à l'école
- Le carrefour à feux
- Le plateau avec passage piéton et cyclable faisant la liaison entre l'école et la place de Bousval



## Coté Place de l'Eglise

- Cheminement piéton et cyclable séparé dans le centre au niveau de la zone 30 où la présence piétonne est plus grande. Il est également important d'empêcher le stationnement sauvage sur les trottoirs et inciter le stationnement au niveau de la place de Bousval et de la place de l'église



*Exemple à Bruxelles*

- Cheminement mixte cyclo-piéton sur les parties les moins fréquentées.



*Exemple à Marche-en-Famenne*

→ Cela permet un cheminement cyclable continu sur toute la traversée du village

## Coté Place de Bousval

Cheminement piéton continu d'un bout à l'autre du village

## Partenaires

Le SPW et la Commune



**Fiche 13 : Liaisons cyclables**

### Contexte

Pour répondre efficacement au développement d'alternatives à la voiture, la pratique du vélo se révèle un élément important. En effet, l'utilisation du vélo regroupe différents avantages :

- Efficace pour les petits trajets (1 à 5 km)
- Ponctualité et intermodalité
- Autonomie pour les jeunes et les personnes âgées
- Economique
- Ecologique
- Bon pour la santé

Le climat et le relief ne justifient pas vraiment ce désintérêt, puisque la pratique du vélo est très répandue dans des régions d'Europe où le climat et le relief ne sont pas plus favorables. Faute de cyclistes quotidiens, le réseau de pistes cyclables a été longtemps le parent pauvre des investissements, ce qui n'a pas favorisé la croissance de ce mode de transport.

Le développement ne se fera que si différentes mesures sont mises en place simultanément:

- Aménagement rapide d'infrastructures cyclables, surtout sur des axes à fort potentiel : pistes, marquages, balisage, stationnement,...
- Sensibilisation de la population, communication, publication de cartes cyclables...



## Objectifs

---

Comme pour le trafic auto ou les transports publics, il faut mettre en place un réseau cohérent. Dans le cadre du PCM, nous avons défini les liaisons principales, directes, utiles au quotidien, tout en tenant compte de la sécurité qu'elles procurent et du coût des travaux nécessaires. Le but étant dans la majorité des cas de pouvoir les mettre en place facilement, sans de grands travaux, afin de promouvoir rapidement le vélo.

Le réseau proposé a pour objectif de relier les différents villages aux destinations suivantes :

- Vers les écoles dont le potentiel est important (âge et domiciliation), notamment vers les pôles scolaires de Court-Saint-Etienne et Nivelles.
- Vers les pôles commerciaux (Centre de Genappe, Nivelles, Ottignies-LLN)
- Vers les pôles d'activité majeurs des communes (administrations, centres sportifs,...)

Vers les pôles TEC et SNCB

Il s'agit donc de l'**ossature** d'un futur réseau cyclable qui doit bien sûr s'étoffer grâce à des opportunités comme le réaménagement de voiries ou simplement par volonté de la commune de répondre à de nouvelles demandes. Des aménagements de liaisons cyclo-piétonnes entre les villages permettant des itinéraires plus directes doivent par exemple être envisagés à plus long terme.

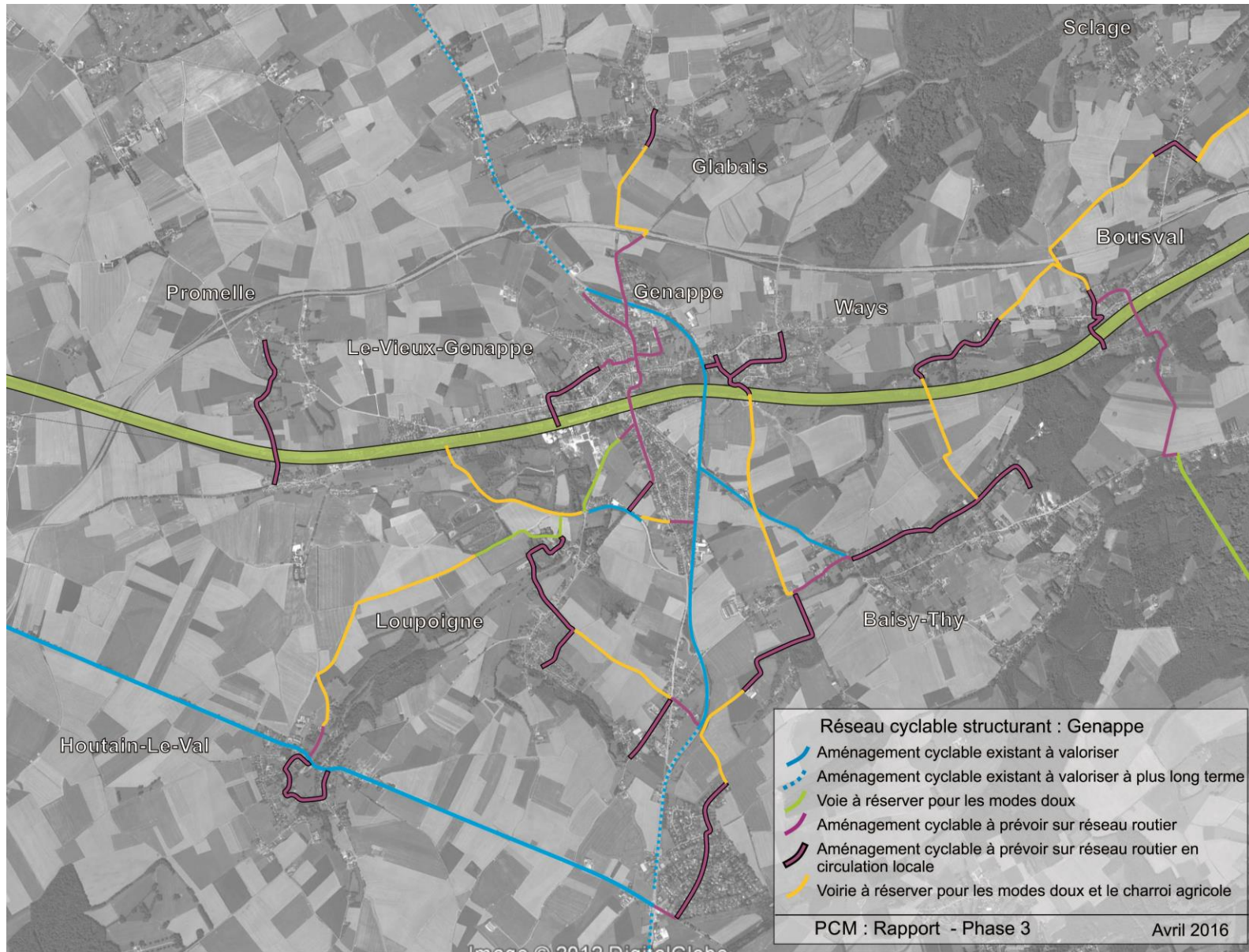
## Le réseau cyclable communal

---

*Voir chapitre 6 du rapport phase 3 et la carte réseau cyclable (en annexe)*

Les éléments suivant sont à mettre en évidence :

- **zone agglomérée = modération des vitesses.** Les vélos doivent avoir à terme leur place partout.
- Il est important de **valoriser le RAVeL** qui est la colonne vertébrale du réseau cyclable de Genappe et mettre en valeur notamment ses nombreux accès
- Valoriser les **liaisons cyclables structurantes sur les voiries régionales**
- De nombreuses voiries peuvent être **réservées aux modes doux et charroi agricole (F99c)** ce qui facilite nettement les déplacements cyclables
- De nombreuses liaisons empruntent également des voiries pouvant être **réservées à une circulation locale** ce qui évite tout trafic de transit et des vitesses trop élevées.



## Aménagement des F99c et voies réservées à une circulation locale

Ces voies étant normalement très peu fréquentées par des véhicules motorisés, les aménagements peuvent être très légers tant que le revêtement est praticable. L'aménagement minimum consiste en du balisage pour guider les cyclistes mais nous conseillons cependant dans un premier temps la mise en place de marquages au sol sous forme de bandes cyclables suggérés afin de renforcer la présence visuelle des cyclistes auprès des automobilistes ainsi que la lisibilité du réseau cyclable.



limiter les voiries à la **circulation locale** sauf cyclistes



Panneau F99 c

Les automobilistes sont malgré tout souvent tentés d'utiliser ces chemins pour raccourcir leur parcours ou tout simplement par habitude.

Un contrôle doit être effectué afin de dissuader les automobilistes et des aménagements sont possibles pour sécuriser

- des ralentisseurs de vitesse de type coussin berlinois pour modérer les quelques usagers motorisés
- Pour les chemins de remembrement : des aménagements plus contraignant de type potelet amovible ou barrière amovibles → laisser un libre passage d'1,20 m pour le confort des usagers doux

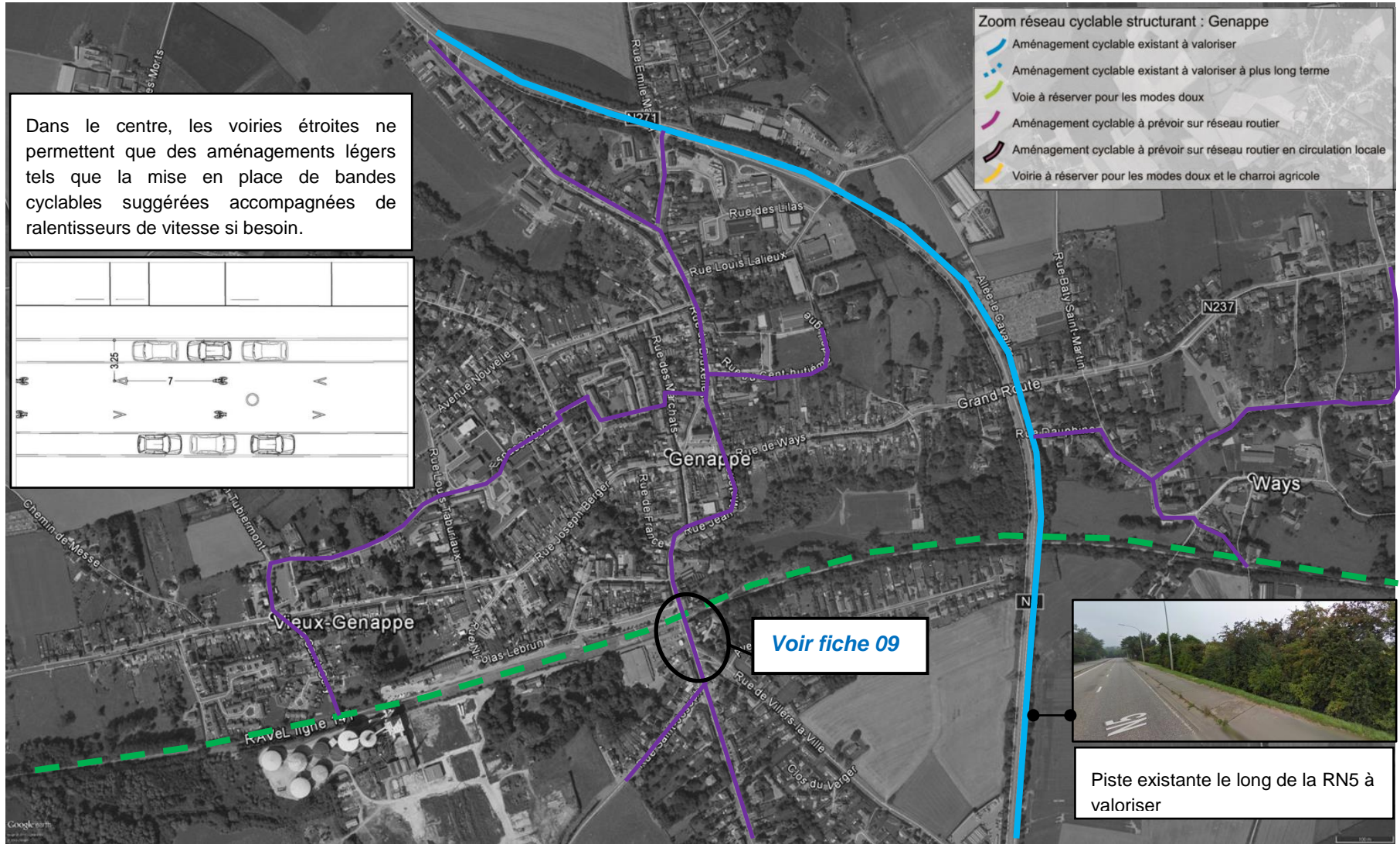


*Chemin de remembrement à Hélécine*



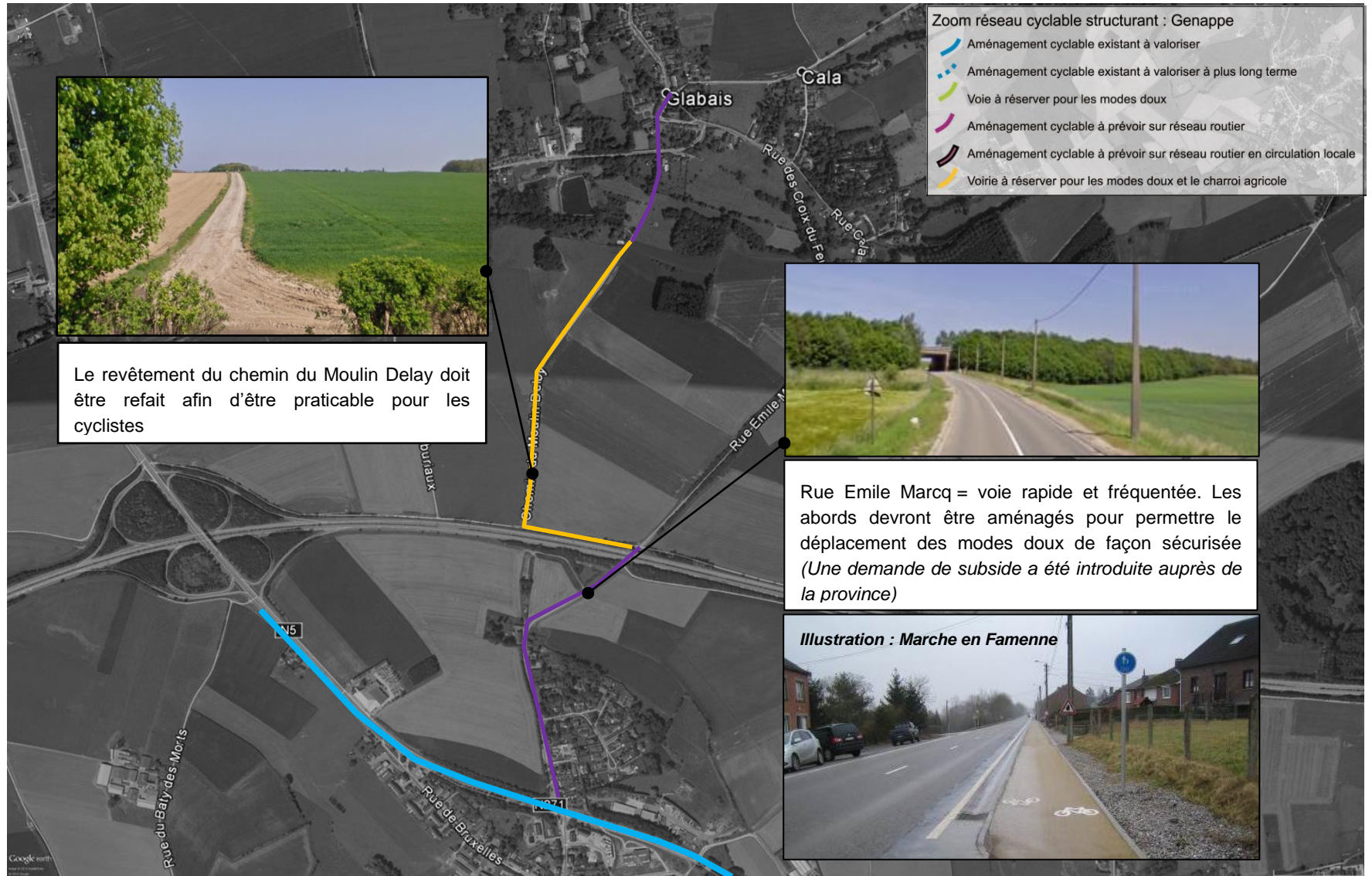
## Les liaisons cyclables

1/ Dans le centre de Genappe les liaisons structurantes permettent de rejoindre : le RAVeL, les zones commerciales, l'arrêt Rapido Bus et l'espace 2000





**2/ Liaison entre le village de Glabais et le centre de Genappe.** Le revêtement du chemin du Moulin Delay est à améliorer et la rue Emile Marcq doit être aménagée. *Voir fiche 02 pour le carrefour avec la N5*

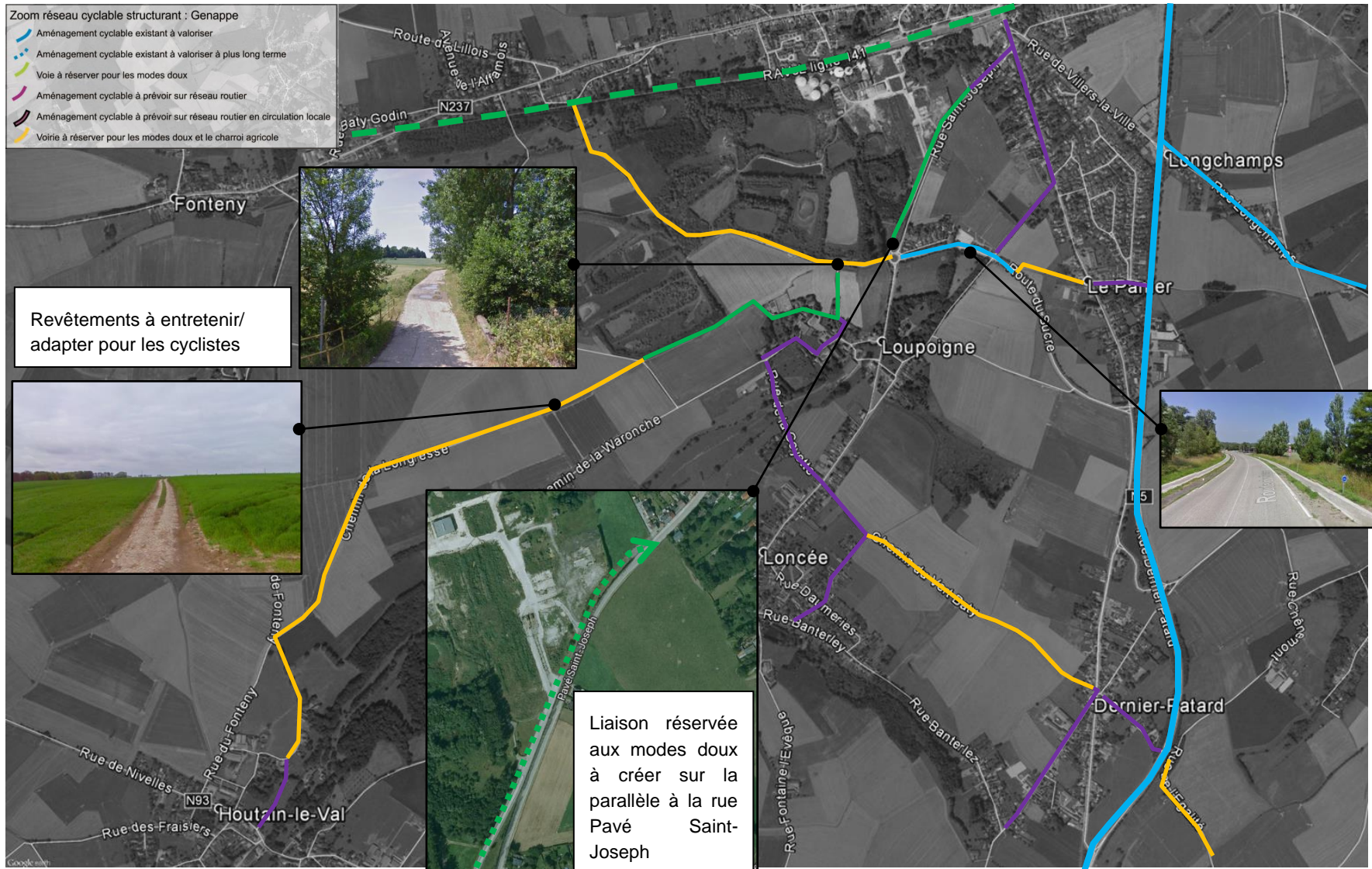




### 3/ Liaison RAVeL/ centre de Genappe → Loupoigne – Houtain-le-Val

→ Loupoigne – Houtain-le-Val  
 → Loncée - quartier Dernier-Patard

Principalement des voiries en circulation locale et des chemins en F99c





#### 4/ Liaison RAVeL – Baisy-Thy – 4 bras

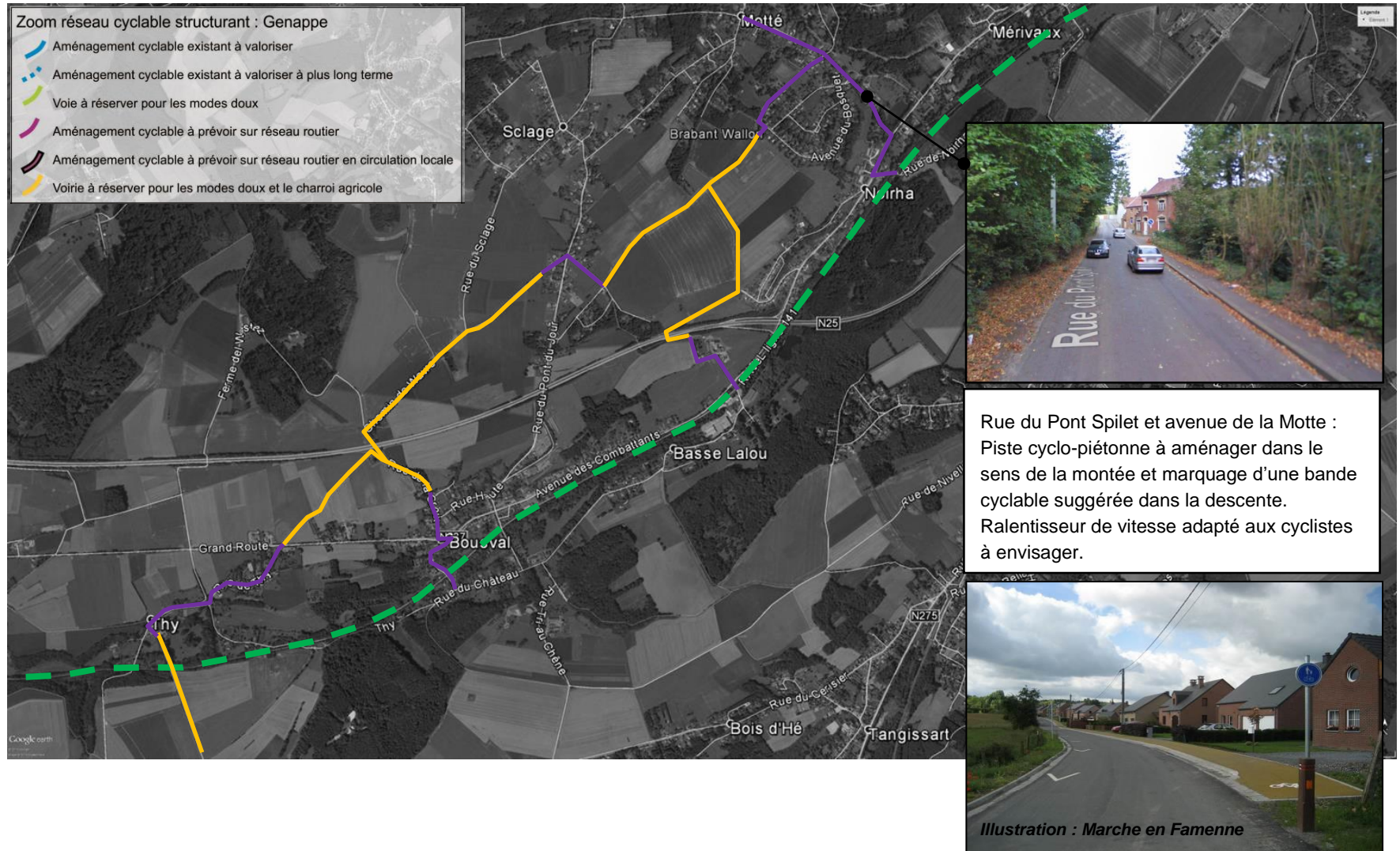






## 5/ Liaison Bousval – Noirhat – Quartier Motte

- ➔ Nombreux chemins de remembrement à aménager pour développer un maillage cyclable sur cette partie de la commune. La priorité est cependant de pouvoir relier le RAVeL qui permet de rejoindre plusieurs destinations : centre Genappe, Court-Saint-Etienne,...





## Partenaires

---

- Commune
- SPW
- Province du Brabant Wallon