



En collaboration avec

**S.A. PISSART  
VAN DER STRICHT**



**REGION WALLONNE – MET (MINISTERE WALLON DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS)**



**VILLE DE BRAINE-LE-COMTE**

## **Plan Communal de Mobilité de Braine-le-Comte**

**PHASE 3.7 : Stratégie d'aménagement et d'exploitation des carrefours**

**NOVEMBRE 2007**

**0660/JD/TA/md/at**

## LISTE DES FIGURES

### Figure n°

#### **3.7 STRATEGIE D'AMENAGEMENT ET D'EXPLOITATION DES CARREFOURS**

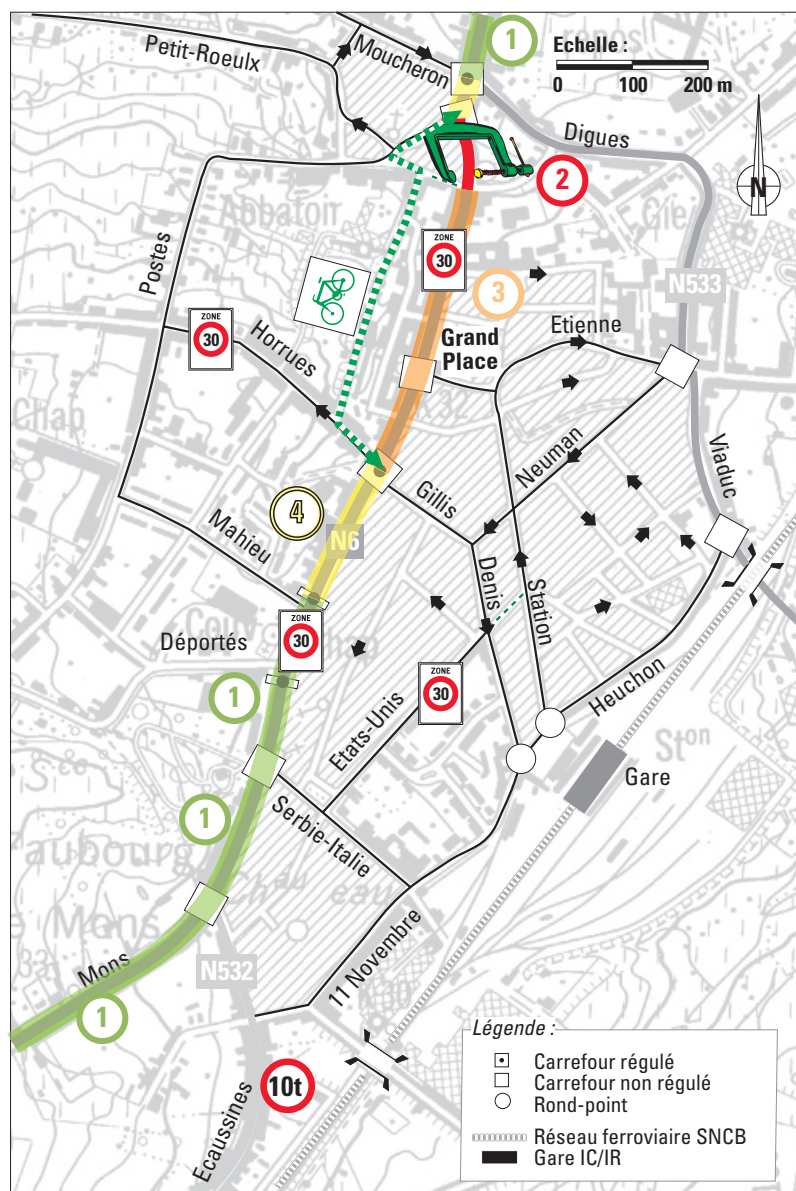
3.7.1 *Enjeux de gabarit de l'axe N6, en fonction des largeurs disponibles et des profils en travers envisageables*

3.7.2 *Éléments fixes et variables : enjeux en matière d'aménagement et d'exploitation des accès à la N6*

3.7.3 *Stratégie de régulation et de priorisation des bus sur l'axe de la N6*



## Enjeux de gabarit de l'axe N6, en fonction des largeurs disponibles et des profils en travers envisageables



**1** En aval de la rue des Dignes et en amont de la rue des Déportés, la N6 présente des largeurs généreuses (> 20 mètres), et n'est donc pas déterminante



**2** Le goulot d'étranglement entre la rue de la Vieille Chaussée et la rue de l'Eglise ne permet d'y accueillir qu'une voie par sens



► Les vélos doivent donc bénéficier d'itinéraires alternatifs



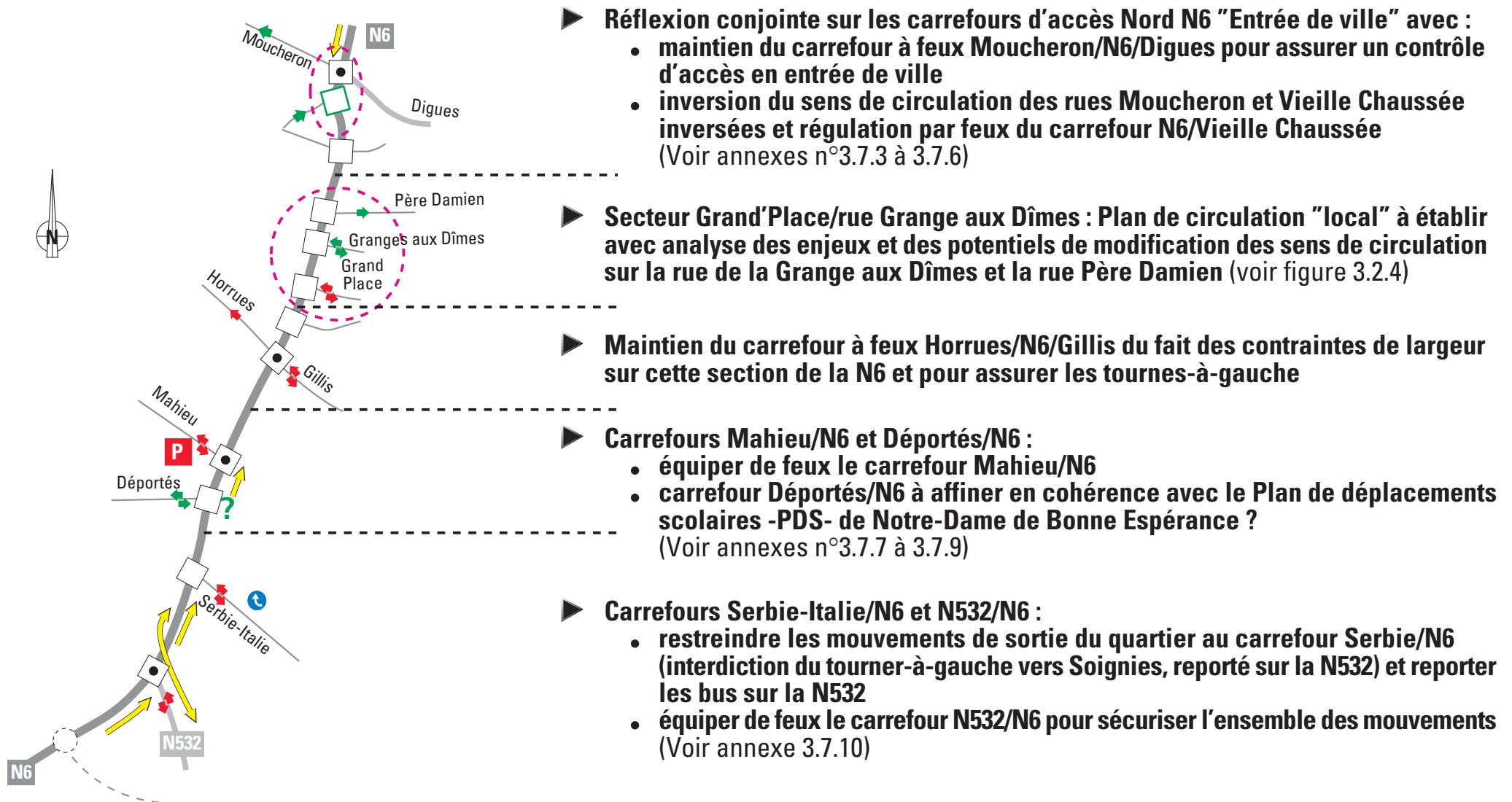
**3** En conséquence, il n'y a pas de contrainte vélo dans la section étroite rue de l'Eglise - rue Gillis où le profil actuel ne présente donc guère d'enjeux "circulation"



**4** La section moyenne entre la rue Gillis et la rue Mahieu est à affiner pour évaluer la faisabilité :

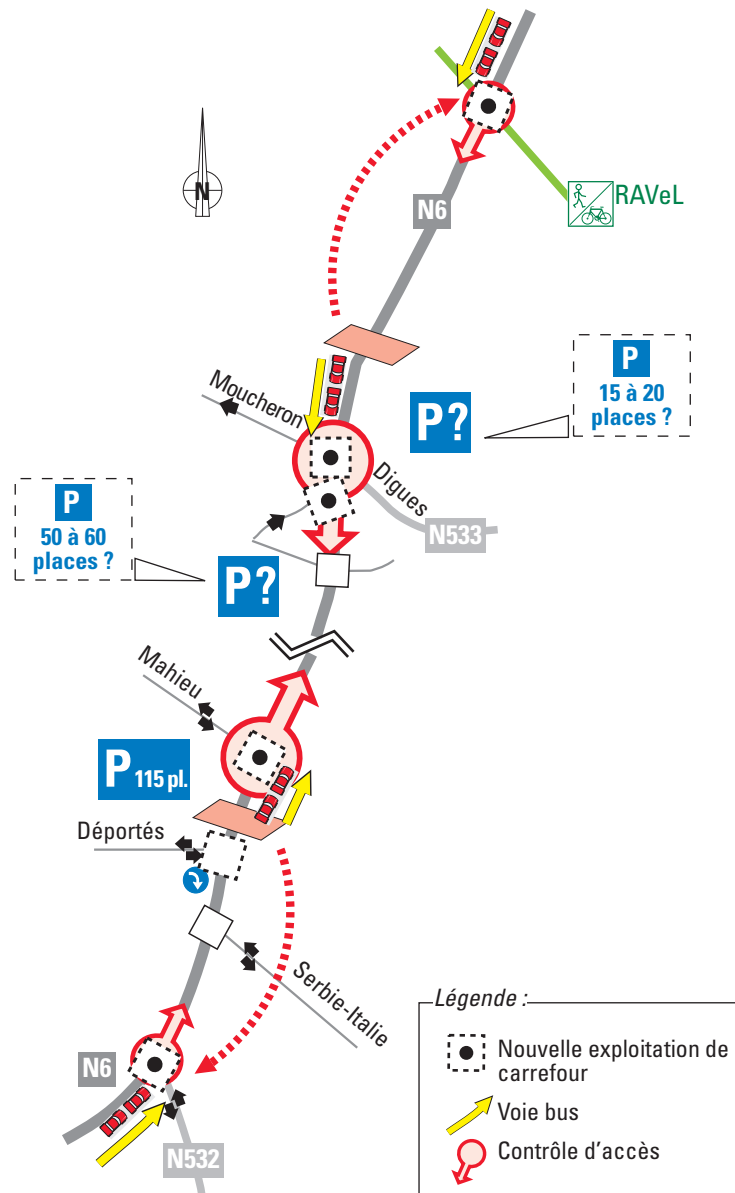
- de concilier le stationnement avec des voies cyclables
- et si possible d'y insérer une voie bus

## Eléments fixes et variables : enjeux en matière d'aménagement et d'exploitation des accès à la N6



- ▶ **Réflexion conjointe sur les carrefours d'accès Nord N6 "Entrée de ville" avec :**
  - maintien du carrefour à feux Moucheron/N6/Dignes pour assurer un contrôle d'accès en entrée de ville
  - inversion du sens de circulation des rues Moucheron et Vieille Chaussée inversées et régulation par feux du carrefour N6/Vieille Chaussée (Voir annexes n°3.7.3 à 3.7.6)
- ▶ **Secteur Grand'Place/rue Grange aux Dîmes : Plan de circulation "local" à établir avec analyse des enjeux et des potentiels de modification des sens de circulation sur la rue de la Grange aux Dîmes et la rue Père Damien (voir figure 3.2.4)**
- ▶ **Maintien du carrefour à feux Horrues/N6/Gillis du fait des contraintes de largeur sur cette section de la N6 et pour assurer les tournes-à-gauche**
- ▶ **Carrefours Mahieu/N6 et Déportés/N6 :**
  - équiper de feux le carrefour Mahieu/N6
  - carrefour Déportés/N6 à affiner en cohérence avec le Plan de déplacements scolaires -PDS- de Notre-Dame de Bonne Espérance ? (Voir annexes n°3.7.7 à 3.7.9)
- ▶ **Carrefours Serbie-Italie/N6 et N532/N6 :**
  - restreindre les mouvements de sortie du quartier au carrefour Serbie/N6 (interdiction du tourner-à-gauche vers Soignies, reporté sur la N532) et reporter les bus sur la N532
  - équiper de feux le carrefour N532/N6 pour sécuriser l'ensemble des mouvements (Voir annexe 3.7.10)

# Stratégie de régulation et de priorisation des bus sur l'axe de la N6



► La mise en place de feux permet de sécuriser les mouvements, car, vu l'ampleur du trafic, l'exploitation actuelle (perte de priorité) **n'assure pas cette sécurité** (pour rappel, les largeurs disponibles de maximum 21 m ne permettent pas d'insérer des rond-points de minimum 34 m de diamètre)

► Les perspectives d'évolution du trafic à court terme montrent que les charges sur la N6 resteront importantes, il est donc **indispensable d'instaurer des contrôles d'accès** (voir annexe 3.1.6), rendus possibles par la mise en place de feux :

- deux contrôles d'accès principaux aux carrefours N6/N533 et N6/rue Mahieu, qui "protègent" l'hypercentre pour en garantir la fluidité
- dans l'absolu, il faudrait des voies bus de plus de 150 m de longueur ..., inacceptable au vu des contraintes de stationnement des riverains et des commerces
- donc la maîtrise des flux se fait en deux temps, avec 2 contrôles d'accès secondaires, en amont (aux carrefours N6/RAVeL et N6/N532), qui préservent les voies bus, si besoin, en hyperpoints

► La mise en place de feux et l'instauration des contrôles d'accès permettent de prioriser les bus :

- par l'aménagement de voies bus
- par la prise en compte des bus avec des priorités aux feux

► En compensation des places de stationnement supprimées (60 à 70 places), il est nécessaire de rechercher des parkings alternatifs et de valoriser les parkings existants