

Plan communal de mobilité de Genappe Fiches Phase 3
--

Fiche 03 : Réouverture de la ligne ferroviaire 141Figure 4 - Proposition de tracé de tram-train entre Nivelles et Wavre

Remarque : Tendre vers un temps de trajet de 6' entre les seuls arrêts Genappe et Court-St-Etienne entraîne, pour les usagers habitant entre ces 2 arrêts, de devoir utiliser la voiture pour rejoindre le point d'embarquement.

Conséquences induites :

- impact sur l'environnement
- impact sur la densité du trafic entre ces points
- problème d'accessibilité aux transports en commun pour les usagers sans automobile, un paradoxe !

Fiche 13 : Traversée de Bousval

Remarque introductive : La photo d'arrière-plan sur laquelle les auteurs de l'étude semblent développer, sinon leurs réflexions, à tout le moins leurs observations, sont obsolètes.

Elle représente l'occupation du sol telle qu'elle existait vers 2005.

Entre-temps, l'entrée du village, en venant de Court-St Etienne, a subi une vague significative de lotissements.

Situation existante

Remarques et suggestions concernant le « Plan situation actuelle Régime de vitesse »

Sur la RN237 en venant de Court-St.-Etienne, les premiers points d'arrêt du bus nommés « Bousval Etang » ne se trouvent pas en vis-à-vis. En direction de Court-St-Etienne, il se situe à **60m** au-delà de son opposé.

Pour mémoire, cette situation découle :

1. De l'aménagement, depuis la rue du Château, d'un meilleur accès au pré-Ravel et à l'avenue des Combattants.
2. Du fait que, comme erronément situé sur le plan, ce point d'arrêt se trouvait alors à un endroit d'une extrême dangerosité pour les usagers. En effet, un grillage délimitant la propriété privée d'un commerce horticole n'offrait aucun espace de recul (fuite) au cas où un véhicule circulant sur la RN 237 - à un mètre des usagers - venait à dévier légèrement de sa trajectoire.

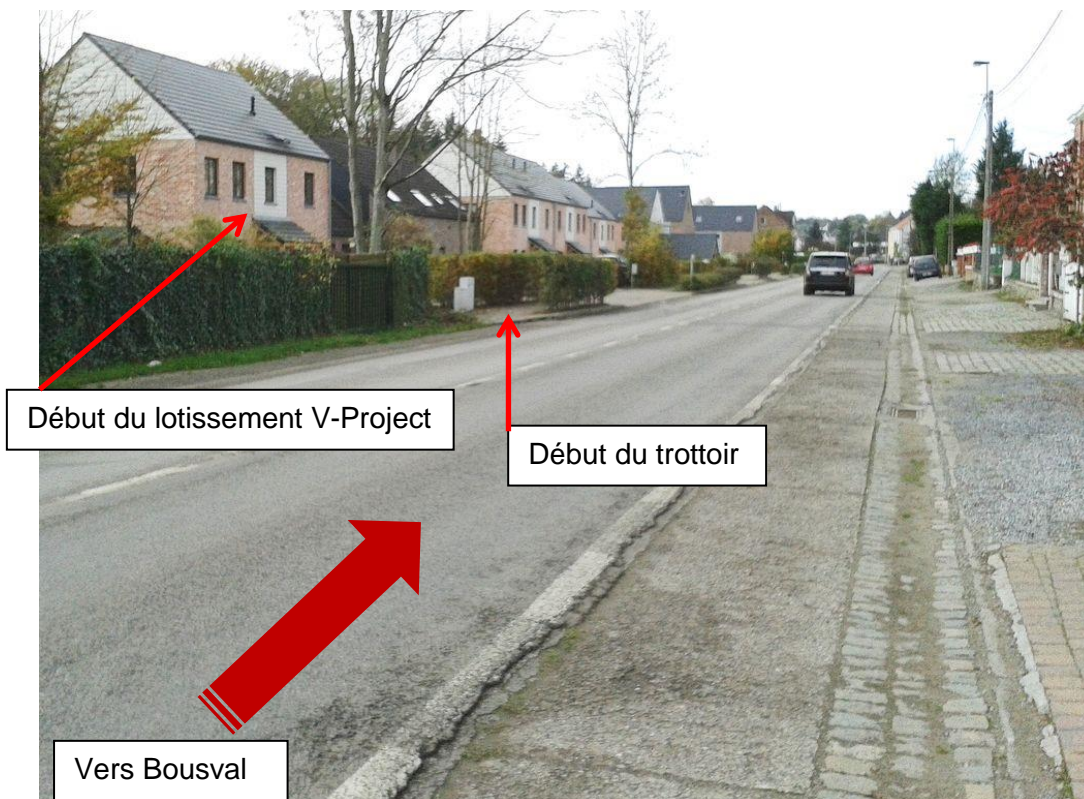
Il serait utile de corriger cette erreur et saisir l'opportunité de recommander aux autorités des aménagements additionnels de sécurité.

À titre d'exemples, un éclairage différencié et pour les usagers rejoignant le point d'arrêt en direction de Nivelles, un passage pour piétons annoncé d'une manière évidente par des panneaux A21.

Peut-être, étendre cette dernière mesure à l'ensemble des passages pour piétons en zone 70 km/h ?

Remarque concernant le « Plan situation actuelle Cheminements mode doux »

Contrairement à l'annotation, le tracé fléché en jaune (accotement cyclo piéton) en direction de Court St Etienne est clairement défini, et ce, même au-delà de la flèche. Il existe parallèlement à la voie de circulation automobile, un site propre, pavé et rehaussé, pour les piétons et les cyclistes (voir remarque introductive de la fiche 13).



Proposition d'actions

Suggestions concernant le « Plan Gestion de la vitesse »

En venant de Court St Etienne (voir également les remarques ci-dessus) :

1. un déplacement du panneau F1a « Début d'agglomération » jusqu'à la première maison du lotissement construit par VProject (voir photo ci-dessus).

En effet, à partir de cet endroit, les conducteurs perçoivent naturellement les caractéristiques d'une agglomération i.e. des maisons de chaque côté de la voirie et, sur un côté, un trottoir aménagé qui se prolonge jusqu'au cœur du village.

2. Un rétrécissement de la voirie, soit au strict minimum par le traçage d'une double ligne blanche au centre de la chaussée, soit par un aménagement de portions de plateaux surélevés comme il en existe déjà sur cette RN 237 à Cérroux-Mousty / Ottignies.

3. Un effet de porte bien marqué et ce, à défaut de bandes d'avertissements sonores, qui produiraient ici une nuisance sonore pour les riverains.

Il est un fait avéré, la longue ligne droite en venant de Court St Etienne constitue un environnement propice au maintien d'une vitesse supérieure à 50 voire même 70 km/h.

Alternativement aux propositions 2 et 3 ci-dessus, il serait intéressant d'analyser dans quelle mesure un traçage, à même le sol, de places de parking parallèles à la voirie - à l'instar de ce qui a été fait sur la même route à hauteur du traiteur Nuzzo et du funérarium

Sneessens (pourtant en zone 70 km/h) - permettrait une meilleure perception de l'agglomération et de la vitesse à respecter.

Suggestion concernant le « Plan d'action Cheminement mode doux »

S'agissant des points de liaison entre le pré-Ravel et la RN 237, j'invite à évaluer la faisabilité d'un accès sécurisé des enfants à vélo (ou à pied) se rendant à l'école Ste. Marie via le pré-Ravel. Pour information, des parents d'enfants fréquentant cet établissement scolaire ont exprimé leur regret de ne pas disposer d'un accès plus sûr que l'avenue des Combattants.

Deux possibilités :

1. une servitude sur un passage privé existant dans la rue du Grand Arbre.



2. établir une nouvelle servitude sur une assiette à réaliser au niveau d'un fond de jardin bordant le pré-Ravel entre la rue du Grand Arbre et la rue de la Forge.



Commentaires et suggestions concernant « Coté Place de Bousval »

Votre recommandation : « Cheminement piéton continu d'un bout à l'autre du village. »

Pour compléter cette recommandation d'une extrême concision par rapport aux enjeux de partage rationnel de cet espace public, je saisis l'occasion de rappeler le temps, l'énergie et l'argent déjà consacrés à ce dossier.

Soyez convaincus que l'endroit constitue un verrou essentiel pour initier une véritable stratégie d'améliorations et de sécurisation de l'artère principale tant en amont qu'en aval de cette place presque au cœur du village.

Il serait souhaitable que les autorités communales soient sensibilisées à l'espoir que fondent les villageois dans un aménagement créatif et intelligent du lieu.

Pour mémoire :

- en 2008, identification déjà d'un besoin prioritaire d'aménagement (Fiche Projet n° 3) et ce, par tous les membres ayant participé aux « Ateliers territoriaux du Contrat d'Avenir Local »,
- en 2011/2012, groupe de travail « Aménagement de la Place de la Gare » de la Commission Consultative du Développement Durable,
- en 2012 réunions initiées par les autorités communales avec les riverains de la place, l'association les Amis de Bousval, le SPW en charge de la RN 237 et le bureau d'études Concept S.A.

Sur la base de la dernière esquisse proposée par le bureau d'étude Concept S.A. et discutée lors de la réunion plénière du 1/08/2012, vous trouverez en annexe, une autre esquisse basée sur la précédente mais en y intégrant différentes suggestions. Elles sont à mettre en perspective avec la proposition reprise en alternative au plan de gestion de la vitesse ci-dessus.

Comme dernière remarque je me permets de vous exprimer mon inquiétude en observant que la fiche prioritaire d'aménagement de la place de la Gare du CAL prévoyait, un horizon de réalisation de 3 à 4 ans (de préférence concomitamment avec la réfection de la salle Omnisport Georges Gossiaux) soit, une fin des travaux au plus tard en 2012.

Le Plan communal de mobilité propose, dans sa mouture actuelle, un horizon de minimum 5 et maximum 12 ans, ce qui nous mènerait à 2020 – 2027...