



Plan Inter-communal de Mobilité Florennes – Gerpennes - Walcourt

Phase 3

Rapport final

Propositions

Commune de WALCOURT

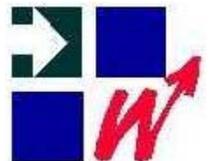
Mars 2007



agora



vo
THE REVEALING AGENCY



PROPOSITIONS

PROPOSITIONS

SOMMAIRE

1	HIERARCHISATION.....	5	3.1.1	Aménagement de la rue de la Station.....	40
1.1	Proposition d'intervention en voirie à Walcourt	6	3.1.2	Aménagement d'un cheminement entre Pry et Walcourt au niveau du GB.	41
1.2	La création d'un nouvel accès au centre ville de Walcourt.....	6	3.1.3	Sécurisation des traversées de la N5	42
1.2	La création d'un nouvel accès au centre ville de Walcourt.....	7	3.1.4	Aménagement d'un cheminement piéton depuis la gare vers le pôle sportif et le parking de l'allée du 125e Régiment d'Infanterie 44	
1.3	Mise en valeur paysagère du parking sur la Grande Place	10	3.1.5	Aménagement de la rue de la Montagne	45
1.4	La sécurisation de la N 978, Route des Barrages	11	3.1.6	Sécurisation des déplacements piétons.....	46
1.5	Sécurisation du carrefour: Route des Barrages / Rue de la Forge / Rue du Paucas	16	3.2	Sécurisation urgente des écoles: école libre de Yves Gomezée, école Saint Roch à Chastres, les écoles de Thy-le-Château, l'école de Fraire 48	
1.6	Sécurisation des carrefour N978 / Rue de Gerlimpont et N978 / Rue de la Tannerie.....	18			
1.7	Organisation de la traversée de Chastrès	20			
1.8	Sécurisation de l'accès au zoning Chastrès	21			
2	MODES DOUX	25			
2.1	Réseau cyclable communal de Walcourt.....	27			
2.1.1	Principes de conception	27			
2.1.2	Aménagements cyclables.....	30			
2.1.3	Mise en place d'un stationnement vélo	33			
2.2	Déplacements piétons et PMR au niveau communal	34			
2.2.1	Premier objectif	34			
2.2.2	Second objectif	37			
3	ESQUISSES D'AMENAGEMENTS	39			
3.1	Esquisses d'aménagement proposées sur la commune de Walcourt.....	40			

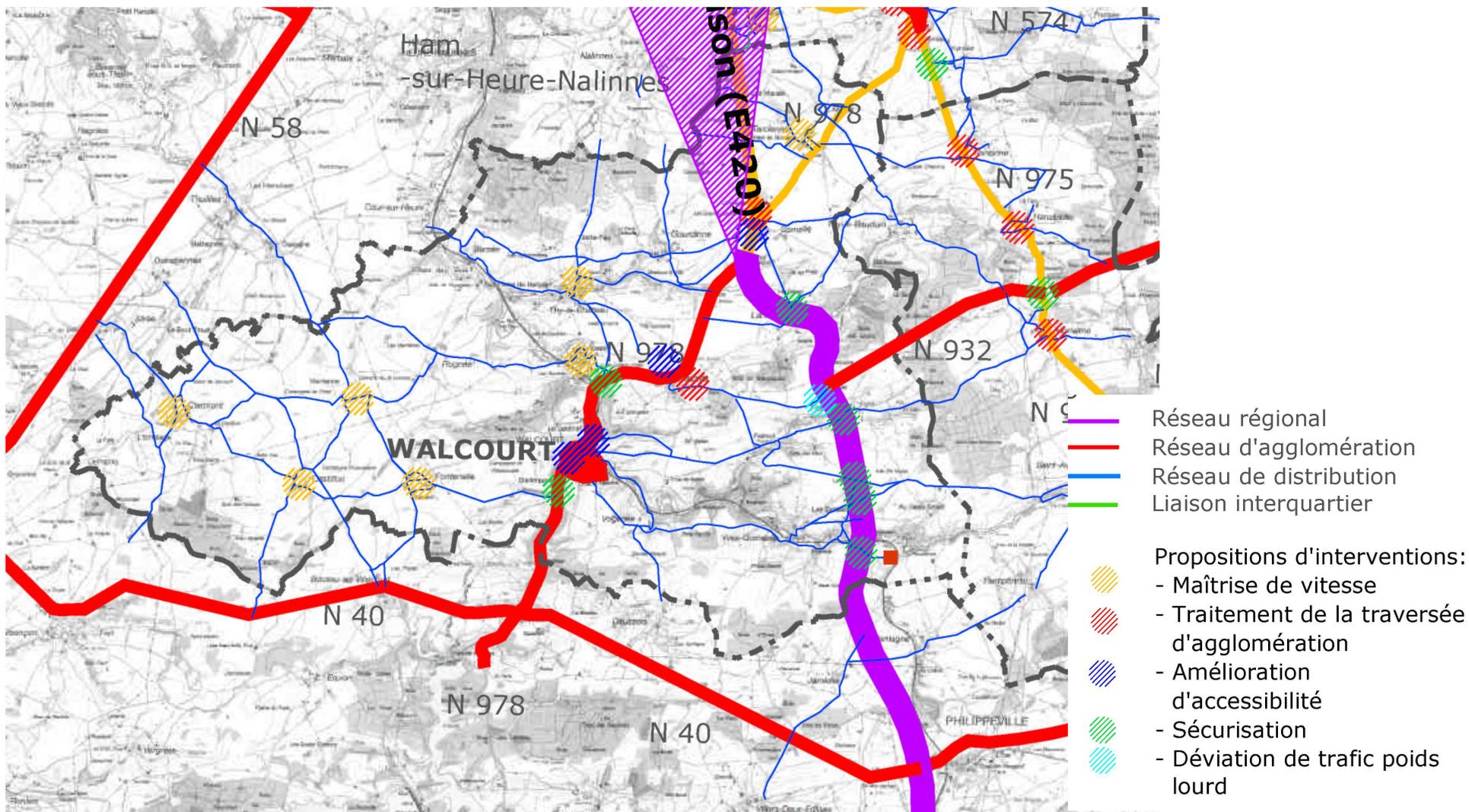
PROPOSITIONS

1 HIERARCHISATION

PROPOSITIONS

1.1 Proposition d'intervention en voirie à Walcourt

L'ensemble des interventions en voirie sur le territoire de Walcourt est indiqué ci-dessous :



PROPOSITIONS

1.2 La création d'un nouvel accès au centre ville de Walcourt

CONTEXTE

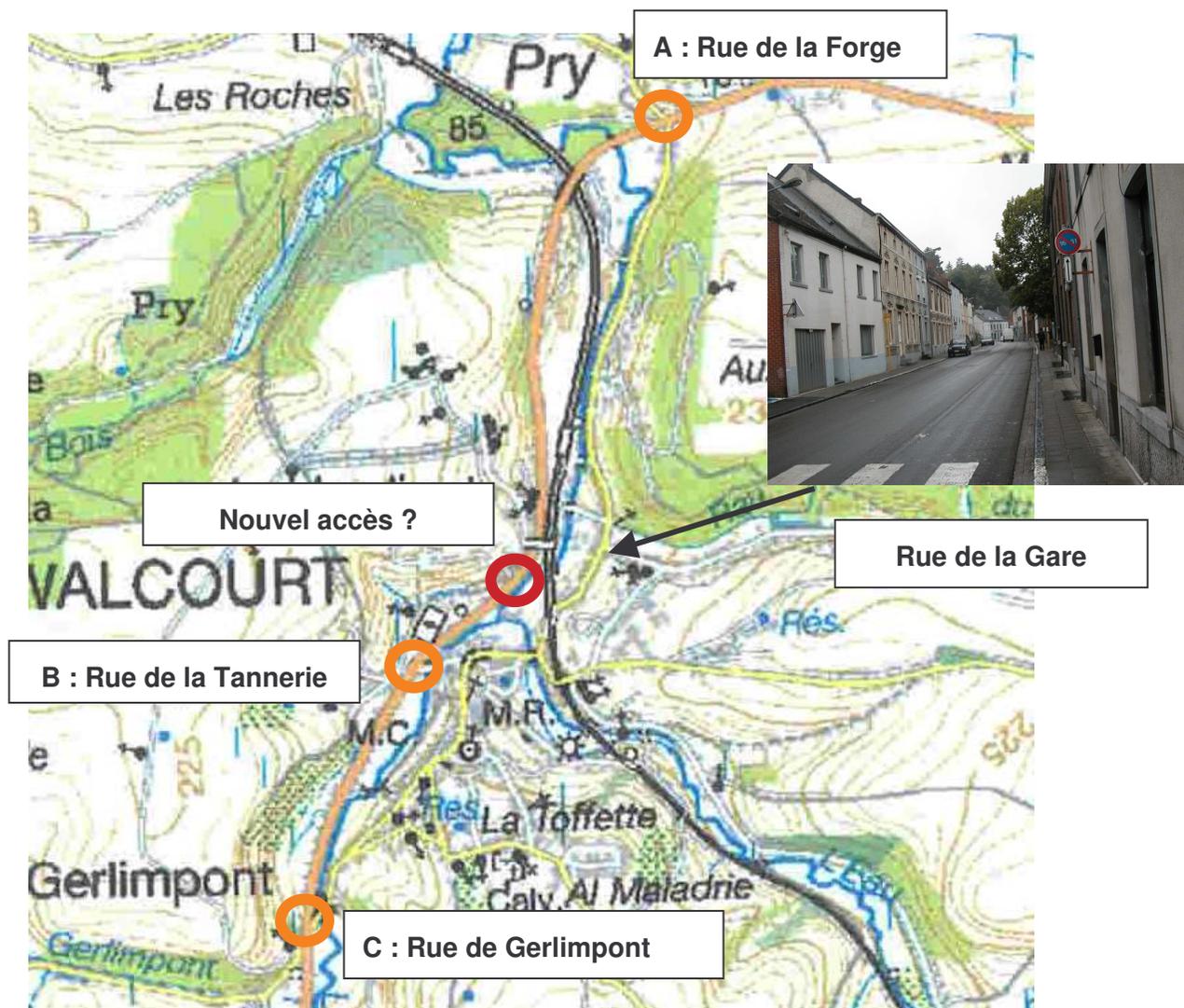
Actuellement, le centre urbain de Walcourt possède deux entrées/sortis principales (A + C) et une entrée/sortie secondaire (B) donnant accès à la route de Barrage (N978).

Avec la mise en oeuvre de la N978 en tant que contournement du centre, les voies de desserte ont été nettement soulagées. Pourtant reste un certain nombre de problèmes :

- Les trois accès ne permettent pas une liaison au réseau de distribution/agglomération sans traverser des rues résidentielles très étroites et sensibles à l'excès de vitesse
- L'insertion au niveau des carrefours avec la N978 reste difficile, surtout en sortant de la Rue de la Forge et de la rue de la Tannerie

OBJECTIFS

- Faciliter l'accès au centre ville
- Faciliter l'accès à la gare de Walcourt
- Améliorer le cadre vie dans les rues
 - Rue de la Gare
 - Rue de Notre Dame



PROPOSITIONS

DESCRIPTION DE L'ACTION

Lors du diagnostic, il fut précisé qu'une problématique essentielle ressentie est l'insécurité dans les rues d'accès au centre, qui sont densément peuplées d'une part, et très étroites d'autre part.

De plus, la commune exprime le souhait d'animer le centre ville ; aussi sur le plan commercial comme sur le plan touristique il est ressortit comme objectif du PICM au niveau intercommunal, de développer la gare de Walcourt comme pôle multimodal.

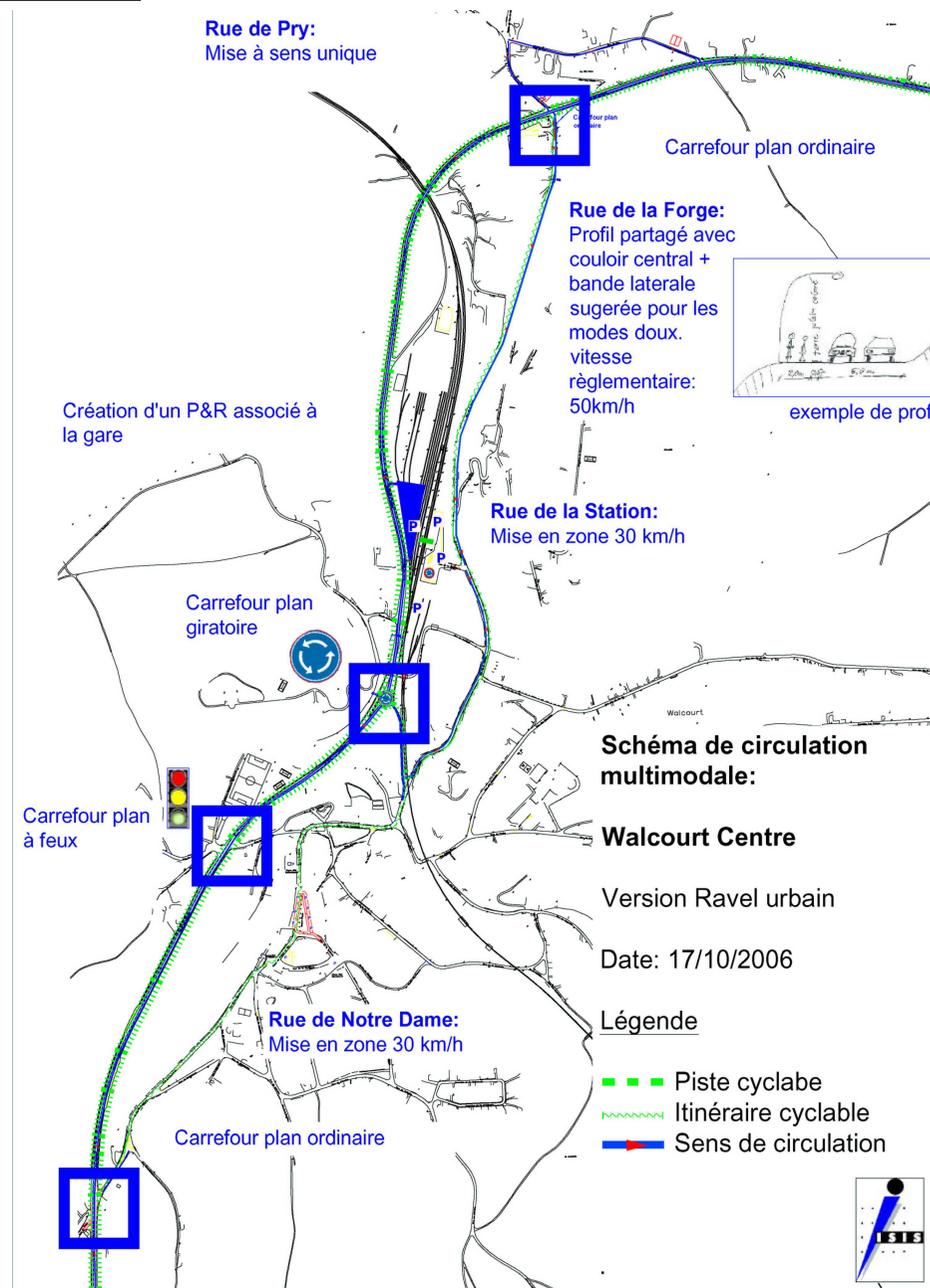
A partir de ce constat, le positionnement optimal d'un nouvel accès doit tenir compte de l'ensemble de ces sensibilités dans un schéma de circulation multimodale:

Le nouvel accès « centre » pourrait desservir le centre urbain de Walcourt et soulager de cette manière le trafic dans la rue de la Forge/ Rue de la Station et dans la rue de Notre Dame.

Sous cette condition, l'aménagement des carrefours A (Rue de la Forge/Route des Barrages) et C (Rue de Gerlimpont/ Route des Barrages) en tant que carrefours plan ordinaires sera adéquate. Notons, que l'ensemble du trafic de navetteurs rejoignant la gare de Walcourt pendant les heures de pointe sera reporté sur le nouvel accès centre.

Dès lors il sera possible d'aménager la rue de la Forge et la rue de Notre Dame en tant que rues à vocation locale. Il est envisageable d'organiser les zones 30km/h au droit des séquences densément habitées. On pourra créer dans la rue de la Forge un profil partagé avec un couloir bidirectionnel pour les véhicules et une bande latérale suggérée réservée aux modes doux. La vitesse réglementaire sera généralement de 50 km/h.

La rue de la Forge et la Rue de la Station pourront servir en tant qu'itinéraire cyclable liant le centre historique au RAVEL programmé sur la route des Barrages.



AVANTAGES DE LA SOLUTION

- Amélioration de l'accessibilité de la gare pour le navetteur arrivant en voiture ou en bus,
- Amélioration de l'accès en véhicule et en vélo au centre ville en soulageant les accès existants,
- Amélioration de l'insertion de mouvements transversaux sur la route de barrage (N978),
- Pas de changement d'itinéraire des bus,
- Amélioration du cadre vie dans les rues résidentielles Rue de la Station et Rue de Notre Dame.

INCONVENIENTS DE LA SOLUTION

- Coût de réalisation

PROPOSITIONS

Extension du Parking Relais de la gare avec un accès direct sur la N978

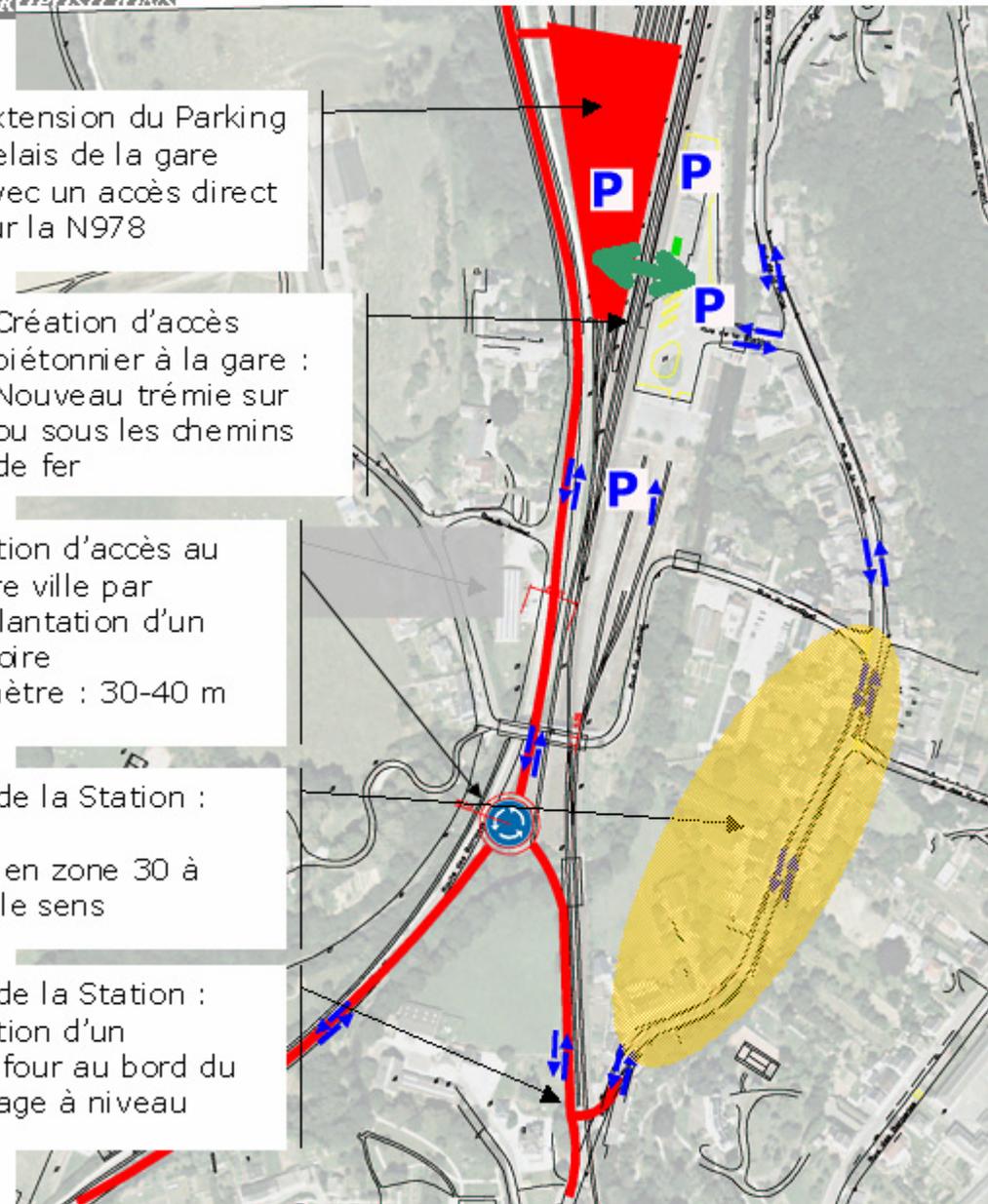
Création d'accès piétonnier à la gare : Nouveau trémie sur ou sous les chemins de fer

Création d'accès au centre ville par l'implantation d'un giratoire
Diamètre : 30-40 m

Rue de la Station :

Mise en zone 30 à double sens

Rue de la Station :
Création d'un carrefour au bord du passage à niveau



PROPOSITIONS

1.3 Mise en valeur paysagère du parking sur la Grande Place

CONTEXTE

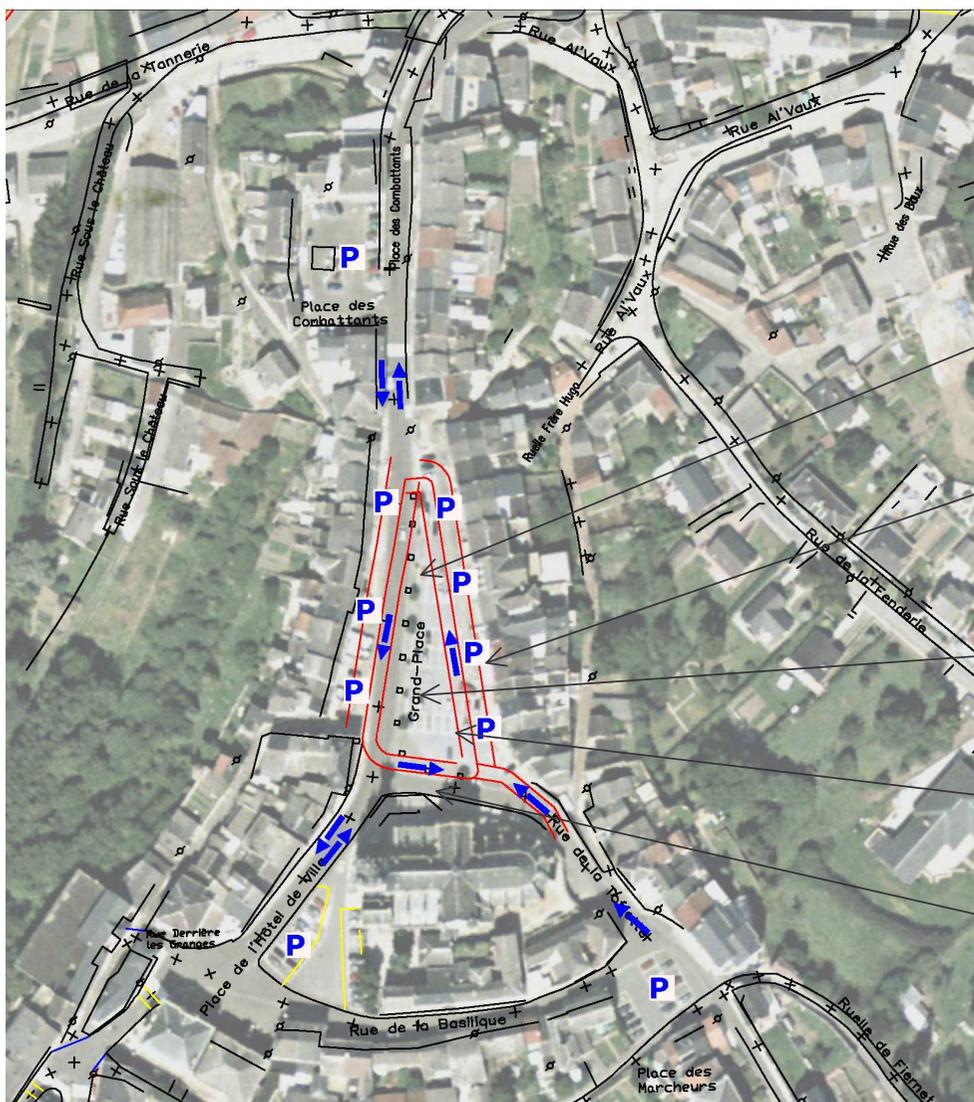
Le parking sur la Grande Place est bien utilisé et atteint rarement la saturation en conditions normales.

OBJECTIFS

La commune de Walcourt cherche à améliorer son image en tant qu'attraction touristique.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Réaménager la place en créant une zone terrasse, une boucle de parking et une aire multifonction



Parking entièrement gratuit

Zones latérales de stationnement permanent en épi

Aire centrale multifonction

Circulation en boucle à sens unique

Agrandir le Parvis

1.4 La sécurisation du réseau routier

DESCRIPTION DE L'ACTION

INTRODUCTION

Des vitesses excessives s'observent, de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées de la commune de Walcourt. La simple présence de panneaux de limitation de vitesse ne suffit pas à faire respecter la réglementation en place, si l'infrastructure permet à l'automobiliste de rouler plus vite. Enfin, au-delà des problèmes de sécurité, de tels niveaux de vitesse sont également synonymes de nuisances sonores et environnementales

OBJECTIF

L'entrée d'agglomération est un espace qui demande donc un effort particulier d'aménagement pour éviter que les usagers pénétrant dans l'agglomération aient tendance à conserver ces comportements antérieurs, notamment en matière de vitesse. Il est donc nécessaire d'aménager ce que l'on nomme **des effets de porte** et **des espaces de transition** au niveau des entrées d'agglomération dans le souci de :

- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace rural à un espace urbain ;
- Inciter les automobilistes à adapter leur conduite lors de leur entrée dans un environnement urbain ;
- Améliorer le cadre de vie des riverains.

L'implantation isolée d'un aménagement spécifique au cœur d'une zone agglomérée a toutes les chances d'être inefficace.

C'est dès l'entrée dans l'entité qu'il est nécessaire d'inciter les automobilistes à changer leur comportement.

Une première « porte d'entrée » doit confirmer, dans l'espace réel, les informations fournies par les panneaux ou la modification de l'environnement.

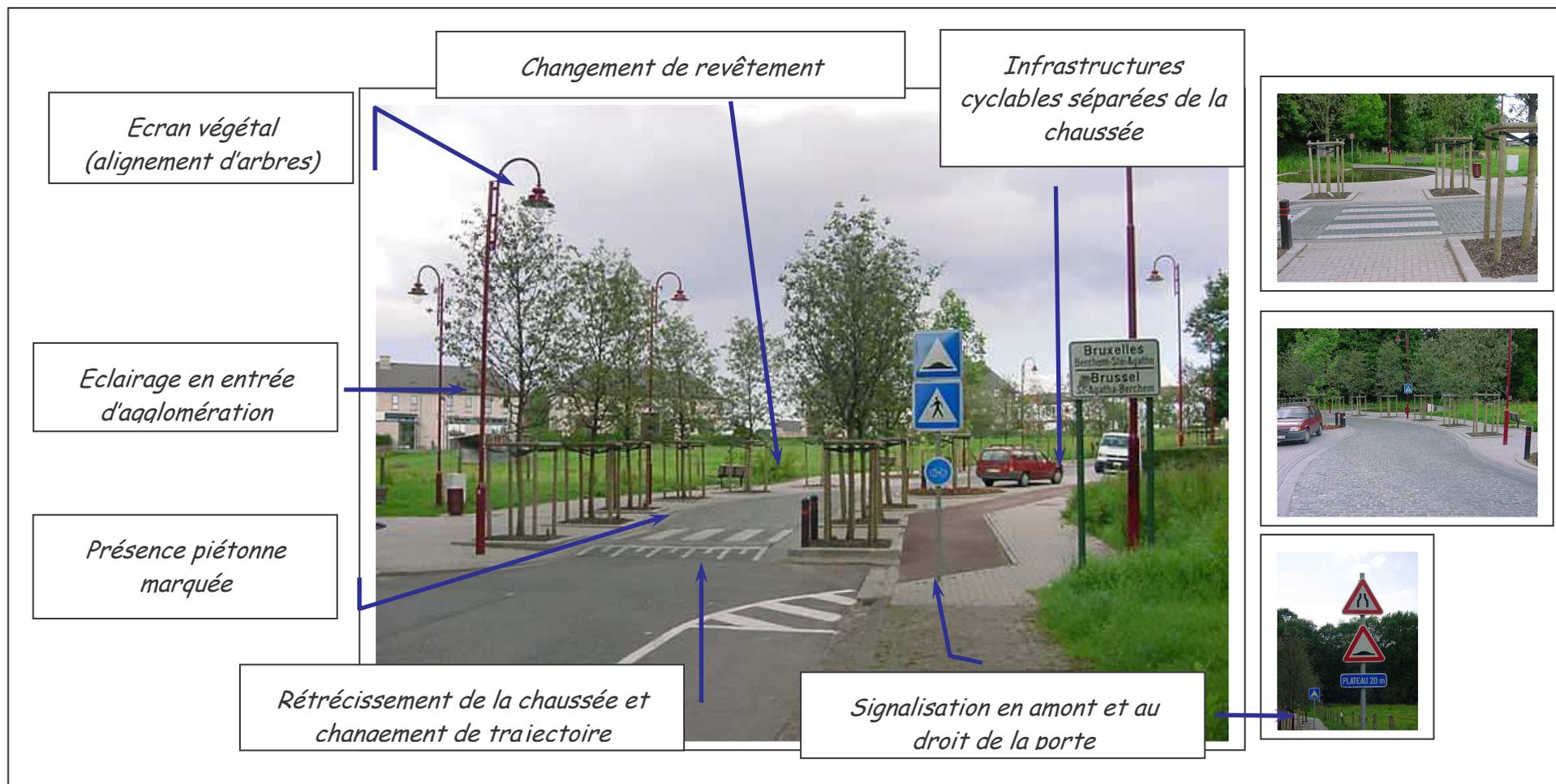
Il existe différents types d'effets de porte mais un des grands principes est de réduire la largeur de la chaussée au niveau de l'effet de porte pour attirer l'attention de l'utilisateur et l'inciter à ralentir.

L'effet de porte doit être un aménagement de la chaussée, mais aussi une modification de son environnement immédiat. Il peut prendre des formes variées :

- Chicane ou terre-plein central le long de la zone de rétrécissement ;
- Plantations ou mobilier urbain de part et d'autre de la chaussée ;
- Revêtement différencié (pavés, bitume coloré par exemple) ;
- Aménagement d'une traversée piétonne, s'il y a des flux piétons au niveau de l'effet de porte ;
- Recours à un éclairage urbain nuancé au niveau de l'effet de porte (hauteur, couleur, orientation différente) ;
- Aménagement de bandes cyclables ;
- ...

PROPOSITIONS

Exemple d'aménagement d'un effet de porte



PROPOSITIONS

En amont de cet effet de porte, il convient d'aménager également une **zone « tampon »** ou « zone de transition » entre la rase campagne et l'effet de porte. Au sein de cette zone tampon, la vitesse est limitée à 70km/h et le traitement de l'espace diffère de celui existant en rase campagne en terme de signalisation verticale et d'aménagement de voirie (présence d'accotements en dur, de bordures, d'alignement, d'éclairage).

L'association « effet de porte + espace de transition » est un aménagement qu'il est souhaitable de réaliser sur les axes de la N978.



*Exemples de zone de transition
entre l'espace urbain et l'espace rural.*

PROPOSITIONS

PROPOSITIONS

Dans les zones sensibles, les rétrécissements d'axe ne sont pas suffisants, particulièrement aux heures creuses et aux périodes nocturnes où les lignes droites trop « tentantes » génèrent toujours des vitesses qui ne respectent pas l'environnement ambiant. Dès lors, il est nécessaire de créer des points singuliers de ralentissement dont le représentant le plus usité est le rond-point de taille limitée:

- mini-giratoire (18m < diamètre <24 m.) ou
- giratoire compact (22< diamètre < 35)

Les petits giratoires bénéficient d'avantages intéressants pour les zones urbaines et aux interfaces entre le réseau de desserte et le réseau d'agglomération:

- réduction de vitesse importante à toutes les périodes de la journée
- emprise au sol réduite (pas besoin de bande de tourne-à-gauche)
- demi – tour possible
- diminution des largeurs aux traversées
- peu de maintenance nécessaire

Enfin, la démarche de modération de la vitesse s'inscrit avant tout dans une démarche « paysagère » qui s'appuie sur les particularités des sites traversés et sur la qualité de l'aménagement mis en place.



PROPOSITIONS

**1.5 Sécurisation du carrefour:
Route des Barrages / Rue de la Forge / Rue du
Paucras**

CONTEXTE

Des vitesses élevées s observent, de manière récurrente au droit des différentes entrées des zones urbanisées sur la N 978. La limitation de vitesse à 70 km/h par panneau ne suffit pas à faire ralentir suffisamment l'automobiliste, en sachant que la rectitude du tronçon et sa pente incitent plutôt à la vitesse.



OBJECTIF

Sécuriser l'accès vers Thy-le-Château et vers Walcourt Centre

Cf. illustration carte page suivante

DESCRIPTION DE L'ACTION

Une alternative à la création d'un nouvel accès au centre de Walcourt (Cf. 1.2) est de sécuriser l'accès nord entre la rue de la Forge et la route des Barrages par son réaménagement en carrefour giratoire.

La configuration de la voirie permet d'implanter un giratoire qui

- rendra le carrefour plus lisible, surtout en approche descendante la Route des Barrages
- réduira la vitesse en approche sur la N978
- facilitera la traversée des piétons et des cyclistes

Il est à noter que ce giratoire facilitera le mouvement tourne-à-gauche de la N978 vers Thy-le-Château.

Afin d'éviter d'attirer du trafic de transit via Thy-le-Château, il convient de la laisser en sens unique.

En complément du giratoire, il est important de signaler qu'il est possible d'éliminer les mouvements dangereux au niveau du carrefour N978 / Rue de Pry. Nous proposons la mise en sens unique de la rue de Pry en direction de la route des Barrages. Ceci, afin de sécuriser ce carrefour, qui est caractérisé par :

- une visibilité réduite
- une vitesse réglementaire limitée à 70km/h
- un angle aigu qui favorise l'excès de vitesse dans la rue de Pry.

PROPOSITIONS

1.6 Sécurisation des carrefour N978 / Rue de Gerlimpont et N978 / Rue de la Tannerie

OBJECTIF

Sécuriser l'accès vers Walcourt Centre et vers Fontenelle

DESCRIPTION DE L'ACTION

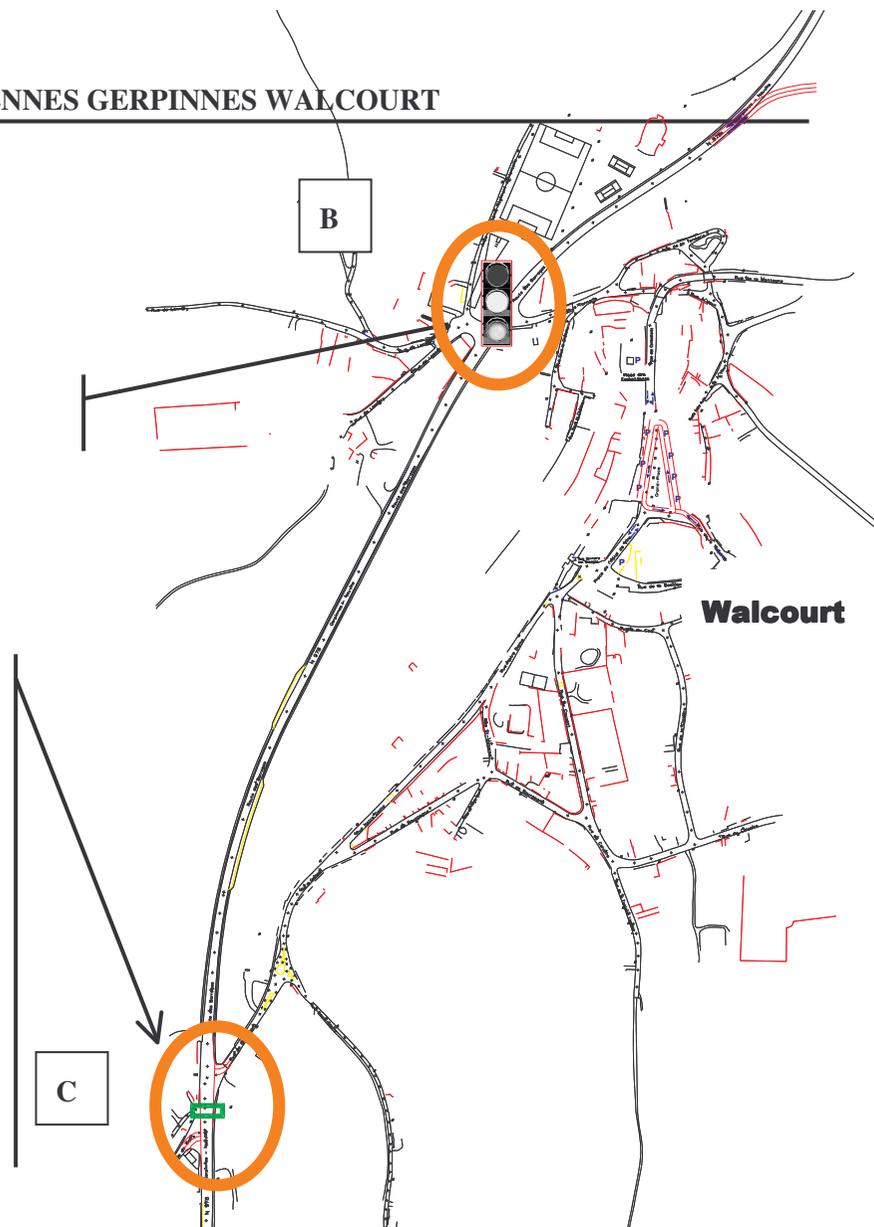
La mesure générale de sécurisation des mouvements transversaux est une limitation de vitesse réglementaire à 70 km /h.

Pour le carrefour N978 / Rue de la Tannerie (accès B), la situation de sécurité est satisfaisante. Il est recommandé de maintenir les feux tricolores. Pour le carrefour N978 / Rue de Gerlimpont (accès C), le traitement est spécifié ci-dessous :

Maintien des feux tricolores

Traitement du carrefour:

- Redresser le carrefour: Eviter les mouvements transversaux en angle aigu
- Créer une bande centrale avec des voies d'accélération pour les mouvement TAG
- Protéger la traversée des modes doux par des îlots en dur

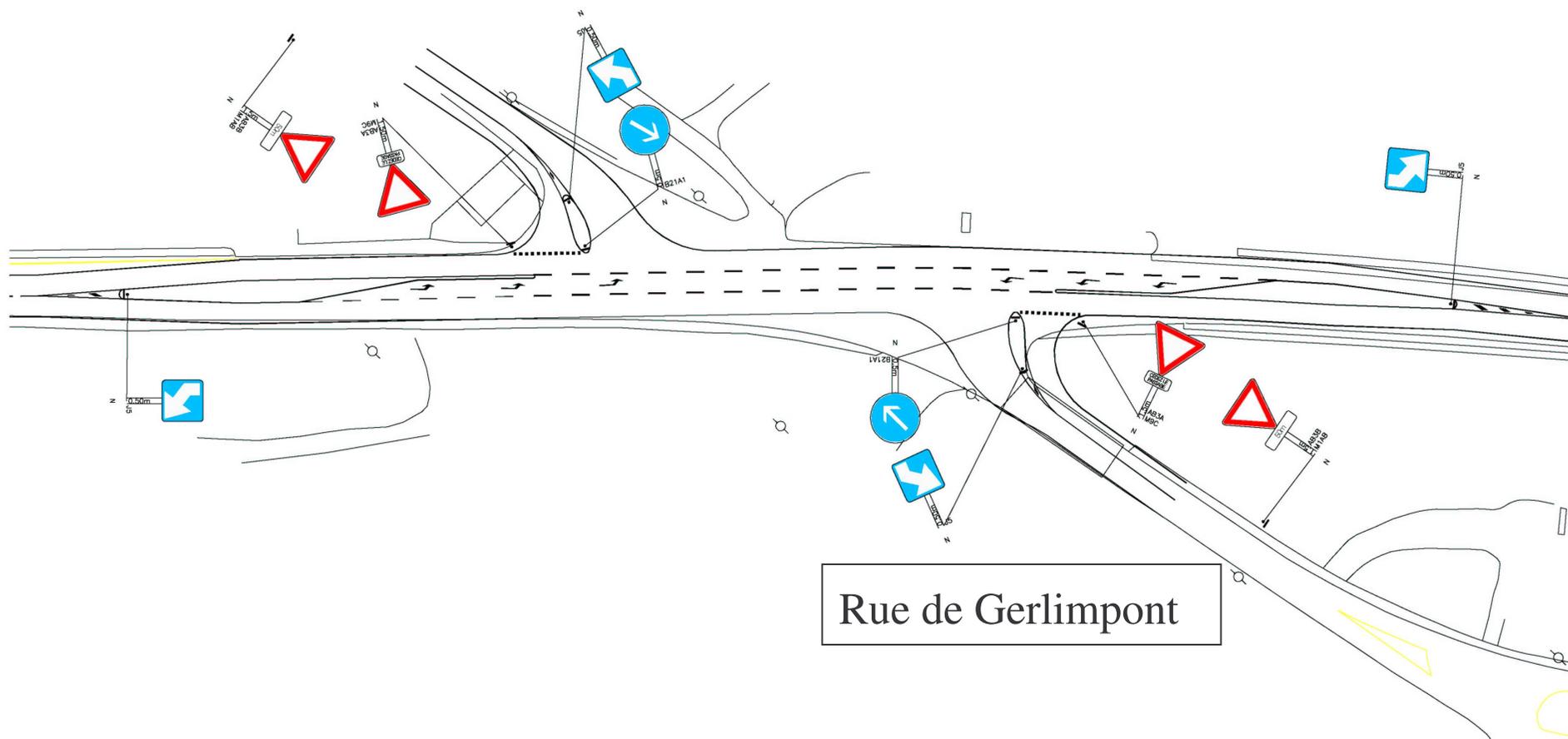


PROPOSITIONS

TRAITEMENT DU CARREFOUR ROUTE DES BARAGES/ RUE DE GERLIMPONT

Création sur chaussée existante :

- une voie spécial de tourne-à-gauche
- îlots séparateurs en saillie
- une voie d'insertion



PROPOSITIONS

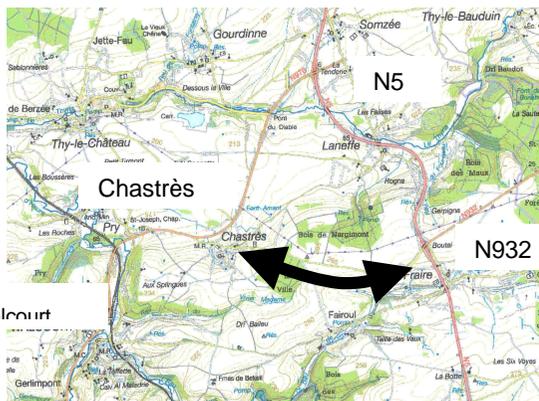
1.7 1.7 Organisation de la traversée de Chastrès

CONTEXTE

Le diagnostic a mis en évidence un trafic de transit qui circule entre Fraire (N932/N5) et la N978 en empruntant les voiries communales et en traversant le centre villageois de Chastrès.

OBJECTIF

Protéger la traversée villageoise par les poids lourds en transit entre la N932 et la N78



DESCRIPTION DE L'ACTION

Limitation du transit Poids Lourds par signalisation de police

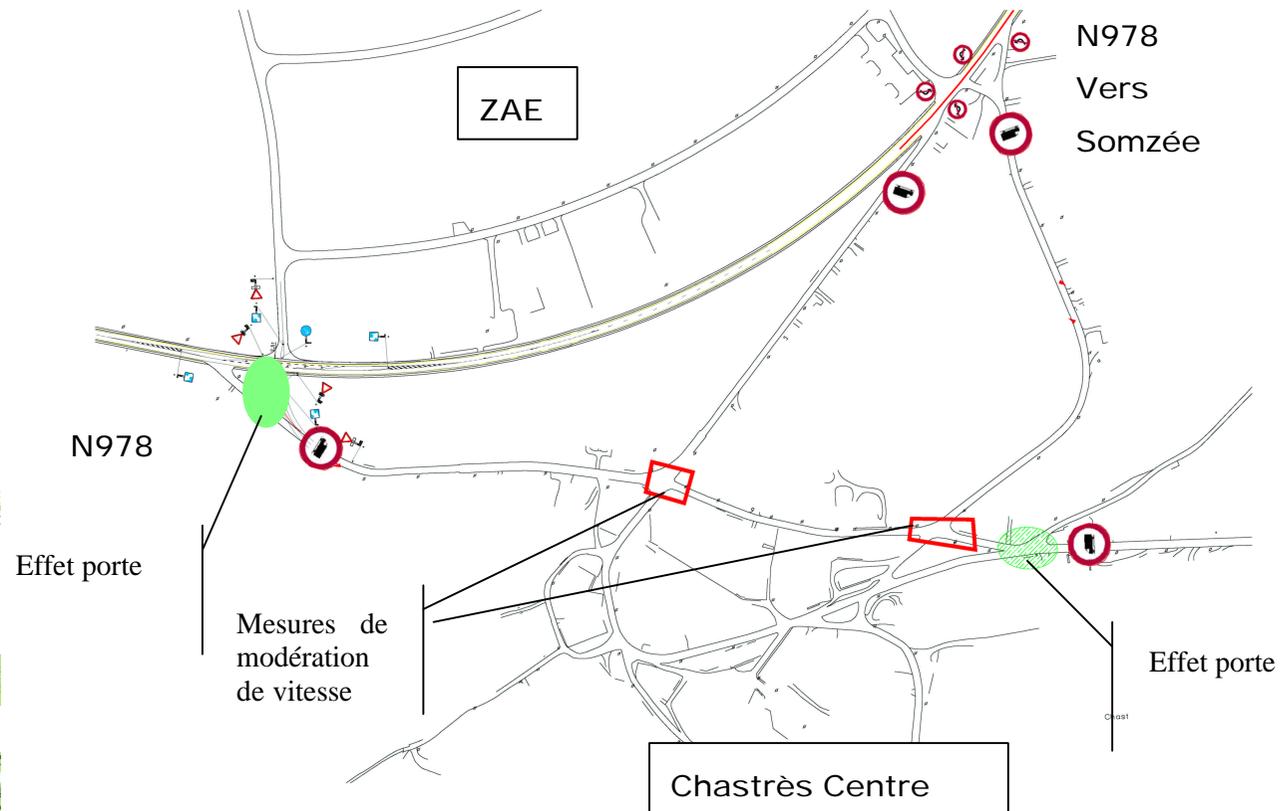
Présignalisation de police intégrée dans la signalisation de police à Fraire

Limitation du transit poids lourds
Signalisation d'interdiction en voirie communale



Sauf desserte locale

N978
Vers
Somzée



PROPOSITIONS

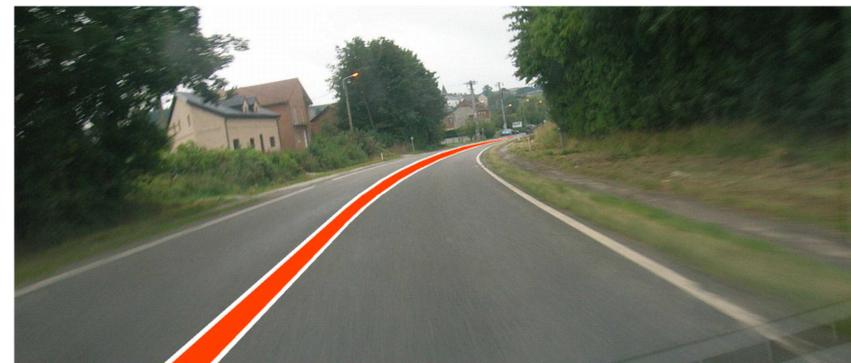
1.8 Sécurisation de l'accès au zoning Chastrès

CONTEXTE

La N978, à hauteur de Chastrès, est un point noir en terme d'accidentologie :

- Visibilité réduite dans le virage long,
- vitesse élevée,
- un grand nombre de poids lourds en entrée et sortie du zoning

sont des facteurs à prendre en compte



vue sur la N978 en direction accès nord

OBJECTIF

Sécurisation des accès au zoning Chastrès

DESCRIPTION DE L'ACTION

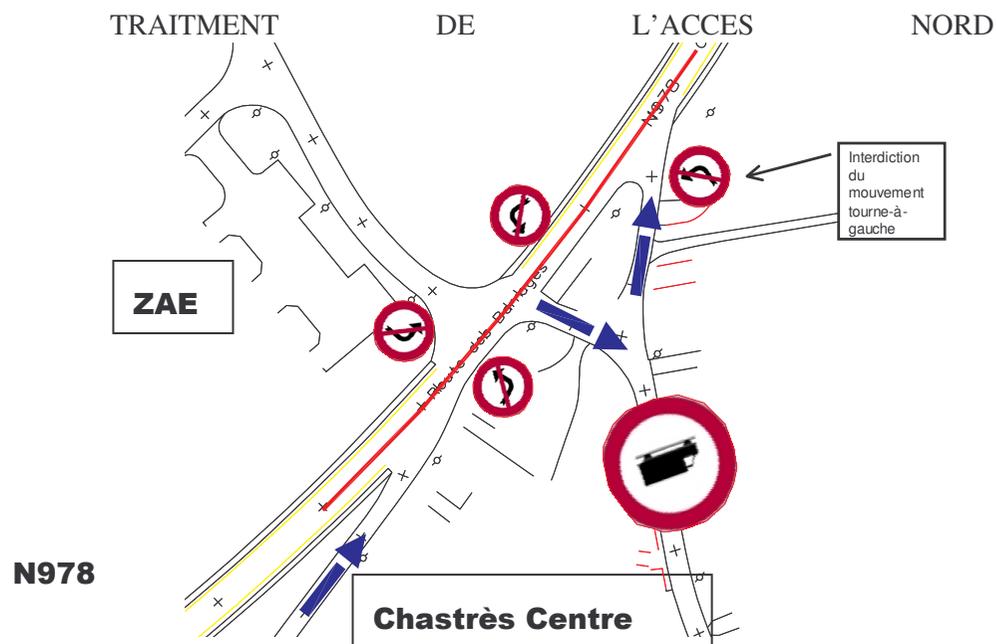
ACCES SUD

Implantation d'un grand giratoire diamètre >32m :

- Réduction de vitesse ponctuelle
- Sécurisation de l'insertion des flux transversaux
- Demi-tour possible
- Sécurisation de l'accès à Chastrès

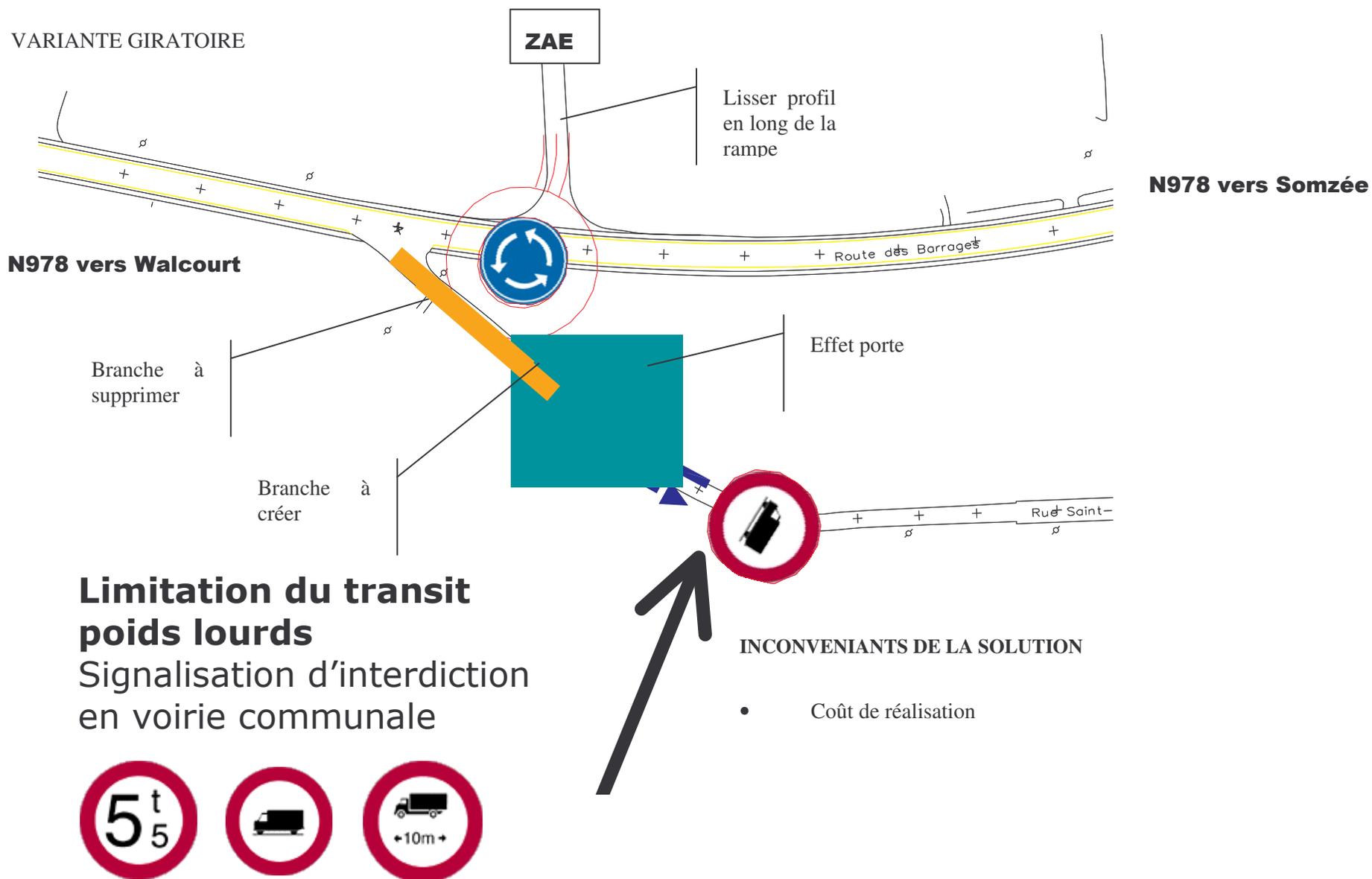
ACCES NORD

- Neutralisation d'axe colorée :
- Suppression des mouvements tourne-à-gauche



PROPOSITIONS

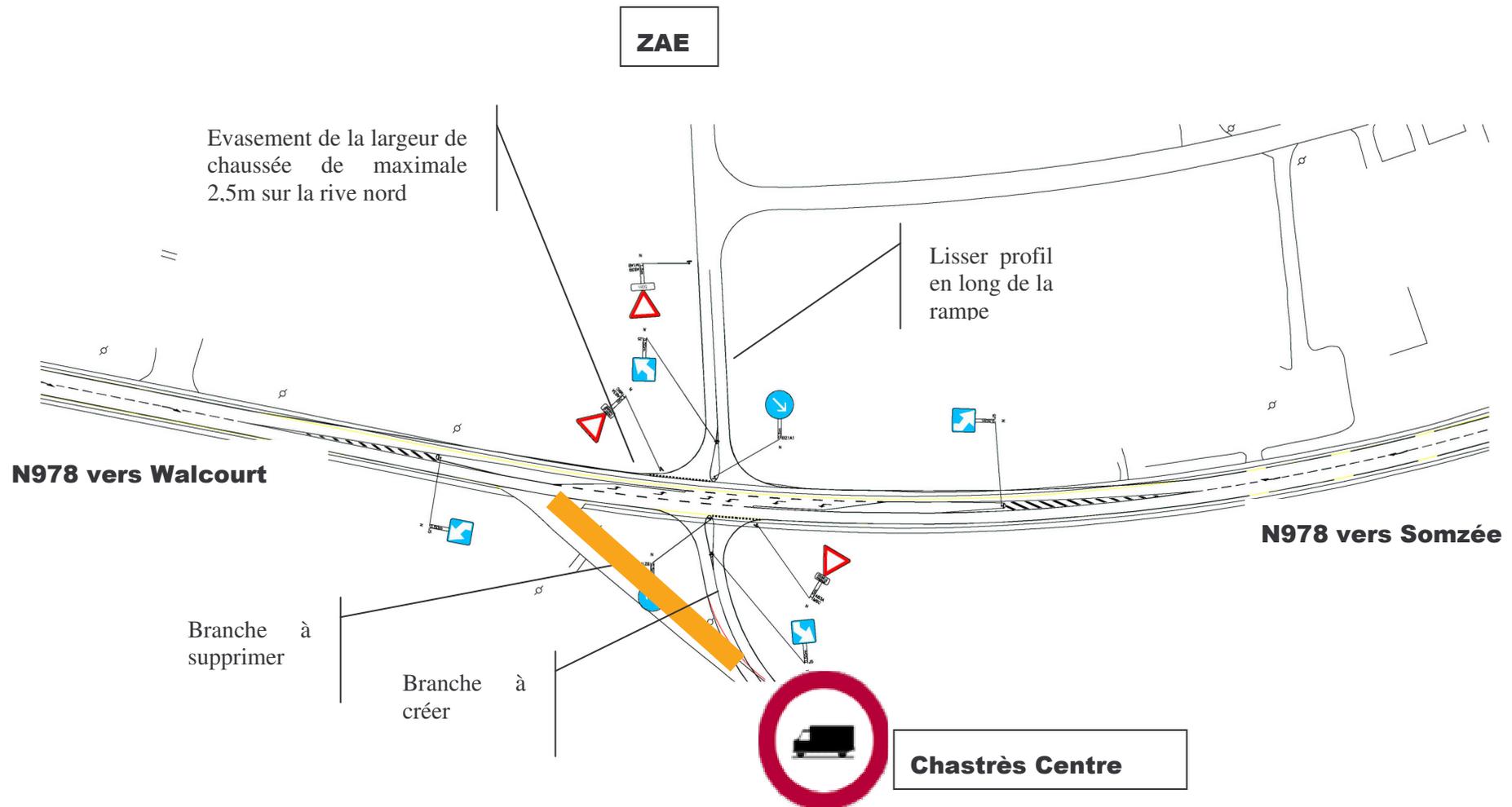
TRAITEMENT DE L'ACCES SUD DE LA ZONE D'ACTIVITE ECONOMIQUE A CHASTRES



PROPOSITIONS

TRAITEMENT DE L'ACCES SUD DE LA ZONE D'ACTIVITE
ECONOMIQUE A CHASTRES

VARIANTE CARREFOUR PLAN ORDINAIRE



PROPOSITIONS

2 MODES DOUX

PROPOSITIONS

PROPOSITIONS

2.1 Réseau cyclable communal de Walcourt

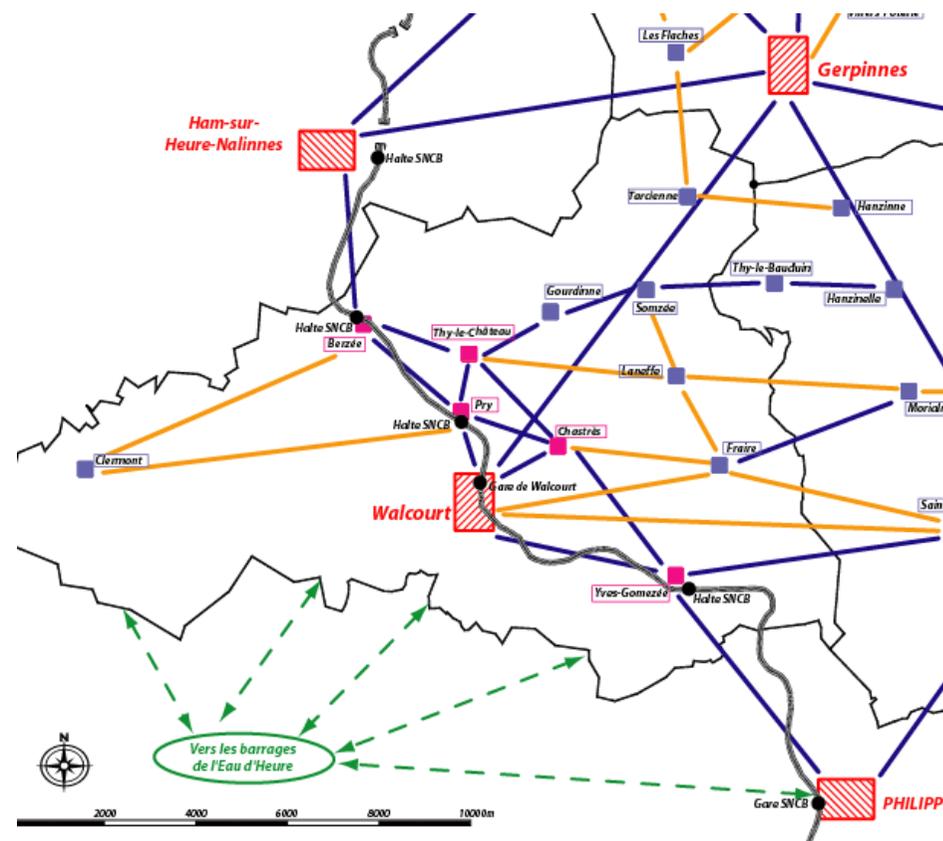
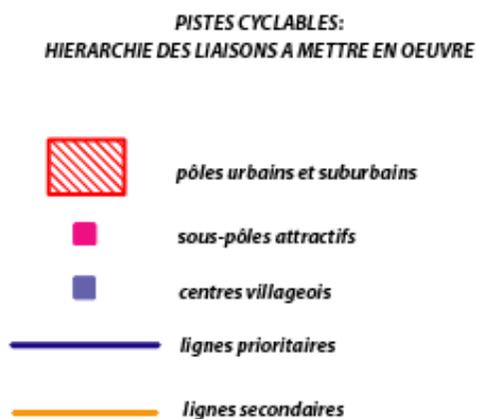
2.1.1 Principes de conception

OBJECTIF

Permettre et encourager les déplacements à vélo à travers le territoire communal sur des itinéraires commodes et sécurisants, choisis en fonction des aptitudes et desiderata des cyclistes (existants ou potentiels).

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le réseau cyclable sur le territoire de Walcourt s'appuie sur le principe de maillage suivant :



PROPOSITIONS

Les itinéraires prioritaires à développer sont les suivants :

Thy le Château / Pry via la route de Thy-le-Château

Chastrès / Pry puis Pry / Walcourt gare via la Route des Barrages

Berzée / Thy-le-Château / Gourdinne / Somzée / Laneffe

Gourdinne / Thy-le-Château / Pry via rue de la Brasserie, rue de Gourdinne

Walcourt / Thy / Somzée

Somzée / Tarcienne / Gerpennes : le parcours propose un lien direct entre Somzée et Gerpennes dans la volonté de promouvoir les déplacements scolaires.

Somzée / Thy-le-Bauduin / Hanzinne qui permettrait d'offrir des possibilités de déplacements, qui en transport en commun semblent difficilement réalisables.

Yves-Gomezée / Florennes : le parcours depuis Florennes - Saint Aubin - Hemptinne présente une topographie favorable à des déplacements cyclables quotidiens, via le pré-Ravel.

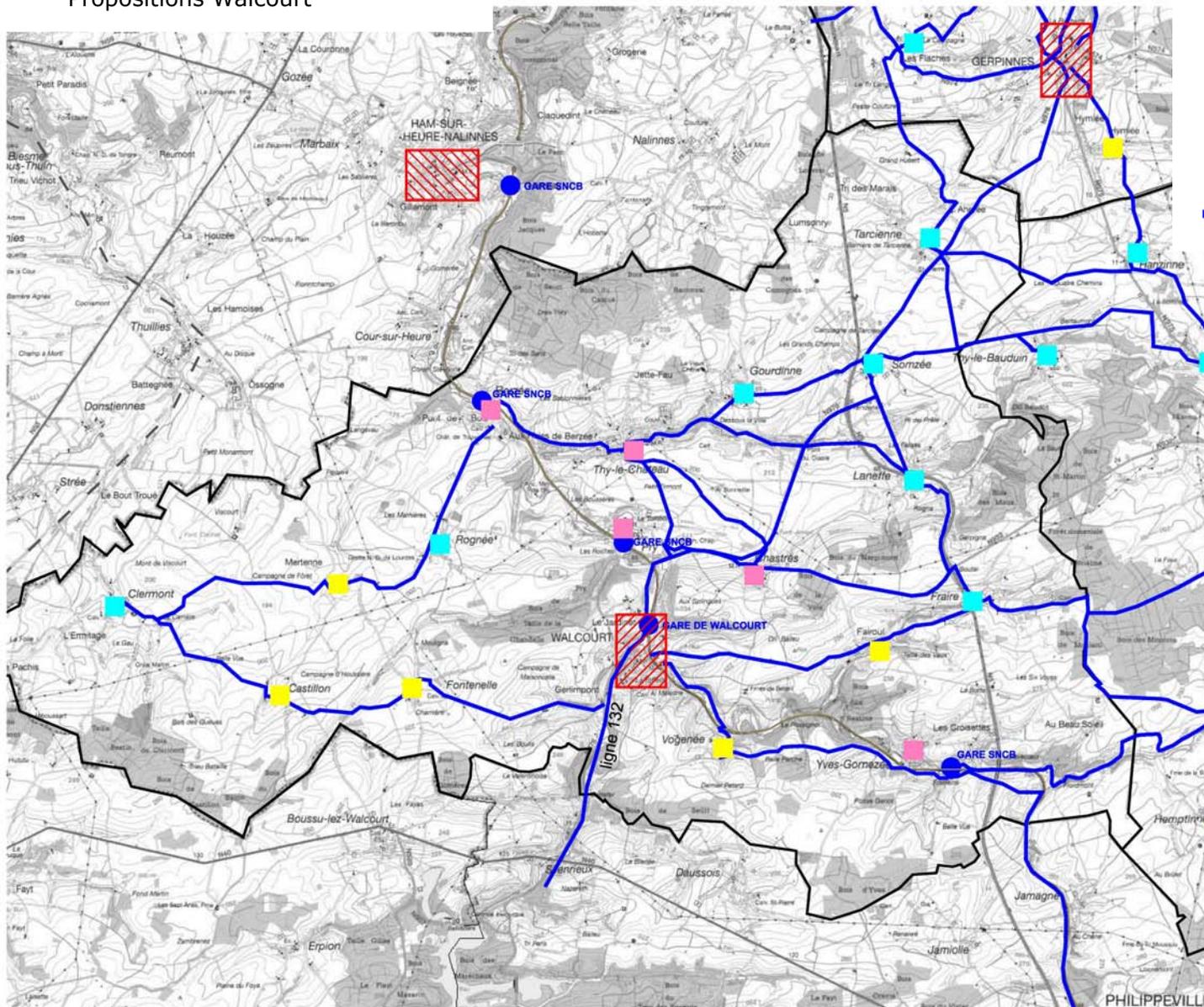
PROPOSITIONS

RESEAU COMMUNAL : PISTES CYCLABLES

Propositions Walcourt

LEGENDE

-  Pôle Urbain
-  Pôle SubUrbain
-  Pôle villageois
-  Village
-  Réseau cyclable proposé



PROPOSITIONS

DESCRIPTION DE L'ACTION

2.1.2 Aménagements cyclables

CONTEXTE

Le réseau cyclable proposé emprunte en grande partie des voiries communales. Sur ces voiries, des aménagements cyclables de type séparatif ne sont pas nécessaires. Une modération du trafic par le biais d'aménagements généraux doit en effet permettre la cohabitation entre tous les usagers. Éventuellement, il pourra être envisagé sur certaines voiries des redistributions de leur emprise afin de dégager un couloir destiné aux déplacements cyclables ou bien encore à la mise en œuvre d'espace d'usage mixte vélos/piétons.

Sur certaines pistes cyclables des voiries communales il s'avère nécessaire de traverser la N 5 et cela impose la mise en œuvre de mesures de sécurisation renforcée pour les traversées cyclables : traversée de Laneffe, de Fraire...

Le réseau régional est par ailleurs emprunté par les pistes cyclables : la route des Barrages est empruntée par le réseau cyclable. Il s'agira donc de travailler au renforcement de la sécurité pour les vélos sur les tronçons de la N978 empruntée.

OBJECTIFS

Sécurisation du réseau cyclable communal par des aménagements appropriés au niveau des sections courantes et des traversées.

A. Les sections courantes

Sur les voiries communales, les mesures à prendre sont essentiellement de nature modération de trafic (30 km/h dans les villages, 50 km/h entre les villages) : coussin berlinois, rétrécissements localisés de la voirie ...pour sécuriser les déplacements cyclistes par rapport aux flux de voitures.

Selon les contextes, il s'agira également de travailler sur la « *formalisation* » des bandes cyclables par un travail de marquage au sol et/ou de revêtements différenciés de la chaussée (bandes cyclables suggérées).

Cf. fiches aménagements types

La traversée de la commune de **Walcourt** doit être sécurisée. La possibilité de rejoindre depuis la route des Barrages le centre de Walcourt en vélo présente un avantage pour le développement touristique de la commune.

L'évitement de la Route des Barrages peut se faire par la récupération d'une bande cyclable empruntant la **rue de la Forge, la rue de la Station** pour desservir la gare et aussi remonter vers la Grand Place. Ce parcours doit être sécurisé : voirie étroite, trafic important, stationnements résidentiel et lié aux commerces....

cf. esquisses d'aménagement

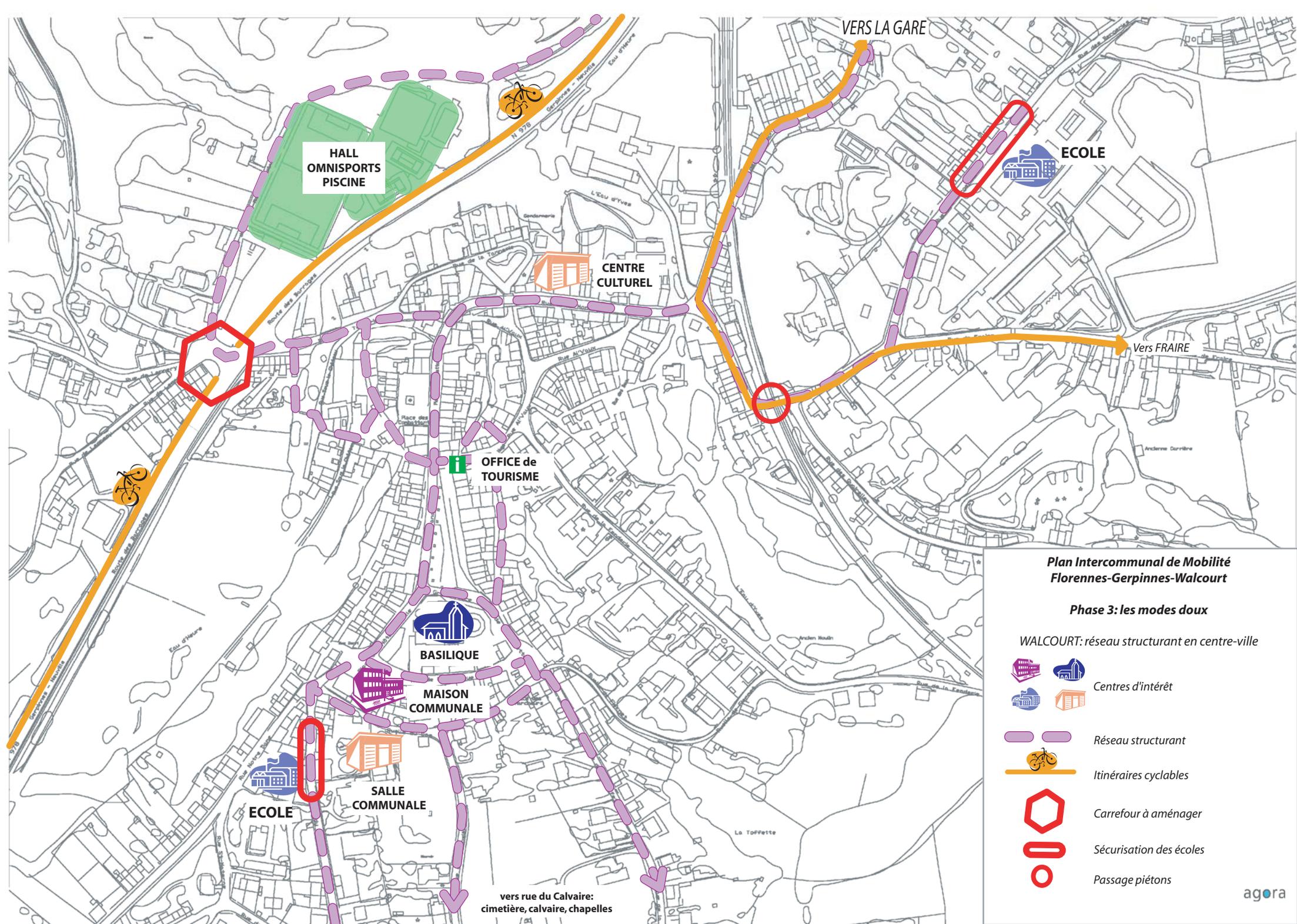
B. Les traversées

cf. carte du réseau structurant en centre-ville

Les traversées de la N5 doivent être sécurisées :

- ✓ traversée à **Laneffe**
- ✓ traversée à **Fraire**
- ✓ traversée après **Yves Gomezée** sur la piste vers Saint Aubin.

Cf. fiches aménagements types.



**Plan Intercommunal de Mobilité
Florennes-Gerpennes-Walcourt**

Phase 3: les modes doux

WALCOURT: réseau structurant en centre-ville

-  Centres d'intérêt
-  Réseau structurant
-  Itinéraires cyclables
-  Carrefour à aménager
-  Sécurisation des écoles
-  Passage piétons

PROPOSITIONS

PROPOSITIONS

2.1.3 Mise en place d'un stationnement vélo

Il s'agira de mettre en œuvre une infrastructure de parking adaptée, de qualité et en suffisance.

On localisera le stationnement principalement sur :

- ✓ Les places des différents villages
- ✓ Les sorties d'école
- ✓ Des aménagements de meilleure qualité à la gare.

Eventuellement favoriser la mise en œuvre de location de vélos en gare de Walcourt permettant des départs de parcours depuis la gare vers l'Eau d'Heure et autres...

On privilégiera un matériel :

- ✓ visible (F59 + M1 et E9a + M1) standard et solide
- ✓ confortable : facilitant les manœuvres d'accès et de fixation et couverts pour le stationnement longue durée
- ✓ en nombre suffisant

PROPOSITIONS

2.2 Déplacements piétons et PMR au niveau communal

2.2.1 Premier objectif

Mise en place d'un réseau de déplacements piétons entre les inter-villages (au sein de l'entité de Walcourt) et intercommunal

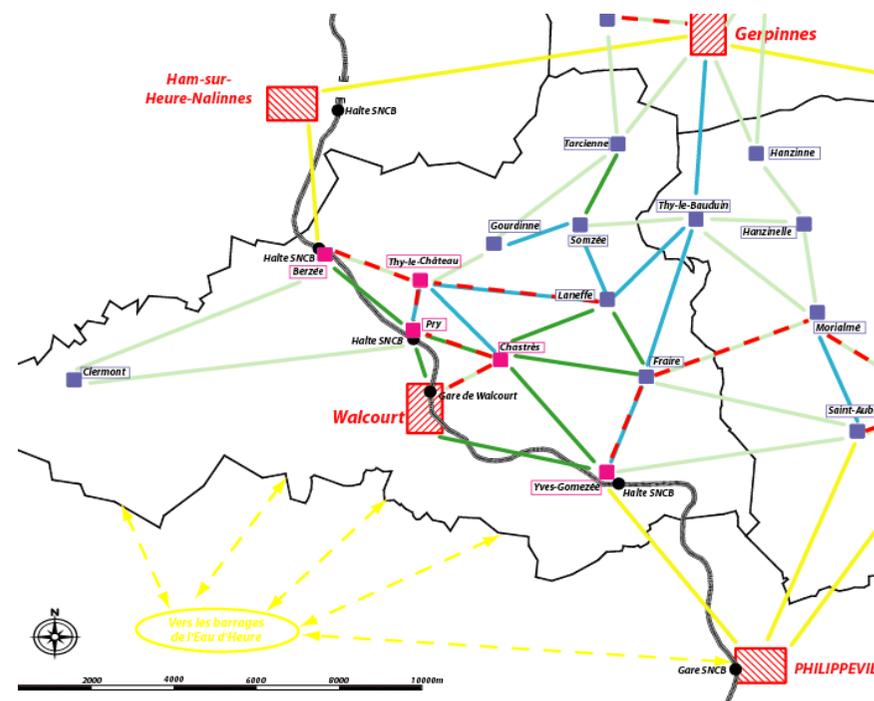
NB : 2 types de réseaux sont mis en œuvre

Le réseau piéton en centre ville pour des usages quotidiens sécurisés et le réseau de loisirs mettant en place des itinéraires de promenade.

Le réseau piétonnier sur le territoire de Walcourt s'appuie sur le principe de maillage suivant :

Les itinéraires prioritaires à développer sont les suivants :

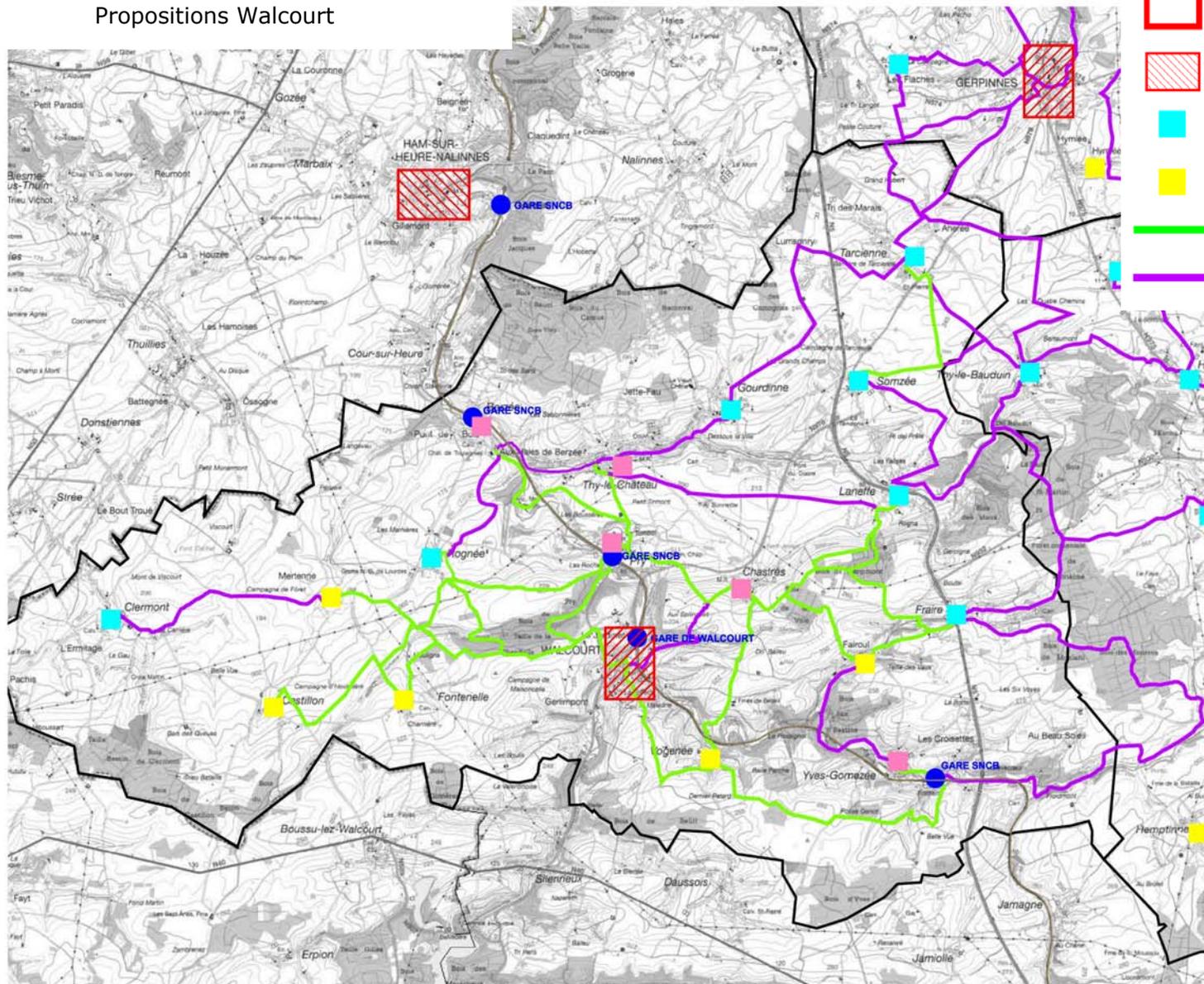
- **Berzée / Thy-le-Château**
- **Chastrès / Walcourt**
- **Fraire / Yves-Gomezée via Fairoul**
- **Laneffe / Thy-le-Château /**
- **Thy-le-Château / Pry**
- **Chastrès / Pry**



PROPOSITIONS

RESEAU COMMUNAL : SENTIERS

Propositions Walcourt



LEGENDE

- Pôle Urbain
- Pôle SubUrbain
- Pôle villageois
- Village
- Réseau constitué
- Réseau Sentiers proposé

PROPOSITIONS

PROPOSITIONS

2.2.2 Second objectif

Mise en place d'un réseau piétons et PMR prioritaire reliant les différents centres d'intérêts présents dans le centre de Walcourt.

Cf. carte du réseau structurant en centre-ville

DESCRIPTION DE L'ACTION

Sur la commune de Walcourt, *le réseau prioritaire* proposé assure une continuité piétonne entre les centres d'intérêts suivants

- ✓ Ecole fondamentale autonome
- ✓ Ecole Saint-Materne
- ✓ La Poste
- ✓ L'Office de Tourisme
- ✓ Le centre culturel
- ✓ La Grand Place et la Basilique
- ✓ Les différents éléments patrimoniaux.

Sur ce réseau, des aménagements devront être réalisés à moyen terme dans une optique visant à rendre ces cheminements accessibles, confortables et sécurisants pour les piétons et PMR.

Autre réseau : Les balades thématiques.

La Ville de Walcourt, l'Office du Tourisme, L'Agence de Développement Local ont mis en place 8 promenades¹ :

Leurs tracés ne présentent pas de point de conflit avec la N5 ou N978 si ce n'est le tracé du « Grand tour » qui traverse la N978 à hauteur de Gerlimpont. Ce point de conflit n'existe qu'à l'aller. La traversée de la N978 pour le retour sur Walcourt se fait par la passerelle.

¹ Grand Tour ; Promenade des remparts ; Au fil de Pry, Clermont, enclave de la Thudinie, Chastrès ; Pays des Splingues, Laneffe, Un village à voir... ; Berzée-Thy, d'un château à l'autre ; Yves-Gomezée...A la recherche de son passé

PROPOSITIONS

3 ESQUISSES D'AMÉNAGEMENTS

PROPOSITIONS

3.1 Esquisses d'aménagement proposées sur la commune de Walcourt

3.1.1 Aménagement de la rue de la Station

CONTEXTE

La rue de la Station présente de nombreux problèmes : flux de circulation importants, vitesses excessives, trottoirs peu larges ou inexistants, empiètement du stationnement sur l'espace réservé aux piétons...

La largeur de la voirie est par ailleurs très variable : parfois large et avec trottoir ou resserrée en étai avec des façades à l'alignement sur la chaussée sans trottoir. Cela rend difficile les aménagements de trottoirs et d'itinéraires cyclables cohérents sur l'ensemble de la voirie.

OBJECTIFS

Aménager la rue de la Station en espace partagé : de plain-pied et en limitation de vitesse.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Création de voie à trafic modéré développant une mixité dans le partage de la voirie : pas de distinction entre trottoir et voirie. Tout est mis au même niveau. Piétons, vélos et voitures peuvent tous utiliser la totalité de l'espace disponible.

Une attention particulière sera portée sur l'éclairage public qui doit permettre aux aménagements et dispositifs prévus d'être suffisamment visibles de nuit pour les conducteurs.

Outre l'éclairage, on préférera l'utilisation de matériaux clairs (éventuellement de produits réfléchissants) pour renforcer la bonne visibilité.

Au regard du profil de la voirie la vitesse sera portée à 30 km/h sur l'ensemble de la rue de la Station.

Cette action s'accompagne d'aménagements d'îlots de stationnement sur la voie ou d'éléments décoratifs pour imposer le ralentissement de la voiture et faciliter en sécurité, les mouvements piétons.

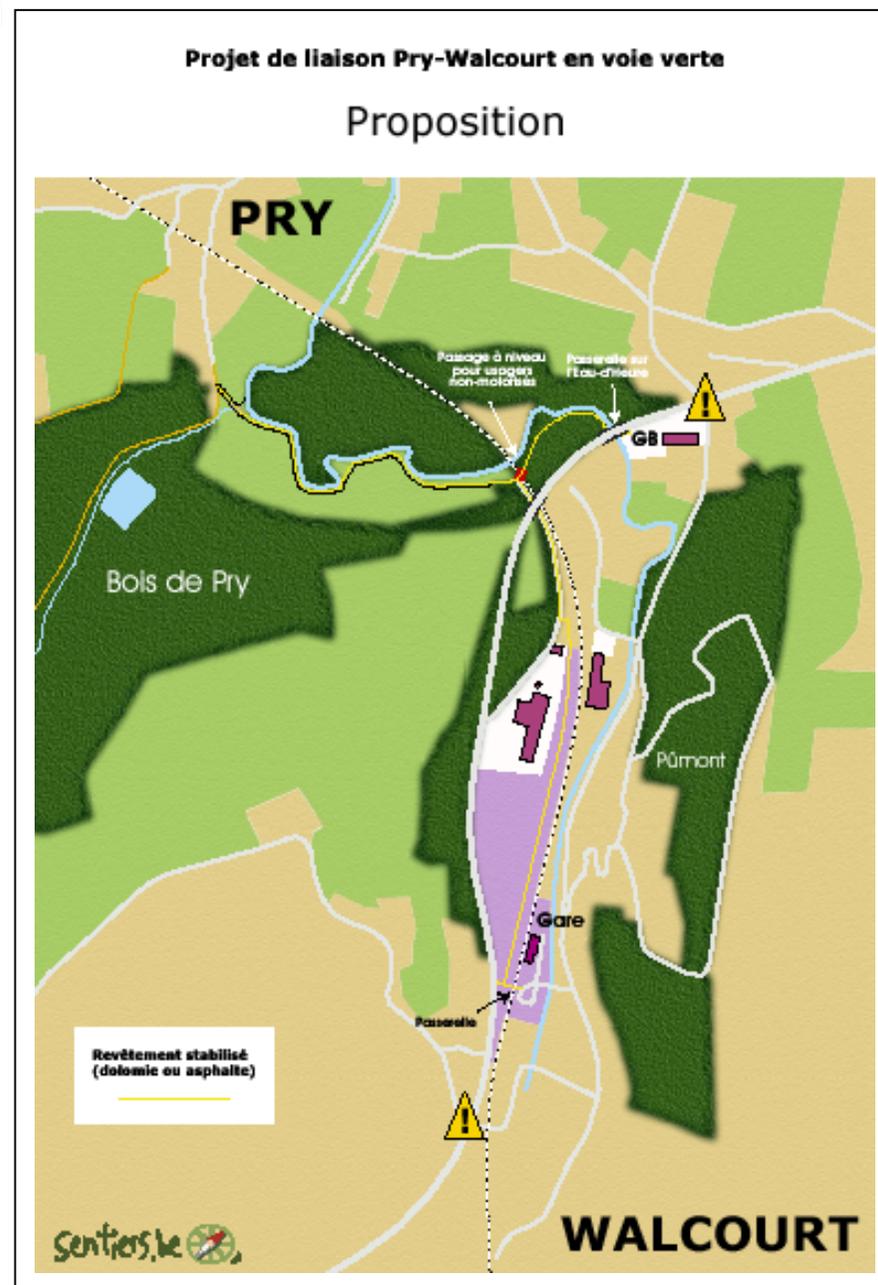


Exemple d'espace partagé

PROPOSITIONS

3.1.2 Aménagement d'un cheminement entre Pry et Walcourt au niveau du GB.

Proposition réalisée dans le cadre du travail effectué par Sentiers.be pour sécuriser les déplacements piétons.



PROPOSITIONS

3.1.3 Sécurisation des traversées de la N5

CONTEXTE

Certaines pistes cyclables empruntent la N5 car elle est l'épine dorsale du village (ex Laneffe), d'autres la coupent

OBJECTIFS

Les traversées doivent être sécurisées et accompagnées par des aménagements

DESCRIPTION DE L'ACTION

Plusieurs actions sont envisageables et leur mise en place peut être faite de façon plus ou moins légère.

- ✓ mettre en œuvre des ralentisseurs en amont de la traversée (effet de porte, rétrécissements...)
- ✓ créer une traversée sécurisée par l'installation d'îlots centraux, de plateaux...
- ✓ de marquages et de signalisations adaptées : revêtement différencié et bandes cyclables suggérées.

Pour les traversées de villages, on privilégiera un traitement en harmonie avec le contexte villageois du site : les aménagements ne doivent pas être trop urbains.

On suivra ainsi les recommandations mise en œuvre dans le cadre de l'étude paysagère réalisée pour le compte du GAL de l'Entre-Sambre-et-Meuse*.

* Gal de l'Entre-Sambre-et-Meuse – Etude Paysages - Analyse évaluative et diagnostic, Arpayge

PROPOSITIONS

Ainsi pour la traversée de Laneffe, l'assiette de la voirie devra être redéfinie en privilégiant son redimensionnement au préjudice de l'emprise carrossable (réduite). Les trottoirs (au moins un des deux) peuvent avoir une fonction mixte (cohabitation cyclistes et piétons) et devront être dimensionnés en conséquence.

Au regard du surdimensionnement de la voirie, des micro-espaces végétalisés pourront séparer chaussée et espaces dédiés aux déplacements doux.

Des jeux de revêtements permettant de distinguer les espaces peuvent être privilégiés.

SOURCE : Gal de l'Entre-Sambre-et-Meuse – Etude Paysages - Analyse évaluative et diagnostic, Arpayge

EXEMPLE DE RECOMMANDATION : AMENAGEMENT DE L'ANCIENNE RN5 A LANEFFE



PROPOSITIONS

3.1.4 Aménagement d'un cheminement piéton depuis la gare vers le pôle sportif et le parking de l'allée du 125e Régiment d'Infanterie

cf. carte du réseau structurant en centre-ville

CONTEXTE

Depuis la gare les itinéraires piétons sont malaisés. En effet, parcourir la rue de la Station actuellement n'est pas facile : flux de circulation importants, vitesses, trottoirs inexistantes ou peu larges, empiètement du stationnement sur l'espace réservé aux piétons... L'aménagement de la rue de la Station est envisagé mais il s'agit de proposer une solution « alternative » qui s'apparente plus à un parcours de loisir et de tourisme.

OBJECTIFS

Favoriser les déplacements piétons depuis la gare vers le centre de la commune de Walcourt en créant un cheminement piétonnier et cyclable de loisirs.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Depuis la gare un itinéraire peut être créé. Il est possible d'emprunter le site de voies ferrées non utilisées puis de récupérer le pont pour reprendre un ancien chemin à rénover jusqu'au centre sportif. Des aménagements sont nécessaires.

L'autre alternative sera de longer depuis les voies non utilisées puis les actuelles voies ferrées (espace de presque 4m de large) pour récupérer le passage à niveau. La SNCB a envisagé dans son projet de rénovation un passage piéton.

Mesure d'accompagnement : Travail sur le balisage du centre-ville depuis la gare et les parking de stationnements de l'autre côté des voies ferrées et allée du 125e Régiment d'Infanterie.

PROPOSITIONS

3.1.5 Aménagement de la rue de la Montagne

CONTEXTE

Cette rue d'accès au centre ville pose des problèmes de stationnements, de déplacements piétons et de lisibilité de la voirie provoqué par la pente, le profil en courbe et le stationnement non autorisé.

OBJECTIFS

Sécuriser les déplacements piétons tout en gérant la nécessaire cohabitation avec le stationnement.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Il s'agit de mettre en œuvre un aménagement permettant la coexistence des piétons et des voitures.

Ainsi on privilégiera une voie non divisée en chaussée et trottoir, les piétons et les conducteurs pouvant tous utiliser la totalité de l'espace disponible. La voirie sera de plain pied.

Au regard du profil de la voirie sa vitesse sera portée à 20 km/h sur l'ensemble de la rue.

Enfin le stationnement sera permis mais réglementé en zone bleue.

Une attention particulière sera portée sur l'éclairage public qui doit permettre aux aménagements et dispositifs prévus d'être suffisamment visibles de nuit pour les conducteurs.

Outre l'éclairage, on préférera l'utilisation de matériaux clairs (éventuellement de produits réfléchissants) pour renforcer la bonne visibilité.



PROPOSITIONS

3.1.6 Sécurisation des déplacements piétons

CONTEXTE

La plupart des trottoirs dans le haut de Walcourt ne sont pas de largeur suffisantes pour sécuriser les déplacements piétons.

Par ailleurs, de nombreux trottoirs seraient tout à fait praticables si le stationnement à cheval n'en réduisait pas la taille.

OBJECTIFS

2 objectifs :

- ✓ interdire le stationnement à cheval sur le trottoir
- ✓ créer des aménagements spécifiques pour les rues où les trottoirs sont d'une largeur inférieure à 1m ou compris entre 1m et 1.5m en moyen ou mauvais état

cf. carte des qualités de cheminements piétons ci-après

DESCRIPTION DE L'ACTION

*** INTERDIRE LE STATIONNEMENT À CHEVAL SUR LE TROTTOIR**

Sur les voiries où les trottoirs occupés par du stationnement légal ou illégal, il s'agira de favoriser des aménagements de poches de stationnements et interdire le stationnement à cheval sur les trottoirs. Ces poches de stationnements joueront par ailleurs un rôle dans le

ralentissement de la vitesse automobile en présentant des obstacles à la linéarité des parcours.

*** AMENAGEMENTS TROTTOIRS ETROITS :**

Sur les voiries où les trottoirs sont étroits : donner la priorité aux mobilités douces sans y interdire les transports motorisés.

Ex : rue de Bourgogne, rue de la Toffette, rue de la Tannerie, rue Sous le Château, rue Saint-Pierre...

Création de voie à trafic modéré développant une mixité dans le partage de la voirie : pas de trottoir tout est mis au même niveau que la voirie. Cette action s'accompagne d'aménagement d'îlots de stationnement sur la voie ou d'éléments décoratifs pour imposer le ralentissement de la voiture et faciliter en sécurité, les mouvements piétons.

Il sera nécessaire de travailler à un changement de revêtement de sol (différencié de l'asphalte classique) et de travailler éventuellement sur du mobilier urbain ou des plantations.

Cf. fiches aménagements types



**Plan Intercommunal de Mobilité
Florennes-Gerpinnes-Walcourt**

Phase 3: les modes doux

WALCOURT: travail sur les voiries pour une sécurisation des déplacements piétons



Voies:

- sans trottoir
- avec des trottoirs d'une largeur inférieure à 1m
- avec des trottoirs d'une largeur entre 1m et 1.5m en état moyen voire mauvais.

PROPOSITIONS

3.2 Sécurisation urgente des écoles: école libre de Yves Gomezée, école Saint Roch à Chastres, les écoles de Thy-le-Château, l'école de Fraire

CONTEXTE

Dans la plupart des cas, des aménagements pour la sécurisation des rues des écoles sont déjà mis en place (signalisation, resserrements de la voirie, plateaux...).

Toutefois certains aménagements s'ils apparaissent suffisants n'en sont pas pour autant sécurisants pour les déplacements piétons jusqu'aux écoles.

- ✓ Ecole de Chastres, rue Saint Roch renforcement nécessaire des aménagements de trottoir et de traversées piétonnes sécurisées.
- ✓ École d'Yves-Gomezée n'a pas d'équipement suffisant notamment des ralentisseurs de vitesse.
- ✓ L'école de Fraire rue Saint Rémy est à proximité d'une voirie où aucun aménagement ne permet un passage ralenti des voitures et une traversée sécurisée.
- ✓ Ces mêmes problèmes se retrouvent dans le cas de l'école Saints-Pierre et Paul à Thy-le-Château.

OBJECTIFS

Systematiser la sécurisation des déplacements et traversées piétonnes aux abords des écoles.

DESCRIPTION DE L'ACTION

1/ uniformiser à l'échelle de chaque entité la signalisation et les aménagements aux abords des écoles :

- ✓ Ralentisseurs de vitesse en amont et aval des écoles
- ✓ mise en place de plateaux au niveau des traversées et jeu de revêtement différencié.
- ✓ Mise en place de potelets au niveau des trottoirs pour minimiser le stationnement gênant.

Ces principes d'aménagement peuvent être adaptés à chaque contexte et ajusté en fonction des typologies de voiries, de sorties d'écoles etc...

L'aménagement illustré ici est celui de l'école de Chastres.



Un exemple : l'école d'Yves Gomezée

Plan Intercommunal de Mobilité Florennes-Gerpennes-Walcourt

Phase 3: les modes doux

CHASTRES: sécurisation de l'école
rue Saint-Roch, 24

agora



1/ ETAT EXISTANT

2/ ETAT PROJETE

La zone est limitée à 30km/h.
La signalisation de l'école est renforcée:
panneaux, marquage au sol.

Stationnements des voitures

Aménagement d'un plateau:
différentiation des matériaux pour trottoir et plateau
Ramenant la chaussée au niveau des trottoirs, il facilite les traversées
et constitue un dispositif efficace pour ralentir les voitures.

Travail de continuation du plateau par un aménagement à même niveau des
espaces circulation et des espaces piétons. Ici le traitement des deux se fera
dans le même matériau. L'espace devient un seul ensemble à usage mixte
forçant le conducteur à ralentir par prudence.
La voirie est d'une largeur entre 7 et 9m.

Des barrières aux sorties immédiates pourront être
aménagées pour canaliser le flux et la précipitation
des enfants
(exemple en bas des escaliers)



modèles pouvant être mis en place