

GREZ-DOICEAU

1. Hiérarchisation

- 1.1 Recherche d'un contournement Nord du centre de la commune
- 1.2 Plan de circulation dans le centre de Grez
- 1.3 Aménagement de la N268 dans la traversée de Gastuche
- 1.4 Hiérarchisation générale de la commune

2. Modes doux

- 2.1 Réseau cyclable communal
- 2.2 Aménagements cyclables
- 2.3 Itinéraire cyclable prioritaire : Grez - centre sportif – Bossut
- 2.4 Mise en place d'un stationnement vélo
- 2.5 Piétons et PMR

3. Esquisses d'aménagements

THEME 1 – GREZ-DOICEAU : Hiérarchisation
Action 1.1. Recherche d'un contournement Nord du centre de la commune

1. CONTEXTE

Le centre de Grez-Doiceau se structure le long de la N240, sur +/- 850m. Le diagnostic a montré la présence d'un trafic de transit quotidien transit important, peu compatible avec un développement local.

A l'horizon 2015, les estimations prévoient que ce trafic de transit atteindrait près de 400 véhicules aux différentes heures de pointe, soit plus de 40% pour le Flux Est et 20% par rapport au flux Ouest.

Dès lors que faut-il privilégier ? La fonction de transit ou la fonction locale ?



2. OBJECTIFS

Trouver une alternative à la traversée de Grez-Doiceau pour les liaisons Jodoigne – Wavre et déterminer les aménagements nécessaires pour pénaliser suffisamment la N240

3. DESCRIPTION DE L'ACTION

Techniquement, la seule solution pour soulager le centre de Grez-Doiceau de son trafic de transit est de trouver une voie alternative. Dès lors quelles sont les solutions possibles pour cette voie de contournement ?

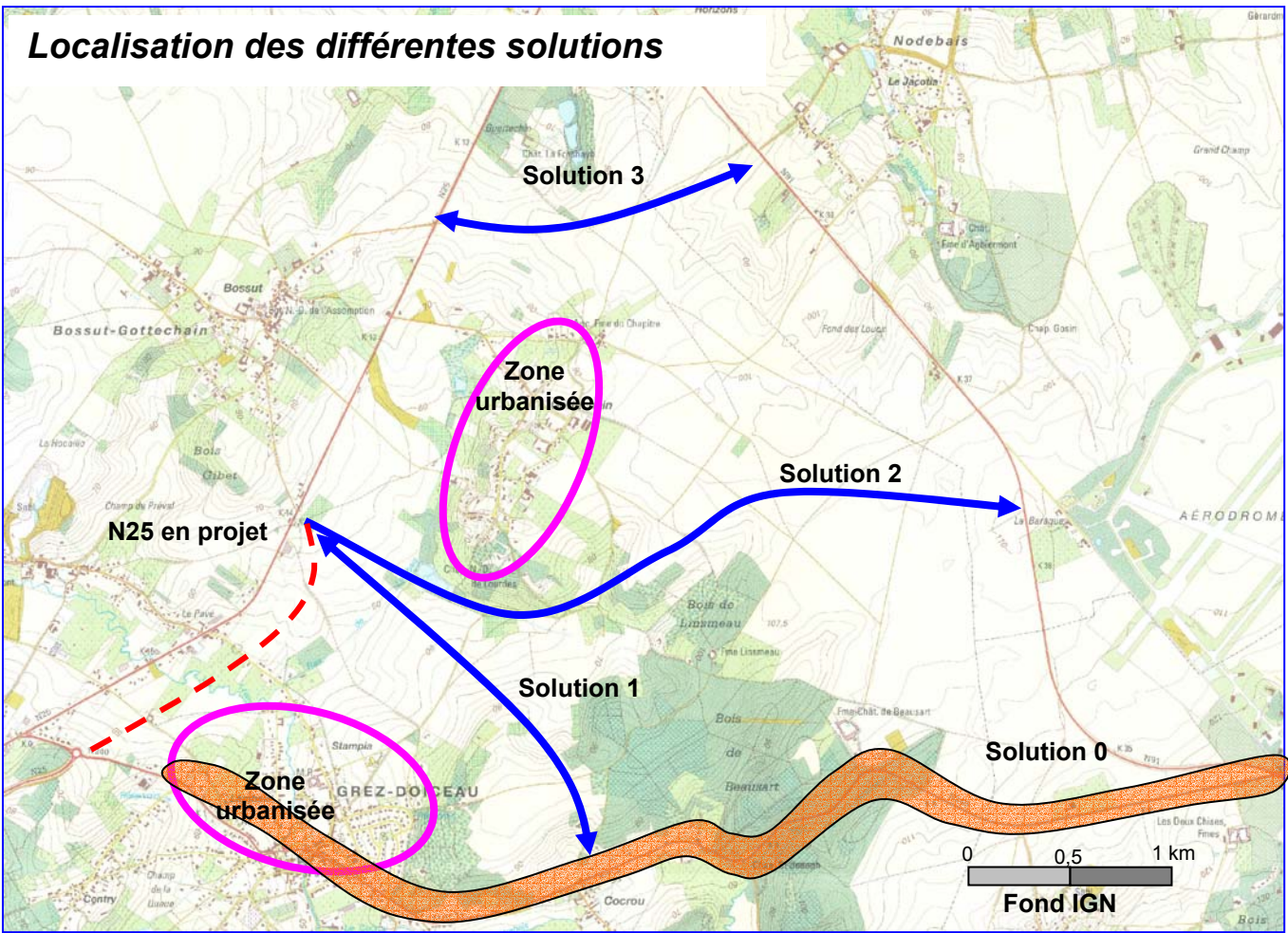
Avant d'analyser les différentes localisations, il est important de signaler que cette étude est une approche technique. Elle met en évidence les potentialités du territoire, mais ne s'attarde pas à l'acceptabilité locale des différentes solutions. Ce dernier point reste du ressort des gestionnaires communaux. Mais étant conscient de la difficulté de faire adopter un tel projet, nous proposons également une solution 0 qui allie une utilisation des voiries existantes et l'implantation d'élément de modération de vitesse et de sécurisation.

Les différents axes potentiels

Un passage par le sud est extrêmement difficile car cette partie de la commune est fortement urbanisée et sa topographie comprend de nombreux vallons. Par conséquent, il est impossible d'implanter une voie de contournement par le sud du territoire communal.

Par contre par le Nord, il existe 3 possibilités (voir carte) :

- Solution 1 : une voirie se situant le plus proche du centre urbain qui débiterait de la N240 aux abords du carrefour de la rue de Bettinval et se brancherait sur la N25;
- Solution 2 : une voirie partant de la N91, passant entre le Bois de Linsmeau et Gottechain pour aboutir sur le nouveau tronçon de la N25;
- Solution 3 : une voirie qui serait implantée au Nord de Gottechain

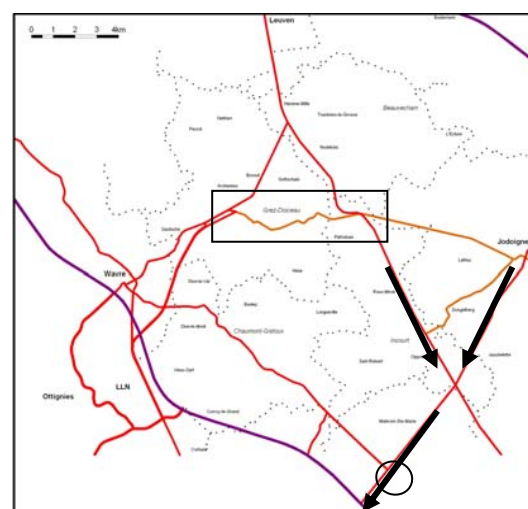


Evaluation de la distance et des temps de parcours des différents tracés

Parcours	Distance en km			Temps (en minute)	
	Jodoig-Wav	Chise - N25	nouv tronçon	Jodoig-Wav	Chise - N25
Situation actuelle					
via Grez-Doiceau	17,0	6,2	-	12,3	5,6
Via N91	30,1	-	-	18,3	-
Solution 1	18,1	7,3	2,2	11,9	5,3
Solution 2	18,9	8,1	3,9	12,8	6,1
Solution 3	20,4	9,6	1,6	14,8	7,5

Analyse des différentes solutions sans contournement

0. Itinéraire via la N91 + N29 et modération du centre de Grez :

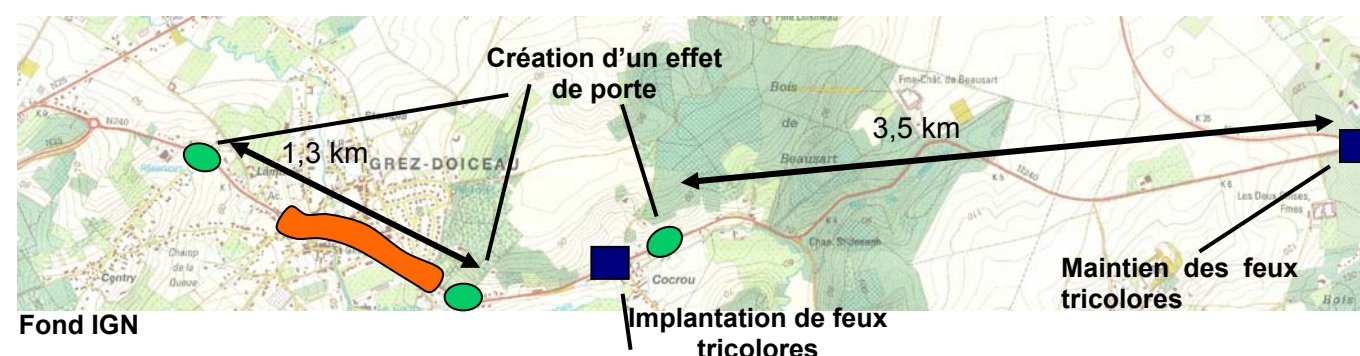


Description :

L'objectif est de pénaliser, en terme de temps, l'usage de la N240 afin que les temps de parcours via la N91 et N29 deviennent attractifs.

Afin de favoriser l'utilisation de la N91 et N29 et de sécuriser la traversée de Grez-Doiceau, création de plusieurs éléments de modération de vitesse et implantation de feux tricolores.

Simultanément le centre de la commune serait transformé en zone 30, avec un aménagement spécifique au niveau de la place centrale.



Avantages :

- Axe existant
- Pas de détérioration de l'environnement
- Aménagement ponctuel, nettement moins coûteux qu'une solution contournement

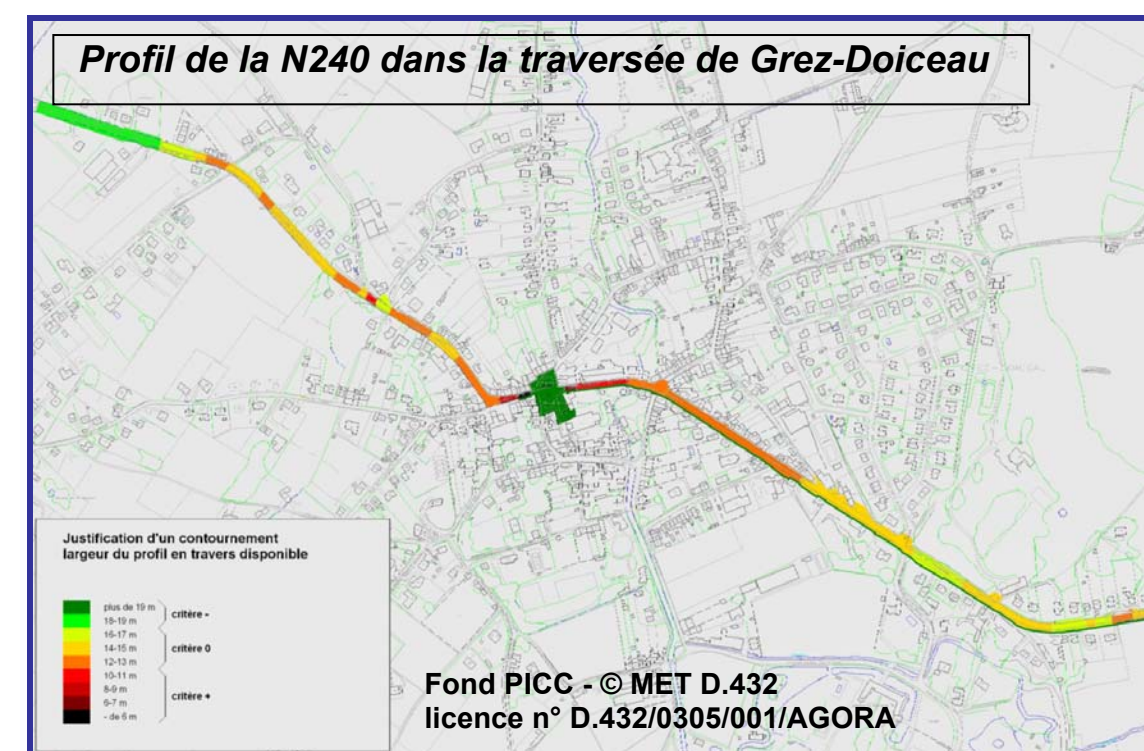
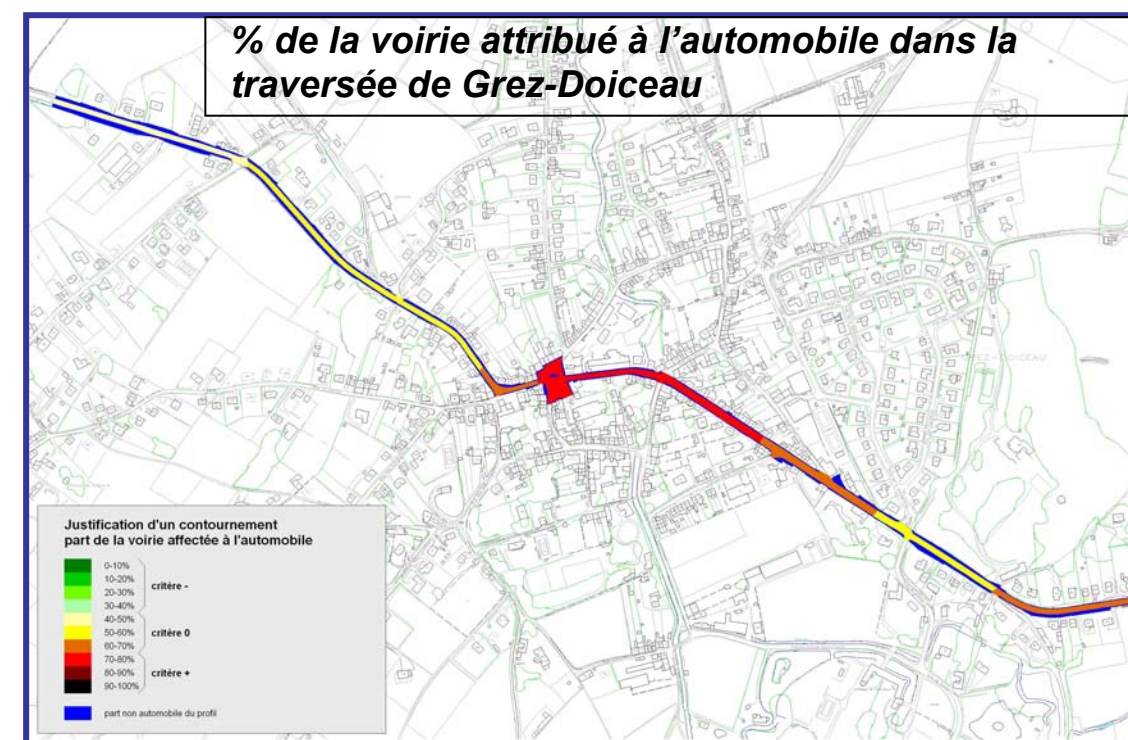
Inconvénients :

- Allonge considérablement la liaison Jodoigne – Wavre
- Existence d'un point noir au niveau du giratoire de Thorembais
- Malgré l'ensemble des aménagements de modération de vitesse sur la N240, cet itinéraire n'absorberait qu'une partie du trafic de transit de Grez-Doiceau, évaluer à +/- 50 véhicules

Cet itinéraire peut être attractif sur les liaisons Jodoigne – E411, à condition que l'on solutionne le point noir du giratoire de Thorembais, mais ne dissuaderait pas le trafic de transit à destination de Wavre. Cette solution ne détournerait qu'une faible part du trafic de transit.

Analyse des différentes solutions de contournement

Ces solutions sont proposées car ce sont les seules qui offrent une réponse efficace en terme d'absorption de trafic de transit. Dans le contexte de l'étude de Grez-Doiceau, elles ont été retenues également car le centre de Grez-Doiceau est étroit (profil en travers <13m) et actuellement une grande partie de l'espace public est attribué à l'automobile. Les possibilités d'aménager des espaces conviviaux pour les autres usagers sont dès lors réduites.



1. Solution 1

Description : Ce premier contournement prendrait naissance au niveau de Cocrou et rejoindrait le futur tronçon de la N25 au niveau du giratoire proche de la bk 44. La ligne directrice de son tracé est d'être le plus proche du centre urbain afin de capter le maximum de trafic. Il est à signaler que ce tracé se rapproche très fortement de la proposition faite dans la fin des années 70 par le Ministère des Travaux publics de l'époque.

Avantages :

- contournement le plus court et le plus poche du centre
- utilisation de la N240 entre la N91 et la rue de Battinval
- aménagement de modération de vitesse réduit
- desserte du Nord de Grez-Doiceau via une voirie locale
- aménagement du cœur de la commune en voirie locale

Inconvénients :

- dénivelé important à partir de la N240
- coût environnemental

Solution qui absorberait le maximum de trafic de transit (+/- 350 véh/hr) et qui limiterait les aménagements de modération de vitesse

2. Solution 2

Description : Ce deuxième contournement relierait directement la N91, au niveau de la base militaire, et le dernier tronçon de la N25. Il fut tracé en essayant de minimiser l'impact sur les surfaces boisées

Avantages :

- Contournement utilisant le plateau et par conséquent limitant les dénivelés.
- Détour par rapport à la situation actuelle acceptable (-2km)

Inconvénients :

- longueur du nouveau tronçon, ce qui engendrait des coûts importants de voirie
- passage au niveau du Bois de Linsmeau
- sert de doublon de la N240

Cette solution pourrait être attractive avec les aménagements suivants :

- ⇒ création d'une zone 30 dans le centre de Grez-Doiceau ;
- ⇒ implantation de feux tricolores à l'entrée de la zone urbanisée ;
- ⇒ modification des phases des feux de la Chise afin de privilégier les mouvements de tourne-à-droite pour le flux provenant de Jodoigne et de pénaliser les mouvements provenant de Grez-Doiceau.

L'ensemble de ces différentes mesures amènerait une pénalité de 2 à 3 minutes pour les usagers de la N240.

Cette solution absorberait quelques 200 véhicules/hr.

3. Solution 3

Description : Barreau situé plus au Nord que les deux solutions précédentes, reliant directement la N91 et la N25

Avantages :

- Nouveau tronçon relativement court
- Pas de problème de topographie
- Utilisation d'un chemin existant
- Absorption d'une petite partie du trafic du carrefour de Hamme-Mille

Inconvénients :

- Allonge le parcours Jodoigne – Wavre, ce qui nécessitera des aménagements importants pour « gagner » 4 à 5 minutes

Beaucoup d'avantages à ce positionnement, si ce n'est qu'il consiste plus en un contournement de Hamme-Mille, plutôt que de Grez-Doiceau !!! De plus, le trafic de transit absorbé par cette solution est nettement moins important et devrait avoisiner les 100 à 120 véhicules aux heures de pointe.

THEME 1 – GREZ-DOICEAU : Hiérarchisation

Action 1.2. Plan de circulation dans le centre de Grez

1. CONTEXTE

L'agglomération de Grez-Doiceau se présente comme un réseau de voiries étroites réparties de part et d'autre de l'axe structurant : la N240.

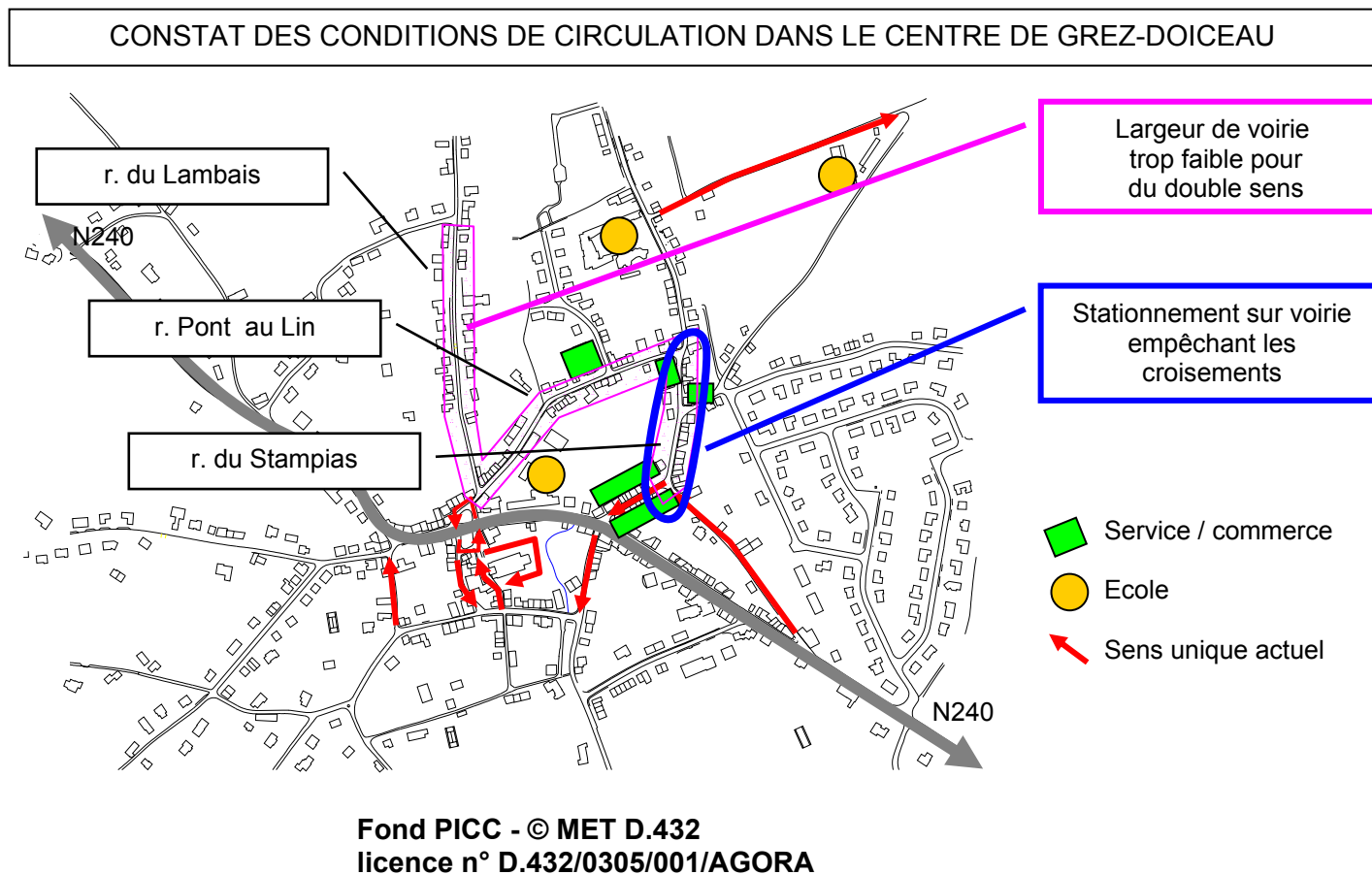
L'étroitesse des voiries, entraîne des difficultés de croisement entre véhicules. Ces manœuvres se réalisent les plus souvent par un débordement sur les trottoirs dont la largeur est généralement très petite voire nulle. A l'étroitesse des rues, il faut ajouter le stationnement sur la chaussée aux alentours des commerces et services qui réduit également la largeur viable. Tout croisement de véhicules dans ces voiries met donc en danger les cheminements des usagers des trottoirs.

A contrario, les faibles largeurs des voiries et la présence de véhicules en stationnement permettent de maintenir des vitesses de circulations relativement faibles.

A la demande de la Commune, le bureau d'études s'est penché cette problématique.

2. OBJECTIFS

Organiser la circulation dans les rues de Grez-Doiceau afin de faciliter les cheminements piétons sur les trottoirs et favoriser les stationnements aux abords des services et commerces.



3. DESCRIPTION DE L'ACTION

Constat de la situation actuelle :

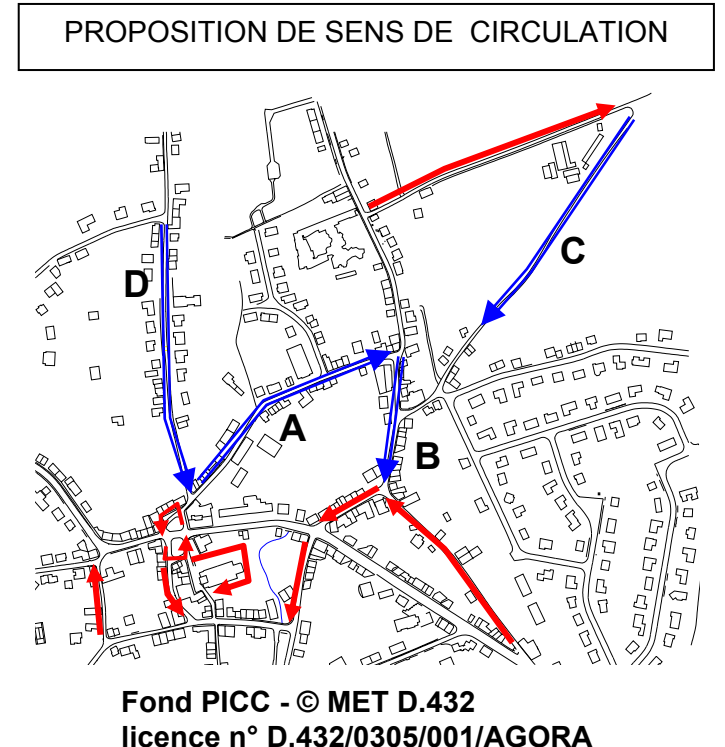
Les conditions de circulations dans le centre de Grez-Doiceau peuvent se résumer comme suit :

- En ce qui concerne le Nord de la N240 :
 - Les rues du Lambais, Pont au Lin et du Stampia, à double sens sont très étroites et supportent pour les deux dernières des commerces (dont une petite surface) et services (banques et La Poste);
 - Rue du Stampia, le stationnement en voirie empêche tout croisement ;
 - Aux alentours des écoles le stationnement semble être suffisant.
- Au Sud de la N240, bien que le réseau soit relativement étroit, l'absence de générateur comme les commerces et services développe moins la problématique évoquées ci-avant ;

Proposition de plan de circulation :

Sur base du constat ci-dessus, il est proposé les actions suivantes :

- Mise en sens unique de la rue pont au Lin. Cette action peut être suivie par un réaménagement de la voirie réduisant la chaussée à 3 m ce qui permet l'élargissement des trottoirs. Quelques éléments modérateurs de vitesse doivent être prévus ;
- Le choix du sens de circulation de la rue Pont au Lin dépend de la gestion de la rue du Stampia. Idéalement, la première section de cette rue devrait être maintenue en double sens et libre de stationnement. Mais, le report du stationnement (résidentiel et visite des commerces) n'est pas envisageable. En l'absence de solution pour le stationnement, la solution de mise en sens unique s'impose. Cette mise en sens unique, implique un passage plus important rue Pont au Lin.
- Mise en sens unique de la rue de la Croix Claude servant de sortie à l'école afin d'éviter tout conflit aux heures scolaires. Le double sens est maintenu devant les quelques maisons du bas de cette rue.
- Enfin, la mise en sens unique de la rue du Lambais (essentiellement résidentielle) peut être réalisée si les conditions actuelles de sécurité sont jugées trop insuffisantes.



THEME 1 – GREZ-DOICEAU : Hiérarchisation

Action 1.3. Aménagement de la N268 dans la traversée de Gastuche

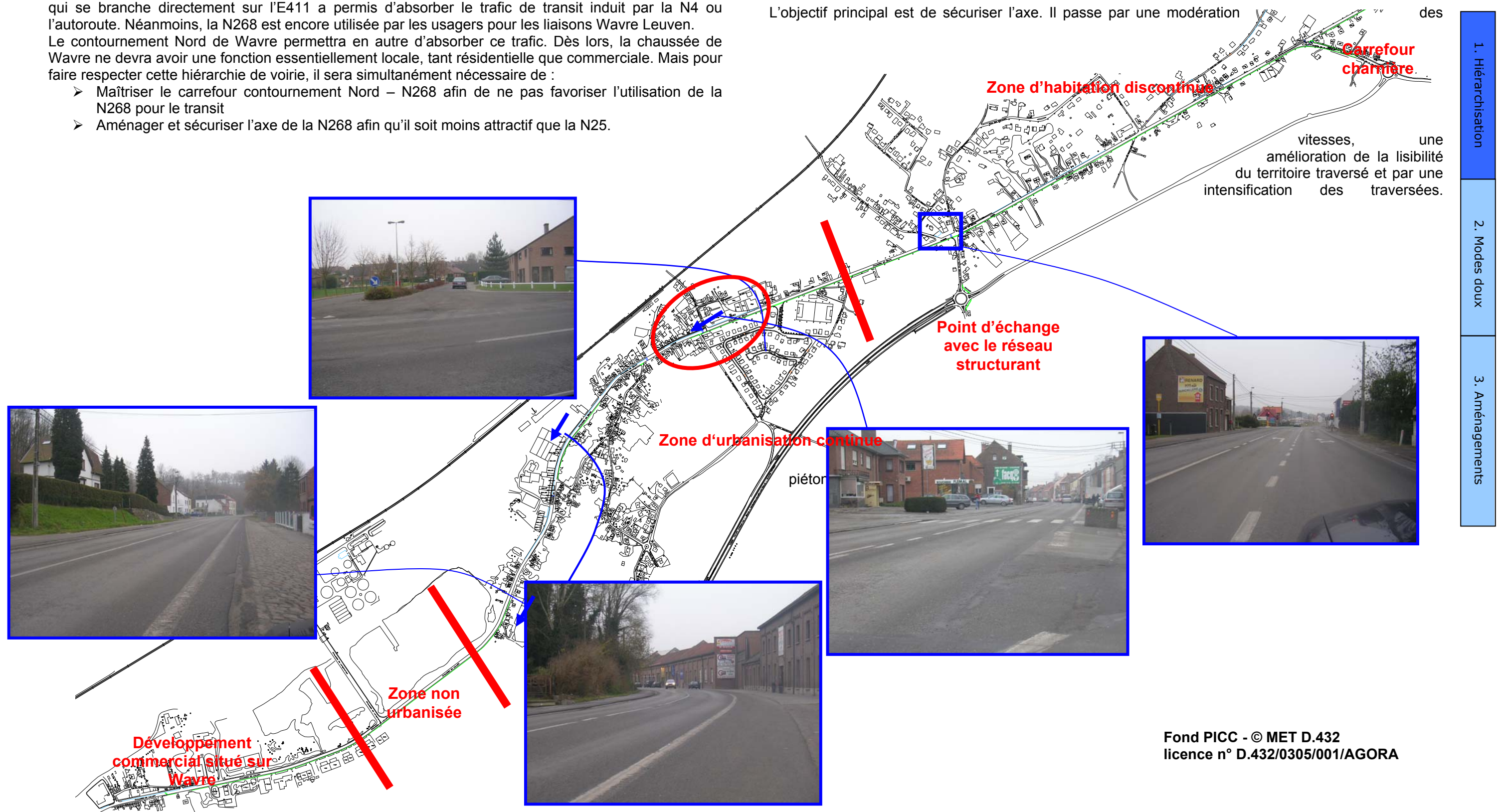
1. CONTEXTE

La N268 (ex N25) est l'ancienne voirie structurante Wavre – Leuven. La création d'un barreau parallèle qui se branche directement sur l'E411 a permis d'absorber le trafic de transit induit par la N4 ou l'autoroute. Néanmoins, la N268 est encore utilisée par les usagers pour les liaisons Wavre Leuven. Le contournement Nord de Wavre permettra en outre d'absorber ce trafic. Dès lors, la chaussée de Wavre ne devra avoir une fonction essentiellement locale, tant résidentielle que commerciale. Mais pour faire respecter cette hiérarchie de voirie, il sera simultanément nécessaire de :

- Maîtriser le carrefour contournement Nord – N268 afin de ne pas favoriser l'utilisation de la N268 pour le transit
- Aménager et sécuriser l'axe de la N268 afin qu'il soit moins attractif que la N25.

2. OBJECTIFS

L'objectif principal est de sécuriser l'axe. Il passe par une modération des vitesses, une amélioration de la lisibilité du territoire traversé et par une intensification des traversées.

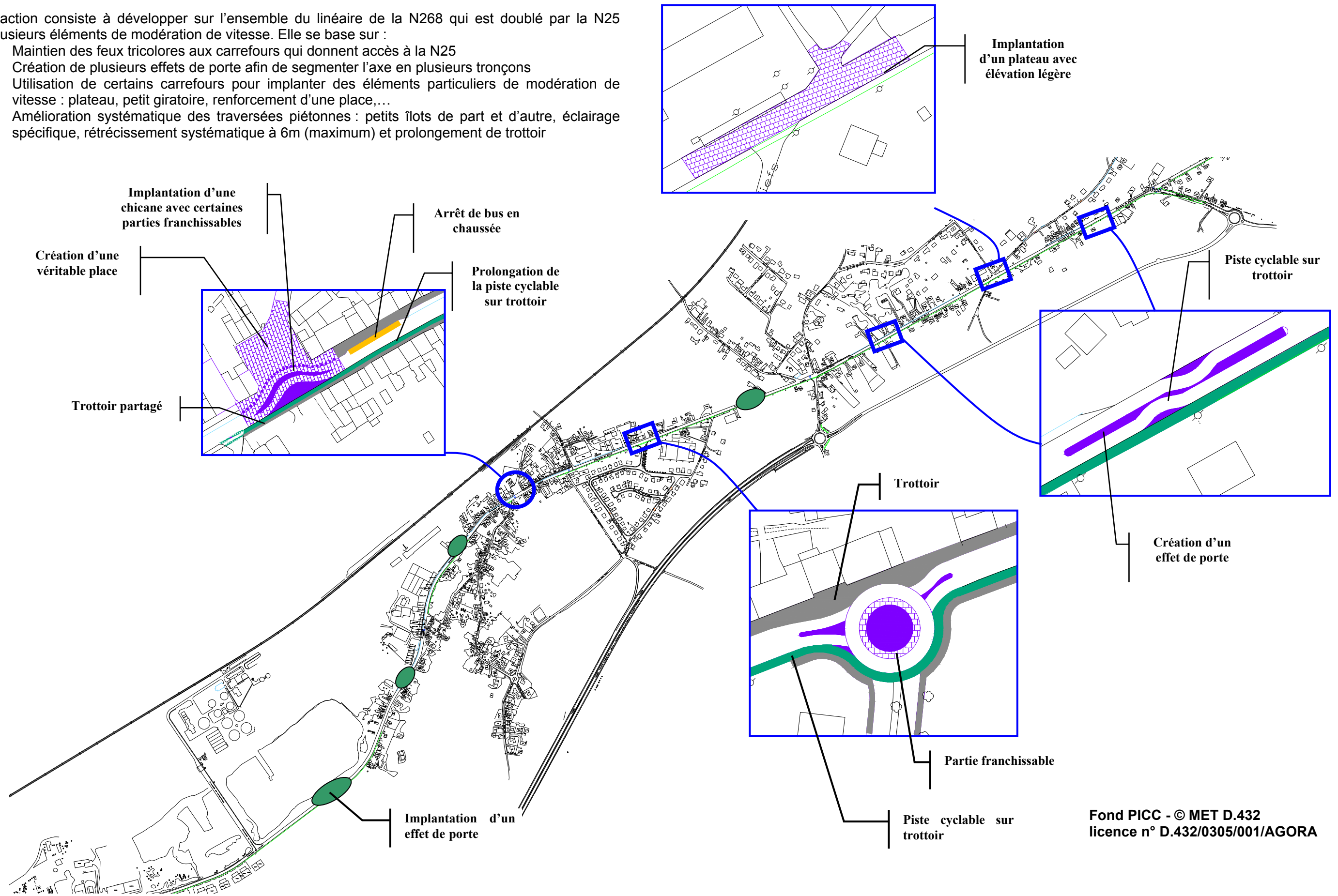


Fond PICC - © MET D.432
licence n° D.432/0305/001/AGORA

3. DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action consiste à développer sur l'ensemble du linéaire de la N268 qui est doublé par la N25 plusieurs éléments de modération de vitesse. Elle se base sur :

- Maintien des feux tricolores aux carrefours qui donnent accès à la N25
- Création de plusieurs effets de porte afin de segmenter l'axe en plusieurs tronçons
- Utilisation de certains carrefours pour implanter des éléments particuliers de modération de vitesse : plateau, petit giratoire, renforcement d'une place,...
- Amélioration systématique des traversées piétonnes : petits îlots de part et d'autre, éclairage spécifique, rétrécissement systématique à 6m (maximum) et prolongement de trottoir



Fond PICC - © MET D.432
licence n° D.432/0305/001/AGORA

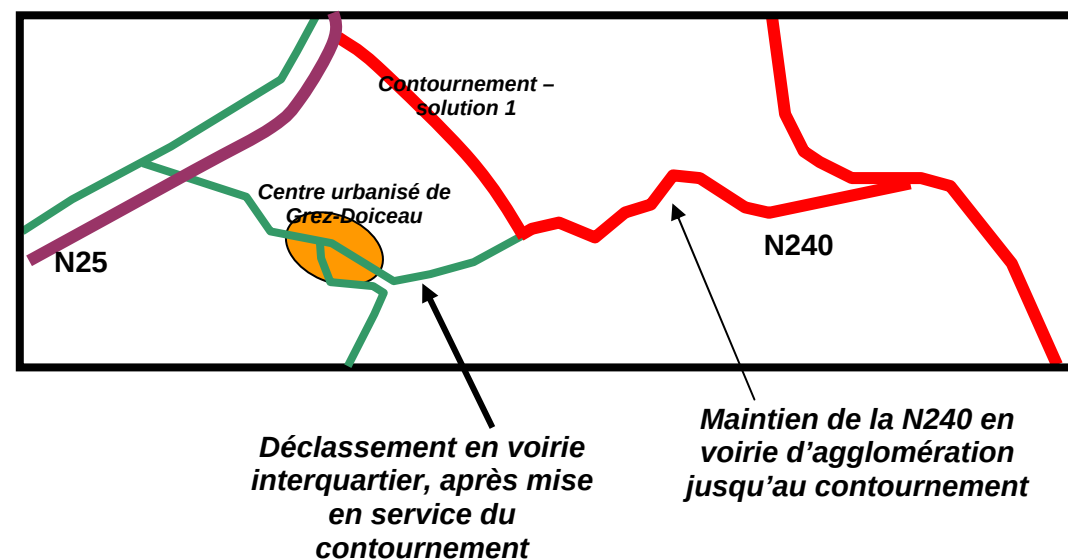
THEME 1 – GREZ-DOICEAU : Hiérarchisation

Action 1.4. Hiérarchisation générale de la commune

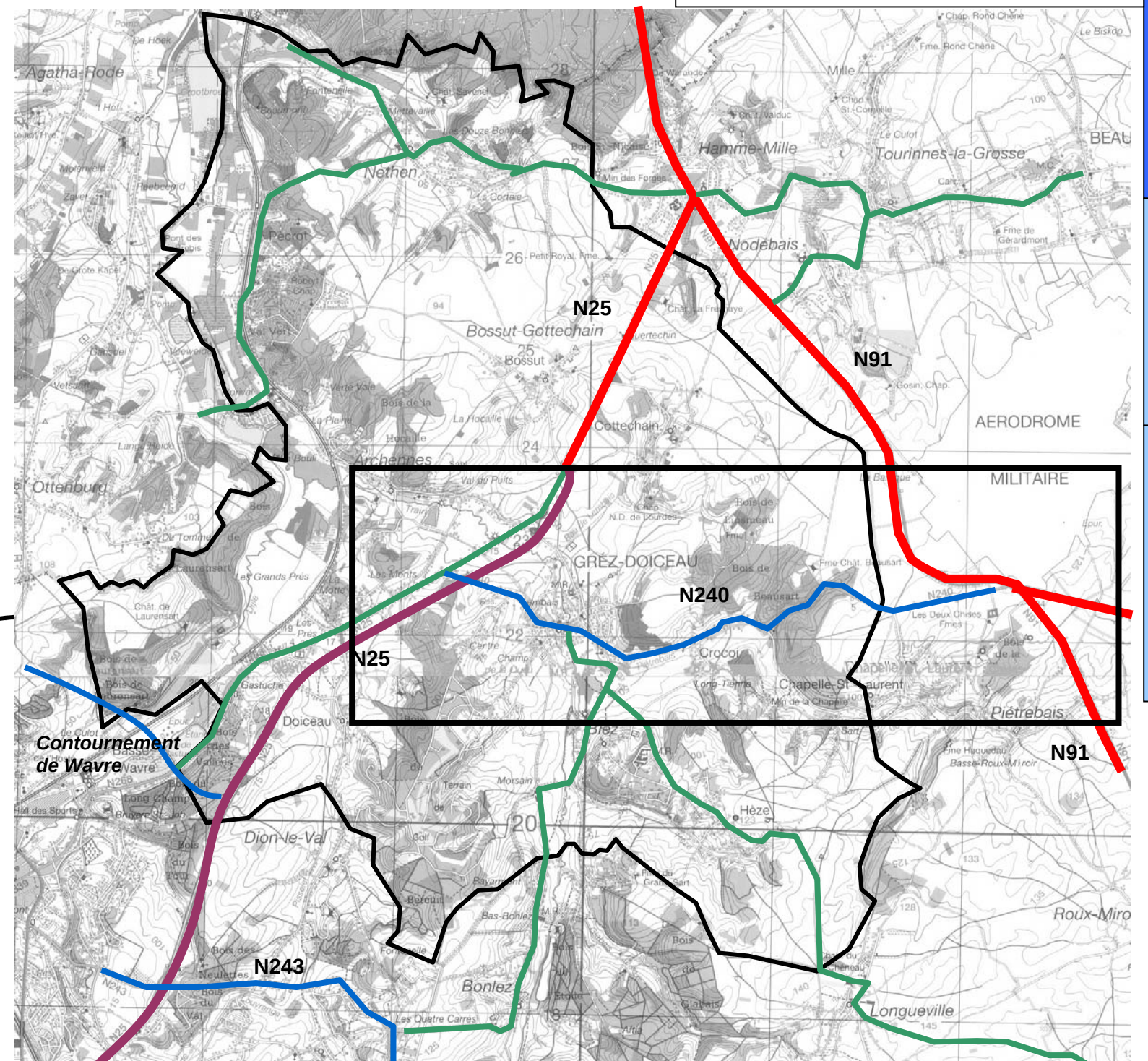
L'ensemble des propositions concernant la commune de Grez-Doiceau débouche sur une hiérarchisation qui s'articule de la manière suivante :

- La desserte régionale de la commune s'effectue à partir du réseau autoroutier, E411 et E40.
- La N25 et la N91 assurent les liaisons sous-régionales à partir des villes voisines (Wavre, Leuven, Jodoigne...) ou vers le réseau autoroutier.
- L'irrigation du centre de la commune s'effectue par la N240, axe traversant d'Est en Ouest la commune. A noter que si un projet de contournement doit aboutir, il serait intéressant de déclasser le tronçon « urbain » de la N240 et de reclasser l'autre partie de la N240 + le contournement en réseau d'agglomération.
- La desserte de Nethen s'effectue par la rue de Hamme-Mille et se prolonge vers Pérot via la rue de Pérot. La chaussée de Wavre (N268 doublée par la N25) est également une voirie de desserte. Le sud de la commune est irrigué par l'axe de la rue de Bonlez et l'avenue Lacourt pour Hèze
- Les autres voiries sont considérées comme voirie à usage exclusivement local où il est nécessaire d'implanter des éléments de modération de vitesse si un trafic de fuite apparaît, voire des zones 30 pour les zones urbanisées.

Hiérarchisation dans le cadre d'un contournement du centre de Grez-Doiceau



Légende	
—	Réseau régional
—	Réseau de liaison entre agglomération
—	Réseau de distribution
—	Liaison interquartier



Fond IGN

1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

THEME 2 – GREZ-DOICEAU : MODES DOUX**Action 2.1. Réseau cyclable communal****OBJECTIFS**

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

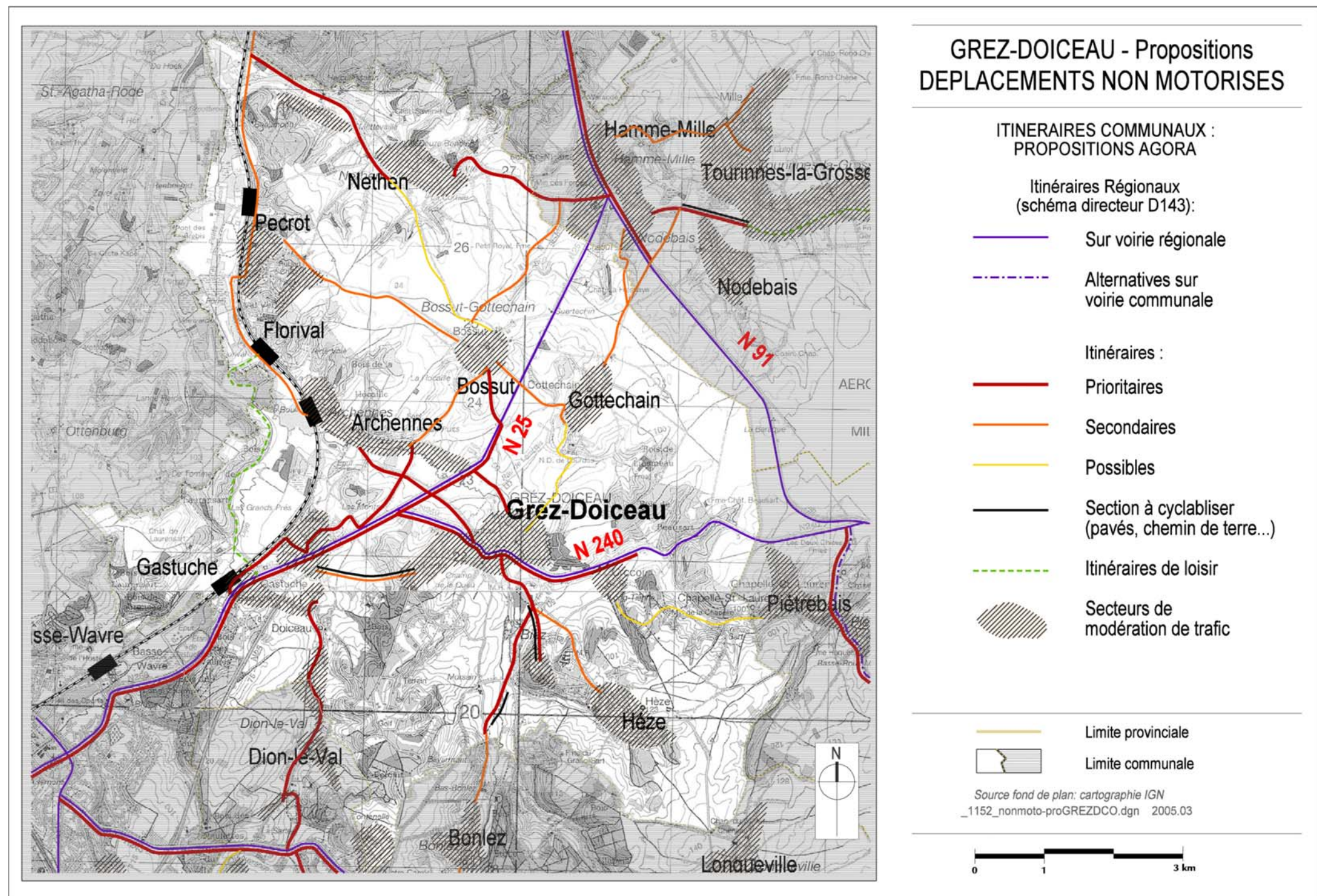
DESCRIPTION DE L'ACTION

Les itinéraires prioritaires à développer sont les suivants :

- Hamme-Mille – Nethen,
- Grez – Archennes
- Grez – Gastuche par N240 et N25/N268 (et prolongation vers Wavre)
- Gastuche – Doiceau – Dion
- Bossut – centre sportif – N268 – Stampia – terrain de foot

D'autres liaisons sont nécessaires entre :

- Grez – Hamme-Mille
- Bossut – Hamme-Mille
- Bossut – Gottechain
- Bossut – Néthen
- Bossut – Pérot
- Grez – Bonlez



THEME 2 – GREZ-DOICEAU : MODES DOUX**Action 2.2. 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. En revanche, pour les quelques tronçons sur voiries régionales, des aménagements spécifiques sont souvent nécessaires, tant en section courante que dans les intersections.

OBJECTIFS

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

DESCRIPTION DE L'ACTION**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)

Cf. fiches aménagements types

A Archennes, la rue de Florival et la rue du Moulin devront particulièrement faire l'objet d'aménagements de modération de vitesse avant de pouvoir accueillir un itinéraire cyclable.

Pour la N240, les aménagements proposés sont les suivants :

- Mixité / pistes cyclables marquées dans la traversée de Grez, ce qui nécessite une réelle modération du trafic motorisé (en vitesse et en volume)
- Pistes D7 hors des zones urbanisées

En ce qui concerne la piste située le long de la N25, des travaux d'entretien et de nettoyage régulier sont absolument nécessaires. Les véhicules en stationnement sur cette piste, ainsi que ceux qui sortent des garages adjacents, constituent de réels dangers pour les cyclistes. Autre exemple, Au carrefour chaussée de Wavre / avenue de la Libération, le marquage destiné aux cyclistes a disparu.

La section de la N25 comprise entre l'avenue Comte d'Ursel et la chaussée de la Libération devrait être interdite formellement aux cyclistes (aucun panneau visible depuis la chaussée de la Libération).

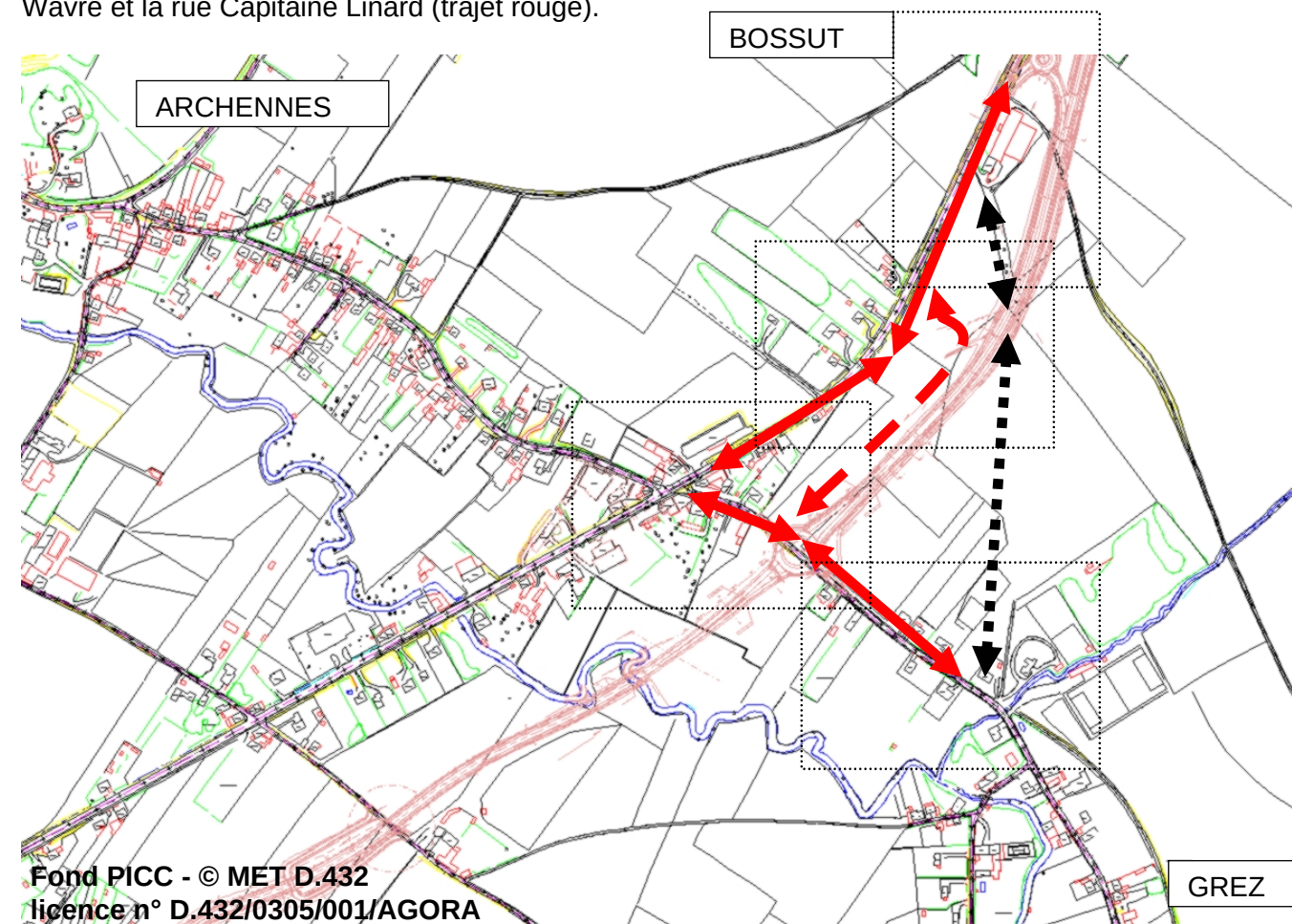
B. Les traversées

La traversée de la chaussée de Wavre à la hauteur de la rue des Foins devra faire l'objet d'un aménagements de type traversée en deux temps (avec îlot central) pour lui permettre de recevoir l'itinéraire cyclable entre Archennes et Grez (cf. [fiche aménagement-type Id](#)).

En ce qui concerne le prolongement de la N25, une attention particulière devra être portée aux traversées piétonnes et cyclistes.

THEME 2 – GREZ-DOICEAU : MODES DOUX**Action 2.3. Itinéraire cyclable prioritaire : Grez - centre sportif - Bossut**

Un itinéraire cyclable reliant le centre de Grez, le futur centre sportif et Bossut présente un potentiel important. Le prolongement de la N25, l'aménagement toujours délicat des traversées des grands axes, ainsi que la nécessité d'offrir aux habitants d'Archennes ou Gastuche un itinéraire sécurisé vers le nouveau centre sportif ont amené à proposer l'itinéraire ci-après, par la rue du Stampia, la chaussée de Wavre et la rue Capitaine Linard (trajet rouge).



Fond PICC - © MET D.432
licence n° D.432/0305/001/AGORA

Une autre solution pour relier le futur centre sportif au centre de Grez aurait été d'emprunter le chemin existant entre la N25 et la rue du Stampia, ce qui offrait un trajet plus court (trajet pointillé noir).

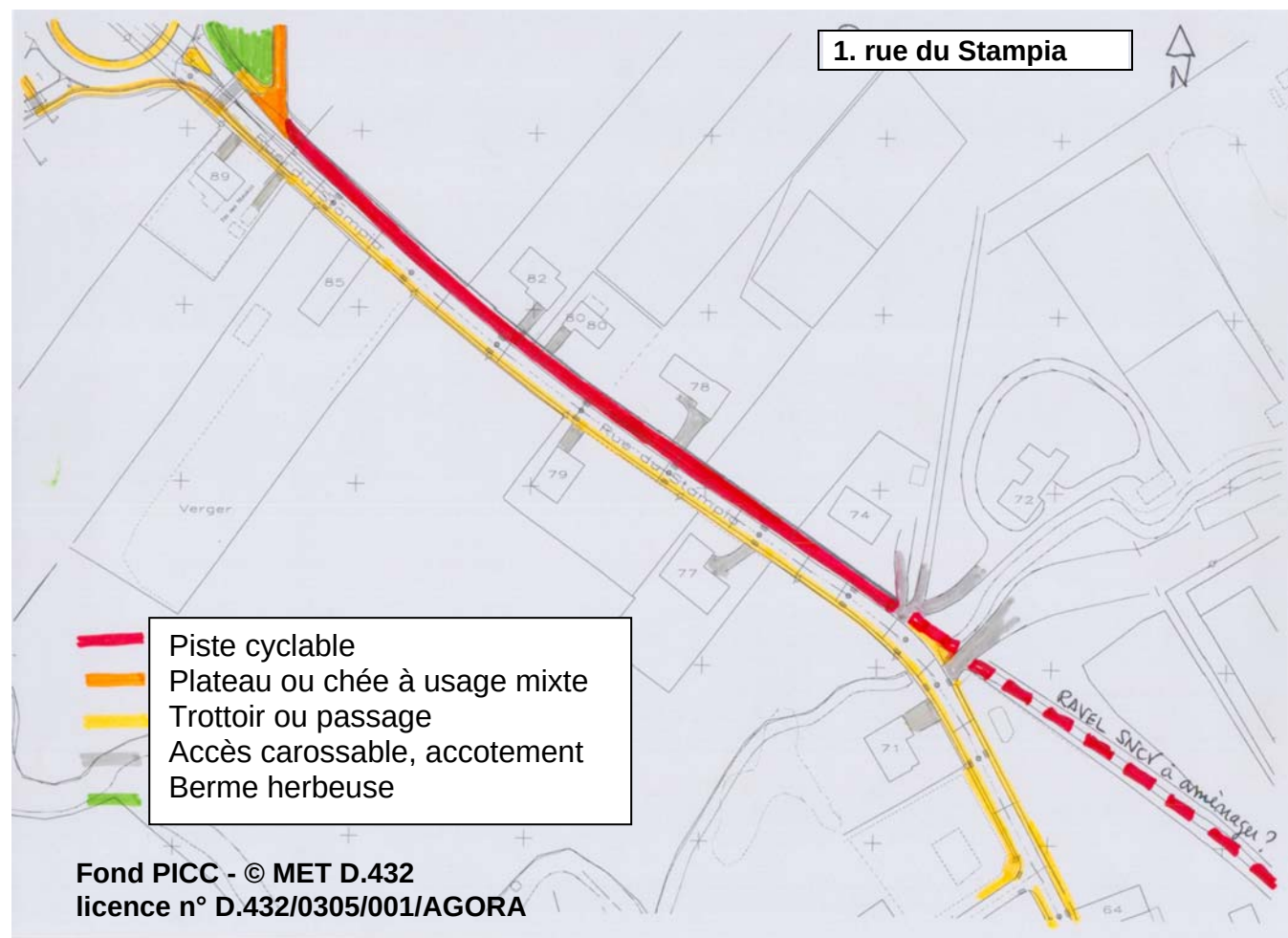
Mais cette solution demande de créer un franchissement supplémentaire sur le prolongement de la N25, ce qui n'est pas prévu en l'état actuel des plans. Pour être réellement sécuritaire, ce franchissement devrait être dénivelé, car seuls des piétons et des cyclistes seraient amenés à franchir l'axe à cet endroit (chemin cyclo-piéton). Une passerelle ou un passage inférieur seraient les seules solutions réellement sûres. Néanmoins, elles imposent des contraintes importantes (longues rampes pour monter à 5 à 6 m au-dessus du niveau de la voirie, ou impact psychologique subjectif d'avoir à franchir un boyau étroit et insécurisant).

Le coût d'un tel aménagement (cyclabilisation du chemin, traversée dénivelée), combiné avec le faible gain de distance/temps par rapport à l'itinéraire N25/rue du Stampia, ont conduit à ne pas retenir cette solution. En outre l'itinéraire offre également un itinéraire vers la chaussée de Wavre et Archennes.

Voir aussi remarque page suivante sur l'alternative proposée par le MET D.143 (flèche pointillée rouge).

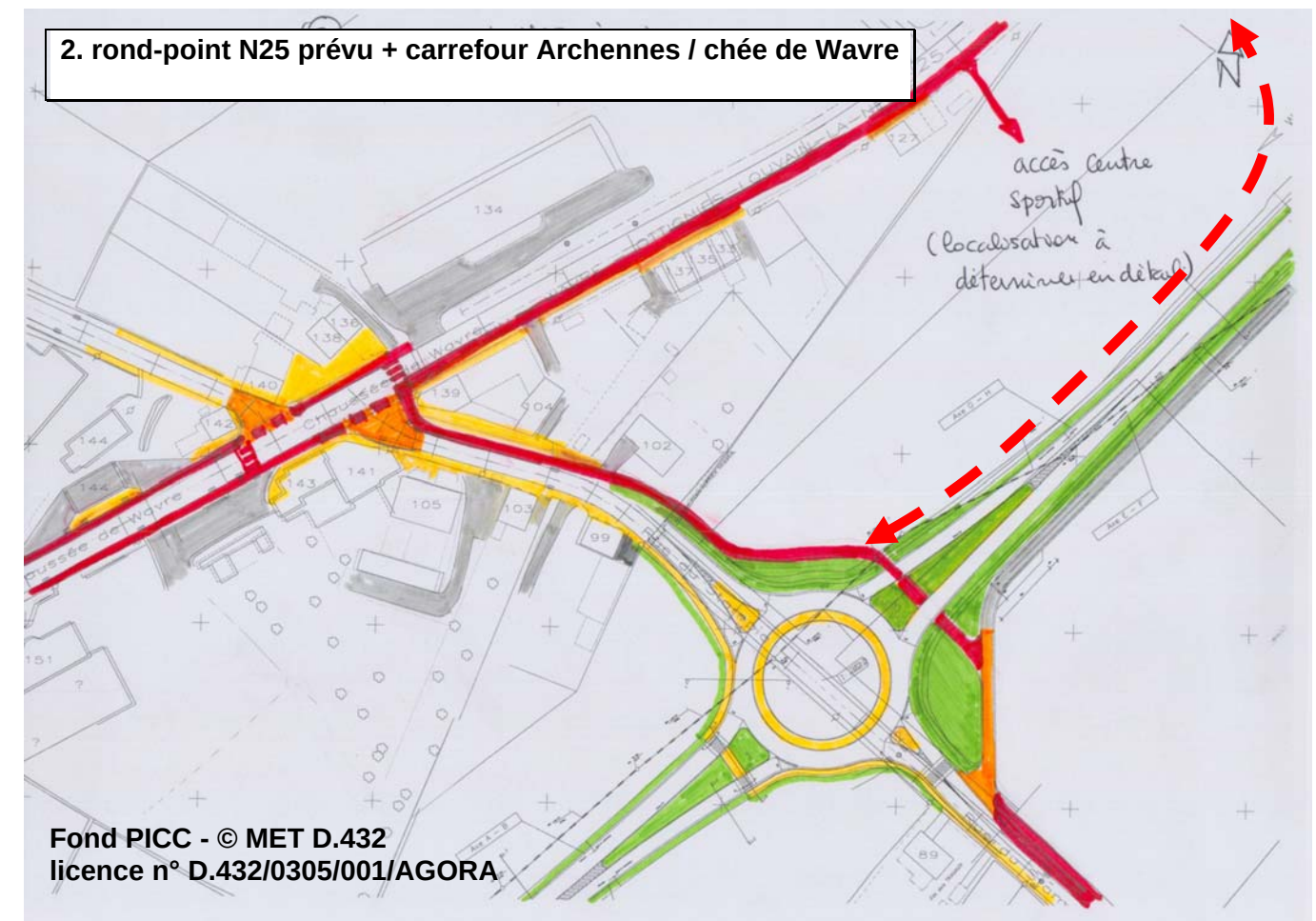
Les aménagements proposés consistent en (parcours décrit du sud au nord, càd de Grez vers Bossut) :

- Rue du Stampia, entre Grez et le futur rond-point de la N25 prolongée : piste cyclable bidirectionnelle côté nord



- A Grez, il sera possible de raccorder la piste de la rue du Stampia au chemin de l'ancien vicinal, ce qui offre donc un itinéraire sécurisé vers le centre du village.
- L'aménagement lourd de la rue du Stampia semble nécessaire, car le trafic motorisé y est déjà relativement important (et rapide). Le prolongement de la N25 et la création d'un accès aisé à cet axe (rond-point) vont sans doute créer un appel de trafic dans cette rue.

- Rond point : piste bidirectionnelle contournant le rond-point par le nord, avec îlot central permettant la traversée de la N25 en deux temps (non prévu dans les plans de la D143).
- Entre le rond-point et la N268 : aménagement à réaliser par le MET, une piste bidirectionnelle côté nord-est serait l'aménagement le plus approprié.



- Sur la N 268 : piste cyclable bidirectionnelle de min 2,50 à 3,0 m côté est, jusqu'au centre sportif dans une première phase, (2)

Selon le MET D.143, cette solution pourrait impliquer des aménagements plus lourds, en raison de la présence de racines d'arbres et d'une éventuelle intervention sur les fondations de la route et/ou de la piste cyclable à cet endroit. Le MET suggère un passage en parallèle à la nouvelle N25 rejoignant le centre sportif par l'arrière.

Cette solution (flèche pointillée rouge) nous semble tout aussi valable, pour autant que la prolongation de la piste cyclable en direction de Bossut et les différentes traversées associées soient bien réalisées, ainsi que les deux pistes cyclables marquées le long de la N268.

1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

- Sur la N 268 : piste cyclable bidirectionnelle de 3,0 m côté est, jusqu'au centre sportif dans une première phase, puis jusqu'à la rue Capitaine Linard (3)

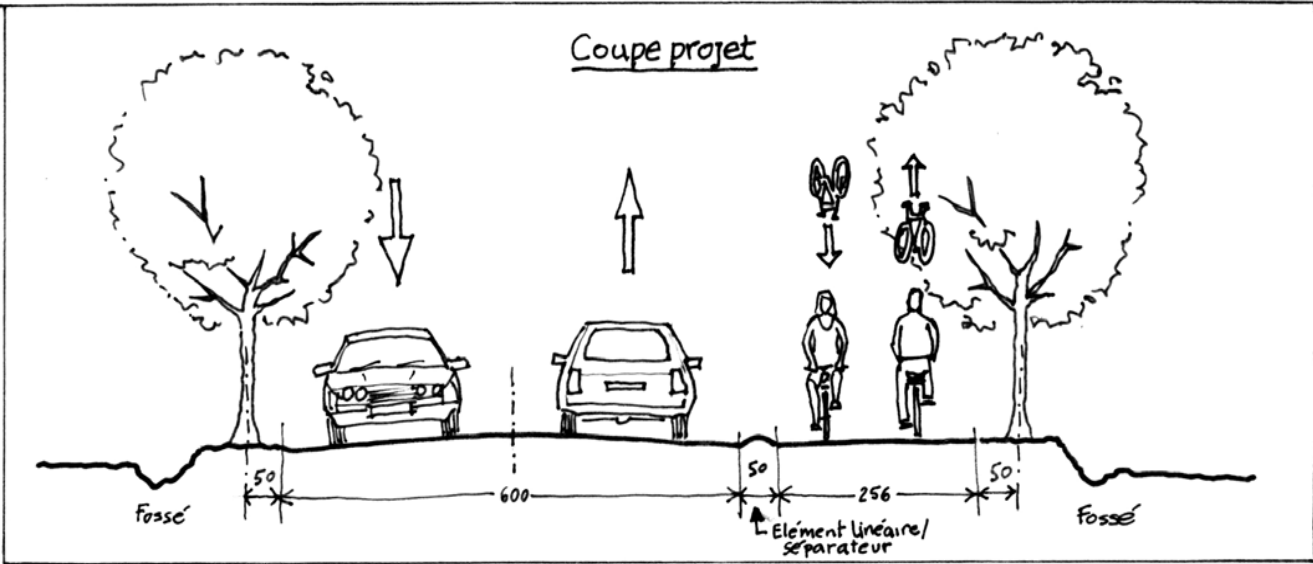
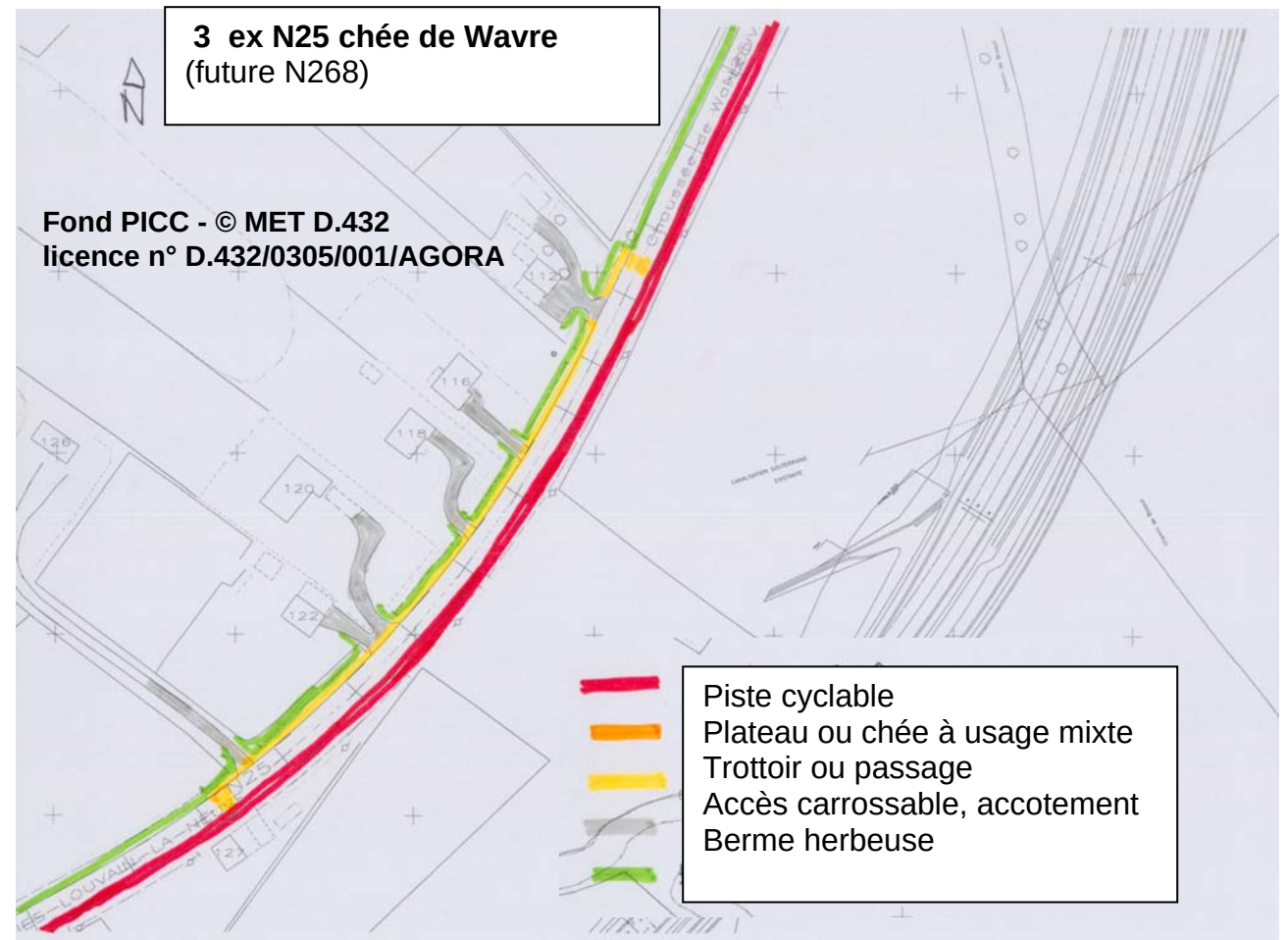
- Sur la N 268 : piste cyclable bidirectionnelle de 3,0 m côté est, jusqu'au centre sportif dans une première phase, puis jusqu'à la rue Capitaine Linard (3)
- La traversée cyclable de la chaussée de Wavre devrait être protégée par un plateau

(voir aussi remarque page précédente sur l'alternative proposée par le MET)

1. Hiérarchisation

2. Modes doux

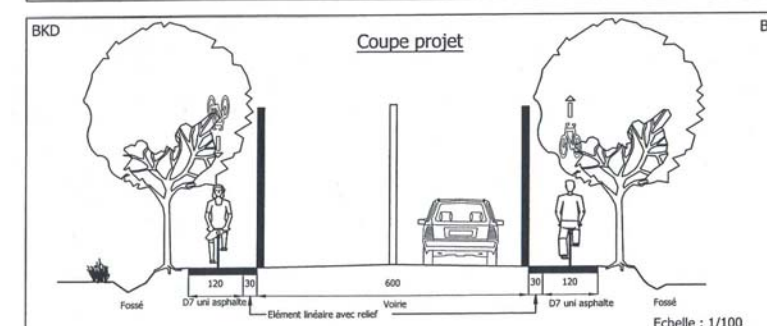
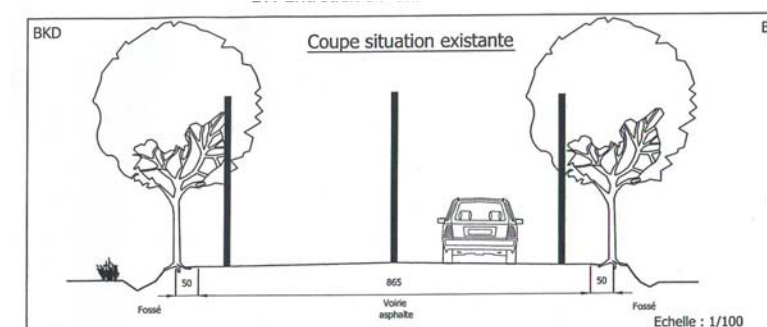
3. Aménagements



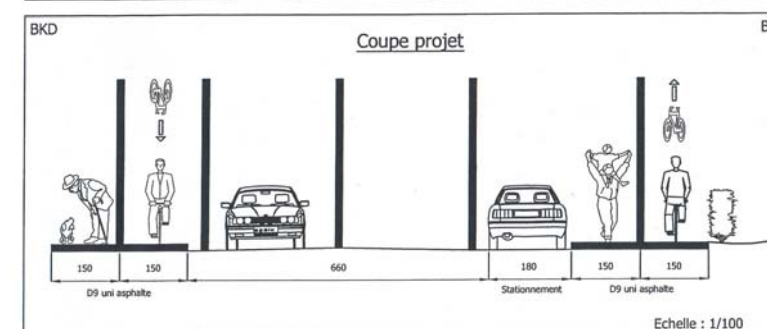
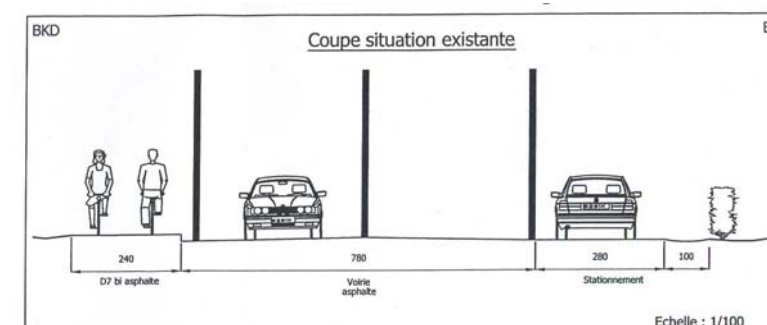
- Aménagement de la traversée de la N268 au niveau de la rue du Capitaine Linard, avec un îlot permettant la traversée en deux temps et un marquage/éclairage renforcé (4).
- Notons que le reste de la chaussée de Wavre ne serait plus accessible qu'aux piétons et cyclistes, sauf pour l'accès aux deux parcelles riveraines. On peut donc envisager d'y réserver des espaces, quitte à ne les matérialiser dans un premier temps que par un marquage au sol (ligne blanche continue comme bord fictif, mais réglementaire, de la chaussée)

Aménagement cyclable de la N25 : situation existante et projet de la D143

Au nord du centre sportif



Au niveau de la rue du Stampia



Source : Schéma directeur cyclable D143 / Survey et Aménagement, 2003

Sur la N25 dans la section qui nous intéresse ici, le schéma directeur cyclable de la D.143 prévoit la création de deux pistes D7 unidirectionnelles. En raison de la construction du centre sportif, la piste bidirectionnelle du côté de l'équipement avec l'aménagement d'un point de traversée pour les cyclistes venant de Bossut paraît préférable.

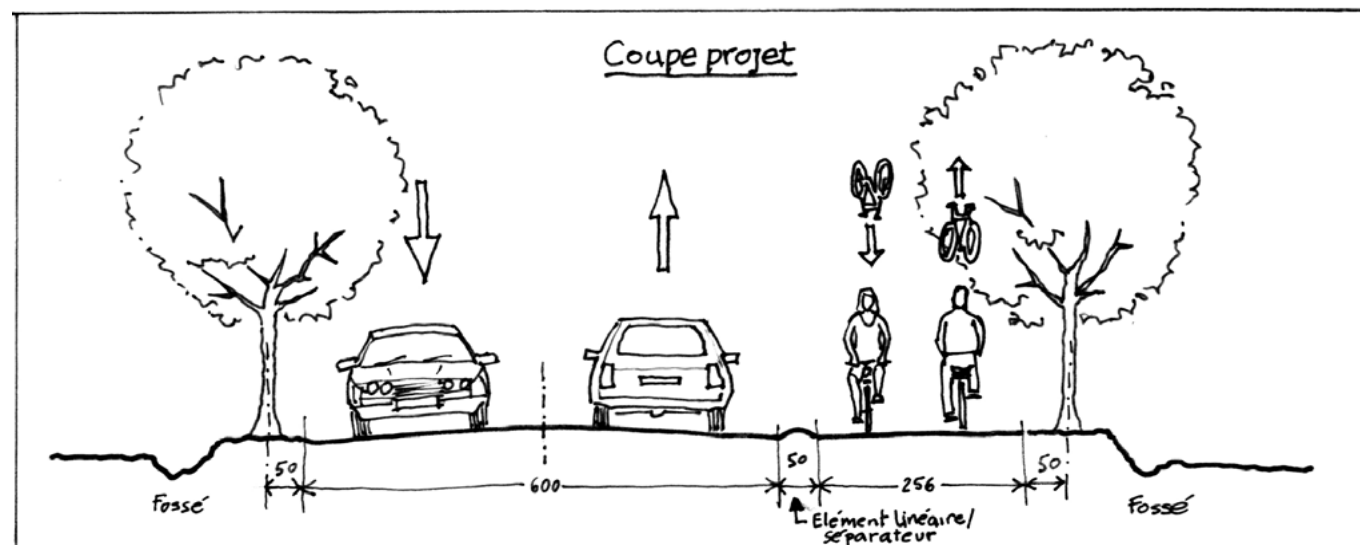


1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

L'emprise disponible, 9,65 m d'arbre à arbre, permet cet aménagement, si la largeur de la chaussée est réduite à environ 6 mètres. Dans la section plus urbanisée autour de la rue du Stampia, l'emprise disponible (environ 14 mètres), permet aussi cet aménagement, ainsi que le maintien du stationnement.



Proposition d'aménagement de la N268 : piste bidirectionnelle

THEME 2 – GREZ-DOICEAU : MODES DOUX

Action 2.4. Mise en place d'un stationnement vélo

Les principaux points à équiper sont :

- Les écoles
- La Maison Communale
- Le CPAS
- La Poste
- Les centres des différents villages de l'entité
- Les 4 haltes SNCB présentes sur le territoire communal (avec la SNCB) (arceaux couverts et éclairés)
- Les grandes surfaces commerciales (en association avec les commerçants)

THEME 2 – GREZ-DOICEAU : MODES DOUX**Action 2.5. Piétons et PMR****OBJECTIFS**

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

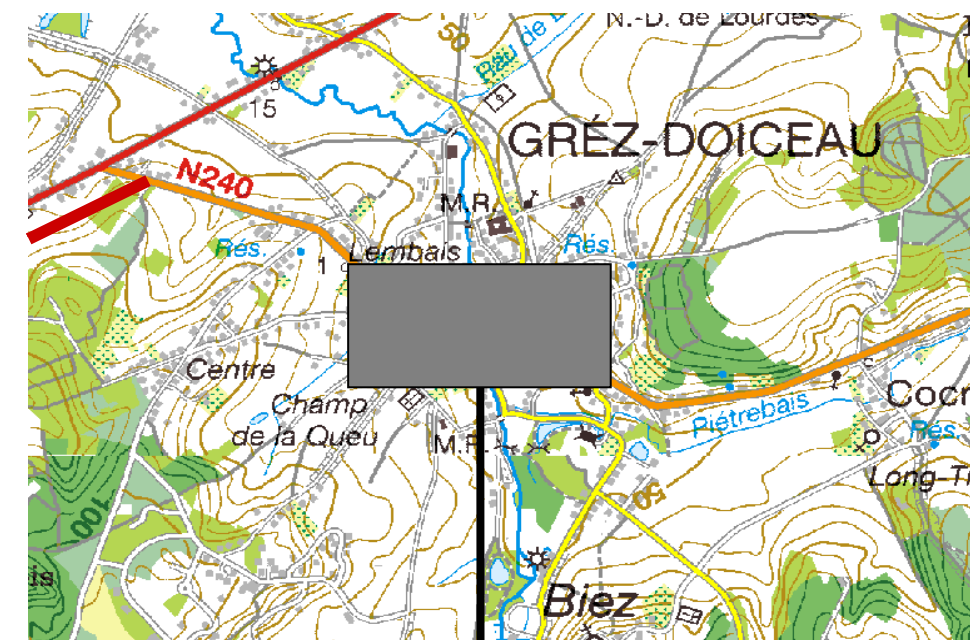
DESCRIPTION DE L'ACTION

Le réseau prioritaire proposé assure une continuité piétonne entre les centres d'intérêts suivants :

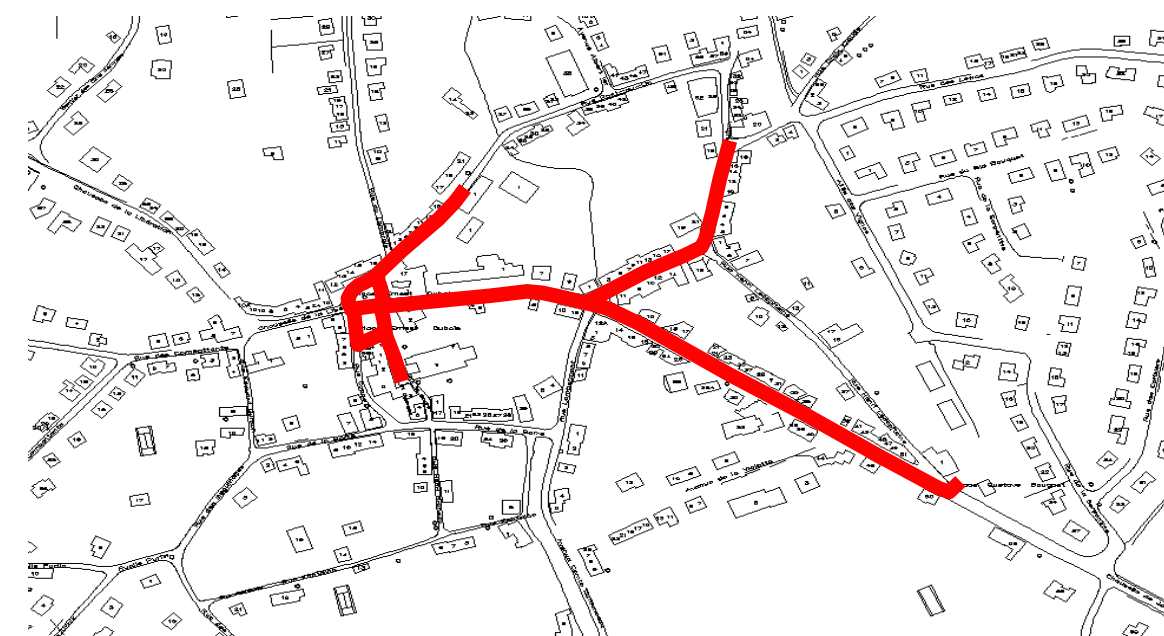
- L'école communale de Grez-Doiceau
- La Place Ernest Dubois
- La Maison communale
- L'Eglise St Georges
- Les Arrêts dans le centre des bus des lignes 23 et 23/
- Le Bureau de l'Office du Tourisme et des Loisirs
- La Poste
- Les deux terrains de tennis de Grez-Doiceau
- Le Club de pétanque « La Grézienne »
- La Place Gustave Baugnet

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.

Un effort particulier devrait être fait sur les traversées piétonnes de la N240 dans le centre de Grez., aujourd'hui difficiles en raison de la vitesse et de la densité du trafic motorisé.



Fond IGN

Fond PICC - © MET D.432
licence n° D.432/0305/001/AGORA

1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

THEME 3 – GREZ-DOICEAU : AMENAGEMENTS

3.1. Introduction

Des aménagements particuliers des voiries locales sont souhaitables et doivent inciter les usagers à ralentir et à être plus vigilants. Différentes mesures peuvent être prises simultanément. Elles ont pour but de créer un parcours scénique (la rupture de la ligne droite au profit de séquences paysagères).

- **La perception visuelle :**

La perception visuelle détermine en grande part le comportement de conduite. La vision s'arrête sur des points « d'accroche », qui déterminent une hiérarchie des formes observées en ordre de priorité : les éléments animés (humains, animaux, ciel, nuages, eau,...), les contours des formes simples (église,...), les formes inanimées (végétaux, architecture vernaculaire,...), les formes complexes (déchiffrement des signes, des éléments structurants,...).

Une relation claire entre les différents éléments structurant le parcours visuel de l'utilisateur est nécessaire. La perception de l'utilisateur est déterminée par sa vitesse, plus la vitesse est rapide, plus le champ visuel est rétréci et se concentre à grande distance sur l'axe de la route. Les éléments proches ne sont plus perçus à temps.

Des aménagements différenciés ponctuent le parcours de l'utilisateur et freinent la cadence de celui-ci. La vitesse réduite permettra à l'observateur d'appréhender et d'apprécier les espaces traversés sur un angle de vision plus large.

Lors des aménagements paysagers des abords de chaussées différents éléments dynamisant l'espace seront pris en compte tels que la dualité (effet de porte qui entraîne le regard au-delà de la porte,...), le rythme (utilisation des lignes verticales : arbres d'alignements, horizontales au sol, couleur, feuillages, matériaux de sol,...), alternance de la lumière (soleil, ombre), le contraste qui crée une animation (surface, lignes, formes, dimensions, volumes, végétaux, matériaux, etc.).

- **La signalisation:**

Une première solution consiste à installer une signalisation adéquate et crédible des zones limitées à 50 km/h. L'emplacement des panneaux se situera où commence/termine la zone urbanisée, c'est-à-dire à la limite de l'espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés. Le cas échéant, il faudra revoir la définition des agglomérations pour adapter la position des signaux F1/F3 à la réalité, et/ou créer de nouvelles zones d'agglomération.

- **L'organisation du stationnement :**

Le stationnement alterné (d'un côté puis de l'autre), pour créer des décrochements de chaussée et rompre l'effet de perspective, permet de modérer la vitesse dans une aire d'habitat. L'organisation du stationnement peut permettre dans certains cas la réduction effective de largeur utilisable de la chaussée, autre effet modérateur de vitesse tout au long d'une voie.

- **Techniques de modération de vitesse :**

Diverses techniques existent pour inciter les automobilistes à respecter le 50 Km/h sur les voies à grande circulation et en traversée de village :

- Les « effets de porte » permettent de marquer nettement l'entrée/sortie d'un village : par l'implantation d'une bande centrale zébrée ou colorée (en entrée de ville), par un terre-plein central pavé bombé ou des îlots plantés, etc.
- Un effet visuel créé par un giratoire paysager, un mobilier urbain approprié, permet aux automobilistes d'adapter leur conduite à l'approche de ces dispositifs.

- L'utilisation de couleurs, de revêtements, d'appareillages, de surfaces structurées (bandes sonores, pavés,...) différenciés permettront aux différents usagers de visualiser l'espace qui leur est destiné. Les passages pour piétons, les pistes cyclables, les trottoirs, les ronds points et les carrefours sont ainsi mis en évidence.
- L'utilisation de la lumière : éclairage des passages piétons, illuminations de bâtiments, places,...remarquables attirent également l'attention du conducteur.
- Rompre la linéarité en installant des dispositifs comme les chicanes, créant ainsi des décrochements de chaussée (par un stationnement alternatif = dévoiements, sur un côté puis sur l'autre, par des déplacements d'axe grâce à des chicanes), en créant des obstacles visuels qui rompent la perspective (placettes, mini giratoires).
- Les rétrécissements ont à la fois un effet physique (difficulté de croisement) et psychologique (proximité du bord de la chaussée) qui incitent à ralentir.
- Les dispositifs surélevés, tels que plateaux, ralentisseur, coussins berlinois,...constituent également des solutions efficaces. Il convient d'utiliser ces dispositifs à bon escient et ponctuellement afin de ne pas faire de la route une course d'obstacles pour les automobilistes. Ils seront significatifs et clairement délimités et permettront la restructuration visuelle de l'espace.

L'effet maximum de tous ces dispositifs qui stimulent la vigilance des conducteurs sera obtenu si les aspects paysagers, les largeurs, les matériaux forment une réponse appropriée au type d'espace traversé, en harmonie avec les fonctions riveraines. L'automobiliste constate un changement dans l'aspect de la chaussée, et sa vitesse sera, même inconsciemment, adaptée.



L'objet de ce chapitre est de présenter à l'aide de schémas et/ou des croquis la mise en oeuvre de certaines propositions d'aménagements demandées par les communes en réponse à des problèmes identifiés.

Les esquisses sont dessinées sur les fonds de plans PICC et quelques relevés de terrain permettent de garantir la précision suffisante pour montrer la faisabilité des propositions. Toutefois, il s'agit d'esquisses d'intentions et il conviendra d'établir des plans plus détaillés - sur base de relevés de géomètre - avant toute réalisation *in situ*. Les contraintes physiques telles que les arrêts de bus, les entrées de garages,...devront parfois faire l'objet d'adaptations sur plan (au stade de l'avant-projet).

Les sites pour lesquels sont dessinées des esquisses ont été choisis par le Collège et l'administration communale sur la base des différentes propositions du bureau d'études.

Les étapes nécessaires à l'élaboration d'un dossier d'étude sont reprises en fin de chapitre.¹

¹ Pour remarque, les esquisses présentées aux pages suivantes sont de simples illustrations permettant de visualiser certaines propositions d'exemples d'aménagements visant à réduire les vitesses en voirie. Ces illustrations ne constituent en aucun cas un projet prêt pour une réalisation. Dans ce PiCM, le bureau d'étude ne possède aucun mandat permettant une réalisation concrète des esquisses proposées, ce rôle revenant à d'autres intervenants comme par exemple les gestionnaires de voirie.

Sommaire

3.1 . Introduction 1

3.2 . Esquisses proposées pour la commune de Grez-Doiceau ... 3

Site N°1 : Rue de Hamme-Mille à Nethen 3

Site n°2 : 3 carrefours sur la RN25 / Chaussée de Wavre menant aux villages de Bossut et Gottechain 11

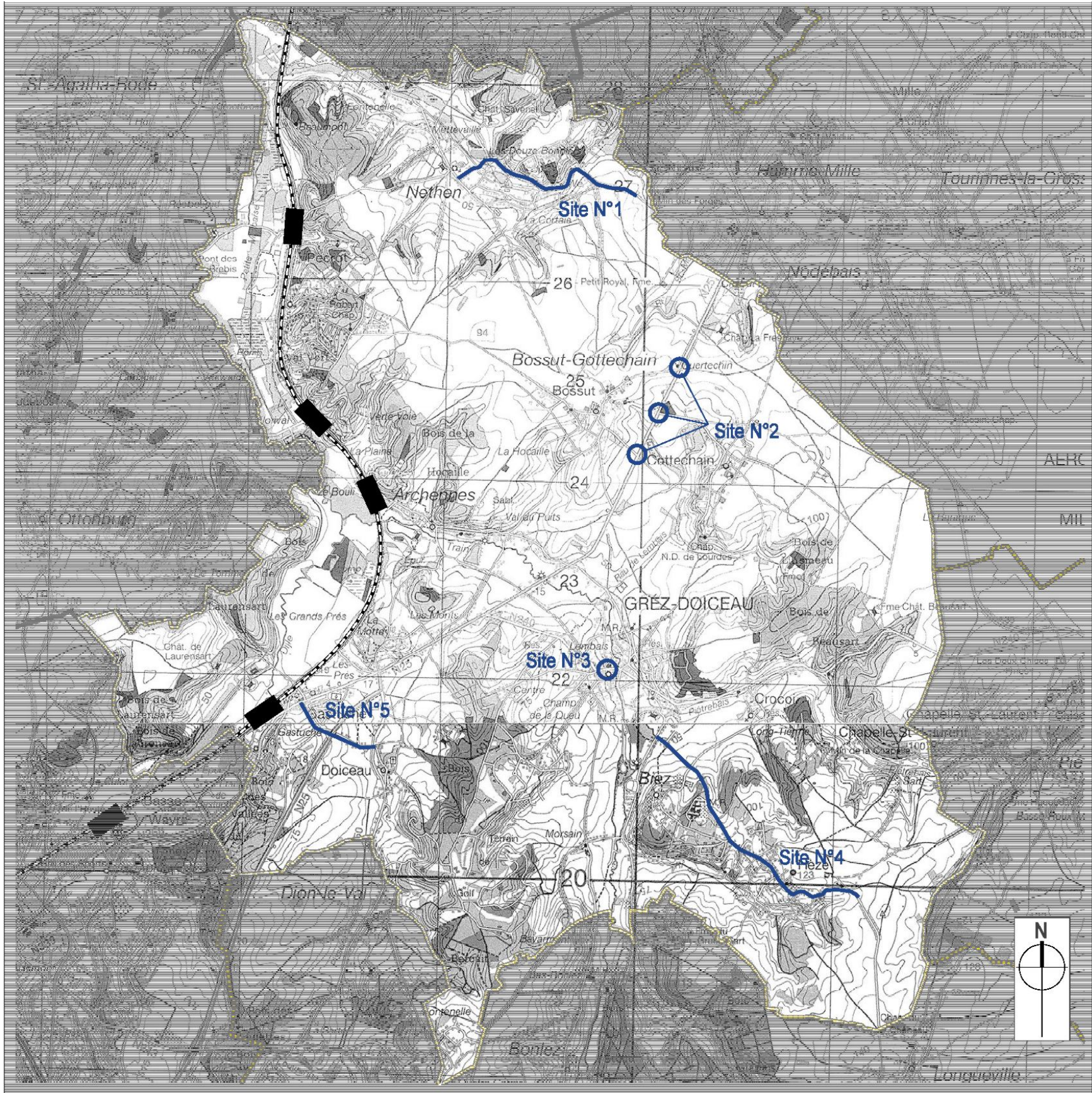
Site n°3 : Place Dubois au centre du village de Grez-Doiceau 14

Site n°4 : Avenue Lacourt à Biez 17

Site n°5 : Rue Decooman..... 28

3.3 . Etapes d'un dossier d'aménagement d'espace public 33

1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



Carte 1 localisation géographique des sites étudiés sur le territoire communal de Grez-Doiceau.

THEME 3 – GREZ-DOICEAU : AMENAGEMENTS**3.2. Esquisses proposées pour la commune de Grez-Doiceau****Site N°1 : Rue de Hamme-Mille à Nethen****SITUATION**

Ce site est localisé au nord-Ouest de la commune de Grez, la chaussée étudiée relie Hamme-Mille (carrefour avec la chaussée de Louvain) et Nethen.

La chaussée est fortement urbanisée au niveau du village de Nethen et le tissu urbain s'étiole au fur et à mesure que l'on éloigne vers Hamme-Mille (tampon rural entre Hamme-Mille et Nethen).

Dans la première partie du tracé de la chaussée, ce sont des maisons mitoyennes qui longent la chaussée, le reste des habitations sont de type résidentiel (4 façades).

C'est une longue voie où l'on note la présence d'un trafic local voire de transit court et on note la présence d'une ligne de bus. Les trottoirs quelque fois inexistant, obligent les piétons à circuler sur la chaussée.

Présence d'une Zone 30 (plateau et de potelets de sécurité) devant le centre scolaire (n°12).

L'absence de trottoirs continus et l'absence de poches de stationnement en voirie (garages privés pour la plupart des parcelles) favorisent la vitesse des automobilistes.

OBJECTIFS

- réaliser d'un effet de porte à l'entrée du village (venant de Nethen).
- renforcer la Zone 30 existante.
- modérer la vitesse des automobilistes et des convois agricoles.
- inciter au stationnement en chaussée.
- diminuer la vitesse aux carrefours.

MESURES

- signalisation de l'entrée de la zone habitée par la création d'un véritable « effet de porte » (création d'un rétrécissement accompagné de plantations) facilement identifiable et annonçant l'entrée dans le village, avant le carrefour formé avec la rue des Claines.
- diminution de la vitesse des véhicules par la création de dévoiements (poches de stationnements aux devant des habitations), en alternance de part et d'autre de la chaussée, ces poches de stationnements doivent inciter les utilisateurs à stationner leur véhicules dans ces zones prévues à cet effet (des aménagements temporaires peuvent être envisagés dans un premier temps (bacs, cônes de signalisations, marquages,...) pour être remplacés par des aménagements pérennes bacs à arbres, coussins berlinois,...). Les chicanes peuvent être agrémentées par l'installation de plantations, de parkings longitudinaux mais doivent être également protégées par des bordures hautes, des potelets ou d'autres types d'éléments de mobilier urbain.

- diminution de la largeur de la chaussée afin de réduire la vitesse des usagers par la création de rétrécissements (passage d'un véhicule à la fois, voire 2 quand le gabarit de la chaussée le permet). L'utilisation sur les côtés de la voie carrossable de pavés à surface structurée ou des pavés permettra également d'avertir l'automobiliste lorsqu'il quitte la zone carrossable et aura pour effet la protection des usagers les plus vulnérables sans pour autant devoir créer des dispositifs surélevés (carrefour avec la rue des Claines).
- diminution de l'emprise de la chaussée dans les carrefours (agrandissement des trottoirs) et accompagnement de la bande de circulation par un marquage au sol (peinture, bande de pavés franchissables, clous,...) ou création d'un plateau (voir les dimensions réglementaires pour le passages des bus) à certains carrefours.

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE

1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE
Beauvechain / Chaumont-Gistoux /
Grez-Doiceau / Incourt



PHASE 3

GREZ-DOICEAU
LOCALISATION DES AMENAGEMENTS

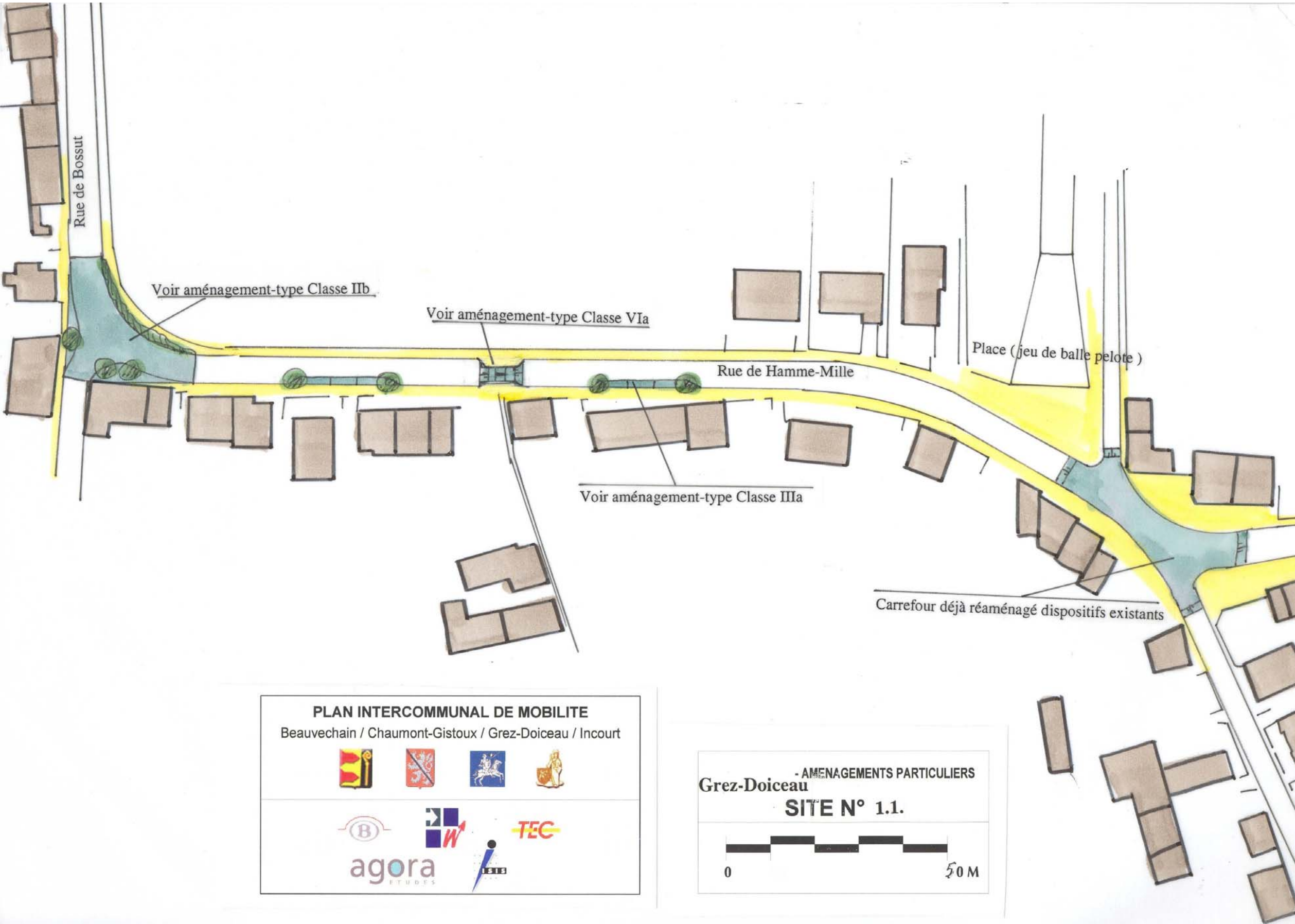
SITE N° 1



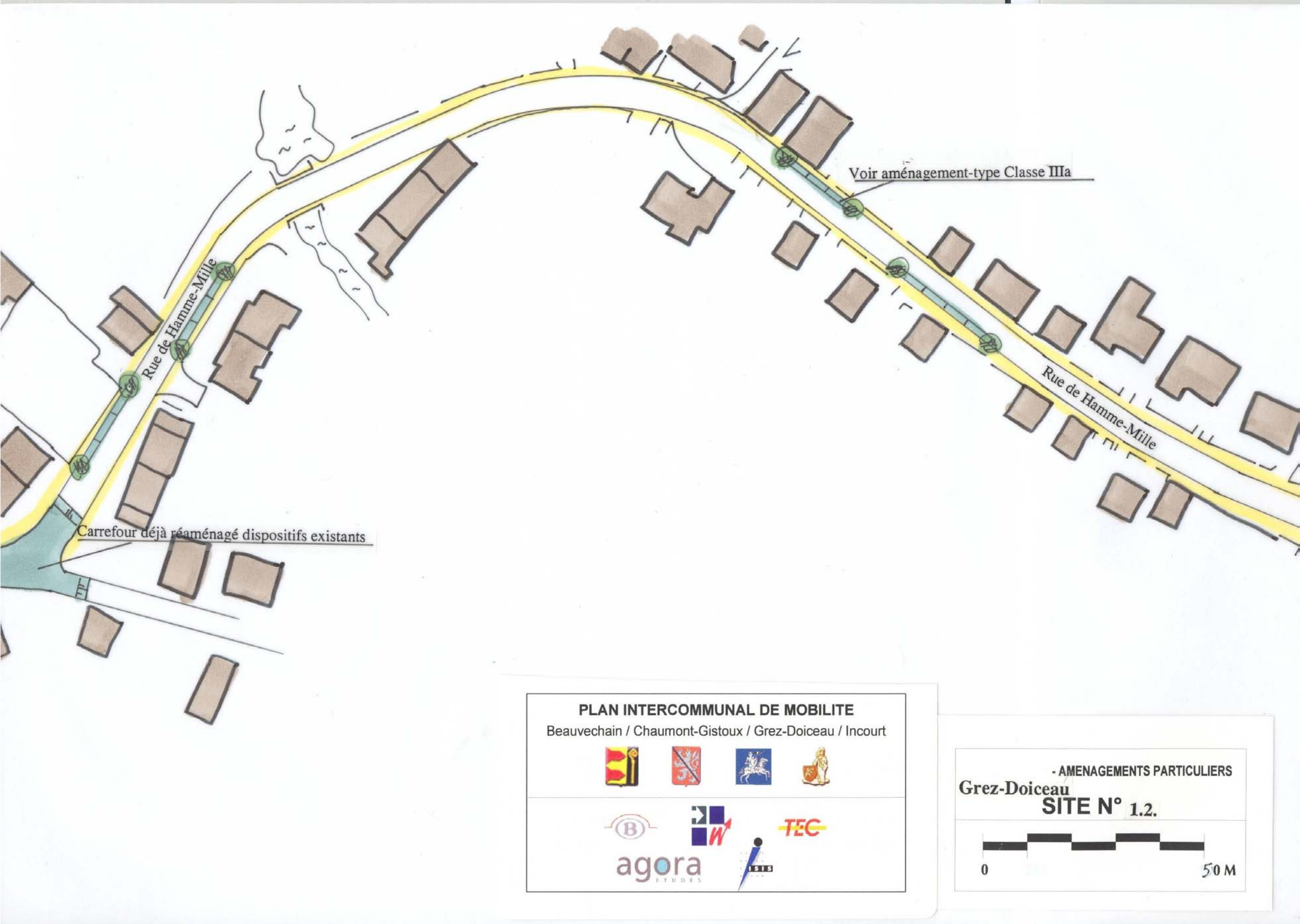
Fond PICC - © MET D.432
licence n° D.432/0305/001/AGORA



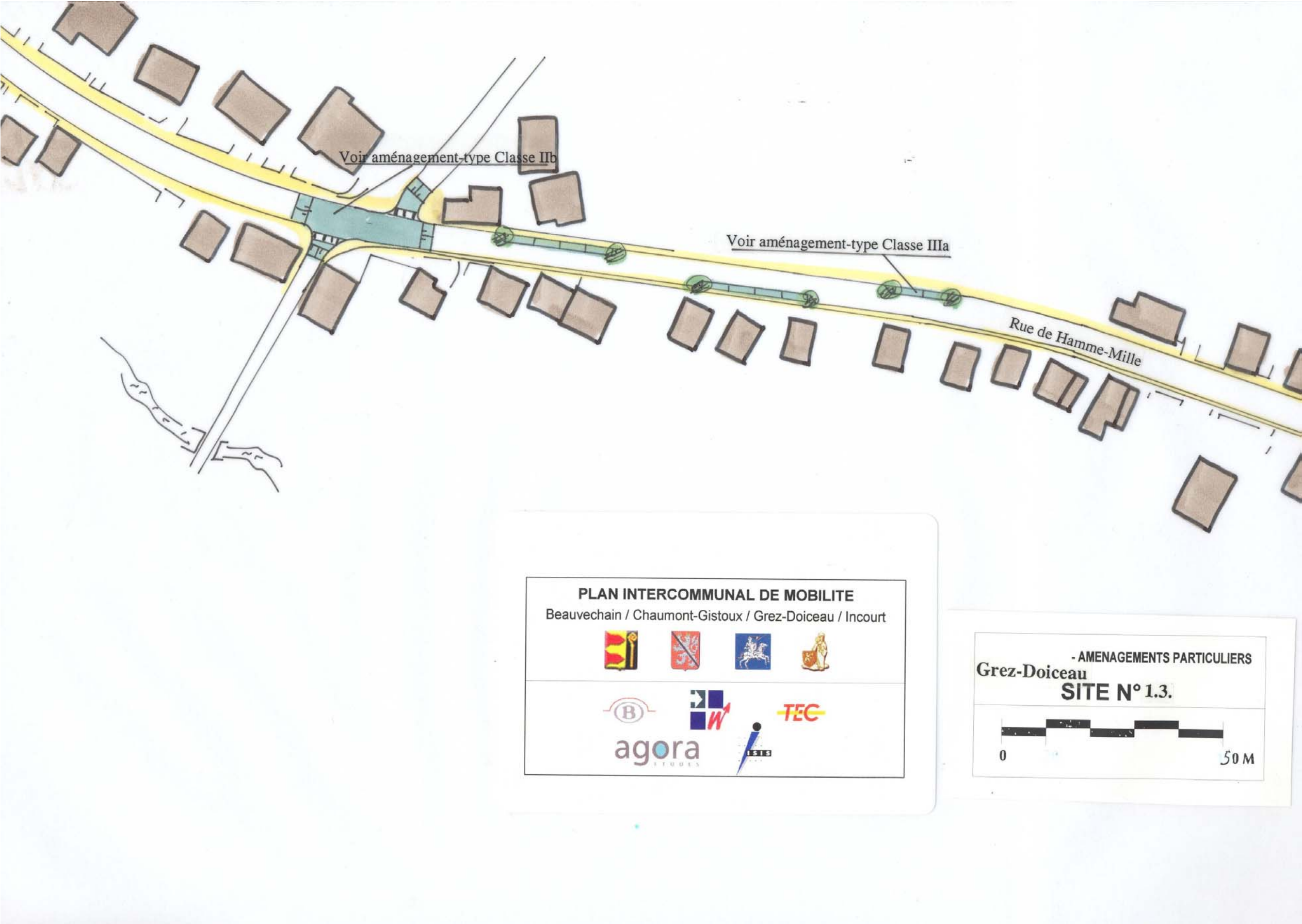
1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



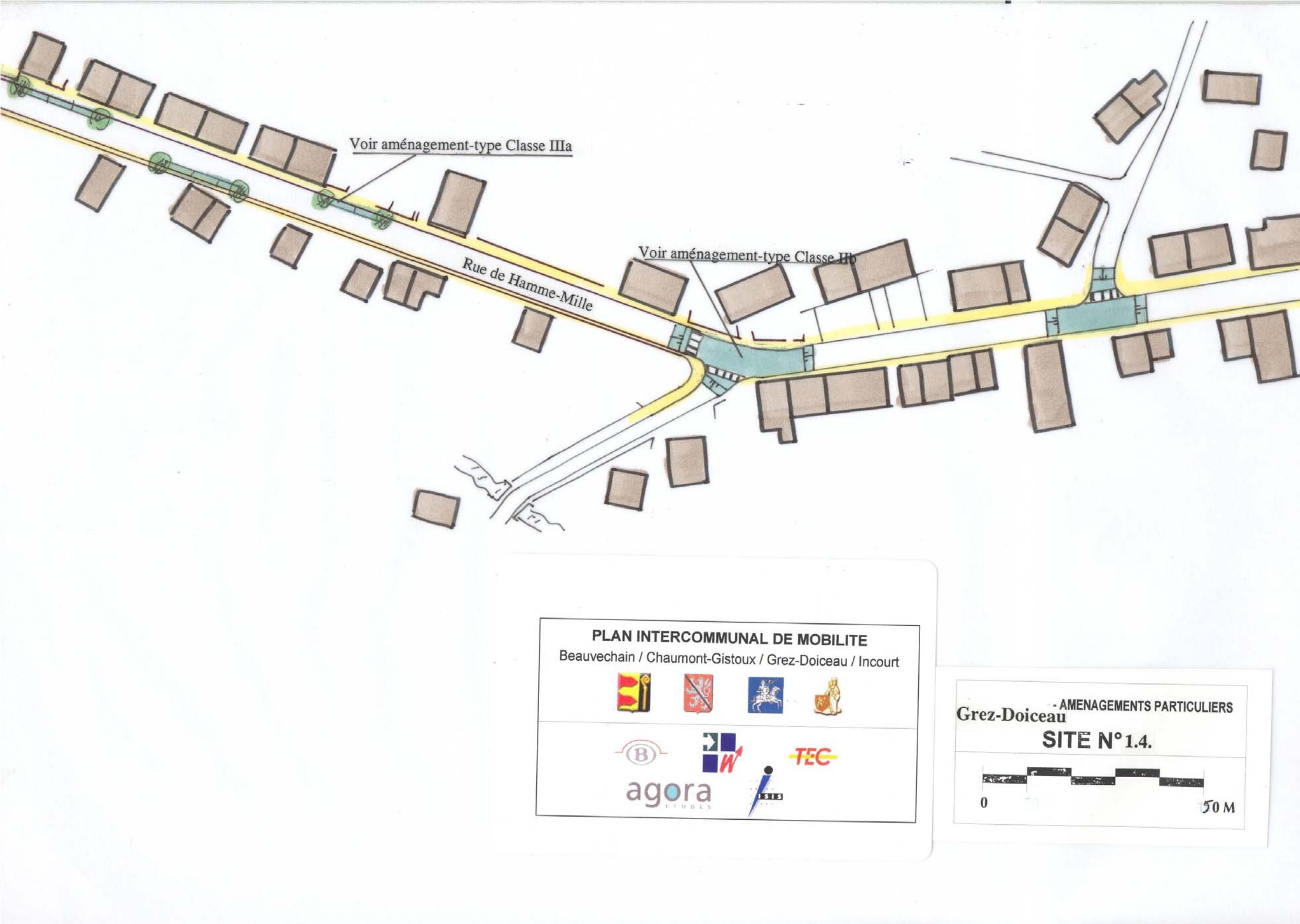
1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



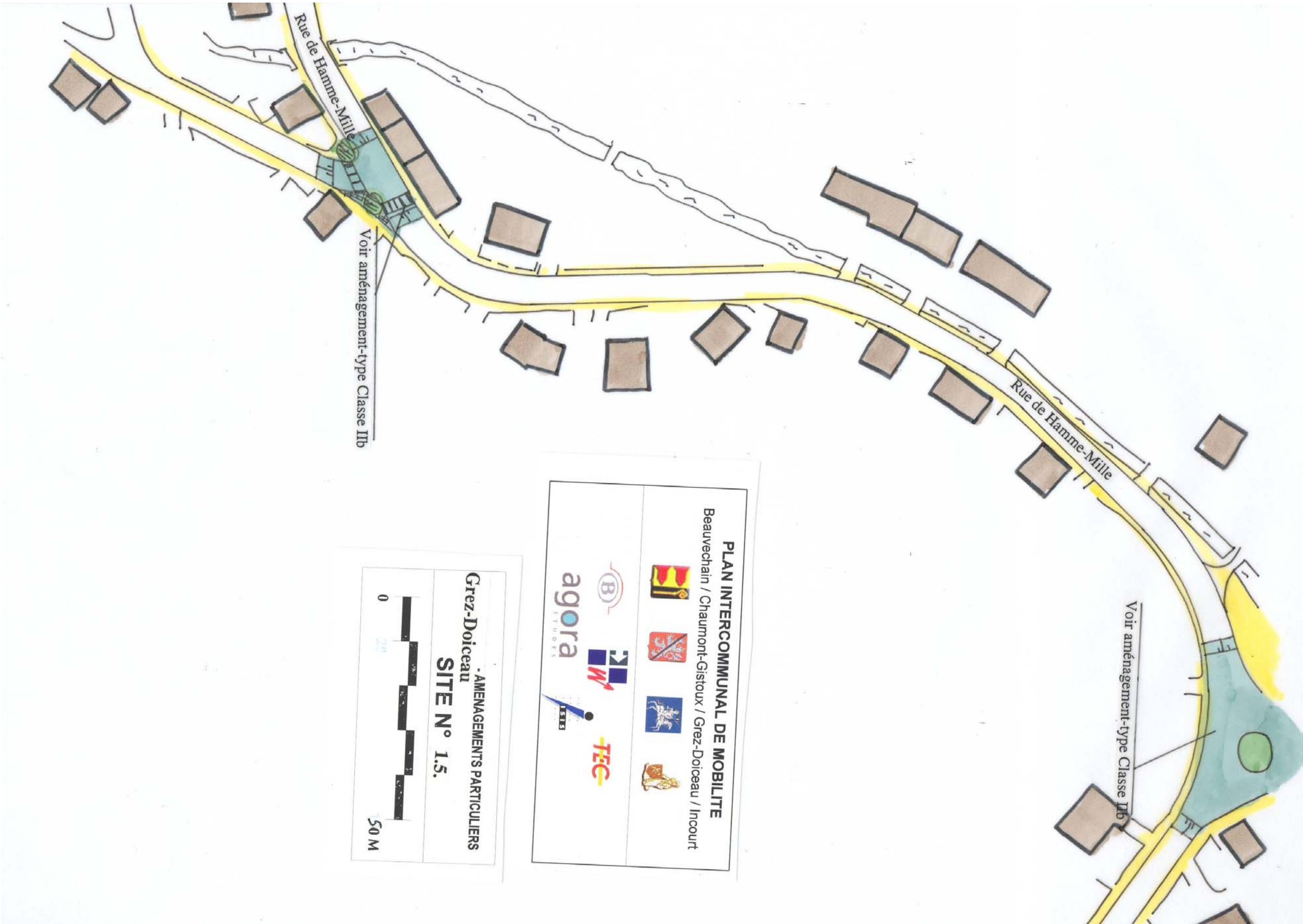
1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



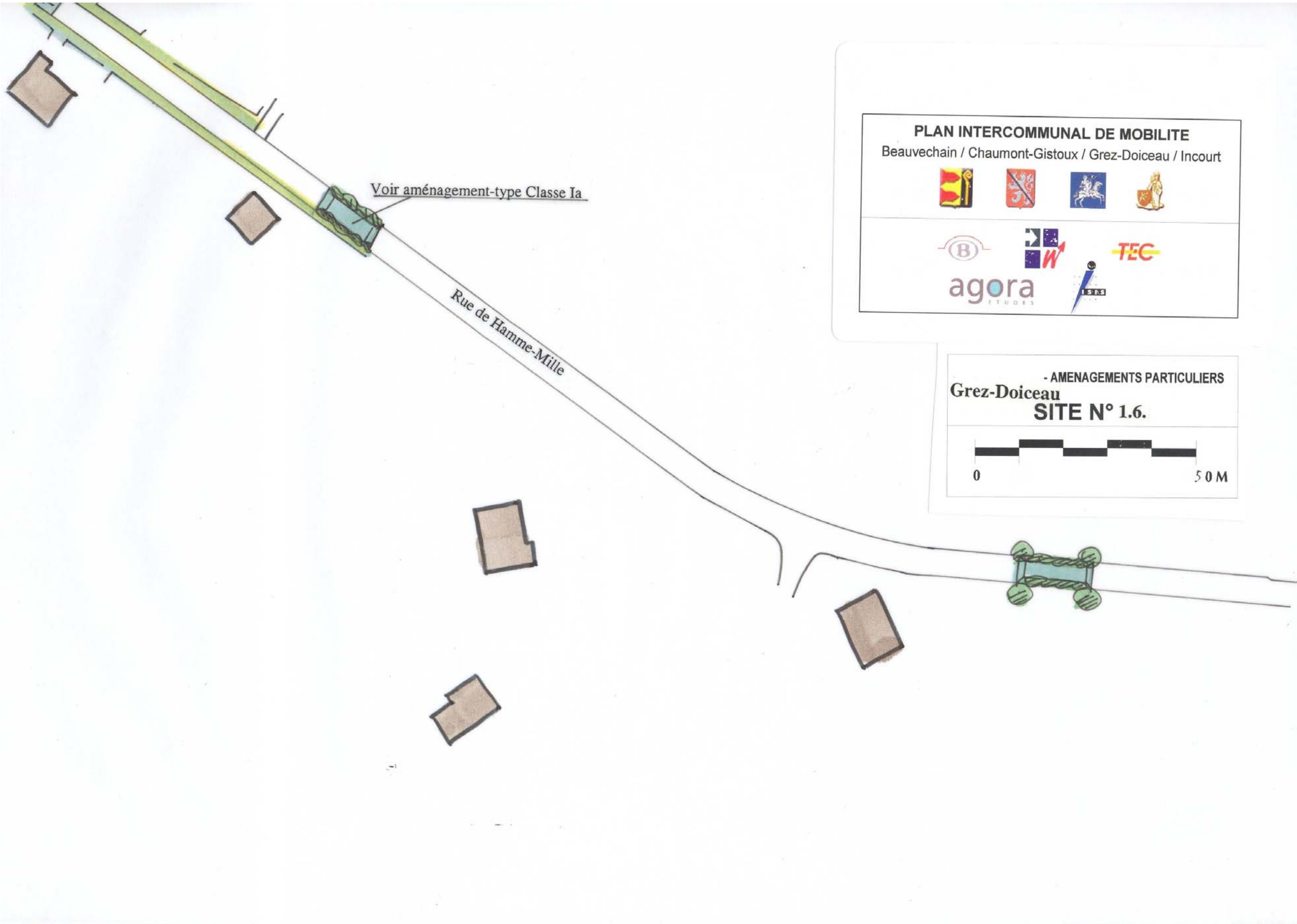
1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



1. Hiérarchisation	2. Modes doux	3. Aménagements
--------------------	---------------	-----------------



1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



Site n°2 : 3 carrefours sur la RN25 / Chaussée de Wavre menant aux villages de Bossut et Gottechain

SITUATION

La RN 25 relie rapidement la E411-Wavre-Chaumont-Grez-Hamme-Mille et Beauvechain. C’est une longue voie où l’on note la présence d’un trafic inter-local et de transit. La circulation est dense et continue tout au long de la journée avec des pics d’affluences aux heures de pointe. On note également la présence d’une ligne de bus.

La chaussée est une véritable barrière psychologique et physique rendant les traversées piétonnes périlleuses et les insertions, dans la circulation dangereuses.

Le tissu urbain est composé de maisons d’habitations de construction plus au moins ancienne, d’exploitations agricoles et des zones d’activités (en continuelle extension). Le tissu urbain s’étiole au fur et à mesure que l’on éloigne des villages, mais les zones d’activités s’étendent progressivement au détriment des terres agricoles.

L’absence de pistes cyclables, de « tourne-à-gauche » pour les entrées des villages, du passage fréquent de lourd charroi (camions, tracteurs,...) et la vitesse excessive des utilisateurs rendent la chaussée particulièrement dangereuse tant pour les automobilistes que pour les usagers faibles (cyclistes, piétons, cavaliers,...).

OBJECTIFS

- réaliser des effets de portes aux entrées des villages.
- modérer la vitesse des automobilistes et des convois agricoles.
- aménager les traversées des villages.
- créer des « tournes à gauches » permettant de relier les villages.
- diminuer la vitesse aux carrefours.

MESURES

- Marquer les traversées de villages (différenciation des revêtements, de couleur, de mobilier, d’éclairage public, plantation d’arbres- encadrant un espace,...).
- diminution de la largeur de la chaussée afin de réduire la vitesse des usagers
- diminution de l’emprise de la chaussée dans les carrefours (agrandissement des trottoirs)
- aménager des « tournes à gauche » et mise en place de dispositifs (paysagers) permettant d’appréhender et d’identifier clairement les entrées des villages (Bossut-Gottechain).
- Utilisation d’îlots directionnels en combinaison avec les tourne-à-gauche et les traversées piétonnes pour assurer la protection des véhicules en attente, et permettre la traversée en deux temps

L’esquisse proposée ci-dessous s’applique au carrefour de la RN25 avec les rues J . Depauw et Ph. Collette. Pour les deux autres carrefours, le principe d’aménagement est similaire.

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE



1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE
Beauvechain / Chaumont-Gistoux /
Grez-Doiceau / Incourt



PHASE 3

GREZ-DOICEAU
LOCALISATION DES AMENAGEMENTS

SITE N° 2



Fond PIGC - © MET D.432
licence n° D.432/0305/001/AGORA





1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements

Site n°3 : Place Dubois au centre du village de Grez-Doiceau**SITUATION**

Ce site est localisé au centre de la commune de Grez-Doiceau, la place est le centre historique de Grez. L'ensemble du bâti ceinturant la place a été rénové et donne une unité architecturale harmonieuse au centre du village.

Différents prestataires de services (librairie, horeca, services bancaires,...), équipements d'intérêt public (église, maison communale, école, ...), en font un lieu attrayant et très fréquenté par les habitants de la commune.

La présence de nombreux commerces engendre une demande de plus en plus forte en terme de stationnement. La place est coupée physiquement par une chaussée très fréquentée, le trafic est dense et les vitesses sont excessives en centre de village.

Les piétons et les autres usagers faibles ont beaucoup de difficultés à se frayer un chemin entre les véhicules stationnés illicitement sur la place, la déclivité de la place et les revêtements naturels du sol (en temps de pluie) rendent également le parcours des piétons hasardeux. Les traversées piétonnes de la chaussée sont insuffisamment sécurisées, en effet, les automobilistes n'aperçoivent qu'au dernier moment ces derniers (cachés par le coin des habitations).

Pour les automobilistes, les traversés transversales de la chaussée et insertions sont périlleuses (manque de visibilité dû à la présence d'un pignon bouchant la vue) qui appréhendent la place et qui ne voient les piétons qu'au dernier moment.

OBJECTIFS

- signalisation de l'entrée dans le centre du village.
- création d'une Zone 30 au centre du village ou d'un réaménagement de la place.
- dispositifs ralentisseurs de vitesses à mettre en place.
- modérer la vitesse des automobilistes et convois agricoles.

MESURES

- signalisation de l'entrée au cœur même du village de Grez par la création d'un effet de porte (type rétrécissement ou plateau, bandes sonores, ou encore feux tricolores ?...).
- Création d'une Zone 30 au centre du village (englobant l'ensemble de la place) afin de relier les deux entités de la place en un seul (un plateau sur le tronçon de chaussée traversant la place ou redéfinition plus globale de la place et de ses abords). La solution adoptée par les services communaux diminuera la vitesse des utilisateurs de la chaussée.
- redéfinition des de circulations et des emplacements de stationnements sur la place permettant une meilleure insertion dans le trafic de la chaussée de Jodoigne / de la Libération.
- redéfinition de la place des passages piétons afin qu'ils soient perceptibles par tous et donc sécurisés.

- Un réaménagement ponctuel (places de stationnement, sens de circulations,...) peut-être envisagé en amont avant de réaménager l'ensemble de la place (redéfinition des espaces, des pentes, des accès, plantations,...).

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE



1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



Site n°4 : Avenue Lacourt à Biez

SITUATION

Ce site est localisé au Sud de la commune de Grez, la chaussée étudiée relie le centre de Grez à Longueville.

La chaussée (plaques de béton) est fortement urbanisée aux niveaux des hameaux traversés et le tissu urbain s'étirole au fur et à mesure que l'on éloigne des villages (zone d'extension d'habitation côté de Grez-village et zone agricole du côté de Longueville).

Le tissu urbain est composé de maisons d'habitations de construction plus au moins ancienne au centre et de petites villas à la sorties des villages. Il subsiste encore quelques exploitations agricoles en activité.

La chaussée étudiée est de grandes dimensions et est composées de tronçons droits (vues dégagées) et de tronçons sinueux (à la traversée du hameau), la traversée du hameau s'effectue à vive allure. Les carrefours avec les multiples petites rues sont peu visibles et difficilement appréhendables.

Notons que des dispositifs ralentisseurs de vitesse sont présents en début et fin de hameau (rétrécissement et différenciation de matériaux de sol, petit plateau).

OBJECTIFS

- renforcer les effets de porte existants.
- modérer la vitesse des automobilistes et des convois agricoles.
- inciter au stationnement en chaussée.
- diminuer la vitesse aux carrefours.

MESURES

- signalisation et renforcement des effets de portes existants par des éléments annonceurs (bandes sonores (hors villages), éléments verticaux – arbres hautes tiges,...).
- entre les effets de porte existants d'autres dispositifs doivent être imaginés afin de maintenir l'attention des automobilistes et diminuer leur vitesse, on pense notamment aux chicanes réalisées à partir de poches de stationnements de part et d'autre de la chaussée, des rétrécissements au centre du village, des coussins berlinois,...
- La signalisation des différents carrefours aidera à la meilleure perception de ces derniers. La création de plateaux ou d'oreilles peuvent être envisagés ou tout simplement une différenciation du revêtement du carrefour (peinture thermoplastique de couleur, changement de matériaux,...).
- Sur les tronçons droits et hors agglomération aucune disposition particulière en terme d'aménagements routiers n'est proposée.

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE

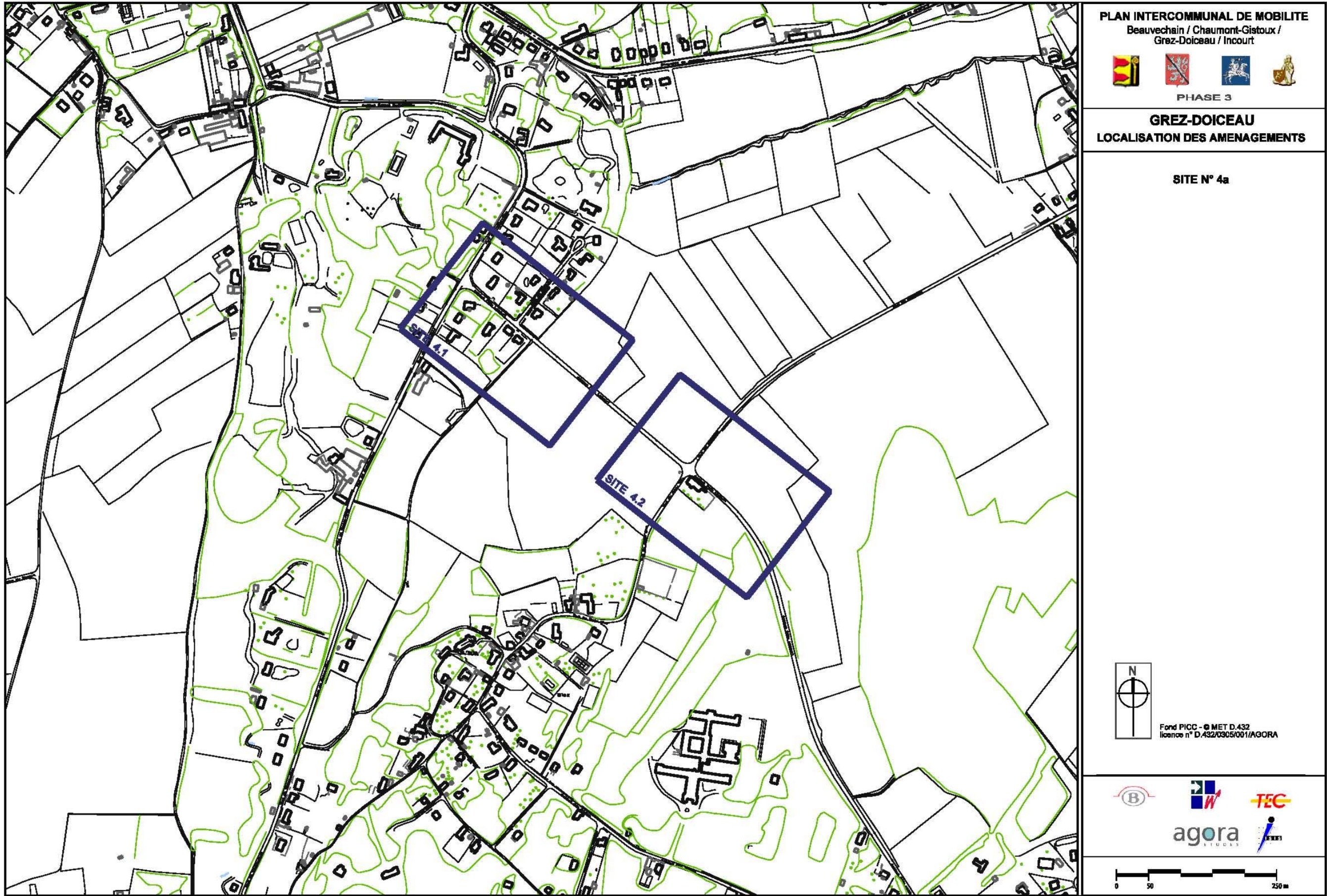


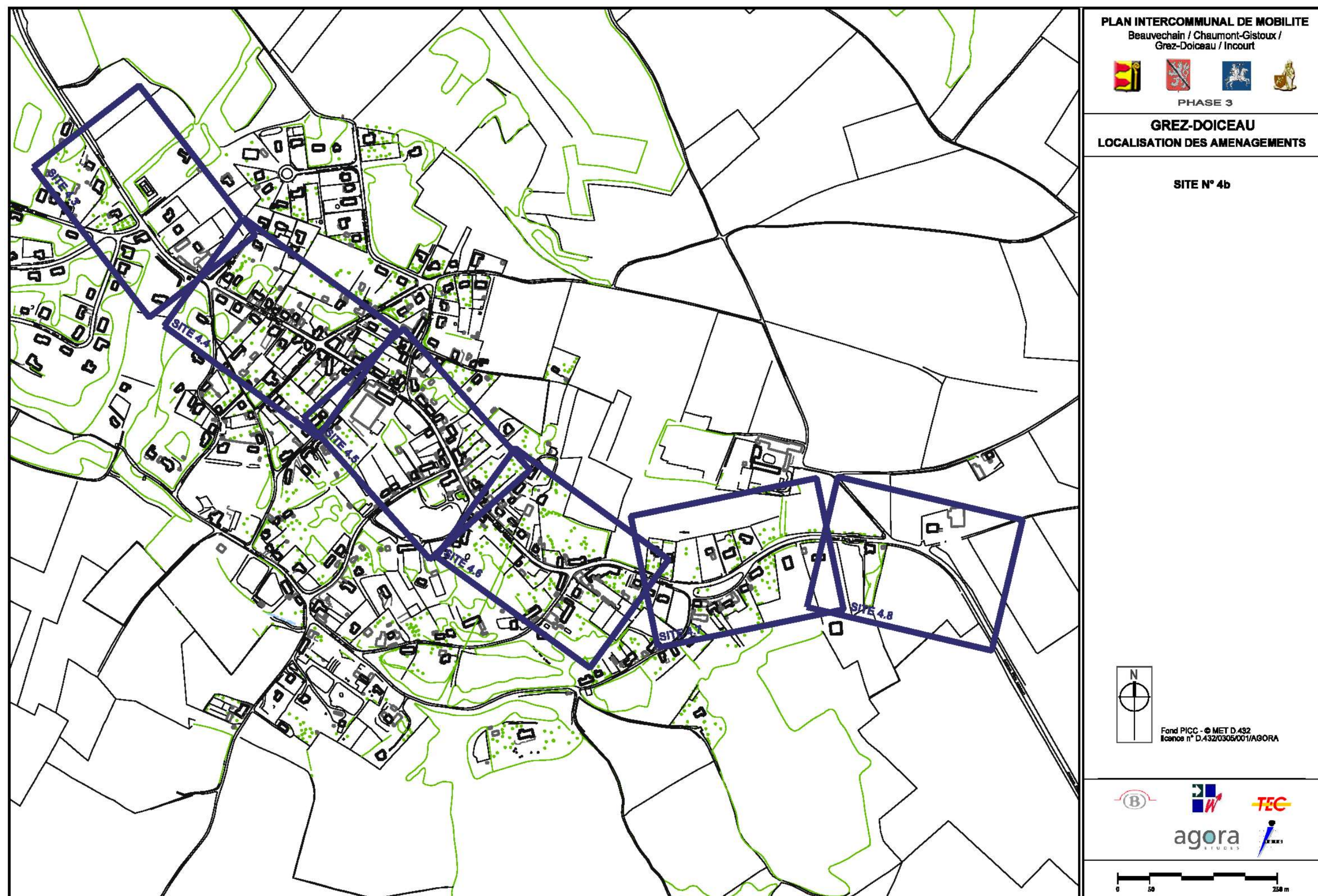
1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



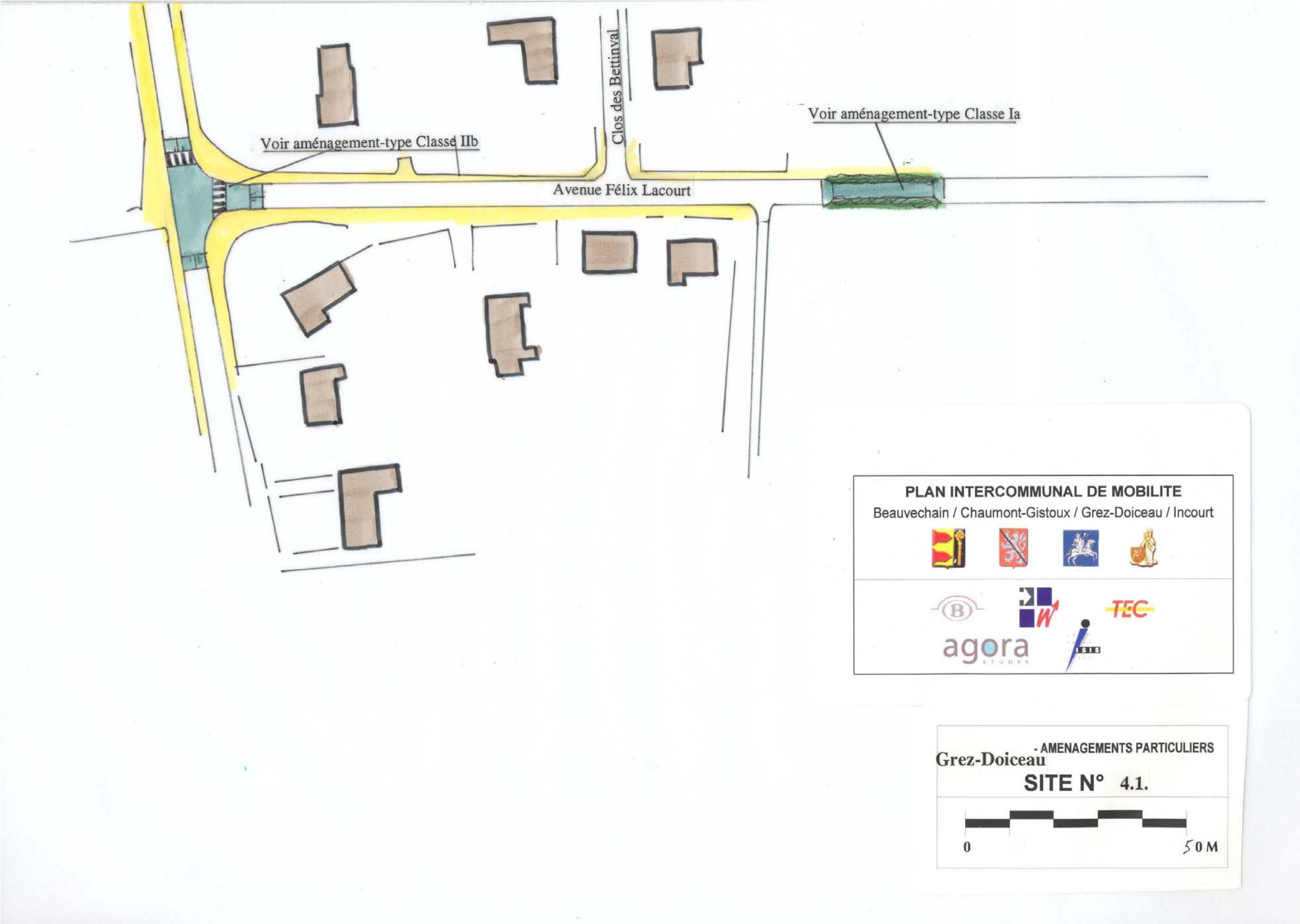


1. Hiérarchisation

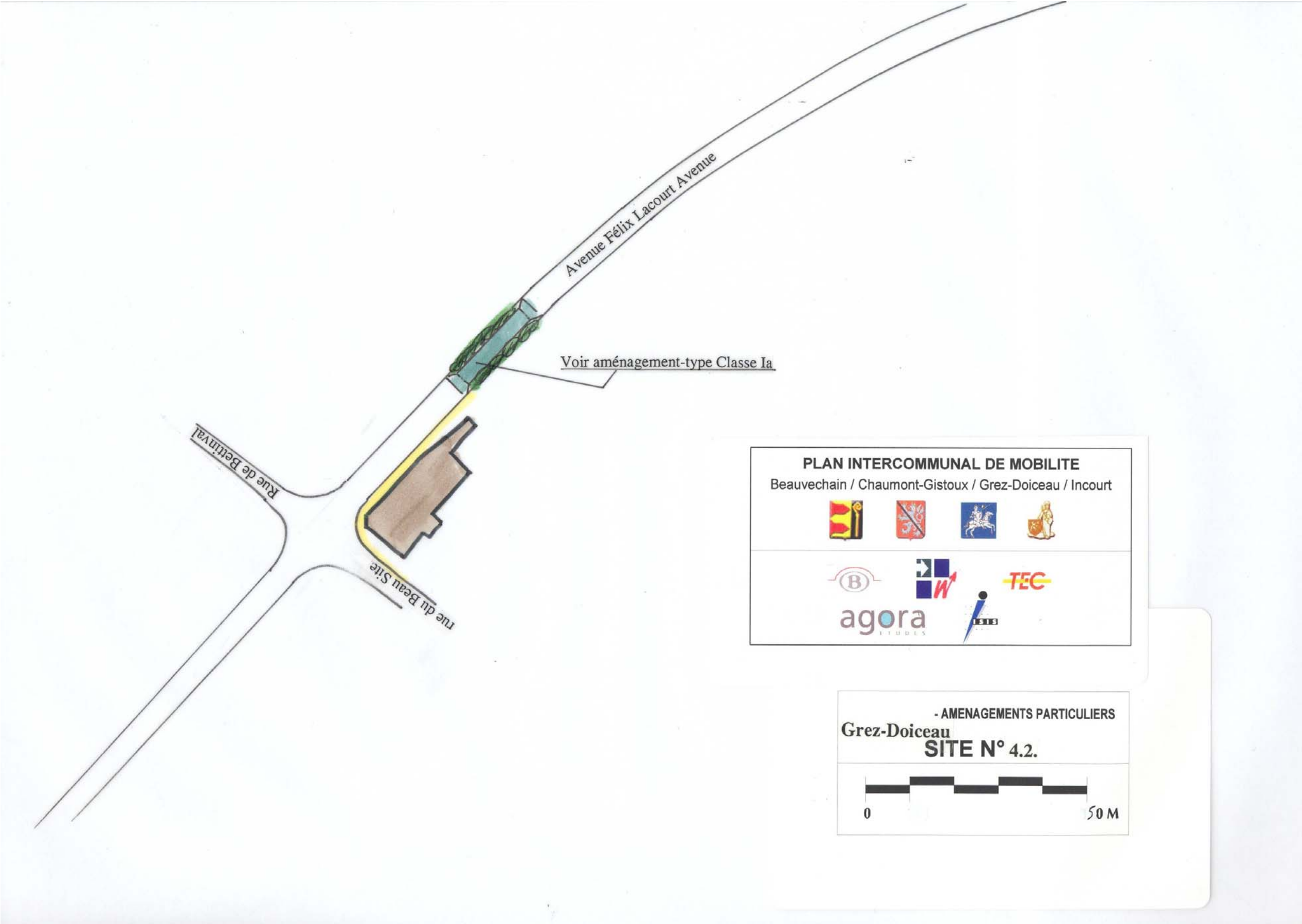
2. Modes doux

3. Aménagements

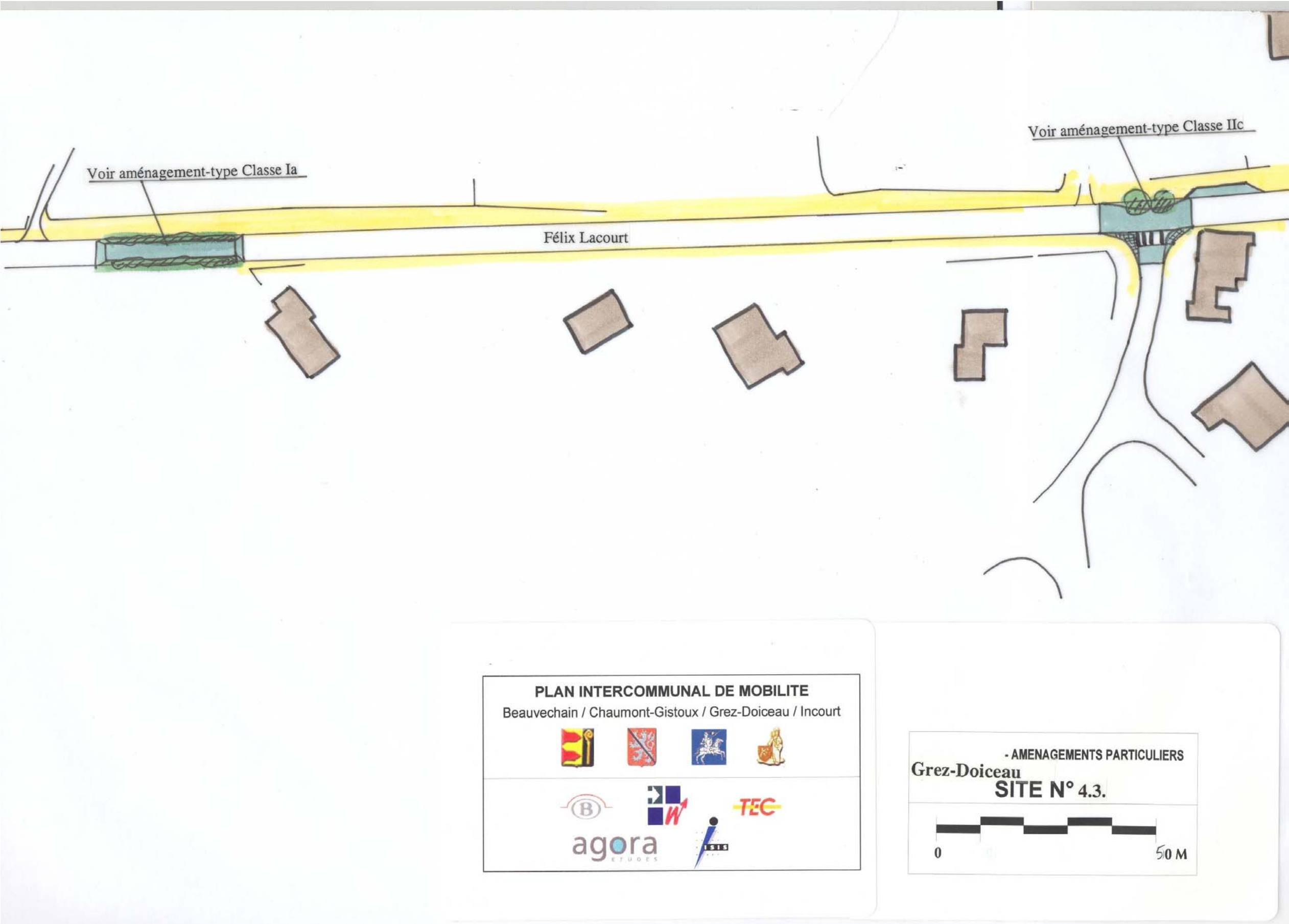
1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



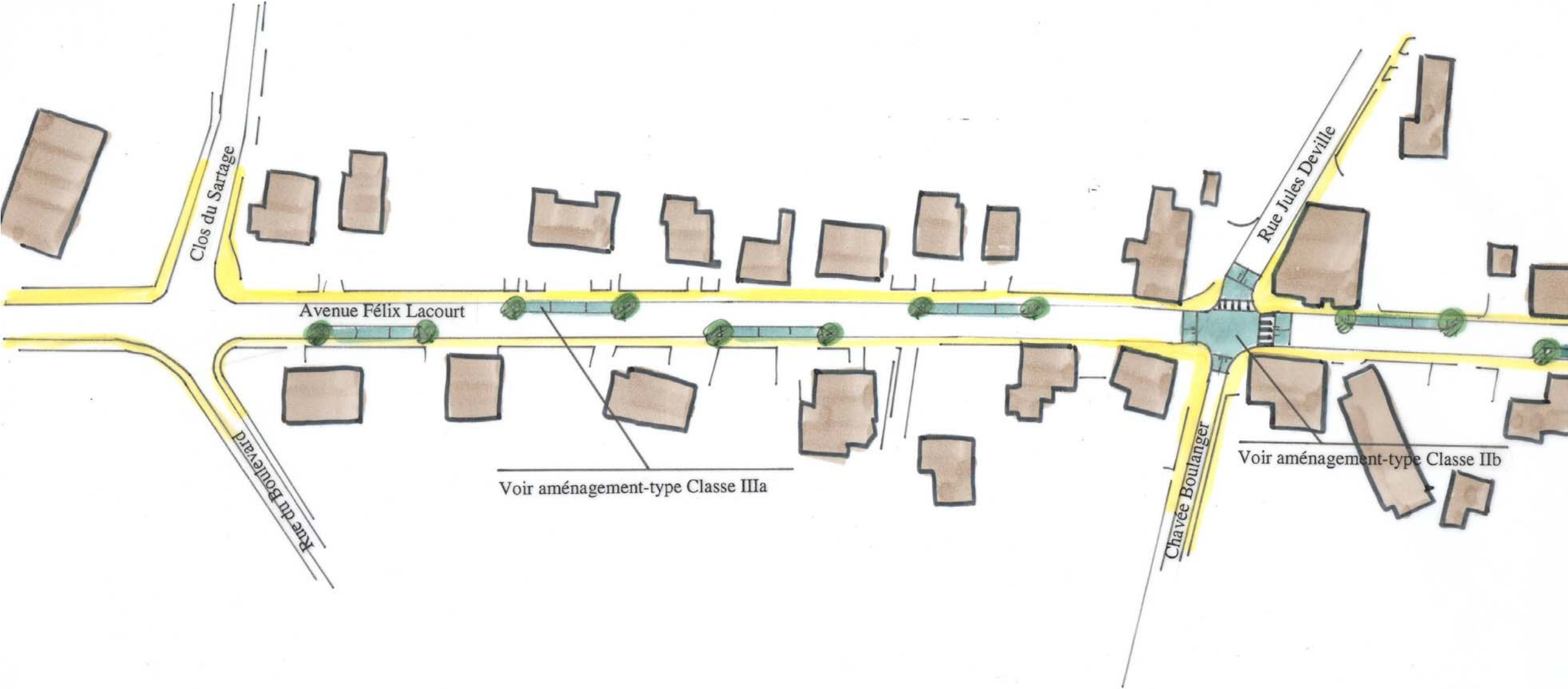
1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements

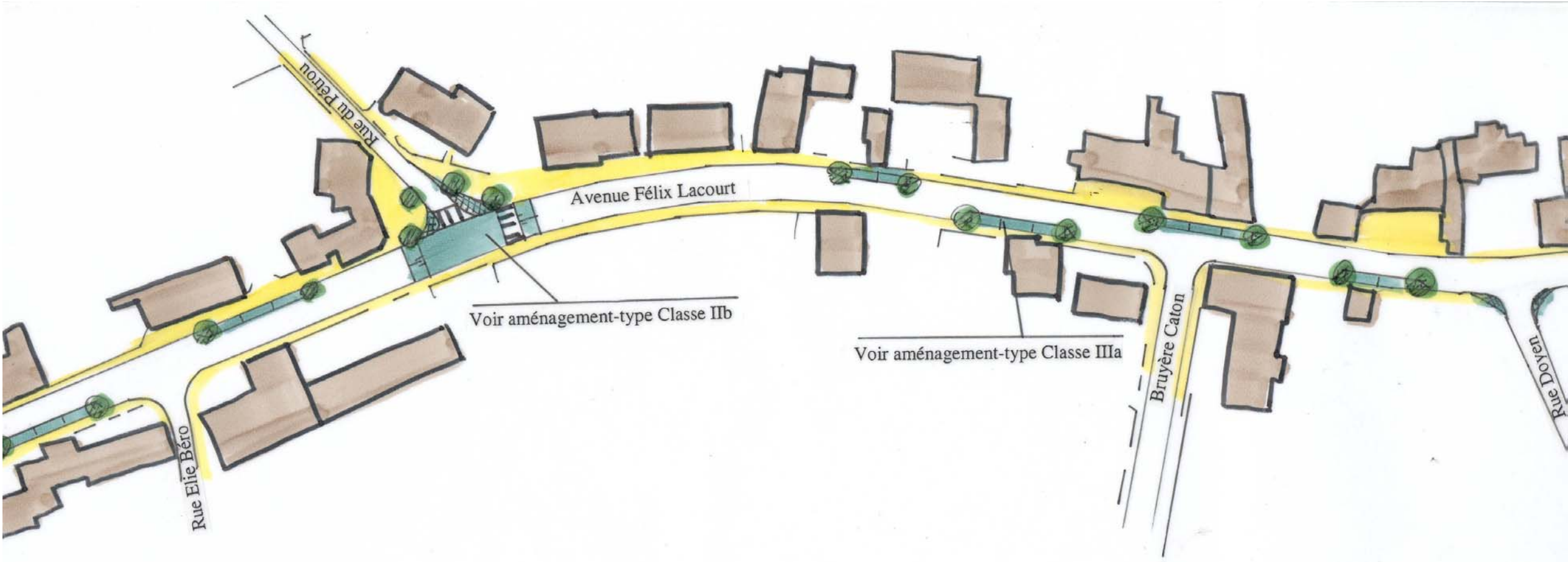


PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE
Beauvechain / Chaumont-Gistoux / Grez-Doiceau / Incourt

- AMENAGEMENTS PARTICULIERS
Grez-Doiceau
SITE N° 4.4.

0 50 M

1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE
Beauvechain / Chaumont-Gistoux / Grez-Doiceau / Incourt

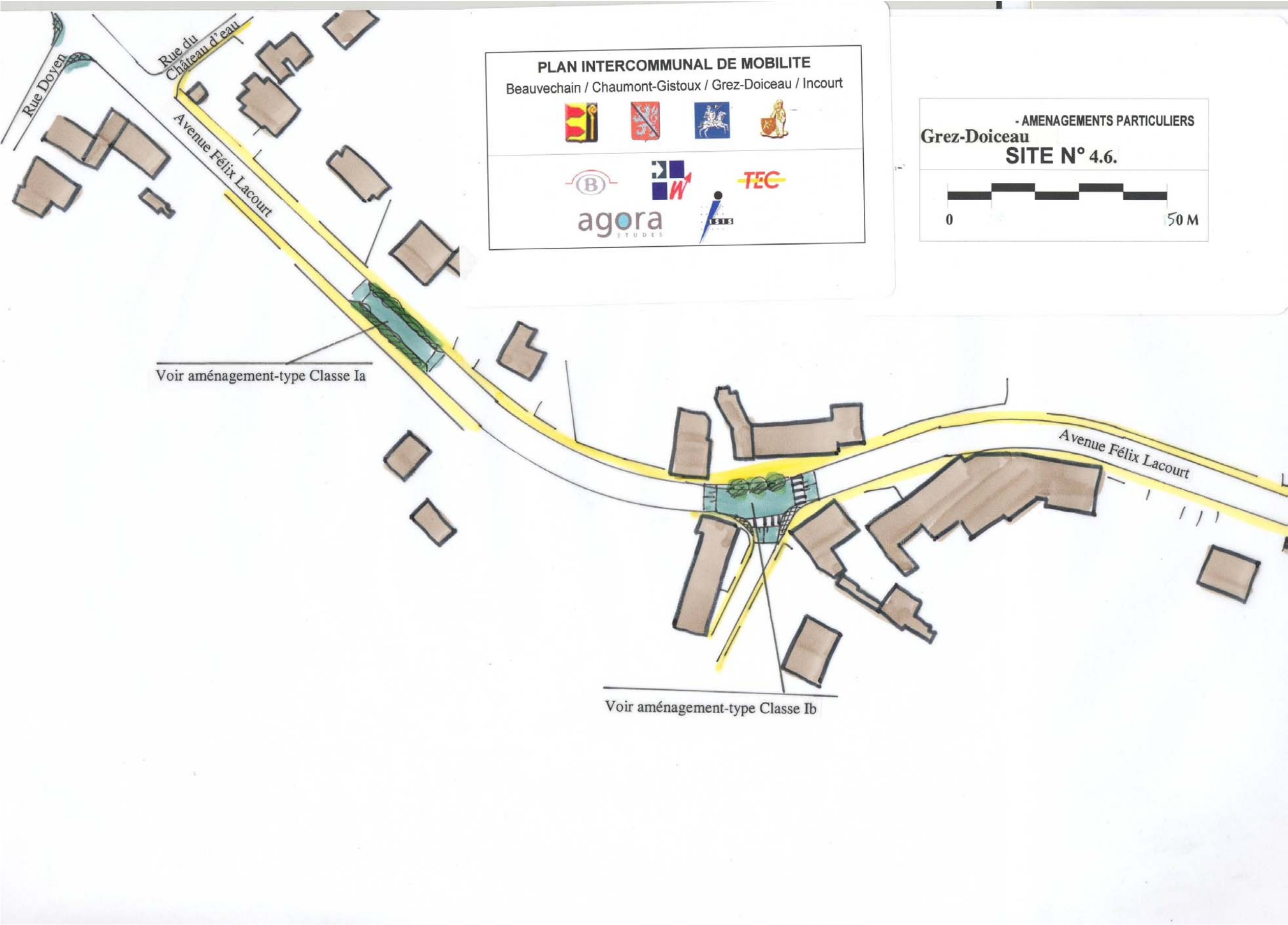




- AMENAGEMENTS PARTICULIERS
Grez-Doiceau
SITE N° 4.5.



0 50 M



1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements

1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE
Beauvechain / Chaumont-Gistoux / Grez-Doiceau / Incourt



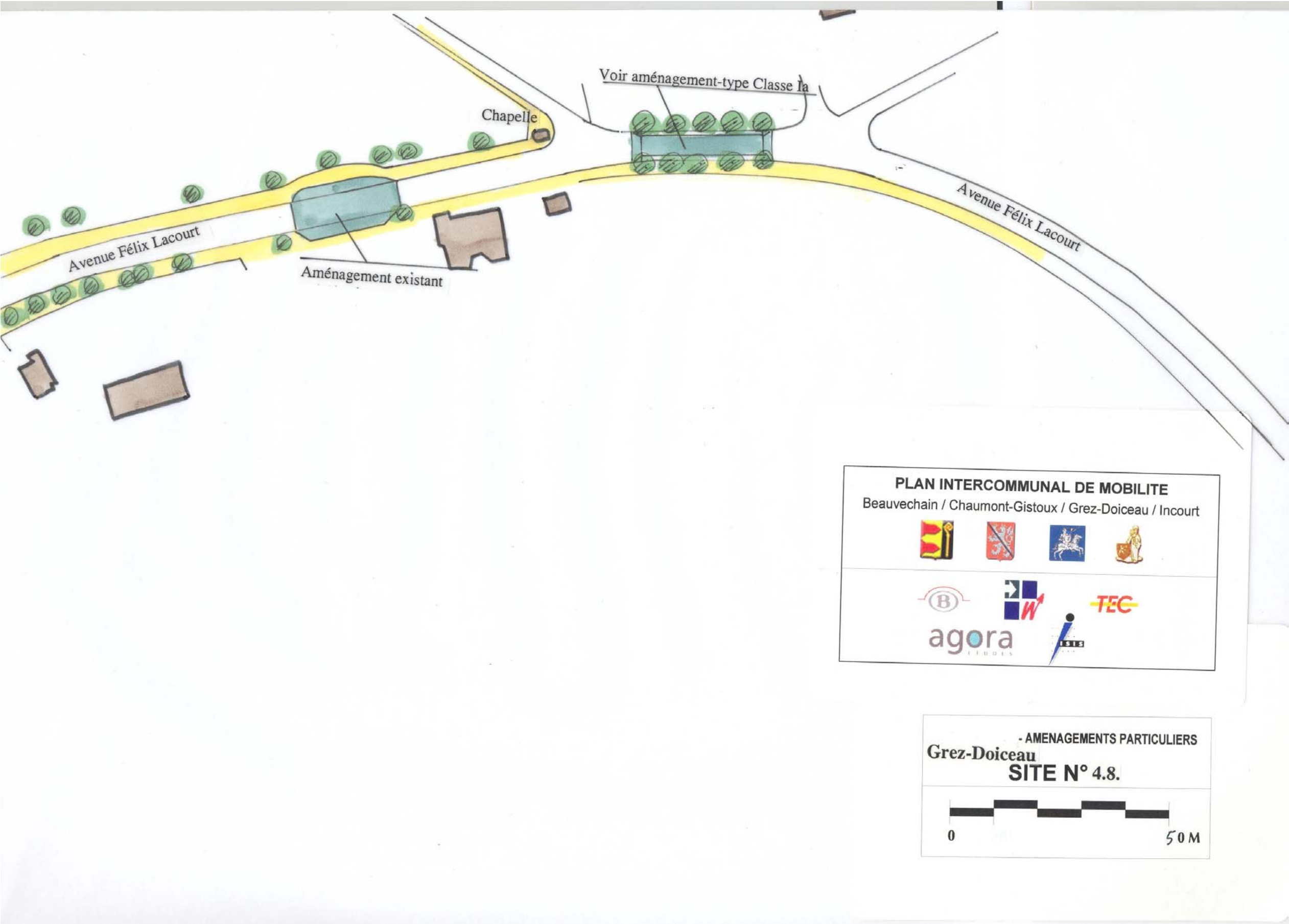


- AMENAGEMENTS PARTICULIERS
Grez-Doiceau
SITE N° 4.7.



0 50 M

1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



Site n°5 : Rue Decooman**SITUATION**

Ce site est localisé à l'ouest du territoire communal de Grez-Doiceau, la chaussée étudiée relie la RN268 / chaussée de Wavre, passant sous la voie rapide RN 25 au Bois du Bercuit. Elle permet également aux habitants de Doiceau et de Gastuche de rejoindre la halte SNCB de Gastuche.

L'amorce de la rue au niveau de la chaussée de Wavre est peu perceptible, aucun « tourne à gauche » n'est prévu sur la chaussée de Wavre permettant l'entrée dans la rue. Le premier long tronçon depuis la chaussée de Wavre épouse une forte déclivité, ce dernier de petit gabarit est fortement bombé (revêtement en pavés). Ce sont des habitations de « type résidentiel » qui bordent son tracé (maisons unifamiliales mitoyennes au niveau de la chaussée de Wavre). On note un manque de visibilité au carrefour formé par la rue des Thils avant le passage sous la voie rapide.

Après la voie rapide, la chaussée traverse un hameau d'habitations, son tracé est sinueux et on observe également un manque de visibilité dans les tournants (implantation des habitations sans recul par rapport à la chaussée). L'étroitesse de la voie et l'absence de stationnement en voirie et de ralentisseurs de vitesse rendent les abords de la voirie peu sûrs.

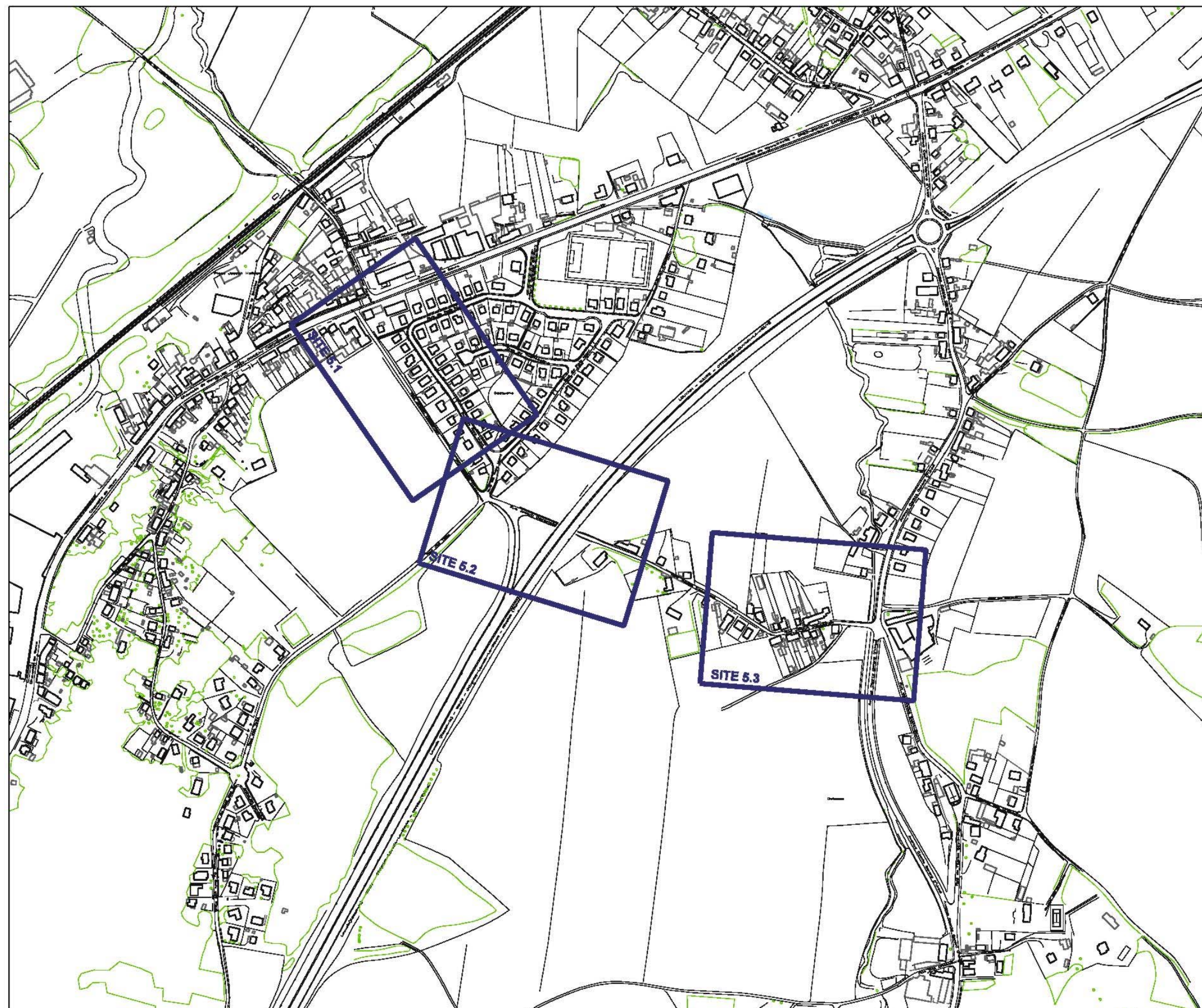
OBJECTIFS

- réaliser des effets de portes aux entrées du hameau.
- création d'une Zone 30 au centre du hameau.
- modérer la vitesse des automobilistes dans lors de la traversée du hameau.
- inciter au stationnement en chaussée.
- diminuer la vitesse aux carrefours.

MESURES

- signalisation de l'entrée de la zone habitée par la création d'un véritable « effet de porte » (création d'un rétrécissement accompagné de plantations) facilement identifiable et annonçant les entrées du hameau. Si le rétrécissement ne suffit pas, la création d'un dispositif vertical (dos d'âne, plateau) peut-être envisagé.
- la création d'une Zone 30 sur l'ensemble du hameau (ou en son centre) pourrait sécuriser sa traversée et amener l'automobiliste à percevoir la chaussée comme un véritable espace public et plus uniquement comme une voie de circulation permettant de relier deux points.
- une autre alternative consisterait à planter des poches de stationnements afin de créer des chicanes sur le parcours des usagers.
- les poches de stationnements, de part et d'autre de la voirie étudiée, doivent inciter les utilisateurs à stationner leur véhicules dans ces zones prévues à cet effet (des aménagements temporaires peuvent être envisagés dans un premier temps (bacs, cônes de signalisations, marquages,...) pour être remplacés par des aménagements pérennes (bacs à arbres, coussins berlinois,...). Les chicanes peuvent être agrémentées par l'installation de plantations, de parkings longitudinaux mais doivent être également protégées par des bordures hautes, des potelets ou d'autres types d'éléments de mobilier urbain.
- réaménagement du carrefour, formé par la rue Thils, par une diminution de son emprise par la création d'oreilles de trottoirs ou de bermes centrales en pavés franchissables.

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE



PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE
Beauvechain / Chaumont-Gistoux /
Grez-Doiceau / Incourt



PHASE 3

GREZ-DOICEAU
LOCALISATION DES AMENAGEMENTS

SITE N° 5



Fond PIGC - © MET D.432
licence n° D.432/0305/001/AGORA



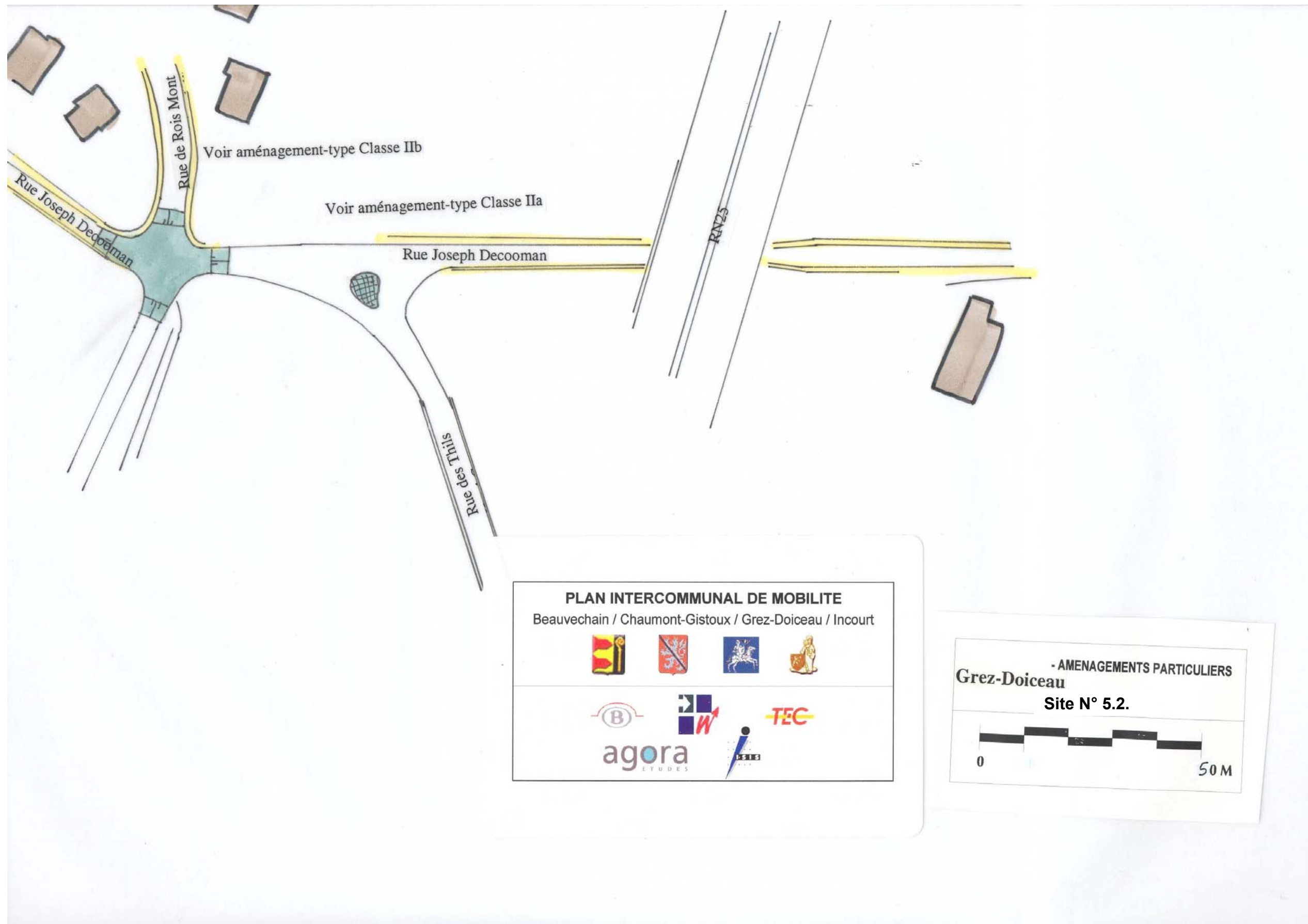
1. Hiérarchisation

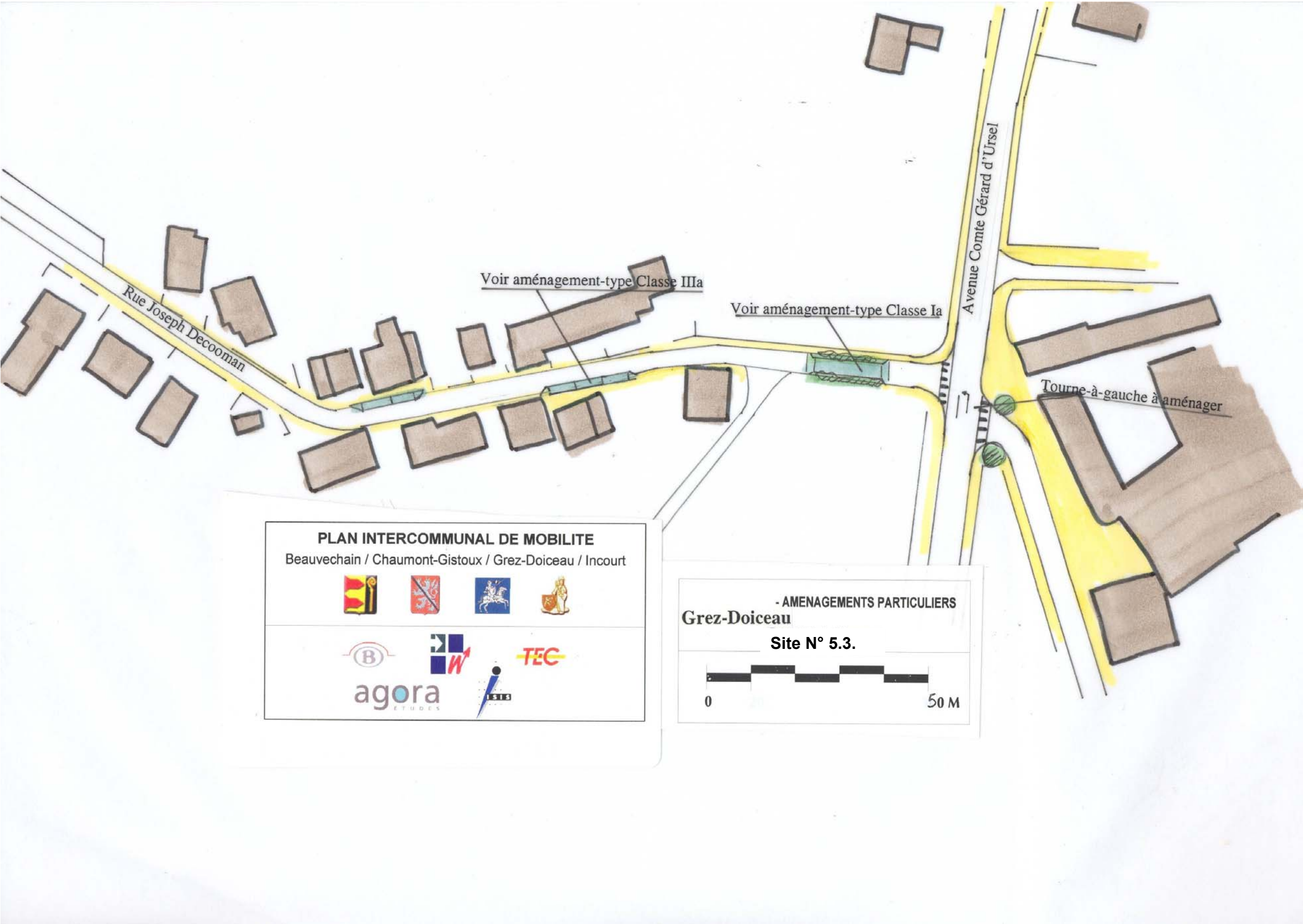
2. Modes doux

3. Aménagements

1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements







THEME 3 – GREZ-DOICEAU : AMENAGEMENTS**3.3. Etapes d'un dossier d'aménagement d'espace public**

L'étude relative à un projet d'aménagement nécessite l'élaboration d'un véritable dossier d'étude permettant de désigner, après une mise en adjudication, une entreprise pouvant réaliser les travaux.

Les principales étapes du projet sont reprises ci-après.

ESQUISSE

L'esquisse est la seule étape prise en compte dans le cadre de ce PICM. Elle consiste en un dessin à l'échelle d'une ou de plusieurs options d'aménagement. Les esquisses, éventuellement contrastées, sont élaborées et soumises au Maître de l'Ouvrage, avant de développer plus avant une option. Des contacts avec le Maître de l'Ouvrage sont pris en vue de prendre connaissance des études préliminaires et des esquisses déjà établies et/ou à proximité du site étudié.

AVANT-PROJET

L'avant-projet est destiné à fixer les options d'aménagements des sites en question.

L'avant-projet a pour but de confirmer les principes de réalisation, les dimensionnements, les choix des matériaux et du mobilier, et d'en établir la faisabilité technique. L'avant-projet est réalisé sur base de levés de géomètres fournis par le Maître de l'Ouvrage.

Le dossier d'avant-projet sera constitué d'un plan général d'implantation reprenant l'ensemble du site étudié ainsi que des plans d'implantation de détail et de coupes-type en travers reprenant les aménagements prévus. Il sera parfois accompagné d'un rapport descriptif relatant les principes d'aménagement, matériaux, mobiliers retenus pour les différentes interventions. Il sera accompagné des plans de levés topographiques de la situation existante, utile au projet et d'un estimatif sommaire du coût nécessaire à la réalisation de l'aménagement.

DOSSIER DE DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME :

Une demande de permis d'urbanisme est nécessaire et sera introduite conformément aux règlements en vigueur en Région Wallonne. Elle est constituée des plans de l'avant-projet associés aux documents réglementaires et du rapport descriptif dont question ci-dessus.

DOSSIER D'ADJUDICATION & ASSISTANCE À L'ANALYSE DES SOUMISSIONS :

Le dossier d'adjudication reprend les documents techniques qui sont principalement composés de plans, de fiches techniques, de descriptifs (spécifications) tant techniques qu'administratives, (les normes applicables, cahiers des charges, clauses administratives, métrés - descriptif, récapitulatif et estimatif -,).

Les plans détaillés et utiles à la bonne mise en œuvre du projet comprendront :

- les plans de situation existante,
- les plans terriers,
- les plans d'implantation,
- les coupes-types,
- les profils en long,
- les profils en travers,
- les plans de détails,
- les plans d'exécution.

Le bureau d'études apporte assistance au Maître de l'Ouvrage lors de l'analyse des soumissions des entreprises ayant rendu une offre pour le marché. L'assistance consiste en l'analyse des offres, la vérification des soumissions en matière de prix et de qualité technique.

CONTRÔLE DES TRAVAUX ET ASSISTANCE À LA DIRECTION DES TRAVAUX :

Dans le cadre de la mission d'assistance, le bureau d'études apportera une participation active aux réunions des études de chantiers. Ces réunions servent à gérer les incidents de chantier, préciser certaines dispositions n'apparaissant pas explicitement sur les plans, et de manière générale répondre à toute difficulté rencontrée en cours de travail.

En phase d'exécution de travaux, la réunion hebdomadaire sera précédée d'une visite sur site afin de tenir compte au maximum des éléments concrets récents sur le terrain. La réunion est en général organisée sur ou aux abords du site.

Ce rapport de réunion (rédigé sous forme d'un procès verbal) reprendra un résumé de tous les points abordés, les décisions prises et les actions identifiées. Au début de chaque réunion, le PV précédent est approuvé.

1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements