

INCOURT

1. Hiérarchisation

- 1.1 Aménagement de la traversée des différents villages d'Incourt
- 1.2 Aménagement des accès à Roux-Miroir sur la N91
- 1.3 Aménagement de la traversée de Glimes sur la N29
- 1.4 Hiérarchisation générale de la commune

2. Modes doux

- 2.1 Réseau cyclable communal
- 2.2 Aménagements cyclables
- 2.3 Mise en place d'un stationnement vélo
- 2.4 Piétons et PMR
- 2.5 Aménagements aux abords des écoles

3. Esquisses d'aménagements



agora



THEME 1 – INCOURT : Hiérarchisation

Action 1.1. Aménagement de la traversée des différents villages d'Incourt

1. CONTEXTE

Plusieurs villages de la commune d'Incourt connaissent un trafic de fuite non négligeable qui procure des sentiments d'insécurité de plus en plus importants auprès de la population riveraine.

2. OBJECTIFS

Afin d'assurer un maximum de sécurité, il est nécessaire d'aménager les traversées de villages.

PROPOSITION D'AMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DE SART-RISBART

(Cf. aussi Echelle Communale, thème 3)

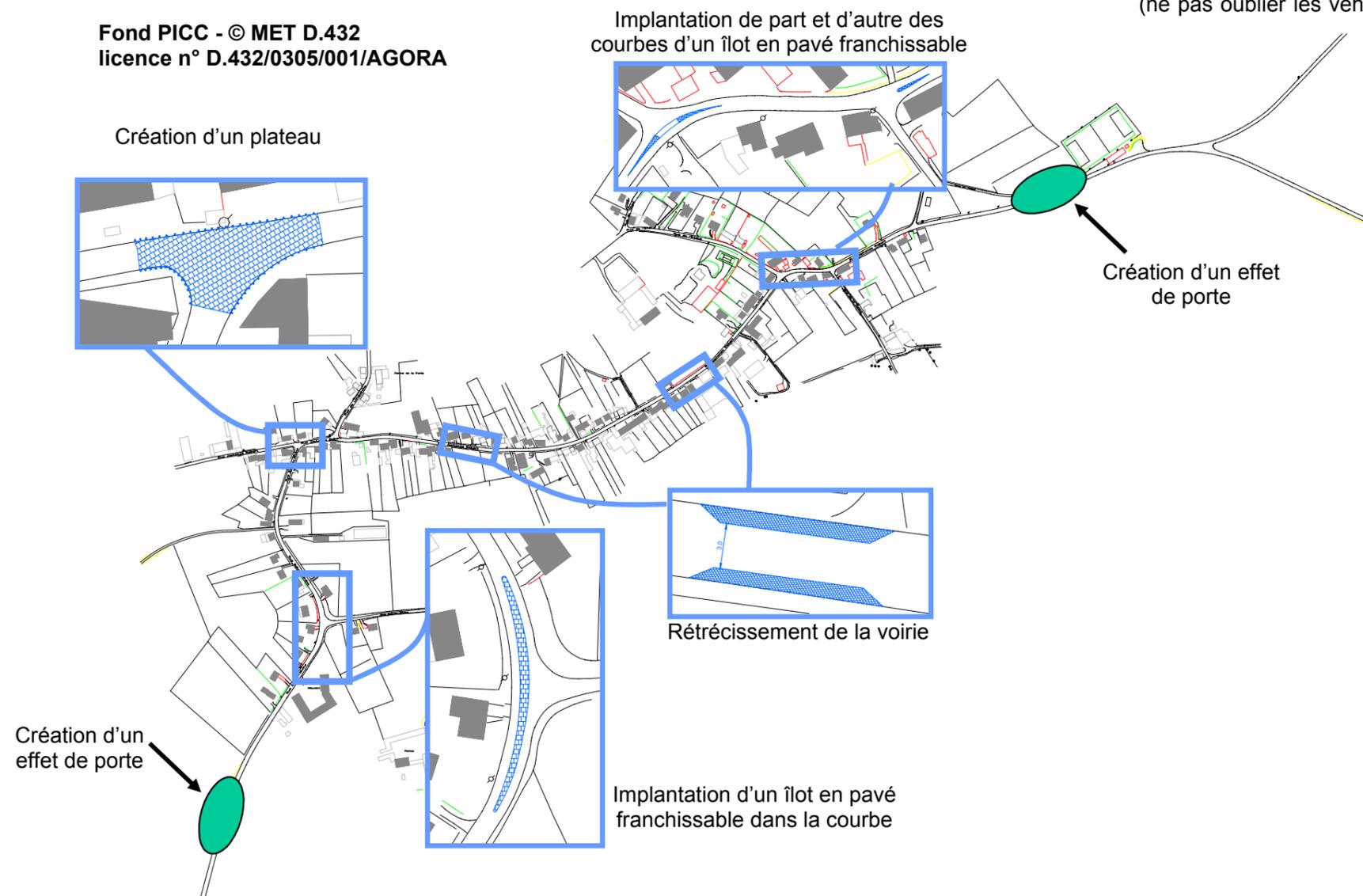
3. DESCRIPTION DE L'ACTION

A. La traversée de Sart-Risbart

Ce village se localise entre l'accès autoroutier de la N243a et le centre d'Incourt. La traversée s'étend sur plus de 1,5 km.

Les propositions se basent sur une segmentation de l'entièreté de la traversée. Elles se composent¹ :

- de véritables effets de porte aux deux entrées, autres que des simples bandes sonores.
- de réduction des largeurs des voies de circulation, soit par l'implantation d'îlots franchissables (ne pas oublier les véhicules agricoles), soit par la création de rétrécissements qui empêchent le croisement de véhicules.
- d'un léger plateau à l'intersection de la voirie qui provient de la N243a et celle qui vient de Chaumont qui attire l'attention sur le carrefour ; les potelets implantés de part et d'autre diminuent le champ visuel.
- Ces différents aménagements devraient être accompagnés par une interdiction de transit des véhicules lourds de plus de 7,5 tonnes, exception faite pour le charroi agricole.



¹ Cf. Fiches Aménagements Types

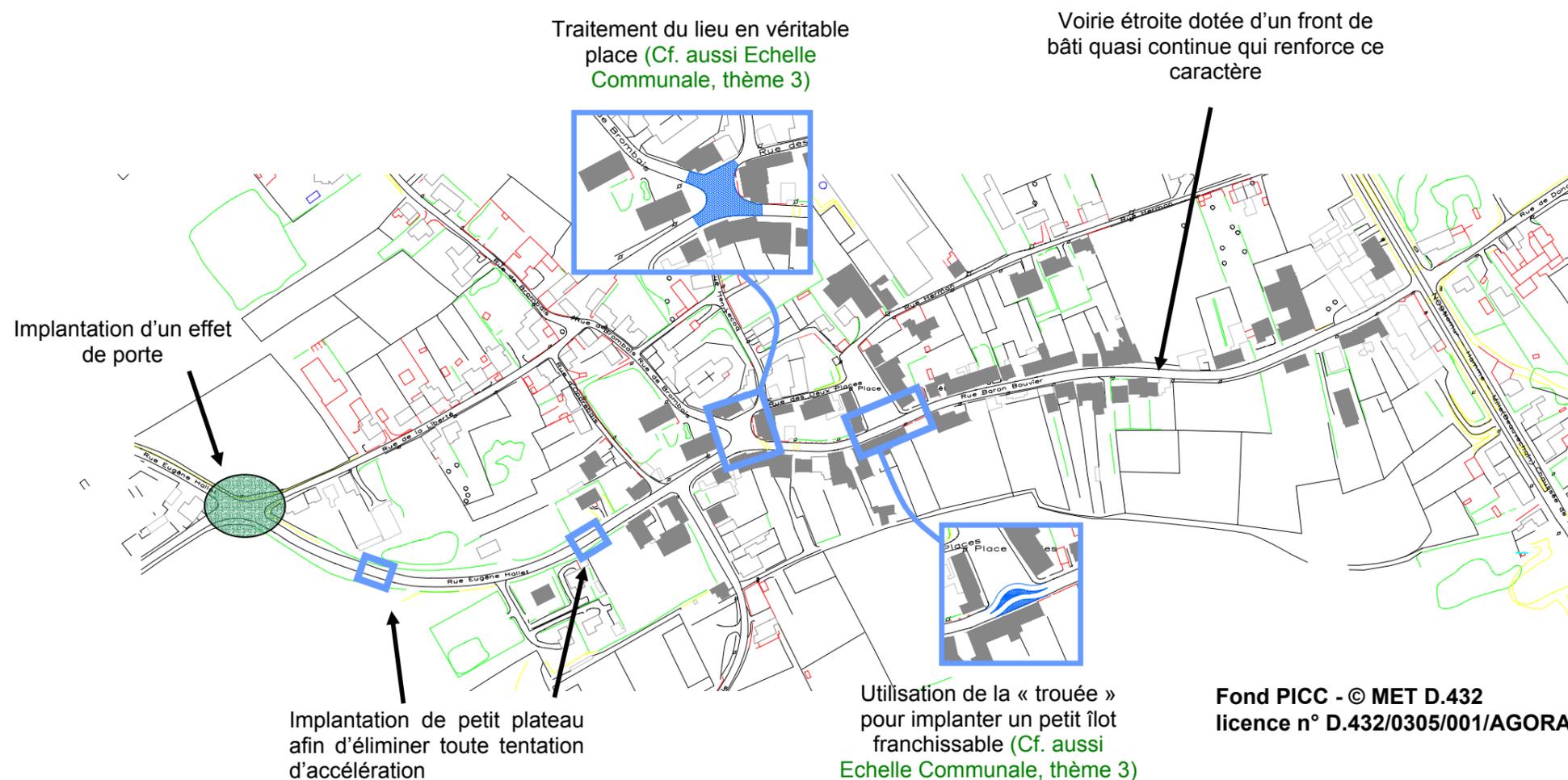
B. La traversée d'Incourt

La traversée d'Incourt est particulièrement étroite. Le front bâti renforce cette impression. Il existe deux petites places qui doivent être retraitées afin de modérer l'aspect linéaire du village.

La proposition d'aménagement consiste¹ :

- à implanter un effet de portes au niveau du carrefour des rues de la Liberté et Eugène Hallet à l'ouest du village
- à créer deux petits plateaux qui feront effet de « casse-vitesse » afin de dissuader l'automobiliste de réaccélérer
- à créer une rupture de la linéarité des deux petites places par l'utilisation de matériaux différents et si possible par un dévoiement pour le sens Est-Ouest

PROPOSITION D'AMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE D'INCOURT



¹ Cf. Fiches Aménagements Types

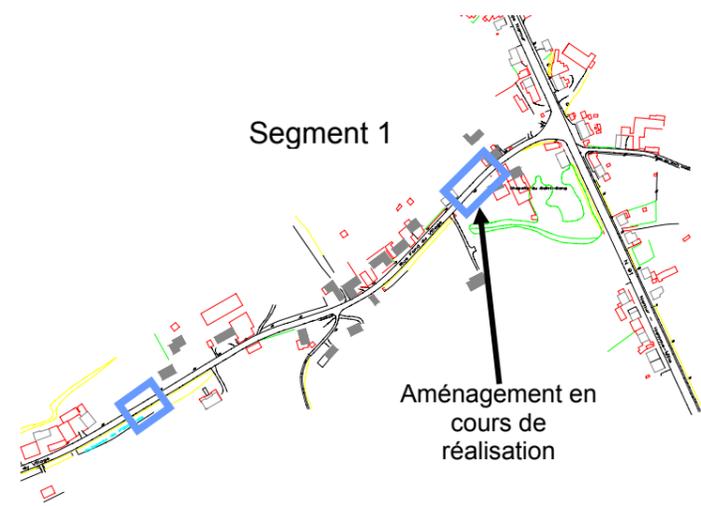
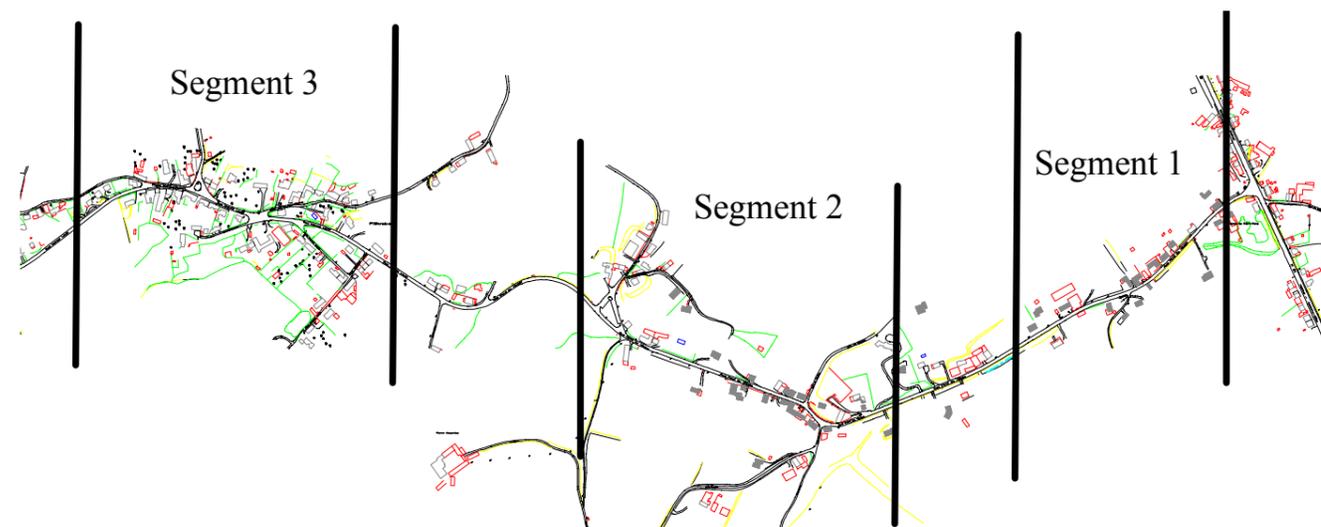
C. La traversée de Piétrebais

La traversée de Piétrebais est utilisée pour court-circuiter le carrefour N240#N91. Cet itinéraire emprunte la voirie locale sur plus de 4,4 km dont 3,5 sont urbanisés.

La difficulté résulte dans cette longueur. En effet pour être efficace, il est nécessaire d'implanter des éléments de modulation de vitesse tous les 200 à 300 mètres.

Dès lors, la proposition s'attachera à sécuriser trois zones :

1. la zone contiguë à la N91
2. la zone de l'école
3. la zone plus dense au niveau de Chapelle Saint-Laurent

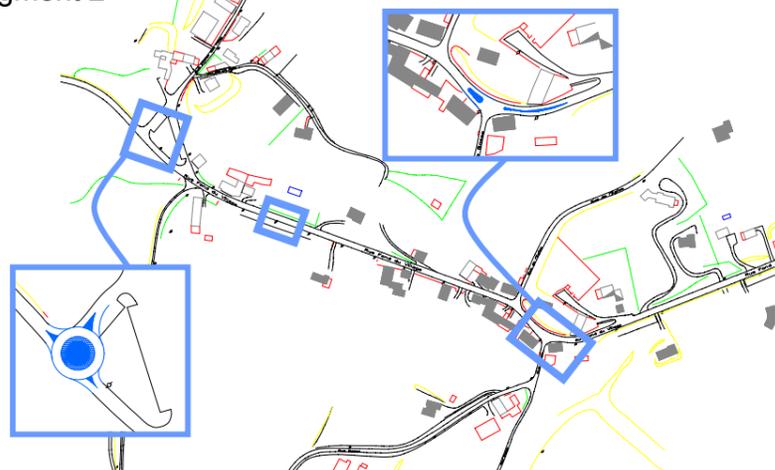


Segment 1

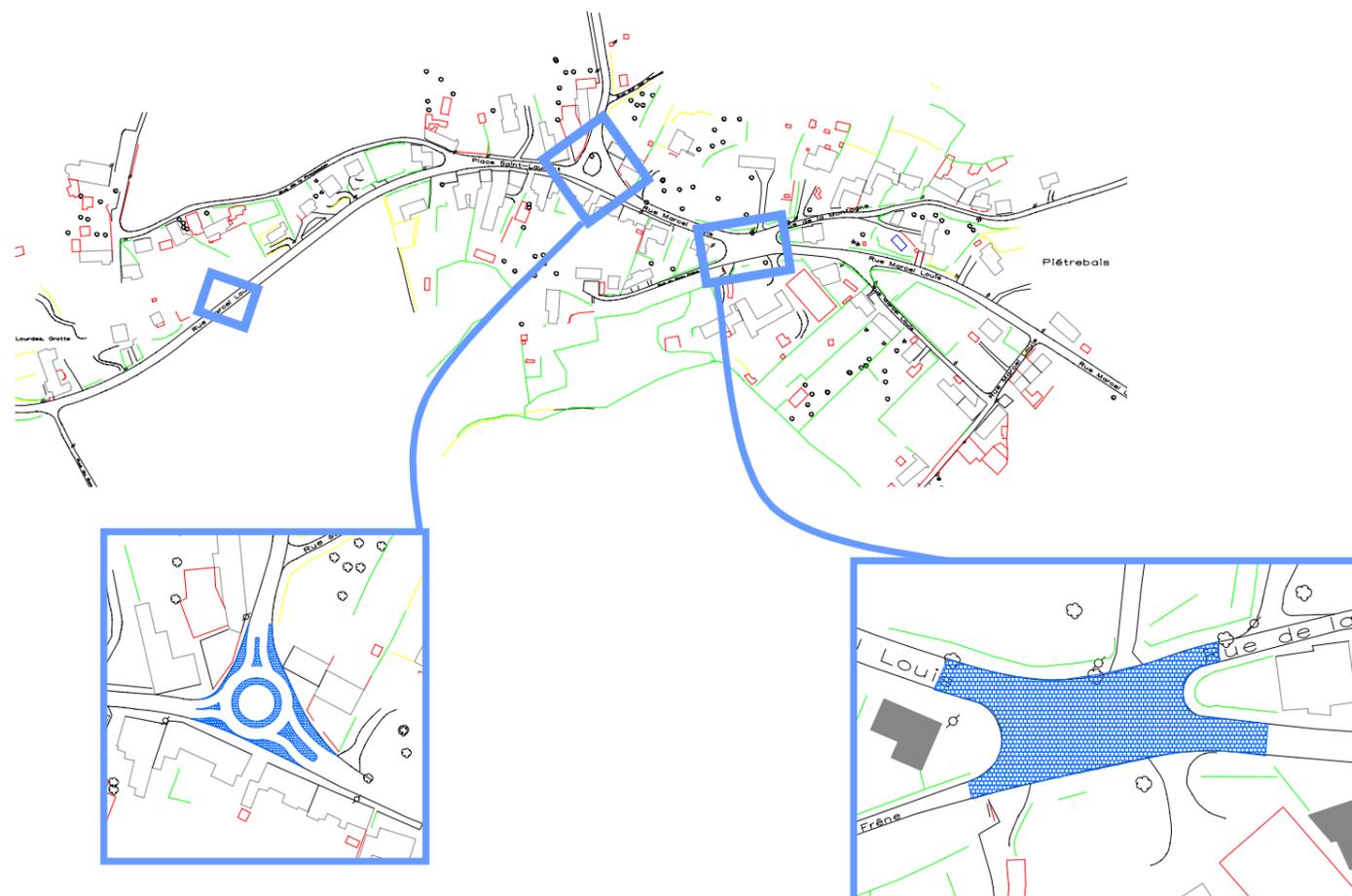
Aménagement en cours de réalisation

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

Segment 2



Segment 3



PROPOSITION D'AMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DE PIETREBAIS
(Cf. aussi Echelle Communale, thème 3)

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

1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements

THEME 1 – INCOURT : Hiérarchisation

Action 1.2. Aménagement des accès à Roux-Miroir sur la N91

1. CONTEXTE

Le village de Roux-Miroir est bordé par la N91. L'accès au centre du village se réalise au départ de 3 carrefours successifs séparés de quelque 600 m. La rectitude de cette voirie (qui supporte quelque 5.000 véh./j) et le caractère rural du territoire traversé permet de développer des vitesses importantes. De plus, les légères pentes que présente la chaussée sur cette section réduisent la visibilité pour les mouvements tournant. Les accès au village nécessitent une sécurisation.

2. OBJECTIFS

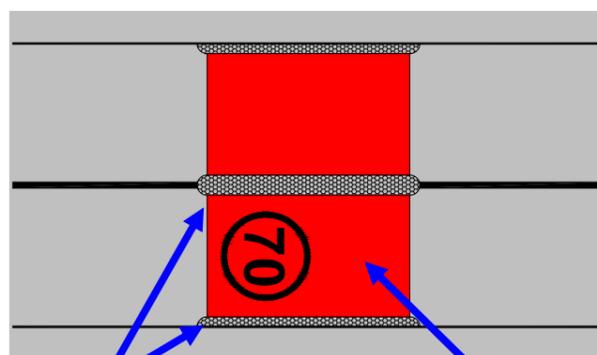
Sécuriser la traversée du village et les accès au centre en protégeant le mouvement de tourne à gauche et réduisant les vitesses.

3. DESCRIPTION DE L'ACTION

La sécurisation de la traversée consiste à créer au niveau des carrefours menant au centre, une voie de tourne à gauche (2,5 m de large) entre les chaussées légèrement déviées et rétrécies à 3,5 m¹. La surlargeur nécessaire est prise sur l'accotement Est de la chaussée. Cette voie centrale sera « protégée » par des petits îlots semi-franchissables réalisés en pavés.

Parallèlement à ces aménagements, la vitesse est réduite à 70 km/h sur toute la longueur de la traversée. La signalisation de police est renforcée en amont des premiers carrefours (rue de la Haie et rue du Bosquet) par un effet de porte léger comme proposé ci-dessous².

Exemple de porte « légère »

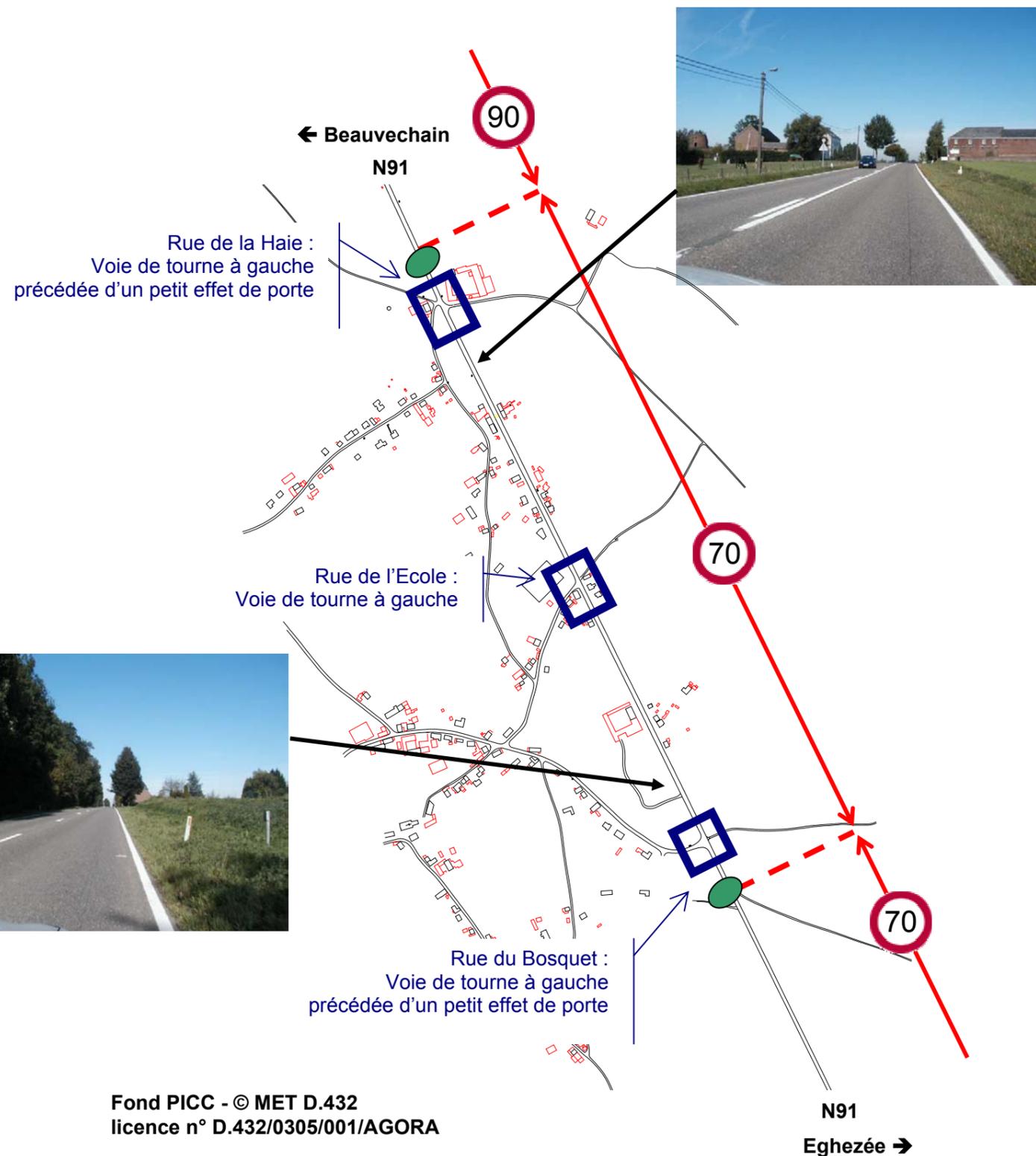


Pavés en léger dévers réduisant la chaussée à 3 m

Coloration de la chaussée sans dénivellation

¹ Cf. aussi Echelle Communale, thème 3

² Cf. aussi Fiches Aménagements Types



THEME 1 – INCOURT : Hiérarchisation

Action 1.3. Aménagement de la traversée de Glimes sur la N29

1. CONTEXTE

La N29 relie Charleroi à Tirlemont en traçant à travers le plateau brabançon une longue ligne droite. Elle est reprise comme axe majeur au niveau régional. Ses fonctionnalités sont multiples puisque la voirie assume tant un rôle de voie de transit à différentes échelles que de desserte locale.

Cette nationale, traverse de manière rectiligne la zone urbanisée du village de Glimes sans présenter de variation de profil (mis à part la présence de quelques constructions en retrait) par rapport aux sections en rase campagne. Cette configuration permet de développer des vitesses excessives et l'importance du trafic sur cette section (10.000 EVP/j) de rendre de plus en plus difficile et dangereux les accès au centre du village. Une intervention sur cette traversée est donc nécessaire.

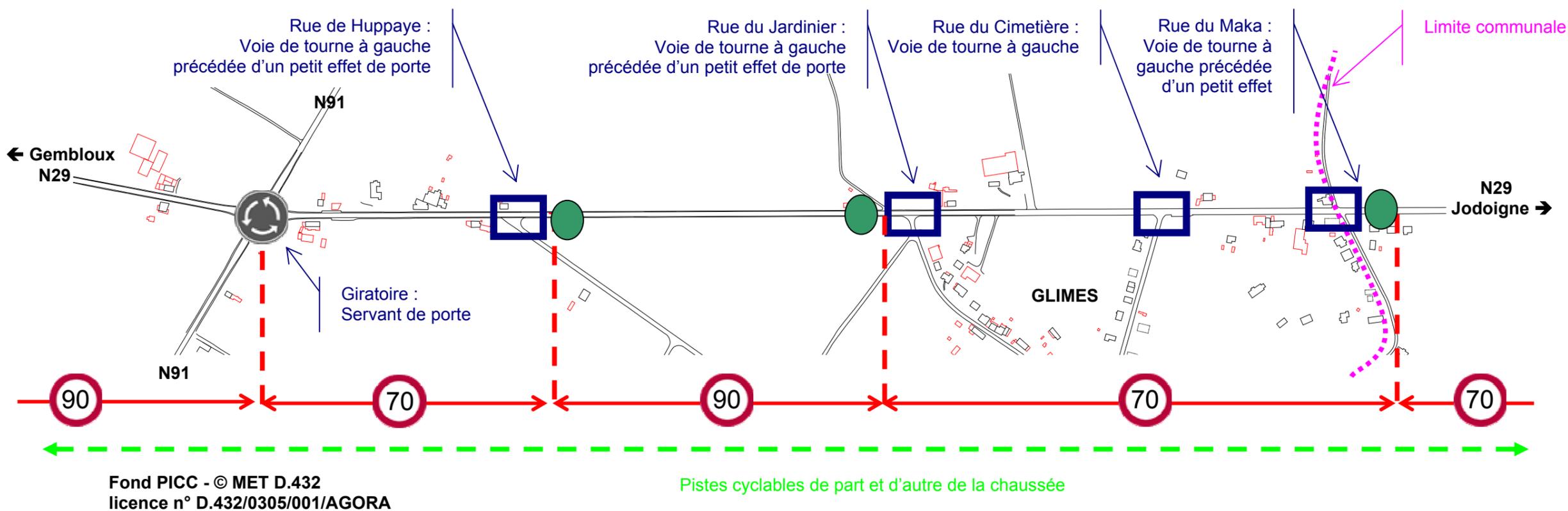
2. OBJECTIFS

Il est nécessaire d'aménager la voirie pour réduire les vitesses et sécuriser les mouvements de tourne-à-gauche.

3. DESCRIPTION DE L'ACTION

Le principe retenu consiste à réduire la vitesse à 70 km/h sur deux sections de la voirie : d'une part celle allant de la N91 à la rue d'Huppaye (300 m) et d'autre part celle allant de la rue du Jardinier à la rue du Maka (650 m) et de créer une voie de tourne à gauche au niveau des carrefours menant au centre du village.

Cf. Fiches Aménagements Types



1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements

THEME 1 – INCOURT : Hiérarchisation

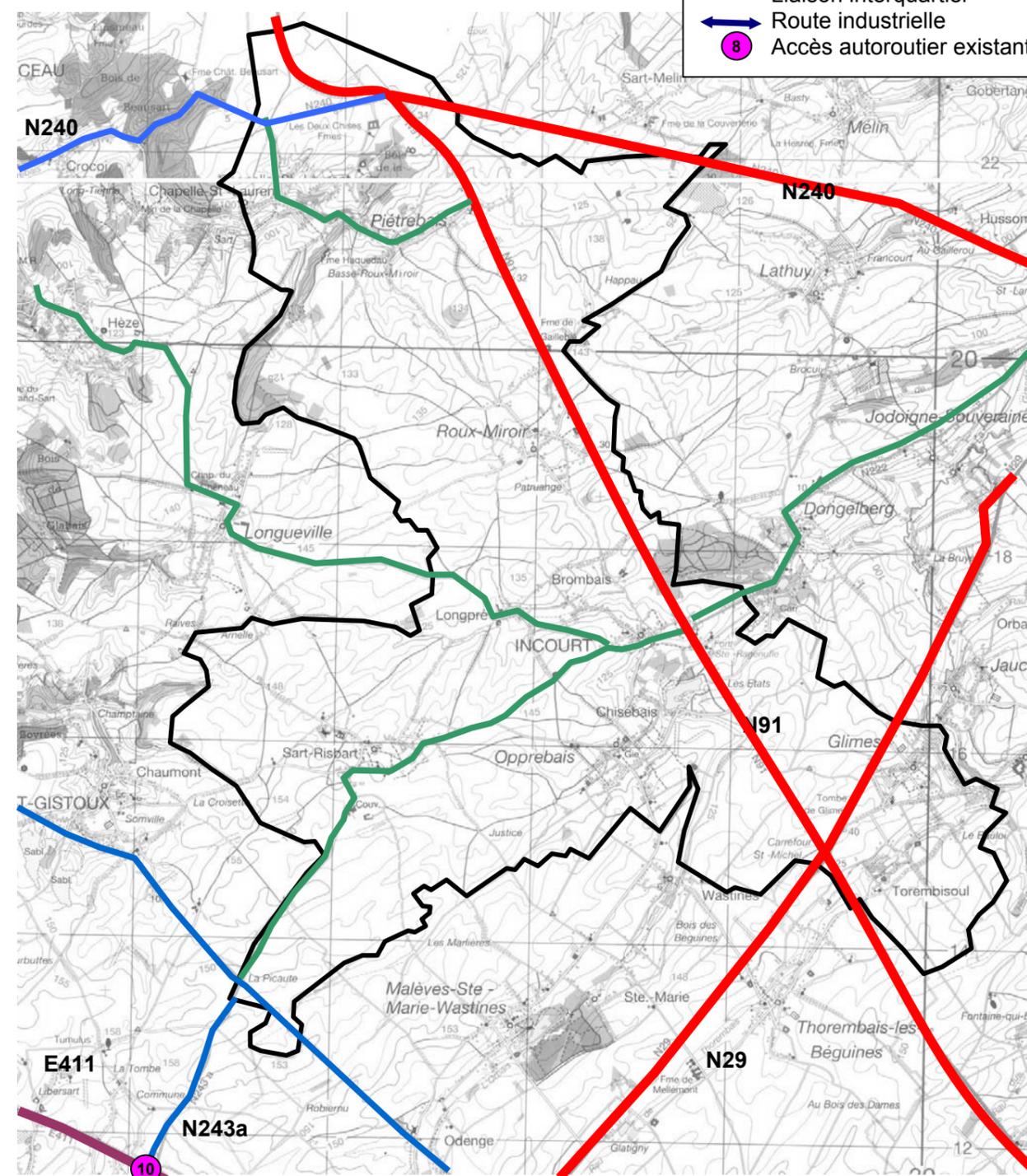
Action 1.4. Hiérarchisation générale de la commune

L'ensemble des propositions concernant la commune d'Incourt 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 N29 et la N91 assurent les liaisons sous-régionales à partir des villes voisines (Jodoigne, Leuven, Gembloux...) ou vers le réseau autoroutier.
- Le Sud-Ouest de la Commune est également desservi via la N243a.
- La desserte des différentes zones urbanisées se réalise via l'axe rue Ste-Wivinne, la rue A. Robert, la rue E. Hallet, la rue Bouvier et la rue Dongelberg et en provenance de Grez-Doiceau par l'axe de la rue de Longpré. Au Nord, Piétrebais est alimentée par l'axe Fond du Moulin et rue du Fond du Village.
- 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.

Légende

- Réseau régional
- Réseau de liaison entre agglomération
- Réseau de distribution
- Liaison interquartier
- ↔ Route industrielle
- ⊙ Accès autoroutier existant



1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements

THEME 2 – INCOURT : 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).

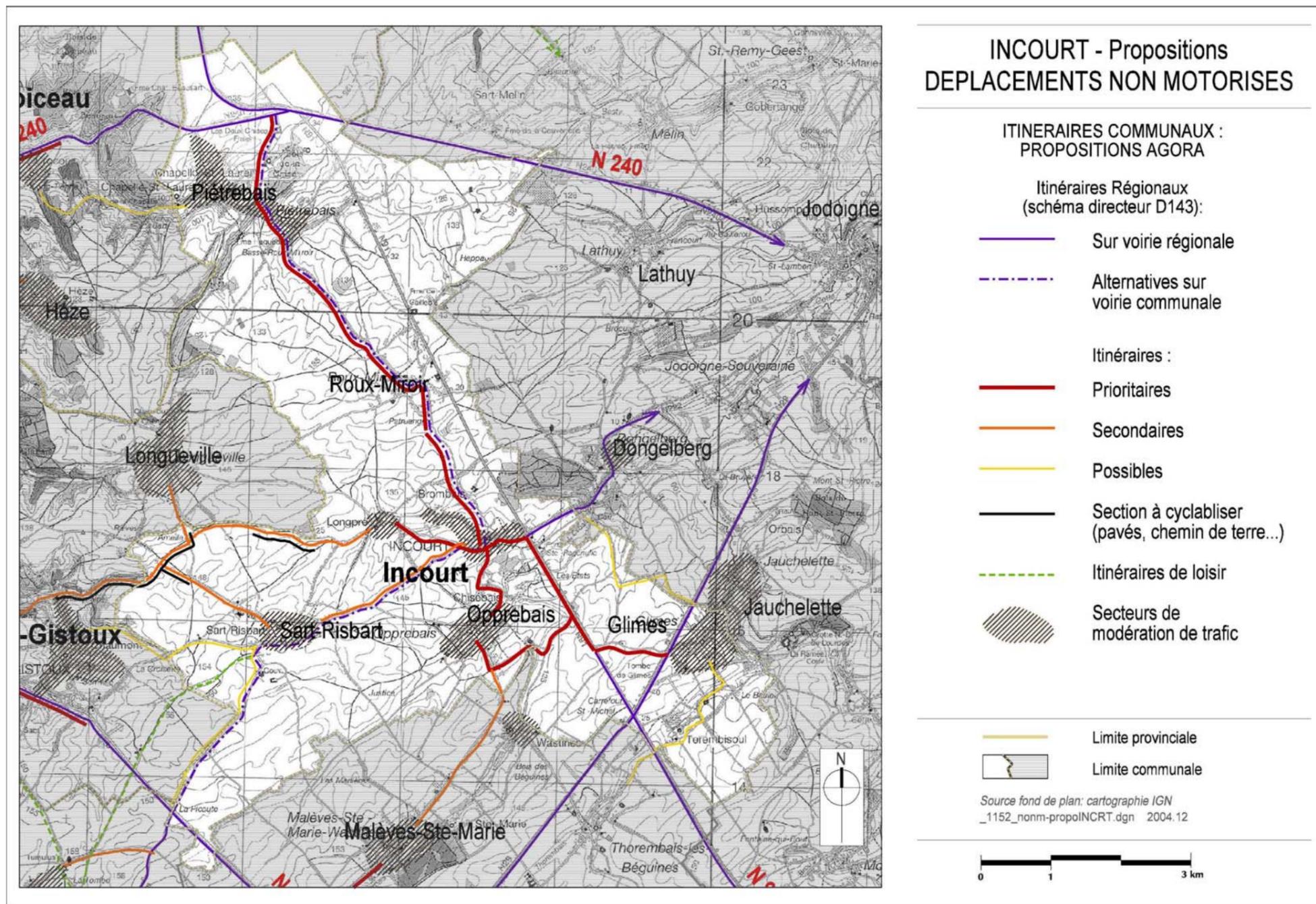
DESCRIPTION DE L'ACTION

Les itinéraires prioritaires à développer sont les suivants :

- Glimes – Incourt par la N91,
- Longpré – Incourt
- Incourt - Chisebais - Opprebais

D'autres liaisons sont nécessaires entre :

- Incourt, Roux-Miroir et Piétrebais (trans-incourtoise, sections à améliorer)
- Incourt et Sart-Ribsart : liaison vers Chaumont-Gistoux et vers N243a (itinéraire cyclable régional)
- Opprebais et Wastines,
- Sart-Ribsart et Malèves



1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

THEME 2 – INCOURT : 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

Par ailleurs, dans le cadre de la nouvelle réglementation sur les sens uniques limités, la commune envisage l'installation de 3 SUL :

- rue de la Cure,
- rue des Champs,
- rue des Vallées

Pour la N91, il est proposé de réaliser en priorité :

- une piste bidirectionnelle côté Est de la chaussée, entre la rue des Etats et le chemin venant de Glimes (BK 26). Cela permettrait aux cyclistes qui effectueraient le trajet Glimes-Incourt d'emprunter la traversée proposée à aménager aux Etats (cf. ci-dessous), plutôt que de traverser au débouché de ce chemin sur la N91 ou de devoir aller jusqu'au carrefour St Michel (équipé de pistes cyclables mais impliquant un grand détour).
- une piste bidirectionnelle côté Ouest de la chaussée, entre la rue de la Bruyère et la rue des Etats.
- une piste de type D9 des deux côtés de la chaussée, entre la rue de la Bruyère et le Nord de la zone urbanisée (rue Herman).

Dans un second temps, entre le chemin venant de Glimes (BK 26) et le carrefour St Michel (N91-N29), une piste D7 unidirectionnelle des deux côtés ou bidirectionnelle côté Est, devront être installées.

A plus long terme, la prolongation de deux pistes cyclables vers le rond point de Glimes est à recommander (établissement d'une continuité vers la N29).

B. Les traversées

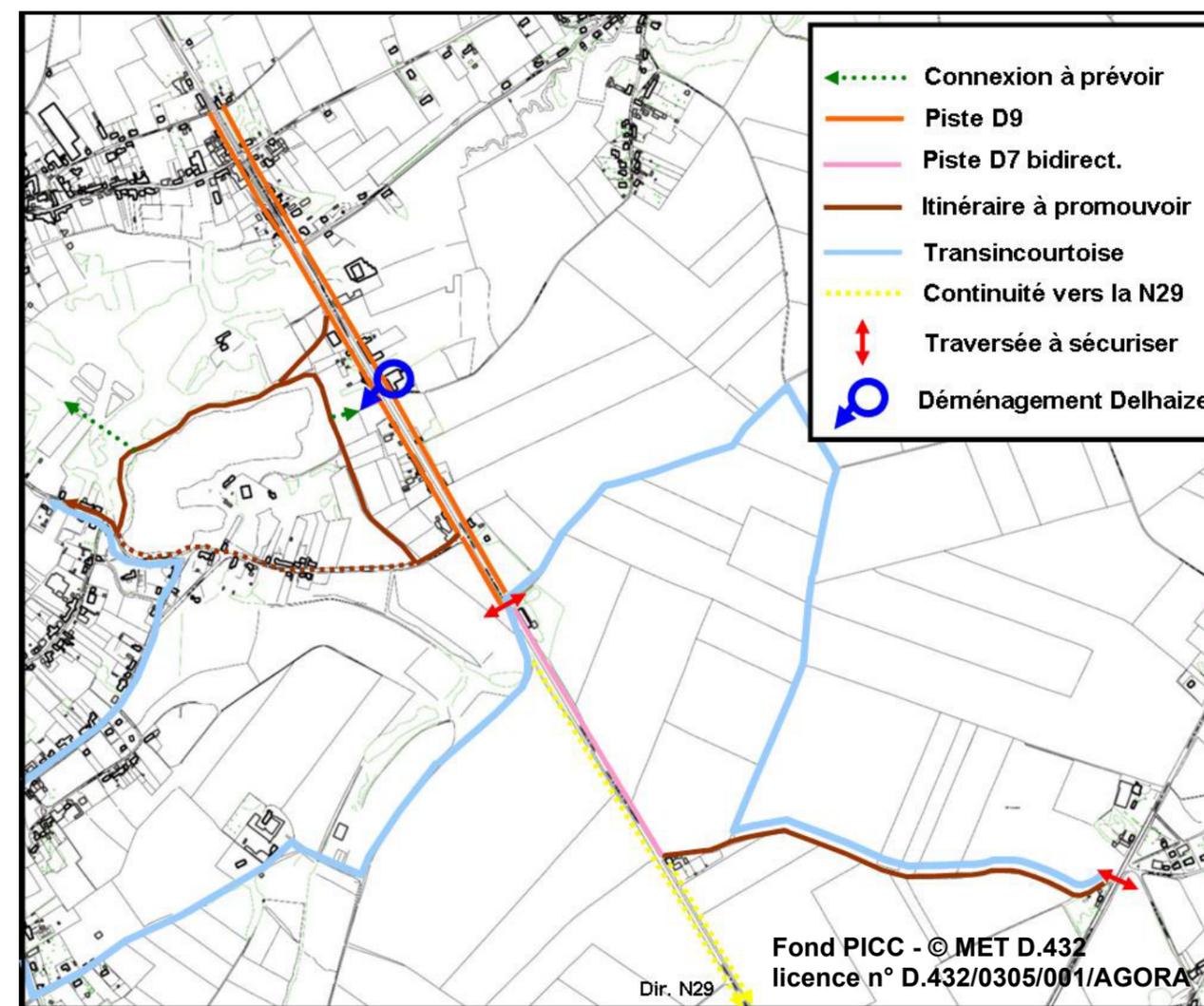
Sur la commune d'Incourt, deux traversées doivent être aménagées prioritairement :

- La traversée de la N29 à Glimes : la solution idéale serait un passage dénivelé (souterrain), la chaussée étant surélevée à cet endroit. Une solution intermédiaire pourrait être l'aménagement d'une traversée à niveau mais permettant de passer en deux temps, grâce à un îlot central (2 mètres de large) (cf. fiche aménagement type Id).
- La traversée de la N91 à Incourt, à l'entrée sud de la zone urbanisée et située sur l'itinéraire de la trans-incourtoise (rue des Etats). A cette traversée la direction de Glimes devra être bien indiquée

THEME 2 – INCOURT : MODES DOUX**Action 2.3. Mise en place d'un stationnement vélo**

Les principaux points à équiper sont :

- Les écoles
- Les centres des différents villages de l'entité
- La Maison Communale
- L'agence locale pour l'emploi

Proposition d'aménagement de la N91

THEME 2 – INCOURT : MODES DOUX

Action 2.5. Aménagements aux abords des écoles

Aménagement des abords de l'école d'Opprebais

CONTEXTE

Un plan de déplacements scolaire est en cours d'élaboration pour l'école d'Opprebais. Une demande récurrente dégagée du diagnostic est la création de trottoirs autour de l'école, afin de sécuriser les cheminements des enfants.

Dans ce cadre, la commune a envisagé la réalisation de toute une série d'aménagements visant à répondre à cette demande.

OBJECTIFS

Offrir des cheminements piétons sécurisés aux abords de l'école et du centre sportif.

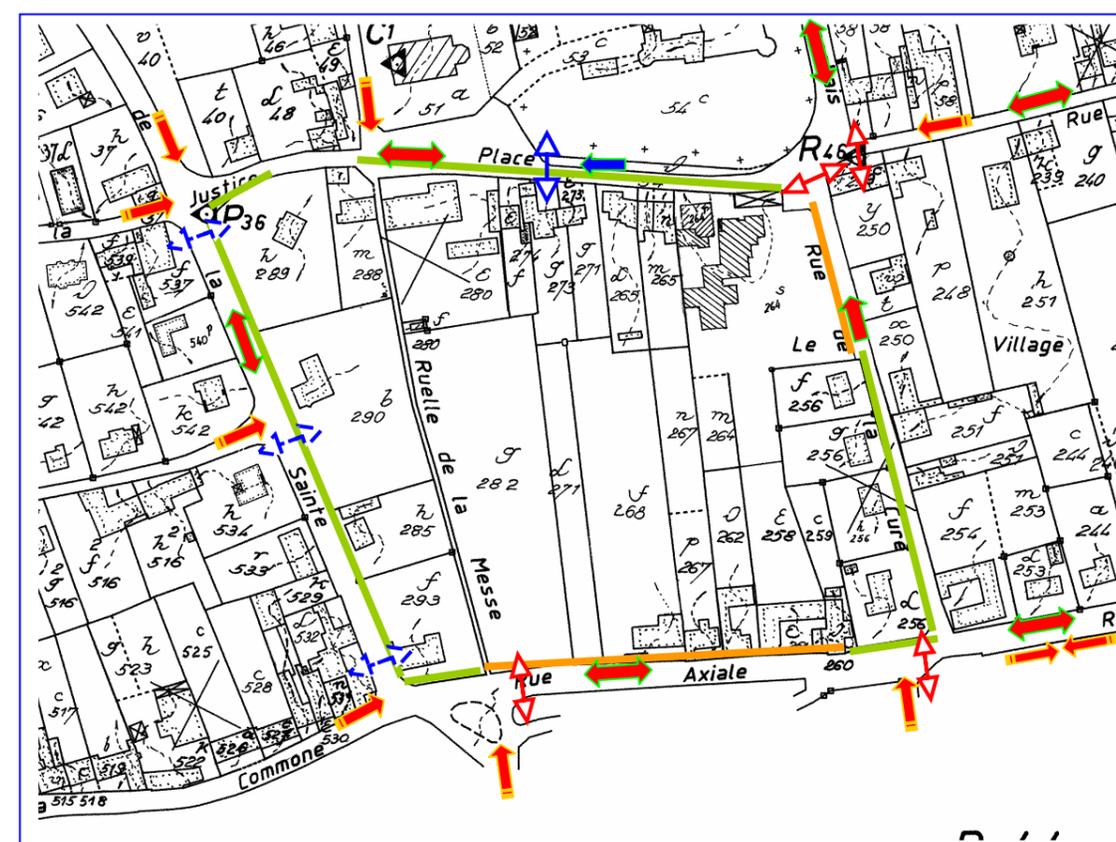
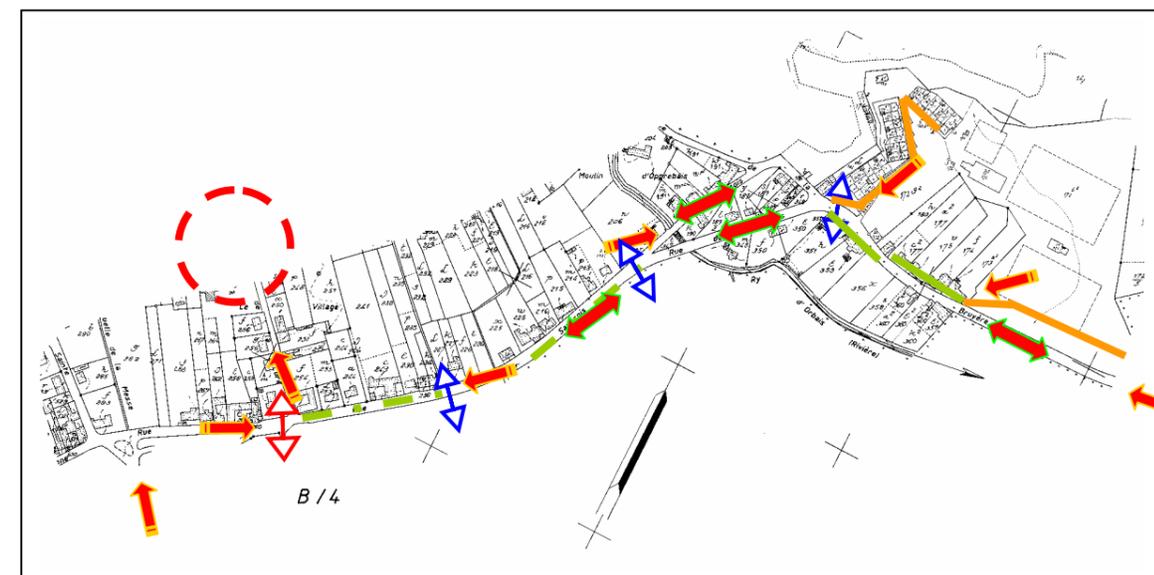
DESCRIPTION DE L'ACTION

La commune a planifié une série d'aménagements destinés à améliorer la qualité et le confort des cheminements piétons autour de l'école ainsi que vers le centre sportif.

Les aménagements prévus sont de différents types :

- Aménagement d'un îlot directionnel au carrefour rue de la Place / rue de la Cure / rue d'En Haut / rue d'Opprebais
- Nouveaux trottoirs,
- Nouvelle traversée piétonne
- Proposition de sens unique devant l'école

	Trottoir à construire
	Trottoir existant
	Traversée piétonne existante
	Traversée piétonne à créer
	Traversée piétonne à créer avec étranglement de voirie
	Déplacement scolaire piéton et cycliste
	Double sens de circulation
	Sens unique
	Proposition de sens unique



Source : administration communale d'Incourt

Aménagement des abords de l'école de Piétrebais

Source : administration communale d'Incourt

CONTEXTE

Un plan de déplacements scolaire est en cours d'élaboration pour l'école de Piétrebais. Une demande récurrente dégagée du diagnostic est l'amélioration de la sécurité des cheminements piétons autour de l'école.

Dans ce cadre, la commune a envisagé la réalisation de toute une série d'aménagements visant à répondre à cette demande.

OBJECTIFS

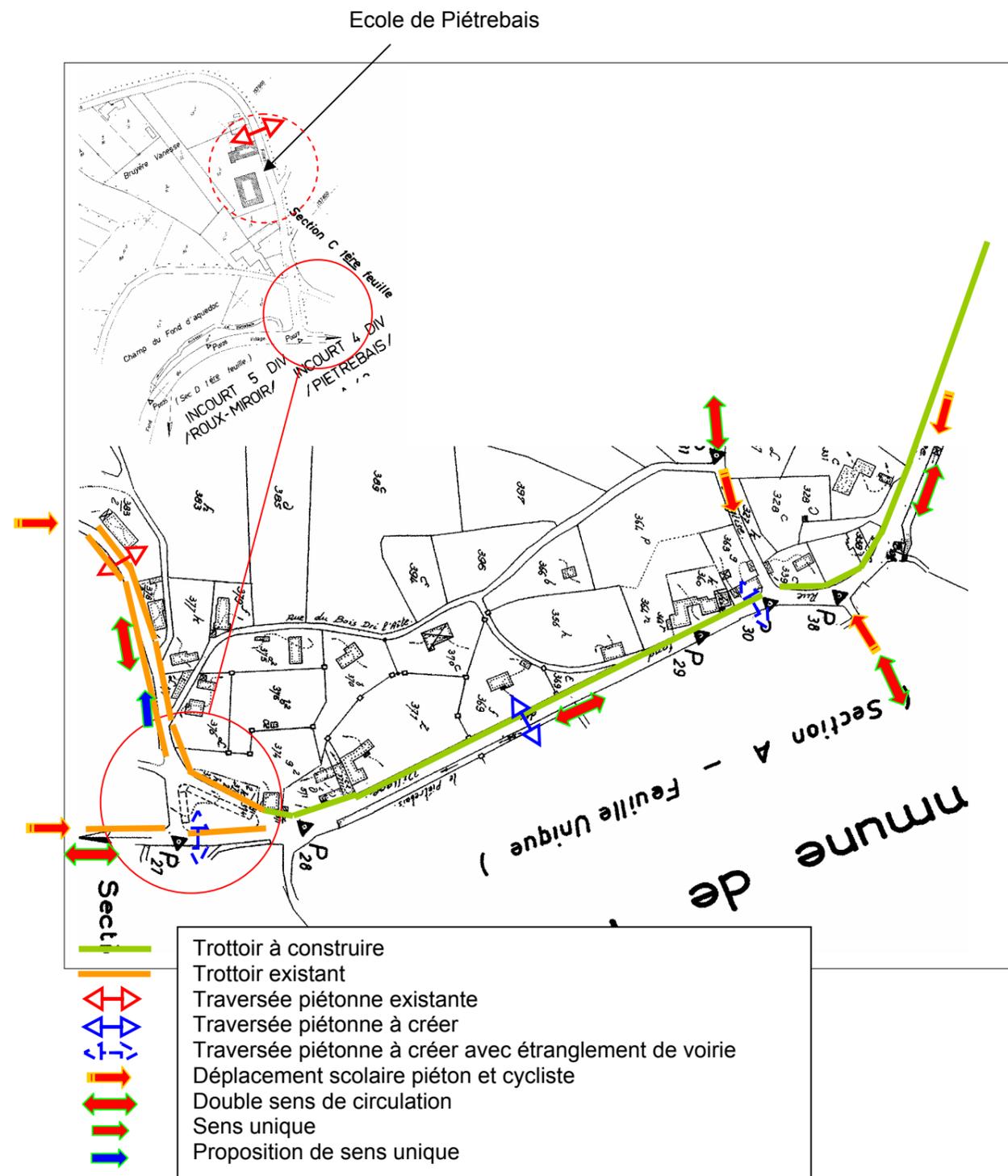
Offrir des cheminements piétons sécurisés aux abords de l'école de Piétrebais.

DESCRIPTION DE L'ACTION

La commune a planifié une série d'aménagements destinés à améliorer la qualité et le confort des cheminements piétons autour de l'école ainsi que vers le centre sportif.

Les aménagements prévus sont de différents types :

- Mise en zone 30 devant l'école
- Nouveaux trottoirs rue Fond du Village
- Nouvelles traversées piétonne rue Fond du Village,



1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

THEME 3 – INCOURT : 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.

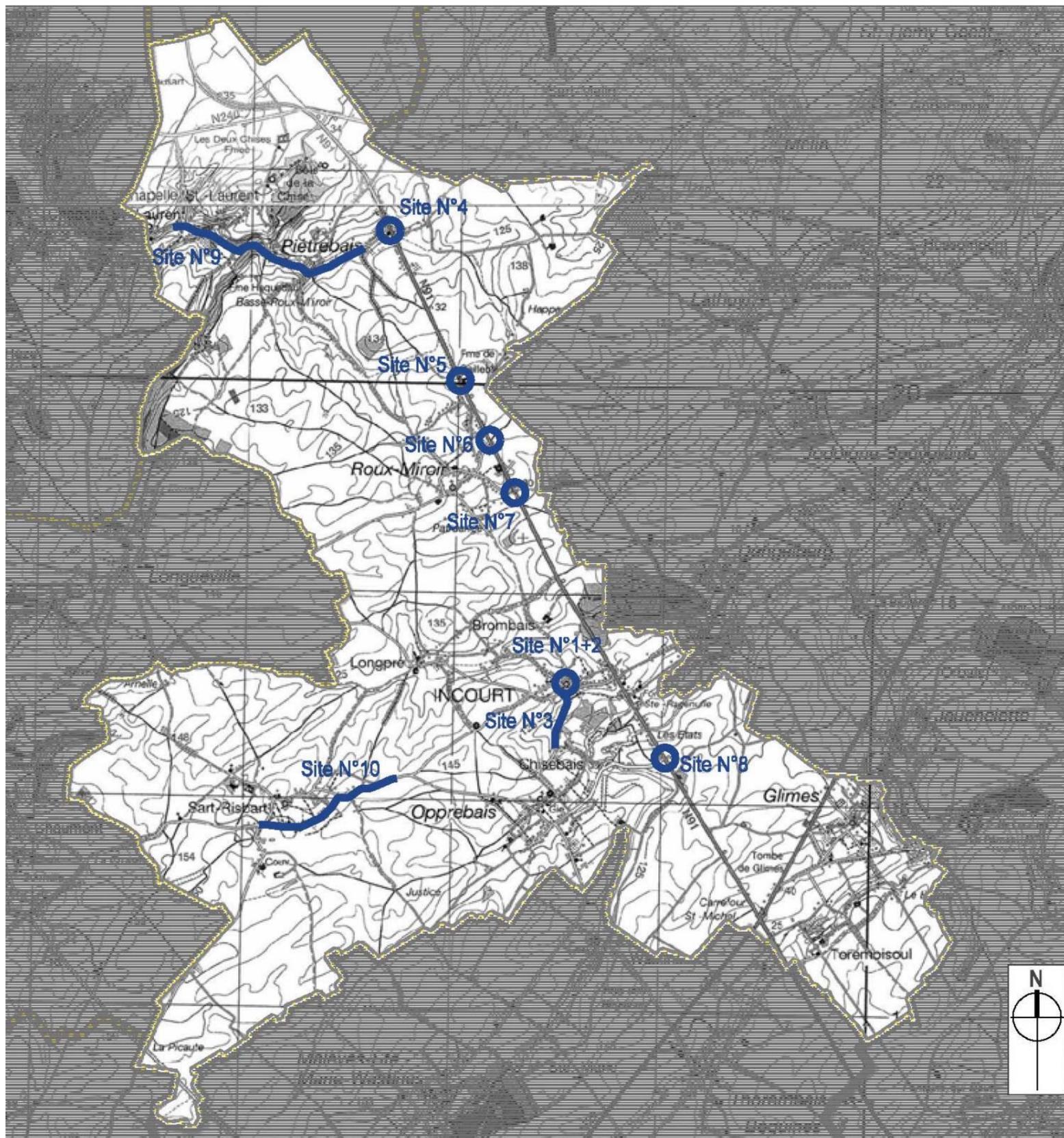
Les étapes nécessaires à l'élaboration d'un dossier d'étude sont reprises en fin de chapitre.¹

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 d'Incourt.....	3
	Site N°1 : Place communale	3
	Site N°2 : Place des fêtes	3
	Site n°3 : Rue d'Opprebais.....	7
	Site n°4: carrefour N91 – rue de la Bruyère	11
	Site n°5+6+7: carrefour N91 avec voiries d'accès à Roux-Miroir .	14
	Site n°8: carrefour N91 – rue Fond du Village.....	19
	Site n°9 : Rue Marcel Louis – Fond du Village.....	22
	Site n°10 : Rue Alphonse Robert	22
3.3	. Etapes d'un dossier d'aménagement d'espace public	23

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



Carte 1 localisation géographique des sites étudiés sur le territoire communal d'Incourt.

THEME 3 – INCOURT : AMENAGEMENTS

3.2. Esquisses proposées pour la commune d'Incourt

Site N°1 : Place communale

Site N°2 : Place des fêtes

SITUATION

Ces 2 sites sont localisés au centre de la commune d'Incourt, à deux pas l'un de l'autre. La rue principale, rue Baron Bouvier est fortement urbanisée au centre du village et le tissu urbain s'étirole au fur et à mesure que l'on éloigne de celui-ci. Au centre ce sont essentiellement des maisons mitoyennes, des commerces, horeca,...et des infrastructures administratives qui composent le tissu urbain.

La rue Baron Bouvier est longue et on note la présence d'un trafic local voire inter-local et de transit et une ligne de bus.

Les places étudiées : la place des fêtes et la place communale ne doivent plus être uniquement considérées comme une surface de parking d'écoulant d'une politique du tout à la voiture ou de non intervention, mais devraient répondre à la demande de création de véritable d'espace public de qualité.

Ces places de villages, nouveaux lieux d'accueil et d'échange permettront à chacun de se réappropriier l'espace public et créeront des liens affectifs avec l'environnement proche. Une nouvelle identité villageoise doit être reformulée par le biais d'aménagements concrets. La conception et l'utilisation de l'espace feront appel à tous les acteurs recensés, pour qu'un acte social soit posé avec une vision d'ensemble.

OBJECTIFS

- réaliser 2 places de villages.
- maîtriser le parking public en le définissant spatialement.
- modérer la vitesse des automobilistes et des convois agricoles rue Baron Bouvier.

MESURES

- signalisation des places par la création d'un dévoiement au niveau de la rue Baron Bouvier.
- le dévoiement permet également de diminuer sensiblement la vitesse des véhicules, un plateau peut également être envisagé (aménagement toutefois plus onéreux)
- définition des contours des espaces réservés aux véhicules et aux piétons.
- aménagement des espaces publics.
- lien à créer entre les deux places via la rue des deux places.
- plantation d'arbres haute-tige.
- deux alternatives sont proposées pour les 2 sites.

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE (PLACE DES FÊTES)



PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE (PLACE COMMUNALE)

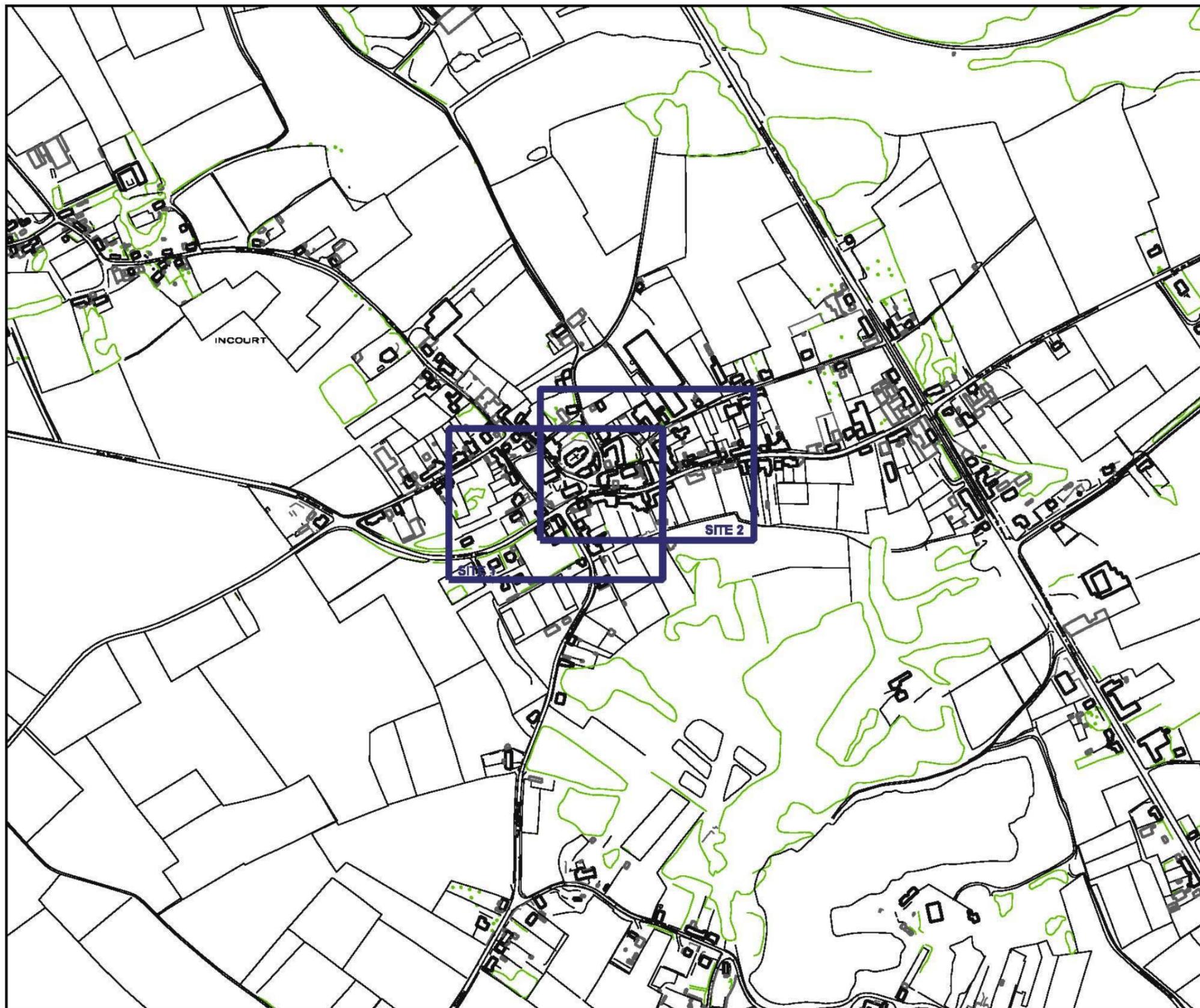


1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

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



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



PHASE 3

INCOURT
LOCALISATION DES AMENAGEMENTS

SITE N° 1+2



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





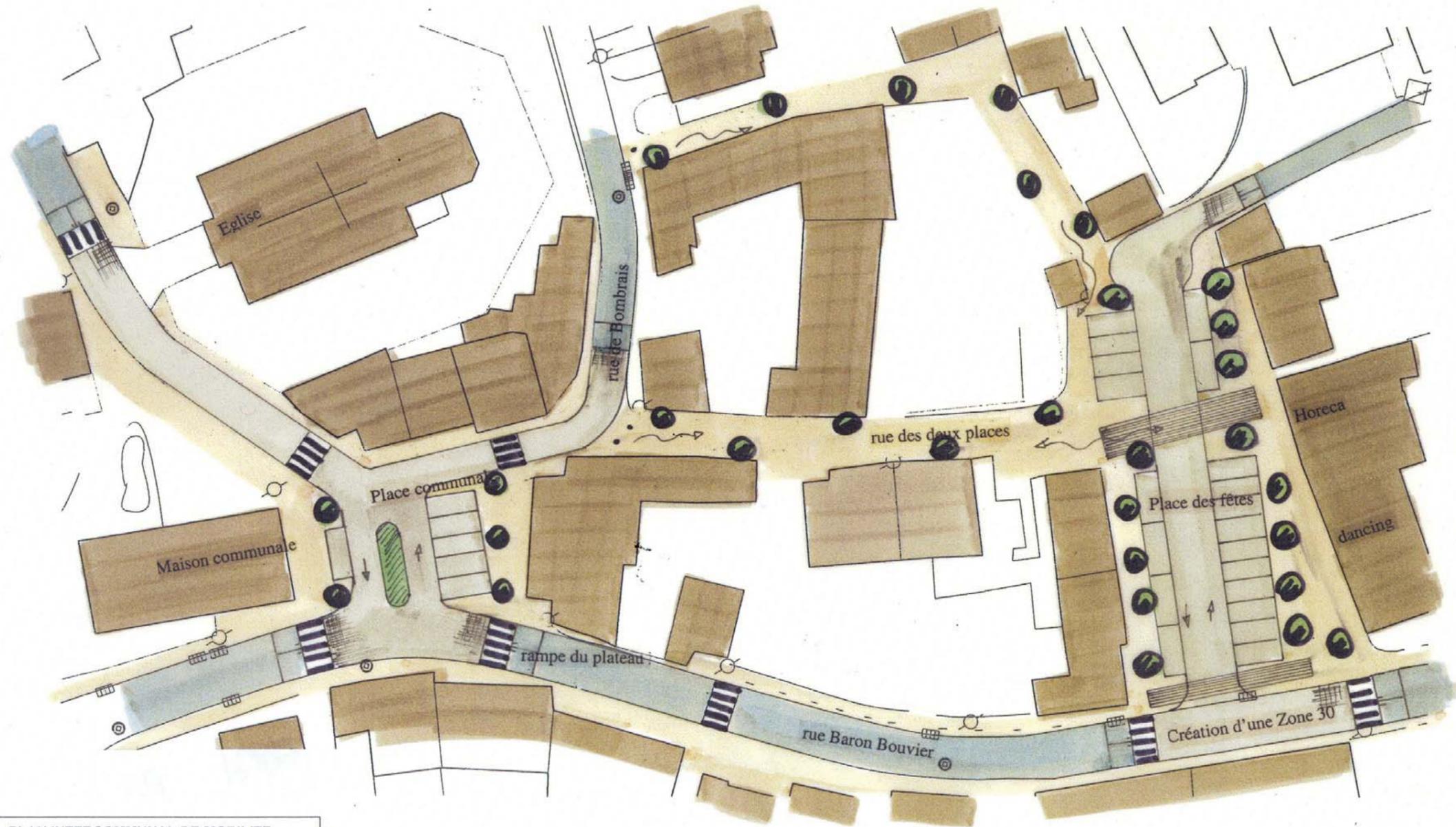
Incourt - AMENAGEMENTS PARTICULIERS
SITE N° 1+2

0 5 25m

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

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

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



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

agora TEC

Incourt - AMENAGEMENTS PARTICULIERS
SITE N° 12

0 5 25m

Site n°3 : Rue d’Opprebais

SITUATION

Ce site est localisé au centre du territoire communal d’Incourt, la chaussée étudiée relie le centre d’Incourt à Opprebais et à la chaussée de Namur.

Le tissu urbain traversé est peu urbanisé, la plus forte concentration se situe au centre d’Incourt, en fin de tracé la chaussée longe de nouveaux lotissements à vocation résidentielle.

Le gabarit de la chaussée est plus large en début de tracé (et en pavés) qu’en fin de tracé (plaques de béton).

Le trafic est local et inter-local, les vitesses pratiquées y sont importantes et les poches de stationnements sont inexistantes.

OBJECTIFS

- modérer la vitesse des automobilistes et des convois agricoles.
- inciter au stationnement en chaussée.
- diminuer la vitesse aux carrefours.

MESURES

- diminution de la vitesse des véhicules par la création de déviements uniquement sur les tronçons droits (poches de stationnements devant les 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 l’emprise de la chaussée dans les carrefours (berme centrale) et accompagnement de la bande de circulation par un marquage au sol (peinture, bande de pavés franchissables, clous,...).
- des rétrécissements de la chaussée sur les tronçons rectilignes (plantation de végétaux de part et d’autres de la chaussée + bandes sonores,...) doivent freiner la circulation (passage d’un véhicule à la fois).

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE

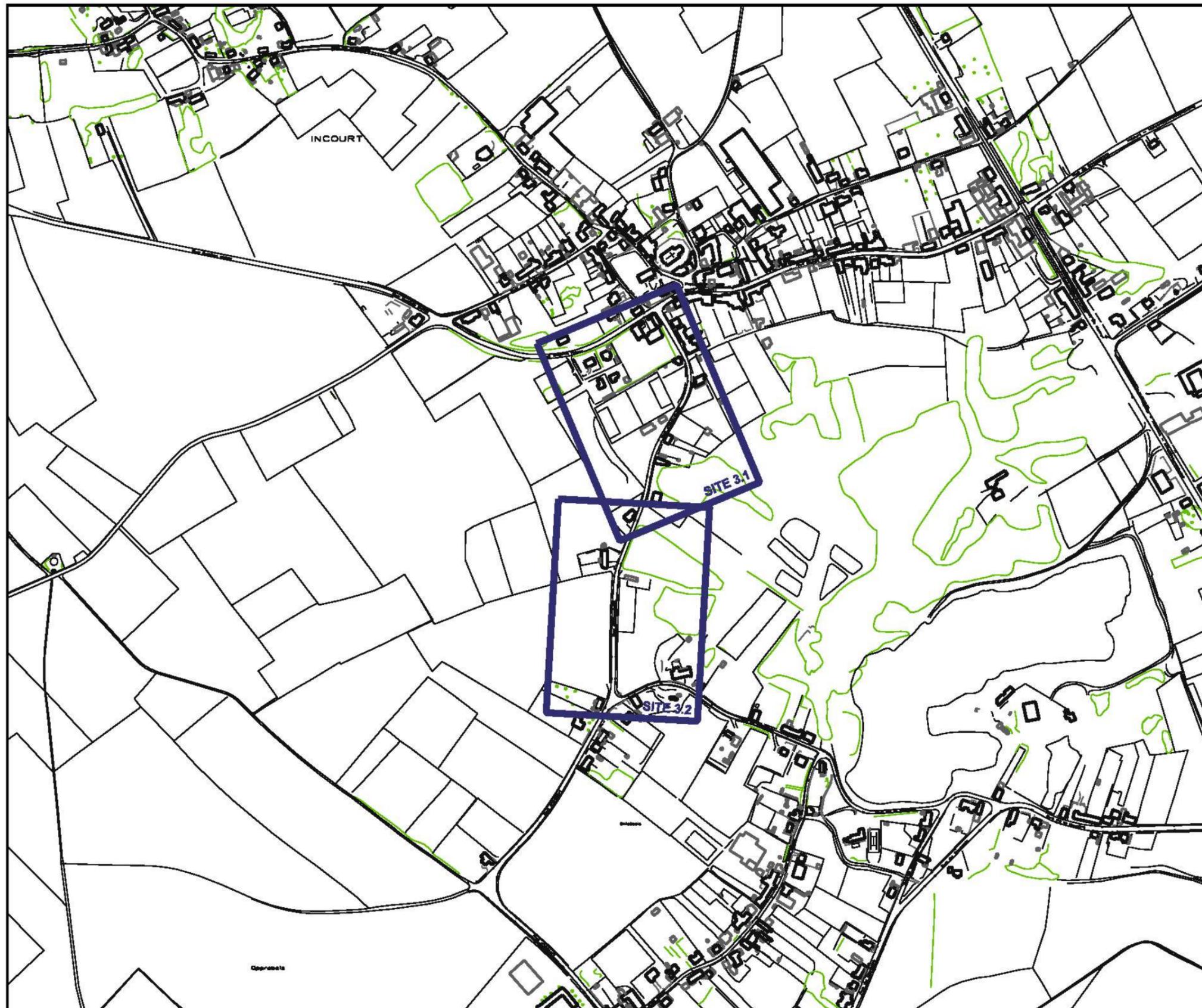


1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

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



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



PHASE 3

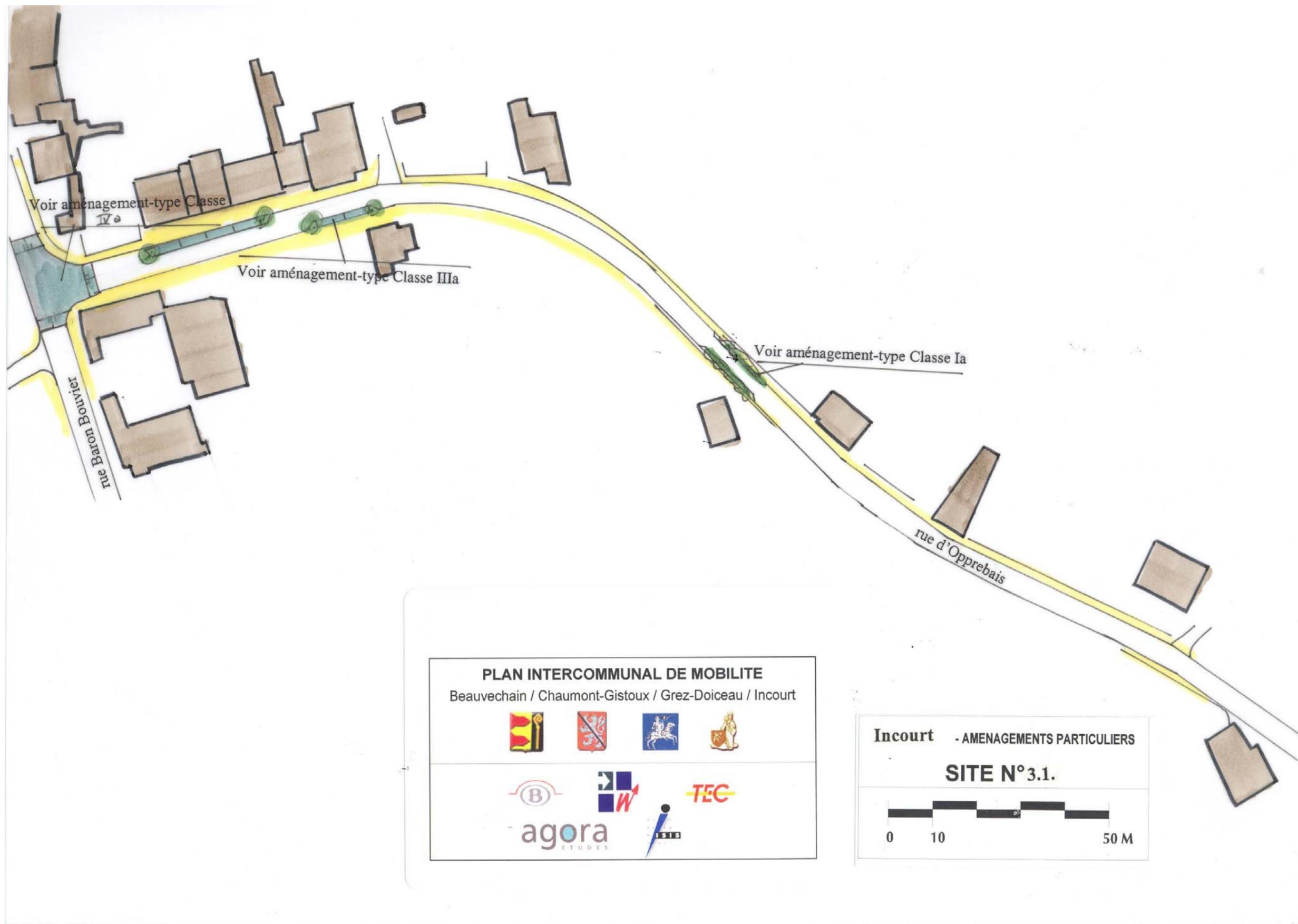
INCOURT
LOCALISATION DES AMENAGEMENTS

SITE N° 3



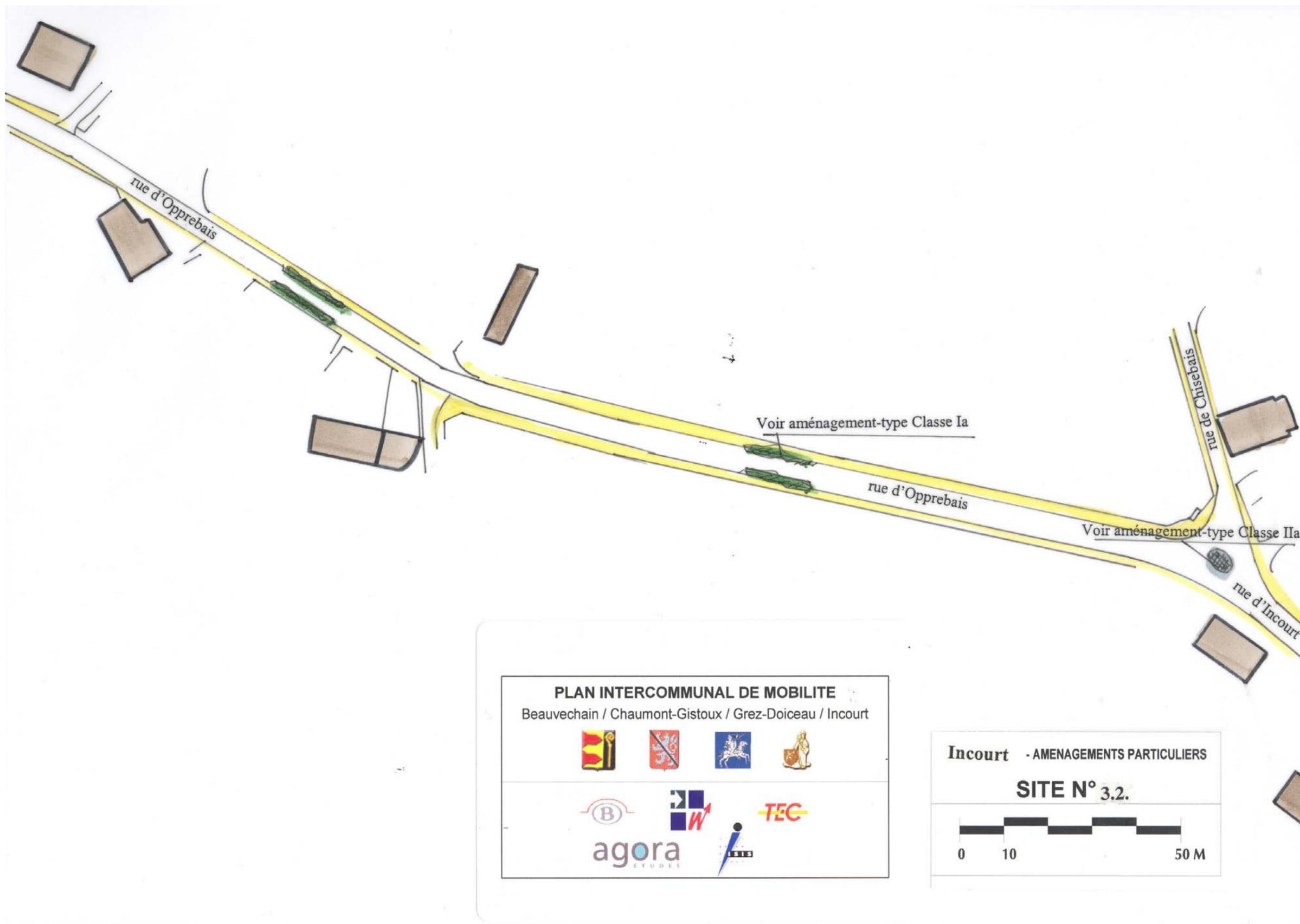
Fond P.I.C.C. - © MET D.432
Licence n° D.432/0305/001/AGORA





1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements

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



Site n°4: carrefour N91 – rue de la Bruyère

SITUATION

La commune d'Incourt est traversée de part et d'autre par la Nationale 91. La très longue ligne droite que forme cette voirie (qui supporte quelque 5.000 véh./j) et le caractère rural du territoire traversé incite certains conducteurs à développer des vitesses importantes.

L'accès principal au village d'Opprebais à partir de la N91, emprunte la rue de la Bruyère. Le carrefour rue de la Bruyère/N25 est dangereux car la visibilité est faible vu la dénivellation présente.

OBJECTIFS

- Réduction des vitesses
- Sécurisation des mouvements de tourne à gauche vers la rue de la Bruyère
- Intégrer les liaisons cyclables de manière optimale
- Sécuriser les traversées cyclables

MESURES

Mise en place au droit du carrefour N91/rue de la Bruyère, d'une voie de tourne à gauche (2,5 m de large) entre les chaussées légèrement dévoyées et rétrécies à 3,5 m (réduction des vitesses). La surlargeur nécessaire est prise de part et d'autre de l'accotement de la chaussée. Cette voie centrale sera « protégée » par des petits îlots semi-franchissables réalisés en pavés.

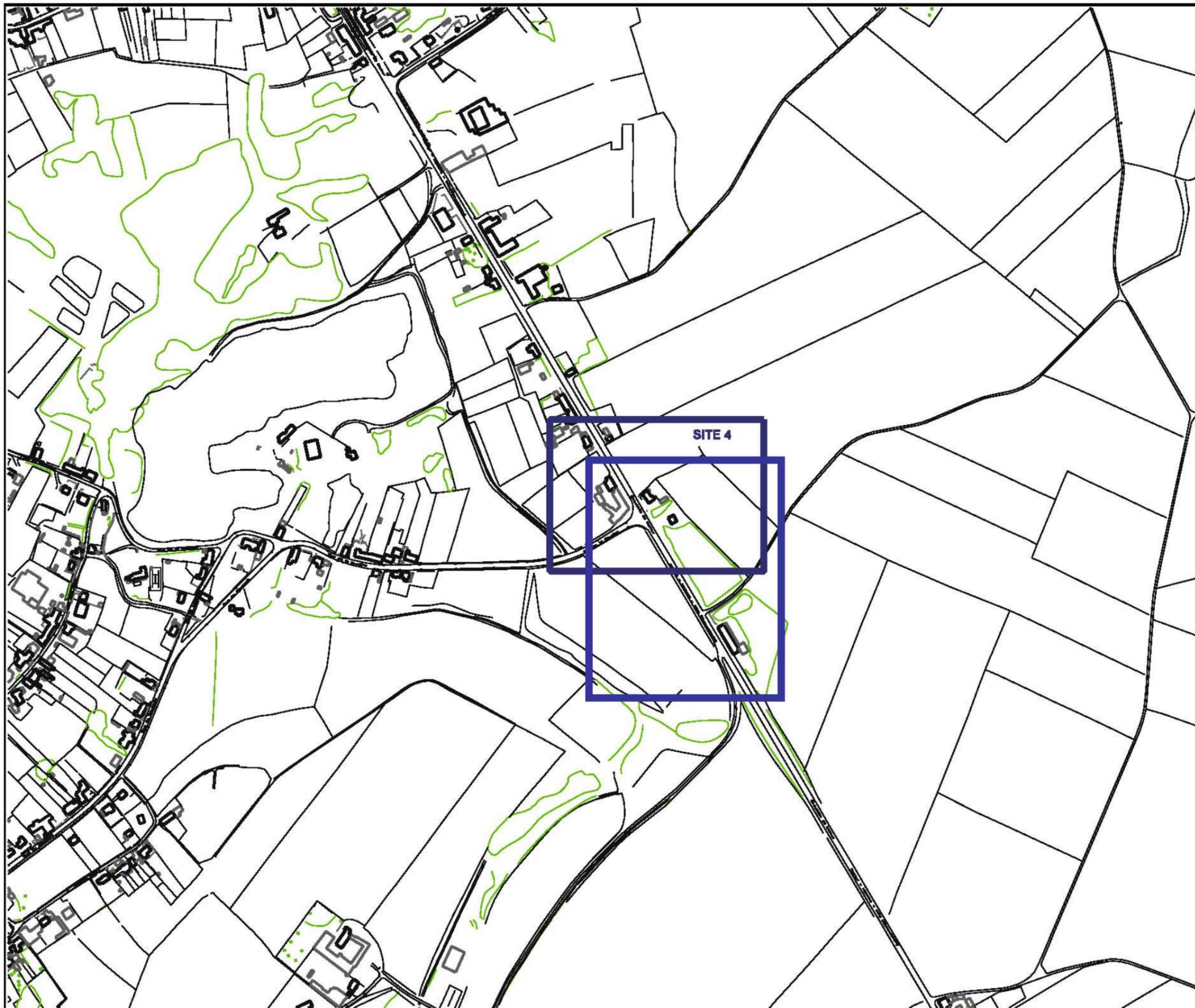
Afin de sécuriser la traversée cyclable en amont de ce carrefour (au niveau du chemin des Etats), un îlot centrale de séparation est également proposé, avec zones de couleurs différentes pour permettre d'encore mieux percevoir la traversée.

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

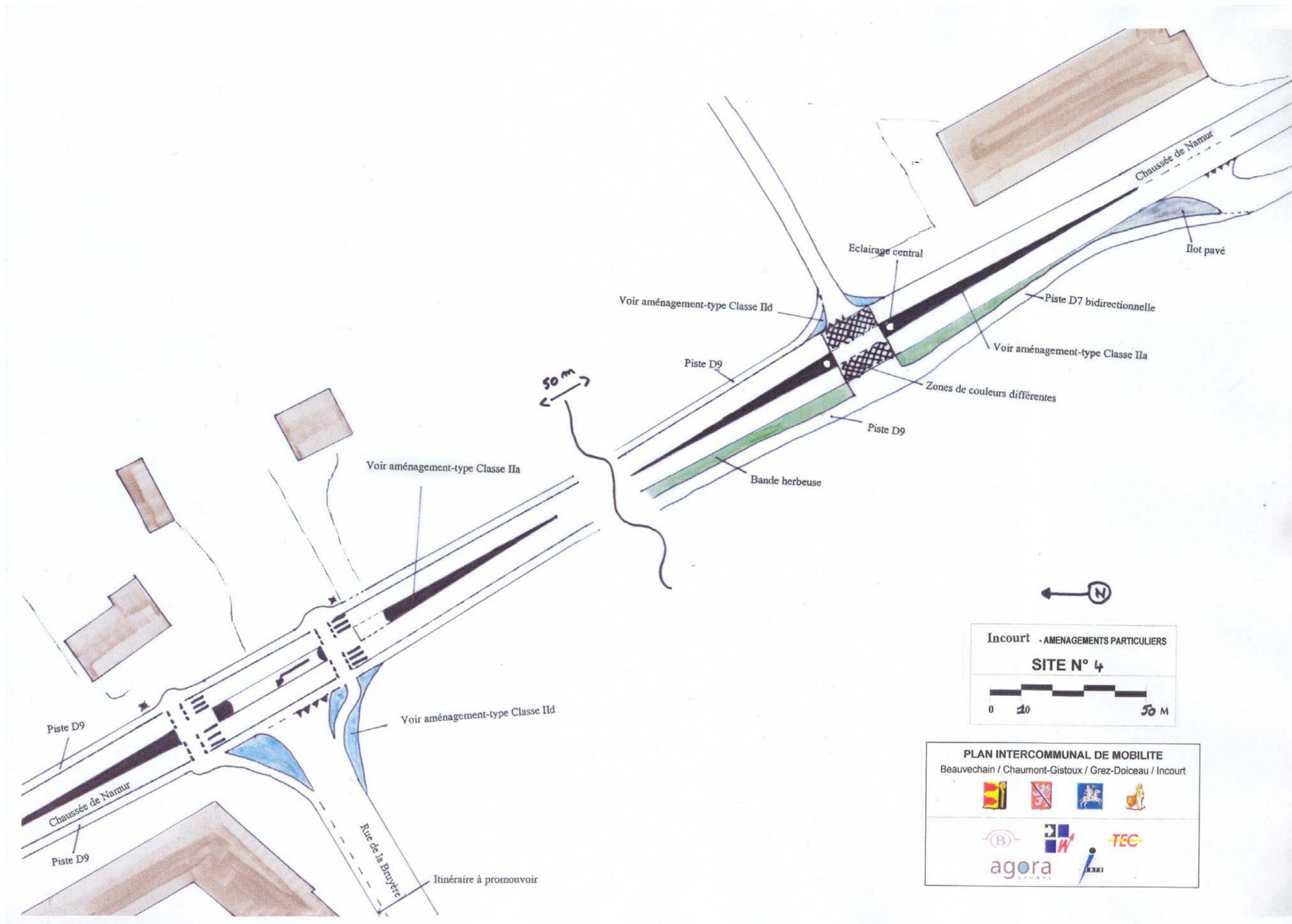


PHASE 3

INCOURT
LOCALISATION DES AMENAGEMENTS

SITE N° 4





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

Site n°5+6+7: carrefour N91 avec voiries d'accès à Roux-Miroir

Le village de Roux-Miroir est bordé par la N91. L'accès au centre du village se réalise au départ de 3 carrefours successifs séparés de quelque 600 m. La très longue ligne droite que forme cette voirie (qui supporte quelque 5.000 véh./j) et le caractère rural du territoire traversé incite certains conducteurs à développer des vitesses importantes.

De plus, les légères pentes que présente la chaussée sur cette section réduisent la visibilité pour les mouvements tournants. Les accès au village nécessitent une sécurisation.

OBJECTIFS

- Sécurisation de la traversée du village et les accès au centre en protégeant le mouvement de tourne à gauche
- Mise en évidence des carrefours
- Réduction des vitesses

MESURES

- Création d'une voie de tourne à gauche (2,5 m de large) entre les chaussées légèrement dévoyées et rétrécies à 3,5 m (réduction des vitesses). La surlargeur nécessaire est prise sur les accotement de part et d'autre de la chaussée. Cette voie centrale sera « protégée » par des petits îlots semi-franchissables réalisés en pavés.
- Elargissement des accotements de part et d'autre des voiries adjacentes, à hauteur de la jonction avec la N91.
- Si possible, aménagement à par des éléments verticaux (verdure, signalisation) et un éclairage en vue de renforcer leur perception visuelle

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE (N91 – RUE DU BOSQUET)



PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE (N91 – RUE DE L'ÉCOLE)



PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE (N91 – RUE DE LA HAIE)

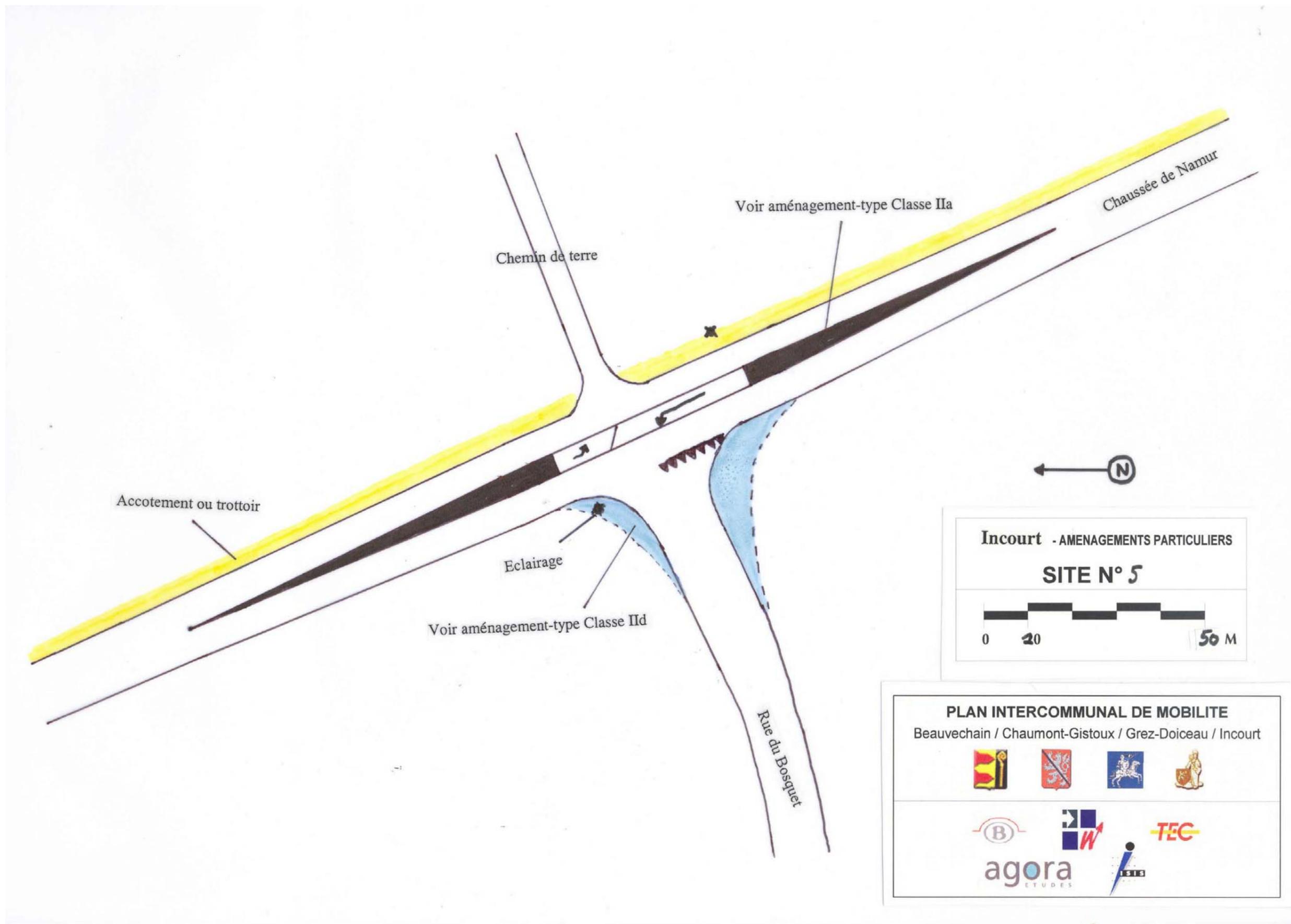


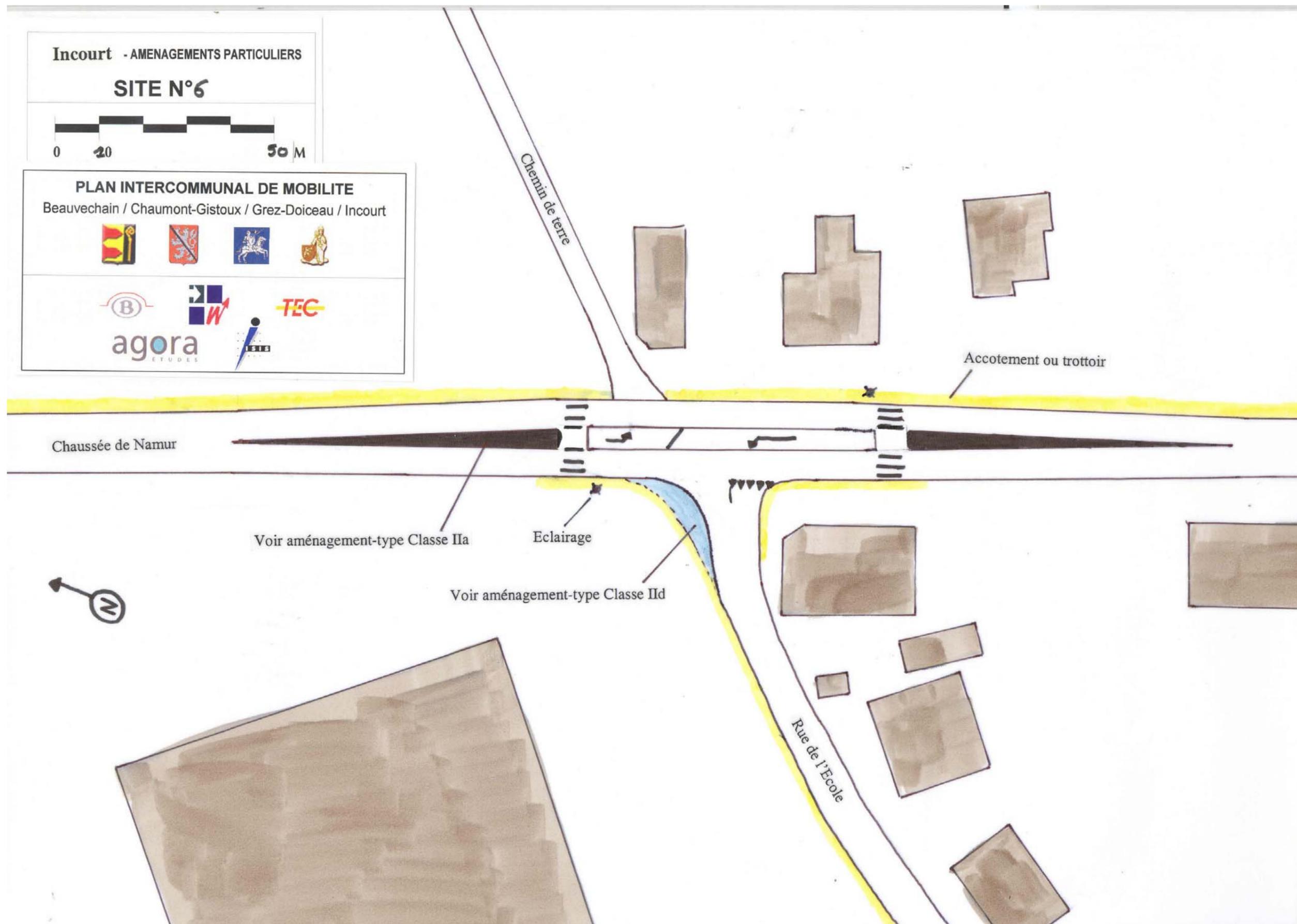
1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



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

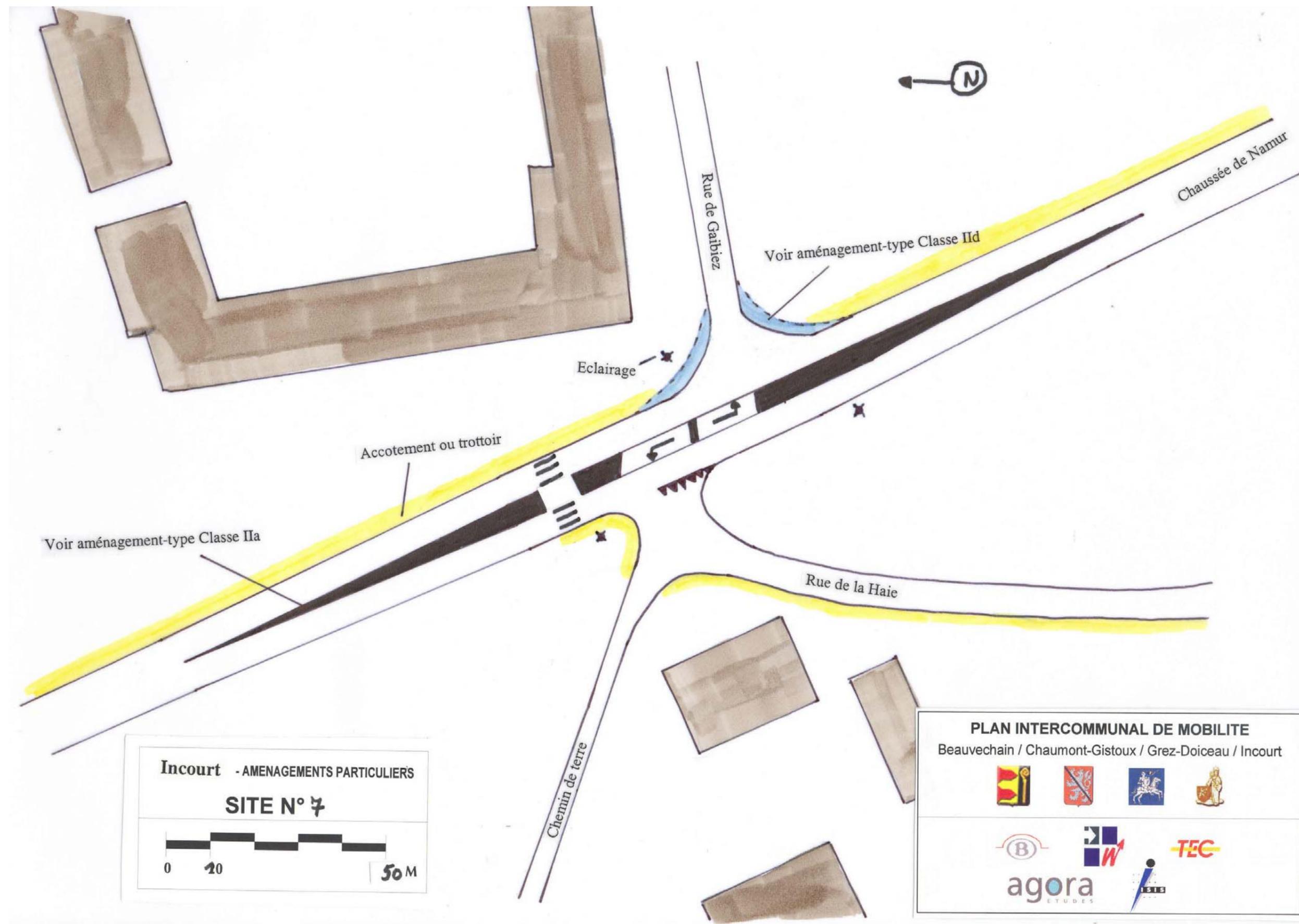
- 1. Hiérarchisation
- 2. Modes doux
- 3. Aménagements





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

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



Site n°8: carrefour N91 – rue Fond du Village

SITUATION

La commune d’Incourt est traversée de part et d’autre par la Nationale 91. La très longue ligne droite que forme cette voirie (qui supporte quelque 5.000 véh./j) et le caractère rural du territoire traversé incite certains conducteurs à développer des vitesses importantes.

L’un des deux accès au village de Piétrebais depuis la N91, emprunte la rue Fond du village. La légère pente que présente la chaussée sur cette section réduit sensiblement la visibilité pour les mouvements tournants. Les accès au village nécessitent une sécurisation.

OBJECTIFS

- Réduction des vitesses
- Mise en évidence des carrefours
- Sécurisation des mouvements de tourne à gauche vers la rue Fond du village

MESURES

- Mise en place au droit du carrefour N91/rue Fond du Village, d’une voie de tourne à gauche (2,5 m de large) entre les chaussées légèrement déviées et rétrécies à 3,5 m (réduction des vitesses). La surlargeur nécessaire est prise de part et d’autre de l’accotement de la chaussée. Cette voie centrale sera « protégée » par des petits îlots semi-franchissables réalisés en pavés.
- Elargissement des accotements de part et d’autre de la rue Fond du Village, à hauteur de la jonction avec la N91.
- Si possible, aménagement à par des éléments verticaux (verdure, signalisation) et un éclairage en vue de renforcer leur perception visuelle

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

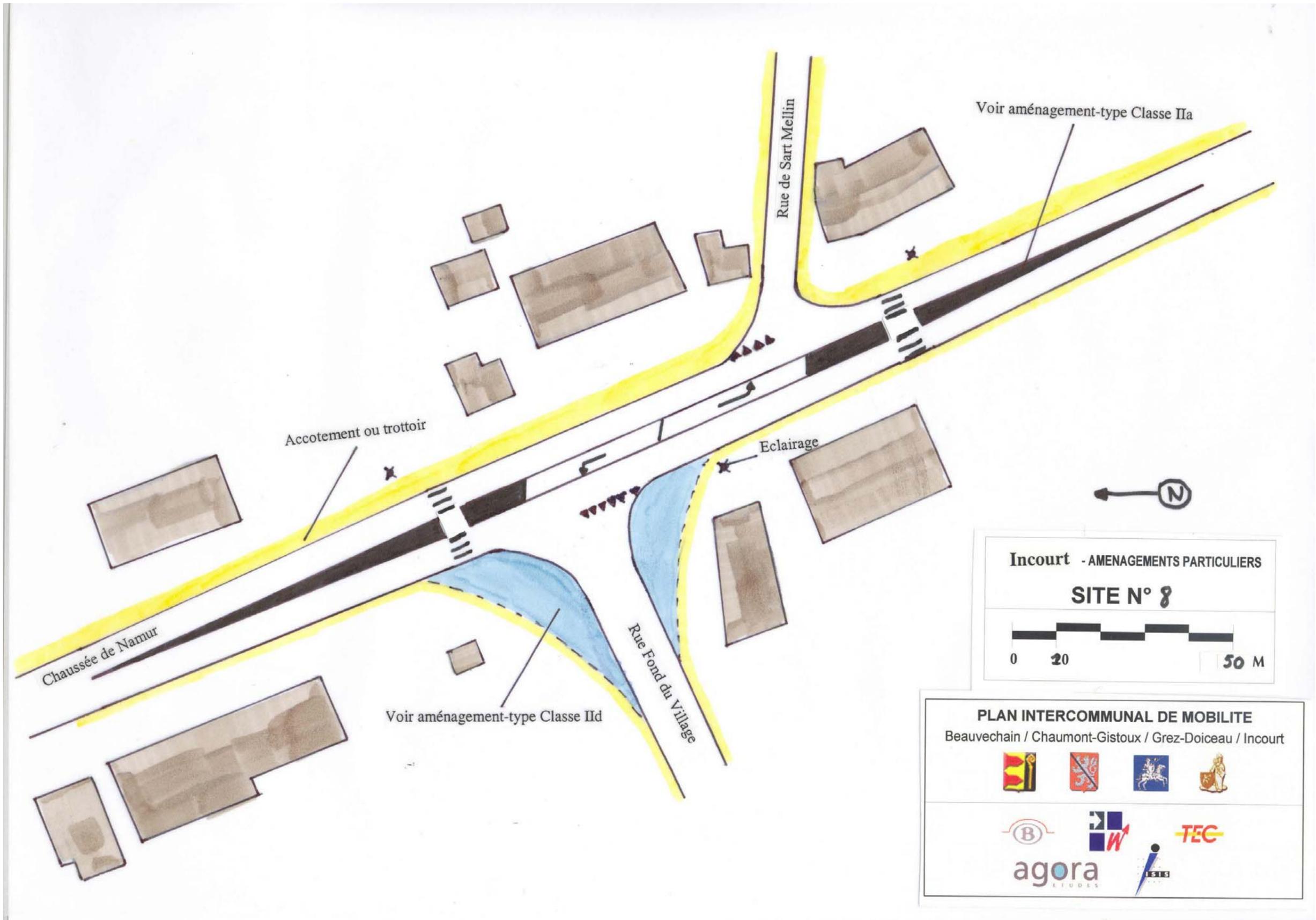
INCOURT
LOCALISATION DES AMENAGEMENTS

SITE N° 8



Fond P.I.C.C. - © MET D.432
licence n° D.432/0305/001/AGORA





1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements

Site n°9 : Rue Marcel Louis – Fond du Village**Site n°10 : Rue Alphonse Robert**

Dans le cadre d'études menées par le bureau EPU-re sur la commune d'Incourt, des esquisses précises d'aménagement ont été réalisées sur ces deux tronçons, visant au placement de structures en voirie protégeant des aires de stationnement et assurant la mise en place de chicanes. Le caractère rural de ces structures fait partie de l'originalité de la démarche, dont on espère une meilleure efficacité de par un aspect plus sympathique et local.

Ces esquisses ayant déjà été présentées par ce bureau en consultation publique dans les différents villages de l'entité, nous renvoyons le lecteur à d'autres documents disponibles à la Commune afin de prendre connaissance plus en détail des esquisses proposées.

Nous proposons en effet d'intégrer cette démarche au PCM, plutôt que de proposer une réflexion parallèle, qui conduirait sans doute à des conclusions très similaires.

1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

THEME 3 – INCOURT : 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