

PERWEZ

1. Hiérarchisation

- 1.1 Aménagement de l'accès nord de Perwez
- 1.2 Aménagement de la N243 entre Thorembais et le centre de Perwez
- 1.3 Aménagement de la desserte des nouveaux quartiers
- 1.4 Sécurisation des liaisons intercommunales
- 1.5 Sécurisation des circulations dans les quartiers
- 1.6 Le stationnement
- 1.7 Hiérarchisation de la voirie

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

3. Esquisses d'aménagements



THEME 1 - PERWEZ : HIERARCHISATION**Action 1.1. Aménagement de l'accès Nord de Perwez****1. CONTEXTE**

Le giratoire de Thorembais-St-Trond représente le point d'accès principal de Perwez via la Chaussée de Viavre (N243).

Cependant, ce carrefour présente des problèmes de capacité, en particulier à l'heure de pointe du soir, sur la branche Sud.

Cette saturation a pour conséquences une perte de vitesse commerciale des bus, entre autres celles des « Rapido », et le développement d'un trafic de fuite à travers Thorembais-St-Trond en direction de Perwez¹.

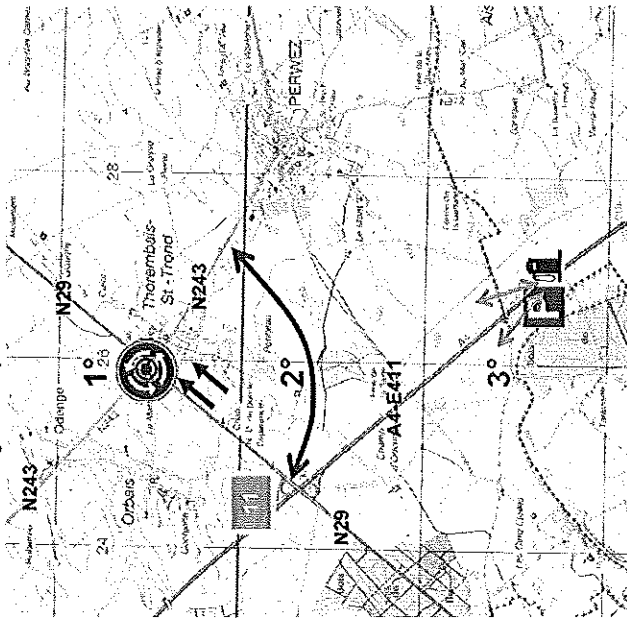
2. OBJECTIFS

- Eliminer le trafic de transit de Thorembais-St-Trond
- Améliorer la fluidité du giratoire
- Améliorer l'accès nord de Perwez

3. DESCRIPTION DE L'ACTION

Afin de pallier ce problème, le bureau d'études a envisagé les 3 options suivantes :

- 1° L'augmentation de la capacité du giratoire ;
- 2° La création d'une voirie entre l'échangeur n°11 de l'A4-E411 et le zoning ;
- 3° L'officialisation de l'accès de l'aire de services d'Aische-en-Retail.



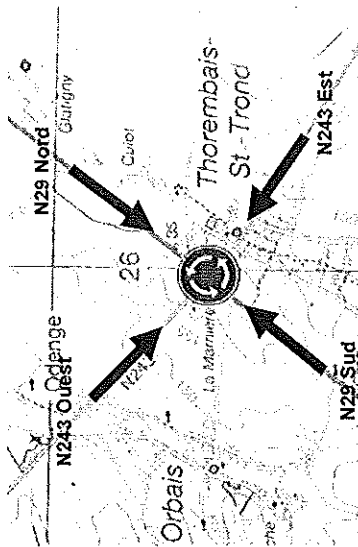
¹ Outre ce problème local, un trafic de fuite apparaît également entre Jodoigne et l'échangeur n°10 à travers Incourt et Sart-Risbart.

A L'augmentation de la capacité du giratoire de Thorembais-St-Trond

Cette option consiste à doubler la voie d'accès de la N29 en venant du Sud (de l'échangeur n°11 de l'A4-E411) et par conséquent d'inscrire une seconde voie dans l'anneau.

En ce qui concerne la capacité, cette configuration apporte une solution à court terme à la pointe du soir. Mais, au vu des projections de trafic, cette situation se dégradera rapidement et de nouvelles saturations apparaîtront le soir sur la branche Est de la N243 (en provenance de Perwez) mais aussi le matin sur la branche Nord de la N29 (en provenance de Jodoigne).

De plus, l'emprise d'une telle configuration est difficilement intégrable dans le contexte urbanistique actuel.



La variante d'un by-pass entre l'entrée Sud (N29) et la sortie Est (N243) a également été testée. Cette solution, qui est peut-être plus intégrable en terme d'urbanisme, n'offre malheureusement qu'une solution à court terme.

→ L'augmentation de capacité du giratoire de Thorembais-St-Trond, outre son intégration difficile dans le bâti actuel, ne permettra pas l'écoulement de flux des circulations projetés à terme et par conséquent n'endigera pas le phénomène de fuite à travers le village.

→ L'augmentation de capacité, si elle est sensible dans le sens Gembloux → Jodoigne à l'heure de pointe du soir, sera beaucoup moindre à l'heure de pointe du matin dans le sens Jodoigne → Gembloux, du fait de la répartition des flux directionnels très majoritaires en direction de Gembloux. La solution, outre sa durabilité très relative dans le temps, n'offre également qu'une solution partielle.

Estimation de la saturation du Giratoire de Thorembais-St-Trond

Situation	Configuration	N29 Sud	N243 Est	N29 Nord	N243 Ouest
2004 Soir	Actuelle	110 %	73 %	68 %	36 %
	2 voies entrée Sud + Anneau à 2 voies	62 %	54 %	60 %	27 %
2015 Soir	By pass Sud → Est	65 %	56 %	68 %	36 %
	Actuelle	177 %	173 %	108 %	76 %
	2 voies entrée Sud + Anneau à 2 voies	92 %	102 %	86 %	47 %
	By pass Sud → Est	97 %	103 %	108 %	76 %

B Création d'une voirie entre l'échangeur n° 11 de l'A4-E411 et le zoning de Perwez

Cette voirie s'appuierait sur un nouveau giratoire au niveau de l'accès Nord de l'échangeur n° 11 (ce qui y résout par la même occasion les problèmes de sécurité). Elle se raccorderait sur la voirie interne du zoning industriel, elle-même reliée à la N243. L'insertion sur cet axe serait assurée et encouragée au niveau du giratoire « Nord » du système de deux giratoires "en lunette" envisagé dans le cadre du PCA n° 10.

Cette option est plus avantageuse par rapport à la précédente (augmentation de la capacité du giratoire de Thoremals-St-Trond) car elle permet la séparation du trafic des échangeurs, ce qui induit une diminution de la charge de la N29 (taux de saturation maximum : 80% - aux entrées N29 Sud et Nord) et de la section de la N243 traversant Thoremals-St-Trond (chute de 40% par rapport à la charge attendue). Le village ne serait plus soumis au trafic de fuite et le développement de l'axe de la Chaussée de Wavre serait favorisé.

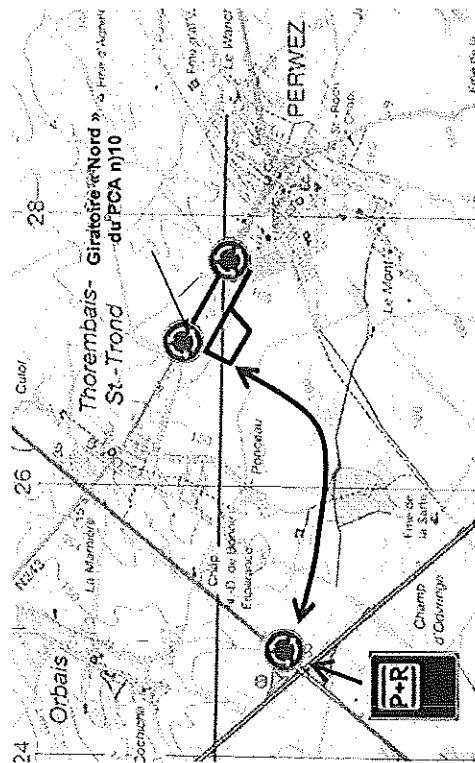
Le report de trafic est estimé, à l'horizon 2015, à plus de 1.000 véhicules (2 sens confondus) à l'heure de pointe du soir.

Un bémol est cependant à apporter. En effet, comme toute nouvelle infrastructure routière, cette voirie risque d'encourager le transit à travers le centre de Perwez. Cependant, à l'heure actuelle, toutes les observations laissent penser que l'appel sera faible. Le nombre de changements de direction requis reste au moins identique.

Remarque : Même si l'option de cette voirie n'est pas engagée de suite, il est essentiel de réserver les terrains ainsi qu'un accès par le Sud à la voirie du zoning afin de ne pas hypothéquer cette solution.

Remarque : un parking de « covoiturage » et d'autres interventions d'intermodalité au bénéfice des transports en commun et des modes doux seraient intégrés dans le réaménagement de l'échangeur n°11. Une traversée cyclable de l'axe prioritaire Perwez – Thoremals – Orbais est également à prévoir.

➔ La création d'une nouvelle voirie entre l'échangeur n°11 et le zoning de Perwez représente une solution durable qui permettrait outre le retour à la fluidité du giratoire « clé » de Thoremals-St-Trond, de diminuer les charges sur la N29 et la N243, au bénéfice des modes doux notamment.

**C Officialisation de l'accès sur l'aire de services d'Aische-en-Retail**

Cette dernière option a été envisagée à la demande de la Commune de Perwez.

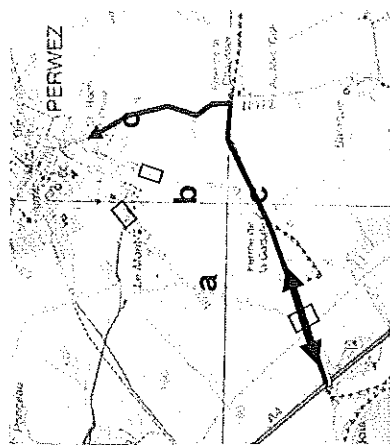
Cette option implique, tout d'abord, la réorganisation complète des circulations sur l'aire. Bien qu'un accès de service existe déjà, une mise à gabarit des voies et des carrefours de raccordement est également nécessaire.

Ensuite, l'identification d'une voie de liaison avec le centre de Perwez est indispensable afin d'éviter des nuisances dans les quartiers.

Option C1 : sans création d'une nouvelle voirie

Une fois sorti de l'autoroute, l'infrastructure actuelle offre 3 possibilités aux automobilistes désireux de se rendre à Perwez :

- La rue du Mont :** Cette voirie semble la plus directe vers le centre. D'un gabarit suffisant en rase campagne, elle se rétrécit en entrée d'agglomération et s'insère dans un tissu « peu lisible » doté de sens uniques.
- La rue de la Cavenne :** Le gabarit de cette voirie rurale n'est pas adapté à la fonction.
- La rue St-Roch (N972) via la chaussée romaine :** Ce cheminement, bien que le plus long, paraît être le mieux adapté à la fonction. En effet, la voirie présente une largeur suffisante sur tout son parcours qui est en accord avec la hiérarchie adoptée. Toutefois, l'entrée dans le centre de Perwez reste difficile à intégrer dans le réseau existant.



L'ouverture de l'accès autoroutier doit s'accompagner d'aménagements dissuasifs sur les rues du Mont et de la Cavenne et le cheminement « va tout droit » doit être inscrit dans le carrefour du Mont#Chaussée Romaine afin de rendre moins attractive la rue du Mont.

L'option présente quelques désavantages par rapport aux options implantées plus au nord :

- Solution peu orientée vers le Nord (Wavre-Bruxelles) qui ne dessert pas le zoning. De ce fait ne résout pas les problèmes à Thoremals ;
- N'est pas adaptée aux poids-lourds ;
- Ne concernerait qu'une centaine de véhicules à l'heure de pointe du soir venant actuellement du Sud mais risque de développer un transit non désiré à travers Perwez, Aische-en-Retail et Grand-Leez.

➔ La mise en oeuvre de cette option présenterait plus de conséquences dommageables que de bénéfices.

Option C2 : avec création d'une nouvelle voirie

Cette dernière option a été étudiée à la demande de la Commune de Perwez.

L'option consiste, sous la condition de l'ouverture de l'échangeur d'Aische-en-Refail (voir supra), à organiser l'accès au zoning et au centre de Perwez via des voiries de remembrement à réaménager au départ de la rue du Mont.

Bien que cette option s'appuie sur des emprises existantes, la mise à gabarit des voiries agricoles requière des travaux relativement lourds. Outre le réaménagement des voiries agricoles, d'autres interventions sont nécessaires au niveau des carrefours Chaussée Romaine/rue du Mont et rue du Mont#chemin de remembrement afin de maintenir le flux principal sur le nouvel axe et protéger les quartiers résidentiels.

En terme de fonctionnement, cette option présente les inconvénients suivants :

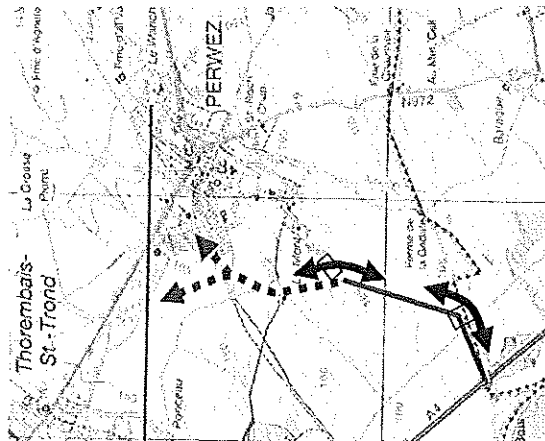
- Elle ne concerne que les flux émanant de l'autoroute et ne permet pas à ceux en provenance de Gemboux d'éviter le giratoire de Thorembais-St-Trond et la N243 ;
- Ce cheminement représente un allongement du trajet pour les usagers provenant du Nord (Bruxelles et Brabant Wallon) qui représentent la majorité des véhicules sortant actuellement au niveau de l'échangeur n°11 ;
- Comme le centre de Perwez n'est pas accessible directement, cette option présente un grand risque « d'injection » de flux par la section urbanisée (et non adéquate) rue du Mont.
- Les considérations en terme de trafic de transit à travers Grand-Leez restent de mise.

Le seul avantage qu'offre cette option est le raccourcissement du trajet pour les usagers en provenance du Sud (Namur)

→ Hormis le fait qu'elle offre une desserte du zoning, cette option n'offre pas moins d'inconvénients que la variante précédente.

EN CONCLUSION

Afin d'améliorer l'accès à Perwez le bureau d'études recommande à moyen/long terme la création d'une nouvelle voirie entre l'échangeur n°11 de l'A4-E411 et le zoning de Perwez.



THEME 1 - PERWEZ : HIERARCHISATION

Action 1.2. Aménagement de la N243 entre Thorembais et le centre de Perwez

1. CONTEXTE

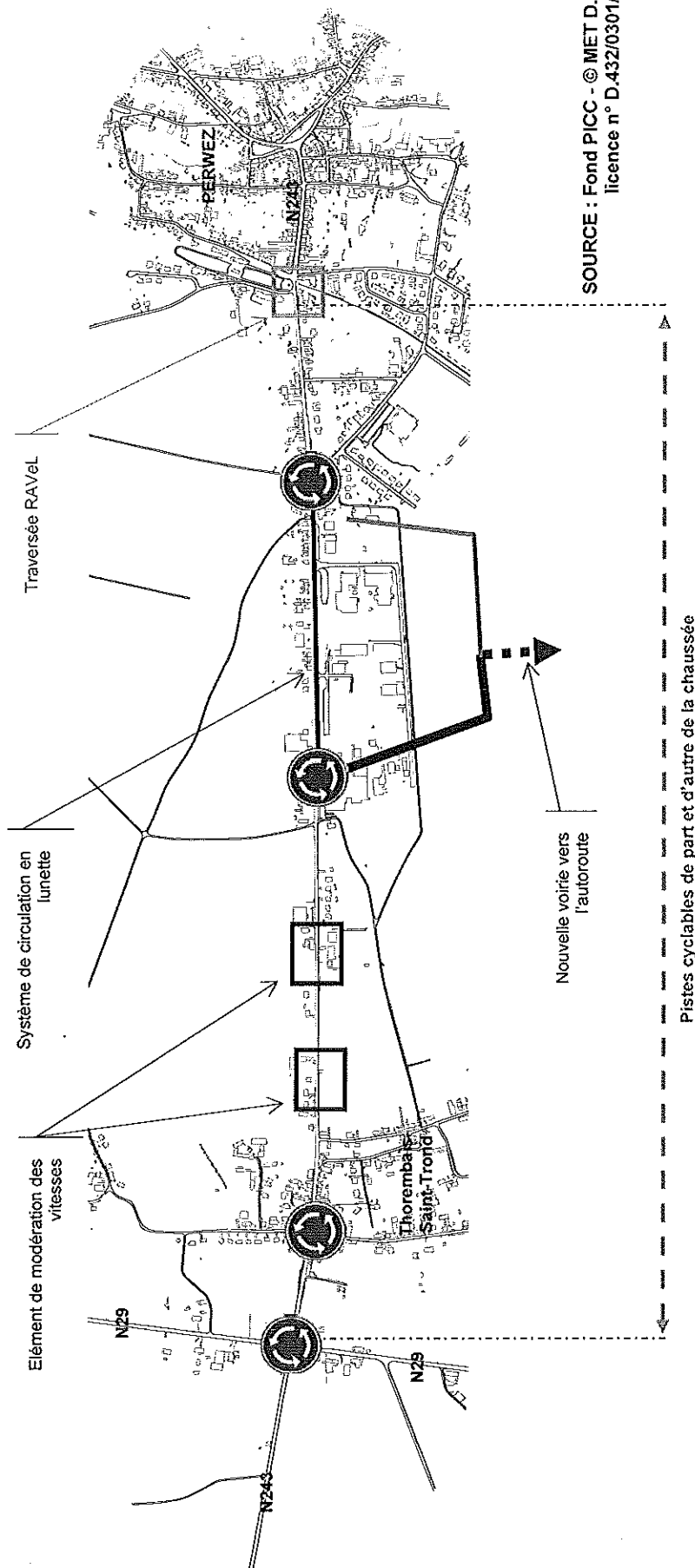
Le tronçon de la N243 correspond à l'entrée Nord de Perwez. Les volumes de trafic qui la parcourent quotidiennement et les développements urbanistiques qui y sont programmés (PCA n°10) nécessitent un retraitement général de son emprise afin que la circulation ne devienne pas anarchique.

2. OBJECTIFS

- Sécuriser les insertions des différentes zones d'activités
- modérer les vitesses
- sécuriser les différentes traversées

3. DESCRIPTION DE L'ACTION

Le réaménagement proposé consiste à l'implantation de plusieurs giratoires qui permettront une insertion aisée de différents usagers. Lorsque la distance entre deux giratoires est trop importante, des éléments de modération de vitesse (plateau, chicanes, dévoiement...) seraient implantés.



THEME 1 - PERWEZ : HIERARCHISATION

Action 1.3. Aménagement de la desserte des nouveaux quartiers

1. CONTEXTE

Comme toutes les communes, Penwez possède des zones de développement résidentiel en cours de mise en œuvre ou réservées sous forme de zones d'aménagement différé (ZAD).

Il est important, dès aujourd'hui, de prévoir les voies d'accès afin de ne pas hypothéquer les entreprises nécessaires à une bonne accessibilité, sans contraindre d'autres parties de la commune.

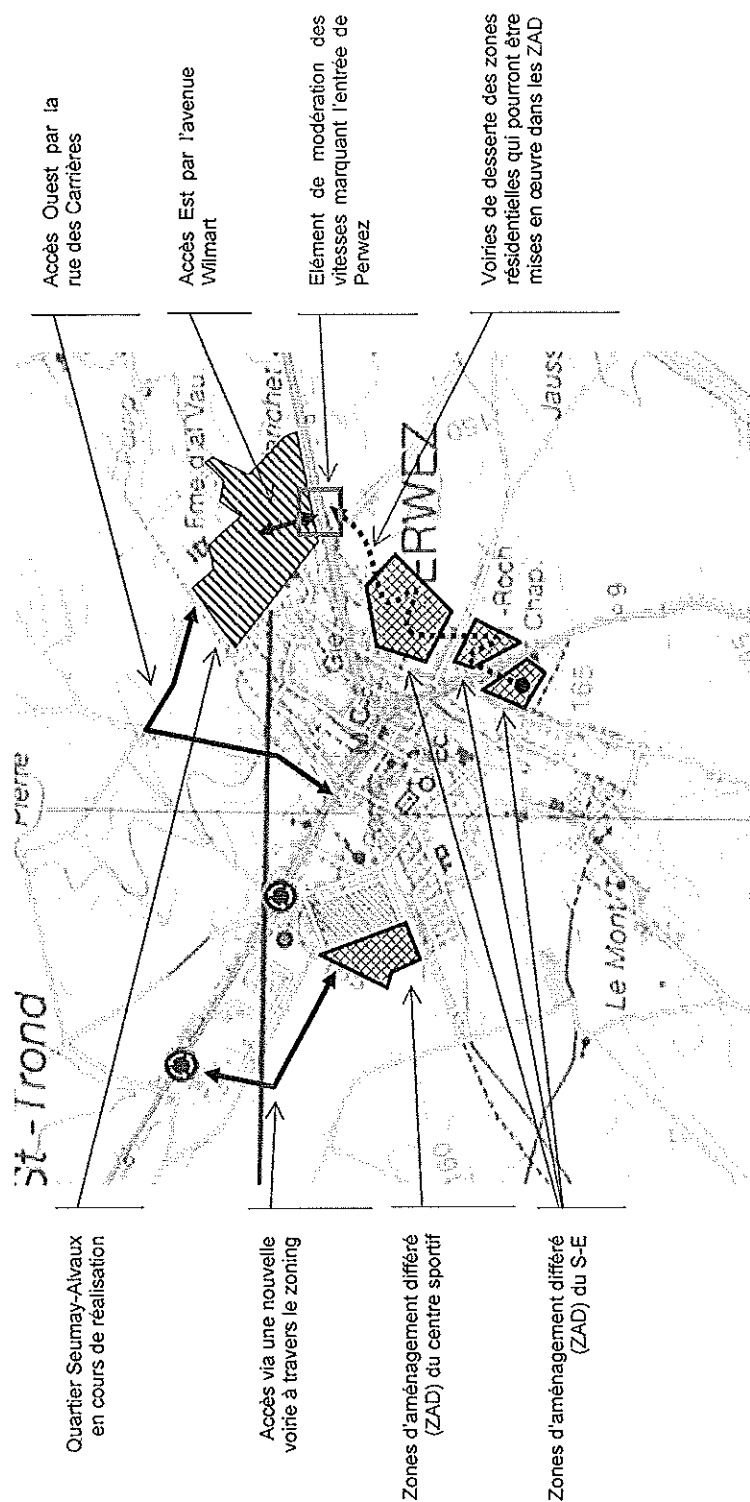
2. OBJECTIFS

- Irriguer les nouvelles zones résidentielles

3. DESCRIPTION DE L'ACTION

Les principes de desserte des nouveaux quartiers sont repris sur le schéma ci-dessous

Schéma de desserte des nouveaux quartiers de Perwez



THEME 1 - PERWEZ : HIERARCHISATION

Action 1.4. Sécurisation des liaisons intra-communales

1. CONTEXTE

Perwez possède un grand nombre de voiries à caractère rural le long desquelles des problèmes de cohabitation apparaissent entre les types d'usagers. Outre l'usage de ces voiries pour le trafic de fuite, des conflits entre automobiles et modes doux sont fréquemment signalés.

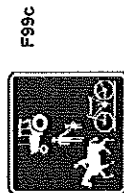
2. OBJECTIFS

- sécuriser les liaisons intra-communales
- améliorer la convivialité entre les différents usagers

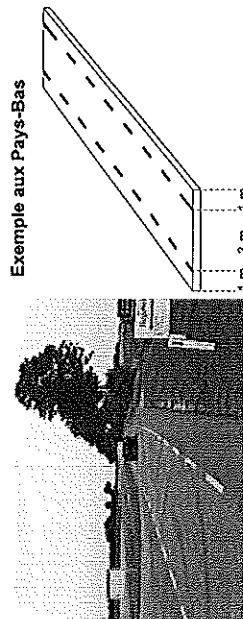
3. DESCRIPTION DE L'ACTION

Afin de pallier ces problèmes, le bureau d'études propose 3 types d'interventions à travers la commune :

A Réservation aux activités agricoles, aux piétons, cavaliers et cyclistes (Pose du signal F99c).

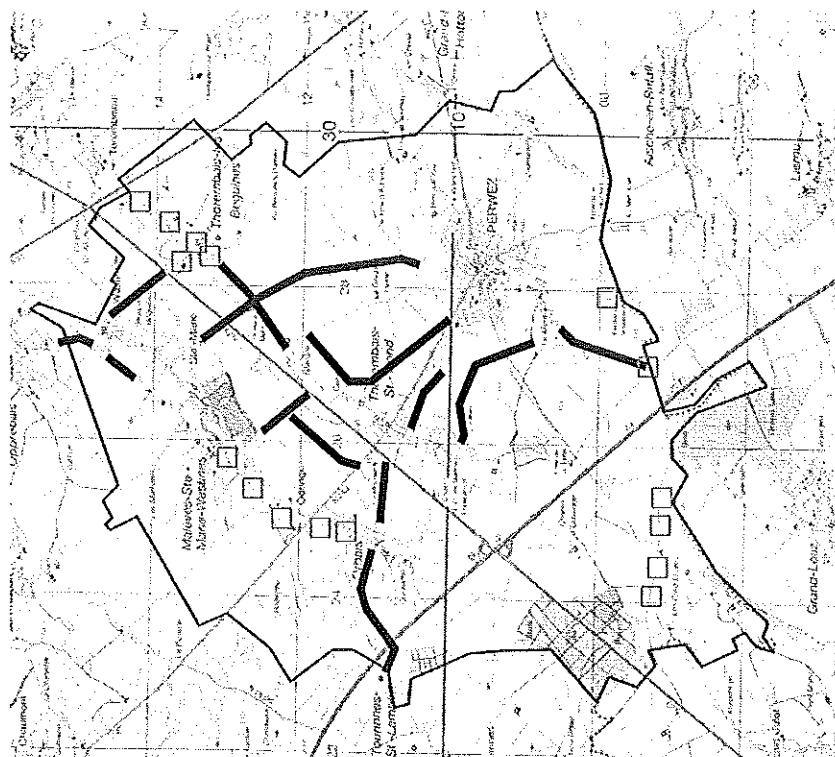


B La redistribution de l'emprise de la voirie entre la circulation automobile et les autres modes par marquage de bandes latérales de couleur².



C Aménagement d'éléments ponctuels de modération de vitesse².

² Cf. fiches Aménagements Types



- Mise en F99c
- Route à emprise partagée
- Aménagement ponctuel

THEME 1 - PERWEZ : HIERARCHISATION

Action 1.5. Sécurisation des circulations dans les quartiers

A Le centre de Perwez

Le plan de circulation confirme un grand nombre de sens uniques existants et instaure deux boucles qui facilitent le retournement des véhicules parkés dans le stationnement longitudinal en contre haut de la Grand'Place. Ces boucles sont :

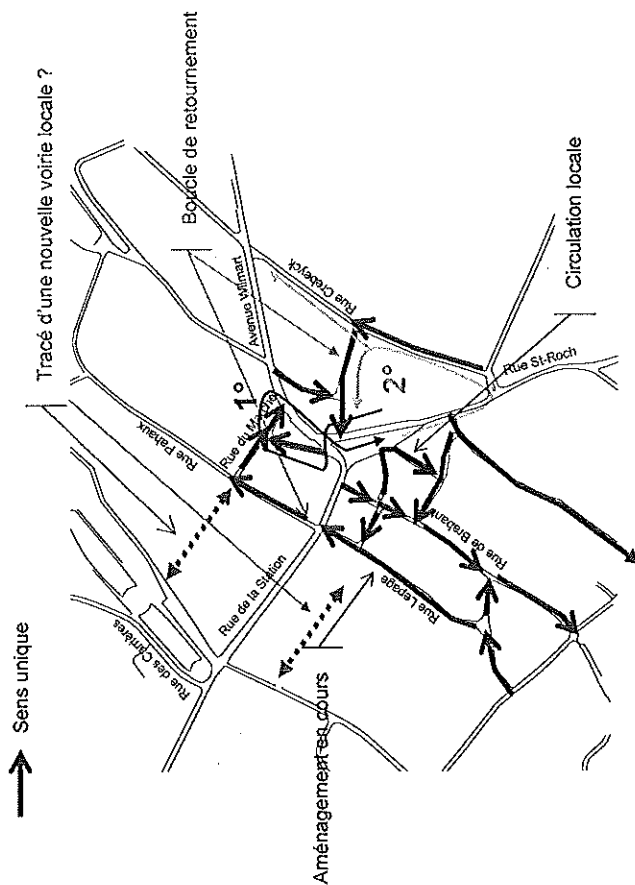
- 1° le sens horlogique autour de la placette au Nord
2° le circuit rue Crebeyck => rue de la Montagne

Une réflexion menée par la Commune, envisage le percement d'une nouvelle voirie dans le prolongement de la rue du Marché et ce jusqu'à l'ancienne gare.

Si cette proposition voit le jour, le bureau d'études conseille d'y instaurer une circulation à double sens. Outre la desserte riveraine du côté Nord de la rue de la Station, cette nouvelle voirie pourrait servir de déstasse occasionnel pour celle-ci. Cependant, le gabarit de la rue du Marché et le tissu urbain traversé invitent à attribuer à cette voirie un rôle tout à fait secondaire en temps normal.

En fonction de circonstances particulières, les sens de circulation rue du Marché et autour de la placette devront être adaptés temporairement.

Plan de circulation dans le centre de Perwez

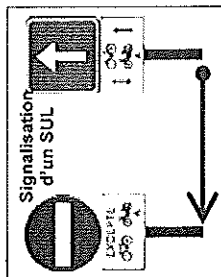


Thorembais-St-Trond

La saturation du giratoire sur la N29 incite un certain nombre d'automobilistes à traverser le village de Thorembais pour rejoindre la N243.

Afin de lutter contre ce phénomène, l'administration communale a programmé l'aménagement d'éléments de modulation de vitesse (Remplacement des casse-vitesse actuels par des déviements et des chicanes).

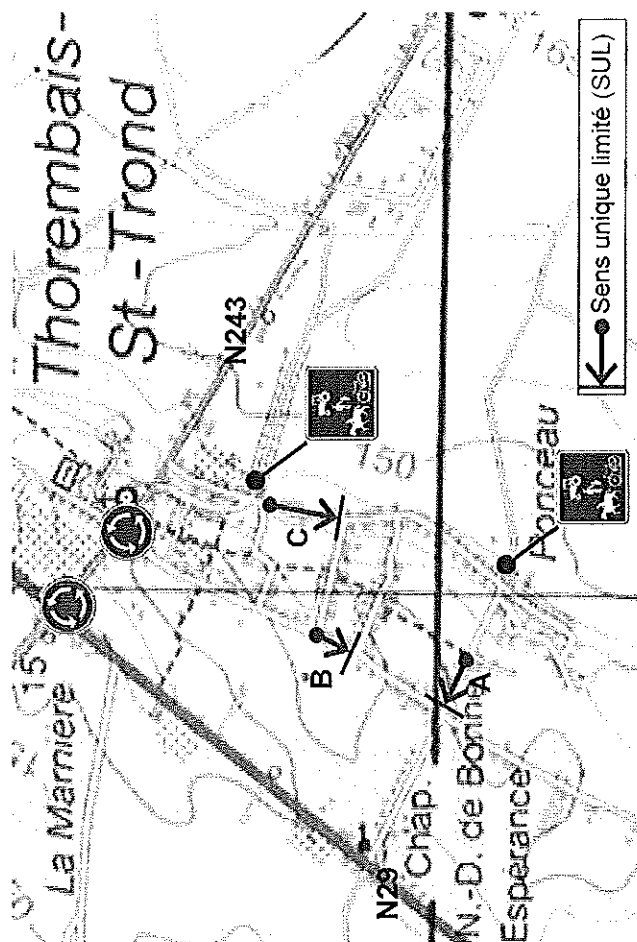
Si ces aménagements se révélaient trop contraignants pour le trafic de transit, le bureau d'études préconise la mise en sens unique limitée (SUL) des sections des voiries suivantes:



Rue de la Chapelle (A) entre l'impasse et la rue de l'intérieur.

La rue de l'Intérieur (B) entre les rues aux Fleurs et des Saules.

La rue des Communes (C) entre les rues du Burel et aux Fleurs.



THEME 1 - PERWEZ : HIERARCHISATION

Action 1.6. Le stationnement dans le centre

1. CONTEXTE

Les activités commerciales du centre de Perwez requièrent une disponibilité en emplacements de stationnement de courte durée. Vu la rareté des emplacements au niveau des commerces, une gestion du stationnement devrait être mise en œuvre.

2. OBJECTIFS

- proposer une offre suffisante et confortable de stationnement

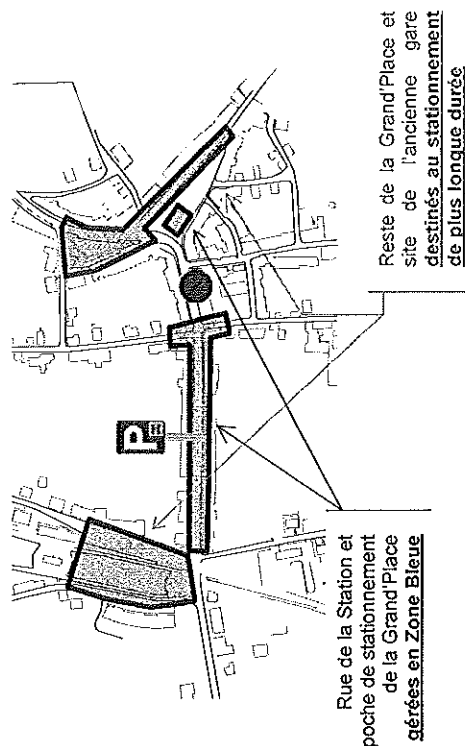
3. DESCRIPTION DE L'ACTION

Afin d'assurer une rotation suffisante, la rue de Station et la poche de stationnement au centre de la Grand'Place sont gérées en Zone Bleue. Les stationnements de plus longue durée, sont dirigés vers les zones plus périphériques à l'axe commercial : le site de l'ancienne gare et le reste de la Grand'Place.

Le site de la gare (av Jacobs – rue des Carrières) présente une capacité suffisante pour pallier le déficit dont pourrait souffrir la Grand'Place. De ces zones, l'ensemble des commerces est accessible en maximum 5 minutes à pied.

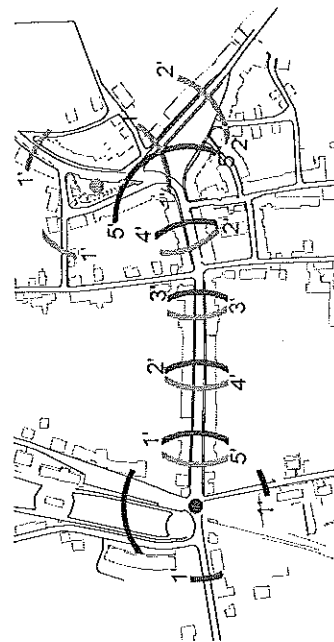
Conscient des contraintes qu'entraîne ce type de gestion (impopularité, monopolisation d'effectifs policiers, ...), le bureau d'études recommande, dans un premier temps, une action de communication sur le fonctionnement du stationnement dans le centre.

Organisation du stationnement dans le centre de Perwez



SOURCE : Fond PICC - © MET D.432
licence n° D.432/0301/001/AGORA

Isochrones (en minute) au départ des zones de stationnement périphériques



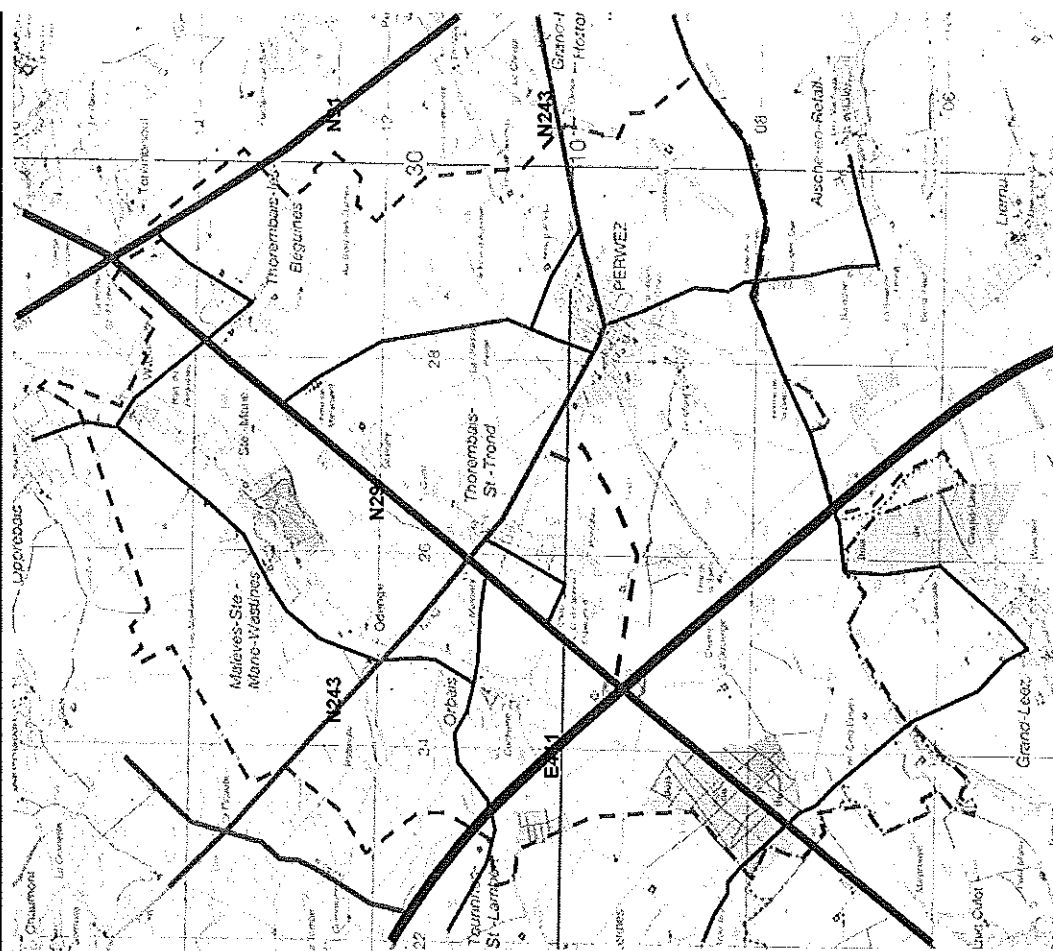
SOURCE : Fond PICC - © MET D.432
licence n° D.432/0301/001/AGORA

THEME 1 - PERWEZ : HIERARCHISATION

Action 1.7 Hiérarchisation de la voirie

L'ensemble des propositions concernant la commune de Perwez a abouti à une hiérarchisation qui s'articule de la manière suivante :

- la desserte régionale de la commune s'effectue à partir du réseau autoroutier (E411 essentiellement)
- la N29 et la N91 assurent les liaisons sous-régionales à partir des villes voisines (Ottignies, Jodoigne, Namur...) ou vers le réseau autoroutier
- l'irrigation du centre de la commune s'effectue par la N243
- les nombreux noyaux urbains de la commune sont irrigués par les voiries « interquartiers ». La grande dispersion de l'habitat induit un grand nombre de voiries repris dans cette catégorie.
- 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.



Légende	
	Réseau régional
	Réseau d'agglomération
	Réseau de distribution
	Liaison interquartier
	Limite communale

Notes

1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

THEME 2 – PERWEZ : MODES DOUX

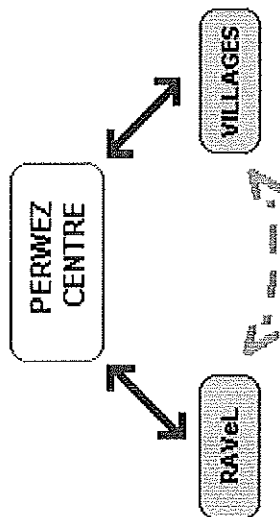
Action 2.1. Réseau cyclable communal

OBJECTIFS

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

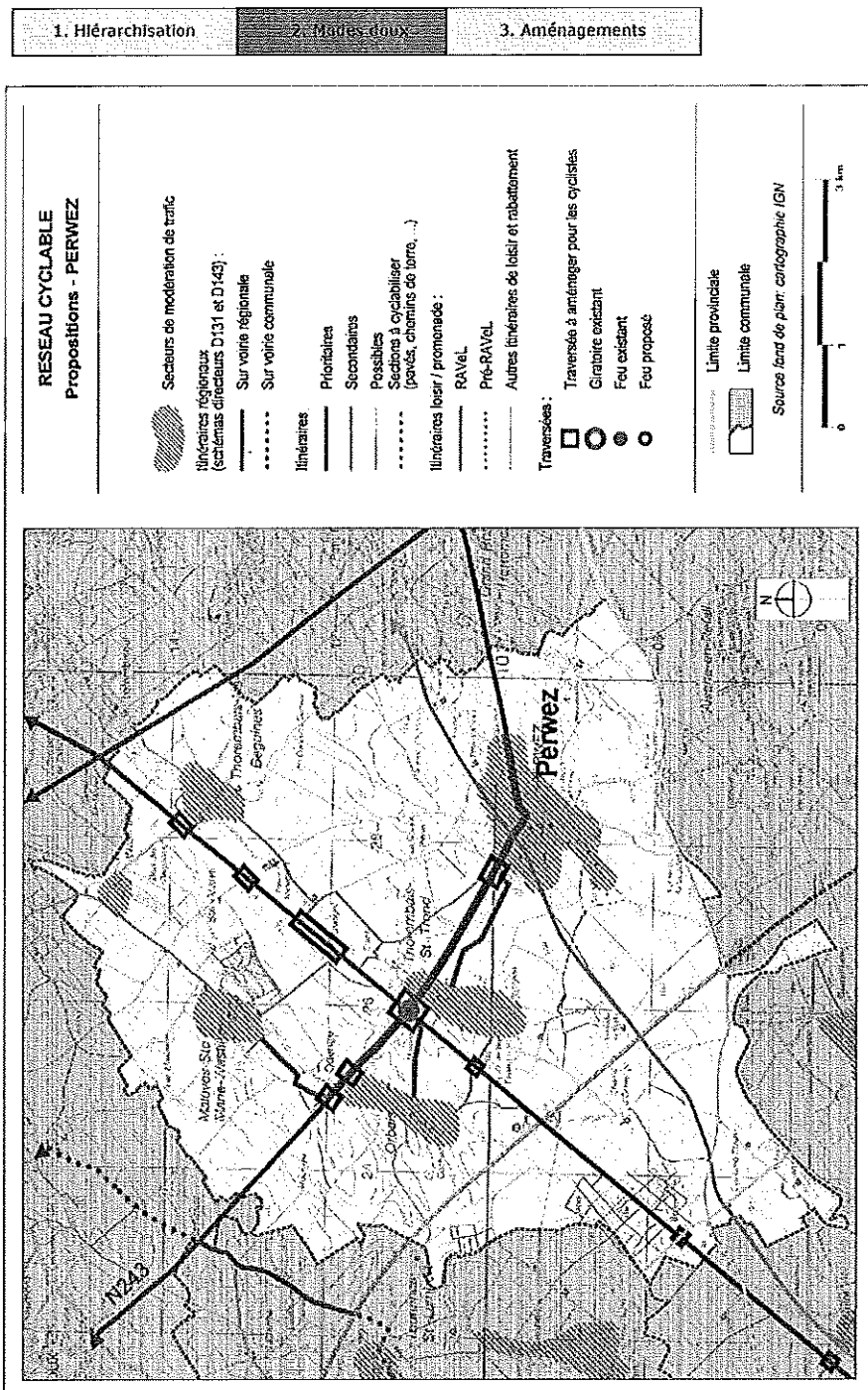
DESCRIPTION DE L'ACTION

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



Les itinéraires prioritaires à développer sont les suivants :

- La N243 entre Orbais et Perwez
- L'itinéraire empruntant la rue d'Odonge et assurant la jonction entre la N243 et le village de Malève-St-Marie-Wastines.
- L'itinéraire empruntant la rue Chapelle à la Barre et assurant la jonction entre la N29 et le village d'Orbais.
- L'itinéraire empruntant la rue Longue Vallée et assurant la jonction entre le village de Thorembais-St-Trond et Perwez.



THEME 2 – PERVEZ : 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.

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)

Pour les N29 et N243, il est proposé de réaliser les aménagements suivants :
Cf. fiches aménagements types

- Sur la section de la N243 entre Pervez et Orbais : deux pistes D7 unidirectionnelles (schéma D143 : piste bidirectionnelle côté Est entre le giratoire et Orbais)
- Sur la section de la N243 dans le centre de Pervez : mixité (modération de trafic).
- Sur la section de la N29 entre le rond-point de Thorembais et la rue Chapelle à la Barre : piste D7 bidirectionnelle côté Nord avec maintien de la piste cyclable marquée au Sud.

B. Les traversées

Sur la commune de Pervez, deux traversées doivent être aménagées prioritairement :

- Le giratoire de Thorembais-St-Trond, au croisement entre la N29 et la N243. La D.143 propose d'élargir à deux bandes ce giratoire. Un espace de circulation pour les cyclistes et les piétons devra être prévu ainsi qu'un éclairage adapté.
- La traversée de la N243 entre Malèves-St-Marie-Wastine et Orbais via la rue d'Odenge et la rue Tremoureux. Des îlots centraux, un marquage au sol, une signalisation adéquate et un éclairage renforcé sont préconisés.

Les autres traversées qui devraient être aménagées sont :

- La traversée de la N29 entre Thorembais-St-Trond et Orbais via les rues de la Chapelle et Cochige (renforcer les aménagements existants).
- La traversée de la N29 à partir des rues Culot et Glatigny vers Malèves-St-Marie-Wastines via la rue du Parc. A cet endroit, les rues ne sont pas en vis-à-vis et les rues Culot et Glatigny sont distantes de 500m. Il est proposé de réaliser une piste cyclable pour relier ces deux rues et de créer une traversée sécurisée au niveau de la rue de Glatigny par l'installation d'îlots centraux, de marquages et de signalisations adaptées. A défaut de la réalisation d'un tel aménagement, les cyclistes venant de Pervez pourront traverser la N29 au giratoire de Thorembais et emprunter les pistes à améliorer sur la N243.
- La traversée de la N29 entre Wastines et Thorembais-les-Béguines via la rue du Béguinage et la rue de Thorembais.
- La traversée de la N29 par l'itinéraire de loisir empruntant la rue du bois de Buis. Il est proposé de renforcer les marquages au sol existants, ainsi que d'améliorer la visibilité.

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

Il existe déjà un certain nombre de lieux équipés de stationnement vélo à Pervez :

- Maison communale
- Centre sportif
- Grand Place
- Place de la Gare
- Thorembais-St Trond

Le conseil communal a approuvé la proposition du Collège visant à équiper les deux arrêts du Rapido au rond-point de Thorembais de parkings vélo.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Les principaux points à équiper sont :

- Le centre de Pervez : un stationnement est prévu Grand-Place dans le cadre des travaux. Des places seraient nécessaires rue de la Station (commerces, riverains...) mais cela ne semble pas prévu dans le plan d'aménagement.
- Site de l'ancienne gare (marché, horeca parking) : prévoir un range vélo plus conséquent et plus visible.
- Des négociations sont en cours avec le TEC pour l'installation de stationnement aux arrêts Rond-Point de Thorembais et de la Chapelle. Il est très souhaitable que les arceaux soient installés des deux côtés de la chaussée.
- Echangeur n°11, stationnement de type box fermé, et ce avant même l'éventuelle réalisation d'un P+R.
- Les différents arrêts de bus : par exemple pour la ligne Rapido au niveau N29-rue de Thorembais (pour les habitants de Wastines), pour les lignes E et 25 au croisement N243-rue de la Gobie (pour les habitants d'Orbais et Malèves).

THEME 2 – PERWEZ : MODES DOUX

Action 2.4. 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 Perwez.

DESCRIPTION DE L'ACTION

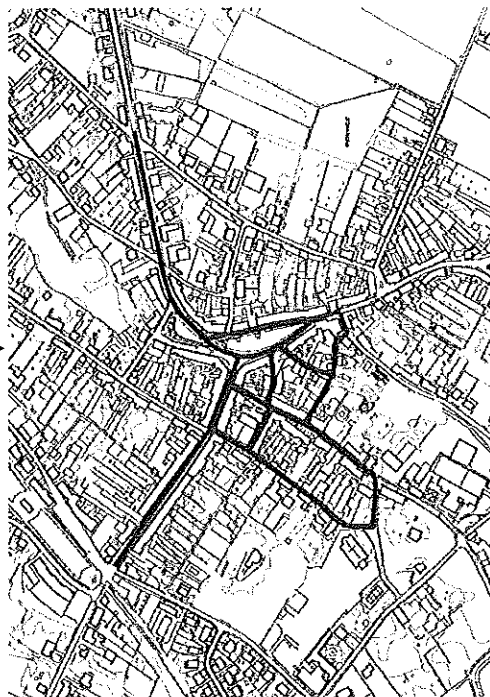
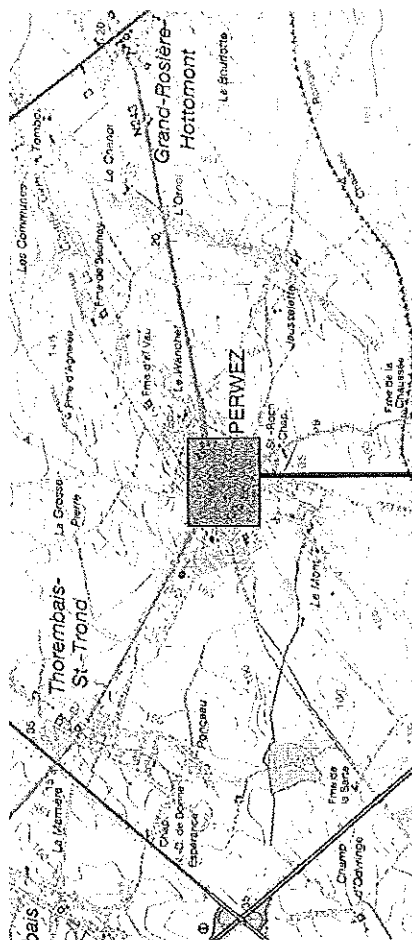
Le réseau prioritaire proposé assure une continuité piétonne entre les centres d'intérêts suivants :

- Ecole communale de Perwez
- Ecole maternelle et primaire libre, subventionné Jean-Paul II
- Eglise St-Martin
- La Poste
- Police
- Maison communale
- Arrêt dans le centre des bus des lignes 2 – 148a
- Foyer culturel
- Grand-Place
- Crèche « Les Oisillons »
-

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.

Actuellement sur la commune de Perwez, des projets sont en cours. Par exemple :

- mise en place d'une rampe d'accès et d'une ouverture automatique des portes au niveau de l'hôtel de ville
- Projet Pédibus via un cheminement piéton tout le long de la rue des Marronniers jusqu'à la rue de Brabant.



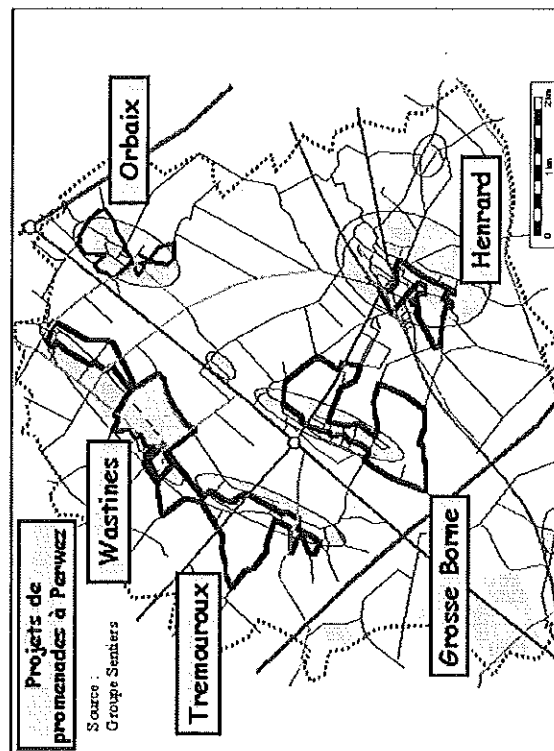
Fond PICC - © MET D.432
licence n° D.432/0301/001/AGORA

Chemins et sentiers de Perwez

A Perwez, un groupe de travail a été mis en place : « Le Groupe Sentiers de Perwez ». Ce groupe défend la valorisation des voies vertes de l'entité, afin que ces petites voiries soient remises à l'honneur dans le cadre de la mobilité lente et ceci prioritairement au profit des écoliers, des villageois et des promeneurs. Actuellement, ce groupe travaille à la réalisation de sept promenades touristiques :

- Malèves-Sainte Marie-Wastines : *Balade des 3 Clochers* (8km)
- Orbais : *promenade Tremouroux* (7 km)
- Thoremals-Saint-Trond : *Promenade de la Grosse Borne* (8 km)
- Thoremals-Les-Béguines : *Promenade Meilemont* (9 km) et *Promenade Orbaix* (3,5 km)
- Perwez-centre : *Promenade Henrard* (6 km) et *Promenade des Larges Censes* (7,5 km)

Depuis le 15 août 2004, le premier exemple concret à vu le jour à Malève-Sainte-Marie-Wastine : « La Ballade des 3 Clochers ». Les autres sont encore à l'état de projet mais devront néanmoins voir le jour prochainement.

5 des 7 circuits touristiques de Perwez sont représentés ici

Actuellement, la commune de Perwez procède à la restauration complète :

- Du sentier 81 reliant la rue J.Moïnil à la rue Saint Roch à Perwez centre
- Du sentier de l'Eglise (de la rue de la Chapelle à la N243 à Thoremals-St-Trond

THEME 3 – PERWEZ : 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 (déclivage des signes, des éléments structurants...).

Une relation claire entre les différents éléments structurant le parcours visuel de l'usager est nécessaire. La perception de l'usager 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'usager 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.

1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

- L'utilisation de couleurs, de revêtements, d'appareillages, de surfaces structurées (bandes sonores, pavés...) différenciées 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. Remarque : remarquables attirent également l'attention du conducteur.
- Dérompre la linéarité en installant des dispositifs comme les chicanes, créant ainsi des décrochements de chaussée (par un stationnement alternatif = déviements, 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 berinois... 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.

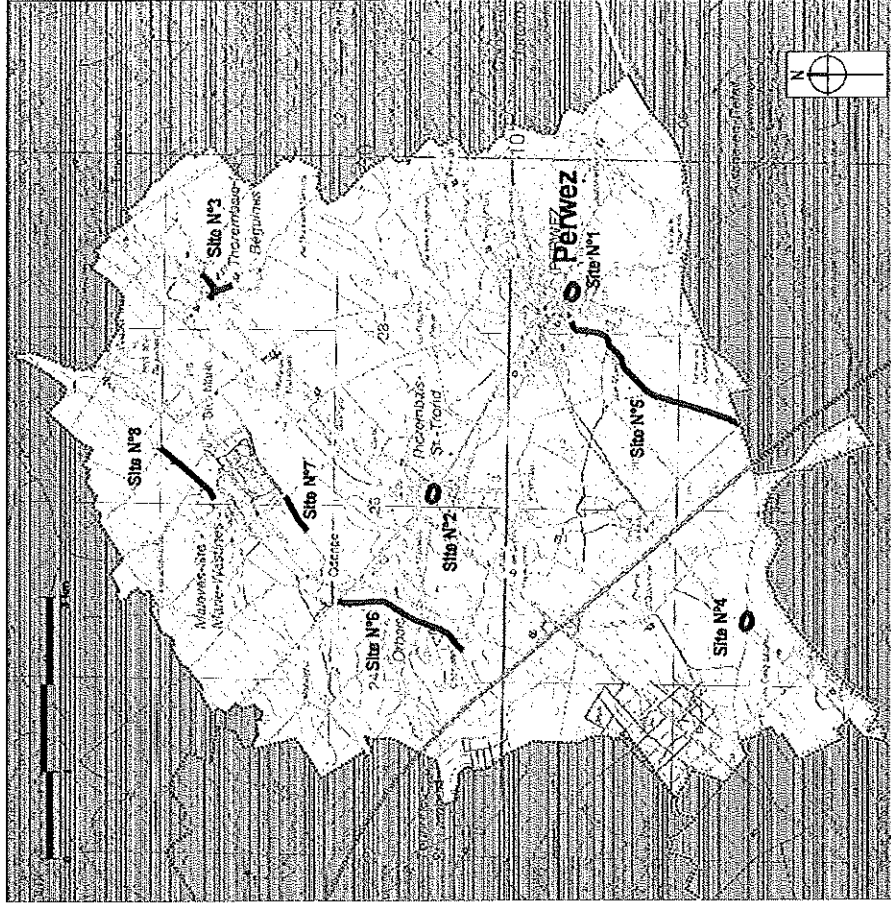
Les étapes nécessaires à l'élaboration d'un dossier d'étude sont reprises en fin de chapitre.¹

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 PICC, le bureau d'étude ne possède aucun mandat permettant une réalisation concrète des esquisses proposées, de 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 Perwez.....	3
	Site N°1 : Carrefour entre la rue de la Cayenne et la rue Saint-Roch à Perwez	3
	Site n°2 : Rue du Culot à Thorembais-Saint-Trond.....	6
	Site n°3 : Rue Masset à Thorembais-Les-Béguines.....	9
	Site n°4 : « Carrefour des Cinq Etoiles ».....	13
	Site n°5 : Rue du Mont à Perwez.....	16
	Site n°6 : Rue Trémouroux à Orbais.....	21
	Site n°7 : Rue d'Orbais à Malèves-Sainte-Marie-Wastines.....	27
	Site n°8 : Rue d'Opprebaix à Malèves-Sainte-Marie-Wastines.....	32
3.3	Etapes d'un dossier d'aménagement d'espace public.....	37

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



Carte : localisation géographique des sites étudiés à Perwez.

THEME 3 – PERWEZ : AMENAGEMENTS**3.2. Esquisses proposées pour la commune de Perwez**

Site N°1 : Carrefour entre la rue de la Cayenne et la rue Saint-Roch à Perwez :

SITUATION

Le carrefour étudié se localise au Sud-Est de la commune, la rue Saint-Roch est une voie de pénétration dans Perwez.

La configuration inhabituelle du carrefour induit une visibilité médiocre du site traversé, certaines latérales ne sont perçues qu'une fois au centre du carrefour. Les automobilistes, remontant la rue Saint-Roch et se dirigeant dans la rue de la Cayenne, prennent le tournant « à la corde » et à grande vitesse. Les alentours du carrefour sont bâtis, et les riverains souhaitent avoir des zones de stationnements.

OBJECTIFS

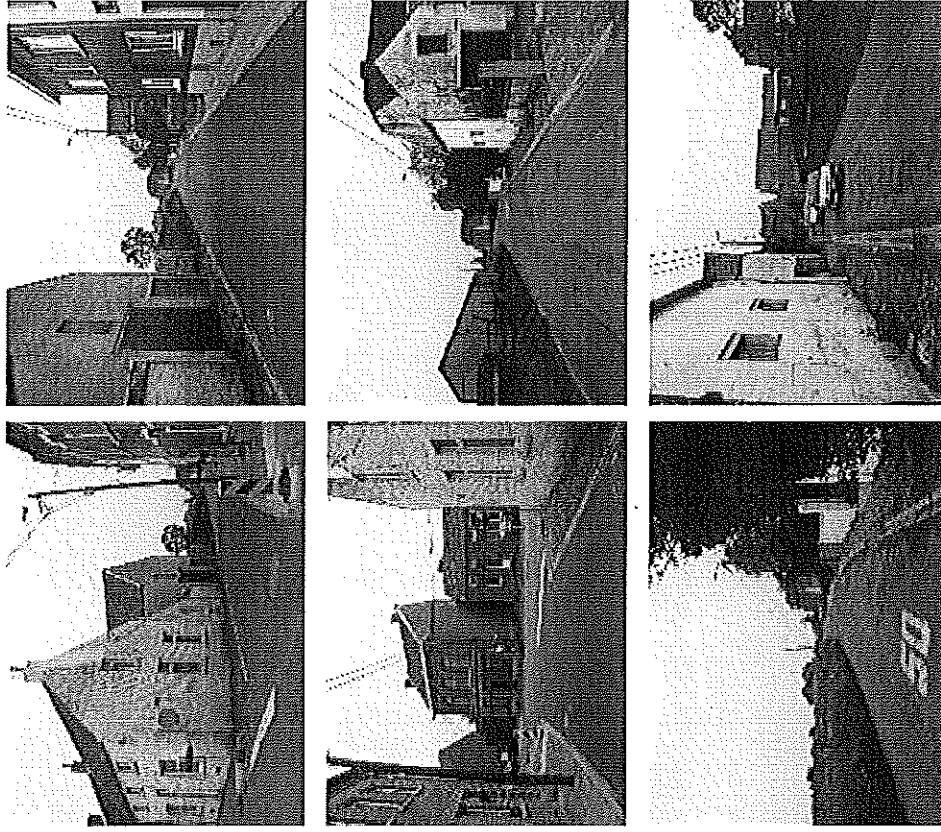
- sécuriser le carrefour.
- modérer la vitesse des véhicules à l'approche du carrefour.
- diminuer la largeur des bandes de circulation.
- augmenter les places de stationnement disponibles.

MESURESAlternative N°1 :

- Création d'oreilles de trottoirs sur la rue Saint-Roch et la rue de la Cayenne obligeant les automobilistes à réduire leur vitesse à l'abord du carrefour.
- mise en place de poches de stationnement sur la rue Saint-Roch. Les poches doivent inciter les automobilistes à stationner leur véhicule dans ces zones prévues à cet effet. Des aménagements temporaires (bacs, cônes de signalisation, marquages...) peuvent être remplacés par des aménagements pérennes (bacs à arbres, ...).
- Plantation d'arbres haute tige signalant la présence du carrefour.

Alternative N°2

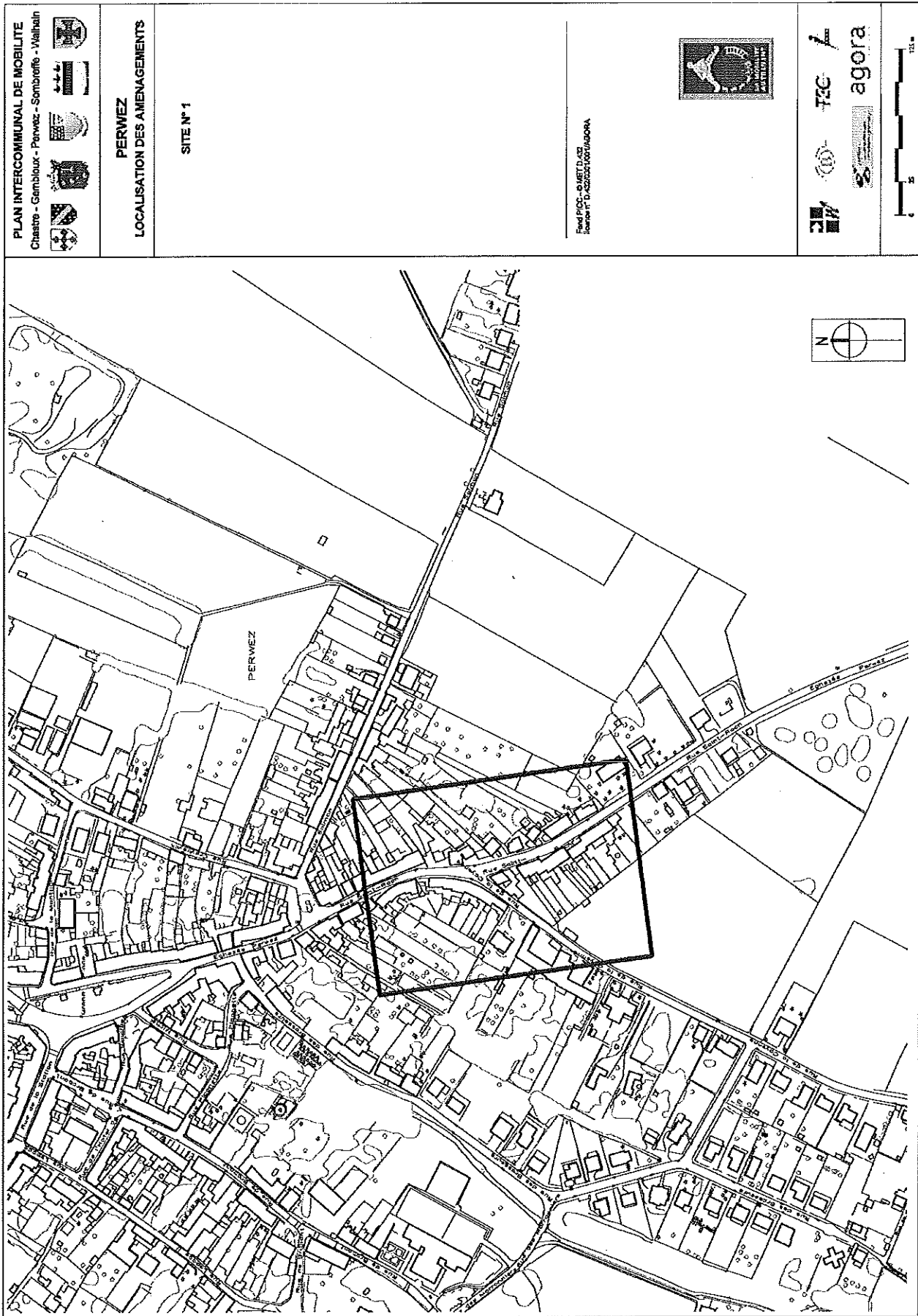
- Création d'une oreille de trottoirs sur la rue Saint-Roch et la rue de la Cayenne à la point de celles-ci.
- Aménagement d'un îlot en pavés franchissables à la jonction entre les 2 voiries permettant de freiner les automobilistes.

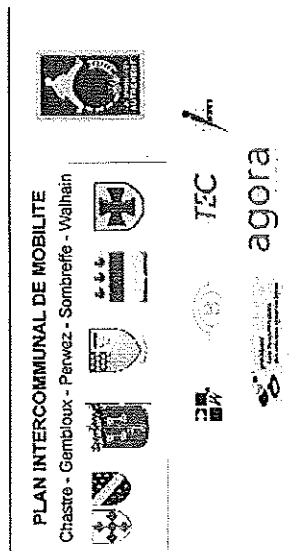
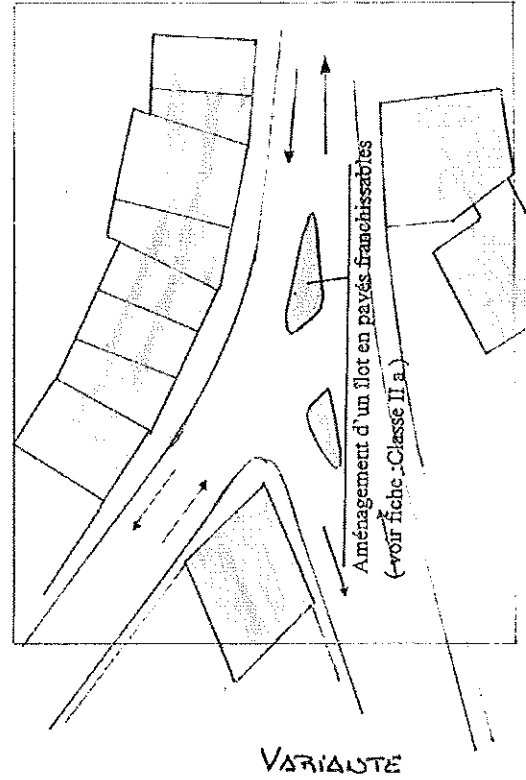
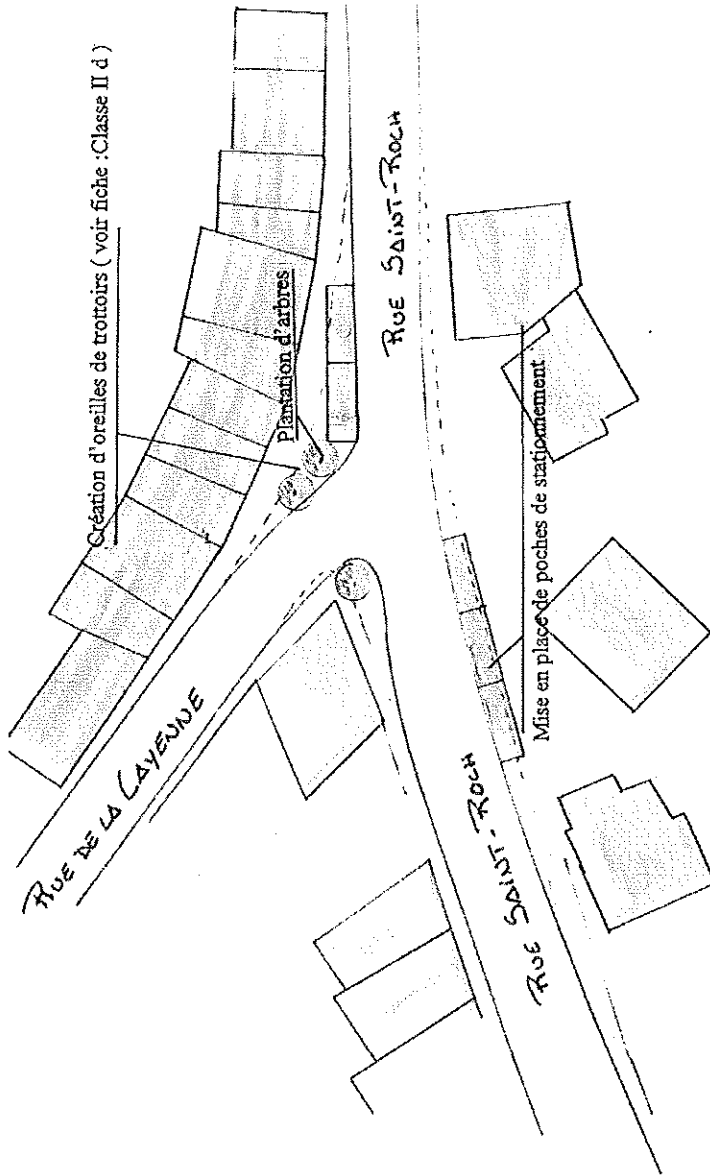
PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE

1. Hiérarchisation

2. Modes doux

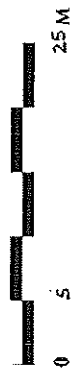
3. Aménagements





PERWEZ - AMENAGEMENTS PARTICULIERS

SITE N° 1



Site n°2 : Rue du Culot à Thorembais-Saint-Trond

SITUATION

Le tronçon du site n°2 se situe au Nord-Ouest de Perwez sur un axe majeur de la commune : la chaussée de Wavre (N 243). Il jouxte le carrefour formé par la chaussée de Wavre / rue de l'Intérieur. Le trafic important et les vitesses excessives des véhicules rendent les abords de ce rond-point provisoire particulièrement dangereux.

En périphérie proche du rond-point se situe des centres scolaires (écoles primaire et maternelle, une « Maison des associations », l'aboutissement d'un chemin piéton situé en face de l'église et les arrêts des bus (situés sur la chaussée de Wavre). De nombreux parents stationnent en face des écoles et sur le trottoir, ce qui rompt le cheminement piéton le long du mur de mitoyenneté. Notons également que certaines traversées piétonnes sont dangereuses voire inexistantes aux abords du rond-point.

La rue est bordée de maisons anciennes généralement sans garage, implantées de façon irrégulière, et présentant un alignement discontinu.

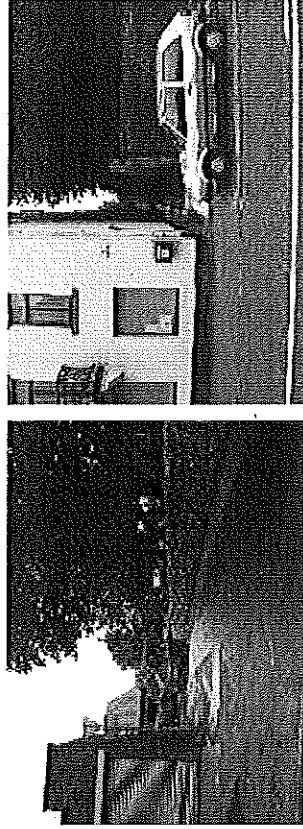
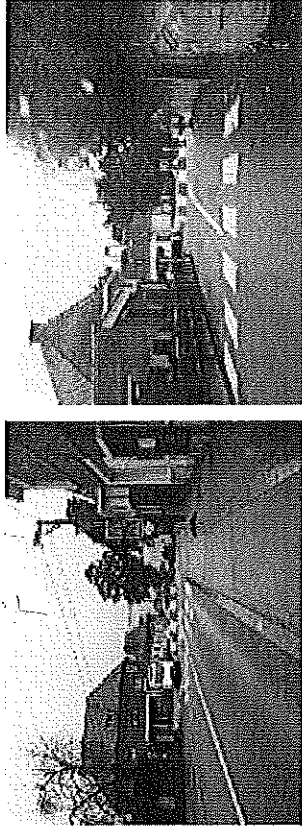
OBJECTIFS

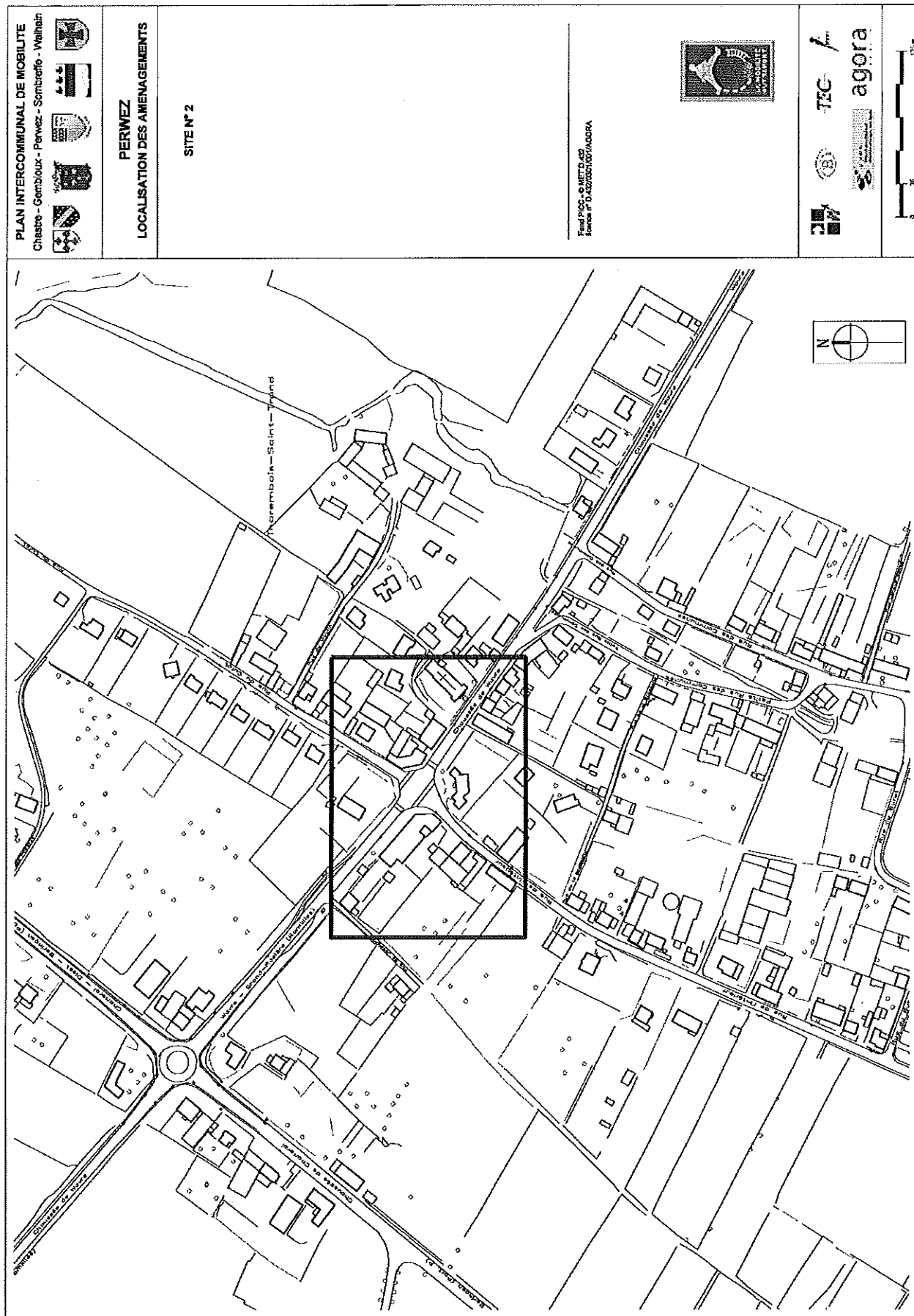
- réduire la vitesse.
- organiser le stationnement (suppression du stationnement illicite).
- sécurisation des usagers faibles (cyclistes, enfants) : repositionnement des passages piétons et éclairage de ceux-ci.
- agrandissement des trottoirs devant les écoles.
- pose de dispositif de protection (barrières, potelets).

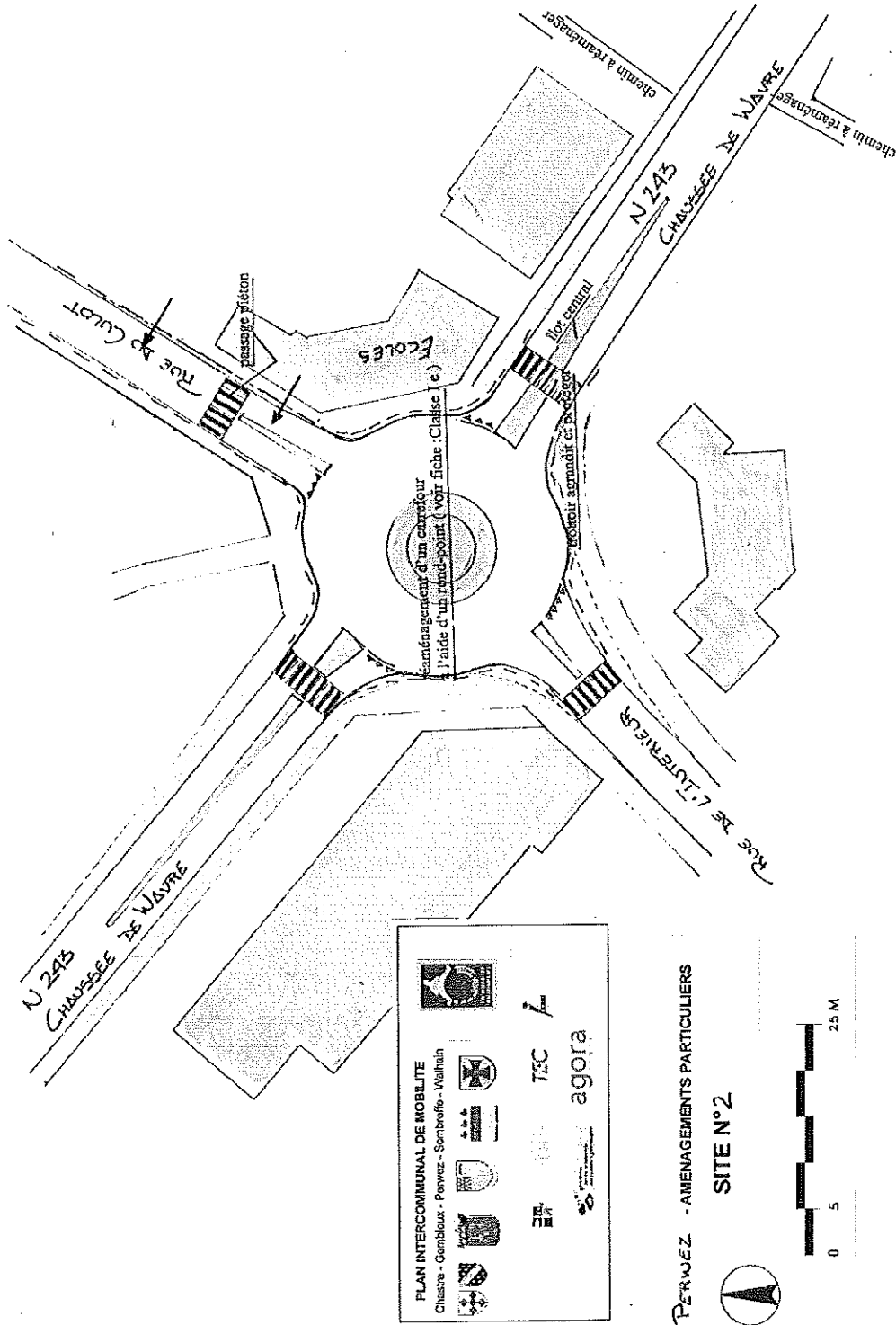
MESURES

- les mesures reprennent le projet proposé par le gestionnaire de la chaussée de Wavre (le MIE)
- et les propositions énoncées par le Comité des Parents d'élèves.
- les trottoirs périphériques du rond-point sont légèrement agrandis et barrières de sécurité sont mises en place afin de protéger ces espaces.
- des îlots (en pavés franchissables...) ou une signalisation au sol (zébrures, dents de requins...) permettront de diminuer la vitesse des véhicules à l'approche du rond-point et permettront la protection des piétons empruntant des passages prévus à cet effet.
- les traversées piétonnes permettront aux élèves de rejoindre les écoles, les arrêts de bus, les parkings existants et le cheminement piéton.
- les trottoirs devant les écoles seront agrandis et protégés par un système de barrières et de potelets (depuis le rond-point jusqu'au devant de la « Maison des Associations »).
- le passage piéton déplacé entre les 2 écoles doit également être emprunté par les usagers longeant la chaussée de Wavre ; on veillera à ne pas trop l'en éloigner ! Une différenciation du revêtement de la voirie, tronçon devant les écoles, voire la mise sur un plateau pourra être envisagée si des problèmes conflictuels sont constatés.
- les points lumineux permettant l'éclairage du rond-point seront restitués afin de ne pas gêner les sorties des riverains.
- un arrêt de bus, en chaussée (rue du Culot) situé permettra au bibliobus et aux bus scolaires de stationner devant la « Maison des Associations ».
- les automobilistes sont invités à se stationner sur les parkings publics existants.
- l'usage du cheminement piéton sera promu par une signalétique adaptée, une sensibilisation des élèves et des parents est souhaitée....

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE







PERWEZ - AMENAGEMENTS PARTICULIERS

SITE N°2

Site n°3 : Rue Masset à Thorembais-Les-Béguines

SITUATION

La rue Masset est située au centre de Thorembais-les-Béguines au Nord-Est du territoire communal. Depuis la chaussée de Charleroi, la rue du Béguinage permet de rejoindre le centre du village pour ensuite emprunter la rue principale du village que constitue la rue Masset. La rue connaît un certain trafic de transit ou plutôt de distribution vers les rues voisines.

La rue est bordée de maisons anciennes généralement sans garage, implantées de façon irrégulière, et présentant un alignement discontinu. On note la présence d'équipements publics tels qu'école, l'église une salle des fêtes...

La configuration actuelle du site et l'aménagement de l'espace public, classiquement « au tout à la voiture », ne permettent plus de concevoir le centre du village comme un lieu de rencontre. Le carrefour formé par la rue Masset et la rue du Béguinage est disproportionné et favorise les vitesses excessives des automobilistes. Le stationnement se fait en épi le long du bâtiment administratif, au détriment du cheminement piéton et des entrées (administration et école) ; on trouve également le long de l'église (rue du Presbytère) du stationnement en épi.

OBJECTIFS

- modérer la vitesse des automobilistes au niveau du carrefour et de la traversée du village et limiter le trafic de fuite.
- redimensionner les carrefours.
- repositionner les poches de stationnements.
- recréer une véritable place de village, création d'une zone 30 (limitation de la vitesse à 30km/h).
- maintenir le projet des terrains de pétanque dans la rue du Presbytère.
- dégager et créer un véritable parvis de l'église.
- verduriser de l'ensemble.

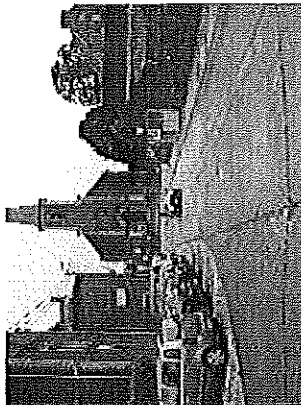
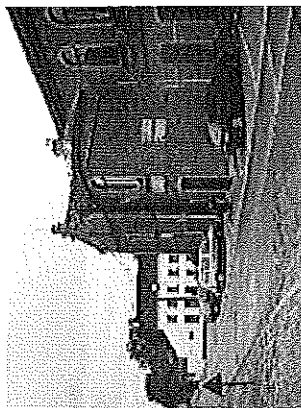
MESURES

2 alternatives sont proposées pour la mise en zone 30 du site et ce, afin de créer une place de village, lieu de rencontre et échange entre tous.

Alternative N°1 :

- aménagement de plateaux aux carrefours formés par les rues : rue du Béguinage/rue Long Pré/ rue Masset et rue Masset/rue du Presbytère. Les plateaux incitent les véhicules venant de toute direction (également ceux qui ont la priorité) à réduire leur vitesse à l'approche des carrefours. La traversée piétonne est facilitée par l'absence de rupture physique (bordure entre trottoir et voirie), diminution de l'emprise de la chaussée au niveau des carrefours par la mise en place d'oreilles de trottoirs. Ces dispositifs sont spécialement aménagés pour les « tourne-à-droite » afin de les contraindre à diminuer leur vitesse (réduction du rayon de braquage).
 - création d'un parvis devant l'église par une augmentation notable de la surface de trottoir.
 - création de poches de stationnements parallèlement à la chaussée.
 - La rue Presbytère devient une rue locale que l'on peut aisément fermée lors des manifestations sportives et culturelles.
- ##### Alternative N°2 :
- aménagement d'un plateau sur l'ensemble du site.
 - redimensionnement des carrefours.
 - création de poches de stationnements...

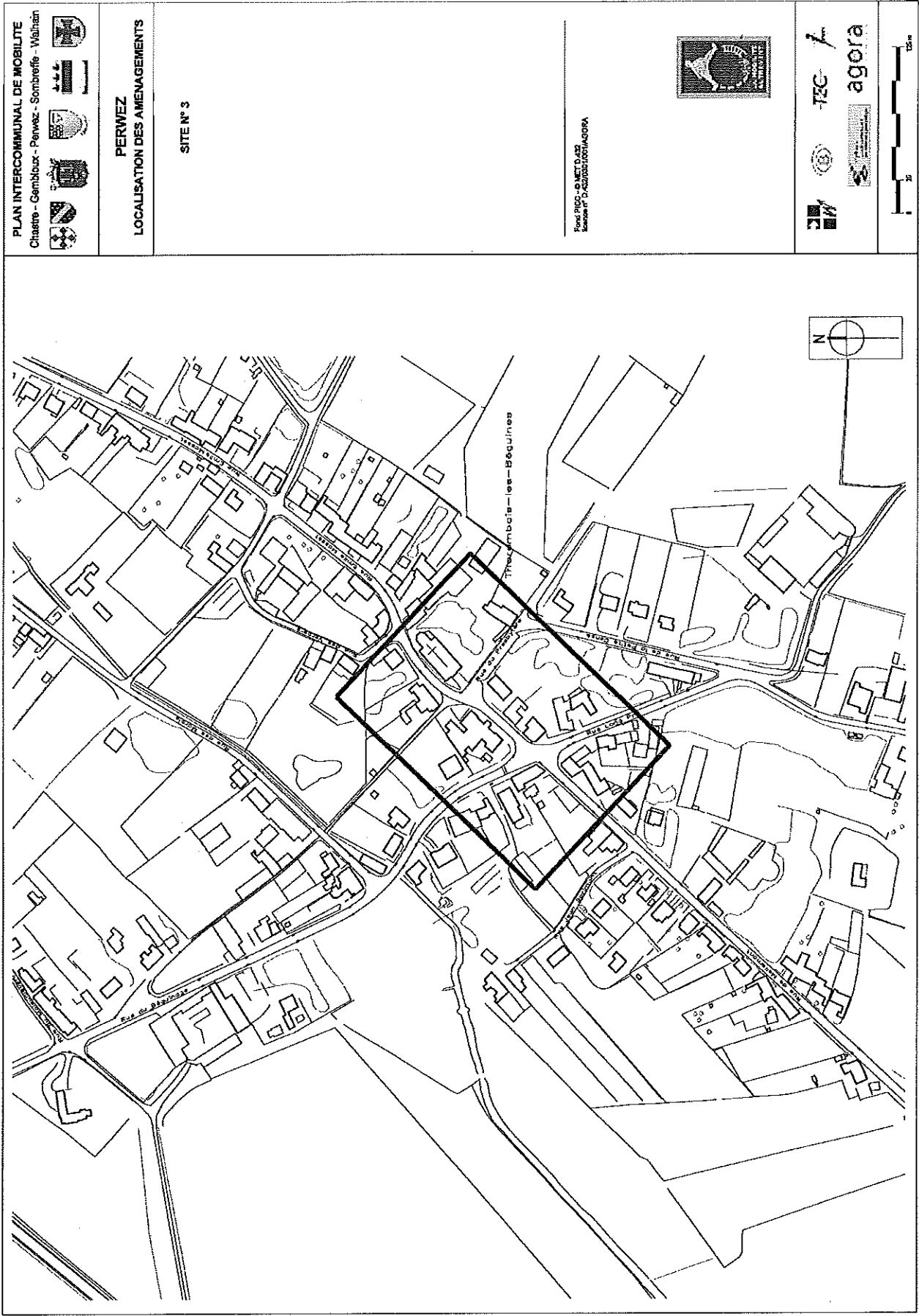
PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE



1. Hiérarchisation

2. Modes doux

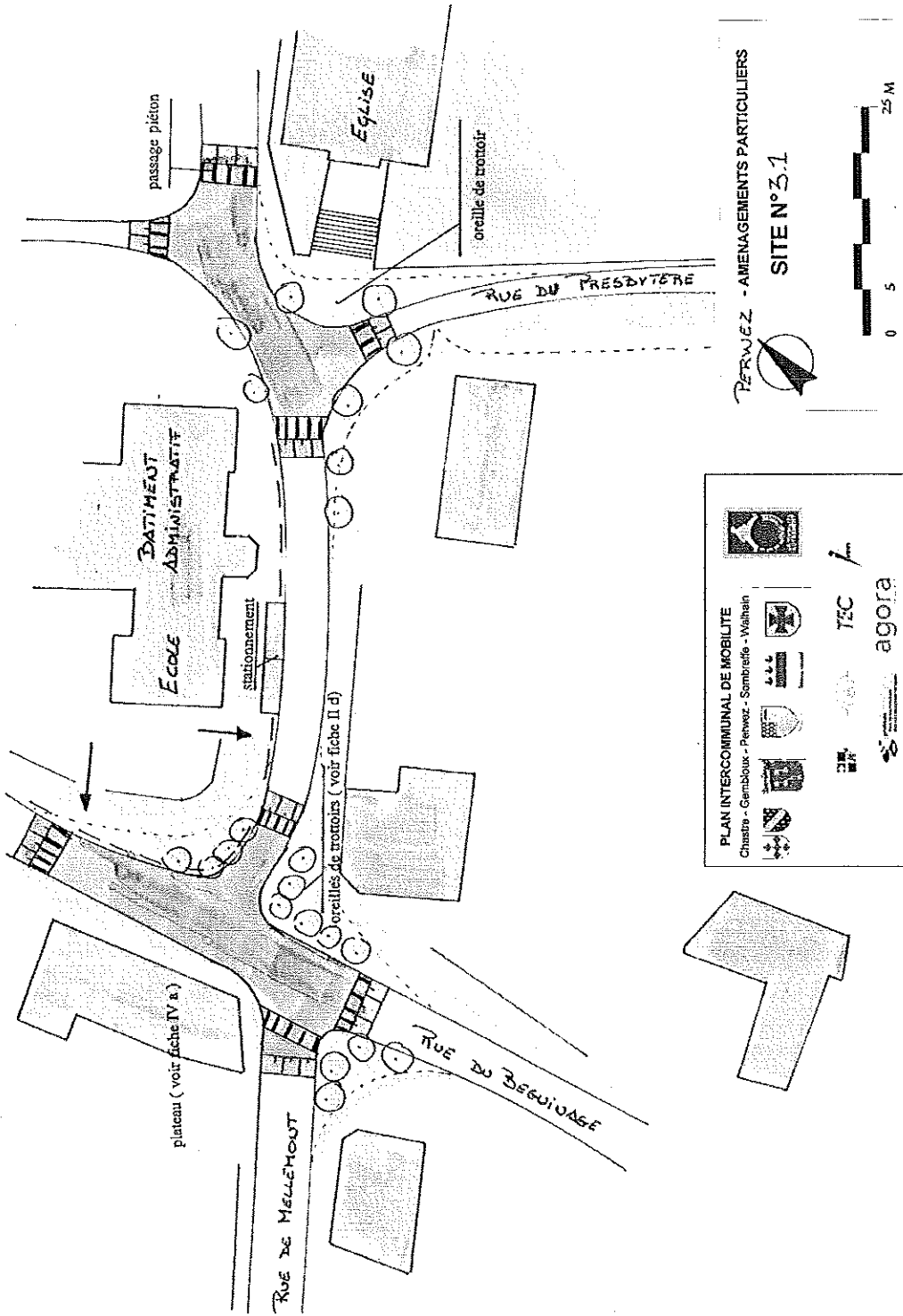
3. Aménagements

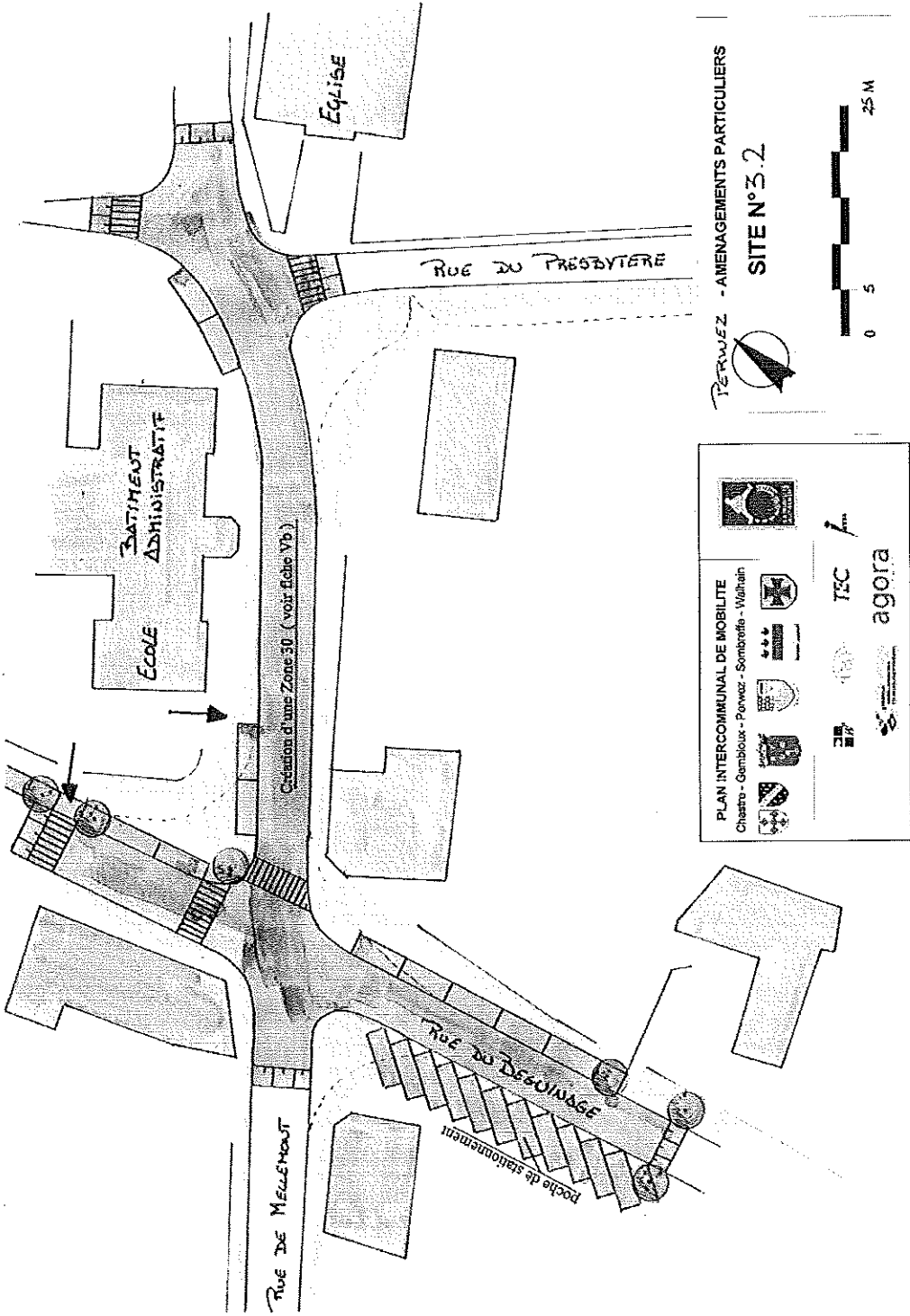


1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements





Site n°4 : « Carrefour des Cinq Etoiles »

SITUATION

Ce site se trouve à l'extrême Sud du territoire communal de Perwez, il traverse un petit hameau composé d'anciennes fermes réaménagées. Le hameau est habité par des jeunes familles avec des enfants en bas âge.

La vitesse excessive pratiquée par les automobilistes (trafic de transit entre la chaussée de Charleroi et Eghezée) additionnée au manque de visibilité en amont du hameau (Mont) et à la configuration (angle aigu) du carrefour (en aval) du hameau rendent les abords de ce site dangereux et peu sécurisé.

Le carrefour est formé par la rue des cinq étoiles et par la rue du Bathy.

OBJECTIFS

- signaler l'entrée et la sortie du hameau par un « effet de porte ».
- modérer la vitesse des véhicules de transit et sécuriser les abords du carrefour et de la traversée du hameau.

MESURES

- Création d'un « effet de porte » à l'entrée et à la sortie par le biais d'un rétrécissement de la voirie accompagnée par la plantation de haies et d'arbres haute tiges.
- réduction de la largeur de bande de circulation, au niveau des habitations par un dévoiement créé par la mise en place de poches d'emplacements de parage. Ces dernières sont en alternance de part et d'autre de la voirie, elles doivent inciter les automobilistes à stationner leur véhicule dans ces zones prévues à cet effet. Ce dispositif ne permet le passage que d'un seul véhicule à la fois au niveau des poches d'emplacements de parage.
- diminution de l'emprise de la voirie au niveau du carrefour par la mise en place d'oreilles de trottoirs. Ce dispositif est spécialement aménagé pour les « tourne-à-droite » afin les contraindre à diminuer leur vitesse, le rayon de braquage est donc rendu plus contraignant.

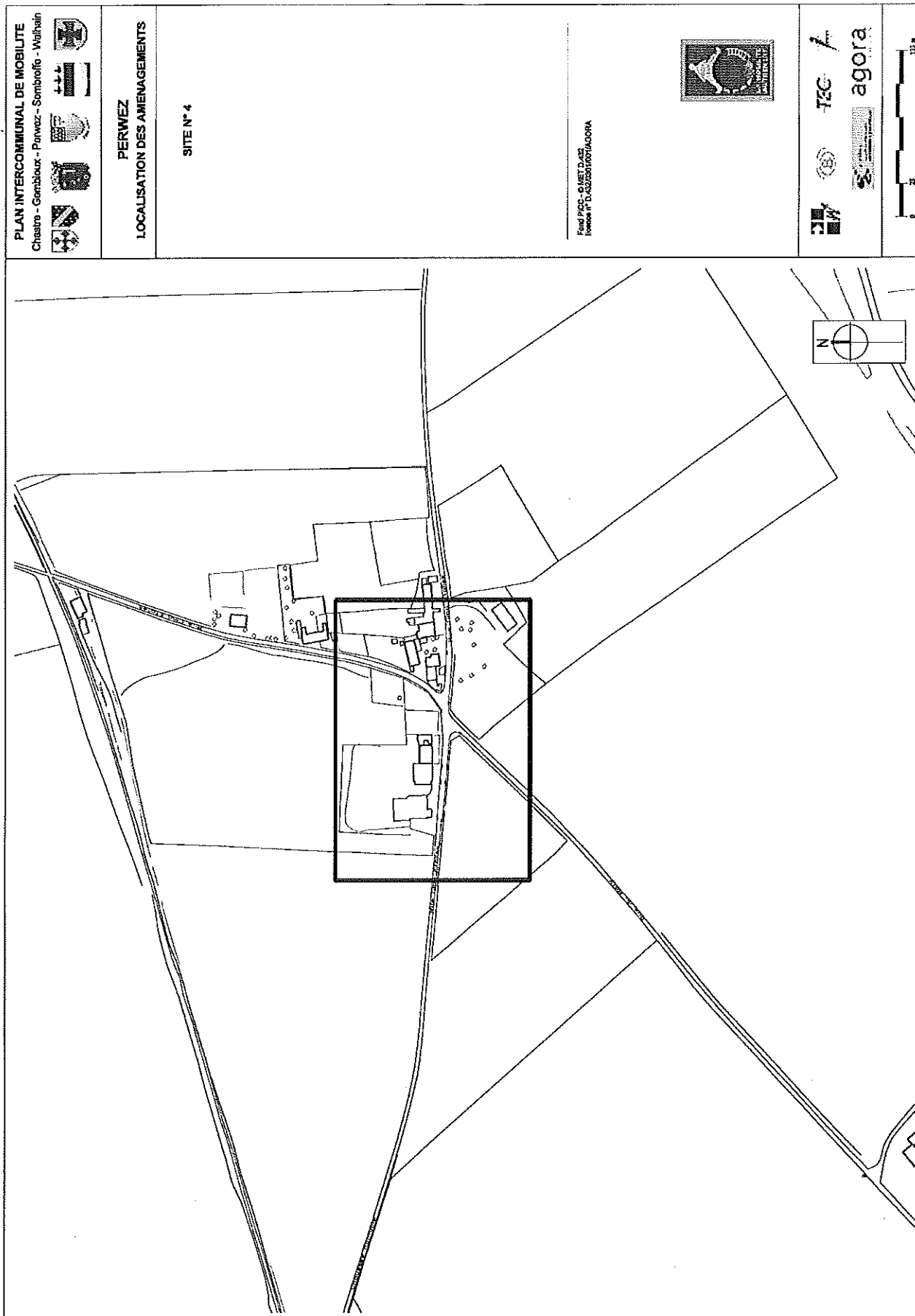
PHOTO AERIENNE DE LA SITUATION EXISTANTE



1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements



PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE
Chastre - Gemboux - Perwez - Sombreffe - Walhain

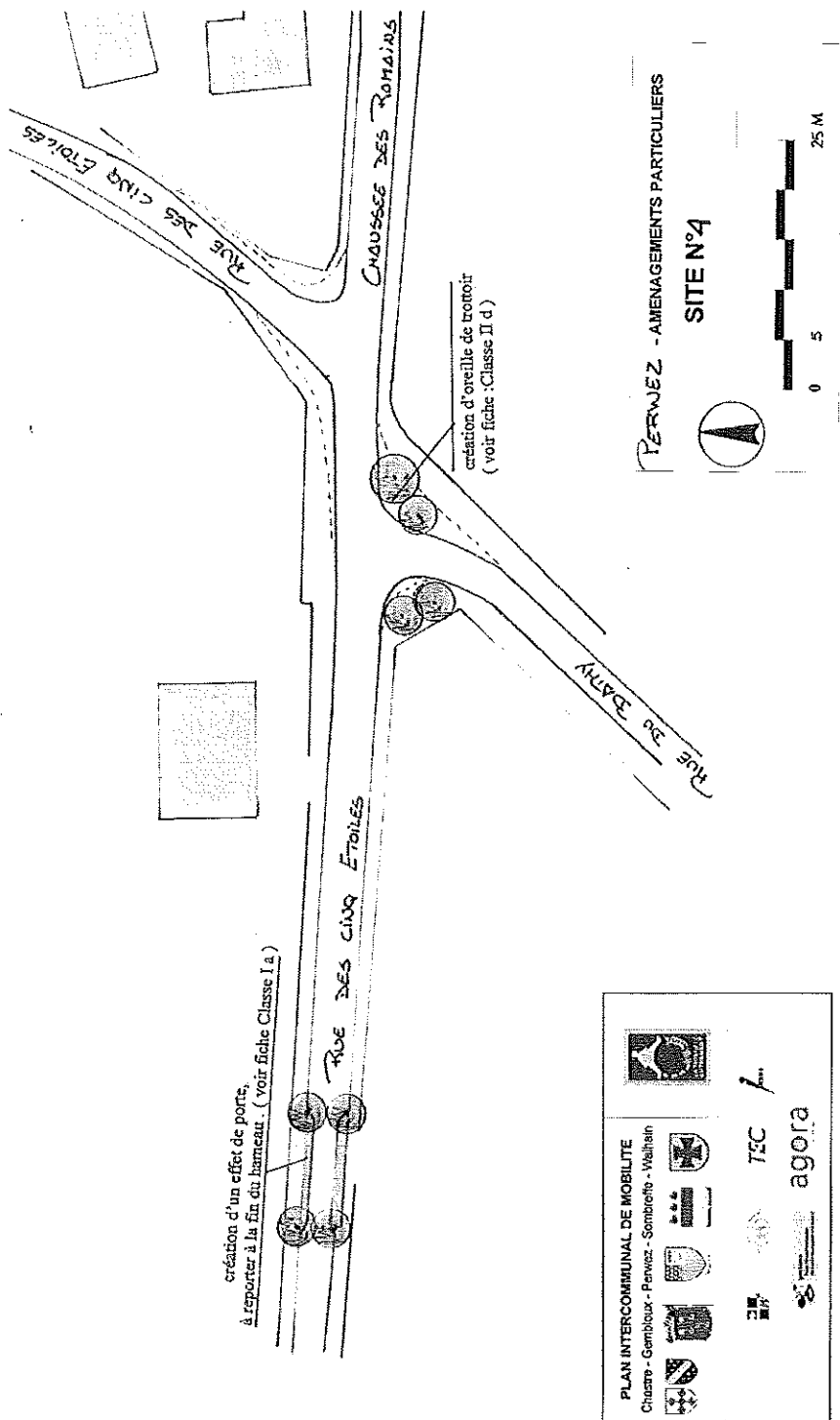


PERWEZ
LOCALISATION DES AMENAGEMENTS

SITE N° 4

Fond PICC - OMET D.42
Licence n° D.432551007ACORA





Site n°5 : Rue du Mont à Perwez

SITUATION

Ce site se localise dans Perwez, il traverse un tissu urbanisé (Perwez) pour rejoindre la chaussée des Romains. Elle est bordée d'une kyrielle de chemins.

La rue est fortement urbanisée au niveau de Perwez et le tissu urbain s'étiole au fur et à mesure que l'on éloigne vers la chaussée des Romains (rase campagne).

Le tissu est composé d'exploitations agricoles encore en activité et d'habitations individuelles plus ou moins anciennes. C'est une longue voie composée de tronçons droits et de tronçons sinueux. Le trafic est local et de transit (notamment vers la sortie à Aische-en-Refail, sortie de service uniquement mais utilisée par d'autres usagers également).

Les trottoirs sont inexistantes et les accotements sont très étroits (60 cm de large). L'absence de trottoirs et de poches de stationnements en voirie (garage privatif pour la plupart) favorisent la vitesse excessive des automobilistes.

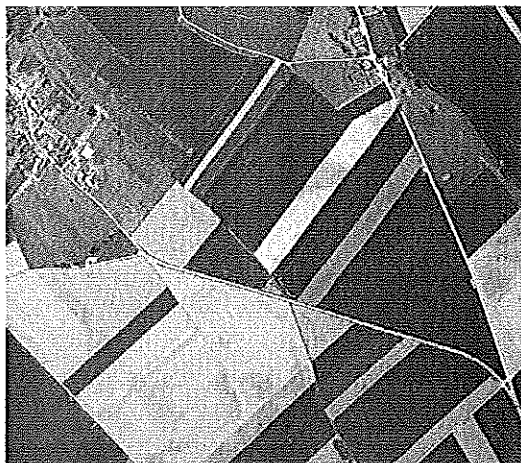
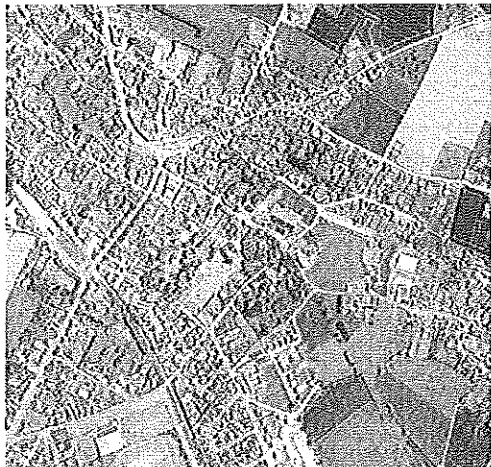
OBJECTIFS

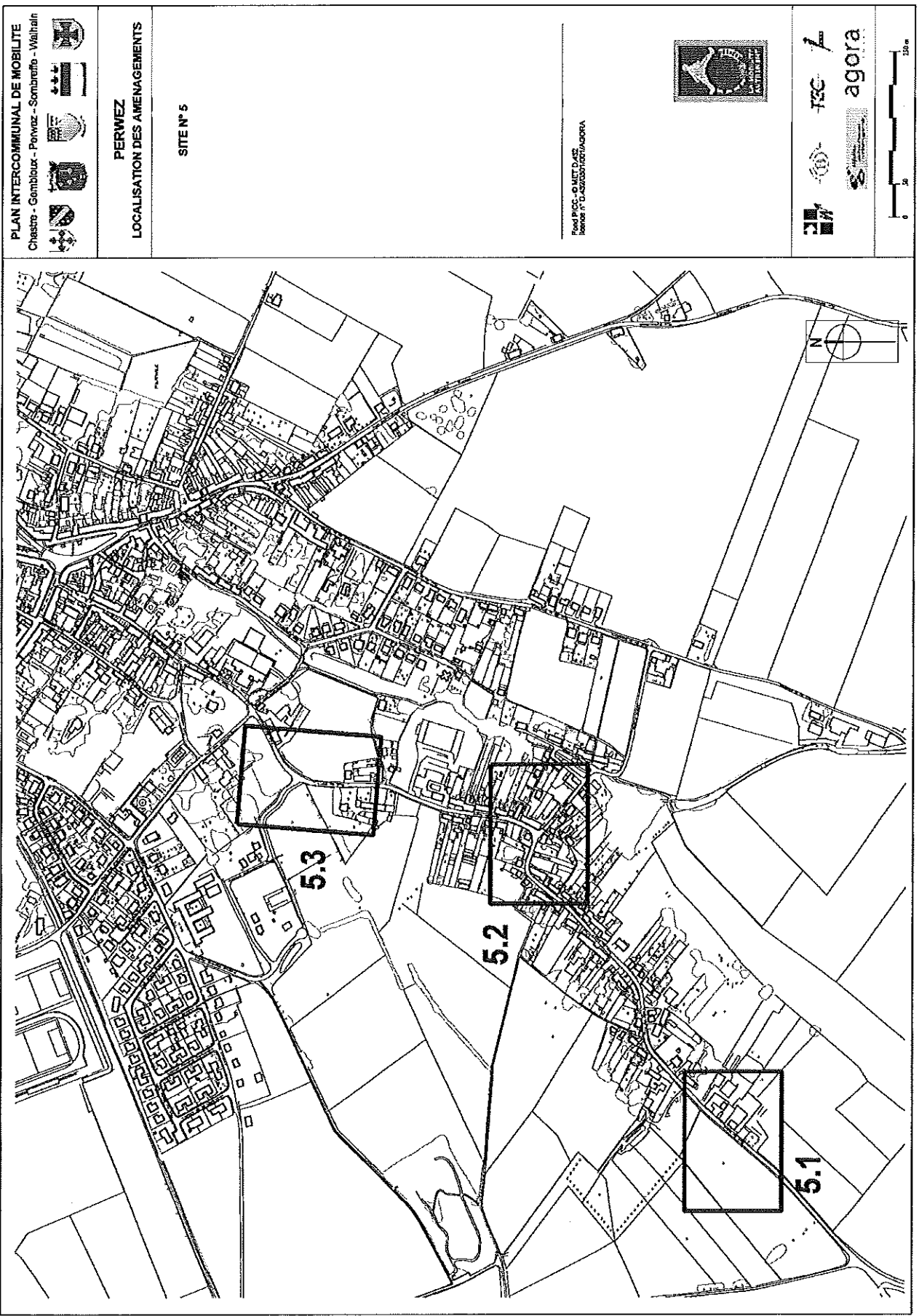
- réaliser des effets de porte aux 2 extrémités de la chaussée étudiée.
- modérer la vitesse des automobilistes et convois agricoles.
- inciter le stationnement en chaussée.
- diminuer la vitesse aux carrefours.

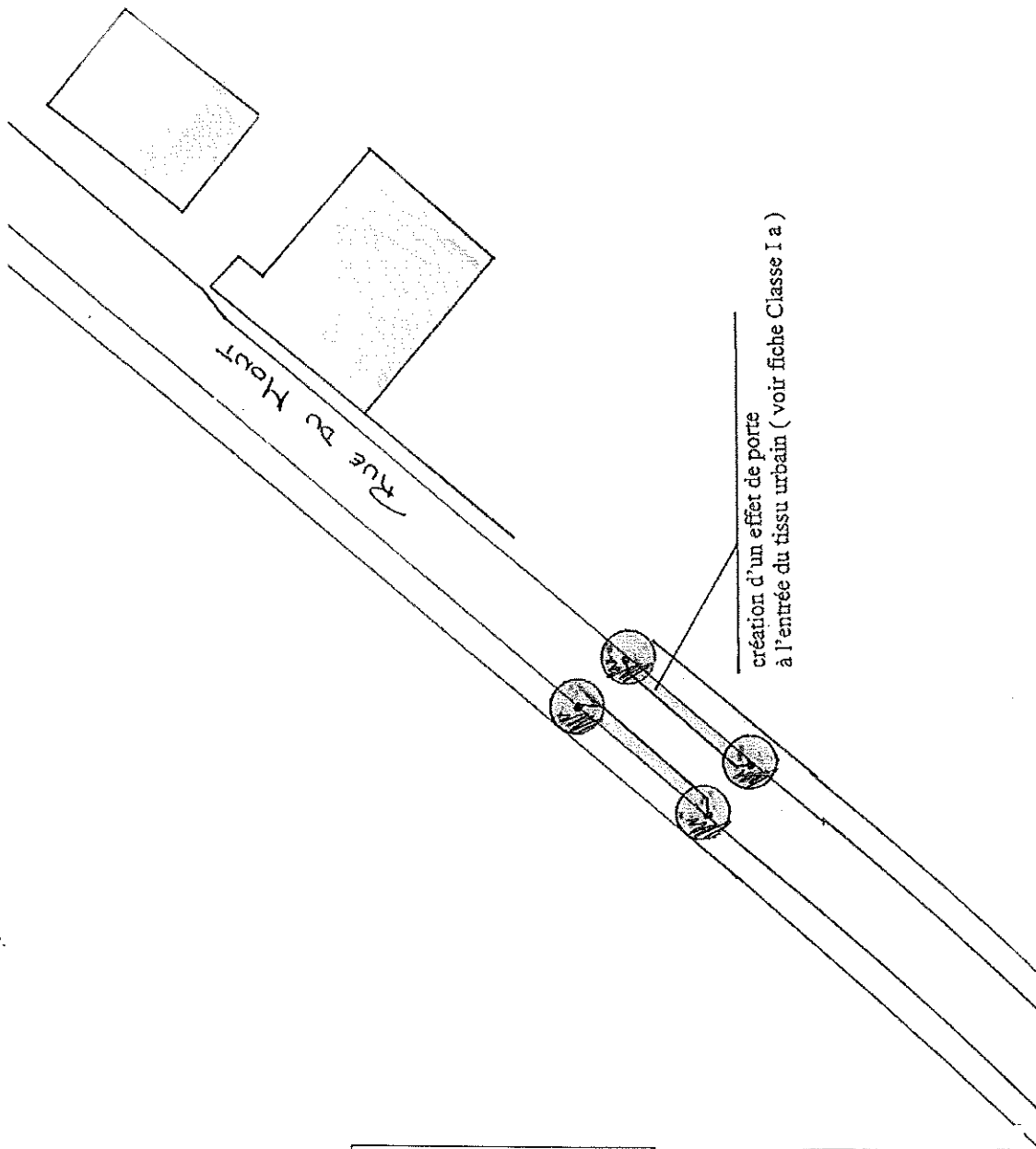
MESURES

- signalisation l'entrée de la zone habitée par la création de véritables entrées de porte facilement identifiables - création d'un rétrécissement et plantation de haies et/ou d'arbres hautes tiges de part et d'autre de la chaussée -
- diminution de la vitesse des véhicules par la création de déviements (poches de stationnements aux avant des habitations), en alternance de part et d'autre de la chaussée. Ces poches de stationnements doivent inciter les utilisateurs à garer leur véhicule 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 à terme par des aménagements pérennes (bacs à arbres, coussins berlinois...). Les chicanes peuvent être agrémentées par des plantations, des parkings longitudinaux mais elles doivent être également protégées par des bordures hautes, des potelets ou d'autres types d'éléments de mobilier urbain.
- diminution généralisée de la largeur de la chaussée afin de réduire la vitesse des usagers, avec localement la création de rétrécissements plus marqués encore.
- 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 blanche, bande de pavés franchissables, clous...).

PHOTO AERIENNE DE LA SITUATION EXISTANTE







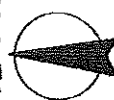
création d'un effet de porte
à l'entrée du tissu urbain (voir fiche Classe I a)

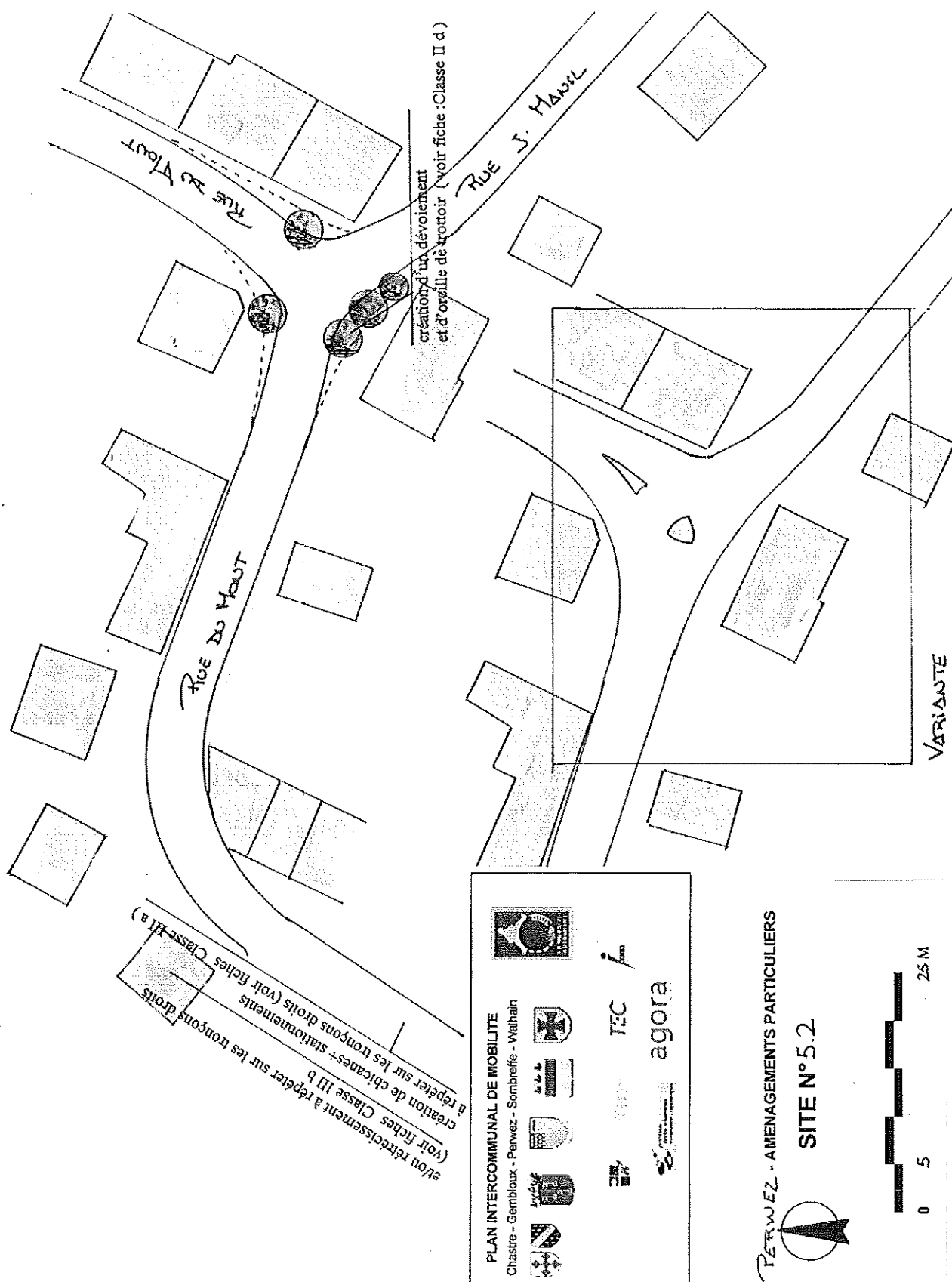
PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE
Chastre - Gembloux - Perwez - Sombreffe - Walhain

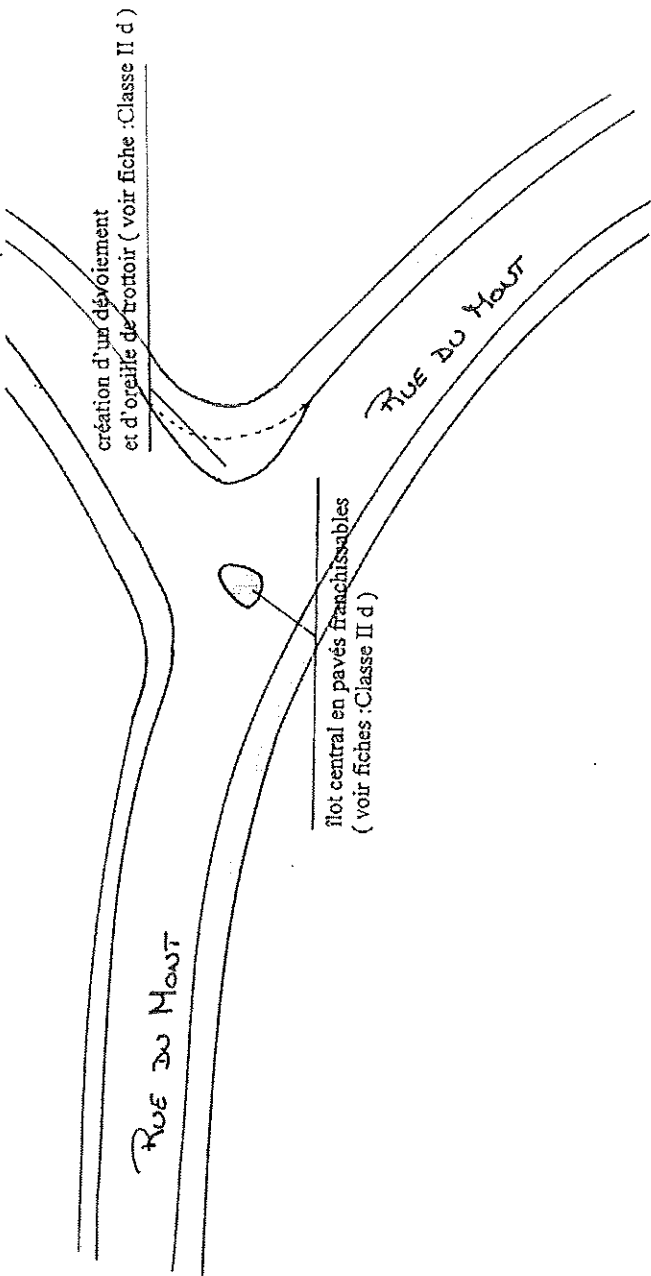
TEC
agora

PERWEZ - AMENAGEMENTS PARTICULIERS

SITE N° 5.1







PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE

Chastre - Gembloux - Perwez - Sombreffe - Walhain

PERWEZ - AMENAGEMENTS PARTICULIERS

SITE N°5.3

Site n°6 : Rue Trémouroux à Orbais

SITUATION

Ce site se trouve à Orbais à l'Ouest de Perwez, c'est une route principale qui permet de relier le centre d'Orbais à la chaussée de Wavre. On note la présence d'un trafic local et de transit intervillages. La voirie comporte un large gabarit, rare sont les automobilistes qui se stationnent en chaussée.

C'est une longue voie composée de tronçons droits et de tronçons sinueux, la vitesse y est rapide et les carrefours sont dangereux. La rue Trémouroux passe devant une école et devant une église (centre d'Orbais) et du Hame d'Orbais. Une plaine de jeux et un espace vert situés à proximité du carrefour formé entre la rue Trémouroux et rue de Tourinnes sont peu accessibles (pas de traversée sécurisée dans le carrefour). La voirie n'est pas sécurisée pour les PMR (personnes à mobilité réduite), les cyclistes et les enfants.

OBJECTIFS

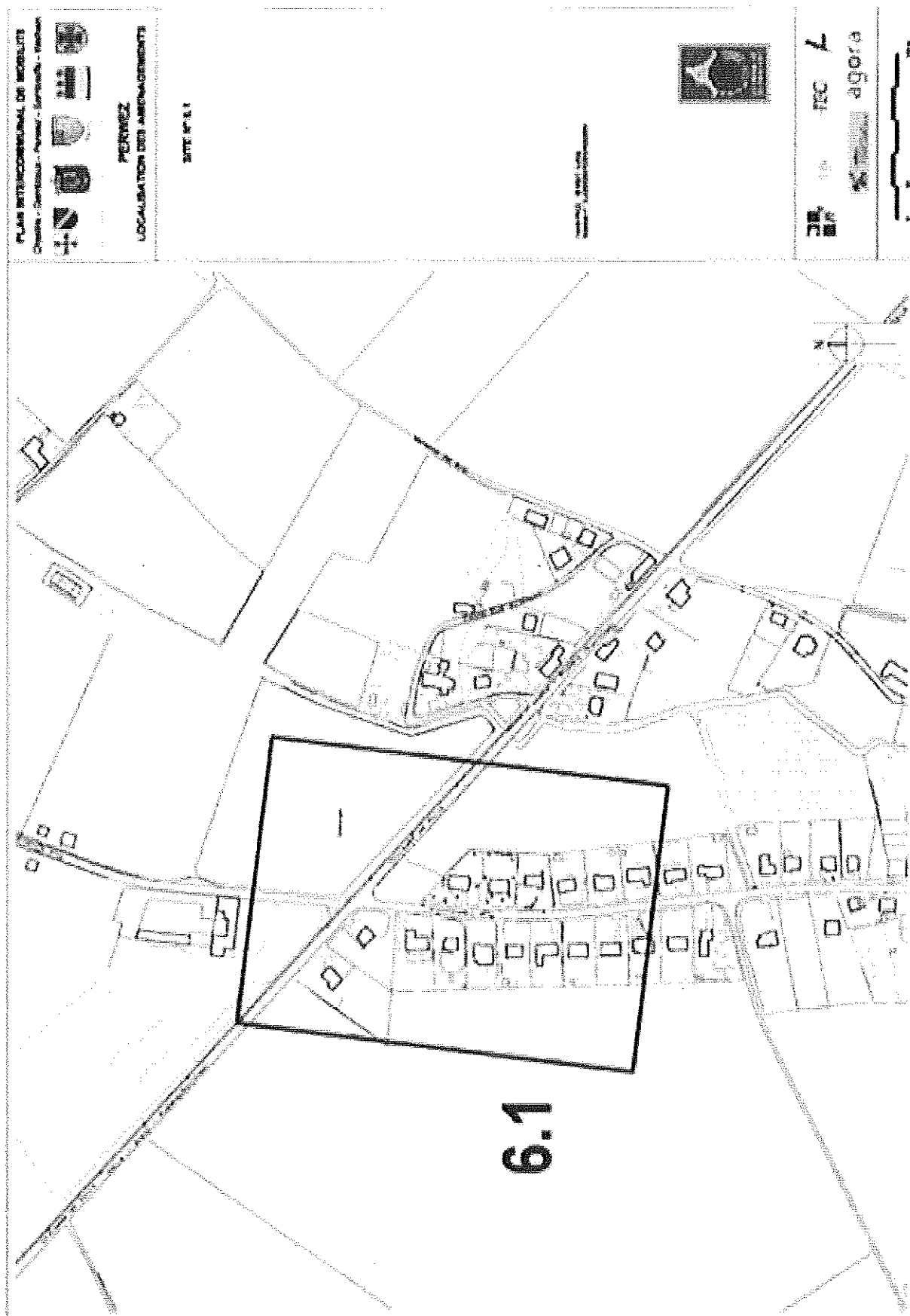
- signaler les entrées de village par la création « d'effet de porte ».
- Création d'une Zone 30 à proximité des équipements publics.
- modérer la vitesse des automobilistes sur l'ensemble du tracé.
- inciter le stationnement en chaussée.
- diminuer la vitesse aux carrefours et réaménagement de ces derniers.
- sécurisation des piétons et des cyclistes dans les carrefours et aux abords des équipements.

MESURES

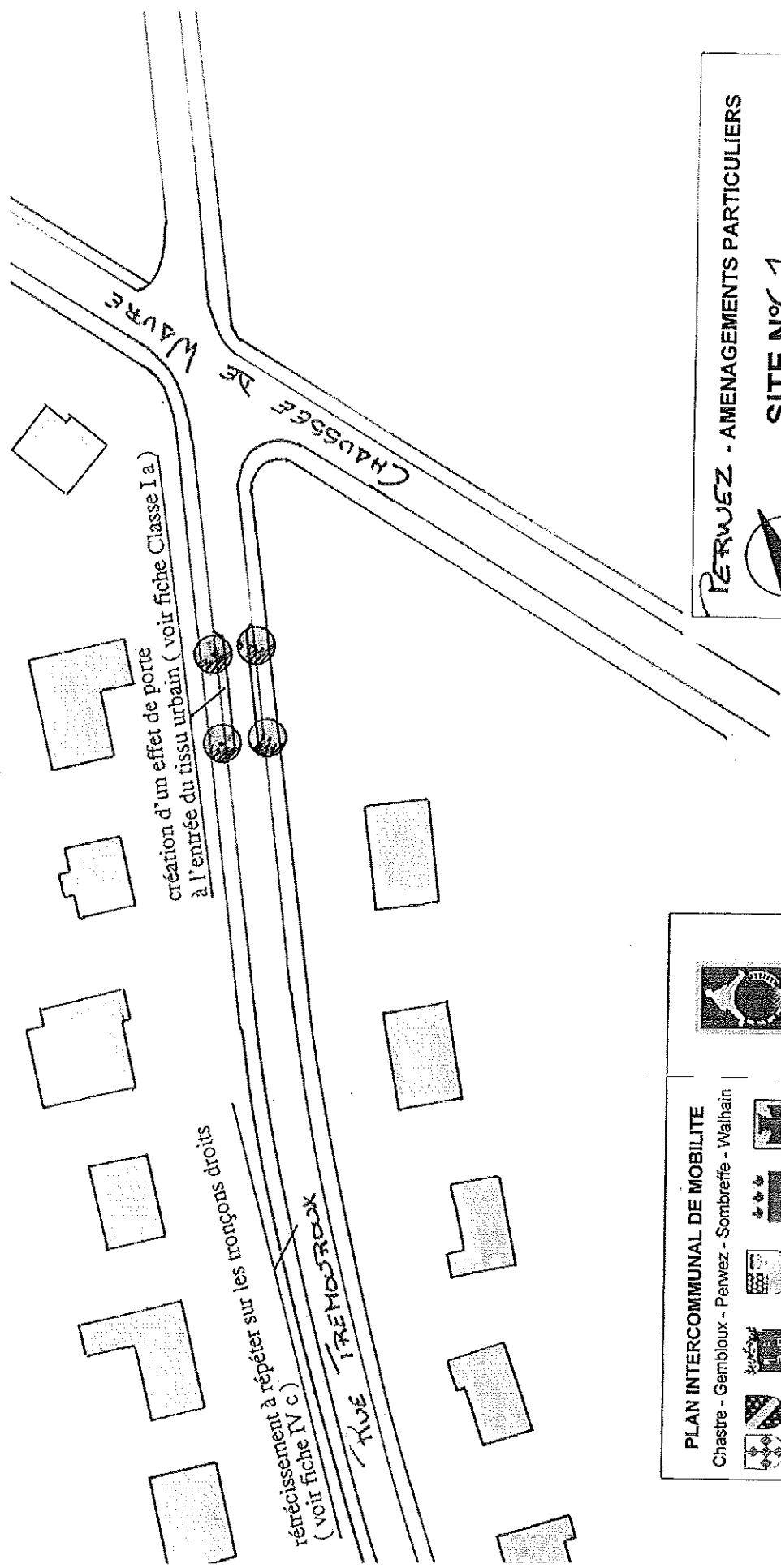
- signalisation l'entrées de la zone habitée par la création de véritables entrées de porte facilement identifiables -création d'un rétrécissement et plantation de végétaux de part et d'autre de la chaussée -.
- création d'une zone 30 allant du centre scolaire jusqu'à l'église, visualisation des poches de stationnements et parkings existants et suppression des zones illégales (potelets, barrières,...).
- sécurisation des enfants par le placement de barrières de sécurité et avancées de trottoirs aux abords des passages piétons.
- signalisation claire des pistes cyclables.
- aménagement d'un plateau au carrefour rue Trémouroux / rue de Tourinnes, permettant de ralentir fortement les véhicules ; création de passages piétons permettant l'accès en toute sécurité à la plaine de jeux.
- diminution de la vitesse des véhicules par la création de déviements (poches de stationnement aux devant des habitations), en alternance de part et d'autre de la chaussée.
- diminution généralisée de la largeur de la chaussée afin de réduire la vitesse des usagers et création de rétrécissements ponctuels plus marqués.
- diminution de l'emprise de la chaussée dans les carrefours (création d'oreilles) et accompagnement de la bande de circulation par un marquage au sol.

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE





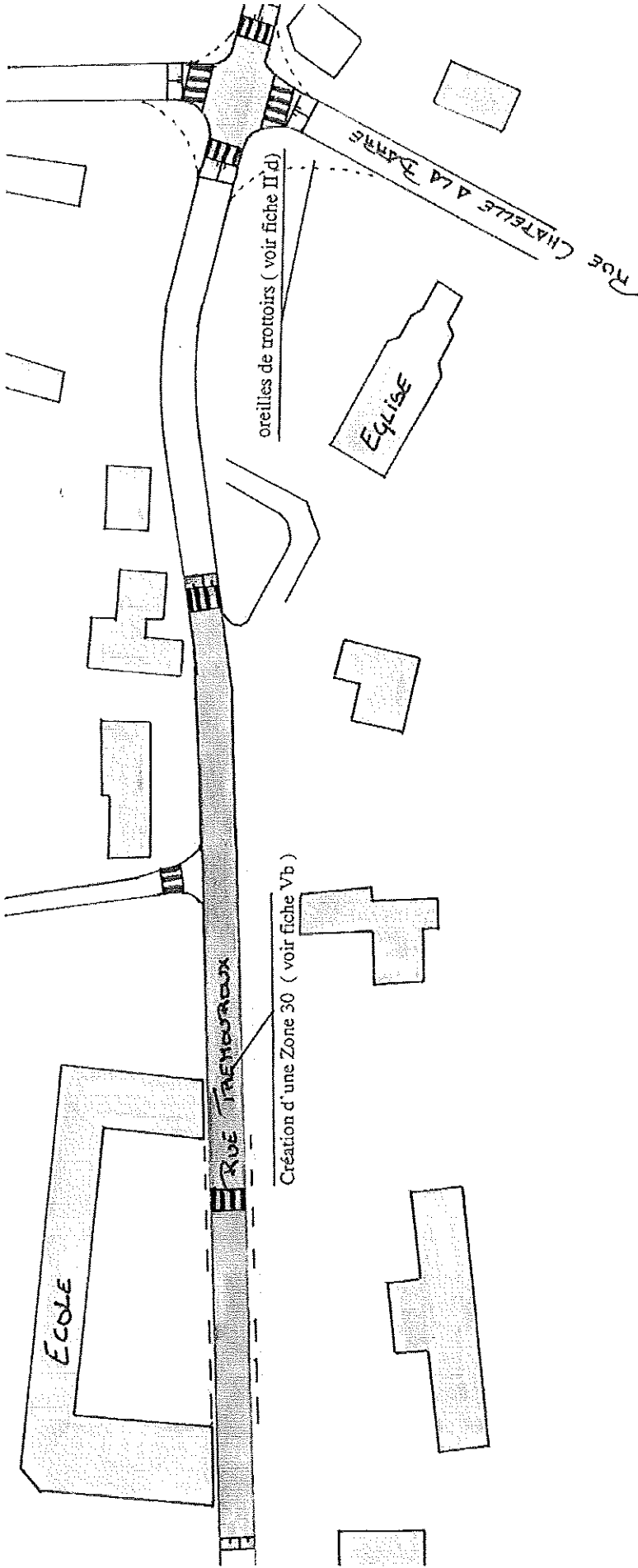




PERWEZ - AMENAGEMENTS PARTICULIERS

SITE N°6.1

PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE
Chastre - Gembloux - Perwez - Sombreffe - Walhain



1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

PERWEZ - AMENAGEMENTS PARTICULIERS

SITE N°6.2



PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE

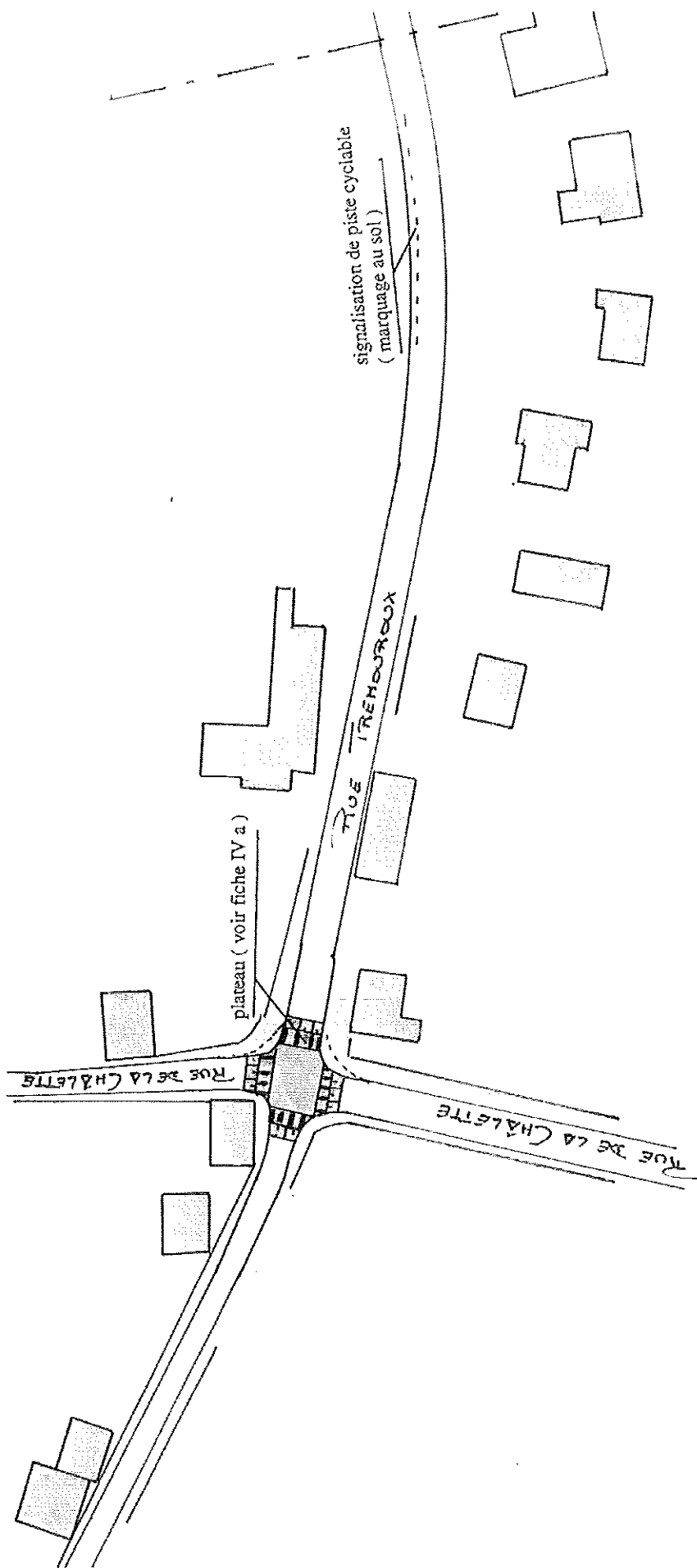
Chastre - Gembloux - Perwez - Sombreffe - Walhain



1 km

TEC

agora



PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE

Chastre - Gembloux - Perwez - Sombreffe - Walhain

PERWEZ - AMENAGEMENTS PARTICULIERS

SITE N°6.3

0

10

50 M

Site n°7 : Rue d'Orbais à Malèves-Sainte-Marie-Wastines

SITUATION

Ce site se trouve au Nord-Ouest du territoire communal, il part du centre de Malèves (place communale) pour rejoindre par la rue d'Odege la chaussée de Wavre.

On dénombre de nombreuses familles avec des enfants en bas âges habitant, dans les vieilles fermes reconverties, en sortie de village (croisement entre la rue du cul de sac et la rue des 10 Bonniers).

On note également la présence d'une troupe de scouts.

La route est étroite et ne présente aucun d'obstacle aux automobilistes pressés sortant ou rentrant dans Malèves. Un manque de visibilité avant l'entrée de Malèves (présence d'un tournant avant l'entrée), ne permet pas d'anticiper l'entrée du village.

Le peu de recul des habitations par rapport la voirie et son étroitesse rendent le site peu sécurisé pour les enfants.

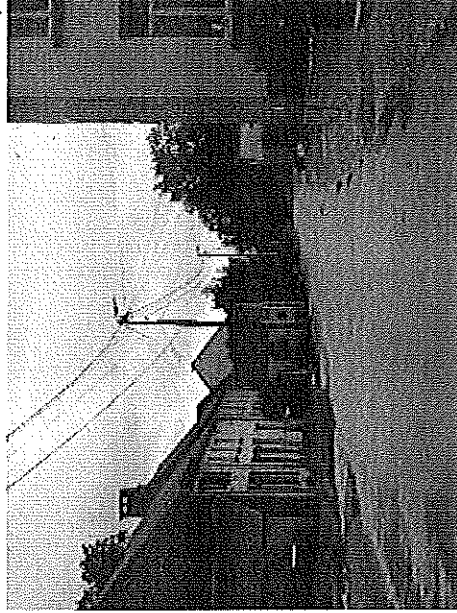
OBJECTIFS

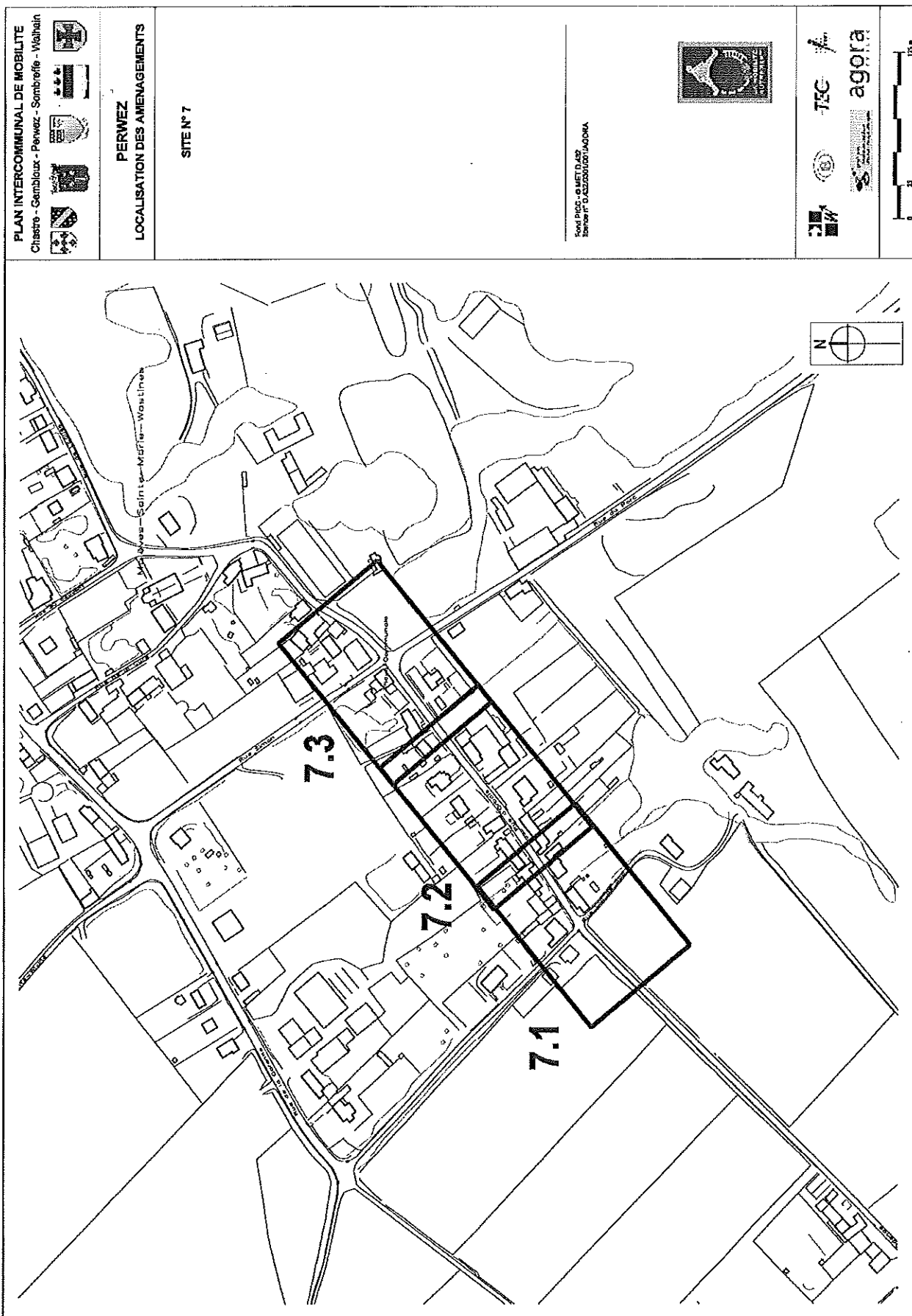
- signaler l'entrée et la sortie du hameau par un « effet de porte ».
- modérer la vitesse des véhicules de transit et sécuriser les abords du carrefour et la rentrée dans Malèves.

MESURES

- Création d'un « effet de porte » à l'entrée et à la sortie par le biais d'un rétrécissement de la voirie accompagnée par la plantation de haies et d'arbres haute tige. Un dispositif de ralentisseur du type casse-vitesse ou « cousin berinois » pourra être envisagé si aucune amélioration n'est constatée.
- réduction de la largeur de bande de circulation, au niveau des habitations par un dévolement créé par la mise en place de poches d'emplacements de parking. Ces dernières sont en alternance de part et d'autre de la voirie, elles doivent inciter les automobilistes à stationner leur véhicule dans ces zones prévues à cet effet. Ce dispositif ne permet le passage que d'un seul véhicule à la fois au niveau des poches d'emplacements de parking.

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE

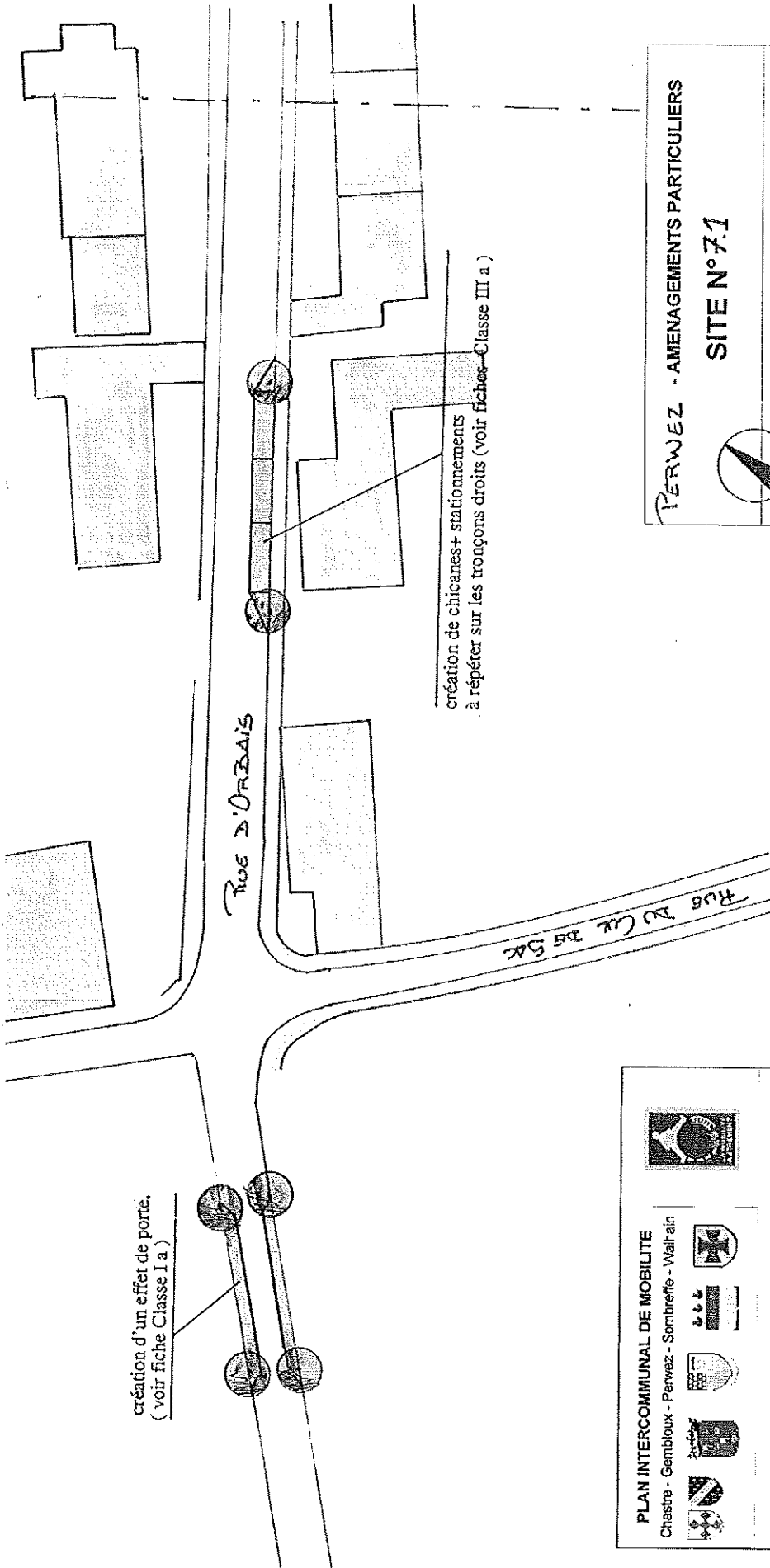




1. Hiérarchisation

2. Modes doux

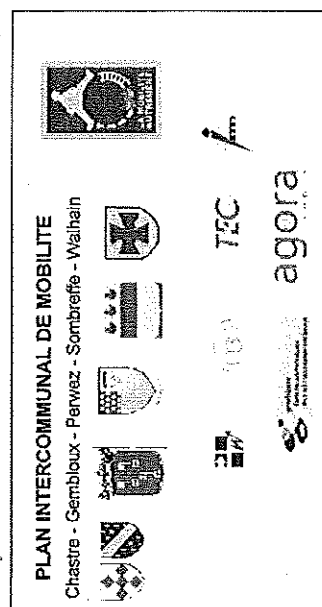
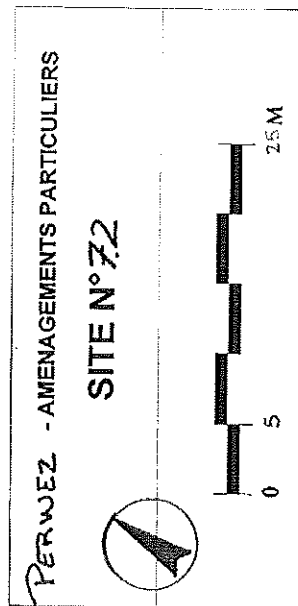
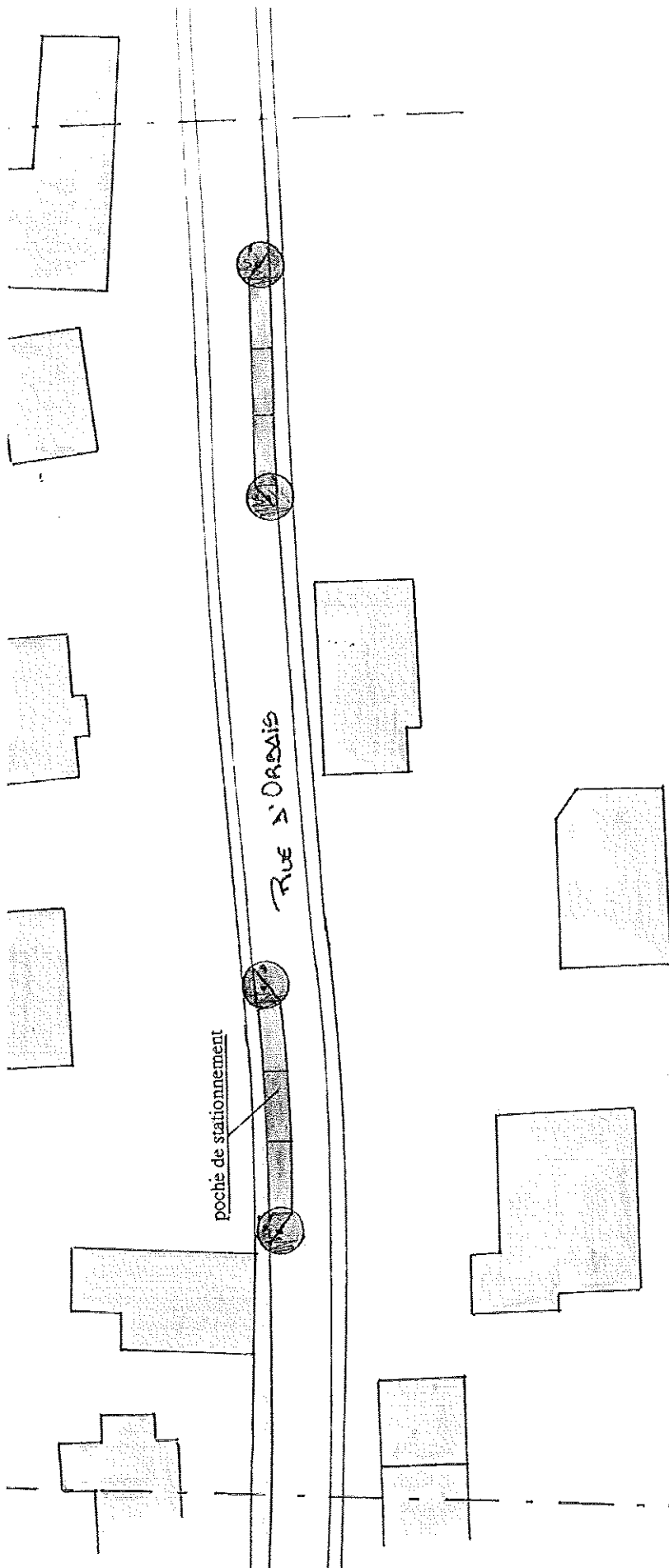
3. Aménagements

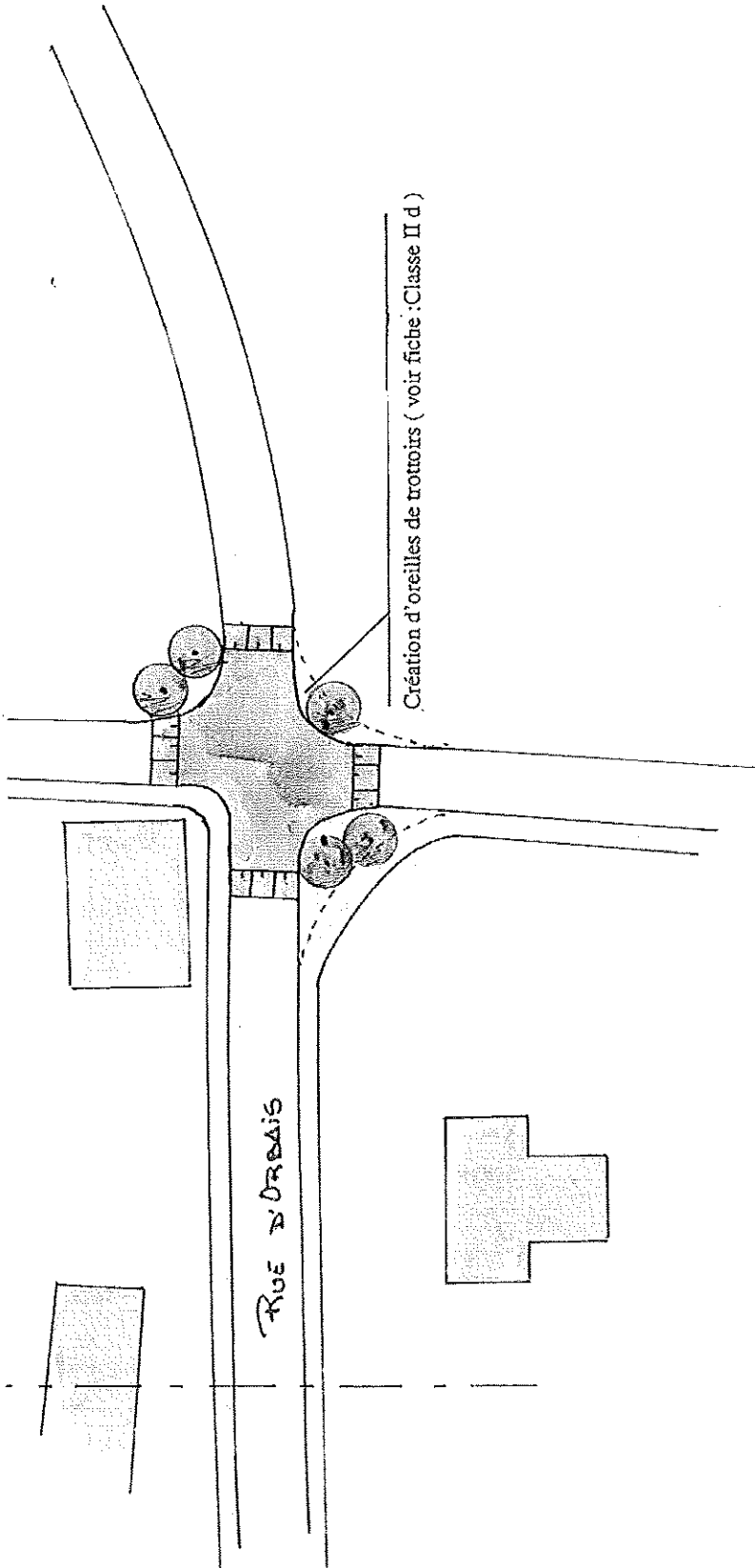


PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE
Chastre - Gembloux - Perwez - Sombreffe - Walhain

TEC
agora

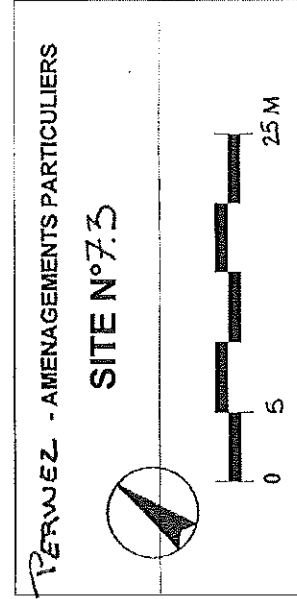
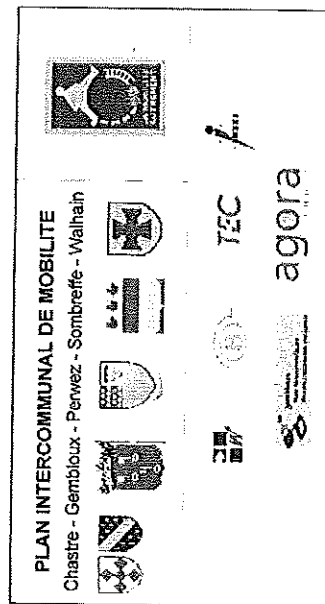
PERWEZ - AMENAGEMENTS PARTICULIERS
SITE N° 7.1





Création d'oreilles de trottoirs (voir fiche : Classe II d)

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



Site n°8 : Rue d'Opprebais à Malèves-Sainte-Marie-Wastines

SITUATION

Ce site se localise au Nord-Ouest du territoire communal, il part du centre de Malèves (rue d'Enfer) pour rejoindre Opprebais par la rue Wastines.

La route est quasi rectiligne après la sortie de Malèves traverse différents carrefours et qui borde une école, la voirie est fréquentée par les riverains et les navetteurs. On note également la présence d'une ligne de bus. L'absence de trottoirs continus et de pistes cyclables rend l'accès à l'école et aux arrêts de bus dangereux et dangereux.

La vitesse des véhicules est grande sur l'ensemble du parcours : la non-organisation des parkings aux abords de l'école rend son approche chaotique aux heures d'affluence quotidienne (matin et soir).

OBJECTIFS

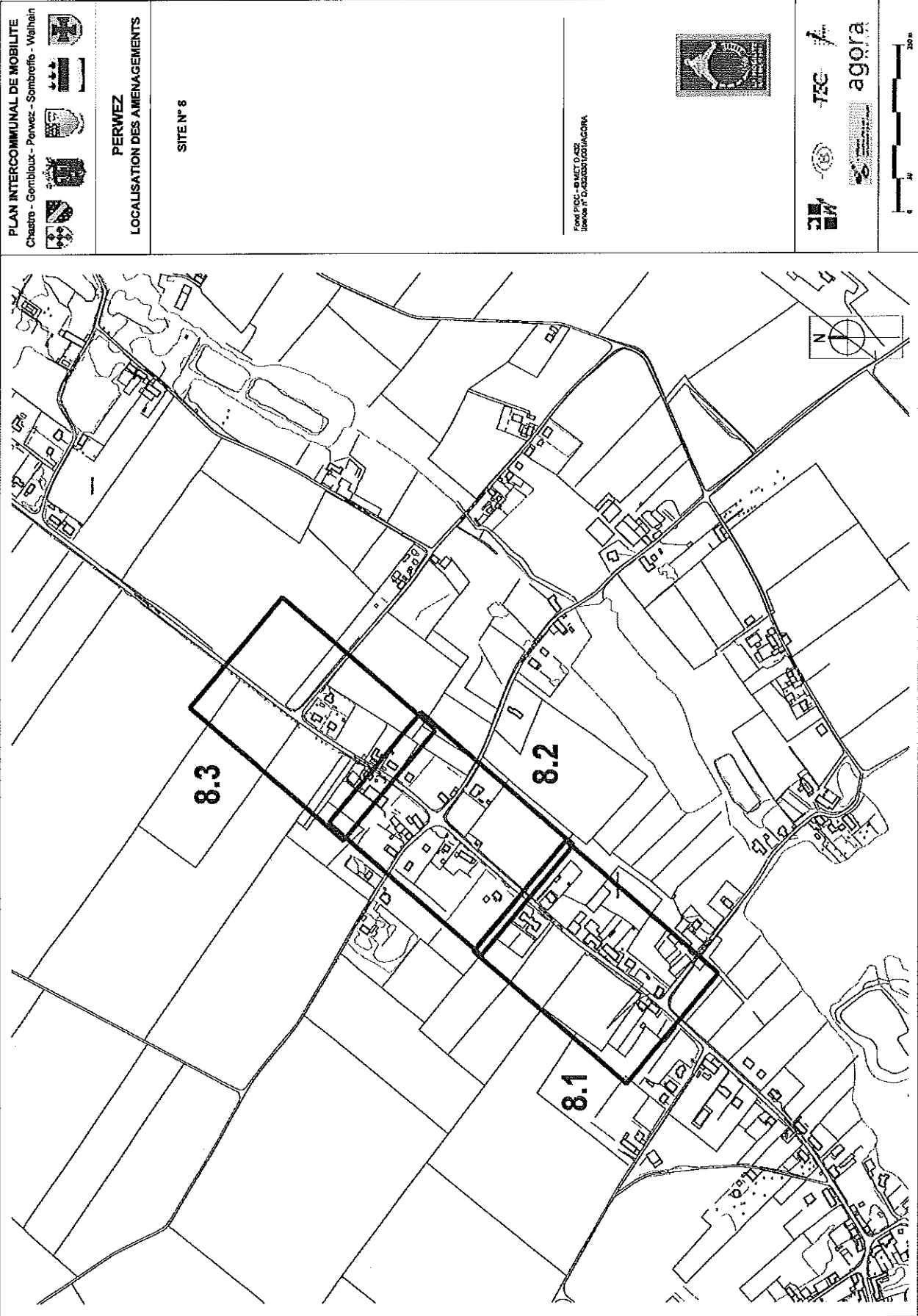
- signaler les entrées de village par la création « d'effet de porte ».
- création d'un grand plateau au devant de l'école voire d'une Zone 30.
- modérer la vitesse des automobilistes sur l'ensemble du tracé.
- inciter au stationnement en chaussée.
- diminuer la vitesse aux carrefours et réaménagement de ces derniers.
- sécurisation des piétons et des cyclistes dans les carrefours et aux abords des équipements.
- favoriser l'utilisation du vélo par les enfants se rendant à l'école.

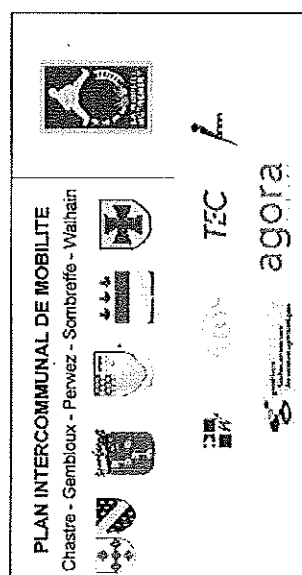
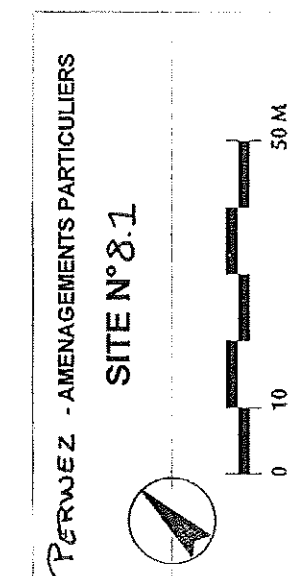
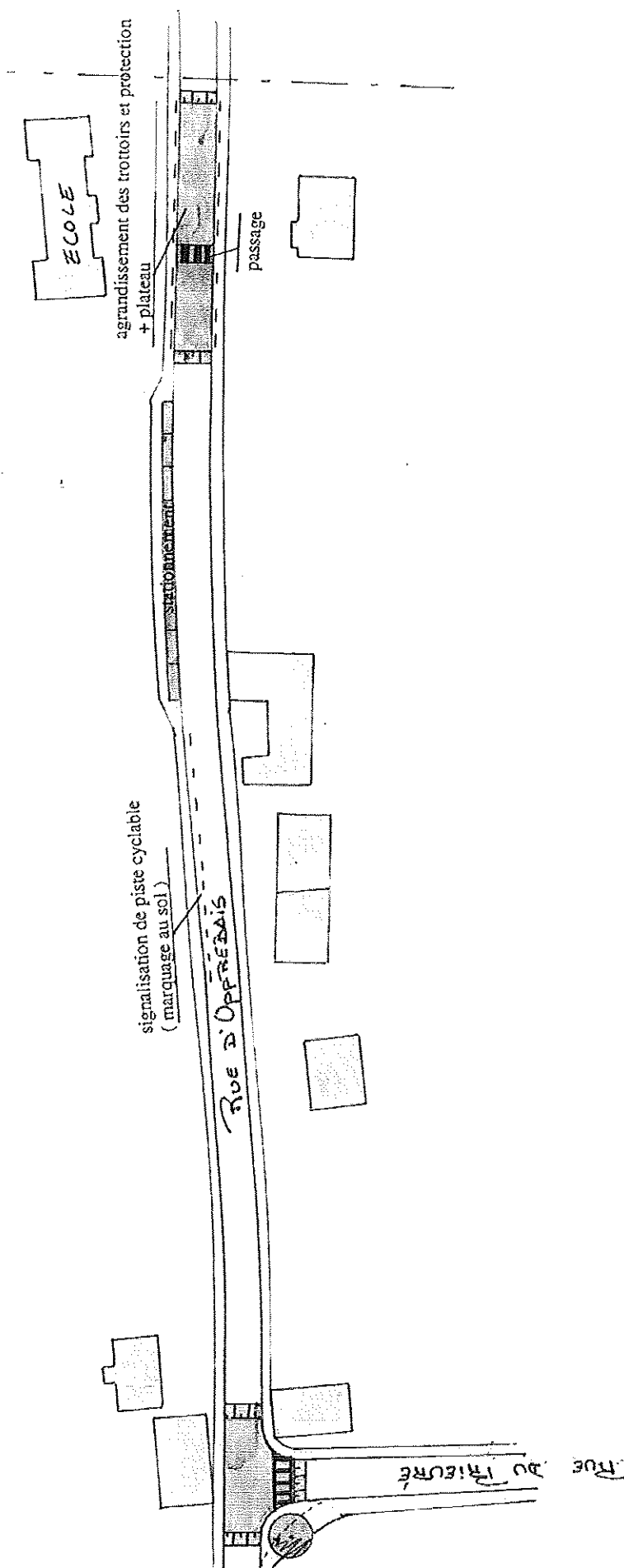
MESURES

- signalisation de l'entrée de la zone habitée par la création de véritables entrées de porte - création d'un rétrécissement et plantation de part et d'autre de la chaussée -.
- création d'un grand plateau (tenant compte du passage des bus) ou d'une zone 30.
- réorganisation des parkings devant l'école et suppression des zones illégales.
- sécurisation des enfants par le placement de barrières de sécurité devant l'école.
- création d'une continuité piétonne (trottoir) permettant aux enfants de se rendre en toute sécurité depuis le centre de Malèves à l'école et aux arrêts de bus.
- signalisation claire des pistes cyclables (marquage au sol, dans un premier temps).
- diminution de la vitesse des véhicules par la création de déviements (poches de stationnements au devant des habitations), en alternance de part et d'autre de la chaussée.
- diminution de la chaussée afin de réduire la vitesse des usagers par la création de rétrécissements.
- diminution de l'emprise de la chaussée dans les carrefours (création d'oreilles) et accompagnement de la bande de circulation par un marquage au sol.

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE



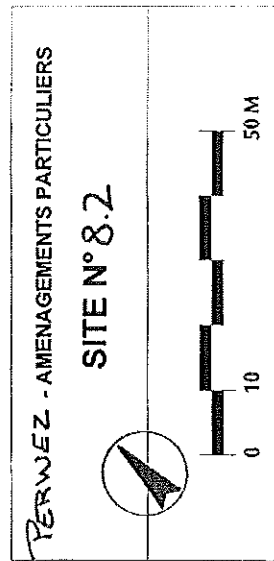
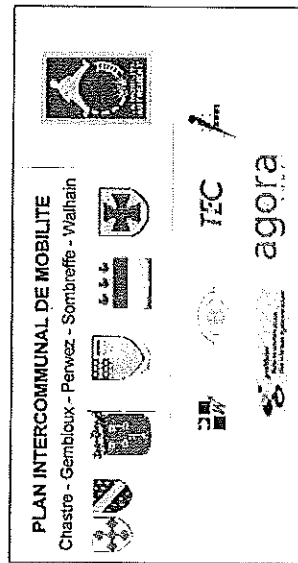
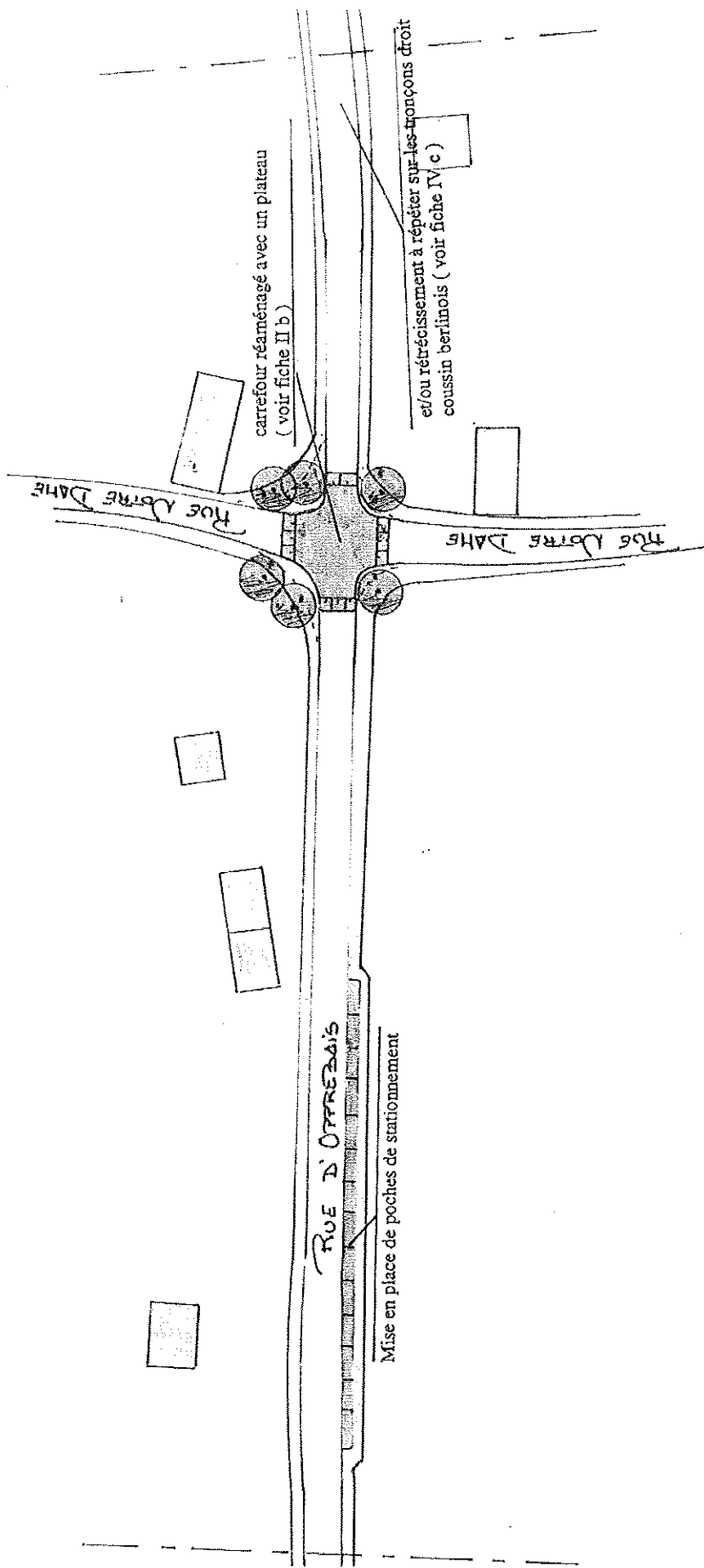


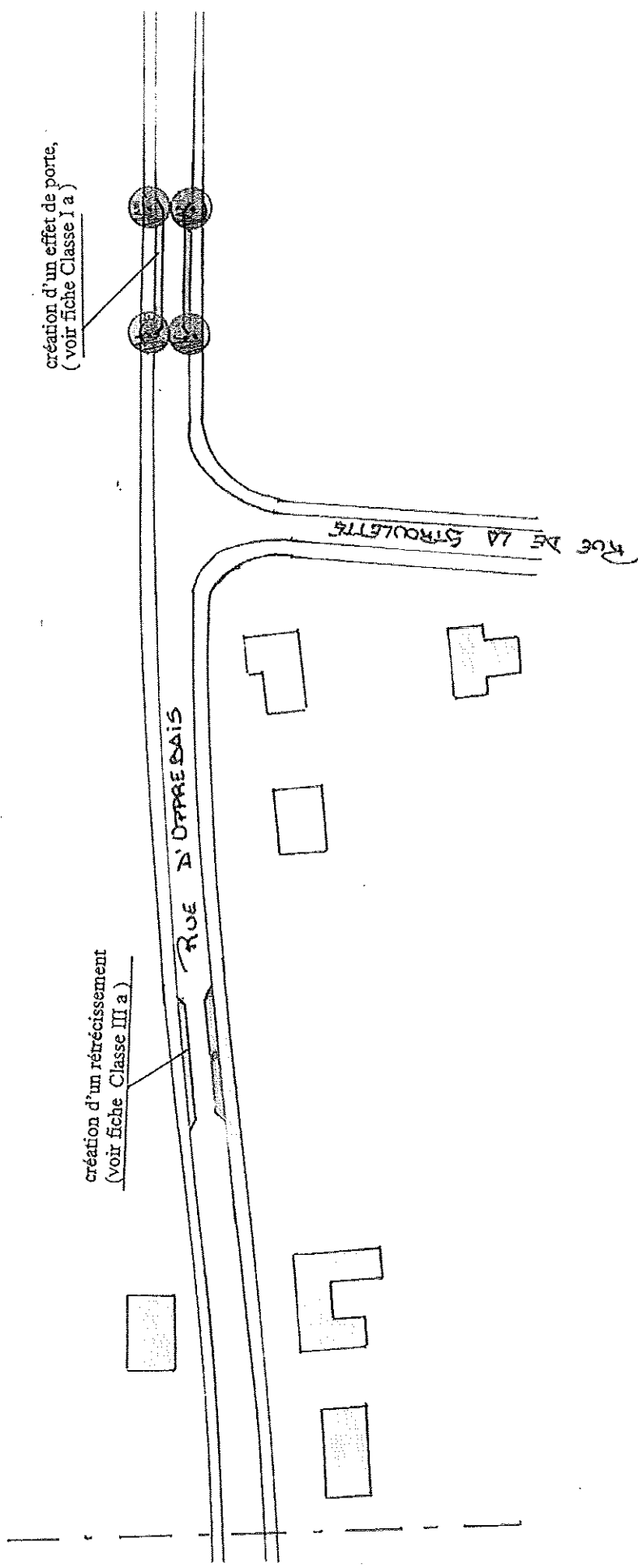


1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements





PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE

Chastre - Gembloux - Perwez - Sombreffe - Walhain

PERWEZ - AMENAGEMENTS PARTICULIERS

SITE N°8.3

THEME 3 – PERWEZ : 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.

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

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.