

CHAUMONT-GISTOUX

1. Hiérarchisation

- 1.1 La problématique des carrières
- 1.2 Aménagement de la N243 dans la traversée de Chaumont
- 1.3 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 / centre
- 2.5 Piétons / réseau inter-villages

3. Esquisses d'aménagements



THEME 1 – CHAUMONT-GISTOUX : Hiérarchisation

Action 1.1. La problématique des carrières

1. CONTEXTE

Il existe sur le territoire de la commune une zone d'extraction importante. Ce site produit quelques 600000 tonnes de sable par an et génère un trafic de +/- 100 poids lourds par jour moyen, soit 200 mouvements (1 aller – retour par camion).

Ce charroi lourd utilise principalement la N243 pour acheminer sa cargaison, et par conséquent, traverse les centres urbanisés de la commune induisant des nuisances importantes. Cet itinéraire est renforcé par la présence des garages et de l'approvisionnement en carburant au centre de la commune le long de la N243.

Actuellement, il n'existe plus que 2 sablières en activités dans la région, le site de Chaumont et celui de Mont-Saint-Guibert. Ce dernier produit 1 100 000 t/an, mais ne possède plus qu'une trentaine d'hectares de réserve. De plus, les sources hollandaises, autres approvisionnements utilisés actuellement, se tarissent progressivement.

Dès lors, la demande régionale va s'intensifier pour le site de Chaumont-Gistoux. Pour pouvoir répondre à cet accroissement de demande, les exploitants ont introduit une demande d'extension du site d'extraction. Avec cette extension, la production annuelle atteindra 1 500 000 T et générera un trafic de 50 000 camions par an, soit un charroi moyen quotidien de 230 à 250 camions.

2. OBJECTIFS

- Proposer un itinéraire alternatif pour le charroi lourd afin d'éviter la traversée du centre de la commune



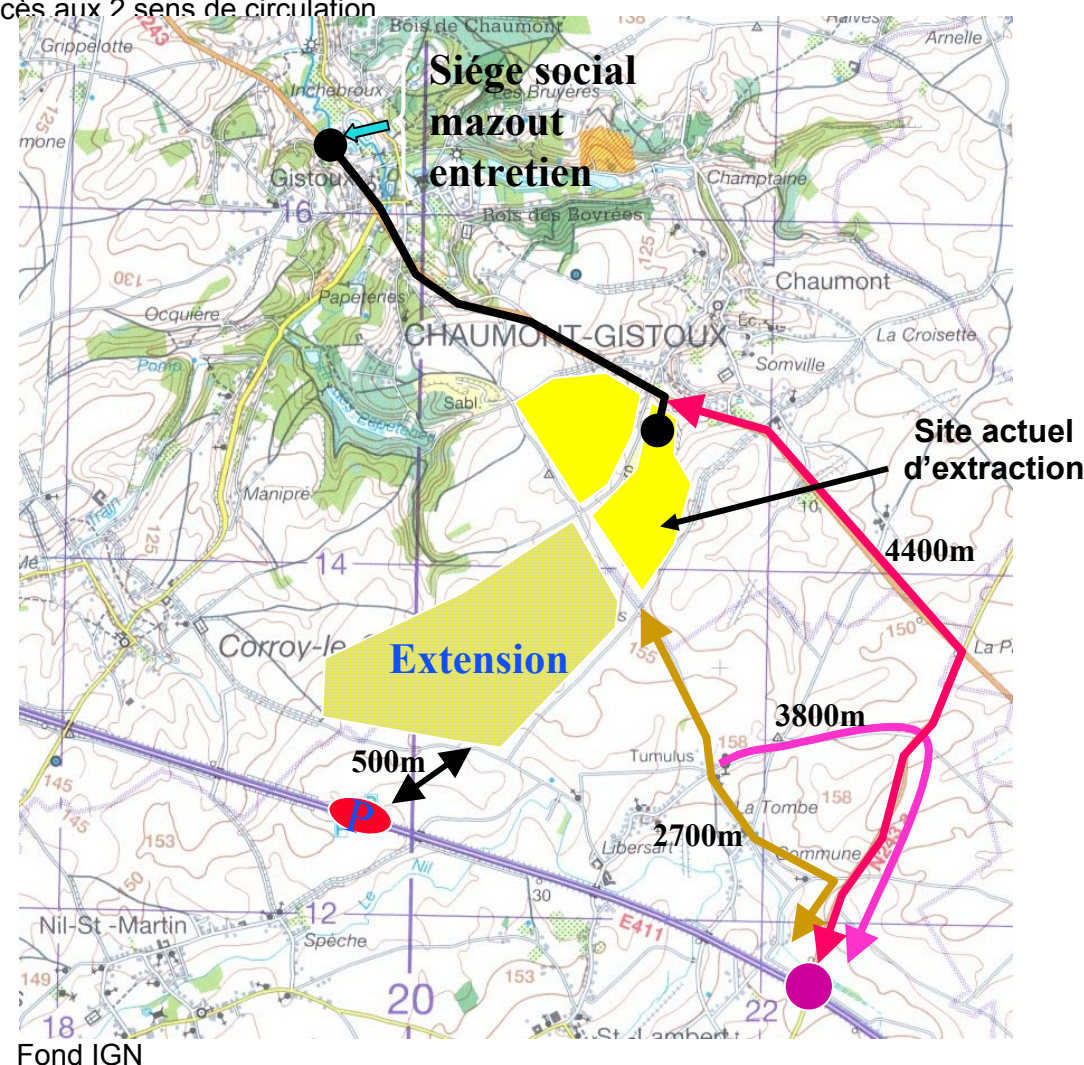
3. DESCRIPTION DE L'ACTION

L'intervention consiste à proposer un itinéraire empruntant l'E411 au lieu de la N243. Cette alternative sera possible sous certaines conditions :

- Déménagement des garages et de la station d'approvisionnement en carburant sur le site de l'extension;
- Alternative pas plus coûteuse que le trajet actuel (en temps mais aussi en coût monétaire) ;
- Sécurisation de l'itinéraire proposé pour le charroi lourd.

L'utilisation de l'E411 est conditionnée par son accessibilité à partir de la carrière existante ou de son extension. Actuellement, à proximité du site d'extraction, il existe un point d'accès autoroutier (entrée – sortie N°10). Malheureusement les itinéraires de liaison entre cet échangeur et le site carrier sont soit trop longs (4400m via la N243 et la N243a), soit traversent des zones habitées.

Parallèlement, il existe une aire de stationnement de l'E411 à proximité directe du site d'extension. Dès lors le projet consiste à aménager cette aire de stationnement comme accès aux carrières. En terme technique, cette utilisation ne poserait pas de problème, car il existe déjà un pont (voir photo) qui permet l'accès aux 2 sens de circulation



1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

En terme de voirie d'accès à l'aire de stationnement, il existe deux possibilités :

1. l'utilisation des voiries existantes et création des rampes d'accès plus ou moins parallèles à l'autoroute ;
2. la création d'une nouvelle voirie, la plus directe possible, entre la nouvelle zone d'extraction et l'aire de stationnement

Comme le montre les différentes altitudes reprises sur le schéma ci-dessous, les dénivelés entre la route et l'aire de stationnement sont peu importants. Les rampes d'accès auraient une pente moyenne inférieure à 3%.

Un dédoublement des bretelles de sortie vers le parking d'une part et vers le nouvel accès d'autre part, est recommandé pour assurer la sécurité et l'indépendance des circulations.

Si cet accès est créé, l'exploitant des carrières s'engage à déménager son centre d'entretien et d'approvisionnement aux abords de la limite sud de l'extension.

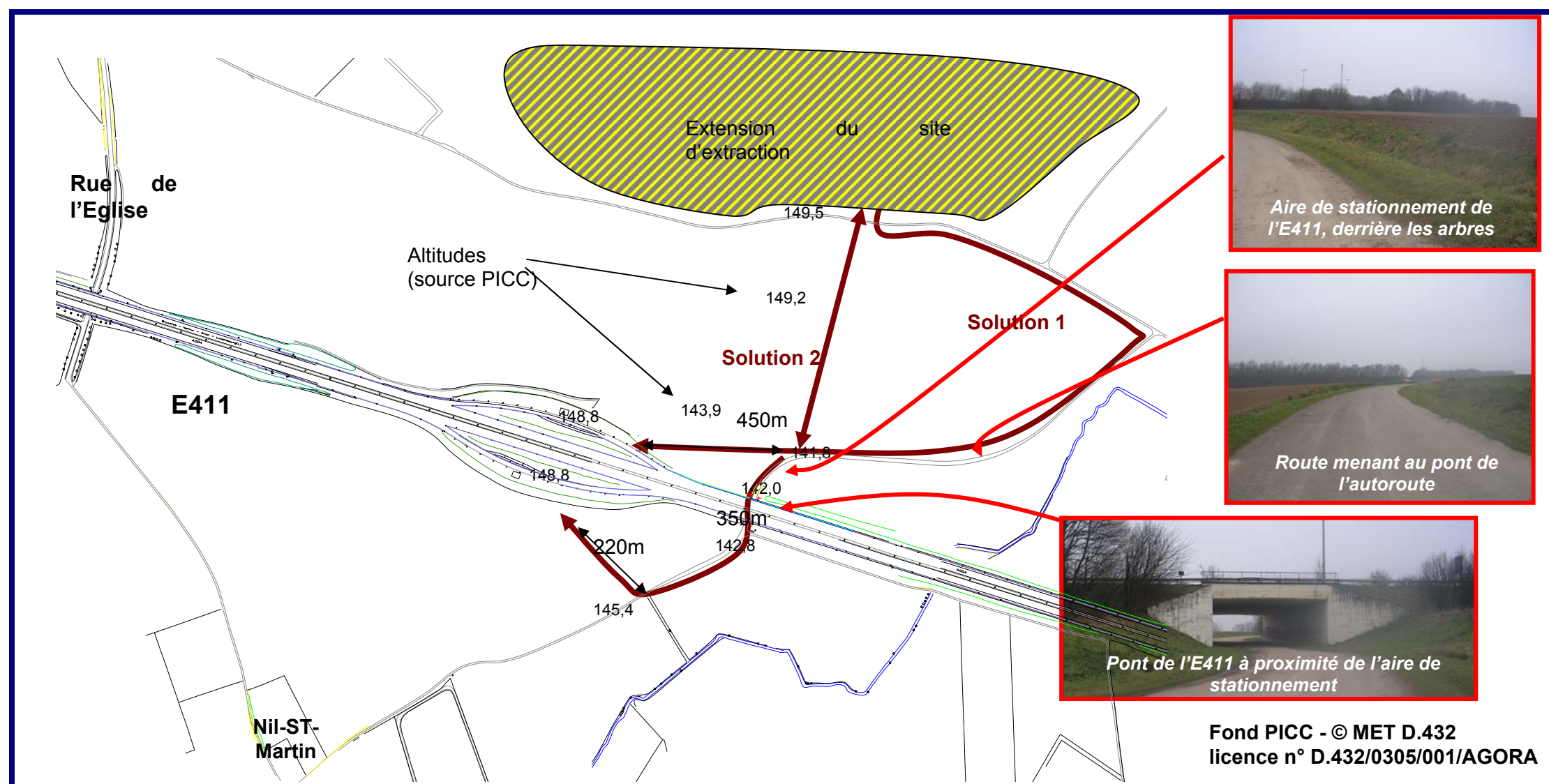
En conclusion, il existe une possibilité technique relativement aisée pour créer les conditions favorables au report du trafic lourd induit par l'activité d'extraction vers l'E411.

Ce nouvel accès autoroutier ne causerait pas ou peu de trafic de fuite important puisqu'il n'existe pas à proximité de zone d'habitation dense. Néanmoins, il sera nécessaire d'aménager des effets de porte du côté de Nil-St-Martin afin d'éviter que cet axe n'absorbe pas une partie du trafic englué dans les congestions de la N4 et tente de rejoindre l'E411 par cet accès.

1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements



THEME 1 – CHAUMONT-GISTOUX : Hiérarchisation

Action 1.2. Aménagement de la N243 dans la traversée de Chaumont

1. CONTEXTE

La N243 relie Wavre à Grand-Rosière (Ramillies) en traversant la commune de Chaumont-Gistoux. En terme de fonctionnalité, le trafic qu'elle supporte (quelque 10.760 véh/j) se répartit entre desserte locale et distribution mais comporte également une part de transit. La projection envisagée dans le cadre du PICM démontre la poursuite de l'accroissement des volumes de trafic sur cet axe parallèle à l'A4-E411.

Dans son parcours, la N243 borde l'agglomération de Chaumont à qui elle donne accès au niveau de différents carrefours. Dans cette section la chaussée se profile à travers un territoire essentiellement rural en longues lignes droites entrecoupées de courbes légères. Cette configuration favorise les vitesses élevées.

Une autre caractéristique de ce tronçon est la part importante de poids lourds inhérente à la présence de la base logistique d'une entreprise de transport. L'entrée de ce site (sablère) se localise à proximité d'un des accès au centre du village (rue J. Martin).

2. OBJECTIFS

Sécuriser la traversée de Chaumont en réduisant les vitesses et en augmentant la lisibilité de certains carrefours.

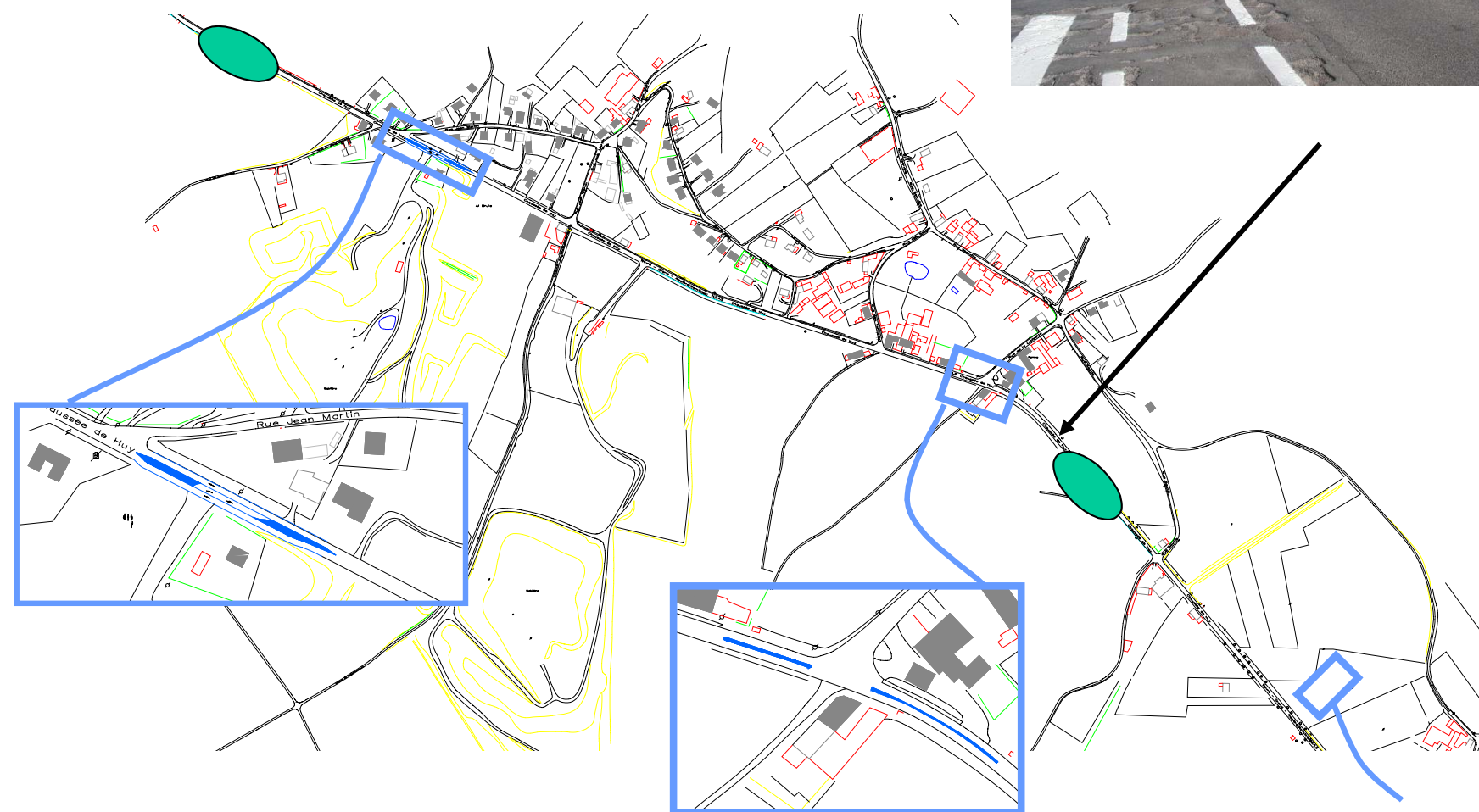
3. DESCRIPTION DE L'ACTION

L'intervention consiste à :

- Réduire les vitesses en aménageant un effet de porte aux entrées de l'agglomération¹ ;
- Améliorer la lisibilité du carrefour avec la rue Croisette situé à la sortie d'une courbe ;
- Sécuriser l'accès au site de l'entreprise de transport (Sablère) par l'inscription d'une voie de tourne à gauche.



Entrée actuelle de la sablière, à partir de la N243



1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements

¹ Cf. Fiche Aménagement Types

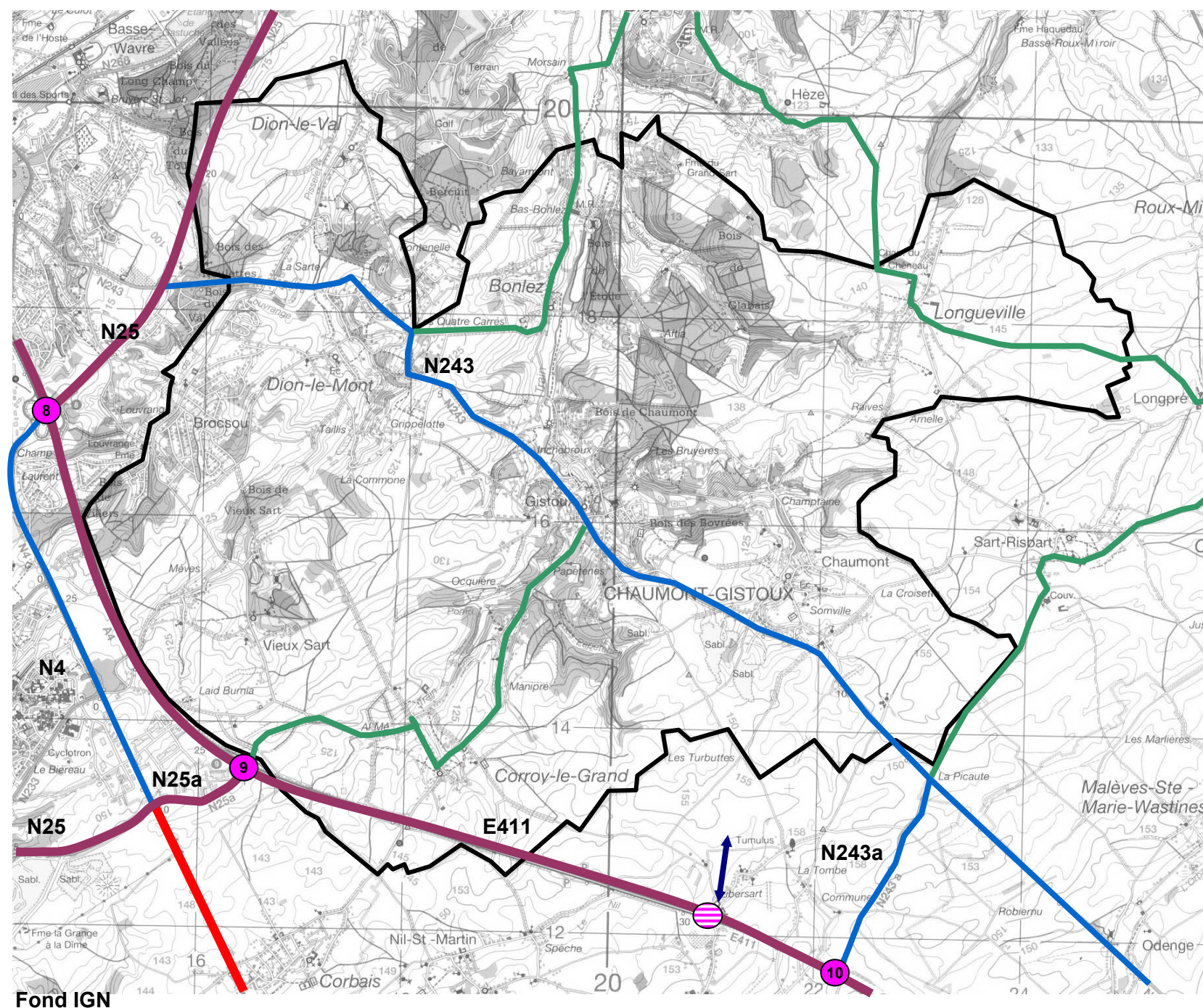
THEME 1 – CHAUMONT-GISTOUX : Hiérarchisation

Action 1.3. Hiérarchisation générale de la commune

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

- La desserte régionale de la commune s'effectue à partir du réseau autoroutier E411 et E40.
- La N25 et la N91 assurent les liaisons sous-régionales à partir des villes voisines (Wavre, Leuven...) ou vers le réseau autoroutier.
- L'irrigation du centre de la commune s'effectue par la N243, axe traversant d'Est en Ouest la commune.
- Le Nord (chemin de l'Herbe, rue de Bonlez) et le Sud (axe rue de Chastre, rue du Manypre, rue de Corroy) sont desservis par des voiries locales.
- Les autres voiries sont considérées comme voirie à usage exclusivement local où il est nécessaire d'implanter des éléments de modulation 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
	Accès autoroutier en projet



Fond IGN

THEME 2 – CHAUMONT-GISTOUX : 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).

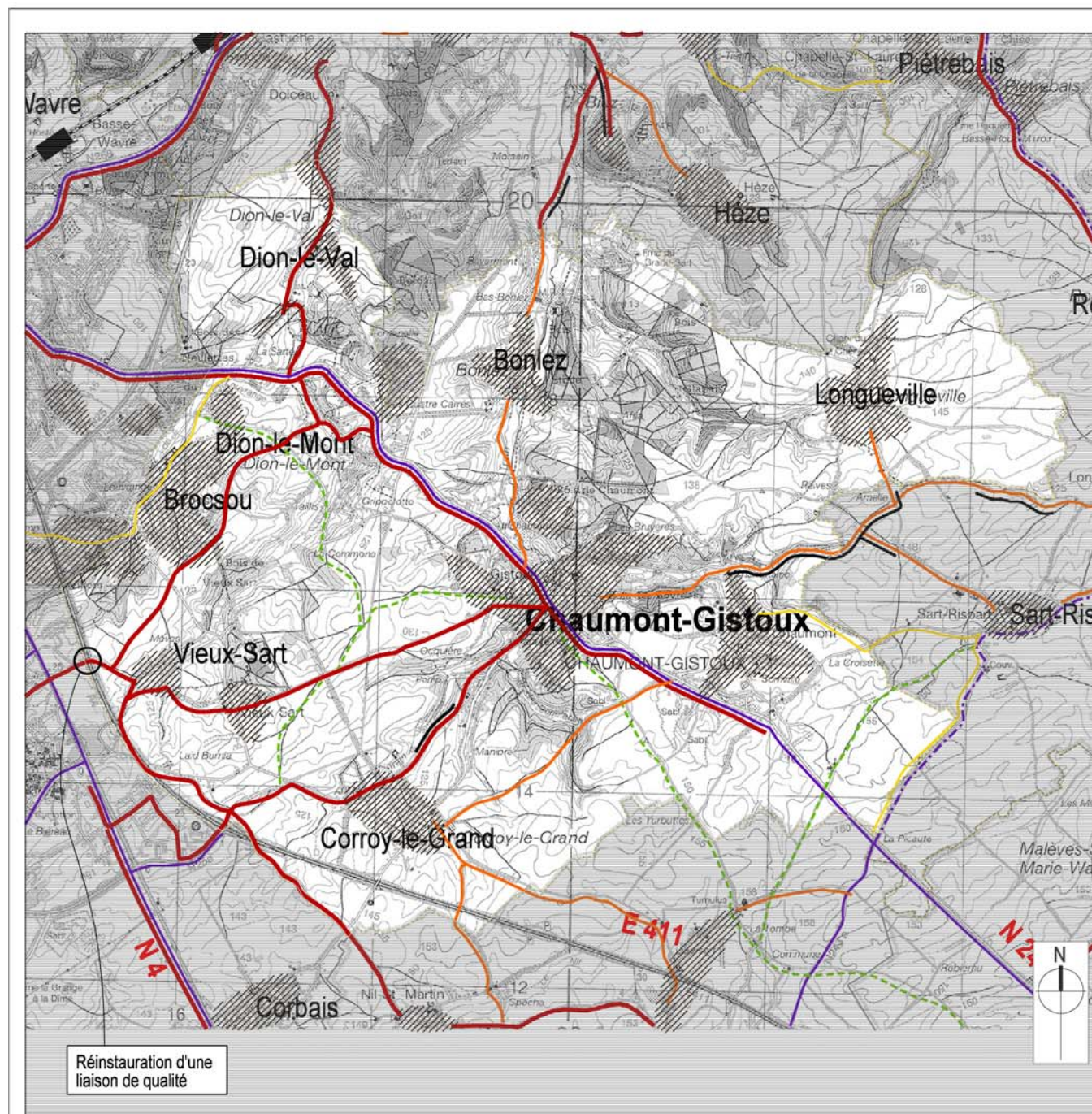
DESCRIPTION DE L'ACTION

Les itinéraires prioritaires à développer sont les suivants :

- La liaison vers LLN depuis Dion et Vieux-Sart, par l'échangeur 8a. La configuration du site (pont) rend difficile l'aménagement d'un itinéraire cyclable, mais il existe un très fort potentiel pour cette liaison, préexistante à l'aménagement de l'échangeur 8a, et supprimée à cette occasion.
- La liaison vers LLN depuis Corroy-le-Grand par l'échangeur n°9 et la N25a (avec proposition de piste cyclable bi-directionnelle côté nord de la N25a, comme cela est aussi proposé dans le PCM d'Ottignies-LLN).
- La N243 dans la traversée de Chaumont et de Gistoux
- Gistoux – Corroy-le-Grand
- Dion-le-Val – Brocsou - LLN

D'autres liaisons sont nécessaires entre :

- Gistoux – Bonlez
- Bonlez – Dion-le-Mont
- Chaumont – Corroy-le-Grand



CHAUMONT-GISTOUX - Propositions DEPLACEMENTS NON MOTORISES

ITINERAIRES COMMUNAUX : PROPOSITIONS AGORA

Itinéraires Régionaux (schéma directeur D143):

- Sur voirie régionale
- - - Alternatives sur voirie communale

- Itinéraires :
- Prioritaires
 - Secondaires
 - Possibles

- Section à cyclabliser (pavés, chemin de terre...)
- - - Itinéraires de loisir
- ▨ Secteurs de modération de trafic

- Limite provinciale
- ▨ Limite communale

Source fond de plan: cartographie IGN
_1152_nonm-propoCHGISTOUX.dgn 2004.12



1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

THEME 2 – CHAUMONT-GISTOUX : 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

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](#)

Des sections de chemins devront être aménagées/créés/retrouvés si l'on veut que des cyclistes puissent les emprunter sans forcément faire usage d'un VTT. Citons notamment là (liste non limitative) :

- chemin n° 11 à prolonger vers la N4,
- voie du vicinal entre le Bloquia et la rue de Croly à Corroy,
- vicinal chaussée de Huy-Ronvaux et vers Incourt

En ce qui concerne la N243, une piste bidirectionnelle existe dans toute la traversée de Chaumont-Gistoux. Elle est globalement en mauvais état, notamment à cause des racines d'arbres. Sa [réfection](#) doit être une priorité.

De plus, un [élargissement](#) serait nécessaire dans la section comprise entre la N25 et Gistoux (1,6 mètres à l'heure actuelle).

Dans la traversée de Gistoux, les pistes unidirectionnelles existantes sont à maintenir.

Certains axes et carrefours nécessitent un traitement plus important pour mieux accueillir les cyclistes, en particulier les carrefours sur la N243. Citons-les :

- le carrefour rue de Bonly / bd du Centenaire / chaussée de Huy (problème de visibilité)
- le carrefour des Quatre Carrés (traversée difficile de Dion-le-Mont vers Bonlez),
- le carrefour chaussée de Huy / chemin Tout Vent

[Cf. Echelle Communale : thème 3](#)

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

Les principaux points à équiper sont :

- Les arrêts de bus principaux, notamment sur la chaussée de Huy : station Shell, parking de l'Eglise, Quatre Carrés, bd du Centenaire
- Maison Communale
- Centre Perez
- Gistoux : place de l'Eglise
- Chaumont : Queue de Veau
- Dion-le-Val : bd du Centenaire
- Corroy-le-Grand : devant l'école

Dans un second temps, les points suivants pourraient aussi être équipés de stationnement vélo :

- Les différentes écoles
- Les centres des différents villages de l'entité

THEME 2 – CHAUMONT-GISTOUX : MODES DOUX

Action 2.4. Piétons et PMR / centre

OBJECTIFS

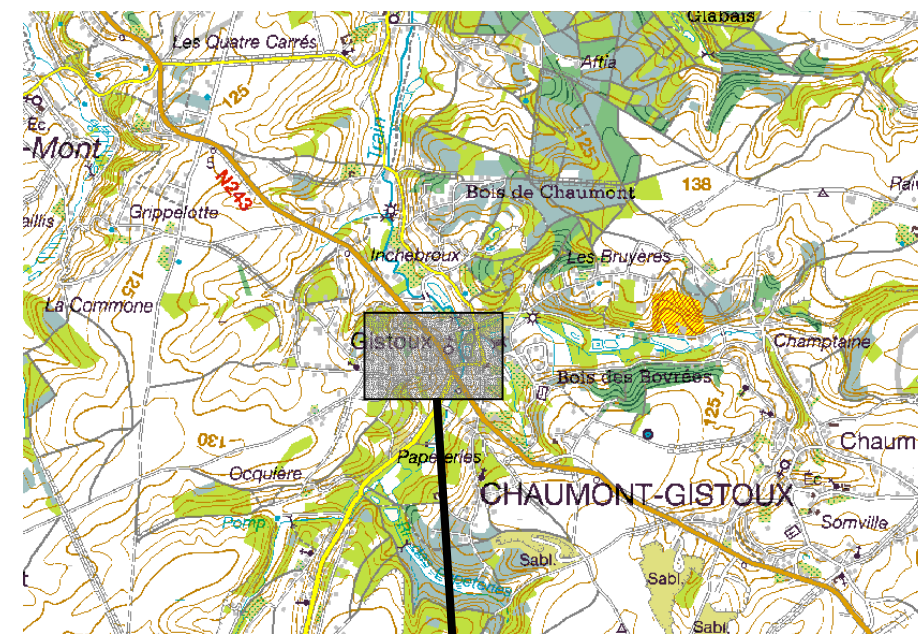
Mise en place d'un réseau piétons et PMR prioritaire reliant les différents centres d'intérêts présents dans le centre de Chaumont-Gistoux.

DESCRIPTION DE L'ACTION

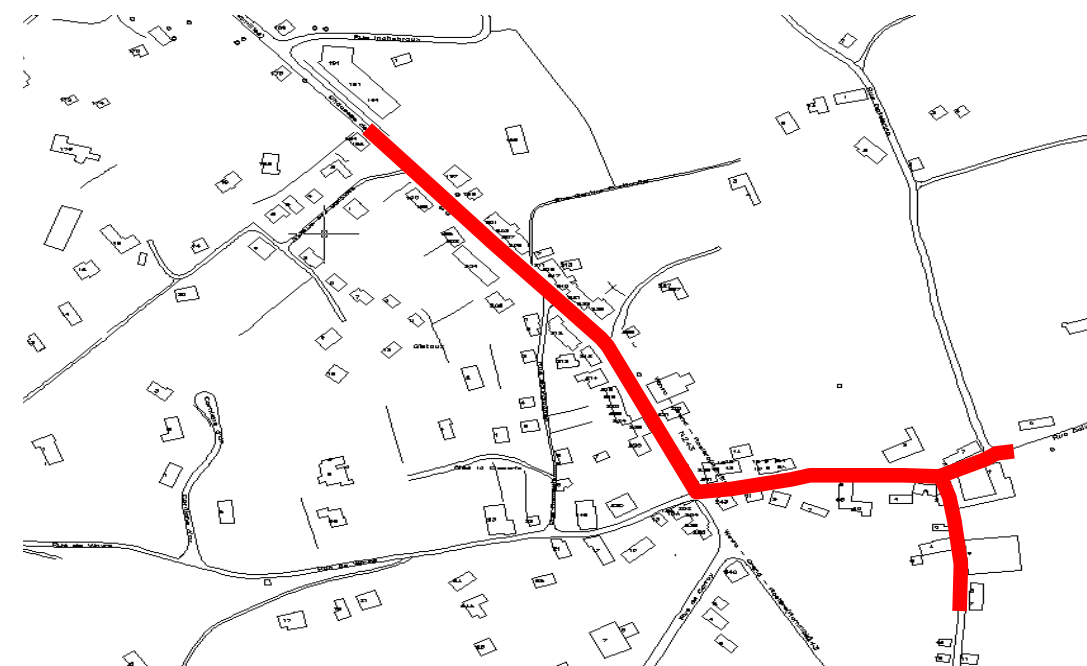
Le réseau prioritaire proposé assure une continuité piétonne entre les centres d'intérêts suivants :

- L'administration communale
- L'Eglise
- Les Arrêts dans le centre des lignes 25 et E
- Le CPAS
- L'agence locale pour l'emploi (A.L.E.)
- L'Ecole communale de Gistoux
- La poste
- La police

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.



Fond IGN



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

1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

THEME 2 – CHAUMONT-GISTOUX : MODES DOUX

Action 2.5. Piétons / réseau inter-villages

OBJECTIFS

Mise en place d'un réseau piéton reliant les différents villages de l'entité de Chaumont-Gistoux, complémentaire au réseau de promenades existant déjà au sein de chaque village.

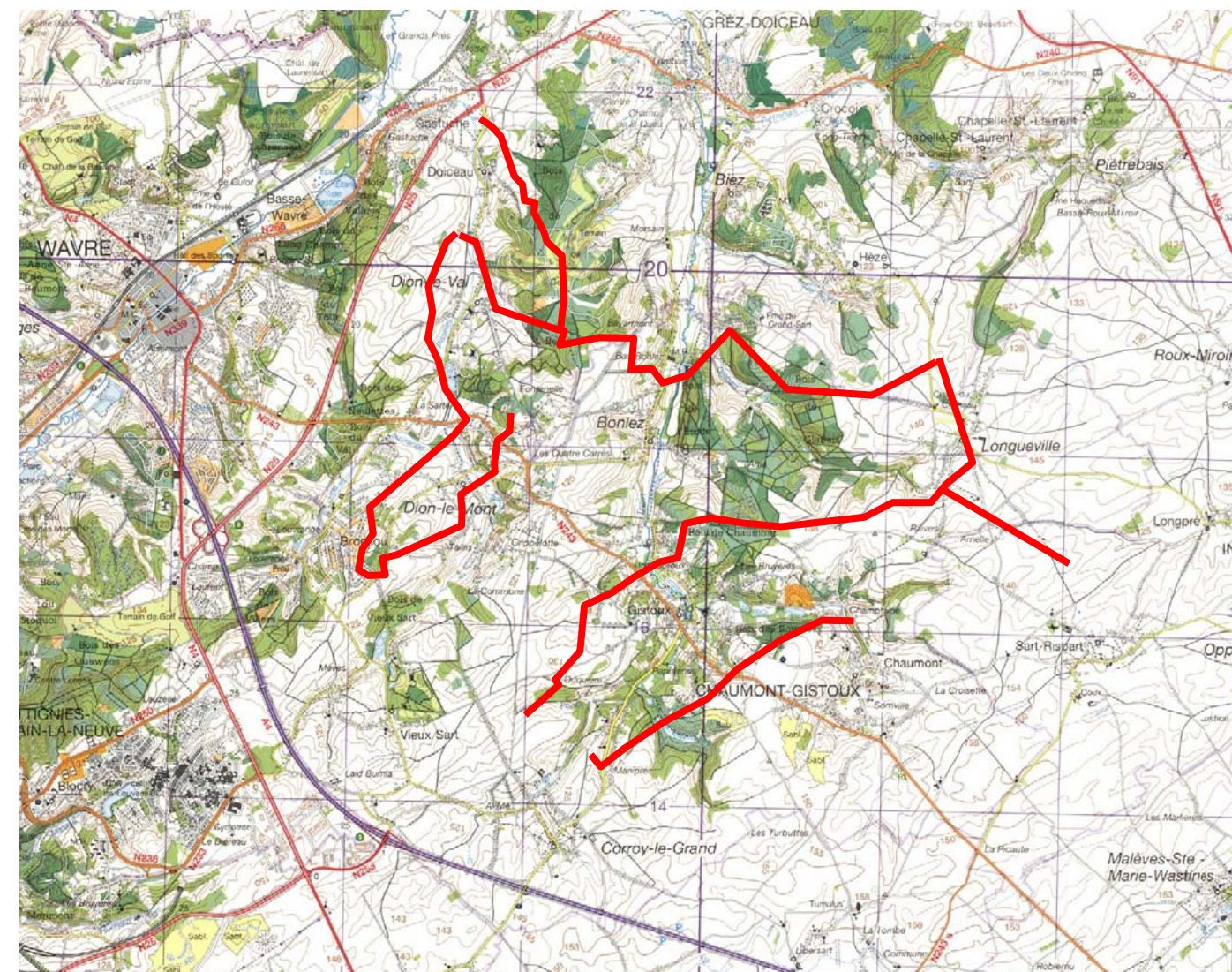
DESCRIPTION DE L'ACTION

Même s'il s'agit là plus de déplacements de loisirs que de déplacements utilitaires, il est important de proposer un réseau de voirie plus particulièrement accueillant pour les déplacements à pied (promenade). Les itinéraires présentés sur la carte ci-contre, ont été proposés par la commission mobilité de la commune. Certains de ces itinéraires recoupent les itinéraires cyclistes proposés.

Les actions à mener sont essentiellement de nature balisage/information sur l'existence de ces chemins, qu'à envisager sous forme d'aménagements de voirie plus lourds. Certains travaux seront cependant nécessaires pour faciliter le passage.

Dans le cadre de ces propositions, « Le Groupe Sentier » de Chaumont-Gistoux¹ s'avère être un interlocuteur privilégié qu'il sera important de consulter. Ce « Groupe Sentier » s'est fixé comme objectifs sur le territoire communal :

- de préserver un maillage aussi dense que possible de cheminements piétonniers et cyclistes,
- de maintenir et de remettre en valeur les chemins et les sentiers,
- de prendre la défense de ce patrimoine vis-à-vis des autorités et services responsables,
- de faire connaître ces voiries alternatives au public et d'encourager leur utilisation,
- d'organiser des promenades dans l'entité et dans la région,
- de publier des circuits de promenades.



Fonds IGN

¹ Pour plus d'informations, se référer au site : <http://membres.lycos.fr/groupesentiers/>

THEME 3 – CHAUMONT-GISTOUX : AMENAGEMENTS

3.1. Introduction

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

- **La perception visuelle :**

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

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

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

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

- **La signalisation:**

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

- **L'organisation du stationnement :**

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

- **Techniques de modération de vitesse :**

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

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

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

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



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

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

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

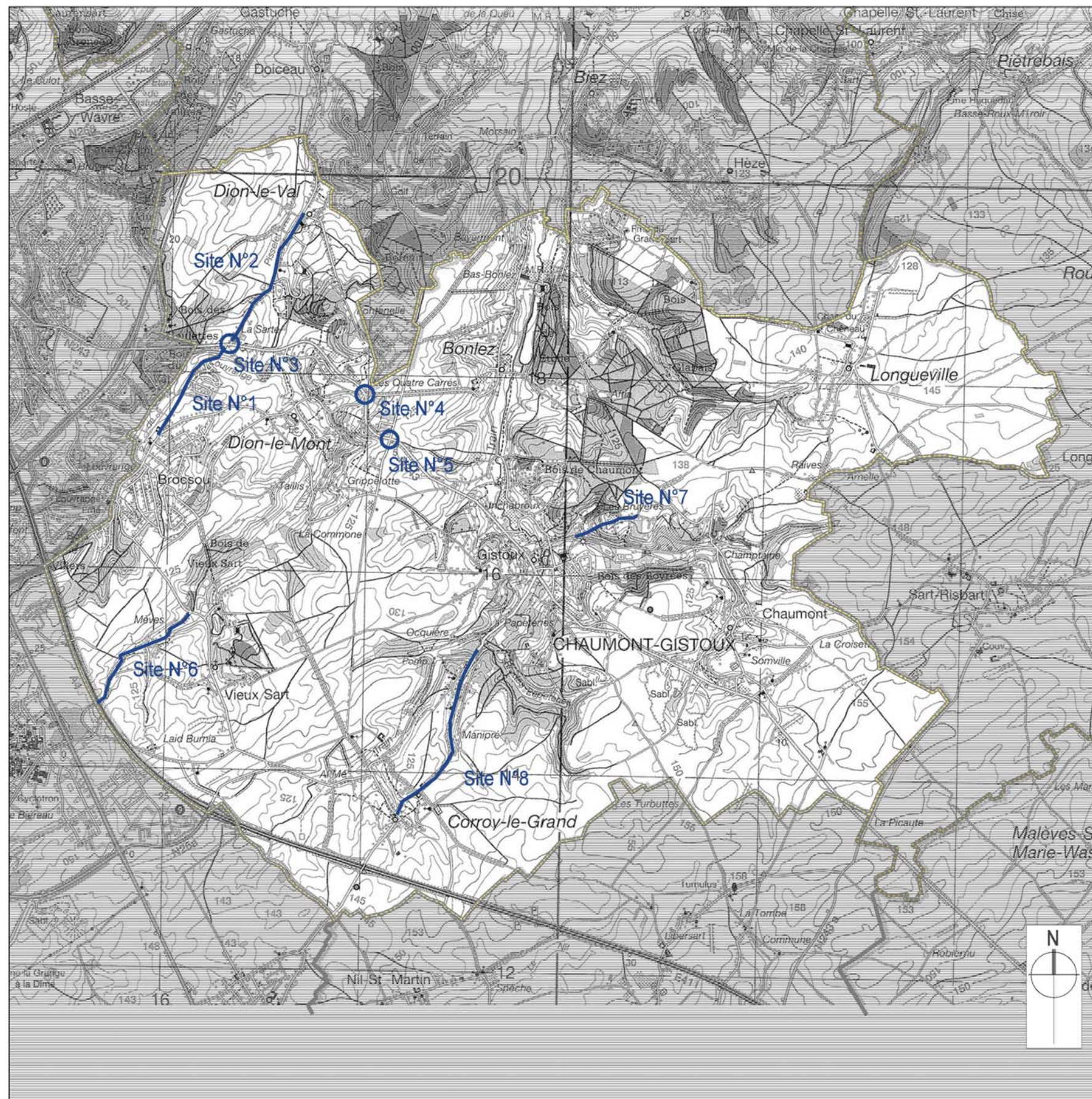
Les étapes nécessaires à l'élaboration d'un dossier d'étude sont reprises en fin de chapitre.¹

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

Sommaire

- 3.1 . Introduction 1
- 3.2 . Esquisses proposées pour la commune de Chaumont-Gistoux 3
 - Site n°1 : Chemin du Bonly à Dion-Valmont..... 3
 - Site n°2 : Boulevard du Centenaire à Dion-Valmont 10
 - Site n°3, 4 et 5 : Carrefours de Bonly, des 4 Carrés et Tout Vent sur la chaussée de Huy (N243) à Dion-Valmont..... 18
 - Site n°6 : Rue de Mèves à Chaumont-Gistoux..... 24
 - Site n°7 : Rue des Bruyères 31
 - Site n°8 : Rue du Manypré à Chaumont-Gistoux 36
- 3.3 . Etapes d'un dossier d'aménagement d'espace public 44

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



Carte 1 localisation géographique des sites étudiés sur le territoire communal de Chaumont-Gistoux.

THEME 3 – CHAUMONT-GISTOUX : AMENAGEMENTS

3.2. Esquisses proposées pour la commune de Chaumont-Gistoux

Site n°1 : Chemin du Bonly à Dion-Valmont

SITUATION

Ce site est localisé au Nord-Est de la commune de Chaumont-Gistoux. La chemin du Bonly relie la rue de Louvranges au carrefour formé avec la chaussée de Huy / boulevard du Centenaire, à proximité immédiate (via la chaussée de Huy) de la voie rapide vers Wavre – Bruxelles – Namur).

La chaussée est peu urbanisée sur son premier tronçon (du côté de la chaussée de Huy) , ensuite la chaussée longe d'un côté une grande zone d'habitat, l'autre côté étant occupé par des pâtures et des champs.

C'est une longue voie où l'on note la présence d'un trafic local voire inter-local. Les trottoirs existants se situent uniquement du côté du lotissement. Notons la présence de séparateurs (plots en en plastique) sur le premier tronçon de la chaussée.

Les absences de véritables poches de stationnement en chaussée (garage privé pour la plupart des parcelles, et parking illicites sur l'accotement) et de dispositifs ralentisseurs favorisent la vitesse des automobilistes.

OBJECTIFS

- inciter au stationnement en chaussée.
- diminuer la vitesse aux carrefours.
- réaliser d'un effet de porte à l'entrée du village.
- modérer la vitesse des automobilistes et des convois agricoles.

MESURES

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

- diminution de la largeur de la chaussée afin de réduire la vitesse des usagers par la création de rétrécissements (passage d'un véhicule à la fois, voire 2 quand le gabarit de la chaussée le permet et la capacité souhaitée le requiert).
- 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,...) ou création d'un plateau.

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE

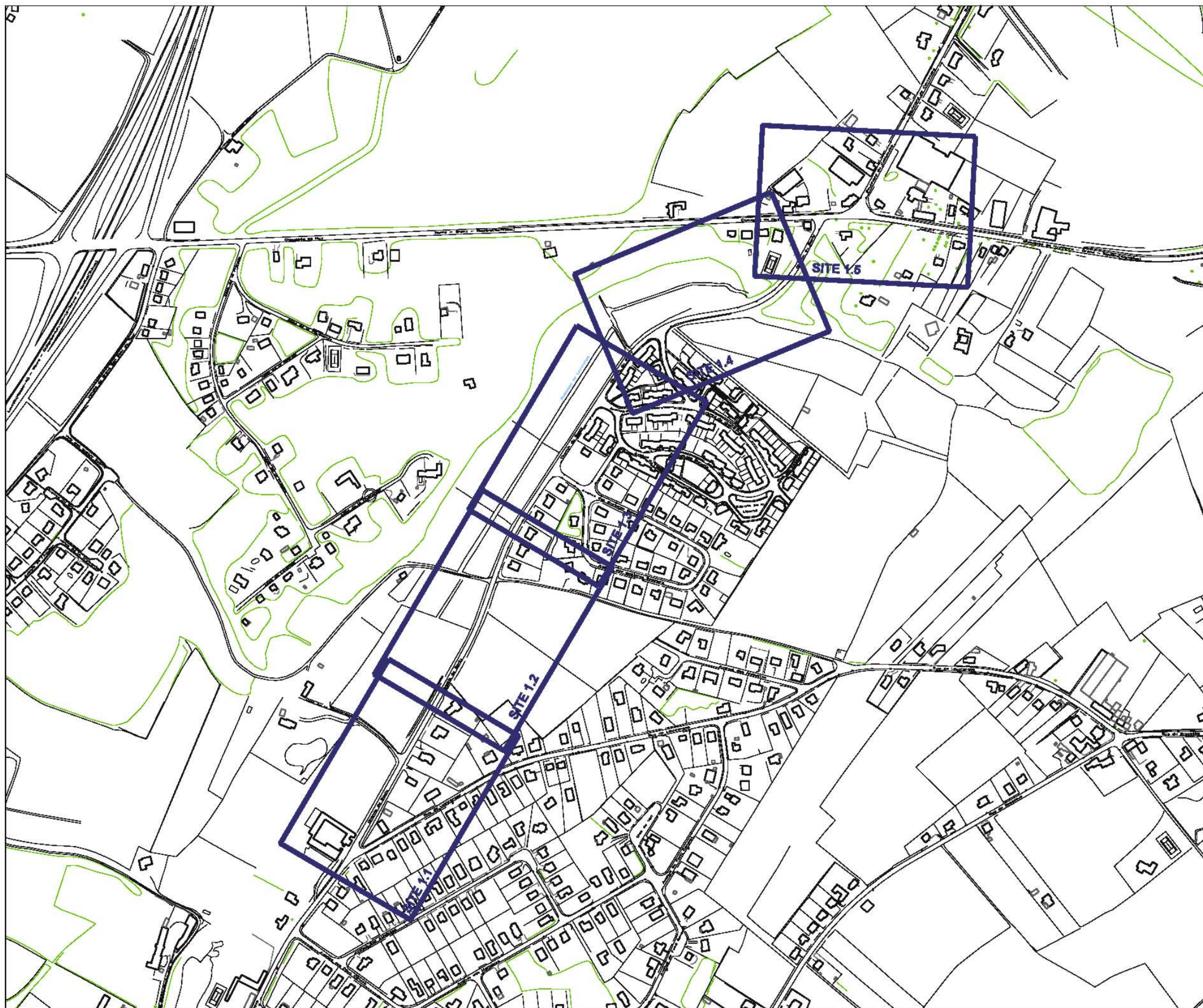


1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

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



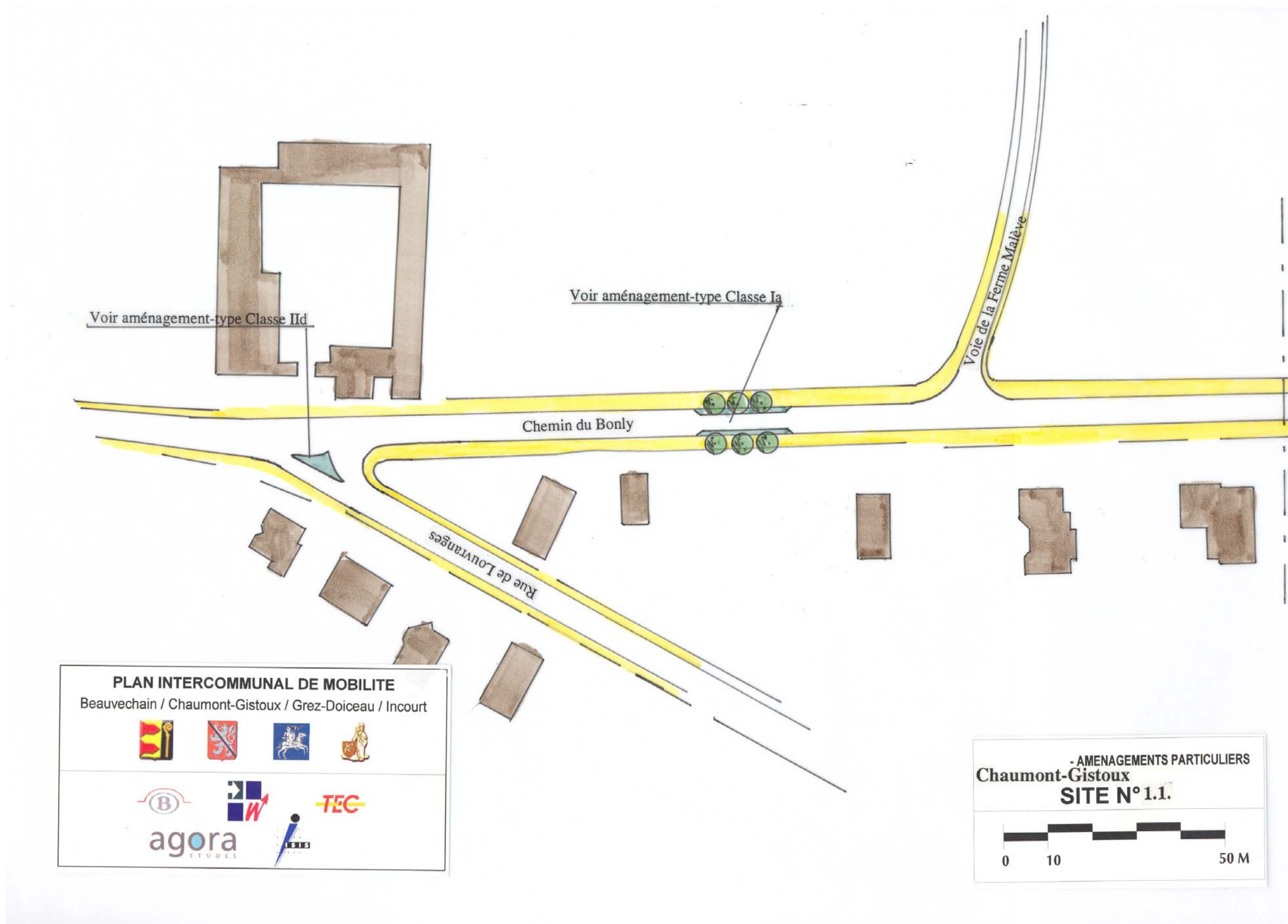
PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE
Beauvechain / Chaumont-Gistoux / Grez-Doiceau / Incourt

PHASE 3

CHAUMONT-GISTOUX
LOCALISATION DES AMENAGEMENTS

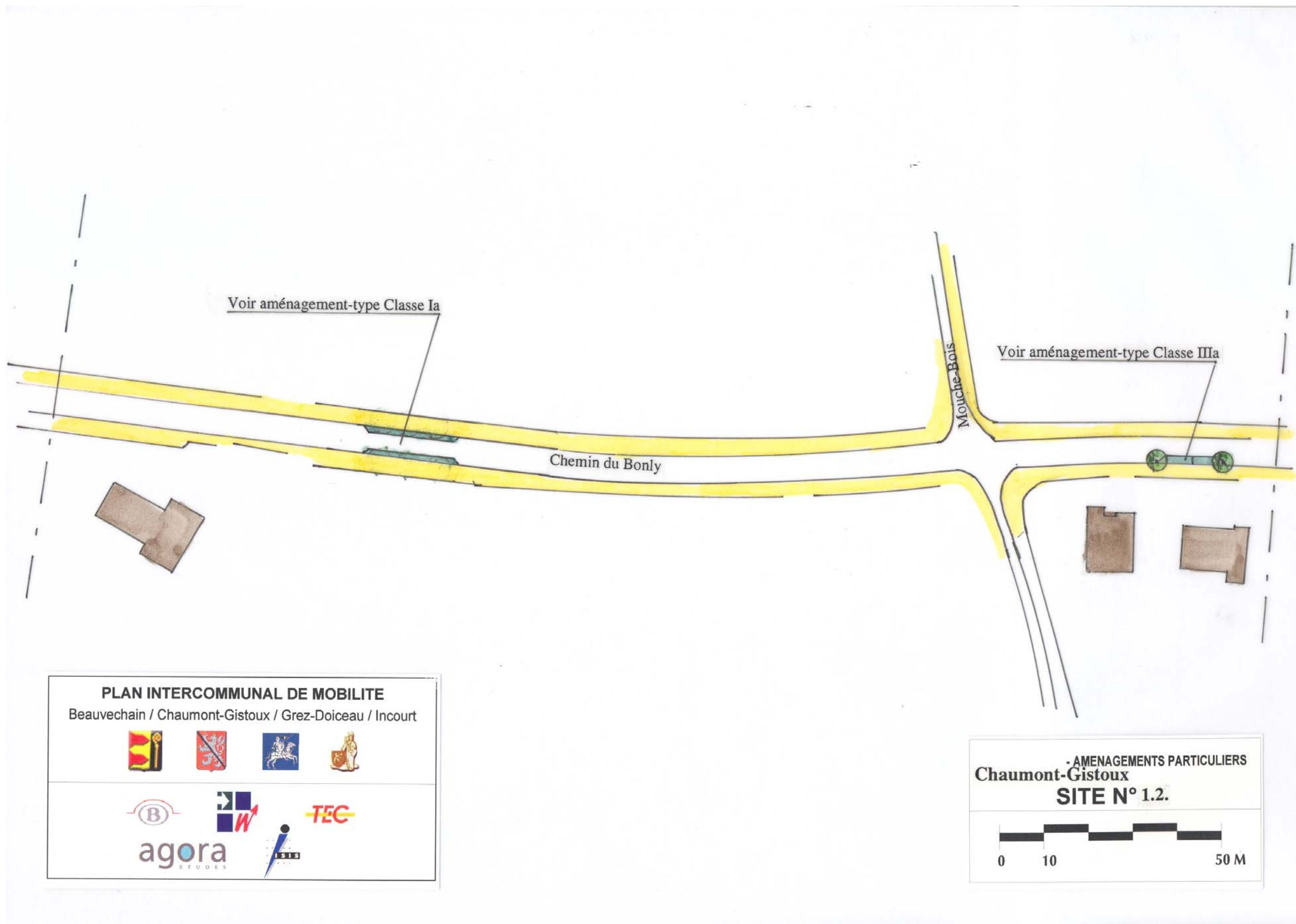
SITE N° 1

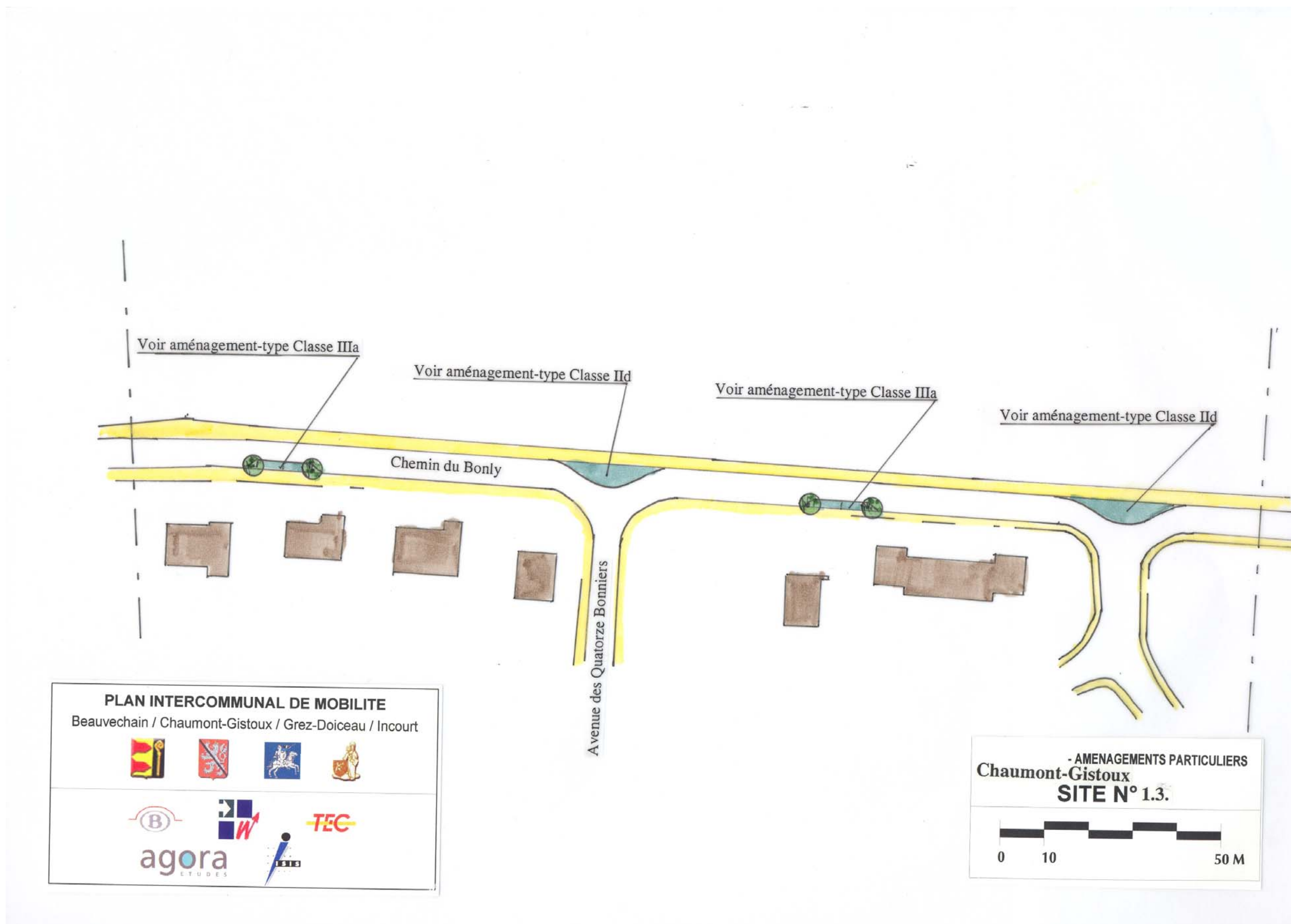
Fond PICC - © MET D.432
licence n° D.432/0305/001/AGORA



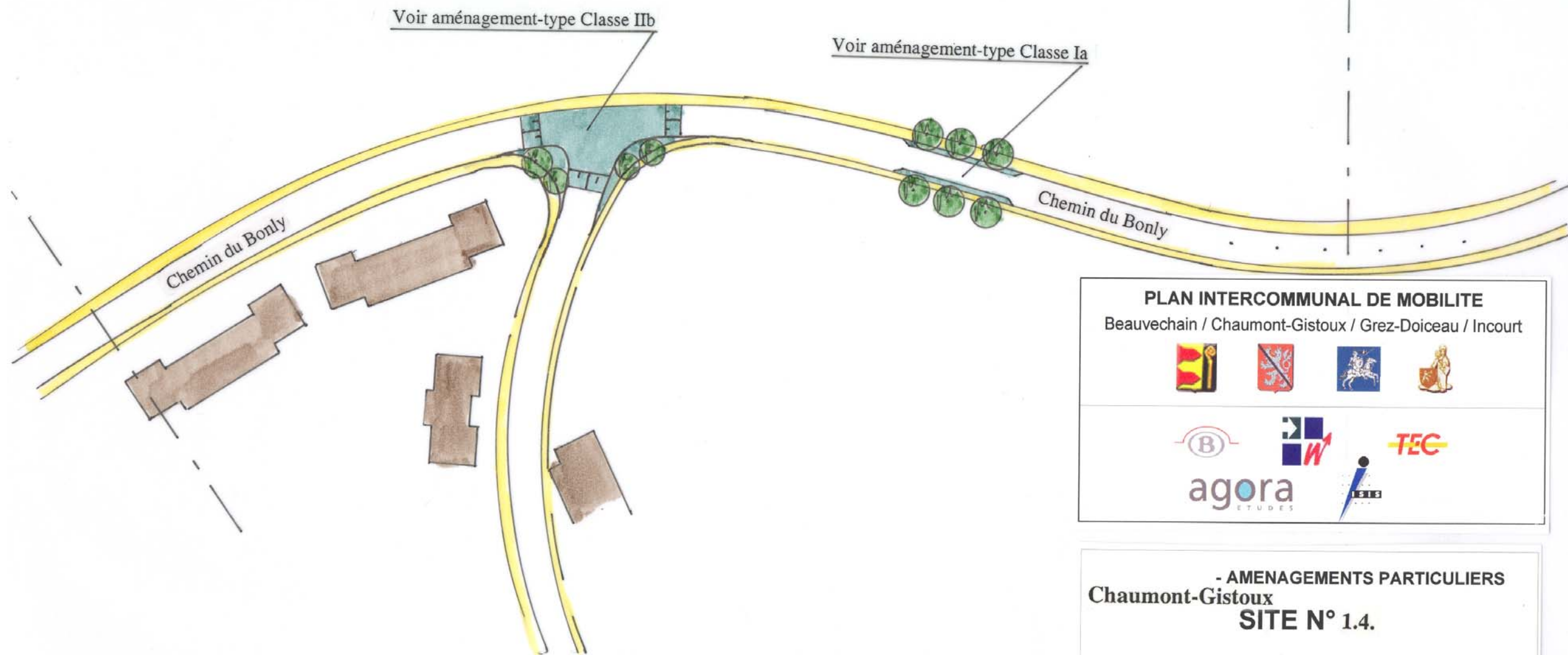
1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements

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





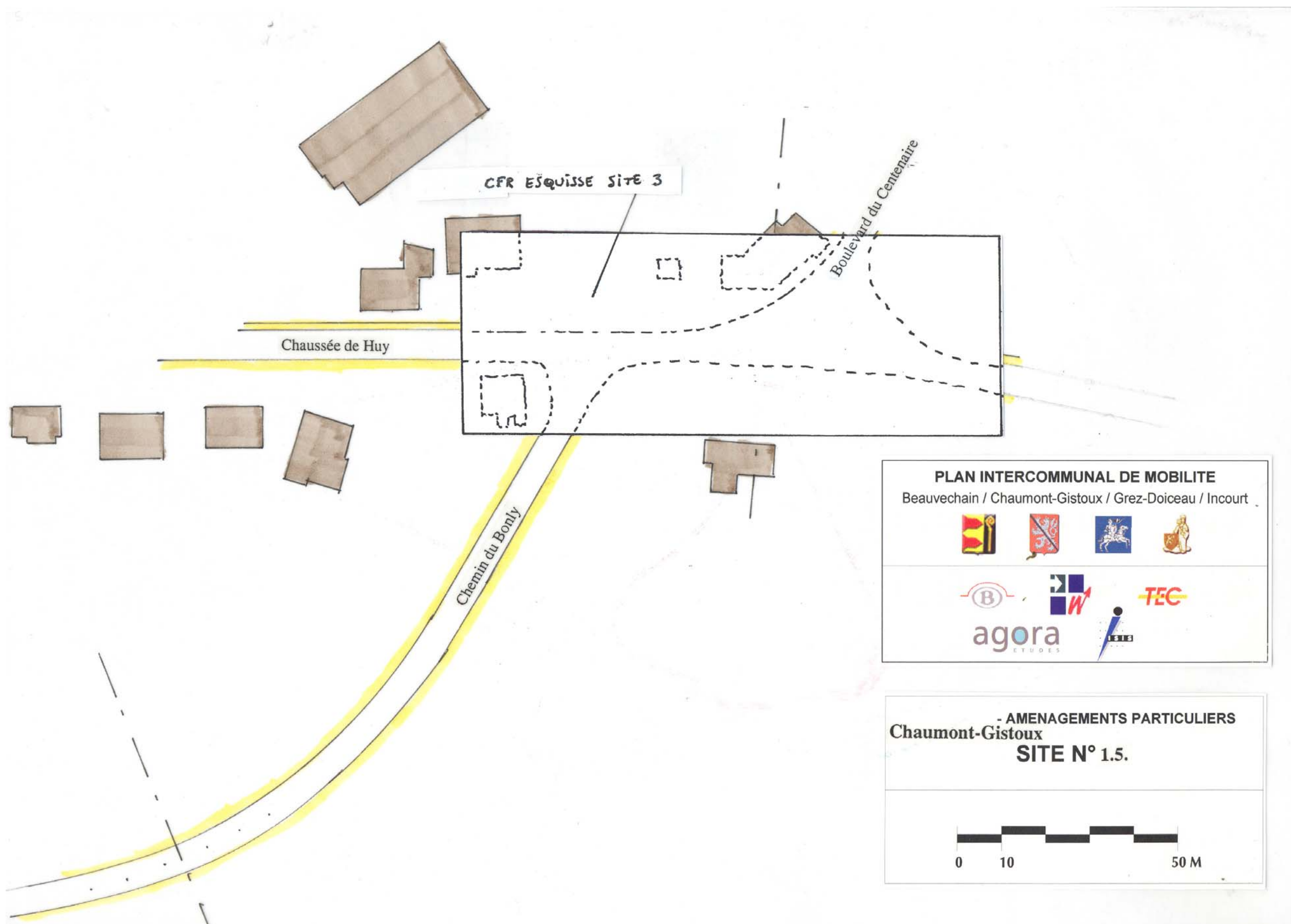
1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



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

- AMENAGEMENTS PARTICULIERS
Chaumont-Gistoux
SITE N° 1.4.

1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



Site n°2 : Boulevard du Centenaire à Dion-Valmont

SITUATION

Ce site est localisé au Nord-Est de la commune de Chaumont-Gistoux, le boulevard relie le carrefour formé avec la chaussée de Huy / chemin du Bonly, à proximité immédiate (via la chaussée de Huy) de la voie rapide vers Wavre – Bruxelles – Namur).

La chaussée est urbanisée sur l'ensemble de son tracé et est constituée exclusivement d'un habitat résidentiel ponctué çà et là de fermes et de quelques sociétés situées à proximité de la chaussée de Huy (forte demande de parking). Il est à noter que la place de Dion-le-Val est un site classé et que les aménagements ultérieurs devront s'y conformer.

Quelques dispositifs de ralentisseurs de vitesse sont présents sur la chaussée (poches de stationnement, séparateur de chaussée,...) et demandent à être renforcés sur l'ensemble du tracé, et ce, afin réduire considérablement la vitesse des automobilistes.

OBJECTIFS

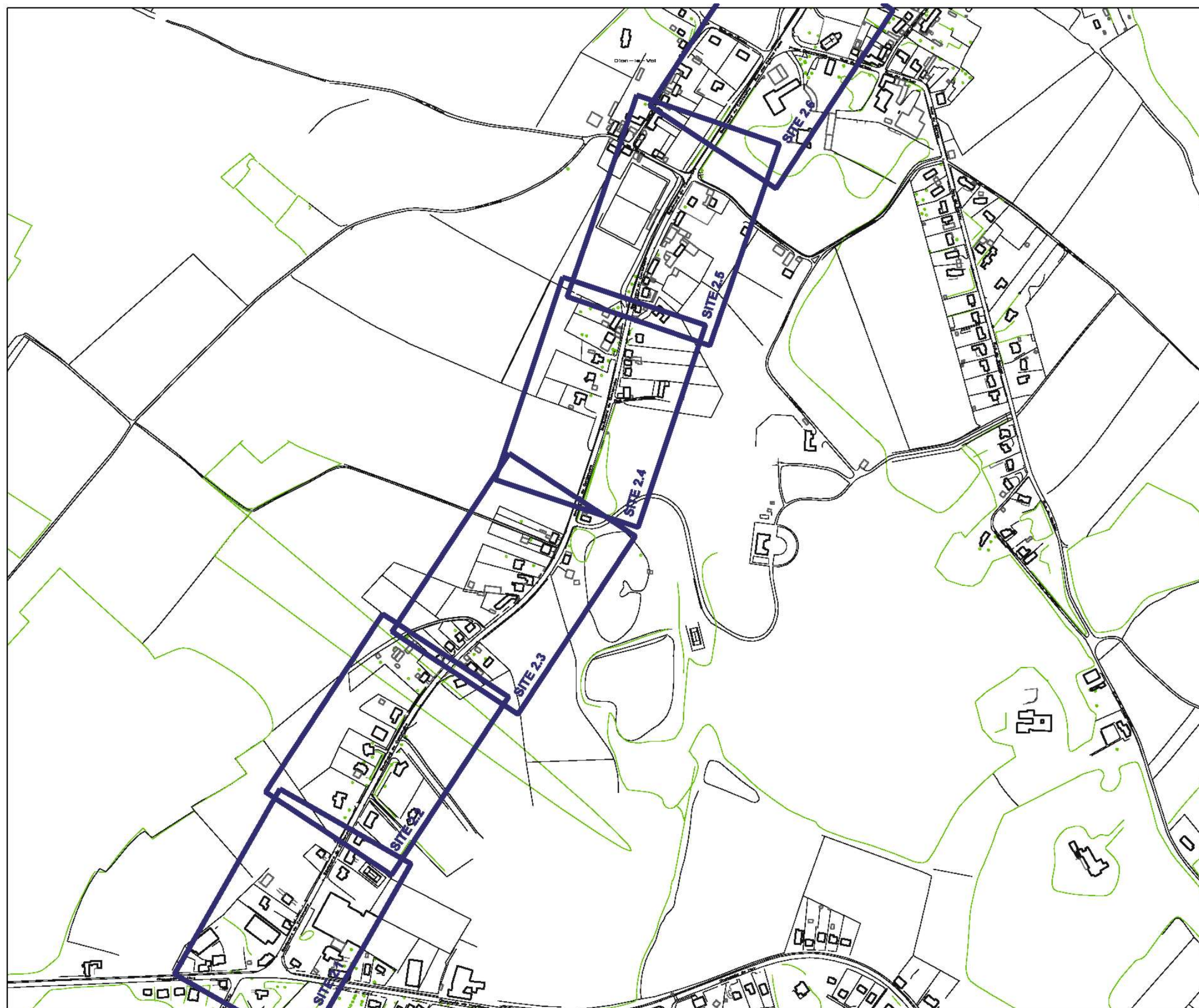
- modérer la vitesse des automobilistes et des convois agricoles.
- inciter au stationnement en chaussée.
- diminuer la vitesse aux carrefours.

MESURES

- diminution de la vitesse des véhicules par la création de déviements (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 véhicule dans ces zones prévues à cet effet. Les chicanes peuvent être agrémentées par l'installation de plantations, de parkings longitudinaux mais doivent être également protégées par des bordures hautes, des potelets ou d'autres types d'éléments de mobilier urbain.
- diminution de la largeur de la chaussée afin de réduire la vitesse des usagers par la création de rétrécissements.
- 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,...) ou création d'un plateau.

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE





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

PHASE 3

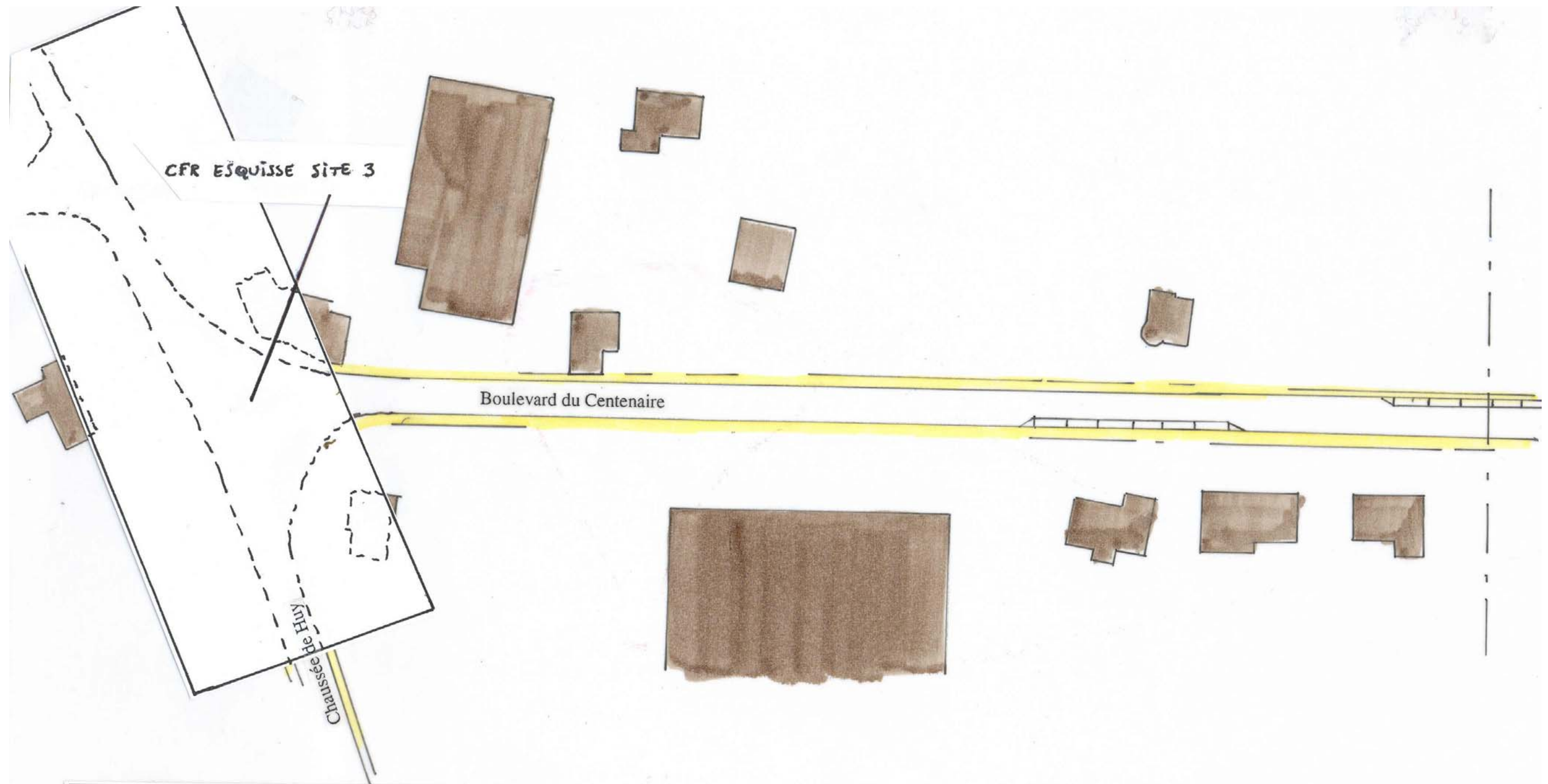
CHAUMONT-GISTOUX
LOCALISATION DES AMENAGEMENTS

SITE N° 2

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

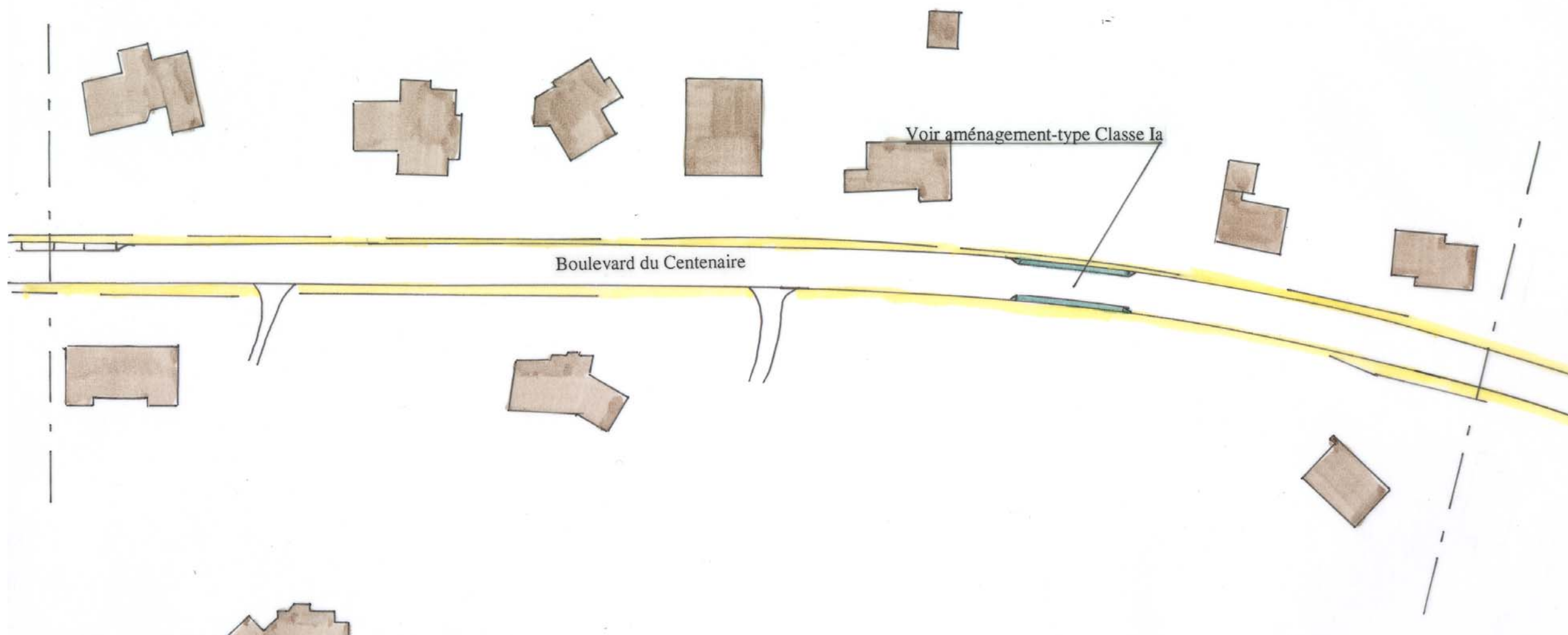
- 1. Hiérarchisation
- 2. Modes doux
- 3. Aménagements

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



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

- AMENAGEMENTS PARTICULIERS
Chaumont-Gistoux
SITE N° 2.1.

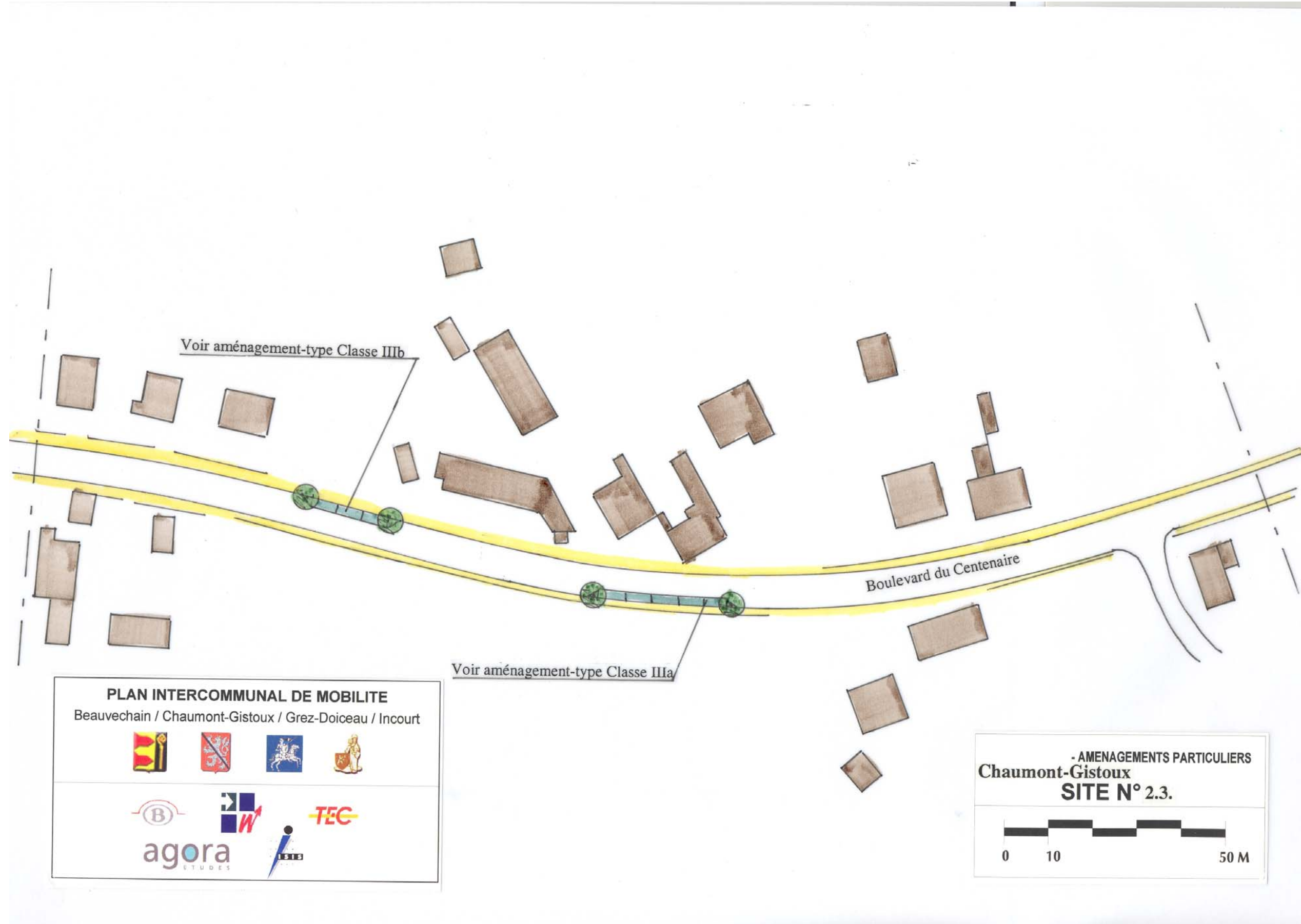


PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE
Beauvechain / Chaumont-Gistoux / Grez-Doiceau / Incourt

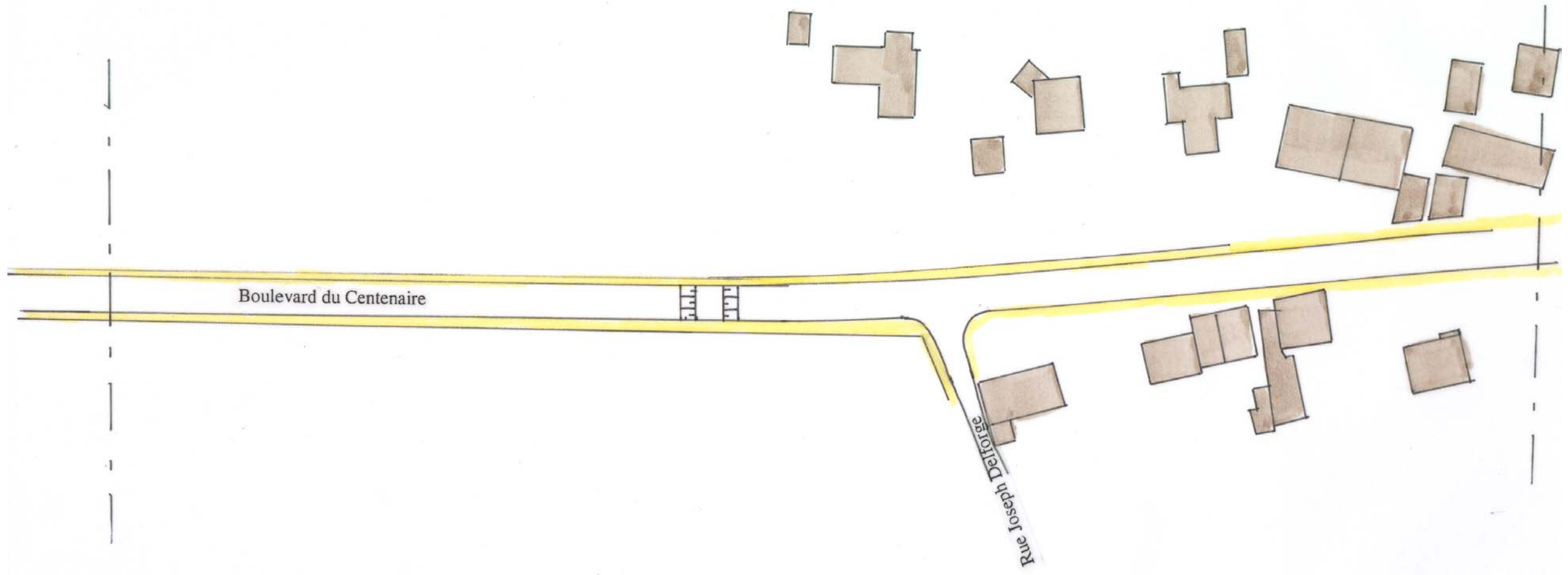
- AMENAGEMENTS PARTICULIERS
Chaumont-Gistoux
SITE N° 2.2.

0 10 50 M

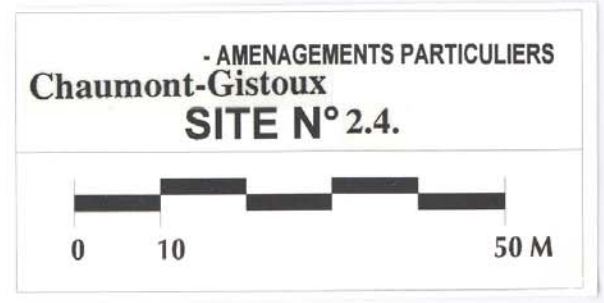
- 1. Hiérarchisation
- 2. Modes doux
- 3. Aménagements



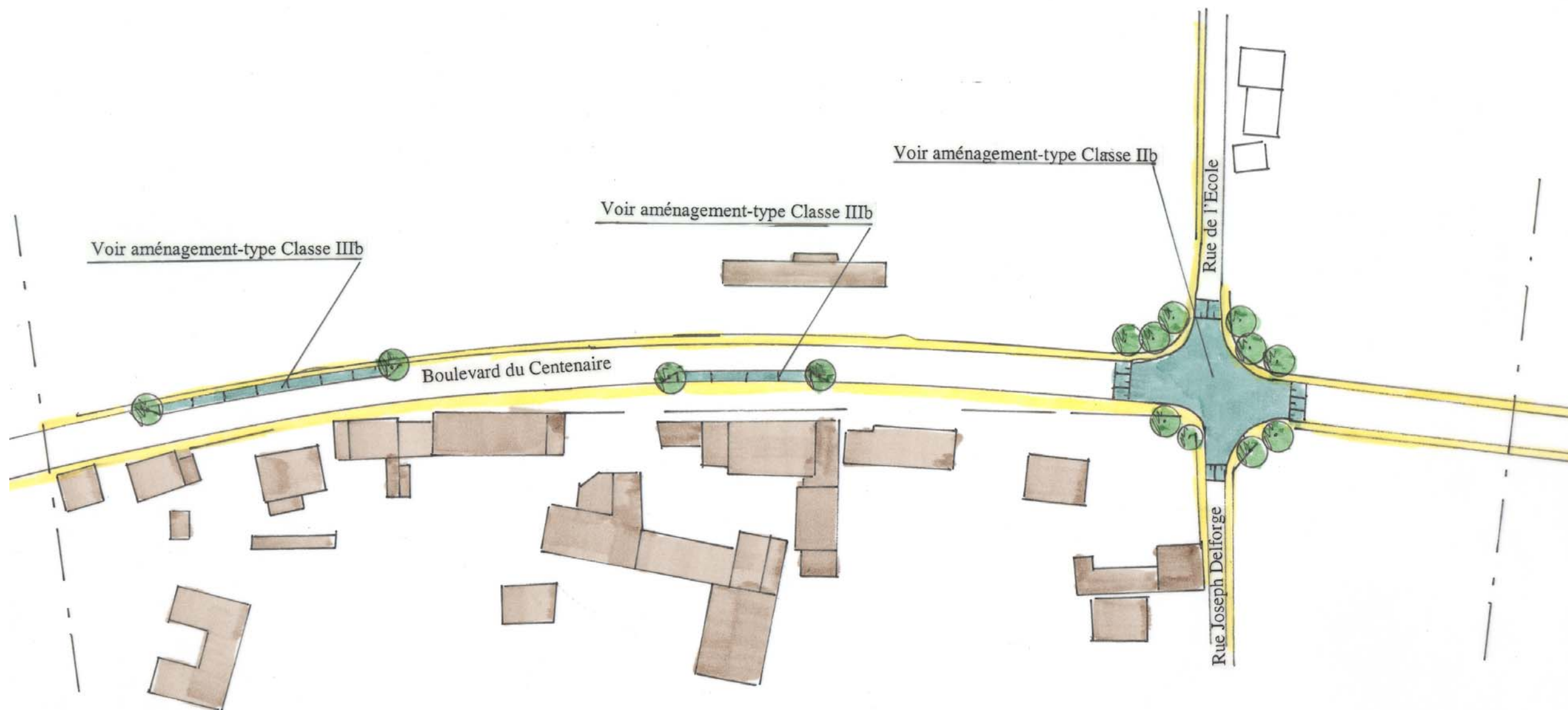
- 1. Hiérarchisation
- 2. Modes doux
- 3. Aménagements



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



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

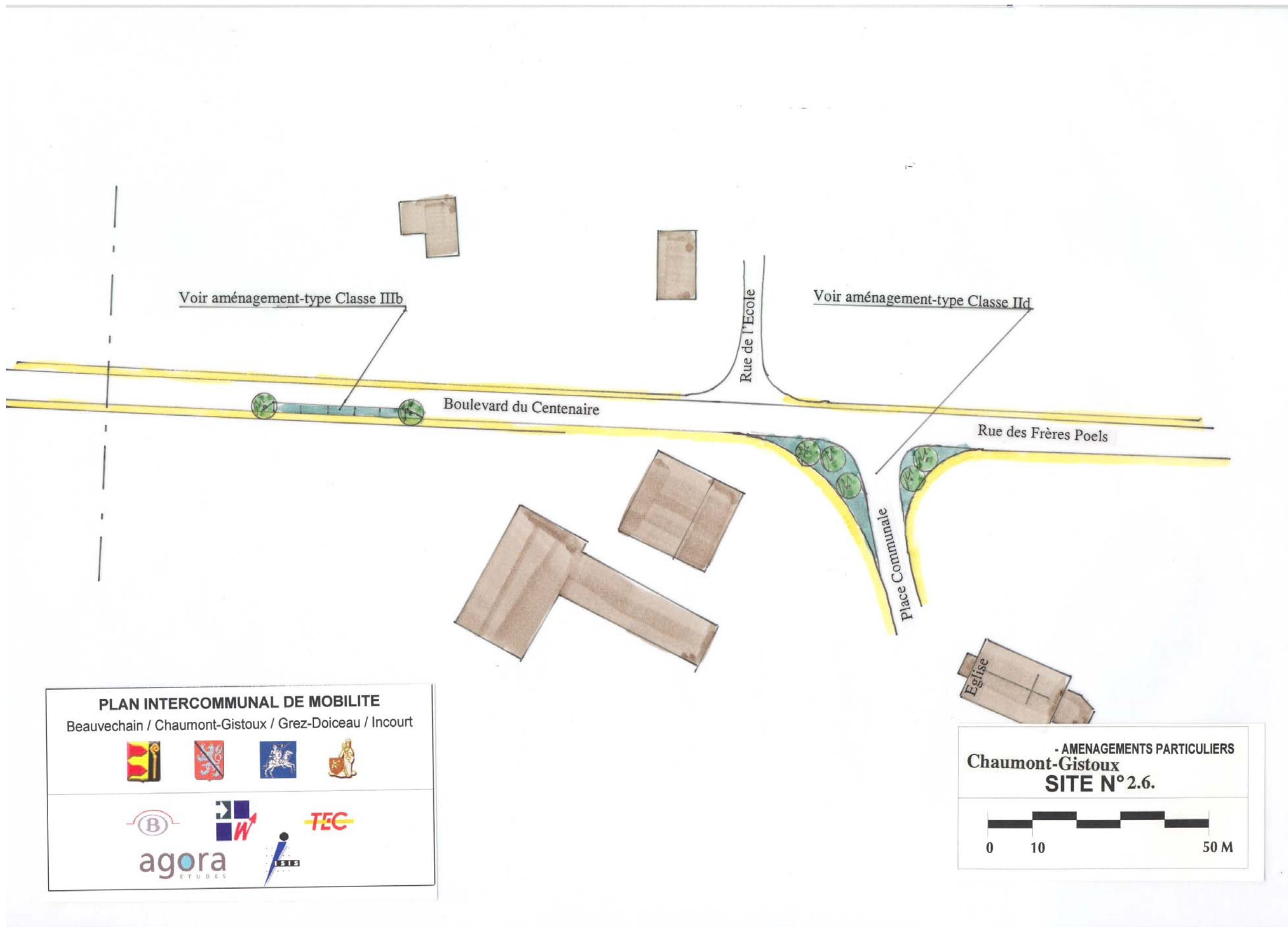


PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE
Beauvechain / Chaumont-Gistoux / Grez-Doiceau / Incourt

- AMENAGEMENTS PARTICULIERS
Chaumont-Gistoux
SITE N° 2.5.

0 10 50 M

1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



Site n°3, 4 et 5 : Carrefours de Bonly, des 4 Carrés et Tout Vent sur la chaussée de Huy (N243) à Dion-Valmont

SITUATION

Ces 3 sites sont localisés au nord de Chaumont-Gistoux, ces 3 carrefours sur la Chaussée de Huy sont des lieux conflictuels, où l’insertion des véhicules sur la chaussée de Huy est périlleuse et dangereuse.

Le tissu urbain aux abords de ces 3 carrefours est variable (très présent pour les 4 carrés, moyennant présent pour le carrefour Bonly et peu dense pour le carrefour Tout Vent).

La N243 étant un itinéraire pour convois exceptionnels, les aménagements devront s’y conformer.

OBJECTIFS

Améliorer la sécurité aux abords de ces carrefours en :

- diminuant les vitesses pratiquées (réduction de l’emprise disponible, configuration physique adaptée au lieu)
- aménageant ces carrefours de manière à permettre aux usagers de percevoir la possible insertion d’usagers plus lent sur la Chaussée de Huy, ou inversement.

MESURES

- Pour le carrefour Bonly (site 3), le principe consiste d’une part à redresser sensiblement le carrefour afin d’améliorer la visibilité, et d’autre part à installer une bande de Tourne à Gauche centrale (emprise de +/- 2,8 m) pour permettre aux usagers réalisant ce mouvement, de ne pas être à l’arrêt au milieu de la chaussée. Ces deux aménagements impliquent le rachat de quelques espaces privés, ainsi que la coupe d’arbres. L’arrêt de bus présent devra être placé en amont du carrefour, côté Est.
Ce carrefour étant le plus problématique en terme de sécurité, son aménagement est prioritaire
- Pour le carrefour des 4 Carrés (site 4), il est proposé d’implanter un îlot central facilitant les mouvements de tourne à gauche. Cet aménagement serait accompagné d’un agrandissement de trottoirs et/ou de plantations d’arbres.
- Pour le carrefour Tout Vent (site 5), le principe d’aménagement est le même :
 - Redressement du carrefour pour améliorer la visibilité.
 - Mise en place d’un îlot central pour faciliter les mouvements de Tourne à Gauche.
 Les arrêts de bus devront être regroupés.

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE AU CARREFOUR DE BONLY



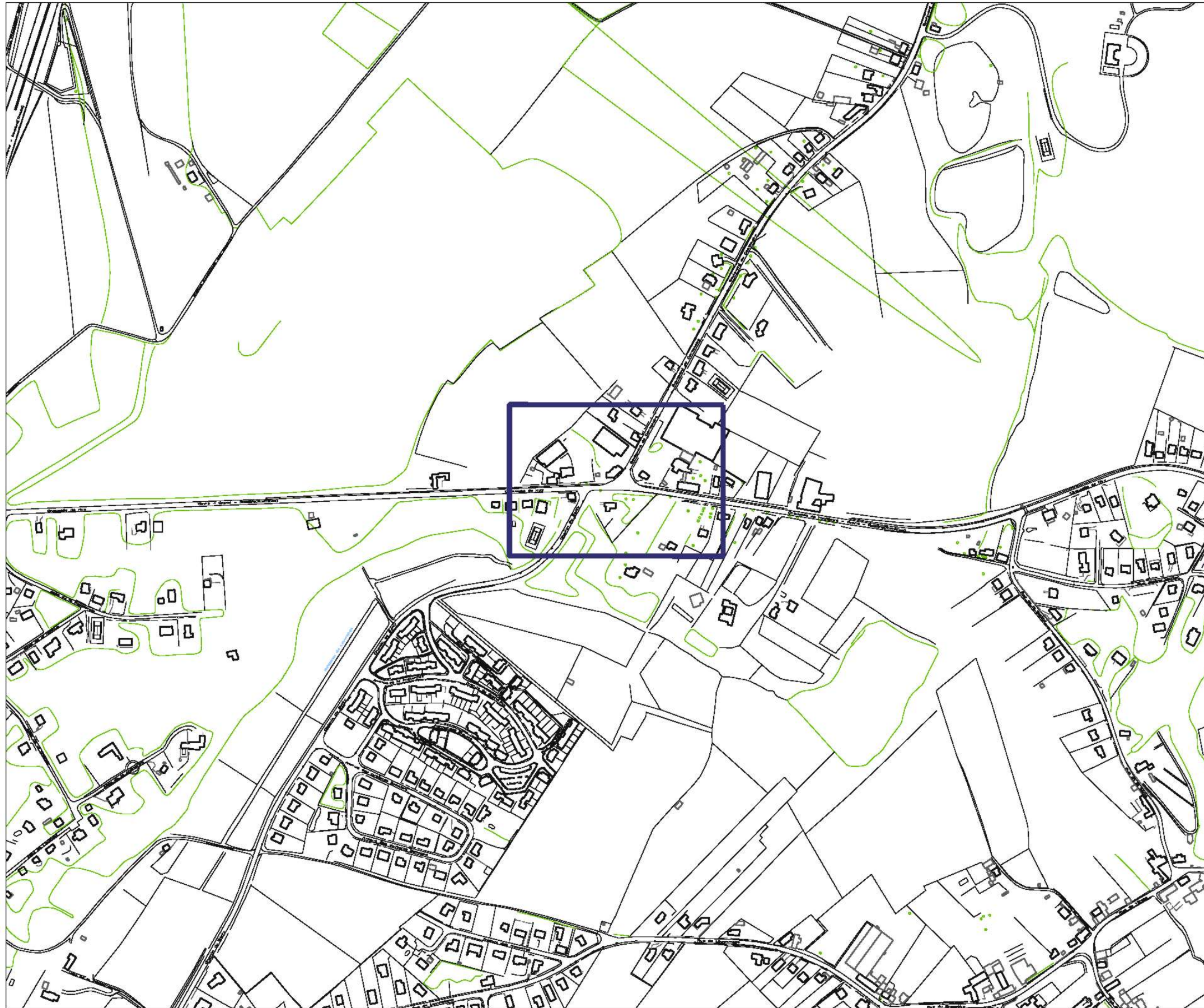
PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE AU CARREFOUR DES 4 CARRÉS



PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE AU CARREFOUR TOUT VENT



1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



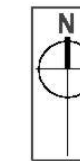
PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE
Beauvechain / Chaumont-Gistoux /
Grez-Doiceau / Incourt



PHASE 3

CHAUMONT-GISTOUX
LOCALISATION DES AMENAGEMENTS

SITE N° 3

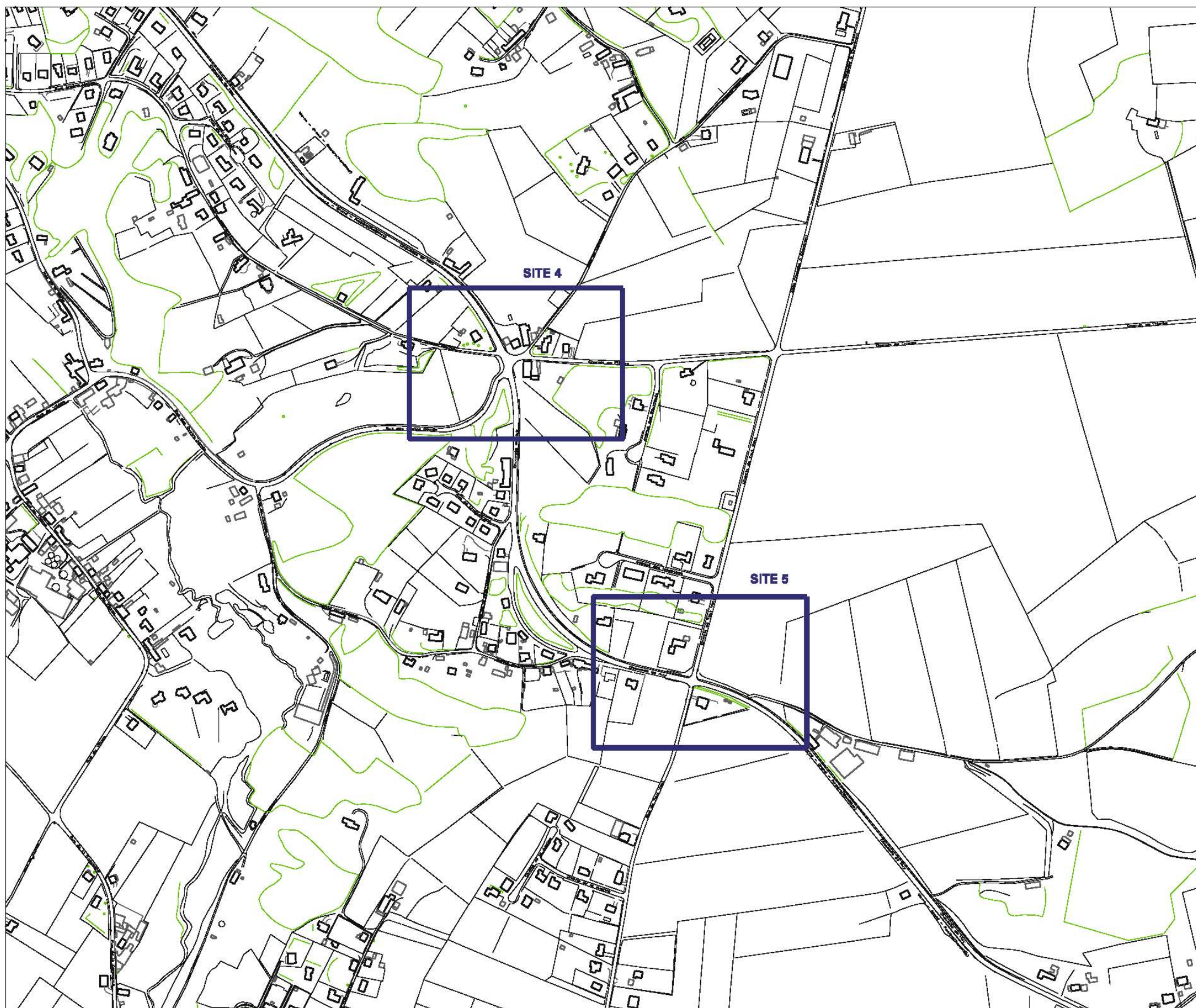


Fond PICC - © MET D.432
Licence n° D.432/0305/001/AGORA



1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements

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



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

PHASE 3

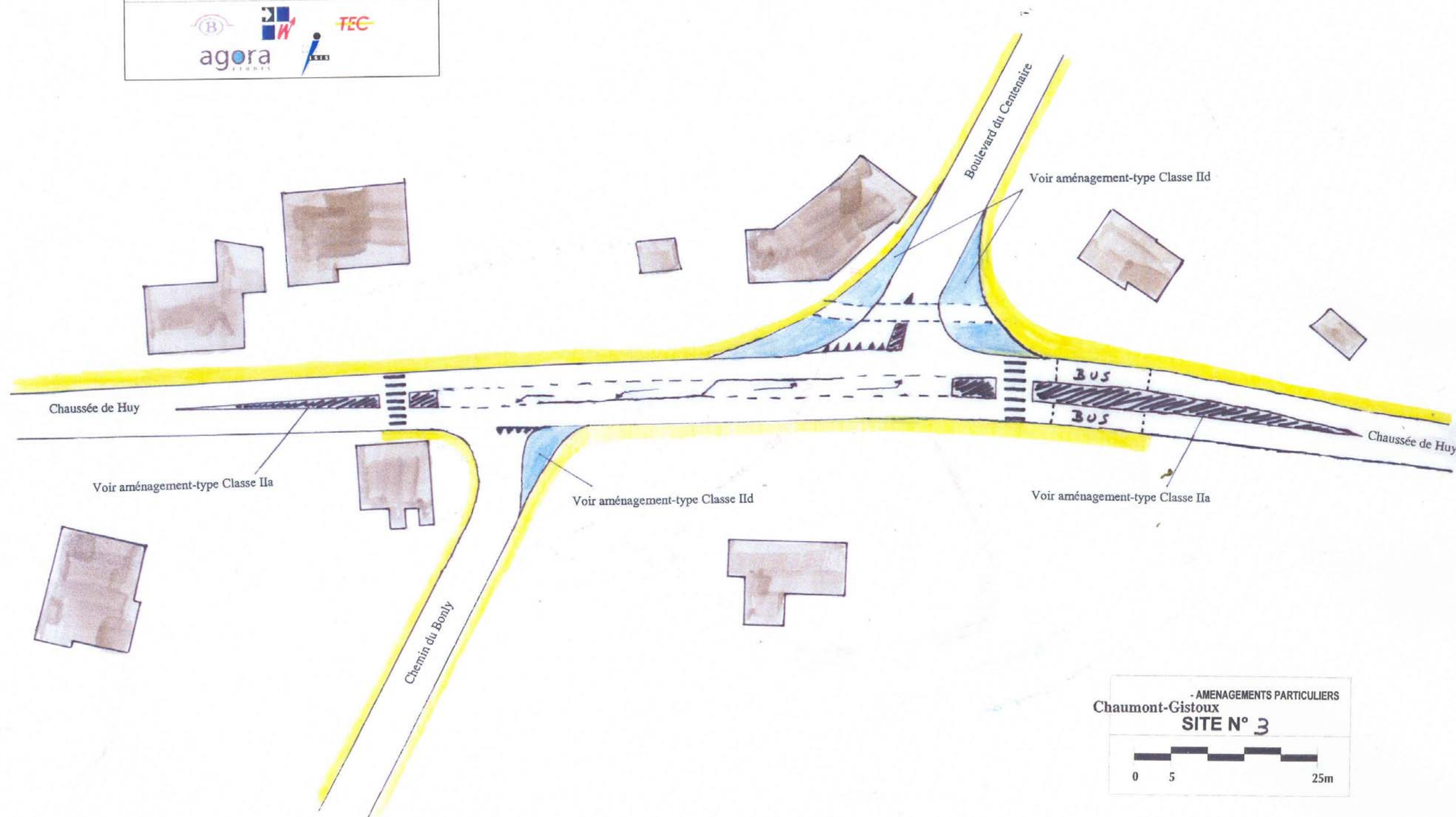
CHAUMONT-GISTOUX
LOCALISATION DES AMENAGEMENTS

SITE N° 4+5

Fond PIGC - © MET D.432
licence n° D.432/0306/001/AGORA

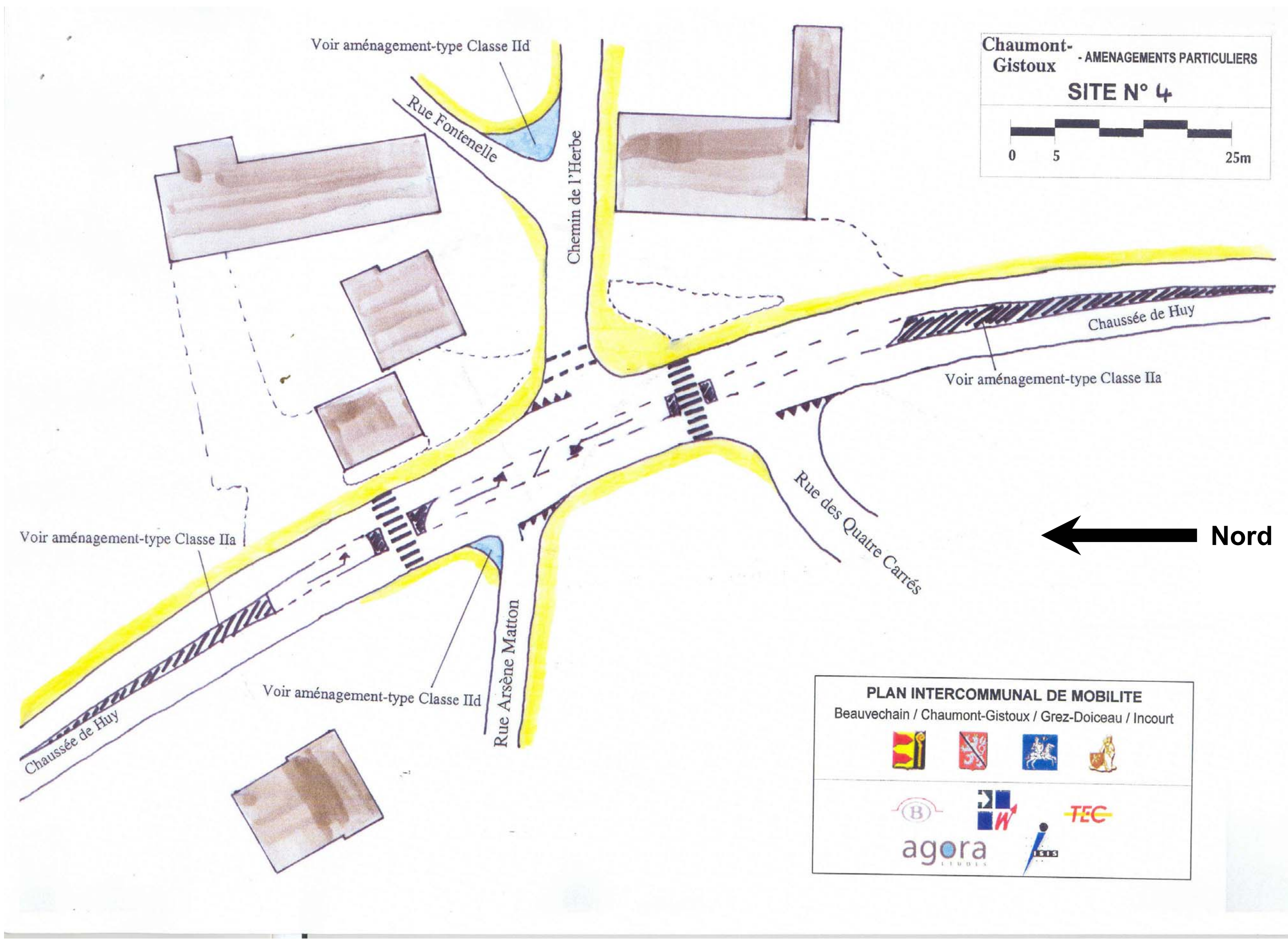
PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE
Beauvechain / Chaumont-Gistoux / Grez-Doiceau / Incourt

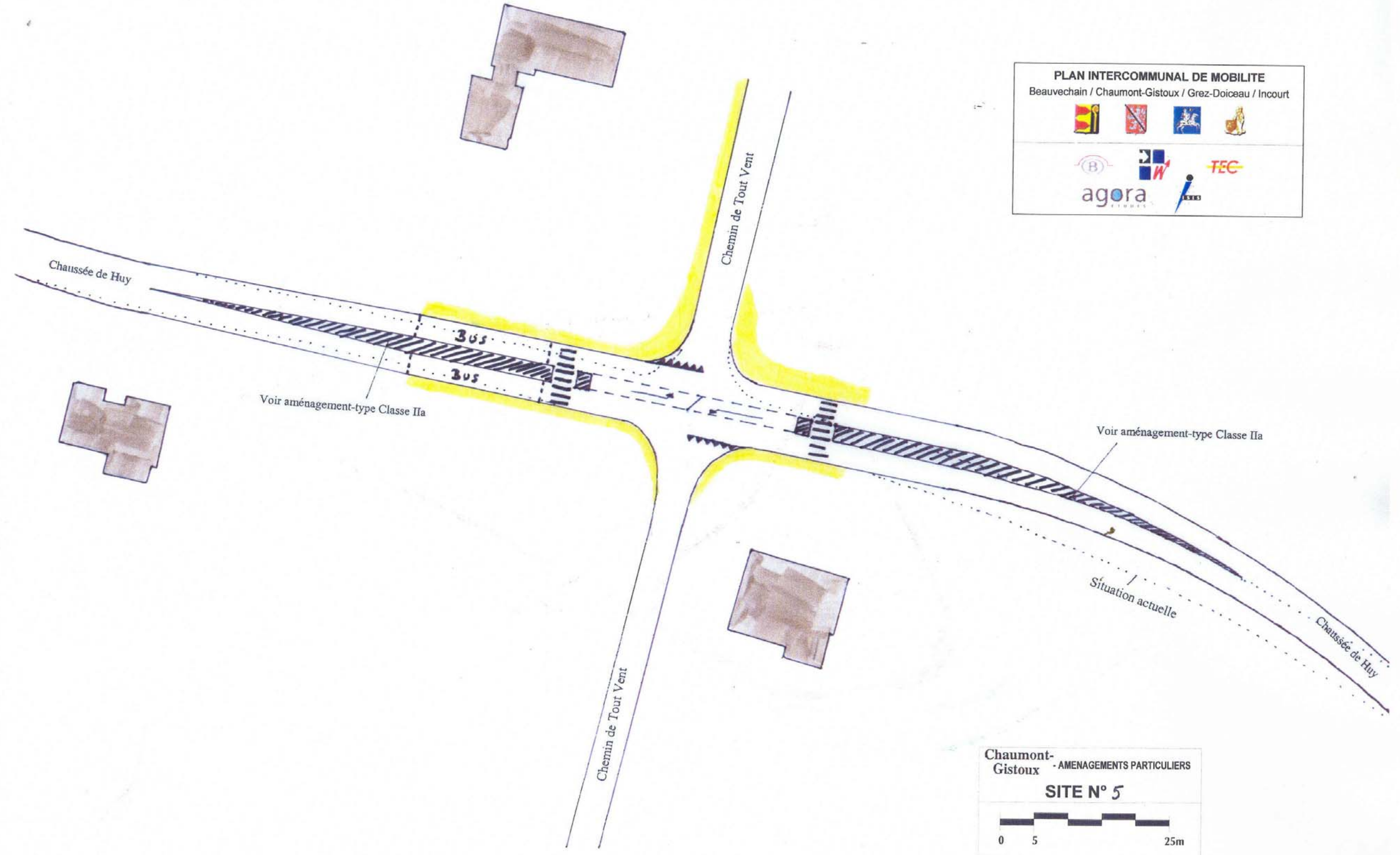
Logos of partner organizations: **agora**, **W**, **TEC**



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

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





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

Site n°6 : Rue de Mèves à Chaumont-Gistoux

SITUATION

Ce site est localisé à l'est du territoire communal, la chaussée étudiée relie le centre de Vieusart et Dion à Louvain-la-Neuve et Mont-Saint Guibert.

La voirie de petit gabarit est constituée de plaques de béton et d'asphalte.

Le tissu urbain est constitué d'anciennes constructions (petites fermes reconverties), de grandes fermes toujours en activité et d'un habitat résidentiel (4 façades). De grandes zones le long de la voie sont encore non bâties (parcelles agricoles).

Différents éléments favorisent la vitesse des véhicules : aucune poche de stationnement sur la chaussée (garage privé ou stationnement sur l'accotement et le trottoir), tracé droit et généralement rectiligne (avec à quelques endroits des « angles morts »). C'est une longue voie où l'on note la présence d'un trafic est local voire inter-local et de transit, on note également la présence de convois agricoles.

OBJECTIFS

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

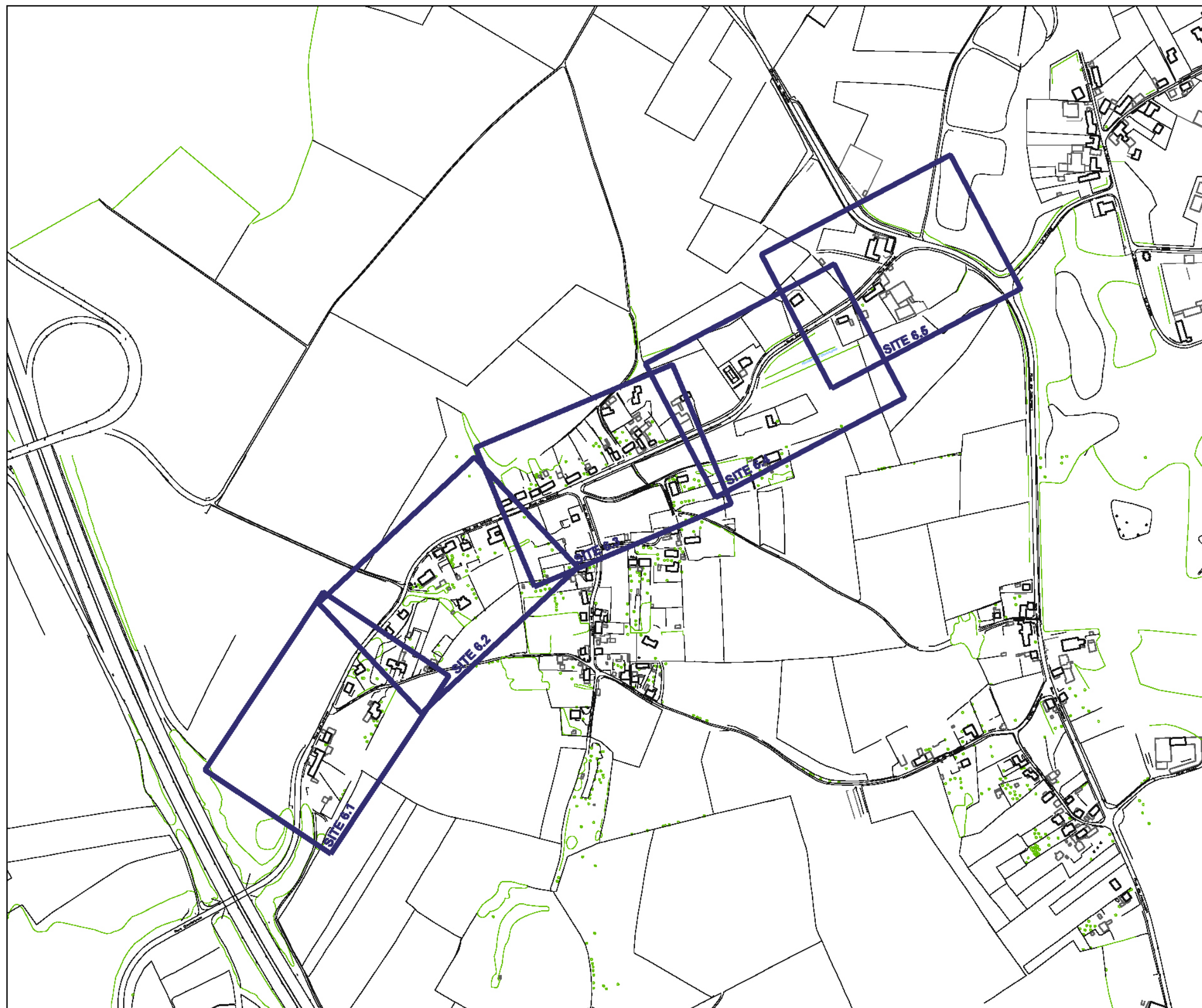
MESURES

- création de 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) ou de coussins-berlinois.
- diminution de la vitesse des véhicules par la création de dévoiements, en alternance de part et d'autre de la chaussée, afin d'inciter les utilisateurs à stationner leur véhicule dans ces zones prévues à cet effet
- réaménagement du carrefour formé avec rue la de Neusart.

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE



1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



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



PHASE 3

CHAUMONT-GISTOUX
LOCALISATION DES AMENAGEMENTS

SITE N° 6



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

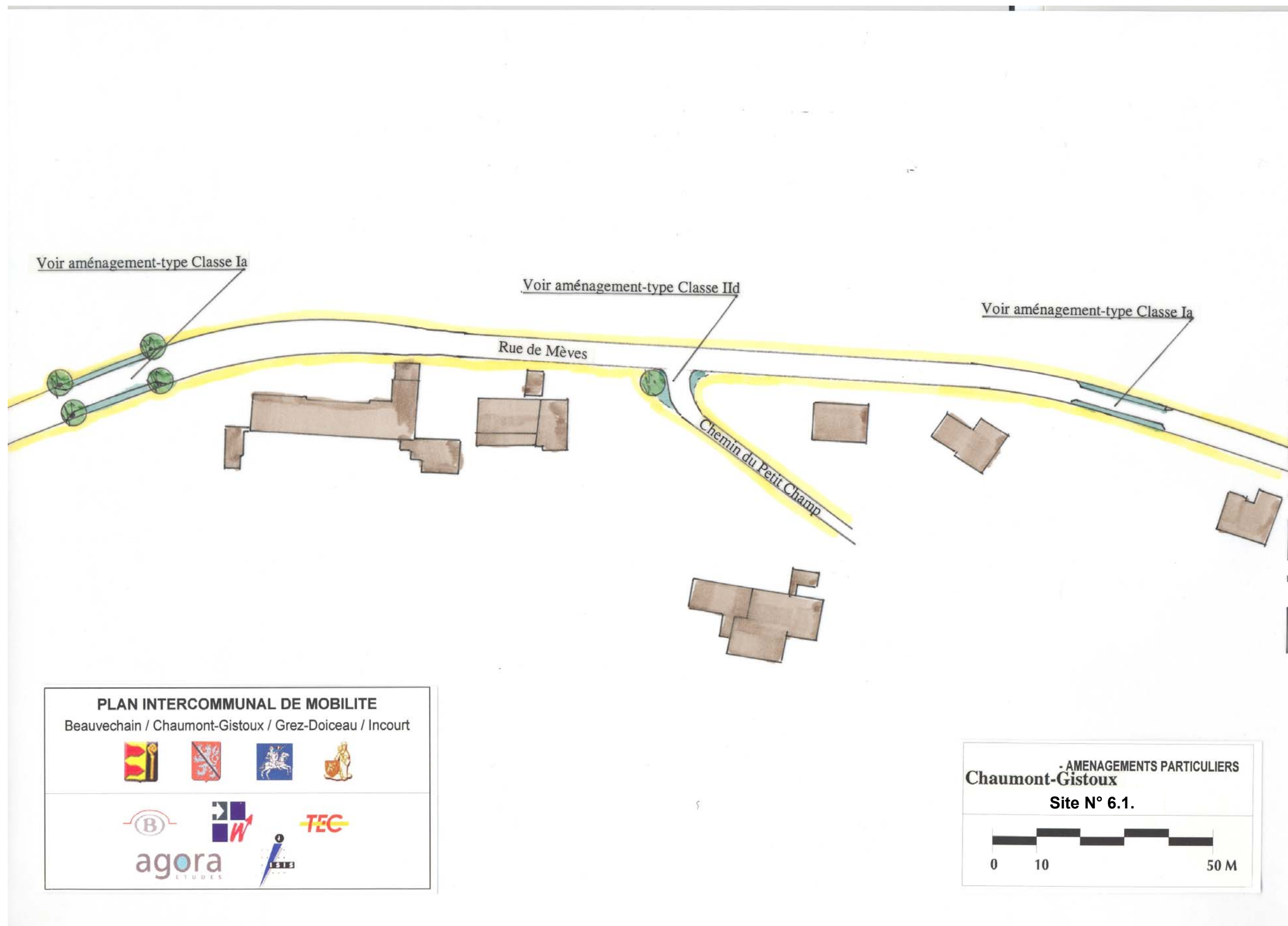


1. Hiérarchisation

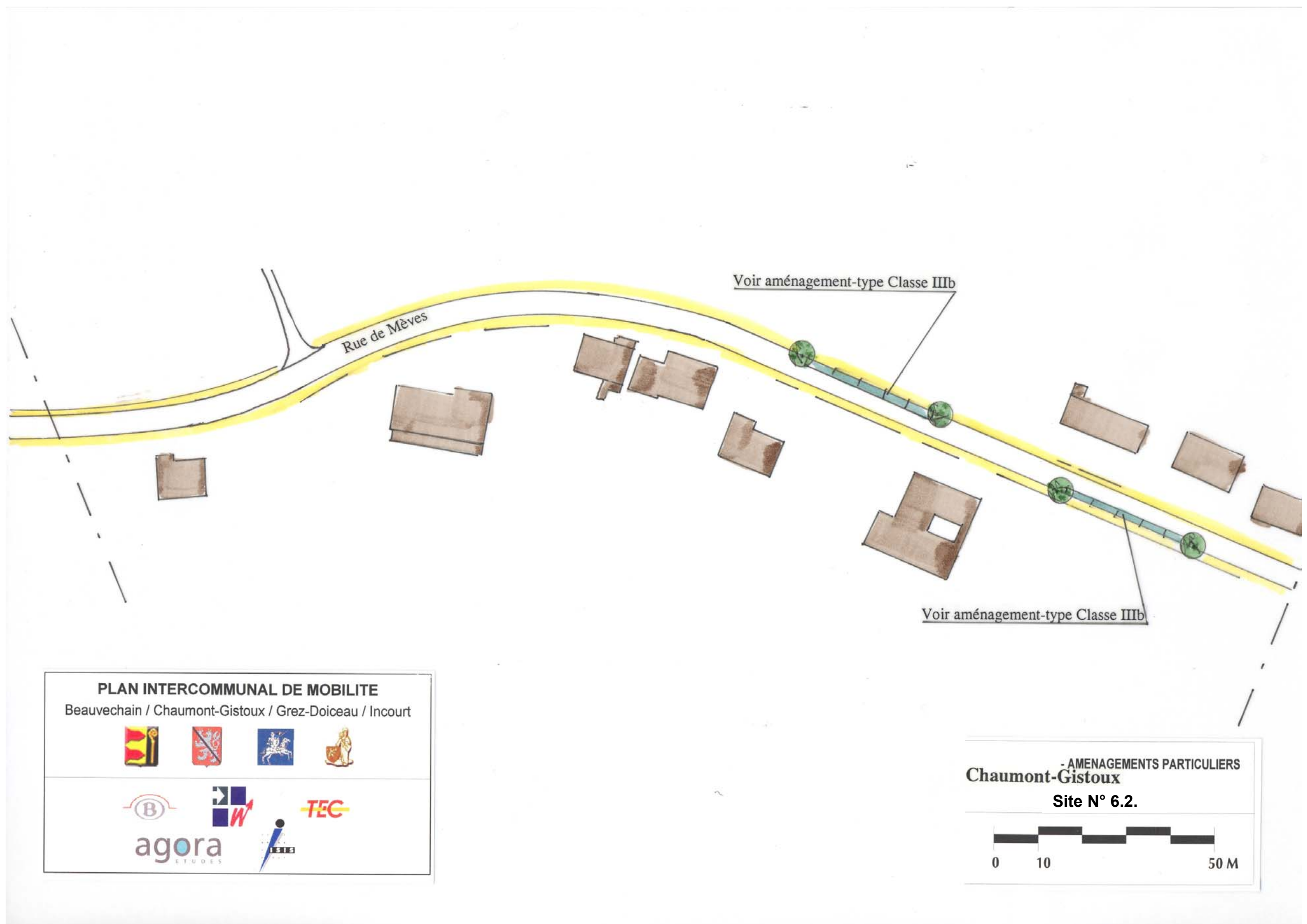
2. Modes doux

3. Aménagements

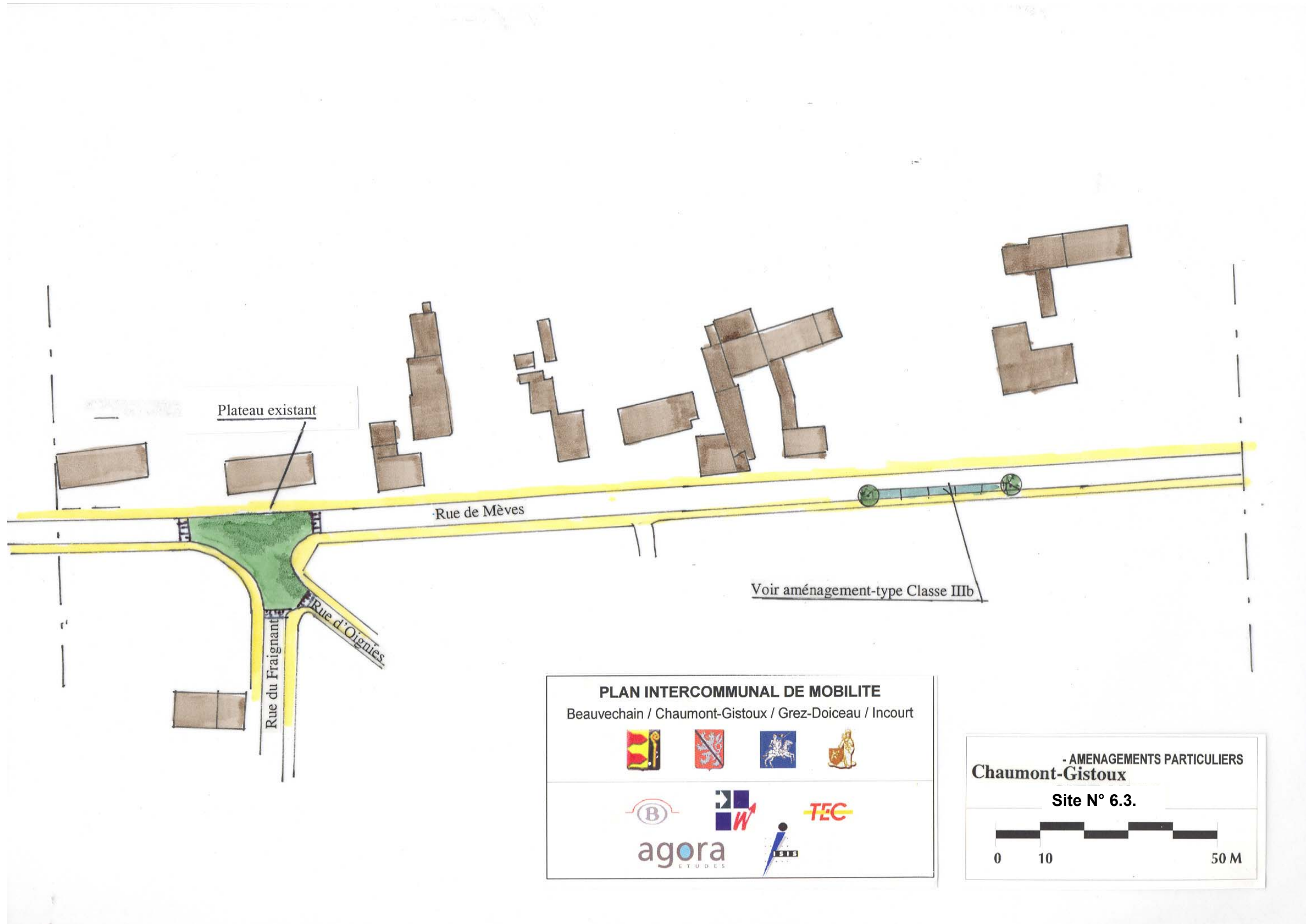
- 1. Hiérarchisation
- 2. Modes doux
- 3. Aménagements



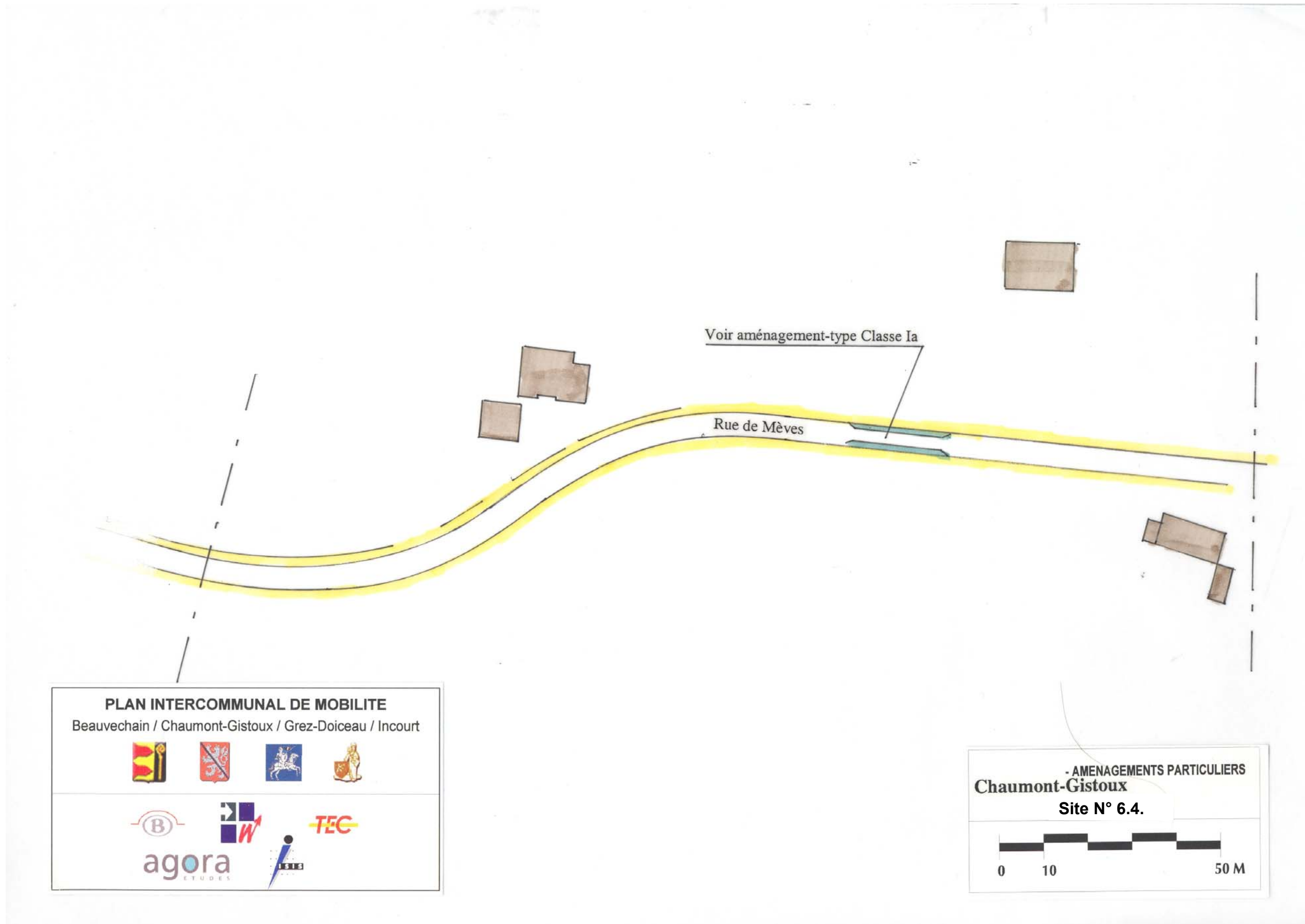
- 1. Hiérarchisation
- 2. Modes doux
- 3. Aménagements



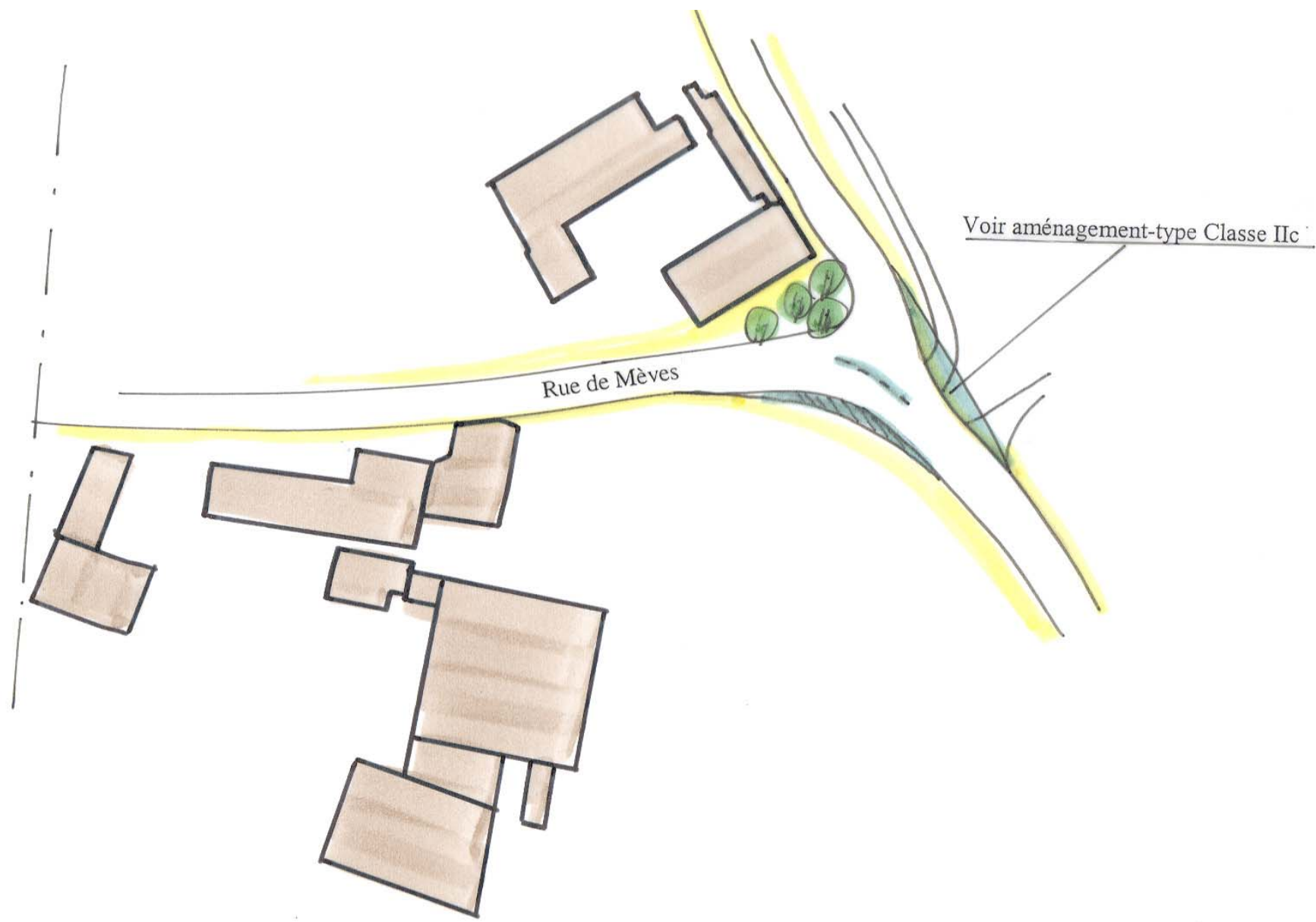
- 1. Hiérarchisation
- 2. Modes doux
- 3. Aménagements



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



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



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

agora

- AMENAGEMENTS PARTICULIERS
Chaumont-Gistoux
Site N° 6.5.

0 50 M

Site n°7 : Rue des Bruyères²

SITUATION

Cette rue est localisée au centre du village de Gistoux au bord du site naturel de la vallée du Ronvau et dessert des quartiers résidentiels.

La chaussée traverse un bois pour remonter vers les champs cultivés, de part et d'autre de la chaussée l'habitat est en recul par rapport à la chaussée et peu dense.

L'étroitesse et la déclivité de la chaussée, l'absence de trottoir continu et de poches de stationnements sont des éléments qui favorisent la vitesse des automobilistes.

OBJECTIFS

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

MESURES

- diminution de la vitesse des véhicules par la création de plateaux sur les tronçons droits ou de coussins-berlinois.
- dévoiements ou création de plateau au niveau des carrefours

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE




1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements

² La commune prévoit à court terme une réfection de cette voirie (jusqu'à la drève du Bois) ainsi que des trottoirs. Les dispositifs de ralentissement proposés ici sont donc à envisager à long terme (ex : vitesses trop importantes).

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



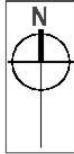
PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE
Beauvechain / Chaumont-Gistoux /
Grez-Doiceau / Incourt





PHASE 3

BEAUVECHAIN
LOCALISATION DES AMENAGEMENTS

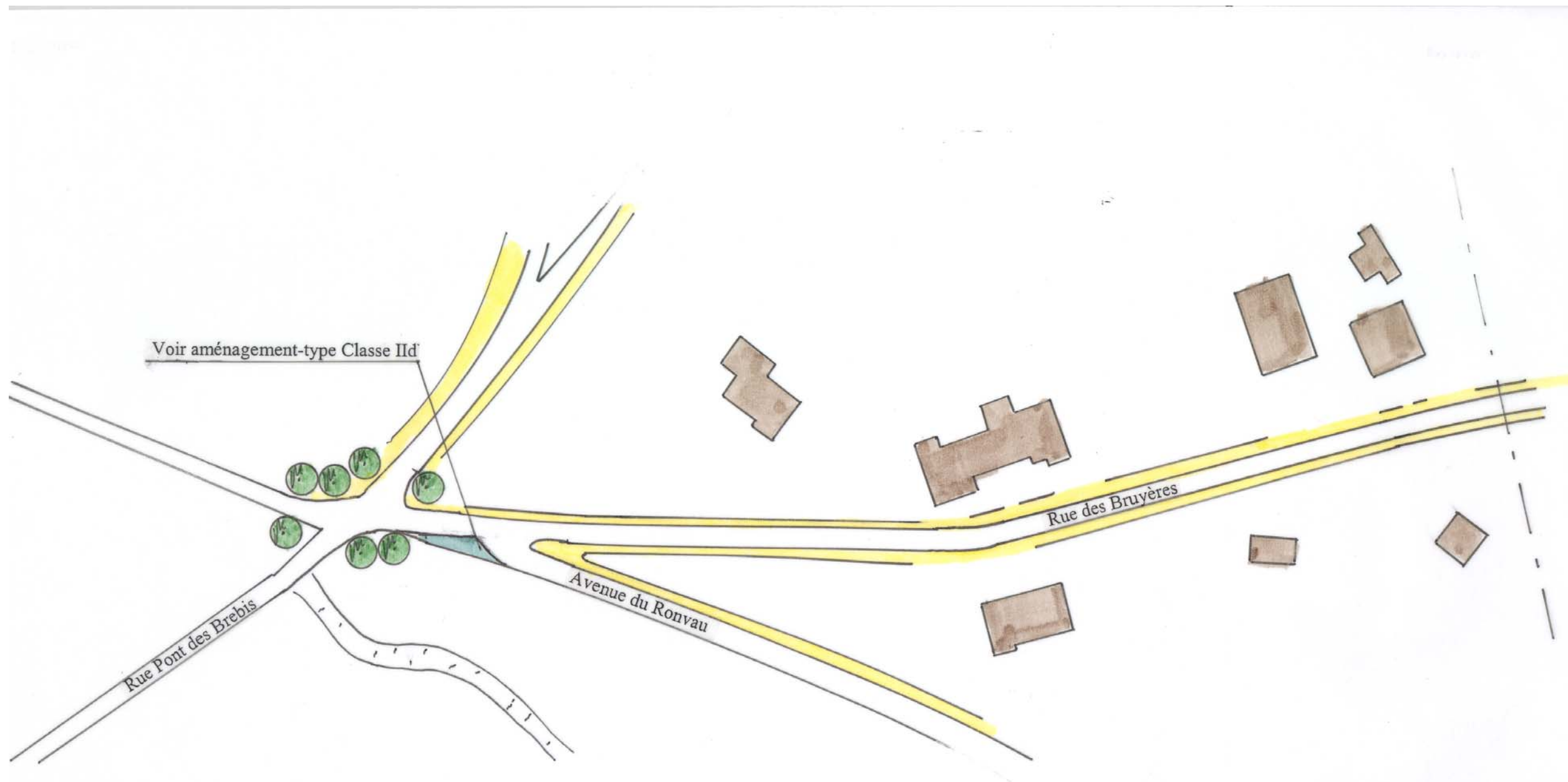
SITE N° 7



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



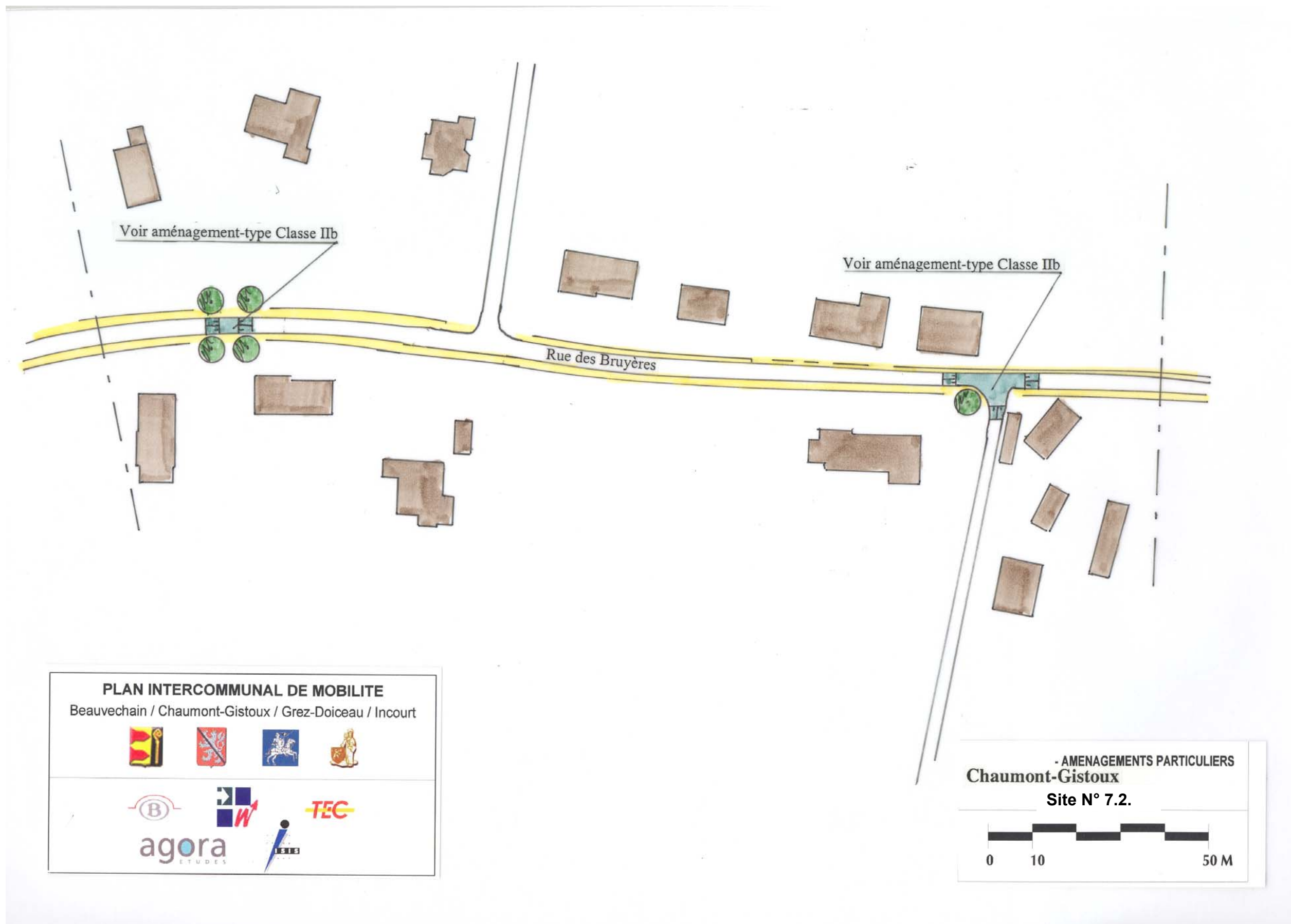
- 1. Hiérarchisation
- 2. Modes doux
- 3. Aménagements



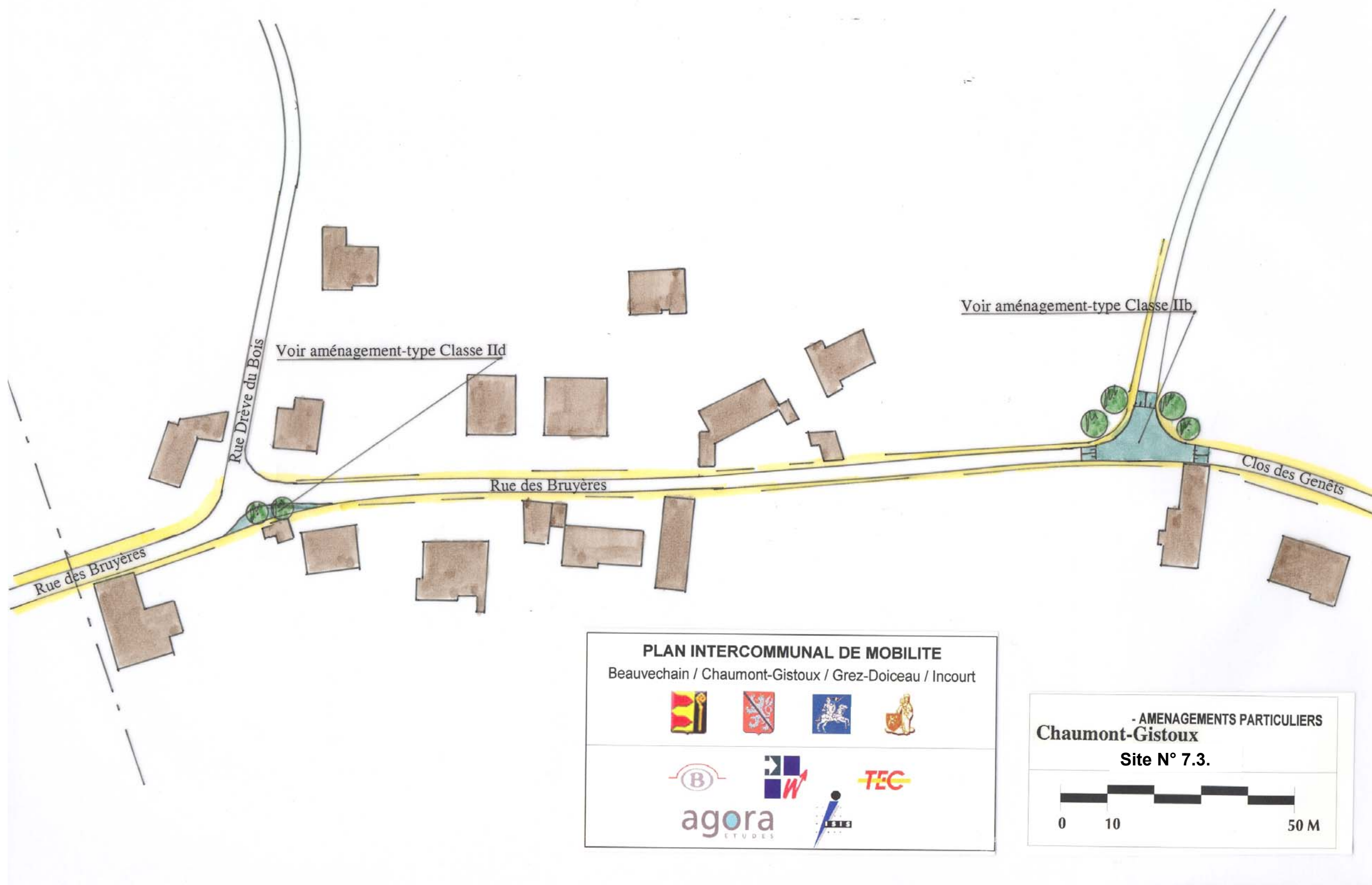
PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE
Beauvechain / Chaumont-Gistoux / Grez-Doiceau / Incourt

- AMENAGEMENTS PARTICULIERS
Chaumont-Gistoux
Site N° 7.1.

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



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



Site n°8 : Rue du Manypré à Chaumont-Gistoux

SITUATION

Ce site est localisé au sud-est de la commune de Chaumont-Gistoux, la chaussée étudiée permet de relier le centre de Gistoux à Corroy-le-Grand et Mont-Saint-Guibert.

La chaussée est fortement urbanisée au niveau de l'école de Corroy et le tissu urbain s'étirole au fur et à mesure que l'on éloigne vers la chaussée de Huy (tampon rural important entre les 2 villages).

Le tissu urbain est composé de maisons d'habitations de construction plus au moins ancienne (de type résidentielle à la sortie du village) et de grandes exploitations agricoles.

Devant l'école la chaussée a été réaménagée (rond-point franchissable, poches de stationnements et nouveau revêtement en voirie). Sur le deuxième tronçon, on note également des ralentisseurs (plateaux) qui permettent de freiner la vitesse des automobilistes.

Contrairement au premier tronçon, le deuxième tronçon (plaques de béton) comporte un grand gabarit et un tracé quasi rectiligne et l'absence d'obstacles favorisent la vitesse des utilisateurs.

OBJECTIFS

- réaliser un effet de porte à l'entrée du village.
- modérer la vitesse des automobilistes et des convois agricoles.
- inciter au stationnement en chaussée.
- diminuer la vitesse aux carrefours.

MESURES

- Signalisation de l'entrée de la zone habitée par la création d'un véritable « effet de porte » (création d'un rétrécissement accompagné de plantations endogènes) facilement identifiable et annonçant l'entrée dans le village, au niveau de l'arbre isolé existant.
- rétrécissements ou coussins berlinois à positionner au devant des habitations,
- réaménagement total du carrefour dangereux avec le chemin du Masy / Rue des Corbeaux à prévoir.

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE





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



PHASE 3

CHAUMONT-GISTOUX
LOCALISATION DES AMENAGEMENTS

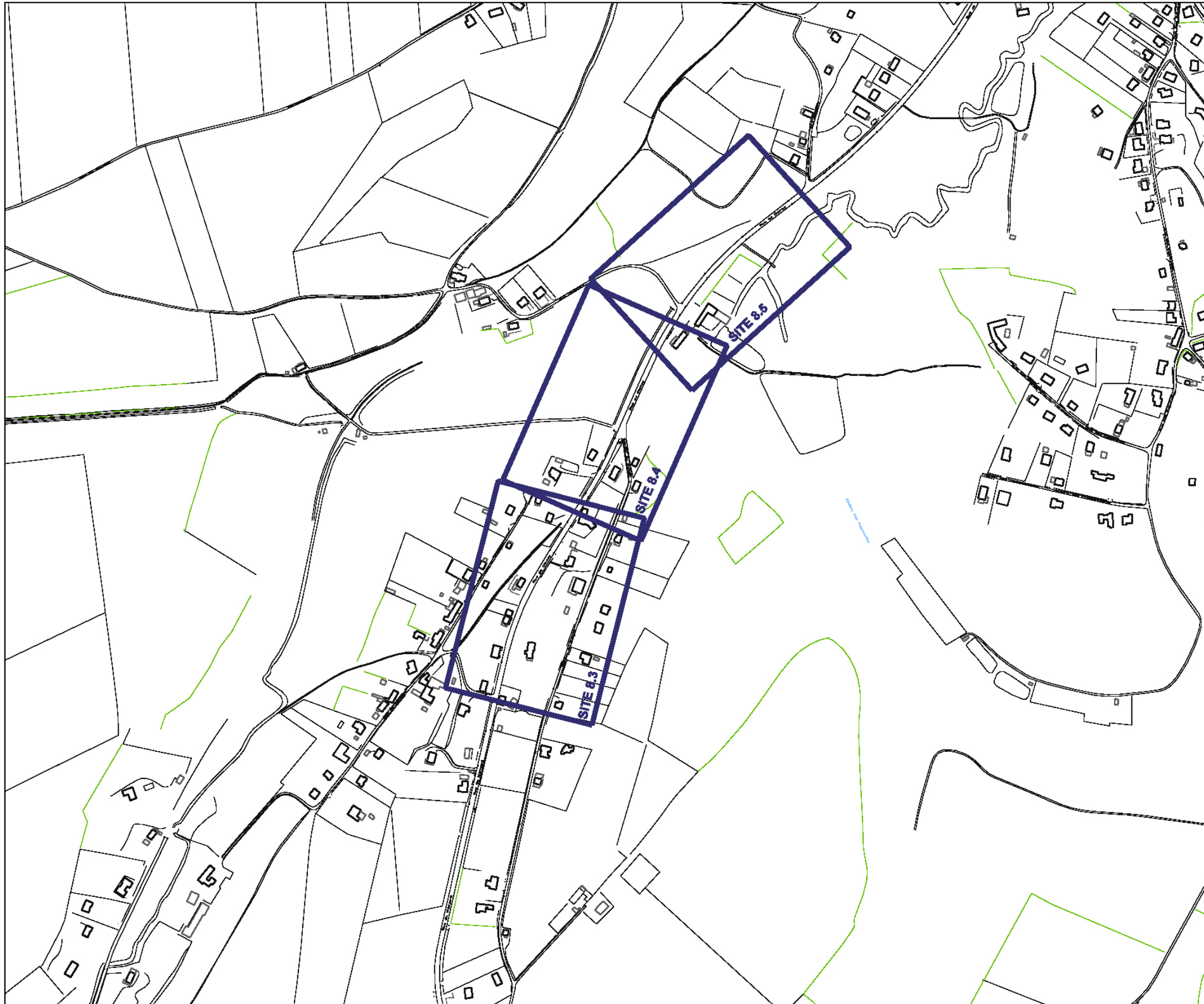
SITE N° 8a



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



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



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



PHASE 3

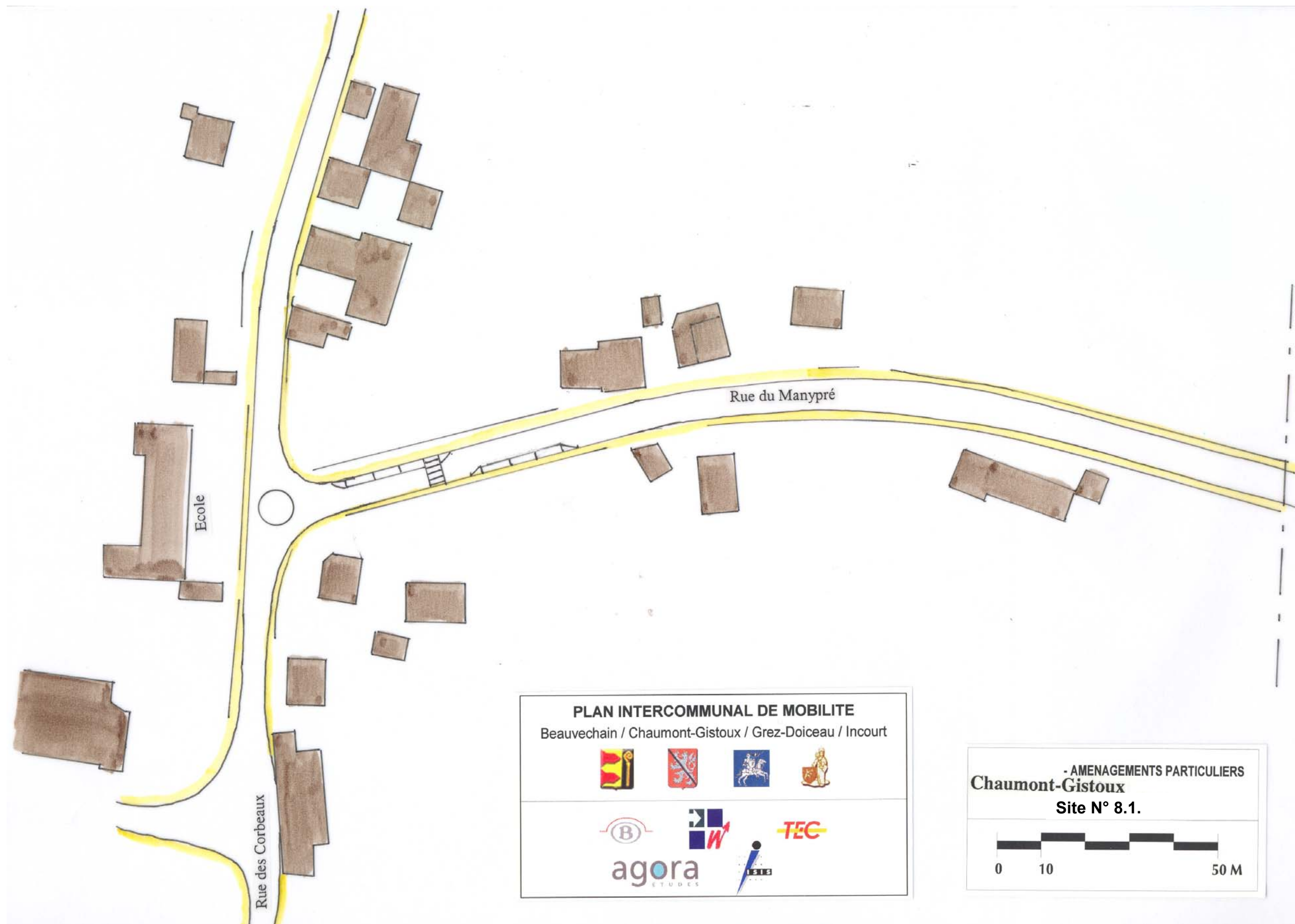
CHAUMONT-GISTOUX
LOCALISATION DES AMENAGEMENTS

SITE N° 8b



Fond PICC - © MET D.432
licence n° D.432/0306/001/AGORA





1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements

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

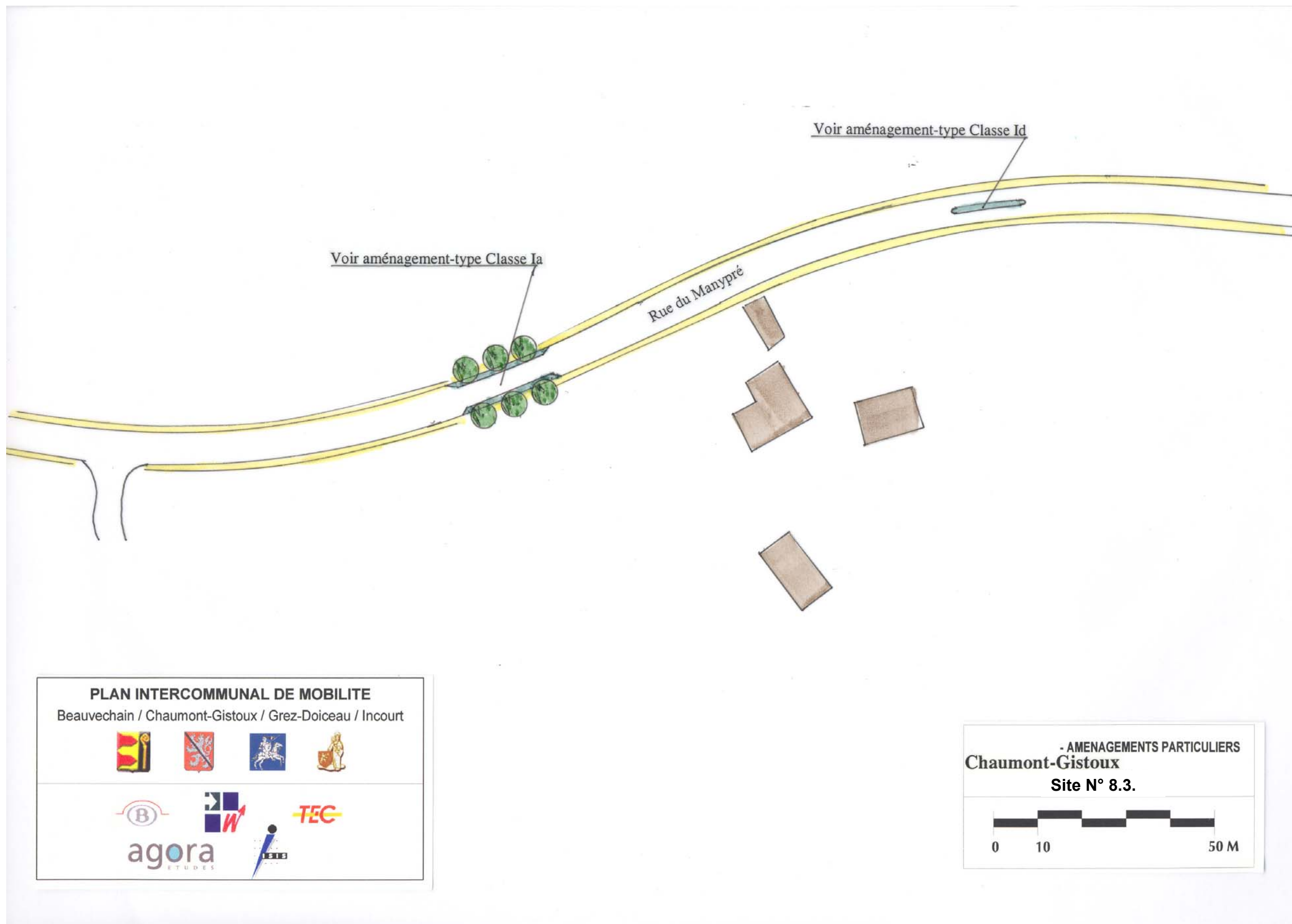


PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE
Beauvechain / Chaumont-Gistoux / Grez-Doiceau / Incourt

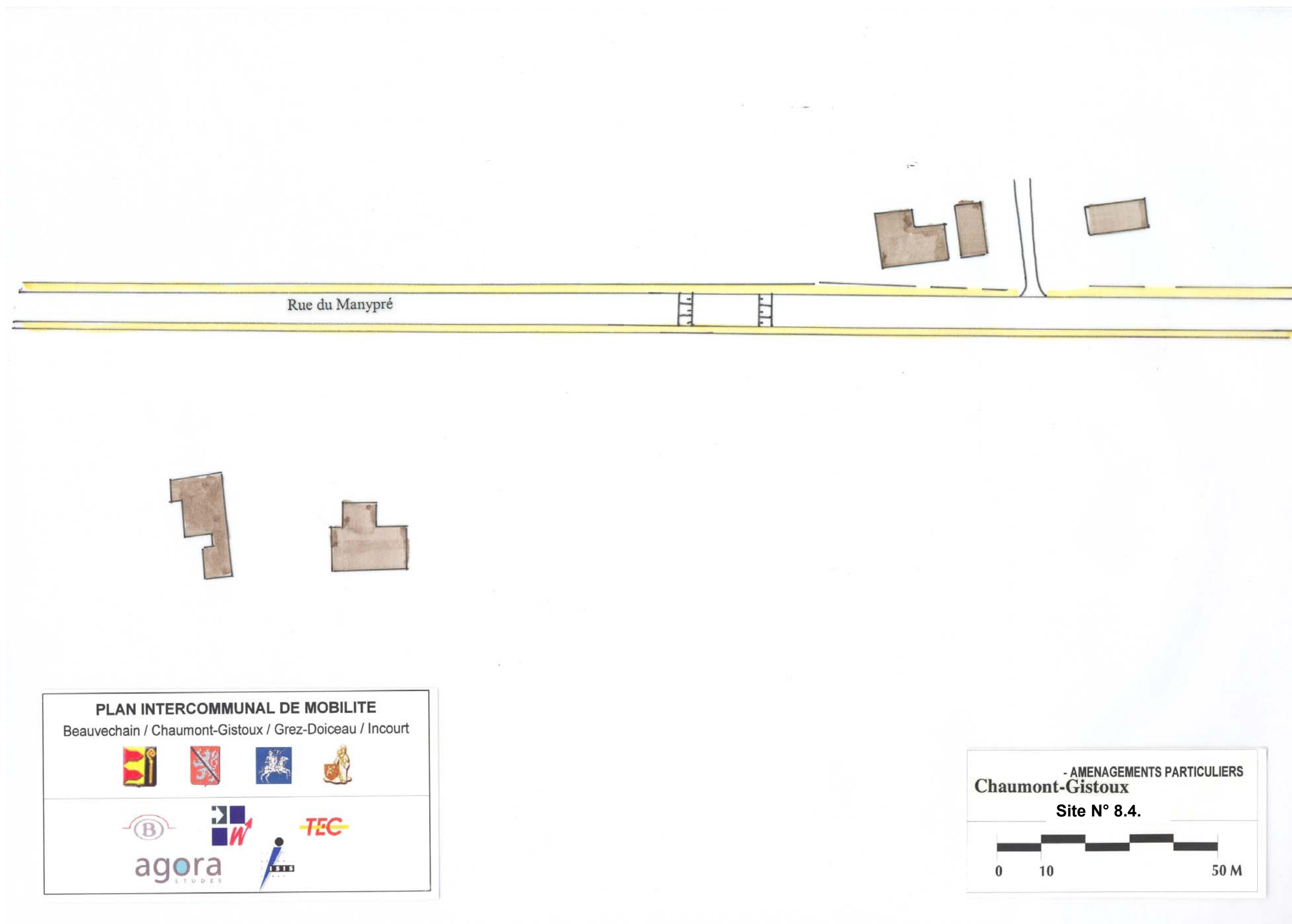
- AMENAGEMENTS PARTICULIERS
Chaumont-Gistoux
Site N° 8.2.

0 10 50 M

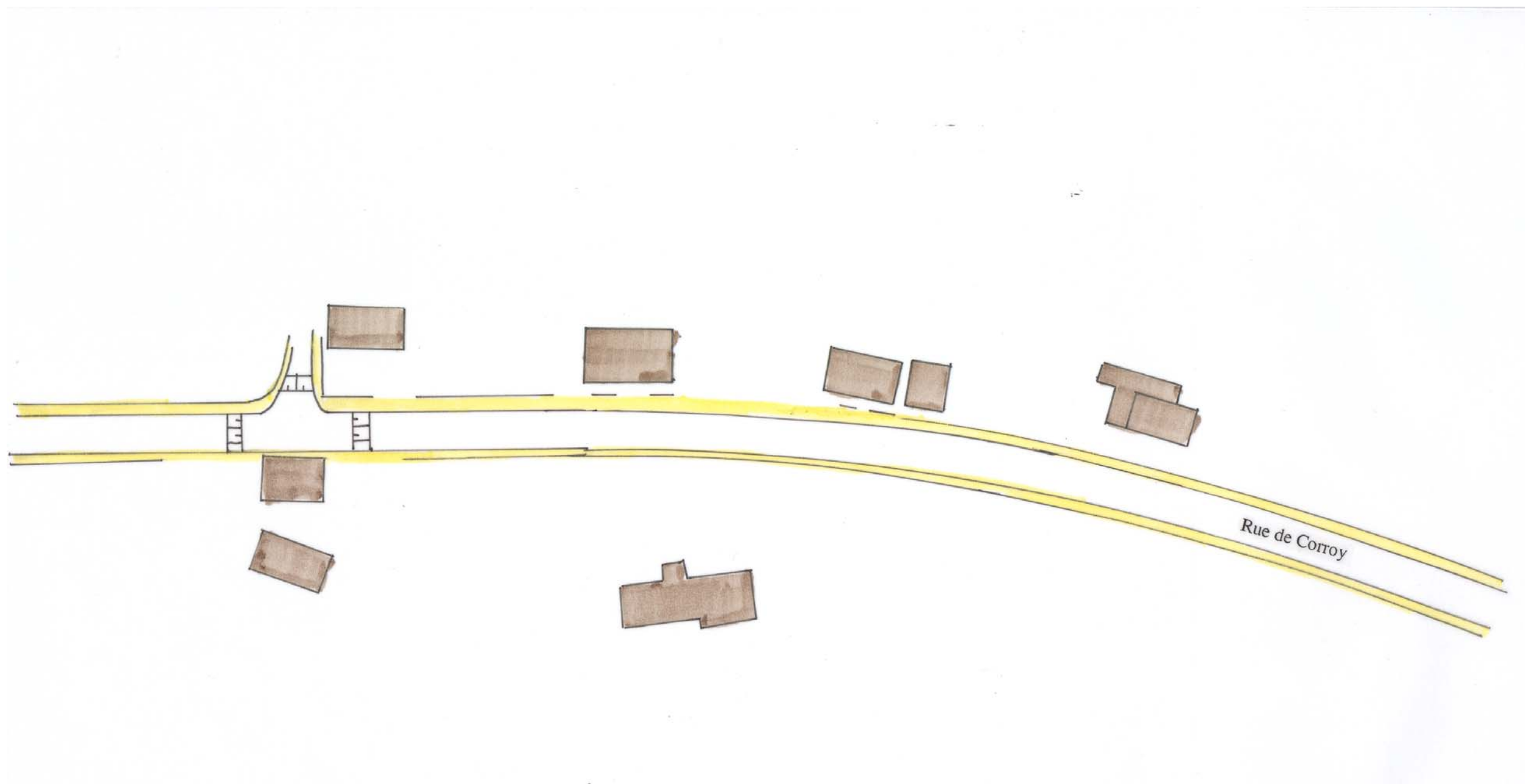
1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



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



1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements



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

- AMENAGEMENTS PARTICULIERS
Chaumont-Gistoux
Site N° 8.5.

0 10 50 M

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

1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

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.