



# GEMBLoux

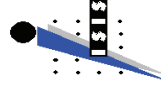
## 1. Hiérarchisation

- 1.1 Aménagement du tronçon occidental de la N29 sur le territoire communal
- 1.2 Aménagement du tronçon oriental de la N29 sur le territoire communal
- 1.3 Aménagement du tronçon nord de la N4 sur le territoire communal
- 1.4 Aménagement de la N93 sur le territoire communal
- 1.5 Aménagement de la N912 sur le territoire communal
- 1.6 Mise en place d'un nouveau plan de circulation
- 1.7 Organisation de la desserte des futures zones résidentielles
- 1.8 Amélioration de l'accessibilité de la gare
- 1.9 Organisation du stationnement dans le centre de Gembloix
- 1.10 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



agora







## THEME 1 - GEMBOUX : HIERARCHISATION

### Action 1.2. Aménagement du tronçon oriental de la N29 sur le territoire communal

#### 1. CONTEXTE

Le tronçon oriental de la N29 joue un rôle important de desserte du zoning de Sauvenière et des activités voisines. A moyen terme ce pôle d'activités sera renforcé d'une part par une extension Nord du zoning et d'autre part par le développement des terrains au Sud-Ouest de la N29. Devant la croissance continue du volume de trafic de cet axe et l'extension de la zone d'activités, il sera nécessaire d'organiser et de regrouper les traversées de la chaussée et d'améliorer la lisibilité du tronçon de la N29.

#### 2. OBJECTIFS

- Limiter et sécuriser les insertions des différentes zones d'activités
- Modérer les vitesses
- Sécuriser les différentes traversées

#### 3. DESCRIPTION DE L'ACTION

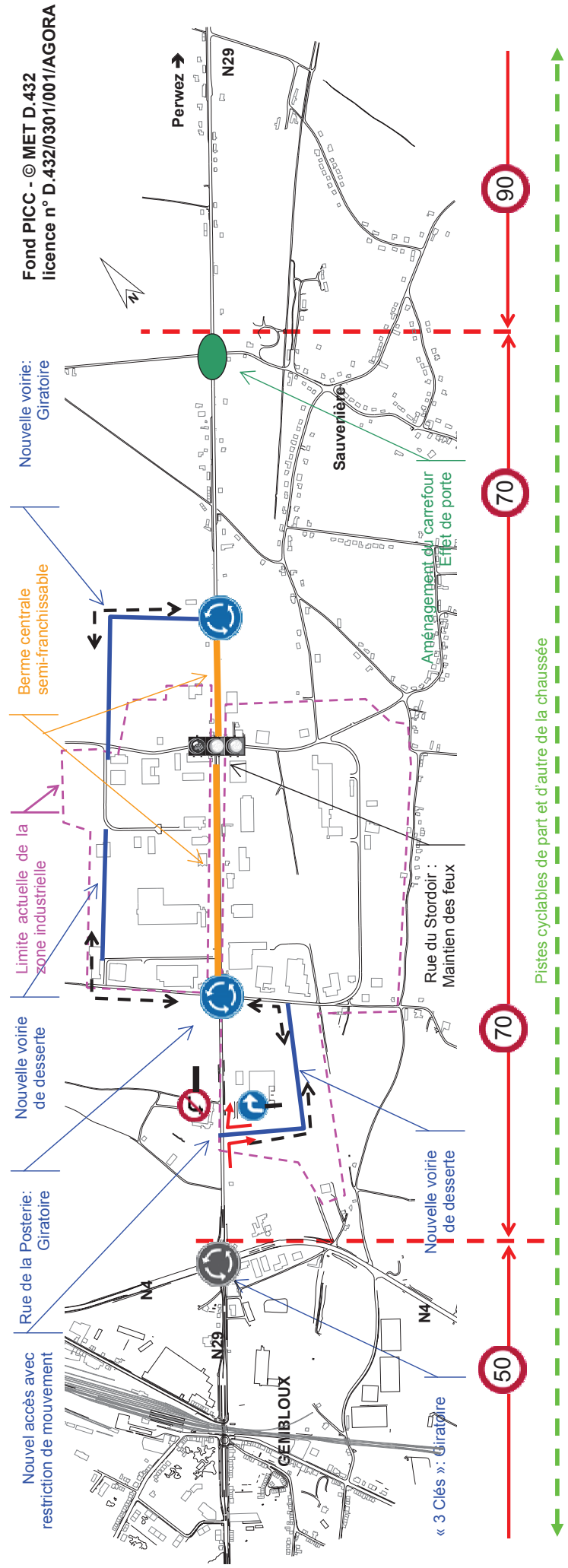
Afin d'intégrer la desserte des extensions de zoning, il est proposé d'implanter deux giratoires sur la N29 de part et d'autre du carrefour à feux existant (Rue du Stordoir).

Ce système permet d'une part la desserte des nouveaux terrains par l'arrière et d'autre part le retournement des poids lourds sur la N29.

Afin d'encourager les mouvements de tourne-à-droite entre ces deux giratoires, les voies de la N29 sont légèrement rétrécies et séparées par une berme centrale semi-franchissable.

Les dessertes des extensions de la zone d'activités seront assurées par de nouvelles voiries qui s'accrocheront sur un giratoire afin d'éviter la multiplication des insertions transversales.

En amont des giratoires (entrées du zoning) un Relais d'Information Services devra être implanté. Celui-ci devra être doté d'un stationnement aisé pour au moins un semi-remorque.



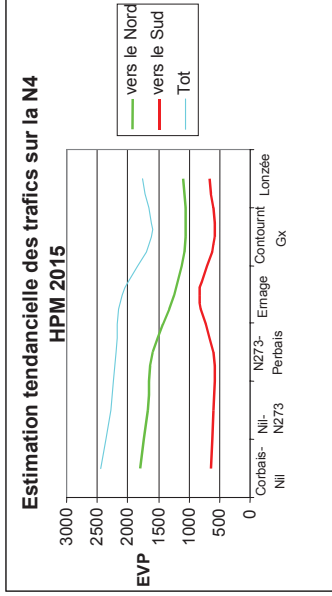
## THEME 1 - GEMBOUX : HIERARCHISATION

### Action 1.3. Aménagement du tronçon nord de la N4 sur le territoire communal

#### 1. CONTEXTE

Le tronçon Nord de la N4 absorbe un flux sans cesse croissant qui, selon les estimations, devrait atteindre près de 2500 véhicules à l'heure de pointe du matin à un horizon de 10 ans. Ce volume de trafic va poser deux problèmes essentiels :

- Comment assurer les insertions des voiries transversales ?
- Comment sécuriser les traversées au niveau d'Ernage ?



Ce problème est d'autant plus difficile à gérer qu'en amont et aval d'Ernage, la N4 traverse une zone rurale sans urbanisation qui ne permet pas d'implanter des éléments de modulation de vitesse. Les aménagements actuels ne sont pas graduels et ne provoquent aucune décélération des usagers

#### 2. OBJECTIFS

- sécuriser les insertions transversales
- sécuriser la traversée d'Ernage

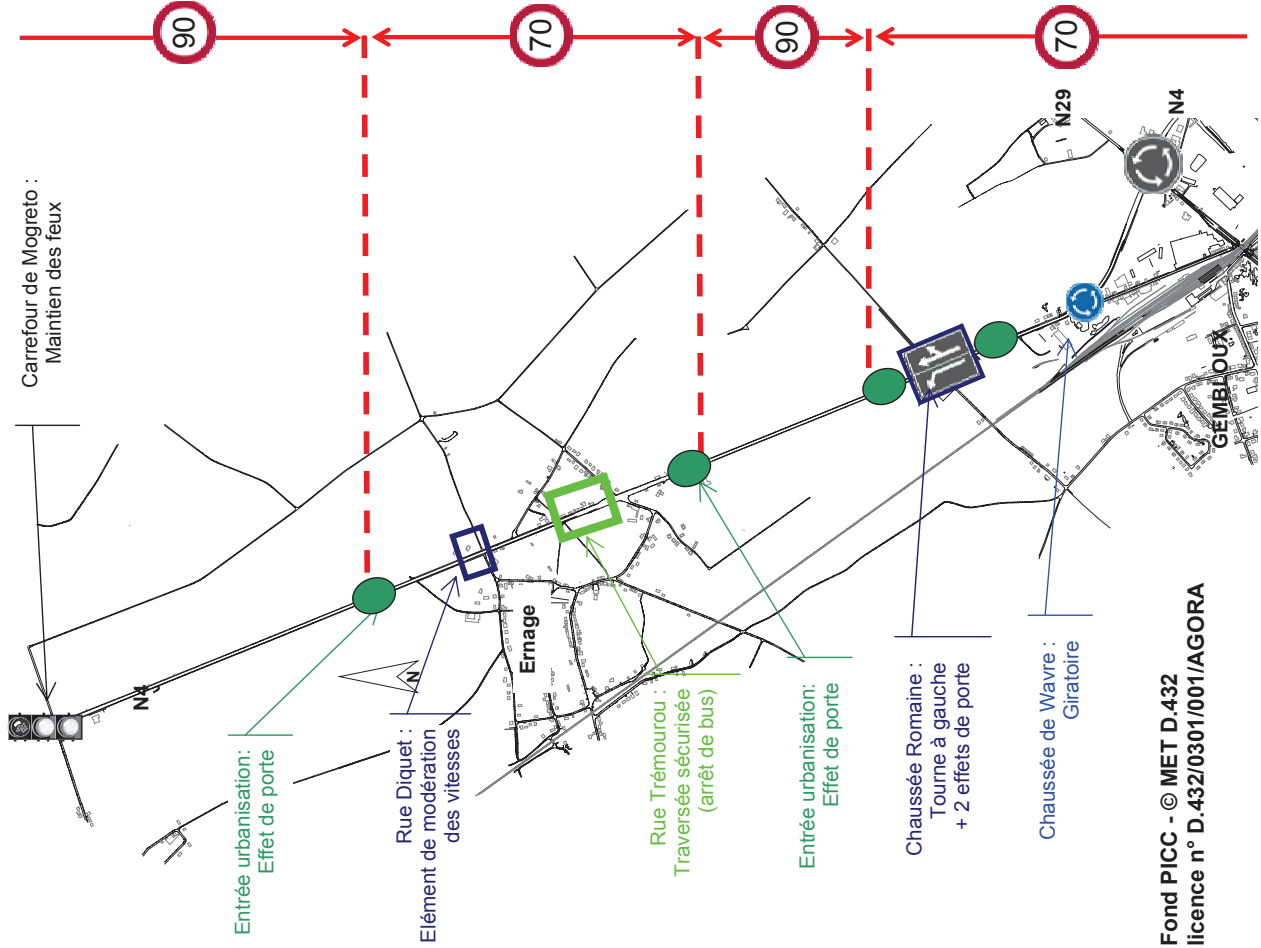
#### 3. DESCRIPTION DE L'ACTION

La proposition d'aménagement pour ce tronçon consiste à bien délimiter les zones urbanisées en créant des effets de porte pour provoquer un premier ralentissement afin que, sur les différents carrefours, les vitesses permettent des insertions plus aisées.

Dans le centre d'Ernage, il est possible de recalibrer la voirie, en particulier au niveau du champ visuel afin que l'automobiliste soit conscient de traverser une zone où des mouvements transversaux sont possibles. Simultanément, il serait nécessaire d'implanter une traversée piétonne sécurisée en deux temps éclairée de façon spécifique<sup>1</sup>.

Au niveau du contournement de Gembloux, à plus long terme afin de favoriser l'accessibilité du pôle de la gare, il serait intéressant d'implanter un giratoire au carrefour de l'ancienne N4. Celui-ci limiterait et sécuriserait les insertions des véhicules provenant de la gare.

<sup>1</sup> Cf. échelle supra-communale : thème 3, action 3.4.



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

## THEME 1 - GEMBOLOUX : HIERARCHISATION

### Action 1.4. Aménagement de la N93 sur le territoire communal

#### 1. CONTEXTE

La N93 est l'axe Nivelles - Namur, utilisée essentiellement comme axe de desserte des différents territoires traversés par la voirie. Néanmoins, elle supporte une part de trafic de transit. En effet, il n'existe pas d'alternative pour les déplacements de courte et moyenne distances. Dès lors, sans remettre en question ces différentes fonctions, il est nécessaire d'améliorer la lisibilité et la sécurité sur les différents tronçons urbains de la N93, en particulier à Sombreffe et Mazy.

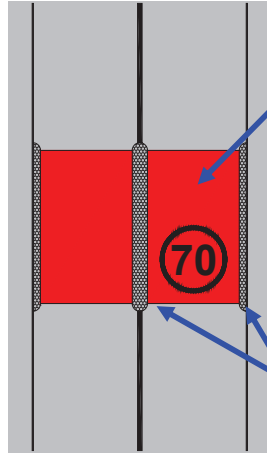
#### 2. OBJECTIFS

- Marquer les transitions sur l'axe régional ;
- Sécuriser les insertions des voies transversales
- Sécuriser les traversées piétonnes

#### 3. DESCRIPTION DE L'ACTION

La traversée de Mazy fait déjà l'objet d'un projet de réaménagement. Celui-ci consiste à segmenter la traversée du village en plusieurs petits tronçons afin de créer des éléments de modération de vitesse. L'espace public est bien lisible et la transition entre les segments ruraux et urbanisés est bien marquée. Néanmoins, le projet ne prévoit pas de bande cyclable.

Exemple de porte « légère »



Pavés en léger dévers réduisant la chaussée à 3 m

Coloration de la chaussée sans dénivellation

## THEME 1 - GEMBOLOUX : HIERARCHISATION

### Action 1.5. Aménagement de la N912 sur le territoire communal

#### 1. CONTEXTE

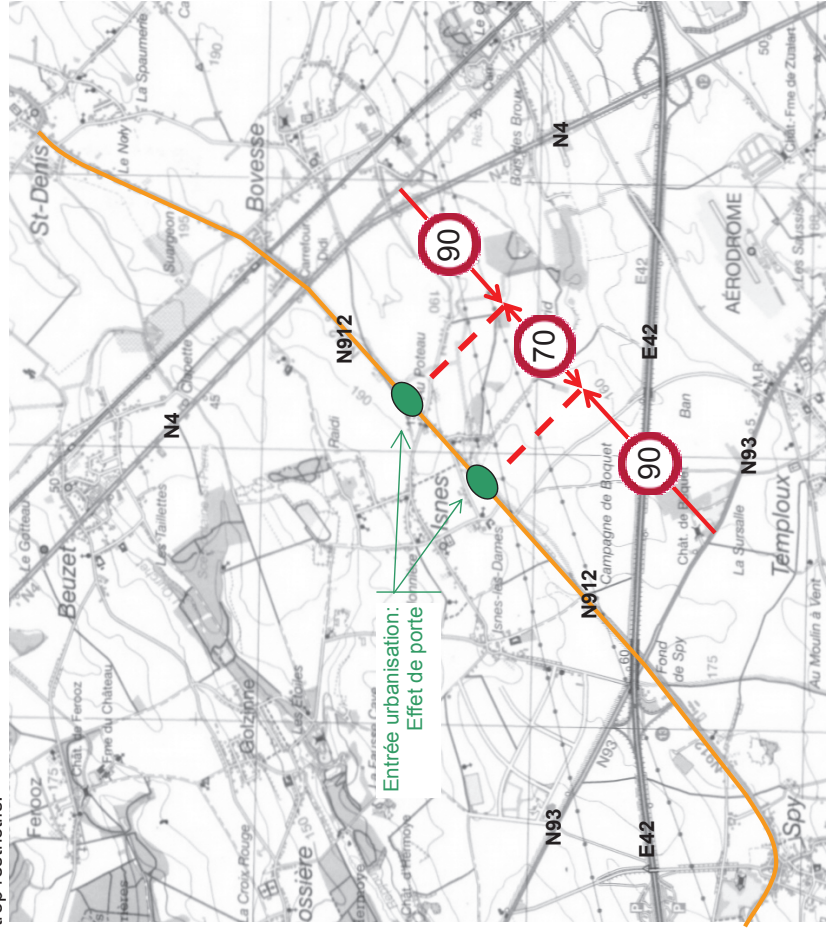
La N912 relie Charleroi à Eghezée en marquant la limite Sud-Est du territoire communal de Gembloux. Dans son parcours gembloulois, cette voirie est rectiligne et traverse l'urbanisation du village des Isnes. Cette configuration est propice au développement de vitesses excessives. En terme de fonctionnalité, cette voirie sert de « by-pass » entre la N4 et l'E42 (échangeur de Spy) et a, en outre, été identifiée comme axe de menant à la râperie de Longchamps.

#### 2. OBJECTIFS

- Marquer les transitions sur l'axe régional ;
- Maîtriser les vitesses dans la traversée des Isnes.

#### 3. DESCRIPTION DE L'ACTION

Afin de maîtriser les vitesses (70 km/h) dans la traversée des Isnes, un effet de porte est implanté aux entrées de l'agglomération. Vu les fonctionnalités de l'axe, ces aménagements ne devront pas être trop restrictifs.



**THEME 1 - GEMBOUX : HIERARCHISATION****Action 1.6. Mise en place d'un nouveau plan de circulation****1. CONTEXTE**

Le centre ville de Gembloux n'a pas attendu l'invention de l'automobile pour se développer. En effet, celui-ci est constitué de nombreuses voiries étroites et sinueuses difficilement compatibles avec les flux sans cesse croissants générés par les différentes activités du centre de Gembloux. Actuellement, les différentes heures de pointes de la journée sont synonymes de congestion et d'insécurité entre les différents usagers de la voirie.

Comme il n'est pas question de sortir une des fonctions du centre ville, il est nécessaire d'organiser les flux de circulation des différents usagers.

**2. OBJECTIFS**

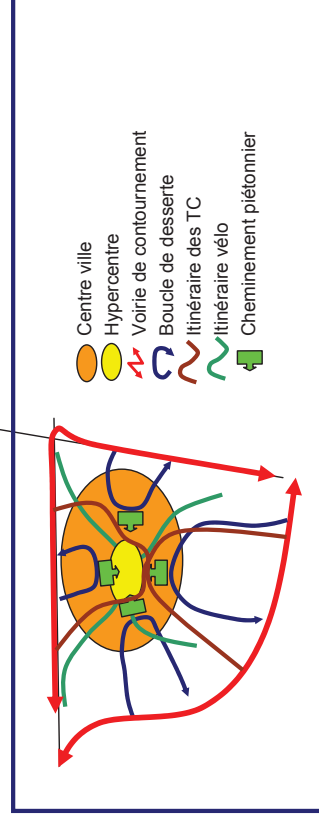
- éviter le transit en centre ville
- créer des boucles de desserte du centre ville
- améliorer le partage de la voirie entre les différents usagers

**3. DESCRIPTION DE L'ACTION**

Dans un premier temps, on a essayé de déterminer le plan de circulation « idéal » où la mixité est favorisée et le centre ville préservé des traversées des automobilistes.

Ce plan idéal consiste à éliminer toute traversée du centre ville en véhicule individuel. La desserte des activités du centre ville se réalise via 4 boucles, une de chaque côté, qui donne accès à des zones de dépôt ou de reprise. Celles-ci sont liaisonnées au centre de la cité par des cheminements piétonniers confortables de qualité. Parallèlement, des circuits spécifiques pour les transports publics permettent à ceux-ci de « tangenter » l'hypercentre. Par contre les cyclistes ont toutes les facilités pour atteindre l'hypercentre et avoir accès aux multiples activités du centre ville.

Dans la zone centrale, la priorité est donnée aux piétons. Néanmoins, le centre ville reste accessible à l'ensemble des modes mais sous certaines conditions.



Mais comment appliquer ce concept idéal au centre ville de Gembloux ?

**Première contrainte** : il n'existe pas de possibilité de créer une voie de contournement Sud-Ouest à travers la vallée de l'Orneau, site de grande valeur environnementale. De plus, aucune des voiries existantes ne peut prendre ce rôle de collectrice Sud-Ouest.

Dès lors l'organisation de la desserte du centre ville s'effectuera à partir de la N29 et de l'avenue des Combattants.

**Deuxième contrainte** : il est difficile de trouver des boucles de desserte qui alimentent des zones de stationnement pour assurer les déposes ou les reprises.

**Troisième contrainte** : le réseau viarie n'est pas très dense et n'offre pas beaucoup d'alternatives. Les différents modes de déplacement sont obligés d'emprunter les mêmes voiries et de partager l'espace public disponible.

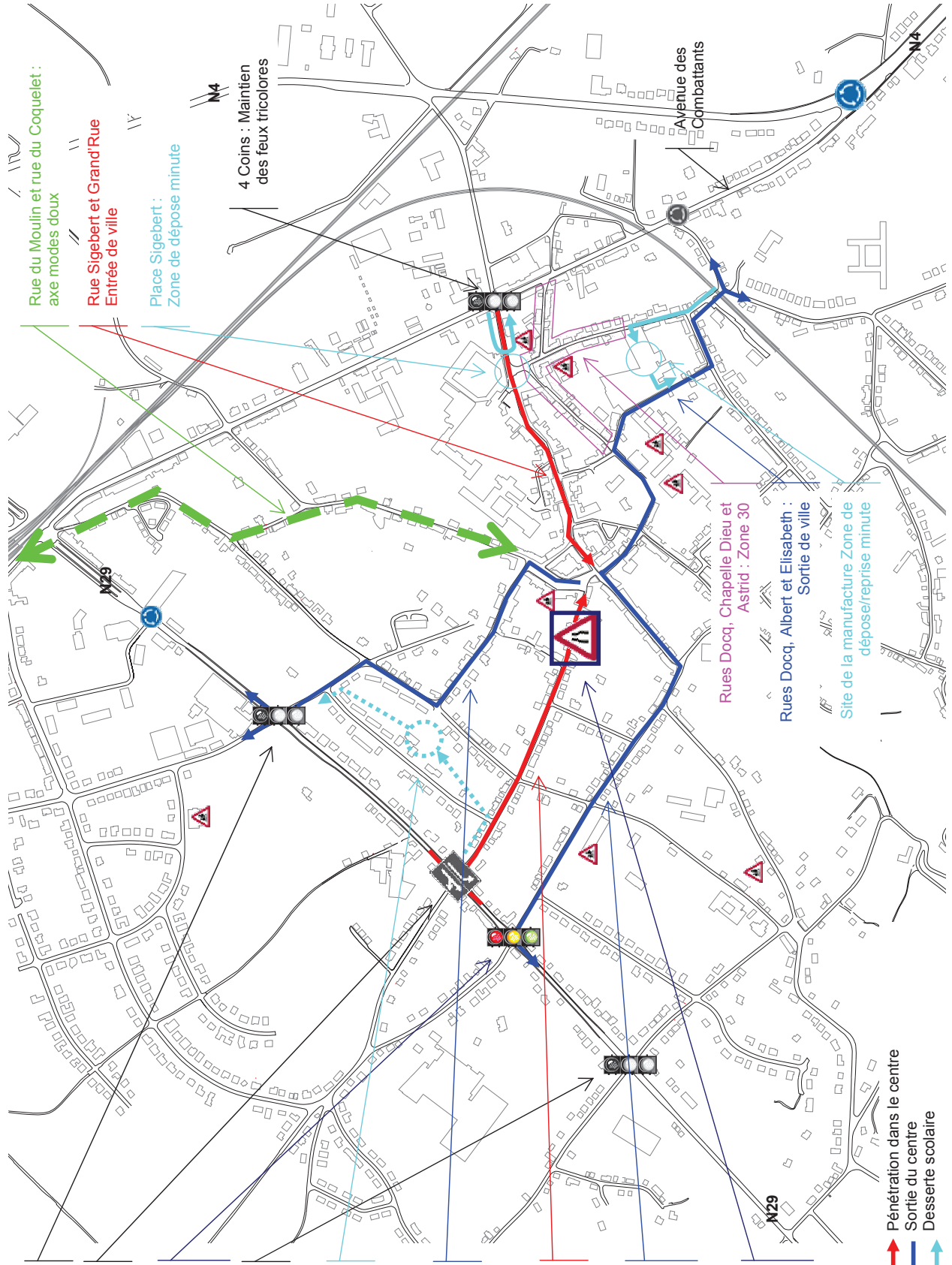
A partir de l'ensemble de ces contraintes, un plan de circulation à court terme fut élaboré. Ses principes en sont :

- D'organiser 4 boucles de desserte :
  - Deux boucles Nord, provenant de la N29, qui entrent dans le centre ville par la rue G. Masset, aboutissent à la Place de l'Orneau et ressortent d'une part via les rues T. Toussaint et Entrée Jacques (au bout de laquelle des feux tricolores sont installés pour faciliter la sortie) et d'autre part via les rues Damseaux et Chapelle Marion
  - Une boucle Est utilisant la rue Sigebert, la Grand-Rue, les rues Léopold, Pierquin, Docq, Albert, Elisabeth et Chapelle Dieu
  - Une boucle Sud pour les usagers provenant de rue des Combattants et de la rue de Mazy et aboutissant au site de la Manufacture via la rue Chapelle Dieu et en sortant par les rues Albert, Elisabeth et Chapelle Dieu
- De privilégier certains axes aux cyclistes comme les rues du Moulin et du Coquelet
- D'améliorer les itinéraires piétonniers entre le site de la Manufacture et les différents établissements scolaires
- De créer une zone de retournement rue/place Sigebert afin de donner la possibilité aux véhicules d'éviter de descendre dans le centre de Gembloux sans nécessité

Ce système de circulation permet un réaménagement plus convivial (Zone 30 ou autres) des rues Docq (au-delà de la rue Albert), Chapelle Dieu et Reine Astrid.

Ce plan « court terme » doit être amélioré au fur et à mesure des opportunités qui se présentent. Ainsi, par exemple, les boucles de desserte Nord doivent pouvoir éviter la Place de l'Orneau et le dernier tronçon très étroit de la rue G. Masset en trouvant une alternative plus courte via la rue Hambursin ou Namèche. Mais celle-ci n'est possible que si un espace de stationnement permettant la dépose/reprise est trouvée dans cette zone urbaine dense. Ce n'est pas le cas actuellement.

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



Rue Chapelle Marion:  
Maintien des feux tricolores

Rue G. Masset:  
Maintien du tourne à gauche

Rue Entrée Jacques:  
Feux tricolores pour faciliter  
les sorties de ville

Rue du Paradis:  
Maintien des feux tricolores

Zone de déposer/reprise  
minute à rechercher

Rues Damseaux et Chapelle  
Marion:

Rue G. Masset:  
Entrée de ville

Rues Entrée Jacques  
et T. Toussaint:  
Sortie de ville

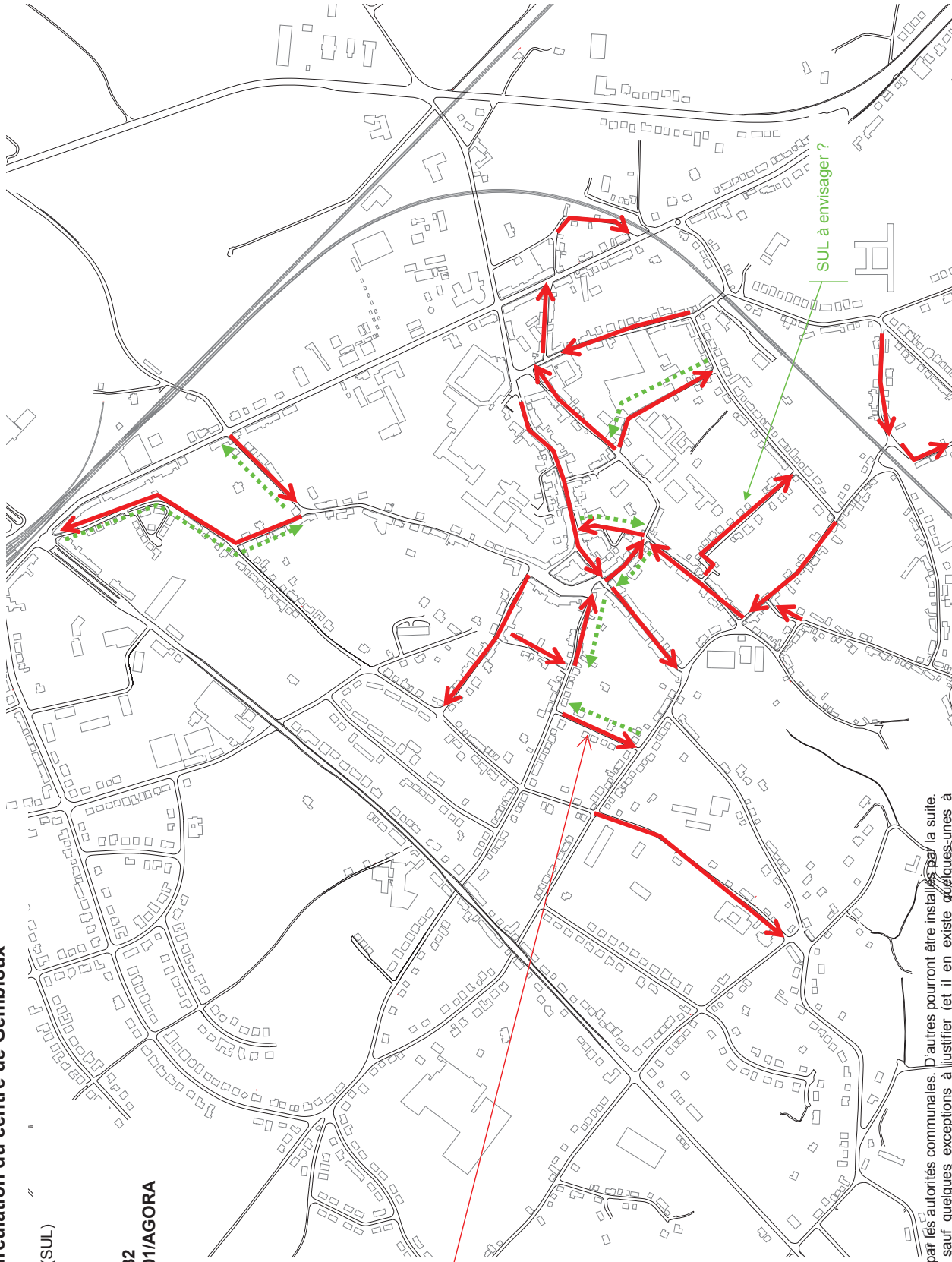
Rue G. Masset:  
« Goulet » nécessitant un  
aménagement

Pénétration dans le centre  
 Sortie du centre  
 Desserte scolaire

### Sens de circulation du centre de Gembloux

-  Sens Unique Limité<sup>1</sup> (SUL)
-  Sens unique

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



Rue Tremblez :  
Sens inversé

Les sens uniques limités offrent un série de raccourcis intéressants pour les cyclistes, et facilitent leurs déplacements, en leur permettant notamment d'éviter d'autres endroits dangereux parce que très fréquentés par le trafic automobile).

Les SUL complètent en particulier fort bien le réseau de sentiers présent à Gembloux.

Voir aussi le chapitre modes doux ci-après.

<sup>2</sup> Ces SUL seront mis à l'essai en 2005 par les autorités communales. D'autres pourront être installés par la suite. Suivant l'arrêté fédéral en la matière, sauf quelques exceptions à justifier (et il en existe quelques-unes à Gembloux centre, la Grand-Rue par exemple), il est préconisé que tous les sens uniques soient adaptés.

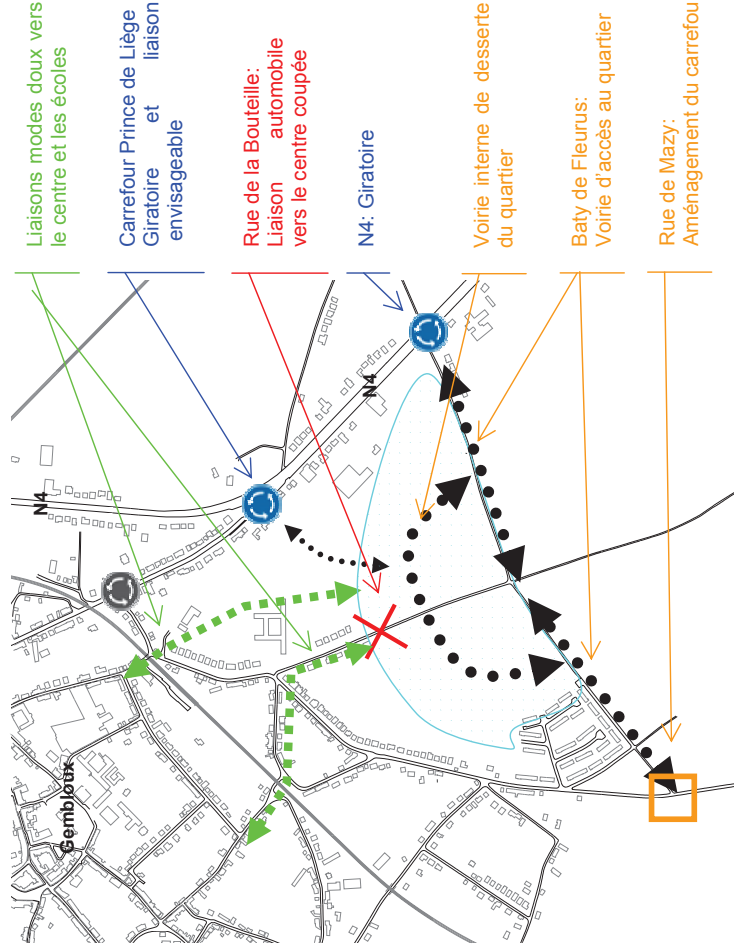
## THEME 1 - GEMBOLOUX : HIERARCHISATION

### Action 1.7. Organisation de la desserte des futures zones résidentielles

#### 1 Le quartier « A tous vents »

La desserte automobile du nouveau quartier « A tous vents » s'organise essentiellement par le Sud via le Baty de Fleurus. Cette voirie est reliée à la N4 par un giratoire et à la rue de Mazy au niveau d'un carrefour aménagé. Un lien supplémentaire peut être envisagé vers le carrefour dit « Prince de Liège » où un giratoire est proposé.

Aucune liaison directe vers le centre de Gembloux n'est donc envisagée afin de promouvoir les modes doux. A cette fin, des cheminements piétons-cyclistes sont tracés via les passages à niveau. La rue de la Bouteille n'est pas accessible au départ du nouveau quartier pour les automobiles.

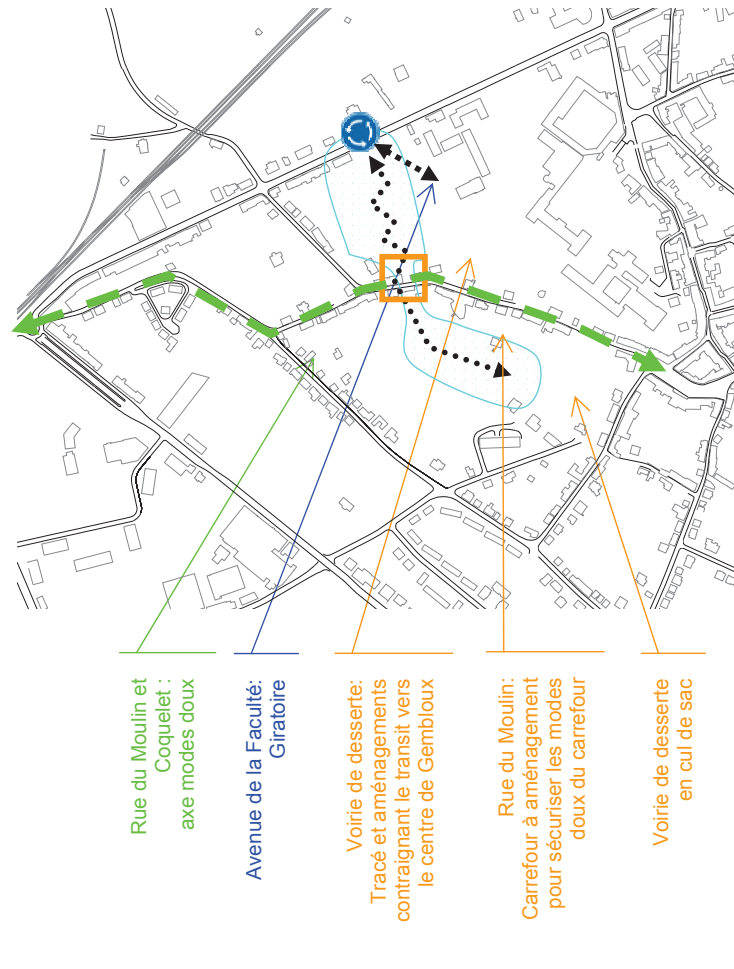


Fond PICC - © MET D.432  
licence n° D.432/0301/001/AGORA

#### 2 Le site de la Coutellerie

Le site de l'ancienne Coutellerie fait l'objet d'un plan d'aménagement qui couvre l'axe de la vallée de l'Orneau entre l'avenue de la Faculté d'Agronomie et la rue Damsseaux. La desserte automobile de cette zone s'effectue par une nouvelle voirie qui se raccorde à l'avenue de la Faculté au niveau d'un giratoire qui peut également desservir l'accès au domaine de la Faculté.

La voirie de desserte doit impérativement être tracée et aménagée pour éviter qu'elle ne serve d'accès vers le centre de Gembloux (place de l'Orneau) via la rue du Moulin qui est un axe sur lequel les modes doux sont privilégiés (liaison Gare-Centre).



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

**THEME 1 - GEMBOLOUX : HIERARCHISATION****Action 1.8. Amélioration de l'accessibilité de la gare****1. CONTEXTE**

La gare de Gembloux est le pôle SNCB le plus important du plateau hesbignon avec ses ±6.500 voyageurs par jour. Afin de répondre à son attractivité croissante, la SNCB projette la construction d'une nouvelle gare équipée d'un parking de 1.000 places (extensible à 2.000 places) sur le site de l'actuel parking et d'un second parking de 250 places, à l'Est, de l'autre côté des voies le long de la chaussée de Wavre.

Si la capacité totale des nouveaux parkings semble répondre à la demande future, leur accessibilité n'est pas garantie dans la configuration actuelle des voiries.

Le parking situé le long de la chaussée de Wavre se verra saturé dès sa mise en service, ce qui obligera le surplus de véhicules arrivant à Gembloux par l'Est (N4 et la N29 en provenance de Perwez) à traverser le faisceau de voies ferrées. Ces mouvements chargent en particulier les rues de l'Agasse et du Buisson St-Gulbert.

**2. OBJECTIFS**

- Mieux répartir l'offre de stationnement en fonction de l'origine des usagers
- Calibrer l'offre de stationnement à la demande

**3. DESCRIPTION DE L'ACTION**

Deux solutions complémentaires doivent être développées afin de gérer l'afflux de véhicules supplémentaires :

**1° Augmenter la capacité du stationnement côté Est.**

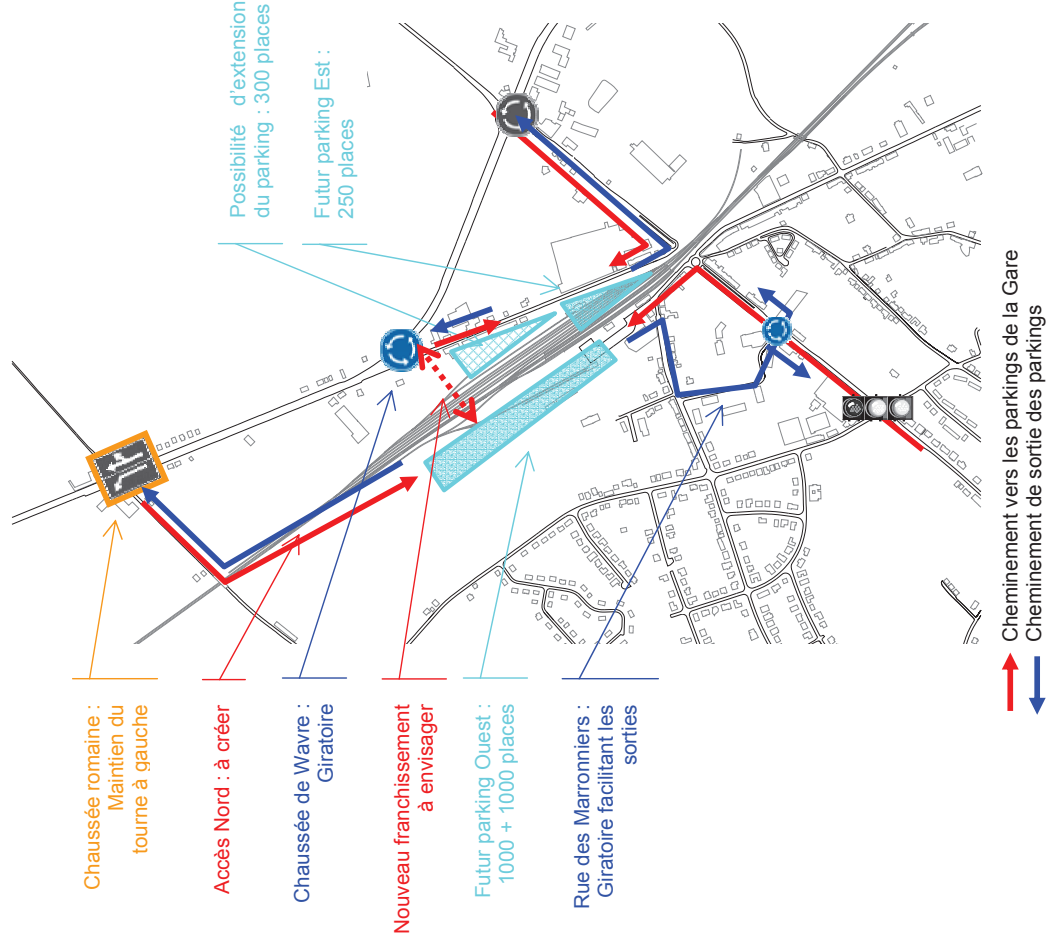
L'ensemble du territoire concerné par l'activité de la gare de Gembloux est couvert par un PCA (Plan Communal d'Aménagement) en cours d'élaboration. A la lecture du plan de destination, une zone de quelque 8.000 m<sup>2</sup> pourrait être affectée au stationnement de quelque 300 véhicules. Elle forme un triangle entre le Nord de la chaussée de Wavre et le domaine SNCB.

**2° Augmenter l'accessibilité du parking Ouest en venant de l'Est**

Dans un premier temps : un nouvel accès par le Nord est tracé à partir de la Chaussée romaine le long des voies. Cet accès est commandé par le carrefour avec la N4 où la capacité des mouvements tournants se réduit avec la croissance du trafic. La configuration actuelle des lieux et les trafics attendus ne permettent pas d'implanter un système à plus grand débit. Mais, dans l'hypothèse où l'emprise suffisante se libérerait, l'implantation d'un carrefour à feux tricolores permettrait de gérer au mieux l'insertion des flux sortant du parking Ouest de la gare avec ceux de la N4.

Dans un second temps et à défaut de créer suffisamment de stationnement à l'Est : l'afflux de véhicules supplémentaires à la gare de Gembloux nécessitera la mise en œuvre d'un nouveau franchissement des voies. Celui-ci pourrait se réaliser à l'extrémité Nord de la Chaussée de Wavre qui se raccorde sur la N4 via un giratoire. Il est à noter que le PCA « Gare » a repris ces aménagements

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



**THEME 1 - GEMBOUX : HIERARCHISATION****Action 1.9. Organisation du stationnement dans le centre de Gembloux****1. CONTEXTE**

Le stationnement est un élément de régulation des pratiques de déplacements pour le centre de l'agglomération. Ainsi, dans le centre de Gembloux, on recense quelques 300 places payantes qui possède un taux d'occupation d'environ 80%. Dès lors, dans une dizaine d'année, le centre ville sera complètement saturé, d'autant plus que les zones contiguës aux zones payantes le sont déjà.

**2. OBJECTIFS**

- maintenir un bon accueil pour les chalandes
- favoriser le stationnement de courte durée afin que le plus grand nombre puisse utiliser les places du centre ville
- proposer des alternatives pour le stationnement de longue durée hors du centre ville

**3. DESCRIPTION DE L'ACTION**

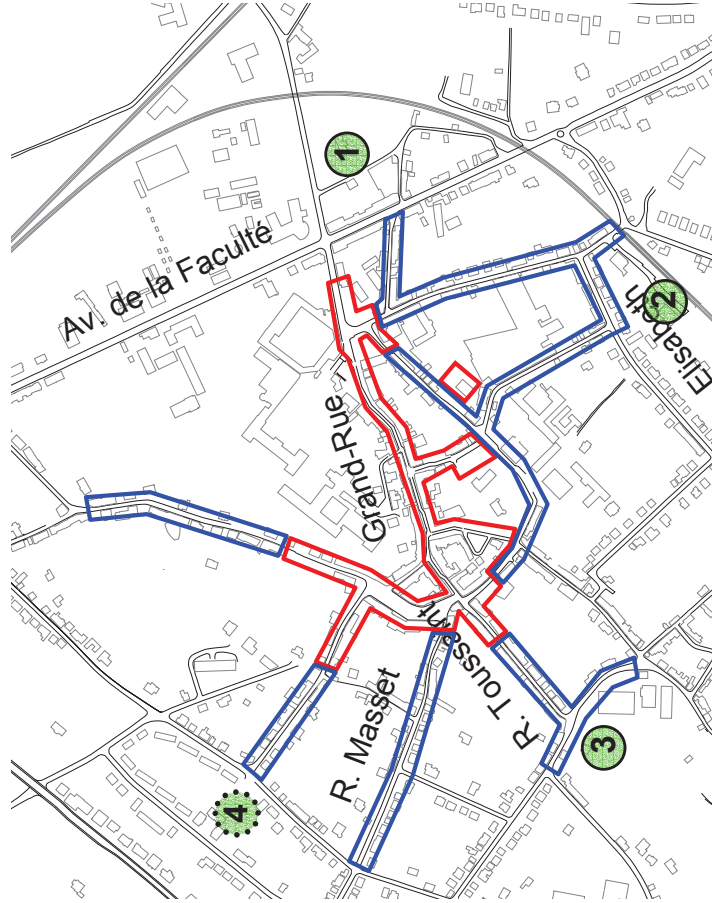
Le centre de Gembloux doit être accessible prioritairement aux usagers de courte durée qui fréquentent commerces et équipements. Les usagers en situation de longue durée de stationnement ne doivent plus stationner dans le centre : une offre alternative leur est proposée sous deux formes : des parcs hors voirie aux abords de la voie d'évitement ou un report modal.

Dès lors, l'organisation du stationnement dans le centre de Gembloux s'appuie sur les 3 éléments suivants :

- A. La zone centrale qui correspond à la zone payante actuelle qui est maintenue avec une tarification progressive et une limitation de durée fixée à 2 heures. Cette zone doit être absolument contrôlée plusieurs fois par semaine
- B. Des parkings gratuits hors voirie destinés au stationnement de longue durée situés à proximité du centre ville. La proposition comprend actuellement les 4 sites suivants (voir carte) :
  1. Avenue Maréchal Juin : sur un terrain appartenant actuellement à la Faculté d'Agronomie ;
  2. Le parking à l'arrière du centre sportif (Chapelle Dieu) qui sera étendu et relié à la rue Albert par un chemin piéton ;
  3. Un parking à créer à l'arrière du Foyer Communal (FC) et relié à la rue C. Toussaint
  4. Un parking dont l'emprise est à rechercher entre les rues Namèche et Hambursin.

L'ensemble de ces parkings hors voirie devrait faire l'objet d'une signalisation spécifique afin de prendre en charge le visiteur dès qu'il emprunte une des pénétrantes vers le centre ville. A plus long terme, ce système de signalisation devrait être de type dynamique et renseigner, en temps réel, des saturations des différents parkings hors voirie

- C. Afin d'éviter les effets de bord, création d'une zone bleue sur les voiries reliant la zone payante aux parkings périphériques. A l'intérieur de cette zone, le stationnement riverain sera assuré (carte, emplacement réservé, ...)

**Organisation du stationnement dans le centre de Gembloux**

 Zone payante (2h max)

 Zone Bleue (2 h max)

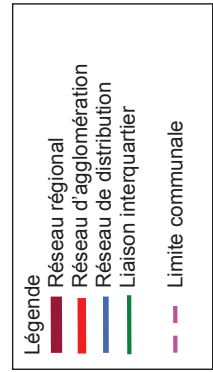
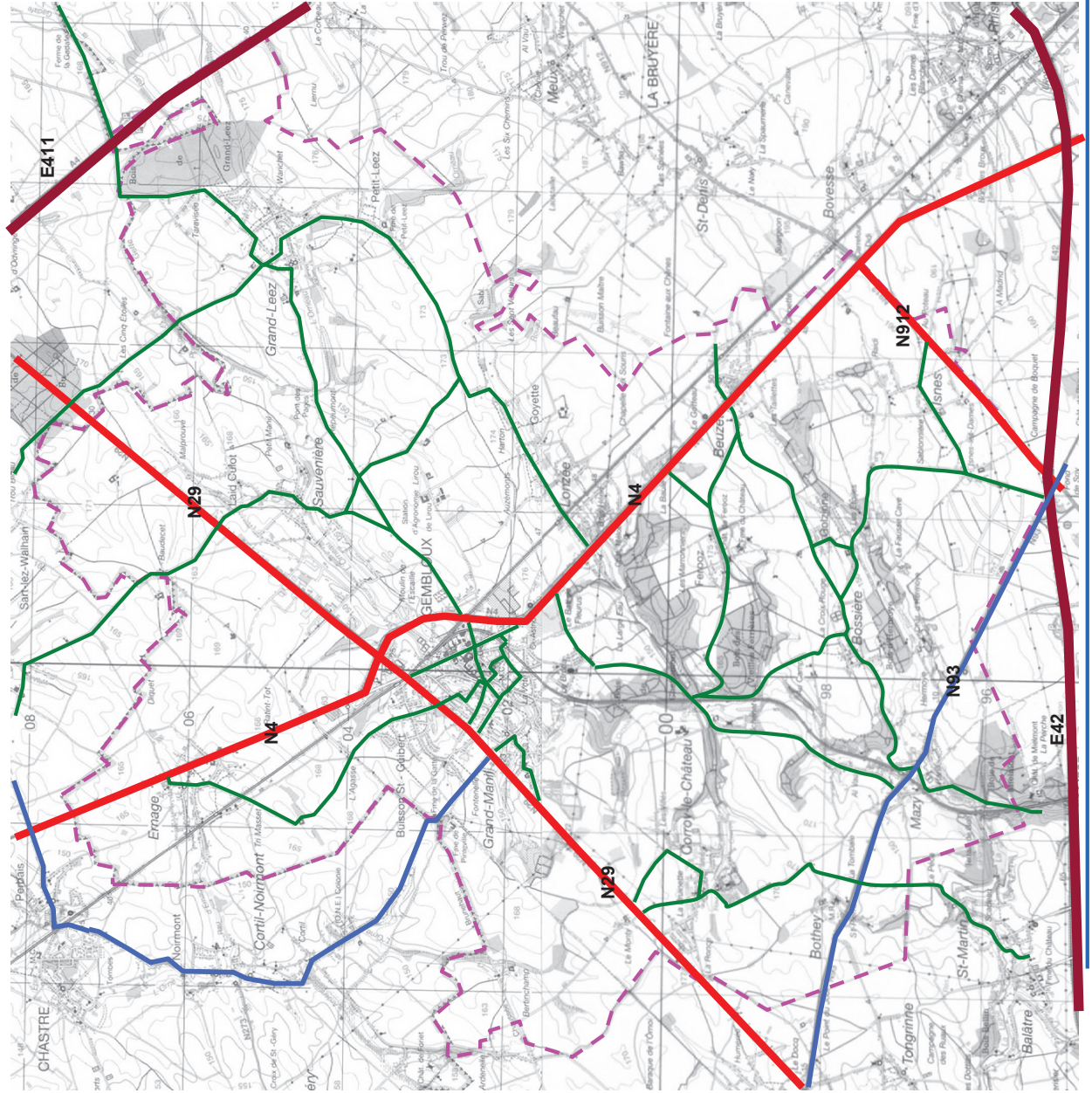
 Proposition de parking « longue durée »

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

**THEME 1 - GEMBOUX : HIERARCHISATION**  
Action 1.10. Hiérarchisation de la voirie

L'ensemble des propositions concernant la commune de Gembloux 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 et E42), dans une moindre mesure par la N29
- la N4 et la N29 assurent les liaisons sous-régionales à partir des villes voisines (Ottignies, Jodoigne, Namur...) ou vers le réseau autoroutier
- l'irrigation du Sud de la commune s'effectue par la N93, la N912
- 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.



## THEME 2 – GEMBOLOUX : MODES DOUX

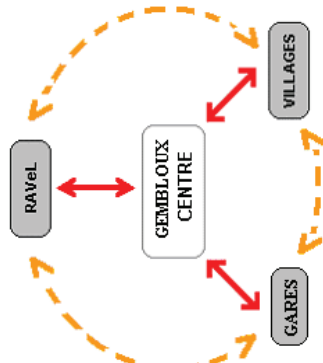
### Action 2.1. Réseau cyclable communal

#### 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)

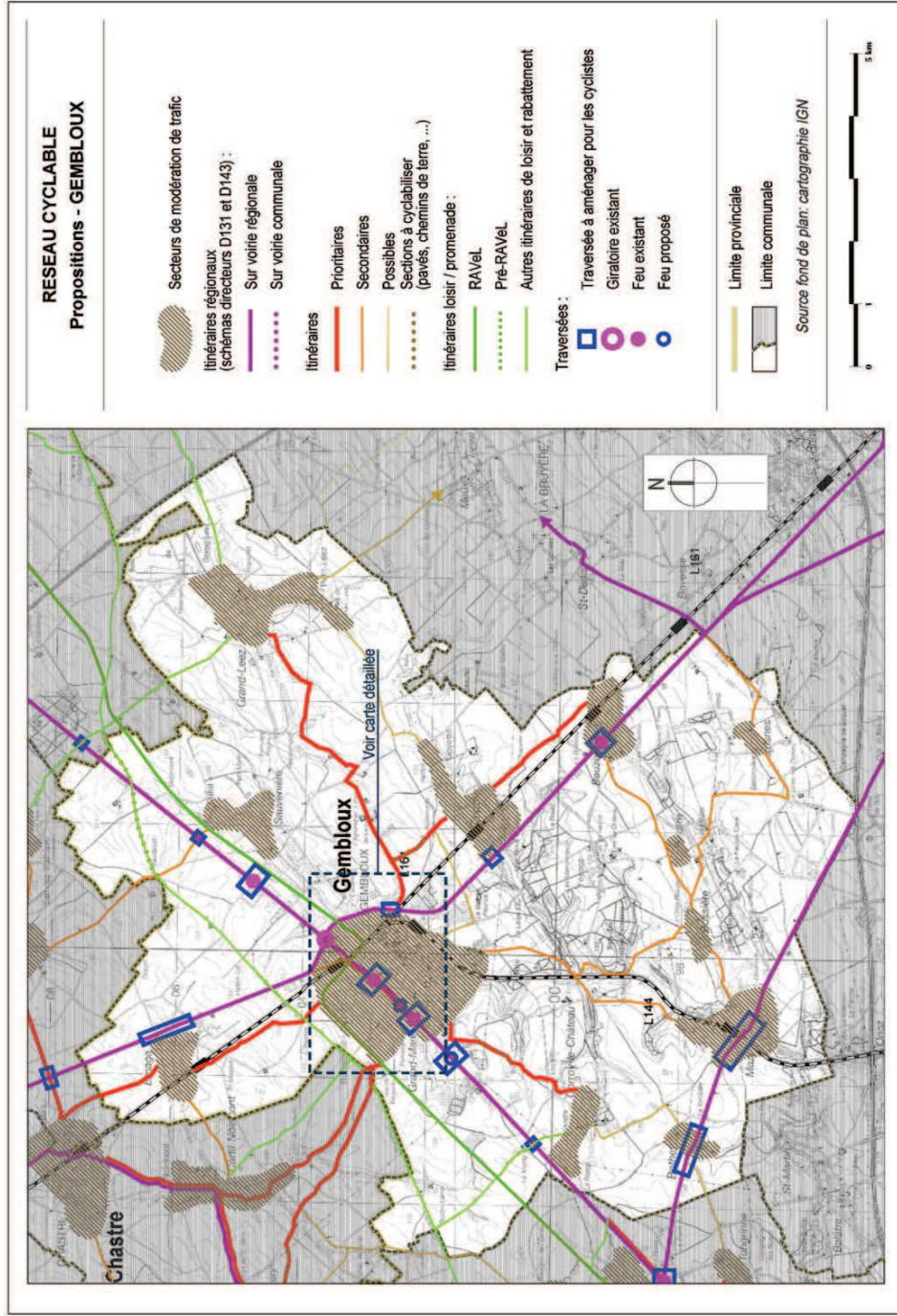
#### DESCRIPTION DE L'ACTION

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



Les itinéraires prioritaires à développer sur l'ensemble de la commune sont les suivants :

- Gembloux-centre – Loncée – Beuzet. La section entre la rue de Liroux et la rue de Zémont doit être cyclabilisée.
- Gembloux-centre – Grand-Leez par la rue de Liroux, la rue Try Lambord et la rue de Maugré.
- Gembloux-centre – Corroy-le-Château. La section entre le chemin de la Sibérie et rue Antoine Quintens doit être cyclabilisée.
- Gembloux-centre à Sauvenière et Gembloux à Grand-Manil via le RAVeL.
- Gembloux-centre – Ernage par la rue de l'Agasse et le chemin Capitaine Grudler.



Ces itinéraires se prolongent dans le centre de Gembloux et sont représentés à la page suivante :



Ces itinéraires ont été réalisés en tenant compte d'une part du plan de circulation envisagé et d'autre part, des rues à sens unique pouvant être aménagées en SUL. Certaines remarques sont à apporter :

- Par rapport aux différents SUL proposés par la commune pour 2005<sup>1</sup> : mise en SUL des autres rues où cela peut être réalisé sans danger. Remarquons que l'arrêt fédéral en la matière impose la mise en SUL de tous les voiries à sens unique, sauf exceptions à justifier (par exemple Grand'Rue).
- Rue Elisabeth et Hambursin : mise en zone résidentielle ou équivalente.
- Connexion via escaliers entre rue Chapelle Marion et A. Damseaux : prévoir gouttière vélo pour possibilité de passage à pied avec poussée du vélo
- Tronçons mis à deux sens pour les vélos et un seul sens dans le plan de circulation proposé (rue de l'Entrée Jacques, Rue A. Damseaux, Rue Sigebert, Rue Chapelle Marion), prévoir aménagement en conséquence.
- Si fermeture du passage à niveau rue de la Vôte, prévoir passage pour mode doux.
- Connexion à prévoir avec le RAVeL rue Victor Debecker (pour accès direct au centre de Gembloux)
- Prise en compte systématique des vélos lors d'aménagements dans le cœur de la ville.

## THEME 2 – GEMBOUX : 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

*Cf fiches aménagements types*

Sur les voiries régionales empruntées par le réseau cyclable communal, certaines mesures sont également à prendre. On peut proposer :

- une amélioration de la piste cyclable existante sur la N29 dans sa traversée de Gembloux,
- une amélioration des pistes cyclables sur la N4 au sud de Gembloux (Beuzet, Loncée) (travaux prévus),
- des aménagements cyclables et piétonniers et/ou modération de la circulation sur la N93 à Bothey et Mazy

##### B. Les traversées

Les traversées à (ré-)aménager prioritairement sont :

- Les intersections à feu avec la N29 au centre de Gembloux (rue de l'Agasse, rue Entrée Jacques, rue des Résistants), avec sas et tourne-à-gauche indirect
- Traversée de la N4 / av. du Maréchal Juin

Les autres traversées à (ré-)aménager sont :

- N4 à Ernage : traversée sécurisée au droit de la rue Trémouroux (flots en durs, marquages...)
- N4 - chaussée romaine, au Nord-Ouest de Gembloux-centre : tourne à gauche et effets de porte.
- Traversée de la N4 à Loncée et Beuzet (travaux prévus)
- Traversée de la N29 à Corroy-le-Château (rue des Marronniers)
- Carrefour Bédoret (N29), où un feu est proposé
- Traversée de la N29 à Sauvenière (rue Baudacet) : maintien des feux, sas et tournes-à-gauche indirects

<sup>1</sup> Cf. thème 1 : action 1.6.

**THEME 2 – GEMBOLOUX : MODES DOUX**

Action 2.3. Mise en place d'un stationnement vélo

**CONTEXTE**

Les principaux pôles générateurs sont déjà équipés : écoles, administration communale, foyer communal, piscine, centre culturel/cinéma (rue du Moulin)...  
A la gare de Gembloux, on dénombre une trentaine de places couvertes, dans un état médiocre et peu visibles. Aux autres haltes (Chapelle-Dieu, Mazy, Ernage, Beuzet et Loncée), aucun stationnement vélo n'existe.

**DESCRIPTION DE L'ACTION**

Les principaux points à équiper de stationnement vélo sont :

- Gare de Gembloux : environ 30 places de stationnement sécurisé (fermé, de type box ou local, probablement payant) et 2x25 places de stationnement couvert gratuit (de chaque côté des voies)
- Haltes d'Ernage, Mazy, Loncée et Beuzet : 5 arceaux couverts à chaque halte
- Centre des différents villages

**THEME 2 – GEMBOLOUX : 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 Gembloux.

**DESCRIPTION DE L'ACTION**

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

- La gare de Gembloux
- Le cœur de Gembloux
- La faculté Universitaire des Sciences Agronomiques
- Le complexe sportif
- Le stade communal
- Le parking longue durée proposé à la rue Maréchal Juin,
- Le foyer communal et le parking de longue durée proposé
- Le CPAS
- La Police
- La Poste
- Une possibilité vers la zone d'habitat programmée « A tous vents »
- ...

Dans le cœur de la ville, une prise en compte systématique des piétons et PMR devra être faite lors d'aménagements futurs.

## THEME 3 – GEMBLoux : 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'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,...) 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 attireront 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.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> 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.

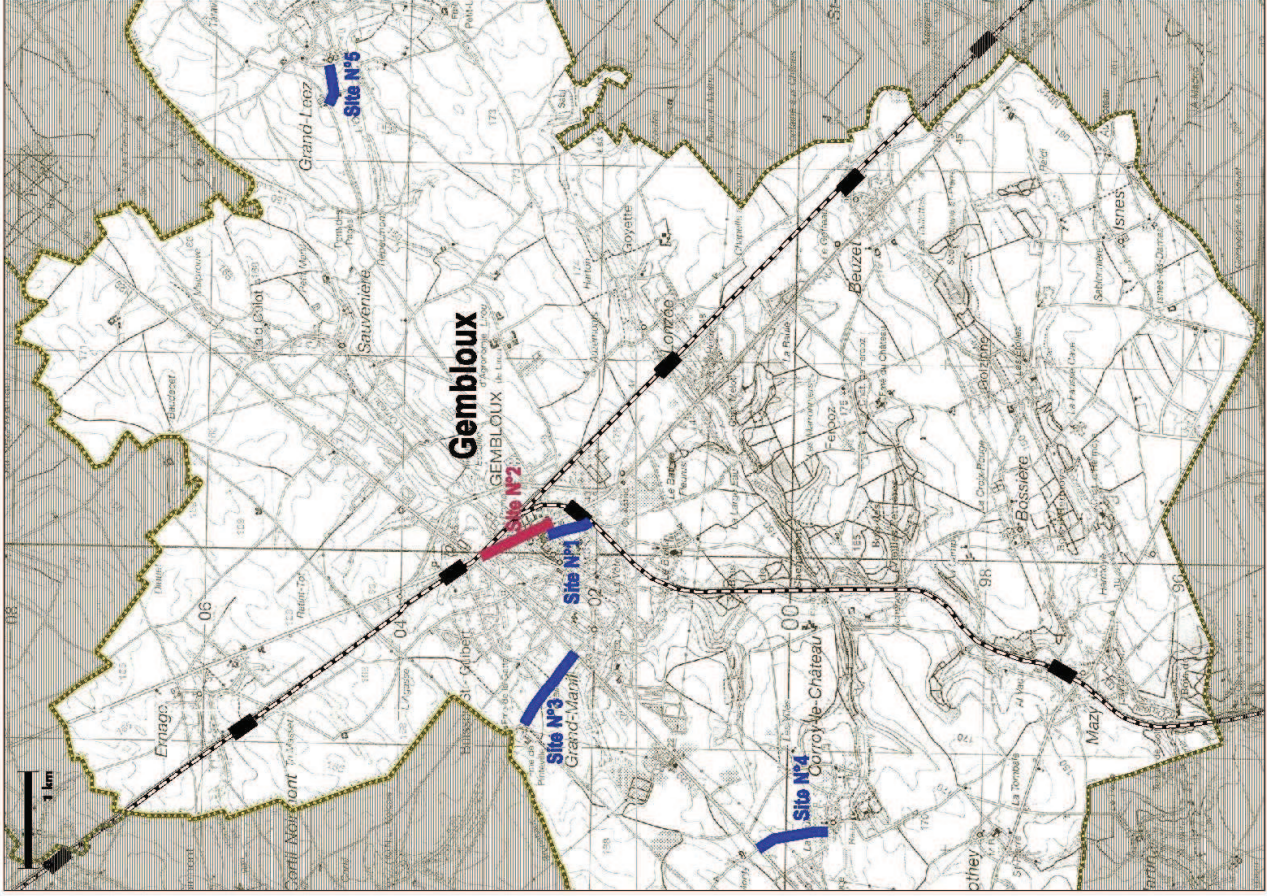
1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

## Sommaire

3.1	Introduction	1
3.2	Esquisses proposées pour la commune de Gembloux	4
	Fiche 1 : Site N°1 : Rue Chapelle Dieu	4
	Fiche 2 : Site N°2 : Avenue de la Faculté d'Agronomie	8
	Fiche 3 : Site N°3 : Rue des Résistants	12
	Fiche 4 : Site N°4 : Rue Marronniers de Corroy	18
	Fiche 5 : Site N°5 : Rue Henry de Leez	21
3.3	Etapas d'un dossier d'aménagement d'espace public	25



Carte 1 localisation géographique des sites étudiés à Gembloux.

**THEME 3 – GEMBOUX : AMENAGEMENTS****3.2. Esquisses proposées pour la commune de Gembloux****Fiche 1 Site N°1 : Rue Chapelle Dieu****SITUATION**

Le tronçon de rue à aménager est une parallèle à l'avenue des Combattants et débouche devant l'entrée des Facultés Agronomiques de Gembloux. Située en centre ville, cette voirie de petit gabarit est fortement fréquentée.

La voirie est en sens unique jusqu'à la rue Reine Astrid où elle devient à double sens.

La rue est bordée de maisons anciennes généralement sans garage, et implantées de façon irrégulière, avec une discontinuité dans leur alignement (trotoir étroit, voire inexistant). La présence d'écoles fait sensiblement augmenter la fréquence de passage des véhicules lors des sorties et entrées de ces dernières.

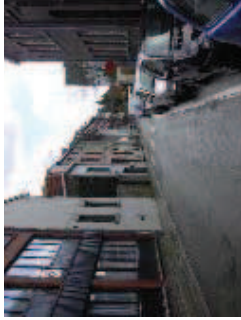
On note également un manque de stationnement sur le tronçon le plus densément bâti.

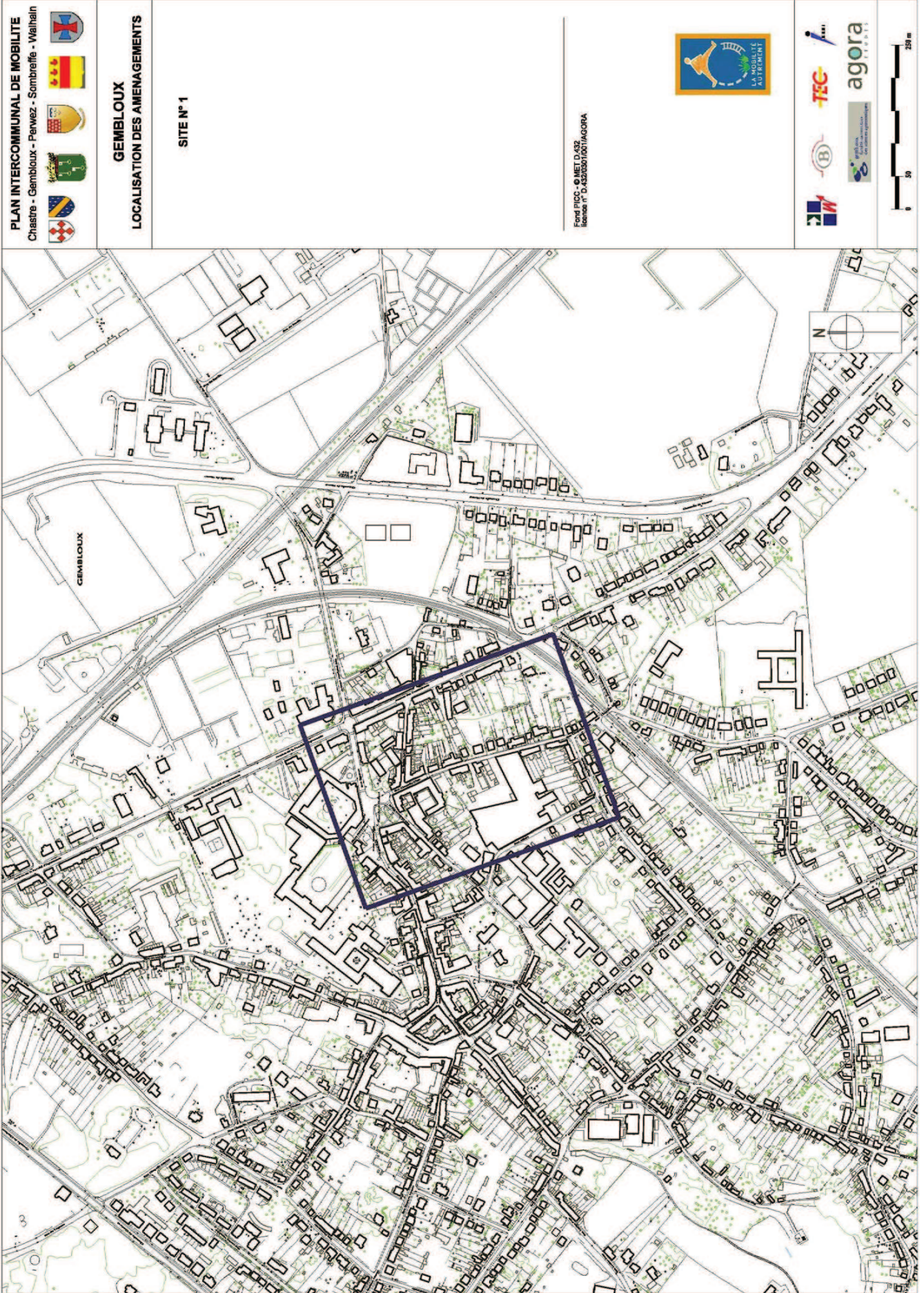
**OBJECTIFS**

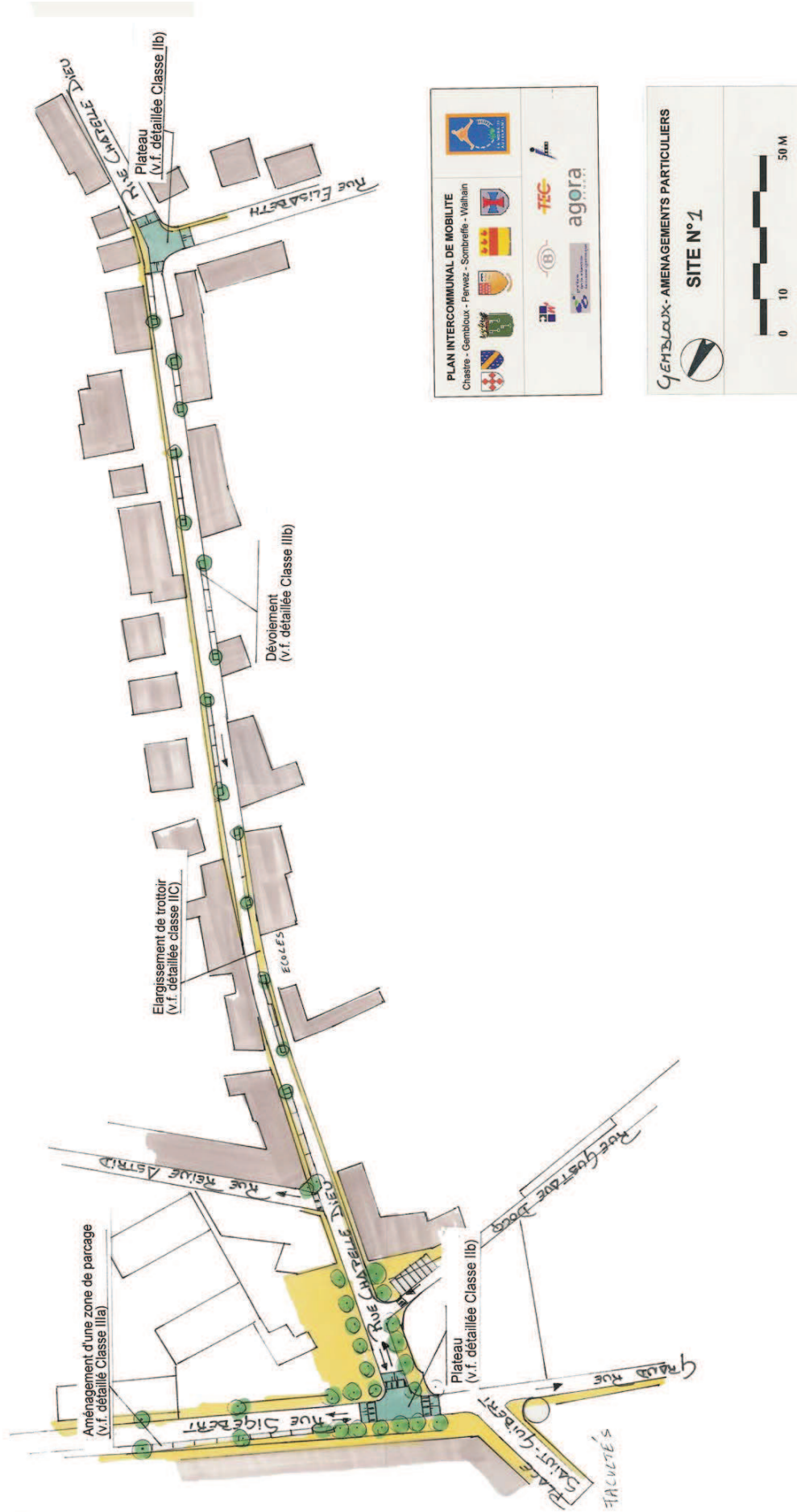
- modérer les vitesses et sécuriser les sorties des écoles,
- sécuriser les liaisons piétonnes,
- augmenter la capacité des parkings publics devant les facultés.

**MESURES**

- réduction de la largeur de bande de circulation aux niveaux des écoles et différenciation des matériaux de revêtements devant l'école (agrandissement significatif du trottoir au devant de celles-ci et plantation d'arbres) ;
- privilégier l'emploi des parkings existants et augmentation du nombre de ceux-ci par la création de stationnement supplémentaires lors d'un réaménagement des espaces publics (à longs terme) ;
- mise en place de passages piétons ;
- aménagement des trottoirs et des traversées piétonnes et diminution des conflits aux niveaux des carrefours (création d'oreilles de trottoirs et passages piétons) ;
- des plateaux peuvent être imaginés sur les carrefours si des problèmes liés à des vitesses excessives subsistent ;
- création de poches de stationnements = chicane afin de réduire la vitesse ;
- aménagement des espaces publics urbains et de la rue Sigebert à inclure dans une vision globale d'aménagement.

**PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE**





1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

**Fiche 2 Site N°2 : Avenue de la Faculté d'Agronomie****SITUATION**

L'avenue borde différentes entrées des Facultés Agronomiques, ainsi que des commerces de proximité, des moyennes surfaces et des logements.

C'est un axe majeur de Gembloux, emprunté quotidiennement par les poids lourds et les transports en commun. La chaussée est fréquentée et parcourue par les riverains proches (côté Gare surtout) et par de nombreux étudiants aux niveaux des différents locaux et annexes de la Faculté (en amont). C'est aussi un axe important pour rejoindre la gare SNCB.

La rue est bordée de maisons anciennes, d'immeubles à appartements, des facultés implantées de façon irrégulière, l'alignement est plus au moins continu.

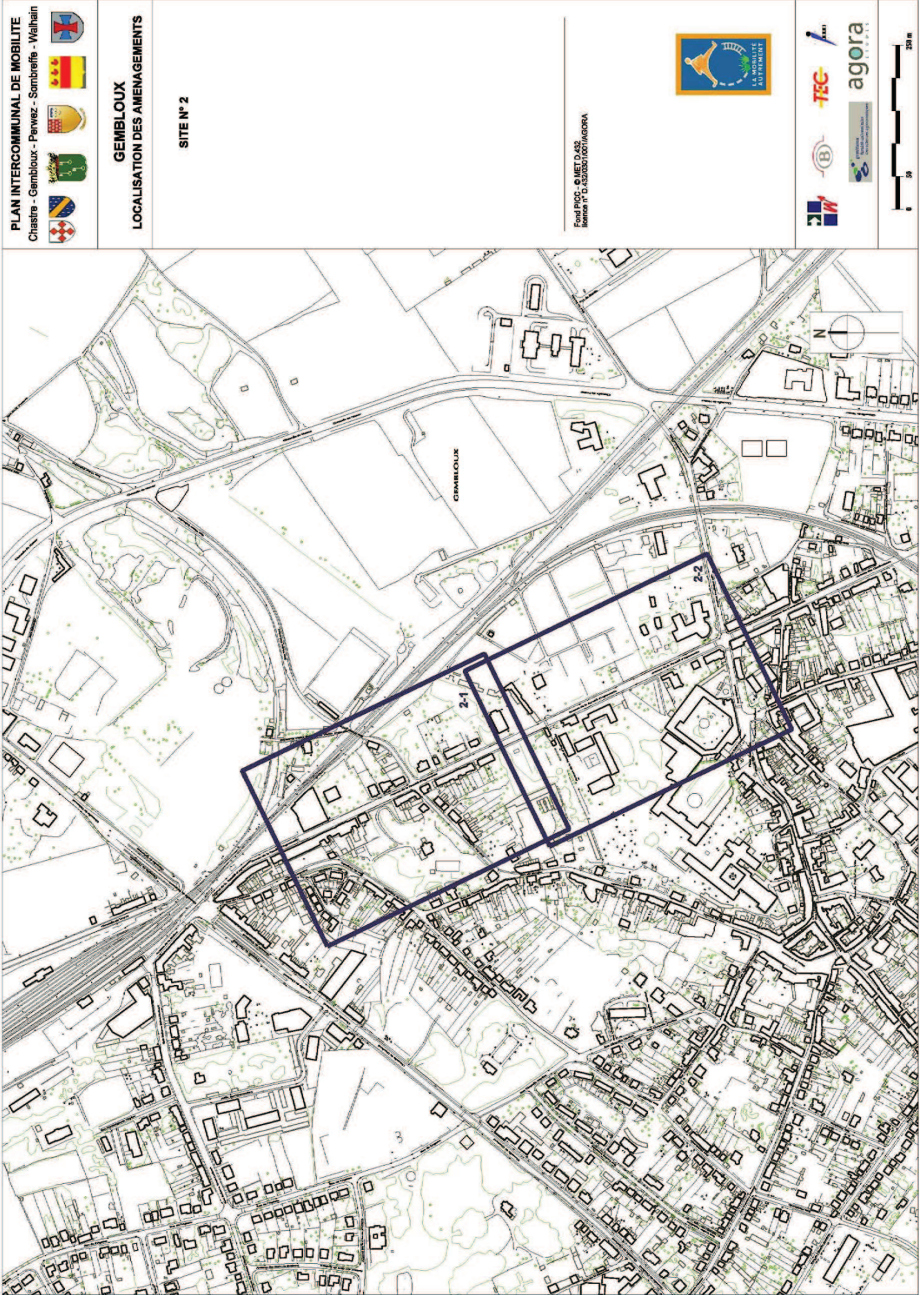
**OBJECTIFS**

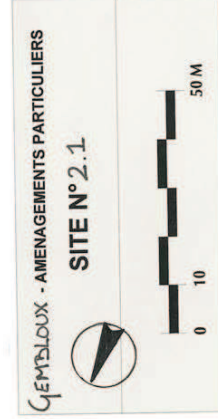
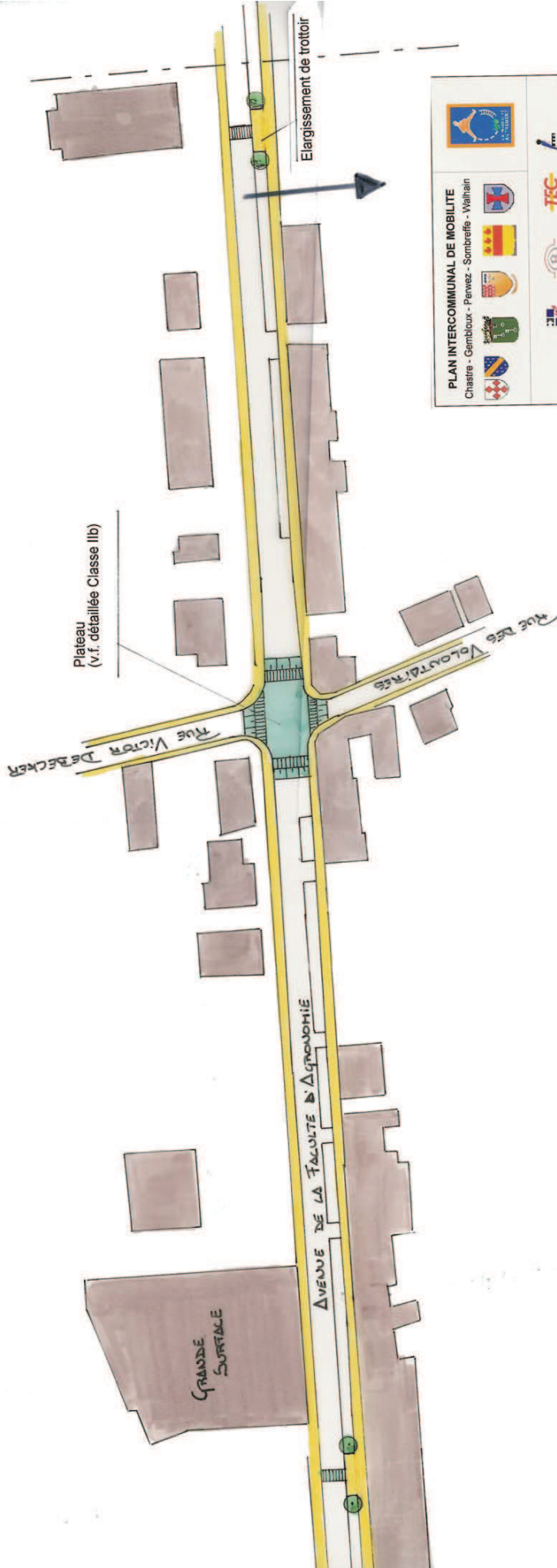
- réduire la vitesse
- organiser le stationnement
- mise en évidence des carrefours
- mise en évidence des traversées piétonnes ( sécurisation ) .

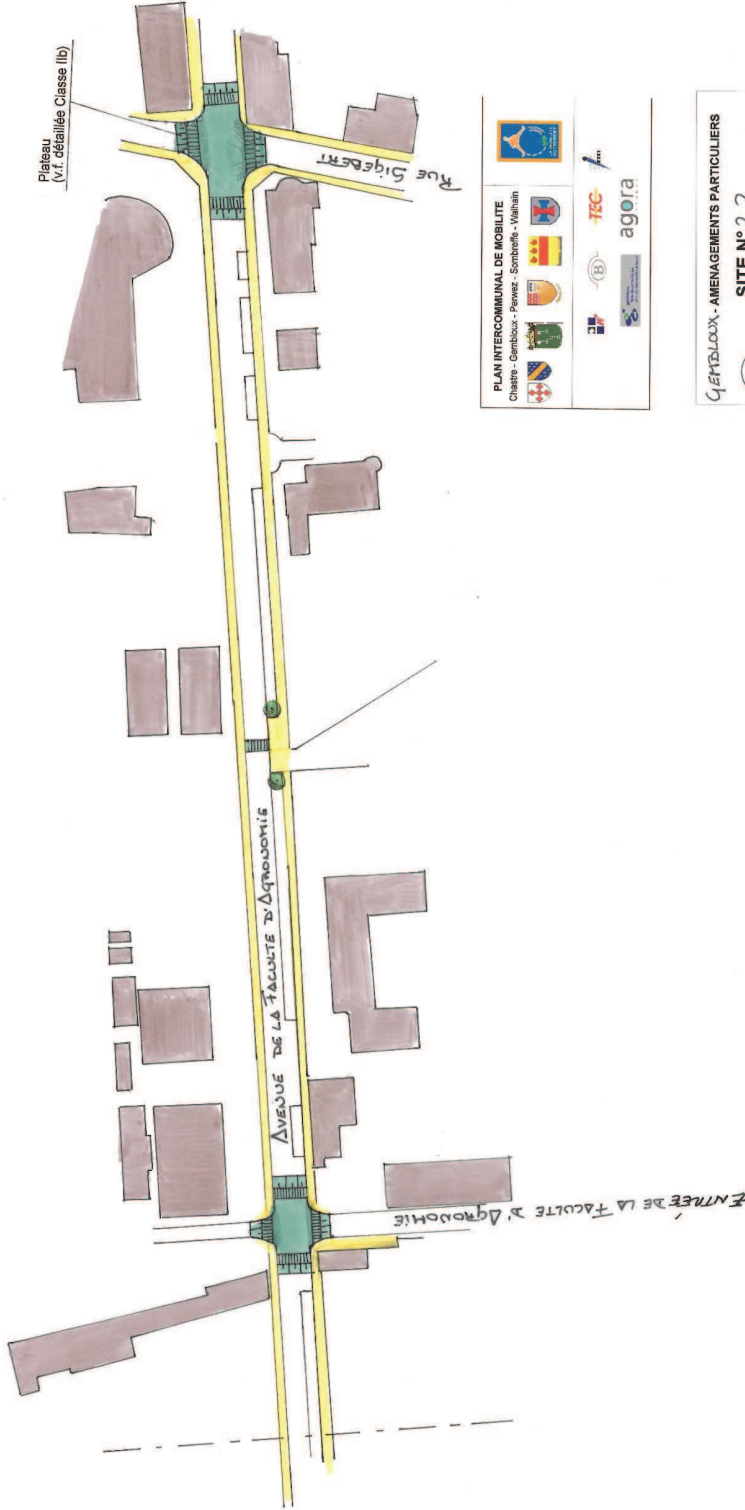
**MESURES**

- Aménagement de plateaux pour différents carrefours, mise en place de système de ralentisseurs (type coussins beïinois + berme centrale) à proximité des arrêts des bus.
- Le plateau incite les véhicules venant de toute direction (également ceux qui ont la priorité) à réduire leur vitesse à l'approche du carrefour. La traversée piétonne est facilitée par l'absence de rupture physique (bordure entre trottoir et voirie).
- Aménagement de véritables traversées piétonnes aux abords des entrées des facultés (cafétéria, terrains de tennis,...) et au-devant de la grande surface, par la création d'avancée de trottoir, plantations et illumination appropriée.
- Poches d'emplacements de parage, implantées de part et d'autre de la chaussée.
- les automobilistes seront invités à se stationner sur les parkings publics.
- Notons le projet à moyen terme de création future d'une voirie reliant le cœur des facultés et un quartier à créer à la rue du Moulin à la voirie existante (avec la création d'un rond-point) qui permettra de réduire plus avant la vitesse sur cette chaussée.

**PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE**







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

Logos of partners: TEC, agora, and other regional entities.

GEMBLoux - AMENAGEMENTS PARTICULIERS  
SITE N° 2.2.

Scale: 0 10 50 M

1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

**Fiche 3 Site N°3 : Rue des Résistants****SITUATION**

Cette chaussée est une des entrées dans Gembloux depuis le nord, elle se situe en périphérie du centre urbain et s'y rattache au niveau de « Grand-Manil » sur la chaussée de Charleroi. Elle relie les villages de Chastre, Cortil-Noirmont, etc. à Gembloux et aux grandes infrastructures comme le chemin de fer, la N 29 et l'autoroute par le biais de ce réseau viarie régional.

La rue est bordée de maisons anciennes, d'exploitations anciennes et récentes, implantées de façon irrégulière, l'alignement est discontinu. Notons également la présence d'un lotissement densément habité en fin de village et d'une grande surface à proximité du carrefour formé avec la chaussée de Charleroi.

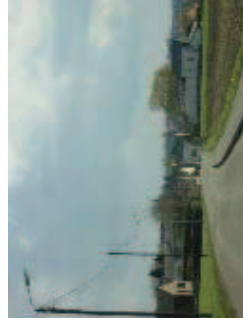
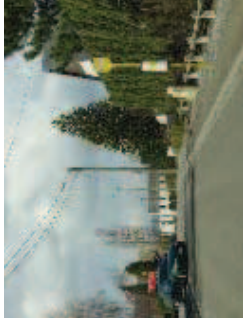
Les vitesses pratiquées par les automobilistes sont importantes et créent des conflits au niveau notamment, des carrefours et des entrées et sorties des exploitations et de la grande surface. La sécurité des piétons et des cyclistes n'y est plus assurée.

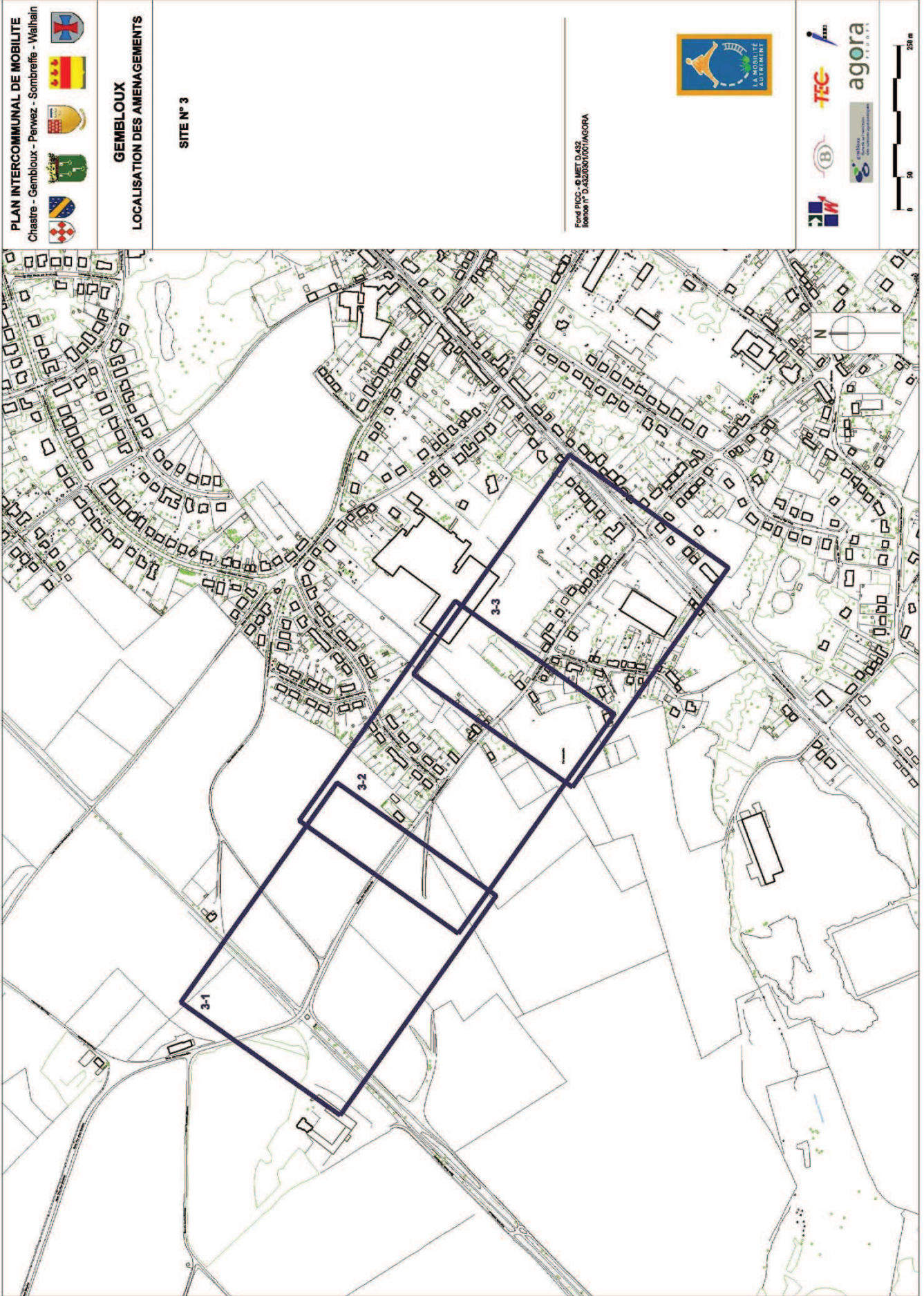
**OBJECTIFS**

- modérer la vitesse des automobilistes
- marquer l'entrée du centre du village

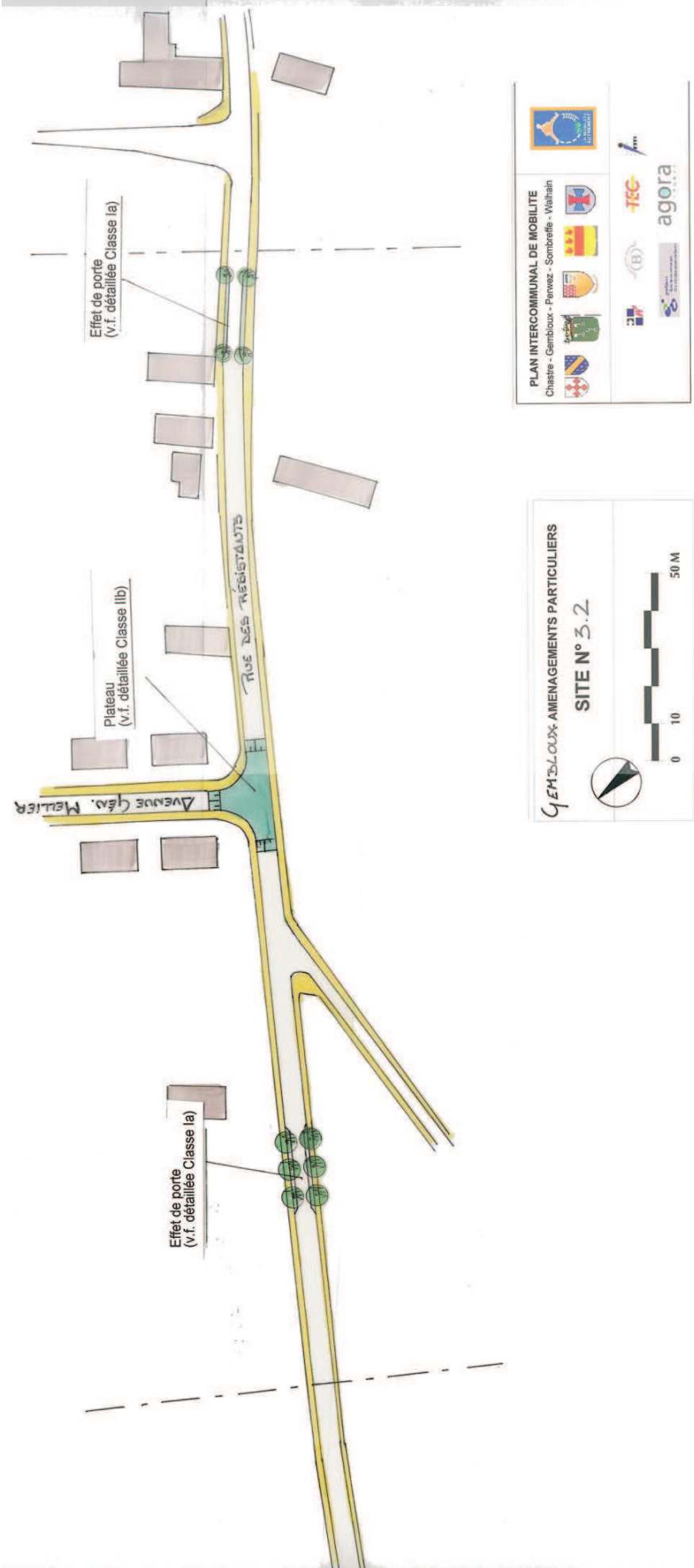
**MESURES**

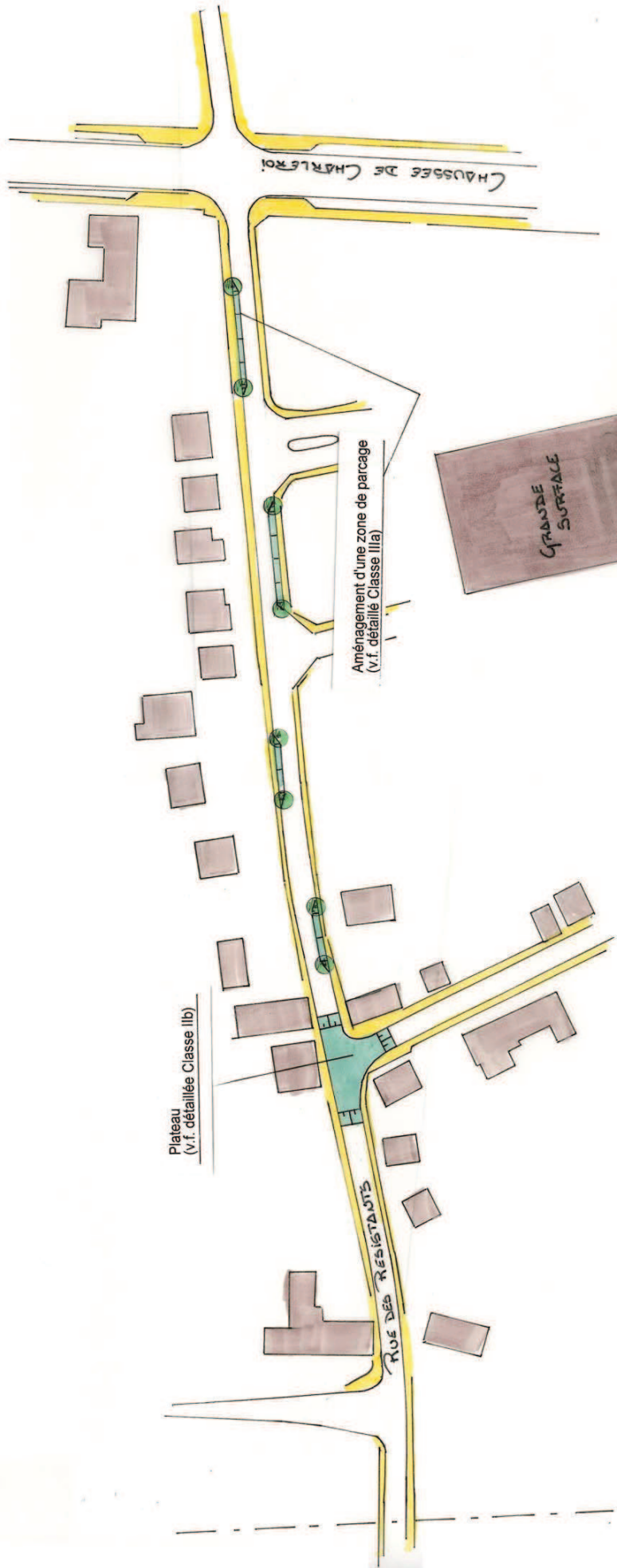
- Création d'un effet de porter/rétrécissement à l'entrée de l'agglomération, agrémenté d'une scénographie paysagère particulière permet de renforcer l'effet dentrée.
- Création d'un plateau au niveau du carrefour avec l'avenue Général Meillier et de la rue Fontenelle. Ce dispositif oblige les automobilistes à réduire leur vitesse à l'approche de celui-ci.
- Réduction de la largeur de bande de circulation, dans le tronçon compris entre le carrefour avec la chaussée de Charleroi et la rue Fontenelle par des dévolements, créée par la mise en place de poches d'emplacements de parcage. 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. Des aménagements temporaires (bacs, cônes de signalisation, marquages...) peuvent être remplacés par des aménagements pérennes (bacs à arbres, ...). Ce dispositif ne permet le passage que d'un seul véhicule à la fois au niveau des poches d'emplacements de parcage.

**PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE**









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

**TEG**  
**agora**

GEMBLoux - AMENAGEMENTS PARTICULIERS  
**SITE N° 3.3**

1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

**Fiche 4 Site N°4 : Rue Marronniers de Corroy**

**SITUATION**

Ce site se localise à l'entrée du village de Corroy-le-Château, compris entre le carrefour avec la chaussée de Charleroi et le centre de Corroy (rue des Bruynettes).

La rue est bordée de d'habitations récentes (type résidentielle, 4 façades) et d'anciennes propriétés. Elles sont implantées irrégulièrement et leur alignement est discontinu.

Les vitesses excessives des automobilistes et la présence d'un carrefour dangereux (croisement entre la rue des Marronniers et la rue des Bruynettes) rendent le site particulièrement dangereux pour les usagers faibles.

**OBJECTIFS**

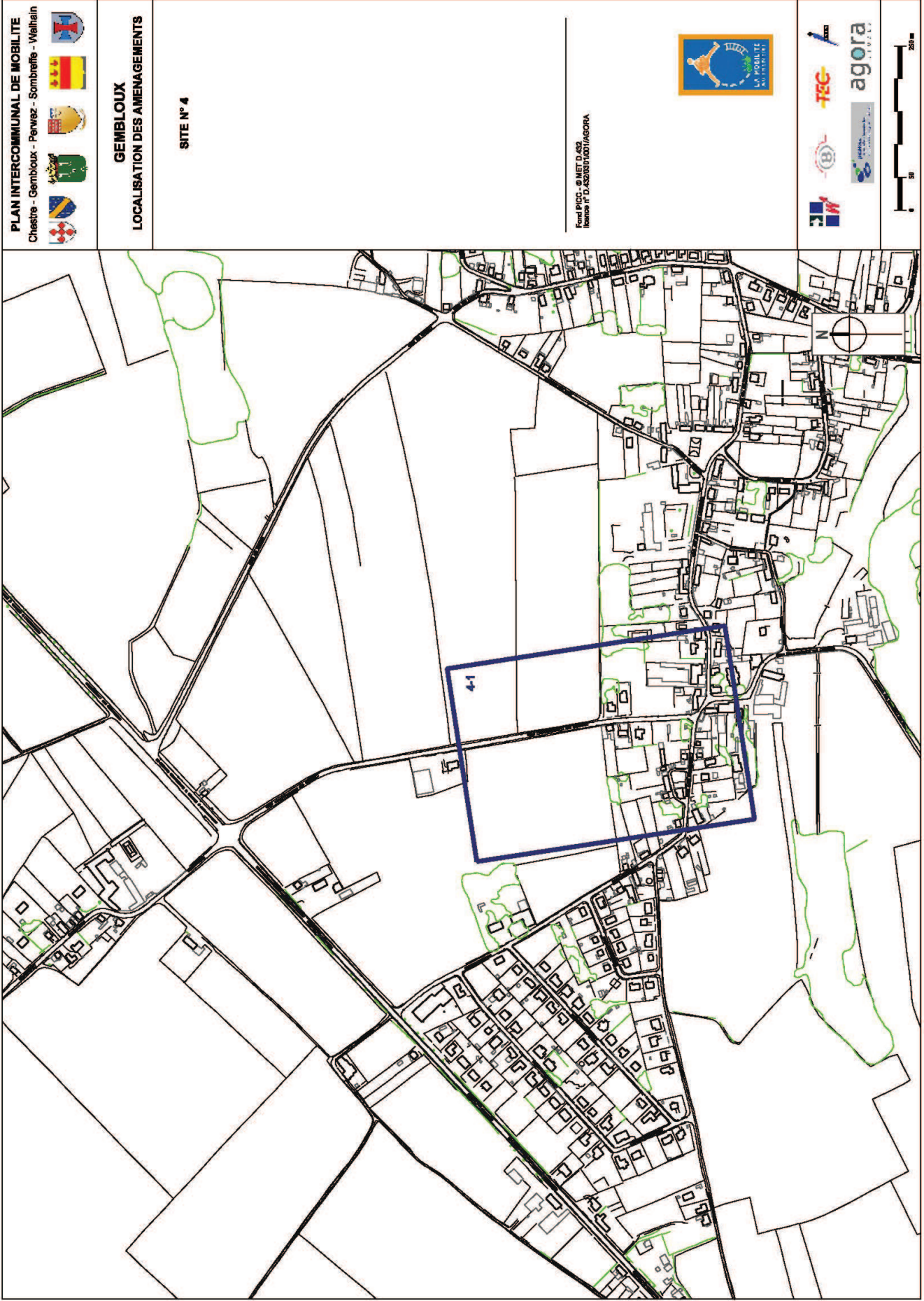
- modérer la vitesse des véhicules et sécuriser à l'entrée du village et au niveau du carrefour
- rendre une meilleure visibilité aux automobilistes dans le carrefour
- diminuer la vitesse des véhicules par le dévolement

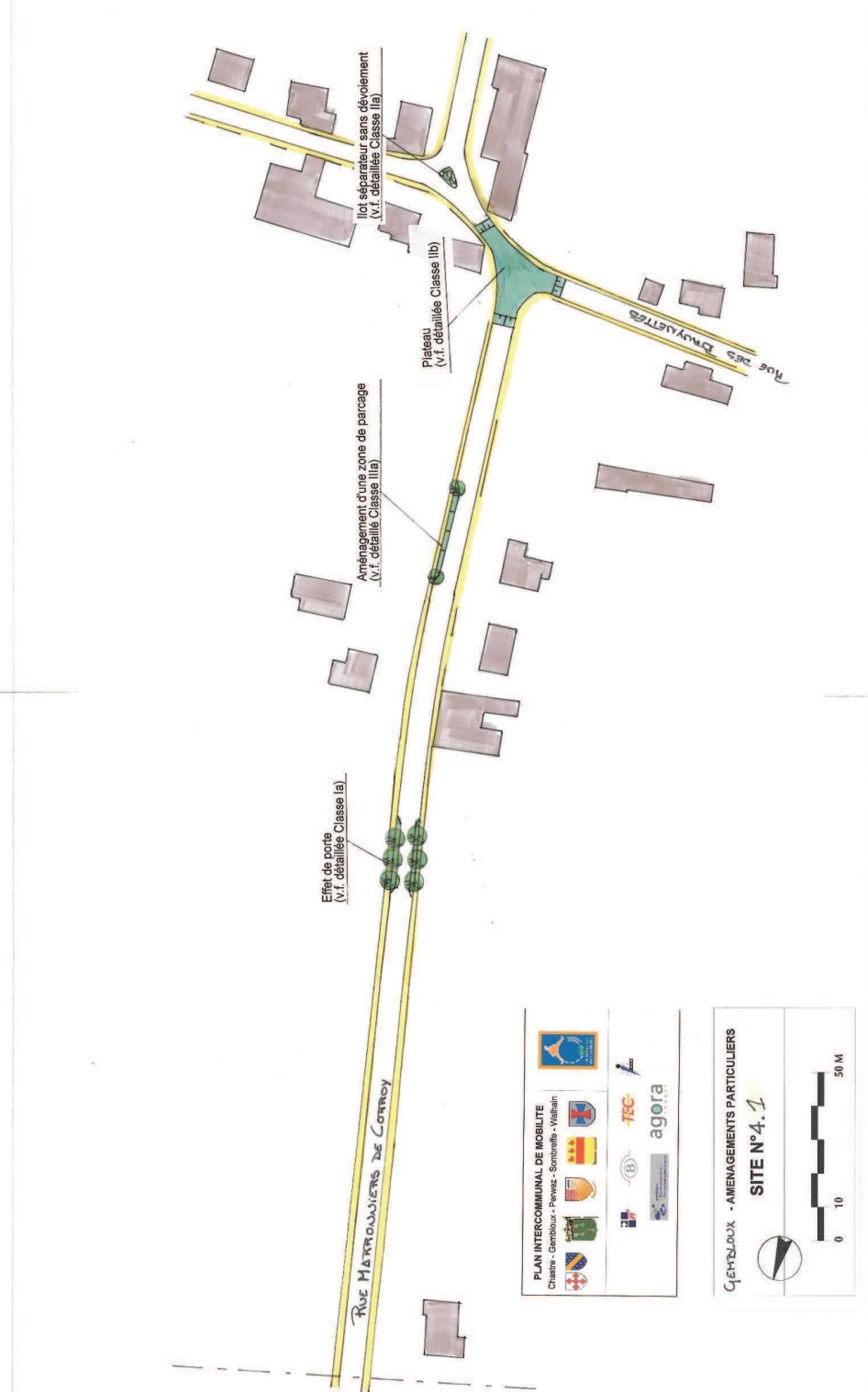
**MESURES**

- réaménagement du carrefour de la chaussée de Charleroi suivant les indications du chapitre « hiérarchie et organisation des déplacements » (rond-point avec espace intermodal bus + vélo
- réduction de la largeur de bande de circulation, au niveau des habitations par la création de dévolements créés par la mise en place de poches d'emplacements de parage.
- création d'un effet de porte à l'entrée du village par le changement de matériaux de revêtements ( pavés ), et la réduction des abords par la plantation de haies.
- diminution de la voirie dans le carrefour permettant une meilleure visibilité ( manque de visibilité due à la présence d'un haut mur ) dispositif pouvant être renforcé par la présence d'un plateau sur l'ensemble du carrefour.

**PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE**







**Fiche 5 Site N°5 : Rue Henry de Leez****SITUATION**

Ce site se localise au Nord-Est de la commune de Gembloux, non loin de la E411. Le tronçon étudié débute à l'entrée du village au niveau du cimetière jusqu'au centre de celui-ci.

La chaussée est bordée de quelques fermes et des habitations récentes et anciennes en recul par rapport à la chaussée.

La vitesse pratiquée par les automobilistes est excessive, aucun élément n'anticipe la diminution de vitesse à l'entrée et au centre du village.

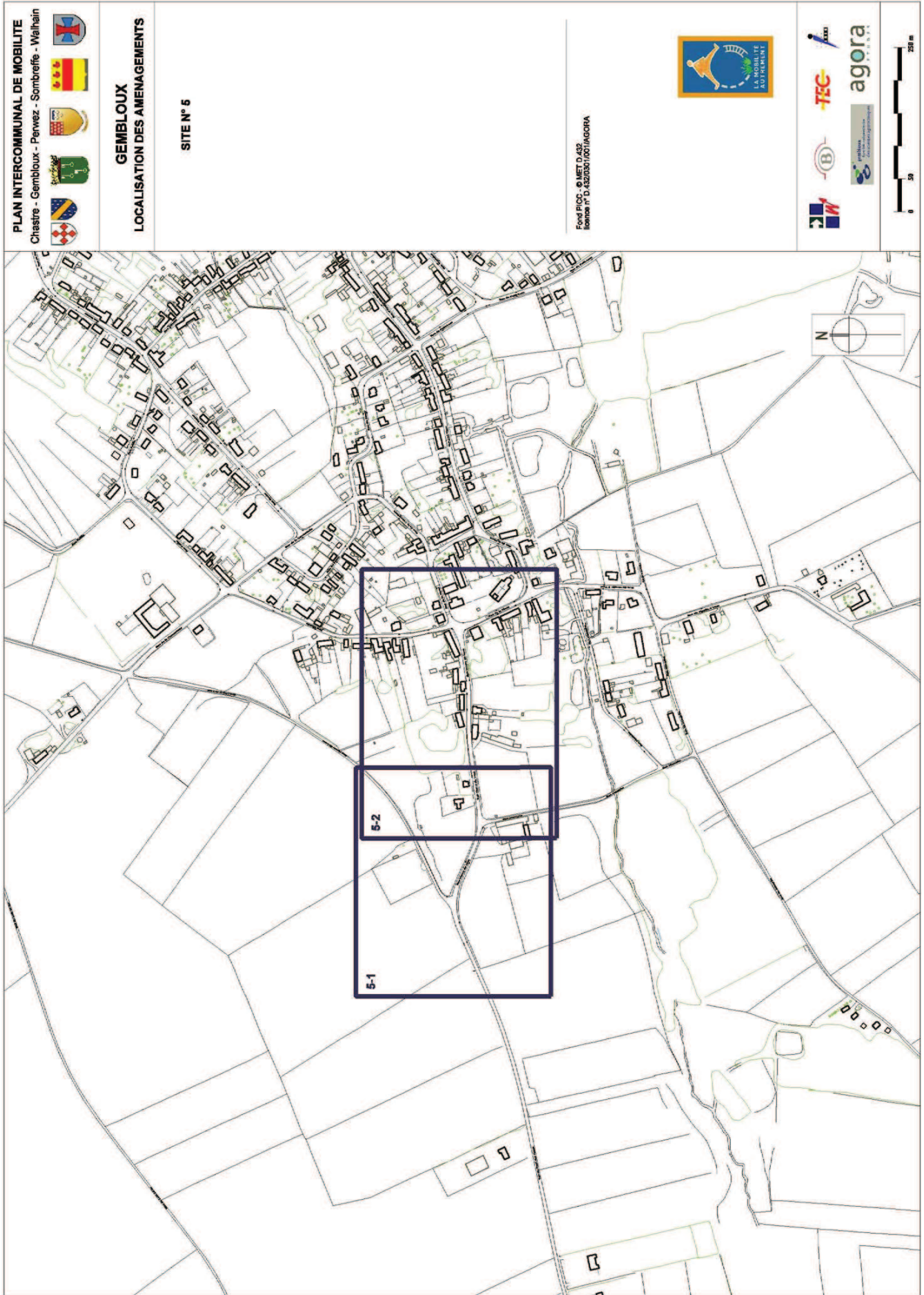
**OBJECTIFS**

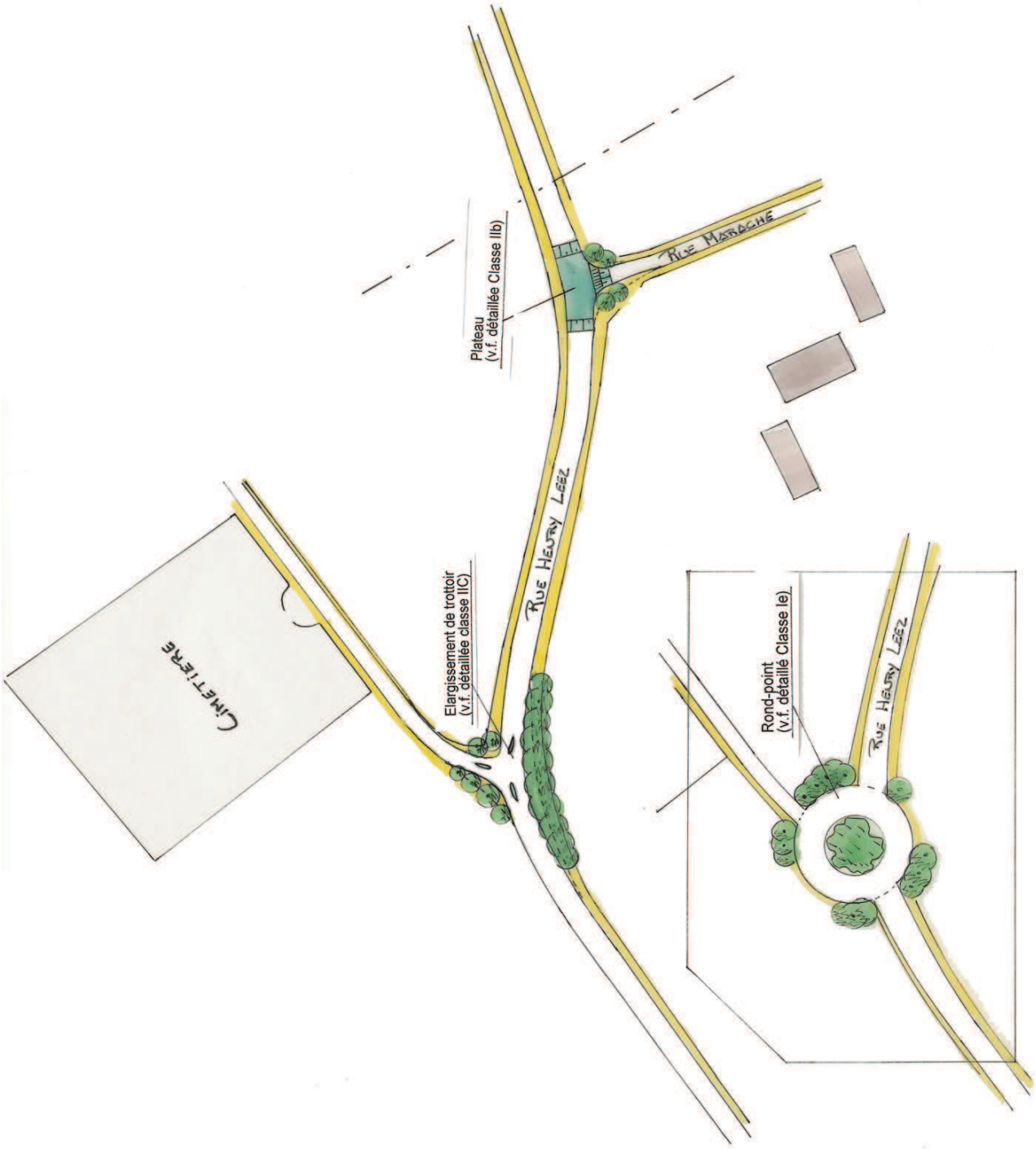
- modérer la vitesse des véhicules et sécuriser l'entrée et le carrefour au niveau du centre du village
- réduction de la vitesse par la création de chicanes
- réaménagement du centre en une véritable place de village

**MESURES**

- Réaménagement du carrefour au-devant du cimetière formant ainsi une première transition avant le début du village. Création d'oreilles de trottoirs plantées par des arbres haute tige et insertion d'un bande de pavés franchissables marquant la séparation des 2 bandes de circulation. Un aménagement de type rond-point peut-être également envisagé à cet endroit. Le rond-point marque de manière forte l'espace circulaire et devient ainsi une véritable porte d'entrée à proximité du village.
- Un plateau peut-être envisagé également au croisement avec la rue Marache si l'on observe peut d'amélioration de la situation présente.
- Réduction de la largeur de bande de circulation, au niveau des habitations par la création de chicanes (emplacements de voitures) incitant les usagers à se parker sur la chaussée. Ces zones de stationnements et d'autres dispositifs temporaires existants seront remplacés par des éléments construits (bacs à plantes, plantations d'arbres en voirie...).
- Le réaménagement total du carrefour au centre du village (avec ou sans borne centrale) doit être accompagné par un réaménagement de l'ensemble du centre afin de créer une véritable place de village. Cet espace public redéfinira l'identité du village et donnera à voir une nouvelle image de celui-ci.

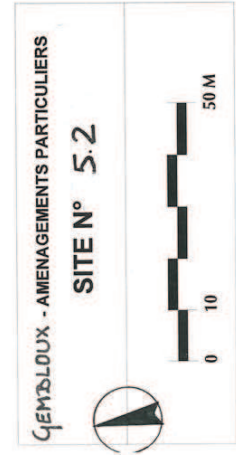
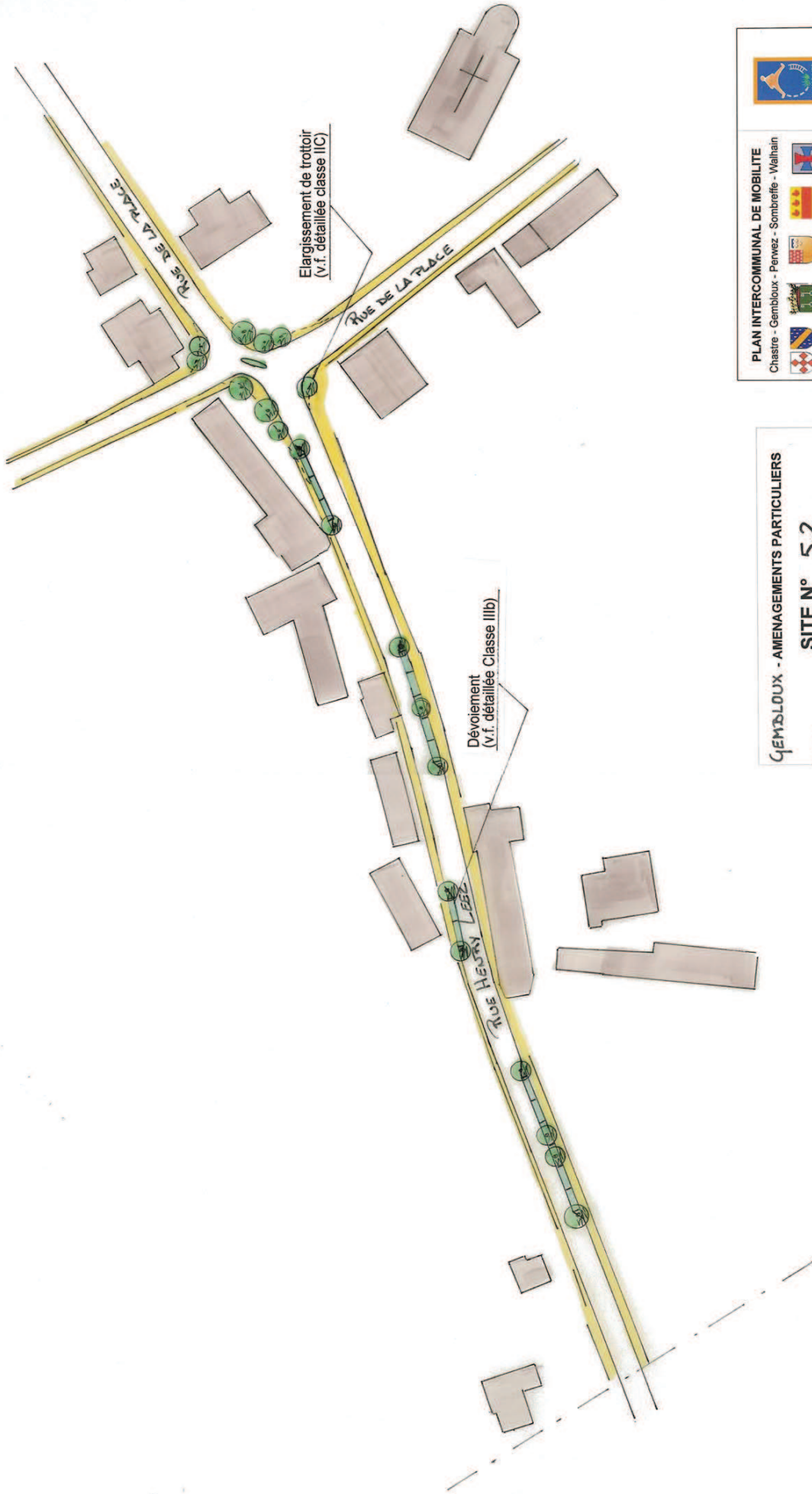
**PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE**





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

**GEMBLoux - AMENAGEMENTS PARTICULIERS**  
**SITE N° 5.1**



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

Logos of partner organizations: TEC, agora, and others.

## THEME 3 – GEMBOLOUX : 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

#### 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.

#### 2. Modes doux

#### 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.

#### 3. Aménagements