

SOMBREFFE

1. Hiérarchisation

- 1.1 Aménagement de la N29 et du carrefour du Docq
- 1.2 Aménagement de la N93 dans la traversée de Sombreffe
- 1.3 Aménagement de la N273 dans la traversée de Ligny
- 1.4 Aménagement des liaisons inter villages
- 1.5 Organisation des circulations dans les quartiers et zones 30
- 1.6 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



TEC



THEME 1 – SOMBREFFE : HIERARCHISATION

Action 1.1. Aménagement de la N29 et du carrefour du Docq

1. CONTEXTE

La N29 relie Charleroi à Tirlemont en traçant à travers le plateau brabançon une longue ligne droite. Elle est reprise comme axe majeur au niveau régional. Ses fonctionnalités sont multiples puisque la voirie assume un rôle de transit à différentes échelles, de voie de desserte de Sombreffe et d'accès local pour les activités riveraines.

La seule fonction qui pourrait être « délocalisée » est le transit de longue portée qui devrait être reporté vers le réseau autoroutier.

2. OBJECTIFS

Afin d'assurer un maximum de sécurité, tout en assurant les différentes fonctions, il est nécessaire d'aménager la voirie en séquences spatiales successives. Globalement, la N29 va progressivement muter vers une fonction de boulevard périurbain où les échanges transversaux seront canalisés sur des points d'insertion spécifiques.

3. DESCRIPTION DE L'ACTION

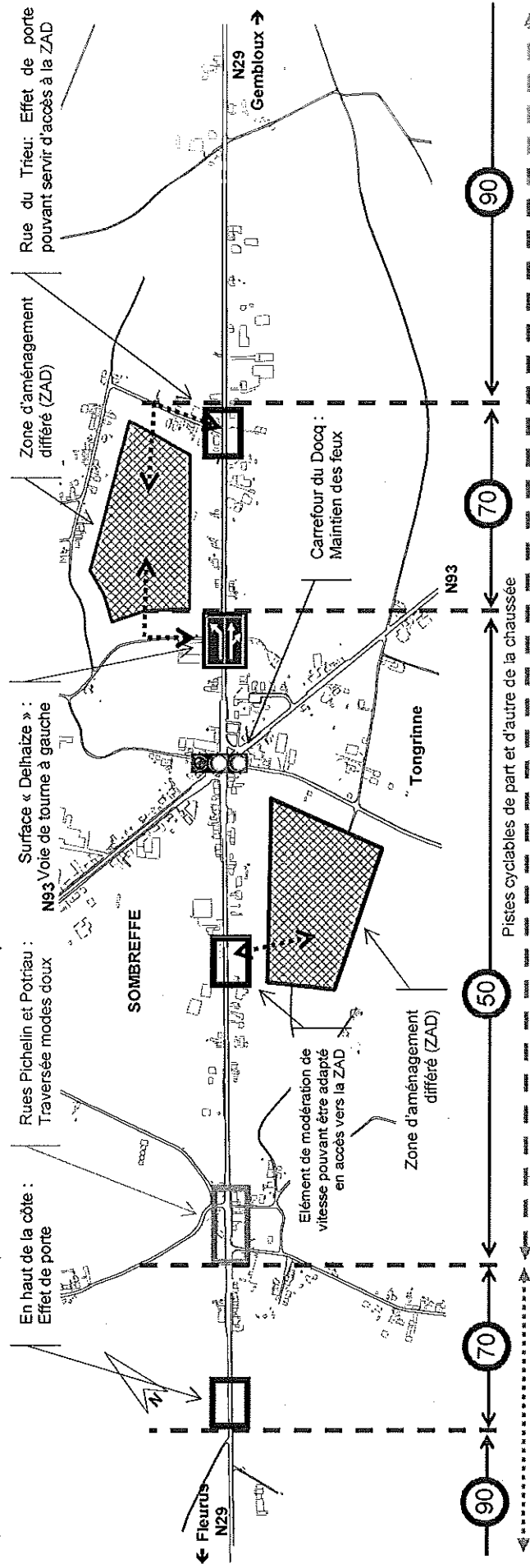
Le principe retenu consiste à développer différentes sections quasiment symétriques de part et d'autre du carrefour du Docq. Celui-ci gardera une gestion par feux tricolores afin de maintenir des espaces d'insertion pour les riverains et les activités situées le long de la N29.

Ces feux seraient dotés d'une phase « rouge total » lorsque la demande serait faible (par exemple la nuit) et dimensionneraient ses différentes phases en fonction de la demande de chaque branche.

Mais avant d'aboutir au carrefour du Docq, le segment « urbanisé » de la N29 sur le territoire de Sombreffe serait aménagé de la façon suivante :

- Implantation d'effets de porte aux limites de l'urbanisation afin de marquer la transition avec le segment « rural » de la N29.
- Sur le segment Ouest, création d'une traversée sécurisée au niveau du carrefour de la rue Pichelin afin de permettre une traversée cyclable et piétonne dans de bonnes conditions. Ce carrefour est le point de passage obligé vers les villages de Balâtre et de Boignée.
- Au milieu du tronçon délimité par les carrefours « Pichelin » et du « Docq », implantation d'un élément de modération de vitesse (chicane avec îlot central) qui servira, plus tard de point d'insertion pour la zone d'aménagement différé.
- Sur le tronçon Est, aménagement d'une voie de tourne-à-gauche pour améliorer l'accessibilité des moyennes surfaces commerciales.
- Il est à noter que la zone d'aménagement différé orientale devra se connecter sur les voiries existantes afin de ne pas multiplier les points d'insertion sur la N29. Dès lors les deux carrefours seraient dotés de tourne-à-gauche spécifiques et de petites chicanes.
- Les aménagements cyclables proposés sur la N29 en la prolongation des pistes cyclables marquées jusqu'au carrefour de la rue Pichelin afin d'assurer un maillage du réseau

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



THEME 1 – SOMBREFFE : HIERARCHISATION

Action 1.2. Aménagement de la N93 dans la traversée de Sombreffe

1. CONTEXTE

La N93 est l'axe Nivelles – Namur, utilisé 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 à courte et moyenne distances. Dès lors, sans remettre en doute ces différentes fonctions, il est nécessaire d'améliorer la lisibilité et la sécurité sur les différents tronçons urbains de la N93, en particulier sur Sombreffe.

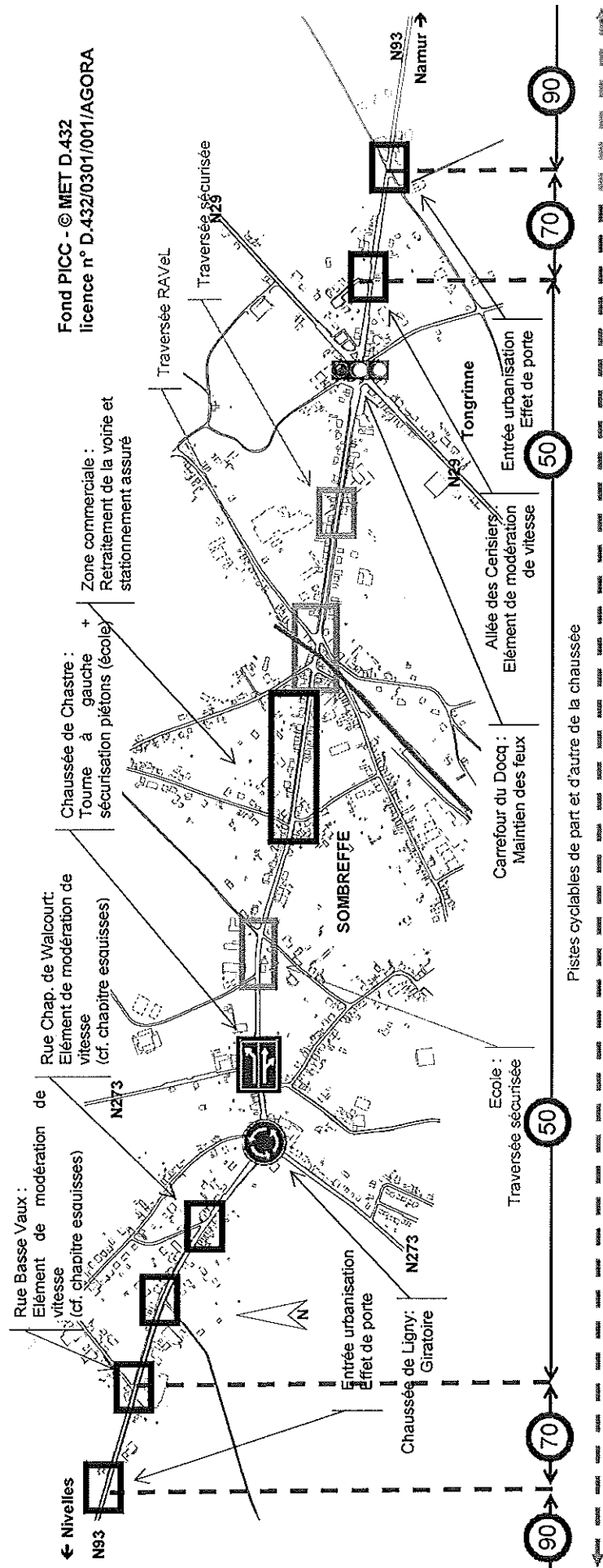
2. OBJECTIFS

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

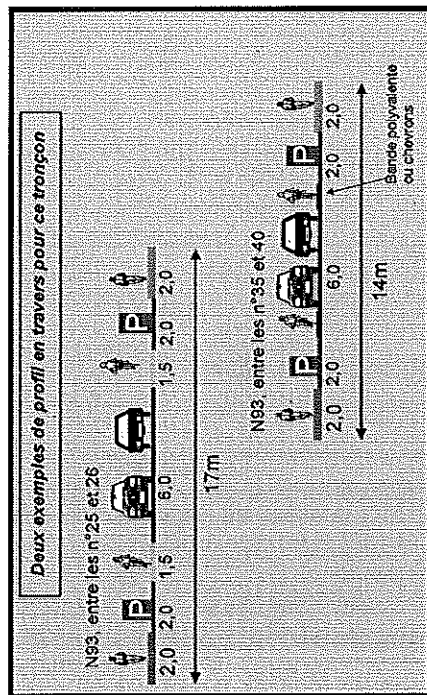
3. DESCRIPTION DE L'ACTION

Le principe proposé sur cet axe est l'aménagement de tronçons différenciés sur la totalité de la traversée de Sombreffe. La succession des différentes séquences attire l'attention de l'utilisateur sur les différentes zones de vie de la commune et limite la vitesse. Quatre zones distinctes peuvent être marquées sur le territoire communal avec des aménagements différents :

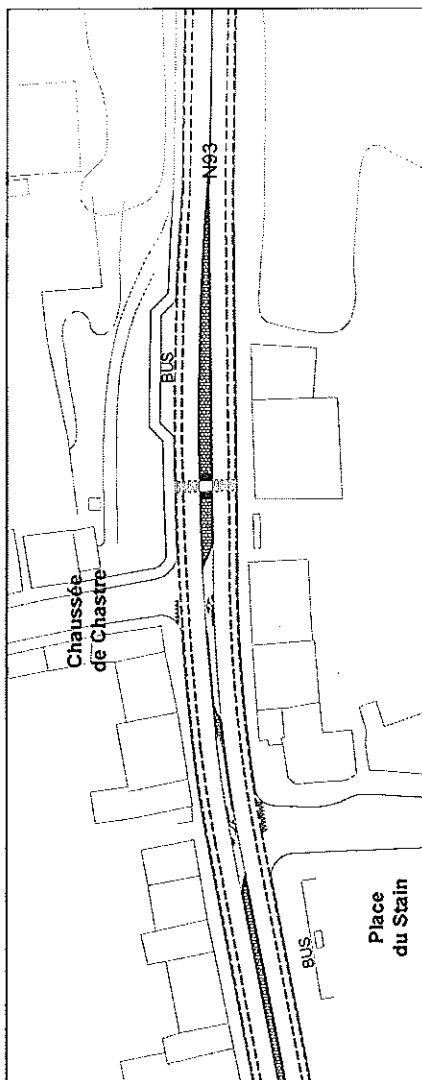
- Le segment Ouest entre la limite de la commune et le carrefour de la N273. Sur ce tronçon, la proposition consiste à :
 - Marquer le début de la zone urbanisée par un effet de porte ;
 - Utiliser les croisements avec les voiries locales pour créer des éléments de modération de vitesse.



- b) Le segment central entre la N273 et le RAVeL qui correspond à la zone la plus active (école, commerce, service...). Cette zone devra être délimitée par deux éléments marquants : un giratoire au niveau du carrefour de la N273 et un long plateau au niveau du RAVeL.
- Entre ces deux lieux, 3 zones différentes pourraient être aménagées :
 - Le carrefour de la chaussée de Chastre où seraient implantés un tourne-à-gauche et une sécurisation des traversées piétonnes avec un rétrécissement des voiries ;
 - Les deux carrefours face aux établissements scolaires où il est nécessaire de créer une traversée piétonne sécurisée avec îlot refuge ;
 - La zone commerciale où il serait utile de bien délimiter les espaces de stationnement et les lieux des traversées piétonnes. Celles-ci doivent être dégagées de tout stationnement.



- c) Le segment entre le RAVeL et le carrefour du Docq. Ce segment est relativement dégagé, ce qui induit une accélération des véhicules. Pour contrer ce phénomène, il est nécessaire de créer un élément de modération de vitesse doté d'une traversée piétonne sécurisée.
- d) L'entrée Est de la commune, entre le carrefour du Docq et la limite orientale de l'urbanisation. Sur ce tronçon, la proposition consiste à
- Marquer le début (ou la sortie) de la zone urbanisée par un effet de porte ;
 - Améliorer la sécurité de l'insertion de l'Allée des Cerisiers, élément qui servirait également de ralentisseur avant le carrefour du Docq.



Proposition d'aménagement entre la place du Stain et la chaussée de Chastre

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

THEME 1 – SOMBREFFE : HIERARCHISATION

Action 1.3. Aménagement de la N273 dans la traversée de Ligny

1. CONTEXTE

La N273 traverse Ligny par une succession de 4 virages. Le profil de la voirie ne varie quasiment pas et ne marque pas particulièrement la mutation entre la zone rurale et urbaine.

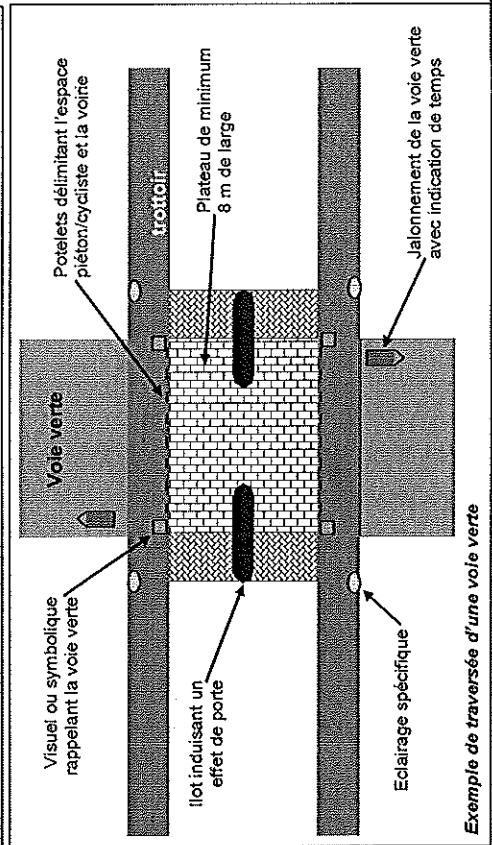
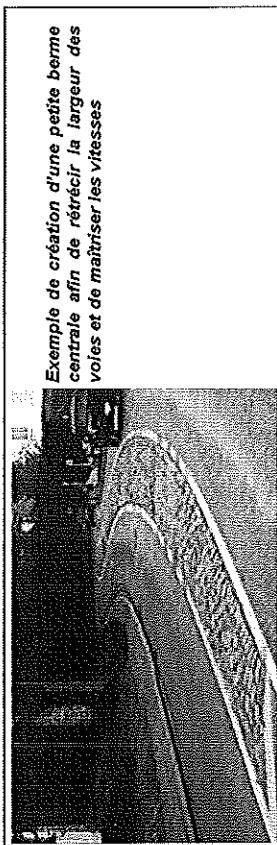
2. OBJECTIFS

- Améliorer la lisibilité de la voirie
- Sécuriser la partie sinueuse et urbanisée de la voirie

3. DESCRIPTION DE L'ACTION

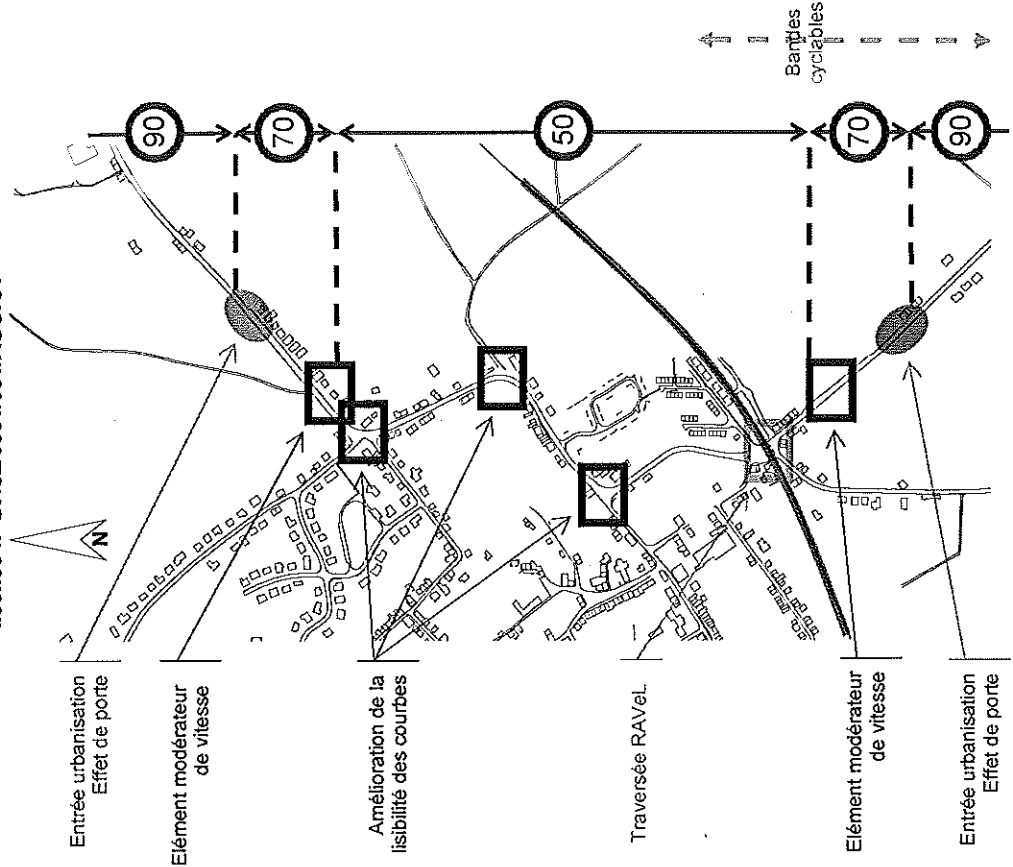
Le principe est de marquer la transition et de bien délimiter l'espace de la voirie pour les différents véhicules.

- Les aménagements consistent à :
- Implanter un effet de porte à l'entrée Nord-Est de Ligny (Cf. fiches aménagements types)
 - Implanter des petits flets dans les virages afin de limiter les virages « tendus » (Cf. fiches aménagements types)
 - Casser la ligne droite pour l'entrée du village via la rue Haute et la rue Harzée
 - Marquer la traversée du RAVeL par un plateau (couleur différenciée et pente compatible avec le passage des bus)



- Implantation d'un élément de modulation de vitesse au Sud du RAVeL
- Effet de porte pour marquer l'entrée ou la sortie sud du village (Cf. fiches aménagements types)
- Simultanément, implantation de la bande cyclable manquante (coté Nord) entre le RAVeL et le giratoire de la N29 afin de créer une continuité régionale du réseau cyclable

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



THEME 1 – SOMBREFFE : HIERARCHISATION

Action 1.4. Aménagement des liaisons inter villages

1. CONTEXTE

La commune de Sombreffe possède un certain nombre de voiries à caractère rural où des problèmes de cohabitation sont signalés entre modes doux et automobiles.

2. OBJECTIFS

- Sécuriser les voiries locales
- Améliorer la convivialité entre les différents usagers

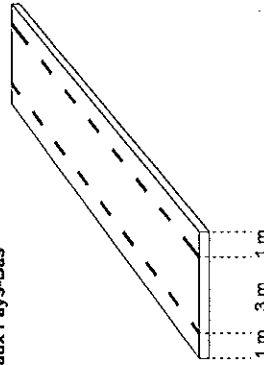
3. DESCRIPTION DE L'ACTION

Afin de pallier ce problème, le bureau d'études propose 2 types d'interventions à travers la commune :

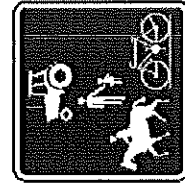
A. La redistribution de l'emprise de la voirie entre la circulation automobile et les autres modes par marquage de bandes latérales de couleur (cf. fiches aménagements types)



Exemple aux Pays-Bas



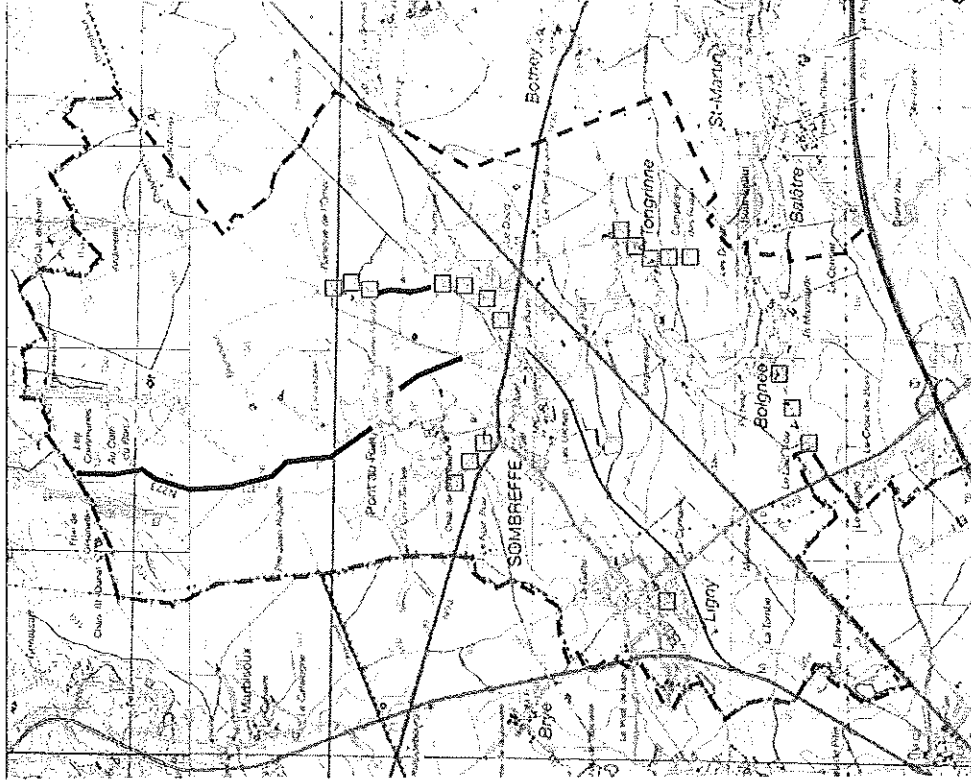
B. Réserve aux activités agricoles, aux piétons, cavaliers et cyclistes (Pose du signal F99c).



F99c

Remarque : la mise en place de ce statut est discutée dans l'opération de Plan Communal de Développement Rural (PCDR)

Outre les problèmes de cohabitation, certaines voiries par leur configuration (rectitude et largeur) sont propices aux vitesses élevées. L'aménagement d'éléments ponctuels de modération de vitesse (cousin berlinois, rétroissement de voirie sur très courte distance...) permettra de réduire ce « fléau ». (Cf. Thème 3 Aménagements pour des propositions pour les interventions les plus urgentes).



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

THEME 1 – SOMBREFFE : HIERARCHISATION

Action 1.5. Organisation des circulations dans les quartiers et zone 30

1. CONTEXTE

Les voiries locales sont de plus en plus victimes de comportements inciviques des automobilistes : vitesses élevées, accélérations brutales... De plus, devant la croissance du trafic sur les axes structurants, elles sont souvent utilisées comme voie de déstagement par le trafic de fuite. Ainsi à la pointe du soir, certains automobilistes coupent à travers les quartiers résidentiels (rue du Trieu et de la Motte) afin d'éviter la congestion du carrefour du Docq.

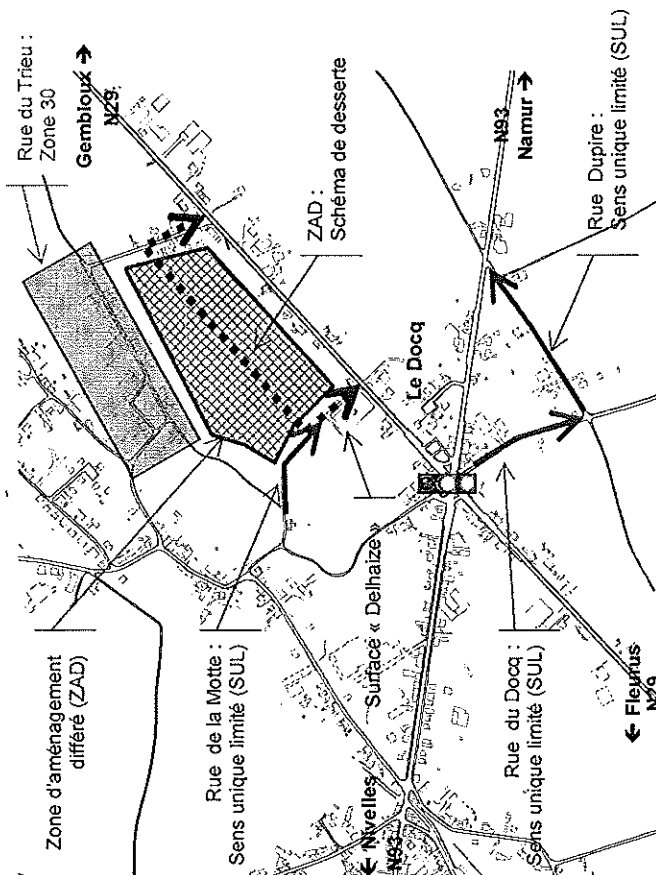
2. OBJECTIFS

- Sécuriser les axes locaux

3. DESCRIPTION DE L'ACTION

A. Au Nord du carrefour du Docq :

Afin d'éviter le trafic de fuite, une section de la rue de la Motte est mise en sens unique limité (SUL) et la rue du Trieu est aménagée en Zone 30. Cette dernière augmente les temps de traversée du quartier et le sécurise tout en ne restreignant pas l'accessibilité des riverains. Dans le cas d'une mise en oeuvre de la zone d'aménagement différé, la desserte devra s'organiser au départ d'une voirie parallèle à la N29 qui y sera reliée via les rues de la Motte et du Trieu.



Fond PICC - © MET D.432
AGORA / ISIS / VO Communication RAPPORT HIERARCHISATION n° D.432/0301/001/AGORA

B. Au Sud du carrefour du Docq :

Afin de conserver un maximum de capacité au niveau des feux du carrefour du Docq (éviter les mouvements entrant nécessitant une phase supplémentaire), la rue du Docq est conservée en sens unique limité ainsi que la rue Dupire.

C. La traversée de Boignée :

Le cœur du village de Boignée est aménagé en Zone 30 afin de le rendre plus sécurisant et convivial.

D. Ligny :

En plus du réaménagement de la N273, le centre de Ligny est doté d'éléments de modération de vitesse afin de dissuader les usagers à développer des vitesses non appropriées au milieu traversé (voir chapitre Aménagements). Dans la partie Sud de Ligny, il est proposé de modifier le sens de circulation selon le schéma ci-dessus :



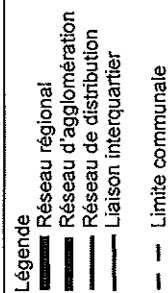
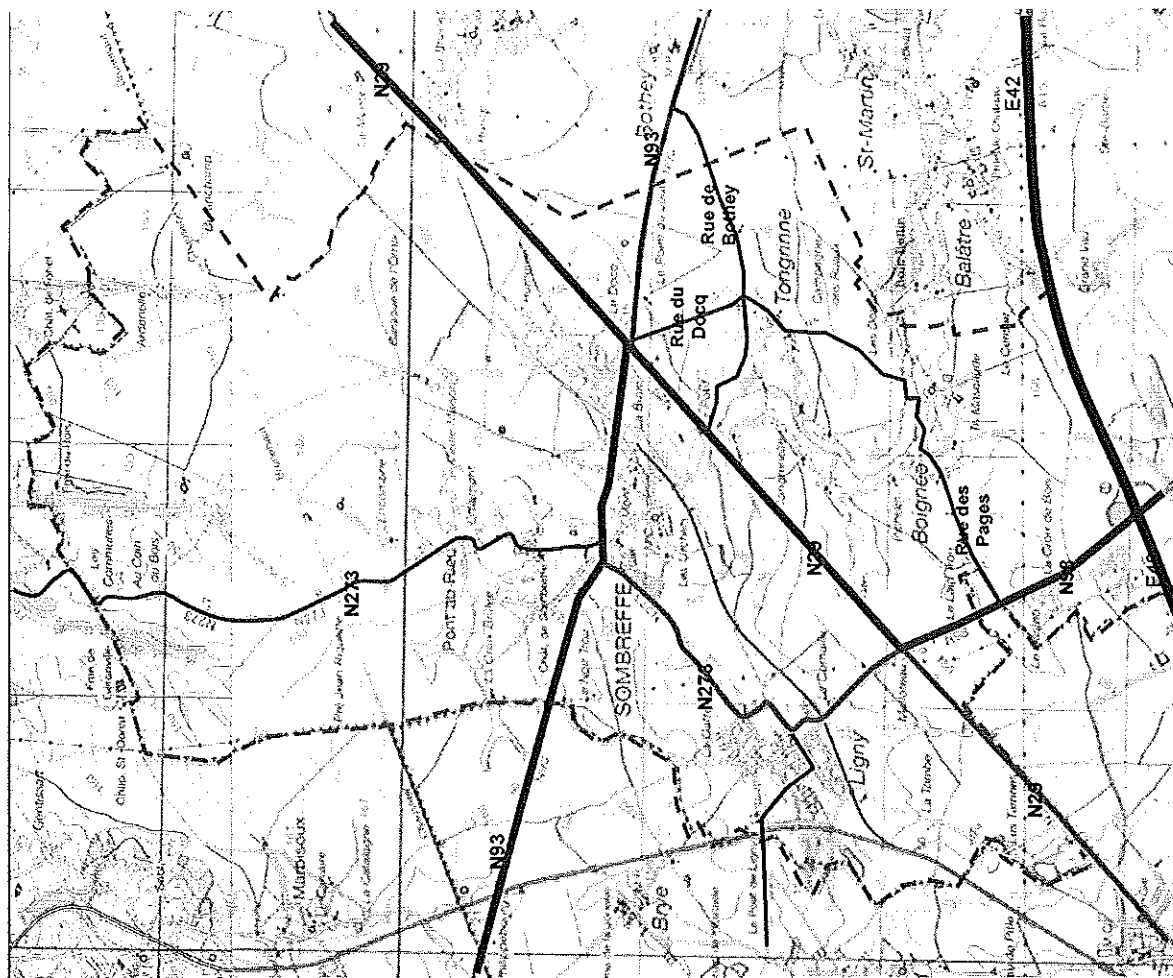
Fond PICC - © MET D.432
licence n° D.432/0301/001/AGORA

THEME 1 – SOMBREFFE : HIERARCHISATION

Action 1.6. Hiérarchisation de la voirie

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

- la desserte régionale de la commune s'effectue à partir du barreau autoroutier de l'E42 et de la N98
- la N29 et la N93 assurent les liaisons sous-régionales à partir des villes voisines (Nivelles, Namur, Fleurus, Gembloux, Jodoigne, ...)
- le tronçon Sud-Ouest de la N273 et le tronçon Sud-Est de la N93 absorbent la desserte des villages de l'entité ou des communes voisines
- la N273 Nord et l'axe rue des Pages, rue du Moulin, rue du Banc et rue de Tongrinne irriguent les quartiers ou villages de la commune de Sombreffe
- 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, ou des vitesses inadaptées de la part des riverains eux-mêmes sont constatées.



Notes

1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

THEME 2 – SOMBREFFE : MODES DOUX

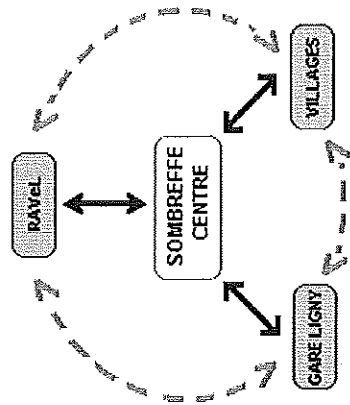
Action 2.1. Réseau cyclable communal

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 sont les suivants :

- N93 dans la traversée de Sombreffe
- Pré RAVeL Sombreffe-Ligny, jusqu'à la gare de Ligny. Pour remarque, l'aménagement de la N273 entre Sombreffe et Ligny n'a pas été considéré comme prioritaire car cet itinéraire rend le même service que le pré-RAVeL mais avec des conditions de sécurité et de confort moindres.
- N29 entre le carrefour Pichelin et le nord du carrefour du Docq (le long du linéaire commercial)
- La jonction de Sombreffe avec Tongrinne et Boignée via le carrefour Pichelin



RESEAU CYCLABLE

Propositions - SOMBREFFE

Secteurs de modification de trafic

- Itinéraires régionaux (schémas directeurs D131 et D143) :
- Sur voirie régionale
- Sur voirie communale

Itinéraires

- Prioritaires
- Secondaires
- Possibles
- Secteurs à cyclabiliser (graves, chemins de terre, ...)

Itinéraires loisir / promenade :

- RAVeL
- Pré-RAVeL
- Autres itinéraires de loisir et abatement

Traversées :

- Traversée à aménager pour les cyclistes
- Girotte existant
- Feu existant
- Feu proposé

Limites

- Limite provinciale
- Limite communale

Source fond de plan: cartographie IGN

0 1 3 km

THEME 2 – SOMBREFFE : 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 piste cyclable des deux côtés de la N93 dans la traversée de Sombreffe.
- une piste cyclable sur la N29 du carrefour Pichelin au nord du carrefour du Docq (linéaire commercial). Au-delà de ces deux points, une piste cyclable est souhaitable mais non prioritaire (proximité du RAVeL).

Le long de la N98, la plan directeur vélo de la D131 prévoit la création d'une piste cyclable bidirectionnelle, côté ouest, pour desservir le zoning. Cet aménagement paraît moins prioritaire que les aménagements précédents.

B. Les traversées

Sur la commune de Sombreffe, trois traversées devraient être aménagées prioritairement :

- La traversée de la N29 au carrefour Pichelin (fiots, traversées marquées, éclairage renforcé...)
- La jonction de la N93 avec la N273 au centre de Sombreffe : giratoire et bande de tourne-à-gauche
- Le carrefour du Docq : maintien des feux, création de sas et de tourne-à-gauche indirects

THEME 2 – SOMBREFFE : MODES DOUX

Action 2.3. Mise en place d'un stationnement vélo

DESCRIPTION DE L'ACTION

Les principaux points à équiper sont :

- La gare de Ligny (5 arceaux couverts de chaque côté)
- Le centre communal (rue Haute et rue du Pîrou)
- Les écoles qui ne le sont pas encore: école libre de Ligny, école communale de Tongrinne
- Le carrefour N98-N29, pour relier l'arrêt de bus (lignes 70 et 147a) et le zoning (type box fermé, à étudier en lien avec le plan de mobilité à venir du zoning)

THEME 2 – SOMBREFFE : MODES DOUX

Action 2.4. Piétons et PMR

OBJECTIFS

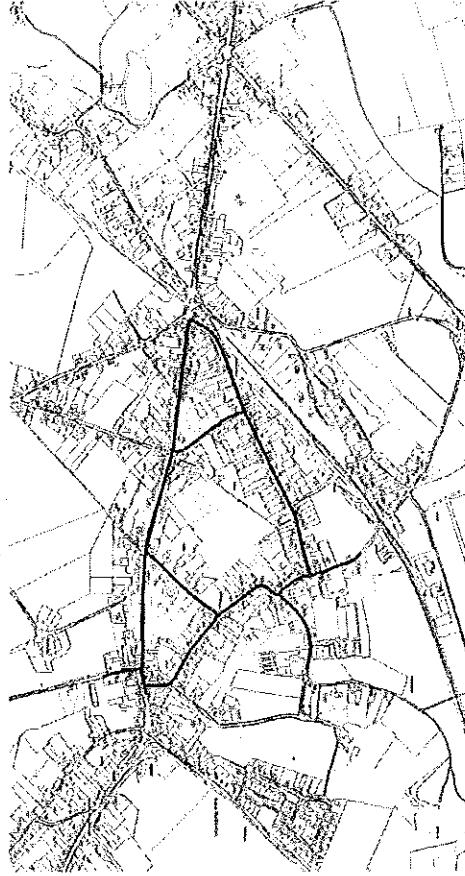
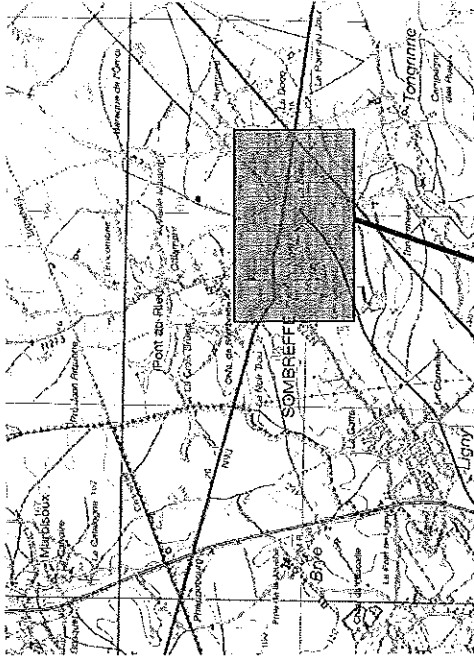
Mise en place d'un réseau piétons et PMR prioritaire reliant les différents centres d'intérêts présents dans le centre de Sombreffe.

DESCRIPTION DE L'ACTION

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

- Ecole de la Communauté Française de Sombreffe
- Ecole St – Laurent
- Eglise
- Poste
- Police
- Maison communale
- Arrêt dans le centre des bus des lignes 70 – 147a – 247a
- Centre sportif
- Place de Mont et place Baudouin Ier
- Internat de l'Athénée Royale de Gembloux
- Maisons de repos : « Les Chardonnerets » et « L'Etrier d'Argent »

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

Notes

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

THEME 3 – SOMBREFE : 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 qualité (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

- 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 = déviements, sur un côté puis sur l'autre, par des déplacements d'axe grâce à des chicanes), en créant des obstacles visuels qui rompent la perspective (placettes, mini giratoires).

- Les rétrécissements ont à la fois un effet physique (difficulté de croisement) et psychologique (proximité du bord de la chaussée) qui incitent à ralentir.

- Les dispositifs surélevés, tels que plateaux, ralentisseur, coussins berliozis,... 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 P1CC 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

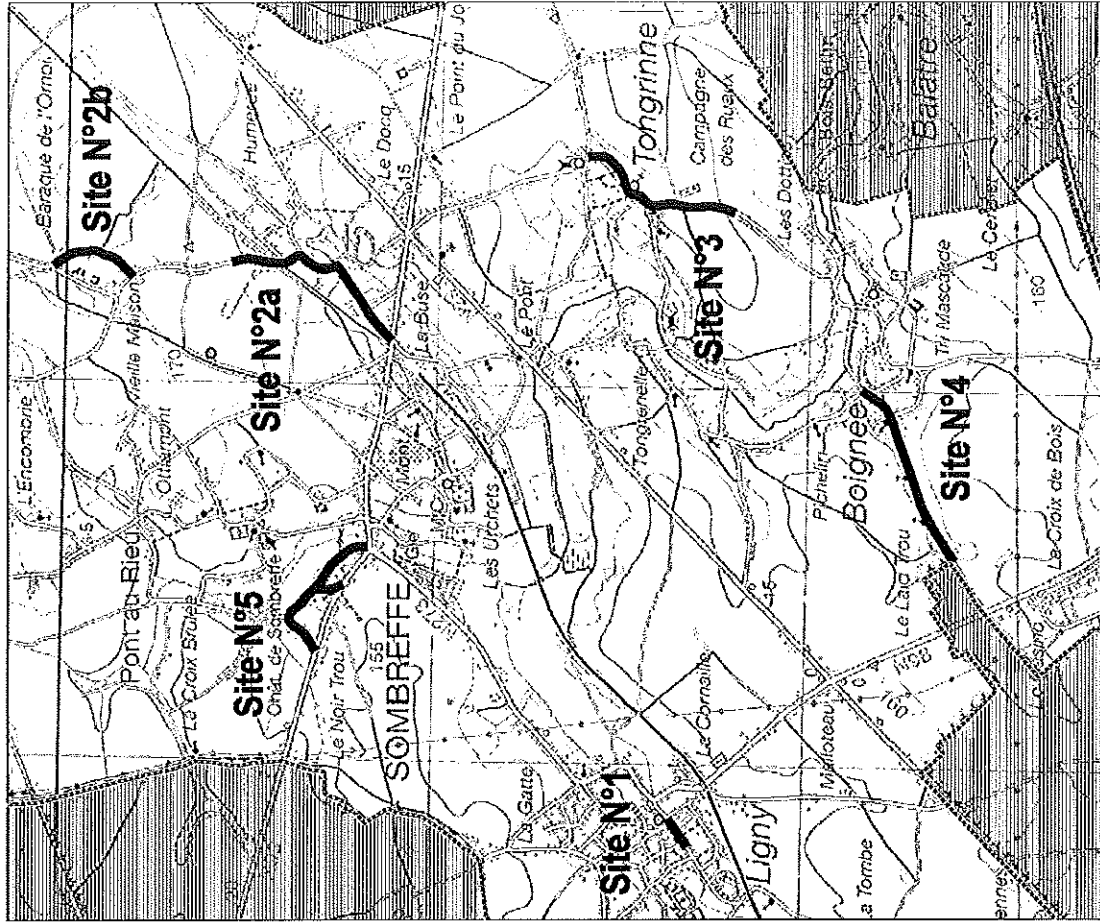
¹ Pour remarque, les esquisses présentées aux pages suivantes sont de simples illustrations permettant de visualiser certaines propositions d'aménagements visant à réduire les vitesses en voirie. Ces illustrations ne constituent en aucun cas un projet prêt pour une réalisation. Dans ce P1CC, le bureau 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

THEME 3 – SOMBREFFE : AMENAGEMENTS	1
3.1 Introduction	1
THEME 3 – SOMBREFFE : AMENAGEMENTS	3
3.2. Esquisses proposées pour la commune de Sombreffe	3
Fiche 1.1 Site N°1 : rue Haute et rue Harzée à Ligny	3
Fiche 1.2 Site N°2 : rue Hanoteau et Vieille Maison à Sombreffe	8
Fiche 1.3 Site N°3 : rue de Boignée à Tongrinne	16
Fiche 1.4 Site N°4 : rue des Pages à Boignée	20
Fiche 1.5 Site N°5 : rue Elveau et Basse Vaux à Sombreffe	25
3.3. Etapes d'un dossier d'aménagement d'espace public	29

1. Hiérarchisation

2. Modes doux



Carte 1 localisation géographique des sites étudiés à Sombreffe

THEME 3 – SOMBREFE : AMENAGEMENTS

3.2. Esquisses proposées pour la commune de Sombrefe

Fiche 1.1 Site N°1 : rue Haute et rue Harzée à Ligny

SITUATION

Le tronçon de rue à aménager se situe à Ligny entre la rue du Grand Cortil et la rue du Sud.

La rue Haute, prolongée par la rue Harzée, Pont Piraux, rue Bois du Loup et N 273 Chaussée de Ligny, dessert les villages de Ligny et de Sombrefe. De l'autre côté, elle forme un croisement avec la rue Emile Vandervelde, rue étroite à double sens. La rue est bordée de maisons anciennes généralement sans garage, et implantées de façon irrégulière, aucun alignement continu des maisons.

Le stationnement des voitures est légalement autorisé d'un seul côté de la rue, mais dans la pratique le stationnement s'effectue des 2 côtés de la chaussée. On rencontre du stationnement illicite au-devant ou à proximité des écoles et devant la maison du médecin, ce qui entraîne des conflits et interrompt la circulation automobile.

Des espaces de stationnement et une sécurité assurée devant les écoles sont demandés.

OBJECTIFS

Il est proposé de mettre la rue en sens unique afin :

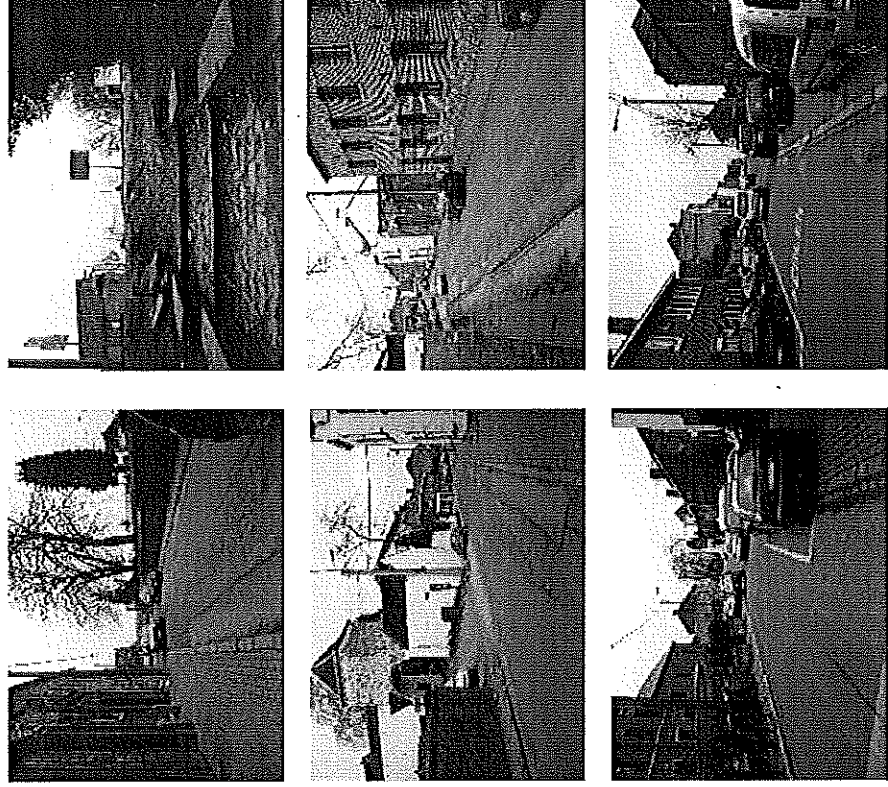
- d'augmenter le nombre d'emplacements de parage,
- de simplifier les mouvements,
- de modérer les vitesses et de sécuriser les sorties des écoles,
- d'améliorer l'accès au parking public
- et de sécuriser les liaisons piétonnes.

MESURES

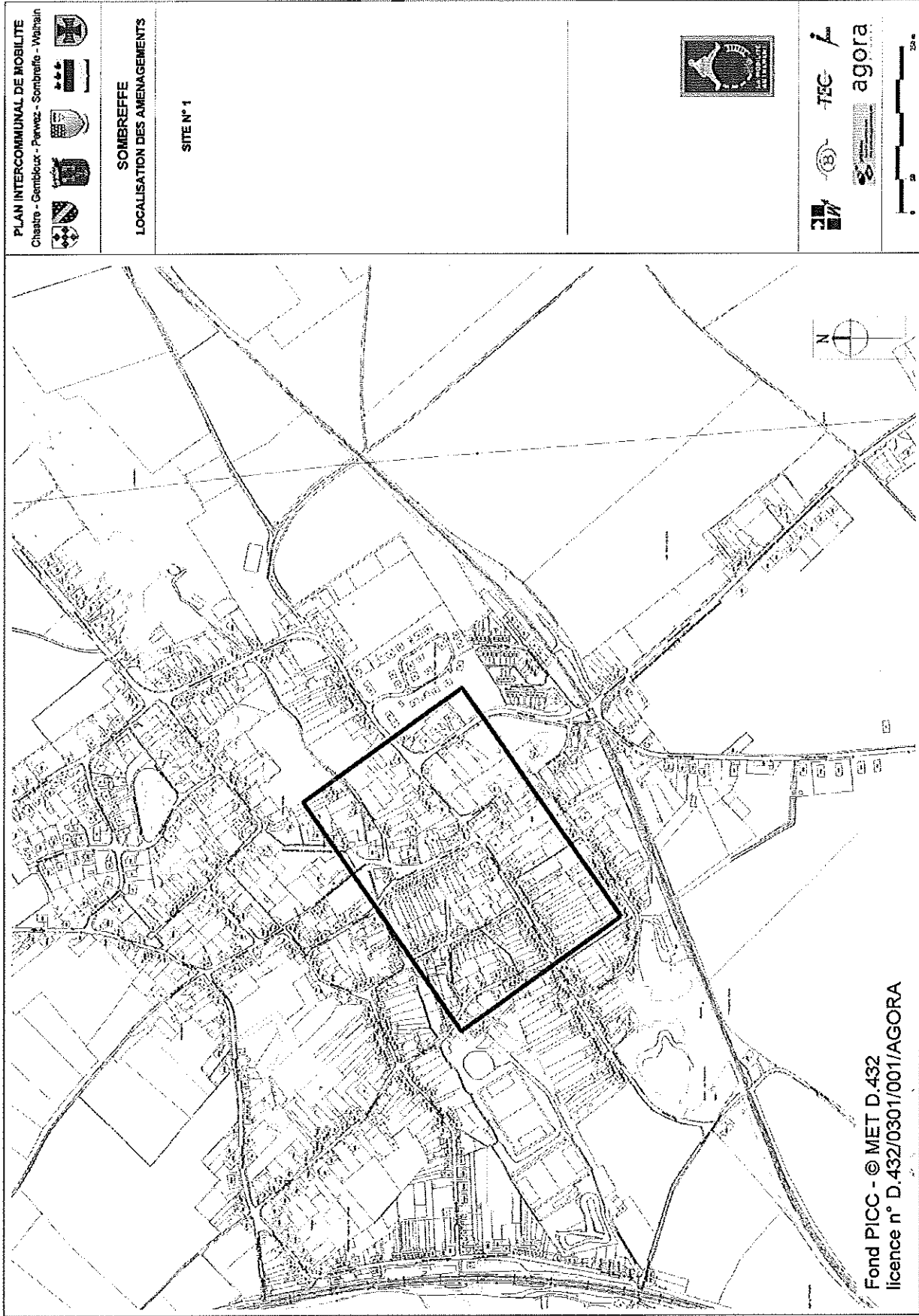
- mise en sens unique de la rue Haute sur le tronçon compris entre la rue du Grand Cortil et la rue du Sud et inclusion du site dans une « Zone 30 » (avec création des zones de stationnement légales des 2 côtés de la chaussée), une boucle de sortie devra être étudiée sur l'ensemble de Ligny par les rues du Pîrou et du Curé
- 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 du parking existant (réaménagement sommaire du parking et ragréage de l'escalier existant situé à proximité du parking existant et au-devant de l'entrée du médecin),
- mise en place de passages piétons ;

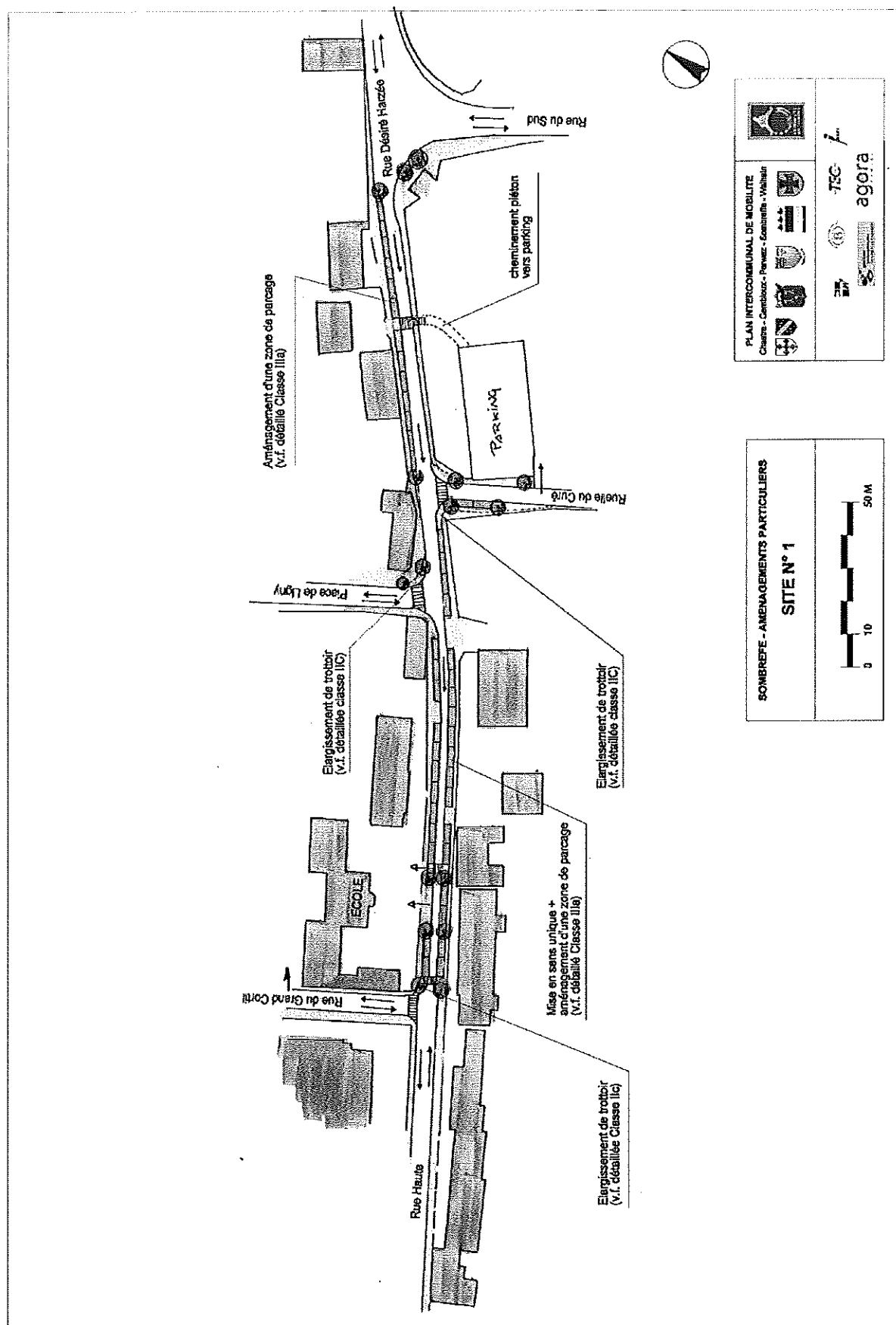
- aménagement des trottoirs et des traversées piétonnes et diminution des conflits aux niveaux des carrefours (création d'oreilles de trottoirs et passages piétons).

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE



1. Hiérarchisation	2. Modes doux	
--------------------	---------------	--





1. Hiérarchisation	2. Modes doux	
--------------------	---------------	--

Fiche 1.2 Site N°2 : rue Hanoteau et Vieille Maison à Sombreffe

SITUATION

La rue Hanoteau se situe à l'Ouest de Sombreffe. Grâce à son prolongement, rue Vivier Anon, elle relie par l'Ouest de Sombreffe la chaussée de Nivelles à la chaussée romaine.

Le bâti est ancien et claiersmé le long de la chaussée. La plupart des maisons sont généralement dépourvues de garages, le stationnement se fait à cheval sur les trottoirs ou sur la chaussée. Les obstacles que constitue ce stationnement illicite additionné à la vitesse excessive des véhicules rendent les liaisons piétonnes périlleuses et dangereuses. Les entrées et sorties des hameaux ne se distinguent plus et ils sont traversés à vive allure par notamment le charroi agricole (betteraviers).

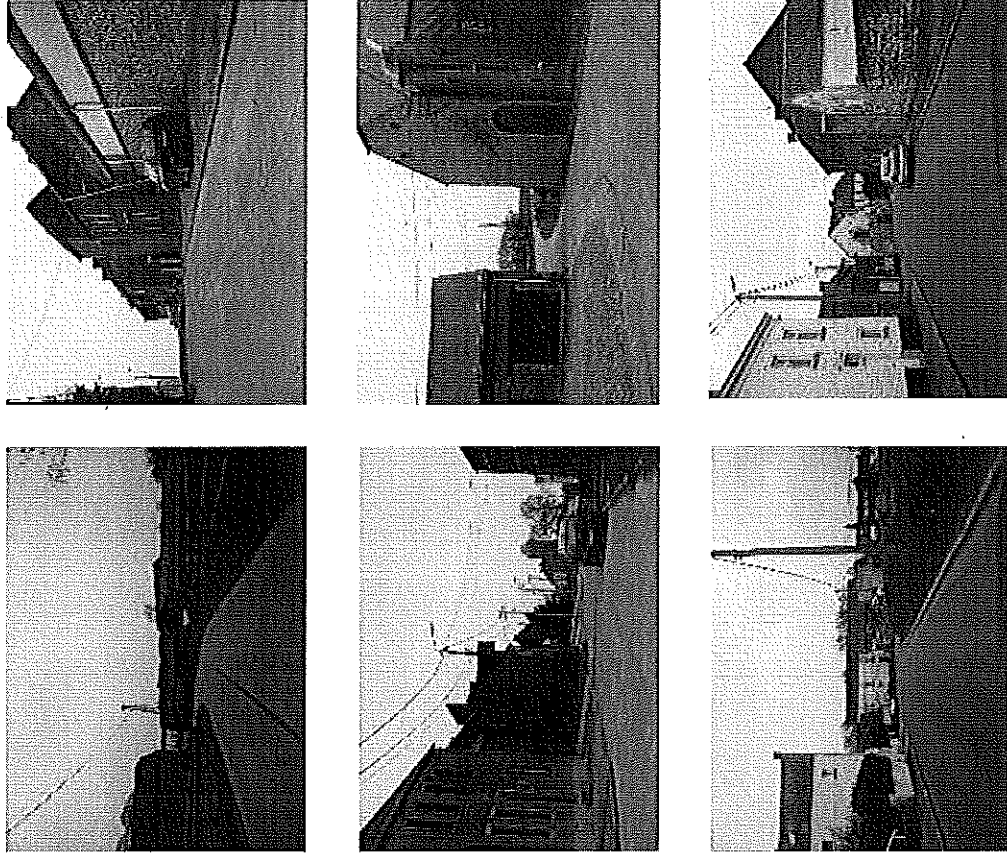
OBJECTIFS

- réaliser des effets de porte aux 2 extrémités de la chaussée étudiée,
- modérer la vitesse des automobilistes et convois agricoles,
- inciter le stationnement en chaussée,
- diminuer la vitesse au carrefour formé par la rue Hanoteau et la ruelle aux Loups,
- marquer le croisement entre la rue Hanoteau et le futur RAVeL (voir projet proposé par le MET).

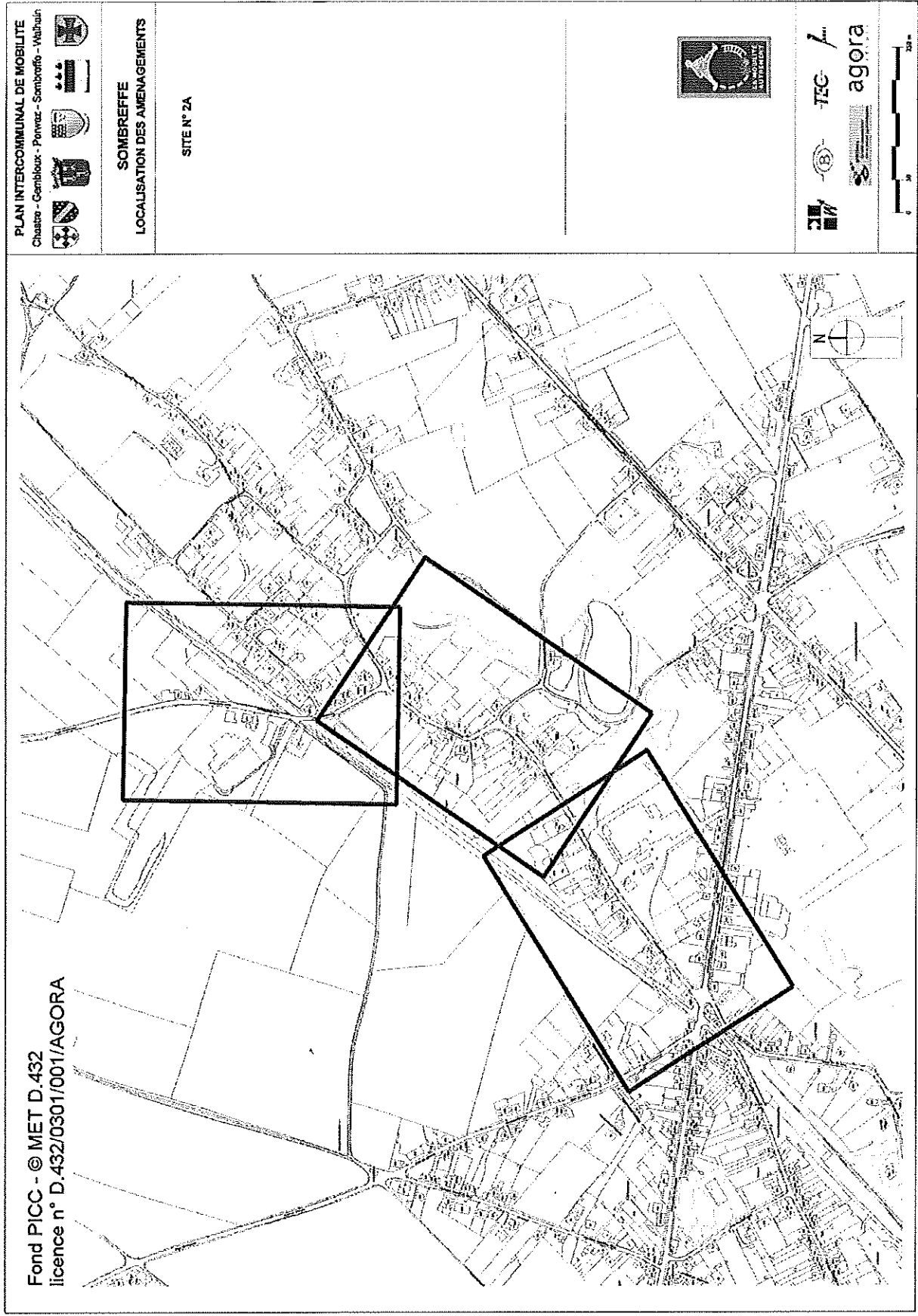
MESURES

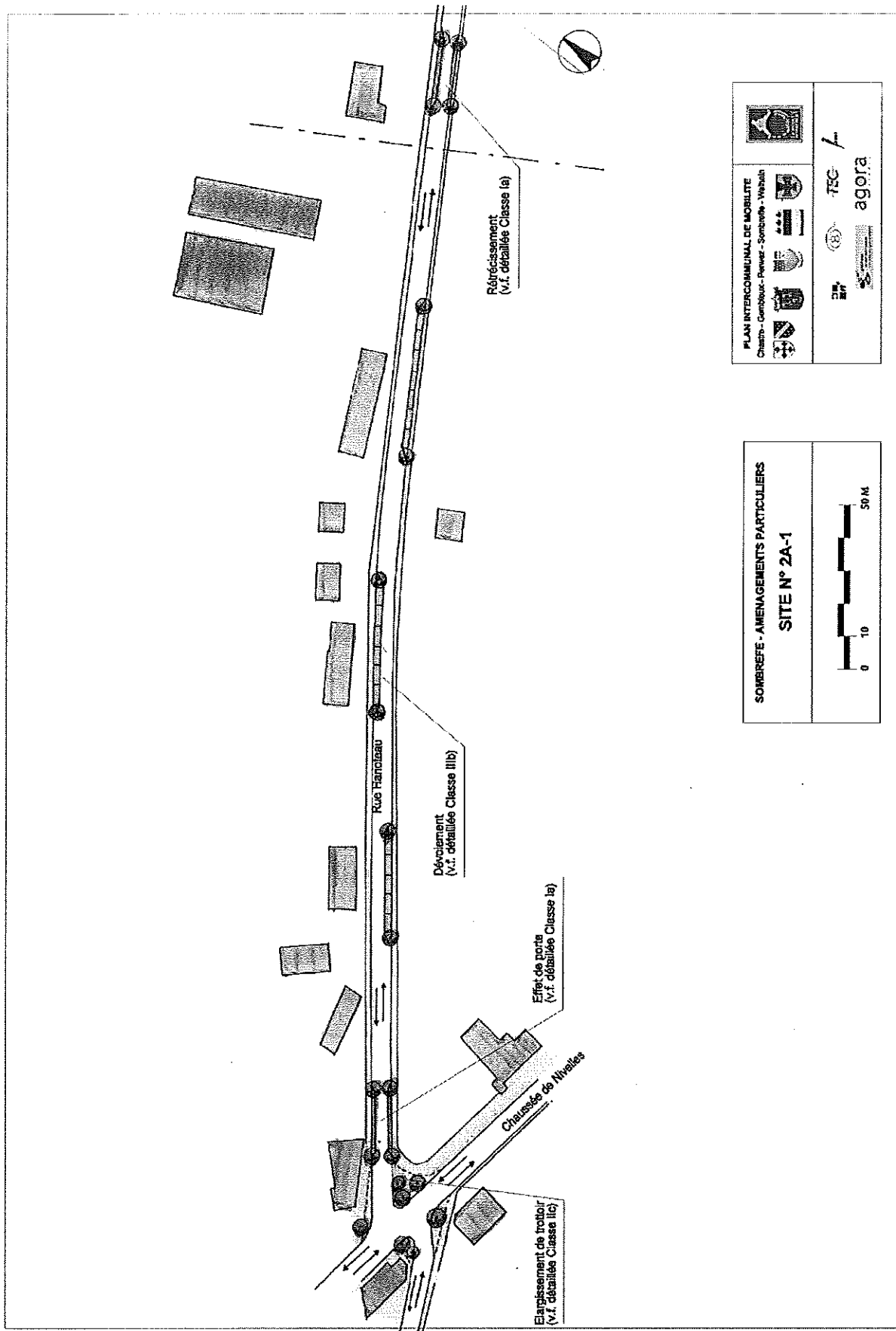
- signalisation des entrées de hameaux par la création de véritables entrées de porte facilement identifiables -création d'un rétroissement et plantation de haies et/ou d'arbres hautes tiges de part et d'autre de la chaussée -
- diminution de la vitesse des véhicules par la création de déviements (poches de stationnements aux devant des habitations), en alternance de part et d'autre de la chaussée, ces poches de stationnements doivent inciter les utilisateurs à stationner leur véhicules dans ces zones prévues à cet effet (des aménagements temporaires peuvent être envisagés dans un premier temps (bacs, cônes de signalisations, marquages,...) pour être remplacés par des aménagements pérennes (bacs à arbres, coussins berinois,...). 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 chaussée afin de réduire la vitesse des usagers par la création de rétrécissements (passage d'un véhicule à la fois, voirie 2 quand le gabarit de la chaussée le permet). L'utilisation sur les côtés de la voie carrossable de pavés à surface structurée ou des pavés permettra également d'avertir l'automobiliste lorsqu'il quitte la zone carrossable et aura pour effet la protection des usagers les plus vulnérables sans pour autant devoir créer des dénivellations.
- élargissement des trottoirs à certains endroits ponctuels avec plantation de haies et arbres à hautes tiges.
- 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,...)
- signalisation des abords du Ravel.

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE



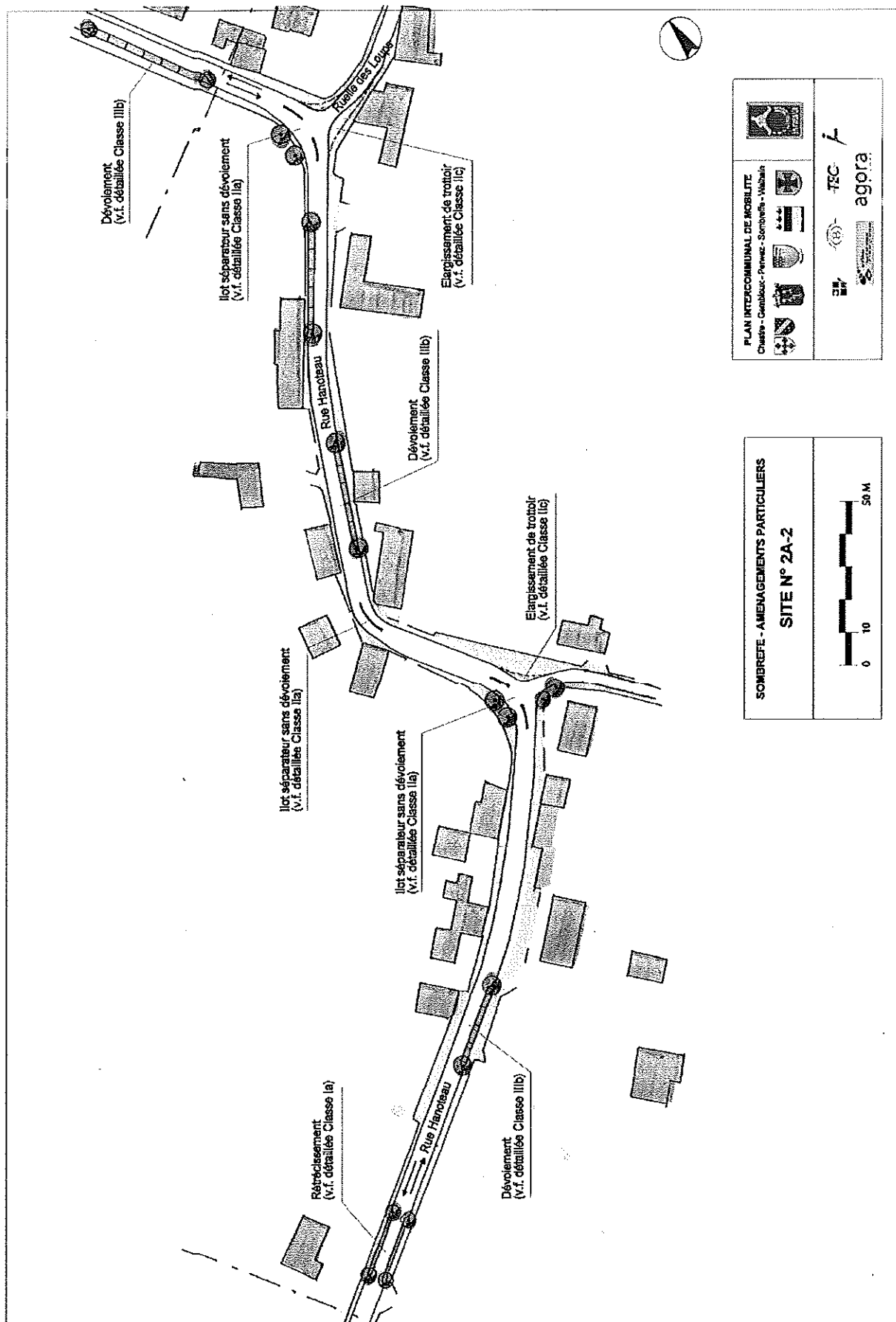
1. Hiérarchisation	2. Modes doux
--------------------	---------------

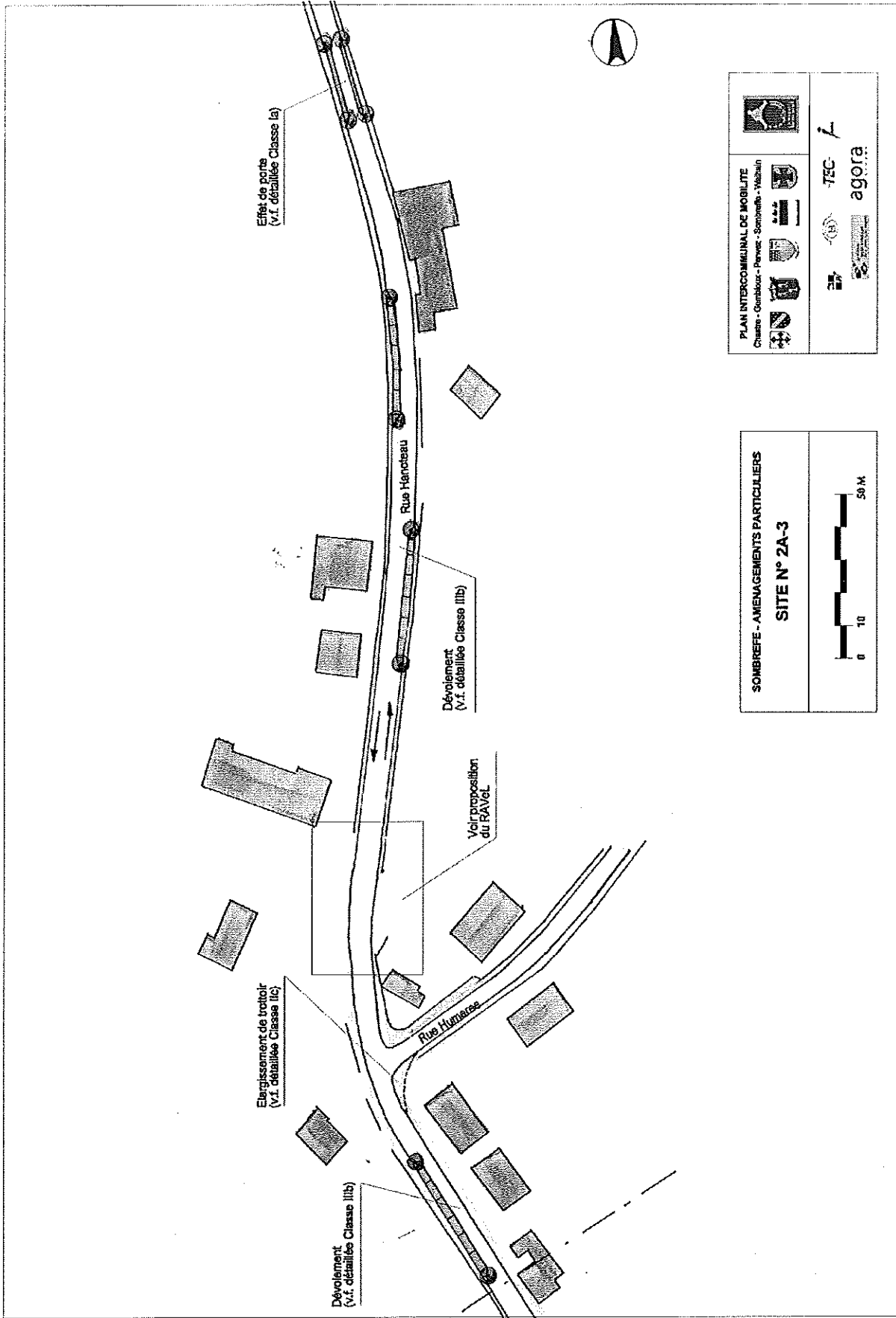




1. Hiérarchisation

2. Modes doux

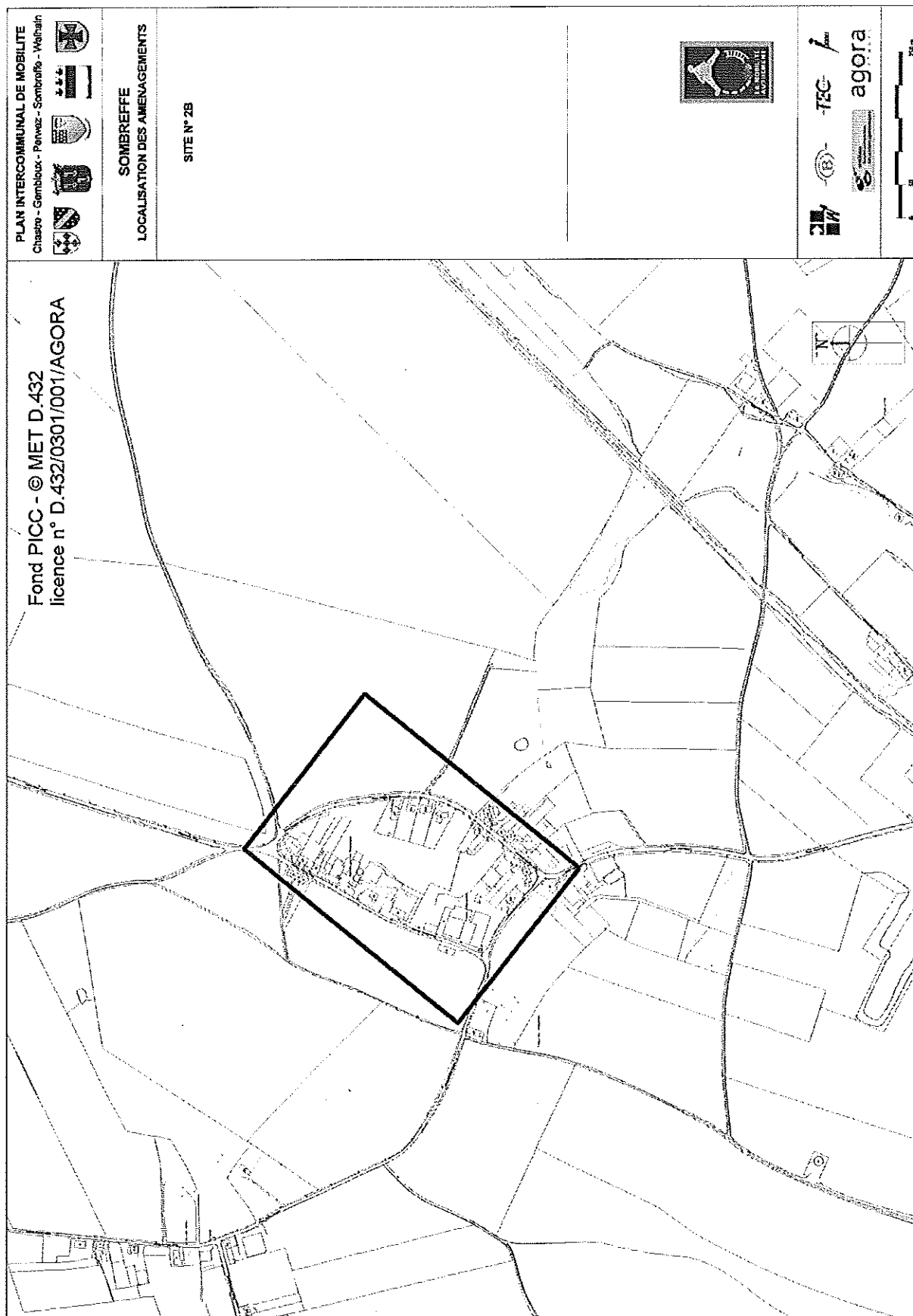


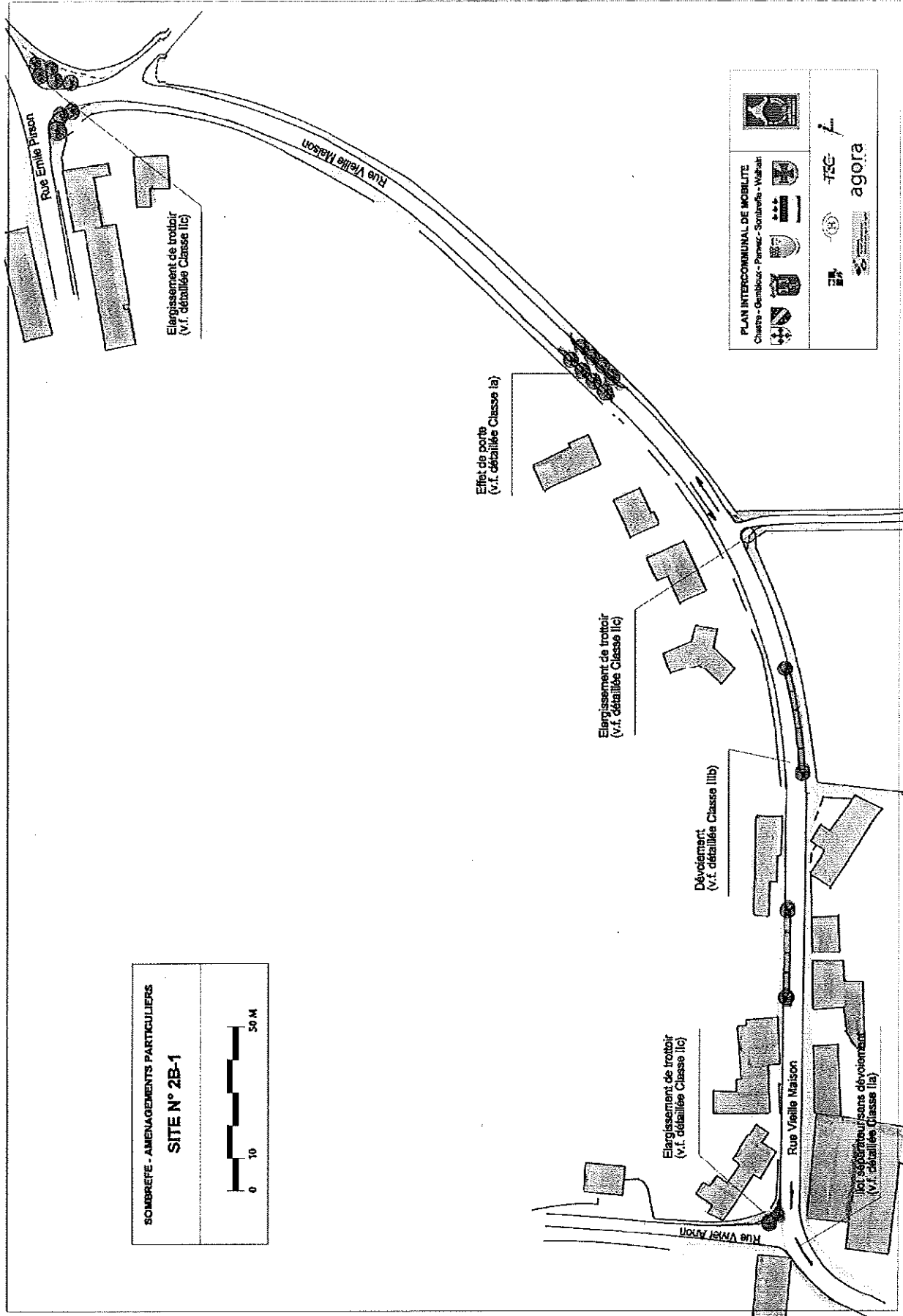


PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE Chastre - Gembloux - Perwez - Sombreffe - Walhain	

SOMBREFFE - AMENAGEMENTS PARTICULIERS SITE N° 2A-3	
--	--

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





Fiche 1.3 Site N°3 : rue de Boignée à Tongrinne

SITUATION

La rue de Boignée relie le village de Boignée à Tongrinne. Le tronçon étudié est compris entre le carrefour de la rue Bothey et celui formé par les rues Picconnette et des Dottiats. La rue aborde l'entrée du hameau, traverse le centre (devant l'église), borde les nouveaux lotissements (insérés dans le tissu urbain). Le bâti est de type ancien et récent (nouveaux lotissements) et discontinu le long de la chaussée. La plupart des maisons sont dépourvues de garages et le stationnement se fait à cheval sur les trottoirs ou sur la chaussée. La vitesse des véhicules et notamment du charroi agricole rendent la chaussée peu sécurisée pour les usagers faibles.

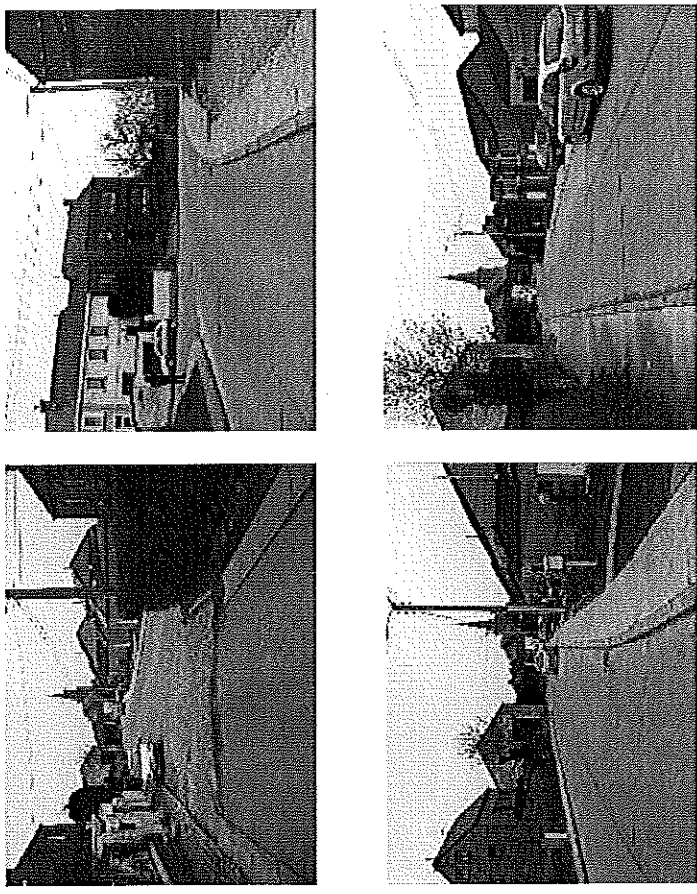
OBJECTIFS

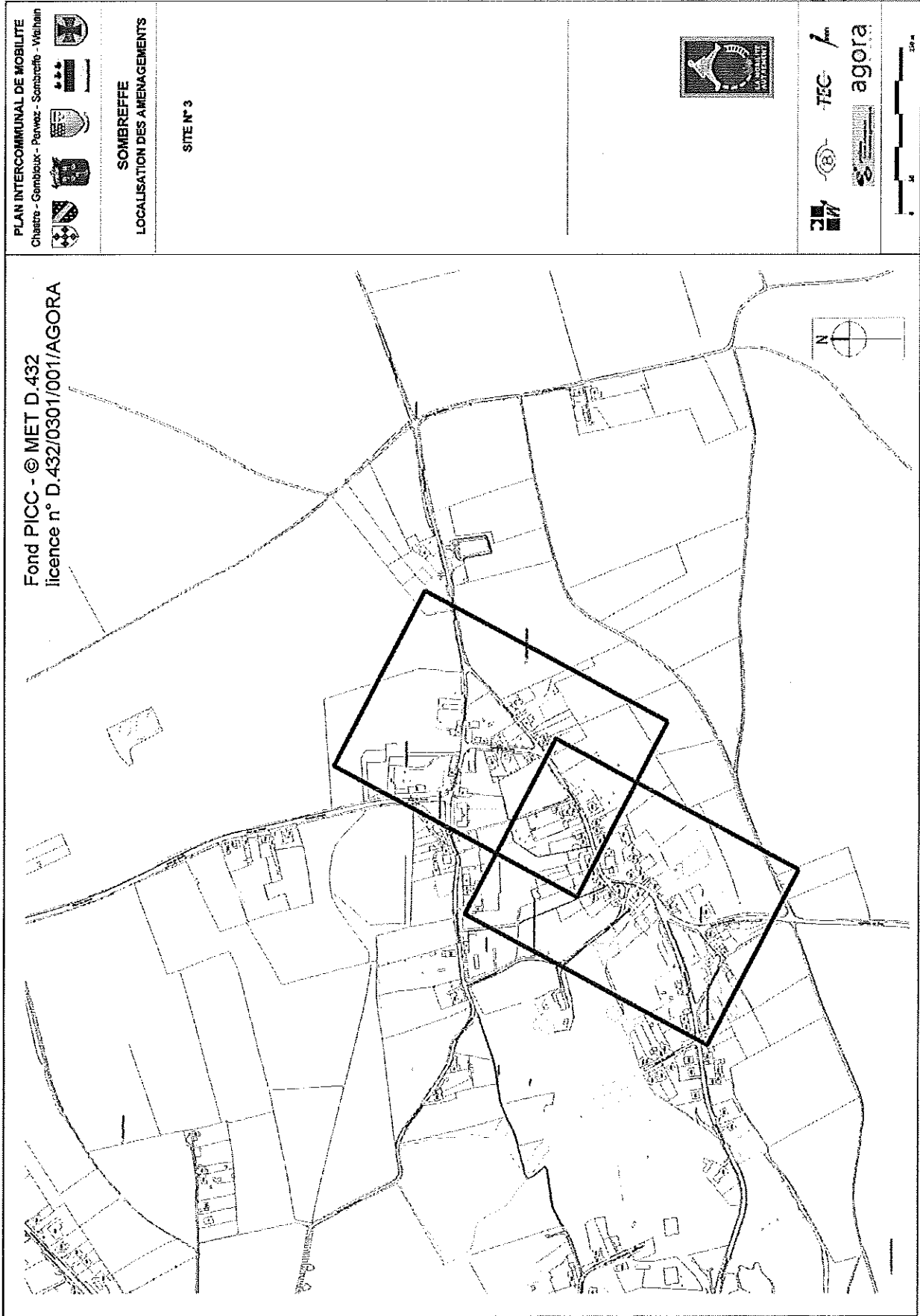
- Réaliser des effets de porte aux 2 extrémités de la chaussée étudiée,
- Modérer la vitesse,
- Améliorer le confort des piétons,
- Inciter au stationnement en chaussée.

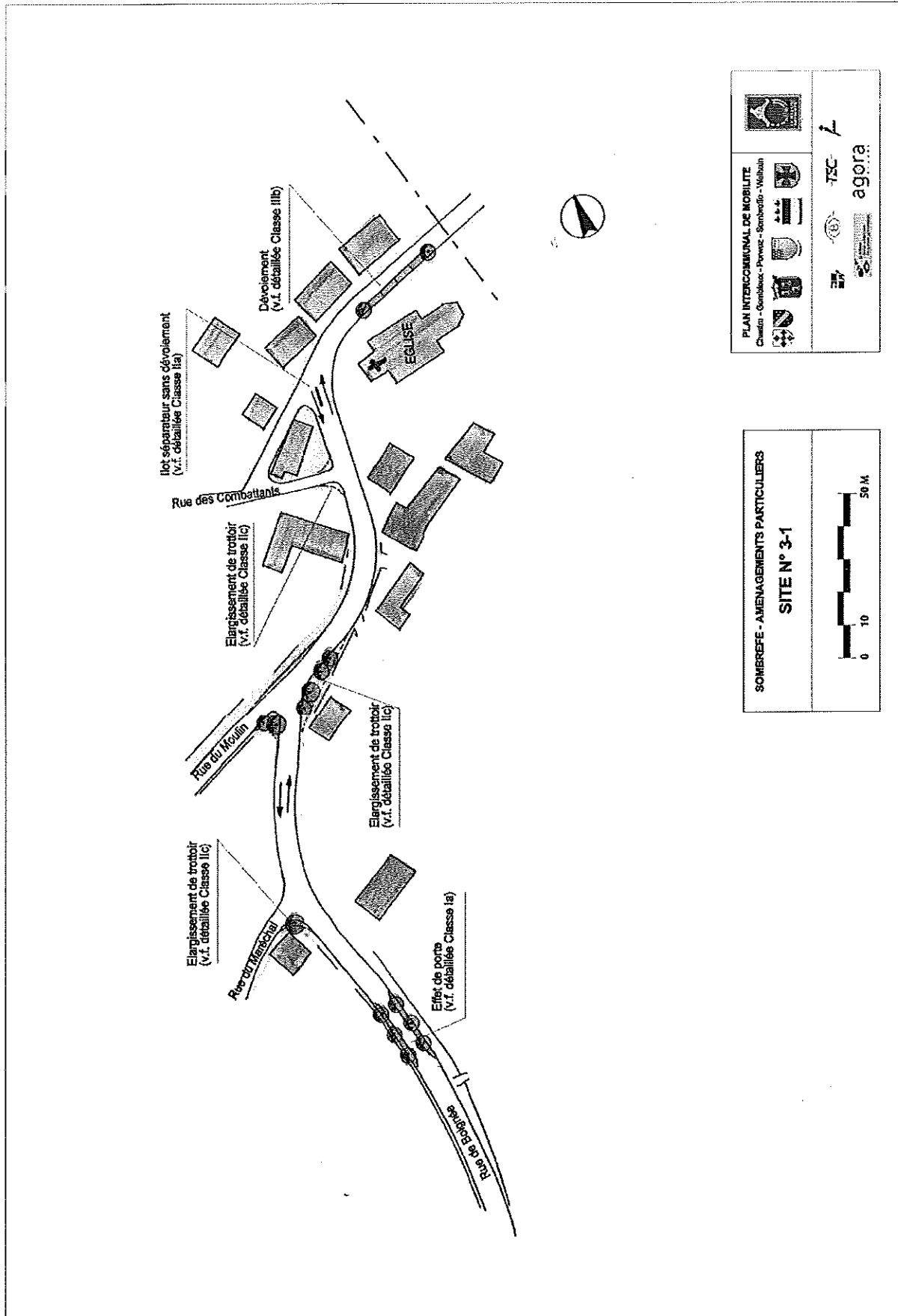
MESURES

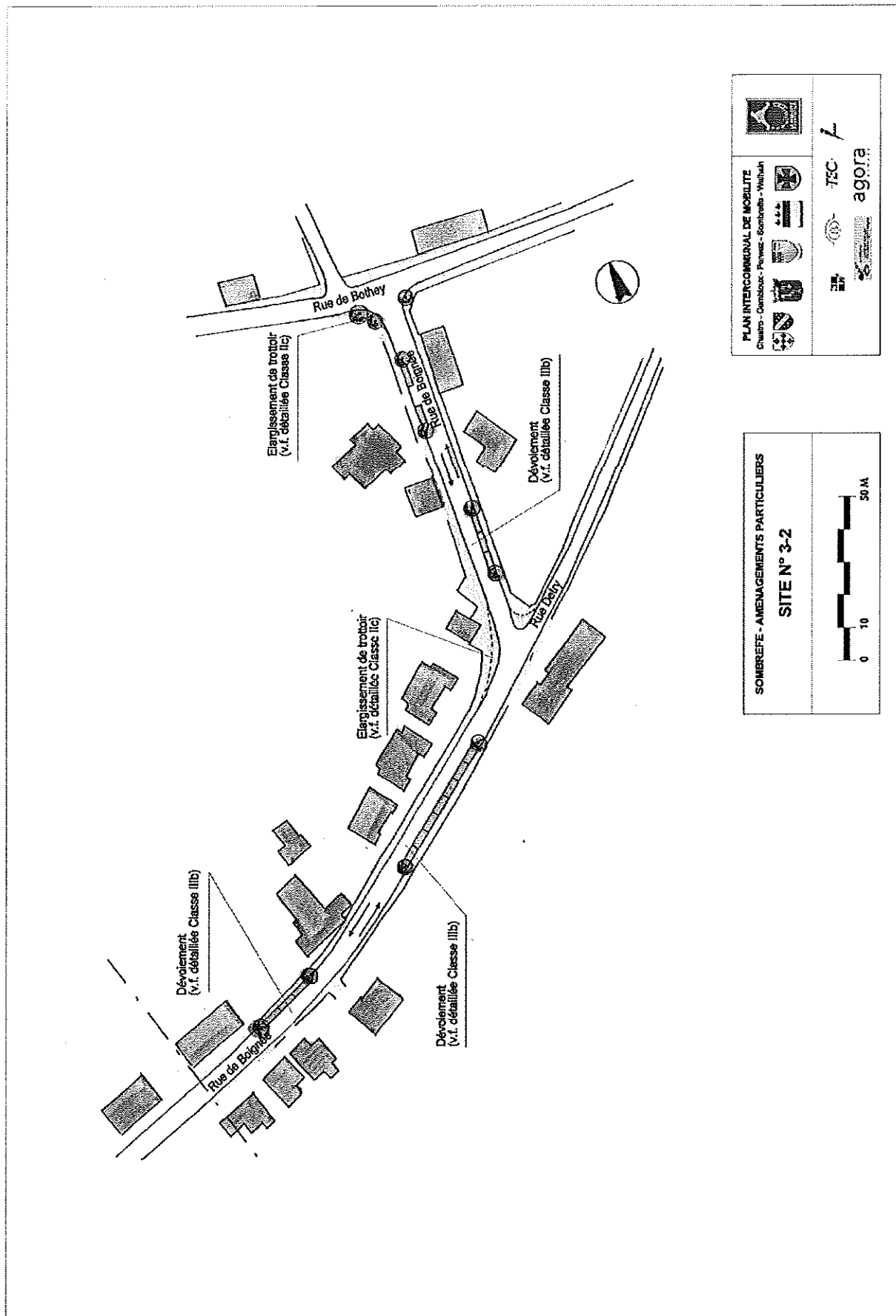
- Diminution de la largeur de la chaussée, ainsi que la plantation de haies et d'arbres hautes tiges à l'extrémité de la chaussée afin de créer un effet de porte significatif (passage d'un véhicule à la fois, voirie 2 quand le gabarit de la chaussée le permet).
- Limitation de la vitesse des véhicules par la création de déviements légaux (poches de stationnements bien identifiables) permettant également la sécurisation du stationnement des véhicules (poches de stationnement au-devant des habitations). Les déviements sont proposés en alternance de part et d'autre de la chaussée et prennent en compte le lourd charroi (distance à respecter de +/- 30 m entre les aménagements).
- Des ralentisseurs (type coussins berlinois) peuvent également être utilisés dans la traversée du hameau afin de réduire d'avantage la vitesse.
- Elargissement des trottoirs au niveau des carrefours et implantation de pavés franchissables ou tracé de lignes blanches pour accompagner les usagers.

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE









Fiche 1.4 Site N°4 : rue des Pages à Boignée

SITUATION

La rue des Pages est sise à l'ouest de Boignée. Elle relie le centre de Boignée à la rue de la Basse Sambre (N98).

La chaussée depuis la N98 est rectiligne et bordée par des habitations en retrait par rapport à celle-ci. Leur implantation est clairsemée et se densifie à l'approche du centre. Les vitesses excessives, l'absence de trottoir et de piste cyclable rendent sa fréquentation par les usagers faibles (piétons, cyclistes, cavaliers,...) dangereuse. On note en particulier la présence d'un centre hippique à l'entrée du hameau.

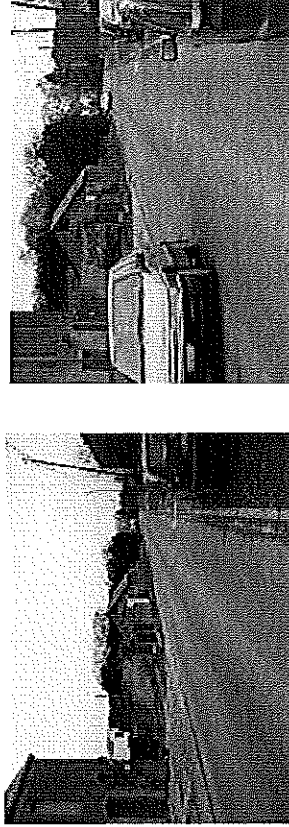
OBJECTIFS

- réaliser un effet de porte sensible à l'entrée du hameau,
- modérer la vitesse sur l'ensemble de la chaussée,
- améliorer le confort et la sécurité des usagers faibles (notamment aux abords du centre hippique et dans le centre urbain),
- inciter au stationnement en chaussée,
- sécuriser les différents carrefours et points de conflits le long de la chaussée,
- réaménager la place accueillant le jeu de balle pelote.

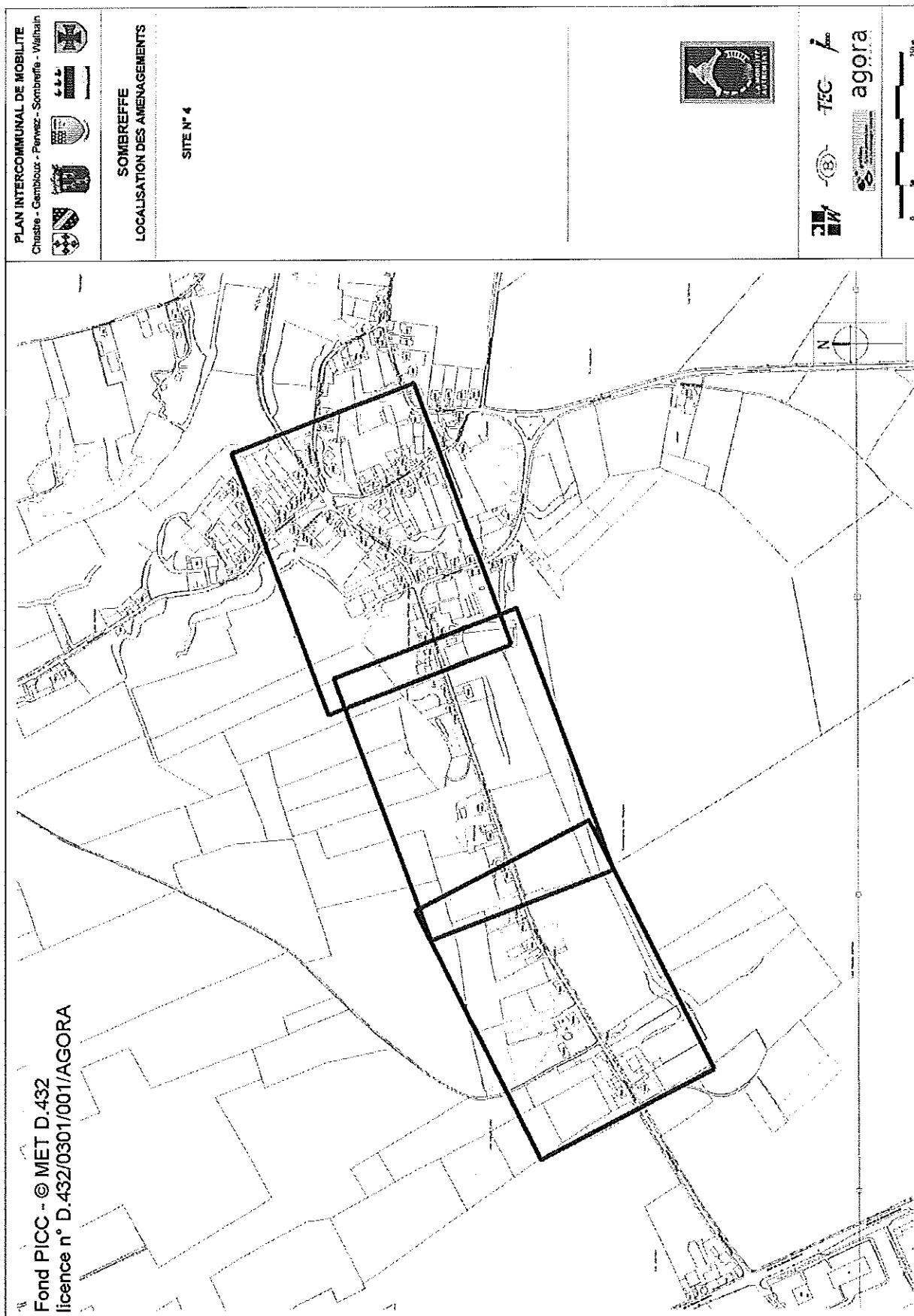
MESURES

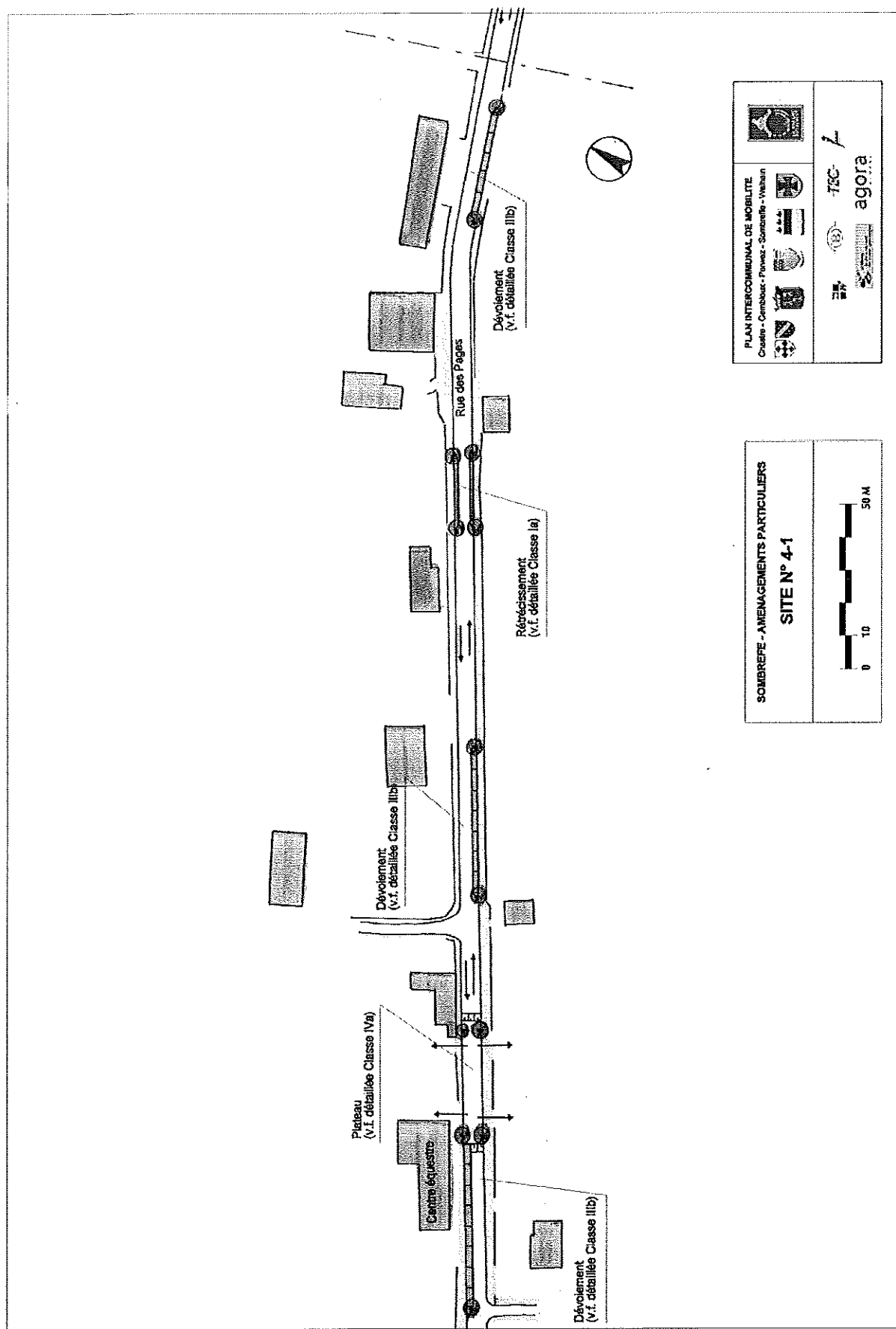
- diminution de la largeur de la chaussée, ainsi que la plantation de haies et d'arbres hautes tiges à l'extrémité de la chaussée étudiée afin de créer un effet de porte significatif (passage d'un véhicule à la fois),
- accompagnement de panneaux de signalisation afin de réduire la vitesse des véhicules provenant de la N98 (limitation à 70km et 50km à l'entrée du hameau),
- limitation de la vitesse des véhicules par la création de déviements permettant la sécurisation du stationnement des véhicules (poches de stationnements aux avant des habitations). Les déviements sont proposés en alternance avec d'autres types de ralentisseurs (coussins berlinois, rétrécissement,...) afin d'interrompre le rythme dans le parcours des véhicules (la discontinuité permettra d'interrompre la cadence et la vitesse des véhicules),
- la réduction de la vitesse peut-être renforcée ponctuellement par l'aménagement d'oreilles de trottoir dans les carrefours, de plateaux, changement de revêtement (remplacement du béton par des bandes de pavés,...) devant le centre hippique, au niveau des carrefours, au centre,...
- création d'un trottoir aux abords de la place,
- réaménagement futur de la place du jeu de balle pelote (avec le maintien de son affectation d'origine).

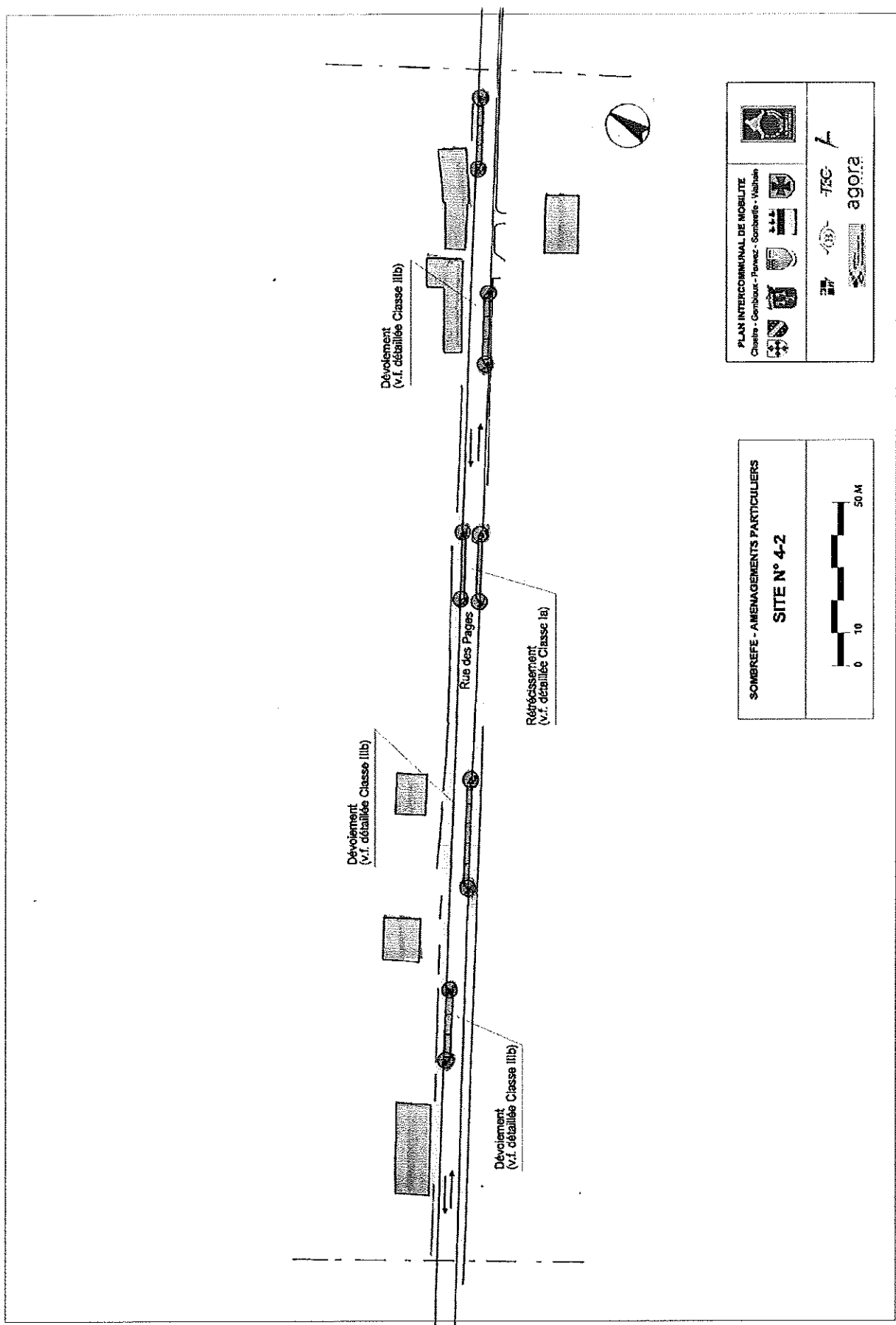
PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE



1. Hiérarchisation	2. Modes doux
--------------------	---------------





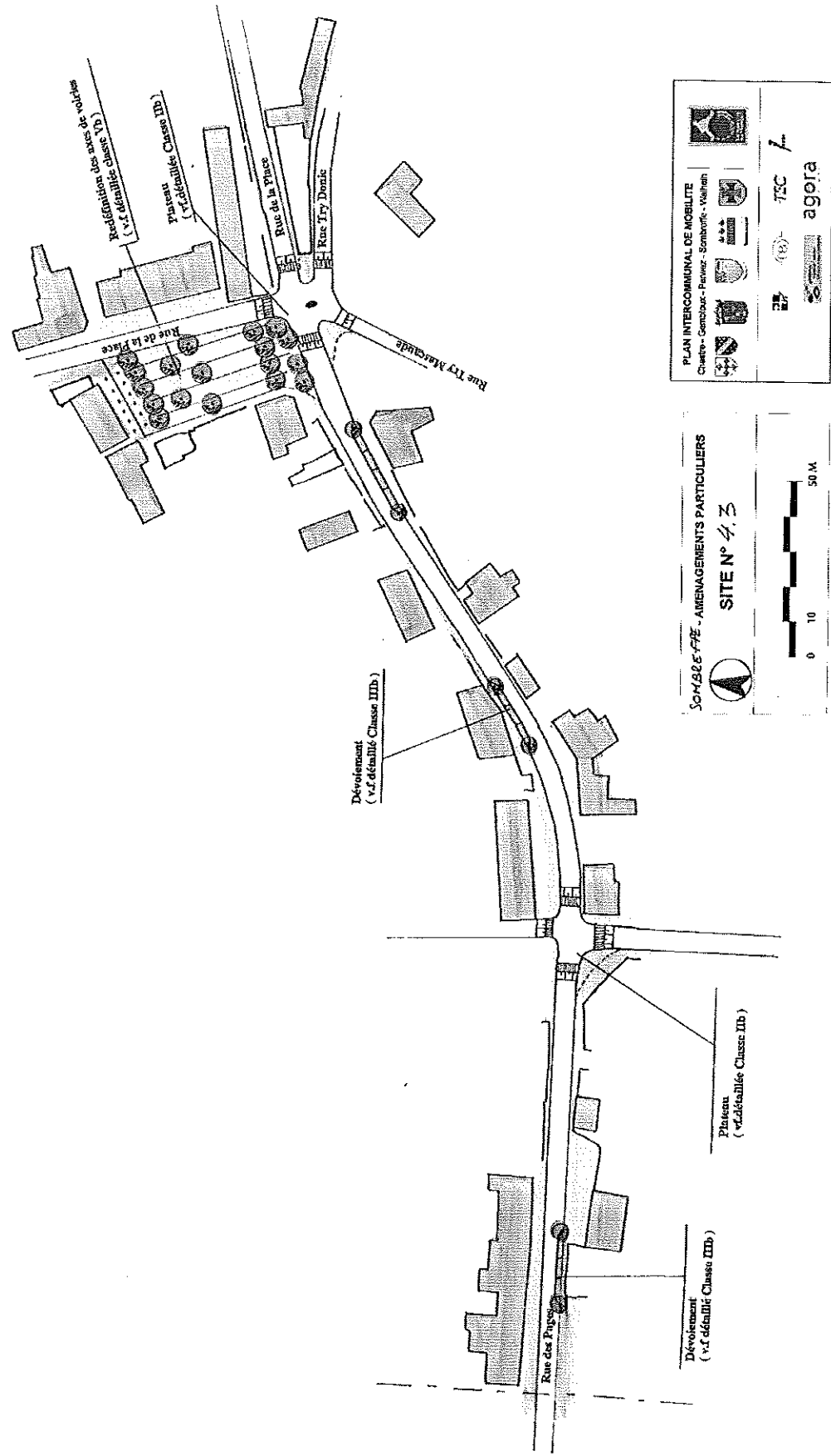


SOMBREFFE - AMENAGEMENTS PARTICULIERS
SITE N° 4-2

0 10 50 M

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

Logos des communes et des partenaires : Chastre, Gembloux, Perwez, Sombreffe, Walhain, TSC, agora.



Fiche 1.5 Site N°5: rue Elveau et Basse Vaux à Sombreffe

SITUATION

Les rues Elveau et Basse Vaux sont situées au centre de Sombreffe, elles relient le centre de Sombreffe (place du Stain) à la Chaussée Romaine et à la chaussée de Nivelles (N93) Les rues sont bordées d'habitations anciennes implantées de manière discontinue.

La sortie depuis la rue Elveau sur la chaussée de Nivelles est dangereuse (mauvaise visibilité, et chaussée implantée en contre-bas de la chaussée de Nivelles).

La vitesse dans les voies est excessive et on dénombre peu d'emplacements de stationnement légaux.

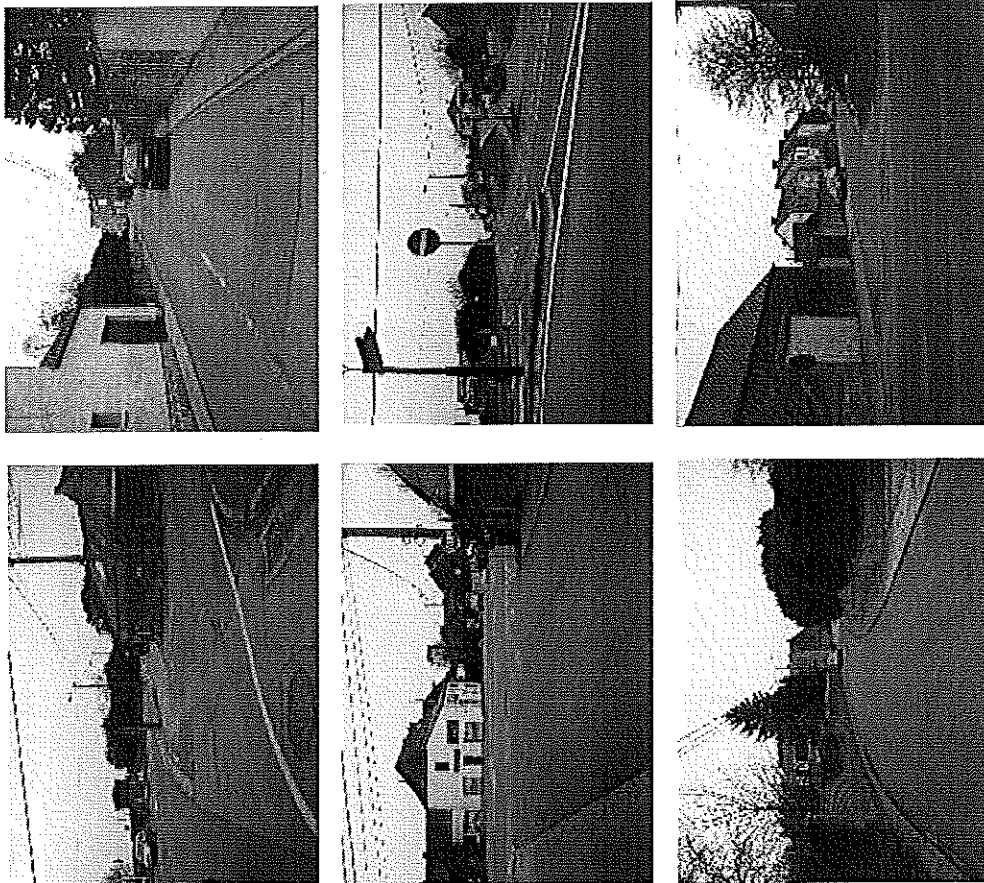
OBJECTIFS

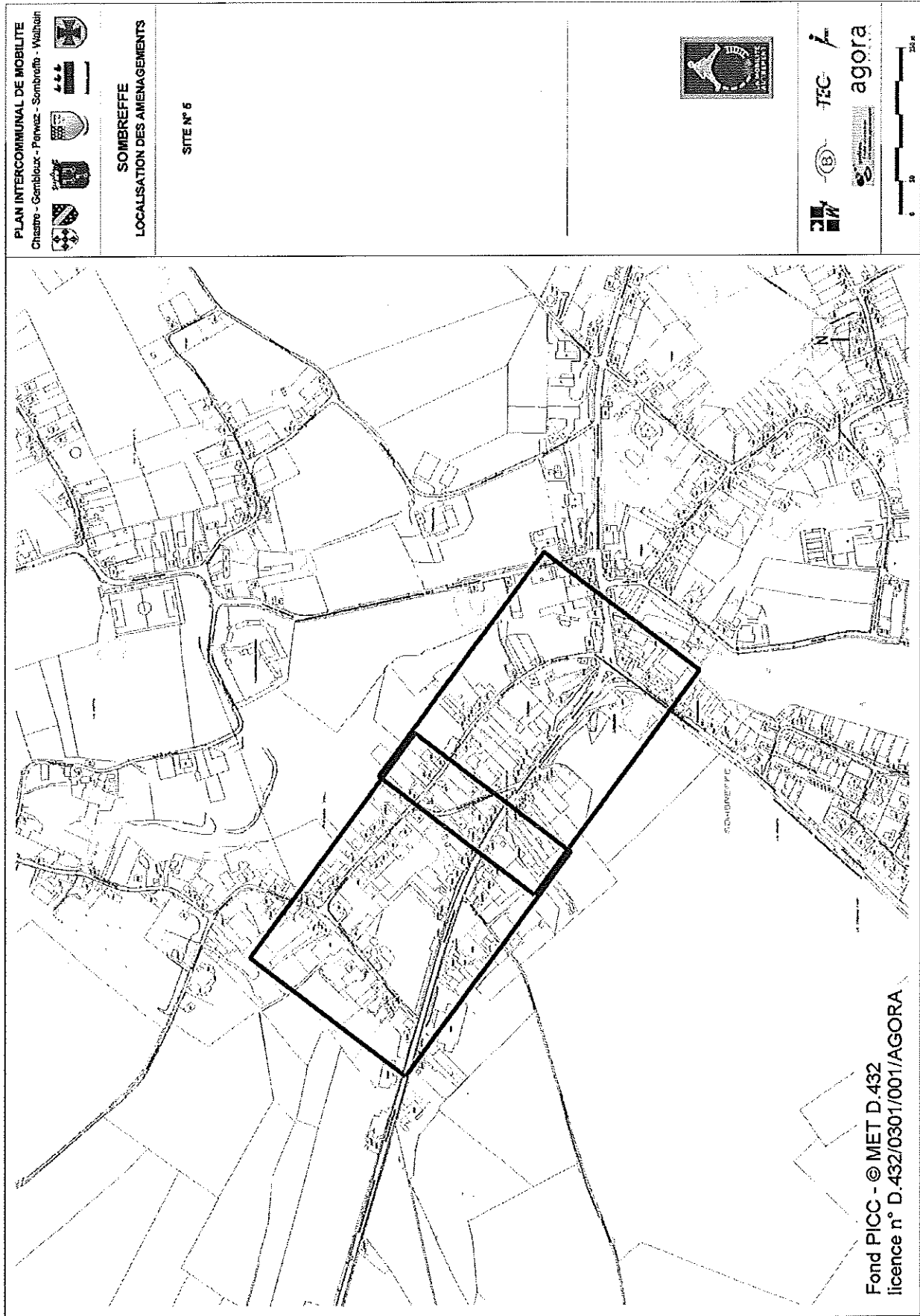
- mise à sens unique de l'accès depuis la chaussée de Nivelles (sortie interdite)
- modérer la vitesse sur l'ensemble de la chaussée,
- organisation des emplacements de stationnement.

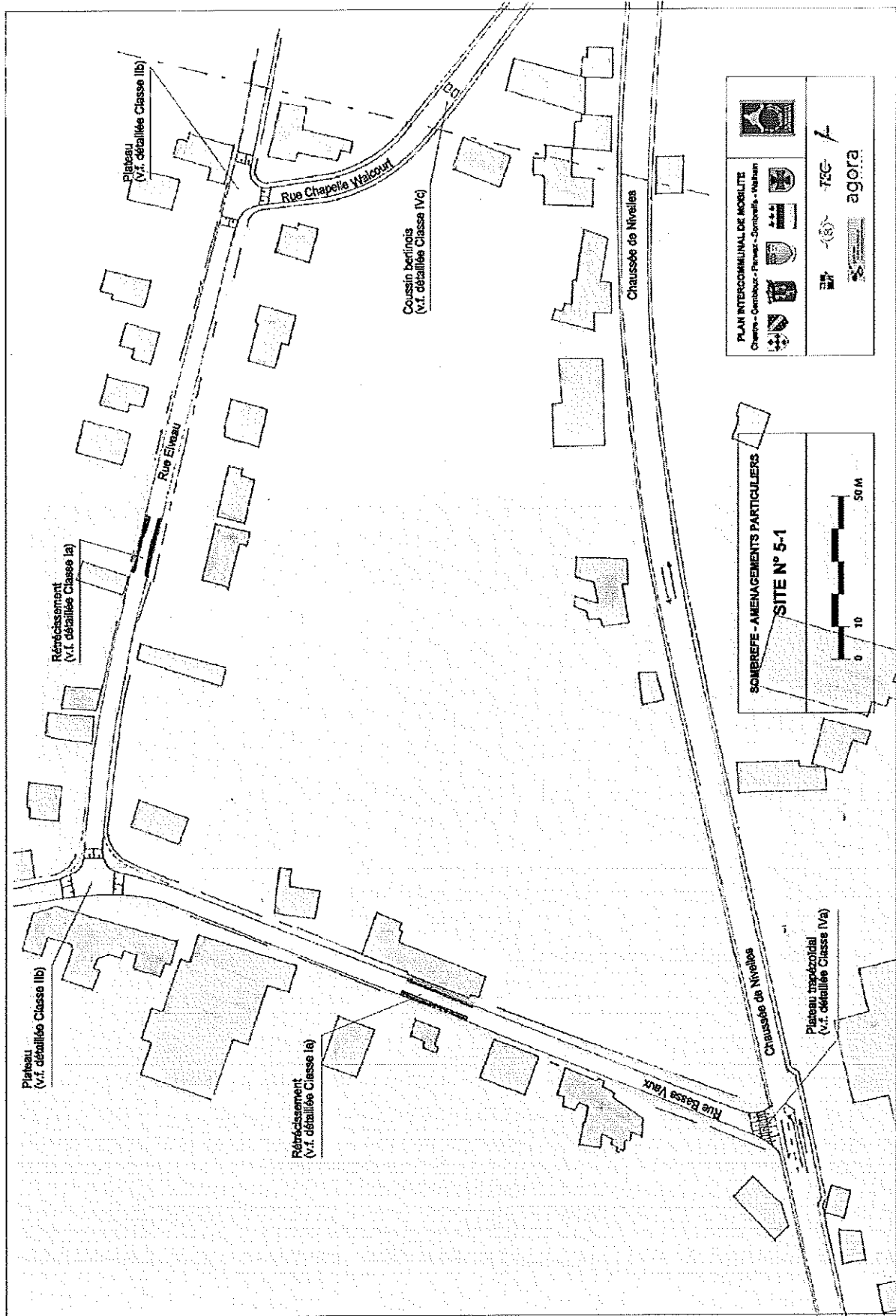
MESURES

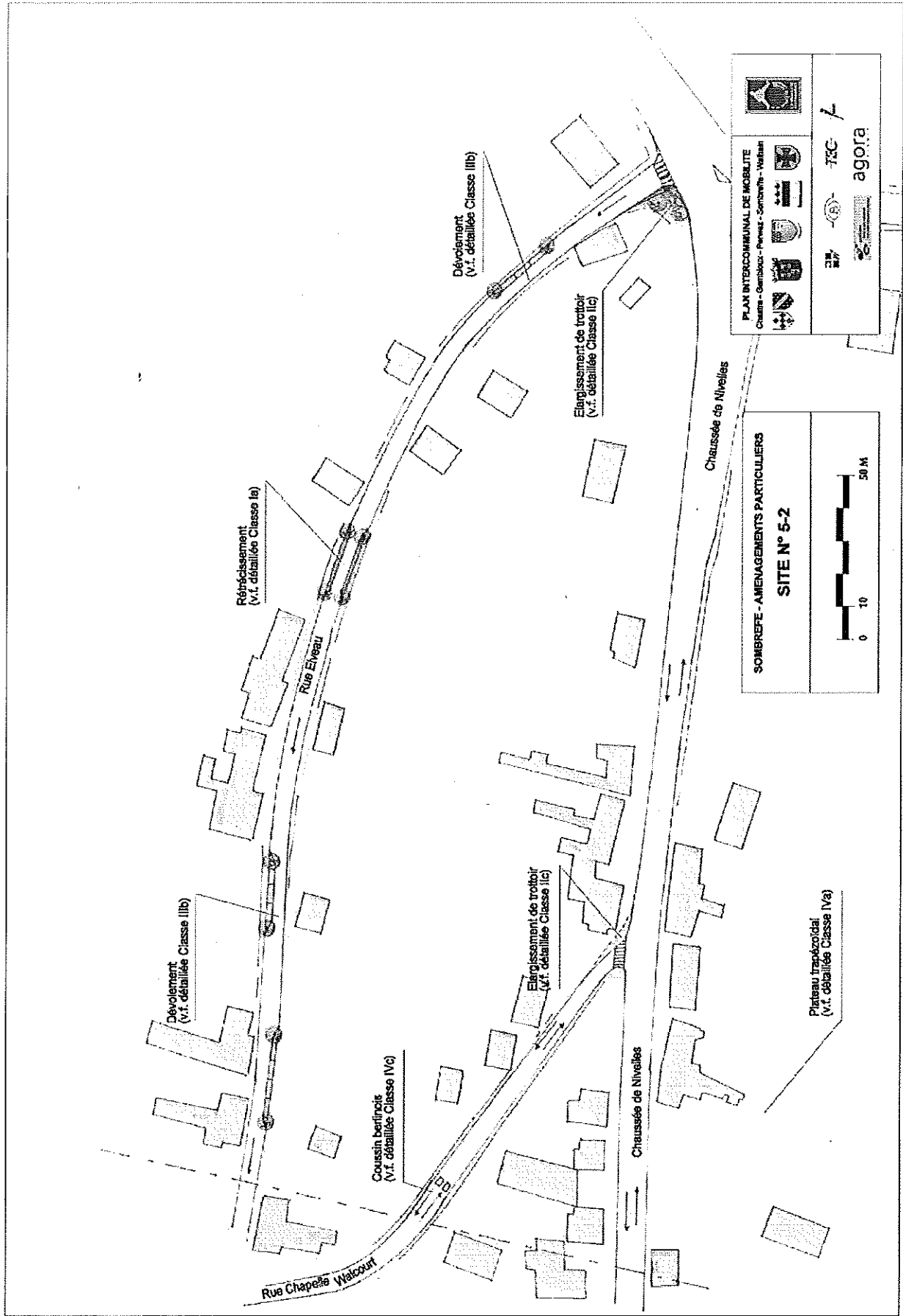
- maintien des sorties sur la chaussée de Nivelles mais sécurisées, (sauf rue Elveau),
- création de dévolements alternés permettant la sécurisation du stationnement des véhicules (poches de stationnements devant des habitations),
- mise à sens unique d'un tronçon de la rue Elveau (entre la chaussée de Nivelles et la rue Chapelle Walcourt),
- agrandissement du trottoir au droit de la Chapelle Walcourt et diminution de l'amorce sur la chaussée de Nivelles,
- création d'une bande de tourne à gauche sur la chaussée de Nivelles permettant aux automobilistes de prendre la rue Basse Vaux,
- réaménagement du carrefour entre la rue Elveau et la rue Basse-Vaux (plateau ou dévolement,...).

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE









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

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

Les principales étapes du projet sont reprises ci-après.

ESQUISSE

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

AVANT-PROJET

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

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

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

DOSSIER DE DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME :

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

DOSSIER D'ADJUDICATION & ASSISTANCE A 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.

CONTROLE DES TRAVAUX ET ASSISTANCE A 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 P.V précédent est approuvé.