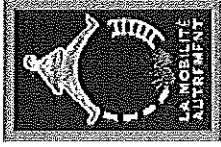


# WALHAIN

1. Hiérarchisation
  - 1.1 Aménagement des liaisons inter villages
  - 1.2 Organisation des circulations dans les quartiers et zone 30
  - 1.3 Hiérarchisation de la voirie
2. Modes doux
  - 2.1 Réseau cyclable communal
  - 2.2 Aménagements cyclables
  - 2.3 Mise en place d'un stationnement vélo
  - 2.4 Piétons et PMR
3. Esquisses d'aménagements



## THEME 1 - WALHAIN : HIERARCHISATION

### Action 1.1. Aménagement des liaisons inter villages

#### 1. CONTEXTE

La commune de Walhain 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

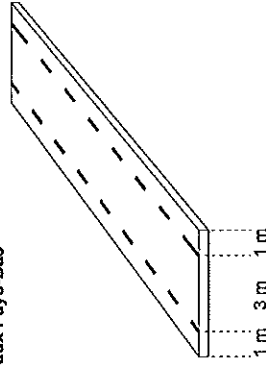
#### 3. DESCRIPTION DE L'ACTION

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

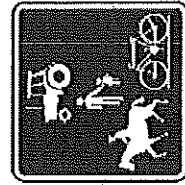
A. La redistribution de l'emprise de la voirie entre la circulation automobile et les autres modes par marquage de bandes latérales de couleur.



Exemple aux Pays-Bas

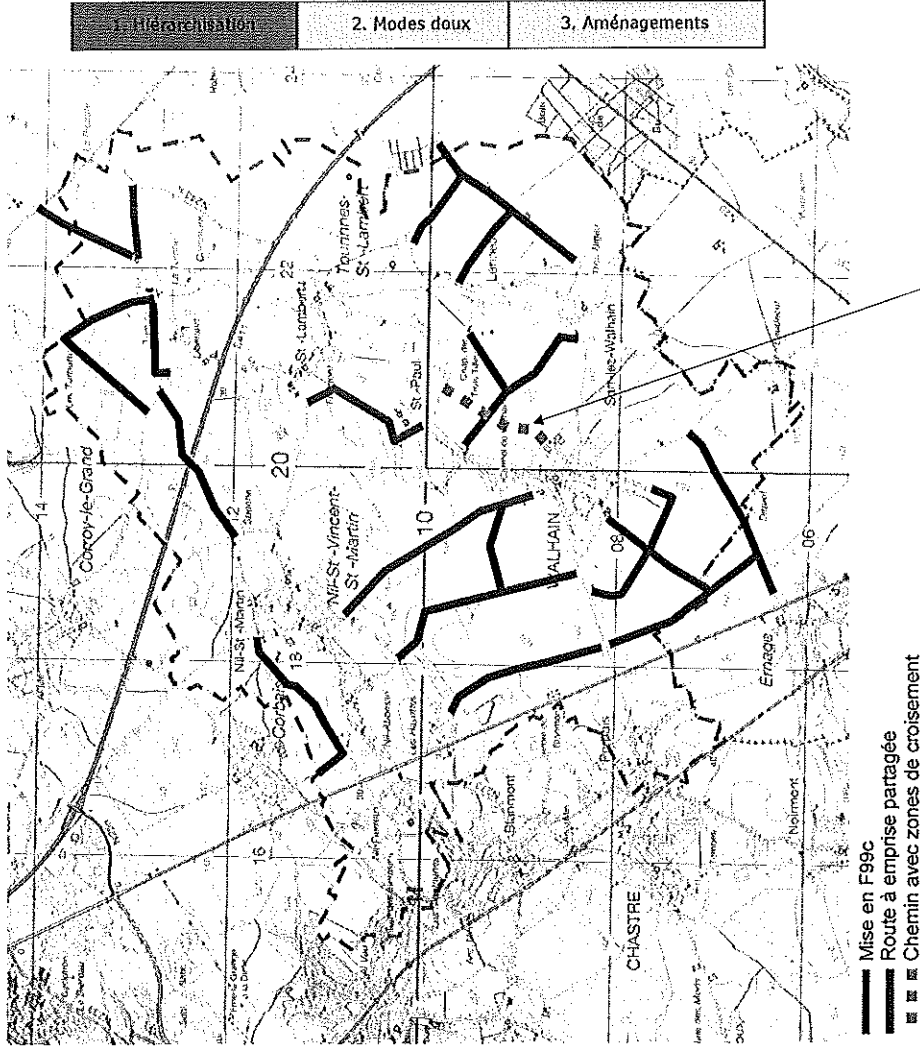


B. Réserve aux activités agricoles, aux piétons, cavaliers et cyclistes (Pose du signal F99c).



F99c

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, rétrécissement de voirie sur très courte distance, ...) permettra de réduire ce « fléau ». (Cf. chapitre Aménagements pour des propositions concernant les interventions les plus urgentes).



#### Remarque :

Dans le cadre de l'accessibilité du Centre Sportif le chemin de remembrement « l'Auinée » est équipé de zones de croisement réparties tout au long de son parcours.

## THEME 1 - WALHAIN : HIERARCHISATION

### Action 1.2. 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 déstape par le trafic de fuite.

En tentant de rejoindre l'autoroute, les automobilistes anticipent parfois la conduite rapide qu'ils auront sur les grands axes, et ne prennent plus assez en compte la vie locale et le danger qu'ils peuvent potentiellement constituer pour les riverains.

#### 2. OBJECTIFS

- Sécuriser les axes locaux

#### 3. DESCRIPTION DE L'ACTION

##### A. N243a

Pour rappel, cette voirie doit connaître à court terme un réaménagement complet pour lui donner un profil adapté à sa fonction d'accès à l'autoroute. Elle doit aussi être équipée de pistes cyclables, pour accueillir l'itinéraire cyclable du plan directeur de la Direction des Routes du Brabant wallon (MET D143) (Cf. échelle supra-communale, thème 3 : action 3.1.).

##### B. carrefour Cure / Maireur / Orbais / Pont Valériane (N243a)

Ce carrefour est à sécuriser, une esquisse de rond-point est proposée dans le volet aménagements (cf. thème 3) avec des mesures de modération des vitesses sur les différents axes qui y accèdent.

##### C. Rue des Combattants / Place Communale / Bourmestre Gilisquet

A aménager en zone 30 (voir aménagements proposés) (Cf. thème 3)

##### D. Rue Chevequeue

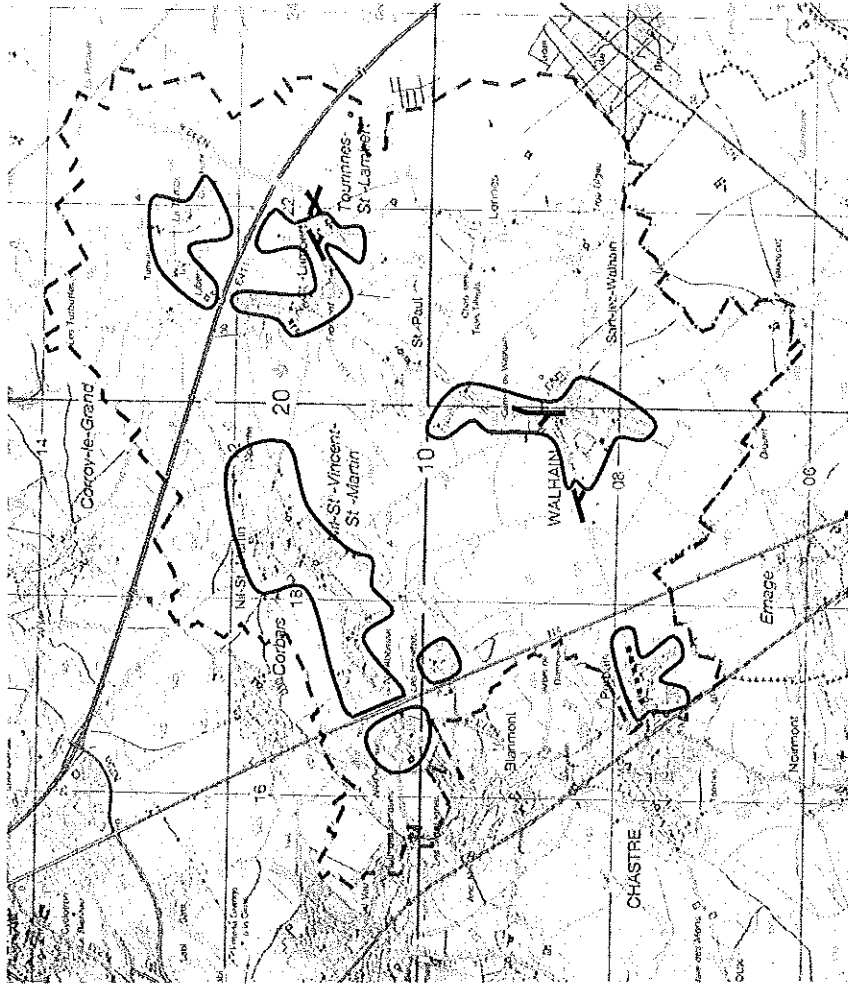
Effet de porte avec la rue de Sauvenière, maîtrise des vitesses, et pour mémoire, piste cyclable en direction de Petbais à rénover en profondeur (Cf. thème 3)

##### E. Rue d'Enfer / rue de la Cure

Aménagement en zone 30, sécurisation devant l'école et la salle des fêtes (Cf. thème 3)

##### F. Aménagement en zone 30 ou zone résidentielle

De manière générale, toutes les voiries locales non reprises dans un niveau hiérarchique de réseau de distribution peuvent connaître un aménagement sous forme de zone 30, localement ou de manière plus continue. Les zones résidentielles sont à réserver aux chaussées très calmes, elles permettent entre autres d'éviter de devoir aménager des trottoirs en travaillant de plain pied sur l'ensemble de l'espace, comme la situation rurale invite à le faire. NB les zones représentées sur la carte sont indicatives, et à délimiter plus soigneusement au stade des esquisses d'avant-projet.



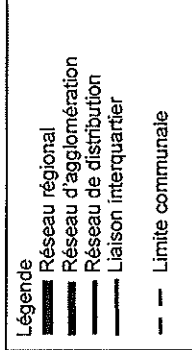
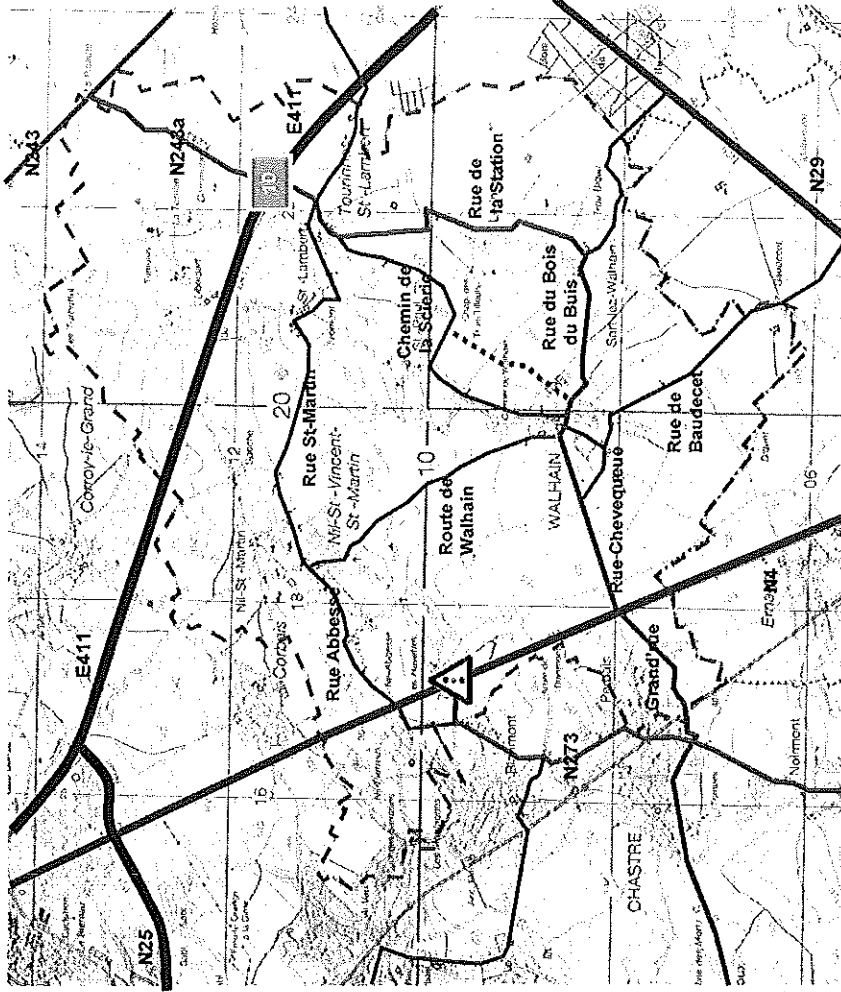
Zones propices à la modération  
 Modération à l'étude  
 Aménagement en cours

## THEME 1 - WALHAIN : HIERARCHISATION

### Action 1.3. Hierarchisation de la voirie

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

- la desserte régionale de la commune s'effectue à partir du réseau autoroutier via l'échangeur n° 10 de l'A4-E411
- la N4 et la N29 assurent les liaisons sous-régionales à partir des villes voisines (Gembloux, Ottignies, Namur...) ou vers le réseau autoroutier (N25)
- l'irrigation du centre de la commune s'effectue d'Est en Ouest par un axe principal Grand'vue- rue Chevequeue - rue de la Station qui mène d'une part à la Gare de Chastre et d'autre part à l'échangeur n°10. Cet axe est doublé par l'axe rue Abbese - rue St-Martin qui relie Blanmont à Orbais. Ce dernier est relié au centre de Walhain par le chemin de la sciéne et la rue B. Glisquet. Une alternative à la rue B. Glisquet est le chemin de remembrement situé parallèlement à l'Est, moyennant l'installation de zones de croisement vu sa faible largeur. Ce cheminement est surtout un complément très utile lors d'événements au centre sportif et culturel.
- la desserte interne Nord-Sud s'effectue par l'axe Route de Walhain - Rue de Baudecet complété par la rue du Bois du Buis.
- en marge du territoire, des feux tricolores sont installés au carrefour N4#N273 afin de faciliter l'insertion sur la N4 au sortir de Chastre/Blanmont. Cette aménagement permet d'y envisager un report de trafic au bénéfice de la Grand'vue dans Perbais.
- les autres voiries sont considérées comme voisine à usage exclusivement local où il est nécessaire d'implanter des éléments de modération de vitesse si un trafic de fuite apparaît, ou si l'urbanisation locale invite à la maîtrise des comportements et à la sécurisation.



Notes

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

## THEME 2 – WALHAIN : MODES DOUX

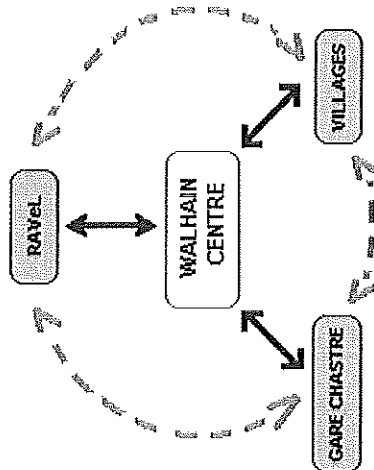
### Action 2.1. Réseau cyclable communal

#### OBJECTIFS

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

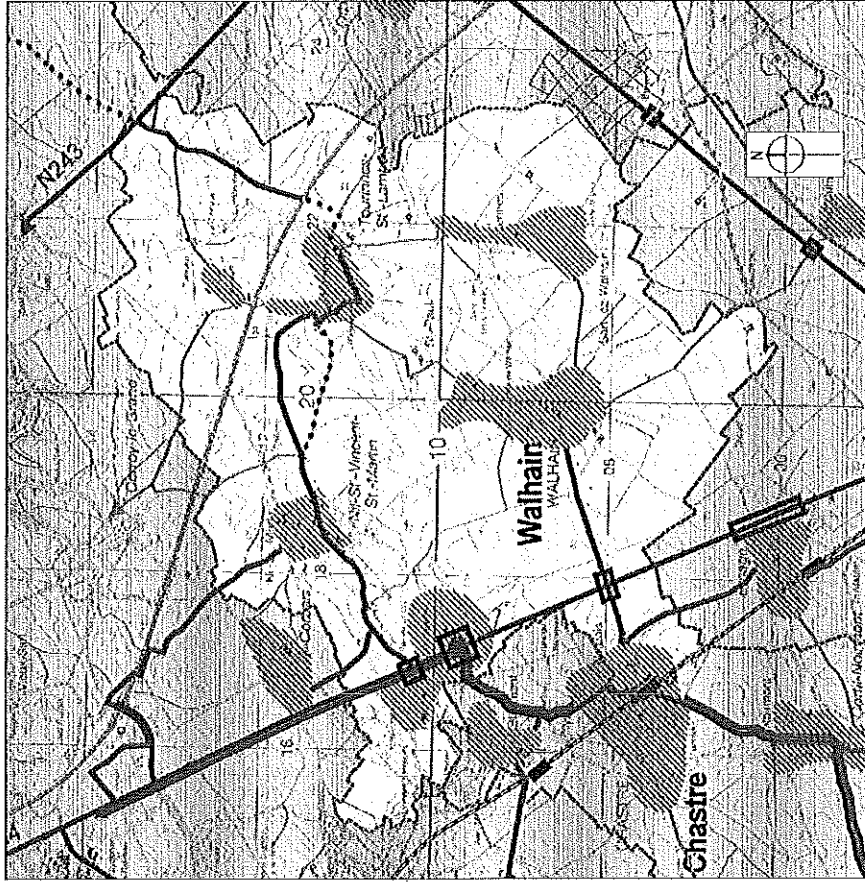
#### DESCRIPTION DE L'ACTION

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



Les itinéraires prioritaires à développer sont les suivants :

- Walhain-St-Paul à Chastre (gare) par la Drève, Mogreto et Grand'Rue de Chastre. La réfection de la piste cyclable existante est prévue au prochain triennal.
- Nil-St-Vincent-St-Martin à Tourinnes-St-Lambert.
- Nil-St-Vincent-St-Martin à Louvain-la-Neuve via Corbais et la N4 ou via Corroy-le-Grand.
- Walhain-St-Paul à Gembloux via Ernage.



### RESEAU CYCLABLE COMMUNAL Propositions - WALHAIN

- Secteurs de modération de trafic
  - Itinéraires régionaux (schémas directeurs D131 et D143) :
  - Sur voirie régionale
  - Sur voirie communale
  - Itinéraires communaux :
  - Prioritaires
  - Secondaires
  - Possibles
  - Sections à cycloabiliser (paves, chemins de terre, ...)
  - Itinéraires loisir / promenade :
  - RAVeL
  - Pte-RAVeL
  - Autres itinéraires de loisir et rabattement
- Traversées :
- Traversée à aménager pour les cyclistes
  - Giratoire existant
  - Feu existant
  - Feu proposé

Limites communales  
Limites provinciales

Source fond de plan: cartographie (GN)



**THEME 2 – WALHAIN : MODES DOUX**

## Action 2.2. Aménagements cyclables

**CONTEXTE**

Le réseau cyclable communal 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

Pour la N4, la D.143 propose dans son schéma cyclable de réaliser à long terme une piste cyclable D7 unidirectionnelle de chaque côté de celle-ci. Pour rappel au niveau supra-communal, il est précisé que sur la N4, le tronçon manquant entre Perbais et Corbais devrait être réalisé en priorité.

Cf. Echelle supra-communale, thème 3 : action 3.1.a

B. Les traversées

Sur la commune de Walhain, trois traversées doivent être aménagées prioritairement :

- La traversée de la N4 à Perbais au carrefour de Mûgretot, entre la Grand'rue et la rue Chevequeue. Au niveau de ce carrefour à feux existant, il est proposé d'y ajouter des îlots de protection et des tournes à gauche indirects.
- Le carrefour de la N4 avec la N273. Au niveau de ce carrefour à feux proposés, des tournes à gauche indirects sont suggérées.
- Le carrefour de la N4 à Nil avec les rues de Blanmont et Hautbiemont. Au niveau de ce carrefour à feux, il est proposé d'installer des tournes à gauche indirects.

C. La liaison vers Louvain-la-Neuve

Deux itinéraires permettant de rejoindre Louvain-la-Neuve sont proposés :

- L'un empruntant la N4, ce qui nécessite l'aménagement d'une piste cyclable sécurisée.
- L'autre par Corroy (via des chemins puis la N25a), qui constitue une alternative pour ceux qui ne préfèrent pas emprunter un axe très circulé. Mais se pose alors la question de l'entretien de ces chemins, qui, de plus, ne sont pas éclairés.

Les deux itinéraires sont complémentaires et ne s'adressent pas au même type de cyclistes, l'itinéraire par la N4 répondant plus aux besoins des usagers réguliers voulant minimiser leur distance de trajet, et qui ceux qui circulent en dehors des périodes diurnes.

**THEME 2 – WALHAIN : MODES DOUX**

## Action 2.3. Mise en place d'un stationnement vélo

**DESCRIPTION DE L'ACTION**

Les principaux points à équiper sont :

- Les places centrales des différents villages : Nil-St-Vincent (place du Tram), Nil-Pierreux (place Clochermerle), Sart-lez-Walhain (devant l'église), ...
- Le CPAS, le poste de police
- L'école de Perbais.
- L'échangeur n°10 et les arrêts de bus sur la N4, pour favoriser l'intermodalité (stationnement de type boîte fermés).

## THEME 2 – WALHAIN : MODES DOUX

### Action 2.4. Piétons et PMR

#### OBJECTIFS

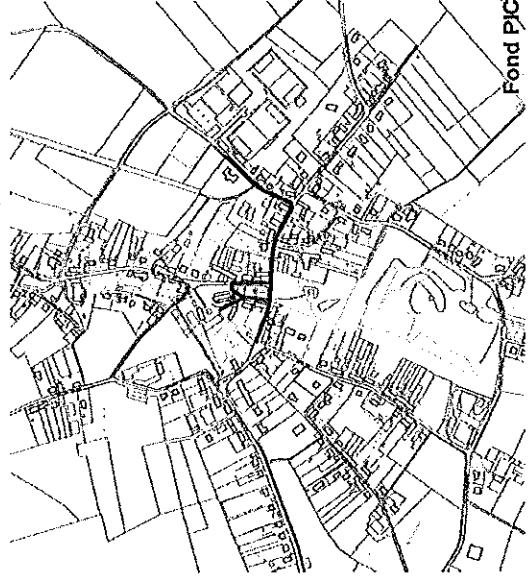
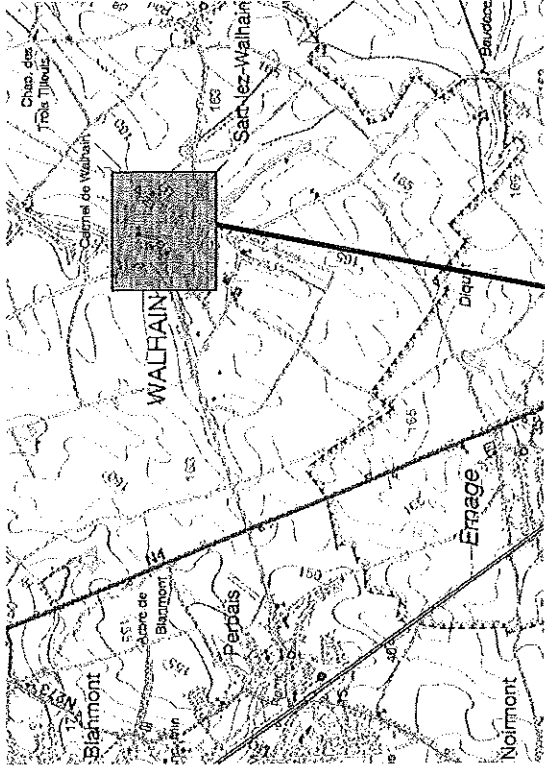
Mise en place d'un réseau piétons et PMR prioritaire reliant les différents centres d'intérêts présents dans le centre de Gembloux.

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

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

- Ecole communale de Walhain centre
- Eglise Notre Dame
- Poste
- Police
- Maison communale
- Arrêt dans le centre des bus des lignes 24 – 25 – 30 – 31
- Centre sportif
- Place Communale
- Crèche
- CPAS
- Fontaine-St-Georges

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

Notes

## THEME 3 – WALHAIN : 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'antépe sur des points « d'accroche », qui déterminent une hiérarchie des formes observées en ordre de priorité : les éléments animés (humains, animaux, ciels, 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 attirent également l'attention du conducteur.

- Rompre la linéarité en installant des dispositifs comme les chicanes, créant ainsi des décrochements de chaussée (par un stationnement alternatif = dévoiements, sur un côté puis sur l'autre, par des déplacements d'axe grâce à des chicanes), en créant des obstacles visuels qui rompent la perspective (placettes, mini giratoires).

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

- Les dispositifs surélevés, tels que plateaux, ralentisseur, coussins berinois,... constituent également des solutions efficaces. Il convient d'utiliser ces dispositifs à bon escient et ponctuellement afin de ne pas faire de la route une course d'obstacles pour les automobilistes. Ils seront significatifs et clairement délimités et permettront la restructuration visuelle de l'espace.

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



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

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

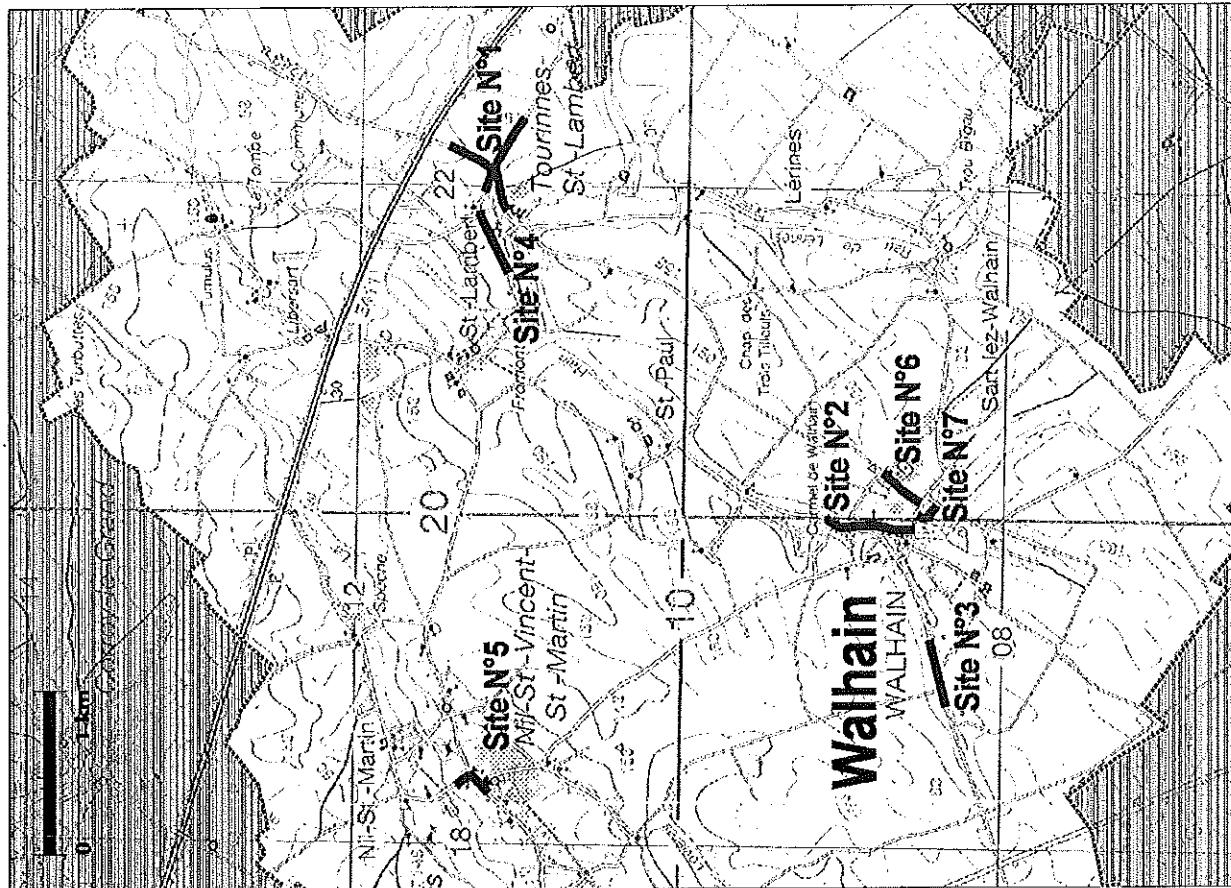
Les sites pour lesquels sont dessinées des esquisses ont été choisis par le Collège et l'administration communale sur la base des différentes propositions du bureau d'études.

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

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

## Sommaire

3.1	Introduction .....	1
3.2	Esquisses proposées pour la commune de Walhain .....	4
	Site N°1 : abords du nouveau lotissement rue du Maître et route d'Orbais et jonction à l'entrée de l'autoroute E411 .....	4
	Site n°2 : rue des Combattants .....	8
	Site n°3 : Carrefour rue Chévequeue / rue Sauvenière .....	12
	Site n°4 : Rue d'Enfer et rue de la Cure .....	14
	Site n°5 : Rue Saint-Vincent à Nil Saint-Vincent .....	14
	Site n°6 : Rue du Vieux Château à Walhain .....	14
	Site n°7 : Rue Chapelle Sainte-Anne .....	14
3.3	Etapas d'un dossier d'aménagement d'espace public .....	14



Carte 1 localisation géographique des sites étudiés sur le territoire communal de Walhain.

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

**THEME 3 – WALHAIN : AMENAGEMENTS**

**3.2. Esquisses proposées pour la commune de Walhain**

**Site N°1 : abords du nouveau lotissement rue du Maître et route d'Orbais et jonction à l'entrée de l'autoroute E411**

**SITUATION**

Le carrefour étudié se localise au Nord-Est de la commune, à proximité de la sortie n°10 de la E411. Il se situe plus précisément à la rencontre des rues du Maître, de la Cure, du Chemin du Pont Valériane et de la route d'Orbais.

La rue du Maître prolongée par la rue Chapia, rue de la Station, ... traverse Lerinnes et rejoint la N 29 qui relie Gembloux à Jodoigne. La rue de la Cure prolongée par la rue d'Enfer, rue Marie au Broux, ... rejoint la chaussée de Namur qui relie Gembloux à Wavre. Le Chemin du Pont de Valériane rejoint l'entrée n°10 de l'autoroute E411. La route d'Orbais- au caractère local- mène au village voisin d'Orbais.

La configuration inhabituelle du carrefour induit une visibilité médiocre du site traversé, certaines latérales ne perçues qu'une fois au centre du carrefour !

Les alentours du carrefour sont actuellement peu bâtis. Un nouveau lotissement est en projet le long du côté Sud de la rue Maître qui se prolongerait également sur le côté Sud de la route d'Orbais. Ce lotissement de logement type 4 façades est consommateur d'espace et multiplie les sorties de garage.

Deux alternatives sont proposées. L'une en conservant l'implantation de type 4 façades mais en rationalisant les sorties de garage et l'autre en regroupant les maisons deux à deux, ce qui facilite le regroupement des entrées de garage tout en diminuant l'espace consacré aux allées de garage.

**OBJECTIFS**

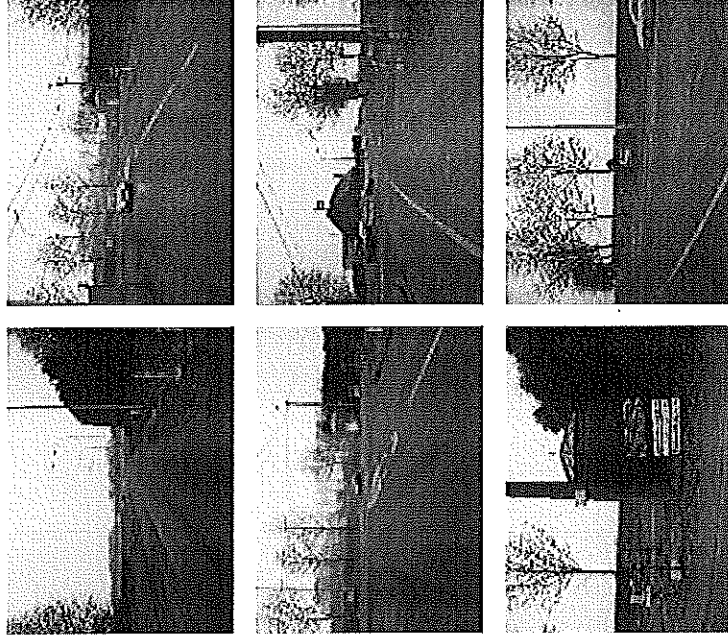
- sécuriser le carrefour
- modérer la vitesse des véhicules à l'approche du carrefour
- diminuer la largeur des bandes de circulation

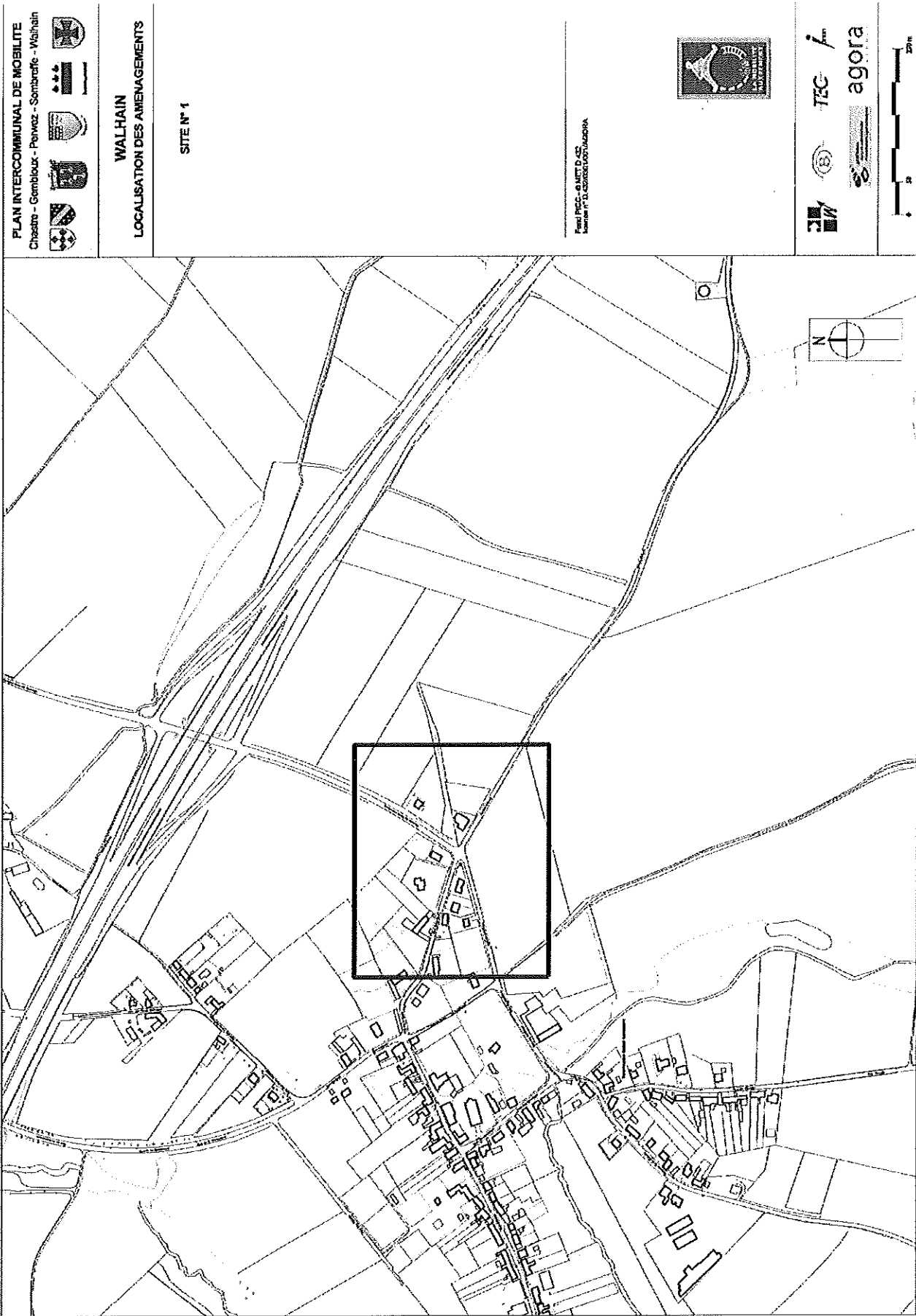
**MESURES**

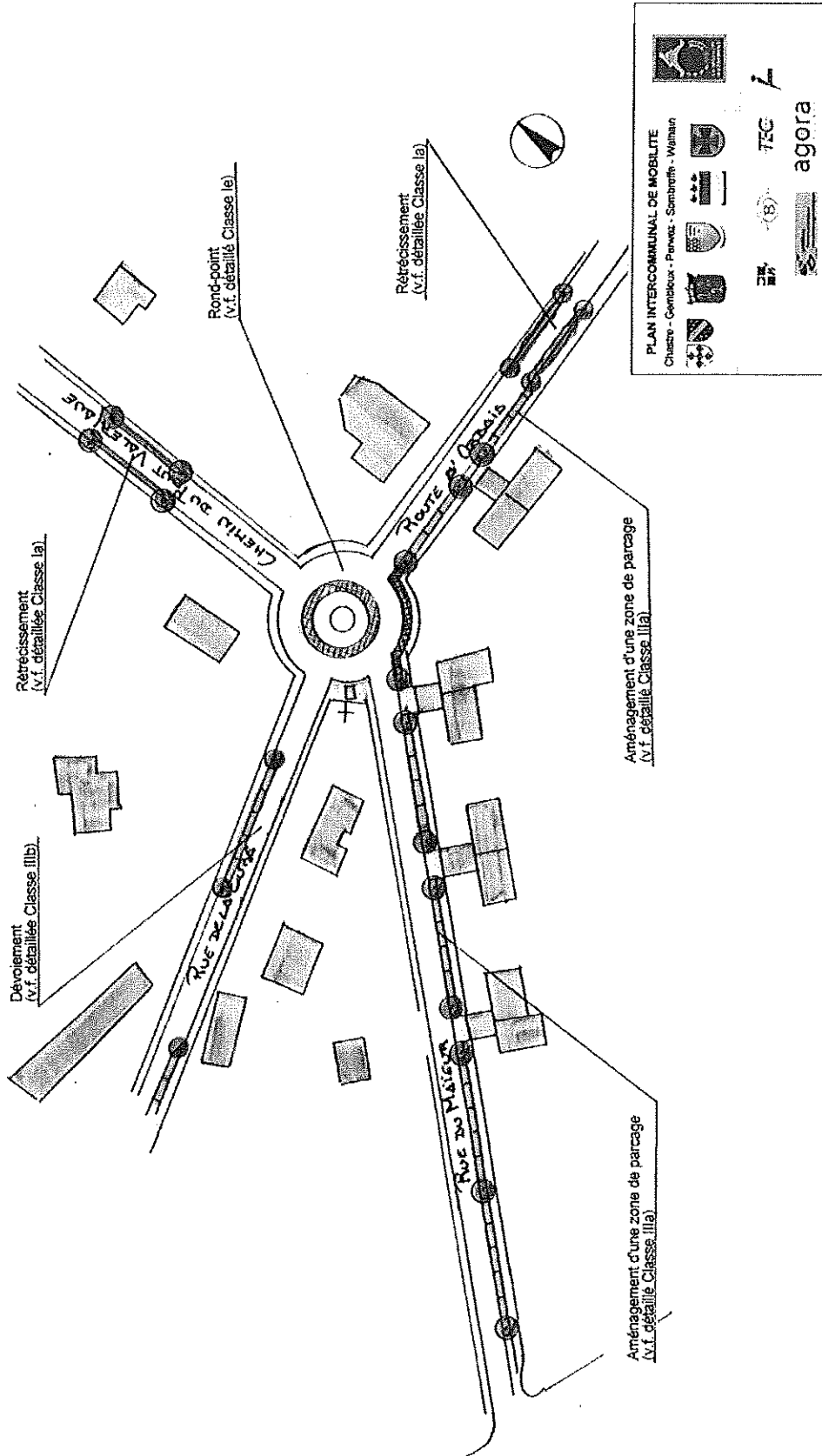
- création d'un rond-point serti par un anneau en pavés franchissables pour rendre plus aisé le passage des poids lourds. La plantation d'arbres de grand gabarit en son centre permet une rupture quasi complète des perspectives rue de la Cure – route d'Orbais et rue du Maître – chemin du Pont Valériane. Cet effet augmente le ralentissement induit par le rond-point.
- pour une meilleure visibilité à l'entrée du rond-point au niveau de la rue de la Cure, la Chapelle est déplacée et la haie existante est supprimée.
- réduction de la largeur de bande de circulation par un effet de porte sur le Chemin du Pont Valériane à +/- 20 mètres du carrefour. Ceci permet de réduire la largeur de bande de 4 mètres à 3 mètres. Ce dispositif a pour effet de signaler les entrées des hameaux par la création de véritables portes d'entrée facilement identifiables. Ce rétrécissement de voirie est accompagné de plantations de haies et/ou d'arbres hautes tiges de part et d'autre de la chaussée.

- ce même aménagement se retrouve également sur la Route d'Orbais.
- la création d'emplacements de parage intégré dans le trottoir sur la route d'Orbais réduit la largeur de la chaussée à 5,5 ou 6 mètres et permet une continuité entre le rétrécissement et le rond-point. Le rétrécissement de largeur de bande de circulation a l'effet bien connu de réduire instinctivement la vitesse des automobilistes
- les emplacements de parage sur la rue du Maître, aménagés comme ceux de la route d'Orbais, permettent également de réduire la largeur de la chaussée à 5,5 ou 6 mètres.
- mise en place de poches de stationnement de part et d'autre de la rue de la Cure. Ces poches doivent inciter les automobilistes à stationner leur véhicule dans ces zones prévues à cet effet. Des aménagements temporaires (bacs, cônes de signalisation, marquages,...) peuvent être remplacés par des aménagements pérennes (bacs à arbres, ...). Ce dévoiement ne permet le passage que d'un seul véhicule à la fois au niveau des poches d'emplacements de parage.

**PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE**

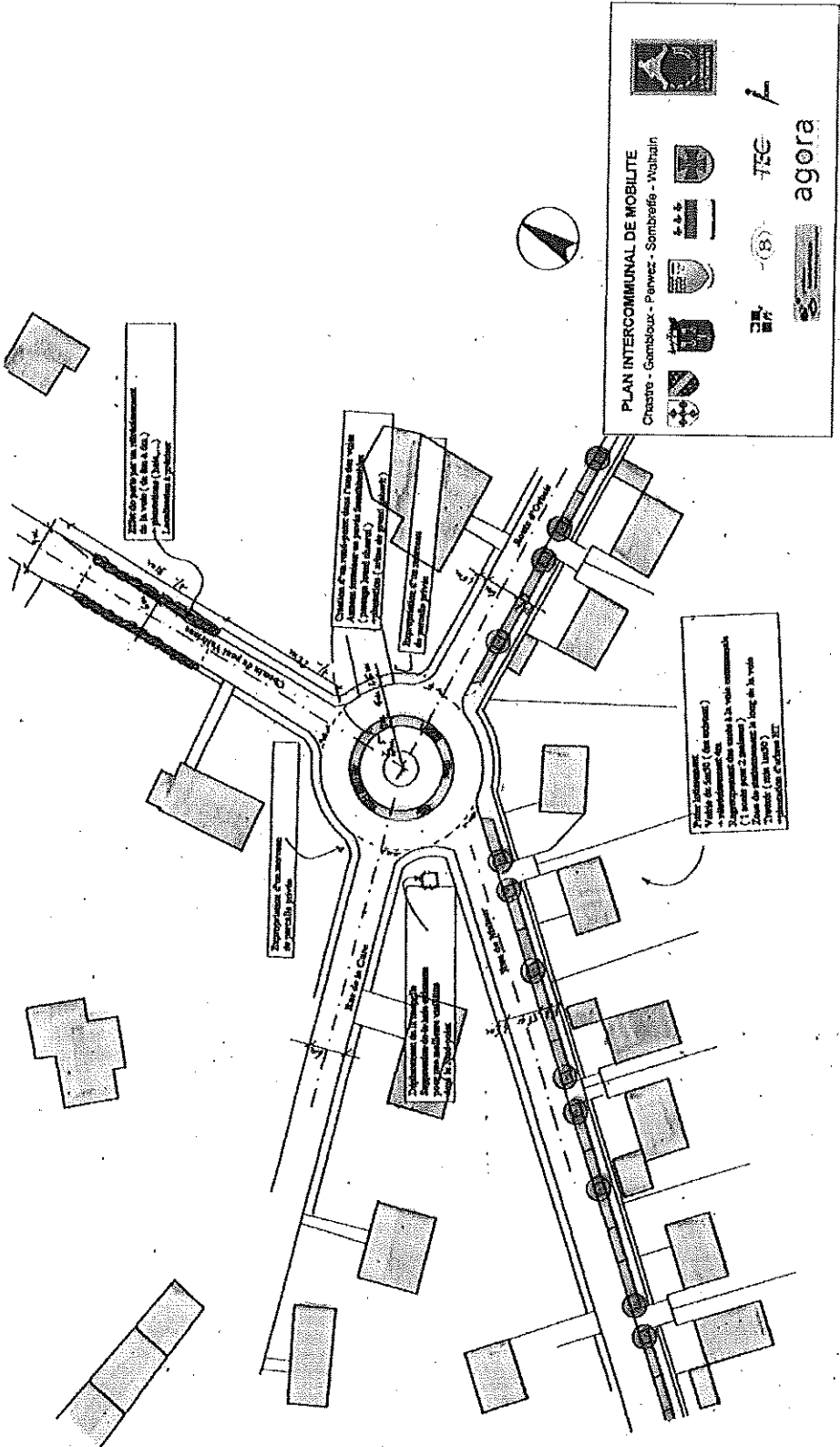






WALHAIN - AMENAGEMENTS PARTICULIERS  
SITE N°1





WALHAIN - AMENAGEMENTS PARTICULIERS  
SITE N°1



**Site n°2 : rue des Combattants****SITUATION**

Le tronçon du site n°2 se localise au sud de la commune et avant le centre du village Walhain Saint-Paul. Il relie la rue du Centre à la rue du Bourgmestre Gillisquet.

La rue est bordée de maisons anciennes généralement sans garage, implantées de façon irrégulière, l'alignement est discontinu.

La présence de stationnements illicites au devant des commerces de proximité et situés après un tournant sans visibilité ( mur de façade masquant la visibilité avant le tournant ) rendent le tournant dangereux.

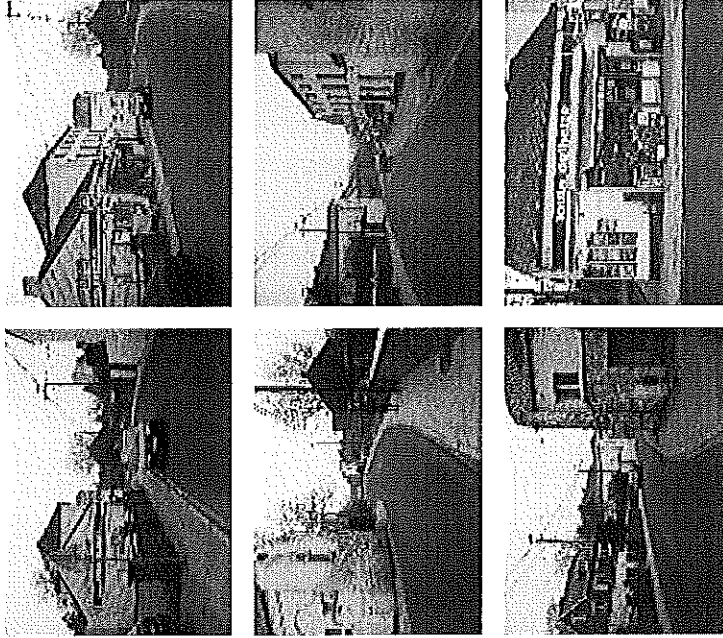
**OBJECTIFS**

- réduire la vitesse
- organiser le stationnement
- mise en évidence des carrefours
- aménagement d'une zone de déchargement à hauteur de la supérette.

**MESURES**

Inclusion du site dans une « zone 30 ». Pour ce faire divers aménagement pour réduire physiquement la vitesse sont proposés :

- aménagement d'un plateau aux carrefours rue du Centre / rue des Combattants et rue du Centre / rue Sainte-Anne. 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 physiques ( bordure entre trottoir et voirie ).
- diminution de l'emprise de la chaussée au niveau des carrefours par la mise en place d'oreilles de trottoirs. Ce dispositif est spécialement aménagé pour les « tourne-à-droite » afin de les contraindre à diminuer leur vitesse ( réduction du rayon de braquage ).
- mise en place d'un plateau trapézoïdal dans la ligne droite de la rue des Combattants permet de réduire la vitesse des automobilistes.
- les poches d'emplacements de parage, implantées de part et d'autre de la rue des Combattants, créent un dévoiement. Ces emplacements provoquent un rétrécissement de la chaussée qui ne permet le passage que d'un seul véhicule à la fois. Dans un premier temps, des aménagements temporaires (bacs, cônes de signalisation, marquages,...) peuvent être remplacés par des aménagements pérennes (bacs à arbres, ...).
- une zone de déchargement intégrée dans le trottoir est aménagée le long de la supérette de la rue des Combattants, afin d'éviter toute perturbation de trafic lors des livraisons.
- Les automobilistes seront invités à se stationner sur le futur parking public.

**PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE**

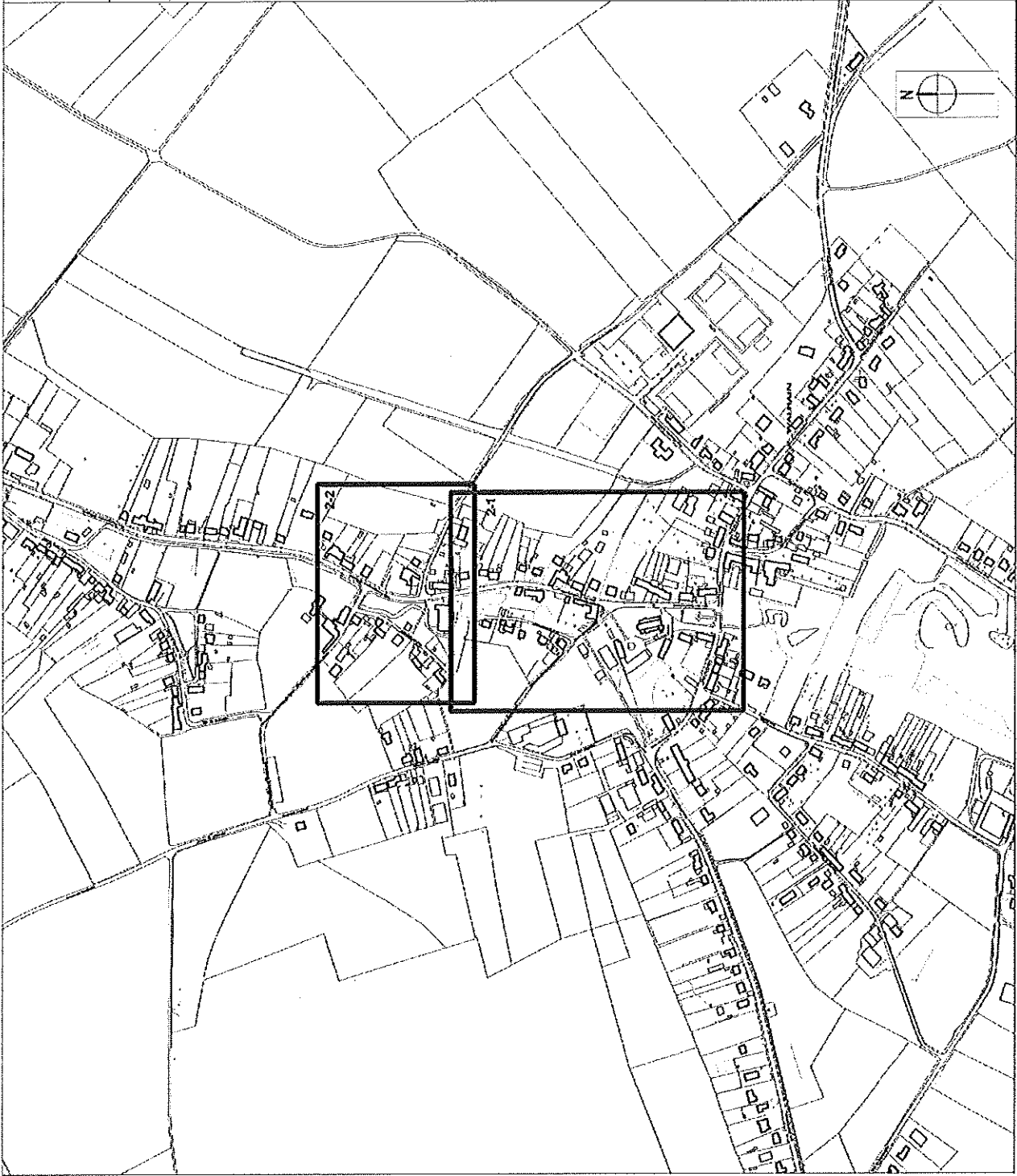
PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE  
Chastre - Gembloux - Perwez - Sombreffe - Walhain



WALHAIN

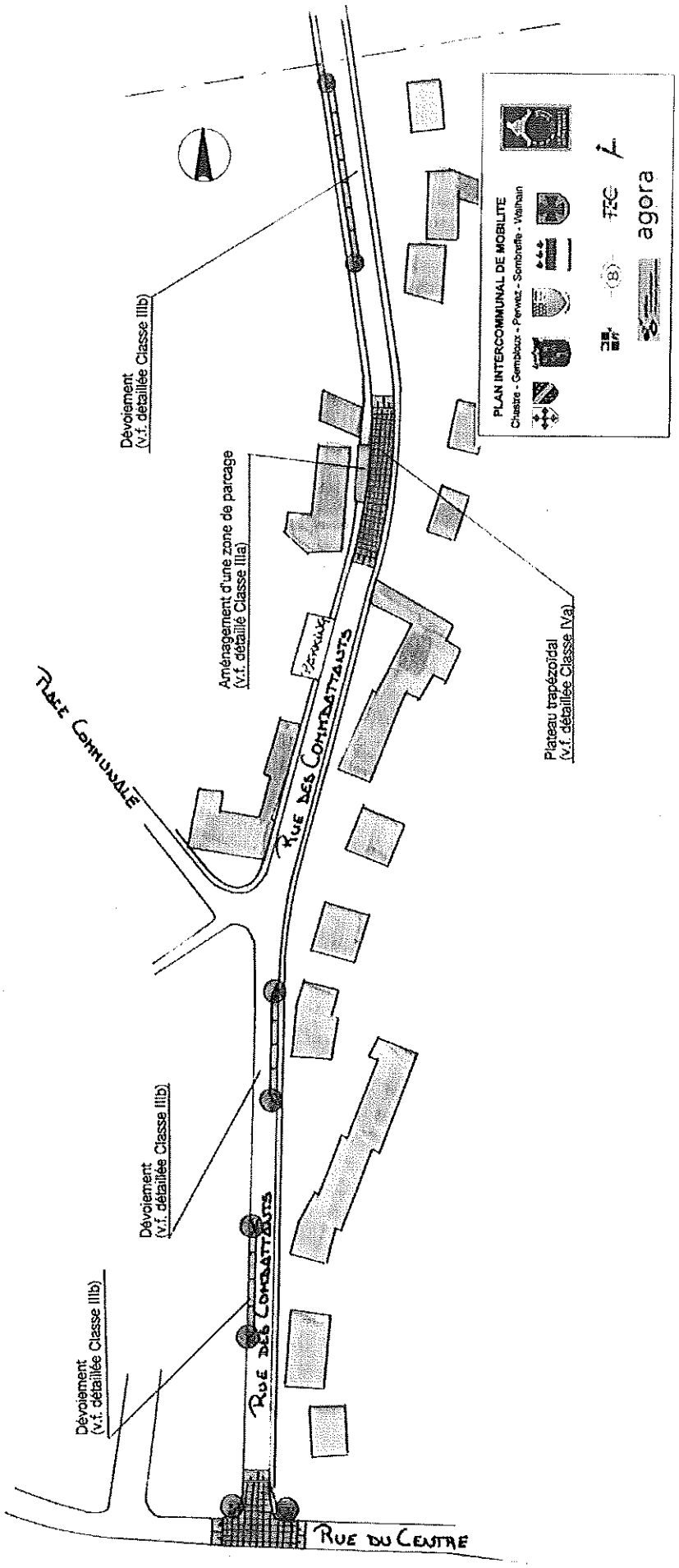
LOCALISATION DES AMENAGEMENTS

SITE N° 2

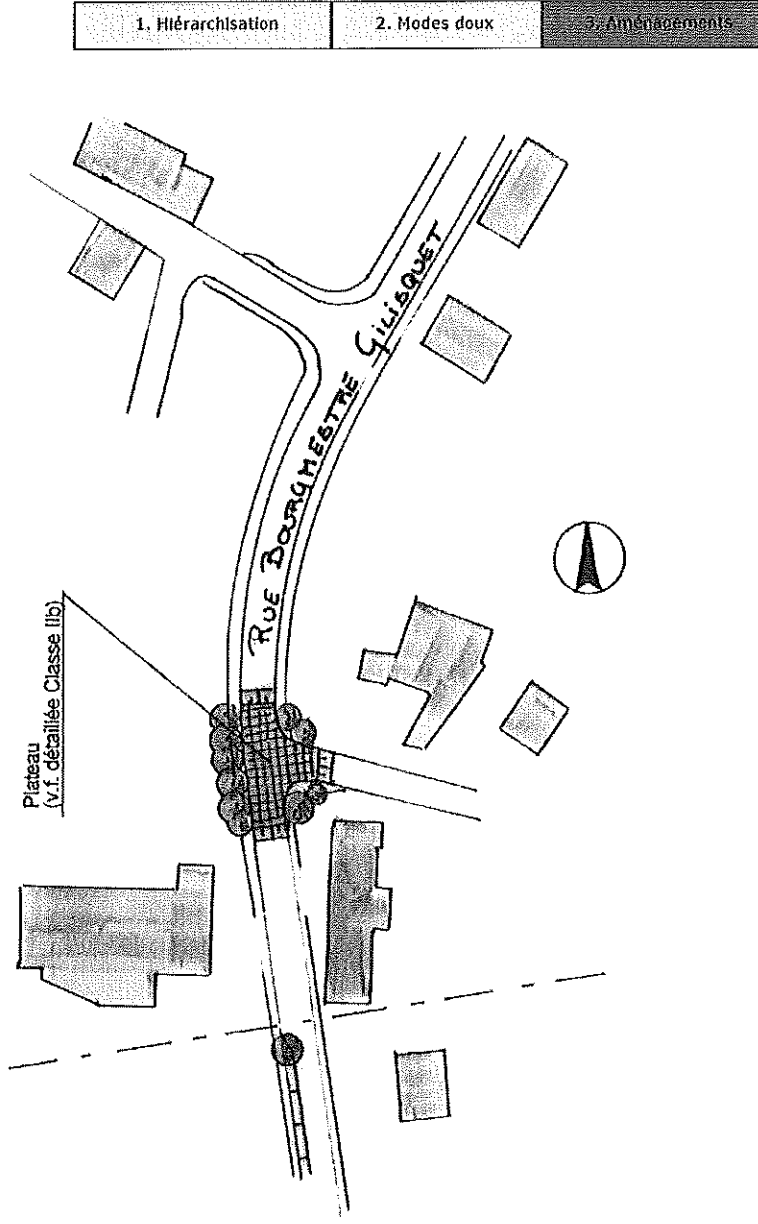


Road PICC - 2 NITD.42  
Version 17/04/2010/AGORA





WALHAIN - AMENAGEMENTS PARTICULIERS  
SITE N° 2.1



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

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

**WALHAIN - AMENAGEMENTS PARTICULIERS**  
**SITE N° 22**



### Site n°3 : Carrefour rue Chêvequeue / rue Sauvenière

#### SITUATION

Ce carrefour se situe au Sud de la Commune et est une des entrées du centre de Walhain Saint-Paul. La rue Chêvequeue est une des rues de pénétration du centre du village. Elle est également un des maillons de la chaussée qui relie la N4 à l'autoroute E411.

La bâtî le long de la rue Chêvequeue est dans l'ensemble récent et de type résidentiel ( maison 4 façades ) et relié à la chaussée par des accès privatifs.

#### OBJECTIFS

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

#### MESURES

##### Alternative 1 :

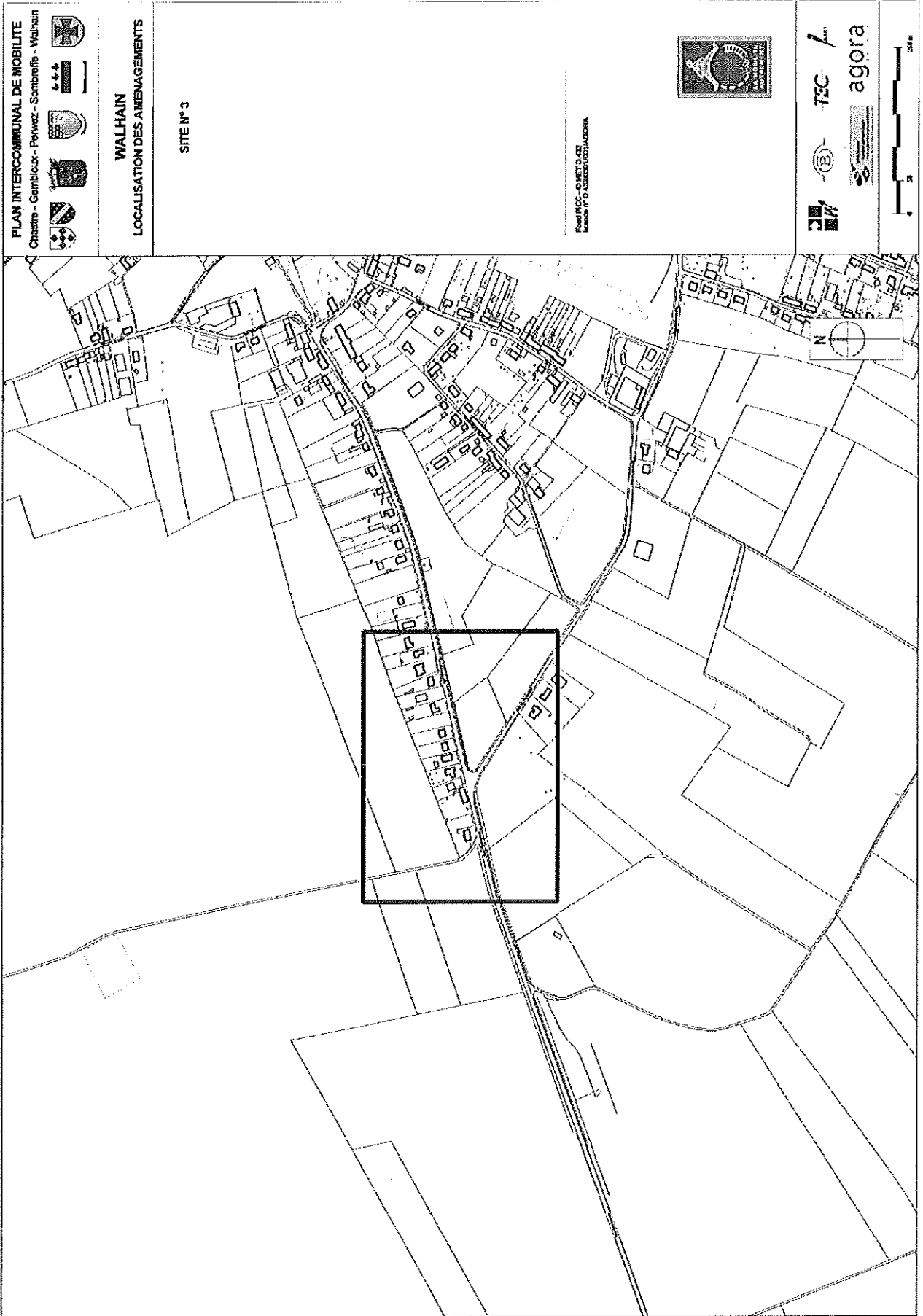
- création d'un rond-point dont la largeur de bande a été augmentée par un anneau en pavés franchissables pour rendre plus aisé le passage des poids lourds. La plantation d'arbres de grand gabarit en son centre permet une rupture quasi complète de la perspective sur la rue Chêvequeue. Cet effet augmente le ralentissement induit par le rond-point.
- Plantation d'arbres hautes tiges circonscrits au rond-point afin de renforcer l'effet de porte.

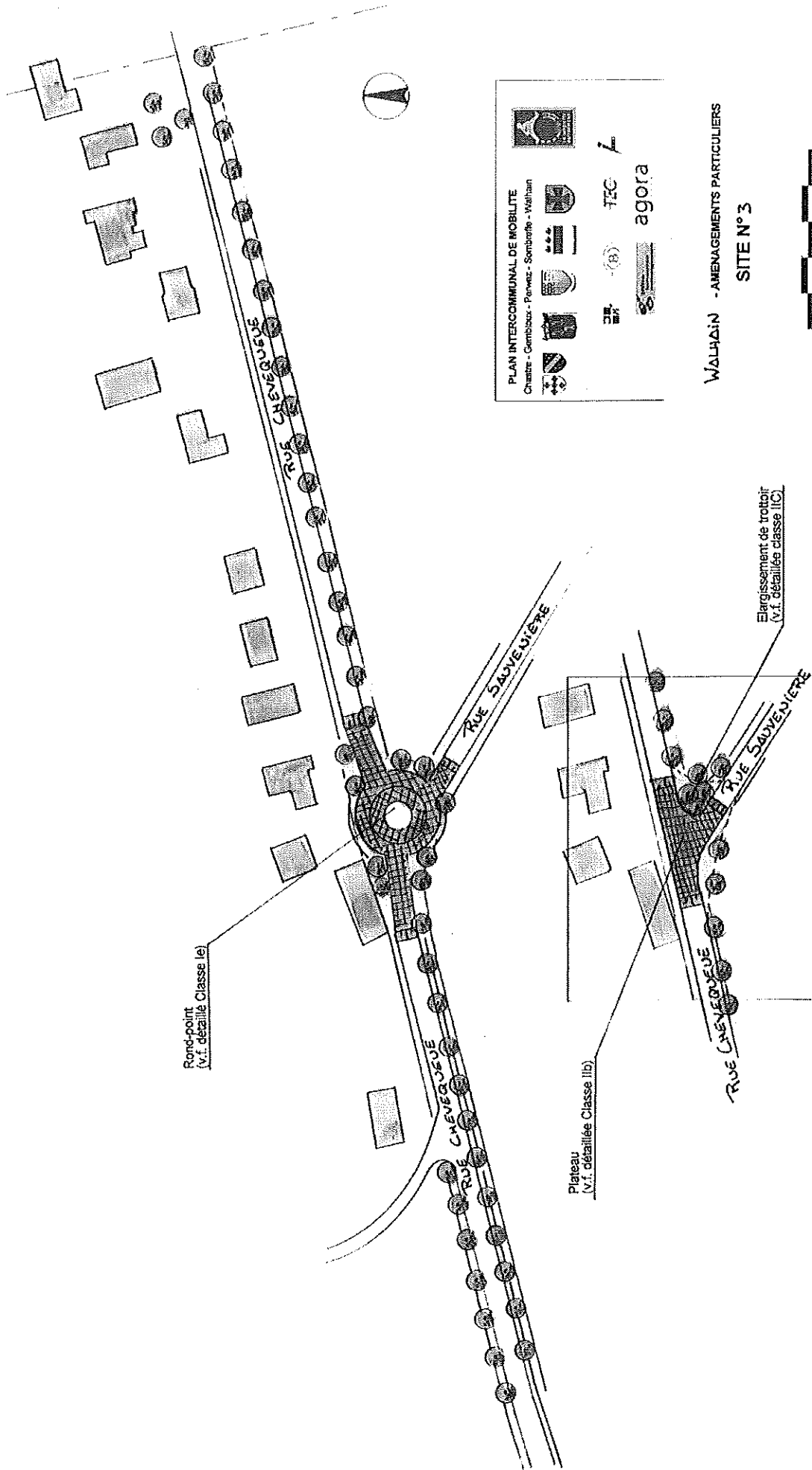
##### Alternative 2 :

- Création d'un plateau au niveau du carrefour rue Chêvequeue / rue Sauvenière. Ce dispositif tout comme le rond-point oblige les automobilistes à réduire leur vitesse à l'approche du carrefour.
- Les oreilles en béton dans la rue Sauvenière sont mises en place pour renforcer la diminution de la vitesse des véhicules. Ce gain d'espace sur la chaussée est mis à profit pour la plantation d'arbres de grande dimension et la mise en place d'un éclairage public.
- La plantation d'arbres marque l'effet de porte.

#### PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE







**Site n° 4 : Rue d'Enfer et rue de la Cure****SITUATION**

Ce site se localise au Nord-Est de la commune de Walhain, non loin de la sortie de la E411. Le tronçon débute dans la rue de l'Enfer au niveau de l'école, se prolonge dans la rue de la Cure jusqu'au carrefour rue de la Cure / rue de Malpas, rue Baty de l'Abbaye. Des équipements tels qu'une école (rue de l'Enfer), une église (rue des Ourdons), une salle des fêtes et un cabinet de vétérinaire jouxtent le site.

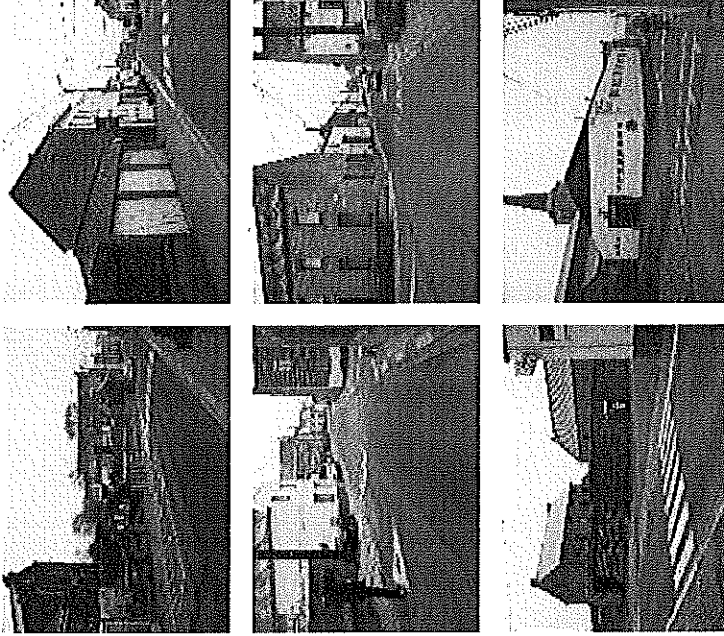
La rue est bordée de maisons anciennes généralement sans garage, et implantées de façon irrégulière. L'alignement du bâti est discontinu.

**OBJECTIFS**

- modérer la vitesse des véhicules et sécuriser les abords de l'école et salle des fêtes
- augmenter le nombre d'emplacements de parking à proximité de l'école et de la salle, pour favoriser la fréquentation des lieux.
- diminuer la vitesse des véhicules venant de la rue des Ourdons

**MESURES**

- réduction de la largeur de bande de circulation, au niveau de l'école par un dévoilement créé par la mise en place de poches d'emplacements de parking. Ces dernières sont en alternance de part et d'autre de la voirie, elles doivent inciter les automobilistes à stationner leur véhicule dans ces zones prévues à cet effet. Des aménagements temporaires (bacs, cônes de signalisation, marquages...) peuvent être remplacés par des aménagements pérennes (becs à arbres, ...). Ce dispositif ne permet le passage que d'un seul véhicule à la fois au niveau des poches d'emplacements de parking.
- Mise en place d'un plateau trapézoïdal à mi-parcours entre le carrefour rue d'Enfer / rue des Ourdons et celui rue de la Cure / rue de Malpas, rue Baty de l'Abbaye, au niveau de la salle des fêtes et du cabinet de vétérinaire.
- Aménagement d'un plateau au niveau du carrefour rue d'Enfer / rue des Ourdons. Le plateau incite les véhicules venant de toute direction (également ceux qui ont la priorité) de réduire leur vitesse à l'approche du carrefour qui est souvent zone de conflit. La traversée piétonne est facilitée puisque le niveau de la rue est ramené au niveau des trottoirs
- diminution de l'emprise de la voirie au niveau du carrefour Rue d'Enfer / rue des Ourdons par la mise en place d'oreilles de trottoirs. Ce dispositif est spécialement aménagé pour les « tourne-à-droite » afin les contraindre à diminuer leur vitesse, le rayon de braquage est donc plus contraignant.

**PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE**

1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

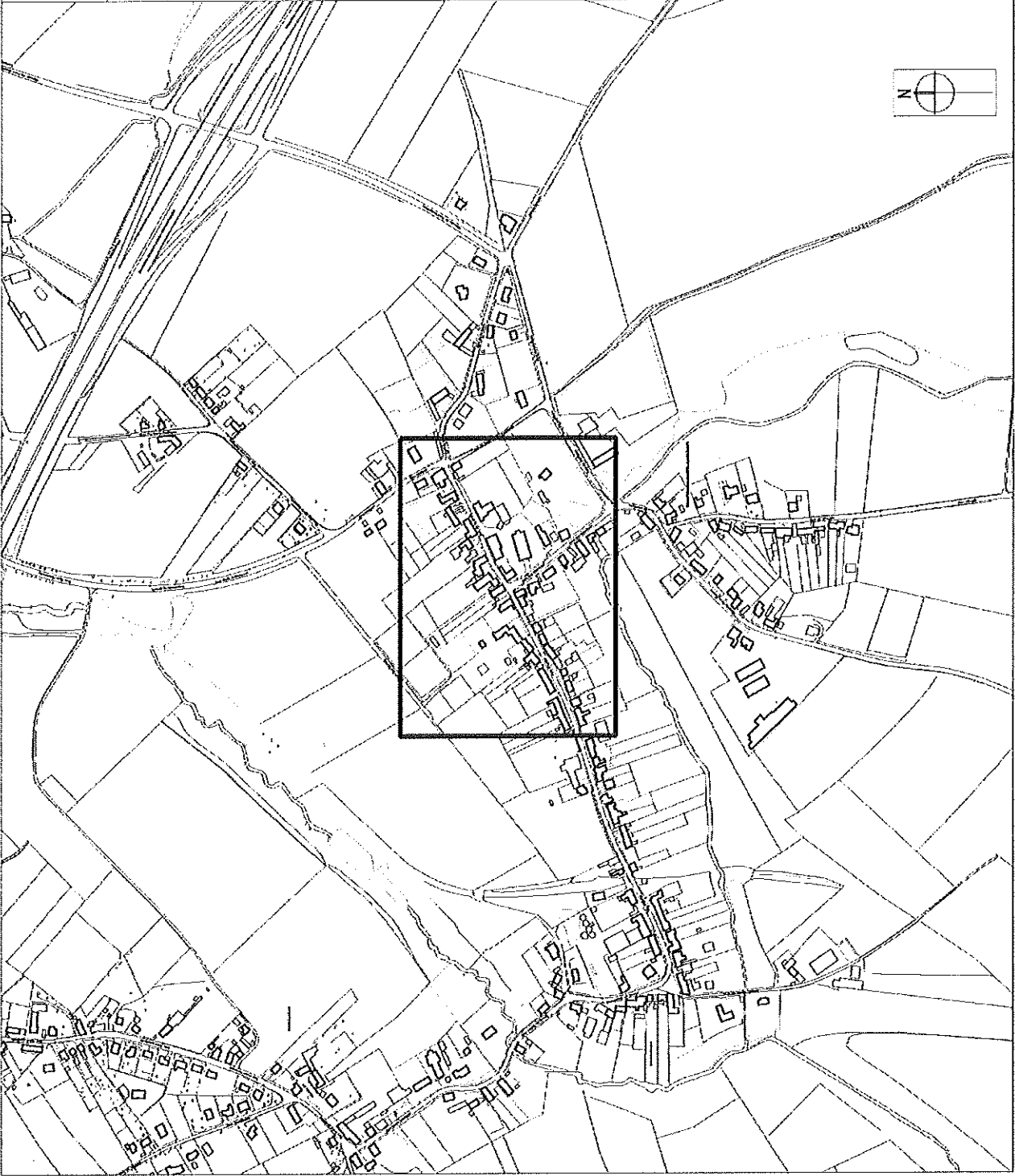
PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE  
Chastre - Gembloux - Perwez - Sombreffe - Walhain



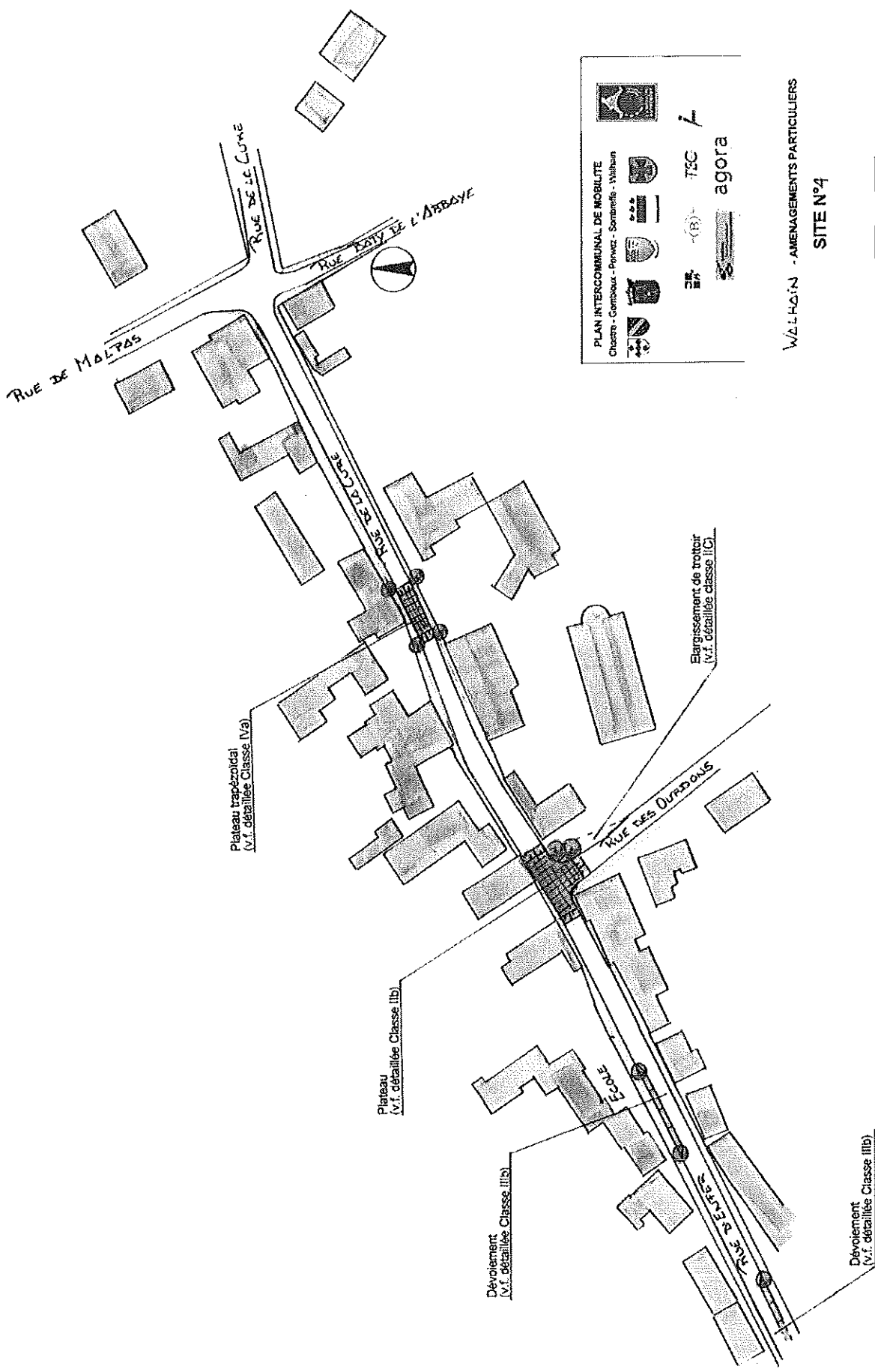
WALHAIN  
LOCALISATION DES AMENAGEMENTS

SITE N° 4

Point PDC : S.WET.D.42  
Demande : D.020207.001.AGORA



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



### Site n° 5 : Rue Saint-Vincent à Nil Saint-Vincent

#### SITUATION

Ce site se localise au Nord-Ouest de la commune de Walhain.

Le rôle de la voirie est celui de liaison interquartier / intervillage. Elle relie par ailleurs Nil à la E411 et à la nationale 4 en direction de Gembloux ou de Louvain-La-Neuve. La traversée du hameau se fait à trop vive allure, aucun dispositif de ralentisseur de vitesse n'est en place aux abords de la place Saint-Vincent.

Le bâti est continu mais son implantation est irrégulière, la continuité piétonne et la sécurité ne sont plus assurées (trottoirs trop étroits ou occupés par du stationnement).

La présence d'une école et d'une boulangerie le long de la chaussée incite certains usagers à des stationnements illicites sur les trottoirs voire obstruant la chaussée.

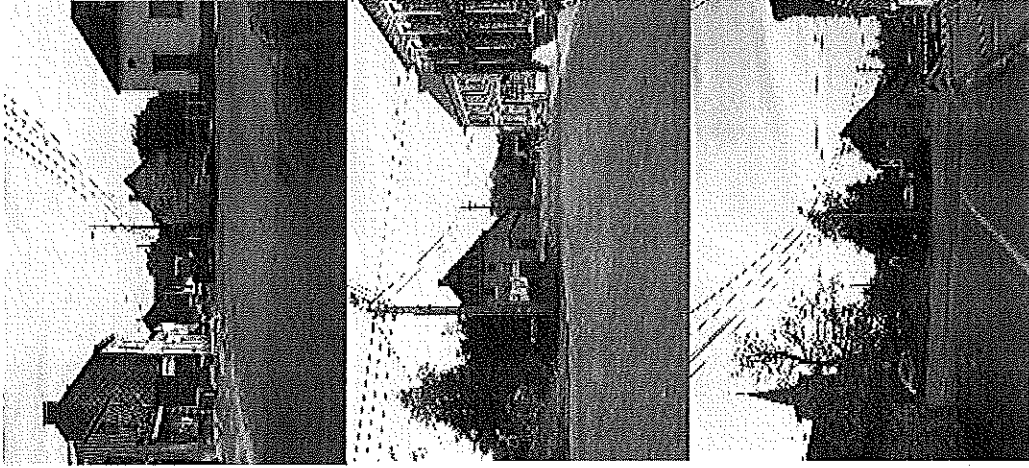
#### OBJECTIFS

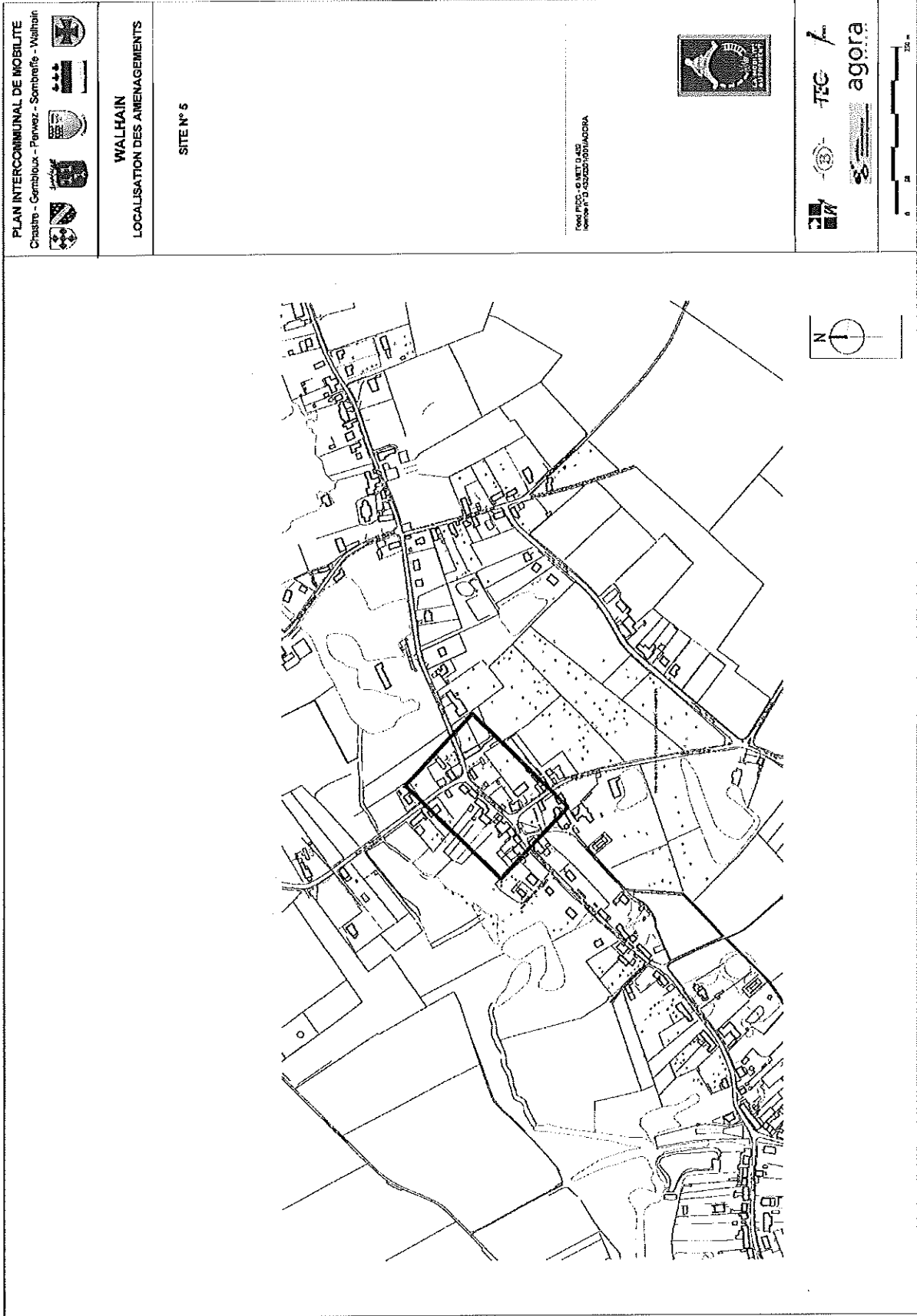
- sécuriser les abords de l'école, de l'église et de la boulangerie.
- augmenter le nombre d'emplacements de parking à proximité de la boulangerie.
- diminuer la vitesse des véhicules par la création d'une Zone 30.

#### MESURES

- agrandissement considérable des trottoirs le long de la boulangerie et de l'école.
- réduction de la largeur de bande de circulation, au niveau de l'école et mise en place de poches d'emplacements de parcage.
- création d'une aire à trafic ralenti (Zone 30) permettant d'unifier la place Saint-Vincent à la rue Saint-Vincent.
- aménagement de plateaux aux entrées de la Zone 30, d'oreilles de trottoirs et de passages piétons permettant de sécuriser les traversées piétonnes.

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE





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

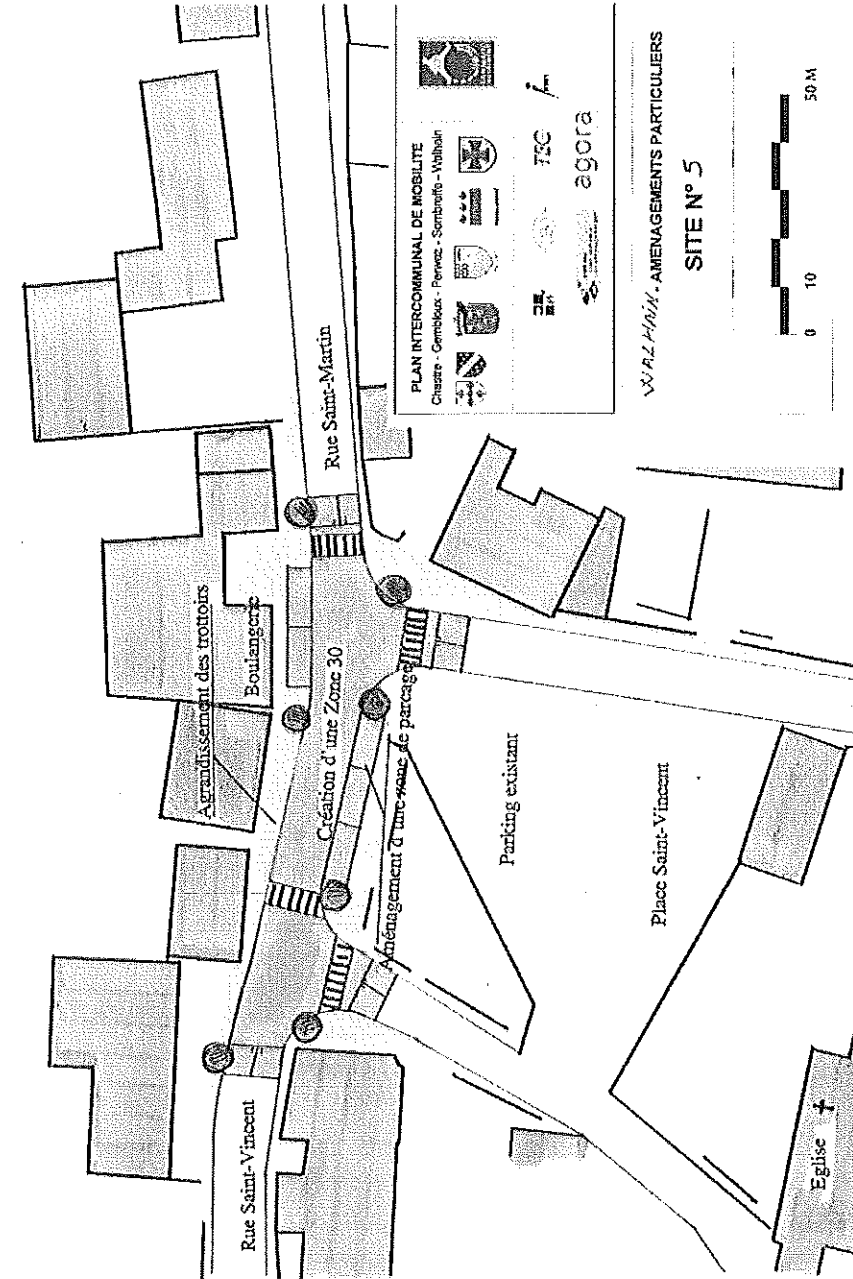


WALTHAIN  
LOCALISATION DES AMENAGEMENTS

SITE N° 5

Plan P.I.C.M. - 6 MET. D'AZ.  
Lettre N° 3 - 02/02/2004/AGORA





**Site n°6 : Rue du Vieux Château à Walhain****SITUATION**

Ce site se localise au centre de la commune de Walhain, non loin du centre du village.

Le trafic est essentiellement local, notons la présence d'une profession libérale (bureau d'architecture) et d'un service public (la poste) qui génèrent tous deux un va-et-vient conséquent de voitures.

Le bâti est dense et implanté irrégulièrement le long de la chaussée et en retrait au niveau de la petite place, à proximité du site étudié des exploitations agricoles sont toujours en activité provoquant le passage fréquent de lourd charroi agricole.

**OBJECTIFS**

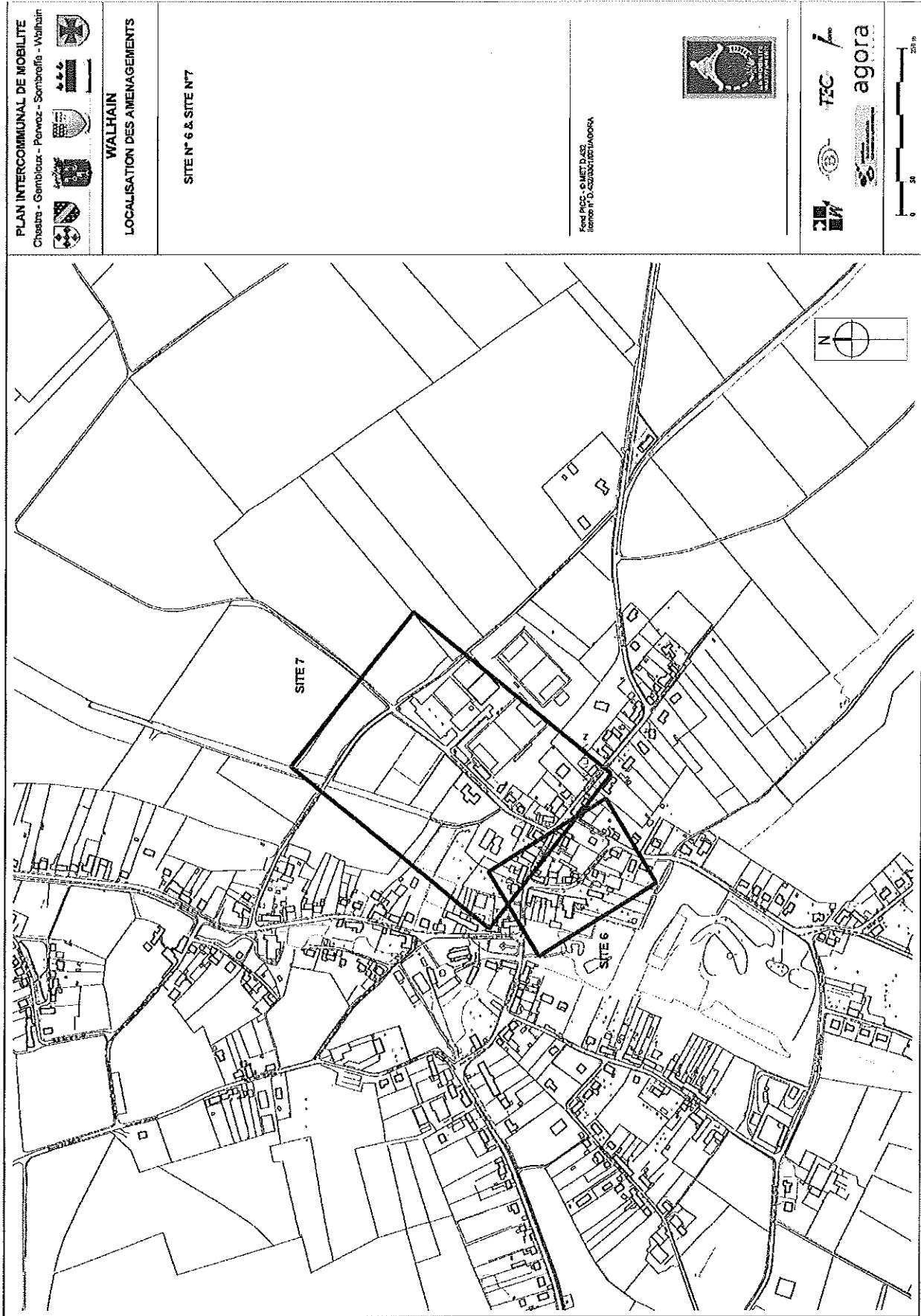
- augmenter le nombre d'emplacements de parking à proximité de la poste, le long de la chaussée et réorganisation de la zone de stationnements.
- création d'une place de village.

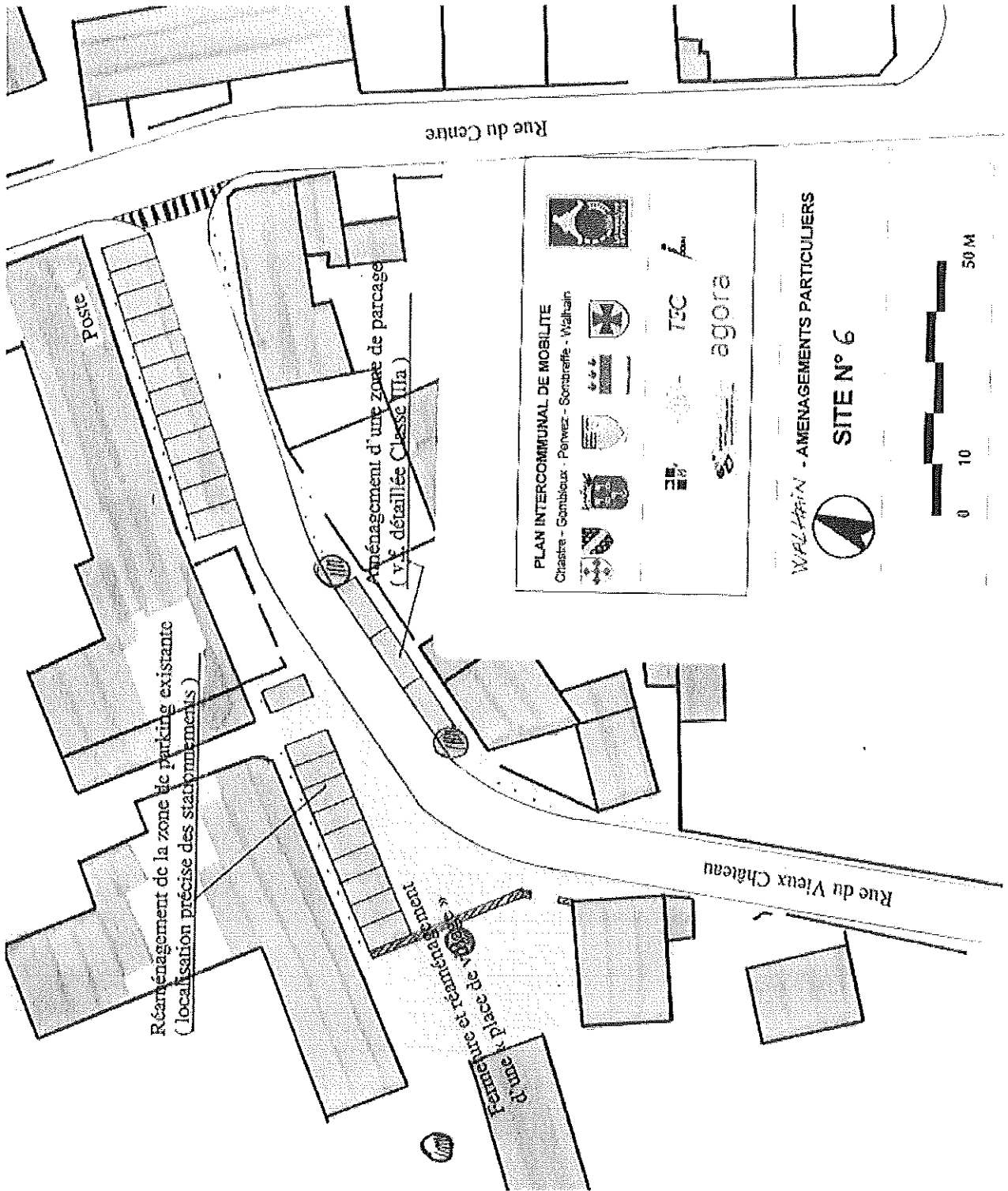
**MESURES**

- redéfinition du tracé de la voirie permettant l'implantation des trottoirs (minimum 1m50 de large) et d'une zone de stationnements (après repérage des entrées de garages).
- création d'une zone de stationnement parallèle à la voirie et sortie d'arbres haute tige.
- réorganisation et marquage au sol de la zone de stationnements au devant de la placette.
- création d'une petite place de village fermée aux véhicules (sauf riverains) permettant de retrouver un peu de quiétude autour du majestueux arbre existant.

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE







**Site n°7 : Rue Chapelle Sainte-Anne****SITUATION**

Ce site se localise au centre de la commune de Walhain, non loin du centre du village.

Le trafic est essentiellement local et interquartier, notons la présence d'équipements publics (CPAS, crèche, complexe sportif, cimetière,...) qui génèrent un va-et-vient de voitures et de bus.

Le bâti est ancien pour le premier tronçon (au niveau du carrefour avec la rue du Centre) et nouveau pour le reste de la voirie. Le bâti ancien a peu voire pas du tout de zone de recul par rapport à la voirie, les trottoirs sont donc très étroits voire inexistantes.

La sécurité des piétons lié à la praticabilité des trottoirs n'est pas assurée ajoutons, à cela le stationnement illicite à cheval sur le trottoir qui oblige le piéton à emprunter la voirie pour se déplacer.

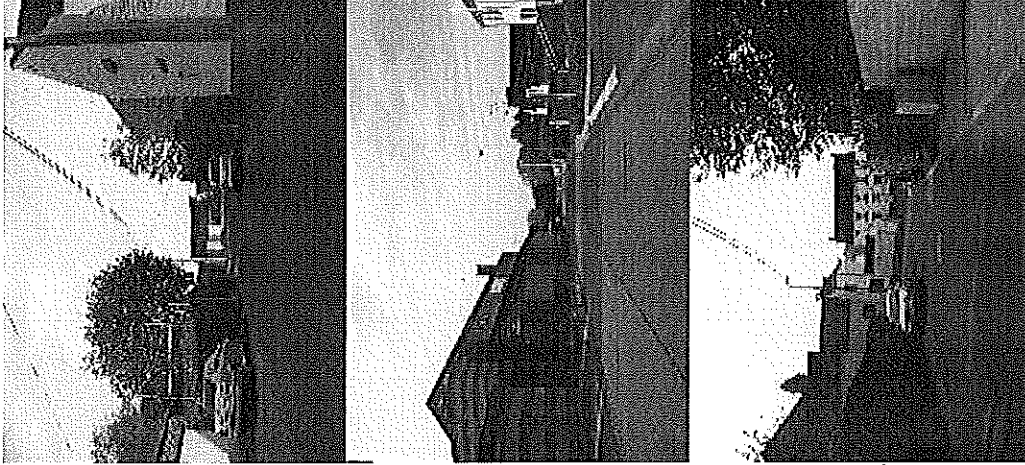
**OBJECTIFS**

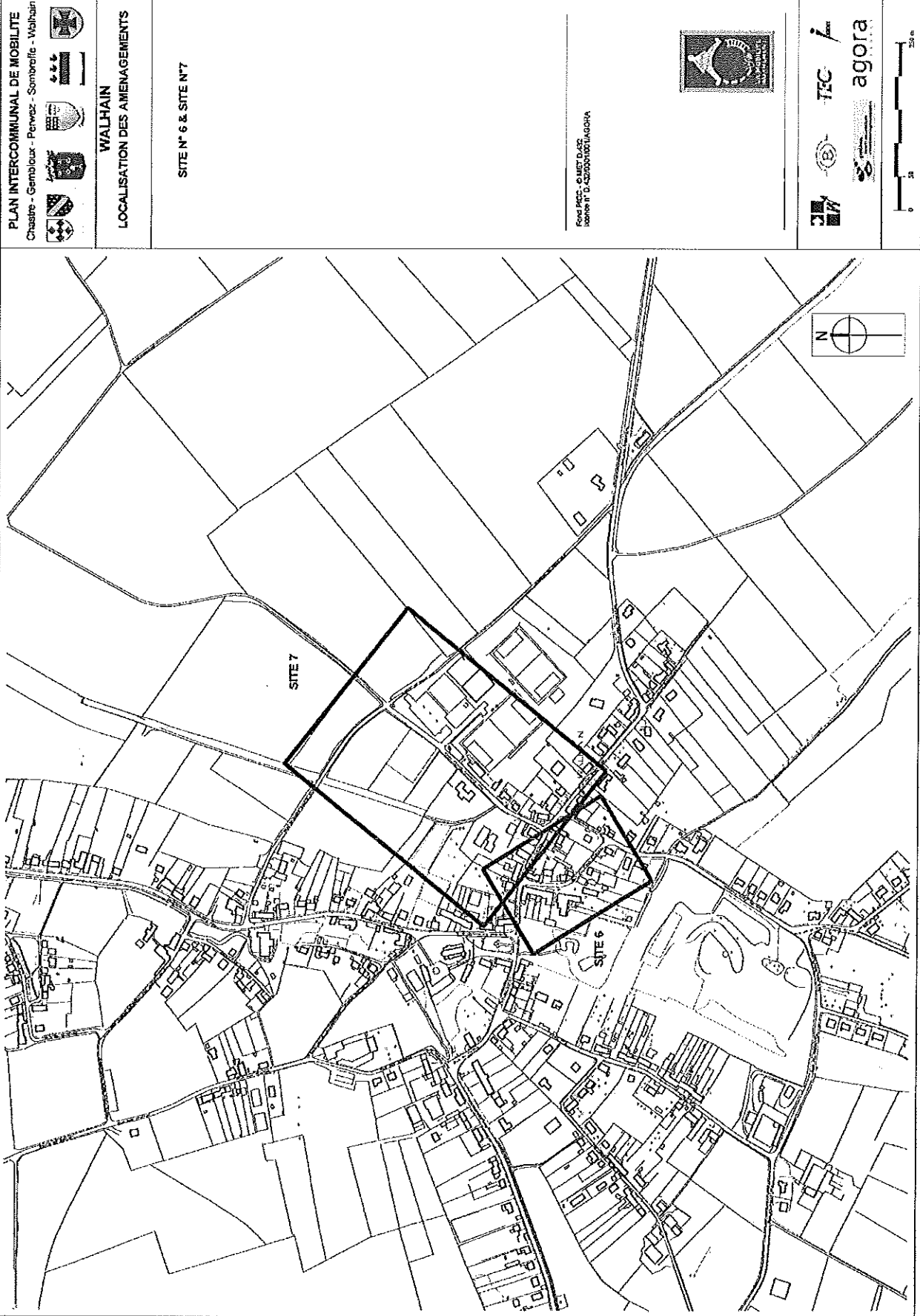
- agrandir le trottoir d'un côté.
- créer un plateau sur le carrefour.
- délimiter des zones de stationnements.

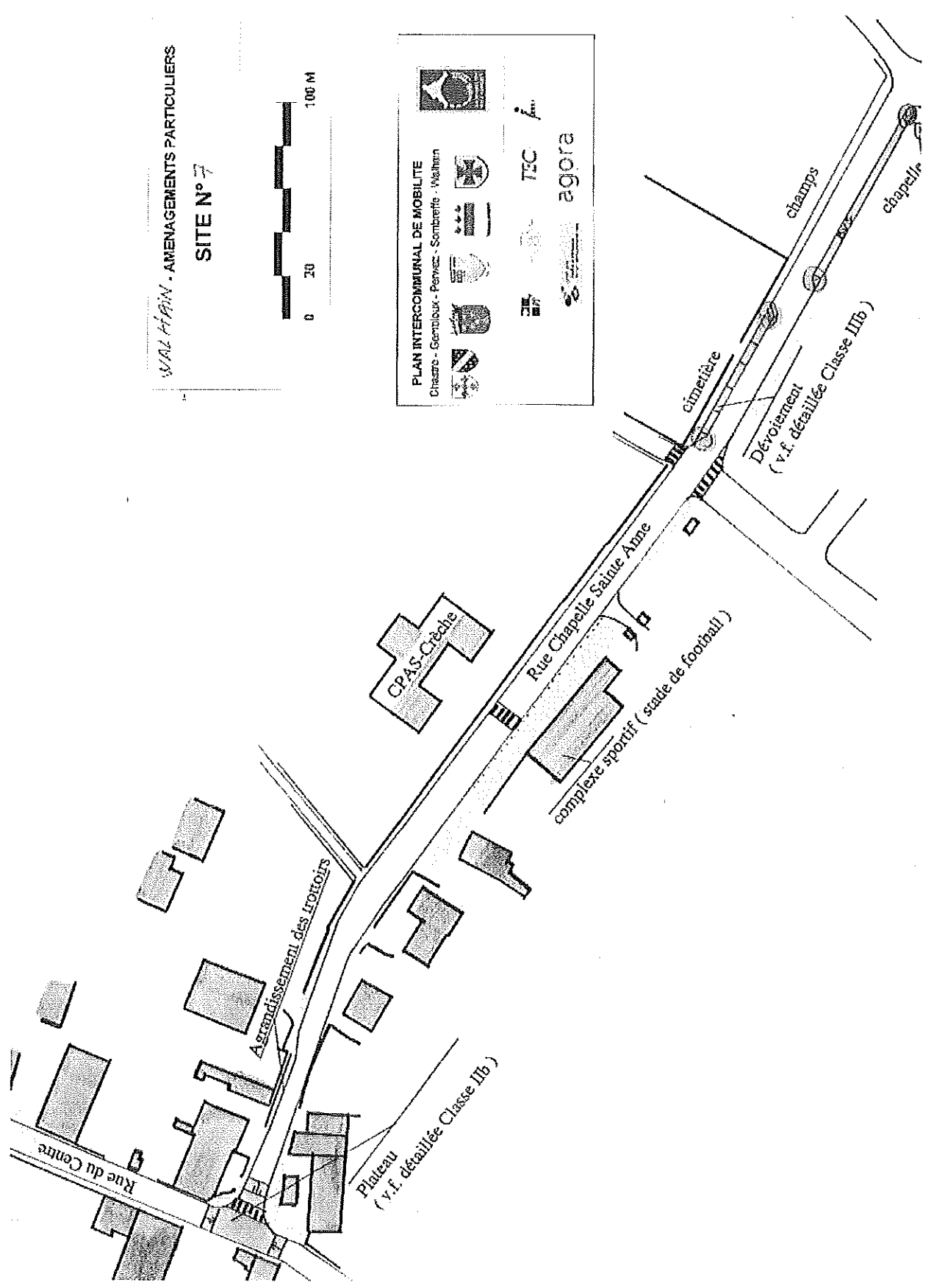
**MESURES**

- réduction de la largeur de bande de circulation, après le carrefour celle-ci permet l'agrandissement du trottoir et permet de rétablir la continuité piétonne depuis le centre de Walhain vers les équipements communaux.
- aménagement d'un plateau au niveau du carrefour avec la rue du Centre. Le plateau incite les véhicules venant de toute direction (également ceux qui ont la priorité) à réduire leur vitesse à l'approche du carrefour, qui est souvent zone de conflit. La traversée piétonne est facilitée puisque le niveau de la rue est ramené au niveau des trottoirs.
- Création de déviements créés par la mise en place de poches d'emplacements de parage (bus et automobile). Ces dernières sont en alternance de part et d'autre de la voirie, elles doivent inciter les automobilistes à stationner leur véhicule dans ces zones prévues à cet effet. Ce dispositif ne permet le passage que d'un seul véhicule à la fois au niveau des poches d'emplacements de parage.

PHOTOS DE LA SITUATION EXISTANTE







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

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 fermiers,
- les plans d'implantation,
- les coupes-types,
- les profils en long,
- les profils en travers,
- les plans de détails,
- les plans d'exécution.

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

Les principales étapes du projet sont reprises ci-après.

**ESQUISSE**

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

**AVANT-PROJET**

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

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

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

**DOSSIER DE DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME :**

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

**DOSSIER D'ADJUDICATION & ASSISTANCE À L'ANALYSE DES SOUMISSIONS :**

Le dossier d'adjudication reprend les documents techniques qui sont principalement composés de plans, de fiches techniques, de descriptifs (spécifications) tant techniques qu'administratives, ( les

1. Hiérarchisation

2. Modes doux

3. Aménagements

**CONTRÔLE DES TRAVAUX ET ASSISTANCE À LA DIRECTION DES TRAVAUX :**

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.

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.