



Aménagement des entrées de village et sécurisation des traversées

Fiche n° 1

Priorité : Lot 1

1. Description du projet

La Commune de Rochefort est drainée par un réseau routier assez dense. Il en découle la nécessité d'exprimer au mieux les entrées de villages et de signifier les traversées par divers moyens (aménagement, traitement, signalétique), en accord avec le lieu.

La fiche 11 du lot 2, complémentaire, examine l'ensemble des entrées de villages et de sécurisation des traversées qui posent problème ainsi que les différentes mesures à prendre à cet effet (signalétique, prévention, répression) et, le cas échéant, les modalités d'aménagement envisagées (aménagement de dispositif ralentisseur ou reconditionnement du profil de voirie).

Dans cette fiche du lot 1, il s'agit de mener des projets d'aménagement d'entrées de villages jugés prioritaires.

Ce projet vise donc l'aménagement des entrées de village en mettant l'accent sur les aspects esthétiques et identitaires des lieux afin de compléter voire d'optimiser les aménagements déjà réalisés précédemment. Ce projet s'articule comme suit (et trouve sa suite dans la fiche 11 du lot 2) :

Aménagement des entrées de villages

Chaque aménagement d'entrée de village sera constitué des éléments suivants :

- Un marquage au sol (par exemple, de teinte ocre). Ce type de marquage a un effet avéré de ralentisseur.
- Un élément identitaire sous la forme d'un totem (voir exemple en annexe). Cet élément fera le lien avec la nouvelle charte graphique de Rochefort mais aussi avec le village concerné (nom et photo ou symbole...).
- Un aménagement supplémentaire (plantations, parterre, empierrement...) est à étudier.

Le Service technique communal insiste sur la facilité d'entretien de l'aménagement.

Une liste indicative des sites à aménager est reprise en annexe.

L'efficacité des aménagements fera l'objet d'une évaluation par les habitants (via la CLDR), les services communaux, la Police...



2. Justification du projet (par rapport aux besoins identifiés dans le diagnostic partagé)

La Commune de Rochefort est drainée par un réseau routier assez dense composé de routes à grand gabarit (Autoroute E411 Bruxelles-Luxembourg), interurbaines (N929, N918, N911, N949, N94, N86, N955, N803, N849, N899) et de routes communales inter-villages (axe rues de Ciergnon, St-Barthélemy, de Vachaux, des Pélerins, des Tilloux, de Doneû ; rue de Jambline...) qui va jusqu'à assurer la desserte des noyaux bâtis ainsi que leurs extensions. Ce réseau comportant de nombreuses routes régionales, supporte un trafic routier important, non seulement local mais également de transit, contrariant parfois –du fait des nuisances qu'il engendre– la vie des centres villageois et des nouveaux développements bâtis.

Dans le diagnostic partagé, on constate qu'une rénovation progressive des espaces publics s'opère ces dernières années (centre de Rochefort, place de Jemelle, centre de Han, cœur de Wavreille...), en visant à améliorer la qualité et la convivialité d'espaces stratégiques des noyaux urbains ou villageois.

Malgré cette tendance, certains espaces publics non mis en valeur ou mal aménagés pourraient être améliorés (traversée de Mont-Gauthier, espace-rue traversés par la circulation de transit – vitesse, trafic poids lourds, etc.) par des aménagements sobres s'intégrant au cadre rural du lieu (rétrécissements de voies, plates-bandes, végétation, terre-plein, matériaux et mobilier adaptés, harmonie des revêtements, utilisation parcimonieuse de la signalisation...).

La CLDR énonce les critères d'aménagement liés aux entrées villageoises et à leur traversée :

- Les aménagements doivent être à la fois sécuritaires, identitaires et esthétiques :
 - o Sécurité : au cas par cas, selon le village, en tenant compte aussi du statut de la route (régionale ou communale).
 - o Identité : des structures sculpturales spécifiques peuvent rappeler le surnom des habitants du village (ex. caracolis à Belvaux)
 - o Esthétique : les aménagements doivent avoir un trait commun, qui montre qu'on est dans la commune de Rochefort.
- L'importance d'avoir des aménagements « ruraux » qui collent avec le cadre des villages et de prendre en compte l'évolution des villages pour placer judicieusement les « portes ». Attention aussi à faire correspondre les effets de porte et les limites d'agglomération (zone 50) pour éviter des problèmes comme à Lavaux-Sainte-Anne.
- L'importance d'avoir des aménagements efficaces surtout sur les traversées des voies nationales (le PCDR précédent avait déjà abordé ce sujet, avec comme objectifs, des réalisations à Mont-Gauthier, Ave-et-Auffe, Han-sur-Lesse... Mais, tous les aménagements espérés n'ont pas pu être réalisés (en fonction des gestionnaires de la voirie) et ceux réalisés ne s'avèrent pas assez efficaces...
- Les interventions sur les routes régionales nécessitent des procédures beaucoup plus longues et plus difficiles en ce qui est des marges de manœuvre des aménagements (pas de dispositifs ralentisseurs de type plateaux, dos d'âne, coussin berlinois), mais pour lesquelles la commune est en droit de solliciter le Service Public de Wallonie.

Fiche projet 01 actualisée : Aménagement des entrées de village et sécurisation des traversées



- La CLDR rapporte qu'un transit de poids lourds est observé dans certaines petites rues (Jamblinne, Auffe...), tant pour éviter la taxe kilométrique que pour prendre des raccourcis à l'aide du GPS (voir s'il faut multiplier les aménagements ou faire respecter la législation –tonnage est interdit– par un agent verbalisateur).
- Le volet répressif semble inévitable pour améliorer la sécurité routière, à défaut de multiplier les aménagements.
- Les participants énoncent quelques lieux, parmi d'autres, qui posent problèmes :
 - Les entrées de Han-sur-Lesse (zone 50 pas respectée) et la zone 30 de l'école.
 - La traversée de Mont-Gauthier et de Jemelle, rue de la Lhomme
 - Les entrées de Lessive, de Jamblinne, de Buissonville, de Forzée...
 - La traversée de Auffe et le Tienne d'Aise (raccourci vers l'accès à l'autoroute à Lavaux-Sainte-Anne).
 - L'entrée nord de Laloux, l'entrée de Lessive, la traversée de Mont-Gauthier,
 - Rochefort, la traversée au niveau de la rue de Saint-Hubert, de la rue Sous le Château, des entrées via rue de Dinant et rue de la Libération...
 - ...

3. Lien avec la stratégie du PCDR (*enjeux, défis, objectifs...*)

En 2030...											
Défi 1 : Renforcer la politique de développement de l'emploi, sur base des spécificités du territoire				Défi 2 : Développer des villages vivants en harmonie avec des centres attractifs			Défi 3 : Accroître la sensibilisation et les actions en faveur du cadre de vie naturel			Défi 4 : Renforcer les initiatives et les liens entre générations	
1	2	3	4	1	2	3	1	2	3	1	2

Les objectifs spécifiques de la stratégie du PCDR qui sont visés par ce projet sont :

1.1/ Développer l'économie résidentielle (*biens et services à la population locale, équipements, soins... en lien aussi avec le vieillissement de la population*).

2.2/ Améliorer l'aménagement des espaces publics (*cohérence, harmonie, image*) et renforcer la sécurité objective et/ou subjective.

2.3/ Elaborer des solutions pour la mobilité, surtout vers Rochefort-centre et la gare de Rochefort-Jemelle (*TEC, covoiturage, modes doux...*) tout en intégrant le tourisme.

3.2/ Favoriser le renforcement du tourisme local (*en se basant sur le patrimoine naturel, le petit patrimoine, le Géopark et sur une valorisation du centre de Rochefort*).

4. Impacts du projet sur le développement durable (*impacts positifs et négatifs*)

Environnement	Social et culturel	Economique
---------------	--------------------	------------



<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduction des effets de serre et de l'énergie si induction à une conduite responsable. ▪ Réduction des consommations de carburant si induction à réduire les vitesses. ▪ Aménagements s'accompagnant de plantation de végétation favorable au climat et à l'environnement. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration de l'espace public et de sa convivialité. ▪ Réduction des nuisances liées à la voiture dans les quartiers résidentiels. ▪ Fréquentation du lieu optimisée pour les différents usagers. ▪ Mise en valeur des spécificités locales. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduction des risques d'accidents et de leur coût économique. ▪ Amélioration de l'attractivité du lieu (résidence, tourisme...).
--	---	---

5. Localisation et statut

25 entrées de village – jugées prioritaires – sont répertoriées sur des voiries communales et régionales. Ces sites coïncident avec les entrées d'agglomération, annoncées par les panneaux F1a ou F1b du Code de la route en vue de limiter les vitesses à 50 km/h.

6. Parties prenantes, porteurs de projet

COMMUNE DE ROCHEFORT

- Service technique département territoire (marquage, éléments ralentisseurs) ;
- Service technique département voirie (dossiers voiries, entretien voiries) ;
- CCATM (PICM, PCA), CLDR ;
- Personne relais : Conseiller/ère mobilité ;
- Mobilisation citoyenne / Comités de village (identification des problématiques).

TEC

- Adéquation des aménagements aux transports publics.

REGION

- SPW / Mobilité et infrastructures :
 - Denis Bouillot, inspecteur sécurité routière ;
 - Le gestionnaire de la voirie régionale.

7. Estimation globale du coût

Estimation globale du coût	Montant	Sources de financement
<u>Investissement et/ou phase :</u>		
Aménagement des entrées de villages		

Fiche projet 01 actualisée : Aménagement des entrées de village
et sécurisation des traversées



- Aménagement de 25 entrées (achat et placement totem, aménagement, marquage au sol) – forfait de 10.000 € TVAC et honoraires par aménagement = 7.513 € HTVA ou 9.091 € TVAC par entrée hors honoraires (totem 2 = 7.260 € TVAC)	€ 187.828,70	Développement rural Commune
- Honoraires 10% sur la réalisation	€ 18.782,87	
Total (HTVA)	€ 206.611,57	
TVA	€ 43.388,43	
Total (TVAC)	€ 250.000,00	

Projet rémunérateur oui non

8. Programme de réalisation

- Éléments dont il faut tenir compte pour définir la priorité de la fiche (critère de faisabilité technique, administrative et financière) :
 - Le Code de la route.
 - La faisabilité juridique des aménagements selon le gestionnaire :
 - Région :
 - Emprise au sol pour le placement du totem ;
 - Commune :
 - Campagne de prévention et de répression.
- Etat du dossier (ce qui a déjà été réalisé) :
 - Les entrées de villages ont déjà été matérialisées à divers endroits mais ne sont pas toujours efficaces en termes de réduction de vitesse. Sur les routes communales, une quarantaine de dispositifs ralentisseurs a déjà été réalisée (15 plateaux et 25 chicanes), une trentaine de tronçons devraient encore en être pourvus
 - Réunion de coordination avec le SPW – Direction du développement rural, le 14 octobre 2019 : nécessité de revoir le budget, en fonction du type et du nombre d'aménagements souhaités.
 - Réunion avec l'Inspecteur sécurité routière, SPW – Mobilité et infrastructures, le 6 novembre 2019 : rappel de la législation, explication des avantages et inconvénients de différents dispositifs.
 - Réunion de coordination, le 17 février 2020, avec des membres du Collège et de différents services communaux, la Présidente de la CLDR, la Zone de Police Lesse et Lhomme, l'Inspecteur sécurité routière du SPW, le service voyer de la Province de Namur et la FRW. Les participants ont proposé un aménagement-type pour les entrées de villages et ont identifié une liste de sites à aménager. Suite à cette rencontre, certaines limites d'agglomération seront revues pour être placées au niveau des premières maisons, lorsque le bâti devient continu (et pas à la limite de la zone bâtissable au plan de secteur).

Fiche projet 01 actualisée : Aménagement des entrées de village et sécurisation des traversées



- Panneau identitaire : le 23 juillet 2020, le Collège a attribué un marché de service à la société PEPUP pour la conception de panneaux. Cette entreprise a remis plusieurs propositions en novembre 2020. Elles ont été analysées par le Collège, puis soumises à la CLDR.
- Programme des travaux (préciser les besoins en termes de fonctionnalités, de surfaces, d'organisation des espaces...) ;
 - Pour la phase 1 :
 - Finalisation et personnalisation des panneaux identitaires, puis fabrication.
 - Placement des panneaux
- Planification: Descriptif de la mise en œuvre et phasage ;
 - Désignation d'un auteur de projet
 - Concertation avec la CLDR autour d'un avant-projet
 - Détermination du projet et demandes de permis ;
 - Réalisation du cahier spécial des charges et mise en adjudication ;
 - Choix d'un entrepreneur et chantier ;
 - Consultation des habitants deux ans après la mise en œuvre du projet pour évaluer les effets attendus des dispositifs ralentisseurs.
- Démarches administratives à réaliser ;
 - Eventuels permis d'urbanisme pour la réalisation de certains ouvrages.
 - Adaptation du règlement complémentaire de circulation routière.
- Eléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé
 - Panneaux lumineux pour signifier les excès de vitesse et/ou évaluer les émissions de CO2 en fonction de la vitesse pratiquée.
 - Suivi par la commune et évaluation par les habitants

9. Evaluation (en relation avec les objectifs visés et les effets attendus)

- Indicateurs de réalisation (Comment saura-t-on que le projet a bien été mis en œuvre ?)

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre...)
Réalisation des travaux d'aménagement	1.	Commune.

- Indicateurs de résultat (Quels sont les effets du projet ?)

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre...)
Vitesses induites.	Mesures des vitesses correspondant aux vitesses autorisées.	Rapport d'activité de la Commune de Rochefort – Service technique département territoire / voiries – Rapport de police.

Fiche projet 01 actualisée : Aménagement des entrées de village
et sécurisation des traversées



Annexes :

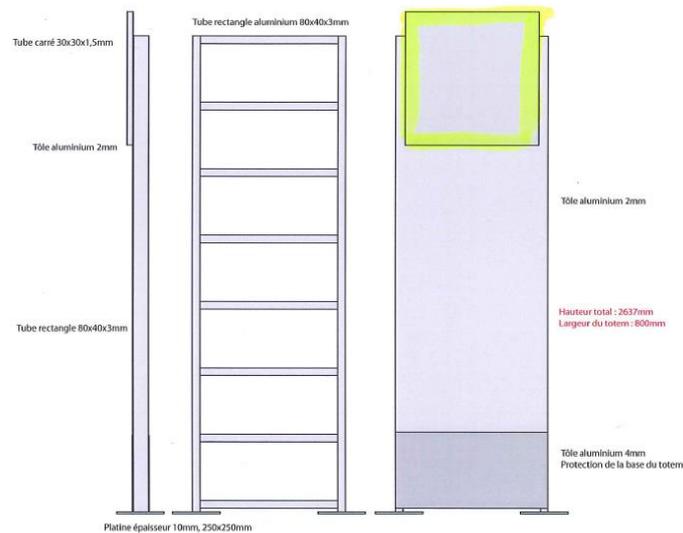
- Exemple d'élément identitaire sous la forme d'un totem (Choix validé par la CLDR et le Collège)
- Liste des sites à aménager

Fiche projet 01 actualisée : Aménagement des entrées de village et sécurisation des traversées



Annexe 1 : Totem

- Structure choisie :



- Projet retenu à adapter aux remarques de la CLDR :

Projet Tôle (2/3) TOTEM 2

Mathieu Rütimann
Graphic Designer

Rue des Grélons 35
5580 Montgauthier
Belgium

BE80 1030 4645 4277
BE0887.429.640

+32 497 53 62 19
mathieu@pepup.be
pepup.be



Fiche projet 01 actualisée : Aménagement des entrées de village
et sécurisation des traversées



Annexe 2 : liste des sites à aménager

(En cyan les sites en balance selon le choix de la CLDR)

1. Mont-Gauthier :

- Route régionale qui traverse le village → un aménagement de chaque côté, à combiner avec les effets de porte existants.

2. Forzée :

- Rue des Coûres (en venant du cimetière) → c'est l'entrée du village la plus évidente.

3. Buissonville :

- Rue de la Fontaine → c'est une entrée importante dans le village et il faut vérifier la limite d'agglomération.

4. Havrenne :

- Rue du Petit-Bois (liaison vers Buissonville) → c'est une longue ligne droite en descente et un des principaux accès au village.
- Rue de Humain (liaison vers Humain) → c'est une entrée dans la commune.

5. Ri de Vachaux :

Il existe déjà plusieurs aménagements de sécurité routière (rétrécissements avec coussin, glissières de sécurité) entre les différents villages du Ri de Vachaux. Les participants proposent d'installer deux dispositifs, de part et d'autre de l'ensemble des villages (côté Buissonville et côté Villers/Ciergnon) :

- Navaugle - Rue du Doneux (côté Buissonville) → c'est un des deux accès principaux.
- Briquemont – Rue de Ciergnon → c'est l'autre accès principal et il faut vérifier la limite d'agglomération.

6. Villers-sur-Lesse (Vignée et Jamblinne) :

- Rue de la Famenne – Rue du Rovia (en venant de E411) → c'est un accès important au village.
- Route régionale qui traverse le village.

7. Lavaux-Sainte-Anne (et Génimont) :

- Rue de la Baronne Lemonnier → c'est l'accès principal au village, en venant de Genimont et de la E411 ; il y a déjà un rétrécissement de voirie.
- Génimont – Rue du Jardinia... mais la route serait régionale entre le carrefour de Genimont et l'autoroute → c'est une entrée de village.

8. Lessive :

- Rue de l'Antenne → c'est un accès important au village.

Fiche projet 01 actualisée : Aménagement des entrées de village
et sécurisation des traversées



9. Eprave :

- Rue de la Digue → c'est une entrée du village.
- Rue Pêcheron → en amont du rond-point quand on vient de Rochefort (à hauteur du panneau d'agglomération).

10. Ave-et-Auffe :

- **Ave - Rue de Nauby** → à proximité de l'entrée du lotissement Tienne des Français.
- Route régionale qui traverse le village → un aménagement du côté Ave.

11. Belvaux :

- Rue des Onais (en venant de Auffe) → c'est une entrée de village (il y a un dévoiement), mais il faut revoir la limite d'agglomération qui est trop loin par rapport au début du bâti.
- Rue des Pairées (en venant de Resteigne) → il faut aussi revoir la limite d'agglomération.

12. Han-sur-Lesse :

- Route régionale qui traverse le village → un aménagement (cimetière ou route de Charleville → si le site est choisi, il faudra définir l'emplacement dudit aménagement).

13. Wavreille :

- Routes régionales qui traversent le village → un aménagement, entre le rond-point du cerf et l'église.

14. Jemelle :

- Route régionale qui traverse le village → un aménagement de chaque côté.

15. Rochefort (et Hamerenne) :

- Routes régionales qui traversent le village → 4 aménagements (rue de France, rue de Ciney, route de Dinant, rue de Saint-Hubert).