

Aménagement des entrées de village et sécurisation des traversées

Fiche n° 11

Priorité : Lot 2

1. Description du projet

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.

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.

AMENAGEMENTS SUR ROUTES COMMUNALES

- En entrées de village : réaliser des dispositifs ralentisseurs uniformisés et optimisés en marquant la symbolique d'entrée de village (chicane + coussin berlinois)
 - o A l'entrée de Laloux via la rue Hautmont
 - o A l'entrée de Lessive, de Briquemont et de Buissonville...

- En traversées de village : réaliser divers aménagements (aménagement de carrefours, ronds-points, plateaux, trottoirs, revêtements et/ou mobilier différenciés)
 - o A Jemelle, la traversée du quartier de la rue de la Lhomme
 - o A Wavreille, la traversée du quartier rue de la Spolame
 - o A Auffe sur le Tienne d'Aise (raccourci vers l'autoroute à Genimont)...

Recommandations :

- Recourir à des rétrécissements de largeur de voirie combinés à des coussins berlinois ou des bandes de ralentissement en relief ;
- Préserver le tracé original de la voirie en respectant la structure de la voie (largeur carrossable, filet d'eau) et de ses abords (alignements, talus, fossés...) ;
- Coupler les aménagements d'entrées de villages au panneau indicateur F1a ou F1b du Code de la route (agglomérations) ;
- Mettre le tronçon de la traversée villageoise en zone 30 pour autant que l'urbanisation le justifie.

AMENAGEMENTS SUR ROUTES REGIONALES

- En d'entrées de village : optimiser, voire compléter des aménagements déjà réalisés (marquage au sol + bandes sonores...)
 - Han-sur-Lesse (zone 50 pas respectée)
 - Villers-sur-Lesse...

- En traversées de village : réaliser des aménagements (rétrécissement de voirie, îlots centraux, élargissement trottoirs, ronds-points, placettes centre-villageoises, revêtements / mobilier différenciés)
 - A Han-sur-Lesse (zone 50 pas respectée)
 - A Mont-Gauthier, axe de la Grand'rue
 - A Rochefort, rue de Saint-Hubert, rue Sous le Château, des entrées via rue de Dinant et rue de la Libération

CAMPAGNES DE PREVENTION / DE REPRESSION

- Mesures de communication temporaire ou permanente (affiche, signal lumineux...)
 - A toutes les entrées de village (affiche, signal lumineux, indicateur de vitesse...)
- Mesures de vitesse (radars temporaires ou permanents) et notification des infractions
 - Dans toutes les traversées de village

AUTRES MESURES

- Réalisation d'un contournement ou d'un itinéraire alternatif
 - A Rochefort (voir PiCM et fiche 6 du lot 3)
- Réaliser les nouveaux développements résidentiels souvent peu denses dissociés des voies traversantes (réalisation de nouvelles voiries, réviser le cas échéant le plan de secteur)
 - A Han-sur-Lesse
 - A Wavreille

Recommandations :

- Recourir à des rétrécissements centraux ou latéraux de largeur de voirie
- Combiner ces rétrécissements à des bandes de ralentissement en relief ;
- Agrémenter les rétrécissements de végétation (haies) sur environ 2/3 de leur longueur ;
- Améliorer l'espace public dans le noyau villageois (trottoirs, végétation...) ;
- Réduire les vitesses maximales des traversées à 30 km/h en fonction de l'urbanisation.

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

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, traversée de Rochefort, espace-rue drainé 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 au cadre des villages et de prendre en compte le développement des villages pour placer judicieusement les « portes » en les faisant correspondre aux limites d'agglomération (50 km/h).
- L'importance d'avoir des aménagements efficaces surtout sur les traversées des voies régionales (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 encore 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.
- 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 :
 - o Les entrées de Han-sur-Lesse (zone 50 pas respectée) et la zone 30 de l'école.
 - o La traversée de Auffe et le Tienne d'Aise (raccourci vers l'accès à l'autoroute à Lavaux-Sainte-Anne).
 - o L'entrée nord de Laloux, l'entrée de Lessive, la traversée de Mont-Gauthier,
 - o 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 consommations de carburant, de effets de serre si induction à une conduite responsable ; ▪ Réduction si induction à réduire les vitesses ; ▪ Aménagements des traversées à la fois esthétique et 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

LOCALISATION SUR L'ENTITE

On peut dénombrer une soixantaine d'entrées/sorties de villages et une trentaine de traversées villageoises situées pour la plupart en zone d'habitat ou en zone d'habitat à caractère rural du plan de secteur dont une moitié se situe sur les routes inter-villageoises communales et l'autre moitié se situe sur les voiries régionales.

Ces entrées/sorties villageoises déjà partiellement matérialisés par divers ouvrages coïncident avec les entrées d'agglomération signifiées par les panneaux F1a ou F1b du Code de la route en vue de limiter les vitesses à 50 km/h).

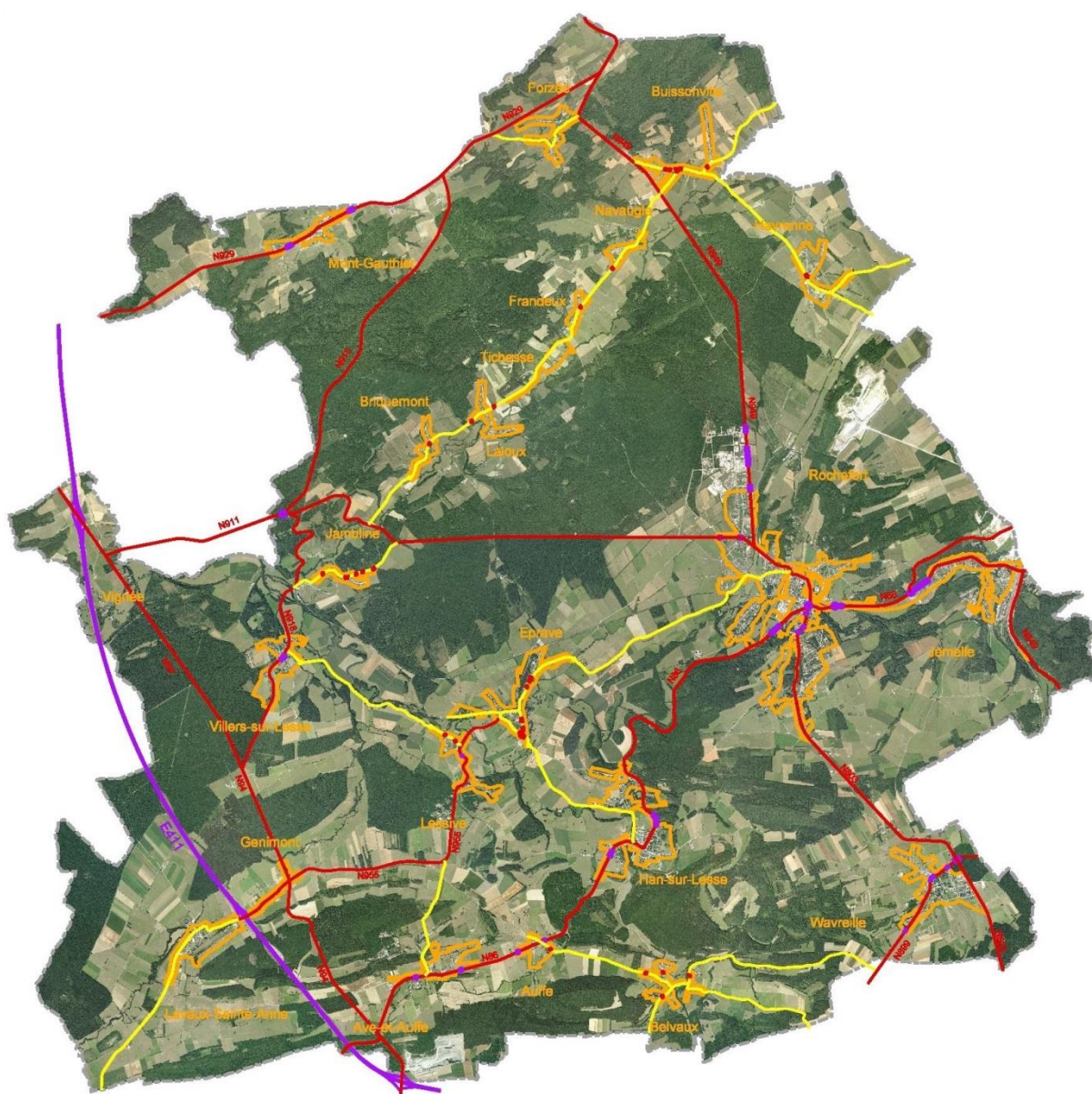


Figure 1 : entrées et traversées villageoises selon le statut de la voirie ainsi que les ouvrages déjà réalisés (Source : Aménagement sc 2018)

REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE ET OPERATIONS

AVE ET AUFFE – AUFFE (Axe principal : rue de Wellin – voirie régionale)

Recommandations :

Réaliser les rétrécissements centraux des entrées villageoises par des îlots directionnels avec bordure ou revêtement différencié et bandes sonores en amont, et diminuer la largeur de voirie des traversées d'Auffe et d'Ave et Auffe tant sur le côté (à la limite de la largeur carrossable délimitée par les lignes blanches – resserrement du filet d'eau ou extension de trottoir) qu'au centre de la voirie par marquage ; réaliser un aménagement de centre villageois à Auffe, à hauteur de la rue de Resteigne



Figures 2 et 3 : Ave et Auffe, trottoir à élargir du côté droit et à Auffe « place » à aménager.

FORZEE (Axe Fontenalle, des Coûres, voies communales) – BUISSONVILLE (Axe Busson et Gobinette, voies communales) - HAVRENNE (Axe Petit Bois et Humain, voies communales)

Recommandations :

Réaliser des rétrécissements + coussin berlinois aux entrées villageoises de Forzée, rue de Fontenalle, rue des Coûres, de Buissonville, rues du Busson, de la Fontaine et Gobinette ainsi que de Havrenne, rue du Petit Bois et de Humain ; aménager la place d'Havrenne.



Figures 4 et 5 : Buissonville dispositif ralentisseurs à compléter, particulièrement rue Fontaine.

LESSIVE - EPRAVE (Axes principaux : rue de l'Antenne, de la Digue – voiries régionale ; rue des Skassis, du Baty, de l'Aujoule ; de la Gare – voiries communales)

Recommandations :

Réaliser des rétrécissements + coussin berlinois à l'entrée villageoise de Lessive, rue de l'Île ainsi qu'aux entrées villageoises d'Eprave, rue de la Digue, de l'Aujoule et de la Gare ; aménager le carrefour Antenne-Fornay avec îlot directionnel central en pavé et bandes sonores en amont ; réaliser un aménagement sobre à hauteur de la patte d'oie à Lessive et autour de l'église, en hiérarchisant ces 3 voies et en clarifiant la direction ; simplifier le rond-point Gare-Pêcheron à Eprave et clarifier la direction principale (vers Rochefort).



Figures 6 et 7 : Lessive, carrefour à l'entrée sud à aménager et Eprave, carrefour efficient mais à simplifier (esthétiquement) et direction principale à marquer

MONT-GAUTHIER (Axe principal : route de Givet – voirie régionale)

Recommandations :

Combiner rétrécissement par marquage central des entrées villageoises et bandes sonores, rétrécir la largeur carrossable en traversée, agrandir les trottoirs et aménager des espaces « places », notamment l'espace villageois au carrefour Givet-St-Rémy.



Figures 8 et 9 : Mont-Gauthier, largeur carrossable à réduire, trottoirs à agrandir, espaces « places » à réaménager (effet couloir exacerbé par les développements de lotissements sur la N929)

BRIQUEMONT - LALOUX - TICHELSE - FRANDEUX – NAVAUĞLE (Axe principal : rues de Ciergnon, St-Barthélémy ; de Vachaux ; Tichesse ; des Pèlerins ; drève des Tilloux ; rue du Doneû – voiries communales)

Recommandations :

Réaliser systématiquement un rétrécissement combiné à un coussin berlinois à chaque entrée villageoise et traiter les carrefours stratégiques d'un plateau surélevé s'inscrivant au mieux dans le patrimoine voyer rural.



Figures 10 et 11 : Briquemont, Laloux, Tichesse, Frandoux, Navaugle, entrées à uniformiser et à systématiser, à éventuellement compléter rue Hautmont (développement de lotissement).

VILLERS-SUR-LESSE – JAMBLINE (Axe principal : rue des Ardennes, des Platanes – voirie régionale / rue de Jambline – voirie communale)

Recommandations :

A Villers-sur-Lesse : matérialiser le centre villageois par un aménagement physique de place publique et non par un marquage au sol ; urbaniser les parcelles non bâties en limitant les sorties carrossables sur la nationale dans ses tronçons péri-urbains.

A Jambline : marquer les entrées d'agglomération de la route inter-villages par les dispositifs ralentisseurs types (rétrécissement et coussin berlinois) ; matérialiser le centre villageois par des aménagements de carrefour en harmonie avec la typologie des voiries rurales.



Figures 12 et 13 : Villers-sur-Lesse, espace public central à réaménager (trottoirs) – Jambline, dispositifs ralentisseurs non uniformisés, le long des développements de lotissements.

HAN-SUR-LESSE (Axe principal : rue de Charleville, Joseph Lamotte, des Chasseurs Ardennais
– voiries régionales / Rue du Plan d’eau – voirie communale)

Recommandations :

Réaliser un marquage au sol rue de Charleville précédé de bandes sonores transversales, et ne pas y autoriser l’urbanisation en bandeau sur la ZH du côté est. Préconiser les 30 km/h dès l’entrée dans le centre urbain (après l’aménagement d’îlot central).



Figures 14 et 15 : Han-sur-Lesse, entrée sud à reconditionner, aménagement des abords et urbanisation à repenser – Centre, traversée en zone 50 et 30 km/h à faire respecter

ROCHEFORT (Axes principaux : rues de Dinant, de Behogne, Jacquet, Gouverneur Gruslin – voiries régionales / rues des Chasseurs Ardennais, de France, route de Marche – voiries régionales) /
JEMELLE (Axes principaux : avenue de Ninove – voirie régionale)

Recommandations pour Rochefort :

Etendre le traitement qualitatif de la rue de Behogne jusqu’au pont franchissant la Lhomme ; limiter la vitesse du centre urbain à 30 km/h sur les rues de Behogne et Jacquet.

Réaménager la place devant l’Hôtel de ville et l’espace place le long de la rue des Tanneries.

Recommandations pour Jemelle :

Elargir le traitement qualitatif du tronçon à hauteur de la Place Ste-Marguerite ; réaliser un ouvrage d’entrée à l’est de Jemelle, à la sortie du tunnel sous le chemin de fer.



Figures 16 et 17 : Rochefort, bas du centre-ville à réaménager, y compris tronçon rue de Behogne - Jemelle, réaménagement du centre à étendre sur la rue de Ninove.

BELVAUX (Axe principal : rue des Onais, des Pairées, de Bure – voiries communales) /
WAVREILLE (Axe principal : rue de Tellin – voirie régionale)

Recommandations pour Belvaux :

Munir les entrées de l'axe principal d'un rétrécissement des voies carrossables avec coussin berlinois sur la largeur passante ; créer un petit rond-point au carrefour Tchéné-Pairées.

Recommandations pour Wavreille :

Faire concorder les panneaux F1a et F1b aux entrées d'agglomération effective (zone d'habitat au sud de Wavreille) ; revoir si encore possible les raccords des parcelles à urbaniser avec la voie régionale (dans le sens de limiter le nombre de sorties de véhicules sur la voirie) ; réaliser un îlot/rond-point au croisement Tellin-Spolame.



Figures 18 et 19 : *Belvaux, entrées à uniformiser et à systématiser - Wavreille, problématique de l'urbanisation et de l'aménagement des abords à repenser*

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 ou des mesures d'aménagement) ;

REGION

- Région wallonne, contact à la DGO1, madame Vynckier 0479/65.85.17.

TEC

- Adéquation des aménagements aux transports publics.

7. Programme de réalisation

- Éléments dont il faut tenir compte pour définir la priorité de la fiche (critère de faisabilité technique, administrative et financière).
- La faisabilité juridique des aménagements selon le gestionnaire :
 - Région :
 - Marquage au sol, bandes sonores ;
 - Rétrécissement de la largeur asphaltée et déplacement filet d'eau.
 - Commune :
 - Pose de dispositifs ralentisseurs (chicanes, coussins, plateaux, dos d'âne) ;
 - Elargissement, réfection de trottoirs ;
 - Campagne de prévention et de répression.
- L'adéquation des aménagements avec les bus ou tracteurs et le Code de la route.

- Etat du dossier (ce qui a déjà été réalisé) ;
Les entrées de villages ont déjà été matérialisées à divers endroits (marquage au sol et bandes sonores) mais ne sont pas toujours efficaces en termes de réduction de vitesse.

- Programme des travaux (préciser les besoins en termes de fonctionnalités, de surfaces, d'organisation des espaces...) ;
- Réduction des largeurs carrossables combinées à l'aménagement de trottoirs pour les traversées de voiries régionales ;
- Pose de dispositifs ralentisseurs pour les voiries communales combinée éventuellement à l'aménagement de l'espace public alentour et la plantation de végétation
Voir « OPERATIONS » ci-dessus.

- Planification: Descriptif de la mise en œuvre et phasage ;
- Etudes préliminaires éventuelles avec les habitants ;
- Appel d'offre pour un marché de services (bureau d'étude ou architecte) et choix d'un auteur de projet / Concertation avec les villageois autour d'un avant-projet ;
- Détermination du projet et procédure de permis d'urbanisme ;
- 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 la qualité.

- Démarches administratives à réaliser ;
Eventuel PU et concertation avec la Région

- Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé
Suivi par la commune et évaluation par les habitants

8. 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. Nombre d'ouvrages réalisés ou optimisés. Campagnes de relevé de vitesse.	1. 5. Annuelles, sur 10 traversées villageoises différentes.	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, diminution des infractions.	Mesures des vitesses correspondant aux vitesses autorisées, diminution des infractions de 50%.	Rapport d'activité de la Commune de Rochefort – Service technique département territoire / voiries – Rapport de police.

Annexes

1. AVIS SPW sur les interventions possibles en voiries régionales
2. Possibilité d'optimisation et des entrées villageoises

AVIS SPW sur les interventions possibles en voiries régionales

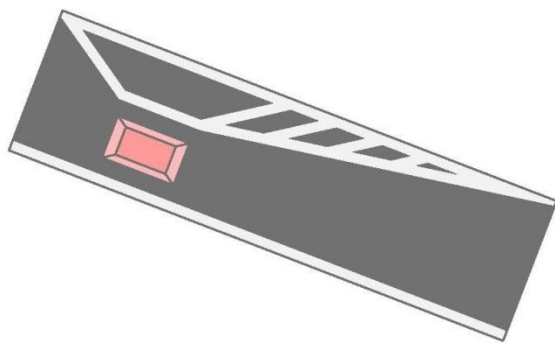
Certains points d'entrées de villages ont été abordés dernièrement en Commission provinciale de Sécurité routière comme pour Mont-Gauthier. Le village bénéficiant déjà d'effet de portes et le trafic étant faible, aucun aménagement supplémentaire n'a été prévu.

La largeur minimale autorisée est de 6 m pour les 2 bandes de circulation. Ici nous sommes dans un contexte rural, agricole et forestier, il est donc préférable d'envisager une largeur de 6m50 surtout dans les courbes où les grumiers peuvent se déporter.

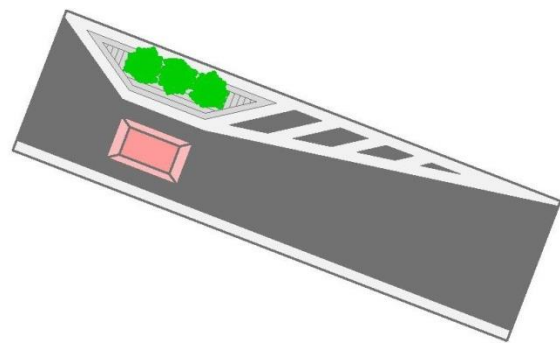
Les déplacements des bordures et des filets d'eau peuvent être envisageables, s'ils sont repris dans un plan global d'aménagement de traversée d'agglomération : création de trottoirs, aménagement cyclable, remplacement de collecteurs, remplacement de conduite d'eau, aménagement SRWT,...

Les casses vitesse et les plateaux sont peu favorisés sur les routes régionales. Par contre, dans certains cas, il est concevable de faire du stationnement alternatif dans un contexte d'habitations plus denses sans cour ou garage si le but est la réduction de vitesse.

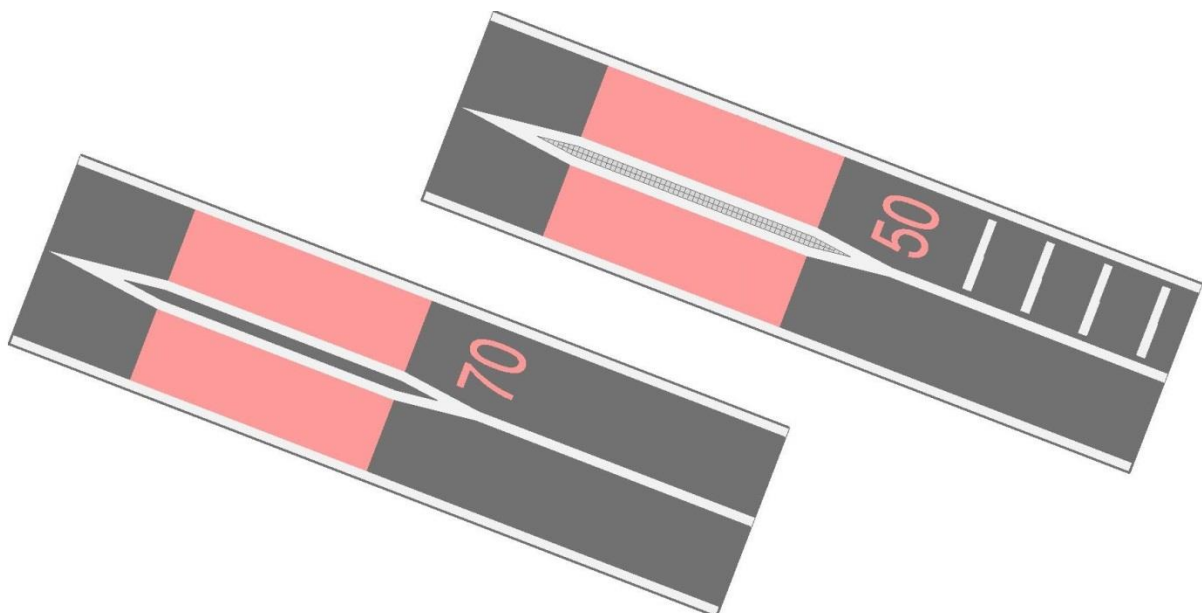
POSSIBILITES D'OPTIMALISATION des entrées villageoises



Situation existante



Situation améliorée par de la végétation



Situation existante

Situation améliorée par revêtement différencié