

# PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

## Commune de Perwez



Mobilité & Infrastructures  
Département de la Stratégie de la Mobilité  
Direction de la Planification de la Mobilité

Séance d'information  
Enquête publique

*18 mai 2021*



## ***À PROPOS DU PCM***

- Processus d'élaboration du PCM
- Déroulement
- À quoi sert la consultation citoyenne ?

## ***PHASE 1 & 2***

- Rappel : Principaux enjeux et problématiques identifiées

## ***PHASE 3***

1/ SCHÉMA INTERMODAL & RÉSEAUX

2/ VOLETS THÉMATIQUES

3/ SYNTHÈSE DU PLAN D' ACTIONS

# À PROPOS DU PCM

**PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PCM**

**DÉROULEMENT**

**À QUOI SERT LA CONSULTATION CITOYENNE ?**

# PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PCM

## Phase 1 Diagnostic

- *État des lieux et des enjeux mobilité dans la commune*
- **Séance de consultation citoyenne dans les villages**
- Approbation de la phase 1 par le Comité Technique

## Phase 2 Objectifs

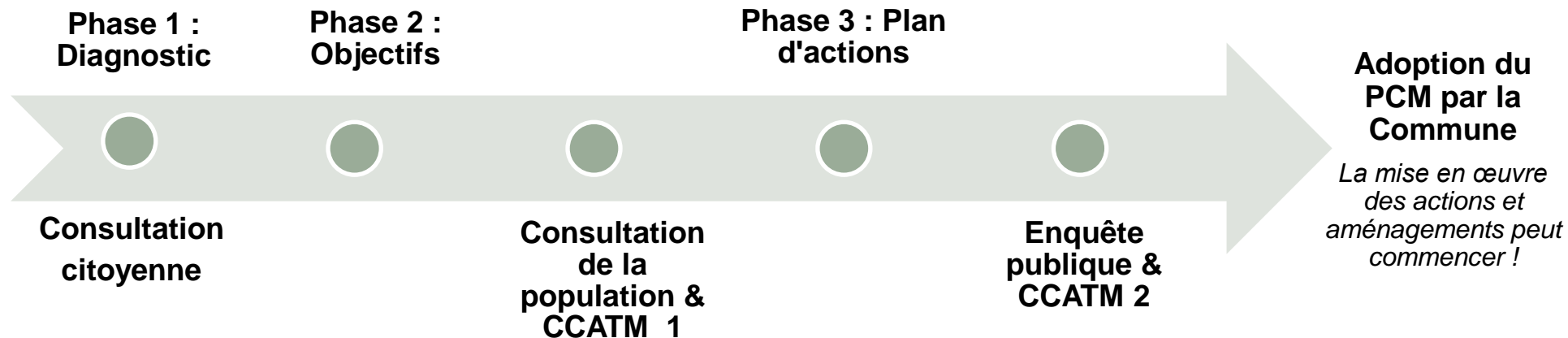
- *Définition des objectifs du PCM mode par mode*
- Approbation de la phase 2 par le Comité Technique
- **Présentation des phases 1 et 2 à la population & la CCATM**

## Phase 3 Plan d'actions

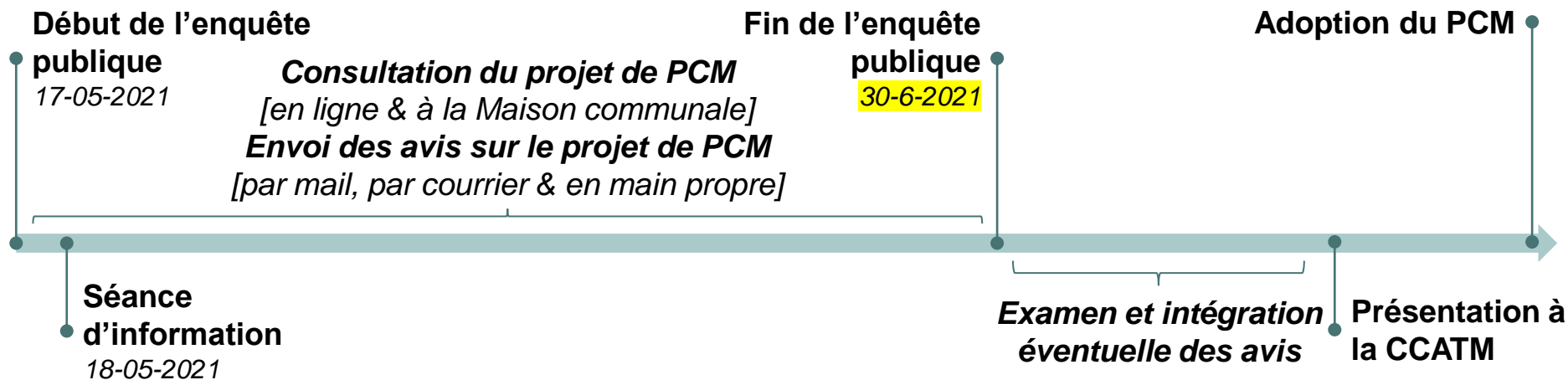
- *Élaboration des mesures à mettre-en-œuvre*
- Approbation de la phase 3 par le Comité Technique
- **Présentation de la phase 3 au Conseil communal**
- **Présentation de la phase 3 à la population & la CCATM dans le cadre de l'Enquête publique**
- **Adoption du PCM par le Conseil communal**

# DÉROULEMENT

## PCM



## Enquête publique



## À QUOI SERT LA CONSULTATION CITOYENNE ?

*Les avis & remarques énoncés dans le cadre des séances de consultation publique peuvent être mobilisés de différentes façons :*

- **Éléments d'élaboration du PCM**
  - Plan de circulation
  - Règlements complémentaires élaborés
  - Nouveaux sens uniques
  - Aménagements
  - Etc.
- **Éléments d'activation directe**
  - Casse vitesse consensuel
  - Règlement simple consensuel
  - Zone de stationnement
  - Etc.
- **Éléments de rapportage à destination de la Police**
  - Constats partagés de dangers récurrents dans le temps

# PHASES 1 & 2

**RAPPEL : PRINCIPAUX ENJEUX & PROBLÉMATIQUES IDENTIFIÉS**

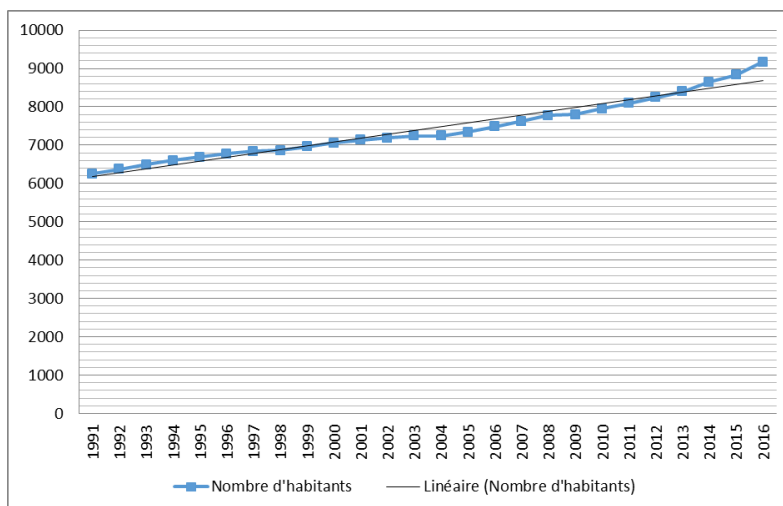
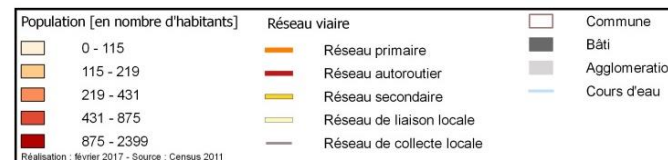
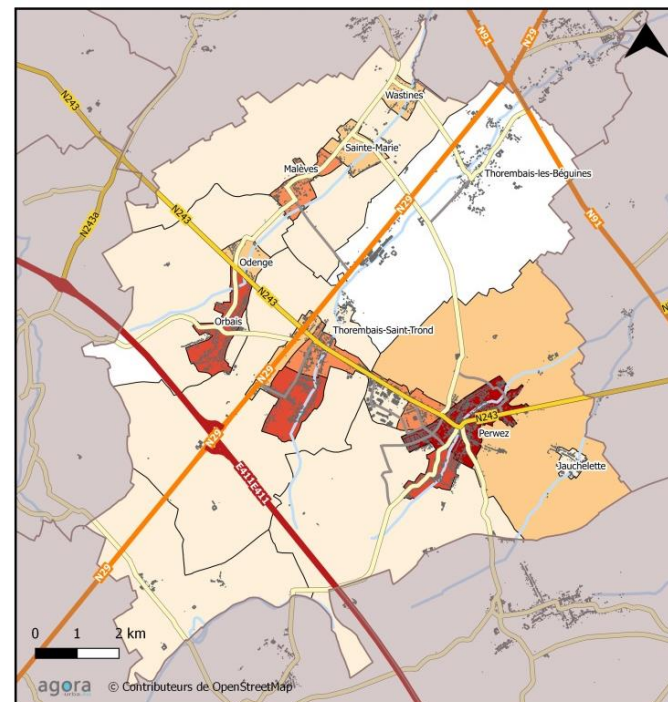
# ENJEUX : GÉRER LE TERRITOIRE COMPTE TENU DE L'ATTRACTIVITÉ DE LA COMMUNE

## Atouts

- Territoire très accessible, notamment par la route
- Proximité de la gare ferroviaire de Gembloux (10 km)
- La densification de l'habitat (tendance entre 1995 et 2005) constitue une opportunité pour limiter les déplacements en voiture si des commerces et services sont situés à proximité

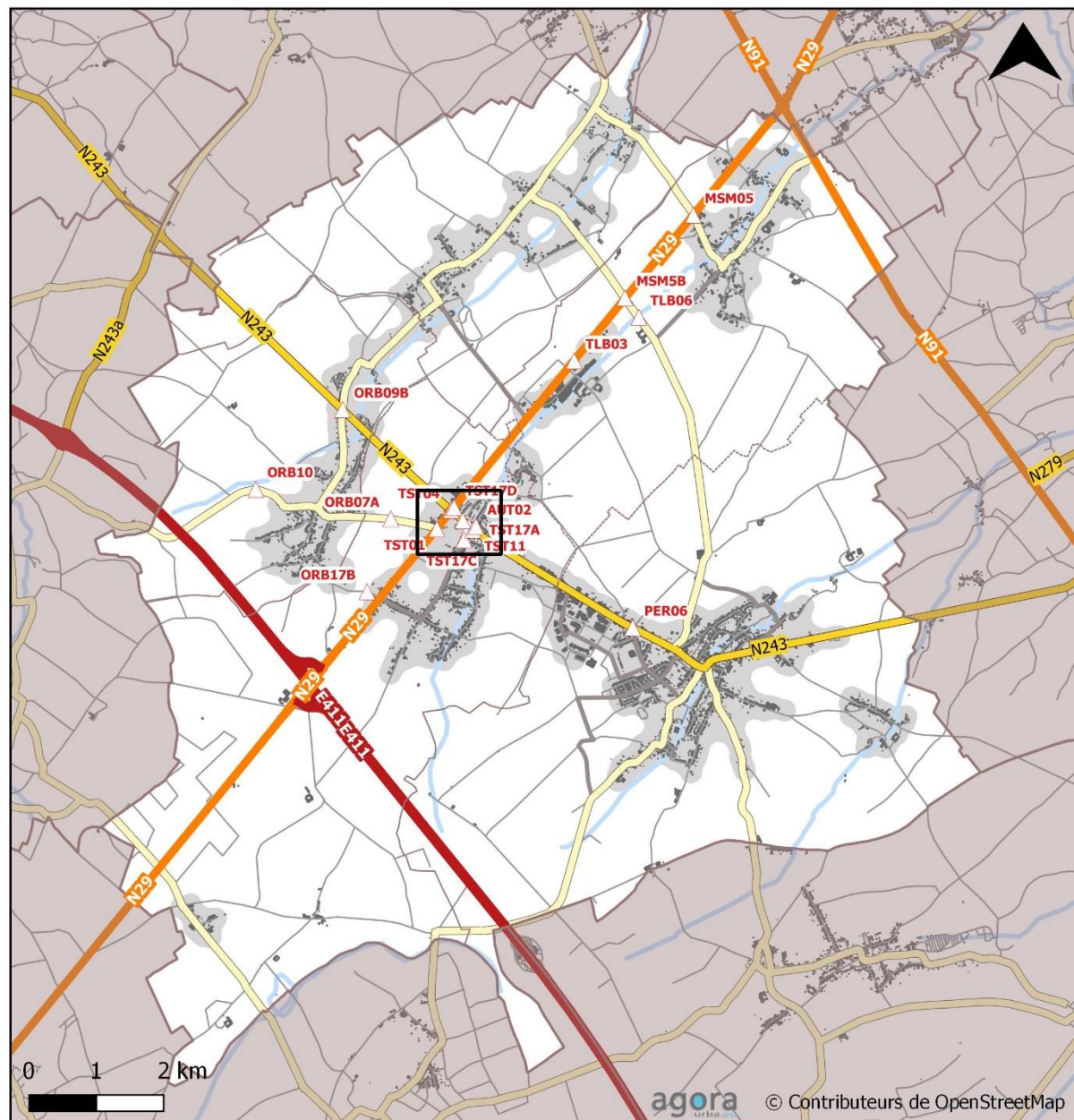
## Faiblesses

- Habitat et commerces s'étendant linéairement le long des voiries principales (N243 et N29) avec nombreux raccordements sur celles-ci
- Une commune « dépendante » de pôles extérieurs
- Déplacements domicile-travail entre Perwez et la région de Bruxelles-Capitale, liés à l'absence de dessertes rapides en transports en commun, ayant pour conséquences des flux automobiles importants
- La croissance continue de la population va générer plus de pression sur le réseau routier si des mesures ne sont pas prises afin de favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture privée





# PROBLÉMATIQUES : DÉPLACEMENTS PIÉTONS



## Concertation citoyenne Déplacements piétons

△ Problèmes identifiés

Réseau viaire

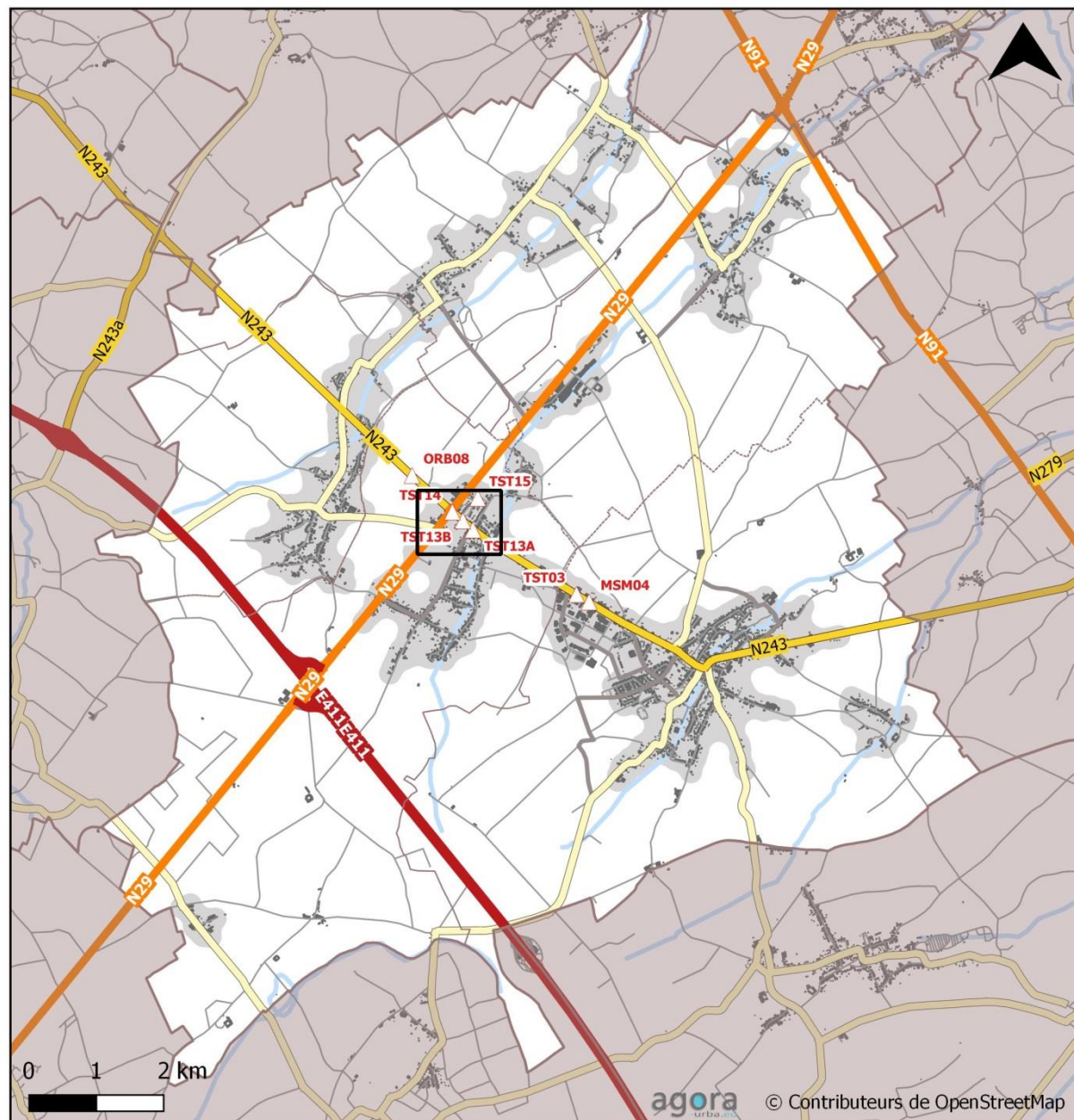
-  Réseau primaire
-  Réseau autoroutier
-  Réseau secondaire
-  Réseau de liaison locale
-  Réseau de collecte locale
-  Commune
-  Bâti
-  Agglomération
-  Cours d'eau

# PROBLÉMATIQUES : DÉPLACEMENTS PIÉTONS

Retours réunions publiques  
de la Commune de Perwez

Village	Voirie ou carrefour	Problèmes	Propositions
Orbais	Ch.de Huy # Ch.de Wavre # R. d'Odonge # R. Trémouroux	Traversée dangereuse de la chaussée par les piétons (projet urbain à proximité)	Création d'un passage piéton (ex: Giratoire ch. de Wavre - Intermarché)
	R.de Tourinnes	Absence de cheminement piéton entre le village et le chemin de remembrement	Création d'un cheminement piéton
Perwez	Ch.de Wavre # R.des Marronniers	Traversée piétonne dangereuse pour accéder à la Ferme du Gasi	-
Thorembais-les-Béguines	Ch.de Charleroi	Absence de traversée piétonne entre les arrêts de bus sur la ch. de Charleroi	Aménagement de traversées piétonnes sécurisées
	R.de Thorembais # Ch.de Charleroi	Traversée piétonne de la ch.de Charleroi impossible pour les piétons	Feu ou giratoire
	Av.Lieutenant Bigourdan	Absence de cheminement piéton entre la ch.de Charleroi et la r. de Mellemont	Aménagement de cheminement piéton pour accéder aux arrêts de bus
	R.Notre-Dame # Ch.de Charleroi	Traversée piétonne de la ch.de Charleroi impossible pour les piétons	Feu ou giratoire
Thorembais-Saint-Trond	Ch.de Charleroi	-	Améliorer la place du piéton en créant des cheminements
	Ch.de Charleroi # R.de la Chapelle	Manque d'éclairage de la traversée piétonne	Implanter un feu pour sécuriser le passage
	Ch.de Wavre	-	Améliorer la place du piéton en créant des cheminements
		Trottoir prévu entre la chaussée et le stationnement des futurs commerces	Aménagement du trottoir entre les futurs commerces et le stationnement
	Ch.de Wavre # Ch.de Charleroi	-	Améliorer la place du piéton en créant des cheminements
		Insécurité pour les piétons au sein du giratoire	Sécuriser les déplacements piétons au sein et autour du giratoire
	R.Chapelle à la Barre	Sécurité des cheminements piétons pour rejoindre les arrêts TEC	Création d'un trottoir
	R.de l'Intérieur	-	Améliorer la place du piéton en créant des cheminements
		Trottoir étroit entre la rue de l'Intérieur et la chaussée de Wavre	-
	R.de l'Intérieur#Ch.de Wavre#R.du Culot	-	Améliorer la place du piéton en créant des cheminements
R.du Cochige	Sécurité des cheminements piétons pour rejoindre les arrêts TEC	Création d'un trottoir	
R.du Culot	Trottoir étroit devant l'école	Élargissement du trottoir existant devant l'école	

# PROBLÉMATIQUES : DÉPLACEMENTS CYCLISTES



## Concertation citoyenne Déplacements cyclistes

△ Problèmes identifiés

Réseau viaire

- Réseau primaire
- Réseau autoroutier
- Réseau secondaire
- Réseau de liaison locale
- Réseau de collecte locale
- Commune
- Bâti
- Agglomération
- Cours d'eau

Village	Voirie ou carrefour	Problèmes	Propositions
Perwez		Automobilistes venant des commerces ne cèdent pas la priorité aux cyclistes	Placement de signalisation rappelant l'obligation de céder la priorité
Thorembais-Saint-Trond	Ch.de Wavre	Sécurité des cyclistes entre le giratoire et la r. de Malèves	Création de barrières de protection le long de la piste cyclable
		Circulation des cyclistes difficiles sur la piste cyclable	-
		Absence de piste cyclable	Aménagement en lien avec TST13A
		Absence de marquage au sol de la piste cyclable (giratoire->ch.de Wavre)	Création d'un marquage au sol
	R.de l'Intérieur#Ch.de Wavre # R.du Culot	Lisibilité faible des aménagements cyclables	Aménagement en lien avec TST13B
	R.des Pucelles	Difficulté de déplacement en modes actifs du fait de la présence de pavés	Création de trottoir et de piste cyclable en conservant les pavés (ralentisseur)

# ENJEUX : *ENCOURAGER L'USAGE DES MODES ACTIFS EN DÉVELOPPANT LES INFRASTRUCTURES*

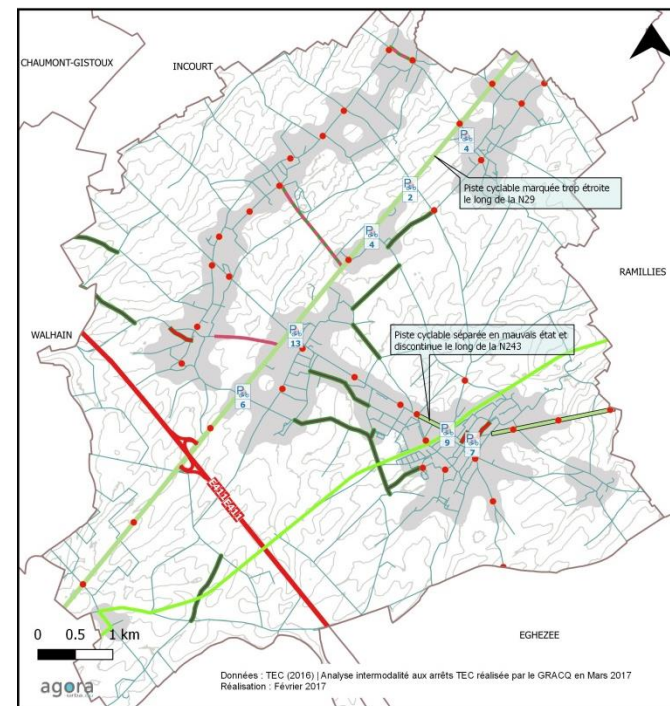


## Atouts

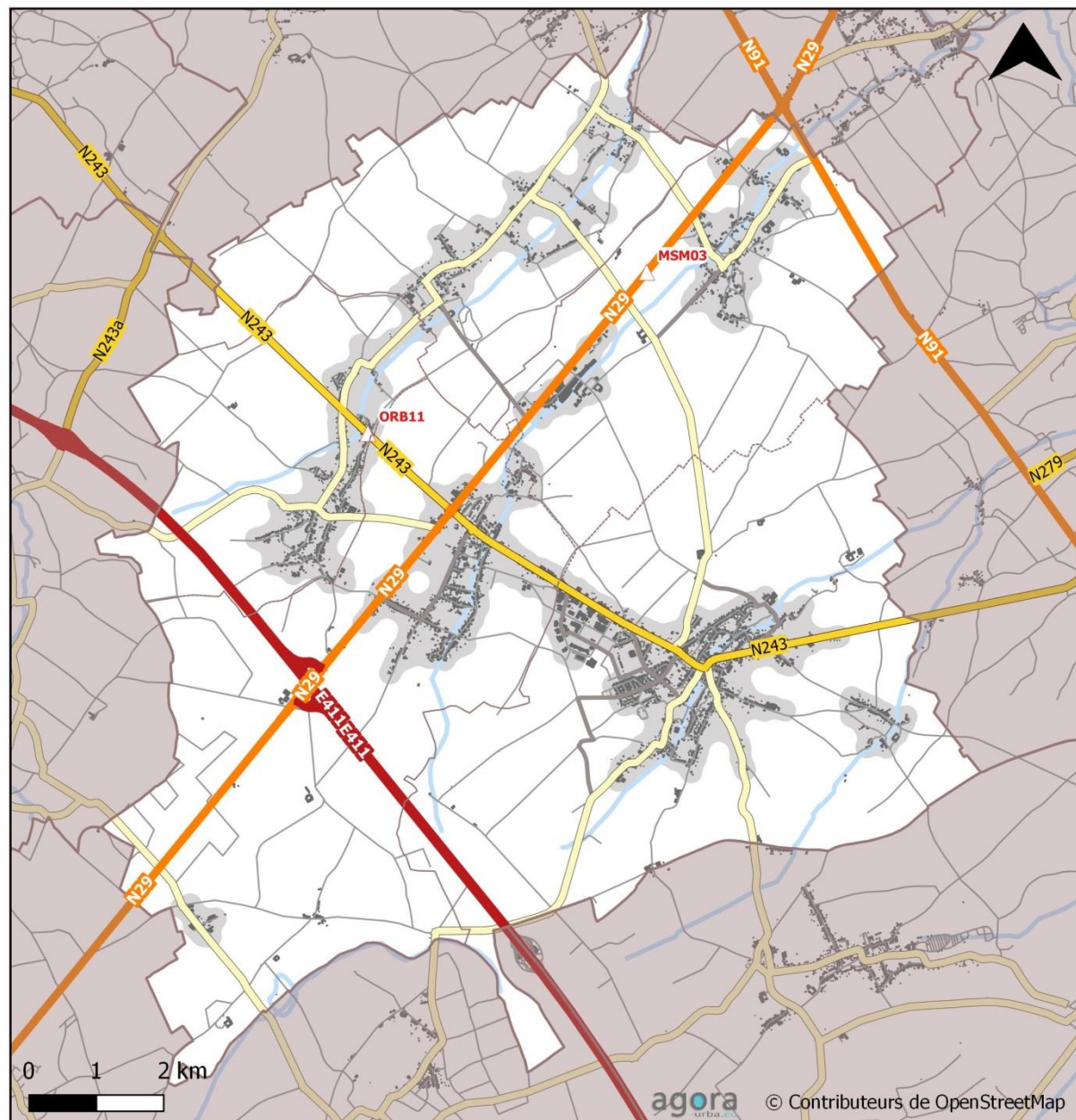
- Relief favorable par un terrain quasiment plat sur l'ensemble du territoire communal
- Efforts entrepris mais des continuités piétonnes et PMR restent encore à mettre en œuvre
- Présence du RAVeL qui traverse le centre-ville de Perwez, à proximité d'écoles, commerces et services
- Existence de nombreux chemins de remembrement qui sont ou peuvent être réservés aux modes actifs et / ou véhicules agricoles
- Présence de range-vélos à plusieurs endroits de la commune
- Présence d'un groupe de personnes passionnées qui travaille avec les autorités communales pour faire progresser la part des modes actifs dans la commune

## Faiblesses

- Faible utilisation du vélo
- Liaisons piétonnes pourraient être favorisées et sécurisées davantage
- Chemins réservés (F99c) non respectés par de nombreux automobilistes
- Pistes cyclables sur les routes régionales inadaptées et impraticables n'encourageant pas l'usage du vélo
- Aménagements existants discontinus
- Signalisation parfois défaillante (Ex : SUL)
- Manque d'intermodalité vélos – bus : rabattement et stationnement



# PROBLÉMATIQUES : TRANSPORTS EN COMMUN



**Concertation citoyenne  
Transports en commun**

- △ Problèmes identifiés

Réseau viaire

- Réseau primaire
- Réseau autoroutier
- Réseau secondaire
- Réseau de liaison locale
- Réseau de collecte locale
- Commune
- Bâti
- Agglomération
- Cours d'eau

Village	Voirie ou carrefour	Problème	Proposition
Thorembais-les-Béguines	Commune de Perwez	Horaire du Proxibus ne permet pas la correspondance avec les lignes classiques	-
Orbais	Ch.de Huy	-	Implantation d'un abribus à l'arrêt Orbais Limite, au Nord de la chaussée

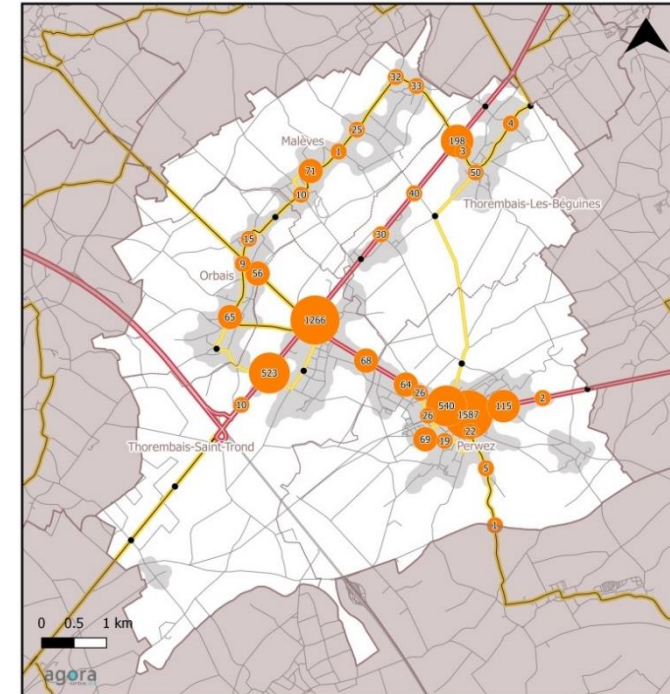
# ENJEUX : RENFORCER L'INTERMODALITÉ

## Atouts

- Offre de transport collectif de type bus abondante
- Bonne couverture du territoire par des arrêts de transport en commun
- Liaisons possibles vers les principaux pôles d'attraction
- Bonne fréquence entre Gembloux et Perwez
- Arrêts les plus fréquentés dotés de range-vélos de qualité
- Bonne fréquence du Proxibus, pouvant cependant être renforcée le vendredi après-midi

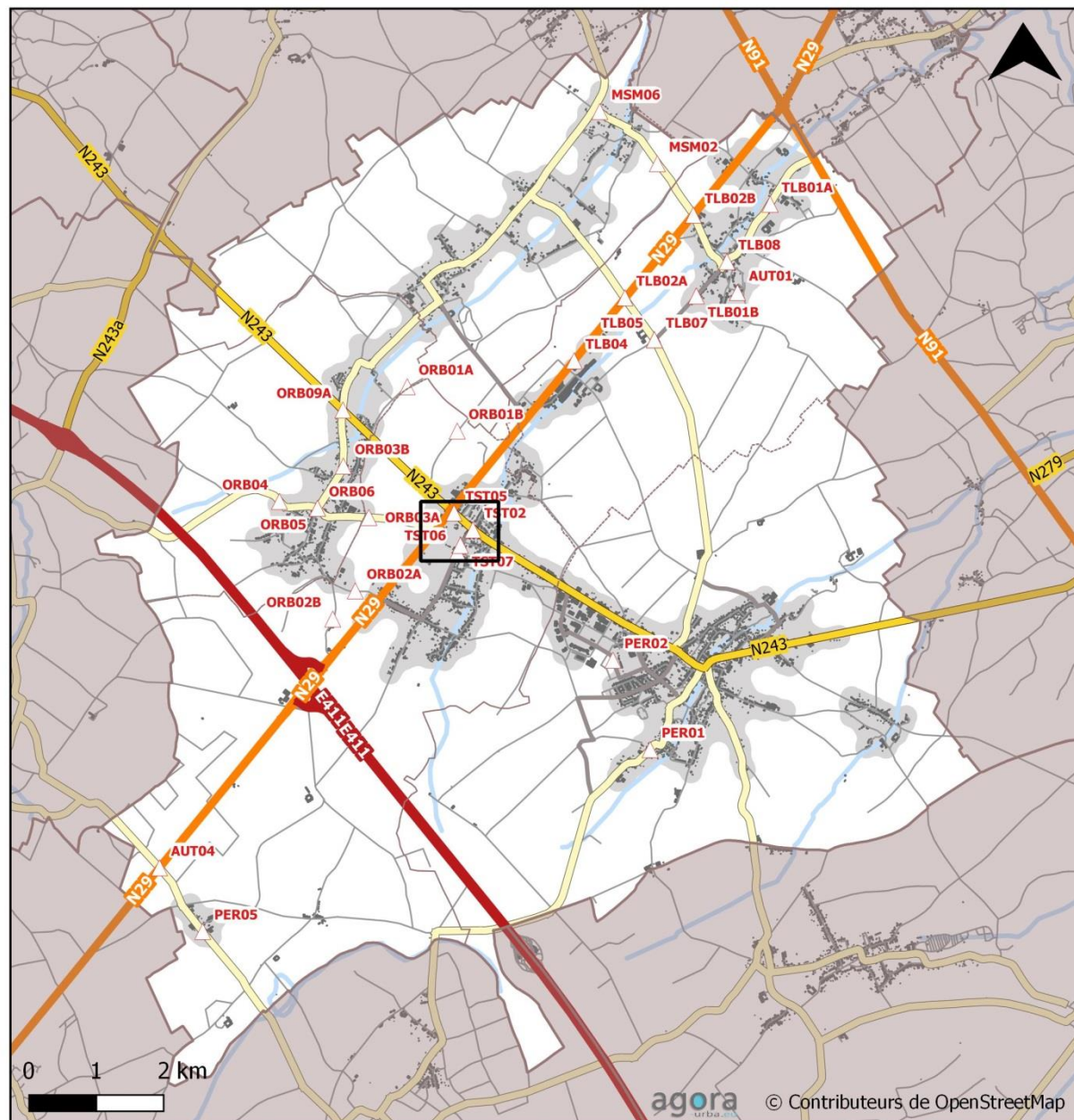
## Faiblesses

- Faible part modale des déplacements domicile-travail (horaires peu adaptés)
- Fréquence fortement diminuée lors des congés scolaires et le weekend
- Vitesse commerciale des lignes négativement impactée par la congestion automobile
- Temps de parcours en bus souvent supérieurs à ceux en voiture
- Manque de connexion entre le parking de covoiturage et les arrêts TEC (distance et cheminements piétons impraticables actuellement)
- Accessibilité mitigée de certains arrêts à l'aide des modes actifs





# PROBLÉMATIQUES : DÉPLACEMENTS ROUTIERS



## Concertation citoyenne Transport privé général

△ Problèmes identifiés

Réseau viaire

- Réseau primaire
- Réseau autoroutier
- Réseau secondaire
- Réseau de liaison locale
- Réseau de collecte locale
- Commune
- Bâti
- Agglomération
- Cours d'eau

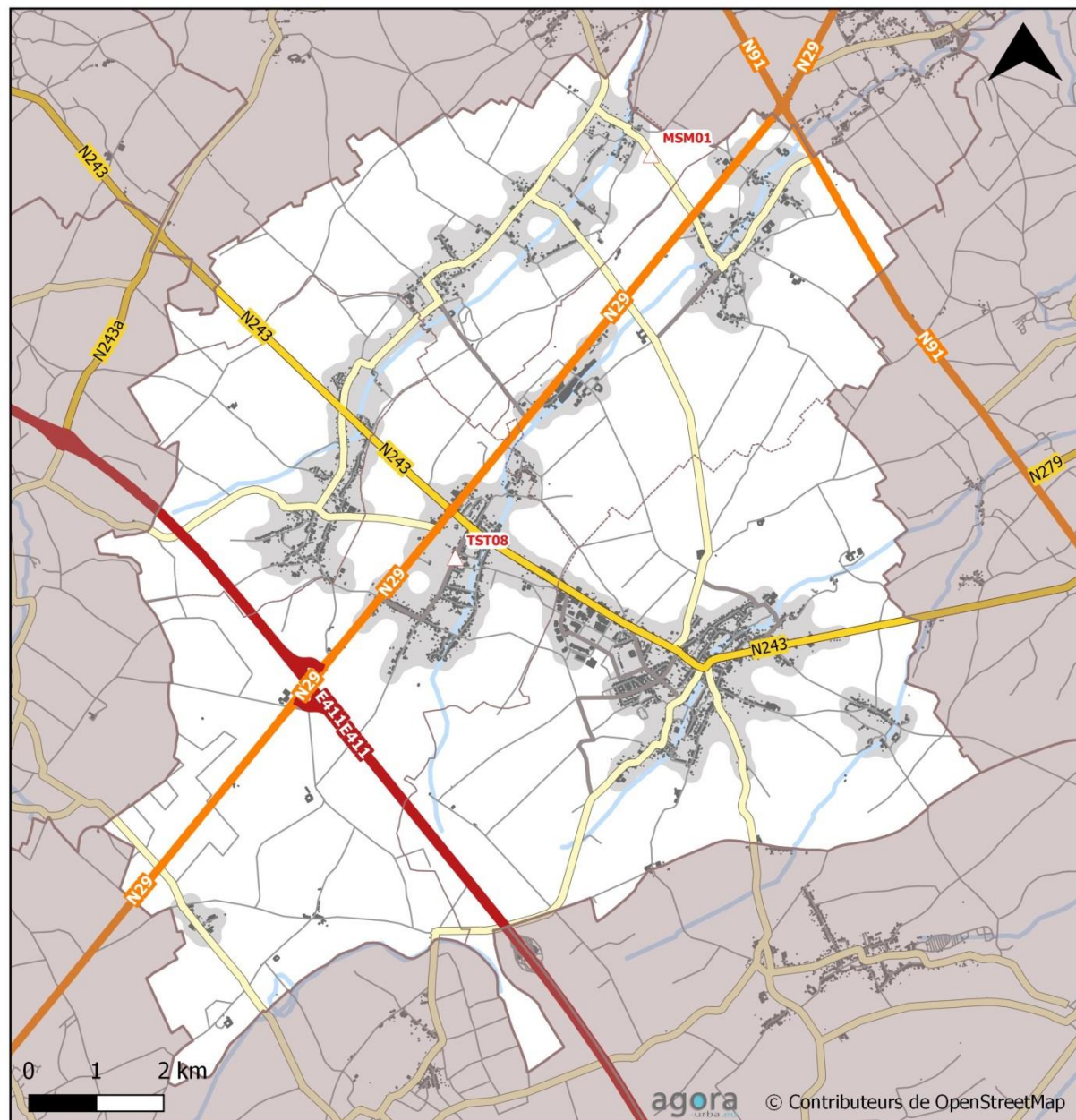
Village	Voirie ou carrefour	Problèmes	Propositions
Malèves-Sainte-Marie-Wastines	R.de Thorembais	Vitesse élevée	Création d'une zone 30 entre la r. des Jardins et la r. d'Opprebais
		Coussin berlinois inefficace	-
Orbais	Ch.de Huy#Ch.de Wavre#R. d'Odenge#R. Trémouroux	Risque d'accident pour le mouvement ch. de Huy -> r. d'Odenge	Ilot directionnel ou signalisation stop avec ligne blanche
	R.de Malèves	Trafic de fuite en provenance de la ch.de Charleroi vers la ch.de Wavre	Aménagement dissuasif
	R.de Tourinnes	Aménagements existants ne ralentissent plus les voitures	-
	R.de Tourinnes#R.Chapelle à la Barre#R.Trémouroux	Vitesse de circulation élevée au carrefour	Aménagement d'un giratoire ou d'un plateau ralentisseur
		Vitesse de circulation élevée au carrefour	Revoir la zone 30 existante
R.Trémouroux	Trafic de fuite de la ch. de Charleroi vers la ch. de Wavre	Aménagement dissuasif	
Perwez	R.du Mont	Vitesse de circulation élevée r. du Mont	Signalisation (circulation locale ou sens unique) ou création by-pass
	R.du Ravel	Trafic de transit et vitesse de circulation élevée r. du Ravel	Circulation locale

# PROBLÉMATIQUES : DÉPLACEMENTS ROUTIERS

Retours réunions publiques  
de la Commune de Perwez

Village	Voirie ou carrefour	Problèmes	Propositions
Thorembais-les-Béguines	Ch.de Charleroi	Limitation de vitesse de 90km/h jugée trop élevée	Vitesse limitée à 70km/h
	Ch.de Charleroi # Av.Lieutenant Bigourdan	Danger d'insertion des automobilistes av. Lieutenant Bigourdan -> ch.de Charleroi	Aménagement d'un giratoire
	Ch.de Charleroi # R.du Béguinage	Danger d'insertion des automobilistes r. du Béguinage -> ch.de Charleroi	Aménagement d'un giratoire
	R.de la Petite Cense	Trafic de transit (VI et PL) à destination de Perwez, vitesse élevée	-
	R.de Mellemont	Vitesse de circulation élevée	Signalisation "Rappel 50km/h" et aménagement de dispositifs ralentisseurs
	R.E Masset	Vitesse de circulation élevée	Signalisation "Rappel 50km/h" et aménagement de dispositifs ralentisseurs
	R.Emile Masset # R.du Presbytère	Difficulté d'insertion au carrefour anticipée en lien avec création salle com	Sens unique ou signalisation "Stop" r. du Presbytère
	R.Notre-Dame # R.de Mellemont # Av.Lieutenant Bigourdan	Vitesse de circulation élevée dans le virage r. de Mellemont -> r. Notre-Dame Ilot directionnel considéré dangereux	Vitesse limitée à 70km/h r. de Mellemont entre la r. Notre-Dame et le village -
Thorembais-Saint-Trond	-	Trafic de fuite de la ch.de Charleroi vers la ch. de Wavre	Aménagement dissuasif
	Ch.de Charleroi#R.du Bois de Buis	Carrefour dangereux	
	Ch.de Wavre	Traversée de l'ilot directionnel par les automobilistes (giratoire->boulangerie)	-
	R.Chapelle à la Barre	Trafic de fuite de la ch. de Charleroi vers la ch. de Wavre	Aménagement dissuasif
	R.de la Ferme	Trafic de fuite (VI et PL) de la ch. de Charleroi vers la ch. de Wavre	Aménagement dissuasif
	R.de l'Intérieur	Vitesse élevée des automobilistes entre la R. du Buret et la Ch. de Wavre	Aménagement de dispositifs ralentisseurs
	R.de l'Intérieur # Ch.de Wavre # R.du Culot	Manque de visibilité de la zone 30	-
	R.de l'Intérieur#Ruelle Dinant	Faible lisibilité du carrefour du fait du trottoir traversant	Suppression du trottoir traversant
	R.du Bois de Buis	Vitesse de circulation élevée et trafic de transit (VI et PL)	-
	R.du Cochige	Trafic de fuite (VI et PL) de la ch. de Charleroi vers la ch. de Wavre	Aménagement dissuasif

# PROBLÉMATIQUES : CHARROI ET POIDS LOURDS



## Concertation citoyenne Transport privé de marchandises

△ Problèmes identifiés

### Réseau viaire

- Réseau primaire
- Réseau autoroutier
- Réseau secondaire
- Réseau de liaison locale
- Réseau de collecte locale
- Commune
- Bâti
- Agglomération
- Cours d'eau

Village	Voirie ou carrefour	Problèmes	Propositions
Malèves-Sainte-Marie- Wastines	R.de Thorembais	Passage de poids lourds (+ de 30t) dans les deux sens de circulation	Signalisation de limitation de tonnage (max 5t)
Thorembais-Saint- Trond	R.de l'Intérieur	Trafic de transit de poids lourds	Limitation de la vitesse des poids lourds à 30 km/h

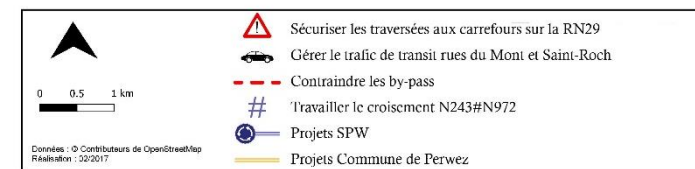
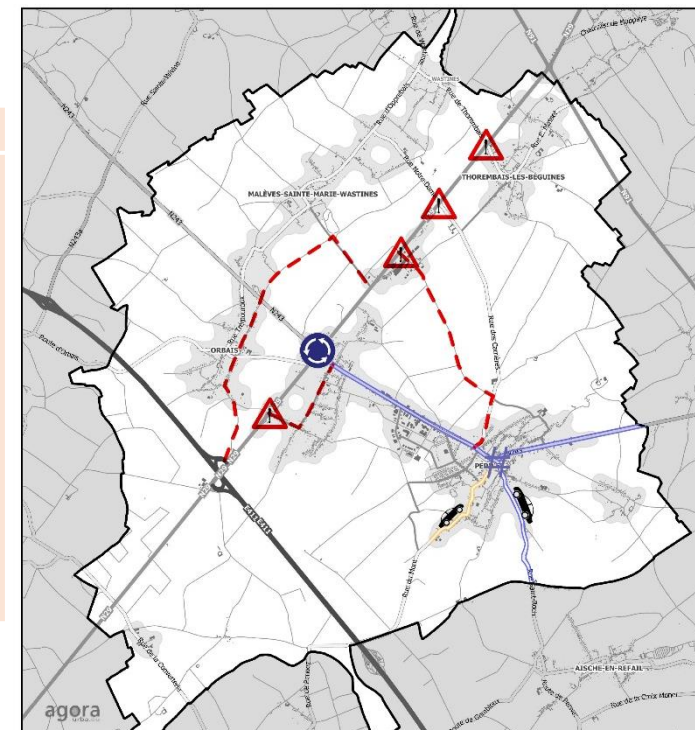
# ENJEUX : GÉRER LE TRAFIC AUTOMOBILE POUR UNE AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE ET DE LA SÉCURITÉ

## Atouts

- Réseau viaire complet avec plusieurs niveaux de voiries
- Zones 30 systématiques aux abords des écoles
- Limitation de vitesse à 50 km/h dans l'ensemble des villages
- Parking de covoiturage à proximité de l'échangeur n°11
- Redevance kilométrique : impacts positifs ?

## Faiblesses

- Trafic de poids lourds en transit
- Congestion automobile
- Voiries qui deviennent des by-pass
- Carrefours dangereux
- Encore trop peu de voiries équipées pour les cyclistes, voire trop de voiries dangereuses
- Trop de points d'entrée et de sortie sur les routes N29 et N243
- Redevance kilométrique : impacts négatifs ?



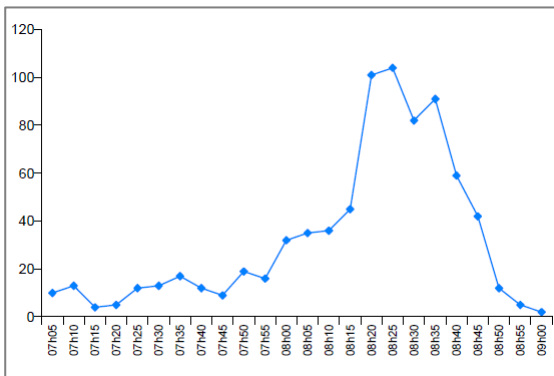
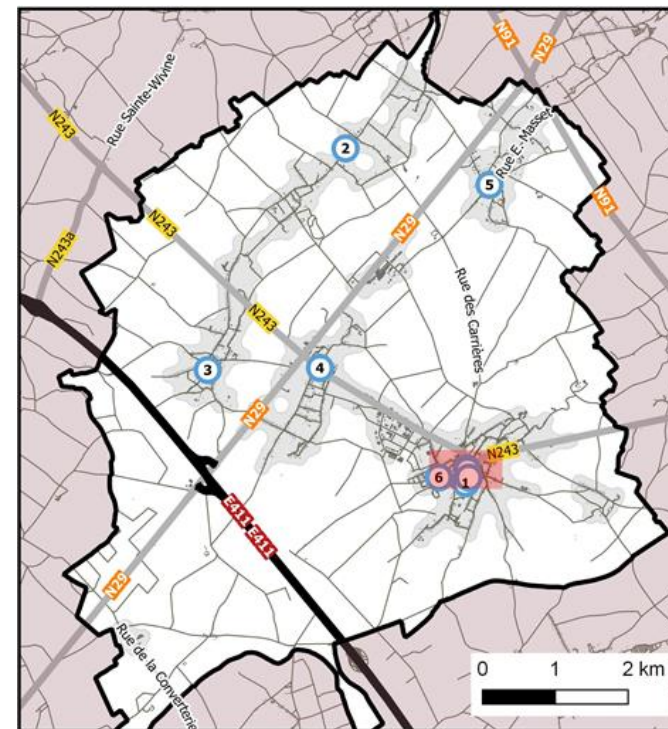
# ENJEUX : AMÉLIORER LA SITUATION DES ABORDS D'ÉCOLES ET IMPULSER DES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT

## Atouts

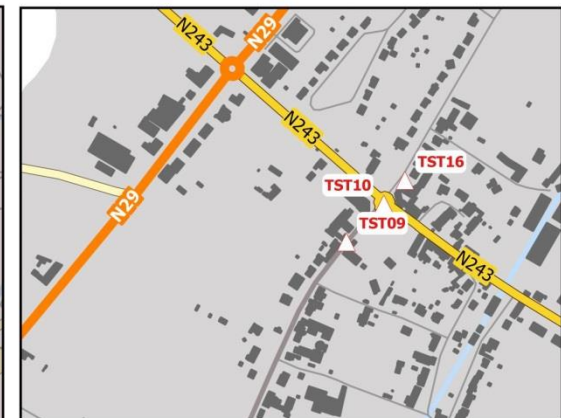
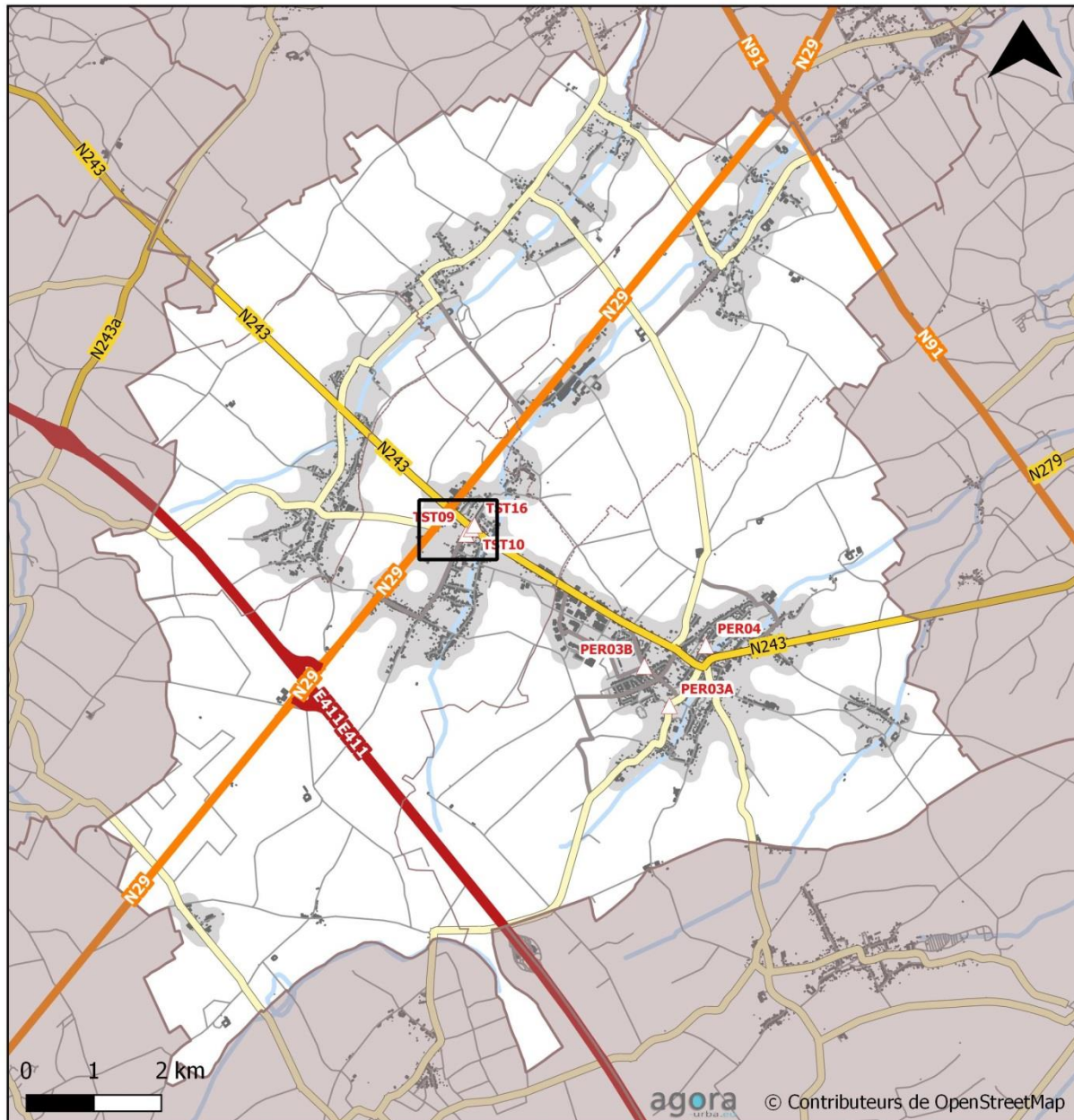
- Toutes les écoles sont implantées dans une zone 30
- La présence de trottoirs est quasiment systématique (leur état varie selon les écoles)
- Dans la plupart des cas, les écoles possèdent des arrêts de bus à proximité
- La plupart des établissements scolaires sont situés au sein de noyaux urbains et sont donc accessibles à pied ou à vélo
- RAVeL à proximité des écoles à Perwez
- Relief en général favorable pour les déplacements cyclables

## Faiblesses

- Difficulté à faire respecter les zones de dépose minute prévues
- L'accessibilité des aménagements pour les PMR n'est pas garantie
- Plusieurs établissements ne disposent pas d'infrastructures cyclables de qualité et/ou de parkings vélo
- La voiture est trop sollicitée, même pour les courtes distances (Enquête scolaire)
- La part modale du vélo est très faible (Enquête scolaire)
- Les arrivées à l'école sont concentrées sur une période de temps assez restreinte (Enquête scolaire)



# PROBLÉMATIQUES : STATIONNEMENT



## Concertation citoyenne Stationnement

△ Problèmes identifiés

Réseau viaire

- Réseau primaire
- Réseau autoroutier
- Réseau secondaire
- Réseau de liaison locale
- Réseau de collecte locale
- Commune
- Bâti
- Agglomération
- Cours d'eau



Village	Voirie ou carrefour	Problèmes	Propositions
Perwez	R.du Mont # Av.Monseigneur Namèche	Sous-utilisation du dépose-minute du Collège Da Vinci	Aménagement des accès à la chaussée (ex: giratoire)
	R.du Ravel#R.des Marronniers	Sous-utilisation du dépose-minute du Collège Da Vinci	Aménagement des accès à la chaussée (ex: giratoire)
	R.Pahaux	Stationnement alterné insatisfaisant	Sens-unique et stationnement coté pair entre r. de la Station et r. des Charmes
Thorembais-Saint-Trond	R.de l'Intérieur	Difficulté de stationner entre la R. de la Brasserie et la Ch. de Wavre	Aménagement d'une zone de stationnement
	R.de l'Intérieur#Ch.de Wavre # R.du Culot	Stationnement de véhicules au sein du giratoire	Aménagement du giratoire en améliorant les cheminements des piétons et vélos
	R.du Culot	Stationnement des véhicules en lien avec l'école	Aménagement d'un dépose-minute

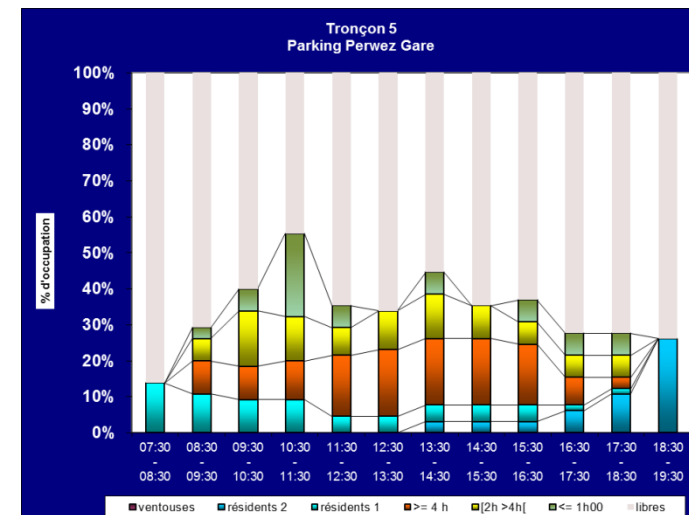
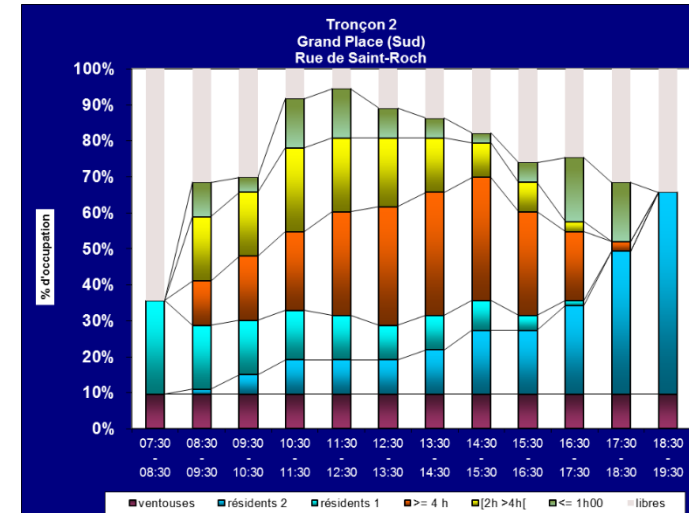
# ENJEUX : TROUVER UN ÉQUILIBRE ENTRE DEMANDE DE STATIONNEMENT AUX HEURES DE POINTE ET CONSOMMATION D'ESPACE

## Atouts

- Volonté politique de renforcer la politique de gestion du stationnement dans le centre-ville de Perwez
- Taux d'occupation globalement faible à l'échelle du centre-ville de Perwez mais avec des poches plus sollicitées que d'autres
- Ainsi possibilité de penser à une réorganisation du stationnement : organiser du stationnement longue durée à proximité du centre-ville sur le site de la gare
- Existence d'un parking de covoiturage de qualité

## Faiblesses

- Besoins en stationnement trop importants dans certains quartiers
- Réseau viarie parfois étroit qui impose de stationner à cheval sur la chaussée ou sur le trottoir
- Besoin de changer les mentalités sur le stationnement riverain (« se garer devant sa porte »)
- Dans certains cas, l'aménagement du territoire est générateur de dysfonctionnements (ex. Thorembais-St-Trond-Carrefour)
- Paralysie de l'espace public et trop grande place accordée à la voiture
- Zone bleue non contrôlée
- Manque d'encadrement du stationnement à plusieurs endroits du territoire



# PHASE 3

## *PLAN D' ACTIONS*

**0/ CONTENU DU PLAN D' ACTIONS**

**1/ SCHÉMA INTERMODAL ET RÉSEAU**

**2/ VOLETS THÉMATIQUES**

**3/ SYNTHÈSE DU PLAN D' ACTIONS**

## Type d'actions reprises au plan

- Réseau : Définition d'un réseau de déplacements spécifique à un mode
- Esquisse : Proposition d'aménagement d'espaces publics
- Fiches actions : Principe de mise-en-œuvre d'actions relatives à la mobilité hors réseau & esquisse

→ **Organisées par volets**

## Sommaire

### SCHÉMA INTERMODAL & RÉSEAUX

- Volet piétons & PMR
- Volet cyclable
- Volet transports en commun
- Volet routier

### VOLETS THÉMATIQUES

- Volet stationnement
- Volet transport de marchandises par la route
- Volet mobilité scolaire
- Volet amélioration de la qualité de vie dans les centres

*L'ensemble des propositions découlent :*

- *Du diagnostic & des séances de consultation citoyenne*
- *Des réunions de travail avec le Comité Technique, regroupant les acteurs régionaux de la Mobilité*
- *Du contenu d'un PCM défini par le SPW*

## Remarque liminaire

L'un des outils envisagés dans le cadre de l'étude fut la voirie de liaison vouée à relier l'autoroute E411 et la ZAE de Perwez.

Ce projet de voirie répondait notamment aux circulations nouvelles liées au projet d'étendre la ZAE de manière conséquente.

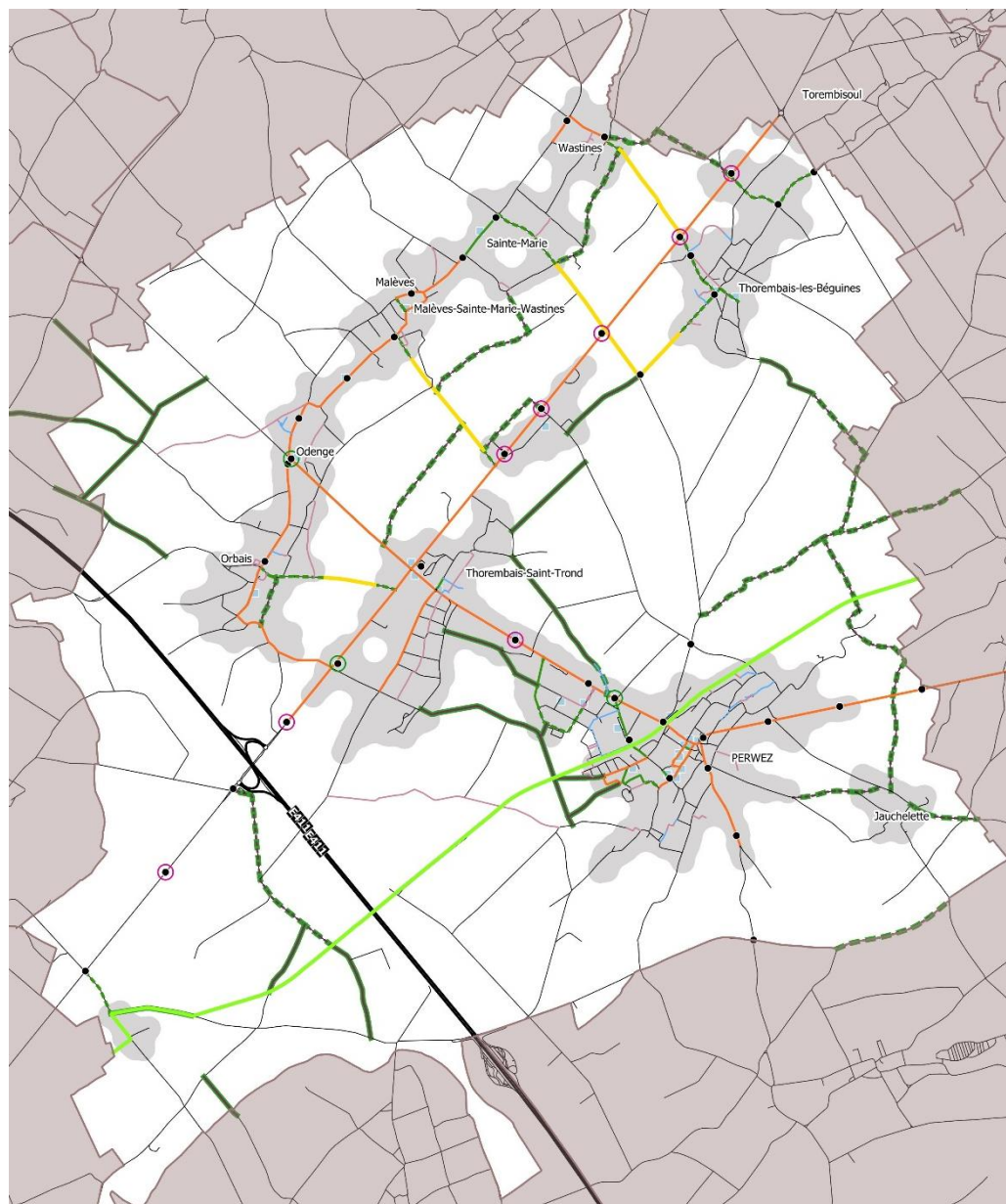
L'importance de cette extension du zoning ayant été fortement revue à la baisse, il a été décidé d'abandonner la construction de cette voirie.



## 1/ SCHÉMA INTERMODAL ET RÉSEAU

- **VOLET PIÉTONS & PMR**
- *VOLET CYCLABLE*
- *VOLET TRANSPORTS EN COMMUN*
- *VOLET ROUTIER*

# SCHÉMA : RÉSEAU PIÉTON ET PMR STRUCTURANT



## Principes

- **Aménager/réaménager des itinéraires de cheminements piétons**
  - Liant entre eux les villages, et les équipements qu'ils abritent
  - Raccordant les villages aux arrêts de bus implantés le long de la N29 et de la N243
- **Organiser le franchissement des voiries régionales au niveau des arrêts de bus à l'aide**
  - De traversées piétonnes suggérées (> 50 km/h)
  - De traversées piétonnes sécurisées (≤ 50 km/h)
- **Réaliser des diagnostics d'accessibilité PMR (Atingo asbl) des aménagements**
  - Au centre-ville de Perwez
  - Aux abords des équipements

### Réseau viaire

- Réseau routier
- Réseau autoroutier

### Transports collectifs

- Arrêt bus
- Avec traversée piétonne sécurisée
- Avec traversée piétonne suggérée

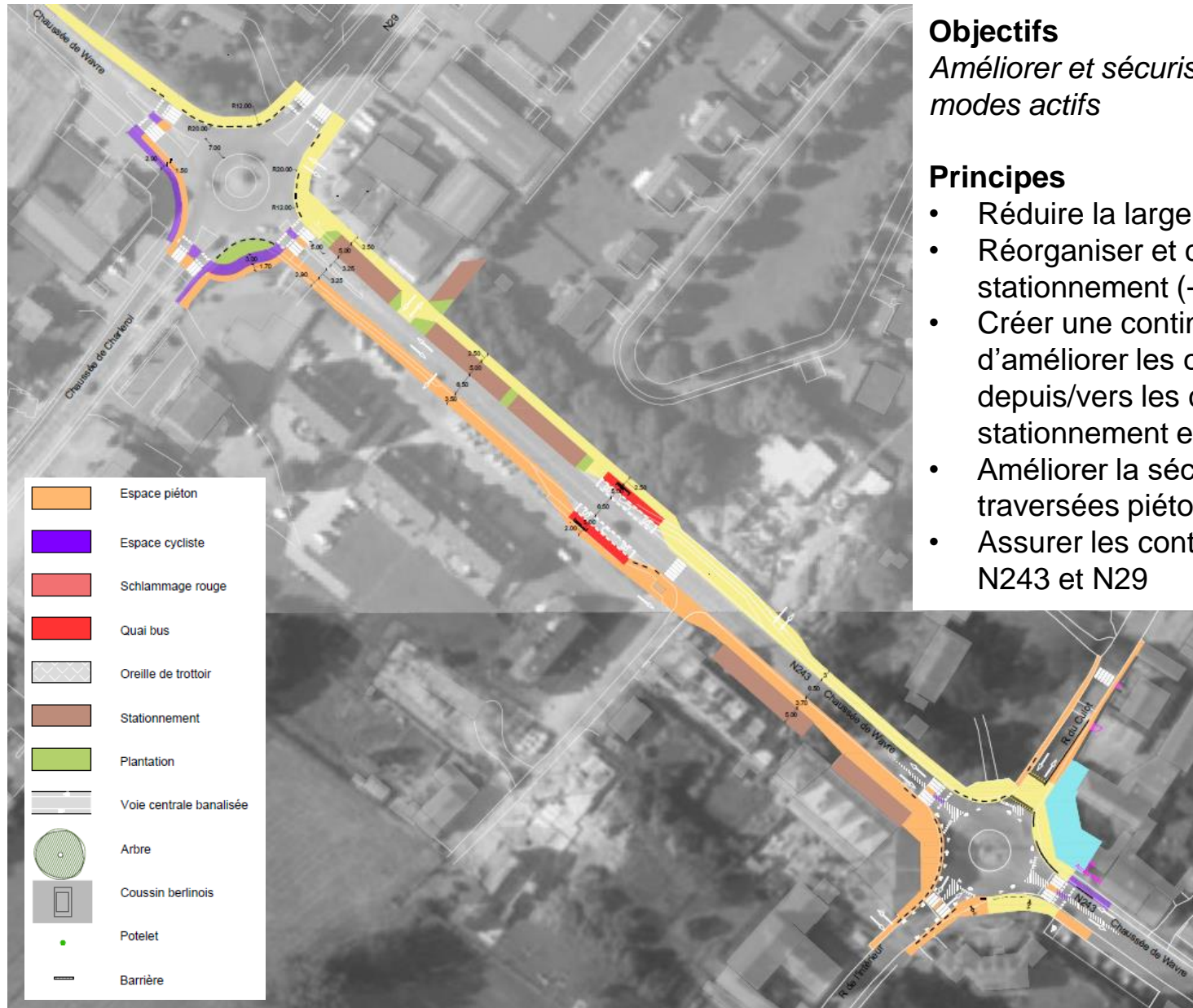
### Réseau piéton existant

- Impasse débouchante
- Chemin
- Trottoir existant
- Chemin réservé existant
- RAVeL - Ligne 147

### Réseau piéton proposé

- Impasse débouchante
- Chemin
- Trottoir/accotement stabilisé à réaliser
- Chemin réservé proposé
- Trottoir à améliorer
- Aménagement cyclo-piéton

# ESQUISSE N°1 : CIRCULATION DES PIÉTONS ET CYCLISTES CHAUSSÉE DE WAVRE (N243) ET RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE DE L'INTÉRIEUR



## Objectifs

*Améliorer et sécuriser la circulation des modes actifs*

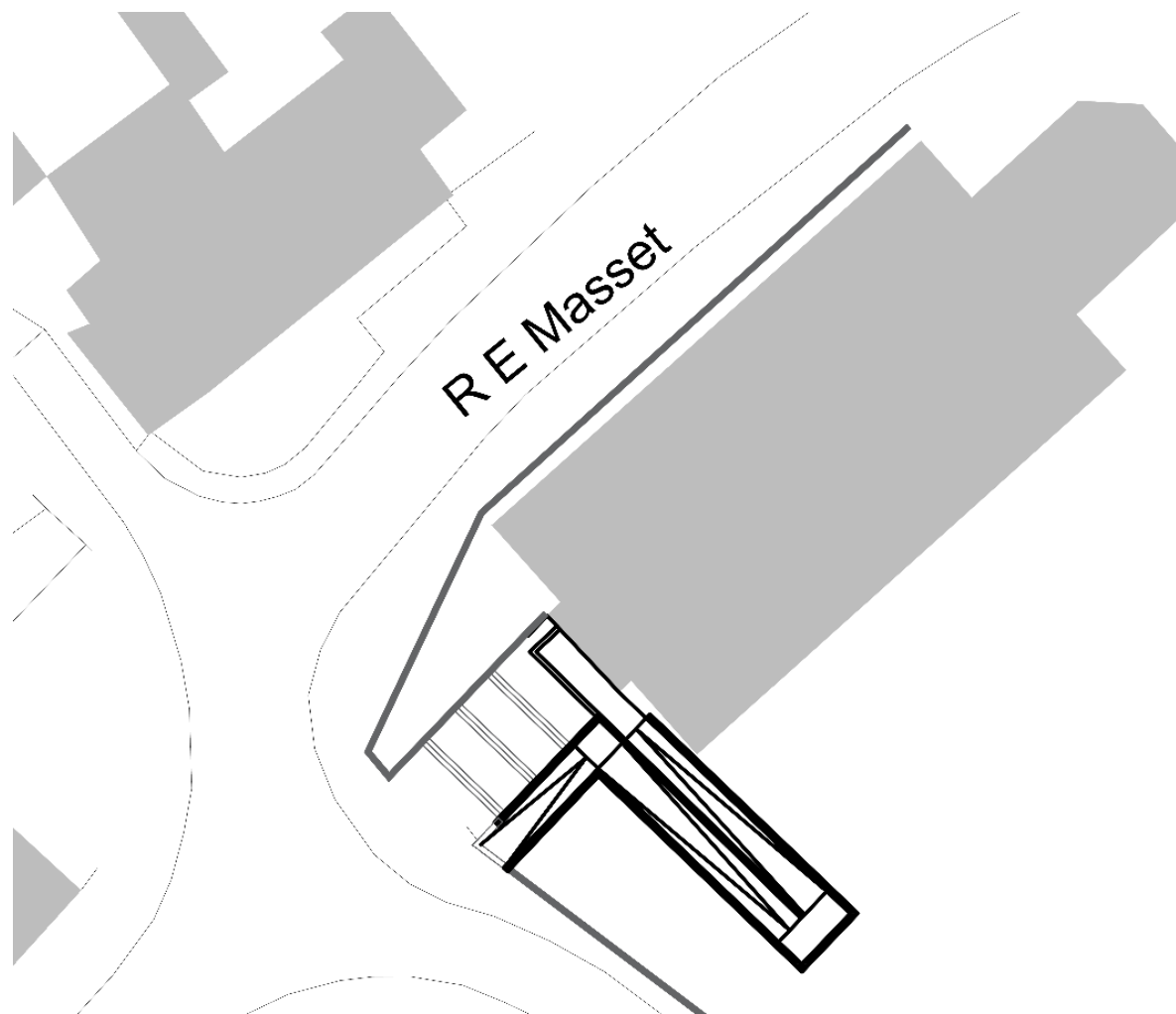
## Principes

- Réduire la largeur de la chaussée
- Réorganiser et clairement délimiter le stationnement (+/- 60 pl. existantes)
- Créer une continuité piétonne afin d'améliorer les cheminements piétons depuis/vers les commerces, les zones de stationnement et les arrêts de bus
- Améliorer la sécurité et l'accessibilité des traversées piétonnes
- Assurer les continuités cyclables sur les N243 et N29



# ESQUISSE N°2 : ACCESSIBILITÉ PMR

## A/ DE L'ÉGLISE DE THOREMBAIS-LES-BÉGUINES



### Objectifs

*Permettre l'accès des PMR au bâtiment*

### Contexte

Espace public entourant le bâtiment accessible aux PMR

### Principes

- Aménagement d'une rampe jouxtant l'escalier existant
- Réduction de la surface dédiée aux espaces verts entourant le bâtiment

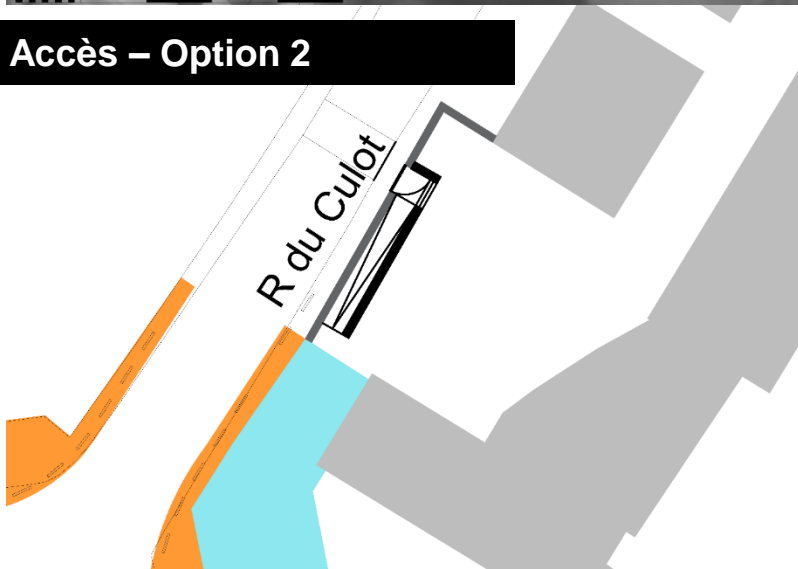
# ESQUISSE N°2 : ACCESSIBILITÉ PMR

## B/ DE L'ÉCOLE DE THOREMBAIS-SAINT-TROND

### Abords & accès – Option 1



### Accès – Option 2



### Objectifs

- Permettre l'accès des PMR au bâtiment et à ses abords
- Sécuriser les abords des accès au bâtiment

### Principes

#### Abords – Rue du Culot

- Réduction de la largeur de la chaussée à 5 mètres
- Élargissement du trottoir Est de la rue du Culot
- Déplacement vers le Nord de la traversée piétonne existante afin de sécuriser les déplacements des élèves lors de la sortie
- Maintien des barrières le long des trottoirs Ouest et Est
- Maintien de la largeur du trottoir Ouest à 1,2 mètre

### Accès

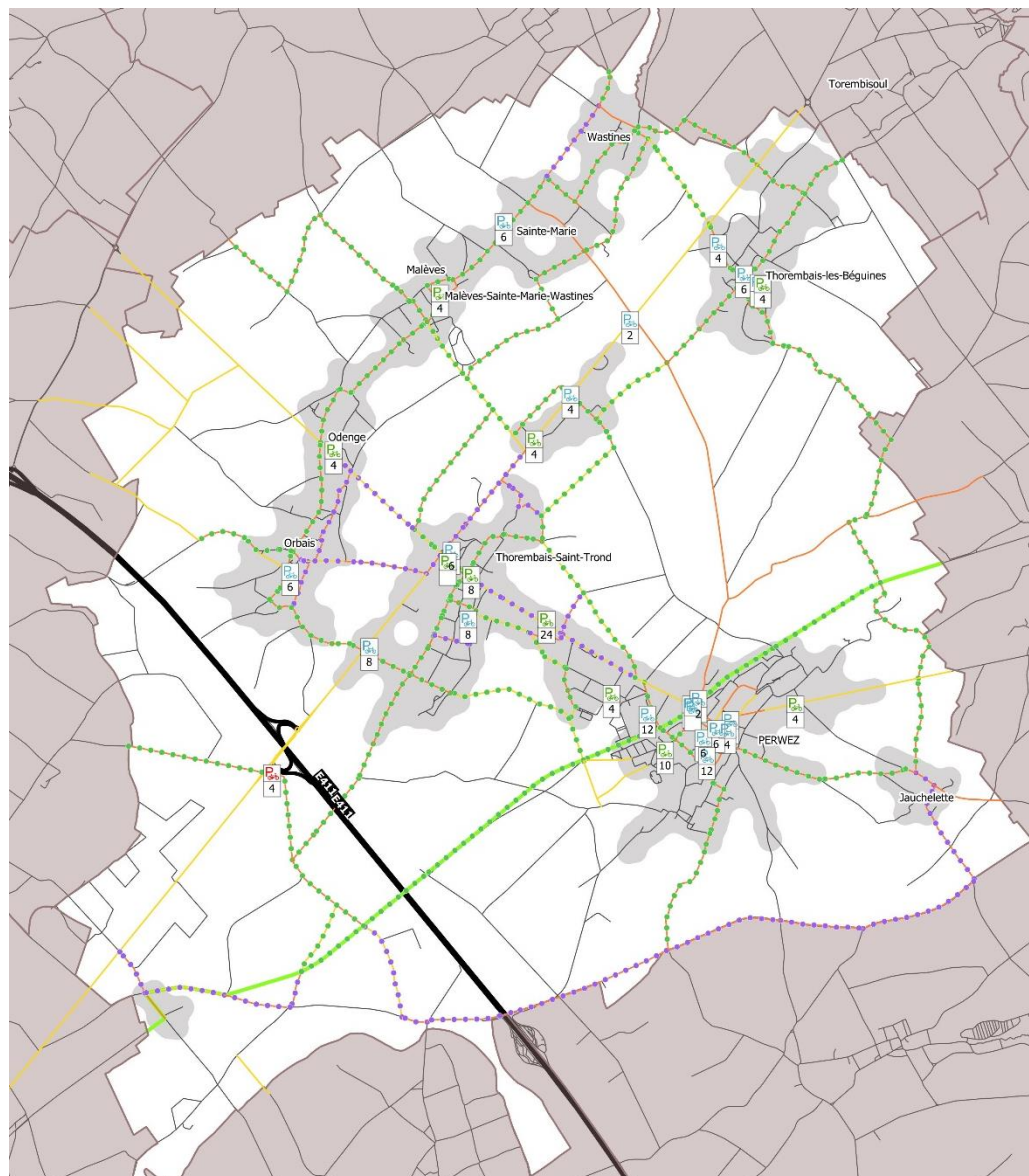
- Option 1 : Aménagement d'un accès PMR au niveau de l'accès existant ch. de Wavre, à proximité de la place de stationnement PMR
- Option 2 : Aménagement d'une rampe dans la cour de l'école



## 1/ SCHÉMA INTERMODAL ET RÉSEAU

- *VOLET PIÉTONS & PMR*
- **VOLET CYCLABLE**
- *VOLET TRANSPORTS EN COMMUN*
- *VOLET ROUTIER*

# SCHÉMA : RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT - ITINÉRAIRES



## Principes

- **Itinéraires cyclables** les plus directs entre les villages, les équipements et les pôles de transport en commun
- **Zone de stationnement pour vélos**
  - Arrêts de bus les plus fréquentés par nombre de montées
  - Parking de covoiturage
  - Équipements (1,5 places vélo par 100 m<sup>2</sup> de surface commerciale / 1 place vélo par 10 élèves d'école primaire / 2 places vélo par 10 élèves d'école secondaire)
- **Borne de rechargement pour VAE**
  - Pôles d'attractivités (ZAE, centre sportif, etc.)
  - Pôles intermodaux (parking de covoiturage, arrêts de bus PERWEZ Place de la gare, etc.)

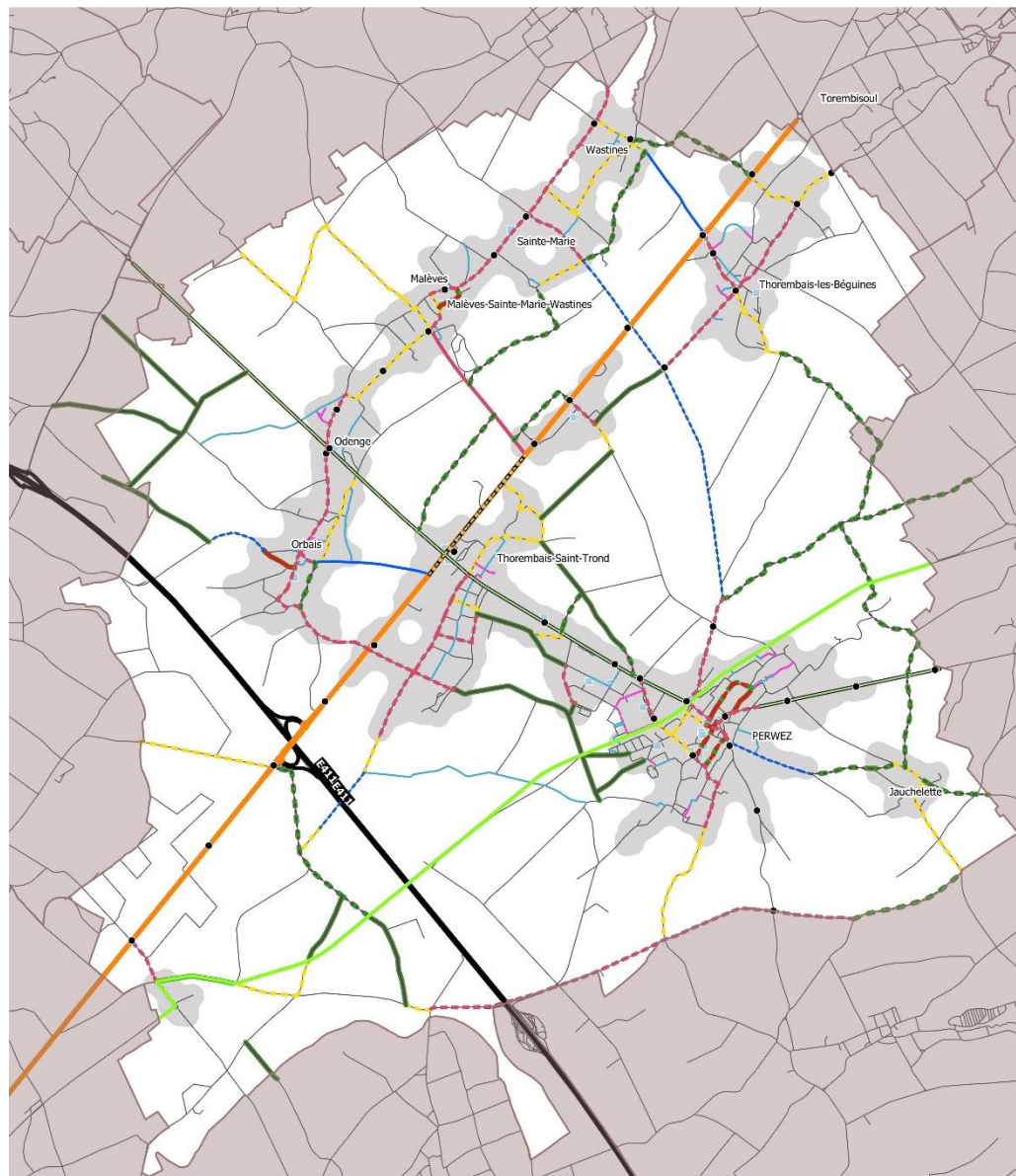
### Pérking vélo [nombre de places]

- Arceaux existants
- Arceaux proposés
- Zones de stationnement sécurisées proposées

### Réseau cyclable

- Aménagement cyclable existant
- Aménagement cyclable proposé
- Itinéraires cyclables existants
- Itinéraires cyclables proposés
- RAVeL - Ligne 147

# SCHÉMA : RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT - AMÉNAGEMENTS



## Principes

- Réaménagement / aménagement des infrastructures sur le tracé des itinéraires cyclables
- Aménagement proposé sur base de :
  - La hiérarchie viaire
  - Le régime de vitesse
  - La largeur de la voirie
- Voirie dont la largeur ne permet pas l'aménagement d'infrastructures cyclables (largeur de < 5m) :
  - Si 50 km/h, logo vélo
  - Si 30 km/h, rue cyclable

### Réseau cyclable existant

- Piste cyclable marquée
- Chemin réservé (site propre)
- Piste cyclable séparée
- Bande cyclable suggérée
- SUL
- Voie centrale banalisée
- Impasse débouchante
- Chemin
- RAVeL - Ligne 147

### Réseau cyclable

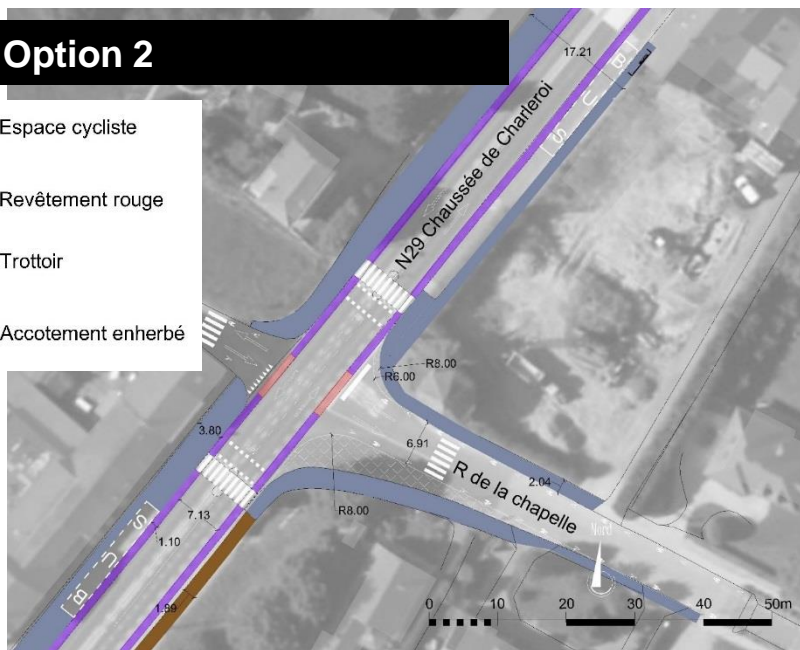
- Piste cyclable marquée
- Chemin réservé (site propre)
- Piste cyclable séparée
- Bande cyclable suggérée
- SUL
- Voie centrale banalisée
- Impasse débouchante
- Chemin
- Marquage cyclable (logo vélo) si lim. vitesse à 50 km/h  
Rue cyclable si lim. vitesse à 30 km/h

# ESQUISSE N°3 : SÉCURISATION DU CARREFOUR N29 – RUE DU COCHIGE – RUE DE LA CHAPELLE POUR LES MODES ACTIFS

## Option 1



## Option 2



Espace cycliste

Revêtement rouge

Trottoir

Accotement enherbé

## Objectifs

*Sécuriser les déplacements des usagers des modes actifs et le bon fonctionnement des arrêts de bus*

## Principes

### Modes actifs

- Amélioration du marquage au sol des traversées piétonnes & cyclables existantes
- Élargissement des oreilles des trottoirs à l'aide d'un revêtement franchissable
- Création de traversées piétonnes sécurisées et de bandes cyclables suggérées rue de la Chapelle et rue du Cochige
- Création de traversées cyclables permettant la traversée de la N29

### Arrêts de bus

#### Option 1

- Maintien de la localisation actuelle des zones d'arrêt de bus (au Nord des rues du Cochige & de la Chapelle)
- ▶ Intermodalité vélo-bus non-favorisée

#### Option 2

- Déplacement de la zone d'arrêt direction Gembloux
- ▶ Intermodalité vélo-bus favorisée
- ▶ Suppression de 5 places de stationnement
- ▶ Limitation du nombre de bus pouvant stationner en même temps

# ESQUISSE N°4 : SÉCURISATION DU CARREFOUR N29 – RUE DE COQUIAMONT POUR LES MODES ACTIFS



	Accotement enherbé
	Espace cycliste
	Espace piéton
	Traversée piétonne suggérée
	Oreille de trottoir
	Revêtement rouge

## Objectifs

*Améliorer la sécurité des piétons et cyclistes traversant la N29 en lien avec le réseau cyclable structurant et la présence d'arrêts de bus*

## Principes

- Rénovation du marquage au sol existant pour favoriser une meilleure visibilité
- Création de traversées piétonnes suggérées sur la N29 (vitesse à 90km/h ne permettant pas d'autres types d'aménagement)
- Création de bandes cyclables suggérées rue de Coquiamont, sur la branche Est du carrefour
- Création d'un chemin réservé (F99c) dans continuité de la rue de Coquiamont, sur la branche Ouest du carrefour
- Élargissement des oreilles des trottoirs
- Signalement de la présence de pistes cyclables bidirectionnelles par l'ajout d'un marquage de couleur rouge au niveau de l'intersection
- Aménagement de trottoirs permettant aux piétons de rejoindre les arrêts de bus depuis la rue de Coquiamont

## 1/ SCHÉMA INTERMODAL ET RÉSEAU

- *VOLET PIÉTONS & PMR*
- *VOLET CYCLABLE*
- **VOLET TRANSPORTS EN COMMUN**
- *VOLET ROUTIER*



# SCHÉMA : RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS



## Principes

- Amélioration de la vitesse commerciale**  
 Bandes d'insertion réservées au giratoire N243 – N29 pour les bus en provenance de Gembloux et de Jodoigne
- Réaménagement d'arrêts**  
**THOREMBAIS-SAINT-TROND Bonne Espérance** : déplacement du poteau d'arrêt direction Gembloux  
**ORBAIS Limite** : déplacement de l'arrêt pour permettre une correspondance avec les lignes desservant l'arrêt ORBAIS Route d'Orbaix  
**THOREMBAIS-SAINT-TROND Chenidor** : rapprochement des poteaux d'arrêt
- Création de pôles intermodaux**  
 Placement de parking pour vélos aux arrêts desservis par les réseaux cyclo-piétons structurants

<ul style="list-style-type: none"> <li>Agglomérations</li> <li>Équipements</li> </ul>	<b>Arrêts</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Arrêt bus</li> <li>● Arrêt bus déplacé</li> <li>● Arrêt bus supprimé</li> <li>○ Pôle intermodal</li> </ul>	<b>Lignes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Ligne rapide</li> <li>— Ligne classique</li> <li>— Ligne locale</li> </ul>
<b>Réseau viaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Priorité bus</li> <li>— Réseau autoroutier</li> <li>— Réseau routier</li> </ul>		<b>Réseau cyclo-piéton</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Réseau piéton</li> <li>— Itinéraires cyclables</li> </ul>

# FICHE ACTION : ARTICULATION DE L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANTE ET LOCALE

## Principe :

Modifier les horaires de la ligne Proxibus (202) afin de proposer des temps de correspondance compris entre plus de 3 et moins de 15 minutes avec les lignes Express (1 / 82 / E / 148)

Arrêt	L202 - arrivé e	1 - Ottignies dep.	1 - Jodoigne dep.	82 - Jodoigne dep.	82 - Jambes dep.	E - Auderghem dep.	E - Eghezée dep.	148 - Landen dep.	148 - Gembloux dep.
Perwez, Place	07:13:00	-	-	-	07:15:00	-	-	07:25:00	07:15:00
T.-les-Bég., Rte de TIB	07:21:00	07:21:00	-	-	-	-	-	-	-
T.-St-Tr., Carrefour	07:40:00	-	07:51:00	-	-	-	-	07:44:00	07:51:00
Perwez, Place	07:49:00	-	-	-	-	-	-	07:49:00	07:50:00
Perwez, Place	07:54:00	-	-	-	-	-	08:02:00	-	-
T.-les-Bég., Rte de TIB	08:02:00	-	-	-	08:17:00	-	-	-	-
T.-St-Tr., Carrefour	08:21:00	-	-	-	08:22:00	-	08:30:00	08:25:00	08:35:00
Perwez, Place	08:30:00	-	-	08:31:00	-	08:37:00	08:35:00	08:30:00	08:30:00
Perwez, Place	09:00:00	-	-	-	-	-	-	09:00:00	-
T.-les-Bég., Rte de TIB	09:08:00	-	-	-	09:17:00	-	-	-	-

00:00:00 correspondance < 15 min., > 3 min.

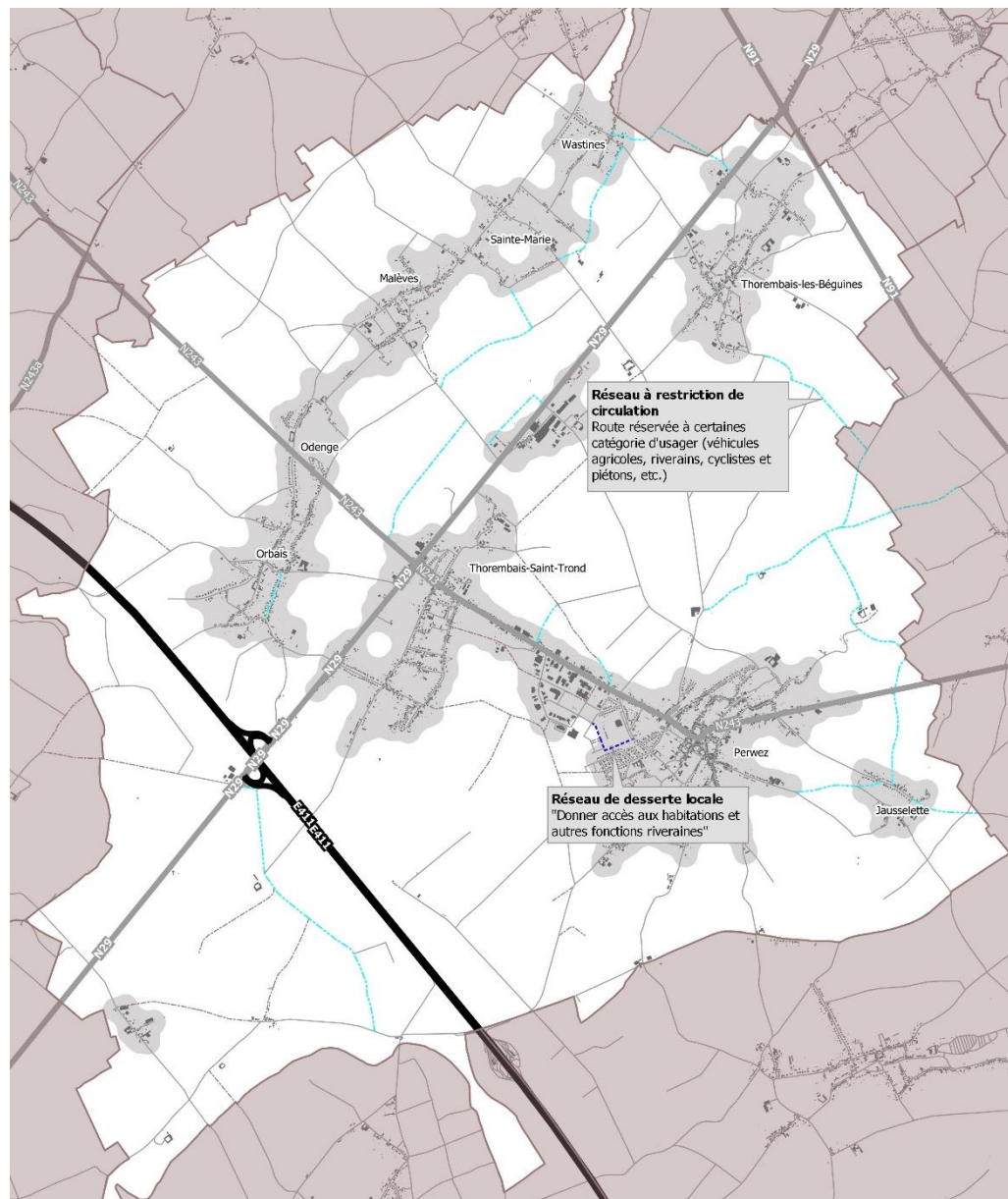
00:00:00 correspondance < 3 min.

	<b>Arrêt</b> Thorembais-Saint-Trond, Carrefour
	<b>Arrêt</b> Perwez, Place
	<b>Arrêt</b> Thorembais-les-Beguines, Route de TIB

## 1/ SCHÉMA INTERMODAL ET RÉSEAU

- *VOLET PIÉTONS & PMR*
- *VOLET CYCLABLE*
- *VOLET TRANSPORTS EN COMMUN*
- **VOLET ROUTIER**

# SCHÉMA : HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER



## Principe

Adapter la hiérarchie viaire suivant les propositions formulées dans le cadre des autres volets du PCM :

- **Réseau de collecte et desserte locales**

Sections de la rue du RAVeL transformées en impasses (pour y empêcher le trafic de transit) intégrées au réseau de desserte locale

- **Réseau à restriction de circulation**

Voiries dont il est proposé de réserver l'usage à certaines catégories d'utilisateurs (signal F99C - dans le cadre du développement d'un réseau cyclable structurant) intégrées au réseau à restriction de circulation

□ Limite communale  
■ Agglomération

### Réseau routier

— Réseau autoroutier  
— Réseau régional  
— Réseau communal  
- - - Réseau communal à restriction de circulation

### Hiérarchie viaire proposée

..... Réseau de desserte locale proposé  
- - - Réseau à restriction de circulation proposé

# SCHÉMA : LIMITATIONS DE VITESSE



## Principe

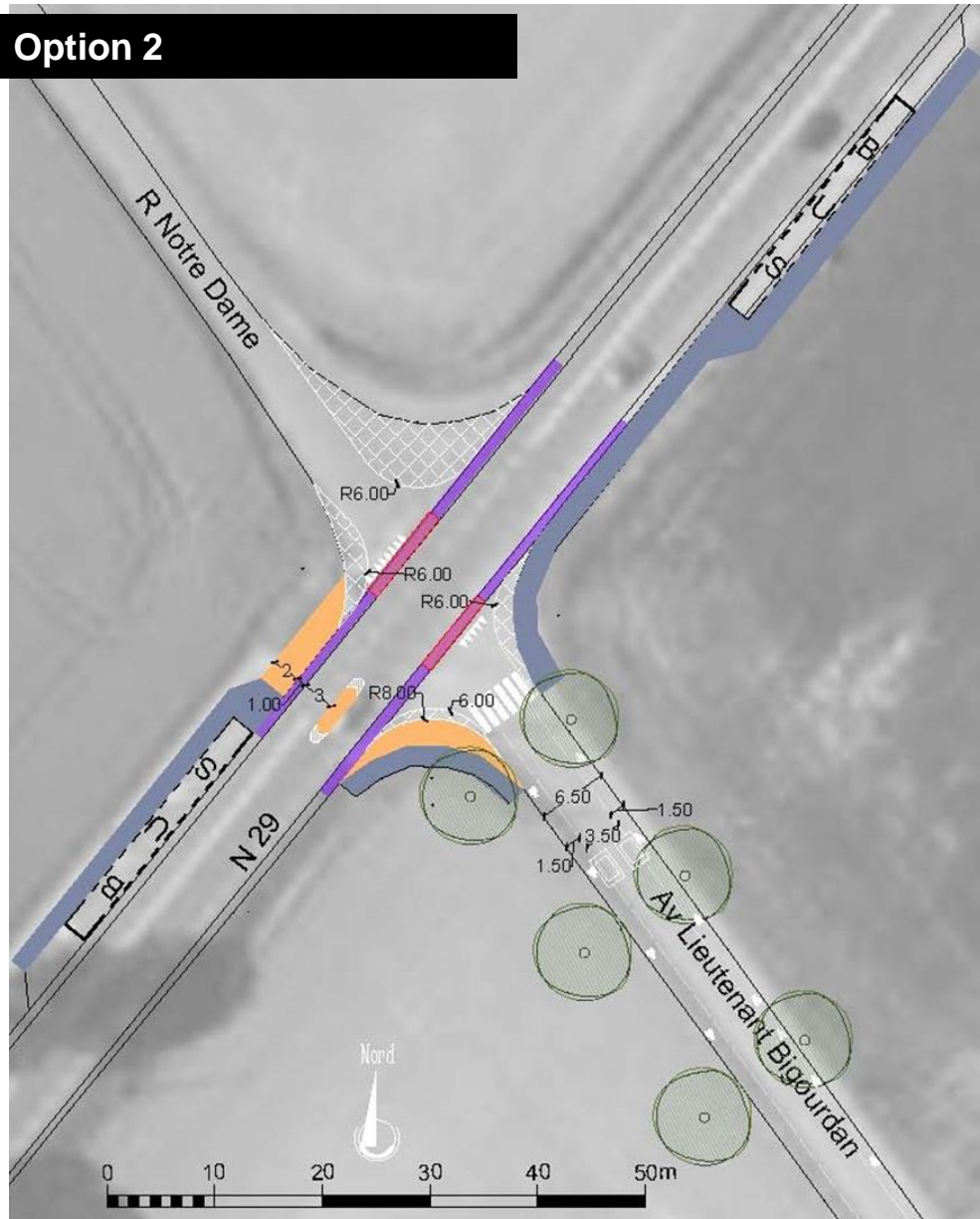
Adapter les limitations de vitesse en lien avec :

- **Bâti et activités économiques**  
**Voirie communale** : révision de la localisation des panneaux signalant l'entrée dans une agglomération et limitant la vitesse à 50 km/h  
**Voirie régionale** : adaptation des limitations de vitesses en lien avec le développement du bâti le long de la N243 et de la N29
- **Réseaux piétons et cyclables structurants**  
**Voirie régionale** accueillant une section d'**itinéraire cyclable** : 70 km/h  
**Voirie communale** accueillant une section d'**itinéraire cyclable** : 50 km/h  
**Chemins réservés (F99C)** : 30 km/h  
**Voirie avec voie centrale banalisée** : 70 km/h
- **Cadre de vie et sécurité aux abords des écoles**  
 Cf. Schéma : Mobilité scolaire & Schéma : Zones apaisées

Réseaux	Limitation de vitesse existante	Limitation de vitesse proposée
--- Réseau routier à restriction de circulation	— 20	- - - 20
— Itinéraires cyclables	— 30	- - - 30
— Aménagements cyclo-piétons	— 50	- - - 50
o École	— 70	- - - 70
• Poteaux d'arrêt de bus	— 90	- - - 90
— Cours d'eau	— 120	- - - 120
Agglomération		
□ Limite communale		

# ESQUISSE N°5 : AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR N29 – RUE NOTRE-DAME – AV. LIEUTENANT BIGOURDAN

## Option 2



## Objectifs

Améliorer la sécurité des usagers de la route :

- **Modes actifs** : Pacification de la circulation & continuités cyclo-piétonnes en lien avec les arrêts de bus
- **Automobilistes** : Amélioration du passage du charroi agricole & sécurisation de l'insertion av. Lieutenant Bigourdan → N29

## Principes

### Carrefour N29 – Av. Lieutenant Bigourdan – rue Notre-Dame

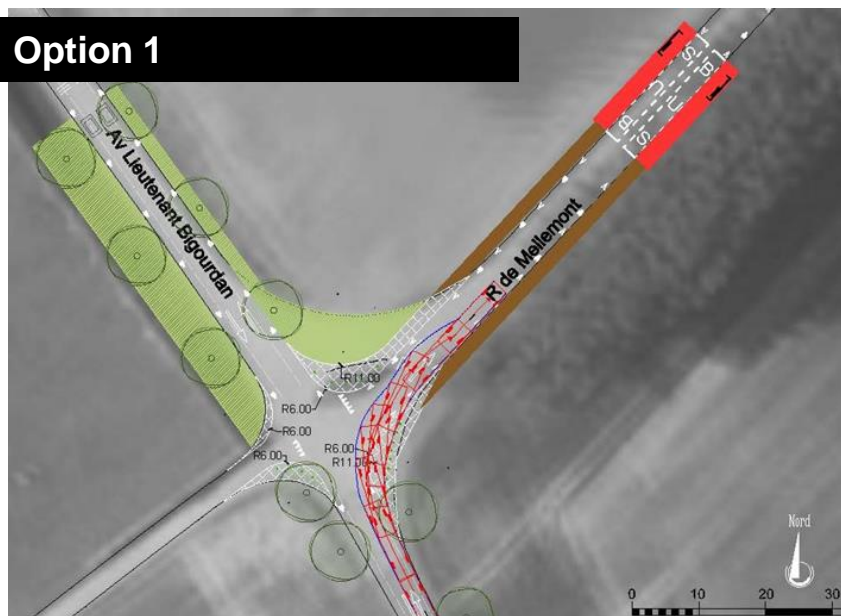
- Réduction des rayons de giration des véh. légers à l'aide d'un revêtement franchissable par les véh. lourds
- Aménagement de traversées piétonnes suggérées à l'aide d'un refuge central entouré de bandes striées

### Av. Lieutenant Bigourdan

- Réduction de la vitesse à l'aide de coussins berlinois doubles renforcés par la plantation d'alignements d'arbres
- Aménagement d'infrastructures cyclables
  - Option 1 : Piste cyclable (nécessite un élargissement de la chaussée)
  - Option 2 : Voie centrale banalisée

# ESQUISSE N°5 : SÉCURISATION DU CARREFOUR RUE DE MELLEMONT – AV. LIEUTENANT BIGOURDAN

## Option 1



## Option 2



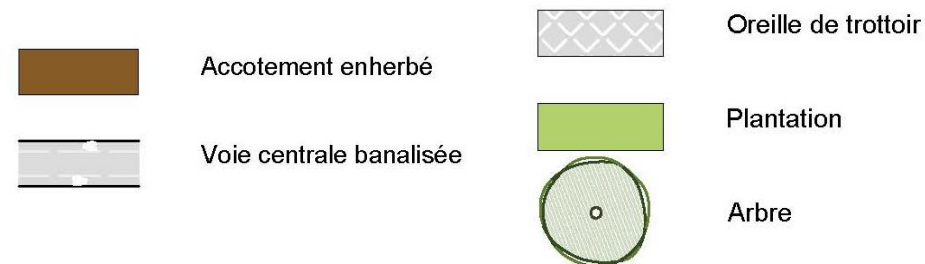
## Principes

### Rue de Mellemont

- Réduction de la largeur de la chaussée dédiée aux véhicules motorisés
- Aménagement de trottoirs jusqu'à l'arrêt de bus et de quais de part et d'autre de la chaussée

### Carrefour av. Lieutenant Bigourdan – rue de Mellemont

- Option 1 : Agrandissement des oreilles de trottoirs, matérialisées à l'aide d'un revêtement franchissable par les véhicules lourds
- Option 2 : Création d'une chicane à hauteur du carrefour afin de casser la ligne droite et de réduire les vitesses



# ESQUISSE N°5 : GESTION DES VITESSES RUE DE MELLEMONT

## Principes

En complément de la création d'une zone 30 à Thorembais-Les-Béguines :

- Aménagement de zones de stationnement en chicane dans la section de voirie comprise entre l'entrée de l'agglomération et l'entrée de la zone 30
  - Largeur de la chaussée réduite à 4 m obligeant les véhicules à s'arrêter pour céder le passage aux véhicules venant en sens inverse
  - Chicane espacées de min. 20 mètres afin de permettre la circulation des bus
  - Zones de stationnement matérialisées à l'aide de marquage et de potelets souples pour ne pas entraver la circulation du charroi agricole
- Création d'une piste cyclable suggérée assurant la continuité du réseau cyclable

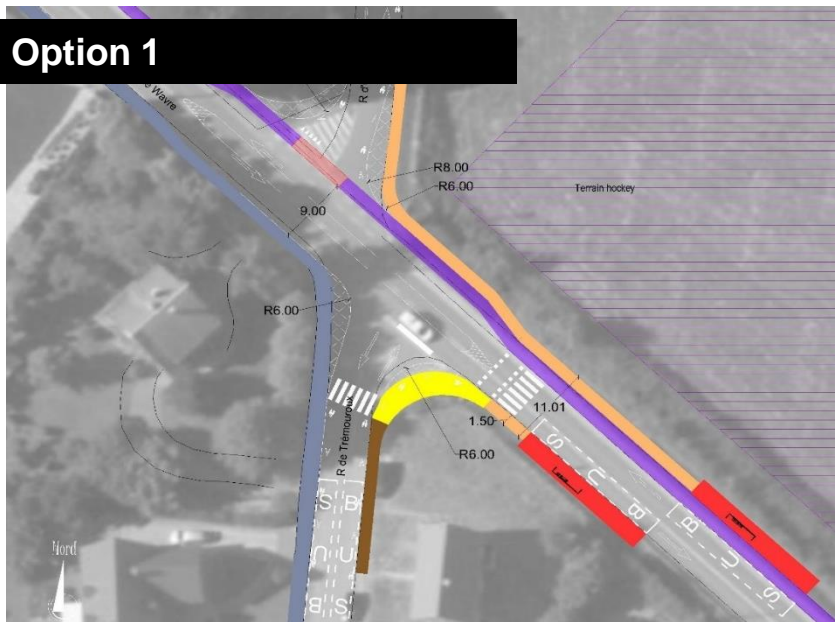
## Exemples (Glimes, Incourt)



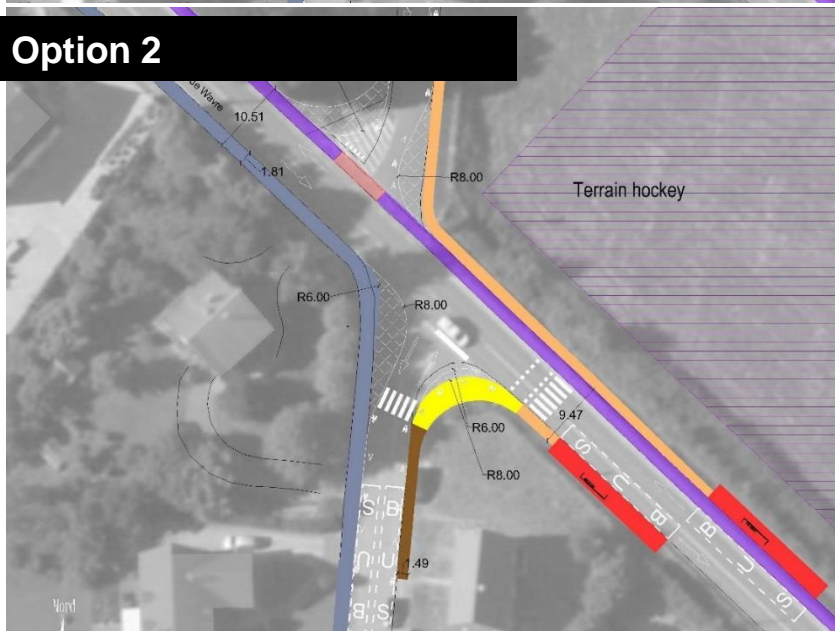


# ESQUISSE N°6 : RÉAMÉNAGEMENT DU CARREFOUR N243 – RUE D'ODENGE – RUE TRÉMOUROUX

## Option 1



## Option 2



## Objectif

*Améliorer la sécurité des traversées des usagers des modes actifs & celle des manœuvres des véhicules motorisés*









## Principes

### Option 1

- Déplacement des panneaux signalant l'entrée dans l'agglomération, le long de la N243
- Déplacement de l'arrêt de bus ORBAIS Limite, en prévision de la construction du terrain de hockey
- Création de bandes cyclables suggérées rue Trémouroux et rue d'Odenge
- Aménagement de passages piétons et d'une traversée cyclable
- Élargissement des oreilles des trottoirs à l'aide d'un revêtement franchissable par les véhicules agricoles
- Extension et réaménagement des trottoirs

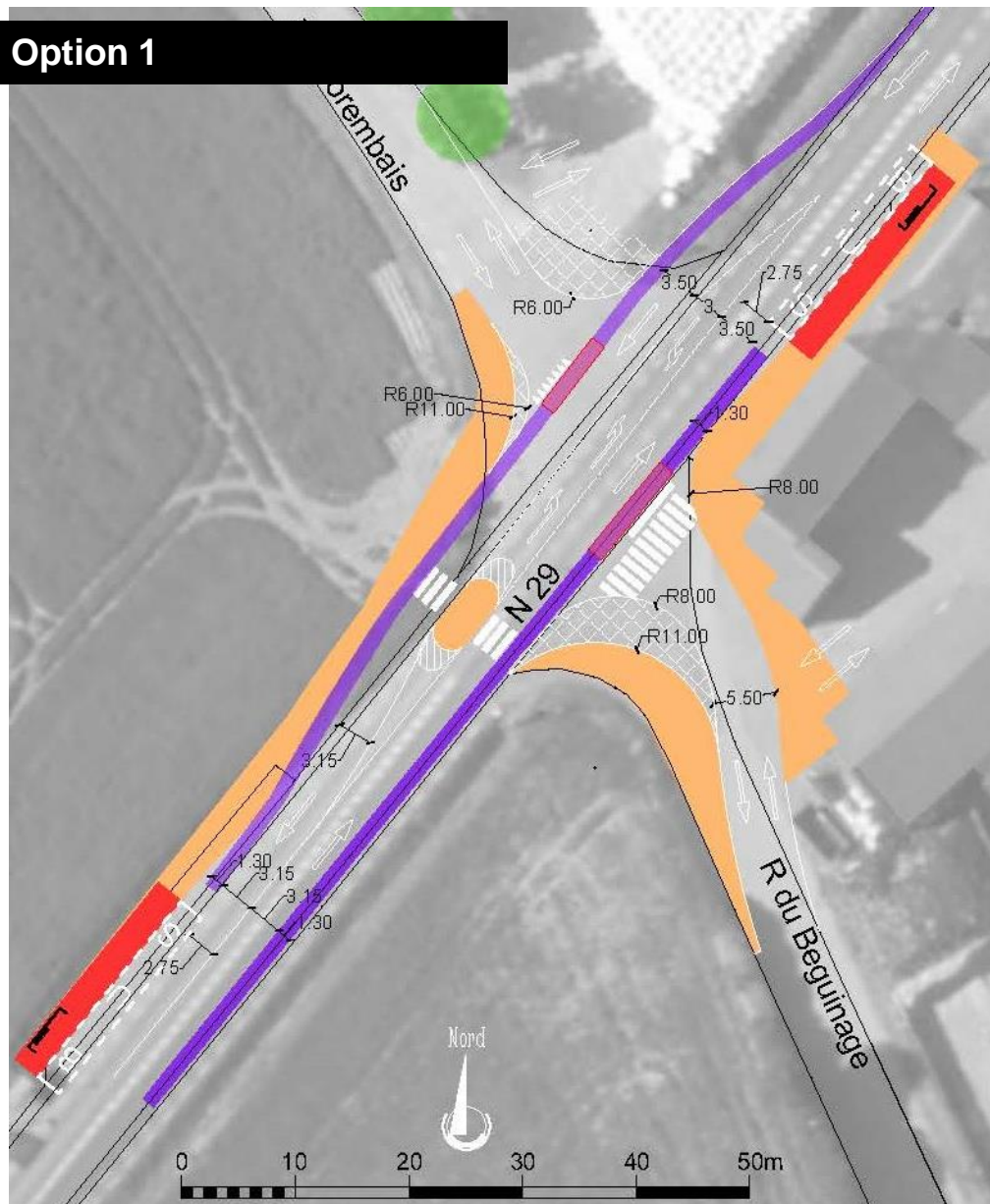
### Option 2

Option 1 avec bande centrale neutralisée dans la section nord-ouest de la N243

	Trottoir		Quai bus
	Accotement enherbé		Trottoir partagé (cycliste + piéton)
	Espace piéton		Oreille de trottoir
	Espace cycliste		Revêtement rouge

# ESQUISSE N°7 : AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DIT « DE MAJOIE »

## Option 1









## Objectifs

- Augmenter la sécurité de la clientèle TEC
- Améliorer la sécurité en facilitant le tourne à gauche et en créant des cheminements et traversées pour les piétons

## Principes

### Option 1 : Élargissement de la chaussée

- Aménagement de trottoirs et de traversées piétonnes vers et depuis les arrêts TEC
- Réduction des rayons de giration à l'aide d'un revêtement franchissable par les véhicules agricoles
- Création d'un îlot central sur la N29 permettant de :
  - Ralentir la vitesse de circulation
  - Faciliter les manœuvres de tourne à gauche
  - Sécuriser une traversée des piétons réalisée en deux temps

	Espace piéton		Quai bus
	Espace cycliste		Oreille de trottoir
	Schlammage rouge		Arbre

# ESQUISSE N°7 : AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DIT « DE MAJOIE »

## Option 2 – Variante A



## Principes

### Option 2 : Régulation par feux

- Micro régulation :
  - Véhicules motorisés : détecteurs rue de Thorembais et rue du Béguinage
  - Piétons : boutons-poussoirs.
- Aménagement de trottoirs et de traversées piétonnes en lien avec les arrêts TEC
- Réduction des rayons de giration par un élargissement des oreilles de trottoirs réduisant la longueur des traversées piétonnes

### Variante A

Aménagement des zones d'arrêts de bus en semi-encoche :

- Permettant d'élargir la zone d'attente
- Nécessitant l'interruption de la piste cyclable

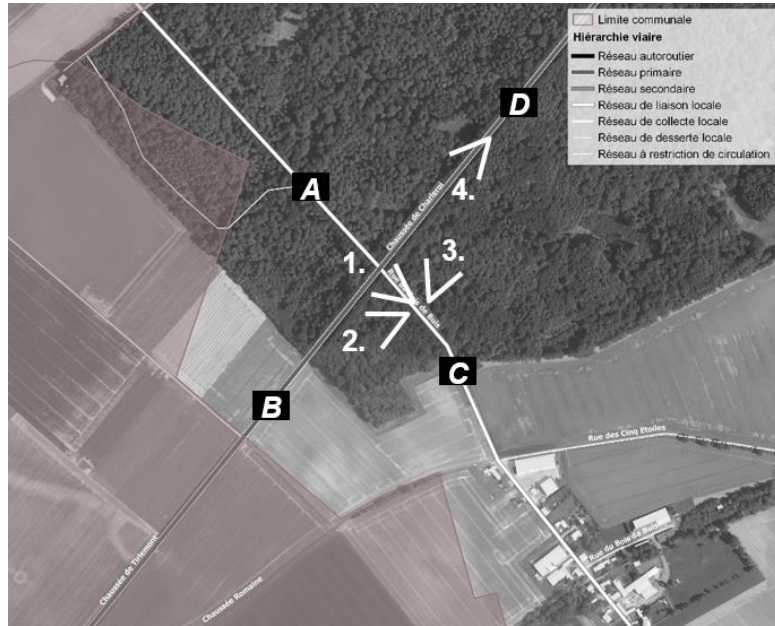
### Variante B

Maintien des zones d'arrêts de bus existantes en encoche

## Option 2 – Variante B



# ESQUISSE N°8 : GESTION DU CARREFOUR N29 – RUE DU BOIS DE BUIS



## Objectif

Améliorer la sécurité et les conditions de circulation au carrefour

## Options

### Option 1 : Limitation du trafic rue du Bois de Buis

- Branche A, réduction de la circulation à un seul sens (SUL) entre la rue de la Station et la chaussée de Charleroi
- Branche C, réduction de l'intensité des flux sortants en contraignant l'itinéraire entre le carrefour et Grand-Leez
- Modification des itinéraires entre la chaussée de Charleroi, Sart-lez-Walhain et Grand-Leez

### Option 2 : Modification des aménagements du carrefour et renforcement de sa visibilité

- Transformation des bandes centrales de tourne-à-gauche (N29) en bande centrale neutralisée
- Remplacement des marquages de la bande centrale neutralisée (N29) par des îlots franchissables avec zone refuge à l'attention des modes actifs
- Ajout de marques d'alerte transversales (N29)
- Signalisation de la présence des cyclistes à l'aide d'un revêtement rouge sur les pistes cyclables à hauteur de la traversée du carrefour
- Aménagements des abords du carrefour afin de signaler la présence de voiries transversales



## 2/ VOLETS THÉMATIQUES

- **VOLET STATIONNEMENT**
- *VOLET TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR LA ROUTE*
- *VOLET MOBILITÉ SCOLAIRE*
- *VOLET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE DANS LES CENTRES*

# SCHÉMA : STATIONNEMENT À L'ÉCHELLE DU CENTRE-VILLE



## Principes

- **Stationnement en voirie**  
Extension de la zone bleue (excepté riverains) existante : avenue Jacobs (section sud) / rue du Marché / rue Renard / rue de Brabant (section nord) / Grand-Place / rue de l'Hôtel de Ville
- **Stationnement hors voirie**  
**Parking Grand-Place** : Zone bleue limitée à 1h, de 9h à 18h (y compris pour les riverains)  
**Parking Centre** : Stationnement réservé aux usagers des transports collectifs, sauf les jours de marché  
**Parking Place de la Gare** :
  - Zone bleue limitée à 1 h dans la partie sud
  - Zone verte dans la partie nord
- **Besoins à long termes**  
**Parking Warichet** : Zone verte
- **Stationnement PMR**  
Cf. Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous

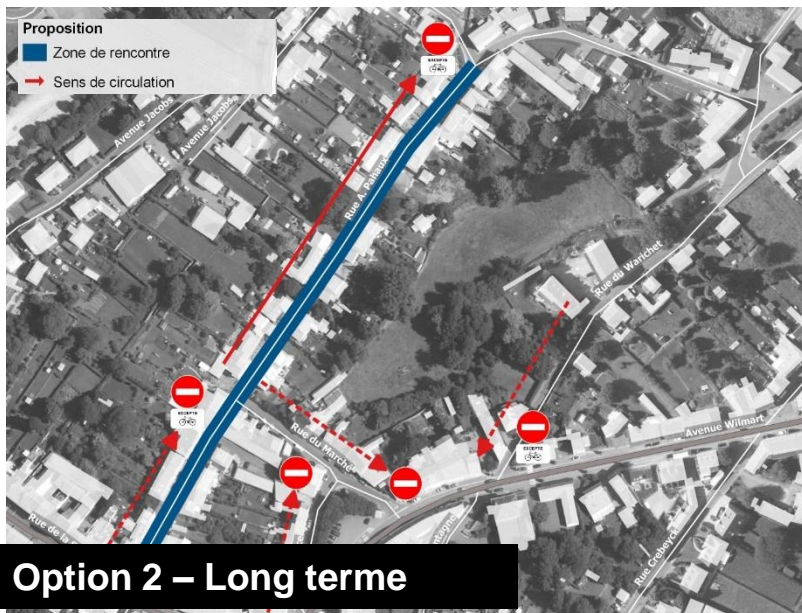
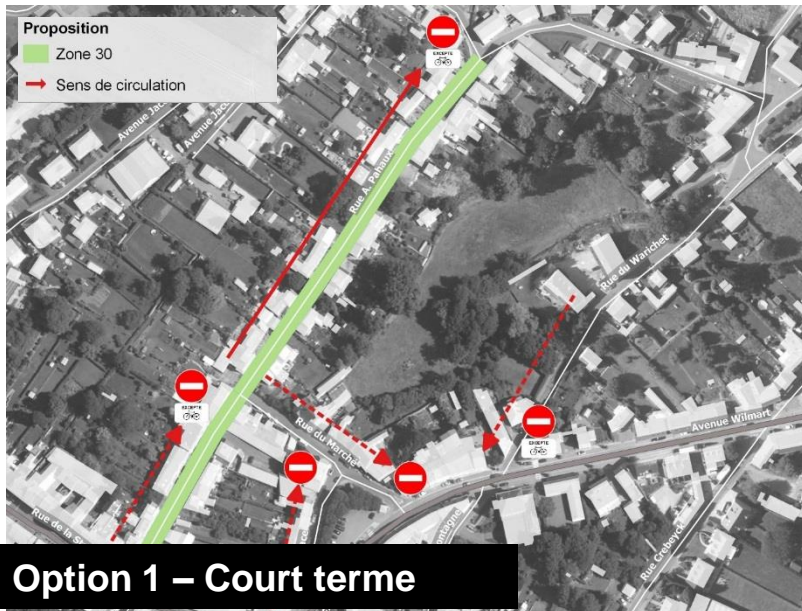
### Stationnement hors voirie

- Parking courte durée existant
- Parking courte durée proposé
- Parking longue durée existant
- Parking longue durée proposé
- Parking relais existant
- Parking relais proposé

### Stationnement en voirie

- Zone de stationnement courte durée existante
- Zone de stationnement courte durée proposée
- Zone de stationnement courte durée excepté riverains proposée
- Zone de covoiturage existante
- Zone de covoiturage proposée
- Zone de stationnement longue durée existante
- Zone de stationnement longue durée proposée

# ESQUISSE N°9 : GESTION DU STATIONNEMENT RUE PAHAUX



## Objectifs

- Rationaliser le stationnement des riverains
- Garantir la sécurité des déplacements des usagers des modes actifs

## Principes

### Circulation

Modification des sens de circulation existants :

- Sens unique dans la section centrale de la rue Pahaux
- Inversion du sens unique dans la section sud de la rue du Warichet et double sens dans la section nord

### Aménagement

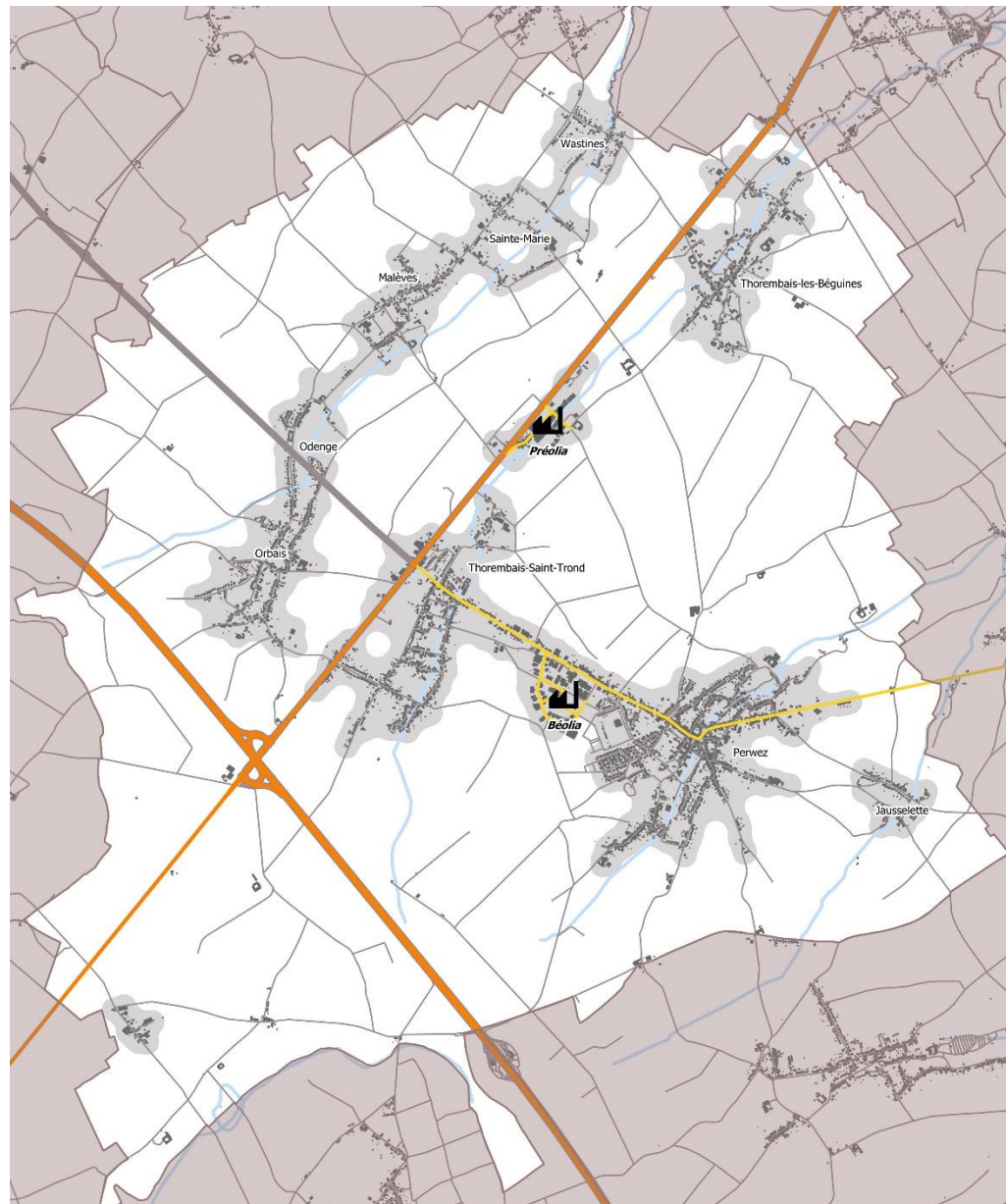
- Option 1
  - Maintien de l'aménagement de voirie existant
  - Limitation de la vitesse de circulation à 30 km/h (zone 30) compte tenu de l'étroitesse des trottoirs
  - Délimitation d'une dizaine d'emplacements de stationnement au maximum afin de garantir la circulation des services de secours
- Option 2
  - Création d'une zone de rencontre (limitation de la vitesse de circulation à 20 km/h)
  - Réaménagement de la voirie de façade à façade sans trottoirs délimités
  - Délimitation de 45 emplacements de stationnement

## 2/ VOLETS THÉMATIQUES

- *VOLET STATIONNEMENT*
- **VOLET TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR LA ROUTE**
- *VOLET MOBILITÉ SCOLAIRE*
- *VOLET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE DANS LES CENTRES*



# SCHÉMA : ITINÉRAIRES POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET ÉQUIPEMENTS



## Principe

- **Itinéraires**
  - De transit : Limités aux voiries soumises à la taxe kilométrique
  - De desserte : À destination  
Des ZAE Préolia & Béolia  
Du centre-ville de Perwez et de Thorembais-Saint-Trond
- **Signalisation**

Signaux d'interdiction de circulation des véhicules lourds excepté circulation locale (véhicules agricoles) et bus

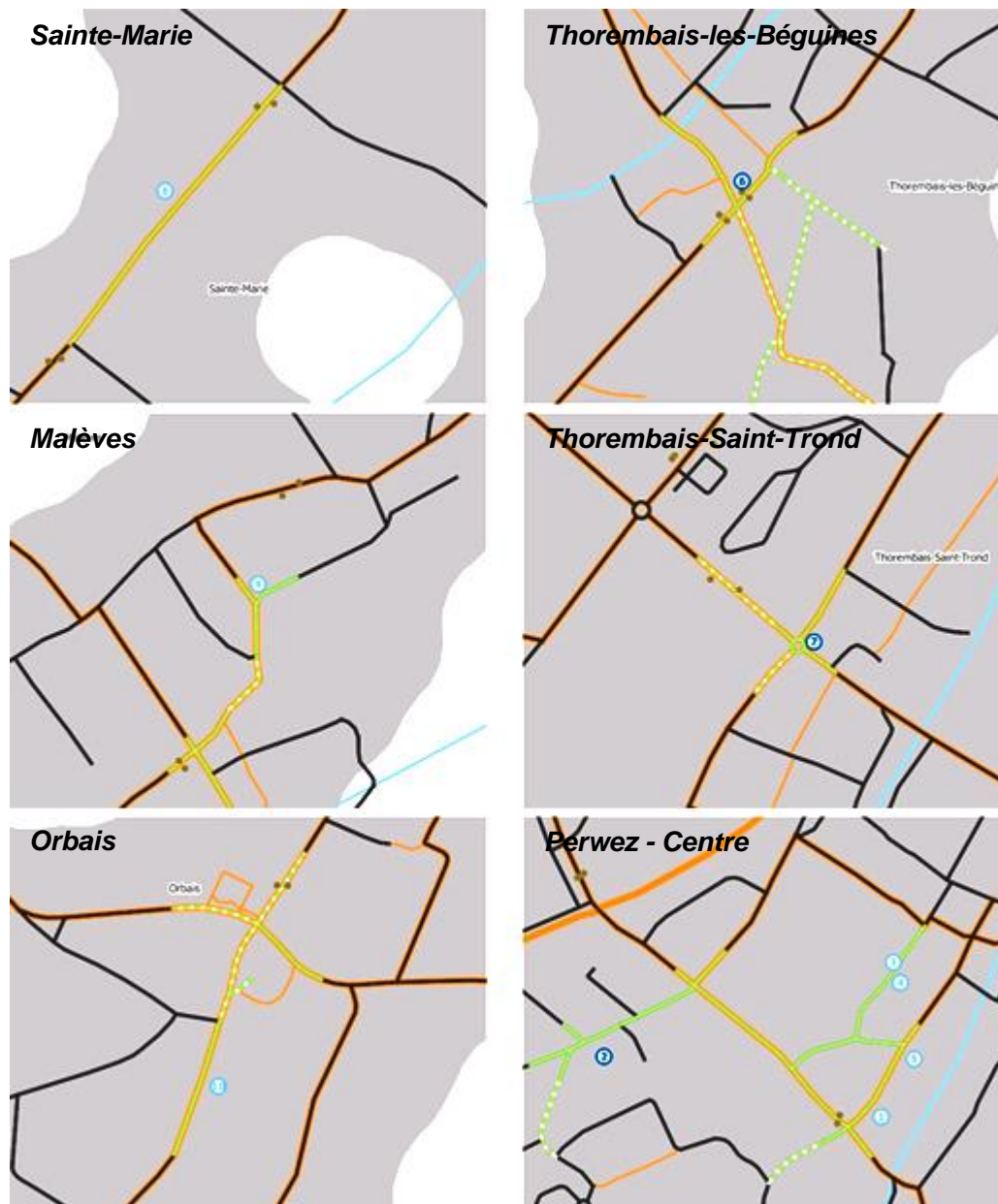
  - Rue de l'Intérieur / Rue du Bois de Buis*
  - Rue de Thorembais / Rue Notre-Dame*
  - Rue de la Ferme / Rue du Cochige*
  - Rue du Parc / Rue du Béguinage*
  - Rue Chapelle à la Barre*
- **Stationnement**

Réservé aux livraisons à prévoir à Perwez et Thorembais-Saint-Trond

## 2/ VOLETS THÉMATIQUES

- *VOLET STATIONNEMENT*
- *VOLET TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR LA ROUTE*
- **VOLET MOBILITÉ SCOLAIRE**
- *VOLET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE DANS LES CENTRES*

# SCHÉMA : ZONES DE SÉCURITÉ SCOLAIRE ET STATIONNEMENT



## Principes

- Zone 30**  
**Thorembais-Saint-Trond & Orbais** : Extension jusqu'aux arrêts de bus proches  
**Malèves** : Liaison des zones existantes  
**Thorembais-Saint-Trond, Thorembais-les-Béguines, Orbais et Perwez** : Agrandissement au-delà des carrefours situés à proximité
- Zone de dépose**  
**Collège Da Vinci (2)** : réaménagement de la zone existante rue du Mont et aménagement d'un trottoir la liant à l'établissement  
**Ecole communale de Thorembais-Saint-Trond (7)** : aménagement d'une zone rue du Culot
- Abords**  
**École communale de Thorembais-les-Béguines (6)** : cf. Esquisse n°12  
**École communale de Thorembais-Saint-Trond (7)** : cf. Esquisse n°2

### Écoles

- Aménagement proposé
- Aménagement non-proposé

### Poteaux d'arrêt TEC

- Localisation proposée
- Localisation existante

### Réseau modes doux

- Chemins & sentiers
- Itinéraires

### Zone de sécurité scolaire

- Zone 30 existante
- Zone 30 proposée

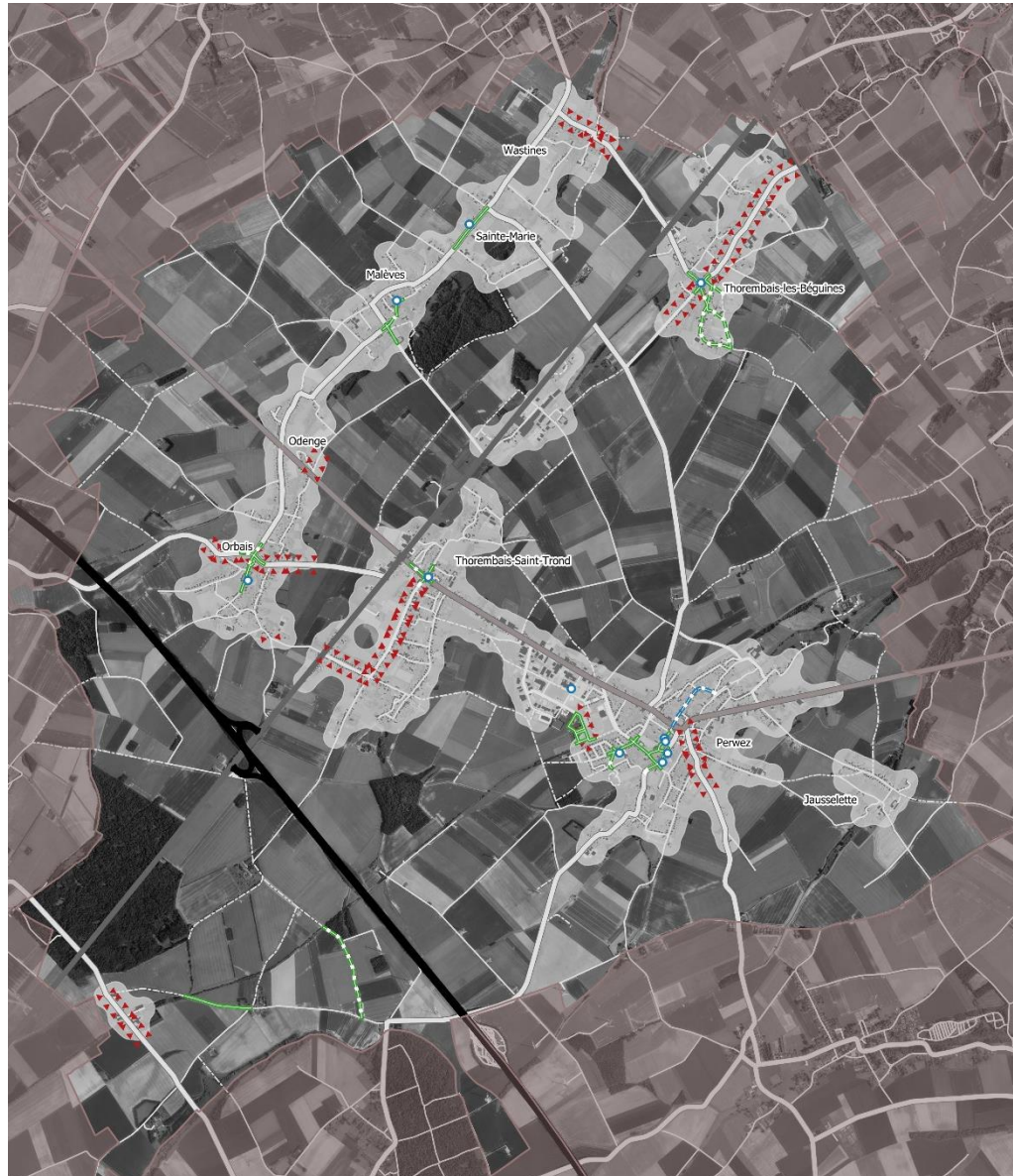
### N° Nom

1	Ecole communale de Perwez
2	Collège Da Vinci
3	Ecole Jean-Paul II "Les Oisillons"
4	Ecole Jean-Paul II "Les Papillons"
5	Ecole Jean-Paul II "Les Aubépines"
6	Ecole communale "Les P'tits Futes"
7	Ecole communale "La Farandole"
8	Ecole communale "Les Apprentis sages"
9	Ma petite école de Maleves
10	Ecole communale "Croque la Vie"

## 2/ VOLETS THÉMATIQUES

- *VOLET STATIONNEMENT*
- *VOLET TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR LA ROUTE*
- *VOLET MOBILITÉ SCOLAIRE*
- **VOLET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE DANS LES CENTRES**

# SCHÉMA : ZONES APAISÉES



## Principes

- **Limitation de vitesse**  
**Zone 20 résidentielle :**  
Rue Pahaux - cf. esquisse n°9  
**Zone 30 :** rue de la Petite Cense, en lien avec le réseau cyclable structurant
- **Plans de circulation** destinés à limiter le trafic de fuite :
  - Rue du Bois de Buis
  - Rue de l'Intérieur – cf. Esquisse n°11
- **Dispositifs physiques de régulation de vitesse :**
  - Rue de Mellemont et rue E. Masset - cf. Esquisse n°5
  - Rue de Thorembais

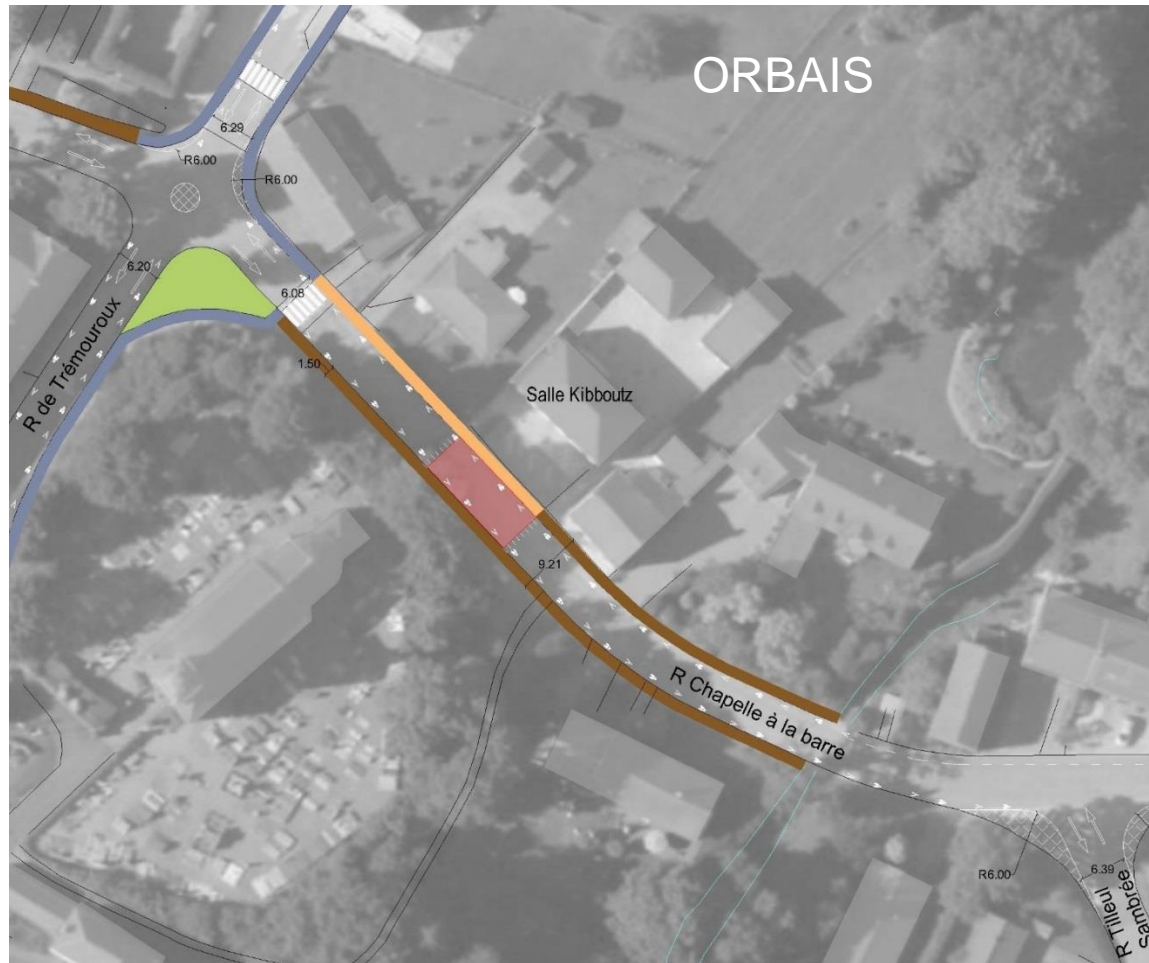
### Zones apaisées

- Zone 30 existante (hors F99C)
- - - Zone 20 résidentielle proposée
- - - Zone 30 proposée (hors F99C)
- ▲▲▲ Dispositif de ralentissement de vitesse à créer ou améliorer
- Ecole
- Cours d'eau
- Agglomération
- Limite communale

### Hierarchie viaire

- Réseau autoroutier
- Réseau primaire
- Réseau secondaire
- Réseau de liaison locale
- Réseau de collecte locale
- Réseau de desserte locale
- Réseau à restriction de circulation

# ESQUISSE N°10 : RÉAMÉNAGEMENT DE LA SECTION RUE DE LA CHAPELLE À LA BARRE, ENTRE LA RUE TILLEUL SAMBRÉE ET LA RUE TRÉMOUROUX









## Objectifs

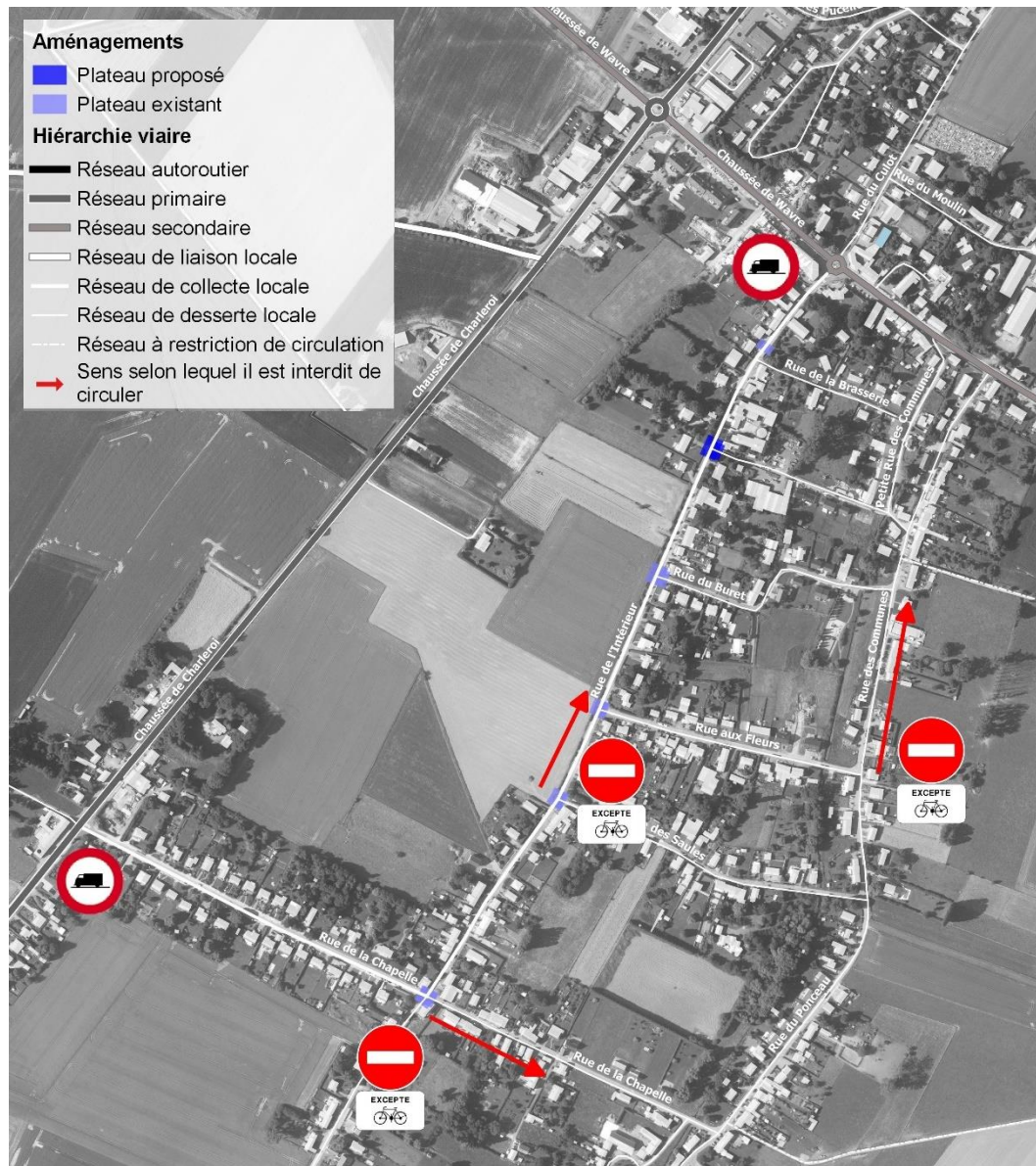
- Encourager l'usage des modes actifs par l'aménagement d'infrastructures adaptées
- Sécuriser les déplacements des piétons et cyclistes en régulant la vitesse des véhicules motorisés

## Principes

- Pose d'un marquage coloré au sol au niveau de la salle des fêtes « Le Kibboutz »
- Création d'un îlot franchissable au carrefour entre rue Chapelle à la Barre et rue Trémouroux
- Réaménagement des traversées piétonnes en renforçant leur visibilité
- Prolongement des trottoirs existants jusqu'à la salle « Le Kibboutz »
- Élargissement des oreilles de trottoir et réduction des rayons de giration à l'aide d'un revêtement franchissable
- Marquage de bandes cyclables suggérées rue Chapelle à la Barre et rue Trémouroux

	Espace piéton		Trottoir
	Revêtement rouge		Accotement enherbé
	Oreille de trottoir		Plantation

# ESQUISSE N°11 : GESTION DU TRAFIC DE FUITE RUE DE L'INTÉRIEUR



## Objectif

*Dissuader le trafic de fuite rue de l'Intérieur et rue de la Chapelle à Thorembais*

## Principes

### **Restriction du trafic de fuite**

- Allongement de l'itinéraire entre la chaussée de Charleroi (N29) et la chaussée de Wavre (N243)
- Placement de signaux interdisant le passage des poids lourds (excepté usage agricole)

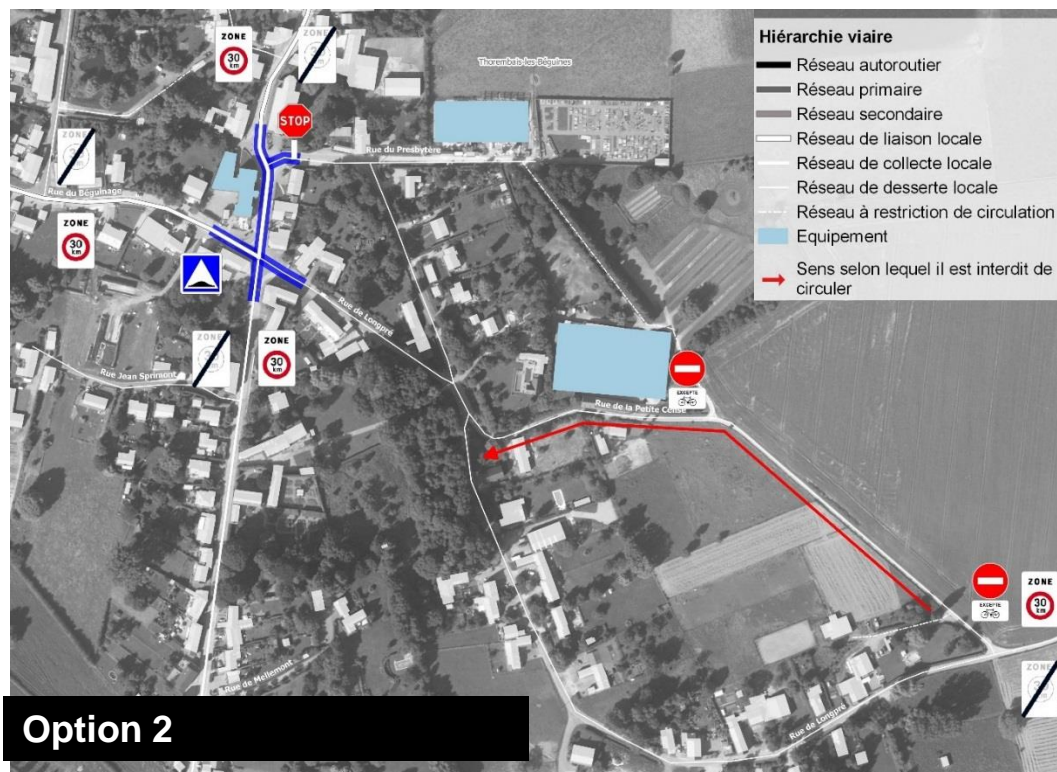
### **Limitation des vitesses de circulation**

Au sein de la section de la rue de l'Intérieur entre la rue du Buret et la rue de la Brasserie, aménagement d'un plateau ralentisseur à l'intersection entre la ruelle Dinant et la rue de l'Intérieur

# ESQUISSE N°12 : GESTION DE LA CIRCULATION AUX CARREFOURS DE THOREMBAIS-LES-BÉGUINES

## Objectifs

- Améliorer le respect des vitesses au carrefour rue du Béguinage – rue de Mellemont – rue de Longpré
- Réguler la circulation aux carrefours en lien avec les équipements (complexe sportif et salle de réception « La Petite Cense »)



## Principes

### Accès aux équipements

- **Complexe sportif**
  - Entrée et sortie via la rue du Presbytère
  - Obligation de marquer l'arrêt et de céder le passage au carrefour rue du Presbytère – rue de Masset
- **Salle de réception**
  - Entrée via la rue du Presbytère et sortie via la rue de la Petite Cense
  - Restriction de la circulation à un seul sens rue de la Petite Cense (SUL)

### Régulation des vitesses

- Extension de la zone 30 existante rue du Presbytère, rue de Longpré et rue de la Petite Cense
- Option 1 – Court terme : Renforcement de la géométrie du carrefour rue du Béguinage - rue de Mellemont - rue de Longpré par le placement de dispositifs verticaux au niveau des oreilles de trottoir
- Option 2 – Long terme : Aménagement d'un plateau renforçant le respect des limitations de vitesse et la présence de l'école



### **3/ SYNTHÈSE DU PLAN D' ACTIONS**

---

# SYNTHÈSE DES ACTIONS LIÉES AU SCHÉMA INTERMODAL & AUX RÉSEAUX

Mesure	Estimation budgétaire HTVA**** Hors égouttage & hors éclairage Hors acquisition du foncier	Temporalité		Acteurs							Voirie			
		Court terme (3-5 ans)	Moyen terme (5-10 ans)	Perwez	SPW routes	SPW modes doux	SRWT/TEC	Police	Gracq/ProVélo	ATINGO	autres partenaires	Communale	Régionale	
<b>SCHEMA INTERMODAL ET RESEAU</b>														
Schéma : Réseau piéton et PMR structurant ***	Environ 1485900 €	court	moyen	x	x	x	x			x		x	x	
Esquisse n°1 : Circulation des piétons et cyclistes chaussée de Wavre (N243) et réaménagement de la rue de l'Intérieur *	Environ 463800 €		moyen	x	x							x	x	
Esquisse n°2 : Accessibilité PMR de l'Église de Thorembais-les-Béguines et de l'École de Thorembais-Saint-Trond *	Environ 28700 € / 29300 €	court		x						x	x	x		
Schéma : Réseau cyclable structurant ***	Environ 1043200 €	court	moyen	x	x	x			x			x	x	
Esquisse n°3 : Sécurisation du carrefour N29 – Rue du Cochige – rue de la Chapelle pour les modes actifs *	Environ 92400 €		moyen		x		x						x	
Esquisse n°4 : Sécurisation du carrefour N29 – Rue de Coquiamont pour les modes actifs *	Environ 23800 €		moyen		x		x						x	
Fiche action : Promotion des vélos à assistance électrique (VAE)	Non chiffré													
Schéma : Réseau de transports collectifs	Environ 51000 € / 72000 €	court	moyen	x			x			x		x	x	
Fiche action : Articulation de l'offre de transports collectifs structurante et locale : correspondances entre la ligne Proxibus et les lignes Express	Non chiffré	court		x			x							
Schéma : Hiérarchie du réseau routier	Non chiffré	court		x									x	
Schéma : Limitation de Vitesse	Non chiffré	court		x	x			x					x	x
Esquisse n°5 : Sécurisation du carrefour rue de Mellemont – avenue Lieutenant Bigourdan & Gestion des vitesses rue de Mellemont & Aménagement du carrefour N29 – rue Notre-Dame – avenue Lieutenant Bigourdan *	Environ 84000 € / 94000 €	court		x	x		x						x	x
Esquisse n°6 : Réaménagement du carrefour N243 – rue d'Odenge – rue Trémouroux *	Environ 37000 € / 42000 €	court		x	x		x						x	
Esquisse n°7 : Aménagement du carrefour dit « de Majoie » *	Environ 58000 € / 67000 €	court		x	x		x						x	x
Esquisse n°8 : Profil et gestion du carrefour N29 – Rue du Bois de Buis	Non chiffré		moyen	x	x		x				x		x	

\* Coût estimé d'une intervention ponctuelle. Les coûts d'aménagement des arrêts de bus étant repris dans l'estimation budgétaire relative au réseau de transports collectifs, ils ne sont pas inclus à celles

\*\* Dans le cadre d'une réfection de voirie de façade à façade, le prix moyen au m<sup>2</sup> de voirie est compris entre 80 et 250 euros suivant la qualité des matériaux à mettre en œuvre

\*\*\* Coût estimé sur base d'un prix de référence [€/m] et de la longueur des aménagements proposés

\*\*\*\* Si plusieurs variantes d'aménagement sont proposées, l'estimation budgétaire reprend le coût d'aménagement le plus bas et le coût d'aménagement le plus élevé. Le détail du coût par variante est repris au sein de la fiche correspondante

# SYNTHÈSE DES ACTIONS LIÉES AU SCHÉMA INTERMODAL & AUX RÉSEAUX

Mesure	Estimation budgétaire HTVA**** Hors égouttage & hors éclairage Hors acquisition du foncier	Temporalité		Acteurs							Voirie		
		Court terme (3-5 ans)	Moyen terme (5-10 ans)	Perwez	SPW routes	SPW modes doux	SRWT/TEC	Police	Gracq/ProVélo	ATINGO	autres partenaires	Communale	Régionale
<b>VOLETS THEMATIQUES</b>													
Schéma : Stationnement à l'échelle du centre-ville	Non chiffré	court	moyen	x			x					x	x
Esquisse n°9 : Gestion du stationnement rue Pahaux **	Environ 100 € / 666000 €	court	moyen	x			x					x	
Schéma : Itinéraires pour le transport de marchandises et équipements	Non chiffré	court		x	x		x			x		x	x
Schéma : Zones de sécurité scolaire et stationnement	Non chiffré	court	moyen	x	x		x	x	x	x		x	x
Fiche action : Centrale de mobilité	Non chiffré	court	moyen	x	x					x			
Fiche action : Services de mobilité	Non chiffré		moyen							x			
Fiche action : Information aux citoyens	Non chiffré	court	moyen	x	x	x				x			
Schéma : Zones apaisées	Non chiffré	court	moyen	x			x					x	
Esquisse n°10 : Réaménagement de la section rue de la Chapelle à la Barre, entre la rue Tilleul Sambrée et la rue Trémouroux *	Environ 47300 €	court		x			x					x	
Esquisse n°11 : Gestion du trafic de fuite rue de l'Intérieur	Non chiffré	court		x			x					x	
Esquisse n°12 : Gestion de la circulation aux carrefours de Thorembais-les-Béguines	Non chiffré		moyen	x			x					x	

\* Coût estimé d'une intervention ponctuelle. Les coûts d'aménagement des arrêts de bus étant repris dans l'estimation budgétaire relative au réseau de transports collectifs, ils ne sont pas inclus à celles

\*\* Dans le cadre d'une réfection de voirie de façade à façade, le prix moyen au m<sup>2</sup> de voirie est compris entre 80 et 250 euros suivant la qualité des matériaux à mettre en œuvre

\*\*\* Coût estimé sur base d'un prix de référence [€/m] et de la longueur des aménagements proposés

\*\*\*\* Si plusieurs variantes d'aménagement sont proposées, l'estimation budgétaire reprend le coût d'aménagement le plus bas et le coût d'aménagement le plus élevé. Le détail du coût par variante est repris au sein de la fiche correspondante

## MERCI POUR VOTRE ATTENTION

### **Véronique DE BROUWER**

1<sup>er</sup> Échevine - Mobilité, participation et citoyenneté, environnement, logement, développement rural, énergie

### **Nathalie GILISSEN**

Conseillère en mobilité

### **Administration communale de Perwez**

Service Mobilité

Rue E. de Brabant, 2

1360 Perwez

Tél. : 081 65 53 44 - Fax : 081 65 74 42

<http://www.perwez.be/>

### **Paul PLAK**

Administrateur & Chef de projet - Ingénieur en urbanisme

### **Alice DENYS**

Chargée d'études

### **agora bureau d'études**

urbanisme - environnement - planification  
mobilité - espaces publics et paysagers

Av. Van Volxem, 79

1190 Bruxelles

Tél. : 02 779 13 55

<http://www.agora-urba.be>