

## Légende de la carte

1. Zone 1: Carrefour important pour passer de la N268 à la N25.
  - 1.1. Difficulté pour la traversée cycliste
  - 1.2. Itinéraire alternatif à la 25
2. Zone 2: accès à un nouveau lotissement (La Sablonnière)
3. Zone 3: accès aux quartiers riverains.
  - 3.1. Aucun passage piéton mais arrêts de bus dans les 2 sens
  - 3.2. Difficulté pour la traversée cycliste pour la liaison Archennes/Grez vers Doiceau
  - 3.3. Itinéraire alternatif pour rejoindre Archennes Centre, Florival, Pecrot et les villages en aval.
4. Zone 4 : Itinéraire alternatif pour passer de la 268 à la 25.
  - 4.1. La zone 1 devrait être favorisée pour accéder à la 268 vers Wavre
  - 4.2. Difficulté pour la traversée cycliste
  - 4.3. Passage piétons et arrêts de bus
  - 4.4. Changement de direction prioritaire
5. Zone 5: Accès à 1 manège (M. des Foins)
  - 5.1. Possibilité de liaison par modes doux entre Archennes et Grez : ajouter un passage cyclo-piétons et cavaliers
6. Zone 6: Itinéraire alternatif pour passer de la 268 à la 25.
  - 6.1. La zone 1 devrait être favorisée pour accéder à la 268 vers Wavre
  - 6.2. Difficulté pour la traversée cycliste et piétonne. (arrêt de bus)
  - 6.3. Liaison intervillages.
  - 6.4. Itinéraire alternatif pour accéder à Wavre ou Bruxelles via Archennes. (prévoir petit rond-point)
  - 6.5. Passage de camions vers Florival.
7. Zone 7: Zone 30 pour l'école de la Petite Source.
  - 7.1. Le centre sportif est partiellement couvert par cette zone 30. (étendre la zone 30 au Commissariat de Police)
  - 7.2. Hiatus entre la fin de la zone d'agglomération (Bossut) et la zone 30.
  - 7.3. Hiatus entre la zone 30 et la zone 70 sur la chaussée de Wavre même.
  - 7.4. Itinéraire alternatif pour passer de la 268 à la 25. Point d'accès à la 268 pour les personnes de Hamme-Mille pour éviter les ronds-points de la 25. (peut être contré par l'aménagement sur la zone 6)
8. Zone 8: Accès aux villages de Bossut et Gottechain. (rue Collette et Depauw)
  - 8.1. Arrêt de Bus.
  - 8.2. Traversée pour la liaison cyclo-piétonne entre Gottechain, le Centre sportif et la gare d'Archennes.
  - 8.3. Aucun passage piéton
9. Zone 9: Accès au village de Gottechain. (impact du PCA de Gottechain- environ 38 à 40 habitations supplémentaires prévues)
  - 9.1. Arrêt de Bus.
  - 9.2. Aucun passage piéton
10. Zone 10: Accès au village de Bossut.
  - 10.1. Convois agricoles
  - 10.2. Traversées cyclistes et piétonnes
11. Zone 11: Arrêt de bus.
  - 11.1. Aucun passage piéton
  - 11.2. Traversées cyclistes
  - 11.3. Convois agricoles
12. Zone 12 : Portion de la 25 où les riverains (nt de la chée de Wavre) sont protégés par un merlon.
13. Zone 13 : Portion de la 25 dont les riverains ne sont pas protégés par un écran anti-bruit
  - 13.1. Gêne sonore moyenne
14. Zone 14 : Portion de la 25 dont les riverains ne sont pas protégés
  - 14.1. Gêne forte par effet de cuvette.
15. **Tracés en rouge:** portion de la N268 à placer à 50 km/h
16. **Tracés en vert:** portion de la N25 à placer à 70 km/h

## Justification de la mise à 50 Km/h sur la chaussée de Wavre

### Situation générale

Sur la zone concernée, de l'ordre de 2,2 km pour la partie principale, on dénombre :

- 30 commerces, entreprises, cabinets divers (professions libérales avec visiteurs), stations-services, dont un Colruyt, un Brico et un Delhaize.
- Une centaine de résidences
- 7 carrefours
  - avec ou sans feux
  - avec ou sans passages pour piéton
- 4 arrêts de bus
  - avec ou sans feux
  - avec ou sans passages pour piéton.

(Nombre d'accès par kilomètre calculé (Na/km) : de l'ordre de 76<sup>1</sup>)

### Caractère local

Les travaux effectués sur la N.25 avaient pour but de rendre la N268 au trafic local comme l'évoquait en son temps, M. Jean-Marc Jadot, ingénieur responsable des travaux au ministère de l'Équipement et des Transports : "Le but principal était de créer cette liaison (NdlR : Bossut-Libération). Sur la nouvelle chaussée de Wavre, il ne restera pratiquement plus que le trafic local »<sup>2</sup>.

### Traversées multiples pour des modes doux

La traversée de la chaussée est nécessaire pour relier des zones particulièrement sensibles comme des écoles ou des centres sportifs (Centre sportif, Ecole de foot) ou pour jeunes.

Certains carrefours non protégés par des feux sont fortement sollicités pour des circulations de transit (exemple la zone 6)

### Augmentation de la convivialité :

En agissant sur la vitesse, nous pouvons diminuer la pression sonore de manière importante, tant pour les riverains directement concernés que pour les habitants des quartiers adjacents, mais pour les usagers en modes doux.

*Entre 130 et 50 km/h, les émissions sonores diminuent avec la vitesse. Dans ce régime de vitesses, le contact entre les pneus et la chaussée devient la principale source de bruit<sup>3</sup>.*

*Sur un axe relativement fluide circulé à plus de 80 km/h, une réduction de la vitesse agira sur le bruit de roulement de l'ensemble des véhicules, à condition que cet abaissement soit significatif. Le gain sonore attendu pour une*

---

<sup>1</sup><http://routes.wallonie.be/download.do?action=2&shortId=3998&comment=T%E9%E9charger%20%ABGuide%20de%20d%E9termination%20des%20limites%20de%20vitesse%20sur%20le%20r%E9seau%20routier%BB>

<sup>2</sup> *Son objectif : amener les automobilistes à contourner les agglomérations situées le long de la chaussée de Wavre et reporter le trafic venant de Louvain sur la RN 25. La circulation de transit à Gastuche, Archennes ou encore Basse-Wavre devrait donc diminuer. "Le but principal était de créer cette liaison (NdlR : Bossut-Libération). Sur la nouvelle chaussée de Wavre, il ne restera pratiquement plus que le trafic local, explique Jean-Marc Jadot, ingénieur responsable des travaux au ministère de l'Équipement et des Transports, le maître d'oeuvre. Il reste à réaliser des travaux annexes. Ceux-ci devraient encore continuer jusqu'au mois d'août, sans aléas météo. Il faudra encore réaliser un rond-point et la traversée d'Archennes ." La Libre -mardi 22 mai 2007*

<http://www.lalibre.be/regions/brabant/quatre-kilometres-de-plus-pour-la-n-25-51b89343e4b0de6db9afb850>

<sup>3</sup> [http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/adm00013623\\_synthese\\_etude-limitation-de-vitesse\\_fev2014.pdf](http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/adm00013623_synthese_etude-limitation-de-vitesse_fev2014.pdf)

*diminution de 20 km/h de la vitesse sera de l'ordre de 3 dB(A), soit autant qu'une division par deux du volume de véhicules<sup>4</sup>.*

Une vitesse excessive peut provoquer deux types d'insécurité : l'insécurité dite objective, que l'on mesure à partir des rapports d'accidents, et l'insécurité dite subjective, qui correspond à la perception de la population. (source Région wallonne).

### Conclusions

La mise à 50 km/h est la conséquence logique des travaux effectués sur la N25. Le trafic à privilégier sur la N268, particulièrement entre la zone 1 et la zone 7, est un trafic local. Si des aménagements ou des adaptations sont sans doute souhaitables pour contenir le trafic de transit indésirable, une vitesse limitée constitue une partie de la solution.

### Justification de la mise à 70 Km/h sur la RN 25

Augmentation de la convivialité et la sécurité :

La protection par merlon est inexistante sur les zones 13 et 14. Or, *Aux abords des habitations, les écrans acoustiques absorbants ou réfléchissants ou les merlons de terre ont prouvé leur efficacité sur les espaces extérieurs [...]. Selon l'étude récente menée par Bruitparif le long du périphérique parisien, les protections apportent en moyenne un gain d'environ 7 dB(A), une valeur notable lorsque l'on sait qu'une baisse de 10 dB(A) correspond à une division par deux de la sensation auditive (« le bruit paraît deux fois moins fort »<sup>5</sup>).* Une mise à 70 km/h est une alternative pour diminuer la pression sonore de manière importante, ce qui serait particulièrement bienvenu pour les villages de Gottechain et Bossut.

Cette diminution augmenterait la sécurité aux carrefours et permettrait la mise en place de traversées cyclo-piétonnes. (Une mise à 50 aux abords des ronds-points peut sans problème se justifier).

### Conclusions

La mise à 70 de ce tronçon, idéalement jusque Hamme-Mille, ne devrait pas diminuer la fluidité du trafic (cfr la vitesse dans la forêt de Meerdael est limitée à 70 km/h et le passage dans Hamme-Mille, tant venant de Namur que de Leuven est à 50 km/h sur une distance totale de 2 km). Outre les éléments repris supra, elles permettraient également aux cyclistes expérimentés d'envisager de rejoindre Hamme-Mille (moyennant l'entretien des bas-côtés).

Elle pourrait éventuellement également tempérer la vitesse excessive des camions.

---

<sup>4</sup> <http://www.bruitparif.fr/sites/forum-des-acteurs.bruitparif.fr/files/ressources/VITESSE-Plus%20loin-FINALE.pdf>

<sup>5</sup> <http://www.bruitparif.fr/actions-contre-le-bruit/lutter-contre-le-bruit-des-transport/le-bruit-routier#.WD1-600zXIU>