



1. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PROJET :

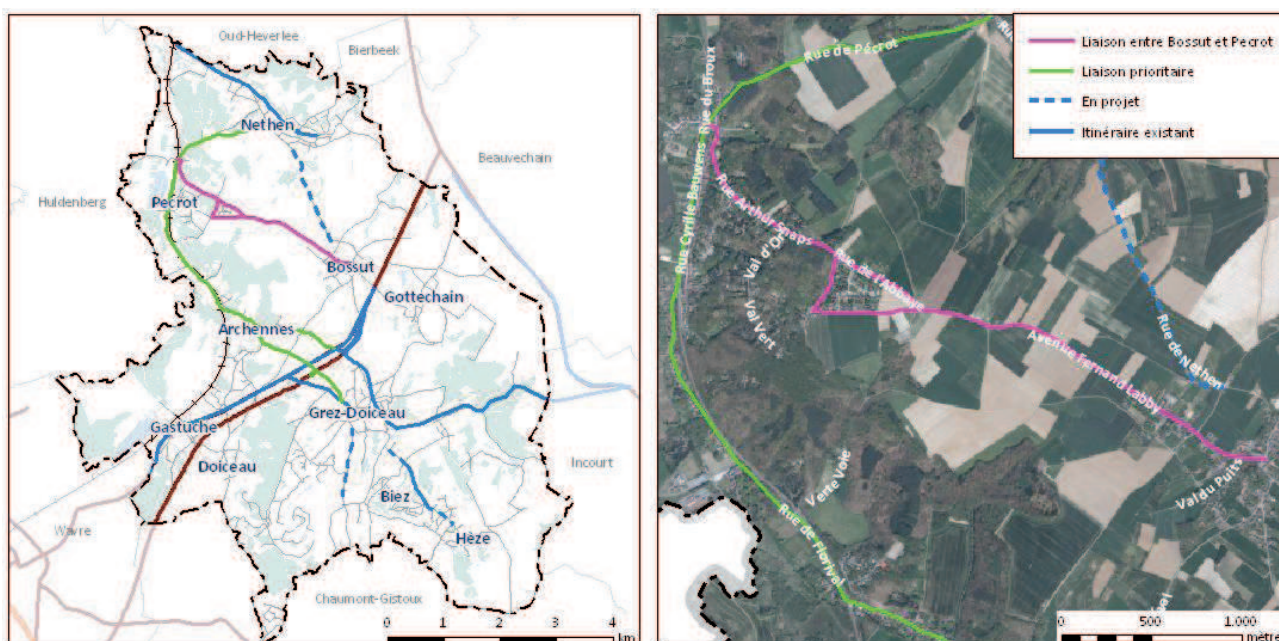
La liaison entre Bossut et Pécrot est actuellement très peu confortable et pas sécurisée pour les usagers doux. En complément à la fiche LT-01 (phase 3 du réseau de voies lentes), cette liaison fait l'objet d'une fiche à elle seule.

Actuellement, le début de la liaison entre Bossut et Pécrot se fait via la rue Fernand Labby, route assez large (2 bandes) et en béton dans le village de Bossut, qui subit un problème de stationnement intempestif sur les trottoirs. Par la suite, en direction de Pécrot, il s'agit d'une route peu large (1 voie et demie) en pavés parfois recouverts d'asphalte en mauvais état. Elle se prolonge par le rue de la Malmaise et traverse les champs durant 1,6 km, ce qui ne pousse pas l'entretien du revêtement, car la vitesse des automobiles risquerait d'augmenter fortement sur ce tronçon. Sur toute la longueur du tracé, il n'existe actuellement aucun trottoir ni piste cyclable. A l'embranchement avec la rue de la Malmaise part la rue de l'Abbaye, chemin plus direct vers la gare de Pécrot. Il est possible de rejoindre ces deux rues via la rue de la Chapelle Robert, par où passe le proxibus 204. Cette rue, tout comme la rue de l'Abbaye, et plus loin la rue Arthur Snaps, sont très étroites et ne bénéficient que peu ou pas d'espaces à côté des voiries, où pourraient s'étendre des pistes cyclables et trottoirs. La rue Constant Wauters, au bout de la rue Snaps, est par contre bien large et en bon état, ce qui favorise la vitesse des automobiles, alors que les trottoirs sont très étroits, que le proxibus s'arrête, qu'il n'existe aucune piste cyclable ni même de passage pour piétons, et que la gare se situe juste après le tournant.

Tout au long de ces rues, il est important de réaliser des aménagements pour sécuriser le piéton et le cycliste désireux de rendre de Bossut à Pécrot ou inversement. De plus, ce trajet a un grand intérêt paysager : les paysages sont très larges et profonds. Il est donc intéressant d'un point de vue sécurité et praticité mais également paysager et touristique d'aménager cette liaison. A proximité de la gare de Pécrot, des aménagements sont prévus dans la fiche concernant les abords des gares (MT-02).

Cette liaison permettra une continuité entre Bossut et la liaison prioritaire (voir fiche MT-01 et image ci-dessous).

2. LOCALISATION DE L'ACTION :



3. ORIGINE DE LA DEMANDE :

- Consultation villageoise
- Groupe de travail (GT Mobilité et environnement)
- Administration communale
- CLDR

4. CONTRIBUTION DE L'ACTION A LA CONCRETISATION DU PROJET DE DEVELOPPEMENT RURAL

L'action contribue à mettre en oeuvre les défis et les objectifs suivants :

AXE N°2 : En 2021, Grez-Doiceau connaîtra une plus grande solidarité entre les habitants et les différents villages

- 2.1 Réaliser les aménagements et les constructions nécessaires au développement de la convivialité au sein de l'entité
- 2.3 Améliorer les contacts entre les différents villages et développer une identité Grézienne

AXE N°4 : En 2021, Grez-Doiceau aura trouvé une meilleure alliance entre les différents modes de transport

- 4.1 Proposer des solutions adaptées comme alternatives aux déplacements individuels en voiture
- 4.2 Favoriser et développer les itinéraires dédiés aux modes doux (piétons et cyclistes)

AXE N°5 : Mettre en valeur le patrimoine Grézien pour développer une ruralité plus propre et plus respectueuse en 2021

- 5.2 Valoriser de manière innovante le patrimoine historique (bâti et non bâti) de la commune

5. LIENS AVEC D'AUTRES FICHES-PROJETS :

Cette fiche est à mettre en lien avec :

CT-02 : Mettre sur pied un « contrat des chemins et sentiers »

CT-03 : Elaborer un réseau de liaisons lentes utilitaires et sécurisées

MT-01 : Concrétiser le réseau de liaisons lentes utilitaires et sécurisées

MT-02 : Aménager des pôles intermodaux aux abords des gares et arrêts de bus principaux

LT-01 : Compléter le réseau de liaisons lentes utilitaires et sécurisées

6. PRIORITE AU SENS DU PROGRAMME D'ACTION :

Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3
(2012-2014)	(2015-2018)	(2018-2022)

7. PARTENAIRES POTENTIELS (AUTRES QUE L'ADMINISTRATION COMMUNALE) POUVANT ETRE IDENTIFIES A CE STADE :

SPW-DGO1 (Direction des Déplacements doux et Direction des Routes du Brabant Wallon)
 SPW-DGO2 (Direction de la Planification de la mobilité : Crédits d'Impulsion)
 SPW-DGO3 (Direction de l'Aménagement foncier rural et Direction du Développement rural)
 Province du Brabant Wallon
 Commissariat général au Tourisme
 SNCB
 IBSR
 Provélo
 Gracq
 Sentiers.be
 Asbl Chemins du Rail
 CCATM

CLDR
 Office du Tourisme
 Commission de gestion du « contrat de chemins et sentiers » (lorsque celle-ci sera établie – voir fiche CT-05)
 Groupe sentiers des Amis du Parc de la Dyle
 Ecoles
 Mouvements de jeunesse
 Associations locales
 Riverains

8. EN QUOI LE PROJET S'INSCRIT-IL DANS UNE DEMARCHE A21L ?

Environnement	Facilitation et promotion des modes de déplacements non motorisés et donc diminution des émissions de CO ₂
Social	Possibilité de déplacements pour les ménages ne possédant pas de voiture ou ne souhaitant pas utiliser de véhicule Rencontre et convivialité Amélioration du cadre de vie et de la sécurité Bénéfice pour la santé
Économique	Potentiel de développement touristique Création d'emplois pour l'aménagement et l'entretien des itinéraires Amélioration des conditions d'accessibilité à un emploi Utilisation au maximum de revêtements locaux et peu coûteux
Culturel	Renforcement de l'accessibilité aux différents événements (marché, manifestation, maison de villages,...)