



1. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PROJET :

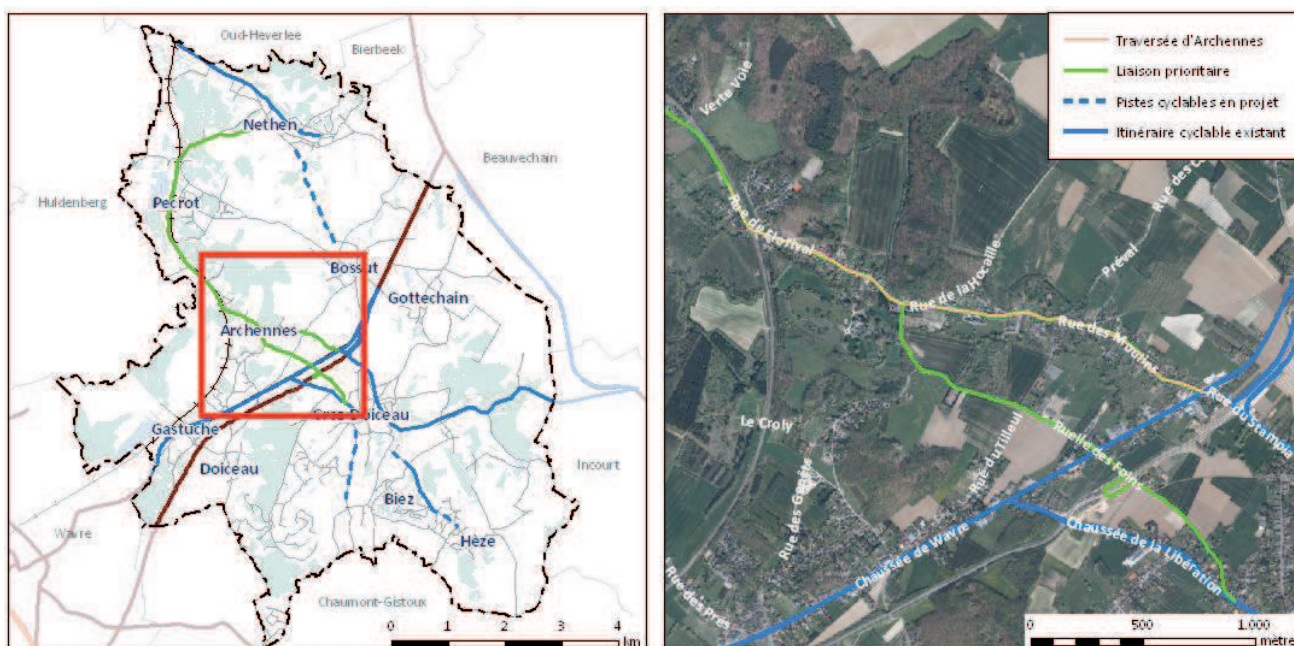
Le village d'Archennes s'étend le long de la rue des Moulins et de la rue de Florival, entre la chaussée de Wavre et la gare d'Archennes. La commune ayant décrété ces rues dans un état qui nécessite leur réfection rapide, elles seront restaurées d'ici peu. Il conviendrait de les aménager en les sécurisant pour les utilisateurs faibles. En effet, cette rue est fréquentée par de nombreux piétons et cyclistes, se rendant entre autre à l'école libre Ste-Elisabeth et au Coulemont (rue des Moulins). La fiche MT-01 analyse en détail les différents tronçons de la liaison lente prioritaire, dont font partie les rues des Moulins et de Florival. On y constate qu'en effet le béton est en mauvais état, les voitures y sont assez rapide, et les trottoirs sont dans un mauvais état lorsqu'ils existent et sont assez larges. Au niveau cycliste, la fiche MT-01 prévoit de décaler la voirie sur un côté, pour permettre l'élargissement d'un trottoir en voie cyclo-piétonne, tout au long du village.

D'autres aménagements peuvent être proposés, comme la mise en zone 30 de la traversée du village. De même, la mise en place de traversées piétonnes à des endroits stratégiques tels que les 6 arrêts du proxibus (TEC n°204) serait favorable à la sécurisation des piétons à Archennes. Par ailleurs, les individus utilisant ces arrêts ne sont pas du tout protégés, ni des intempéries, ni des véhicules (pas d'abribus ni de retrait de l'arrêt sur le bas côté, mais surtout pas toujours de trottoirs), ce à quoi il faudrait remédier.

Lorsqu'un trottoir est présent, le stationnement en voirie est de mise. Cependant, il crée des chicanes et ennuie les automobilistes. De nombreux accrochages sont recensés dans ces rues. Il serait intéressant de sécuriser le stationnement en voirie et de réglementer le stationnement intempestif sur les trottoirs afin de sécuriser les usagers doux et leur permettre d'avoir pleine possession des aménagements qui sont conçus à leur attention.

Aux alentours de la gare d'Archennes, des aménagements sécurisant les différents utilisateurs sont prévus par la fiche MT-02 concernant le développement de pôles intermodaux aux abords des gares de la commune.

2. LOCALISATION DE L'ACTION :



3. ORIGINE DE LA DEMANDE :

- Consultation villageoise
- Groupe de travail (GT Mobilité)
- 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

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)

5. LIENS AVEC D'AUTRES FICHES-PROJETS :

Cette fiche est à mettre en lien avec :

CT-02 : Mettre sur place un « contrat de chemins et sentiers »

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

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

LT-20 : Aménager la place de Trémentines

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 :

Riverains

Association locales

Ecole Ste-Elisabeth

CLDR

CCATM

Gracq

Provélo

IBSR

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)

TEC

CPAS

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	Rencontre et convivialité Possibilité d'aller à l'école à pied, seul (autonomisation des enfants) Amélioration du cadre de vie et de la sécurité
Économique	
Culturel	Sécurisation de l'accès au parc et bâtiment du Coullemont