



PROJET N° CT-03

ELABORER UN RESEAU DE LIAISONS LENTES UTILITAIRES ET SECURISEES (PHASE 1)

1. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PROJET :

Les diagnostics du plan intercommunal de mobilité et du schéma de structure ont tous deux mentionnés que Grez-Doiceau dispose de peu d'infrastructures confortables pour les cyclistes et les piétons. Le diagnostic du PCDR et les rencontres avec la population ont confirmé que les aménagements actuels pour les usagers faibles demeureraient insuffisants pour créer une continuité utile et sécurisée permettant de rejoindre les différents pôles au sein de l'entité.

Or, comme dans la plupart des communes rurales, on relève à Grez-Doiceau une utilisation importante de la voiture pour des trajets relativement courts qui pourraient se faire à vélo ou à pied (vers les écoles, les points d'arrêts SNCB, le centre sportif, les commerces,...). La mise en place d'un réseau de voies lentes adapté et sécurisé reliant les différents villages et points d'intérêt de l'entité permettrait de limiter les déplacements motorisés sur des distances courtes, de permettre plus d'autonomie aux personnes ne disposant pas de véhicule, mais également d'améliorer les liaisons et les contacts inter-villages.

Ces dernières années, la commune, avec l'aide de la Région wallonne a réalisé plusieurs investissements en faveur de la mobilité douce. En effet, les liaisons suivantes ont été aménagées ou rénovées en vue de faire un réseau qui traverserait l'entité, appelé la transgrézienne (les liaisons existantes sont cartographiées à l'annexe n°1) :

- entre Nethen et Sint-Joris-Weert ;
- entre Bossut, le hall omnisports et Grez-centre (par la N25 et la rue du Stampia) ;
- un tronçon le long de l'avenue Felix Lacourt à Biez (celui-ci devrait être prolongé prochainement pour liaisonner Basse-Biez, Biez et Hèze) ;
- entre Grez, Cocrou et la rue Fond du Moulin (le long de la chaussée de Jodoigne) ;
- entre Gastuche et la rue du Stampia (le long de la chaussée de Wavre) ;
- tout récemment la commune vient d'avoir l'accord de la Région wallonne pour aménager la liaison entre Bossut et Nethen (par la rue de Bossut et la rue de Nethen).

Néanmoins, afin de constituer un réseau cohérent, de nombreux maillons sont encore manquants et certains obstacles devront pouvoir être levés, comme par exemple la traversée de la N25 (entre Bossut et Gottechain notamment).

Cette fiche-projet consiste donc à mettre en place un réseau constitué d'un ensemble d'itinéraires courts et faciles d'accès permettant de liaisonner les villages et les pôles entre eux. L'ensemble de ces itinéraires formera un réseau fonctionnel pour des déplacements quotidiens (à la différence d'un réseau de promenade) et sera principalement réservé aux déplacements des usagers non motorisés (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite).

Ce projet se divise en plusieurs lots :

- lot 1 : élaborer du réseau et déterminer une liaison prioritaire ;
- lot 2 : concrétiser de la liaison prioritaire ;
- lot 3 : compléter le réseau.

Conception du réseau – étude préalable

Cette fiche prévoit la réalisation d'une étude préalable sur l'ensemble de la commune en vue d'atteindre l'objectif mentionné ci-avant, à savoir l'aménagement d'un réseau fonctionnel pour les déplacements quotidiens non-motorisés. Cette étude préalable devra au minimum contenir les informations suivantes :

- déterminer précisément les itinéraires à emprunter sur base des informations et schémas mentionnés

ci-après qui sont le résultat des réunions de travail avec la CLDR et la population ;

- préciser quels types d'utilisateurs (piétons, cyclistes, PMR) pourront emprunter les liaisons en vue de créer un réseau cohérent pour chaque type d'usager. Dans la mesure du possible les liaisons seront d'usage mixte mais dans les cas où cela n'est pas possible ou pas souhaitable, il faudra envisager des alternatives pour l'un ou l'autre type d'utilisateurs ;
- déterminer les lieux qui justifient l'installation de range-vélos sécurisés ;
- détailler et planifier dans le temps les aménagements à réaliser pour chacune des liaisons.

Selon les informations récoltées lors des groupes de travail et des rencontres citoyennes, nous pouvons classer les pôles et villages à relier en trois catégories :

- les pôles principaux d'intérêt collectif qui devraient être accessibles depuis la plupart des villages de l'entité et les itinéraires praticables en toute saison. Ces pôles sont Grez-Doiceau, Nethen, le centre sportif, le CPAS à Archennes et les quatre points d'arrêt SNCB ;
- les pôles et villages secondaires, c'est-à-dire l'ensemble des autres villages de l'entité ;
- les pôles et villages situés sur le territoire des communes voisines (principalement Wavre, Hamme-Mille et Sint-Joris-Weert).

L'annexe n°2 reprend la localisation de ces différents pôles et villages selon leur catégorie.

Sur base de la localisation des pôles et de leur catégorie mais également sur base du caractère prioritaire de certaines liaisons identifiées lors des réunions de CLDR, GT et avec la population, des priorités peuvent se dégager pour la mise en place de ce réseau. L'annexe n°3 reprend la cartographie schématique du réseau idéal :

- les liaisons déjà réalisées ou en projet sont cartographiées, en bleu, selon l'itinéraire réellement emprunté ;
- les liaisons à créer sont représentées par un trait « à vol d'oiseau » :
 - en vert, les liaisons prioritaires, c'est-à-dire celles qui mènent vers les pôles appartenant à la première catégorie ;
 - en orange, les liaisons à créer dans un second temps, c'est-à-dire celles qui mènent vers les pôles des catégories 2 et 3.

L'étude préalable de conception du réseau devra permettre de choisir les itinéraires à emprunter réellement sur le terrain. Elle se basera notamment sur :

- la proposition d'itinéraires pour les déplacements non motorisés du PICM (Agora, juin 2005) ;
- le schéma de circulation du schéma de structure communal (Planeco, février 2005) ;
- les propositions de liaisons inter-villages réalisées par le PCDN (2009), qui sont principalement destinées aux piétons car elles empruntent les chemins et sentiers de la commune ;
- le travail réalisé par le GT « mobilité » dans le cadre du PCDR¹ (mars 2011 – joint en annexe n°4).

L'étude préalable devra également jauger de la pertinence des itinéraires cyclables par rapport au relief.

Balisage

Le balisage de ces nouvelles connexions et des itinéraires déjà aménagés devra donc également être pensé de manière globale. Actuellement, deux signalisations directionnelles pour les modes doux (en dehors du balisage touristique) coexistent sur le territoire de Grez-Doiceau :

¹ Deux travaux ont été réalisés dans le cadre du GT 'mobilité' :

- un travail réalisé en réunion dans le but d'identifier les pôles à relier prioritairement et de cartographier les itinéraires à emprunter pour relier ces pôles ;
- un travail réalisé par un groupe de citoyens participant au GT (dont certains membres de la CLDR) qui ont proposé une cartographie globale d'un réseau de liaisons cyclables sur l'ensemble de la commune.

Ces deux travaux ont été compilés et cartographiés à l'annexe n°4.



Figure 1 : panneaux directionnels pour les modes doux existants sur la commune de Grez-Doiceau (JNC AWP)

La signalisation retenue devra être fonctionnelle et bidirectionnelle pour permettre de guider les utilisateurs vers le village, le hameau ou le lieu public voisin tout au long du parcours en renseignant éventuellement les distances à parcourir. Un symbole ou une différence de couleur devront être prévus pour faire la distinction entre les liaisons piétonnes et les liaisons praticables à vélo.



Figure 2 : exemples de panneau directionnel ou de jalon pour le balisage de liaisons intervillages (www.sentiers.be)

Afin d'éviter une multiplication de poteaux, la signalétique devra être implantée, dans la mesure du possible, sur des supports existants (piquets déjà installés, poteaux électriques...).

Eclairage

Certainement peu utilisées la nuit, les voies lentes auront tout de même un rôle à jouer de la fin d'après-midi (retour des écoles) au milieu de soirée (retour du centre sportif, de l'académie, etc.). Hiver comme été, penser à leur éclairage permettrait alors de compléter les aspects « confort » et « sécurité ».

Dans un premier temps, pour ne pas alourdir le budget, il suffirait de prévoir le gainage et le câblage nécessaire à l'installation ultérieure de poteaux électriques. Suite à une petite étude de l'utilisation des liaisons en fin de journée, l'éclairage pourra être installé sur les voies les plus empruntées.

Divers systèmes d'éclairages pourraient être utilisés :

- une minuterie : les horaires sont déterminés suite à l'étude relative à l'utilisation des voies lentes, afin que les lampadaires ne restent pas allumés toute la nuit. Les horaires d'hiver sont différents de ceux d'été.
- un système automatisé, qui s'allumerait à l'arrivée de piétons ou cyclistes, afin de limiter l'éclairage au maximum. Ce système pourrait par exemple être installé dans les chemins creux ou toute autre zone au potentiel écologique.

Revêtement

Contrairement à la signalétique qui devra être pensée de manière globale, le choix du revêtement pour les

liaisons devra être réfléchi au cas par cas, en fonction de l'usage et du contexte de la liaison.

Une grande majorité des liaisons proposées dans le réseau pourra être réalisée au travers d'aménagements de trottoirs et de pistes cyclables en voiries ou aux abords de celle-ci. Pour cette catégorie de liaisons, la question du revêtement semble moins problématique étant donné que la voirie empruntée est déjà asphaltée, pavée ou bétonnée. Le revêtement choisi lors de l'aménagement de ces liaisons devra toutefois répondre à des critères de durabilité, de sécurité et de confort pour les usagers.

Afin de créer un réseau complet certaines liaisons devront néanmoins emprunter certains chemins de terre ou sentiers qui ne sont pas, à l'heure actuelle, adaptés aux déplacements quotidiens, que ce soit à pied ou à vélo. Dans ce cas, le bureau d'étude en charge de la création d'une ou plusieurs de ces liaisons devra respecter les principes suivants lors du choix du revêtement :

- travailler en concertation avec la commission de gestion du « contrat de chemins et sentiers » (qui sera créée dans le cadre la fiche-projet CT-02) ;
- faire un inventaire du potentiel écologique le long de la liaison (faune, flore, chemin creux...);
- identifier, au vu du réseau global, à quel type d'usagers est destinée la liaison (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, convois agricoles ou mixte) ;
- favoriser les revêtements perméables ou semi-perméables afin d'éviter l'augmentation du ruissellement ;
- choisir des matériaux répondant aux critères de développement durable ;
- veiller à la longévité du revêtement choisi ;
- répondre aux critères de sécurité, d'ergonomie et de confort pour les usagers susceptibles d'emprunter la liaison.

Aménagement de la première liaison prioritaire

Au vu du réseau existant et en projet sur le territoire communal, la liaison qui semble prioritaire est la liaison entre Grez-centre, Archennes et la gare de Pécrot. Entre Grez-Doiceau et Archennes, l'itinéraire emprunterait soit la ruelle des Foins et la rue des Monts (comme proposé dans le SSC), soit la rue du Stampia et la rue des Moulins. Entre Archennes et Pécrot, l'itinéraire emprunterait d'abord la rue de Florival et longerait ensuite le chemin de fer jusqu'à Pécrot et sa gare. Cet itinéraire est étudié et concrétisé dans la fiche MT-01.

Les autres itinéraires pouvant être identifiés comme prioritaires et sont notamment :

- la liaison entre Wavre – Gastuche – Archennes – Pécrot – Sint-Joris-Weert le long du chemin de fer (une piste cyclable existait entre les gares de Florival et Archennes, mais n'est plus en état) ;
- Bossut – Gottechain (sécurisation de la traversée de la N25) ;
- Nethen – Pécrot ;
- Doiceau – Grez-centre ;
- Bossut – Pécrot ;
- Archennes – hall omnisports.

2. LOCALISATION DE L'ACTION :

La définition du réseau de voie lente porte sur l'ensemble de l'entité, et même éventuellement au-delà. Pour plus de précisions, voir l'annexe n°3.

3. STATUT AU PLAN DE SECTEUR :

Le réseau de voies lentes traverse plusieurs affectations du plan de secteur.

4. STATUT DE PROPRIETE :

Le réseau de voies lentes empruntera généralement des voiries communales.

Certaines connexions traverseront éventuellement des terrains publics (appartenant à la commune, aux intercommunales,...) ou privés. Ces tronçons sont, pour la plupart, repris à l'Atlas des chemins vicinaux (voir fiche « Contrat des chemins et sentiers »).

5. ORIGINE DE LA DEMANDE :

- Consultation villageoise
- Groupes de travail (GT mobilité et environnement)
- Administration communale
- CLDR

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

L'action contribue à mettre en œuvre 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°3 : EN 2021, Grez-Doiceau aura trouvé des solutions innovantes et durables pour développer l'économie locale

- 3.3 Favoriser le développement d'un tourisme respectueux des caractéristiques locales

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

- 5.1 Impliquer les habitants dans la gestion et la valorisation du patrimoine naturel et paysager

7. CONDITIONS PREALABLES EVENTUELLES, TACHES DEJA REALISEES ET RESTANT A REALISER :

- Condition(s) préalable(s) :
Réalisation en parallèle de la fiche-projet « Contrat des chemins et sentiers »

- Tâches déjà réalisées :
Aménagement réalisés et en cours de certains tronçons
Réalisation du plan intercommunal de mobilité
Réalisation du schéma de circulation dans le schéma de structure communal
Réalisation d'un travail de réflexion sur les itinéraires à envisager par le GT « mobilité » du PCDR
Réalisation d'un inventaire des chemins et sentiers vicinaux par les Amis du Parc de la Dyle

- Tâches restant à réaliser :

Etude préalable

Rédaction d'un cahier des charges pour la désignation d'un bureau d'études qui réalisera la phase d'étude

Approbation du cahier des charges par le Conseil communal
 Lancement du marché de services
 Désignation d'un bureau d'études
 Réalisation de l'étude (choix des itinéraires à emprunter, priorité de mise en œuvre et choix d'un balisage cohérent)
 Approbation définitive du réseau à établir

Aménagement de liaisons prioritaires

Délibération de principe du conseil communal
 Rédaction d'un cahier des charges pour la désignation d'un ou plusieurs auteur(s) de projet
 Approbation du cahier des charges par le Conseil communal
 Lancement du marché de services
 Désignation d'un ou plusieurs auteur(s) de projets. Pour chacune des connexions à aménager, sa mission consistera à :

- établir un relevé précis de la situation existante (état de la voirie, largeur de la voirie existante, sentier existant ou non identifiable, étude de l'intérêt écologique et patrimonial de l'itinéraire, type d'usagers potentiels,...) et du tracé ;
- décider du type d'aménagement (bande cyclable, site propre,...) et du type de revêtement (pavés, béton, hydrocarboné, empierrement ou simple terre damée,...) ;
- si le chemin ou le sentier n'appartient pas à la commune, organiser des réunions de concertations avec les propriétaires terriens ;
- décider et réaliser l'aménagement de la voie (revêtement, évacuation des eaux,...) et de ses abords (végétation, mobilier urbain, signalisation et balisage,...).

Phase des travaux

Réception des travaux

Mise en place d'une structure de suivi et d'entretien du réseau

8. LIENS AVEC D'AUTRES FICHES-PROJETS :

Cette fiche projet est à mettre en lien avec :

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

MT-01 : Concrétiser le réseau de liaisons lentes utilitaires et sécurisées (lot 2)

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 (lot 3)

LT-02 : Mettre en place un système de vélo-bus

LT-16 à LT-19 : Sécuriser certaines traversées de village

9. ESTIMATION GLOBALE DU COUT ET SOURCE DE FINANCEMENT :

Dénomination de la tâche	Quantité présumée	Coût unitaire	Coût hors TVA
Etude préalable (choix des itinéraires, priorisation et balisage)	ff		15.000 €
Total HTVA			15.000 €
TVA 21 %			3.150 €
TOTAL TVAC			18.150 €

Sources de financement/pouvoirs subsidiants
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)

10. PRIORITE AU SENS DU PROGRAMME D'ACTION :

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

11. PARTENAIRES POTENTIELS (AUTRES QUE L'ADMINISTRATION COMMUNALE) :

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
 Bénévoles/volontaires

12. 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 Création éventuelle de couloirs écologiques
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 revêtement locaux et peu coûteux
Culturel	Renforcement de l'accessibilité aux différents événements (marché, manifestation, maison de villages,...)

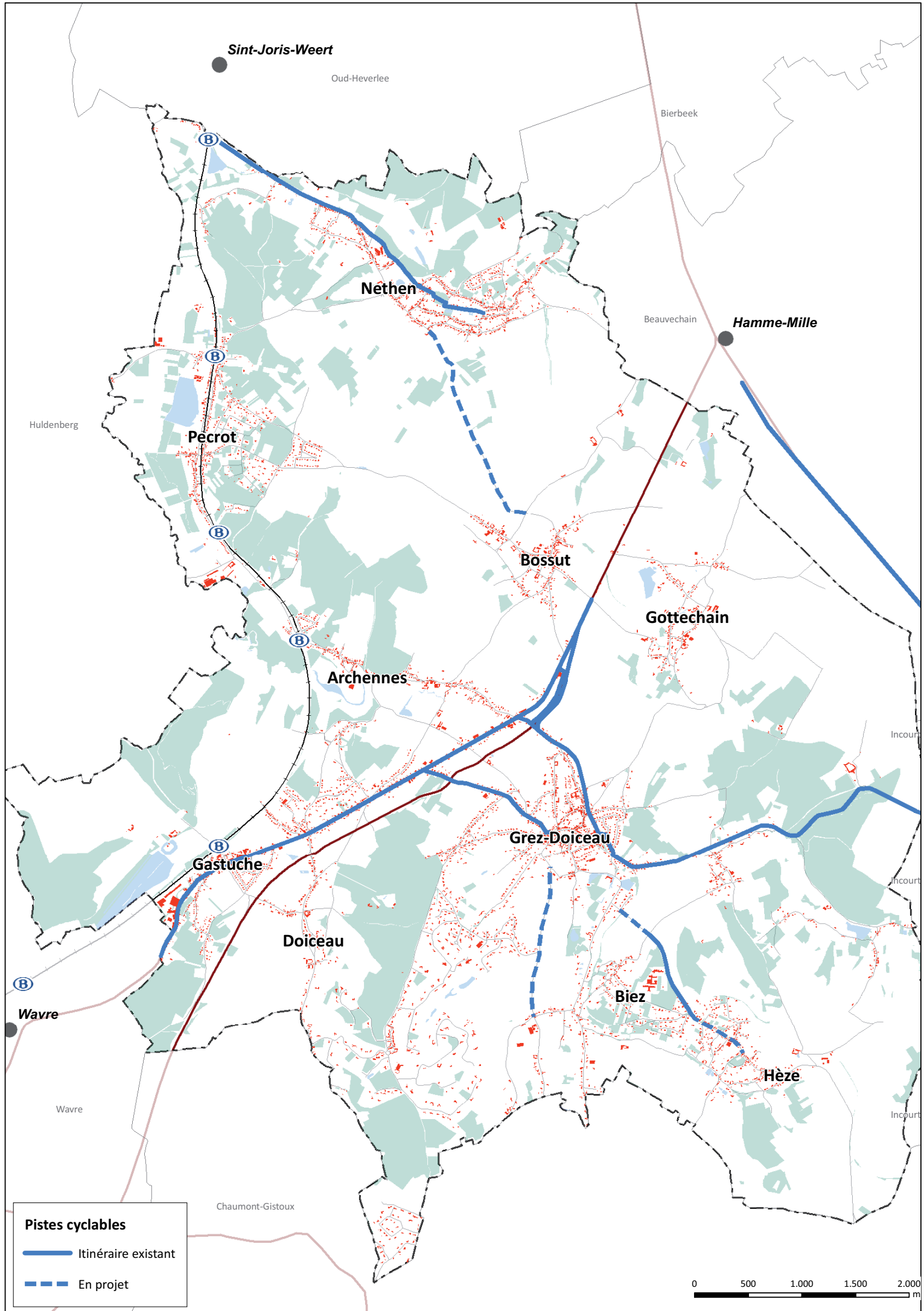
13. INDICATEUR(S) DE RESULTAT :

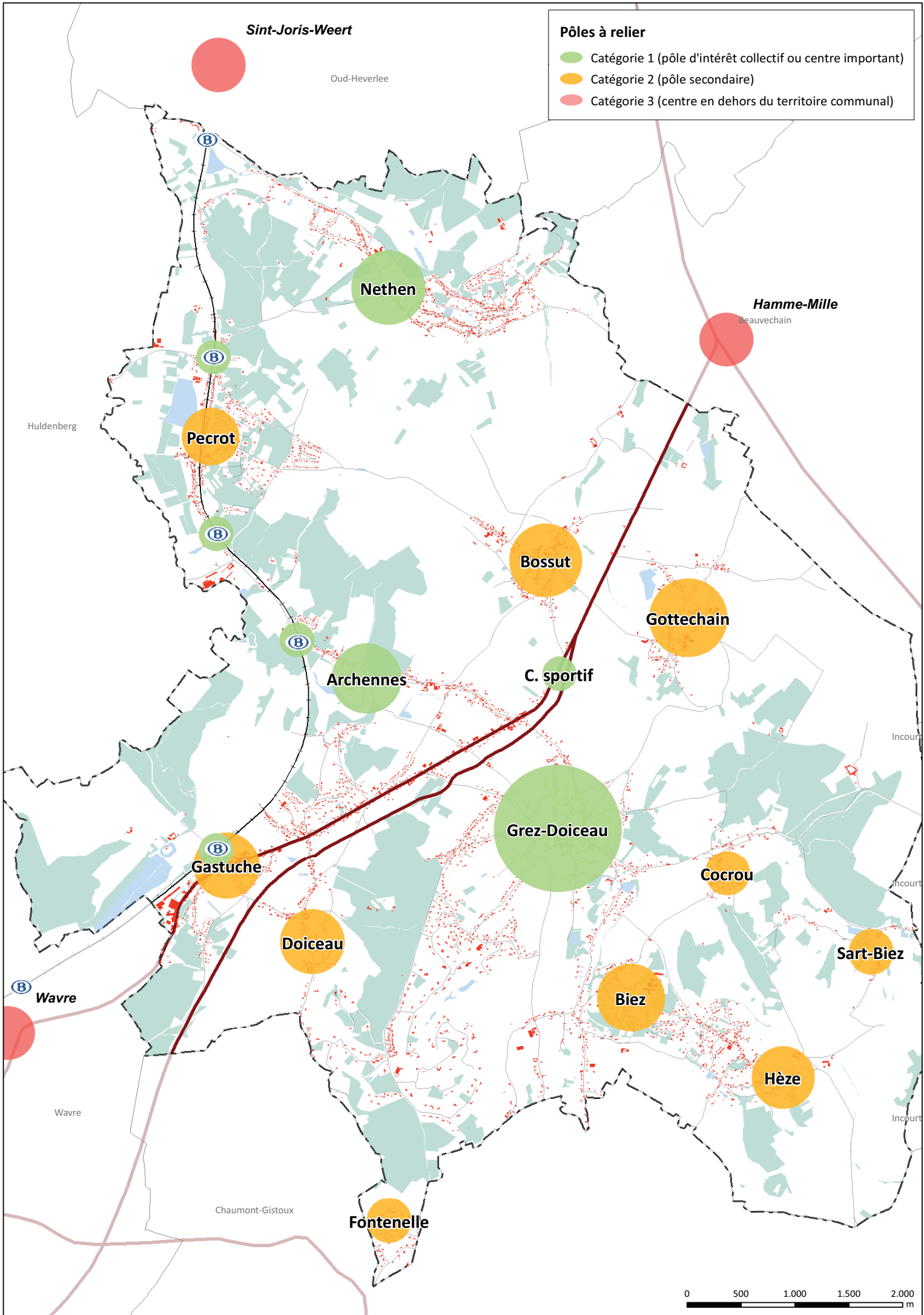
- Nombre de kilomètres de voies lentes aménagées
- Comptage du nombre de cyclistes et de piétons sur les voies lentes aménagées
- Comptage du nombre de vélos stationnés aux différents pôles (points d'arrêts SNCB, écoles, hall

omnisports...)

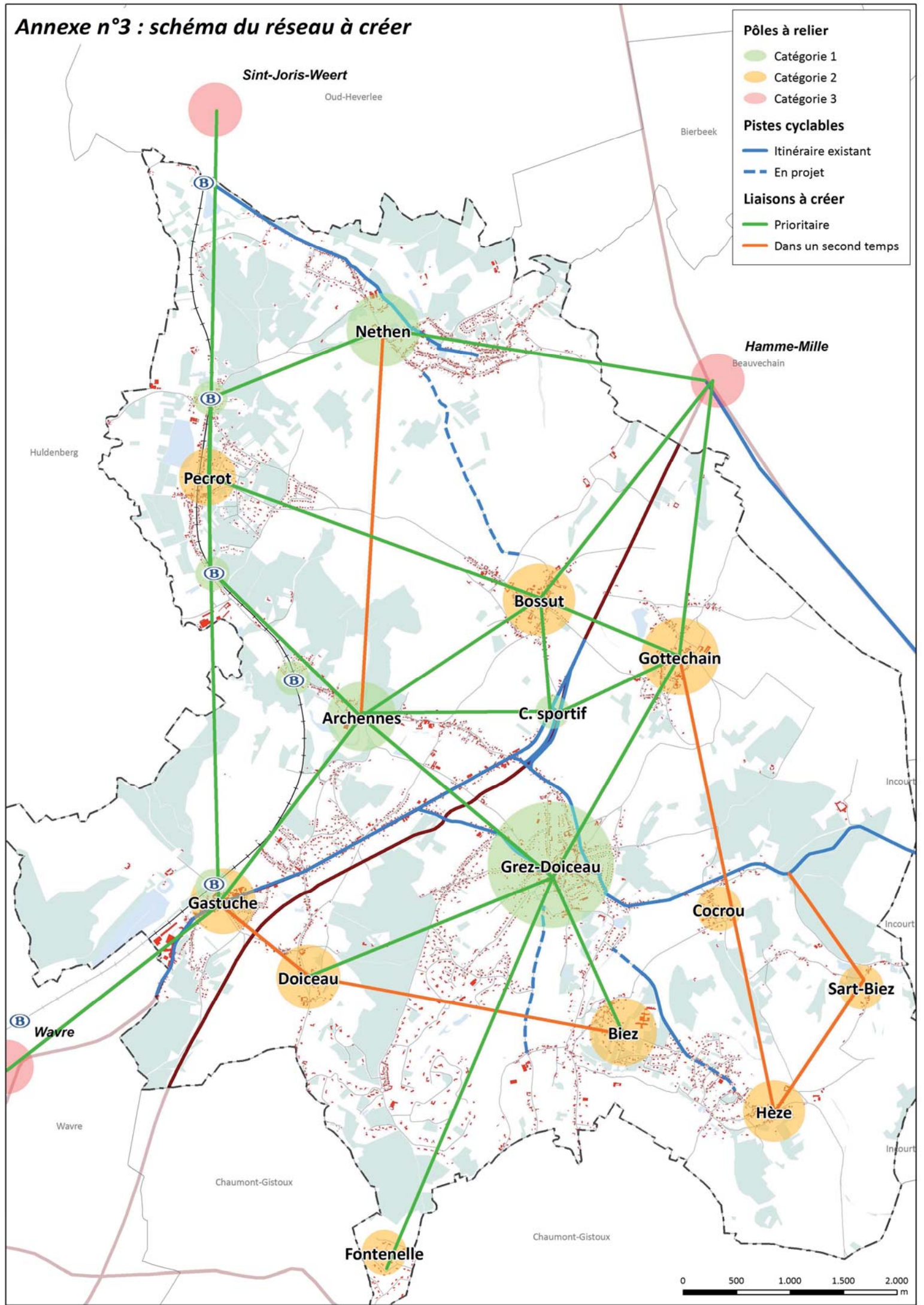
14. ANNEXE(S) A LA FICHE-PROJET :

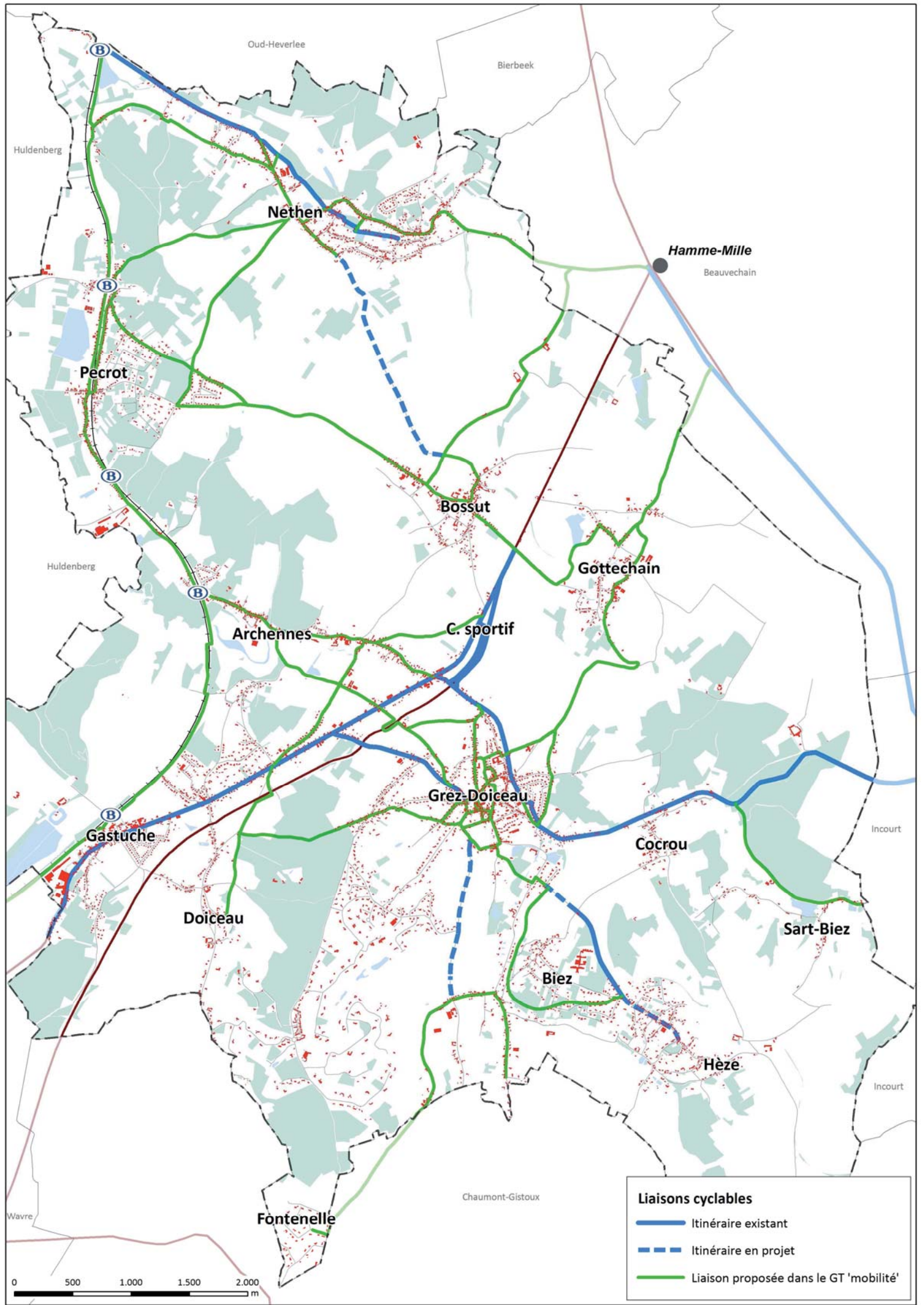
- Annexe n°1 : cartographie des itinéraires cyclables existants
- Annexe n°2 : catégorisation des pôles à relier
- Annexe n°3 : cartographie du projet de réseau de liaisons lentes utilitaires et sécurisées
- Annexe n°4 : recherche d'itinéraires réalisées dans le cadre du GT « mobilité »





Annexe n°3 : schéma du réseau à créer





Liaisons cyclables

- Itinéraire existant
- - - Itinéraire en projet
- Liaison proposée dans le GT 'mobilité'

