



PROJET N° MT-11

AMENAGER DES POLES INTERMODAUX AUX ABORDS DES GARES ET PRINCIPAUX
ARRETS DE BUS

1. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PROJET :

La fréquentation des transports en commun est liée d'une part à leur fréquence et à leur distribution géographique, mais également aux infrastructures d'accueil pour les voyageurs et aux possibilités d'intermodalité (possibilités de combiner plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement).

Fréquence et distribution géographique

Les **points d'arrêts SNCB de Gastuche, Archennes, Florival et Pécrot** sont situés sur la ligne Ottignies-Leuven, passant par Wavre. Les trains s'y arrêtant sont des omnibus, dont la fréquence est de 2 par heure en semaine entre 5h et 20h (puis un par heure entre 20h et 22h), et un par heure le week-end, entre 7h et 22h.

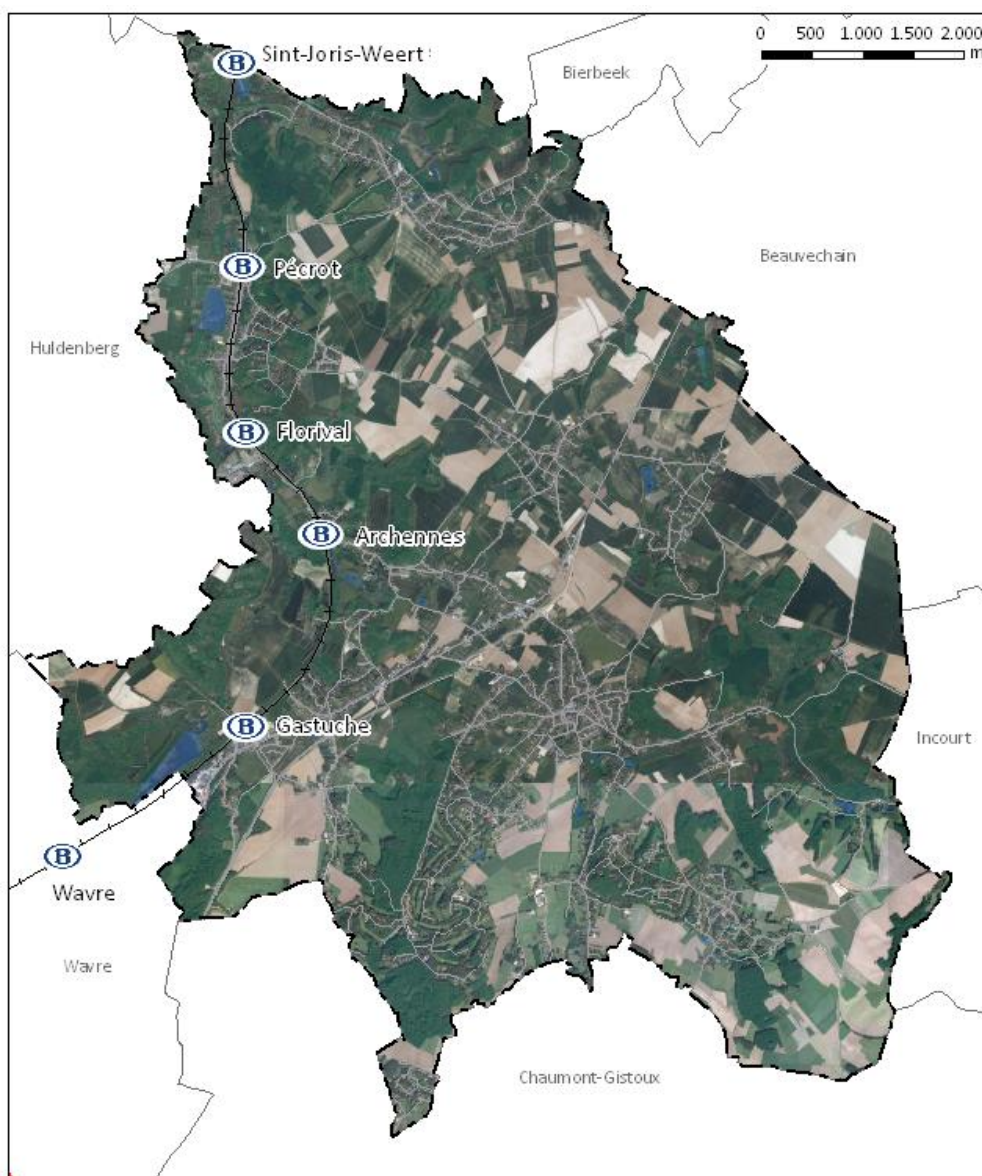


Figure 1 : Localisation des gares SNCB de la commune de Grez-Doiceau (JNC AWP)

La ligne **Rapido Bus 6** permet de rejoindre Louvain-la-Neuve en une vingtaine de minutes et Hamme-Mille en moins de 10 minutes. Elle réalise sept allers-retours par jour (uniquement en semaine) et ses horaires sont relativement bien adaptés pour les universitaires et les travailleurs. Grez-Doiceau bénéficie de sept arrêts de cette ligne sur son territoire : deux à Bossut-Gottechain, trois à Grez et deux à Doiceau. Certains de ces arrêts sont également utilisés par les bus des lignes TEC n°23 (Jodoigne – Wavre), n°32 (Hamme-Mille – Wavre) et n°35 (Grez-Doiceau – Jodoigne).

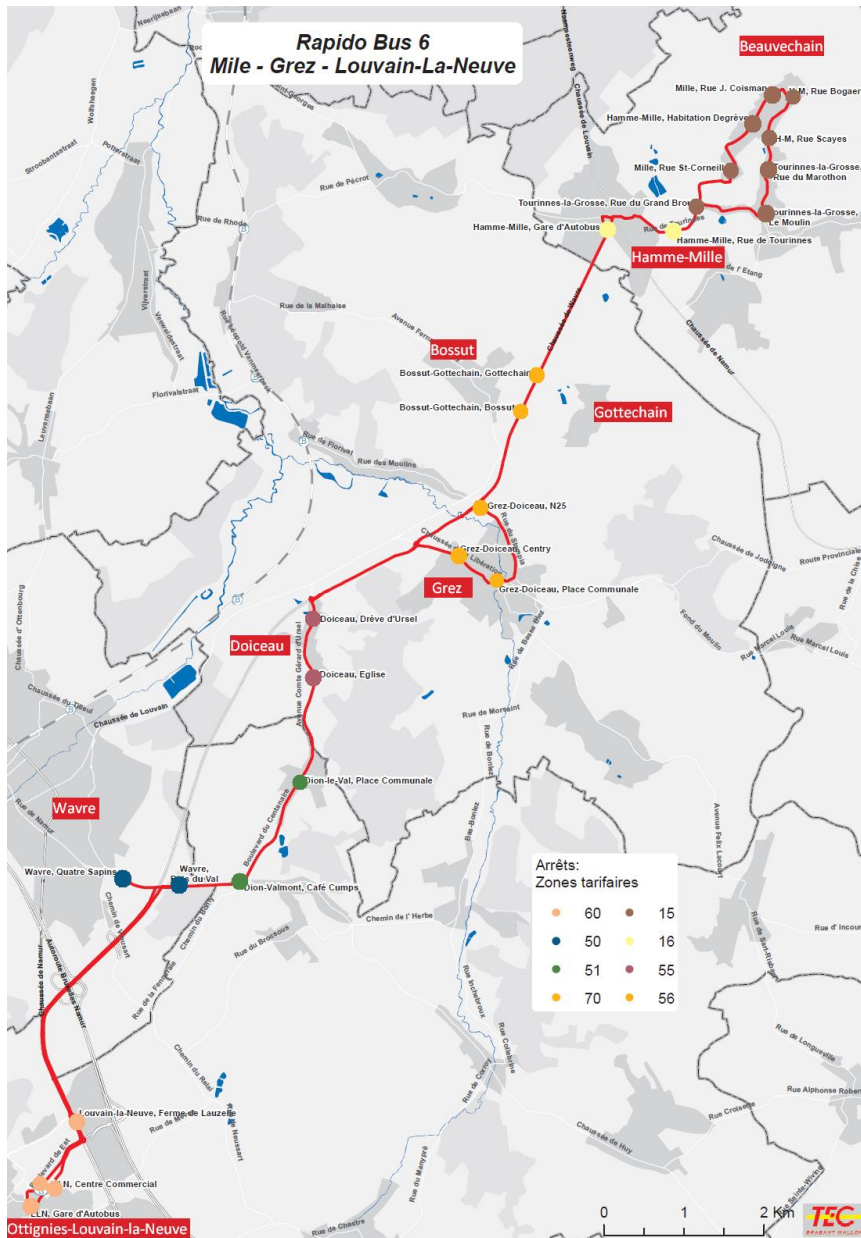




Figure 2 : Localisation de la ligne TEC Rapidobus 6 (infotec)

Infrastructures d'accueil et intermodalité

Cette fiche-projet consiste à améliorer les infrastructures d'accueil pour les différents utilisateurs (automobilistes, cyclistes, PMR et piétons) voulant emprunter :

- soit le train au départ d'un des quatre points d'arrêts SNCB de la commune (Gastuche, Archennes, Florival et Pérot) ;
- soit la ligne Rapido Bus 6 qui permet de rejoindre Hamme-Mille et Louvain-la-Neuve.

Un reportage photographique et le diagnostic d'accessibilité de chacun des pôles intermodaux (les 4 gares SNCB et les deux arrêts sur la RN25 à hauteur de Bossut et Gottechain pour le TEC comme exemple), ainsi que le détail des actions à entreprendre, sont repris dans le tableau suivant :

UTILISATEUR	CONSTATS	AMELIORATIONS POSSIBLES
Point d'arrêts SNCB de Gastuche		
<p>Piétons</p>	<p>Trottoir en pavés ou dolomie entre la chaussée de Wavre et la gare (rue de la Station), en mauvais état à proximité de la gare, et pas de traversée piétonne en face du parking de la gare. Pas de trottoir ni de traversée piétonne sur la Drève des Anglais. Pas de passage à pied prévu entre les 2 quais, sauf au bout des voies (drève des Anglais-drève de Laurentsart), sur le passage à niveau. Les piétons passent sur les voies.</p>  <p style="text-align: center;"><i>Figure 3 : Piéton traversant la voie ferrée à Gastuche (JNC AWP)</i></p>	<p>Réfection des trottoirs, aménagement de traversées piétonnes à proximité de la gare, tant rue de la Station que drève des Anglais.</p> <p>Aménagement d'un passage sous-voies, à proximité de la rampe d'accès au quai. Lors de sa politique de sécurisation des traversées de chemins de fer, la SNCB projettera certainement un aménagement sécurisant la traversée piétonne des voies.</p>
<p>Cyclistes et PMR</p>	<p>Pas de piste cyclable depuis la chaussée de Wavre (qui possède des trottoirs larges en asphalté en bon état, utilisés par les cyclistes) et mauvais état de la rue de la Station, peu confortable pour les cyclistes et PMR. Pas d'emplacement de stationnement. Abords de la gare en dolomie (mauvais état) et pavés, rendant l'accès difficile depuis la route. Revêtement (graviers) des quais et de la rampe d'accès rendant l'accès difficile aux PMR.</p>  <p style="text-align: center;"><i>Figure 4 : Quai en gravier à la gare de Gastuche (gauche) et abords en dolomie et pavés (droite) (JNC AWP)</i></p>	<p>Amélioration du stationnement vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> - stationnement en « U », plus pratique et plus sûr ; - abri pour la pluie ; - éventuellement si la demande augmente, installation de box à vélo verrouillables. <p>Amélioration d'une partie du revêtement du parking et des quais afin de les rendre accessibles aux PMR.</p>



<p>Automobilistes</p>	<p>Grand parking au bout de la rue de la Station (env. 100 places), mais pas organisé.</p>  <p><i>Figure 5 : Parking au bout de la rue de la Station, à Gastuche (JNC AWP)</i></p> <p>Pas de parking de l'autre côté des rails (drève de Laurentsart), ni de dépose-minute. Du fait de sa bonne desserte routière, de son accès facile et de la taille disponible pour l'aménagement d'un parking, la gare SNCB de Gastuche peut être un pôle intermodal privilégié pour les personnes désirant se rendre à la gare en voiture. Elle drainerait Les autres gares privilégieraient les modes de déplacement doux.</p>	<p>Aménagement (balisage) du parking automobile autour de la gare. Création d'un point VAP. Création d'un parking et d'un dépose-minute sur la drève de Laurentsart, afin d'éviter que les piétons qui doivent rejoindre des voitures ne doivent traverser les voies à pied.</p>
<p>Point d'arrêts SNCB d'Archennes</p>		
<p>Piétons</p>	<p>Présence de larges trottoirs sur la rue de Florival venant de Pécrot mais absence de traversée pour se rendre du côté de la gare. Trottoirs de la rue de Florival depuis Archennes étroits ou encombrés par du stationnement. Arrêt du proxibus.</p>  <p><i>Figure 6 : Trottoir le long de la rue de Florival vers Pécrot (gauche) et vers Archennes (droite) (JNC AWP)</i></p>	<p>Aménagement d'une traversée piétonne à proximité du passage à niveau (côté Archennes). Réglementation du stationnement intempestif sur les trottoirs de la rue de Florival (mise en place de piquets ou barrières, répression). Aménagement d'une voie lente le long de la voie ferrée (voir fiches CT-03 et MT-10).</p>
<p>Cyclistes et PMR</p>	<p>Pas de pistes ou bandes cyclables aménagées sur la rue de Florival menant à la gare (voir photos ci-dessus). Traversée du passage à niveaux peu confortable pour les cyclistes et PMR.</p>	<p>Rénovation du passage à niveau afin de le rendre plus confortable et sécurisé aux cyclistes et PMR.</p>



Figure 7 : Passage à niveau à hauteur du point d'arrêts SNCB d'Archennes (JNC AWP)

Revêtement des quais (gravier) et bordures rendent l'accès difficile aux personnes à mobilité réduite.

Suite à une initiative des riverains, présence de 15 emplacements de stationnement pour vélo non couverts et non verrouillables et dont l'ergonomie n'est pas idéale. Ils ne sont généralement pas utilisés (voir Figure 8 à droite).



Figure 8 : Stationnement des vélos à Archennes (JNC AWP)

Aménagement d'une voie lente le long de la voie ferrée (voir fiches CT-03 et MT-10).

Amélioration du stationnement vélo :

- stationnement en « U », plus pratique et plus sûr ;
- abri pour la pluie ;
- éventuellement si la demande augmente, installation de box à vélo verrouillables.

Amélioration d'une partie du revêtement des quais afin de les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite.



UTILISATEUR	CONSTATS	AMELIORATIONS POSSIBLES
Automobilistes	<p>Présence d'une dizaine de places de parking, mais pas d'organisation</p>  <p><i>Figure 9 : parking à la gare d'Archennes (JNC AWP)</i></p>	<p>Aménagement (balisage) du parking et d'un point VAP.</p>
Point d'arrêts SNCB de Florival		
Piétons	<p>Arrêt du proxibus Quais en contrehaut. Deux accès : un escalier et une rampe en asphalte et pavés en mauvais état.</p>  <p><i>Figure 10 : arrivée au dessus de l'escalier, et rampe d'accès principale à la gare de Florival (JNC AWP)</i></p> <p>Passage d'une voie à l'autre par au dessus des voies, non-sécurisé et peu confortable, tant pour les PMR que pour les piétons.</p>	<p>Aménagement des accès aux quais :</p> <ul style="list-style-type: none"> - entretien du revêtement de la rampe principale ; - création d'un revêtement confortable pour les piétons et PMR entre les escaliers et le quai ; - Aménagement d'une traversée sous-voies, avec accès depuis la route. <p>Réglementation du stationnement sur les trottoirs de la rue Vanmeerbeek (mise en place de piquets ou barrières, répression).</p>



Figure 11 : traversée sur voie non-sécurisée et en mauvais état (gauche) et traversée piétonne devant la rampe mais pas les escaliers (droite) (JNC AWP)

Larges trottoirs sur la rue de Florival, mais stationnement intempestif.
Une traversée piétonne devant la rampe d'accès, mais pas devant les escaliers.

Présence de 6 emplacements de stationnement pour vélo non couverts et non verrouillables et dont l'ergonomie n'est pas idéale.



Figure 12 : emplacements de stationnement pour les vélos à la gare de Florival (JNC AWP)

Pas de piste cyclable sur la rue Vanmeerbeek
Le revêtement des quais (gravier) rend leur accès difficile aux PMR



Aménagement d'une voie lente le long de la rue Vanmeerbeek (voir fiches CT-03 et MT-10).




Amélioration du stationnement vélo :

- stationnement en « U », plus pratique et plus sûr ;
- abri pour la pluie ;
- éventuellement si la demande augmente, installation de box à vélo verrouillables.

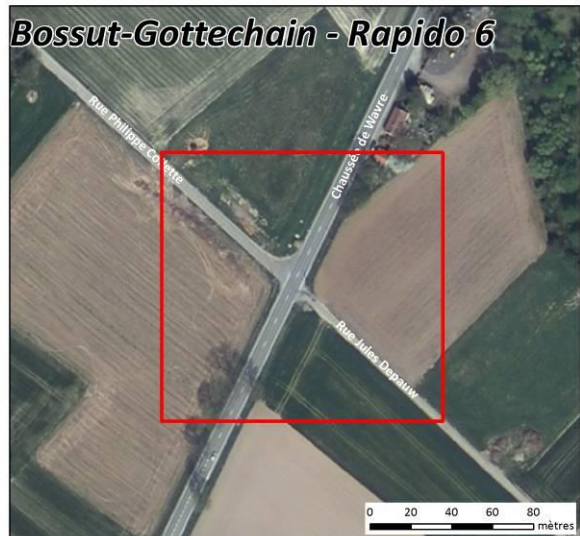
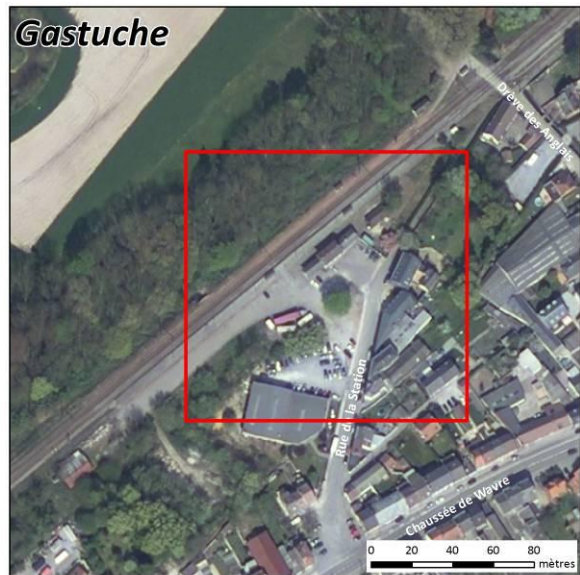
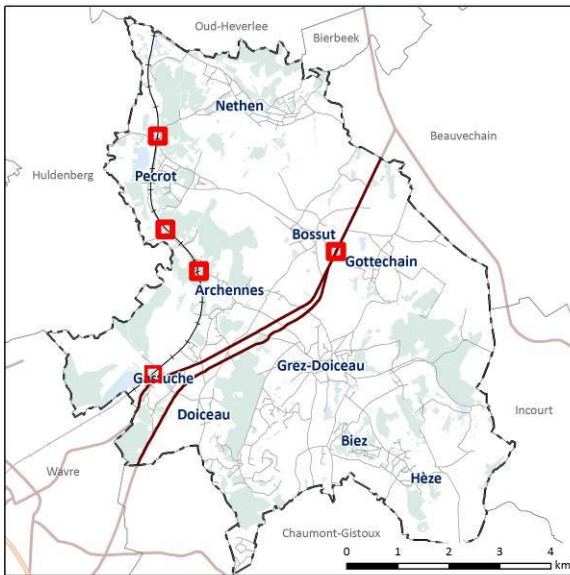
Cyclistes
et PMR

<p>Automobilistes</p>	<p>Une vingtaine de places de parking non-marquées. Manque de cohérence de la signalisation : stationnement possible perpendiculairement à la voirie et marquage au sol proposant du stationnement parallèlement au trottoir « en double file », d'où stationnement sur les trottoirs de la rue Vanmeerbeek. Une partie des places est utilisée pour le café « Au Val Fleuri », Dépose-minute improvisé</p> <div data-bbox="512 352 1104 751" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="1128 352 1559 751" data-label="Image"> </div> <p>Figure 13 : stationnement anarchique et dépose-minute improvisé à la gare de Florival (JNC AWP)</p>	<p>Organisation du parking dans la rue Vanmeerbeek et répression en cas de stationnement non-réglementaire. Possibilité de creuser dans le talus pour aménager des places de parking supplémentaire tout en permettant la circulation des cyclistes et piétons en site propre sécurisé. Lors de la réfection de la rampe d'accès principale, mettre en place un dépose-minute et un point VAP.</p>
<p>Point d'arrêts SNCB de Pérot</p>		
<p>Piétons</p>	<p>Trottoirs très étroits aux alentours de la gare (ou encombrés par des voitures), et pas de place réservée aux piétons sur le passage à niveau. Pas de passage pour piétons dans les rues aux alentours et sortie du quai 2 sur un carrefour.</p> <div data-bbox="665 992 1415 1332" data-label="Image"> </div> <p>Figure 14 : pas de passage clouté à la gare de Pérot, ni d'espace réservé sur le passage à niveau</p>	<p>Mise en place d'un espace réservé aux piétons sur le passage à niveau. Déplacement de l'accès à la voie 2 vers la rue du Broux, avec marquage d'un passage piéton. Aménagement d'une piste cyclo-piétonne le long de la rue du Broux (voir fiche MT-10). Aménagement d'un passage piéton sur la rue de Rhode en face de la rampe d'accès à la voie 1.</p>

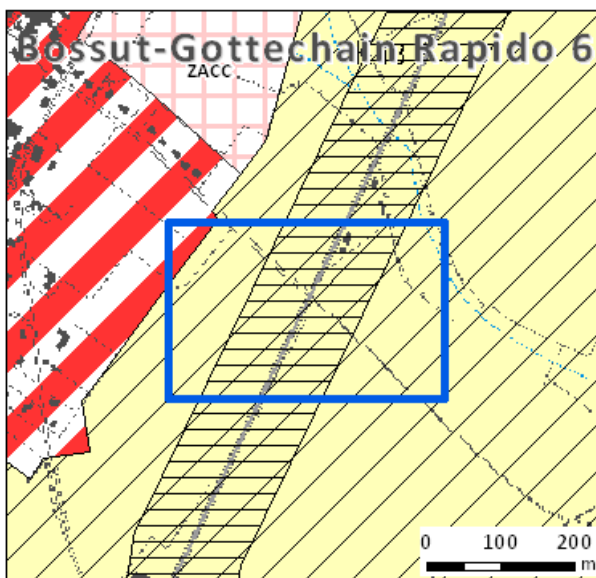
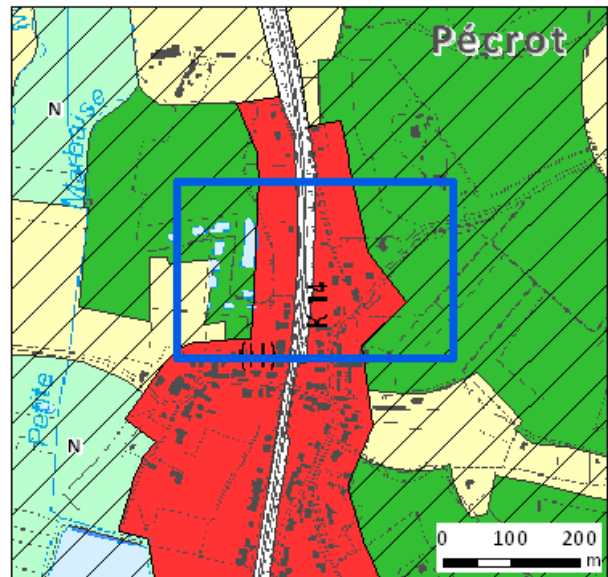
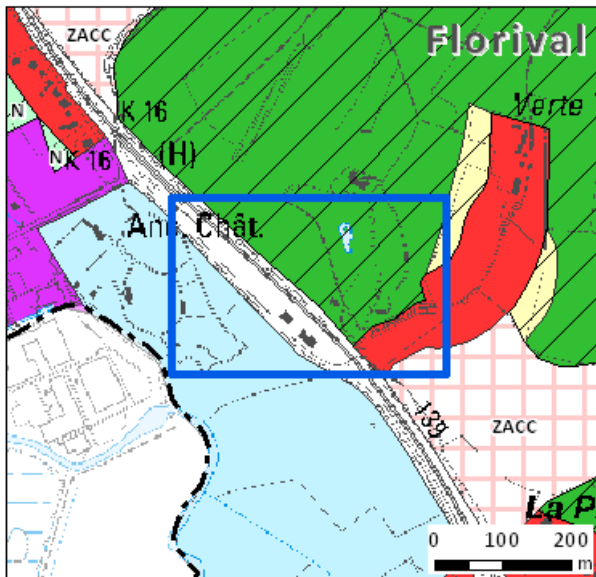
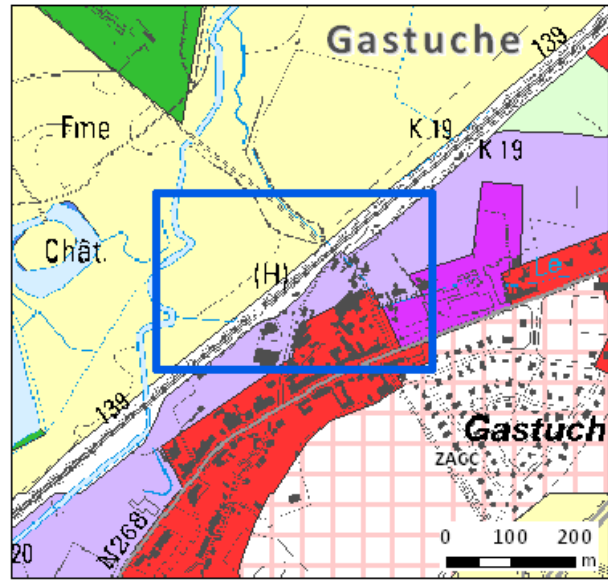
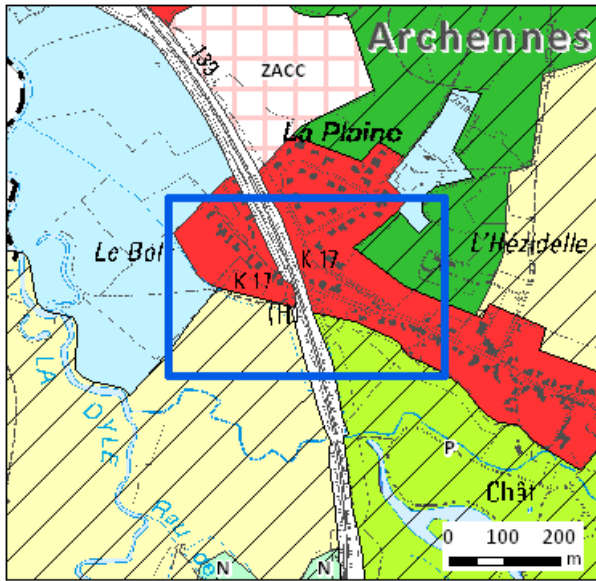
<p>Cyclistes et PMR</p>	<p>Rampe d'accès large pour la voie 1 mais étroite pour la voie 2. Revêtement (graviers) des quais et des rampes d'accès rendant l'accès difficile aux PMR. Traversée du passage à niveaux peu confortable pour les cyclistes et PMR. Pas d'emplacements de stationnement pour les vélos. Pas de pistes cyclables aménagées sur la rue de Rode ni sur la rue de Pécrot ou la rue Constantin Wauters.</p>  <p><i>Figure 15 : rampe d'accès étroite, passage à niveau peu confortable et vélo parké à la gare de Pécrot (JNC AWP)</i></p>	<p>Installation de places de stationnement vélo : - stationnement en « U », pratique et sûr ; - abri pour la pluie ; - éventuellement si la demande augmente, installation de box à vélo verrouillables.</p> <p>Aménagement d'une piste cyclo-piétonne le long de la rue du Broux (voir fiche MT-10).</p> <p>Déplacement et élargissement de la sortie du quai 2 (voir ci-dessus).</p>
<p>Automobilistes</p>	<p>Petit parking (7 pl.) d'un côté des rails. Pas de dépose-minute organisé.</p>  <p><i>Figure 16 : Emplacements réservés aux voitures à la gare de Pécrot (JNC AWP)</i></p>	<p>Organiser le parking et réserver la place proche de la route à un dépose-minute.</p> <p>Créer un point VAP.</p>

UTILISATEUR	CONSTATS	AMELIORATIONS POSSIBLES
Deux points d'arrêts TEC du Rapidobus 6 à Bossut et à Gottechain		
Piétons	<p>Pas de trottoirs le long de l'avenue du Centenaire (N25) ni dans les rues perpendiculaires à proximité des arrêts.</p> <p>Pas de traversée piétonne de la N25 au niveau des arrêts ou des rues perpendiculaires.</p> <p>Pas d'abribus.</p>  <p style="text-align: center;"><i>Figure 17 : Pas d'abribus, de trottoirs ou de traversée piétonne sur la N25</i></p>	<p>Un exemple de pôle intermodal très complet est l'arrêt du Rapido Bus n°4 à la sortie de la N25 à Court-Saint-Etienne : en face de l'arrêt, un passage pour piéton rejoint un dépose-minute et un parking (dont une place de parking pour handicapés), une piste cyclable en site propre et une quinzaine d'emplacements de stationnement pour vélo (en U renversés et couverts).</p> 
Cyclistes et PMR	<p>Pas de pistes cyclables aménagées le long de la N25 ou des rues perpendiculaires.</p> <p>Pas de possibilités de stationnement pour les vélos.</p>	
Automobilistes	<p>Pas de dépose-minute ni de parking.</p>	<p><i>Figure 18 : Piste cyclable, stationnement pour vélo et parking au point d'arrêt du Rapidobus 4 à Court-St-Etienne (JNC AWP)</i></p> <p>Dans le cas de Grez, étant donné le caractère rectiligne de la N25 et la vitesse élevée des automobilistes, proposition de réglementer la vitesse et mettre en place un feu de signalisation « à la demande » pour la traversée piétonne et cycliste (lien avec la fiche LT-15)</p>

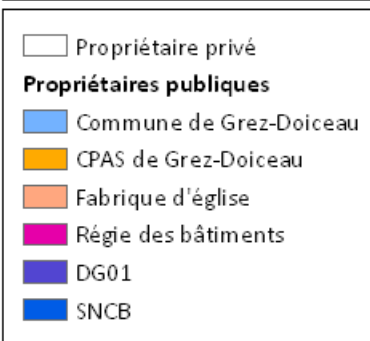
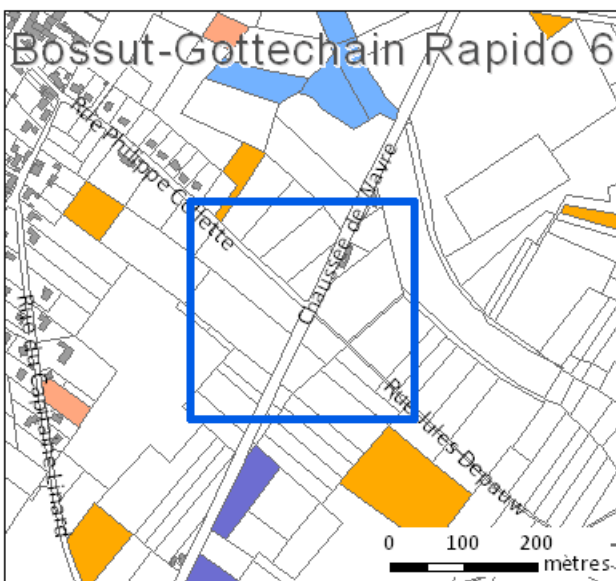
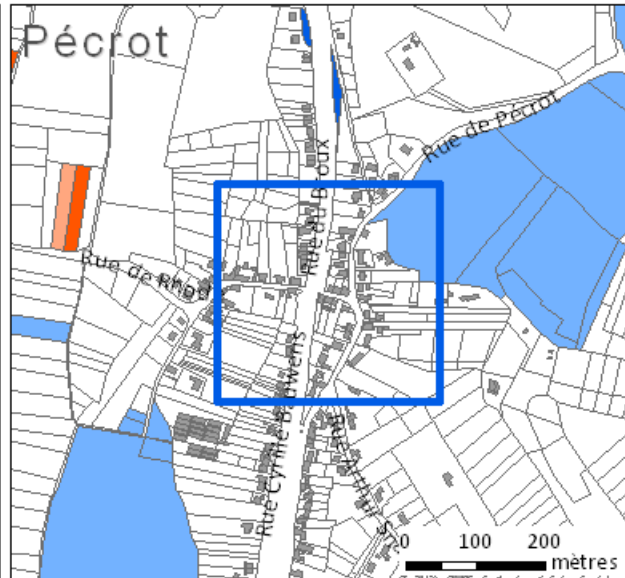
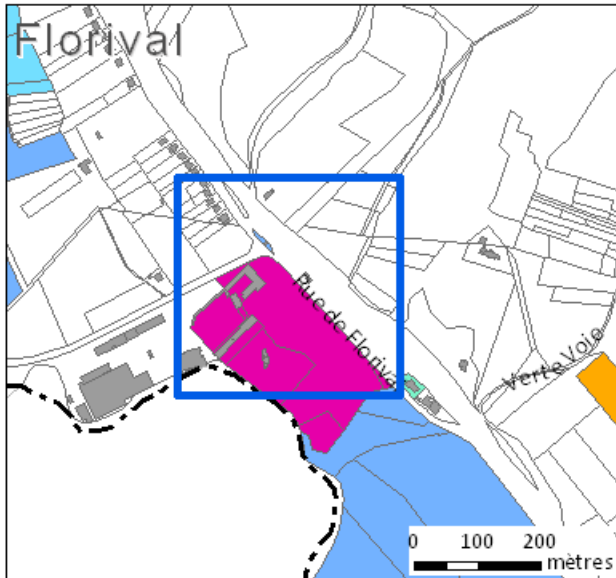
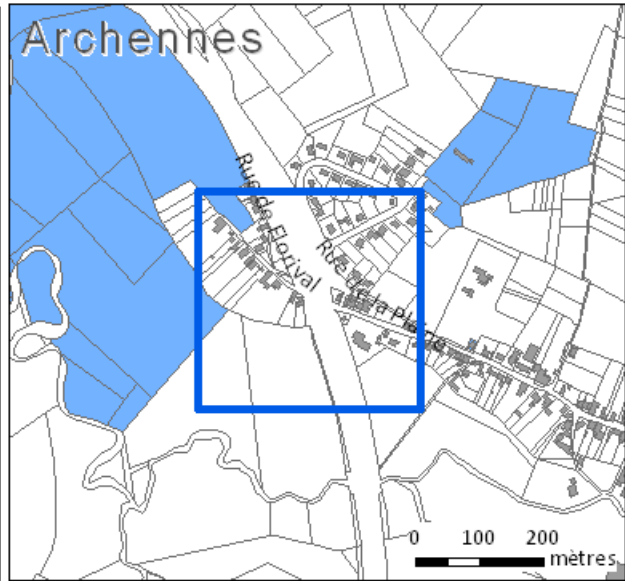
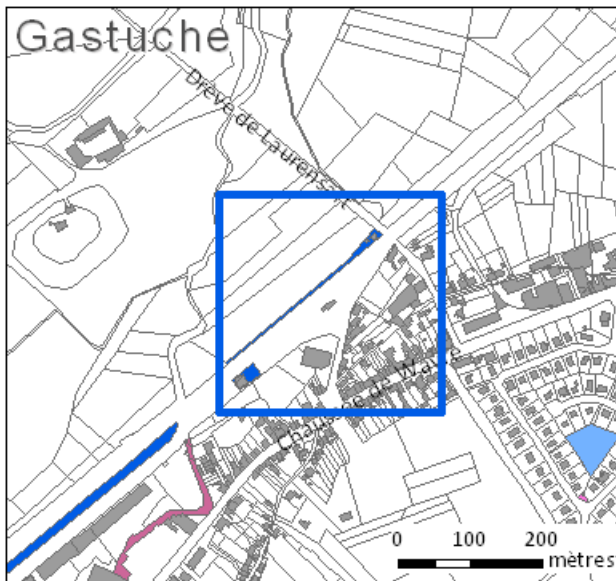
2. LOCALISATION DE L'ACTION :



3. STATUT AU PLAN DE SECTEUR :



4. STATUT DE PROPRIETE :



5. ORIGINE DE LA DEMANDE :

- Consultation villageoise
- Groupe de travail (GT « mobilité »)
- Administration communale
- CLDR

6. 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°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

- 5.3 Gérer de manière parcimonieuse le sol et préserver les parties rurales du territoire des différents types de pressions

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

- Condition(s) préalable(s) :

Recherche de partenariat avec la SNCB et la SRWT

- Tâches déjà réalisées :

- Tâches restant à réaliser :

Dialoguer avec la SNCB pour les aspects nouveaux

Rédaction d'un cahier des charges pour la désignation d'un auteur de projet

Approbation du cahier des charges par le Conseil communal

Lancement du marché de services

Désignation d'un ou de plusieurs auteur(s) de projet

Réalisation d'un avant-projet et d'une estimation par l'(les) auteur(s) de projet

Approbation de l'avant-projet par la commune

Réalisation du dossier de demande de permis d'urbanisme par l'auteur de projet

Lancement de l'appel d'offre aux entreprises

Désignation du ou des entrepreneurs

Exécution des travaux

Réception provisoire et définitive des travaux

8. LIENS AVEC D'AUTRES FICHES-PROJETS :

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

MT-10 : Concrétiser le réseau de liaisons lentes utilitaires et sécurisées

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

9. ESTIMATION GLOBALE DU COUT ET SOURCE DE FINANCEMENT :

Dénomination de la tâche		Quantité présumée	Coût unitaire	Coût Hors TVA
Gastuche SNCB	Aménagement des trottoirs	2*360*1.5	50/m ²	54.000
	Traversée cyclo-piétonne des voies	100m ²	50/m ²	5.000
	Amélioration du stationnement vélo	15 empl.	605/empl.	9.075
	Revêtement du parking et d'une partie des quais	1400+400	50/m ²	90.000
	Balisage du parking et de passages pour piétons	2400+52.5	2/m ²	4.905
	Aménagement d'un passage sous-voies	1	400.000	400.000
Sous-total				562.980
Archennes SNCB	Aménagement d'une traversée piétonne	17*2.5	2/m ²	85
	Réglementation du stationnement	4 panneaux	240/p.	960
	Traversée cyclo-piétonne des voies	100	50/m ²	5.000
	Stationnement vélo	15 empl.	605/empl.	9.075
	Revêtement d'une partie des quais	400m ²	50/m ²	20.000
	Aménagement du parking	400	2/m ²	800
Sous-total				35.920
Florival SNCB	Revêtement des quais et de la rampe d'accès	600+170m ²	50/m ²	38.500
	Aménagement d'un passage sous-voies	1	350.000	350.000
	Réglementation du stationnement	4 panneaux	240/p.	960
	Terrassement pour parking et accès sous-voies	300m ²	45/m ²	13.500
	Stationnement vélo	15 empl.	605/empl.	9.075
Sous-total				412.035
Pécrot SNCB	Traversée cyclo-piétonne des voies	100	50/m ²	5.000
	Accès voie 2	11m ²	50/m ²	550
	Revêtement d'une partie des quais	350	50/m ²	17.500
	Stationnement vélo	15 empl.	605/empl.	9.075
	Organisation parking et passages piétons	300+82.5m ²	2/m ²	765
Sous-total				32.890
Deux arrêts TEC Bossut- Gottechain	Feux à la demande	2	4.150	8.300
	Passages pour piéton	55*2.5m ²	2/m ²	275
	Aménagement de déposes-minute	4 pl.	3.000/pl.	12.000
	Stationnements vélo	14 empl.	605/empl.	8.470
	Pistes cyclables colorées	3600*1.5m ²	10/m ²	54.000
Sous-total				83.045
Imprévus (10%)				112.687
Total HTVA				1.239.557€
TVA 21 %				260.306,97€
TOTAL TVAC				1.499.863,97€

Sources de financement/pouvoirs subsidiants

SPW-DGO1 (Direction des Déplacements doux)
 SPW-DGO2 (Département de la Stratégie de la mobilité)
 SPW-DGO3 (Direction du Développement rural)
 SNCB
 SRWT/TEC

10. PRIORITE AU SENS DU PROGRAMME D'ACTION :

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

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

SPW-DGO1 (Direction des Déplacements doux)
 SPW-DGO2 (Département de la Stratégie de la mobilité)
 SPW-DGO3 (Direction du Développement rural)
 SNCB
 IBSR
 SRWT/TEC

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

Environnement	Promotion des modes de déplacements alternatifs à la voiture 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 lié à l'utilisation des transports en commun
Économique	Augmentation de l'attractivité des abords des gares pour la création de PME sur la commune
Culturel	

13. INDICATEUR(S) DE RESULTAT :

- Relevé du nombre d'abonnements SNCB et TEC
- Comptages sur site de la fréquentation des points d'arrêts par les différents utilisateurs (piétons, cyclistes et automobilistes)
- Analyse du nombre d'emplacements de stationnement pour vélos occupés dans les points d'arrêts

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

Néant.