

DESCRIPTION DU PROJET

Objectif de la liaison modes doux

Le projet a pour objectif de rendre les déplacements à pied ou à vélo plus sécurisés, et ce notamment entre les villages de Meux et de Warisoulx. Les modes de déplacements dits doux ou actifs sont actuellement encore peu employés à La Bruyère, entre autre parce que l'aménagement de la voirie s'est fait en priorité pour faciliter l'accès et la circulation de véhicules motorisés, sans prendre suffisamment en compte les besoins des usagers de modes actifs. Ceci est en partie lié au caractère rural de la commune où la voiture occupe une place prépondérante dans la mobilité des habitants. Toutefois, les déplacements à l'intérieur de la Bruyère concernent des distances tout à fait praticables à pied ou à vélo.

On peut distinguer notamment deux types de voiries sur le territoire communal qui demandent des aménagements adaptés pour permettre la circulation de piétons et de cyclistes en sécurité :

- routes régionales : la voirie régionale regroupe les autoroutes et les routes nationales, donc des axes qui au quotidien drainent des flux d'automobilistes importants. Plusieurs routes nationales traversent la commune. D'un point de vue automobile, elles relient les villages entre eux, mais d'un point de vue de piéton et de cycliste ces nationales représentent des ruptures potentiellement dangereuses. La circulation à pied ou à vélo le long de la voirie doit être séparée du trafic automobile, et les traversées doivent faire l'objet d'un aménagement particulièrement sécurisant.
- la voirie communale : La voirie communale se compose des voies intra et inter-quartiers. Elles constituent le maillage essentiel de chaque quartier et de chaque village. Les liaisons sécurisées pour modes doux doivent privilégier cette voirie qui fait objet de moins de trafic, et où le partage de la voirie entre voitures et autres usagers risque d'être moins conflictuel. Certaines de ces voies traversent des espaces agricoles. La difficulté de ce type de voirie consiste moins en les charges de trafic qu'elles accueillent que dans la qualité et la praticabilité de la chaussée qui peut être recouvert de boue, notamment en cas de pluie.

L'itinéraire proposé dans le cadre de ce projet, élaboré par le groupe de travail voies lentes, s'étend sur 6,8km et comprend essentiellement la voirie communale, à savoir :

- rue de Tripsée
- rue Pommelée Vache
- rue de Warisoulx

Elle concerne la voirie régionale à deux endroits :

- au niveau du croisement de la N912 et de la rue des Tripsée et
- au niveau du tronçon de la N934 qui permet de relier la rue Pommelée Vache et la rue de Warisoulx.

Modalités d'aménagement

Ce projet fait partie d'une série de liaisons modes doux prévues dans le cadre de ce PCDR (fiche projet II. 22. À 25bis), qui dans leur ensemble visent à créer un maillage inter-village favorisant les déplacements à pied et à vélo à l'intérieur de la commune. Les tracés ont été proposés par le groupe de travail voies lentes qui a effectué une visite de terrain pour chaque trajet. Pour la détermination des tracés, la priorité a été accordée à l'itinéraire le plus rapide, présentant un minimum de dénivelé et empruntant la voirie existante.

L'aménagement de ces liaisons doit avant tout être sécurisé et fonctionnel afin de contribuer à une amélioration globale de l'infrastructure pour modes doux au niveau de la commune et afin de s'intégrer à terme dans un réseau de modes doux de qualité.

Les rues concernées par les liaisons revêtent des fonctions différentes et présentent des exigences particulières pour des aménagements piétons et cyclistes sécurisés. Au moment de l'activation de la fiche, les aménagements concrets devront être déterminés par le biais d'une analyse technique effectuée par un bureau d'étude. Une attention particulière sera notamment accordée

- aux carrefours au niveau des routes nationales
- à l'orientation facilitée des cyclistes et des piétons par un balisage et une signalétique claire et lisible qui permet notamment de repérer les liaisons pour modes doux à privilégier
- à la possibilité d'élargir la chaussée, notamment sur les voiries qui ne sont pas équipées de trottoir, et où le croisement entre cyclistes et voiture est potentiellement dangereux
- à l'aménagement de bandes cyclables lorsque cela est possible
- à la visibilité des marquages
- aux possibilités de stationnement pour vélo aux principaux points d'attraction (cœur de village, ...).

ORIGINE DE LA DEMANDE

La demande de développer les liaisons douces inter-villages a été exprimée lors des consultations et plus particulièrement lors des rencontres avec les jeunes de l'entité.

Un groupe de travail spécial mobilité s'est ensuite réuni à 2 reprises et a émis des propositions de projets présentés en CLDR et validés par celle-ci.

JUSTIFICATION DU PROJET

Le développement de liaisons pour modes doux entre les villages de La Bruyère est en adéquation avec la volonté de la commune de favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture sur son territoire.

Dans cette optique, plusieurs aménagements ont été réalisés, comme

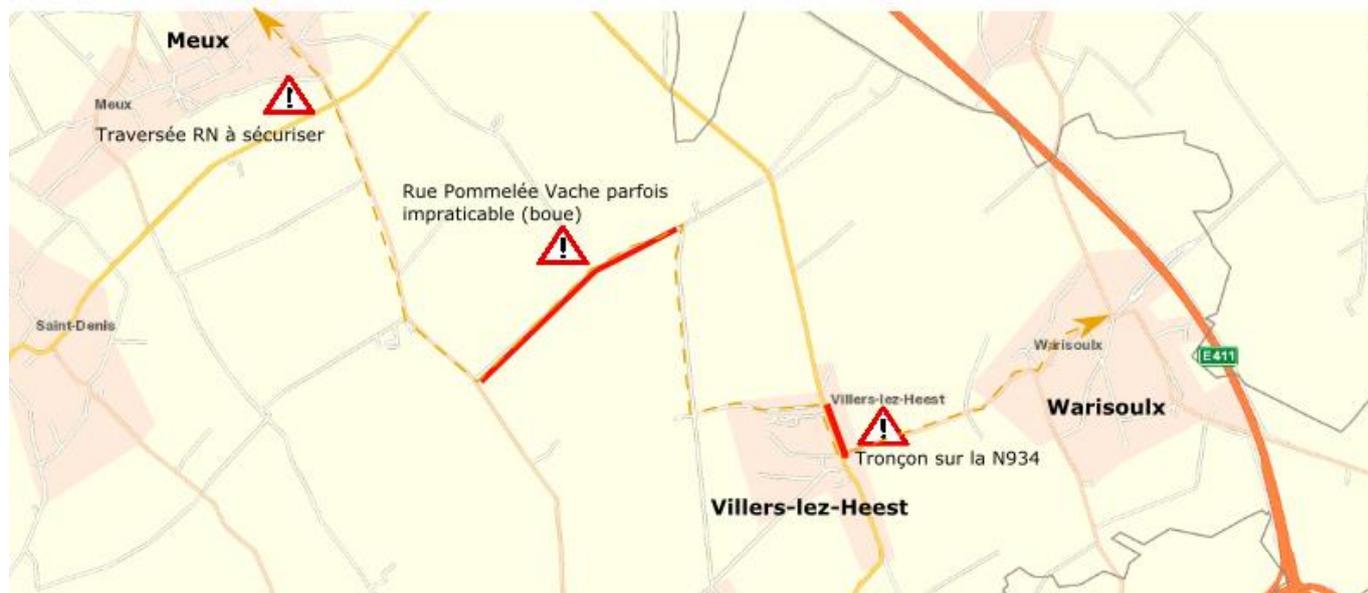
- la réfection progressive des trottoirs, la priorité allant aux axes menant vers les lieux de transport en commun et les écoles, rue d'Emines à Rhines, rue du Village et rue Janquart à Meux
- la mise à sens unique d'une partie de la rue Janquart à Meux
- le réaménagement des espaces publics
- des actions progressives pour l'amélioration des pistes cyclables la priorité étant donnée aux emplacements stratégiques, tels que les abords des abribus ou des gares.

Actuellement, les aménagements existants pour modes doux présentent encore des faiblesses. Généralement, à l'intérieur des villages, des dispositifs sont prévus pour sécuriser les modes doux (trottoirs, ...), mais ces aménagements n'offrent pas de liaison entre les villages. La N4 et la N922 sont équipées de pistes cyclables. Toutefois, vu la charge de trafic importante, ces pistes restent peu sécurisantes.

Dans son ensemble, le PCDR contribue à insuffler un nouvel élan à la dynamique communale en matière de mobilité en intégrant divers projets qui ont pour but la promotion des modes actifs, à savoir :

- l'élaboration d'un plan communal de mobilité (fiche projet I.8.).
- la promotion des alternatives en termes de mobilité (information et communication) (I.9.)
- la mise en place d'un pédibus/vélobus (I.10.)
- le balisage des chemins de promenade (I.13.)

LOCALISATION



Légende :

-  Tronçon de la voirie problématique
-  Point noir identifié par le groupe de travail
-  Itinéraire modes doux à développer

STATUT AU PLAN DE SECTEUR

Sans objet.

STATUT DE PROPRIÉTÉ

Voirie régionale et communale.

TÂCHES À RÉALISER

- Appel d'offre pour la réalisation de l'étude technique
- Choix du bureau d'étude
- Réalisation de l'étude technique qui comporte l'analyse de la situation existante ainsi que les mesures d'aménagement à mettre en place et une cartographie
- Réalisation des travaux de voirie, de marquage au sol, de sécurisation et de balisage

OBJECTIFS VISÉS

	Défi (objectifs de développement)	Objectifs opérationnels	
Axe 1 : Gouvernance	Affirmer l'inscription de la gouvernance communale dans les enjeux du développement rural durable	<input checked="" type="checkbox"/>	Asseoir le rôle exemplatif de l'administration communale en matière de développement durable
		<input checked="" type="checkbox"/>	Sensibiliser et mobiliser les citoyens aux gestes durables
		<input type="checkbox"/>	Etablir une communication efficace entre Commune, citoyens et acteurs du territoire
Axe 2 : développement économique	Assurer un développement économique en phase avec le caractère rural	<input checked="" type="checkbox"/>	Valoriser et développer les ressources du territoire communal
		<input type="checkbox"/>	Attirer de nouvelles activités économiques en lien avec les besoins locaux
		<input type="checkbox"/>	Initier des partenariats avec des pôles économiques avoisinants
Axe 3 : Aménagement du territoire, cadre de vie et environnement	Préserver l'équilibre entre le cadre de vie rural de la commune et son dynamisme territorial	<input checked="" type="checkbox"/>	Gérer et améliorer la qualité environnementale du territoire
		<input checked="" type="checkbox"/>	Développer une vision prospective et dynamique du territoire
		<input checked="" type="checkbox"/>	Aménager des espaces publics intégrés, pour tous et de manière concertée
		<input type="checkbox"/>	Soutenir la création de logements pour toutes les générations
Axe 4 : Mobilité	Donner une place à tous les modes de déplacements	<input checked="" type="checkbox"/>	Permettre à chacun de rallier les différents pôles en toute sécurité
		<input checked="" type="checkbox"/>	Créer un circuit de liaisons lentes inter villages
		<input checked="" type="checkbox"/>	Favoriser les alternatives à la voiture individuelle
Axe 5 : Dynamisme socio-culturel	Renforcer le plaisir de vivre ensemble à La Bruyère	<input checked="" type="checkbox"/>	Améliorer les services aux personnes
		<input type="checkbox"/>	Permettre le développement d'activités intergénérationnelles
		<input checked="" type="checkbox"/>	Mettre en valeur les atouts associatifs, sportifs, culturels et patrimoniaux

Ces objectifs sont rencontrés parce que :

- Par le développement des réseaux de circulation destinés aux modes de déplacement alternatifs à la voiture la commune fait preuve de son engagement dans une politique de mobilité durable. S'agissant de plus de mesures visibles qui portent sur l'espace public, de tels aménagements contribuent au rayonnement de la politique communale vers l'extérieur et assoient son rôle exemplatif en matière de développement durable.
- Le projet contribuera à réduire le nombre de déplacements effectués en voiture, en faveur des modes doux, et permettra ainsi de limiter les émissions de CO² liées à la circulation automobile. Les habitants de La Bruyère seront davantage incités à se déplacer à pied ou à vélo, ce qui contribuera à façonner des gestes de mobilité durable chez les individus.
- Un réaménagement de la voirie qui donne une place aux piétons et aux cyclistes participe à un partage plus égale de l'espace public entre les différents usagers (piétons, cyclistes, automobilistes).
- La sécurisation des piétons et des cyclistes est une préoccupation centrale du projet. Un de ses objectifs est de faciliter et de sécuriser les trajets vers les centres de villages pour ces usagers.

INDICATEURS

Objectif	Indicateur	Source	Cible
Amélioration de l'infrastructure pour modes doux	Km de voirie avec marquage au sol pour modes doux sur l'itinéraire proposé	Commune	6,8km
Facilitation de l'orientation des usagers modes doux	Nombre de mâts de jalonnement implanté sur l'itinéraire	Commune	10 mâts
Augmentation du nombre de cyclistes et de piétons	Nombre de cycliste et de piétons circulant sur l'itinéraire	Police Les comptages pourraient également être réalisés dans le cadre d'un projet scolaire sur le thème de la mobilité durable.	5 piétons et 5 cyclistes en une journée de temps sec

ESTIMATION GLOBALE DU COÛT

Le coût est estimé pour un itinéraire de 6,8km en supposant que l'ensemble de l'itinéraire devra être (ré)aménagé pour modes doux.

Une part importante du budget sera sans doute consacrée aux travaux de correction de la voirie et d'éventuels travaux d'élargissement. Le montant de ces travaux devra être défini en fonction du diagnostic technique effectué par un bureau d'étude. A titre indicatif, le coût pour 100m de chaussée d'une largeur de 4m s'élève à 4000€.

L'élaboration d'une étude technique par un bureau d'étude (à réaliser une seule fois pour les projets II. 22. à 25bis) est estimé à 20.000€ et a été pris en compte dans la fiche projet II.22..

Les coûts des équipements proposés sont estimés sur base des coûts suivants :

- coût d'un jalonnement cyclable : 300€ par mât réunissant 2 panneaux
- coût de marquage et logos sur 100m de chaussée : 1000€
- coût de mise en place d'un arceau : 220€

Coût d'un jalonnement cyclable (10 mâts)	€ 3.000
Marquage et logos sur chaussée	€ 68.000
5 arceaux vélo	€ 1.100
Total	€ 72.100

PROGRAMME DE RÉALISATION

Considérant que les travaux à réaliser portent sur l'ensemble du réseau de voirie communal, ils seront réalisés en plusieurs phases. La programmation sera à mettre en lien avec la mise en œuvre du PCM.

ÉLÉMENTS DONT IL FAUT TENIR COMPTE POUR LA PRIORITÉ À ACCORDER

- une prise en compte des remarques, observations et propositions des habitants / du groupe de travail voies lentes concernant l'aménagement des itinéraires pour modes doux
- assurer une coordination et cohérence entre les projets touchant à la promotion des modes durables :
 - o l'élaboration d'un plan communal de mobilité (fiche projet I.8.).
 - o la promotion des alternatives en termes de mobilité (information et communication) (I.9.)
 - o la mise en place d'un pédibus/vélobus (I.10.)
 - o le balisage des chemins de promenade (I.13.)
- la création de chaque itinéraire doit s'intégrer dans un réseau d'itinéraires pour modes doux

ETAT DU DOSSIER

Le dossier est fortement avancé vu que le groupe de travail voies lentes a réalisé un important travail de préparation du projet par l'identification des itinéraires et l'identification de points noirs sur ces itinéraires.

PROGRAMMATION DANS LE TEMPS

L'activation de la fiche aura lieu entre 2019 et 2022.

RECHERCHE DE FINANCEMENT

- Lorsque l'aménagement des itinéraires modes doux est proposé dans le cadre du PCM, il peut être financé grâce aux **crédits d'impulsions** qui visent la mise en œuvre du volet « modes doux » du PCM. Pour répondre à l'appel à projet la Commune doit disposer d'un PCM terminé et approuvé par le conseil, d'un conseiller mobilité communal et avoir organisé le comité de suivi du PCM.
- En tant que mesure pour l'amélioration de la qualité de vie en milieu rural, ce projet peut bénéficier du **budget développement rural** cofinancé par le FEADER et par le budget wallon.
- Des subventions « **voiries agricoles** » peuvent être sollicitées auprès de la DGO3 (Agriculture, Ressources naturelles et Environnement), pour cofinancer des voies vertes partagées avec les agriculteurs. A vérifier si des tronçons de l'itinéraire se qualifient pour ce type de subvention.

IMPACTS EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE**Pilier environnemental :**

Impacts	Réponse attendue (développer si pertinent)
Réduction des émissions polluantes par une moindre utilisation de la voiture	Meilleure qualité de l'air dans la commune
Promotion des modes de déplacement durables	Préférence des habitants pour les modes de déplacements alternatifs à la voiture

Pilier économique :

Impacts	Réponse attendue (développer si pertinent)
Valorisation des centres d'activités commerciales par une réduction du trafic automobile qui les traverse	Dynamisation des activités commerciales, de l'HORECA et de toutes les activités liées au tourisme grâce à une clientèle attirée par un environnement urbain plus agréable

Pilier social :

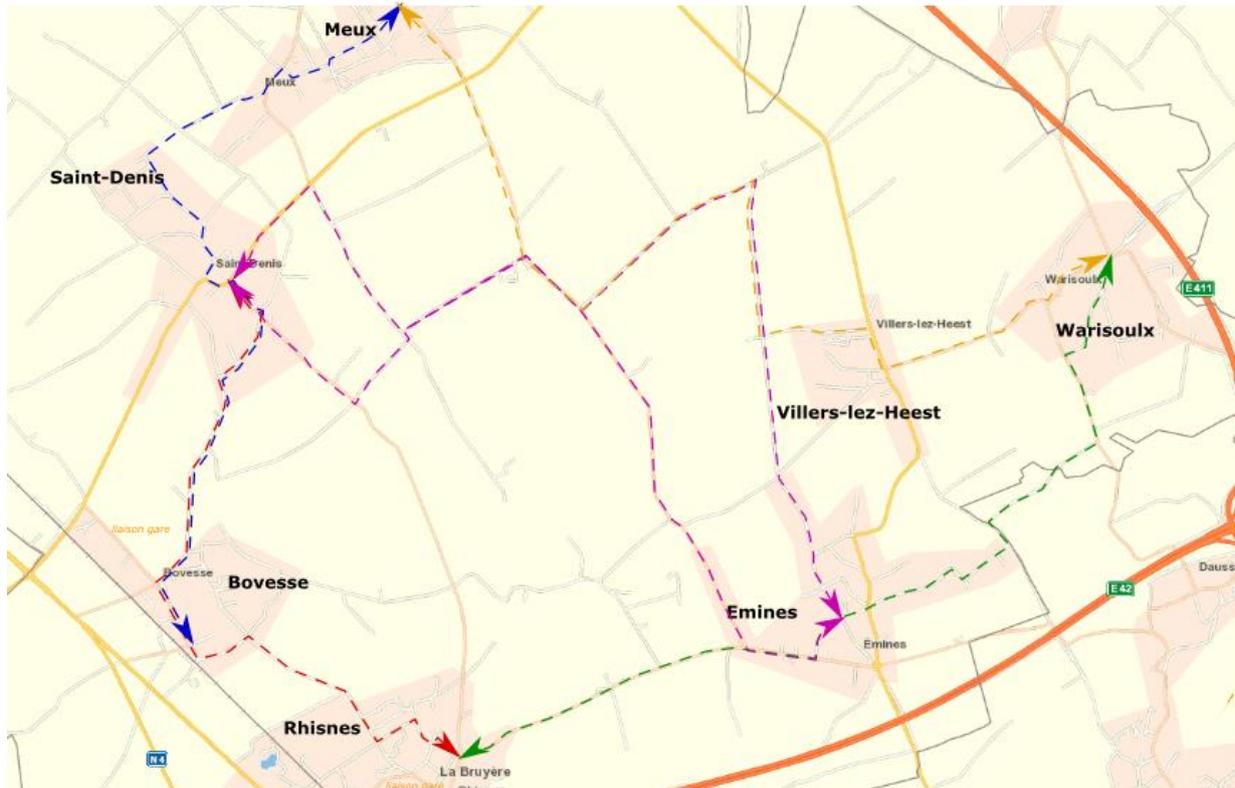
Impacts	Réponse attendue (développer si pertinent)
Promotion des modes de déplacement gratuits et accessibles à tous	Une mobilité facilitée pour l'ensemble des habitants de la commune
Réduction des nuisances liées à la voiture dans les quartiers résidentiels	Une meilleure utilisation de l'espace public par les habitants grâce à un cadre de vie plus accueillant
Impact positif sur la santé des habitants lié à l'emploi de modes actifs	Sans objet
Un meilleur partage de l'espace public entre les différents usagers	Sans objet

Pilier culturel :

Impacts	Réponse attendue (développer si pertinent)
Valorisation du patrimoine culturel et naturel de la commune grâce à la promotion de modes de déplacements doux qui invitent à la découverte de son entourage	Conscientisation des habitants de la qualité du bâti et du paysage qui l'entoure

ANNEXES

Vue d'ensemble du réseau d'itinéraires pour modes doux



Points noirs repérés par les habitants lors de la visite de terrain



Traversée de la route nationale à sécuriser (au niveau du croisement avec la rue de Tripsée)



Rue de Warisoux à sécuriser