

LOT 1 - FICHE-PROJET N°I.08

OFFRIR UNE LIAISON ALTERNATIVE « MODES DOUX » ENTRE LES ISNES ET LA GARE DE ST-DENIS-BOVESSE

1. DESCRIPTION SUCCINCTE DU PROJET

Dans le cadre des fiches-projets relatives à la mobilité douce utilitaire, plusieurs liaisons ont été pointées par les habitants et la CLDR comme prioritaires. L'une d'elle est la liaison du village des Isnes vers le chemin de fer le plus proche, à savoir l'arrêt de train situé sur la commune voisine de La Bruyère, l'arrêt de St-Denis-Bovesse.

Le projet vise à connecter le village à l'arrêt de train par un itinéraire qui soit le plus direct possible, aménagé en dur pour pouvoir accueillir les vélos, voire d'autres modes de déplacement « doux », le plus sécurisant possible. Deux solutions étaient envisagées, soit le long de la grand-route (RN912), ce qui est l'itinéraire le plus direct, soit en site propre et sécurisé par la rue du Raidit et la rue de Malmaison. C'est cette seconde option qui a été retenue en priorité.

Il s'agirait de réaménager les rues du Raidit et de Malmaison, en contournant la ferme, pour rejoindre la RN4. Cette solution nécessiterait alors d'emprunter sur quelques 430 mètres la piste cyclable de la RN4 pour rejoindre le carrefour Didi, et de là, la gare de St-Denis-Bovesse.

L'aménagement des abords de la RN912 n'est toutefois pas à négliger, étant donné que des piétons la longent régulièrement. La grand-route est étroite, les accotements sont inexistantes. Ces aménagements incomberont à la Wallonie (SPW-DGO1).

Le projet se prolonge sur la commune voisine de St Denis (La Bruyère) pour la continuité du cheminement et des aménagements au point d'arrêt (parking vélos...). Cette fiche pourra donc être élaborée en trans-communalité avec La Bruyère, donnant accès à des subventions de Développement rural majorées.

2. JUSTIFICATION DU PROJET

La fiche a pour objectif d'améliorer l'usage des modes doux à vocation utilitaire, en développant le réseau d'itinéraires spécifiques et mieux sécurisés pour ces différents usagers. Il s'agit de compléter le réseau existant pour assurer des liaisons entre les villages ou vers les lieux d'intérêt utilitaires prioritaires comme les gares.

Le projet se justifie particulièrement pour le village des Isnes, qui souffre de son éloignement par rapport à Gembloux et de son accessibilité plus difficile en transports en commun. Les habitants du village expriment qu'ils se sentent un peu « oubliés » de Gembloux. En outre, si le village est proche de la RN912, celle-ci est étroite et très dangereuse pour les usagers faibles qui l'utilisent régulièrement, les accotements ne sont pas aménagés et elle n'est pas bordée de pistes cyclables.

Le projet vise donc à désenclaver ce village pour les usagers faibles et moins motorisés.

Outre le village lui-même, Les Isnes est bordé par le parc d'activités Créalys. L'itinéraire sécurisé pourrait aussi intéresser des travailleurs, voire des visiteurs du parc, qui souhaiteraient y accéder autrement qu'en voiture.

Des liens sont évidents avec plusieurs fiches du PCDR :

- le « Vél'Orneau », tour des villages à vélo, faisant l'objet d'un projet Lot 0
- les fiches « mobilité », notamment celles qui préconisent la réalisation d'autres itinéraires pour les modes doux utilitaires, ou celle qui prévoit l'amélioration du réseau de chemins et de sentiers.
- la fiche qui souhaite voir Gembloux « la ville la plus cyclable »

Le projet s'inscrit dans la stratégie de la commune d'aménager des liaisons douces entre les villages et la ville ou les points d'accès prioritaires. Des liaisons vers le centre ont déjà été aménagées dans le cadre du PCDR de 2005 ou d'autres opérations (Pics verts...), depuis Ernage, Loncée, Corroy...

3. LIEN A LA STRATEGIE DU PCDR

La fiche est essentiellement liée aux objectifs de mobilité, mais peut aussi répondre à la demande d'amélioration du vivre ensemble et de l'attractivité locale.

Obj. 1.1. Gembloux, sa ville, ses villages : renforcer les liens, l'identité locale et le vivre ensemble

Obj. 3.1. Gembloux en mouvement : renforcer un réseau multimodal

Obj. 3.2. Favoriser l'usage des modes doux

Obj. 3.4. Améliorer les transports collectifs et les modes alternatifs

Obj. 3.5. Communiquer, sensibiliser et éduquer (en matière de mobilité)

Obj. 5.1. Gembloux : renforcer l'attractivité, la vocation historique, scientifique et culturelle

4. IMPACTS DU PROJET SUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE

Impacts socio-culturels

Le projet peut avoir indirectement des impacts sur le plan social, car il incite à la pratique du vélo ou de la marche à pied. Il peut donc avoir des répercussions sur la santé (pratique du sport, réduction des pollutions...).

L'itinéraire doit inmanquablement longer les grand-routes pour atteindre l'arrêt SNCB, ce qui pourrait présenter des risques au niveau sécurité pour les usagers. La solution du site propre est a priori plus sécurisante puisque la longueur de grand-route est réduite par rapport à la solution « piste cyclable » le long de la RN912. Des précautions devront toutefois être prises pour sécuriser la cohabitation le long de la RN4 : réfection de la piste cyclable, aménagements de sécurité et de signalisation...

L'isolement du site propre pourrait en décourager certains, en particulier lorsqu'il fera sombre, par rapport à une grand-route fréquentée. Il s'agira de promouvoir l'utilisation de cet itinéraire pour qu'il soit suffisamment fréquenté et bénéficie donc d'un « contrôle social ».

Impacts environnementaux

Mais c'est surtout en matière environnementale que les effets de ce type de projets se feront sentir. Des liaisons utilitaires vers la gare permettront d'encourager l'usage des modes doux à la place des véhicules motorisés, ce qui aura des effets sur la réduction des polluants, des gaz à effet de serre et sur la réduction de consommation de carburants non renouvelables.

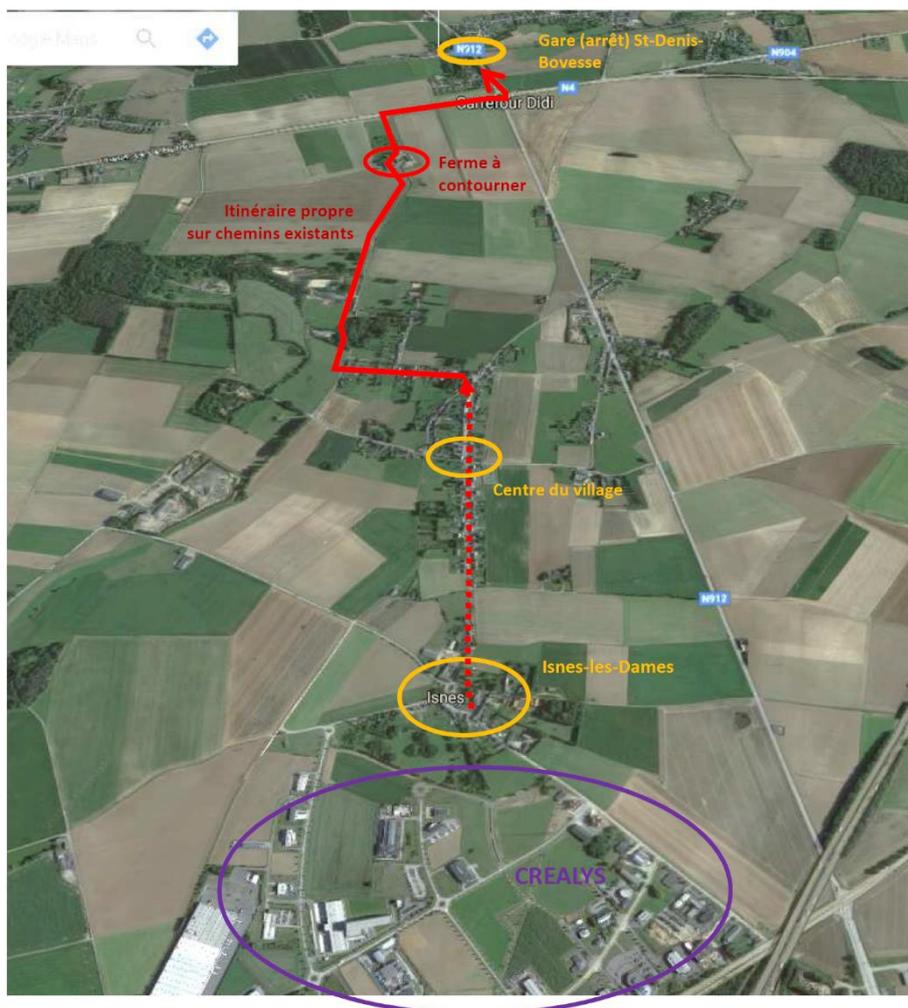
L'amélioration du réseau participe directement et indirectement à la valorisation des paysages et du milieu naturel, que l'on peut mieux apprécier par les déplacements doux.

Impacts économiques

Les impacts économiques du projet ne sont a priori pas importants, même si l'itinéraire pourrait aussi intéresser les travailleurs du parc d'activités de Créalys, proche du village.

5. LOCALISATION ET STATUT

La vue oblique ci-dessous présente la localisation du tronçon envisagé en site propre par les rues du Raidit et de Malmaison.



Fond de carte : google maps, vue oblique

Par rapport à l'aménagement d'une piste cyclable le long de la RN912, l'itinéraire en site propre présente l'avantage de prendre place sur des chemins communaux, dont une bonne partie est déjà carrossable. La piste cyclable serait du ressort de la Wallonie (route régionale).



Photos Google Streetview – RN912

L'aménagement en site propre n'exclut toutefois pas qu'une piste cyclable et/ou un accotement praticable soient pris en charge par le SPW, étant donné que des usagers modes doux fréquentent aussi régulièrement ce tronçon pour se rendre vers le carrefour Didi.

La limite communale Gembloux / La Bruyère passe à hauteur de la route régionale.

La liaison longe une zone forestière à la sortie du village, mais la majeure partie du tronçon est en zone agricole du plan de secteur. Sur St-Denis, elle longe une zone d'habitat à caractère rural et une zone verte (talus de la voirie). Voir extrait du plan de secteur en annexe.

6. PORTEURS DE PROJET ET PARTIES PRENANTES

Porteur du projet

Ville, CLDR

Parties prenantes

Citoyens habitants des Isnes

Associations de cyclistes (GRACQ...)

Associations d'utilisateurs des transports en commun

Travailleurs de Créalys, BEPN

Agriculteurs riverains de la rue

7. PROGRAMME DE REALISATION

Éléments pris en compte pour définir la priorité de la fiche

- Projet largement plébiscité par les habitants et la CLDR,

- Village des Isnes éloigné du centre de Gembloux et moins bien desservi en transports en commun,
- Accès par la RN912 particulièrement dangereux vu l'étroitesse de cette voirie régionale et l'absence d'accotements.

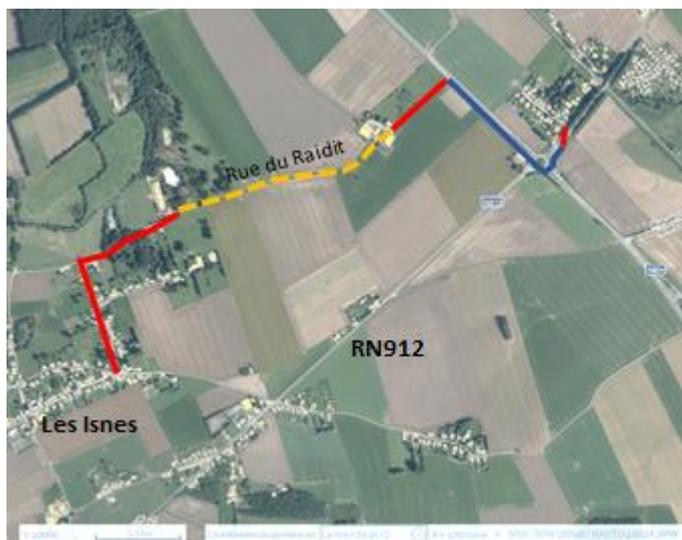
Etat du dossier (ce qui a déjà été réalisé)

L'enjeu de désenclaver Les Isnes via des liaisons modes doux, notamment vers Beuzet, avait été soulevé lors du premier PCDR.

Un accord a été conclu avec l'exploitant agricole rue du Raidit sous la forme de charge d'urbanisme : une bande de terrain est cédée à la Ville pour l'aménagement d'un chemin contournant la ferme.

Planification, descriptif de la mise en œuvre et phasage

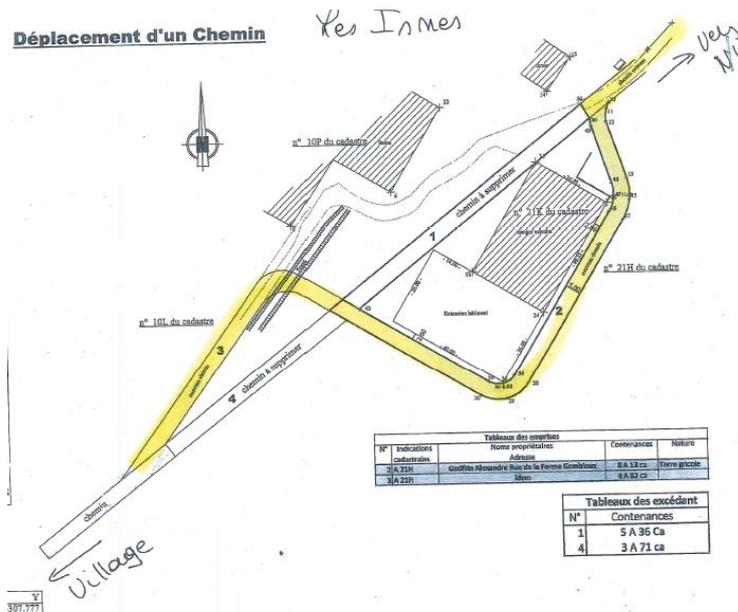
- Route carrossable, empruntable par les vélos sur une partie de la rue du Raidit : desserte des maisons et du manège.



Fond de cartes : Walonmap

En rouge : routes carrossables à réaménager ; en bleu : piste cyclable existante à réaménager ; en jaune traitillé : chemin de terre à aménager

- 820 mètres de chemin de terre à aménager pour permettre le passage des vélos plus confortablement (voir traitillé jaune). Largeur de minimum 3 mètres carrossables. Accessible également aux véhicules agricoles pour l'accès à la ferme. Prévoir des accotements plus larges stabilisés.
- Contournement de la ferme : charge d'urbanisme conclue avec l'exploitant (cession du terrain). Le chemin de contournement doit permettre le passage aisé des vélos. Il pourrait néanmoins être barré à la circulation automobile, l'accès à la ferme étant garanti des deux côtés vers la cour intérieure.



Contournement tel que prévu par le permis d'urbanisme

- Réfection de la rue de Malmaison (250 mètres), sur 5 mètres de large.



Vue depuis la RN4 vers la ferme de la rue Malmaison - Photo Google Streetview

- Nécessité d'emprunter la piste cyclable de la RN4 sur 435 mètres (partie en bleu), aménagement à revoir par le SPW + placement de dispositifs de sécurité (dos de cochon, ou aménagement du type de ceux réalisés près du centre sportif de Gembloux...).
- Réaménagement du rond-point Didi. L'accès modes doux est prévu mais une réfection et un élargissement peut être envisagé de manière à faciliter l'accès des cyclistes.
- Réaménagement et marquage le long du Vieux chemin des Isnes (375 mètres).
- Aménagement d'un double parking à vélos de part et d'autres de la voie de chemin de fer. Un passage sous voie avec escaliers permet de franchir les voies.

- La nécessité de placer un éclairage sera étudiée, notamment le recours à des systèmes « intelligents ».

Démarches administratives à réaliser

- Négociations avec le SPW pour la réfection de la piste cyclable et pour garantir le franchissement du rond-point Didi en toute sécurité.
- Négociations avec la SNCB pour aménager les parkings à vélo.
- Négociations avec la commune de La Bruyère pour une fiche transcommunale en lien avec leur PCDR (amélioration de l'accès à la gare de St-Denis Bovesse).

Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé

- Entretien des pistes cyclables le long des grands axes
- Fléchage des itinéraires conseillés depuis les différentes parties du village
- Fermeture de la voirie au niveau du contournement de la ferme pour éviter un trafic de transit par cette voirie, mais permettre néanmoins l'accès local

8. ESTIMATION GLOBALE DU PROGRAMME ET DU COUT

Pour les parties sur domaine public communal, l'aménagement des voiries pourra être pris en compte par le Développement rural ; le tronçon étant à vocation des modes doux et des agriculteurs, le taux de subvention peut s'élever à 80%, voire 90% si cette fiche est transcommunale (pour un montant total jusqu'à un million d'euros).

Pour la signalétique et le mobilier urbain, sur l'espace public, le taux de subvention est de 60%

Estimations globales pour l'aménagement

Estimation globale HTVA	Quantité	Prix unitaire	Coût HTVA	études et honora	Montant TVAC
Réalisation d'une bande pour vélos rue du Raidit (3m de large)	820	80 €/m ²	196.800,00 €	inclus honoraires	
Réfection de la voirie rue Malmaison (5m de large) et contournement	300	80 €/m ²	120.000,00 €		
Réaménagement de la piste cyclable côté Malmaison	435		54.200,00 €		
Réaménagement rond-point (uniquement modes doux)	140		21.800,00 €		
Aménagement piste modes doux Vieux chemin des Isnes (marquage)	375		10.000,00 €		
Fléchage et balisage de l'itinéraire			3.000,00 €		
Aménagement de mobilier PK vélos			10.000,00 €		
Aménagement d'éclairage			40.000,00 €		
			455.800,00 €	515.054,00 €	623.215,34 €
Part DGO1			76.000,00 €	85.880,00 €	91.960,00 €
Part DR en transcommunalité (90%)			341.820,00 €	386.256,60 €	467.370,49 €
Part communale Gembloux			31.882,00 €	36.026,66 €	43.592,26 €
Part communale La Bruyère			2.300,00 €	2.599,00 €	3.144,79 €

Le projet n'est pas rémunérateur.

9. EVALUATION (EN RELATION AVEC LES OBJECTIFS VISES ET LES EFFETS ATTENDUS)

Indicateurs de réalisation : Indicateurs mesurant les effets directs issus des actions et projets mis en œuvre - Comment saura-t-on que le projet a bien été mis en œuvre ?

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre,...)
Réalisation des aménagements	OK	Rapport annuel du PCDR Constats sur le terrain des réalisations effectives de la liaison par amélioration des itinéraires, placement de la signalétique

Indicateurs de résultat : Indicateurs mesurant le résultat direct et immédiat d'une intervention sur le public cible – Quels sont les effets du projet ?

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre,...)
Fréquentation des cyclistes et des piétons sur le tronçon réalisé	Min 10/jour + évolution à la hausse	Comptage de fréquentation aux heures de pointe via relais locaux (CLDR, association des Isnes...) Comptage des vélos au niveau des parkings de l'arrêt SNCB de St-Denis
Qualité des aménagements réalisés et praticabilité	Satisfaction	Questions aux relais locaux : praticabilité de l'itinéraire, problèmes éventuels
Information : présence de l'information relative à cette liaison	Présences 25 consultations de page / semaine	Site internet communal, site de la Maison du Tourisme (Tous en Sambre et Orneau) Nombre de visites des pages concernées

