



Réseau de déplacements actifs intra & inter-villages

1. Le projet

1.1. Souhaits de la population

- Mettre en place un réseau inter-villages (Aménagements routiers en vue de favoriser la mobilité alternative dans les localités et entre les villages de l'entité) ;
- Liaison mode de déplacements actifs vers le CHU depuis le village de Mont et de Godinne ;
- Mise en place d'une sécurisation pour les modes doux sur la rue d'Evrehailles au lieu dit du Charreau ;
- Réaménagement de la route du Prétéry entre la rue d'Awagne et la rue des Bons Bonniers et création d'une piste cyclable route du Prétéry ;
- Mise en place d'une voie lente (pour mode de déplacements actifs) entre Godinne et Houx le long de la Meuse (à inscrire dans la fiche « Bords de Meuse ») ;
- Liaison pour mode de déplacements actifs entre Yvoir et Godinne (chaussée d'Yvoir, pont Ch. Meuniers, rue Grande, halage).
- Chemins lumineux en croix au centre du village d'Evrehailles ;

1.2. Descriptif succinct

Le projet consiste à mettre à la disposition des habitants de la commune un réseau communal permettant, dans le cadre de la mobilité au quotidien, des déplacements actifs sécurisés. On entend par actif un déplacement effectué uniquement grâce à l'activité humaine (marche à pied, vélo, ...).

- Ce projet nécessite :
 - L'établissement d'une typologie des voies de communication «déplacements actifs» (piste cyclable en dur et en site propre longeant une voirie classique, piste cyclable en dur, non en site propre, sur voirie classique, trottoir en dur, sentier revêtement gravier accessible aux vélos et piétons, etc.) ;
 - L'identification des pôles (centres de villages, écoles, quartiers, hameau, points d'arrêt des transports en commun, etc.) au niveau de l'ensemble de l'entité (la révision du PCM permettra de les identifier et de les justifier) ;
 - Les caractéristiques théoriques requises pour chacune des liaisons inter-pôles à établir (vélos + piétons, piétons seulement) ;
 - L'identification des voiries (voiries classiques, SV ou CV) répondant (ou susceptibles de répondre) aux critères définis pour chacune des liaisons inter-pôles à établir.
- Une révision du plan communal de mobilité est souhaitable avant ou en parallèle au lancement de ce projet. Le PCM permettra en effet, par exemple et entre autres choses :
 - De définir le plus correctement possible les pôles évoqués ci-dessus ;
 - De re-préciser la philosophie communale en matière d'aménagement de trottoirs, de pistes cyclables, de SUL, etc.

Un projet est actuellement en cours au niveau communal, il s'agit de **l'inventaire des sentiers et chemins réalisé avec l'aide de Sentiers.be**. Ce projet participera à l'identification des solutions les plus efficaces «hors voiries classiques». Ce n'est pas le cœur du projet, mais il en fait partie intégrante. Pour la fin de l'année, Sentiers.be devrait avoir inventorié l'ensemble des chemins sur l'ensemble du territoire communal.



Afin de pouvoir inscrire ce projet de réseau de déplacements actifs dans un cadre budgétaire pragmatique, il est important de définir un phasage, dont la première phase pourra être conclue en première convention «Développement Rural». Il est donc proposé le phasage suivant:

Phase 1

Phase 1a :

- Réalisation des liaisons en relation avec le CHU de Mont-Godinne

•

Phase 1b :

- Dispositif «léger» de sécurisation des usagers lents dans la rue d'Evrehailles à Yvoir (Charrau)
-

Phase 2

Compte tenu de l'importance des travaux à réaliser, cette deuxième phase devra elle-même se décliner en plusieurs phases. Ces phases couvriront les réalisations suivantes :

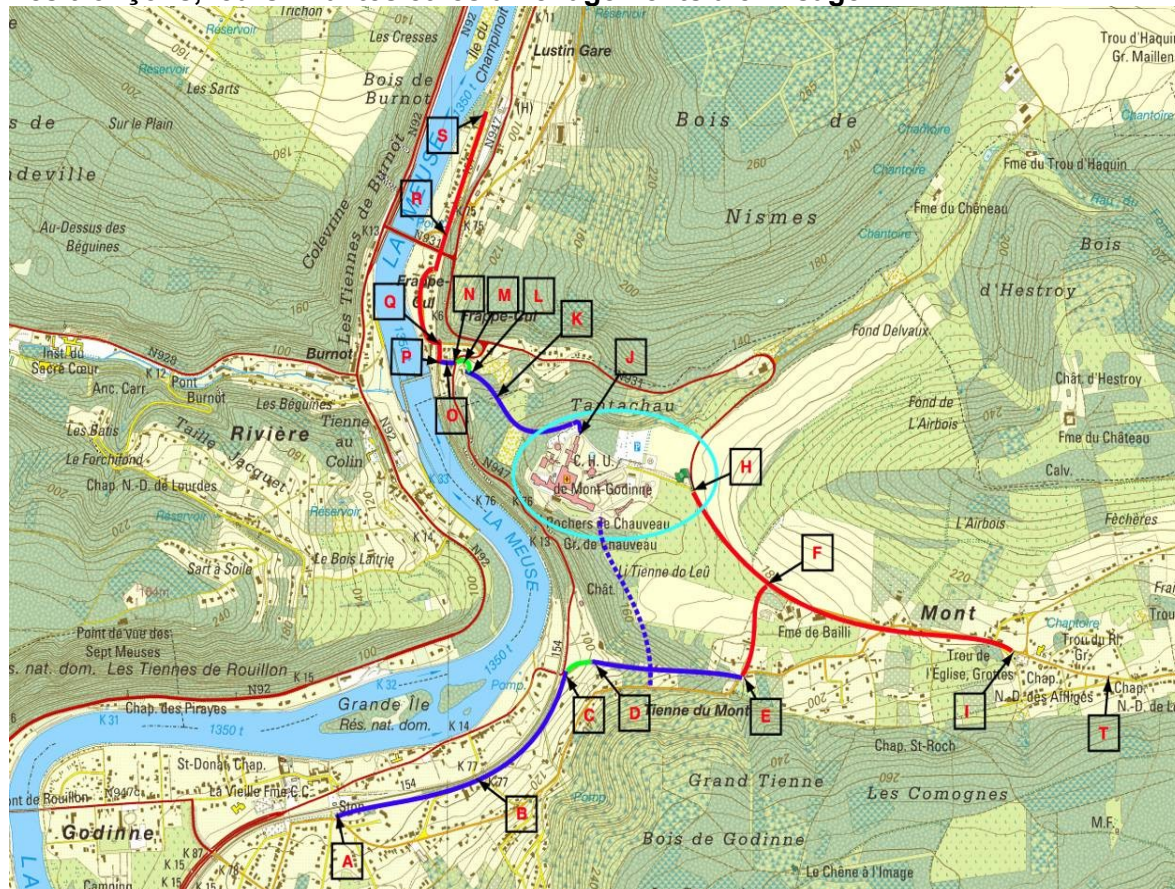
- La finalisation d'une sécurisation pérenne de la rue d'Evrehailles à Yvoir jusqu'à l'entrée d'Evrehailles (Charrau RN 937). Ces travaux seront réalisés dès la finalisation des travaux d'égouttage sur ce même secteur.
- Sur base du PCM revu et de l'étude réalisée par Sentiers.be et la Commune d'Yvoir, un bureau d'études dessinera un réseau de déplacements actifs **sur l'ensemble de l'entité d'Yvoir**
- Réalisation du réseau conformément au phasage approuvé par la Commune.

1.3. Esquisse

PHASE 1 :

Phase 1a : Réalisation de liaisons en relation avec le CHU de Mont-Godinne

Les tronçons, leurs finalités et les aménagements à envisager :



Phase 1b : Dispositif de sécurisation dans la route d'Evrehailles

Les tronçons, leurs finalités et les aménagements à envisager :

Au regard de l'exigüité de la voirie et du fait qu'il sera prévu le remplacement du collecteur dans un prochain plan triennal, les travaux concernant la mise en place physique d'un espace de circulation pour les déplacements actifs ne peut être envisagé en toute première phase.

Une bande vélo sera réalisée de chaque côté de la chaussée.

Par ailleurs, des solutions seront recherchées avec et proposées aux riverains en matière de stationnement des véhicules de façon à rendre aux trottoirs leur vocation première. Communication, prévention, et, si besoin, répression accompagneront cette action.

PHASE 2 :

A. La suite des travaux sur la rue d'Evrehailles :

B. Les autres interventions



2. Le contexte

1.4. Entité(s) concernée(s)

Le projet s'étend sur l'entièreté de l'entité communale.

1.5. Localisation

La localisation des itinéraires sera possible après un inventaire des chemins et sentiers existants.

1.6. Enjeux du projet

- Le premier enjeu de ce projet est d'encourager le report de mode. Il est une nécessité vitale si l'on veut diminuer la facture CO₂ au niveau local. De très nombreuses études (notamment de la CPDT) ont montré la dérive inquiétante vers un recours de plus en plus fréquent, depuis bientôt 50 ans, à la voiture et ce même pour des déplacements courts. L'exemple le plus emblématique est celui des déplacements «domicile-école». Ceci est particulièrement interpellant dans une commune comme Yvoir qui dispose d'un bon réseau d'écoles de village, de qualité et très fréquentées. La réalisation d'un réseau de déplacements actifs intra- et inter-villages doit d'abord constituer une réponse à ce défi ;
- Aujourd'hui déjà, nombreux sont les usagers lents qui parcourent l'entité communale : jeunes, mouvements de jeunesse, personnes âgées, usagers éco-responsables, les sportifs, etc. L'établissement d'un tel réseau dans l'entité aura pour effet d'accroître leur sécurité ;
- L'établissement d'un réseau de déplacements actifs facilitera le retour à une plus grande convivialité au sein des villages (au même titre que l'embellissement des cœurs de vie des villages ou la création d'une maison de village) ;
- Prenant en considération la nature des déplacements actifs qu'il faudra prioritairement encourager (mobilité au quotidien), il est évident que le réseau à construire devra répondre à des conditions précises en termes d'accessibilité. Les tronçons les plus critiques (nombre d'utilisateurs potentiels, fréquence d'utilisation) devront répondre à des critères stricts en terme d'accessibilité (PMR, vélos de ville,...). Ces critères d'accessibilité porteront bien sûr sur la nature des revêtements mais aussi sur des concepts tels que l'éclairage et le sentiment de sécurité de circulation à tout moment.
- La nature même de la topographie d'Yvoir constitue un enjeu très spécifique: d'une part, 1/3 de la superficie communale est constituée de bois et d'autre part le relief est particulièrement marqué (un dénivelé de 150 mètres sépare le fond des vallées du plateau). Ces caractéristiques imposeront souvent le recours à la création d'un site propre pour usagers lents sur des voiries classiques.
- Enfin, il est évident que l'existence d'un réseau de déplacements actifs sûr et de qualité à Yvoir constituera aussi un atout pour le tourisme, les activités sportives et de loisir.
- Dans ce même cadre, il est très important de penser ce réseau en connexion avec les réseaux comparables qui existent dans les entités voisines et, d'une façon, plus générale, au niveau de la zone touristique couverte par la Maison du Tourisme de Dinant.
- L'aménagement de zones sécurisées pour le stationnement des vélos est souhaitable aux endroits stratégiques où un changement de moyen de déplacement est possible (à proximité des arrêts de bus rejoint par un sentier, par exemple)



- Pour terminer, il convient de relever les synergies à établir entre ce projet et d'autres projets de priorité 1 du PCDR d'Yvoir :
 - Les Portes de Village (fiche 1.2) (où il conviendra de veiller à la bonne intégration des voies de déplacements actifs dans la conception des portes de village) ;
 - Le Parc Nature du Bocq (fiche 1.4) (dont la première phase consiste dans la réalisation d'une liaison en mode actif entre Spontin et Yvoir en suivant le fond de la vallée du Bocq) ;
 - Les Bords de Meuse (fiche 1.5) ((dont une partie importante concerne l'établissement d'une liaison en mode actif le long de la Meuse 'yvoirienne') ;
 - La Mise en Valeur du Patrimoine (fiche 1.6) (prévoyant l'établissement d'un réseau de promenades patrimoniales; ce dernier pourra s'appuyer sur le réseau prévu dans le projet «déplacements actifs») ;
 - Les Abords des écoles (fiche 1.9) (chaque école est un pôle à connecter au réseau) ;
 - Parc résidentiel de la Gayolle (fiche 1.13) (le Parc est un pôle à connecter au réseau).

1.7. Statut au plan de secteur

Sans objet.

1.8. Statut de propriété

Pour la phase 1, nous sommes en présence principalement de voiries communales, et régionales.

Pour le tronçon CHU – Mont (HF), il faudra prévoir un accord avec le propriétaire des terres agricoles, afin de pouvoir implanter la piste cyclable en débord de la voirie régionale actuelle (échange ou acquisition de terres, à défaut, expropriation). La mise en œuvre

1.9. Eléments de mise en œuvre

En parallèle à ce projet, il faut prévoir la révision du plan communal de mobilité d'Yvoir. La mise en œuvre de ce projet doit donc :

- Tenir compte des principes généraux de mobilité énoncés dans le PCM existant ;
- Se tenir au courant des travaux de révisions du PCM et s'y tenir.

Le projet devra se dérouler en deux temps, un premier avec la concrétisation d'une partie des souhaits de la population (la liaison CHU, Godinne, Mont, Lustin), et un second qui fera suite à l'inventaire réalisé par « sentiers.be » et à la révision du PCM.

La 1^{ère} phase comprend deux actions distinctes sur le territoire. La 2^{ème} phase comprendra elle-même plusieurs temps, compte tenu de l'ampleur des travaux à réaliser.

La phase 1 s'inscrit en première convention « développement rural » (la justification du choix des tronçons concernés a été exposée en 2.2 ci-avant), avec comme étapes majeures suivantes :

- La situation existant du futur trajet est reprise ci-avant ;
- La proposition d'un tracé est aussi reprise en esquisse, ci-avant ;
- Analyse du tracé :
 - La détermination précise du tracé ;
 - Détermination de la position exacte de la porte de village de Mont et du type (Cf. fiche « portes de village »)
 - Prise de contact avec les différents gestionnaires des voiries, sur lesquelles le tracé va passer ;
 - Prise de contact avec les riverains concernés ;



COMMUNE D'YVOIR

PROVINCE DE NAMUR - ARRONDISSEMENT DE DINANT



- Vérification des impacts, des incompatibilités et des incohérences éventuelles ;
- Affinement de l'avant-projet avec le groupe de travail : choix de revêtements, définition des emprises,... ;
- Implication du CHU de façon à assurer une solution de continuité pour les usagers lents, y compris dans la traversée du domaine lui appartenant ;
- Acquisition des terrains (moyennant paiement ou par échange) en bordure des voiries régionales et communales entre le CHU et Mont. En cas de besoin, expropriation de ces mêmes terres.
 - Passation du marché et réalisation des travaux.
- Désignation d'un auteur de projet pour l'élaboration des documents d'adjudication (plans techniques, métré, cahier des charges,...);
- Désignation d'une entreprise
- Mise en œuvre des travaux
- Placement d'éclairage public
- Information à la population et médiatisation du projet
- Cartographie et diffusion de l'information.

La phase 2 se divise en deux parties distinctes. La première consiste à mettre en œuvre le nouvel égouttage rue d'Evrehailles (SPGE). Conjointement devra être réalisé une étude pour le réaménagement de la voirie afin de coordonner au mieux les travaux. D'autre part, la phase 2(b) viendra se décliner à travers d'autres projets de déplacements actifs, qui ne sont pas encore totalement arrêtés aujourd'hui et qui devront être confirmés par la révision du PCM, l'étude de Sentiers.be et un projet d'établissement de réseau par un bureau d'études.

1.10. Programmation

2.1.1. Etat du dossier

- La révision du PCM d'Yvoir doit être proposée par le Collège au Conseil au cours du premier semestre 2012 ;
- Dans la continuité des groupes de réflexion de la CLDR et en préparation du PCDN, un groupe «Sentiers» a été créé à Yvoir ;
- La Commune d'Yvoir a été retenue par le Gouvernement Wallon comme l'une des trois communes-pilotes en vue d'établir un réseau communal de mobilité douce sur base des anciens sentiers et chemins vicinaux. Ce projet est lancé depuis le mois de septembre 2011. Les inventaires de droit et de terrain sont à présent terminés (avec l'aide des bénévoles du groupe «sentiers» et de l'ASBL Sentiers.be, porteuse du projet du GW). Une première proposition de réseau sera déposée par Sentiers.be au cours du premier semestre 2012 ;
- Des relevés de terrain ont déjà été réalisés dans le cadre du montage de la présente fiche.

2.1.2. Programme de réalisation

Temps 1: inventaire des chemins et sentiers dans le cadre du projet «mobilité douce» avec Sentiers.be et préparation de la révision du PCM d'Yvoir : en cours

Temps 2: mise en œuvre de la phase 1 (1ère convention)

Temps 3: mise en œuvre des phases 2 et suivantes

