

# Mobilité douce

## Mémoire du GRACQ

### 20/12/2018



1. Introduction	2
2. La situation à La Bruyère	3
A. Sécuriser les points ou tronçons clés principaux	4
B. Amélioration du réseau secondaire	6
Suggestions du GRACQ	7
1) Mesures générales	7
Limitation générale à 70 km/h	8
Limitation générale à 50 km/h	8
Limitation générale à 30 km/h et signalisation spécifique	9
2) Aménagements particuliers	10
Îlots de ralentissement de la vitesse	10
Cas urgent de la rue du Pont	12
Les 4 artères	12
C. Promouvoir l'usage du vélo dans la commune	13
1) Encourager le développement du vélo dans la commune	13
2) Ancrer le vélo dans les processus de planification et de concertation	13
3) Le stationnement vélo	14
4) Parcours	14

# 1. Introduction

Les enjeux de la mobilité douce vont au-delà du développement du vélo dans nos communes. Il s'agit également de se positionner sur des thèmes tels que la mobilité durable, la qualité du cadre de vie, le partage et l'organisation de l'espace public, le bien-être et la santé publique, la participation citoyenne, l'éducation, la cohésion sociale...

Heureusement pour les citoyens de La Bruyère, ces objectifs sont dans la génétique de la nouvelle majorité, et il n'y a pas besoin de développer ce point. Néanmoins nous voulons esquisser une courte réflexion sur 3 axes:

- VOLONTÉ POLITIQUE

Il est important que les élus aient une vision claire des enjeux. Une politique cycliste volontariste est indispensable pour faire avancer nos villes et villages vers un mode de fonctionnement innovant et durable. Un territoire cyclable résulte de la mise en place d'un processus politique adéquat et non pas du relief ou de la météo.

- INFRASTRUCTURES ET PROMOTION

Les aménagements consistent en un réseau cyclable local, continu et cohérent qui permet à tout citoyen d'effectuer un parcours en toute sécurité. Quelques éléments-clés doivent toutefois retenir toute l'attention : offre de stationnement-vélo de qualité, suppression des points noirs sur le réseau, entretien du réseau cyclable, intermodalité réfléchie... Il faut améliorer l'image du vélo et travailler les freins par des mesures de publicité, de conseils, de sensibilisation et d'éducation.

- INTERACTION ET COORDINATION

La stratégie doit être élaborée de manière concertée avec les administrations, les associations cyclistes et les usagers. Les échanges entre ces acteurs et les partenariats qui peuvent en découler sont essentiels. Il faut se donner les moyens de son ambition. Des moyens financiers... mais également des moyens de coordination. Cela passe par la présence d'un conseiller en mobilité, la prise en compte systématique du vélo dans les processus de planification et de gestion de l'espace public, le rôle joué par la police et la fiscalité. Enfin, l'évaluation de la politique menée sur la base d'indicateurs prédéfinis et le partage des bonnes pratiques sont également des ingrédients importants du succès.

## 2. La situation à La Bruyère

Le “fait cycliste” n’a pas été pris en compte durant les 40 dernières années à La Bruyère, si ce n’est par la CCATM, organisme essentiellement citoyen, qui dans sa décision du 04/09/2018, a invité le GRACQ à poursuivre ses travaux en vue d’une étude complémentaire (en matière de mobilité douce) en collaboration avec la commune.

Le GRACQ s’est immédiatement attelé à la tâche.

D’une manière générale, la commune a un grand potentiel pour la mobilité douce étant donné son caractère essentiellement rural.

Le corollaire de ce caractère rural est son étendue, puisqu’il y a en moyenne 5 à 6 km entre chacun des villages de l’entité et son centre administratif situé à Rhisnes. Ceci implique qu’il faut un moyen de locomotion pour se rendre d’un village à l’autre ; le vélo est évidemment le moyen tout indiqué pour ce genre de distance, encore faut-il qu’il soit possible dans de bonnes conditions.

Le potentiel vient du maillage de la commune par un grand nombre de chemins de remembrement ou petites routes, qui permettent d’aller à peu près partout, mais pas toujours de façon directe. En effet, le cycliste doit faire plus de kilomètres que la voiture s’il veut aller chercher son pain dans le village voisin, par exemple, ou s’il veut aller travailler à vélo. De plus, il n’est pas toujours en sécurité, même en faisant ce détour, car rien n’a été prévu pour la coexistence voiture/vélo, où que ce soit sur le territoire communal.

La commune est traversée par deux routes nationales (RN 912 et RN 934) et longée par une 3ème (RN 904), où rien (ou presque) n’a été prévu pour sécuriser la mobilité douce. Or ces trois RN sont d’une très grande importance pour les Bruyérois qui se rendent au travail (gare de Bovesse, zoning des Isnes, zoning de Rhisnes, Namur).

Une 4ème route, de compétence communale celle-là, est fondamentale pour la liaison entre les entités du sud de la Commune (Warisoulx, Villers-lez-Heest et Emines) et le centre administratif à Rhisnes. De plus cette route longe (notamment) une école, une salle communale et bientôt le hall omnisport de la commune. **Il va sans dire qu’elle devrait retenir toute l’attention des autorités communales** car aujourd’hui, la pression de l’automobile sur ces 3 kms de route est extrême alors qu’aucune protection concrète n’est proposée, ni aux cyclistes, ni aux piétons, qui sont pourtant de plus en plus nombreux à l’utiliser (notamment parce pour ceux qui viennent de la gare de Rhisnes et remontent vers Emines).

Le GRACQ propose de collaborer avec la commune sur 3 axes :

- A. Sécuriser les points ou tronçons clés principaux
- B. Améliorer les points ou tronçons clés secondaires
- C. Promouvoir l’usage du vélo dans la commune

## A. Sécuriser les points ou tronçons clés principaux

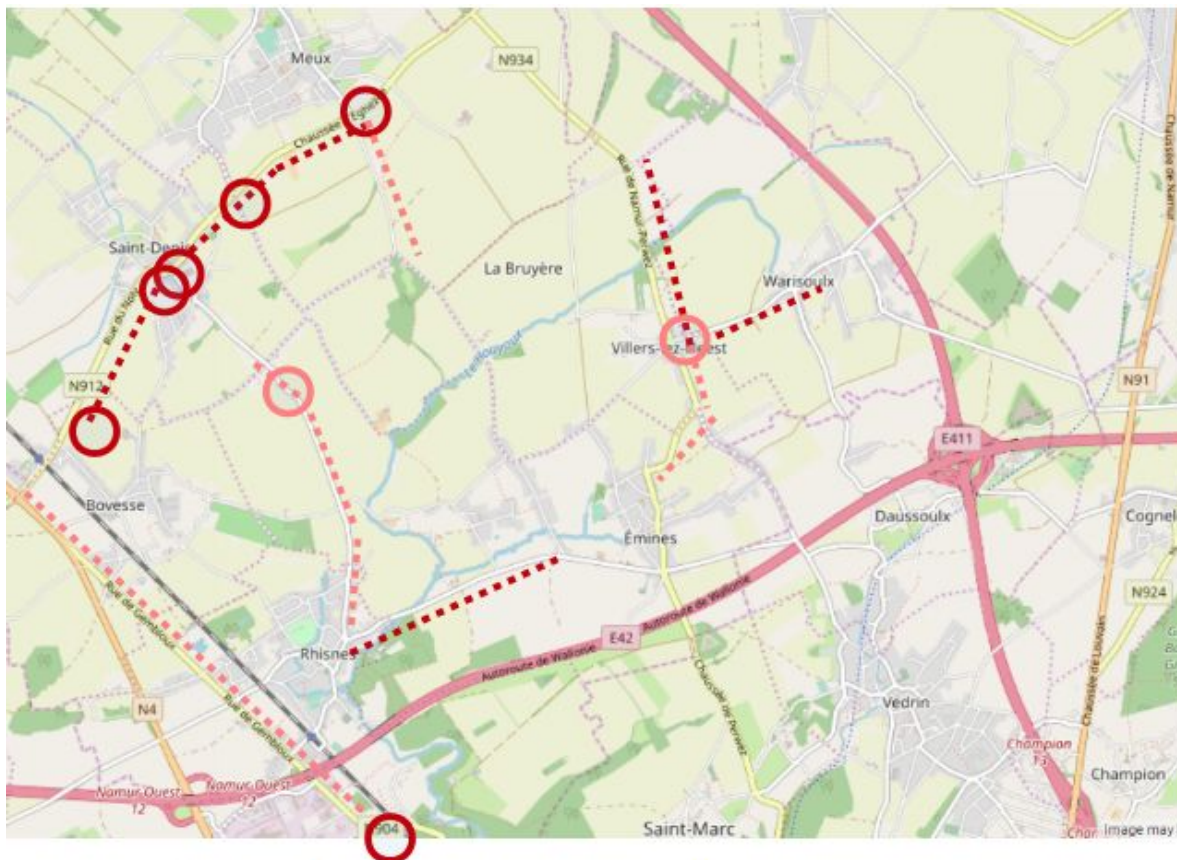


Illustration 1 : Points clés primaires et principales zones à risque

- rouge : risque très important
- saumon : risque important
- 

→ L'image ci-dessus couvre le territoire communal. On voit que **l'essentiel des problèmes** se trouve sur :

- les 2 routes nationales RN 912 et RN 934 ;
- les 2 routes communales : la route Emines-Rhisnes et la route Villers-Warisoulx.

→ Pour **les points et tronçons-clé relevant de la compétence régionale**, le GRACQ suggère à la commune d'intervenir auprès de la DGO1 pour 3 dossiers en cours à la région Wallonne, qui concernent tous la RN 912 :

- le Rond point du Chainia ;
- la traversée de la RN 912 au niveau de la gare de Bovesse ;
- le tronçon de la RN 912 entre MEUX et le carrefour avec la RN 934, puisque le Ministre Carlo Di Antonio a décidé de refaire toute cette route.

Le GRACQ est déjà intervenu pour le Rond Point du Chainia, sans résultat, mais tout n'est peut-être pas perdu.

La liaison Saint-Denis - Bovesse doit **absolument** être sécurisée pour les piétons et les cyclistes qui se rendent à la gare de Bovesse. Sur cette nationale (RN912) il faut

impérativement aménager un site propre et protégé pour les piétons et les cyclistes, éventuellement sur un seul côté de la chaussée. ceci devrait être demandé continuellement par les autorités communales à la DG01.

→ Concernant la **gare de Bovesse**, un chantier va être ouvert pour améliorer la sécurité du passage piétons ; un petit réajustement du plan permettrait d'inclure l'aspect vélo dans le réaménagement des lieux.

→ Concernant la **réfection de la RN 912**, il s'agit de recontacter le Ministre Di Antonio.

## B. Amélioration du réseau secondaire

La commune de La Bruyère n'a jamais pris le vélo en compte: aucune piste cyclable, aucune limitation de vitesse, aucune signalisation particulière, aucun aménagement, sauf des casses-vitesse pour les voitures, mais ne prenant pas en compte le fait que les vélos utilisent la voirie également.

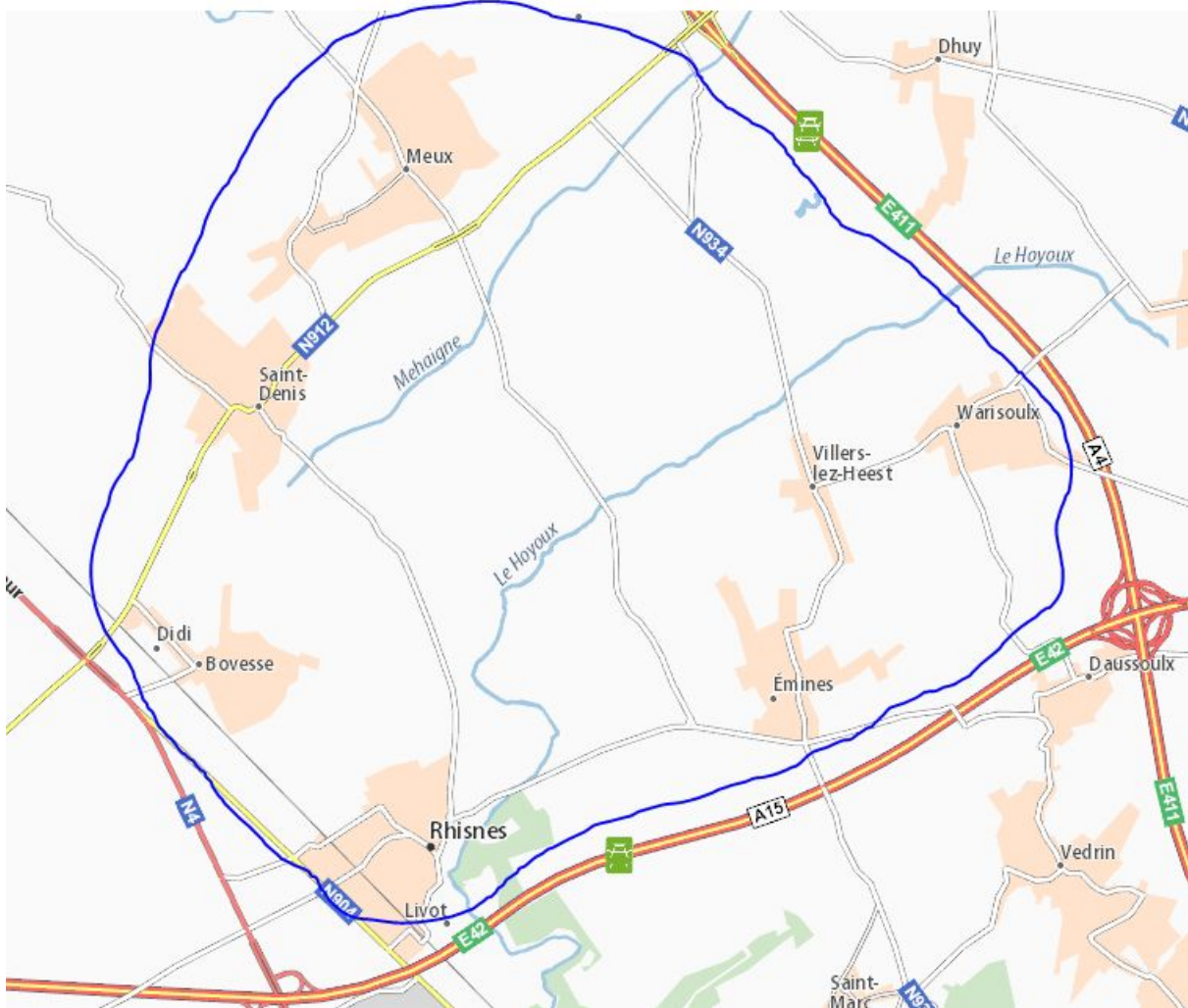
Le réseau de voiries de la commune est pourtant extrêmement attractif pour plusieurs raisons : les chemins de remembrement et de petites routes sont bucoliques et joignent l'utile à l'agréable puisqu'ils permettent d'aller à peu près partout dans la commune, sans devoir affronter des dénivelés décourageants.

Les distances entre villages sont en moyenne de 5 km; la gare de Rhisnes est à 6 km de Villers et 8 km de Warisoulx, tandis que Meux, Saint-Denis et Bovesse sont proches de la gare de Bovesse. La Maison communale est en moyenne à 5 à 8 km de différents villages. Ces distances sont difficiles à faire à pied (on n'est plus au 19ème siècle), mais idéales pour le vélo. Dans le contexte actuel où l'on sait qu'il est impératif de limiter l'usage de la voiture pour préserver l'avenir de la planète, prendre sa voiture pour faire 5 km est quasi un non-sens, et en tout cas il faut proposer une alternative à cela.

Selon le [guide des bonnes pratiques pour les aménagements cyclables](#), le réseau secondaire « est constitué d'itinéraires cyclables s'étendant à l'échelle de la commune, principalement le long des voiries communales. La réalisation, la gestion et l'entretien de chaque itinéraire incombent donc pour la plupart à la commune. Les itinéraires constitutifs de ce réseau cyclable sont généralement de deux types : – **Les itinéraires de liaisons** : ils ont pour vocation de relier les quartiers et villages entre eux. Ils offrent également un accès aux pôles d'emplois, de loisirs, ainsi qu'aux lieux de transferts modaux (gare, arrêt de bus) permettant une mobilité multimodale importante. Dans certains cas, ceux-ci vont également se greffer sur les itinéraires régionaux afin de fournir un maillage cyclable complet et continu. – **Les itinéraires de proximité** encore appelés de desserte ou de loisirs : offrent un maillage plus dense et assurent notamment la desserte des équipements scolaires ».

# Suggestions du GRACQ

## 1) Mesures générales



Périmètre approximatif de la commune de La Bruyère

A La Bruyère, on peut rouler partout à du 90 km/h sauf dérogations, et ces dérogations sont peu nombreuses: 70 km/h sur la rue de Rhisnes, et généralement une limitation à 70 km/h une centaine de mètres avant d'entrer dans un village... mais jamais sur les chemins de remembrement. On le voit, la commune ne s'est que trop peu - ou à peine - préoccupée de la mobilité douce.

Le GRACQ considère que ne rien faire n'est pas une option. Il préconise ce qui suit (à part pour les nationales qui traversent La Bruyère, qui sont de compétence régionale):

## ➤ Limitation générale à 70 km/h

Limitation à 70 km/h sur toutes les routes de 6 mètres de large, sauf limitations supplémentaires selon les contextes: village, école, village, etc.

Les routes suivantes entrent dans cette catégorie:

- Rue de Rhisnes (entre Emines et Rhisnes)
- Rue du Vieux Raucourt (qui part du Chénia et est prolongée par la rue du Hazoir jusqu'à la rue de Rhisnes)
- Rue de Warisoulx (lien Warisoulx - Villers-lez-Heest)
- Rue de Daussoulx (qui part de l'extrémité de la rue de Rhisnes - càd au rond point d'Emines - et va jusqu'à la rue de Vedrin)

Elles sont toutes les 4 très importantes et très fréquentées par les habitants de La Bruyère.

Bien que la rue Trieux des Frênes entre dans cette catégorie, nous la plaçons dans la catégorie "50 km/h" étant donné qu'elle fait le lien entre des routes de cette catégorie ou moins, qu'elle est assez courte (max 1 km) et qu'il y a des habitations pratiquement tout le long des deux côtés.

## ➤ Limitation générale à 50 km/h

Limitation à 50 km/h sur toutes les routes de 4 mètres de large, sauf limitations supplémentaires selon les contextes.

Les routes suivantes entrent dans cette catégorie:

- Rue des Laderies (Liaison entre Villers-lez-Heest et la rue du Hazoir)
- Rue de La Laderie (liaison entre la rue de Rhisnes et la rue des Laderies)
- Rue Trieux des Frênes (prolongation de la rue des Laderies au-delà de la rue du Hazoir; cette rue fait 6 mètres de large mais est assez courte et bordée d'habitations sur pratiquement toute sa longueur)
- Rue de Vedrin (entre Villers-lez-Heest et Vedrin; la première partie fait 6 mètres, mais après env. 300 m elle se rétrécit à 4 mètres; cependant cette rue est très particulière et fait l'objet d'une analyse spécifique)
- Rue de La Bruyère (lien entre la rue du Hazoir et la rue de Cannevaux)
- Rue de Cannevaux (jusqu'à la rue de la Spaumerie; plus loin elle change de catégorie)
- Rue de la Spaumerie (lien entre Saint-Denis et Rhisnes)
- Rue du Moulin (lien entre Saint-Denis et Bovesse)
- Rue de la Dîme (Bovesse - Rhisnes)
- Rue d'Ostin



- Rue de Jennevaux
- Rue de Sclef
- Rue de Liernu
- Rue Ange du Paradis (Meux)
- Rue de Beuffaux

Remarque: beaucoup de routes de 4 mètres de large se trouvent dans les villages et sont donc sujettes à d'autres limitations et signalisations spécifiques. Par exemple à Meux la rue du Village, la rue des Bailleries, rue du Bawtia; à Saint-Denis la rue des Spynées, la rue de Beuffaux; à Emines la rue du Trieux des Gouttes, etc.

## ➤ Limitation générale à 30 km/h et signalisation spécifique

Limitation à 30 km/h sur toutes les routes de 3 mètre de large.

Il s'agit des chemins de remembrements; il semble difficile d'en interdire l'accès en voiture car il y a des habitations au deux bouts de ce genre de route. Par contre on devrait pouvoir en interdire l'accès "sauf à la circulation locale", ce qui autorise aussi les cyclistes:

**Signal C3 + additionnel type IV**


**Accès interdit à toute circulation non locale**

**OÙ PLACER CE SIGNAL ?**

- Aux abords des voiries où l'accès aux automobilistes est interdit, sauf à la circulation locale et donc aux cyclistes.

**REMARQUE**

- Le placement de l'additionnel de type IV « excepté circulation locale » autorise automatiquement tout cycliste à y circuler.



Les routes suivantes entrent dans cette catégorie:

- Rue Saint Martin
- Rue du Chenoy
- Route sans nom qui lie la rue de Vedrin avec la rue du Bailli à Warisoulx
- Rue Pommelée Vache (lien entre chaussée de Namur (Villers-lez-Heest) et rue du Hazoir)
- Route sans nom qui fait le lien entre la rue des Laderies et la rue Pommelée Vache
- Rue de Tripsée (lien entre la rue Pommelée Vache et la chaussée d'Eghezée, au niveau du cimetière de Meux)
- Rue de Cannevaux (pour la partie entre la rue du Moulin et la rue de la Spaumerie)
- Rue de la Distillerie

- Rue du Chenoy

Si on met un panneau au bout de chacune de ces routes, il faut 52 panneaux; si on compte 120 € par panneau (poteau compris), cela fait un budget de 6.240 €.

## 2) Aménagements particuliers

D'une manière générale, les équipements installés de part et d'autre de la chaussée pour casser la vitesse ne sont actuellement pas pensés du tout pour le vélo: ils ne prévoient pas de passage vélo sur la droite, ce qui oblige le vélo à disputer la portion de route disponible avec les voitures qui viennent aussi bien de derrière que de devant. Il faut éviter au maximum ce genre de situation.

Le GRACQ propose ce qui suit:

### ➤ Îlots de ralentissement de la vitesse

Il s'agit d'îlots placés de part et d'autre de la chaussée, soit face à face soit de façon décalée, dans le but de ralentir les autos.

Le GRACQ propose de modifier les équipements existants pour permettre le passage des vélos en site propre.

Exemples:

Rue de Vedrin: enlever les poteaux de droite des îlots latéraux et modifier le marquage pour autoriser le vélo à passer à droite.



Rue de Rhisnes: idem



En face de l'école d'Emines, on pourrait prévoir un équipement particulier, à l'instar de ce qui se fait dans d'autres communes.

Voici un exemple:



Rue Trieux des Frênes: idem



Il existe d'autres exemples dans la commune; le budget de cette mesure est extrêmement faible: il suffit d'enlever des poteaux (dévisser) et de modifier le marquage au sol. Le bénéfice en terme de sécurité pour les vélos est immense, puisqu'ils n'ont plus à disputer une portion de route avec les automobilistes. Pour ces derniers il y a aussi un

bénéfice: plus besoin de s'arrêter quand un vélo arrive juste avant eux: chacun a son "territoire".

remarque: ces poteaux en plastique sont peu efficaces: voici ce qu'il en reste après les fêtes: peu visibles, fragiles, ils sont vite démolis par le conducteur distrait.



Dans la rue de Vedrin, ils ont été enlevés (vers 09/18) pour permettre des travaux de voiries, mais ils n'ont pas été remis.

### ➤ Cas urgent de la rue du Pont

La rue du Pont permet d'atteindre la piste cyclable de la N904 (Rhisnes - Namur). Le revêtement est fort abîmé, et en son milieu une flaque d'eau permanente met les vélos et les autos en concurrence sur une partie très étroite de la route:



Le revêtement est tellement abîmé qu'il faut zigzaguer beaucoup pour arriver à passer; ceci implique des écarts en tous sens de la part des usagers.



Il convient de:

- refaire le revêtement de cette route
- prévoir un dispositif d'évacuation de l'eau à l'endroit où elle s'accumule et stagne.

Ceci indépendamment de tout marquage ou protection particulière des vélos; cela nécessitera une étude particulière.

### ➤ Les 4 artères

Sont visées les 4 routes pour lesquelles nous préconisons une limitation de la vitesse à 70 km/h. voire moins par endroit:

- Rue de Rhisnes (entre Emines et Rhisnes)
- Rue du Vieux Raucourt (qui part du Chénia et est prolongée par la rue du Hazoir jusqu'à la rue de Rhisnes)
- Rue de Warisoulx (lien Warisoulx - Villers-lez-Heest)
- Rue de Dausoulx (qui part de l'extrémité de la rue de Rhisnes - càd au rond point d'Emines - et va jusqu'à la rue de Vedrin)

Toutefois ces routes nécessitent des mesures complémentaires, incluant l'installation d'infrastructures de protection des vélos, afin d'assurer une coexistence harmonieuse entre tous les usagers.

Ces 4 routes feront l'objet d'une étude séparée; deux d'entre elles sont déjà disponibles:

- La rue de Vedrin
- La rue d'Emines

## C. Promouvoir l'usage du vélo dans la commune

Voici quelques suggestions que nous faisons aux pouvoirs communaux afin de promouvoir l'usage du vélo dans notre commune.

Il s'agit de "quick wins", permettant d'obtenir rapidement un résultat visible de tous, à moindre coût (voire 0 coût).

## 1) Encourager le développement du vélo dans la commune

→ **Intégrer un encart systématique sur la pratique du vélo dans chaque bulletin communal**

- Coût : 0 euros
- Mise en œuvre : facile
- Calendrier : immédiat (dès le prochain bulletin communal présentant les nouveaux élus)

→ **Intégrer un espace 'pratique du vélo' sur le site internet de la commune**

- Coût : 0 euros
- Mise en œuvre : facile
- Calendrier : immédiat (dès la mise à jour du site pour présenter les nouveaux élus)

**Remarque** : Le GRACQ La Bruyère peut fournir du contenu pour les deux propositions citées); ex: conseils, itinéraires, assurances, etc.

## 2) Le stationnement vélo

→ **Déployer un stationnement sécurisé du vélo dans la commune**

- coût: faible
- Mise en oeuvre: moyenne;
- démarrage rapide:
  - placer 3 ou 4 arceaux devant la maison communale (coût indicatif d'un arceau en U = environ 60€ hors pose; l'arceau en U est recommandé pour la sécurité contre le vol car la fixation se fait par le cadre du vélo plutôt que par la roue).
  - Continuer en déployant des arceaux devant les lieux publics comme la bibliothèque, les écoles, l'administration communale, gares, etc.
- Pour aller plus loin,: voici un lien vers un document exhaustif concernant le stationnement des vélos:  
[https://ravel.wallonie.be/files/pdf/Documentation/Amenagements\\_cyclables/Fiche\\_stationnement\\_velo\\_mai2016.pdf](https://ravel.wallonie.be/files/pdf/Documentation/Amenagements_cyclables/Fiche_stationnement_velo_mai2016.pdf)

→ **Communiquer les installations privées existantes**

- coût: 0
  - Mise en œuvre : facile
  - Calendrier: immédiat
- Le GRACQ La Bruyère a commencé à répertorier des commerces dans la

commune ou des dispositifs existent pour accrocher son vélo (arceaux, grilles, poteaux, ...). Dans un premier temps, ce repérage pourrait être communiqué à travers par exemple le site internet et le bulletin communal, et continuer à se développer.

### 3) Ancrer le vélo dans les processus de planification et de concertation

→ **Développer un plan communal de mobilité et assurer une place significative pour le vélo**

- Coût : 0 euro pour le développement du plan (ou éventuel coût si appel à consultance)
- Mise en œuvre : moyenne : des institutions existent pour faciliter le développement du plan de mobilité (CCATM, GRACQ La Bruyère, ...)  
Pour information : Le réseau des points noeuds existe sur le papier et va bientôt être mis en œuvre, mais il ne vise pas la pratique du vélo au quotidien: il n'a pas pour fonction de relier les points importants de la commune (gares, écoles, commerces, etc.) mais de traverser la commune par des chemins bucoliques ; le maillage souhaitable n'est pas le même, seuls quelques tronçons peuvent être identiques.  
D'autre part, le réseau de points noeuds ne prévoit rien en matière de sécurité: signalisation, aménagements, limitations de vitesse etc.: ces mesures sont laissées à l'entière discrétion des communes traversées.
- Calendrier : début des réflexions en 2019, suite à la première réunion de la CCATM par ex.

### 4) Parcours

coût: 0

Mise en œuvre: facile (pour la commune)

calendrier: au fur et à mesure de la mise à disposition des parcours par le GRACQ

Le GRACQ propose de créer un certain nombre de parcours bien documentés et disponibles sur le net via l'application gratuite "wikililoc". Cette application smartphone de type GPS permet à n'importe qui de suivre un parcours pré-enregistré.

Ces parcours feront la liaison entre les villages de La Bruyère et la Maison Communale; ils proposeront par ailleurs des parcours de liaison entre les producteurs locaux, ou pour atteindre la bibliothèque, les gares, etc.

Les parcours seront agrémentés de photos et de commentaires signalant les curiosités, les points d'intérêts, l'histoire du lieu rencontré, etc. Il sera fait appel à d'autres ressources comme la MMR (Maison de la Mémoire Rurale) pour recueillir ce genre d'information. La commune est invitée à faire connaître tous ces parcours par les différents moyens dont elle dispose, dans les différentes associations existantes, et aussi à tout public (via le site internet de la commune par exemple)

le GRACQ de La Bruyère souhaite être tenu au courant des enquêtes publiques et de tous travaux de réfection de voiries et est à la disposition pour faire part de son expertise cycliste.