

FICHE-PROJET N° 4

PCDR LEUZE-EN-HAINAUT – REFERENCES DE PROJET

Référence projet	4	Version	3
Intitulé générique du projet	Cadre de vie et mobilité	Date	Octobre 2012
Priorité	1	Subside DR envisagé	<input checked="" type="checkbox"/> Oui / <input type="checkbox"/> Non

INTITULE DU PROJET

Aménagement de liaisons douces en vue de resserrer les liens villageois

A. CONTEXTE GENERAL

Leuze-en-Hainaut est une commune rurale moyennement étendue, dont le centre urbain polarise 9 villages de taille et population différentes, assez proches les uns des autres.

La majeure partie du territoire est vouée à l'agriculture, tandis qu'une faible part d'espaces boisés recouvre le village de Blicquy.

Hormis l'activité économique développée dans le parc industriel de Leuze, le dynamisme de l'entité est également impulsé par des exploitations agricoles importantes, ainsi qu'un réseau de producteurs régionaux de qualité, encore sous-valorisé.

Au plan naturel, le territoire de Leuze-en-Hainaut est assez pauvre en éléments structurants, malgré la présence de deux parcs naturels jouxtant de part et d'autre l'entité (parc naturel du Pays des Collines et parc naturel des plaines de l'Escaut). Toutefois, la Dendre contribue à façonner sa topographie.

D'un point de vue architectural, le patrimoine constitue également un élément non négligeable dans l'identité de Leuze-en-Hainaut. Fermes, chapelles, églises ou potales sont en effet autant d'éléments marquant le paysage des différents villages.

Parcourue par deux itinéraires pédestres (Chemin de Saint-Jacques de Compostelle et balade « Au Fil des rieux et des piédsintes »), un circuit cycliste (« A la découverte de nos villages »), et quelques portions de sentiers, Leuze accueille également une portion de RAVeL -entre le centre-ville et Beloeil- ainsi qu'une partie du circuit du schéma directeur vélo de Wallonie Picarde.

Grâce à ces cinq itinéraires, la commune peut donc se traverser de manière sécurisée et agréable.

En cœur de village, ils constituent l'alternative idéale à la voiture, tandis qu'ils permettent la découverte de nouveaux paysages et patrimoines en rase campagne. Dans certains cas, ils offrent également une alternative sécurisée pour rejoindre certains équipements publics ou communautaires.

Pourtant, lors des réunions citoyennes, certains villageois ont déploré l'abandon progressif de ces cheminements, voire l'absence de liaisons entre les différents villages, les obligeant à recourir à la voiture pour de nombreuses activités.

L'objet de cette présente fiche visera donc à valoriser et créer de nouveaux itinéraires en complémentarité avec les éléments existants, en s'attachant à resserrer les liens entre villages et en permettant aux plus jeunes de se déplacer en sécurité, sans dépendre du véhicule de leurs parents.

Afin de structurer la réflexion, deux types de parcours sont envisagés :

1. Des parcours dits « fonctionnels », qui permettraient de rejoindre :

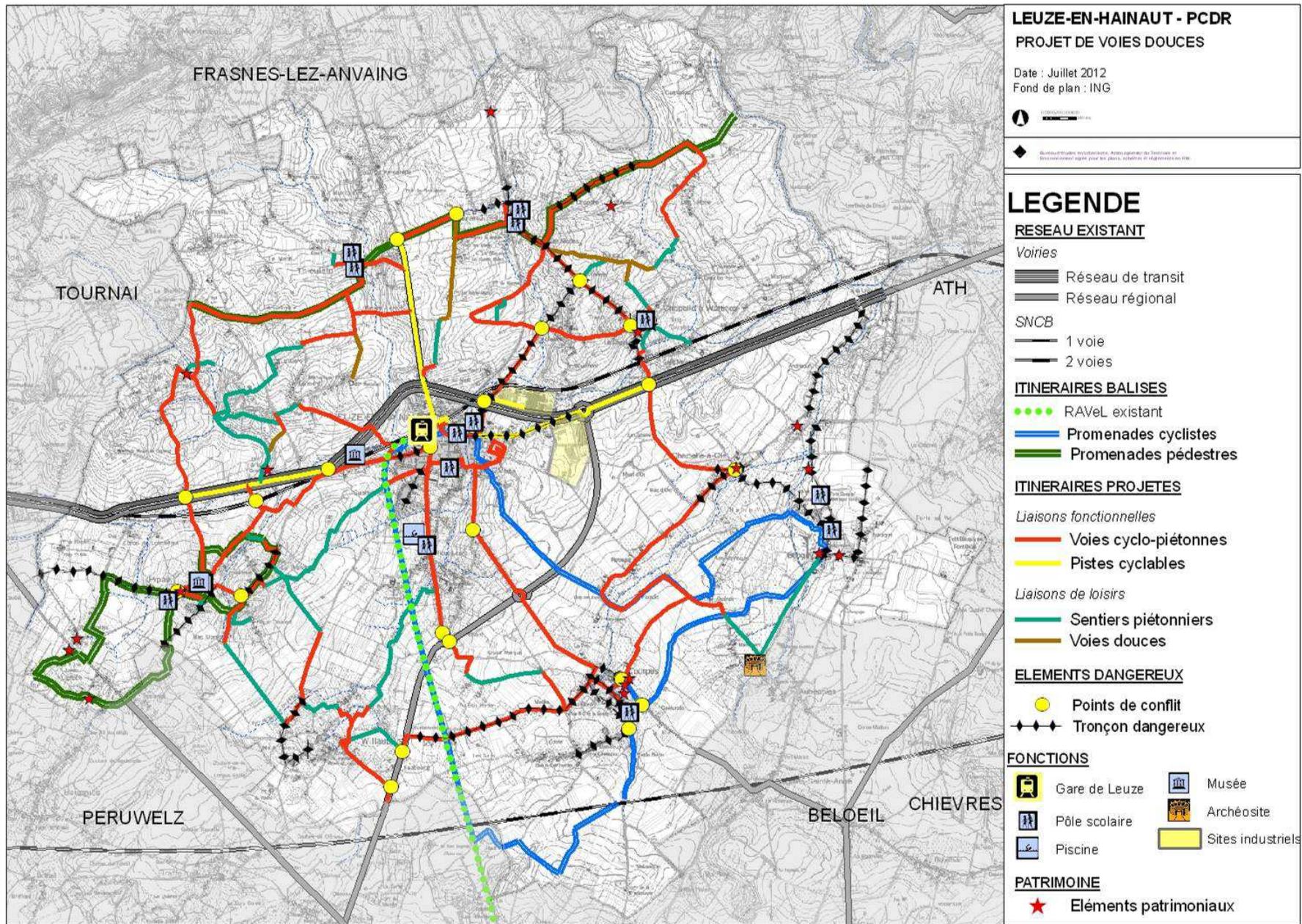
- les villages voisins entre eux (liaisons « village à village »)
- les villages à la gare de Leuze (liaisons « villages-ville »),

2. Des parcours dits « de promenades », qui permettraient de traverser certaines parties de l'entité dans un esprit bucolique. Ces balades s'appuieraient principalement sur le réseau de sentiers repris à l'Atlas des chemins et sentiers vicinaux, complétant le réseau des sentiers touristiques.

Pour affiner le maillage de ce réseau, la voirie concernée a été classifiée en quatre catégories :

- les pistes cyclables, principalement situées sur les grands axes routiers et favorisant les déplacements rapides entre Leuze et les villages,
- les voies mixtes, correspondant aux liaisons inter-villages et accueillant aussi bien les automobilistes que les deux roues ou piétons,
- les voies douces, majoritairement constituées par les chemins de remembrement de campagne, accueillant piétons et engins agricoles,
- Les sentiers piétonniers, destinés aux usagers doux et majoritairement situés en campagne.

Bien entendu, ces parcours devront être pensés de manière complémentaire et s'imbriquer l'un à l'autre, suivant le type de voirie concernée.



Carte 1 : Vue générale du réseau de balades à Leuze-en-Hainaut

**LEUZE-EN-HAINAUT - PCDR
PROJET DE VOIES DOUCES**

Date : Mars 2012
Fond de plan : ING



TO PDS, l'Atelier du cadre de vie
Membre du réseau d'associations d'urbanistes du Tournais et
Environnement agréé pour les plans, études et règlements en PDS

LEGENDE

RESEAU EXISTANT

Réseau viaire

- Voies de transit
- Routes régionales

SNCB

- 1 voie
- 2 voies

Balades

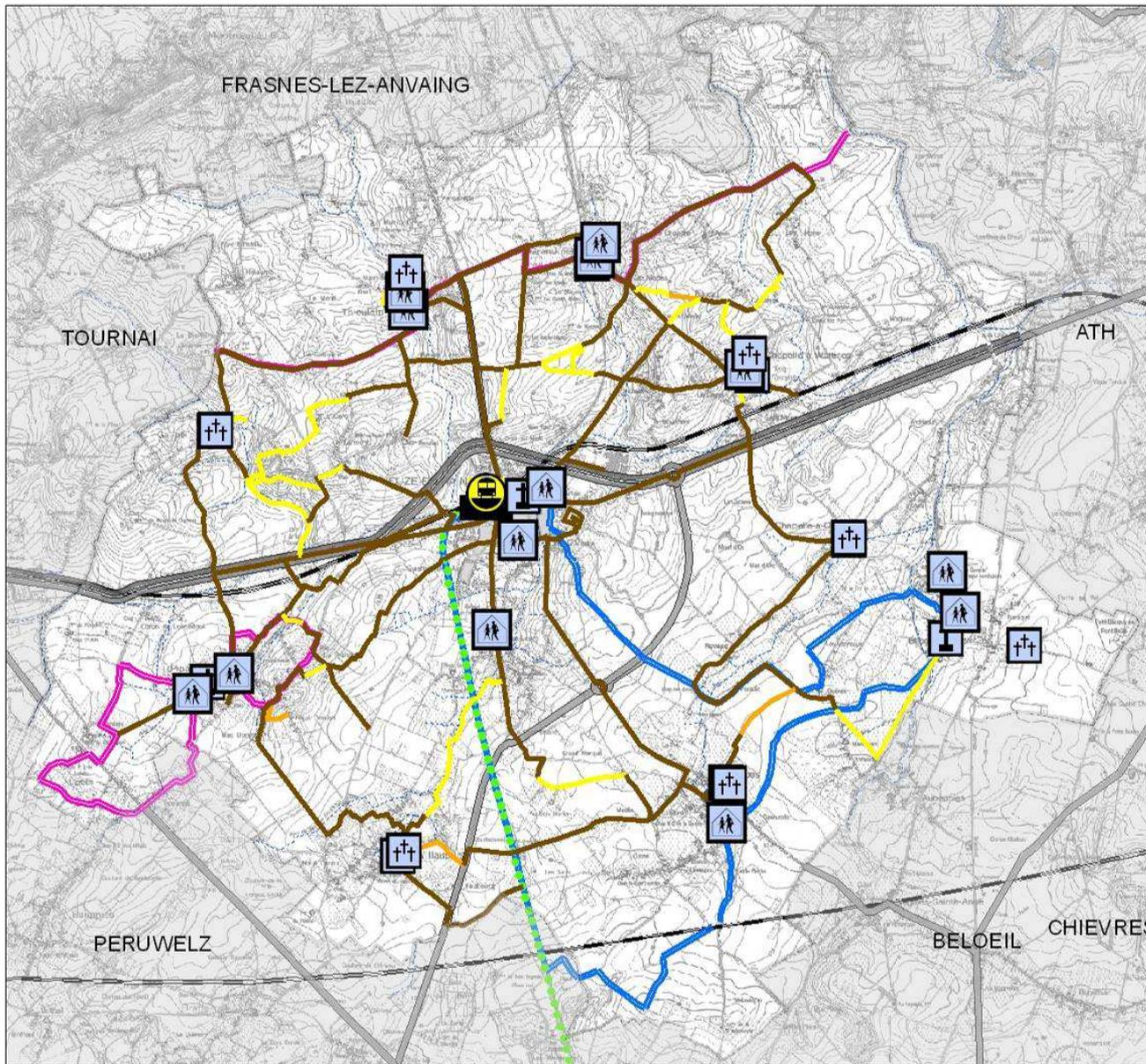
- RAVeL
- Promenades pédestres
- Promenade cycliste

ITINERAIRES PROJETES

- Réseau existant
- Réseau à entretenir
- Réseau en projet

FONCTIONS

- Gare
- Eglise
- Ecole
- Cimetière



Carte 2 : Etat du réseau projeté

B. DESCRIPTION DU PROJET

Le réseau de balades se compose actuellement :

- D'une partie du chemin de Saint-Jacques de Compostelle (Grandmetz et Thieulain),
- d'un circuit pédestre « A la découverte de nos rieux et piedsintes » (Pipaix),
- d'un circuit VTT « A la découverte de nos villages » (Tourpes, Willaupuis et Leuze),
- D'un circuit vélo traversant l'ensemble de la Wallonie Picarde et passant par une partie de Leuze,
- Du RAVeL Leuze-Beloeil,
- de quelques portions de sentiers disséminés sur le territoire

D'un point de vue « fonctionnel », plusieurs pistes cyclables existent également le long des grands axes, mais leur tracé est parfois interrompu de manière inopinée et/ou très mal entretenus. Les emprunter revient ainsi souvent à s'exposer à un réel danger lié aux vitesses excessives des voitures.

L'objet de cette fiche-projet vise à créer un réseau structurant répondant aux besoins quotidiens des villageois, notamment ceux dépourvus de voitures (enfants, seniors, isolés...). Pour ce faire, il conviendra d'apporter une solution adaptée aux problèmes de franchissement des deux nationales.

L'effort portera sur plusieurs points :

la rénovation, l'entretien, voire la création de pistes cyclables sur certains tronçons de nationales, à proximité des villages,

L'aménagement d'îlots de sécurité sur les zones carrefours menant aux villages,

La mise en place d'une signalétique adaptée et uniforme, signifiant le partage de l'espace public par différents usagers (automobilistes, mais aussi piétons et cyclistes), lorsque le sentier partage son assiette avec la voie carrossable.

I. **STATUT DE PROPRIETE**

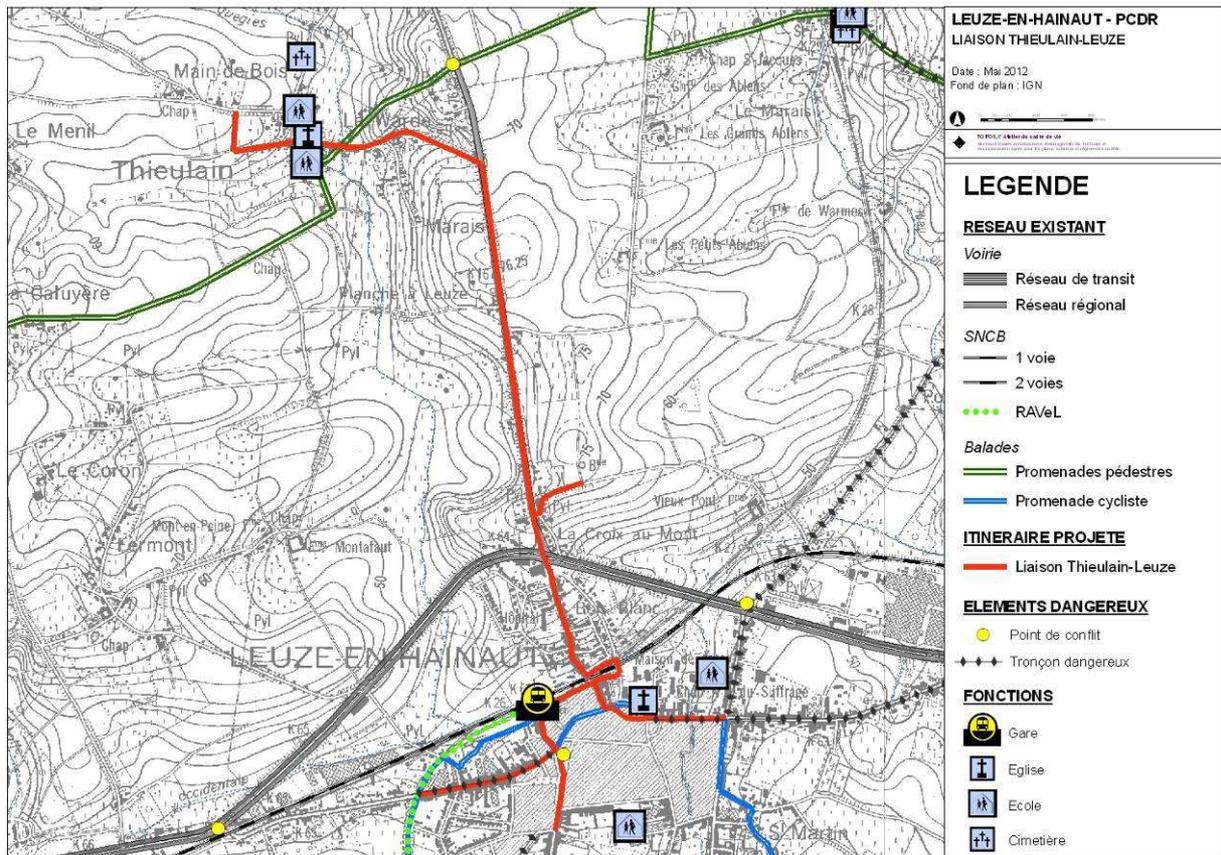
Les sentiers et chemins sont de propriété communale ou reprennent les chemins et sentiers vicinaux.

II. **LES LIAISONS ENTRE LEUZE ET SES VILLAGES**

1) LEUZE - THIEULAIN

Cette liaison permet aux habitants de Thieulain de rejoindre la gare de Leuze, ainsi que ses commerces environnants.

Si l'on souhaite intégrer cet itinéraire au sein du réseau des balades de loisirs, notons que ce trajet permet également de rejoindre le Chemin de Saint-Jacques de Compostelle, le RAVeL et l'itinéraire cycliste.



Carte 3 : Potentialité de liaisons douces entre Leuze et Thieulain

Le constat

Il existe des pistes cyclables (non entretenues) sur la N60, quand celle-ci est à quatre bandes. Quand la route ne compte plus que deux voies, les pistes disparaissent. Aujourd'hui, un piéton ou cycliste ne peut traverser la nationale en sécurité.

Le tracé suggéré

- Jonction avec le RAVeL et gare de Leuze
- Abords du chemin de fer (R. du Seuvoir),
- Franchissement de la voie ferrée (Ave de la Résistance)
- Rue du Bois blanc,
- N60 (L'Amourette et rue de Flandres) jusqu'au carrefour de La Croix du Mont
- Rue de Warde (Croisement avec le Chemin de St-Jacques de Compostelle,
- Place de Thieulain

Les propositions d'aménagement suggérées par la CLDR

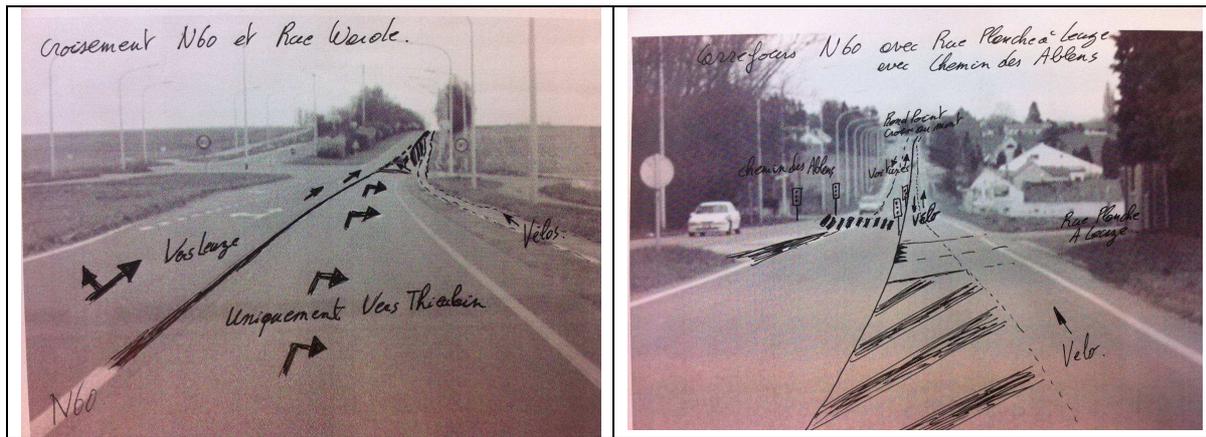


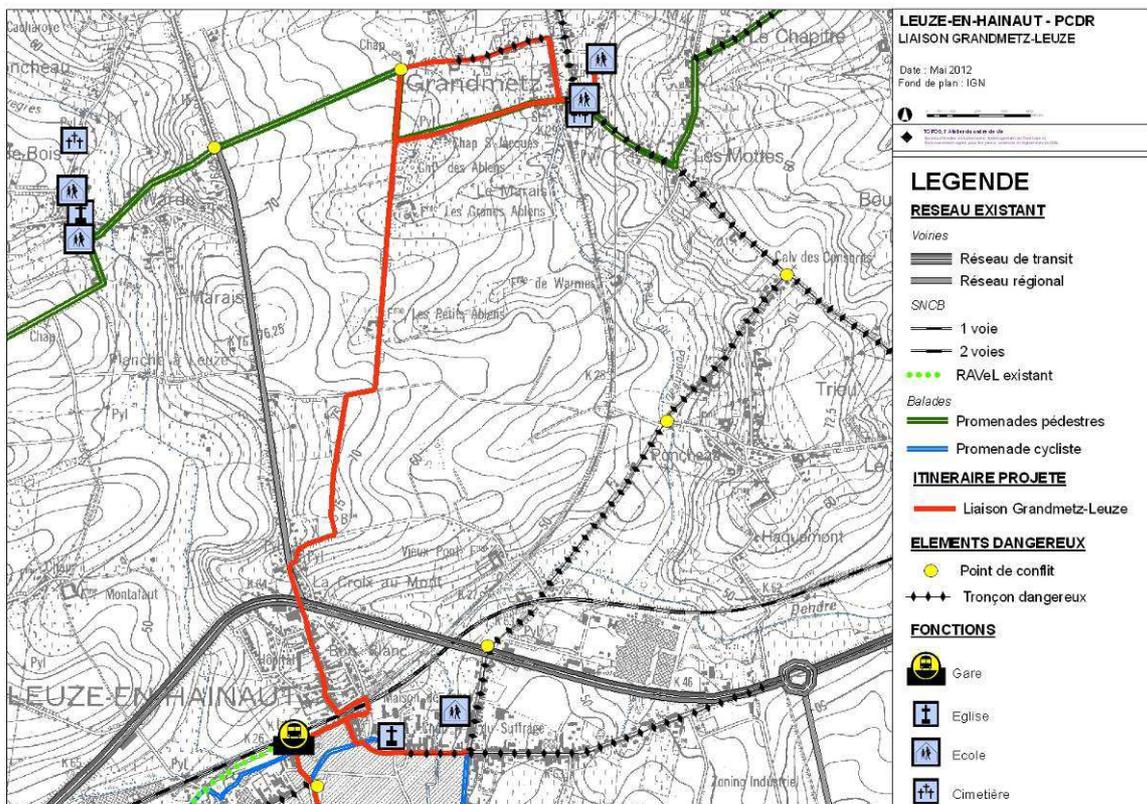
Photo 1 : Les propositions de la CLDR

Il conviendrait de réduire à une bande de circulation la N60 à hauteur du carrefour avec la rue de Warde, menant à Thieulin.

Au rond-point *Croix au Mont*, il est possible de déporter les deux bandes de circulation automobile le plus à gauche possible en allant vers Leuze, dès que la voirie est à double sens. Cet aménagement permettrait de créer une piste cyclable à double sens protégé, sur le côté droit de la voirie.

Un feu tricolore pourrait également être installé pour permettre aux piétons et cyclistes de traverser. Le système s'actionnerait à la demande de ces derniers.

2) LEUZE-GRANDMETZ



Carte 4 : Potentialité de liaisons douces entre Leuze et Grandmetz

Le tracé suggéré

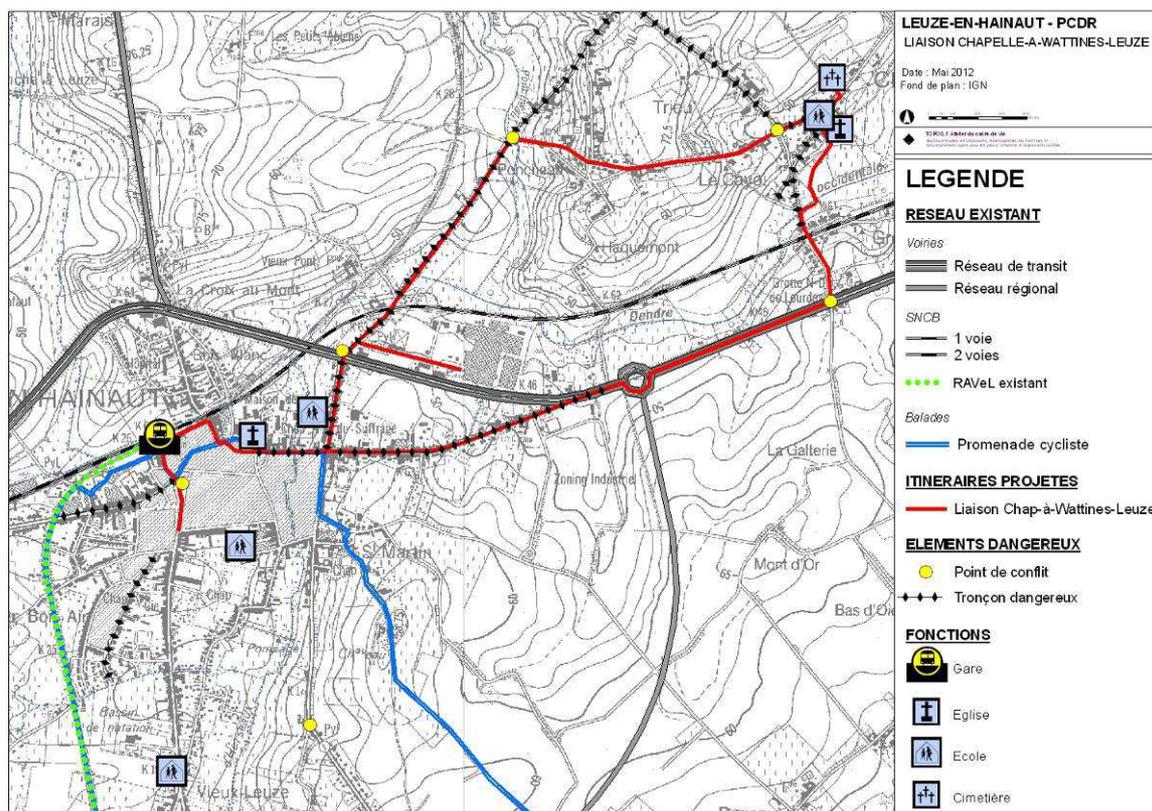
- Jonction avec le RAVeL et gare de Leuze (via le tunnel sous-voie)
- Rue du Bois blanc
- Traverser le rond-point (Bd du Prince Régent)
- Chemin de la Croix-au-Mont,
- Sentier vicinal N°32 (à réhabiliter)
- Chemin des Ablens,
- Rue Saint-Jacques (tracé du chemin de Saint-Jacques de Compostelle),
- Place de Grandmetz

Le constat

Hormis la traversée du rond-point de la Croix-au-Mont, ce cheminement ne présente pas de danger particulier.

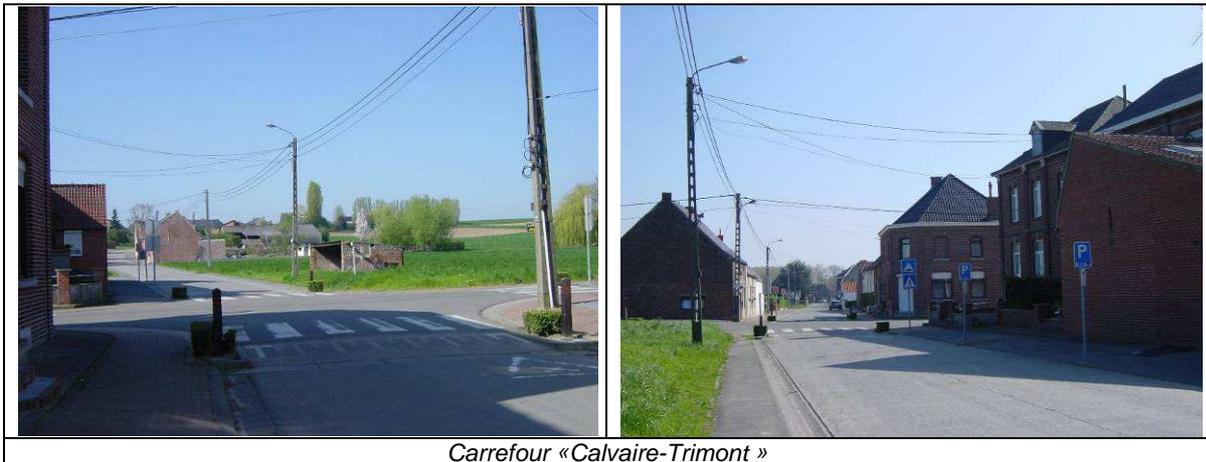
Les propositions d'aménagement

3) LEUZE – CHAPPELLE-A-WATTINES

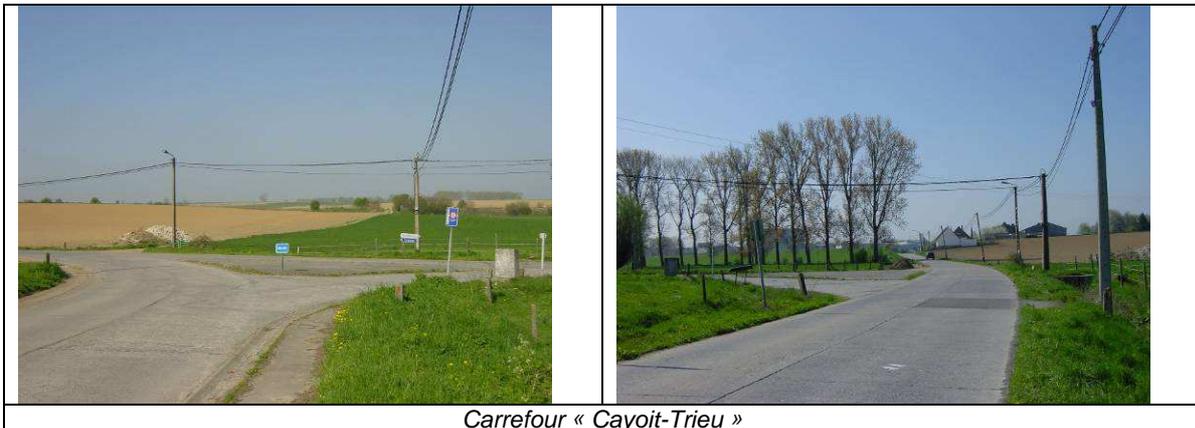


Carte 5 : Potentialité de liaisons douces entre Leuze et Chapelle-à-Wattines

Le constat



Rue du Cayoit, le carrefour formé par les rues du Calvaire et Pont de Trimont, n'est pas correctement sécurisé.



Le tracé suggéré

1^{er} itinéraire

- Gare de Leuze et jonction avec le RAVeL
- Rue d'Ath (jonction avec la promenade cycliste)
- Rue au Gard
- Rue du Vieux Pont (passage dangereux : traverser la N7 au niveau du boulevard du Prince Régent via les feux tricolores)
- Zone industrielle du Vieux Pont (piste cyclable aménagée),
- Rue du Trieu (tronçon dangereux),
- Rue du Cayoit (traverser carrefour « Calvaire-Pont de Trimont »)
- Place de Chapelle-à-Wattines

2^{ème} itinéraire

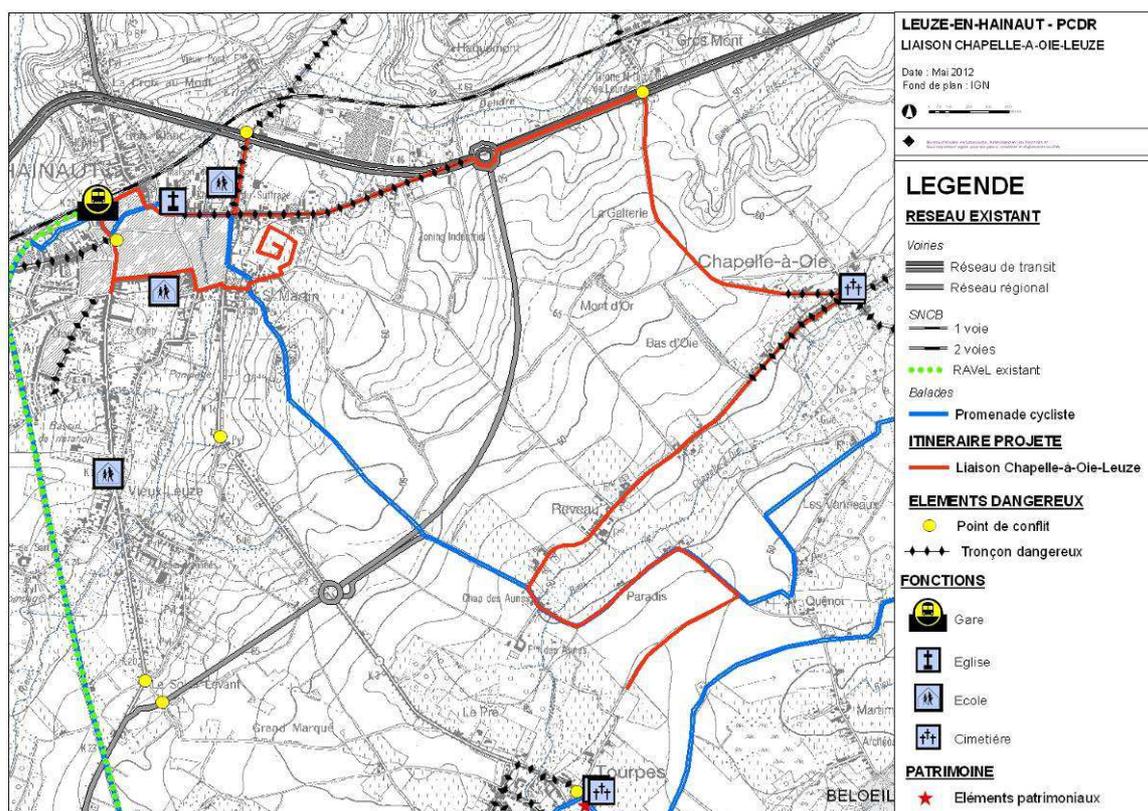
- Gare de Leuze et jonction avec le RAVeL
- Rue d'Ath (jonction avec la promenade cycliste),
- Rue du Gard
- Avenue des Héros Leuzois (tronçon dangereux à sécuriser)
- Avenue de l'Europe (piste cyclable)

- Place de Chapelle-à-Wattines.

Les propositions d'aménagement

On suggère de créer une piste cyclable rue du Cayoit, par un marquage au sol différencié. A hauteur des carrefours, il est proposé d'aménager un passage pour les cyclistes. En outre, il est à noter que les rues du Calvaire et du Trieu s'inscrivent au cœur d'un tronçon routier jugé dangereux, du fait des vitesses des véhicules.

4) LEUZE - CHAPELLE-A-OIE



Carte 6 : Potentialité de liaisons douces entre Leuze et Chapelle-à-Oie

Le tracé suggéré

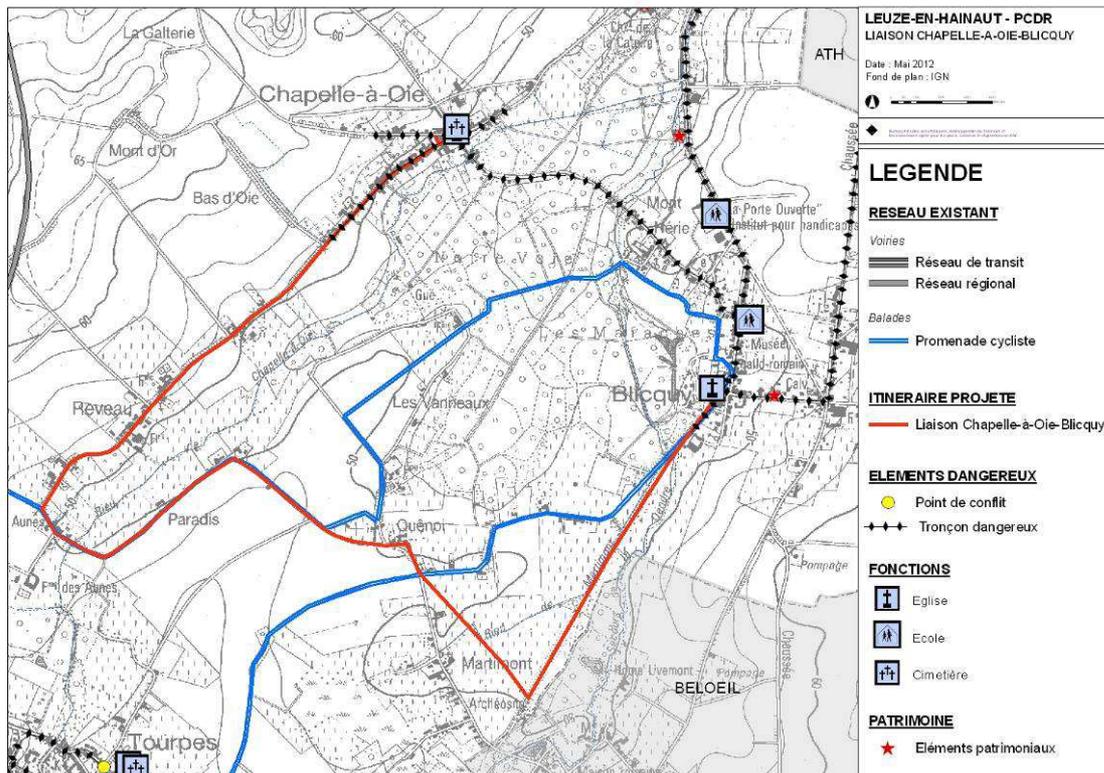
- Gare de Leuze (et accès au RAVeL)
- Avenue des Héros Leuzois (considéré comme tronçon dangereux),
- Avenue de l'Europe (traitée en piste cyclable)
- Rue de la Galerie,
- Rue du Village.

Notons également la possibilité d'emprunter la balade cycliste par la rue du Village.

5) CHAPELLE-A-OIE / BLICQUY

Blicquy n'est pas directement relié à Leuze.

Pour gagner le centre du village de Blicquy de manière sécurisée, il conviendra d'emprunter les liaisons établies entre Leuze et Chapelle-à-Oie puis entre Chapelle-à-Oie et Blicquy.



Carte 7 : Potentialité de liaisons douces entre Chapelle-à-Oie et Blicquy

Le tracé suggéré

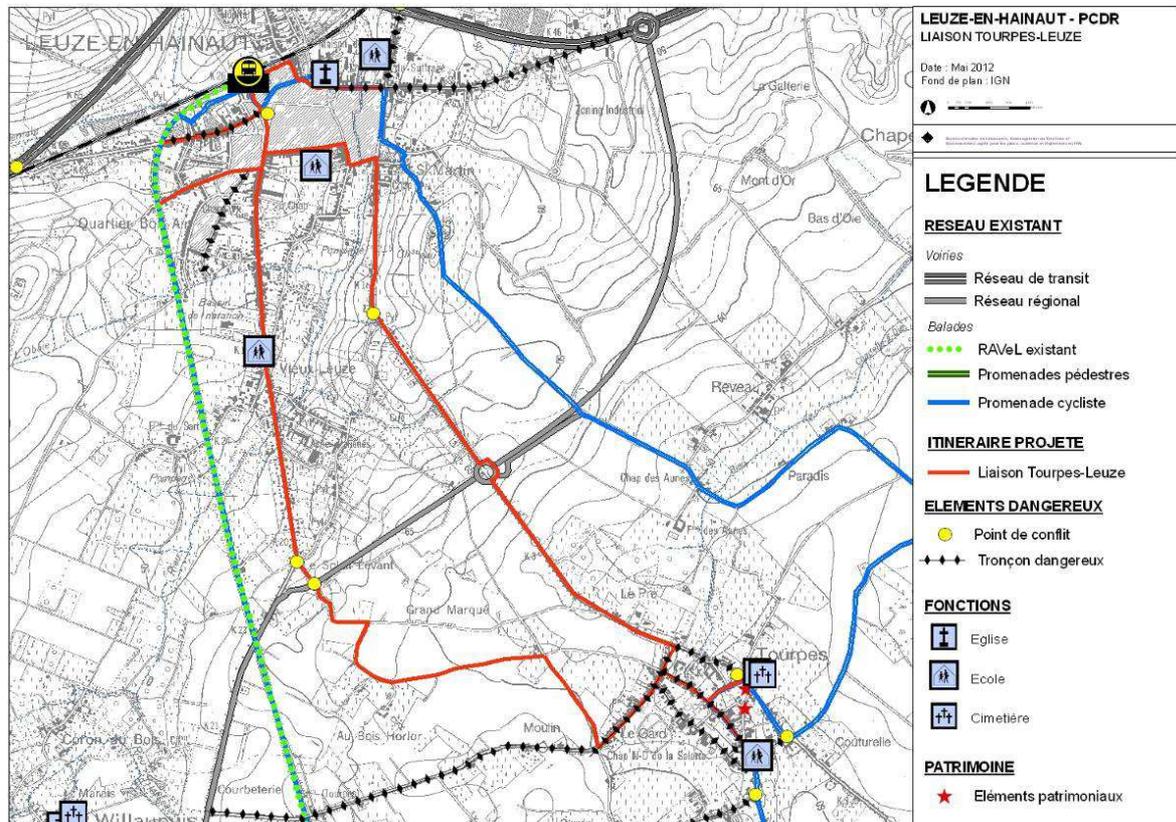
Hormis l'itinéraire classique et direct passant par la rue du Pont Niquet (considéré comme tronçon dangereux dans l'entité), on propose un itinéraire de loisirs moins rapide, passant par :

- Place de Chapelle-à-Oie,
- Rue du Village (début considéré comme tronçon dangereux),
- Traversée des hameaux de Reveau et Quenoï
- Ancienne ligne de tram reliant l'archéosite d'Aubechies au village de Blicquy (liaison en projet)

NB : Notons qu'il existe également la balade cycliste passant par la rue des Vanneaux.

Les propositions d'aménagement

6) LEUZE-TOURPES



Carte 8 : Potentialité de liaisons douces entre Leuze et Tourpes

Le tracé suggéré

1^{er} itinéraire

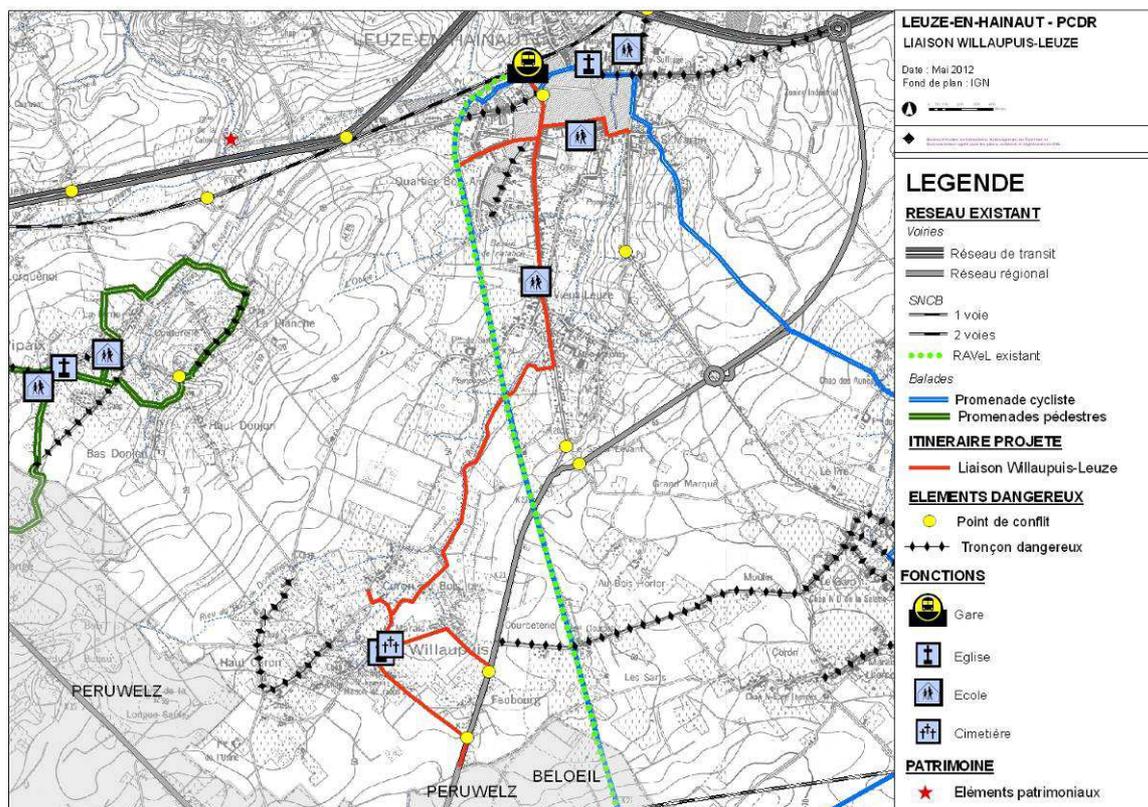
- rue Vandervelde.
- rue P. Pastur,
- Rue de la Bonneterie,
- rue Pont St-Martin,
- avenue de la Wallonie (Poursuivre les aménagements de piste cyclable),
- rue Royale,
- rue de la Station,
- Rue Basse

2^{ème} itinéraire

- Rue de Condé
- Avenue de Loudun (présence d'une piste cyclable)
- Sentier existant partant de la chapelle Notre-Dame de Salette (tronçon à réhabiliter rejoignant le carrefour du Soleil Levant – hauteur du Chemin Vert-)
- rue de la Station,
- Rue Basse.

Notons la présence du RAVeL accessible depuis la rue de la Station, à Tourpes.

7) LEUZE - WILLAUPUIS



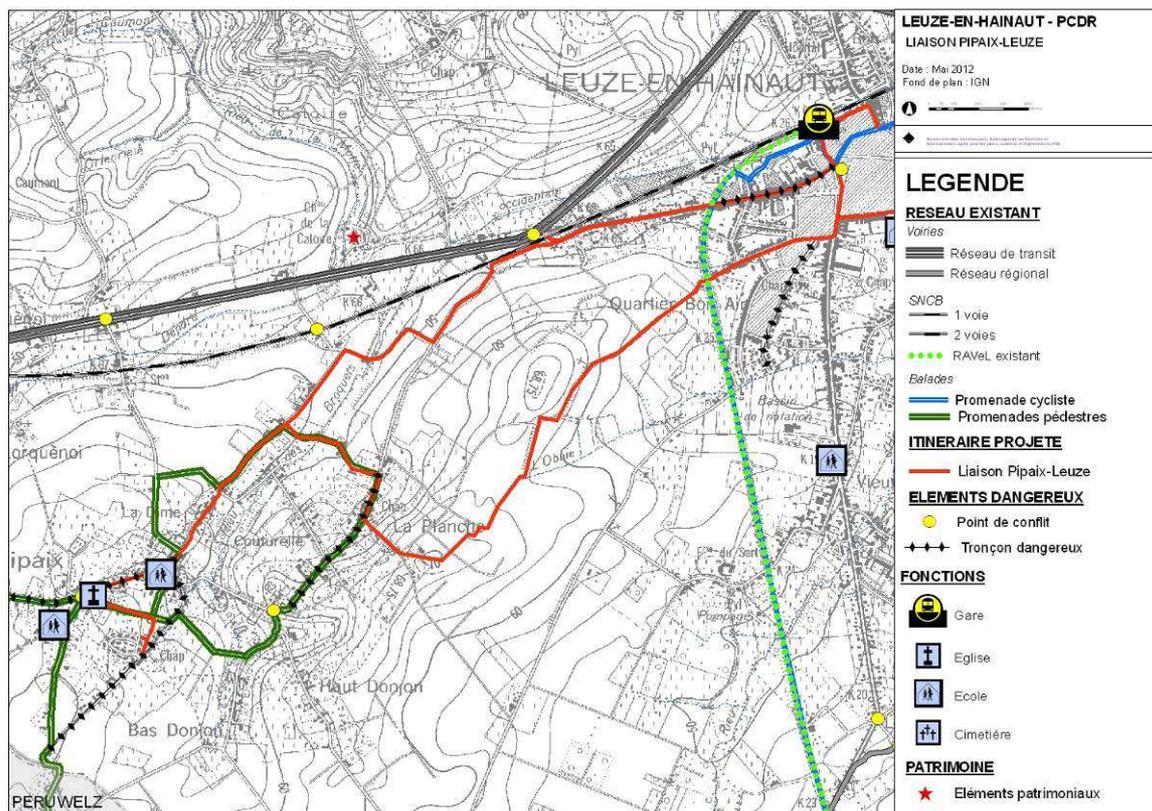
Carte 9 : Potentialité de liaisons douces entre Leuze et Willaupuis

Le tracé suggéré

- Avenue de Loudun
- Projet de sentier après la rue Riboquet rejoignant l'avenue de Loudun
- Rue Riboquet
- Place de Willaupuis

NB : Notons la proximité du RAVeL, accessible depuis la chaussée de Peruwelz.

8) LEUZE-PIPAIX



Carte 10 : Potentialité de liaisons douces entre Leuze et Pipaix

Le tracé suggéré

On propose deux itinéraires pour rejoindre Leuze à Pipaix :

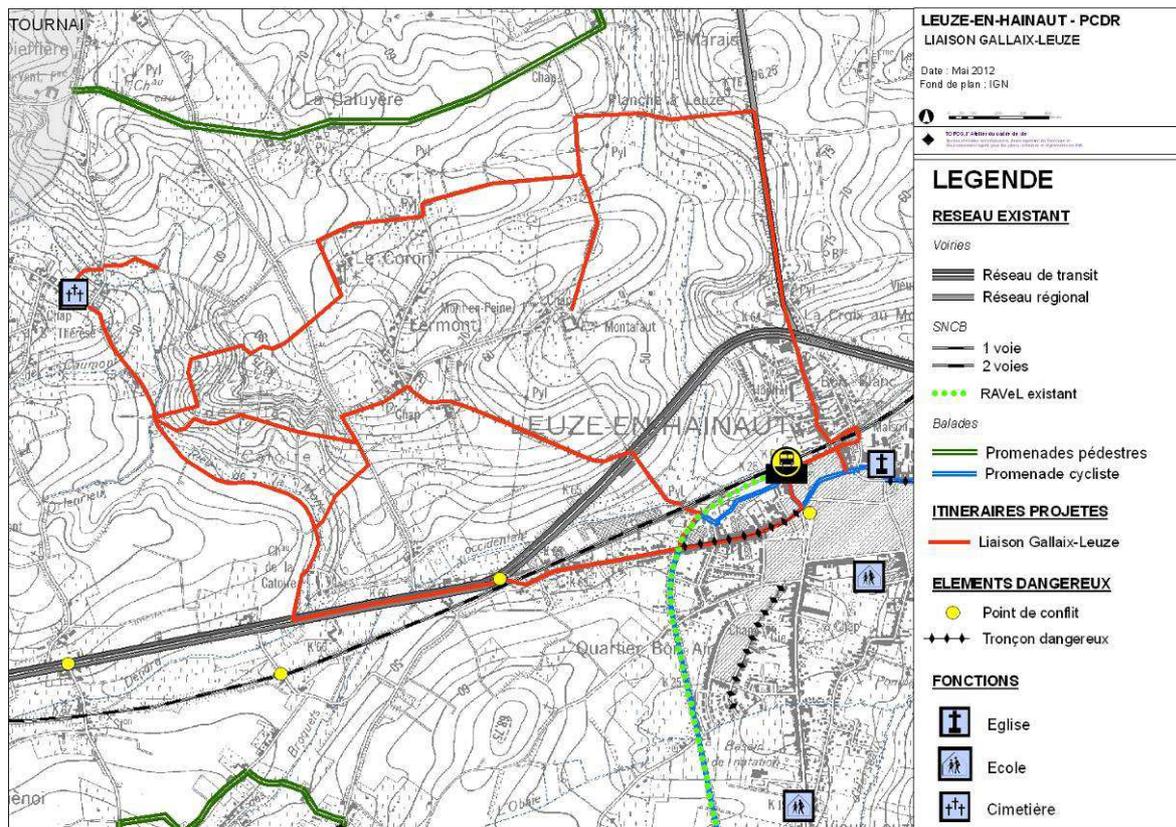
1^{er} itinéraire

- Gare de Leuze
- Rue de Tournai,
- Avenue de la Libération,
- Chemin de Mortagne
- Rue du Maréchal,
- Place de Pipaix,
- Place de l'Eglise

2^{ème} itinéraire

- Gare de Leuze
- Rue de Condé,
- Sentier en projet rejoignant la rue Bergeant,
- Chemin Coco,
- Portion du Chemin de Mortagne,
- Sentier de la Planche,
- Rue du Maréchal,
- Place de Pipaix,
- Place de l'Eglise

9) LEUZE- GALLAIX



Carte 11 : Potentialité de liaisons douces entre Leuze et Gallaix

Le tracé suggéré

Trois trajets possibles :

1^{er} itinéraire

- Gare de Leuze et jonction avec le RAVeL
- Rue du Bois Blanc,
- Avenue de Flandres,
- Planche à Leuze,
- 1^{er} sentier en projet traversant la rue de Melles,
- Rue des Hycocognes

2^{ème} itinéraire

- Gare de Leuze et jonction avec le RAVeL
- Rue Pont de la Cure,
- 2^{ème} sentier projeté vers la rue de la Percée de la Rénovation,
- Rue des Hycocognes,

3^{ème} itinéraire

- Rue de Tournai et jonction avec la gare et le RAVeL
- Chaussée de Tournai (traitée en piste cyclable),
- 3^{ème} sentier projeté (vers la chaussée de Tournai),
- Rue des Hycocognes,

Le constat

Quid des pistes cyclables sur la chaussée de Tournai et du caractère trop « roulant » de la N7.

Les propositions d'aménagement

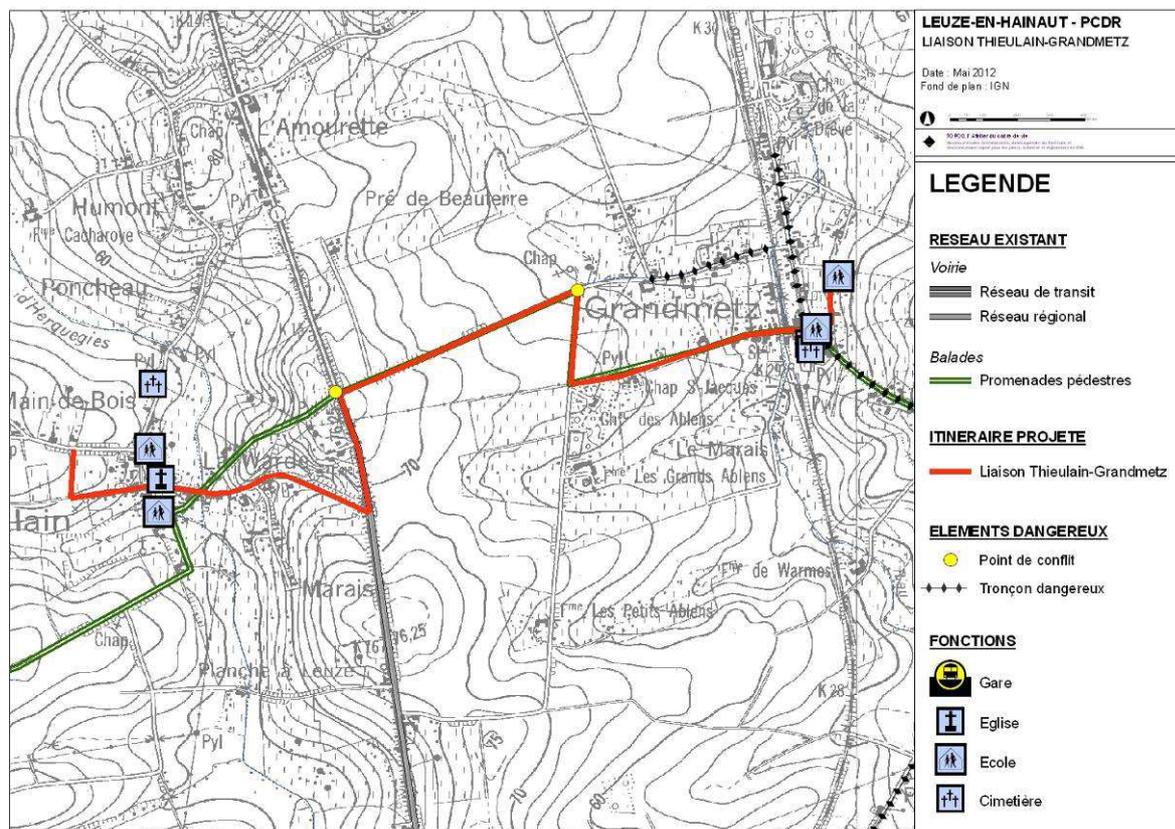
La portion d'itinéraire longeant la N7 nécessitera un aménagement en profondeur de manière à séparer distinctement la voie carrossable de la piste cyclable.

Cet aménagement pourrait être idéalement réalisé par un terre-plein végétalisé, une voirie plantée \$ l'emprise libre le permettrait.

En outre, une telle solution permettrait de tempérer la vitesse des véhicules, par l'effet de rétrécissement visuel.

III. LES LIAISONS ENTRE VILLAGES

1) THIEULAIN – GRANDMETZ



Carte 12 : Liaison Thieulain-Grandmetz

Le constat

La traversée de la nationale 60 entre Grandmetz et Thieulain est reconnue comme étant le point le plus dangereux de l'entité.

Tout comme la liaison Thieulain-Leuze, le franchissement de la N60 n'est pas sécurisé pour les usagers doux. Un manque de signalisation est également constaté.

Le tracé suggéré

Le tracé reprend en grande partie le Chemin de Saint-Jacques de Compostelle.

- Place de Thieulain,
- Rue Warde
- Franchissement de la N60 (correspond à un carrefour dangereux),
- Rue des Longues Têtes (carrefour dangereux entre les rues Longues Têtes et Saint-Jacques)
- Rue Saint-Jacques,
- Place de Grandmetz

Ce tracé correspond en partie à celui du Chemin de Saint-Jacques de Compostelle.

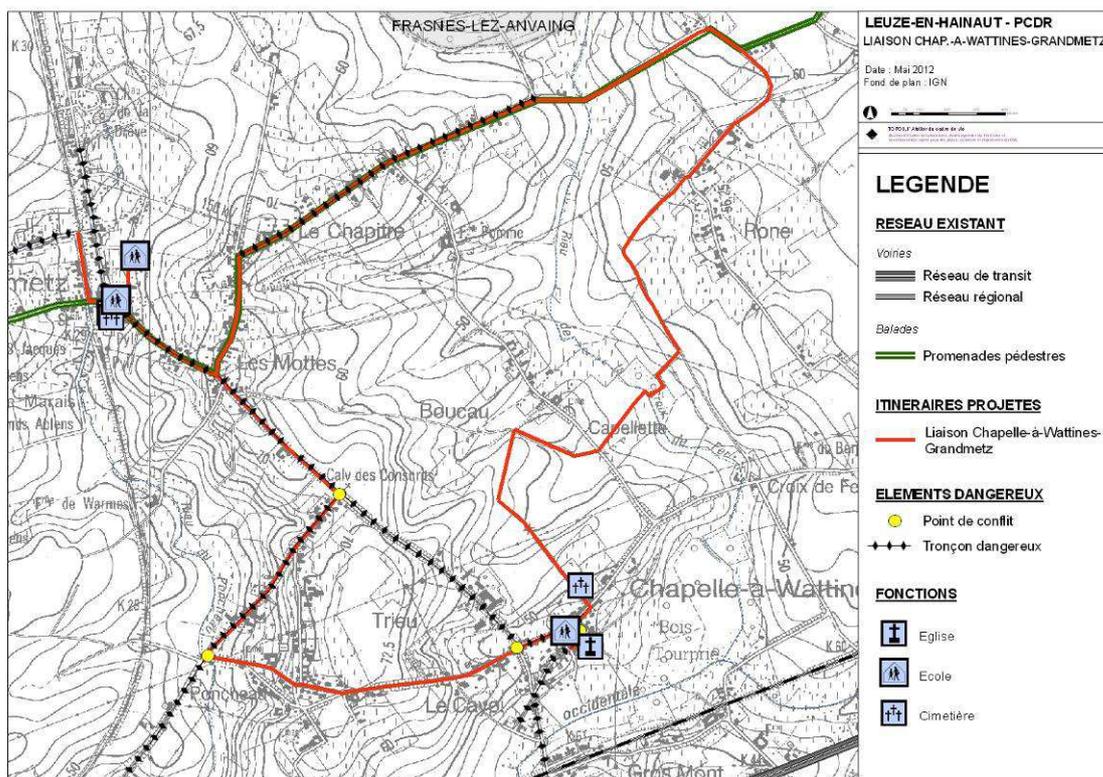
Les propositions d'aménagement

Les solutions d'aménagement sont les mêmes que pour la liaison vers Leuze.

L'idée serait donc d'installer, comme pour la liaison vers Leuze, un feu tricolore pouvant être enclenché par les utilisateurs de ces sentiers avec une sécurisation des abords.

2) GRANDMETZ/CHAPELLE-A-WATTINES

Chapelle-à-Wattines peut être relié à Grandmetz et Thieulain par l'actuel Chemin des Postes. Il est aussi possible d'exploiter le chemin des Ablens qui constitue une bonne alternative pour les piétons.



Carte 13 : Potentialité de liaisons douces entre Grandmetz et Chapelle-à-Wattines



Photo 2 : Carrefour Chemin des Ablens-rue du Trieu



Photo 3 : Carrefour rue du Trieu-rue du Calvaire.
Au fond : la chapelle des Conscrits

Le tracé suggéré

1^{er} itinéraire

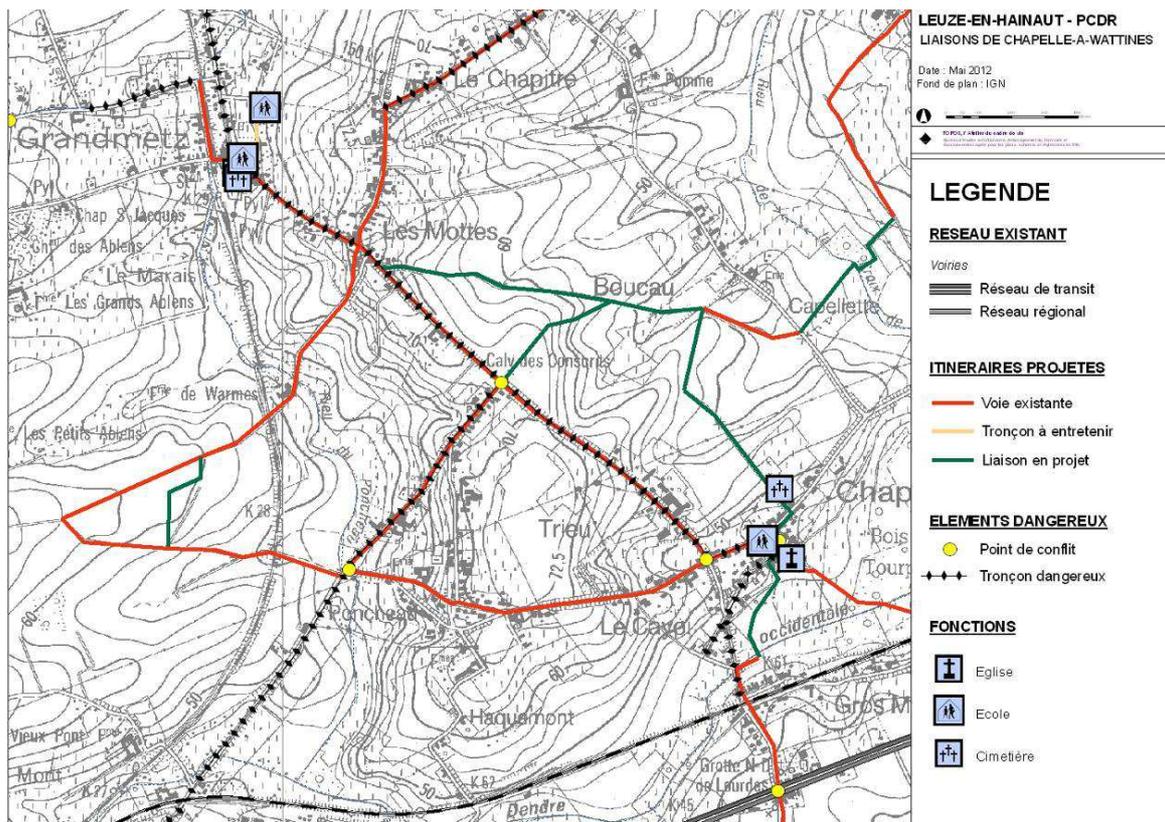
- Place de Grandmetz,
- Rue des Mottes (tronçon dangereux et itinéraire commun au chemin de Saint-Jacques de Compostelle),
- Rue du Calvaire,
- Rue du Trieu (carrefour et tronçon dangereux),
- Rue du Cayoit,
- Place de Chapelle-à-Wattines

2^{ème} itinéraire

- Rue des Mottes,
- Rue Emile Albot (également chemin de Saint-Jacques de Compostelle)
- Sentier en projet (n°35), reliant initialement le quartier Boucaut à Chapelle-à-Wattines par la rue de la Ligne.
- Chemin des Postes (à réhabiliter)
- Sentier en projet rejoignant le Chemin des Postes (CV n° 23) au départ de la rue Boucaut via le sentier vicinal n°34, jusqu'à la Chapelle des Conscrits
- Place de Chapelle-à-Wattines.

Les propositions d'aménagement

Pour les cyclistes, on suggère d'aménager une piste cyclable à la rue du Cayoit, depuis la Chapelle des Conscrits, vers la rue de Trieu et vers Grandmetz. Les croisements de voiries devront être signalés et aménagés en fonction de la diversité des usagers.



Carte 14 : Les solutions alternatives via le Chemin des Postes et la réhabilitation de sentiers aujourd'hui inusités



Photo 4 : Alternative de réhabilitation de sentier, derrière la chapelle des Conscrits, en direction du quartier Boucaut



Photo 5 : Carrière existante, en prolongement de la r. de Warmes, après l'ancienne ligne de chemin de fer



Photo 6 : Carrière existante, en prolongement de la r. de Warmes. Au loin : ancienne ligne de chemin de fer



Photo 7 : Carrefour Chemin des Ablens et carrière existante



Photo 8 : Fin de carrière existante, terrain propice à la réhabilitation de sentiers

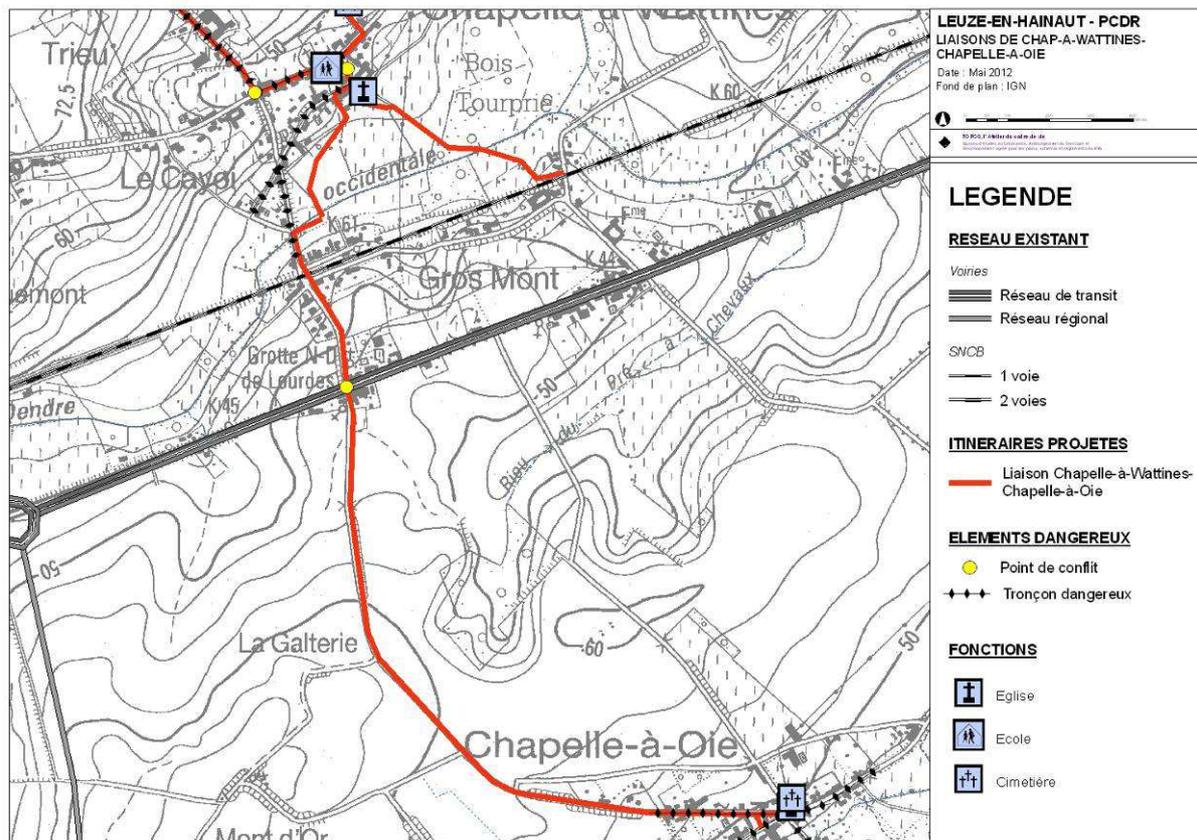


Photo 9 : réhabilitation possible entre r. de Warmes et Chm. Des Ablens



Photo 10 : Carrière existante partant de la r. du Trieu

3) CHAPPELLE-A-WATTINES - CHAPPELLE-A-OIE



Carte 15 : Potentialités de liaisons douces entre Chapelle-à-Wattines et Chapelle-à-Oie



Photo 11 : Nécessité d'un aménagement sécurisé près du passage à niveau et le long de la pl. Gabrielle Petit, Chapelle-à-Wattines

Le tracé suggéré

A Chapelle-à-Wattines, le départ se ferait par :

- la rue Briqueteau, au niveau d'un ancien sentier vicinal aujourd'hui inusité.
- La N7 serait franchie
- Rue de la Galerie jusqu'à Chapelle-à-Oie.

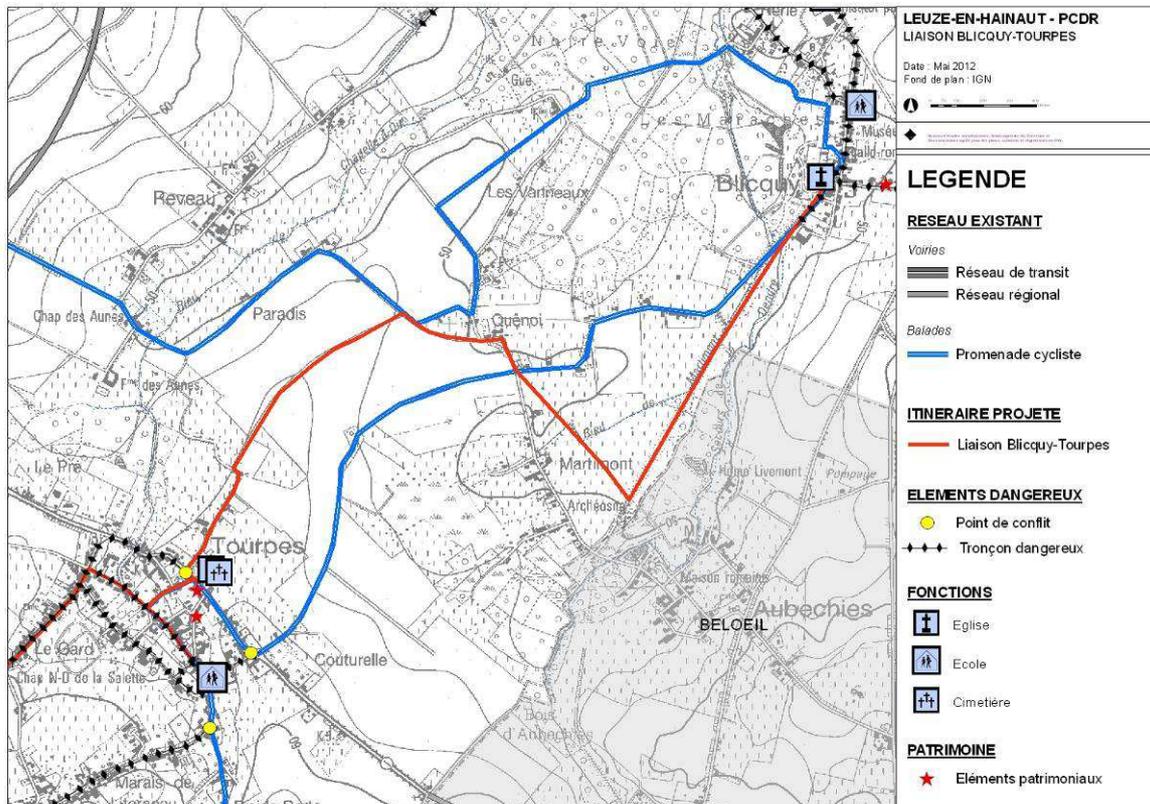
Le constat

La traversée de la N7 reste encore très problématique

Les propositions d'aménagement

Un pont enjambant la Dendre devra être envisagé,
La sécurisation de la traversée de la N7 doit être envisagée, au besoin par un îlot-refuge.

4) BLICQUY - TOURPES



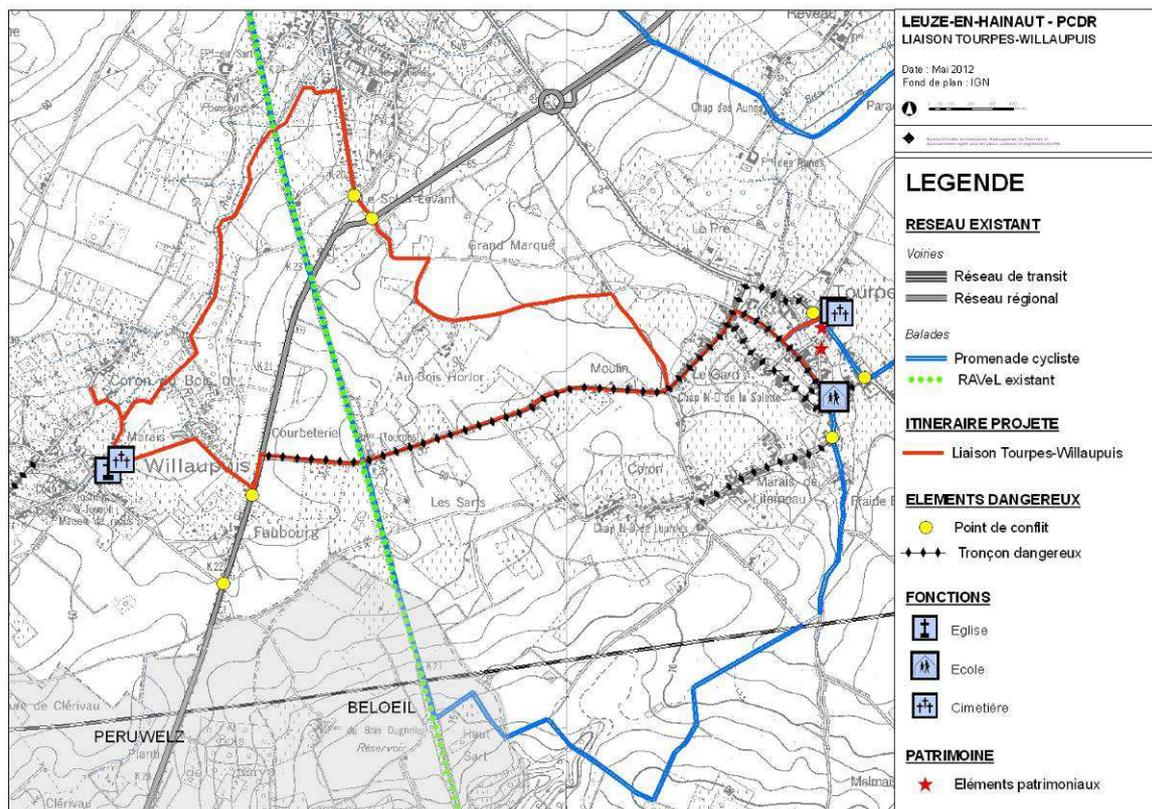
Carte 16 : Potentialité de liaisons douces entre Blicquy et Tourpes

Le tracé suggéré

- Place de Blicquy,
- Ancienne ligne de tram (portion en projet),
- Sentier (en projet) rejoignant le carrefour de Martimont avec la rue de l'Epi d'Or,
- Portion de la rue du Village,
- Chemin de Biermez,
- Place de Tourpes.

NB : Il existe déjà un chemin cyclable développé via le circuit « A la découverte de nos villages ».

5) TOURPES - WILLAUPUIS



Carte 17 : Potentialité de liaisons douces entre Tourpes et Willaupuis

Le constat

La rue de la Station (N537) est considérée comme un tronçon dangereux. Il existe néanmoins une possibilité de piste cyclable sur cette portion de route.

Le tracé suggéré

1^{ère} alternative

Cet itinéraire correspond au trajet le plus direct mais le plus dangereux en terme de sécurité.

- Place de Tourpes,
- Rue Haute,
- Rue de la Station (considéré comme tronçon dangereux),
- Franchissement du RAVeL
- Franchissement de la Chaussée de Perwuelz
- Réhabilitation d'un chemin agricole situé entre la chaussée de Péruwelz et le centre de Willaupuis (place du village)
- Place de Willaupuis

2^{ème} alternative

Cet itinéraire est plus long mais plus sécurisé également. IL correspond davantage à un circuit de balade.

- Place de Tourpes,
- Rue Haute
- Portion de la Rue de la Station (considéré comme tronçon dangereux)
- Cheminement existant -puis en projet- partant de la Chapelle Notre-Dame de Salette,
- Traversée du carrefour du Soleil Levant
- Franchissement de la N60
- Avenue de Loudun
- Sentier en projet démarrant de l'avenue de Loudun, traversant le RAVeL et rejoignant la rue de Ribauquet,
- Place de Willaupuis

3^{ème} alternative

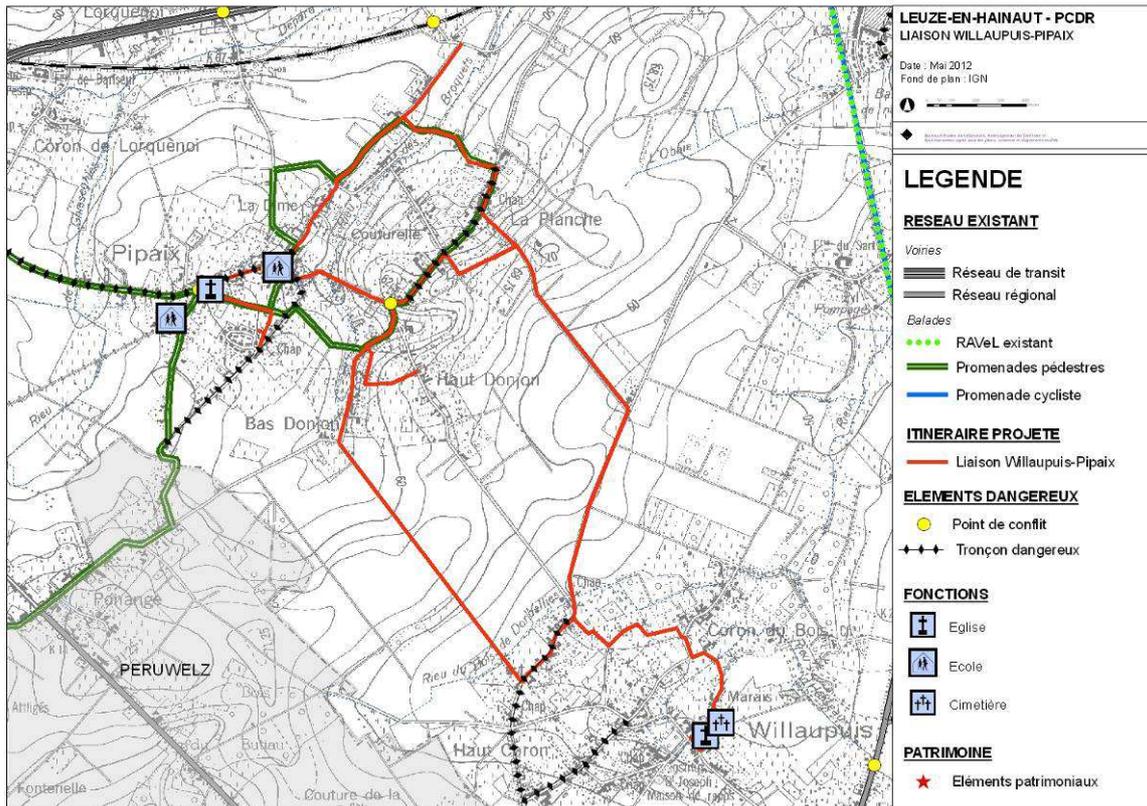
Cet itinéraire est en partie répertorié comme étant l'itinéraire cyclable.

- Itinéraire cyclable (Chemin de Malmaison, Beloeil et RAVeL)
- RAVeL (franchissement de la rue de la Station et la chaussée de Peruwelz),
- Réhabilitation d'un chemin agricole situé entre la chaussée de Péruwelz et le centre de Willaupuis (place du village)
- Place de Willaupuis

Les propositions d'aménagement

Il conviendra de sécuriser le carrefour constitué par la N60 (Chaussée de Perwulez) et la N537 (rue de la Station), au besoin par l'aménagement d'un îlot-refuge.

6) WILLAUPUIS - PIPAIX



Carte 18 : Potentialité de liaisons douces entre Willaupuis et Pipaix



Photo 12 : Chemin Coco



Photo 13 : Chemin Coco vers Pipaix

Le tracé suggéré

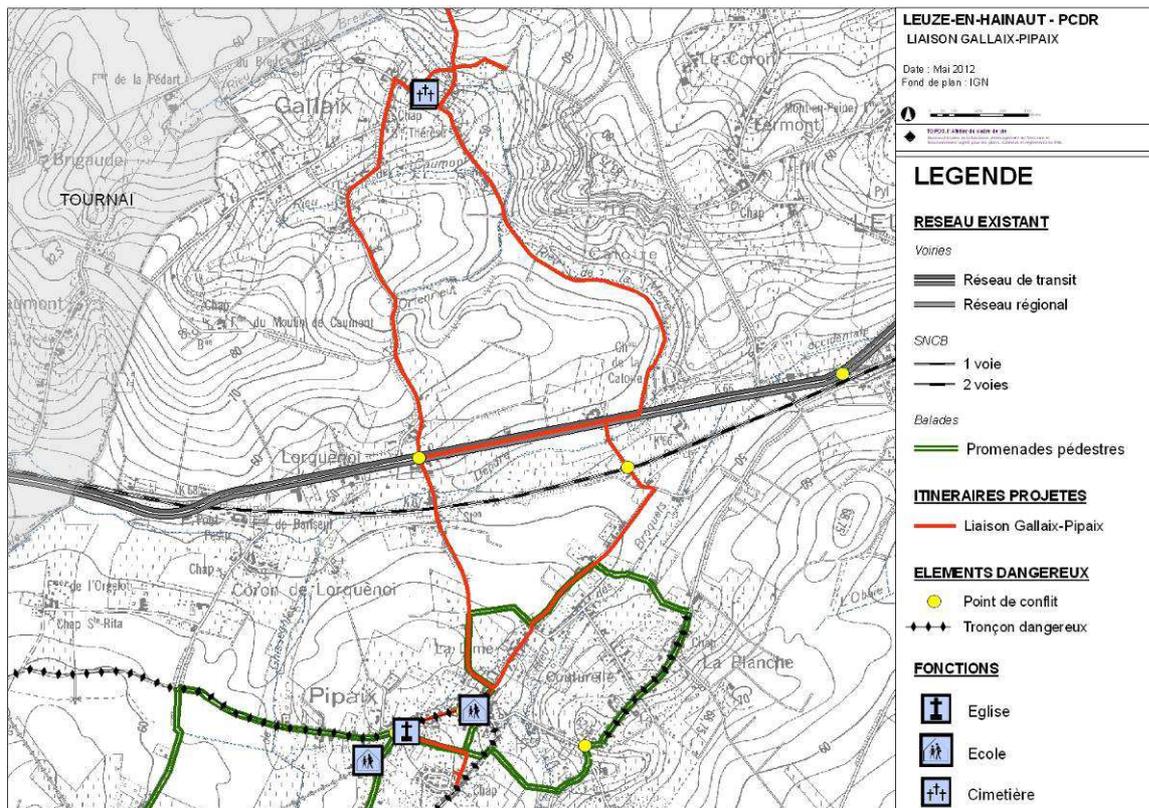
1^{er} itinéraire

- Place de Willaupuis,
- Rue Riboquet,
- Sentier existant rejoignant la rue Coron de Bois,
- Chemin du Bois Perrier
- Chemin Coco (une partie en projet)
- Rue de la Mortagne,
- Rue Cuvelier,
- Place de l'Eglise
- Place de Pipaix

2^{ème} itinéraire

- Place de Willaupuis
- Rue Riboquet,
- Sentier existant rejoignant la rue Coron de Bois,
- Rue Coron de Bois,
- Chemin Minette (à recréer dans son intégralité)
- Rue de Mortagne,
- Rue Cuvelier,
- Place de l'Eglise,
- Place de Pipaix

7) PIPAIX - GALLAIX



Carte 19 : Potentialité de liaisons douces entre Pipaix et Gallaix

Le tracé suggéré

1^{ère} alternative

Place de Pipaix
Rue de la Gare,
Rue de la Longue Epine (franchissement de la chaussée de Tournai → passage délicat),
Rue d'en-Bas,

2^{ème} alternative

Place de Pipaix
Rue du Maréchal (point dangereux à hauteur du passage à niveau)
Traversée de la N7 (chaussée de Tournai),
Sentier projeté dans le cadre de la création d'une aire de lagunage,

Rue des Hycocognes,

Le constat



Photo 14 : Franchissement de la N7

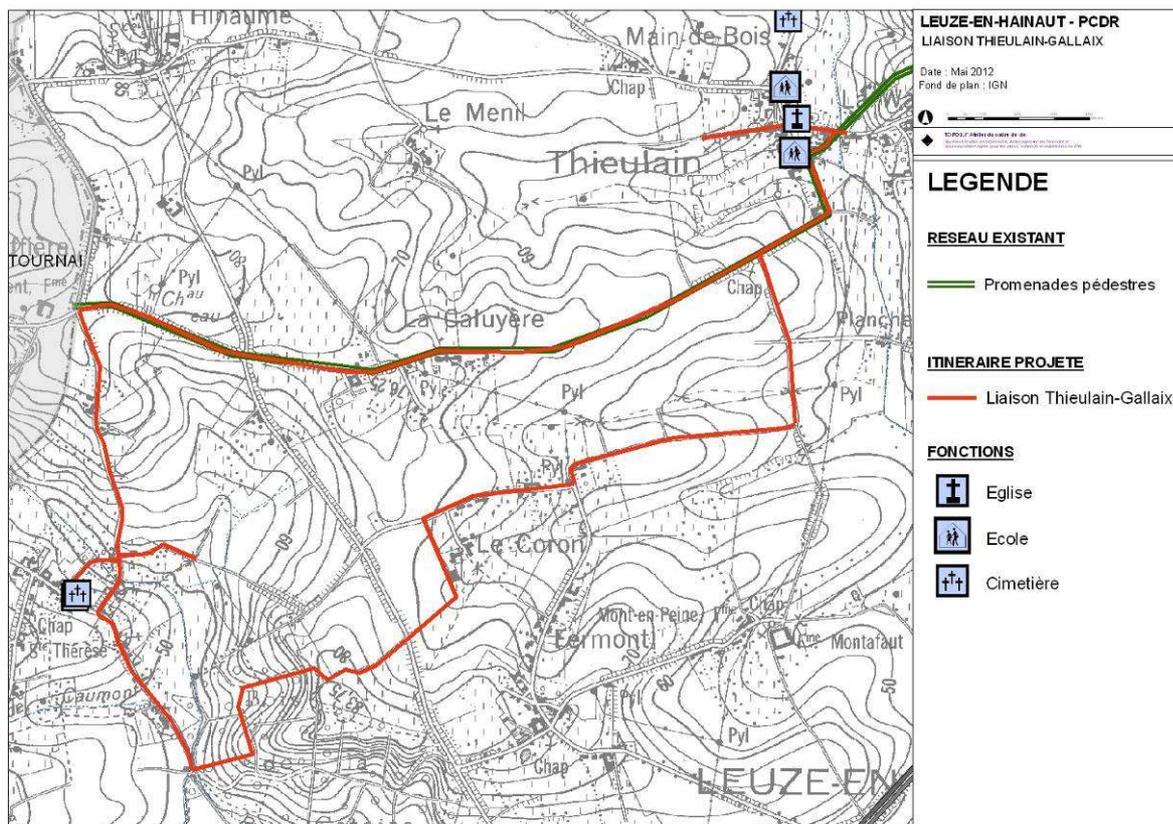
Le franchissement de la N7 est très dangereux car les automobilistes dépassent malgré l'interdiction.

En venant de Gallaix, on remarque également une accélération de la part des véhicules se lançant sur la nationale en traversant la piste cyclable, au lieu d'observer un temps d'arrêt.

Les propositions d'aménagement

L'aménagement d'une berne centrale ou un d'ilot refuge (éventuellement planté) sur la nationale pourrait sécuriser les usagers doux, notamment au niveau du carrefour avec la rue d'en Bas et Longue Epine.

8) GALLAIX-THIEULAIN



Carte 20 : Liaison Gallaix-Thieulain

Le tracé suggéré

1ère alternative

- Rue place de Gallaix
- Rue du Marais,
- Chemin du Neuf Moulin,
- Rue de la Caluyère (en partie chemin de Saint-Jacques de Compostelle),
- Place de Thieulain.

2ème alternative

- Rue place de Gallaix
- Rue des Hycognes,
- Chemin à créer en campagne (traversée de la rue de Melles),
- Rue du Coron,
- Rue du Beau Site,
- Rue de la Caluyère,
- Place de Thieulain

Le constat



Photo 15 : rue de la Caluyère

Il n'y a pour l'instant aucune indication routière pour garantir la sécurité des vélos et piétons. Rue de la Caluyère, l'assiette de la voirie est jugée trop étroite, ce qui contraint le croisement de deux voitures mais également celui d'une voiture et d'un cycliste.

Les propositions d'aménagement

On propose de développer la signalisation routière en faveur des usagers doux. Rue de la Caluyère, on propose également d'élargir la voirie pour y aménager une piste cyclable sécurisée à double sens. Celle-ci servirait notamment pour les enfants habitant Gallaix mais scolarisés à Thieulain.

IV. **LES LIAISONS DITES « DE LOISIRS »**

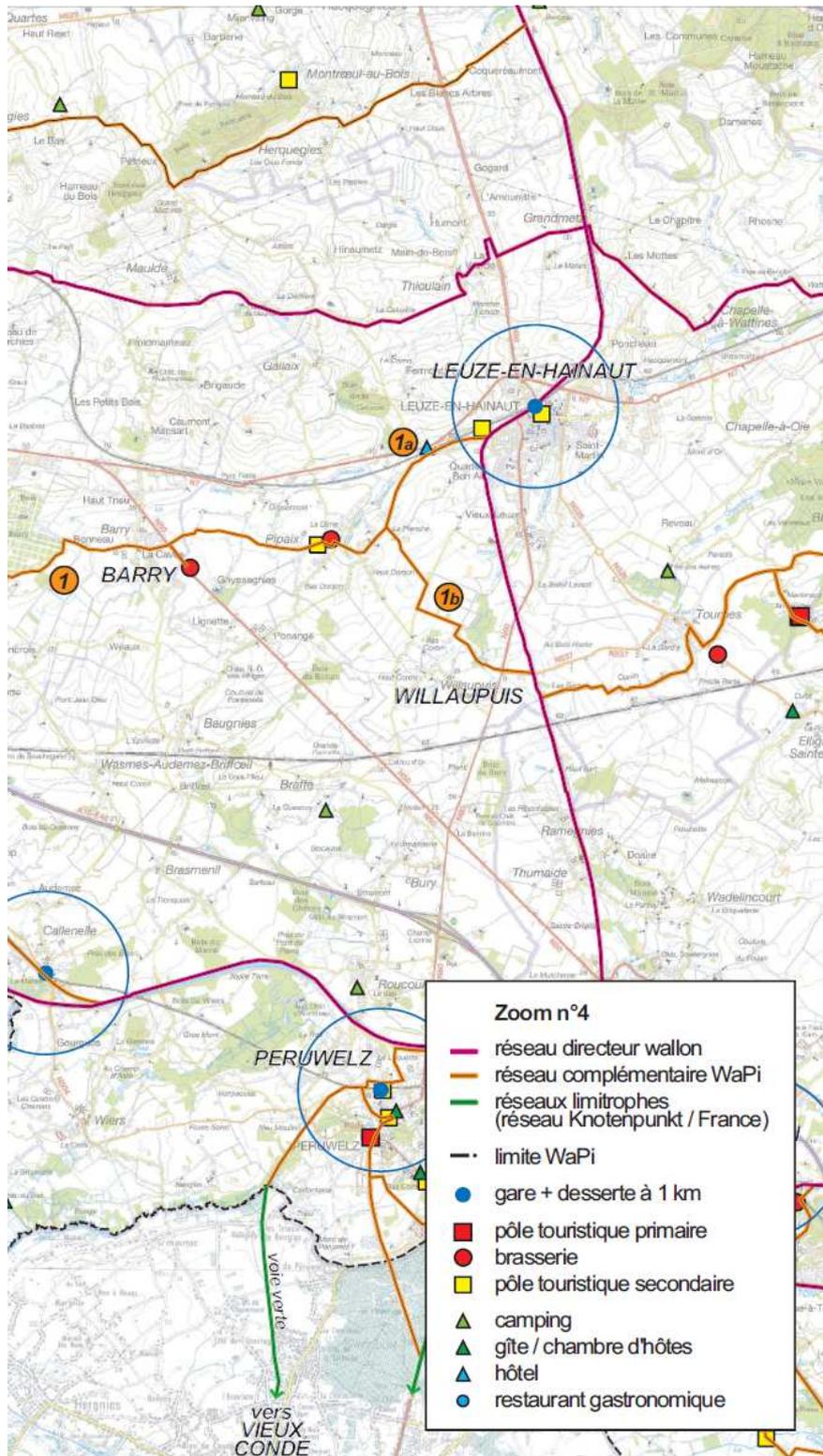


Figure 1 : Extrait du circuit vélo de la Wallonie Picarde (source : Maison du tourisme)

1) LA MISE EN PLACE D'UNE SIGNALÉTIQUE INFORMATIVE ET NORMÉE

On propose d'investir dans l'achat de panneaux de balisage.

Ce dernier permettra d'apporter des indications précises sur l'itinéraire à suivre, la distance du circuit, celle à parcourir ainsi que le degré de difficulté.

Les panneaux devront être positionnés distinctement à hauteur des carrefours, et intégrés au paysage.

V. **MESURES D'ACCOMPAGNEMENT SOUHAITABLES**

Articles sur le site internet de la Ville ou dans le bulletin communal pour faire découvrir les promenades et sentiers existants,
Installation de panneaux d'affichage et d'informations dans tous les cœurs de villages et endroits stratégiques (points de vue, patrimoine naturel et culturel ...),
Installation d'abris à vélo près des lieux stratégiques (abords des sentiers, gare de Leuze, arrêts de bus, équipements communautaires) et pose de poubelles.

C. **JUSTIFICATION DU PROJET**

- Un grand nombre de personnes soutient ce projet, ce pour plusieurs raisons :
- Il n'existe plus de véritable lien entre les villages,
- Les enfants n'utilisent plus les sentiers, contrairement à leurs parents qui se déplaçaient autrefois fréquemment à vélo,
- Il existe un potentiel important de réseau de sentiers, toutefois méconnu.

I. **ORIGINE DE LA DEMANDE**

- Population (toutes séances de consultation confondues)
- CLDR,
- Groupe de travail « Mobilité »

II. **OBJECTIFS POURSUIVIS**

- Développer des liaisons inter-villageoises,
- Créer un réseau cohérent,
- Renforcer la sécurité des villageois,
- Faciliter les déplacements pour les personnes isolées ou non motorisées,
- Inciter à la marche à pied,
- Diminuer l'impact de la voiture en cœur de village,
- Limiter les déplacements en voiture inférieurs à 3 km,
- Développer un tourisme diffus.

D. **EVALUATION**

I. **EFFETS MULTIPLICATEURS**

- Relations plus fortes entre villages
- Développer l'offre touristique

II. **CREATION D'EMPLOIS ENVISAGEE**

Un emploi pourrait être créé pour l'entretien régulier des sentiers.

III. INDICATEURS DE RESULTATS

- Fréquentation des sentiers,
- Création de nouveaux sentiers,
- Sondage de satisfaction,
- Retombées touristiques : nuitées, infos, festivités, manifestations
- Nombre de vélos stationnés dans les installations sécurisées.

IV. INDICATEURS D'IMPACT

- Eau : Pas d'impact particulier
- Air/Climat : Actuellement, la plupart des petits trajets s'effectuent en voiture. Or, on sait que la consommation des voitures est la plus importante les dix premières minutes. Avec la création de sentiers et la fréquentation accrue de ceux-ci, on peut s'attendre à une utilisation moins systématique de la voiture, entraînant une meilleure qualité de l'air.
- Sol : les sentiers seront recouverts pas un procédé limitant l'imperméabilisation du sol
- Energie: Aujourd'hui, le recours à la voiture est devenu incontournable, notamment en milieu rural où la plupart des trajets effectués sont inférieurs à 3 km. La création de nouveaux sentiers et la valorisation d'existants permettront de diminuer les nuisances sonores liées à l'automobile et la production de CO2.
- Déchets : Il conviendra d'installer des poubelles pour les usagers des sentiers.
- Cadre de vie : le projet, dans sa valorisation complète, contribuera à améliorer le cadre de vie. A cet égard, un soin particulier sera apporté à :
- Respect de la nature et du patrimoine le long des itinéraires,
- Signalisation adaptée,
- Information soignée pour améliorer la communication inter-villageoise.
- Mobilité et sécurité publique: La création d'un réseau de sentiers donnera priorité aux piétons, cyclistes et usagers doux.

E. ESTIMATION DU COUT GLOBAL

Descriptif des travaux										Ventilation des coûts							
Objet	localisation	U	Total	PU	Montant HTVA	Honoraires	Total honoraires compris	TVA	TOTAL honoraires et TTC	Ville de Leuze		Développement rural		Prrogr triennal des travaux		Com. Général au Tourisme	
						%	montant	%		%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant
Acquisition + fond coffre + enherbement		mct	780	150 €	117.000 €	1,07	125.190 €	1,21	151.480 €	40%	60.592 €	60%	90.888 €		0 €		0 €
Fond coffre + enherbement	Parvis	mct	1350	80 €	108.000 €	1,07	115.560 €	1,21	139.828 €	40%	55.931 €	60%	83.897 €		0 €		0 €
Fond coffre + pose revêtement	Parking	mct	5350	100 €	535.000 €	1,07	572.450 €	1,21	692.665 €	40%	277.066 €	60%	415.599 €		0 €		0 €
Pose revêtement	Parking et par	mct	7200	20 €	144.000 €	1,07	154.080 €	1,21	186.437 €	40%	74.575 €	60%	111.862 €		0 €		0 €
Signalétique touristique (Panneaux directionnels et inforr)	entre salle gy	km	93	100 €	9.300 €	1,07	9.951 €	3,21	31.943 €	20%	6.389 €	20%	6.389 €		0 €	60%	19.166 €
Aménagement sécurité (Signalétique)		km	51	50 €	2.550 €	1,07	2.729 €	1,21	3.301 €	20%	660 €	20%	660 €	60%	1.981 €		0 €
TOTAUX					915.850 €		979.960 €		1.205.653 €		475.212 €		709.294 €		1.981 €		19.166 €

N.B :

- L'estimation du coût des aménagements de sécurité liés aux traversées des routes régionales ne sont pas comptabilisés.
- L'estimation du coût des aménagements de sécurité liés aux carrefours dans les villages est incluse dans les fiches projets visant l'aménagement des espaces publics.

LEUZE-EN-HAINAUT - PCDR

LIAISONS DOUCES

Nature

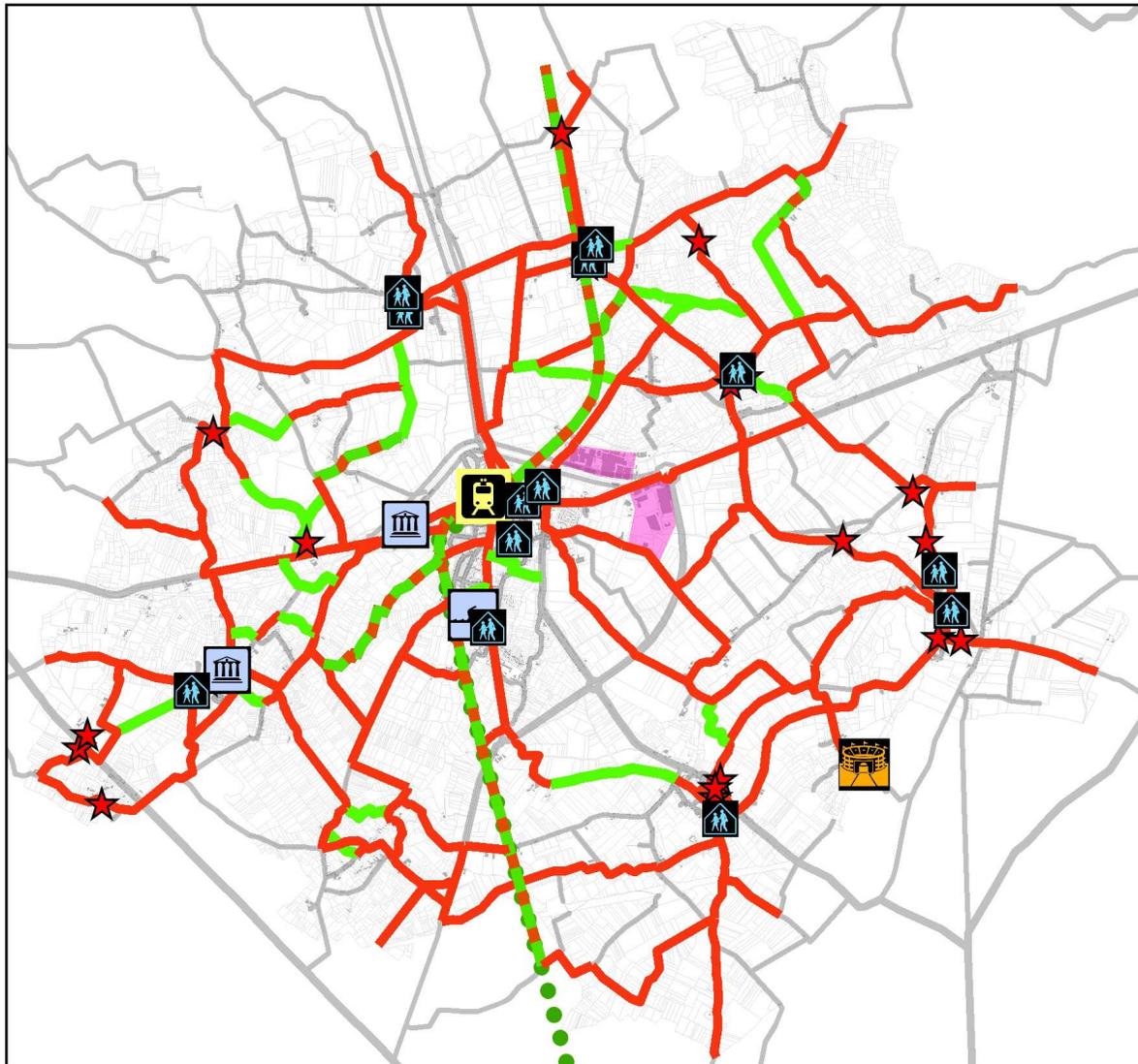
Légende

Itinéraires

-  Piéton
-  Vélo
-  Mixte
-  RAVeL existant



Date : Juillet 2012
Fond de plan : IGN



LEUZE-EN-HAINAUT - PCDR

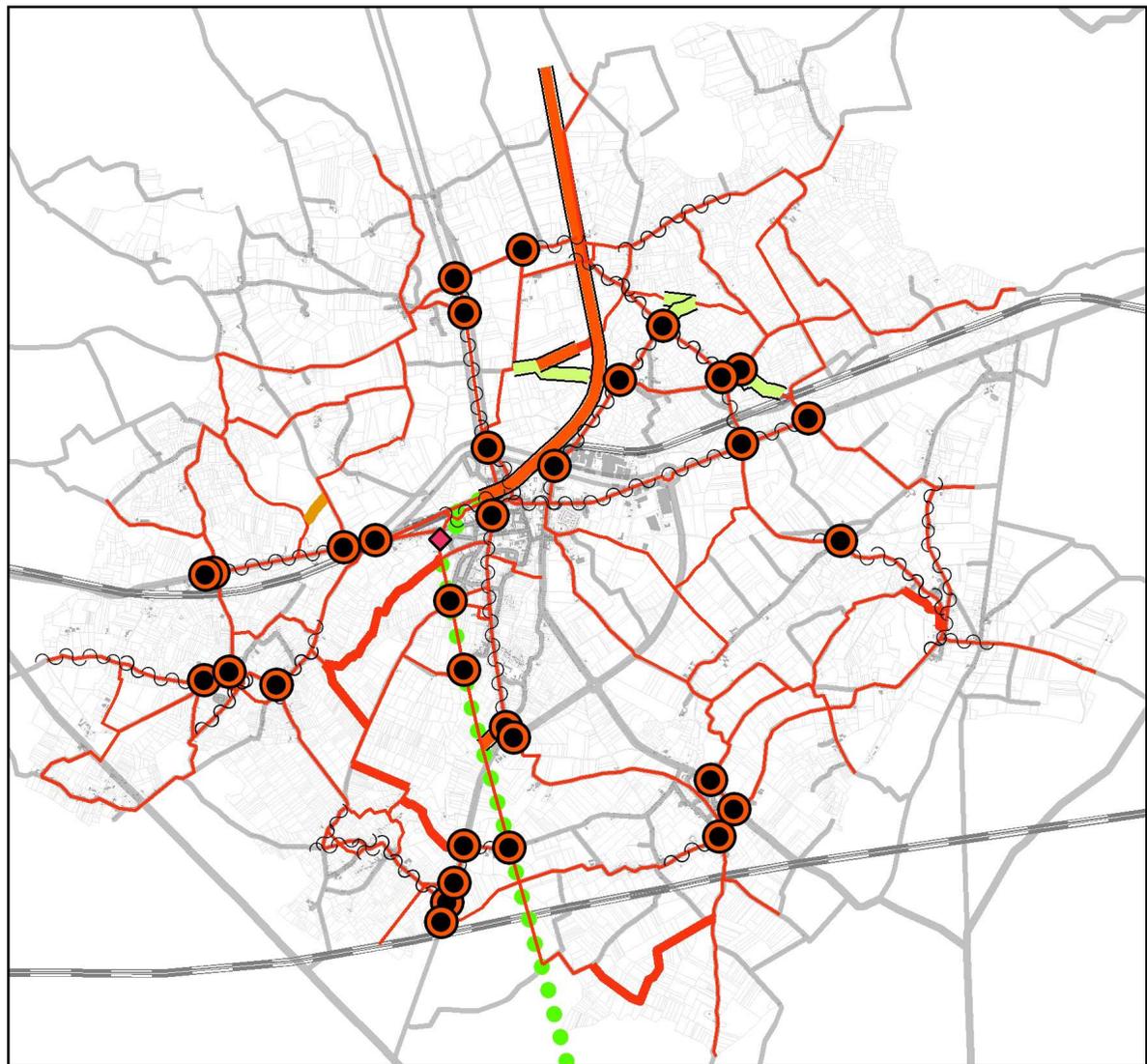
LIAISONS DOUCES

Interventions

Légende

Voies douces : Interventions

-  réseau voies douces
-  Fond coffre + enherbement
-  Fond coffre + revêtement
-  Empierrement
-  Revêtement
-  Tronçon à sécuriser
-  Carrefour à sécuriser
-  Accès RAVeL
-  RAVeL existant



Date : Juillet 2012
Fond de plan : IGN

0 265 530 1.060 1.590 2.120 Mètres



Bureau d'études en Urbanisme, Aménagement du Territoire et Environnement agréé pour les plans, schémas et règlements en RW.

