

FICHE 0 : MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR MODES DOUX / VÉLO



<p><u>Objectifs du PCM</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ Liaisons cyclables entre les villages et le futur RAVeL de la Molinee ; ↳ Jonction « vélos » entre le RAVeL bord de Meuse et le futur RAVeL de la Molinee ; ↳ Mobilité autour des pôles touristiques (N971, etc.) ; ↳ Prise en compte de l'aspect stationnement et jalonnement pour la mobilité autour des pôles touristiques. 	<p><u>Mesures du PCM</u></p> <p>Mesures d'aménagement – les aménagements modes doux / vélo</p>	<p><u>Priorité de mise en oeuvre</u></p> <p>1 à 6</p>
<p><u>Contexte et préambule</u></p> <p>Un Schéma Directeur modes doux / vélo a été défini en phase 2. Il a été traduit au niveau de la phase 3 en différents outils qui doivent aider à sa mise en œuvre. Il s'agit</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'une Base de Données Géographiques (BDG) Schéma Directeur modes doux / vélo ; - de fiches projets d'aménagement ; - d'un Schéma de Jalonnement modes doux / vélo également sous la forme d'une Base de Données Géographiques (BDG). <p>La BDG Schéma Directeur modes doux / vélo a pour objectif l'aide à la mise en œuvre des itinéraires cyclables en termes de définition d'itinéraires (maillage communal) et d'application des types et principes d'aménagement modes doux à réaliser ainsi que des priorités de réalisation. Elle a été réalisée sous le format ARGIS9.2 et installée sur le SIG de la Commune d'Anhee.</p>		
<p><u>Description du projet</u></p> <p><u>A. Mise en œuvre du Schéma Directeur modes doux / vélo</u></p> <p>Au regard de la BDG sur les itinéraires modes doux/vélo, une trentaine de kilomètres d'itinéraires sont à aménager (hors RAVeL) pour concrétiser le Schéma Directeur modes doux/vélo (attention : le kilométrage réel est plus élevé car la BDG a été saisie au 1/10.000). L'aménagement des itinéraires modes doux/vélo repose sur 4 principes d'aménagement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La mixité : la chaussée est utilisée par tous les usagers et donc aucun aménagement cyclable n'est préconisé ou au mieux une Bande Cyclable Suggérée (BCS) aux endroits litigieux. • Le partage : les véhicules motorisés sont éloignés des usagers les plus vulnérables. Les espaces de chaussée sont clairement délimités par une piste cyclable marquée (PCM). • L'exclusion : la chaussée est consacrée à la seule circulation motorisée. Les autres usagers sont séparés physiquement de la chaussée via un site propre qui prend la forme de pistes cyclables (D7) ou de trottoirs mixtes (D9-D10). 		

- La séparation : l'itinéraire n'est autorisé qu'aux usagers faibles hormis de rares exceptions où les riverains en véhicules motorisés peuvent accéder sous autorisation (F99).

Les principes d'aménagement du réseau modes doux projeté du PCM (hors RAVeL) selon la BDG		
Principe d'aménagement	Longueur (m)	% du réseau projeté (hors existant)
Mixité	16469	55,8
Partagé	4113	13,9
Exclusion	2962	10,0
Séparé	5955	20,2
TOTAL	29499	100,0

Le Ravel de Meuse et de la Molinee comptabilise 25 km 500 de long

Pour chaque itinéraire, un ordre de priorité a été défini en phase 2 Celui-ci repose sur l'intérêt de l'itinéraire au regard des objectifs de mobilité. Les contraintes techniques ou administratives ainsi que le coût de mise en œuvre ne sont pas intervenus pour cette définition. L'ordre concret pour la mise en œuvre dépendra notamment des opportunités de subsides et des facilités techniques ou administratives.

Il est difficile d'estimer le budget nécessaire à la mise en œuvre complète de Schéma Directeur modes doux/vélo. En théorie, le coût d'investissement pourrait être gradué en fonction des principes d'aménagement retenus (mixité / partage / exclusion / séparation) car plus on isole l'utilisateur faible, plus l'investissement est conséquent. Ce principe est valable à l'échelle d'une route mais non à l'échelle d'un réseau car la réalisation d'une D9 à un endroit donné peut s'avérer moins chère qu'une piste cyclable marquée en un autre lieu du fait des caractéristiques géométriques de la voirie.

Certains itinéraires ou portions d'itinéraires repris au sein du Schéma Directeur modes doux/vélo sont déjà aménagés ou font l'objet de projet d'aménagement en phase de concrétisation. Pour préparer la mise en œuvre du Schéma Directeur modes doux, une série d'esquisses d'aménagement a également été réalisée. Leur choix a notamment été fixé sur base des priorités théoriques définies et des possibilités de subsides.

N° d'itinéraires	Intitulé du projet	
0	RAVeL de la Molinee – subsides européens	
0	RAVeL de la Meuse – réfection Hun-Rouillon - MET	
12	Liaisons RAVeL de la Molinee – Maredsous – subsides européens	
9	Réaménagement de la Place d'Anhee - PCDR	
N° d'itinéraires	N° de fiche projet	Intitulé de la fiche projet
11	1.1, 1.2 et 1.3	Liaison RAVeL de la Meuse – RAVeL de la Molinee via Henneumont
9	2	Liaison RAVeL de la Meuse – RAVeL de la Molinee via le centre d'Anhee
6	3	Liaison RAVeL de la Molinee – parking des Marronniers - Warnant

8	5	Liaison RAVel de la Mollignée – Haut-le-Wastia
---	---	--

Dans le cadre de la démarche « développement d'une politique cyclable en milieu rural », le réseau modes doux/ vélo projet dans le cadre du PCM a été élargi pour répondre à un objectif supplémentaire. La prise en compte de l'aspect promenade. Cet élargissement a été intégré à une démarche PICVERTS. Un dossier de candidature a été rentré pour pouvoir bénéficier de subsides.

↳ **Annexes au document de Phase 3 - Le développement d'une politique cyclable en milieu rural.**

B. D'une BDG de planification à une BDG de gestion des aménagements existants

La BDG modes doux (schéma directeur et jalonnement) a pour objectif de planifier la mise en place des itinéraires modes doux ainsi que leur jalonnement. Au fur et à mesure de la mise en œuvre des projets, cette BDG devra évoluer d'une BDG de planification vers une BDG de gestion des aménagements existants. La conception, la mise en place et la gestion des itinéraires et de la signalisation de direction s'effectuent en trois grandes étapes :

- le Schéma Directeur qui d'une part, définit les itinéraires et leur type, et d'autre part sélectionne les informations à signaler aux différents points de choix pour le jalonnement ;
- le projet qui définit d'une part, les caractéristiques techniques de l'itinéraire et d'autre part le contenu des panneaux ;
- la gestion qui répertorie ce qui est mis en œuvre.

La BDG répond déjà aux deux premiers points de façon théorique. Elle pourra évoluer lors de la mise en œuvre des projets en intégrant de nouveaux champs pour la gestion des infrastructures.

↳ **Cf. annexe de la PF - Illustration : Exemple non exhaustif du contenu d'une BDG de gestion d'itinéraires et de jalonnement cyclable.**

Estimation budgétaire

Cf. les fiches-projets aménagements modes doux du PCM : 1.1, 1.2, 1.3, 2, 3, et 5

Mise en œuvre

<u>Porteur du projet</u>	<u>Pouvoir subsidiant possibles</u>	<u>Acteurs impliqués</u>	<u>Actions liées</u>
Commune d'Anhée	Plan Escargot, Subsidés PICVerts, subsides DR (si projet PCDR), Plan Mercure, plan triennal	MET-D131, MET-D131-11, MET-D131-15, CGT	<ul style="list-style-type: none"> - projet RAVel de la Mollignée – subsides européens - projet PCDR – centre d'Anhée - les fiches projets aménagements modes doux du PCM : 1.1, 1.2, 1.3, 2, 3, et 5 - la candidature PICVerts

Annexe

Illustration : Exemple non exhaustif du contenu d'une BDG de gestion d'itinéraires et de jalonnement cyclable

Données pour chaque tronçon cyclable :

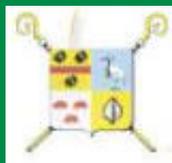
- Numéro de l'itinéraire
- Date de Création
- Entretien
- Type d'aménagement
- Largeur
- Longueur
- Type revêtement
- Etat
-

Données pour chaque panneau :

- Numéro du panneau dans l'ensemble
- Date de Création
- Arrêté de police (numéro, date, texte ou scan)
- Date de dernière modification
- Fabricant
- Produit
- Gamme (Miniaturation, Petite, Normal, Grande, Très grande, ...)
- Dimensions (Longueur, Hauteur)
- Classe de Film (NR, CL1, CL2, CL2 DG, Lumineux, ...)
- Homologation
- Certification
- Hauteur de composition des indications
- Etat du support (Neuf, Bon, Médiocre, Mauvais, Accidenter, Manquant, ...)
- Statut du support (Existant, A Fournir, A Remplacer, ...)
- Historiques des interventions
- Couleur Entourage
- Couleur Dos
- Personnalisation

Données pour chaque support de l'ensemble :

- Type de support (Tube carré, Tube rond, Mât, Mât Traversant, Murale, Feux tricolore, Garde-corps, I ALLU, Auto-relevable, Arceau, ...)
- Moment du support
- Longueur du support
- Etat du support (Neuf, Bon, Médiocre, Mauvais, Accidenter, Manquant, ...)
- Statut du support (Existant, A Fournir, A Remplacer, ...)
- Couleur
- Personnalisation



FICHE 1 : LIAISONS MODES DOUX : LIAISON RAVeL DE LA MEUSE – RAVeL DE LA MOLIGNÉE VIA HENNEUMONT



Objectifs du PCM

- ↳ Jonction « vélos » entre le RAVeL bord de Meuse et le futur RAVeL de la Molinee ;
- ↳ Relier le quartier de Henneumont au centre d'Anhée.

Mesures du PCM

Mesures d'aménagement – les aménagements modes doux / vélo

Priorité de mise en oeuvre

1

Contexte et préambule

Un Schéma Directeur modes doux/vélo a été défini. Il repose sur les éléments structurants et principes suivants :

- ↳ Un axe principal de déplacement – colonne vertébrale des modes doux – via le futur RAVeL de la Molinee ;
- ↳ Des liaisons intervillages si possible par le biais de cette colonne vertébrale ;
- ↳ Des connexions aux sites touristiques via le RAVeL de la Molinee et le RAVeL de la Meuse ;
- ↳ Une connexion RAVeL de la Meuse / RAVeL de la Molinee / RAVeL du Bocq pour former un axe de déplacement grande distance tant pour une pratique utilitaire que touristique ;
- ↳ Des liaisons intermodales afin de rejoindre les deux gares les plus proches non desservies par les transports en commun.

Une quinzaine d'itinéraires ont été proposés dans le cadre du PCM pour répondre à ces principes.

Différentes possibilités existaient pour relier le RAVeL de la Meuse au RAVeL de la Molinee. Deux itinéraires ont été retenus car ils répondaient chacun à des objectifs complémentaires :

- l'itinéraire 11, relie le RAVeL de la Meuse au RAVeL de la Molinee via la RN971. Il permet également de desservir l'office du Tourisme, l'Hôtel de la Molinee et le quartier d'Henneumont.
- L'itinéraire 9, relie le RAVeL de la Meuse au RAVeL de la Molinee via le centre d'Anhée. Cet itinéraire permet également de relier différentes écoles entre elles, de desservir un lotissement, de passer dans le centre d'Anhée et ses commerces et près d'un parking relais RAVeL.

La présente fiche concerne l'itinéraire 11 dans son ensemble.

Description du projet

Localisation :

Plusieurs variantes ont été étudiées pour cet itinéraire tant en termes de localisation que de type d'aménagement. Celles-ci se trouvent en annexe. Le cheminement retenu pour l'itinéraire 11 part du RAVeL de la Meuse. Il emprunte ensuite le rond-point/porte d'entrée de la RN96 (rue Grande) pour se diriger vers l'Hôtel de la Molinee et le syndicat d'initiative d'Anhée le long de la RN971. Il permet la jonction vers le hameau d'Henneumont. Il rejoint enfin le RAVeL de la Molinee peu avant le carrefour avec RN971/chemin de Haut-le-Wastia.

Problèmes :

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE ANHEE – PHASE III : PROGRAMME DE GESTION DE LA MOBILITE

Au niveau du RAVeL de la Meuse, pour rejoindre le rond-point, il faut longer une bande de lancement : problème de traversée. A l'heure actuelle, la chaussée est étroite ($\pm 5,44$ m). Il est dès lors impossible de rétrécir la chaussée. Le long de la RN971 à proximité de l'Hôtel de la Molinee, il y a un fossé allant jusqu'à $\pm 3,00$ m de dénivelé et un bâtiment à $\pm 1,20$ m du bord de la route empêchant la réalisation d'une piste cyclable en accotement. La dimension des accotements est variable. Signalons aussi la présence de deux ponts le long de la RN971.

Projet proposé :

Cet itinéraire a été divisé en trois parties

Section	Objectif par section	Aménagement proposé
1.1 du RAVeL de la Meuse à l'Hôtel de la Molinee	Connexion du RAVeL de la Meuse à des activités touristiques : Hôtel et syndicat d'initiative	- Elargissement du trottoir pour la création d'une piste cyclopiétonne bidirectionnelle (D10) en asphalte de 2.50m. - Traversée de la Chaussée au niveau du rond-point. - A partir du rond-point, piste cyclopiétonne bidirectionnelle (D10) en asphalte de 2.50m longeant la RN971 et l'Hôtel de la Molinee.
1.2 de l'Hôtel de la Molinee à la connexion avec le quartier Henneumont	Connexion du quartier d'Henneumont au centre d'Anhee via le RAVeL de la Meuse	- Création d'une piste cyclopiétonne bidirectionnelle (D10) en asphalte de 2.50m en encorbellement nécessitant la démolition d'un bâtiment (terrain appartenant au MET) - La traversée de la Chaussée vers le hameau d'Henneumont est matérialisée par un changement de couleur du revêtement (asphalte) qui attire l'attention de l'automobiliste à la vigilance.
1.3 de la connexion au quartier Henneumont au RAVeL de la Molinee à proximité du chemin de Haut-le-Wastia	Connexion du RAVeL de la Meuse au RAVeL de la Molinee Connexion du RAVeL de la Molinee à des activités touristiques : Hôtel et syndicat d'initiative	- Création d'une piste cyclopiétonne bidirectionnelle (D10) en asphalte de 2.50m ponctuellement en encorbellement. Cet aménagement nécessitera des expropriations ponctuelles* ainsi que l'élargissement de 2 ponts. * 5 propriétés différentes devront partiellement être expropriées : 3D203P : +/- 15m ² 3D203T : +/- 42m ² 3D203S : +/- 42m ² 3D195C/2 : +/- 162m ² 3D195C : +/- 50m Devant les numéros 37 et 38 de la Route de la Molinee, à cause de l'expropriation, il ne reste plus que +/- 3,45m entre la façade et la D10. L'habitant ne peut plus se garer perpendiculairement à sa maison sans déborder sur la D10.

↪ Carte : Localisation des fiches projets - Aménagements

↪ Cf. Esquisse d'aménagement n°1.1, 1.2 et 1.3 : Liaison RAVeL de la Meuse – RAVeL de la Molinee via Henneumont

Estimation budgétaire

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE ANHEE – PHASE III : PROGRAMME DE GESTION DE LA MOBILITE

Section	Estimation budgétaire																																																																																				
1.1 du RAVeL de la Meuse à l'Hôtel de la Molinee (hors coût d'expropriation)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Description</th> <th>U</th> <th>Q.</th> <th>P.U.</th> <th>P.T.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5">Fiche 1.1</td> </tr> <tr> <td>Démolitions sélectives voirie et déblais</td> <td>m²</td> <td>200,00</td> <td>15,00</td> <td>3.000,00</td> </tr> <tr> <td>Démolitions sélectives accotement et déblais</td> <td>m²</td> <td>650,00</td> <td>7,00</td> <td>4.550,00</td> </tr> <tr> <td>Fondation accotement</td> <td>m²</td> <td>850,00</td> <td>10,00</td> <td>8.500,00</td> </tr> <tr> <td>Revêtement accotement - asphalte</td> <td>m²</td> <td>850,00</td> <td>25,00</td> <td>21.250,00</td> </tr> <tr> <td>Dalles podotactiles</td> <td>m²</td> <td>15,00</td> <td>85,00</td> <td>1.275,00</td> </tr> <tr> <td>Bordures 100x35x15 ch2/2</td> <td>m</td> <td>110,00</td> <td>30,00</td> <td>3.300,00</td> </tr> <tr> <td>Bordures 100x20x10</td> <td>m</td> <td>230,00</td> <td>25,00</td> <td>5.750,00</td> </tr> <tr> <td>Filets d'eau 100x30x20</td> <td>m</td> <td>150,00</td> <td>40,00</td> <td>6.000,00</td> </tr> <tr> <td>Avaloirs et terrassements</td> <td>p</td> <td>4,00</td> <td>500,00</td> <td>2.000,00</td> </tr> <tr> <td>Signalisation et marquage</td> <td>fft</td> <td>1,00</td> <td>1750,00</td> <td>1.750,00</td> </tr> <tr> <td>Postes de la série D9000 (déchets en CTA et CET)</td> <td>fft</td> <td>1,00</td> <td>4800,00</td> <td>4.800,00</td> </tr> <tr> <td>Travaux imprévus</td> <td>fft</td> <td>1,00</td> <td>2.000,00</td> <td>2.000,00</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: right;">TOTAL</td> <td>64.175,00</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: right;">TOTAL TVAC</td> <td>77.651,75</td> </tr> </tbody> </table>	Description	U	Q.	P.U.	P.T.	Fiche 1.1					Démolitions sélectives voirie et déblais	m ²	200,00	15,00	3.000,00	Démolitions sélectives accotement et déblais	m ²	650,00	7,00	4.550,00	Fondation accotement	m ²	850,00	10,00	8.500,00	Revêtement accotement - asphalte	m ²	850,00	25,00	21.250,00	Dalles podotactiles	m ²	15,00	85,00	1.275,00	Bordures 100x35x15 ch2/2	m	110,00	30,00	3.300,00	Bordures 100x20x10	m	230,00	25,00	5.750,00	Filets d'eau 100x30x20	m	150,00	40,00	6.000,00	Avaloirs et terrassements	p	4,00	500,00	2.000,00	Signalisation et marquage	fft	1,00	1750,00	1.750,00	Postes de la série D9000 (déchets en CTA et CET)	fft	1,00	4800,00	4.800,00	Travaux imprévus	fft	1,00	2.000,00	2.000,00	TOTAL				64.175,00	TOTAL TVAC				77.651,75				
Description	U	Q.	P.U.	P.T.																																																																																	
Fiche 1.1																																																																																					
Démolitions sélectives voirie et déblais	m ²	200,00	15,00	3.000,00																																																																																	
Démolitions sélectives accotement et déblais	m ²	650,00	7,00	4.550,00																																																																																	
Fondation accotement	m ²	850,00	10,00	8.500,00																																																																																	
Revêtement accotement - asphalte	m ²	850,00	25,00	21.250,00																																																																																	
Dalles podotactiles	m ²	15,00	85,00	1.275,00																																																																																	
Bordures 100x35x15 ch2/2	m	110,00	30,00	3.300,00																																																																																	
Bordures 100x20x10	m	230,00	25,00	5.750,00																																																																																	
Filets d'eau 100x30x20	m	150,00	40,00	6.000,00																																																																																	
Avaloirs et terrassements	p	4,00	500,00	2.000,00																																																																																	
Signalisation et marquage	fft	1,00	1750,00	1.750,00																																																																																	
Postes de la série D9000 (déchets en CTA et CET)	fft	1,00	4800,00	4.800,00																																																																																	
Travaux imprévus	fft	1,00	2.000,00	2.000,00																																																																																	
TOTAL				64.175,00																																																																																	
TOTAL TVAC				77.651,75																																																																																	
1.2 de l'Hôtel de la Molinee à la connexion avec le quartier Henneumont (hors coût d'expropriation)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Description</th> <th>U</th> <th>Q.</th> <th>P.U.</th> <th>P.T.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5">Fiche 1.2</td> </tr> <tr> <td>Démolitions sélectives voirie et déblais</td> <td>m²</td> <td>125,00</td> <td>15,00</td> <td>1.875,00</td> </tr> <tr> <td>Démolitions sélectives accotement et déblais</td> <td>m²</td> <td>665,00</td> <td>7,00</td> <td>4.655,00</td> </tr> <tr> <td>Démolition du bâtiment existant</td> <td>fft</td> <td>1,00</td> <td>15.000,00</td> <td>15.000,00</td> </tr> <tr> <td>Fondation accotement</td> <td>m²</td> <td>790,00</td> <td>10,00</td> <td>7.900,00</td> </tr> <tr> <td>Marquage du carrefour</td> <td>m²</td> <td>245,00</td> <td>60,00</td> <td>14.700,00</td> </tr> <tr> <td>Revêtement accotement - asphalte</td> <td>m²</td> <td>790,00</td> <td>25,00</td> <td>19.750,00</td> </tr> <tr> <td>Bordures 100x35x15 ch2/2</td> <td>m</td> <td>280,00</td> <td>30,00</td> <td>8.400,00</td> </tr> <tr> <td>Bordures 100x20x10</td> <td>m</td> <td>195,00</td> <td>25,00</td> <td>4.875,00</td> </tr> <tr> <td>Filets d'eau 100x30x20</td> <td>m</td> <td>100,00</td> <td>40,00</td> <td>4.000,00</td> </tr> <tr> <td>Avaloirs et terrassements</td> <td>p</td> <td>3,00</td> <td>500,00</td> <td>1.500,00</td> </tr> <tr> <td>Encorbellement</td> <td>m²</td> <td>235,00</td> <td>375,00</td> <td>88.125,00</td> </tr> <tr> <td>Balustrade</td> <td>m</td> <td>85,00</td> <td>300,00</td> <td>25.500,00</td> </tr> <tr> <td>Signalisation et marquage</td> <td>fft</td> <td>1,00</td> <td>1.500,00</td> <td>1.500,00</td> </tr> <tr> <td>Postes de la série D9000 (déchets en CTA et CET)</td> <td>fft</td> <td>1,00</td> <td>4800,00</td> <td>4.800,00</td> </tr> </tbody> </table>	Description	U	Q.	P.U.	P.T.	Fiche 1.2					Démolitions sélectives voirie et déblais	m ²	125,00	15,00	1.875,00	Démolitions sélectives accotement et déblais	m ²	665,00	7,00	4.655,00	Démolition du bâtiment existant	fft	1,00	15.000,00	15.000,00	Fondation accotement	m ²	790,00	10,00	7.900,00	Marquage du carrefour	m ²	245,00	60,00	14.700,00	Revêtement accotement - asphalte	m ²	790,00	25,00	19.750,00	Bordures 100x35x15 ch2/2	m	280,00	30,00	8.400,00	Bordures 100x20x10	m	195,00	25,00	4.875,00	Filets d'eau 100x30x20	m	100,00	40,00	4.000,00	Avaloirs et terrassements	p	3,00	500,00	1.500,00	Encorbellement	m ²	235,00	375,00	88.125,00	Balustrade	m	85,00	300,00	25.500,00	Signalisation et marquage	fft	1,00	1.500,00	1.500,00	Postes de la série D9000 (déchets en CTA et CET)	fft	1,00	4800,00	4.800,00				
Description	U	Q.	P.U.	P.T.																																																																																	
Fiche 1.2																																																																																					
Démolitions sélectives voirie et déblais	m ²	125,00	15,00	1.875,00																																																																																	
Démolitions sélectives accotement et déblais	m ²	665,00	7,00	4.655,00																																																																																	
Démolition du bâtiment existant	fft	1,00	15.000,00	15.000,00																																																																																	
Fondation accotement	m ²	790,00	10,00	7.900,00																																																																																	
Marquage du carrefour	m ²	245,00	60,00	14.700,00																																																																																	
Revêtement accotement - asphalte	m ²	790,00	25,00	19.750,00																																																																																	
Bordures 100x35x15 ch2/2	m	280,00	30,00	8.400,00																																																																																	
Bordures 100x20x10	m	195,00	25,00	4.875,00																																																																																	
Filets d'eau 100x30x20	m	100,00	40,00	4.000,00																																																																																	
Avaloirs et terrassements	p	3,00	500,00	1.500,00																																																																																	
Encorbellement	m ²	235,00	375,00	88.125,00																																																																																	
Balustrade	m	85,00	300,00	25.500,00																																																																																	
Signalisation et marquage	fft	1,00	1.500,00	1.500,00																																																																																	
Postes de la série D9000 (déchets en CTA et CET)	fft	1,00	4800,00	4.800,00																																																																																	

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE ANHEE – PHASE III : PROGRAMME DE GESTION DE LA MOBILITE

	Travaux imprévus	fft	1,00	6.000,00	6.000,00	
			TOTAL		208.580,00	
			TOTAL TVAC		252.381,80	
1.3 de la connexion au quartier Henneumont au RAVeL de la Molinee à proximité du chemin de Haut-le-Wastia (hors coût d'expropriation)	Description	U	Q.	P.U.	P.T.	
	Fiche 1.3					
	Démolitions sélectives accotement et déblais	m ²	1.590,00	7,00	11.130,00	
	Fondation accotement	m ²	1.590,00	10,00	15.900,00	
	Revêtement accotement - asphalte	m ²	1.590,00	25,00	39.750,00	
	Bordures 100x35x15 ch2/2	m	580,00	30,00	17.400,00	
	Bordures 100x20x10	m	580,00	25,00	14.500,00	
	Avaloirs et terrassements	p	12,00	500,00	6.000,00	
	Encorbellement	m ²	505,00	375,00	189.375,00	
	Balustrade	m	190,00	300,00	57.000,00	
	Signalisation et marquage	fft	1,00	1.500,00	1.500,00	
	Postes de la série D9000 (déchets en CTA et CET)	fft	1,00	9.600,00	9.600,00	
	Travaux imprévus	fft	1,00	11.000,00	11.000,00	
				TOTAL		373.155,00
			TOTAL TVAC		451.517,55	

Mise en œuvre

Si la réalisation de cet itinéraire est scindée, elle doit se réaliser dans l'ordre logique de la section 1.1 à la section 1.3.

Porteur du projet	Pouvoir subsidiant possibles	Acteurs impliqués	Actions liées
Commune d'Anhee	Plan Escargot 2008 pour section 1.1 (priorité 1) Plan Escargot 2009 pour section 1.2 et 2010 pour section 1.3 ou financement budget MET-D131 ou MET-liaison RAVeL (priorité 1)	MET-D131-11, MET-D131-15 → Nécessité d'avoir un accord écrit au moment de l'introduction du dossier de candidature → Cf. annexe	les fiches-projets du PCM relatives à la mise en œuvre du Schéma Directeur modes doux/ vélo et jalonnement : 0 et 11

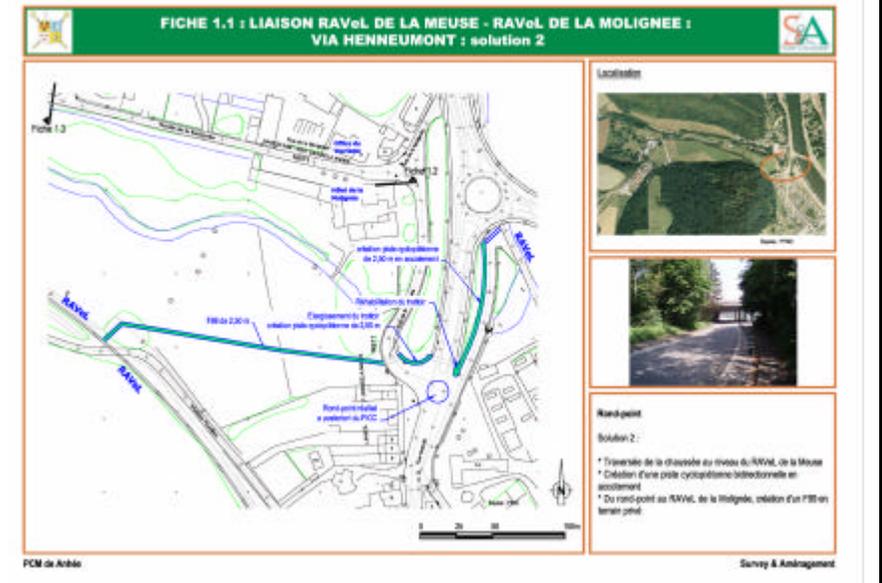
Annexe

→ Solutions étudiées

1.1 du RAVeL de la Meuse à l'Hôtel de la Molinee

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE ANHEE – PHASE III : PROGRAMME DE GESTION DE LA MOBILITE

N° de la solution	Description	Prix	Avantages	Inconvénients	Choix
1	- Elargissement du trottoir pour la création d'une D10 + traversée de la chaussée au niveau du rond-point. - A partir du rond-point jusqu'au RAVeL de la Molinee, la réalisation du F99 se fait sur terrain privé.	76 243,20 € TVAC	- Traversée au niveau du carrefour	- Rétrécissement de la chaussée - Expropriation	La solution 3, en lien avec les fiches 1.2 et 1.3, est à préconiser car elle permet d'avoir un seul type d'aménagement pour tout l'itinéraire (D10). Elle ne nécessite pas d'expropriation de terrains privés. C'est la solution la moins chère. Cette solution est la plus longue pour rejoindre le RAVeL de la Molinee mais elle permet d'offrir une connexion vers Henneumont.
2	- Traversée de la chaussée au niveau du RAVeL de la Meuse + création d'une D7 en accotement - Au niveau du rond-point, mise en place d'une D10 en accotement puis au-delà du rond-point, la création du F99 sur terrain privé.	68 886,40 € TVAC	- Pas de rétrécissement de la chaussée	- Traversée au milieu de la bande de lancement et à l'ombre du pont - Expropriation	
3	- Elargissement du trottoir pour la création d'une D10 + traversée de la chaussée au niveau du rond-point. - A partir du rond-point, la D10 longe la N971 et l'Hôtel de la Molinee	64 175,00 € TVAC	- Traversée au niveau du carrefour - Pas d'expropriation	- Rétrécissement de la chaussée	





1.2 1.2 de l'Hôtel de la Molignée à la connexion avec le quartier Henneumont

N° de la solution	Description	Prix	Avantages	Inconvénients	Choix
1	- D10 en encorbellement + démolition d'une partie du bâtiment existant - Traversée de la Chaussée vers le hameau d'Henneumont matérialisée par un changement de couleur du revêtement (asphalte)	208 580,00 € TVAC	- Pas d'expropriation (terrain du MET)	- Coût de la réalisation	La solution 1, en corrélation avec les fiches 1.1 et 1.3, est à préconiser car elle permet d'avoir un seul type d'aménagement pour tout l'itinéraire (D10). Elle ne nécessite pas d'expropriation de terrains privés (terrain du MET). Elle permet d'offrir une connexion vers le hameau d'Henneumont. C'est une solution assez coûteuse.
2	- D10 en encorbellement + passage alterné au niveau du bâtiment existant - Traversée de la Chaussée vers le hameau d'Henneumont matérialisée par un changement de couleur du revêtement (asphalte)	175 604,00 € TVAC	- Pas d'expropriation (terrain du MET) - Conservation du bâtiment existant	- Coût de la réalisation - Piste cyclable non continue en double sens dû au passage alterné	
3	- F99 passant sur terrain privé - Traversée de la Chaussée vers le hameau d'Henneumont matérialisée par un changement de couleur du revêtement (asphalte)	74 294,00 € TVAC (hors expropriation)	- Aménagement cyclable sécurisé séparé de la chaussée	- Expropriation - Légèrement plus long - Dénivelé	
4	- A partir de la rue de Henneumont limitation de la vitesse à 50 km/h. Zone 30 km/h devant l'Hôtel et l'Office du tourisme. - Bande pour les cyclistes de 1m de large de part et d'autre de la chaussée. La solution déjà réalisée pour la traversée de Céroux-Mousty (voirie du MET). Le principe de fonctionnement : les voitures	43 956,00 € TVAC	- Coût - Vitesse limitée devant l'Office du tourisme, l'Hôtel et les restaurants	- Peu de clarté sur la place de chacun sur la voirie	

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE ANHEE – PHASE III : PROGRAMME DE GESTION DE LA MOBILITE

circulent sur la bande centrale. Lorsque 2 voitures se croisent, elles peuvent emprunter la bande de 1m pour les cyclistes. Cette solution n'est possible qu'avec une diminution de la vitesse.
 - Traversée de la Chaussée vers le hameau d'Henneumont matérialisée par un changement de couleur du revêtement (asphalte)





PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE ANHEE – PHASE III : PROGRAMME DE GESTION DE LA MOBILITE

ex émis par : 083202642067 n.c. ANHEE 28/10/07 13:35 Pg: 1/1
14

*Par information - Ser. Urbanisme
 A l'attention de Michèle Haëls*

RÉGION WALLONNE

Division du réseau Centre
 Direction des routes
 et autoroutes de Namur
 Vos contacts:
 M. G. JASPARDHERION Mantréance
 081/230561
 gjasper@mat.wallonie.be

ADMINISTRATION COMMUNALE
 De et à
 5537 ANHEE

Commune d'Anhee
Etat
Entrée 30.10.07
Dev. 7 (minut)
Echelle
C.D.U. -1 96
N° ordre 0030 Fe

Jambes, le 25/10/2007

Votre lettre du 08/10/07 Vos références PCM2007/vn/1188 Nos références D.131/BRA032/PCM/Anhee n°123.803desie

Objet : Plan Communal de Mobilité. Aménagements cyclo-piétons.

Messieurs les Bourgmestre et Echevins,

En réponse à votre courrier du 8 octobre 2007, j'ai le plaisir de vous communiquer mon accord de principe pour la réalisation des aménagements cyclo-piétons dans le cadre du plan communal de mobilité de votre Commune.

J'attire cependant votre attention sur un point particulièrement important : il s'agit de la largeur de la voirie reprise sur la vue en profil de la fiche détaillée 1.2.

En effet, la route mentionnée doit avoir au minimum 6 m de largeur au lieu des 5,40 m prévus ; cette voirie étant empruntée par des véhicules de gros gabarit.

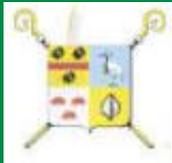
Veuillez agréer, Messieurs les Bourgmestre et Echevins, l'assurance de ma considération distinguée.

L'ingénieur en Chef, Directeur
 des Ponts et Chaussées.
 M. G. WARNON

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

Direction générale des Autoroutes et des Routes
 Avenue Gouverneur Bovyss 37, B-5100 Jambes • Tél. : 081 32 09 11 • Fax : 081 30 41 00
 www.wallonie.be • http://routes.wallonie.be • 10° 11' 08" N 11° 52' 11" E Informations géométriques

Annexe fiche projet n°1



FICHE 2 : LIAISONS MODES DOUX : LIAISON RAVeL DE LA MEUSE – RAVeL DE LA MOLIGNÉE VIA LE CENTRE D'ANHÉE



<p><u>Objectifs du PCM</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ Liaisons cyclables entre les villages et le futur RAVeL de la Malignée ; ↳ Jonction « vélos » entre le RAVeL bord de Meuse et le futur RAVeL de la Malignée ; ↳ Mobilité autour des pôles touristiques (N971, etc.) ; ↳ Prise en compte de l'aspect stationnement et jalonnement pour la mobilité autour des pôles touristiques ; ↳ Liaison avec le RAVeL du Bocq. 	<p><u>Mesures du PCM</u></p> <p>Mesures d'aménagement – les aménagements modes doux / vélo</p>	<p><u>Priorité de mise en oeuvre</u></p> <p>1 – 2 (Rétrogradation de la priorité Difficultés du choix d'un aménagement et possibilités de liaisons potentielles via le camping)</p>
<p><u>Contexte et préambule</u></p> <p>Un Schéma Directeur modes doux/vélo a été défini. Il repose sur les éléments structurants et principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ Un axe principal de déplacement – colonne vertébrale des modes doux – via le futur RAVeL de la Malignée ; ↳ Des liaisons intervillages si possible par le biais de cette colonne vertébrale ; ↳ Des connexions aux sites touristiques via le RAVeL de la Malignée et le RAVeL de la Meuse ; ↳ Une connexion RAVeL de la Meuse / RAVeL de la Malignée / RAVeL du Bocq pour former un axe de déplacement grande distance tant pour une pratique utilitaire que touristique ; ↳ Des liaisons intermodales afin de rejoindre les deux gares les plus proches non desservies par les transports en commun. <p>Une quinzaine d'itinéraires ont été proposés dans le cadre du PCM pour répondre à ces principes.</p> <p>Différentes possibilités existaient pour relier le RAVeL de la Meuse au RAVeL de la Malignée. Deux itinéraires ont été retenus car ils répondaient chacun à des objectifs complémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'itinéraire 11, relie le RAVeL de la Meuse au RAVeL de la Malignée via la RN971. Il permet également de desservir l'office du Tourisme, l'Hôtel de la Malignée et le quartier d'Henneumont. - l'itinéraire 9, relie le RAVeL de la Meuse au RAVeL de la Malignée via le centre d'Anhee. Cet itinéraire permet également de relier différentes écoles entre elles, de desservir un lotissement, de passer dans le centre d'Anhee et ses commerces et près d'un parking relais RAVeL. 		

La présente fiche concerne une portion de l'itinéraire 9.

Description du projet

Localisation :

Plusieurs variantes ont été étudiées pour cette portion d'itinéraire tant en termes de localisation que du type d'aménagement. Celles-ci se trouvent en annexe. Le cheminement de l'itinéraire 9 part du RAVeL de la Meuse. Il emprunte ensuite les rues des Fusillés et Petit où la mixité est de mise. Trois solutions existaient ensuite pour rejoindre la Place Communale : la rue du Bon Dieu, la rue Matagne et la rue Ribot. C'est cette dernière qui a été retenue et qui fait l'objet de cette fiche-projet (Cf. alternatives étudiées en annexe). De la Place Communale, l'itinéraire rejoint enfin le RAVeL de la Molinee. Ce choix a pour avantage de desservir l'école localisée rue Ribot.

Problèmes :

La rue Ribot est une rue en sens unique, étroite (+/- 6,50m). Au carrefour avec la régionale (RN94), il y a une école. A l'heure actuelle, les trottoirs sont étroits et le stationnement se fait en chaussée. La Place Communale d'Anhee va prochainement être réaménagée dans le cadre du Développement Rural avec pour objectif d'améliorer le cheminement des modes doux. Cet aménagement comprend les abords de l'école côté voirie régionale. Il y a de nombreuses places de stationnement disponibles sur la Place Communale.

Projet proposé :

- Elargissement du trottoir du côté de l'école (1,50m) et création d'une piste cyclable D7 (1,20m) unidirectionnelle pour sécuriser le SUL. Seule la couleur du revêtement distingue les deux aménagements. La piste cyclable est séparée de la voirie.
- Traversée de la chaussée au niveau du carrefour avec la rue Grande (RN94) au niveau des abords de l'école réaménagés.
- Suppression du stationnement dans toute la rue Ribot.
- Accès aux propriétés et garages maintenus.
- Création d'une aire de stationnement de compensation de 25 places en prenant une bande de terrain au niveau de la plaine de jeux rue Petit qui doit être réaménagée.

↳ **Carte : Localisation des fiches projets - Aménagements**

↳ **Cf. Esquisse d'aménagement n°2 : Liaison RAVeL de la Meuse – RAVeL de la Molinee via le centre d'Anhee**

Estimation budgétaire

115 985,00 € TVAC

Mise en œuvre

<u>Porteur du projet</u>	<u>Pouvoir subsidiant possibles</u>	<u>Acteurs impliqués</u>	<u>Actions liées</u>
Commune d'Anhee	Plan Escargot (priorité 3)- (hors aire de stationnement)	MET-D131-15 (traversée RN96)	- les fiches-projets du PCM relatives à la mise en œuvre du

			→ Nécessité d'avoir un accord écrit au moment de l'introduction du dossier de candidature.	Schéma Directeur modes doux/ vélo et jalonnement : 0 et 11 - projet PCDR – centre d'Anhée	
Annexe					
Solutions étudiées					
N° de la solution	Description	Prix	Avantages	Inconvénients	Choix
1- rue du Bon Dieu	Les trottoirs existants de la rue du Bon Dieu sont assez larges (entre 1,90 à 2,50 m), la largeur de la chaussée est de ± 5,50 m et le stationnement se fait en chaussée. Il est impossible de rétrécir la chaussée vu sa largeur. La largeur totale de la rue ne permet pas par endroits l'aménagement de PCM et de trottoirs. Réhabilitation du trottoir en créant une D10 de part et d'autre de la chaussée.	68 142,80 € TVAC	- Modes doux séparés du trafic motorisé	- Mixité des piétons et des cyclistes La largeur de l'aménagement n'est pas constante - Nécessité de réaménager la rue Grande (RN94) - Ramener le trafic cyclable sur une régionale	Lors d'aménagements cyclables, il faut voir la circulation dans son ensemble et avoir une homogénéité sur le parcours. Dans la solution 1, le cycliste venant du RAVeL de la Meuse se trouve en chaussée puis circule sur le trottoir. Ce changement n'est pas idéal car se fait sur une courte distance. Dans les solutions 2 et 3, les cyclistes restent en chaussée ce qui est meilleur.
2 – rue du Bon Dieu	Mixité du trafic sur la chaussée.	990,00 € TVAC (hors réaménagement de la régionale)	- Coût faible à charge de la commune	- Nécessité de réaménager la rue Grande (RN94) - Ramener le trafic cyclable sur une régionale	La solution 5 est à préconiser vu que le SUL et le trottoir rejoignent l'aménagement prévu dans le projet de réaménagement de la place Communale. Ceci n'implique pas, dès lors, le réaménagement de la rue Grande.
3 – rue Matagne	La rue Matagne est une rue en sens unique. La largeur de la chaussée est inconstante ainsi que celle des trottoirs. A certains endroits, il n'y a pas du tout de trottoir. Le stationnement se fait d'un seul côté. La largeur total de la rue ne permet pas par endroits l'aménagement de PCM. Cette rue conviendrait pour un SUL vu le faible trafic observé.	990,00 € TVAC (hors réaménagement de la régionale)	Coût faible à charge de la commune	- Nécessité de réaménager la rue Grande (RN94) - Ramener le trafic cyclable sur une régionale	
4- rue Ribot	C'est une rue en sens unique, étroite (+/- 6,50m) et présence d'une école. Création d'un trottoir de 1,50m du côté de l'école et de l'autre côté une piste D7 bidirectionnelle de 2,10m. La chaussée est ramenée à 3,00 m. - Traversée de la chaussée au niveau du carrefour avec la rue Grande (RN94) au	115 985,00 € TVAC	- Réaménagement complet de la voirie avec élargissement des trottoirs - Simple traversée d'une régionale (rue Grande)	- Suppression du stationnement, obligation de prévoir du stationnement compensatoire - Largeur d'aménagement cyclable non réglementaire pour les endroits les plus contraignants.	

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE ANHEE – PHASE III : PROGRAMME DE GESTION DE LA MOBILITE

	<p>niveau des abords de l'école réaménagée.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suppression du stationnement dans toute la rue Ribot. - Accès aux propriétés et garages maintenus. - Création d'une aire de stationnement de compensation de 25 places en prenant une bande de terrain au niveau de la plaine de jeux rue Petit qui doit être réaménagée. 				
- rue Ribot	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Elargissement du trottoir du côté de l'école (1,50m) et création d'une piste cyclable D7 (1, 20m) unidirectionnelle pour sécuriser le SUL. Seule la couleur du revêtement distingue les deux aménagements. La piste cyclable est séparée de la voirie.</i> - <i>Traversée de la chaussée au niveau du carrefour avec la rue Grande (RN94) au niveau des abords de l'école réaménagée.</i> - <i>Suppression du stationnement dans toute la rue Ribot.</i> - Accès aux propriétés et garages maintenus. - Création d'une aire de stationnement de compensation de 25 places en prenant une bande de terrain au niveau de la plaine de jeux rue Petit qui doit être réaménagée. 	115 985,00 € TVAC	<ul style="list-style-type: none"> - Réaménagement complet de la voirie - Simple traversée d'une régionale (rue Grande) 	<ul style="list-style-type: none"> - Suppression du stationnement, obligation de prévoir du stationnement compensatoire 	

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE ANHEE – PHASE III : PROGRAMME DE GESTION DE LA MOBILITE

<p>FICHE 2 : LIAISON RAVeL DE LA MEUSE - RAVeL DE LA MOLIGNEE : VIA LE CENTRE D'ANHEE : solution 1</p> <p>Localisation</p> <p>Rue de Bon Dieu</p> <p>Solution 1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Réhabilitation du trottoir en cobble et piste cyclable (27%) de part et d'autre de la chaussée - rue de Bon Dieu <p>Cette solution implique obligatoirement l'aménagement de la rue Grande avec piste cyclable de part et d'autre de la chaussée.</p> <p>PCM de Anhee</p> <p>Survey & Aménagement</p>	<p>FICHE 2 : LIAISON RAVeL DE LA MEUSE - RAVeL DE LA MOLIGNEE : VIA LE CENTRE D'ANHEE : solution 2</p> <p>Localisation</p> <p>Rue de Bon Dieu</p> <p>Solution 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Muret de trafic - rue de Bon Dieu <p>Cette solution implique obligatoirement l'aménagement de la rue Grande avec piste cyclable de part et d'autre de la chaussée.</p> <p>PCM de Anhee</p> <p>Survey & Aménagement</p>
<p>FICHE 2 : LIAISON RAVeL DE LA MEUSE - RAVeL DE LA MOLIGNEE : VIA LE CENTRE D'ANHEE : solution 3</p> <p>Localisation</p> <p>Rue de Bon Dieu</p> <p>Solution 3 :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Création d'un SLS - rue de Bon Dieu <p>Cette solution implique obligatoirement l'aménagement de la rue Grande avec piste cyclable de part et d'autre de la chaussée.</p> <p>PCM de Anhee</p> <p>Survey & Aménagement</p>	<p>FICHE 2 : LIAISON RAVeL DE LA MEUSE - RAVeL DE LA MOLIGNEE : VIA LE CENTRE D'ANHEE : solution 4</p> <p>Localisation</p> <p>Rue de Bon Dieu</p> <p>Solution 4 :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Élargissement du trottoir du côté de l'école en création d'un SLS bidirectionnel rue de Bon Dieu * Suppression du stationnement dans toute la rue * Accès aux propriétés et aux garages mitoyens * Parking de composition de 23 places en occupant une partie de la place de jeu (voir Plan) <p>PCM de Anhee</p> <p>Survey & Aménagement</p>



FICHE 3 : LIAISONS MODES DOUX : LIAISON RAVeL DE LA MOLIGNÉE – PARKING DES MARRONNIERS - WARNANT



<p><u>Objectifs du PCM</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ Liaisons cyclables entre les villages et le futur RAVeL de la Malignée ; ↳ Jonction « vélos » entre le RAVeL bord de Meuse et le futur RAVeL de la Malignée ; ↳ Mobilité autour des pôles touristiques (N971, etc.) ; ↳ Prise en compte de l'aspect stationnement et jalonnement pour la mobilité autour des pôles touristiques ; ↳ Liaison avec le RAVeL du Bocq. 	<p><u>Mesures du PCM</u></p> <p>Mesures d'aménagement – les aménagements modes doux / vélo</p>	<p><u>Priorité de mise en oeuvre</u></p> <p style="font-size: 24pt; text-align: center;">3</p>
<p><u>Contexte et préambule</u></p> <p>Un Schéma Directeur modes doux/vélo a été défini. Il repose sur les éléments structurants et principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ Un axe principal de déplacement – colonne vertébrale des modes doux – via le futur RAVeL de la Malignée ; ↳ Des liaisons intervillages si possible par le biais de cette colonne vertébrale ; ↳ Des connexions aux sites touristiques via le RAVeL de la Malignée et le RAVeL de la Meuse ; ↳ Une connexion RAVeL de la Meuse / RAVeL de la Malignée / RAVeL du Bocq pour former un axe de déplacement grande distance tant pour une pratique utilitaire que touristique ; ↳ Des liaisons intermodales afin de rejoindre les deux gares les plus proches non desservies par les transports en commun. <p>Une quinzaine d'itinéraires ont été proposés dans le cadre du PCM pour répondre à ces principes.</p> <p>La présente fiche concerne une portion de l'itinéraire 6 Bioul-Warnant-Malignée.</p>		
<p><u>Description du projet</u></p> <p>Localisation : Cette jonction permet de connecter le parking des Marronniers au RAVeL de la Malignée via un terrain privé (minigolf).</p> <p>Problèmes : Trois problèmes sont relevés : - la nécessité de traverser la régionale RN971 ;</p>		

- La présence d'une terrasse devant le restaurant. Toute expropriation serait malvenue.
- Le carrefour près du restaurant se trouve juste après un virage.

Projet proposé :

Plusieurs variantes ont été étudiées pour cette portion d'itinéraire. Celles-ci se trouvent en annexe. L'aménagement proposé est le suivant :

- Création d'une piste cyclopiétonne bidirectionnelle (D10) en asphalte de 2.50m reliant le parking à la RN971 avec, devant le restaurant, un élargissement de trottoir.
- Création d'un F99 séparé de l'aire privée du minigolf par une haie pour rejoindre le RAVeL.
- Sécurisation de la traversée de la RN971 au niveau du passage pour piétons existant.

Une convention pour un droit de passage devra être signé avec le propriétaire. Celle-ci devra être suffisamment longue (bail de longue durée) afin que le projet puisse être subsidiable via les subsides escargot.

↪ **Carte : Localisation des fiches projets - Aménagements**

↪ **Cf. Esquisse d'aménagement n°2 : Liaison RAVeL de la Meuse – RAVeL de la Molinee via le centre d'Anhée**

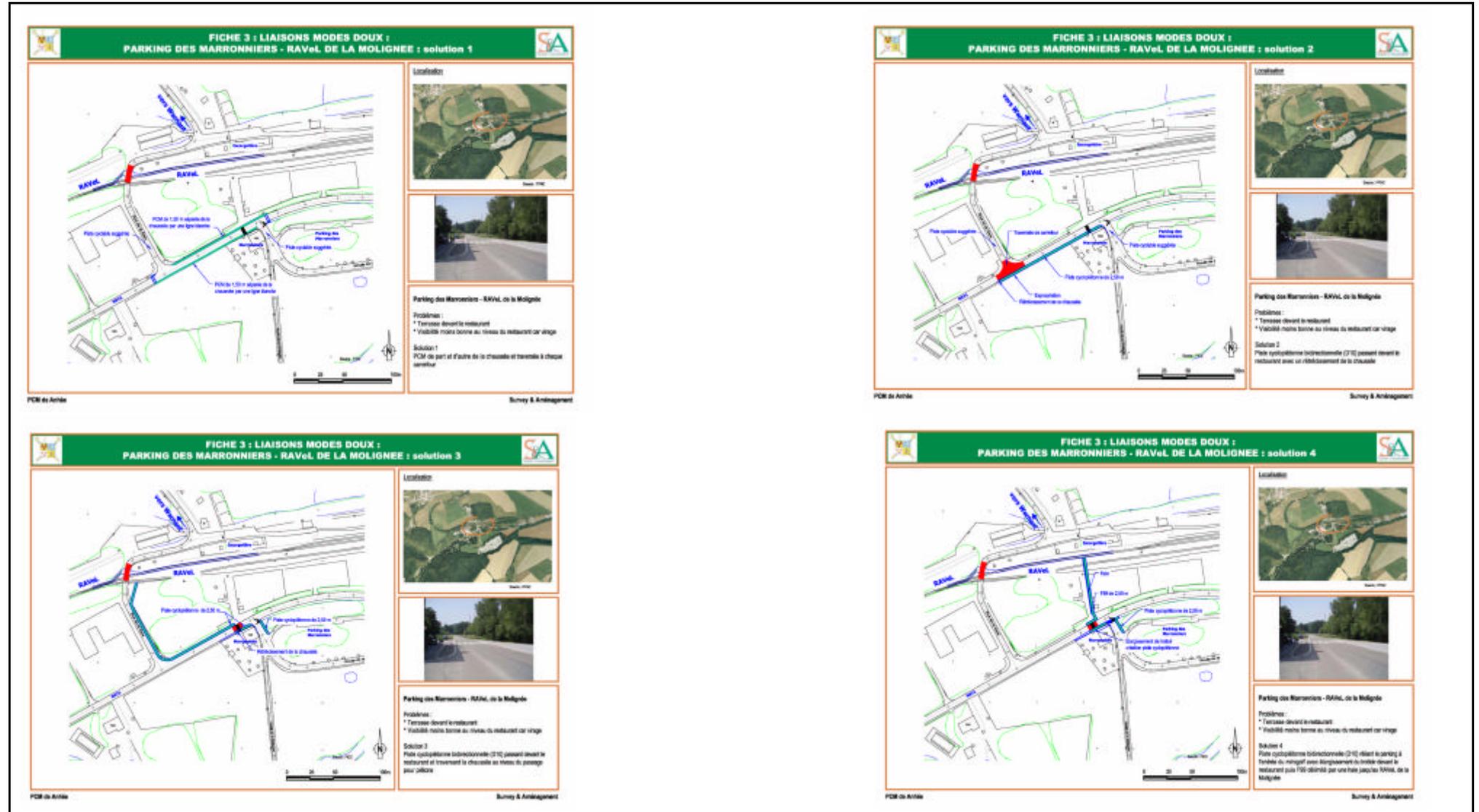
Estimation budgétaire

Description	U	Q.	10%	P.U.	P.T.
Piste cyclable	m ²	372	409,2	76,00	31.099,20
Haie	m ²	45	49,5	40,00	1.980,00
marquage carrefour	m ²	65	71,5	60,00	4.290,00
marquage	m ²	10	11	60,00	660,00
					38.029,20

Mise en œuvre

Porteur du projet	Pouvoir subsidiant possibles	Acteurs impliqués	Actions liées
Commune d'Anhée	Plan Escargot (priorité 2), subsides PICVerts	MET-D131, MET-D131-11, privé → Nécessité d'avoir un accord écrit au moment de l'introduction du dossier de candidature. Possibilité d'un accord avec le privé. → Nécessité que la Commune soit propriétaire du terrain pour	<ul style="list-style-type: none"> - projet RAVeL de la Molinee – subsides européens - les fiches projets aménagements du PCM : 1.3, 5 et 9 - la candidature PICVerts - les fiches projets du PCM relatives à la mise en œuvre du Schéma Directeur modes doux/

		pouvoir introduire une demande de subvention.	vélo et jalonnement : 0 et 11		
Annexes					
Solutions étudiées					
N° de la solution	Description	Prix	Avantages	Inconvénients	Choix
1	PCM de part et d'autre de la chaussée + traversée à chaque carrefour	30 672,40 € TVAC	- PCM unidirectionnelle - Pas de rétrécissement de la chaussée	- Double traversée sur la Régionale - Mixité (BCS) rue de la Gare	La solution 4 est à préconiser d'une part parce qu'on rassemble en un seul point les traversées des piétons et des cyclistes et d'autre part parce qu'on a un élargissement du trottoir devant le restaurant. Cette solution permet aussi aux pétons désireux de se promener sur le RAVeL de garer leur voiture au parking et de rejoindre le RAVeL en toute sécurité sans devoir marcher soit sur la voirie soit dans l'accotement.
2	D10 bidirectionnelle passant devant le restaurant avec un rétrécissement de la chaussée, une traversée de carrefour et des bandes cyclables suggérées rue de la Gare	45 179,20 € TVAC	- Une seule traversée sur la Régionale	- Rétrécissement de la Régionale - Expropriation - Mixité (BCS) rue de la Gare	
3	D10 bidirectionnelle passant devant le restaurant et traversant la chaussée au niveau du passage pour piétons. Cette piste D10 se poursuivant rue de la Gare	49 508,80 € TVAC	- Une seule traversée au niveau du passage pour piétons existant - D10 depuis le parking jusqu'au RAVeL	Rétrécissement de la chaussée au niveau des traversées	
4	<i>D10 bidirectionnelle reliant le parking à la RN971 avec devant le restaurant un élargissement de trottoir et traversant la chaussée au niveau du passage pour piétons. F99 séparé de l'aire privée du minigolf par une haie pour rejoindre le RAVeL.</i>	38 029,20 € TVAC	- Une seule traversée au niveau du passage pour piétons existant - Large trottoir devant le restaurant - F99 du minigolf jusqu'au RAVeL	Rétrécissement de la chaussée au niveau des traversées	





FICHE 4 : LIAISONS MODES DOUX : LIAISON RAVeL DE LA MOLIGNÉE – SALET



<p><u>Objectifs du PCM</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ Liaisons cyclables entre les villages et le futur RAVeL de la Molinee ; ↳ Jonction « vélos » entre le RAVeL bord de Meuse et le futur RAVeL de la Molinee ; ↳ Mobilité autour des pôles touristiques (N971, etc.) ; ↳ Prise en compte de l'aspect stationnement et jalonnement pour la mobilité autour des pôles touristiques ; ↳ Liaison avec le RAVeL du Bocq. 	<p><u>Mesures du PCM</u></p> <p>Mesures d'aménagement – les aménagements modes doux / vélo</p>	<p><u>Priorité de mise en oeuvre</u></p> <p>FICHE ABANDONNEE</p>
<p><u>Contexte et préambule</u></p> <p>Un Schéma Directeur modes doux/vélo a été défini. Il repose sur les éléments structurants et principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ Un axe principal de déplacement – colonne vertébrale des modes doux – via le futur RAVeL de la Molinee ; ↳ Des liaisons intervillages si possible par le biais de cette colonne vertébrale ; ↳ Des connexions aux sites touristiques via le RAVeL de la Molinee et le RAVeL de la Meuse ; ↳ Une connexion RAVeL de la Meuse / RAVeL de la Molinee / RAVeL du Bocq pour former un axe de déplacement grande distance tant pour une pratique utilitaire que touristique ; ↳ Des liaisons intermodales afin de rejoindre les deux gares les plus proches non desservies par les transports en commun. <p>Une quinzaine d'itinéraires ont été proposés dans le cadre du PCM pour répondre à ces principes.</p> <p>La présente fiche concerne une portion de l'itinéraire 4 Bioul-Salet-Molinee.</p>		
<p><u>Description du projet</u></p> <p>Localisation :</p> <p>Il s'agit de la connexion entre la rue des Bruyères venant de Salet, la régionale RN971 et le RAVeL de la Molinee.</p> <p>Problèmes :</p> <p>A cet endroit, la RN971 est une chaussée étroite et est délimitée d'un côté par une falaise et de l'autre par un cours d'eau. De plus, le carrefour entre la rue des Bruyères et la RN971 est situé en sortie de virage.</p>		

Solution

Une piste D7 bidirectionnelle en encorbellement sur une longueur de ± 95m a été envisagée. Elle nécessiterait une expropriation au niveau du parking des Draisines. Mais la traversée de la régionale reste dangereuse car en sortie de virage. Le coût de réalisation est élevé (expropriation et encorbellement) pour une sécurisation non satisfaisante et une utilisation potentielle faible (relief vers Salet). Au vu de ces points négatifs et n'ayant pas d'autre alternative, il est préférable de ne pas retenir cette liaison.

LA LIAISON SALET – MOLIGNEE EST ABANDONNEE.

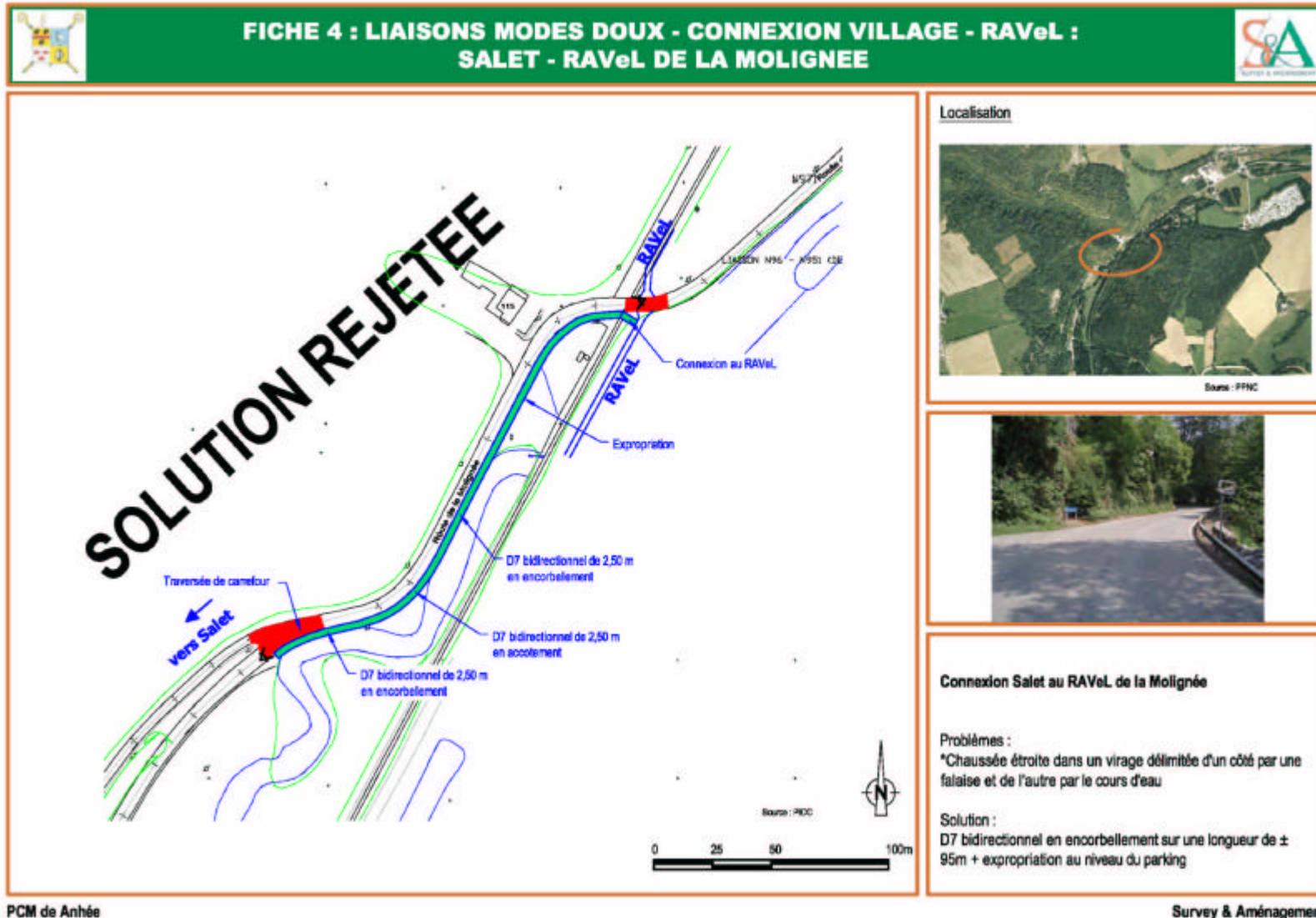
Estimation budgétaire

Description	U	Q.	10%	P.U.	P.T.
Piste cyclable	m ²	465	511,5	76,00	38.874,00
Piste cyclable en encorbellement	m ²	285	313,5	400,00	125.400,00
Balustrade	m	95	104,5	300,00	31.350,00
marquage carrefour	m ²	272	299,2	60,00	17.952,00
					213.576,00

Mise en œuvre

<u>Porteur du projet</u>	<u>Pouvoir subsidiant possibles</u>	<u>Acteurs impliqués</u>	<u>Actions liées</u>

Annexe





FICHE 5 : LIAISONS MODES DOUX : LIAISON RAVeL DE LA MOLIGNÉE – HAUT-LE-WASTIA



<p>Objectifs du PCM</p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ Liaisons cyclables entre les villages et le futur RAVeL de la Molinee ; ↳ Jonction « vélos » entre le RAVeL bord de Meuse et le futur RAVeL de la Molinee ; ↳ Mobilité autour des pôles touristiques (N971, etc.) ; ↳ Prise en compte de l'aspect stationnement et jalonnement pour la mobilité autour des pôles touristiques ; ↳ Liaison avec le RAVeL du Bocq. 	<p>Mesures du PCM</p> <p>Mesures d'aménagement – les aménagements modes doux / vélo</p>	<p>Priorité de mise en oeuvre</p> <p style="font-size: 24pt; text-align: center;">4</p>
<p>Contexte et préambule</p> <p>Un Schéma Directeur modes doux/vélo a été défini. Il repose sur les éléments structurants et principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ Un axe principal de déplacement – colonne vertébrale des modes doux – via le futur RAVeL de la Molinee ; ↳ Des liaisons intervillages si possible par le biais de cette colonne vertébrale ; ↳ Des connexions aux sites touristiques via le RAVeL de la Molinee et le RAVeL de la Meuse ; ↳ Une connexion RAVeL de la Meuse / RAVeL de la Molinee / RAVeL du Bocq pour former un axe de déplacement grande distance tant pour une pratique utilitaire que touristique ; ↳ Des liaisons intermodales afin de rejoindre les deux gares les plus proches non desservies par les transports en commun. <p>Une quinzaine d'itinéraires ont été proposés dans le cadre du PCM pour répondre à ces principes.</p> <p>La présente fiche concerne une portion de l'itinéraire 8 Haut-le-Wastia-Molinee.</p>		
<p>Description du projet</p> <p>Localisation : Il s'agit de la connexion entre le chemin de Haut-le-Wastia venant de Haut-le-Wastia, la régionale RN971 et le RAVeL de la Molinee.</p> <p>Problèmes : L'accotement de la RN971 est à un endroit inférieur à 2,50 m.</p>		

Solution :

- Création d'une piste cyclable bidirectionnelle (D7) en asphalte de 2.50m en accotement de la RN971 avec rétrécissement acceptable de la chaussée (de 6,25m à 5,95m).
- Pour rejoindre le Chemin de Haut-le-Wastia, des bandes cyclables suggérées de part et d'autre de la voirie sont proposées.

↪ **Carte : Localisation des fiches projets - Aménagements**

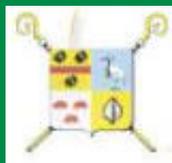
↪ **Cf. Esquisse d'aménagement n° 5 : Liaison RAVeL de la Molignée – Haut-le-Wastia**

Estimation budgétaire

Description	U	Q.	10%	P.U.	P.T.
Piste cyclable	m ²	278	305,8	76,00	23.240,80
marquage	m	90	99	6,00	594,00
					23.834,80

Mise en œuvre

Porteur du projet	Pouvoir subsidiant possibles	Acteurs impliqués	Actions liées
Commune d'Anhée	Plan escargot, subsides PICVerts	MET-D131, MET-D131-11, privé → Nécessité d'avoir un accord écrit au moment de l'introduction du dossier de candidature. Possibilité d'un accord avec le privé. → Nécessité que la Commune soit propriétaire du terrain pour pouvoir introduire une demande de subvention.	<ul style="list-style-type: none"> - projet RAVeL de la Molignée – subsides européens - les fiches projets aménagements du PCM : 1.3, 3 et 9 - les fiches projets du PCM relatives à la mise en œuvre du Schéma Directeur modes doux/ vélo et jalonnement : 0 et 11



FICHE 6 : AMENAGEMENT DE PARKING : PARKING RELAIS DE LA MOLIGNÉE

- ANHÉE

(derrière Administration Communale)



Objectifs du PCM

- ↳ Prise en compte de l'aspect stationnement et jalonnement pour la mobilité autour des pôles touristiques.
- ↳ Sécurisation du réseau routier principal.

Mesures du PCM

Mesures d'aménagement – le stationnement

Priorité de mise

en oeuvre

1

Contexte et préambule

Dans un avenir proche l'aménagement du RAVeL de la Mollignée sera terminé. Celui-ci a pour vocation de servir de colonne vertébrale au réseau modes doux d'Anhée. Il devrait servir à la fois comme infrastructure de promenade et de développement touristique et comme infrastructure de mobilité permettant de rejoindre une activité touristique à l'autre dans la Vallée de la Mollignée. A Anhée même sa vocation utilitaire sera plus importante. A terme, la circulation des cyclistes sur la RN971 devrait diminuer (à l'exception des groupes de cyclotouristes qui n'emprunteront pas le RAVeL). Pour ce faire, ce RAVeL doit être connecté à des aires de stationnement permettant son accessibilité aisée. Celles-ci doivent être suffisamment nombreuses et aménagées que pour décourager le stationnement « sauvage » le long de la RN 971 et le retour des cyclistes sur celle-ci. Plusieurs aires de stationnement ont ainsi été proposées : au début et à la fin de son parcours (à Anhée et à Maredret) et plus moins au milieu de son parcours (à Warnant à l'Escargotière et aux Marronniers). D'autres parkings se trouvent le long de la RN971 mais leur vocation est plutôt de desservir uniquement les activités touristiques : il s'agit des parkings desservant les Draisines de la Mollignée.

Le parking concerné par cette fiche-projet est celui localisé à Anhée (derrière la maison communale). Il a aussi pour objectif de servir de parking de rechange pour le centre d'Anhée quand des activités seront organisées sur la Place.

Description du projet

Localisation :

Il s'agit d'un terrain appartenant à la SNCB localisé derrière la maison communale en lien direct avec le RAVeL de la Mollignée.

Problèmes :

C'est un terrain étroit. Il existe un souhait privé d'exploitation touristique d'une bande parallèle au RAVeL (pour un petit train ?). L'aménagement de cette bande doit donc être gelée pour l'instant.

Solution :

Le projet prévoit 46 emplacements de parking dont 1 pour PMR. Le bâtiment existant est démoli. La zone se trouvant devant les maisons est en pavés béton. Le chemin d'accès est en asphalté et les places de stationnement le long du RAVeL sont en dalles gazon pour mieux s'intégrer à l'espace vert. Un espace pique-nique et repos est prévu le long du RAVeL. Le parking est éclairé. Des plantations permettent d'avoir de l'ombre dans le parking et dans l'espace pique-nique et repos. Il n'est pas possible de prévoir des emplacements pour les cars (plus assez de place pour leurs manœuvres - terrain restant disponible trop étroit).

↳ **Cf. Esquisse d'aménagement n° 6 : Aménagement de parking : parking relais de la Mollignée – Anhée (derrière la maison communale)**

Estimation budgétaire (hors coût d'achat du terrain)

Description	U	Q.	P.U.	P.T.
Fiche 6				
Démolitions sélectives voirie et déblais	m ²	745,00	15,00	11.175,00
Démolition du bâtiment existant	fft	1,00	10.000,00	10.000,00
Déblais	m ²	454,00	6,00	2.724,00
Sous-fondation voirie	m ²	1.695,00	6,00	10.170,00
Fondation voirie	m ²	1.695,00	12,50	21.187,50
Revêtement de voirie en asphalte	m ²	750,00	25,00	18.750,00
Revêtement de voirie pavés béton	m ²	420,00	30,00	12.600,00
Revêtement en dalles gazon	m ²	525,00	30,00	15.750,00
Bordures 100x30x15	m	300,00	30,00	9.000,00
Filets d'eau 100x30x20	m	160,00	40,00	6.400,00
Avaloirs et terrassements	p	5,00	500,00	2.500,00
Signalisation et marquage	fft	1,00	2.000,00	2.000,00
Plantations	p	19,00	600,00	11.400,00
Gazon	m ²	450,00	5,00	2.250,00
Luminaires	p	8,00	3.500,00	28.000,00
Mobilier	fft	1,00	15.000,00	15.000,00
Postes de la série D9000 (déchets en CTA et CET)	fft	1,00	20.000,00	20.000,00
Travaux imprévus	fft	1,00	10.000,00	10.000,00
			TOTAL	208.906,50

Mise en œuvre

Porteur du projet	Pouvoir subsidiant possibles	Acteurs impliqués	Actions liées
Commune d'Anhée	Plan mercure, plan triennal, CGT	SNCB (prop du terrain), MET-D131, CGT	<ul style="list-style-type: none"> - la fiche projet aménagements modes doux du PCM : 2 - les fiches-projets du PCM relatives à la mise en œuvre du Schéma Directeur modes doux/ vélo et jalonnement : 0 et 11 - projet PCDR – centre d'Anhée

Annexes

Solutions étudiées

N° de la solution	Description	Prix	Avantages	Inconvénients	Choix
1	Le projet prévoit 32 emplacements de	158 965,00 €	Le RAVeL est séparé du parking	Pas d'emplacements pour les cars	La solution 3 a été choisie (prise

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE ANHEE – PHASE III : PROGRAMME DE GESTION DE LA MOBILITE

	parking dont 1 pour PMR et ne prévoit pas d'emplacement pour les cars. Il est possible de transformer le bâtiment existant pour y accueillir des sanitaires. Un parking vélos se trouve juste devant les sanitaires. Un espace pique-nique et repos est prévu le long du RAVeL. Le parking est éclairé. Des plantations permettent d'avoir de l'ombre dans le parking et dans l'espace pique-nique et repos.	TVAC	par une zone tampon		en compte du projet touristique parallèle au RAVeL et souhait de ne pas garder le bâtiment existant).
2	Le projet prévoit 26 emplacements parking dont 1 pour PMR ainsi que 2 emplacements pour les cars. Pour permettre aux cars de circuler, il est obligatoire d'avoir une boucle. Il est possible de transformer le bâtiment existant pour y accueillir des sanitaires. Un plateau permet aux personnes d'accéder aux sanitaires en toute sécurité. Le parking est éclairé. Un espace pique-nique et repos est prévu le long du RAVeL. Des plantations permettent d'avoir de l'ombre dans le parking et dans l'espace pique-nique et repos. Cette solution est incompatible avec le projet touristique train.	220 615,00 € TVAC	Emplacements pour les cars	Séparation du RAVeL et du parking par une voie de circulation	
3	Le projet prévoit 46 emplacements de parking dont 1 pour PMR. Le bâtiment existant est démoli. La zone se trouvant devant les maisons est en pavés béton. Le chemin d'accès est en asphalte et les places de stationnement le long du RAVeL sont en dalles gazon pour mieux s'intégrer à l'espace vert. Un espace pique-nique et repos est prévu le long du RAVeL. Le parking est éclairé. Des plantations permettent d'avoir de l'ombre dans le parking et dans l'espace pique-nique et repos. Il n'est pas possible de prévoir des emplacements pour les cars (plus assez de place pour leurs manœuvres - terrain restant disponible trop étroit).	209 851,50 € TVAC	Le RAVeL est séparé du parking par une zone tampon	Pas d'emplacements pour les cars	

FICHE 6 : AMENAGEMENT DE PARKING : PARKING RELAIS RAVel DE LA MOLIGNEE - ANHEE (derrière Administration Communale) : solution 1

Localisation

Parking derrière Administration Communale - RAVeL de la Molignée

Solution 1 :

- * 32 emplacements de parking dont 1 pour PMR
- * Pas d'emplacement pour les cars
- * Connexion directe entre le RAVeL et le parking
- * Bâtiment existant transformé en sanitaires
- * Espace piédonnier et espace vélo le long du RAVeL

POI de Anhee
Survey & Aménagement

FICHE 6 : AMENAGEMENT DE PARKING : PARKING RELAIS RAVel DE LA MOLIGNEE - ANHEE (derrière Administration Communale) : solution 2

Localisation

Parking derrière Administration Communale - RAVeL de la Molignée

Solution 2 :

- * 26 emplacements de parking dont 1 pour PMR
- * 2 emplacements pour les cars
- * Réouverture du RAVeL sur une voie de circulation du parking
- * Bâtiment existant transformé en sanitaires
- * Accès des voitures par un plateau
- * Espace piédonnier et espace vélo le long du RAVeL

POI de Anhee
Survey & Aménagement

FICHE 6 : AMENAGEMENT DE PARKING : PARKING RELAIS RAVel DE LA MOLIGNEE - ANHEE (derrière Administration Communale) : solution 3

Localisation

Parking derrière Administration Communale - RAVeL de la Molignée

Solution 3 :

- * 48 emplacements de parking dont 1 pour PMR
- * Pas d'emplacement pour les cars
- * Connexion directe entre le RAVeL et le parking
- * Démolition du bâtiment existant

POI de Anhee
Survey & Aménagement



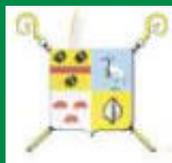
FICHE 7 : AMENAGEMENT DE PARKING : PARKING WARNANT - DRAISINES



<p><u>Objectifs du PCM</u> ↳ Prise en compte de l'aspect stationnement et jalonnement pour la mobilité autour des pôles touristiques. ↳ Sécurisation du réseau routier principal.</p>	<p><u>Mesures du PCM</u> Mesures d'aménagement – le stationnement</p>	<p><u>Priorité de mise en oeuvre</u> 2 – Activité privée</p>																		
<p><u>Contexte et préambule</u> Dans un avenir proche, l'aménagement du RAVeL de la Molinee sera terminé. Celui-ci a pour vocation de servir de colonne vertébrale au réseau modes doux d'Anhee. Il devrait servir à la fois comme infrastructure de promenade et de développement touristique et comme infrastructure de mobilité permettant de rejoindre une activité touristique à l'autre dans la Vallée de la Molinee. A Anhee même sa vocation utilitaire sera plus importante. A terme, la circulation des cyclistes sur la RN971 devrait diminuer (à l'exception des groupes de cyclotouristes qui n'emprunteront pas le RAVeL). Pour ce faire, ce RAVeL doit être connecté à des aires de stationnement permettant son accessibilité aisée. Celles-ci doivent être suffisamment nombreuses et aménagées que pour décourager le stationnement « sauvage » le long de la RN 971 et le retour des cyclistes sur celle-ci. Plusieurs aires de stationnement ont ainsi été proposées : au début et à la fin de son parcours (à Anhee et à Maredret) et plus ou moins au milieu de son parcours (à Warnant à l'Escargotière et aux Marronniers). D'autres parkings se trouvent le long de la RN971 mais leur vocation est plutôt de desservir uniquement les activités touristiques : il s'agit des parkings desservant les Draisines de la Molinee.</p>																				
<p><u>Description du projet</u> Problèmes : Il s'agit ici d'un problème d'organisation du stationnement afin de garantir la sécurité (notamment avec la RN971), la fluidité mais aussi de maximiser le nombre de véhicules pouvant être accueillis dans un cadre agréable et convivial digne d'une attraction touristique. Solution : Le parking se situe sur un terrain avec une largeur suffisante pour permettre le stationnement perpendiculaire de part et d'autre de la voie d'accès. Le projet compte 35 emplacements dont 1 pour PMR. Toutefois, il n'a pas été prévu des emplacements pour les cars puisqu'à l'heure actuelle les cars ne peuvent pas stationner. Il est proposé un accès vers le RAVeL au milieu du parking. Un éclairage a également été intégré. Le revêtement est en dalles alvéolaires recouvertes de gazon.</p> <p>↳ Cf. Esquisse d'aménagement n° 7 : Aménagement de parking : Parking Warnant-Draisines</p>																				
<p><u>Estimation budgétaire</u></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Description</th> <th>U</th> <th>Q.</th> <th>10%</th> <th>P.U.</th> <th>P.T.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Parking dalles alvéolaires</td> <td>m²</td> <td>1210</td> <td>1331</td> <td>80,00</td> <td>106.480,00</td> </tr> <tr> <td>Plantation</td> <td>p</td> <td>4</td> <td>4,4</td> <td>600,00</td> <td>2.640,00</td> </tr> </tbody> </table>			Description	U	Q.	10%	P.U.	P.T.	Parking dalles alvéolaires	m ²	1210	1331	80,00	106.480,00	Plantation	p	4	4,4	600,00	2.640,00
Description	U	Q.	10%	P.U.	P.T.															
Parking dalles alvéolaires	m ²	1210	1331	80,00	106.480,00															
Plantation	p	4	4,4	600,00	2.640,00															

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE ANHEE – PHASE III : PROGRAMME DE GESTION DE LA MOBILITE

	Eclairage	p	12	3.500,00	42.000,00	
					151.120,00	
<u>Mise en œuvre</u>						
<u>Porteur du projet</u>	<u>Pouvoir subsidiant possibles</u>	<u>Acteurs impliqués</u>			<u>Actions liées</u>	
Privé	CGT	Commune d'Anhée, CGT			<ul style="list-style-type: none"> - les fiches-projets du PCM relatives à la mise en œuvre du Schéma Directeur modes doux/ vélo et jalonnement : 0 et 11 	



FICHE 8.1 : AMENAGEMENT DE PARKING : PARKING MAREDRE-EST



<p><u>Objectifs du PCM</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ Prise en compte de l'aspect stationnement et jalonnement pour la mobilité autour des pôles touristiques. ↳ Sécurisation du réseau routier principal. 	<p><u>Mesures du PCM</u></p> <p>Mesures d'aménagement – le stationnement</p>	<p><u>Priorité de mise en oeuvre</u></p> <p style="text-align: center; font-size: 1.2em;">1</p>
<p><u>Contexte et préambule</u></p> <p>Le village de Maredret a récemment été aménagé. Il s'est positionné comme un village des artisans. Il invite à la promenade. De nombreuses activités sont régulièrement organisées (comme des marchés) attirant ponctuellement beaucoup de monde. Actuellement, il y a peu de stationnement public au sein du village. Pour les événements importants, un plan de circulation a été développé à la satisfaction de tous : stationnement sur les grandes aires de parking de Maredsous et navette bus vers Maredret. Ces deux localités seront, de plus, prochainement reliées grâce au RaveL et à une liaison modes doux (par la vallée et par les crêtes).</p> <p>Le parking concerné par cette fiche-projet est celui localisé à Maredret est. Il a pour avantage de ne pas nécessiter la traversée du village pour le flux le plus important des visiteurs. Lorsque les deux parkings de Maredret (à l'est et à l'ouest) seront fonctionnels, le village de Maredret pourra être fermé lors de l'organisation de certaines activités.</p>		
<p><u>Description du projet</u></p> <p>Localisation : Le projet se trouve en bout de terrain privé d'un château (dans sa perspective) à l'est du village de Maredret.</p> <p>Problèmes : La connexion modes doux avec le village de Maredret n'est pas évidente (manque d'espace). Il s'agit essentiellement des piétons qui visitent le village puisque pour le RaveL, une aire de stationnement est prévue à l'ouest du village.</p> <p>Solution : Le parking compte 48 emplacements dont 3 pour PMR et 3 emplacements pour les cars. L'aménagement prévoit aussi une aire de pique-nique et de repos. Le parking est réalisé à l'aide de dalles alvéolaires où pousse du gazon pour respecter l'espace vert actuel. Pour casser la perspective du parking vers le château et inversement, un alignement d'arbres et une haie sont prévus. Un trottoir de 1,50 m réalisé avec un mur de soutènement connecte le parking au village. Les vélos sont obligés de circuler sur la chaussée car il n'y a pas moyen de rétrécir la voirie qui fait 5,50 m et les accotements sont inexploitable. Il y a un léger dénivelé entre la voirie et le parking.</p> <p>* 3 propriétés différentes devront partiellement être expropriées : 4A372B : +/- 488m² 4A374B : +/- 1602m²</p>		

5D73K : +/- 387m²

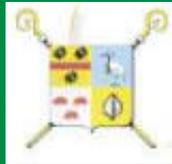
↳ Cf. Esquisse d'aménagement n° 8.1 : Aménagement de parking : parking Maredret est

Estimation budgétaire (hors coût d'achat du terrain)

Description	U	Q.	P.U.	P.T.
Fiche 8.1				
Démolitions sélectives voirie et déblais	m ²	150,00	15,00	2.250,00
Déblais	m ²	454,00	6,00	2.724,00
Sous-fondation voirie	m ²	2.090,00	6,00	12.540,00
Fondation voirie	m ²	2.090,00	12,50	26.125,00
Fondation trottoirs	m ²	315,00	10,00	3.150,00
Revêtement de voirie en asphalte	m ²	260,00	25,00	6.500,00
Revêtement de voirie pavés béton	m ²	210,00	30,00	6.300,00
Revêtement en dalles gazon	m ²	1.620,00	30,00	48.600,00
Revêtement de trottoirs pavés béton	m ²	315,00	30,00	9.450,00
Elément de soutènement en L	m	150,00	350,00	52.500,00
Bordures 100x30x15	m	250,00	30,00	7.500,00
Filets d'eau 100x30x20	m	40,00	40,00	1.600,00
Avaloirs et terrassements	p	2,00	500,00	1.000,00
Signalisation et marquage	fft	1,00	2.000,00	2.000,00
Arbres	p	36,00	600,00	21.600,00
Haies	m	30,00	30,00	900,00
Gazon	m ²	1.075,00	5,00	5.375,00
Luminaires	p	14,00	3.500,00	49.000,00
Mobilier	fft	1,00	15.000,00	15.000,00
Postes de la série D9000 (déchets en CTA et CET)	fft	1,00	20.000,00	20.000,00
Travaux imprévus	fft	1,00	14.710,00	14.710,00
		TOTAL		308.824,00
		TOTAL TVAC		373.677,04

Mise en œuvre

Porteur du projet	Pouvoir subsidiant possibles	Acteurs impliqués	Actions liées
Commune d'Anhée	Plan mercure, plan triennal, CGT	MET-D131, CGT	- les fiches-projets du PCM relatives à la mise en œuvre du Schéma Directeur modes doux/ vélo et jalonnement : 0 et 11



FICHE 8.2 : AMENAGEMENT DE PARKING : PARKING RELAIS DE LA MOLIGNÉE - MAREDRET OUEST



<p>Objectifs du PCM</p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ Prise en compte de l'aspect stationnement et jalonnement pour la mobilité autour des pôles touristiques. ↳ Sécurisation du réseau routier principal. 	<p>Mesures du PCM</p> <p>Mesures d'aménagement – le stationnement</p>	<p>Priorité de mise en oeuvre</p> <p style="text-align: center; font-size: 1.2em;">1</p>
<p>Contexte et préambule</p> <p>Dans un avenir proche, l'aménagement du RAVeL de la Mollignée sera terminé. Celui-ci a pour vocation de servir de colonne vertébrale au réseau modes doux d'Anhee. Il devrait servir à la fois comme infrastructure de promenade et de développement touristique et comme infrastructure de mobilité permettant de rejoindre une activité touristique à l'autre dans la Vallée de la Mollignée. A Anhee même sa vocation utilitaire sera plus importante. A terme, la circulation des cyclistes sur la RN971 devrait diminuer (à l'exception des groupes de cyclotouristes qui n'emprunteront pas le RAVeL). Pour ce faire, ce RAVeL doit être connecté à des aires de stationnement permettant son accessibilité aisée. Celles-ci doivent être suffisamment nombreuses et aménagées que pour décourager le stationnement « sauvage » le long de la RN 971 et le retour des cyclistes sur celle-ci. Plusieurs aires de stationnement ont ainsi été proposées : au début et à la fin de son parcours (à Anhee et à Maredret) et plus ou moins au milieu de son parcours (à Warnant à l'Escargotière et aux Marronniers). D'autres parkings se trouvent le long de la RN971 mais leur vocation est plutôt de desservir uniquement les activités touristiques : il s'agit des parkings desservant les Draisines de la Mollignée.</p> <p>Le parking concerné par cette fiche-projet est celui localisé à Maredret ouest (sur le site de l'ancien camping). Il a aussi pour objectif de servir de parking lorsque des petites activités sont organisées dans le centre du village artisanal de Maredret. Lorsque les deux parkings de Maredret (à l'est et à l'ouest) seront fonctionnels, le village de Maredret pourra être fermé lors de l'organisation de certaines activités. Il sera connecté au centre du village via le RAVeL de la Mollignée (prolongation de l'aménagement). Pour les flux les plus importants de visiteurs, il nécessite la traversée du village. Il doit être considéré comme un parking de longue durée.</p> <p>Outre la desserte du village de Maredret et du RAVeL de la Mollignée via l'aménagement du parking, cette zone devrait remplir un rôle plus important. En effet il s'agit d'une des portes d'entrée de la Vallée de la Mollignée. Dans ce cadre une information adéquate doit être fournie aux visiteurs. L'installation d'un RELAIS INFO SERVICES semble une nécessité. Cette aire est aussi idéalement localisée aux cœurs des réseaux de promenades touristiques de la commune et particulièrement pour la mini boucle Maredret/Maredous ou la boucle Mardret/Denée/Bioul/Maredsous. Dans ce cadre une aire de convivialité avec aire de jeux pour enfants, barbecue, table de pique-nique pourrait y être installée. Cet aménagement compléterait idéalement l'équipement touristique du village des artisans. Il participe activement au développement global et durable de la commune.</p>		

Description du projet

Problèmes :

Le terrain se situe en contre bas de la voirie, ce qui nécessitera une rampe d'accès (particulièrement pour les autocars). La commune veut se porter acquéreur de cet ancien terrain de camping pour le réhabiliter.

Solution :

Le projet prévoit 76 emplacements parking dont 3 pour PMR et 3 emplacements pour les cars. Vu le dénivelé important entre la voirie et le parking, une longue rampe d'accès est prévue au point le plus bas. Le parking est réalisé à l'aide de dalles alvéolaires où pousse du gazon pour respecter l'espace vert actuel. Un chemin en dolomie passant au-dessus de la rivière à l'aide d'une passerelle permet de rejoindre le RAVeL qui lui-même mène au centre du village. Le long de ce chemin, une aire de pique-nique et de repos est implantée dans la zone arborée. Celle-ci pourrait être complétée par une aire de jeux, des espaces barbecue. L'entrée du parking pourrait être équipée d'un RIS et d'une signalisation de porte d'entrée de la vallée de la Molignée.

* 1 propriété devra partiellement être expropriée : 4A212G: +/- 3675m²

Cf. Esquisse d'aménagement n° 8.2 : Aménagement de parking : parking Marecret ouest

Estimation budgétaire (hors coût d'achat du terrain)

Description	U	Q.	P.U.	P.T.
Fiche 8.2				
Démolitions sélectives de trottoirs et déblais	m ²	1.200,00	13,00	15.600,00
Déblais	m ²	2.793,00	11,00	30.723,00
Sous-fondation voirie	m ²	3.395,00	6,00	20.370,00
Fondation voirie	m ²	3.395,00	12,50	42.437,50
Fondation trottoirs	m ²	200,00	10,00	2.000,00
Revêtement de voirie en asphalte	m ²	365,00	25,00	9.125,00
Revêtement de voirie pavés béton	m ²	210,00	30,00	6.300,00
Revêtement en dalles gazon	m ²	2.820,00	30,00	84.600,00
Revêtement en dolomie	m ²	200,00	15,00	3.000,00
Bordures 100x30x15	m	250,00	30,00	7.500,00
Bordures 100x20x10	m	150,00	25,00	3.750,00
Passerelle en bois	p	1,00	17.000,00	17.000,00
Signalisation et marquage	fft	1,00	2.000,00	2.000,00
Plantations	p	24,00	600,00	14.400,00
Gazon	m ²	1.150,00	5,00	5.750,00
Luminaire	p	13,00	3.500,00	45.500,00
Mobilier	fft	1,00	15.000,00	15.000,00
Postes de la série D9000 (déchets en CTA et CET)	fft	1,00	20.000,00	20.000,00
Travaux imprévus	fft	1,00	17.250,00	17.250,00

		TOTAL TVAC	438.389,66
<u>Mise en œuvre</u>			
<u>Porteur du projet</u>	<u>Pouvoir subsidiant possibles</u>	<u>Acteurs impliqués</u>	<u>Actions liées</u>
Commune d'Anhée	DGATLP (DAO), CGT, Plan mercure, plan triennal	MET-D131, CGT	- les fiches-projets du PCM relatives à la mise en œuvre du Schéma Directeur modes doux/ vélo et jalonnement : 0 et 11



FICHE 9 : AMENAGEMENT DE PARKING : PARKING DE L'ESCARGOTIÈRE



<p>Objectifs du PCM</p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ Prise en compte de l'aspect stationnement et jalonnement pour la mobilité autour des pôles touristiques. ↳ Sécurisation du réseau routier principal. 	<p>Mesures du PCM</p> <p>Mesures d'aménagement – le stationnement</p>	<p>Priorité de mise en oeuvre</p> <p>2 – Activité privée</p>
<p>Contexte et préambule</p> <p>Dans un avenir proche, l'aménagement du RAVeL de la Molinee sera terminé. Celui-ci a pour vocation de servir de colonne vertébrale au réseau modes doux d'Anhee. Il devrait servir à la fois comme infrastructure de promenade et de développement touristique et comme infrastructure de mobilité permettant de rejoindre une activité touristique à l'autre dans la Vallée de la Molinee. A Anhee même sa vocation utilitaire sera plus importante. A terme, la circulation des cyclistes sur la RN971 devrait diminuer (à l'exception des groupes de cyclotouristes qui n'emprunteront pas le RAVeL). Pour ce faire, ce RAVeL doit être connecté à des aires de stationnement permettant son accessibilité aisée. Celles-ci doivent être suffisamment nombreuses et aménagées que pour décourager le stationnement « sauvage » le long de la RN 971 et le retour des cyclistes sur celle-ci. Plusieurs aires de stationnement ont ainsi été proposées : au début et à la fin de son parcours (à Anhee et à Maredret) et plus ou moins au milieu de son parcours (à Warnant à l'Escargotière et aux Marronniers). D'autres parkings se trouvent le long de la RN971 mais leur vocation est plutôt de desservir uniquement les activités touristiques : il s'agit des parkings desservant les Draisines de la Molinee.</p> <p>Le parking concerné par cette fiche-projet est celui localisé à proximité de l'Escargotière à Warnant. Ce parking a un double objectif : servir de petit parking relais au milieu du parcours sur le territoire d'Anhee du RAVeL de la Molinee et d'aires de stationnement pour l'activité touristique de l'Escargotière. Le parking des Marronniers via la création d'une liaison modes doux pourra servir de parking de soutien lors d'affluence importante.</p>		
<p>Description du projet</p> <p>Problèmes :</p> <p>L'Escargotière accueille tout au long de l'année des groupes donc des autocars. Actuellement, le stationnement de ceux-ci n'est pas prévu. Le terrain disponible est assez étroit. Il y a aussi plusieurs accès riverains à conserver (3). Il n'y a pas assez de place pour assurer la sécurité et la facilité lors des manœuvres des cars.</p> <p>Solution :</p> <p>Le projet propose 20 emplacements de parking dont 1 pour PMR. Deux emplacements pour cars sont prévus le long de la rue de la Gare en accotement. Pour permettre aux voitures de pouvoir entrer et sortir du parking correctement, il est obligatoire de prévoir du stationnement perpendiculaire à la voie de circulation. Mais cet aménagement implique une expropriation. Celle-ci permettra le stationnement plus nombreux de véhicules et ne gêne pas les propriétaires. Le revêtement du parking</p>		

est en pavés de pierre naturelle afin de garder le côté rustique de l'ancienne gare.

Eléments à intégrer : il y aurait un « bunker » côté gauche de la rue de la Gare qui compromettrait l'accueil des cars à cet endroit. Par contre, en aval de la rue de la Gare, il y aurait un espace public devant un bâtiment en béton qui pourrait accueillir le stationnement des autocars.

↳ Cf. Esquisse d'aménagement n° 9 : Aménagement de parking : parking de l'Escargotière

Estimation budgétaire

Description	U	Q.	10%	P.U.	P.T.
FICHE 9 Escargotière					
Parking pavés pierre naturelle	m ²	795	874,5	120,00	104.940,00
Emplacement bus	m ²	180	198	80,00	15.840,00
Eclairage	p		6	3.500,00	21.000,00
TOTAL					141.780,00

Mise en œuvre

<u>Porteur du projet</u>	<u>Pouvoir subsidiant possibles</u>	<u>Acteurs impliqués</u>	<u>Actions liées</u>
Commune d'Anhee /Privé	CGT	CGT	<ul style="list-style-type: none"> - la fiche-projet aménagements modes doux du PCM : 3 et 5 - les fiches-projets du PCM relatives à la mise en œuvre du Schéma Directeur modes doux/ vélo et jalonnement : 0 et 11



FICHE 10 : MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA JALONNEMENT MODES DOUX / VÉLO



<p><u>Objectifs du PCM</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ Liaisons cyclables entre les villages et le futur RAVeL de la Molinee ; ↳ Jonction « vélos » entre le RAVeL bord de Meuse et le futur RAVeL de la Molinee ; ↳ Mobilité autour des pôles touristiques (N971, etc.) ; ↳ Prise en compte de l'aspect stationnement et jalonnement pour la mobilité autour des pôles touristiques. 	<p><u>Mesures du PCM</u></p> <p>Mesures transversales – la signalisation – la signalisation pour une pratique cyclable.</p>	<p><u>Priorité de mise en oeuvre</u></p> <p>1 à 6</p>
<p><u>Contexte et préambule</u></p> <p>Un Schéma Directeur modes doux / vélo a été défini en phase 2. Il a été traduit au niveau de la phase 3 en une base de données géographiques et en fiches-projets d'aménagement pour aider à sa mise en œuvre. Le Schéma de Jalonnement modes doux est le dernier outil développé dans le PCM pour aider à la mise en œuvre du Schéma Directeur modes doux. Ce Schéma de jalonnement se présente également sous la forme d'une Base de Données Géographiques (BDG). Cette BDG a pour objectif l'aide à la mise en œuvre de la signalisation directionnelle en termes d'itinéraires cyclables mais aussi de rabattement vers les parkings RAVeL. Elle a été réalisée sous le format ARGIS9.2 et installée sur le SIG de la Commune d'Anhée. Elle permet de répondre aux objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Connecter les villages de la commune au RAVeL de la Molinee, colonne vertébrale, afin d'assurer une pratique utilitaire vers le centre administratif et économique d'Anhée ; - Connecter les différents sites touristiques de proximité au RAVeL (de Meuse et de la Molinee) ; - Signaler les parkings relais jouxtant le RAVeL de la Molinee afin de minimiser le trafic cycliste sur la RN971. 		
<p><u>Description du projet</u></p> <p><u>A. Mise en œuvre du jalonnement</u></p> <p>Le jalonnement doit accompagner l'aménagement physique des itinéraires ou tronçons d'itinéraires mais également des parkings relais RAVeL. Le RAVeL de la Molinee, véritable colonne vertébrale du schéma directeur cyclable sera opérationnel prochainement (au plus tard pour fin 2008). Une première campagne de jalonnement devra être réalisée rapidement, idéalement pour la mise en service du RAVeL de la Molinee. Le solde du jalonnement sera établi au fur et à mesure de la concrétisation des itinéraires. Il est possible, grâce à la BDG schéma de jalonnement modes doux / vélo, de déterminer le nombre et le type de panneaux nécessaires au jalonnement d'un itinéraire donné. Ces informations pourront ainsi par exemple être intégrées aux marchés de services lancés pour la réalisation des aménagements physiques.</p> <p>La mise en œuvre complète du schéma jalonnement modes doux impliquera la pose de près de 150 panneaux.</p> <p>De manière générale, c'est le panneau F34b2 de dimensions 400 x 600 mm pour le jalonnement qui devra être utilisé, les noms des villages n'excédant pas les 8 lettres</p>		

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE ANHEE – PHASE III : PROGRAMME DE GESTION DE LA MOBILITE

hormis pour la direction Haut-le-Wastia. Ce dernier peut être raccourci en Ht-le-Wastia et figurer sur un 400 x 600 (réduction de la hauteur des lettres). Le signal de dimension 300 x 450 n'est utilisé que pour des situations où le minimum d'intrusion est requis, or ce n'est pas le cas ici.

Seulement trois itinéraires comprendront des panneaux F34c2 pour signaler des sites touristiques au départ du RAVeL :

- l'itinéraire n°2 Meuse – Annevoie pour les Jardins de la Molinee ;
- l'itinéraire n°12 Molinee – Maredsous pour l'Abbaye de Maredsous ;
- l'itinéraire n°6 Molinee – Warnant – Bioul pour l'Escargotiere.

En ce qui concerne la signalisation du RAVeL de la Meuse et du RAVeL de la Molinee, ceux-ci pourront figurer sur deux lignes et ne seront signalés qu'au départ des villages de Warnant, Annevoie et du site touristique de l'Abbaye de Maredsous.

En ce qui concerne la signalisation des parkings RAVeL, le principe est de signaler ces derniers au départ des quatre portes d'entrée de la commune d'Anhee via des F34a et des F59 à proximité.

Nombre de panneaux du Schéma Directeur jalonnement (PCM)	
F34a	19
F34b2	119
F34c2	7
F59	4
TOTAL	149

Nombre de panneaux concernant les liaisons intervillages (PCM)				
Itinéraire	N° d'itinéraire	F34b2	F34c2	TOTAL
RAVeL de Meuse - Annevoie centre	2	8	3	11
Annevoie - Warnant - Bioul	3	6		6
Bioul - Salet - RAVeL de la Molinee	4	12		12
Denée - Bioul	5	14		14
Bioul - Warnant - RAVeL de la Molinee	6	12	1	13
Camping de Warnant - parking relais - RAVeL de la Molinee	7	5		5
Haut-le-Wastia - RAVeL de la Molinee	8	18		18
RAVeL de la Meuse - centre d'Anhee - RAVeL de la Molinee	9	11		11
RAVeL de la Meuse - Henneumont - RAVeL de la Molinee	11	6		6
Abbaye de Maredsous - RAVeL de la Molinee	12	3	3	6
Denée - Maredret	13	6		6
Voir intitulé de l'itinéraire au dessus*	3-6	9		9
Voir intitulé de l'itinéraire au dessus*	3-4-5-6	9		9
TOTAL		119	7	126

* un panneau pour plusieurs directions

Nombre de panneaux concernant les parkings relais (PCM)			
Parking relais	F34a	F59	TOTAL
Maredret	14	1	15
Marronniers	4	2	6
Place communale	1	1	2
TOTAL	19	4	23

B. D'une BDG de planification à une BDG de gestion des aménagements existants

La BDG modes doux (schéma directeur et jalonnement) a pour objectif de planifier la mise en place des itinéraires modes doux ainsi que leur jalonnement. Au fur et à mesure de la mise en œuvre des projets, cette BDG devra évoluer d'une BDG de planification vers une BDG de gestion des aménagements existants. La conception, la mise en place et la gestion des itinéraires et de la signalisation de direction s'effectuent en trois grandes étapes :

- le Schéma Directeur qui d'une part, définit les itinéraires et leur type, et d'autre part sélectionne les informations à signaler aux différents points de choix pour le jalonnement ;
- le projet qui définit d'une part, les caractéristiques techniques de l'itinéraire et d'autre part le contenu des panneaux ;
- la gestion qui répertorie ce qui est mis en œuvre.

La BDG répond déjà aux deux premiers points de façon théorique. Elle pourra évoluer lors de la mise en œuvre des projets en intégrant de nouveaux champs pour la gestion des infrastructures.

↳ Cf. annexe PF - Illustration : Exemple non exhaustif du contenu d'une BDG de gestion d'itinéraires et de jalonnement cyclable.

Estimation budgétaire

A. Mise en œuvre du jalonnement

Il faut compter environ 150 euros par panneau (F34b2 / F34c2 / F59), pose comprise. Il est difficile d'évaluer exactement l'investissement du fait, à ce stade du projet, de la non connaissance des caractéristiques géométriques de la voirie (type de sol, poteau existant, visibilité, etc.). En ce qui concerne les F34a, il faut compter aux environs de 112 euros pose comprise. Soit un budget global de :

- 18.900 euros pour le jalonnement modes doux,
- 2.728 (2.128+600) euros pour les parkings relais.

Si l'on tient compte des potentialités de financement des acteurs tels que le MET et le CGT. Le financement communal s'élèverait à 14.550 euros soit 13.950 euros (modes doux) + 600 euros (parking relais).

Mise en œuvre

A. Mise en œuvre du jalonnement

<u>Porteur du projet</u>	<u>Pouvoir subsidiant possibles</u>	<u>Acteurs impliqués</u>	<u>Actions liées</u>
La Commune d'Anhée	<p>Sur les 126 panneaux concernant les itinéraires modes doux, 26 (21%) peuvent être pris en charge par le MET et notamment 16 par la D131-11 (RN 92-971-951-961), 1 par la D131-15 (RN 96), 7 par la D131 (RAVeL), 2 par la Province (RP 932). 7 panneaux (F34c2) peuvent être pris en charge par le Commissariat Général au Tourisme (CGT). Les panneaux restants soit 93 sont à la charge de la commune.</p> <p>En ce qui concerne la signalisation des parkings relais RAVeL, sur les 23 panneaux, 19 (82%) peuvent être pris en charge par le MET, soit 17 par la D131-11 et 2 par la D131 – 15. Les 4 F59 sont à la charge de la commune</p>	MET-D131, MET-D131-11, MET-D131-15, CGT	<ul style="list-style-type: none"> - projet RAVeL de la Molinee – subsides européens - projet PCDR – centre d'Anhée - les fiches-projets aménagements modes doux du PCM : 1.1, 1.2, 1.3, 2, 3, et 5

Annexes

Illustration : Exemple non exhaustif du contenu d'une BDG de gestion d'itinéraires et de jalonnement cyclable

Données pour chaque tronçon cyclable :

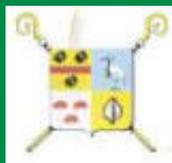
- Numéro de l'itinéraire
- Date de Création
- Entretien
- Type d'aménagement
- Largeur
- Longueur
- Type revêtement
- Etat
-

Données pour chaque panneau :

- Numéro du panneau dans l'ensemble
- Date de Création
- Arrêté de police (numéro, date, texte ou scan)
- Date de dernière modification
- Fabricant
- Produit
- Gamme (Miniature, Petite, Normal, Grande, Très grande, ...)
- Dimensions (Longueur, Hauteur)
- Classe de Film (NR, CL1, CL2, CL2 DG, Lumineux, ...)
- Homologation
- Certification
- Hauteur de composition des indications
- Etat du support (Neuf, Bon, Médiocre, Mauvais, Accidenter, Manquant, ...)
- Statut du support (Existant, A Fournir, A Remplacer, ...)
- Historiques des interventions
- Couleur Entourage
- Couleur Dos
- Personnalisation

Données pour chaque support de l'ensemble :

- Type de support (Tube carré, Tube rond, Mât, Mât Traversant, Murale, Feux tricolore, Garde-corps, I ALLU, Auto-relevable, Arceau, ...)
- Moment du support
- Longueur du support
- Etat du support (Neuf, Bon, Médiocre, Mauvais, Accidenter, Manquant, ...)
- Statut du support (Existant, A Fournir, A Remplacer, ...)
- Couleur
- Personnalisation



FICHE 11 : ELABORATION D'UN GUIDE DE RECOMMANDATIONS SUR LA COMMUNICATION ET LA MOBILITÉ POUR LES OPÉRATEURS TOURISTIQUES



<p><u>Objectifs du PCM</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ Mobilité autour des pôles touristiques (N971, etc.) ; ↳ Cheminements piétons (plan piéton, prise en compte des PMR, etc.). ↳ Prise en compte de l'aspect stationnement et jalonnement pour la mobilité autour des pôles touristiques. 	<p><u>Mesures du PCM</u></p> <p>Mesures transversales – la communication – la mobilité touristique.</p>	<p><u>Priorité de mise en oeuvre</u></p> <p style="text-align: center; font-size: 1.2em;">2</p>
<p><u>Contexte et préambule</u></p> <p>De nos jours, la mobilité est un sujet de plus en plus interpellant. Toute commune / attraction touristique se doit de répondre à un maximum d'attentes de la part de son public et la mobilité en fait de plus en plus partie. La mobilité ne doit pas faire l'objet d'une communication séparée mais doit être une partie intégrante de la communication globale. Idéalement, tout support de communication devrait intégrer un volet sur ce thème.</p> <p>Les arrêtés d'application du décret de reconnaissance et de classement des attractions touristiques sont parus au Moniteur Belge en mai 2007. Le système mis en place consiste en une classification de 1 à 5 soleils avec des critères obligatoires et des critères dits améliorateurs. Parmi les critères obligatoires, on retrouve les thèmes suivants : moyens d'accès, signalisation et signalétique, parkings (y compris PMR), information sur l'accessibilité (y compris PMR). Par conséquent, intégrer l'accessibilité dans la communication contribuera à classer la commune d'Anhée et la Vallée de la Mollignée dans les bons élèves du tourisme wallon.</p>		
<p><u>Description du projet</u></p> <p>Elaboration par la commune d'Anhée en collaboration avec le syndicat d'initiative Anhée/Meuse/Mollignée et la Maison du Tourisme de la Haute-Meuse Dinantaise d'un guide de recommandations sur la façon dont il doit être fait état de la mobilité et de l'accessibilité à Anhée et à la Vallée de la Mollignée dans toute la communication des partenaires. Ces derniers doivent tout d'abord être sensibilisés à l'importance de cette démarche avant de pouvoir eux-mêmes sensibiliser leur public.</p>		
<p><u>Contenu du guide de recommandations :</u></p> <p>Ce guide comprendra les informations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Le contexte de la démarche (plan de gestion de la mobilité) ; – L'enjeu de l'intégration d'un volet accessibilité dans la communication (arrêté de reconnaissance des attractions touristiques en Région wallonne) ; – La façon d'intégrer l'information suivant le type de support (différente selon qu'il s'agit qu'un site Internet, d'une affiche ou d'un dépliant) ; – La méthode et/ou les références pour que chaque partenaire réalise sa propre fiche d'accessibilité avec en exemple celle(s) réalisée(s) par la commune (méthode proposée par la Région wallonne) ; – Les canaux de diffusion de cette fiche d'accessibilité (sites Internet des partenaires, bureaux d'accueil, le site Internet du syndicat d'initiative pourrait par 		

- exemple héberger des liens permettant de télécharger les fiches d'accessibilité de tous les partenaires) ;
- Les consignes dans le cadre d'évènements.

Adhésion des partenaires :

Afin de s'assurer de l'adhésion des partenaires, dans un premier temps, une table ronde pourrait être organisée pour présenter la démarche. Cette façon de procéder permettra d'impliquer davantage les partenaires qui pour l'occasion auront peut-être des idées à soumettre.

Dans un second temps, une proposition de guide pourra être envoyée aux partenaires. Ceux-ci pourront proposer des modifications.

Enfin, la dynamique pourra être renforcée entre la commune / le syndicat d'initiative et les partenaires par la signature d'une charte dans laquelle chacun s'engage à respecter le guide des recommandations concernant l'intégration d'un volet mobilité dans leur communication.

A chaque arrivée d'un nouveau partenaire, un contact devra être pris pour présenter le guide et le dynamisme qui aura pu être mis en place avec les partenaires déjà sur le site. Un suivi sera assuré pour que tout nouveau partenaire se sente impliqué dans la démarche. Il sera également proposé à ce nouveau partenaire de signer la charte.

Estimation budgétaire

Mise en œuvre

<u>Porteur du projet</u>	<u>Pouvoir subsidiant possibles</u>	<u>Acteurs impliqués</u>	<u>Actions liées</u>
La commune d'Anhée en collaboration avec le syndicat d'initiative Anhée/Meuse/Molignée		la Maison du Tourisme de la Haute-Meuse Dinantaise, les opérateurs touristiques présents sur le territoire d'Anhée et le long de la Vallée de la Molignée, les communes limitrophes	<ul style="list-style-type: none"> - les fiches-projets aménagements modes doux du PCM : 1.1, 1.2, 1.3, 2, 3, et 5 - les fiches-projets aménagements du stationnement du PCM : 6, 7, 8.1, 8.2 et 9 - les fiches-projets du PCM relatives à la mise en œuvre du Schéma Directeur modes doux/ vélo et jalonnement : 0 et 11

Annexes

Outil pour la réalisation d'une fiche d'accessibilité multimodale :

<http://mobilite.wallonie.be/>

Reconnaissance des attractions touristiques :

www.attractions-et-tourisme.be



FICHE 12 : BUS LOCAL



<p>Objectifs du PCM</p> <p>↳ Partenariat avec les transports publics (bus local, adaptation des horaires, communication, etc.).</p>	<p>Mesures du PCM</p> <p>Mesures transversales – les services de mobilité</p>	<p>Priorité de mise en oeuvre</p> <p>1</p>
<p>Contexte et préambule</p> <p>Comme souvent en milieu rural, le réseau et les services disponibles en termes de transports en commun (TC) sur la Commune d'Anhée sont assez limités. Le réseau de bus « TEC » répond à une demande spécifique : « la mobilité scolaire ». Il est peu performant pour le travail, pour les loisirs et le tourisme ou encore comme chaînon intermodal avec le réseau ferré de la SNCB. Pour combler partiellement cette faiblesse, la commune a mis en place un bus local qui assure la desserte des villages vers le bourg-centre d'Anhée le jour du marché.</p>		
<p>Description du projet</p> <p>Dans le cadre de l'appel à candidature de l'opération de mise à disposition de bus locaux lancé par le Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique, la Commune d'Anhée en collaboration avec le TEC Namur-Luxembourg sur base du diagnostic et des objectifs du PCM a réfléchi à la mise en place d'un bus local à Anhée.</p> <p>L'offre régulière du bus local sur l'entité d'Anhée portera dans un premier temps sur différentes liaisons et dessertes telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Les connexions intermodales avec les gares de proximité non desservies par le réseau TEC</u> Deux circuits sont proposés du lundi au vendredi sur base des horaires SNCB des gares de proximité (Yvoir et Godinne) à destination des pôles générateurs d'emploi / scolaires principalement de Namur et dans une moindre mesure de Dinant. Le choix des villages desservis s'est effectué sur la base des abonnements SNCB. Cette solution permettrait également de désengorger les parkings SNCB de ses gares. - <u>Les connexions intervillages avec les pôles émetteurs/récepteurs de déplacements (centres commerciaux et administratifs, écoles, UCL de Mont Godinne ...)</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Renforcement de la desserte du bourg-centre d'Anhée</u> La Commune d'Anhée assurait depuis 1997 la desserte du marché le mardi. Trois circuits différents permettent de couvrir l'ensemble de la commune. Ce service pourrait être étendu à l'avenir au samedi. ▪ <u>Desserte de l'hôpital de Mont-Godinne</u> Les horaires ont été calqués sur les horaires de visites. Deux circuits sont proposés permettant au total de couvrir l'ensemble des villages de l'entité. L'un circule le jeudi et l'autre le vendredi. ▪ <u>La desserte des activités extrascolaires</u> Un circuit est proposé le mercredi midi. Il permet aux enfants de rejoindre les activités extrascolaires se déroulant à Anhée depuis Haut-le- 		

Wastia, Warnant et Bioul.

- La desserte touristique intermodale

Dans un premier temps, c'est une desserte durant les week-ends des mois de juillet de d'août qui est proposée. Elle relie les principales attractions de la commune à la gare de Godinne ou d'Yvoir deux fois par jour : possibilité d'arriver le matin, le midi ou en début d'après-midi et de repartir le midi, début d'après-midi ou l'après-quatre heures. La desserte touristique proposée s'est faite en collaboration avec les acteurs locaux (table-ronde et emails de suivi).

En plus de la desserte culturo-sportive des écoles (piscine de Biesme pirouette à Jambes), ce bus pourrait également être utilisé en services spéciaux (max 5% des Km de l'offre régulière) pour les activités organisées par le monde associatif.

Il est à signaler que si ce bus local aura une influence directe sur la mobilité de la Commune D'Anhée, il aura également une influence indirecte sur la Commune d'Yvoir : trafic motorisé vers les gares d'Yvoir, de Godinne, et vers l'hôpital de Godinne, stationnement aux abords de ces gares et de cet hôpital.

La mise en service de ce bus devra s'appuyer sur une campagne d'information à destination des différents publics visés afin de renforcer ses chances de succès. Il faut aussi le temps au produit d'être connu et ne pas tirer trop vite des conclusions en termes de fréquentation.

Si la desserte touristique se confirme, une Excursion (temporaire – car desserte en bus seulement 2 jours pendant 2 mois) pourrait être envisagée à l'avenir.

↳ Cf. Carte fiche projet n° 12 : bus local

Estimation budgétaire : Estimation du coût annuel pour la commune (hors subvention)

Sur base d'un

- Coût horaire moyen conducteurs : 28,63 €/heure (selon barèmes TEC) ;
 - Coût d'utilisation d'un minibus : 0,94 €/km (selon estimation TEC) ;
 - Kilométrage estimé de XXX Km par an (25067 vers les gares, 6273 vers le centre d'Anhée, 5450 vers l'hôpital, XX vers les écoles et XX pour la desserte touristique) ;
 - Charge de travail estimée de XX heures par an (646h vers les gares, 76h30h vers le centre d'Anhée, 252h vers l'hôpital, XX vers les écoles et XX pour la desserte touristique) ;
- un budget d'un peu moins de ~~71.000~~ euros est à prévoir.

Mise en œuvre

<u>Porteur du projet</u>	<u>Pouvoir subsidiant possibles</u>	<u>Acteurs impliqués</u>	<u>Actions liées</u>
La commune d'Anhée en collaboration avec le TEC Namur-Luxembourg	MET – MRW : mise à disposition d'un bus par le TEC et moyens financiers pour engager un chauffeur.	Commune d'Yvoir, Hôpital de Mont-Godinne, opérateurs touristiques, SNCB	



FICHE 13 : AMÉNAGEMENT DE SÉCURITÉ ET DE CONVIVIALITÉ RN 971 / VALLÉE DE LA MOLIGNÉE



Objectifs du PCM

- ↳ Mobilité autour des pôles touristiques (N971, etc.) ;
- ↳ Prise en compte de l'aspect stationnement et jalonnement pour la mobilité autour des pôles touristiques ;
- ↳ Sécurisation du réseau routier principal.

Mesures du PCM

Mesure d'aménagement – les aménagements de sécurité et de convivialité

Priorité de mise en oeuvre

1

Contexte et préambule

La RN971 est un axe de desserte touristique saisonnier. Celle-ci est située au niveau de la plaine alluviale de la Mollignée qui est étroite et sinueuse. Ce qui nécessite la présence de nombreux ouvrages d'art (facteur de rétrécissement de la voirie). Des zones d'activités économiques mixtes (avec potentialités d'extension) sont localisées le long de cette voirie (à l'est en direction d'Anhée). Elle est fortement fréquentée par les motards à la belle saison (50% des accidents avec lésions corporelles en moto sur le territoire d'Anhée y sont localisés – Cf. annexe) ainsi que par les cyclotouristes en toute saison. On a un conflit d'usagers sur la RN971.

Très prochainement (pour 2008), l'ancienne ligne ferrée 150 contiguë à la RN971 va être reconvertie en RAVeL dans le cadre d'un projet européen. Un projet de bus local est à l'étude (pas encore de délai quant à sa réalisation). Il devrait assurer pendant les week-ends des mois des vacances d'été la desserte des activités touristiques de la Vallée de la Mollignée. C'est une réelle opportunité que de penser globalement les déplacements au sein de la Vallée de la Mollignée et ainsi réaménager la RN971 en fonction de ces données.

Description du projet

Ce projet comprend plusieurs volets : gestion de la vitesse, sécurisation des points de conflits entre usagers et des endroits dangereux en cas d'accidents et campagne de communication. Ce projet se construit avec les différents acteurs qui ont participé à la table ronde « moto » du PCM d'Anhée (Cf. annexe): la commune d'Anhée, le MET (D131, D131-11 et D311), les associations de défense des motards (FEDEMOT et FIMEDIR), la Police Haute Meuse. A terme, il faudra y associer la commune d'Onhaye, le TEC Namur-Luxembourg voire les attractions touristiques. Cette fiche reprend les actions à entreprendre pour arriver au but poursuivi.

A. Gestion de la vitesse

Actions à entreprendre	Par qui ?	Quand (idéalement)	En cours	Réalisé
1. Proposition de la réduction de la limitation de la vitesse autorisée sur RN971 (logique d'urbanisation) : - Vitesse limitée à 70 km/h entre les PK 6750 et 8000	MET-D131			

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE ANHEE – PHASE III : PROGRAMME DE GESTION DE LA MOBILITE

(territoire d'Onhaye) et à partir de l'abbaye du Moulin jusqu'à l'Hôtel de la Molinee. - Marquage axial entre les PK 6800 et 6960 et entre les PK 7800 et 8000.				
2. Passage devant les conseils Communaux	CC Anhee CC Onhaye			Septembre 2007
3. Réalisation des « aménagements » (pose de panneaux, marquage)	MET-D131	Hiver 2007		
4. Campagne d'information à destination des différents usagers sur les nouvelles limitations	Commune – MET-D131 Cf. point C	En fonction de l'action 3		
5. Campagne de sensibilisation (radar préventif)	Police Haute Meuse	En fonction de l'action 4		
6. Campagne de répression (radar répressif)	Police Haute Meuse	En fonction de l'action 5		

B. Sécurisation des conflits entre usagers et des endroits dangereux en cas d'accidents

Actions à entreprendre	Par qui ?	Quand (idéalement)	En cours	Réalisé
1. Premier relevé global des problèmes	S&A Commune			Diagnostic PCM Avril 2007 Table ronde « Motos » 14/09/07
2. Transmission par mail au MET-D131 (Monsieur Marchal) du dossier sur les points sensibles de la Molinee réalisé par la FIMEDIR	FIMEDIR			
3. Relevé des rails de sécurité par la FEDEMOT (projet région wallonne)	FEDEMOT		En attente feux verts MET-D131	
4. Visite de terrain MET-D131, MET-D311 (monsieur moto), fédérations des motards, Communes d'Anhee et de Onhaye	Invitation par la Commune d'Anhee	Automne – hiver 2007		
5. Présentation des aménagements de sécurisation des traversées du RAVeL de la Molinee aux fédérations des motards (avant réalisation)*	MET-D131 (Monsieur Bille)	Automne 2007		
6. Choix et programmation des aménagements par le MET-D131	MET-D131	CT (pour saison touristique 2008 ou inauguration RAVeL Molinee) : petits		

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE ANHEE – PHASE III : PROGRAMME DE GESTION DE LA MOBILITE

		aménagements LT : aménagements plus conséquents		
7. Sécurisation des arrêts de bus	Commune d'Anhée et TEC Namur- Luxembourg	Cf. Fiche 14		
8. Campagne d'information à destination des différents usagers sur les nouveaux aménagements	Commune – MET- D131 Cf. point C	En fonction des actions 6, 7 et de l'inauguration du RAVeL Moliignée		

* Intégrer les exemples réalisés ailleurs. Exemple : peinture antidérapante en région liégeoise.

C. Campagne de communication

Actions à entreprendre	Par qui ?	Quand (idéalement)	En cours	Réalisé
1. Premières réflexions sur le type de communication	S&A Commune			Table ronde « Motos » 14/09/07
2. Panneau de sensibilisation - circulation motos sur la Moliignée - Réflexions sur le type de panneau par les participants à la table ronde (rappel par mail de la commune) - Envoi à la Commune pour centralisation - Envoi d'une proposition par la commune - Accord des différents acteurs - Commande des panneaux - Pose des panneaux - Médiatisation (conférence de presse, site Internet des fédérations de motards, etc.)	Commune (suivi)	Pour saison touristique 2008 ou inauguration RAVeL Moliignée		
3. Flyer – La nouvelle façon de rouler en moto sur la Vallée de la Moliignée - Réflexions sur le contenu du flyer par les participants à la table ronde (rappel par mail de la commune) - Envoi à la Commune pour centralisation - Envoi d'une proposition par la Commune - Accord des différents acteurs - Recherche de financement, de sponsoring	Commune (suivi)	Pour saison touristique 2008 ou inauguration RAVeL Moliignée		

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE ANHEE – PHASE III : PROGRAMME DE GESTION DE LA MOBILITE

<ul style="list-style-type: none"> - Commande du flyer - Médiatisation (conférence de presse, distribution par les fédérations de motards aux entrées de la vallée, à l'Abbaye de Maredsous, site Internet des fédérations de motards, etc.) 				
<p>4. Réalisation d'un clip à moto (nouveaux aménagements et conduite conviviale) – ATTENTION de ne pas en faire un contre-exemple (vidéo circulant sur le net et incitant à la conduite dangereuse)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réflexions sur le contenu du clip par les participants à la table ronde (rappel par mail de la commune) - Envoi par la FEDEMOT d'un script - Accord des différents acteurs - Réalisation du clip - Accord des différents acteurs - Médiatisation (conférence de presse, site Internet des fédérations de motards, télévision locale, émissions motos/ sécurité routière/Au quotidien RTBF/RTL, etc.) 	<p>Commune (suivi) FEDEMOT (réalisation)</p>	<p>Pour saison touristique 2008 ou inauguration RAVeL Molinee</p>		
<p>5. Campagne de communication</p> <ul style="list-style-type: none"> - Centralisation des actions - Organisation de week-ends festifs (inauguration RAVeL Molinee, actions motards, etc.) pour concentrer la médiatisation sur toutes les actions 	<p>Commune (suivi)</p>	<p>Pour saison touristique 2008 ou inauguration RAVeL Molinee</p>		

Estimation budgétaire

- Commune (organisation et suivi) : 1 personne 1 journée par mois pendant 5 mois
- Matériel de communication : à définir
- Aménagement : à définir

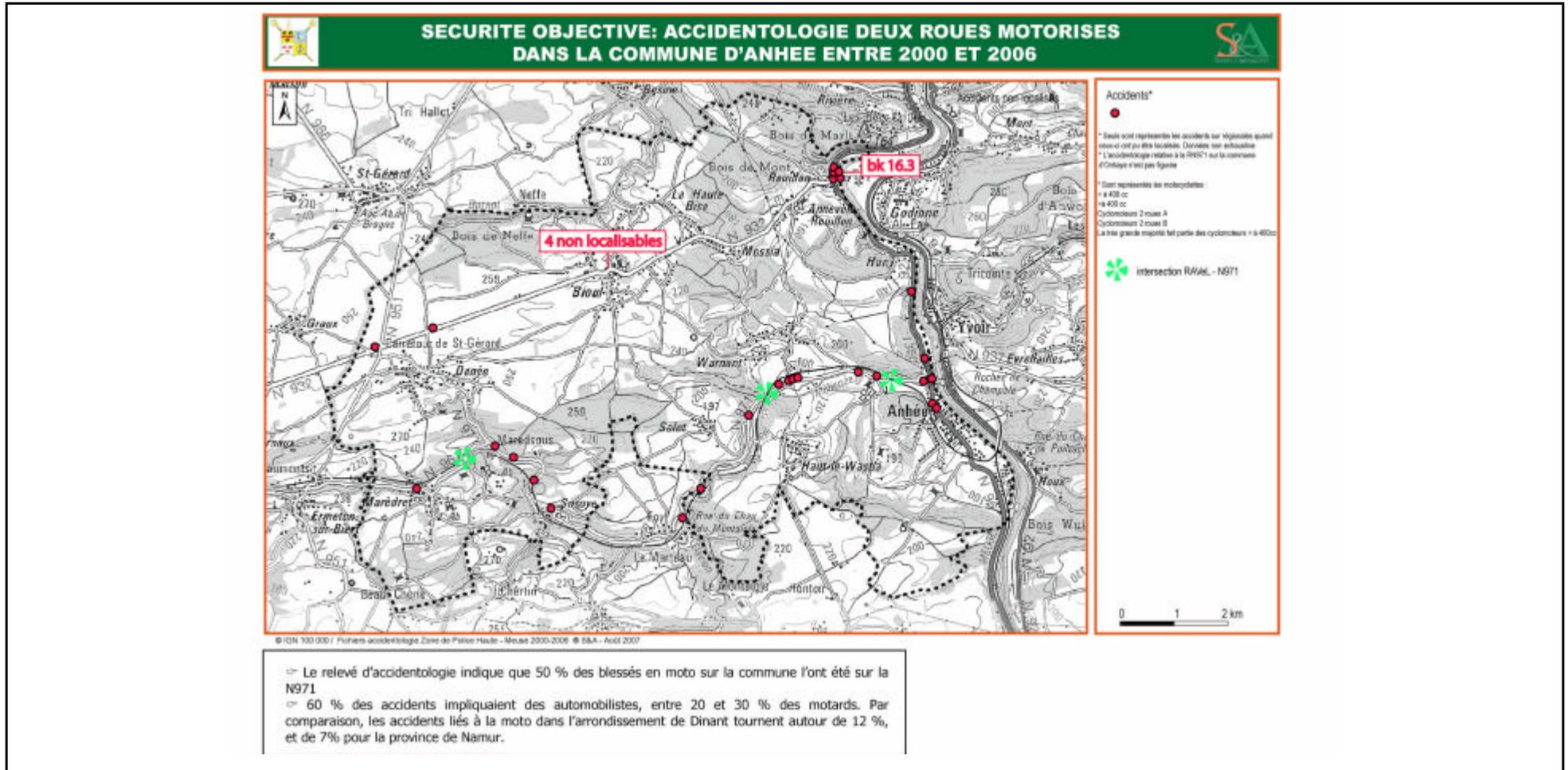
Mise en œuvre

<u>Porteur du projet</u>	<u>Pouvoir subsidiant possibles</u>	<u>Acteurs impliqués</u>	<u>Actions liées</u>
<p>Commune de Anhee et MET-131-11</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement : MET-131, - Partie communication : appels à projet/sponsoring (IBSR, Fondation Roi Baudouin, partenaires commerciaux 	<p>FEDEMOT, FIMEDIR, MET-D311, Police Haute Meuse, TEC Namur-Luxembourg, la commune de Onhaye</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Projet RAVeL de la Molinee – subsides européens - Les fiches-projets aménagements modes doux du PCM : 1.1, 1.2, 1.3, 2, 3, et 5

	privés, etc.)		<ul style="list-style-type: none">- La fiche-projet stationnement du PCM : 7- La fiche-projet aménagements de sécurité et de convivialité du PCM : 14- La fiche-projet communication du PCM : 11
--	---------------	--	--

Annexe

- Carte – Sécurité objective: accidentologie 2 roues motorisées dans la commune d'Anhée entre 2000 et 2006
- PV de la table ronde « Moto » du 14/09/07
- Exemple de fiche de signalement de difficultés rencontrées sur les routes : Département des Bouches-du-Rhône



PROFONDEVILLE

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE ANHEE



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE ANHEE – Table
ronde « motards » – 14/09/07

1. Présents

- Présents : FEMOT (trois membres), FIMEDIR (quatre membres) Monsieur Blocteur (MET D311), Monsieur Mathieu (MET D311), Monsieur Marchal (MET D131), Monsieur Ninet (CEM Anhée), Madame Van Haesbroeck (CEM Anhée), Monsieur Lefebvre (Police Haute Meuse/CEM), Monsieur Bodart (Police Haute Meuse), Madame Haine (S&A), Monsieur Levasseur (S&A).

2. Présentation par S&A

- Qu'est-ce qu'un Plan Communal de Mobilité ?
- Objectifs de la réunion : Mise en place d'une politique de sécurisation des déplacements - thématique motos sur le territoire de Anhée
- Diagnostic général et thématique (accidentologie motos)
- Lancement du débat : Quels sont les endroits dangereux pour les motards (aggravation des blessures)? Quels sont les endroits dangereux pour les autres usagers impliqués dans un accident avec une moto? Quels types d'aménagements et où au niveau de l'accueil et du stationnement? Quels sont les canaux de communication à utiliser pour sensibiliser les motards au respect des règlements et des aménagements lorsqu'ils fréquentent la vallée de la Molignée ?

3. Réactions

→ Concernant le comportement

- Pour la police le problème viendrait surtout de motos sportives qui roulent excessivement vite et que la vitesse n'est pas le fait des jeunes motards mais des « anciens » qui pensent encore maîtriser leur véhicule comme avant. La police souligne que les radars sont inefficaces en Vallée de la Molignée du fait des

convivences des motards qui n'hésitent pas à s'indiquer leurs positions une fois repérées. Comportements irresponsables « wheeling ».

- FEDÉMOT souligne que la réponse doit venir des hommes de terrain et notamment la police. Il n'y a pas de solutions miracles. Seule la combinaison aménagement, prévention, répression fonctionne. Le problème vient également des cyclistes qui sont, pour certains d'entre eux, une catégorie d'usagers peu respectueux du code de la route. FEDÉMOT estime parler en connaissance de cause car il est partenaire du RAVEL depuis deux ans.
- FEDÉMOT indique l'existence d'une étude européenne « AICH » qui reprend des notions importantes en termes d'accidentologie motos. Les accidents sont le fait de plusieurs facteurs. Dans 70 % des accidents, la cause première est le fait de l'autre conducteur. La moitié des accidents motos ont lieu à moins de 50 km/heure.
- FEDÉMOT indique que par rapport à la concentration motard, une moyenne de 6 accidents / an c'est un bon résultat. On ne doit pas stigmatiser les motards.
- La police rappelle que l'objectif d'une telle réunion est de protéger l'usager faible de la vallée Molignée (piéton / cycliste / cavalier) mais aussi le motard et donc d'aider la commune d'Anhée à réfléchir en collaboration avec le MET sur les aménagements de cette vallée. Comment sensibiliser les motards et éviter des aménagements qui aggraveraient l'accidentologie motos. Le rail de sécurité (vétusté et nombre de linéaire) est cité pour exemple.

→ Concernant les aménagements

- FEDÉMOT rappelle l'existence d'une bibliographie qui reprend les aménagements motos.
- FEDÉMOT a réalisé un relevé de terrain accompagné d'un reportage photographique des endroits jugés dangereux par et pour les motards. Certains passages de ponts sont ainsi mal annoncés. Nécessité de délimiter avec une ligne blanche et de poser des miroirs (passage trop étroit).
- Valéry Mathieu (MET-D311) propose que le dossier sur les points sensibles de la Molignée réalisé par FIMEDIR soit transmis à Marchal (MET) pour faire le point sur les aménagements à réaliser.
- FEDÉMOT et FIMEDIR préconisent le doublement du rail car ce sont les piquets d'implantation qui sont dangereux.
- Le MET propose de sécuriser les rails de sécurité mais pas sur tout le linéaire. Une visite de terrain s'impose.
- FEDÉMOT rappelle qu'elle est chargée par la Région wallonne de recenser les endroits où des rails de sécurité doivent être installés notamment à Liège. Proposition de le réaliser pour Anhée plus rapidement que prévu (À voir avec la Région wallonne).
- Valéry Mathieu préconise une sécurisation de certains points au niveau vitesse : le carrefour avec l'entrée de Montaigne, des drainées, le carrefour de la montée sur Maredeous = casser la vitesse. Deuxième point = sécuriser les rails de sécurité = « système d'amortisseur Italien » disponible dans toutes les couleurs. Il y a un exemple à Liège sortie autoroute vers Aix-la-Chapelle. Il faut combiner les aménagements de sécurités (rails) et casser la vitesse via des plateaux afin de limiter les vitesses.
- FEDÉMOT rappelle l'importance de nettoyer les routes.
- Le MET préconise un rétrécissement des voies avant le panneau d'entrée d'agglomération en provenance de Rivière sur la N92 (ronç-point).
- FIMEDIR rappelle qu'il faut éviter, dans les aménagements, les boudins de séparation (non visible) et les pavés.
- La Police indique qu'une partie des terrains entre la ligne de chemin de fer et la nationale appartiennent à la SNCB (entre le parc à conteneurs et les drainées). Cette dernière les met en vente. Il y a donc une possibilité de voir s'installer des entreprises avec des nouvelles entrées sur la N971 et donc du charroi lourd.
- Les futures traversées du RAVel, de la Molignée sont à sécuriser au maximum.

→ Concernant la vitesse

- FIMEDIR insiste sur le fait que sur la Vallée de la Molignée, la cause de l'accident est la vitesse. La limitation à 90 km/h est trop importante. A 50 km/h un motard sait s'arrêter.

- La police souhaiterait que la Vallée de la Molignée soit mise à 70 km/h.
- FIMEDIR propose une zone 30 sur Sosoya.
- Le MET propose de réduire la vitesse à 70 km/h sur la Vallée de la Molignée sur un ou deux segments. La Direction Générale des Routes propose une réduction de vitesse entre les BK 6750 et 6800 (territoire d'Onhaye) et à partir de l'abbaye du Moulis jusqu'à l'Hôtel de la Molignée. Il est aussi proposé un marquage axial entre les bornes 6900 et 6950 et entre 7800 et 8000. Il n'y a pas eu encore de négociation de la commune (conseil communal le 27 septembre). Il rappelle que la limitation de vitesse répond à une logique d'urbanisation. Ainsi, il est impossible de limiter la vitesse à 70/50 km/h devant la baraque italienne, aucune habitation n'étant présente.

⇒ Concernant la sensibilisation

- Le MET se pose la question sur l'existence d'un panneau de respect mutuel des usagers à installer à chaque entrée de la vallée de la Molignée.
- FEDEMIR indique l'existence du côté de Couvin de panneau de prévention spécifique pour les motards (attention route dangereuse). Un panneau humoristique aurait plus d'impact.
- FIMEDIR est d'accord sur une sensibilisation des motards via des panneaux au départ de la Molignée. FIMEDIR insiste aussi sur la répression qui est nécessaire aussi. FIMEDIR est pour un dépliant sur les aménagements à Anhee et la cohabitation des usagers et de le remettre aux motards par des motards à chaque entrée de la Molignée ou à l'Abbaye par exemple.
- FEDEMOT propose un petit clip de présentation filmé en moto pour montrer les aménagements et les points de connexion avec le RAVeL. Elle a les moyens techniques en interne. Celui-ci pourrait être mis sur les sites Internet réservés aux motards, passé dans l'émission contact, etc.

⇒ Synthèse

- Tous les participants sont d'accord sur les principes suivants : une diminution ponctuelle de la vitesse autorisée, des aménagements adéquats là où cela se justifie, une campagne de sensibilisation et ensuite de répression.
- Pour ce faire, les actions suivantes sont envisagées :
 - Limitation de la vitesse et marquage des lignes blanches : projets en cours par le MET.
 - Endroits à sécuriser
 - Sécurisation des traversées du RAVeL de la Molignée : projets en cours via financement européen.
 - Recensement par la FEDEMOT des endroits où des rails de sécurité doivent être installés pour la Vallée de la Molignée (si accord de la Région Wallonne).
 - Transmission du dossier sur les points sensibles de la Molignée réalisé par FIMEDIR à Marchal (MET) pour faire le point sur les aménagements à réaliser.
 - Sensibilisation
 - Réflexion par les différents participants sur le type de panneau de sensibilisation à placer.
 - Réalisation d'un flyer de sensibilisation sur la nouvelle façon de rouler sur la Vallée de la Molignée.
 - Réalisation d'un clip filmé en moto.
 - Diffusion du clip et diffusion du flyer.

→ Dans le cadre du PCMI, S&A va proposer à la commune des outils et un calendrier pour la concrétisation du volet sensibilisation.

4. Coordonnées des participants

CONSEIL GENERAL
FICHE DE SIGNALEMENT DE DIFFICULTES
SUR LES ROUTES DEPARTEMENTALES
DES BOUCHES-DU-RHÔNE

Route Départementale N° Lieu dit

Sur la commune de:

En venant de:

En allant vers:

Précisez la nature de la difficulté rencontrée:

Configuration de la route

En: Ligne droite Virage Carrefour Giratoire

Situation de conduite:

Difficulté rencontrée de: Jour par temps: Beau Froid Venteux
 Nuit Pluvieux Humide

Observations:

Si vous souhaitez une réponse, merci de préciser ci-dessous vos coordonnées le plus précisément.

NOM / Prénom

Adresse:

Email: Téléphone:

Interface entre le Conseil Général et les motards, Monsieur moto 13 est un technicien impliqué dans la prévention du risque routier. Motard lui-même, il est confronté aux conditions de circulation des utilisateurs de 2 roues et connaît leur pratique. Il est à votre écoute concernant les difficultés rencontrées sur le Réseau Routier Départemental.

Merci d'adresser cette fiche à M. Moto du Département:

par courrier: Hôtel du Département - Service Entretien et Circulation - 52 avenue de St Just 13256 Marseille
 par fax: 04 91 21 36 98
 par mail: monsieur.moto@cg13.fr
 cedex 20

Merci de votre collaboration



FICHE 14 : PLAN DE SÉCURISATION ET D'AMÉNAGEMENT DES ARRÊTS DE BUS



Objectifs du PCM

- ↳ Partenariat avec les transports publics (bus local, adaptation des horaires, communication, etc.) ;
- ↳ Mobilité autour des pôles touristiques (N971, etc.) ;
- ↳ Sécurisation du réseau routier principal.

Mesures du PCM

Mesure d'aménagement – les aménagements de sécurité et de convivialité

Priorité de mise

en oeuvre
1 (plan), 1 à 6
aménagements

Contexte et préambule

En milieu rural (hors agglomération), l'équipement des arrêts de bus se limite souvent à un simple poteau indicateur. La sécurité des usagers n'est pas toujours assurée (pas d'accotement). En termes de desserte potentielle, la localisation des arrêts n'est pas toujours optimale (densité bâtie faible voir nulle, pas de desserte des activités de loisirs). Une réflexion tant en termes d'adéquation avec la demande/offre actuelle et future qu'au niveau de la sécurité ou encore de l'intégration paysagère s'impose. Il s'agit aussi de faire des arrêts de bus de véritables lieux d'échanges entre les modes de transport (voiture, vélo, marche à pied). Les arrêts de bus font également partie de deux autres projets : la réorganisation de la vallée de la Molinee (RAVeL, sécurisation) et la mise en place d'un bus local. Par le choix du mobilier urbain, ces aménagements peuvent aussi contribuer au développement et à la valorisation de l'image de Anhee.



©S&A

Description du projet

Pour concrétiser cette action, une analyse complémentaire des arrêts de bus s'impose. Elle repose d'abord sur un relevé de terrain où une série d'informations devront être relevées (y compris un relevé GPS). Celles-ci seront reportées sur une grille d'analyse qui sera également complétée par des informations issues notamment d'autres actions du PCM. Une analyse fine de l'utilisation réelle de certains arrêts serait intéressante. Cette grille multicritères permettra :

- de compléter et de confirmer les orientations déjà définies au niveau du Schéma directeur en termes de zone de chalandise : suppression / déplacement / création d'arrêts (y compris dans le cadre du bus local) ;
- de préciser le type d'aménagement à réaliser : « quai », aire d'attente sécurisée pour les clients, marquage au sol, signalisation, poubelle, placement d'un « Relais Information Services », arceaux pour le stationnement de vélos ; etc.
- de définir les priorités de mise en œuvre.

Dans une vision prospective de gestion des biens publics/communaux et, dans la continuité de ce qui a été réalisé au niveau du Schéma directeur modes doux/vélo et de la signalisation y afférente, les informations concernant les arrêts de bus pourraient être intégrées à la base de données géographiques. Dans un premier temps, celle-ci servirait d'outil de planification pour ensuite devenir un outil de gestion.

IDENTIFIANT					ZONE DE CHALANDISE			ENVIRONNEMENT			EQUIPEMENT						MISE EN OEUVRE			
XY	CODE	ZONE	LOCALITE	DENOMINATION	LIGNES TEC	BUS LOCAL	FONCTION	NIVEAU DE LA VOIRIE	VITESSE	ACTIVITES	ACCOTEMENT/TROTTOIR	POUBELLE	POTEAU ARRET	SIGNALISATION	MARQUAGE AU SOL	QUAI	AUTRES	ACTION	TYPE D'AMENAGEMENT	PRIORITE
	230aca	4230	HUN	ROCHER DE LA PRAULE	34-35	NON	RAVeL Meuse	1	90	-	A	-	X	-	-	-	-	S	-	3

Exemple de tableau

- XY : coordonnées géographiques
- CODE : code des TEC
- ZONE : zone des TEC
- LOCALITE : village où est localisé le bus
- DENOMINATION : nom de l'arrêt
- LIGNES TEC : n° des lignes TEC qui s'arrêtent à cet arrêt
- BUS LOCAL : fonction du bus local qui s'arrête à cet endroit (marché, hôpital, tourisme, gare, extrascolaire)

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE ANHEE – PHASE III : PROGRAMME DE GESTION DE LA MOBILITE

<ul style="list-style-type: none"> - FONCTION : type et nature de la fonction retrouvée dans un périmètre de 300m au tour de l'arrêt (habitat dense, habitat dispersé, activités touristiques/nom de l'activité, RAVeL, etc.) - NIVEAU DE LA VOIRE : niveau hiérarchique au PCM - VITESSE : vitesse légale autorisée sur la voirie - ACTIVITES : Rural/urbain, abord école, abord gare, etc. - ACCOTEMENT/TROTTOIRS : présence d'un accotement ou d'un trottoir où les usagers peuvent attendre le bus - POUBELLE : présence d'une poubelle - POTEAU ARRET : présence d'un poteau indicateur d'arrêt - SIGNALISATION : présence de signalisation directionnelle - MARQUAGE AU SOL : arrêt marqué au sol - QUAI : présence d'un quai de chargement/déchargement - AUTRES : Arceau vélo, adapté aux PMR, Relais Information Services, abribus, etc. - ACTION : action à entreprendre (création, déplacement, aménagement, suppression) - TYPE D'AMENAGEMENT : la sorte d'aménagement à réaliser - PRIORITE : priorité de réalisation (court - 1, moyen - 2, ou long - 3 terme)
--

Estimation budgétaire

De 1.000 à 20.000 euros par arrêt selon le type d'aménagement

Mise en œuvre

<u>Porteur du projet</u>	<u>Pouvoir subsidiant possibles</u>	<u>Acteurs impliqués</u>	<u>Actions liées</u>
Commune de Anhée	SRWT, CGT	TEC Namur-Luxembourg	Fiche PCM 12 – bus local

Remarque du TEC Namur-Luxembourg

Au sujet des arrêts à déplacer ou à supprimer suite aux relevés du bureau d'études : "Nous procéderons à des comptages durant une semaine avant de pouvoir supprimer ou déplacer définitivement un arrêt. Il faut également qu'un de nos représentant se rende sur place pour se rendre compte de la situation de l'arrêt ou, pour les arrêts à créer, de l'utilité de placer un nouvel arrêt. Certaines règles existent au sein de notre société pour le placement d'un nouvel arrêt : distance d'1km au moins entre 2 arrêts en milieu rural (500 m en urbain) ; présence d'au moins 40 habitations ou d'un pôle d'attraction assez important (emploi, scolaire, commercial ou touristique). Un rendez-vous sur place avec la commune devra probablement être organisé ».