

LE BILAN

Un travail préparatoire conséquent

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, concevoir une liaison cyclo-piétonne comme celle-ci n'est pas si simple. De nombreux impératifs doivent être pris en compte : normes techniques à respecter, signalétiques et marquages obligatoires liés au Code de la Route, vérifications sur terrain, etc.

Sans oublier l'aspect lié aux acquisitions nécessaires à l'implantation de la piste. Plus de 30 procédures d'acquisition ont été menées. Un nombre important avec, pour certaines, des difficultés administratives qui ont conduit à ralentir fortement le projet.

Plus que de la mobilité

La description du projet a mis en évidence qu'en plus d'être une liaison cyclo-piétonne, celui-ci intègre également d'autres aspects comme le paysage et la biodiversité, la convivialité ou encore l'histoire du lieu. Cela lui offre une certaine plus-value et un agrément supplémentaire pour les usagers qui l'empruntent.

Une liaison qui s'inscrit dans un réseau

Comme mentionné en introduction, la liaison Dour - Blaugies vient compléter tout un maillage cyclable, qui s'aménage depuis quelques années, et offre des connexions jusqu'aux centres des villages et vers les communes voisines.

Il est ainsi possible de rejoindre, au nord-ouest de la commune, Quiévrain, Cuesmes ainsi qu'Honnelles (via les lignes 98 et 98A du RAVeL) en passant par le nouveau centre commercial Espace C (site des anciennes Câbleries), les commerces de la rue d'Elouges et l'espace récréatif du Belvédère.

Dans la partie sud-est de la commune, le réseau permettra, via Petit-Dour, de rejoindre le Bois de Colfontaine et Sars-La-Bruyère pour relier ensuite Frameries.

Le financement

Le projet a pu être mis en oeuvre grâce à un subside de l'ordre de 650.000€ octroyé par la Wallonie dans le cadre de sa politique de développement rural. La Commune a financé le solde, correspondant à environ un tiers du coût total du projet. Elle a également pris à sa charge les acquisitions de terrain préalables.

Une utilisation concluante

Après plus d'une année d'existence, la liaison cyclo-piétonne est quotidiennement utilisée et remplit son rôle de liaison utilitaire en plus d'être un espace de promenade.

Malgré le temps pris pour le mener à bien (de 2014 à 2021), ce projet de mobilité peut désormais être qualifié comme une réussite et peut servir d'exemple pour d'autres projets similaires.



Aménagement spécifique pour le passage de la piste à l'avant du seul bâtiment présent le long du tronçon en zone non urbanisée



Fascine contre les coulées boueuses



Entrée de la piste depuis le village de Blaugies



Escalier menant à l'aire de convivialité depuis le parking en bord de voirie avec une rigole pour vélo de chaque côté

Maître de l'ouvrage :

Commune de Dour

Auteur de projet :

IDEA (Intercommunale de Développement Économique et d'Aménagement du Cœur de Hainaut)

Thèmes abordés par les fiches

Réaffectations et transformations

Nouveaux bâtiments

Espaces publics

Divers



Avec le soutien de la Wallonie et de l'Agence wallonne du Patrimoine

OPÉRATION DE DÉVELOPPEMENT RURAL (ODR)

Les projets présentés dans cette série de fiches ont été réalisés dans le cadre d'une opération de développement rural (ODR).

Cette politique de développement rural permet aux communes wallonnes d'élaborer leur propre projet de développement visant à leur revitalisation, dans le respect de leurs spécificités et de manière à améliorer les conditions de vie de leurs habitants tant dans les secteurs économique et social que culturel et environnemental. Les trois piliers d'une ODR sont :

- la participation citoyenne
- un programme global
- une réflexion stratégique à long terme.

La Région wallonne a notamment confié à la Fondation Rurale de Wallonie une mission de conseil et d'accompagnement de communes menant une ODR, mission qu'elle remplit principalement grâce à ses équipes de terrain constituées d'agents de développement.

LES FICHES DÉJÀ PARUES

1. La réhabilitation du site de l'ancienne gare de Perwez
2. L'atelier rural de Salle (Bertogne)
3. La maison de village de Mormont (Erezée)
4. La réaffectation de la cour de justice d'Hosdent (Braives)
5. La réaffectation du dépôt SNCV «Le Vicinal» à Lierneux
6. La simulation visuelle des projets à Gerpennes
7. L'espace d'accueil polyvalent de Beloeil
8. La place communale de Beauvechain et ses abords
9. Le bâtiment d'accueil du Tramway Touristique de l'Aisne
10. Le coeur de village de Heure-en-Famenne
11. Le centre d'Accueil, des Colloques et de Séminaires d'Ellezelles
12. La Maison des Associations de Wellin
13. La halle de Han
14. Le coeur de village de Ny
15. Le coeur de village de Lontzen
16. Le développement d'un pôle rural à Martelange
17. La maison rurale de Fosses-la-Ville

Pour **commander** ou nous contacter :

Fondation Rurale de Wallonie
Rue Camille Hubert, 5
5032 ISNES

contact@frw.be

www.frw.be

Le site dédié au cadre de vie, au patrimoine rural et aux espaces publics : territoires.frw.be

LES FICHES D'AMÉNAGEMENT RURAL

LA LIAISON CYCLO-PIÉTONNE DOUR – BLAUGIES

Quand un réseau cyclable se met en place...



Lors de l'élaboration du PCDR de la Commune de Dour, la question de la mobilité douce était un sujet récurrent. Un groupe « Sentiers » a alors été mis en place et a réalisé un inventaire exhaustif des chemins de l'entité, identifiant ainsi les tronçons manquants. De plus, la Commune avait fait de l'amélioration du réseau cyclo-piéton une de ses priorités afin de relier les villages et les sites d'intérêt de manière sécurisée et agréable.

A l'époque, seul le RAVeL était présent dans la partie nord-ouest de la commune et les villages de la partie sud-est n'étaient connectés que par des voiries principales. Par ailleurs, le site du Belvédère (ancien site de charbonnage transformé en espace récréatif et sportif dans le centre de Dour) était en plein développement et devait bénéficier d'une meilleure accessibilité cyclo-piétonne.

C'est donc naturellement que la première fiche-projet du PCDR s'est focalisée sur la liaison entre Dour, Blaugies et Petit-Dour. Celle-ci étant alors peu aisée et très insécurisante au vu du trafic automobile présent. Cette liaison fait l'objet de la présente Fiche d'Aménagement Rural.

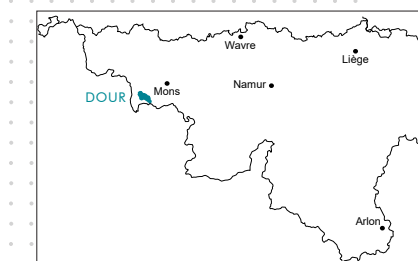
Une seconde fiche-projet du PCDR dédiée au tronçon entre Petit-Dour et Sars-La-Bruyère (Frameries) est en cours de réalisation tandis que d'autres liaisons cyclo-piétonnes ont également été réalisées à divers endroits de la commune (voir carte page suivante).

Petit à petit, un réseau cyclable prend forme sur l'ensemble du territoire communal et se prolonge vers les communes voisines afin d'offrir une alternative de plus en plus complète aux déplacements motorisés.

Une publication de la Fondation Rurale de Wallonie

Quand développement rural rime avec aménagement du territoire, urbanisme, architecture et patrimoine !

18



PROVINCE
HAINAUT
COMMUNE
DOUR
REALISATION
Inaugurée en 2021



UNE LIAISON CYCLO-PIÉTONNE...

Afin de rendre cette liaison praticable et sécurisée, **2 types d'aménagement** ont été réalisés en fonction de la configuration des lieux (vitesse du trafic automobile, zone urbanisée ou non, trottoirs existants ou non).

Une piste cyclo-piétonne mixte séparée

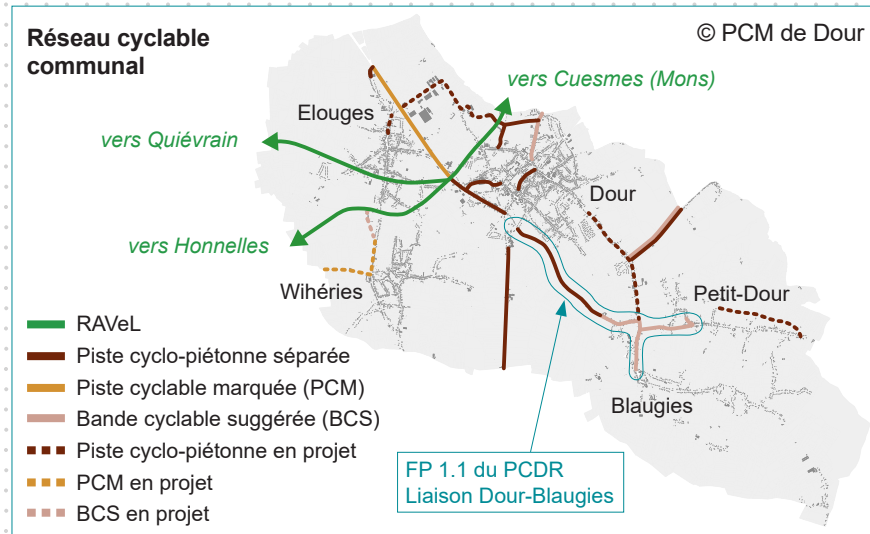
Localisée en zone non urbanisée le long de la rue d'Offignies, elle constitue la partie centrale de la liaison.

Sa situation en bordure des champs a nécessité un travail préalable important. La Commune a, en effet, dû acquérir, auprès de 33 propriétaires, les 3 mètres supplémentaires à l'emprise communale déjà existante pour permettre le passage de la piste.

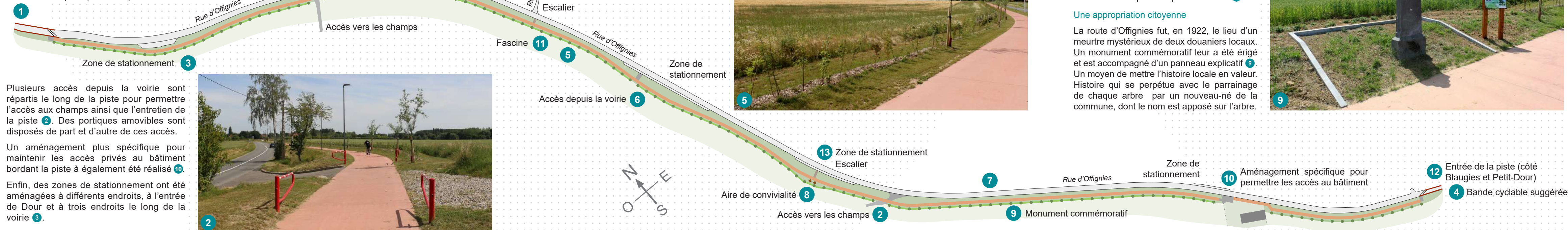
Caractéristiques de la piste :

- longueur : environ 1.800 m.
- largeur : 3 m.
- bidirectionnelle (située d'un seul côté de la voirie).
- mixte (piétons et cyclistes non séparés).
- revêtement : béton rouge brossé.

A chaque extrémité de la piste, des aménagements spécifiques ont été réalisés pour permettre une transition sécurisée avec les bandes cyclables suggérées (voir point suivant). Il s'agit de portiques amovibles avec une zone en béton de teinte naturelle (grise) et un marquage au sol sur la voirie permettant la traversée **1** et **12** (photo en page 5).



Bande cyclable suggérée
Entrée de la piste (côté Dour)



Plusieurs accès depuis la voirie sont répartis le long de la piste pour permettre l'accès aux champs ainsi que l'entretien de la piste **2**. Des portiques amovibles sont disposés de part et d'autre de ces accès.

Un aménagement plus spécifique pour maintenir les accès privés au bâtiment bordant la piste à également été réalisé **10**.

Enfin, des zones de stationnement ont été aménagées à différents endroits, à l'entrée de Dour et à trois endroits le long de la voirie **3**.



Une bande cyclable suggérée (BCS)

Il s'agit des tronçons situés en zone urbanisée dans les villages de Dour, Blaugies et Petit-Dour. Les bandes cyclables suggérées présentent les caractéristiques suivantes :

- longueur totale : environ 2.300 m.
- largeur : 0,9 m.
- unidirectionnelle (de part et d'autre de la voirie).
- revêtement : marquage en époxy rouge.

La BCS n'est pas une piste cyclable et fait partie de la chaussée. L'automobiliste peut circuler dessus et le cycliste n'est pas obligé de l'emprunter.

Elle est recommandée lorsque l'aménagement d'une piste cyclable n'est pas possible (généralement par manque d'espace) et que la vitesse des véhicules n'excède pas les 50 km/h. Ceci permet d'envisager une occupation partagée de la voirie entre les cyclistes et les automobilistes.

Dans le village de Blaugies, la bande cyclable suggérée est présente sur toute la rue d'Offignies **4** puis se prolonge pour rejoindre, d'une part, le cœur de village et, d'autre part, le village de Petit-Dour jusqu'à hauteur de l'école et de l'église (voir carte).



...MAIS PAS UNIQUEMENT

Une liaison pour la biodiversité

Toute la piste cyclo-piétonne est accompagnée de plantations qui vont permettre de renforcer la biodiversité et le maillage écologique. 120 saules têtards (tous les 15 m.) et une haie continue de 1.750 m. ont été plantés **5**. Celle-ci comprend environ 4.500 plants d'espèces indigènes (noisetier, sureau, aubépine, érable, cornouiller et fusain) qui, à terme, protégeront du vent les cyclistes et piétons et permettront de limiter les coulées boueuses. Une fascine a également été installée sur une partie de la piste **11**.

Outre ces avantages environnementaux, ces plantations permettent également de délimiter la zone pour les agriculteurs et de recréer le paysage bocager emblématique.

Un tracé qui suit le relief

La piste a été positionnée en haut du talus existant, plutôt que le long de la voirie comme prévu initialement. Ce changement a permis de limiter le terrassement et d'éviter la canalisation du fossé existant, tout en séparant bien la voirie de la piste, ce qui offre des déplacements totalement sécurisés.

En contrepartie, de nouveaux luminaires, dont le coût a été compensé par la diminution du terrassement, ont dû être installés sur une partie de la piste **6**. Sur les tronçons sans talus et où la piste est plus proche de la voirie, l'éclairage de la piste a été fixé sur les luminaires éclairants la voirie **7**.

Un soutien pour la convivialité

Une petite aire de convivialité a été aménagée avec deux tables de pique-nique **8**. Située à un point haut du talus, elle offre une vue à 360° sur les champs et terroirs au loin. Son accès depuis l'espace de stationnement le long de la voirie est rendu possible par un escalier **13**.

Une appropriation citoyenne

La route d'Offignies fut, en 1922, le lieu d'un meurtre mystérieux de deux douaniers locaux. Un monument commémoratif leur a été érigé et est accompagné d'un panneau explicatif **9**. Un moyen de mettre l'histoire locale en valeur. Histoire qui se perpétue avec le parrainage de chaque arbre par un nouveau-né de la commune, dont le nom est apposé sur l'arbre.

