

<b>Connexion transcommunale de Neufchâteau à Libramont, via Tronquoy</b> <b>(a) Commune :</b> Neufchâteau <b>(b) Nom du village ou de l'entité :</b> Neufchâteau -Tronquoy <b>(c) Descriptif :</b> Liaison lente	Fiche n° M-2.10
	Priorité : Lot 2
	Version initiale <input checked="" type="checkbox"/>
	Version actualisée ( / /20 ) <input type="checkbox"/>

## CONNEXION TRANSCOMMUNALE DE NEUFCHATEAU A LIBRAMONT, VIA TRONQUOY

### 1. Description du projet

Le village le plus au nord de la commune de Neufchâteau, Tronquoy, ne se situe pas loin du RAVeL Libramont – Bastogne qui emprunte des chemins relativement plats ; mais comme ce tronçon n'offre pas de surface lisse, le substrat peut être qualifié de Gravel (Annexe A).

Pour pouvoir jouir de cette connexion, la commune de Neufchâteau a l'intention de relier Tronquoy au RAVeL via une liaison cyclable et pédestre. Le projet initial prévoit de créer cette liaison de façon totalement indépendante de la route de Sainte-Marie qui relie Bernimont. Pourtant, le réseau points-nœuds cyclable de la Wallonie passe par cette route avec 2 points-nœuds à Tronquoy et 1 point-nœud à l'entrée du RAVeL. Le tracé n'est pas encore déterminé, deux propositions sont faites en annexe B.

Le premier tracé se dirige vers l'ouest de Bernimont. Il n'emprunte que des chemins non asphaltés sur une distance de 3,5 km. Le lieu de rencontre avec le RAVeL est idéalement situé car le tracé peut être prolongé pour rejoindre Sainte-Marie-Chevigny. Les chemins choisis sont déjà conséquents ce qui allège les aménagements à effectuer.

Le deuxième tracé proposé permet de rejoindre le RaVeL plus rapidement en 2,7 km. Cependant la connexion emprunte un tronçon de voirie vers Bernimont avant de s'engouffrer dans la forêt via des chemins piétons. Des aménagements de sécurité routière et forestiers sont donc nécessaires pour ce tracé. Cette liaison permettra aux modes doux de rejoindre Bernimont en toute sécurité.

### 2. Justification du projet

Le RAVeL offre une belle liaison entre deux pôles de la province du Luxembourg, Bastogne et Libramont. Ces villes rayonnent sur le territoire notamment de par leur offre commerciale et de services qui est à la fois très diversifiée et concentrée au sein de l'emprise urbaine. Cette liaison est une infrastructure avec un potentiel de haute fréquentation lorsqu'elle est reliée aux villages avoisinants de façon intelligente et pratique pour les utilisateurs.

Ce potentiel est d'autant plus élevé qu'il n'y a actuellement que très peu d'alternatives pour relier ces deux pôles depuis les villages sans devoir prendre la voiture. Les lignes de bus TEC n'offrent pas de service à haute fréquentation et bien souvent les trajets nécessitent de passer par des lieux de correspondance, ce qui alourdit le temps de déplacement. Au final, pour profiter de services ou de commerces légers, le trajet en vélo est une alternative à prendre au sérieux à condition d'offrir un réseau cyclable bien aménagé jusqu'aux portes du RAVeL.

Aménager une liaison en faveur de la mobilité douce permet de tendre vers une diminution de l'utilisation de la voiture. Les pôles urbains ont tout à gagner à ce niveau : le centre sera plus paisible et plus sain pour les habitants et les visiteurs de passage. La qualité d'air offre une qualité de vie supérieure et un bien-être de par l'adoucissement des bruits et la diminution des congestions

automobiles. La population est moins stressée et se porte mieux tout en réduisant notre dépendance à la voiture.

Ce projet s'intègre parfaitement dans la volonté du Plan Communal de la Mobilité ; il souhaite favoriser les déplacements alternatifs à la voiture et encourager l'intermodalité. L'ambition est donc de développer le réseau de voies lentes inter-villages mais également de le connecter aux réseaux existants dans les communes voisines pour favoriser la mobilité lente et de permettre un recours plus important et sécurisé aux déplacements doux.

Finalement, Neufchâteau est l'une des « Communes pilotes Wallonie cyclable » et a obtenu dans ce cadre une subvention de 300.000€ afin d'améliorer et de développer l'offre cyclable sur le territoire. L'appel à projets de la Région Wallonne prévoit la définition d'une stratégie de développement de l'usage du vélo au quotidien en créant notamment des pistes cyclables et des infrastructures en faveur des cyclistes.

#### **Effets directs et multiplicateurs :**

- Diminuer la dépendance à la voiture pour les petits trajets
- Réduction des émissions de CO<sub>2</sub>
- Lutte contre le réchauffement climatique
- Renforcement, facilitation et encouragement des déplacements lents
- Découvrir les paysages de la commune et sensibiliser à la mobilité durable
- Renforcer les services offerts à la population
- Augmenter l'attractivité du territoire
- Agrandissement du réseau de mobilité douce
- Liens vers les communes voisines

#### **Interactions avec d'autres fiches du PCDR :**

- M-2.03 : Aménagement de la liaison entre Grandvoir et Neufchâteau/Semel
- IM-1.07 : Commune en Santé
- IM-1.08 : Développement d'une politique de mobilité douce
- M-2.02 : Création d'une liaison sécurisée entre Malome et Neufchâteau
- M-2.07 : Création de liaisons touristiques et patrimoniales
- IM-2.03 : Mise en place d'un Schéma de Développement Communal
- M-3.02 : Aménagement d'un chemin sécurisé d'Hamipré au centre de Neufchâteau

### **3. Lien à la stratégie**

Le projet contribuera à la réalisation des objectifs suivants :

#### **5.Organiser une mobilité alternative adaptée au contexte rural**

5.1 En développant un réseau de mobilité douce continu, sécurisé et cohérent avec les communes voisines

**Liens avec d'autres stratégies et plans locaux et/ou transcommunaux :**




<b>Plan Stratégique Transversal (PST) (2021-2024)</b>	O.S.2 Être une commune soucieuse de sa sécurité et de son environnement ➤ O.S.2.7 Entretien des voiries communales et créer des pistes cyclables et trottoirs
<b>Plan Communal de Mobilité</b>	Favoriser les modes de transport doux
<b>Parc Naturel Haute-Sûre Forêt d'Anlier</b>	Développer l'offre de randonnées
	Promotion du slow tourisme

**4. Impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société**

<b>SOCIAL</b>	★ Amélioration de la qualité de vie, la mobilité douce est un très bon moyen de rencontrer des personnes de la région, bien-être suite à l'activité sportive
<b>ENVIRONNEMENT</b>	★★★ Améliore la qualité de l'air, diminue l'émission de CO2
<b>ÉCONOMIE</b>	★★★ Attractivité de la commune en étant reliée au RAVel, amélioration des correspondances inter communales, retombées indirectes par les activités de loisirs et touristiques prévues

**Légende :** ★★★ Impact élevé ; ★★ Impact moyen ; ★ Impact faible ; ☹ Pas d'impact

Ce projet correspond à la **stratégie wallonne de développement durable** :

	<b>Objectif 3 – Bonne santé et bien-être</b> Donner aux individus les moyens de vivre une vie saine et promouvoir le bien-être de tous à tout âge.
	<b>Objectif 11 – Villes et communautés durables :</b> Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables - vise à réhabiliter et à planifier les villes, ou tout autre établissement humain, de manière à ce qu'elles puissent offrir à tous des opportunités d'emploi, un accès aux services de base, à l'énergie, au logement, au transport, espaces publics verts et autres, tout en améliorant l'utilisation des ressources et réduisant leurs impacts environnementaux.
	<b>Objectif 13 – Mesures relatives à la lutte contre le changement climatique :</b> Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions - vise à renforcer la résilience et la capacité d'adaptation des pays face aux aléas et catastrophes climatiques.

**5. Localisation et statut**

Sans objet

**6. Parties prenantes et porteurs de projets**

- **Porteur de projet :** Commune
- **Partenaires :** Commune de Libramont

## 7. Programme de réalisation

### Éléments dont il faut tenir compte pour définir la priorité de la fiche

Le projet a été classé en lot 2 par la CLDR. L'ensemble est très intéressant mais ne bénéficie pas d'un statut prioritaire par rapport aux autres projets en cours.

### État du dossier

Sans objet

### Programme des travaux et/ou aménagements

- Sur les segments non asphaltés, les aménagements devront prévoir un changement de revêtement. Une surface lisse tel qu'un béton ou une surface asphaltée est préférable pour les cyclistes. Des travaux de préparation pour d'éventuels impétrants, un drainage et une stabilisation des sols des chemins sont à prévoir avant.
- Sur l'ensemble, les pistes cyclables doivent être visibles et sécurisées par un marquage au sol. Des bandes cyclables marquées permettent de forcer les automobilistes à ne pas rouler sur la bande cyclable. Des panneaux de signalisation F11 peuvent également faire l'objet d'une discussion dans l'objectif de pacifier le tronçon affecté, le cycliste peut prendre l'ensemble de l'espace de la voirie.
- La sécurisation des cyclistes est très importante, notamment lors des traversées de carrefours et de routes nationales. Un aménagement spécifique de ces points faibles est nécessaire pour éviter des accidents réguliers. Sur ces points, une signalisation, un éclairage intelligent, un réaménagement de la voirie sont nécessaires.
- Pour améliorer davantage la sécurité des cyclistes, une bande cyclo-piétonne peut également être aménagée le long de certains tronçons jugés trop dangereux.
- Le long de la liaison, des zones de repos sont à aménager. Un renforcement de la voirie équipée de mobilier urbain tel que des bancs et tables. Une végétalisation des zones de repos est intéressante à mettre en place pour apporter de l'ombre naturelle et drainer les eaux de pluie.
- Une signalisation doit être prévue sur le parcours de type point-nœud.

### Planification

Sans objet

### Démarches administratives à réaliser

- Synchronisation avec les pouvoirs publics de la Commune de Libramont
- Une discussion doit être faite à propos du choix du tracé
- Autorisation de la DNF pour les chemins non encore asphaltés, de type forestier et agricole

### Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage et la pérennité de l'investissement réalisé

Un entretien régulier est à fournir sur les liaisons. Un brossage peut être prévu sur la période du printemps et de la fin de l'automne pour éviter un cumul de feuille dangereux pour les utilisateurs.

Une communication est à mener de la part de l'Office du tourisme et de la commune à destination des citoyens.

La liaison peut être prolongée en direction de Sainte-Marie-Chevigny en collaboration avec la commune de Libramont, afin de la rendre encore plus utile et attractive.

**8. Évaluation (en relation avec les objectifs visés et les effets attendus)**

**Indicateurs de réalisation :**

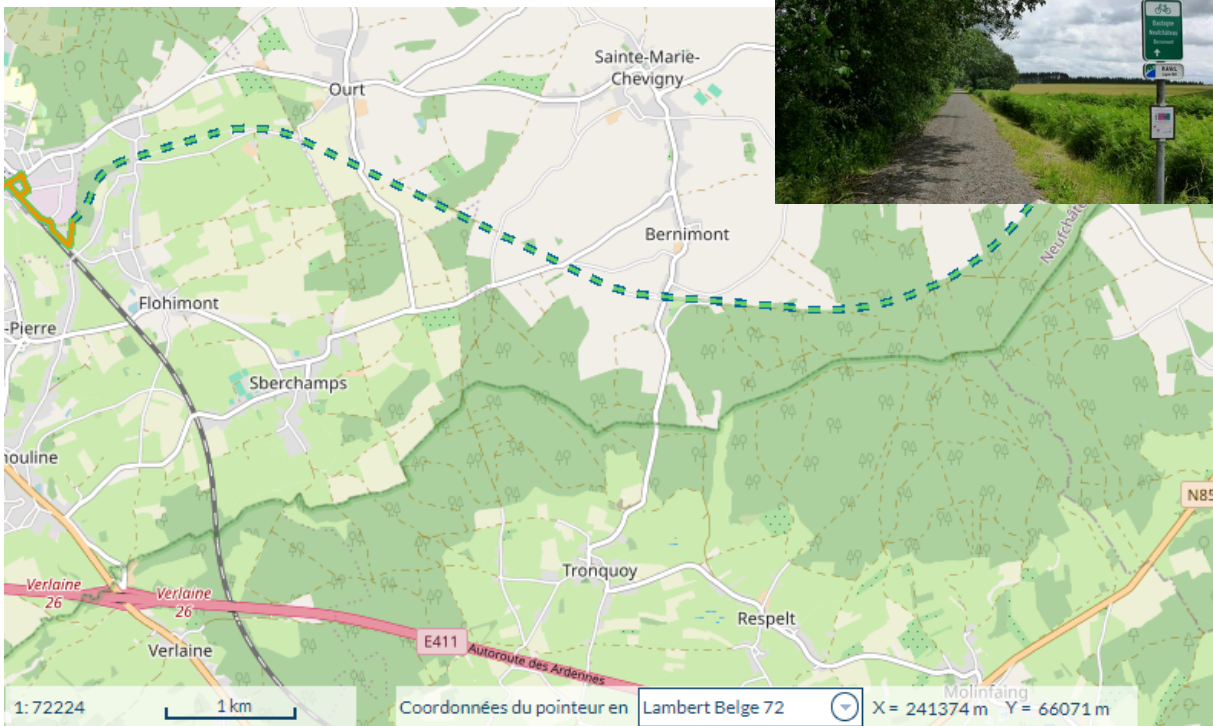
Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre...)
Réalisation de la liaison patrimoniale	1	Commune

**Indicateurs de résultat :**

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre...)
Fréquentation des liaisons	200 utilisateurs	Compteur intelligent

**9. Annexes**

**A. Visualisation du RAVeL, à proximité de Tronquoy**



**B. Proposition des deux tracés pour relier Tronquoy au RAVeL en évitant la route de Sainte-Maire-Chevigny**

