

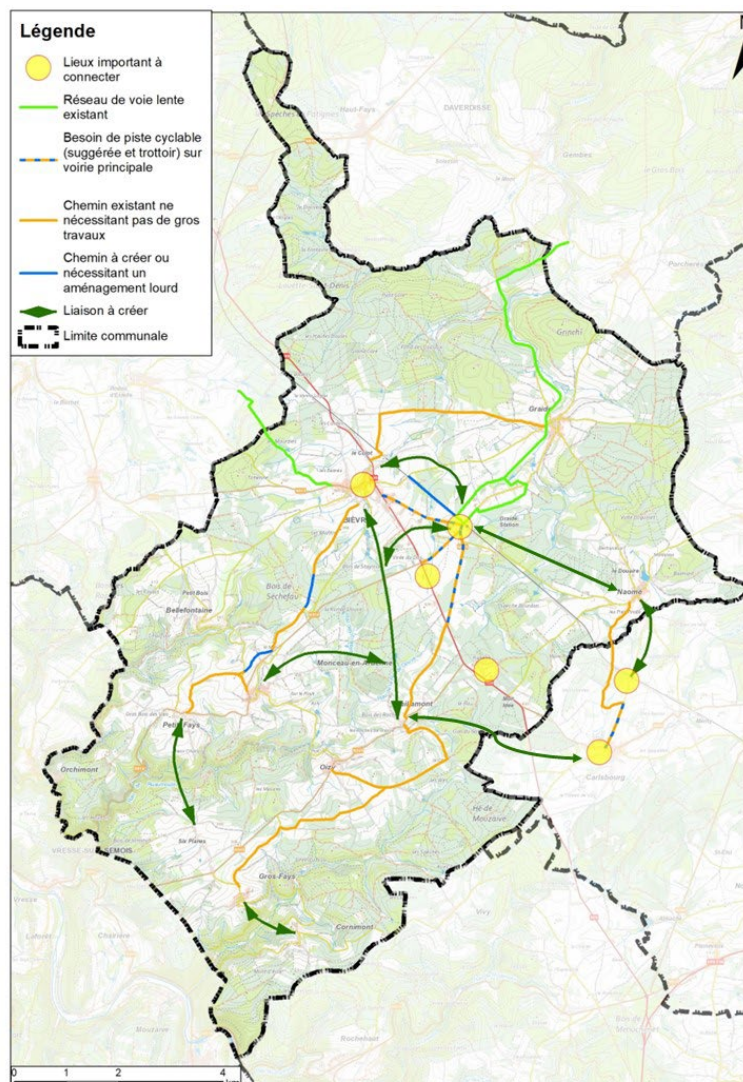
<b>Création et aménagement d'un réseau de voies lentes – Partie 1</b> (a) Commune : Bièvre (b) Nom du village ou de l'entité : / (c) Descriptif : Création et aménagement d'un réseau de voies lentes – Partie 1	Fiche n° M-1.02
	Priorité : Lot 1
	Version initiale <input checked="" type="checkbox"/>
	Version actualisée ( / /20 ) <input type="checkbox"/>

## CREATION ET AMENAGEMENT D'UN RESEAU DE VOIES LENTES – PARTIE 1

### 1. Description du projet

Le projet s'inscrit dans la détermination et la mise en valeur d'un réseau structuré de chemins de liaison, destinés aux usagers lents (marcheurs, cyclistes, cavaliers, etc.), sur l'ensemble du territoire communal. A cette fin, le projet global propose la création de cheminements en site propre reliant les villages entre eux et permettant des liaisons sécurisées autour des pôles (écoles, administration, services, commerces, etc.).

Différents tronçons ont été déterminés par la CLDR lors du groupe de travail sur la mobilité, et ont permis la réalisation du schéma global suivant :



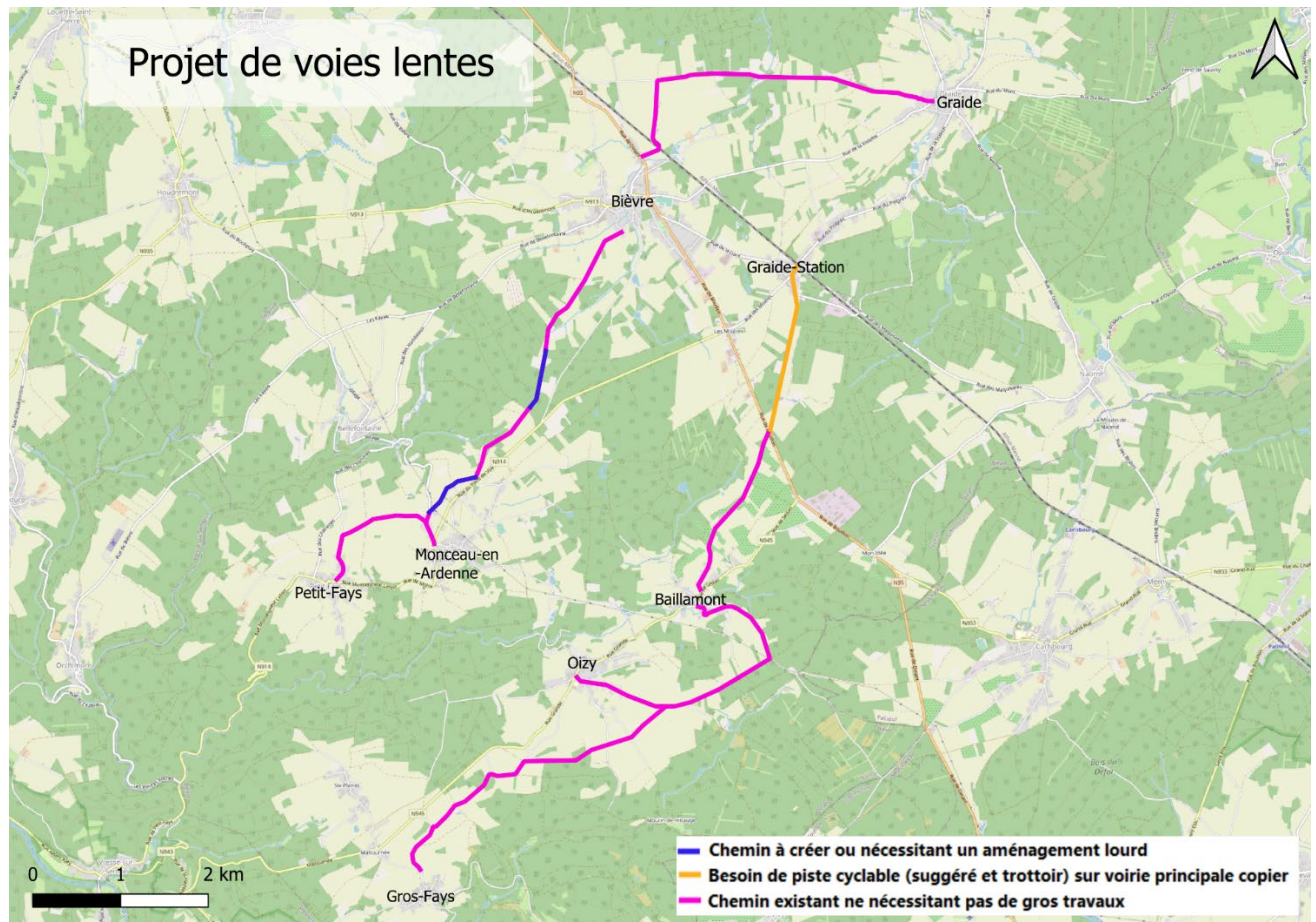
Notons que des infrastructures de voies lentes ont déjà été réalisées dans le cadre de l'aménagement du RAVeL et de l'Ardenne Cyclo (ligne verte sur la carte).

Outre l'aménagement sur la N95 entre le centre de Bièvre (rue des Châteaux) et les Misères (zone commerciale) qui vient d'être réalisé, la commune a entrepris dans le cadre du projet PIMACY la réalisation des tronçons suivants :

- Aménagement sur la N913 (rue de la Gare) entre le centre de Bièvre et la gare de Graide-Station.
- Aménagement sur la N914 (rue des Misères) entre la gare de Graide Station et les Misères (zone commerciale).
- Prolongement du RAVeL entre Graide-Station et Bièvre (rue du Point d'arrêt).

La présente fiche-projet concerne la réalisation des tronçons prioritaires suivants :

- Aménagement sur la rue de Baillamont (N913) entre le carrefour avec la N95 et la gare de Graide.
- Connexion entre la N95, Baillamont, Oizy et Gros-Fays.
- Connexion entre Graide et Bièvre (route des éoliennes)
- Connexion entre Bièvre, Monceau-en-Ardenne et Petit-Fays.

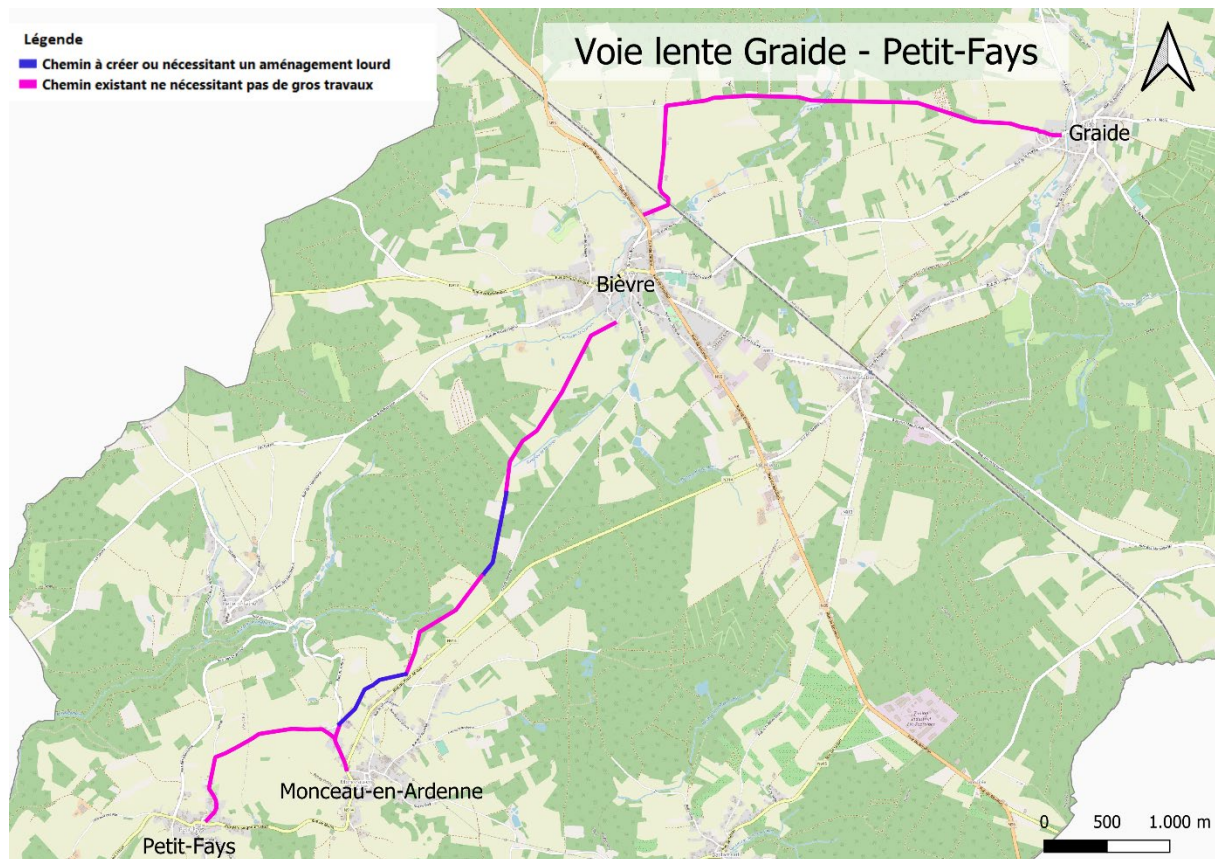


Une autre fiche projet classée en lot 2 (M2.02 : Création et aménagement d'un réseau de voies lentes – Partie 2) reprend d'autres voies lentes qui ne sont pas prioritaires mais qui viendront compléter au fur et à mesure le réseau de voies lentes.

Connexion entre Graide, Bièvre, Monceau-en-Ardenne et Petit-Fays.

Cette connexion emprunte des chemins déjà existants présentant une faible circulation. Il s'agit en effet avant tout de chemins agricoles et forestiers. La plupart sont déjà praticables sans aménagement particulier. Toutefois, certains tronçons ne permettent pas une circulation aisée et doivent donc subir une réflexion :

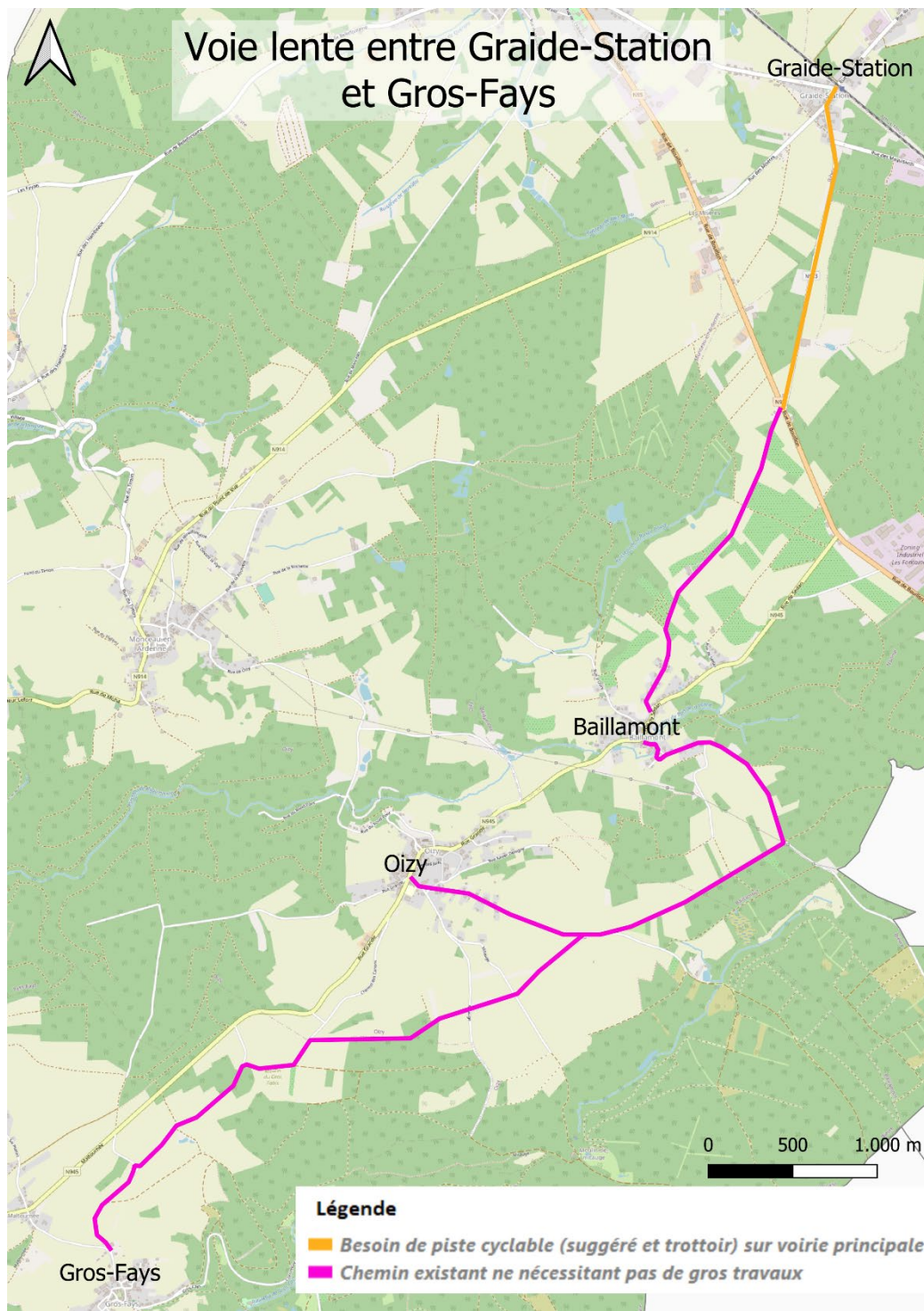
- Tronçon au lieu-dit Bois de Sèchefau.
- Tronçon au lieu-dit Le Mèli.



La voie lente fera +/- 6km. La solution retenue doit combiner au mieux praticabilité et contexte environnemental.

Pour les chemins à aménager (tronçon en bleu sur la carte précédente), un empierrement fin, correctement stabilisé pourrait donc être suffisant. Pour les chemins à créer ou nécessitant un aménagement plus conséquent, les calculs ont été réalisés sur base du principe suivant : terrassement sur 60 cm de profond + fondation en empierrement + 10 cm d'empierrement et 10 cm de gravier stabilisé sur 3 m de large avec mise à niveau des accotements.

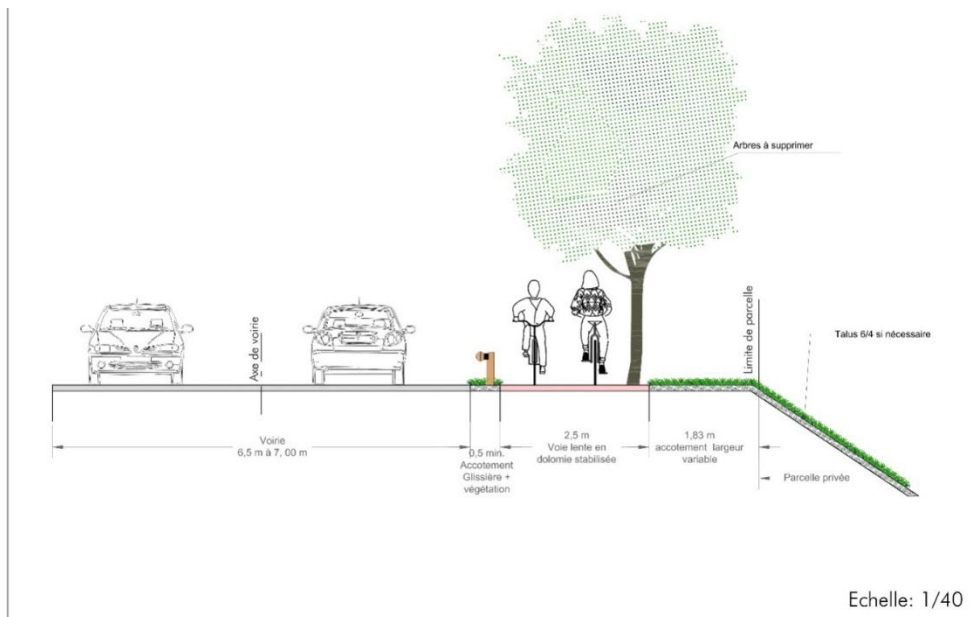
Un balisage pourra également être mis en place.

Connexion entre Graide-Station et Gros-Fays

- **Tronçon gare de Graide-station au carrefour avec la N95 :**

La voie lente longera la voirie régionale N913 (Rue de Baillamont) sur toute sa longueur (+ ou – 2km) et reliera la gare de Graide-Station à la N95.

Pour des questions de sécurité, la voie lente se situe idéalement en site propre avec une séparation physique par rapport à la voirie régionale. Des aménagements sécuritaires sont également prévus à chaque traversée éventuelle de la voirie régionale.



De manière générale, l’emprise de la voie lente sera de 2,5 mètres et sera traitée en béton (ou asphalte). Cette solution a l’avantage :

- De permettre une utilisation aisée par les différents usagers pressentis (piétons, poussettes, PMR, cyclistes...).
- De favoriser la cohabitation des usages.
- De garantir la durabilité des aménagements et la facilité d’entretien.

- **Traversée de la N95**

La traversée de la N95 sera sécurisée par des aménagements tels que des marquages aux sol et de la signalisation.

- **Tronçon carrefour avec la N95 à Gros-Fays**

Cette connexion emprunte des chemins déjà existants présentant une faible circulation. Il s’agit en effet avant tout de chemins agricoles et forestiers praticables sans aménagement particulier. Un balisage sera installé.

## 2. Justification du projet

Le diagnostic partagé a mis en évidence que les déplacements piétons et cyclistes apparaissent peu sécurisés. De ce fait, les habitants proposent de restaurer les cheminements inter-villages afin qu'ils soient praticables et accessibles à tous (poussettes, etc.).

Le projet cadre parfaitement avec les enjeux définis dans le cadre du diagnostic partagé, à savoir la réduction de la dépendance à la voiture, le développement de la mobilité lente utilitaire, la sécurité des différents usagers, etc. De plus, les habitants sont demandeurs de voies lentes fonctionnelles entre les villages.

Ce projet permettra à la commune de répondre à deux finalités principales : Sécuriser les déplacements lents et diversifier les possibilités de cheminement, qu'ils soient fonctionnels ou de loisirs.

De plus, le développement de la mobilité lente fait l'objet d'une réflexion globale à l'échelle de la commune mais également supra-communale. La mise en œuvre de ce projet permet la poursuite du renforcement du réseau de voies lentes initié par ailleurs, ce qui aura des effets bénéfiques en matière environnemental, touristique et économique.

## 3. Lien à la stratégie

Le projet contribuera à la réalisation des objectifs suivants :

<b>Objectif stratégique 3</b>	<b>Ancrer une économie durable par la mise en valeur des ressources du territoire</b>
<b>Objectif opérationnel 3.2</b>	En impulsant un tourisme " à pas d'hommes" basé sur les spécificités patrimoniales du territoire
<b>Objectif stratégique 5</b>	<b>Favoriser la transition environnementales</b>
<b>Objectif opérationnel 5.1</b>	En développant une mobilité alternative à la voiture individuelle avec des déplacements sécurisés
<b>Objectif stratégique 6</b>	<b>Préserver l'identité rural des villages</b>
<b>Objectif opérationnel 6.1</b>	En développant un habitat cohérent et raisonné sur le territoire



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

- **Plan stratégique transversal (2019-2024)** : Garantir un lieu de vie agréable.
- **Agence de développement local Bièvre – Vresse-sur-Semois** : Tendre vers un tourisme de qualité
- **Parc naturel de l'Ardenne Méridionale** : Développer un tourisme à mobilité douce

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

<b>SOCIAL</b>	Le projet favorisera les rencontres entre les différents usagers de mobilité douce
<b>ENVIRONNEMENT</b>	Le projet permettra la création d'un réseau de voies lentes et l'amélioration du cadre de vie
<b>ÉCONOMIE</b>	Le projet favorisera le cyclotourisme

**Liens avec la stratégie wallonne de développement durable :**

	<p><b>Objectif 11 – Villes et communautés durables :</b>  <b>Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables</b> – Assurer l'accès à un logement, à des services de base et à des systèmes de transport sûrs ; Renforcer l'urbanisme durable et les efforts de préservation du patrimoine culturel et nature ; Réduire l'impact environnemental négatif des villes (notamment, la qualité de l'air et la gestion des déchets) et favoriser l'établissement des liens économiques, sociaux et environnementaux.</p>
	<p><b>Objectif 15 – Vie terrestre :</b>  <b>Préserver et restaurer les écosystèmes terrestres</b> – Veiller à exploiter les écosystèmes de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser les processus de dégradation des terres et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité. Garantir la préservation, la restauration et l'exploitation durable des écosystèmes terrestres et des écosystèmes d'eau douce et des services connexes, en particulier les forêts, les zones humides, les montagnes et les zones arides.</p>

**5. Localisation et statut**

- **Localisation :** Voir description du projet
- **Statut de propriété :** Voiries communales et régionales
- **Statut au plan de secteur :** Multiples

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

- **Porteur de projet :** Commune de Bièvre
- **Partenaires :** DGO1, Commune de Paliseul, ADL, office du tourisme, PNAM, commission mobilité

**7. Programme de réalisation****Éléments dont il faut tenir compte pour définir la priorité de la fiche**

La CLDR a défini le projet comme prioritaire pour les liaisons énoncées ici, vu la réflexion globale déjà menée, les priorités fixées préalablement, leur faisabilité ainsi que leur intérêt.

**État du dossier**

Réflexion globale sur la détermination d'un réseau structuré et sur les projets en cours ou réalisés cités dans la description.

**Programme des travaux et/ou aménagements**

Aménagement d'une piste cyclable en site propre à côté de la voirie (tronçon Graide-Station – N95)

Balisage des voies lentes

**Planification**

Possibilité de réaliser le projet en une phase ou en plusieurs phases en fonction des tronçons.

**Démarches administratives à réaliser**

Désignation d'un auteur de projet

Contacts préalables avec le SPW afin de déterminer les possibilités d'aménagement sur la voirie régionale.

Obtention des différentes autorisations nécessaires à la réalisation du projet (permis).

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

Entretien régulier des cheminements.

Mise en place d'un balisage et d'une communication efficaces.

**8. Estimation globale du coût**

Détails par coûts	Montant	Sources de financement
Connexion entre Graide, Bièvre, Monceau-en-Ardenne et Petit-Fays	403.512,50 €	DGARNE-DDR Catégorie 1 – mobilité douce 80% (plafond à 680.000€)
Connexion entre Graide-Station et Gros-Fays	806.880 €	
Honoraires	60.519,625 €	Possibilité de subventionnement via des appels à projets de type PIMACI
<b>Total HTVA</b>	<b>1.270.912,12 €</b>	
<b>TVA (21 %)</b>	<b>266.891,55 €</b>	
<b>Total TTC</b>	<b>1.537.803,67 €</b>	Solde pris en charge par la commune

Projet rémunérateur : Non

**9. Évaluation (en relation avec les objectifs visés et les effets attendus)****Indicateur de réalisation :**

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre...)
Connexion entre Graide, Bièvre, Monceau-en-Ardenne et Petit-Fays	1	Commune de Bièvre (PV réception/w)
Connexion entre la N95, Baillamont, Oizy et Gros-Fays	1	Commune de Bièvre (PV réception/w)
Aménagement de la rue de Baillamont (N913) entre la gare de Graide-Station et le carrefour avec la N95	1	Commune de Bièvre (PV réception/w)

**Indicateurs de résultat :**

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre...)
Fréquentation de la voie lente	20 %	Commune de Bièvre (enquête/comptage de fréquentation)



## **10. Mesure en faveur de la résilience locale et de la transition [notice évolutive]**

### **Mesure pour répondre aux risques et contraintes identifiés au point 5 (localisation et statut) :**

La mise en valeur se fera dans un esprit d'aménagement vert et durable et comprendra différentes zones aménagées mettant en avant les dimensions conviviales, ludiques et naturelles

### **Mesure en faveur de la bonne gestion des eaux :**

- **Éléments quantitatifs généraux du dossier :**
  - Superficie totale de la parcelle : /
  - Superficie initiale non bâtie sur la parcelle : /
  - Superficie finale non bâtie sur la parcelle : /Ces superficies ne sont pas applicables en tant que telles pour le présent projet.
- **Dispositif de temporisation des eaux ruisselant des surfaces imperméabilisées :**
  - Dispositifs en place : Aucun
  - Mesures envisagées : Actuellement aucune mesure spécifique n'a été identifiée comme indispensable à la réalisation du projet.

### **Mesure en faveur de l'utilisation durable des ressources naturelles :**

- Les différents aménagements proposés sont étudiés afin de limiter au maximum une intervention sur la biodiversité existante.
- Peu de luminaires seront placés sur les sites. Les quelques luminaires qui seront placés le seront pour des raisons de sécurité et seront gérés de manière raisonnée
- Une attention particulière sera également apportée au choix des matériaux.

### **Mesure en faveur de la sobriété du projet :**

Le projet sera réalisé avec une attention particulière sur sa sobriété, par une réalisation économe et responsable :

- Aménagements légers tout en garantissant une durabilité dans le temps. Pour les chemins à aménager en zone forestière ou agricole, un empierrement fin, correctement stabilisé pourrait donc être suffisant.
- Mutualisation des composants : peu d'artificialisation du sol, faible imperméabilisation, rationalisation du mobilier.

### **Mesure en faveur de la biodiversité :**

Les différents tracés respectent au maximum les éléments de biodiversité préexistants. Des plantations d'accompagnement pourront être réalisés à certains endroits.

### **Mesure en faveur de l'accessibilité et de l'inclusivité du projet :**

Les revêtements des différents tronçons seront conçus afin de permettre leur praticabilité par le plus grand nombre, notamment les PMR.

**Mesure de transition vers l'économie locale et circulaire :**

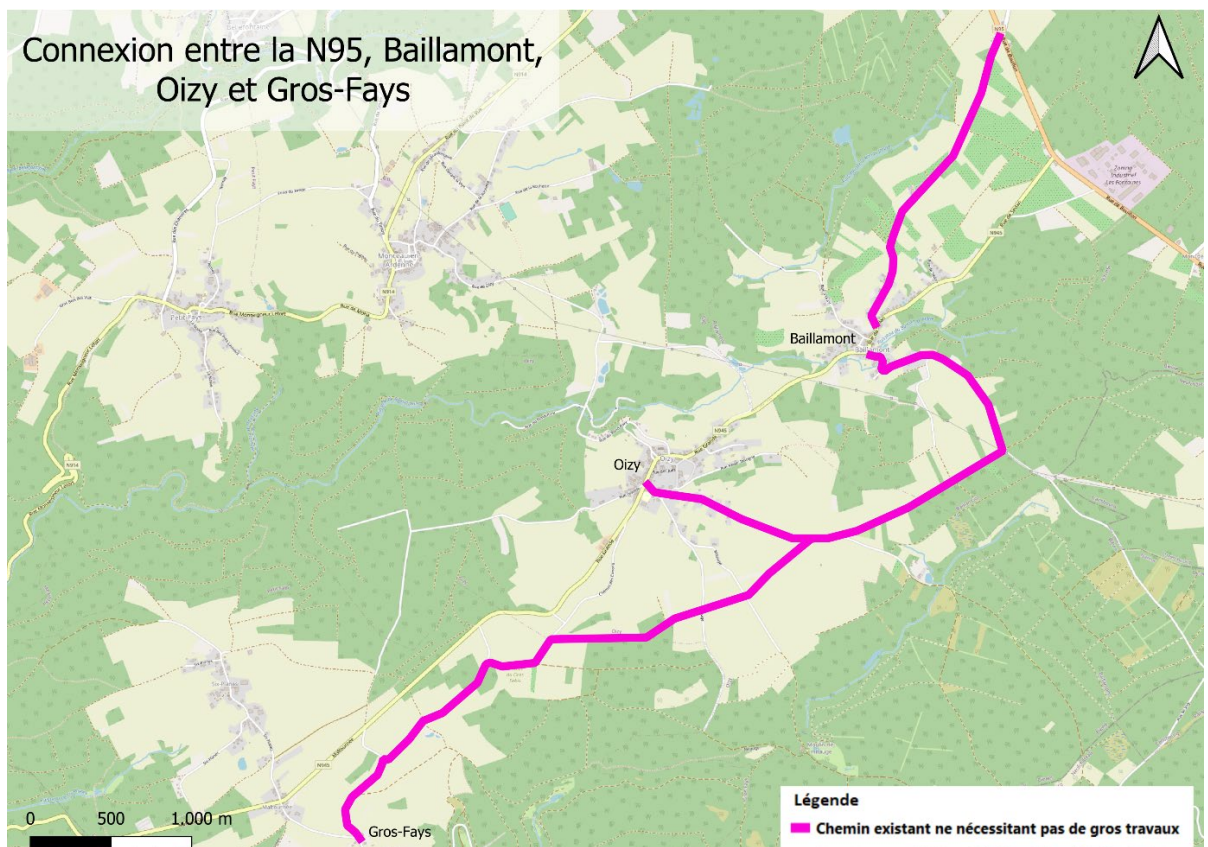
La Commune souhaite pouvoir inclure dans son cahier des charges le recours à des entreprises et matériaux locaux et/ou à des entreprises d'insertion sociale.

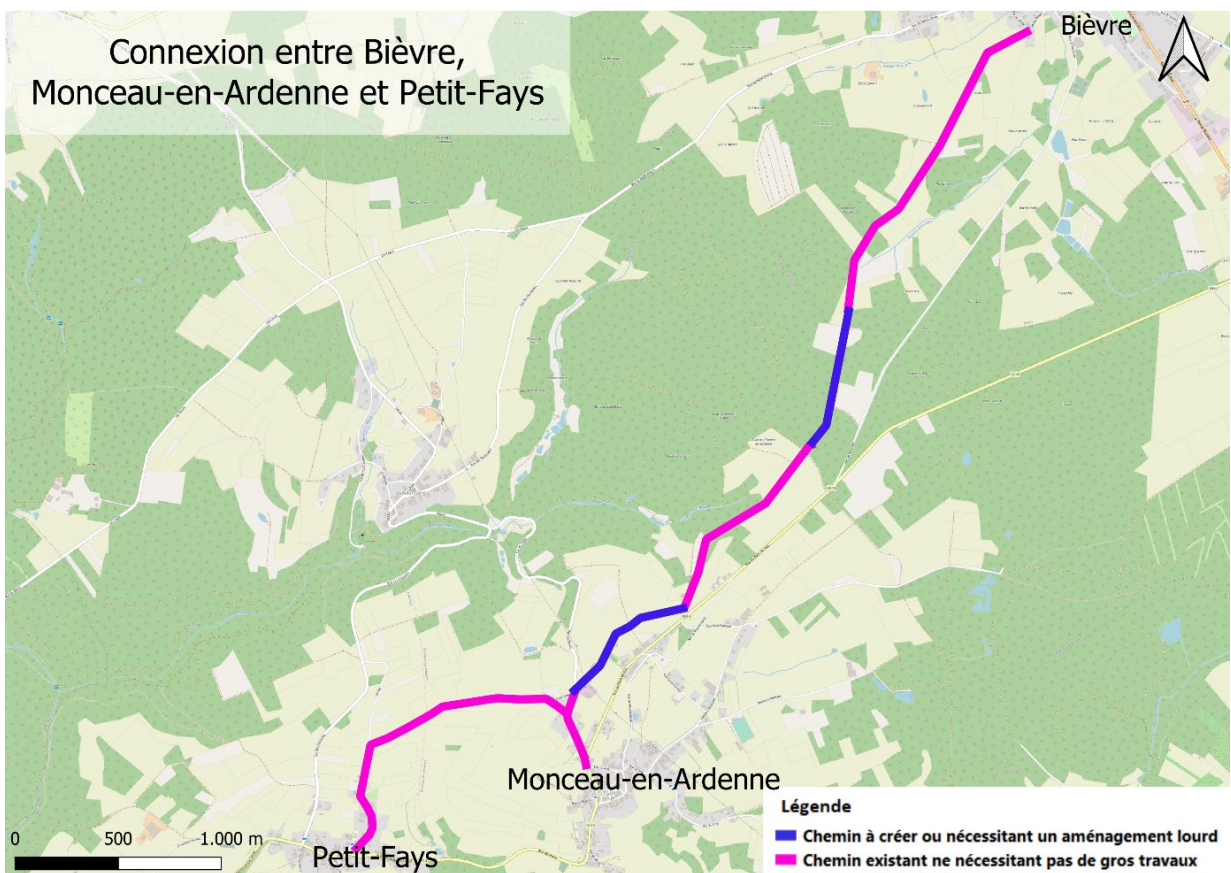
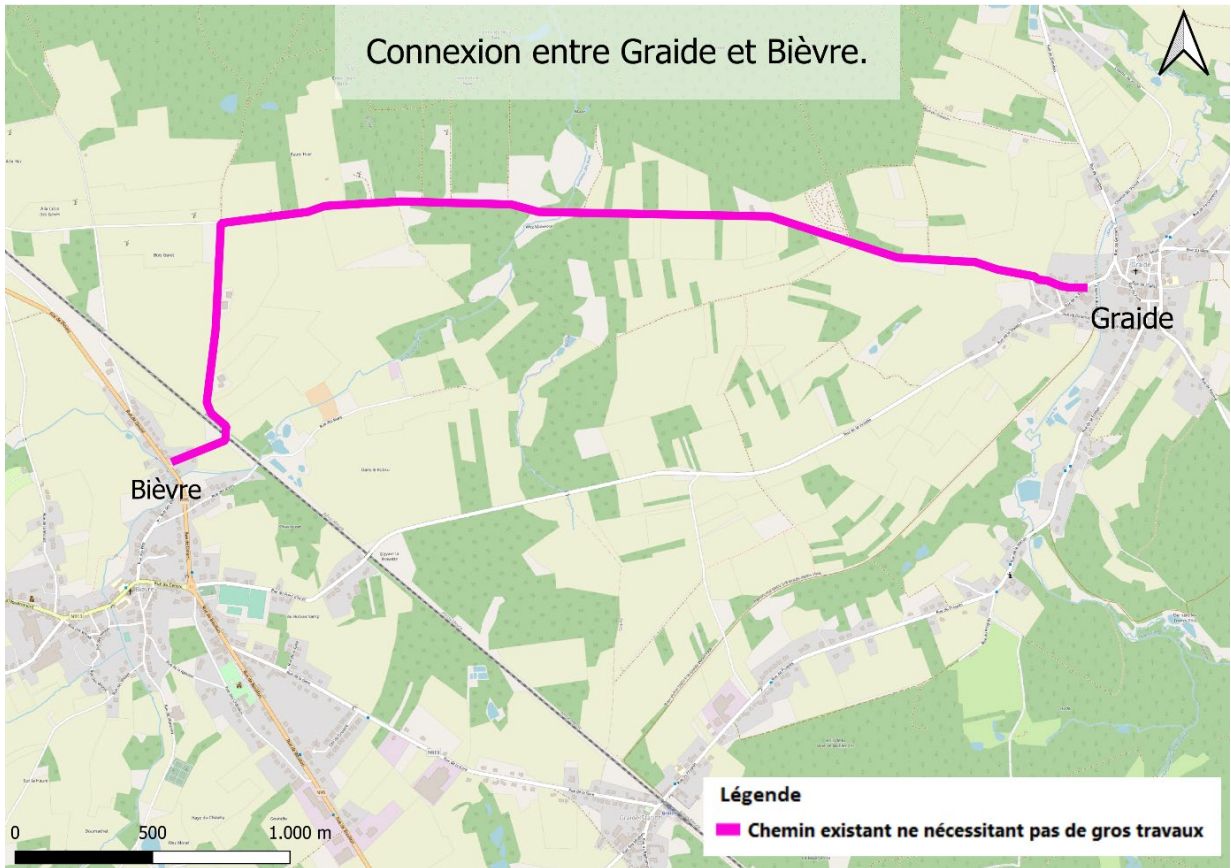
**Intégration du projet dans l'environnement :**

- **Impact positif ou négatif du projet sur le paysage :** Le projet n'aura pas d'impact particulier sur le paysage.
- **Impact sur le voisinage :** Le projet n'aura pas d'impact particulier sur le voisinage. Une attention particulière sera toutefois prise au maintien de l'activité agricole/forestière dans la détermination des tracés.
- **Mesures envisagées :** Vu le faible impact identifié à ce stade, aucune mesure n'est à prévoir.

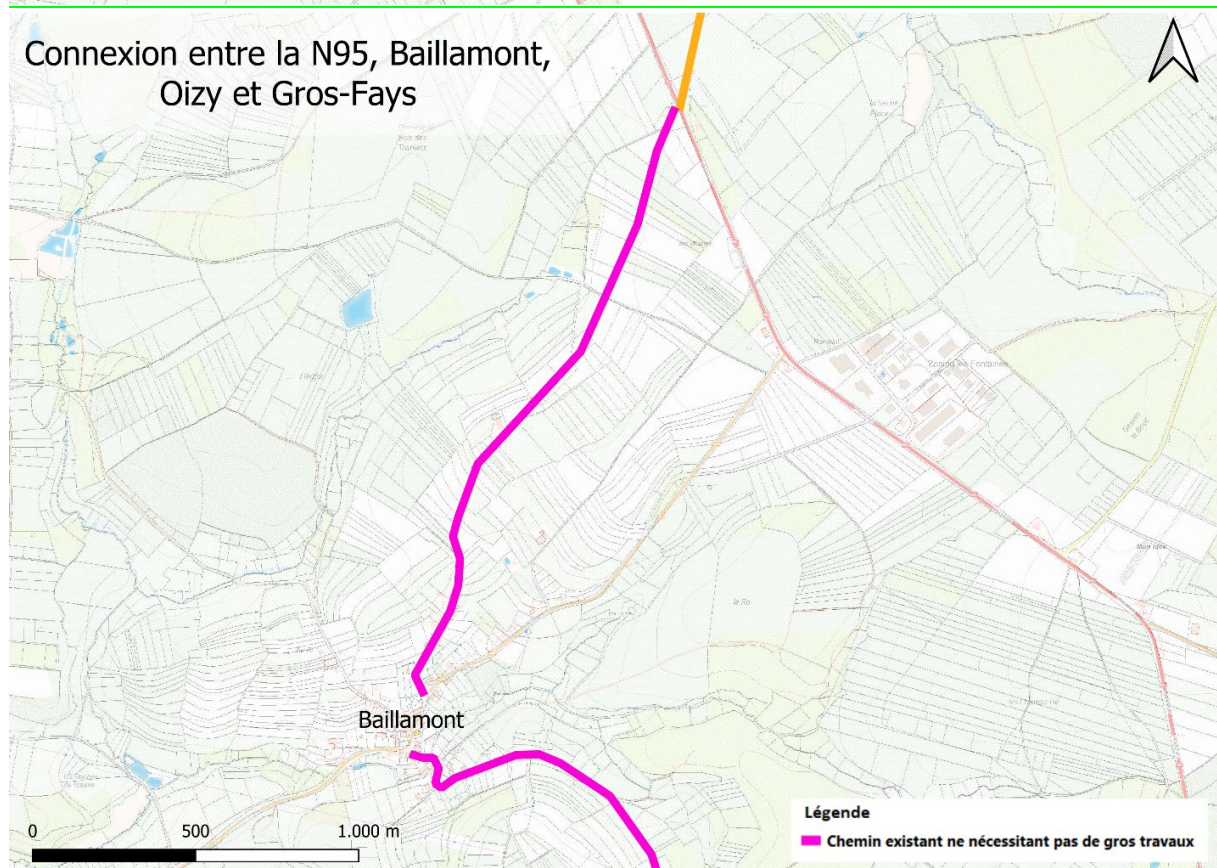
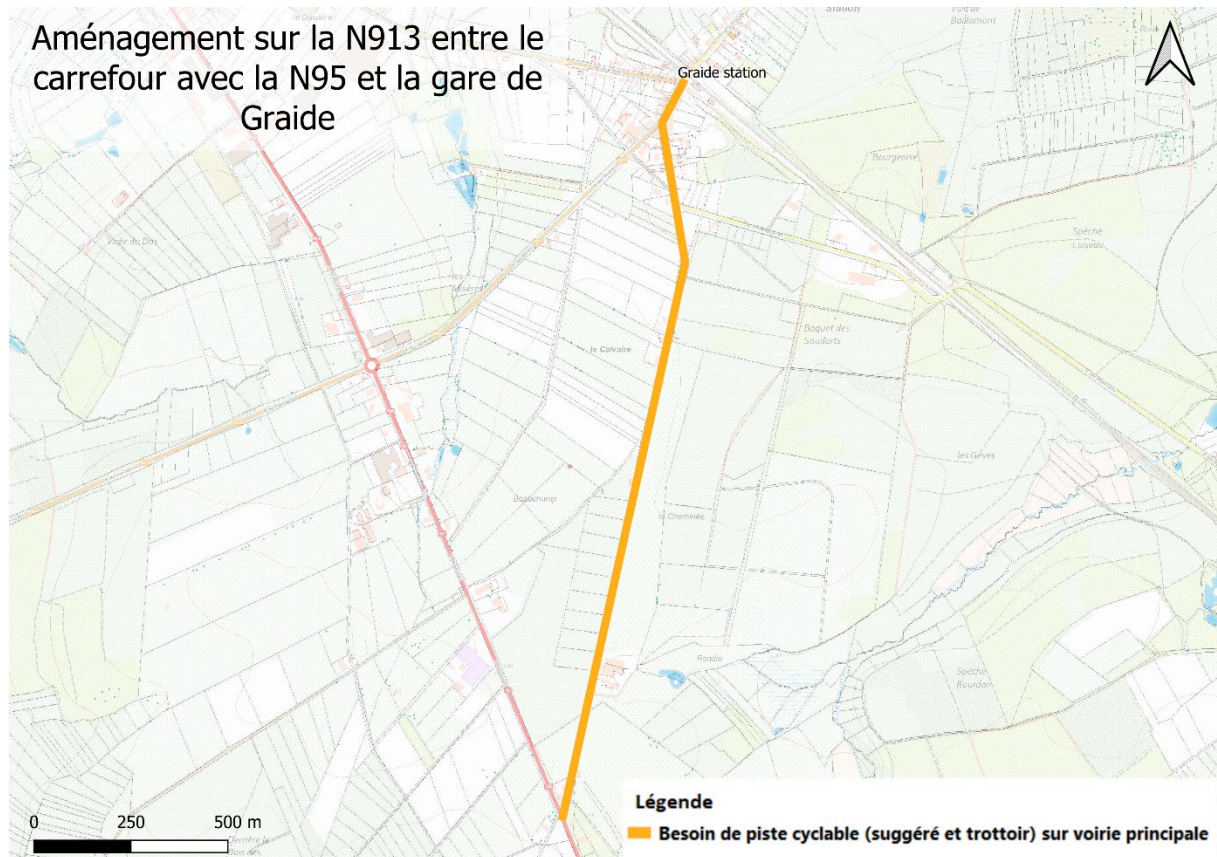
**11. Annexes**

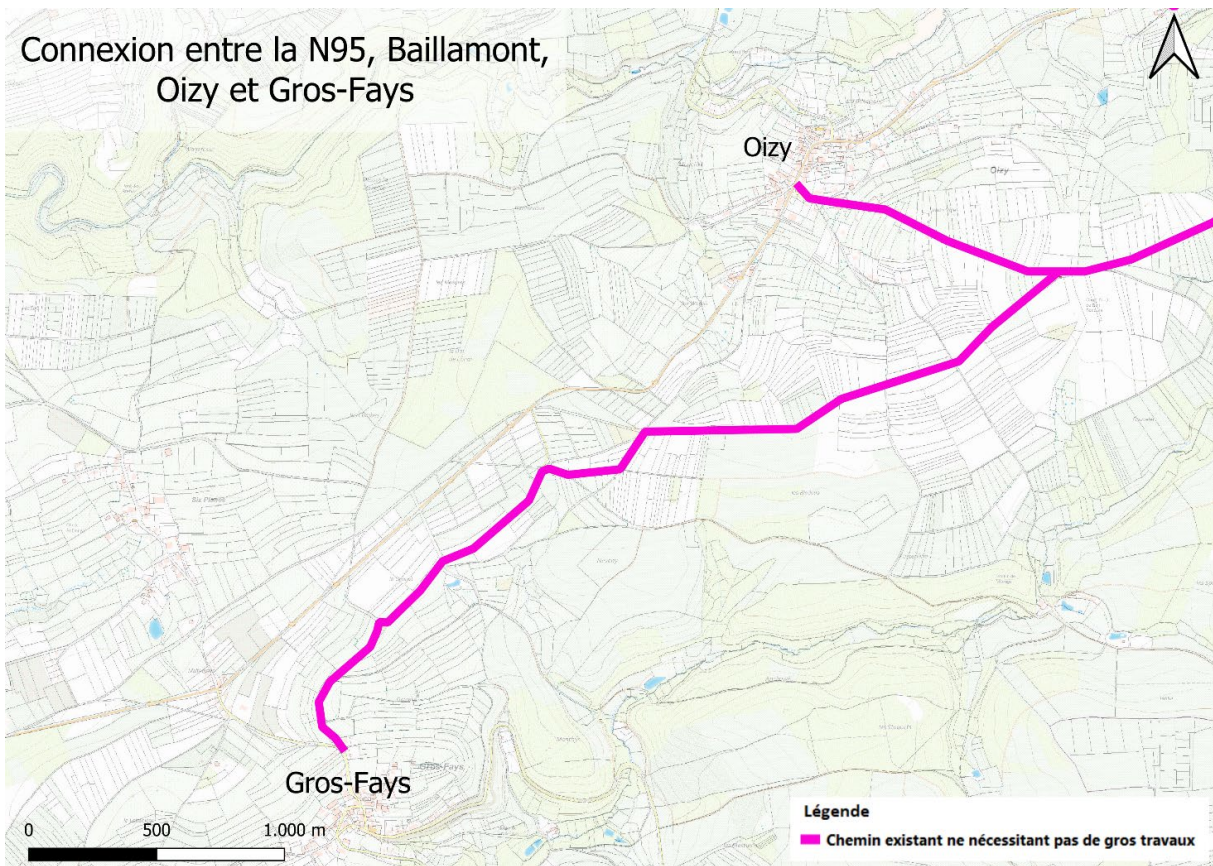
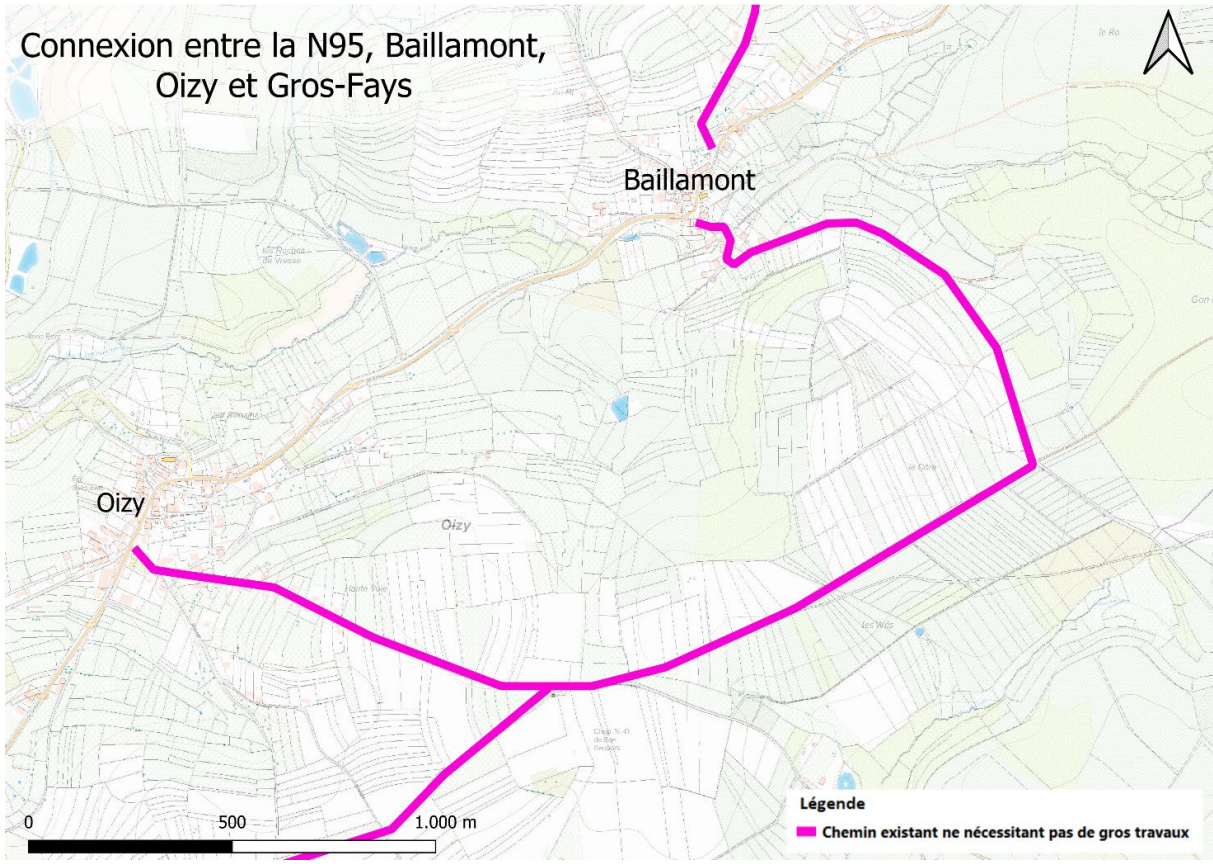
**Annexe 1 : Plan de situation**

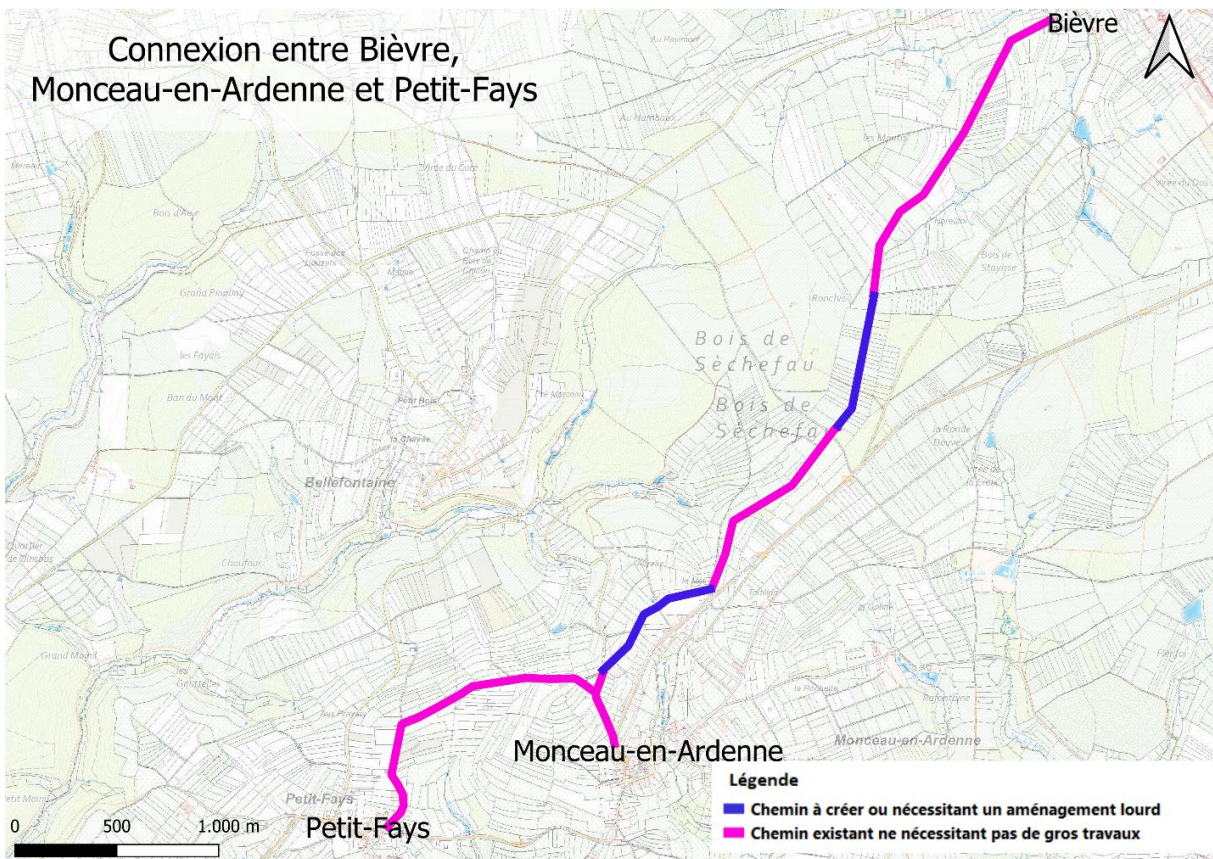
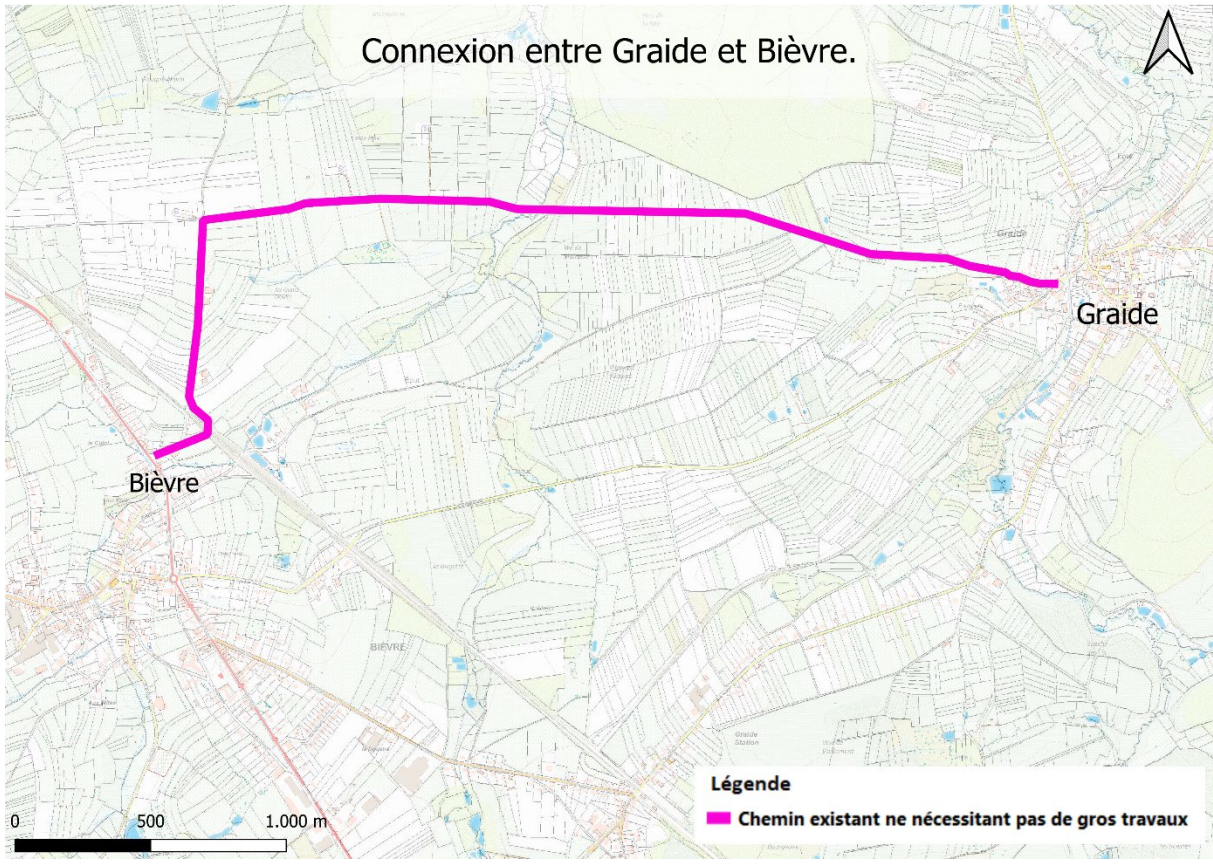




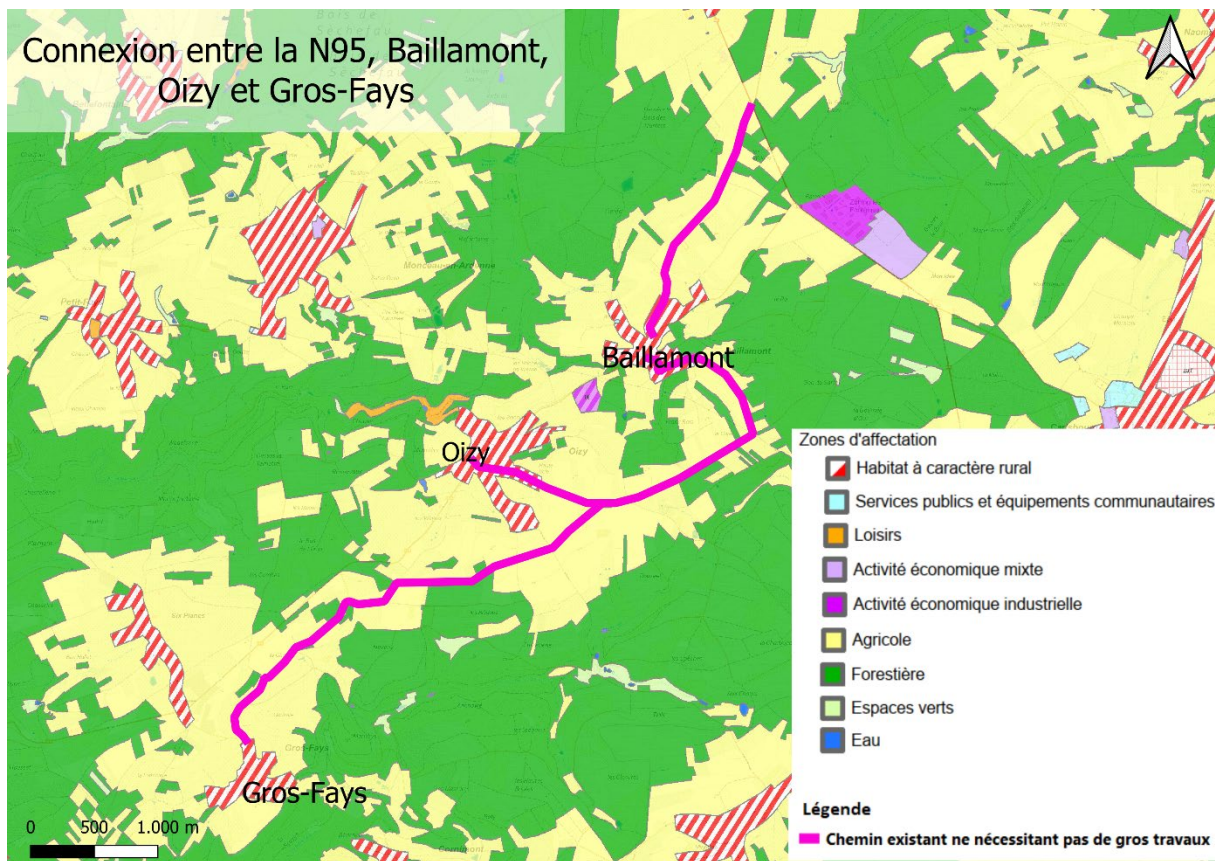
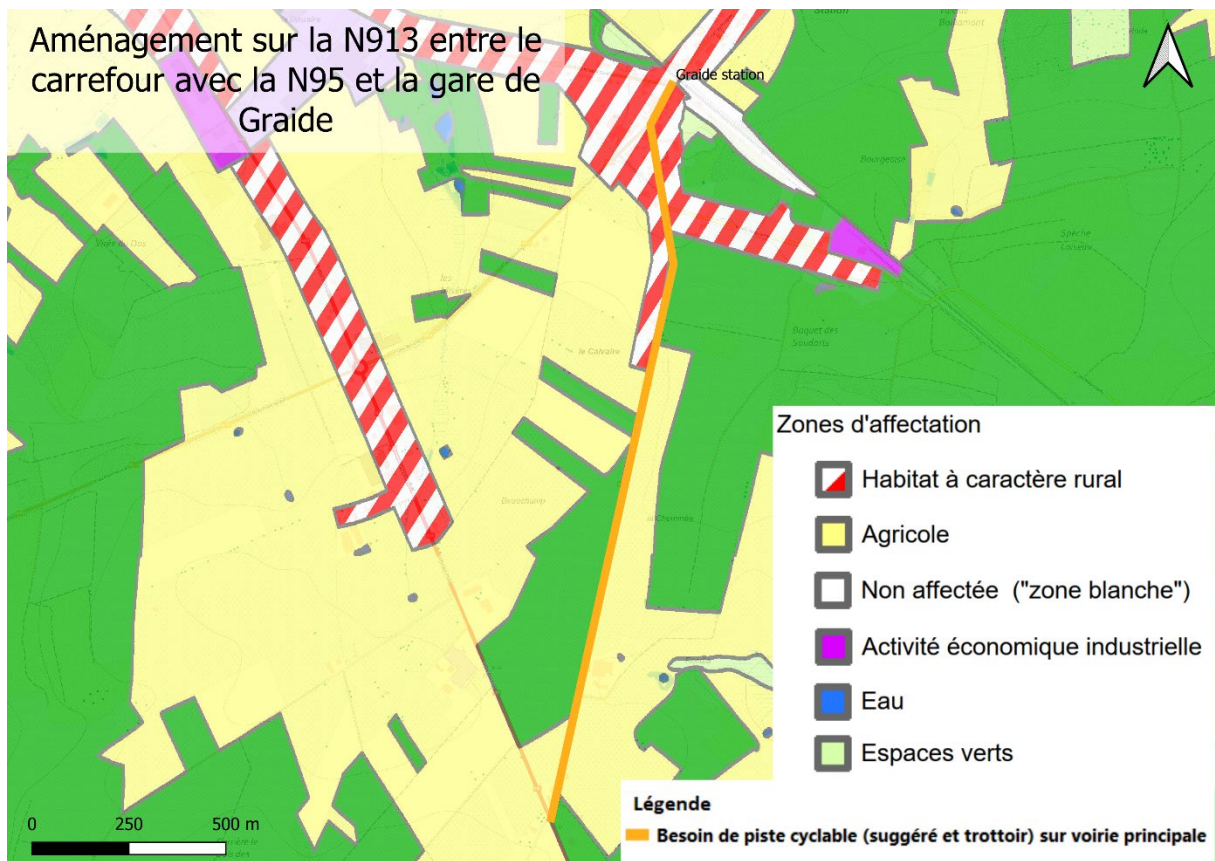
**Annexe 2a : Localisation sur fond cadastral**



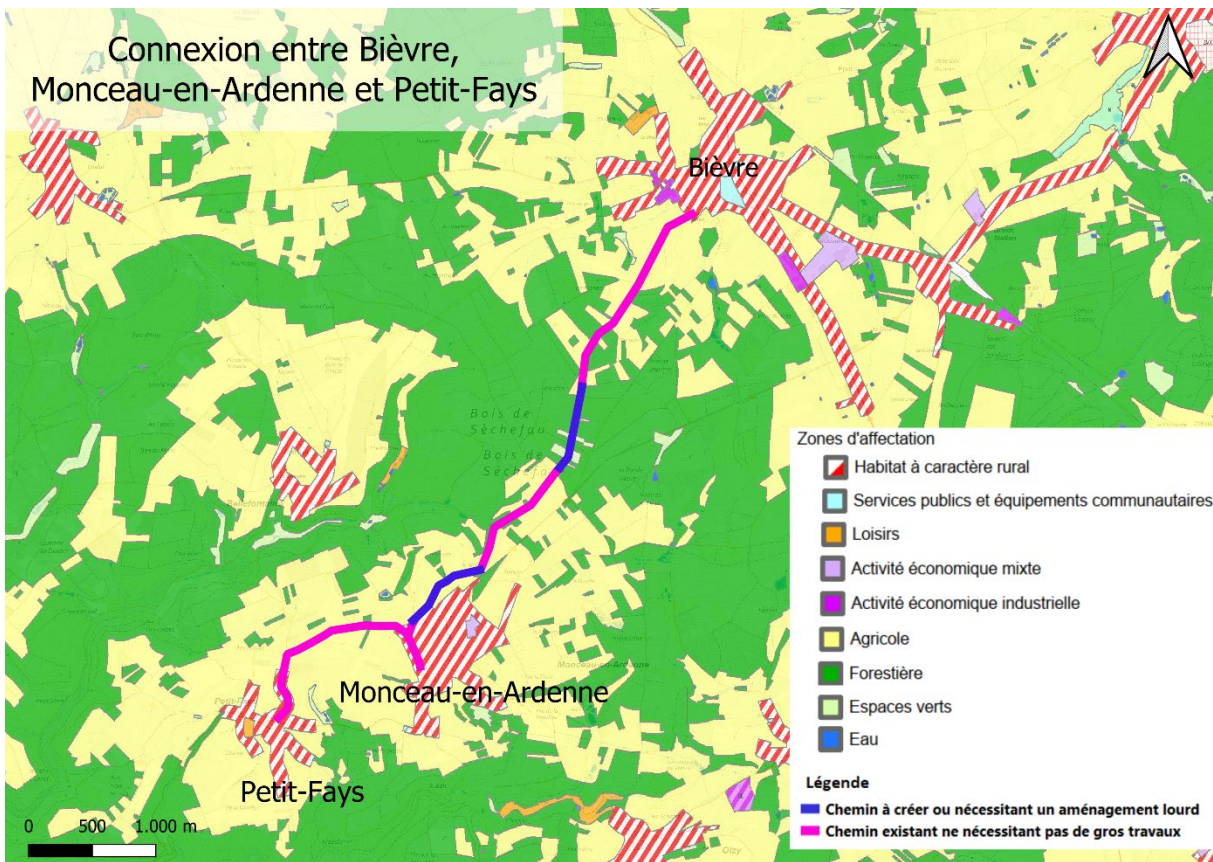
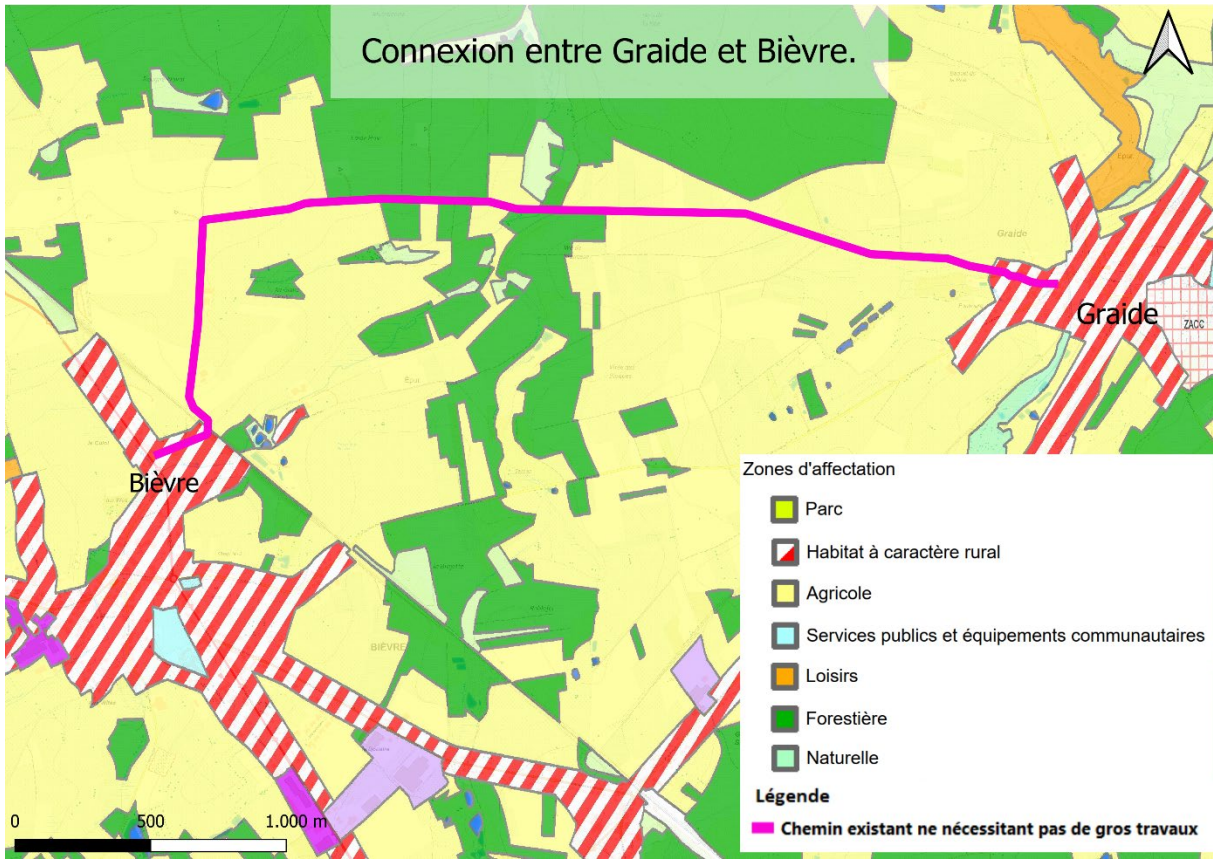




**Annexe 2b : Localisation sur plan de secteur**







**Annexe 3: Cartographie complète du réseau**

