

Création d'un réseau de voies lentes : aménagements (a) Commune : BRAIVES (b) Nom du village ou de l'entité : Commune de Braives (c) Descriptif : Aménagement d'un réseau de voies lentes dans la commune de Braives	Fiche n° F2.1 – Lot 2
	Priorité : Lot 2
	~~(1) Version initiale~~
	(2) Version actualisée par la FRW (décembre 2022)

<i>Commune</i>	BRAIVES
<i>Date d'approbation du PCDR</i>	Mars 2019
<i>Durée de validité du PCDR</i>	10 ans
<i>Nombre de conventions approuvées sur cette programmation</i>	Aucune

1. DESCRIPTION SUCCINCTE DU PROJET

Le projet vise à **poursuivre la réalisation du réseau de voies lentes sur le territoire communal**, dans la continuité des aménagements déjà réalisés et en cours. L'objectif est de **relier de manière sécurisée et directe les 8 villages de l'entité et de les connecter au RAVeL** qui traverse toute la commune et constitue la colonne vertébrale du réseau. Celui-ci a été défini en partant des aménagements existants, des pôles d'activités et des arrêts de bus TEC à atteindre aux extrémités est et ouest de la commune : ligne 127 (Huy-Hannut-Landen) sur la N64 et la ligne express E84 (Waremmes-Hannut-Namur) sur la N80.

Afin de donner une lisibilité et une cohérence sur l'ensemble du réseau, un nombre restreint de types d'aménagement est prévu. Outre le RAVeL en site propre et la future liaison cyclo-piétonne entre Ciplet et Ville-en-Hesbaye, **l'ensemble du réseau prend place sur des voiries existantes et des chemins de remembrement**. Celui entre Tourinne et la chaussée de Tirlemont (chemin de Braives) doit être réaménagé en partie (voir point 7) tandis que les autres chemins peuvent être empruntés tels quels, hormis une réparation à prévoir rue de la Tombe. Un entretien régulier devra toutefois être prévu, afin de garantir un confort d'utilisation durant toute l'année.

Concernant les voiries existantes, la majorité d'entre elles seront équipées d'une **bande cyclable suggérée de couleur ocre dans chaque sens** (comme déjà réalisée Chemin du Via) et d'un **marquage au sol avec chevrons et pictogrammes d'un vélo**. Ce choix permet de garantir une certaine uniformité et sobriété à travers la commune et s'adapte facilement au contexte rural (largeurs variables des voiries n'offrant pas toujours l'espace disponible pour une piste cyclable séparée ou marquée). De plus, l'intensité du trafic automobile peut être très variable également au cours de la journée. Le cycliste peut généralement circuler sur la voirie sans trop de difficultés. Une partie du réseau ne nécessite d'ailleurs pas d'aménagement spécifique, le trafic y étant limité de même que la vitesse. La mixité d'utilisation de la voirie par les cyclistes et automobilistes est alors requise.

Au niveau des carrefours, il est prévu de placer un marquage au sol (chevrons directionnels et pictogrammes vélo) dans chaque sens afin de sécuriser les lieux et d'indiquer visuellement la continuité du réseau.

En plus de cette sécurisation, les carrefours principaux seront équipés de **panneaux de signalisation spécifiques**, indiquant la direction des principaux pôles d'activité et le nombre de kilomètres pour y parvenir. Cette signalétique sera étudiée de manière à être facilement compréhensible tout en offrant une esthétique de qualité et une identité propre à la commune de Braives et au territoire Burdinale Mehaigne. Cette signalétique pourra s'accompagner d'une cartographie du réseau et d'une communication ciblée aussi bien vers les citoyens (pour encourager la mobilité quotidienne et utilitaire) que les touristes.

La mise en œuvre complète de tout le réseau est envisagée en 1 seule phase. Le travail d'aménagement complet du réseau a été réfléchi en lien avec les autres politiques d'aménagement de mobilité de la

Commune. En effet, une partie du réseau sera réalisée dans le cadre du plan d'investissement communal PIC – PIMACI 2022 2024 et les prochains (voir point 5).

2. JUSTIFICATION DU PROJET

- ***Justification par rapport aux besoins identifiés dans le diagnostic partagé et aux besoins spécifiques de la population concernée :***

Le besoin d'organiser des modes alternatifs de déplacement, qui permettraient de réduire la dépendance de la voiture individuelle et du pétrole, accentué par le manque des liaisons modes doux sécurisées entre les villages est à la base de ce projet de mobilité.

Ce projet a fait l'objet de l'organisation de groupes de travail en 2021 et 2022 (CLDR/ CCATM/ GRACQ/ GAL BM Pôle mobilité) pour affiner le réseau en lien avec les déplacements réels des utilisateurs.

Ce projet est aussi en lien avec les objectifs du Gouvernement Wallon d'accroître l'usage des modes lents (vélo, piétons) et en lien avec les engagements de durabilité (stratégie wallonne de développement durable).

- ***Caractère rural du projet :***

Ce projet relie plusieurs villages d'une commune rurale en valorisant le réseau viaire existant. Celui-ci présente un trafic automobile relativement peu dense et peut dès lors être utilisé sans devoir séparer les piétons et cyclistes de la voirie (hormis un court tronçon prochainement réalisé entre Ciplet et Ville-en-Hesbaye). La mixité d'usage du réseau viaire est d'ailleurs de nature à renforcer le caractère rural du projet.

- ***Effets directs et multiplicateurs attendus, interaction avec d'autres fiches-projet ou d'autres projets actuels ou futurs :***

Les effets directs attendus sont l'augmentation des trajets en vélo tant pour le quotidien que pour les loisirs et une meilleure connexion entre les différents villages.

Les effets multiplicateurs attendus sont la réduction des trajets en voiture, une fréquentation accrue des services et commerces de proximité présents dans la commune, la valorisation touristique des points d'intérêts et des villages, l'amélioration du cadre de vie et le renforcement de l'identité communale et du sentiment d'appartenance.

Les liens avec d'autres fiches-projets, politiques et actions développées au niveau communal sont :

- Lien avec la Fiche 1.2 Création d'un réseau de voies lentes : étude (préalable à la fiche qui fait l'objet de cette demande de convention)
- Lien avec la Fiche 2.12 Aménagement des entrées de village pour renforcer leur identification
- Lien avec la Fiche 2.12 Aménagement de l'entrée de Braives
- ***S'il s'agit d'une version actualisée de la fiche, justifier les raisons de son activation (ce point remplace la note d'intention) :***

Cette fiche est activée maintenant car le projet est d'importance pour la Commune qui souhaite encourager une mobilité alternative à la voiture individuelle. Pour ce faire, la présence du RAVeL constitue un atout indéniable autour duquel elle a déjà commencé la mise en place d'un réseau cyclable et compte le poursuivre dans le cadre du plan d'investissement communal PIC – PIMACI 2022-24 (voir point 5). Il reste cependant à aménager encore toute une partie de ce réseau, justifiant l'activation de cette fiche pour le finaliser à court et moyen termes.

- ***Quelles sont les alternatives au projet remplissant les mêmes fonctions et répondant aux même(s) objectif(s) :***

Le réseau a été étudié en reprenant les liaisons existantes et déjà aménagées, en empruntant les voiries desservant un maximum de pôles d'activités et en offrant les itinéraires les plus directs et

sécurisés entre ceux-ci et les villages. Il n'y a donc pas vraiment d'alternatives au projet répondant à ces mêmes critères. A noter qu'en dehors des quelques voiries présentant un trafic automobile un peu plus dense, la plupart des rues de la commune permettent aux cyclistes de circuler de manière sécurisée sans aménagement. Il est toutefois nécessaire de définir un réseau principal lisible permettant d'accéder facilement aux différents pôles d'activités.

- **Comment le projet répond-il à un objectif de sobriété, en termes de juste utilisation des ressources qu'elles soient financières, foncières, environnementales, énergétiques ... ? :**

L'ensemble du réseau (21 kms) utilise des voiries et chemins existants et la majorité des aménagements consiste en une bande cyclable suggérée (soit du marquage, soit de l'asphalte). Les interventions projetées (13,5 kms) visent à valoriser les tracés existants de la commune et envisagent de réaliser des aménagements uniquement où cela est strictement nécessaire et où ils seront le plus souvent empruntés par un maximum de personnes. Le réseau a d'ailleurs été défini en collaboration avec les citoyens. Son coût moyen est d'environ 60€ par mètre linéaire de voirie ou chemin pour l'ensemble du réseau prévu en DR.

3. LIEN À LA STRATÉGIE DU PCDR

En 2030, Braives aura réinventé une façon de vivre sa ruralité au profit du bien-être de ses habitants en s'appuyant sur ses deux atouts majeurs : son territoire et ses Citoyens Responsables Acteurs Critiques et Solidaires (CRACS)												
Braives, commune du saule				Braives, commune connectée			Braives, commune zéro carbone			Braives + 100 emplois locaux		
1	2	3	4	1	2	3	1	2	3	1	2	3

Braives, commune zéro carbone

Objectif 2 : Sensibiliser aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle

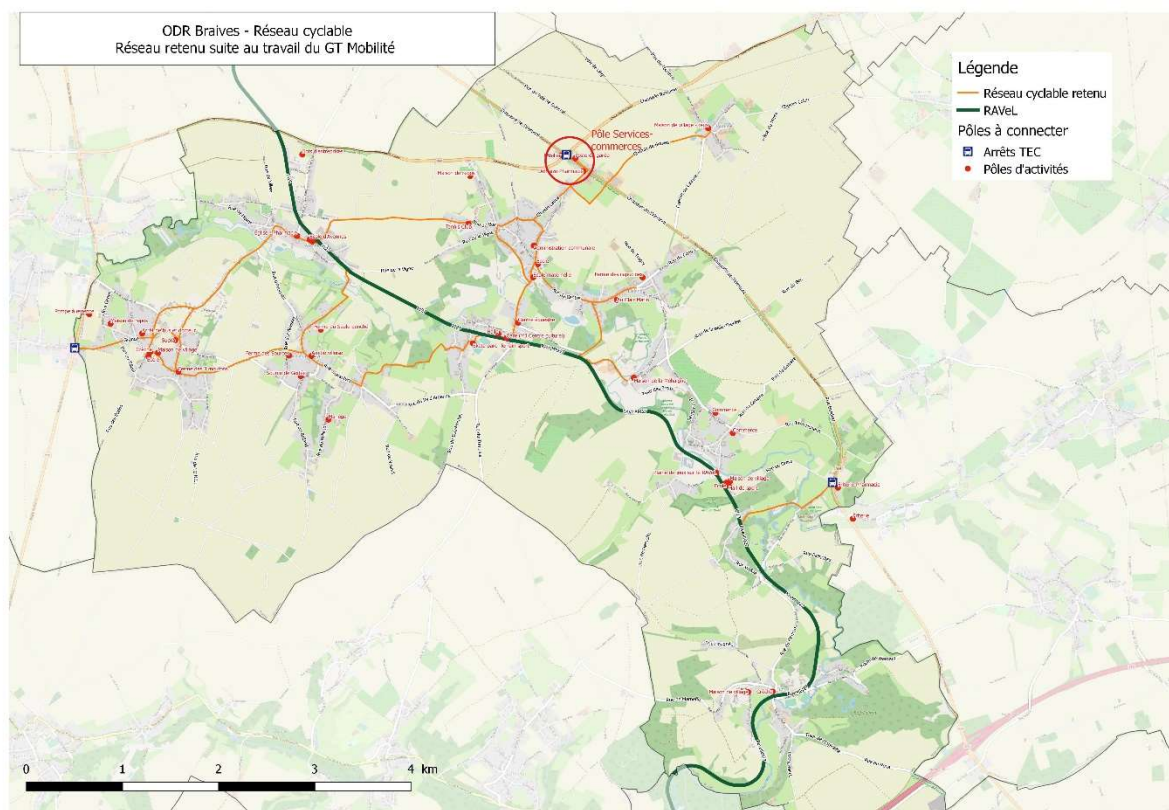
4. IMPACTS ATTENDUS DU PROJET SUR LA RÉSILIENCE DU TERRITOIRE ET DE LA SOCIÉTÉ

Environnement	Social	Economique
Encourage le transfert modal vers des modes de déplacement alternatifs.	Facilite et encourage les échanges sociaux et intergénérationnels dans un nouveau cadre.	Favorise le tourisme local durable ainsi que l'attractivité du territoire braivois pour les touristes : connexion avec les attractions locales (Village du saule, expo, RAVeL, Jardins au naturel, etc.).
Participe à une diminution de la pollution et des nuisances sonores liées au trafic automobile.	Permet la coexistence des usagers différents (cyclistes, piétons, roller & skateboarders, PMR, cavaliers, etc.) tout en améliorant la sécurité.	Peut favoriser le développement des services de l'Horeca et du commerce local (facilite le développement d'un système de livraisons à domicile).
Accentue l'amélioration de la qualité de l'air au niveau local, tout en réduisant la dépendance aux énergies fossiles.		Incite à l'utilisation quotidienne des modes doux comme moyen de déplacement vers les pôles d'emploi locaux (îlot d'entreprises...)

5. LOCALISATION ET STATUT

A. Localisation au sein de la commune, adresse, situation et statut de propriété

Le réseau prend place sur l'ensemble du territoire communal et concerne des voiries exclusivement communales.



Le réseau rencontre deux traversées de routes régionales :

- Traversée au niveau de l'arrêt de bus Express à Ciplet (N80)
- Traversée au niveau de la N64 (entre Tourinne et Braives)

La Commune veillera à intégrer ces problématiques lors des rencontres régulières de commission provinciale sécuritaire avec la Région afin d'établir un réseau continu et sécurisé.

B. Intégration du projet par rapport à son environnement direct (pôles d'activités du village ; intégration sociale, culturelle, économique...)

Le réseau a pour objectif de relier entre eux les principaux pôles d'activité de la commune (voir carte ci-dessus qui met en avant les pôles d'activités pointés par le Groupe de travail) et devrait être profitable aux développements économique et culturel de la commune. De plus, grâce à une meilleure sécurisation des déplacements pour les cyclistes et piétons, il offrira une meilleure accessibilité à toutes les catégories de personne et favorisera une meilleure intégration sociale pour tous les citoyens.

C. Cadre légal lié au lieu, dont les contraintes urbanistiques et réglementaires

Variable : essentiellement zone d'habitat à caractère rural et zone agricole.

Le projet n'est pas concerné par d'autres contraintes urbanistiques et réglementaires particulières, hormis celles du Code de la Route.

D. Contraintes naturelles existantes (inondation, ruissellement, karst, captage, Natura 2000...)

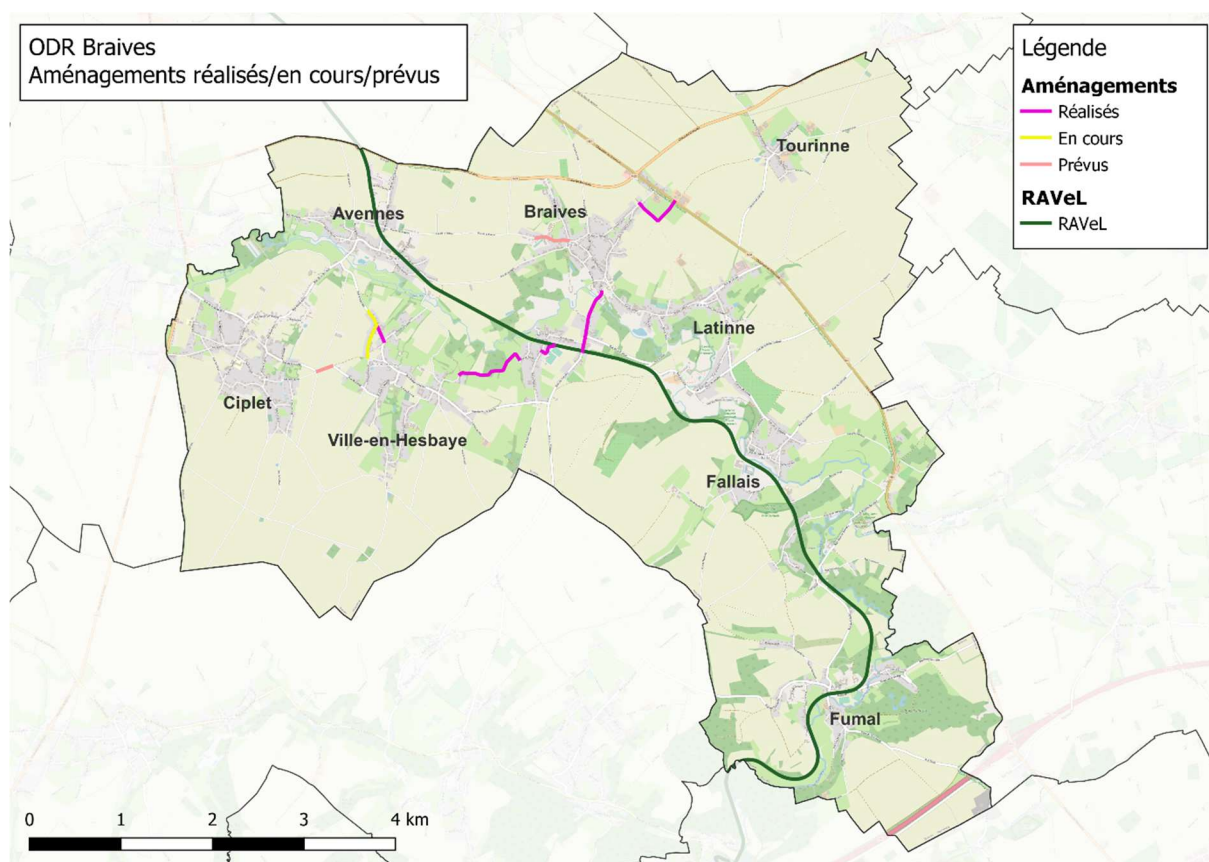
Le réseau s'inscrivant sur des voiries et chemins existants, il n'est pas concerné par des contraintes naturelles.

- Inondation : toute une bande d'aléas d'inondation par débordement accompagne le tracé de la Mehaigne à travers la commune. Toutefois, une faible partie du réseau projeté y est située. Vu que le réseau s'implante sur le réseau viaire existant, il n'apparaît pas nécessaire de prendre des mesures particulières par rapport à cette contrainte.
- Natura 2000 : le réseau projeté ne traverse pas de zones Natura 2000. La rue du Val de Mehaigne longe partiellement la zone Vallée de la Mehaigne tandis que le RAVeL la traverse à plusieurs endroits.

E. Présentation du périmètre d'intervention

Pour identifier les tronçons qui feront l'objet de la demande de subsides. Le travail s'est fait en étape.

- 1) Mise en avant des tronçons du réseau qui bénéficient déjà d'un aménagement ou d'un subside et donc d'une mise en œuvre prochaine.

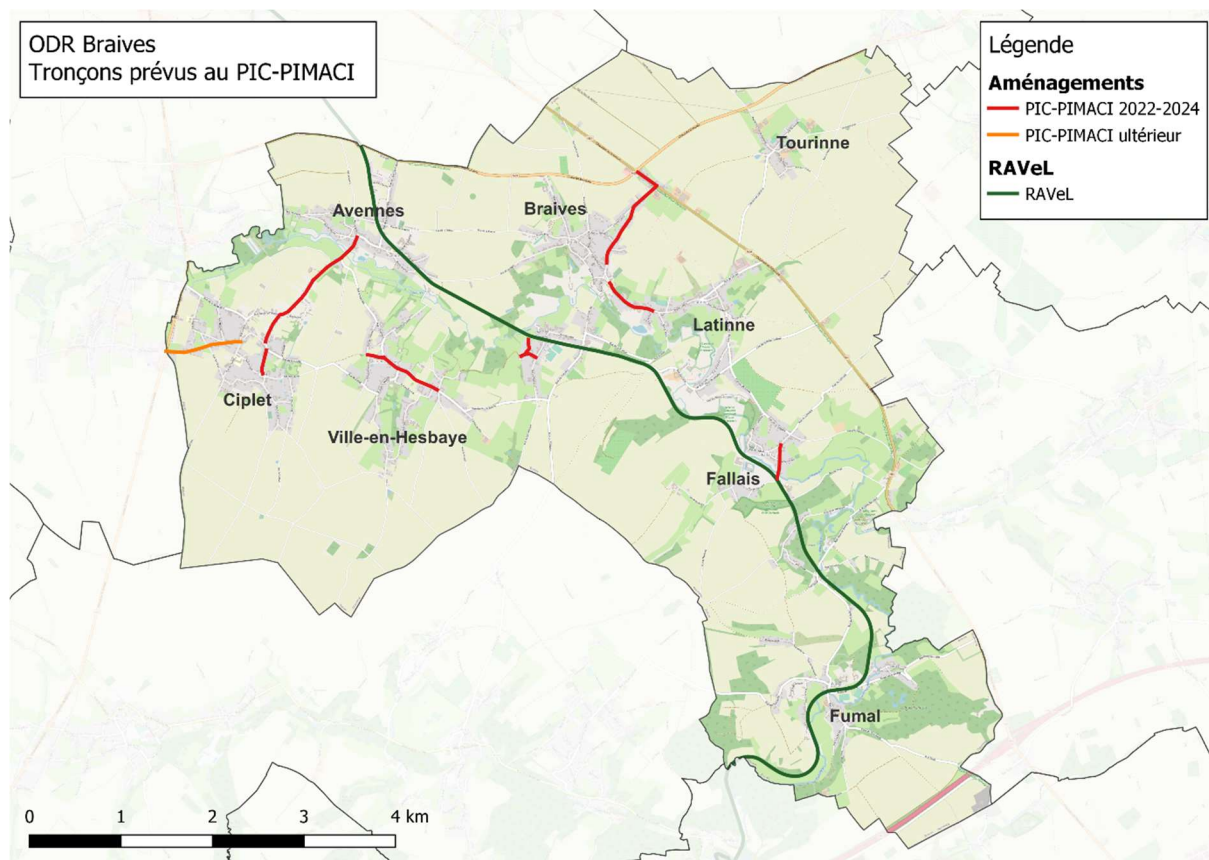


Voici les tronçons du réseau déjà aménagés ou en cours :

Rues	Piétons	Cyclos
Chemin du Via		Bande Cyclable Suggérée (BCS) ocre + chevrons
Rue du Bois		Enduit Superficiel à Haute Performance (ESHP) ocre + chevrons
Rue d'Avennes		Chevrons
Rue d'Avennes	Piste cyclo-piétonne	
Rue des Aiwisses	Bande cyclo-piétonne	
Rue de Cipllet	Piste cyclo-piétonne	
Tige del Haminde		Bi-bande
Remembrement Rue du Tombu-Rue aux Thiers		Bi-bande
Tronçon rue de	Piste cyclo-piétonne	

Brivioulle-RAVeL

- 2) Par ailleurs, plusieurs tronçons ont été identifiés par la Commune pour être réalisés dans le cadre du plan d'investissement communal PIC – PIMACI.



PIC – PIMACI 2022-24 :

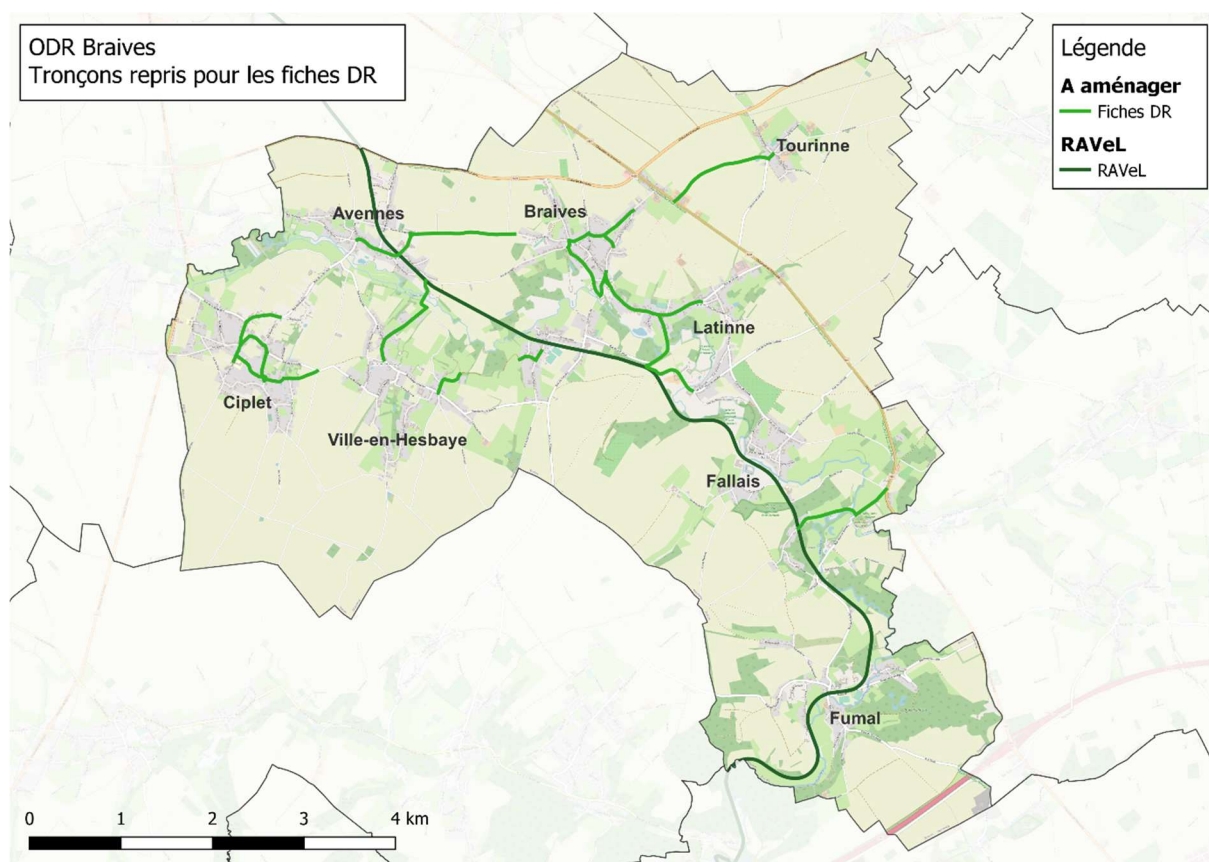
Rues	Voirie	Piétons	Cyclos
N64	/	Piste cyclo-piétonne Côté Delhaize	
Rue du Cornuchamp (nord)	Réfection	/	BCS (ESHp ocre + chevrons)
Rue du Cornuchamp (centre)	Réfection	Trottoir côté Ouest	/
Rue du Cornuchamp (sud)	Réfection	/	BCS (ESHp ocre côté Est + chevrons des 2 côtés)
Rue du Centre	Réfection	/	/
Rue du Tombu	Réfection	/	/
Rue Hubert Krains	Réfection	/	/
Rue de la Sucrierie (nord)	Réfection	/	BCS (ESHp ocre + chevrons)
Rue de la Sucrierie (Sud)	/	/	BCS (ESHp ocre + chevrons)
Rue Reine Astrid (nord)	Réfection	/	BCS (ESHp ocre + chevrons)
Rue Reine Astrid (Sud)	/	/	BCS (ESHp ocre + chevrons)
Rue Joseph Wauters (ouest)	Réfection	/	BCS (chevrons)

Rue Joseph Wauters (Centre)	Réfection	/	BCS (ESHV ocre + chevrons)
Rue Joseph Wauters (Est)	/	/	BCS (ESHV ocre + chevrons)
Rue de la Dîme	Réfection	/	/

PIC – PIMACI ultérieur :

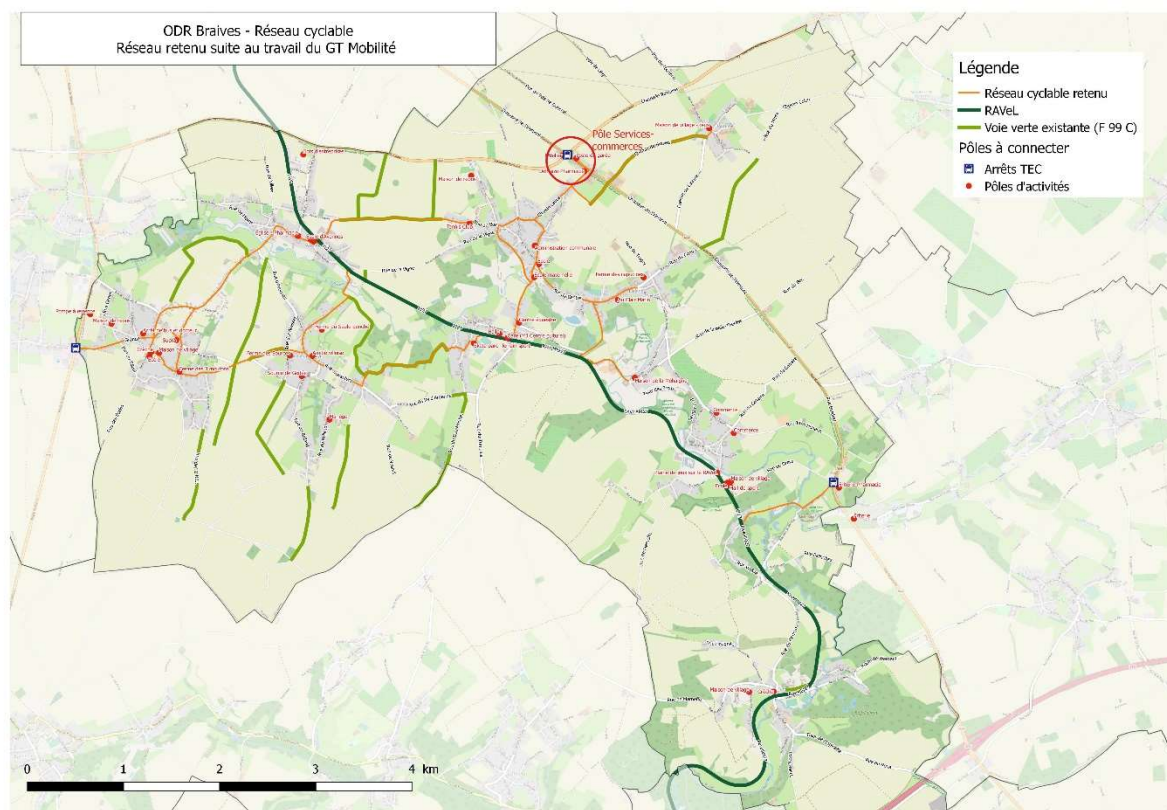
Rue	Voirie	Piétons	Cyclos
Rue Grande	Réfection	Aménagement cyclo-piéton (à convenir)	

3) Les tronçons restants font donc l'objet de la présente demande de subsides.



En fonction de la configuration des lieux et du contexte de mobilité (densité du trafic automobile), différents types d'aménagements seront réalisés, en restant dans la continuité de ceux existants (par ex. la bande cyclable suggérée de la rue du Via ou le marquage au sol rue d'Avennes).

Notons par ailleurs, que le réseau principal est complété par une série de chemins de remembrement, offrant des itinéraires sécurisés supplémentaires pour les modes actifs qui ne seront pas renseignés dans le réseau mais qui n'empêche pas une utilisation. Ceci pour concentrer les aménagements sur les axes identifiés prioritaires.



6. PARTIES PRENANTES, PORTEURS DE PROJET

Porteur de projet : Commune de Braives

Partenaire(s) : SPW-MI, TEC, CLDR/ CCATm (GT Mobilité), GRACQ, GAL Burdinale Mehaigne (projet cyclable)

Sources de financement : SPW ARNE – Direction du Développement Rural, PIC – PIMACI 2022-24, appels à projets mobilité active.

7. PROGRAMME DE RÉALISATION

A. Éléments pris en compte pour définir la priorité de la fiche

Le projet est considéré comme prioritaire par la Commune et dans la priorisation par la CLDR. Pour rappel, une partie du réseau est déjà aménagée tandis qu'une autre est reprise dans le plan d'investissement communal PIC – PIMACI 2022-24 et ultérieur (voir point 5).

B. Etat du dossier (ce qui a déjà été réalisé)

- Plan communal de mobilité (étude approuvée fin 2021) – Correspondait à la FP 1.2 du PCDR.
- Groupe de travail Mobilité (CLDR/ CCATM/ GRACQ/ GAL) pour travailler au réseau voies lentes :
 - Rencontres en 2020 dans le cadre du dossier mobilité active et des 3 tronçons introduits dans l'appel à projet.
 - Rencontre au printemps 2022 pour clarifier le réseau cyclable proposé par le PCM.
 - Rencontre en été 2022 pour la mise en place d'un inventaire des déplacements piétons dans les villages.

Programme des travaux et/ou aménagements

Descriptions des travaux envisagés

Il s'agit de mettre en œuvre le réseau principal des voies lentes. Celui-ci présente deux types d'aménagement principaux :

- **Une bande cyclable suggérée de couleur ocre**, réalisée par un marquage ESPH (enduit superficiel haute performance) appliqué directement sur la voirie. Un marquage supplémentaire comprenant des chevrons et sigles de vélo est appliqué sur cette bande ocre. Cet aménagement concerne les rues présentant un trafic automobile un peu plus important où il est nécessaire de marquer de manière continue l'espace dédié aux cyclistes de part et d'autre de la voirie. Il s'agit des rues de Cortil, Saint-Sauveur, du Centre, des Ecoles, de la Justice de Paix, du Pont et le Chemin de Latinne, Rue Saint-Pierre.
- **Une bande cyclable suggérée marquée par des chevrons et sigles de vélo**, à hauteur des carrefours et passages à sécuriser sur les voiries présentant un trafic automobile plus faible (et ne nécessitant pas la mise en place d'une bande cyclable suggérée continue).

En plus de ces deux aménagements principaux, une liaison spécifique entre Tourinne et la chaussée de Tirlemont doit faire l'objet de travaux plus conséquents. Il s'agit, en effet, de refaire le chemin de Braives sur le tronçon central de 650 mètres, afin de poursuivre l'aménagement en bi-bande (existant à chaque extrémité).

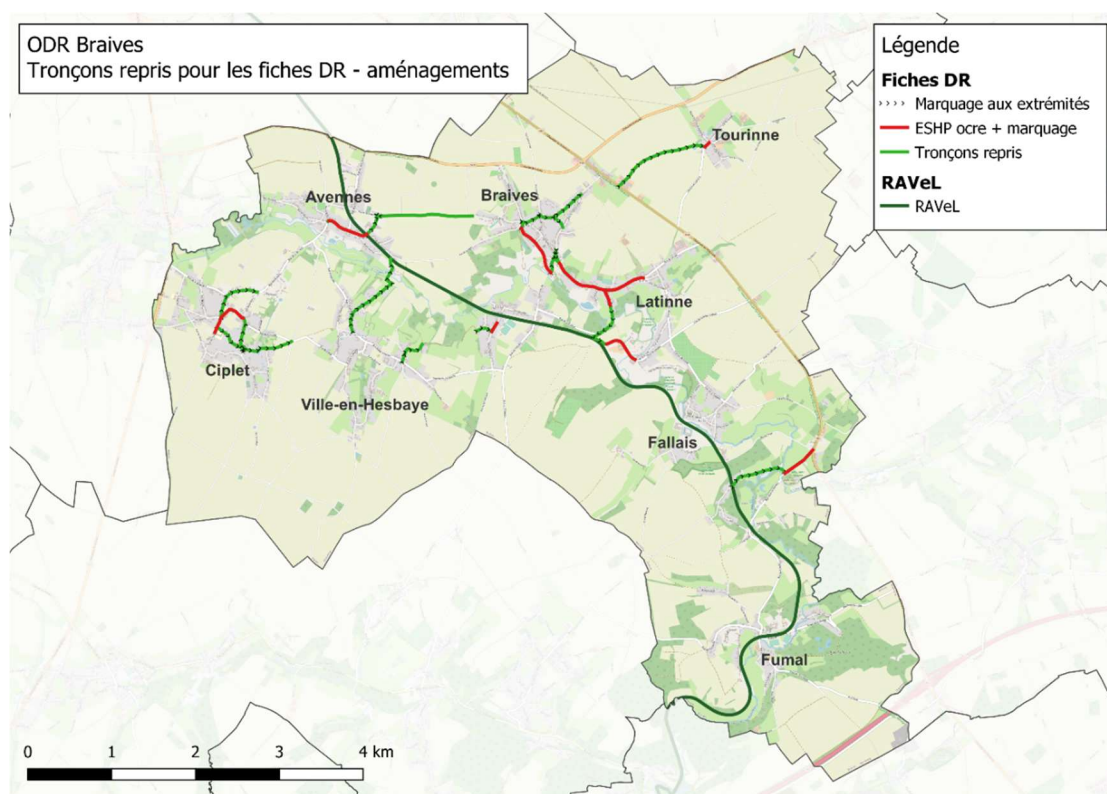
Afin de garantir un confort d'utilisation sur l'ensemble du réseau, un autre chemin de remembrement (rue de la Tombe) doit faire l'objet d'une réparation sur une dizaine de mètres à l'entrée du village d'Avennes.

Ensuite, un aménagement plus conséquent devra être réalisé à Avennes, au niveau du carrefour entre les rues de la Justice de Paix, de Villers et de Moxhe où un besoin de sécurisation des déplacements cyclo-piétons est nécessaire et passe par une intervention plus conséquente nécessitant de réduire la largeur des voiries.

Enfin, il est également prévu un poste de signalétique afin de baliser et bien indiquer les différents itinéraires du réseau principal.

Mais également un espace stationnement vélo à des points-clés du territoire.

Localisation des travaux et aménagements



C. Planification : Descriptif de la mise en œuvre et phasage

Il n'y a qu'une seule phase pour ce projet.

D. Démarches administratives à réaliser

- Démarches pour obtenir les accords de subvention (DR).
- Désignation d'un auteur de projet selon les règles « marchés publics » en vigueur.
- Introduction des demandes d'autorisation (si nécessaires) et finalisation des dossiers de demande de subvention.
- Désignation de la/des entreprises en charge des travaux selon les règles « marchés publics » en vigueur.
- Réception des travaux.

E. Eléments à mettre en place pour assurer le bon usage et la pérennité de l'investissement réalisé

- Mettre en place une signalétique adaptée.
- Communiquer régulièrement sur le projet et de manière adéquate (bulletin communal, réseaux sociaux, toutes boîtes...) vers les publics cibles.
- Entretenir régulièrement le réseau et particulièrement les tronçons plus ombragés, soumis à l'humidité, à la chute des feuilles, au passage du charroi agricole, etc.

8. ESTIMATION GLOBALE DU COÛT (VOIR DÉTAIL EN ANNEXE)

Projet de catégorie : catégorie 1 – mobilité douce

Pistes de financement :

Sources	Taux
Développement rural	80% avec un plafond de subside de maximum 680.000 €
Commune	Solde non subventionné

Estimation globale des coûts par phase	Quantité	Montant HTVA	Sources de financement	
			DR (80%)	Commune
1. Bandes cyclables suggérées + marquages au sol				
• Bande cyclable suggérée en marquage ESPH	+/- 7.400 m²	300.000€		
• Marquage chevron	+/- 618 pcs	45.000€		
• Marquage vélo	+/- 471 pcs	45.000€		
2. Liaison Tourinne – Chaussée de Tirlemont (Chemin de Braives) + rue de la Tombe				
• Réfection du chemin de remembrement en béton - Déblais - Démolition de la dalle existante - Evacuation - Remblais - Bi-bande en béton 2 x 1 m	650 m	100.000€		
• Réfection rue de la Tombe	25 m	7.500€		
3. Aménagement du carrefour rue de la Justice de Paix – rue de Villers – rue de Moxhe	+/- 1.000 m²	200.000€		
4. Signalétique / stationnement		30.000€		
5. Frais d'étude (10%)		72.750€		
Total HTVA		800.250€		
Total TVAC		968.302,5€	680.000€	288.302,5€

Projet rémunérateur oui ☐ non ☒

9. EVALUATION (EN RELATION AVEC LES OBJECTIFS VISÉS ET LES EFFETS ATTENDUS)

Indicateurs de réalisation :

Indicateurs mesurant les effets directs issus des actions et projets mis en œuvre

Comment démontrer que le projet a bien été mis en œuvre ?

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre, ...)
Nombre de km du réseau aménagé	Réseau total de 21 kms dont 13,5 km aménagés via le DR	Rapport annuel DR + Rapport travaux PICC/ PIMACY

Indicateurs de résultat :

Indicateurs mesurant le résultat direct et immédiat d'une intervention sur le public cible

Quels sont les effets du projet ?

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre, ...)
Nombre d'utilisateurs du réseau	Augmentation de 5% en 5 ans	Comptage par capteurs/ Enquête /GAL

10. [NOTICE ÉVOLUTIVE] - MESURES EN FAVEUR DE LA RÉSILIENCE LOCALE ET DE LA TRANSITION

Ce point fait l'objet d'une actualisation à chacune des étapes de la procédure de développement rural, à savoir (1) la demande de convention, (2) l'avant-projet et (3) le projet.

Le développement de ce point est adapté au type de projet mené et à son degré d'étude.

A. Mesures pour répondre aux risques et contraintes identifiés au Point 5 (Localisation et statut)

Il n'y a pas de risques et contraintes identifiés demandant des mesures d'aménagement particulières. L'ensemble du réseau traverse des carrefours auxquels une attention sera donnée afin de les sécuriser au mieux pour encourager l'usage de la mobilité active. La sécurisation au niveau des accès aux arrêts de bus le long des deux routes régionales (N80 et N64) devra être particulièrement étudiée, en collaboration avec le SPW-MI et le TEC.

B. Mesures en faveur de la bonne gestion des eaux

L'ensemble du réseau emprunte des voiries et chemins existants, il n'aura donc pas d'impact sur la bonne gestion des eaux.

Un entretien régulier des chemins de remembrement sera effectué par la commune qui dispose d'ailleurs du matériel adéquat.

C. Mesures en faveur de l'utilisation durable des ressources naturelles

La mise en œuvre du projet consiste principalement en la réalisation de bandes cyclables suggérées nécessitant en un marquage au sol ESPH (Enduit Superficiel Haute Performance) ou, si le bord de la voirie doit être refait, en une couche d'asphalte ocre. Ces matériaux n'auront pas d'impact sur les ressources naturelles aux alentours.

Pour les tronçons devant être réaménagés sur les chemins de remembrement (principalement la liaison Tourinne – Chaussée de Tirlemont), une attention particulière sera donnée pour réutiliser un maximum les fonds de coffre existants afin d'éviter de recréer des sous-fondations et des compactages inutiles. L'utilisation du revêtement en béton, inerte, sera choisi par la Commune et l'auteur de projet de manière à être le plus stable possible dans le temps et ne nécessitant que peu d'entretien.

D. Mesures en faveur de la sobriété du projet

Comme indiqué précédemment, l'ensemble du réseau utilise des voiries et chemins existants et la majorité des aménagements consiste en une bande cyclable suggérée (soit du marquage, soit de l'asphalte). Les interventions projetées visent à valoriser les tracés existants de la commune, envisagent de réaliser des aménagements uniquement où cela est strictement nécessaire et où ils seront le plus souvent empruntés par un maximum de personnes. Le réseau a d'ailleurs été défini en collaboration avec les citoyens.

La longueur totale du réseau est de 21 kms dont 13.500 mètres seront aménagés via le Développement rural. Cela donne un coût moyen d'environ 60€ par mètre linéaire de voirie ou chemin pour l'ensemble du réseau prévu en DR. Par contre, vu la largeur variable des voiries, il est assez compliqué et fastidieux à ce stade d'avancement du projet, d'établir son coût moyen par m².

E. Mesures en faveur de la biodiversité

La mise en œuvre du projet n'a pas d'impact significatif sur la biodiversité, le réseau étant aménagé sur des voiries et chemins existants. Des plantations pourraient éventuellement prendre place le long de ceux-ci mais risquent d'être en conflit avec la largeur importante des machines agricoles qui les empruntent. Une concertation préalable avec les agriculteurs devra dès lors être menée pour s'assurer de la pertinence de planter le long de ces chemins.

F. Mesures en faveur de l'accessibilité et de l'inclusivité du projet

Le projet contribue fortement à l'amélioration de l'accessibilité du territoire pour les modes actifs et particulièrement pour les cyclistes. Le réseau a été défini en se structurant autour du RAVeL, colonne vertébrale qui traverse toute la commune, et en offrant des connexions directes entre les villages et

les pôles d'activité principaux de la commune. Les aménagements proposés permettront de sécuriser les déplacements de toutes les catégories de cyclistes.

Le réseau rejoindra également les principaux arrêts de bus desservant la commune aux extrémités est (N64 – ligne 127 Huy-Hannut-Landen) et ouest (N80 – ligne express E84 Namur-Hannut-Waremme).

L'inventaire piéton réalisé par le Groupe travail mobilité a permis de mettre en avant des tronçons du réseau cyclable où la problématique du piéton est également à prendre en compte (exemple pour la carrefour d'Avennes, la rue Saint-Pierre ou encore la rue Grande).

G. Mesures de transition vers l'économie locale et circulaire

La mise en place de ce projet permettra de mieux connecter les villages et les différentes activités qui y sont présentes et doit donc favoriser l'économie locale.

L'intérêt des citoyens pour pouvoir se déplacer en vélo et à pied est d'ailleurs grandissant, que ce soit pour se déplacer de manière non polluante mais aussi pour diminuer les dépenses énergétiques liées à la voiture.

Les matériaux utilisés pour le réaménagement des chemins de remembrement peuvent venir du réemploi. Des entreprises locales pourront être sollicitées pour réaliser les différents travaux.

H. Intégration du projet dans l'environnement

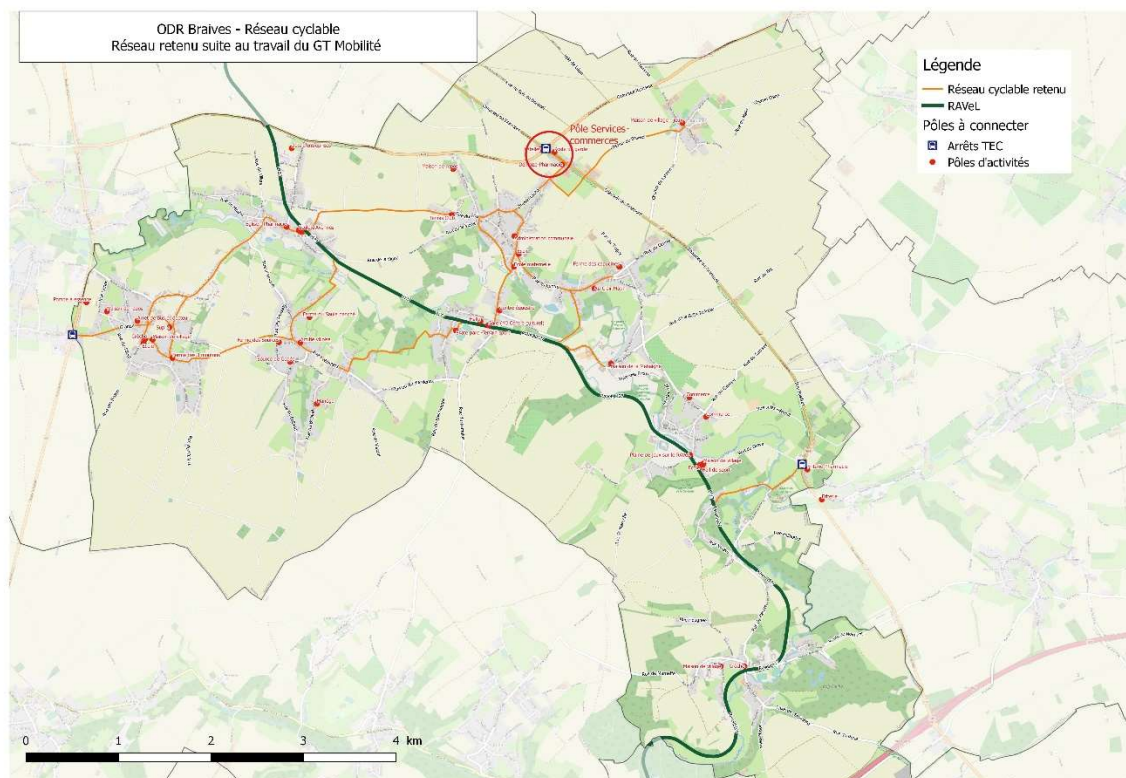
Du fait de sa localisation sur le réseau routier existant, l'impact du projet sur l'environnement sera très limité. Les abords des voiries et chemins seront majoritairement laissés en l'état.

Par ailleurs, le projet n'impactera pas le paysage étant donné qu'aucun aménagement ne sera réalisé en hauteur en dehors du placement de la signalétique.

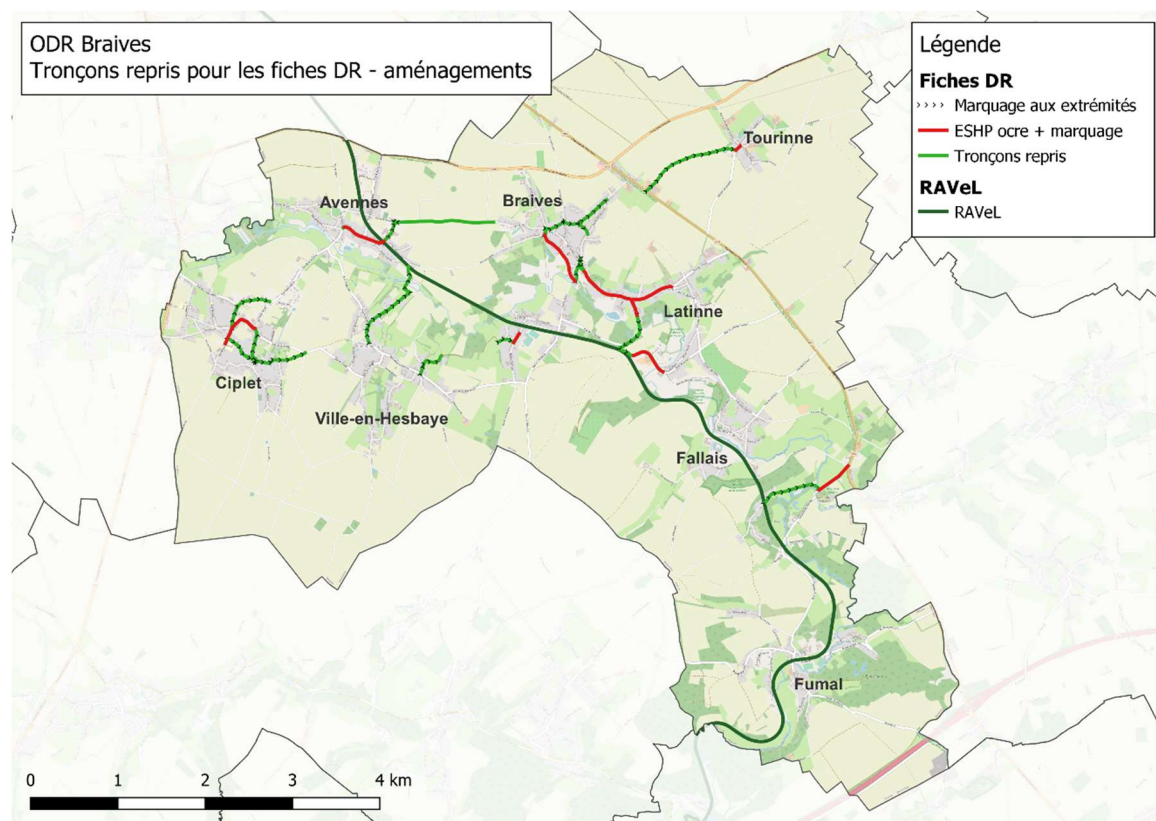
Enfin, en reliant les villages et les différents pôles d'activité, le réseau encouragera un recours plus systématique et plus aisé à la mobilité active, choix bénéfique globalement pour l'environnement.

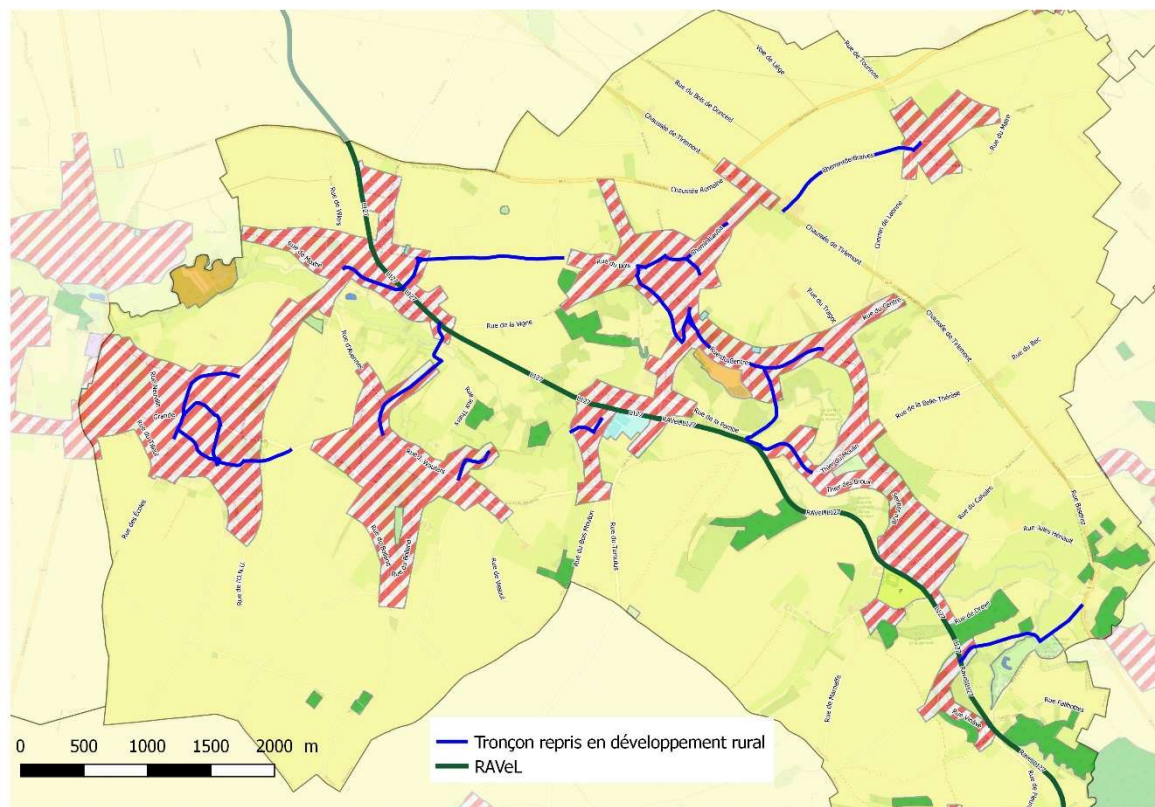
Annexes : Pièces à joindre à la Fiche-Projet

1. Plan de situation

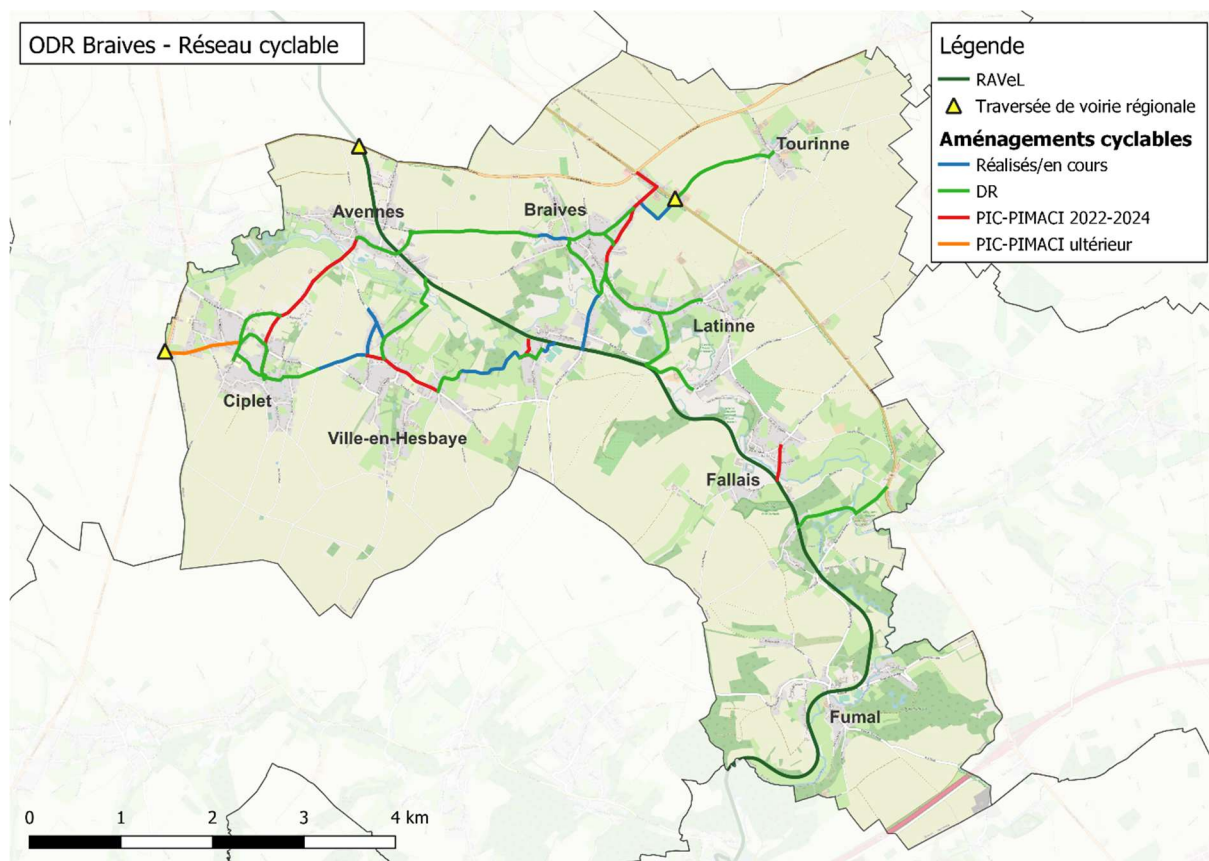


2. Périmètre d'intervention





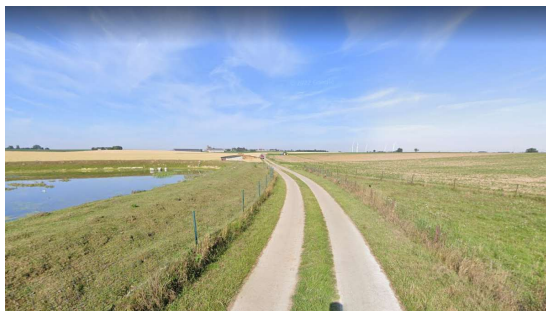
3. Carte globale du réseau avec mise en évidence des tronçons déjà réalisés / en cours et les tronçons à aménager selon source de financement.



4. Dossier photographique

Focus sur les endroits où aménagement plus conséquent

1. Liaison spécifique Bi-bande entre Tourinne et la chaussée de Tirlemont



2. Réparation du chemin de remembrement (rue de la Tombe)



3. Carrefour d'Avennes



4. Autres vues sur le tronçon



Ligne Express Namur Waremme (N 80)

Rue des écoles à Ciplet

5. Liste des projets de même fonction existant sur la commune : Sans objet