

Création d'un réseau cyclo-piéton intervillage (trans)communal

Fiche n°1.1
Priorité : lot 1

1. Description du projet

Cette fiche projet vise à réaliser un réseau cyclo-piéton inter-villages et aménager le(s) tronçon(s) prioritaires. L'objectif est de définir un réseau structurant à l'échelle du territoire qui permette aux habitants de Philippeville de pouvoir réaliser leurs déplacements du quotidien à pied ou à vélo, de manière pratique et sécurisée.

La commune de Philippeville finalise actuellement son Plan communal de Mobilité (PCM), réalisés par les bureaux d'études ICEDD et Espaces mobilité. Le Plan d'actions du PCM prévoit la réalisation d'un réseau cyclable, dont les priorités sont :

- La définition d'un réseau cyclable structurant pragmatique pour les déplacements quotidiens (accessibilité des pôles principaux) ;
- Favoriser l'intermodalité Vélo/Bus, Vélo/Train ;
- Evaluation de la potentialité de liaisons à vocation touristique (lien avec réseau points-nœuds) ;

Le Plan Communal de Mobilité est très récent et les objectifs et la philosophie de ce réseau cyclable correspondant aux demandes de la CLDR. Il a donc été décidé de se baser sur le diagnostic et le plan d'actions en matière de politique cyclable inscrits dans le PCM et de lancer la concrétisation de ce réseau.

Description du réseau cyclable du Plan communal de Mobilité

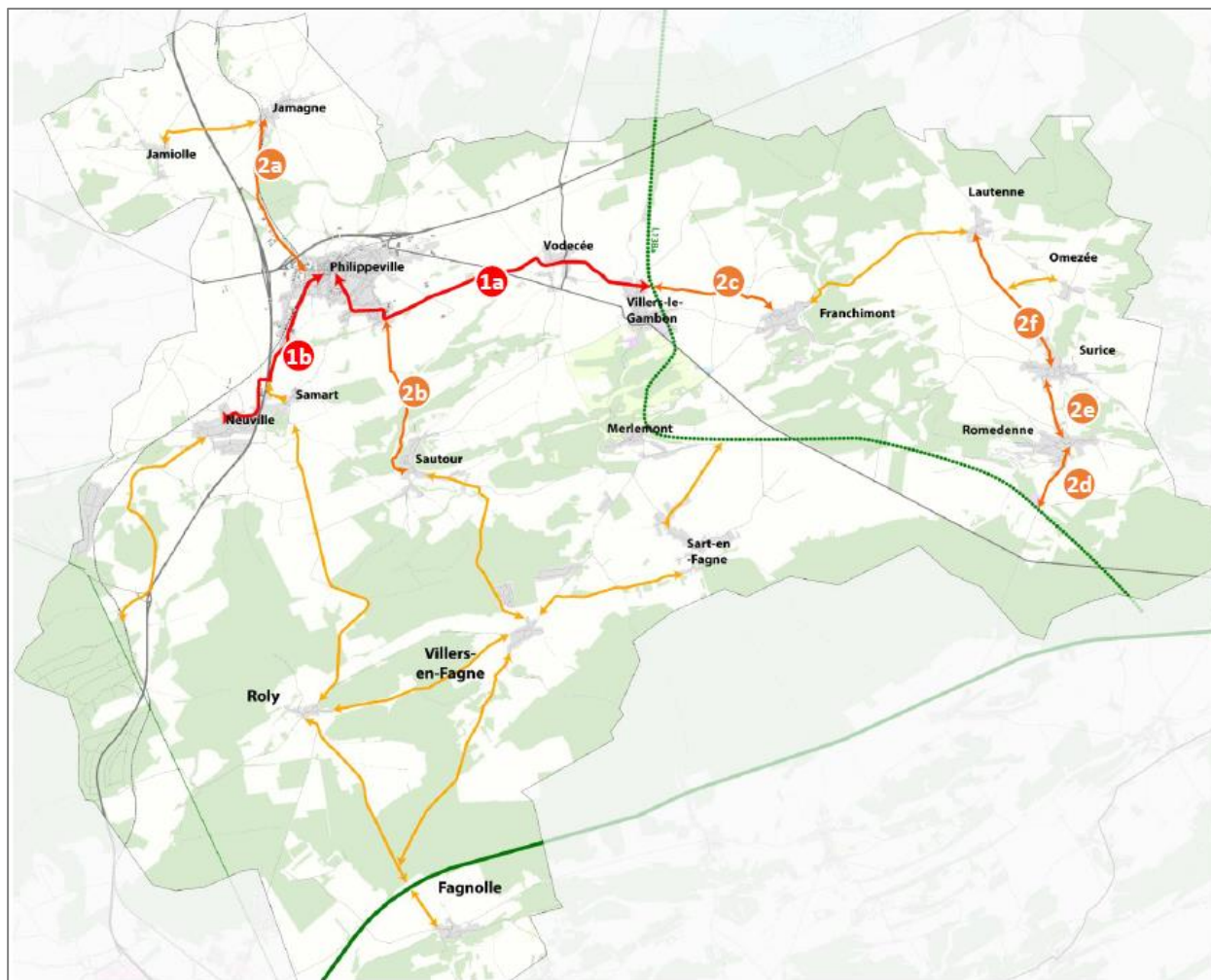
Le réseau ci-dessous a été élaboré dans le cadre du PCM, en s'appuyant sur les propositions du Gracq de liaisons cyclables pour le territoire de Philippeville.

Les critères de continuité, sécurité et confort ont guidé les choix des liaisons sélectionnées afin de capter un public débutant (scolaire notamment).

Deux liaisons ont été identifiées comme prioritaires permettant de relier les noyaux d'habitat importants et situés à proximité des pôles d'intérêt de Philippeville. Ces deux connexions seront la base du développement d'un réseau plus large :

1a. La connexion forte entre la future L138a et Philippeville permettant de drainer les villages du Sud-est de la commune.

1b. La connexion entre Neuville et le cœur de ville qui pourra être prolongée vers Samart et les quartiers à l'Ouest de la N5.



Réseau cyclable : identification des liaisons – PCM de Philippeville – Plan d’actions (ICEDD, 2021)

- 13 liaisons identifiées dont :**
 - 2 prioritaires —
 - 6 secondaires —
 - tertiaires —
- Concrétisation du RAVeL :**
 - Phase 1 : Gimnée – Romedenne
 - Phase 2 : Romedenne – Villers-le-Gambon
 - Phase 3 : Villers-le-Gambon - Florennes
- Hiérarchisation en fonction :**
 - Densité de population
 - Présence de services / commerces
 - Rôle en matière de mobilité (bus – train)
 - Distance entre les pôles

Le PCM identifie également 6 tronçons secondaires, ainsi que 13 tronçons tertiaires. Le réseau secondaire vise à travailler sur la connexion des villages aux itinéraires structurants, tandis que le réseau tertiaire assure le développement des liaisons inter-villages.

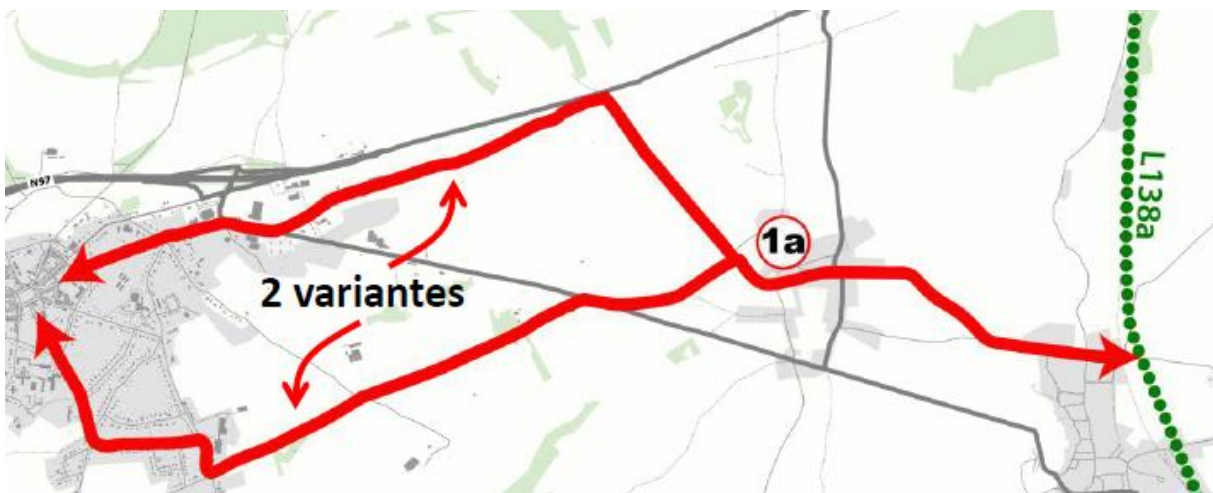
La présente fiche-projet vise donc le développement de ces liaisons cyclo-piétonnes. Afin de budgétiser de manière concrète l’aménagement d’un tronçon, il a été choisi de se concentrer, dans la suite de ce document, sur la ligne 1a, à savoir la « Villers-le-Gambon – Vodecée – Philippeville » qui permet de relier la future ligne 138a au centre de Philippe.

Cette connexion permettra aussi de relier les villages du sud-est de la commune à Philippeville. Les autres tronçons seront budgétisés au moment de l'actualisation de la fiche-projet, étape préalable à la demande de subsides. La politique de Développement rural permet en effet actuellement d'activer plusieurs fois une fiche-projet de mobilité douce (catégorie 1), pour autant que les tronçons identifiés soient indépendants les uns des autres, ce qui est le cas dans le présent projet. Plusieurs plafonds pourraient donc être appliqués à cette fiche-projet.



Tracé de la Ligne 1a - PCM de Philippeville – Plan d'actions (ICEDD, 2021)

A noter qu'une variante à ce projet existe en passant par le nord :



Variante possible au tracé - PCM de Philippeville – Plan d'actions (ICEDD, 2021)

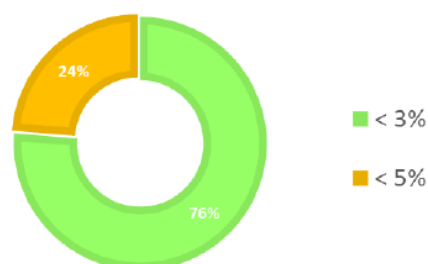
Description du site dans son état actuel

L'état actuel des différentes voiries, sentiers et carrefours sensibles composant ce tronçon est détaillé ci-dessous pour de rendre compte des interventions à prévoir afin de rendre cette liaison confortable et sécurisée. Les aménagements de sécurité routière (zone 30km/h, marquage au sol, etc.) et les autres interventions détaillées au point 2 « Description des aménagements proposés » ont été indiqués sur les photos (via les pictos correspondant) de manière à se rendre compte des interventions nécessaires en fonction de l'affectation future de chaque tronçon.

Relief général

Le relief du tronçon est très plane puisque plus de 75% sont à moins de 3% de pente. Il est donc tout à fait adapté à des déplacements cyclo-piétons.

RÉPARTITION DES CATÉGORIES DE PENTES LE LONG DU TRACÉ



Etat général des rues (sens Est vers Ouest le long du tracé)

- **Carrefour Champ Bouval x L138a**



- **Carrefour à traiter 1 (Champ Bouval/ Nutons x Père Heugens/ Clair Bois)**



- **F99c n°1 (rue de Herbiavau)**



- **Rue de Herbiavau**



- **Carrefour à traiter n°2 (Herbiavau x N98)**



- **F99c n°2 (rue du village)**



- **Portion N40 où proposition d'un cheminement cyclo-piéton séparé bi-directionnel (côté nord) + aménagement d'une traversée en 2 temps**



Photo : Dr(ea)²m



Source : Google

- **Rue de Merlemont**



Source : Google

- **F99c n°3 (rue Fontaine d'Ogné)**

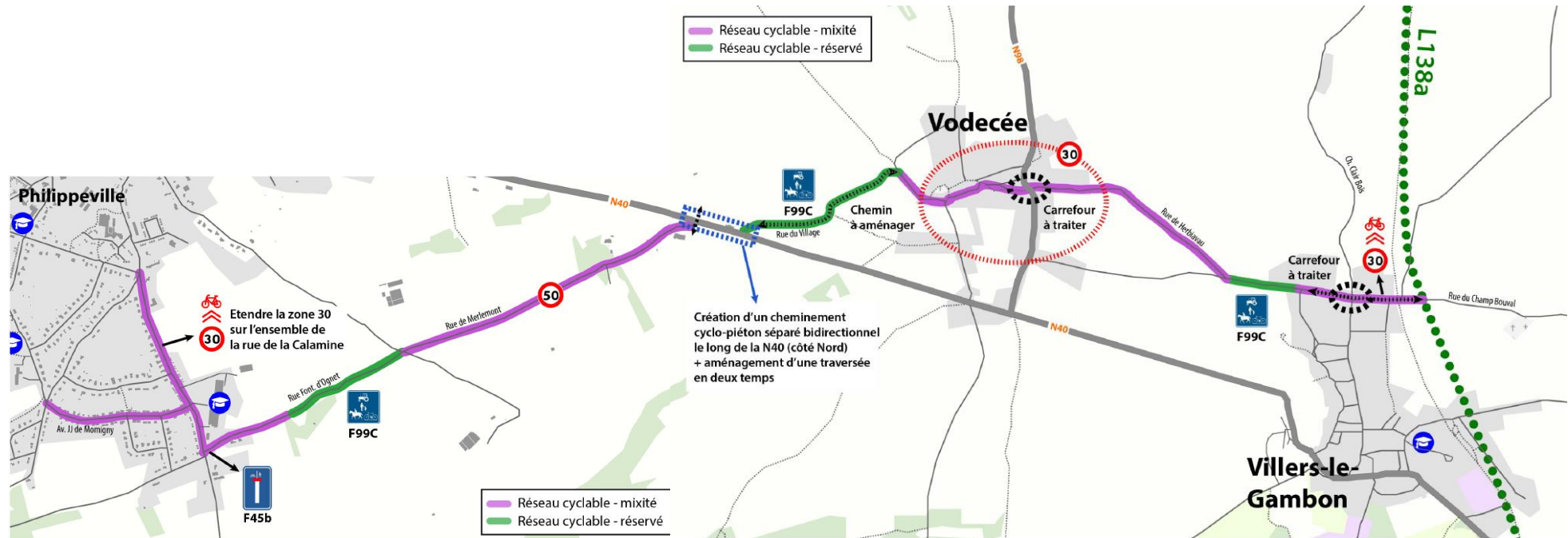


Source : Google

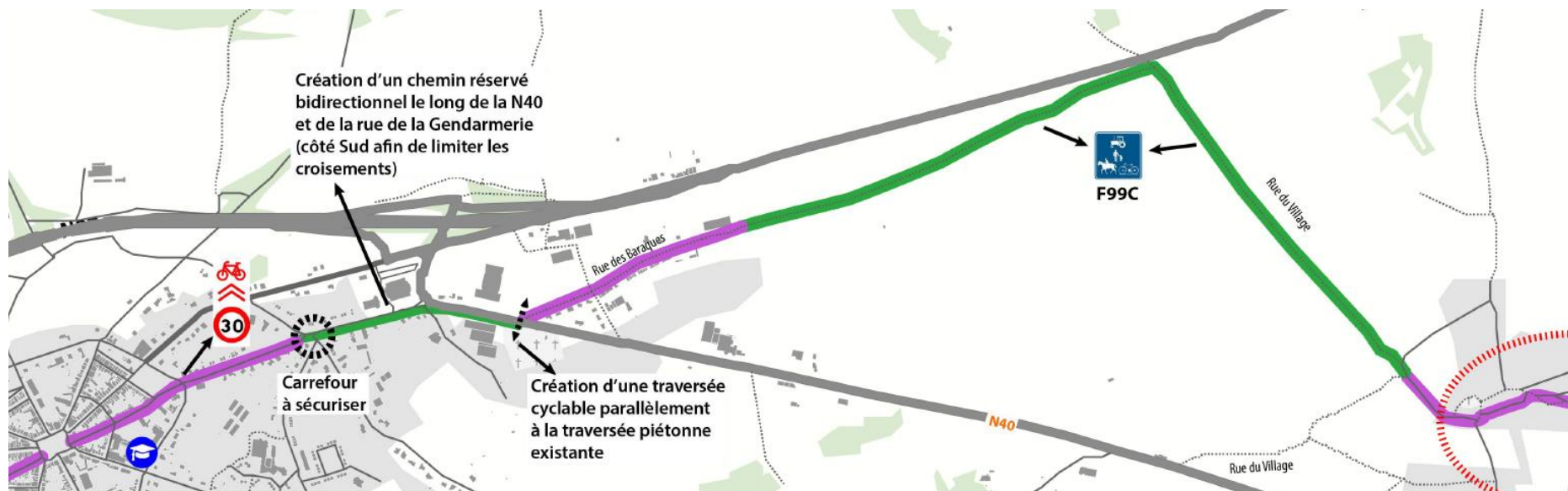
- **Carrefour Rue de la Calamine x rue Fontaine d'Ogné**



Description des aménagements proposés



Interventions proposées - PCM de Philippeville – Plan d’actions (ICEDD, 2021)



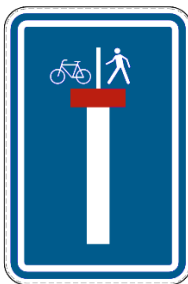
Interventions liées à la variante - PCM de Philippeville – Plan d'actions (ICEDD, 2021)

Détail des aménagements proposés (PCM)

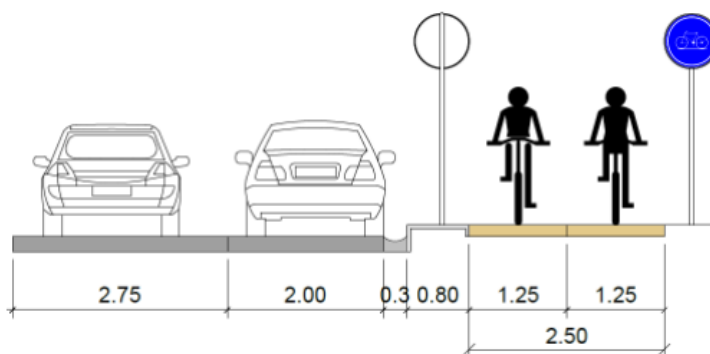
- **Chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers - F99c (sur tout ou partie du tronçon)**
 - Voiries réservées aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers (sans modification du profil de la voirie).
 - Sécurité cycliste : élevée



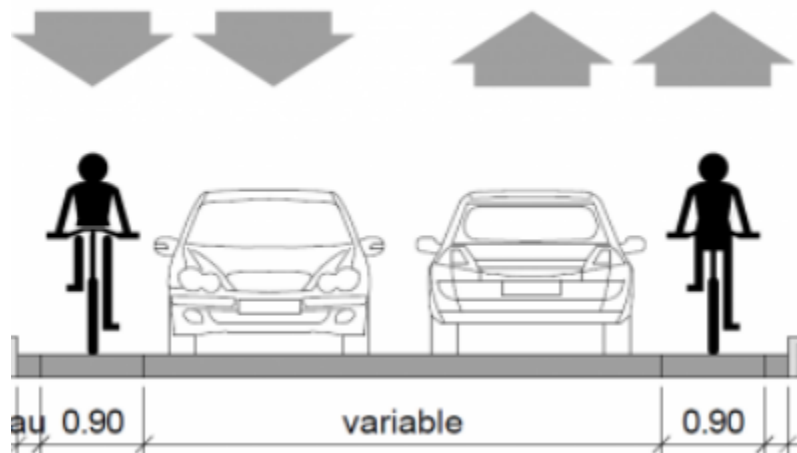
- **Voies sans issue, excepté pour les piétons et les cyclistes - F45b**
 - Sécurité cycliste : moyenne



- **Cheminement cyclable (ou cyclopiéton) bidirectionnel**
 - Sécurité cycliste : élevée



- **Bande cyclable suggérée de part et d'autre (...vers la voie centrale banalisée)**
 - Sécurité cycliste : faible
 - Condition : vitesse limitée à 50 km/h



- **Exemple d'aménagement de traversée en deux temps**



- **Aménagements pour dissuader le trafic sur les chemins réservés**

- Monobande » sur ~ 200 mètres permettant de dissuader le transit...les bandes sont carrossables mais inconfortables pour les véhicules standards
- Type de dispositif : mono-bande 1.2 m central
- Eviter le bi-bande, moins dissuasif



- **Si le transit persiste, filtrer avec un dispositif + radical qui ne permet que le passage de véhicules lourds**

- Mesure efficace, moyennant un nouveau schéma d'accès aux terres agricoles uniquement pour les véhicules standards (concertation nécessaire)
- Type de dispositif : borne basse (bas de caisse > 27 cm pour passer)



- **Variante : couper toute circulation motorisée d'un côté de la rue (ou au milieu)**
 - Mesure la plus efficace, nécessaire en particulier quand on ferme un axe routier habituel
 - Nouveau schéma d'accès aux terres agricoles pour tous les véhicules agricoles
 - Type de dispositif : solide et visible, passage libre d'1.5m. (ex : pierre de carrière...éviter barrière avec contrôle d'accès).



2. Justification du projet

Le déploiement d'un réseau cyclable structurant, continu et sécurisé constitue la clé de voûte d'une politique cyclable. Les membres de la CLDR ont donc décidé de mettre en pratique le réseau cyclable élaboré dans le PCM récemment réalisé. C'est donc la liaison 1a « Villers-le-Gambon – Vodecée – Philippeville » - identifiée dans le PCM comme prioritaire – qu'il a été décidé de mettre en œuvre via cette fiche projet.


Le choix de réaliser un réseau cyclable structurant, principalement orienté vers le centre de Philippeville, repose sur plusieurs constats mis en avant dans le diagnostic du PCM :

- Le territoire de Philippeville est composé de nombreux villages répartis sur un vaste territoire rural ;
- Le centre de Philippeville concentre de nombreuses fonctions :
 - Un pôle d'enseignement (3000 élèves, 450 emplois, 1200 élèves en promotion sociale)
 - Un pôle d'emploi,
 - Un pôle de commerces
 - Un pôle de services (administration, polyclinique, sports, etc.)
- Philippe ville est également le centre de mobilité de la commune grâce à la présence d'un mobipôle à la gare.
- Au niveau de la répartition géographique, 60% de la population (+/- 5.800 habitants) réside à moins de 5 km du centre. Cela signifie que :
 - 8 villages sont à distance tout à fait adaptée pour le vélo (dont Vodecée et Villers-le-Gambon)
 - 8 villages sont à connecter au centre en priorité
 - Des liaisons sécurisées et directes sont à développer, pour viser un public large (scolaire, etc).
 - Ossature du réseau grâce aux RAVeL :
 - RAVeL 156 est existant
 - RAVeL 138A comme potentiel de développement important.

Les liaisons à créer / renforcer ont été représentés sur la carte ci-dessous, qui illustre les grandes lignes directrices du réseau cyclable.



Structure du réseau cyclable – PCM de Philippeville – Plan d’actions (ICEDD, 2021)

-  **RAVeL existant**
 = connexion vers Mariembourg et sa gare
-  connexions à développer pour les villages de Fagnolle, Roly et Villers-en-Fagne (relief et distance trop important vers Philippeville)
-  **Pré-RAVeL en projet : L138a**
 = connexion intercommunale vers Doische et Florennes
 - relie Romedenne, Merlemont et Villers-le-Gambon
-  Nécessite une connexion forte avec le centre de Philippeville (via Vodecée)
-  connexion à réaliser avec les villages de Vodecée, Franchimont, Surice et Sart-en-Fagne
-  **Connexions des villages** vers les pôles d’intérêt de Philippeville

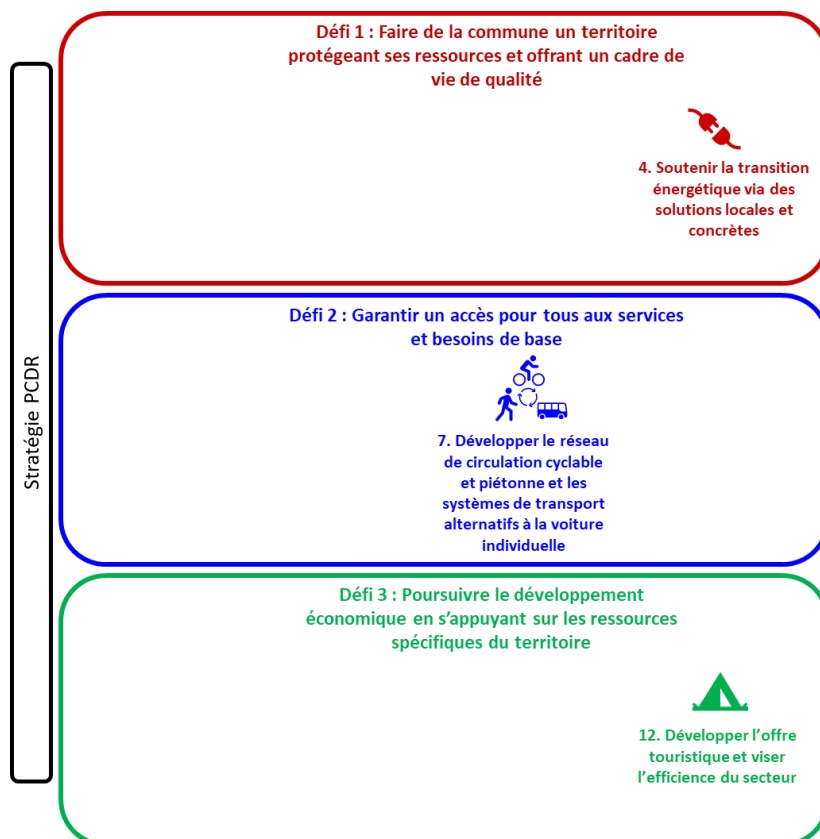
Les effets attendus sont :

- Reconnexion entre les villages
- Réappropriation du territoire par les habitants
- Augmentation de la mobilité douce
- Sécurisation des déplacements lents
- Augmentation de l'attractivité touristique
- Promotion des déplacements vélo et de la marche à pied

Lien avec d'autres fiches-projets :

- Fiche 1.2 : Développement d'un pôle multifonctionnel dans le centre de Philippeville via la rénovation de l'ancienne poste

3. Lien à la stratégie du PCDR



4. Impacts du projet sur le développement durable

Impacts positifs et négatifs du projet sur le développement durable	Social et culturel	Environnement	Économique
Reconnexion entre les villages	x	X	
Réappropriation du territoire par les habitants	x		
Augmentation de la mobilité douce	x	x	X
Sécurisation des déplacements lents	X	x	X
Augmentation de l'attractivité touristique	x		x
Promotion du vélo et de la marche à pied	x		

5. Localisation et statut

Fiche d'identité du projet	
Nom et adresse	Commune de Philippeville
Périmètre d'intervention	Province de Namur – Région wallonne
Intégration du projet dans son environnement direct	Le tracé relie le village de Villers-le-Gambon à Philippeville, en passant par Vodecée Voir plan de situation (annexe 1)
Cadre légal	Le projet concerne des opérations de réaménagement d'un tronçon entre Villers-le-Gambon et Philippeville. Celui-ci passe par des voiries et chemins déjà existants, il s'agit donc d'interventions relativement légères de signalisation ou de sécurité routière. Il n'y a pas de perturbation de l'environnement direct.
Statut de propriété	Varie au plan de secteur entre zone d'habitat à caractère rural, zone agricole ou zone d'activité économique (voir annexe 2).

6. Parties prenantes, porteurs de projet

- Partie prenante et porteur de projet

Origine de la demande	Parties prenantes	Porteur de projet
GT, IC, CLDR	<ul style="list-style-type: none"> • Commune de Philippeville • Office du Tourisme • Riverains • CLDR 	<ul style="list-style-type: none"> • Commune de Philippeville

- Pistes de financement

Pouvoir subsidiant	Libellés du subside
SPW MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURE - Département de la stratégie de mobilité et de l'intermodalité	Plan d'investissement communal (PIC)
SPW AGRICULTURE RESSOURCES NATURELLES ET ENVIRONNEMENT – Direction du Développement rural	Subsides octroyés par le développement rural
Fonds propres communaux	
Divers	Appels à projets ponctuels

7. Programme de réalisation

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

- Aucune nouvelle ouverture de sentiers/chemins à négocier
- Aucun réaménagement d'emprise ou d'assiette à faire
- Etat des lieux à réaliser par les services communaux

- État du dossier

- Le sentier a déjà fait l'objet d'une analyse lors du PCM

- Programme des travaux

Le projet vise :

- L'aménagement de 2 carrefours sensibles ;
- Le marquage de pistes cyclables ;
- L'implantation des panneaux de signalisation (F99C, zones 30km/h, etc.)

- La réalisation de quelques aménagements lourds (réfection de revêtement de voirie, cheminement cyclable bidirectionnel en site propre, aménagements pour dissuader les véhicules sur les tronçons F99C...)
 - La diffusion de l'information et la communication autour du projet.
- Planification
 - Phase 1 : Désignation d'une entreprise de travaux en vue de la réalisation des opérations matérielles à réaliser ;
 - Phase 2 : Réalisation des aménagements ;
 - Phase 3 : Communication et information autour du projet ;
 - Phase 4 : Suivi et entretien des aménagements.
 - Démarches administratives à réaliser
 - **Démarche n°1** : Démarches pour obtenir les accords de subvention (Développement Rural)
 - **Démarche n°2** : Organisation des marchés d'auteur de projet dans le cadre de la réglementation des marchés publics en vigueur
 - **Démarche n°3** : Obtention des éventuelles autorisations nécessaires auprès des instances décisionnelles (permis).
 - **Démarche n°4** : Organisation du marché public de travaux
 - Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé
 - Choix de matériaux durables dans le temps
 - Accord des riverains sur la localisation des poteaux/panneaux de signalisation

8. Estimation globale du coût

L'estimation suivante se concentre sur la liaison 1a « Villers-le-Gambon – Vodecée – Philippeville ». Les calculs sont reproductibles pour les autres liaisons en fonction de la longueur du tronçon et des aménagements choisis.

Estimation globale du coût			
Article	Quantité	Montant (TVAC)	Sources de financement
Création de la liaison « Villers-le-Gambon – Vodecée – Philippeville »			SPW Mobilité et Infrastructure (DGO1) : Plan d'Investissement Communal (PIC)
Aménagement de la liaison	1	569.200,00 €	DGO3 – Développement Rural : - Catégorie de projet 1 : Mobilité douce (80% - 850.000€ d'assiette de subvention maximum)
Total projet		569.200,00 €	Commissariat Général au Tourisme (Direction des Attractions et Infrastructures touristiques, Direction des organismes touristiques et du développement numérique)

Projet rémunérateur oui non (case à noircir ou pas en fonction du projet)

- Estimation détaillée

Type d'aménagement	Unité	Prix unitaire	Quantité	Total
Frais d'auteur de projet	ft	20.000,00 €	1	20.000,00 €
F99C - signalétique + dispositif antitransit	ft	5.000,00 €	3	15.000,00 €
F45b - voie sans issue, excepté pour les piétons et les cyclistes	ft	5.000,00 €	1	5.000,00 €
Cheminement cyclable bidirectionnel	m	275,00 €	160	44.000,00 €
Bande cyclable suggéré - rue du Champ Bouval (350m) - Herbiavau (850m) - rue de la Calamine (1100m)	m	20 €	2300	46.000,00 €
Bande cyclable marquée (bande ocre) - carrefour x Père Heugens (20m) - carrefour Herbiavau x N98 (20m) - carrefour N40 (20m)	m	160 €	60	9.600,00 €
Démolition ou reprofilage de la fondation (rue du village - 600m)	m	6 €	600	3.600,00 €
Revêtement piste cyclo-piétonne en hydrocarbonée (asphalte)	m ²	150,00 €	2400	360.000,00 €
			TOTAL	569.200,00 €

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

- Indicateurs de réalisation (Comment saura-t-on que le projet a bien été mis en œuvre ?)

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre...)
Contrôle des services techniques de la commune	État de réalisation des travaux	Compte-rendu au collège communal (reportage photographique et avis technique)
Contrôle du collège communal	État de réalisation des travaux	Visite sur place du bourgmestre et des échevins à la réception provisoire

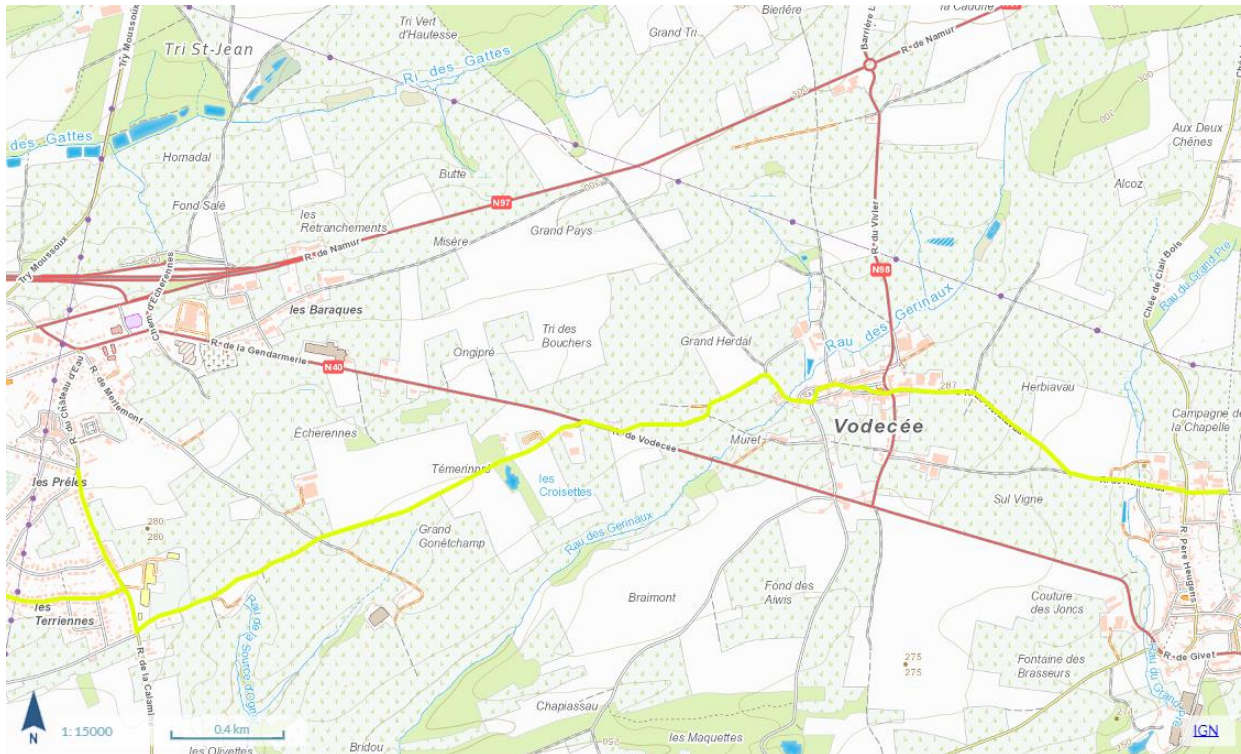
- Indicateurs de résultat (Quels sont les effets du projet ?)

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre...)
Fréquentation de la liaison	Nombre d'utilisateurs du réseau (100 personnes/sem.)	Administration communale Placement ponctuel de compteurs de passage et analyse des résultats

Enquête de satisfaction des habitants et des acteurs de la commune (écoles, association etc.)	80% de satisfaction	Sondage en ligne ou papier, Communication sur le site internet de la commune
---	---------------------	---

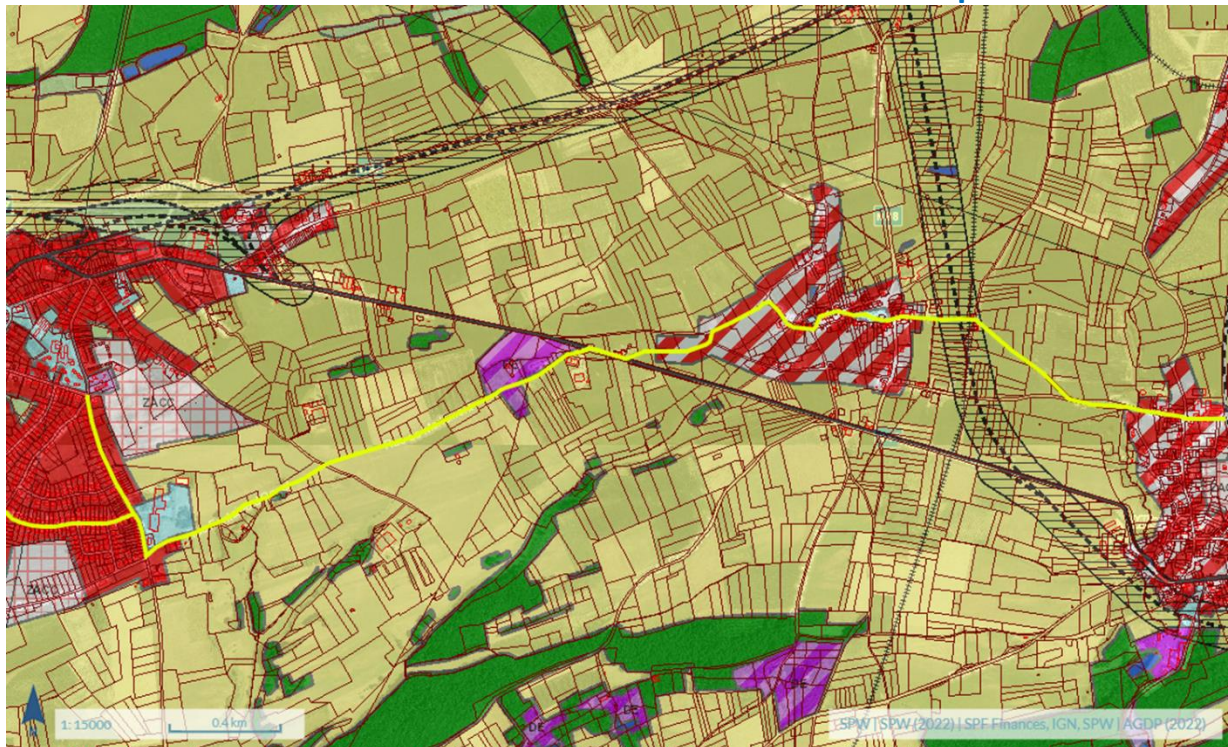
Annexes

Annexe 1 : plan de situation



Fond de plan IGN (échelle 1 :15.000)

Annexe 2 : Périmètre d'intervention sur fond cadastral et sur plan de secteur



Fond de plan IGN (échelle 1 :15.000)

Annexe 3 : Dossier photographique

Voir point 1 « Description du projet »

Annexe 4 : Etat des lieux

L'état des lieux est décrit au point 1 « Description du projet »

Annexe 5 : Activités si bâtiment

Sans objet