

CREATION D'UNE LIAISON DOUCE ENTRE GAGES ET BRUGELETTE (a) Commune de Brugelette (b) Villages de Gages et Brugelette (c) Création d'une piste cyclo-piétonne entre Gages et Brugelette	Fiche n°CT02
	Priorité : Lot 1
	(1) Version initiale
	(2) Version actualisée (06/2025)

<i>Commune</i>	BRUGELETTE
<i>Date d'approbation du PCDR</i>	05 octobre 2017
<i>Durée de validité du PCDR</i>	10 ans
<i>Conventions approuvées sur cette programmation</i>	CT04 - Réhabiliter l'ancienne cure d'Attré en Maison de village et logements CT05 – Réhabiliter l'ancienne école communale de Gages en maison de village et logements

1. **Description succincte du projet**

Le projet de liaison douce entre Gages et Brugelette vise à améliorer la mobilité locale grâce à un aménagement partagé, conciliant les besoins des cyclistes, piétons et exploitants agricoles.

Il prévoit de réhabiliter l'Avenue de Gages, chemin vicinal n°22 de l'Atlas des voiries vicinales de Brugelette, voir annexe 1 ; ce chemin traverse des terres cultivées sur la ligne de crête suivant le tracé du cours d'eau de la Dendrette (ou Rieu de Gages). Il ne trouve pas de continuité directe dans l'Atlas de Gages. Le projet prévoit donc d'aménager une connexion vers l'Avenue des Cerisiers, en se rattachant à la voirie agricole créée dans le cadre de l'aménagement de la nouvelle station d'épuration de Gages.

2. **Justification du projet**

Lors de la conception du Programme communal de Développement rural (PCDR) de Brugelette, dès 2013, l'accent a été mis sur les cheminements doux au sein de l'entité. Le premier projet plébiscité par la Commission locale de Développement rural (CLDR) fut la création d'une liaison douce entre Gages et Brugelette.

Pour marquer cet intérêt dans la réalité, une marche citoyenne a été organisée à l'automne 2015 pour relier ces deux villages, autour d'un évènement festif.

L'objectif avancé est de relier Gages et Brugelette de manière plus sécurisée et directe pour les piétons et les cyclistes. Le recours à la N523 étant dangereux et l'itinéraire via le Chemin Ma Sœur Capelle et le Chemin du Pire allongeant significativement le parcours.

Deux options sont envisagées depuis le début des réflexions pour matérialiser cette liaison :

- la rive gauche de la Dendrette (ou Rieu de Gages), dans le prolongement du Chemin du Banc de Sable (Chemin n°24 à l'Atlas des chemins et sentiers vicinaux de Brugelette – NDLR : dénommé Atlas ci-après) ;
- et/ou sa rive droite, dans le prolongement de l'Avenue de Gages (Chemin n°22 à l'Atlas).

La première option a été investiguée et des propositions ont été faites aux exploitants agricoles des parcelles concernées par les sentiers existants à l'Atlas et devant être déplacés. Aucun accord satisfaisant n'a pu être trouvé.

Les projets de création d'une route de contournement de Gages pour l'accès au Parc Pairi Daiza ont impliqué une pause dans les investigations. Certains scénarios envisageaient en effet de couper la vallée de la Dendrette, ce qui aurait contraint la création de la liaison douce entre Gages et Brugelette.

Les modifications de tracés de la potentielle route de contournement (reportée vers le Bois de la Provision) et l'implantation de la station d'épuration à Gages (au croisement de la Dendrelette et de l'Avenue de Gages) ont relancé les réflexions sur la deuxième option (prolongement de l'Avenue de Gages).

En effet, afin de ne pas enclaver les terres agricoles depuis l'Avenue des Cerisiers à Gages, la SPGE a créé un chemin d'accès aux champs (nouvelle parcelle cadastrée A322z, d'une largeur de 5,8 m longeant la nouvelle station d'épuration).

Les nouveaux contacts établis avec les exploitants agricoles des parcelles concernées par le prolongement de ce nouveau chemin et de l'Avenue de Gages furent engageant. Ils sont favorables à la création d'une liaison partagée par les véhicules agricoles et les usagers lents.

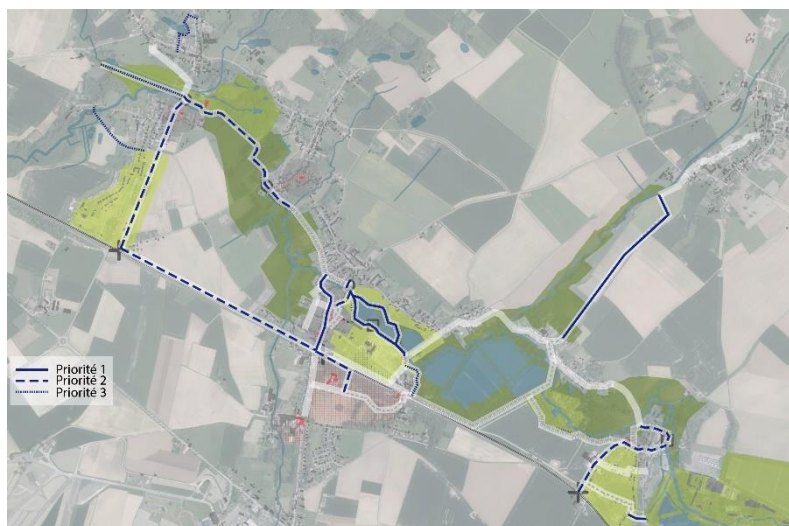
Il est à noter que chaque année, lors du rapport annuel de l'Opération de Développement rural, les membres de la CLDR ont rappelé leur intérêt pour la concrétisation de ce projet.

Ces derniers mois, outre le bornage de la situation existante par IGRETEC (désignée à cet effet par la Commune en procédure « in house »), l'Administration communale de Brugelette, accompagnée par la Fondation Rurale de Wallonie, a effectué des recherches pour affiner ce projet (différents types de revêtement envisageables, coûts des différentes options, contraintes techniques et juridiques, autres). Et de multiples contacts ont été pris avec d'autres communes de Wallonie, le HIT (commissaire voyer), la notaire désignée par la Commune, IPALLE, etc.

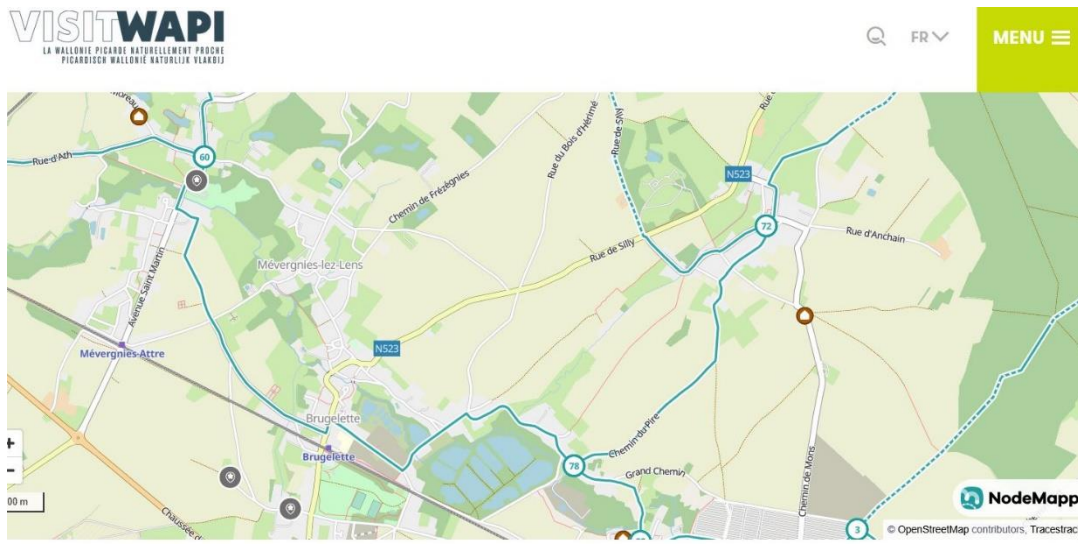
L'aménagement de liaisons pour les modes doux constitue :

- Une opportunité de rapprocher les villages et les hameaux entre eux et de les connecter plus directement aux différents centres villageois ;
- Un moyen sécurisé d'effectuer des déplacements utilitaires (se rendre à l'école, au travail, à la gare, aux services, etc.) ;
- Une nouvelle façon de découvrir son village avec une approche différente des paysages ;
- Un moteur de développement touristique ;
- Etc.

Le tronçon concerné s'inscrit dans une perspective globale de mobilité douce et intermodale, en lien avec le Master Plan communal. Ce tronçon est prioritaire et s'insère dans un maillage existant de voiries rurales et de sentiers, permettant de relier les lieux de vie, de services et les pôles de transport (gare, parkings de covoiturage, etc.). L'auteur de PCDR avait relevé ce tronçon comme prioritaire.



Il contribue également à l'intégration au réseau de points-nœuds cyclables existant et pédestres en développement.



La situation particulière de Gages, village excentré au sein de l'entité, renforce l'intérêt d'une liaison douce directe et sécurisée vers Brugelette. Le recours actuel à la N523 étant peu adapté aux piétons et cyclistes, cette nouvelle liaison améliorerait significativement :

- L'accessibilité aux services (écoles, administration, poste, etc.) pour les habitants de Gages ;
- La connexion entre les villages de l'entité et notamment avec la Maison de village de Gages ;
- L'intermodalité, en facilitant l'accès à la gare et aux zones de covoiturage.

Ce projet s'inscrit également dans la continuité des actions portées par le Programme Communal de Développement Rural (PCDR), et plus spécifiquement de la fiche projet CT 05 – *Gages – Réhabilitation de l'ancien pôle communal de Gages en maison de village et logements*. En effet, la nouvelle liaison douce envisagée viendra renforcer la jonction physique et fonctionnelle entre la future maison de village de Gages et le centre de Brugelette, contribuant ainsi à une dynamique cohérente de revitalisation, de cohésion sociale et de mobilité durable au sein de l'entité.

3. Lien à la stratégie du PCDR

L'objectif principal est de structurer les déplacements au fil de la Dendre et s'accrocher au réseau intercommunal, contribuant à mettre en œuvre les axes de développement et les objectifs suivants :

- Défi n°1 : Brugelette un jardin à vivre
 - Objectif 1.1 : Ordonner le territoire au fil de la Dendre ;
 - Objectif 1.2 : Protéger et valoriser le patrimoine écologique, paysager et bâti ;
 - Objectif 1.3 : Déployer un réseau de mobilité alternative et valoriser le potentiel présent ;
 - Objectif 1.5 : Favoriser la cohésion sociale et dynamiser les villages brugelettois.
- Défi n°2 : Brugelette un jardin à partager
 - Objectif 2.1 : Développer l'identité brugelettoise et la fierté de ses habitants ;
 - Objectif 2.3 : Développer une offre touristique cohérente valorisant les atouts territoriaux.

LIENS AVEC D'AUTRES FICHES-PROJETS :

Structurer les déplacements au fil de la Dendre et s'accrocher au réseau intercommunal

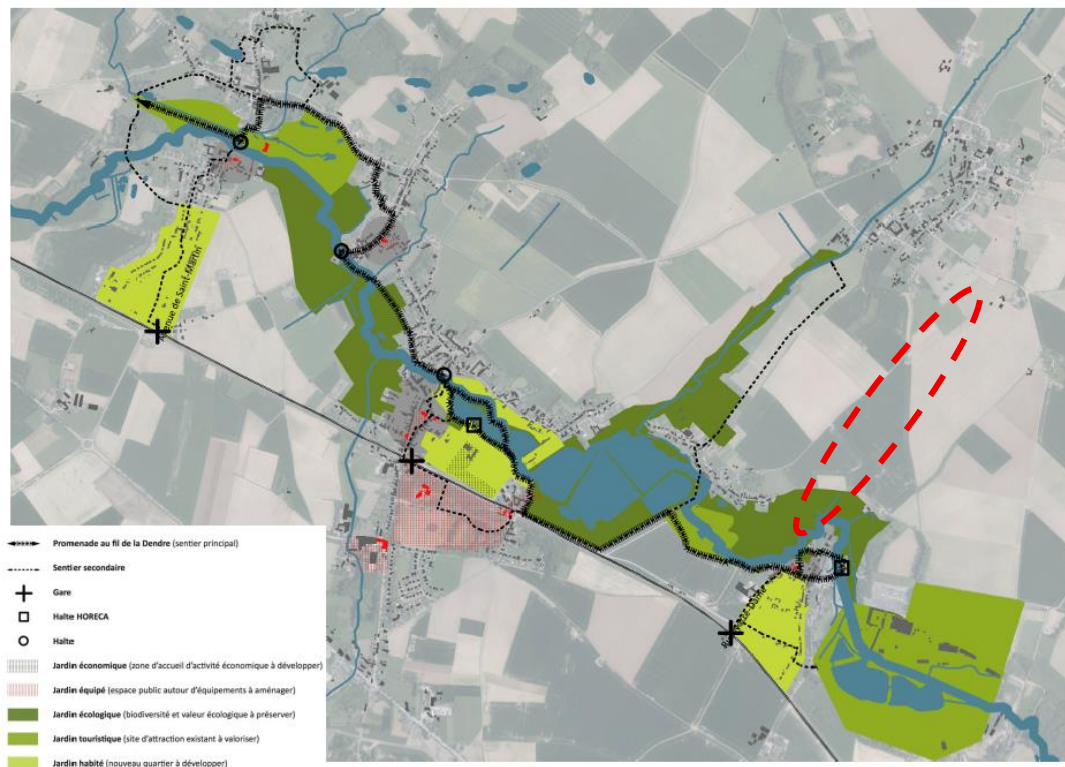
- LO 05 : Promouvoir l'utilisation de chemins et sentiers pour les déplacements doux ;
- CT 01 : Renforcer la centralité de Brugelette par la réalisation d'un schéma d'orientation local ;
- CT 05 - Gages - Réhabilitation de l'ancien pôle communal de Gages en maison de village et logements
- CT 06 : Aménager les espaces publics comme éléments de liaison entre les polarités et la Dendre – Cœur de Brugelette ;
- MT 07 : Proposer des actions favorables à l'environnement ;
- LT 03 : Aménager les espaces publics comme éléments de liaison entre les polarités et la Dendre – Animer les rives de la Dendre ;
- LT 04 : Etablir une stratégie de développement touristique des jardins de la Dendre ;
- LT 09 : Restaurer et faire connaître le Petit patrimoine populaire wallon.

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

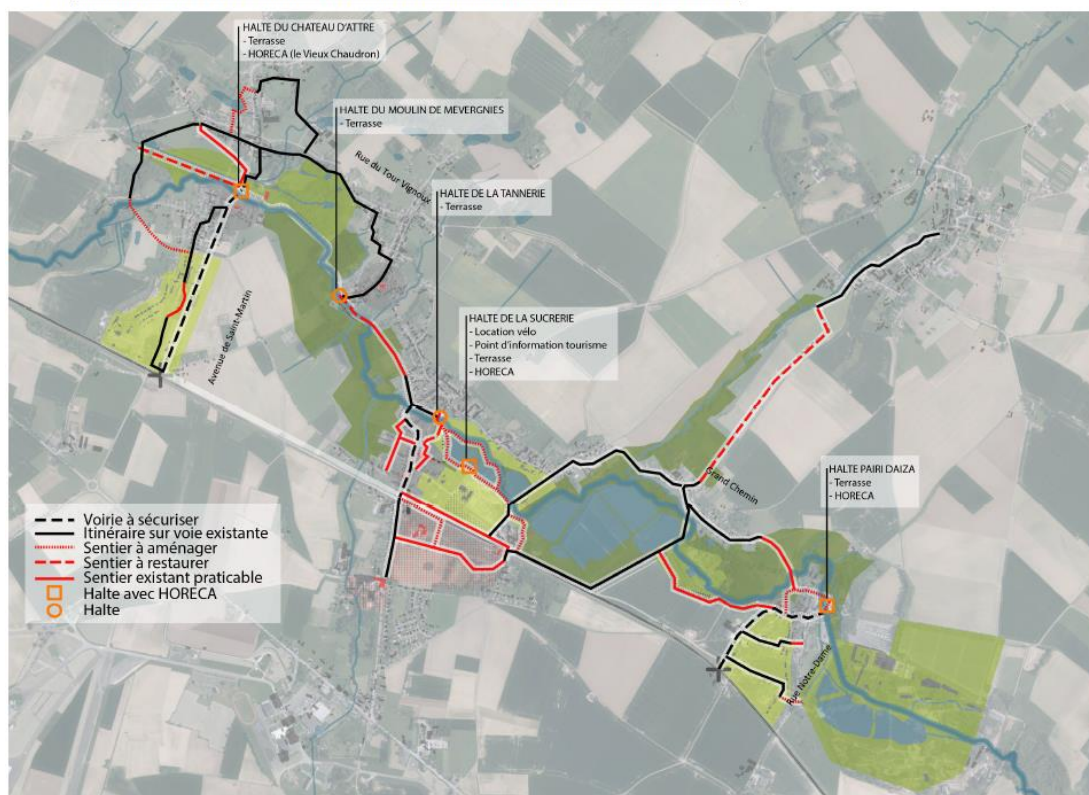
- ❖ Effets probables sur le développement économique
 - Renforcement de l'attractivité touristique et développement du tourisme vert ;
 - Economie des trajets aux bénéfices des ménages (trajets quotidiens vers écoles, arrêts SNCB...).
- ❖ Effets probables sur le développement social et culturel
 - Amélioration de l'image et de l'attractivité de la commune ;
 - Possibilité de déplacements pour les ménages ne possédant pas de voiture ;
 - Renforcement des liens et de la cohésion sociale ;
 - Amélioration du cadre de vie – effet bénéfique sur la santé publique ;
 - Valorisation du petit patrimoine.
- ❖ Effets probables sur le développement environnemental
 - Promotion de modes de déplacements non motorisés et donc diminution des émissions de CO2.

5. Localisation et statut

g. Localisation du réseau lent au sein du masterplan au fil de la Dendre (JNC AWP)



h. Identification des actions à mener pour aménager le réseau lent au fil de la Dendre (JNC AWP)



- Le projet de chemin se situe entre Brugelette et Gages, sur la rive droite de la Dendrette (ou Rieu de Gages), dans le prolongement de l'Avenue de Gages (Chemin n°22 à l'Atlas des

chemins et sentiers vicinaux de Brugelette), rejoignant le chemin d'accès de la parcelle cadastrée A322z longeant la nouvelle station d'épuration vers l'Avenue des Cerisiers.

Cette **option** a été comparée à d'autres itinéraires et retenue par la CLDR.



- Le projet est situé en zone agricole au **plan de secteur** de Ath – Lessines – Enghien adopté par arrêté de l'Exécutif Régional Wallon du 17.07.1986 et qui n'a pas cessé de produire ses effets pour le bien précité.

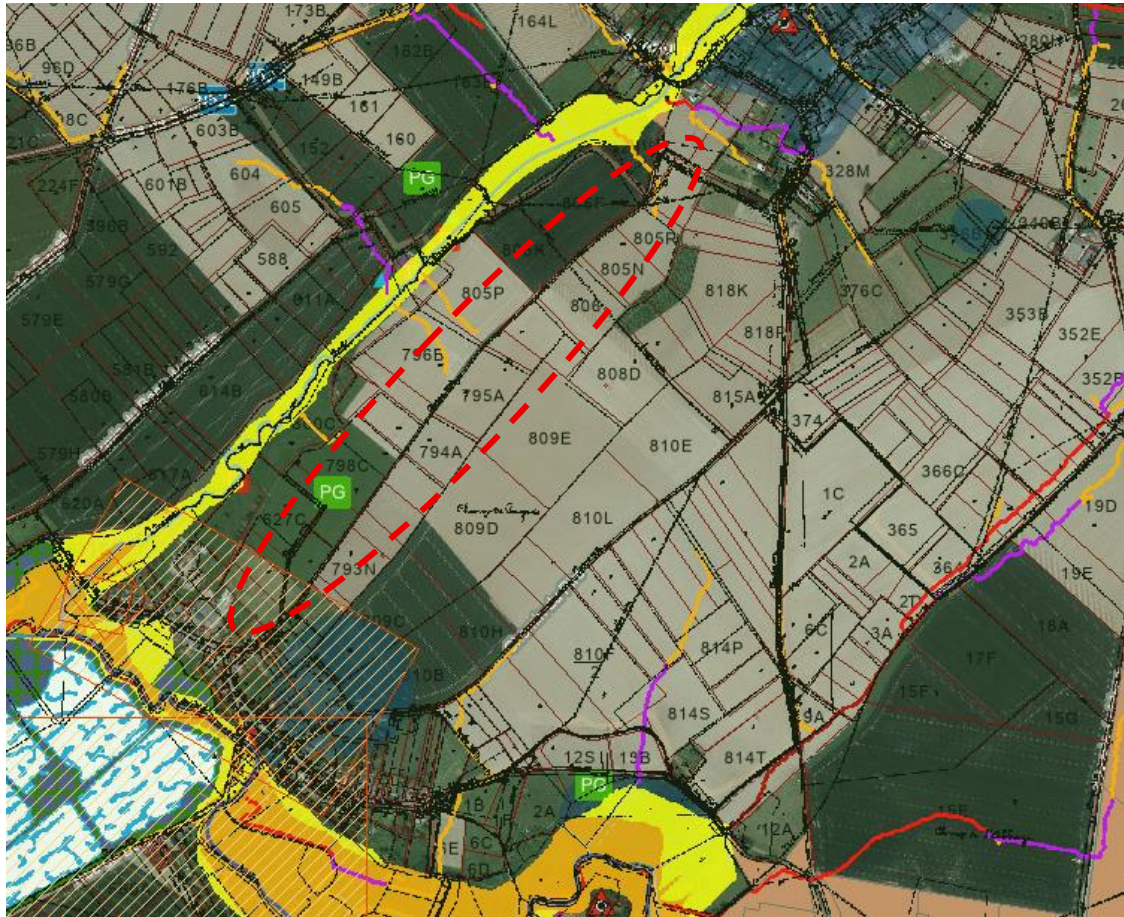


- Il est situé dans une zone de prise d'eau, de prévention ou de surveillance du service communal des eaux au sens du décret du 30 avril 1990 relatif à la protection et l'exploitation des eaux souterraines et des eaux potabilisables modifié la dernière fois par le décret du 15 avril 1999 relatif au cycle de l'eau et instituant une société publique de gestion de l'eau.



- L'assiette du Chemin n°22 à l'Atlas des voiries vicinales de Brugelette est du domaine public non cadastré.
Un accord de principe a été sollicité en juillet 2025 auprès des propriétaires de la parcelle cadastrale référencée DIV2 GAGES – A0322/00A002, sur l'aliénation, au bénéfice de la Commune, d'une portion de ladite parcelle en vue de relier le chemin n°22 et la parcelle cadastrée A322z sur Gages.

- L'extrémité nord du tronçon à aménager est située dans une zone à risque d'aléa faible au vu de la cartographie relative aux zones soumises à l'**aléa d'inondation** par débordement des cours d'eau et par ruissellement adoptée par Gouvernement wallon le 4 mars 2021, et est concernée par des axes de ruissellement concentré faible et intermédiaire, au vu de la cartographie LIDAXES (version 2) - Axes de concentration du ruissellement et données associées, relative aux axes de concentration naturels des eaux de ruissellement ainsi que les couches dérivées du traitement.



6. Parties prenantes, porteurs de projet

- Porteur du projet
Commune de Brugelette
- Partenaires

FRW	Etude notariale Deleuze
IGRETEC	HIT
Groupe de travail citoyen « Sentiers »	Zone de Police
SPW Mobilité & Infrastructures	Propriétaires et exploitants agricoles
- Sources de financement régionales potentielles
 - Développement rural - S.P.W. – ARNE (DR)
850.000 € maximum des travaux subsidiés et des frais d'étude (auteur de projet, etc.)
Maximum de 80% du montant plafonné soit 680.0000 € maximum
Acquisition nécessaire subsidiable au taux de 60%
 - L'aménagement foncier rural (DAFOR) - Subvention AGW1997.

1.1 Critères :

1. Le caractère agricole

Les chemins devront desservir exclusivement ou principalement des exploitations agricoles, horticoles ou forestières.

Ces voiries ne doivent pas être incluses dans un bloc de remembrement défini par arrêté ministériel, ou dont l'acte complémentaire de remembrement n'a pas été signé, ni avoir déjà fait l'objet de subsides de l'Etat pour leur amélioration sauf si la réception provisoire de ces travaux a eu lieu depuis plus de 15 ans.

2. Largeur

La voie carrossable devra porter sur une largeur minimum de 2,5 m et maximum 4 m. Les travaux d'amélioration et de plantation doivent se réaliser dans les limites du domaine public.

3. Tracé

Le tracé existant des chemins devra, en principe, être maintenu. Toutefois, des modifications de tracé pourront être admises, pour autant que leur nécessité impérieuse soit démontrée.

4. Acquisitions immobilières

Les acquisitions immobilières nécessaires à l'exécution des travaux peuvent être subventionnées dans la mesure où elles se justifient et se rapportent à des élargissements d'emprise, à des aires de croisement ou de stockage des productions, ou pour permettre des plantations le long de la chaussée.

5. Raccordement

Les chemins ou tronçons de chemins à améliorer devront être raccordés à la voirie publique carrossable.

6. Accotements et fossés

Peuvent être subventionnés, les travaux d'aménagement des accotements et des fossés ainsi que ceux requis pour assurer un bon raccordement avec d'autres chemins publics ou privés, tout en restant dans les limites du domaine public.

7. Nécessité d'amélioration

Seuls les travaux ayant un caractère d'amélioration ou de réparation de voirie seront pris en considération.

8. Préparation du sol et revêtements

Les terrassements, la stabilisation du sol en place, la pose d'un géotextile, les empierrements, stabilisés ou non ainsi que les retraitements au ciment des chaussées existantes sont admis.

En surface, les enduits superficiels ou un revêtement en hydrocarboné de 5 cm d'épaisseur maximum de même que le remplacement de dalles en béton de ciment cassées et déboîtées sont subsidiables.

Un revêtement en béton de ciment peut être également admis dans des cas justifiés par les circonstances locales. L'application de ce type de revêtement devra faire l'objet d'un rapport circonstancié.

9. Aqueducs et drains

Sont seuls pris en considération, les aqueducs transversaux et ceux donnant accès aux parcelles ou aux bâtiments riverains de même que les drains nécessaires à l'assainissement du fond du coffre.

10. Egouts

Sont exclus du bénéfice des subsides, les travaux destinés à l'égouttage urbain ou d'agglomération, tels que grilles, avaloirs, chambres de visite, canalisations non indispensables aux accès, etc...

11. Travaux connexes

Ne sont pas subventionnés, les travaux concernant l'aménagement de trottoirs, de pistes cyclables ou de filets d'eau, la signalisation, l'éclairage et le bornage.

12. Groupements des travaux

Le cas échéant, l'opportunité de grouper des travaux voisins sera encouragé.

A cet égard, le personnel des services d'accompagnement est invité à attirer l'attention des auteurs de projets et des administrations subordonnées sur l'intérêt de ces groupements afin d'obtenir des prix unitaires plus intéressants.

13. Calcul du taux de subside en fonction de l'importance des plantations

Le taux de base est de 60 %. En cas de plantations deux situations sont à envisager.

1^{er} cas :

Aucune plantation n'existe sur le domaine public avant les travaux.

Taux à prévoir :

80 % si 2000 mètres de plantations par km de voirie, sont prévues.

75 % si au moins 1000 mètres de plantations par km de voirie, sont prévues

70 % si au moins 500 mètres de plantations par km de voirie, sont prévues.

65 % si au moins 250 mètres de plantations par km de voirie, sont prévues.

2^{ème} cas :

Des plantations existent en certains endroits, sur le domaine public et il est prévu de les y maintenir.

Taux à prévoir :

80 % si on atteint au total 2000 mètres de plantations (nouvelles plus existantes) par km de voirie dont au moins 750 mètres de nouvelles.

75 % si on atteint au total 1000 mètres de plantations par km de voirie dont au moins 500 mètres de nouvelles.

70 % si on atteint au total 500 mètres de plantations par km de voirie dont au moins 250 mètres de nouvelles.

65 % si on atteint au total 250 mètres de plantations par km de voirie dont au moins 125 mètres de nouvelles.

Le taux de subside, à attribuer à un dossier, est déterminé sur l'ensemble des chemins prévus et est calculé sur base de la longueur totale résultant de la somme des longueurs des différents chemins et des longueurs de plantations.

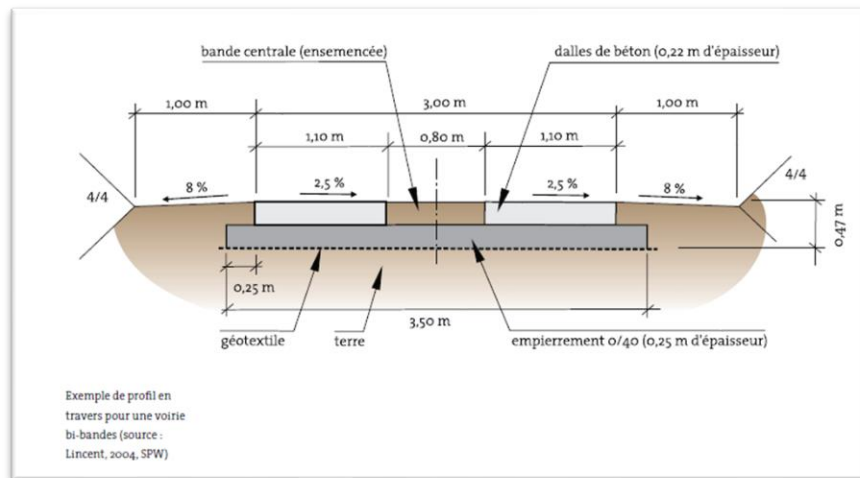
Cinq taux sont dès lors possibles : 80 %, 75 %, 70 %, 65 %, 60 %.

7. Programme de réalisation

Le projet de liaison douce entre Gages et Brugelette vise à améliorer la mobilité locale grâce à un aménagement partagé, conciliant les besoins des cyclistes, piétons et exploitants agricoles. Plusieurs types de bandes de roulage ont été analysés, chacun présentant ses avantages et ses limites. À ce stade, le chemin bi-bande apparaît comme la solution la plus équilibrée sur les plans écologique, technique et fonctionnel. Il limite l'imperméabilisation des sols tout en demeurant praticable pour les usagers concernés.

❖ Principaux constats

- Typologie recommandée : le **chemin bi-bande**, composé de bandes en béton d'au moins 1 mètre (idéalement 1,1 m) de largeur et d'une bande centrale enherbée de minimum 80 cm, est à privilégier. Un traitement particulier est recommandé dans les virages et aux accès agricoles.



- Contraintes agricoles : l'aménagement doit permettre le **passage des engins agricoles**, avec une largeur totale de 3,5 m et un support suffisamment solide.
- Occupation temporaire des terrains pour la durée du chantier : une **servitude d'empiètement temporaire** devra être négociée avec les riverains afin de permettre les travaux.
- **Prévoir le coût foncier** pour l'ensemble des surfaces à acquérir.

Etat du dossier

- Balade festive organisée en 2015 utilisant notamment le tracé retenu
- Demandes répétées de la CLDR à la Commune d'engager les démarches préalables à l'introduction d'une demande de subsides régionaux
- Demande formelle de la CLDR à la Commune d'introduire une demande de subsides auprès de la Région wallonne pour l'aménagement d'une liaison cyclo-piétonne entre Gages et Brugelette en date du 30/05/2023 ; demande entérinée en date du 19/02/2024 (en l'absence de quorum en date du 30/05/2023)
- Décision du Conseil communal en séance du 28/03/2024 entérinant la demande de la CLDR pour lancer cette démarche
- Réalisation du bornage de la situation existante par IGRETEC, désignée à cet effet par la Commune en procédure « in house », rapport de bornage du chemin n° 22, dit

Chemin de Gages, à travers champs afin d'établir une modification d'assiette, élaboré par IGRETEC du 24 mars 2025.

- L'Administration communale de Brugelette, accompagnée par la Fondation Rurale de Wallonie, a effectué des recherches pour affiner ce projet, différents types de revêtement envisageables, coûts des différentes options, contraintes techniques et juridiques, autres.
 - Plusieurs contacts ont été pris avec d'autres communes de Wallonie, le HIT (commissaire voyer), la notaire désignée par la Commune, IPALLE, etc.
 - Un accord de principe a été sollicité en juillet 2025 auprès des propriétaires de la parcelle cadastrale référencée DIV2 GAGES – A0322/00A002, sur l'aliénation, au bénéfice de la Commune, d'une portion de ladite parcelle en vue de relier le chemin n°22 et la parcelle cadastrée A322z sur Gages.
- ❖ Étapes de planification envisagées
1. Validation de la procédure de **marché de services**
Cette première phase permettra de finaliser le tracé de la liaison douce, de définir les contraintes foncières exactes et de recueillir les éléments techniques indispensables à l'élaboration du marché de travaux (typologie, largeur, zones sensibles, etc.).
 2. Choix du **revêtement** et exécution des **travaux**
Une fois le tracé validé, la Commune pourra choisir le type de revêtement (béton, hydrocarboné, bi-bande...) et lancer les travaux, en tenant compte de la cohabitation avec le charroi agricole et des possibilités de financement.
 3. **Acquisition** et **vente** des parcelles concernées par le projet
 4. Etablissement des plans et documents nécessaires à l'application du **Décret Voiries** (suppression, déplacement et création de voiries)
 5. Permis d'urbanisme
- ❖ Démarches administratives à réaliser
- Marché public de service
 - Etablissement d'un cahier spécial des charges
 - Acquisition de terrain : levé de géomètre, saisine du Comité d'Acquisition d'Immeuble
 - Décret Voiries
 - Permis d'urbanisme
 - Marché public de travaux
- ❖ Mesures d'accompagnement
- La réussite du projet repose sur :
- Une concertation régulière avec les parties prenantes, en ce compris la population et les agriculteurs ;
 - Une communication efficace vers la population avant, durant et après la phase des travaux.
- ❖ Eléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé
- Entretien périodique

8. Estimation globale du coût

L'estimation du budget a été réalisée sur base :

- des prix du marché actualisés ;
- des contraintes techniques et topographiques du site ;
- de la complexité du projet (multi-usagers, cohabitation avec l'agricole, gestion des eaux, etc.).

Poste budgétaire	Montant estimé (TVAC)
Bornage de la situation existante (IGRETEC)	15.000 €
Coût foncier estimé – acquisitions de terrains	4.000 €
Honoraires auteur de projet (études, suivi, plans...) TVAC	46.000 €
Travaux de réaménagement (chemin bi-bande, sécurité...)	920.000 €
Location de servitude d'empiètement temporaire	À définir
Total TTC	985.000 €
Subside DDR (80% jusqu'à 850.000 €) Et/ou DAFOR jusqu'à 65% avec un complément DR jusqu'à un montant global de 80%	680.000 €
Part communale	305.000 €

- Le poste principal du budget est lié aux travaux de réaménagement, incluant les aménagements du chemin bi-bande, la gestion des eaux, les équipements de sécurité, la signalétique et les finitions.
- Les honoraires d'auteur de projet couvrent les études techniques, les plans, le suivi administratif, la coordination du chantier, et les contacts avec les services concernés.
- Le bornage et le coût foncier restent limités grâce à la valorisation du domaine public existant ou de chemins déjà cadastrés.
- La location de servitudes d'empiètement temporaire, nécessaire durant les travaux dans certaines zones sensibles ou privées, fera l'objet d'une estimation complémentaire ultérieure.
- A noter que l'estimatif défini sur base de premières intentions d'aménagement et donc sous réserve des études ultérieures lors de la conception précise du projet, des indexations et des évolutions du prix du marché. Il est réalisé hors investigations concernant l'état des sols existants, leur stabilité et l'ampleur des terres et déchets à évacuer.

Source de financement	Détail
Commune de Brugelette	Apport complémentaire (reste à charge)
SPW – ARNE – Développement rural	Jusqu'à 80 % des travaux subventionnés (max 850.000 €)
Aménagement foncier rural (DAFOR)	Subvention de 60 à 80 % pour les plantations, acquisitions foncières et certains revêtements

❖ **Projet rémunérateur**

Ce projet ne générera pas de bénéfices financiers directs pour la Commune.

Le projet est non rémunérateur mais bénéficie d'un potentiel de cofinancement public grâce à sa cohérence avec les objectifs du PCDR, du SPW et des politiques régionales de mobilité douce et de gestion foncière. L'effort communal reste significatif mais optimisé par la valorisation du domaine existant.

9. **Evaluation**

❖ Indicateurs de réalisation

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification
Projet réalisé	Réception définitive	PV de réception des travaux Inauguration Rapport annuel de l'ODR

Les indicateurs de réalisation, directement mesurables sont les preuves matérielles et administratives de l'avancement du projet :

- Longueur de liaison douce aménagée : ~1.150m
 - Longueur du tronçon existant à l'atlas (vert clair) : 682m
 - Longueur du tronçon existant à l'atlas et non visible sur terrain : 252m
 - Longueur du tronçon à incorporer au domaine public : 127m
 - Longueur du tronçon de la voirie de desserte agricole de la SPGE : ~89 m
- Surface totale aménagée (en m²) : ~1.150 x 3,5m = ~4.025m²
- Date d'adoption du règlement complémentaire de circulation
- Dates de début et fin des travaux
- Montant des dépenses engagées et budget prévisionnel
- Rapports de chantier et réception provisoire

Afin de fournir des éléments concrets, vérifiables et datés qui attestent que le projet est physiquement réalisé selon le plan prévu.

Indicateurs de résultat

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification
Fréquentation (habitants, élèves, touristes, agriculteurs)	200 usagers par mois	Comptages et enquête auprès des usagers et/ou habitants
Taux de satisfaction	Environ 80% de satisfaction	Enquête réalisée via le site internet communal

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)

La principale difficulté dans un projet de mise en œuvre et de sécurisation d'un réseau cyclable réside dans la nécessité de concilier la situation de fait (flux de circulation, vitesses pratiquées, largeurs disponibles...) avec les normes de sécurité préconisées dans les guides de bonnes pratiques. Pour y répondre efficacement, il convient non seulement de sélectionner l'infrastructure la plus appropriée en fonction des besoins identifiés et des contraintes locales, mais aussi de mettre en œuvre des mesures complémentaires (interdictions de circulation, dispositifs de ralentissement, etc.) pour garantir la sécurité de l'ensemble des usagers.

Cette démarche implique de s'appuyer sur les recommandations des guides techniques spécialisés, mais aussi de bénéficier des retours d'expérience d'autres communes et de consulter les riverains, afin de mieux cerner les usages réels et les attentes locales.

Aménagements prévus dans le cadre de la liaison douce entre Gages et Brugelette

Afin de répondre aux risques identifiés et de garantir une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers (piétons, cyclistes, cavaliers et véhicules agricoles), plusieurs aménagements spécifiques ont été intégrés au projet :

- Signalisation réglementaire – Sécurisation et encadrement des usages

Pour assurer une circulation partagée en toute sécurité, il est prévu la pose de signaux F99c et F101c, matérialisant une voie réservée à certains usagers (véhicules agricoles, piétons, cyclistes et cavaliers) :

- Ces signaux rendent effectives les dispositions de l'article 22octies du Code de la route.
- Leur installation nécessite l'adoption d'un règlement complémentaire communal.
- Cette signalisation participe à une meilleure lisibilité de l'itinéraire et à une réduction des comportements inappropriés.

- Potelets souples – Protection des terres agricoles et régulation de l'accès

À l'extrémité du Grand Chemin et de l'Avenue des Cerisiers, pour préserver les accès agricoles et empêcher les intrusions motorisées non autorisées, il est prévu l'installation de potelets souples, permettant le passage des véhicules autorisés tout en constituant une barrière physique pour les autres.

Ces aménagements visent à :

- Sécuriser la liaison pour tous les usagers ;
- Réduire les conflits d'usage entre modes de déplacement ;
- Protéger les activités agricoles locales ;
- Et à s'inscrire pleinement dans les objectifs de mobilité douce fixés par le Programme communal de Développement rural (PCDR).

B. Mesures en faveur de la bonne gestion des eaux

- Éléments quantitatifs généraux du dossier :
 - Superficie totale de la parcelle : ~4.025 m²
 - Superficie finale non bâtie sur la parcelle : 0 m²
- Dispositif de temporisation des eaux ruisselant des surfaces imperméabilisées :

Dans le cadre du projet une attention particulière est portée à la gestion des eaux pluviales, afin d'assurer la durabilité des aménagements, la sécurité des usagers et la préservation de l'environnement naturel traversé.

Le projet privilégie la réalisation d'un chemin bi-bande, un aménagement adapté à la cohabitation des différents modes de déplacement (piétons, cyclistes, cavaliers et véhicules agricoles), tout en permettant une meilleure gestion des eaux grâce à une structure différenciée, des accotements perméables et un profil en dévers.



- Contexte hydrologique et réglementaire

Bien que le tracé du projet se situe partiellement en zone de prise d'eau et de prévention du service communal des eaux, les aménagements projetés ont été conçus de manière à limiter les impacts sur les ressources hydriques.

Cependant, il est important de noter que le tracé n'est pas situé dans une zone à risque d'aléa d'inondation et il n'est pas situé non plus sur un axe de ruissellement concentré, au vu de la cartographie LIDAXES actuelle.

- Mesures prévues

Dans ce contexte, plusieurs mesures sont prévues pour répondre aux enjeux environnementaux et hydrologiques :

- Gestion des eaux à la source
 - Revêtements perméables ou semi-perméables ;
 - Tranchées d'infiltration, fossés végétalisés, noues de ralentissement.
- Stabilisation des accotements
 - Par végétalisation ou géotextiles biodégradables pour prévenir l'érosion.

- Respect du cycle naturel de l'eau
 - Limitation de l'imperméabilisation ;
 - Réduction du ruissellement et infiltration sur site.

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

Bien que le projet implique la création d'un site propre sur environ 4.025 m², l'objectif est de limiter l'impact environnemental en adoptant des solutions :

- Partiellement perméables (selon la nature des revêtements choisis) ;
- Associées à des aménagements de gestion des eaux (voir section précédente) ;
- En lien avec le profil du terrain, pour éviter des terrassements ou des remblais excessifs.

Ainsi, la surface imperméabilisée est strictement limitée à ce qui est nécessaire pour assurer la sécurité, le confort et la durabilité de l'itinéraire.

Choix raisonné des matériaux :

Les matériaux retenus pour la matérialisation de la liaison sont choisis selon une approche multicritère prenant en compte :

- Le confort d'usage, indispensable pour encourager une augmentation significative de la pratique du vélo, en particulier chez les usagers plus vulnérables (familles, personnes âgées, cyclistes utilitaires) ;
- La durabilité dans le temps, afin de limiter les besoins d'entretien, de renouvellement ou de réparation fréquente ;
- La résistance aux contraintes d'usage, notamment le passage de charrois agricoles, prévu dans certaines sections du tracé partagé.

Cette approche vise à optimiser le cycle de vie des matériaux : moins d'entretien, moins de ressources mobilisées à long terme, donc un impact environnemental global réduit.

D. Mesures en faveur de la sobriété du projet

Le choix des infrastructures dépend de multiples critères : techniques (type de circulation, vitesses pratiquées, largeurs disponibles...), de sécurité, financiers et socio-économiques. Il est effectué en tenant compte d'un critère coût/bénéfice.

Plusieurs éléments contribuent à la sobriété du projet :

- le choix d'une piste « bi-bande » plutôt que « mono-bande » qui réduit l'emprise au sol ;
- Utilisation de matériaux sobres et non invasifs (béton clair, enherbement, potelets souples, signalétique discrète, etc.) ;
- Profil du chemin adapté à la topographie pour éviter les terrassements lourds ou remblais inutiles ;

E. Mesures en faveur de la biodiversité

Le projet suit la ligne de la Dendrelette, un cours d'eau naturel, favorisant la redécouverte des milieux aquatiques et de leurs abords. L'itinéraire permet une immersion dans le paysage rural, à travers des terres agricoles et des zones ouvertes, propices à l'observation de la faune et de la flore locales. Ce type de cheminement invite à une mobilité lente, qui favorise la contemplation, la sensibilisation à la nature et le respect du vivant.

Les abords du chemin bi-bande seront non imperméabilisés et conservés enherbés ou semi-naturels, servant de corridors écologiques pour les insectes, amphibiens, oiseaux et petits mammifères.

La limitation de l'éclairage artificiel sur la liaison douce, limitera ainsi la pollution lumineuse et respectant les rythmes naturels de la faune.

Enfin le choix de revêtements partiellement perméables : réduction de l'impact sur les microhabitats du sol, conservation des fonctions écologiques de l'espace.

Le projet évite toute zone classée à risque hydrologique ou écologique élevé, mais il valorise les abords naturels en les rendant accessibles sans les dégrader.

Une implantation de panneaux pédagogiques valorisant les paysages traversés, les espèces présentes et les fonctions écologiques des milieux (cours d'eau, haies, etc.) est envisagée.

Il n'y a pas d'abattage d'arbres prévu, et le tracé longe essentiellement des chemins agricoles existants, minimisant les perturbations.

Il pourrait être envisager de :

- Semer un pré fleuri sur la bande enherbée ;
- Prévoir des perches à rapaces.

Par ailleurs, les fondations sont prévues en empièchement drainant.

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

Le projet vise à créer un itinéraire accessible à l'ensemble des usagers, quels que soient leur âge, leur condition physique ou leur mode de déplacement :

- Usagers prévus : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite (PMR), familles avec poussettes et véhicules agricoles autorisés.
- Revêtement bi-bande en béton : surface régulière, stable et antidérapante, tricycles adaptés ou vélos cargos.
- Bande centrale enherbée : offre un support écologique et un amorti supplémentaire, tout en évitant une imperméabilisation totale du sol.
- Largeur prévue de 3,5 m
- Absence de dénivelés importants : le tracé suit globalement un relief doux, accessible à tous.
- Potelets souples en extrémité : régulation du trafic motorisé non autorisé, tout en permettant le passage des véhicules agricoles ou d'urgence.
- Signalisation claire (F99c / F101c) : identifie explicitement la nature partagée et l'usage autorisé du chemin, pour une lisibilité immédiate par tous.
- Transitions progressives entre voirie existante et liaison douce, sans obstacle physique (pas de marche, de bordure haute, etc.).

Le projet s'inscrit dans une stratégie plus large de mobilité douce au sein de la commune, répondant à des besoins utilitaires (accès à la gare, à l'école, etc.) et de mobilité locale inter-village. Il évite les axes dangereux comme la N523 et propose une alternative plus sûre et directe que les chemins de détour existants. Il se connecte aux infrastructures agricoles et aux quartiers résidentiels, notamment par l'Avenue des Cerisiers, renforçant la continuité fonctionnelle.

Une réflexion sur la signalétique dans un périmètre de réflexion plus large que le périmètre d'intervention devra être menée : mise en place d'équipements complémentaires sur le réseau existant (panneaux, pistes cyclables, fléchages vers les lieux d'intérêt, etc.).

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

Le projet favorise une économie ancrée dans le territoire à plusieurs niveaux :

- IGRETEC, auteur de projet implanté régionalement, désigné en procédure « in house » ;
- Sollicitation potentielle d'autres bureaux d'études wallons pour les études techniques.

L'aménagement bi-bande privilégie des matériaux durables (béton, stabilisé...) sélectionnés en tenant compte de leur durée de vie, limitant les besoins d'entretien et de remplacement.

Le projet renforce l'attractivité touristique et la fréquentation des commerces et hébergements locaux (gîtes, fermes pédagogiques, horeca à Brugelette ou Gages), notamment par les usagers de la liaison douce.

Il soutient l'agriculture locale par le maintien d'un accès carrossable aux parcelles cultivées, garantissant la continuité des activités agricoles tout en améliorant leur accessibilité logistique.

Le projet a intégré une analyse du coût d'usage : le choix d'un revêtement bi-bande (béton + bande enherbée) offre une longévité supérieure à d'autres solutions (moins d'entretien, de réparations, etc.).

L'entretien du chemin, bien que modeste, est prévu en régie communale, favorisant la maîtrise locale des dépenses et la mobilisation des services techniques communaux.

H. Intégration du projet dans l'environnement

- Le projet s'inscrit dans un cadre rural existant, le long de la Dendrette, en continuité d'infrastructures déjà présentes (chemins vicinaux, voirie agricole liée à la station d'épuration).
- Le choix d'un chemin bi-bande, avec bandes en béton limitées et bande centrale enherbée, permet une intégration douce dans le paysage agricole, en limitant la minéralisation visible.
- L'aménagement suit les courbes naturelles du terrain et respecte les alignements végétaux existants, préservant l'effet "chemin à travers champs".
- Il contribue à renforcer la lecture du paysage local, en facilitant son accès piéton et cycliste.

Impact sur le voisinage :

- Impact globalement positif, avec quelques points de vigilance : Moins de nuisances qu'un aménagement routier classique : le projet ne génère pas de trafic motorisé supplémentaire, hormis le passage des engins agricoles.
- Tranquillité du voisinage préservée, car le chemin se trouve à l'écart des zones d'habitation dense, mais reste connecté aux villages de manière utile et accessible.
- Une concertation active avec les agriculteurs et riverains a été menée en amont ; elle a permis d'adapter le tracé, d'éviter les conflits d'usage, et de garantir une cohabitation harmonieuse.

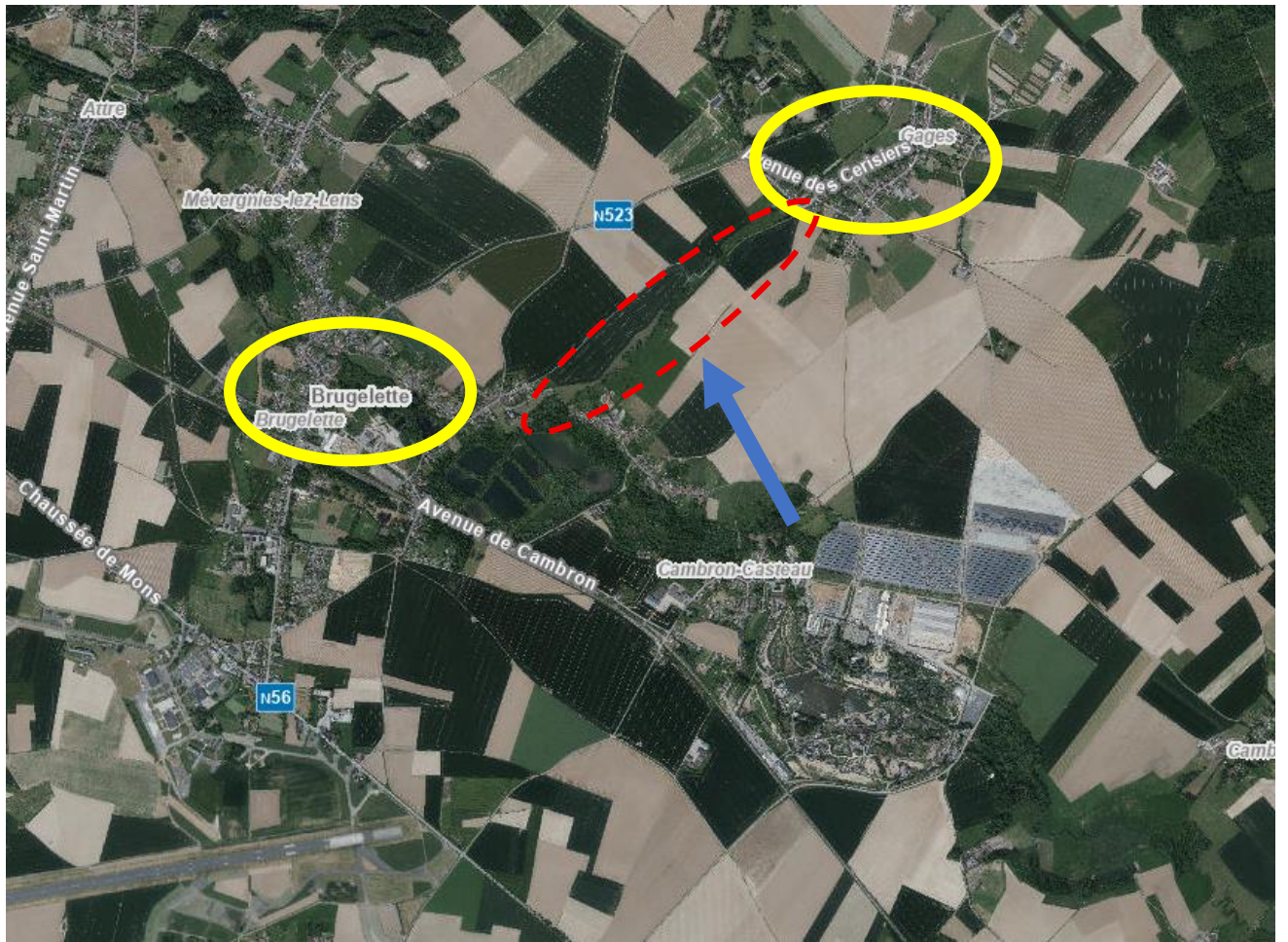
Mesures d'intégration envisagées :

Pour assurer une insertion respectueuse dans l'environnement naturel et bâti :

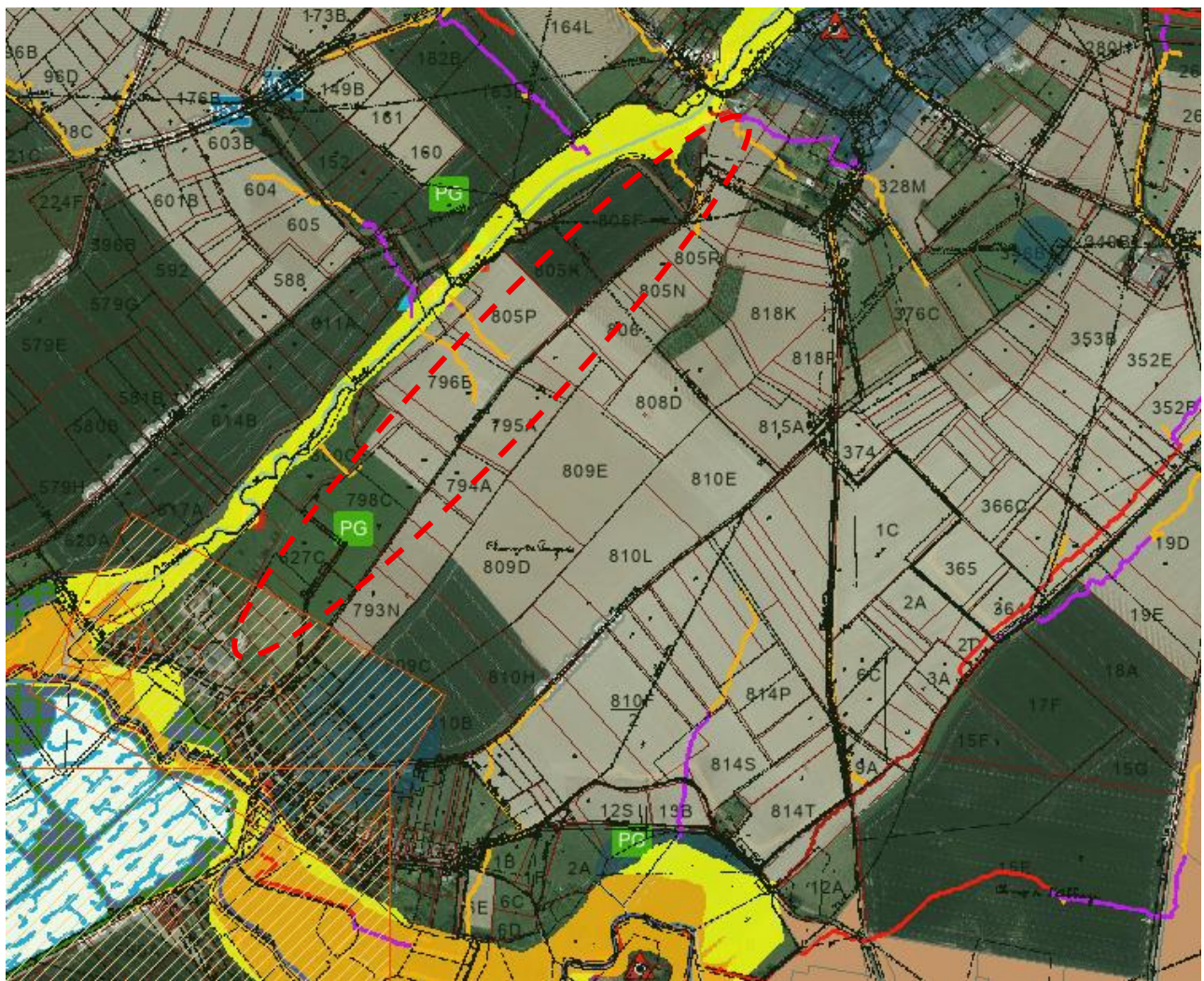
- Utilisation de matériaux sobres et non invasifs (béton clair, enherbement, potelets souples, signalétique discrète) ;
- Profil du chemin adapté à la topographie pour éviter les terrassements lourds ou remblais inutiles ;
- Entretien périodique des accotements pour prévenir toute dégradation visuelle ou écologique ;
- Installation de potelets dissuasifs pour éviter l'intrusion de véhicules motorisés non autorisés, sans nuire à l'esthétique ni au passage des engins agricoles autorisés.

Annexes : Pièces à joindre à la Fiche-Projet

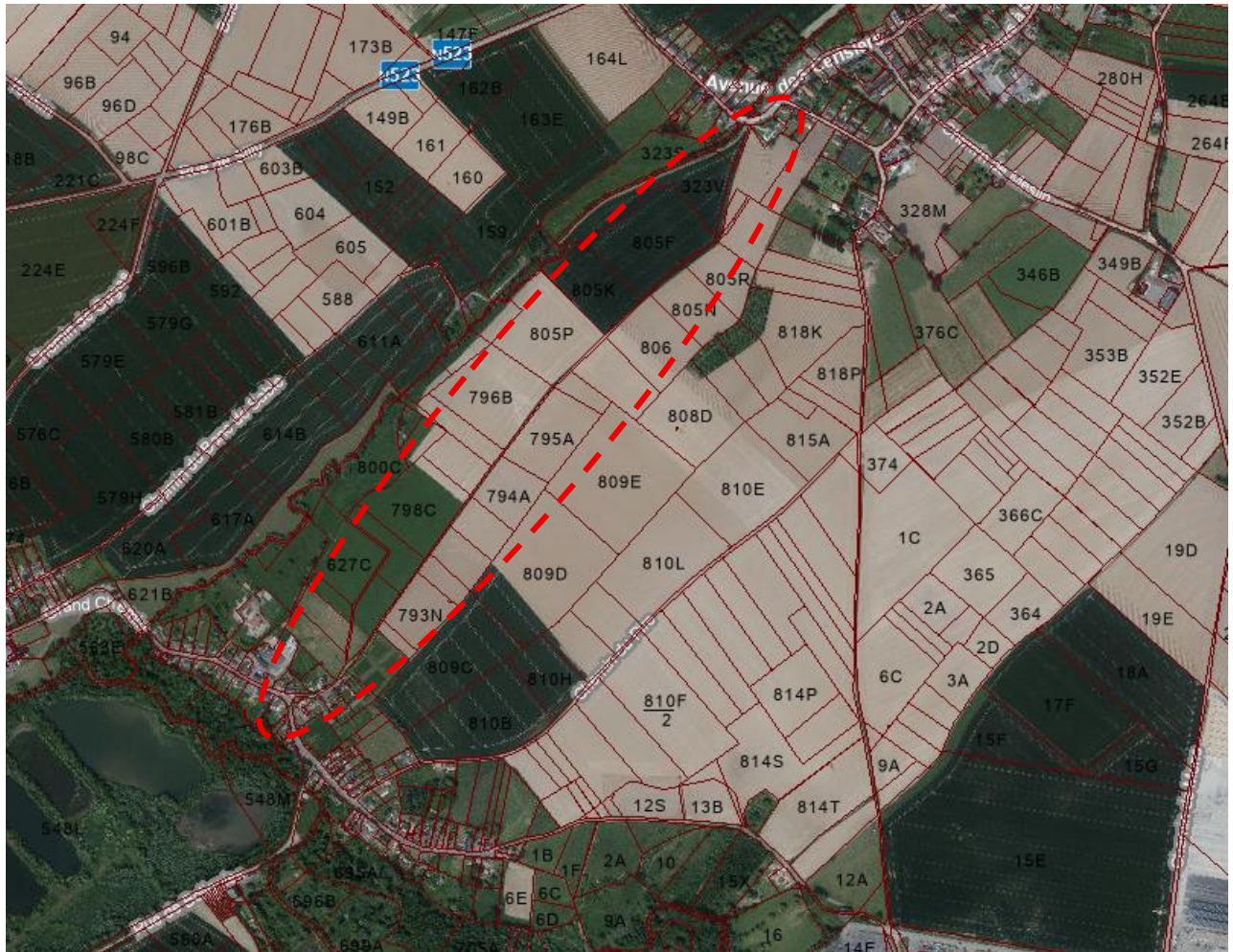
1. Plan de situation



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



3. Plan parcellaire cadastral



4. Dossier photographique



Vue de l'entame du Chemin n°22 (Avenue de Gages) du côté du Grand Chemin à Brugelette



Vue aérienne de la zone d'intervention



Vue du prolongement du Chemin n°22 du côté de l'Avenue des Cerisiers à Gages

5. Etat des lieux

Chemin de champs entouré de champs agricoles cultivés

6. Liste des projets de même fonction existant sur la commune

Sans objet