Création d'une liaison douce entre Forville – Noville-Les-Bois – Franc-Waret **(a) Commune de Fernelmont** **(b) Villages de Forville, Noville-les-Bois et Franc-Waret** **(c) Fiche-projet – Création d'un nouveau tronçon pédestre pourvu d'un revêtement continu, induré et adhérent.**	**Fiche n° 1.3** Priorité : Lot 1 (1) ~~Version initiale~~ (2) Version actualisée par la FRW mai 2023

Commune	FERNELMONT
Date d'approbation du PCDR	20 juillet 2017
Durée de validité du PCDR	10 ans
Nombre de conventions approuvées sur cette programmation	FP 1.1. Création d'une maison multiservices à Novelle les Bois FP 1.2. Rénovation du bâtiment communal situé rue Mahy en deux logements intergénérationnels ainsi qu'aménagement des abords FP 3.20. et 2.10. Construction d'une maison rurale polyvalente et création d'une halle

1. DESCRIPTION SUCCINCTE DU PROJET

Le projet consiste en la **création d'une liaison douce entre Forville, Noville-les-Bois et Franc-Waret**. Il s'agira de la colonne vertébrale d'un réseau plus large, vers laquelle convergeront d'autres itinéraires provenant des villages voisins. Cette liaison permettra, entre autres, de rejoindre le parc d'activités économiques de Fernelmont, le Centre sportif et associatif, l'école fondamentale de Noville, l'Administration communale et le CPAS ou encore les surfaces commerciales de Forville au nord et l'école et le château de Noville-les-Bois et le Domaine de Franc-Waret au sud (voir carte de synthèse p5).

La liaison a été définie pour offrir **l'itinéraire le plus direct entre les trois villages, en reprenant le tracé de l'ancien chemin vicinal n°2** qui reliait déjà les trois villages. Du nord au sud, les voiries concernées sont l'avenue de la Libération, la rue Massart, la rue des Combattants, la N942 et le chemin Vicinal N°2.

Différents tronçons spécifiques composent l'ensemble de la liaison, sur base du type d'aménagement et des caractéristiques du lieu (voir carte p8) :

- Tronçon 1 – Forville – Noville-les-Bois : aménagement d'un **chemin réservé à la circulation des piétons et cyclistes (F99a)**. D'une largeur de 4m avec une bande tampon de 1m côté voirie (là où c'est réalisable), il sera situé du côté ouest de l'avenue de la Libération et de la rue Massart.
- Tronçon 2 – Traversée de Noville-les-Bois (hors subvention DR) : aménagement d'une **bande cyclable suggérée (BCS)** au moyen d'une bande de couleur ocre (traitement ESPH) des 2 côtés de la voirie. Des aménagements de sécurité spécifiques au niveau des accès en site propre et des carrefours seront également réalisés.
- Tronçon 3 – Noville-les-Bois – Pont de l'autoroute : aménagement d'un **chemin réservé à la circulation des piétons et cyclistes (F99a)**. D'une largeur de 4m avec une bande tampon de 1m côté voirie (là où c'est réalisable), il sera situé du côté ouest de la rue des Combattants.
- Tronçon 4 – Traversée du pont de l'autoroute : aménagement d'une **bande cyclable suggérée (BCS)** au moyen d'une bande de couleur ocre (traitement ESPH). Un aménagement séparé de la voirie n'est pas possible actuellement au vu de la configuration de l'ouvrage. Il sera envisagé lors des prochains travaux de réfection du pont. A court terme, une solution plus sobre a donc été privilégiée avec une BCS. Une signalisation claire avertissant l'automobiliste du passage de piétons et cyclistes est fortement recommandée.

- Tronçon 5 – Du pont de l'autoroute au chemin Vicinal N°2 : aménagement d'un **chemin réservé à la circulation des piétons et cyclistes (F99a)**. D'une largeur de 4m avec une bande tampon de 1m côté voirie, il sera situé du côté ouest de la rue des Combattants et au nord de la N942 pour laquelle une traversée devra être aménagée au droit du chemin Vicinal n°2.
- Tronçon 6 – Chemin Vicinal N°2 : aménagement d'un **chemin réservé à la circulation des piétons et cyclistes (F99a)** sur l'ancien tracé du chemin vicinal n°2 avec une largeur de 4m.

Des aménagements de sécurisation et de la signalisation seront placés aux endroits adéquats, de même que de la végétation (haies, arbres hautes tiges) là où les emprises sont suffisantes de façon à ne pas contraindre la circulation ni le passage du charroi.

La mise en œuvre de toute la liaison est envisagée en une seule phase, excepté le tronçon 2 – traversée de Noville-Les-Bois – qui a fait l'objet d'une demande de subsides dans le cadre du plan d'investissement communal PIC-PIMACI 2022-2024. L'aménagement complet a été réfléchi en lien avec les autres politiques d'aménagement de mobilité de la Commune.

2. JUSTIFICATION DU PROJET

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

Les villages sont reliés par des voies rapides et peu sûres pour les usagers non motorisés, ce qui limite les possibilités de communication et de mobilité et constitue un frein à la socialisation.

L'absence (notamment le long de grandes routes) ou le mauvais état des trottoirs freinent le déplacement doux. Les abords de certains lieux publics ne sont pas toujours prévus pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées.

Ce projet sera bénéfique pour la population active en reliant les différents villages aux pôles d'activités et de transports en commun. Le projet présente des avantages collatéraux pour toutes les tranches d'âge qui pourront en profiter aussi.

La Commune de Fernelmont propose aux citoyens une prime pour les vélos électriques. En ce sens, des aménagements pour favoriser les déplacements vélos doivent être réalisés. De nombreux chemins et sentiers existent déjà pour garantir la mobilité douce. La liaison principale Forville – Franc-Waret constitue toutefois la colonne vertébrale du réseau et est donc primordiale pour favoriser cette mobilité au sein de la commune. Il s'agit d'une voie douce traversante.

La liaison permettra également de rejoindre l'arrêt de bus situé à l'entrée du parc d'activités et desservi par la ligne Express 84 Namur-Waremme. Les arrêts de bus situés à Noville-les-Bois et à Forville pourront également être rejoints afin d'emprunter les lignes 19 (Andenne-Forville), 816 (Namur-Meeffe) et 821 (Namur-Eghezée). Le projet devrait donc favoriser l'intermodalité.

Par ailleurs, ce projet permet aussi de découvrir la commune et d'y apprécier son cadre de vie.

Le diagnostic participatif et le document reprenant les caractéristiques socio-économiques de la commune ainsi que le PCM ont démontré qu'il manquait des cheminements praticables et sécurisés pour les modes de déplacements doux.

Enfin, le Plan Communal de Mobilité prévoit ses actions dans l'esprit d'une sécurisation des voiries, d'une augmentation de mobilité douce… A cette fin, les infrastructures sécurisées nécessaires doivent être prévues.

- **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 villages.

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

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

Un lien avec les fiches « mobilité » « et « sécurité » :

- *Fiche projet 2.13 : Concrétisation des mesures et infrastructures de sécurisation et de signalisation issues du plan*
- *Fiche projet 3.13 : Recherche et mise en œuvre de solutions aux problèmes de déplacements vers certains lieux publics*
- *Fiche projet 3.18: Création d'un maillage de mobilité douce intra et inter-villages*

Un lien avec des infrastructures, réalisées dans le cadre de l'ODR, qui seront à proximité de cette liaison et seront dès lors accessibles à pied ou à vélo en toute sécurité :

- *FP 1.1. : Création d'une maison multiservices à Noville les Bois*
- *FP 1.2. : Rénovation du bâtiment communal situé rue Mahy en deux logements intergénérationnels ainsi qu'aménagement des abords*
- *FP 3.20. : Construction d'une maison rurale polyvalente*

La connexion sera également établie avec le réseau points nœuds qui se met en œuvre et qui passera notamment par la Chapelle Saint-Antoine à Franc-Waret.

- **Raisons de l'activation de la fiche**

Cette fiche est activée maintenant car elle est prioritaire pour la Commune et la CLDR qui souhaitent favoriser une mobilité alternative à la voiture individuelle. Cette liaison est la principale au sein du réseau de mobilité active mis en place au niveau communal (voir carte en annexe 1). Une partie a déjà été aménagée pour venir rejoindre cette liaison qui est aujourd'hui le chaînon principal manquant, justifiant l'activation de cette fiche pour déployer et consolider ce réseau.

- **Alternatives au projet remplissant les mêmes fonctions et répondant aux même(s) objectif(s)**

La liaison a été étudiée pour offrir les itinéraires les plus directs entre les trois villages tout en étant sécurisés et en s'implantant sur (ou le long) des voiries et chemins existants. Il n'existe donc pas d'alternatives au projet répondant à ces mêmes critères. En outre, le franchissement de l'autoroute n'est possible que via le pont de la rue des Combattants.

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

Le parcours a été étudié pour réaffecter en grande partie le tracé de l'ancienne voie du Vicinal. Les éléments du projet seront sobres et répondront aux besoins identifiés par la Commune et les citoyens. Il n'y aura pas d'éléments inutiles ou superflus. Une partie de la liaison utilise des voiries existantes tandis que les aménagements séparés sont mis en place là où l'intensité et la vitesse du trafic automobile le nécessite pour que les piétons et cyclistes puissent circuler en toute sécurité.

3. LIEN À LA STRATÉGIE DU PCDR

OBJECTIF(S) PRINCIPAUX

Le projet doit rencontrer les objectifs suivants :

- *Encourager, dans les villages et dans les parcs d'activités, les filières locales courtes, les services de proximité et les activités économiques respectueuses de l'environnement et du cadre de vie rural.*

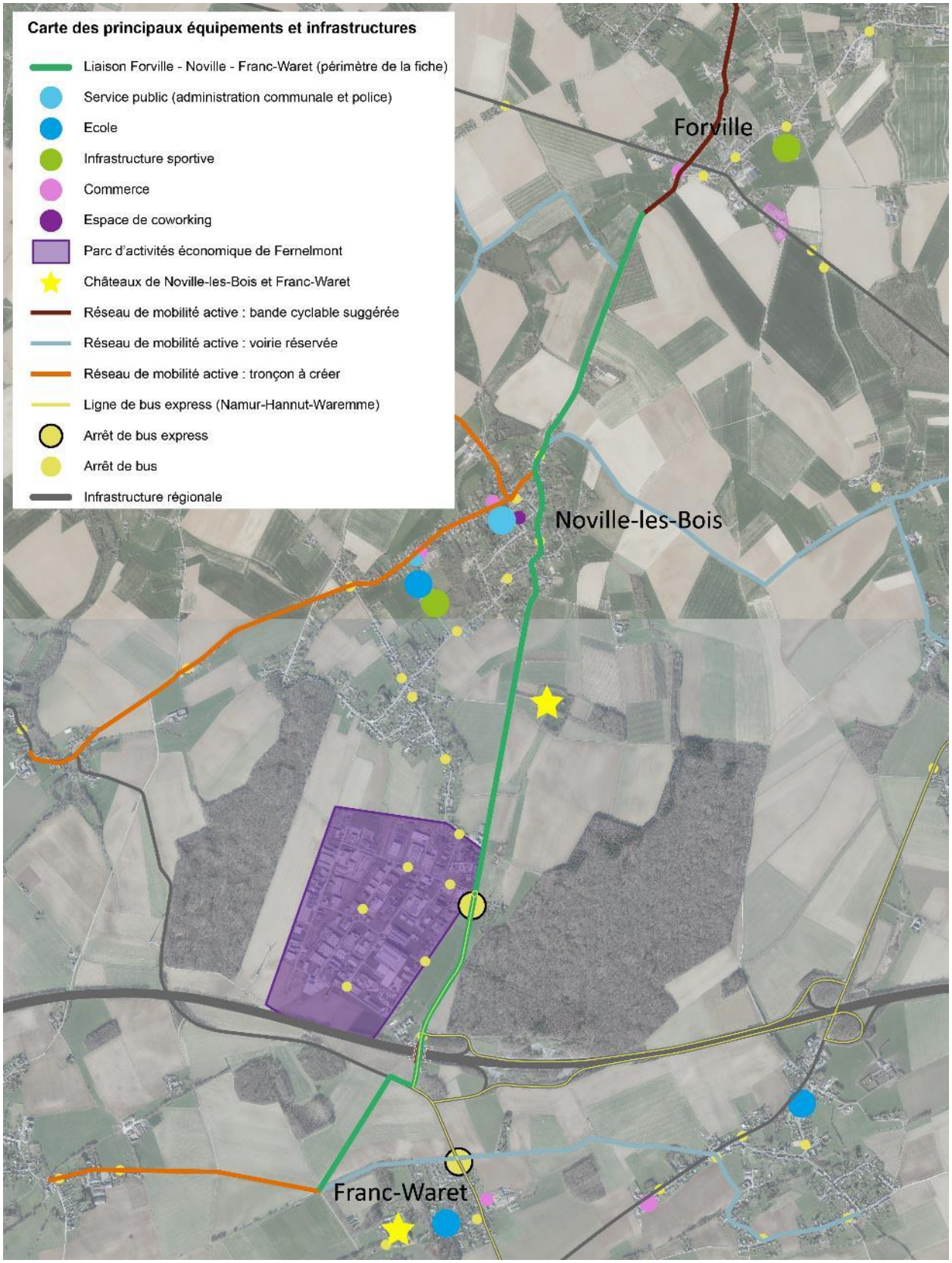
- *Améliorer la sécurité des déplacements et développer la mobilité douce.*
- *Mettre en valeur le potentiel touristique existant.*
- *Favoriser le lien social, les contacts intergénérationnels, les rencontres et l'intégration des nouveaux habitants dans l'entité fernelmontoise.*
- *Développer l'énergie durable (Soutenir le développement d'énergies alternatives et promouvoir l'utilisation rationnelle de l'énergie).*
- *Développer, professionnaliser et coordonner l'offre de services pour l'enfance et la petite enfance.*

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. Participe à une diminution de la pollution et des nuisances sonores liées au trafic automobile. Accentue l'amélioration de la qualité de l'air au niveau local, tout en réduisant la dépendance aux énergies fossiles.	Facilite et encourage les échanges sociaux et intergénérationnels dans un nouveau cadre. Permet la coexistence des usagers différents (cyclistes, piétons, PMR, cavaliers, etc.) tout en améliorant la sécurité.	Incite à l'utilisation quotidienne des modes doux comme moyen de déplacement vers le PAE et les services et commerces à proximité de la liaison. Favorise le tourisme local durable ainsi que l'attractivité du territoire communal pour les touristes : passage devant le château de Noville-les-Bois et proximité du château de Franc-Waret.

5. LOCALISATION ET STATUT

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



Carte des principaux équipements et infrastructures

La liaison se situe dans la commune de Fernelmont et plus spécifiquement dans les villages de Forville, Noville-les-Bois et Franc-Waret. Du nord au sud, les voiries concernées sont l'avenue de la Libération, la rue Massart, la rue des Combattants, la N942 et le chemin Vicinal N°2.

Le projet s'implante sur certaines parcelles privées, nécessitant une acquisition par la Commune. Certaines ont été réalisées, d'autres sont en cours de négociation. Les parcelles concernées sont :

Noms de rue	**Numéros de parcelle**	**Superficies**
Avenue de la Libération à Forville : **A acquérir**	Parcelle précadastrée Section B n° 287p	51 ca
	Parcelle précadastrée Section B n° 287r	8 ares 56 ca
	Parcelle précadastrée Section B n° 349c	12 ares 59 ca
	Parcelle précadastrée Section B n° 349b	72 ca
Rue Massart à NOVILLE LES BOIS : **cession intervenue le 20/05/2022**	Parcelles précadastrées Section A n° 497b, 497d, 497g, 497h, 497m et 497n sont devenues propriété de la Commune suite à l'acte de cession signé le 20/05/2022	1 are 45
Rue de Harzée à Cortil-Wodon : **A acquérir**	Parcelle précadastrée Section A n° 736a Parcelle précadastrée Section A n° 736c Parcelle cadastrée Section A n° 272/02	14 ares 18 ca 17 ca 60 ca
Rue des Combattants à NOVILLE LES BOIS : **pas de parcelles à acquérir mais baux à ferme à résilier**		

L'ensemble de la liaison prend place sur le réseau communal à l'exception du court tronçon le long de la N942 (et sa traversée) et du passage sur le pont enjambant l'autoroute E42 (chacune infrastructure régionale).

Pour ce qui concerne le passage de la liaison avant et après le pont, le SPW-MI propose de passer une convention pour mise à disposition du domaine public à titre gratuit sous réserve de l'entretien des nouveaux équipements.

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

La liaison a pour objectif de relier entre eux trois villages importants de la commune ainsi que le parc d'activités économiques de Fernelmont (voir carte ci-dessus). Elle offrira une meilleure sécurisation des déplacements pour les cyclistes et piétons et, par conséquent, une meilleure accessibilité à toutes les catégories de personne, ce qui favorisera une meilleure intégration sociale pour tous les citoyens. Les différentes fonctions (services, commerces, entreprises, château, etc.) situées le long du parcours bénéficieront de ce nouvel itinéraire, qui offrira aux citoyens une alternative aux déplacements automobiles.

C. Cadre légal lié au lieu, dont les contraintes urbanistiques et réglementaires (plans de secteur, schémas, règlements, patrimoine…)

Au niveau du plan de secteur (voir carte en annexe), la liaison traverse ou longe différentes affectations (principalement zone d'habitat à caractère rural et zone agricole mais également zone naturelle, zone de parc et zone d'activité économique industrielle). Elle traverse également un périmètre d'intérêt paysager (au niveau du PAE et du bois).

Le projet n'est pas concerné par un outil communal d'aménagement du territoire, ni par d'autres contraintes urbanistiques et réglementaires particulières, hormis celles du Code la Route.

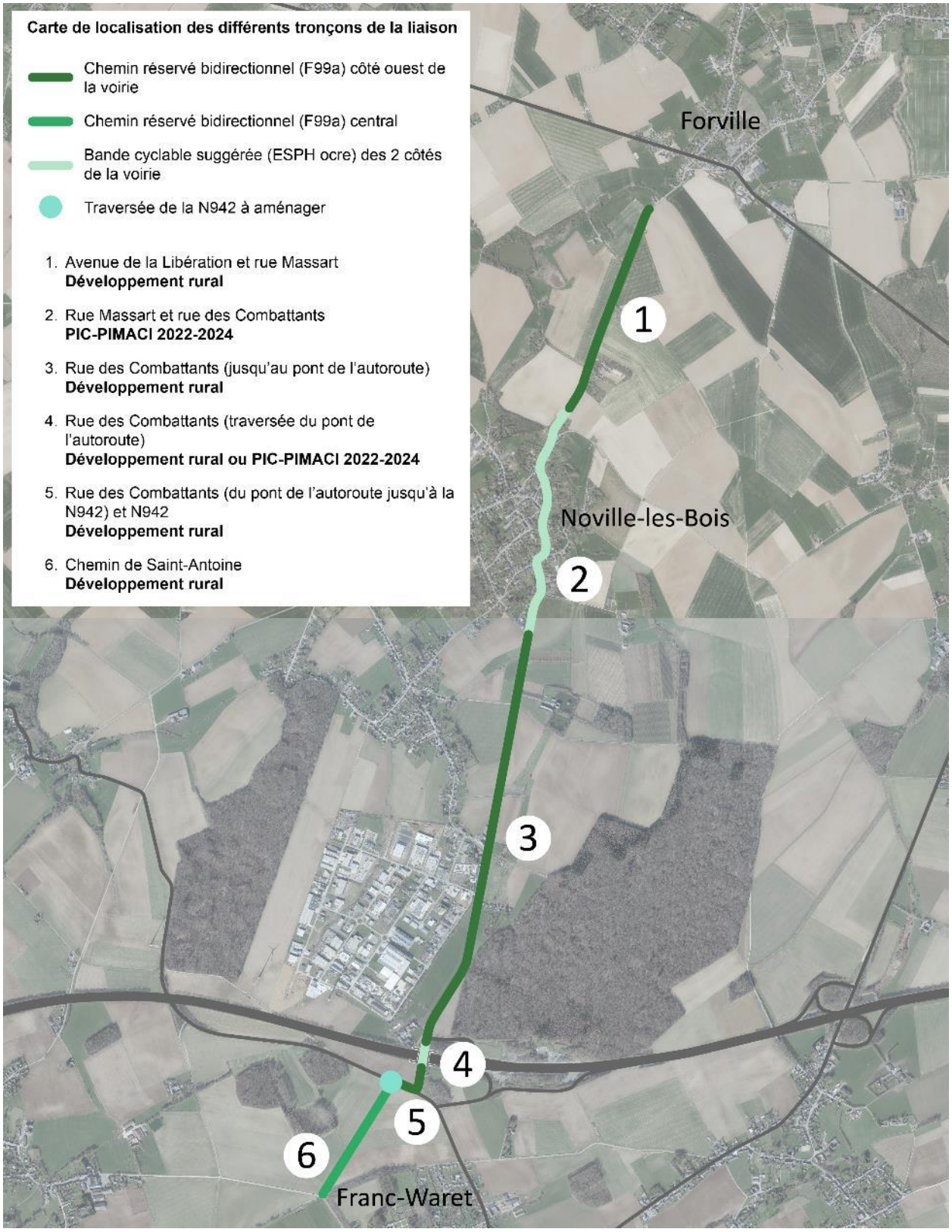
D. Contraintes naturelles existantes (inondation, ruissellement, karst, captage, Natura 2000, …)

La liaison s'inscrit sur et le long de voiries et chemins existants et n'est pas concernée par des contraintes naturelles particulières. Elle est seulement traversée par des zones d'aléa d'inondation faible et des axes de ruissellement.

E. Présentation du périmètre d'intervention

Différents tronçons spécifiques composent l'ensemble de la liaison, sur base du type d'aménagement et des caractéristiques du lieu (voir point 1 et carte ci-dessous). Ils sont repris dans le tableau ci-dessous.

N°	Rues	Type d'aménagement	Source de financement
1	Avenue de la Libération et rue Massart	Chemin réservé bidirectionnel (F99a) côté ouest de la voirie	Développement rural
2	Rue Massart et rue des Combattants	Bande cyclable suggérée (ESPH ocre) des 2 côtés de la voirie	PIC-PIMACI 2022-2024
3	Rue des Combattants (jusqu'au pont de l'autoroute)	Chemin réservé bidirectionnel (F99a) côté ouest de la voirie	Développement rural
4	Rue des Combattants (traversée du pont de l'autoroute)	Bande cyclable suggérée (ESPH ocre) et signalisation adéquate pour sécuriser	Développement rural
5	Rue des Combattants (du pont de l'autoroute jusqu'à la N942) et N942	Chemin réservé bidirectionnel (F99a) côté ouest et nord de la voirie + traversée de la N942	Développement rural
6	Chemin Vicinal N°2	Chemin réservé bidirectionnel (F99a)	Développement rural



6. PARTIES PRENANTES, PORTEURS DE PROJET

Porteur de projet : Commune de Fernelmont
Partenaire(s) : SPW-MI, TEC
Sources de financement : SPW ARNE – Direction du Développement Rural, SPW-MI

7. PROGRAMME DE RÉALISATION

Éléments pris en compte pour définir la priorité de la fiche

Le projet est considéré comme prioritaire pour la Commune et dans la priorisation par la CLDR. Pour rappel, la liaison viendra compléter un réseau plus large existant et une partie (la traversée de Noville-les-Bois) est déjà inscrite dans le plan d'investissement communal PIC-PIMACI 2022-2024.

État du dossier (ce qui a déjà été réalisé)

- Elaboration du Plan communal de mobilité (approuvé en 2018)
- Négociations en cours avec les propriétaires concernés par le passage de la liaison (achat)

Programme des travaux

La liaison sera principalement matérialisée par un aménagement séparé de la voirie (chemin réservé bidirectionnel F99a) d'une largeur de 4m avec une bande tampon d'un mètre le long de la voirie. Le revêtement sera continu, induré et adhérent tandis que de la végétation pourra être plantée (haies, arbres hautes tiges) là où les emprises sont suffisantes.

Concernant la traversée de Noville-les-Bois et du pont de l'autoroute, une bande cyclable suggérée de couleur ocre sera réalisée avec un marquage ESPH (enduit superficiel haute performance) appliqué directement sur la voirie.

Des aménagements de sécurisation seront réalisés pour assurer la transition entre les chemins réservés et les BCS ainsi qu'une signalisation adéquate. Celle-ci devra être particulièrement claire au niveau du pont de l'autoroute afin d'avertir l'automobiliste du passage de piétons et de cyclistes. L'éclairage sera également adapté si nécessaire.

Planification : descriptif de la mise en œuvre et phasage

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

Démarches administratives à réaliser

- Démarches pour obtenir les accords de subvention (DR).
- Obtention d'une convention avec le SPW-MI pour mise à disposition du domaine public à titre gratuit sous réserve de l'entretien des nouveaux équipements.
- Désignation d'un auteur de projet selon les règles « marchés publics » en vigueur.
- Élaboration de l'avant-projet et présentation aux habitants et à la CLDR.
- Validation du Collège communal.
- 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.

Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage 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

Projet de catégorie : catégorie 1 – subventionnement lié à la mobilité douce.

Pistes de financement :

Source	Taux
Développement rural	80% avec un subside maximum de 680.000 €
SPW-MI 6	Plan d'investissement communal PIC/PIMACI 2022-2024 (60%) → Tronçon N°2 – traversée de Noville-Les-Bois
Commune	Solde non subventionné

Estimation globale du coût	Quantité	Prix unit. En € HTVA	Prix total	Sources de financement		
				Développement rural	SPW-MI	Commune
Catégorie 1 : Mobilité douce						
Aménagement mode doux en site propre	18.728m²	110€/m²	2.060.080€	80% (plafond de 680.000€)	PIC/PIMACI 2022-2024 (60%) – Tronçon N°2	Solde non subventionné
BCS Tronçon 2 – Noville-Les-Bois	2.600m²	70€/m²	182.000€			
Sous-total HTVA			2.242.080€			
Frais d'étude (10%)			224.208€			
TOTAL HTVA			**2.466.288€**			
TOTAL TVAC 21%			**2.984.208,48€**	**680.000€**	**109.200€**	**2.195.008.48€**

Projet rémunérateur : Non

9. EVALUATION (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…)
Réalisation des travaux	1	Commune de Fernelmont + Rapport des travaux PIC-PIMACI

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

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre…)
Nombre d'usagers du réseau	Augmentation de 10 à 15% en 5 ans	Comptage par capteurs/Enquête
Parts modales piétons et cyclistes	Augmentation de 10 à 15% en 5 ans	Enquête sur les déplacements domicile – travail, domicile – maison communale ou domicile – complexe sportif
Nombre d'élèves qui utilisent la liaison pour aller à l'école	Augmentation de 10% en 5 ans	Enquête auprès des écoles

Nombre de travailleurs du zoning qui utilisent la liaison	Augmentation de 5% en 5 ans	Enquête auprès des entreprises
Nombre d'employés et ouvriers communaux qui utilisent la liaison	Augmentation de 10% en 5 ans	Enquête au sein de l'administration communale
Satisfaction des usagers	Environ 75% de satisfaction	Sondage auprès des usagers

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. L'ensemble de la liaison 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 de la route régionale N942 et du pont de l'autoroute devra être particulièrement étudiée, en collaboration avec le SPW-MI.

B. Mesures en faveur de la bonne gestion des eaux :

Au vu du standard de confort nécessaire à la création de voies lentes permettant une alternative véritable à l'utilisation de la voiture, le recours à un revêtement plane, lisse et pérenne est obligatoire. Il en résulte une imperméabilisation d'environ 18.728 m². L'entièreté des eaux de ruissellements sera toutefois infiltrée sur place.

- Eléments quantitatifs généraux du dossier : sans objet
- Dispositif de temporisation des eaux ruisselant des surfaces imperméabilisées : sans objet

Majoritairement à étudier par le futur auteur de projet.

Les profils en travers du projet seront calculés pour permettre et optimiser l'infiltration des eaux dans les abords immédiats de la voie lente en béton (pente de 2,5%). Si certains secteurs présentent un profil en long abrupt, des filets d'eau transversaux pourront être créés afin de séquencer l'infiltration des eaux et maximiser leur infiltration aux abords directs de la voie lente.

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

Le projet est réfléchi pour répondre le plus efficacement possible aux besoins de mobilité entre les trois villages. Le gabarit de la voie lente (4m) permettra d'ailleurs à différents utilisateurs de se croiser sans risque.

Les futurs matériaux seront choisis notamment pour leur caractère local, écologique et durable (ceci pourra être inclus dans le cahier spécial des charges pour la désignation de l'auteur de projet). Dans la mesure du possible, l'utilisation du revêtement 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.

Concernant la réalisation des bandes cyclables suggérées, via 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.

D. Mesures en faveur de la sobriété du projet :

Les éléments du projet seront sobres et répondront aux besoins identifiés par la Commune et les citoyens. Il n'y aura pas d'éléments inutiles ou superflus. Une partie de la liaison utilise des voiries existantes tandis que les aménagements séparés sont mis en place là où la vitesse du trafic automobile le nécessite pour que les piétons et cyclistes puissent circuler en toute sécurité.

La longueur totale de la liaison est de 5.952 m dont 4.682 m seront aménagés via le Développement rural. Cela donne un coût moyen de 110€ par mètre linéaire de chemin pour l'ensemble de la liaison prévu en DR.

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 (ou le long) des voiries et chemins existants. Des plantations pourraient prendre place le long de ceux-ci. Elles devront tenir compte des contraintes éventuelles du charroi les empruntant (agricole mais également le charroi spécifique au parc d'activités économiques). Des aménagements de repos et de convivialité (bancs, tables, poubelles) pourraient également s'envisager.

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. Cette nouvelle liaison constituera la colonne vertébrale d'un réseau plus large, vers laquelle convergeront d'autres itinéraires provenant des villages voisins. Elle reliera entre eux trois villages importants de la commune ainsi que le parc d'activités économiques de Fernelmont (voir carte ci-dessus).

Elle offrira une meilleure sécurisation des déplacements pour les cyclistes et piétons et, par conséquent, une meilleure accessibilité à toutes les catégories de personne, ce qui favorisera une meilleure intégration sociale pour tous les citoyens. Les différentes fonctions (services, commerces, entreprises, château, etc.) situées le long du parcours bénéficieront de ce nouvel itinéraire, qui offrira aux citoyens une alternative aux déplacements automobiles.

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 à 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 les travaux pourront venir du réemploi, tandis que des entreprises locales pourront être sollicitées pour réaliser les différents travaux.

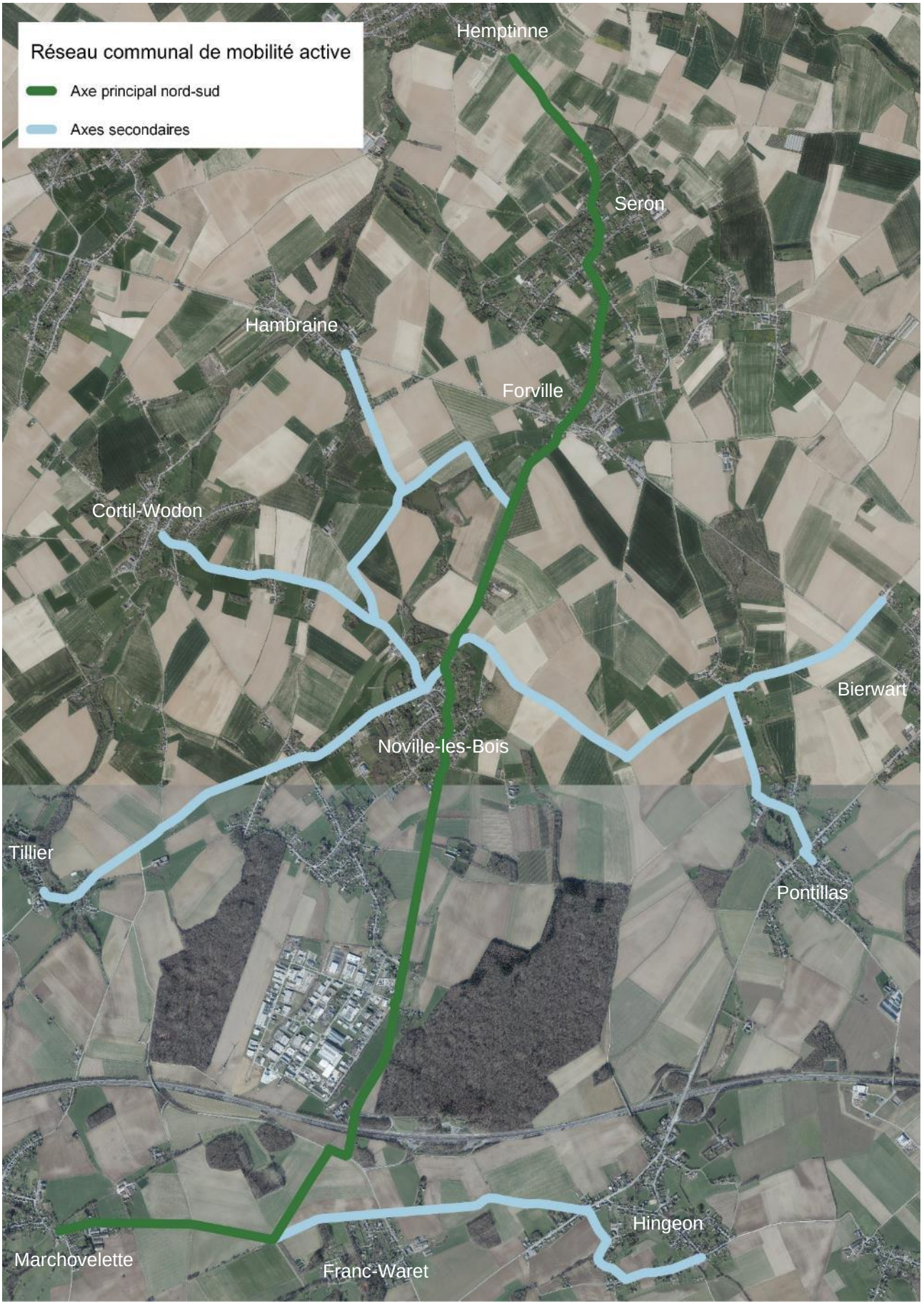
H. Intégration du projet dans l'environnement :

Du fait de sa localisation en bordure du réseau routier existant, l'impact du projet sur l'environnement sera 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 leurs différents pôles d'activité ainsi que le PAE, le réseau encouragera un recours plus systématique et plus aisé à la mobilité active, choix bénéfique globalement pour l'environnement.

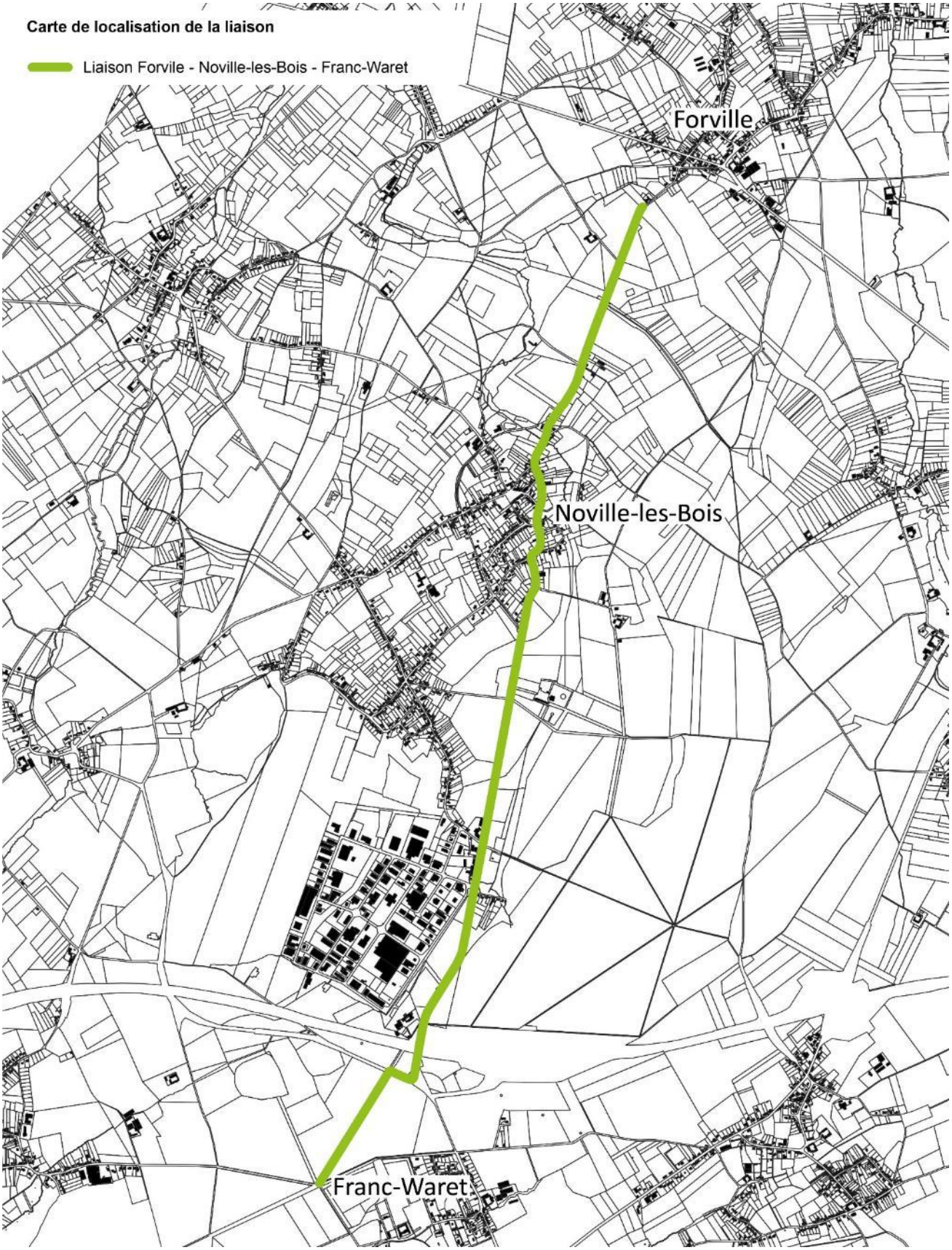
ANNEXES

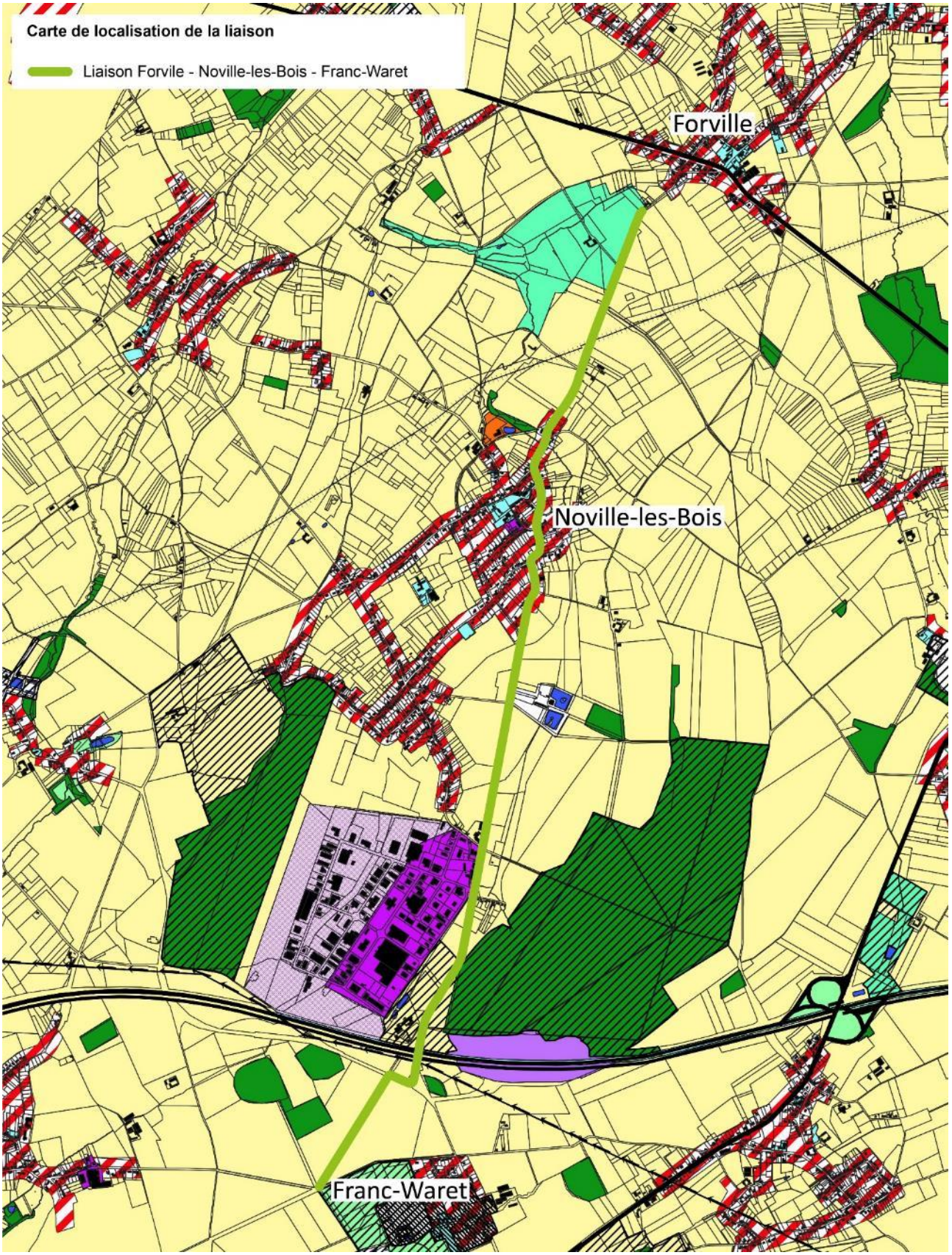
1. Plan de situation




Réseau communal de mobilité active
Axe principal nord-sud
Axes secondaires
Hemptinne
Seron
Hambraine
Forville
Cortil-Wodon
Bierwart
Noville-les-Bois
Tillier
Pontillas
Hingeon
Marchovelette
Franc-Waret

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




Carte de localisation de la liaison
Liaison Forvile - Noville-les-Bois - Franc-Waret
Forville
Noville-les-Bois
Franc-Waret

3. Dossier photographique



Figure 1: Tronçon 6 – Chemin Vicinal N°2



Figure 2: Tronçon 6 – Chemin Vicinal N°2



Figure 3: Tronçon 6 – Chemin Vicinal N°2



Figure 4: Tronçon 6 – Chemin Vicinal N°2



Figure 5: Tronçon 5 – Du pont de l'autoroute au chemin Vicinal N°2



Figure 6: Tronçon 5 – Du pont de l'autoroute au chemin Vicinal N°2



Figure 7: Tronçon 5 – Du pont de l'autoroute au chemin Vicinal N°2



Figure 8: Tronçon 5 – Du pont de l'autoroute au chemin Vicinal N°2



Figure 9: Tronçon 5 – Du pont de l'autoroute au chemin Vicinal N°2



Figure 10: Tronçon 4 – Traversée du pont de l'autoroute



Figure 11: Tronçon 4 - Traversée du pont de l'autoroute



Figure 12: Tronçon 3 – Noville-les-Bois – Pont de l'autoroute



Figure 13: Tronçon 3 – Noville-les-Bois – Pont de l'autoroute



Figure 14: Tronçon 3 – Noville-les-Bois – Pont de l'autoroute



Figure 15: Tronçon 3 – Noville-les-Bois – Pont de l'autoroute



Figure 16: Tronçon 3 – Noville-les-Bois – Pont de l'autoroute



Figure 17: Tronçon 2 – Traversée de Noville-les-Bois



Figure 18: Tronçon 2 – Traversée de Noville-les-Bois



Figure 19: Tronçon 1 – Forville – Noville-les-Bois



Figure 20: Tronçon 1 – Forville – Noville-les-Bois



Figure 21: Tronçon 1 – Forville – Noville-les-Bois

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

Sans objet