

PCDR de Hannut  
 Création et valorisation d'un réseau de mobilité douce  
 Phase 1 - Liaison Hannut-Merdorp-Wasseiges

Fiche 2.05 – actualisation décembre 2022

<b>Création d'une liaison cyclable vers Hannut</b>	Fiche n°3
	Lot 1
	Version actualisée de décembre 2022
<i>Commune</i>	<i>Wasseiges</i>
<i>Date d'approbation du PCDR</i>	<i>29 septembre 2022</i>
<i>Durée de validité du PCDR</i>	<i>10 ans -&gt; 29 septembre 2032</i>
<i>Nombre de conventions approuvées sur cette programmation</i>	<i>0</i>

<b>Création et valorisation d'un réseau de mobilité douce – Liaison vers Merdorp et Wasseiges – Phase 1</b>  (a) Hannut (b) Merdorp (c) Aménagement d'une connexion pour les modes actifs entre les villages de Merdorp et Hannut-centre	Fiche n°05
	Lot 2
	Version actualisée de décembre 2022
<i>Commune</i>	<i>Hannut</i>
<i>Date d'approbation du PCDR</i>	<i>26 avril 2018</i>
<i>Durée de validité du PCDR</i>	<i>10 ans -&gt; 26 avril 2028</i>
<i>Nombre de conventions approuvées sur cette programmation</i>	<i>1</i>

**1. Description succincte du projet**

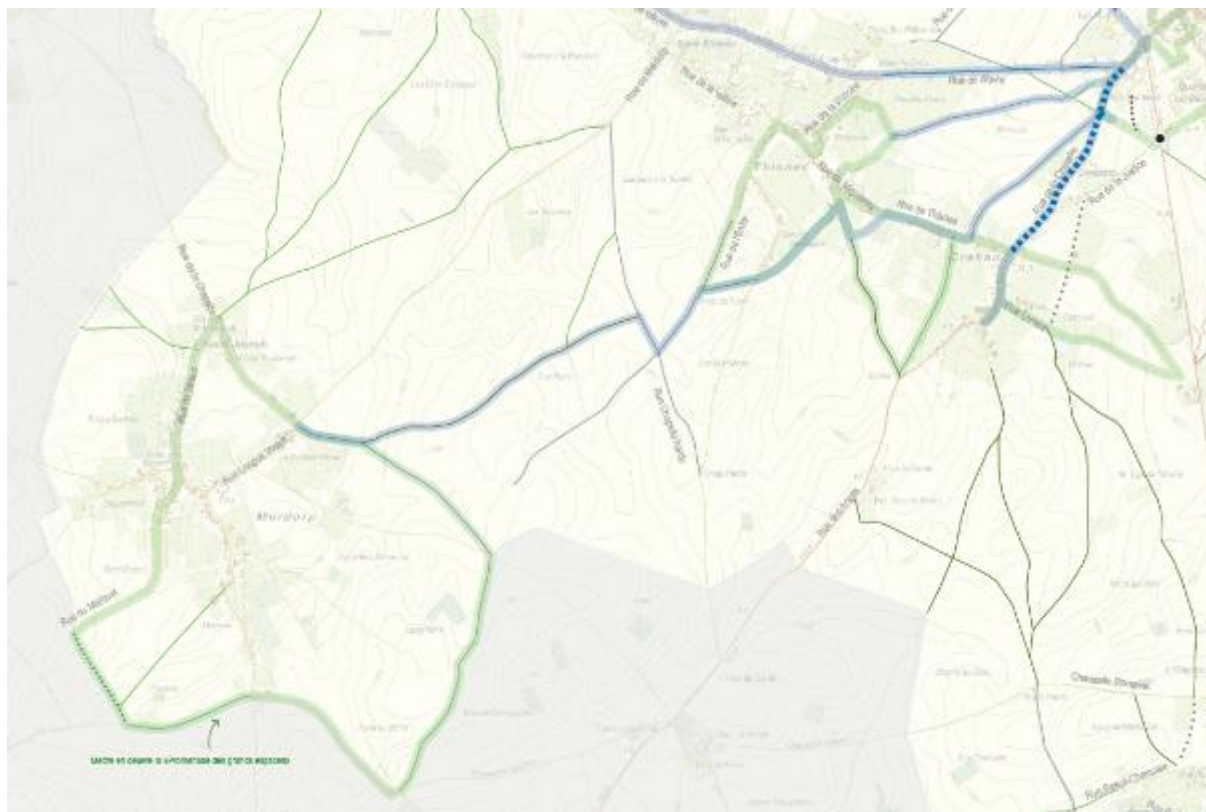
Hannut	Ce projet consiste à créer et à aménager, des itinéraires privilégiés de liaisons douces entre les villages et vers -centre (connexion au contournement lent) afin de favoriser les déplacements doux (piétons et cyclistes).
--------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Vu la superficie de Hannut et les distances à parcourir, il s'agit pour les villages les plus éloignés de faciliter et d'encourager l'utilisation du vélo dans les déplacements type « fonctionnels » (activités, écoles, petits achats, académie...) sans perdre de vue l'attrait et le potentiel touristique et de loisir de la région (déplacements de loisir, mise en valeur du patrimoine).

En repartant de l'inventaire des chemins et sentiers (2017), du projet de chemins et sentiers intervillageois et du projet de contournement lent de Hannut-centre il s'agit, sur base de la hiérarchie du réseau routier de la commune et de l'identification des pôles à connecter, d'identifier des itinéraires (de préférence empruntant les voiries secondaires et les chemins de remembrement réservés (F99)) qui permettent aux modes doux de relier efficacement chaque village entre eux, au RAVeL L127, aux communes limitrophes et au centre-ville avec un niveau de sécurité optimal.

Ce premier inventaire a été complété en 2020 par la réalisation d'un plan d'actions pour la mise en place d'un réseau mobilité active (étude ICEDD). Ce plan d'actions distingue la mobilité cyclable utilitaire de la mobilité piétonne de loisirs.

Le projet visé par la présente fiche est repris au sein du réseau cyclable de la Ville et permet de connecter Merdorp à Hannut-centre via les villages de Thisnes et Crehen.



*Extrait de la carte de synthèse issue de l'étude Réseau mobilité active (RMA – ICEDD 2020)*

Par ailleurs, la commune de Wasseiges a également pour projet de réaliser une liaison cyclable vers Hannut, une fiche-projet relative à une connexion modes doux vers Hannut est reprise dans son PCDR. C'est pourquoi des échanges entre les deux communes ont eu lieu dès lors que la réflexion pour une liaison Hannut-centre vers Merdorp a débuté. L'opportunité était alors donnée de pouvoir poursuivre cette liaison vers Wasseiges.

Parallèlement, et d'autant plus après la réalisation des aménagements, des actions de valorisation et de promotion (ex : partenariat avec les commerçants, balisage, éclairage, diffusion de carte, divers événements de promotion...) seront organisées afin d'inciter les habitants à plus de mobilité durable.

Une signalisation adéquate sera placée, en concordance avec les autres projets de mobilité.

L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite sera encouragée dans la mesure du possible.

## **2. Justification du projet**

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

### *Wasseiges*

Lors des entretiens avec les personnes ressources du territoire, du groupe de travail thématique « se déplacer », des réunions villageoises ainsi que des réunions de la CLDR, le réaménagement de la liaison cyclable entre Wasseiges et Hannut a présenté un enjeu évident. Il l'est d'autant plus qu'Hannut constitue le premier pôle vers lequel les Wasseigeois se dirigent pour répondre à leurs besoins scolaires, culturels, commerciaux et sportifs. Ainsi, dans l'optique de créer un réseau de liaisons douces sur Wasseiges, ce chaînon vers Hannut est indispensable pour renforcer l'attractivité de l'ensemble du réseau.

### *Hannut*

- Entretiens avec les personnes ressources du territoire.
- Consultations villageoises.
- Consultation des jeunes.
- Groupe de travail « Mobilité ».
- Dans le cadre de l'étude « réseau mobilité active » menée par l'ICEDD et permettant de préciser la première version de la fiche-projet 2.05, de nouvelles consultations impliquant des groupes spécifiques ont eu lieu (Gracq, groupe de travail thématique de la CLDR, Office du Tourisme, ...)

- **Caractère rural du projet**

Le projet vise à développer les connexions intervillages via les modes doux tout en préservant le cadre dans lequel il se trouve.

À cet égard, notons que le tronçon sélectionné existe déjà et que l'aménagement vise à rendre l'itinéraire plus confortable pour les cyclistes tout en limitant l'imperméabilisation des sols. L'idée n'étant évidemment pas de dénaturer le cadre naturel dans lequel nous nous trouvons.

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

Il est vite apparu que la thématique de la mobilité douce, allant des promenades aux déplacements quotidiens, est une préoccupation importante de toute la population. A bien des reprises, les Hannutois ont déclaré leur volonté de préserver et de valoriser ces morceaux de patrimoine et de convivialité.

La commune regorge encore de nombreux sentiers et propose un réseau de voiries communales important. Notons également la traversée du RAVeL L127, véritable colonne vertébrale d'un réseau pouvant dès lors s'étendre bien au-delà du territoire communal.

Les déplacements doux quotidiens sont pourtant l'affaire de quelques irréductibles pour diverses raisons allant de l'insécurité au manque d'abri pour le vélo en passant par l'inconfort ou la méconnaissance du territoire.

A noter que le « tout à la voiture » n'est pas sans incidence sur l'environnement (émission de gaz à effet de serre et de particules fines), il est à l'origine de l'insécurité générale des usagers et encombre l'espace public, au détriment du caractère rural de la commune. Enfin, dans les villages, les habitants ne disposant pas de voiture ont plus de risque de se retrouver isolés voire en situation de précarité.

Le présent projet permettra tout d'abord à la population, toute catégorie confondue, de se déplacer de manière plus durable, de soutenir les commerces locaux et de développer l'attrait touristique de Hannut. Bien que le projet soit identifié comme permettant le développement du réseau cyclable utilitaire, en raison de la distance entre Merdorp et Hannut-centre, il va de soi que l'amélioration du revêtement bénéficiera également aux piétons et personnes à mobilité réduite, dès lors davantage dans une optique de mobilité de loisirs et de promenades.

Ce projet entretient des liens étroits avec d'autres projets du PCDR mais également avec d'autres acteurs du territoire comme le groupe PCDN, Hannut Tourisme Promotion, l'Office du tourisme, les écoles, la Province de Liège...

• **En cas de version actualisée de la fiche-projet, quelles sont les raisons de son activation ?**

Comme évoqué ci avant, la Ville de Hannut a réalisé une étude de son réseau mobilité active en 2020. La carte schématique du réseau cyclable ainsi que les actions clés sont reprises sur la carte ci-dessous.

Huit projets prioritaires (en rouge) ont été identifiés afin de connecter le centre-ville aux villages alentours. Si certains de ces projets sont finalisés, d'autres sont en cours de réalisation ou d'étude plus détaillée en vue du lancement des travaux d'aménagement.

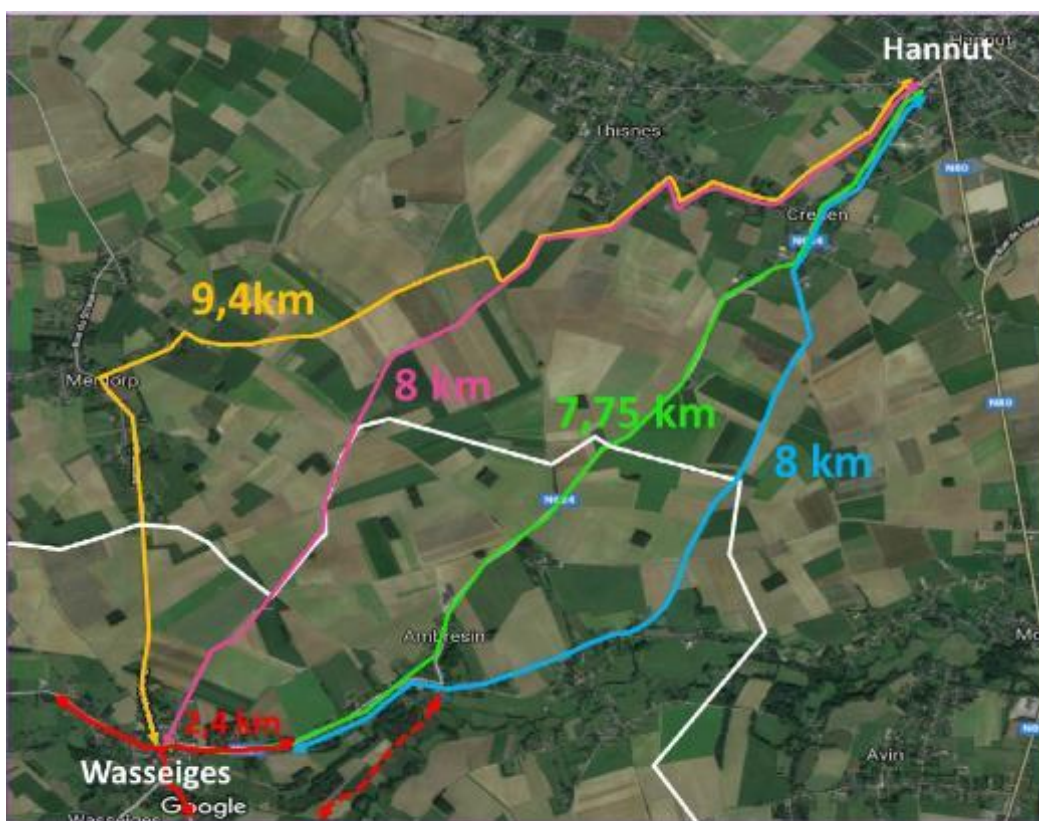
Le tronçon vers Merdorp fait partie du réseau cyclable (en bleu) identifié dans le cadre de cette même étude. Via ce projet, la Ville de Hannut poursuit ainsi le développement de son réseau cyclable communal.



- **Alternatives au projet remplissant les mêmes fonctions et répondant aux mêmes objectifs**

Dans le cadre de son PCDR, Wasseiges a développé une fiche-projet relative à une connexion modes doux vers Hannut (PCDR Wasseiges 2022 – Fiche-projet 1.3). Les différents itinéraires envisagés sont présentés ci-dessous.

Toutefois, en ce qui concerne Merdorp, tout autre itinéraire que celui repris en jaune sur la carte n'aurait aucun intérêt pour le village car ce dernier ne serait tout simplement pas connecté au centre-ville de Hannut ou même à Wasseiges. C'est pourquoi, bien que légèrement plus long, les deux communes ont décidé de réaliser l'aménagement de l'itinéraire repris en jaune.



Localisation des parcours potentiels

- **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 tronçon permettant la liaison entre Hannut et Wasseiges via Merdorp utilise des voiries déjà existantes. Aucune emprise ne devra dès lors être réalisée. Ce qui tend à rationaliser les ressources financières et foncières.

Les aménagements tiennent par ailleurs compte du contexte dans lequel le projet se développe et visent à limiter l'imperméabilisation des sols.

### **3. Lien à la stratégie du PCDR**

- **Défis et objectifs principaux en lien avec la stratégie du PCDR**

#### *Wasseiges*

- ✓ Enjeu 1 : Un territoire rural aménagé au bénéfice de tous  
Objectif 2 : améliorer l'offre en infrastructures et équipements collectifs
- ✓ Enjeu 2 : Le renforcement des liens, de la solidarité et de la convivialité entre les habitants  
Objectif 7 : Favoriser les dynamiques de cohésion sociale
- ✓ Enjeu 4 : La préservation et la valorisation des ressources naturelles  
Objectif 11 : Elaborer un plan d'actions en faveur du climat
- ✓ Enjeu 5 : Le développement de réseaux sécurisés pour une mobilité plurielle  
Objectif 15 : Aménager un réseau modes doux dans et entre les villages en sécurisant les points noirs routiers  
Objectif 16 : Anticiper la révolution technologique dans la mobilité

#### *Hannut*

- ✓ Objectif 1.1 : Assurer la sécurité de tous les usagers sur la route et aux abords des infrastructures fréquentées.
  - ✓ Objectif 1.2 : Développer et promouvoir l'utilisation de modes alternatifs à la voiture individuelle ainsi que la complémentarité entre les modes de transports.
  - ✓ Objectif 1.3 : Favoriser et promouvoir l'utilisation de la mobilité douce.
  - ✓ Objectif 4.4 : Inciter les touristes et habitants à découvrir les atouts du territoire de Hannut.
  - ✓ Objectif 6.2 : Aménager des espaces de rencontre et de convivialité.
- **Liens de ce projet avec les objectifs décrits ci-dessus d'un point de vue qualitatif et quantitatif**

Ce projet met en place des aménagements favorables à la pratique du vélo comme moyen de déplacement quotidien. Les aménagements envisagés permettent d'apporter plus de confort ou de visibilité aux cyclistes et d'assurer la sécurité de leurs déplacements.

Les itinéraires cyclables étant plus sûrs et conviviaux, le report modal de la voiture vers le vélo s'impose plus facilement et rapidement pour les usagers.

- **Objectifs connexes éventuels à l'échelle locale et/ou supracommunale avec les autres plans ou programmes pertinents**

#### **Liens avec d'autres projets du PCDR**

##### *Wasseiges*

- ✓ Projet 1.1 – Création d'une liaison cyclable Wasseiges-Meeffe-Acosse
- ✓ Projet 1.2 – Etude et analyse d'un réseau de liaisons douces
- ✓ Projet 2.1 – Aménagement de trois chemins en promenade nature et détente
- ✓ Projet 2.4 – Mise en place d'un réseau de liaisons douces

##### *Hannut*

- ✓ Projet Lot 0 : Inventaire de terrain et cartographié des chemins et sentiers.
- ✓ Projet Lot 0 : Mise en place de plus de 70 kilomètres de voies réservées aux tracteurs et à la mobilité douce.
- ✓ Fiche-projet 1.01 : Amélioration des chemins et sentiers intra-villageois.
- ✓ Fiche-projet 1.07 : Aménagement d'espaces de convivialité dans chacun des villages et Hannut-centre.
- ✓ Fiche-projet 1.12 : Réalisation du contournement lent et de ses liens vers Hannut-centre (phase 2)

#### **Liens avec les plans et programmes locaux et supracommunaux**

- ✓ Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie
- ✓ Projet « points nœuds » de la Province de Liège
- ✓ Plan Intercommunal de Mobilité (Hannut)
- ✓ Plan Communal de Développement de la Nature (Hannut)
- ✓ Réseau mobilité active (Hannut)
- ✓ Programme d'aménagement foncier Soile et affluents (Eghezée, Fernelmont, Wasseiges)
- ✓ Projet du GAL Meuse@Campagne (Andenne, Fernelmont et Wasseiges)

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

##### Social et culture

Que ce soit pour des raisons écologiques ou économiques, l'aménagement et la sécurisation de liaisons cyclables inter-villages permet d'offrir à une large partie de la population la possibilité de se déplacer à vélo. Sa mise en œuvre permet de recréer du lien entre les villages et ses habitants et facilite l'accès au RAVeL et aux nombreux services, commerces, activités culturelles et sportives présents à Hannut.

##### Environnemental

En incitant à l'utilisation du vélo, la mise en œuvre du projet a un impact positif sur l'environnement en diminuant la dépendance à la voiture personnelle et en favorisant l'intermodalité, limitant de ce fait la pollution et diminuant les nuisances sonores.

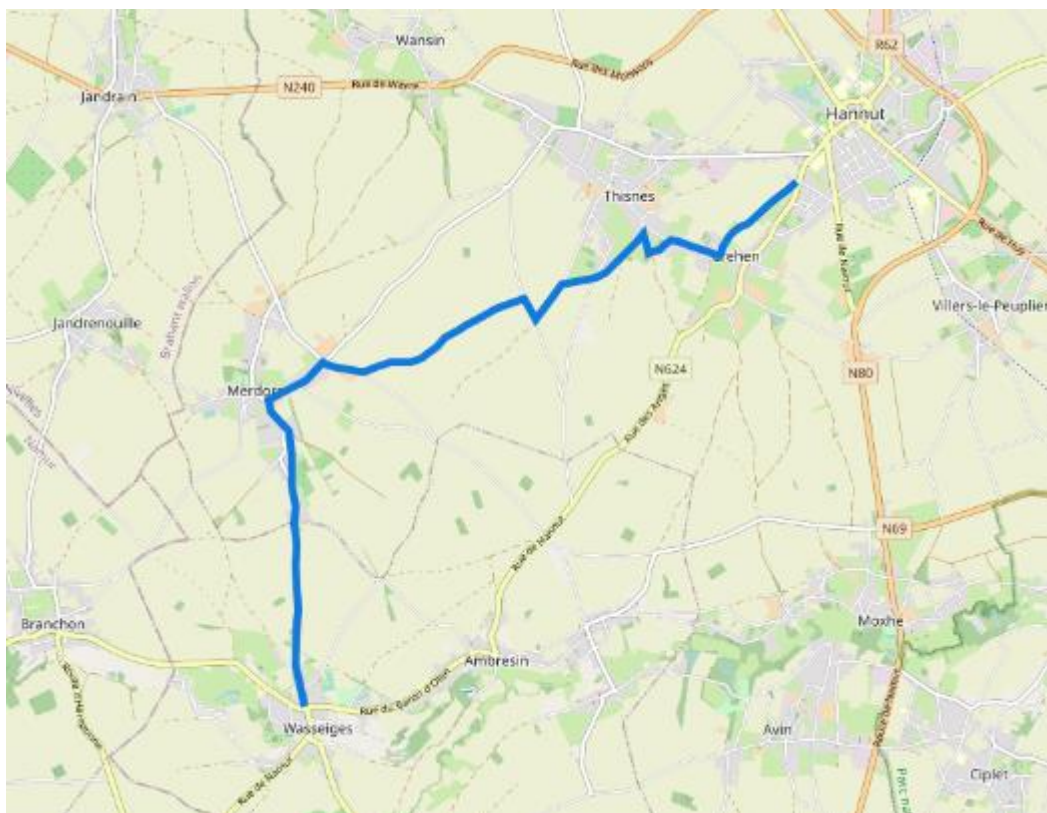
##### Economie

Le projet permet d'accroître l'accessibilité du centre tant de Hannut que de Wasseiges et de leurs activités économiques (commerces, restaurants, activités culturelles...). Par ailleurs, l'utilisation du vélo est bénéfique pour la santé et peut avoir un impact sur les finances d'un ménage. Il peut également favoriser le tourisme local durable et l'attractivité du territoire pour les touristes.

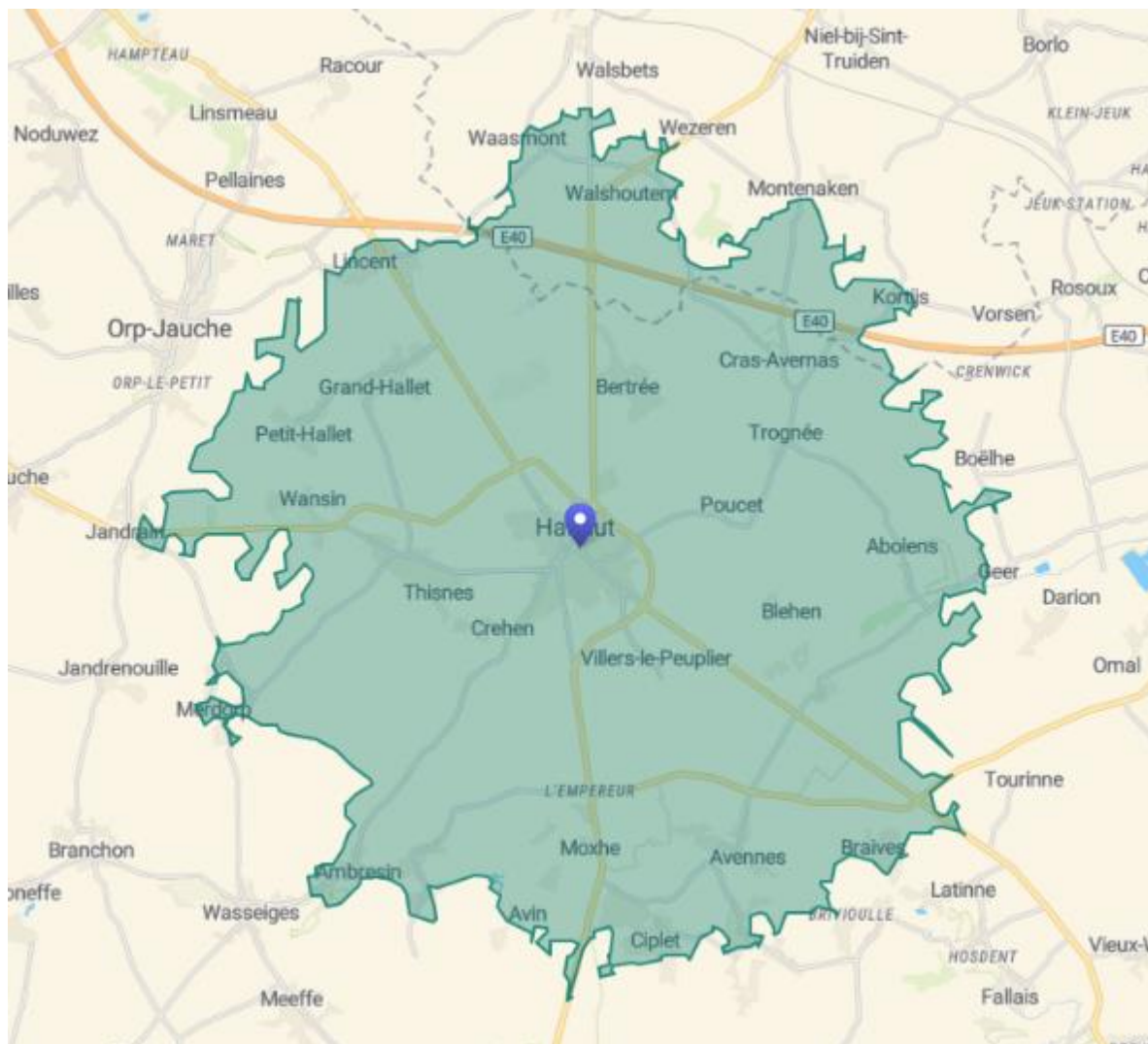
#### **5. Localisation et statut**

##### **A. Localisation au sein de la commune, adresse, situation**

Le village de Merdorp est situé au sud-ouest de Hannut. Par rapport à l'entité de Hannut, il est isolé par une vaste campagne. L'accès principal depuis Hannut se fait par les rues de Wavre et Chapelle Dony qui permettent de relier le village au centre-ville. Merdorp est limitrophe de la commune de Wasseiges (plus particulièrement du village du même nom ainsi que du village d'Ambresin) et de la commune de Orp-Jauche (Jandrenouille).



La carte ci-après permet de visualiser l'accessibilité cyclable du centre-ville de Hannut et permet de voir que le village de Merdorp est accessible en une trentaine de minutes à vélo.



Carte isochrone de 30 minutes en vélo depuis le centre-ville de Hannut

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

Le village de Merdorp compte une école communale et une infrastructure sportive (Football J.S. Merdorp) mais pas de commerces de proximité (boulangerie, pharmacie, ...)

Le village de Thisnes quant à lui regroupe davantage de services et de commerces, essentiellement localisés rue de Wavre. Il comprend également une école communale.

En termes de desserte en transport en commun, Merdorp est desservi par deux lignes :

- 815 Hannut-Forville : 4 bus/jour/sens en semaine ; 2 bus/jour/sens le samedi ; pas de passage les dimanche et jours fériés

- 827 Eghezée-Hannut : 6 bus/jour/sens en semaine ; 4 bus/jour/sens le samedi ; pas de passage les dimanche et jours fériés

La ligne Express 81 Namur-Hannut traverse le village mais n'y effectue aucun arrêt. L'offre en modes actifs est donc importante pour le village.

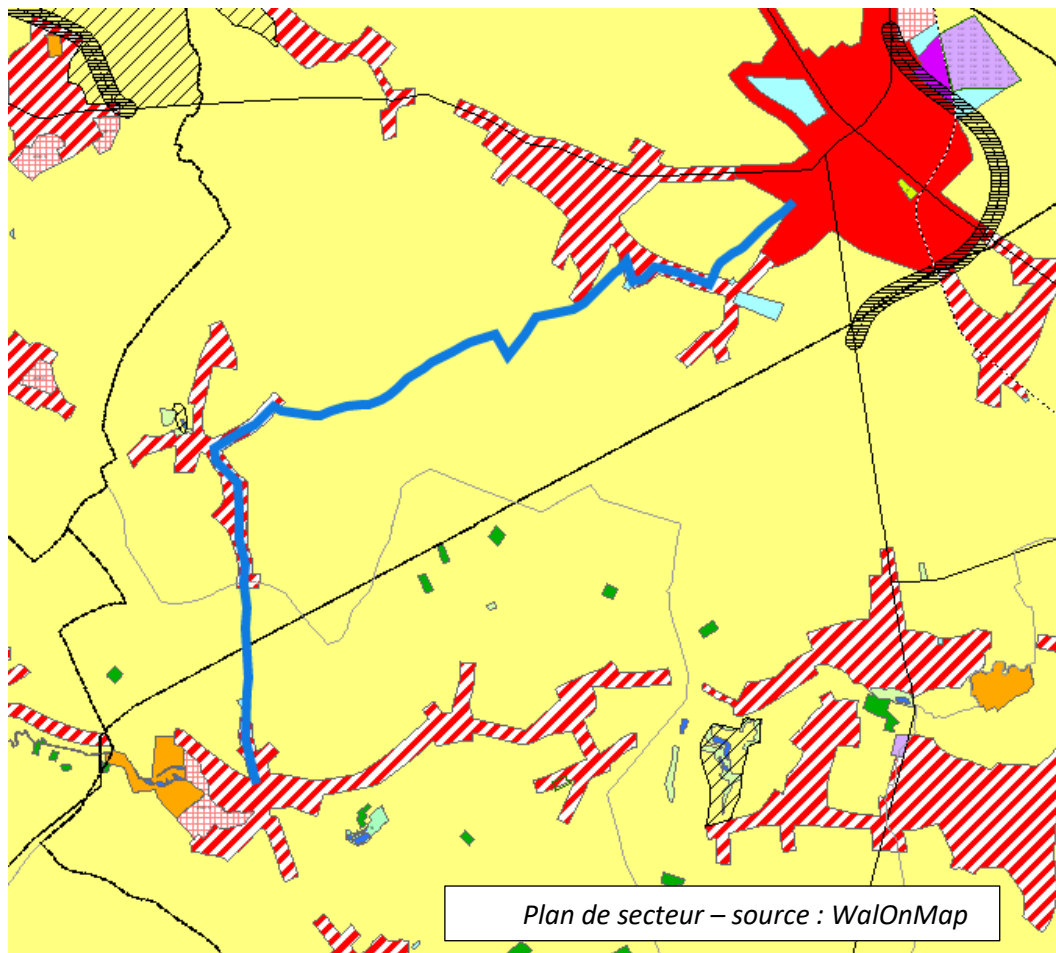
Hannut constitue le premier pôle vers lequel les Wasseigeois se dirigent pour répondre à leurs besoins scolaires secondaires, culturels, commerciaux et sportifs. Hannut est également considéré comme un mobipôle supralocal par les TEC qui y ont déviés la ligne Expresse E84 « Namur-Waremme » avec deux arrêts dans le centre (« place Hallet » et « Gare »). Dans sa stratégie de mobilité, les TEC doivent encore connecter Wasseiges au réseau structurant et il est plus que probable qu'ils le fassent via les modes actifs comme indiqué dans leur plan FAST 2030 pour les communes rurales.

L'itinéraire choisi pour le projet doit permettre d'offrir une liaison cyclable sécurisée vers Hannut, lieu de destination quotidien pour nombre de wasseigeois.

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

Vis-à-vis du plan de secteur, le tronçon traverse différentes zones :

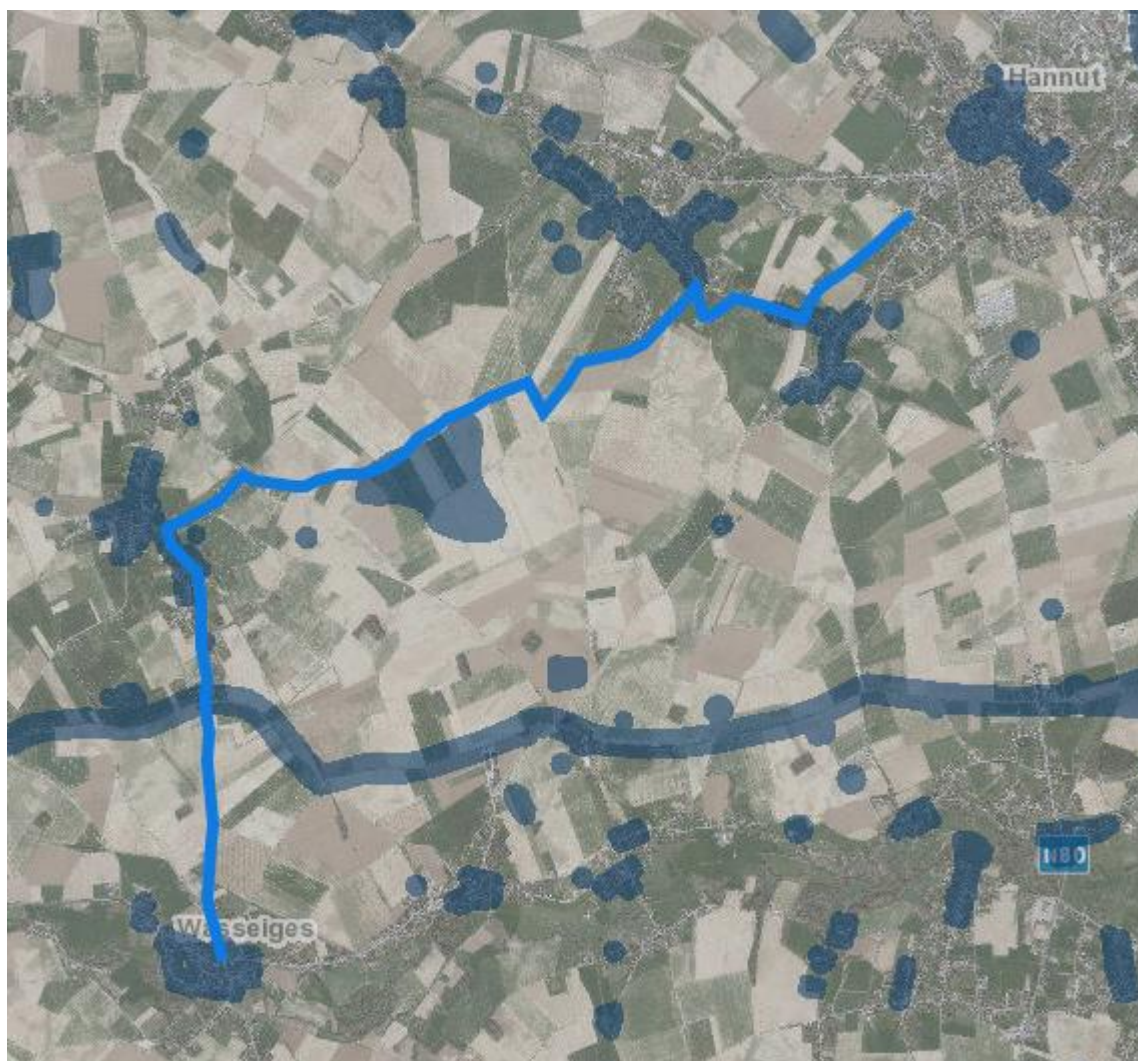
- zone d'habitat à caractère rural au niveau de Wasseiges et des villages de Merdorp, Thisnes et Crehen ;
- zone agricole entre ces mêmes villages ;
- enfin zone d'habitat lors de l'arrivée au centre-ville de Hannut.



Plan de secteur – source : WalOnMap

Au niveau patrimonial, deux éléments sont repris à l'inventaire du patrimoine immobilier culturel (IPIC) à Merdorp : la potale Sainte-Barbe, à l'angle de la rue de la Longue Vesse et de la rue Chapelle Dony ainsi qu'une ferme clôturée présentant des vestiges importants de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle se trouvant également rue de la Longue Vesse. A Wasseiges, la liaison débute à proximité de la maison du Bailli, bâtiment remarquable de la 2<sup>e</sup> moitié du XVIII<sup>e</sup> s.

Le tronçon jouxte (dans les champs entre Merdorp et Thisnes) ou traverse (au niveau de Wasseiges, Merdorp et Crehen) des zones reprises sur la carte archéologique de la Wallonie. L'itinéraire coupe également la chaussée romaine, axe est-ouest, d'intérêt archéologique, aisément identifiable ci-dessous.

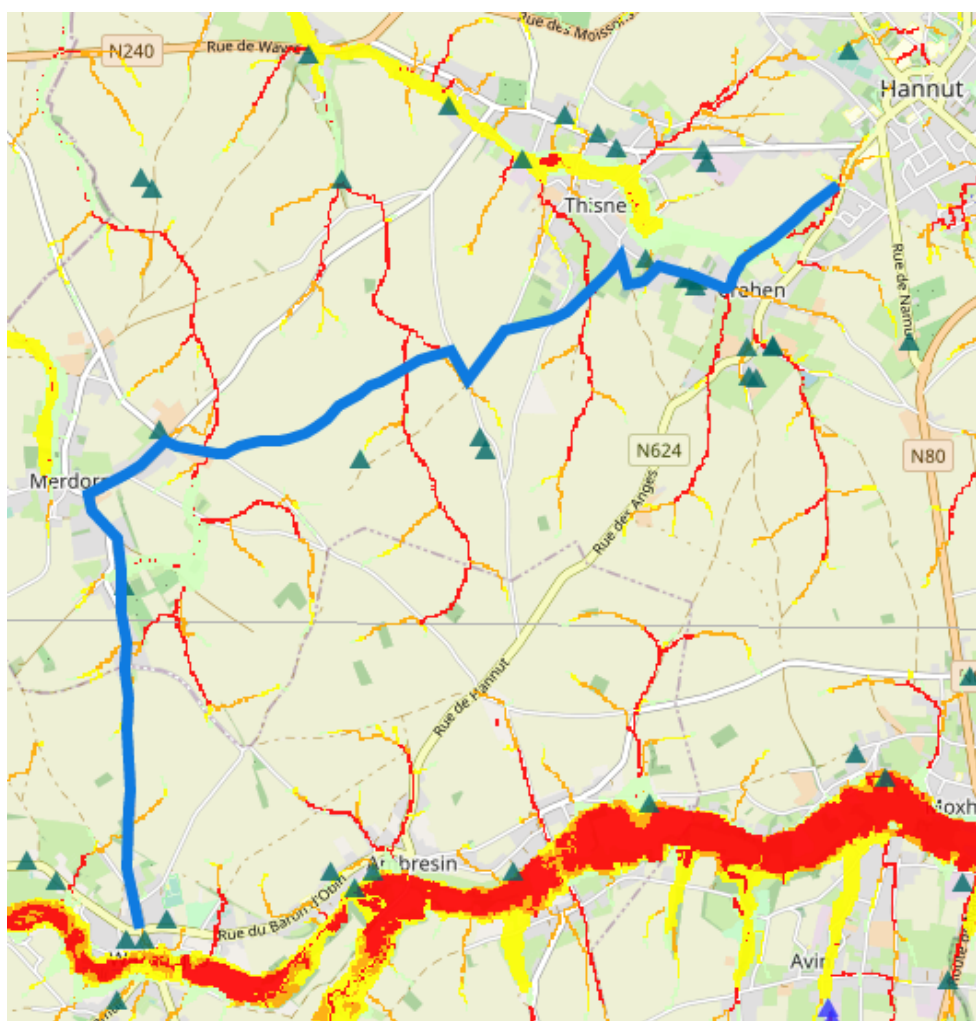


*Carte archéologique de la Wallonie – source : WalOnMap*

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

La liaison cyclable est traversée par plusieurs axes repris sur la cartographie des aléas d'inondation par ruissellement (rouge = aléa élevé, orange = aléa moyen, jaune = aléa faible). Entre Crehen et Hannut, de même qu'en sortie de Merdorp vers Wasseiges, il existe un aléa très faible d'inondation par débordement (vert clair).

De plus, plusieurs points de captage (triangle vert) sont repris à proximité du village de Crehen et de Wasseiges, ceux-ci concernent principalement l'agriculture ou l'élevage.



*Cartographie de l'aléa d'inondation - Source : WalOnMap*

Le tronçon n'est pas concerné par le classement en zone Natura 2000.

**E. Présentation du périmètre d'intervention**

Longueur totale du tronçon : 9.215 mètres

Voir le point 7 – Programme de réalisation, pour le détail du contexte actuel et des aménagements existants.

#### **F. Statut de propriété**

Le tracé se situe exclusivement sur le domaine public communal et emprunte des chemins et sentiers existants.

#### **6. Parties prenantes, porteurs de projet**

##### **Porteurs :**

Commune de Wasseiges – Direction générale

Ville de Hannut – Service Infrastructures communales – Mobilité

**Partenaires :** Commission Vélo (Wallonie cyclable), CLDR et groupe PCDN, la police, les agriculteurs, la Province de Liège (points-nœuds), CCATM et GRACQ,

L'aménagement de cette liaison serait pris en charge par le subsidiaire PCDR ainsi que par la Ville de Hannut et la Commune de Wasseiges pour le complément.

#### **7. Programme de réalisation**

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

Comme indiqué précédemment, la Ville de Hannut a réalisé une étude de son réseau mobilité active en 2020.

Les projets identifiés comme prioritaires sont déjà finalisés pour certains, d'autres sont en cours de réalisation ou d'étude plus détaillée en vue de lancer les travaux d'aménagement.

- Création d'un mono bande Rue de la Croix Blanche
- Création d'un bi bande Rue de l'Épinette (à l'arrêt suite aux dernières inondations qui ont fortement endommagés la rue)
- Liaison cyclo piétonne pour relier l'avenue Paul Brien à la rue de Tirlemont : création d'un cheminement urbain entre l'avenue Paul Brien (écoles) et la rue de Tirlemont (site de la Saline). Cette liaison, offrant un raccourci de plus 600 mètres, permet de sécuriser les cheminements cyclistes et piétons entre les différentes infrastructures.
- Avenue Paul Brien (entre le carrefour de la rue du Moulin et le carrefour avec la rue de l'Épinette et le contournement) et rue Joseph Wauters : projet d'aménagement d'une piste cyclable en site propre sur accotement.

Le tronçon vers Merdorp fait partie du réseau cyclable identifié dans le cadre de cette même étude. Via ce projet, la Ville de Hannut poursuit ainsi le développement de son réseau cyclable communal.

La commune de Wasseiges a également pour projet de réaliser une liaison cyclable vers Hannut, une fiche-projet relative à une connexion modes doux vers Hannut est reprise dans son PCDR. C'est pourquoi des échanges entre les deux communes ont eu lieu dès lors que la réflexion pour une liaison Hannut-centre vers Merdorp a débuté. L'opportunité était alors donnée de pouvoir poursuivre cette liaison (Hannut-Merdorp) vers Wasseiges.

**B. Etat du dossier**

*Wasseiges*

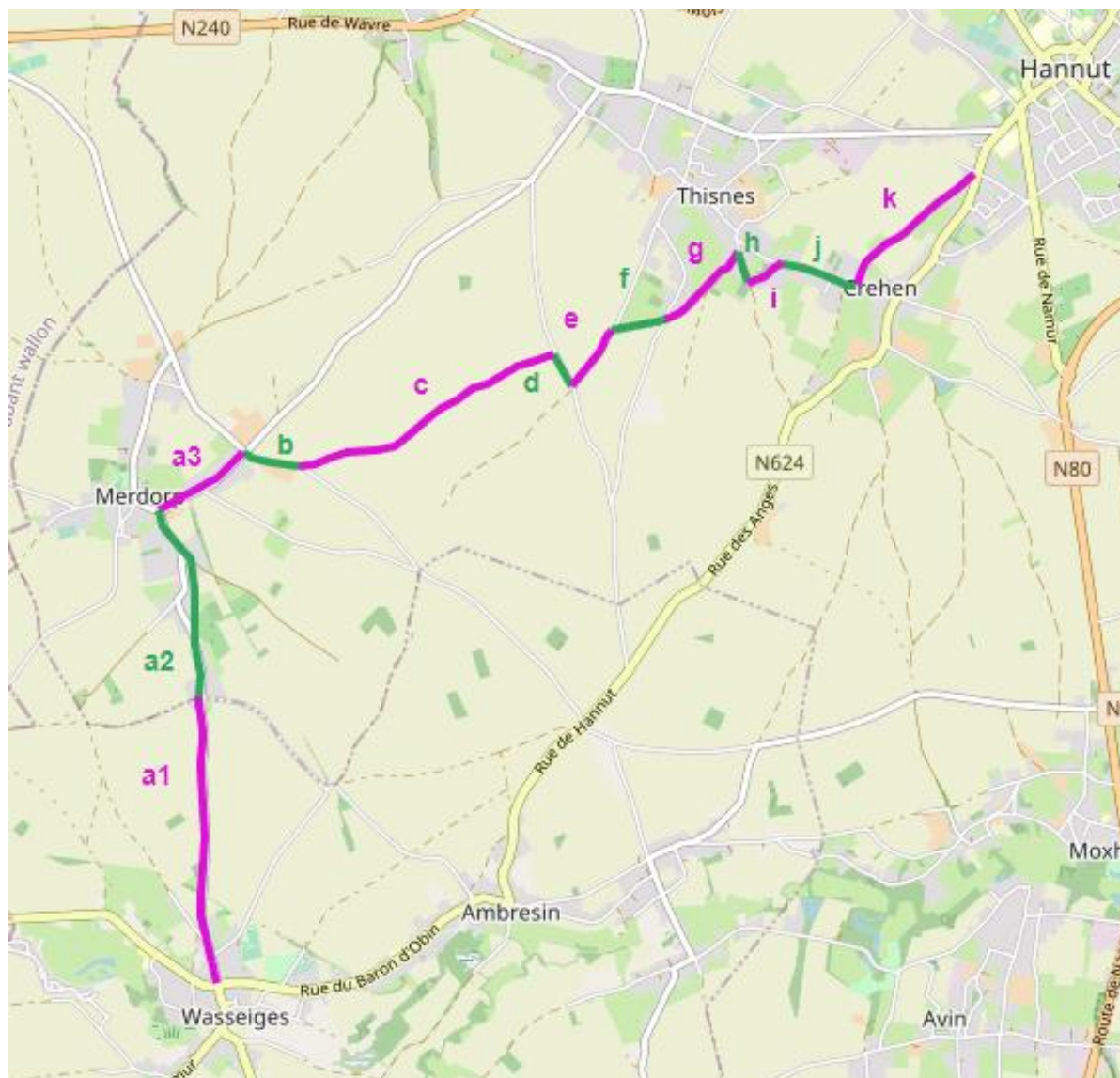
Le dossier a déjà fait l'objet de débats au sein du GT Mobilité et de la CLDR. Notamment lors :

- De la réunion du GT « Se déplacer » à Wasseiges du 12 novembre 2019
- De la réunion de la CLDR « Retour de la Priorisation » du 26 janvier 2021
- De la réunion de la CLDR « Approfondissement fiches-projet » du 3 juin 2021
- De la réunion du GT « Chemins et sentiers » du 26 août 2021

*Hannut*

- (ODR) GT sentiers (2014-2016) : inventaire cartographique des chemins et sentiers.
- (Commune) Mise en place de chemins réservés F99C (2016).
- (Commune et PCDN) Divers aménagements de sentiers (ex : La Mouhagne, sentier d'Abolens...).
- (Province de Liège) Développement d'une première phase du réseau « points-nœuds » sur l'est du territoire communal (2020).
- (Office du Tourisme) Mise à jour et balisage des balades (2021).
- (Commune et ODR) Etude Réseau de mobilité active (RMA par ICEDD) (2020).
- (Commune) Wallonie cyclable 2020-2021, nouveaux chemins réservés...

### C. Programme des travaux et/ou des aménagements



Depuis Wasseiges vers Hannut, l'itinéraire débute sur voirie communale, rue de Merdorp (tronçon a1). Le projet prévoit l'aménagement de bandes cyclables suggérées ocres de part et d'autre de la voirie. En sortie de Wasseiges, des aménagements de sécurité sont déjà existants (chicanes, rétrécissements de voirie), il est prévu d'implanter un dispositif similaire à l'entrée de Merdorp (carrefour avec la rue Chaussée/Lucar).

L'itinéraire se poursuit ensuite sur le territoire communal de Hannut, où l'aménagement de bandes cyclables suggérées est également envisagé pour la traversée de Merdorp (tronçons a2 et a3). En effet, vu le faible trafic automobile, nul besoin d'un élargissement de voirie, le marquage de bandes cyclables suggérées (BCS) permettra au cycliste de trouver sa place et à l'automobiliste de prendre conscience de l'itinéraire cyclable.

Par la suite, la connexion empruntera un chemin réservé (F99). La première partie de ce tronçon (b) est asphaltée. En revanche, le revêtement de la seconde partie (tronçon c) ne permet actuellement pas le passage confortable des modes doux (chemin de terre). Pour ce tronçon, afin de dissuader le passage de voitures tout en permettant d'offrir plus de confort aux modes actifs (cyclistes, piétons et personnes à mobilité réduite), le projet prévoit l'aménagement d'une mono-bande de béton centralisée.

Les tronçons d, e et f sont des chemins utilisés par les engins agricoles et très peu fréquentés. Aucun aménagement supplémentaire n'est requis.

L'itinéraire arrive ensuite au niveau des villages de Thisnes et Crehen, où une BCS sera aménagée sur les voiries communales (tronçons h, i, j).

Enfin, nous rejoignons le centre-ville de Hannut par la rue Derrière les Prés, déjà aménagée en chemin réservé.

Tableau : Aménagements cyclables préconisés entre Merdorp et Hannut

Ref	Contexte actuel	Aménagement existant	Aménagement projeté
<b>WASSEIGES</b>			
a1	Rue de Merdorp - voirie asphaltée en bon état	/	Bande cyclable suggérée (revêtement ocre)
<b>HANNUT</b>			
a2	Chaussée et rue La Haut - voirie asphaltée en bon état		Bande cyclable suggérée (revêtement ocre)
a3	Rue Longue Vesse – contexte résidentiel, faible trafic, 50km/h	/	Bande cyclable suggérée (revêtement ocre)
b	Rue ? – voirie asphaltée, chemin réservé (F99)	Chemin réservé	/
c	Rue ? – chemin de terre (F99)	Chemin réservé	Mono-bande de béton centralisée (largeur: 1m20)
d	Rue ? - contexte agricole, voirie asphaltée sans FE ni accotements	/	*
e	Rue ? - contexte agricole, voirie asphaltée sans FE ni accotements	/	*
f	Rue ? - contexte agricole, voirie asphaltée sans FE ni accotements	/	*
g	Rue ? - voirie asphaltée avec FE, revêtement en majorité en bon état mais présente des réparations par endroits, sans trottoirs ou accotements, pas d'habitations	/	/
h	Rue Al'Bunée - voirie asphaltée avec FE, revêtement en bon état, sans trottoirs ou accotements, présence d'habitations, se trouve en agglomération (F1a)	/	Bande cyclable suggérée (revêtement ocre)
i	Rue de Thisnes - voirie asphaltée avec FE, revêtement présentant des réparations par endroits, sans trottoirs, accotements herbeux présents à certains endroits, présence d'habitations, se trouve en agglomération (F1a)	/	Bande cyclable suggérée (revêtement ocre)
j	Rue de Thisnes - voirie asphaltée avec FE, revêtement en bon état, sans trottoirs, accotements présents à certains endroits, présence d'habitations	/	Bande cyclable suggérée (revêtement ocre)
k	Derrière les Prés - voirie asphaltée sans FE ni accotements, traversant les champs, revêtement en bon état, chemin réservé F99 sur la majorité du tronçon, sauf les 250m vers Hannut du fait de la présence d'habitations	Chemin réservé	/

\*tronçons d, e, f : peu d'aménagements envisageables et un chemin réservé (F99) serait très problématique pour les rares voitures qui y circulent (car impliquant des détours)

**D. Planification : descriptif de la mise en œuvre et phasage**

- Activation de la fiche projet et accord de principe sur la demande de convention au Collège communal (mai 2022)
- Présentation de la fiche-projet actualisée en CLDR, validation de la fiche par le Collège et finalisation du dossier de demande (novembre 2022)
- Organisation d'une réunion de coordination préalable à l'introduction de la demande de Convention (avec la DGARNE, le service Travaux, la FRW, le service environnement et l'échevin en charge du Développement Rural et le cabinet de la Ministre Tellier) (décembre 2022)
- Passage du projet de convention transmis par la DGARNE au Conseil communal (janvier 2023)
- Introduction de la demande de convention-faisabilité (février-mars 2023)
- Dès retour de la Ministre, lancement d'un marché public pour désigner un auteur de projet (second semestre 2023)
- Elaboration du dossier « avant-projet » par le bureau d'études (second semestre 2023/premier semestre 2024) – Réunion d'accompagnement
- Introduction éventuelle de demandes de permis (2024)
- Elaboration du dossier « projet » (2024)
- Rédaction du cahier des charges pour la désignation d'une entreprise et adjudication (2024-2025)
- Réalisation des travaux (2025)
- Réception provisoire (2025)

**E. Démarches administratives à réaliser**

- Organisation de la réunion de coordination.
- Processus de désignation d'un auteur de projet.
- Le cas échéant : processus de demande de permis d'urbanisme selon les travaux envisagés.
- Processus de désignation d'une entreprise et réception des travaux.

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

- Les liens avec des projets transcommunaux, provinciaux (points-nœuds) ou à toute autre échelle appropriée seront favorisés par une attention particulière aux événements/actualités des communes voisines, une prise de contacts préalables aux réflexions et une attention aux appels à projets.
- Choix des matériaux durables et faciles d'entretien.
- Communiquer régulièrement sur le projet (bulletin communal, facebook, toutes boîtes, CLDR...).

### 8. Estimation globale du cout

Projet de catégorie : 1- Mobilité douce

Pistes de financement :

Source	Taux
Développement rural	90% avec un plafond de subside de maximum 765.000 € par commune
Communes	Solde non subventionné

Aménagements prévus	Longueur tronçon (m)	Qté	Unité	Prix unitaire en € HTVA	Prix total en € HTVA	Sources de financement	
						en € TVAC	
						Développement rural	Commune

### WASSEIGES

Tronçon a1 - Rue de Merdorp - BCS ocre	1750	3500	m	40,00	140.000			
Signalisation (fût, panneaux, ...)		4	p	100,00	400			
Aménagements de sécurité (effet de porte, ralentisseurs, chicanes, ...)					5.000			
Plantations de haies le long de l'itinéraire	À déterminer			10,00	0,00	BiodiverCité		
					Total travaux HTVA	145.400,00		
					Frais d'étude (10%)	14.540,00		
					Total HTVA	159.940,00		
					Total TVAC	193.527,40	174.174,66	19.352,74

Aménagements prévus	Longueur tronçon (m)	Qté	Unité	Prix unitaire en € HTVA	Prix total en € HTVA	Sources de financement	
						en € TVAC	
						Développement rural	Commune

### HANNUT

Tronçon a2 - Chaussée et rue La Haut - BCS ocre	1200	2400	m	40,00	96.000		
Tronçon a3 - Rue Longue Vesse – BCS ocre	640	1280	m	40,00	51.200		
Tronçon b - chemin réservé démarrant face à la chapelle (1ère partie)	350		m				

**PCDR de Wasseiges**  
**Création d'une liaison cyclable vers Hannut**

**Fiche 1.3 – actualisation décembre 2022**

PCDR de Hannut  
 Création et valorisation d'un réseau de mobilité douce  
 Phase 1 - Liaison Hannut-Merdorp-Wasseiges

Fiche 2.05 – actualisation décembre 2022

Tronçon c - chemin réservé démarrant face à la chapelle (2ème) – mono bande de béton	1750		m	250,00	437.500		
Tronçon d	225		m				
Tronçon e	410		m				
Tronçon f	325		m				
Tronçon g	625		m				
Tronçon h - Rue Al'Bunée - BCS ocre	200	400	m	40,00	16.000		
Tronçon i - Rue de Thisnes - BCS ocre	240	480	m	40,00	19.200		
Tronçon j - Rue de Thisnes - BCS ocre	500	1000	m	40,00	40.000		
Tronçon k - Derrière les Prés	1000		m				
Aménagements de sécurité (effet de porte, ralentisseurs, chicanes, ...)					10.000		
Signalisation (fût, panneaux, ...)		25	p	100,00	2.500		
Mobilier (arceaux vélos)		10	p	350,00	3.500		
Plantations de haies le long de l'itinéraire		1000		10,00	0,00	BiodiverCité	
					Total travaux HTVA	675.900,00	
					Frais d'étude (10%)	67.590,00	
					Total HTVA	743.490,00	
					Total TVAC	899.622,90	89.962,29
						<b>765.000,00</b>	<b>134.622,90</b>

**Total DR = 939.174,66**

Projet rémunérateur : Non

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

**Indicateur de réalisation (mise en œuvre du projet)**

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification
Création du tronçon Wasseiges-Merdorp-Thisnes-Hannut	100%	PV de réception provisoire des travaux
Mise en place de la signalisation	Signalisation et balisage posés	Cartographie

**Indicateur de résultat (effet du projet)**

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification
Nombre de cyclistes	+10%	Comptages vélos

**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 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)**

Néant

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

La création de la mono bande de béton engendre l'imperméabilisation de 2.100m<sup>2</sup> mais les eaux seront gérées de manière à permettre leur infiltration. Cet aspect sera étudié plus précisément par le futur auteur de projet.

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

Le projet veille à laisser autant que possible des surfaces perméables tout au long de l'itinéraire. C'est dès lors pour cette raison, que la mono bande de béton centralisée est privilégiée pour le passage à travers champs en lieu et place d'une imperméabilisation de toute la largeur de voirie. Les matériaux utilisés seront durables et simples d'entretien.

**D. Mesures en faveur de la sobriété du projet :**

Le choix de l'itinéraire a été réfléchi afin d'être le plus direct et d'emprunter des voiries et chemins déjà existants.

**E. Mesures en faveur de la biodiversité :**

La mise en œuvre du projet n'a pas d'impact significatif sur la biodiversité. Selon l'espace disponible, l'Auteur de projet étudiera l'opportunité d'intégrer des plantations (haies) le long du tracé.

**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 (vélos et piétons). Les itinéraires et aménagements préconisés sont choisis pour offrir des connexions entre les différents villages et leurs services respectifs (transports en commun, commerces, ...) ainsi que pour offrir confort et sécurité à tous (différents profils d'utilisateurs et différents types de vélos).

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

Cette liaison va permettre d'interconnecter plusieurs villages (Wasseiges, Merdorp, Thisnes, Crehen) au centre-ville. Les commerces et services situés dans ces localités vont donc être plus accessibles pour les usagers faibles de la commune.

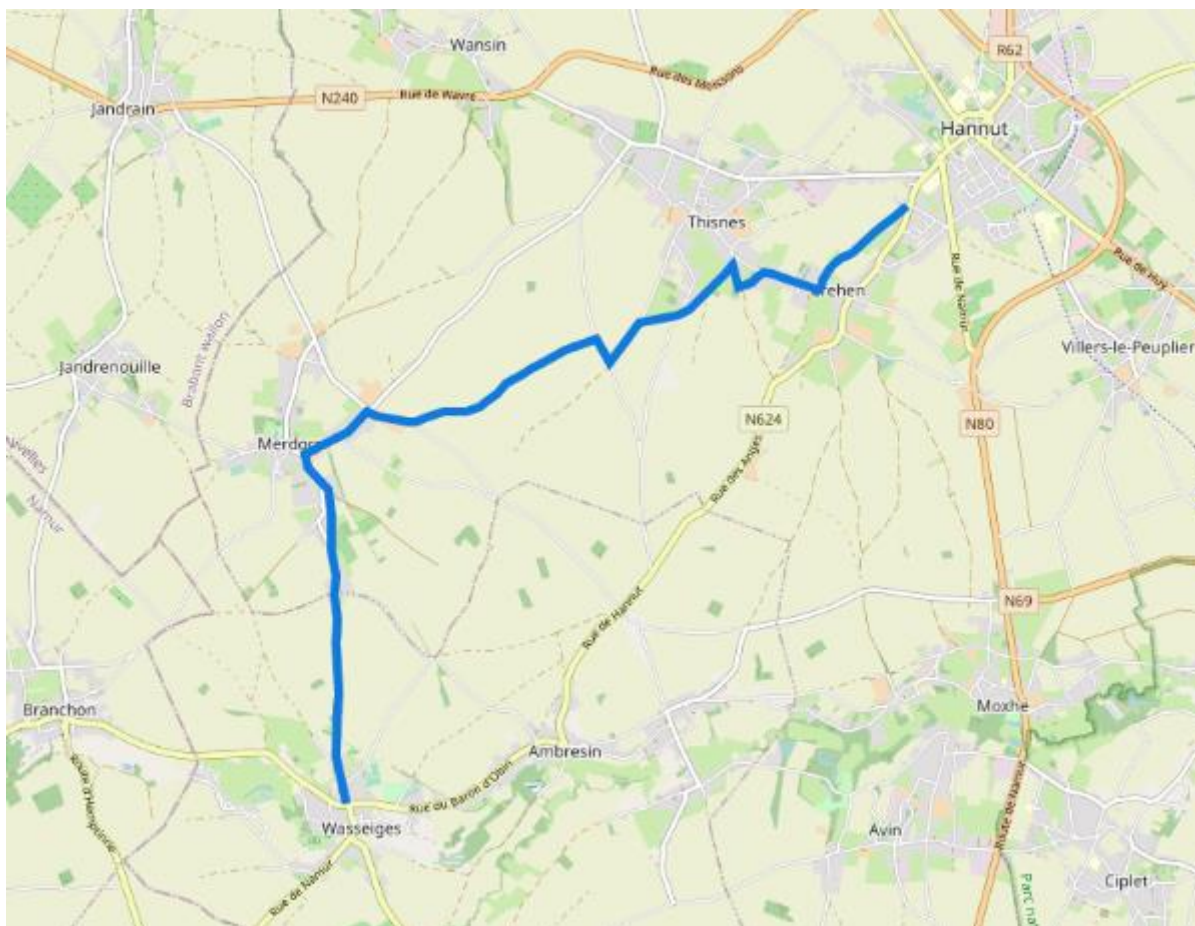
Qui plus est l'usage de ces voies douces par les touristes qui passent dans la commune va leur permettre de découvrir des commerces ou centres d'intérêt situés tout au long du tracé, dans les villages, favorisant ainsi le commerce local.

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

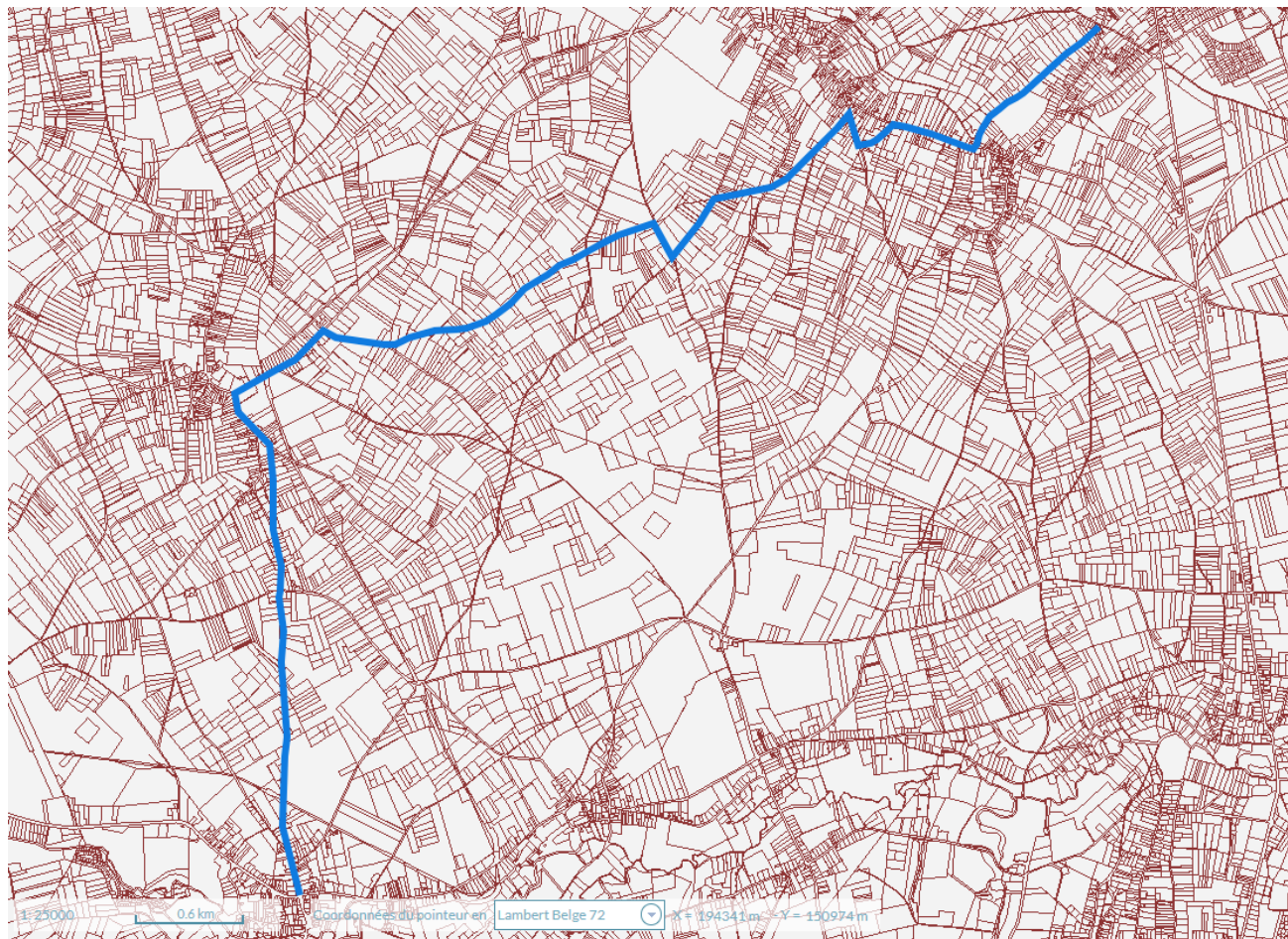
Les abords du tronçon cyclable seront laissés en l'état, permettant de préserver la flore et la faune. L'impact sur l'environnement est donc limité.

**ANNEXES**

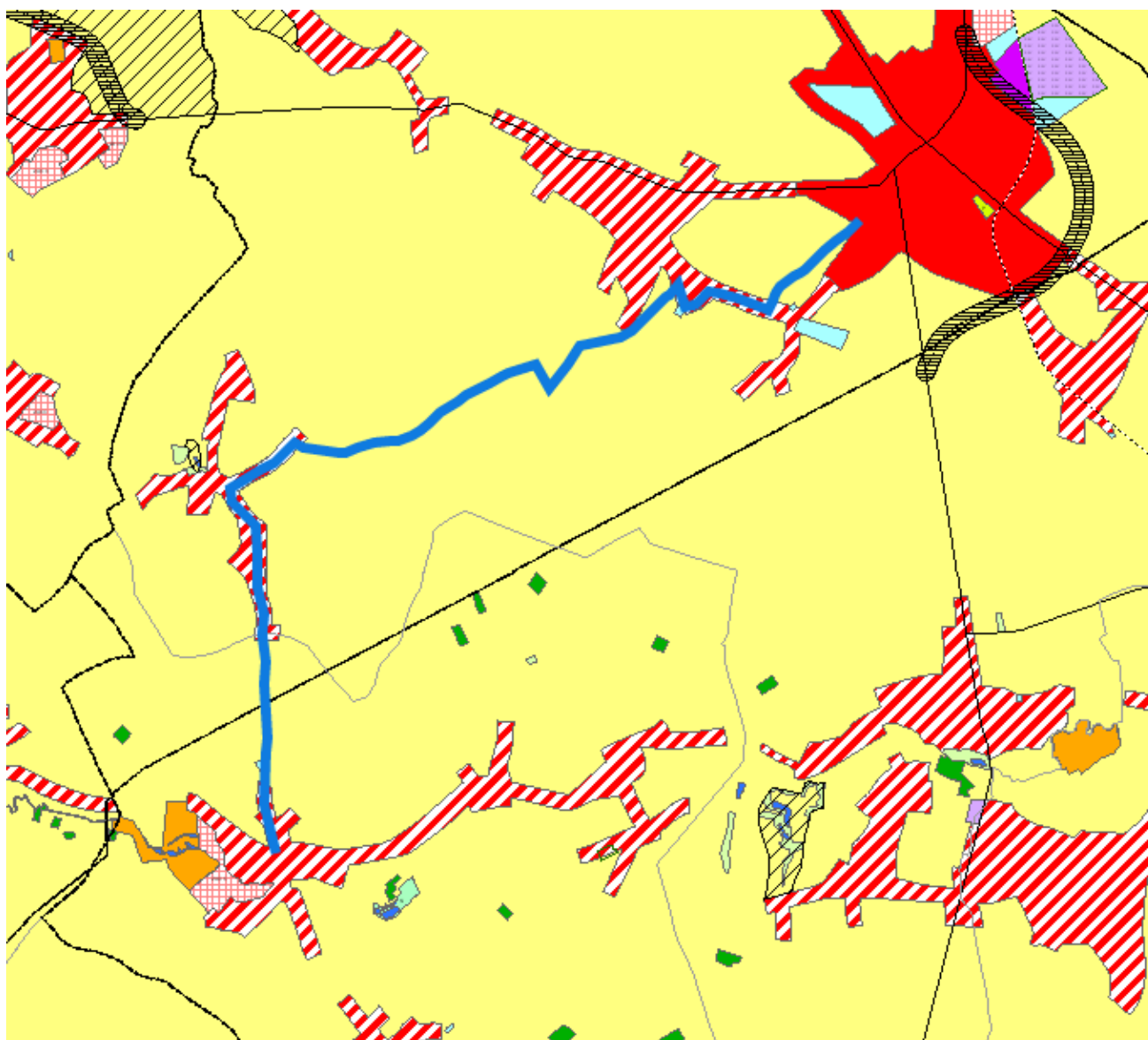
**Annexe 1 : Plan de situation**



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

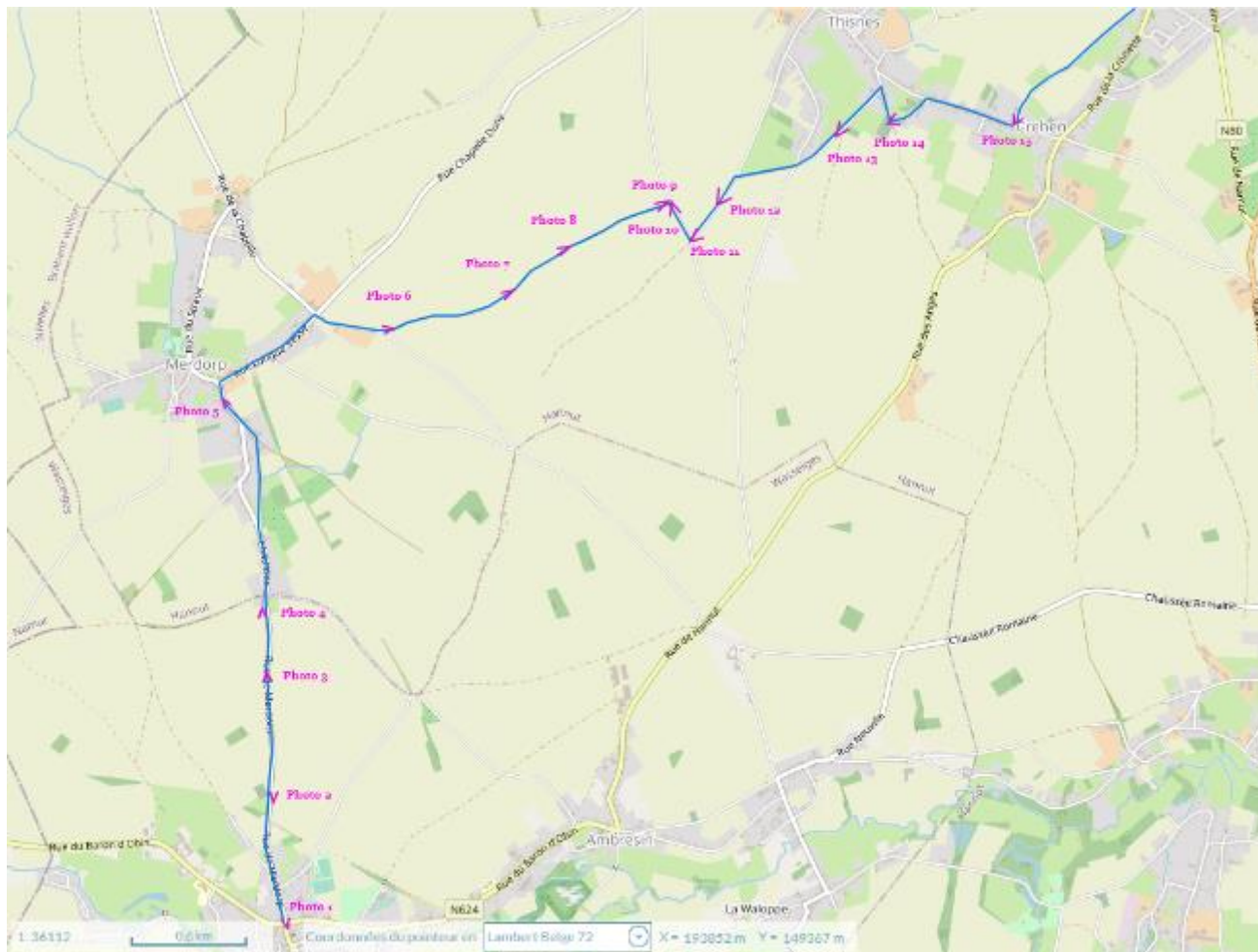


*Périmètre d'intervention sur fond cadastral*



*Périmètre d'intervention sur plan de secteur*

**Annexe 3 : Dossier photographique**





*Photo 1 – Centre de Wasseiges (vue vers Hannut)*



*Photo 2 – Rue de Merdorp, à hauteur du cimetière de Wasseiges (vue vers Hannut)*



*Photo 3 – Rue de Merdorp (vue vers Wasseiges)*



*Photo 4 – rue de Merdorp, en sortie du village de Merdorp (vue vers Wasseiges)*



*Photo 5 – Rue La Haut (vue vers Wasseiges)*



*Photo 6 – jonction entre le chemin réservé asphalté et le chemin de terre  
(vue vers Wasseiges)*



*Photo 7 – chemin de terre entre les champs (vue vers Wasseiges)*



*Photo 8 – chemin de terre entre les champs (vue vers Wasseiges)*



*Photo 9 – début du chemin de terre entre les champs (vue vers Wasseiges)*



*Photo 10 – Entre les champs (vue vers Hannut)*



*Photo 11 – Entre les champs (vue vers Hannut)*



*Photo 12 – Voirie au bout de la rue de l'Enfer (vue vers Hannut)*



*Photo 13 – Voirie arrivant à Thisnes (vue vers Hannut)*



*Photo 14 – rue du Mignawez*

**PCDR de Wasseiges**  
**Création d'une liaison cyclable vers Hannut**

**Fiche 1.3 – actualisation décembre 2022**

PCDR de Hannut  
Création et valorisation d'un réseau de mobilité douce  
Phase 1 - Liaison Hannut-Merdorp-Wasseiges

Fiche 2.05 – actualisation décembre 2022



*Photo 15 – rue Derrière les Prés*

**Annexe 4 : Etat des lieux**

Ref	Contexte actuel	Aménagement existant
<b>WASSEIGES</b>		
a1	Rue de Merdorp - voirie asphaltée en bon état	/
<b>HANNUT</b>		
a2	Chaussée et rue La Haut - voirie asphaltée en bon état	
a3	Rue Longue Vesse – contexte résidentiel, faible trafic, 50km/h	/
b	Rue ? – voirie asphaltée, chemin réservé (F99)	Chemin réservé
c	Rue ? – chemin de terre (F99)	Chemin réservé
d	Rue ? - contexte agricole, voirie asphaltée sans FE ni accotements	/
e	Rue ? - contexte agricole, voirie asphaltée sans FE ni accotements	/
f	Rue ? - contexte agricole, voirie asphaltée sans FE ni accotements	/
g	Rue ? - voirie asphaltée avec FE, revêtement en majorité en bon état mais présente des réparations par endroits, sans trottoirs ou accotements, pas d'habitations	/
h	Rue Al'Bunée - voirie asphaltée avec FE, revêtement en bon état, sans trottoirs ou accotements, présence d'habitations, se trouve en agglomération (F1a)	/
i	Rue de Thisnes - voirie asphaltée avec FE, revêtement présentant des réparations par endroits, sans trottoirs, accotements herbeux présents à certains endroits, présence d'habitations, se trouve en agglomération (F1a)	/
j	Rue de Thisnes - voirie asphaltée avec FE, revêtement en bon état, sans trottoirs, accotements présents à certains endroits, présence d'habitations	/
k	Derrière les Prés - voirie asphaltée sans FE ni accotements, traversant les champs, revêtement en bon état, chemin réservé F99 sur la majorité du tronçon, sauf les 250m vers Hannut du fait de la présence d'habitations	Chemin réservé