

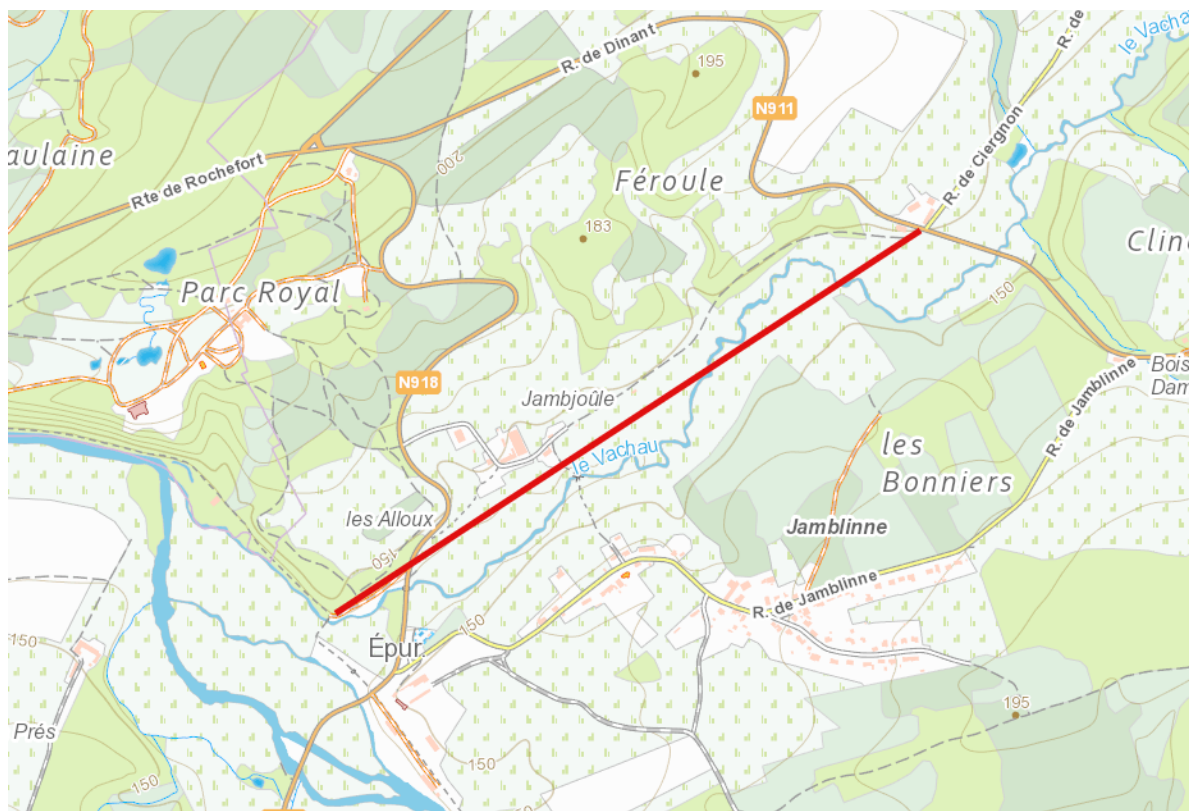
Commune	Rochefort
Date d'approbation du PCDR	9 mai 2019
Durée de validité du PCDR	10 ans
Nombre de conventions approuvées sur cette programmation	3

Poursuite des aménagements relatifs aux modes de déplacements doux (a) Commune de Rochefort (b) Villers-sur-Lesse (c) Aménagement d'une voie lente	Fiche n° 3
	Priorité : Lot 1
	(1) Version initiale ☐
	(2) Version actualisée (13/12/2023) ☒

1. Description succincte du projet

La fiche-projet n° 12 du lot 2 reprend un ensemble d'actions (mesures de sensibilisation, de communication...) et d'opérations (ré-/aménagement du réseau) destinées à développer la mobilité douce.

Cette fiche-projet du lot 1 a pour objet la réalisation d'un premier aménagement spécifique et prioritaire : la liaison entre la rue de Ciergnon (Ry de Vachaux) et le RAVeL (à proximité de Villers-sur-Lesse), soit environ 1.800 mètres.



Liaison au RAVeL via Jambjôle (Source : WalOnMap)

Les travaux consisteront principalement en l'aménagement du chemin agricole entre la N911 et la ferme de Jambjoûle (1.000 m).

Il s'agira aussi de prendre en compte :

- Le choix de la meilleure option pour aller de la ferme de Jambjoûle à la N918 (soit chemin agricole soit sentier) et les travaux qui y correspondent ;
- L'éventuel aménagement du sentier entre la N918 et le RAVeL ;
- L'amélioration du parage au croisement de la N918 et du RAVeL ;
- Le placement de la signalétique adéquate et du mobilier urbain.

Le type de revêtement (sur 2,5 m de large) sera à déterminer par l'auteur de projet en fonction des contraintes imposées par le pouvoir subsidiant, le DNF... Les membres de la CLDR ne veulent pas aménager à outrance ; il faut garder le caractère bucolique et naturel de certains chemins. Ils plaident aussi pour un aménagement qui convienne à tous les usagers, y-compris les cavaliers (les chevaux n'apprécient pas les revêtements en béton).

Le SPW Mobilité et Infrastructures – Direction des Routes de Namur sera sollicité pour sécuriser les carrefours entre la future voie lente et les N911 et N918 (marquage, signalisation...) ainsi que pour le marquage sur la N918 et le parage près du RAVeL.

Le tronçon aménagé sera intégré dans le réseau de points nœuds pour permettre une liaison entre le RAVeL et les villages du Ry de Vachaux (voir carte en annexe).

2. Justification du projet

Le projet vise à promouvoir la mobilité durable par la poursuite (et l'amélioration) des aménagements relatifs aux modes doux, mais également par une meilleure information et communication autour des modes de déplacement alternatifs aux véhicules motorisés. Alors que la voiture représente encore le mode de déplacement dominant à Rochefort et qu'elle restera indispensable pour assurer la mobilité des citoyens dans un contexte rural, les alternatives présentent un potentiel d'évolution.

Il est pour cela nécessaire de mener des actions visant à informer et à sensibiliser les citoyens aux possibilités de se déplacer autrement mais également différentes opérations afin d'améliorer le réseau « modes doux » sur l'ensemble du territoire. L'ensemble de ces actions (mesures de sensibilisation, de communication...) et opérations (ré-/aménagement du réseau) est repris en fiche 12 du lot 2.

Les infrastructures destinées aux « modes doux », sont plutôt bien représentées avec la section n°2 du réseau RAVeL (qui traverse la commune d'Ouest en Est), ainsi que la piste cyclable Rochefort-Jemelle, et d'autres nombreux sentiers et voiries pédestres balisés, sans oublier les circuits « points nœuds » à l'échelle d'abord du Pays de Famenne, puis plus largement.

Cependant, le réseau RAVeL interrompu au centre urbain de Rochefort, ainsi que le manque de liaisons cyclables entre les villages et surtout en connexion au RAVeL Rochefort /Jemelle

constituent un frein important pour un usage du vélo au quotidien (plus que le relief vallonné...). Un autre problème du RAVeL, c'est la signalétique qui n'est pas adaptée, comme le remarquent les membres de la CLDR.

En matière de mobilité douce, le RAVeL et la piste cyclable Gemelle – Rochefort sont cités comme atouts. Mais, l'utilisation du vélo au quotidien n'est pas assez soutenue. Les participants plaident pour un plan cyclable à l'échelle communale, qui combine le RAVeL, des tronçons en site propre à créer, des voiries à aménager... Plusieurs propositions ont déjà été faites (voir fiche 12 du lot 2) et la CLDR explique notamment que :

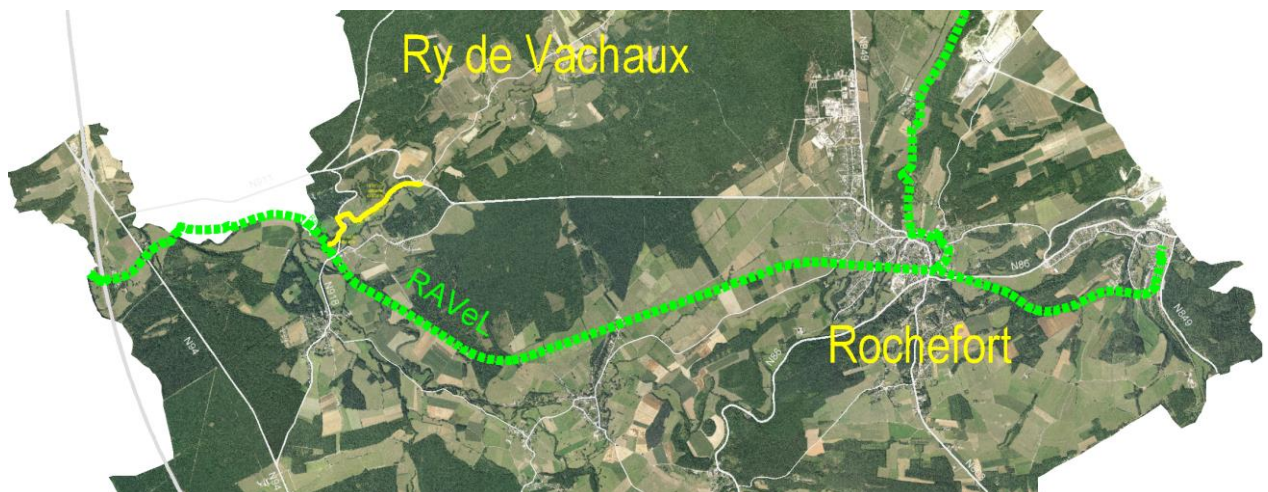
- Le principal souci du RAVeL est qu'il n'est pas suffisamment renseigné...
- Les routes régionales sont particulièrement dangereuses pour les cyclistes...

La CLDR est amenée à opter –dans le cadre du lot 1– pour la réalisation prioritaire d'une liaison mode doux qui ne fait pas l'objet d'une réflexion du « Pays de Famenne » mais a été proposée par la population à savoir la liaison du Ry de Vachaux au RAVeL via Jambouïle.

Ce tronçon semble le plus évident et le plus facile à mettre en œuvre à court terme.

L'aménagement de ce cheminement modes doux permettra aux habitants des trois villages du Ry de Vachaux de rejoindre le RAVeL sans devoir emprunter la N911 (particulièrement dangereuse et fort fréquentée car accès principal à Rochefort depuis l'autoroute E411), même s'il faudra néanmoins la traverser.

Le projet vise aussi l'amélioration du parcage, au carrefour entre la N918 et le RAVeL. Des véhicules y sont régulièrement garés de manière disparate, gênant la circulation sur la route régionale et manœuvrant sur l'assiette du RAVeL.



Liaison cyclable entre le Ry de Vachaux et Rochefort-centre (Source : Aménagement sc)

3. Lien avec la stratégie du PCDR

En 2030...										
Défi 1 : Renforcer la politique de développement de l'emploi, sur base des spécificités du territoire				Défi 2 : Développer des villages vivants en harmonie avec des centres attractifs			Défi 3 : Accroître la sensibilisation et les actions en faveur du cadre de vie naturel			Défi 4 : Renforcer les initiatives et les liens entre générations
1	2	3	4	1	2	3	1	2	3	1 2

Les objectifs spécifiques de la stratégie du PCDR qui sont visés par ce projet sont :

2.2/ Améliorer l'aménagement des espaces publics (*cohérence, harmonie, image*) et renforcer la sécurité objective et/ou subjective.

2.3/ Elaborer des solutions pour la mobilité, surtout vers Rochefort-centre et la gare de Rochefort-Jemelle (*TEC, covoiturage, modes doux...*) tout en intégrant le tourisme.

3.2/ Favoriser le renforcement du tourisme local (*en se basant sur le patrimoine naturel, le petit patrimoine, le Géopark et sur une valorisation du centre de Rochefort*).

3.3/ Poursuivre et approfondir la politique volontariste de gestion de l'énergie (*POLLEC III*) et les démarches en matière d'énergies renouvelables.

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

Environnement	Social et culturel	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 des énergies fossiles	- Facilite et encourage les échanges sociaux et intergénérationnels dans un nouveau cadre - Permet la coexistence des usagers différents (cyclistes, piétons, roller & skateboarders, PMR, cavaliers) tout en améliorant la sécurité - Offre une alternative aux déplacements entre villages lors de manifestations hors heures de desserte par transports publics	- Favorise le tourisme local durable ainsi que l'attractivité du territoire rochefortois pour les touristes : connexion avec les attractions locales et les commerces de proximité - ...

5. Localisation et statut

Localisation :	Voir carte en annexe
Statut au Plan de Secteur :	Zone agricole et zone de parc
Statut de propriété :	Voiries communales (rue de Jambjoûle)
Contrainte naturelle :	Le tronçon de la N911 à la ferme de Jambjoûle est en zone Natura 2000

6. Parties prenantes, porteurs de projet

- | | |
|---------------------------------|--------------|
| - La Commune de Rochefort ; | - Le GRACQ ; |
| - La CLDR ; | - Le PICM ; |
| - Le Contrat de rivière Lesse ; | - Le STP ; |
| - Pays de Famenne ; | - ... |

7. Programme de réalisation

- Éléments dont il faut tenir compte pour définir la priorité de la fiche (critère de faisabilité technique, administrative et financière).
 - La commune est propriétaire des voiries à aménager (sauf voiries régionales à traverser).
 - Ce tronçon complète utilement le réseau déjà en place.
- Etat du dossier (ce qui a déjà été réalisé) ;

La majeure partie du RAVeL a été réalisée sur le territoire communal, des itinéraires sont repris par le Pays de Famenne et le Service technique provincial avec le système de balisage des « points nœuds ».

La réfection du tronçon entre la N918 et la ferme de Jambjoûle est prévue par la commune dans le cadre des voiries agricoles.
- Programme des travaux (préciser les besoins en termes de fonctionnalités, de surfaces, d'organisation des espaces...) ;

Le cheminement sera aménagé pour un usage confortable par les cyclistes (largeur, revêtement, sécurité...).
- Planification: Descriptif de la mise en œuvre et phasage ;
 - Mise en place d'un groupe de pilotage du projet ;
 - Appel d'offre pour la réalisation de l'étude technique ;
 - Réalisation de l'étude technique qui comporte l'analyse de la situation existante ainsi que les mesures d'aménagement à réaliser ;
 - Réalisation des travaux de voirie, de marquage au sol, de sécurisation et de balisage ;

- Mise à jour des informations relatives aux itinéraires en vue d'organiser le shift modal et retour vers les citoyens (site communal, flyers d'information, etc.).
- Démarches administratives à réaliser ;
 - Obtention d'une convention-faisabilité en développement rural.
 - Désignation d'un auteur de projet.
 - Obtention des différentes autorisations nécessaires à la réalisation du projet (permis, DNF...). Une attention particulière sera portée à la situation d'une partie du tracé en Natura 2000. Les dispositions de mise en œuvre seront donc à définir avec le DNF.
 - Désignation de l'entreprise pour les travaux (marchés publics...).
- Eléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé
Communication auprès des différents partenaires, des habitants et des visiteurs / touristes.

8. Estimation globale du coût

Estimation globale du coût	Montant	Sources de financement
Investissement : aménagement du cheminement (travaux, signalétique...) : 1.000 m à 220 €/mct	€ 220.000,00	Développement rural (80%)
Frais accessoires (honoraires, bornage...) (10%) :	€ 22.000,00	Fonds communaux (20%)
Total (HTVA)	€ 242.000,00	
TVA	€ 50.820,00	
Total (TFC)	€ 292.820,00	

Le SPW-MI sera sollicité pour sécuriser les traversées des routes régionales.

Projet rémunérateur oui ☐ 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 de la liaison	1.	Commune

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

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre...)
Nombre de cyclistes et de piétons circulant sur la nouvelle infrastructure	10 utilisateurs/jour une journée de temps sec à un point stratégique	Commune (les comptages pourraient être réalisés dans le cadre d'un projet scolaire sur le thème de la mobilité durable). GRACQ

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)

Une partie du cheminement traverse des zones Natura 2000. L'étude du projet permettra de préciser les précautions à prendre et les éventuelles compensations nécessaires.

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

Les aménagements de la voie lente, étant prévus sur des sentiers et chemins déjà existants, n'auront pas d'incidence sur le ruissellement des eaux qui continuera à être collecté par les réseaux d'avaloirs et d'aqueducs existants. Les profils en travers du projet seront calculés pour permettre et optimiser l'infiltration des eaux dans les abords immédiats de la voie lente (pente de 2,5%). Tout cet aspect sera majoritairement à étudier par le futur auteur de projet.

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

Le projet sera réfléchi pour répondre le plus efficacement possible aux besoins. Le gabarit de la voie lente (2,5 m) est le minimum pour permettre à différents utilisateurs de se croiser. Les travaux seront réalisés sur cette largeur minimale nécessaire et les entreprises veilleront tout particulièrement à limiter tous les impacts sur les abords.

Les travaux d'infrastructures à réaliser seront exécutés conformément au prescrit du CCT QUALIROUTES qui autorise notamment le recours à des matériaux recyclés et éviter le recours aux gisements naturels.

Tout cet aspect sera majoritairement à étudier par le futur auteur de projet.

D. Mesures en faveur de la sobriété du projet :

Afin d'assurer la sobriété du projet, les moyens à mettre en œuvre et les solutions apportées (coût de chaque alternative et des matériaux envisagés) seront analysés.

La mission de l'auteur de projet sera d'analyser au mieux les possibilités sur le terrain afin de trouver la meilleure alternative par rapport aux attentes de la population, à la valorisation autant que possible de chemins existants, pour rester dans un budget acceptable.

La création de cette liaison sécurisée contribue à réduire le recours systématique à la voiture en milieu rural tout en participant également au développement touristique de la commune.

E. Mesures en faveur de la biodiversité :

Le tracé de la liaison douce utilisant majoritairement des sentiers et chemins existants, la biodiversité sera peu impactée par le projet. La plantation ponctuelle de végétaux pourrait toutefois contribuer à renforcer la trame verte. Une attention particulière sera donnée aux essences végétales choisies.

Cet aspect sera majoritairement à étudier par le futur auteur de projet.

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). Le choix du revêtement rend cet aménagement accessible à tout type de vélos, aux poussettes, cavaliers, piétons ainsi qu'aux personnes à mobilité réduite.

Une attention particulière sera fournie par l'auteur de projet pour que le projet réponde au mieux à ces besoins d'accessibilité et d'inclusivité.

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

Cette interconnexion des villages et hameaux vise à faciliter l'économie locale et circulaire.

L'intérêt citoyen pour ce type de projet est récent dans notre région, un élément neuf est venu donner un coup de pouce important : le vélo à assistance électrique. Comme dans tout le pays, les ventes de VAE ont explosées depuis 4 ans, effaçant ainsi les contraintes de distances et de dénivelé inhérentes à la Famenne. C'est donc tout naturellement qu'il y a maintenant une volonté politique au niveau communal de développer les infrastructures afin de permettre à ses citoyens d'utiliser la mobilité douce pour les déplacements au quotidien, que ce soit pour se rendre au travail, pour aller à l'école, pour faire ses courses ou simplement pour se rendre dans les lieux de rencontre et de convivialité.

L'intérêt citoyen naît aussi de cette volonté de consommer l'énergie de manière plus raisonnée. Or, il y a un autre paradoxe, en ce qui concerne les communes rurales : considérées comme le poumon

vert de notre pays, il s'agit aussi de régions où le taux de motorisation est le plus élevé. Par exemple, la commune de Rochefort a connu un accroissement de 15% de son parc automobile entre 2011 et 2021 (tableau de bord statistique du BEP). On compte ainsi 1,29 voiture par ménage pour 1,10 sur l'ensemble du pays. Ce taux de motorisation s'explique assez aisément par les distances plus longues entre services (avec une densité de population beaucoup plus faible) et une desserte par les transports en commun beaucoup moins fournie. La vision politique des communes rurales doit donc se tourner vers les voies lentes pour permettre aux ménages de pouvoir subvenir à leurs besoins avec un seul véhicule mais aussi pour suppléer la diminution du réseau de transport en commun dans les prochaines années.

Les matériaux utilisés pour la fondation peuvent venir du réemploi (stockage communal ou concassage).

Le mobilier pour les aires de repos éventuelles peut être constitué d'essence de bois local et mis en œuvre par des entreprises locales.

H. Intégration du projet dans l'environnement :

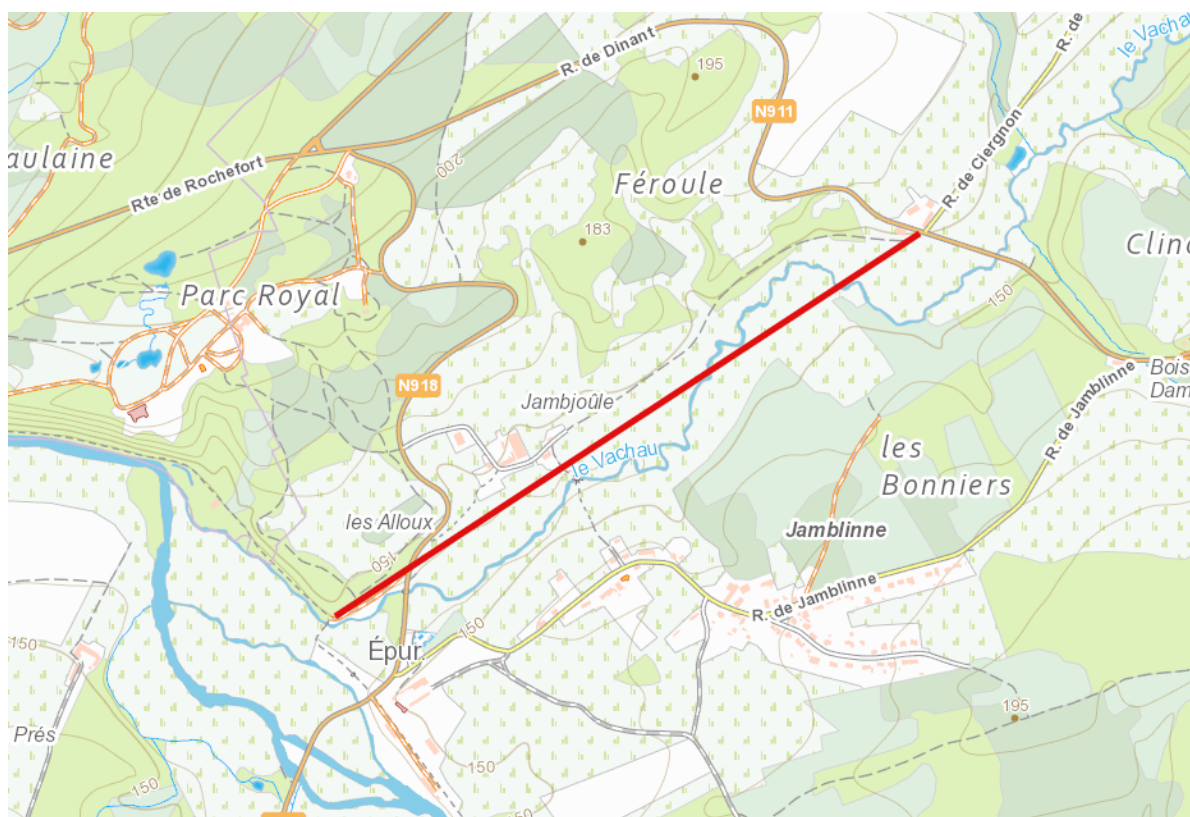
Du fait de sa localisation sur des chemins et sentiers existants, l'impact du projet sur l'environnement sera limité. Les abords de celui-ci seront laissés en l'état.

Par ailleurs, le projet n'impactera pas le paysage à proprement parler puisqu'il n'en résulte aucune construction en hauteur.

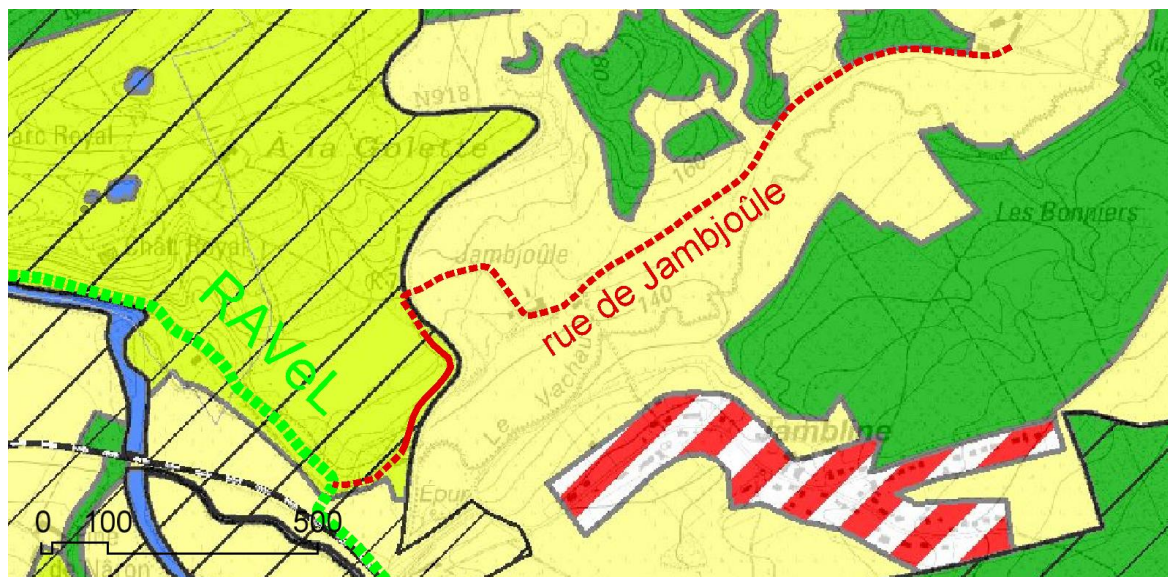
Aussi, en reliant plusieurs villages de la commune, cet aménagement encouragera un recours plus systématique et plus aisé à la mobilité active.

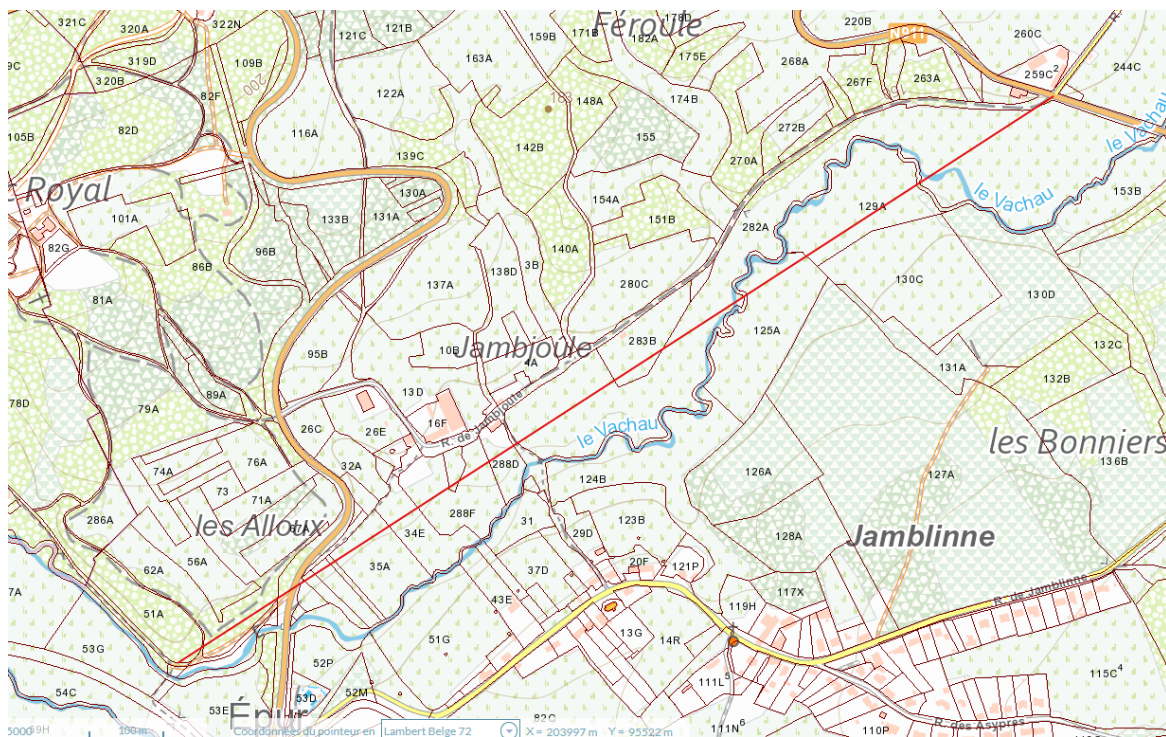
Annexes :

1. Plan de situation



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





Plan de Secteur et plan cadastral (Sources : Webgis DGO4 et Cadastre en ligne WalOnMap)

3. Dossier photographique



Croisement rue de Jambjoûle, N 911, rue de Ciergnon (Source : Streetview)



Croisement rue de Jambjoule, N 918 (Source : Streetview)



Connexion N918 - sentier vers le RAVeL (Source : Streetview)

4. Carte des « points nœuds »



Itinéraires existants « points nœuds » et nouvelle liaison (entre point 39 et point 4)