

Création d'un réseau de déplacement doux – phase 2 : mise en place des tronçons vélos (a) Commune : Villers-le-Bouillet (b) Nom du village ou de l'entité : Commune de Villers-le-Bouillet (c) Descriptif : Aménagement d'un réseau de voies lentes dans la commune de Villers-le-Bouillet	Fiche n° 3.14
	Priorité : Lot 3
	~~(1) Version initiale~~
	(2) Version actualisée par la FRW (décembre 2023)

Commune	VILLERS-LE-BOUILLET
Date d'approbation du PCDR	Juillet 2018
Durée de validité du PCDR	10 ans
Nombre de conventions approuvées sur cette programmation	2

1. DESCRIPTION SUCCINCTE DU PROJET

Le **réseau de déplacements doux à vélo** est mis en place sur base des recommandations de l'étude de du réseau global réalisée dans le cadre du Lot 1 – Fiche 1.3 : Étude de définition d'un réseau de déplacements doux.

Ces liaisons douces ont pour but d'être une **alternative aux déplacements automobiles pour se déplacer dans les localités et relier les différents villages**. Elles seront destinées aux déplacements fonctionnels comme les déplacements scolaires, professionnels, de loisirs...

Les tronçons cyclables retenus pour relier les pôles d'activités principaux du territoire ont été défini à suite au travail des groupes participatifs pour la mise en place d'un réseau cyclable utilitaire à l'échelle du GAL.



Figure 1 : résultat du travail participatif à l'échelle du GAL (Source : <https://jesuishesbignon.be/reseaucyclable/>)

De ce travail est ressorti plus de 20 liaisons nécessitant une sécurisation à l'échelle des 11 communes du territoire du GAL. Principalement hors agglomération avec des vitesses élevées qui doivent faire l'objet d'investissement en complément du travail d'apaisement des villages (ICEDD, étude mobilité active du GAL JSH, 2023) Voir annexe 5.

La mise en œuvre complète du réseau cyclable de Villers-le-Bouillet est basée sur 3 liaisons-clés (ICEDD, étude de réseaux cyclables et pédestres VLB, 2023) :

- 1) **Sécuriser la Prêle et le carrefour Croix Chabot rue du Château d'eau pour lier le nord et le sud** : bien que cette liaison soit plus locale, avec des flux observés un peu plus faibles, elle a un rôle clé : connecter les villages de l'entité au pôle de Villers (pôle sportif, administratif, parc d'activités économiques, etc).
- 2) **L'axe Est-Ouest : une liaison forte à créer**. Les déplacements locaux sont intenses entre Villers-le-Bouillet et Vinalmont (à l'ouest), ainsi qu'avec Fize et Verlaine (à l'Est). La commune a obtenu des premiers jalons importants pour cette liaison : giratoires aux franchissements des grands axes régionaux et requalification de la traversée de Fize.
- 3) **Paix-Dieu : faire sauter le verrou pour connecter Hesbaye et vallée mosane**. Une voie verte connecte déjà Ampsin, lui-même connecté à Huy par le RAVeL de Meuse, à la Paix Dieu, en cul de sac. L'enjeu de la sécurisation du point-noir est important : que cette liaison cyclable devienne « Meuse – Hesbaye » et non « Ampsin-Paix-Dieu ». De ce fait, les flux entre le haut de Amay (Colruyt, etc), Jehay, et Villers-le-Bouillet gagnent également en sécurité.

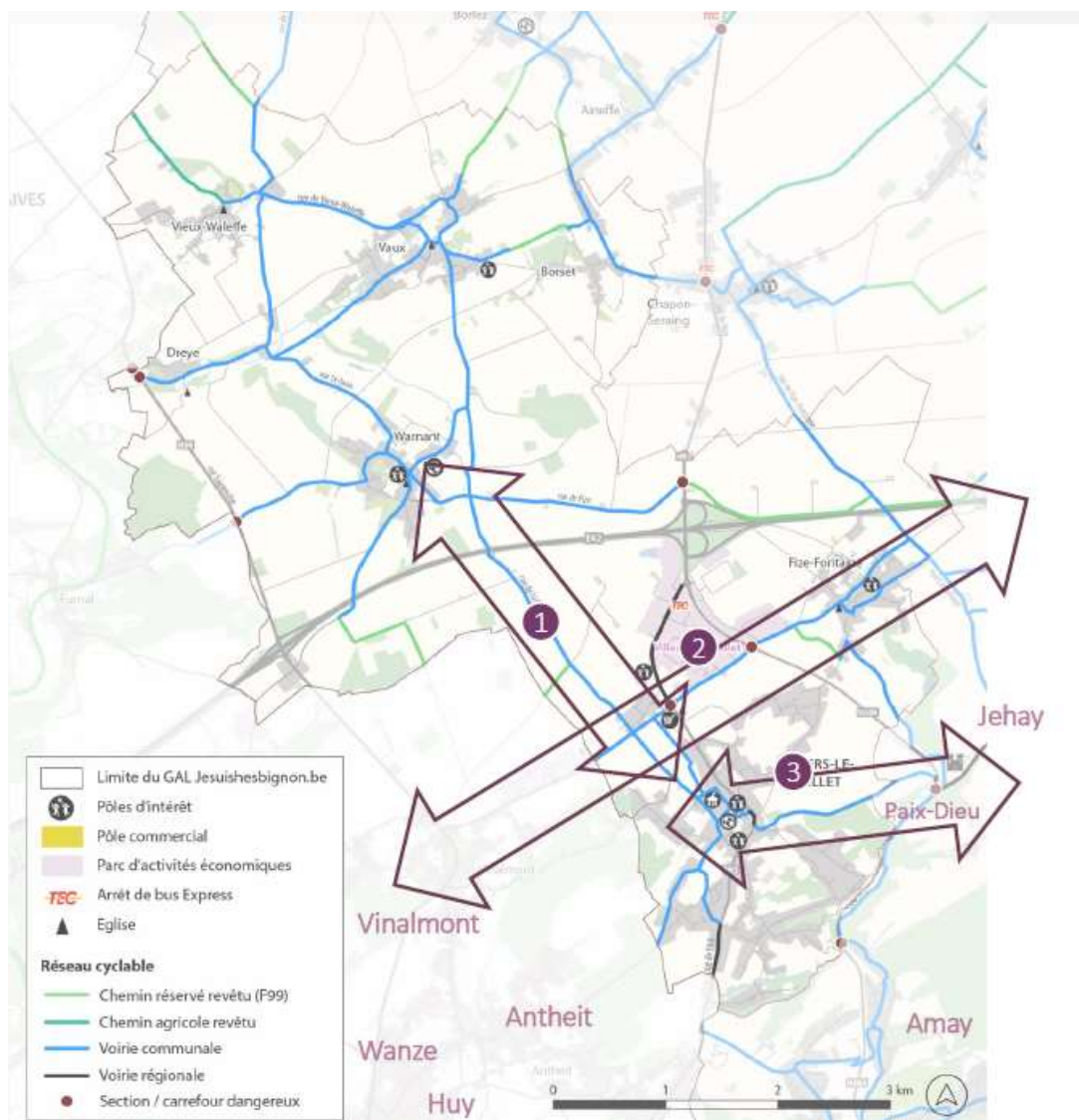


Figure 2: ICEDD, Etude de réseaux cyclables et pédestres Villers le Bouillet, 2023.

La première demande de cette présente convention concerne l'axe n°1 liant le Nord et le Sud de l'entité comprenant la sécurisation de la Prêle et la traversée Croix Chabot/ château d'eau.

Les deux autres axes feront l'objet d'autres phases à activer dans un second temps.

2. JUSTIFICATION DU PROJET

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

La mobilité douce et la sécurité des déplacements sont des préoccupations importantes pour les habitants.

À l'heure actuelle, les déplacements doux dans l'entité sont difficiles et peu sécurisés. La prédominance de la voiture dans les habitudes de déplacements des habitants contribue à limiter l'usage des modes doux, même si le trajet porte sur de petites distances.

Dans le prolongement du développement d'une offre de promenades « de loisirs » et de la valorisation de la mobilité douce piétonne, la mobilité fonctionnelle « vélos » doit également être améliorée. Il s'agit dans ce cas, de l'aménagement et de l'amélioration du confort de déplacement le long de tronçons qui relient des points d'intérêt du quotidien. Ces tronçons doivent être « confortables », sécurisés, courts et présenter le cheminement le plus direct entre des points d'intérêt social, économique, culturel, ...

Pour ce type d'itinéraires, il ne sert à rien de vouloir rendre tous les chemins de la commune accessibles ou de vouloir tout baliser, mais bien de privilégier des tronçons qui répondront aux besoins des habitants en matière de déplacements quotidiens et « fonctionnels ».

Si le PICM a fait de nombreuses recommandations en matière de sécurité routière, d'utilisation des transports en commun et a défini de manière théorique un réseau cyclable communal structurant, celui-ci n'a pas réalisé d'approche globale et spécifique détaillée pour les déplacements doux.

Or, le manque d'équipements adaptés et sécurisés est souvent avancé comme l'obstacle majeur au développement des déplacements doux.

Lors des consultations et dans le cadre du groupe de travail « mobilité », les habitants ont proposé de mettre en place d'un plan de déplacements doux dans les villages, vers les villages voisins, vers les transports en commun et les arrêts de covoiturage.

La CLDR a également proposé le développement d'un réseau des liaisons douces vélo cohérent avec le projet du GAL Jesuishesbignon.be relatif à la création d'un réseau structurant à l'échelle des 11 communes du territoire.

- ***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 différents villages.

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

Liens avec les autres outils stratégiques communaux

La mise en place d'un réseau de déplacements doux résulte des recommandations du Plan Intercommunal de Mobilité et plus particulièrement des propositions « réseau cyclable » afin de relier les différents villages aux pôles d'activités (ex : écoles, administration, services, centre sportif, commerces, ...) situés dans un rayon de 5 kms.

Ce projet sera réalisé en partenariat avec le GAL Jesuishesbignon.be qui a inscrit dans sa stratégie de développement un axe relatif au soutien des modes doux et qui prévoit la réalisation d'un réseau vélo structurant sur l'ensemble de son territoire (dont Villers-le-Bouillet fait partie).

Ce projet est également en lien avec les recommandations du Schéma de Développement Communal relatives au développement d'itinéraires piétons et cyclistes.

Interactions avec d'autres projets

- Fiche 1.3 : Étude de définition d'un réseau de déplacements doux
- Fiche 3.13 : Mise en place du réseau de déplacements doux piétons
- Toutes les fiches relatives à l'aménagement de cœur de village et d'espaces de convivialité :
Fiches 1.2, 1.4, 1.5, 2.1, 2.15
- Fiche 2.14 : Aménagement d'une zone de covoiturage et d'un franchissement de la N684
- Tous les projets relatifs aux voiries et arrêts TEC repris en lot 2 et en lot 3.

Projets en cours :

- Giratoire au niveau d'Eglise (traversée N65 avec rue du Château d'eau) – Prévu en 2025 par le SPW

- ***S'il s'agit d'une version actualisée de la fiche, justifier les raisons de son activation (ce point remplace la note d'intention) :***

L'activation des projets du PCDR suit la logique d'ordre de priorité initialement prévu avec la CLDR. L'étude préalable prévue en lot 1 (fiche 1.3) a été lancée mi-2023 : étude de réseaux cyclables et piétons réalisée par le bureau d'études ICEDD. L'activation de cette fiche a également été motivée par la finalisation du réseau cyclable utilitaire à l'échelle du GAL et la coordination de l'ensemble du travail participatif mené sur chaque commune.

Rappelons également, que le projet a été fortement appuyé par CLDR dans son rapport annuel 2022 suite au bilan mi-parcours fait en réunion.

- ***Quelles sont les alternatives au projet remplissant les mêmes fonctions et répondant aux même(s) objectif(s) :***

Néant

- ***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 travail réalisé à l'échelle du GAL ainsi que l'étude en cours sur Villers, toutes deux menées par l'ICEDD, mettent en avant les liaisons utilitaires principales nécessitant une sécurisation.

L'axe Nord-Sud de notre commune, qui n'est par ailleurs pas desservie par les transports en commune est la colonne vertébrale pour les déplacements à vélos. IL est donc indispensable de prévoir une piste cyclable séparée afin de garantir une sécurité aux usagers faibles.

3. LIEN À LA STRATÉGIE DU PCDR

La mise en place d'un réseau de déplacements doux « vélos » s'inscrit dans la volonté communale (administration et citoyens) de soutenir **Le développement d'une offre de mobilités diversifiées et sécurisées sur le territoire de Villers-le-Bouillet**, soit le **Défi 2** de la stratégie de développement.

La mise en place de ce réseau favorisera les connections entre les villages et soutiendra l'utilisation du vélo pour les déplacements proches de chez soi. De plus, la mise en place de ce projet sera également

intégrée dans les projets d'aménagement de places, d'espaces de convivialité..., et ce, afin d'intégrer de manière optimale les aspects liés à la sécurisation des usagers.

Ainsi, les objectifs suivants seront rencontrés :

- ✓ Obj 4 : Faciliter les déplacements doux inter-villages, vers les services et les commerces
- ✓ Obj 5 : Sécuriser les entrées de villages et les traversées
- ✓ Obj 6 : Encourager les habitants et les travailleurs à utiliser des modes de mobilité durable et à diminuer l'autosolisme

4. IMPACTS ATTENDUS DU PROJET SUR LA RÉSILIENCE DU TERRITOIRE ET DE LA SOCIÉTÉ

Impacts positifs et négatifs du projet sur le développement durable	Social et culturel	Environnement	Économique
Le développement des modes doux permet de soutenir les alternatives à la voiture individuelle et s'inscrit dans l'optique de réduire l'émission des gaz nocifs pour l'environnement.		X	
Le développement des modes doux permettra de favoriser les déplacements dans les villages et vers les commerces et services de la commune.			X
Le développement des modes doux s'inscrit dans une politique globale de valorisation des espaces publics et d'espaces de convivialité.	X		
Les modes doux sont accessibles par le plus grand nombre (gratuité) et ont un impact positif sur la santé des habitants.	X		
Le réseau défini permettra également aux habitants de redécouvrir leur commune, les villages, le patrimoine, les paysages.	X		

5. LOCALISATION ET STATUT

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

Le réseau prioritaire prend place sur l'ensemble du territoire communal et concerne des voiries exclusivement communales.

Ce réseau prioritaire rencontre deux traversées de routes régionales :

- Rue du château d'Eau : traversée de la N65 au niveau du rond-point de l'Eglise (projet retenu par le SPW).
- Rue le Marais : traversée de la N684 au niveau du rond-point (Garage Volvo).

D'autres traversées de routes régionales sont également concernées dans le réseau secondaire non activé dans cette fiche (N65 avec rue du Bassin et N64 avec Rue d'Oultremont et rue du Cimetière).

Pour la gestion de ces traversées, hors emprise communale, notons que le GAL, via une étude sous-traitée auprès d'un bureau d'études (ICEDD), a réalisé des propositions d'aménagement de traversées sensibles sur voiries régionales. La Commune veillera également à intégrer ces problématiques lors des rencontres régulières de commission provinciale sécuritaire avec la Région afin d'établir un réseau continu et sécurisé.

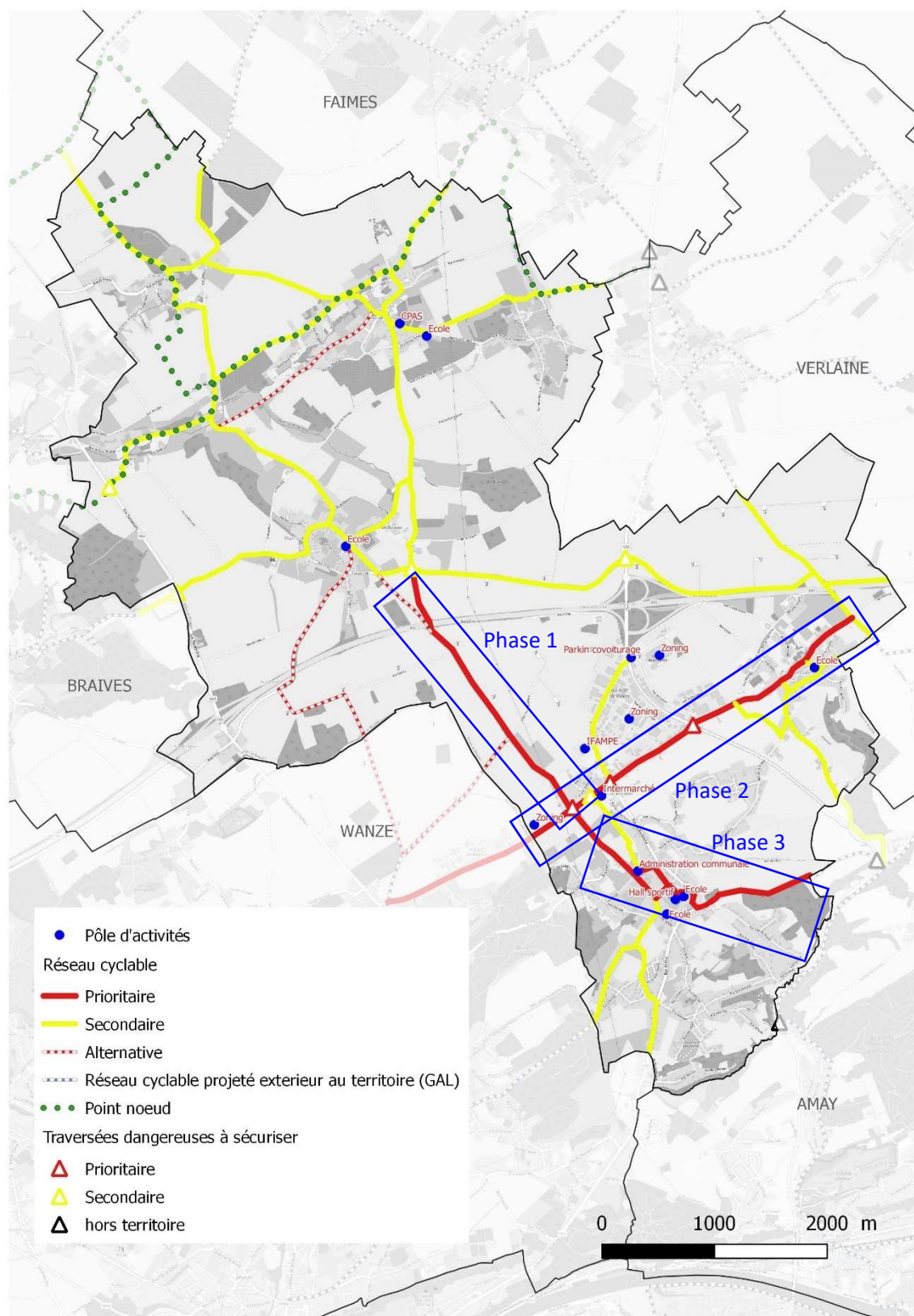


Figure 3: Vue globale du réseau (prioritaire/secondaire) et phasage des demandes de convention

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

Le réseau a pour objectif de relier entre eux les principaux pôles d'activités de la commune (voir carte ci-dessus qui met en avant les pôles d'activités pointés par le Groupe de travail) et devrait être profitable aux développements économique et culturel de la commune. De plus, grâce à une meilleure sécurisation des déplacements pour les cyclistes et piétons, il offrira une meilleure accessibilité à toutes les catégories de personne et favorisera une meilleure intégration sociale pour tous les citoyens.

Notons spécifiquement que l'activation de la première phase jouera un rôle pour recréer du lien entre le Nord et le Sud de l'entité. Fracture du territoire avec l'autoroute souvent pointé lors des consultations.

C. Cadre légal lié au lieu, dont les contraintes urbanistiques et réglementaires

Le périmètre est essentiellement repris en zone d'habitat à caractère rural et en zone agricole.

Le projet n'est pas concerné par d'autres contraintes urbanistiques et réglementaires particulières, hormis celles du Code la Route, du décret voirie ainsi que du CoDT.

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

Le réseau s'inscrit sur des voiries et chemins existants. Certains axes de ruissellement sont à prendre en compte au niveau des zones agricoles. Mais vu que le réseau s'implante sur le réseau viaire existant, il n'apparaît pas nécessaire de prendre des mesures particulières par rapport à cette contrainte.

E. Présentation du périmètre d'intervention

Comme illustré au point A,

- la phase 1 concerne la liaison Nord-Sud ;
- la phase 2 concerne la liaison Est-Ouest ;
- Une troisième phase pourrait être activée avec la liaison vers la Paix Dieu.

Voici un zoom du périmètre d'intervention de la phase 1.

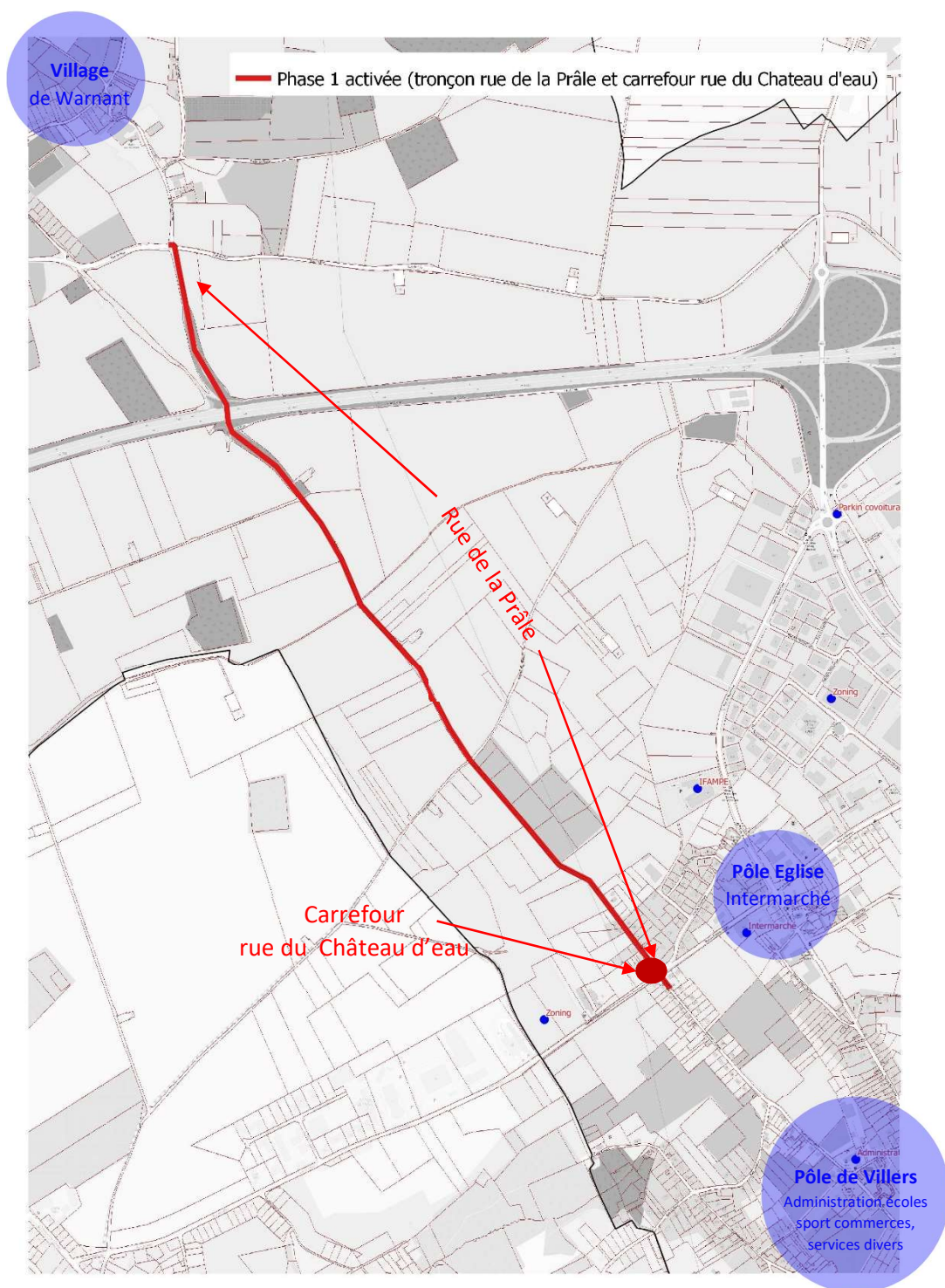


Figure 4: Phase 1 activée - rue de la Prêle et carrefour avec la rue du Château d'eau

F. Statut de propriété

L'ensemble des aménagements à réaliser se fait sur voirie communale. Les aménagements proposés minimiseront les emprises sur domaine privé.

Les traversées de routes régionales font l'objet d'une réflexion globale avec les autres communes du GAL et en collaboration avec le SPW-Mobilité.

6. PARTIES PRENANTES, PORTEURS DE PROJET

Porteur de projet : Commune/service Cadre de vie

Partenaires : SPW-MI, TEC, CLDR/ CCATm/ GT Mobilité, GRACQ, GAL Je suis Hesbignon

Sources de financement : SPW ARNE – Direction du Développement Rural, PIC – PIMACI 2024-2026, appels à projets mobilité active.

7. PROGRAMME DE RÉALISATION

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

- L'absence d'équipements permettant les déplacements « vélo » en toute sécurité.
- Le plan de mobilité vélo/ piéton en cours sur le territoire communal.
- La finalisation du réseau cyclable utilitaire à l'échelle du GAL (réflexion sur les tronçons et proposition d'aménagement mais pas de moyens pour mettre en œuvre des aménagements, ce qui est complémentaire avec le PCDR)

B. Etat du dossier (ce qui a déjà été réalisé)

Démarches globales déjà réalisées :

- 2018 : Groupe de travail Mobilité (CLDR/ CCATM/ GRACQ/ GAL) pour travailler au réseau voies lentes :
 - o Identification des pôles d'intérêts et de services existants ou en projet tels que les écoles, les Maisons de quartiers, les espaces publics et espaces de convivialité, les infrastructures sportives, les services, les commerces, les arrêts de bus, les arrêts de covoiturage, ...
 - o analyse des logiques des déplacements vélo de village à village (de la commune et des communes voisines) sur base des critères de rapidité/ confort/ sécurité;
 - o identification des tronçons pertinents en distinguant le type (chemin, sentier, voirie, trottoir) et le statut ;
- 2019 : introduction d'un dossier dans le cadre de l'appel à projet mobilité active – dossier Trans communal liaison Paix Dieu Villers (non retenu)
- 2020 : introduction d'un dossier Plan Wallonie cyclable (non retenu)
- 2023 : désignation d'un bureau d'étude pour le plan communal de mobilité vélo/ piéton – étude en cours - Correspond à la FP 1.3 du PCDR.

Projet en cours sur l'itinéraire cyclable – axe principal :

- Aménagement SPW retenu pour la giratoire de la N65 au niveau de l'Eglise.
- Projet cœur de village pour l'aménagement de la traversée de Fize-Fontaine.

Programme des travaux et planification

Descriptions des travaux envisagés

De manière globale, il s'agit de mettre en œuvre le réseau principal des voies lentes reprenant les 3 liaisons-clés.

Plus spécifiquement pour la phase 1 – rue de la Prêle et carrefour rue du Château d'eau :

- On se dirigerait vers un site propre (un aménagement bidirectionnel de 2m50). Séparation avec la voirie sera à déterminer.
- Canalisation du fossé pour permettre le croisement à des endroits-clés judicieusement choisis selon la visibilité, contraintes techniques, en évitant les emprises sur terrain privé (en certains endroits le domaine public est plus large).

- Croisement rue du Château d'eau important à aménager vu le danger lié à la vitesse sur l'axe principal.
 - Proposition d'un dévoiement avec limitation de la vitesse et traversée cyclable en deux temps avec création d'un ilot central – implique empiètement sur terrain SPI.
 - Autre proposition de rétrécissement de la largeur de la voirie pour ralentir la vitesse et traversée cyclable sur un plateau.

Voir annexe pour les propositions d'aménagement en phase 1.

Les autres phases des tronçons prioritaires n'ont pas encore été détaillées.

C. Démarches administratives à réaliser

- Démarches pour obtenir les accords de subvention (DR).
- Rencontre des acteurs et usagers liés au projet (GRACQ, GAL, agriculteurs, cyclistes, ...)
- 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.

D. Eléments à mettre en place pour assurer le bon usage et la pérennité 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.
- Entretien 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 – mobilité douce

Pistes de financement :

Sources	Taux
Développement rural	80% avec un plafond de subside de maximum 680.000 €
PIC PIMACY/ Appel à projet mobilité active	A déterminer
Commune	Solde non subventionné

Estimation globale des coûts par phase	Quantité	Montant HTVA	Sources de financement	
			DR (80%)	Commune/ PICC-PIMACY, Appels à projets
Liaison rue de la Prêle : création d'un site propre modes actifs de 2.5m de large				
Déblais Démolition sélective de la dalle existante Evacuation Remblais Zones de croisement véhicules motorisés Soutènement Fondations Revêtement asphalte et éléments linéaires	2185 m	1.136.860 €		
Aménagement du carrefour rue de la Prêle / rue du Château d'Eau	1.300 m²	455.000 €		
Frais d'étude (10%)		159.186 €		
Total HTVA		1.751.046 €		
Total TVAC		2.118.765,66 €	680 000 €	1.438.765,66 €

Projet rémunérateur oui ☐ non ☒

9. EVALUATION (EN RELATION AVEC LES OBJECTIFS VISÉS ET LES EFFETS ATTENDUS)

Indicateurs de réalisation :

Indicateurs mesurant les effets directs issus des actions et projets mis en œuvre

Comment démontrer que le projet a bien été mis en œuvre ?

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre, ...)
Nombre de km du réseau aménagé prioritaire	Réseau total de 10 kms dont 2 kms aménagés en phase 1	Rapport annuel DR + Rapport travaux PICC/ PIMACY

Indicateurs de résultat :

Indicateurs mesurant le résultat direct et immédiat d'une intervention sur le public cible

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 5% en 5 ans	Comptage par capteurs/ Enquête /GAL

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)

Pas de risque ou contrainte identifiée au point 5.

B. Mesures en faveur de la bonne gestion des eaux

L'ensemble du réseau emprunte des voiries existantes, il n'aura donc pas d'impact sur la bonne gestion des eaux.

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

Pour les zones de croisement et l'aménagement de la traversée rue du Château d'eau une attention particulière sera donnée pour l'utilisation du revêtement en béton, inerte, 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.

D. Mesures en faveur de la sobriété du projet

Comme indiqué précédemment, l'ensemble du réseau utilise des voiries existantes. Les interventions projetées visent à valoriser les tracés existants de la commune, envisagent de réaliser des aménagements uniquement où cela est strictement nécessaire et où ils seront le plus souvent empruntés par un maximum de personnes. Le réseau a d'ailleurs été défini en collaboration avec les citoyens.

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 des voiries et chemins existants. Des plantations pourraient éventuellement prendre place le long de ceux-ci mais risquent d'être en conflit avec la largeur importante des machines agricoles qui les empruntent. Une concertation préalable avec les agriculteurs devra dès lors être menée pour s'assurer de la pertinence de planter le long de ces chemins.

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.

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

La mise en place de ce projet permettra de recréer du lien entre le Nord et le Sud de l'entité et ainsi mieux connecter les villages du Nord au pôle de Villers où les activités sont présentes.

L'intérêt des citoyens pour pouvoir se déplacer en vélo est grandissant, que ce soit pour se déplacer de manière non polluante mais aussi pour diminuer les dépenses énergétiques liées à la voiture. De plus, les performances au niveau des vélos électriques sont en amélioration de manière continue ce qui permet d'augmenter la part de la population se déplaçant à vélo.

H. Intégration du projet dans l'environnement

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

Annexes : Pièces à joindre à la Fiche-Projet

1. Plan de situation

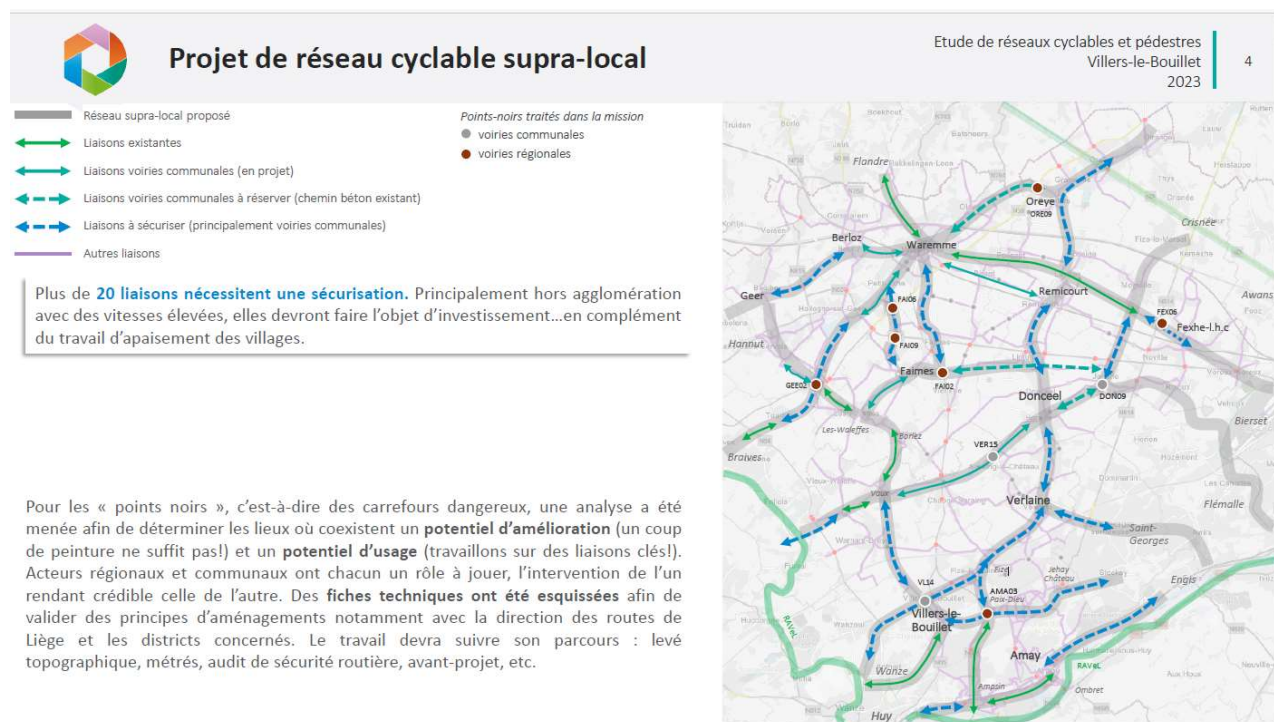


Figure 5: extrait de l'étude mobilité du GAL (ICEDD, 2023)

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

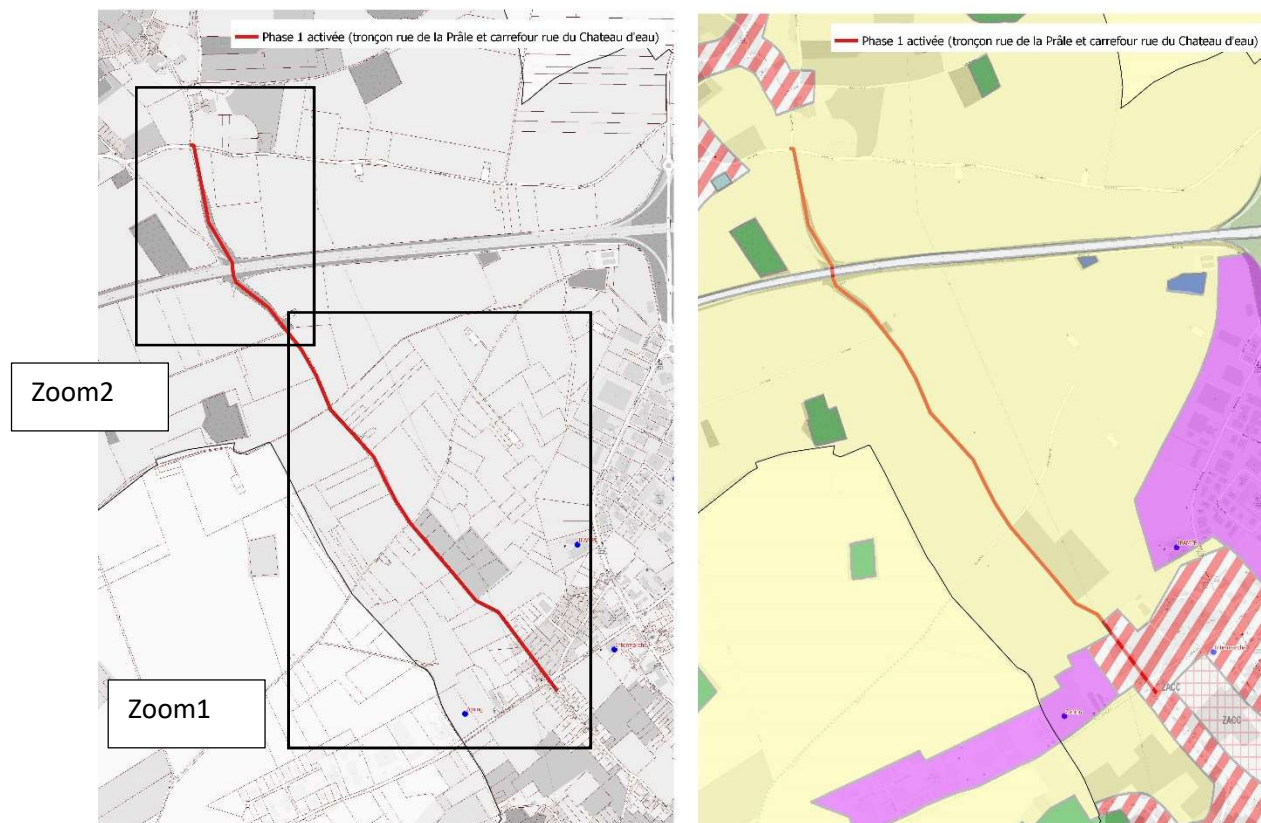






Figure 7: zoom 2 du préimètre sur fond parcellaire

3. Dossier photographique



Figure 8: Carrefour la Prêle - rue du Château d'eau (Google maps)

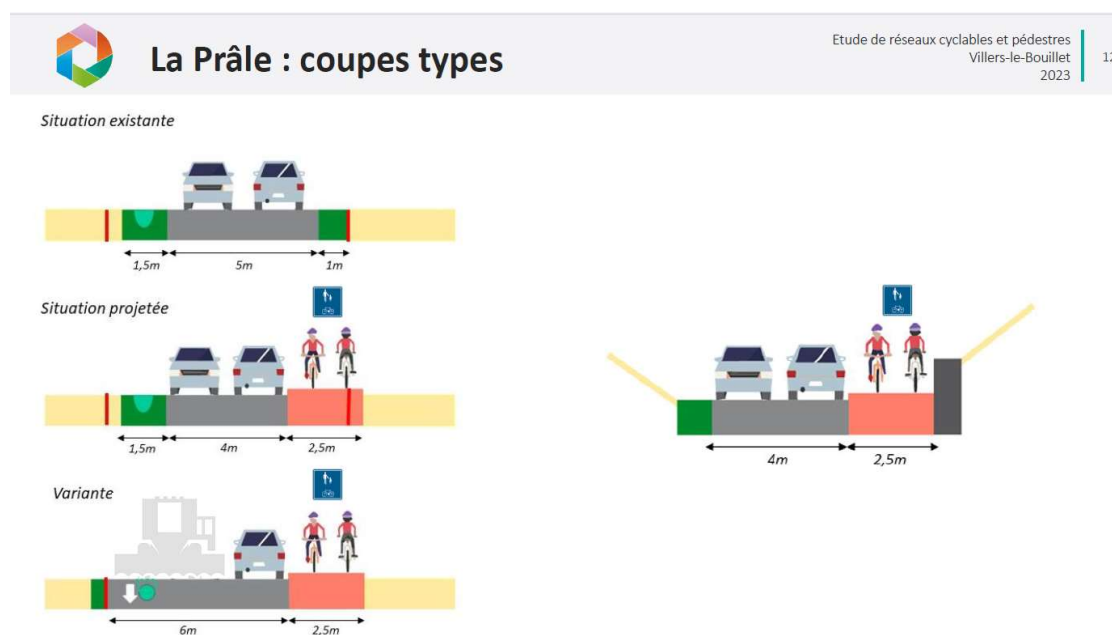


Figure 9: rue de la Prêle (Google maps)

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

Sans objet

5. Proposition d'aménagement phase 1. Prêle – croisement rue du Château d'eau (Etude mobilité, ICEDD, 2023)





Château d'eau VL14 : esquisse S1

Propositions nécessitant d'être vérifiées sur base d'un levé topographique du géomètre



- Aménagement d'une piste bidirectionnelle F99 côté Sud-Est de la rue du Château d'Eau dans l'emprise publique existante, avec traversée Croix Chabot en trottoir traversant
- La chaussée passe de 6m70 à 5m50, remplacement des filets d'eau de ce côté uniquement (intervention sur largeur partielle côté Ouest)
- Révision de l'assiette avec intervention sur le talus côté Est
- Passage du carrefour 50km/h
- Traversée cyclable en 2 temps avec création d'un îlot central - marquage coloré rouge en approche (hachuré sur le plan)
- Dévoiement de la bande vers l'Ouest – qui nécessite révision partielle de niveaux de l'« oreille » NO
- Acquisition nécessaire côté nord

Points d'attention pour toutes les options :

- foncier : la délimitation publique/privé ne semble pas correspondre à la situation de fait (appropriation privée du domaine public à confirmer par géomètre)
- abondance de domaine public : choix d'intervention visant à minimiser charge d'entretien, enjeux de perméabilité, de re-végétalisation, d'appropriation par des riverains/secteur associatif
- vocation du domaine public à préciser, choix de l'option en fonction des projets de ville/villages de la commune

28



Château d'eau VL14 : esquisse S2

Propositions nécessitant d'être vérifiées sur base d'un levé topographique du géomètre



- Aménagement d'une piste bidirectionnelle F99 côté Sud-Est de la rue du Château d'Eau dans l'emprise publique existante, avec traversée Croix Chabot en trottoir traversant
- La chaussée passe de 6m70 à 5m50, remplacement des filets d'eau de ce côté uniquement (intervention sur largeur partielle)
- Passage du carrefour à 50km/h (agгло)
- Traversée cyclable côté ouest **en plateau**

Points d'attention pour toutes les options :

- foncier : la délimitation publique/privé ne semble pas correspondre à la situation de fait (appropriation privée du domaine public à confirmer par géomètre)
- abondance de domaine public : choix d'intervention visant à minimiser charge d'entretien, enjeux de perméabilité, de re-végétalisation, d'appropriation par des riverains/secteur associatif
- vocation du domaine public à préciser, choix de l'option en fonction des projets de ville/villages de la commune

29