

Commune	Fosses-La-Ville
Date d'approbation du PCDR	20 mars 2014
Durée de validité du PCDR	10 ans, jusqu'au 20 mars 2024
Nombre de conventions approuvées sur cette programmation	2 conventions-faisabilité et 2 conventions-réalisation, respectivement pour les projets de Maison rurale et d'aménagement du Parc Winson.

Nom du projet	Fiche n°1.2 création progressive d'un réseau de voies lentes	
	Priorité : Lot 1	
	(1) Version initiale	2014
	(2) Version actualisée (date)	27/04/2023
(a) Commune : Fosses-La-Ville		
(b) Nom du village ou de l'entité : Sart-Saint-Laurent – Fosses – Sart-Eustache		
(c) Descriptif : Aménagement de 2 tronçons de mobilité douce		

1. Description succincte du projet

La création d'un réseau de voies lentes reliant les différents villages de notre entité entre eux a été la volonté de la population lors de l'élaboration du PCDR. Au vu des conditions financières et techniques, ce projet global ne pourra pas être réalisé dans son entièreté, mais la volonté reste importante. Fosses-la-Ville, commune étendue sur environ 61 km², compte à peu près 274 km de voiries, dont 40 km de grandes communications.

Certains cheminements permettant des liaisons sécurisées entre villages ne sont plus ou peu visibles sur le terrain. D'autres sont régulièrement empruntés et demandent peu d'aménagements. D'autres encore laissent deviner leur utilisation par le passé mais nécessitent une intervention importante pour retrouver leur utilité.

Malheureusement 43 km de chemins et sentiers vicinaux auraient déjà été supprimés pour différentes raisons¹. Quoi qu'il en soit, la commune bénéficie encore d'une ossature qu'il y a lieu de conserver, d'améliorer et de compléter afin d'offrir un véritable réseau local pour des modes de déplacement doux afin de relier les villages de l'entité au Ravel de manière la plus sécurisée.

La priorité sera donc donnée à essayer de ré-ouvrir certains sentiers/chemins obstrués et de relier les villages les plus éloignés, Sart-Saint-Laurent et Sart-Eustache, au Ravel ou à d'autres villages. La distance n'étant éloignée que d'une quinzaine de kilomètres.



Source : SityTrail

De Sart-Saint-Laurent vers Fosses-La-Ville

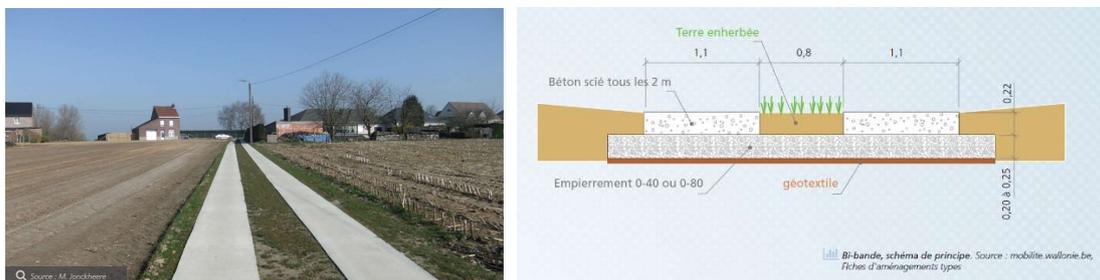
Le tronçon initialement proposé dans la fiche-projet partait du dessus de la rue de la Marlagne pour se diriger vers le cimetière de Fosses. L'inconvénient majeur de ce trajet est la côte suivie par la rue de la Marlagne, qui impose ensuite la descente en direction de Fosses.

Après analyse des différentes possibilités, et afin de garantir un dénivelé raisonnable, la solution la plus judicieuse et la moins onéreuse est d'emprunter le chemin n°3 au départ de la rue de la Marlagne pour se rendre vers le

Total estim	Cartographiés	Visités	Bon état	Difficiles	Barrés	Statut inconnu	Sup-primés	Route	Photos
442	442	338	233	106	28	33	185	81	1747
274km	274km	205km	117km	49km	7km	18km	43km	40km	
1	100%	76%	53%	24%	6%	9%	24%	18%	

Source : Chemins.be

Cheslon. Ce chemin pourrait être aménagé en type "bi-bandes en béton" puisqu'il dessert de nombreux champs. Cette solution permet de conserver un passage adéquat pour les tracteurs (+/- 1150m). Une signalisation adaptée y sera placée. Des potelets souples garantiront l'interdiction de passage des véhicules, à l'exception des tracteurs et machines agricoles.



Source : CeMaphore n°139 décembre 2017

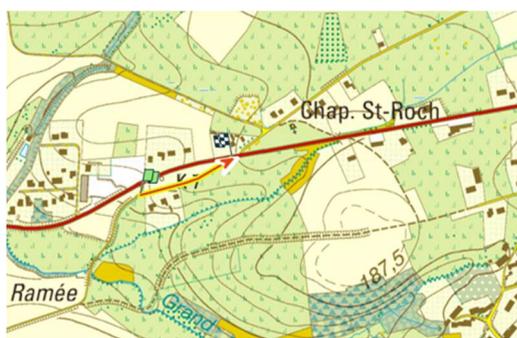
Afin de préserver la sécurité des usagers de mobilité douce, une ouverture des chemins n°40 et 41 inscrits à l'Atlas des Chemins de Fosses-la-Ville conduira derrière le cimetière de Fosses, évitant ainsi la traversée de la RR922 et le passage par les ronds-points.



Source : Sitytrail

De Sart-Eustache vers Le Roux

Pour relier Sart-Eustache au RAVeL, l'objectif est de créer une liaison entre Sart-Eustache et Le Roux, le RAVeL passant au pied de la rue de Claminforge.



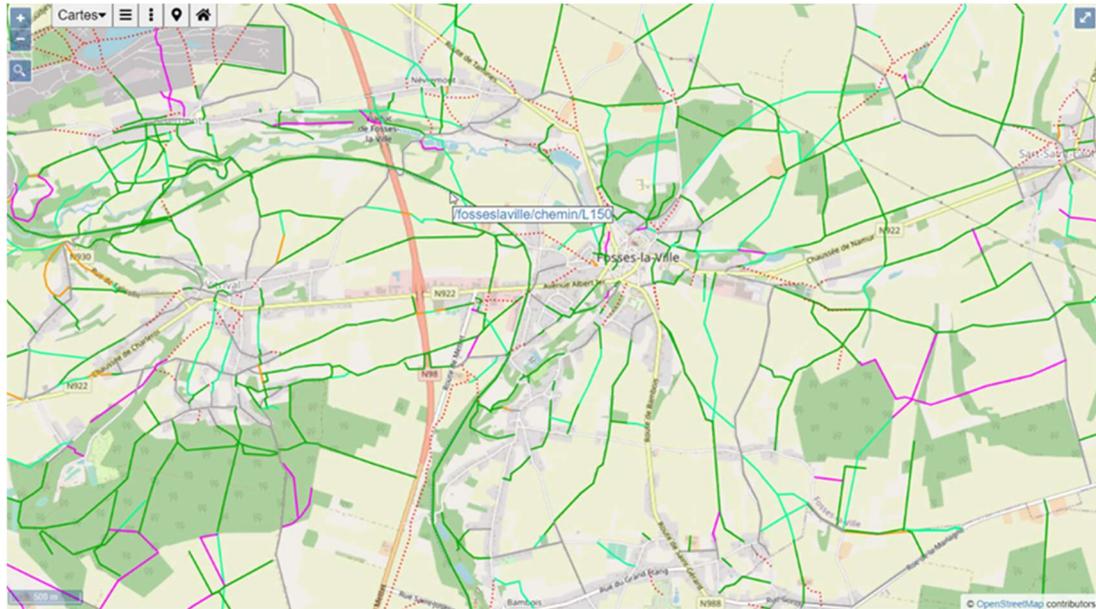
Source : Sitytrail

En partant de Sart-Eustache, via la rue de la Ramée, il faudra donc traiter une partie du chemin n°3 de Le Roux qui relie la rue de la Ramée à la RR922 pour reprendre la rue Lieutenant Cotelle (+/- 140 m, la première partie étant déjà asphaltée).

Une surface en tarmac ou béton sera privilégiée, en ajoutant des potelets pour éviter le passage de véhicules plus lourds (fondation + tarmac light type RAVeL). L'aménagement sera réalisé sur une largeur de 2,5 m ; le solde des 4,8 m actuels étant laissé en excédent naturel. Seul l'embranchement avec la RR doit être réalisé de façon plus conséquente car il comprend une entrée de prairie pour l'agriculteur exploitant.

Situation existante

Le réseau de voiries vicinales et de grande communication sur Fosses-la-Ville :



Source : chemins.be/carte

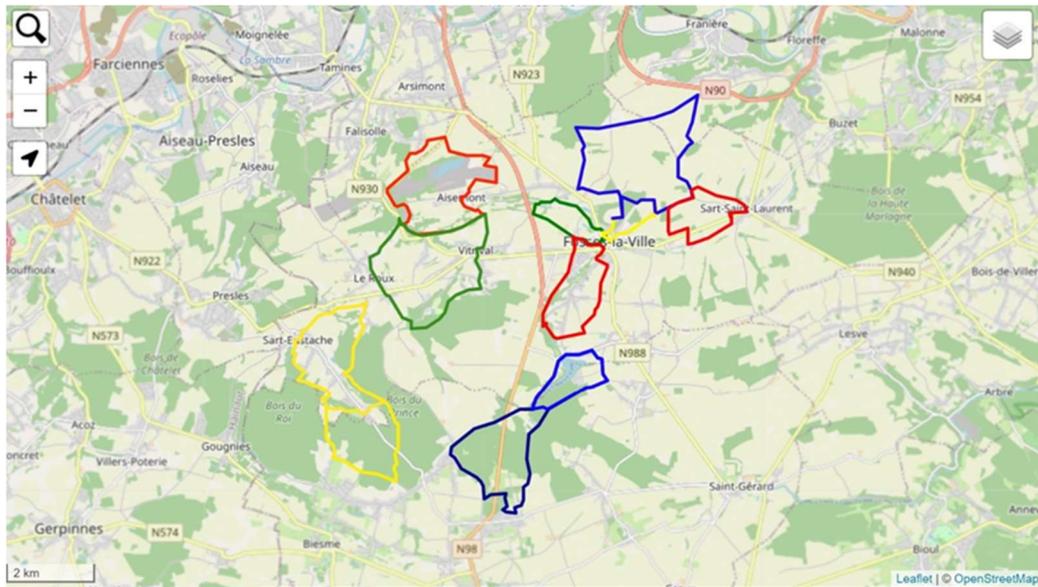
Quatre promenades ont déjà été créées sur la commune dans un but touristique. Ces dernières partent du Syndicat d'Initiative ou du lac de Bambois. Elles ont été créées en collaboration avec l'ASBL IDEF qui assure un rôle de « surveillance » dans l'entretien de ces promenades.

Ces quatre circuits ont été balisés et développent quatre thèmes différents : « Belle eau », « Des moulins », « Des bossus » et « Sur les pas de Saint-Feuillen ». Ils permettent de découvrir Fosses-la-Ville et ses alentours sous différents aspects. Certaines promenades empruntent déjà une partie du nouveau RAVeL, d'autres sillonnent les alentours du lac de Bambois ou de beaux chemins de campagne. Les quatre brochures sont disponibles au Syndicat d'initiative.

Un projet de 10 circuits complémentaires (du SI) est en cours de reconnaissance par le Commissariat général au Tourisme. Ces nouveaux tracés ont été testés et validés par des bénévoles du Footing club.

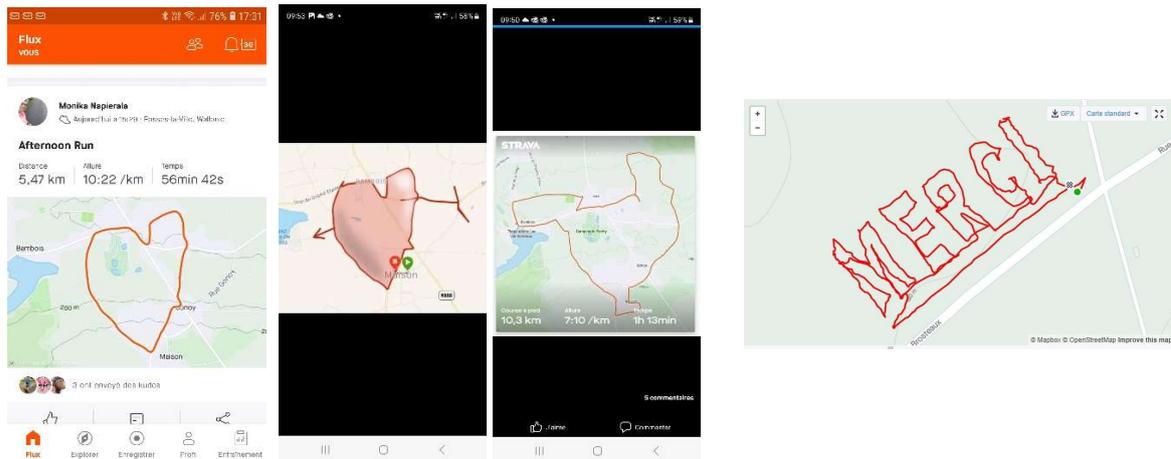
Le réseau de balades pédestres comptera à terme +/- 90 km de promenades (toutes boucles additionnées) et 1 balade dans chaque village. Les boucles sont conçues de manière à se combiner entre elles et elles prévoient de lier les centres de villages au RAVeL.

Les statuts des tronçons de chemins repris sur ces tracés ont été vérifiés par le géomètre de la Ville. Ils seront inscrits à l'inventaire communal et seront entretenus par le service environnement.



Source : balades balisées du SI.

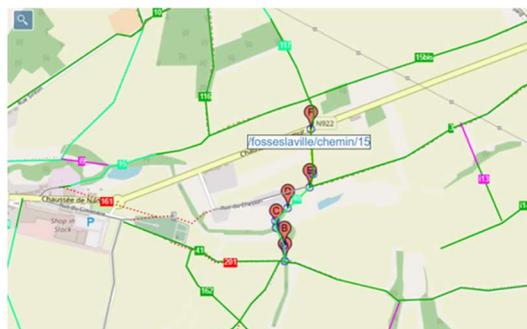
Le développement des outils informatiques et des logiciels spécialisés dans le guidage par GPS, tels Strava, Sitytrail, Garmin, AllTrails, Circwi, Wikiloc, Visorando,... permettent de tracer préalablement les parcours à emprunter et/ou suivre des parcours déjà créés par d'autres utilisateurs. La créativité des amateurs des différents sports doux (joggeurs, marcheurs, traileurs, ...) n'a pas de limites ; de quoi combiner la difficulté d'un entraînement, d'une sortie, d'une promenade avec le fun du moment.



@Facebook - JCPMFLV

De Sart-Saint-Laurent vers Fosses-La-Ville

La plupart des voies comportent déjà un revêtement propice au développement d'une mobilité douce (voiries de village et locales). Néanmoins, quelques points et tronçons sont à traiter :



@chemins.be

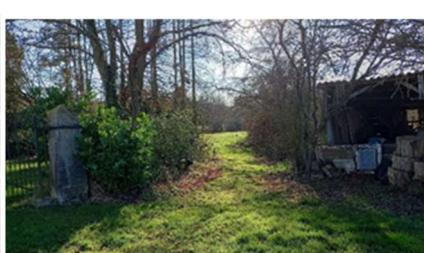


@chemins.be



@chemins.be

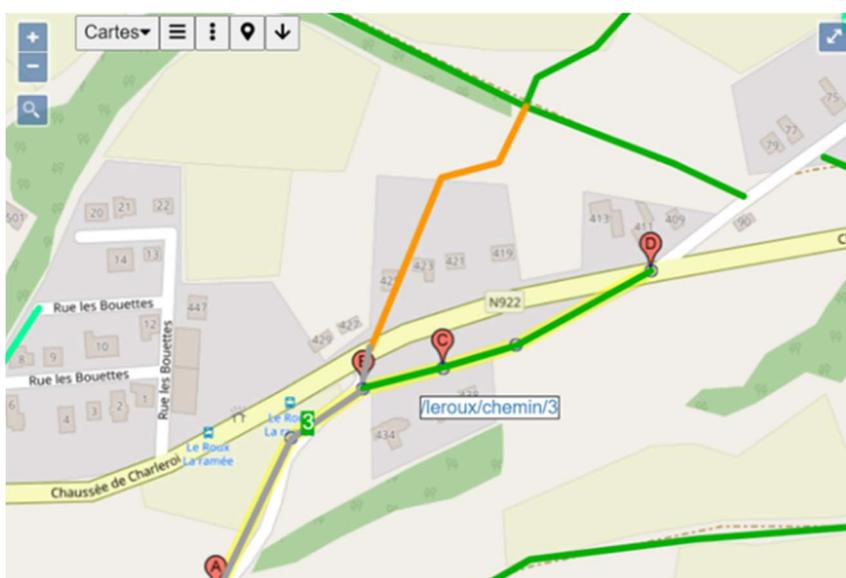
1. Au départ de la rue de La Marlagne pour se rendre vers le Cheslon. La situation actuelle est un passage régulier de tracteurs et machines agricoles, qui crée des ornières importantes et peut rapidement devenir impraticable, pour les piétons et cyclistes, par temps de pluie.



2. En arrivant au Cheslon, en prenant à gauche sur le chemin n°40 pour rejoindre le chemin n°41 qui arrive derrière le nouveau cimetière de Fosses (environ 800 m).
Le chemin n'est actuellement plus praticable (végétation importante, traversée d'une rivière impossible : pont détruit). Il est pourtant la solution de déplacement doux la plus sécurisée entre Sart-Saint-Laurent et Fosses.

De Sart-Eustache vers Le Roux

La plupart des voies comportent déjà un revêtement propice au développement d'une mobilité douce (voiries de village et locales). Néanmoins, quelques points et tronçons sont à traiter :



@chemins.be



@chemins.be



© S&A, 2012

1. La voie verte déjà présente est partagée par la RR922.
Il s'agit d'un nœud routier à risque pour les usagers faibles (point D).



@chemins.be



@chemins.be

2. Tronçon de 115 m au travers de terres agricoles.
Ce chemin fait 4,8m de largeur et subit les intempéries, ce qui empêche son utilisation en tout temps.

2. Justification du projet

L'objectif premier de cette fiche-projet est de conscientiser la population à l'intérêt de la marche à pied ou du vélo via des sites propres tels que les sentiers et chemins. La période de crise sanitaire a développé l'usage du vélo notamment ; un effort réel doit être réalisé afin de garantir la sécurité des cyclistes en leur offrant des lieux de balades et déplacement sécurisés et agréables.

Un autre objectif est d'augmenter la fréquentation des sentiers et chemins et ainsi de diminuer les besoins en entretien.

3. Lien avec la stratégie du PCDR

Défis thématiques du PCDR :

- Faciliter la mobilité utilitaire et de loisirs dans une dimension intermodale et dans un esprit durable.
- Miser sur un développement territorial intégré dans le respect des caractéristiques rurales, naturelles, environnementales et urbanistiques de l'entité.
- Baser sa politique en matière de cohésion sociale sur les principes de proximité et d'accessibilité pour une qualité de vie en milieu rural renforcée.

Objectifs opérationnels :

- A.1 : Améliorer les services de mobilité pour chaque utilisateur, notamment aux abords des écoles.
- A.2 : Organiser des actions en faveur d'une mobilité alternative et durable et les intégrer dans les pratiques quotidiennes.
- A.3 : Améliorer et développer le réseau de voies lentes.
- C.3 : Valoriser les cœurs des Villages :
- D.5 : Inciter les habitants à utiliser les services offerts sur leur commune.

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

Impact environnemental

La réhabilitation, la sauvegarde et l'entretien des sentiers sont des moyens permettant de remettre la marche à pied au goût du jour dans un contexte où la pression de la voiture est de plus en plus forte. La mise en œuvre de liaisons sécurisées et confortables pour les modes de déplacement doux dans une philosophie intermodale (notamment en connectant les sentiers, itinéraires cyclables et autres avec l'offre en transports en commun) favorisera un changement dans les comportements modaux des habitants de Fosses-La-Ville.

C'est également un moyen d'attrait touristique d'un tourisme « nature » à la recherche de promenades bucoliques fleurissant depuis la pandémie Covid19.

Les sentiers constituent un moyen de faire découvrir l'entité aux habitants sous un angle différent de celui qu'ils ont pris pour habitude d'adopter. En effet, ils offrent une échelle d'approche différente des paysages et font comprendre à tous l'importance de préserver l'environnement, la nature et les paysages.

Les sentiers constituent un potentiel important en matière d'étude du milieu pour les plus jeunes. Ils offrent un cadre d'apprentissage grandeur nature pour les élèves et peuvent donc facilement servir de support didactique pour un projet scolaire portant sur l'environnement, la nature, les paysages, etc.

Impact social

La création de liaisons pédestres et cyclables constitue un moyen de désenclaver un quartier ou un hameau et d'assurer une connexion rapide et sécurisée vers le centre du village où se regroupent souvent les commerces et services. L'accès facilité des jeunes (et moins jeunes) fosses pour se rendre au futur nouveau hall sportif de Sart-Sart-Laurent ainsi qu'aux jeunes sartoises aux installations sportives du Stade Winson et son terrain synthétique représente un réel enjeu.

La création de ces liaisons permet un déplacement peu coûteux et sain.

Impact économique

Enfin, les sentiers sont souvent un vecteur de développement économique local ; certes à petite échelle. Mais pour une entité rurale, les chemins et sentiers peuvent avoir des répercussions sur le dynamisme et sur les commerces locaux. C'est dans cette optique que les habitants :

- de Sart-Saint-Laurent pourront accéder facilement au zoning commercial Shop in Stock, situé à 2 km et donc 4 minutes à vélo.
- de Sart-Eustache auront accès aux commerces du centre de Le Roux (boulangerie, boucherie, drink, pharmacie...) inexistantes dans leur village.

5. Localisation et statut

- Localisation : voir plans ci-dessus et en annexes.
- Périmètre d'intervention : voir annexes.
- Statut de propriété : zone de propriété publique.
- Statut au plan de secteur : zone agricole (voir annexes).
- Pas de contraintes urbanistiques et règlementaires

6. Parties prenantes, porteurs du projet

- La population, par le biais de :
 - Réunions d'information et de consultation
 - Groupes de travail, essentiellement GT1 Mobilité et sécurité
 - Rencontres avec les personnes ressources
 - La Commission locale de Développement rural
 - Le groupe de travail de la CLDR du 29/05/2012
 - Le groupe de travail du SI et de la CLDR, mis en place en 2022.
- Le Collège et le Conseil communaux
- Le Syndicat d'Initiative
- Les services communaux du Développement local et des Espaces verts.

7. Programme de réalisation

Priorité du projet

Cette fiche-projet fait partie du Lot 1 du PCDR. Logiquement, elle est discutée depuis le début de l'opération. Néanmoins d'autres priorités ont été perçues par la CLDR. C'est ainsi que la Maison rurale a vu le jour et que les abords de cette Maison rurale sont en cours de réalisation.

La réalisation de la place d'Aisemont a alors été envisagée comme troisième projet à solliciter en DR. Le dossier a été soumis aux sessions d'octobre 2022 et avril 2023. La Commune est actuellement en attente d'une réponse de la Ministre à ce sujet.

Les inondations de l'été 2021 ont porté le projet de réfection de la place de Vitruval, détruite par les eaux. Les travaux relatifs au réseau d'égouttage, planifiés par la SPGE ont reporté la possibilité de réalisation de ce projet à court terme.

C'est ainsi que le projet de voies lentes, évoqué régulièrement par les citoyens, a été actualisé et analysé au regard des nouvelles habitudes prises durant la pandémie Covid19, des nécessités techniques et financières et de l'utilisation de plus en plus régulières du RAVeL et des chemins/sentiers de l'entité.

Phasage du projet

Le choix s'est porté sur deux tronçons situés aux extrémités de la commune (voir cartes *supra*). Les villages concernés présentent des atouts importants mais sont actuellement difficilement accessibles à pied ou en vélo.

Les autres tronçons initialement prévus seront pris en considération dans la deuxième ODR dans laquelle la commune compte se lancer.

Le choix a été influencé par :

- la position stratégique des itinéraires longeant la RR922, insécurisante (vitesse et charroi très importants) et difficilement praticable par un usager faible ;
- le fait que ces portions sont en grande partie toujours utilisées à ce jour, ce qui permettra une adaptation et une remise en état raisonnablement coûteuses .

Problème de sécurité

Le tronçon de la RR922 de Sart-Saint-Laurent à Fosses est équipé aujourd'hui d'une piste cyclable dans les deux sens. Il oblige néanmoins à emprunter les ronds-points situés à l'entrée de Fosses-la-Ville (niveau du Shop in stock) et aux quatre-Bras.

En outre, la RR922 étant un circuit emprunté par les convois exceptionnels, la cohabitation entre usagers faibles et camions hors gabarits classiques représente un danger important.

La solution envisagée évite ces problèmes.

La traversée de la RR922 à Le Roux, quant à elle, nécessite des aménagements adéquats comme ceux utilisés pour la traversée du RAVeL (peinture rouge, panneaux de circulation, interdiction physique d'emprunter la voie lente ou information par rapport à la situation kilométrique d'un endroit à un autre...)

Etat du dossier

Actuellement, de nombreux joggeurs, marcheurs, cyclistes, ... empruntent des portions des itinéraires envisagés. Malheureusement, l'état de ceux-ci ne les rendent pas praticables toute l'année.

Le service Espaces verts et propreté publique de la Ville participe grandement à leur maintien mais les aménagements prévus permettront un entretien plus aisé.

Une portion du chemin n° 40 n'est plus praticable. Cette situation a été accentuée par les inondations de l'été 2021. Il n'est ainsi plus possible de traverser le ruisseau pieds secs ; le pont ayant disparu.

Démarches administratives à réaliser :

Phase projet :

- Présentation de la fiche-projet aux membres de la CLDR (le 23 mai 2023)
- Organisation d'une réunion de coordination en vue d'introduire la demande de convention, en présence de l'Administration DR
- Passage au Conseil communal du projet de convention-exécution DR
- Soumission du dossier à l'approbation du Ministre
- Introduction de permis d'urbanisme, le cas échéant.

Phase réalisation :

- Lancement du marché public de travaux
- Attribution du marché
- Communication vers les riverains / agriculteurs / utilisateurs des tronçons
- Suivi des chantiers.

Bon usage et pérennité :

Le projet permettra de réhabiliter certains chemins vicinaux actuellement inutilisés ou sous-utilisés et d'enrichir encore le réseau de voies lentes avec une liaison au RAVeL.

Des moyens physiques seront utilisés afin de garantir l'interdiction aux véhicules motorisés (panneaux, potelets, ...), à l'exception des portions partagées avec les agriculteurs.

L'entretien sera planifié et réalisé par le service des Espaces verts de la Ville. Les usagers pourront signaler les problèmes rencontrés via un système électronique d'alerte, disponible sur le site internet de la Ville.

8. Estimation globale du coût

Estimation globale du coût	Montant	Sources de financement
- Liaison entre le village de Sart-Saint-Laurent et le Centre-ville des accès au Ravel	393.135,35	DR :80%
- Liaison entre le village de Sart-Eustache et le Centre-ville des accès au Ravel	27.254,81	DR :80%
- TVA	88.281,93	DR :80%
- Total (TFC)	508.672,09	DR :80%

Voir annexe 4.

Projet rémunérateur oui non**9. Evaluation (en relation avec les objectifs visés et les effets attendus)****Indicateurs de réalisation :**

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre, ...)
Cheminement réalisé	Nombre de mètres	PV de réception provisoire des travaux, état des lieux
Qualité de la réalisation	Respect du cahier des charges	PV de réception provisoire

Indicateurs de résultat :

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre, ...)
Utilisation des cheminement	Nombre d'usagers	Nombre de vélos présents au centre sportif de Sart-St-Laurent, enquêtes régulières via le site internet, la page Facebook et Regare (centre d'interprétation touristique situé sur le trajet du RAVeL)

10. [Notice évolutive] - Mesures en faveur de la résilience locale et de la transition**A. Mesures pour répondre aux risques et contraintes identifiés au Point 5 (Localisation et statut)**

Pas de contrainte ou risque identifié ; sans objet.

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

Superficie finale aménagée : 3430 m² (Sart-Saint-Laurent) + 268 m² (Sart-Eustache)

Les eaux de ruissellement seront directement dirigées en périphérie des aménagements pour percolation.

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

Vu la nature des aménagements, pas de réflexion quant aux énergies renouvelables, à l'isolation, au placement de citerne d'eau de pluie, aux consommations des énergies fossiles (qui seront tout de même diminuées ; report modal) ...

D. Mesures en faveur de la sobriété du projet :

La liaison bi-bande entre Sart-Saint-Laurent et Fosses permet de réduire le coût du projet. Cette solution est moins coûteuse qu'un aménagement « type RAVeL ». Le passage au niveau du cours d'eau ne sera envisagé que pour les modes doux ; il n'y aura pas de passerelle coûteuse permettant le passage de véhicules motorisés (engins agricoles) à cet endroit. Cela diminue aussi le coût du projet.

L'utilisation d'un revêtement moins coûteux telle la dolomie déforçerait le projet (confort et moindre usage des aménagements – voir supra), mais induirait également des coûts de fonctionnement très important. Il faudrait effectivement très fréquemment entretenir et réaménager les liaisons.

E. Mesures en faveur de la biodiversité :

Les emprises des sites à aménager permettront la plantation de haies indigènes le long des liaisons créées. Ce sera le cas via les subsides BiodiverCité. En effet, dans ce cadre, la plantation en 2023 d'une haie vive d'essences locales est prévue sur le chemin n°13 qui prolonge les chemins n°40 et 41.

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

Les cheminements créés seront accessibles autant que faire se peut, aux PMR. Ils sont prioritairement destinés aux usagers faibles.

L'ensemble du projet vise l'accessibilité de tous, et l'amélioration de la mobilité douce. La portée sociale de ce projet n'est pas à sous-estimer.

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

Afin de stimuler l'utilisation des itinéraires créés, une communication régulière sera prévue et les lieux d'attraction (centre sportif de Sart-Saint-Laurent, commerces du Shop in Stock et du centre de Fosses-la-Ville, commerces de Le Roux, école de Sart-Eustache) s'attacheront à informer de cette possibilité.

Il est envisagé un système d'éclairage LED intelligent sur la portion qui relie Fosses à Sart-Saint-Laurent, afin de garantir la sécurité des usagers après la tombée de la nuit ou avant le lever du jour. Néanmoins, cette solution, qui garantit un respect de la biodiversité en minimisant l'impact de la lumière, est très coûteuse. Une analyse préalable sera donc réalisée grâce aux usagers afin de s'assurer de son utilité. Une autre source de subvention (hors DR) sera alors sollicitée afin d'assurer le financement de cette infrastructure.

H. Intégration du projet dans l'environnement :

Comme indiqué au point 4, le projet a par essence un impact positif sur l'environnement en permettant une diminution de l'usage de la voiture, en développant un réseau de voies lentes et en assurant une surveillance active de lieux naturels par les usagers.

Les parties imperméables (limitées au maximum) sont compensées systématiquement par des parties perméables et assurent une bonne gestion de l'écoulement des eaux.

Les plantations présentes sur les sites seront maintenues, seules les espèces invasives et envahissantes seront supprimées.

Le pont à réaliser sur le ruisseau coupant le chemin n°41 est envisagé uniquement pour la traversée de piétons et cyclistes ; les tracteurs, machines agricoles et autres n'y seront pas autorisés. De cette façon, la structure pourra être légère (majoritairement en bois).

La signalétique des itinéraires sera envisagée de manière intégrée.

Annexes : Pièces à joindre à la Fiche-Projet

Annexes :

1. Plan de situation ;

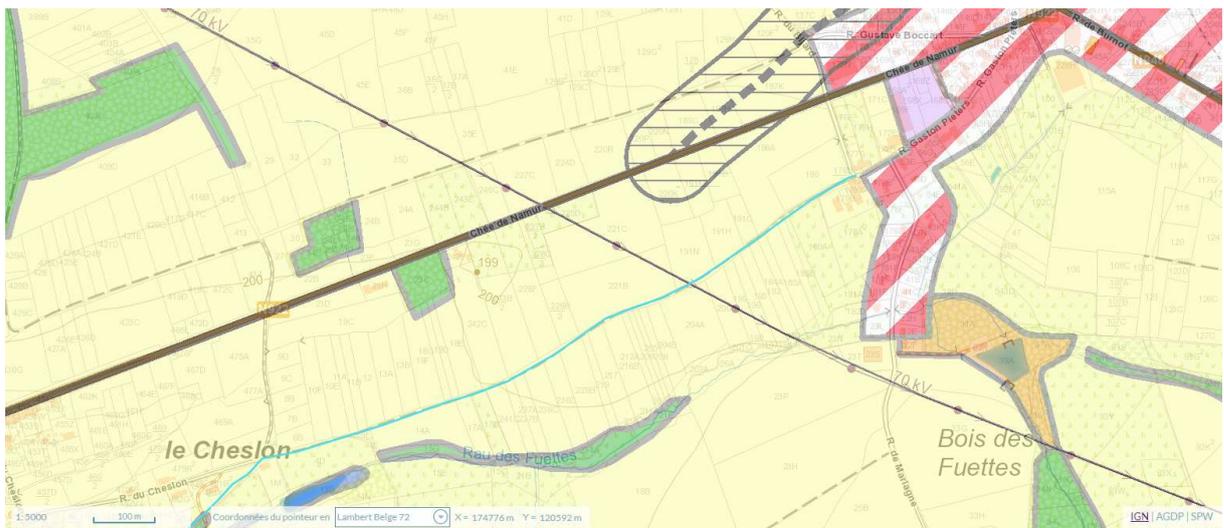


2. Périmètre d'intervention sur fond cadastral et sur plan de secteur ;
Sart-Saint-Laurent

Emprise totale du tronçon :



Partie Est du tronçon :

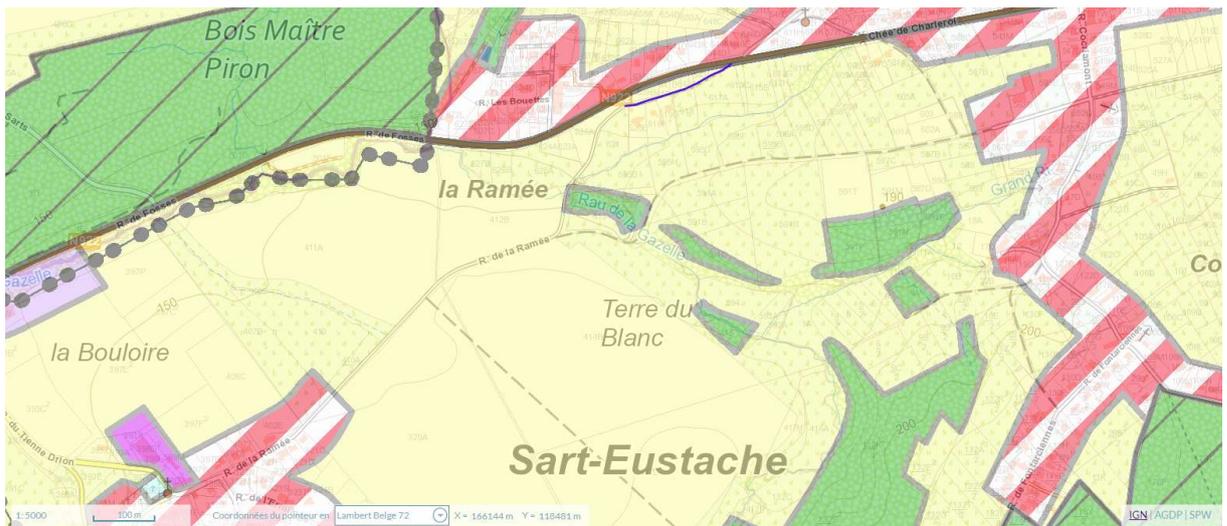


Partie Ouest du tronçon :

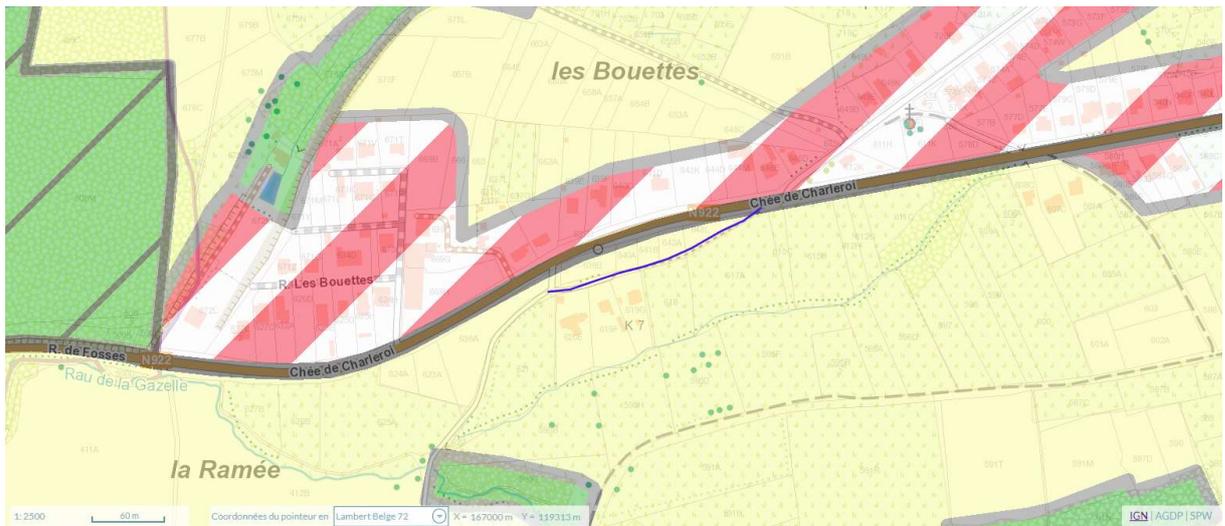


Sart-Eustache

Tronçon entre Sart-Eustache et Le Roux :



Tronçon entre Sart-Eustache et Le Roux – Zoom 1 :



Tronçon entre Sart-Eustache et Le Roux – Zoom 2 :



3. Dossier photographique ;

Sart-Saint-Laurent



Sart-Eustache



4. Détails des estimations financières

Sart-Saint-Laurent

CRÉATION PROGRESSIVE D'UN RÉSEAU DE VOIES LENTES DE MOBILITÉ UTILITAIRE ENTRE LES VILLAGES ET VERS LE RAVEL

1) Liaison entre le village de Sart-Eustache et le Ravel

N°	Code	Description	Type	U	Q	PU en chiffres	Total
1	D4610-E	Démolition sélective de fondation / sous-fondation de chaussée, en matériaux non liés, en vue d'une évacuation.	QP	m ³	120,6	13,20	1.591,92
2	D9462	Mise en site autorisé de terres - Type d'usage II - Agricole <i>Evacuation du poste 1</i>	QP	m ³	120,6	15,95	1.923,57
3	F1512	Travaux préalables, reprofilage d'une sous-fondation/fondation préexistante, reprofilage et compactage d'une fondation préexistante.	QP	m ²	402	1,98	795,96
4	F2210	Sous-fondation de type granulaire, type I, épaisseur : E=10cm	QP	m ²	402	5,28	2.122,56
5	F3113	Fondation en empierement continu, type II, épaisseur : E=50mm	QP	m ²	402	11,44	4.598,88
6	G2512	Enrobés à squelette sableux, AC-14 surf 1-1, épaisseur : E = 50 mm.	QP	m ²	268	13,86	3.714,48
7	J3111	Béton maigre C12/15 - utilisation diverses	QP	m ³	2	104,50	209,00
8	L1710	Signaux routiers avec film de type 2, 400mm	QP	p	3	165,00	495,00
9	M1950	Mise à niveau et remontage d'éléments localisés, de bouches à dé	QP	p	2	242,00	484,00
10	M1960	Mise à niveau et remontage d'éléments localisés, de trapillons, de bouches d'incendie	QP	p	2	385,00	770,00
11	M8410-R	Remise sous profil d'accotement, sans apport de matériaux, en recherche	QP	m ²	214,4	3,85	825,44
12	S6111	Marques permanentes colorées de grandes surfaces, couleur rouge	QP	m ²	12	352,00	4.224,00
13	X9112	Somme réservée pour frais de réception technique à posteriori. Facturation sur base des commandes réalisées par le pouvoir adjudicateur.	SR	€	1	5.500,00	5.500,00
TOTAL GENERAL HTVA :							€ 27.254,81
TVA (21%) :							€ 5.723,51
TOTAL GENERAL TVAC :							€ 32.978,32

Sart-Eustache**CRÉATION PROGRESSIVE D'UN RÉSEAU DE VOIES LENTES DE MOBILITÉ UTILITAIRE ENTRE LES VILLAGES ET VERS LE RAVEL****1) Liaison entre le village de Sart-Saint-Laurent et le Centre-Ville des accès au RaVel**

1	D4610-E	Démolition sélective de fondation / sous-fondation de chaussée, en matériaux non liés, en vue d'une évacuation.	QP	m ³	1874,4	13,20	24.742,08
2	D9462	Mise en site autorisé de terres - Type d'usage II - Agricole <i>Evacuation du poste 1</i>	QP	m ³	1874,4	15,95	29.896,68
3	F1512	Travaux préalables, reprofilage d'une sous-fondation/fondation préexistante, reprofilage et compactage d'une fondation préexistante.	QP	m ²	6248	1,98	12.371,04
4	F2210	Sous-fondation de type granulaire, type I, épaisseur : E=10cm	QP	m ²	6248	5,28	32.989,44
5	F3113	Fondation en empierrement continu, type II, épaisseur : E=50mm	QP	m ²	6248	11,44	71.477,12
6	F4310	Fondation en béton maigre type II, pour fondation de chaussée <i>Fondation bi-bande cyclable</i>	QP	m ³	687,28	15,62	10.735,31
7	G1213	Revêtement en béton de ciment, discontinu, épaisseur : E=20cm <i>Bi-bande cyclable</i>	QP	m ²	3436,4	50,60	173.881,84
8	H4921	Sciage de joints de retrait	QP	p	624	8,25	5.148,00
9	J3111	Béton maigre C12/15 - utilisation diverses	QP	m ³	5	104,50	522,50
10	L1710	Signaux routiers avec film de type 2, 400mm	QP	p	6	165,00	990,00
11	M1241-E	Entretien simple, curage de fossé non revêtu, en accotement	QP	p	1562	5,72	8.934,64
12	M1950	Mise à niveau et remontage d'éléments localisés, de bouches à clé	QP	p	4	242,00	968,00
13	M1960	Mise à niveau et remontage d'éléments localisés, de trapillons, de bouches d'incendie	QP	p	5	385,00	1.925,00
14	M8410-R	Remise sous profil d'accotement, sans apport de matériaux, en recherche	QP	m ²	1562	3,85	6.013,70
15	S6111	Marques permanentes colorées de grandes surfaces, couleur rouge	QP	m ²	20	352,00	7.040,00
16	X9112	Somme réservée pour frais de réception technique à posteriori. Facturation sur base des commandes réalisées par le pouvoir adjudicateur.	SR	€	1	5.500,00	5.500,00
TOTAL GENERAL HTVA :							€ 393.135,35
TVA (21%) :							€ 82.558,42
TOTAL GENERAL TVAC :							€ 475.693,77