

Fiche-projet 1.2

Création progressive d'un réseau de voies lentes de mobilité utilitaire entre les villages et vers le Ravel (+installation de panneaux d'informations sur ce réseau dans chaque village)

Thèmes

Mobilité et sécurité - Cadre de vie et écologie - Vie sociale, logement et services.

Défis thématiques du PCDR

- A. Faciliter la mobilité utilitaire et de loisirs dans une dimension intermodale et dans un esprit durable.
- C. Miser sur un développement territorial intégré dans le respect des caractéristiques rurales, naturelles, environnementales et urbanistiques de l'entité.
- D. Baser sa politique en matière de cohésion sociale sur des 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 de villages.
- D.5. Inciter les habitants à utiliser les services offerts sur leur commune.

Justification du projet

Lors des réunions de consultation de la population et lors des groupes de travail organisés tout au long de l'Opération de Développement Rural, la mobilité douce est un thème qui a souvent été mis en évidence, surtout pour sa dimension utilitaire. La commune compte en effet encore de nombreux chemins et sentiers repris à l'atlas vicinal non ou plus utilisés. Certes, certains d'entre eux ne sont plus ou peu visibles sur le terrain. D'autres sont encore clairement empruntés ou d'autres encore laissent deviner leur utilisation par le passé. 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 les modes doux afin de relier les villages de l'entité au Ravel de manière la plus sécurisée possible.

Certains sentiers sont en mauvais état (ornières, boues, sentiers envahis par la végétation, etc.). D'autres sont bien conservés et témoignent d'une utilisation régulière. L'entretien des sentiers est souvent un frein à leur réouverture car il constitue une charge supplémentaire de travail pour les services communaux.

L'objectif premier de cette fiche-projet est de conscientiser la population à l'utilisation de la marche à pied ou du vélo via des sites propres tels que les sentiers et chemins. L'autre objectif est d'augmenter leur utilisation (piétinements) et donc de diminuer les besoins en entretien.

Reportage photographique



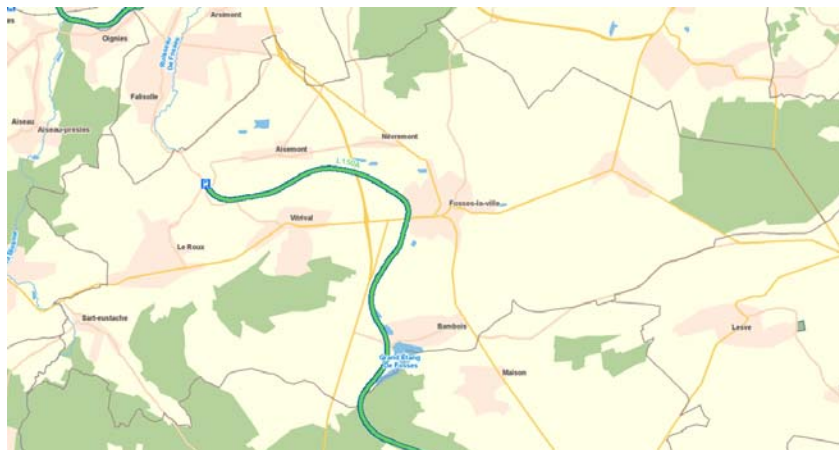
Ravel © S&A - 2012

Description du projet

Quelques définitions

Le projet prévoit la création de voies vertes sur l'ensemble du territoire :

- « Une voie verte est un chemin réservé aux déplacements des usagers non motorisés – piétons, cyclistes, rollers, chaisards, cavaliers – leur permettant de rejoindre des lieux de vie, d'emplois et de services, ou de circuler à l'abri de la circulation automobile ». Toutes les voies ne seront pas, bien entendu, interdites au trafic automobile mais les réflexions de la population ont mené à trouver un maximum de voies dénuées de cette circulation perturbatrice.
- Le RAVeL (Réseau Autonome des Voies Lentes) se déploie à l'initiative de la Région wallonne (SPW) avec son financement et selon ses priorités. La ligne 150a a été inaugurée en septembre 2012 et cette dernière a été entièrement aménagée en revêtement hydrocarboné. L'aménagement débute à Aisemont, à la rue de la station (Gare d'Aisemont) pour ensuite continuer vers Maredret en traversant la commune de Fosses-la-Ville.



- Les sentiers vicinaux sont des chemins ou sentiers publics inscrits à l'atlas des chemins vicinaux. Le réseau de communications vicinales est constitué par les chemins et sentiers publics communaux qui sont nécessaires pour assurer les communications publiques, soit à l'intérieur d'une même commune, soit avec les communes voisines, et qui est soumis au régime de la Loi du 10 avril 1841.

Situation existante

Quatre promenades ont déjà été créées sur la commune avec 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 joue le rôle de « surveillance » dans l'entretien de ces promenades

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



Promenades au pays de Fosses-la-Ville



Notons qu'il existe aussi d'autres petites promenades comme la promenade « Papillon », le circuit pédestre touristique et historique du centre, etc.

Consultation de la population

Afin de répondre au mieux aux attentes de la population, un groupe projet, organisé par la Fondation Rurale de Wallonie, a été créé. Les participants se sont penchés sur le problème et ont définis plusieurs itinéraires prioritaires à développer sur le territoire. Ces derniers sont décrits plus en détail ci-après. Les réflexions se sont basées sur 6 axes prioritaires :

- Proposition d'un itinéraire au départ de chaque village ;
- Réaliser une sorte d'état des lieux ;
- Convenir de la praticabilité du site ;
- Inventorier les types d'aménagements souhaités ;
- Penser aux modalités de suivi et de gestion du réseau ;
- Penser à la dimension développement durable.

Notons que le projet porte uniquement sur le développement de la mobilité utilitaire et non de loisir.

Méthodologie

L'image ci-contre représente la légende générale des différentes cartes représentant le futur réseau à mettre en place. Pour chaque circuit, le type de revêtement existant a été mis en évidence (cf. légende ci-dessous). L'objectif est bien évidemment de repérer rapidement les tronçons nécessitant une intervention afin d'assurer la continuité du cheminement. Une carte globale de l'ensemble de ces tracés est fournie en annexe.

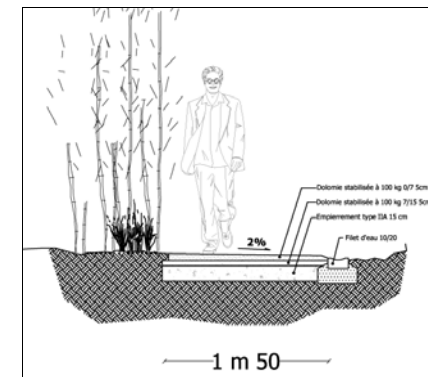
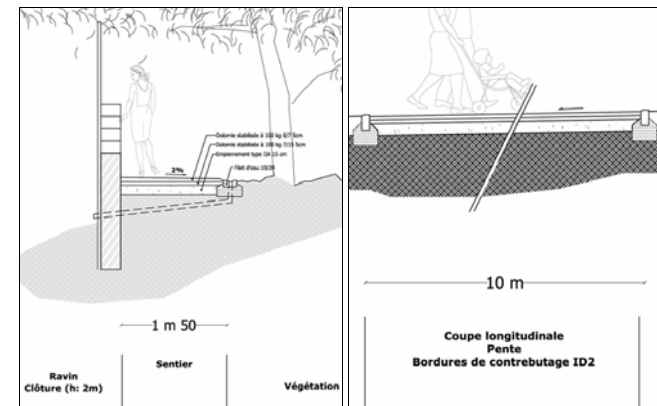
- ● ● ● ● Projet de trottoir
- Voirie de village
Revêtement hydrocarboné
- Chemin de terre dans le milieu « champ »
- Chemin de terre dans le milieu « bois »
- Voirie locale
Revêtement hydrocarboné
- Voirie nationale (régionale)
Revêtement hydrocarboné

De plus, afin de déterminer le type d'intervention à réaliser une série de revêtements et d'aménagements « types » est également proposée. Ceux-ci sont au nombre de 5 et sont décrits ci-dessous.

Revêtements proposés par types de tronçons

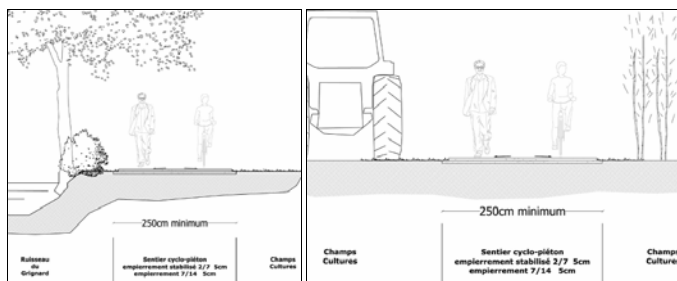
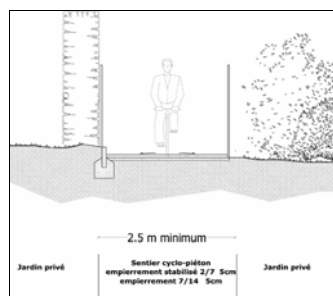
Divers types de revêtements et d'aménagements, accompagnés d'une estimation des coûts et d'une coupe de principe sont présentés ci-après. Ceux-ci dépendent principalement de la pente et du milieu dans lequel s'intègre le cheminement.

Type 1 : Revêtement pour sentier pentu et dans un environnement boisé (Dolomie stabilisée 0/7 et 7/15 (5cm) et fondation en empierement IIA (15 cm))
Coût : 70 €/m² ou 100 €/m



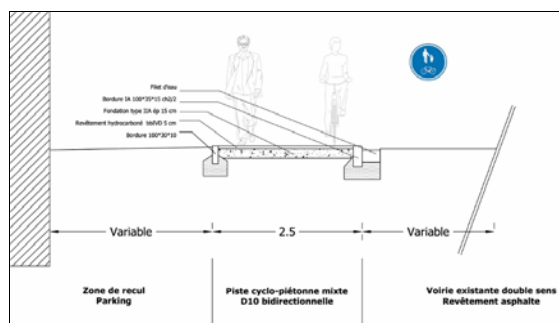
© S&A

Type 2 : Revêtement pour sentier dénué de pente et dans un environnement agricole sans obstacles (Empierrement stabilisé 2/7 (5cm) et 7/14 (5cm))
 Coût : 57 €/m ou 22 €/m²



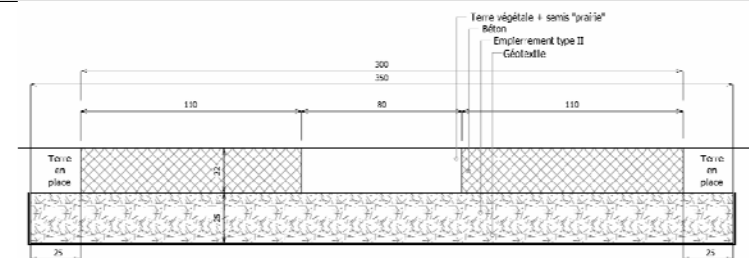
© S&A

Type 3 : Revêtement pour piste cyclo-piétonne en bordure de voirie existante (Revêtement hydrocarboné BBIVD (5cm) et fondation type IIA (15cm))
 Coût : 108 €/m ou 43 €/m²



© S&A

Type 4 : Revêtement permettant le passage de convoi agricole (Chemin bi-bande en béton)
 Double bande de béton de 110 cm de large
 Coût : 110 euro le m courant



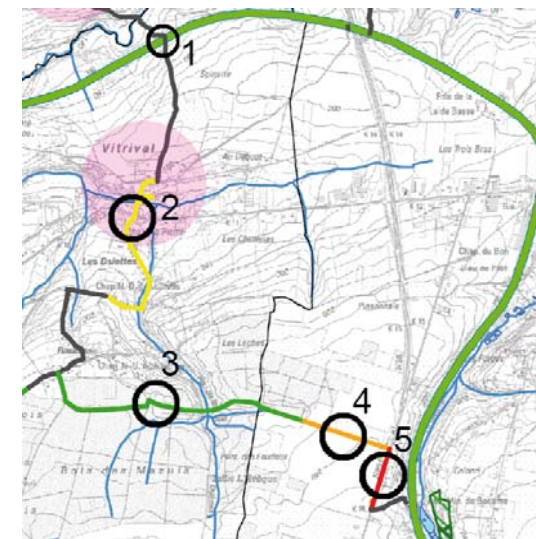
Exemple de sentier avec double bande de béton © S&A

Itinéraires proposés

Au total, 8 liaisons prioritaires ont été établies par les participants du groupe-projet. Ceux-ci sont décrits ci-dessous.

1. Liaison Vitrival – Ravel

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



Liaison Vitrival – RAVeL © S&A, 2012

1. L'accès au Ravel se fait actuellement par un petit sentier en pente très forte et difficilement accessible pour les vélos ou les personnes. Il serait dès lors judicieux d'établir un sentier cyclo-piéton comportant une pente plus faible du côté nord-est du pont du Ravel. Ce contournement d'une longueur d'environ 150m serait réalisé avec un type de revêtement 1. De plus, un important débroussaillage de la zone devra être prévu.



© S&A, 2012

2. Croisement entre la Rue Jean Touseul et la Chaussée de Charleroi. Malgré la présence d'un passage piéton à environ 50m de l'endroit de traversée de la voie verte, un nouveau passage piéton sécurisé pourrait être réalisé en vue de sécuriser la traversée avec la RR922.



© Google, 2012

3. Ce tronçon d'une longueur approximative de 1480 m nécessite l'application d'un revêtement de type 1. Il offre une promenade agréable à travers une zone boisée présentant parfois quelques pentes.



© www.balnam.be, 2012

4. Ce tronçon d'une longueur approximative de 510m nécessite l'application d'un revêtement de type 2 ou 4. Celui-ci longe un champ et est relativement boueux.



© Google, 2012

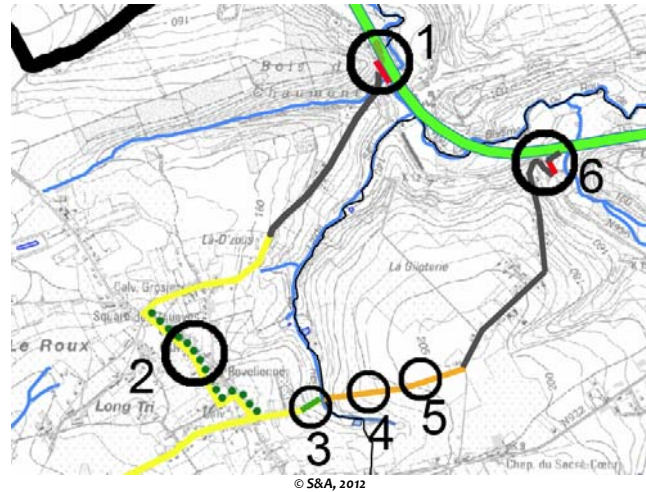
5. Ce tronçon d'une longueur de 340 m nécessite l'application d'un revêtement de type 3. C'est-à-dire l'aménagement d'un côté de la voirie d'une piste cyclo-piétonne ainsi que d'un passage piéton sécurisé.



© S&A, 2012

2. Liaison Le Roux – RAVeL

La plupart des voies de cet itinéraire comportent déjà un revêtement propice au développement d'une mobilité douce (voirie de village et locale). De plus, la rue de Claminforge comporte un projet d'aménagement de trottoir.



1. Le lien entre la rue de Claminforge et le début du RAVeL est relativement dangereux car sur une distance approximative de 200m, aucun aménagement n'est prévu pour sécuriser les usagers faibles. Une traversée piétonne ainsi que l'aménagement d'un trottoir de type 3 seraient opportuns à réaliser.



2. La rue Grande présente déjà un projet d'aménagement de trottoir.
3. Ce tronçon présente une topographie relativement mouvementée et la végétation existante (fourrés, arbres, orties) rend difficile voire impossible la progression à pied ou à vélo. Un aménagement de type 1 sera alors proposé sur une centaine de mètres.



4. Ce tronçon est relativement plane et traverse une prairie. Aucun sentier n'est pré-existant. Un revêtement de type 2 est proposé. Le tronçon mesure environ 270m.
5. Le tronçon présente actuellement un revêtement de bi-bande pour passage de tracteur. Celui-ci est toute à fait praticable pour cyclo-piétons. Aucune intervention ne devrait y être pratiquée.

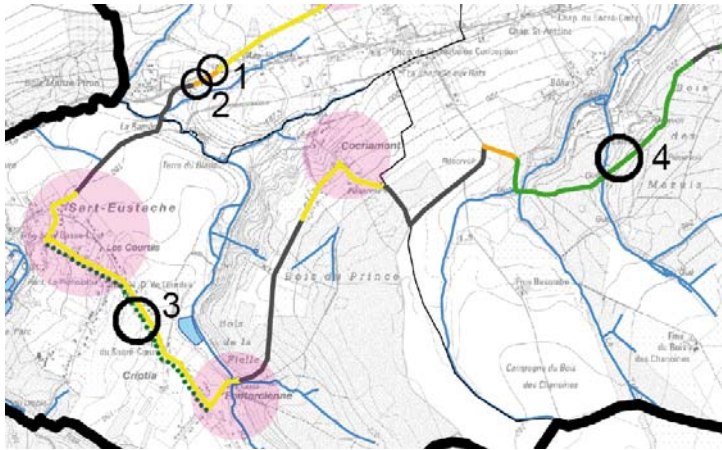


6. Le lien entre la rue de la Giloterie et l'accès au RAVeL est relativement dangereux car sur une distance approximative de 50m, aucun aménagement n'est prévu pour sécuriser les usagers faibles afin de traverser et longer la rue de Falisolle (RR930). Une traversée piétonne ainsi que l'aménagement d'un trottoir de type 3 seraient opportuns à réaliser.



3. Liaison Sart-Eustache – RAVeL via Le Roux ou Fontarcienne, Cocriamont et Le Val Treko

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



© S&A, 2012

1. La continuité de la voie verte nécessite la traversée de la RR922. Il sera alors judicieux d'aménager une traversée piétonne afin de sécuriser les usagers faibles.



© S&A, 2012

2. Tronçon de 115 m en terre agricole à aménager avec du revêtement de type 2.



© S&A, 2012

3. La rue du Sartia présente déjà un projet d'aménagement de trottoir. Ce tronçon est d'une longueur d'environ 1200 m.¹



© S&A, 2012

4. Tronçon d'une longueur de 1500 m compris dans un milieu boisé. Celui-ci nécessiterait un revêtement de type 1.

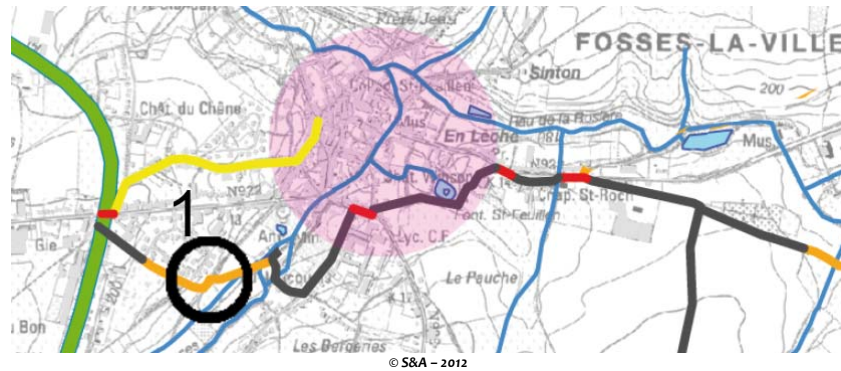


© S&A, 2012

¹ Le projet est à valider au niveau trottoir suite à la réunion plénière de novembre 2012.

4. Liaison Fosses-Centre – RAVeL

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

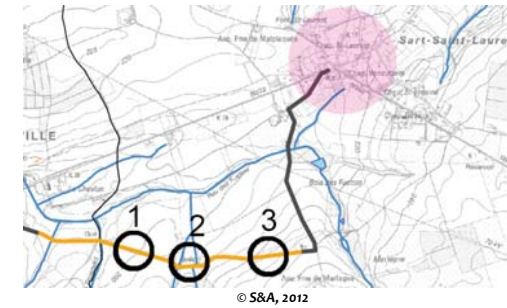


1. Ce tronçon est constitué d'un chemin de terre sur une distance d'environ 410 m et nécessiterait un revêtement de type 1.



5. Liaison Sart-Saint-Laurent – RAVeL via Fosses-La-Ville-Centre

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



1. Tronçon constitué d'un chemin de terre d'une longueur de 850m nécessitant un revêtement de type 2.



2. Tronçon constitué d'un chemin de terre en milieu boisé d'une longueur de 270m nécessitant un revêtement de type 1.

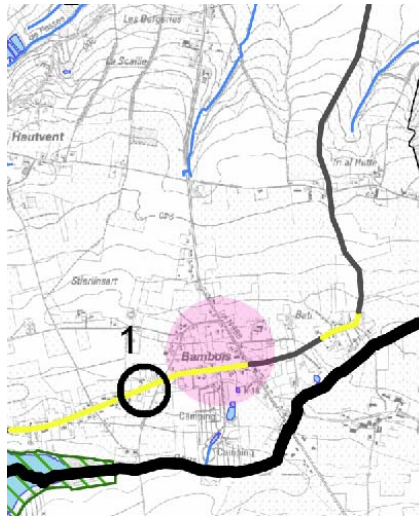


3. Tronçon constitué d'un chemin de terre d'une longueur de 590m nécessitant un revêtement de type 2.



6. Liaison Bambois - RAVeL

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



1. La rue du Grand Etang ne comprend pas de trottoir correctement aménagé. Ce tronçon d'une longueur d'environ 1300 m pourrait se voir aménagé avec un revêtement de trottoir de type 3.



7. Liaison Aisemont – RAVeL

La plupart des voies comportent déjà un revêtement propice au développement d'une mobilité douce (voirie de village et locale). Néanmoins la qualité du chemin est assez dégradée par endroit et un rebouchage d'un nombre important de trous au tarmac devrait être réalisé.

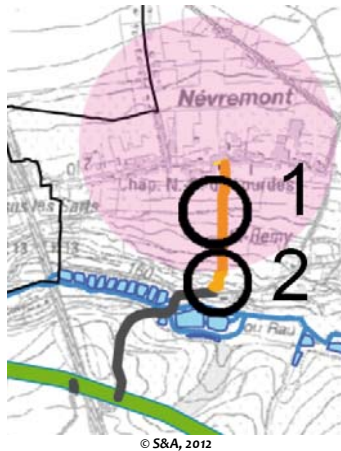


1. L'accès au Ravel se fait actuellement par une voie présentant une pente relativement importante. Une proposition d'aménagement (contournement) a déjà été faite (cf. liaison 1 ci-dessus).



8. Lien Nèvremont- Ravel

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



1. Ce tronçon constitué d'un chemin de terre d'une longueur de 300 m nécessitera soit un revêtement de type 2, soit un revêtement de type 4.



2. Le terrain étant relativement en pente et dans un milieu boisé, la jonction entre la rue Saint-Remy devrait se faire avec un revêtement de type 1 sur une vingtaine de m.



Diffusion de l'information et sensibilisation

Un large public est potentiellement intéressé par une information précise, claire et accessible en matière de possibilité de mobilité douce. Un des enjeux serait alors de transmettre cette information aux futurs usagers à des points clés de la commune comme les bâtiments communaux, et autres lieux très fréquentés. Le portail Internet de la commune de Fosses-La-Ville devrait aussi faire le relais de l'information en diffusant les différents itinéraires possibles qu'ils soient locaux ou régionaux.

Diverses activités pourraient être organisées durant l'année (activités pédagogiques et didactiques, balades avec classes vertes, etc.).

Le site Balnam.be pourrait être utilisé pour y annoncer les promenades (notamment celles du Syndicat d'Initiative). Un guide de l'utilisateur pourrait être édité, celui-ci rappellerait les bons gestes (comment utiliser la voie lente et la respecter), les priorités, etc. Il faudrait aussi inscrire ces recommandations sous forme de charte (avec pictogrammes) au verso des panneaux d'informations du réseau (le recto comprenant la carte du réseau). Un panneau pourrait être installé dans chaque village et à chaque carrefours qui fait partie de la voie lente utilitaire reliant le village au Ravel.



Entretien des liaisons

- Une convention avec l'ASBL IDEF (Institut de développement de l'Enfant et de la Famille) pourrait être signée pour la gestion et la surveillance, les travaux d'entretien incombant à la Commune. Une convention de collaboration entre l'IDEF –secteur environnement et la commune de Fosses-La-Ville a été avalisée par le conseil communal de Fosses-La-Ville en date du 11/04/2011 et tacitement renouvelable. L'article 1 de cette convention précise que l'asbl IDEF s'engage à aménager et entretenir 5 sentiers « nature » balisés (environ 50 km) ainsi que le Ravel Rops.²

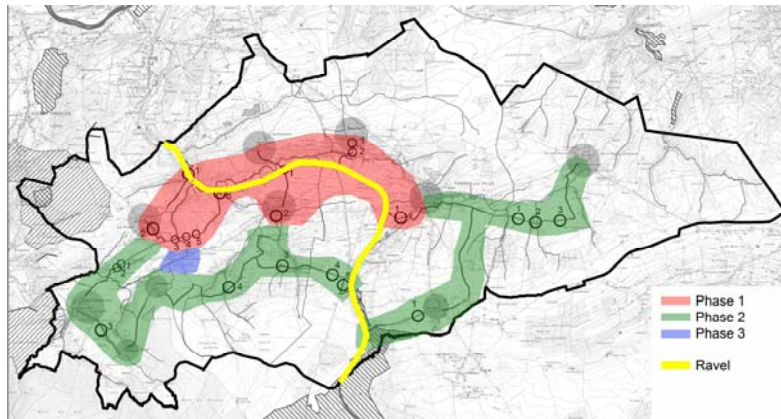
² Une convention est déjà existante dans la surveillance du Ravel.

- D'autres ASBL comme le « Footing Club » ou encore le Patro peuvent aussi prévenir de certains problèmes lors de l'utilisation des chemins et sentiers.
- La répression est un bon moyen de dissuasion de dégradation mais la prévention paraît encore plus importante.

Phasage

Au vu de l'ampleur de ce projet, il semble nécessaire de procéder par phase. Dans le cadre de cette fiche-projet, le phasage proposé est le suivant :

- Phase 1 : Relier les villages de Le Roux, Aisemont, Vitriaval, Névremont et Fosses-la-Ville au RAVeL. En effet, ces villages sont les plus proches du réseau RAVeL et les liaisons à réaliser sont relativement simples à réaliser.
- Phase 2 : Relier les villages et hameaux de Sart-Eustache, Fontarcienne, Cocriamont, Bambois et Sart-Saint-Laurent afin de compléter progressivement le réseau ;
- Phase 3 : Réaliser une boucle entre les villages et hameaux de Sart-Eustache, Fontarcienne, Cocriamont et Le roux en balisant et sécurisant le lien entre Le roux et Cocriamont (rue Chapelle aux rats, rue de Walcourt et rue Cocriamont).



Proposition de phasage © S&A, 2013

Origine de la demande

- Réunions d'information et de consultation de la population
- Groupes de travail, essentiellement GT1 Mobilité et sécurité
- Rencontres avec les personnes ressources
- Commission Locale de Développement Rural
- Collège communal
- Groupe-projet de la CLDR du 29/05/2012

Localisation

Voir carte en annexe.

Statut au plan de secteur

Les statuts au plan de secteur sont décrits par tronçons dans le tableau de la partie « estimation financière ».

Statut de propriété

Zone de propriété publique.

Tâches à réaliser

- Réhabilitation des chemins et sentiers
- Réalisation des travaux d'aménagement
- Placement des panneaux d'information des liaisons, du réseau
- Diffusion de cartes
- Entretien du réseau (exemples : commune, asbl IDEF, etc.)

Objectifs visés par le projet

- Renforcer la sécurité des usagers
- Créer des raccourcis agréables
- Renforcer les contacts entre villages de l'entité
- Permettre un accès aux services (en toute sécurité)
- Offrir une alternative à la voiture
- Promouvoir l'exercice physique
- Renforcer le maillage écologique
- Redécouvrir l'entité, les villages, les hameaux, la nature, le patrimoine et les paysages par le biais des sentiers
- Sensibiliser à l'importance du maintien et de la sauvegarde des paysages, du patrimoine naturel et bâti
- Adopter la marche à pied et le vélo pour les déplacements courts au quotidien
- Créer un maillage local de voies lentes sécurisées et en site propre
- Permettre aux nouveaux arrivants de s'identifier au territoire communal, par le biais de sa découverte

Liens avec d'autres projets du PCDR

- FP.1.3 – Aménagement de la place d'Aisemont.
- FP.1.4 – Aménagement de la place de Vitriaval, y compris un espace de convivialité.
- FP.2.3 – Sécurisation des déplacements scolaires et des abords d'écoles.
- FP.2.5 – Sécurisation de la traversée de l'entité (RR922).
- FP.2.8 – Amélioration de la communication entre la Ville et la population par tous les canaux de communications existants.
- FP.2.12 – Rénovation de la place de Sart-Saint-Laurent.
- FP.2.13 – Rénovation de la place de Le Roux.

Impact environnemental

- La réhabilitation, la sauvegarde et l'entretien des sentiers sont des moyens 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 doux dans une philosophie intermodale (notamment en connectant les sentiers, itinéraires cyclables et autres avec l'offre en transport en commun) favorisera un changement dans les comportements modaux des habitants de Fosses-La-Ville.
- 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 prendre à tout-un-chacun 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 parfois 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.
- 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 un village rural, les chemins et sentiers peuvent avoir des répercussions sur les commerces locaux et sur le dynamisme local.

Création d'emploi(s) envisagée (nombre et nature)

La réalisation de liaisons modes doux pourrait potentiellement déboucher sur l'engagement de personnes affectées à l'entretien des liaisons (dégagement, balisage, etc.). L'entretien des lieux devra être assuré en étroite collaboration avec le service des travaux de la commune.

Origine du financement

POUVOIR SUBSIDIAIRE	LIBELLE DU SUBSIDIE	OBJET DU SUBSIDIE	MONTANT	REFERENCE LEGALE									
<p>OGO 3 – Direction générale opérationnelle Agriculture, Ressources naturelles et environnement</p>	<p>Subsidies aux pouvoirs et organismes publics en matière de développement rural</p>	<p>Subsidies destinés à contribuer au financement des programmes communaux de développement rural (PCDR) en exécution des conventions conclues annuellement avec les communes concernées. Les subsides accordés portent sur des investissements corporels et incorporels qui concourent aux objectifs de développement rural, repris dans un programme approuvé par le Gouvernement. L'assiette du subsidie est composée du coût réel des travaux et des frais accessoires tels que les faits d'acquisition et d'étude.</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Type de projet/ Montant de l'assiette de subvention</th> <th>1^{ère} tranche jusqu'à 500 000€</th> <th>2^{ème} tranche au-dessus de 500 000€</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Aménagements d'espaces publics</td> <td>60%</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>Autres</td> <td>80%</td> <td>50%</td> </tr> </tbody> </table>	Type de projet/ Montant de l'assiette de subvention	1 ^{ère} tranche jusqu'à 500 000€	2 ^{ème} tranche au-dessus de 500 000€	Aménagements d'espaces publics	60%	50%	Autres	80%	50%	<p>Arrêté d'exécution du 20 novembre 1991.</p> <p>Décret du 06 juin 1991 relatif au développement rural.</p> <p>Circulaire ministérielle 2012/01 du 25 octobre 2012 en application du décret du 6 juin 1991 et de l'arrêté du 20 novembre 1991.</p>
Type de projet/ Montant de l'assiette de subvention	1 ^{ère} tranche jusqu'à 500 000€	2 ^{ème} tranche au-dessus de 500 000€											
Aménagements d'espaces publics	60%	50%											
Autres	80%	50%											
<p>OGO 1 - Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments</p>	<p>Programme triennal Subsidies pour travaux aux administrations publiques</p>	<p>Ce subsidie est destiné à couvrir les investissements d'intérêt public suivants (travaux en ce compris les études, les essais préliminaires et ceux nécessaires à leur contrôle et/ou en des acquisitions énumérées ci-après (art. L3341-5 du CDLD), notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la création, l'aménagement et l'entretien extraordinaire des voiries publiques, dont l'assiette appartient à un pouvoir public, y compris les accessoires, tels que le mobilier urbain, la signalisation, les plantations et les œuvres d'art créées pour l'occasion ; - la création et l'aménagement de parkings établis sur le domaine public, pour autant que ces travaux respectent le plan communal de mobilité, s'il existe. - l'installation, l'extension, le déplacement et le renouvellement de l'éclairage public. 	<p>Le taux du subsidie est fixé à 60%. Par dérogation, le taux du subsidie peut être relevé à 75%.</p>	<p>Arrêté du Gouvernement wallon du 03 mai 2007 portant exécution du décret modifiant les articles L3341-1 à L3341-13 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation relatifs à certains investissements d'intérêt public.</p> <p>Décret du 21 décembre 2006 modifiant les articles L3341-1 à L3341-13 du CDLD relatifs aux subventions à certains investissements d'intérêt public.</p>									
<p>OGO 1 - Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments</p>	<p>Subsidies aux administrations publiques subordonnées pour favoriser l'amélioration du cadre de vie, les conditions d'accueil et d'accessibilité aux bâtiments publics et l'intégration sociale</p>	<p>Ce crédit est destiné au développement d'actions en matière de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sécurisation et amélioration des cheminements destinés aux usagers les plus vulnérables (PMR, piétons, cyclistes, motards) ; - éclairage public pertinent et adapté, et globalement économe en énergie ; - aménagement de l'espace public ; - d'entretien de voiries ; - amélioration de l'accessibilité aux PMR dans les bâtiments publics et lieux publics ; - étude et mise en place de réseaux locaux d'itinéraires communaux verts ; - création de piste d'habilité et de sécurité <p>et se concrétisent notamment, dans les :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plans MERCURE (ME : mieux éclairer, RC : rechercher convivialité, RE : rénover et entretenir) ; - Projets PICVERTS (projets d'itinéraires communaux verts) 	<p>Le subsidie est de 80% du montant effectivement déboursé (travaux et frais d'études éventuels) limité néanmoins à un montant maximum.</p>	<p>Décret du 10 décembre 2009 - Budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'exercice 2010</p>									
<p>OGO 2 - Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques</p>	<p>Actions visant à concrétiser les chartes communales de mobilité et à favoriser des expériences pilotes en matière d'intermodalité et de mobilité et à faciliter la coordination et la mise en œuvre des Plans communaux de mobilité</p>	<p>Actions visant à concrétiser les chartes communales de mobilité et à favoriser des expériences pilotes en matière d'intermodalité et de mobilité et à faciliter la coordination et la mise en œuvre des Plans communaux de mobilité.</p>	<p>En fonction du décret et des instructions du cabinet du ministre.</p>	<p>Arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité.</p> <p>Décret du 01 avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité.</p>									
<p>OGO 2 - Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques</p>	<p>Subventions complémentaires d'impulsion aux pouvoirs locaux pour la réalisation des plans communaux de mobilité</p>	<p>Ce subsidie est destiné à soutenir financièrement les investissements destinés à concrétiser les résultats d'études de mobilité, en permettant de subventionner des projets à destination d'aménagements piétons, cyclables, PMR, liaison avec les transports en commun et sécurité routière définis dans le programme de mise en œuvre d'un Plan Communal de Mobilité ou d'un Plan de Déplacement Scolaire.</p>	<p>75 % du mètre estimatif du projet. Avec un maximum de 150.000 EUR pour les communes de moins de 10.000 habitants, 200.000 EUR pour les communes comptant entre 10.000 et 50. 000 habitants et 250.000 EUR pour les communes de plus de 50.000 habitants.</p> <p>Conditions d'octroi : avoir un PCM ou un Plan de déplacement scolaire (PDS) terminé et approuvé par le conseil communal, ainsi qu'un conseiller en mobilité formé. Le projet doit respecter les normes d'accessibilité, de sécurité routière et le RW99.</p>	<p>Arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 relatif au financement de l'élaboration de plans communaux de mobilité et de plans de déplacements scolaires.</p> <p>Décret du 01 avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité.</p>									

Programme de réalisation et priorités

Éléments dont il faut tenir compte pour la priorité à accorder :

- Phasage du projet
- Problème de sécurité routière au niveau de certain tronçon
- Potentialité de fréquentation des diverses liaisons
- Moyens budgétaires à affecter aux diverses liaisons
- Opportunités diverses telles que des appels à projet du Service Public de Wallonie, réfection de voirie, etc.

Etat du dossier (ce qui a été réalisé) :

- //

Programmation dans le temps :

- **Priorité de la CLDR : 1**
- **Priorité du Collège : 1**

Maître d'ouvrage

Commune de Fosses-la-Ville.

Partenaires

- Sentiers.be
- Les bénévoles prêts à participer à la réhabilitation ponctuelle d'un sentier
- Le Service Public de Wallonie : DGO2, DGO3 et DGO5.
- Le Département Nature et Forêts (Mr G. Dumont, agent DNF)
- Les associations locales
- IDEF
- Conseiller en prévention de la commune

Estimation financière

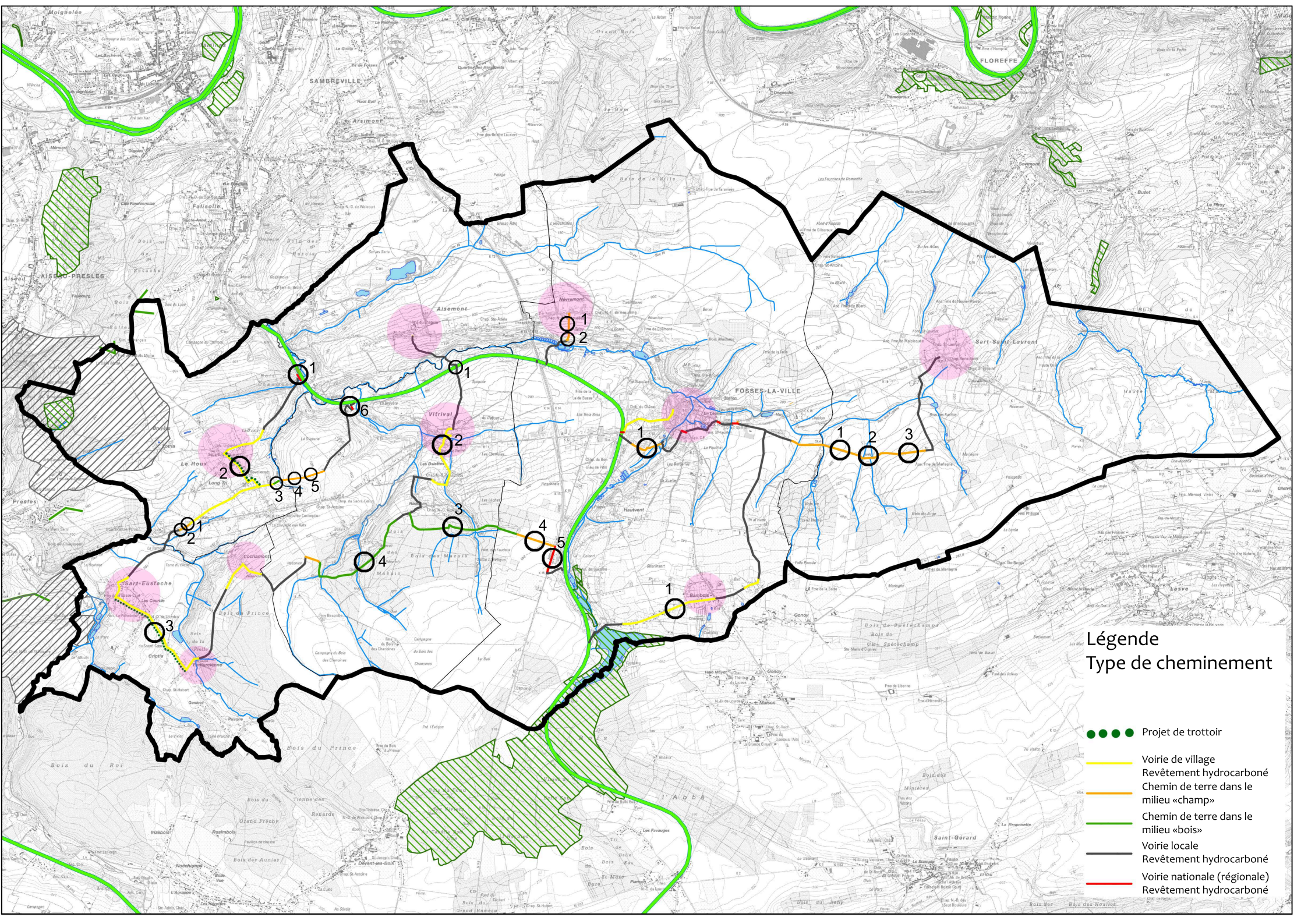
N° de Tronçon	Longueur (m)	Type de revêtement	Prix au m (euro)	Prix total	Statut au plan de secteur
Lien Vitrival – Ravel (estimation totale du tronçon : 229.300 euro HTVA)					
1	150	1	100	15.000	agricole
2	6	Marquage passage	90	540	habitat à c. rural
3	1480	1	100	148.000	forestière
4	510	2 ou 4	57 ou 110	29.070	agricole
5	340	3	108	36.720	agricole
Lien Le Roux – Ravel (estimation totale du tronçon : 43.190 euro HTVA)					
1	200	3	108	21.600	agricole
1b	8	Marquage passage	90	720	agricole
2	Trottoir en projet				habitat à c. rural
3	50	1	100	500	agricole
4	250	2	57	14.250	agricole
6	50	3	108	5.400	habitat à c. rural
6 bis	8	Marquage passage	90	720	habitat à c. rural
Lien Sart-Eustache – Ravel VIA Le Roux ou Fontarcienne, Cocriamont et le Val Treko (estimation totale du tronçon : 157.095 euro HTVA)					
1	6	Marquage passage	90	540	agricole
2	115	2 ou 4	57 ou 110	6.555	agricole
3	Trottoir en projet				habitat à c. rural
4	1500	1	100	150.000	forestière
Lien Fosses-Centre – Ravel (estimation totale du tronçon : 41.000 euro HTVA)					
1	410	1	100	41.000	habitat à c. rural
Lien Sart-Saint-Laurent – Ravel VIA Fosses-La-Ville-Centre (estimation totale du tronçon : 109.080 euro HTVA)					
1	850	2 ou 4	57 ou 110	48.450	agricole
2	270	1	100	27.000	agricole et forestière
3	590	2 ou 4	57 ou 110	33.630	agricole
Lien Bambois-Ravel (estimation totale du tronçon : 140.400 euro HTVA)					
1 et 1b	1300	3	108	140.400	habitat à c. rural
Lien Aisemont-Ravel					
1	Aménagement de pente déjà comptabilisé pour lien Vitrival - Ravel				agricole
Lien Nevremont-Ravel (estimation totale du tronçon : 19.100 euro HTVA)					
1	300	2 ou 4	57 ou 110	17.100	agricole
2	20	1	100	2000	espace vert et intérêt paysager
Prix total des panneaux indicateurs (30*250)				7500	
				TOTAL : 746.695 euro HTVA	
				903.500 euro TVAC	

Annexes

- Annexe 1 : Carte globale ;
- Annexe 2 : Photos bi-bande en béton.

Pour aller plus loin...

- Les cahiers de la Fondation Rurale de Wallonie, n°9 : A pied, à vélo, les voies vertes au quotidien :
http://www.frw.be/fileadmin/user_upload/frw/publications/CT9_Voies_vertes.pdf



Légende
Type de cheminement

- Projet de troitroy
- Voirie de village
- Revêtement hydrocarboné
- Chemin de terre dans le milieu «champ»
- Chemin de terre dans le milieu «bois»
- Voirie locale
- Revêtement hydrocarboné
- Voirie nationale (régionale)
- Revêtement hydrocarboné

