

FICHE VOIRIE

Commune : Walhain

Objet précis : Aménagement d'une liaison sécurisée (en partie de type F99a) entre Nil-Saint-Vincent Centre et l'école "Le Bon Départ"

N° de l'investissement: 01

1. Description de la situation existante

1) Longueur de la voirie : 780 m dont 380 m sur un chemin de terre à partiellement indurer et 400 m sur voirie (asphalte)

2) Profil de la voirie :

- Largeur de façade à façade : Rue de la petite Campagne : 4,70 m puis 7,30 m. Rue du poncha : 4 m puis 3,30 m puis env. 4,5 m. Le sentier reliant les deux est assez étroit (parfois un peu plus de 2 m seulement).
- Trottoir(s) : Non
- Largeur du/des trottoir(s) : s.o.
- Présence de stationnement : Non
- Localisation du stationnement : s.o.
- Présence d'aménagement cyclable (hors voirie/en voirie) : non
- Largeur de l'aménagement cyclable : s.o.
- Présence de stationnement vélo : Oui, devant l'école le Bon départ : abri couvert (3p.)
- Nombre de voies de circulation : 2 voies sans marquage

3) Niveau de dégradation de la voirie (illustrer par des photos) :

La section située côté Nil-Saint-Vincent (100 m, rue de la campagne) est une voirie asphaltée. La section centrale est un chemin de terre (380 m) qui nécessite l'aménagement le plus conséquent en F99a. Cette section n'est actuellement pas praticable lors de temps humide. La section située côté de l'école "Le Bon Départ" est asphaltée (300 m, rue du Poncha) Revêtement asphalté assez abîmé sur la rue du Poncha côté rue de Warichet.

Niveau de dégradation de l'aménagement cyclable, si existant :

s.o.

4) Etes-vous propriétaire, avez-vous un droit de jouissance ou un accord du propriétaire qui s'engage à maintenir l'aménagement en l'état pour une durée de 15 ans ?

L'aménagement sera réalisé entièrement sur voirie communale sur base du cadastre.

2. Contextualisation et objectifs des travaux en lien avec la stratégie de développement du vélo utilitaire

1) L'aménagement induit-il une altération de l'espace destiné aux piétons et PMR, une dégradation des itinéraires piétons ? (Principe STOP)

Cet aménagement permettra aux piétons d'avoir une liaison plus sûre entre le centre de Nil (Place Saint-Vincent) et l'école "Le Bon Départ" sans devoir emprunter les rues Abesse et Saint-Vincent qui sont fort fréquentées par le trafic motorisé. Cet aménagement nécessite sur le sentier existant un juste milieu entre usage piéton et cycliste. L'aménagement ne sera donc que partiellement bétonné. Cela s'explique

aussi par les récentes inondations subies sur la commune ainsi que par l'aspect biodiversité. Il s'agit en effet d'un des très rares sentiers un peu naturels existants sur la commune.

2) Qu'est-ce qui justifie cet aménagement ? Quel est le niveau de priorité dans le cadre de la mise en œuvre du réseau cyclable utilitaire communal ? Quels sont les objectifs poursuivis ?

La réalisation de ces aménagements permettra de relier de façon sécurisée le centre de Nil-Saint-Vincent à l'école "Le Bon Départ". Le cheminement actuel entre ces 2 pôles emprunte les rues Abesse et Saint-Vincent qui sont fort fréquentées par le trafic automobile et dangereuses pour les cyclistes.

Par ailleurs, cet aménagement se situe dans la continuité de l'itinéraire prévu dans le cadre de ce plan WaCy, en direction de la N4 via la ligne de tram.

3) L'aménagement s'inscrit-il dans le schéma directeur cyclable régional ? (voir : <https://geoportail.wallonie.be/catalogue/9ede3fbf-5b30-43a3-9370-4efd058131eb.html>)

Non

4) Votre commune dispose-t-elle d'un PCM ou de toute autre étude stratégique (Plan cyclable, Etude de corridors cyclables...) ? Si oui, date de finalisation ?

Oui, un plan cyclable (2011-2015) a été réalisé lors du premier projet Wallonie Cyclable. Il a été approuvé par le Conseil communal de Walhain le 19 septembre 2011.

5) Si oui à la question 4) : un réseau cyclable utilitaire a-t-il été défini dans le cadre du PCM ou de toute autre étude stratégique ?

Oui, un réseau cyclable a été défini lors du premier projet Wallonie cyclable et précisé dans le cadre de la candidature au projet Wallonie cyclable 2 (voir réseau cyclable global projeté).

6) Si oui à la question 5) : l'aménagement s'inscrit-il dans le réseau cyclable utilitaire en question ?

Non,

Si non à la question 6) : l'aménagement permet-il l'accès à un pôle générateur de déplacements ou relie-t-il deux pôles ?

Oui, il relie Nil à son école et au futur RAVeL sur la ligne de tram en direction de la N4 (vers Gembloux et Louvain-la-Neuve), de Chastre et de sa gare.

7) Si non à la question 6) :

- Est-ce l'itinéraire le plus rapide/direct ? Si non, justifiez

Non, concernant la liaison de Nil à l'école Le Bon départ, mais il s'agit de la ligne la plus directe pour relier Nil à Chastre et sa gare. Il s'agit du cheminement le plus sécurisé (non-mixité) et dans l'axe de l'ancienne ligne de tram que nous souhaitons transformer en RAVeL.

- Est-ce que cet aménagement permet d'assurer des liaisons complètes et continues entre pôles générateurs de déplacements ? Si non, quels sont les chaînons manquants ?

Plus ou moins vers l'école, mais nous devons encore réfléchir au type d'aménagement à prévoir sur la rue du Warichet. Une analyse plus approfondie est nécessaire au vu de l'étréitesse de la rue et de tous les engins qui y passent (bus, voitures, tracteurs, piétons, vélos...).

Oui en combinaison avec la fiche de l'ancienne ligne de tram jusqu'à la N4 et donc, Gembloux et LLN.

- L'itinéraire se situe-t-il dans un cadre agréable ? Si non, pouvez-vous préciser si des aménagements augmenteront le caractère agréable et la convivialité du cheminement ?

Oui. Il s'agit de petits rues locales cul-de-sac, assez calmes et d'un aménagement en voie verte entourée de prairies.

3. Description des travaux proposés

1) Type d'aménagement, largeur, dans les 2 sens ? dans un sens ? , revêtement envisagé ?

1. Rue de la petite campagne : marquage : BCS ou rue cyclable et signalisation : circulation locale, zone 30 (déjà), impasse débouchante (F45b).

2. Aménagement d'un F99a sur une largeur de 2,30 m entre la rue de la Petite campagne et rue du Poncha. Seuls 1,10 m de large seront bétonnés en raison du partage de l'espace entre piétons et cyclistes, mais aussi en raison du besoin d'infiltrations des eaux et du maintien de la biodiversité. Le reste de l'aménagement sera donc laissé enherbé. Signalisation : F99a

3. Rue du Poncha : marquage : BCS ou rue cyclable et signalisation : circulation locale, zone 30, impasse débouchante (F45b)

4. Liaison rue du Poncha – ligne de tram : piste cyclable marquée

5. Rue du Warichet : afin de relier Nil à son école, la rue du Warichet nécessiterait une attention toute particulière. Une analyse fouillée en vue d'aménagements pour les modes actifs est prévue.

2) Justification du type d'aménagement choisi au regard de la fiche 39 « Quel aménagement cyclable choisir ? »

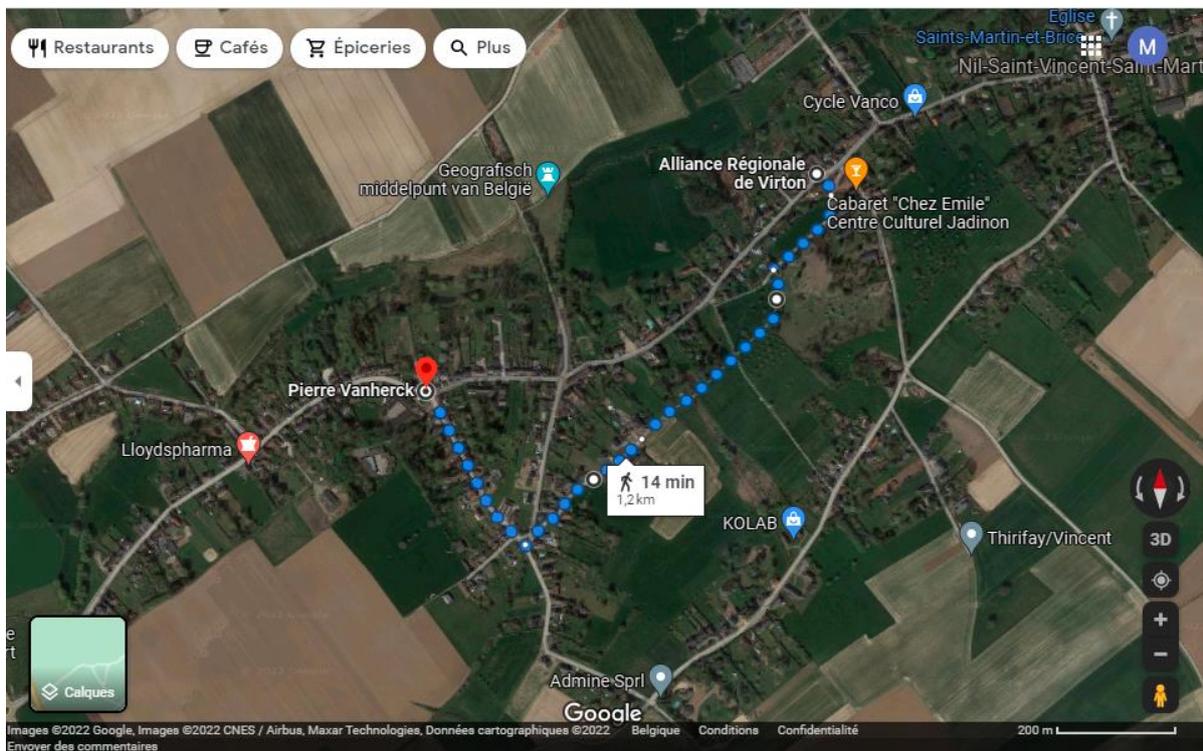
Les rue du Poncha et de la petite campagne étant interdites en dehors d'une circulation locale et menant uniquement à un F99a, il est souhaitable d'y donner la priorité aux cyclistes en y créant une rue cyclable. La traversée de la Rue du Warichet vers la ligne de tram (futur RAVeL) doit se faire de la manière la plus sécurisée possible, une PCM est donc envisagée.

4. Description du profil de la voirie après aménagement

Voirie d'une largeur de 2,30 m sur le sentier au centre de la rue du Poncha. 1,10 m seront bétonnés d'un côté tandis que l'autre partie sera laissée naturellement enherbée. Cet aménagement est acceptable en raison de la circulation fortement orientée que cet itinéraire portera. Vers l'école de Nil, la N4, son futur mobipôle et les villes que la N4 relie (Gembloux – LLN) au matin et en sens inverse le soir. Les croisements y seront assez rares. Par contre, quantité de piétons et de cyclistes devront se partager l'aménagement dans un même sens de circulation. Différencier les types de revêtement permet de marquer l'espace réservé à ces différents modes.

5. Annexes à joindre :

- Plan de localisation



- Photos des lieux

Rue du Poncha (futur F99a)





Liaison ligne de tram – rue du Poncha



- Plan de l'aménagement envisagé
- Représentation schématique du profil de la voirie en situation existante
- Représentation schématique du profil de la voirie en situation projetée

ESTIMATION

Aménagement cyclable	Unité	Q.P.	P.U. en €	Sommes des travaux en €
- démolitions sélectives et déblais	prix global		20.000 €	20.000 €
- sous-fondation	m ²			
- fondation (partie 2)	m ²	420	60 €	25.200 €
- revêtement (type béton, partie 2)	m ²	420	41 €	17.220 €
- éléments linéaires	mct			
- marquage Partie 1 (rue cyclable)	p	2	350 €	700 €
Partie 3 (rue cyclable)	p	2	350 €	700 €
Partie 4 (PCM)	m ²	7,5	45 €	337,50 €
- stationnement vélo	p			
- signalisation verticale Partie 1		3		450 €
Partie 2	p	2	150 €	300 €
Partie 3		3		450 €
- divers (à préciser) :	prix global			
TOTAL hors T.V.A.				65.357,50 €

VOIRIE (aménagements qui ne sont pas au droit des aménagements cyclables)	Unité	Q.P.	P.U. en €	Sommes des travaux en €
- démolitions sélectives et déblais	prix global			
- sous-fondation	m ²			
- fondation	m ²			
- revêtement	m ²			
- trottoirs	m ²			
- éléments linéaires	mct			
marquage				
Signalisation verticale				
Eclairage public				
Mobilier urbain				
- avaloirs (avec raccordements)	p			
- divers (à préciser):	prix global			

TOTAL hors T.V.A. *(3)**0 €**** : à reporter dans la colonne (3) du récapitulatif du plan d'investissement*

AMENAGEMENT DE SECURITE	Estimation	Sommes des travaux en €
- plateaux surélevés		
- coussins berlinois		
- dévoiement		
- rétrécissement		
- dos d'âne		
- autre:		
	TOTAL hors T.V.A.	

Total travaux hors T.V.A.	65.357,50 €
Frais d'études (maximum 5 %)	3104,90 €
Coût total hors T.V.A.	68.462,40 €
T.V.A. 21 %	14.377,10 €
COÛT GLOBAL T.V.A. comprise* (2)	82.839,50 €

** à reporter dans la colonne (2) du récapitulatif du plan d'investissement*