

« Amélioration durable du réseau cyclable en Ardenne transfrontalière »

Dans la continuité du projet Interreg V Ardenne Cyclo, ayant permis de développer 2 véloroutes transfrontalières connectées aux réseaux cyclables structurants, le projet Ardenne ITInérance Mobilité Infrastructures a pour objectif d'optimiser durablement la mobilité active en Ardenne et de faciliter l'utilisation des transports bas carbone par une amélioration de la qualité des infrastructures et de la sécurité. En lien avec le portefeuille Ardenne Transition Durable, le projet AITIMI développe et promeut une mobilité cyclable inclusive et efficiente en Ardenne.

Le projet Ardenne ITInérance Mobilité Infrastructures cible les trois défis thématiques / territoriaux communs suivants :

1. Une faible densité de population, avec des distances importantes à parcourir et des dénivelés significatifs à franchir vers les points d'intérêt et vers les réseaux
2. La quête d'une diversification économique et d'une valorisation des paysages, de la nature et du patrimoine bâti/culturel de l'Ardenne.
3. L'optimisation des itinéraires structurants cyclables

Pour ce faire, le projet AITIMI mettra en œuvre 7 modules de travail :

- Module : Résorption des lieux problématiques à sécuriser sur les itinéraires cyclables
- Module : Aménagement des aires d'arrêt vélo
- Module : Restauration des corridors écologiques le long des itinéraires cyclables
- Module : Développement transfrontalier du réseau Points-Noeuds
- Module : Etudes de liaisons cyclables manquantes
- Et complémentairement à ces modules, deux modules liés à la gestion du projet, un pour la coordination et l'autre pour la communication.

L'amélioration durable de la mobilité cyclable et de ses équipements connexes profiteront aux habitants de l'Ardenne transfrontalière qui utiliseront le réseau pour leurs déplacements quotidiens, leurs loisirs, aux cyclotouristes pour la découverte de la région, aux opérateurs économiques notamment touristiques qui bénéficieront des retombées économiques garanties par une meilleure attractivité et accessibilité du territoire mais aussi aux pouvoirs régionaux et communaux qui souhaitent garantir le transfert modal de leurs concitoyens vers une mobilité active décarbonée à usage fonctionnel.

Via ce projet Interreg Ardenne ITInérance Mobilité Infrastructures, une coopération transfrontalière se poursuit spécifiquement sur les enjeux de mobilité et d'équipements d'infrastructures : elle permet de décloisonner le développement territorial et d'assurer la cohérence d'aménagements locaux au-delà des frontières administratives. Ces aménagements transfrontaliers tels que des véloroutes permettent de renforcer les flux des habitants et des visiteurs de part et d'autre de la frontière.

Le projet nécessite la continuité du partenariat transfrontalier établi dans la programmation précédente (continuité d'Ardenne Cyclo (Interreg V)). Ce partenariat contribue notamment à la mutualisation des moyens, des ressources et des compétences, surtout dans le cadre de marchés publics.

Cette coopération transfrontalière entre les 23 opérateurs bénéficiaires participant au projet AITIMI permettra d'assurer la continuité de l'offre de mobilité et des itinéraires, ainsi que la cohérence des tracés en termes d'aménagement, de services et de sécurité.

Sur les aspects d'innovation, il est à souligner entre autres le déploiement du réseau Points nœuds en France qui est une démarche nouvelle et inédite, mais aussi la thématization des aires d'arrêt vélo dont l'objectif est de constituer de véritables jalons identitaires du territoire ardennais, sans oublier la collaboration transfrontalière et le partage d'expériences entre partenaires aux vocations différentes mais portés par la même ambition de promouvoir une mobilité durable en Ardenne.

Les opérateurs du projet

Opérateurs partenaires :

1. Bureau économique de la Province de Namur (chef de file) (BE)
2. Association intercommunale IDELUX Projets publics (BE)
3. Conseil départemental des Ardennes (FR)
4. Province de Luxembourg (BE)
5. Province de Namur (BE)
6. Communauté de communes Ardenne Rives de Meuse (FR)
7. Communauté de Communes Vallées et Plateau d'Ardenne (FR)
8. Communauté de Communes des Portes du Luxembourg (FR)
9. Communauté de Communes Ardenne Thiérache (FR)
10. Communauté de Communes des Crêtes préardennaises (FR)
11. Communauté de Communes de l'Argonne ardennaise (FR)
12. Commune de Gedinne (BE)
13. Commune de Bièvre (BE)
14. Commune de Vresse-sur-Semois (BE)
15. Ville de Bouillon (BE)
16. Ville de Neufchâteau (BE)
17. Commune de Herbeumont (BE)
18. Commune de Florenville (BE)
19. Parc naturel régional des Ardennes (FR)
20. Parc naturel Viroin-Hermeton (BE)
21. Parc naturel de l'Ardenne Méridionale (BE)
22. Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (BE)
23. Commune de Vouziers (FR)

Opérateurs associés :

1. Établissement Public pour l'Aménagement de la Meuse et de ses Affluents (FR)
2. Agence de Développement Local des communes de Bièvre et Vresse-sur-Semois (BE)
3. Ardenne Métropole (FR)
4. Communauté de Communes des 3 rivières (FR)
5. Contrat de Rivière Haute Meuse (BE)

Les modules de travail et activités du projet :

Module de travail 1 : Gestion et coordination du projet "Ardenne Itinérance Mobilité Infrastructures "

L'objectif du module :

La coordination des opérateurs partenaires d'Ardenne Itinérance Mobilité Infrastructures, ainsi que la gestion administrative et financière globale du projet seront organisées, au sein de ce module, par le BEP en tant que chef de file.

Un règlement d'ordre intérieur, prenant la forme d'une charte de coopération, sera signé par l'ensemble des partenaires.

Grâce à la mise en place d'un tableau de bord, au déploiement d'outils de gestion, de coordination et d'évaluation communs à l'ensemble des opérateurs (dont une étude innovante de l'impact des projets sur le territoire) ainsi qu'à l'organisation de comités techniques et de groupes de travail, le chef de file, en étroite synergie avec le Pilote du portefeuille ATD, veillera à ce que l'ensemble des activités développées au sein du projet AITIMI soient en adéquation avec les objectifs communs visés par le portefeuille et, plus globalement, avec les objectifs stratégiques et opérationnels du Programme.

L'objectif de communication spécifique à ce module.

Les opérateurs partenaires et associés du projet sont clairement identifiés comme étant le public cible de ce module d'activités. Dans un souci d'efficience du travail, d'homogénéisation des processus et de compilation plus aisée des indicateurs, tous les outils de gestion, de coordination et d'évaluation des activités développées dans ce module de travail seront partagés par tous les chefs de file des projets constitutifs du portefeuille Ardenne Transition Durable.

Activité 1.1 : Coordination des partenaires au sein du projet AITIMI en lien avec la charte de coopération

Les opérateurs :

Le projet Ardenne Itinérance Mobilité Infrastructures (AITIMI) est constitué d'un partenariat innovant regroupant notamment le BEP, Idelux PP, le Conseil Départemental des Ardennes et les (Communautés de) Communes concernées, le SPW. Des partenaires sont associés au projet AITIMI.

La Charte de coopération :

Dans un souci d'efficience dans l'implication et la coordination des partenaires, une Charte de coopération est signée par l'ensemble des opérateurs du projet (voir annexes). Cette Charte définit les valeurs de la coopération (bien-être, authenticité, imagination, partage, professionnalisme, citoyenneté) ainsi que ses principes directeurs (équité, lisibilité, respect, franchise, approche clients). Les règles de fonctionnement communes à tous les opérateurs y sont précisées (engagement, outils communs, communication, marketing territorial, pérennisation...). Durant toute la durée de la Programmation, cette charte de coopération servira de Règlement d'ordre intérieur au projet.

Les comités techniques :

Le chef de file organisera et animera des comités techniques regroupant l'ensemble des opérateurs partenaires ainsi que d'autres techniciens ou prestataires invités selon les thématiques abordées. Il se réunit tous les mois dans un premier temps (au moins 8 fois par an), en visioconférence ou en présentiel et en alternance entre la France et la Belgique. Les décisions se prennent à la majorité simple des personnes présentes.

Ces comités techniques auront pour objectifs principaux la coordination, la validation et le suivi des activités menées par l'ensemble des opérateurs partenaires dans le respect du calendrier proposé et dans la perspective de leur pérennisation. La mise en œuvre d'actions spécifiques destinées à rendre plus efficaces l'organisation et la gestion du projet seront également à l'ordre du jour ainsi que l'organisation de la communication autour des activités et, en finalité, la préparation des comités d'accompagnement semestriels.

Les comités d'accompagnement :

Conformément aux dispositions du programme de coopération, le suivi et l'évaluation du projet sont exercés par un Comité d'accompagnement transfrontalier se réunissant tous les semestres. L'Opérateur chef de file assurera aussi le secrétariat de ce Comité (convocations, consolidation du rapport d'activité transfrontalier, transmission des documents, élaboration des procès-verbaux...). Les Opérateurs fourniront quant à eux la matière pour la consolidation du rapport (état d'avancement de leurs actions et de leur budget). L'évolution des différentes activités sera détaillée, lors de ces entrevues semestrielles, par l'opérateur de référence.

Les groupes de travail :

En fonction des besoins, des groupes de travail établis par module ou par activité seront créés et suivis par le comité technique du projet. Ils regrouperont les opérateurs ainsi que des structures ou personnes-ressources externes au projet mais spécialisées dans des domaines spécifiques.

Livrables :

Rapport d'activité

Sur base du canevas défini, le rapport d'activités sera mis à jour 2x/an en lien avec le comité d'accompagnement.

PV et feuille de présence

Des procès-verbaux, accompagnés systématiquement d'une feuille de présence, seront établis lors de chaque comité technique ou réunion de groupe de travail. Ceux-ci seront accessibles à l'ensemble des opérateurs (Drive commun).

Activité 1.2 : Utilisation des outils de coordination, de suivi et de mise en œuvre du projet développés par le pilote en ce compris une étude d'impact innovante

Le Drive partagé, un outil de coordination de projet

Mis en place par le pilote à destination de l'ensemble des opérateurs des projets associés, cet outil permettra de réunir en un point unique toutes les informations pertinentes concernant les projets du portefeuille qui seront collectées et mises à jour régulièrement par les chefs de file. Sur base de l'expérience acquise en Interreg V, elle permettra aux gestionnaires et à l'ensemble des opérateurs de disposer ainsi de tous les contenus et de les partager (procès-verbaux, marchés publics...).

Le tableau de bord, un outil d'évaluation continue

Un tableau de bord, géré par le chef de file et actualisé au fil de l'évolution des différentes réalisations, compilera les données concernant les indicateurs du projet, la consommation budgétaire des activités ainsi que l'échelle de temps de réalisation de celles-ci.

Le tableau de bord permettra à l'ensemble des parties prenantes, chef de file et opérateurs confondus, de prendre conscience très rapidement de l'évolution des résultats ainsi que des éventuels écarts budgétaires et temporels au sein des activités mises en œuvre.

L'ensemble des données issues de cet outil de gestion, commun à tous les projets constitutifs du portefeuille Ardenne Transition Durable, alimentera l'observatoire de gestion du pilote.

La Veille prospective pour encore évoluer

Une veille stratégique sera organisée au sein de chaque projet constitutif selon ses propres enjeux afin d'alimenter le comité thématique de veille stratégique, de mesure et d'observation animé par le pilote. Mise en œuvre en lien étroit avec le projet ATLAB, la veille permettra des opérations de benchmarking spécifiques et l'ouverture potentielle à des projets de Recherche et Développement en collaboration avec les universités-hautes écoles du territoire ardennais transfrontalier.

L'étude d'impact, au-delà des indicateurs

Concept d'évaluation innovant à l'échelle du territoire transfrontalier, l'étude de l'impact du projet sur le territoire et ses habitants va bien au-delà de la compilation d'indicateurs de résultats et de réalisation. Elle permettra de mesurer la valeur sociale et environnementale qu'apporteront les projets du portefeuille ATD en Ardenne transfrontalière, de la conception à la mise en œuvre de leurs activités, en passant par la mesure et la communication de leurs résultats. Cette étude d'impact, impulsée par le pilote, sera déployée au sein de l'ensemble des projets constitutifs, en étroite collaboration avec les universités et hautes écoles du territoire.

Livrable :

Etude d'impact

Le projet AITIMI contribuera à l'étude d'impact mené par le portefeuille de projets ATD (concept d'évaluation innovant qui permettra de mesurer la valeur sociale et environnementale qu'apporteront les projets du portefeuille ATD en Ardenne transfrontalière).

Activité 1.3 : Synergie entre Ardenne Itinérance Mobilité Infrastructures, le projet pilote et les autres projets constitutifs

Le chef de file du projet veillera à déployer les activités d'Ardenne Itinérance Mobilité Infrastructures en parfaite synergie et complémentarité avec celles développées dans le cadre du portefeuille Ardenne Transition Durable et de l'ensemble de ses projets constitutifs. Pour ce faire, en parallèle aux comités techniques et groupes de travail intra-projet, les opérateurs du projet AITIMI participeront également, à des degrés divers, aux différents comités de pilotage et thématiques organisés par le pilote du portefeuille.

Les Comités de pilotage du portefeuille

Ils seront animés une à deux fois par trimestre par le coordinateur du projet pilote. Ils réuniront obligatoirement les opérateurs chefs de file des projets constitutifs. Pourront s'y ajouter des opérateurs partenaires et/ou associés ainsi que d'autres techniciens selon les thématiques abordées. Ils auront pour vocation première de faire converger les projets constitutifs vers l'objectif commun du portefeuille. Ils devront coordonner, valider, assurer le suivi et

l'évaluation des modules de travail développés par le projet pilote et par chacun des projets, tout en préparant les comités d'accompagnement semestriels des projets et du portefeuille.

Une fois par an, les directions de chaque structures cheffes de file sont conviées à ce comité de pilotage.

Complémentairement quatre comités thématiques sont mis en place et animés par le pilote et portent sur les sujets suivants :

1. la gestion administrative et comptable du portefeuille; pour établir le suivi général des dépenses engagées et des déclarations de créance et le suivi de de la bonne mise en oeuvre des activités et du reporting
2. la marque territoriale « Ardenne, Etonner, Enchanter »; pour développer à l'échelle du territoire transfrontalier la marque Ardenne en partenariat avec l'ensemble des partenaires
3. la veille stratégique, de mesure et d'observation; pour examiner les nouveaux enjeux et défis qui s'imposent désormais au territoire de l' Ardenne transfrontalière, pour observer et apprécier pour évaluer de manière continue les projets du portefeuille et d'en mesurer les retombées et les impacts de chaque action des projets constitutifs
4. la communication et la promotion; pour mettre en oeuvre les activités du module de travail 2.

Ces comités cibleront, selon les thématiques, les responsables financiers ou administratifs, les chefs de file et/ou les chargés de mission des différents projets œuvrant sur des activités et des modules de travail au sein du portefeuille. Ces différents comités s'appuieront sur les outils de gestion partagés et développés par le projet pilote.

Les Groupes de travail thématiques trans-projets

Ces groupes de travail réuniront des opérateurs issus des projets constitutifs sur des thématiques transversales au sein du portefeuille telles que l'itinérance ou le tourisme adapté. Ils seront créés et animés autant que nécessaire par le chef de file d'un des projets constitutifs.

Livrables :

PV et feuille de présence

Des procès-verbaux, accompagnés systématiquement d'une feuille de présence, seront établis lors de chaque comité technique ou réunion de groupe de travail. Ceux-ci seront accessibles à l'ensemble des opérateurs (Drive commun).

Les indicateurs de réalisation du module de travail 1

Indicateur 1.1 :

Indicateur de réalisation projet :

Nombre d'opérateurs partenaires coopérant dans le cadre du projet AITIMI

Indicateur de réalisation du programme :

3.2 RCO87: Organisations qui coopèrent par-delà les frontières

Unité de mesure : Organisation

Valeur cible : 28

Justification de l'indicateur :

Le chef de file organisera et animera des comités techniques regroupant l'ensemble des opérateurs partenaires ainsi que d'autres techniciens ou prestataires invités selon les thématiques abordées. Ces comités techniques auront pour objectifs principaux la coordination, la validation et le suivi des activités menées par l'ensemble des opérateurs partenaires dans le respect du calendrier proposé et dans la perspective de leur pérennisation.

Indicateur 1.2 :

Indicateur de réalisation projet :

Signature d'une charte de coopération entre les opérateurs

Indicateur de réalisation du programme :

3.2 RCO84: Actions pilotes élaborées conjointement et mises en œuvre dans le contexte de projets

Unité de mesure : Cas de test/ actions pilotes

Valeur cible : 1

Justification de l'indicateur :

Dans un souci d'efficacité dans l'implication et la coordination des partenaires, une Charte de coopération est signée par l'ensemble des opérateurs du projet. En définissant les valeurs du partenariat et ses principes directeurs, elle servira de Règlement d'ordre intérieur au projet.

Indicateur 1.3 :

Indicateur de réalisation projet :

Etude d'impact

Indicateur de réalisation du programme :

3.2 RCO84: Actions pilotes élaborées conjointement et mises en œuvre dans le contexte de projets

Unité de mesure : Cas de test/ actions pilotes

Valeur cible : 1

Justification de l'indicateur :

Le projet AITIMI contribue à l'étude d'impact menée par le portefeuille de projets ATD

Module de travail 2 : Communication au sein du projet "Ardenne Itinérance Mobilité Infrastructures "

L'objectif du module :

Ce module de travail a pour objectif d'optimiser la communication des réalisations du projet AITIMI en étroite collaboration avec le projet pilote et les projets constitutifs du portefeuille ATD. En termes de mobilisation médiatique, des actions de communication de masse auprès du grand public de la zone éligible (habitants, élus, associations...), mises en œuvre et déployées par le pilote, seront couplées à des conférences de presse transfrontalières à plus petite échelle et à des actions de promotion ciblées organisées par les projets constitutifs, dont AITIMI.

Ardenne Itinérance Mobilité Infrastructures s'appuiera également sur le projet pilote du portefeuille pour la promotion des offres et services touristiques proposés par le projet. AITIMI organisera en son sein la communication inhérente à des activités ou des publics cibles plus spécifiques dans le cadre de ses activités visant la mise en tourisme responsable de l'Ardenne transfrontalière.

L'objectif de communication spécifique à ce module

Les publics cibles sont :

- Les autorités publiques concernées qui seront mobilisées lors des différentes inaugurations (aménagement d'infrastructures et d'équipements) afin de les intégrer dans leur plan cyclable local et lors d'un colloque de synthèse des différentes études réalisées au cours de la programmation afin d'en assurer la mise en œuvre ;
- Les utilisateurs (habitants et visiteurs) qui seront informés de l'état d'avancement des travaux et de la réalisation finale de ceux-ci afin de pouvoir en bénéficier pleinement.

Activité 2.1 : Participation aux actions de communications financées par le projet pilote, dont l'événement de lancement du portefeuille

L'ensemble des opérateurs du portefeuille ont fait le choix, pour des raisons d'efficacité, de mutualiser les actions de communication autour des réalisations de leur projet. Ainsi toutes les actions s'intégreront parfaitement dans le plan de communication élaboré par le pilote à destination des habitants/citoyens, élus, associations, administrations et autres professionnels du tourisme. Il s'agira donc pour tous les opérateurs de participer activement aux actions de vulgarisation du projet pilote, à relayer les informations, à partager les outils-supports élaborés. De cette manière, le projet évitera les actions en doublons, profitera des économies d'échelles, mutualisera les supports.

Sous l'impulsion du projet pilote et en partenariat avec les autres projets constitutifs du portefeuille, sont ciblés, à la fois en Belgique et en France : la presse, les radios et télévisions, les réseaux sociaux, les supports de communication des opérateurs et organismes touristiques. Les actions suivantes sont envisagées :

- des journées de rencontres et de mobilisation du secteur touristique transfrontalier dont un grand événement de lancement des projets du portefeuille prévu d'ores et déjà dans le courant du 1er trimestre 2024 ;
- des road-shows transfrontaliers afin de toucher au maximum les populations et médias des différents territoires concernés ;
- des newsletters et mailings grâce aux bases de données des opérateurs et organismes touristiques du territoire ;
- des partages d'articles sur les réseaux sociaux (Facebook, Twitter...), sur les blogs pro du tourisme ;
- des voyages de presse transfrontaliers ;
- des dossiers de presse, reportages et documentaires communs qui seront diffusés sur le site web administratif du portefeuille mais aussi sur l'ensemble des supports des opérateurs partenaires et associés des projets du portefeuille (bulletins d'information, newsletters, sites web, réseaux sociaux, courriers, etc.).

Livrables :

Implication du projet AITIMI dans l'organisation des actions de communication du projet pilote

Présentation du projet AITIMI lors des événements organisés par le pilote

Activité 2.2 : Organisation de conférences de presse, d'inaugurations d'aménagements et d'un colloque

Parmi toutes les actions de communication, seules les conférences de presse et l'événement de clôture du projet feront l'objet d'un traitement propre à chacun des projets. Certes, le pilote assurera la gestion des agendas et la réalisation des supports, organisera l'événement de lancement du portefeuille et de ses projets, mais il est prévu que ce soit le projet qui organise pour son compte une série de conférences de presse et son événement de clôture.

À cela viennent s'ajouter, spécifiquement pour le projet AITIMI :

- Des inaugurations d'infrastructures déployées ;
- Aménagements de points noirs à sécuriser ;
- Aménagement des aires d'arrêt vélo ;
- Aménagements des corridors écologiques restaurés
- Extension du balisage Points-Nœuds

Un colloque présentant la synthèse des résultats des études menées au cours du projet, afin de valoriser les résultats et mobiliser les autorités publiques dans la mise en œuvre de nouveaux aménagements.

Livrables :

Dossier de presse

Les événements couverts par la presse seront promus par des communiqués et dossiers de presse remis aux journalistes ou envoyés par email.

Invitations, newsletters, articles multimédias, bulletins d'information, posts de réseaux sociaux

Toutes les publications rédigées par les opérateurs en vue de promouvoir le projet sur nos supports de communication.

Articles de presse écrite, radio, TV

Une revue de presse nous permettra de collecter et valoriser tous les articles de presse qui seront publiés sur le projet AITIMI.

Les indicateurs de réalisation du module de travail 2

Indicateur 2.1 :

Indicateur de réalisation projet :

Événements de communication organisés

Indicateur de réalisation du programme :

3.2-COM1 : Nombre d'événements organisés

Unité de mesure : Evènements

Valeur cible : 12

Justification de l'indicateur :

Seront comptabilisés uniquement les événements organisés par le projet AITIMI. Les événements organisés par le pilote et auxquels participeront les opérateurs du projet AITIMI seront attribués au projet pilote ATD. Les inaugurations des différentes infrastructures déployées au sein d'AITIMI, le colloque ainsi que l'événement de clôture du projet sont en relation avec cet indicateur.

Indicateur 2.2 :

Indicateur de réalisation projet :

Nombre de participants à ces événements

Indicateur de réalisation du programme :

3.2-COM2 : Nombre de participants à ces événements

Unité de mesure : Participants

Valeur cible : 75

Justification de l'indicateur :

Seront comptabilisés uniquement les participants aux événements organisés par AITIMI. Les participants aux événements organisés par le pilote et auxquels participeront les opérateurs du projet AITIMI seront attribués au projet pilote ATD.

Indicateur 2.3:

Indicateur de réalisation projet :

Nombre de posts sur Facebook

Indicateur de réalisation du programme :

3.2-COM3.1: Nombre de posts sur Facebook

Unité de mesure : Posts

Valeur cible : 30

Justification de l'indicateur :

Seront comptabilisés uniquement les posts Facebook publiés par AITIMI dans le cadre de ces actions de communication spécifiques.

Indicateur 2.4 :

Indicateur de réalisation projet :

Nombre d'utilisateurs du site web.

Indicateur de réalisation du programme :

3.2-COM4 : Nombre d'utilisateurs du site web

Unité de mesure : utilisateurs

Valeur cible : 400

Justification de l'indicateur :

Seront comptabilisés uniquement les visiteurs uniques sur les pages rédigées par les opérateurs du projet AITIMI dans le cadre de ces actions de communication spécifiques. L'essentiel des données de fréquentation du site web géré par le pilote portefeuille de projet seront attribuées au projet pilote ATD.

Module de travail 3 : Résorption des lieux problématiques à sécuriser sur les itinéraires cyclables

L'objectif du module :

Sur les itinéraires existants, le constat a été dressé que certains lieux sont problématiques en termes de sécurité et de praticabilité cyclable. Des aménagements de réfection ponctuelle, d'amélioration globale du revêtement ou de sécurisation sont envisagés.

Sur la véloroute Centre Ardenne :

- *à Neufchâteau : sécurisation du tronçon le long de la N85
- *à Herbeumont: acquisition du tunnel de Lingle
- *à Florenville: amélioration du revêtement à la sortie du viaduc de Conques
- *entre Carignan et Remilly Allicourt: sécurisation de la véloroute

Sur la véloroute Lesse et Semois :

- *à Beauraing : Finalisation de la piste cyclable sur la RN98
- *à Fromelennes : sécurisation du tronçon transfrontalier
- *à Gedinne : aménagement d'un revêtement cyclable à Louette st Denis
- *à Bièvre : réalisation d'une connexion vers la gare de Graide

Sur l'itinéraire W5 :

Entre Vresse et Bouillon : mise en place d'une nouvelle liaison cyclable

Sur la Voie verte sud Ardennes :

A Vouziers : installation d'une nouvelle passerelle

L'objectif de communication spécifique à ce module

L'objectif de la communication est de rassurer un public plus large non initié (famille, débutant, visiteurs, touristes...) quant à la sécurité et à l'accessibilité des itinéraires transfrontaliers.

L'optimisation des infrastructures profite en conséquence aux habitants de l'Ardenne transfrontalière qui utilisent le réseau pour leurs déplacements quotidiens, leurs loisirs.

Enfin, la sécurisation continue des itinéraires, par l'amélioration du réseau, profite également aux cyclotouristes avertis.

Activité 3.1 : Etude du projet

Chaque infrastructure sera étudiée et constituera un projet. Le recours à un auteur de projet via marché public peut être nécessaire.

Des démarches préparatoires et administratives seront nécessaires. Il est question ici de préparer et d'introduire l'ensemble des demandes d'autorisation nécessaires pour l'acquisition des propriétés sur laquelle les infrastructures

vont s'implanter, pour la réalisation de ces infrastructures et pour la construction des ouvrages d'art, les marquages au sol et pour l'itinéraire en général.

Une fois le projet défini, les différents cahiers de charges (CSC) destinés au lancement des marchés publics peuvent alors être préparés :

- Marchés de travaux
- Marchés relatifs à la coordination sécurité-santé
- Marchés relatifs à la surveillance des chantiers
- Marchés relatifs au balisage des itinéraires et autres équipements identifiés préalablement

Livrables :

Etudes : esquisse, avant-projet, projet

Permis et autorisations : Documents nécessaires au dépôt de permis, actes notariés

Cahier spécial des charges : Document reprenant les clauses administratives et techniques du marché public de service et de travaux

Activité 3.2 : Réalisation

Au préalable, il s'agit d'élaborer un calendrier précis de réalisation du projet avec planification des travaux à réaliser sur les différents versants

Ce calendrier sera issu de la collaboration de tous les opérateurs. Ce calendrier sera encodé dans le logiciel de gestion en ligne, de manière à pouvoir être mis à jour régulièrement.

Chaque Opérateur sera en charge du lancement de son marché public sur base de son propre cahier des charges pour la réalisation des travaux. Certains travaux transfrontaliers pourraient faire l'objet d'un marché commun entre deux Opérateurs.

Le lancement des travaux se fera en concertation avec l'ensemble des Opérateurs. Les Comités techniques seront l'occasion d'organiser les marchés à lancer et de suivre leur état d'avancement. Pour les travaux semblables, un canevas commun sera mis en place. Enfin, il s'agit de réaliser les travaux d'aménagement de façon coordonnée et transfrontalière afin d'assurer une cohérence du territoire et résorber ainsi les lieux problématiques identifiés sur les itinéraires.

Livrables :

Procès-verbal de réception provisoire

Il s'agit d'un document attestant de la réalisation et de la réception provisoire des travaux.

Les indicateurs de réalisation du module de travail 3

Indicateur 3.1 :

Indicateur de réalisation projet :

Valeur des aménagements de sécurisation et d'amélioration cyclables réalisés

Indicateur de réalisation du programme :

3.2RCOSPEC: Valeur des aménagements et amélioration des pistes cyclables transfrontalières

Unité de mesure : Euros

Valeur cible : 4.440.975,00

Justification de l'indicateur :

Cet indicateur concerne :

- La sécurisation de la véloroute Lesse et Semois et de la véloroute Centre Ardenne par la mise en place de pistes cyclables, de traversées sécurisées, la pose de revêtements adaptés pour la circulation cyclable, ...
- La mise en place d'une passerelle
- L'acquisition d'un tunnel

Les infrastructures transfrontalières :

Infrastructure 3.1 : Sécurisation de la véloroute Lesse et Semois à Beauraing

Cette action concerne la sécurisation de la véloroute Lesse et Semois à Baronville sur la commune de Beauraing et sera portée par le Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI).

Il s'agit de finaliser le revêtement de la piste cyclable bidirectionnelle qui permettra de circuler en toute sécurité depuis et vers Beauraing sur l'accotement de la nationale 95 à Baronville (Rue de Dinant). L'infrastructure en question a une longueur de 320m. Cette piste sur la N95 – rue de Dinant relie le carrefour de la rue Vieille au carrefour de la rue de Houyet.

Concrètement, à la suite de nouveaux essais de portance, il y aura lieu de placer une couche de tarmac, d'effectuer les marquages nécessaires pour les traversées et d'aménager les abords.

Complémentairement à ces travaux, en vue de sécuriser l'itinéraire de la véloroute Lesse et Semois, la pose de marquage au sol est également envisagée au niveau de la traversée de la rue de Givet (N40) (au carrefour avec la rue Taille Maréchal).

Infrastructure 3.2 : Acquisition et éclairage du tunnel de Linglé

Cette action est portée par la commune de Herbeumont.

Il s'agit de pouvoir acquérir le tunnel de Linglé appartenant actuellement à des propriétaires privés pour établir la jonction manquante entre Herbeumont et La Morépire (Bertrix – Site de l'Ardoise, reflet de notre histoire) via le pré-ravel établi sur la ligne ferroviaire transfrontalière Orgeo-Carignan. Il permet en outre de relier le pré-ravel à la véloroute Centre Ardenne nouvellement créée dans la programmation précédente. Ce tunnel fait 250mètres de long et a été bâti début des années 1900.

Outre son caractère patrimonial et son caractère attractif, l'aménagement de ce tunnel permettra d'éviter un détour de plus de deux kilomètres, dont une partie sur la régionale (N884, où la vitesse autorisée est de 90 km/h), et sécurisera ce tronçon.

La mise en éclairage de ce tunnel est nécessaire pour une circulation sécurisée.

Bien que le tunnel soit globalement en bon état (voute intérieure et sol), d'autres travaux sont également nécessaires pour la mise en état du tunnel mais ne font pas l'objet de cette programmation (exemple : rénovation des arches d'entrée et de sortie, réfection ponctuelle de la voûte, réfection du système de récolte des eaux des deux côtés de la voute et mise en place d'un revêtement de circulation lisse.

Infrastructure 3.3 : Sécurisation de la véloroute Centre Ardenne à Neufchâteau

Cette action est portée par la commune de Neufchâteau.

Il s'agit d'améliorer la sécurité du tronçon de la véloroute Centre Ardenne situé entre le centre de Neufchâteau et le carrefour de Malome le long de la N85. Un auteur de projet sera désigné pour étudier avec précision les travaux à réaliser. Mais la Commune s'oriente actuellement vers une piste cyclable bidirectionnelle de 2m de large séparée physiquement de la voirie).

Cette infrastructure permet de sécuriser un tronçon dangereux sur l'itinéraire de la véloroute Centre Ardenne réalisée avec le projet Ardenne Cyclo (InterregV).

Le long de cette route N85 sont présents, entre autres, un cimetière militaire, un hôtel, un camping et de nombreuses habitations riveraines.

La longueur du tronçon s'étend sur 1850 mètres dont 850 en agglomération (vitesse limitée à 50 km /h) et 1000 hors agglomération avec vitesse limitée à 70 km/h.

La largeur de la voirie existante est de 6,00 mètres et comporte de part et d'autre un filet d'eau de 50 cm de largeur. A partir du carrefour avec la N40, les accotements sont aménagés des deux côtés sur un tronçon d'environ 350 mètres. Ensuite, et ce jusqu'à l'arrêt de bus situé 500 mètres plus loin, seul l'accotement droit est revêtu. Enfin, entre cet arrêt et le carrefour du hameau de Malome, aucun accotement n'est existant. Il est à noter que les accotements revêtus présents ne sont actuellement pas dédiés à la mobilité douce mais sont composés de sections hétéroclites de trottoirs, d'usoires et de parkings.

Concernant la circulation, celle-ci est relativement importante mais est surtout constituée de nombreux camions générant un fort sentiment d'insécurité. Il est donc indispensable de sécuriser ce tronçon.

Infrastructure 3.4 : Amélioration du revêtement à la sortie du viaduc de Conques

Cette action est portée par la commune de Florenville et vise une amélioration du revêtement à la sortie du viaduc de Conques rénové dans le cadre de la précédente programmation.

Dans le cadre du précédent projet ARDENNE CYCLO – Interreg V, la Région wallonne (SPW Mobilité Infrastructures) a rénové le tablier du viaduc de Conques. Cet ouvrage d'art emblématique fait partie de la véloroute Centre Ardenne, une véloroute transfrontalière. L'accès nord du viaduc (vers Herbeumont) a été aménagé avec de l'empierrement stabilisé en même temps que les travaux du viaduc. En revanche, l'accès sud (vers Florenville) est resté dans son état d'origine, soit un sentier de terre sur environ 200m suivi d'une descente vers la N884 en macadam dans un état de dégradation avancé. La Commune de Florenville souhaite dès lors aménager un accès correct au sud du viaduc, au moins de qualité équivalente à son accès nord, entre le viaduc lui-même et la N884.

Infrastructure 3.5 : Réalisation de la liaison cyclable entre Vresse et Corbion

Cette action est portée conjointement par la commune de Vresse-sur-Semois et la commune de Bouillon. La réalisation de ce tronçon cyclable entre Vresse (Alle) et Corbion permet de connecter deux itinéraires régionaux ; d'une part le W5 (D'une vallée à l'autre – qui relie Namur à Vresse-sur-Semois) et d'autre part le W7 (Sur la route des Ardennes – qui relie Bouillon à Visé).

Le tracé de cette partie d'itinéraire est déterminé sur 9 km : il longe la Semois puis monte par un chemin forestier jusqu'à Corbion. 2.2km de ce tronçon n'est cependant pas praticable actuellement en vélo. Il s'agit concrètement de le mettre en œuvre par la mise en place d'un revêtement adapté pour l'utilisation des cyclistes. Le balisage directionnel sera également étudié.

Infrastructure 3.6 : Amélioration du revêtement de la véloroute Lesse et Semois à Louette st Denis

Cette action vise la mise en place d'un revêtement lisse sur le tronçon forestier à Louette st Denis et est portée par la commune de Gedinne.

Dans la programmation précédente, le projet Ardenne Cyclo avait permis la concrétisation de la véloroute Lesse et Semois. Entre Bièvre et Louette St Denis, sur le territoire communal de Gedinne, un revêtement en empierrement fin avait été mis en place sur cette partie de la véloroute.

Il s'agit à présent d'améliorer l'action portée dans le cadre du projet Ardenne Cyclo par la mise en place d'un revêtement béton praticable et plus adapté au passage des cyclistes. Cela permettra une continuité de la véloroute, la partie entre Bièvre et Louette st Denis sur le territoire communal de Bièvre est déjà bétonné.

Infrastructure 3.7 : Réalisation d'une connexion cyclable entre Bièvre et la gare de Graide

Cette action est portée par la commune de Bièvre. Il s'agit d'aménager une bande béton de 1,2km entre Bièvre et Graide-Station le long de la voie ferrée. Ce tronçon permet une alternative sécurisée car le cycliste doit emprunter actuellement une route communale limitée à 90km/h. Ce projet permet également de relier le village de Bièvre à la gare SNCB de Graide-Station ; ce qui favorise évidemment la mobilité intermodale.

Infrastructure 3.8 : Sécurisation de la liaison entre Carignan, Douzy et Remilly Allicourt

L'infrastructure concerne l'aménagement, sur accotement de la voirie existante et sur des chemins ruraux, d'une piste cyclable bidirectionnelle qui permettra de relier en toute sécurité la commune de Douzy à la commune de Muno en passant par Carignan et donc de relier la véloroute Centre Ardenne (Interreg V) à l'Eurovélo 19. Cet aménagement vient compléter les travaux réalisés précédemment. L'infrastructure en question a une longueur totale de 13,7km et est envisagée en enrobé bitumeux.

Cette infrastructure sera réalisée par la communauté de commune des Portes du Luxembourg.

Infrastructure 3.9 : Installation d'une passerelle à Vouziers

Cette action est portée par la commune de Vouziers et concerne la mise en œuvre d'une passerelle sur l'Aines à Vouziers. L'itinéraire V34 – Voie verte sud ardennes de Pont à Bar à Brienne sur Aisne, est en cours d'aménagement (85

km mis en service en juin 2023 sur les 110 km projetés) et la commune de Vouziers représente dès lors une porte d'entrée directe à cet itinéraire, notamment pour tout le territoire de l'Argonne, espace géographique à cheval entre la Meuse, la Marne et les Ardennes. L'infrastructure proposée concerne l'installation d'une passerelle réservée aux piétons et cyclistes pour franchir la rivière Aisne depuis le chemin de halage du canal de Vouziers au centre du bourg de la commune. Cette infrastructure constitue une alternative sécurisée pour éviter aux cyclistes et aux piétons de devoir emprunter les bords de la route départementale à grande circulation.

Infrastructure 3.10 : Sécurisation de la partie de la véloroute Lesse et Semois entre Fromelennes et Beuraing

Cette action est portée par la communauté de communes Ardenne Rives de Meuse.

La distance entre le centre de Givet et le centre de Beuraing est de 14,5km pour 50 min de vélo. Le temps depuis Fromelennes est réduit à moins de 40 min. La démocratisation du vélo à assistance électrique permet également d'envisager des flux de cyclistes en semaine et plus seulement dans le cadre de sorties dominicales.

Il s'agit de créer une piste cyclable pour garantir un itinéraire plus sécurisé pour se rendre à Beuraing depuis Fromelennes.

Le projet vise à la création se compose en 2 sections.

- Section 1 : création d'une piste cyclable bi-directionnelle : De 900 mètres linéaires, les travaux consistent en la création d'une piste cyclable en enrobé sur le chemin rural dit de Fromelennes à Dion pour se connecter à l'avenue de la douane, à Dion, en Belgique.
- Section 2 : liaison avec l'EV19 à Givet via signalétique directionnelle sur 2450m : Elle se divise en une section 2A, toujours sur la Commune de Fromelennes, de 1 450 mètres linéaires et en une section 2B sur la Commune de Givet de 1 000 mètres linéaires, toutes deux concernées par des travaux d'implantation de signalétique directionnelle et de marquage au sol.

Cette nouvelle liaison cyclable entre Givet et Beuraing permettra d'une part, d'éviter aux cyclistes et cyclotouristes désirant rallier Beuraing (Be) de devoir emprunter la RD949 / N40 (Be) supportant un important trafic routier (6 000 véhicules/jour en 2012) et, d'autre part, de finaliser, en empruntant une piste de qualité, la boucle cyclable de 170 km objet d'une action du projet Interreg V Ardenne Cyclo et nommée « véloroute Lesse et Semois ».

Bénéficiaires des infrastructures transfrontalières :

La réalisation de ces infrastructures profitera à tous les publics cibles :

- aux habitants de l'Ardenne transfrontalière qui utiliseront le réseau pour leurs déplacements quotidiens, leurs loisirs ;
- aux cyclotouristes pour la découverte de la région ;
- aux opérateurs économiques notamment touristiques qui bénéficieront des retombées économiques garanties par une meilleure attractivité et accessibilité du territoire ;
- aux pouvoirs régionaux et communaux qui souhaitent garantir le transfert modal de leurs concitoyens vers une mobilité active décarbonée à usage fonctionnel.

Module de travail 4 : Aménagement des aires d'arrêt vélo

L'objectif du module :

En Ardenne transfrontalière, les usagers constatent et déplorent un manque d'équipements en aires d'arrêt vélo le long des itinéraires cyclables. De longue ou de courte durée, ces aires permettent aux cyclistes de s'arrêter le temps d'un pique-nique, d'un ravitaillement, d'une réparation, de planifier ses prochaines haltes. De plus, ces aires offrent un cadre qualitatif aux pauses des cyclistes et contribuent à l'identité de l'itinéraire.

Les aires d'arrêt forment un jalon structurant sur les tracés et fournissent des informations/services clés utiles aux usagers aux portes d'entrée vers les territoires.

Dès lors, ce module a pour objectif d'implanter des aires d'arrêt le long des itinéraires cyclables longue distance. Ce module permet de déterminer les emplacements des aires d'arrêt et la conception de ceux-ci notamment en termes de choix du mobilier et du niveau d'équipements à prévoir sur le réseau EuroVelo, les itinéraires régionaux que sur les autres véloroutes transfrontalières.

L'objectif de communication spécifique à ce module

L'ambition en termes de communication pour ce module est d'informer le grand public sur les nombreux services à disposition le long des itinéraires transfrontaliers.

L'implantation d'aires de repos vélos profite en conséquence aux habitants de l'Ardenne transfrontalière qui utilisent le réseau pour leurs déplacements quotidiens, leurs loisirs mais également aux cyclotouristes désireux de découvrir la région.

Cette communication se fera par le biais d'articles de presse et les aménagements réalisés seront promus par le biais de brochures ou sites web.

De plus, l'ambition du projet AITIMI est de développer des aires d'arrêt qui deviendraient de véritables icônes de la destination Ardenne. Pour ce faire celles-ci seraient thématiques, originales, scénographiées. Bref, des aires qui puissent être "instagrammables" de par la qualité et l'originalité de leurs équipements.

Activité 4.1 : Etude du projet

Il s'agit au préalable d'établir d'une part un diagnostic des aires d'arrêt et équipements existants (inventaire du mobilier, des services et équipements et d'autre part de rechercher la localisation à convenir pour l'implantation de nouvelles aires pour assurer une bonne répartition tout en veillant aux contraintes techniques relatives (foncier disponible, réseaux eau/électricité...).

Ensuite, l'étude portera sur une proposition d'un concept global, d'une scénographie cohérente et innovante, d'une harmonisation des équipements et mobilier sur tout le territoire.

Le recours à un auteur de projet via marché public peut être nécessaire.

Ainsi chaque aire sera étudiée et constituera une action, un projet en soi.

Des démarches préparatoires et administratives seront nécessaires. Il est question ici de préparer et d'introduire l'ensemble des demandes d'autorisation nécessaires pour l'acquisition des propriétés sur laquelle les infrastructures vont s'implanter, pour la réalisation de ces infrastructures et pour la construction des ouvrages d'art, les marquages au sol et pour l'itinéraire en général.

Une fois le projet défini, les différents cahiers de charges (CSC) destinés au lancement des marchés publics peuvent alors être préparés :

- Marchés de travaux
- Marchés relatifs à la coordination sécurité-santé
- Marchés relatifs à la surveillance des chantiers
- Marchés relatifs au balisage des itinéraires et autres équipements identifiés préalablement

Livrables :

Etudes : carte, concept, esquisse et avant-projet

L'étude du projet portera sur la cartographie de localisation des aires d'arrêt. Elle comprendra la proposition d'un concept cohérent et innovant. L'étude précisera pour chaque aire l'esquisse et le détail des aménagements à mettre en œuvre.

Activité 4.2 : Réalisation

Premièrement, il s'agit d'élaborer un calendrier précis de réalisation du projet avec planification des travaux à réaliser sur les différents versants

Ce calendrier sera issu de la collaboration de tous les opérateurs. Ce calendrier sera encodé dans le logiciel de gestion en ligne, de manière à pouvoir être mis à jour régulièrement.

Chaque Opérateur sera en charge du lancement de son marché public sur base de son propre cahier des charges pour la réalisation des travaux. Certains travaux transfrontaliers pourraient faire l'objet d'un marché commun entre deux Opérateurs. Le lancement des travaux se fera en concertation avec l'ensemble des Opérateurs. Les Comités techniques seront l'occasion d'organiser les marchés à lancer et de suivre leur état d'avancement. Pour les travaux semblables, un canevas commun sera mis en place.

Ensuite, il s'agit de réaliser les travaux d'aménagement de façon coordonnée et transfrontalière afin d'assurer une cohérence du territoire et aménager de manière globale et concertée l'ensemble des aires d'arrêts vélos le long des itinéraires cyclables.

Livrables :

Procès verbal de réception provisoire

Il s'agit d'un document attestant de la réalisation et de la réception provisoire des travaux.

Les indicateurs de réalisation du module de travail 4

Indicateur 4.1 :

Indicateur de réalisation projet :

Valeurs des aménagements des aires d'arrêt vélo réalisés

Indicateur de réalisation du programme :

3.2RCOSPEC: Valeur des aménagements et amélioration des pistes cyclables transfrontalières

Unité de mesure : Euros

Valeur cible : 1.846.522,00

Justification de l'indicateur :

Cet indicateur concerne :

- La création de 7 aires d'arrêt en province de Namur le long de la véloroute Lesse et Semois et l' EV19
- La création de 8 aires d'arrêt en Province du Luxembourg le long de la véloroute Centre Ardenne
- La création de 7 aires d'arrêt en Ardennes françaises le long de la Voie Verte Sud Ardenne
- L'amélioration de 8 aires d'arrêt en Ardennes françaises le long de la Voie verte trans ardennes
- La création d'une aire d'arrêt sur la trans semoysienne

Les infrastructures transfrontalières :

Infrastructure 4.1 : Aménagement d'aire d'arrêt vélo tous les 15 ou 30km

Les itinéraires cyclables manquent d'équipements et de services permettant aux cyclistes de s'arrêter pour une pause afin de se reposer, se ravitailler, effectuer une réparation sur leurs vélos, se repérer sur carte et organiser leurs parcours.

Il s'agit dès lors d'implanter en point d'entrée ou de sortie des parcours sur les véloroutes, des aires d'arrêt vélo très bien équipées. Ces aires doivent se retrouver environ tous les 30 km. L'aire doit se situer sur le tracé de l'itinéraire. Elle peut néanmoins renvoyer vers certains services à proximité immédiate « à vue » ou « à moins de 500 m et signalisés dans les deux sens » (sanitaires, outillage de réparation...)

Ces aires sont situées :

- À proximité d'une gare ferroviaire
- Dans une agglomération importante
- Sur un site touristique important
- À proximité d'un parking voitures
- Jumelé avec aire de camping-car ou infrastructures de plaisance (halte, relais ou port) dans le but de mutualiser les équipements les plus onéreux et difficiles à mettre en oeuvre
- Couplé à la présence de sanitaires et point d'eau

Complémentaire à ces aires, environ tous les 15km, des aires « pause longue » sont également envisagées.

Ces aires sont constituées de bancs, tables de pique-nique, arceaux, box vélo, abris pour les intempéries, poubelles de tri sélectif, panneaux d'information, borne de réparation et station de gonflage, éventuellement équipées de sanitaires et point d'eau. Elles sont aussi agrémentées d'un aménagement paysager offrant un cadre de qualité lors de la pause des cyclistes.

Ainsi, plus d'une vingtaine d'aires est envisagée : sur l'EuroVelo19 et l'EuroVelo5, sur la Véloroute transemoysienne, sur la Véloroute Lesse et Semois et la Véloroute Centre Ardenne (nouvellement mise en services grâce à la programmation InterregV), sur la Voie Verte Sud Ardenne, sur l'itinéraire régional W7 également.

Bénéficiaires des infrastructures transfrontalières :

La réalisation de ces infrastructures profitera à tous les publics cibles :

- aux habitants de l'Ardenne transfrontalière qui utiliseront le réseau pour leurs déplacements quotidiens, leurs loisirs.
- aux cyclotouristes pour la découverte de la région
- aux opérateurs économiques notamment touristiques qui bénéficieront des retombées économiques garanties par une meilleure attractivité et accessibilité du territoire
- aux pouvoirs régionaux et communaux qui souhaitent garantir le transfert modal de leurs concitoyens vers une mobilité active décarbonée à usage fonctionnel

Module de travail 5 : Restauration des corridors écologiques le long des itinéraires cyclables

L'objectif du module :

Les itinéraires cyclables permettent la circulation apaisée des cyclistes et des piétons mais constituent également des lieux favorables aux déplacements et au développement des espèces végétales ou animales. Ces lieux de connexion entre des réservoirs de biodiversité (lieu où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie (alimentation, reproduction, repos)) sont appelés corridor écologique.

Ce module vise à restaurer les corridors écologiques le long des itinéraires cyclables en Ardenne transfrontalière là où les diagnostics de la Trame Verte et Bleue montrent de forts enjeux écologiques.

La restauration des corridors écologiques favorise la biodiversité le long des itinéraires mais aussi améliorent le cadre de vie par l'aménagement des bords des chemins qui concourt à rendre agréable l'utilisation des itinéraires cyclables et encouragent la pratique d'une mobilité active et décarbonnée.

L'objectif de communication spécifique à ce module

La communication du module vise à sensibiliser les visiteurs et gestionnaires de voiries en matière de continuité écologique et de lutte contre les Espèces Exotiques Envahissantes. Cette communication se fera par l'intermédiaire de panneaux d'information, la création d'un tronçon vitrine, et l'utilisation des zones aménagées comme supports de formation.

Activité 5.1 : Etude de la Trame Verte et Bleue et diagnostic des Espèces Exotiques Envahissantes

L'étude de la Trame Verte et Bleue (TVB) et des Espèces Exotiques Envahissantes (EEE) a pour objectif de définir les zones à enjeux prioritaires, c'est-à-dire là où la TVB est coupée ou rencontre un obstacle substantiel ou dans le cas des EEE, les secteurs de forte présence à gérer en priorité.

Lorsque ces points noirs seront identifiés, ils seront recroisés avec les itinéraires cyclables existants et en devenir dans le cadre des projets Ardenne Itinérance Mobilité Infrastructures et Ardenne Tourisme Responsable pour Tous. Ainsi, les points noirs situés à proximité directe des itinéraires seront définis comme secteurs cibles. Les données de bases existent partiellement sur chaque territoire. Il conviendra de les compiler et d'abonder certaines données via des relevés en interne, soit en passant par un prestataire de service selon les Parcs. Ainsi le Parc naturel régional des Ardennes prendra l'attache d'un bureau d'études pour le diagnostic des EEE, tandis que cette tâche sera réalisée en interne par les autres Parcs.

Le choix des secteurs prioritaires revêtira une dimension transfrontalière compte tenu que les corridors, bien que traités selon le principe des "pas japonais" seront sélectionnés de façon à permettre la perméabilité des territoires entre eux. Ainsi certaines espèces, cortèges ou habitats seront associés à des itinéraires cyclables et l'on fera de ces « groupes » une priorité sur le projet.

Selon leur nombre et leurs enjeux, le traitement des secteurs cible pourra être assuré selon deux méthodes différentes : la maîtrise d'ouvrage directe, lorsque l'enjeu est tel que le Parc prendra l'attache des propriétaires et gestionnaires pour réaliser les travaux et obtenir les autorisations préalables ; l'appel à projets destiné à piocher dans un vivier de sites d'intérêt en s'appuyant sur une volonté locale afin d'accélérer les procédures et compter, dans certains cas, sur des travaux complémentaires portés par les bénéficiaires des appels à projets.

Le diagnostic versant français étant réalisé par un bureau extérieur, celui-ci sera sélectionné par la passation d'une procédure adaptée compte tenu du montant. Le Cahier des charges sera étudié par l'ensemble des opérateurs œuvrant au sein de l'activité pour plus de cohérence transfrontalière

Livrables :

Programme d'intervention 2024 -2027

Il s'agira d'un document réalisé en interne composé de 3 tomes :

TOME 1 : Diagnostic de la TVB et des EEE

TOME 2 : Objectifs de restauration : définition des priorités du programme de restauration

TOME 3 : Répertoire des opérations (tome en 3 parties, 1 par Parc) : travaux programmés et réalisés

Activité 5.2 : Restauration des corridors écologiques et création de tronçons vitrine

La localisation des zones prioritaires et la nature des travaux seront définis selon les résultats des études préalables. Les itinéraires, aires, espèces, cortèges, et habitats à forts enjeux et soumis à aléas importants seront ainsi prédéfinis et permettront de cibler les lieux prioritaires.

Pour ce qui est de la nature des travaux, cela dépendra des espèces, cortèges et habitats qui répondent à des besoins variés. Ainsi selon les besoins les travaux prendront la forme de plantation d'arbres ou de haies, de semis d'herbacées, de destruction d'EEE, d'aménagements pour la faune, de création de mares, de restauration de cours d'eau... Autant de possibilités inféodées aux risques observés le long des itinéraires cyclables.

Les travaux seront réalisés par maîtrise d'ouvrage directe ou appel à projets sur ces sites ou secteurs bien définis. Le type de travaux sera proposé par les opérateurs du projet et validés par les propriétaires terriens avant dépôt des autorisations (environnementales, agricoles, urbanistiques, voirie, etc.) nécessaires à leur réalisation. Lorsque les propriétaires sont privés, une attestation de minimis sera délivrée selon le modèle correspondant (agricole ou entreprise).

Outre ces travaux, un tronçon vitrine sera réalisé sur le territoire du Parc naturel régional des Ardennes de façon à présenter l'ensemble des techniques de gestion des itinéraires et berges de fleuve en un seul point. Un outil de sensibilisation pour les visiteurs et d'apprentissage pour les gestionnaires de voirie.

Son lieu reste à définir mais il est plus que probable qu'il se situera le long de l'EuroVelo 19, colonne vertébrale du tourisme à vélo sur le territoire du Parc. Le site d'implantation sera défini selon l'activité 5.1 et sur la base d'un Appel à Manifestation d'Intérêt auprès des collectivités (intercommunalités ou communes) qui en prendront le gardiennage et l'entretien courant par voie de convention.

Par ailleurs, les zones ayant bénéficiées de travaux de restauration pourront également être le siège de la formation des ouvriers communaux des Parcs naturels Ardenne Méridionale et Viroin-Hermeton pour la gestion différenciée et le maintien des éléments (naturels ou aménagés par l'Homme) favorables à la biodiversité.

Les panneaux de sensibilisation de l'activité 5.3 seront également concentrés sur ces secteurs (zones de travaux et tronçon vitrine) pour parfaire la sensibilisation/formation.

La réalisation des travaux sera assurée par des entreprises extérieures via des consultations préalables (procédures formalisées ou adaptées selon les montants) en veillant à maintenir une certaine cohérence au sein des différents cahiers de charges. L'utilisation d'accords-cadres préexistants demeurera possible dans la mesure où les marchés subséquents seront conformes aux obligations de publicité.

Livrables :

Tronçon vitrine

Il s'agit de s'assurer de la réalisation du tronçon vitrine sur le territoire du Parc naturel régional des Ardennes et de son bon entretien pour garantir son rôle de vitrine.

Travaux de restauration et de suivi

Sur la base du tome 3 de l'activité 3.1, les travaux accomplis seront documentés et suivis dans le temps, en plus de leur réalisation respective.

Activité 5.3 : Information et sensibilisation

Cette activité consiste à la création et à l'installation de panneaux pédagogiques à proximité des aires de repos, du tronçon vitrine, ou de secteurs ayant bénéficiés de lourds travaux de restauration afin d'informer les publics et les sensibiliser à l'intérêt des démarches et à la richesse du patrimoine naturel environnant.

Le graphisme des panneaux sera réalisé en interne au sein des Parcs en veillant à conserver une certaine cohérence transfrontalière malgré l'existence de chartes graphiques différentes. La fourniture des supports et l'impression des panneaux seront confiés à des prestataires extérieurs par la passation de marchés qui pourront être groupés ou non selon l'avancement du projet. A minima les cahiers de charges des supports seront définis conjointement de façon à s'assurer que le matériel utilisé soit cohérent de part et d'autre de la frontière.

L'installation des panneaux pourra quant à elle, être confiée à un prestataire ou aux collectivités hôtes des travaux et des panneaux, selon les budgets mobilisables.

Livrables :

Panneaux pédagogiques

Ces panneaux détailleront les espèces, cortèges ou habitats d'intérêt, les travaux réalisés et l'importance de ces derniers, notamment.

Les indicateurs de réalisation du module de travail 5

Indicateur 5.1 :

Indicateur de réalisation projet :

Valeur des aménagements de restauration des corridors écologiques

Indicateur de réalisation du programme :

3.2RCOSPEC: Valeur des aménagements et amélioration des pistes cyclables transfrontalières

Unité de mesure : Euros

Valeur cible : 222.000,00

Justification de l'indicateur :

Cet indicateur définit la valeur des travaux d'aménagements pour restaurer des habitats : creusement de mares, plantations, semis, travaux de restauration des sols, défrichements, etc.

Les infrastructures transfrontalières :

Infrastructure 5.1 : Travaux de restauration des corridors écologiques

Concrètement, dans le cadre de la restauration des corridors écologiques, divers travaux de plantation ou d'ensemencement seront nécessaires pour offrir le gîte et le couvert à la faune visée. Selon les milieux, diverses essences pourront être plantées ou semées : prairies, haies, ripisylve, bois... Ces plantations seront définies sur des linéaires ou des surfaces selon les enjeux environnementaux et de restauration des milieux.

Outre les plantations et semis, la restauration des corridors peut passer par des travaux de terrassement tel que le creusement de mares ou la création d'aménagements comme des crapauducs ou passages à hérisson. La localisation et la nature des travaux seront définies au cours du projet selon les résultats de l'analyse de la Trame Verte et Bleue en évaluant les risques sur le long des itinéraires cyclables (notions d'aléas et d'enjeux) :

- Le creusement de mares complémentaires et l'aménagement de crapauducs permet d'éviter aux espèces migratrices le passage sur une véloroute (obstacle pouvant être mortel pour les amphibiens) et peut dès lors réduire les risques de mortalités sur lesdits secteurs.
- La restauration de corridors arbustifs et/ou arborés facilite également la circulation des espèces, en offrant des voies quasi-exemptes de circulation humaine et permettant aux individus de se cacher, se nourrir ou se reposer. La diversité des essences favorise la diversité des espèces qui en bénéficieront.
- Enfin, la restauration des milieux ouverts sera favorable à de nombreuses espèces ayant besoin d'herbes hautes, de fleurs, de graminées, de haies pour se nourrir ou se loger. En période automnale, ces milieux constituent également des lieux de halte privilégiés pour les espèces migratrices, tandis que les espèces hivernantes pourront y être observées en nourrissage hivernal. Il est également intéressant de border ces milieux ouverts d'aménagements simples permettant aux amphibiens d'y hiberner en toute sécurité.

Bénéficiaires des infrastructures transfrontalières :

Les travaux bénéficieront aux cibles suivantes :

- La Destination Ardenne : dans le but de maintenir son image verte et la qualité de son environnement,
- Les provinces, intercommunalités et communes : dans l'optique de développer des corridors écologiques, travaux valorisables dans le cadre de leurs propres objectifs environnementaux,
- Les éventuels propriétaires privés (moyennant la délivrance d'attestation de minimis) : afin de parfaire les continuités écologiques quelle que soit la nature du foncier.
- Les gestionnaires de voiries : par la plantation d'essences structurantes (maintien de berges, enrayement de la propagation d'Espèces Exotiques Envahissantes, massifs à faible entretien, etc.).
- Le grand public et les touristes : à la marge pour, les sensibiliser à l'environnement et leur apporter un cadre de pratique plus agréable (îlots de fraîcheur, diversité paysagère et des palettes végétales, limitation des fientes de bernaches sur les voiries, etc.).

Module de travail 6 : Développement transfrontalier du réseau Points Noeuds

L'objectif du module :

Ce module vise à étendre le réseau Points-Noeuds largement déployé en Province de Namur et en Province du Luxembourg sur le territoire des ardennes françaises, vise également à définir des liaisons entre les différents territoires et à densifier les réseaux luxembourgeois et namurois en zones frontalières. Il s'agit de créer par-delà les frontières un réel maillage de circuits à utiliser pour les déplacements quotidiens ou pour les balades touristiques.

Avec ses balises numérotées de carrefour en carrefour, le réseau se constitue de mailles de 5 à 8km soit une juxtaposition de boucles de base de 15 à 25 km de longueur. La mise en place d'un réseau à points-noeuds, qui comporte un balisage adapté, devrait concerner au minimum 300 km de voiries. Le réseau Points-Noeuds offre des possibilités de circuits cyclables à composer en boucle ou en ligne en notant la succession des numéros à suivre pour parcourir l'itinéraire.

L'objectif de communication spécifique à ce module

L'objectif de la communication est d'informer le grand public sur les possibilités de circuits et permettre une meilleure accessibilité aux itinéraires transfrontaliers.

L'extension du réseau Points-Noeuds profite en conséquence aux habitants de l'Ardenne transfrontalière qui utilisent le réseau pour leurs déplacements quotidiens, leurs loisirs mais également aux cyclotouristes désireux de découvrir la région.

Activité 6.1 : Réflexion et études des extensions des connexions transfrontalières

Cette activité comprend :

- Le Partage transfrontalier d'expériences, tant pour les études de piquetage que la gestion du réseau (veille et entretien, bénévoles, ...) : visite des infrastructures balisées en province du Luxembourg belge et province de Namur, échanges entre opérateurs sur les critères de sélection des voies, la gestion des risques de sécurité de routière, analyse des retours des usagers du réseau points noeuds en Wallonie...
- La réflexion quant aux connexions transfrontalières permettant d'obtenir un réseau indépendant des frontières, afin d'assurer la continuité et le prolongement en Ardenne Française des réseaux point noeuds existants versant wallon le long de la frontière des deux provinces de Namur et du Luxembourg belge : travail cartographique, visite de terrain, échange avec les intercommunalités.

Livrables :

Carte du réseau

L'étude des connexions transfrontalières permettra d'établir une carte du réseau Points noeuds à mettre en œuvre.

Activité 6.2 : Création des liaisons, piquetage et pose

Cette activité comprend :

- La création de liaisons balisées en France via un logiciel spécifique : après définition des réseaux traversant la frontière, réalisation des études de tracé afin de desservir les sites, en connexion avec les infrastructures cyclables existantes (Voie Verte Transardenne (eurovelo 19), boucles Ardenne Cyclo et Voie Verte Sud Ardenne) ; conception et réalisation des études de piquetage, commande et pose des équipements de balisage et d'information aux usagers.
- L'adaptation du réseau en provinces du Luxembourg et de Namur, sera nécessaire, suite aux réflexions relatives aux connexions transfrontalières, et suite aux travaux d'infrastructures cyclables mises en œuvre notamment dans le cadre de l'interreg V (Eurocyclo) et celui en cours afin d'anticiper les modifications à réaliser sur le balisage Points-Nœuds : adaptation ponctuelle des réseaux points nœuds existant versant wallon et qui seront prolongés versant français.

Livrables :

Panneaux de balisage

Les panneaux seront posés afin de baliser les différentes boucles d'itinéraires du réseau Points Nœuds.

Activité 6.3 : Partage de la base de données cartographiques de gestion et de maintenance

Cette activité comprend :

- La création de liaisons balisées en France via un logiciel spécifique : après définition des réseaux traversant la frontière, réalisation des études de tracé afin de desservir les sites, en connexion avec les infrastructures cyclables existantes (Voie Verte Transardenne (eurovelo 19), boucles Ardenne Cyclo et Voie Verte Sud Ardenne) ; conception et réalisation des études de piquetage, commande et pose des équipements de balisage et d'information aux usagers.
- L'adaptation du réseau en provinces du Luxembourg et de Namur, sera nécessaire, suite aux réflexions relatives aux connexions transfrontalières, et suite aux travaux d'infrastructures cyclables mises en œuvre notamment dans le cadre de l'interreg V (Eurocyclo) et celui en cours afin d'anticiper les modifications à réaliser sur le balisage Points-Nœuds : adaptation ponctuelle des réseaux points nœuds existant versant wallon et qui seront prolongés versant français.

Livrables :

Outil cartographique de gestion et de maintenance

Un outil unique et commun (partie wallonne et partie française) permettra la gestion et la maintenance des balises.

Les indicateurs de réalisation du module de travail 6

Indicateur 6.1 :

Indicateur de réalisation projet :

Valeur des boucles balisées mises en place

Indicateur de réalisation du programme :

3.2 RCOSPEC: Valeur des aménagements et amélioration des pistes cyclables transfrontalières

Unité de mesure : Euros

Valeur cible : 416.500,00

Justification de l'indicateur :

Cet indicateur concerne la réalisation de :

- 2 boucles sur le territoire de la communauté de communes Ardenne Rives de Meuse
- 2 boucles sur le territoire de la communauté de communes Vallées et Plateau d'Ardenne

- 2 boucles sur le territoire de la communauté de communes Portes du Luxembourg
- 2 boucles sur le territoire de la communauté de communes Argonne ardennaise
- 2 boucles sur le territoire de la communauté de communes des Crêtes préardennaises

Les infrastructures transfrontalières :

Infrastructure 6.1 : Boucles d'extensions du réseau points nœuds

Après avoir aménagé les itinéraires cyclables structurants que représentent la Voie Verte Trans Ardenne et la Voie Verte Sud ardenne, le CD08 souhaite expérimenter le développement de la solution de balisage développée en Wallonie sous le principe des « Réseaux Points Nœuds ». Cette technique permettrait de pouvoir accompagner les nombreuses communes et intercommunalités ardennaises souhaitant dynamiser l'offre cyclable sur leur territoire, tant pour la mobilité du quotidien que pour le développement d'un maillage à vocation touristique.

Afin de définir une politique de balisage et d'aménagement cohérente de ces réseaux points nœuds, le CD08 souhaite s'inspirer des méthodes utilisées en Provinces wallonnes pour décliner ces outils en France, en respect des principes et règles de sécurité applicables en la matière.

Plusieurs extensions du réseau seront étudiées avec le CDO8, les intercommunalités et avec l'aide des Provinces wallonnes :

- CCARM : 2 boucles sont projetées, notamment une liaison envisagée entre la Voie verte Trans Ardenne (VVTA), les communes de Givet, Beauraing et Doische
- 2C2A : 2 boucles dont une liaison entre la Voie verte Sud Ardenne (VVSA), le site touristique du Parc Argonne Découverte et le département limitrophe de la Marne.
- CCVPA : 2 boucles dont une liaison entre la VVTA, La Trans semoysienne, la commune de Thilay et le RAVEL en province de Namur, et une seconde boucle reliant le lac des Vieilles Forges aux lacs de l'eau d'Heure
- CCPDL : 2 boucles dont une liaison entre la VVTA et la province du Luxembourg afin de se connecter au réseau point nœud et au RAVEL existant. Une autre boucle est prévue afin de relier un itinéraire cyclable aménagé le long de la rivière Ennemanne, avec la VVSA à hauteur de Chemery sur Bar et desservir plusieurs sites touristiques
- CCCP : 2 boucles pour connecter la VVSA avec les équipements structurants du territoire et notamment en termes de mobilité avec les gares de Poix Terron et d'Amagne Lucquy.

Bénéficiaires des infrastructures transfrontalières :

Les bénéficiaires concernés sont principalement les habitants de l'Ardenne dans le cadre des mobilités du quotidien, mais aussi les cyclotouristes et randonneurs pédestres utilisant l'infrastructure.

Module de travail 7 : Etudes de liaisons cyclables manquantes

L'objectif du module :

L'objectif du module est d'accélérer le déploiement ultérieur de nouvelles liaisons cyclables afin de compléter le réseau de l'Ardenne. En anticipant les études à mener, les projets d'aménagement sont plus facilement intégrables à des programmations budgétaires en faveur du vélo.

Plus spécifiquement, des liaisons sont étudiées au départ de Beauraing, Bouillon et Bertrix (côté belge) et Charleville-Mézières, Sedan et Vouziers (côté français) afin de se connecter efficacement aux zones limitrophes.

L'objectif de communication spécifique à ce module

L'objectif est de communiquer aux décideurs l'importance de la réalisation effective des aménagements cyclables sur les itinéraires étudiés.

Activité 7.1 : Etudes

Au préalable, il s'agit de récolter les informations et les études existantes auprès des parties prenantes et synthétiser celles-ci pour alimenter les clauses techniques du cahier des charges qui servira à désigner un bureau d'étude spécialisé en mobilité. Ensuite, le cahier des charges pour le marché de services est établi en collaboration avec les opérateurs concernées et chaque opérateur responsable s'occupe de la passation du marché et du suivi de celui-ci (analyse des offres, sélections des soumissionnaires, attribution à l'adjudicataire désigné)

Une fois le prestataire pour la réalisation de l'étude désigné, il convient de procéder à une réunion de lancement avec les parties prenantes, et établir un comité d'accompagnement pour le bon suivi de l'étude.

L'étude est réalisée par le prestataire qui présentera les résultats de celle-ci aux instances de décision des parties prenantes. Cette étude identifiera des pistes de mise en œuvre (budget et porteur de projet)

Livrables :

Synthèse des études existantes : Document reprenant les résultats des études pertinentes identifiées

Cahier des charges : Document reprenant les clauses administratives et techniques du marché public de service

Etude : Document complet reprenant l'ensemble des résultats, tronçon par tronçon

Récapitulatif de l'étude : Document synthétique afin de convaincre les décideurs de la mise en œuvre effectives, contenant des données opérationnelles (distance, coût, complexité, timing, ...)

Les indicateurs de réalisation du module de travail 7

Indicateur 7.1 :

Indicateur de réalisation projet :

Nombre d'études présentées

Indicateur de réalisation du programme :

3.2 RCO83: Stratégies et plans d'action élaborés conjointement

Unité de mesure : Stratégies / plans d'action

Valeur cible : 5

Justification de l'indicateur :

Le projet prévoit la réalisation de

- Etude de la liaison cyclable entre Sedan et Bertrix
- Etude de l'itinéraire et des aménagements cyclables du W5 entre Bouillon et Arlon
- Etude de l'itinéraire et des aménagements cyclables d'une liaison structurante entre Hirson et Charleville
- Etude de l'itinéraire et des aménagements cyclables d'une liaison structurante entre Vouziers et Reims
- Etude de l'itinéraire et des aménagements cyclables d'une liaison structurante entre Beauraing et Marche

Les infrastructures transfrontalières :

Infrastructure 7.1 : Etude d'une liaison cyclable entre Bertrix et Muno

Il s'agit d'étudier les aménagements cyclables d'une liaison structurante entre Bertrix et Muno, par la réhabilitation de l'ancienne voie ferrée.

Après avoir aménagé l'itinéraire structurant en matière de tourisme cyclable transfrontalier que représente la véloroute Centre Ardenne (Ardenne Cyclo Interreg V), et après que la Région wallonne ait commencé à rénover plusieurs ouvrages d'art de l'ancienne ligne ferroviaire reliant Orgeo (Bertrix) à Carignan (France), dont l'emblématique viaduc de Conques, IDELUX PP, soutenue par les 3 Communes traversées par la ligne (Bertrix, Herbeumont, Florenville), souhaite étudier l'aménagement complet d'une continuité cyclable entre Bertrix et Muno (dernier village avant la frontière française où une voie verte est déjà opérationnelle jusque Carignan) par la réutilisation d'une ancienne voie ferrée d'intérêt patrimonial majeur.

En effet, l'ancienne ligne L163a (dénommée aussi parfois L165a) est unique en son genre. Longue de 27 km, traversant les vallées de la Vierre, de l'Aise et de la Semois et à travers des couches dures d'ardoise, elle voit se succéder de nombreux ouvrages d'art tels que viaducs, tunnels, tranchées, etc.

Autant de prouesses architecturales témoignant du savoir-faire des ouvriers de l'époque. Par ailleurs, sa situation particulière, en ligne directe entre l'Allemagne et le Nord-Est de la France, lui fera jouer un rôle stratégique majeur durant les deux conflits mondiaux du 20e siècle.

Ce projet d'itinéraire a donc pour but de valoriser un patrimoine naturel et culturel majeur, et de surcroît intrinsèquement transfrontalier.

Cette liaison structurante permettra de développer les usages cyclables au-delà des pratiques touristiques en reliant des bassins de vie importants et permettra de développer l'usage et la pratique du vélo par la population locale. La région étant peu desservie en transports en commun, cette liaison cyclable est d'autant plus une alternative intéressante pour la mobilité des habitants.

Infrastructure 7.2 : Etude d'une véloroute entre Bouillon et Arlon

Cette étude vise à établir l'itinéraire et les aménagements cyclables de la véloroute « W5 D'une vallée à l'autre » entre Bouillon et Arlon-Martelange

Dans sa stratégie de développement d'un réseau d'itinéraires cyclables à vocation touristique s'intégrant au Schéma Directeur Cyclable wallon, la Wallonie prévoit l'aménagement de 10 itinéraires de longue distance sur tout le territoire wallon, en connexion avec les pays voisins. Ces 10 itinéraires, qui constituent les dorsales du réseau vélotouristique, ne sont pas encore opérationnels à 100%.

Certains de ces itinéraires doivent encore faire l'objet d'une étude plus approfondie du tracé et des aménagements cyclables requis. En l'occurrence, en province de Luxembourg, l'itinéraire « W5 D'une vallée à l'autre » doit encore être étudié entre Bouillon et Arlon-Martelange. Active dans le domaine de la mobilité active, l'Intercommunale IDELUX Projets publics a proposé à la Wallonie d'intégrer cette étude dans le projet Interreg étant donné son intérêt sur le plan transfrontalier. En effet, ce projet de liaison permettra de développer des boucles touristiques transfrontalières sur base du réseau points- nœuds (réseau existant en Wallonie et maillé autour des 10 itinéraires structurants de longue distance, et réseau en projet en France via le module 6 de ce projet AITIMI). Il offrira également un itinéraire cyclable complet depuis la source de la Semois à Arlon (Belgique) jusqu'à son embouchure avec la Meuse à Monthermé (France).

Ce projet d'itinéraire permettra de développer les usages cyclables au-delà des pratiques touristiques en desservant de nombreuses villes et villages et permettra de développer l'usage et la pratique du vélo au quotidien.

Infrastructure 7.3 : Etude de la véloroute entre Beauraing et Marche

Cette infrastructure concerne l'étude de l'itinéraire et des aménagements cyclables d'une liaison structurante entre Beauraing et Marche-En-Famenne (via le Ravel Houyet-Rochefort)

Au travers de cette étude, quatre objectifs sont poursuivis :

1. Connecter deux bassins de vie, l'Arrondissement de Dinant et l'Arrondissement de Marche-En-Famenne
2. Connecter trois parcs d'activité économique de Beauraing, Rochefort et Marche-En-Famenne
3. Connecter deux liaisons Eurovelo (5 et 19), via la liaison Lesse & Semoy
4. Connecter trois gares ferroviaire importantes (Beauraing, Rochefort-Jemelle et Marloie)

Le réseau routier actuel entre Beauraing et Marche-En-Famenne est composé de routes régionales 2 fois une bande (N836 et N911), sans aménagement spécifique. En effet, cette route traverse historiquement des territoires peu denses, et les deux villes sont séparées par l'autoroute E411.

Cette liaison cyclable entre Beauraing et Marche-En-Famenne, d'une longueur totale de 45 km, possède deux tronçons sans aménagement spécifiques : soit 10 km de Martouzin (Beaurain) à Wanlin (Houyet), et 15km de Rochefort à Marloie (en passant par le village d'Humain).

Quelques km supplémentaires sont à étudier afin de connecter les parcs d'activité économique et les gares ferroviaires.

Infrastructure 7.4 : Etude de la véloroute entre Vouziers et Reims

Il s'agit d'étudier l'itinéraire et les aménagements cyclables d'une liaison structurante entre Vouziers et Reims, par la réhabilitation de l'ancienne voie ferrée.

Après avoir aménagé les itinéraires structurants en matière de tourisme cyclables que représentent la voie verte trans Ardenne et la voie verte sud Ardenne, le Conseil départemental souhaite accompagner les intercommunalités dans les

projets de boucles et de liaisons depuis / vers l'itinéraire. A travers le schéma de valorisation des itinéraires cyclables, le CD08 accompagne via son dispositif d'ingénierie territoriale les maitres d'ouvrages public sur ce type de projet (faisabilité, opportunité, recherche de financement, recrutement de maître d'œuvre...).

La communauté de communes de l'Argonne Ardennaise a dans ce cadre sollicité la collectivité pour étudier l'aménagement d'une continuité cyclable entre Vouziers et le Grand Reims (300.000 habitants) par la réutilisation d'une ancienne voie ferrée d'intérêt locale, en lien avec la communauté de communes de la Région de Suippes.

Ce projet de connexion permettra de développer les usages cyclables au-delà des pratiques touristiques en desservant des bassins de vie important et permettre de développer l'usage et la pratique du vélo au quotidien.

Infrastructure 7.5 : Etude de l'itinéraire entre Hirson et Charleville

Cette infrastructure concerne l'étude de l'itinéraire et des aménagements cyclables d'une liaison structurante entre Hirson (EV3) et Charleville-Mézières (EV19), par la réutilisation d'une ancienne voie ferrée.

Après avoir aménagé les itinéraires structurants en matière de tourisme cyclables que représentent la voie verte trans ardennaise et la voie verte sud ardennaise, le Conseil départemental souhaite accompagner les intercommunalités dans les projets de boucles et de liaisons depuis / vers l'itinéraire. A travers le schéma de valorisation des itinéraires cyclables, le CD08 accompagne via son dispositif d'ingénierie territoriale les maitres d'ouvrages public sur ce type de projet (faisabilité, opportunité, recherche de financement, recrutement de maître d'œuvre...).

Les communautés de communes Vallées et Plateau d'ardennaise et Ardenne Thiérache, avec également la commune d'Hirson a dans ce cadre sollicité la collectivité pour étudier l'aménagement d'une continuité cyclable entre la voie verte trans ardennaise (EV19) et Hirson (EV3) par la réutilisation d'une ancienne voie ferrée d'intérêt locale.

Bénéficiaires des infrastructures transfrontalières :

La réalisation de cette infrastructure profitera à tous les publics cibles identifiés au point C2.4.

- Aux habitants de l'Ardenne transfrontalière qui utiliseront le réseau pour leurs déplacements quotidiens, leurs loisirs.
- Aux cyclotouristes pour la découverte de la région
- Aux opérateurs économiques notamment touristiques qui bénéficieront des retombées économiques garanties par une meilleure attractivité et accessibilité du territoire
- Aux pouvoirs régionaux et communaux qui souhaitent garantir le transfert modal de leurs concitoyens vers une mobilité active décarbonée à usage fonctionnel

Le budget du projet AITIMI – Durée : 4 ans

9 649 833 € (financement FEDER : 60%)

Contact

Laurence WANUFELLE : lwa@bep.be / +32 (0) 81 71 82 59