DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME

Contournement routier Est de Gages

Projet	Contournement Est de Gages
Numéro de projet	6631030026
MOA	SPW-MI Direction des routes de Mons

Objet de la demande :

Création d'une nouvelle voirie afin que le trafic du parc Pairi Daiza contourne le village de Gages.

Demandeur :

SPW-MI – Direction des routes de Mons
Rue des canonniers, 36
7000 Mons

Auteur de projet :

Bureau d'études SWECO
Boulevard Baudouin 1er, 19
1348 Louvain-La-Neuve

Localisation du bien :

La nouvelle route se situe sur le territoire des communes de Brugelette et accessoirement de Lens, implantée le long du bois de la provision.

1. Formulaire - Annexe 6 du CoDT
2. Notice d'évaluation des incidences
3. Annexes diverses
   - 3.1. Cadre Sols
   - 3.2. Avis préalable archéologique
   - 3.3. Evaluation approprié des incidences Natura 2000
   - 3.4. Notes relatives à la gestion des eaux
     - 3.4.1. Assainissement contournement
     - 3.4.2. Pertuis sur la Dendrelette
     - 3.4.3. Avis préalable GISER
   - 3.5. Rapport de tomographie électrique
   - 3.6. Avis préalable TOTAL
   - 3.7. Etude de mobilité
   - 3.8. Note cyclabilité

Liste d'adaptations

Révision	Date	Description	Rédigé par	Contrôlé par	Approuvé par
A	10/08/2026	Complément au dossier	Xavier Duyck	Virginie Gassée Louis Sartenaer	Elisenda Casas

Contournement de Gages–
Note relative aux aménagements cyclables

Sweco Belgium bv/srl	Numéro d'entreprise BE0405647664
Projet	Contournement Est Gages
Numéro de projet	663130026
Client	N/A
Auteur	Xavier Duyck
Contrôlé par	Virginie Gassée

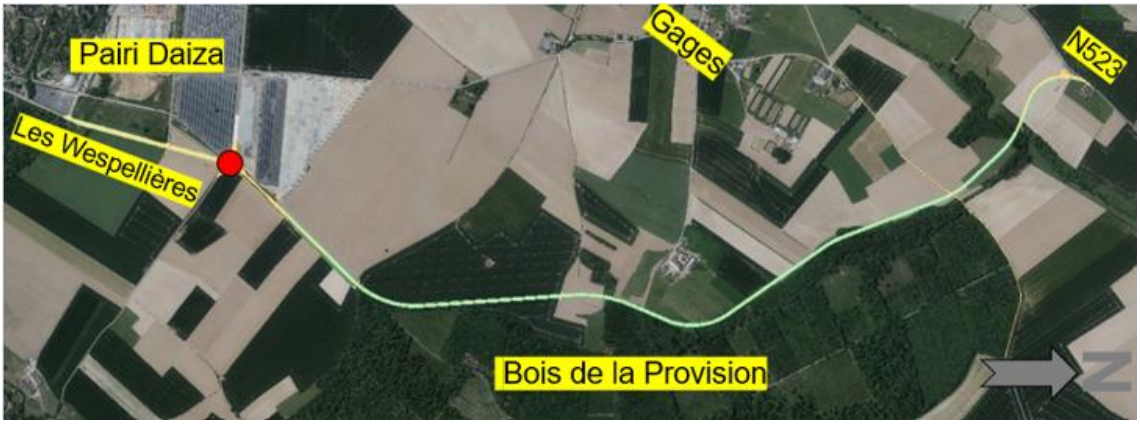
1. Objet de la note

La présente note décrit la gestion des déplacements cyclables liée au projet de contournement Est de Gages, en bordure du bois de la Provision. Ce contournement vise à améliorer l'accessibilité nord du parc Pairi Daiza et à désengorger les voiries communales avoisinantes.

2. Contexte

Le projet s'inscrit dans l'accord-cadre 2025-2029 avec le SPW-MI et dans un ensemble de mesures visant la réorganisation de la mobilité autour de Pairi Daiza.

Le tracé du futur contournement est illustré ci-dessous entre la N523 et la route des Wespellières :



3. Principe général

De manière à contribuer à son acceptabilité locale, le projet routier a veillé à minimiser son impact sur les exploitations agricoles et son emprise sur des terres de bonne qualité agronomique. Pour ces raisons, l'implantation retenue est celle longeant directement la lisère du bois de la Provision, la plus éloignée du village de Gages ; la largeur revêtue par la chaussée ne vise ainsi qu'à satisfaire les seuls besoins de la mobilité motorisée.

En conséquence, la route de contournement – future route régionale - ne sera pas dédoublée d'une piste cyclable. Cette option est d'autant plus justifiée que les voiries que le projet connecte, à savoir la N523 (au nord) et la route des Wespellières (au sud depuis la N56) n'en sont pas non plus dotées.

En compensation, des itinéraires cyclables seront organisés depuis le Nord-Est du Parc Pairi Daiza en exploitant le réseau des points nœuds. Ce réseau est un système de balisage pratique et extrêmement simple, lequel peut être suivi lors des déplacements à vélo en reliant des carrefours numérotés. Ce réseau a l'avantage pour les modes alternatifs d'emprunter essentiellement des routes calmes ou des voies vertes, hors (du bruit et des dangers) de la circulation automobile. Ces routes seront d'autant apaisées que le projet de contournement contribuera à ce qu'elles soient désertées par la circulation automobile en transit vers le parc.

4. Accès et itinéraires cyclables

En situation existante, le réseau points-nœuds constitue un maillage assez dense autour de Pairi Daiza ; il emprunte principalement des voiries communales, lesquelles sont cependant dotées de peu d'aménagements (marquage, balisage, …), notamment pour les cyclistes.



Depuis le Nord-Est (N57) et la gare de Silly, ce réseau rejoint d'abord la Place de Fouleng, Depuis la place (point-nœud 80), deux itinéraires sont alors possibles.

- Le premier, retenu comme **itinéraire cyclable** principal (repris en vert à la figure ci-après), emprunte d'abord la rue de l'Eglise, jusqu'à celle-ci et au château de Fouleng ; ensuite il se poursuit par la rue de la Provision au nord du Bois du même nom. Les rues de l'Eglise et de la Provision sont des rubans asphaltés d'environ 3 mètres de large ; au -delà de la dernière bâtisse et au nord du bois, cette dernière devient cependant davantage un chemin agricole et cela jusqu'au carrefour avec la rue de Fouleng à Gages (point nœud 72 à déplacer depuis la Place de Gages).



Rue de la Provision (côté Fouleng)

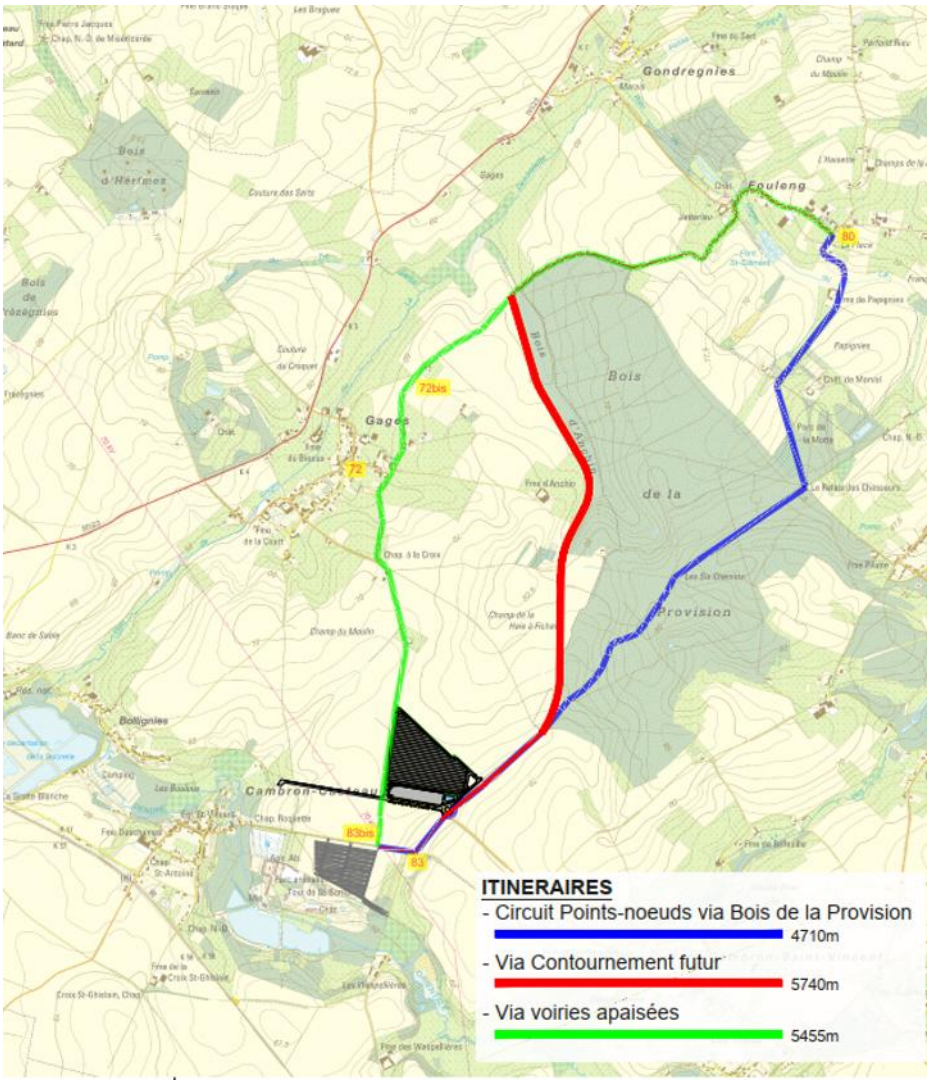


Rue de la Provision (côté Gages)



Chemin de Mons

La rue de Fouleng se prolonge par le Chemin de Mons, dont la largeur permet le croisement de véhicules ; ces deux voiries communales sont constituées de dalles de béton goujonnées. Le chemin de Mons aboutit sur la rue de l'Abbaye et l'entrée du parc. L'ensemble de l'itinéraire, long de 4.710 m, est généralement peu bâti (habitat dispersé) et traverse paisiblement des paysages champêtres. En guise de rappel, le chemin de Mons, qui constitue actuellement l'accès nord au parc, sera délaissé par les automobilistes qui emprunteront le contournement.



- En **alternative**, un **itinéraire** rejoint en moins de 5 km (4710 m) la place de Fouleng à l'entrée du parc (point nœud 83 à déplacer), via le Bois de la Provision (repris en bleu à la figure ci-avant). L'entrée de celui-ci est rejoint depuis la Place de Fouleng par la rue de Lombise, laquelle sur son dernier tronçon longe le parc du château de Morval. Cet étroit ruban asphalté constitue un itinéraire pittoresque dans la mesure où il est parsemé d'éléments patrimoniaux (allées d'arbres, château, fermes, chapelles, remparts, …). Il pénètre ensuite dans le bois de la Provision au riche patrimoine naturel et en ressort à proximité du point nœud 3 (où sera implanté le futur giratoire vers l'aire des parkings). Dans le périmètre du bois, le chemin n'est pas revêtu et laissé en pleine-terre, ce qui nuit à sa « cyclabilité ». Le projet propose une traversée sécurisée depuis le Chemin royal vers la rue de l'Abbaye et l'entrée du parc animalier.



Rue de Lombise

Ces deux itinéraires ont donc été retenus comme accès cyclables au parc. Ils constituent des parcours à la fois plus agréables et plus courts qu'une piste qui longerait une route à fort trafic (repris en magenta à la figure ci-avant). Néanmoins, dans le cadre du projet, leur cyclabilité doit être améliorée par des aménagements locaux dans la mesure du possible sur certains tronçons non revêtus ou dégradés.

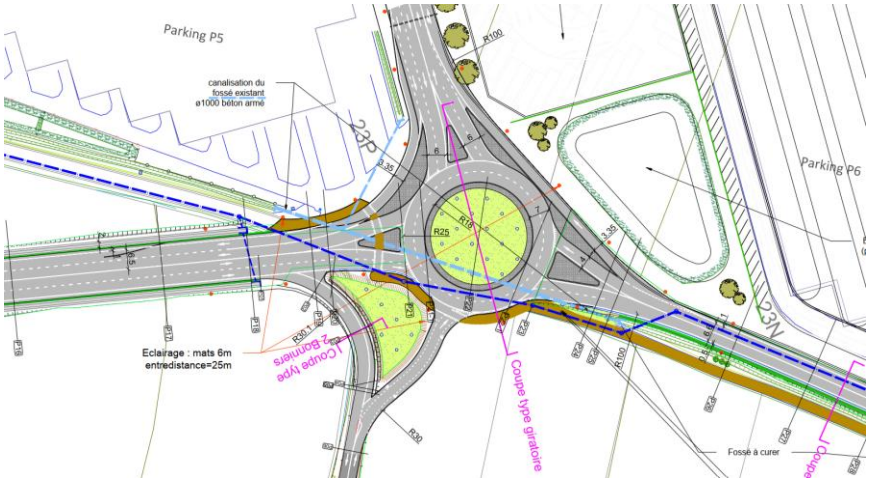
5. Aménagements cyclables projetés

Certains tronçons non revêtus ou dégradés seront revêtus de béton sur une largeur de 3 mètres sans dépasser les limites du domaine public actuel. Cette largeur est suffisante pour le croisement de deux cyclistes (piste bi-directionnelle). Il s'agit :

- D'une part, sur l'itinéraire principal, d'un tronçon de la rue de la Provision, de part et d'autre du futur contournement, sur une longueur totale de 1300 m. Il s'agit entre autres d'une partie du tronçon qui longe la lisière septentrionale du bois de la Provision.

- D'autre part, sur l'itinéraire alternatif, d'un tronçon du chemin Royal, compris entre la sortie du bois et le futur giratoire. La longueur à revêtir est d'environ 875 mètres ; afin de conserver la naturalité du bois, le revêtement du chemin forestier dans le périmètre du bois ne s'est en effet pas avéré une option acceptable. La cyclabilité ne pouvant être amélioré sur l'ensemble de l'itinéraire, celui-ci, quoique plus court, ne peut constituer qu'une alternative à l'accès à Pairi Daiza depuis le Nord-Est. Il reste cependant accessible aux cyclistes sans offrir le même confort qu'un revêtement lisse en béton.

Par ailleurs, au-delà du filet d'eau du giratoire projeté et prolongeant le Chemin Royal, est aménagé un chemin cyclable, en béton désactivé, généralement large de 3.00 m.



Ce chemin existant rendu cyclable par ce revêtement lisse traverse, via un marquage au sol, les voies d'accès au giratoire (du côté du nouveau tronçon des Wespellières) ; il se poursuit ensuite vers l'entrée du Parc via les rues des deux Bonniers et de l'Abbaye, où la circulation automobile des visiteurs ne devrait plus être autorisée.

6. Conclusions

L'option de doter le futur de contournement d'une piste cyclable n'a pas été retenue pour de multiples raisons (emprise supplémentaire sur les terres agricoles, déplacements doux peu conviviaux le long d'une grande route à forte fréquentation, absence actuelle de piste cyclable le long de la N523 et de la route des Wespellières, …)

En contrepartie, des tronçons de voiries communales relevant actuellement du réseau des points nœuds seront bétonnés à l'instar de chemins de remembrement pour améliorer la cyclabilité de deux itinéraires.

L'itinéraire via la rue de la Provision – au nord du bois du même nom - sera néanmoins privilégié dans la mesure où le chemin Royal traversant le bois de la Provision (itinéraire sud), se devant de conserver ses nombreuses qualités (paysagère, écosystémique, patrimoniale,…), ne pourra pas être revêtu.

Il est également suggéré de mettre en place une signalétique spécifique le long de ces itinéraires cyclables vers le Parc Pairi Daiza.