

Opération de Développement Rural de Braives
Compte-rendu de la réunion de la Commission Locale de Développement Rural
du mardi 21 janvier 2025 à Hosdent

Présences :

BAECKE Olivier	P
BATAILLE Cécile*	A
BRAECKMAN Bernard	A
BOSTEELS Xavier	A
BURON Catherine*	P
CAUDRON Christelle	E
CHANTRY Jean Paul	A
DANTINNE Jacques	P
DANTINNE Gary	P
DE SPIEGELEER Robert	P
DEGEE Éric	P
DELCOMMINETTE Éric	E
DENIS Colette	P
DE COCK Christian	P
DOCQUIER Edgard	P
DUFOUR René-Fernand	E
FOHN Valérie	E
GERARD Inès	A
GODFROID Thierry	P
GUILLAUME Pol*	P

GUISSE Christelle*	A
HAUDESTAINE Lucien	P
HEINE Nadine*	P
KOLLASCH Jean-Marie	P
LAMBERT Edmée *	P
LANDRIN Christian*	E
LEBRUN Malika	P
LEUNEN Sébastien	E
LOUIS Bruno*	P
MARS Marie-Agnès	P
PONCELET André	P
THIANGE Maxime	P
TOMBALLE Jean-Marie	P
VAN DEN BROECK Marc	E
WARNIER Emmanuel	A
Invité	
CORNET Frédéric	E
DUFONTBARE Nicolas	P
LAHAYE Sophie	E
MATHOT Camille	P

*mandataire communal P= Présent ; E=Excusé ; A= Absent ; D=Démissionnaire

23 membres CLDR - 9 excusés et 7 absents.

Vincent GERMEAU, agent ADL de la Commune de Braives
Caroline JACQUES, conseillère en mobilité commune de Braives
Ralf MOUTSCHEN, bureau d'études Lacasse Monfort
Aurélie VANDEBERG, agent de développement FRW.

Introduction :

Bruno Louis ouvre la séance en présentant Nicolas du Fontbaré, premier échevin en charge du développement rural, qui lui succédera en tant que président de la CLDR à partir de la prochaine réunion, prévue le 18 février. Cette dernière réunion pour Bruno en tant que président offre l'occasion de remercier l'ensemble du groupe pour sa participation active et bienveillante dans le cadre du suivi du PCDR.

Enfin, l'ordre du jour de la réunion est présenté :

Fiche 2.1 – Création d'un réseau voies lentes :

1. Rappel des étapes – objectif de la réunion de ce soir (Aurélie Vandenberg - FRW)
2. Rappel de la demande initiale (Caroline Jacques – Service Mobilité)
3. Présentation de l'avant-projet (Ralf Moutschen – Bureau d'Etude Lacasse Monfort)
4. Discussions et avis de la CLDR

Divers en lien avec la mobilité

Le compte-rendu de la dernière réunion est approuvé sans remarque.

Suite aux élections communales, plusieurs changements sont à noter : une nouvelle présidence a été mise en place, des citoyens qui deviennent élus et des élus qui reprennent leur rôle de citoyens. Par ailleurs, une modification concerne le quart communal, une proposition de composition à 7 membres passera au conseil communal de fin janvier. Enfin, un appel à de nouveaux membres est lancé et restera ouvert jusqu'au 28 février 2025.

1. Rappel des étapes et objectifs de la réunion

Aurélie reprend le contexte : il s'agit de la deuxième fiche-projet pour laquelle la commune et la CLDR souhaitaient solliciter les subsides en développement rural. Cette demande avait été acceptée par la Ministre en aout 2023.

Il s'agit de la fiche 2.1 : création d'un réseau de voies lentes (aménagement), dont l'objectif est d'assurer une liaison sécurisée et directe entre les 8 villages de l'entité, tout en les connectant au RAVeL. Ce projet vise à développer un réseau utilitaire afin de réduire la dépendance à la voiture pour les déplacements quotidiens.

Rappel des étapes réalisées :

- Travail au sein du GT mobilité pour confirmer le réseau de voies lentes et identifier les points noirs en matière de mobilité douce.
- Identification des tronçons qui feront l'objet de la demande de subsides sur base des aménagements déjà réalisés et projetés en matière de mobilité douce sur le réseau.
- Désignation du bureau d'étude en mars 2024 (Lacasse -Monfort) qui sera en charge d'établir un avant-projet des aménagements à réaliser sur les tronçons ciblés.
- Travail présenté au collège en janvier 2025 et présenté en CLDR et en CCATM fin janvier 2025.

La prochaine étape sera de rencontrer les pouvoirs subsidants, service mobilité de la Région Wallonne, impétrants et autres partenaires pour récolter l'ensemble des remarques au stade d'avant-projet. Cette rencontre est planifiée début février.

L'objectif de la réunion du jour est d'informer la CLDR sur les travaux en cours et de recueillir son avis. En lien avec cette mission, les points d'attention soulignés par la CLDR lors du dépôt de la fiche sont rappelés :

- Problématique des coulées boueuses
- Problématique de stationnement sur certaines voiries où sont planifiées des bandes cyclables suggérées
- Questionnement sur la bande cyclable suggérée (revêtement ocre) et le réel impact sur la sécurité des cyclistes. Comment éviter de devoir réintervenir sur les bi-bandes réalisés.
- Importance d'agir sur la vitesse des voitures à l'intérieur des villages et de voir les aménagements de voirie vers un espace partagé où les différents utilisateurs ont leur place.

2. Rappel de la demande de subsides

Caroline Jacques reprend les tronçons repris dans la demande de subsides ainsi que le principe proposé comme aménagement afin de garantir une certaine uniformité à travers la commune :

- Concernant les voiries existantes, la majorité d'entre elles seront équipées d'une bande cyclable suggérée de couleur ocre dans chaque sens et d'un marquage au sol avec chevrons et pictogrammes d'un vélo.

- Au niveau des carrefours, il est prévu de placer un marquage au sol (chevrons directionnels et pictogrammes vélo) dans chaque sens afin de sécuriser les lieux et d'indiquer visuellement la continuité du réseau.

Elle reprend également les cas particuliers où un aménagement plus conséquent sera réalisé : le carrefour d'Avennes, le chemin de Braives (entre Braives et Tourinne – le Bi-bande) ainsi que des réparations sur le chemin de remembrement rue de la Tombe.

Il est également prévu un poste de signalétique afin de baliser et bien indiquer les différents itinéraires du réseau principal. Mais également un espace stationnement vélo à des points-clés du territoire.

Le budget global avait été estimé à +/- 970.000€ TVAC (dont 680.000 € de subsides).

3. Présentation de l'avant-projet

Ralf Moutschen, du bureau Lacasse Monfort présente ensuite les aménagements réfléchis sur chacun des tronçons.

Tronçons concernés pour les bandes cyclables suggérées.

Base pour les revêtements ocres :

- Suite aux applications de Bande Cyclable Suggérée (BCS) réalisées chemins du Via et rue du Bois, la résine gravillonnée donne des résultats plus intéressants en termes de visibilité et de coût que le ESHP. C'est ce revêtement qui a été privilégié.
- La bande est positionnée à une certaine distance du filet d'eau : double avantage de sécurité et de rétrécissement de la voirie.
- La largeur de la bande est de 90 cm de part et d'autre de la voirie.

Initialement 8 rues étaient prévues en BCS ocre : Rue de Cortil, Rue Saint-Sauveur, Rue du Centre, Rue des Ecoles, Rue de la justice de paix, Rue du Pont, Chemin de Latinne, Rue Saint-Pierre.

Vu le dépassement budgétaire pour le poste des BCS ocres par rapport à ce qui était prévu (plus de 500.000€ par rapport aux 300.000€ prévus initialement), le collège a demandé une révision des rues qui demanderaient un revêtement sur base de la fréquentation et l'état de la voirie.

Pour aider la CLDR à se donner une idée de la différence entre BCS ocres et chevrons, Monsieur Moutschen reprend certains points :

- Au niveau budget, il faut compter pour un tronçon de 100 m, 10.000€ pour une BCS ocre et 800€ pour les chevrons sigles/ vélo.
- Le marquage est garanti 5 ans et a une durée de vie d'environ 10-15 ans

Rues finalement reprises en ocre : rue de la Justice de Paix, rue du Centre et rue des Ecoles

+ préciser que la voirie doit être en bon état pour y appliquer une BCS ???

Pour le tronçon bi-bande chemin de Braives :

Monsieur Moutschen attend les résultats au niveau stabilité des fondations pour connaître le coût exact des travaux. Ce tronçon devra tenir compte d'un axe de ruissellement qui traverse le parcours. L'avis de la Cellule GISER a été demandé dans ce cadre. Il suggère également de rencontrer les agriculteurs des parcelles concernées pour connaître les fonctionnements et voir avec eux les entrées et sorties dans les champs à favoriser.

Pour le carrefour d'Avennes.

L'idée initiale du bureau d'études était de créer un plateau dans tout le carrefour pour forcer les automobilistes à ralentir et favoriser la mixité des modes. Cependant l'avis préalable demandé au SPW-Mobilité pour cet aménagement est défavorable : dans une zone de rencontre, les enfants peuvent normalement jouer sur la rue, ce qui est impensable avec l'aménagement prévu, le plateau à lui seul ne permettant pas de garantir une vitesse de 20 km/h.

Le SPW-Mobilité propose de revoir l'aménagement en élargissant les cheminements piétons à 2 m pour en faire des chemins réservés tout en veillant à ne pas dépasser 2% sur 5 m dans les pentes pour les circulations PMR.

D'autres options avaient été envisagées :

- Un chemin réservé au niveau de la courbe extérieure du carrefour. Cette option présentait plusieurs inconvénients : aménager le talus de façon conséquente, déplacer 2 poteaux électriques et envisager la mise en sens unique du tronçon de la rue de Villers qui dessert les n°2 et 4, ce qui rendait l'accès à cette desserte extrêmement compliqué en venant du carrefour.
- Des traversées piétonnes sur les différentes branches du carrefour avec rampe dans le talus, mais cette option n'aurait pas avantage les cyclistes.

Cet endroit reste complexe dans son aménagement si on veut respecter la législation. Une discussion aura lieu à la réunion technique pour améliorer la proposition.

Stationnement

Le bureau d'étude privilégie les arceaux qui présentent l'avantage de rencontrer les différents modes de déplacement cyclable et permet également de suivre le modèle déjà en place sur la commune.

10 endroits ont été ciblés en lien avec les points d'attractivité du territoire (Arrêt de bus, école, hall de sport, rue du centre, au tennis,...). Ces propositions devront être mises à jour avec les éléments déjà présents : les arceaux vont être placés au foot, les arrêts de bus de la ligne express seront équipés de boxes sécurisés.

Budget

Le budget détaillé n'a pas été présenté en CLDR vu les corrections encore à apporter aux propositions d'aménagement.

4. Discussion et avis de la CLDR

- *Les rues cyclables dans les centres de village tels que proposées dans le PCM ont-elles été envisagées pour certains tronçons ?* Ce genre d'aménagement est privilégié sur des petits tronçons, pas sur des zones de liaison entre les villages.
- *Le travail de conscientisation et sensibilisation des automobilistes pour réduire la vitesse a-t-il déjà été envisagé ?* Pas encore de plan d'actions mis en place sur ce point. Il sera possible de mettre sur pied une carte du réseau cyclable et mettre en place des mesures de sensibilisation autour des cyclistes.
- *La traversée dangereuse de la N64 au niveau du Chemin de Braives est à nouveau discutée. Malgré le marquage rouge au sol, la traversée demeure risquée. La possibilité d'avancer le panneau d'agglomération indiquant la limitation à 70 km/h est recité.* Pol Guillaume rappelle que le SPW Mobilité applique des critères stricts qui empêchent toute modification de l'emplacement du panneau. La Région n'envisage aucune autre mesure pour sécuriser cet endroit. Toute amélioration de la sécurité nécessiterait des engagements à charge de la commune.

- *Pour les BCS, il est regretté que certaines voiries prévues initialement en revêtement ocre soient retirées des propositions pour des raisons budgétaires. Les bandes ocres apportant plus de visibilité et de sécurité (effet rétrécissement de la voirie plus marqué qu'avec des chevrons).*
- *Concernant la traversée d'Avennes, la proposition présente trop de traversées de voiries. Cependant l'option d'avoir un espace sécurisé de chaque côté pour piétons et cyclistes n'est pas envisageable, pas assez de largeur de voirie.*
- *Toujours concernant le carrefour d'Avennes, un point d'attention sur la gestion des eaux est mis en avant. L'absence d'avaloir transforme cette zone en patinoire par température négative. Cet endroit est en effet traversé par un axe de ruissellement (confirmé également par la cellule GISER). On devra en tenir compte dans l'aménagement avec des recommandations à prendre en compte par cette cellule d'appui.*
- *Carrefour d'Avennes - La problématique de passage de gros charrois qui ne devraient pas passer par le centre d'Avennes est annoncé comme point d'attention. L'objectif entre autres de cet aménagement a également pour but de décourager la traversée d'Avennes à cet endroit.*
- *Les différentes options de mobilité, en plein essor, notamment l'utilisation des speed pedelecs, ont-elles été prises en compte dans l'aménagement ?* La majorité des aménagements sont prévus sur les voiries et permettent un partage de l'espace entre les différents usagers (dont les speed-pédelecs). Concernant les chemins agricoles, le pictogramme « speed-pédelecs » pourra être rajouté sur les panneaux F99c pour inclure cette catégorie d'usagers, la vitesse autorisée restant toutefois limitée à 30 km/h.
- *Pour le stationnement vélo, il est proposé d'ajouter des arceaux au niveau de la salle de village de Ciplet, à Fumal dans le centre le long du RAVeL (proche de la plaine de jeux) et pour Avennes, vu qu'il y en a déjà un devant la maison de village- Eglise, voir si un autre endroit n'est pas plus pertinent (proche du RAVeL ?)*

5. Divers

Thierry Godfroid avait soumis, avant la réunion, deux points divers liés à la mobilité, qui ont été abordés en fin de séance. La demande porte sur la volonté de connaître les intentions de la nouvelle majorité concernant :

- Les aménagements à réaliser rue de Void – les propositions retenues étaient celles qui avaient été présentées par le bureau d'études concerné par la rénovation de la salle de Village. Les essais et aménagements seront envisagés après les travaux de la salle.
- L'inventaire des sentiers et les priorités retenues – La nouvelle échevine en charge de la mobilité a pu prendre connaissance de l'avis du service technique ainsi que celui du commissaire voyer. Un retour des faisabilités vers le GT est prévu à une prochaine réunion fixée le 4 février.

6. Suites

L'agenda des prochaines rencontres est rappelé :

18/02/2025 – 19h30 - Hosdent - réunion CLDR

- Evaluation à mi-parcours et échanges sur les priorités pour les dernières années de validité du PCDR (2019–2029)
- Rapport annuel
- Information sur l'état d'avancement de la maison de village de Ciplet

Mardi 04/02/2025 – 19h30 – Salle du Collège - Groupe de travail de mobilité

Le président clôture la séance à 21h45.

Pour le secrétariat de la CLDR, Aurélie Vandenberg