

Opération de Développement Rural de Braives
Compte rendu de la réunion en visioconférence de la Commission Locale de
Développement Rural
du mercredi 4 novembre 2020

Pour la CLDR : 14 membres sont présents :

	NOM Prénom	Présence
1	BATAILLE Cécile*	Présente
2	BERTHO Jean Christophe	Absent
3	BOUNAZEF Djida	Absente
4	CHANTRY Jean Paul	Présent
5	COCHET Pierre	Absent
6	DANTINNE Jacques	Présent
7	DANTINNE Gary	Présent
8	DEGEE Eric	Absent
9	DELCOMMINETTE Eric	Présent
10	DENIS Colette	Présente
11	DE COCK Christian*	Présent
12	DOCQUIER Edgard	Absent
13	DOGOT Claude	Absent
14	DUFOUR René-Fernand	Excusé
15	DURANT Alain*	Absent
16	FOHN Valérie	Absente
17	FONTAINE Nicolas	Absent
18	GUILLAUME Pol*	Présent
19	GUISSE Christelle*	Absente
20	HANUT Frédéric	Absent
21	HAUDESTAINE Lucien	Absent

22	HEINE Nadine*	Présente
23	JAUMAIN Jean François	Absent
24	LAMBERT Edmée	Présente
25	LANDRIN Christian*	Présent
26	LENOIR Pierre-Yves	Excusé
27	LEUNEN Sébastien	Absent
28	LOUIS Bruno*	Présent
29	MARS Marie Agnès	Excusée
30	MELEBEK Marie	Absente
31	PEETERS Olivier	Absent
32	PINEUR Gilbert	Présent
33	PONCELET André	Absent
34	PREUD'HOMME Stéphanie	Absent
35	SCHMITZ Frédéric	Absent
36	THIANGE Maxime	Absent
37	TOMBALLE Jean-Marie	Absent
38	TRIBOLET François	Absent
39	VAN DEN BROECK Marc	Absent
40	VIGIN Alex	Absent
41	WARNIER Emmanuel	Présent
42	WIDART Joëlle	Absente

*mandataire communal

Présences :

Membres de la CLDR : cf. liste ci-dessus

Germeau Vincent, Agent ADL de la Commune de Braives

Legrand Vincent, agent FRW.

Après quelques minutes pour que tous soient connectés et opérationnels, le Président, Bruno Louis, ouvre la séance :

Il rappelle son objectif de favoriser des CLDR constructives. Une volonté est affichée de se réunir plus souvent avec des ordres du jour plus légers. Ceci permettra comme demandé de tenir mieux les réunions dans les horaires prévus.

Ecoute mutuelle, courtoisie, respect et empathie doivent rester les mots d'ordre pour une réunion de qualité.

Bien sûr la tenue des réunions se fera ou pas selon les prescriptions sanitaires exigées comme ce soir par visio-conférence.

Sur base d'un diaporama, Vincent Legrand annonce les objectifs de la réunion :

1. Valider la fiche projet 3.6 : Création d'une maison de Hameau à Pitet
2. Le point sur le réseau voies lentes avec 2 décisions :
 - a. L'actualisation de la fiche projet
 - b. L'aménagement du tronçon Ville – Ciplet en voie lenteCe point passe au Conseil communal du 16 novembre, c'est pourquoi l'avis de la CLDR est sollicité

et l'ordre du jour qui devrait nous permettre d'atteindre ces objectifs :

1. Activation de la FP « création d'une maison de hameau à Pitet »
Validation par la CLDR
2. Historique du projet de création d'un réseau de voies lentes
3. Proposition de tracé pour la suite des aménagements du réseau sur voiries existantes – actualisation de la fiche projet
4. Présentation des tenants et aboutissants de l'aménagement du tronçon entre Ville et Ciplet (chemin n° 13 et prolongement)
5. Votes individuels sur :
 - a. Valider le principe d'actualiser la fiche projet via l'accompagnement d'un bureau d'études qui travaillera sur le tracé du réseau et son aménagement en lien avec le GT Mobilité et la CLDR
oui/non – Pourquoi ?
Un lien sera également fait avec l'actualisation du Plan communal de mobilité qui sera présenté à la CLDR et à la CCATM le 09 novembre prochain.
 - b. L'aménagement du tronçon de Ville à Ciplet par l'aménagement d'une piste cyclable et d'un F99c sur le chemin rue des aiwisses – rue de Ciplet et la création d'une voie lente parallèle à la rue de Ciplet jusqu'à la rue de la Havée.
Oui/non – Pourquoi ?
A quelles conditions !
6. Divers

1. Activation de la fiche projet 3.6 : création d'une maison de hameau à Pitet.

Cette proposition vient d'une demande d'un membre de l'asbl de pierres et d'eau (association qui pour objectif la préservation et l'animation du hameau de Pitet)

Le collège a décidé de demander un premier avis consultatif à la CLDR sur l'opportunité d'activer la fiche projet. Activer ne veut pas dire réaliser le projet mais bien de réfléchir à son opportunité et décrire ce que l'on veut réaliser.

Comme pour toute autre fiche projet, la procédure sera :
Création d'un GT qui fera une lecture vivante de la fiche projet.
Organisation d'une consultation des habitants de Pitet sur les besoins en matière d'infrastructures des associations et habitants du hameau de Pitet.
La première réunion du GT ne se fera pas avant que les réunions en présentiel ne soient possible.
Qui souhaite en faire partie ?

Dans la fiche initiale, on parlait d'un « gros chalet de jardin » dans l'espace du jardin des plantes. Il s'agit donc de revoir le projet, les besoins et la meilleure réponse à apporter.

Mr Chantry n'est pas favorable à réaliser ce projet, non pas parce qu'il est contre ce projet, mais parce qu'il pense que d'autres projets sont prioritaires au vu des enjeux actuels. Pour lui, le Covid, la crise climatique font que ce genre de projets ne sont pas prioritaires pour lui. Comme pour le projet de Ciplet où il proposait de poser la question de la poursuite du projet aux habitants, il pense qu'en cette période les investissements doivent aller ailleurs comme sur la mobilité, l'emploi, l'agriculture par exemple où les réalisations ont plus difficile d'avancer.

Le Président entend ce commentaire aussi comme un message au Collège.

Mr Landrin ne voit pas pourquoi ce projet de Pitet doit avancer alors que Braives, village de plus de 1.000 habitants n'as pas de maison de village. Il est donc contre l'activation du projet à Pitet.

M. Legrand informe M. Landrin de l'existence d'une fiche projet pour une maison de village à Braives. Pol Guillaume ajoute que la salle « Le Roxy » aurait bénéficié de rénovations.

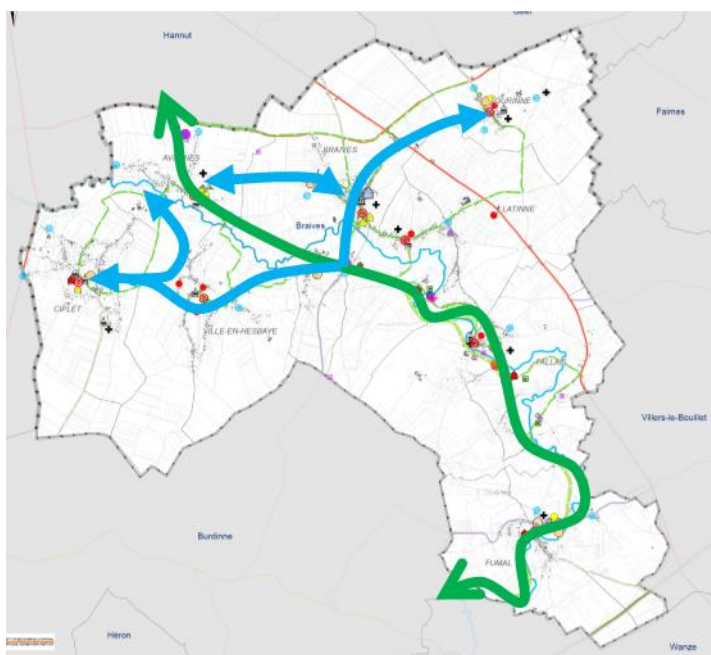
Hormis les 2 avis négatifs, la fiche projet pourra être activée.

2. Historique du projet de création d'un réseau voies lentes.

Vincent Legrand rappelle l'historique et les différentes évolutions que ce projet a vécu :
2 fiches projet existent : la première devait permettre la réalisation de l'étude du réseau avec des descriptions et estimations de travaux à réaliser pour les différents tronçons du réseau imaginé. Le PCM (Plan Communal de Mobilité) devait apporter ces réponses. Comme vous le verrez le 9/11 prochain lors de la présentation du PCM, si celui-ci a bien travaillé sur le tracé du réseau et sur les aménagements à faire, il n'a pas permis d'estimer la réalisation des différents tronçons.

La deuxième fiche projet permettait quant à elle de financer les travaux.

L'objectif principal étant de favoriser l'usage des modes doux (piétons, cyclistes) en connectant les villages qui ne sont pas sur le Ravel par des aménagements de type « Ravel » c'est-à-dire en dur et en site propre quand c'est possible.



Le réseau devait donc connecter Tourinne à Braives (la gare) pour la branche « Est » et les villages de Ville-en-Hesbaye et Ciplet pour la branche « Ouest » en connectant aussi ces deux villages à Avennes.

Entretemps, la région wallonne a repris comme priorité régionale les réseaux cyclables pour les déplacements quotidiens et pour ce faire a lancé différents appels à projet au profit des communes.

3 caractéristiques sont imposées par la région wallonne :
Rapidité, Sécurité, Confort.

La Commune de Braives a répondu à 3 premiers appels à projet :

Le premier a permis de financer l'achèvement du tronçon entre Tourinne et la rue du Cornuchamps à Braives



Le deuxième concerne le tronçon « chemin du via », de la gare de Braives à la boulangerie du thier Depas :
Aménagement de trottoirs piétons des 2 côtés et création de part et d'autre de la chaussée de « bandes cyclables suggérées » comme l'exemple repris sur la photo

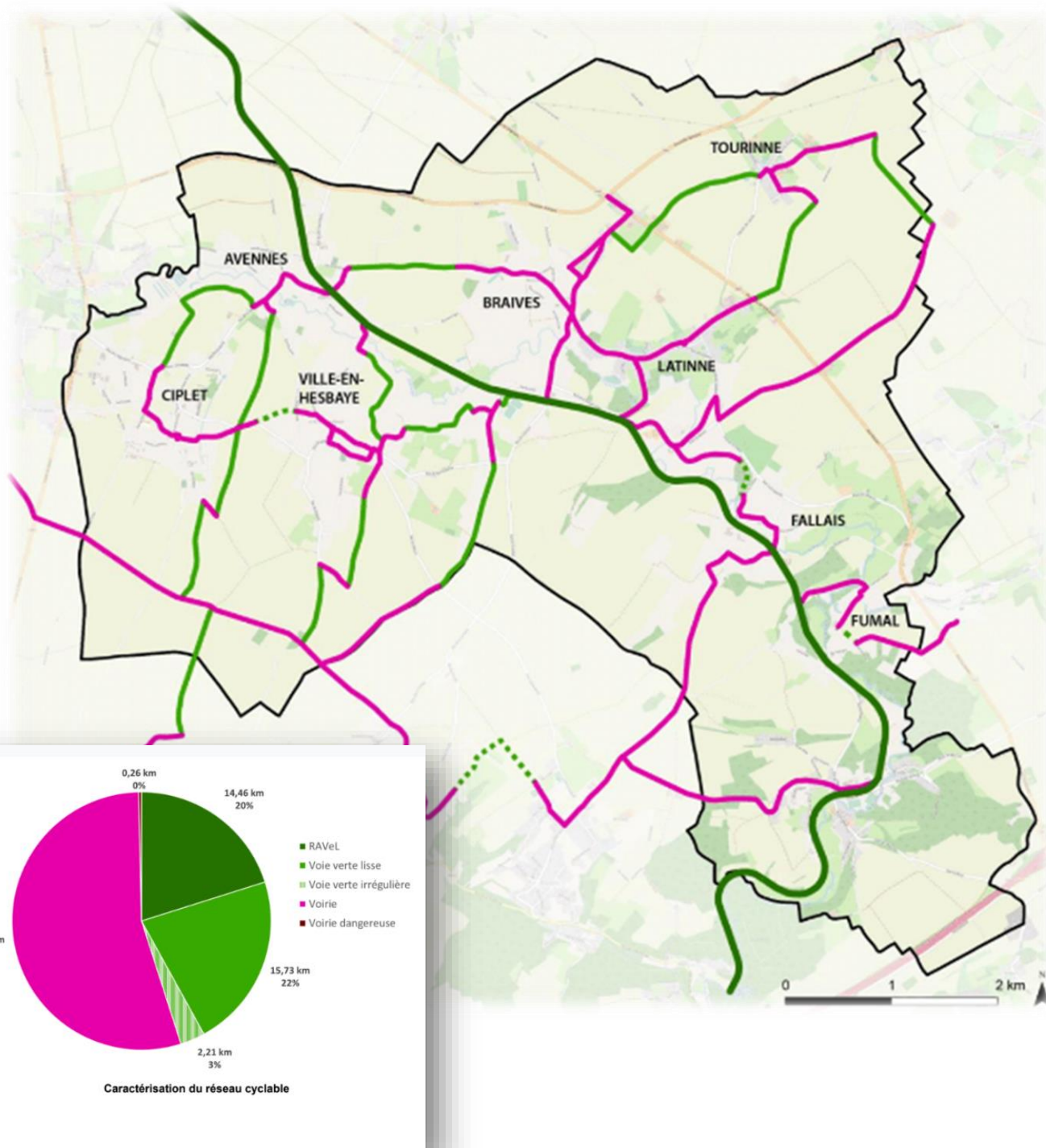


Les travaux devraient démarrer au printemps

Le réseau total fait 72 km sur la Commune. Il utilise donc à la fois

- des voiries mixtes (les rues des villages utilisées tant par les piétons, cyclistes et engins motorisés) pour plus de 55% du réseau - 39 km
- des voies lentes en site propre ; principalement le Ravel pour 20% - 14 km
- des voies partagées entre les usagers lents et les agriculteurs pour 22% - 15 km (panneaux F99C)
- et des jonctions au revêtement irrégulier pour 3% du réseau - 2.2 km





Le PCM reprend ce réseau dans son rapport final de juillet 2020.

Il reste donc un dernier appel à projet qui concerne la branche ouest du réseau. Vincent Legrand rappelle sur photo aérienne quels étaient les cheminements prévus. Sur cette photo, on aperçoit bien le tronçon en jaune et bleu qui fait partie du 3^{ème} appel à projet de la région wallonne (ferme des sources – rue de Ciplet) et qui fait l'objet du point 4 de notre réunion. Tronçon qui est aussi repris dans le PCM.

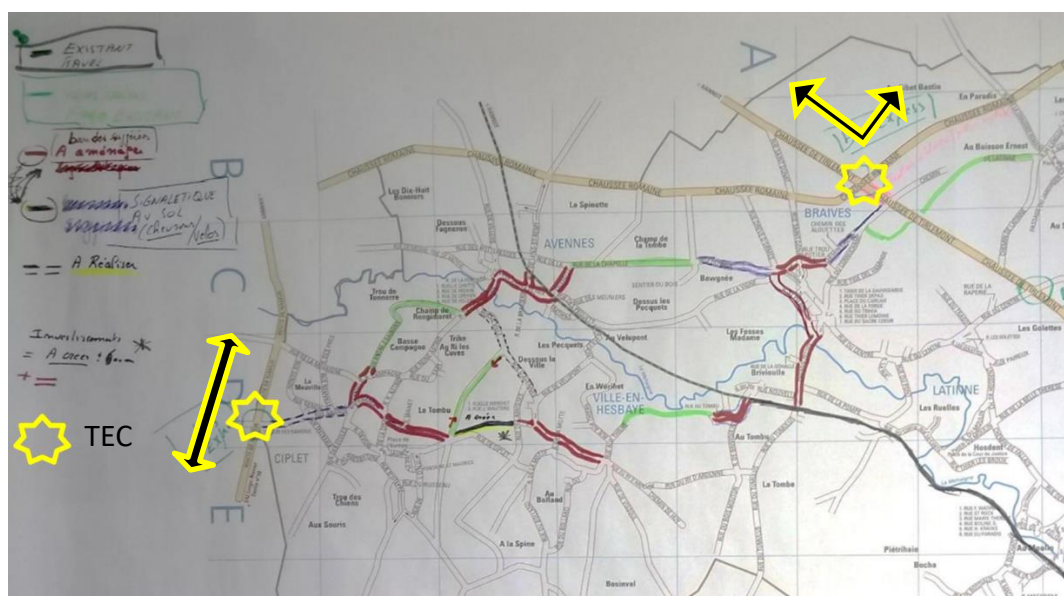


3. Proposition de tracé pour la suite des aménagements du réseau sur voiries existantes – actualisation de la fiche projet

Concernant le réseau dans son ensemble, Pol Guillaume indique que celui-ci a encore évolué suite à la bonne nouvelle des TEC de créer une ligne rapide entre Waremme – Hannut – Namur avec 2 arrêts sur la commune :

1. Carrefour Duchateau vers Hannut et Waremme
2. Nationale 80 à Ciplet pour Hannut et Namur.

En effet, il serait intéressant de revoir ou compléter le tracé afin d'aller jusqu'au arrêts de bus et d'y aménager des parkings sécurisés pour vélo.



De nouvelles réflexions sont donc à l'étude entre autres par un groupe constitué d'élus locaux. Il serait intéressant de se faire accompagner par un bureau d'études afin d'estimer la réalisation de la fin du réseau. Pol Guillaume explique que le conseil communal a rejoint les objectifs européens via la « convention des maires » qui engagent les communes européennes à revoir leurs objectifs de diminution de production de gaz à effet de serre de 30% pour 2030. Sur le territoire de Braives, le transport (le poids de la voiture) et le logement

(principalement les 4 façades) restent les 2 gros producteurs de CO2. Ce réseau et la connexion avec le réseau TEC répond pour partie à ces objectifs. Si on veut que ces lignes soient pérennisées, il faut que les braivois les utilisent. Le réseau doit être un support à cet objectif.

Il faut donc terminer ce réseau qui sera composé comme Vincent Legrand l'a décrit : du Ravel (qui va être rénové), de chemins de remembrement, de voiries communales avec bandes suggérées et/ou marquage au sol selon les revêtements et de certains tronçons à aménager comme celui entre ville et Ciplet (chemin n° 13). Les TEC ont comme objectif futur d'augmenter les bus sur les routes nationales et de garder le transport à l'intérieur des villages aux heures scolaires.

Le projet d'aménagement de ce réseau permet aussi donc de connecter Avennes, Ciplet et Ville à l'arrêt TEC.

Pol Guillaume refait 1 nouvelle proposition de tracé comme dessiné sur l'image ci-dessus, notamment en passant par la rue de Havée plutôt que par la rue Jean Jaurès à Ciplet.

3 arrêts sont aussi présents sur la Nationale Hannut-Huy. Pol Guillaume informe que le TEC pourrait en supprimer au profit d'un arrêt mieux aménagé et sécurisé. Edmée rappelle qu'il y a aussi des gens qui descendent du bus pour aller à Vaux Borset et Warnant sur la Commune de Villers-le-Bouillet. Il ne serait pas intéressant d'en supprimer. Par contre, ils devraient être sécurisés. L'arrêt près de la frierie de Fallais peut être mieux sécurisé vu la place existante.

Ne pas oublier que les piétons sont aussi ciblés sur ce réseau. Pol répond que les aménagements « cyclables » ne sont pas pris sur les espaces piétons mais sur les espaces « voitures ».

Jean Paul Chantry demande ce que devient le cheminement dans le thier depas ?

Le PCM propose quelques suggestions mais le GT du Conseil communal propose de passer par la rue St Pierre plus facilement sécurisable.

La Commune est accompagnée par la région wallonne.

Emmanuel propose aux arrêts importants (TEC, Maison de village, écoles, ...) d'installer des abris vélo sécurisés, obligatoires pour des assurances contre le vol. Le TEC cofinance ce genre d'investissement à 80 %.

Les pédélec limités à 45 km/h n'ont pas accès aux bandes cyclables, ni au ravel ni au F99c, ils sont considérés comme des motos.

La proposition qui est mise au vote en fin de soirée est d'actualiser la fiche projet. C'est-à-dire comme on l'a décidé pour la MMS de Ciplet, la proposition est de se faire accompagner par un bureau d'études qui sera chargé d'estimer les investissements à consentir.

4. Présentation des tenants et aboutissants de l'aménagement du tronçon entre Ville et Ciptet : chemin n° 13 et prolongement le long de la rue de Ciptet.

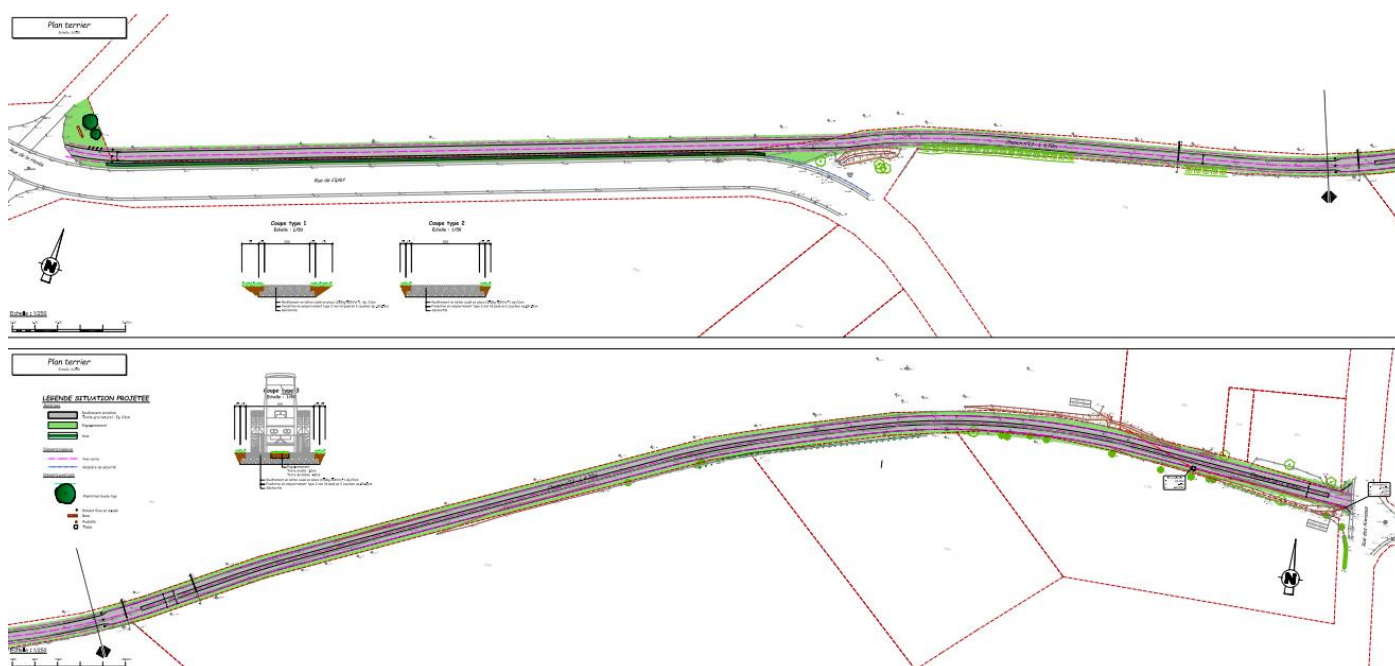


L'aménagement de ce tronçon concerne le chemin n° 13 entre la ferme des sources et la rue de Ciptet (en orange) ainsi que le prolongement de ce cheminement jusqu'au carrefour avec le F99C, rue de la Havée et rue Jean Jaures (en bleu).

Vincent Legrand rappelle quelques étapes dans l'évolution de ce dossier :

- Ce tronçon fait bien partie du réseau tel que dessiné dans les fiches projet du PCDR. Il est aussi repris tel quel dans le Plan Communal de Mobilité qui est en finalisation.
- Appel à projet de la Wallonie en mars 2019
- Réponse reçue favorablement par la Wallonie le 10/09/2019 sur l'éligibilité du projet
- GT de la CLDR en mars 2020 qui fait ressortir des avis contradictoires sur le tracé et le revêtement proposé
- Une CLDR plénière prévue en mars 2020 sur le sujet n'a pu se réunir (Cause Covid)
- Le Collège a pris la décision de lancer une enquête publique de mi-juin à mi-juillet 2020.
- Suite aux avis de l'enquête plutôt négatifs, la recherche d'améliorations en ce qui concerne le revêtement se poursuit.

Ce qu'il est prévu :



En juillet 2020, le projet ressemblait au plan ci-dessus avec une première estimation de 239.250 € finançables à 75 % par la Wallonie qui apporte +/- 180.000 €.

Inversément au premier dessin ci-dessus, il serait possible de minimiser l'endurance de la zone de la ferme des sources à la rue de Cipler en remplaçant un bi-bandes de 4,70 m de largeur par une voie cyclopiétonne plus étroite de 2 m. avec l'acceptation du fermier car il accéderait à sa parcelle qui se trouve au sud du cheminement par la rue de Cipler. Ensuite des recherches sur des revêtements drainants sont en cours avec le CRR (Centre de recherches routières).

Le résultat de l'enquête publique (25 courriers) met en avant les avis suivants :

23 courriers négatifs au projet mettant en avant :

- Inutilité de créer une nouvelle voirie vu la largeur actuelle de la rue de Cipler
- Pas de continuité vers la rue de la Havée ni vers la rue Joseph Wauters
- Perte de biodiversité suite au bétonnage d'un morceau de zone agricole
- Imperméabilisation des sols dans une zone à risque de coulées boueuses et inondations (contre le zéro artificialisation)
- Disproportion entre le projet et les sommes d'argent public dépensées
- Une liaison entre Cipler et le Ravel à Avennes est possible via un chemin 99C
- La CLDR n'a pas été consultée
- Atteinte au Paysage, au cadre de vie

2 courriers favorables ayant été reçus par la Commune mettant en avant une sécurisation des usagers faibles.

D'autres avis ont été sollicités :

Avis défavorable de la **CCATM** en juillet 2020

(Mêmes motivations que celles de l'enquête publique)

Une nouvelle présentation à la CCATM a été faite suite à l'évolution du dossier (arrêts TEC, présentation de la globalité du réseau et recherche de solutions pour le revêtement)

Avis favorable de la **cellule GISER** (inondations et coulées de boues)

Avis favorable du **GRACQ** (association des cyclistes quotidiens)

Avis favorable du **Parc Naturel** en recommandant si possible un revêtement perméable

Christian Decock cite l'existence non confirmée d'un avis négatif de la conseillère en mobilité sur ce sujet.

Pol Guillaume reprend la parole pour présenter les évolutions actuelles : En partant de la ferme des sources, on aurait donc un voie lente de 2 mètres de large sur 300 m. ensuite un bi-bandes de 150 m jusqu'au tournant rue de Cipler et on poursuivrait par une voie lente de 2 mètres de large avec la possibilité de mettre des plantations jusqu'à la rue de la Havée.

Concernant le revêtement des propositions permettant de récolter les eaux sont en cours. Un revêtement en hydrocarboné poreux a été proposé, notamment lors de la deuxième présentation du projet à la CCATM. Une visite d'entreprise a également été organisée, à laquelle les membres de la CLDR ont été invités, afin de montrer ce revêtement. Finalement, ce revêtement a été abandonné car il semblerait qu'il ne soit pas adapté aux cavaliers. Actuellement 2 propositions du CRR sont sur la table :

PROPOSITIONS DU CRR (Centre de recherches routières)

2 propositions de structures permettant l'infiltration de l'eau le plus près possible de son point de chute : possible sur place.

1. Structure perméable avec revêtement en pavés de béton drainants (voir dossier CRR

<https://brrc.be/fr/expertise/expertise-aperçu/pavages-drainants>) : cette structure est envisageable si le sol est suffisamment perméable (prévoir des drains éventuellement) et si la pente longitudinale est modérée.

Il est nécessaire que la fondation et la sous fondation soient également perméables (choix de matériaux de granulométrie discontinue et sans fines). Le risque de ce type de revêtement en environnement agricole est qu'il se colmate suite à la pousse de mousses et autres végétaux ou par l'apport de terres et argiles des terres agricoles.

2. Revêtement imperméable bordé par une bande sableuse ou gravillonneuse avec tranchée drainante pour recueillir les eaux de ruissellement :

le revêtement peut être de type asphaltique ou en béton sec compacté gravillonné.

La bande drainante permettrait le passage des cavaliers et contiendrait une tranchée drainante

Cette option devrait être plus économique que la précédente.

L'octroi des aides doivent respecter un agenda. Le dossier passera au Conseil communal du 16 novembre. C'est pourquoi, nous passons ce point en CLDR.

Mr. Pineur propose aussi un revêtement goudronné qui ne coûterait pas trop cher. Pol Guillaume informe que le goudron ne pourra plus être utilisé à l'avenir.

Certains parlent d'un chemin n° 27 qui partirait de la ferme des sources jusqu'à la rue Dussart. D'après les infos ce chemin ne devrait plus exister. La Commune s'informerait.

Concernant le budget :

Acquisition de terres agricoles de 180 mètres de long sur +/- 2.80m de large = 500 m² = +/- 9.000 €.

L'ensemble est chez le même agriculteur.

Vu les modifications de bi-bandes en voies simples le budget global devrait être un peu moindre que présenté au départ.

M. Landrin rappelle qu'il est aussi possible de ne pas faire ce tracé et de prendre la rue de Ciplet sur son entièreté entre Ville et Ciplet.

5. Votes individuels sur :

- a. Valider le principe d'actualiser la fiche projet via l'accompagnement d'un bureau d'études qui travaillera sur le tracé du réseau et son aménagement en lien avec le GT Mobilité et la CLDR

oui/non – Pourquoi ?

Un lien sera également fait avec l'actualisation du Plan communal de mobilité qui sera présenté à la CLDR et à la CCATM le 09 novembre prochain.

- b. L'aménagement du tronçon de Ville à Ciplet par l'aménagement d'une piste cyclable et d'un F99c sur le chemin rue des aiwisses – rue de Ciplet et la création d'une voie lente parallèle à la rue de Ciplet jusqu'à la rue de la Havée.

Oui/non – Pourquoi ? A quelles conditions !

Edmée pose la question de la jonction entre le Plan Communal de Mobilité et le vote demandé pour l'actualisation de la fiche projet qui demande l'accompagnement d'un bureau d'études.

Vincent Legrand répond que la PCM a travaillé sur le tracé et les propositions d'aménagements souhaitables (traversées de village, carrefours, ...) ; le vote ici permettra de se faire accompagner d'un bureau d'études pour estimer les travaux souhaités et ainsi permettre d'introduire des demandes de financements.

Vincent Legrand propose que pour le point 2, les votes de Mme Mars et Mr. Lenoir soient intégrés.
La proposition est acceptée

Votes :

Jean Paul Chantry :

1. Oui
2. Non car on a assez bétonné

Commentaires : Jean Paul se pose la question sur l'investissement des TEC d'installer des lignes rapides. Une évaluation de l'usage de la ligne sera fait dans un an.

Emmanuel Warnier :

1. Oui
2. Non car cher au kilomètre pour les 600 mètres aménagés.

Commentaires : Emmanuel est dubitatif quant à une réelle utilisation du réseau de manière quotidienne. OK pour des bandes suggérées.

Edmée Lambert :

1. Oui
2. Non car cher au kilomètre pour les 600 mètres aménagés. C'est le prix d'une maison.

Chritian Decock :

1. Oui
2. Non car coût trop important alors qu'il existe des alternatives.

Commentaires : Même si Giser a donné un avis favorable. Il n'est pas convaincu par le manque de soucis de coulées de boues. De plus la rue de Ciplet n'est pas si dangereuse que ça.

Colette Denis :

1. Oui
2. Non car je suis nouvelle à la CLDR et je n'ai aucune information sur le sujet. Vu le prix et les possibles alternatives qui n'ont pas été discutées.

Gilbert Pineur :

1. Oui
2. Non

Commentaires : tel que conçu je ne suis pas d'accord. Pour le réseau de manière quotidienne. OK pour des bandes suggérées.

Christian Landrin :

1. Oui
2. Non

Commentaires : D'autres alternatives existent et très cher. Contre le bétonnage.

Cécile Bataille :

1. Oui
2. Oui

Commentaires : Nous sommes dans un Parc Naturel. La mobilité lente doit faire partie de l'aménagement du territoire. En tant que Présidente de la Maison des Jeunes, nous défendons un projet de mobilité des jeunes en milieu rural. Ces aménagements y concourent. La Maison des jeunes est à la gare sur le ravel. Il faut permettre aux jeunes de circuler de manière sécurisée.

Gary Dantinne :

1. Oui
2. Oui

Commentaires : Concernant le réseau, il ne semble pas convaincu que des bandes suggérées soient la meilleure solution dans l'aménagement futur du réseau. Pour le chemin n° 13 et son prolongement, le revêtement ne doit pas nécessairement être bétonné. Le chemin pourrait être utilisé ainsi. Mais il est vrai que si le chemin est bien mis en évidence, cela lui donnera un bel avenir.

Jacques Dantinne :

1. Oui
2. Oui

Commentaires : La rue de Cipllet est rapide. L'urbanisation devrait continuer à se développer et donc le trafic aussi.

Nadine Heine :

1. Oui
2. Non

Commentaires : Peur du montant. Le budget est en train d'être revu à la baisse. Les alternatives n'ont pas été abordées dans le détail.

Pol Guillaume :

1. Oui
2. Oui

Commentaires : De plus en plus d'accidents vélos-autos sont constatés. L'investissement pour les générations futures. Je crois au vélo au quotidien. Le discours du GRACQ va dans le sens de ce projet. Je suis pour la connexion des villages de Cipllet et Ville au Ravel par ce type d'aménagement. Le PCM va aussi dans ce sens. Je suis pour une alternative dès qu'il est possible d'isoler les voies lentes des voitures.

Bruno Louis :

1. Oui
2. Oui

Commentaires :

Les trois caractéristiques confort, rapidité, sécurité sont rassemblées.

Le prix devrait être moindre qu'annoncé et il y a des subventions à la clé.

Je suis, si c'est possible, pour un revêtement drainant.

Eric Delcominette (par téléphone suite à une déconnexion) :

1. Oui
2. Non (sans avoir pu suivre la présentation du point)
- 3.

Vincent Legrand lit les courriers de Me. Mars et M. Lenoir (qui seront mis dans le drive de la CLDR)

La CLDR a proposé de recevoir les votes sur le point 2 puisque ces personnes s'excusent de leur absence pour des raisons liées au mode distanciel de celle-ci.

Marie Agnès Mars :

Vote 2 : Non

Pierre Yves Lenoir :

Vote 2 : Non

En résumé :

Vote 1 :	14 Oui	0 Non	14/14 = 100 % de Oui
Vote 2 :	5 Oui	11 Non	11/16 = 68.75 % de Non

Pour infos, les documents présentés aujourd'hui se retrouveront dans le drive. Il est demandé de rappeler le lien.

La réunion s'est clôturée vers 21h30'.

Pour la Fondation Rurale de Wallonie,
Vincent Legrand

*Pour toutes remarques concernant ce compte rendu, adressez-vous
au n° 019/58 93 21 ou par courriel : v.legrand@frw.be*

Jean Paul Chantry

A l'attention de qui de droit, (merci d'accusé réception), service Environnement, commune de Braives

Observations sur le projet de création d'une voirie // à la rue de Ciplet :

1. La commune prend des terres agricoles pour en faire des routes ou des voiries
2. La commune bétonne la dite voirie et créera des facteurs d'accélération des pluies et du ravinement des champs (voir haut de Ville-En –Hesbaye avec la butte bétonnée pour dévier les coulées de boue)
3. La commune bétonne-t-elle pour obtenir des subsides : les subsides obtenus auprès de la Région sont aussi payés par les Braivois !!
4. La commune continue à privilégier la voiture qui garde la route principale : d'autres communes créent des pistes cyclables sécurisées en grignotant l'espace des voitures avec moyens de séparation (bornes en béton, couleurs distinctives,...)
5. La commune pourrait revoir le plan de circulation et créer des routes à sens unique pour réserver la moitié de la route aux vélos et autres usagers et éviter que des villages soient traversés par du trafic de passage
6. Quid en amont et en aval : va-t-on vouloir tout sécuriser en créant et en doublant les chemins par ce que les usagers motorisés (voitures, tracteurs,...) ne respectent pas les limitations de vitesse : = analyse des causes : pourquoi veut-on sécuriser ? = méthode de résolution de problème qui permet de remonter à la cause racine du problème et d'ainsi s'attaquer au vrai problème
7. Dans le dispositif mis en place, qu'est-ce qui va garantir le non-passage des voitures ? (des exemples à Dhuy, Uppaye, Eghezée montre comment ces chemins pour usagers faibles ont été transformés en route pour les voitures)

Bonjour Vincent,

SUR LES VOIES LENTES

En préparation à la réunion de ce 04/11, je communique les questions suivantes :

1. En annexe le mail envoyé dans le cadre de l'enquête publique avec les questions posées ;
2. Sur les voies lentes et les chemins, quels sont les plans de la Commune pour supprimer des chemins ? et si il y a des chemins en voie de fermeture, n'est-ce pas contradictoire par rapport au fait d'en créer un ou de nouveau de toute pièce ?
3. Que fait la commune pour que les chemins existants soient préservés et non arrachés à chaque changement de saison par les entreprises agricoles ? la commune craint-elle de faire respecter l'assiette des chemins par les agriculteurs ? faudra-t-il en arriver à monter les citoyens les uns contre les autres ? la commune se rend-elle compte de cette dégradation de l'état des chemins ? ou prend-elle les citoyens qui affirment cela pour des marginaux et n'acquiesce donc pas à cette demande simple que de faire respecter les chemins existants.
4. Le sentiment de sécurité à vélo vient de la cohabitation et du respect entre les différents usagers : que fait la commune dans ce cadre-là ? Y-a-t-il des contrôles de la zone de police sur les chemins interdits aux voitures mais macadamisés ? et quels sont les résultats ? contrôle de vitesse sur des axes entrants et traversants ? communication vers les habitants des communes de Braives et avoisinantes en collaboration avec les autres communes pour faire de la route un espace de convivialité entre les différents usagers ?

SUR LA MAISON DE VILLAGE DE PITET :

1. Rappel : j'ai demandé lors de la dernière CLDR que le sondage auprès des habitants de Ciplet comprenne aussi une question sur le bien-fondé de cette maison de village : a priori pas accepté mais en fait pas soumis au vote car des participants ont affirmé que de ne pas faire la nouvelle maison de village de Ciplet « tuerait » le village...
2. Dans la même ligne, quel est la taux d'occupation des maisons de village de Fumal et Fallais pour qu'il faille envisager une maison de village à Pitet ? on pourrait poser la même question sur les autres maisons de village d'ailleurs
3. Je reviens aussi sur l'argumentation < et > pandémie : va-t-on continuer à charger la barque financière des communes et de la région wallonne avec des projets dont la priorité n'apparaît pas très claire. La CLDR ne devrait-elle pas réorienter les projets . je rappelle aussi que le gouvernement wallon à l'initiative du ministre Crucke a lancé une procédure de O base budget : pense-t-on que dans ce cadre la maison de village de Pitet resterait au programme ? même question pour Ciplet ?

DIVERS :

1. Conférence sur l'agriculture en vidéoconférence ? dans le cadre de la commission Agriculture
2. Idem pour la commission « économie »

Merci de ton écoute et de ton attention

Merci de votre attention et vos retours sur ces différents points.

Bonjour,

Je ne souhaite pas participer à ce débat virtuel via vidéoconférence.

Même avec des amis, je ne le supporte pas et ne participerai donc pas au débat. Il ne m'est pas possible d'interagir de la sorte.

Mon opinion sur le sujet est que je suis opposé à une telle dépense pour faire une petite liaison cyclo-piétonne déjà existante. Je préfère que l'on dépense de l'argent public à d'autres fins.

Il existe des alternatives comme celles de faire un autre parcours moins onéreux via le Tilleul de Ville-en Hesbaye et ensuite via la rue du Bolland et la rue de Ciplet (en face de ma maison) sans prendre de risques. Cela coûterait nettement moins cher et serait bien plus agréable car on sauvegarderait un beau sentier comme il en reste de moins en moins...Construire une ville à la campagne ne me semble pas être la bonne option.

Et pourquoi pas une alternative... ? "En consultant l'Atlas des Chemins Vicinaux, on y trouve le tracé du sentier n° 27 qui relie quasi en ligne droite la Ferme des Sources, à Ville, à Ciplet (ce qui correspond exactement à l'intitulé "liaison cyclo-piétonne Ville-Ciplet) en débouchant, par le biais d'une partie du sentier 26 à la rue du Sart, à proximité du Moulin de la famille Siquet (le bon-sens paysan de l'époque rejoignait par le plus court chemin les moulins aux différentes fermes qui les approvisionnaient en grains pour qu'ils y soient moulus); continuons par les rues Basse Campagne, Chabot et des Ecoles ou,proposition qui permettrait de rejoindre le nouvel arrêt de bus de la Ligne Waremme-Namur à la Route de Namur, par les rues Basse Campagne, de la Mehaigne, Neuville, Genon, et le sentier n°30, au-dessus du Hôme, en évitant les rues à grande circulation et parcours des bus! »(cfr lettre de Mme Mars).

Soyons raisonnables et ne dépensons pas 'bêtement' de l'argent public. Ce n'est pas parce qu'il y a un subside qu'il faut aller le chercher coûte que coûte...je ne comprends pas ce type de raisonnement.

J'ai pu voir hier matin que des travaux de coupe d'arbres sont en cours à la Croix l'Image rue des aiwisses juste à l'entrée du chemin que l'on veut recouvrir d'un revêtement soi-disant plus écologique...je en comprends pas pourquoi on coupe les trois bouleaux plantés par M.Boxus en son temps. Quelle en est la raison et en a-t-il l'autorisation ?

Merci de faire passer mon message au sein de la CLDR.

Agissez donc en bon père de famille !

Bien à vous !

Monsieur le Président,

J'avais confirmé ma présence à la réunion CLDR le 29/10, réunion annulée et remplacée par une visioconférence ce 4/11, à laquelle je ne pourrai hélas pas participer puisque je ne dispose pas de l'équipement nécessaire. Attendant cette réunion avec impatience depuis 5 mois (voir le P.V. du Conseil Communal du 25/5, qui acte la nécessité de consulter la CLDR à ce sujet, Objet n° 14, art. 3), je suis très contrariée de ce changement et vous prie d'excuser ma présence derrière l'écran.

Néanmoins je souhaite vous faire part de mes réflexions et vous confie, Monsieur le Président, en fonction de votre autorité, de votre responsabilité et de votre probité, le soin de les transmettre en toute transparence à chacun des membres de la CLDR, ainsi que le texte intégral des différents courriers de chaque membre de la CLDR ayant pris la peine de participer à l'Enquête Publique s'y référant, afin de nourrir le débat démocratique qui devrait avoir lieu ce 4/11 en visioconférence, et cela dans le respect de la participation citoyenne dans le cadre d'un PCDR (voir site ODR, FRW, Accueil,...), basée sur 4 étapes: l'information, la consultation, la concertation qui, je cite, "suppose une réelle négociation entre les parties et peut transformer profondément le projet initial" et la coproduction qui, je cite,

"s'inscrit dans un modèle de conception collective du projet. Elle s'établit entre les acteurs publics et privés du territoire. Les mandataires ne viennent pas avec une vision précise des buts à atteindre. Ils acceptent d'entrer dans une réflexion permettant un choix d'orientations... Il ne s'agit en aucun cas d'imposer aux citoyens une décision déjà prise"!

Inscrite dans le G.T. Mobilité, j'ai participé à chaque visite de terrain; c'est pourquoi je souhaite ici proposer différentes alternatives concernant la liaison Ville-Ciplet:

1. En venant de Brivioulle, arrivée au tilleul à Ville, prendre les rues des Bollandes, de la Motte et de Ciplet: parcours qui offre l'avantage d'être plus sécurisé puisqu'il emprunte des rues moins fréquentées (d'ailleurs reprises dans les points-noeuds), pas plus long, beaucoup moins onéreux et pouvant être mis en place facilement dans les plus brefs délais.

2. Gilbert Pineur, présent lui aussi le 7/3, à la visite de terrain, avait lui aussi proposé un autre parcours: Ravel jusqu'au Moulin du Velupont, rues du Velupont, d'Avennes, de la Sucrerie sur 50 m, Entre Deux Saisons, Chabot, des Ecoles, parcours plus sécurisé puisque une grande partie est en site "sans voitures", peut-être pas plus long, qui offre un atout majeur, celui de limiter fortement le dénivelé, beaucoup moins onéreux et pouvant aussi facilement être réalisé dans les plus brefs délais.

3. En consultant l'Atlas des Chemins Vicinaux, on y trouve le tracé du sentier n° 27 qui relie quasi en ligne droite la Ferme des Sources, à Ville, à Ciplet (ce qui correspond exactement à l'intitulé "liaison cyclo-piétonne Ville-Ciplet) en débouchant, par le biais d'une partie du sentier 26 à la rue du Sart, à proximité du Moulin de la famille Siquet (le bon-sens paysan de l'époque rejoignait par le plus court chemin les moulins aux différentes fermes qui les approvisionnaient en grains pour qu'ils y soient moulus); continuons par les rues Basse Campagne, Chabot et des Ecoles ou, proposition qui permettrait de rejoindre le nouvel arrêt de bus de la Ligne Waremme-Namur à la Route de Namur, par les rues Basse Campagne, de la Mehaigne, Neuville, Genon, et le sentier n°30, au-dessus du Hôme, en évitant les rues à grande circulation et parcours des bus!

3 alternatives donc à envisager, discuter, tester par quelques cyclos: longueur, temps, dénivelé, commodité,...

Je trouve personnellement aberrant de racheter à un agriculteur quelque'il soit une portion de terrain (parallèle à la rue de Ciplet dans le projet présenté et quasi abouti) alors que sur cette même parcelle un sentier existe (labouré bien sûr depuis de longues années!), mais toutefois protégé par le Décret du 6/2/2014 concernant les chemins et sentiers vicinaux qui " a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ... pour rencontrer les besoins de mobilité douce actuels et futurs" (dont l'entretien est d'ailleurs une des missions du Collège Communal)!

Je précise qu'un courrier de Novembre 2016, émanant du Service de la Voirie Vicinale, D.G. Infrastructure et Environnement, mentionne que, je cite, "Nos archives ne font état d'aucune modification et d'aucun plan d'alignement..." concernant Ciplet!

Voilà pourquoi je vous remercie de prendre acte de mon opposition formelle à la réalisation du projet actuel de créer une voirie parallèle à la rue de Ciplet!

Bonne réflexion à tous!

Soyez assuré, Monsieur le Président, de ma parfaite considération,