

Opération de Développement Rural de Braives
Compte rendu du groupe de travail Mobilité
Mardi 16 avril 2024

Présences : 10 personnes.

BAECKE Olivier, BURON Catherine, GUILLAUME Pol, HADESTAINE Lucien, HEINE Nadine, KOLLASH Jean-Marie, LAMBERT Edmée, LEUNEN Sébastien, DE SPIEGELEER Robert, VAN DEN BROECK Marc.

Excusés (7) : DEGEE Eric, GODFROID Thierry, PINEUR Gilbert, MARS Marie-Agnès, MERNY Fabian, ORSINI Marco, THIANGE Maxime.

Pour la Commune : GERMEAU Vincent, ADL (JACQUES Caroline excusée)

Pour la FRW : VANDEBERG Aurélie.

Ordre du jour

1) Inventaire des sentiers

- Retour de la rencontre avec le commissaire voyer et l'UVCW + avis du Parc
- Parcourir les tronçons orange (rouges pas parcouru)
- Proposition de mise en œuvre des tronçons prioritaires
- Suites

2) Divers : Demande R. De Spiegeleer.

Monsieur le Bourgmestre introduit la séance en présentant l'ordre du jour et excuse Caroline Jacques pour son absence.

Divers

Robert clarifie bien qu'il s'agit de deux points différents dont il souhaiterait être tenu informé :

- Planning de réalisation des travaux des trottoirs proposés en GT
- Solution pour le virage en bas du Thiers de la sauvegarde et la rue St-Pierre.

Les travaux pour les trottoirs Ry d'Ardenne seront menés en 2024 et pour la partie de trottoir manquant rue Saint-Pierre ce sera en 2025. En effet ces derniers travaux ne seront pas réalisés en interne, un marché de travaux devra être mis sur pied car les fondations au niveau du mur du château sont délicates. De plus des travaux d'égouttage sont prévus dans la rue Saint-Pierre à prendre compte pour enchaîner les travaux.

Pour le virage dangereux en bas du Thiers de la sauvegarde, Robert avait proposé d'amener les automobilistes face au château et devoir les obliger à tourner à angle droit (via piquet, marquage ou autre) et ainsi diminuer la vitesse pour ceux qui se lancent rue Saint-Pierre. Cet aspect fera l'objet d'un prochain marché global de marquage. NDLDLDR : Le reste des points est vu avec l'agent constatateur.

1. Retour de la rencontre UVCW et avis du Parc Naturel

L'objectif de la rencontre était de voir les possibilités d'élaborer une procédure commune/ simplifiée pour les différents cas de figure rencontrés. Avoir une lecture commune pour les thèmes sujets à interprétation sur le

décret et sa mise en application. C'était l'occasion également de tenir informé l'UVCW et le commissaire voyer de l'inventaire réalisé par le GT à Braives.

- Concernant l'Actualisation de l'Atlas prévue dans le décret, le gouvernement wallon n'a pas encore précisé la forme que prendrait cet inventaire. Une enquête publique globale (comme imaginé) pour actualiser d'un coup l'ensemble des chemins et sentiers de la commune n'est donc pas envisageable. Sachant également qu'il faudra inventorier toutes les voiries, ils conseillent de commencer par l'évident (voiries asphaltées) puis aller vers le moins évident (chemins et sentiers), travail assez conséquent qui risque de retarder la réhabilitation des sentiers.
- Pour l'ordre de priorité/ en lien avec la facilité de mise en œuvre de réhabilitation de sentiers, la commune propose de procéder au cas par cas avec un projet de boucles braivoises plutôt qu'une actualisation de l'ensemble du réseau. Exemple repris, pour la prescription extinctive, le juge doit constater les conditions. Si on peut prouver qu'il n'y a pas eu de passage entre 1930 et 1960 par exemple, c'est prescrit. Mais c'est en réalité impossible à prouver, donc ça dépend des juges.

Remarques :

- Souhait qu'il y ait une vérification sur la prescription extinctive et selon si le tronçon est repris dans le domaine public ou privé (servitude). N'ayant pas connaissance de tous les aspects juridiques du décret, Aurélie propose de s'informer et revenir vers le groupe pour ce point.

Réponse du commissaire voyer :

Un droit public de passage a fait l'objet d'un acte de constat => une voie publique (domaine public de la voirie communale en servitude)

« Dès l'instant où une voie est publique, elle se voit appliquer les charges et obligations découlant de la police de la voirie, c'est-à-dire non seulement les règles destinées à garantir la liberté, la sécurité et la salubrité de la circulation mais aussi celles qui concernent l'administration de la voie, notamment son alignement et son tracé ». (Cass., 14 septembre 1978, Pas., 1979, I, p.43)

Suivant l'article 12 de la loi de 1841, relative aux communications vicinales, les chemins vicinaux étaient imprescriptibles qu'aussi longtemps qu'ils servent à l'usage du public. Dans ce sens, le constat de non-usage trentenaire valait désaffectation.

Cet article 12 a été abrogé par le décret du 03 juin 2011, entré en vigueur le 1^{er} septembre 2012. Il est cependant possible de revendiquer les situations échues avant 2012, devant le juge de paix.

Le Parc a remis un avis en date du 08/04/2024 concernant le travail d'inventaire et de priorisation réalisé. Il souligne les points suivants :

- Qualité du travail réalisé
- Réhabilitation avec le moins d'impact possible sur la biodiversité (béton évité, caillebotis pour zone humide, ...)
- Préserver un maximum de ligneux (avis DNF si coupe nécessaire)
- Plantation couplée à la réhabilitation et en lien avec le paysage (avis du Parc si nécessaire)
- Lien avec le travail en cours de chemins creux
- Pas de remarque pour les tronçons verts.
- Recommandations en lien avec la structure écologique pour les tronçons jaunes et oranges.

Remarques :

- Y a-t-il des tronçons de sentiers à exclure selon le Parc ?

Dans l'ensemble c'est plutôt des recommandations écologiques et paysagères. Pour les tronçons repris dans des zones centrales de la structure écologique, le Parc recommande une visite sur place avec les différents acteurs pour voir la meilleure manière de procéder.

Cependant, sur 2 tronçons, le Parc remet un avis défavorable sur la réhabilitation:

- (Tronçon jaune) le chemin 167 (Latinne). « *Ce sentier passe par une zone centrale de la Structure Écologique Principale identifiée par le Parc naturel (Site BRA13 de la SEP). Le milieu naturel traversé est un milieu humide très important pour la biodiversité. Selon nous, la réouverture de ce sentier n'apporte pas grand-chose en termes de mobilité. Pour ces différentes raisons, nous estimons que la partie entourée en rouge sur la carte ci-dessus ne devrait pas être réhabilitée.* »
- (Tronçon orange) le Chemin 49 (Fallais) « *le sentier proposé traverse une zone centrale de la Structure Écologique Principale du Parc naturel. Vu la grande proximité de ce sentier avec le RAVeL, nous nous demandons si une réouverture est pertinente. Il serait intéressant de se rendre sur le terrain afin de savoir si l'assise pourrait être utilisée pour réaliser des plantations (ex : saules têtards).* »

2. Passage en revue des tronçons oranges

Lors de la dernière réunion, les tronçons jaunes avaient été présentés. Il était important pour le groupe d'avoir une vue d'ensemble du travail réalisé.

Remarques et échanges sur les tronçons analysés :

- Chemin innomé (Avennes- Lens-Saint-Remy) – limite communale : chemin très boueux, peu d'intérêt au niveau de la mobilité douce. Représente plutôt un **intérêt pour le maillage écologique** (plantation). Rejoint les remarques de l'analyse.
- Chemin 26 (Ciplet) – traverse la ferme des 3 moutons. Rejoint les remarques de l'analyse : réelle volonté d'ouverture ? accord de la ferme ? utilisation ? **A garder en mémoire**
- Chemin 23 (Ciplet) – liaison rue de Void/ rue du Presbytère. Rejoint les remarques de l'analyse : traverse une propriété privée, avec une annexe construite sur le tracé au numéro 10. Mobilité en intérieur de village, mieux de mettre de l'énergie dans les jonctions entre village. **A garder en mémoire**
- Chemin 28, chemin 19 et chemin 26 (Ciplet) – Parallèle à la rue Reine Astrid entre rue de la Xhavée et rue du Sart. Rejoint l'analyse de difficulté de mise en œuvre, de l'intérêt dépendant de l'activation des autres tronçons. Le chemin **26 étant l'alternative plus « facile »** à mettre en œuvre par rapport aux chemins 28 et 19 si accord des propriétaires. Tenir compte de la zone humide, intérêt écologique. **A étudier en termes de faisabilité.**
- Chemin 35, chemin de Ville-en-Hesbaye – évitement rue Joseph Wauters, accès ferme Saule penché. Rejoint l'analyse et de l'intérêt uniquement si les autres sentiers sont aussi réouverts. **A garder en mémoire** mais pas utile en premier lieu.
- Chemin 38 et 39 de Ville-en-Hesbaye -liaison rue J Wauters – Rue du Bolland. Intérêt si ouverture de du sentier d'accès à la ferme du Saule penché depuis la rue J. Wauters. **A garder en mémoire** car demande un déplacement.
- Chemins 41 et 43 de Braives – enquête publique en cours pour le déplacement du tracé.
- Chemin 4 (Latinne) – Intérêt remis en cause car déjà une autre connexion au RAVeL et forte pente à aménager. **Intérêt pour le maillage écologique.**

- Chemin 35 et 38 (Braives) – liaison cimetière de Braives à Latinne, parallèle à la rue du Centre. Représente un intérêt dans le maillage mobilité douce. **A étudier en termes de faisabilité.**
- Chemin de Latinne – accaparement par un privé. Peu d'intérêt en termes de réseau mobilité douce mais **à retenir pour le réseau écologique.** Demande une information pour signaler l'aménagement biodiversité plutôt que sentier et empêcher le passage.
- Chemin 31 (Fallais) – alternative au RAVeL, peu d'impact sur la mobilité douce. **Avis négatif du Parc** pour une réhabilitation – cfr plus haut.
- Chemin 36 (Fallais) – évitement rue de Dreye. Pourrait représenter un intérêt pour rejoindre la future maison médicale. Mais présente davantage un enjeu écologique vu la zone humide le long du cours d'eau. **A garder en mémoire.**
- Chemin innomé de Fallais (liaison Chardon-RAVeL). C'est une belle jonction, utilisée, mais sur terrain privé donc doit être vu avec le propriétaire pour officialisation. Vérifier le passage au niveau de la Mehaigne, stabilité de la passerelle. **Prendre contact avec les propriétaires pour connaître leurs intentions.**
- Chemin 7 (Fumal) - alternative route de Warnant. Ne représente pas d'intérêt car débouche sur la grande route. Zone de quiétude plus intéressante à préserver. **A garder en mémoire.**
- Chemin 20 (Fumal) – rue de Marneffe. Zone de quiétude pour la préservation de la nature et qui ne présente pas d'intérêt en termes de maillage mobilité (arrive en cul de sac). **A garder en mémoire.**

Autres remarques sur les tronçons jaunes présentés à la réunion précédente :

- l'intérêt remis en avant du chemin 9, longeant la limite communale et connectant Fallais (Latinne) à Ville-en-Hesbaye (manque un chaînon manquant en domaine privé).
- Le non-intérêt du chemin crée I6 de Fallais (non existant à l'atlas, crée probablement par un agriculteur pour rejoindre ses parcelles) et qui va sous l'autoroute sans connexion utile au-delà.

3. Proposition de mise en œuvre

Important de concentrer l'énergie ou l'intérêt est réel. Importance des jonctions entre villages plutôt que les petites jonctions en intérieur de village n'apportant pas de réelle utilité pour le maillage mobilité douce. Les tronçons ne représentant pas ou peu d'intérêt (énergie fournie (démarches administratives, ...) par rapport au gain pour la collectivité, trop faible) sont gardés en mémoire.

Certains tronçons ont fait l'objet de proposition de lieu pour plantations/ aménagement naturel et ainsi jouer un rôle dans le renforcement du maillage écologique.

Rappel des critères proposés pour organiser la mise en œuvre :

- **Faisabilité technique** et administrative (accords des propriétaires)
- **Intérêt réel** (usuel >< balades) : tenir compte de la fréquentation.
- **Maillage** : la plus-value pour des cheminement de balades, chaînons manquants à réhabiliter.
- Assurer le **maillage** en priorité **là où il y en a peu** (apporter une solution de cheminement doux dans les villages)
- Tenir compte des **zones d'intérêt sensibles** sur base de la **structure écologique** établie par le Parc Naturel. Rappel du rôle de conseil et avis consultatif du Parc dans ce cadre.

Remarques :

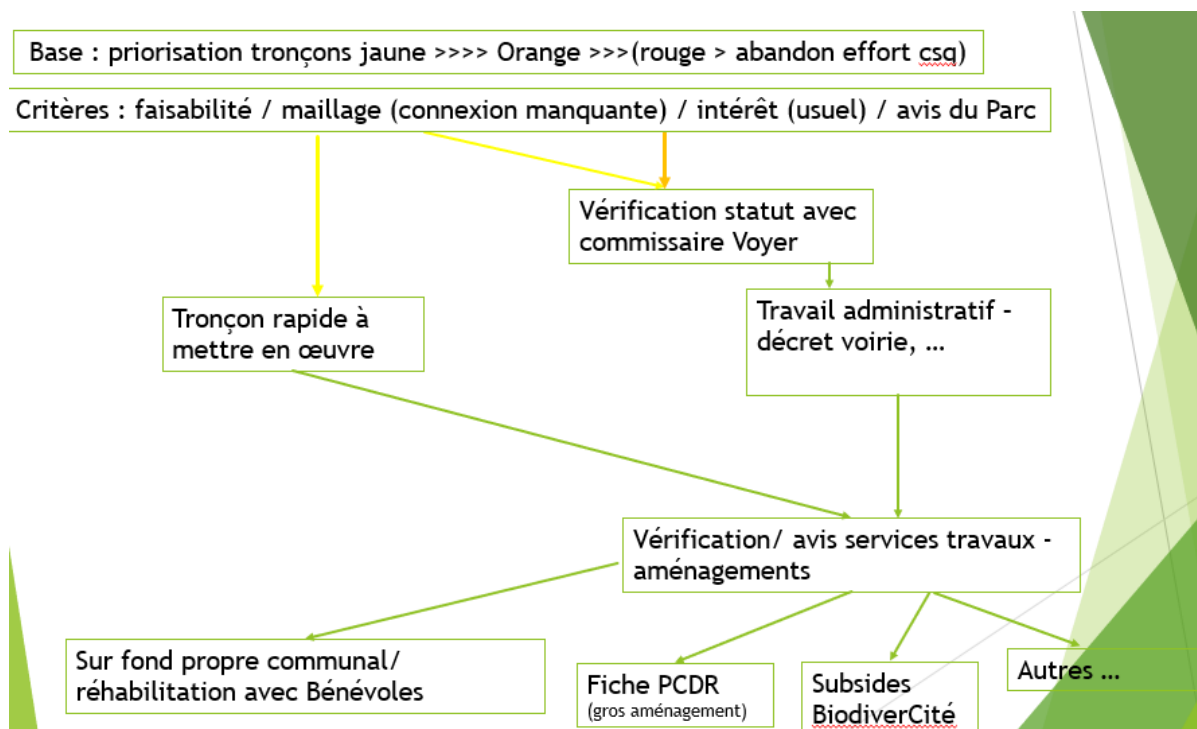
- L'aspect fréquentation est à mitiger. La réhabilitation améliorera la fréquentation. Rappel de l'entretien naturel du sentier par le passage, un maillage trop dense peu avoir un impact sur la

fréquentation en un lieu et donc l'entretien → veiller à un équilibre dans la réhabilitation en se concentrant sur les zones les tronçons les plus pertinent.

- Dans ce cas, il est rappelé le critère utilisé dans le cadre du réseau voies lentes, les pôles d'activités dont il est important de tenir compte.

Aurélie reprend les possibilités de financement en termes de développement rural (pertinent si aménagement conséquent) et de subsides BiodiverCité (10.000€ / an).

Présentation schématique de la suite reprenant les idées du travail de Thierry et des deux dernières réunions GT pour opérationnaliser la réhabilitation.



Informations des prochaines étapes :

- Rencontre du groupe parrainage des sentiers (bilan et piste d'amélioration)
- Proposition de mise en œuvre au GT
- Présentation du travail de priorisation à la CLDR (fiche PCDR éventuellement à introduire)
- Passage au Collège Communal
- Passage au Conseil Communal
- Implémentation des décisions prises

La réunion se clôture à 19h30.

Pour le secrétariat de l'ODR
Aurélie Vandenberg