



Opération de Développement Rural de Braives
Compte rendu du groupe de travail Mobilité
Lundi 14 novembre 2022

Présences : 9 personnes.

BAECKE Olivier, De SPIEGELEER Robert, GODFROID Thierry, GUILLAUME Pol, HADESTAINE Lucien, LAMBERT Edmée, MARS Marie-Agnès, PINEUR Gilbert, SCHANER Liliane, THIANGE Maxime, VAN DEN BROECKE Marc.

Pour la Commune : JACQUES Caroline, GUILLAUME Pol, GERMEAU Vincent - ADL (excusé).

Pour la FRW : URBAIN Perrine, VANDEBERG Aurélie.

Excusés : HEINE Nadine.

Ordre du jour

1. Rappel des étapes réalisées
2. Objectifs de la réunion du jour
3. Retour de l'inventaire piéton réalisé cet été
4. Préparation de la demande de subsides (Fiche-projet 2.1 – Création d'un réseau voies lentes) – mise en avant des tronçons et aménagements à introduire
5. Suites et divers
 - a. Application « Burdinale Mehaigne »
 - b. Création d'un SUL rue de Void - Jean Jaurès (PCM)
 - c. Activation du volet chemins et Sentiers (fin de réunion)

Introduction

Monsieur le Bourgmestre introduit la séance en remerciant les participants pour leur présence et pour le travail d'inventaire qu'une partie d'entre eux a mené durant l'été. Il présente Caroline Jacques, la nouvelle agente en charge de la mobilité sur la commune.

Il annonce que le réseau voie lentes est désormais tracé et que la demande d'aménagement va pouvoir se faire. Ce réseau découle du travail réalisé dans le cadre de la mise en œuvre des projets des fiches 1.2 et 2.1 : création d'un réseau de voies lentes (relier les 8 villages de l'entité et le RAVeL – modes déplacements doux). Ces fiches permettent de demander des subsides en développement rural, lorsque le projet se centre sur la mobilité active (80% sur 850.000€). Il est d'ailleurs prévu d'introduire une demande auprès de la Ministre à la session d'avril 2023.

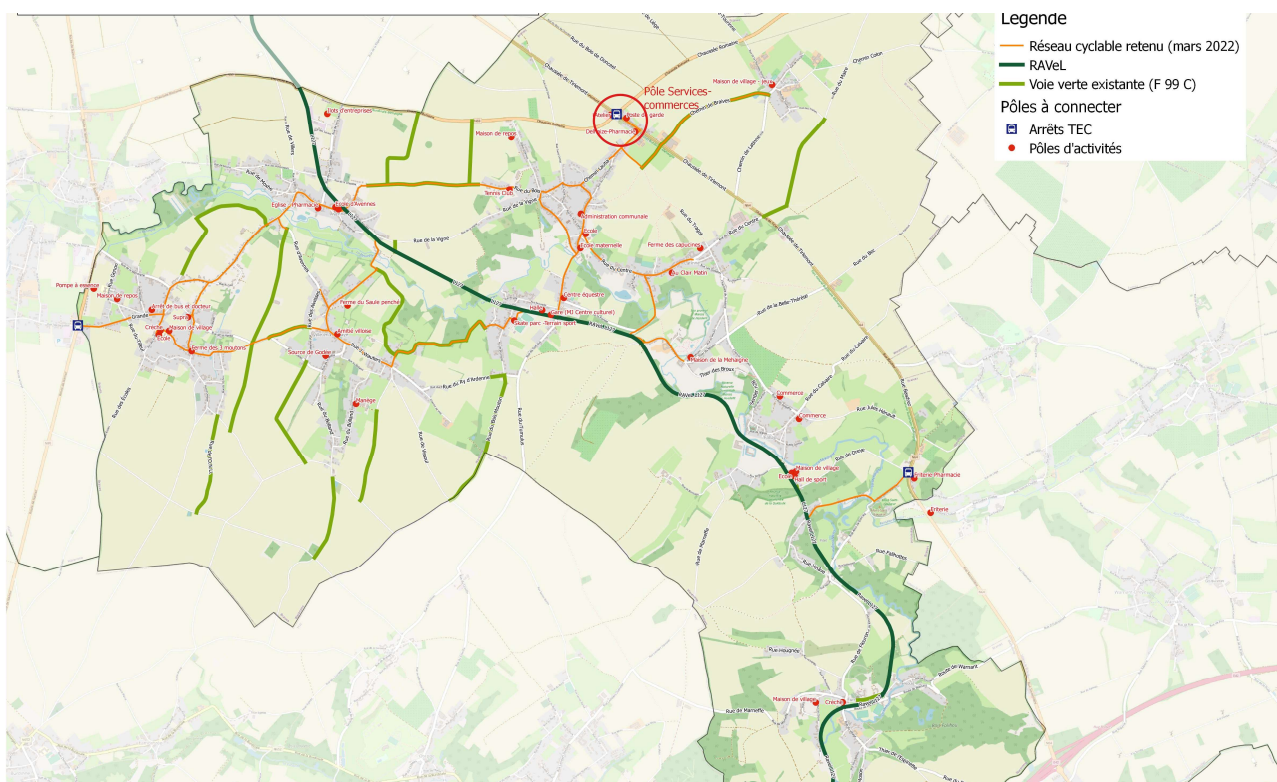
Il est rappelé que le développement rural ne permet pas de tout financer (aménagement de trottoirs par exemple). Mais d'autres moyens de subventionnement, tels que le PIC et le PIMACI existent.

Questions et remarques :

- *Qu'est-ce qui est entendu par le terme « voies lentes » ?*
 - ➔ *Il s'agit de la mobilité active (vélo et piéton). Le projet d'aménagement de voies lentes doit permettre des connexions plus nombreuses et plus aisées entre les différents points névralgiques de la commune. L'objectif est de proposer une alternative à la voiture et d'encourager l'intermodalité.*

1. Rappel des étapes réalisées

- ✓ Identification des pôles de connexion (arrêts TEC et pôles d'activités)
- ✓ Confirmation du réseau cyclable (alliant 3 caractéristiques clés : rapidité, confort, sécurité)



2. Objectif de la réunion du jour

Avoir une vue d'ensemble des tronçons sur lesquels sera menée une intervention en développement rural, vérifier qu'aucun tronçon n'a été oublié et donner un avis sur les aménagements proposés, et cela en vue d'une présentation en CLDR (décembre 2022) pour validation. Cette présentation en CLDR portera sur

- Le périmètre (les tronçons pour lequel il y a une demande de subsides) – phases éventuels
- Les aménagements
- La justification (lien avec stratégie / développement durable/ sobriété...)
- L'estimatif

3. Retour de l'inventaire piéton réalisé cet été

Avant de présenter les projets d'aménagement, les participants reçoivent un retour sur l'inventaire de voiries piétonnes qu'une partie d'entre eux a réalisé dans le courant de l'été 2022.

L'objectif de cet inventaire était de définir la praticabilité des accotements et la présence de points problématiques en répertoriant de manière complète et cohérente l'état actuel des voiries piétonnes, sur l'ensemble de la commune. L'inventaire a ensuite été digitalisé, ce qui permet une facilité d'accès et de modification pour les acteurs en charge de la mobilité.

C'est un outil qui permettra à la commune d'avoir une connaissance à la fois globale et détaillée de la situation sur son territoire et de prendre en compte ces données dans la planification d'aménagements et travaux futurs.

Des commentaires et suggestions d'aménagements ont parfois été ajoutés aux travaux d'inventaires. Lorsqu'ils étaient compatibles avec la méthode d'encodage et de digitalisation, ils ont été inclus aux données numériques. Les autres ont été conservés et transmis à la commune.

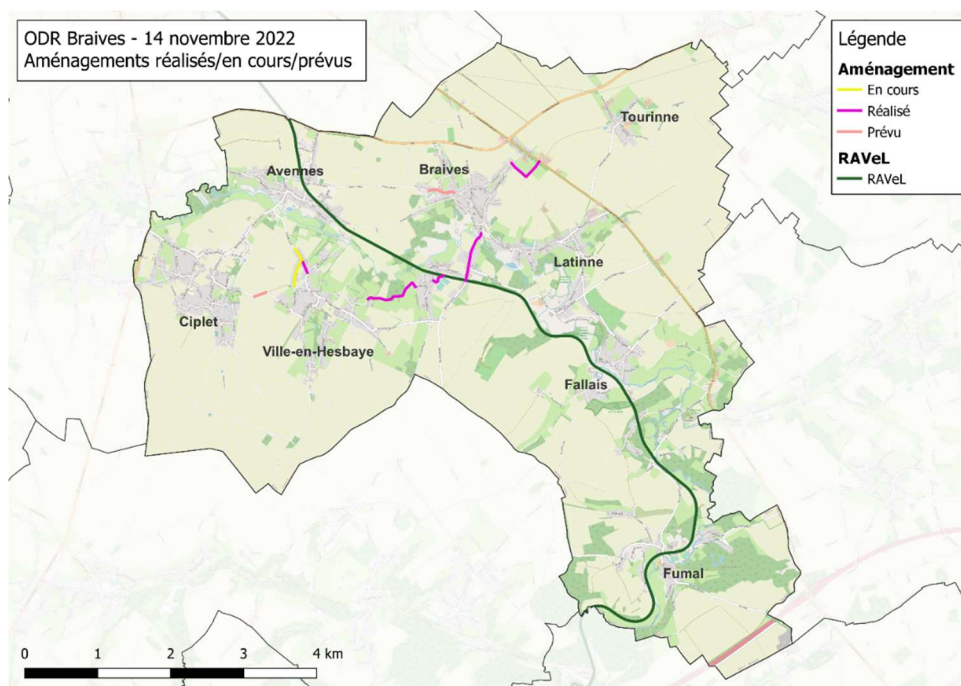
Questions et remarques :

- *Appréciation positive de la réalisation du travail, car cela est utile pour visualiser la situation. Par exemple, Avennes semble moins bien équipé que Ville-en-Hesbaye. Il y a souvent un problème de stationnement des véhicules sur les trottoirs. Une solution proposée serait de marquer les places de parking sur la route pour jouer également le rôle de chicane afin de ralentir les véhicules. Ce n'est cependant pas si simple à mettre en place ; la solution doit être étudiée pour chaque situation.*
- *Il est à déplorer que la méthode d'inventaire n'ait pas permis de conserver, dans les données encodées, la nature de l'accotement et de son revêtement. Le résultat reste subjectif et sujet à interprétation. Par exemple, un accotement enherbé ne permettra pas la même praticabilité selon la saison et la météo.*
- *Proposition de modification de la qualité de l'accotement telle que notée sur la carte du village de Ciplet : mettre en rouge le trottoir au coin Sud-Ouest du carrefour des rue Chabot (rue des école) avec la Rue Grande.*
- *De manière général, c'est un manque de civisme, qui est dénoncé. Celui-ci s'illustre par des manquements au niveau de la taille des haies bordant les trottoirs, ainsi que le stationnement sur les trottoirs, ce qui ne permet pas aux piétons de se mouvoir aisément et en toute sécurité sur les trottoirs.*

4. Préparation de la demande de convention

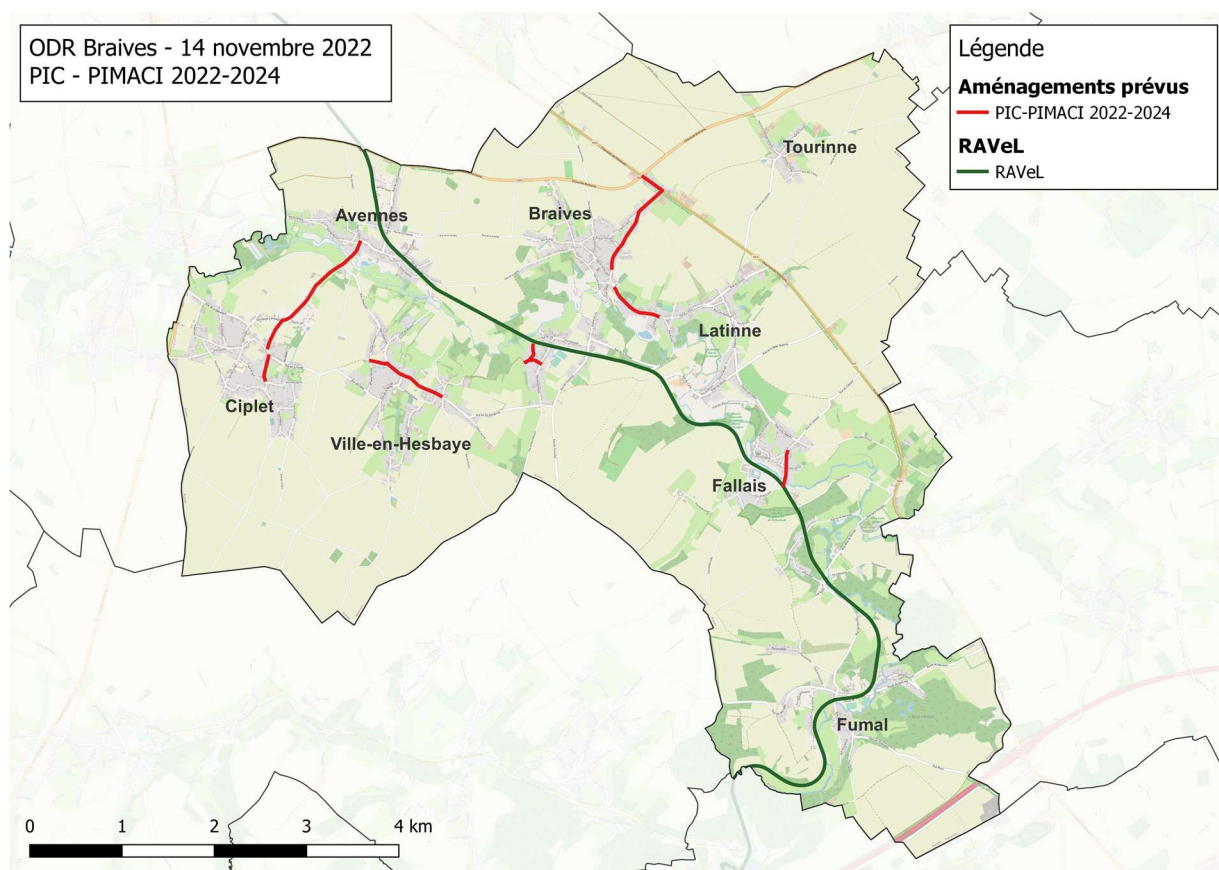
a. Présentation des tronçons aménagés/en cours

Rues	Piétons	Cyclos
Chemin du Via		Bande Cyclable Suggérée (BCS) ocre + chevrons
Rue du Bois		Enduit Superficiel à Haute Performance (ESHP) ocre + chevrons
Rue d'Avennes		Chevrons
Rue d'Avennes	Piste cyclo-piétonne	
Rue des Aiwisses	Bande cyclo-piétonne	
Rue de Ciplet	Piste cyclo-piétonne	
Tige del Haminde		Bi-bande
Remembrement Rue du Tombu-Rue aux Thiers		Bi-bande
Tronçon rue de Brivioulle-RAVeL	Piste cyclo-piétonne	



b. Présentation des Tronçons PIMACI et PIC 2022-2024

Rues	Voirie	Piétons	Cyclos
N64	/	Piste cyclo-piétonne Côté Delhaize	
Rue du Cornuchamp (nord)	Réfection	/	BCS (ESHV ocre + chevrons)
Rue du Cornuchamp (centre)	Réfection	Trottoir côté Ouest	/
Rue du Cornuchamp (sud)	Réfection	/	BCS (ESHV ocre côté Est + chevrons des 2 côtés)
Rue du Centre	Réfection	/	/
Rue du Tombu	Réfection	/	/
Rue Hubert Krains	Réfection	/	/
Rue de la Sucrierie (nord)	Réfection	/	BCS (ESHV ocre + chevrons)
Rue de la Sucrierie (Sud)	/	/	BCS (ESHV ocre + chevrons)
Rue Reine Astrid (nord)	Réfection	/	BCS (ESHV ocre + chevrons)
Rue Reine Astrid (Sud)	/	/	BCS (ESHV ocre + chevrons)
Rue Joseph Wauters (ouest)	Réfection	/	BCS (chevrons)
Rue Joseph Wauters (Centre)	Réfection	/	BCS (ESHV ocre + chevrons)
Rue Joseph Wauters (Est)	/	/	BCS (ESHV ocre + chevrons)
Rue de la Dîme	Réfection	/	/



Questions et remarques :

- *Questionnement sur ce qui est entendu par le terme « piste cyclo-piétonne ». Est-ce un mot générique ou bien cela entend-il le type de voirie signalée par un panneau de type D10 (panneau avec rond bleu rendant obligatoire l'emprunt de la voirie par les profils représentés).*
 - ➔ *Pour la commune, ce ne sera pas rendu obligatoire.*
- *Regret que la Commune ait investi dans des aménagements pour les Rue des Aiwisse et Rue d'Avennes qui ne sont pas repris dans le réseau cyclable identifié et peu fréquenté. Il est répondu par une participante qu'il suffit parfois de créer un aménagement cycliste pour le voir emprunté par des usagers.*
- *Signalement qu'il y a, à Ciplet, l'arrêt de bus de la ligne Express autour duquel attendent parfois 20 à 30 personnes, le long de la route. Cela est dangereux.*
 - ➔ *Selon la Commune, tous les nouveaux arrêts de bus Waremmes et Namur devront être aménagés mais c'est à la Région Wallonne de les prendre en charge.*
- *Endroit identifié à Avennes entre la pharmacie et la rue de la Sucrerie où il n'y a pas de collecte des eaux de pluie. Demande à ce que ce problème soit pris en compte avant la réalisation de futurs travaux.*
- *De manière générale, demande que les chicanes soient déplacées vers le centre de la route pour libérer le passage pour les cyclistes là où les Bandes cyclables suggérées seront tracées.*
- *Concernant les travaux de réfection sur la Rue Reine Astrid, il est mentionné que cette rue est considérée comme étant la plus rapide selon le PCM. Demande si les rénovations avec BCS vont prévoir des ralentisseurs.*
 - ➔ *Le bourgmestre annonce que depuis la présence de bandes au sol sur le chemin du Via, il y a une impression de ralentissement et qu'il n'est pas prévu de placer des chicanes rue Reine Astrid. De plus, des solutions comme des bandes BCS plus larges permettent de donner plus de place au cycliste, permettant aussi de ralentir davantage les véhicules (exemple illustré en Flandre ou au Pays-Bas).*
- *Questionnement autour des priorités sur les tronçons à aménager et sur la façon dont elles ont été définies. Exemple pour la rue Saint-Pierre à Braives, les piétons sont vulnérables et des aménagements seraient à y faire. Cela ne semble pourtant repris nulle part.*
 - ➔ *Certaines priorités et règles sont à observer dans les plans PIC et PIMACI (les parts pour les vélos, les piétons piéton et les voies multimodales sont définies). Exemple – rue Grande sera un axe important*

dans un prochain PIC-PIMACI, lorsque lien avec le bus express et le développement important du village est considéré.

c. Mise en avant des tronçons et aménagements à introduire via le DR

Suite à une visite de terrain menée par le service mobilité de la Commune, le service Assistance Territoire et Patrimoine (ATePa) de la FRW et une personne ressource pour l'actualisation de l'estimation du budget, les aménagements à effectuer ainsi que des modifications ont été définis. Les aménagements suivants aspirent à être financés via le Développement Rural.

Le réseau cyclable présenté en début de réunion sert de base pour cette demande.

Modifications :

Quelques modifications sont proposées par rapport au tracé de ce réseau, suite à la visite sur le terrain :

- Ajout du tronçon rue Grande pour mieux connecter Supra (artère rue Grande)
- Garder rue Basse Campagne et rue Chabot connexion mobipôle à Avennes
- Ciplet passage devant la ferme des 3 moutons (plus sécurisés)
- Avennes, carrefour rue de la Tombe rue de la Chapelle pour mieux aborder le carrefour.

Questions et remarques :

- *Pour la place de l'Europe, la proposition semble idéaliste par rapport à la trajectoire plus directe qu'effectueront les cyclistes (qui auront tendance à passer tout droit et à ne pas prendre la peine de suivre les méandres de la route à cet endroit). Vérification à faire.*

Types d'aménagements proposés :

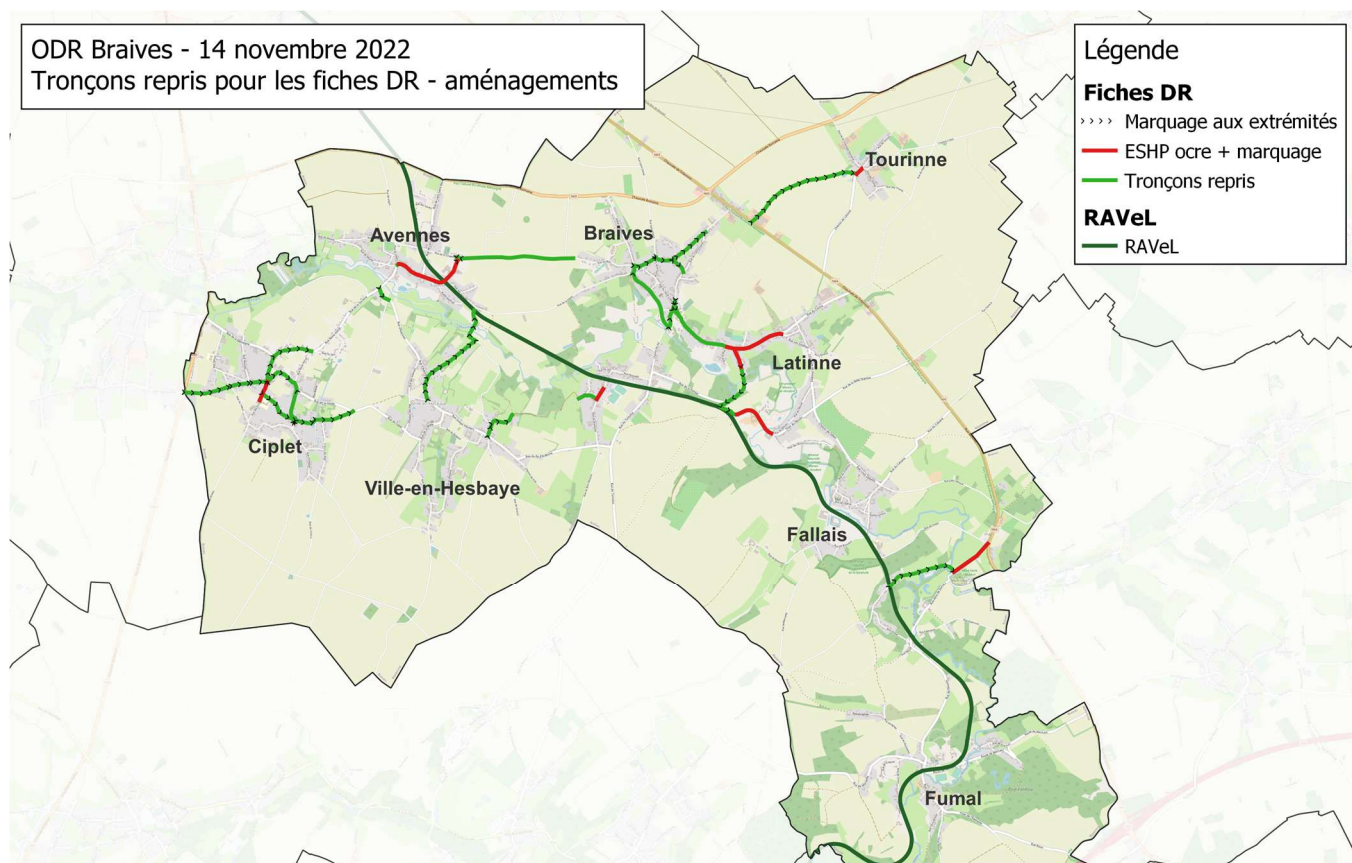
Rappel : le principe moteur de ce projet d'aménagement est d'utiliser les voiries existantes et les chemins de remembrement en favorisant les tronçons les plus directs entre les points d'intérêt.

Pour mettre en lumière ces tronçons et garantir une meilleure visibilité et inclusion des cyclistes sur ces tronçons, deux types de marquage sont envisagés :

- La bande cyclable suggérée (BCS), caractérisée par un revêtement différencié (ESHP ocre + marquage), qui permet de délivrer deux messages principaux. La BCS va, d'une part, indiquer au cycliste quelle est la meilleure position à adopter sur la chaussée ; d'autre part, attirer l'attention des autres usagers sur la présence éventuelle de cyclistes.
- Sur les axes moins fréquentés, uniquement des chevrons aux extrémités de ces bandes, au niveau des carrefours et changements de direction, afin d'assurer la continuité visuelle du réseau.

Ces aménagements permettent un compromis en milieu rural, où le manque de place implique la sobriété des aménagements.

En association à ces aménagements au sol, des panneaux pourraient être ajoutés pour indiquer les grands pôles ou les grands axes cyclistes.



Questions et remarques :

- La bande cyclable suggérée ne dissuadera pas les chauffeurs de se garer. Il faudrait une réflexion globale sur le partage du domaine public et le vivre ensemble.
- Le fait de tracer des places de parking sur la route est une bonne idée. Cela permet à la fois de dégager les trottoirs et de ralentir les automobilistes. Il se pose la question de savoir pourquoi cela n'est pas généralisé sur l'ensemble de la commune. Cfr remarque plus haut : situation à étudier au cas par cas.
- Interrogation sur les droits des cyclistes et les mesures prises en faveur de leur protection, en cas d'incident. En particulier, sur le pont au-dessus de la Mehaigne, sur le Chemin du Via, questionnement sur la protection des cyclistes sur cette piste.
 - ➔ Lorsqu'une piste cyclable (en site propre) est présente, les cyclistes seraient obligés de l'emprunter. Cela empêche les cyclistes (positivement) de rouler ailleurs. Ce n'est pas le cas avec une bande suggérée.
 - ➔ L'ambition de la Commune, avec les aménagements présentés lors de la présente réunion, est de mettre l'usager faible le plus en sécurité possible, malgré la configuration du territoire et de ses aménagements. La Commune tente par-là de créer une opportunité pour le cycliste autant que possible, malgré l'impossibilité d'aménager des pistes cyclables partout.
- Mise en garde sur l'importance de bien étudier la question du revêtement à choisir, afin de sélectionner l'option plus pérenne. La Commune de Héron verrait déjà actuellement la peinture de ses pistes cyclables s'en aller, après seulement deux ans de mise en application.
- Doutes quant à la durabilité dans le temps du revêtement qui recouvre actuellement la piste du chemin du Via, au vu de son épaisseur et espère que ce revêtement tiendra sur le long terme.
 - ➔ Selon la Commune, cette épaisseur est celle recommandée par la Région wallonne, pour ce type de revêtement
- Proposition de réflexion sur l'instauration d'une signalisation points-nœuds sur tout le territoire. Il pourrait être envisagé de définir et signaler adéquatement des voies cyclistes prioritaires et alternatives. Cependant, certains participants estiment que les points nœuds et le RAVeL sont déjà signalés et que dans le cadre d'un réseau fonctionnel, destiné majoritairement aux habitants de la commune, il n'est pas nécessaire d'ajouter des panneaux.

- *Au sujet du RAVeL, quand ce dernier sera-t-il refait ?*
 - ➔ *La société en charge de le restaurer réalise des tests sur le type de revêtement à créer. Elle envisage de reprendre ses travaux de restauration au printemps, lorsque la probabilité de faire face à des intempéries longues et fréquentes sera moindre.*
- *Avennes : Au bas de la Rue de la Sucrierie, les flèches présentées sur le plan sont contradictoires. On ne souhaite pas que des vélos passent par là., alors pourquoi aménager ce tronçon ?*
 - ➔ *Parce qu'il mène à un chemin de remembrement sélectionné comme voie verte reliant deux villages lors de la réflexion sur le réseau cyclable et qu'il fait partie du réseau cyclable retenu. Accord pour ne pas garder les chevrons à cet endroit pour garder une visibilité claire du réseau cyclable favorisé.*
- *Remarque : il n'y a pas vraiment d'itinéraire cyclable sûr qui existe ou qui soit prévu pour relier Fallais à Tourinne. En particulier, la traversée de la Chaussée de Tirlemont entre ces villages y est dangereuse. Questionnement venu suite au fait que Monsieur Godfroid doit accompagner à vélo un enfant de Tourinne qui va à l'école à Fallais. Ne faut-il pas prévoir un itinéraire pour leur permettre de rejoindre l'école en sécurité ? Des personnes suggèrent de réfléchir à un itinéraire passant par la Commune de Villers-le-Bouillet*
- *Pour quelqu'un, la moitié de Ville-en-Hesbaye est laissée à l'écart. Elle estime qu'il faut chercher à réduire la vitesse des voitures Rue de Bolland et Rue de Ciplet. Cependant, des personnes trouvent que les aménagements destinés à réduire la vitesse des voitures sont déjà présents, que la rue de Ciplet n'est pas dangereuse et qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter des aménagements supplémentaires.*
- *Y a-t-il eu, dans le réseau, une réflexion pour créer des connexions avec les communes voisines ?*
 - ➔ *Le projet n'envisage actuellement pas de connexion vers d'autres communes. Il se concentre sur des axes plus centraux et plus structurants, comme le RAVeL, qui agirait comme une colonne vertébrale et autour duquel les axes dont il est question dans la présente réunion, se rejoignent.*

d. Cas particuliers

Certains cas particuliers sont néanmoins à considérer et demandent des budgets plus importants :

- Le carrefour d'Avennes étant plus problématique, elle demande un aménagement plus global.
- Le chemin de remembrement entre Tourinne et Braives étant endommagé, il doit être rénové
- La Rue Grande à Ciplet, où des travaux d'égouttage sont à planifier et où un aménagement n'est pas possible à court terme. On peut cependant envisager des aménagements provisoires. Cela permettrait de vérifier l'utilisation du tronçon.
- *Proposition d'ajouter la rue Saint-Pierre (liaison cyclo-piétonne dans les aménagements). Lien avec la remarque ci-dessus. Le DR peut en effet financer des projets multimodaux mais pas uniquement des trottoirs. Il vaut mieux l'intégrer à cette étape.*

5. Suites et divers

Agenda :

- Novembre : Intégration des remarques du Groupe de travail : actualiser la fiche
- Présentation au Collège communal.
- CLDR du 7 décembre : présentation de la fiche actualisée en CLDR : vue des tronçons et aménagements + estimation des coûts
- Janvier 2023 : réunion avec les pouvoirs subsidiant
- Février 2023 : passage de la demande au conseil communal
- Mars 2023: soumission du dossier auprès de la Ministre

a. Application « Burdinale Mehaigne »

L'application Burdinale Mehaigne, dont l'objectif est de permettre d'avoir accès aux tracés des balades sur le territoire, est obsolète et n'intègre pas la fonction GPS. À Wanze, c'est décevant.

Le site Terre de Meuse > Promenade > À pied permet toujours d'aller voir les tracés de balade.

b. Inventaire chemins et sentiers

Il serait intéressant de réaliser un cadastre des chemins et sentiers afin de poser un choix concernant les chemins à réhabiliter. Là où les chemins ne peuvent être réhabilités, cela permettrait néanmoins de s'informer sur les zones en domaine public et leurs assises disponibles pour recréer du maillage écologique en faveur de Proposition que ce soit le prochain volet du GT mobilité – viser un inventaire au printemps avec appel à la population. Information de sites intéressants à consulter dans ce domaine : <https://chemins.be/> ; <https://www.tousapied.be/>

c. Création d'un Sens Unique Limité (SUL)

Souhait de pouvoir clarifier la situation des rues de Void et Jean Jaurès par rapport aux propositions faites dans le PCM pour ces deux voiries.

Le Bourgmestre fait le retour des avis reçus de la Région (personne travaillant actuellement à la commune) qui déconseille le sens unique (augmente souvent la vitesse des voitures). Cette proposition doit encore être discutée. Proposition de la Commune d'aborder ce point lors de leurs prochaines rencontres avec le SPW sur les dossiers mobilité (Rencontre avec Madame Docteur en décembre).

Monsieur Godfroid regrette que l'avis du PCM ne soit pas suivi et souligne que l'important c'est de pouvoir prendre une décision sur ces voiries car la situation est problématique et si l'avis final s'écarte de la proposition, il est souhaité que ce soit clarifié auprès du groupe de travail.

Complément apporté par mail après la réunion par Monsieur Godfroid pour bien analyser la situation en vue des réunions avec le SPW :

- *Concernant la rue de Void, il est signalé que des véhicules se garent en permanence sur les zones prévues pour le déchargement des enfants devant la crèche, ce qui amène les parents desdits enfants à se garer sur le trottoir pour décharger ou recharger les enfants. Cela gêne le trafic des autres voitures, des piétons, des vélos. Additionné à l'état de la route et à sa configuration (filets d'eau en pavés, virage, légère pente), le potentiel de cette voie à devenir un itinéraire cyclable privilégié est remis en doute.*
- *Des craintes sont émises quant aux impacts des travaux et du fonctionnement de la salle polyvalente de Cipllet sur la circulation.*
- *Demande pour une réflexion globale qui soit menée dans le cadre de la réalisation de la salle polyvalente de Cipllet et de la mise en œuvre du PCM, de même qu'une consultation/concertation avec les riverains. Idée proposée : période de test (SUL ouest-est (Priorité 1), SUL est-ouest (comme dans le PCM, priorité 2), « rue cyclable » avec signalisation adéquate (Priorité 3).*

La réunion s'est clôturée à 22h10'.

Pour le secrétariat de l'ODR,

Aurélie Vandeberg et Perrine Urbain