Waremme, le 27 avril 2017

Commission Locale de développement Rural
Compte rendu du Groupe de Travail – Mobilité
25 avril 2017

Membres de la CLDR :

Présents : 14 personnes : Christophe BANDOROWICZ, Valérie BLERET, Michel BOLLINGER, Bruno CILENTO, Patrick de CHANGY, Anne DE SMET, Marie DELANGEN, Hélène FERON, Valérie FRIPPIAT, Louis LAMBERT, Bénédicte MARLIER, Corinne MAUS, Joëlle VANDERSTEEN, Luc VIATOUR

Excusés : Bernard SACRE, Lidvine WEBER

Présences :

Pour la Commune : Isabelle EBROIN, ADL, Agent-relais de l'opération

Pour la FRW : Aurélie VANDEBERG, Marc VAN DEN BROECK, Agents de développement

Ce compte-rendu est une retranscription catégorisée des différentes propositions émises par les participants lors du Groupe de Travail. Il sera transmis à l'Auteur de PCDR qui aura pour mission de rédiger un ensemble de projets cohérents avec la stratégie.

Objectif 1 – Définir et encourager un réseau de voiries permettant un déplacement sécurisé et fonctionnel pour les usagers faibles

L'engagement d'une conseillère en mobilité vient d'être finalisé. Celle-ci aura pour mission principale l'élaboration d'un Plan Communal de Mobilité, mais également la responsabilité de définir un réseau de modes doux et de travailler sur la réhabilitation de sentiers. Ce travail pourra se faire en collaboration avec la CLDR, ou tout du moins un groupe de travail intéressé par ces thématiques en constituant une commission « sentiers et voiries douces ».

Les membres de la CLDR ont cependant proposé un certain nombre de projets qui devront être intégrés dans la réflexion.

1. Réalisation d'un cheminement doux le long de la chaussée de Wavre

Ce cheminement serait accessible aux cyclistes et piétons et permettrait de rejoindre de manière sécurisée des pôles d'activités tels que le Héromnisports, la bibliothèque de Héron, l'école ou la Maison des Jeunes de Waret-l'Evêque.

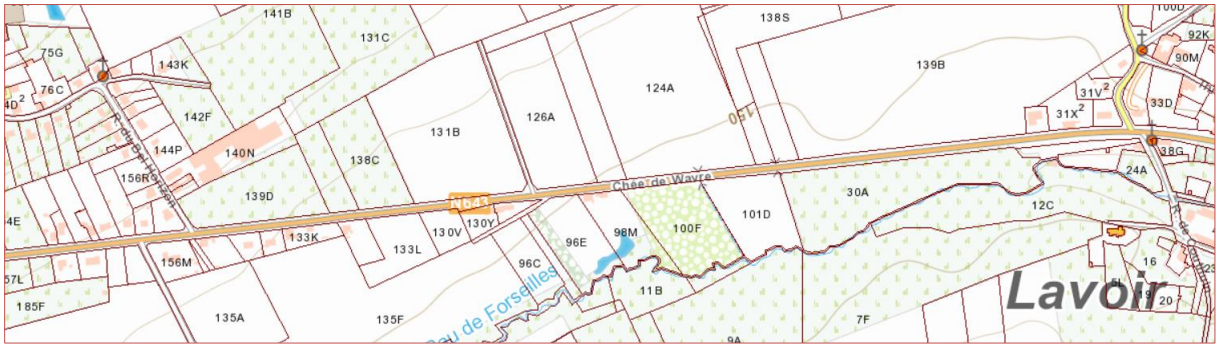
Comme déjà indiqué, la route nationale n'est pas propriété communale mais ressort de la responsabilité du SPW – DGO1 (Direction Générale Opérationnelle Routes et Bâtiments) qui a déjà clairement indiqué que les aménagements souhaités, tant en termes de sécurité que de déplacement doux ne faisaient pas partie de ses priorités et n'étaient pas inscrits dans son budget.

Il reste toutefois primordial de conserver ces projets dans le PCDR, car ils donnent à la commune des arguments supplémentaires pour négocier avec le SPW-DGO1, sans l'accord duquel aucun changement ne peut intervenir sur le réseau régional.

Les accotements et fossés le long de la voirie sont également propriété régionale et sont normalement exclus du périmètre d'action de la commune. Il semblerait toutefois qu'il y ait une tolérance de la DGO1 dans le cadre d'aménagement des fossés.

Des opérations foncières sont également possibles et financées en développement rural, et on pourrait imaginer acquérir une bande de terrain le long de la nationale pour y réaliser une voie douce plus ou moins parallèle.

L'image ci-dessous donne une idée du nombre de parcelles – et donc propriétaires potentiels – à prendre en compte entre Lavoir et Héron uniquement.



2. Aménagement de routes cyclables sur les itinéraires pertinents

Ces itinéraires devront faire l'objet d'une étude approfondie. Sont proposées en réunion :

- La liaison entre les écoles de Couthuin et Surlemez (rues Pravée et Max Tannier) ;
- La liaison entre Couthuin et le Héromnisports ;
- La rue de la Burdinale, à Waret-l'Evêque;
- Les rues de Burdinne et de Ver à Héron - Boingt;
- …

Ces routes sont trop étroites pour pouvoir y créer des pistes cyclables en site propre. L'espace doit donc être partagé avec les véhicules motorisés, mais la primauté doit être accordée aux utilisateurs faibles.

Une seule bande de circulation est prévue pour les voitures, tandis qu'une ou deux bandes clairement identifiées par une ligne blanche continue ou une couleur spécifique sont réservées à la mobilité douce, comme dans l'exemple ci-dessous. Pour se croiser, ou pour dépasser, les voiture doivent donc empiéter sur les bandes cyclables et sont obligées d'adapter leur vitesse à celle des vélos. Ces aménagements sont considérés comme beaucoup plus sécurisants que les simples chevrons ou pistes suggérées sur le sol. Ils présentent en plus l'avantage de ne pas perturber le charroi agricole avec des obstacles.

3. Balisage des itinéraires doux par une signalisation spécifique

Les différents itinéraires seront clairement identifiés par des panneaux indiquant à la fois la destination et le nombre de kilomètres à parcourir, comme dans l'exemple #1 ci-dessous.

Ce type de signalisation devrait sans doute se décliner au minimum au niveau du Pays Burdinale-Mehaigne.

Une autre possibilité serait de se greffer sur le système des points-nœuds (exemple#2). Créé en Flandre il y a une quinzaine d'années, ce système est maintenant présent sur toute la Région Flamande, aux Pays-Bas et en Allemagne, et commence à se développer en Wallonie

Concrètement, dans un périmètre large et défini, des numéros sont attribués aux croisements stratégiques de voiries cyclables. Ces numéros sont ensuite repris, pour chaque

carrefour, sur des panneaux qui indiquent également la direction d'autres carrefours numérotés appartenant au réseau.

Ainsi, une courte liste de numéros, recopiés depuis une carte ou depuis www.fietsnet.be, permet de parcourir facilement un itinéraire.

Ce choix permettrait de s'aligner sur une signalisation reconnue sur un périmètre international. Le balisage par points-nœuds d'itinéraires touristiques étant déjà prévus dans le cadre des projets du GAL Burdinale Mehaigne en 2017, il est sans doute préférable de ne pas multiplier les types de panneaux et de développer de nouveaux itinéraires plus fonctionnels en s'harmonisant avec ce qui est déjà prévu.

Exemple #1

Exemple #2

Autres recommandations :

La mobilité douce ne s'arrête pas aux portes de la commune ; la définition du réseau devra permettre :

- De rejoindre le carrefour du Poteau à Bierwart ou le carrefour avec la rue d'Hannut afin de pouvoir y prendre le bus,
- De rejoindre le RAVeL Huy-Landen, en passant par la drève d'Envoz.
- Idéalement, un déplacement doux vers la gare d'Andenne sera envisagé.

Les communes voisines d'Andenne, de Fernelmont et de Wanze mènent toutes trois une opération de développement rural. Un projet commun permettra d'obtenir un financement plus élevé des projets (jusqu'à 90%).

Il faudra également veiller à ce que l'interdiction faite aux véhicules motorisés de circuler sur les voiries réservées aux modes doux soit respectée.

Projets non-analysés :

- Imaginer un passage supplémentaire au-dessus / en dessous de l'autoroute
- Réaménager le tunnel reliant Couthuin à Java (Bas-Oha)

Objectif 2 – Réhabiliter les sentiers et chemins vicinaux pertinents

Pour orienter le travail de la conseillère en mobilité, les membres du GT suggèrent de réfléchir à un itinéraire entre Lavoir et Longpré, ou encore entre Lavoir et Couthuin

4. **Organisation d'un événement pour inaugurer les sentiers**

Lors de la semaine des sentiers, ou de la semaine de la mobilité, organiser un événement permettant d'informer la population, et en particulier les écoles et les clubs sportifs des itinéraires existants afin de rendre crédibles et possibles les déplacements doux.

Objectif 3 – Sécuriser les traversées de villages, les axes majeurs et l'accès aux équipements

5. **Amélioration de la visibilité et de la sécurité des accès à la chaussée de Wavre**

- Installation de miroirs permettant d'observer la circulation avant de monter sur la chaussée
- Interdiction de stationnement à proximité des carrefours
    - Aménager par contre des parkings pour les riverains de la nationale permettant de libérer de l'espace pour la mobilité piétonne (création de trottoirs) et améliorer la visibilité lors de la traversée de villages
- Utilisation de revêtements de couleur identifiant les carrefours

6. **Réalisation de passages piétons**

Comme ce qui a été réalisé Place communale, il faudrait des passages pour piétons à proximité des écoles (rues Bordia et Surlemez, chaussée de Wavre à Waret-l'Evêque), et également sur la nationale, à proximité des arrêts de bus (Lavoir - écoles / Lavoir - Route de Vissoul / Héron – Brichette / Héron - Route de Petit Waret / Héron -chemin de Boingt / Waret l'évêque - Gare Est / Waret-l'Evêque – carrefour / Waret-l'Evêque – Maison communale (*idem école*)/ Waret-l'Evêque – Halbossa). Vu le nombre important d'arrêts de bus, il sera certainement judicieux de définir lesquels sont prioritaires. Un passage est également souhaité au niveau de la drève d'Envoz, afin de pouvoir rejoindre les pistes cyclables permettant de rejoindre le RAVeL sur la commune de Wanze

7. **Aménagement des arrêts TEC et de leur accès**

Prévoir un cheminement piéton/ vélo vers les arrêts de bus et permettre aux usagers d'y laisser leur vélo de manière sécurisée (voir Obj 4). Aménager les arrêts pour que l'attente n'y soit pas dangereuse, et si possible, relativement agréable. Il est également possible d'acquérir quelques m² en développement rural pour réaliser des aménagements ainsi que la Commune l'a déjà réalisé rue St-Martin à Héron dans le cadre de son « Plan trottoir ».

8. Aménagements diminuant la vitesse dans les cœurs de village et sur la nationale

La vitesse excessive des véhicules a souvent été relevée, tant lors des consultations que lors des réunions de la CLDR. Les participants ont proposé divers aménagements ou actions. Il sera intéressant de s'appuyer sur l'expérience de la conseillère en mobilité pour déterminer quelles sont les routes prioritaires à aménager.

- Ilots directionnels, rétrécissements et obstacles permettant de réduire la vitesse dans les cœurs de village. Il faudra dans ce cas prévoir un itinéraire spécifique pour le charroi agricole. Les ilots rendent en effet le passage trop étroit pour les tracteurs qui risquent d'endommager rapidement les accotements.
- Stationnement en alternance obligatoire dans certaines rues.
- Interdiction de dépassement sur la nationale (ligne blanche tout du long, ou du moins à proximité des habitations).
- Installation de radars préventifs avec messages de renforcement positif pour les bons conducteurs (merci, bravo…).
- Installation d'un radar tronçon sur la nationale. Un radar tronçon est un radar automatique à base de caméras infrarouge, de détecteurs de vitesse et de traitement d'images permettant de calculer des vitesses moyennes de circulation routière et de traiter par informatique les infractions de vitesse au code de la route de véhicules entre deux points éventuellement distants de plusieurs kilomètres (source :Wikipedia). Seuls deux radars sont homologués en Wallonie pour permettre d'adresser une amende au conducteur (ex : Tunnel de Cointe). Ils permettent par contre tous d'adresser un message personnalisé au conducteur, du type « 1-PFU-458, vous roulez trop vite »
- Réalisation de panneaux de signalisation visibles, originaux et ludiques avertissant les conducteurs qu'ils approchent d'un lieu fréquenté

9. Adoption de l'éclairage intelligent

Il est important de trouver le juste équilibre entre le sentiment de sécurité que procure l'éclairage public et le coût élevé de la consommation électrique. Des systèmes permettent aujourd'hui d'éclairer quand et où il le faut avec l'intensité adaptée (https://www.youtube.com/watch?v=vnVf9hjBDmo). Dans son plan de réduction des dépenses énergétiques, la commune a déjà fait supprimer 160 points lumineux inutiles. Les économies réalisées permettront de remplacer progressivement l'éclairage actuel au Sodium par des LED et, pourquoi pas, des luminaires équipés de capteurs intelligents et interconnectés.

Autres recommandations :

- La signalétique routière pour la traversée du village de Waret-l'Evêque est incohérente (Limite 50, puis 70, puis rappel 50, panneaux différents en fonction du sens de circulation) et induit en erreur les conducteurs.
- Les charrois agricoles, tracteurs ou camions d'entreprises agricoles ne respectent pas les limites de vitesse lors de la traversée des villages, particulièrement en période de récolte des betteraves ou des pommes de terre, ou encore durant les moissons d'été. Il serait bon de mener une politique de prévention, de répression (amendes), voire de prévoir des itinéraires alternatifs pour interdire les cœurs de villages, éventuellement en collaboration avec les sociétés de GPS (Tom Tom…)
- Pour éviter les vitesses excessives, il est bon de conserver certaines voiries étroites qui obligent les conducteurs à ralentir en cas de croisement.

Projets non-repris ou non-analysés

- Mettre en sens unique les rues de Montigny, de la Chapelle, des Mésanges. Pour la même raison que celle évoquée pour les voiries étroites, une mise en sens unique aurait donc sur la vitesse un effet inverse à celui souhaité => projet rejeté
- Placer certaines rues en circulation locale pour les réserver au jeu durant les vacances scolaires. Le choix de ces rues devrait se faire en concertation avec les riverains. Les participants estiment que les enfants doivent rester vigilants à tous moments par rapport à la circulation. Ce serait leur rendre un mauvais service que de créer des conditions de circulation artificielles et éloignées de la réalité quotidienne => projet rejeté.
- Créer une passerelle au-dessus de la nationale à Waret-l'Evêque
- Réaliser un tunnel sous la nationale pour rejoindre le Héromnisports
- Installation de feux de signalisation intelligents sur la nationale

Objectif 4 – Encourager les alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle

10. Contacter les TEC pour améliorer la desserte et les horaires des bus

11. Service communal de déplacements à la demande

Pour pallier au faible service des transports en commun, les participants imaginent différents services qui viendraient compléter l'offre du Portabus. Les mêmes véhicules pourraient être utilisés lorsque les horaires ne se chevauchent pas.

- Taxi sénior,
- Taxi Junior,
- Navette vers la gare d'Andenne, avec ramassage des étudiants/travailleurs,
- Navette locale en lien avec les activités sportives ou de loisir,
- Navette permettant de relier les villages du Nord et du Sud, par exemple pour se rendre au marché hebdomadaire de Couthuin.

Les chauffeurs pourraient être des bénévoles (éventuellement des pensionnés) qui pourraient être défrayés par contrat de bénévolat (30€/jour avec un maximum de +/- 1000€ par an). On peut également envisager de recourir aux titres-services. Une réflexion approfondie devra être menée pour ce qui concerne l'assurance des véhicules, conducteurs et passagers. Une communication appropriée permettra de faire connaître le service et attirer les bénévoles

A titre d'exemple, la ville de Hannut propose les services suivants, avec un pool d'une 15aine de chauffeurs bénévoles. La ville investit annuellement plus de 25.000€ pour ces différents services, dont 6000€ pour le taxi junior.

- **« Allo Taxi »** : véhicule acheté grâce au PCS (2 véhicules)
    - Missions : recherche emploi, recherche logement, RV médicaux
    - Zone : commune de Hannut et communes limitrophes, région Huy-Waremme
    - Coût : 1€ dans la commune, 2€ en dehors
    - Réservation 48 heures à l'avance
    - Bilan 2015 : plus de 1800 transports

- **Taxi-Seniors**
    - Réservé aux plus de 60 ans
    - Missions : transports dans l'entité (animaux acceptés)
    - Coût : 1€
    - Réservation 24 heures à l'avance
    - Bilan 2015 : plus de 2700 transports

- **Taxi junior** : camionnette 9 places financée par le sponsoring
    - Opérateur : Asbl Cool zone (centre d'information jeunesse de Hannut – différent de la maison des Jeunes)

- Réservé aux 12- 26 ans. Inscription préalable obligatoire avec décharge parentale
- Missions : se rendre à une activité extrascolaire, entretien d'embauche, une administration, un service
- Horaires : du lundi au vendredi de 09 à 19h00 (projet initial jusqu'au samedi 20h00)
- Zone : commune de Hannut et communes limitrophes, région Huy-Waremme
- Coût : dans la commune, 1€ (individuel) – 4€ pour 5 personnes minimum – Hors commune : 2€ (individuel) ou8€ (5 personnes minimum)
- Egalement mis à disposition des clubs sportifs et associations hannutoises pour transporter leurs membres à une compétition, événement… (25€ + carburant/ journée)

12. <u>Promotion de l'utilisation du vélo (électrique)</u>

- Organisation d'un rang vélo afin d'emmener les enfants à l'école. Des itinéraires ont déjà été définis dans le cadre du plan de déplacement scolaire pour rejoindre l'école de Surlemez. Il s'agirait d'en définir pour les autres écoles également et de relancer la dynamique pour que des bénévoles prennent en charge l'accompagnement des enfants.
- Sensibiliser à l'utilisation et à l'acquisition de vélos électriques. Permettre de tester les vélos électriques et offrir une prime communale à l'acquisition. Vu le relief du territoire et les distances à parcourir entre les villages, le vélo électrique est une alternative crédible à l'utilisation de la voiture. La Maison du Tourisme Burdinale Mehaigne a prévu l'acquisition de 40 vélos (subsidiés par le Commissariat Général au Tourisme –CGT) et donc principalement à vocation touristique), et le CPAS de Wanze dispose de 22 vélos qu'il peut mettre en location.
- Installer des râteliers pour vélos à proximité des infrastructures publiques (place communale, écoles, bibliothèque, Héromnisports, MJ) des arrêts de bus et des parkings de covoiturage. Ils devront être sécurisés pour empêcher les vols.

13. <u>Actions favorisant le covoiturage au quotidien</u>

- Anticiper le lancement du projet Covoitstop pour en garantir le succès (http://www.provincedeliege.be/covoitstop/): initiative porté par la Province de Liège, Covoit'stop se veut un système d'autostop élaboré et sécurisé. Le projet tarde à se concrétiser (depuis plusieurs années), et c'est peut-être une opportunité pour la CLDR de réfléchir à la manière de mobiliser les habitants. Ce système est déjà fonctionnel dans plusieurs communes du Condroz et ne marche vraiment que là où la commune a organisé une communication large, mais surtout régulière.
- Réaliser un site internet / application pour organiser les déplacements partagés.
    - Un des inconvénients de Covoitstop est qu'il s'agit d'un autostop : il faut donc se rendre à un arrêt prévu et espérer qu'un automobiliste s'arrête.
    - Il peut donc être intéressant de permettre aux personnes intéressées de se fixer un rendez-vous de commun accord.

- Ce système pourrait également apporter une réponse au problème de déplacements vers les gares d'Andenne, Statte et Huy.
- Il permettra également d'identifier et faire connaître les conducteurs désireux de partager leur véhicule.

Projets non-repris ou non-analysés

- Organiser une journée sans voitures
- Soutenir les activités locales de promotion de la mobilité (weekend VTT à Waret-l'Evêque)
- Sécuriser les accès aux parkings de covoiturage

A transférer au GT Economie & Tourisme

- Mettre en valeur et faire connaitre les 70km de sentiers de balade et y prévoir des aménagements (aires de pique-niques)

A transférer au GT Ruralité

- Aménager un parking supplémentaire à proximité de la salle « Le Plein Vent »

A transférer au GT Services

- Acquérir un 3ème Portabus

Pour le secrétariat de la CLDR,
Aurélie Vandeberg,
Marc Van den Broeck

Evaluation des séances

Les participants ont été invités à remplir un formulaire d'appréciation qui permettra aux Agents de la FRW d'améliorer la qualité de leurs animations.

10 personnes ont rempli le formulaire.

1.	Respect des horaires	70 %
2.	Local adapté	95 %
3.	Respect des temps de parole	93 %
4.	Clarté de l'information donnée	89 %
5.	Méthodologie de travail intéressante	90 %
6.	Travail personnellement enrichissant	80 %

Pour toutes remarques concernant ce compte rendu, vous pouvez contacter Vanessa Sublet ou Marc Van den Broeck (Fondation Rurale de Wallonie) au n° 019/58.93.20 ou par courriel : m.vandenbroeck@frw.be ou Isabelle Ebroin (agent relais de l'Opération) au 085/713 981 ou isabelle.ebroin@heron.be