Waremme, le 18 octobre 2019

Compte rendu du Groupe de Travail « Mobilité »
Commission Locale de développement Rural
16 octobre 2019

Membres de la CLDR :

- Présents : 8 personnes : Etienne CARTUYVELS, Marie-Léonie COLPIN, Axelle de POTESTA, Patrice DECELLE, Jean-Marc DELCHAMBRE, Xavier LECLERCQ, Baptiste PIRON, François THONON.

- Excusée : Aurore NAGANT

Présences :

- Pour la FRW : Colin SONCK, 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 - Doter le territoire d'un réseau de mobilité douce fonctionnelle

1. Définir et aménager un réseau cyclable

L'idée est de valider ou faire évoluer le réseau fonctionnel proposé dans le cadre de la fiche projet mobilité du GAL Jesuishesbignon.be. Ce réseau, déjà testé sur terrain par un groupe de citoyen faimois, peut être consulté ici : http://bit.ly/réseauvélo.

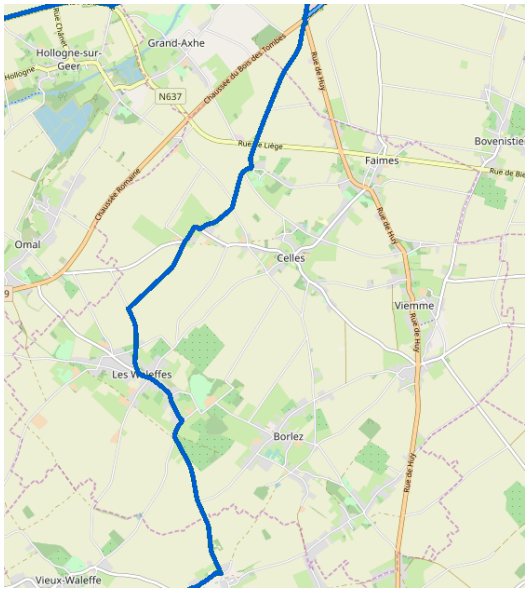


Schéma directeur cyclable pour la Wallonie

Le schéma directeur cyclable pour la Wallonie, qui prévoit des itinéraires vélo pour relier entre eux les pôles d'activité, propose de relier Waremme au RAVeL en traversant Faimes via un tracé légèrement différent.

Après validation, un groupe de travail, constitué de membres de la CLDR et/ou de citoyens pourra ensuite se rendre sur le terrain pour déterminer les points nécessitant un aménagement de sécurité, marquage au sol…

Les routes communales sont en général trop étroites pour pouvoir y créer des pistes cyclables en site propre, sans parler du coût important de ce type de solutions. L'espace doit donc être partagé avec les véhicules motorisés, mais la primauté devrait être accordée aux utilisateurs faibles.

A titre d'exemple, au Pays-Bas, 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.

Exemple plus radical en Flandre : une voirie à double sens a été réaménagée en une route simple bande à sens unique et une piste cyclable. Un espace végétalisé entre les deux offre aux usagers faibles confort et sentiment de sécurité. Un sens de circulation a donc été sacrifié pour faire place aux cyclistes !

2. Balisage du réseau cyclable 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 a été mis en place dans la commune de Remicourt (http://bit.ly/remicourt), et devrait sans doute, par souci de cohérence se décliner au minimum au niveau des onze communes du GAL Jesuishesbignon.be.

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.

Exemple #1

Exemple #2

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

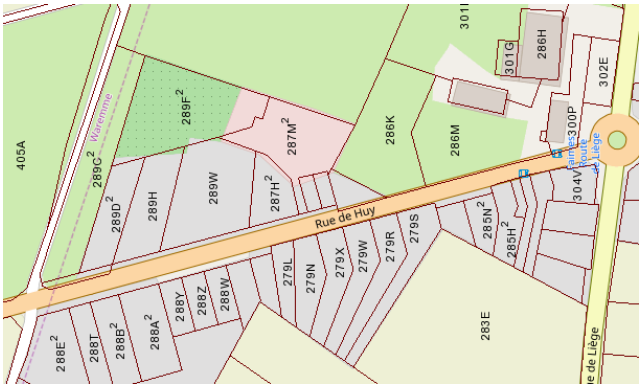
Ce choix permettrait de s'aligner sur une signalisation reconnue sur un périmètre international. Le balisage par points-nœuds d'itinéraires touristiques étant déjà présent sur le

territoire du GAL (Oreye et Remicourt), 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.

3. Création d'une piste cyclable entre Celles et Waremme

L'idée est de permettre de rejoindre en vélo les services et commerces de Waremme de manière sécurisée, ce qui implique de créer tant que possible, une piste cyclable en site propre, et séparée par un obstacle physique (plantation, merlon) de la voirie empruntée par le trafic automobile.

Le tronçon envisagé reliera le rond-point de Faimes (Rue de Huy / N637) à celui de Waremme (Rue de Huy / N69). Cette voirie se trouve en partie sur la commune de Faimes (400 m), en partie sur celle de Waremme (1,3 km)



Sur le territoire faimois, on se trouve en zone d'habitat rural au plan de secteur, et la voirie est bordée d'habitation des deux côtés. L'emprise publique est la plupart du temps suffisamment large pour y réaliser le projet souhaité. Il faudra bien entendu identifier clairement les entrées permettant aux riverains d'accéder à leur propriété / garage.

Sur le territoire de Waremme, on se trouve en zone agricole, bien que quelques bâtiments soient situées le long de la route. Il s'agira ici d'acquérir une bande de terrain longeant la route de Huy, afin d'y créer une piste séparée d'environ 2m de la voirie.

Des premiers contacts ont été établis avec les autorités de Waremme qui ne sont pas opposés à l'idée, mais pas non plus super-enthousiastes car Waremme ne retire pas beaucoup d'avantages de ce projet.

En termes de financement, un projet transcommunal pourrait être subsidié à concurrence de 90% pour le premier 1.000.000€ (500.000€ par commune). Dans le cas présent, la majorité des travaux devrait être supportés par la commune de Waremme. Pour les motiver à s'inscrire dans le projet, il serait intéressant d'évaluer s'il est possible pour la commune de Faimes de prendre en charge l'ensemble des aspects financiers, et surtout administratifs.

Autre facteur à prendre en compte : pour être éligibles à un financement, les deux communes doivent disposer d'un PCDR actif et d'une fiche-projet liée à la mobilité douce, ce qui est le cas

pour Waremme. Par contre, son PCDR sera terminé en 2023, dernier délai pour elle pour rentrer une demande de convention.

Projets non-repris ou non-analysés

- Etablir un cadastre des voiries en cœur de village où il n'est pas possible de circuler à pied en raison de la présence de talus. Lorsque techniquement faisable, recréer une bande de circulation en arasant les talus au niveau de la voirie (exemple : rue St-Pierre à Les Waleffes)

Objectif 2 - Encourager les alternatives à la voiture individuelle

4. 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 Mobi-service proposé par le CPAS. Les mêmes véhicules pourraient être utilisés lorsque les horaires ne se chevauchent pas. Une camionnette pourrait le cas échéant transporter un nombre plus élevés de passagers vers la gare de Waremme, les marchés de Waremme et Hannut, événements culturels à Waremme ou Huy…

Les chauffeurs pourraient être des bénévoles (éventuellement des pensionnés) qui pourraient être défrayés par contrat de bénévolat (cf projet Faimes – Commune volontaire). 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 6.000€ 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)

    - 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) ou 8€ (5 personnes minimum)
- Egalement mis à disposition des clubs sportifs et associations hannutoises pour transporter leurs membres à une compétition, événement… (25€ + carburant/ journée)

Projets non-repris ou non-analysés

- Organiser un rang scolaire à pied ou à vélo avec des bénévoles, à envisager dans le cadre d'un plan de déplacement scolaire. Ce type de projet a été mis en œuvre par exemple par la Commune de Hannut (https://www.hannut.be/services-aux-citoyens/services-administratifs/mobilite/)
- Organiser une journée sans voiture
- Proposer des voiturettes de golf en location pour les déplacements dans la commune
- Contacter les TEC pour améliorer la desserte et les horaires des bus : bien que fort pertinente au regard des services actuels, cette proposition, régulièrement demandée dans le cadre des ODR n'a jamais abouti
- Proposer à la location des vélos électriques au Cortil (point de départ des balades)
- Y installer une borne de rechargement
- Adopter une plateforme de covoiturage. La commune assure déjà la promotion du système Carpool.be dont l'interface est maintenant disponible sur grâce à l'application ComOn soutenue par la Wallonie (http://bit.ly/ComOnApp).

Objectif 3 - Inscrire le territoire dans une dynamique d'intermodalité hesbignonne

5. Faciliter la mise en œuvre du projet covoit'stop

Initiative porté par la Province de Liège (http://www.provincedeliege.be/covoitstop/), Covoit'stop se veut un système d'autostop élaboré et sécurisé. Bien que 13 panneaux d'arrêt aient été installé sur la commune de Faimes, 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 fonctionne 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.
    - Il permettra également d'identifier et faire connaître les conducteurs désireux de partager leur véhicule.
- Améliorer les points d'arrêts par l'adjonction d'un banc, un abri, ou d'un système permettant d'y laisser un vélo de manière sécurisée
- Simplifier la procédure : sans devoir passer par la démarche covoit'stop, des bancs pourraient être réservés aux autostoppeurs, un panneau indicateur permettrait de sélectionner la destination espérée. Ce type d'aménagement se répand de plus en plus en Allemagne et en Suisse.

6. Construction d'un parking d'écovoiturage

Ces parkings, dont une trentaine sont déjà installés en Wallonie, permettent aux covoitureurs de rejoindre facilement un point de rendez-vous commun et d'entamer leur covoiturage. Ils sont idéalement faciles d'accès et proches des grands axes.

Faimes est traversé par la rue de Huy qui permet de rejoindre l'autoroute de Wallonie, tandis que la N69 permet d'accéder à l'autoroute de Bruxelles. La très grande majorité des travailleurs faisant quotidiennement la navette entre la commune et leur lieu de travail, il semble pertinent de développer ce type d'infrastructure. Pour optimiser l'investissement, il est judicieux de choisir sa localisation à proximité d'infrastructures qui nécessitent du stationnement en dehors des heures de travail.

La salle communale de Viemme, située le long de la Rue de Huy est dépourvue de places de stationnement : les véhicules sont donc stationnés sur la voirie. La création d'un parking d'écovoiturage sur une des parcelles situées face à la salle (et à acquérir) permettra de répondre au triple objectif de favoriser l'intermodalité, sécuriser l'accès à la salle paroissiale et sécuriser les abords de l'école maternelle toute proche.

Projets non-repris ou non-analysés

- Mise en place d'un service Flexitec (http://bit.ly/flextec). Il s'agit d'un service proposé par le TEC pour desservir les communes rurales mis en place principalement dans le sud du pays. Une navette peut être réservée pour transporter un usager depuis un arrêt TEC jusqu'à une adresse non desservie par les transports en commun, au prix d'un transport habituel. Le salaire du chauffeur étant à charge de la Commune, le service est fort onéreux et n'a pas rencontré le succès escompté. Les Proxibus (http://bit.ly/proxitec), compléments aux lignes régulières en zones rurales, présentent les mêmes avantages et inconvénients.

Objectif 4 - Organiser et sécuriser la cohabitation entre les usagers dans les cœurs de villages

7. Réalisation d'effets de porte à l'entrée des villages

L'aménagement du territoire et des voiries au XXème siècle a souvent privilégié le confort de l'automobiliste au détriment du cadre de vie et des autres usagers. On s'est depuis fort heureusement rendu compte que l'espace public est un espace multifonctionnel dont les aménagements doivent être étudiés afin d'intégrer l'ensemble de ces fonctions. Souvent les autorités, interpellées par les riverains, ou en réactions à des événements particuliers (accidents) ont chercher à offrir une réponse ponctuelle et à court terme. De nombreuses communes sont ainsi devenues au cours des années un catalogue des différents aménagements possibles afin de contraindre l'automobiliste à changer de comportement : chicanes, dos d'ânes, coussins berlinois, dévoiements, rétrécissements, plateaux…

Une autre dynamique peut être mise en place avec l'ensemble des acteurs de terrain pour créer des aménagements avec une vision plus globale des problématiques rencontrées.

Déjà proposés lors du GT « Ruralité », les effets de porte auront pour objectifs :

- De faire comprendre qu'on entre dans un cœur de village

- De faire ralentir les véhicules
- De sécuriser les usagers faibles
- D'embellir le cadre de vie en embellissant les entrées,
- D'indiquer les spécificités du village, renforcer l'image de la commune
- De ne pas empêcher le passage du charroi agricole

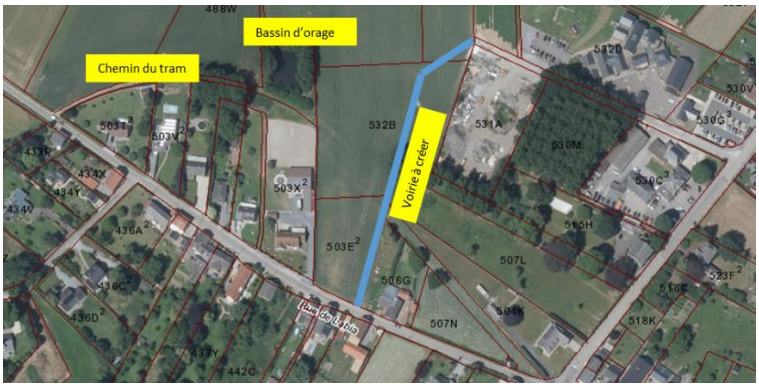
Il sera utile de s'entourer des services d'un conseiller en mobilité ou d'un bureau extérieur pour décider des emplacements et aménagements.

8. Optimisation de la circulation et du stationnement autour des écoles

En raison de l'accroissement de la population scolaire, les périodes de début / fin des cours donnent lieu à des engorgements et stationnements sauvages que la CLDR souhaite améliorer.

a. Ecole de Celles

Un membre de la CLDR propose de créer une nouvelle voirie prolongeant le chemin entre l'administration communale et l'école, afin de rejoindre la rue de Labia.



Cette proposition nécessite l'acquisition des parcelles 523B et 503E2.

Après réalisation de la voirie, la parcelle 503E2 pourra être revendue comme terrain à bâtir, tandis que la parcelle 523B pourra accueillir certains projets proposés par la CLDR, comme le potager collectif, le verger didactique. Le bassin d'orage pourra être aménagé en zone de biodiversité. La proximité avec l'école renforcera les liens intergénérationnels souhaités par la CLDR.

Un accès sécurisant pour les piétons et cyclistes pourra être prévu en suivant le tracé de l'ancienne ligne de tram depuis la rue Labia (chemin du tram) et/ou en acquérant la bande de terrain actuellement en vente qui part du carrefour entre la rue Labia et la rue Braas.

a. Ecole de Les Waleffes

Bien que fort proche, la place Abbé Detienne semble peu utilisée par les parents venant déposer leur enfant à l'école.

Si l'on y édifie une halle, comme proposé par les participants, l'espace de stationnement y sera de plus réduit

Les aménagements possibles devront être réfléchis. Notons cependant la disponibilité du terrain voisin de l'école.

9. Sensibilisation des automobilistes aux usagers faibles

La Commune mène déjà des campagnes d'affichage visant à réduire la vitesse des automobilistes dans les cœurs de villages. Néanmoins piétons, cyclistes et joggeurs sont encore en insécurité lorsqu'ils sont dépassés par les automobilistes qui ne respectent pas les distances de sécurité.

Des simulateurs de conduite permettent aujourd'hui de mettre l'automobiliste en situation et lui faire prendre conscience des risques liés à une vitesse inadaptée. Ce type de matériel, accompagné d'un formateur avec peut-être un scénario adapté aux spécificités de la commune, peut être loué pour un prix modique (http://bit.ly/fedemot, http://bit.ly/simulvitesse) et pourrait s'intégrer dans un événement plus large telle la semaine de la mobilité.

Projets non-repris ou non-analysés

- Accroitre l'offre de stationnement au Cortil. Dans l'état actuel des choses, l'offre de stationnement répond aux besoins. En cas de développement des infrastructures, par exemple un nouveau hall omnisport, il sera nécessaire de la réévaluer.

La cohabitation entre les véhicules des utilisateurs du complexe sportif et le charroi agricole n'est pas toujours facile. Un participant propose la démolition de l'ancienne buvette afin d'y créer du stationnement en épi perpendiculaire à la route.

- Diminution du charroi lourd dans les cœurs de village. Le sentiment d'insécurité lié à une perception de la vitesse élevée du charroi lourd (camions, tracteurs, bus) a régulièrement été formulée lors des consultations. Les conducteurs de ce type de véhicule pensent que ce sentiment est plutôt lié à la taille des engins qu'à la vitesse dont ils estiment respecter les limites. Des radars préventifs mobiles, installés aux endroits insécurisants permettraient aux riverains de vérifier la réalité de leur perception, tandis que les conducteurs auront la possibilité de vérifier leur vitesse et l'adapter si nécessaire.
    - Une autre solution serait de mettre les voiries à 30km/h pour les véhicules de plus de X tonnes. La question se pose quant au comportement des automobilistes obligés de suivre un véhicule lourd roulant au pas…
- Annoncer avec des panneaux mobiles les périodes d'activité agricoles (betteraves, moissons, pommes de terre…), pourquoi pas de manière humoristique…

- Revoir la localisation des tronçons de fauchage tardif pour améliorer la visibilité dans les carrefours
- Mieux encadrer la végétation qui déborde sur la voie publique
- Installer des panneaux de limitation de vitesse à l'approche des ronds-points sur la nationale
- Installer des miroirs aux carrefours dangereux
- Améliorer la signalisation en cas de déviation
- Envisager une signalisation en bois pyrogravé
- Créer des aires de croisement sur les voiries étroites (par exemple la rue de Vieux-Waleffe)
- Rehausser les panneaux de signalisation pour améliorer la visibilité
- Rabaisser les panneaux de signalisation pour éviter qu'ils soient abimés par le charroi lourd
- Eviter d'installer des panneaux de signalisation au milieu des trottoirs
- Décourager le stationnement sur la voie publique, le limiter à certaines plages horaires
- Réprimer le stationnement sauvage

Projets répondant au défi Ruralité

- Installation de QR Codes sur les éléments patrimoniaux

Pour le secrétariat de la CLDR,
Colin Sonck et 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.

Deux participants sur huit ont complété le document avec le taux de satisfaction suivant:

1.	Respect des horaires	100%
2.	Local adapté	38%
3.	Qualité de l'animation	100%
4.	Objectifs de la réunion clairs et sensés	100%
5.	Méthodologie de travail intéressante	100%
6.	Séance productive	100%
7.	Travail personnellement enrichissant	100%
8.	Plaisir de participer	100%
9.	Evaluation globale	100%

Pour toutes remarques concernant ce compte rendu, vous pouvez contacter Colin Sonck ou Marc Van den Broeck (Fondation Rurale de Wallonie) au n° 019/58.93.20 ou par courriel : c.sonck@frw.be ou m.vandenbroeck@frw.be ou Ludovic Rase (agent relais de l'Opération) au 019/339 869 ou ludovic.rase@faimes.be