



Compte-rendu de la Commission Locale de Développement Rural du jeudi 16 novembre 2023

Membres de la CLDR/ CCATM :

- Présents : 17 personnes (dont 4 personnes uniquement de la CCATM) : Nicolas BLERET, Raymond BOROWIAK, Séverine BOUCHAT, Fernand BROCAL, Christine COLLIGNON, Thibault De ROSMORDUC, François DE BEHAULT, Albert DEFRANCE, Martine HENROT, Hélène FASTRÉ, Loris JACOB, Aymeric MARQUET, Vincent MARQUET, Patrick MISSAIRE, Gilbert RIGA, Jean-François RAVONE, François WAUTELET.
+ 3 Membres du groupe mobilité qui ont participé au réseau cyclable ou aux marches piétonnes dans les villages : Dominique GOCHÉL, Jean-Pierre VIATOUR, Jean-Paul RIGA.
- Excusés : 10 personnes : Fabrice ALDEGHI, Cédric AMETOENYENOU, Anisa ARBIB, Caroline LIEBRECHTS, Katy LUTS, Pierre ROSOUX, Magali PIRET-GERARD, Jean THONNART, Nathalie VANHAMME, Philippe WANET.

Pour la Commune (Service Cadre de Vie) : Cécile CHARLIER, Quentin JAMAR

Pour le bureau d'étude (ICEDD) : François VANDERLINDEN

Pour la FRW : Aurélie VANDEBERG

Objectifs / ordre du jour de la réunion

1. Présenter l'étude de mobilité active en cours
 2. Préparer la prochaine demande de subside
 3. Information sur les projets en cours (fin de réunion)
- Pas de divers.

La réunion CLDR, traitant de la mobilité, a été ouverte aux membres de la CCATM et aux membres du groupe mobilité qui ont participé au réseau cyclable ou aux marches piétonnes dans les villages l'été dernier.

Le compte-rendu de la dernière réunion CLDR du 8 juin 2023 ne fait pas l'objet de remarque.

1. Présentation de l'étude de mobilité en cours

Introduction

Aurélie Vandenberg rappelle le contexte dans lequel le projet s'inscrit : le programme communal de développement rural avec 3 fiches-projets qui concernent la mobilité :

- Fiche 1.3 – création d'un réseau de déplacement doux – phase 1 étude et définition → l'étude est en cours, le bureau d'étude ICEDD a été désigné pour cette mission.
- Fiche 3.13 – création d'un réseau de déplacement doux – phase 2 – mise en place des tronçons piétons
- **Fiche 3.14 – création d'un réseau de déplacement doux – phase 2 – mise en place des tronçons vélos**

Le choix de travailler sur la mobilité active a été inscrit dans le rapport annuel de la CLDR (qui marque, dans son dernier chapitre, des projets à mener dans les 3 prochaines années).

Explication à la CLDR que le choix s'est porté dans un premier temps sur le réseau cyclable utilitaire vu le travail participatif sur le réseau qui date de 2018 à Villers ainsi que le travail en cours du GAL je suis Hesbignon à l'échelle des 11 communes.

La CLDR ainsi que d'autres cyclistes du quotidien avaient parcouru le territoire pour identifier les pôles d'activité ainsi que les tronçons reliant ces pôles sur base des critères de rapidité, sécurité et confort.

Le réseau utilitaire cyclable à l'échelle du GAL s'est seulement finalisé cette année 2023 sur base du travail participatif sur chaque entité et a débouché sur une carte en ligne et une carte papier distribuée à chaque participant en réunion.

Notons également que les points noirs identifiés dans chaque commune, dont principalement des traversées de voiries régionales, ont été centralisés dans une étude que le GAL a menée avec le même bureau d'étude que sur Villers (ICEDD). Suite à une priorisation des points noirs, une fiche d'aménagement pour les traversées prioritaires a été établie afin de tenter de pouvoir accélérer les procédures de travaux sur voiries régionales. Le GAL a pris contact avec le SPW dans ce sens.

Présentation de l'étude

François Vanderlinden présente les points d'avancement dans l'étude. Cette base de travail va permettre aux participants de donner leur avis sur les tronçons à activer prioritairement et sur les possibilités d'aménagement.

- Vue d'ensemble des zones d'enjeux principales à l'échelle de l'ensemble des 11 communes avec mise en évidence des liaisons nécessitant une sécurisation. Sur Villers : lien avec Verlaine, avec Warnant, vers la Paix Dieu et vers l'IFAPME/ parking covoiturage dans le zoning ainsi que la liaison Warnant-Fumal.
- Visualisation sur carte des flux de déplacements de la voiture, des charges de trafic ainsi que la vitesse moyenne par tronçon.

Pour le réseau cyclable sur Villers, 3 liaisons-clés :

- 1) **Sécuriser la Prêle pour lier le nord et le sud** : bien que cette liaison soit plus locale, avec des flux observés un peu plus faibles, elle a un rôle clé : connecter les villages de l'entité au pôle de Villers (pôle sportif, administratif, parc d'activités économiques, etc).
- 2) **L'axe Est-Ouest : une liaison forte à créer**. Les déplacements locaux sont intenses entre Villers-le-Bouillet et Vinalmont (à l'ouest), ainsi qu'avec Fize et Verlaine (à l'Est). La commune a obtenu des premiers jalons importants pour cette liaison : giratoires aux franchissements des grands axes régionaux et requalification de la traversée de Fize.
- 3) **Paix-Dieu : faire sauter le verrou pour connecter Hesbaye et vallée mosane**. Une voie verte connecte déjà Ampsin, lui-même connecté à Huy par le RAVeL de Meuse, à la Paix Dieu, en cul de sac. L'enjeu de la sécurisation du point-noir est important : que cette liaison cyclable devienne « Meuse – Hesbaye » et non « Ampsin-Paix-Dieu ». De ce fait, les flux entre le haut de Amay (Colruyt, etc), Jehay, et Villers-le-Bouillet gagnent également en sécurité.

Zoom sur les 10 points-clés liés à ces liaisons :

- *Liaison Villers-Amay « Meuse – Hesbaye »* -

1. Giratoire de la Paix-Dieu
2. Rue de la Paix Dieu

- *Axe Est-Ouest « Verlaine – Fize – Villers – Vinalmont »* -

3. Carrefour Croix Chabot
4. Rue du Château d'Eau

5. Rue le Marais (Zoning)

6. Giratoire le Marais

7. Rue le Marais (Fize)

8. Rue de Bodegnée

- *Axe Nord-Sud* -

9. Rue de la Prêle

10. Carrefour rue de Fize

Focus aménagement rue de la Prêle

- On se dirige vers un site propre (un aménagement bidirectionnel de 2m50). Séparation avec la voirie sera à déterminer.
- Canalisation du fossé pour permettre le croisement à des endroits-clés judicieusement choisis selon la visibilité, contraintes techniques, en évitant les emprises sur terrain privé (en certains endroits le domaine public est plus large).
- Liaison de plus de 2 km qui pourrait porter le coût de l'aménagement à plus d'1.000.000€.

Focus rue du château d'eau

- Une grande partie sur Wanze (manque important d'entretien).
- Soutènement présent mais demande quand même un réaménagement complet pour une remise aux normes et viser un site propre de 2,5 m de large avec séparation physique (aménagement actuel non adéquat : largeur non suffisante qui inclut filets d'eau incurvés).
- Avantage : l'aménagement temporaire de chez Schelfhout

Focus sur Croisement rue Château d'eau/ Rue Croix Chabot

- Quel avenir de la zone vierge (terrain SPI) non occupé et représentant une opportunité pour un aménagement de qualité de la traversée. On évoque un enjeu avec une porte d'entrée sur la commune.
- Croisement important à aménager vu le danger lié à la vitesse sur l'axe principal.
- Proposition d'un dévoiement avec limitation de la vitesse et traversée cyclable en deux temps avec création d'un îlot central – implique empiètement sur terrain SPI.
- Autre proposition de rétrécissement de la largeur de la voirie pour ralentir la vitesse et traversée cyclable sur un plateau.

Les autres points-clés ont été abordés sans détail (état d'avancement de l'étude).

2. Préparation de la prochaine demande de subsides

Explication de la procédure

L'étude réalisée à l'échelle de Villers ou encore du GAL met en avant les tronçons à favoriser pour le vélo mais aussi des propositions d'aménagement pour sécuriser le cycliste. Cependant, chaque commune doit faire le travail d'aller chercher les financements pour réaliser les travaux recommandés.

Le développement rural est donc une opportunité pour la recherche de moyens pour financer les études et travaux. Pour les projets en matière de mobilité, le développement rural a un

taux de subvention de 80% sur une assiette de 850.000€ maximum soit un plafond de subvention de 680.000€. Le reste des frais étant à charge communal. La commune peut également chercher d'autres moyens de financement via des appels à projet ou via son programme PICC/PIMACY (plan triennal des travaux qui prévoit une part pour la mobilité douce).

L'accord favorable de la Ministre au dossier permettrait un budget pour l'étude de faisabilité et pour les travaux.

Pour ce faire :

- La prochaine demande de subsides est en février 2024 (cette session est à viser prioritairement, celle d'octobre étant impactée par les élections communales prochaines).
- Il faut définir le périmètre d'intervention (favorisant le domaine communal).
- Définir les aménagements et une estimation du budget à large maille.

Avis des participants (17 questionnaires complétés).

Via un questionnaire individuel, en prenant du recul par rapport à la présentation réalisée par le bureau d'étude, il est demandé aux participants de se positionner sur les points suivants :

- Quels tronçons à activer dans un premier temps ? Avantages à mettre en avant
- Autres remarques à formuler sur les aménagements proposés ?

Quels seraient pour vous les tronçons à activer dans un premier temps ?

	<i>Tronçons</i>	<i>Priorité</i>	<i>Avantages</i>	<i>Inconvénients</i>
Axe Nord-Sud (Warnant-Villers)	Axe Nord-Sud dans sa globalité comprenant la Prêle et la traversée Croix Chabot/ château d'eau	Priorité 1 : 8x Priorité 2 : 2x	- mobilité entre les villages (4x) - connexion village du nord au pôle de Villers et commerces (3x) - axe qui apporte le plus de sécurité et liens aux habitants - étude et projet déjà bien avancé - connexion du réseau mosan à la Hesbaye (terrain plat)	- coûts des travaux (2x) - distance à aménager - trafic agricole, prendre en compte largeur du charroi (2x) - tenir compte de l'accès au champ et désagrément (boues) qui demande un entretien régulier - possible empiètement sur domaine privé
	Carrefour Croix Chabot/ rue du château d'eau	Priorité 1 : 2x Priorité 3 : 1x	- sécurité pour plusieurs usagers dont cycliste / piéton et PMR (entrée dans la commune) - moins cher que la Prêle (à vérifier) - dans la continuité du rond-point qui sera aménagé (rond - point Eglise) - point dangereux à sécuriser	- éventuel emprise sur terrain (SPI)

	Prêle	Priorité 3 : 1x		-croisement avec le charroi agricole
Axe Est-ouest (Fize-Villers) avec jonction plus large (Verlaine-Vinalmont)	Axe Est-Ouest dans sa globalité	Priorité 1 : 2x Priorité 2 : 4x Priorité 3 : 1x	- mobilité entre les villages (2x) permet de faire le lien avec Fize fort compliqué via la Sablière - axe qui apporte le plus de plus-value pour l'image du village avec le développement du nouveau quartier (ZACC Croix Chabot) - Verlaine est aussi un pôle commercial à connecter	- besoin de collaboration avec Verlaine et Wanze (2x) - traversée de la 4 bandes (2x) avec nombre important de camions (croissant si ouverture de la liaison Tihange-Strée) - Largeurs disponibles - Pas de lien entre les villages de Villers (à préciser) - il existe plan des abords à voir et à suivre (à préciser)
	Rue du château d'eau	Priorité 1 : 3x Priorité 2 : 1x Priorité 3 : 1x	- mobilité entre les villages, renforcer l'axe Est-Ouest - entrée de village avec le carrefour Croix Chabot - largeur de voirie suffisante - zone dangereuse importante à sécuriser	
	Rue le Marais	Priorité 1 : 1x Priorité 2 : 1x	- mobilité entre les villages renforcer l'axe Est-Ouest	
	Portion Fize-Verlaine	Priorité 3 : 1x	Liaison Verlaine vers RAVeL de Meuse	Proposition de détourner par Rue Magritte, du Cerf, rue Jules Pirotte → plus sécurisant mais pas central
	Giratoire Le Marais	Priorité 3 : 1x	- mobilité entre les villages renforcer l'axe Est-Ouest	
	<i>Autres : rue Grande ruelle – Fize-Fontaine et rue du Cerf et Fize</i>	Priorité 2 : 2x	- abords doivent être refaits.	

Axe Villers – Paix Dieu	Axe Villers – Paix Dieu dans son ensemble	Priorité 1 : 1x Priorité 2 : 2x Priorité 3 : 1x	- relier le sud, connexion avec la Hesbaye (2x) - continuité du réseau	- grosse fréquentation de voitures et camions - pente importante (alternative par Fize rue du Chalais (pente moins forte et voie moins roulante) - remise en question de l'objectif
--------------------------------	---	---	---	---

Avez-vous d'autres remarques/ points d'attention à formuler sur les aménagements proposés ?

- Penser à assurer l'entretien et la maintenance de ces tronçons (ressources humaines et matériel d'entretien demande un engagement financier).
- Souhait d'un soutien et non une critique du conseil communal dans les choix réfléchis avec les citoyens (CLDR ici évoqué) au moment des votes des engagements financiers et marchés publics soumis.
- Importance de se concentrer sur un projet pour éviter les pertes de temps et d'argent.
- Est-il intéressant de penser à mélanger piéton et vélo à certains endroits ?
- Résoudre le problème de vitesse des véhicules dans les villages serait déjà une très bonne solution pour faire cohabiter tous les usagers de la route.
- Favoriser au maximum les sites propres.
- Pour la rue Croix Chabot prévoir un passage sécurisé également pour les piétons.
- Importance d'intégrer les agriculteurs dans la réflexion (surtout pour l'aménagement de la Prâle)

Autres remarques du groupe :

- Quid de la jonction transhesbignonne (qui concernait un passage par Vaux) ? On n'en parle plus.
- Est-ce que les aménagements vont réellement pousser les gens à favoriser davantage le vélo ? Arguments avancés : le coût du carburant, les vélos toujours plus performants, les enjeux environnementaux et opportunités de financement pour la mobilité active au niveau de la Région.
- Quid de la vitesse sur les chemins de campagne ? la zone de police confirme l'impossibilité de suivre les répressions. La commune a commandé des flip flap et panneaux Stop (voir Braives) pour dissuader les voitures à prendre les chemins de remembrement. Les deux voiries concernées à Villers sont rue du Bassin et chemin du Parapluie.

Autres informations en lien avec la mobilité

La commune participe à des commissions provinciales de sécurité routière permettant d'appuyer les différentes problématiques et avancées sur chaque territoire. Depuis peu la mobilité active est également abordée.

Le parking de covoiturage qui prendra place au niveau du maxi-frites a reçu son permis et financement.

La réunion se clôture vers 22h00

Pour le secrétariat de la CLDR, Aurélie Vandeberg

*Pour toutes remarques concernant ce compte rendu, vous pouvez contacter Aurélie Vandeberg (Fondation Rurale de Wallonie) au n° 019/58.93.25 ou par courriel : a.vandeberg@frw.be
Ou Cécile Charlier (agent relais de l'Opération) au 085/61.62.78 ou cecile.charlier@villers-le-bouillet.be*