



Compte-rendu du Groupe de travail du mardi 24 novembre 2020 « Déplacements »

Présences

16 participants : Jérôme COOREMANS, Etienne de WOUTERS de BOUCHOUT, Bernard DEMOULIN, Rudy DELHAISE, Edouard DEBRUN, Régis DOHOGNE, Céline GÉRADON, Aimé KABERGS, Stéphane JOURNEE, Cosette MANNENS, Xavier ORBAN, Pietro PALUMBO, Benoit PAULUS, Georges PITSAER, Frédéric ROUXHET, Emmanuel VAN RAVENSTYN.

Pour l'Administration : Samuel JUSSY, *Conseiller en mobilité*

Pour le bureau d'étude ICEDD : Florence VANDY, *Auteure de programme*

Pour la FRW : Colin SONCK, Aurélie VANDEBERG, *Agents de développement*

Excusés : Chantal BEYST, Benjamin BINGEN, Christophe DOZIER, Maryse PIROTTE, Sandrine VAN GEEM.



Ordre du jour

1. Rappel du contexte et des étapes réalisées
2. Approfondissement des projets en fonction des remarques de la consultation (travail en sous-groupes)
3. Présentation de la stratégie modifiée
4. Discussion autour de l'ordre de priorité des projets
5. Suites - CLDR

Introduction - actualités

Rudy Delhaise reprend les actualités en lien avec les projets de la soirée :

- Engagement d'un mi-temps pour aider le conseiller en mobilité (2021)
- Mise en place de système pour dissuader les automobilistes d'emprunter les chemins de remembrement, bientôt premier essais à Warêt-la-Chaussée (retard suite à la crise sanitaire...)
- Appel à projet « Wallonie cyclable » / participation de la CLDR ou des membres invités
- Pro Velo - projet pédagogique "Le Brevet du Cycliste" 2020-2021
- Etude d'aménagement Eghezée/Centre. N9 (fiche PCM); Le BEP sera chargé d'y réfléchir en terme d'intégration paysagères et en accord avec les projets commerciaux en cours et futurs
- Mobilité douce : divers sentiers
- Mise en œuvre du PCM - aménagement carrefour R Bruyère/Wagère/R four
- Acquisition nouveaux radars préventifs
- Aménagements trottoirs

Projets approfondis en sous-groupes

Création d'un réseau cyclable

Que vaut-il mieux favoriser : les infrastructures cyclables le long des grands axes routiers (voiries régionales) ou le riche maillage de chemins de remembrement existant sur la commune ?

D'un coté...

- Pour les déplacements quotidiens à l'intérieur des villages comme pour les déplacements quotidiens vers les écoles, ça n'a pas de sens d'utiliser les chemins de remembrement. On le voit encore plus pour le moment, on ne s'y sent pas en sécurité. Il faut utiliser les chemins les plus directs. Quand le chemin le plus direct est une régionale alors il faut l'utiliser.
- Avoir un raisonnement le plus opérationnel possible. Il y a des sections déjà praticables par les cyclistes, rien ne sert de vouloir absolument aller rechercher les chemins de remembrement et de saucissonner le réseau. Il faut utiliser l'existant pour avoir le plus rapidement un réseau praticable.

D'un autre côté...

- Il faut aussi tenir compte des spécificités de notre commune : on a un réseau de chemins de remembrement très riche qui sont très peu utilisés et à l'inverse il y a de nombreuses contraintes à développer les infrastructures cyclables le long de voiries régionales (financière, foncière...).

- Il faut profiter du potentiel offert par les chemins de remembrement entre les villages. C'est vrai qu'en ce moment avec la luminosité réduite on en perçoit moins le potentiel mais le reste du temps ce sont des tracés où on peut déjà circuler en toute sécurité, sans aménagement nécessaires.

Faire vivre le réseau cyclable

Faut-il absolument avoir un réseau cyclable achevé (ou en partie) avant de le faire vivre ?

Plutôt oui...

- Il faut d'abord avoir un réseau existant avant tout ou en tout cas certains tronçons. Si, comme parfois, on ne sait même pas aller rejoindre le Ravel ou une portion de route praticable en vélo sans devoir passer par des routes régionales dangereuses, on ne prend même pas son vélo.

Plutôt non...

- On peut s'inspirer du système de point-nœuds : parfois il ne faut pas grand-chose pour faire vivre un réseau, une bonne signalétique et on est parti. Ce serait notamment important que le réseau d'Eghezée vienne se greffer sur le réseau de points-nœuds existant.
- Un paramètre important est également la connaissance du réseau. Parfois on habite depuis plusieurs années sur la commune et on découvre encore des chemins de balades. Une bonne communication est également importante.
- C'est important de mener des actions sur le terrain. À Dhuy par exemple, les dernières années la kermesse annuelle a été remplacée par une balade à vélo. Plus de 30 km à travers les chemins de remembrement étaient parcourus sans utiliser une seule régionale, juste en les traversant quand nécessaire.

Plan de stationnement lors d'évènements

Faut-il systématiser l'organisation d'un plan de stationnement pour l'organisation de chaque évènement d'ampleur sur la commune, via des étapes à respecter par exemple ?

- Lors de l'organisation des JIVS - évènement qui draine entre 3000 et 5000 personnes sur le champ de foire - un plan de stationnement est mis en place afin d'éviter les encombrements. C'est un lieu qui accueille régulièrement de gros évènements donc un plan de circulation et de stationnement pourrait y être systématisé.
- À Leuze, pour l'organisation de la kermesse, c'est un plan de circulation dans tout Leuze qui est mis en place.
- La commune intervient aussi pour s'assurer de la bonne organisation de la circulation des véhicules. C'est avant tout de la responsabilité des organisateurs de chaque évènement de s'assurer de cette tâche. Chaque réalité est différente, il n'est peut-être pas utile de mettre en place un système généralisé.

Sécuriser les traversées du RAVeL

Certains soulèvent la rapidité des cyclistes sur certains tronçons où les gens se promènent, ou les enfants jouent. Faut-il signaler/ sécuriser certains tronçons du RAVeL pour prévenir la bonne cohabitation? Exemple à Leuze ancienne gare?

Pistes proposées :

- Certains cyclistes roulent trop vite mais les utilisateurs doivent être conscients du partage de l'espace, il ne faut pas mettre des règles supplémentaires, le RAVeL est un espace de partage.
- Proposition d'ajouter une signalétique pour insister sur la convivialité et le partage de l'espace. RAVeL = Eurovelo, il faut une signalétique visuelle car bcp de cyclistes flamands.
- Incompréhension sur le position gauche/droite au moment du croisement --> besoin de règle de bonne conduite
- Attention aux abords de la plaine de jeux de Leuze, risque accru de conflits avec les enfants qui jouent
- Conflit entre cyclistes et cavaliers. Il faudrait un meilleur entretien des accotements (sol + dans les airs à cause des branches), car cet accotement est parfois préféré par la cavaliers et les joggeurs

Mise en place de ralentisseurs sur voiries régionales

La problématique des voiries régionales a soulevé des commentaires sur la plateforme. Des idées plus générales sont proposées. Qu'en pensez-vous ? Investir dans le développement de la mobilité active aura un impact sur la vitesse des voitures sur les routes régionales - Mettre en place un système d'indicateur/ rappel de vitesse, en faisant une tournante sur les axes problématiques. Le remplacement du LED comme solution pour sécuriser certains carrefours/ traversées.

Pistes proposées :

- Proposition de retirer la priorité sur les routes traversant les villages et placer des priorités de droite.
- Difficulté de traverser les voiries régionales dans les liaisons intervillages.
- Plusieurs points noirs à nouveau soulevés : Hanret, Tavier, Noville (problème de visibilité aux carrefours).
- Rappel de l'impossibilité de placer des traversées piétonnes si la zone n'est pas à 50 km/h → la commune incite la RW à placer des 50 km/h mais ce n'est pas toujours possible si pas d'habitations de part et d'autre de la voirie.

Renforcement du transport à la demande avec appui de bénévoles

Pas eu beaucoup de temps pour approfondir ce projet mais voici le point d'attention soulevé :

- Identifier des zones d'attente pour le covoiturage (ex covoitstop) en lien avec le marché par exemple.

Remarques sur les projets non approfondis

- Certains projets pourraient être regroupés : équipements vélos avec le réseau cyclable ;
- Déplacements en lien avec les écoles, il y a des associations spécialisés là-dedans, ce serait intéressant de prendre contact avec les différents acteurs, à commencer par les écoles.
- Quid des pistes cyclables sur les routes régionales ? Toujours le même problème, pouvoir d'action limité et contraintes multiples : financière, assiette suffisante, etc.
- Pour l'élargissement de l'offre du TEC vers Gembloux, la commune devrait avoir de bonnes nouvelles à annoncer prochainement.
- Plateforme de covoiturage, ce serait intéressant d'utiliser une même appli pour augmenter la pratique du covoiturage.

Stratégie

Les modifications apportées dans la stratégie ont été acceptées et n'ont pas fait l'objet de remarque.

Objectifs

Version 1

- 1.1 Favoriser et sécuriser les déplacements piétons
- 1.2 Favoriser et sécuriser les déplacements vélos
- 1.3 Organiser et gérer le stationnement
- 1.4 Favoriser la cohabitation des modes de déplacements
- 1.5 Gérer les ruptures physiques du territoire
- 1.6 Gérer l'urbanisme de manière raisonnée SDC
- 1.7 Limiter la dépendance à la voiture personnelle
- 1.8 Gérer la cohabitation des fonctions
- 1.9 Limiter les nuisances sonores liées au charroi
- 1.10 Renforcer l'offre en transports alternatifs
- 1.11 Valoriser la densité du réseau (routes, sentiers...)

Version 2

- 1.1 Favoriser et sécuriser les déplacements piétons
- 1.2 Favoriser et sécuriser les déplacements vélos
- 1.3 Organiser et gérer le stationnement
- 1.4 Favoriser la cohabitation des modes de déplacements
- 1.5 Gérer les ruptures physiques du territoire
- 1.6 Limiter la dépendance à la voiture personnelle
- 1.7 Gérer la cohabitation des fonctions
- 1.8 Limiter les nuisances sonores liées au charroi
- 1.9 Valoriser la densité du réseau (routes, sentiers...)

Regroupement

L'objectif « gérer l'urbanisme de manière raisonnée » ne doit pas être abandonné trop vite. Il est dommage d'accepter des projets et d'organiser ensuite les outils communaux autour parce qu'il y a un besoin actuellement. Ce sont aux projets à s'inscrire dans une stratégie globale et une vision à long terme, pas l'inverse.

Priorité des projets

Voici le résultat de l'ordre des projets de ce groupe de travail suivant la capitalisation des votes apportés par les membres du GT et de la population.

Projets	Ordre de priorité
Création d'un réseau cyclable	3
Créer un réseau piéton par village	7
Faire vivre le réseau cyclable	8
Sécuriser les traversées du RAVeL	10
Sensibilisation à la problématique de la mobilité (vitesse, stationnement, ...)	13
Mise en place de ralentisseurs sur les voiries régionales	14
Sécurisation des principaux arrêts de bus des différents villages	20
Organisation et regroupement des déplacements en lien avec les écoles	30
Création de relais "mobilité" par village	31
Mise en place d'une politique de stationnement automobile	36
Etablissement d'un plan de stationnement lors des événements	47
Augmentation des équipements pour le stationnement vélo	49
Solutions au trafic sur la rue de la Terre Franche à Leuze-Longchamps	52
Renforcement du transport à la demande avec l'appui de bénévoles	61
Mesures d'accompagnement du transport de marchandises et du charroi agricole	64

Chacun binôme ou trio est amené à préciser si l'ordre leur paraît cohérent ou si un projet serait à faire remonter et pourquoi :

- Relais mobilité est important car est un vecteur vers d'autres projets (cité deux fois)
- Vitesse sur la rue de la Terre Franche (voir PCM). Le site Semrée est fortement utilisé par les enfants (300) et l'absence d'infrastructures pour les piétons et les vitesses pratiquées augmentent le risque d'accidents.
- Mettre le réseau piétons avant le réseau cyclable pour des questions de sécurité, les piétons sont plus nombreux (déplacements à l'intérieur des villages : parents et enfants pour les déplacements scolaires surtout).
- Politique de stationnement mais pas uniquement dans le centre d'Eghezée mais également dans des endroits spécifiques dans les villages (ex. stationnement proche d'un carrefour engendrant une perte de visibilité).
- Problème de vitesse sur les routes régionales : essentiel pour ensuite développer le vélo et la marche à pied.

Veiller à un point important lors de la priorisation : Il y a une confusion entre l'intérêt global et local des projets. Certains projets n'auront que peu d'impact à l'échelle de la commune mais beaucoup d'impact localement, ils n'en sont pas moins nécessaires.

Suites-CLDR

La composition de la CLDR est présentée au Groupe.

*Pour toutes remarques concernant ce compte rendu de réunion, vous pouvez contacter
Colin Sonck ou Aurélie Vandeberg de la Fondation Rurale de Wallonie
par mail a.vandeberg@frw.be; c.sonck@frw.be ou par téléphone au 019/58 93 24-5*