



Fondation Rurale
de Wallonie



Faymonville, le 27 mars 2024

Opération de Développement Rural à Aubel

Groupe de Travail (GT) MOBILITÉ - mardi 26 mars 2024

Acteurs présents :

Pour l'auteur de PCDR : Cécile Romand (bureau Lacasse-Monfort)

Pour la Commune : Benoit Dorthu (échevin DR),

Pour la CLDR : Benoit Leuther (président de la CLDR), Jean-Remy Dubois, Martine Weusten, Bernard Gouvars (Natagora), Francis Beckers, Jean-Pierre Stassen (ASBL ADCC), Frédéric Debouny, Martine Meurens (Conseillère Communale), Léon Stassen (Conseiller Communal).

Autres personnes-ressources : Elisabeth Doome (club de marche des compagnons de la Saint-Hubert), Stéphane Willemsens (Aubel VTT), Benoit Biron (Commission Vélo Aubel), Yvon Franssen (Aubel VTT), Aurélie Remacle (chargée de mission Mobilité – GAL Pays de Herve),

Pour la Fondation Rurale de Wallonie : Sarah Maquet et Rosine Bronlet (agents de développement)

À l'ordre du jour :

- Présentation (rappel) de l'ODR, du PCDR, de la CLDR
- Présentation des Groupes de Travail (GT) projets
- Présentation de la thématique mobilité + objectif E du PCDR + fiches-projets concernées
- Méthodologie envisagée
- Listing des projets actuels liés à la mobilité
- Travail de groupe/collectif : réflexion autour de la carte
- Clôture et suites

1. Accueil des participants

Rosine Bronlet introduit la réunion. Elle remercie les participants pour leur présence et annonce l'ordre du jour. Elle réexplique ce qu'est une ODR, un PCDR, la CLDR, et les GTs. Elle présente l'objectif de la réunion : valider les liaisons prévues en termes de mobilité.

Elle propose ensuite un tour de table aux participants pour se présenter.



2. Présentation de la liste des projets actuels par l'auteur

Cécile Romand présente la liste des projets actuels ainsi que les lots dans lesquels ils ont été priorisés par la CLDR et le Collège :

- Création de voies lentes au sein des villages (lot 1, Mat)
 - Création de liaisons cyclo-piétonnes à vocation intercommunale (lot 2, Mat)
 - Aménagement de la L38 et de ses abords (lot 2, Mat)
 - Aménagements des abords des arrêts de bus dans les hameaux (lot 2, Mat)
 - Soutien à l'usage du vélo (lot 3, Imm)
 - Création, optimisation et valorisation des points d'intérêts des balades d'Aubel (lot 1, Imm)
- ☛ Lors d'une précédente réunion avec la Commune et le GAL, Aurélie Remacle (chargée de mission Mobilité pour le GAL Pays de Herve), avait émis une réflexion quant à l'éclairage le long de la L38. Qu'en est-il ?
- ☞ Cécile précise que la réflexion a bien été intégrée dans la fiche, avec un éclairage intelligent pensé.

3. Présentation de la méthodologie

Cécile présente la méthodologie envisagée pour la réunion. Elle présente la carte du réseau cyclable global d'Aubel (réalisée par le bureau d'études).

Elle précise qu'il y a une fiche en Lot 1. L'objectif sera de réaliser certaines liaisons rapidement après la signature approuvant le PCDR par le ou la Ministre.

Elle rappelle les objectifs pensés, en soulignant que des actions ponctuelles peuvent être faites dans ce sens. La mobilité correspond à l'objectif E du PCDR : « améliorer les déplacements dans et vers nos villages », avec les deux axes principaux suivants : développer un réseau de mobilité douce quotidienne et de loisir, sécurisé et confortable, multimodal et connecté aux infrastructures communales et voisines ; développer et promouvoir des alternatives collectives à la voiture individuelle.

Légende de la carte :

- Bleu = liaisons issues des réflexions de la CLDR et de l'ODR. Elles nécessitent une demande de subvention (pour la signalisation, la rénovation du revêtement, ...).
- Vert = liaisons provenant d'études, d'analyses et de cadastres déjà réalisé(e)s

Les fiches liées à la mobilité sont recensées dans 3 groupes :

- **Groupe 1** = liaisons pouvant être rapidement mises en œuvre, en demandant les autorisations à la commune. Il est nécessaire de se renseigner quant à la propriété (vérifier si c'est en domaine communal et en parcelle vicinale). Si la réponse est oui, alors ces fiches peuvent se trouver dans le premier groupe de fiches.
- **Groupe 2** = fiches correspondant à une 2^e phase : fiche intercommunale
- **Groupe 3** = fiche immatérielle (actions immatérielles de sensibilisation et de prévention)

- ☛ Quelles sont les possibilités de voies lentes ? Des voies centrales banalisées ?
 - ↳ Certaines voies centrales banalisées sont prévues, et le Développement Rural préconise un maximum de faire des voies en site propre (= piste cyclable séparée de la voiture par des barrières). Le DR peut aussi subsidier d'autres pistes cyclables que des sites propres quand l'assiette de la voirie ne le permet pas. Une étude devra être réalisée au cas par cas.
- ☛ Les piétons peuvent-ils marcher sur les voies centrales banalisées ? (Exemple : rue de Gorhez)
 - ↳ Aucune réponse n'a pu être donnée lors de la réunion.
 - ↳ Ci-dessous, ainsi que dans la suite du rapport, est mentionnée la base juridique. Les cadres indiquent dès lors les compléments avec les réglementations.

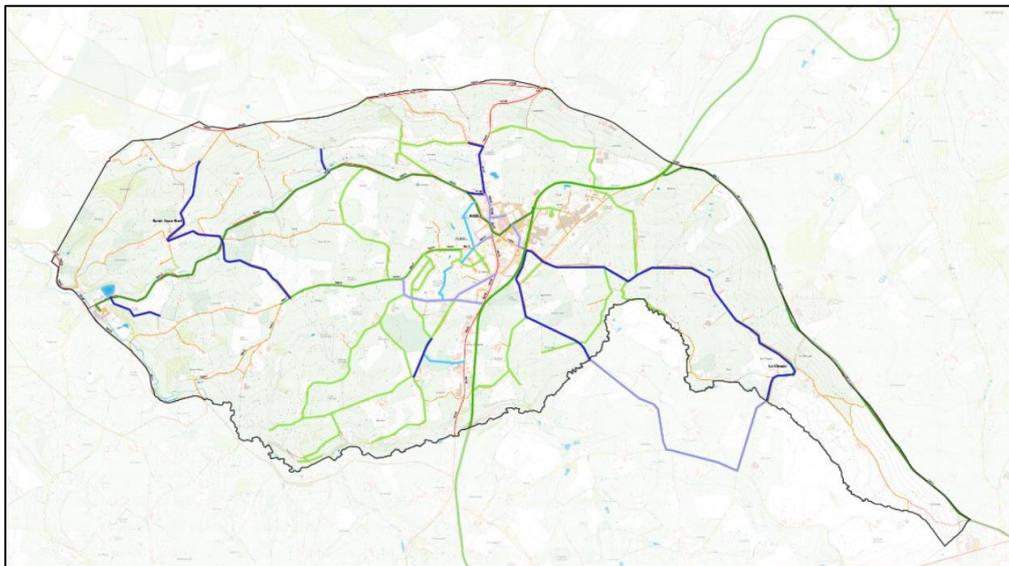
« La « Chaussée à voie centrale » (CVC) est une chaussée sans marquage axial, composée d'une voie centrale destinée au trafic motorisé, encadrée par deux bandes latérales dédiées aux modes actifs. En l'absence d'infrastructure spécifique pour les piétons (comme les trottoirs ou les parties de la voie publique réservées) et s'il n'y a pas d'accotement praticable, les piétons sont obligés d'utiliser les bandes latérales qui se trouvent à l'extérieur de la chaussée à voie centrale. Article 42.1, 6° du Code de la route » (Source et plus d'information : <https://securotheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/velos/amenagements-cyclables/chaussee-a-voie-centrale#de4b0690-8a35-47eb-b3e7-be171db50cb3>)

4. Présentation de la carte du réseau cyclable global d'Aubel

Benoit Leuther, président de la CLDR, présente la carte du réseau cyclable global réalisée par le bureau d'études Lacasse-Monfort, ainsi que certains projets en cours liés à la mobilité.

2 grosses liaisons intercommunales sont prévues :

- A) Le SPW propose une voie centrale banalisée sur la route de Val Dieu, jusqu'à la commune de Dalhem. La commune a rentré des plans pour aménager une voie en site propre (à voir selon la largeur de la voirie).
- B) La Région Wallonne prévoit également d'aménager une piste cyclable jusqu'à Henri Chapelle. L'acquisition de terrain est en cours.



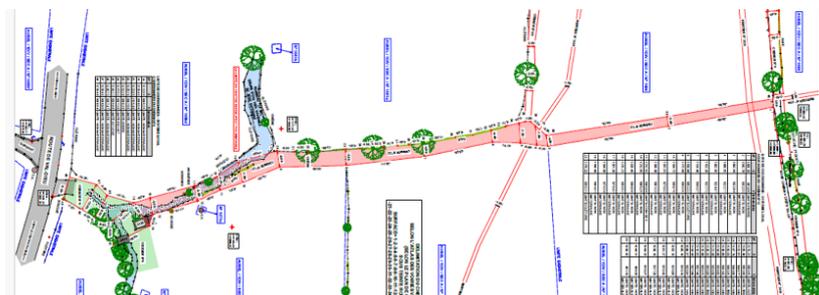
VOIRIE	RAVEL L38 GT Mobilité_Existant	FP Mobilité
Nationale	Existant : Voie centrale banalisée	Liaison Inter-village (Lot 1)
Communale	Existant : Voirie à faible trafic	Inter-communal (Lot 2)
Chemin ou sentier	Existant : Piwaci	Liaison Inter-village (Lot2)
		Rue cyclable (Lot 2)

2 axes « touristiques » :



➤ **Chemin du Diable** (qui arrive sur la route de Val Dieu) : l'idée est de faire une liaison cyclo-piétonne, qui longerait le champ de maïs et rejoindrait un parking de Val Dieu (en longeant le mur). Le but est de rester sur la gauche avec des vélos et d'arriver directement sur le parking P3.

➤ **Liaison Donsart – Chapelle Sainte-Anne** : chemin déjà existant, cadastré, situé en domaine public, mais qui n'est plus accessible. L'idée est de réouvrir la liaison en dolomie ou mobilité touristique (VTT, marcheurs, cavaliers). La réflexion est déjà bien avancée et sera présentée au prochain Conseil Communal. Pas d'expropriation prévue puisque le chemin appartient à la Commune, (domaine public, pas cadastré).



🧠 Mais va-t-il y avoir des gens qui vont l'emprunter ?

- ↪ Au-delà de l'enjeu touristique, il y a beaucoup de gens qui marchent tous les jours pour leur santé, les Aubelois sont donc les premiers touristes de la commune.
- ↪ Benoit Dorthu ajoute que depuis la Chapelle Sainte-Anne, vers Val Dieu, c'est un détour. Donc la réouverture de ce chemin permettrait un raccourci.

- ↪ Léon Stassen ajoute que 200 mètres plus bas se situe un chemin déjà emprunté par les marcheurs, juste après la Chapelle, à travers la prairie. Il s'agit cependant d'un échelier, ainsi ni les cavaliers ni les poussettes savent passer dans ce chemin.
- 👤 Léon Stassen propose d'agrandir le parking de Val Dieu.
 - ↪ Cependant, Benoit Dorthu explique qu'on est en zone agricole donc très compliqué de faire un parking en Zone agricole, de plus l'Abbaye ne voudra pas vendre la parcelle. Il ajoute que la création de nouveau parking n'est pas optimal pour la biodiversité du territoire, notamment en termes de ruissellement des eaux en cas d'inondation, même si d'un point de vue pratique/utilitaire les parkings sont appréciés. Des nouveaux chemins pédestres vers Val Dieu pourraient limiter le nombre de voitures sur place.

Concernant les liaisons destinées aux vélos :

Benoit Leuther présente également quelques tronçons où des liaisons vélos sont envisagées. Quand celle-ci seront étudiées en profondeur, le meilleur aménagement devra être défini avec un bureau d'étude. En effet, il existe plusieurs possibilités de voies lentes.

Chaussée à voie centrale (lot 1) : 2 voies proposées :

- A) Route de la Clouse (maisons jusqu'à La Clouse)
- B) Messitert (tronçons cimetièrre jusqu'au Carrefour avec Crutzstraat)

Dans un premier temps, le bureau d'études va réaliser une esquisse avec un revêtement total, puis selon ce que le DR accepte de subsidier et selon les finances communales, cela sera confirmé ou revu. Le revêtement sera probablement de couleur ocre.

Remarque : la Sécurrothèque¹ préconise la couleur ocre pour la chaussée sécurisée, pas pour la voie centrale banalisée. Ils vont faire le maximum pour que ce soit harmonisé avec les liaisons des Pays-Bas.

« Afin de renforcer la visibilité de la CVC, il est fortement recommandé de mettre en évidence les bandes latérales par une coloration différenciée. Le ton est à choisir en fonction du revêtement, l'objectif étant d'obtenir un contraste suffisant. L'ocre est une couleur associée à la présence de cycles. Cette couleur est donc conseillée (pas le rouge, sauf au niveau des zones de conflit). »
(Source et plus d'information : <https://securrotheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/velos/amenagements-cyclables/chausse-a-voie-centrale#de4b0690-8a35-47eb-b3e7-be171db50cb3>)

- 👤 La chaussée à voie centrale donne-t-elle priorité aux cyclistes ?
 - ↪ Oui, la voiture doit rouler au milieu et dès qu'elle croise un vélo elle doit se décaler.
 - ↪ Le code de la route a été revu et a fait une exception. La voiture doit s'écarter quand elle croise une autre voiture ou un vélo.
- 👤 Que fait-on des chicanes ?
 - ↪ Il est possible de les intégrer dedans.

¹ La Sécurrothèque est un site destiné aux gestionnaires de voiries et professionnels de la sécurité routière. Ce site met à disposition une documentation sur les moyens à mettre en oeuvre pour sécuriser les aménagements routiers existants ou en projet. Elle comprend aussi un ensemble de fiches et de planches sur les prescriptions relatives aux signaux routiers. Voici le lien vers la partie cyclistes de la Sécurrothèque : <https://securrotheque.wallonie.be/fr/categories/securrotheque/tags/classification/cyclistes.html>

L'idée serait de continuer ces liaisons cyclables sur Thimister (quand on est à la Berwinne), pour avoir un maillage global.

- ☛ Si on a un bitume coloré, garde-t-on le marquage discontinu ?
 - ↳ Cécile dit que le bitume coloré est une suggestion.
- ☛ N'est-il pas prévu une descente sur la L38 ?
 - ↳ Si, le but est de relier les différentes pistes cyclables.
- ☛ 70km/h maximum à Messitert, c'est une bonne chose, même déjà trop.

« *Vitesse Article 11.2.3° du Code de la route : En Wallonie, la vitesse est limitée à 70 km/h lorsque la CVC est aménagée hors agglomération. Une limite de vitesse inférieure est cependant possible par la pose de signaux C43 en cas de trafic important de cyclistes et/ou de piétons. En agglomération, c'est la limite de vitesse de l'agglomération elle-même qui est d'application.* » (Source et plus d'information : <https://securotheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/velos/amenagements-cyclables/chausse-a-voie-centrale#de4b0690-8a35-47eb-b3e7-be171db50cb3>)

- ☛ Il faut démarrer cette voie centrale depuis la grande route, car ça n'a pas de sens d'avoir un tronçon isolé, il faut faire tout depuis la rue Hostert jusqu'à Messitert, pour avoir un impact plus grand et que ça ait plus de sens.

Décision : les 2 tronçons énoncés et expliqués sont validés par les participants.

D'autre part une voie cyclo-piétonne de la rue de Messitert jusqu'au Zoning : tronçon cyclo-piéton de 1m50 prévu, intégré dans la demande de permis.

- ☛ Aurélie Remacle, la chargée de mission Mobilité du GAL Pays de Herve, demande pourquoi cela ne va pas jusqu'à la rue de Battice ?
 - ↳ C'est au promoteur qu'il faut poser cette question. L'idée est réfléchie, on peut demander qu'ils le fassent plus loin.

Actions proposées lors de précédentes consultations :

- Limitation de la vitesse dans les chemins agricoles ou de balades
- Sensibiliser à la mobilité douce : actions dans les écoles, les entreprises, ...
- Points-nœuds pédestres → l'arrondissement des bourgmestres de Verviers a repris ça en main et a payé une étude.
- Zone 30 ou Zone résidentielle
 - ☛ Le centre du village est en zone 30 aussi ?
 - ↳ Oui
 - ☛ Quelle est la différence entre les 2 ?
 - ↳ Le code de la route définit que le piéton est prioritaire dans la zone résidentielle.

« Une zone résidentielle est une zone :

- dans laquelle l'habitat est la fonction prépondérante ;
- où la vitesse maximale autorisée est de 20 km/h.

Même si les deux termes figurent dans le Code de la route actuel, la différence entre une zone résidentielle et une zone de rencontre est très mince. La zone de rencontre peut comporter des commerces, alors que la zone résidentielle n'en possède aucun. » (Sources et plus d'information : <https://securotheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/pietons-e-amenagements-usagers-et-vehicules/zones/circulation-apaisee-la-zone-residentielle>)

- ↳ Il n'y a pas de zone résidentielle à Aubel. Ça a été envisagé pour la Driesch, mais c'est compliqué car il y a l'école à côté. La Rue Vernant est devenue un axe important et structurant, donc ce n'est plus réalisable une zone résidentielle pour cette rue.
 - Si on réduit la vitesse le vélo devient de plus en plus attractif
 - Établissement d'un cadastre de l'accès piéton et PMR dans chaque rue : dans la rue du Vieux Tilleul, il n'y a pas de trottoirs, les voitures se garent derrière les haies.
 - 🗨️ Ne ferait-on pas un trottoir d'un des 2 côtés ? Cette réflexion a été émise par une personne de l'Office du Tourisme.
 - ↳ Les voitures sont aussi garées trop près le long des haies sur le long de la route de Val Dieu. Il faut faire un trottoir ou un parking derrière Val Dieu, car cet endroit est très dangereux pour la sécurité.
 - ↳ On peut faire une action avec le Bailou ou la Résidence de la Kan pour penser cet accès PMR
 - ↳ Un GT pourrait répertorier ces endroits
 - 🗨️ Certaines personnes PMR souhaiteraient avoir des trottoirs biseautés (comme chez Kroomen). Par exemple, autour de la locomotive, sur la Place de la Victoire.
- C) Diversification et optimisation des balades

5. Travail en groupe / collectif

L'objectif est que les participants dessinent sur la carte du réseau cyclable global tout ce dont les participants ont discuté précédemment. Cela doit permettre au bureau de pouvoir justifier la longueur des tronçons envisagés, et d'obtenir une certaine cohérence.

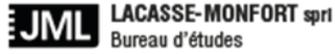
Il est donc demandé aux participants de valider (ou non) tous les tracés en bleu, et éventuellement de formuler ce qui est le plus important pour eux.

Questions / remarques :

- 🗨️ Un participant explique qu'il veut parfois aller faire ses courses à vélo, et il trouve qu'aller au supermarché en vélo c'est trop dangereux. Il y a juste un espace piéton prévu, pas pour les cyclistes.
- ↳ Aurélie Remacle précise que hors agglomération, les cyclistes peuvent grimper sur les trottoirs peu importe leur âge.
- 🗨️ Prévoir des trottoirs partagés sur l'ancienne Route de Battice ferait sens



Fondation Rurale
de Wallonie



↪ Attention, le trottoir du côté Piron/Rings est plus étroit que de l'autre côté.

💡 Quid de la suite ?

- ↪ Le bureau d'études va mettre le travail réalisé ce soir au propre, puis un mail sera envoyé avec le compte-rendu.
- ↪ Après le travail du bureau d'étude, les fiches-projets seront présentées à la CLDR pour approbation.

En termes de délais, ce n'est pas possible d'adopter le PCDR avant 2025 (pour que le nouveau Collège soit en place).

Pour la Fondation Rurale de Wallonie,

Sarah Maquet et Rosine Bronlet