



Waremme, le 10 mars 2022

<p style="text-align: center;">Groupe de travail « Chaussée de Wavre » Compte rendu de la réunion du 09 mars 2022</p>

Présents : 7 personnes : Valérie BLERET, Carine CLERISSE, François DEBEHOGNE, Hélène FERON, Anne-Cécile GOS, Joris HEIRBAUT, Vincent VAN GEEL

Excusé : Mathieu LAMBERT

Pour la Commune de Héron : Isabelle EBROIN, agent-relais de l'Opération, Lidvine WEBER, Conseillère en Aménagement du Territoire et Urbanisme

Pour la FRW : Marc VAN DEN BROECK, agent de développement

Ordre du Jour :

- Rappel des objectifs du projet
- Choix retenus et contraintes
- Coût des aménagements et possibilités de financement
- Tracé potentiel ; consignes et exercice
- Prochaines étapes

La présentation utilisée en réunion peut être consultée via le lien suivant : <https://bit.ly/HéronGTMobilite1>

Marc rappelle que ce projet du PCDR vise à réaliser, entre Lavoir et Waret-l'Evêque, un cheminement sécurisé, réservé à la mobilité douce. Ce projet a été réparti sur les trois lots, et nécessitera certainement quelques années avant d'être finalisé.

Cette première réunion entame les réflexions en termes de faisabilité. La réalisation est prévue en deux tronçons :

- Waret-l'Evêque – Héron
- Héron - Lavoir

1. Rappel des objectifs

Le souhait formulé par la population et confirmé par la CLDR de pouvoir rejoindre les pôles d'activité de manière sécurisée a été transcrit dans un des enjeux du PCDR, décliné en plusieurs objectifs auxquels ce projet répond à chaque fois.

Des villages connectés et accessibles, offrant des déplacements agréables et sécurisés pour l'ensemble des usagers

- Définir et aménager un réseau de voiries permettant un déplacement sécurisé et fonctionnel pour les usagers faibles
- Sécuriser les traversées de village, des axes majeurs et l'accès aux équipements
- Encourager les alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle

L'actualité récente ne peut que renforcer ce choix de mettre en place les infrastructures diminuant notre dépendance à l'automobile et aux énergies fossiles.

2. Choix retenus et contraintes

L'objectif premier de ce cheminement est bien de faciliter la mobilité fonctionnelle. Les fonctionnalités de loisir sont accessoires.

Lorsqu'on parle de mobilité fonctionnelle, les études montrent qu'un temps de parcours de 15-20 minutes est en moyenne ce que les utilisateurs jugent raisonnable. A pied, cela représente une distance de 1,5 à 2km pour un bon marcheur, 3 à 4 km à vélo et de 5 à 7 km pour un vélo à assistance électrique.

A titre d'exemple, le parcours direct entre la place Fayat à Lavoisier et la rue St-Martin à Héron est de 2,2km, pour 2,7km pour relier Héron et la rue Guillette à Waret-l'Evêque. Ces distances sont tout à fait raisonnables pour un déplacement à vélo et confortent donc la pertinence du projet.

Quelques critères de succès seront à prendre en compte pour déterminer le tracé :

- **Rapidité** : le trajet devra être le plus direct possible...
- **Sécurité** : le tracé devra être séparé de la circulation automobile ; le stationnement automobile n'y sera pas autorisé...
- **Confort** : un dénivelé faible, un revêtement adapté, l'absence d'obstacles... devront être pris en compte...
- **Cohérence** : on veillera à ce que le cheminement soit aussi peu interrompu que possible...

Un participant souhaite que soit prise en compte l'artificialisation des sols dans la réflexion. Il est exact que cette problématique est de plus en plus régulièrement soulevée. Marc propose aux participants de prendre connaissance d'une étude récente sur « Les impacts environnementaux des aménagements cyclables » (<https://bit.ly/37IQKTI>) et de mettre ces derniers en regard des bénéfices attendus du projet avant de se prononcer.

Ce qui est certain, c'est qu'il sera préférable d'éviter de longer le ruisseau de La Fosseroule dont la protection du cordon rivulaire a bien été mise en avant dans la charte paysagère rédigée par le Parc Naturel Burdinale Meuhain.

Les largeurs recommandées pour les pistes cyclables sont de 2,5m en milieu bâti, 3m en rase campagne, et les impositions légales sont nombreuses en termes de revêtement, marquage et signalisation... par exemple la séparation entre les types d'usagers doit la plupart du temps être clairement identifiée...

L'assiette de la chaussée de Wavre est assez étroite, et il serait fort difficile d'y créer une bande de signalisation physiquement distincte de la voirie automobile. En outre, le Développement rural qui est pressenti pour financer ce projet n'interviendra qu'à la condition expresse que la Commune dispose d'un droit réel (droit de superficie, emphytéose) que la Région n'accorde qu'exceptionnellement.

Pour ces différentes raisons, il a été décidé de créer ce cheminement en dehors du périmètre régional, par l'acquisition de terrain proches, mais séparés de la route régionale. Ce choix permettrait de considérer le cheminement créé comme une **Voie verte** qui est définie comme une voie de communication autonome, non intégrée au projet de RAVeL de la Région wallonne, réservée aux déplacements non motorisés permettant de circuler et de se croiser au moins à pied et à vélo tout chemin.

Cette hypothèse devra naturellement être validée par des techniciens spécialisés en la matière mais permettrait d'être confronté à de moindres contraintes et de disposer de plus de latitude dans le choix de la mise en œuvre.

3. Coût des aménagements et possibilités de financement

Une étude assez récente établit les coûts moyens au km de différents types d'aménagements cyclables : <https://www.gracq.org/actualites-du-velo/cout-infrastructure-cyclable>

Cela va de 50.000€/km pour des terrains faciles hors agglomération à plus de 10.000.000€ en cas de réalisation de passerelle au-dessus d'un fleuve ou de voies cyclables surélevées.

En Belgique, l'aménagement des RAVeL a coûté en moyenne 200.000€ / km mais a souvent nécessité la restauration / sécurisation d'anciens ouvrages d'art (ponts, tunnels). A Héron, en fonction des options retenues, on devrait pouvoir se situer entre 50 et 200.000€, hors acquisition.

Ces montants peuvent varier fortement en fonction de la nature des travaux à effectuer : fondations, égouttage, impétrants, signalisation... Dans le cas d'une voie verte, donc non accessible au trafic automobile, les fondations peuvent être beaucoup plus légères, ce qui devrait permettre de minimiser les coûts.

Lidvine souligne toutefois que depuis cette étude (mai 2021), l'inflation a été importante et que le coût des matériaux et de la main d'œuvre a fortement augmenté. La situation risque d'évoluer encore fortement dans les prochaines années et il est très difficile aujourd'hui de pouvoir évaluer de manière plus précise les investissements à consentir.

En termes de financement, le Développement rural permet l'acquisition de terrain, en plus de la réalisation du cheminement.

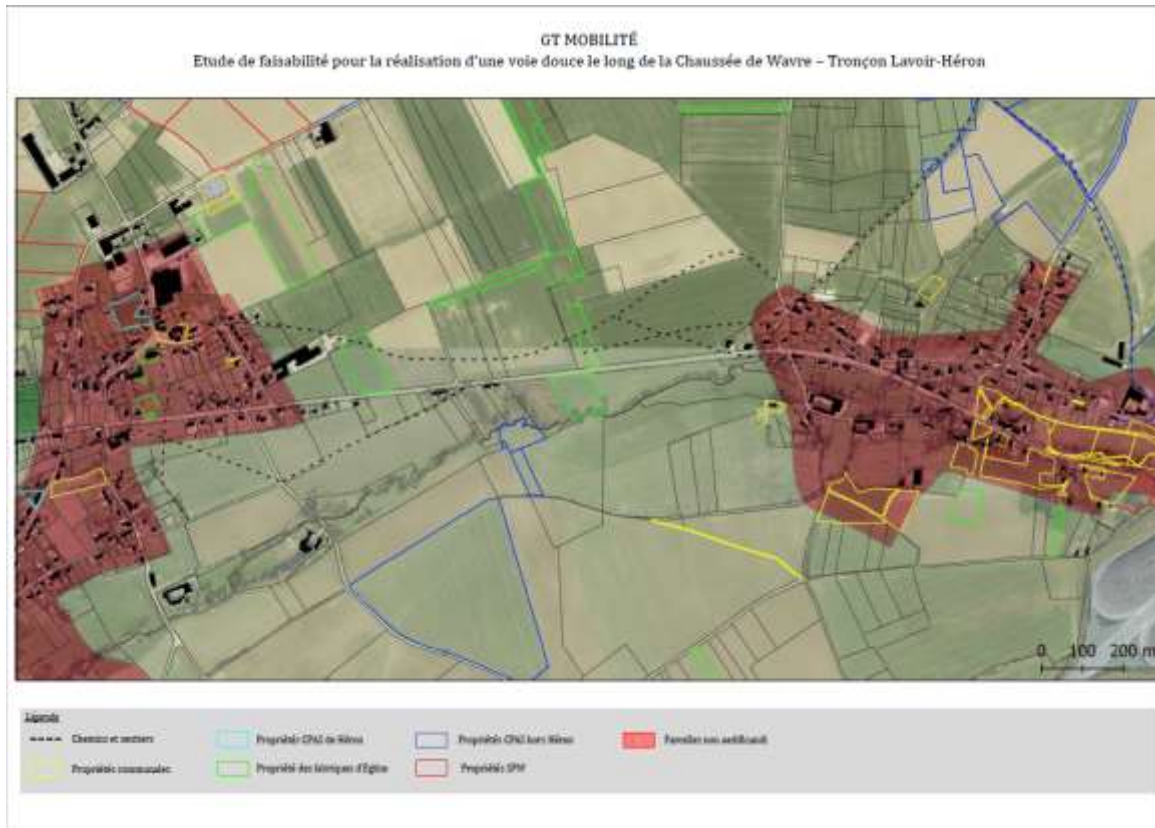
Pour chacun des tronçons, l'acquisition de terrain nu est subsidiée à 60% pour un plafond de 250.000€, soit un subside max de 150.000€.

Admettons que nous devons acquérir une bande de 10m de large, sur 5 km à un coût du m² de terre agricole évalué à 10€, le montant serait de 400.000€ pour l'ensemble du projet. Soit une part communale de 80.000€ par tronçon.

Pour la réalisation, le financement est de 80% pour un plafond de 850.000€, soit un subside maximum de 680.000€ par tronçon. On pourrait ainsi disposer d'un budget de 340.000€ par km, avec une part communale de 170.000€ par tronçon.

Toutes ces estimations devront naturellement être affinées, mais permettent d'affirmer que le financement de ce projet n'est pas irréalisable.

4. Tracé potentiel, consignes et exercices



Une carte reprenant les deux tronçons à réaliser est remise aux participants. Après quelques explications permettant de bien comprendre les informations de la carte, les participants sont invités à dessiner les tracés potentiels en tenant compte des consignes suivantes :

- Éviter l'emprise au sol de la chaussée de Wavre (y compris les traversées), sauf éventuellement les fossés qui feront l'objet d'un aménagement à Waret-l'Évêque
- Éviter les jardins et habitations des propriétés privées
- Privilégier les propriétés communales et le domaine public (non cadastré)
- Quand c'est possible, réutiliser les anciens chemins et sentiers, quitte à devoir en déplacer le tracé
- Privilégier les solutions les moins coûteuses :
 - o Le terrain agricole est moins cher que le terrain à bâtir
 - o Éviter de couper les parcelles agricoles
 - o Permettre un accès aux parcelles agricoles depuis une voirie. Le cas échéant, prévoir une servitude de passage.
- Noter les points difficiles, les traversées souhaitées pour la route régionale

L'exercice est moins simple qu'il n'y paraît car les contraintes sont nombreuses. Les participants ont toutefois proposé plusieurs tracés qui tous présentent des avantages et points faibles, mais se rejoignent souvent sur plusieurs points, ainsi qu'il peut être constaté dans le document pdf ci-joint.

5. Prochaines étapes

Ces différentes propositions seront analysées par la conseillère en mobilité et la conseillère en aménagement du territoire qui tenteront de les bonifier et d'en proposer une synthèse au Groupe de travail, probablement au mois de mai. En cas de réhabilitation, déplacement d'anciens chemins, elles prendront également les premiers contacts avec les propriétaires / exploitants.

Ce premier exercice met toutefois en lumière le fait qu'il faudra procéder à de nombreuses acquisitions, procédure qui peut s'avérer très lourde et parfois conflictuelle avec les propriétaires.

Il sera utile, une fois le tracé plus ou moins arrêté de faire appel aux Comités d'acquisition. Ces derniers sont un service de la Région Wallonne qui a pour mission d'estimer la valeur des terrains à acquérir pour des projets publics, de procéder à leur acquisition, à l'amiable ou par expropriation, et de rédiger et passer les actes authentiques.

C'est donc une sorte de notaire public qui s'est occupé par exemple des chantiers des autoroutes ou du TGV. Ce projet entre donc indéniablement dans leurs compétences, mais la procédure est longue, et il est recommandé de les impliquer le plus tôt possible dans la démarche, pour qu'ils puissent s'assurer que la solution la plus économique a bien été retenue.

Les propriétaires dont les parcelles feront l'objet d'une acquisition ne seront pas lésés car ils seront indemnisés selon les prix du marché et de nombreux autres critères tels que la qualité de terres, l'existence d'un bail, les éventuelles réparations à effectuer, clôtures à poser, etc...

L'avantage de ce service est qu'il est « gratuit » : il n'y a pas de frais de notaire, ni de droits d'enregistrement puisqu'il s'agit de travaux d'utilité publique. Des frais de 800€ sont à prévoir par dossier, un dossier étant établi par propriétaire concerné.

Chaque partie de terrain à acquérir devra être pré-cadastrée, et sa superficie mesurée par un géomètre. Cela signifie donc qu'à un moment la démarche sera visible. Il sera donc très important de bien réfléchir en amont à la Communication pour ne pas que les propriétaires / exploitants concernés se sentent mis devant le fait accompli.

Faut-il commencer à en parler dès maintenant pour que le moins de monde soit surpris au moment où les choses commenceront à prendre forme ou faut-il attendre que les choses soient plus claires afin de pouvoir s'adresser aux personnes réellement concernées ? La question n'a pas été tranchée.

Les participants sont invités à y réfléchir et alimenter le débat lors de la prochaine rencontre.

Pour le secrétariat de la CLDR,
Marc Van den Broeck

*Pour toutes remarques concernant ce compte rendu,
vous pouvez contacter 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*
