

CLDR de Manhay – 21 octobre 2021

COMPTE-RENDU

Présences :

Pour la CLDR : membres (voir liste en annexe)

Pour la FRW : Anne Klein et Bertrand Lecloux

Ordre du jour :

1. Approbation du compte-rendu
2. Suivi des projets en convention
 1. Dorsale voies lentes
 2. Logements intergénérationnels
 3. Carrefour de Manhay
 4. Aménagements de sécurisation routière : entrées de village
3. Suivi des Groupes de Travail
4. Démission de la CLDR : prise d'acte
5. Divers, agenda et suites

1. Approbation du compte-rendu

Un membre souhaite modifier une partie du Compte-rendu du 14/06/2021.

Il souhaiterait que la phrase « *Un membre s'étonne de ne pas avoir été informé de la tenue d'une réunion de ce GT nature* » soit remplacée par « *Un membre dénonce le fait de ne pas avoir été informé de la tenue d'une réunion de ce GT nature* »

Anne Klein suggère que dorénavant, les remarques lui soient transmises par mail (ou courrier) avant la réunion afin de pouvoir effectuer les modifications et ne pas perdre de temps au début de la réunion.

2. Suivi des projets en convention

2.1 Dorsale voies lentes : projet transcommunal :

Anne Klein commence par faire le topo de l'historique de ce projet afin d'assurer le même niveau d'information à tous.

Le projet consiste à créer un maillage de voies lentes cyclo-piétonnes sur la commune. Trois phases sont prévues : une dorsale qui relie la commune du nord au sud, des connexions depuis les villages jusqu'à cette dorsale et des cheminements intra villages.

Le projet de dorsale (phase 1) a été priorisé par la CLDR, une demande de convention sur le point d'être sollicitée auprès de la ministre en 2020. Cependant, sur les conseils de la DGO3, cette dorsale s'est vue adjoindre un tronçon de Dochamps à Forge-à-l'Aplez, permettant de faire de ce projet une voie transcommunale reliant Erezée et Manhay.

Sur cette base, les coûts du projet ont fortement augmenté de même que la part communale, et ce, malgré un subventionnement porté à 90% plutôt que 80% (parce que projet transcommunal). Sans compter que le plafond du subventionnement des voies lentes a récemment fait l'objet d'un nouveau plafonnement (moins avantageux pour les communes). Cette augmentation de coût avait d'ailleurs suscité des interrogations lors de la dernière réunion de CLDR quant au bienfondé de la connexion avec Erezée.

Année	Subside	Tronçon	Budget	Subvention	Part communale
2021	Subside 80% avec plafond à 850.000€	Dorsale Harre – Dochamps	1.243.440€	680.000€	563.440€
	Subside 90% avec plafond à 850.000€	Dorsale Harre – Forge à l'Aplez	1.745.840€	765.000€	980.840

A ce stade, le dossier va être confié à un auteur de projet et la possibilité de le scinder afin de pouvoir bénéficier d'un montage financier plus intéressant pour la commune va également être étudié.

Un membre fait remarquer qu'il faudra faire attention à la largeur des bandes de circulation. Si elles ne font qu'un mètre de large, ce sera un peu juste pour certains vélos.

Un autre membre note que la connexion avec la commune d'Erezée représente un réel atout touristique.

La commune compte en outre déposer à nouveau un dossier dans le cadre de l'appel à projet Wallonie cyclable 2022, cela permettra de compléter/avancer plus vite sur l'aménagement de voies lentes dans la commune.

2.2 Logement intergénérationnel

Le permis a été sollicité et obtenu.

La demande de convention réalisation a été transmise au cabinet, la commune attend à présent la réponse de la Ministre.

Le cahier des charges est prêt ; il a même déjà été approuvé au conseil communal.

La principale remarque émise sur ce projet par le fonctionnaire délégué, M. Schwannen, concernait la nécessaire réflexion au sujet de la mobilité des usagers autour de ces différents espaces (logements intergénérationnels, administration communale, CPAS, maison médicale ...). Ainsi, il a été suggéré de reculer les logements dans la parcelle afin de dégager un espace de parking à l'avant, ce dont l'architecte a tenu compte.

Une étude plus large et plus approfondie devrait aussi être commanditée par le collège concernant la mobilité au centre.

2.3 Carrefour de Manhay

La Société Mathieu pensait déjà intégrer les impétrants à la fin de l'année mais ils feront cela au printemps (en fonction de la météo).

Proximus en profitera pour renforcer ses connexions mais tous les câbles resteront sur des lignes aériennes.

Il est prévu qu'une gaine traversante soit posée au niveau du carrefour afin d'y accueillir le futur réseau de chaleur. Pour rappel, ce réseau de chauffage servira à alimenter des bâtiments publics.

Un membre demande si le collège a déjà une idée de la localisation de la chaudière du réseau.

→ Réponse : Le réseau ira de la salle l'Entente jusqu'à la maison de communale mais le lieu d'implantation de la chaudière reste à déterminer.

Il est prévu que les trottoirs soient prolongés jusqu'au bout des voiries.

Le plan est déployé consultable par les membres à la fin de la réunion.

2.4 Aménagement de sécurisation routière – entrées de villages

Le collège a réévalué les coûts du projet sur base des remarques des habitants et des informations reçues par la DGO3. Ce projet relèvera de la catégorie 3. Cela signifie qu'il bénéficiera d'un taux de subventionnement de 60% et un subside maximum de 300.000€

Un membre s'interroge sur la propreté aux abords de tels dispositifs. Il reconnaît l'efficacité du dispositif mais trouve que ce n'est pas beau, pas accueillant.

→ Réponse : Il faut que le dispositif soit assez large pour laisser passer les chasse-neige. De plus, la CLDR et les citoyens auront leur mot à dire concernant le type d'aménagement qui sera envisagé.

Le collège espère obtenir l'aval de la Ministre pour la convention faisabilité.

3. Suivi des Groupes de Travail

3.1 GT Sentiers – validation définitive des tracés

Les critères pour déterminer les tronçons des ballades touristiques étaient les suivants :

- Distance de +/- 5 à 10 km avec un système de points nœuds ou de raccourcis (bypass)
- Une praticabilité minimale
- De nombreux points d'intérêt le long des tracés
- Des endroits de convivialité
- Éviter au maximum les routes
- Rencontrer une diversité de paysage
- Accès à un café/Horeca à l'arrivée

Pierre-Emmanuel présente les dernières avancées et modifications :

Sur la dia, il manque une légende et les couleurs ont les correspondances suivantes :

- Les tracés bleus : circuits de balade sur chacune des anciennes communes
- Le rouge foncé : limites communales,
- L'orange : la grande boucle pour les grands randonneurs
- Le vert : des modifications qui ont été approuvées
- Le rouge clair : des parties qui doivent soit être modifiées soit qui nécessitent l'aval d'un privé ou du SPW.

Certaines modifications sont nécessaires car quelques tronçons se trouvent sur des chemins privés. Le groupe attend l'aval de propriétaires de Vaux-Chavanne et Chêne al Pierre pour éviter de marcher le long de l'autoroute.

Pour le tracé qui passe par Deux-Rys et Roche à Frêne, une partie se trouve sur chemin communal et une autre sur chemin privé. A priori, le propriétaire n'est pas opposé.

Du côté de Fays, il y a une déviation à prévoir à un endroit car il y a une zone de captage problématique sur le chemin.

A Odeigne, 2 nouvelles propositions pour faciliter le passage des randonneurs. Il n'y a pas de bypass à cause d'une grande zone clôturée.

Le nouveau circuit à Chêne al Pierre passe par des points d'intérêts. De plus, il complète le maillage des circuits.

Le nouveau circuit à Dochamps permet une liaison avec le parc Chlorophylle.

Au total, il y a 10 circuits à faire reconnaître et à baliser.

Pour effectuer le balisage et déterminer au mieux les lieux d'implantation des balises, le groupe a besoin de volontaires !

Le but est de savoir où mettre la balise. Si le travail est fait, l'auteur de projet ne doit pas s'en charger, ça permet de diminuer les coûts.

Les conditions idéales pour le balisage seraient :

- Travailler par équipe de deux ou trois si beaucoup de personnes sont disponibles.
- Faire ça un samedi matin pour avoir plus de personnes disponibles
- Les participants réalisent le balisage sur la promenade qui passe par leur village
- Solliciter ceux qui ont suggéré les tracés des ballades car ils connaissent le terrain.

Patrick Loos peut se charger d'écouter les bénévoles.

Un membre demande s'il est possible d'envisager un système de points-nœuds comme pour les promenades cyclistes.

➔ Réponse : c'est difficile car les distances sont trop importantes. Attention aussi de ne pas compliquer le balisage pour les gens qui ne connaissent pas la région.

3.2 GT sécurité routière :

Anne fait un rapide historique de ce groupe de travail et de ses objectifs depuis 2013.

Les citoyens ont complété des fiches sur leurs villages pour identifier des zones à traiter et pointer les gros points noirs. 10 fiches ont été remplies pour 10 villages de la commune.

En juin 2016, le SPW mobilité, l'IBSR et le Commissaire De Nève se sont penchés sur ces fiches citoyennes et ont rendu leur avis d'experts.

Entre-temps Nicolas Léonard a été engagé à la commune, est devenu conseiller mobilité et s'est entre autre occupé de la question de la sécurité routière. Il avait établi un planning avec des aménagements tests à réaliser. Pour rappel, ces tests consistaient en :

- Placement des pots de fleurs devant l'école d'Oster
- La fermeture de la Rue de l'Ancienne Laiterie et aménagements d'un ilot à l'aide de barrières Jersey à Oster.
- Redessiner le carrefour entre la Rue du Châtaignier et la rue Caton et créer un effet de porte à l'aide de barrières Jersey à Harre
- Redessiner le carrefour entre le Chemin du Chalet, la Grand-Rue et la Route de Châmont à l'aide de barrières Jersey à Grandménil

- L'aménagement d'un ilot entre la Rue de La Fange et le Chemin des Tailles à l'aide de barrières Jersey à La Fange
- Le rétrécissement de la Rue de l'Auneu et la Rue de la Madone avec des bacs de manière à avoir un passage de 4 mètres pour la circulation et redessiner le carrefour à l'aide de barrières Jersey à Odeigne
- La réalisation de la même manière d'un rétrécissement Rue de la Jonction au moyen de bacs à fleurs à Odeigne aussi.

Les aménagements tests ont été mis en place durant 3 mois, les habitants ont reçu un questionnaire pour évaluer le fonctionnement des aménagements. Ces évaluations devaient permettre au collège de décider de mettre en œuvre ou pas ces aménagements. C'est à ce niveau que le suivi n'a pas été assuré.

Le futur GT va être ouvert à des personnes extérieures à la CLDR et **cherche de nouveaux volontaires**. Une date pour une prochaine réunion sera fixée via doodle.

Suite à plusieurs interpellations de citoyens, Patrick aimerait apporter une précision concernant la Rue des Boussines : la limitation de vitesse ne passera pas à 90km/h au lieu de 50km/h (situation actuelle). L'expert a indiqué que la route se prête mieux pour faire du 70km/h. C'est un avis mais s'il devait y avoir changement, les personnes concernées seraient interrogées.

Les voiries de Vaux Chavanne n'ont pas été retenues par le Ministre Henri pour le projet de chicanes sur voiries régionales → Le collège espère que l'aménagement des autres entrées de villages pourraient inciter le Ministre Henry à réintégrer le projet, c'est pourquoi il investit d'abord au niveau des voiries communales.

3.3 GT(s) : Intégration du 1^{er} pilier du développement durable ?

Edith Piret souhaite remercier formellement l'ancien échevin du développement rural Pierre Hubin pour son implication et parce qu'il s'est souvent référé au développement durable.

Edith Piret souhaite que la liste des 17 objectifs du développement durable des Nations Unies soit fournie à chaque membre de la CLDR

Il y a quelques années, Luc Bailly a réalisé un inventaire botanique concernant les plantes que l'on trouve en bords de routes (cf. La vie sauvage emprunte aussi nos routes. Conseil de l'Europe – etc.). Madame Piret aimerait que la commune fournisse cet inventaire à ses ouvriers communaux pour les aider à mieux reconnaître les plantes et prendre soins de celles-ci.

Elle souhaite avoir l'avis des membres concernant la prise en considération des 17 objectifs du développement ? De quelle façon le pilier de l'écologie fait-il partie de tous les GT ?

- ➔ Réponse d'un membre : Le GT a tenu compte du milieu sans forcément se référer bien sûr aux 17 objectifs du développement durable.
- ➔ Un autre membre fait remarquer qu'un inventaire de tous les sites d'intérêts biologiques/écologiques avait été réalisé et présenté lors d'une réunion précédente
- ➔ Elle pointe le fait qu'aucun rapport détaillé ne porte la trace de ces affirmations

Madame Piret propose d'inviter Jacques Crahay et Virginie Maris pour une information en CLDR.

Cette proposition sera soumise aux membres de la CLDR, à eux de se prononcer sur cette suggestion.

Pas de réponse sera considéré comme une réponse négative.

4. Démissions de la CLDR : prise d'acte

Sandrine Conrad et Valérie Bosmans démissionnent.

Marc Generet est remplacé par Geoffrey Huet

5. Agenda

Une proposition de date pour le GT sécurité routière sera envoyée en même temps que le compte-rendu de la réunion car Geoffrey doit en reparler avec d'autres personnes.

Date de la prochaine CLDR : à fixer

Annexe: Liste de présences

Légende : _P : présent / E : absent et excusé / A : absent non excusé / D : démissionnaire

Présidente : FAGNANT Anne	P		
Pour les représentants du Conseil communal			
HUET Geoffrey	P	WUIDAR Robert	P
LOOS Patrick	P	DAULNE Pascal	E
		POTTIER Marc	D
Pour les représentants de la population			
ANDRE Nicolas	A	HENRARD Lucrèce	P
BERNARD Anne	E	HUBERT Anne	E
BOSMANS Valérie	D	JACOBS Jocelyne	A
BURTON Sylvie	A	LEBOUTTE Emmanuel	P
CHAUSTER Arnaud	A	LECART Damien	E
COLIGNON Véronique	P	LESENFANTS Jacques	P
CONRAD Marielle	A	LESENFANTS Michel	E
CONRADT Sandrine	D	LIBAR Alain	A
CORNET Benoit	P	PETIT Fabrice	D
DELARUE Jean	D	PIERRET Joseph	A
DETROZ Marie Caroline	P	PIRET Edith	P
DETROZ Thierry	E	SEPULT Vincent	E
EMONDS-ALT Brigitte	P	TASSIGNY José	A
ETIENNE Franca	A	VOGELSANG Muriel	A
GILLARD Patrick	P	WUIDAR Philippe	A
GILLARD Pierre-Emmanuel	P		
GROGNARD Martine	E		

+ Anne Klein et Bertrand Lecloux pour la FRW