

<p>Animateur : L. Beurthier Secrétaire : A. Klein Echevin référent : P. Loos</p>	<p>Présences: Huet Claudy, Counet Jacques, Patrick Loos, Lucrèce Henrard, Arnaud Chausteur, Benoit Cornet, Edith Piret, Thierry Detroz, Jean Pierre Gillis, Emmanuel Leboute, Nicolas André, Pierre Emmanuel Gillard, Marie-Caroline Detroz, Michel Lesenfants, Jocelyne Jacobs, Anne Fagnant + FRW: Anne Klein, Laurent Beurthier</p> <p>Copie par mail : Participants au groupe, CLDR, échevin référent: Patrick Loos; relais administration communale (Stéphanie Hoheiser),FRW: A. Klein, L. Beurthier</p>
---	---

ORDRE du JOUR	TRAITEMENT et DECISION	A FAIRE	QUI	QUAND
Contexte	<p>Le GT sentier s'est penché sur 2 projets distincts : l'aménagement d'une voie lente entre le nord et le sud de la commune (projet subventionné en DR) qui concerne les cheminements du quotidien et l'aménagement de sentiers de promenade à visée plus touristique.</p> <p>La réunion de ce soir concerne le projet de voie lente et sa 1ère phase. Pour mémoire, celui-ci comprend 3 phases :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dorsale Nord-Sud 2. Liaisons inter-villages 3. Liaisons intra-villages <p>Lors de la rédaction de la fiche projet par l'auteur de programme, un tracé théorique avait été établi. Les membres du GT sentiers ont ensuite réalisé des repérages de terrain.</p> <p>Ce travail a été approprié par un expert, M. Counet de l'ASBL Chemins du rail qui a, sur cette base, effectué une analyse globale et pointue.</p>			
Présentation de la méthodologie (M. Counet)	<p>Mr. Counet détaille les étapes de son analyse :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inventaire des documents du GT - Travail cartographique - Prise en compte de demandes particulières (par: ex. longer le TTA) - Etablissement de 25 sections dont 16 concernent la dorsale Nord – Sud + liaisons possibles vers les communes voisines (Ferrières et Erezée). - Repérage en détail sur le terrain - Réalisation de sous-sections : de carrefour à carrefour ou par homogénéité du revêtement - Critères : Sécurité, Convivialité, Pente, Revêtement, Praticabilité VTC, horizon de réalisation. - Budgétisation des alternatives <p>Parmi les 16 sections, 7 présentent des alternatives possibles.</p> <p>Questions:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si d'autres intervenants sont appelés à prendre position, comment peut-on décider précédemment à leur aval ? → Certains itinéraires seront « fonctionnels » sans aménagements SPW (ex : traversées de grand-route peuvent se faire sans aménagements). Dans la réflexion, il faut intégrer que le SPW n'intervienne pas. Face aux difficultés budgétaires du Spw, il est vraisemblable que le Spw autorise la commune à intervenir sur le domaine Spw. 			

	<ul style="list-style-type: none"> - Doit-on utiliser du béton ? → La mobilité du quotidien requiert des aménagements durables et faciles à entretenir - Quel est le total de l’emprise au sol en km² et du point de vue de la perte de la biodiversité? 			
Critères de décision	<p>Chaque participant est invité à noter ses 3 critères de décision principaux avant la présentation des sections.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coût - Rapidité de mise en place - Sécurité du parcours - Praticabilité pour les piétons, vélos - Distance vis-à-vis des axes principaux - Nature (béton) – impact écologique - Réseau 			
Présentation et choix des sections	<p>1. Section Fays – Harre – 2 options : 01 ou 24 A noter que Mr. Counet a étudié les cheminements piétons depuis le centre Croix Rouge vers l’arrêt de bus. Remarque : - Quid des éclairages publics ? La section 24 passant dans les bois ne sera effectivement pas éclairée, raison pour laquelle cette section est déconseillée par M. Counet. Choix : itinéraire 1</p> <p>2. Section Harre - Chêne Al Pierre – 1 option (02) – pas de choix</p> <p>3. Section Chêne Al Pierre – Manhay – 4 options : 03, 04, 05, 06 Remarques : - Impossible de faire un sens unique rue du Coignelot ! C’est à étudier. - Pourquoi pas réaliser le tronçon 06 en attendant le tronçon 05? → Le compromis Vaux-Chavanne est intéressant car moins dangereux et Vaux-Chavanne sera d’ores et déjà relié. - Si les chemins rallongent, personne ne passera, les gens sont paresseux. → La différence = un peu plus d’1km. - Si voie autonome, privilégier une séparation végétale (nous sommes en zone rurale). - Sur la 06, passer par la rue de l’Observatoire. - Pourquoi pas passer par les chemins de Fagnes Choix : itinéraire 06</p> <p>4. Section Manhay – Grandmenil – 1 option (07) – pas de choix</p> <p>5. Section Grandmenil – Oster – 3 options – 08, 09, 10 Remarques: - Dommage qu’on ait tarmaqué la moitié du cheminement 09, si on la tarmaque entièrement, les voitures vont y passer. Prévoir des obstacles physiques pour empêcher les voitures de passer (mais pas les tracteurs). Le chemin du béguiné est déjà praticable sans être complètement tarmaqué. - Ne pas faire passer par Lafosse, la pente est plus forte et on s’éloigne de l’axe nord-sud. Choix : itinéraire 09 (à condition qu’il ne soit pas goudronné / que les voitures n’y passent pas)</p>			

	<p>6. Section Oster – Freyneux – 1 option (11) – pas de choix Demande des citoyens : ralentir le trafic sur la voirie.</p> <p>7. Section Freyneux – Dochamps – 4 options – 12, 13, 14, 23 Remarques: - Le TTA est le tronçon le plus cher mais c'est une autre perspective sur la commune, c'est peu pentu, c'est sécuritaire. Pourquoi ne pas être plus généreux sur une section qui est patrimoniale en plus? - Il serait dommage de bétonner le cheminement vers le Moulin. - Les caillebotis = attrait supplémentaire. - Attention de ne pas by-passer le village. - Le TTA est un bel outil peu utilisé, Idélux compte le revaloriser - Il existe une possibilité de goudronner entre les rails mais c'est dangereux pour les vélos.</p> <p>Choix : itinéraires 12 + 23</p> <p>- Il est convenu que seuls les participants ayant une connaissance suffisante des lieux s'expriment quant au tronçon à privilégier. - Il est également convenu que la carte reprenant les différentes alternatives ainsi que le tracé privilégié par le GT de ce soir soit envoyée aux membres du GT/CLDR afin de pouvoir éprouver sur le terrain la pertinence des tronçons retenus. Sur base de cet éclairage, des remarques pourront être formulées lors de la réunion de CLDR programmée le 24 septembre. En effet, lors de cette réunion, il est prévu d'arrêter le tracé qui fera l'objet d'une demande de convention. - Communiquer également le tableau financier</p>	Envoyer documents ad hoc	FRW	11 sept
Prochaines étapes	<ul style="list-style-type: none"> - Validation du tracé par la CLDR - Signature de la convention faisabilité - Elaboration du cahier des charges + désignation d'un auteur de projet - Présentation d'une esquisse et d'un avant-projet en CLDR 			
Sentiers Touristiques	Patrick Loos informe les membres qu'il serait utile d'avancer sur la définition des boucles touristiques afin de pouvoir rentrer le dossier pour subventionnement auprès du CGT avant la fin de l'année. Penser à la notion de circuits virtuels : on balise les meilleurs mais tous les autres peuvent sortir en application mobile. Date prochaine réunion : mardi 20 octobre. Tracés à envoyer à l'avance.	Transmettre les itinéraires manquants	Tous	20 oct
Calendrier	GT Sentiers: 20 oct / CLDR 24 sept (salle d'Odeigne) / GT Mobilité: à fixer			
QUESTION / DEMANDE au COLLEGE		REPONSE et COMMENTAIRES du COLLEGE		
/		/		