

Waremme, le 27 mars 2025

Développement Rural – Hannut-Wasseiges
Compte-rendu de la réunion de présentation de l'avant-projet pour
la création d'une liaison cyclable Wasseiges-Hannut
 du 24 mars 2025

Participants :

CLDR de Wasseiges (11 pers.) : SWINE-REGOUT Charlotte, MOLLE Etienne, MOTTET Cindy, GILIS Camille, COURTOIS Thomas, CORNET Arnaud, MARIQUE Nadine (+ GT Chemins&sentiers), SMAL Jean-Pierre, GATHY Olivier, VAN ESSCHE Valérie (+ GT Chemins&sentiers) et MELON Vincent

CLDR de Hannut (8 pers.) : CALLUT Thomas (échevin de l'environnement), DUBOIS Jean-Claude (+ CCATM), JOASSIN Robin (+ Comité Vélo), MANTULET Luc (+CCATM), NOEL Martine (+ CCATM et Comité Vélo), RIGOT Jacques, 'S HEEREN Niels (échevin du Développement rural et de la Mobilité), VOPAT Oswald (+ CCATM et Comité Vélo)

Réunion élargie à d'autres commissions et comités :

CCATM de Hannut : WAUTERS Gibert, DOSSOGNE François (+ Comité Vélo), MOTTET Eric (+ Comité Vélo) et DESSART Henri (+ Comité Vélo)

Comité Vélo (PIWACY/PIMACI) de Hannut : JACQUES Christian, DARDENNE Francis, JANDRIN Yannick (+ Gracq)

Commune de Wasseiges : de MARNEFFE Agnès : Directrice générale et agent-relais pour l'ODR

Commune de Hannut : WALTHERY Agnès, conseillère en aménagement du territoire et urbanisme

Bureau d'études (de la Ville de Hannut) : GRENIER Sophie et GARDIN Grégory

Organisme d'accompagnement (FRW) : DELBAR Caroline, MARON Aurélie et WANZOUL Audrey

Excusés :

CLDR de Wasseiges (9 pers.) : de SART Rodolphe, ELLEBOUT Florence, SORBI Serge, DARDENNE Anne, VANDAELE Géry, FRANQUINET Patricia, GREGOIRE Marc, FRYNS Jean-Guy et RAVIGNAT Angélique

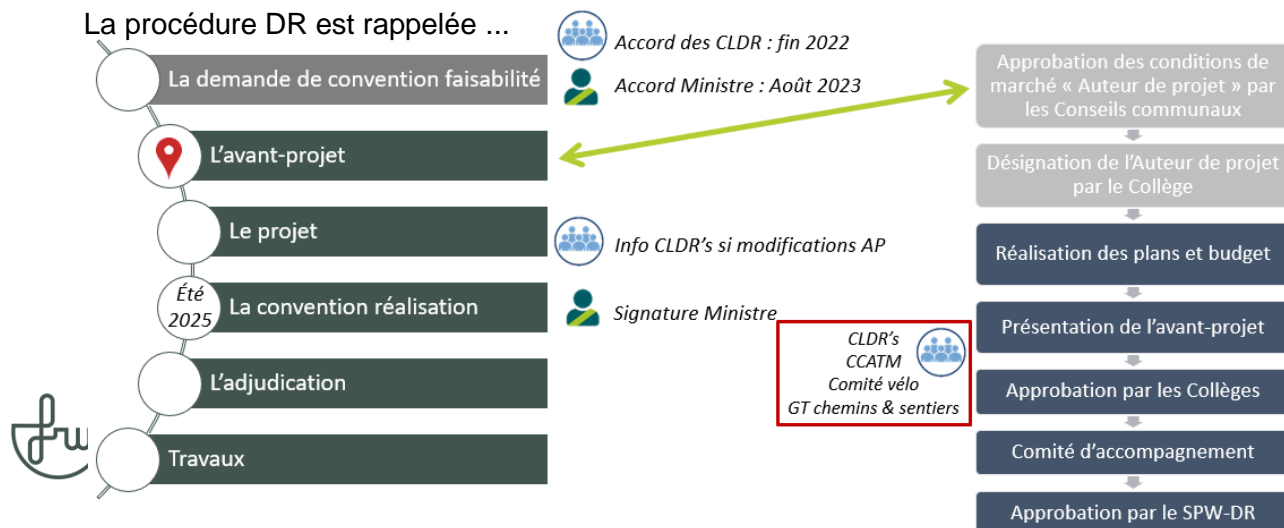
CLDR Hannut (6 pers.) : GERGAY Audrey, BOURDOUXHE Carine, CORBISIER Martine, GILLAIN Pierre, JACQUET Roger, KALUT Alexis

Les Présidents des deux CLDR accueillent les membres des différents comités et commissions.

Après un tour de table de présentation des participants, Caroline DELBAR introduit la réunion en rappelant l'origine du projet : Opération de Développement Rural (ODR) de Hannut et de Wasseiges, dont les Programmes Communaux de Développement Rural (PCDR) ont été respectivement approuvés en 2018 et 2022 avec la possibilité de bénéficier de subsides préférentiels pour certains projets (Cf. circulaire ministérielle du 10.09.21). Les deux PCDR comprenant chacun une fiche-projet de mobilité douce, les deux Communes ont décidé d'introduire conjointement une demande de financement pour :

- ☞ *Fiche-projet 2.05 – Création et valorisation d'un réseau de mobilité douce*
- ☞ *Fiche-projet 1.03 – Création d'une liaison cyclable vers Hannut*

La procédure DR est rappelée ...



Caroline DELBAR explique les avancées depuis les dernières présentations en CLDR :

- ✓ Choix du bureau d'études
- ✓ Etat du revêtement des voiries concernées
- ✓ Réflexion sur le tracé et les alternatives possibles
- ✓ Aménagements envisagés (mono-bande, bi-bande, chevrons, BCS, voie centrale)
- ✓ Aller-retours avec le SPW-MI (mobilité active et réglementation)
- ✓ Contact avec le DR sur les postes éligibles
- ✓ Sollicitation de la cellule GISER (axes de ruissellement)

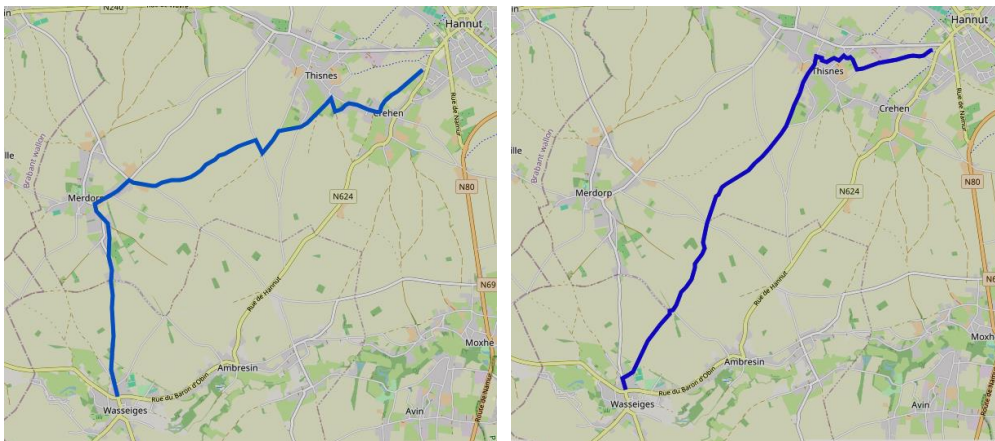
1. Présentation du projet

Sophie GRENIER présente ensuite le projet d'aménagement et de sécurisation (sur toute la longueur du tracé) d'une liaison cyclable entre Wasseiges et Hannut.

L'itinéraire initial (de 9,4 km) passait par le village Merdorp au vu de :

- La demande de habitants de Merdorp
- L'étude de l'ICEDD concernant le « réseau de mobilité active » sur Hannut
- Du fait que Hannut est Commune pilote Wallonie cyclable.

Après analyse plus approfondie par le bureau d'études, il s'avère que l'itinéraire le plus direct (8km), le moins onéreux et qui répond davantage aux objectifs souhaités (hors agglomération, valorisation des aménagements existants, sécurisation accrue, etc.), est celui qui relie le centre de Wasseiges au Collège d'Hannut, en passant par le village de Thisnes.



Type d'aménagement	Sens de circulation	Sens de circulation	Faible volume de trafic (moins de 2000 véhicules/jour)				Trafic moyen				Haut volume de trafic (plus de 2000 véhicules/jour)			
			1000	2000	3000	4000	1000	2000	3000	4000	1000	2000	3000	4000
Voie réservée	Voie réservée	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
	Voie réservée (avec pictogramme vélo)	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
	Voie réservée (avec pictogramme vélo et chevron)	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
Voie partagée	Voie partagée	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
	Voie partagée (avec pictogramme vélo)	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
	Voie partagée (avec pictogramme vélo et chevron)	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
	Voie partagée (avec pictogramme vélo et chevron et ligne de démarcation)	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
Voie mixte	Voie mixte	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
	Voie mixte (avec pictogramme vélo)	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
	Voie mixte (avec pictogramme vélo et chevron)	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000

Préalablement à la présentation, Sophie GRENIER distribue et explique l'outil qui a guidé le bureau d'études dans ses choix d'aménagement.

Elle s'attarde davantage sur les types d'aménagements cyclables qui ont retenu leur attention :

-le F99c « chemins réservés en milieu agricole » *_illustrations 1 et 2 ci-après*

-la BCS « Bande cyclable suggérée » (pictos vélo + chevrons) *_ illustrations 3 et 4 ci-après*

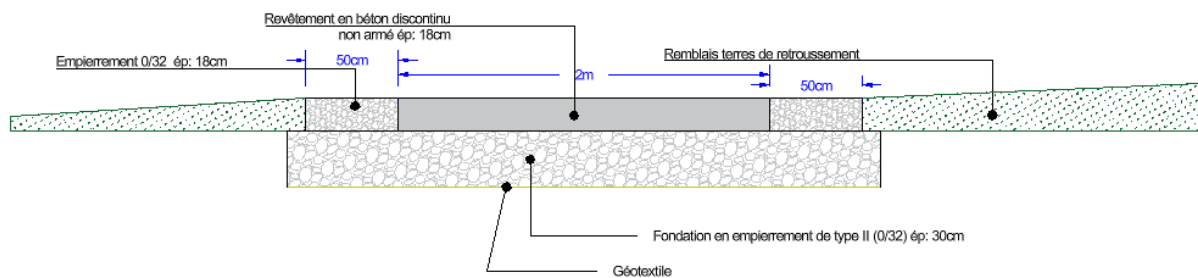


Question d'un participant :

Quelle est la différence entre la bande ocre et les marquages au sol de type pictos + chevrons ?

La bande ocre est plus visible pour l'automobiliste mais coûte plus chère, nécessite une voirie en meilleur état et elle s'effacera plus rapidement que le marquage au sol pictos et chevrons. Lequel est par ailleurs plus facile à refaire (car il n'est pas nécessaire de disposer d'une autorisation du SPW) et à moindre coût.

Le mono-bande en béton est aussi expliqué :



Les participants reçoivent un document reprenant les slides de la présentation afin de noter leurs remarques sur les différents tronçons au fur et à mesure de l'exposé. Dix tronçons au total, avec une proposition (d'aménagement) différente pour chaque tronçon, afin de coller au mieux à la réalité de terrain : type, état et largeur de voirie, dispositifs déjà existants ou installations à venir (projet éolien). **La proposition du bureau d'études pour les dix tronçons figure en annexe du présent compte-rendu.** Les tronçons 1 et 2 sont sur Wasseiges uniquement, le tronçon 3 concerne les deux Communes et les tronçons de 4 à 10 sont sur Hannut.

En termes de budget, **le projet global est estimé à 1.400.708€ TVAC.** La part du développement rural s'élève à 209.010€ pour Wasseiges et atteint le plafond de subvention, soit 765.000,00€, pour Hannut. **Les parts communales se chiffrent à 128.595€ pour Wasseiges et 298.103€ pour Hannut.**

C'est l'aménagement d'un mono-bande qui justifie l'augmentation des coûts sur Wasseiges. Quant à la partie située sur la mitoyenneté (à la frontière des territoires communaux), les coûts des aménagements sont répartis à part égale entre les deux communes.

Pour rappel, selon l'Arrêté ministériel relatif à l'octroi de subvention par voie de convention pour la réalisation des projets inscrits dans des PCDR, les projets (de mobilité douce) en transcommunalité ont un taux de subvention de 90% et **un plafond de 765.000€ subventionné par commune.**

2. Réactions des participants

Sur la modification du tracé :

De manière générale, les participants estiment que la nouvelle proposition est beaucoup mieux que l'initiale.

Audrey WANZOUL rappelle à la CLDR de Wasseiges les remarques formulées fin 2022 pour l'itinéraire « jaune » (via Merdorp). La CLDR signalait alors une préférence pour le trajet « rose » (via Thisnes) ; tracé qui in fine est celui proposé/retenue par le bureau d'études.



Certains membres ont cependant quelques questions :

- Au niveau de Thisnes, pourquoi ne pas proposer un itinéraire plus court, en empruntant par ex. la rue des Loups avant d'arriver à la rue de la Gohale ? Pourquoi ne pas rejoindre le nouveau tracé qui arrive directement au Collège ?
Parce que l'itinéraire plus direct est, selon le bureau d'études, trop dangereux que pour être emprunté, principalement au niveau du carrefour entre la rue du Mignawez et la rue de la Gohale, lequel est aussi en très mauvais état. La voirie est également bombée ce qui ne permet pas facilement la pose de pictogrammes. En outre, la Commune de Hannut prévoit la réalisation de travaux à cet endroit (entre Thisnes et Crehen) ; lesquels retarderont la praticabilité de cet itinéraire pendant au moins 2-3ans.
Les cyclistes auront par ailleurs la possibilité de choisir leur itinéraire : plus court et moins sécurisé ou plus long (comme proposé ici) mais sécurisé !
- Au niveau de Merdorp, est-il prévu que les petites ruelles soient également aménagées pour rejoindre le tracé principal ?
Certaines de ces ruelles sont déjà en F99c. La Commune de Hannut prévoit l'installation d'une signalisation au niveau du village pour rejoindre Hannut centre.
- Comment rejoindre Avin et Moxhe depuis Hannut-centre de manière sécurisée
Il existe des itinéraires praticables (+ un itinéraire VTT, via Crehen, actuellement en chantier), mais une meilleure promotion de ceux-ci pourrait être faite. La Commune de Hannut a également introduit une demande de passage pour piétons & vélos sur la chaussée romaine.

→ En résumé, les membres des CLDR (et autres commission et comité présents) marquent leur accord sur le nouveau tracé envisagé.

Sur les aménagements proposés pour les différents tronçons :

Remarque générale, quelques participants semblent septiques sur l'efficacité du F99c, car ce dernier est très peu respecté. Ils interpellent donc le bureau d'études pour savoir ce qui est envisagé pour faire davantage respecter ce type d'aménagement.

Des possibilités existent pour compléter ce panneau, qui de fait est petit et peu lisible. Des tests sont en cours sur Hannut, avec déjà des retours plutôt positifs.

- La mise en œuvre d'action de sensibilisation
- La pose d'une « main stop »
- La pose de panneau jaune fluo (non réglementaire mais plus lisible)
- L'installation d'un « flap », plus dissuasif
- La pose d'éléments physiques, de type béton ondulé (ex. rue de la Croix Blanche)
- (plus cher, et plus contraignant) l'installation de barrières avec clés pour les agriculteurs (ex. sur la commune de Crisnée)



Ces solutions pourraient sensibiliser le trafic de transit à respecter le F99c, lequel est plus difficile à toucher/conscientiser à travers une communication « plus locale ».

Tronçon 1 (*rues de Merdorp et de Thisnes*)

- Un marquage au sol est-il prévu au niveau du carrefour ? Non.
Il est proposé, par un participant de Hannut, une rue cyclable sur ce tronçon (au vu de la proximité de l'école)¹.
Il est précisé par le bureau d'études qu'un F99c est envisagé entre le foot et la rue de Thisnes. Ce type d'aménagement peut (si cela s'avère pertinent) démarrer au milieu d'une rue. Il n'est pas obligatoire de l'envisager sur toute la longueur.

Tronçon 3 (*chemin sur la mitoyenneté/frontière des deux communes*)

- Concernant le mono-bande, quelle est la largeur de la partie enherbée, pour le passage des cavaliers ? Pourquoi ne pas décaler le mono-bande d'un seul côté de la voirie et laisser l'autre moitié en chemin de terre et d'herbe ?
La partie centrale sera de 2m, avec des parties latérales empierrées et enherbées. La largeur de ces parties dépendra de la largeur totale du domaine public. Un relevé topographique doit encore être réalisé pour les tronçons 3 et 4. D'autre part, décaler le mono-bande peut rendre le passage du charroi agricole plus compliqué.
- A-t-on envisagé mettre de la dolomie ?
Non car ce revêtement est peu confortable pour les cyclistes.
Il est rappelé que les aménagements proposés par le bureau d'études répondent aux objectifs du projet à savoir une mobilité cyclable utilitaire et non pas de loisirs.

Tronçon 4 (*chemin sur Hannut*)

- Le début du tronçon (+/-300 mètres) est actuellement labouré mais la Ville de Hannut précise qu'on se trouve bien en domaine public (pas d'acquisition nécessaire).
- Il est précisé que le chemin ne passera pas sous les pales des futures éoliennes.

Tronçon 6 (*rues de l'Enfer et du Chiroux*)

- Les aménagements proposés doivent tenir compte de la présence de chicanes rue de l'Enfer.
Au vu de la largeur restreinte de la voirie, le cycliste devra, a priori, passer dans la chicane comme les automobilistes (car elle est bétonnée dans le sol et ne peut être déplacée sans endommager la voirie).
- Pourquoi ne pas faire une rue cyclable, sur la totalité du tronçon, ou en partie seulement ?
- Des mesures sont à prendre au niveau de la vitesse pratiquée sur ce tronçon, avec une attention particulière au niveau du carrefour avec la rue des Loups (rue à vitesse excessive).
- Pourquoi ne pas s'inspirer des « school zone »² présentes en Flandre ?
En Wallonie, récemment des marquages spécifiques (carrés de couleur) renforcent la visibilité des zones 30 « abords d'école », ce qui permet de montrer à l'automobiliste qu'il est dans une zone où il est capital de modérer sa vitesse et de redoubler de prudence par rapport aux usagers vulnérables.

Après quelques échanges, bien que la rue cyclable semble parfois difficile à faire respecter dans les centres de village, on retiendra que celle-ci pourrait être envisagée (car rien ne l'interdit au niveau réglementaire) rue du Chiroux, et qu'une BCS peut être maintenue pour le reste du tronçon. Le bureau d'études ira prendre des mesures pour objectiver davantage la vitesse des automobilistes, et reverra sa proposition en conséquence.

¹ Une **rue cyclable**, est une voirie où des règles de comportement spécifiques sont d'application en ce qui concerne les cyclistes. Le cycliste peut utiliser toute la largeur de la chaussée lorsqu'elle n'est ouverte qu'à son sens de circulation et la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation. En Belgique, le dépassement des cyclistes par les véhicules motorisés y est interdit et la limitation de vitesse est fixée à 30 km/h. Ce type d'aménagement est particulièrement adapté dans les quartiers résidentiels où se mêlent un volume de trafic voiture modéré et un axe vélo important.

² Une school zone/ **zone scolaire** désigne une zone située dans une rue proche d'une école ou d'un passage piéton menant à une école, où la présence de jeunes piétons est probable. Les zones scolaires ont généralement une limite de vitesse réduite à certaines heures.

Tronçon 7 (*chemin de l'Absoul*)

Pas de proposition pour ce tronçon déjà aménagé. Il est cependant précisé que la vitesse est limitée à 20km/h dans la « zone de rencontre »³.

Tronçon 9 (*rue de la Gohale*)

La voirie est en mauvais état. La Commune de Hannut envisage la refaire (partie rouge et orange de l'illustration reprise en annexe) mais après les travaux d'égouttage et du bassin d'orage prévus près du Pont de l'Absoul (côté Thisnes).

Tronçon 10 (*chemin Vicinal n°13*)

Valorisation du bi-bande (F99c) existant.

Autres question / proposition des participants

- Quelle est la fréquentation espérée après aménagement ?

A Hannut, dans le cadre de la mise en place du comité PIMACI, des comptages ont déjà été réalisés sur certains axes de circulation. On imagine une nette augmentation de fréquentation après aménagement (d'autant plus que certains tronçons n'« existent » pas encore aujourd'hui).

- Ne pas perdre de vue, après aménagement, la connexion de ces nouveaux itinéraires cyclables au réseau points-nœuds.

→ Moyennant ces quelques points d'attention, les membres des deux CLDR marquent leur accord sur l'avant-projet présenté

3. Suites de la procédure

Les remarques formulées au cours de la réunion seront étudiées par le bureau d'études, avant de poursuivre avec les prochaines étapes du dossier :

- Réunion du Comité d'accompagnement « Avant-projet » (28 avril 2025)
- Relevé topographique des tronçons 3 et 4 et rapport de qualité des terres (été 2025)
- Finalisation du dossier "Projet" (été-automne 2025)
- Demande d'une Convention-réalisation
- Marché public et début des travaux

Les Présidents de CLDR remercient les participants et clôturent la réunion.

Pour le secrétariat de l'ODR de Wasseiges et de Hannut,
Audrey WANZOUL, Caroline DELBAR et Aurélie MARON

³ Le concept de la zone de rencontre est étroitement lié à celui de la zone résidentielle. Cependant, le mot « rencontre » souligne l'existence d'une cohabitation entre les différentes catégories d'usagers. Il contient aussi des connotations de vie sociale et de convivialité. Les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique, les jeux y sont autorisés et la vitesse y est limitée à 20km/h.