

Commune de Sprimont
Réunion de la Commission Locale de Développement rural (CLDR)
Procès verbal de la réunion du 10 juin 2010

Sont présents :

Messieurs et Mesdames les membres de la commission Alexandre Philippe, Bozet Jean-Luc, Cogniaux Franz, Danhieux Jan, Dechamps Yves, Degueldre Raymond, Delporte Pierino, Descamps-Picquot Isabelle, Duchêne Marc, Dykmans Pierre, Hubin Philippe, Voué Lucie.

Monsieur Claude Ancion, Président de la CLDR.

Madame Sarah Beaufays, Agent de Développement au GREOA.

Madame Anne-Françoise Delville, Secrétaire de la Commission.

Monsieur Bredo, Auteur de projet du bureau Arcadis.

Monsieur Bodene, Architecte.

Madame Rahier, Direction de l'Agriculture, Région Wallonne.

Sont excusés :

Messieurs les membres de la commission, Rouxhet Olivier, t'Serstevens Jean-Marc.

Sont absents :

Mesdames et Messieurs les membres de la commission Beyens Robin, Burquel-Delvoye Bernadette, Danse Brigitte, Delvaux Francis, Dethier Roland, Flagothier Georges, Leerschool Véronique, Louon Annick, Maquet Renald, Marechal François, Martin Jean-Claude, Moray Christian, Piroton Aimé, Ponthier Joseph, Remacle Benoit, Sottiaux Ludovic, Veys Caroline.

1. FICHE 1.1. LOUVEIGNÉ – PRÉSENTATION DE L'AVANT-PROJET PAR L'AUTEUR DE PROJET

M. Bredo, du bureau Arcadis, prend la parole, suivi par M. Bodene, architecte accompagnant le bureau Arcadis dans le cadre de sa mission.

Pour rappel, le bureau Arcadis a été désigné auteur de projet pour l'étude de la sécurisation de la traversée du village et de l'école communale (partie SPW) et pour l'étude de la mobilité, de l'aménagement d'espaces de convivialité et d'une aire multisports à l'arrière de l'école (partie Commune de Sprimont).

Le projet comprend donc :

- la rue du Pérréon de +/- 10 m en dessous du giratoire jusqu'à hauteur de l'étude de Me Amory
- le début de la rue de la Gendarmerie
- la zone arrière de l'école

La mission de l'auteur de projet s'échelonne en différentes étapes :

Etape 1 : analyse de la mobilité

Etape 2 : étude des voiries et des aménagements sportifs

- o phase 1 : réalisation du levé topographique et du tracé des impétrants
- o phase 2 : esquisses
- o phase 3 : avant-projet
- o phase 4 : projet définitif

Etape 3 : analyse des offres, rapport d'adjudication et suivi du chantier.

Constats suite à l'étude de mobilité :

En ce qui concerne les véhicules : il n'y a pas d'aménagement les forçant à ralentir, la rue de la Gendarmerie est très large, l'intersection place du Tilleul - rue du Pérréon - rue de la Gendarmerie n'est pas sécurisée.

En ce qui concerne les modes doux : il y a des trottoirs mais à certains endroits ils sont trop étroits, sur la place du Tilleul les trottoirs disparaissent à cause de stationnement sauvage, l'entrée de la superette prend tout le trottoir. Une rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite sera aménagée pour l'accès à la justice de paix.

En ce qui concerne le stationnement : il existe une forte congestion sur les deux places aux heures de pointe mais à ces heures, l'espace de parcage entre ces deux places est vide. Il y a également une congestion au niveau de l'école mais qui sera forcément diminuée avec l'aménagement de parking à l'arrière.

Selon l'étude de mobilité, il existe 218 emplacements possibles et les besoins sont de 195 emplacements. Au global, il y a donc trop de parking. Cependant il est recommandé d'en prévoir

en suffisance et d'organiser au mieux le stationnement au niveau de la place du Tilleul et de ses commerces étant donné que c'est cet espace qui représente le centre de « vie » du village.

Le projet de l'auteur de projet doit tenir compte de trois axes :

- 1) la sécurité
- 2) la convivialité (espaces de rencontre)
- 3) favoriser les modes doux

Présentations d'esquisses :

Zone de la partie basse de la rue du Pérreón et la place de l'église

Cette zone constitue le point d'entrée du village depuis le bas tout en présentant une courbure importante. Il est donc proposé d'y aménager une berme centrale non franchissable et végétalisée pour séparer les flux de circulation et casser la perception de l'espace.

Au niveau de la place de l'église, il est prévu la réalisation de trottoirs traversants au niveau de la rue du Gravier et de la ruelle en cul-de-sac.

Au niveau de la place même de l'église, les aménagements en termes de convivialité doivent encore être réfléchis en tenant compte de l'accès des riverains, de l'accès à l'arrière de la place, des différents niveaux, de la rampe d'accès pour personnes à mobilité réduite qui sera aménagée pour la justice de paix et de la réalisation d'une zone « parvis » devant l'entrée de l'église.

Il est dès lors déjà prévu qu'un seul accès et une seule sortie sur la place seront aménagés.

Zone entre la place de l'église et la place du Tilleul

Il est prévu deux bandes de voiries séparées par un îlot franchissable central. La voirie sera bordée de parkings longitudinaux et de trottoirs en saillie. Des arbres et îlots verdurisés seront disposés le long de la voirie.

Zone de la place du Tilleul

Au niveau de la place, il est prévu une traversée piétonne aménagée en deux demi-traversées non alignées séparées par un îlot central de façon à sécuriser les modes doux et créer une chicane.

Entre l'îlot prévu à hauteur de la salle des combattants et celui de la place du Tilleul, la voirie sera réduite à sa plus faible largeur de façon à libérer l'espace pour la place du Tilleul.

L'accès de la rue du Doyard sera déplacé de l'autre côté du tilleul de façon à améliorer son entrée dans la N62 (intersection perpendiculaire) et à dégager également de l'espace pour la place du Tilleul.

Des places de parkings seront aménagées le long de la N62 et de la rue du Doyard (y compris une place PMR de chaque côté de la N62) mais il est convenu qu'il n'y aura pas de stationnement aménagé sur la place.

Au niveau de la rue de la Gendarmerie, la voirie y sera réduite de façon à pouvoir aménager un maximum de places de parking longitudinales de part et d'autre là où cela est possible.

Au niveau de la place proprement dite, l'aménagement de celle-ci en termes de convivialité doit être réfléchi en interdisant le stationnement tout en permettant les livraisons de la superette et l'accès aux riverains.

Il est proposé d'implanter l'arrêt de bus de la place au niveau de la traversée « amont » (côté place des Combattants).

Zone entre la place du Tilleul et le giratoire

Il est prévu deux bandes de voirie à double sens, bordées de parkings longitudinaux et de trottoirs en saillie.

Un îlot franchissable est prévu en partie basse pour ralentir le trafic au niveau de la place des Combattants et l'entrée de la place du Tilleul. Des arbres et îlots verdurisés agrémenteront les aménagements tout en leur conférant un rythme et en réduisant les distances de perception.

Au niveau de la place des Combattants, une traversée piétonne est aménagée en deux demi-traversées non alignées séparées par un îlot central de façon à sécuriser les modes doux et créer une chicane.

Au niveau des accès de la Voie de l'Eau, de la rue Creu Mama et de la place, il est proposé de réaliser des trottoirs traversants.

Zone arrière de l'école

La venelle d'accès à cette zone depuis la place du Tilleul sera prévue, sur les tronçons où cela est possible, pour les modes doux uniquement.

Au plus près de l'école, il est prévu l'aménagement d'un espace d'attente des bus scolaires et un dépose-minute. L'arrière de l'école devra également être accessible aux véhicules d'intervention. La zone parking sera aménagée sans implantation ni autre îlot pour permettre de libérer toute sa surface en cas de manifestation et d'implantation éventuelle d'un chapiteau. L'ensemble des aménagements de cette zone sera étudié de façon à s'intégrer dans l'environnement direct (plus rural).

Il sera aménagé un cheminement piéton sécurisé menant à l'école.

M. Bodenne tout en affinant la présentation de M. Bredo au niveau de l'aspect esthétique du projet, rappelle que dans le cadre de ce projet il y a plusieurs partenaires financiers qui ont chacun des buts précis.

Le SPW veut assurer la sécurité et donc faire changer le comportement de l'automobiliste qui rentre dans Louveigné et donc l'amener à ralentir.

Le Développement rural veut un bénéfice pour tout le monde en terme de valorisation des lieux : le but est donc de répartir l'espace publique différemment au bénéfice de tous.

Les propositions esthétiques :

- présence d'arbres +/- tous les 17m sur la rue du Pérreón
- valorisation maximale de la place de l'église et de celle du tilleul
- séparation de la voirie par une haie basse
- grand banc sur la place du Tilleul, tournant le dos à la rue du Pérreón
-

Remarques, suggestions et questions des membres de la CLDR :

Quid du dépassement des vélos en raison de l'îlot central prévu le long de la rue du Pérreón ?

Il est vrai que le dépassement ne sera pas possible à tous les endroits.

Quid des bus (de correspondance) stationnant à plusieurs à hauteur de la place du Tilleul ?

L'auteur de projet s'engage à réinterroger le TEC qui n'a pas fait de remarque à ce sujet lors de leur précédente réunion.

Attention à prévoir des places suffisamment grandes pour les emplacements de parking pour les PMR. Il y a lieu de prévoir un dégagement suffisant de chaque côté du véhicule.

Il y a très peu de personnes qui se rendent sur la place des Combattants (hors manifestation à la salle). Cette place ne pourrait-elle donc pas être utilisées pour inciter le parage des voitures ventouses ?

Ne serait-il pas pertinent de prévoir des parkings minutés dans le centre même de Louveigné, c.à.d. aux alentours de la place du Tilleul et des commerces ?

Quid des garages des riverains donnant directement sur la route ?

Rien ne sera changé à la situation existante, il s'agit juste d'une contrainte supplémentaire dont doit tenir compte l'auteur de projet.

Ne pourrait-on pas également prévoir un effet de porte sur le haut de la rue du Pérreón, vu la vitesse parfois excessive à la sortie du giratoire, comme cela est prévu dans le bas ?

L'auteur de projet en fera la proposition au SPW.

Quelle est la distance réglementaire à respecter pour la réalisation de trottoirs ?

1m50 pour les nouveaux, mais cela est impossible à appliquer dans certaine voirie de campagne, il faut dans ce cas alors prévoir au minimum 1m.

La plaine multisport prévue à l'arrière de l'école doit être placée au maximum à l'écart des habitations et le plus près de l'école, il doit également y être prévu des bancs et un espace suffisant pour les accompagnateurs.

Il est suggéré de prévoir un abribus.

L'estimation de départ est-elle toujours réaliste ?

L'auteur de projet doit encore finaliser l'estimation budgétaire des travaux.

En conclusion et de l'avis général de la CLDR : le projet présenté est un beau projet.

2. APPROBATION DU PV DE LA RÉUNION DU 25/03/2010

Le PV de la réunion du 25/03/2010 est approuvé à l'unanimité.

3. DIVERS

Situation de la fiche 1.2 WACHIBOUX – Aménagement de crapauducs accompagné d'un espace didactique dans un site naturel remarquable à valoriser : la Convention est toujours chez le Ministre pour signature.

M. Ancion, président de la CLDR, demande à ce que les membres de la commission réfléchissent aux prochains dossiers qui pourront être prochainement mis en route. Il est en effet possible vu l'avancement de dossiers parallèles à ceux du développement rural que des opportunités se présentent et que par conséquent des fiches-projet soient réalisées plus vite que prévu.

Ca pourrait notamment être le cas pour :

- Fiche 1.4 DAMRE – Aménagement convivial du centre du hameau en y intégrant le prolongement du Chemin de Fer de Sprimont (CFS), visant la dynamisation du secteur touristique avec le Centre d'interprétation de la Pierre
- Fiche 3.5 HORNAY – Création d'une Maison de village. Il s'avère que dans le cadre de l'étude d'incidence d'un projet de lotissement dans le quartier du Hornay, l'opportunité se présenterait de créer cette maison de village à l'entrée du nouveau lotissement. Les lotisseurs ayant marqué leur accord de principe. Il reste maintenant à voir ce que le quartier souhaiterait de cette maison de village.