

Jacques Luyckx
Rue du Buret, 5 à 1360 Thorembais-Saint-Trond
Tel : 081/65.86.38, courriel : Jacques_Luyckx@skynet.be

Au Collège du Bourgmestre et des Echevins de Perwez
Au Secrétaire Communal
Rue E. de Brabant - 1360 Perwez

Thorembais-Saint-Trond, le 28 août 2009

Objet : Enquête publique relative à la route de contournement de Thorembais-Saint-Trond

Ref : 1. Consultation du dossier à l'Urbanisme de Perwez, 21 août 2009
2. Réunion d'information organisée par le Comité local, Thorembais, 19 août 2009¹
3. Plan inter Communal de Mobilité (PiCM) de Perwez, AGORA, novembre 2004²
4. Déclaration de Politique Communale de Perwez 2007-2012, 08 mars 2007³
5. Lettre de J. Luyckx au Collège de Perwez à propos des aspects « Sécurité des Usagers Lents dans le cadre de l'extension du Zoning de Perwez (PCA13) », 16 octobre 2007

*Monsieur le Bourgmestre,
Messieurs les Echevins,*

Dans le cadre de l'enquête publique relative au « Projet d'aménagement d'une voirie de liaison entre la RN29 et la Parc d'activités économiques de Perwez », je souhaite vous faire partager quelques réflexions à propos des incidences que ce projet aura sur la mobilité lente dans l'entité.

De l'examen du dossier (Ref 1) il apparaît que **le projet porte un grave préjudice à la mobilité des usagers lents** (piétons, randonneurs, cyclistes, chevaux) dans la zone concernée, et ceci autant pour les circuits de détente que pour la mobilité utilitaire.

L'analyse du bureau d'études Grontmij Wallonie S.A. présente par ailleurs de profondes lacunes dans ses aspects relatifs à la mobilité lente. En ignorant le rôle important que revêtent certains chemins clés de la zone pour les trajets lents entre Thorembais et Perwez (en particulier les Chemins du Vivier et de la Chapelle, interrompus par la nouvelle route), l'étude sous-estime totalement l'inconvénient pour les usagers lents du caractère infranchissable du Ring.

Basée sur une analyse déficiente, l'étude amène forcément une conclusion erronée : le projet, tel qu'il est conçu, ne favorise pas les modes doux. Au contraire : **il détruit une partie du précieux réseau dédié aux usagers lents** – dont il ne reste plus que quelques rares tronçons préservés...

Par ailleurs, plusieurs contradictions flagrantes sont à déplorer entre le projet et des documents de référence tels que le PiCM (Ref 3) et la Déclaration de Politique Communale (Ref 4).

Ma contribution à l'enquête publique est articulée en 4 chapitres.

1. Rappel de la situation existante
2. Analyse de l'incidence du projet « Ring Thorembais » sur la mobilité lente
3. Incidences probables sur la mobilité lente lors de l'extension du Zoning (PCA-13)
4. Suggestions d'amélioration du projet (passages sûrs des voies vertes à travers le Ring)

En vous remerciant de l'intérêt que vous porterez à mes éléments de réflexion ainsi qu'à mes modestes suggestions, je vous prie d'accepter, Monsieur le Bourgmestre, Messieurs les Echevins, l'expression de mes sentiments respectueux.

Jacques Luyckx

¹ <http://www.iewonline.be/spip.php?article3146>

² http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/planification_realisations/pcm/chastre-gembloux-perwez-sombrefe-walhain/rapportfinal/index.htm

³ <http://www.perwez.be/download/DPC.pdf>

1. Rappel de la situation existante

En vertu des recommandations du Plan inter Communal de Mobilité⁴, des remarques formulées lors de l'enquête publique du PCA-10 (dit du « Zoning de Perwez »)⁵, ainsi que du projet du Ministre Courard « PICVerts » (Projet d'Itinéraires Communaux Verts), les usagers lents qui se rendent de Thorembais-Saint-Trond à Perwez ou à Grand-Leez disposent désormais d'un réseau maillé de chemins de remembrement, dont certains leurs sont même dédiés, en partage avec les véhicules agricoles (chemins F99C). On dénombre 4 cheminements de ce type : la Rue Longue Vallée, le Chemin de la Chapelle, le Chemin n°14 du Vivier et la Rue de l'Intérieur.

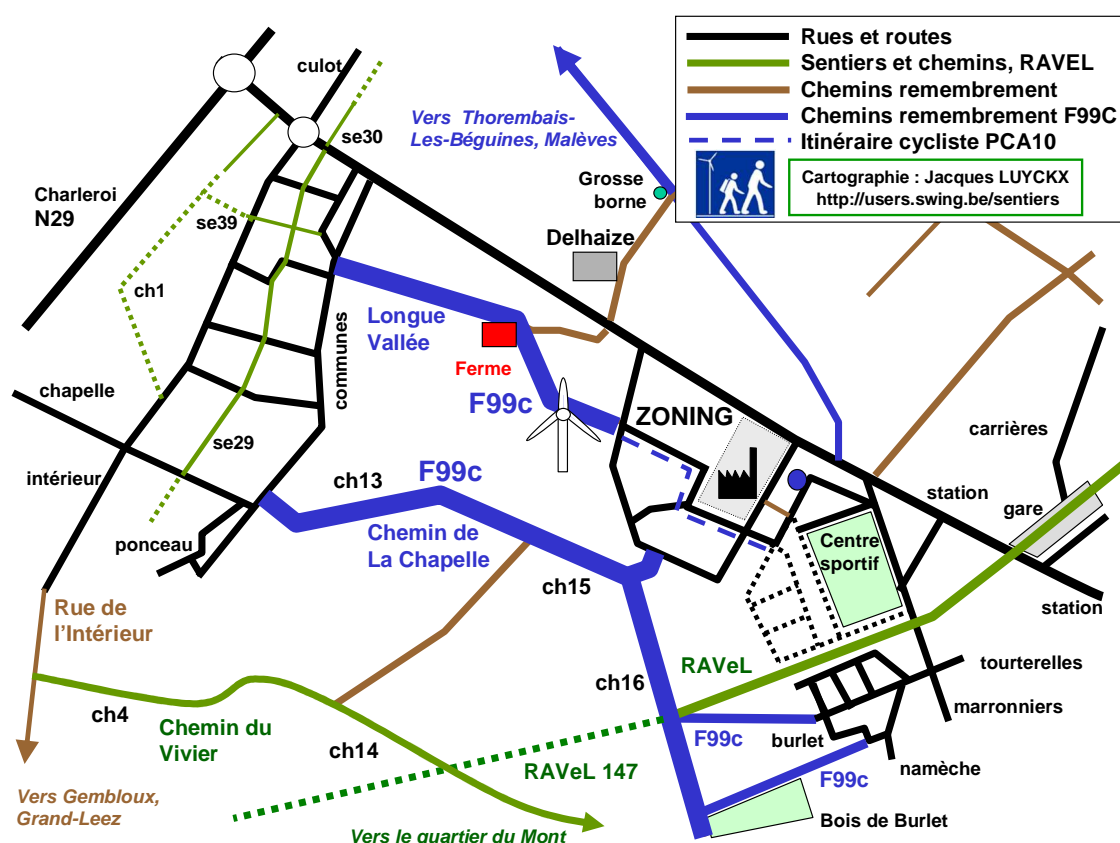


Figure 1 – Situation en 2009 des voiries entre Thorembais-Saint-Trond et Perwez

(1) La **Rue Longue Vallée** (F99C) fait partie de l'itinéraire cycliste prioritaire entre Thorembais et Perwez, en vertu de l'analyse du PiCM. Même si aucune signalisation de balisage cycliste n'est en place, cette rue Longue Vallée est utilisée au quotidien par les usagers lents, en dépit de nombreuses infractions d'automobilistes beaucoup trop peu respectueux de l'interdiction F99C.

Cet itinéraire est emprunté par les enfants du Rang Scolaire à Vélo, organisé par la Commune.

La Rue Longue Vallée se prolonge au-delà de l'éolienne PBE et du Parc à Conteneurs par le réseau des voiries du Zoning⁶ créées dans le cadre du PCA-10, pour rejoindre le château d'Eau de Perwez, et de là, Perwez-centre (Rue des Marronniers / RAVeL 147).

(2) Les chemins de remembrement 13, 15 et 16 qui prolongent le Rue de la Chapelle et que nous appellerons par commodité « **Chemin de la Chapelle** » (également F99C) assurent la connexion directe pour les usagers lents entre le sud du village et le RAVeL-147.

⁴ PiCM Perwez, phase 3 « Fiche Actions Perwez », p.6, Action 1.4 « Sécurisation des liaisons intracommunales »

⁵ Lettre de J. Luyckx au Collège de Perwez dans le cadre de l'enquête publique du PCA-10, 28 mars 2004

⁶ En vertu du PCA-10, un « itinéraire cycliste » aurait dû y être créé, mais rien n'a été fait ni prévu à ce jour par les autorités communales. Aucun balisage, ni signalisation au sol, et encore moins de cheminement en site propre.

Ce cheminement par le Chemin de la Chapelle est l'une des « portes vertes » les plus intéressantes du village. Il mène en effet en toute sécurité vers la campagne perwézienne (Bois de Burllet, Champ d'éoliennes, Hameau du Mont) ou à Perwez-ouest (Ecole des Tourterelles). Il assure également une connexion vers Perwez-centre via le RAVeL et le Centre Sportif.

(3) Le « **Chemin n°14 du Vivier** »⁷ est le plus long chemin de terre subsistant dans l'entité de Perwez. Long de 2250 mètres, il relie d'une traite la Rue de l'Intérieur au Bois de Burllet en contournant le Bois des Ducs, en traversant le RAVeL et en longeant le Parc d'Eoliennes. Ce magnifique chemin, véritable perle de notre patrimoine de voies vertes, et caractérisé par un très grand intérêt paysager, est fortement apprécié par les randonneurs et les amateurs de VTT.

(4) La **Rue de l'Intérieur**, axe structurant du village de Thorembais, se termine à son extrémité ouest par un paisible chemin de remembrement qui passe sous l'autoroute et rejoint la Ferme de Limelette. Fait remarquable, à cet endroit débutent deux itinéraires lents inter-villages.

- Liaison PICVerts entre Thorembais et Grand-Leez

Comme l'atteste la carte à la page suivante, il s'agit d'un itinéraire intercommunal⁸ créé dans le cadre d'un projet subsidié par la Région Wallonne reliant le village de Thorembais (Perwez) et celui de Grand-Leez (Gembloux) en traversant la réserve Natura 2000 « Etangs du Long Pont ». Deux tronçons de chemins ont été complètement réhabilités dans le cadre de ce projet et bénéficient d'une signalisation F99C⁹.

- Liaison entre Thorembais et Gembloux (gare)

En examinant la carte deux pages plus loin, on perçoit tout l'intérêt de l'itinéraire vélo partant de la Ferme de Limelette vers le RAVeL, et de là vers la gare de Gembloux, permettant aux navetteurs habitant le village de rejoindre la gare en toute sécurité. Même si le RAVeL n'est pas finalisé, le réseau existant de chemins de remembrement (chemin PICVert et Chaussée Romaine) offrent une excellente alternative. La finalisation du dernier tronçon du RAVeL entre Perwez (Chemin de la Chapelle) et Thorembais-gare aura pour bénéfice de raccourcir cet itinéraire « vert ».

Il est à souligner que la description des itinéraires dévolus aux itinéraires lents dans le dossier de Grontmij Wallonie passe complètement sous silence le rôle majeur que jouent les 4 voiries précitées. Au Par 4.6 « Circulation et Mobilité » (p.26), les seules « voiries réservées aux modes doux » citées sont le RAVeL et les pistes cyclables le long des routes régionales. Il est fait également référence au projet de parking de car-pooling. C'est tout...

On ne s'étonnera pas que, à un diagnostic incomplet, succédera une analyse erronée ...

⁷ Selon l'Atlas des Sentiers Vicinaux de 1845, il s'agit de la combinaison du Chemin n°4 du Vivier (territoire de l'ancienne commune de Thorembais-Saint-Trond) et du Chemin n°14 du Vivier d'Odvreng (Perwez). La frontière entre les deux anciennes communes se situe à la lisière occidentale du Bois des Ducs.

⁸ Le manque de publicité ainsi que l'absence totale de balisage, pourtant prévus dans le projet, rendent hélas cet intéressant itinéraire particulièrement discret et par conséquent peu emprunté.

⁹ Une signalisation F99C comme partout ailleurs peu respectée, au grand dam de la population du hameau les Cinq Etoiles qui subissent à présent un trafic automobile de fuite à travers le tronçon réhabilité.

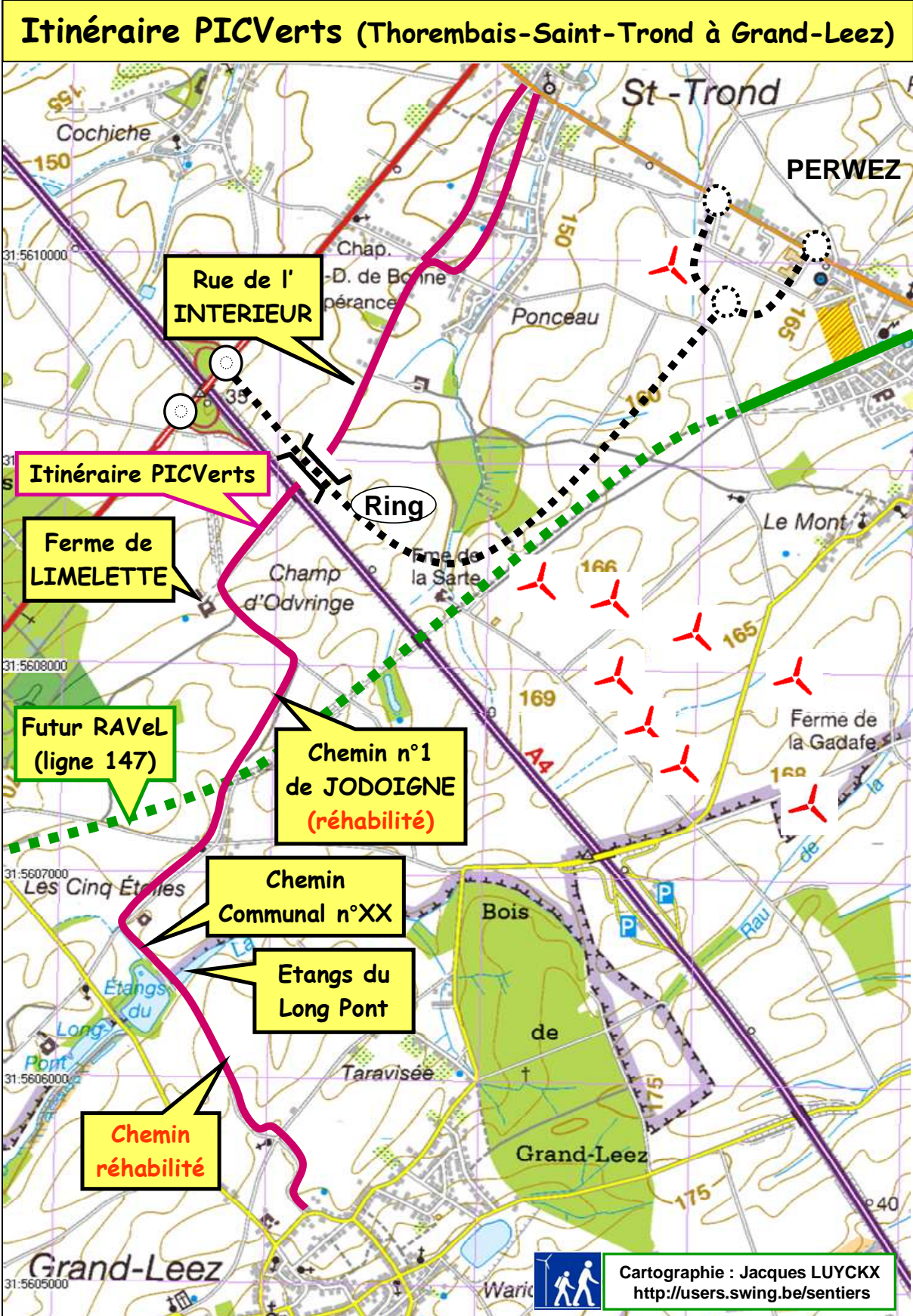


Figure 2 – Itinéraire PICVerts (Projet d'Itinéraires Communaux Verts) entre Thorembais et Grand-Leez

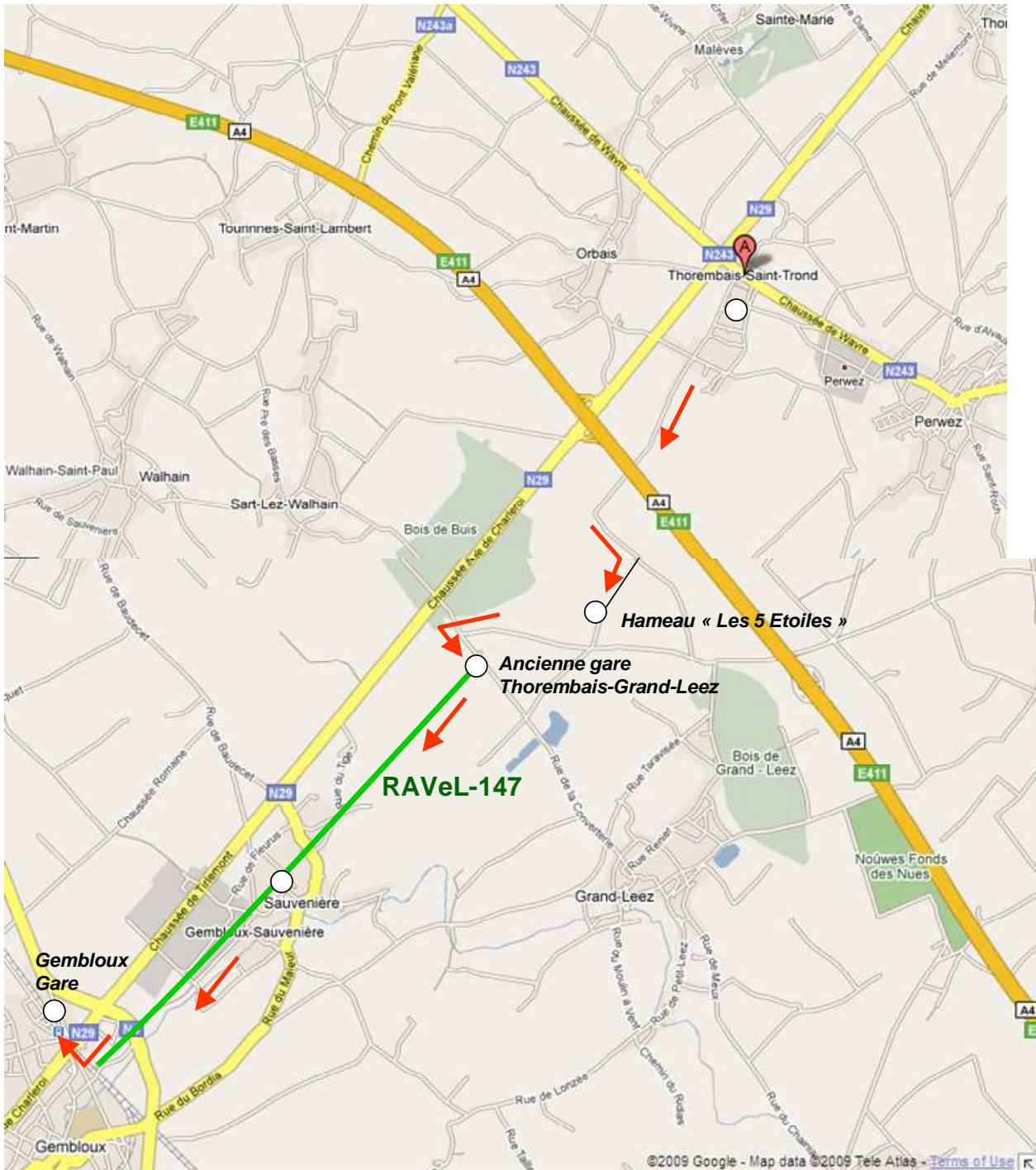


Figure 3 – Cheminement par itinéraire lent entre Thorembais-Saint-Trond et la gare de Gembloux

2. Analyse de l'incidence du projet « Ring Thorembais » sur la mobilité lente

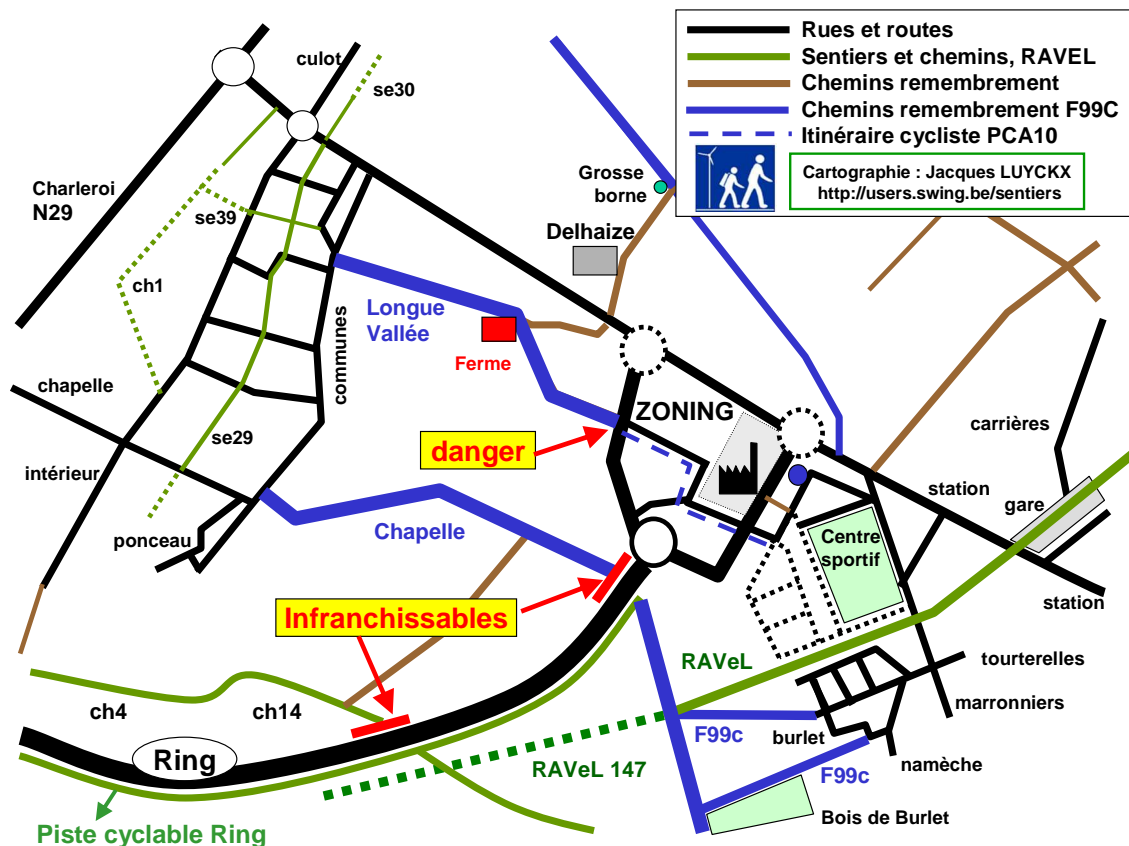


Figure 4 – Incidences de la création du Ring sur la mobilité lente entre Thorembais-Saint-Trond et Perwez

a. Éléments POSITIFS pour la mobilité lente

Deux mesures sont proposées en faveur des usagers lents.

(1) La création d'un pertuis au croisement du Ring et de la Rue de l'Intérieur

Cette mesure est, sans conteste, une excellente chose. Elle assure à fois la sécurité et la continuité, depuis Thorembais, des itinéraires menant à l'ouest et au sud du village (Grand-Leez, Hameau des Cinq Etoiles, Sauvenière, Gembloux).

(2) La création d'une piste cyclable le long du Ring

La page 4 précise : « sur un seul côté de la route [au sud], [sera créée] une piste réservée aux cyclistes et aux piétons (modes doux) ; cette dernière large de 2 mètres est protégée par un rail de sécurité à ossature mixte (bois/métal) ».

A qui bénéficiera cette piste qui relie le zoning à l'autoroute (!!!) et ne s'inscrit dans aucun itinéraire vélo local, ni besoin reconnu des usagers cyclistes de Perwez ? Uniquement aux usagers du parking « Car Pooling » à la sortie de l'E411 et en provenance de Perwez.

La création d'une piste cyclable supplémentaire dans l'entité n'est pas en soi une mauvaise chose, et il n'y a raison de déplorer cette infrastructure nouvelle. Inciter les habitants de Perwez à utiliser le vélo pour aller au parking car-pooling constitue un incitant en faveur d'une meilleure mobilité. De plus, une piste supplémentaire contribue à densifier le réseau cyclable, bien que j'imagine bien peu de cyclistes, en-dehors de ceux qui rejoignent le parking de car-pooling, se diriger avec enthousiasme vers l'autoroute à vélo, le long d'une grand-route bruyante, chargée de poids lourds et alimentant un zoning industriel...

Mais ces deux mesures sont-elles suffisantes pour « promouvoir les modes doux » ???

- Commentaire de Grontmij Wallonie

La piste cyclable du Ring constituerait la principale mesure en faveur de la mobilité lente.

« [Le projet] favorise les modes de transport doux. Par la réservation d'un site propre destiné exclusivement aux usagers faibles et par la multiplication des accès depuis celui-ci vers le réseau des voies lentes [RAVeL, chemins de remembrement,...], la mobilité douce sera promotionnée ». (Par 5.6 Circulation et Mobilité, p.31)

« Le tracé et la configuration de l'infrastructure ont été étudiés de manière à assurer la mobilité et l'accessibilité de tous. [...] La piste sera connectée au RAVeL de manière à l'inscrire dans un vaste réseau pour modes lents, également accessible aux personnes à mobilité réduite » (Par 6.6 Circulation et Mobilité, p.34)

- Commentaire personnel

« La multiplication des accès depuis [la piste cyclable] vers le réseau des voies lentes » fait sourire : il ne s'agit que de deux accès, et uniquement d'un seul côté (!), l'un sur le Chemin n°14 du Vivier (côté sud de la route) et l'autre sur le Chemin de la Chapelle (également au sud). La piste étant située au sud de la route, les deux chemins précités n'ont pas d'accès au nord du Ring, qui s'apparente par conséquent à un mur contre lequel ils viennent buter.

En clair : pour ces deux voiries (Vivier et Chapelle), le Ring s'avère INFRANCHISSABLE.

Enfin , la piste ne s'inscrit pas dans un « vaste réseau pour modes lents », puisque la route, au contraire, détruit ce réseau en entravant deux de ses maillons essentiels.

b. Eléments NEGATIFS pour la mobilité lente

Nous lisons en page 31 de l'étude : « Au niveau des incidences négatives, deux cheminements agricoles [ceux de la Chapelle et du Vivier] seront coupés par l'infrastructure, laquelle sera rendue infranchissable, de sorte que les engins agricoles, voire les modes lents, auront tendance à utiliser plus fréquemment la Rue de l'Intérieur, seule voirie maintenue intacte à partir d'un passage laissé libre sous la voirie projetée. »

Examinons de plus près ces deux incidences.

(1) La coupure du Chemin de la Chapelle, rendu infranchissable au Ring

L'accès direct, sûr et confortable des usagers lents de Thorembais vers le RAVeL (un comble..), la campagne perwezienne, le Mont, le champ d'éoliennes, le Bois de Burlet, Perwez-ouest (Ecole des Tourterelles) est condamné.

- Alternative

L'étude préconise en guise d'alternative la Rue de l'Intérieur. Or, cette « porte verte » de Thorembais vers l'extérieur (la seule qui reste ouverte) est orientée vers l'ouest du village, et **constitue un énorme détour** pour celui qui veut se rendre à Perwez. Cette alternative suppose aussi que le RAVeL soit finalisé (ce n'est pas le cas aujourd'hui)¹⁰.

A titre d'exemple, prenons un citoyen ordinaire qui habite au centre géographique de Thorembais, disons Rue du Buret n°5, et qui souhaite se rendre à vélo au Centre Sportif de Perwez pour y accompagner sa fille qui y fréquente le club de tennis de table.

1 – Par le Chemin de la Chapelle + RAVeL : 3,1 km

2 – Par la Rue de l'Intérieur, Ferme de Limelette, RAVeL : 6,6 km

Donc : l'alternative par la Rue de l'Intérieur se traduit par un doublement du trajet et est dès lors dissuasive pour emprunter les modes doux dans ce contexte de mobilité utilitaire.

¹⁰ Aucune date n'est aujourd'hui disponible quant aux travaux de finalisation du RAVeL de Perwez à Thorembais

- Autres conséquences de l'interruption du Chemin de la Chapelle

Le Chemin de la Chapelle n'est pas uniquement utilisé en guise de liaison inter-villages. C'est aussi un axe lent fortement apprécié pour les familles qui font une courte balade à pied, souvent avec de jeunes enfants à vélo ou en poussette, autour du village : depuis la rue des Communes, remonter la Rue Longue Vallée jusqu'à l'éolienne, traverser le zoning, puis revenir au village en descendant le Chemin de la Chapelle jusqu'à la rue du Ponceau.

La création du Ring sonne le glas de cette sympathique balade locale.

(2) La coupure du Chemin du Vivier, rendu infranchissable au Ring

Contrairement au Chemin de la Chapelle, le Chemin du Vivier est un axe exclusivement emprunté à des fins de loisirs (randonnée, VTT, jogging, circuits équestres).

Alors que la plupart des chemins subsistants à Perwez, et plus généralement en Hesbaye, ont été bétonnés dans le cadre du remembrement agricole, les derniers (et rares) « vrais » chemins de terre constituent des voies vertes de choix pour les amateurs de terrain meuble.

Couper ce remarquable chemin de 2 km par le Ring prive les sportifs et les organisateurs de circuits de type ADEPS¹¹ ou VTT d'un maillon essentiel du réseau vert de la région.

A titre d'exemple, la carte ci-dessous illustre le rôle du Chemin du Vivier dans l'une des 7 promenades touristiques de Perwez, « Le Pays d'Eole »¹².

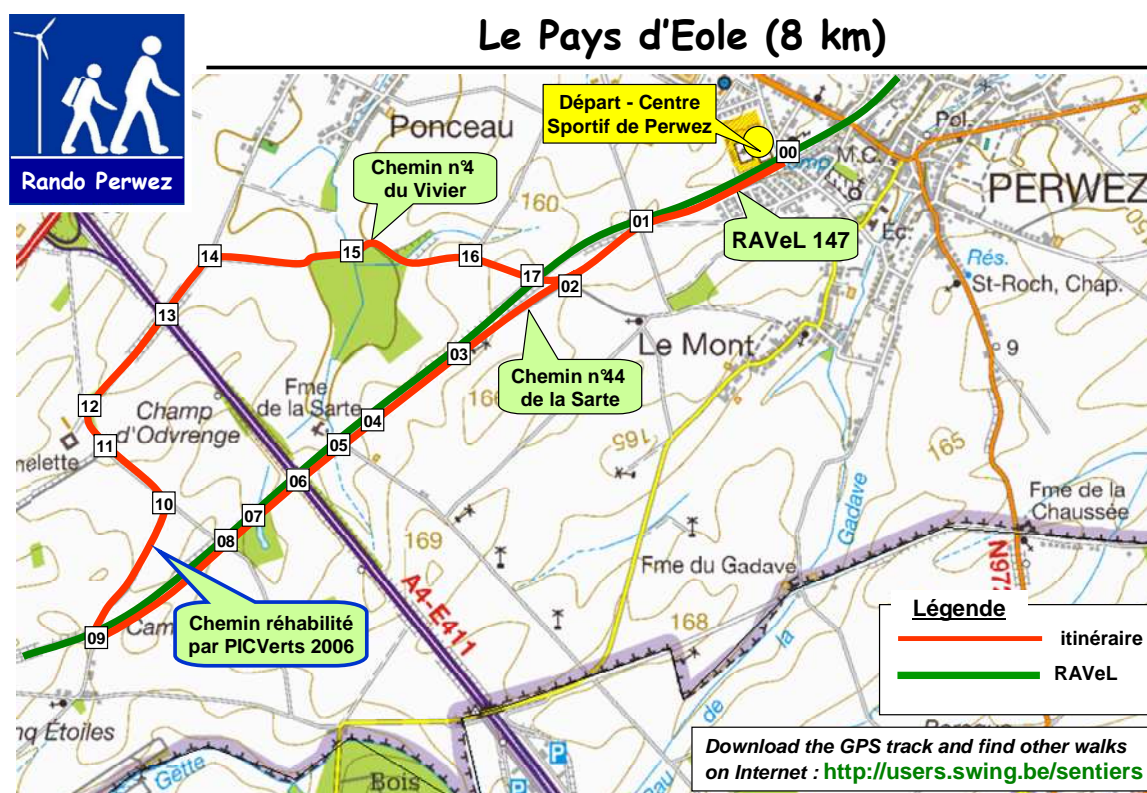


Figure 5 – Le Chemin du Vivier est intégré à la promenade « Le Pays d'Eole »

Les effets négatifs du Ring ne se limitent pas aux deux seules voiries citées par le bureau d'étude. D'autres inconvénients sont à relever, en particulier concernant la Rue Longue Vallée et l'accès aux habitants de Thorembais au parking de Car-Pooling.

¹¹ Ce chemin était intégré aux circuits de la Marche ADEPS organisée par le Volley-Club de Perwez le 20 novembre 2005. Les marcheurs ADEPS n'aiment pas le béton et apprécient les voies vertes authentiques.

¹² A défaut de promotion des itinéraires touristiques par les autorités perwéziennes, ces promenades sont décrites sur un site personnel : <http://users.swing.be/sentiers> (comprenant cartes, photos Google Earth et traces GPS)

(3) Incidence de la création du Ring sur la Rue Longue Vallée

Pour rappel, la Rue Longue Vallée (F99C) est le maillon essentiel du cheminement cycliste utilitaire entre Thorembais et Perwez. Même en l'absence de tout balisage et de « l'itinéraire cycliste » au cœur du Zoning, tel que prévu par le PCA-10, les habitués et les bons lecteurs de cartes savent qu'en traversant le zoning et en contournant la portion de la rue de la Doyerie privatisée par l'usine Imperbel/Derbigum¹³, ils savent rejoindre, dans un relatif confort, la Rue des Marronniers, le Centre Sportif et de là Perwez-centre.

Bien que située en-dehors de l'emprise de la nouvelle route, la création du Ring aura un effet immédiat et négatif sur le cheminement en provenance de la Rue Longue Vallée. Le croisement de cette rue à la première voirie du zoning (au Parc à Conteneurs) sera rendu beaucoup plus dangereux qu'aujourd'hui à cause du trafic automobile accru entre le Ring et le giratoire de ES-Mode (Chaussée de Wavre). Rien n'est prévu, dans le projet, pour prendre en compte cette fâcheuse incidence et assurer une sécurisation accrue de la jonction entre la Rue Longue Vallée et l'itinéraire cycliste à travers le zoning.

(4) Accès aux habitants de Thorembais au parking de Car-Pooling.

Si l'étude justifie la piste cyclable du ring pour les cyclistes de Perwez se rendant au parking « Car-Pooling » à la sortie 11 de l'E411, elle passe sous silence le sort des usagers lents de Thorembais. Comment ceux-ci rejoindront ce parking ? Par la Chaussée de Charleroi (N29) et sa piste cyclable suggérée ? Suicidaire. Par la Rue de l'Intérieur, la Ferme de Limelette, le Chemin de terre n°6, et les deux ronds-points ? Long, inconfortable et dangereux. Par la Rue de l'Intérieur puis la piste cyclable du Ring ? Impossible, le pertuis ne permet pas de connexion entre les deux voiries pour les usagers lents. Il est précisé, page 33 (note 42) :

« Au droit de cette voirie [le rue de l'Intérieur], la différence de niveaux à rattraper sera telle que la rampe d'accès pour garder des pentes raisonnables pour ces modes de transport [les modes doux], aura nécessairement une longueur trop importante ».

c. Contradictions avec le PiCM et la Déclaration de Politique 2007-2012

Sur plusieurs aspects relatifs à la mobilité lente, les incidences du projet sont en contradiction avec des éléments du PiCM et de la Déclaration Politique 2007-2012 de Perwez.

• Projet inter Communal de Mobilité (PiCM)

L'étude fait plusieurs fois référence au PiCM pour souligner la pertinence de la création du Ring. Par contre, elle n'évoque jamais les volets « mobilité lente » du PiCM.

(1) L'un des objectifs généraux du PiCM précise :

« Faciliter les traversées des grands axes par les piétons et les cyclistes, par l'intermédiaire de modération de la vitesse, ou lorsqu'elle n'est pas suffisante, en inter-urbain notamment, par des aménagements de type passerelle ou passage souterrain »¹⁴.

(2) Concernant plus particulièrement Perwez et la Rue Longue Vallée :

« Perwez, modes doux : permettre et encourager les déplacements à vélo à travers la commune sur des itinéraires commodes et sécurisants [...] Les itinéraires prioritaires à développer sont les suivants : [...] l'itinéraire empruntant la Rue Longue Vallée et assurant la jonction entre le village de Thorembais-Saint-Trond et Perwez »¹⁵

¹³ Cette suppression de la portion de la Rue de la Doyerie à l'accès public est prévue dans le PCA-10. Or, cette route privatisée n'a pas été physiquement interrompue. J'ai donc suggéré aux autorités communales (lettre du 16 octobre 2007) d'y octroyer une dérogation pour les usagers lents, moyennant accord de Imperbel. Ceci a été refusé.

¹⁴ PiCM Perwez, phase 2 (Objectifs), Par. 4.1.3. « Aménager les axes de trafic importants » p. 12

¹⁵ PiCM Perwez, phase 3 « Perwez, Modes Doux », Action 2.1 réseau cyclable communal, p.1

(3) Concernant plus particulièrement Perwez et la route de contournement :

A propos de la « création de la voirie entre l'échangeur n°11 de l'E411 et le zoning de Perwez » : « Remarque : une traversée cyclable [de cette route] de l'axe prioritaire Perwez-Thorembais-Orbais est également à prévoir »¹⁶.

(La rue de l'Intérieur et son pertuis ne se situent pas sur l'axe Perwez-Thorembais-Orbais)

• Déclaration Politique 2007-2012 de Perwez.

Cette déclaration fait la part belle à la mobilité lente et alternative. Elle comporte cinq mesures concrètes, parmi lesquelles 3 concernent de près ou de loin notre analyse :

(Par 2) « Continuer à œuvrer, en connexion avec le réseau RAVeL, à la réalisation d'un véritable circuit alternatif¹⁷ réservé aux seuls usagers lents à travers l'ensemble de l'entité. »

Comme souligné plus haut, le projet de route fait exactement l'inverse, puisqu'il détruit des maillons essentiels de ce « véritable (?) circuit alternatif ».

(Par 3) « Poursuivre le réaménagement et l'entretien des sentiers communaux en collaboration avec le Groupe Sentiers (réhabilitation prioritaire¹⁸ des sentiers n°30 de l'Eglise et n°39 Franc Préa ainsi que le chemin n°1 de Jodoigne) »

Le projet interrompt le plus long chemin de l'entité, le Chemin du Vivier

(Par 4) « Valoriser les sentiers communaux et les chemins de remembrement par une signalétique appropriée et de larges campagnes d'information »¹⁹

Le projet ne tient aucunement compte de l'aspect signalétique, et pour cause, les principaux itinéraires lents entre Thorembais et Perwez étant interrompus.

CONCLUSION - Les deux effets positifs du projet pour les usagers lents (piste cyclable du Ring et pertuis au croisement de la rue de l'Intérieur) pèsent peu face aux inconvénients majeurs que constitue l'interruption de voies lentes clés dans le réseau des itinéraires lents, et en particulier celles qui assurent la liaison entre Thorembais et Perwez

1. Le Chemin de la Chapelle est rendu infranchissable
2. Le Chemin du Vivier est rendu infranchissable
3. Aucune mesure n'est envisagée pour sécuriser la jonction entre la Rue Longue Vallée et l'itinéraire cycliste traversant le zoning en direction de Perwez-centre, à un endroit où le trafic automobile (entre le Ring et le giratoire ES-Mode) sera nettement accru.
4. Pas de connexion pour les usagers lents au croisement (pertuis) entre la Rue de l'Intérieur et la piste cyclable du Ring, au profit de ceux qui rejoignent à vélo le parking « Car Pooling » à l'E411 en provenance du village de Thorembais

Pour ces raisons, la pose de la nouvelle route pose un grave préjudice aux usagers lents.

Elle asphyxie les habitants de Thorembais, désormais prisonniers entre 4 axes majeurs (N29, N243, Ring et E411) et ne disposant que d'une seule « porte verte » sécurisée vers l'extérieur mais orientée à l'ouest : la Rue de l'Intérieur. Leur mobilité lente en est fortement affectée.

¹⁶ PiCM Perwez, phase 3 "Fiche Actions Perwez", p.2

¹⁷ Aucune mesure nouvelle de ce type n'a été prise par les Autorités Communales perwéziennes depuis 2007.

¹⁸ Aucun des trois sentiers mentionnés n'a été réhabilité. Le refus explicite des Autorités Communales de procéder à la réhabilitation du sentier n°30 à Thorembais (entre le cimetière et la Rue Tiège Gobart) a d'ailleurs mené à la dissolution du Groupe Sentiers. Néanmoins, le réseau de sentiers existants fait l'objet d'un entretien correct.

¹⁹ Aucune « large campagne d'information » n'a été menée par les Autorités Communales perwéziennes en faveur des voies lentes. La campagne prévue pour le trajet PICVerts entre Thorembais et Grand-Leez n'a jamais eu lieu.

3. Incidences probables sur la mobilité lente lors de l'extension du Zoning (PCA-13)

Bien que, formellement, l'enquête publique ne concerne que la route de contournement de Thorembais et non l'extension du zoning (qui fait l'objet du PCA-13, en cours d'étude), l'étude esquisse quelques-unes des incidences probables que l'extension du zoning aura sur la route. Concernant la mobilité lente, les incidences possibles sont esquissées comme suit, dans une discrète note en bas de page (p.5)

« Situés dans le périmètre du PCA en cours d'élaboration [PCA-13], ces deux chemins [Vivier et Chapelle] sont des accès possibles à des voiries desservant l'extension du zoning de la Doyerie. A moyen terme, ces carrefours pourraient être réaménagés de telle manière à permettre également l'accès par des véhicules ».

La page 31 précise le type de carrefour envisagé :

« En guise de rappel, avec le développement de l'extension du zoning, ces points de contact devraient être aménagés sous forme de giratoire ».

Schématiquement, cela donne :

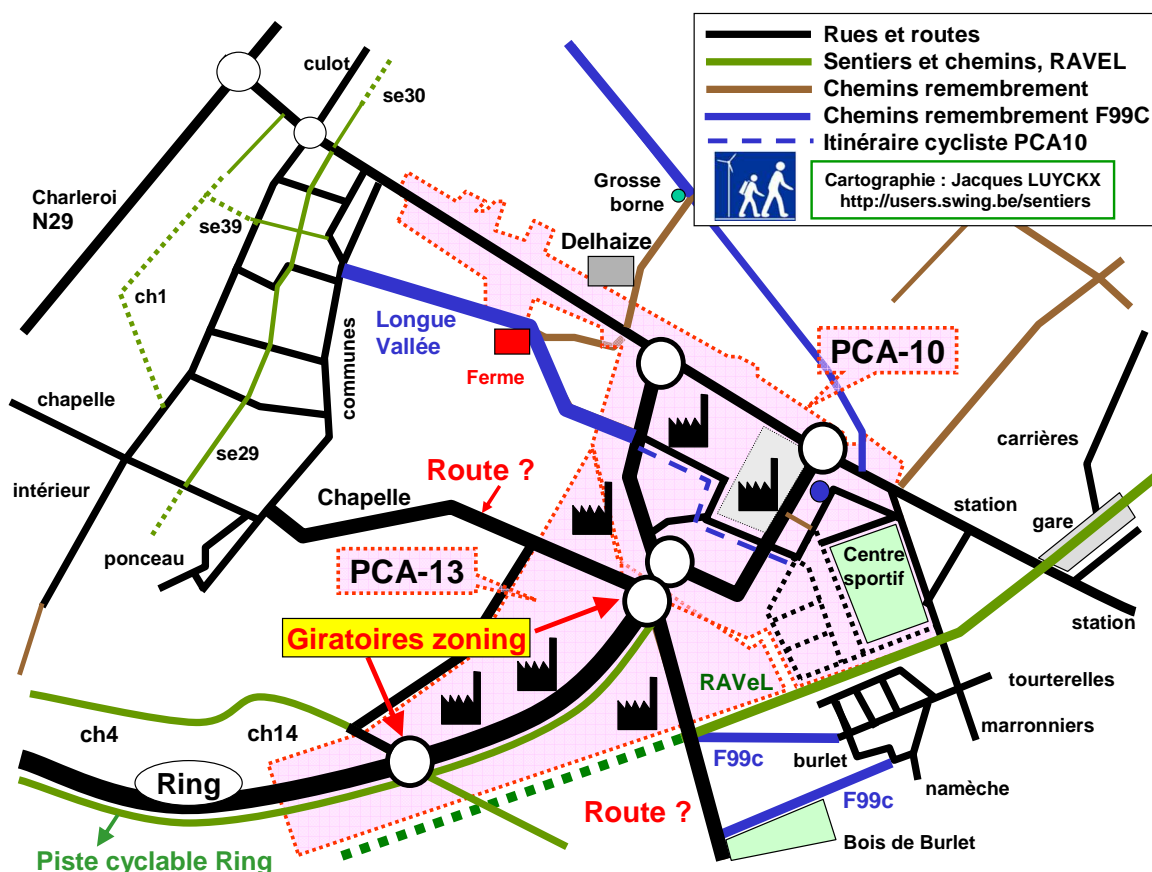


Figure 6 – Esquisse des incidences possibles du PCA-13 sur les voiries entre Thorembais-Saint-Trond et Perwez

Cette esquisse suscite un sentiment contradictoire : d'un côté, la fin du côté infranchissable des chemins Vivier et Chapelle, mais d'autre côté, la connexion automobile entre le Chemin de la Chapelle et le Ring, avec les conséquences néfastes que l'on devine sur le (nouveau) trafic de fuite que cette liaison induira à travers Thorembais-Saint-Trond ...

Néanmoins, les aspects mobilité du PCA-13 seront affinés et étudiés en temps voulu, avec des éléments plus concrets que ceux dont on dispose actuellement.

4. Suggestions d'amélioration du projet

a. Suggestions directement liées au projet « Ring de Thorembais »

Concernant la mobilité lente, le projet actuel de route de contournement est une hérésie.

Néanmoins, en tenant compte des améliorations à la fois indispensables mais surtout techniquement et budgétairement réalistes, le Ring n'est pas une fatalité entravant définitivement les itinéraires « doux ». C'est dans cet esprit résolument constructif que quatre suggestions sont formulées pour rendre le projet acceptable dans son aspect « mobilité lente ».

Elles découlent toutes directement des 4 inconvénients relevés.

- Le Chemin de la Chapelle est rendu franchissable par la pose d'un passage exclusif pour les usagers lents, supérieur (passerelle) ou inférieur (tunnel), le dispositif adéquat dépendant de la disposition des lieux (remblai ou déblai à hauteur du croisement).
- Le Chemin du Vivier est rendu franchissable par la pose d'un passage exclusif pour les usagers lents, supérieur (passerelle) ou inférieur (tunnel).
- La jonction entre la Rue Longue Vallée et l'itinéraire cycliste traversant le zoning en direction de Perwez-centre est sécurisée pour tenir compte du trafic automobile accru sur la route que cet itinéraire croise à hauteur du Parc à Conteneurs.
- Une interconnexion sous forme de rampe pour usagers lents est créée au croisement (pertuis) entre la Rue de l'Intérieur et la piste cyclable du Ring, pour ceux qui rejoignent à vélo le parking « Car Pooling » à l'E411 en provenance du village de Thorembais

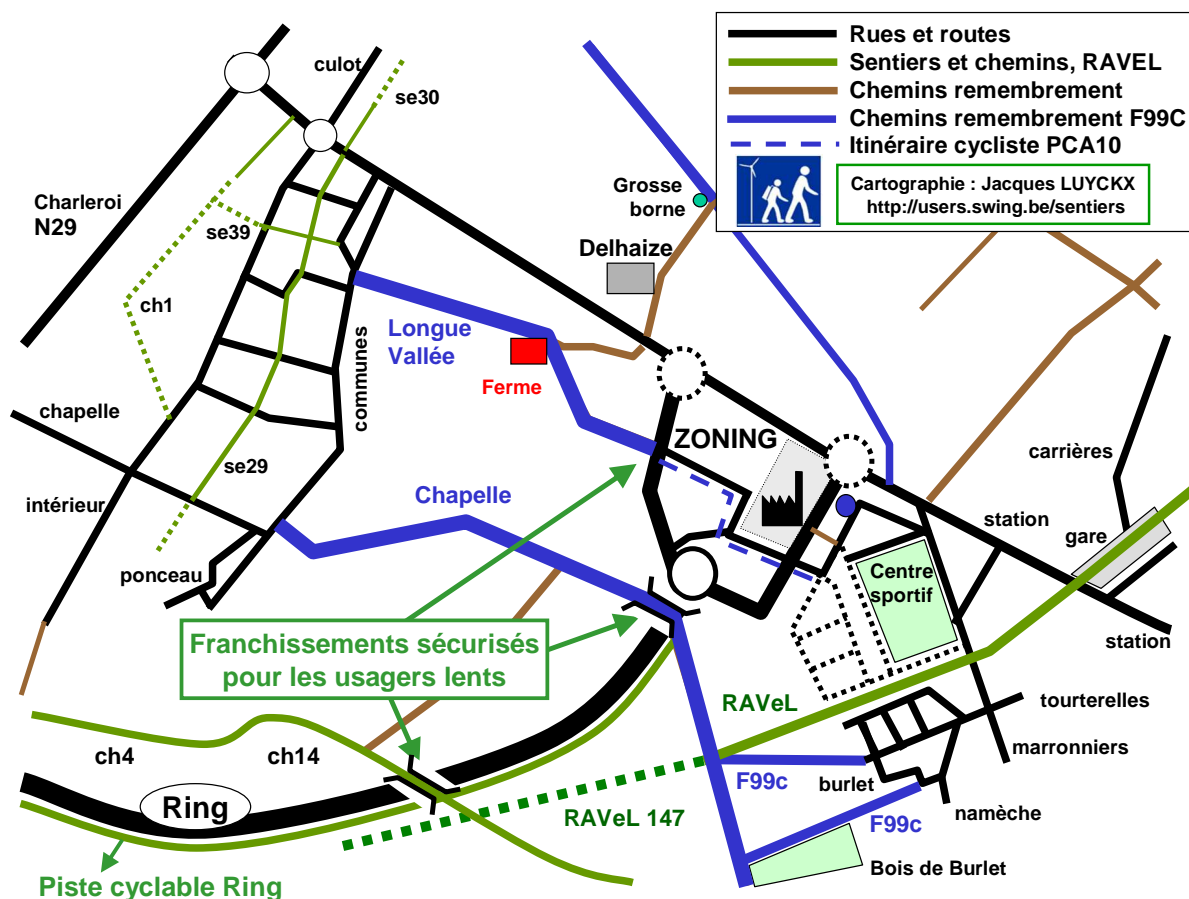


Figure 7 - Suggestions d'amélioration (Rue Longue Vallée, Chemin de la Chapelle, Chemin du Vivier)

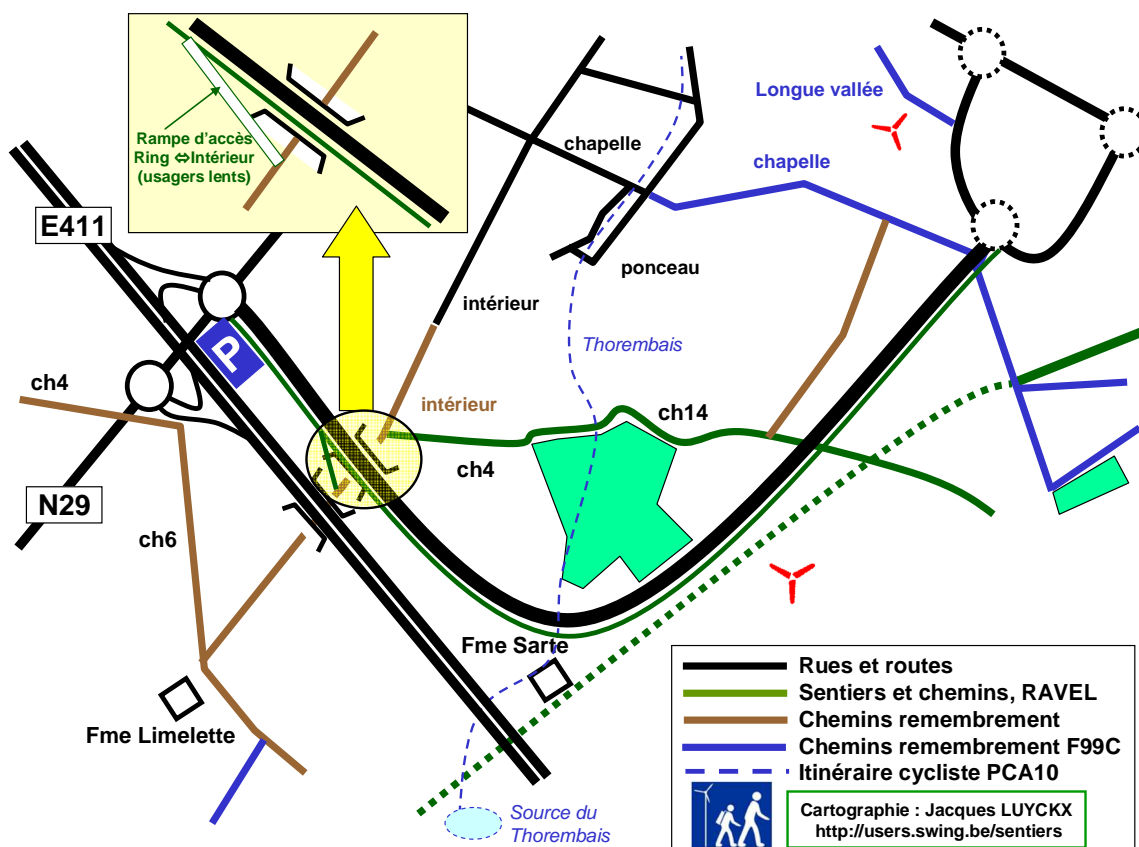


Figure 8 – Suggestions d'amélioration (croisement du Ring avec la Rue de l'Intérieur)

b. Suggestions de mesures s'intégrant dans une réelle politique en faveur de la mobilité lente

La présente analyse a rappelé, à de multiples reprises, plusieurs améliorations possibles dans la mobilité lente à Perwez, et particulièrement les mesures recommandées dans le PiCM, prévues dans le PCA-10, promises par le DRC, inscrites en lettres d'or dans la Déclaration de Politique Communale 2007-2012, mais jamais réalisées à ce jour.

Il serait bon que les mesures suivantes soient, enfin, planifiées et mises en œuvre.

- La finalisation du RAVeL 147 entre Perwez (chapelle) et Thorembais (gare)
- La réalisation de l'itinéraire cycliste au sein du zoning (PCA-10)
- Le balisage de l'itinéraire PICVerts entre Thorembais-Saint-Trond et Grand-Leez
- La valorisation des sentiers communaux et des chemins de remembrement par une signalétique appropriée et de larges campagnes d'information

Enfin, je suggère que dans le cadre de la sécurisation de notre village, la Commune envisage la réalisation de dispositifs ralentisseurs décents Rue de l'Intérieur à Thorembais.

- Remplacement des pavés aussi inefficaces que bruyants par de vrais casse-vitesse
- Remplacement des légères chicane vertes en plastique « bon marché » (et conçues pour des dispositifs temporaires) par de robustes chicane en béton.