

Le 27 octobre 2021

**Compte-rendu de la Commission locale de  
développement rural de La Roche-en-Ardenne  
À la maison de village de Beausaint, le 25/10/21**



Présents : Léon André, Nathalie Antoine, Jean-Michel Bodelet, Myriam Dings, Annie Duterme, Josette Fauconnier, Guy Gilloteaux, Etienne Jacques, Eric Mathias et Patrick Volvert, membres de la CLDR ;

Bureau d'études Orthogone : Gwenaël Devillet et Pierre Poncelet ;

FRW : Alain Jacquet.

Excusés : Hubert Batteux, Céline Fripiat, Dominique Gillard, Didier Hozay, Charles Louis, Sophie Molhan, Noémie Vanbelinghen, Hilde & Geert Van den Broeck-Vervaecke, Karim Achour, Pascal Lucas, Christiane Collinet et Catherine Servotte (FRW).

\* \* \*

## 0. Introduction

Guy Gilloteaux accueille les participants et les remercie pour leur présence.

Cette réunion s'inscrit dans la poursuite du processus d'élaboration du nouveau PCDR. La réunion précédente avait permis de revoir la répartition des projets en trois lots, puis de parcourir les esquisses des fiches-projets du lot 1.

Il s'agit maintenant d'aller plus loin au niveau des réflexions relatives aux voies lentes et à la sécurité routière, sur base de propositions du bureau Orthogone.

## 1. Approbation du PV de CLDR du 14/09/21

Les participants font deux remarques (page 6) :

- La ligne de bus express Arlon – Liège a été remaniée, mais elle existe toujours, avec notamment des arrêts à Houffalize et à la Baraque de Friture.
- Pour les panneaux didactiques à Samrée, la personne ressource (Denis Parkinson) est l'ancien responsable du projet Life, mais ce projet est terminé depuis plusieurs années.

Moyennant la prise en compte de ces remarques, le compte-rendu est approuvé.

## 2. Renforcement de la mobilité lente

### Principes et méthode de travail :

L'objectif est de repérer sur carte des tronçons prioritaires à aménager en voie lente. La mobilité douce est ici envisagée comme un mode de déplacement alternatif à la voiture (aussi bien pour les touristes que pour les habitants) ; il ne s'agit donc pas de promenades balisées comme celles proposées par les SI. L'aménagement pourra prendre différentes formes selon le contexte, du simple marquage jusqu'au site propre.

Les liaisons des villages vers La Roche-centre sont particulièrement intéressantes car la localité est un pôle important en matière d'enseignement, de services, de commerces, de tourisme...

Dans un premier temps, les participants sont invités à travailler sur les liaisons inter-villages (puis intra-villages, puis sécurité routière), selon la méthode suivante :

- Le bureau Orthogone présente une série de possibilités de liaisons, établies sur carte (avec les noyaux d'habitats, les points d'intérêt, les liaisons existantes...). Cela suscite de nombreuses réactions et commentaires.
- Ensuite, les participants se répartissent en 3 groupes et font leurs propres propositions.
- Enfin, une mise en commun permet d'identifier 3 tronçons prioritaires.

### Tronçons prioritaires proposés par la CLDR :

#### **1. Liaison Maboge – Borzée – La Roche**

- A Maboge, il s'agit de réaliser un aménagement au niveau de la route régionale jusqu'au carrefour de Borzée. Ensuite, le cheminement emprunte la route existante vers Borzée (pente raide), puis un chemin forestier qui revient au-dessus du Pafy. La liaison avec Borzée a aussi un intérêt touristique.
- Au niveau de Villez, la liaison pour rejoindre la route régionale (N860) est très intéressante vu le développement du lotissement du Pafy. L'auteur de ce projet y avait d'ailleurs pensé et des plans sont disponibles.
- La liaison Villez – La Roche peut se faire par la Corniche de Deister, mais la route est étroite et des problèmes de cohabitation des usagers se posent déjà (surtout rue Saint-Quoilin)
- La liaison entre Villez et Maboge pour la route régionale est abandonnée. En effet, cette voirie est relativement étroite, avec des problèmes de stabilité sur les bords, des virages... Aménager une voie lente en site propre n'est pas envisageable (pas assez de place à un coût raisonnable) et réaliser un simple marquage donnerait un faux sentiment de sécurité aux cyclistes.

#### **2. Prolongement du RAVeL qui vient de Jupille jusqu'à La Roche-centre**

- Le dossier du RAVeL venant de Rendeux par la vallée de l'Ourthe a été longtemps bloqué, mais les négociations progressent, des accords et des budgets se négocient...
- Le RAVeL ci-dessus va arriver au bas de la route de Cielle. Le projet consiste à aménager un itinéraire jusqu'au centre de La Roche via les 3 campings et le quartier des Evêts.
- Une liaison est possible vers Cielle par la route existante.
- L'idée de passer par Corumont (ancienne route en surplomb de la route régionale, de la rue du Chalet à la Clairefontaine) est abandonnée car les pentes sont raides et les travaux seront importants (effondrement d'une petite partie). Ce cheminement conserve néanmoins un intérêt touristique et historique (« Chemin des morts »).

#### **3. Liaison La Roche – Hubermont – Nisramont – Warempage**

- L'itinéraire proposé quitte La Roche par la rue Bon Dieu de Maka et le chemin de Soeret, monte vers l'antenne, passe derrière la ferme du Vivier, puis rejoint la route régionale (N834) qu'il

faut emprunter quelques centaines de mètres avant de tourner vers Hubermont. Une liaison alors possible vers Nisramont, et de là vers Warempage et Ortho.

- Une liaison vers Engreux (en transcommunal) est envisageable par le Chemin de la Nasse.

#### Autres tronçons :

- Ronchampay – Beausaint, par un itinéraire à créer en parallèle de la route régionale (côté est). Ou de l'autre côté de la route régionale, pour rejoindre la Croix de Jérusalem. Cela permettrait aussi de faire un circuit Beausaint – Vecmont, en combinant avec la piste cyclable existante.
- Beausaint – La Roche, par la Vieille route de Beausaint : cet itinéraire est un raccourci intéressant, qui permet de rejoindre directement La Roche en évitant la route régionale. Mais, il faut éviter qu'un aménagement rende cette route plus attractive pour les voitures et surtout les camions. Les problèmes (souvent liés à l'utilisation aveugle des GPS) sont déjà trop nombreux ; il faudrait renforcer la signalisation limitant le passage.
- Samrée – Bérismenil, par la route existante (avec possibilité de la quitter un peu avant Bérismenil pour privilégier des chemins agricoles).
- Hives – La Roche, par la route existante (mais étroite et peu sécurisée) ou par des petits chemins (via la Strument). Pour cette dernière, le tronçon entre la ligne électrique et La Roche est très pentu et il serait préférable de le laisser pour les VTT que d'y tenter des aménagements coûteux.
- L'école d'Ortho se développe et c'est intéressant de créer des liaisons lentes vers les villages voisins comme Buisson (via Li Voye di Messe), Mousny (par la Chaussée romaine), Trois-Villes...
- Mierchamps – La Roche, par le Moulin du Wé, puis la route qui suit la vallée vers la Strument.
- Mierchamps – Vecmont, par la route existante mais qui est peu fréquentée.
- Du carrefour de la route de Borzée vers Bérismenil, par les Crestelles (pentu), puis la route avec « l'hélice ».
- D'Hubermont, il est aussi possible de traverser la route régionale pour rejoindre Buisson, puis obliquer vers Ortho ou vers La Roche via Hives.

#### Conclusions :

- Les 3 tronçons proposés comme prioritaires figureront dans une fiche-projet du lot 1. Les autres tronçons seront repris dans une fiche du lot 2.
- Il serait utile d'envisager les liaisons avec les communes voisines et de contacter le PNDO, le GAL Pays de l'Ourthe, la Maison du Tourisme et la Province qui ont travaillé sur le réseau des points nœuds.
- Les différents tronçons feront l'objet d'une attention particulière de la commune lors des travaux de réfection de voirie ; ce sera l'occasion de réaliser des marquages ou divers aménagements. La Wallonie lance aussi régulièrement des appels à projets pour la réalisation de voies lentes.
- Le type de revêtement devra faire l'objet d'une étude plus approfondie, en fonction de la fréquentation, des usagers, des pentes, des accès nécessaires et du charroi (zone agricole ou forestière) ... Dans certains cas, la Wallonie estime que le béton est la solution la plus durable dans le temps.
- Attention aux accotements qui sont parfois profonds et peuvent être dangereux pour les cyclistes.

#### Tronçons intra-villages :

Dans la plupart des villages, il existe déjà de nombreuses voiries avec peu de circulation et qui sont donc adaptées à la mobilité lente. Néanmoins, les membres de la CLDR sont invités à faire part de leurs propositions si certains tronçons permettaient de sécuriser l'accès à une école, un commerce, une maison de village, un terrain de sport...

### 3. Aménagements de sécurité routière

Le bureau Orthogone a analysé les problèmes de sécurité routière dans trois villages et a fait différentes propositions d'aménagements, qui sont soumises à la CLDR.

#### Carrefour d'Ortho :

**Problèmes :** le rond-point au centre d'Ortho bénéficie d'un aménagement minimaliste. Un passage piétons est présent sur chacun des 4 axes mais, excepté une portion de trottoir, les abords ne sont pas aménagés.

#### **Propositions :**

- Prolonger le trottoir existant (près de l'école) jusqu'au carrefour.
- Sécuriser les accotements, des arrêts de bus (côté Bertogne) jusqu'aux passages piétons et tout autour du carrefour.
- Installer un radar répressif.

#### **Réactions de la CLDR :**

- Les arrêts de bus sont situés relativement loin du carrefour. Il faudrait interroger les TEC pour connaître la raison de cette localisation. L'idéal serait de rapprocher les arrêts du carrefour et que les bus puissent s'arrêter hors de la voirie (il y a de la place à la sortie du rond-point vers La Roche). Cela simplifierait et limiterait les aménagements à réaliser.
- Il faudrait également vérifier le rôle des bus TEC par rapport à l'école d'Ortho. Des élèves utilisent-ils ces bus ou ont-ils d'autres moyens de transport ?
- Le point ci-dessus remet en cause la prolongation du trottoir de l'école vers le rond-point... d'autant que cet endroit est utilisé par les parents pour se garer lorsqu'ils amènent ou reprennent leurs enfants. Un contact avec l'école permettrait de voir si des problèmes de sécurité se posent, si des aménagements sont souhaitables...
- Voir la possibilité d'installer un effet de porte sur la route venant de Nisramont.

#### Traversée de Samrée :

**Problèmes :** la route régionale est large et rectiligne, ce qui incite à la vitesse, d'autant que le bâti est discontinu (pas d'impression d'être dans un village). Néanmoins, plusieurs maisons sont situées sur cet axe et 3 carrefours permettent de desservir les rues du village.

#### **Propositions :**

- Réaliser un aménagement en bord de voirie (côté nord) pour relier les différents carrefours (dans la zone la plus densément bâtie).
- Installer des passages piétons.
- Aménager les chemins agricoles existants (au nord de la route régionale) pour créer un cheminement parallèle à la route régionale, un peu plus long mais sécurisé.
- Installer un radar répressif.

#### **Réactions de la CLDR :**

- Un passage piétons risque de donner un faux sentiment de sécurité vu les vitesses excessives des véhicules. De plus, la route régionale est empruntée par de nombreux camions (grumiers, carrière...) qui ont des distances de freinage plus importantes. Installer un passage piétons implique de le rendre bien visible, idéalement de l'équiper de feux...
- Pourquoi ne pas placer un feu intelligent ? Lorsqu'un véhicule arrive avec une vitesse excessive, le feu passe au rouge.
- Voir la possibilité de créer des effets de porte pour montrer qu'on rentre dans un village.

#### Traversée de Beausaint :

**Problèmes :** l'asbl « Tous à pied » a réalisé une étude en décembre 2020 (disponible auprès d'Orthogone) et relève les problèmes suivants :

- Pas d'espace sécurisé pour les piétons le long de la route régionale (axe linéaire et bâti discontinu, ce qui incite à la vitesse).
- Zone 30 non aménagée.
- Pas de passages piétons à plusieurs carrefours et entre les deux arrêts de bus.
- Arrêts de bus non sécurisés (pas de protection par rapport à la route, accotements non aménagés).

**Propositions** : les suggestions issues de l'étude de « Tous à pied » n'avaient pas convaincu la commune et Orthogone a donc établi de nouvelles propositions avec l'expertise de Léon André :

- Créer un aménagement sécurisé le long de la route régionale (d'un seul côté) :
  - o A partir de la première maison (en venant de La Roche) jusqu'au carrefour du chemin de Herdawe (chapelle), du côté droit, en profitant de l'espace disponible derrière les arbres.
  - o De ce carrefour jusqu'à celui avec la rue du Monument, du côté gauche.
- Installer des passages piétons au carrefour avec le chemin de Herdawe, au niveau des arrêts de bus et au carrefour avec la rue du Monument (2 passages), soit un total de 5 passages piétons.

**Réactions de la CLDR :**

- Comme ailleurs, la question de la sécurité des passages piétons est importante.
- Lorsqu'on entre dans le village en venant de Champlon, la visibilité est limitée à cause du virage. Il faut peut-être envisager de la signalisation et un effet de porte avant ce virage.

Conclusion :

- Ces éléments vont permettre à Orthogone d'étoffer la fiche-projet.
- L'étape suivante est d'organiser une visite de terrain avec la Commune, l'AWSR, un représentant de la Police, un inspecteur sécurité routière de la Région, la Commission communale de sécurité routière, la FRW... La CLDR en sera avertie et les personnes intéressées pourront y participer.

#### 4. Divers

\* Une date de réunion doit encore être fixée pour consulter les habitants de Cielle à propos de la rénovation de l'ancienne école en maison de village.

\* La prochaine réunion de CLDR se tiendra le lundi 29 novembre (date à confirmer). Il s'agira alors de relire les fiches du lot 1 et de faire le point sur le lot 2.

La FRW remercie les participants pour leur présence et clôture la séance.

Pour la FRW,

Alain Jacquet