

# COMPTE-RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL « MOBILITÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE » Le 10 février 2014 à l'administration communale

Marloie, le 14 février 2014

**Présents :** *M<sup>me</sup> V. Lecomte, Présidente de la CLDR ;  
Mmes et Ms. D. Lecarte, P. De Brier, M. Lennertz, F. Catania, J. Liégeois, V. Winand, R. Vilmus, Ph. Bourguignon, A. Englebin, M. Modave, J. Fievez, A. Vandevelde, J-M. Ghaye, F. Struys, O. Pirard et J. Janssen ;  
M<sup>me</sup> J. Hautenaue, Administration communale ;  
Mme D. Hebert (bureau Agora) et M. A. Van Pestel (Espaces-Mobilités), Auteurs du PICM ;  
M. Y-M. Peter, Secrétaire général du Pays de Famenne ;  
M. V. Laborey, bureau d'études Lacasse, auteur du PCDR ;  
M<sup>me</sup> F. Lesuisse et M. A. Jacquet, FRW.*

Madame Valérie Lecomte, Echevine en charge du développement rural et Présidente de la CLDR, accueille les différents intervenants et présente l'ordre du jour.

## 1. Introduction

### 1.1. Contexte

La commune de Somme-Leuze mène depuis plusieurs mois une nouvelle **Opération de Développement rural**. Cette démarche a pour objectif d'améliorer le cadre et les conditions de vie des habitants par la mise en œuvre de projets et d'actions inscrits dans un programme (le PCDR, programme communal de développement rural). Elle s'inscrit dans une politique d'aide aux communes rurales mise en place par la Wallonie (décret du 6 juin 1991 relatif au Développement rural). Elle concerne toutes les thématiques de la vie communale (mobilité, économie, social, culture, santé, agriculture...) et implique la participation de la population.

Le **PCDR est le document de synthèse** de l'Opération de Développement rural. Il comprend une analyse socioéconomique de la commune, la synthèse de la dynamique citoyenne, la stratégie de développement rural pour les dix années à venir et les projets ou actions qui seront développés dans ce cadre. L'approbation de ce programme par la Région ouvre la porte au subventionnement des projets (qui peut aller jusqu'à 80 % du montant).

#### **Plusieurs étapes ont déjà été franchies pour élaborer le PCDR :**

##### **1. La consultation de la population :**

De janvier à mars 2012, des réunions de consultation se sont déroulées dans les différents villages de l'entité afin de cerner les besoins des habitants.

##### **2. La mise en place de la Commission locale de développement rural :**

Composée de 42 habitants (dont 10 membres du Conseil communal), cette Commission est représentative de la population (équilibre entre les villages, catégories socioprofessionnelles, âges, sexes). Elle veille à la bonne mise en œuvre de l'opération et participe à l'élaboration du PCDR. Les membres se sont déjà réunis à 6 reprises. Sur base de l'avis de la population recueilli par la FRW et de l'analyse socioéconomique élaborée par l'auteur de PCDR (bureau Lacasse), ils ont réalisé un diagnostic du territoire et ont dégagé 4 grands défis pour le développement de Somme-Leuze. Afin d'aller plus loin et de mieux cibler les objectifs de développement et les projets pour ces thèmes, plusieurs groupes de travail ouverts à la population sont mis en place.

→ L'ensemble des réflexions menées dans les groupes de travail sera repris par la CLDR et synthétisé dans le PCDR.

## 1.2. Stratégie

Sur base des souhaits émis par la population et des données chiffrées de l'auteur de PCDR, la CLDR a énoncé le défi suivant : **Parions qu'en 2025, Somme-Leuze aura développé une mobilité adaptée aux besoins de sa population et à sa sécurité.**

Trois objectifs vont y contribuer :

### 1. Maintenir, développer et promouvoir des alternatives à la voiture individuelle

Cet objectif concerne la mise en œuvre de la mobilité à l'échelle du bassin de vie (vision transcommunale du PICM Pays de Famenne) mais aussi les possibilités de développement de la mobilité des personnes et des services dans le contexte rural de la commune, tant par une meilleure réponse aux demandes spécifiques que par une promotion accrue de l'offre existante.

### 2. Poursuivre le développement du réseau de voies lentes, à l'intérieur des villages, entre les villages et vers l'extérieur de la commune

La réflexion porte notamment sur le potentiel des voies lentes à des fins utilitaires pour la population mais aussi à des fins touristiques (complémentarités avec les RAVeL existants et le réseau de voies lentes du Pays de Famenne).

### 3. Renforcer la sécurité de tous les usagers

Cet objectif vise les aménagements d'infrastructures et d'équipements routiers pour améliorer la sécurité routière et notamment des villages traversés par une route régionale, mais aussi les actions de formation et de sensibilisation des différents usagers de la route.

➔ **La FRW veillera à ce que l'ensemble des propositions de la population soient relayées aux bureaux d'études concernés.**

## 2. Le PICM (Plan InterCommunal de Mobilité)

*par les Bureaux d'étude Agora et « Espaces-Mobilités »*

### 2.1. Contexte général

Les communes de Durbuy, Hotton, Erezée, Rendeux, Rochefort, Nassogne, Marche-en-Famenne et Somme-Leuze ont décidé de mener une réflexion commune en matière de mobilité en concevant un Plan InterCommunal de Mobilité.

Les bureaux Agora et Espaces-Mobilités, en charge du dossier, ont établi un état des lieux et un diagnostic du territoire en 2012, leur permettant d'identifier les objectifs généraux (2013). En 2014, ils entament la 3<sup>ième</sup> phase, à savoir, la rédaction de mesures et de fiches-actions intercommunales et communales. Cette réunion de groupe de travail tombe donc au bon moment car le témoignage des habitants sur leur pratique au quotidien vient compléter l'approche théorique du bureau d'étude ; celui-ci pourra intégrer au mieux les suggestions des habitants. En outre, le document finalisé sera soumis à enquête publique. Il devra ensuite être approuvé par les Conseils communaux des 8 communes.

### 2.2. Mesures et fiches-actions

Mme Delphine Hebert, du bureau d'étude Agora, présente les mesures proposées pour la commune de Somme-Leuze. Monsieur Alexandre Van Pestel, Espaces-Mobilités, complète ses propos.

#### 1. Transports en commun

L'objectif général est de structurer et clarifier l'offre en transport en commun sur l'ensemble des 8 communes.

- **Pour le réseau TEC**, l'avenir va vers des lignes structurantes sur les axes majeurs et vers les gares, à rejoindre par les utilisateurs en voiture ou via des initiatives locales telles que Proxibus, taxi social, covoiturage... Les lignes scolaires seront maintenues.
- **Une ligne de bus Express entre Liège et Marche-en-Famenne** est en projet. Cette ligne est défendue par le Pays de Famenne, ne concurrence pas la ligne de chemin de fer de l'Ourthe et rejoint les objectifs du SDER. Les négociations avec le TEC sont en bonnes voies mais il

reste à définir le tracé et les arrêts (3 options existent pour l'instant mais le budget va de 350.000 à 900.000 €, à charge du TEC).

→ A Somme-Leuze, tout l'enjeu est d'obtenir minimum 1 arrêt. Le bureau d'étude préconise un site proche d'une intersection avec la création d'un « Park & Ride » (espace parking pour les usagers du bus). Les deux sites potentiels sont :

- N929, zoning de Baillonville nord
- N953 vers Somme-Leuze

→ A noter qu'à l'échelle du Pays de Famenne, le bureau préconise également une correspondance avec la ligne express de Bastogne-Namur à l'arrêt Boulevard du Nord avant de s'engager sur la Nationale 63.

Suite à une demande de la commune au TEC, une ligne de bus scolaire passe depuis le 7 janvier 2014 dans le Parc de Hogne et va vers l'école de Heure. Le PICM va étudier le réaménagement de l'arrêt TEC de Hogne.

## 2. Hiérarchie des voiries et régime de vitesse

Le réseau routier est globalement bien hiérarchisé, comme en témoigne l'analyse des flux de trafic.

Les auteurs du PICM ont établi différentes propositions relatives à des modifications des régimes de vitesse et à des aménagements ad hoc. Les voiries régionales, dont la N929, sont limitées à 90 km/h, avec une restriction à 70 km/h dans les traversées de villages. Le bureau d'étude préconise une adaptation à 50 km/h limitée aux centres des villages. La vitesse dans une traversée de village suivrait donc une séquence 90 - 70 - 50 km/h, puis à nouveau 70 et retour à 90 km/h à la sortie. Mais, les changements de régime de vitesse doivent s'accompagner d'aménagements spécifiques.

Ainsi, pour la N929 :

- **Noiseux** : le projet de traversée est engagé et les vitesses doivent être revues pour atteindre 50 km/h en cœur de traversée. L'installation du radar répressif devrait avoir un impact.

**Rem : une réunion ouverte à la population aura lieu le 17 février à 20H à la salle communale de Noiseux pour présenter ce projet.**

- **Heure**: la vitesse est limitée à 70 km/h et les aménagements en place sont corrects pour cette limite de vitesse. A long terme, la vitesse pourrait être réduite à 50 km/h en adaptant les aménagements en conséquence (réduire la vitesse aux entrées et aménager le carrefour avec la rue de l'Eglise).

A noter que la rue de l'Eglise pourrait aussi faire l'objet de différents aménagements :

- réduire la vitesse à du 30 km/h au niveau de l'église et de la maison de village ;
- formaliser des trottoirs d'au moins 1m50 où c'est possible ;
- aménager deux trottoirs au niveau du pont, quitte à prévoir une circulation alternée.



- **Baillonville**: vu les projets de développement en face de l'administration communale (logements et atelier rural), le bureau propose de descendre à 50 km/h avec des aménagements en conséquence pour créer un véritable centre.

Par ailleurs, des radars répressifs vont être installés prochainement à Noiseux et Heure.

La **traversée de Bonsin** par la route régionale N638 pose également problème, et plus particulièrement avec la proximité de l'école au carrefour de la rue de Borlon. Le bureau propose de :

- réduire la vitesse de 90 km/h à 70, puis 50 km/h sur la route régionale. Limiter à 30 km/h sur la rue de Borlon à hauteur de l'école (avec éventuellement, un système de panneau dynamique afin de lever le 30 km/h en dehors des périodes scolaires) ;
- aménager des trottoirs ;
- travailler la signalétique signifiant la présence d'une école ;
- introduire un passage piéton à hauteur de l'entrée de l'école et aux arrêts bus ;

- utiliser de grands trottoirs dans la rue de Borlon partiellement comme dépose-minute ;
- réaménager le carrefour, soit via un schlagage ou un plateau.



### 3. Carrefours

Les auteurs du PICM estiment que plusieurs carrefours nécessitent également un aménagement :

- Le carrefour sur la N929 pour accéder au zoning de Baillonville nord doit être retravaillé, notamment dans la perspective d'un arrêt du TEC (ligne express Marche- Liège).
- Le carrefour sur la N63 au niveau du zoning de Baillonville Sud. Il s'agit d'améliorer l'accessibilité depuis et vers la N63 en prolongeant la sortie du zoning jusqu'à 220 m (minimum 140 m) et de prolonger l'entrée du zoning depuis la route de Marche jusqu'à 170 m (minimum 150 m).
- Le carrefour entre la N63 et le chemin de Huy est peu utilisé ; son réaménagement n'est pas nécessaire.

### 4. Trafic de poids lourds

Le bureau d'étude a également étudié le trafic de poids lourds sur le territoire. Il est vrai que certains camions traversent les villages, ce qui est peu approprié. On note également des problèmes ponctuels de stationnement des poids lourds, notamment à Noiseux et à Hogne. Les solutions ne sont pas faciles à trouver (proximité du domicile du chauffeur, sécurité du camion...) et la commune aborde les problèmes au coup par coup avec les personnes concernées.

### 5. Les modes actifs/doux

Le Pays de Famenne a développé un riche maillage de liaisons lentes sur le territoire. Celles-ci sont prévues essentiellement pour le loisir et le tourisme. En complément, le bureau Agora prône le développement de voies lentes pour un déplacement quotidien (donc de max. 5 km) vers des lieux stratégiques (gare, arrêt de bus, centre).

### 2.3. Réactions des participants :

- A Bonsin, un projet de maison de village pourrait éventuellement voir le jour dans l'ancienne salle non loin de l'école. Par conséquent, une intervention sur la route régionale se justifierait encore davantage, argument à faire valoir auprès du SPW. A noter que réduire la taille du carrefour freinerait aussi les véhicules qui s'engagent dans la rue de Borlon.
- Le carrefour entre la N63 et Rabozée (au niveau du magasin *La main verte*) est fort fréquenté et cela va nettement augmenter avec le développement du nouveau lotissement. De plus, il est souvent utilisé par les camions pour faire demi-tour. De même, le carrefour de la N63 avec la rue de la Chapelle (en face du zoning) devrait également être sécurisé. → *Ne peut-on pas envisager un aménagement plus adapté (éventuellement, englobant les deux carrefours) ?*
- Le radar sur la N63 à hauteur de Rabozée est bien placé dans le sens Marche-Liège car il anticipe un ralentissement avant le carrefour. Par contre, dans l'autre sens, il est placé après le carrefour et n'a donc pas le résultat escompté. → *Il faut le signaler à la Zone de police.*
- Le carrefour entre la rue de Forêt et la N63 pose problème. En effet, les personnes venant de Durbuy emprunte la rue de Forêt pour retrouver la N63 vers Liège, pour éviter de devoir aller jusqu'au carrefour de Baillonville. Ce carrefour est donc fort fréquenté mais pas aménagé.
- A Somme-Leuze, l'aménagement du carrefour à hauteur de l'église et l'école (rue du Pays du Roi) et les commerces (rue de la Principauté) sur la route régionale N953 est insuffisant. Les habitants auraient souhaité un passage pour piéton pouvoir traverser mais cela impliquait une réduction de la vitesse à 50km/h, ce que le SPW n'a pas autorisé. → *Ne peut-on pas envisager une traversée en deux temps avec un îlot au milieu ?*

- Les effets de porte à l'entrée d'Heure sont réglementaires mais certains les trouvent trop étroits (entre autre, pour le charroi agricole). → *Ne peut-on pas améliorer l'éclairage ?*
- A Waillet, le carrefour a été aménagé avec un plateau mais la solution est peu adaptée vu le transit (notamment lié aux activités du WEX) et la vitesse.
- Pour le transit des camions dans les villages, le problème vient de l'utilisation de GPS qui proposent des trajets plus courts mais sur des routes de campagne non adaptées (peu de camionneurs utilisent les GPS spécial camion).
  - ✓ Un site internet « UrbanZen » est en cours de création ; il permettra aux communes d'encoder les itinéraires à privilégier pour les poids lourds.
  - ✓ A Huy, les entreprises font des efforts en donnant des fiches d'accessibilité aux chauffeurs.

### 3. La mobilité lente, par le Pays de Famenne

#### 3.1. Présentation du projet de voies lentes du Pays de Famenne, par Yves-Marie Peter

Le Pays de Famenne a été créé en 2007 à l'initiative des six Bourgmestres des communes de Marche-en-Famenne, Rochefort, Hotton, Durbuy, Nassogne, et Somme-Leuze pour faire reconnaître, par une image forte, un bassin de vie qui connaît un développement dynamique. Ensembles, ces communes atteignent plus de 55.000 habitants, ce qui leur permet de prétendre à différentes aides.

Parmi ses missions, le Pays de Famenne a créé un réseau de voies lentes sur le territoire des 6 communes. Yves-Marie Peter, Secrétaire général du Pays de Famenne, présente la philosophie du projet ainsi que les travaux et le balisage réalisés sur la commune de Somme-Leuze.

#### Pourquoi créer un réseau sur ce territoire ?

L'objectif est la création d'une véritable épine dorsale sur le territoire constituant un complément aux différents réseaux en reliant ainsi :

- les RAVel's entourant (ou traversant) le territoire (notamment le Ravel « L150 » reliant Jemelle à Houyet, le Ravel « Ourthe » reliant Liège à Durbuy et le Ravel « L 126 » reliant Ciney à Marchin),
- les points stratégiques du territoire,
- les différentes gares de chemin de fer,
- les petits villages environnants qui constituent des centres d'intérêts touristiques et culturels.

Et ce, non seulement, afin de diversifier la mobilité sur le territoire, de valoriser le vélo comme mode de déplacement de proximité mais également d'augmenter l'attractivité touristique de la région.

#### Comment a-t-il été mis en œuvre ?

Afin de financer ce projet de grande envergure, le Pays de Famenne a déposé un projet fin 2007 auprès des Fonds européens (FEDER - Programme Compétitivité Régionale et Emploi 2007 – 2013). Combiné à des subsides de la Région wallonne (DG02 - Mobilité et voies hydrauliques), l'enveloppe globale obtenue était de 1.000.000 euros.

Au préalable, il a fallu envisager les itinéraires possibles sur chaque commune, puis déterminer les connexions les plus adéquates entre les communes pour obtenir un maillage harmonieux et cohérent. Le bureau d'étude Pissart (Trooz) a été désigné pour réaliser le projet ainsi que le plan du suivi des travaux.

Après une étude des besoins du territoire, le Pays de Famenne a décidé de s'axer sur le déplacement **à vélo avec une visée touristique et de loisirs** car la demande était importante et l'offre complètement déstructurée. En s'inspirant d'exemple de voies lentes comme produit d'appel touristique dans différentes régions d'Europe, il a décidé d'opter pour le système des points nœuds (très répandu en Flandre et donc attractif pour les touristes néerlandophones).

## Les points nœuds

Le réseau est composé de RAVeL, d'assiettes d'ancien chemin de fer, de chemins forestiers, de routes de remembrement, de pistes cyclables, etc... Il est parsemé de points de repère identifiés par un numéro. Ces points sont non seulement des repères, mais aussi des nœuds du réseau qui permettent de moduler et modifier un itinéraire. Grâce à ces nombreuses charnières, le cycliste peut en cours de route, décider d'adapter son parcours. Les possibilités sont infinies.

En outre, le Pays de Famenne a créé 4 boucles thématiques permettant une balade prédéfinie.

## Les infrastructures et produits dérivés

Le Pays de Famenne a remis en état les chemins concernés (empierrement, dallage, etc...), a placé +/- 1000 panneaux points-nœuds ainsi qu'une dizaine de portiques.

L'ensemble du budget a été consommé. Toutefois, le réseau peut encore être étoffé par d'autres biais, notamment des initiatives communales.

En outre, le Pays de Famenne a créé différents supports ou actions de promotion pour faire vivre ce réseau :

- la carte routière
- des applications SityTour pour smartphones et tablettes (ex : téléchargement des itinéraires, alarme en cas d'éloignement de l'itinéraire, QRcodes, etc.)
- un partenariat avec les établissements Horéca, les gîtes, chambres d'hôte, campings, etc... reconnus « Bienvenue Vélo » (inspirés des Fietscafe de Zélande) qui s'engage à mettre à disposition des clients un parking vélo, du matériel de réparation, une alimentation adaptée, etc...
- les *Fiesta Velo*, journées festives lors desquelles les familles sont invitées à découvrir le réseau au-travers d'une balade en vélo organisée. → **A Somme-Leuze, la Fiesta vélo aura lieu le 27 septembre 2014 et sera couplé avec la Journée Commune Sportive.**

## **3.2. Réactions des participants**

- Un empierrement est encore à faire à Waillet.
- Les chemins de remembrement sont empruntés par des véhicules alors que les aménagements sont prévus pour les cyclistes, piétons et cavaliers. → *En effet, le Pays de Famenne a mis des panneaux jaunes pour attirer l'attention.*
- Peut-on prévoir des prises pour les vélos électriques dans les fietscafe? → *En effet, c'est prévu.*
- La piste cyclable du SPW entre Nettinne et Haversin est en très mauvais état. C'est regrettable vu la présence de la gare à Haversin.
- Une liaison lente entre Heure, Baillonville et Noiseux serait idéale mais où la faire ? La route est trop étroite à de nombreux endroits et la créer en fond de vallée (le long de l'Heure) implique l'achat d'un bout de terrain à de nombreux propriétaires différents et surtout, serait néfaste pour la biodiversité (particulièrement riche à cet endroit).
- Les voies lentes du Pays de Famenne sont-elles équipées de bancs, poubelles, etc. ? → *Le Pays de Famenne essaie de faire passer les voies lents par les placettes, lieux publics des villages quand c'est possible ou par des sites (points de vue, etc.) car ces lieux sont déjà équipés. Sinon, les cyclistes s'arrêtent peu et les piétons pratiquent des tronçons de voies lentes mais pas avec les points nœuds car ce serait trop long.*
- La commune de Somme-Leuze se prête bien au tourisme de nature et les demandes de balades VTT sont importantes. Or, les circuits existant ne sont plus très adaptés et les touristes reviennent déçus : beaucoup de route asphaltées, balisage abîmé, augmentation de la fréquentation de certains chemins par les voitures... → *Le Pays de Famenne n'a pas travaillé sur ce volet car les aménagements sont moins lourds, donc plus facile à mettre en place pour une commune. On pourra solliciter le Syndicat d'initiative et la Maison du tourisme.*
- Le PCDN a un groupe « Chemins et sentiers » qui a pour projet d'inventorier et réhabiliter les chemins dans une optique de modalité douce mais aussi de biodiversité. C'est un très beau projet de longue haleine.

- Il y a peu d'information sur le statut des sentiers (privé ou public) sur carte ou sur place. Certains s'approprient des chemins publics en plaçant des panneaux « privés ».
- Le gros enjeu sera l'entretien à long terme de ce réseau.

**En conclusion :**

- M. Peter transmettra la liste des voies lentes envisagées mais qui n'ont pu être financées au bureau Lacasse, auteur de PCDR, afin de voir quels tronçons pourraient faire l'objet de fiches projets dans le PCDR.
- Un groupe de travail consacré aux circuits VTT pourrait être proposé au Syndicat d'initiative et à la Maison du tourisme, avec des usagers.
- Un appel à bénévole est lancé pour aider le groupe « chemin et sentier » du PCDN à mener un inventaire des chemins sur le territoire.

## 5. Conclusion

Tous les éléments discutés en réunion seront remis à la CLDR qui devra trier et prioriser les projets du futur Programme Communal de Développement Rural.

**MERCI À TOUS DE VOTRE PARTICIPATION !**

*La Présidente de la CLDR,*

Valérie LECOMTE

*La Fondation Rurale de Wallonie,*

Florence LESUISSE & Alain JACQUET



Julie HAUTENAUVE (Responsable administrative) :  
086/32.02.62 ou [julie.hautenauve@sommeleuze.be](mailto:julie.hautenauve@sommeleuze.be)  
Valérie LECOMTE (1<sup>ère</sup> Echevine et Présidente de la CLDR) :  
0496/92.88.26 ou [babouber@skynet.be](mailto:babouber@skynet.be)

Florence LESUISSE et Alain JACQUET  
Rue des Tilleuls, 1E - 6900 Marloie  
084/21.98.60 ou [famenne@frw.be](mailto:famenne@frw.be)

