

COMMISSION CONSULTATIVE POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET
LA MOBILITÉ DE LA COMMUNE DE TELLIN

CCATM

Législature 2013-2018

**Observatoire pour la mobilité,
la sécurité et l'aménagement de
l'espace public sur le territoire de
la Commune de Tellin**

Constitué en la séance de la CCATM
du 12 février 2014

**RAPPORT
D'ENQUÊTE**

Soumis à la CCATM en séance 8 décembre 2015
Approuvé par la CCATM en séance du 4 février 2016

AVANT-PROPOS

L' « *Observatoire pour la mobilité, la sécurité et l'aménagement de l'espace public sur le territoire de la Commune de Tellin* » - ou plus simplement nommé « Observatoire » dans ce rapport - a été constitué en la séance de la CCATM du 12 février 2014 par l'assemblée afin de remettre un état des lieux, des avis et des suggestions en matière de mobilité, sécurité et aménagement de bien-être dans l'espace public sur toute l'étendue de la Commune de Tellin.

Composition de l'Observatoire

Quatre personnes ont été suggérées et/ou se sont proposées pour former un groupe de travail.

De manière concertée, elles se sont réparties le travail de la manière suivante :

- Madame Anne VANWILDEMEERSCH, guide pour la section de Tellin ;
- Madame Monique HENROTIN, guide pour la section de Resteigne ;
- Monsieur Freddy DIDRICHE, guide pour les sections de Bure et de Grupont ;
- Monsieur Claude BLAKE, co-guide pour la section de Resteigne, conseiller sur la signalisation routière par expérience professionnelle, coordinateur et porte-parole du groupe de travail.

Méthodologie

Un travail personnel a été préalablement élaboré par chacun des guides sur le territoire qui leur est attribué.

Une visite des lieux a été organisée dans chaque section de la commune par son guide responsable, accompagné(e) d'autres membres du groupe (selon disponibilité) afin d'observer dans le détail les différents points préparés par le guide et susceptibles de figurer dans le rapport final.

Ensuite, un inventaire descriptif des points à signaler a été établi dans un rapport interne, section par section. Des ébauches de solution ont été éventuellement étudiées pour chaque point. Ces rapports internes ont été soumis à l'avis des quatre membres de l'Observatoire afin de statuer si les points abordés restent pertinents et s'ils peuvent être définitivement repris au rapport final.

Enfin, les textes définitifs et leurs illustrations ont été soumis à la relecture des quatre membres avant l'édition finale du rapport.

Ceci explique en partie le délai important qui a été nécessaire pour que ce rapport puisse voir le jour.

Qualité du rapport

Vous avez sous les yeux un ouvrage d'observation collégial qui a demandé un gros travail, lequel s'est voulu **indépendant, apolitique et objectif**.

En aucun cas ce rapport ne pourra se prévaloir d'être de la qualité d'un travail de bureau d'études, mais il a le mérite d'être **une expression citoyenne**, fruit de la démocratie participative.

Le rapport a été élaboré par des personnes qui ont apporté leur expérience personnelle, voire professionnelle, en matière de sécurité et mobilité dans notre espace public communal, parce qu'elles y vivent, et témoignent de ce qu'elles ressentent.

Elles iront jusqu'à suggérer, à titre comparatif, des solutions réalisées dans les communes, les régions et les pays voisins.

Car, reconnaissons-le, la région dont notre commune fait partie ne peut se targuer d'être précurseur en la matière si on compare nos aménagements à ceux réalisés un peu partout en Europe occidentale. Peut-être est-ce le fait d'un manque de moyens ou une question de volonté politique ? Ou les deux en même temps ?

Il est évident, pour quiconque qui a quelque peu voyagé et qui a pu être attentif sur ce qui se réalise chez nos voisins en milieu similaire, de reconnaître l'évidence : il y a un gros travail à réaliser chez nous dans le domaine de l'aménagement de l'espace public, tant pour la sécurité que pour le bien-être.

N'a-t-on pas rappelé dernièrement que notre pays est un mauvais élève en matière de sécurité routière ? La conduite sous influence n'est pas le seul motif de ce mauvais classement.

Soyons optimistes, des signes tangibles de réveil commencent à s'observer çà et là. Le cas de Marche-en-Famenne, ses artères réaménagées et sa rénovation urbaine en sont un excellent exemple.

Notre travail n'est pas exhaustif. Il constitue un lot de cas de figure que nous avons observés. Il n'exclut pas ceux qui sont similaires ailleurs dans la Commune et qui ne sont pas mentionnés dans notre rapport.

Cible

Le rapport fait un état des lieux actuels, critique certes, mais constructif. **Il ne juge personne personne en particulier**, ni les personnes responsables de l'administration communale, ni celles qui pourraient se reconnaître dans les illustrations malgré que nous avons été attentifs pour préserver un total anonymat.

A ce sujet, nous saluons et remercions les responsables communaux, présents et passés, qui ont toujours accompli leur mission avec compétence, dans l'intérêt des citoyens et dans les limites des moyens financiers dont ils disposaient.

Le rapport veut simplement faire la lumière sur des points d'insécurité, les anomalies et les comportements inadéquats qui touchent à la mobilité dans notre commune. **Insécurité et comportements inadéquats qui, par la force de l'habitude - ou de la mauvaise habitude - s'est banalisée, au point de ne plus apparaître spontanément.**

Autant que possible, c'est donc avec un « *regard de bon sens* » et « *vu d'en haut* » que nous avons visité nos villages et rédigé ce rapport afin que nos avis soient les plus objectifs possibles.

Le lecteur aura rapidement compris que les contributeurs ont été particulièrement attentifs aux problèmes de mobilité, de sécurité et de confort des usagers dits « faibles » (piétons et cyclistes) de la voie publique dans le cadre d'une mobilité douce. Nous le savons, cette mobilité douce bien intégrée dans l'espace public est un des atouts majeurs de la qualité de vie de demain.

Enfin, rappelons que ce rapport n'a rien de contraignant, mais il peut servir de référence en matière de projets d'avenir. Ne le laissons donc pas s'évanouir au fond d'une armoire.

Aux points les plus sensibles de ce rapport, gardons à l'esprit l'adage « *Il vaut mieux prévenir que guérir* ». N'attendons donc pas un événement funeste pour prendre les mesures qui s'imposent.

Et si ce rapport peut y aider, il prendra toute sa dimension.

Personnes à mobilité réduite (PMR)

Tous les projets de mobilité, de sécurisation et d'embellissement qui modifient en profondeur les infrastructures du domaine public ou des bâtiments accessibles au public doivent tenir compte des normes et obligations liées à l'intégration des personnes à mobilité réduite, c'est une obligation légale. Toutes les propositions d'aménagement de cette ampleur figurant au présent rapport induisent implicitement ces contraintes spécifiques au bénéfice des PMR.

Le présent rapport n'aborde donc pas directement les sujets de mobilité des personnes à mobilité réduite.

Par ailleurs, le Conseil consultatif des Aînés (CCA) a récemment répondu à un questionnaire d'enquête sur ce sujet, lequel a été remis au Collège communal. Le présent rapport s'est gardé d'interférer avec la réponse du CCA, mais il est apparu que celle-ci eût été trop succincte que pour être satisfaisante.

C'est pourquoi, notre Observatoire estime qu'il convient de ne pas éluder le sujet et sollicitera la CCATM pour qu'elle constitue une nouvelle cellule d'enquête composée de personnes plus aux faits des problèmes régulièrement rencontrés en termes de mobilité par les PMR dans l'espace public communal, ainsi que l'accès aux bâtiments publics.

Il leur sera demandé, tout à l'image du présent rapport, de faire le point sur ce qui est déjà réalisé et ce qui doit être amendé dans ce domaine avec, si possible, quelques pistes concrètes de solution.

Il serait souhaitable que ce rapport soit achevé, entériné par la CCATM et remis au Collège communal avant la fin de la législature.

Moyens financiers et politiques

En lisant ce rapport, nous espérons que vous fixerez l'idée que le travail à réaliser est énorme pour que la mobilité, la sécurité et le bien-être dans l'espace public dans notre Commune soit à la hauteur des enjeux de demain. Car le monde évolue vite et devient de plus en plus exigeant, ce qui n'est pas toujours en adéquation avec les moyens financiers tels qu'ils sont encore aujourd'hui pour réaliser ce que le citoyen est en droit d'attendre demain dans son espace de vie.

Si ce point financier est un défi en soi, notre Observatoire en est bien conscient, la volonté politique de réaliser un projet pour la sécurité et le bien-être de tous en est un autre, tout aussi indispensable.

Enfin, certains points à améliorer peuvent se réaliser à peu de frais et donc donnent la possibilité, dès à présent, de faire évoluer les choses dans le bon sens.

Mais ne nous limitons pas à ceux-là et tenons-nous prêts à aller plus loin.

TERMINOLOGIE

- Le présent rapport fait régulièrement référence au « Code du Gestionnaire illustré » ou plus simplement « **Code du Gestionnaire** » dans notre texte. Le « Code du Gestionnaire illustré » est édité par le Centre de Recherche Routière (CRR), Avenue Emile Van Becelaere 2, 1170 BRUXELLES. Ce code est disponible au téléchargement sur le site du CRR à l'URL : http://www.brrc.be/fr/article/f231_02 ou par téléchargement à l'URL que la secrétaire de la CCATM peut vous remettre. Date de la dernière mise à jour : 24 janvier 2014.

- Le « Règlement général sur la police de la circulation routière » est plus connu sous l'appellation populaire de « **Code de la Route** ». Pour simplifier la lecture, nous utiliserons le terme « Code de la Route ».

Ce code date de 1976, il a été de nombreuses fois amendé et complété par de nouvelles dispositions. De ce fait, il est devenu obscur et compliqué à la lecture. Il a été récemment question au Service Public Fédéral (SPF) Mobilité de le réécrire complètement en vue de le simplifier et d'en éliminer les obsolescences et les incohérences (car il en existe!).

Si tel en était le cas, les articles et les codes d'identification des signaux routiers dont il est fait référence dans ce rapport risquent à terme de ne plus correspondre au nouveau code.

- L'acronyme **SPW DGO1** désigne le « Service public de Wallonie, Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments », anciennement dénommée M.E.T. (Ministère de l'Équipement et des Transports). Cette administration gère, entre autres, les infrastructures routières et autoroutières sur tout le territoire wallon.
- **TEC** est l'acronyme de « Transport en Commun ». Groupe de 5 sociétés publiques d'exploitation placées société sous la tutelle de la SRWT, la Société régionale wallonne du Transport. Les 5 groupes TEC ont pour mission le transport urbain et vicinal dans toute la Wallonie.
- La classification des voiries dans ce rapport s'est inspirée de celle utilisée par le bureau d'études IMPACT de Bertrix.
- Le terme « **Zone F12** » désigne dans ce rapport une zone résidentielle règlementée délimitée par les signaux F12a et F12b selon la circulaire ministérielle du 28 juin 1978 et les amendements qui ont suivi. Un rappel des contingences liées à ces zones fait l'objet d'un point aux annexes à ce rapport. Les références à deux documents externes sont également données dans ce rapport.

LA COMMUNE DE TELLIN

Considérations générales

Tellin est une commune à caractère rural située en Famenne dont les agglomérations se situent au pied du contrefort ardennais dans la Province de Luxembourg.

Elle est constituée de 4 sections sous la forme d'agglomérations distinctes : Bure, Grupont, Resteigne et Tellin (par ordre alphabétique) pour une population d'environ 2500 habitants sur une superficie de 56,64 km², soit une densité de population de 44 habitants/km².

Mobilité

Réseau routier

La commune de Tellin est traversée par plusieurs axes routiers gérés par le SPW DGO1

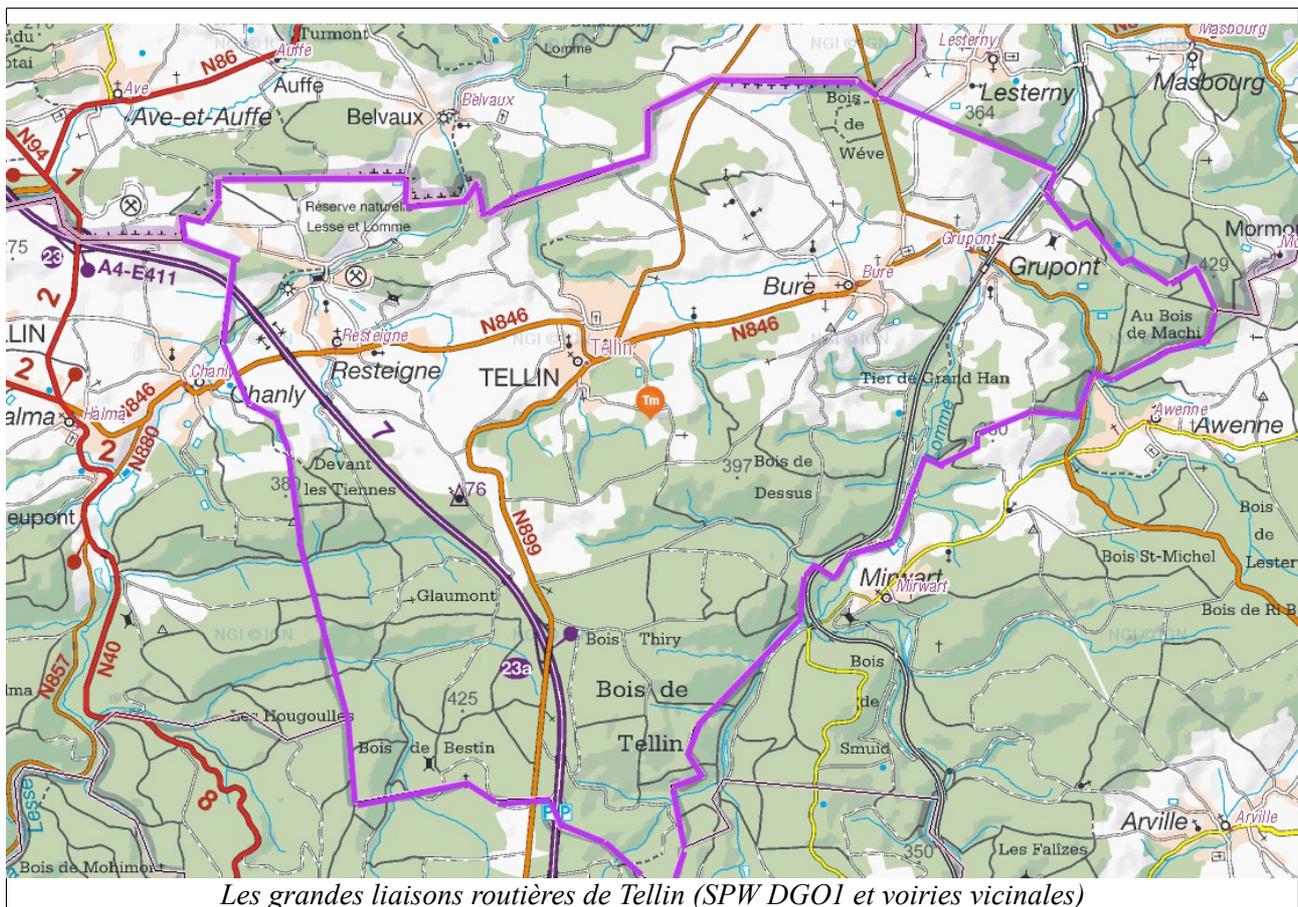
- Autoroute A4 (E411) Bruxelles-Arlon, avec un demi-accès (23a, venant de - et vers Bruxelles) dans la partie sud de la commune ;
- Route N846 Halma-Faubourg de Bure (anciennement N46 liaison Beauraing - St-Hubert), traversant les agglomérations de Resteigne, Tellin et Bure
- Route N803 Rochefort - St-Hubert traversant le côté est de la commune par le faubourg de Bure et Grupont ;
- Route N899 Forrières - Menuchenet, traversant l'agglomération de Tellin et se raccordant à l'A4 (E411) par le demi-échangeur 23a.

La gestion du réseau des routes régionales (routes N) est partagé entre deux districts routiers du SPW DGO1:

- district routier de Sinsin D131.16 sous la direction de M. Gauthier DE RYCKEL pour la partie nord de la commune ;
- district routier de St-Hubert D132.15 sous la direction de Mme VINKIER pour la partie sud de la commune.

Outre les liaisons gérées par le SPW DGO1, la commune de Tellin assure la gestion de quelques liaisons vicinales :

- Bure - Lesterny (traversée de la N803 km 12.1 près du Bois de Wève) ;
- Bure - Belvaux (par la traversée de la N899 au lieu-dit « Les Cambuses ») ;
- Bure - Belvaux (par la traversée de la N899 km 4.4 près du lieu-dit « Surhaut) ;
- Resteigne - Belvaux avec pont sur la Lesse près de l'ancienne carrière.



Transports en commun

4 lignes de bus TEC desservent la commune de Tellin

- ligne 5/2 Saint-Hubert - Nassogne - Saint-Hubert ;
- ligne 29 Jemelle - Wellin - Grupont (ligne historique tram vicinal du groupe de Wellin) ;
- ligne 62 Rochefort - Tellin - Grupont - Mirwart ;
- ligne 162b Libramont - Jemelle (substitution aux ex-trains omnibus SNCB).

18 arrêts de bus

3 zones tarifaires TEC

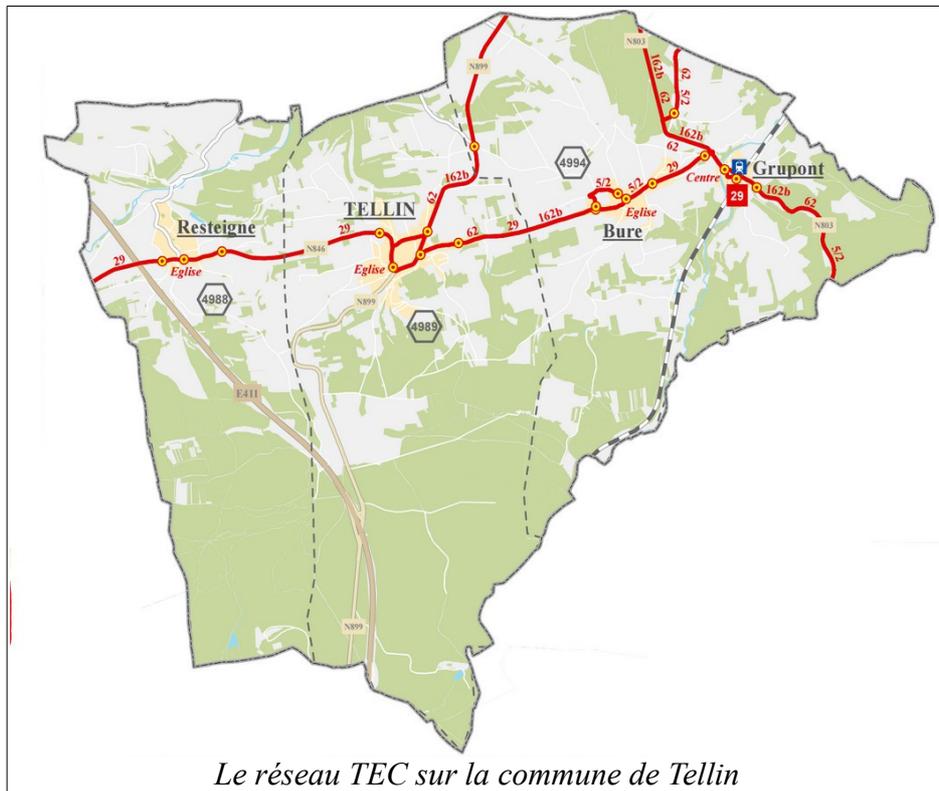
1 gare SNCB (trains L) à Grupont, ligne 162 Namur - Arlon - Luxembourg

Le service Flexi-TEC est à disposition des habitants de la commune depuis le 1er juin 2014. Il permet d'obtenir un transport de personnes à la demande sur le territoire de la commune et les zones périphériques à un prix modique.
Renseignements sur le site de la Commune de Tellin.

Le mini-bus de la Commune de Tellin

Ce service est proposé à la population tellinoise. Il permet également d'assurer des transports collectifs des services CPAS et Commune (accueil extra-scolaire, Plan Communal de Développement de la Nature, Consultatif des Aînés, Plan Cohésion Sociale,...) uniquement du lundi au vendredi.

Renseignements sur le site de la Commune de Tellin.



Point de vue général de l'Observatoire

D'une manière générale, le réseau routier (SPW DGO1 et voirie communale) est en bon état et régulièrement entretenu.

Nous recommandons cependant un suivi régulier de l'état des équipements publics et organiser les réparations nécessaires dans les plus brefs délais à toute dégradation qui surviendrait inopinément, de manière à éviter les effets « de propagation ».

Il subsiste toujours un problème persistant de nuisance sonore causé par la traversée de l'autoroute A4 (E411) principalement aux abords de l'agglomération de Resteigne. Nuisance qui, malgré l'évolution du revêtement autoroutier dans la plaine de Bouges ne trouvera pas de solution définitive sans la construction de murs antibruit, coûteux et visuellement très disgracieux.

La commune ne dispose que d'un demiaccès à l'autoroute 23a (vers le nord). Cet accès dispendieux tant en emprise qu'en réalisation ne sert que très peu aux habitants de la commune, au point de se poser la question sur sa réelle opportunité. En effet, les Tellinois se dirigeant vers Namur et Bruxelles empruntent régulièrement l'accès 23 à Wellin, tandis que ceux se destinant vers Libramont et Arlon n'ont d'autre possibilité que d'emprunter l'accès 24 à Transinne. Pourtant, dès 1983, l'idée d'un échangeur à Resteigne dans la plaine de Bouges sur la N846 (à l'époque N46) avait été émise par le pouvoir communal aux responsables du Ministère des Travaux Publics. On le sait, le projet n'a pas eu de suite pour des raisons techniques et budgétaires, mais aussi à cause de la proximité immédiate de l'échangeur 23 de Wellin dans une région déjà faiblement urbanisée.

En période hivernale, le déneigement et les épandages sont assurés de manière satisfaisante par les régies routières et les services communaux, cela malgré un mécontentement souvent manifesté à tort par quelques citoyens qui semblent ne pas comprendre qu'on ne peut intervenir partout en même temps.

On peut regretter que les routes régionales qui traversent notre commune font peu de différence dans leurs aménagements selon qu'elles sont en agglomération ou en rase campagne. En effet, elles ont peu évolué depuis la grande campagne de modernisation qu'on a connue dans les années 1970 selon un concept dévolu au principe du « tout-à-l'automobile », sans aucun égard tant pour l'intégrité de nos villages que pour la sécurité et le bien-être de ses riverains.

On constate :

- que le gabarit des routes régionales se prête mal aux limitations de vitesse dans les agglomérations ;
- l'absence de tout effet de porte à leur entrées ;
- que les zones latérales aux voies circulables sont souvent mal adaptées aux usagers faibles de la route (piétons et cyclistes) et très peu conviviales (absence de trottoir, grands filets d'eau inconfortables, accotements boueux, manque de zones clairement dévolues au stationnement des véhicules, peu ou pas d'ornements végétaux sur certains tronçons, etc...).

Le présent rapport abordera ces points au détail là où ils sont les plus manifestes.

Des progrès ont cependant été réalisés ces dernières années et on s'en réjouira, notamment grâce aux plans de mobilité scolaire. Mais la sécurité et l'embellissement de nos agglomérations ne s'adressent pas uniquement aux écoliers, mais à l'ensemble de la population piétonnière qui ne prend pas nécessairement le chemin de l'école, mais celui qui converge vers les commerces, le dispensaire, l'administration communale, l'arrêt du bus, les lieux de convivialité (cafés, restaurants, salles de fête, etc...), les lieux de culte, la famille ou un ami habitant un autre quartier.

Nous le verrons, ce rapport fait une large part à la mobilité et la sécurité des usagers faibles de la voie publique. Il mettra en lumière le travail considérable qui reste à réaliser afin de promouvoir la mobilité douce, enjeu du futur, dans un environnement sécurisé et agréable.

En ce qui concerne la mobilité par les transports en commun, il est difficile d'imaginer une offre de service supérieure à celle qui existe aujourd'hui, desserte TEC réduite à la partie congrue (heures d'école), victime de la politique du « tout-à-l'automobile » malheureusement nécessaire en milieu rural, où service public se conjugue mal avec le sens élémentaire de la rentabilité.

En effet, on constate souvent qu'aux rares dessertes en dehors des heures scolaires, de confortables autobus circulent presque (ou complètement) vides avec cette volonté, malgré tout, de maintenir le service.

On ne peut que se réjouir de l'offre FlexiTEC en alternative aux horaires désertiques des lignes fixes. Notre Observatoire en recommande une publicité régulière de la part de l'administration communale à l'attention de la population tellinoise.

Il en est de même pour l'excellente initiative du mini-bus de la Commune de Tellin.

Enfin, reste l'épineux problème de la desserte ferrée de la gare de Grupont, où la SNCB, pour des raisons de rentabilité a revu à la baisse son offre de service voyageurs à cet arrêt à partir du 14 décembre 2014. Notre rapport fera état des possibles conséquences funestes qui résulteront de cette décision, tant pour l'enseignement dans notre commune, que pour la vitalité du quartier de la gare de Grupont.

Quelques observations particulières valables pour l'ensemble de la commune de Tellin

SECURITE

1. Trafic agricole en évolution

Il a été rapporté récemment dans la presse audiovisuelle que les accidents occasionnés par les engins agricoles sur la voie publique ont provoqué **le décès de 15 personnes en Belgique en 2014 !**

On peut imaginer un nombre encore supérieur de personnes blessées dont certaines avec handicap permanent.

Le monde agricole est en constante mutation. Ces dernières décennies, les petites exploitations agricoles disparaissent progressivement et font place à d'autres plus importantes qui nécessitent l'usage d'un matériel toujours plus imposant et productif.

Or, dans le même temps, les voiries ont peu ou pas évolué. Les engins devenant de plus en plus puissants et encombrants, un problème finit par se poser en regard du gabarit des chaussées empruntées par ces véhicules, engendrant des problèmes de sécurité.

Le problème est devenu d'autant plus aigu par le développement des zones résidentielles dans le milieu rural.

Par ailleurs, il faut dénoncer le comportement irresponsable de certains conducteurs d'engins (fréquemment les conducteurs des entreprises agricoles) qui, vu la taille de leur véhicule, ne se rendent pas compte de la dangerosité de leur conduite.

Ne passent-ils pas un permis « tracteur » pour connaître les règles de sécurité ?

Il arrive de constater que certains convois agricoles au tracteur surpuissant dépassent la limitation à 50 km/h dans les agglomérations (un comble qui n'est toutefois pas une généralité, heureusement), alors que ce type de véhicule n'est pas autorisé à circuler à une telle vitesse !

Nous attirons l'attention des autorités pour que des solutions puissent être trouvées pour préserver la sécurité de tous, tout en préservant les intérêts du monde agricole.

Notre Observatoire n'a hélas pas de pistes de solutions à proposer, si ce n'est de demander une plus grande vigilance de la part de la police locale en période de grande activité agricole.

Contrôle de vitesse, mais aussi vérifier les contingences liées à la circulation d'engins agricoles hors-gabarit à l'instar de ce qui est appliqué aux entrepreneurs de travaux publics et de génie-civil.



*Convoi agricole en zone résidentielle.
Ici, La Ruelle à Bure est à double sens...*

SIGNALISATION

2. Propreté et vétusté de la signalisation

Comme définit dans les annexes du présent rapport, la signalisation routière dite « de police » est la matérialisation sur la voie publique de réglementation d'ordre général du Code de la Route, de délimitation de zones agglomérées (par arrêté ministériel) ou de réglementations particulières ordonnées par règlement de police.

Cette signalisation est généralement de bonne qualité sur la commune de Tellin.

Parallèlement à la signalisation de police, on observe peu ou pas de manquement quant à la signalisation dite directionnelle sur les routes à caractère vicinal dont la Commune a la gestion. En réalité, elles sont peu nombreuses.

Les anomalies de signalisation constatées seront traitées au cas-par-cas pour chaque section de la commune.

Il est à noter que certains panneaux de signalisation, dans et hors des agglomérations, ne sont pas toujours en état de propreté, sont vétustes, ou encore en état de délabrement.

Il faut entendre par vétusté la décoloration, la perte du pouvoir réfléchissant (il existe des normes), panneaux attaqués par le lichen ou autres parasites végétaux.

On ne peut prétendre au respect de la réglementation si le matériel qui la signifie ne reflète pas impeccablement la rigueur de l'autorité.

Nous recommandons que la commune fasse l'examen (stabilité et fixations) et le nettoyage « en bon père de famille » de la signalisation routière dont elle a la gestion au moins une fois l'an.



La sécurité de nos enfants sous une couche de crasse



Exemple de signalisation vétuste



Les noms de nos villages méritent bien un nettoyage...

Contrairement à ce qu'on peut voir dans d'autres communes, il n'a pas été trouvé de signal obsolète sur la commune de Tellin. A ce sujet, nos responsables communaux ont été attentifs au remplacement des anciens panneaux d'agglomération F1 et F3 tombés en obsolescence au 1er juin 2015, par les nouveaux signaux F1a et F3a. Ces derniers sont facilement reconnaissables avec la silhouette noire d'une agglomération, symbole faisant dorénavant force de loi.

TOPONYMIE

3. Les noms de rue et les plaques de rue

On constate régulièrement un manquement quant à la présence de plaques de rue là surtout où il serait utile qu'elles soient. Assez curieusement sur la commune de Tellin, il existe des changements de nom de rue dans une section entre deux carrefours, ou la prolongation d'un nom dans une rue qui prend une direction différente, ou encore le même nom de rue est attribué pour deux sections de rues complètement distinctes (c'est le cas du chemin de Nanry à Resteigne).

Retenons également que la plaque de rue est une des rares signalisations où la Commune est souveraine dans ses choix (format, matériau, couleurs et graphisme).

Hélas, on constate actuellement une disparité de modèles, alors que depuis longtemps de nombreuses autres communes se sont attelées à unifier cette information.

On ne peut que regretter que cette souveraineté a été galvaudée par l'achat des plaques dites "sponsorisées" - donc à coût partagé - sur proposition de certains fabricants.

Non seulement, l'Administration communale - service public - associe son nom à des activités commerciales privées sur un support permanent, ce qui n'est pas nécessairement son rôle; mais cette mention commerciale n'est pas garantie pérenne. En effet, quid de cette publicité si l'établissement commercial en question venait à disparaître ?



Dans ce cas, il faudra remplacer la plaque de rue, mais où donc est l'économie ?

Enfin, l'Administration communale opère actuellement un réexamen des noms de rue pour des nouvelles artères..., ou celles qui n'en ont pas encore reçues officiellement (exemple : la rue qui conduit au cimetière de Resteigne n'a pas encore de nom officiel); ou encore pour des noms attribués voici plusieurs décennies pour des périmètres beaucoup trop vastes (cas de l'ex-Cité du Centenaire à Tellin).



Dans le cadre de cette réforme, on peut regretter que l'information ne soit pas toujours le plus clairement matérialisée sur le terrain.

De nouvelles plaques ont bien été posées, mais il n'est pas aisé de comprendre sur quelles sections les nouveaux noms s'étendent.

Ici, nous attirons l'attention sur le fait que les plaques de rue ne sont pas uniquement des éléments décoratifs, mais une information utile aux usagers qui ne sont pas les habitants de la Commune et leur présence est indispensable aux services d'urgence lorsqu'ils doivent localiser le lieu d'une intervention.

Note :

Rappelons qu'une plaque de rue se place :

- de part et d'autre de la section qui porte le nom de la rue ;
- qu'elle soit répétée à chaque carrefour si la distance entre eux est trop importante (facultativement avec la mention fléchée des sections de numéros de maison) ;
- qu'elle soit répétée là où la rue se prolonge au delà d'une rupture significative d'alignement.

Notre Observatoire demande, quand la réforme des noms de rue sera achevée :

- un réexamen de la position des plaques de rue existantes et de palier à leur éventuelle absence pour une information sans ambiguïté ;
- une information détaillée sur les sections de voirie dont un nouveau nom est attribué (via journal communal et/ou plan de la commune) ;
- une nouvelle édition d'une carte communale des rues et la distribution « toutes-boîtes » avec insertions publicitaires des commerçants locaux (pour financement de l'opération) ;
- que la CCATM continue à être consultée avant toute décision, comme cela a été le cas pour la réforme des noms de rue à Bure.

SIGNALISATION ET MOBILITE

4. Voies sans issue, mais pas pour tous les usagers

Le Code de la route s'est enrichi récemment d'un nouveau signal, le F45b : voie sans issue, à l'exception des piétons et des cyclistes pour « promouvoir la mobilité des cyclistes et des piétons, en indiquant des itinéraires plus courts qui leur sont accessibles dans des voies sans issues », comme l'indique le Moniteur belge (*).



Signal F45b



Signal F45

Ce signal est destiné à indiquer clairement aux piétons et aux cyclistes qu'une voie sans issue pour les véhicules à moteur leur offre toutefois un passage. Les cyclistes et les piétons qui ne connaissent pas le quartier ont en effet tendance à ne pas emprunter les routes indiquées comme sans issue, alors qu'un passage leur permet quand même souvent de poursuivre leur chemin: c'est le cas pour 70 à 75% des rues sans issue dans notre pays (source : documentation de la police locale Semois-Lesse).

Classé sous le code F45b, ce signal permettra d'indiquer les voies sans issue « à l'exception des piétons et des cyclistes ».

Notre Observatoire recommande à l'administration communale l'examen de toutes les voies sans issue de son territoire et de placer ce signal F45b en remplacement du F45 là où il sera opportun de le faire.

Note : Le Code du gestionnaire est à jour au sujet de cette nouveauté, page 159

(*) Loi du 10 juillet 2013, M.B., 8 août 2013

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

5. Zones résidentielles protégées (« Zones F12 »)

Le principe d'une zone F12 est de créer un espace calme, sécurisé, sujet au trafic local ou de faible transit, propice à la vie locale et à la convivialité des habitants riverains. En outre, cette zone protège de manière explicite les usagers les plus faibles de la voie publique, et en particulier les enfants qui sont autorisés à utiliser la rue comme espace de jeu.

Ces zones peuvent se concevoir tant en milieu urbain qu'en milieu rural.

La zone F12 est délimitée par les signaux F12a (début de zone) et F12b (fin de zone).

Il existe une liste de contingences spécifiques à l'établissement de ce type de zone. Un résumé est développé au point 1. des annexes situées en fin de ce rapport. Il serait intéressant de parcourir également les documents externes dont les références sont fournies.



Signaux F12a et F12b

Notre observatoire suggère à l'Administration communale d'examiner la possibilité de tels aménagements parmi ses rues ou quartiers résidentiels, ce qui pourrait améliorer substantiellement le bien-être des habitants concernés.

BURE

Rapporteur : Freddy DIDRICHE
Visite le 16 avril 2015.
Guide : Freddy DIDRICHE
Accompagnant : Claude BLAKE

Considérations générales

Le village de Bure s'articule principalement le long de la route régionale N846 (connexion Halma - Faubourg de Bure) sur une distance de 2 km et, dans une moindre importance, la N803 (Rochefort - St-Hubert) pour le quartier du Faubourg. On remarque un centre urbanisé nodulaire et compact de 300 m de rayon autour de l'église.

La route N846 a une importance non négligeable dans l'environnement du village, car non seulement c'est une route de transit entre Beauraing et St-Hubert, mais également un itinéraire par transport en commun (TEC) et voitures particulières vers le collège d'Alzon.

La N846 est également l'arête dorsale de raccordement de plusieurs voiries vicinales vers Transinne (via la route des Crêtes), Wavreille, Belvaux et Lesterny. On constate également une certaine urbanisation le long de ces voiries qui nécessite une attention particulière en matière d'aménagement, de trafic et de sécurité.

Une autre route régionale traverse la section de Bure selon un axe nord-sud, la N899 (Forrières - Menuchenet) dans une zone non urbanisée, mais nécessite cependant un point important dans ce chapitre.

De moindre importance, quelques voiries de distribution telles le Vieux Chemin de Grupont, le Pasay de Grupont et La Ruelle.

Nous noterons au passage le gabarit mal adapté à la circulation automobile de voiries à double sens, où on constate un trafic de véhicules agricoles important comme il est fait état au chapitre valant pour l'ensemble de la commune de Tellin.

Points particuliers

MOBILITE ET SECURITE

1. Plan de déplacement scolaire réalisé

On ne peut que se féliciter des aménagements réalisés récemment en direction et aux abords du collège d'Alzon en vue de préserver la sécurité des étudiants fréquentant cet établissement scolaire.



Le dépose-minute



Nouveau trottoir vers le collège



Station de bus règlementaire

De nouveaux trottoirs ont été construits entre la route N846, au carrefour devant l'église jusqu'au dépose-minute et la construction d'un rond-point de rebroussement faisant office de brise-vitesse devant l'entrée principale du collège.

On notera cependant que le « dépose-minute » sert de lieu de stationnement pour les parents en attente à la sortie d'école. Ceci n'est pas l'usage désiré de cet aménagement.

Non seulement ces trottoirs, ces passages protégés et la placette (fontaine royale) sont des lieux sécurisés pour les piétons, mais le choix des matériaux et leur couleur exhaussent l'esthétique générale du quartier, donnent un aspect soigné aux lieux et forcent au respect du partage de l'espace public, à condition cependant qu'ils soient correctement entretenus.

On peut affirmer que l'opération est réussie puisqu'on a pu associer la sécurisation des usagers faibles à l'embellissement des lieux, deux composantes importantes du bien-être dans l'espace public.

Parmi les points développés ci-après, deux autres remarques supplémentaires liées à l'accès au collège d'Alzon seront abordées.

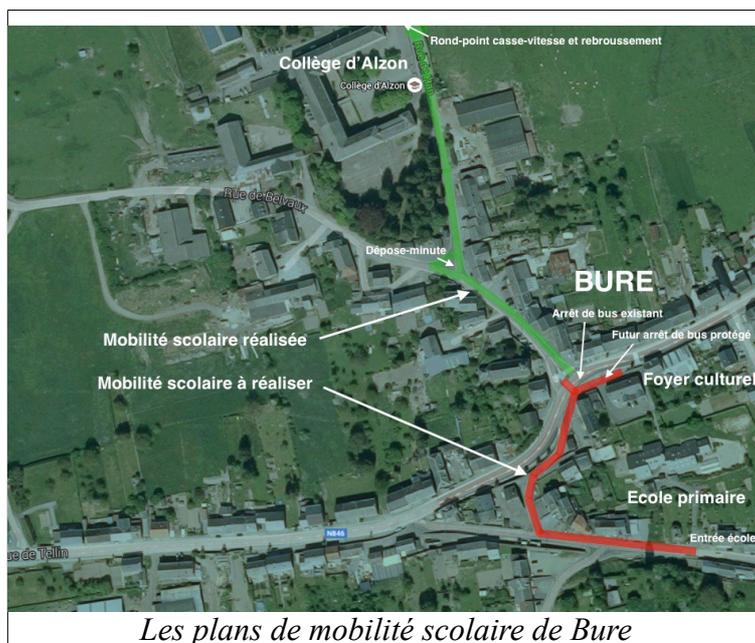
L'une a trait à la signalisation routière, l'autre abordera l'itinéraire d'accès par les campagnes.

MOBILITE ET SECURITE

2. Déplacement scolaire à réaliser.

Au cours de la séance de la CCATM du 31 mars 2015, le service technique communal a exposé aux membres l'avant-projet de plan de mobilité scolaire pour les écoles maternelle et primaire communales.

Cet avant-projet consiste en la réalisation d'un itinéraire sécurisé sous la forme de trottoirs entre l'entrée de l'école rue de Mirwart et l'arrêt des autobus du TEC devant la façade du foyer culturel rue de Grupont (N846), en contournant le quartier par la rampe de la rue de Mirwart.



La CCATM a retenu et a approuvé cet avant-projet pour plusieurs raisons :

- réforme du stationnement des véhicules des parents d'enfants fréquentant l'école dans la rue de Mirwart ;
- présence d'une grille au delà de laquelle le stationnement serait réservé au corps professoral ;
- le réaménagement de l'arrêt d'autobus TEC (ou des cars au service du déplacement des élèves vers les activités scolaires externes) à même l'usoir devant l'entrée du bas du foyer culturel, donc écarté de la chaussée N846 (*) et protégé par un alignement de poteaux anti-parking ;
- enfin, cet avant-projet de mobilité scolaire prolonge et réciproque l'itinéraire développé en 1. puisqu'il permettra aux écoliers habitant le quartier nord du centre du village de Bure de se rendre à l'école primaire selon un itinéraire sécurisé, et inversement pour les jeunes étudiants du quartier sud du centre de Bure pour se rendre au collège d'Alzon.

Bravo ! Mais gageons que cet avant-projet puisse se réaliser rapidement et avec autant de bon goût que les aménagements aux abords du collège d'Alzon.

(*) Faisons remarquer que l'arrêt du bus TEC est actuellement dans un virage, ce n'est pas la meilleure des idées !

AMENAGEMENT ET SECURITE

3. Intégration de la traversée de Bure par la N846

Il nous est revenu que d'importants travaux de construction (ou de renouvellement?) d'égouts sont en projet sur une grande partie de la traversée de Bure.

Notre observatoire ose croire que, si ce projet est avéré, les aménagements actuels ne seront pas reconduits à l'identique après les travaux.

En effet, la chaussée actuelle de la N846 semble trop large que pour inciter le respect de la vitesse limitée à 50 km/h, voire 30 km/h dans la partie centrale près des écoles, au point qu'une « zone rouge » de rétrécissement artificiel des voies circulables a été nécessaire.

Les zones de stationnement le long de cet axe sont de surcroît mal définis. Quant aux espaces dévolus aux usagers faibles, ils sont souvent réduits à l'espace qui subsiste, les piétons devant « slalomer » entre les véhicules en stationnement, et au besoin de mettre les pieds dans la voie circulaire.



Intégration de la N846 dans la traversée de Bure : il faut repenser le partage de l'espace entre le trafic, le stationnement et les piétons.

Nous devons donc saisir cette occasion afin de repenser complètement les aménagements de surface à l'instar de ce qui a été réalisé dans la traversée de Grupont par la N803 ; mais à cette différence de bien vouloir éviter les interférences entre les espaces piétonniers et le stationnement, ce que nous constatons actuellement par manque d'une signalisation explicite et des obstacles physiques.

Pour ce qui concerne les suggestions de réaménagement, nous invitons le lecteur à se référer également à ce qui est développé plus loin dans ce rapport pour les traversées de Tellin et de Resteigne par cette même N846.

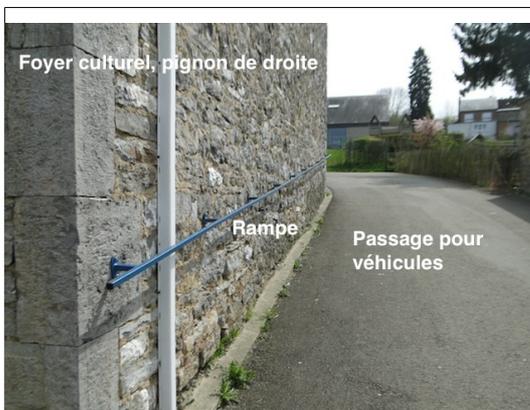
SECURITE INDIVIDUELLE

4. Rampe de maintien au foyer culturel

A la demande de quelques citoyens de Bure, une rampe de maintien a été posée sur le pignon droit (en regardant la façade rue de Grupont) du foyer culturel à l'attention des personnes pouvant éprouver quelques difficultés à monter (ou descendre) ce raidillon.

Si la réponse à cette demande est louable, elle est en réalité inefficace. En effet, la rampe est interrompue à l'endroit où elle est le plus nécessaire, c'est à dire là où le pignon s'arrête alors que la pente atteint un maximum dépassant les 15 % dans le virage à gauche.

Il n'est pas difficile de comprendre qu'un maintien est réellement nécessaire par temps de gel où le sol pourrait être extrêmement glissant.



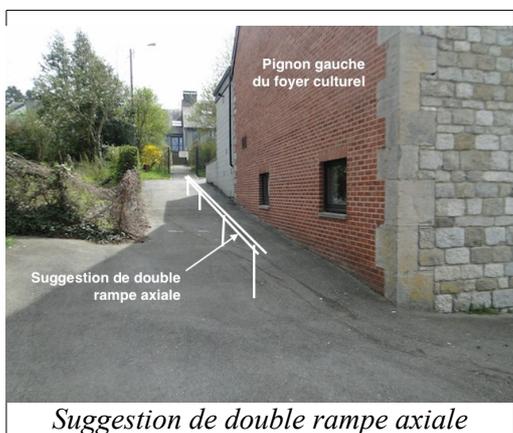
Rampe existante



Absence de rampe à l'endroit où elle serait le plus nécessaire

Notre Observatoire demande un ré-examen de cet aménagement et propose une des deux pistes comme alternatives possibles tout en laissant la rampe de droite accessible aux véhicules :

- pignon de droite : pose d'une rampe continue de l'autre côté du chemin revêtu sur le mur existant ou sur poteaux à sceller dans le revêtement. Si ce trajet est plus long (situé au haut-rayon du virage), il offre l'avantage de ne pas accentuer la pente dans le virage, et assure une meilleure visibilité sur un quelconque véhicule autorisé à emprunter ce raidillon.
- Pignon de gauche : ce raidillon serait emprunté également par certaines classes d'école devant changer de local ou débarquant du bus (ou en embarquant) d'activités extérieures. Une rampe centrale à double barre - cfr. les rampes utilisées à Paris vers la butte Montmartre - serait une solution appropriée pour plusieurs raisons :
 - elle empêcherait définitivement l'accès aux véhicules automobiles par ce côté du foyer culturel ;
 - permettrait aux élèves se déplaçant en double file d'accéder à la rampe (pensons au sol glissant en hiver);
 - la rampe est rectiligne et en pente continue, plus facile à réaliser et à utiliser par les personnes à mobilité déficiente, qu'elles soient gauchères ou droitières.



MOBILITE DOUCE

5. Accès au collège d'Alzon par la campagne

Notre rapporteur constate un nombre non négligeable de parents d'étudiants qui conduisent leurs enfants en automobile en empruntant des chemins agricoles revêtus traversant la campagne au nord de l'agglomération buroise.

Faut-il mettre en évidence le fait que ces chemins ne sont pas adaptés à cet usage intensif aux heures d'entrée et de sortie du collège d'Alzon ?

Le croisement de véhicules est malaisé et peut se compliquer fortement au passage des machines agricoles.

Par contre, en l'absence de ces inconvénients, ces chemins pourraient constituer un excellent itinéraire sécurisé alternatif pour piétons et cyclistes en direction (ou venant) du collège d'Alzon par rapport à l'itinéraire via la N846 (Rue de Grupont).

Notre observatoire recommande dès lors de clarifier le statut de ces chemins en les signalant comme voiries agricoles - ce dont elles sont destinées - mais également réservées aux piétons et cyclistes, en incluant également les cavaliers éventuels (qui eux, ne se rendent pas au collège, bien entendu!)

Nous proposons dès lors que sur base d'un règlement de police, des panneaux de signalisation de type F99c à quatre symboles (chemin réservé à la circulation des véhicules agricoles, piétons, cyclistes et cavaliers) sur le tronçon central (voir montage ci-dessous).

La fin de zone étant signalée par le signal F101c. Les autres tronçons de l'itinéraire resteraient inchangés.

Note : voir art. 12.25 bis du Code de la route, page 185 du Code du gestionnaire.

Ainsi, les conducteurs de véhicules automobiles non agricoles ne seront plus autorisés à emprunter ce tronçon central, assurant de cette manière une meilleure protection des usagers faibles, et par extension, sur toute la route alternative vers le collège d'Alzon.

Il est entendu que les cyclistes devront rester attentifs au trafic agricole éventuel qu'ils pourront rencontrer.



MOBILITE DOUCE

6. Itinéraire cyclable... « non cyclable » vers Wavreille

Lors de l'établissement des itinéraires cyclables sur l'ensemble du territoire de la commune de Tellin, une branche a été établie en direction du village voisin de Wavreille (ville de Rochefort) par le chemin des Viviers.

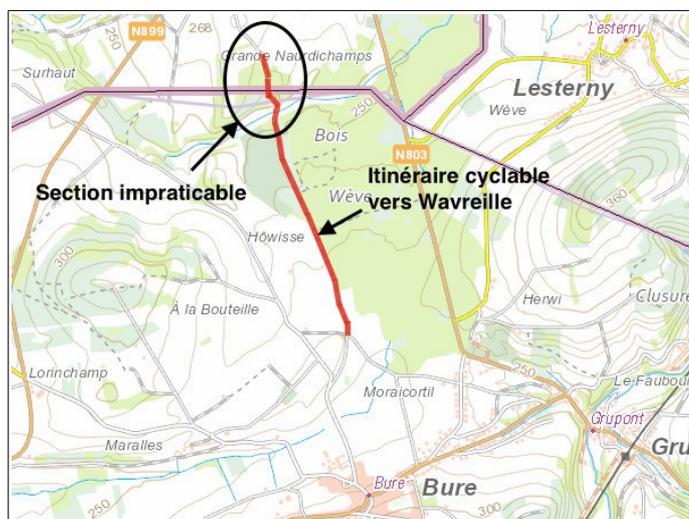
Pourtant, un « itinéraire cyclable » doit être... cyclable, c'est à dire accessible pour les conducteurs de vélos dits « de ville » (en comparaison aux VTT) sur des voies revêtues ou en empiérement fermé sans irrégularité de profil excessive.

Le chemin des Viviers en question n'est pas revêtu et, après 200 m, le profil devient difficilement acceptable pour la pratique du « vélo de ville » (boue et belles bâches d'eau...). Le chemin se poursuivant à la limite de la Commune, on arrive à un passage sur une tête de roche parfaitement impraticable pour les cyclistes, lesquels devront mettre pied à terre.

Plus loin, sur le territoire de la ville de Rochefort, le chemin devient incertain que pour être considéré comme itinéraire cyclable permanent.

A défaut d'améliorer ce tronçon et devant l'absence d'alternative, il est demandé de déclasser cet itinéraire du statut « cyclable » ou d'aviser les usagers de la mauvaise viabilité qu'ils vont rencontrer.

Note : Situation similaire difficilement imaginable aux Pays-Bas !



Itinéraire signalé cyclable vers Wavreille, route des Viviers...



... mais plus loin, difficilement cyclable !

MOBILITE DOUCE

7. Itinéraire cyclable vers Tellin

Un itinéraire cyclable dorsal reliant les quatre villages de la commune de Tellin a été instauré. Une signalisation directionnelle spécifique aux cyclistes a été placée à cet effet. Cette initiative destinée à promouvoir la mobilité douce est heureuse et mérite d'être mieux connue par les habitants et les touristes.

Comme exposé au point précédent, il y a lieu de vérifier régulièrement l'état de ces voies et pratiquer un entretien, surtout si elle ne sont pas en revêtement « dur ».

C'est le cas de la section entre le Chemin des Viviers et la station d'épuration, maillon de cette dorsale cycliste, où le chemin est simplement en terre battue (présence de nombreuses flaques boueuses) ou empierré.

SECURITE

8. Carrefour très dangereux Rue de Han/N899

A proximité du lieu-dit « Surhaut »

Voici un carrefour extrêmement dangereux qui a déjà occasionné de graves accidents.

Les quatre branches se trouvent en déblai et souffrent d'un manque de visibilité. De ce fait, la rue de Han constitue un piège mortel pour toute personne ne connaissant pas parfaitement la configuration des lieux.

En effet, de part et d'autre de la N899, la rue de Han est à niveau de la campagne jusqu'à environ 200 m du carrefour, distance à partir de laquelle le profil en long plonge substantiellement pour se raccorder à la N899.

En conséquence, sans une signalisation rigoureuse et très visible, le conducteur non averti empruntant la rue de Han - et ceci vaut dans les deux sens - ne peut appréhender l'existence du carrefour car la perspective donne une image de fausse continuité de route sans carrefour !



*A part le signal B5 (STOP), rien ne laisse présager la présence d'un carrefour avec une route importante.
Illusion parfaite !*

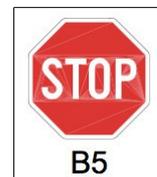


A l'approche du carrefour, le signal B5 (STOP) disparaît du champ de vision. Le B7 avertit cependant la présence du STOP, mais est-ce suffisant ?

Il ne fait aucun doute que ce carrefour a fait déjà l'objet de beaucoup d'attention de la part des autorités. Des lignes transversales d'avertissement ont été tracées à l'approche du carrefour dans la rue de Han. D'autre part, le fauchage des talus le long de la N899 sur 200 m de part et d'autre du carrefour fait l'objet d'un suivi régulier.

Malgré les lignes transversales et la présence de signaux B5 (STOP), il existe cependant quelques pistes pour encore rehausser le niveau de sécurité :

- Rehaussement du panneau B5 en venant de Bure. En effet, celui-ci est peu ou pas visible à cause du profil en long en forme de dos d'âne (ou chapeau de gendarme)(*) ;
- Privilégier, si ce n'est pas le cas, l'utilisation de film rétro-réfléchissant de classe 3 pour les signaux B5 (STOP) et B7 (B1 + additionnel « STOP 150 m ») (*) ;
- Remplacer le marquage de lignes transversales existant par des bandes sonores (également appelées en France « Bandes rugueuses »), une superposition de marquage thermoplastique préformé rétro-réfléchissant d'épaisseur 3 mm et de 10 cm de large, placées idéalement en 3 groupes d'une, de 3 et de 5 bandes ;
- Placement, dans chaque sens de la rue de Han, d'un panneau routier textuel « CARREFOUR DANGEREUX À 200 m), format 900 x 600 mm, fond jaune fluorescent rétro-réfléchissant classe 3 et texte noir. (**)



Note : Le signal B7 (*) n'est pas conforme aux conventions internationales (compréhension dans toutes les langues). Le panneau additionnel doit être libellé « STOP 150 m » et non « STOP à 150 m ». La conformité aurait d'ailleurs évité la faute d'orthographe, le « a » (inutile) étant dépourvu d'un accent grave ! Cette remarque est certes anecdotique, reconnaissons-le, mais elle révèle une certaine nonchalance (ou méconnaissance) de la part du fonctionnaire responsable et un manque de contrôle au niveau du ministère.

(*) sous la gestion du SPW DGO1

(**) par la Commune de Tellin

SECURITE

9. Stationnement dangereux au Pasay de Grupont

Le rapporteur de Bure de notre Observatoire nous a fait observer qu'une habitation constitue un obstacle visuel dans cette rue alors que celle-ci décrit un petit virage.

La porte de rue de cette maison débouche directement sur la voie circulaire.

Un véhicule stationné sur l'accotement opposé à la maison obligerait un déport à gauche avec risque de collision. D'autre part, un véhicule stationné devant la maison masquerait davantage le virage. Il y a danger également pour le véhicule qui sort du garage.



Le Pasay de Grupont dessert une zone résidentielle. Cette rue sans issue est étroite et ne permet pas l'aménagement de trottoirs, le stationnement n'y est pas réglementé. La vitesse maximum autorisée est actuellement de 50 km/h puisque cette rue se trouve dans le périmètre de l'agglomération de Bure.



Les signaux F12a et F12b délimitent une zone résidentielle

Une piste de solution globale consisterait à améliorer la sécurité des riverains (surtout les enfants), les usagers faibles de la voie publique et le stationnement dans cette petite rue en la portant au statut de zone résidentielle délimitée par les signaux F12a et F12b.

Note : Les contingences liées à la zone F12 sont expliquées en annexe.

Attention cependant aux dispositions en vigueur pour le raccordement à la N846, lire le Code du gestionnaire page 145.

SECURITE

10. La Ruelle, voirie mal adaptée

Un problème de sécurité pour les piétons nous est signalé dans la Ruelle, voirie récemment modernisée, dans le virage à proximité du raccordement avec la rue de Mirwart.

Rappelons que La Ruelle de Bure est située en zone d'habitation résidentielle. Dès lors, on peut regretter la discontinuité des trottoirs. Mais cette absence ponctuelle peut constituer un réel danger pour le piéton. C'est notamment le cas dans le seul virage que comporte cette petite artère, causé par un manque de visibilité, tant pour l'automobiliste que pour le piéton. La chaussée est en déblai dans ce virage.



Situation



Zone résidentielle, absence de trottoir et virage masqué. Un cocktail dangereux !

Notre observatoire recommande la création d'un trottoir revêtu (moins d'entretien par la suite, confort du piéton) en saillie (la bordure existe déjà) au haut-rayon d'un mètre de largeur.

Il y aura lieu de se renseigner au préalable sur les limites du domaine public à cet endroit car, paraît-il, les parcelles privées riveraines sont assez proches de la voirie existante. Voir M. Dirk de Ceuleneer, riverain, à ce sujet.

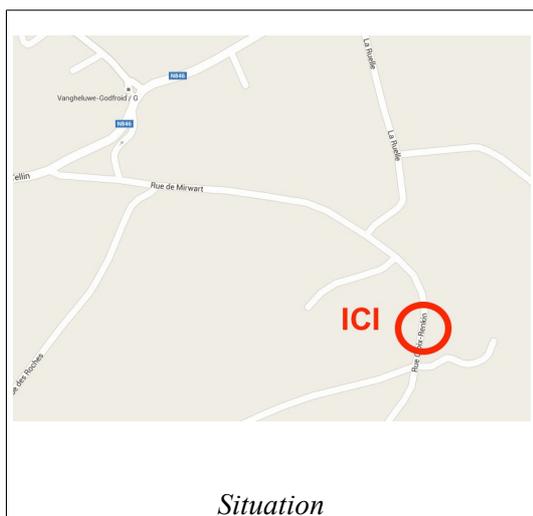


Notre observatoire fait également remarquer la présence d'une exploitation agricole dans une rue concourante et que la largeur de La Ruelle est inadaptée au gabarit du charroi agricole moderne. Zone résidentielle et exploitation agricole ne font pas nécessairement bon ménage. Quoi de plus normal que le stationnement de véhicules le long d'une voie desservant une zone résidentielle ? Observons bien ce cliché tiré lors de notre visite sur les lieux où l'on voit un véhicule agricole occupant toute la largeur de la chaussée.

La Ruelle est pourtant à double sens ! Imaginons un seul instant un véhicule réglementairement en stationnement le long du trottoir dans cette situation...

SECURITE, ACCUEIL ET EMBELLISSEMENT

11. Effet de porte à la rue de Mirwart



Notre guide pour Bure, qui est riverain de la rue de Mirwart aux limites de l'agglomération, fait remarquer la vitesse parfois excessive de certains conducteurs entrant dans Bure par la route dite « des Crêtes ».

Il propose une solution visant à contraindre au respect des règles de circulation dans les agglomérations (notamment, le respect des 50 km/h) et améliorer l'accueil du village de Bure - réputé fleuri - par un embellissement des lieux.

En effet, l'entrée est en descente et actuellement aucun aménagement particulier (exception faite du signal F1a) n'incite réellement à réduire la vitesse, tel un « effet de porte ».

Notons également la présence d'une école quelques centaines de mètres plus bas accommodée d'une « Zone 30 ».

La solution proposée consisterait en la pose de trois ou quatre grands bacs à fleurs et/ou arbuste (en béton, ou bois ou encore en matériaux synthétiques recyclés) disposés sur le bord extérieur de la chaussée, cela dès le franchissement des signaux d'agglomération F1a.



A l'instar d'une réalisation similaire dans le village voisin de Belvaux, il faudrait prévoir un marquage au sol et une signalisation A7 préalable annonçant le rétrécissement virtuel de la chaussée et d'un système sens de passage prioritaire au moyen des signaux B19/B21 (art 8.12 du Code de la route, code du gestionnaire p. 94), avec priorité à la sortie de l'agglomération.

Note : Ces bacs à fleurs peuvent être éventuellement retirés par les services communaux durant la période hivernale, la signalisation doit être dès lors masquée (par des housses éventuellement), afin de permettre un travail aisé du service de déneigement.

Les bacs à fleurs sur pieds sont aisément manipulables à l'aide d'un élévateur à fourchette.

Les bacs, une fois rentrés à l'atelier communal à la basse saison, peuvent être aisément reconditionnés pour la nouvelle saison au moment opportun.

Dans le même ordre d'idée, lors de l'établissement de la déviation annuelle du trafic nord-sud par la Route des Crêtes pour les manifestations du 21 juillet (org. Promo-Tellin), vu la circulation intense, les bacs à fleurs peuvent être déplacés temporairement dans les accotements (ou un endroit sécurisé à proximité) tout en masquant (bâches) la signalisation de rétrécissement.

MOBILITE

12. Un RAVeL (*) entre Bure et la gare de Grupont ?

(*) Réseau autonome des voies lentes. Concept du SPW DGO1 pour la réaffectation des lignes ferroviaires de la SNCB en voies lentes reliant les anciennes gares des villes (ou villages) et destinées exclusivement aux piétons, cyclistes et cavaliers. Ce réseau, dont la numérotation s'inspire des lignes SNCB désaffectées, est en revêtement dur ou en produit concassé cyclable, il est entretenu par les services du SPW DGO1.

Les anciennes lignes de tram de la SNCV, telle la ligne de Neupont à la gare de Graide, ne sont pas reprises dans le réseau officiel du RAVeL, mais leur affectation est similaire.

Anciennement, une ligne de tramway vicinal reliait la gare de Grupont à Wellin.

Cette ligne a été désaffectée dans les années 1950 et a été remplacée par un service d'autobus du TEC (actuellement la ligne 29).

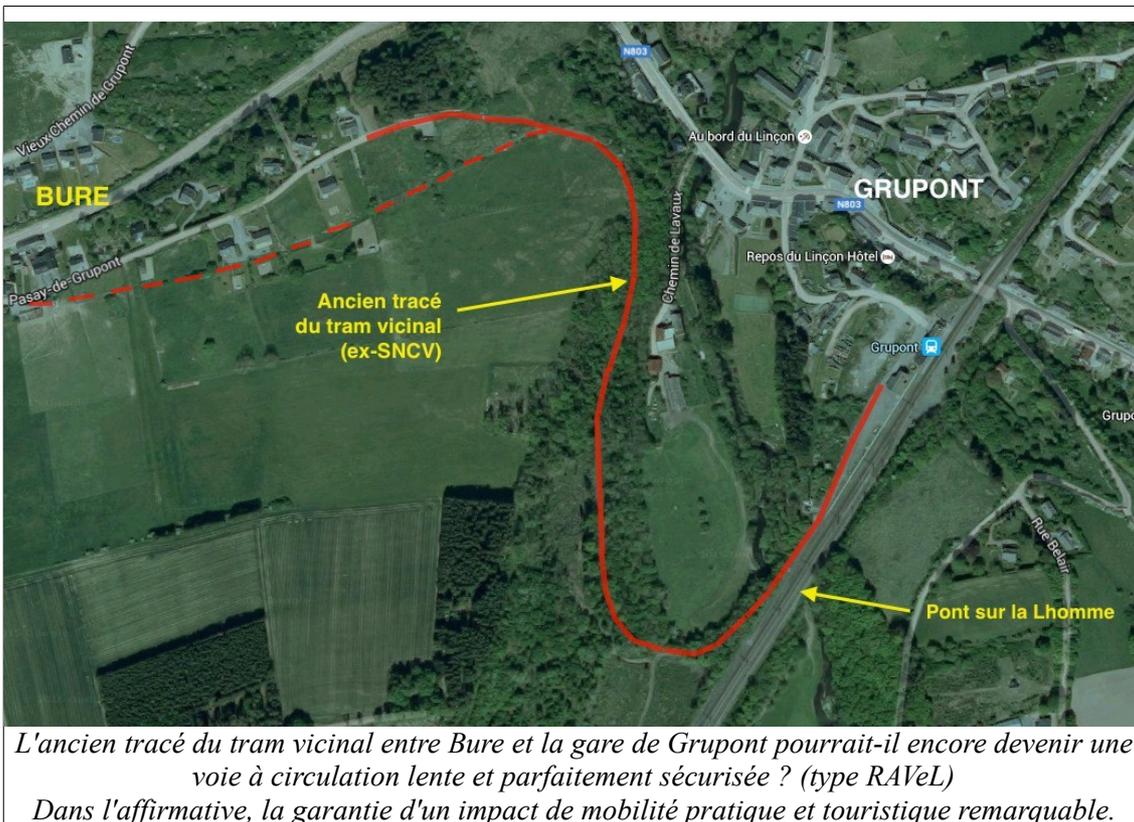
On peut se poser la question de savoir ce qu'il est advenu de l'assiette de cette petite voie ferrée qui, normalement, doit subsister entre Bure et la gare de Grupont.

En effet, si aucune parcelle n'a été rétrocédée aux riverains par la feu SNCV, ou par l'actuelle SRWT, les emprises devraient être maintenues intactes sur ce tronçon.

Attention, dans des cas similaires, il arrive que certains riverains s'approprient *de facto* une emprise publique qu'ils jugent tombée en désuétude par faute d'usage.

Note : Rappelons que la close d'appropriation de servitude ou de chemins publics par faute d'usage sur une période de 30 ans a été abrogée récemment.

En effet, en toute logique, il est impossible de prouver qu'un chemin, même réduit à l'état de friche, puisse - ou non - avoir été emprunté par une quelconque personne sur une durée de 30 ans.



Ne pourrait-on pas inscrire au niveau communal un beau projet en rétablissant la mobilité du tracé par une voie de mobilité lente (type RAVeL) entre la gare de Grupont et le village de Bure ?

Une assiette réhabilitée, en revêtement dur (béton de ciment ou béton hydrocarboné) ou en empièchement avec granulométrie cyclable en surface. Tout bénéfique pour l'attrait touristique de notre commune pour faire redécouvrir l'aspect bucolique et de pleine nature des lieux traversés !

Dans le cas où le projet serait réalisable, il conviendrait d'examiner la subsidiarité de l'ouvrage par l'autorité de tutelle.

Enfin, un dernier point qui pourrait rendre le projet particulièrement productif. Nous ne sommes pas sans savoir que les nouveaux horaires SNCB de la ligne 162, en application à partir du 14 décembre 2014, ont eu un effet désastreux sur la fréquentation du collège d'Alzon, s'il faut croire la Direction de l'école, propos relayés par ailleurs dans la Presse régionale.

Il semblerait que la SNCB serait prête à discuter de la chose et à revenir partiellement sur les mesures de rationalisation qu'elle a élaborées. C'est dire toute l'importance de la gare de Grupont dans la vie communale en général, et pour celle du collège d'Alzon en particulier.

Un itinéraire de type RAVeL entre Grupont et Bure au service des étudiants, qu'ils soient piétons ou cyclistes, aurait dès lors un effet inverse : une véritable promotion pour le collège d'Alzon !

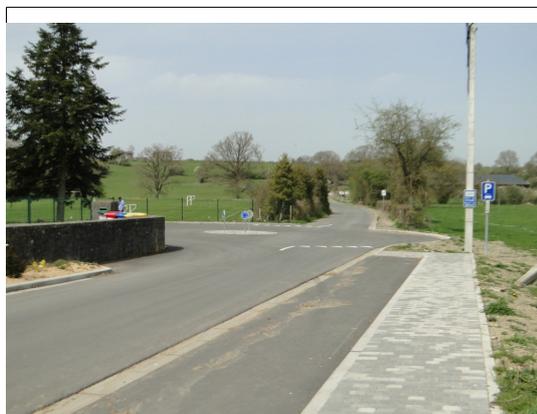
Il faut rappeler ici que la SNCB permet le transport gratuit d'une bicyclette pliante accompagnant un voyageur, ou à prix modique pour un vélo normal. Bon à savoir...

SIGNALISATION

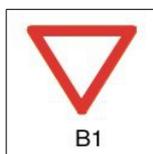
13. Anomalie à la signalisation routière

Notre Observatoire a remarqué trois anomalies dans la signalisation routière sur le territoire de Bure.

Absence d'un signal B1



*Rond-point de rebroussement devant le collège d'Alzon. Il manque un signal B1 sur une des 3 branches.
(au moment de prise de vue, aucun signal B1 n'avait encore été placé)*



Au rond-point de rebroussement devant le collège d'Alzon, il manque un signal B1 (triangle sur pointe : céder le passage) sur la branche de sortie du collège d'Alzon.

Quoique le marquage soit déjà réalisé à l'aide de petits triangles aux accès du rond-point, une signalisation verticale de perte de priorité est obligatoire et prévaut sur le marquage routier réputé moins pérenne.

C'est pourquoi ce signal B1 manquant doit être placé comme mentionné dans le règlement de police approuvé par le Conseil Communal en date du 4 nov. 2014, point 40, art. 1.

Stationnement à validité zonale non conforme

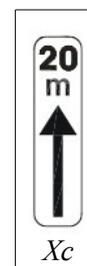


Additionnel de validité zonale non conforme

A quelques mètres de là, une zone d'interdiction de stationnement à validité zonale est signalée à droite à l'approche du round-point de rebroussement.

Il est à remarquer que l'additionnel de validité zonale n'est pas conforme.

En effet, un modèle spécifique de validité zonale à appliquer exclusivement aux signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement doit être utilisé et, dans ce cas-ci, c'est le type Xc qui est conforme (flèche montante surmontée de la mention 25 m).



Ci-contre, type Xc avec distance à titre d'exemple. Voir aussi le Code du Gestionnaire pp. 111 et 112.

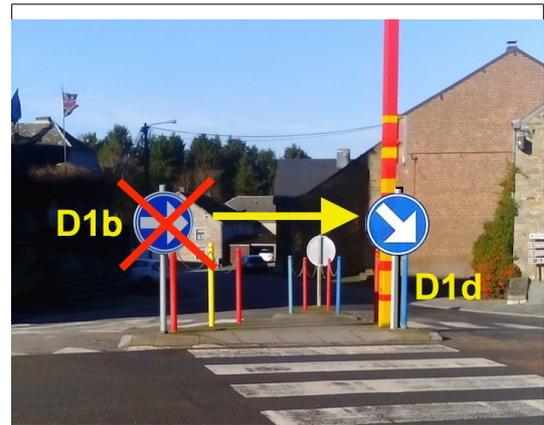
En outre, il faut signaler la non-conformité du poteau, celui-ci doit être obligatoirement de couleur orange.

(AM 11/10/1976, art. 11.4.1 /1°. Voir aussi le Code du Gestionnaire p. 120.

Contournement de l'îlot directionnel devant l'église (N846)

Un signal D1b est placé en tête d'îlot directionnel devant l'église face au foyer culturel. Il s'agit bien entendu d'une grossière erreur.

Le D1b est un signal de sens obligatoire : le conducteur doit suivre obligatoirement la direction de la flèche. Selon l'art. 9.1 de la circulaire du 14/11/1977, un signal D1b placé de front au delà d'un carrefour indique la direction d'un sens unique à suivre, notamment dans le cas d'un carrefour en T. Or, la N846 n'est pas à sens unique !



Le D1b doit être déplacé et orienté en D1d

D'autre part, le signal D1d indique le côté obligatoire de passage par rapport à un obstacle fixe au milieu la chaussée, tel un îlot directionnel. Malgré qu'il ne soit pas obligatoire d'être placé en tête d'îlot, il convient cependant de le placer du bon côté pour éviter toute confusion quant à la position du passage.

Il est évident que la situation telle qu'illustrée ici doit être corrigée comme suit :

- Placement du signal à droite de l'îlot ;
- Orienter le panneau, la flèche dirigée à 45° vers le bas à droite (position D1d).

GRUPONT

Rapporteur : Freddy DIDRICHE
Visite le 20 novembre 2014, guide Anne VANWILDEMEERSCH
Accompagnants : Monique HENROTIN et Claude BLAKE

Considérations générales

Le village de Grupont est la plus petite agglomération de la commune de Tellin, elle se trouve concentrée au fond de vallée de la Lhomme et de quelques affluents. C'est le seul village desservi par une gare de chemin de fer dans la commune de Tellin. Il est traversé par une seule route régionale, la N803 de Saint-Hubert à Rochefort, la seule route gérée par le SPW DGO1 où un effort d'intégration dans une agglomération a été réalisé sur toute l'étendue de la commune de Tellin.

Le seul lien carrossable pour tous usagers de Grupont vers les autres composantes de la commune se situe au rond-point du Faubourg par le N803 et N846 sur le territoire de Bure. Il n'y a donc aucune route vicinale alternative de grande communication, ce qui signifie que les routes communales qui quittent le centre de Grupont dirigent les usagers vers les exploitations agricoles et/ou forestières.

Nous ne constatons aucun pôle important de développement de l'habitat.

Grupont possède deux établissements touristiques importants : la Ferme du château et le camping de la Clusure. Quoique ce dernier est accessible par le territoire de Bure (le rond-point aux sangliers) , nous l'incluons dans le rapport de Grupont.

On peut donc dire que Grupont est une agglomération en noyau au départ de laquelle partent en étoile différentes voiries communales, mais sans véritable vicinalité. L'examen de la sécurité et de la mobilité n'en est que facilité.

On remarque également que l'urbanisation du centre (côté église) est ancienne et en étages, peu sujette aux règles de l'alignement. Ce qui lui donne un aspect assez singulier et sympathique, pareil à certains villages de Provence, qu'il serait intéressant de mettre en évidence sur le plan touristique.

La traversée de la N803 a été modernisée voici quelques années et donne une image positive de propreté et d'aménagement soigné. Gageons que l'entretien suivra. Il y subsiste malgré tout des points de sécurité à signaler.

Les routes communales dans l'agglomération sont sinueuses et se fauillent entre les maisons. Hélas dans ces circonstances, il y a peu d'espace de protection des piétons. Dans les environs de l'église, l'aménagement public se présente en terrasses et la voirie revêtue actuellement s'étend uniformément de façade à façade. Les garde-corps en place sont « basiques » , mais en général en bon état.

Dans ce réseau de routes communales de l'agglomération, la priorité de droite est l'unique règle et ne semble pas poser de problème de visibilité pour un véhicule venant de droite si les conducteurs modèrent leur vitesse.

La signalisation de fin de priorité aux approches de la N803 est correctement signalée et pré-signalé sauf un point qui sera détaillé.

Points particuliers

SECURITE N803

1. Passage pour piétons

Il n'y a qu'un seul passage pour piétons sur cette route importante. Au sens absolu, il devrait suffire pour protéger la traversée de la N803, puisqu'il est situé au bon endroit entre le quartier de la gare (rue Elisabeth et arrêt d'autobus) et le quartier de l'église.

D'autre part, il n'y a plus d'école à Grupont, ni d'autre établissement fréquenté par des enfants le long de la N803. En effet, le domaine des Fosseys n'est plus actif. La signalisation A23 en place devrait être retirée.



En venant de St-Hubert, à peu de frais, le signal A23 pourrait être remplacé par un signal A21 (signal de danger, passage pour piétons à 100 m), même si celui-ci n'est pas obligatoire puisque la vitesse autorisée ne dépasse pas 70 km/h à cet endroit. Cependant, ce passage zébré est masqué par un double virage, ce qui justifierait en suffisance le placement de ce signal de danger.

Note : L'art. 7.6 du Code de la route spécifie que le signal A21 doit être placé à l'approche d'un passage pour piétons si la vitesse autorisée dépasse 70 km/h. Cela ne signifie nullement qu'il est interdit de le placer si la vitesse est inférieure à 70 km/h !

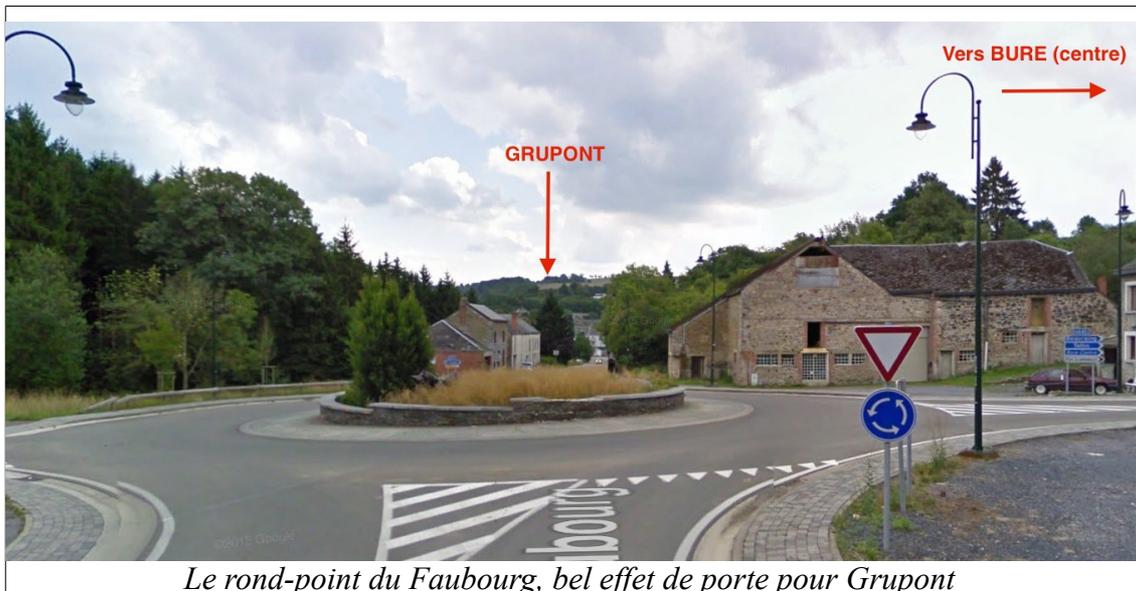
SECURITE N803

2. Effet de porte

Note : Un « effet de porte » est un aménagement local et particulier qui a pour but d'attirer l'attention des automobilistes lorsqu'ils abordent un environnement différent de celui qu'ils quittent, en l'occurrence une agglomération, où le comportement de la conduite doit être adapté et particulièrement réactif vis-à-vis des usagers faibles avec lesquels ils doivent partager l'espace public.

En d'autres mots, l'automobiliste qui passe un « effet de porte » doit se rendre compte qu'il entre « chez autrui » et doit l'inciter à respecter les règles élémentaires de respect vis-à-vis des habitants.

Outre les règles de respect, l'effet de porte offre une marque de bon accueil et une image valorisante de la commune (ou l'agglomération) abordée.



Le rond-point du Faubourg (avec ses sangliers), non seulement sécurise la circulation des véhicules sur ce carrefour, mais remplit parfaitement le rôle d'effet de porte.

Qu'il vienne de Rochefort ou de Bure, l'usager doit ralentir pour aborder le rond-point, céder le passage au besoin et manœuvrer dans le rond-point pour poursuivre son chemin. Dès la sortie du giratoire, un panneau d'agglomération F1a lui signifie qu'il entre dans l'agglomération de Grupont. Voilà le meilleur des casse-vitesse !

Le centre du giratoire est aménagé comme un jardin et garni de statues animalières emblématiques, le tout constituant une allégorie à la nature de notre belle Ardenne, faisant une suite logique avec le rond-point de Wavreille. Grupont est ainsi équipé d'un « effet de porte » idéal.

Hélas, l'autre entrée dans Grupont (en venant de St-Hubert) ne présente pas les mêmes qualités. Aucun effet de porte, l'entrée n'est matérialisée que par le strict minimum légal : le signal F1a.

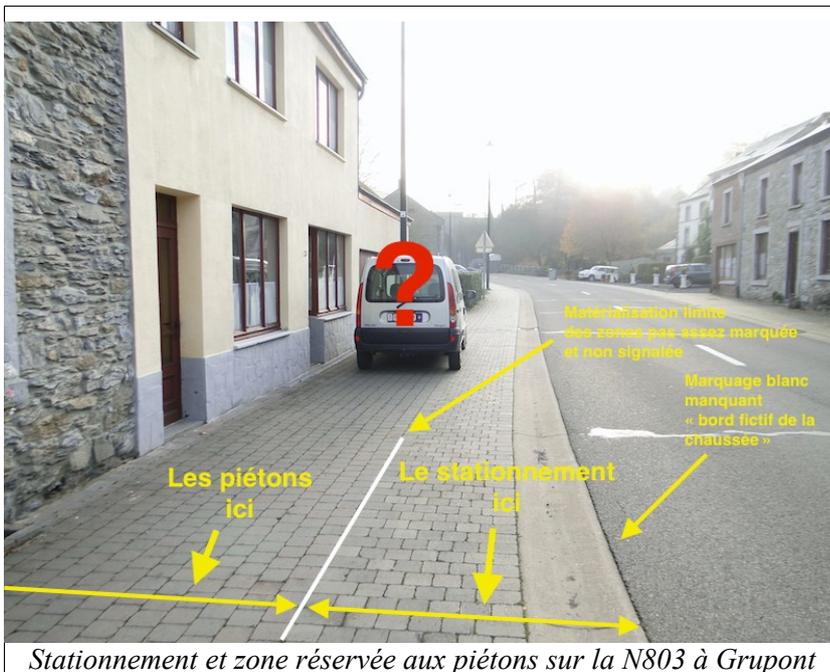
L'aménagement de trottoirs dès la limite de l'agglomération aide cependant à la perception de l'agglomération, mais il serait intéressant de connaître la proportion des automobilistes qui respectent la limitation de vitesse à 50 km/h sur le tronçon entre le signal F1a et le pont du chemin de fer.

Note : Il serait intéressant de s'inspirer des effets de portes tels qu'ils sont réalisés dans des pays limitrophes tels l'Allemagne, le Gand-Duché de Luxembourg, les Pays-Bas et la France, pour se rendre compte du retard que prend la Wallonie en la matière. Hélas, on sait combien le SPW DGO1 sait faire preuve de frilosité et de refus d'initiative pour intégrer ses voiries dans les milieux urbanisés.

SECURITE N803

3. Interférence entre stationnement et trottoirs

Il est certain que le bureau d'étude qui a étudié l'intégration de la N803 dans la traversée de Grupont a bien prévu une limite entre les espaces de stationnement et ceux destinés aux piétons (trottoirs), puisqu'elle se concrétise par une différence d'appareillage des pavés de béton entre ces zones. Hélas cette différence ne semble pas très flagrante !



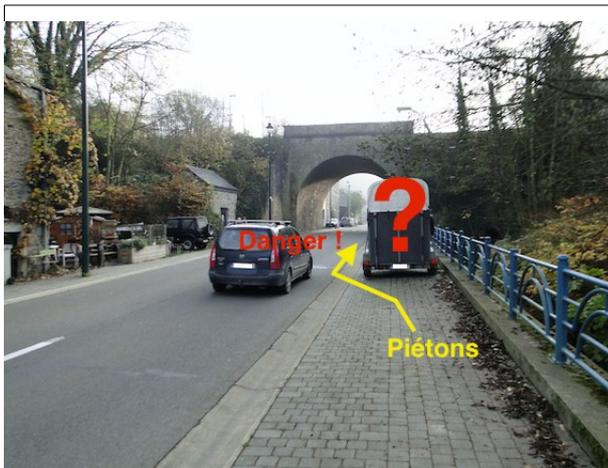
Stationnement et zone réservée aux piétons sur la N803 à Grupont

Or, il semble effectivement que rien ne soit respecté, cela en l'absence de toute matérialisation au moyen d'une signalisation routière appropriée définissant l'existence de ces zones.

Existe-il un règlement de police à ce sujet ?

Notre Observatoire juge qu'il n'est pas normal, dans la situation présente (qui n'est pas un chemin de campagne!), qu'un piéton soit obligé de mettre les

pieds sur la chaussée - et se mettre en danger - pour contourner un véhicule en stationnement sur le trottoir pour la seule raison de commodité du propriétaire d'un véhicule.



Stationnement au dépit de toute règle élémentaire de sécurité pour le piéton

Il convient de noter que cette situation contrevient aux dispositions du Code de la route Art. 24 (AR 1/12/1975) qui stipule « qu'il est interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement à tout endroit où il est manifestement susceptible de constituer un danger pour les autres usagers de la route ou de les gêner sans nécessité», le piéton étant un usager de la route au sens strict.

Enfin, il faut rappeler que le Code de la Route Art. 19.4 (AM 11/10/1976) prévoit qu'une largeur minimum de 1,50 m est à réserver aux piétons **du côté extérieur** lorsque le stationnement des véhicules sur les trottoirs est autorisé et dûment réglementé.

Voir aussi p. 222 du Code du gestionnaire.

Notre Observatoire suggère que cette situation soit amendée par l'Administration (SPW DGO1 et Commune) par le ré-examen du règlement de police sur le stationnement (s'il existe) et soit matérialisé sur place au moyen d'une signalisation, d'un marquage et autres accessoires de chaussée (bordures, bollards, plantations, marquage, etc...) séparant les zones réservées aux piétons de celles réservées au stationnement.

AMENAGEMENT ET MOBILITE

4. Autour de la Gare de Grupont

Etat général.

La visite des lieux a mis en évidence le dépérissement de l'activité de ce quartier lequel donne une image peu flatteuse d'abandon. Ce fait s'explique par la désaffectation du bâtiment de la gare et de ses dépendances par INFRABEL, mais aussi de la perte de l'usage du train par les habitants, conséquence de l'usage unilatéral de l'automobile depuis plusieurs décennies par faute d'une offre alternative suffisante.



Or, la « halte » de Grupont (nous ne devrions plus dire « gare ») - seul lien ferroviaire de la Commune de Tellin - ne tient plus qu'à un fil, puisque la SNCB a décidé à partir du 14 décembre 2014 de réduire de moitié la fréquence des trains L sur la ligne 162, sous la pression des mesures d'austérité imposées par le gouvernement fédéral. (*) Or, l'usage des transports en commun est actuellement une des rares alternatives aux problèmes de congestion des routes vers les lieux de travail, mais aussi sur l'impact que l'on sait sur l'environnement.

Il convient donc de ne pas se résigner sur l'état actuel, mais de mettre en oeuvre une politique pour éviter la disparition de cette halte ferroviaire.

Un examen des lieux est donc nécessaire et un réaménagement plus moderne de la place serait souhaitable.

Enfin, mentionnons que la gare de Grupont s'inscrit dans le tout nouveau GR151 (Tour du Luxembourg) établi par l'ASBL « Sentiers GR » (les sentiers de Grande Randonnée) dont la 1ère édition du topo-guide officiel est sortie de presse au mois de juin 2015.

Le GR151 passe par Mirwart, venant de Smuid et se dirigeant vers Mormont (en contournant Awenne).

Un des attraits du GR151, c'est qu'il a privilégié l'accès par les gares SNCB. Des diverticules de raccordement seront bientôt balisés à cet effet.

Ceci permet au randonneur d'y laisser son véhicule en stationnement, de randonner quelques jours et de revenir au point de départ grâce au train.

Un diverticule reliant le GR151 à Mirwart (via la ferme de Belair) à la gare de Grupont sera balisé prochainement. (**)

Voilà une nouvelle initiative qui pourrait participer, certes modestement, à la revitalisation de l'environnement immédiat de la gare de Grupont.

(*) Voir le chapitre consacré à Bure sur l'incidence sur la fréquentation du collège d'Alzon.

(**) Le GR14 joignant l'Eifel (Allemagne) aux Ardennes françaises recoupant le GR151 à proximité profitera également de ce diverticule de raccordement à la gare de Grupont.

Stationnement des véhicules.

Actuellement, rien n'est prévu ou réglementé pour l'usager, excepté pour l'arrêt du bus TEC, où un emplacement est aménagé. Les véhicules (peu nombreux) stationnent « en vrac » sur un terre plein vague, non signalé (ancien dépôt de matériaux ?) et mal éclairé.

Nous avons également constaté l'absence de range-vélos abrité, ce qui n'engage nullement un usager potentiel de se rendre à la gare à vélo.

Accès à la gare

- Accès 1. La rue Elisabeth est le seul accès aux véhicules à la place de la gare. La rue est sinueuse et étroite, sans trottoir, coincée entre les maisons et un parapet. Elle est empruntée par les bus du TEC. Malgré le danger que cela constitue, il faut reconnaître qu'il est difficile de la reconsidérer en matière de sécurité.

- Accès 2. Une venelle joint la place de la gare à la N803, à droite de la rue Elisabeth, en descendant. Cette venelle ombragée ne manquerait pas de charme si elle était entretenue. En effet, le sol est couvert d'une mousse particulièrement glissante. Son usage serait une alternative pour les piétons empruntant la rue Elisabeth, et pourquoi pas en rendre l'usage conseillé par une signalisation appropriée.

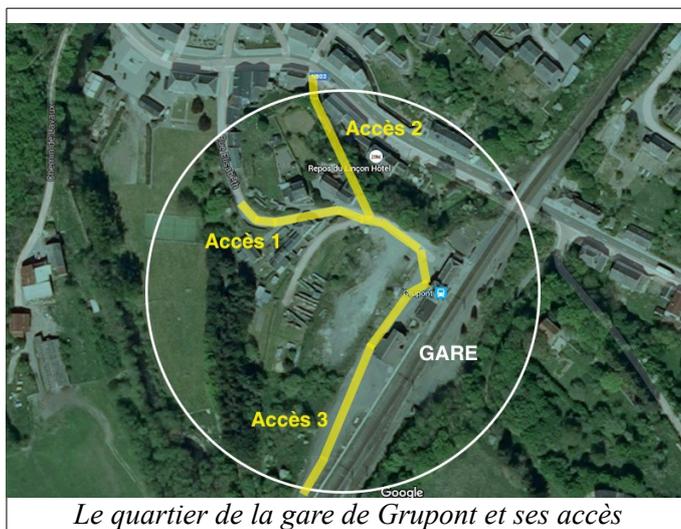
Actuellement, cette venelle ne fait l'objet d'aucune réglementation visible. On pourrait envisager une signalisation appropriée signifiant un usage exclusif aux piétons.



Accès 2, la venelle

Note: voir à ce sujet l'article sur la signalisation des venelles au chapitre général pour l'ensemble de Tellin.

- Accès 3. Voir à ce sujet le point 12 du chapitre consacré à la section de Bure « Un RAVeL entre Bure et la gare de Grupont ? » où il est question de faire revivre (pour autant que cela soit encore possible) un itinéraire oublié, le trajet de l'ancien tram vicinal Wellin-Grupont, en voie lente réservée aux piétons, cyclistes et cavaliers.



Le quartier de la gare de Grupont et ses accès

SECURITE

5. Autour de la salle des fêtes

Des réticences ont été exprimées chez certains membres de notre Observatoire au sujet du stationnement des véhicules aux abords de la salle des fêtes de Grupont, rue du Cimetière.

Cette rue est étroite d'environ 4 mètres située en haut d'une côte à proximité d'un carrefour.

A l'occasion d'activités dans la salle, le stationnement des véhicules relève de l'aléatoire et les manoeuvres de rebroussement sont assez compliquées. De vraies inquiétudes sont émises à l'idée d'une intervention des services d'urgence dans le quartier en cas de pareil désordre.



La salle des fêtes de Grupont

Nous proposerions dès lors de limiter le stationnement dans cette rue et celles du quartier avoisinant à l'usage des seuls riverains (et de leurs visiteurs), quitte à imposer le stationnement des autres véhicules au bas de la côte, sur la place au bord de la Lhomme pour les autres personnes les jours d'activité de la salle.

Pensant aux personnes âgées ou à mobilité déficiente, la solution consisterait à les faire déposer devant la porte de la salle. Le conducteur mettrait ensuite le véhicule en stationnement aux endroits autorisés.



Une courte zone de stationnement interdit (sans exception) aux abords immédiats de la salle (zone à définir) serait à prévoir durant les activités par le placement de panneaux E1 temporaires.

Note : Pour rappel, le stationnement interdit autorise toutefois l'arrêt qui, selon les termes du Code de la Route, est une immobilisation d'un véhicule le temps nécessaire au chargement ou au déchargement de personnes ou de choses. Cette clause permettrait le déchargement et le re-chargement de matériel, mais aussi le débarquement (l'embarquement) de personnes devant la salle, mais sans y laisser le véhicule.

L'établissement d'une zone "30" ne serait pas superflue dans ce périmètre puisqu'aucun trottoir n'y est aménagé et que les accotements y sont étroits (parfois absents) et souvent occupés au stationnement de véhicules. Cette mesure sécuriserait les piétons et inciterait à un meilleur partage de l'espace public.

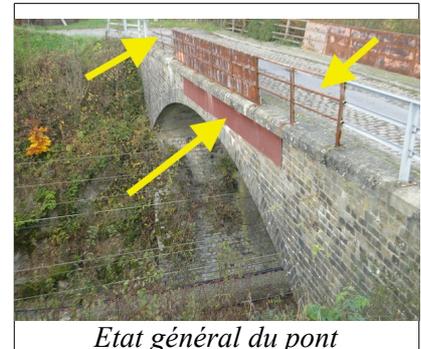


SECURITE

6. Pont sur le chemin de fer

Un pont étroit enjambe des voies de la ligne de chemin de fer 162 entre le centre du village et le château.

Ce pont ancien - qui doit certainement dater de l'époque de la construction de la ligne en 1858 - semble prendre un sérieux coup de vieux.



Devons-nous faire confiance aux services techniques d'INFRABEL quant au suivi de la stabilité de cette antiquité ou de l'opportunité de sa reconstruction ?

En effet, des marques de défaillance inquiétantes se manifestent notamment par des affaissements dans le profil en travers du tablier et la présence d'un "cache-misère" qui orne la clé de voûte du côté sud.

De plus, l'état général du garde-corps laisse complètement à désirer et a été sujet à de nombreuses réparations sommaires.

Reconnaissons-le : l'ensemble est assez lamentable et accessoirement offre une bien piètre image.

Notre Observatoire souhaite obtenir de la part de l'administration communale quelques informations (via INFRABEL) quant à la stabilité et le devenir de ce pont inquiétant.

Nous avons également remarqué qu'une signalisation de passage prioritaire B19/B21 de part et d'autre du pont est manquante puisqu'il ne permet pas une circulation aisée dans les deux sens pour tous les types de convois. (*)



Enfin, il est étonnant qu'aucune limitation de tonnage n'est affectée à ce pont dont la construction remonte à un autre âge, alors qu'entre-temps la charge admissible par essieu du charroi (de matériaux, agricole et forestier) a fortement évolué. Une vérification s'impose donc.



Faisons remarquer qu'en cas de limitation de tonnage, ici, il n'y a pas d'itinéraire alternatif pour tout convoi dépassant celui indiqué. Aux signaux C21 placés aux abords du pont, il conviendrait dès lors de placer un C21 supplémentaire à l'entrée de la rue du Cimetière avec panneau additionnel de distance « 300 m ».

En principe, cette rue ne peut servir qu'aux riverains car ce n'est pas une route vicinale (il y a toujours des chauffeurs qui se perdent...). Aux C21 placés devant le pont, il faut examiner la possibilité de placer un panneau additionnel « DESSERTE LOCALE » si la stabilité de l'ouvrage le permet. (Voir page 95 du Code du gestionnaire à ce sujet.)

(*) Note : En règle générale, le sens prioritaire s'attribue au profil en long montant et/ou dans le sens de la sortie de l'agglomération.

SECURITE

7. Chemin de la Clusure

Note : Quoique ce chemin se trouve sur le territoire de Bure, vu sa proximité avec Grupont, il est préférable d'en faire mention ici.

Cette route étroite et sinueuse de type agricole est assez fréquentée dans les deux sens au moment des villégiatures de la haute saison.

De plus, elle est située en dehors de l'agglomération, donc la vitesse maximale autorisée est de 90 km/h. De surcroît, la proximité du camping génère la présence nombreuse de piétons.

Nous le savons, tout conducteur est sensé adapter sa vitesse en fonction des circonstances de la route. Mais d'autres semblent l'oublier, se mettant ainsi en danger, de même que de tierces personnes.

Nous suggérons donc qu'une limitation de vitesse à 50 km/h soit établie entre le rond-point et le camping (aboutissement de la route) au moyen de signaux C43 (répétés au seul carrefour de cette section). A défaut d'une autre mesure, ce serait déjà un pas dans le bon sens pour la sécurité.

Note : On pourrait également imaginer une « zone 50 » à l'aide des signaux F4a et F4b, mais la simplicité des lieux (un seul carrefour intermédiaire) ne justifie pas l'établissement de ce type de zone aux coûts plus élevés (8 signaux F4a/F4b contre 4 signaux C43).

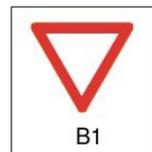
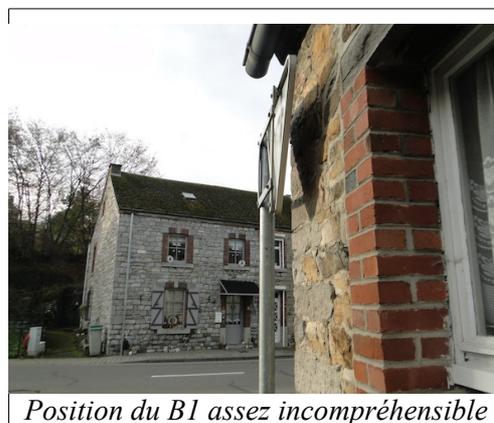
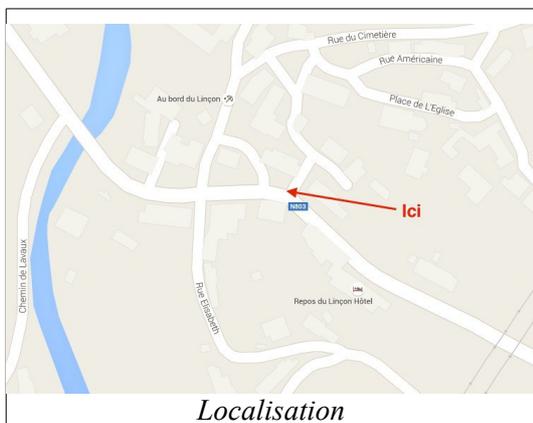


SIGNALISATION

8. Anomalie de signalisation

Positionnement du signal B1 assez incompréhensible ! Sous la gestion du SPW DGO1, district routier de St-Hubert. Sans autre commentaire.

Note : Dans le cas où cette irrégularité aurait été rectifiée entre-temps, cette remarque est nulle et non avenue. Mais elle dure depuis pas mal d'années, Google Streetview d'août 2010 en atteste déjà !



RESTEIGNE

Rapporteurs : Monique HENROTIN et Claude BLAKE

Visite le 12 février 2015, guide Claude BLAKE

Accompagnants : Monique HENROTIN et Anne VANWILDEMEERSCH

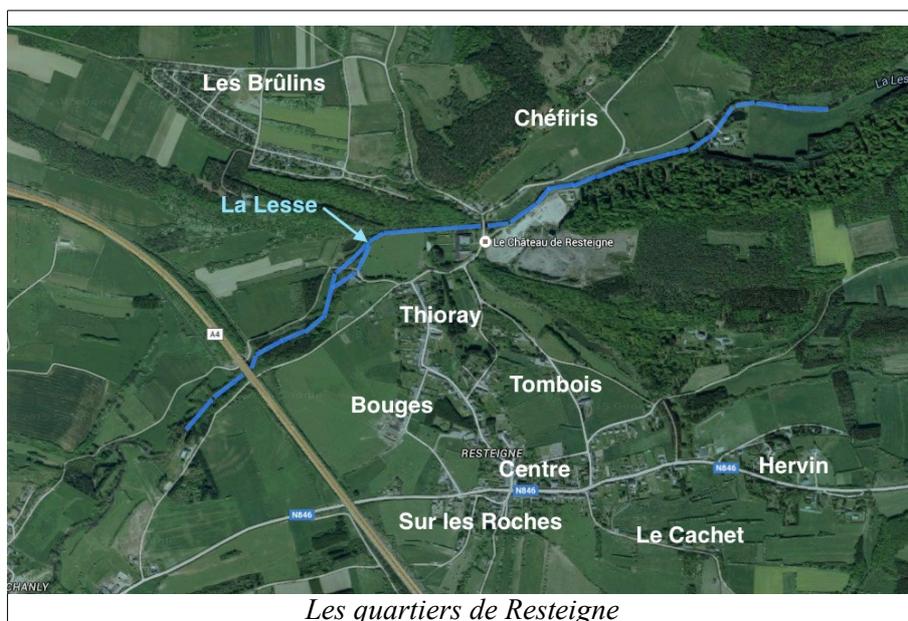
Considérations générales

Le village de Resteigne est le 3ème village en ordre d'importance de la commune de Tellin. Il est principalement inscrit entre deux lignes géographiques est-ouest: la route N846 et la Lesse. Il se divise essentiellement entre deux parties voisines:

- le Centre (au sud)
- le Thioray (au nord),

auxquels viennent s'ajouter plusieurs quartiers périphériques

- Sur les Roches au sud de la N846, près de l'église où l'urbanisation n'évolue plus
- Le Cachet, au sud de la N846 à l'est, quartier en cours d'urbanisation
- Bouges, à l'ouest du village, près de la salle des fêtes, quartier en cours d'urbanisation
- Rue de la Grotte, à l'est, lotissement communal en cours d'achèvement d'urbanisation
- Chéfiris, quartier situé au nord-est, à proximité de la route de Belvaux, où l'urbanisation ne subit plus d'évolution
- Les Brûlins, parc résidentiel dont aucun commentaire ne figurera dans ce rapport
- Hervin, quartier à l'est de Resteigne en faible évolution



- Enfin, nommons provisoirement "le Tombois", le nouveau quartier en projet qui devra se développer dans l'espace situé entre la ruelle, le cimetière et le couvent, Rapport Urbanistique et Environnemental (RUE) en cours.

- D'une manière générale, la répartition de l'habitat se présente selon un noyau (d'où on exclura Chéfiris et les Brûlins), et la séparation entre le Centre et le Thioray n'est plus aussi apparente qu'elle n'était autrefois, du fait de nouvelles constructions.

On peut regretter l'aménagement actuel (1976) de la traversée rectiligne de la N846 qui brise la convivialité qui existait dans les parties sud du Centre autour de l'église. En effet, le quartier "Sur les Roches" a perdu quelque peu son lien avec le reste du village.

Par ailleurs, on constate que l'urbanisation de la rue de Bouges et le projet d'urbanisation du "Tombois" (RUE en cours) respectent le caractère nodulaire traditionnel des villages de la Famenne, et que l'éparpillement de l'habitat le long des chaussées de communication est limité par la présence de l'autoroute A4-E411 à l'ouest, naturellement par le quartier d'Hervin à l'est et la Lesse au Nord.

Beaucoup de personnes considèrent Resteigne - à raison - comme étant un beau village, avec une relative unicité de style de maisons et de matériaux, en tous cas pour ce qui concerne la patrimoine bâti ancien.

Conséquence de l'évolution, de nouvelles bâtisses modernes ont vu le jour au coeur même du village et ne s'inscrivent pas dans cette unité de style (forme et couleur). Il existe cependant des solutions qui permettraient d'atténuer cet écart de style, notamment par la plantation d'arbres en alignement dans la rue du Centre.

Resteigne pourrait cependant être encore plus belle si l'on pouvait repenser l'aménagement de l'espace public et revaloriser ses placettes, lui donner des couleurs différentes du gris à l'aide de plantations d'arbres et bannir définitivement tous ces câbles de distribution électrique défigurants qui s'étirent au long des rues.

Les voiries qui traversent l'agglomération de Resteigne sont principalement de deux types (hormis l'autoroute, bien entendu):

- voiries de liaison (la N846, l'itinéraire en direction de Belvaux soit par le Thioray, soit par la rue du Couvent)
- voiries de distribution telles, la rue du Centre, la rue Thioray, la rue de Bouges, la rue du Cachet, la rue de la Culée, la rue de Frenet...
- quelques voiries à circulation locale, mais celles-ci ne sont pas directement liées à l'urbanisation, mais plutôt motivées par la dangerosité du tracé et déclassées des routes de communication.

Enfin, on constate à Resteigne, sous l'impulsion de la Commune, une volonté de sécurisation des usagers faibles par le concrétisation du plan de mobilité scolaire: la création d'un réseau de trottoirs entre la N846 et les écoles.

Considérons dès lors ce qui est réalisé à ce jour comme un bon point de départ pour la sécurisation de tous les quartiers et de tous les usagers.

Points particuliers

MOBILITE

1. Nouvel itinéraire vicinal entre la N846 et Belvaux

Actuellement, le fléchage en place près de l'église envoie les usagers se dirigeant vers Belvaux par la rue du Centre, la rue du Thioray, la rue de la Carrière, le pont sur la Lesse et la rue de Chéfiris.

Cet itinéraire traverse la partie la plus densément peuplée du village (le Centre et le Thioray), comporte plusieurs virages dangereux (mauvaise visibilité), une zone "30" aux abords des écoles, un itinéraire d'accès aux écoles. Ajoutons que cet itinéraire est souvent utilisé comme terrain de jeux par les enfants.

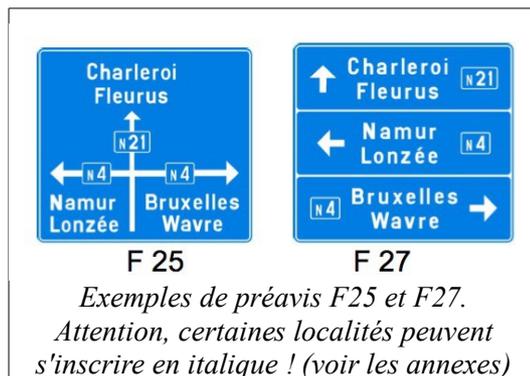
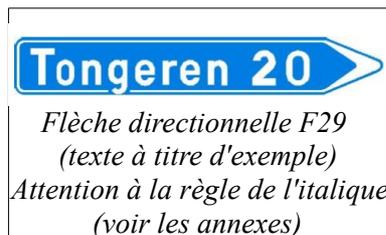
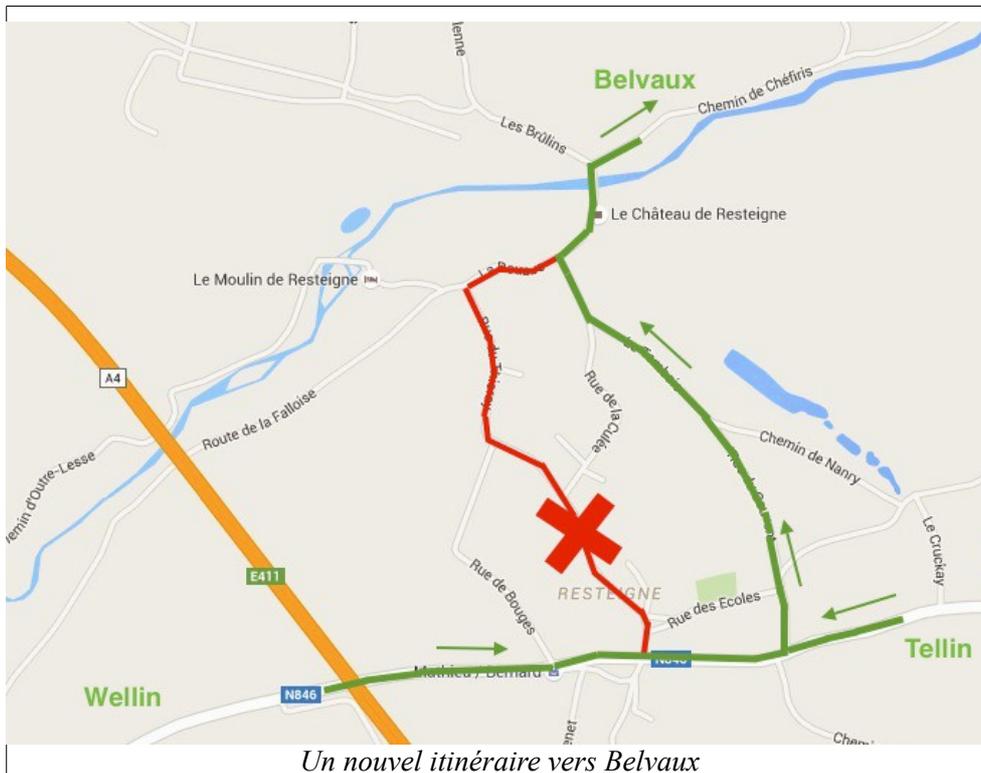
Parallèlement, grâce à l'exploitation de la carrière (aujourd'hui fermée), il existe une large route de contournement de l'agglomération par l'est, la rue du Tombois et la rue du Couvent. Cet itinéraire est moins densément bâti, plus rectiligne, plus large et certainement plus adapté à un usage de communication entre le centre de Resteigne et Belvaux.

Notre observatoire suggère donc, en collaboration avec les services de signalisation du SPW DGO1 Luxembourg, de modifier l'itinéraire de communication entre la Grand' Rue (N846) et la rue de la Carrière en passant par la rue du Couvent et la rue du Tombois.

Ceci impliquerait :

- Le déplacement des flèches directionnelles F29 "*Belvaux 3*" (dorénavant en italique, voir annexe),
- Le placement ou déplacement des flèches directionnelles F29 "Tellin 4" et « Wellin 4" vers le carrefour de la rue du Couvent et de la N846 (Grand' Rue);
- de limiter la vitesse à 50 km/h sur la N846 (voir plus loin "Traversée de Resteigne par la N846, point 2."), nécessaire pour sécuriser le carrefour entre la N846 et la rue du Couvent/rue du Tombois;
- de placer un miroir de carrefour pour améliorer la visibilité des conducteurs débouchant de la rue du Couvent sur le trafic de la N846 venant de Wellin;
- de placer des préavis F25 ou F27 sur la N846 de part et d'autre de ce carrefour indiquant l'itinéraire vers Belvaux (facultatif, mais recommandé);
- de placer au carrefour de la rue du Tombois et de la rue de la Carrière trois F29 "*Belvaux*" (*en italique*), "Tellin" et "Wellin" dans les sens appropriés;
- de placer des signaux C43 "50" avec additionnel "RAPPEL" dans les deux sens et après chaque carrefour dans les rues du Tombois et du Couvent, pour rappeler aux conducteurs qu'ils sont toujours en agglomération malgré la dispersion de l'habitat; (*)
- de placer des nouvelles flèches F29 « Wellin » et « Tellin » au carrefour de la rue de la Carrière et de la rue du Tombois ;
- étant donné que la rue du Couvent et la rue du Tombois sont en grande partie sur un itinéraire cyclable entre Tellin et Chanly et en cours d'urbanisation, de matérialiser par marquage spécifique un espace de sécurité pour piétons et cyclistes entre la N846, la rue de la Grotte et la rue de la Carrière en emprunt (*) sur la largeur de la chaussée existante (facultatif, mais recommandé).

(*) « emprunt » = espace latéral emprunté (pas obligatoirement réservé) sur la largeur de la chaussée pour un usage particulier.



Ce faisant, la rue du Centre et la rue du Thioray ne seraient plus des voiries de communication mais de distribution (déplacements entre quartiers et accès aux habitations). Conjointement au nouveau plan de mobilité scolaire par la rue de Bouges et le dépose-minute circulaire près de la salle des fêtes, la circulation automobile dans cette voie centrale serait allégée, tout bénéfique pour la sécurité des enfants qui se rendent à pied (ou à vélo) à l'école ou occupent l'espace public comme lieu de jeu.

Parallèlement, la rue du Couvent et la rue du Tombois seraient confirmées en tant que voirie de communication.

Enfin, cette réforme éviterait toute réglementation temporaire (et sa signalisation) de déviation vers Belvaux en cas de fermeture du trafic dans le centre du village lors de fêtes ou d'activités locales (par ex. Les brocantes)

(*) 1. Il y a anomalie dans la matérialisation des limites d'agglomération de Resteigne dans ces rues. Voir plus loin.

2. Indication additionnelle « RAPPEL » pour rappeler au conducteur qu'il circule dans une agglomération, mais aussi là où la limitation de vitesse est ramenée à 50 km/h à partir d'une zone où elle était autorisée à un niveau supérieur. C'est le seul cas de mention « RAPPEL » pour une interdiction autorisée en Belgique.

SECURITE ET AMENAGEMENT

2. Traversée de Resteigne par la N846

Cette traversée est un point important du présent rapport. En effet, le passage actuel de la N846 ressemble davantage à un autodrome qu'à un axe de communication régional intégré dans une agglomération.

Le débat s'articule donc selon trois aspects :

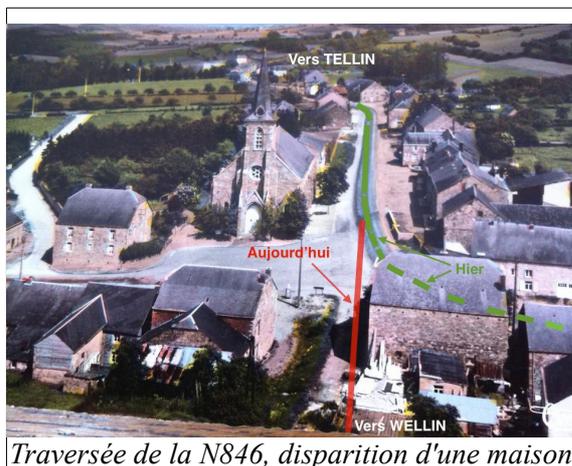
- la vitesse autorisée excessive de la traversée ;
- l'aménagement de l'espace ;
- la sécurisation des traversées piétonnes.

Rappelons que la traversée à une vitesse maximum autorisée de 70 km/h a déjà été débattue au sein de la CCATM.

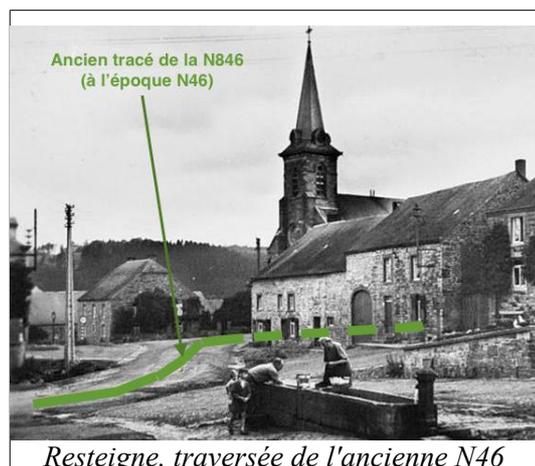
Malheureusement, pour l'heure, aucune décision ne semble se dégager à ce sujet.

Le tracé antérieur à 1976 avec son double virage constituait un casse-vitesse naturel et forçait à limiter la vitesse des véhicules. L'automobiliste se rendait compte qu'il traversait un village et pouvait apprécier l'harmonie des lieux.

En venant de Tellin, un hôtel-restaurant de fière allure trônait en fond de perspective



Traversée de la N846, disparition d'une maison



Resteigne, traversée de l'ancienne N46



Centre de Resteigne, traversée de la N846 avant et après 1976

et son alignement perpendiculaire constituait un lien entre la place de l'église et le quartier "Sur les Roches".

Les années 1970 - années du "tout-à-l'automobile" - nous ont conduits à leurs errements et on mesure aujourd'hui le désastre que cela constitue en matière d'aménagement.

La situation est difficilement remédiable et l'opération pourrait sembler improbable en regard des budgets dont dispose le SPW DGO1 pour l'intégration de ses routes dans les agglomérations, mais aussi de la volonté de les réaliser.

Cette route a cassé le centre de Resteigne, elle s'est réalisée aux dépens de la sécurité des Resteignois et de l'intégrité du village.



Pire, on y a élevé la vitesse maximum autorisée à 70 km/h pour la raison simpliste que - paraît-il - trop peu de conducteurs respectaient la limite à 50 km/h, preuve explicite que la voirie n'est pas adaptée à la limitation de vitesse des agglomérations.

En final, cet aménagement de 1976 a été un très mauvais investissement.

Pour réparer la situation, notre Observatoire s'est penché longuement sur la question en réunion et en visite sur le terrain, et propose un plan en plusieurs points qui présente l'avantage de se traiter indépendamment les uns des autres.

A. La limitation de vitesse

Il nous est revenu que le Ministre de tutelle a décidé le retour aux 50 km/h, mais que cette décision n'est pas mise en application pour une raison que nous ignorons.

Cependant, nous jugeons peu opportun d'abaisser à 50 km/h toute la longueur en agglomération, soit la zone comprise entre les signaux F1a et F3a, parce que la traversée de Resteigne est assez longue et l'aménagement de la chaussée aux approches du centre n'est pas appropriée à cette vitesse. Nous proposons que les zones d'approche existantes à 70 km/h restent en place (*).



Le bon sens nous suggère que la section minimum où la vitesse doit être limitée à 50 km/h (C43 « 50 » + « RAPPEL ») se situe entre la rue du Couvent et la rue de Bouges avec, si possible, aménagements incitatifs par effet de porte à l'extérieur de cette zone.



(*) Il est recommandé de ne pas abaisser la vitesse maximale autorisée de plus de 30 km/h à la fois.

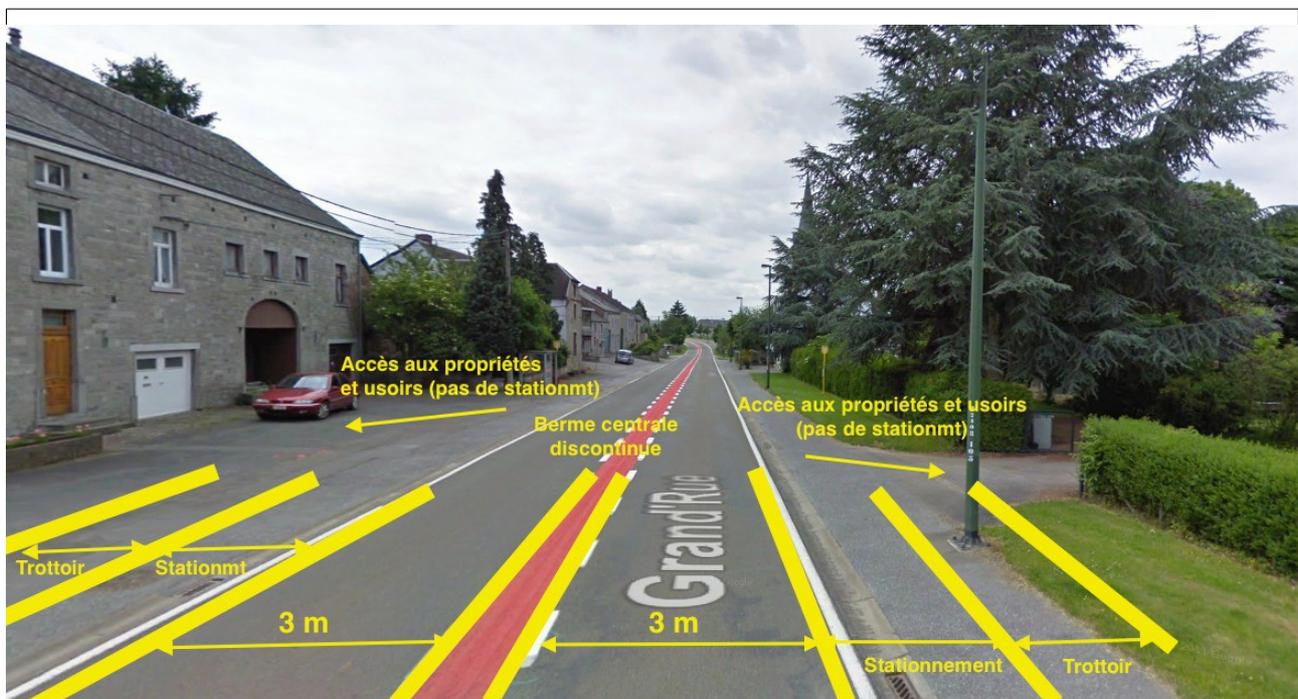


B. Intégration de la traversée de Resteigne par la N846 (gestion SPW DGO1)

Selon nos informations, la révision de l'aménagement de cette traversée n'est (encore) inscrite dans un projet concret de voirie dans le futur. Le présent article doit dès lors s'inscrire dans un esprit de prospective.

Prospective ne veut pas dire « calendes grecques » ! Il ne s'agit pas d'utopie.

Le type d'aménagement tel que décrit ci-dessous est dans la normalité des choses partout (ou presque) dans les pays voisins au nôtre. C'est dire le retard à rattraper qu'ont nos régions en la matière et, à la force d'une politique volontariste, tôt ou tard cette modernisation aura lieu.



*Intégration de la N846 dans la traversée de Resteigne:
il faut repenser le partage de l'espace entre le trafic, le stationnement et les piétons.*

L'espace public de la traversée de la RN846 entre la rue du Couvent et la rue de Bouges serait suffisamment large pour permettre une redéfinition des zones d'affectation. Voici quelques pistes que notre Observatoire propose pour partager l'espace public entre le trafic, le stationnement et les piétons :

1. piétonniers à l'extérieur du profil en travers sur toute la longueur;
2. aire de stationnements longitudinaux (avec cases).
Pas de case de stationnement si les emprises ne le permettent pas (priorité de l'espace aux trottoirs), ni au droit des passages pour piétons, ni encore aux endroits énumérés au 9ème point ci-dessous;

3. les deux voies circulables séparées par une berme discontinue en légère saillie (franchissable) ou avec plantations (si la largeur le permet), prévoir des interruptions de berme pour permettre les traversées de véhicules et des refuges pour les traversées de piétons;
4. prévoir une voie centrale "tourne-à-gauche" dans les deux sens au carrefour près de l'église;
5. prévoir une voie centrale "tourne-à-gauche" au droit de la rue de Bouges dans le sens Chanly-Resteigne;
6. prévoir une voie centrale "tourne-à-gauche" dans les deux sens au droit de la rue du Couvent;
7. si possible prévoir une bande verte cycliste en emprunt sur la voie circulaire dans les deux sens;
8. prévoir la plantation de quelques arbres entre les cases de stationnement là où c'est possible;
9. laisser la possibilité de passage aux usoirs, aux portes de garage et aux accès de propriétés;
10. maintenir le parking existant destiné au stationnement des poids lourds (près de la rue de Bouges) et réglementer son usage à l'exclusion de tout autre endroit dans l'agglomération;
11. prévoir une séparation physique (bordure, plantations, bollards, etc...) entre les aires de stationnement et les trottoirs afin d'empêcher le stationnement « en travers » ;
12. matérialiser la réglementation (vitesse, stationnement, trottoirs, passages pour piétons, etc...) à l'aide d'une signalisation horizontale et verticale appropriée;
13. créer de chaque côté des effets de porte suffisamment visibles.



Ce type d'aménagement a déjà été réalisé à plusieurs endroits dans notre province. Cette intégration d'une route régionale dans une agglomération sécurise la circulation des piétons et cyclistes, incite naturellement à réduire la vitesse des véhicules, embellit la traversée du village et lui donne une image valorisante et certainement plus ordonnée que la situation actuelle.

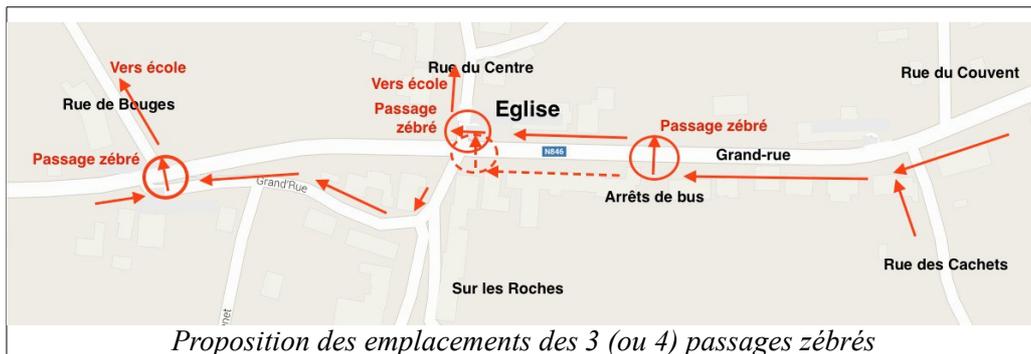
Note : La traversée de Marche-en-Famenne, quoique d'une dimension plus importante, s'inscrit dans cette vision et le résultat est flagrant.

C. Traversées pour piétons

Dans la situation actuelle, la N846 (la Grand-rue) sépare physiquement les quartiers situés au sud de la N846 du reste du village de Resteigne.

De plus, la traversée d'une route de grande largeur où la circulation est autorisée à concurrence de 70 km/h s'avère particulièrement dangereuse, particulièrement pour les enfants sur le chemin de l'école, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite.

On constate et on s'étonne à l'énumération des risques, l'absence aberrante de passages protégés pour piétons.



Dans ces circonstances, notre Observatoire recommande les aménagements suivants:

- Création d'un passage pour piétons entre les deux arrêts de bus (un dans chaque sens) de part et d'autre de la Grand' Rue;
- Création de quais de chargement/déchargement réglementaires des bus TEC dans chaque sens avec case d'arrêt de bus marqué au sol à l'arrêt « Resteigne-église »;
- A l'attention des autres usagers que les écoliers, éventuellement la création d'un passage pour piétons à l'église, face à la porte latérale de l'édifice. Cependant, il s'agirait d'en débattre s'il y a surabondance de passages zébrés.
- Création d'un passage pour piétons sur le territoire sous la gestion de la Commune, parallèlement à la N846 à l'entrée de la rue du Centre ;
- Sur la N846, signaler les deux (ou trois) passages zébrés à l'aide de panneaux F49 placés à hauteur des passages (*);
- D'abaisser la vitesse maximale autorisée à 50 km/h sur la section définie en A (*).



(*): les signaux A21 placés à 150 m avant les passages pour piétons ne sont pas obligatoires si la vitesse autorisée est inférieure à 70 km/h, mais souhaitables si les circonstances de visibilité (par ex. un virage) sont médiocres. Voir art. 7.6 (AM 11/10/1976) et code du Gestionnaire p. 59 au sujet de l'obligation.

Note : Il existe une norme limitant la création de passage pour piétons aux chaussées dont le trafic n'est pas supérieur à 3000 véhicules/jour et/ou le passage de 150 piétons/jour.

Il y a fort à croire que Resteigne soit en dessous de cette norme.

Il faut entendre qu'en dessous de cette barre, le SPW DGO1 n'est pas tenue de prendre en charge de l'implantation et de l'entretien si le passage se trouve sur le réseau dont il a la gestion.

Cela ne devrait pas empêcher les autorités communales d'en prendre l'initiative et d'en assurer éventuellement l'entretien (comme c'est déjà le cas à plusieurs endroits dans la rue Grande dans section de Tellin à ce qui s'est dit), là où le Bourgmestre juge nécessaire de préserver la sécurité des piétons.

Le niveau de sécurité des piétons devant traverser une route, et en particulier les enfants se rendant à l'école, ne peut se limiter à des normes minimalistes !

Ceci dit, il convient de signaler la présence de plusieurs passages pour piétons sur l'axe N846, notamment à Bure, à Tellin (tronçon commun avec N899) et à Chanly, où le trafic est similaire à celui de la traversée de Resteigne.

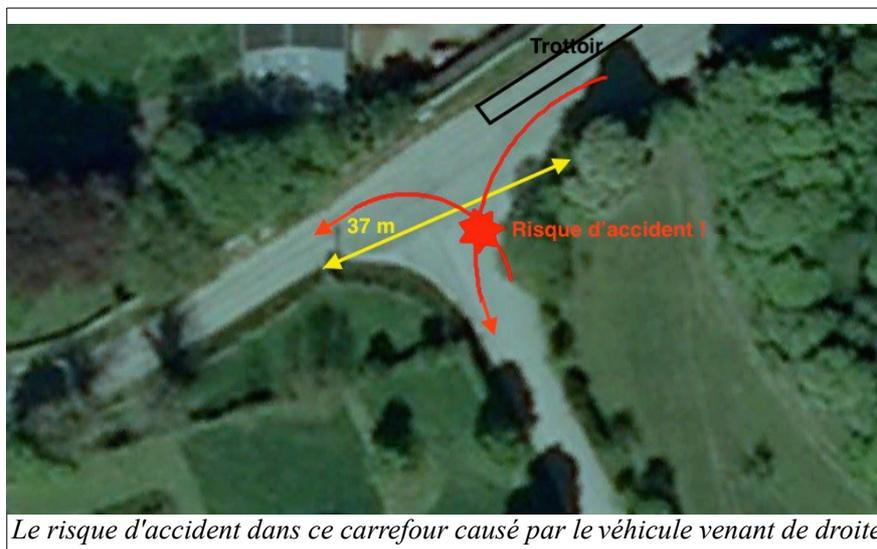
SECURITE

3. Carrefour de la rue du Tombois/rue de la Carrière

Une collision grave entre deux véhicules finira par survenir un jour dans ce carrefour. Un des contributeurs de ce rapport a d'ailleurs failli en être la victime.

L'ouverture de la patte d'oie (courbes de raccordement entre deux chaussées) est trop évasée - 37 mètres - et on déplore l'absence d'un îlot directionnel en saillie. Signalons enfin que ce carrefour est en déblai assez profond avec un peuplement végétal sur les talus, ce qui ne rend la visibilité satisfaisante qu'à l'approche extrême du carrefour.

Si naguère l'amplitude de ce raccordement pouvait se justifier (et encore...) par le charroi au service de la carrière alors en exploitation, l'absence d'un îlot directionnel ne l'est pas.



Il y a près de 20 ans, la commune, déjà consciente du problème, avait tracé au sol à la peinture blanche un îlot strié. Dépense inutile, puisque l'îlot était peu visible, rapidement effacé et nullement contraignant (*).

Les conducteurs venant du château vers la rue du Tombois passaient dessus ou pire, le contournaient par la gauche ! Aujourd'hui encore, l'absence d'îlot directionnel rend la canalisation du trafic assez hasardeuse. Il n'est pas rare de voir des conducteurs continuer à ne pas tenir leur droite sans se rendre compte du danger qu'ils provoquent, même s'ils bénéficient de la priorité de droite. (voir illustration)

Que dire par ailleurs de la traversée des piétons en ces circonstances ?!

(*) Il était d'ailleurs strié dans le mauvais sens !

Note : Ce problème se posait naguère de la même manière sur la commune de Tellin, au carrefour entre les N846 et N803 au Faubourg de Bure, à la différence que la visibilité était meilleure. A présent, un carrefour giratoire a résolu le problème.

En piste de solution contraignante à ce problème, nous proposons le placement d'un îlot directionnel en saillie de bonne longueur dans l'axe de la rue du Tombois, qu'il soit rempli de terre végétale (pour plantations) ou



revêtu (moins d'entretien), avec signalisation basse D1d (diam. 400 mm, c'est suffisant) aux deux pointes, et marquage d'approche.



La solution de l'îlot directionnel

Pour les piétons venant du château et se dirigeant vers la rue du Thioray, nous suggérons de leur imposer de rester du côté du mur du château en prolongeant le trottoir de plein pied existant protégé par des poteaux de bois (pensons déjà à remplacer les quelques exemplaires déjà cassés!) jusqu'au delà du carrefour.

Egalement, pour les piétons venant du Tombois (ou s'y rendant), un passage zébré en travers de la rue de la Carrière au meilleur endroit serait le bienvenu pour améliorer leur sécurité.

La priorité de droite resterait bien entendu d'application.

Note : Ne pas oublier la signalisation directionnelle si le point 1. de ce chapitre sur Resteigne est adopté.

- F29 « Wellin » et F29 « Tellin » vers la gauche ;
- F29 « Belvaux » (en italique) vers la droite le long du mur du château.

SIGNALISATION HORIZONTALE

4. Rue de la Carrière, coin du château

L'installation d'un trottoir protégé devant le château et se prolongeant au delà du virage, en emprunt sur la voirie existante est une excellente initiative car le coin du mur du château constituait naguère un véritable piège à accident pour les piétons.

Conséquence, les voies circulables dans le virage sont rétrécies.

Bien qu'un marquage axial de partage entre les deux sens de circulation a été posé, peu de véhicules se dirigeant vers le pont (au haut-rayon) tiennent correctement leur droite.



Au haut-rayon, les conducteurs tiennent mal leur droite

Lors de leur visite sur les lieux, les contributeurs de ce rapport ont bien constaté cet état de fait pour tous les véhicules qu'ils ont observés !

On constate que le marquage est interrompu de manière incompréhensible à l'endroit même où il était important qu'il s'y trouve, c'est à dire au milieu de la courbure.

Nous demandons que ce marquage soit complété par une ligne continue dans la section centrale de la courbure.

En cas d'accrochage à cet endroit, la ligne continue fera office d'arbitre pour établir les responsabilités de chacun.

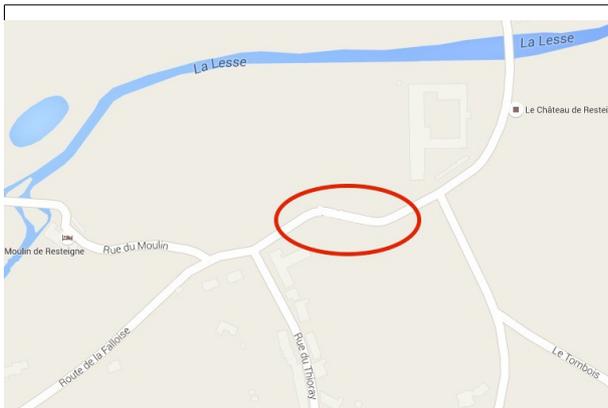
SECURITE

5. Les piétons dans la rue de la Carrière

La rue de la Carrière entre la rue du Thioray et la rue du Tombois a un tracé "en baïonnette", dont un des virages est masqué par le mur du château.

La présence des piétons, principalement des touristes, sur cette section n'est pas anodine.

Ceux-ci sont obligés de traverser la rue à l'aveuglette à deux reprises pour ne pas se faire accrocher au bas-rayon de chaque virage.



Rue de la Carrière dangereuse pour les piétons



Un manque de visibilité, traversées hasardeuses !

Une solution est nécessaire pour préserver la sécurité des piétons dans cette section !

MOBILITE ET SECURITE

6. Carrefour rue du Thioray/rue de Bouges

Pour les véhicules venant du Thioray et se dirigeant vers la rue du Centre, le passage du carrefour offre très peu de visibilité sur les véhicules prioritaires venant de la droite, c'est à dire en débouchant de la rue de Bouges. En effet, la maison DUBUISSON-ANTOINE barre toute visibilité sur les véhicules prioritaires venant de droite.



Localisation du carrefour

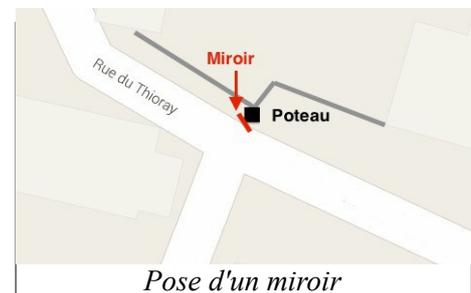


La maison de droite masque la rue de Bouges

Beaucoup d'automobilistes venant du Thioray tiennent leur gauche (quand c'est possible) pour ne pas se laisser surprendre par un véhicule presque invisible débouchant de la droite. Quoique compréhensible, ceci n'est pas un comportement normal.

A. Miroir

Solution peu coûteuse. Pose d'un miroir de carrefour sur le poteau de distribution d'électricité se trouvant au côté opposé à la rue de Bouges. Cette position offre en outre l'avantage d'ouvrir la visibilité aux conducteurs débouchant de la rue de Bouges.



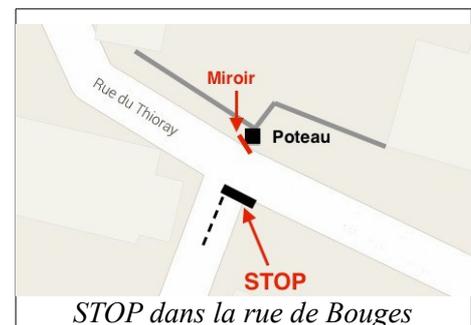
B. STOP pour la rue de Bouges

Cette solution retirerait *de facto* la priorité de droite des véhicules débouchant de la rue de Bouges. En forçant l'immobilisation, les conducteurs devraient s'assurer en toute sécurité du moment opportun pour s'engager dans la rue du Thioray.

Cela implique la pose d'un signal B5 (STOP) en bas de la rue de Bouges et le traçage d'une ligne de Stop au sol.

Avantage : un véhicule immobilisé devant la ligne de STOP est parfaitement visible et dispose d'une bonne visibilité dans les deux sens dans la rue du Thioray.

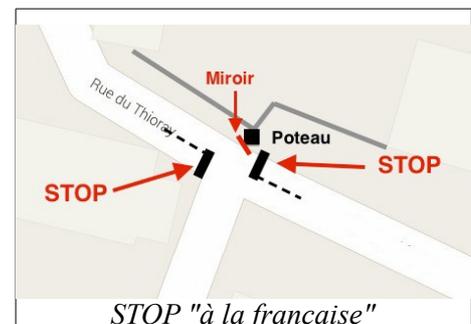
Cette solution, moyennement contraignante, n'exclut pas l'utilisation d'un miroir de carrefour (comme décrit au point A.), cela permettrait d'anticiper la présence d'un véhicule ou des piétons (enfants?) dans la rue du Thioray.



C. STOP "à la française" (Ainsi l'appelleront-nous...)

Cette pratique est assez courante dans les agglomérations françaises. A l'approche du carrefour, elle force l'immobilisation des véhicules dans la voirie principale, laissant ainsi le passage aux voiries concourantes secondaires.

Elle offre le double avantage de sécuriser à la perfection les carrefours à faible visibilité, tout en cassant la vitesse des véhicules circulant dans la voie principale. C'est une disposition très contraignante que, généralement, nos amis français semblent respecter avec bienveillance.



Note : Il est à craindre que de telles dispositions aient du mal à être acceptées chez nous, pas nécessairement pour des raisons de réglementation (vérifier quand même la chose), mais parce qu'il s'agit d'une pratique peu courante et extrêmement contraignante.

Concrètement pour le cas qui nous occupe, placer deux signaux B5 (STOP), un dans chaque sens dans la rue du Thioray, aux abords du carrefour avec la rue de Bouges. Traçage au sol de deux lignes de stop. Quoique la rue de Bouges soit prioritaire dans ce schéma sur les deux branches de la rue du Thioray, il n'est pas nécessaire de le signaler dans la rue de Bouges (à vérifier par un conseiller en signalisation).



Cette solution n'exclut pas l'utilisation d'un miroir de carrefour comme décrit au point A. de manière à anticiper le passage des piétons et les conducteurs qui ne respecteraient pas le STOP.

Par contre, cette solution offre l'avantage de casser la vitesse dans les deux sens dans la rue du Thioray, ce qui est particulièrement bienvenu pour les véhicules venant du centre de Resteigne vers le Thioray à l'approche d'un sévère virage masqué vers la droite.

SECURITE

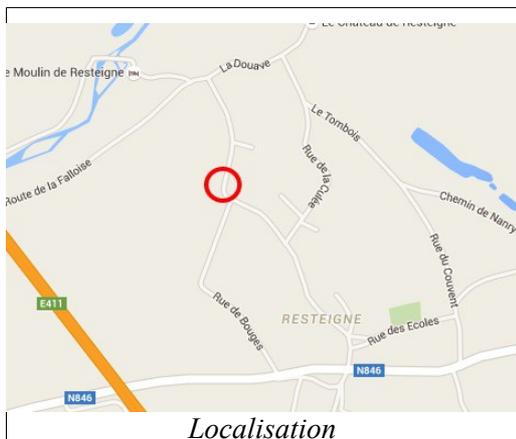
7. Arrêts dangereux dans la rue du Thioray

Il existe un lieu dans la rue du Thioray où l'arrêt (ou le stationnement) peut causer des accidents.

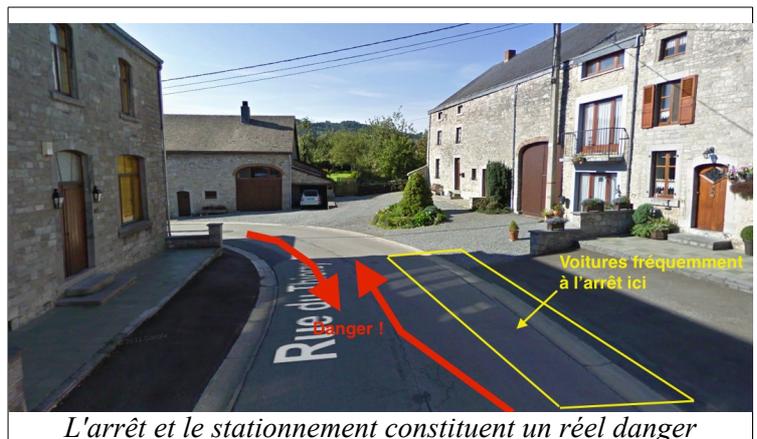
Situation : dans le sens Thioray vers le Centre, entre la maison 111 (maison MINET-DEFOY) et le virage sévère à gauche.

Nicole DEFOY est gardienne d'enfants. Aux petites heures et en fin d'après-midi, de nombreux parents mettent leur véhicule à l'arrêt "à la va-vite" pour récupérer leurs bambins sur la voie circulaire ou à cheval sur le filet d'eau.

Tout véhicule venant de la place du Thioray est obligé de se déporter vers la gauche pour éviter ce (ou ces) véhicule(s), se mettant ainsi en danger de collision frontale au cas où un autre véhicule venant en sens inverse déboucherait trop rapidement du virage masqué.



Localisation



L'arrêt et le stationnement constituent un réel danger

Note : Il s'agit là d'une attitude récurrente et totalement irréfléchie de la part des parents, dont certains commettent l'imprudence de charger leur(s) enfant(s) par la gauche!

Il est nécessaire de prendre des dispositions pour changer cet état de fait par quelque moyen que ce soit. Nous en suggérons deux parmi d'autres:

- Interdire le stationnement le long de la rue sur le tronçon en question, marquage jaune et signalisation verticale E3 + additionnel type X de distance, ce qui est contraignant et pénalisant pour les riverains;
- ou tracer des cases de stationnement au sol, à l'extérieur de la chaussée, et obliger les personnes à s'y garer scrupuleusement. A noter que la nature du sol actuel sur une partie du tronçon dangereux ne permet pas le traçage de cases de stationnement ;
- ou toute autre proposition qui permettrait de résoudre ce problème.

MOBILITE

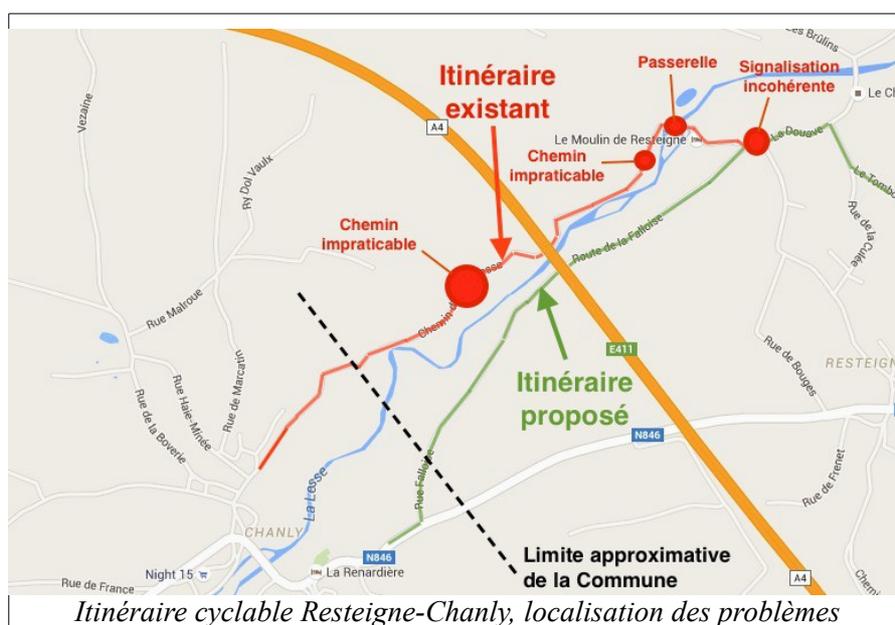
8. Itinéraire cyclable Resteigne-Chanly

Un réseau cyclable vicinal a été établi récemment sur tout le territoire de la Commune de Tellin. On ne peut réellement que s'en féliciter ! Gageons cependant qu'il soit beaucoup utilisé, puisqu'il offre des itinéraires plus sécurisants que les routes régionales complètement dépourvues de pistes cyclables.

Faut-il rappeler qu'un itinéraire cyclable, symbolisé sur la signalisation directionnelle par le profil d'un « vélo de ville » est destiné à être emprunté par des vélos de toutes les catégories (*).

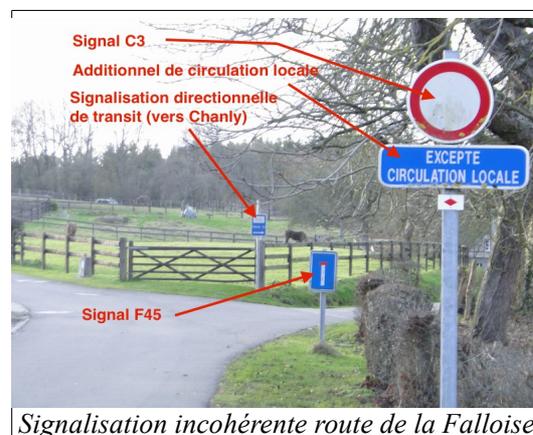
Cependant, l'itinéraire cyclable établi entre Resteigne (via la route de la Falloise et le Moulin) et Chanly est pour le moins interpellant quant à la viabilité, pour ne pas dire assez aberrant !

(*) et non spécifiquement aux VTT pour lesquels un balisage spécifique a été créé (fond carré blanc, un triangle et deux points de couleur).



- L'itinéraire existant passe par une courte section de la route de la Falloise dont l'entrée est signalée par un panneau C3 (interdit à tout conducteur dans les deux sens) avec panneau additionnel "Excepté circulation locale". Rappelons ici qu'un cycliste est un conducteur.

Or, l'itinéraire en direction de Chanly tel que fléché est une circulation de transit. Il y a donc contradiction entre la circulation locale et la circulation de transit.



- L'entrée de la route de la Falloise est signalée comme voie sans issue (présence d'un signal F45), ce qui est faux : la route de la Falloise n'est pas une voie sans issue ! C'est la rue du Moulin, au carrefour suivant, qui est sans issue. La signalisation est donc erronée.

Le cycliste est donc confronté à une indication directionnelle lui étant destinée simultanément à une indication de voie sans issue, ce qui est également contradictoire.

Note 1 : Voir l'article au chapitre pour toute la commune de Tellin au sujet du signal F45b.
 Note 2 : La photo en illustration est tirée au téléobjectif. Le signal F45 est plus en avant de la rue du Moulin qu'il ne parait.

- Le cycliste est ensuite dirigé vers le moulin où se situe la passerelle enjambant la Lesse. Elle est signalée par un panneau C3 unilatéral (sans clause d'exception). Etrange pour un itinéraire cyclable...

Note : L'interdiction C3 est surmontée d'un signal de danger A51. Ce signal n'est autorisé que si la nature du danger n'est pas reprise dans la nomenclature des signaux de danger (série A) ; le cas échéant la nature du danger doit être spécifiée sur un panneau additionnel.
 Voir aussi le point 18. « Anomalies de la signalisation ».



- Après le passage de la passerelle, le cycliste est dirigé vers la gauche dans un chemin de terre qui, vu son état et la présence régulière d'incontournables grandes flaques d'eau, ne peut plus être considéré comme cyclable.
- Pire encore, après le passage sous l'autoroute et toujours sur le territoire communal de Tellin, le chemin est creux et au niveau de la Lesse. Il présente des sections entières complètement inondées une grosse partie de l'année. Ici, l'itinéraire cyclable devient un véritable traquenard !



Après la passerelle, itinéraire cyclable ?



Plus loin, le chemin est creux et souvent inondé

Proposition de solution

- Modifier l'itinéraire cyclable vers Chanly par la route de la Falloise sur toute sa longueur jusque Chanly. (voir schéma ci-dessus)

Note : Le cycliste sera confronté à une route importante à son arrivée à Chanly (la N846) sur seulement une centaine de mètres hors agglomération.

- Autoriser le passage aux cyclistes (ainsi que les cavaliers) à l'entrée de la route de la Falloise en modifiant le panneau additionnel sous la signal C3 « Excepté circulation locale, cyclistes et cavaliers » ;
- Modifier la signalisation F45 « voie sans issue ».

Note : Ce signal peut être adapté en fonction de la configuration des lieux comme l'adjonction d'une branche latérale barrée de rouge.
Voir aussi l'utilisation du signal F45b à ce sujet (voir illustration dans le chapitre des points pour l'ensemble de la commune) ;

- Modifier la signalisation directionnelle pour cyclistes à la fourche de la rue du Moulin et de la route de la Falloise en surchargeant la flèche actuellement vers la droite par une flèche vers la gauche ;
- En toute logique, placer une signalisation équivalente à l'entrée de la « rue Falloise » (additionnel sous C3 cfr. ci-dessus et signalisation directionnelle pour cyclistes). Voir la Commune de Wellin ;
- démonter (et récupérer) la signalisation directionnelle pour cyclistes de part et d'autre de la passerelle et sur le chemin Outre-Lesse.
- De part et d'autre de la passerelle, placer l'additionnel d'avertissement sous le signal A51 et pas sous le signal C3.

Au final, notre solution clarifie et dépenalise les nombreux cyclistes et cavaliers, souvent des touristes, qui empruntent régulièrement la route de la Falloise en période estivale.

SIGNALISATION

9. Statut de la route de la Falloise faussé

En principe tout conducteur doit savoir que toute interdiction locale (et non zonale) est levée au prochain carrefour rencontré. C'est une spécificité - toute en logique - du Code de la Route belge.

Une ambiguïté se présente à l'entrée de la route de la Falloise où une interdiction de circulation (C3 + « excepté circulation locale ») est signalée. Au sens strict, cette interdiction est levée à peine quelques mètres plus loin au carrefour de la rue du Moulin !

La rue du Moulin n'étant pas, par nature, une voie de transit, il serait dès lors plus logique de placer le signal C3 + « excepté circulation locale » sur la route de la Falloise après la fourche avec la rue du Moulin, précisément à l'endroit où il était situé avant 1990 (*).

(*) Il a été déplacé pour une raison qu'on ignore.

Note : Voir aussi la modification de l'additionnel sous le C3 en fonction de ce qui est développé au point 8 ci-dessus.

Enfin, notre Observatoire recommande un renforcement du contrôle des conducteurs empruntant la route de la Falloise à des fins de transit, circulant souvent en dépit des règles de sécurité.

La fréquence de cet usage illicite n'est pas anecdotique et l'impunité accentue malheureusement la pratique de cette mauvaise habitude.

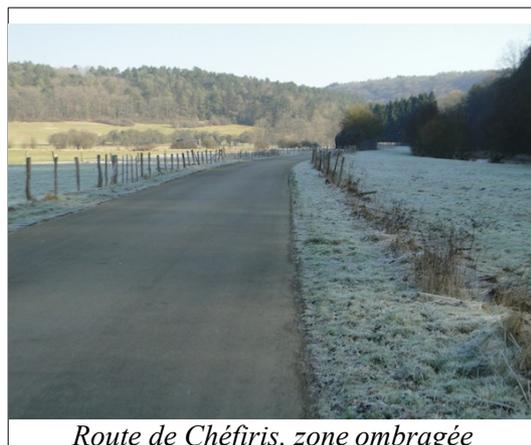
SECURITE ET SIGNALISATION

10. Route de Chéfiris (vers Belvaux) dangereuse

Note préalable : Cette route a été rénovée en 1980. Le revêtement d'usure utilisé est de type IV (selon le Cahier des Charges-type 108 alors en vigueur), revêtement hydrocarboné à fine granulométrie et à haute teneur en liant, donc très fermé, ne nécessitant que peu d'entretien dans le temps. C'est la raison pour laquelle il était recommandé pour les voiries communales.

Effectivement, après 35 ans on circule toujours sur le revêtement d'origine et il ne présente que très peu de signes de fatigue.

Si le revêtement de « type IV » de cette section est lisse et confortable, il présente l'inconvénient d'être glissant. Cet inconvénient est accentué sur une section le long de la Lesse, particulièrement dans la zone d'ombre projetée par la colline d'Ellinchamps, le plus souvent aux petites heures jusque tard dans la matinée en hiver, où la route est souvent givrée en période hivernale ou régulièrement grasse d'humidité.

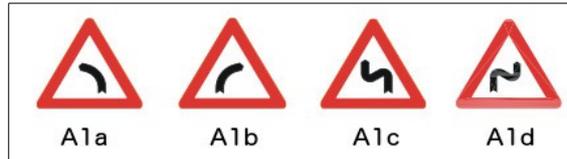


Parallèlement à ce danger, entre l'accès à la propriété BELLEN et le château d'eau au sommet de la côte, la route de Chéfiris présente 3 virages dangereux qui ont fait l'objet de nombreuses sorties de route. Les stigmates sur les arbres en bordure en sont la preuve. Heureusement, à ce jour ces sorties de route sont sans conséquences graves.

Nous recommandons dès lors :

- la pose d'une signalisation de danger A15 de part et d'autre de la zone dangereuse (à 150 m du début), avec additionnel « PAR CHAUSSEE HUMIDE »
- De même, prévoir une signalisation de prévention dans les virages, signaux A1a, A1b (selon le cas) aux abords des virages dangereux, **ou** des A1c et A1d (selon le cas) à l'approche des zones de succession de virages, avec éventuellement pour ces derniers un additionnel de longueur du danger (deux flèches verticales encadrant une distance). (*)





(*) En bonne pratique, ne pas mettre A1a (ou b) et A1c (ou d) ensemble au même endroit. Voir aussi les recommandations dans le Code du Gestionnaire page 50.

- Placer des balises de type Flexway (modèle usuel de balisage latéral du réseau routier SPW DGO1) dans les virages ou plus efficacement des balises de type « chevron » (forme carrée) ou encore des types « trichevron » (ou « arête de poisson » de forme rectangulaire). Film réfléchissant classe 3 recommandée.

Note : On peut se référer à une excellente publication sur le site Internet du SPW DGO1 « Comment signaler les virages ? », à télécharger sur le site <http://routes.wallonie.be/>, pointez « Accueil > Sélection des publications > Liste des publications > Comment signaler les virages ? »

Au mois de septembre 2015, l'Administration communale a anticipé sur le présent rapport et a placé des signaux de danger à l'approche du virage près du château d'eau, ainsi que deux balises de virage.

Notre Observatoire fait cependant remarquer plusieurs points à ce sujet :

- Les signaux de danger ne sont pas placés à la distance réglementaire (150 mètres avant le danger; si autre distance, placer un additionnel mentionnant la distance)
- Venant de Belvaux, on trouve au même endroit le signal A1b et A1d. Il y a donc redondance. Seul le A1b est nécessaire (le 1er virage rencontré est simple).
- Par contre, il serait utile de placer un signal A1c au bas de la côte (vers Resteigne) à l'approche du double virage.
- Vers Belvaux, à l'approche de l'entrée de la propriété BELLEN en venant de Resteigne, le signal A1c aurait été préférable (à la place du A1a) puisque le conducteur aborde un double virage.
- Il y a lieu de vérifier si les dimensions des signaux sont conformes, rappelons nous sommes dans une section en dehors d'une agglomération. (*)



Signaux en place au château d'eau

(*) Voir art. 6.4.1 de l'AM du 11/10/1976, pp 31 et 32 du Code du Gestionnaire, et la 2è annexe de ce rapport.

MOBILITE ET AMENAGEMENT

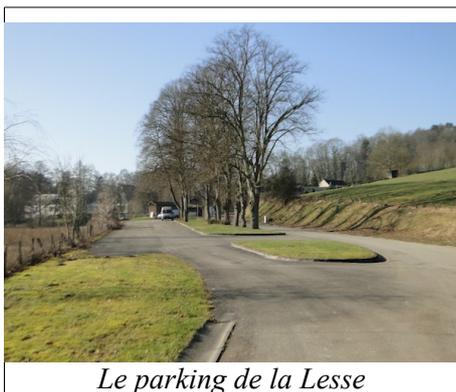
11. Parking de la Lesse (près du restaurant)

Note préalable : Ce parking a été ménagé en 1980 en même temps que la rénovation de la rue de Chéfiris, la route en direction de Belvaux. Il a été voulu pour éviter le stationnement sauvage aux abords immédiats des deux établissements HoReCa qui bordent la Lesse. Un signal a d'ailleurs été placé pour signifier qu'un parking est disponible à 100 m du carrefour. Ce parking est essentiellement fréquenté par des touristes.

Malgré la présence de ce parking, on continue à observer un stationnement désordonné aux abords des deux établissements et dans le carrefour entre les deux. Le stationnement est aussi particulièrement dangereux le long de la façade du restaurant dit "Lesse-Capade" pour une raison de visibilité quand on débouche du pont. Au même moment, le parking aménagé reste sous-utilisé.

En observant attentivement le parking aménagé, on constate qu'il n'a jamais été utilisé comme il a été conçu. Il est parallèle à la route, il se trouve par derrière un îlot assez large où on a préservé de grands tilleuls.

Le parking est étudié pour y circuler en sens unique. Une branche de rebroussement a été intelligemment aménagée permettant aux automobilistes sortant du parking de se diriger aisément vers Resteigne. Sa forme a été dessinée pour permettre un stationnement en épi incliné le long du côté bordant la Lesse.



Le parking de la Lesse

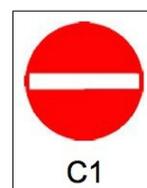
Actuellement, le stationnement dans le parking s'opère un peu "n'importe comment", parallèlement à l'axe du parking des deux côtés, et même parfois en contresens !

Mais pourquoi n'a-t-on jamais procédé au marquage et à la pose de la signalisation comme le parking devrait fonctionner ?

Ce faisant, on augmenterait le nombre de places et on ordonnerait efficacement le stationnement. Tout bénéfique pour les établissements commerciaux riverains, y compris le château de Resteigne.

Pour ce point particulier, notre Observatoire recommande :

- Le traçage à la peinture routière des cases en épi incliné (largeur recommandée 2,50 m) sur toute la longueur du parking, comme cela a été conçu;
- De ne pas oublier l'obligation de prévoir des emplacements pour personnes à mobilité réduite aux cases les plus proches des commerces (cases bleues règlementaires);
- Le traçage de flèches au sol (matérialisant la circulation en sens unique) dans le sens des entrées dans les cases inclinées;
- La pose de signaux C1 (sens interdit) en contresens aux deux sorties du parking (côté Belvaux);
- La pose d'un signal F19 (sens unique) à l'entrée du parking (côté HoReCa);



- La pose de deux signaux dos à dos F59 flèche gauche/F59 flèche droite (vers l'entrée du parking) placés le long et perpendiculairement à l'axe de la rue de Chéfiris pour signifier l'entrée du parking;
- De remplacer par la même occasion la signalisation directionnelle vétuste au carrefour (deux flèches F29 par de nouvelles, "Han-sur-Lesse" et "Belvaux" (toutes deux inscriptions en italique), ainsi que le F59 « 100 m » flèche vers la droite) ;
- D'examiner la possibilité d'accepter ou de refuser les motor-homes (camping-cars). En cas d'interdiction prévoir l'équipement (portique-jauche).

Note : Il est à signaler que la pointe à l'extrémité du parking (côté Belvaux), pointe causée par l'inclinaison de l'épi, est recouverte d'une épaisse couche de boue déposée par un défaut d'écoulement des eaux de surface au point bas.

Un nettoyage rigoureux est nécessaire avant tout marquage !
Il conviendra également de prendre les dispositions pour faciliter l'écoulement des eaux de surface et éviter le retour du phénomène.



SIGNALISATION

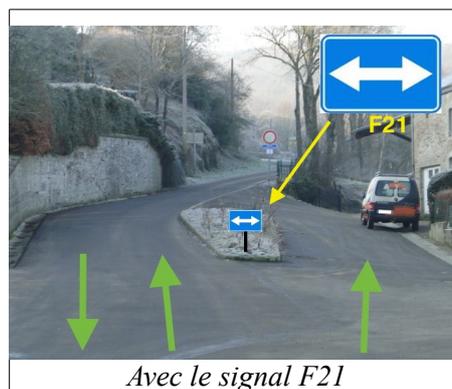
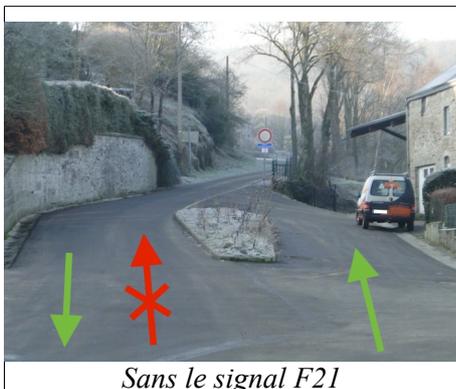
12. Ilot à l'entrée du Chemin du Bois

Nouvel aménagement.

En principe, selon la règle de base qu'en Belgique nous circulons à droite, cet îlot devrait être contourné... par la droite !

On peut se poser la question sur l'opportunité de placer un signal F21 ici pour clarifier la situation et dépenaliser l'habitude de passer à gauche de cet îlot.

Note : Le fait que le Chemin des Bois soit à circulation locale n'empêche pas la signalisation de l'îlot.



SECURITE

13. Chemin du Bois, passage canadien dégradé

A la sortie de la buse n° 7 sous l'autoroute E411/A4 au lieu-dit « Cras' Nire », le passage canadien (ou « passage anti-gibier ») en place est dégradé. Très déformé et affaissé, il ne permet que difficilement le passage de véhicules ordinaires.

Notre Observatoire craint qu'il ne soit sur le point de s'effondrer.

Une remédiation est demandée d'urgence.

Note : Cet endroit complètement isolé se situe à 4 km du centre Resteigne et on peut imaginer la détresse que pourrait endurer un usager qui s'y « planterait » définitivement à une heure tardive.



MOBILITE

14. Service TEC

En complément des considérations pour l'ensemble de la Commune de Tellin, mentionnons que voici quelques années, plusieurs habitants du quartier du Thioray ont manifesté leur désir de voir le bus du TEC de la ligne 29 faire une boucle par leur quartier en empruntant le trajet rue du Couvent/rue du Tombois/rue du Thioray/rue du Centre avant de reprendre son trajet habituel selon la N846. Cette demande était pertinente, puisque la place du Thioray est décentrée de 800 m par rapport à l'arrêt central de Resteigne (Grand-rue), mais, on s'en doute, elle n'a pas eu de suite.

Cependant, ce point mérite d'être mentionné dans le présent rapport à titre de rappel.

SECURITE

15. Le pont de Resteigne

Le revêtement en pavés sur le pont de Resteigne commence sérieusement à se disloquer à plusieurs endroits au point de devenir dangereux pour les cyclistes.

Une réparation d'urgence est nécessaire.

Pour préserver l'intégrité et la beauté de l'ouvrage, nous recommandons que les réparations soient effectuées en respect de l'appareillage en « queue de pan » en réutilisant les pavés démontés, quitte à fournir quelques neufs, au lieu de remplir les trous d'enrobé stockable à froid (Compomac).

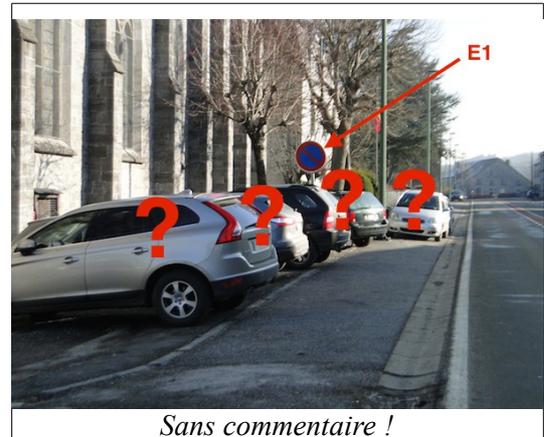


Pavement disloqué à plusieurs endroits

SECURITE

16. Visibilité sur la N846 devant l'église

Voici bon nombre d'années, un signal E1 a été posé à proximité de la porte latérale de l'église, le long de la N846 (Grand-Rue) de manière à assurer la visibilité aux conducteurs débouchant de la rue du Centre vers les véhicules en provenance de Tellin. Force de constater que cette interdiction est peu respectée lors des offices dans l'église ou à l'occasion d'une animation dans les rues. Le cliché ci-contre illustre cette attitude désinvolte, moins rare qu'on pourrait le croire, sans aucun égard pour la sécurité d'autrui.



Il convient de signaler ici qu'il est délicat de verbaliser les contrevenants dans ce cas précis, car le signal E1 n'est pas conforme.

En effet, le règlement est très clair à ce sujet, le support du signal doit être de couleur orange et la face arrière du panneau doit être également orange si elle est visible (*). Or ici, le poteau n'est pas de la couleur requise, de même que le panneau E1 doit être obligatoirement de simple face afin de montrer sa face arrière de couleur orange.

Note : le signal E1 ne peut pas se placer en contresens puisque le stationnement en contresens est interdit. Contrairement à la législation de certains autres pays, la signalisation relative à l'arrêt au stationnement ne vaut que pour le côté de la voie où le signal se trouve (cas des sens uniques).

Notre Observatoire a le devoir de recommander la mise en conformité de ce signal et de faire respecter cette interdiction par l'autorité verbalisante. En cas de persistance des contrevenants, nous préconisons la pose d'un dispositif empêchant le stationnement au moyen de poteaux anti-parking (bollards). Dans ce cas, le retrait du signal s'impose.



(*) Pourquoi le support de signal et le dos du signal sont-ils de couleur orange ?

Toute interdiction signalée est valide depuis le signal jusqu'au prochain carrefour. Le conducteur immobilisant son véhicule à l'arrière d'un signal au dos orange et de support de même couleur est tenu de s'informer de son contenu. Il ne peut donc pas prétendre ne pas avoir connaissance de l'interdiction du fait de sa position.

L'absence de couleur orange est devenue matière à jurisprudence. Une récente publication émanant de la Région Wallonne fait état d'un jugement verbalisant débouté par faute de conformité.

Enfin, retenons que cette couleur orange est obligatoire pour toute la signalisation relative à l'arrêt et au stationnement (série E de la nomenclature).

AMENAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC

17. Resteigne plus belle encore

Avant-propos

Les Resteignois, et bien d'autres, disent que Resteigne est un beau village. On peut certainement leur donner raison. D'abord par son unicité du style d'habitat (pour les anciennes maisons), mais aussi par leur disposition, le cadre environnemental et le caractère convivial de ses habitants.

Mais Resteigne pourrait être plus belle encore et, pourquoi pas, être élevée un jour comme un des plus beaux villages de Wallonie.

Un village où le riverain et le touriste se sentent bien, où l'aménagement est harmonieux, où l'on se sent en sécurité et au calme, où on a banni toute forme de désordre et enfin où les personnes aiment se retrouver au delà du pas de leur porte, aux endroits publics spécialement aménagés pour eux.

Mais faire bouger les choses en ce sens est peut-être l'étape la plus difficile à réaliser.

De nos jours, une majorité de nos citoyens, et parmi eux nos édiles, peuvent avoir la chance de parcourir l'Europe et bien au delà.

Faut-il être à ce point inattentif pour constater partout à l'étranger, de manière flagrante, des villages et des villes aménagés dans cet état d'esprit.

Mais force est de constater, en toute impartialité, qu'en Belgique, et en particulier dans les provinces du sud, des retards considérables en matière d'aménagement n'arrivent toujours pas à se rattraper. Pire, ils ne cessent de s'accroître.

D'aucun répondrait que ce retard est imputable à une question de financement en cette Wallonie où la disette budgétaire est endémique.

Possible, mais posons-nous dès lors la question : comment les municipalités, là-bas, s'en donnent-elles les moyens ?

Etat des lieux : comment se présentent actuellement les plus grandes artères du village ? (N846, rue du Centre, la Culée et la rue du Thioray) ?

- Les aménagements de l'espace public datent principalement de l'autre siècle, essentiellement des années 1960-1970, encore voués au concept du "tout-à-l'automobile" (encore toujours), purement fonctionnels, sans égard pour les autres usagers de la voie publique;
- Une distribution d'électricité domestique dont l'investissement est le moins onéreux pour le concessionnaire (une intercommunale), c'est-à-dire par lignes aériennes très disgracieuses;
- Un style d'éclairage public (positionnement et candélabres, si tant les poteaux en béton peuvent s'appeler ainsi) digne d'une cité de banlieue ou d'autoroute (sur la N846);
- De rares espaces verts, peu d'espaces fleuris et peu d'arbres (en alignement ou non);
- Des places publiques au charme mal exploité, faites de grandes plaques de tarmac.

Enfin, retenons cette règle essentielle. *La mise en valeur du patrimoine bâti, qu'il soit public ou privé, dans un espace aggloméré, passe nécessairement par un aménagement joli et soigné de l'espace public, afin de donner un caractère convivial, plaisant et ordonné au village ou au quartier.* (« Schoon en netjes », la règle aux Pays-Bas.)

C'est le point de départ de l'embellissement.

Resteigne a tourné la page de la petite exploitation agricole. Sa chance est d'en avoir gardé les traces (usoirs, portails, granges, places publiques, chaumières, etc...).

Le meilleur pour Resteigne reste à venir si elle sait faire preuve d'imagination pour mettre en valeur l'harmonie du caractère rural et reconstituer le patrimoine commun. (exemple : l'une ou l'autre fontaine).

Quelques pistes pour l'avenir.

A. Trottoirs

Dans le cadre du plan de mobilité scolaire, un embryon de réseau de trottoirs a été construit. On ne peut que se féliciter de cette initiative qui va dans le bon sens.

Nous espérons qu'on ne s'arrêtera pas en si bon chemin, et ne pas léser plus longtemps les écoliers qui viennent de toutes les parties du village.

Tous les enfants qui se rendent à l'école ne sont pas motorisés, il est même bon de leur faire découvrir le chemin de l'école par la marche ou à vélo.

La sécurité de l'usager faible de la voie publique s'adresse aussi à toutes les autres catégories de personnes.

Nous recommandons pour les années à venir la poursuite de la construction de trottoirs en demi-saillie (comme déjà réalisé) dans les rues les plus densément peuplées du village, que ces implantions s'inscrivent anticipativement dans un projet plus large de réaménagement de l'espace public.

Nous demandons également aux autorités communales qu'elles fassent un appel au respect de ces trottoirs.

En effet, notre Observatoire constate trop souvent des automobilistes qui parquent leur véhicule de manière désinvolte sur cette zone

réservée aux piétons ce qui est, comme on le sait, interdit. On ne peut que regretter que les agents de la zone de police ne signifient pas aux fautifs cette mauvaise pratique aussi récurrente que contrevenante.



B. Distribution électrique et éclairage public

Le réseau de distribution électrique dans le village ressemble aujourd'hui à un fouillis de câbles qui vont dans tous les sens, supportés par d'hideux poteaux en béton, le tout constituant une vraie pollution visuelle. Certes, nous sommes habitués à leur présence, c'est la conséquence de la banalisation de la laideur.

Une visite dans l'un ou l'autre pays limitrophe démontrerait la netteté des rues en l'absence de tous ces attributs filaires disgracieux.

L'enfouissement des canalisations électriques devra s'inscrire inéluctablement dans les projets d'avenir et il est bon de signaler que l'opération a déjà commencé dans d'autres communes du pays. Voilà qui serait parfait pour le coup d'oeil, mais aussi pour la pérennité des installations électriques.

Qui dit enfouissement des câbles de distribution électrique dit forcément le remplacement des supports d'éclairage.

A la place des appareils d'éclairage actuels et de leurs supports dignes de zonings industriels, la bonne idée serait de les remplacer par de nouveaux candélabres qui seraient d'un style en accord avec l'embellissement du village.

C. Revêtement routier dans le village

Le revêtement de la rue du Centre et de la Rue du Thioray (et partiellement la rue de la Culée) date de 1978, il est en béton hydrocarboné de type IV (CCT108). Récemment, à titre d'entretien dû à la fatigue du revêtement et une fissuration générale, il a été enduit à l'aide de bitume et de grenailles.

La seule qualité de l'enduisage est son faible coût, pour le reste c'est une fausse bonne idée assez « collante ». D'abord l'aspect du résultat est médiocre et ne donne pas une impression de propreté. C'est encore pire quand l'enduit ne tient pas (voir la rue de Bouges) et les réparations sont en général d'aspect catastrophique.

Ensuite, en période de canicule, un ressuage important du bitume - voire un arrachage - peut se produire aux endroits où la tension de surface est importante, tels les virages, zones de freinage fréquent ou de manoeuvre de poids lourds. Par faute de trottoirs, les piétons n'ont parfois guère d'autre choix que de patauger dans ce noir cambouis et ramènent chez eux quelques échantillons indésirables collés à leurs chaussures. Echantillons qui, reconnaissons-le, sont assez tenaces dans les moquettes!

Dans le cadre d'un nouveau projet de voirie intérieure de Resteigne, en ce compris les trottoirs et tout en limitant les zones non percolantes, nous recommandons l'utilisation de matériaux stables à la chaleur tels les zones bétonnées qu'elles soient teintées ou non, combinées avec des appareillages localisés en klinkers ou en pavés de pierre, aux couleurs qui s'intègrent à l'habitat du village.

Certes, ces matériaux sont plus coûteux, mais constituent un investissement fait pour durer. (*)

Une zone circulaire pas trop large incitera au respect de la limitation de vitesse et des zones longitudinales expressément réservées au stationnement de véhicules (excepté les poids lourds) sont recommandées là où c'est possible.

Enfin, il est nécessaire que le projet respecte les accès aux usoirs, pour autant que leurs dimensions y permettent le stationnement de véhicules sans empiéter sur les trottoirs.

Note : Les aménagements de voirie réalisés dans le village de Redu sont d'excellents exemples à suivre.

(*) Les revêtements de béton de ciment peuvent résister parfaitement au delà de 40 ans tout en nécessitant moins d'entretien.

D. Les places et le parc

Le village de Resteigne comprend essentiellement trois places et un petit parc.

La place devant l'église

Actuellement, elle se présente comme une immense plaque nue en tarmac où la largeur circulaire est inutilement large.

Quatre malheureux arbres sont "collés" à la façade de l'église, comme s'il n'y avait pas eu assez de place pour les planter ailleurs. Ils camouflent en partie le frontispice de l'édifice tout en menaçant sa stabilité. Bref, en l'état, la place de l'église n'est essentiellement qu'un lieu de passage à la seule exception d'événements religieux, heureux ou malheureux. Voilà qui n'est pas très joyeux pour une place emblématique.

Pourtant, cette place a un atout de valeur : le recul, magnifique point de vue sur l'édifice.

Bien sûr, c'est le rôle d'un bureau d'études de se pencher sur le problème, mais il est possible de transformer la place de l'église en un parvis attractif.

Depuis le trottoir nouvellement construit, réduisons la voie circulaire de la rue du Centre à ce qui est nécessaire et analysons le recul restant pour l'aménagement d'un beau parvis, arboré, garni de bancs et d'une pelouse avec une allée centrale montant vers le portail de l'église.

La place du Thioray (ce nom n'est, dans la réalité, pas attribué)

C'est une petite place trapézoïdale au centre du quartier du même nom.

Naguère, elle était garnie d'un point d'eau, un lieu de rassemblement des blanchisseuses, un endroit où on abreuvait le bétail.

La rage du "tout-à-l'automobile" des années '60 a tôt fait de raser cette fontaine qui trônait au centre de la place pour transformer l'espace récupéré en... parking.

Tel est l'état actuel de la place, une pitoyable plaque de tarmac, sans évolution depuis plus de 50 ans.

Il serait peut-être bon de rendre à la place du Thioray son charme d'antan en lui restituant sa fontaine oubliée (créer une copie). La mettre en valeur en l'isolant de tout obstacle visuel en l'entourant d'un petit trottoir pavé, prolongé d'un banc orienté vers le sud.

Permettre la circulation des véhicules tout autour en sens giratoire.

Enfin, sur l'extérieur, agencer le stationnement en nombre égal de places que les possibilités actuelles et aménager un bel accès à la ruelle.

La place de la Culée

Le coin tranquille de Resteigne. Une petite place de forme triangulaire qui force une perspective intéressante vers le tronçon sud de la ruelle. Une belle uniformité de style de bâtisses, une harmonie à préserver. A signaler, un bâtiment remarquable récemment restauré, un ancien grenier avec son balcon à palan. Une seule fausse note : la voirie, une grande plaque de tarmac uniforme.

On sait peu de choses sur l'histoire et l'usage de cette place. Une enquête permettrait sans doute de mieux la rattacher à son passé et en tirer une idée d'aménagement.

Cet effort d'imagination permettrait d'agrémenter le climat quelque peu ombragé de cette petite place (elle se referme vers le sud). Le bon goût ne coûte pas nécessairement une fortune.

A défaut, un petit édicule en son centre de gravité tel une potale, une sculpture ou une petite fontaine, sans y gêner le stationnement des véhicules riverains, serait aussi élégant qu'un pendentif au cou d'une belle dame.

Le parc du Forgeron

Ce petit espace vert triangulaire a été récupéré par la Commune sur l'emplacement jadis d'une forge de maréchal-ferrant. Cet édicule sans intérêt apparent (il donnait l'aspect d'un vieux garage) n'était plus entretenu et était devenu dangereux par sa vétusté.

Un petit parc a pris sa place et un espace pavé anime son centre où l'on trouve une pierre circulaire servant de gabarit pour bandages métalliques des roues de charrette.

Cet espace a été construit en fonds propres et par le personnel la Commune. Il a fallu beaucoup de temps pour l'achever... Heureusement, la manifestation Resteigne Expo '99 en mai 1999 a hâté son achèvement.

On ne peut que se féliciter de l'existence de ce coin de verdure bucolique, tout simple, muni d'un banc de style remarquable et de l'ombrage de quelques arbres. Il n'y manque qu'une seule chose: une fréquentation plus assidue par les villageois.

Pour dynamiser quelque peu ce lieu, notre Observatoire propose la création d'un bouldrome en cendrée, de quelques bancs entre les arbres pour les "rwétans", une borne de propriété et, si possible, un



(ou deux) candélabre(s) pour les parties de boules tardives en demi-saison ou très tardives durant l'été (*).

A l'arrière du parc, le long de la ligne d'arbres, il subsiste un espace inoccupé qui permettrait l'établissement de ce boulodrome.

Au parc du Forgeron, les parties de boules se dérouleraient au vu et su de tous (c'est au centre géographique du village, au point de jonction du Centre, de la Culée et du Thioray, accessible par les deux ruelles), ce qui provoquerait l'émulation récréative, la rencontre et les moments d'amitié.

Note : D'aucuns diraient qu'il existe déjà un boulodrome à Resteigne. Effectivement, il est caché derrière la salle des fêtes et il ne sert presque exclusivement aux activités récréatives liées aux deux fêtes annuelles du village.

Mais le lieu est décentré, presque oublié, sombre le soir, entre une futée et les murs de la salle. Bref, un endroit peu convivial en dehors des fêtes et totalement isolé.

(*) éclairage de type LED pour une très basse consommation. Cet éclairage, de surcroît, sécuriserait les lieux.

SIGNALISATION

18. Anomalies de la signalisation

A. Route de la Falloise

Signaux de danger A51 sans additionnel à l'approche du système ralentisseur et plus loin à l'approche d'un virage dangereux (au delà du passage inférieur de l'autoroute).

Rappelons que le signal A51 ne peut être utilisé que dans le cas où la nature du danger n'est pas reprise dans la liste des symboles utilisés des signaux de danger (série A de la nomenclature). Dans ce cas un panneau additionnel qui spécifie la nature du danger doit être placé en dessous du signal A51.

Note : l'absence de cet additionnel provoque la distraction du conducteur puisqu'il est obligé de rechercher dans l'environnement immédiat la nature du danger pour lequel on l'interpelle.



Plusieurs solutions à ce manquement :

- placer un additionnel spécifiant la nature du danger ;
- dans le cas précis d'un ralentisseur conforme à l'AR. du 9 octobre 1998, remplacer le signal A51 par un signal A14 plus explicite ;
- vérifier la distance entre le signal et la zone de danger, elle doit être de 150 m. A défaut, un additionnel de distance (type I) doit être placé.



Délimitation de l'agglomération de Resteigne

Venant de Belvaux et se dirigeant vers la N846 par la rue du Tombois/Rue du Couvent, le conducteur rencontre à deux reprises un signal F1a "Resteigne" (début d'agglomération) sans avoir franchi entre-temps un signal F3a (fin d'agglomération) analogue.

Ce doublon jette le trouble quant à la délimitation exacte de l'agglomération. Il conviendrait donc de retirer le signal F1a superflu situé au carrefour de la rue du Couvent et de la rue de la Grotte.

Comme conseillé au point 1., il serait utile (à cause de la dispersion de l'habitat) de placer des signaux F43 "50" avec additionnel "RAPPEL" dans les deux sens et après chaque carrefour des rues du Tombois et du Couvent pour attirer l'attention du conducteur sur le fait qu'il se trouve toujours en agglomération.



Passerelle dangereuse

Dans le même ordre d'idée que pour la remarque au sujet des A51 de la route de la Falloise, les deux ensembles de signaux de part et d'autre de la passerelle pourraient être aménagés de la manière suivante pour une meilleure conformité.

De haut en bas :

- A51 ;
- additionnel existant spécifiant la nature du danger ;
- C3.

Rue d'Hervin (N846) en direction de Tellin

Attention, un panneau peut en cacher un autre !

Situation surprenante, voire burlesque, de deux signaux successifs en interférence visuelle. Cette situation ne semble pas émouvoir les services du SPW DGO1 puisque cette coquille persiste depuis plusieurs années.

Plus sérieusement, il n'est nullement interdit de placer plusieurs signaux sur le même fût (*): le fauchage sera plus aisé et un obstacle contondant en moins en cas d'accident.



Sans commentaire !

(*) On peut se permettre jusqu'à 3 signaux de police sur un même fût en respectant la hauteur entre le sol et le signal le plus bas. Voir le point 2. des annexes

Balise de virage au bas de la rue du Thioray

Une balise de virage a été placée au bas de la rue du Thioray signalant le front d'un carrefour en T. La balise signale le passage vers la droite alors qu'un passage vers la rue de gauche existe aussi.

Cependant cette dernière est à statut spécial (circulation limitée). La logique voudrait donc qu'on ne mette en évidence que le passage vers la droite, ce qui est signalé.

L'anomalie réside en la présence d'une balise type « Arrow » (type 1a2) qui est inadéquate et trop étroite. Ce type de balise est prévu pour un tout autre usage (*).



Une balise « chevron » (type 5), telle qu'illustrée ci-contre, avec film réfléchissant classe 3 serait correcte et beaucoup plus efficace.



(*) la balise « Arrow » (traduisons « flèche ») est une balise utilisée en cas de rabattement de trafic d'une voie sur une autre, ou d'une chaussée sur une autre (dans la cas d'une route à double chaussée). Elle se place en enfilade (d'où sa forme étroite), en signalisation de chantier ou en signalisation permanente, selon le cas.

A noter qu'il est admis de placer en région flamande deux balises « Arrow » en opposition à la pointe de séparation des branches de sortie d'autoroute. Ce n'est pas le cas en Wallonie.

TELLIN

Rapporteurs : Anne VANWILDEMEERSCH et Claude BLAKE
Visite le 29 janvier 2015, guide Anne VANWILDEMEERSCH
Accompagnant : Claude BLAKE

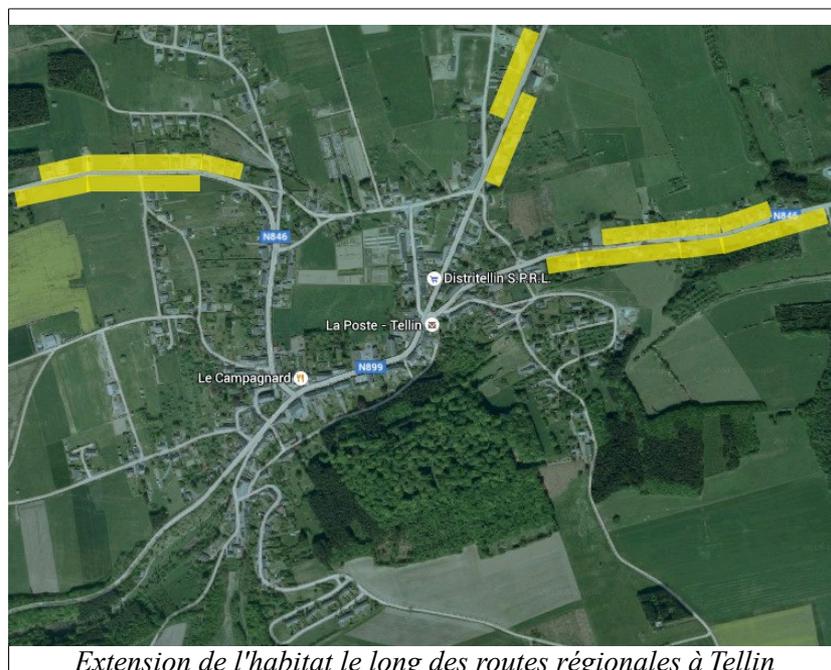
Considérations générales

Le village de Tellin est le village-pilote et la plus grande agglomération de la commune de Tellin.

Situé historiquement à la croisée de deux axes de communication, elle bénéficiait jadis d'un relais postal dont l'emblème - le cor du postillon - est repris sur le blason communal. Ces deux axes ont subsisté aujourd'hui par les routes gérées par le SPW DGO1, l'axe nord-sud la N899 Forrières - Menuchet-Bouillon (par extension de Rochefort à Bouillon) et l'axe ouest-est N846 Halma - Faubourg de Bure (par extension de Beauraing à St-Hubert).

Autre particularité, ce croisement d'axes routiers est partagé entre deux districts routiers de la DGO1 à savoir: le district routier de Sinsin (sous la Direction des Routes de Namur) au nord et le district routier de St-Hubert au sud (Direction des Routes d'Arlon).

Le village de Tellin s'est construit à flanc de colline et curieusement ne se présente pas selon la forme nodulaire typique des villages ardennais. Il se compose de plusieurs quartiers distincts et d'un habitat qui a tendance à s'étioler le long des routes de liaison alors que subsiste un important espace à urbaniser au centre du village.





La voirie sur agglomération de Tellin est de tous types et son entremêlement est complexe. On y trouve :

- Les voiries de liaison (les routes N du SPW et les routes vicinales communicantes entre villages)
- Les voiries de liaison réduite à la circulation locale
- Les voiries de distribution
- Les voiries à desserte locales

A chacun de ces types, il convient de considérer un niveau d'aménagement, d'équipement de sécurité et de mobilité approprié.

Note : Pour rappel, cette classification de voirie est librement inspirée de celle utilisée par le bureau d'études IMPACT de Bertrix.

D'une manière générale - et malgré la volonté de l'administration communale d'améliorer la situation actuelle - on constate à Tellin de nombreux aménagements incomplets visant à protéger les usagers faibles sur les voiries de liaison entre les quartiers, le centre et l'école.

Nous verrons comment un aménagement réalisé reste inefficace, par négligence ou mauvaise habitude de la part de nombreux automobilistes, mais aussi par faute d'une réglementation non signifiée sur place.

D'autres points spécifiques relatifs à la sécurité et la visibilité seront également développés dans ce rapport.

AMENAGEMENT ET SECURITE

1. Rue de la Libération entre l'église et la rue du Centenaire

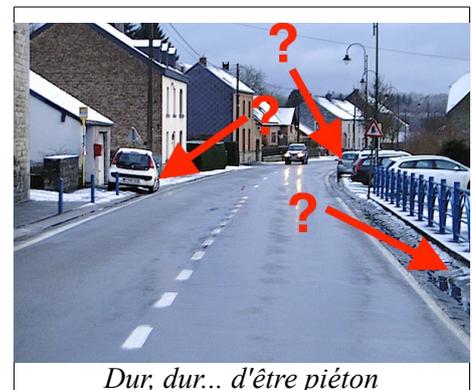
En principe, le siège de l'administration communale est le point central d'une commune et un lieu de convergence en termes de mobilité des citoyens. En effet, les administrés sont sensés s'y rendre régulièrement pour régler de nombreuses matières administratives, c'est aussi le lieu de travail d'une bonne partie des employés communaux et des édiles.

D'autre part, l'arrêt de l'autobus du TEC se trouve à proximité immédiate de la maison communale. Cet arrêt draine quotidiennement de nombreux écoliers et étudiants tellinois, navetteurs vers Beauraing, Bure, Rochefort, Saint-Hubert et plus loin encore.

Or, force est de constater ici une réelle précarité des accès piétonniers sur toute la longueur de ce tronçon. Des semblants de trottoirs existent (en fait des bas-côtés de la chaussée), incertains et non structurés, parfois en terre battue ou revêtus au bon vouloir de riverains, parfois inexistantes comme c'est le cas au côté opposé de la route face à l'entrée de l'administration communale.

Le stationnement de véhicules n'étant peu ou pas réglementé, ceux-ci n'ont d'autre alternative que se parquer sur le bas-côté, en principe au delà de la ligne blanche continue qui définit le bord fictif de la chaussée, forçant ainsi les piétons à contourner ces véhicules, à mettre les pieds sur la chaussée et se mettre en danger.

Considérant l'activité autour de la maison communale et la présence de nombreux jeunes gens aux petites heures et en fin d'après-midi, cette insécurité, par faute d'aménagements et de réglementation, peut être proprement qualifiée d'inacceptable !



Dur, dur... d'être piéton

Reconnaissons que le problème n'est pas facile !

La rue de la Libération est une voirie gérée par le SPW DGO1 (N846 sur le district routier de Saint-Hubert), administration réputée peu flexible (pour des raisons qui leur sont propres) pour bousculer des habitudes bien établies, selon certaines normes et règlements d'une autre époque derrière lesquelles elle se retranche.

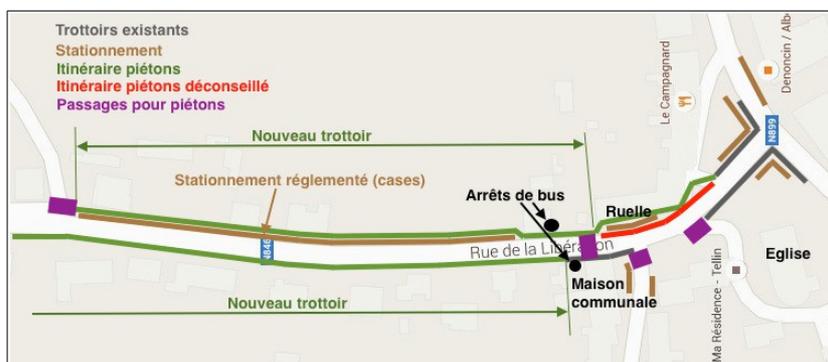
Enfin, rappelons ici ce que l'on constate à peu près partout sur le territoire communal (et aussi ailleurs en Wallonie) : le gabarit des routes régionales qui traversent les agglomérations date de cette époque d'il y a plus de 50 ans du « tout-à-l'automobile », il n'est pas adapté au respect de la limitation de vitesse actuelle à 50 km/h (*) et encore moins à la mobilité lente.

D'initiative du SPW, ni le gabarit, ni les aménagements latéraux des routes régionales ne font la différence entre la traversée d'une agglomération et la rase campagne !

(*) elle était anciennement à 60 km/h, et avant 1966 en vitesse libre !

Concrètement, et à l'image de ce qui a déjà été développé plus haut dans ce rapport pour les traversées de Bure et de Resteigne, notre Observatoire suggère de quitter ce concept de route vieux de plus de 50 ans en demandant d'étudier un intégration de la N846 sur ce tronçon.

- De réduire la largeur des voies de circulation à une largeur adaptée pour le respect de la limitation à 50 km/h (voire 30 km/h aux abords de la maison communale et des arrêts de bus) ;
- d'examiner une redistribution des zones d'occupation dans le profil en travers entre
 - le trottoir côté maison communale (au moins 1,20 m) et plus loin des deux côtés de la rue de la Libération, protégées éventuellement par des poteaux anti-stationnement ;
 - les zones de stationnement longitudinales clairement définies à droite de la rue (vers Resteigne et là où c'est possible), et éventuellement y prévoir des cases ;
- L'aménagement d'un arrêt de bus moderne en direction de Resteigne ;
- d'interdire la circulation des piétons le long du garde-corps (danger!!) qui protège la ruelle en contrebas et d'inciter ceux-ci à emprunter cette ruelle ;
- de proposer un passage pour piétons entre le débouché de la ruelle en contre-bas et l'arrêt d'autobus du côté opposé, le signaler correctement.



AMENAGEMENT ET SECURITE

2. Rue de la Libération entre le monument et l'administration communale

A gauche (vers Resteigne), un trottoir existe au bas du parvis de l'église, mais est interrompu par un double carrefour : rampe vers le perron de l'église et la rue St-Urbain. Peu de remarques à faire pour cet endroit, si ce n'est de signaler que des passages zébrés en travers de ces deux rues et en dehors du domaine du SPW DGO1 constitueraient une solution minimale de protection.



A droite, il existe également un trottoir sur le pourtour extérieur du parking de la place. Ce trottoir mène naturellement vers la ruelle *en contre-bas*, à condition de contourner un îlot triangulaire.



A cet endroit, on suggérera aux piétons de ne pas circuler le long du garde-corps, mais bien d'emprunter la ruelle afin de poursuivre leur chemin.

Placement d'un signal D11 (voie obligatoire pour les piétons) à l'entrée de la ruelle.(*)
Placement (facultatif puisque présence du signal d'obligation D11, mais explicite) d'un signal C19 (accès interdit aux piétons) en tête de garde-corps.

(*) Ne pas confondre avec le signal F99a où le symbole du piéton et sa couleur sont identiques. Ce signal F99a indique qu'une voie est réservée aux usagers dont les symboles figurent sur sa face. Exemple ci-contre.



AMENAGEMENT ET SECURITE

3. Rue de la Libération depuis la rue du Courtil vers Resteigne

Cette section de la rue de la Libération est principalement bordée par une récente extension de l'habitat en lieu et place d'espaces agricoles.

Face à ce développement, il a été décidé voici quelques années d'établir une limitation à 70 km/h au delà du signal F1a et jusqu'à la dernière habitation.

Si on peut se réjouir de cette décision, il faut reconnaître que c'est la manière la moins coûteuse et malheureusement pas la plus efficace pour améliorer la sécurité des riverains. Il faudra dans ce cas compter sur la discipline des conducteurs, ce qui n'est pas gagné d'avance.



Observons bien : toutes les propriétés riveraines sont directement et individuellement raccordées à la voirie principale où la vitesse autorisée est quand même assez élevée (70 km/h).

Mais ceci serait le moindre mal car on constate que des deux côtés, il n'existe aucun trottoir aménagé (et piste cyclable) tout au long de ce nouvel espace résidentiel habité principalement par de jeunes ménages. Qui dit jeune ménage sous entend la présence d'enfants et d'adolescents en âge de scolarité devant potentiellement se rendre à l'école communale ou aux arrêts du TEC.

En d'autres mots, en développant l'habitat le long de chaussées de grande communication dont la commune n'a peu ou pas la charge de l'entretien, les autorités s'assurent de nouvelles rentrées fiscales (impôts fonciers, IPP et autres) à bon compte, mais n'a consenti en retour aucun investissement pour assurer la sécurité et l'intégration au village des futurs riverains, exception faite d'un éclairage public qu'on qualifiera de basique sur une bonne section.

Note : Ce faisant, cette politique a favorisé l'étalement de l'habitat de plus en plus loin par rapport au centre du bourg, isolant ainsi de grands triangles de terres agricoles difficilement « urbanisables » dans le cadre de futures extensions.

Cette vue des choses est tout au contraire de l'urbanisation traditionnelle des villages de Famenne et d'Ardenne où l'habitat est regroupé autour des centres d'intérêts tels la place communale, l'école, l'église, les commerces et l'administration communale. C'est le résultat d'une politique aux vues à court terme et au rendement immédiat, au prix d'un gâchis de l'espace disponible et qui est difficilement récupérable.

Dans ces nouveaux quartiers, bâtis comme des banlieues résidentielles, que dire de la convivialité et du savoir-vivre ensemble si chers à nos beaux et bons villages ?

Considérant cet éloignement du noyau du bourg, notre Observatoire a « froid dans le dos » à l'idée que les riverains de cette zone résidentielle, dont des enfants et des jeunes gens, qu'ils soient piétons ou cyclistes, désirant se rendre au centre du village soient obligés de patauger dans des bas-côtés tantôt herbeux peu praticables, tantôt boueux, ou encore aménagés selon le bon-vouloir des riverains, avec pour seule alternative d'emprunter longitudinalement la chaussée de cette N846, parfois la nuit tombée, sans aucune protection, là-même où la vitesse autorisée est actuellement de 70 km/h (quand elle est respectée!).



Note : Faut-il rappeler les nombreux drames qui ont conduit à la décision d'aménager les "Zones 30" (plan « Arlequin ») aux abords des écoles en Wallonie (et même partout en Belgique) en bordure des routes régionales situées en agglomération, pour qu'on se soucie aussi que le danger existe ailleurs ?! Devra-t-on attendre la première victime pour prendre conscience du danger ?

Dès lors, notre Observatoire recommande vivement un aménagement global assurant une meilleure sécurité des usagers faibles dans cette section de rue et suggère quelques pistes à suivre :

- Fixer une nouvelle limite à l'agglomération de Tellin, matérialisée par le déplacement des signaux F1a et F3a aux limites actuelle de la zone limitée à 70 km/h (propriété Boevé-Anciaux) et y appliquer la limitation à 50 km/h (suppression des signaux C43 « 70 » et C45, fin de limitation dans cette zone). Encore faudra-t-il s'inquiéter de savoir si le gabarit de la chaussée actuelle est adaptée à une telle vitesse, au besoin opérer une réduction visuelle de la largeur des voies de circulation ;

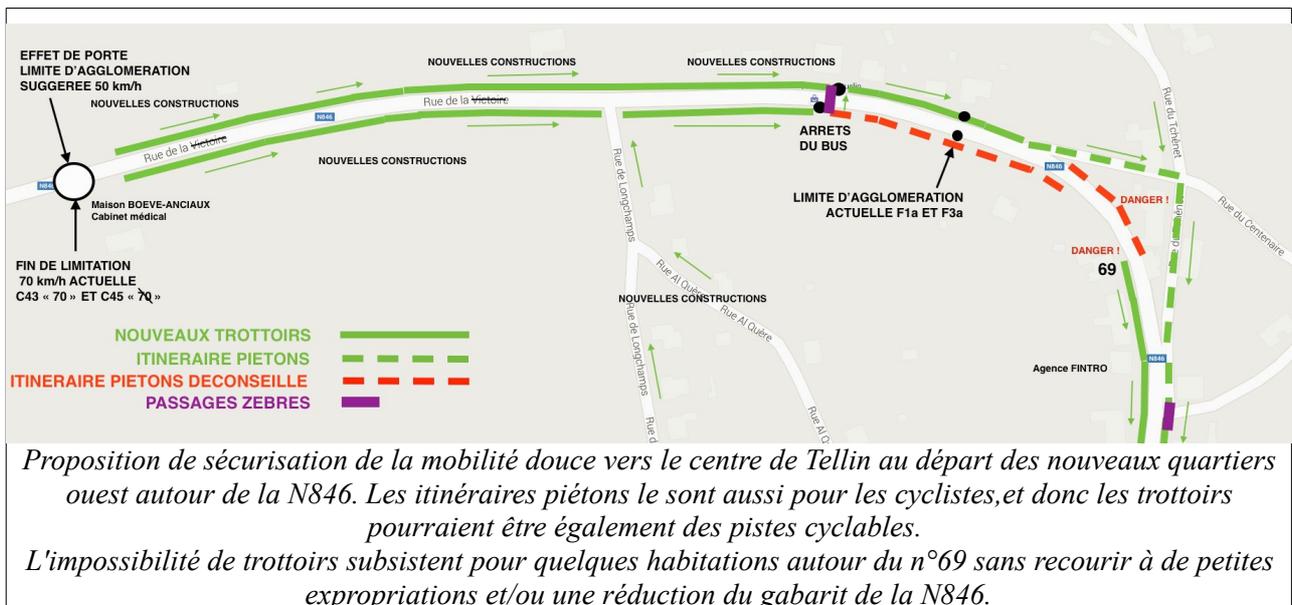
- Création d'une zone de réduction de vitesse (amortissement) à 70 km/h en venant de Resteigne sur une longueur de 200 m à 300 m avant cette nouvelle limite d'agglomération. Pose d'un signal C43 « 70 », et 200 m en avant un signal C43 « 70 » avec additionnel « 200 m ».

Note : Il faut rappeler ici le principe généralement admis de ne pas réduire la vitesse de plus de 30 km/h en une seule phase. Échelonnement normalisé des paliers de vitesse en Belgique : 120, 90, 70, 50 et 30 km/h (20 km/h en zones résidentielles F12).

- La création dans les accotements existants, au demeurant suffisamment larges (et supposant qu'ils soient dans l'espace public), d'un trottoir revêtu combiné à une piste cyclable, arboré des plantations existantes (à préserver), sur les deux côtés de la N846 :
 - pour le côté nord entre la rampe en provenance de la rue du Courtil jusqu'à la dernière habitation à l'extrémité de la zone de limitation de vitesse actuelle à 70 km/h ;
 - pour le côté sud entre l'arrêt des bus TEC et la dernière habitation de la zone de limitation de vitesse actuelle à 70 km/h (en l'occurrence la propriété Boevé-Anciaux, accès-piétons au cabinet médical) ;
 - on peut imaginer la plantation d'une haie basse décorative (interrompue aux entrées des propriétés riveraines) contre ce nouveau trottoir, entre celui-ci et la chaussée principale, question de renforcer l'impression de sécurité et d'embellissement ;
- L'aménagement aux normes actuelles des deux arrêts de bus TEC situés des deux côtés de la route aux abords de la rue de Longchamps, avec quai de chargement/déchargement. Nous sommes dans une zone sujette à une densification de l'habitat et il y a fort à croire que ces arrêts seront de plus en plus utilisés ;
- La création d'un passage pour piétons entre les deux arrêts assurant la traversée de la rue de la Libération (N846) des usagers TEC entre les deux directions des lignes d'autobus et la situation de leur domicile. De même que les habitants du côté sud de la N846 (et tout le quartier de Longchamps) qui pourront rejoindre le trottoir nord afin de se rendre au centre du village par un itinéraire sécurisé (voir point suivant) ;
- d'inciter les piétons à ne pas circuler le long de la glissière de sécurité qui protège la rampe en contrebas pour le côté nord (DANGER!) ;
- et pour le côté sud, la réduction à "rien" (re-DANGER !) de l'accotement de plain-pied au droit du n° 69 de la rue de la Libération, au bas-rayon du virage.
- De matérialiser sur place, dans les deux sens, une invitation aux piétons d'emprunter la rampe de la rue du Centenaire (en contre-sens de la circulation) et la rue du Tchênet.
- Créer un dispositif d'effet de porte qui, à défaut d'être contraignant (rétrécissement, chicane, îlot central, etc...), soit simplement décoratif à l'entrée de la zone de limitation actuelle à 70 km/h (proposé à 50 km/h) de manière à "conscientiser" le conducteur venant de Resteigne qu'il passe d'une zone de rase campagne en zone d'habitat .



Note : voir plus haut la nouvelle limite de l'agglomération de Tellin.



En conclusion, on aura remarqué que la combinaison de ces trois points traitant de la rue de la Libération (N846):

- assure la continuité de la protection des usagers dits "faibles" de la voie publique entre une extrémité d'un nouveau quartier résidentiel et la place du centre du village (et par delà les services publics et les écoles) par un espace clairement aménagé pour leur sécurité;
- donne l'image valorisante (et attirante) d'une commune ordonnée, soucieuse de la sécurité et de la convivialité des aménagements publics.

AMENAGEMENT ET SECURITE

4. Piétonniers et stationnement le long de la rue Grande entre l'église et le carrefour N899/N846 (rue Léon Charlier et rue de St-Hubert)

Cette section a fait l'objet, il y a quelques années, d'un réaménagement des espaces extérieurs aux voies circulables. On peut s'en féliciter !

Cependant, nous avons à faire avec une voirie gérée par le SPW DGO1, district de St-Hubert, qui, hélas, n'a rien voulu entendre quant à un quelconque ré-examen de l'espace existant entre les deux filets d'eau. C'est donc à l'extérieur de ces limites que l'administration communale a entrepris - sauf erreur de notre part, à ses frais - l'aménagement d'une zone de stationnement longitudinal et d'un trottoir de chaque côté de la rue Grande.

Malheureusement, si l'initiative d'un aménagement était louable, elle est en l'état actuel assez perfectible quant à son utilisation.

D'abord parce que le trottoir n'a pas été construit en saillie par rapport à la bande de stationnement.

Ensuite, la question est de savoir si un règlement qui fixe l'usage de ces deux types de zones a été émis par l'autorité, sinon pourquoi en avoir fait l'investissement? Si oui, pourquoi n'a-t-il pas été matérialisé sur place par une signalisation réglementaire ?

Enfin, si ce règlement a été effectivement émis, pourquoi la Police locale n'en assure-t-elle pas le respect ?

Dans les faits, on constate en permanence que les automobilistes garent leur véhicule de manière non réglementaire en empiétant sur le trottoir, ou pire, se placent en travers du trottoir sans égard pour cet espace réservé aux piétons.

« *Tout le monde ne fait-il pas ainsi ?* », doit-on se dire...

Cette attitude désobligeante contraint le piéton à contourner le (ou les) véhicule(s) par où ils peuvent et parfois en se mettre en danger. Voilà qui rend nul l'effet de l'investissement consenti.

Si on ose croire que ce mauvais usage actuel est inconscient, l'avertissement ou la contravention ne peuvent toutefois être verbalisés parce qu'aucune réglementation n'est matérialisée sur place quant à la distribution de l'espace entre les zones piétonnes et de stationnement.

Note : Il est utile de signaler ici le risque pour les automobilistes non respectueux, particulièrement devant la boulangerie et la pharmacie. Ceux-ci, voulant quitter leur stationnement en marche arrière en travers de la chaussée se mettent en danger dans un virage à demi-masqué !

Mais le problème du stationnement longitudinal se complique, car il existe une 3ème zone latérale: l'usoir, zone de stationnement à l'usage des riverains, à condition de disposer d'un espace suffisant.

Pour rappel, l'usoir est l'espace compris entre le bâti jointif et la chaussée, pour ce qu'il en reste par la présence de ces nouveaux aménagements. Cet espace était anciennement occupé par l'entreposage du fumier, des machines et autres véhicules agricoles. Il est convenu un libre usage privé en vertu d'un droit dit "coutumier", alors qu'il se trouve sur l'espace public. Actuellement, cet espace sert principalement au stationnement privé des véhicules automobiles.

Or, il ne peut être question d'y empêcher le stationnement par la présence d'autres véhicules qui, eux, sont en stationnement réglementaire le long de la chaussée.

Voilà qui complique singulièrement le bon usage de cette bande longitudinale de stationnement.

Pour résoudre ce noeud et inciter à une bonne pratique, notre observatoire propose pour la protection des piétons :



- de tracer des cases de stationnement pour éviter le comportement de type "égoïste" (véhicule mal positionné occupant deux places) et permettre l'accès aux usoirs si ceux-ci sont suffisamment larges pour y permettre le stationnement;
- de renforcer le marquage existant sur le piétonnier (silhouette du piéton), plus grand et répété en suffisance sur toute la longueur du trottoir;

- de placer une signalisation verticale réglementaire matérialisant clairement la séparation entre la zone de stationnement longitudinal et le trottoir (voir si une signalisation spécifique existe, s'en référer à l'auteur du Code du Gestionnaire). La répéter autant que nécessaire sur toute la longueur du trottoir;
- inciter à ne pas stationner "à cheval" entre la zone de stationnement longitudinal et le trottoir, au besoin placer des obstacles, tels des poteaux anti-parking (bollards) le long des trottoirs (*);
- de faire respecter ces dispositions par des contrôles de Police.

(*) Rappelons que la zone de stationnement telle qu'aménagée couvre le filet d'eau longitudinal de la chaussée. On constate trop souvent des automobilistes qui placent leur véhicule à l'extérieur du filet d'eau (par peur de se situer trop près du trafic?) avec pour conséquence d'empiéter sur le trottoir par la droite, ce qui n'est pas réglementaire.

SECURITE

5. Passages pour piétons dans la rue Grande

Il existe actuellement deux passages pour piétons sur cette section.

- Devant la boulangerie Denoncin;
- Devant la salle Concordia.

Même s'ils ont été établis spontanément par l'administration communale malgré que cette section de route est gérée par la SPW DGO1 (selon nos informations), notre Observatoire soutient leur maintien, se félicite que leur accès soit protégé au moyen de bollards et leur présence clairement annoncée par des signaux F49.



Suggestion devant la boulangerie Denoncin :

Nous suggérons qu'un petit aménagement soit consenti afin d'améliorer l'accès au passage pour piétons au départ du parking de la place.

Il consiste en une ouverture revêtue de 2 mètres de large dans la zone en terre séparant le parking et le trottoir de la rue Grande (à droite en montant).

Cet aménagement faciliterait le passage spontané des piétons sans devoir enjamber le peu de plantations qui subsistent à cet endroit.

Voilà qui irait dans le bon sens en suggérant aux clients des commerces du trottoir opposé d'utiliser le parking de la place, et non celui décrit comme dangereux ci-avant au point 4.



Note : Il existe un arbre décoratif dans le prolongement de l'axe du passage zébré. Il est évident que, si l'idée est suivie d'effet, cet arbre doit être préservé en décalant le passage par le haut.

Devant la salle Concordia :

Entre la rédaction de l'ébauche de ce rapport et son édition finale, la situation de la sécurité des fêtards autour de cette salle a évolué dans le bon sens, et c'est une excellente chose.

En conséquence de cette évolution, la note ayant pour objet la sécurité autour de la salle Concordia a été réduite aux considérations ci-dessous :

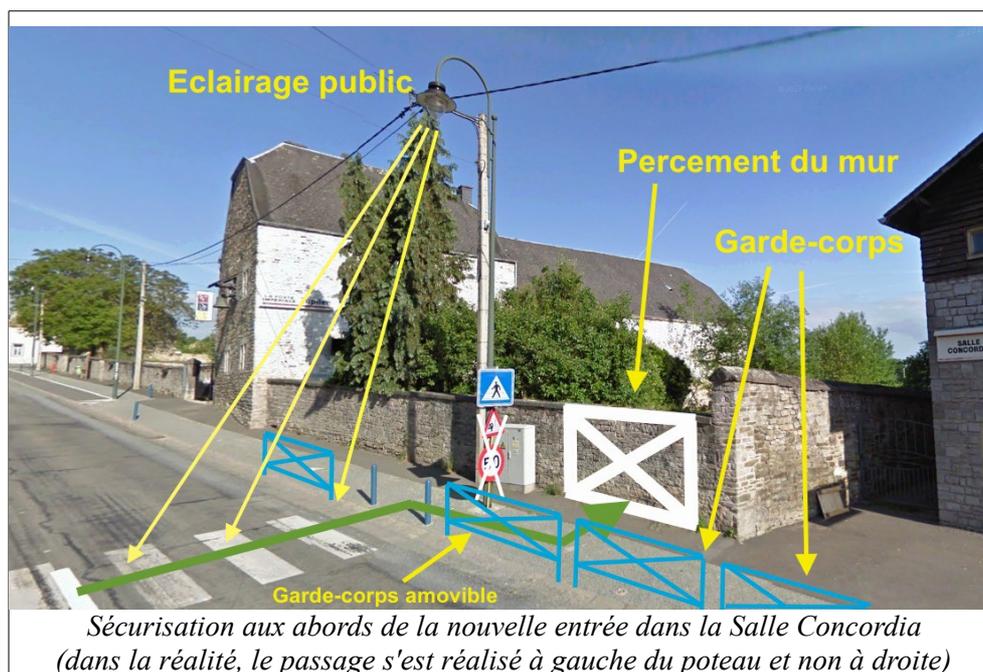
Un accès latéral à cette salle a été aménagé par le percement du mur et la construction d'une cour d'amortissement de mouvement de foule.

Ce nouvel accès se trouve en proximité immédiate du passage pour piétons sur la N899 et, ici aussi, notre Observatoire plaide pour que ce passage ne soit jamais remis en cause, malgré que la N899 (la Rue Grande) ait un trafic inférieur à 3000 véhicules par jour.

Il serait judicieux de placer quelques garde-corps autour de la nouvelle ouverture (dont 1 amovible en face de la trouée) afin de canaliser les piétons vers le passage zébré, évitant ainsi qu'ils ne se retrouvent trop vite sur la chaussée, à l'instar de ce qui se réalise aux abords des écoles.

Quoiqu'il soit recommandé qu'un passage pour piétons sur une route régionale soit éclairé de manière intense par un dispositif individuel (cfr. à Han-sur-Lesse autour de l'église), on peut considérer que le nouvel éclairage (candélabres en forme de crosse) actuel soit d'intensité satisfaisante pour garantir la visibilité sur ce passage lorsqu'il est fréquenté principalement la nuit tombée, ce qui est d'occurrence fréquente pour une salle de fêtes.

Par heureuse chance, un candélabre a été antérieurement posé juste entre le passage zébré et le nouveau percement du mur.



MOBILITE

6. Accès cyclable alternatif vers l'école de Tellin

La seconde version du projet d'aménagements autour de l'école et du centre sportif a été approuvé par la CCATM en sa séance du 22 septembre 2015, il est donc inutile d'y revenir ici.

Notre Observatoire voudrait mettre en évidence les accès cyclables vers l'école où deux itinéraires principaux se dessinent.

- Le premier est situé en partie le long du Mont du Carillon, reportez-vous aux propos du point suivant.
- Le second retient notre attention, car il est particulièrement sécurisant, à l'exception d'un point.

Il s'agit de l'itinéraire qui relie au départ du virage de la rue de Germenpré le complexe scolaire et sportif. Un chemin à usage exclusif des piétons et cyclistes.

Or, le dernier tronçon de ce sentier (près du centre sportif) ne peut pas être qualifié de cyclable, ce que nous regrettons. En effet, le sentier descend un abrupt rocheux particulièrement dangereux surtout par temps de pluie ou de gel.

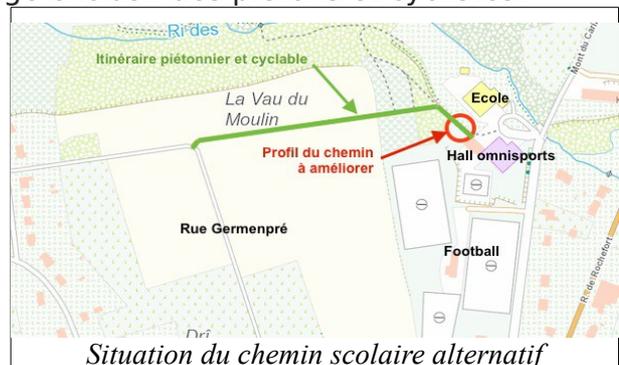
Nous suggérons à l'administration communale de faire procéder à l'amélioration de ce petit tronçon par un terrassement qui adoucirait la pente.

Nous suggérons de profiter des travaux du nouveau dépose-minute circulaire en projet pour réaliser ce petit travail.

Il est conseillé de veiller régulièrement à l'état général de ce chemin au demeurant en terre battue afin de le prémunir des flaques d'eau et autres nids de poule, voire de l'assurer par un léger empierrement fermé et compacté.

Une fois cette amélioration réalisée, il faudra promouvoir cet itinéraire alternatif auprès des élèves cyclistes en provenance de tout le quartier de la rue du Tchênet et de la rue du Courtil (tous deux ex-Cité du Centenaire).

Enfin, notre rapport fera une petite mention sur la signalisation que nous trouvons de part et d'autre de ce sentier. Voir plus loin au point "Anomalies de signalisation".



MOBILITE ET SECURITE

7. Itinéraire piétons entre l'école et le centre de Tellin (église)

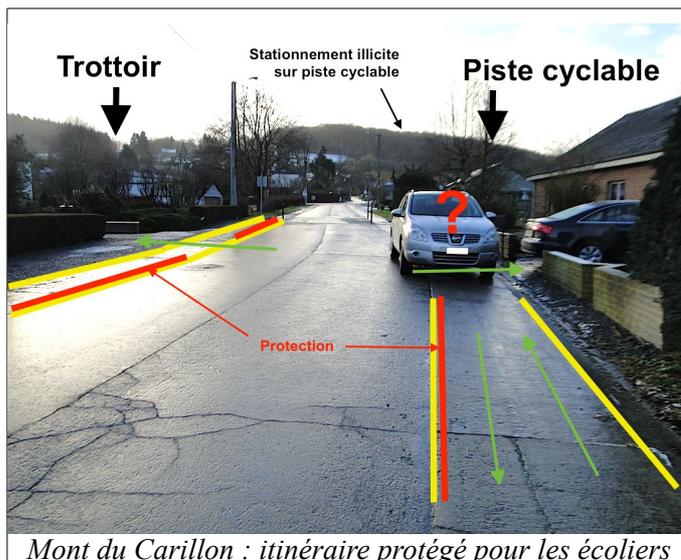
Un projet de mobilité et de protection des usagers faibles (en l'occurrence des écoliers) est en bonne voie de concrétisation. Après une demande d'amendement dans la zone d'accès aux écoles, il a été approuvé par la CCATM en séance du 22 septembre 2015. Il est donc superflu que notre rapport ne s'étende sur les détails de la réalisation.

Hors emprise de ce projet, il faut cependant remarquer que la rue "Mont du Carillon" dans sa partie sud est pourvue actuellement de deux pistes cyclables en béton entre le carrefour avec la N899/rue Léon Charlier et l'école.

Nous suggérons que la piste cyclable existante côté 'est' (opposé au football) soit maintenue pour le trafic cycliste dans les deux sens.

Tandis que la piste cyclable actuelle côté 'football' soit convertie en trottoir à l'usage exclusif des piétons et en raccord avec la nouvelle réalisation.

Il va sans dire que si cette suggestion est retenue, il y a lieu de veiller à la protection du trottoir et de la piste cyclable contre le stationnement intempestif de véhicules par des aménagements matériels concrets (parmi lesquels mobilier urbain, marquages, bordures, etc...) à l'exception des entrées de propriétés et au domaine du football.



Une signalisation adéquate d'obligation doit être de règle et à répéter à chaque carrefour dans les deux sens.

- Signaux D11 (voie obligatoire pour les piétons) du côté du trottoir ;
- Signaux D7 (piste cyclable obligatoire) pour l'autre côté.



Note : Pour les contingences particulières sur l'application du signal D7, voir le Code du Gestionnaire p. 110.

A défaut de ces protections, le but final du plan de mobilité scolaire sur cet axe risque de devenir caduc par rupture de continuité.

Tout bien raisonné, et si le projet aboutit, nous constaterons qu'il y aura continuité de l'itinéraire protégé pour piétons entre l'école communale et le centre de Tellin (place devant l'église), car il existe un trottoir revêtu côté 'Spar' le long de la N899 entre les deux carrefours de la rue Léon Charlier.

Restera seulement à examiner les raccordements entre tous les tronçons existants, notamment aux traversées de ces deux rues. Voir plus loin au point 9.

Pour les cyclistes, l'itinéraire protégé est partiel, mais il existe une solution alternative (voir point 6), certes plus longue, notamment en rejoignant la rue de Germipré par la rue Léon Charlier et la rue du Centenaire.

MOBILITE ET SECURITE

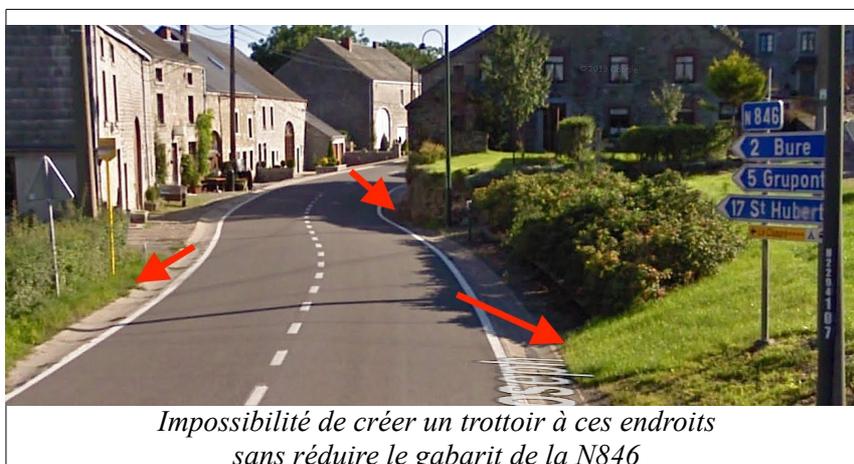
8. Trottoirs entre la rue de St-Hubert et le centre de Tellin (église)

Un trottoir entre la limite d'agglomération (côté Bure) et la rue du Vicinal a été réalisé récemment sur le côté sud de la route. Ce projet a été approuvé par la CCATM lors de la législature précédente. Suite à une récente interpellation en séance de la CCATM sur le choix du côté de la route pour ce nouveau trottoir, il a été répondu (à titre de rappel) que des raisons techniques, notamment la présence de canalisations souterraines et la présence de plantations au côté nord, ont déterminé ce choix.

Notre Observatoire fera cependant remarquer que si le trottoir ainsi construit peut s'inscrire dans l'itinéraire piétons vers l'école, il y a discontinuité dans celui en direction du centre du bourg. Des obstacles dangereux pour les piétons continueront à subsister entre la fin du nouveau trottoir et le bureau Bpost, tant qu'on n'aura pas modifié le gabarit de la route N846 (pour mémoire : inadapté à la limitation à 50 km/h).

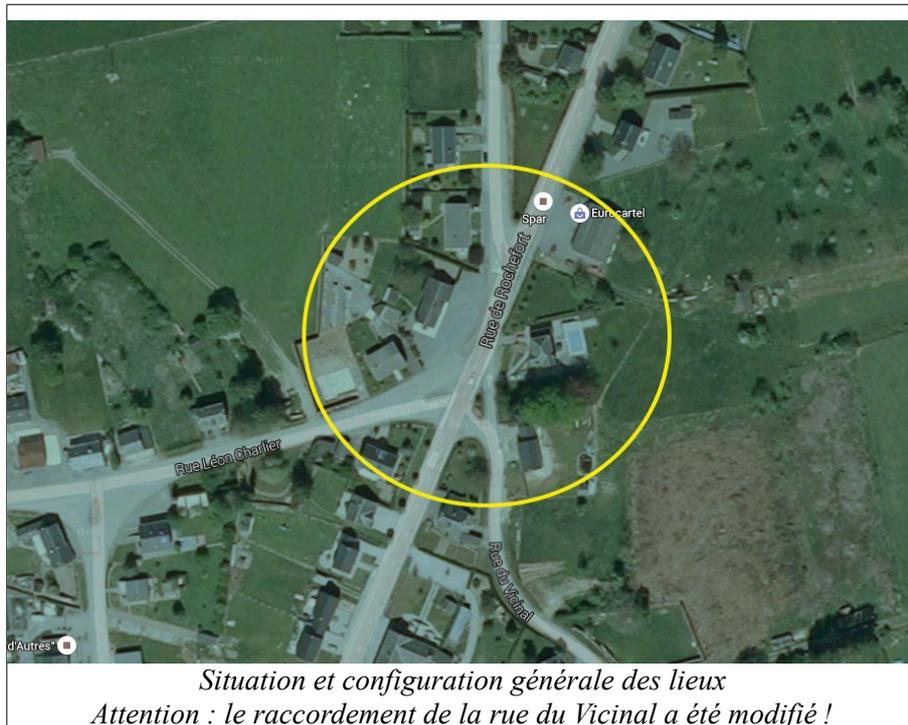
Note : Ce tronçon de route régionale est sous la gestion du district de Sinsin (sous la tutelle de la Direction des Routes de Namur).

Enfin, pour compléter un maillon manquant de la mobilité scolaire, il y aura lieu de placer un passage pour piétons (marquage ET signalisation F49) entre la fin du trottoir et l'entrée de la rue de Vicinal, nonobstant le fait que le trafic de la N846 soit inférieur à 3000 véhicules par jour. Voir à ce sujet l'argumentation développée pour la section de Resteigne.



SECURITE

9. Carrefour important de la N899 au nord de Tellin



Il s'agit d'un carrefour important de la section de Tellin, véritable porte d'entrée du village par le nord, lieu de nombreux accidents, parfois mortels.

Il est constitué de 5 branches : la N899 vers le nord, la rue du Vicinal, la N899 vers le sud, la rue Léon Charlier et le Mont du Carillon. Les deux branches de la N899 sont en alignement rectiligne ce qui n'engage pas à la prudence.

Sachant qu'il est situé sur un itinéraire menant à l'école de Tellin, il mérite toute l'attention de la part des autorités.

Défauts du carrefour en place:

- Absence de voie "tourne-à-gauche" pour les véhicules venant du sud et se destinant vers le Mont du Carillon, ceux-ci empruntent généralement une longue trajectoire oblique sur toute la longueur du carrefour;
- Angle d'approche très réduit (en angle mort) entravant une bonne visibilité à gauche pour les véhicules venant du Mont du Carillon ;
- Angle d'approche très réduit (en angle mort) et présence d'un abribus entravant une bonne visibilité à gauche pour les véhicules venant de la rue du Vicinal (*) ;
- Irrégularité des voies, leurs axes ne convergent pas, le carrefour est tout en longueur;
- Ouverture du raccord (appelé aussi "patte d'oie") de la rue Léon Charlier exagérément large, ce qui constitue, outre une perte de place, un allongement inutile de la traversée des piétons;

- Effet visuel de continuité dans les deux sens de la N899 qui n'engage nullement la vigilance, ni même la perception du carrefour à son approche;
- Absence de passages pour piétons, et rappelons avec insistance que nous sommes sur un itinéraire de mobilité scolaire.

(*) La transformation récente du raccordement de la rue du Vicinal est une aberration. Il existait un raccordement en courbe qui aboutissait en perpendiculaire à la N899 du temps où cette rue était à double sens. On aurait pu récupérer ce raccordement, situé devant l'abribus, lors de la mise à sens unique (vers le nord) de la rue du Vicinal, ce qui aurait amélioré sensiblement la visibilité sur les véhicules en provenance du centre (sans créer d'angle mort) et inciterait moins à la traversée du carrefour en oblique.

L'option choisie est assez incompréhensible.

Tentatives de sécurisation réalisées à ce jour:

- Elargissement du trottoir à l'aide de pavés rouges en légère saillie, mais cela n'a fait que renforcer l'amplitude apparente de la patte d'oie de la rue Léon Charlier et condamne toute idée de dégagement en "tourne-à-droite" vers cette rue;
- Mise à sens unique de la rue du Vicinal dans le sens descendant et réaménagement de son raccordement à la N899, voir la note ci-dessus ;
- Réduction de la patte d'oie au raccordement de la N899 vers la rue du Centenaire à l'aide de marquage et de potelets auto-relevables en matière plastique vert.

Note : On sait que la matérialisation des zones non circulables à l'aide de marquage strié est inefficace (on roule dessus). Quoique peu coûteux, les potelets auto-relevables tels qu'on a placés sont des équipements précaires, inesthétiques, rapidement sales et sujets au vandalisme.

La solution du carrefour giratoire, lourde financièrement et pas idéale.

Les avantages des carrefours giratoires sont indiscutables, voir à ce sujet la note ci-dessous.

Les emprises publiques sont suffisantes, mais uniquement du côté ouest. La configuration des lieux ne permet pas la création d'un giratoire circulaire, mais oblong et excentré. Si le concept reste techniquement possible, il est peu crédible à l'échelle communale vu sa complexité et l'étendue que l'ouvrage couvrirait.

D'autre part, l'angle d'approche très fermé du Mont du Carillon obligerait le conducteur venant de la branche nord de la N899 à opérer un tour complet du giratoire pour s'engager vers le Mont du Carillon. Ce n'est pas une solution raisonnable.

Enfin, nul est sans savoir que nous sommes dans une région d'exploitation forestière et que le trafic de longs grumiers serait assez problématique avec cette configuration spéciale.

Note : Rappel des avantages d'un carrefour giratoire:

- Les voiries convergentes présentent un même niveau de priorité;
- Meilleure fluidité du trafic (encore faut-il que les conducteurs actionnent leurs clignotants en sortant du giratoire ; rappelons que c'est obligatoire...)
- Constitue un casse-vitesse efficace à l'entrée d'une agglomération;
- Le conducteur qui aborde le carrefour doit se focaliser uniquement sur les véhicules venant de sa gauche (inversion de priorité), donc du côté du poste de conduite;
- Amélioration de la visibilité sur les véhicules autres abordant le carrefour;

- Permet de mieux intégrer les passages pour piétons, et d'intégrer des îlots-refuge.
- Constitue un excellent effet de porte d'entrée dans la localité et valorise l'image de la localité.

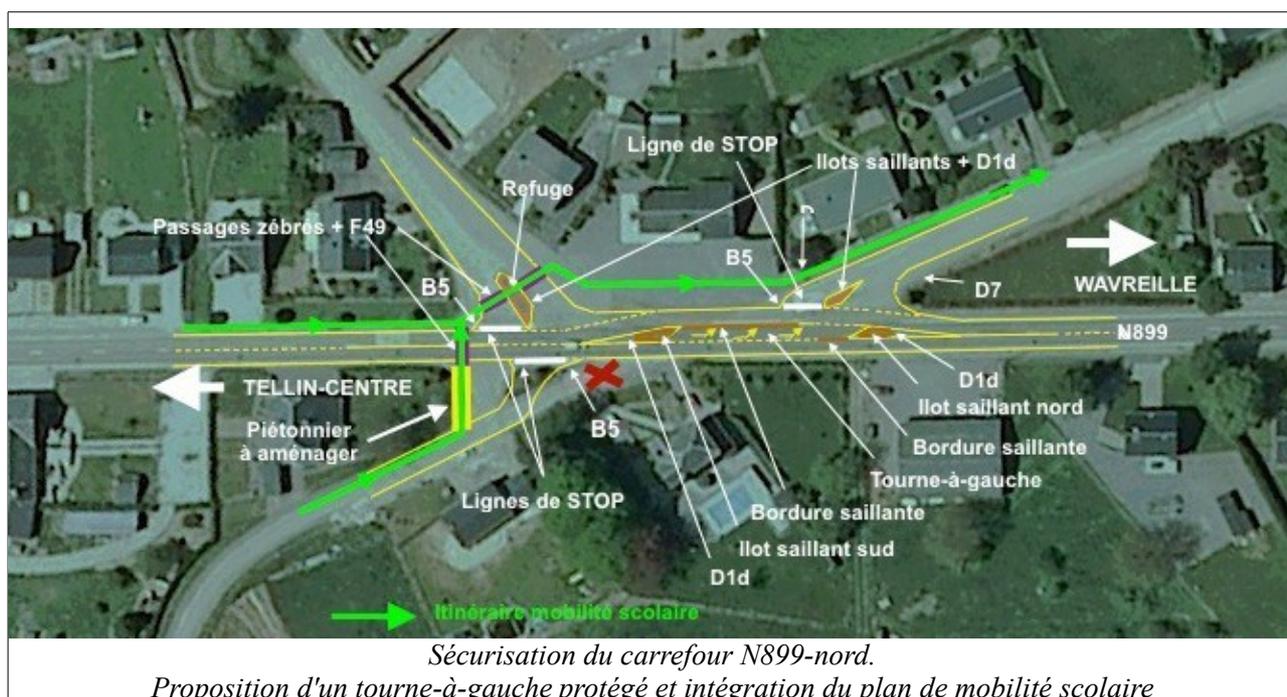
Une solution intermédiaire, le « tourne-à-gauche »

(sous réserve des limites d'emprises du domaine public)

Notes : L'aménagement de "tourne-à-gauche" est très fréquent sur les routes N et D en France et l'est systématiquement sur les routes de grande communication B, K et L en Allemagne et aux Pays-Bas (à l'exception des raccordements aux chemins d'exploitation agricole, à certaines dessertes locales ou par faute de place).

Pour illustrer le propos, l'aménagement du carrefour central à Rochefort où, comme à Tellin, cinq branches convergent dont deux en alignement, est une bonne référence. Quoique, paraît-il, un projet de giratoire est dans les cartons.

Dans notre cas de figure, le tourne-à-gauche ne concerne que le trafic N899 nord-sud, puisque la rue du Vicinal n'est pas accessible (sens interdit).



Le carrefour est à repenser complètement au départ d'une page blanche. Il faut vérifier les alignements des voies entrantes de manière à ce que tous les mouvements soient possibles (*) et intégrer le plan de mobilité scolaire (chemin parcouru par les enfants pour se rendre à l'école)

- Réalignement des raccordements des voiries présentant un angle d'incidence trop fermé ;
- Réduction sensible de la largeur de la patte d'oie de la rue Léon Charlier ;
- Aménagement d'un "tourne-à-gauche" central protégé par des têtes d'îlots en saillie (avec signaux D1d) à l'usage des véhicules en provenance du centre de Tellin voulant tourner vers le Mont du Carillon ;
- Canalisation dans le tourne-à-gauche par bordures légèrement saillantes pour éviter les raccourcis dangereux ;
- Intégrer correctement les passages pour piétons vers l'école entre le centre de Tellin d'une part et la rue du Vicinal d'autre part ;



Signal D1d

- Maintien de la priorité de la N899 sur toutes les voies rentrantes, lesquelles sont soumises au STOP (ligne d'arrêt et signal B5) ;
- Ligne blanche axiale continue à l'approche du passage zébré pour empêcher le dépassement masqué ;
- Les passages zébrés sont munis à leur droite d'un signal F49 spécifique ;
- Placement de l'abribus à l'emplacement du raccordement actuel de la rue du Vicinal (à droite où la visibilité est moins utile).



(*) A noter que pour les conducteurs débouchant du Mont du Carillon et désirant se rendre à Wavreille, il sera impossible de tourner directement à gauche. Remarquons que cette manoeuvre est déjà presque impossible à l'heure actuelle sans se déporter vers la gauche.

Trois solutions de rechange existent :

- Contourner l'îlot saillant sud (passage autorisé) pour opérer un demi-tour serré vers Wavreille ;
- Faire le tour du quartier par la rue Léon Charlier (pour les véhicules longs);
- Plus simplement, emprunter le Mont du Carillon dans l'autre sens en passant par devant les ateliers communaux (attention, école!). De là, on peut accéder à la N899 où on bénéficie d'une excellente visibilité.

Avantages de cette solution:

- Coûts d'aménagement substantiellement plus légers qu'un carrefour giratoire, mais n'en présente pas tous les avantages énoncés en note ci-dessus;
- Venant de Wavreille, l'alignement droit de la N899 est brisé par la présence du "tourne-à-gauche" central protégé par les îlots en saillie. Ce déport par la droite provoque un effet de casse-vitesse (comme une chicane);
- Amélioration de la visibilité des véhicules abordant le carrefour par la rue du Vicinal;
- Le rétrécissement de la patte d'oie de la rue Léon Charlier provoquera une réduction de la longueur de la traversée des piétons;
- Empêche la traversée du carrefour en oblique par les véhicules venant du centre de Tellin vers le Mont du Carillon (attitude accidentogène).
- On remarquera que cette proposition est en adéquation avec le contenu du point 7. ci-dessus (plan de mobilité scolaire). Le trajet de nos petits piétons sera dirigé vers le bon côté du Mont du Carillon où notre Observatoire préconise un trottoir protégé. Signaux D11 et D7.



Ce faisant, en combinant les aménagements demandés aux points 7, 8 et 9. , on aura réussi à créer une continuité de trajet scolaire entre l'école d'une part et le quartier St-Joseph ainsi que jusqu'aux dernières maisons de l'agglomération tellinoise en direction de Bure, d'autre part. Un pas de géant !

Il est inutile de croire qu'on pourrait s'en tirer à bon compte en créant le tourne-à-gauche uniquement à l'aide de peinture routière. D'expérience, le peu que coûte cette solution est toujours un investissement perdu. L'indiscipline de la majorité des conducteurs n'est plus à démontrer et ils auront tôt fait de rouler dessus sans tenir compte des dispositions en place.

Enfin, en cas de réalisation, il est recommandé de placer de part et d'autre du carrefour un panneau temporaire (2 ans?) avertissant que la configuration du carrefour a été modifiée.

Note : Cette bonne pratique est assez peu courante en Belgique contrairement à ce qu'on voit à l'étranger. Elle permet cependant d'éviter de regrettables dégâts aux infrastructures neuves de la part de conducteurs parfois un peu trop distraits.

MOBILITE DOUCE ET SECURITE

10. Traversée cyclable de la N899

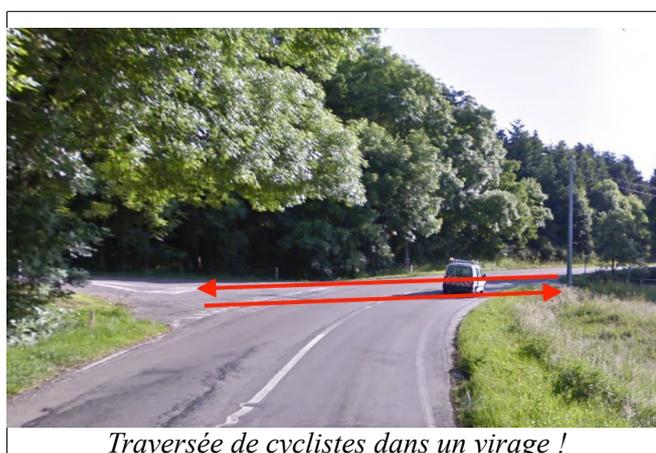
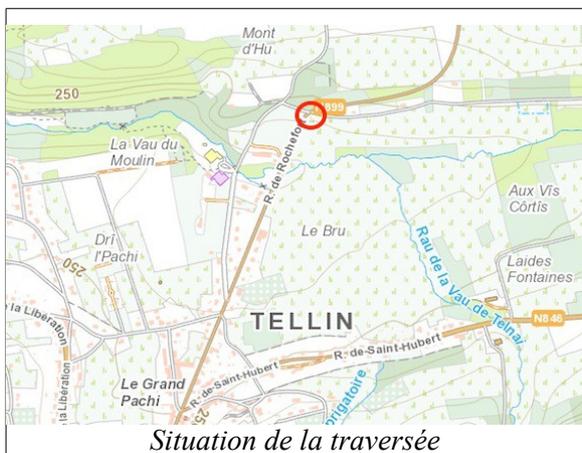
Un itinéraire cyclable de transit à l'usage des cyclistes touristes (et non VTT) entre Bure et Tellin a été établi récemment par une signalisation spécifique. Cet itinéraire traverse la N899 entre la rue de Monteveau et le Mont du Carillon (accès nord).

A noter que c'est la seule traversée de ce type sur toute la commune de Tellin.

Nous ne pouvons que regretter que la régie routière de Sinsin n'ait pas posé de signalisation spécifique A51 + additionnel « cyclistes » (*) de danger de part et d'autre de cette traversée sur la N899. Il est possible qu'elle n'ait pas été avertie de l'établissement de cette liaison.

La traversée est d'autant plus dangereuse qu'elle est située dans un virage.

Si la question de l'opportunité d'installer cette signalisation verticale ne se pose pas par manque d'intérêt, il y a lieu de remettre en question les motivations qui ont conduit à l'établissement de cet itinéraire cyclable.



(*) Ne pas confondre avec l'usage du signal A25. Ce signal ne peut être utilisé exclusivement qu'en cas d'interruption de piste cyclable longitudinale qui obligerait le cycliste à emprunter la chaussée. Voir Code du Gestionnaire page 61, art. 7.8 le l'AM 14/10/1976.



Point particulier au niveau de cette traversée. Restons cohérents !

La signalisation directionnelle en place dirige les cyclistes vers Bure par une voie signalée sans issue !

Dans les considérations générales de ce rapport, nous avons fait mention d'une signalisation particulière F45b qui informe qu'une voie sans issue se prolonge pour les cyclistes et les piétons. Nous ne saurions que trop recommander de la mettre en application et de remplacer le F45 existant par le F45b.



SIGNALISATION

11. Limitation à 70 km/h suspendue à l'entrée nord de Tellin sur la N899

Notre Observatoire a repéré une anomalie dans la signalisation limitant la vitesse à 70 km/h à l'entrée nord de Tellin sur la N899, zone hors agglomération.

En effet, un signal C43 "70" a été placé entre les Cambuses et le Mont du Carillon (accès nord) pour amortir la diminution de la vitesse imposée dans l'agglomération de Tellin.

Selon la disposition - par ailleurs très logique - du Code de la Route belge où tout carrefour suspend toutes les interdictions en cours, cette interdiction de dépasser les 70 km/h est levée au passage de l'intersection avec le Mont du Carillon/chemin de Monteveau, là même où il est réellement opportun de réduire la vitesse de véhicules à l'approche de l'agglomération.



Nous demandons à ce que la situation soit rectifiée sans délai par le SPW DGO1 par le placement d'un signal C43 "70" après le passage du carrefour en direction de Tellin.



Note : Localisation identique au point 10 ci-dessus.

AMENAGEMENT

12. Réduction de la patte d'oie au carrefour de la rue du Centenaire et de la rue Léon Charlier

On peut s'étonner de la dimension gigantesque de ce raccordement en patte d'oie de la rue Léon Charlier à la rue du Centenaire : 90 mètres d'envergure (mesuré sur Google Earth) pour une voirie - la rue Léon Charlier - de 6 mètres de large. Encore heureux qu'on y ait placé un îlot directionnel!

Note : A titre de comparaison, le raccordement de l'avenue des Champs-Élysées, chaussée et trottoirs, au rond-point de l'Etoile-Charles De Gaulle à Paris a une envergure de 50 mètres (mesuré sur Google Earth).



Envergure de raccordement de la rue Léon Charlier



Envergure de raccordement de l'avenue des Champs-Élysées au rond-point de l'Etoile à Paris

Pourquoi? Peut-être a-t-on voulu à l'origine (1930? si on en croit l'ancien nom "Cité du Centenaire") créer une place à cet endroit? Possible. Mais reconnaissons qu'aujourd'hui cet endroit n'a rien d'une place.

Il serait opportun de réduire substantiellement l'amplitude de ce raccordement lors d'un futur réaménagement de la voirie. En effet, la disposition actuelle n'offre aucun avantage, sinon cinq inconvénients :

- N'incite pas à réduire la vitesse à des fins de vigilance pour les conducteurs qui changent de direction car les rayons de courbure sont beaucoup trop grands ;
- Application de la priorité de droite confuse et sur une trop longue distance (*) ;
- La traversée des piétons trop longue, ce qui augmente l'insécurité ;
- Rend inapplicable l'article 24, 7° du Code de la Route relatif à l'interdiction de l'arrêt et du stationnement, en l'occurrence la distance à respecter par rapport à l'intersection d'un carrefour (**) ;
- Excès inutile de surface de voirie et de bassin versant à entretenir par la Commune.

(*) la priorité de droite s'applique pour deux véhicules qui se présentent simultanément dans un carrefour. Si celui-ci est trop vaste et que le trafic n'est pas canalisé, l'appréciation du premier arrivé n'est pas évidente et l'appréciation de la trajectoire du véhicule bénéficiant de la priorité peut être confuse.

(**) à 5 mètres de l'intersection des lignes fictives qui prolongent les bords des chaussées concourantes.

En cas de réaménagement de ce carrefour, il serait judicieux de réduire ces raccordements à de justes proportions. Les surfaces ainsi récupérées pourraient être utilisées pour l'établissement d'un trottoir, de plantations décoratives, de mobilier urbain (bancs, poubelles,...) et d'équipements de convivialité (il y aurait assez de place pour un boulodrome au côté bas, pourquoi pas?).

STATIONNEMENT ET VISIBILITE

14. Virage masqué rue Saint-Urbain

Un membre de notre observatoire fait judicieusement remarquer que le stationnement dans le virage aux abords du n° 20 de la rue St-Urbain est problématique.



Arrêts et stationnements dangereux

En effet, trafic, stationnement et sécurité des piétons ne font pas bon ménage à cet endroit pour une question de visibilité. Rappelons que cet endroit est situé sur un itinéraire qu'empruntent les enfants du quartier résidentiel situé en amont pour se rendre à l'école. Tout conducteur aux faits de la loi ne stationnerait pas à cet endroit en application de l'art. 24 de l'Arrêté Royal.

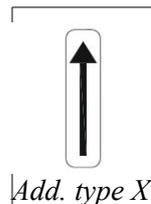
Les trottoirs existants sont réduits à la partie congrue par la présence du coin saillant de l'habitation riveraine (n° 20) d'un côté de la rue, et d'un poteau en béton de distribution

d'électricité et d'éclairage de l'autre.

L'arrêt et le stationnement de véhicules à proximité de cette habitation sont particulièrement dangereux par manque de visibilité pour les conducteurs et les piétons montants.

Afin d'améliorer la visibilité dans ce virage masqué, nous suggérons qu'une réglementation de l'arrêt et le stationnement soit établie pour ce lieu particulier selon une des deux possibilités (ne peuvent être combinées, voir code du Gestionnaire, p. 195) :

- soit en marquant au sol des cases de stationnement aux endroits les plus appropriés à gauche de l'illustration et/ou des sections jaunes à traits interrompus là où le stationnement est inopportun à gauche et à droite (*);
- soit en établissant une signalisation interdisant l'arrêt et le stationnement à validité zonale (signaux E3 (face arrière orange) sur poteaux de couleur orange avec additionnels de types Xa (début de zone) et Xb (fin de zone)) du côté de l'habitation n°20 (à droite sur l'illustration) sur une longueur nécessaire et suffisante.



Add. type X



E3

(*) voir art. 17.1 2° de l'AM du 14/10/1976

DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE

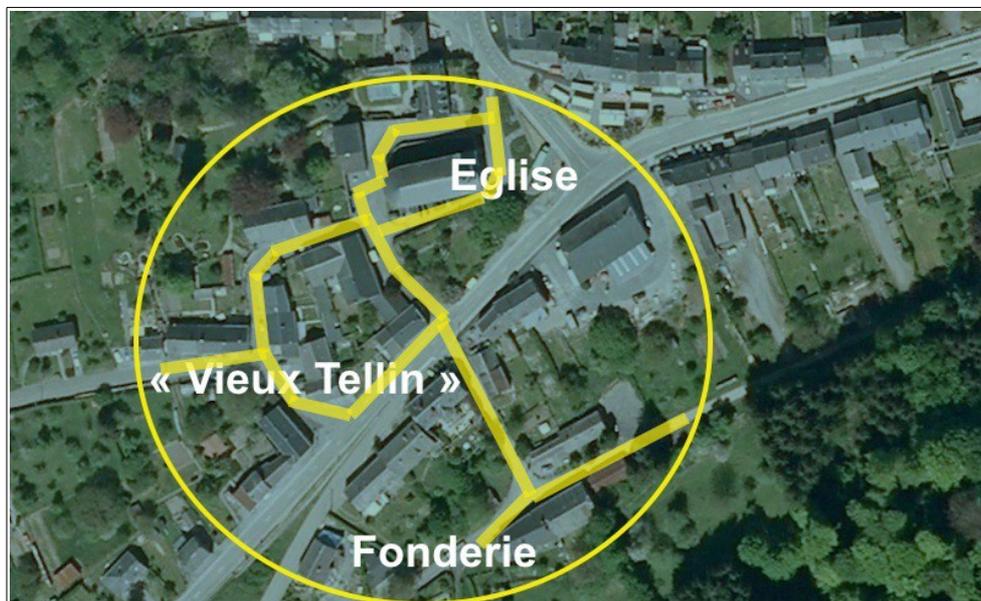
15. Fonderie de cloches et « Vieux Tellin »

Le rachat récent par un privé de ce site, remarquable en matière d'archéologie industrielle, et la création d'une ASBL « Fonderie-Tellin sont très importants pour l'image de la Commune de Tellin et promet une future revitalisation du site.

Déjà une signalisation à caractère touristique de la FTLB (*) placée sur la route N846 à l'approche de Tellin a précédé ce rachat, elle met en évidence cette ancienne activité industrielle, c'est dire toute la notoriété que revêt ce site.

(*) Fédération touristique du Luxembourg belge

Nous recommandons à l'administration communale d'être attentive à cette perspective pour qu'un plan de revitalisation du quartier soit examiné sous la forme d'un plan de circulation (les voiries existantes sont étroites), aménagement d'un parking (il existe une aire de dépôt de matériaux inesthétique du « Service Travaux » à réaffecter) et de trottoirs, embellissement des lieux par plantations et mobilier urbain, etc...



Conjointement au réveil possible de la fonderie des cloches et du réaménagement de son quartier périphérique, il serait bon, dans le cadre d'un projet de développement, de revitaliser également le quartier pittoresque situé derrière l'église, de créer une sorte de "Vieux-Tellin".

Mais hélas, il est séparé du quartier de la fonderie par un axe routier important, la N899 en direction de Menuchenet - Bouillon.

Qu'à cela ne tienne, si nous considérons un périmètre constitué du parvis de l'église, la venelle derrière le monument, la rue de l'Eglise et l'amorce de la rue St-Roch, nous délimitons un quartier pittoresque où l'on pourrait imaginer une nouvelle activité à caractère touristique à l'instar de ce qui a réussi dans les anciens quartiers de Durbuy (toute proportion gardée cependant !) où pourraient s'organiser des manifestations de rue (brocantes, marché artisanal, marché fermier, exposition d'art, exposants culinaires, etc...) et susciter l'ouverture de nouveaux établissements à caractère artisanal ou culinaire.



Un "Vieux-Tellin" ?

Et comme point de départ (peut-on rêver?) ne pourrait-on pas intégrer ce quartier aux festivités du 21 juillet, pour autant que le périmètre de sécurité du feu d'artifice le permette, en y organisant des attractions culturelles ou de bouche plus calmes que sur la place devant l'église, pour un public ciblé.

Bien sûr, une telle idée nécessiterait un réaménagement "à l'ancienne" de la voirie (pavage, Durbuy est une nouvelle fois un bon exemple), et donc un investissement souhaité en subsidiation.

N'en disons pas plus pour le moment et remettons l'idée entre les mains du PCDR. Cet instance, nous le savons, dépasse le caractère purement consultatif et ouvre la porte aux projets financés par subvention. Nous suggérons que le PCDR puisse creuser l'idée avec les moyens et les pouvoirs qui sont les leurs, avec pour but de la rendre concrète.

SECURITE ET VISIBILITE

16. Accès oblique sur N899 venant du Val des Cloches

La rampe d'accès à la N899 au Val des Cloches présente un angle très fermé avec pour conséquence une perte de visibilité du conducteur par effet d'angle mort dans ses rétroviseurs. La présence d'un muret de sécurité le long de la N899 (en venant de Transinne) réduit davantage cette visibilité à l'approche du carrefour.

Le problème ainsi présenté ressemble au point 13. ci-dessus, à la différence de la présence d'un signal STOP (B5) à la place d'un B1 (cédez le passage).

Effectivement, en marquant l'arrêt devant la ligne de STOP marquée au sol, le conducteur à tout le loisir de s'assurer qu'aucun véhicule ne se présente sur la N899. C'est peut-être rapidement oublier que le coup d'oeil dirigé vers l'arrière gauche demande une contorsion qui pourrait être laborieuse chez certains conducteurs, notamment chez les plus âgés.



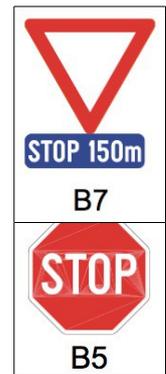
La disposition de la signalisation verticale et horizontale dans ce carrefour appelle également à la remarque suivante. Il existe un décalage de 20 m entre le signal B5 et la ligne de STOP. Or, l'AM (*) spécifie que le signal STOP doit être placé à une proximité immédiate de la ligne de STOP pour éviter aux conducteurs de devoir marquer l'arrêt à deux reprises.

Notre Observatoire considère qu'une distance de 20 m n'est pas une proximité immédiate pour une signalisation à validité très locale.

(*) AM du 14/10/1973 à l'art. 8.3 2°, repris au code du Gestionnaire p. 71.

Note : Ne pas céder à la tentation de placer un panneau additionnel de distance « 20 m » sous le signal B5, ce qui n'est pas autorisé. Voir le code du Gestionnaire p. 7.

Remarquons également que le signal B7 qui prévient à distance de la présence d'un signal B5 (STOP) n'est pas autorisé en agglomération (art. 8.4 2° de l'AM du 14/10/1976).



Nous recommandons dès lors :

- le déplacement du signal B5 (STOP) à la pointe de l'usoir à proximité immédiate de la ligne de STOP, sans qu'elle ne puisse gêner l'accès à la maison riveraine (*);
- la pose d'un miroir de carrefour facilitant la visibilité sur le trafic de la N899 (**).

(*) Ce signal a été accidenté voici plusieurs années, probablement parce qu'il avait été posé à l'endroit qui convenait et conformément aux dispositions légales (comme stipule notre remarque). Il a été placé ensuite, à notre avis erronément, à l'endroit actuel.

(**) Le fait d'améliorer la visibilité grâce à un miroir ne soustrait pas le conducteur à l'obligation de marquer l'arrêt devant la ligne de STOP.

STATIONNEMENT

17. Respect des arrêts de bus

Il serait bon de rappeler régulièrement aux administrés une des règles essentielles au sujet du stationnement des véhicules : il est interdit de stationner à moins de 15 mètres de part et d'autre d'un arrêt de bus selon art. 25.1/ 2° de l'AR du 1er décembre 1975, MB du 9 décembre 1975.

Manifestement, beaucoup de personnes semblent l'avoir oublié en occupant ces lieux comme un espace privilégié et sans égard pour l'embarras que cause leur comportement.



Stationnement illicite aux arrêts de bus

Ce cliché illustre parfaitement l'appellation « anarchie du stationnement » évoqué au début du présent chapitre (point 1.), où il est exposé un réaménagement de la rue de la Libération, lequel apporterait une solution à ce problème.

MOBILITE

18. Circulation dans la rue du Centenaire

Un riverain de la rue du Centenaire situé à proximité de la maison médicale a récemment interpellé l'administration communale au sujet de la vitesse excessive des véhicules dans cette rue. Il déplore également un trafic excessif de poids lourds (souvent des grumiers) utilisant la rue du Centenaire comme raccourci pour se diriger vers (ou en venant de) Rochefort.

Cette interpellation suscite plusieurs réflexions :

- la rue du Centenaire est une zone principalement résidentielle ;
- la largeur de la chaussée est peu adaptée au respect de la limitation à 50 km/h ;
- autrefois, une flèche directionnelle située contre l'ancienne station-service « Texaco » indiquait le raccourci vers Rochefort ;
- le large gabarit cette rue de jonction ne justifie pas une mise en « circulation locale » de tous les véhicules;
- on stationne un peu n'importe comment aux alentours de la maison médicale, endroit qui ressemble autant à une place qu'à un carrefour (en principe, le stationnement est interdit dans un carrefour) ;
- enfin, pour le bas de la rue Léon Charlier et la rue du Centenaire, il y a lieu de se poser la question du « pourquoi une rue si mal partagée » : une chaussée inutilement large avec l'absence de trottoirs revêtus aménagés en saillie et dignes de ce nom.



Note : Voir aussi le point 12. du présent chapitre.

En réponse à cette interpellation, notre Observatoire propose la piste suivante :

- Limitation du charroi lourd dans cette rue en limitant unilatéralement le tonnage par un signal C21 + additionnel « Excepté desserte locale » ; **ou** en interdisant les camions de transport de marchandises par un signal C23 + additionnel « Excepté desserte locale » (*);
- Le traçage au sol de cases de stationnement longitudinales là où il sera opportun de le faire tout en préservant les accès à la maison médicale. Ce marquage pourrait être étendu sur tout l'élargissement en triangle séparant la rue du Courtil de la rue du Centenaire (est-ce un carrefour ou une place?).
Le fait de tracer ces cases diminue fictivement la largeur de la chaussée, ceci pourra avoir une incidence certaine sur le comportement des conducteurs vis-à-vis de la vitesse. Attention tout de même au double sens de circulation de ces rues ;
- Ne pas oublier de laisser un espace pour les piétons. Les bordures saillantes existantes ne sont pas des bords de trottoir, mais un contrebutage de chaussée. Les accotements pouvant être utilisés par les piétons sont localement très étroits.



(*) C21 ou C23 ? Une précision s'impose pour ces deux signaux qui semblent signifier la même chose.

- Le C21 interdit unilatéralement le passage de tout véhicule dépassant la masse indiquée, ceci est indiqué pour protéger notamment un ouvrage d'art fragile, mais aussi pour un autre motif plausible. Le tonnage indiqué sur l'illustration ci-dessus est donné à titre d'exemple.
- Le C23 interdit le passage de tout poids lourd transportant des marchandises. Il est utilisé pour éviter les nuisances (pollution, encombrement, tranquillité...) de ce type de transport dans une artère ou pour réduire le risque d'insécurité (cfr. Le centre de La Roche).
La fragilité d'un ouvrage d'art ne peut motiver la présence d'un C23 puisque les autobus et autocars sont autorisés à passer. Un additionnel peut spécifier la masse maximum admissible.

Attention, la masse effective à prendre en considération est celle du véhicule à l'approche du signal et non la masse maximum déclarée par le constructeur !

SIGNALISATION

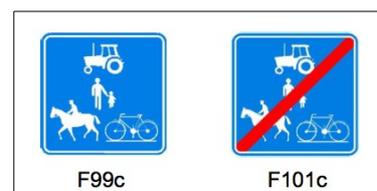
19. Anomalies de la signalisation

Plusieurs anomalies de signalisation ont été repérées sur le territoire du village de Tellin. Certaines ont déjà été expliquées dans les points ci-dessus.

- Le remplacement (ou la modification) du F45 à l'entrée de la rue de Monteveau par un F45b (voir point 10. ci-dessus)
- Le placement d'un signal C43 « 70 » sur la N899 après le passage du carrefour avec le Mont du Carillon en venant de Wavreille (voir point 11. ci-dessus).

Note : Le non-placement d'un signal C43 « 70 » au même carrefour en direction de Wavreille sous-entend qu'on admet la levée de la limitation de vitesse dans ce sens de circulation. Nous avons donc une limitation de vitesse uniquement dans un sens sur plusieurs centaines de mètres.

- Sentier à l'usage des piétons et cyclistes entre l'école et la rue de Germenpré (voir localisation au point 6. ci-dessus), nous recommandons de privilégier une signalisation de réservation en lieu et place d'une signalisation d'interdiction (cfr. Les venelles piétonnières sur la Commune).

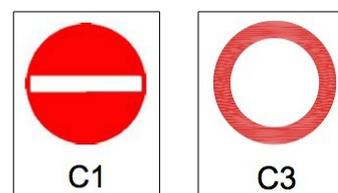


Les signaux F99c (et F101c) sont spécifiquement prévus à cet usage. En effet, l'accès à ce chemin sera exclusivement réservé aux piétons et aux cyclistes si leurs deux symboles figurent seuls sur le signal.

Format carré 400 mm suffit pour ce type de trafic.



- Lors de manifestations publiques, notamment celle du 21 juillet, certaines rues sont fermées à la circulation. Des barrières Nadar d'entrave sont placées et il n'est pas rare de les voir accompagnées d'un signal C1, ce qui sous-entend que la circulation est autorisée dans l'autre sens, ce qui n'est pas le cas.



Il s'agit d'une confusion fréquemment commise entre les signaux C1 et C3. (*) Pour rappel, le signal C1 signifie « Sens interdit » et le signal C3 « Interdit à tout conducteur dans les deux sens ». C'est donc ce dernier qu'il convient de placer.

(*) Cette confusion est très courante en France !

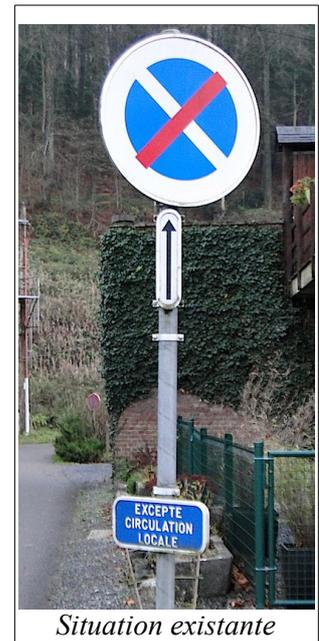
- Signal multiple à l'accès nord de la rue de la Fonderie (bas de la Rue Grande)

Voici un joli cas de signalisation à remédier.

En effet, un signal manque : probablement un C3 qui limite le trafic dans les deux sens à la circulation locale, lequel devrait co-habiter avec une signalisation relative à l'arrêt et le stationnement (E3 complètement décoloré). Faut-il rappeler ici que cette dernière doit être posée exclusivement sur un poteau de couleur orange ?

D'autre part, l'étagement de ces 4 signaux (dont 2 de grande dimension) n'est pas une bonne idée car la hauteur libre sous le signal le plus bas est réduite, ce qui induit une interdiction de stationner à moins de 20 m en deçà du signal (art. 24/10° du Code de la route).

Enfin, si un signal manque c'est qu'il a été accroché ou arraché par faute d'espace suffisant de passage. Une signalisation de taille réduite (série 400 mm) est autorisée dans ce cas de figure.



Situation existante

Proposition de remédiation : pose d'une signalisation sur un poteau diam. 76 mm de couleur orange de 3,25 m (y compris ancrage) de haut en bas (*) :

- signal C3 (diam. 400 mm)
- additionnel « EXCEPTE CIRCULATION LOCALE » (en majuscules) 450*200 mm (récupération du panneau existant)
- signal E3 (diam. 400 mm)
- additionnel de validité de zone, 100 x 400 mm, type Xa (récupération du panneau existant)
- hauteur libre entre sol et le dessous du E3 de 2,10 m.

(*) Il conviendra de vérifier si un signal C3 peut être posé sur un poteau de couleur orange.

- Plaque de rue à la rue Saint-Roch.

A ce qu'on dit, il n'y pas de faute d'orthographe dans les noms propres. Cela reste à vérifier...

On peut cependant sourire au vu de la plaque telle qu'illustrée ci-contre. En effet, après une brève recherche au sujet de ce saint du 14^e siècle, protecteur de la peste, des pèlerins et des animaux, il n'est fait aucune mention quant à ses goûts musicaux qui, reconnaissons-le, auraient été largement en avance sur son époque pour admettre une telle orthographe ! :-)



ANNEXES

1. Zones F12 (quartier résidentiel et lieu de rencontre)

Note : L' appellation « Zone F12 » n'est pas officielle, mais elle est explicite. Elle est utilisée par facilité dans ce rapport.

Une zone F12 est une zone ou un quartier à caractère résidentiel délimité par les signaux F12a (début de zone) et F12b (fin de zone).

Les zones F12 ne peuvent pas être appliquées de manière systématique dans tous les quartiers résidentiels sans analyse des lieux et sans aménagements particuliers. Il est recommandé de se référer à l'autorité de tutelle avant concrétisation.



Cette zone est appelée « zone à circulation calme » en Allemagne, « zone de rencontre » en France ou encore « zone de logement » au Royaume-Uni. Elle est très usitée en Allemagne et aux Pays-Bas (pays où a été initié ce concept), mais hélas n'apparaît encore que très timidement en Belgique du sud.

Le principe est de créer un espace calme, sécurisé, protégé d'un trafic intense et propice à la vie locale et à la convivialité des habitants riverains. En outre, cette zone protège de manière explicite les usagers de la voie publique les plus faibles, et en particulier les enfants qui sont autorisés à utiliser la rue comme espace de jeu.

Tout logiquement, il n'est pas recommandé que le quartier résidentiel sous F12 se situe sur une voie de transit important ou soit un accès à une zone d'activité industrielle. Le bâti riverain doit être très majoritairement résidentiel. La zone ne peut pas être traversée par un service de transport en commun régulier.

Pour les zones de rencontre (milieu urbain), ces critères sont moins restrictifs (les zones de commerce sont incluses) et peuvent même être traversés par un service de transport en commun.

Note : la différenciation entre « quartier résidentiel » et « lieu de rencontre » est expliquée dans le fascicule de l'IBSR dont question ci-dessous.

Elle doit se trouver naturellement à l'intérieur d'une agglomération.

Quoiqu'elles soient principalement réalisées en milieu urbain à ce jour, les zones F12 peuvent aussi s'implanter en milieu rural.

L'exemple de réalisation connue la plus proche de Tellin se situe à Forrières, rue Grands-Prés. On citera également une belle réalisation : la vieille route de Beausaint à La Roche-en-Ardenne.

Un excellent cas de figure pouvant être réalisé en F12 sur la Commune de Tellin est le nouveau quartier provisoirement appelé « Rue du Couvent » (s'il se réalise) en cours de RUE (Rapport Urbanistique et Environnemental) à Resteigne (bureau IMPACT - année 2015).

Réglementation (points principaux):

1. La vitesse de circulation de tous les véhicules est limitée à 20 km/h.
2. Les usagers faibles (principalement les piétons) ont totale priorité sur les véhicules à moteur.

3. Le stationnement doit être réglementé et exclusivement autorisé :

- dans des cases tracées au sol. Il n'y a pas de règles prédéfinies quant à la disposition et le nombre de cases de stationnement si ce n'est de laisser l'accès aux zones de stationnement privatifs ;
- là où une signalisation verticale l'autorise ;
- dans les parties privatives ;

4. Des dispositifs ralentisseurs doivent être aménagés dans certains cas (notamment les alignements droits de plus de 50 mètres) ;

5. Il ne peut y avoir de différenciation entre chaussée et trottoirs étant donné que les piétons sont autorisés à occuper tout l'espace. On recommande vivement un aménagement paysager de l'espace public (placettes, revêtements différenciés, mobilier urbain, mobilier de jeux, arbres et arbustes, fleurissement, candélabres esthétiques, etc...)

Note 1 : Le parc résidentiel des Brûlins à Resteigne est signalé par un F12a, pourtant toutes les prescriptions telles que résumées ci-dessus ne sont pas respectées. On notera également l'absence du signal F12b.

Note 2 : La réglementation complète des zones F12 est déterminée par la circulaire ministérielle du 23 juin 1978 (MB 28 juin 1978). On signalera que la disposition des 20 km/h a été prise ultérieurement. Disponible en format PDF sur le serveur du rédacteur de ce rapport au moment de sa livraison.

Une excellente documentation éditée par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière « Les zones résidentielles et de rencontre » est disponible au format PDF sur le site de l'IBSR à l'URL suivant :

http://webshop.ibsr.be/frontend/files/products/pdf/b07bcd226b21a95f3253030784590e02/web_2013_zr_fr.pdf

Note : Disponible également sur le serveur du rédacteur de ce rapport au moment de sa livraison.

2. Rappel des principales prescriptions en matière de signalisation routière

D'une manière générale, la signalisation est un équipement de terrain, au langage codifié et compréhensible à tous, destiné à informer l'usager de la voie publique des règlements en vigueur au lieu même où la signalisation est posée. Le message ainsi rendu doit faire force de loi, mais aussi faire office de simple information (exemple : la signalisation directionnelle).

En d'autres termes, la signalisation est l'interface entre le pouvoir législateur (comme le Conseil communal à titre d'exemple) et le citoyen lorsqu'il est usager de la voie publique. La signalisation est donc un message qui indique qu'un règlement est à respecter à un endroit précis. Ce message, par sa codification, doit être en même temps complet, concis et précis.

C'est dire toute l'importance que revêt cet équipement.

Hélas, on constate un peu partout beaucoup de négligence autour de la signalisation, soit par faute d'entretien (délabrement, état de saleté, décoloration, végétation, etc...), soit par faute de présence (aménagement spécifique de la voirie et règlement insuffisamment signalés), soit encore par incohérence ou message insuffisamment explicite, obsolescence ou confusion.

L'accumulation de tous ces défauts rend la signalisation peu crédible, elle perd dès lors son intérêt et son efficacité. La banalisation de l'infraction s'installe lorsque, par

faute de rigueur, elle n'est pas verbalisée.

N'oublions pas que le Code de la route stipule : « *Les usagers doivent se conformer aux signaux lumineux de circulation, aux signaux routiers et aux marques routières, lorsque ceux-ci sont réguliers en la forme, suffisamment visibles et placés conformément aux prescriptions du présent règlement.* » (art. 5).

Note : Ne voit-on pas fréquemment des véhicules perpétuellement en stationnement sur un trottoir, sous un signal d'interdiction de stationner ou à l'emplacement d'un arrêt de bus ?

Combien de fois ne voit-on pas une signalisation temporaire de limitation de vitesse pour raison de travaux indûment laissée en place alors que ceux-ci n'ont plus lieu ? La chose se répétant, comment accorder du crédit à une signalisation devant protéger des travailleurs si on soupçonne qu'elle puisse être présente inutilement ?

Les exemples sont légion.

Enfin, la bonne pratique veut que la signalisation verticale soit vérifiée (stabilité, verticalité et fixations) et nettoyée une fois par an.

La signalisation se divise en deux grandes parties :

1. la signalisation horizontale (les marquages routiers) ;
2. la signalisation verticale (les « panneaux »).

En principe, la première étant moins pérenne que la seconde (s'use plus rapidement et moins visible par temps de pluie), c'est la seconde qui prévaut sur la première lorsque les deux sont présentes pour une même réglementation au même endroit.

Exemple : interdiction de dépasser signifié simultanément par un C35 et une ligne axiale continue.

Le domaine du marquage routier est vaste et présente de nombreuses particularités qu'il serait trop long à expliquer ici. On renverra dès lors le lecteur au Code du Gestionnaire qui traite le domaine de manière pratique avec de nombreux exemples explicites. (pp. 180 à 217)

La signalisation verticale.

Note : Ce point peut servir d'aide-mémoire pour l'implantation d'une signalisation routière verticale conforme.

Les références des signaux sont trop nombreuses que pour être illustrées ici, le lecteur est prié de se référer, à titre d'exemple, au document synoptique des Ets. Niezen (fabricant) quant aux catégories de signaux et leur dénomination. Ce document est disponible en format PDF sur le serveur du rédacteur de ce rapport au moment de sa livraison. On y émettra des réserves quant aux critères de placement.

La signalisation verticale se subdivise en deux secteurs :

1. la signalisation lumineuse (feux d'avertissement, feux tricolores de trafic, panneaux à messages variables, etc...) ;
2. la signalisation non lumineuse statique, que nous traiterons ci-dessous.

Pour être conforme la signalisation statique doit être soit rétro-réfléchissante, soit éclairée intérieurement, soit encore éclairée individuellement par l'extérieur.

Classes des films réfléchissants

Il existe 3 classes croissantes de films rétro-réfléchissants. Ces classes sont normalisées et elles sont reconnaissables à l'aide de filigrane situés dans l'épaisseur du film. Ces filigranes sont déposés auprès du SPW DGO1 pour être reconnus comme conformes s'ils répondent aux critères imposés de réflectométrie.

Il est important de savoir que le pouvoir rétro-réfléchissant d'un film perd de son intensité avec le temps, surtout si la face du signal est tournée vers le sud. C'est pourquoi une échelle de garantie du pouvoir rétro-réfléchissant a été établie pour chaque classe de film.

- Film classe 1 d'aspect continu, garantie obligatoire pour la signalisation permanente : 7 ans ;
- Film classe 2 de haute intensité, alvéoles en forme d'hexagone ou de « pied-de-poule » : garantie 10 ans
- Film classe 3 de très haute intensité, alvéoles à micro-prismes généralement en petits losanges ; garantie 10 ans, parfois étendue par le fabricant à 12, voire 15 ans.

Le dépassement du délai de garantie ne signifie pas la perte de conformité, mais il est recommandé de procéder régulièrement à la vérification du pouvoir réfléchissant à l'aide d'un réflectomètre à partir du doublement du délai de garantie (date de fabrication obligatoire au dos du signal). Au besoin procéder au remplacement.

Le réseau routier régional du SPW DGO1 est soumis à une réglementation quant au choix de la classe de film rétro-réfléchissant selon le type de signal.

Les communes ne sont pas soumises à ce règlement pour leur propre réseau (sauf pour quelques cas de travaux subsidiés), mais il est vivement souhaité de s'aligner.

La signalisation statique se subdivise en 3 catégories :

1. La signalisation de police (application d'un règlement de police), signaux de lettre A à E, F1 à F12, F14, F19, F99a à F105 ;
2. La signalisation directionnelle, les autres signaux de lettre F ;
3. La signalisation d'information et d'intérêt général, hors réglementation et hors formats standardisés (avertissements, propreté, fauchage tardif, plaques de rue, événements, atouts touristiques, itinéraires touristiques, etc...).

Note : Si la signalisation d'information ou d'intérêt général est sponsorisée, la mention du donateur ne peut couvrir une surface supérieure du tiers de la face du panneau.

Signalisation de police

Il n'est pas recommandé de placer des signaux des catégories énumérées en 2 et 3 sur le même support (poteau) que la catégorie énumérée en 1.

Note : La catégorie 1 et 2 serait tolérée sur le même support par faute de place et ainsi éviter la surabondance de supports sur une surface trop petite, là où serait entravée la circulation des piétons.

Dimensions de la signalisation de police

Voir le tableau à la dernière page des annexes.

Dimensions de la signalisation directionnelle

Flèches directionnelles F29, F31 et F33a, F33b et F33c, textes en « bas-de-casse » :

- Hors agglomération : (lettrage 180 mm de hauteur sur la majuscule)
1250 x 300 mm, 1500 x 300 mm, 1750 x 300 mm et 2000 x 300 mm
- En agglomération : (lettrage 120 mm de hauteur sur la majuscule)
850 x 200 mm, 1000x 200 mm, 1150 x 200 mm et 1300 x 200 mm

Ne pas utiliser une flèche F29 pour signaler un endroit qui n'est pas une localité (parking, hôpital, institution, bâtiment public, etc...). On utilisera dans ce cas une flèche directionnelle de type F34a, F35 ou

F37 selon la nature de la destination.

Lorsque plusieurs flèches sont posées sur le(s) même(s) support(s), il est recommandé que toutes prennent la longueur de celle qui nécessite la plus grande dimension, peu importe la longueur du texte.

Flèches de signalisation d'intérêt général (F34a), industrielle (F34a), touristique (F35) et d'établissement HoReCa et camping/caravaning (F37) (AM 01/02/1991) :

- Format unique : 1200 x 150 mm, lettrage 100 mm de hauteur sur la majuscule.

Note : Les indications kilométriques sur cette série sont interdites. Hauteur 250 mm autorisé lorsqu'un texte bilingue s'impose (AM 01/02/1991).

Mise en italique du texte dans les flèches F29 et dans les préavis de directions

Les localités qui ne sont pas des noms de commune (hameaux et anciennes communes avant la fusion) doivent à présent s'inscrire en italique. On n'utilise plus la flèche F33a pour indiquer la direction vers un hameau.

Exemple sur notre commune : les directions Bure, Resteigne, Grupont, Belvaux, etc... doivent être en italique ; les directions Wellin, Rochefort, Tellin, etc... en écriture droite.

Note : La circulaire imposant cette mise en italique date d'une bonne dizaine d'années. En disposition transitoire, la mise en italique des noms de localités est obligatoire pour les nouveaux itinéraires et doit se faire lors du remplacement des flèches directionnelles existantes lorsque celles-ci sont accidentées, vétustes ou délabrées.

Pose de la signalisation. (AM 01/02/1991)

Signalisation de police :

- En agglomération, hauteur minimale recommandée de la base du signal le plus bas (hormis l'additionnel de stationnement type X) : 2,10 m du sol (*) ;
- Hors agglomération : 1,50 m (hors hautes herbes et protection des projections et autres dégradations provoquées par les faucheuses) ;
- Maximum 3 signaux par support, triangle au dessus (si présent).

Signalisation directionnelle :

- Hauteur minimale recommandée de la base de la flèche la plus basse : 0,80 m du sol, à condition de ne pas occulter la visibilité dans un carrefour ;
- 6 flèches maximum par ensemble en regroupant les flèches du même sens. Si ce nombre est dépassé : dédoubler les ensembles par sens de flèche ;
- Ordre prioritaire de placement, de haut en bas : F31, F29, F33a, F33b, F33c, F34a, F35, F37 ;
- Signalisation directionnelle pour cyclistes : sur supports séparés ;
- Préavis de carrefour en agglomération : base à minimum 2,10 m du sol ;
- Préavis de carrefour hors agglomération : base à minimum 1,50 m du sol.

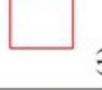
(*) Permet un stationnement plus aisé aux abords des signaux. En effet, si un signal est susceptible d'être masqué par le stationnement, le stationnement est interdit sur une distance en deçà du signal de 20 m. (voir p. 3 du Code du gestionnaire).

La hauteur de placement des signaux ne doit pas gêner la circulation des piétons.

Les signaux de limite d'agglomération (F1a et F3a) sont considérés à l'intérieur de l'agglomération pour ce qui concerne la hauteur de placement.

D'une manière générale, les signaux placés en hauteur sont mieux protégés des actes de vandalisme, de la projection de boue et autres dégradations.

Tableau des dimensions minimales des signaux routiers

							Signaux de zone (3)
Autoroutes, routes pour automobiles et autres routes situées en dehors des agglomérations avec au moins 2 bandes dans le même sens En dehors des autoroutes, les routes comprenant au moins 1 bande de circulation dans le sens autorisé et les routes situées dans les agglomérations et comprenant au moins 2 bandes de circulation dans le même sens.	110	90	90	90	90 x 90	60 x 90	130 x 90
Les routes en agglomération avec au moins une bande de circulation dans le même sens. Exceptions dues à des circonstances locales ou exceptions ou spécificités pour les vélos et vélomoteurs à deux roues et piétons.	70	90	70	50	90 x 90	40 x 60	90 x 60
	40	40	40	50		30 x 45	60 x 40

(1): F9, F11, F49, F50, F87, F99 a, b et c, F101 a, b et c; de préférence aussi les mentions type VIII

(2): B21, E9a jusque et avec h, F8, F45, F47; de préférence aussi F34b2, F34c2, F53 jusque et avec F77, F97

(3): y compris F3a, F3b; de préférence aussi F5, F7, F13. Ces mesures ne concernent pas les F1a, F1b 0,90 m x 0,60 m ou 0,60 m x 0,90 m et les F12a, F12b 0,90 m x 0,60 m.

Modification des dimensions effectives chez les fabricants et communément acceptée :

- (4) pour les signaux rhombiques (carré sur pointe, B9 uniquement), la dimension est fixée à 400 mm de diagonale ;
- (5) pour les petits panneaux additionnels, la dimension est de 450 x 200 mm.

Fin du rapport.

Soumis à l'approbation de la CCATM de Tellin le 8 décembre 2015.

Approuvé par la CCATM de Tellin le 4 février 2016.

Anne VANWILDEMEERSCH, Monique HENROTIN, Freddy DIDRICHE et Claude BLAKE.