

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les membres de la CLDR,

Les habitants du périmètre délimité par les rues Grandfosse, de Dolembreux et aux alentours, se sont récemment groupés en Collectif pour défendre leur cadre de vie, principalement en ce qui concerne la sécurité routière et la protection de l'environnement.

L'initiative provient d'habitants mécontents et inquiets d'apprendre que, sans aucune information préalable à leur égard, le Conseil Communal a décidé de retenir pour une étude, un projet de tracé de voirie reliant le haut de la rue Grandfosse à la Cité du Hamay le long du chemin vicinal n° 113, à travers une zone forestière.

C'est dans la fiche « Fontin » du PCDR qu'on trouve l'initiative de ce projet, dont l'objectif est de « désengorger » le centre de ce village.

Considérant que ces fiches ne sont pas figées, et qu'il est toujours possible de formuler réflexions et suggestions à leur sujet, les membres du Collectif me demandent d'intervenir en leur nom en séance pour développer une série d'arguments qui auraient dû être pris en compte AVANT de décider quel tracé serait retenu pour l'étude du développement de la future voirie.

Ils réclament également plus de transparence sur les critères qui justifient le choix de ce projet de tracé plutôt que celui initialement prévu dans la fiche-projet du PCDR présentée au public courant octobre 2009, qui prévoyait l'aménagement des rues de la Clissure et des 3 Mêlées à Fontin avec la mise en double sens de circulation de cette dernière.

Une variante de ce projet a également été écartée, laquelle consistait à aboutir rue de Dolembreux dans une légère courbe à quelques centaines de mètres plus bas que le carrefour avec la rue de la Clissure.

La sélection du tracé pour effectuer l'étude témoignant d'un état d'avancement significatif du dossier, il paraît juste d'informer convenablement la population concernée dès maintenant.

L'article 2 du règlement d'ordre intérieur de la CLDR prévoit d'ailleurs que ses membres ont un rôle permanent d'information, de concertation et de relais entre la population et le pouvoir communal, et qu'ils sont chargés de faire écho dans leur milieu des débats de la commission et de recueillir l'avis de leurs concitoyens.

Conformément à cet article, je propose donc de soumettre à votre appréciation, sous la forme d'un argumentaire pertinent, le fruit de la réflexion d'un groupe de citoyens concernés par la problématique.

1. Nous souhaitons d'abord rappeler que les objectifs du PCDR sont toujours prioritaires par rapport aux projets eux-mêmes.

C'est important : Madame Rahier elle-même insiste sur ce point lors de son intervention du 13 septembre 2007 à la CLDR¹.

La consultation populaire menée lors de l'Opération de Développement Rural a permis d'identifier plusieurs grands défis.

Le premier de ces défis consiste à améliorer les spécificités du cadre de vie communal, qui se caractérise principalement par un patrimoine naturel riche, dont la forêt².

¹ CLDR/Compte rendu de la réunion du 13/09/2007/p 3

² GREOA/PCDR d'ESNEUX/Partie III/Objectifs de développement/pp 215-217

Le projet de voirie reliant la rue Grandfosse à la Cité du Hamay, qui reprend le tracé d'un chemin vicinal à travers une zone forestière, est en totale contradiction avec ce défi, et avec la majorité des objectifs définis pour le rencontrer, qui sont tous relatifs à la préservation de l'environnement, et de la forêt plus particulièrement.

Nous soutenons que lesdits objectifs seraient bien mieux rencontrés dans l'éventualité où l'une des deux variantes alternatives de tracé par Fontin était retenue.

2. La « ligne de crête » de Fontin, en tant que paysage, ne mérite pas plus d'être préservée que le versant boisé que vous préférez sacrifier.
Le PCDR ne la reprend d'ailleurs pas comme ligne de vue digne d'intérêt dans la rubrique « Esneux et ses paysages »³.
Admettez donc que ce concept de paysage relève de la subjectivité de chacun, et ne saurait être retenu comme argument plaidant pour ou contre l'un des deux projets.
3. NATAGORA soutient que le hameau boisé « So Hamay » est une zone d'un grand intérêt botanique et faunistique qui mérite d'être préservé.
Les variantes par Fontin reprennent des tracés à travers une zone déjà répertoriée à bâtir au plan de secteur, avec à la clé moins de dégâts pour la faune et la flore locales.
Par votre choix, vous dédaignez donc à nouveau un objectif clairement identifié dans le PCDR à propos de la préservation des habitats naturels, et plus spécifiquement « des couloirs de communication entre les bois facilitant la mobilité de la faune »⁴.
4. Les arbres, et la forêt en général, revêtent une importance capitale pour les Esneutois⁵.
En témoigne la fête des arbres qui existe chez nous depuis 1905, et qui est considérée comme un évènement majeur par nos concitoyens⁶.
On dénombre d'ailleurs plusieurs arbres remarquables aux abords de la rue Grandfosse⁷, dont peut-être certains qui n'ont pas encore été répertoriés sur le tracé proposé de la future voirie.
5. Le chemin vicinal n° 113 dont l'esthétique et le caractère bucolique sont indiscutables, pour qui y est sensible, n'est pas repris par hasard sur le tracé du « Sentier Pédestre Ourthe-Néblon »⁸, dont l'itinéraire est consigné sur une carte disponible dans les offices du tourisme de notre région.
La conservation de ce chemin vicinal contribue donc à la dynamisation du tourisme vert, objectif clairement défini pour un développement économique de la Commune adapté aux spécificités du territoire⁹.
Les objectifs définis dans le PCDR à propos du défi d'améliorer la mobilité, comme « favoriser la mobilité douce intra-communale » ou « développer des solutions alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture » sont également rencontrés par la préservation de ce sentier.
Ces remarques sont également valables pour les chemins vicinaux n° 80 et 85 qui relient respectivement le haut de la rue Grandfosse à la rue des 3 Mêlées, et la rue des Carrières (en bas de la rue Grandfosse) directement à la Cité du Hamay.
Malgré un état déplorable, ces chemins sont encore utilisés, et leur réfection nous semble bien mieux cadrer avec les objectifs de mobilité du PCDR que la construction d'une nouvelle voirie.

³ GREOA/PCDR d'ESNEUX/Partie I/Etude socio-économique/pp 67-70

⁴ GREOA/PCDR d'ESNEUX/Partie III/Objectifs de développement/p 217

⁵ GREOA/PCDR d'ESNEUX/Partie III/Objectifs de développement/pp 192-193

⁶ GREOA/PCDR d'ESNEUX/Partie III/Objectifs de développement/pp 192-193 et GREOA/PCDR d'ESNEUX/Partie I/Etude socio-économique/pp 159-160

⁷ GREOA/PCDR d'ESNEUX/Partie I/Etude socio-économique/pp 31-32

⁸ <http://www.ourthe-ambleve.be/fr/doc.php>

⁹ GREOA/PCDR d'ESNEUX/Partie III/Objectifs de développement/pp 217-218

6. Madame Rahier a souligné, lors de la réunion de la CLDR du 13 septembre 2007, que la politique de développement rural ne pouvait aller à l'encontre des plans de secteurs¹⁰.
Cela ne vous empêche cependant pas d'envisager l'urbanisation de la zone forestière et agricole située de part et d'autre du chemin vicinal n° 113, en échange de celle localisée sur la « ligne de crête » de Fontin pourtant déjà reprise en zone d'habitat !
Cette proposition a pour objectif la préservation du paysage sur ladite « ligne de crête » de Fontin, sans aucune considération pour le paysage forestier qui fait l'objet de ces tractations.
C'est une fois de plus en totale contradiction avec les objectifs de préservation de l'environnement, mais également d'aménagement du territoire repris dans le PCDR, qui précise à ce sujet que « le mitage par des résidences sur les versants boisés »¹¹ n'est plus souhaitable.
7. Le CWATUPE prévoit que « la zone forestière est destinée [...] à la conservation de l'équilibre écologique, et qu'elle contribue au maintien et à la formation du paysage »¹².
Sur le plan strictement légal, la construction d'une voirie en zone forestière porterait donc directement atteinte aux fonctions premières de cette zone.
8. On s'interroge également sur le respect de la Loi sur la Conservation de la Nature qui érige une interdiction générale de détériorer l'habitat des espèces protégées.
Certaines de ces espèces ont été recensées par NATAGORA sur le site boisé « So Hamay ».
9. Toujours sur le plan légal, le nouveau Code Forestier Wallon protège également les zones forestières et la biodiversité, et privilégie les usagers doux.
10. Les Esneutois souhaitent limiter les constructions en urbanisant de manière intelligente, sans destiner toutes les Zones d'Aménagement Communales Concertées à du bâti.
Pouvez-vous dès lors nous assurer du développement de logements sur la zone en question à l'ouest de la cité du Hamay?
Sans la réalisation de cet objectif primordial de la fiche Fontin, comment encore défendre la création de cette liaison ?
11. Le projet de liaison routière reliant la rue Grandfosse à la Cité du Hamay ne contribue pas du tout aux défis d'amélioration de la mobilité et de la sécurité routière définis dans le PCDR.
Nous rappelons que les rues Grandfosse et de Dolembreux y sont reprises comme axes secondaires à problèmes¹³.
Malgré les récents aménagements, la sécurité de ces deux voiries laisse fortement à désirer pour les usagers et pour les riverains, et les accidents y sont toujours aussi fréquents.
L'incorporation du charroi en provenance de la cité du Hamay, à quelques encablures seulement du carrefour entre les deux rues précitées, témoigne d'un manque de réflexion en matière de mobilité, ou du peu de considération pour le confort et la sécurité des usagers et des riverains concernés.
Deux voiries au trafic important se rejoignent déjà à ce croisement, pour y créer un véritable nœud routier à l'origine de files et d'accidents.
Votre proposition consiste à aggraver encore la situation à cet endroit par l'ajout d'une voirie supplémentaire en dépit du bon sens, alors que des alternatives existent et sont bien moins accablantes pour une bien plus faible proportion de nos concitoyens...
Cette politique de concentration des problèmes au même endroit est inacceptable.
Les projets de liaison par Fontin prévoient à chaque fois le croisement entre seulement deux voiries peu fréquentées, et la création d'un rond point y permettrait un ralentissement des véhicules en provenance de Dolembreux ou d'Esneux, sans y provoquer de files de véhicules ou du danger.

¹⁰ CLDR/Compte rendu de la réunion du 13/07/2007/p 2

¹¹ GREOA/PCDR d'ESNEUX/Partie III/Objectifs de développement/p 213

¹² CWATUPE – article 36

¹³ GREOA/PCDR d'ESNEUX/Partie I/Etude socio-économique/p 137

12. Et que dire du danger pour les usagers de la future voirie entre la rue Grandfosse et la Cité du Hamay, du fait de la pente et du manque d'adhérence des véhicules en cas de gel ou à cause des feuilles mortes dans cette zone boisée ?
Le bureau d'études Lacasse-Monfort dénonce d'ailleurs ce danger¹⁴, mais cela ne semble pas susciter d'état d'âme dans le chef des défenseurs du projet.
Nous les invitons à réfléchir sérieusement à la question de leur responsabilité morale en cas d'accident sur cette voirie dont ils défendent le tracé sans aucune considération pour la sécurité des futurs usagers.
En plus de la pente, les arbres le long de la voirie constitueraient également une source de danger, à moins qu'un abattage massif ne soit mis en oeuvre.
13. Les habitants de la Cité du Hamay, au profit desquels on tient absolument à justifier la création de cette voirie, n'ont même pas été consultés pour donner leur préférence sur son tracé !
Ils ne sont d'ailleurs pas à l'origine de cette demande.
Dans ces conditions, rien ne permet de croire que ces usagers, confrontés au choix d'emprunter ou non cette voirie, ne vont pas continuer à passer par le chemin habituel via le centre de Fontin, si l'on considère la dangerosité et les embarras de circulation de l'alternative qu'on souhaite leur proposer.
14. Le trajet en voiture entre le haut de la rue Grandfosse et la Cité, par le chemin actuel via la rue des 3 Mêlées ou la rue de la Fontaine, a une durée (chronométrée) de cinq minutes en moyenne.
Pour estimer valablement le gain de temps du « raccourci » vers Esneux en faveur des habitants de la Cité, il faudrait déduire de cette durée le temps parcouru sur la nouvelle liaison par le tracé du chemin vicinal n° 113, que nous estimons à deux minutes en moyenne.
Le différentiel correspond donc à un gain de TROIS minutes environ !!
Estimez-vous réellement que cela correspond à une situation d'isolement social qui justifie un tel projet ?
15. Sans compter que le « raccourci » proposé n'en est absolument pas un pour ceux qui se dirigent vers Dolembreux afin d'y rejoindre l'autoroute par exemple !
Rien n'indique que les utilisateurs les plus concernés ne vont pas plus souvent dans cette direction que vers le centre d'Esneux...
16. Les dépenses d'argent public pour créer cette liaison se révéleraient donc somptuaires pour un bien maigre résultat en faveur de l'ensemble des personnes concernées : les riverains de Fontin continueront à subir le charroi, les habitants de la Cité du Hamay n'emprunteront pas nécessairement la voirie, le patrimoine naturel sera détruit pour rien, et il ne pourra être question d'implanter du logement dans le périmètre...
17. L'inscription au Plan Triennal 2010-2012 de la réalisation de ce projet me semble précipitée eu égard au nombre de voiries en mauvais état sur le territoire de notre Commune dont la réfection mériterait d'être entreprise dans les meilleurs délais.
Sans parler du manque de trottoirs et du développement de pistes cyclables qui favorisent la mobilité douce selon les critères définis par le PCDR¹⁵.
Pourquoi ne pas y consacrer les subsides du Plan Triennal, dont l'enveloppe en faveur de notre Commune n'est tout de même pas illimitée ?

...

¹⁴ PCDR/CLDR/Compte rendu de la réunion du 04/05/2009/p 4

¹⁵ GREOA/PCDR d'ESNEUX/Partie III/Objectifs de développement/p 204

Vous l'aurez compris : les membres du Collectif Grandfosse-Dolembreux estiment que le Conseil Communal a été amené à se prononcer sur base de critères présentés de manière partielle en faveur d'un projet qu'on souhaitait voir retenir, non pas parce qu'il constitue la meilleure solution, mais parce qu'il a été le mieux défendu par quelques personnes actives et déterminées.

Si les membres de la présente commission ont le moindre respect pour la déontologie, ils conviendront que la rencontre des objectifs déterminés par une consultation populaire, l'information et la représentation de chaque communauté, ou encore le respect de l'avis des personnes concernées, sont des éléments essentiels à prendre en considération pour déterminer quel projet de voirie doit être retenu.

La demande d'étude pour l'aménagement de la voirie selon le tracé retenu a pourtant bien été transmise au Service Technique Provincial, malgré la demande de moratoire des personnes concernées par cette problématique, et en dépit de leur souhait d'exprimer leurs idées et leurs arguments préalablement à cette décision...

C'est évidemment regrettable, mais vous ne pouvez cependant pas ignorer les réflexions développées ici, et je vous demande donc, au nom des personnes qui m'ont sollicité pour vous la présenter, de bien vouloir considérer la requête formulée aujourd'hui de transmettre directement à l'attention du Conseil Communal le texte de la présente intervention pour permettre à cette instance une vision plus équilibrée des avantages et des inconvénients des différents projets.

Rappelons qu'il n'existe à notre connaissance à ce jour aucune information claire et formalisée transmise à la CLDR pour justifier le choix du tracé de voirie, mais que ce choix a pourtant été posé par le Conseil Communal.

Nous pourrions également suggérer d'autres alternatives à tous ces coûteux projets.

Une solution, par exemple, serait de prévoir un accès obligatoire par la rue des 3 Mêlées pour entrer dans la Cité du Hamay, et un accès obligatoire par la rue de la Fontaine pour en sortir avec à la clé une répartition du trafic entre ces deux voiries.

La mise en sens interdit de la rue de la Fontaine vers la Cité à partir du croisement avec la rue du Vivier, assurerait l'efficacité de cette disposition sans nuire à la libre circulation des riverains concernés.

Des aménagements de sécurité adéquats pour réduire la vitesse des usagers, et en faveur de la mobilité douce complèteraient ces mesures.

A l'attention des membres qui n'assisteront pas à notre réunion, mais aussi de la population qui suit ce programme par l'intermédiaire du site internet du PCDR, je souhaite que mon intervention soit annexée au PV de la présente réunion, conformément à la demande des personnes qui m'ont interpellé à ce sujet.

Je vous prie également de bien vouloir prendre officiellement en considération ma demande de partager les travaux du groupe dédicacé au suivi de ce projet de liaison.

Et je vous remercie pour l'attention que vous m'avez accordée.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Serge Demoulin', written over a light grey rectangular background.

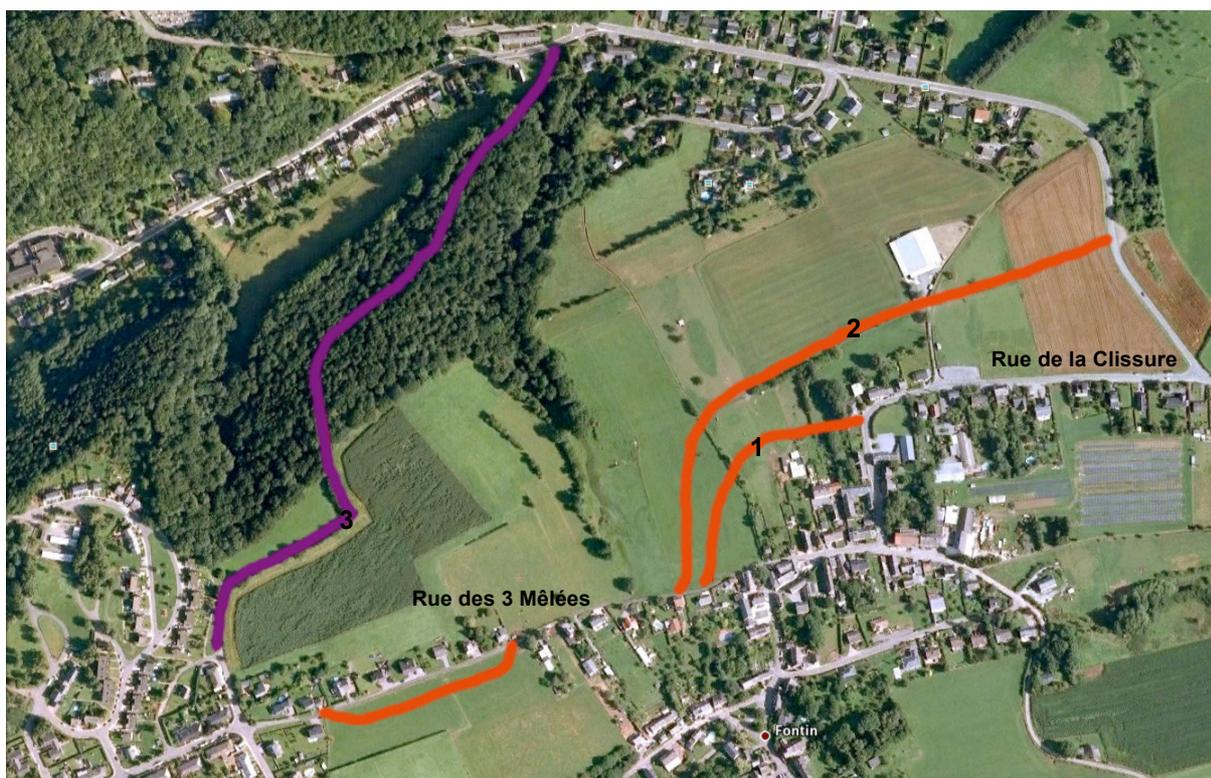
Serge Demoulin

ADDENDUM à l'intervention du 17/11/2010 à la CLDR

En complément aux échanges intervenus lors de la CLDR du 17/11/2010 suite à notre intervention, nous souhaitons rajouter ce qui suit :

1. La fiche « Fontin » du PCDR prévoit la création de logements favorisant la « mixité sociale » en urbanisant la Zone d'Habitat à Caractère Concerté situé à l'ouest de la cité.
Dans ces conditions, il est peu probable d'y voir se reloger les résidents permanents au bénéfice desquels le plan HP a été mis en œuvre : ces derniers n'auront jamais les moyens de s'offrir ni une parcelle ni la maison qui va avec (via un promoteur sans aucun doute).
Si de véritables logements sociaux étaient créés là-bas, on serait par contre en contradiction avec l'objectif de mixité sociale présenté...
D'autre part, est-il bien judicieux de continuer à vouloir développer le logement social là où tout le monde s'accorde à reconnaître que son implantation initiale constitue déjà une aberration ?
C'est de nouveau promouvoir la voiture...
Mieux vaudrait dégager une solution pour du logement dans une zone plus « centrale », et qui permettrait un accès aisé aux transports en commun et aux commerces.
2. Il a été évoqué la possibilité d'un conflit d'intérêt suite à la participation d'un membre de la CLDR à une action citoyenne collective.
A l'instar de n'importe quel comité de quartier, la collectivité en question (Collectif Grandfosse-Dolembreux) a pour objectif de défendre le cadre de vie des habitants, plus spécifiquement par une action qui s'articule autour de la sécurité routière et de la défense de l'environnement.
Les membres des comités de quartier actifs au sein de la CLDR sont porteurs d'idées et de projets pour améliorer le cadre de vie qui leur est propre, ni plus ni moins que le Collectif GrandDol.
Condamner la double appartenance à la CLDR et au Collectif susvisé pour conflit d'intérêt revient à condamner toute personne dans une situation identique active dans un comité de quartier.
Nous ne considérons pas notre action comme autre chose que la défense d'un point de vue.
Ce qui a été épinglé comme conflit d'intérêt n'est rien d'autre que le reflet de la démocratie participative.
3. Le groupe de travail qui s'est constitué pour étudier le meilleur tracé de voirie s'est réuni les 23/04/2010, 05/07/2010 et 14/07/2010 sans adresser le moindre avis aux membres de la CLDR pour leur proposer d'y participer.
Si le mode de constitution de ces groupes est interpellant, que dire de la diffusion de leurs conclusions aux autres membres de la CLDR !
C'est la CLDR qui doit rendre un avis aux autorités communales, et non pas le groupe de travail directement et pour compte de toute la CLDR sans même daigner l'informer.

Annexe à l'intervention du 17/11/2010 à la CLDR



Les trois projets :

1. Projet initial imaginé par le Bureau d'étude Lacasse-Monfort : aménagement des rues de la Clissure et des 3 Mêlées avec mise en double sens de circulation de cette dernière
2. Variante au projet initial : la voirie aboutit à une centaine de mètres plus bas que le carrefour avec la rue de la Clissure, dans une légère courbe (bonne visibilité) et rejoint un chemin existant devant le manège
3. Projet de liaison directe entre le haut de la rue Grandfosse et la Cité du Hamay, sur le tracé du chemin vicinal n° 113 à travers une zone boisée. La connexion avec la rue Grandfosse se ferait un peu plus bas que le carrefour entre la rue Grandfosse et la rue de Dolembreux (trafic important – carrefour).