

## ***Territoire Communal***

### ***Mise en place d'un réseau de voies lentes***

---

La fiche est basée sur le travail d'inventaire et de propositions de Monsieur Carton (membre de la CLDR).

#### **Description du projet :**

Les différents itinéraires des voies lentes de la commune de Chiny ont été hiérarchisés pour répondre à différents besoins exogènes et endogènes.

La dorsale principale a une vocation transcommunale reliant à l'Ouest les communes de Florenville et Herbeumont et permettant à terme d'accéder à Bertrix et à l'Est la commune de Tintigny pour rejoindre la voie lente qui reliera Virton par la commune d'Etalle.

Les liaisons Nord – Sud en boucle permettent de développer des promenades à vocation touristique mais également de faciliter les déplacements lents et sécurisés entre les villages.

Certains travaux de modernisation ou de création de chemins et du panneauage permettront de rendre l'ensemble du réseau accessible.

#### **Axe principal Est-Ouest (Marbehan – Muno) traversant Chiny et les entités voisines**

Pour la partie traversant l'entité de Chiny, il s'agit de l'ancienne voie du tram vicinal Florenville – Marbehan qui fait l'objet du plan PIC VERT sur les communes de Chiny et de Florenville.

Les villages traversés dans l'entité de Chiny depuis la limite avec la commune de Florenville jusqu'à la limite avec Tintigny (village de Rossignol) sont : Izel, Moyen, Jamoigne, Les Bulles et Termes.



#### **Particularités des tronçons successifs**

Tronçon limite de commune à Izel jusqu'au terrain de football de Jamoigne :

- Le chemin est empierré et satisfaisant, quelques réparations sont prévues dans le plan PicVert.

Tronçon route d'accès au camping de Jamoigne (terrain de football) :

- Château du Faing (qui abritera prochainement la mairie).
- Travaux sur environ 200 m prévu dans le plan PIC VERT.

Traversée du village de Jamoigne (Il n'y a pas de site propre dans cette traversée car le tram circulait sur le domaine public rue du Faing et rue du Pont-Neuf) :

- Rue du Faing RN 83 (Arlon-Bouillon). Travaux de marquage à prévoir par le MET lors de la modernisation de la route régionale.
- Rue du Pont-Neuf (Pont sur la Semois) RN 891 Marbehan-Gérouville. Travaux nécessaires : installation de trottoirs et de pistes cyclables ; ces travaux sont à considérer comme un complément au chantier de rénovation de la rue du Faing prévu et financé par le MWET.

Pont Neuf de Jamoigne (Semois) – Pont sur la Vierre à La Hailleule (ancienne scierie) –  
Entrée du village de Les Bulles :

- Travaux nécessaires : équipement à installer. Un site propre existe en bordure de la RN 891 jusqu'à l'embranchement de la rue du Moulin mais il n'y en a pas sur les ponts où le passage devrait être sécurisé.

Rue du Moulin (Les Bulles) – Chemin asphalté sur site propre jusqu'au terrain de football -  
Site propre envahi par la broussaille jusqu'à rejoindre la RN 891 à la sortie de Les Bulles :

- **Travaux DR : dégagement des broussailles et passage d'une niveleuse sur le site envahi (650 m).**

Les Bulles- Pont Chareau de Termes (Semois) : la RN891 est assez fréquentée. Sur cette section sa largeur est variable :

- **Travaux DR : création et sécurisation d'une piste cyclable sur 1.850 m.**

Pont Chareau de Termes (Semois) – village de Termes : route secondaire asphaltée donnant accès au village moyennement fréquentée (le tram passait sur cette route).

Village de Termes- Limite avec le village de Rossignol : l'assiette de la voie du tram longe en partie la route qui est un peu étroite puis s'en écarte pour contourner les collines. Les autobus du TEC empruntent cette route assez peu fréquentée :

- Travaux nécessaires : au minimum, quelques élargissements et la sécurisation. Partenariat à développer entre les deux entités de Chiny et de Tintigny (route principale).

#### Embranchement court complémentaire dans le village de Jamoigne

Rue Neuve (RN 83 Arlon-Bouillon) à Jamoigne depuis la rue du Faing jusqu'à la sortie du village à l'endroit où commencent les pistes cyclables latérales existantes :

- Travaux nécessaires : construction de trottoirs et pistes cyclables. Travaux à réaliser dans la foulée du projet de rénovation de la rue du Faing, prévu et financé par le MET.



## Grandes liaisons entre les villages de l'entité (n°1 à 14 sur le plan de situation)

Les grandes liaisons proposées sont considérées comme des embranchements de l'axe lent Muno-Marbehan.

### N°1 - Florenville (gare SNCB) - Lacuisine (Rocher du Pinco) – Chiny (Pont Saint- Nicolas)

Cet itinéraire pittoresque possède une valeur touristique reconnue depuis des lustres. Toutefois deux importants chantiers d'ouverture et de sécurisation de chemin piétonnier dans le versant sont à prévoir à Lacuisine. En outre, dans le secteur du Rocher de l'Ecureuil à Chiny, une décision doit intervenir au sujet de l'itinéraire définitif car deux voies ayant chacune leur limitation existent en parallèle. Il s'agit ici d'un projet conjoint entre les entités de Chiny et de Florenville.

### N°2 - Florenville (Pont sur le chemin de fer Km 94) – Chiny (Pont Saint-Nicolas)

Pour mémoire car le chemin existe empierré ou asphalté suivant les tronçons. La descente vers le pont devrait être sécurisée.

### N°3 - Chiny (Pont Saint-Nicolas) - Suxy

Deux chemins communaux manquants (en partie empierré pour l'autre) partent des environs immédiats du Pont Saint-Nicolas vers Suxy. Toutefois, pour accéder au départ d'un des chemins, il faut suivre la grand-route de Suxy sur un tronçon en double courbe particulièrement dangereux. L'autre chemin conduit à utiliser une partie de la RN Jamoigne – Bertrix. Un tronçon relativement court à ouvrir en forêt pour passer d'un chemin à l'autre, permettrait d'établir un itinéraire sécurisé et donnerait plein usage à aux parties déjà empierrées au départ de Chiny et au départ de Suxy.

- **Travaux DR : création d'un chemin en site propre (210 m).**

### N° 4 – Jamoigne (Faing) – La Hailleule – Gué d'Auzi (Vierre) – Pont de Fer (Vierre) – La Rochette - Barrage de la Vierre (l'itinéraire se poursuit vers Chiny ou vers Suxy)

La Rochette est un lieu de repos et de détente équipé de jeux pour enfants de cabanes et de barbecues. Non loin, une aire de baignade a été aménagée dans la Vierre. En cas de hautes eaux dans la Vierre et d'impraticabilité du gué d'Auzi, une variante existe à partir de l'Eglise de Jamoigne par Les Bulles et le secteur de Blofagnu. Reconstruire une passerelle sur la Vierre au gué d'Auzi permettrait d'emprunter cet itinéraire en tout temps.

Carrefour de la Hailleule à Jamoigne: il semble que le MET envisage la rénovation de ce carrefour dangereux et peu pratique pour tous les usagers en particulier les piétons et les cyclistes.

Route de Bertrix à La Hailleule :

- **Travaux DR : création d'un trottoir et d'une piste cyclable jusqu'à l'embranchement du chemin rural n°7bis (950 m).**

Chemin rural conduisant au gué d'Auzi et au-delà (Bois communal d'Aubange) : chemin asphalté dans sa première partie puis empierré.

Gué d'Auzi et 200 m environ de chemin de terre : réouverture et empièrrement requis. Au gué même, la réinstallation d'une passerelle serait un atout majeur pour cet itinéraire.

- **Travaux DR : création d'une passerelle (10 m).**

Bois communal d'Aubange : un simple passage a été récemment ouvert pour faire jonction entre le chemin empierré (et le chemin forestier en terre permettant de rejoindre le Pont de Fer. L'idéal serait la réouverture du chemin vicinal n°7bis jusqu'au Pont de Fer.

- **Travaux DR : le passage d'une lame niveleuse sur le chemin de terre du bois d'Aubange et drainage des fondrières (650 m).**

Pont de fer – La Rochette : voie empierrée (200 m).

La Rochette - Barrage de la Vierre (Electrabel) à travers la forêt communale : quelques tronçons sont empierrés mais les tronçons en terre sont peu praticables par temps de pluie. Une correction de tracé serait utile et reste à discuter avec le gestionnaire (DNF).

- **Travaux DR : empièrrement de certains tronçons (270 m).**

N°4 BIS – Jamoigne (église)- Petit Pont de la Semois – Les Bulles – Secteur de Blofagnu – Secteur du Gué d'Auzi

Pour mémoire car ce chemin est asphalté ou empierré ; il rejoint l'itinéraire n°4 dans le secteur d'Auzi.

N°5 - Barrage de la Vierre - Pont Saint-Nicolas à Chiny

Voies empierrées, guère de difficultés sauf une centaine de mètres en terre dans le bois communal.

N°6 - Barrage de la Vierre – Suxy

Pour mémoire car le chemin longeant le lac de retenue est empierré.

N°7 – Termes (Pont Chareau) – Suxy

Pour mémoire car un chemin empierré existe entre ces deux villages.

#### N°8 – Jamoigne- Valansart-Quartier de la Gare à Izel

Rue de Virton RN 891 : création de trottoirs et de pistes cyclables.

Réouverture du chemin vicinal n°33 au départ de la rue d'Orval à Valansart jusqu'à l'entrée d'une ancienne carrière. De cet endroit, le chemin asphalté vicinal 20 (rue Nouvelle) conduit vers Pin en traversant la rue de la Gare et un sentier encore visible en partie conduisait à l'ancienne gare d'Izel. Il y a lieu d'évaluer la possibilité de la réouverture de ce sentier. Cet itinéraire donne accès aux itinéraires n°9 et n°10 décrits ci-après.

#### N°9 – Izel Gare – Forêt Domaniale de la Houdrée - La Mouline – Orval

Pour mémoire car les chemins existent ; seule la traversée du Bois de la Houdrée se fait sur chemin en terre.

#### N°10 – Izel Gare – Chaussée Brunehaut ou Romaine – Chameleu – Williers ou Orval

Selon observation, un tronçon de ce chemin historique compris entre les chemins vicinaux n°15 et 35 a été récemment incorporé à une prairie exploitée par un particulier et la circulation y a été entravée. L'accès au public devrait à nouveau être assuré. Le tronçon entre les chemins vicinal n°15 et la limite de l'entité n'est guère maintenu et le tracé jusque Chameleu devrait être rouvert en collaboration avec la Commune de Florenville (680 m).

#### N°11 – Valansart - Noue Collin Godet – Point limite des trois entités (Route d'Orval par la Jaquette) et poursuite vers Gérouville ou Orval

Divers chemins permettent de rejoindre depuis Valansart, Romponcelle et Prouvy, le point de départ d'une liaison Sud vers Gérouville ou Orval en évitant d'emprunter la RN 891 Marbehan-Gérouville laquelle n'est en rien équipée pour les piétons et les cyclistes. En ce point se rejoignent les limites de trois entités Chiny, Florenville et Tintigny et une borne pourrait y être installée afin de caractériser l'endroit. Toutefois, un court tronçon en terre dans le bois communal, prolongement du chemin vicinal n°4 (voie d'Orval), venant de Prouvy et de Saint-Vincent mériterait d'être empierré pour rendre cet itinéraire tout à fait attractif.

- **Travaux DR : empierrement sur 470 m.**

De même ce chemin vicinal n°4 mériterait une nouvelle couverture asphaltée ou son enlèvement définitif au profit d'un empierrement.

Enfin, un léger entretien se recommande sur la prolongation en terre du chemin vicinal n°9 (Noue Collin Godet), située entre les chemins vicinaux n°3 (Chaussée Romaine) et n°4 (voie d'Orval). Ce chemin est en effet assez fréquenté par les cyclistes et les cavaliers car il offre un trajet plus direct.

Du point de jonction des trois limites part une route asphaltée assez fréquentée vers Orval ainsi qu'un chemin empierré descendant vers La Soye, d'où partent des chemins ruraux vers Gérouville et ensuite divers villages des entités de Meix-devant-Virton, Rouvroy et Virton ainsi que le village d'Avioth en France.

N°12 – Termes – Frenois – Prouvy – Point limite des trois entités (Route d'Orval par la Jaquette)

Chemins empierrés ou asphaltés existant sauf un sentier à rouvrir.

- **Travaux DR : réouverture du sentier dans Frénois permettant de venir directement de Termes.**

N°13 – Chiny (Pont Saint-Nicolas) – Moyen (Le Charmoi)

Pour mémoire car chemin existant.

N°14 – Suxy – Straimont (Herbeumont)

Pour mémoire car chemin existant menant à travers bois au village de Straimont.

Il faut ajouter un sentier entre le Pont St-Nicolas et le Charmoi (liaison Moyen – Chiny)



**Voies à l'intérieur des villages (n°15 à 20 sur le plan de situation)**

N°15 - Romponcelle – La Praille

Réouverture du sentier vicinal n°17 obstrué sur 200 m environ lors de l'exploitation des carrières de sable voisines aujourd'hui épuisées.

- **Travaux DR : passage d'un engin de nivellement.**

N°16 - Romponcelle – Prouvy

Réouverture du sentier pédestre vicinal n°42 joignant deux chemins de terre existant et praticables. Le tracé doit certainement être réétudié au profit d'un chemin en terre qui permettrait d'assurer de nouvelles dessertes agricoles et forestières.

- **Travaux DR : création d'un nouveau chemin à définir.**

N°17 - Moyen

Réouverture des sentiers vicinaux n°10 et n°11 dans le secteur formé par les rues de Jamoigne, des Marronniers et des Fourneaux.

- **Travaux DR : fauchage.**

### N°18 - Izel Quartier de Buneau et de la Percherie

Réouverture du sentier vicinal n°25 donnant accès au Bois de Buneau.

- **Travaux DR : fauchage et dégagements.**

### N°19 - Prouvy

Réouverture du sentier reliant le calvaire de Sainte Apolline à la rue de Valansart lequel existe encore mais n'est pas fréquenté car aux deux extrémités, les jardins des maisons se sont étendus sur son assiette.

- **Travaux DR : définir les limites cadastrales et réouverture du chemin.**



### N°20 - Chiny

- Pour mémoire sentier existant.

### **Cas particulier du sentier le long de la Semois à Chiny**

#### N°21 – Sentier de la Semois en rive gauche en amont du Centre ADEPS du Liry (Pont Saint-Nicolas)

Cet itinéraire de valeur touristique demande une étude technique et administrative établissant la possibilité réelle de le mettre en place. Il compléterait utilement l'offre de promenades à Chiny et permettrait une liaison en pleine nature entre la gare de Florenville (pont routier du Km 94) et le Pont Saint-Nicolas.

#### **Origine de la demande :**

- Consultation de la population.
- Groupe de travail.
- CLDR.

#### **Justification du projet :**

Si l'infrastructure de liaisons existe sur la commune de Chiny, il est important d'organiser et de rendre accessible l'ensemble des chemins, routes et sentiers pour des usagers locaux et pour les promeneurs ponctuels. Une signalisation et divers travaux de modernisation devraient faciliter l'utilisation de ce réseau communal.

Cette demande a été largement développée lors des réunions de participation citoyenne et apparaît comme un souhait important des habitants de disposer de liaisons lentes sécurisées entre les différents villages.

**Contribution au développement durable (Agenda 21 local) :**

En termes de développement durable, le projet :

- Favorisera les déplacements lents et réduira le recours systématique à la voiture.
- Permettra un renforcement du lien social par la rencontre des différents utilisateurs.
- Permettra de mettre en valeur le patrimoine de la commune.

	Non pertinent	Pris en compte	Non pris en compte	Commentaires
1. Le projet intègre-t-il la participation des acteurs locaux et habitants (mobilisation des partenaires, implication et expertise des usagers,...) ?		X		Plusieurs réunions ont été organisées pour obtenir l'avis des habitants
2. Ce projet est-il pensé « à la bonne échelle territoriale » (quartier, village, commune, supra) ?		X		Ensemble de la commune avec ouverture vers l'extérieur
3. Le projet a-t-il des répercussions positives et négatives sur le marché de l'emploi local (maintien/création d'emplois pérennes) ou sur le chiffre d'affaire des entreprises locales ?	X			
4. Ce projet permet-il aux personnes socialement et/ou économiquement défavorisées d'accéder à ses retombées (emploi, accessibilité aux services, à la culture etc) ?		X		Déplacements lents accessibles à l'ensemble de la population
5. Le projet mobilise-t-il des financements ou des contributions solidaires et/ou locales (hors RW) ?		X		Financement multiple (PICVERT)
6. Le projet profite-t-il concrètement à la population locale (emploi, économie, service, lien social, bien-être, ...) ?		X		Accroissement du lien social par la connexion des différents villages
7. Le projet prend-t-il en compte totalement ou tout au moins de manière suffisante les coûts indirects des impacts sociaux (conditions de production, santé, ...) ?	X			
8. Le projet contribue-t-il à améliorer la prise en compte des minorités ou différents groupes sociaux fragilisés ?		X		Voir ci-avant
9. Ce projet permet-il de promouvoir, maintenir ou améliorer les relations harmonieuses et la cohésion sociale ?		X		Voir ci-avant
10. Le projet favorise-t-il les coopérations et les partenariats, et notamment les solidarités internationales ?	X			
11. Ce projet est-il conçu de manière à éviter des risques possibles mais non prouvés (principe de précaution) pour l'humain et son environnement ?		X		Objectif de sécurisation des déplacements lents
12. Le projet prend-t-il en compte totalement ou tout au moins de manière suffisante les coûts indirects des impacts environnementaux (transports, matériaux, pollutions, déchets, ...)?		X		Réduction des impacts environnementaux par le développement des modes doux
13. Le projet est-il économe, réversible ou encourage-t-il les économies d'espaces, des ressources naturelles et de l'énergie ?		X		Voir ci-avant
14. Le projet a-t-il des impacts positifs ou négatifs sur la biodiversité, les paysages et les milieux naturels ?		X		Mise en valeur du patrimoine traversé
15. Le projet permet-il de promouvoir ou favoriser une attitude de « consommation durable et responsable » auprès des habitants ?		X		Réduction de la dépendance à l'automobile
16. Le projet respecte-t-il ou améliore-t-il les spécificités locales (identités paysagère, culturelle, patrimoniale, politique, sociale, ...) ?		X		Création d'un lien entre les villages



**Indicateur de résultat :**

<b>Indicateur</b>	<b>Source</b>	<b>Cible</b>
Fréquentation des voies lentes	Commune (enquête)	75 % de la population ayant utilisé le réseau de voies lentes une ou plusieurs fois

**Localisation :**

L'ensemble de la commune.

**Statut au plan de secteur :**

Multiple.

**Statut de propriété :**

Propriétés communales. Quelques tronçons privés à rouvrir.

**Tâches à réaliser :**

- Divers travaux de modernisation ou de créations de chemin.
- Panneautage.
- Mise en place d'une passerelle.

**Objectifs visés :**

**Objectifs principaux**

- Objectif 2. Améliorer l'aménité des villages, la valorisation du patrimoine bâti et la mobilité des différents usagers par une gestion cohérente du développement territorial.

**Objectifs connexes**

- Objectif 1. Favoriser les initiatives locales et les partenariats trans-communaux pour développer la vie associative et culturelle.
- Objectif 5. Renforcer et diversifier l'attractivité touristique en misant sur la complémentarité Ardenne-Gaume.
- Objectif 6. Faire du secteur de l'agriculture et des ressources naturelles des acteurs intégrés du développement local.
- Objectif 7. Intégrer la dimension énergétique, durable et solidaire dans tous les actes posés.

**Création d'emploi(s) envisagée :**

Pas d'impact direct sur l'emploi mais création d'emplois indirects (entretien).

**Estimation globale du coût :**

Voir détails en annexe.

**Version 1**

- Total TVAC : 429.674 €
- Financement DR : 343.740 €

**Version 2**

- Total TVAC : 705.138 €
- Financement DR : 564.111 €

**Programme de réalisation :**

Plusieurs phases.

**Éléments dont il faut tenir compte pour la priorité à accorder :**

- Accord de la division Nature et Forêts.
- Accord de la division des Cours d'eau pour la passerelle.
- Création d'un chemin en site propre, autorisation DNF (version 2)

**Etat du dossier (ce qui a déjà été réalisé) :**

- Tracé de l'ensemble du réseau et estimations des tronçons à restaurer ou à créer.
- Estimation.

**Annexes :**

1. Estimation
2. Plan d'aménagement