



**PROGRAMME PAYSAGE DU PARC NATUREL
DES DEUX OURTHES**

Diagnostic

Fiches évolutives

Maître de l'ouvrage

Parc Naturel des
Deux Ourthes
Rue de Laroche 8
6660 Houffalize



**Paysage du territoire des Communes de Bertogne,
Gouvy, Houffalize, La Roche-en-Ardenne, Sainte-Ode et
Tenneville**

Maboge (La Roche-en-Ardenne) : un village de fond de vallée, logé dans un méandre de l'Ourthe.

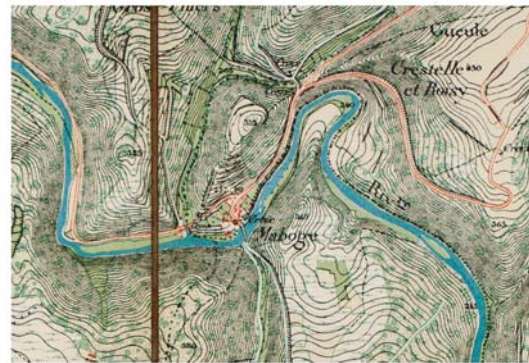


Maboge est un hameau logé dans un méandre de l'Ourthe, lorsque le fond de vallée celle-ci s'élargit. Plus précisément, le village s'étend sur la rive droite (partie convexe du méandre), lieu de sédimentation des matériaux transportés par le cours d'eau. A cela s'ajoute les dépôts apportés par les deux affluents que sont le ruisseau de la Mer (au nord) et le ri de Vâ (au sud), ce dernier découpant le flanc sud de la vallée, permettant ainsi l'ensoleillement du village. Ferraris fait d'ailleurs état d'un "gué", soulignant ainsi la surélévation du fond du cours d'eau à cet endroit. L'organisation du village, fortement conditionnée par le relief, s'étend le long d'une rue sinueuse reliant Bérisménil à La Roche. Les habitations sont entourées de vergers et de pâtures qui laissent place ensuite aux versants boisés de la vallée.

Ferraris (vers 1777)

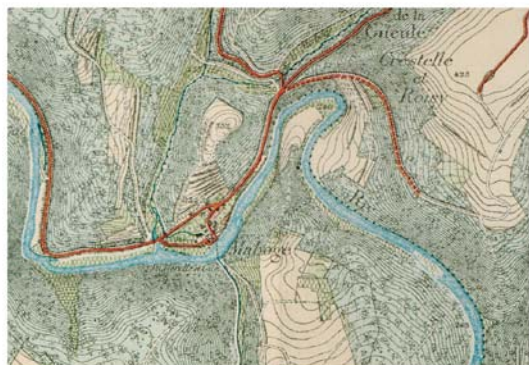


Le village de Maboge aujourd'hui. Ce point de vue (localisé sur la carte ci-dessous) met clairement en évidence la finesse d'adaptation du village au site.



La carte de 1879, au travers de ses courbes de niveaux, rend compte du caractère marqué de la topographie dans laquelle le village s'insère. L'organisation générale du village change relativement peu et présente déjà de nombreuses bâtisses visibles encore aujourd'hui. A titre d'exemple, la Chapelle Saint-Roch est achevée en 1867, édifice de style éclectique en schiste et pierres bleues et entourée d'un cimetière.

ICM (1879)



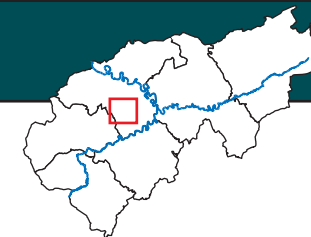
Le début du 20ème voit apparaître de nombreuses constructions donnant au hameau la densité que l'on observe aujourd'hui. Ces constructions sont essentiellement des fermes en long accompagnées de leurs dépendances en schiste. La carte gagne en finesse et montre de façon plus claire le cône de déjection du ruisseau de la Mer, sur lequel vient s'implanter, en partie, le village.

ICM (1909)



Le village de Maboge a vu son profil se modifier au cours de ces dernières décennies. De nombreuses résidences secondaires ont vu le jour et une importante zone de loisir s'est implantée dans le fond de la vallée, à l'ouest du village, formant une entité distincte du reste du village. On retiendra que cette zone revêt un caractère discret et est relativement peu visible depuis les nombreux points de vue donnant sur le village.

Ortho (La Roche-en-Ardenne) : un village de tête de vallée.

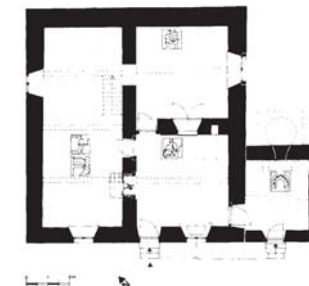


Ferraris (vers 1777)

Cette première carte nous montre l'implantation du village d'Ortho en tête de vallée d'un affluent de l'Ourthe. La fin du 18ème est marquée par une modernisation des campagnes (développement de la médecine vétérinaire, perfectionnement du matériel agricole, abandon de la jachère au profit des légumineuses). Les voies de communication s'améliorent également (à l'échelle de la région et à l'échelle locale), ce qui a pour effet de désenclaver quelque peu la région; l'autarcie des communautés villageoises n'est plus totale, les gens se déplacent au même titre que les marchandises. L'habitat est groupé (sans être mitoyen), entouré de vergers et prairies (trait rouge sur la carte) et ensuite de cultures (en orange) tandis que les fonds de vallées sont occupés par des prairies marécageuses (en bleu). Les habitations prennent du confort, tout particulièrement à Ortho qui compte quelques gros logis de paysans aisés où l'on retrouve parfois une cheminée supplémentaire dans les pièces "d'apparat".



Plan et élévation d'un logis de Ortho du dernier quart du 18ème siècle. A noter, la cuisine dessert toutes les pièces, y compris l'escalier de la cave. Source : Ardenne centrale, Mardaga, 1987



ICM (1879)

1850 marque l'entrée dans l'aire industrielle. Les villages se densifient, l'arrivée du chemin de fer (1880-1890) engendre une augmentation du flux de marchandises et de passagers, accroissant dès lors le désenclavement des Ardennes. Au niveau des constructions, on assiste à une modification des matériaux qui sont dès lors importés (calcaires du Condroz par exemple). Une croissance démographique forte marque également la période. Cependant, cette carte illustre une période de crise où l'agriculture est frappée de plein fouet par l'importation de céréales des Etats-Unis (1880-1895). Ce phénomène a pour effet de conduire à une spécialisation des agriculteurs dans l'élevage (lait et viande), via notamment la pasteurisation et l'apparition de nouvelles races bovines. Dès lors, les terrains les plus éloignés sont voués à la sylviculture (trait vert sur la carte). L'Ardenne fait alors profiter le pays de ses ressources en bois.



ICM (1909)

La fin du 19ème et le début du 20ème marquent l'entrée de la société dans une économie de marché. Les moyens de communication continuent de s'améliorer notamment au travers des vicinaux (le trajet Namur-Luxembourg se fait désormais en cinq heures) et de l'apparition du vélo (son usage est généralisé dès 1905). C'est également l'apparition du téléphone (1897), qui compte 135 abonnés en 1901 pour un réseau qui couvre Arlon, Bastogne, Florenville, Bastogne, Libramont, Virton et Neufchâteau. L'économie reste fort liée à l'élevage (vers 1895 se créent les premières coopératives laitières), on utilise d'avantage d'engrais et d'aliments pour le bétail. La sylviculture reste également fort présente dans la structure économique (phénomène visible sur la carte par l'importance des masses boisées), où la première guerre marquera l'arrivée de l'épicéa (contre le pin sylvestre utilisé auparavant).



Le village d'Ortho tel qu'on le voit aujourd'hui, montre un profil relativement similaire à celui de la fin du 19ème siècle, du moins en ce qui concerne son organisation générale. Les masses boisées sont toujours aussi présentes même si leur superficie à quelque peu diminuée. L'arrivée de la voiture dès l'après guerre joue néanmoins un rôle décisif dans la modification du territoire au travers notamment de l'asphaltage des routes. Malgré l'accessibilité à des coins reculés rendue possible par ce mode de transport, le village ne s'est pas vu "grossir", restant ainsi une entité distincte des autres noyaux villageois.