



Plan InterCommunal de Mobilité Communes de Bertrix, Herbeumont et Paliseul

Phase 2 Définition des objectifs

28 février 2011

Ont participé à la rédaction de cette étude :

Paul Plak – Administrateur – Chef de projets

Céline Paderna – Chef de projets

Andréas Athanassiadis – Chef de projets adjoint

Loïs Boulanger – Chef de projets adjoint

Grégory Gualandi – Assistant



Rue Montagne aux Anges, 26
B - 1081 Bruxelles
T. +32 2 779 13 55
F. +32 2 779 22 75
agora@agora-urba.be
www.agora-urba.be

Table des matières

1. Introduction.....	4
2. Enjeux identifiés	5
2.1 La gestion du développement économique et urbain du territoire	5
2.2 Le développement de modes alternatifs à la voiture pour relier et rejoindre les équipements communaux	6
2.3 La sensibilisation des habitants à la mobilité et la sécurité routière	7
3. Objectifs généraux du PCM.....	9
3.1 Améliorer l'accessibilité pour tous	9
3.2 Améliorer la sécurité routière	9
3.3 Améliorer la qualité du cadre de vie.....	9
3.4 Contenir le développement territorial	10
3.5 Favoriser la communication	10
4. Objectifs communaux et intercommunaux.....	11
4.1 Transports publics	11
4.1.1 Réseau TEC Namur-Luxembourg	11
4.1.2 Liaisons ferrées SNCB.....	12
4.1.3 Intermodalité.....	12
4.1.4 Schéma de principes des principaux enjeux et objectifs	13
4.2 Modes doux	14
4.2.1 Développement des modes doux	14
4.2.2 Sécurisation des modes doux.....	14
4.2.3 Continuité des modes doux et intermodalité.....	15
4.2.4 Déplacements scolaires	15
4.2.5 Schéma de principes des principaux enjeux et objectifs	16
4.3 Transports privés	17
4.3.1 Trafic routier	17
4.3.2 Stationnement.....	17
4.3.3 Sécurité.....	18
4.3.4 Schéma de principes des principaux enjeux et objectifs	19

1. Introduction

La Région Wallonne avec les communes de Bertrix, Herbeumont et Paliseul ont confié au bureau d'études AGORA la conception et la rédaction du **Plan InterCommunal de Mobilité** des trois communes.

Ce plan ne doit pas être un aboutissement, mais le point de départ d'une dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de déplacement.

S'inspirant des éléments répertoriés lors de la phase 1 de diagnostic, **le présent document cadre les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude : c'est la phase 2 de ce PCM.**

Nous présentons ici les objectifs selon leur échelle géographique, et les spécificités propres à chacun des modes de déplacement sont abordées à chaque fois que l'échelle et la problématique traitée s'y prêtent.

Il est certain que les différents objectifs, tant géographiques que modaux se recoupent et se confondent parfois, mais la mobilité est un système dans lequel tous les éléments sont interdépendants et les problématiques transversales.

Ne confondons pas non plus les objectifs avec les fiches projets et propositions qui seront étayées en phase 3 de l'étude.

Les objectifs ne se focalisent pas sur des actions ou des lieux particuliers, mais formalisent de manière plus générale **les orientations à prendre**, et à traduire par la suite en propositions et actions concrètes sur le terrain (Phase 3).

2. Enjeux identifiés

2.1 La gestion du développement économique et urbain du territoire

Les territoires de Bertrix, Herbeumont et Paliseul sont le siège de différents projets de développements liés à la création de lotissements et à l'amélioration des équipements communaux : plusieurs PCA en cours d'élaboration.

Bien que les communes de Bertrix, Herbeumont et Paliseul possèdent respectivement 9%, 6% et 7 % de zones urbanisables, le développement de ses territoires, essentiellement lié à de l'habitat (de 59% à 84%), nécessite une bonne gestion de l'espace et une limitation de l'étalement urbain, souvent source d'augmentation de la distance des déplacements.

Par ailleurs, il est indubitable que les aires forestières importantes et les terres agricoles contribuent à la qualité paysagère et à l'activité économique des trois communes.

Celles-ci méritent une réelle protection contre les effets induits d'une mobilité débridée.

Un juste milieu doit être trouvé entre la protection des espaces verts et l'amélioration de l'accessibilité des villages, notamment pour la commune d'Herbeumont.

Enfin, le développement éventuel des zones d'activités économiques existantes (Corettes, Rouvrou) doit s'accompagner d'une réflexion poussée en termes de mobilité pour les employés, les livreurs et les clients.

Nous proposons dès lors les objectifs suivants :

- **La prise en compte de la dimension d'aménagement du territoire, en visant à regrouper l'habitat et les activités au sein des ensembles urbanisés et le long des axes de desserte des transports en commun en évitant l'étalement urbain ;**
- **La définition de principes d'aménagement du territoire spécifiques aux zones d'activités et leur desserte par le réseau routier**

2.2 Le développement de modes alternatifs à la voiture pour relier et rejoindre les équipements communaux

Bien que dans la pratique, cet enjeu se traduira surtout par des liaisons locales au sein de Bertrix, Herbeumont et Paliseul, il est important de systématiser la desserte des équipements communaux (administratif, scolaire...), par les modes doux et les transports en commun.

En effet, le territoire est vaste et les villages sont dispersés, il est donc difficile d'implanter un réseau de modes doux utilitaires sur l'ensemble du territoire ou encore d'affecter des lignes régulières TEC à l'ensemble des villages.

Ce réseau utilitaire pourra notamment s'appuyer sur les liaisons de loisirs existantes, tant que celles-ci répondent aux besoins d'efficacité d'un tel réseau utilitaire.

Il s'agit donc dans le cadre de ce Plan InterCommunal de Mobilité de définir des liaisons locales reliant les écoles et les équipements sportifs ou administratifs aux zones d'habitat afin d'inciter les usagers à marcher, utiliser le vélo ou utiliser les transports collectifs à la demande (TelBus, Locomobile, ou autre).

Nous proposons dès lors les objectifs suivants :

- Proposer un trajet et des horaires pour un **bus à la demande** en complément du TelBus, et ce en utilisant les moyens disponibles auprès des trois communes à l'image de Locomobile ;
- **Lister les équipements concernés** sur les territoires de Bertrix, Herbeumont et Paliseul, pour lesquels de telles liaisons et dessertes peuvent être envisagées.
- Définir des **principes d'aménagement** et un **balisage approprié** pour les liaisons douces utilitaires entre équipement, pôle de transport et zone d'habitat.

2.3 La sensibilisation des habitants à la mobilité et la sécurité routière

Un plan de mobilité concerne l'ensemble de la population. Il est, par conséquent, indispensable de **l'informer**, de la **sensibiliser**, voire de **l'éduquer** pour qu'elle en comprenne les tenants et aboutissants de la mobilité sur leur territoire et qu'elle puisse adapter ses déplacements en conséquence.

Le diagnostic a révélé, notamment par les enquêtes scolaires, la nécessité de sensibiliser les habitants de Bertrix, Herbeumont et Paliseul afin de modifier leurs habitudes en termes de mobilité.

En effet, la notion de « vitesse dans les villages » et le « sentiment d'insécurité pour les modes doux » sont deux thèmes récurrents qui ne peuvent, malheureusement pas, tous être résolu par des aménagements physiques.

Ainsi le travail de sensibilisation nous semble un enjeu important et pourra être effectué à différents niveaux et de différentes manières :

1. **Au niveau des écoles**, il nous semble important que bon nombre d'actions de sensibilisation **ciblent le public des enfants et adolescents**, en raison :

- De l'importance de la **mobilité scolaire** dans la problématique,
- De **l'effet d'entraînement** sur les parents,
- De la nécessité de **modifier les comportements sur le long terme**,
- De l'utilité **d'autonomiser les déplacements des enfants** pour leur offrir une certaine indépendance du phénomène parent-taxi, générateur de déplacements automobiles et d'une certaine habitude à l'usage de ce mode.
- De l'importance de les intégrer plus tôt dans la circulation afin de leur **assurer une expérience pratique de la mobilité non motorisée** (et/ou du vélomoteur), afin de les sensibiliser et responsabiliser envers les usagers faibles pour leur future expérience d'automobilistes après l'obtention du permis de conduire.

2. **Au niveau des villages et quartiers**, le travail de sensibilisation doit être approprié à chaque entité, étant donné qu'il s'agit d'un périmètre bien connu des habitants qui sont aussi les usagers de la voirie. Les réflexions des habitants pourront aboutir à des propositions d'aménagements peu coûteuses et faciles à mettre en œuvre (bac à fleur, ...).

La stimulation de la concertation citoyenne peut conduire à une meilleure perception du nécessaire **partage de l'usage de l'espace public**, ce qui permet souvent de dédramatiser les problèmes en instillant un **sentiment de convivialité**.

Cette communication peut aussi déboucher sur la **prise d'initiatives au sein du public**, dans le cadre de plans de déplacements scolaires ou de plans de déplacements d'entreprises¹, ou d'autres actions locales (groupes sentiers, cyclistes, piétons, cavaliers,...).

¹ La phase 3 précisera le principe et l'utilité de ses outils.

3. **Au niveau des communes**, la démarche d'information consiste en un échange régulier avec les habitants, afin de les informer, notamment sur l'avancement des projets de sécurisation de la voirie et d'amélioration de la circulation. Cet échange peut être effectué sous différente forme : site internet, affichage, toute-boite, ...

Il est important que des **demandes émanant de la population** (situations problématiques, projets de sentiers, objectifs) puissent être transmis aux bureaux d'études en temps utile. Cela ne se conçoit que sur base d'une large information des enjeux auprès du public.

Nous proposons dès lors les objectifs suivants :

- La mise en place d'une **campagne intercommunale de communication** autour de la mobilité et de la sécurité routière ;
- La définition d'**outils de communication** initiés par les habitants et appropriés à leurs besoins, avec un relais vers les autorités communales.

3. Objectifs généraux du PCM

Les objectifs généraux doivent se retrouver dans l'ensemble des études qui sont menées sur le territoire communal. Ils dépassent largement le cadre de la mobilité et sont généralement développés dans les schémas de structure ou de développement rural.

Ce Plan InterCommunal de Mobilité doit contribuer à renforcer ces objectifs de projets de territoire en minimisant le recours à la voiture particulière et en optimisant les modes alternatifs, les plus respectueux de l'espace public et de l'environnement afin que la commune s'engage dans une démarche de développement durable et d'amélioration de leur cadre de vie.

3.1 Améliorer l'accessibilité pour tous

- Organiser un système de déplacement cohérent
 - Assurer une mobilité autonome pour (presque) toute la population
 - Assurer l'accessibilité pour tous les lieux fortement fréquentés
 - Favoriser autant que possible les modes doux, le transport en public et l'intermodalité
 - Faciliter les déplacements « utiles » par les modes routiers
 - Promouvoir une mobilité durable pour toute la collectivité
 - Résorber activement les difficultés de déplacement des personnes à mobilité réduite lors de chaque intervention sur les espaces ou bâtiments publics

3.2 Améliorer la sécurité routière

- Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route
- Améliorer le sentiment d'insécurité pour favoriser le vélo, la marche et la fonction sociale des rues

3.3 Améliorer la qualité du cadre de vie

- Convivialité des espaces publics dans les noyaux agglomérés
 - Favoriser la revitalisation du centre des villages et de la ville
 - Diminuer les nuisances sonores, la pollution de l'air et contenir la consommation d'énergie
 - Réduire l'insécurité routière

3.4 Contenir le développement territorial

Cf. 2.1 ci-dessus.

- Poursuivre le regroupement spatial de l'habitat et des activités, sous forme de remplissage des zones agglomérées existantes ou zones d'extension attenantes
- Connecter les entités par des liens autant que possible multimodaux

3.5 Favoriser la communication

- Initier une sensibilisation, une éducation, une information, une communication,
- Favoriser une participation active à la mobilité vers et avec le citoyen et les acteurs locaux.

4. Objectifs communaux et intercommunaux

4.1 Transports publics

4.1.1 Réseau TEC Namur-Luxembourg

- Assurer la clarification de l'offre dans l'espace et le temps sur les territoires communaux et intercommunaux, sous forme de catégories de services bien distinctes, quitte à les mettre en service sélectivement dans le temps en fonction de la clientèle potentielle :
 - Lignes rapides : reliant les grands pôles d'emploi, pôles scolaires et pôles d'échanges
 - Lignes plus généralistes : reliant les principaux équipements communaux et intercommunaux et les zones d'habitat
 - Services scolaires
 - Services intra-communal / de rabattement / à la demande (y compris pour les PMR) notamment vers les centres des communes. (ex : Locomobile, Telbus,...)
- Réduire autant que possible **le temps de parcours en bus**, afin d'être concurrentiel à la voiture, au moins sur les courtes distances.
- Favoriser **l'intermodalité avec le chemin de fer** au niveau des points d'arrêt sur les communes de Bertrix et Paliseul et vers Libramont
 - Améliorer le **confort aux points d'échanges** (zone d'attente usagers, parking relais, accessibilité PMR, ...)
 - Améliorer les **correspondances bus/train** au niveau des horaires
- Améliorer les **liaisons inter-village en bus**, notamment pour relier l'est de Bertrix (Biourges, Nevraumont, Rossart) au centre de Bertrix et aux divers équipements et administrations de la commune. Idem pour Herbeumont et ses villages St-Médard et Straimont.
- Proposer une **solution durable pour désenclaver les villages de Herbeumont** peu ou pas desservis actuellement par les transports en commun
- Prévoir les horaires adaptés avec les correspondances requises pour des trajets **Aller et Retour** vers les grandes villes voisines et l'axe ferroviaire Bruxelles – Namur - Luxembourg.
- **Maximaliser l'usage des véhicules existants** sur la commune et assurant des déplacements collectifs pour les affecter à une meilleure desserte en heure creuse et le week-end.

- Prendre en compte les **besoins des PMR** et des malades par services spécialisées et lors de la desserte TEC par les lignes régulières desservant les principaux pôles
- Améliorer **les conditions d'accueil, de correspondance et d'attente** aux arrêts de bus de l'ensemble du territoire communal, notamment au niveau des arrêts situés le long des axes routiers inter-villages.
- Envisager **des dessertes complétant l'offre des lignes régulières du TEC** dans les villages peu denses et moins bien desservis pour rejoindre les pôles majeurs de la commune (sous la forme de services à la demande ou toute autre variante de desserte).
- Envisager la mise en place de **services de bus locaux** assurant la complémentarité vers les nœuds de transport en commun.

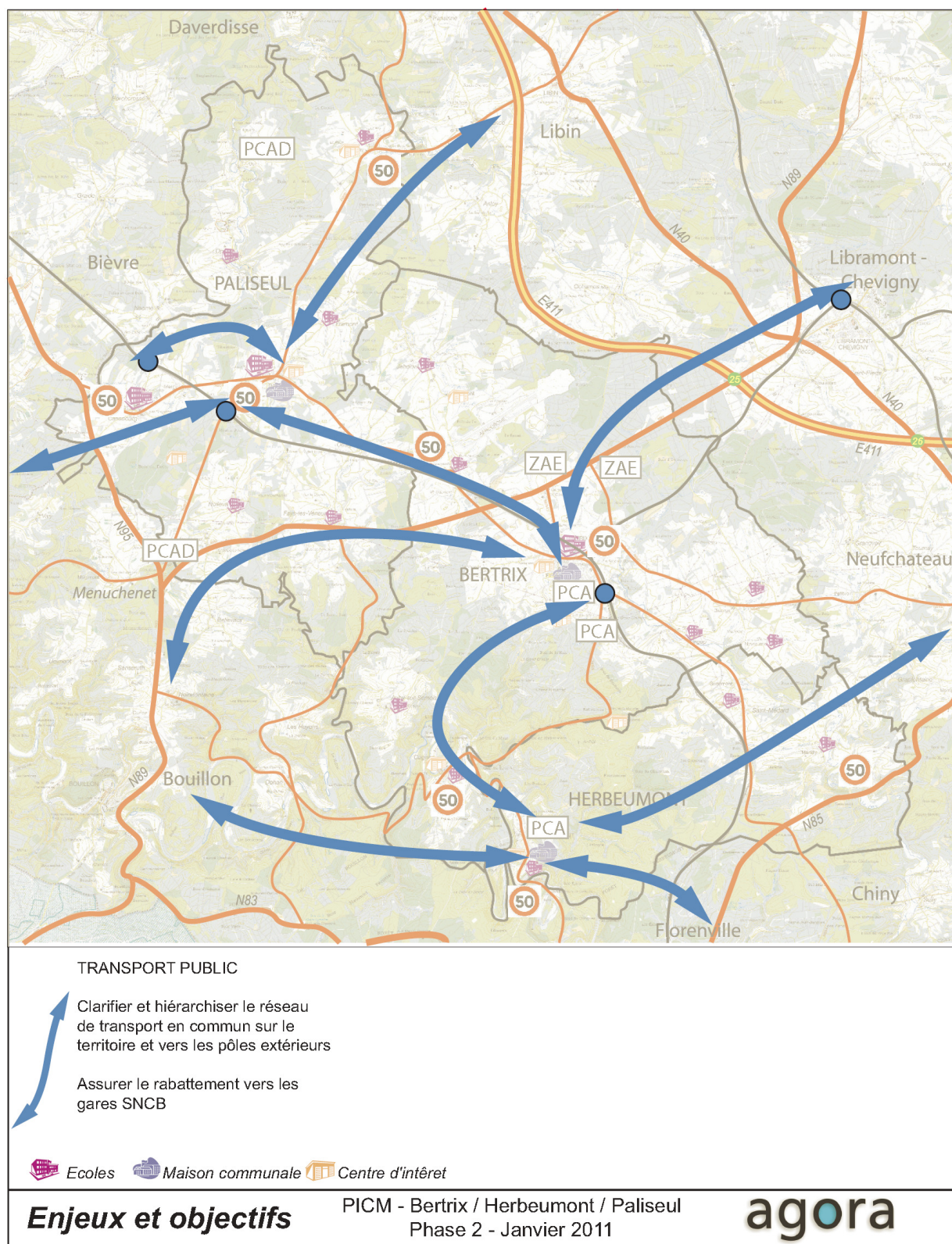
4.1.2 Liaisons ferrées SNCB

- Favoriser le **rabattement vers les gares** de Libramont, Bertrix, Carlsbourg, et Paliseul.
- Renforcer **le rôle du chemin de fer, notamment en gare de Bertrix (gare importante de la Province du Luxembourg)**.
- Améliorer la desserte en train depuis les gares de Bertrix, Carlsbourg et Paliseul vers le Grand **Duché du Luxembourg**
- Poursuivre l'amélioration et l'aménagement **des gares de Carlsbourg et Paliseul**.
- Renforcer **l'accessibilité et l'intermodalité** aux haltes de gare, notamment à Carlsbourg et Paliseul : piéton/vélo avec des cheminements sécurisés et continus, voiture avec l'aménagement de parking pour les navetteurs.
- **Favoriser l'attractivité des arrêts et de leurs accès** (Carlsbourg et Paliseul), notamment pédestres, avec par exemple un accès dénivelé aux quais.

4.1.3 Intermodalité

- Renforcer le **potentiel d'accueil en mobilité douce**.
- Assurer la **coordination des horaires** train/train et bus/train au niveau du TEC et de la SNCB, notamment aux heures de pointes du matin et du soir

4.1.4 Schéma de principes des principaux enjeux et objectifs



4.2 Modes doux

4.2.1 Développement des modes doux

- **Limitier l'effet des contraintes naturelles et physiques** qui existent sur le territoire
 - Traversée des axes routiers
 - Etendu du territoire
 - Relief
 - Espace forestier
- Valoriser le potentiel RAVeL existant sur les 3 communes
- Améliorer et baliser le réseau existant sur la commune de Paliseul et assurer sa continuité vers les communes limitrophes (Bouillon, Bertrix, Libin, Bièvre ...)
- Utiliser le potentiel existant sur les communes de Bertrix et Herbeumont pour proposer un réseau utilitaire et de loisir à développer sur chaque territoire : potentiel RAVeL, espaces publics disponibles, cheminement piéton/vélo aménageable, ...
- Compte tenu des relations existant entre les 3 communes (pôles scolaires, commerces) : proposer un réseau modes doux piéton et/ou vélo utilitaires / loisirs hiérarchisé, continu et cohérent à l'échelle des trois communes
- Proposer des liaisons inter-villages et intercommunales via les sentiers et chemins vicinaux existants

4.2.2 Sécurisation des modes doux

- **Examiner prioritairement les problèmes dans quelques carrefours problématiques**, et autres points noirs, tels que les accès aux haltes de bus, les trottoirs inexistantes ou sous dimensionnés le long de voiries fort fréquentées et celle desservant les villages (N 89, N 845, N 853, N 884, N 899...).
- Améliorer fortement les conditions de déplacement pour les piétons, les PMR et les cyclistes, avec **des itinéraires confortables, sûrs, directs et attractifs**, pour relier en priorité les villages et les pôles d'activité majeurs des communes (écoles, administration communale, équipements sportifs, centre culturel, zone d'activités économiques, commerces, zones touristiques, camping, ...).
- Développer dans les cœurs des villages un **traitement de l'espace public au profit de la sécurité et de la convivialité**, à l'image des récents travaux aux centres de Bertrix et Paliseul.
- Accorder une grande attention à tous les **détails de réalisation** afin qu'ils tiennent comptes de l'ensemble des usagers, y compris des **personnes à mobilité réduite**.
- Lutter contre le **stationnement sur le trottoir** (légal ou illégal) par des aménagements physiques

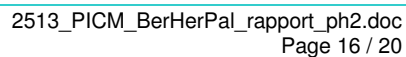
4.2.3 Continuité des modes doux et intermodalité

- Assurer une **continuité au-delà des limites communales** pour les itinéraires cyclables et de marche.
- Prévoir l'installation d'**équipements de stationnement de vélos** pour les places et bâtiments publics (administration publique, écoles, centre culturel, équipements sportifs, commerces,...) et les pôles d'échanges.
- Favoriser une **complémentarité attractive vélo-bus et vélo-train** dès que possible.
- Assurer le balisage et l'**entretien régulier des pistes cyclables et promenades**.
- Profiter de toute occasion pour développer une nouvelle **stratégie d'incitation à l'utilisation des modes doux**.

4.2.4 Déplacements scolaires

- Dans la continuité des aménagements récemment réalisés dans chaque commune de ce PICM, **améliorer les aménagements autour de chaque établissement scolaire** des 3 Communes pour la sécurité des écoliers.
- Proposer des **cheminements piétons/vélo facilitant et sécurisant le trajet entre le domicile et les établissements scolaires**.
- **Proposer un aménagement adaptable aux différentes écoles** (primaire, secondaire) et à leur situation géographique (Centre de Bertrix, Centre de Paliseul/Carlsbourg, Villages de Herbeumont, ...)
- Lister et expliciter les outils existants pour accompagner, dans le cadre d'un Plan de Déplacement Scolaire, le **développement des modes alternatifs à la voiture** (pédibus, vélobus, covoiturage,...)

4.2.5



4.3 Transports privés

4.3.1 Trafic routier

- **Hiérarchiser le réseau** et adapter l'aménagement des axes routiers afin d'améliorer sa lisibilité :
 - Niveau international et régional
 - Niveau intercommunal
 - Niveau de distribution et de liaison entre pôles
 - Niveau des liaisons interquartiers
 - Niveau des liaisons locales
- **Catégoriser les vitesses des nationales desservant le territoire, notamment** dans leur traversée des centres-villes et des villages
- **Adapter les carrefours et le réseau routier** à la hiérarchie choisie et au régime de vitesses prescrites.
- **Adapter les circulations** aux besoins des habitants et aux activités et équipements présents dans les centres de village, dans l'optique d'une amélioration générale de l'espace public
- Organiser la desserte des ZAE depuis les axes routiers et proposer des alternatives afin de maîtriser le **trafic de transit des poids lourds dans les villages.**
- **Améliorer la lisibilité de la signalétique** et le jalonnement.
- **Maîtriser, par des aménagements physiques, les vitesses**, tout particulièrement en entrée et au centre des villages
- **Créer des « effets de porte »** afin d'identifier le territoire traversé.
- **Réaménager les voiries dans leurs traversées des centres de village et de quartier**

4.3.2 Stationnement

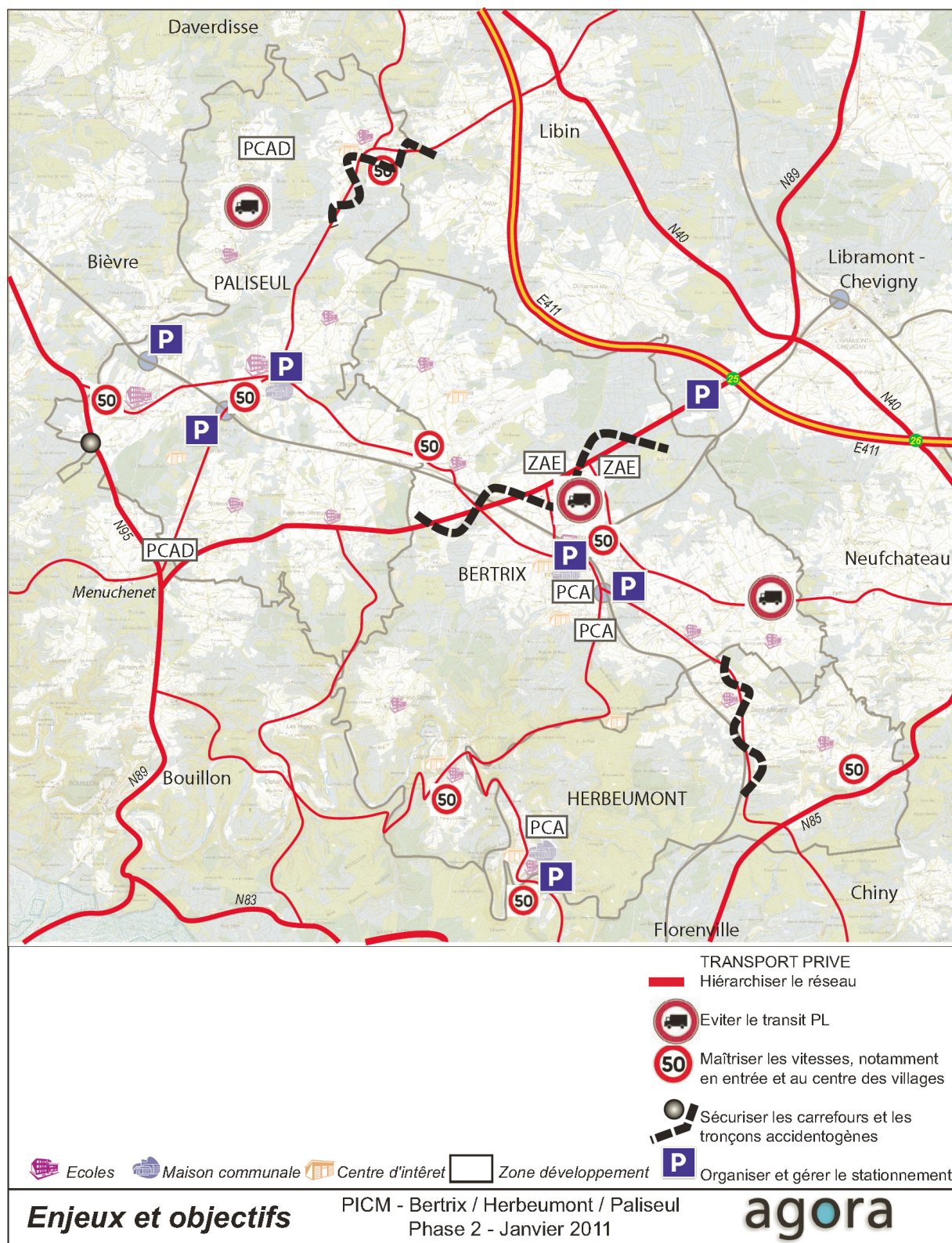
- Aménager au minimum une zone de covoiturage sécurisée sur la N 89, à proximité de la E411 (sortie 25)
- Identifier et distinguer les **besoins en stationnement** et apporter des solutions adaptées, notamment en période estivale
- **Coordonner, faciliter et signaler les accès aux stationnements existants** ainsi que leur usage, en relation avec un réseau de déplacements à pied sécurisé.
- Organiser le **stationnement** au centre des villages et aux abords des pôles d'activités majeurs de la commune, **dans une optique d'accessibilité générale de tous les modes.**

- Proposer une organisation du stationnement appropriée aux abords des écoles (**dépose-minute**) pour faciliter la circulation
- **Assurer le besoin en stationnement** lors de l'extension de la zone d'activités économiques et des nouvelles zones de logements pour éviter l'utilisation des places de stationnement publiques à usage privé, à l'image des PCA programmés.
- **Proposer une solution pour le stationnement en période estivale et le week-end** pour les centres touristiques, notamment pour les mobilhomes.
- Lutter contre le **stationnement sur le trottoir** (légal ou illégal).

4.3.3 Sécurité

- **Sécuriser les axes de trafic important**, notamment pour la **maîtrise des vitesses** de trafic hors agglomération
- **Sécuriser les carrefours et sections accidentogènes** : adaptation de la vitesse, sortie de l'échangeur, sécuriser les accès au réseau régional.
- **Accompagner les aménagements physiques d'une sensibilisation de la population à contrôler leur vitesse** sur l'ensemble du territoire, pas uniquement à l'approche de leur domicile

4.3.4 Schéma de principes des principaux enjeux et objectifs



agora
ETUDES

urbanisme
environnement
planification
mobilité
espace public