



Plan Intercommunal de Mobilité Communes de Bertrix, Herbeumont et Paliseul

Phase 3 : Propositions Echelle communale Commune de Bertrix

Rapport après enquête publique

Janvier 2012

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

Grégory Gualandi – Chargé d'études

Aurélié Tilmant – Chargée d'études



Rue Montagne aux Angés, 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. Hiérarchisation et catégorisation du réseau routier à l'échelle de la commune de Bertrix ..	5
1.1 Principe-----	5
1.2 Hiérarchie proposée à l'échelle de Bertrix-----	6
1.3 Catégorisation et régime de vitesse-----	7
2. Modes doux.....	9
2.1 Aménagements d'un réseau cyclable -----	9
2.1.1 Offagne – Assenois-----	13
2.1.2 Offagne – Jehonville-----	15
2.1.3 Offagne – Acremont -----	17
2.1.4 Jehonville – Acremont -----	19
2.1.5 Assenois – Bertrix -----	21
2.1.6 Bertrix – Auby-sur-Semois -----	23
2.1.7 Bertrix – Saupont (ateliers) -----	25
2.1.8 Saupont – Gare de Bertrix -----	27
2.1.9 Bertrix – Orgéo-----	29
2.1.10 Orgéo – Gribomont -----	32
2.1.11 Orgéo - Gribomont – Herbeumont -----	34
2.1.12 Orgéo – Biourge-----	36
2.1.13 Biourge – Rossart-----	38
2.1.14 Biourge – Neutraumont-----	40
2.1.15 Neutraumont – Gribomont -----	42
2.2 Aménagements piétons et prise en compte des PMR-----	44
3. Transport en commun.....	45
3.1 Hiérarchie proposée à l'échelle de Bertrix-----	45
3.2 Mise en accessibilité de la ligne 8 -----	47
3.2.1 Principes d'aménagement pour l'accès des PMR-----	48
3.2.2 Aménagements des arrêts de bus -----	49
3.2.2.1 Les arrêts en trottoir	49
3.2.2.2 Les arrêts de type quai	49
3.2.2.3 Les arrêts sur îlot	50
4. Principes d'aménagement dans les villages	51
4.1 Bertrix-----	51
4.1.1 Interactions avec le schéma de structure communal-----	51
4.1.1.1 Stationnement.....	51
4.1.1.2 Projet Bertrix Poste.....	51
4.1.1.3 Organisation des sens uniques au centre-ville.....	52
4.1.1.4 Projet de développement Bertrix-gare.....	52
4.1.2 Autres aspects de développement du centre-ville de Bertrix-----	53
4.2 Assenois -----	55
4.3 Jehonville - Sart-----	57
4.4 Acremont-----	59
4.5 Auby-sur-Semois -----	60
4.6 Cugnon – Mortehan -----	62

4.7	Rossart -----	63
4.8	Biourge -----	64
4.9	Nevraumont -----	65
4.10	Orgéo -----	67
5.	Programme d'actions : fiches actions prioritaires	68
5.1	Fiche action : Réaménagement du centre de Bertrix -----	68
5.2	Fiche action : Sécurisation et aménagement des cheminements du centre vers les quartiers et pôles de Bertrix -----	72
5.3	Fiche Action : Sécurisation et aménagement des cheminements piétons du centre vers les quartiers et pôles de Assenois -----	75
5.4	Fiche Action : Sécurisation des traversées de Jehonville et Sart -----	77
5.5	Fiche Action : Sécurisation et aménagement des cheminements piétons dans le village de Auby-sur-Semois -----	80
5.6	Fiche Action : Sécurisation des accès à Rôssart depuis les nationales N89 et N845 -----	82
5.7	Fiche Action : Sécurisation et aménagement des cheminements piétons à Cugnon et Mortehan-----	85
5.8	Fiche Action : Sécurisation et aménagement des cheminements piétons dans le village de Orgéo	87
5.9	Fiche Action : Aménagement cyclable au centre de Bertrix et vers ses villages-----	90
5.10	Fiche Action : Aménagement cyclable entre Bertrix et la Vallée de la Semois -----	93
6.	Mobilité scolaire : sécurisation des abords des écoles de Bertrix	95
6.1	Fiche action : Sécurisation des abords de l'école fondamentale ND du Rosaire et de l'Institut Saint-Joseph Libramont-----	96
6.2	Fiche action : Sécurisation des abords de l'Athénée Royal -----	97
6.3	Fiche Action : Sécurisation des abords de l'école communale d'Assenois-----	98
6.4	Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de Auby-sur-Semois -----	99
6.5	Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de Mortehan-----	100
6.6	Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de Nevraumont -----	101
6.7	Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de Orgéo -----	102
7.	Tableau récapitulatif.....	103
8.	Annexes.....	105
8.1	Plan de secteur de la partie Est de Bertrix -----	105
8.2	Propositions des mesures du SSC pour la partie Est de Bertrix -----	105

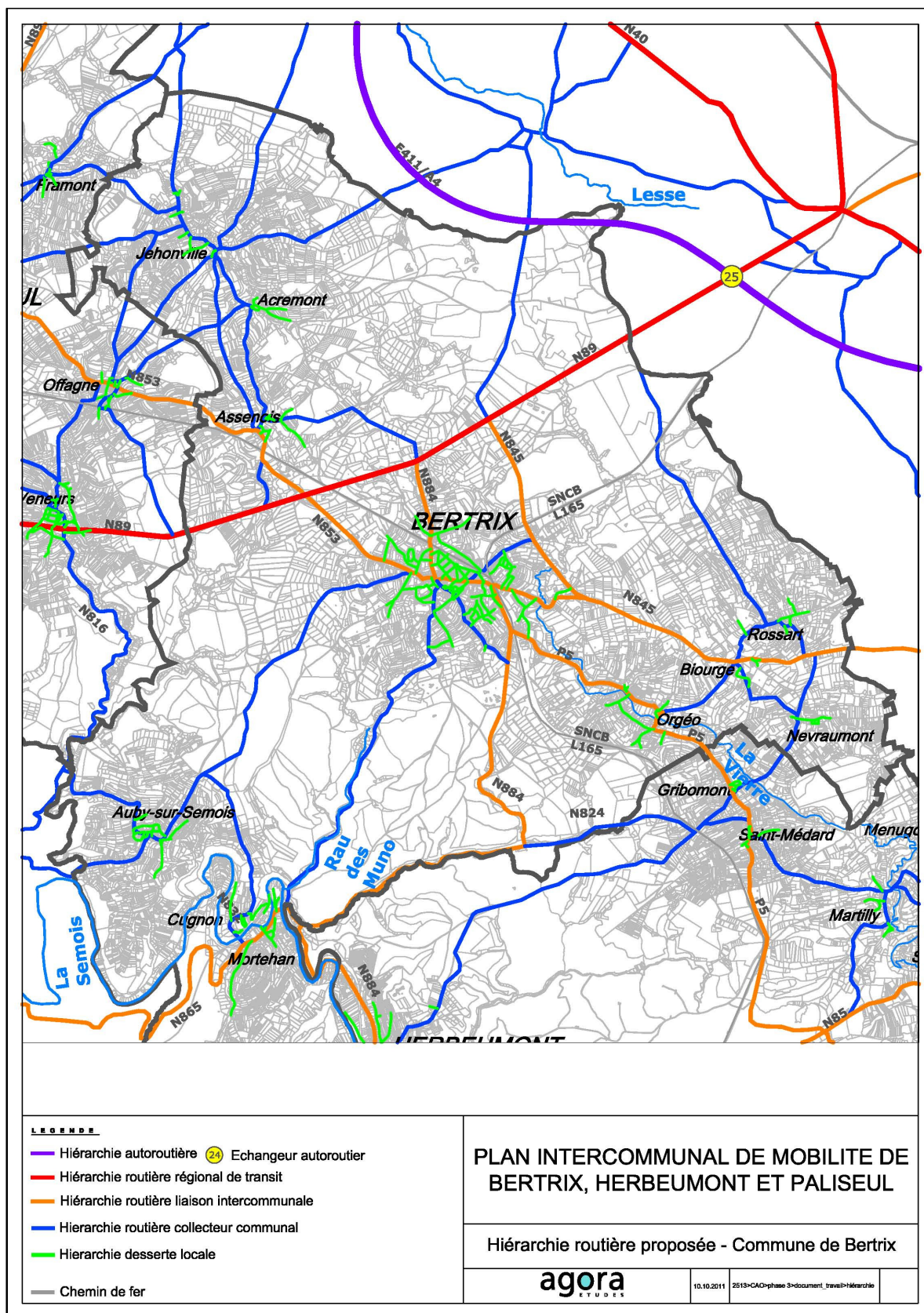
1. Hiérarchisation et catégorisation du réseau routier à l'échelle de la commune de Bertrix

1.1 Principe

La hiérarchie proposée est réfléchi à l'échelle des communes de Bertrix, Herbeumont et Paliseul et se décline comme suit, en termes de régime de vitesse et d'aménagement :

Fonction principale	transit		distribution		desserte
Catégorie du réseau viaire	réseau autoroutier et international	réseau régional de transit	réseau de liaisons intercommunales	réseau collecteur communal	réseau de desserte locale
Niveaux	1	2	3	4	5
	Affectation				
Usagers concernés	VP-PL	VP-PL	VP-PL livraisons	VP livraisons	VP livraisons
Echelle de distances	O/D hors bassin de vie et pays	O/D dans bassin de vie	O/D communes avoisinantes	O/D dans la commune	quartier / village
Enjeux dominants	Ecoulement et fluidité du trafic, rapidité à longue distance	Ecoulement et fluidité du trafic. Accès aux niveaux inférieurs	Renvoi vers les niveaux supérieurs. Maîtrise des flux de transit. Fluidité à vitesse adaptée.	Renvoi vers les niveaux supérieurs. Modération des flux et vitesses. Accessibilité des pôles locaux	Forte limitation de la circulation motorisée (flux et vitesses). Accessibilité locale.
	Exploitation (selon contexte, largeurs et visibilité)				
Vitesses maximales autorisées	120	120-90-70-50-(30)	90-70-50-(30)	90-70-50-30	50-30-20
	Aménagements (selon contexte, largeurs et visibilité)				
Gabarit	2 à 4 voies par sens	1 à 2 voies par sens	1 à 2 voies par sens distinction urbain / péri-urbain / hors agglo	1 à 2 voies par sens distinction urbain / péri-urbain / hors agglo	1 ou 2 voies
Stationnement	aires spécifiques	aires spécifiques	non ou contre-allée, ou longitudinal en contexte urbain 50 km/h max	longitudinal	longitudinal ou autres dispositions
TC	pas d'arrêts	aires spécifiques	aires spécifiques hors agglo, de préférence en chaussée en agglo	arrêts de préférence en chaussée en agglo	non desservi, sauf exceptions
Eclairage	souhaité surtout lors d'échangeurs, éclairage haut	souhaité surtout en zone dense, éclairage haut hors agglo, adapté en agglo	en agglomération, éclairage mi-haut, carrefours et lieux particuliers adaptés	en agglomération, éclairage mi-haut ou bas	en agglomération éclairage bas 4 à 6 m
Traitement paysager	grande échelle, vision large et dégagée permettant les grandes vitesses	grande échelle, vision large et dégagée	à étudier en fonction de l'environnement traversé et de la perception par les automobilistes et modes doux		mise en valeur de la vie locale, qualité paysagère minérale et/ou végétale, qualité de séjour des espaces publics
Gestion	régionale			communale	

1.2 Hiérarchie proposée à l'échelle de Bertrix

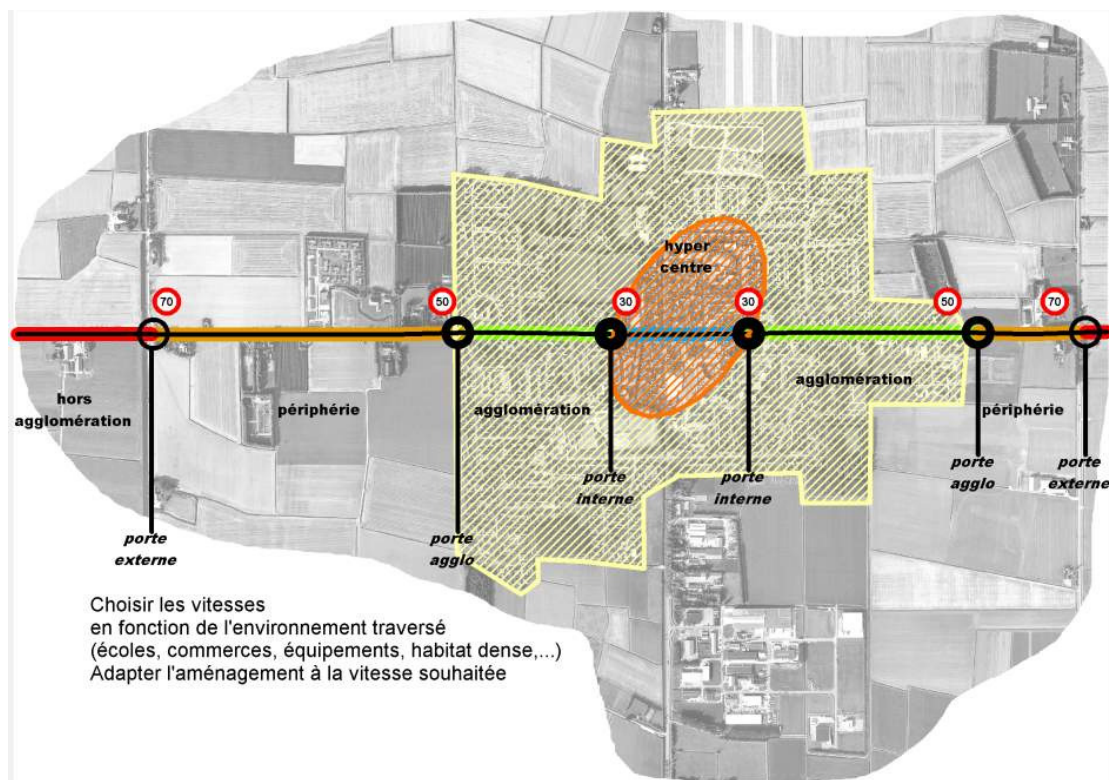


Carte 1 : Hiérarchie routière proposé à l'échelle de Bertrix

1.3 Catégorisation et régime de vitesse

Tout l'enjeu de combiner la hiérarchisation et la catégorisation des réseaux consiste à associer ceux-ci en un ensemble qui répond aux attentes de tous les usagers.

Pour des déplacements courts, une faible vitesse est parfaitement acceptable ; au contraire, pour les longs déplacements, l'accès à un réseau routier de hiérarchie élevée permettant de se déplacer rapidement et avec un minimum de contraintes sera exigé.



Gestion des vitesses

LEGENDA

- Agglomération
- Vitesse autorisée
 - 30 km/h
 - 50 km/h
 - 70 km/h
 - 90 km/h
- Chemin de fer

**PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE
BERTRIX, HERBEUMONT ET PALISEUL**

Catégorisation des vitesses :
cas du réseau intercommunal

agora
ETUDES

10.10.2011 2013>CAD>phase 3>Mémoire>catégorisation

EchelleCommunale_BERTRIX_après_enquete_publique.doc
Page 8 / 108

2. Modes doux

2.1 Aménagements d'un réseau cyclable

Dans cette partie nous allons traiter les aménagements à apporter pour améliorer la circulation des modes doux.

Nous allons nous pencher sur les liaisons à créer / améliorer / mettre en valeur au sein de la commune pour relier les pôles ou villages entre eux. Ces liaisons ont des distances variant approximativement entre 1 à 5 km. C'est la distance idéale pour les trajets en vélo. Nous allons donc nous pencher en particulier sur les aménagements nécessaires pour rendre ces liaisons sécurisées pour les cyclistes. Il s'agit ici de promouvoir l'utilisation utilitaire du vélo et donc un bon revêtement est nécessaire.

Les interventions plus ponctuelles ou au sein d'un village seront plutôt abordées au niveau des fiches actions propres aux villages dans le chapitre suivant.

Les types d'aménagements proposés ici sont décrits en détail dans le rapport intercommunal.

Pour chaque liaison, nous avons proposé dans la mesure du possible des cheminements empruntant des axes calmes avec peu de circulation. Effectivement, plus la circulation est sécurisée (peu de circulation automobile et vitesse peu importante) moins les aménagements apportés doivent être importants pour sécuriser la liaison.

A titre d'exemple, le long d'une nationale, il faudrait a priori aménager une piste cyclable séparée physiquement pour les cyclistes. Par contre le long d'une rue de circulation locale peu empruntée, le marquage d'une piste cyclable suggérée pourrait s'avérer suffisante. Ces exemples restent indicatifs, car en pratique chaque situation nécessite une attention particulière et un aménagement correspondant.

De manière générale, pour les liaisons examinées, nous avons souvent proposé des pistes cyclables suggérées ou des bandes latérales polyvalentes. Ces aménagements sont habituellement préconisés lorsque les vélos peuvent être intégrés dans la circulation (vitesses et flux automobiles suffisamment faibles) et/ou dans le cas d'axes reliant des villages. Ces aménagements légers n'ont pas de rôle sécurisant pour les cyclistes, dans le sens où ils ne les séparent pas de la circulation, mais ils ont plutôt vocation à donner une légitimité au cycliste qui se trouve sur ces axes et à rappeler à l'automobiliste, qu'il est susceptible de croiser un vélo.

(cf. rapport intercommunal pour le descriptif des aménagements).

Notons finalement que les liaisons ne seront efficaces que si elles sont accompagnées d'un balisage systématique et cohérent. Certaines liaisons pourraient être praticables dès à présent et nécessitent uniquement d'être balisées.

En parcourant la commune du nord au sud, nous avons examiné les liaisons suivantes.

Le réseau de liaisons modes doux proposé dans ce chapitre sur la commune de Bertrix est repris sur la Carte 3: Réseau communal proposé pour les modes doux (liaisons en bleu). La Carte 4 : Réseau du SDCW sur la commune de Bertrix représente le réseau du Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie (SDCW) au niveau de la commune (liaisons en rouge).

En comparant ces 2 cartes, nous pouvons faire les remarques suivantes.

Le village d'Assenois est raccordé au réseau du SDCW via la liaison Bouillon – Libramont du SDCW. Cette liaison raccorde directement Assenois à Offagne et à Ochamps. Il existe donc un raccord entre le réseau communal proposé et le SDCW au nord de la commune.

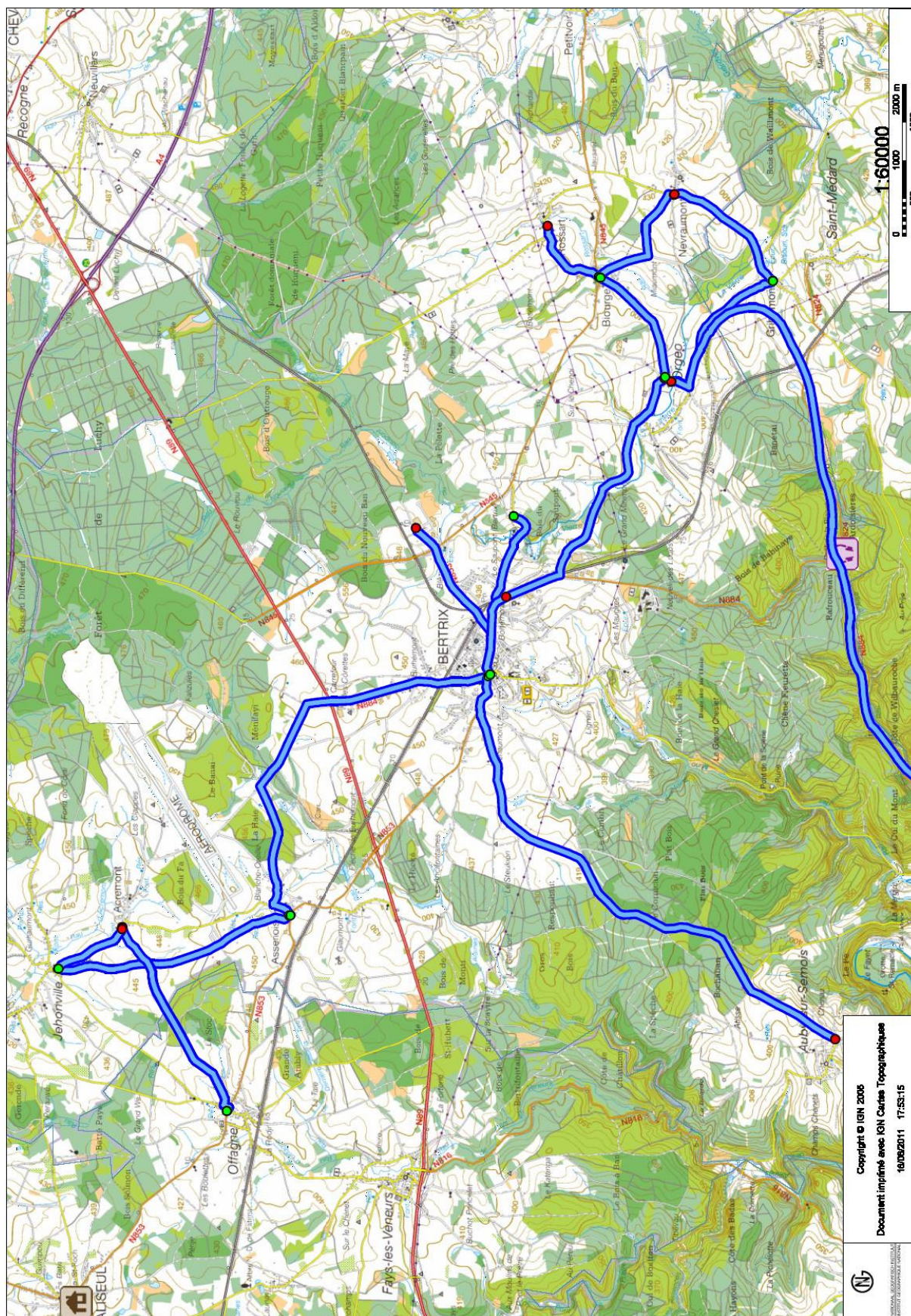
Pour la liaison communale Offagne – Assenois, nous avons repris le tracé du SDCW.

Notons qu'en passant par Ochamps, la liaison se raccorde également à la liaison Beauraing – Libramont.

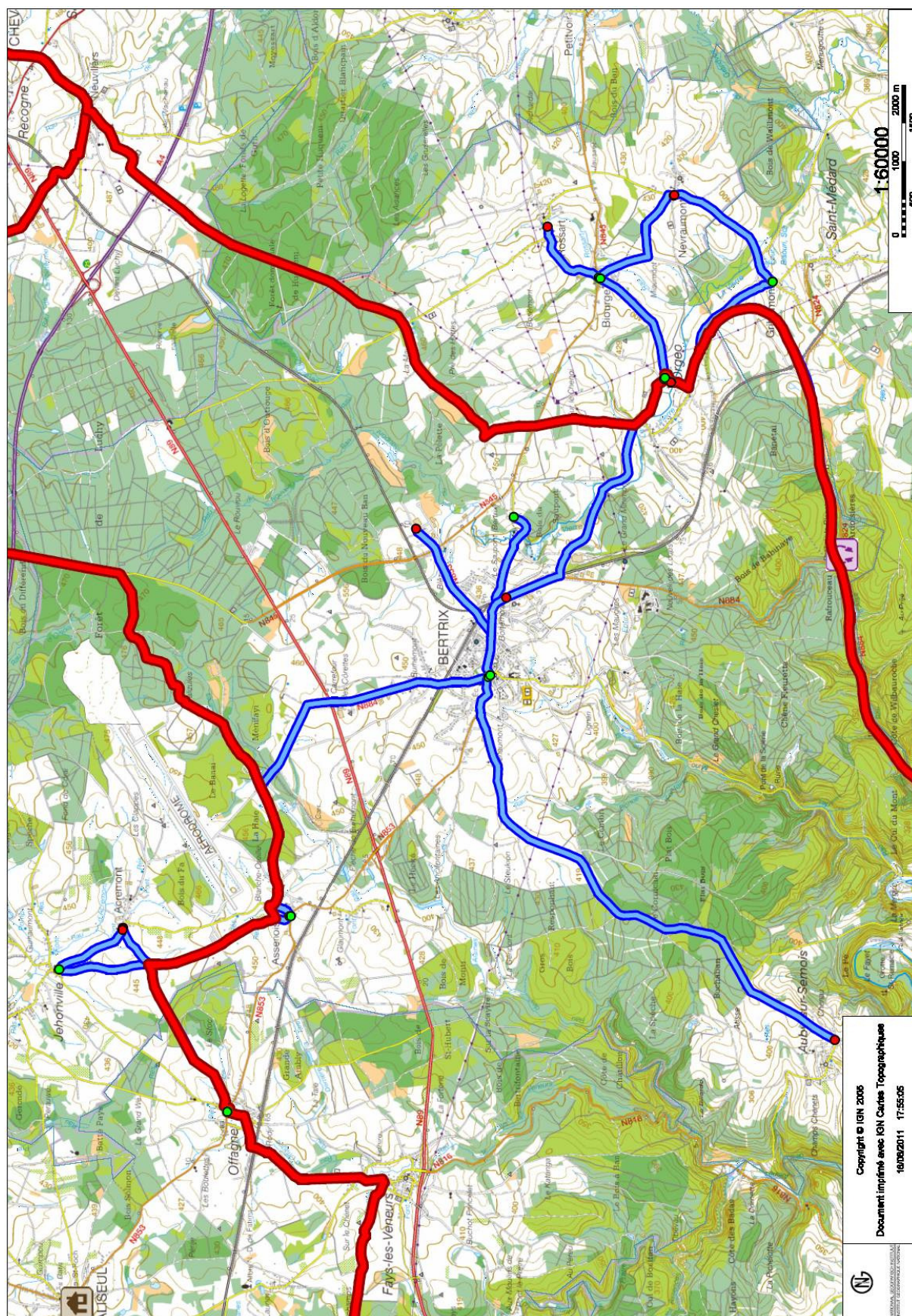
La liaison Libramont – Florenville du SDCW dessert Orgéo en le raccordant à Herbeumont et Libramont. C'est le tracé du SDCW que nous avons repris pour proposer une liaison entre Orgéo et Herbeumont.

Notons que lorsque la liaison Libramont – Florenville du SDCW sera aménagée, la ville de Bertrix aura tout intérêt à se raccorder à cette liaison (prolongation de la liaison Saupton – gare de Bertrix) pour obtenir une liaison cyclable vers Libramont.

Nous pouvons donc conclure que les deux réseaux sont compatibles et complémentaires.



Carte 3: Réseau communal proposé pour les modes doux



Carte 4 : Réseau du SDCW sur la commune de Bertrix

2.1.1 Offagne – Assenois

Pour relier Offagne à Assenois, nous proposons d'emprunter la rue du Stoc et Assenois-Bertrix. Cet itinéraire représente un détour par rapport à la N853, mais cette dernière est un axe accidentogène.

Notons que cet itinéraire est également sélectionné par le réseau du SDCW via la liaison Bouillon – Libramont. Ce détour est donc justifié.

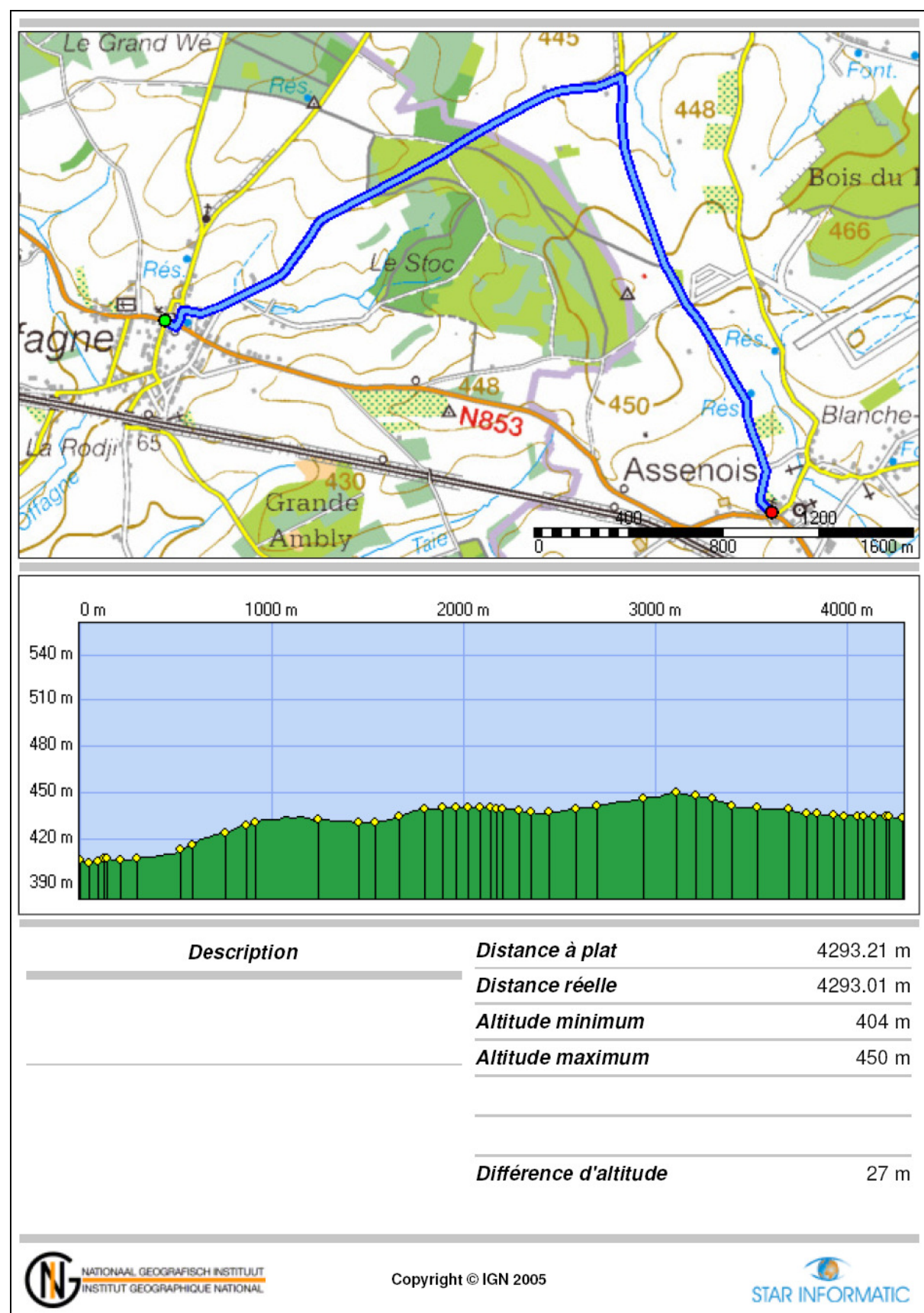
Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- Cette liaison est d'environ 4,5 km ;
- Le trafic est local et faible ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation ;

Pour les piétons, la création d'un accotement continu semble possible compte tenu de la largeur de la voirie.

Le type d'aménagement conseillé pour les vélos est plutôt de type indicatif, c'est-à-dire un aménagement rappelant aux automobilistes leur présence. Les deux options sont :

- Aménagement de pistes cyclables suggérées (→ marquage au sol de logos vélos alternés avec des chevrons),
- Aménagement de bandes latérales polyvalentes (→ marquage de deux bandes latérales incitant l'automobiliste à rouler au milieu de la chaussée). Pour rappel cet aménagement est préconisé pour des vitesses de 60 km/h.



Profil de la liaison Offagne - Assenois (source: IGN - Lannoo)

2.1.2 Offagne – Jehonville

Pour relier Offagne à Jehonville, nous proposons d'emprunter la rue du Stoc et Assenois-Bertrix. Le tronçon empruntant la rue du Stoc est identique au tronçon de la liaison Offagne – Assenois. Cela représente un léger détour comparé à une liaison empruntant la rue du Baron Poncelet et la rue de la Pailire, mais la rue du Stoc étant retenue par le SDCW, il est plus cohérent de s'y « greffer » pour aménager la liaison plutôt que de créer une nouvelle liaison passant à proximité et qui ne dessert aucun pôle supplémentaire.

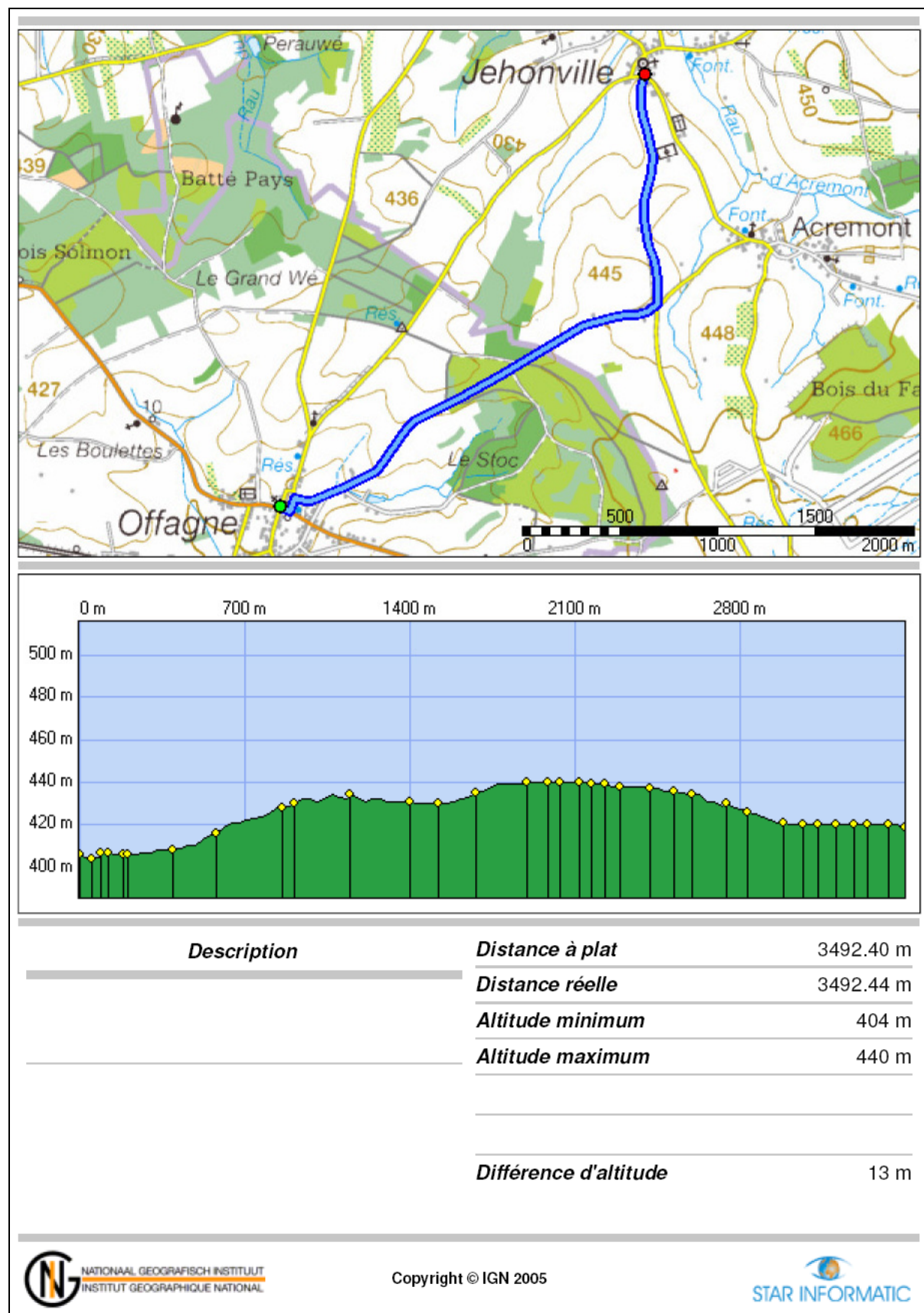
Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- Cette liaison est d'environ 3,5 km ;
- Le trafic est local et faible ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation séparées par une ligne blanche (sur une partie de la liaison) ;

Pour les piétons, la création d'un accotement continu semble possible compte tenu de la largeur de la voirie.

Le type d'aménagement conseillé pour les vélos est plutôt du type indicatif, c'est-à-dire un aménagement rappelant aux automobilistes leur présence. Les deux options sont :

- Aménagement de pistes cyclables suggérées (→ marquage au sol de logos vélos alternés à des chevrons),
- Aménagement de bandes latérales polyvalentes (→ marquage de deux bandes latérales incitant l'automobiliste à rouler au milieu de la chaussée). Pour rappel cet aménagement est préconisé pour des vitesses de 60 km/h.



Profil de la liaison Offagne - Jehonville (source: IGN - Lannoo)

2.1.3 Offagne – Acremont

Pour relier Offagne à Acremont, nous proposons d'emprunter la rue du Stoc et la rue de Bernifa. Le tronçon empruntant la rue du Stoc est identique au tronçon de la liaison Offagne – Assenois. Nous renforçons donc le SDCW en « rentabilisant » ce tronçon pour trois liaisons communales.

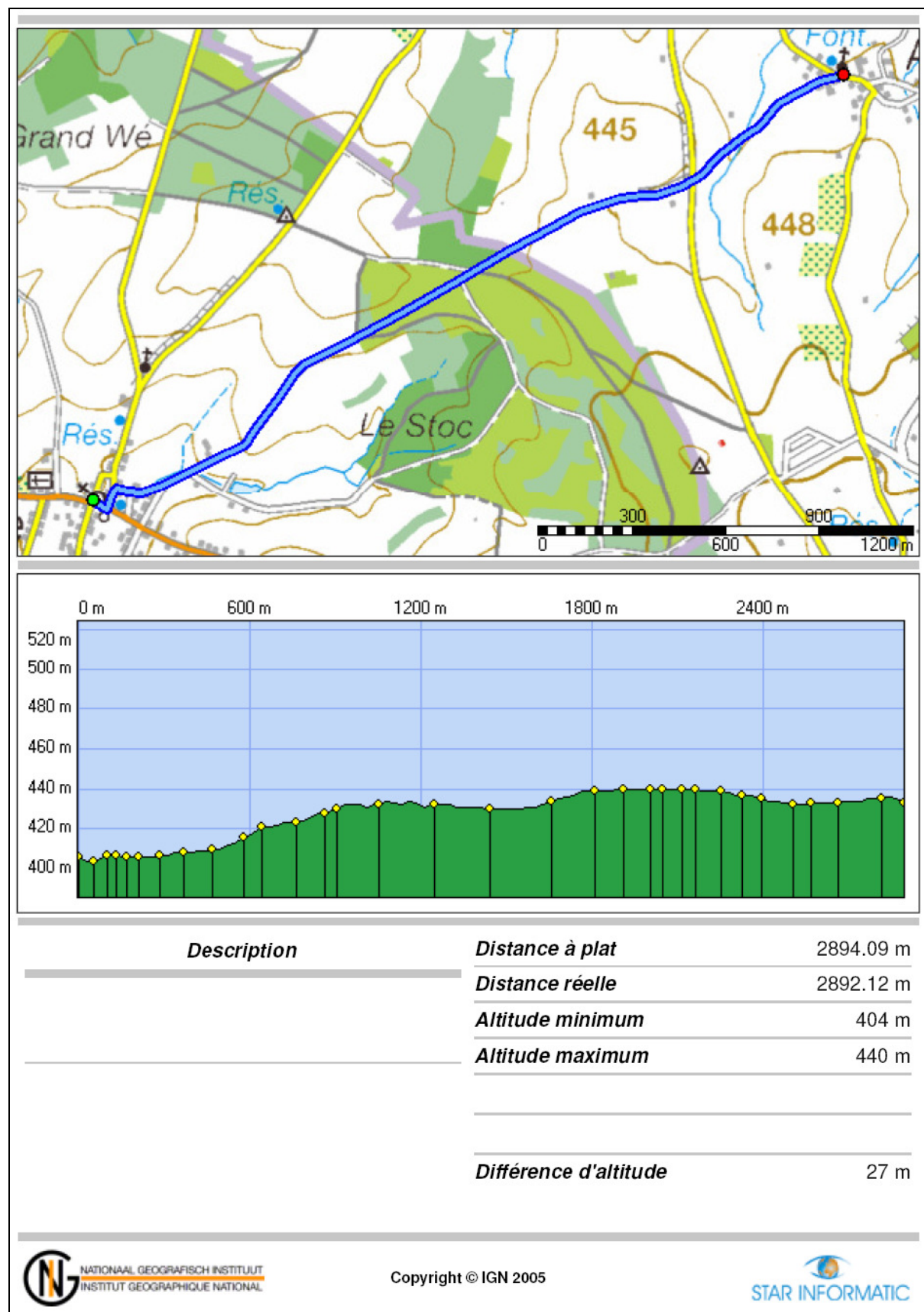
Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- Cette liaison est d'environ 3 km ;
- Le trafic est local et faible ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation séparées par une ligne blanche (sur une partie de la liaison) ;

Pour les piétons, la création d'un accotement continu semble possible compte tenu de la largeur de la voirie.

Le type d'aménagement conseillé pour les vélos est plutôt du type indicatif, c'est-à-dire un aménagement rappelant aux automobilistes leur présence. Les deux options sont :

- Aménagement de pistes cyclables suggérées (→ marquage au sol de logos vélos alternés à des chevrons),
- Aménagement de bandes latérales polyvalentes (→ marquage de deux bandes latérales incitant l'automobiliste à rouler au milieu de la chaussée). Pour rappel cet aménagement est préconisé pour des vitesses de 60 km/h.



Profil de la liaison Offagne - Acremont (source: IGN - Lannoo)

2.1.4 Jehonville – Acremont

Pour relier Jehonville à Acremont, nous proposons d'emprunter la rue de l'Aclos – rue du Vieux Pont.

Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- Cette liaison est d'environ 1 km ;
- Le trafic est local et faible ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation ;

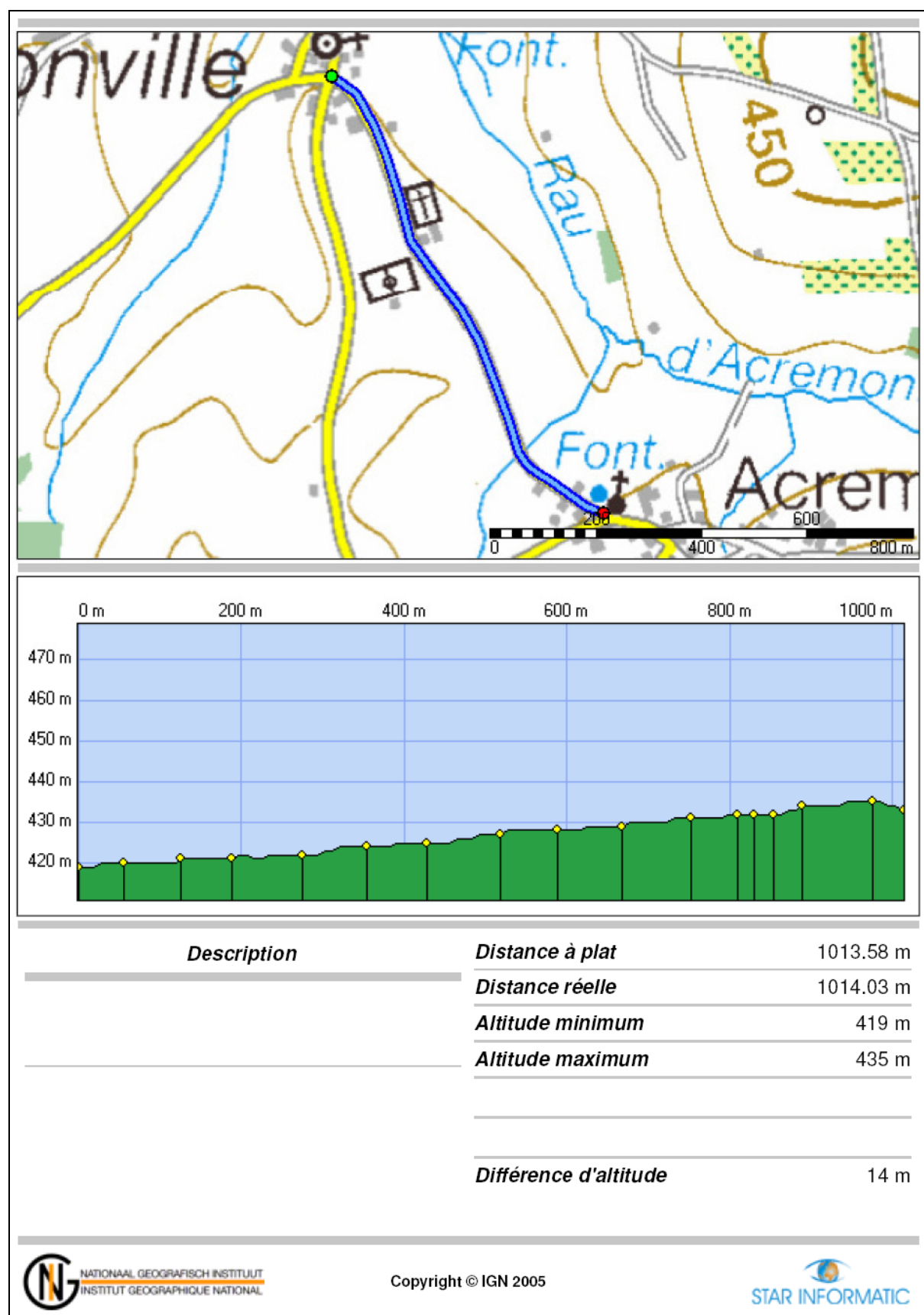
Pour les piétons, la création d'un accotement continu semble possible compte tenu de la largeur de la voirie. La distance entre les deux villages étant assez courte, une liaison piétonne prendrait tout son sens ici.

Le type d'aménagement conseillé pour les vélos est plutôt du type indicatif, c'est-à-dire un aménagement rappelant aux automobilistes leur présence. Les deux options sont :

- Aménagement de pistes cyclables suggérées (→ marquage au sol de logos vélos alternés à des chevrons),
- Aménagement de bandes latérales polyvalentes (→ marquage de deux bandes latérales incitant l'automobiliste à rouler au milieu de la chaussée). Pour rappel cet aménagement est préconisé pour des vitesses de 60 km/h.



Figure 1 Photos de la liaison dans le sens Jehonville → Acremont



Profil de la liaison Jehonville - Acremont (source: IGN - Lannoo)

2.1.5 Assenois – Bertrix

Pour relier Assenois à Bertrix, nous proposons d'emprunter la rue de la Haie – la route des Gohineaux – la rue des Corettes (N884) – rue de Burhaimont (N884). Cet itinéraire permet de rester sur la liaison Bouillon – Libramont du SDCW (rue de la Haie) et de traverser la N89 par le seul passage sécurisé (le rond-point des Corettes).

Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- Cette liaison est d'environ 5,5 km ;
- Le trafic est local et faible ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation ;

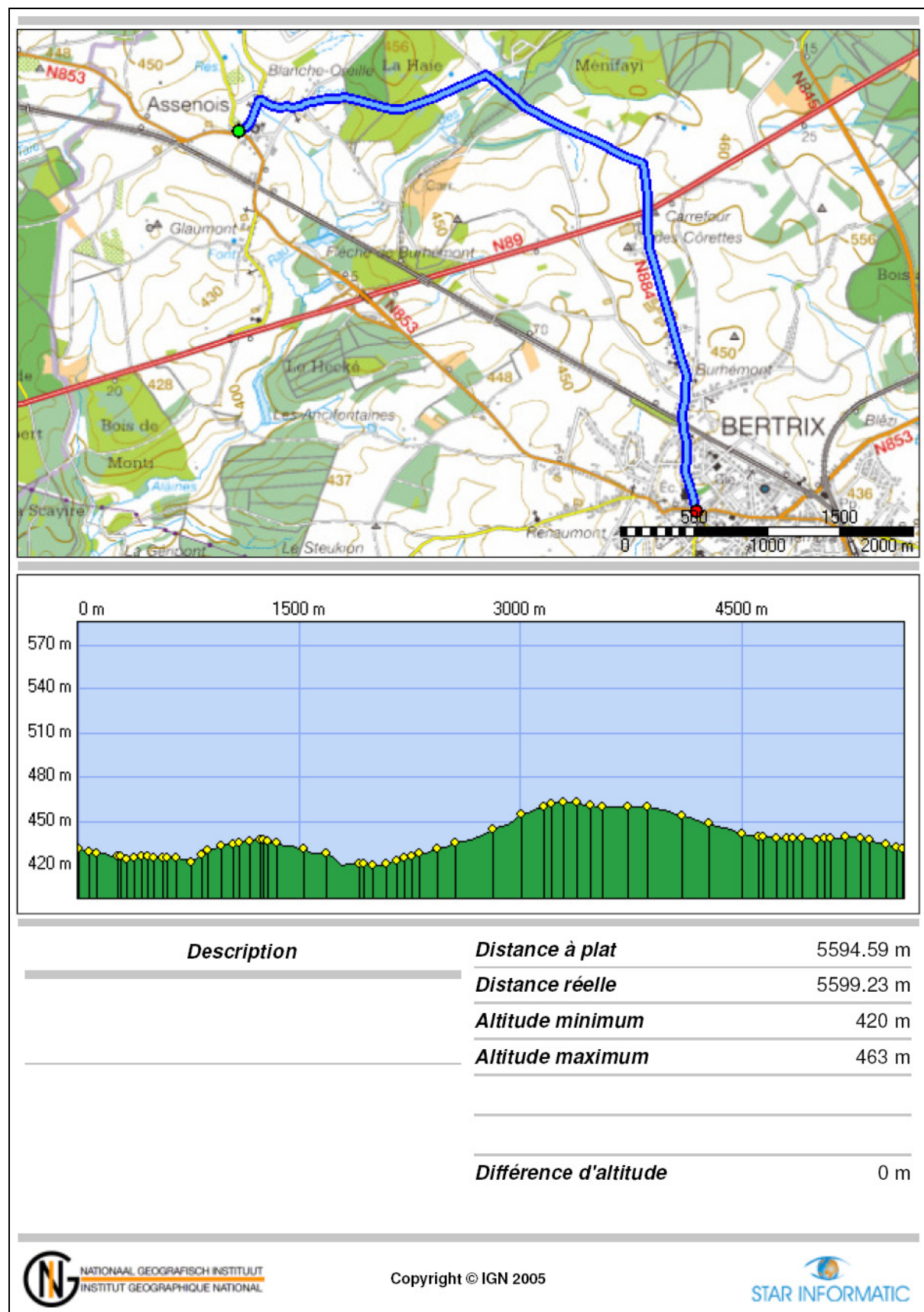
Pour les piétons, la création d'un accotement peut être envisagée compte tenu de la largeur de la voirie.

Le type d'aménagement conseillé pour les vélos est plutôt du type indicatif, c'est-à-dire un aménagement rappelant aux automobilistes leur présence. Les deux options sont :

- Aménagement de pistes cyclables suggérées (→ marquage au sol de logos vélos alternés à des chevrons),
- Aménagement de bandes latérales polyvalentes (→ marquage de deux bandes latérales incitant l'automobiliste à rouler au milieu de la chaussée).
Pour rappel cet aménagement est préconisé pour des vitesses de 60 km/h.

La N884 vient d'être réaménagée et offre désormais aux piétons des cheminements de qualité et sécurisés. Compte tenu de l'importance de cet axe et de son potentiel d'utilisation pour les cyclistes il serait intéressant d'étudier dans le long terme l'aménagement de pistes cyclables marquées ou d'un espace partagé pour les piétons et les cyclistes.

Une autre alternative est d'examiner l'éventualité de permettre aux cyclistes d'emprunter le trottoir le long de la N884 entre le rond-point des Corettes et le rond-point de Burhaimont. Si cette option est retenue, il est nécessaire de l'officialiser par une signalisation adéquate indiquant clairement aux cyclistes qu'ils sont autorisés à y rouler.



2.1.6 Bertrix – Auby-sur-Semois

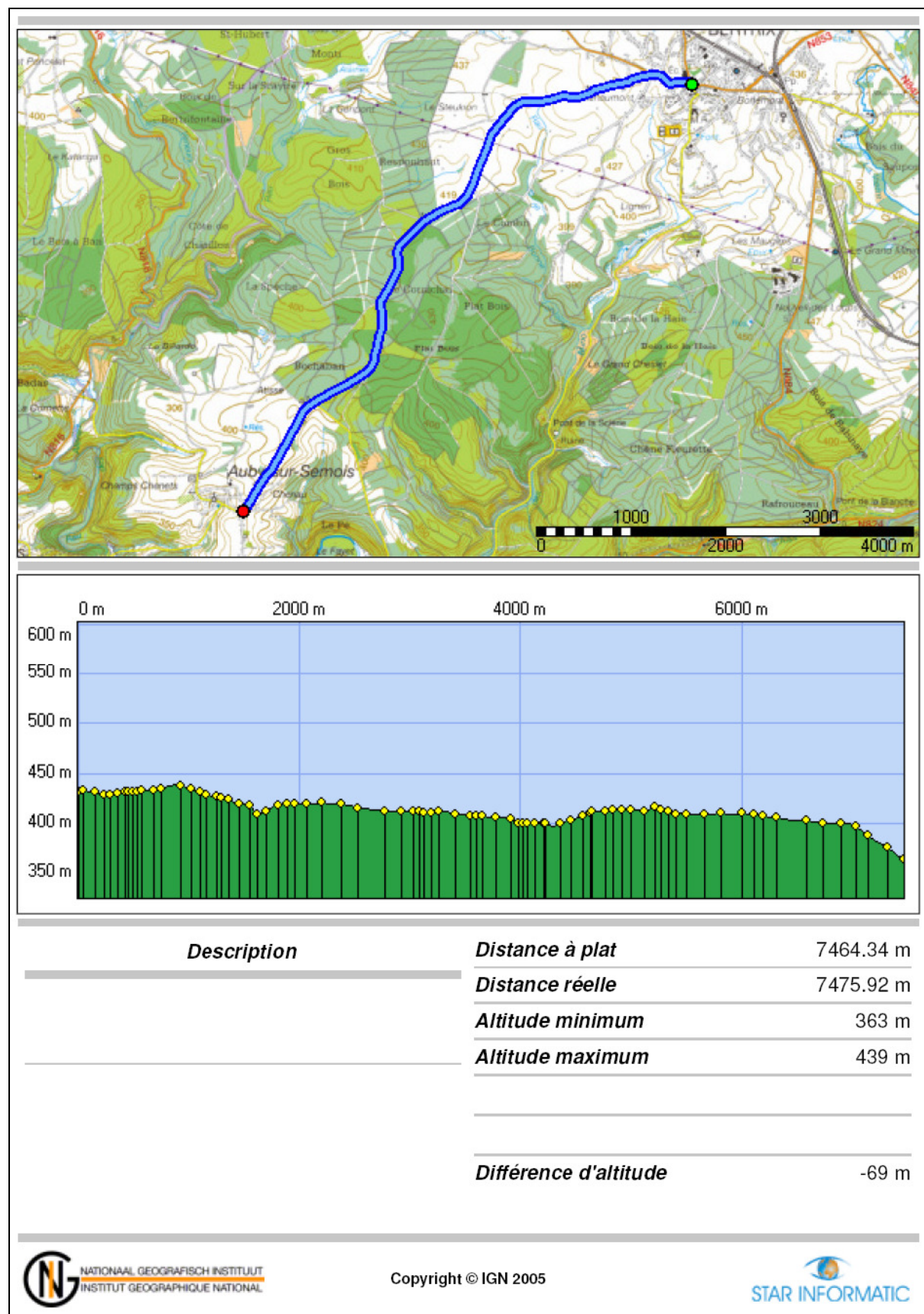
Pour relier Bertrix à Auby-sur-Semois, nous proposons d'emprunter la rue de Renaumont et les Hautes Voies. Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- Cette liaison est d'environ 7,5 km ;
- Le trafic est local et faible ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation sans séparation ;

Pour les piétons, la création d'un accotement semble possible sur toute la liaison compte tenu de la largeur de la voirie.

Le type d'aménagement conseillé pour les vélos est plutôt du type indicatif, c'est-à-dire un aménagement rappelant aux automobilistes leur présence. Les deux options sont :

- Aménagement de pistes cyclables suggérées (→ marquage au sol de logos vélos alternés à des chevrons),
- Aménagement de bandes latérales polyvalentes (→ marquage de deux bandes latérales incitant l'automobiliste à rouler au milieu de la chaussée). Pour rappel cet aménagement est préconisé pour des vitesses de 60 km/h.



2.1.7 Bertrix – Saupont (ateliers)

Pour relier Bertrix aux ateliers de Saupont, nous proposons d'emprunter la rue de Blézy.

- Cette liaison est d'environ 2 km (la distance est plus courte encore entre les ateliers et la gare) ;
- Le trafic local est acceptable pour les cyclistes ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend 2 bandes de circulation ;
- L'intersection de la rue de Blézy et de la N845 est dangereuse.

Pour les piétons, il existe un trottoir sur toute la liaison.

Le type d'aménagement conseillé pour les vélos est plutôt du type indicatif, c'est-à-dire un aménagement rappelant aux automobilistes leur présence. Les deux options sont :

- Aménagement de pistes cyclables suggérées (→ marquage au sol de logos vélos alternés avec des chevrons),
- Aménagement de bandes latérales polyvalentes (→ marquage de deux bandes latérales incitant l'automobiliste à rouler au milieu de la chaussée). Pour rappel cet aménagement est préconisé pour des vitesses de 60 km/h.

Il existe un projet de réaménagement avec îlots et éclairage du carrefour rue de Blézy # rue de Biourge (N845). Cet aménagement sera plus sommaire que le giratoire souhaité. Il n'apportera qu'une solution partielle aux difficultés de traversées que rencontrent les usagers venant de Bertrix ou du zoning, mais c'est une mise en œuvre possible à court terme qui permet de mieux identifier le carrefour dans le parcours de la N845. Quelque que soit l'aménagement qui sera réalisé, il est conseillé d'aménager la liaison cyclable en même temps.

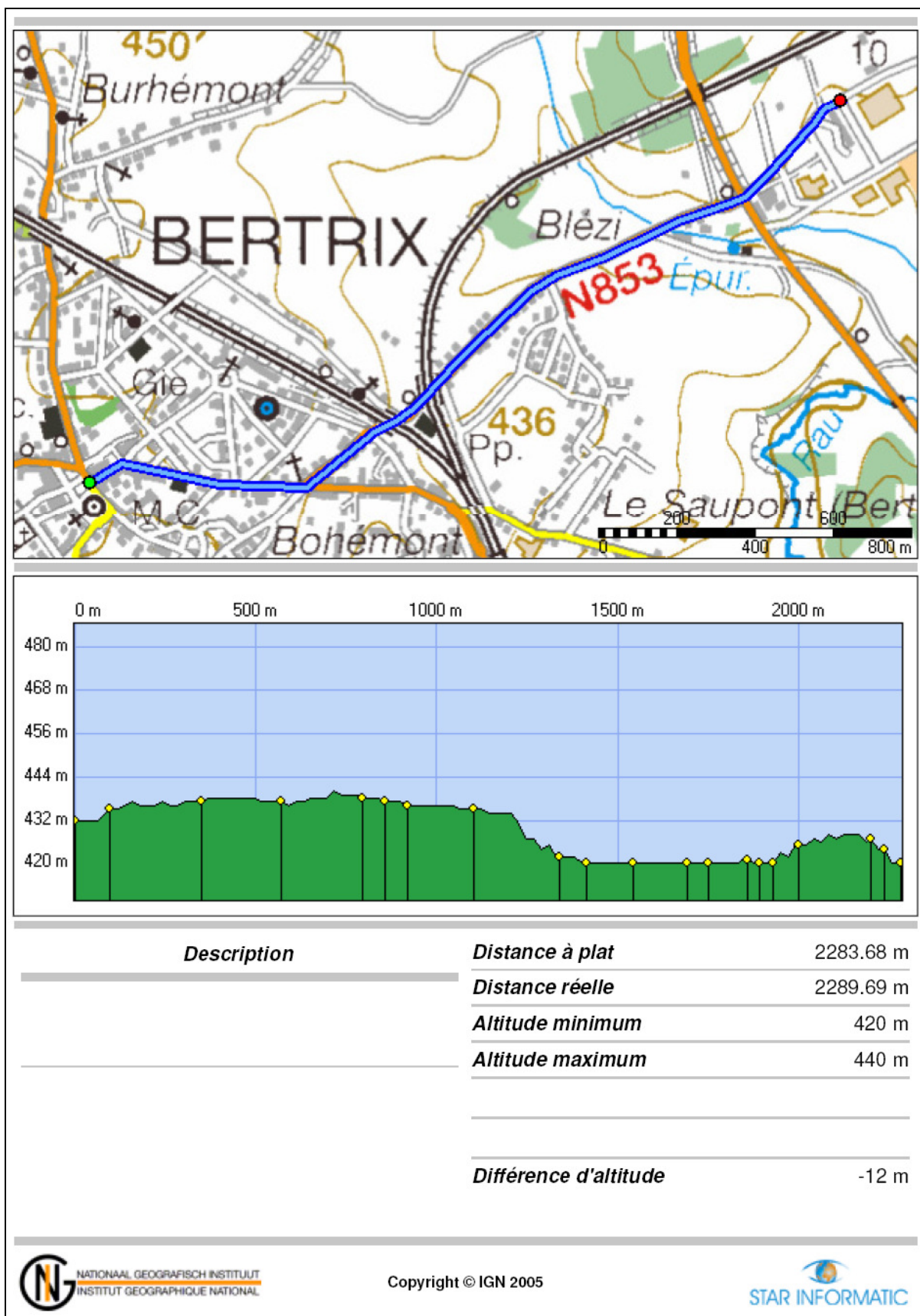
Notons que l'aménagement de ce dernier devra prendre en compte les modes doux et proposer une traversée sécurisée de la N845.



Photo de la liaison vers les ateliers de Saupont



Photo du carrefour à sécuriser



Profil de liaison Bertrix – Saupton-Ateliers (source: IGN - Lannoo)

2.1.8 Saupont – Gare de Bertrix

Pour relier Saupont à la gare de Bertrix, nous proposons d'emprunter la rue de Saupont. Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

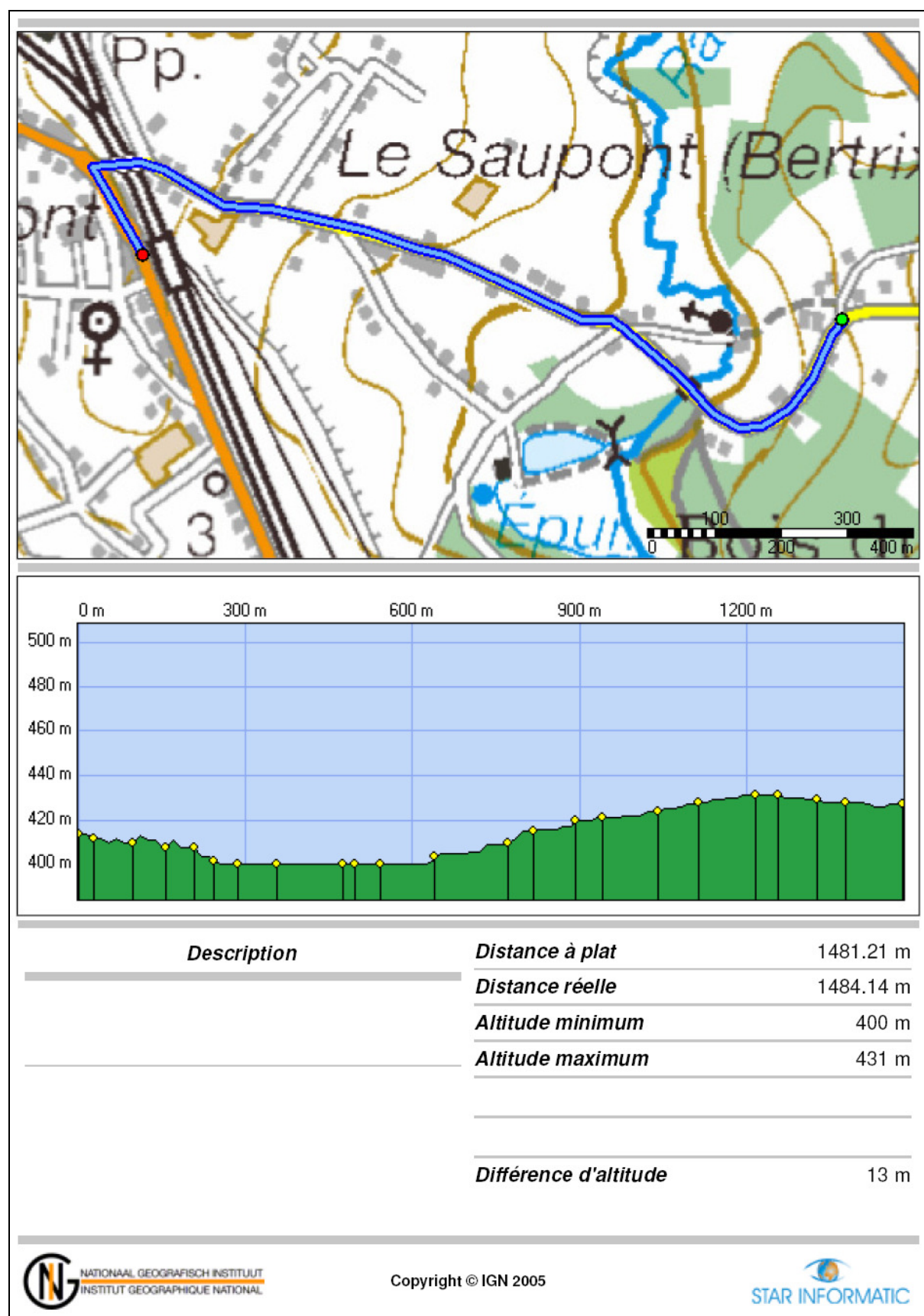
- Cette liaison est d'environ 1,5 km ;
- Le trafic est local et faible ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation ;

Pour les piétons, la création d'un accotement semble possible sur toute la liaison compte tenu de la largeur de la voirie.

Le type d'aménagement conseillé pour les vélos est plutôt du type indicatif, c'est-à-dire un aménagement rappelant aux automobilistes leur présence. Les deux options sont :

- Aménagement de pistes cyclables suggérées (→ marquage au sol de logos vélos alternés à des chevrons),
- Aménagement de bandes latérales polyvalentes (→ marquage de deux bandes latérales incitant l'automobiliste à rouler au milieu de la chaussée). Pour rappel cet aménagement est préconisé pour des vitesses de 60 km/h.

Cette liaison est très intéressante car, lorsque la liaison Florenville – Libramont du SDCW sera aménagée, elle offrira un accès vers cette dernière via la route de la Pélette. Cette connexion de moins d'1 km permettra donc une liaison de Bertrix vers Libramont.



Profil de liaison Saupt – Gare de Bertrix (source: IGN - Lannoo)

2.1.9 Bertrix – Orgéo

Pour relier Bertrix à Orgéo, nous proposons d'emprunter les rues de la Gare – rue d'Orgéo – rue de Minimpré. Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- Cette liaison est d'environ 5 km ;
- Le trafic est local et notable ;
- Le revêtement est en bon état ;
- Les aménagements de la voirie et la largeur varient.

Pour les piétons, il existe un trottoir ou un accotement le long de la liaison. Cet espace pourrait être protégé du stationnement sauvage par la pose de potelets.

Le type d'aménagement conseillé pour les vélos varie en fonction des sections de cette liaison.

Entre Bertrix et la gare, nous sommes en agglomération. Les aménagements proposés sont des pistes cyclables suggérées (→ marquage au sol de logos vélos alternés avec des chevrons).

- L'aménagement de la rue de la Gare veillera à renforcer la sécurité des cyclistes sur cet axe.

Après la gare, l'aménagement de la voirie en situation existante est : trottoir – voie de circulation – bande rouge – trottoir.

- Un aménagement possible de cet axe pourrait être de remplacer la bande centrale rouge par l'aménagement d'une piste cyclable marquée dans chaque sens de circulation.
- Une autre option d'aménagement serait de créer une piste bidirectionnelle côté voie ferrée en récupérant l'espace de la bande rouge et de maintenir le trottoir côté bâti.
- Si la largeur de la voirie s'avérait insuffisante, un autre aménagement possible serait d'élargir les trottoirs et d'aménager des pistes cyclables suggérées. Cela aurait également comme effet de diminuer les vitesses pratiquées par les automobilistes.

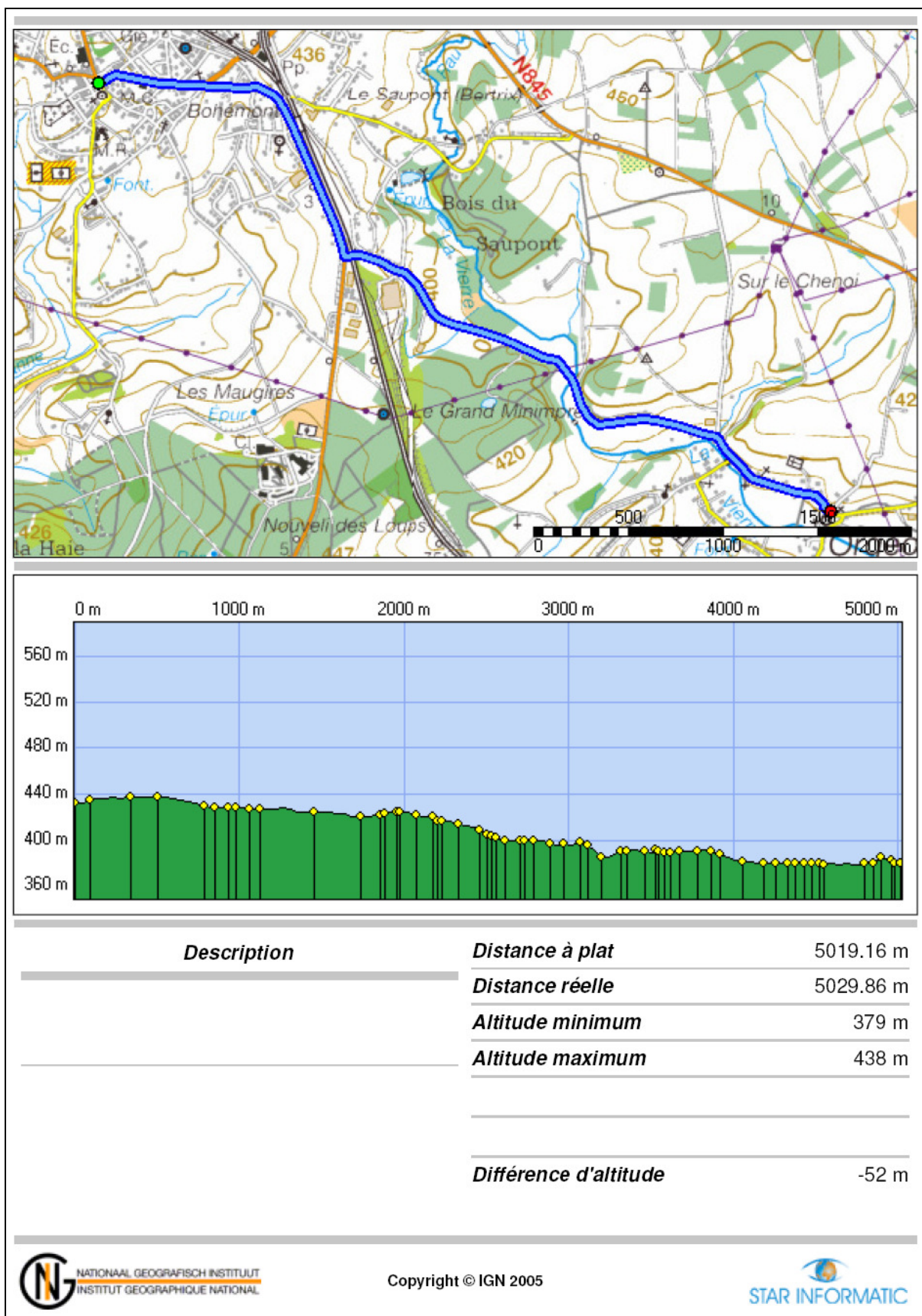
Il est important dans ce cas de réfléchir au stationnement. Effectivement, il faut tant protéger les trottoirs du stationnement sauvage que de prévoir des zones de stationnement si cela s'avère nécessaire. En situation existante les trottoirs sont bas et de ce fait sont souvent utilisés comme places de stationnement. L'espace ne peut pas servir de zone de stationnement, de piste cyclable et de trottoir en même temps.

A partir de la rue d'Orgéo et jusqu'à Orgéo, compte tenu du caractère un peu plus local en comparaison avec la N884, l'aménagement préconisé serait soit une piste cyclable suggérée soit une piste cyclable marquée. Notons qu'une alternance entre ces deux aménagements peut être envisagée si la largeur de la voirie n'est pas assez importante par endroit.

Si la liaison Bertrix – Orgéo est susceptible d'être fréquemment utilisée par les cyclistes, un aménagement plus conséquent peut être prévu. La piste cyclable bidirectionnelle peut être prolongée sur tout le tronçon entre les deux agglomérations. Les quelques points de largeur insuffisante, tels que le passage sous les voies ferrées peuvent entraîner des aménagements plus spécifiques.



Photos de la liaison dans le sens Bertrix → Orgéo



Profil de la liaison Bertrix – Orgéo (source: IGN - Lannoo)

2.1.10 Orgéo – Gribomont

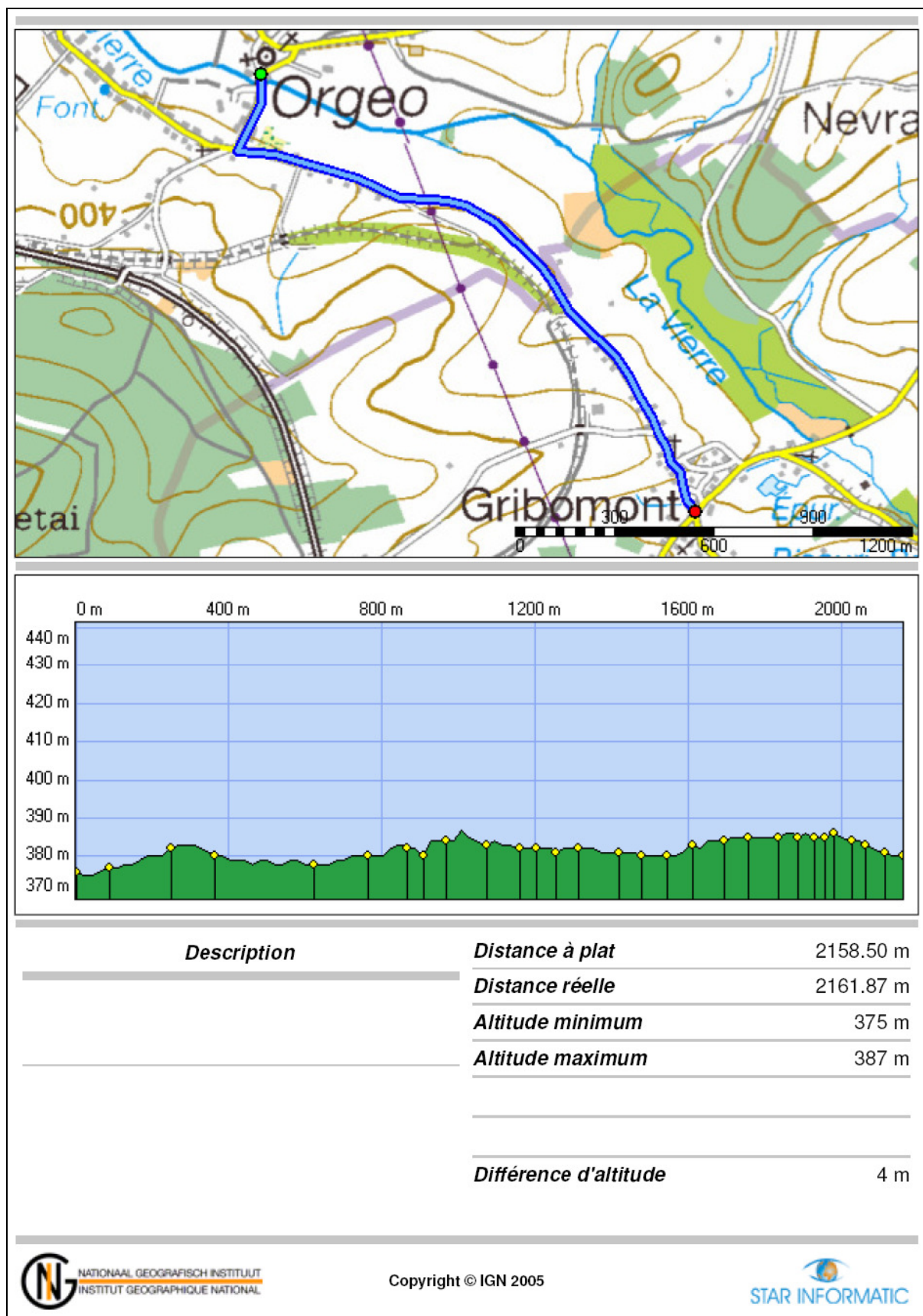
Pour relier Orgéo à Gribomont, nous proposons d'emprunter les rues du Bout d'en Bas – la rue de la Vierre – rue d'Orgéo. Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- Cette liaison est d'environ 2 km ;
- Le trafic est local et faible ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation sans séparation ;

Pour les piétons, la création d'un accotement semble possible sur toute la liaison compte tenu de la largeur de la voirie.

Le type d'aménagement conseillé pour les vélos est plutôt du type indicatif, c'est-à-dire un aménagement rappelant aux automobilistes leur présence. Les deux options sont :

- Aménagement de pistes cyclables suggérées (→ marquage au sol de logos vélos alternés à des chevrons),
- Aménagement de bandes latérales polyvalentes (→ marquage de deux bandes latérales incitant l'automobiliste à rouler au milieu de la chaussée). Pour rappel cet aménagement est préconisé pour des vitesses de 60 km/h.



Profil de la liaison Orgéo - Gribaumont (source: IGN - Lannoo)

2.1.11 Orgéo - Gribomont – Herbeumont

Lorsque le RAVeL sera aménagé, Herbeumont sera lié à Gribomont et Orgéo via un aménagement de qualité.



Photos de la liaison en situation existante

Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

Notons que les pics de dénivelé représentés sur la fiche ne sont pas à prendre en considération. Effectivement, la liaison emprunte en principe des tunnels non repris par le logiciel cartographique.

Nous pouvons cependant d'ores et déjà dire que la liaison aura une longueur d'environ 10 km. Compte tenu de la qualité d'aménagement du réseau RAVeL (bon revêtement en site propre), c'est une distance qui pourra convenir pour des itinéraires utilitaires.



Profil de la liaison Herbeumont – Orgéo (source: IGN - Lannoo)

2.1.12 Orgéo – Biourge

Pour relier Orgéo à Biourge, nous proposons d'emprunter les rues Notre Dame et rue du Centre. Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- Cette liaison est d'environ 1,5 km ;
- Le trafic est local et faible ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation sans séparation ;

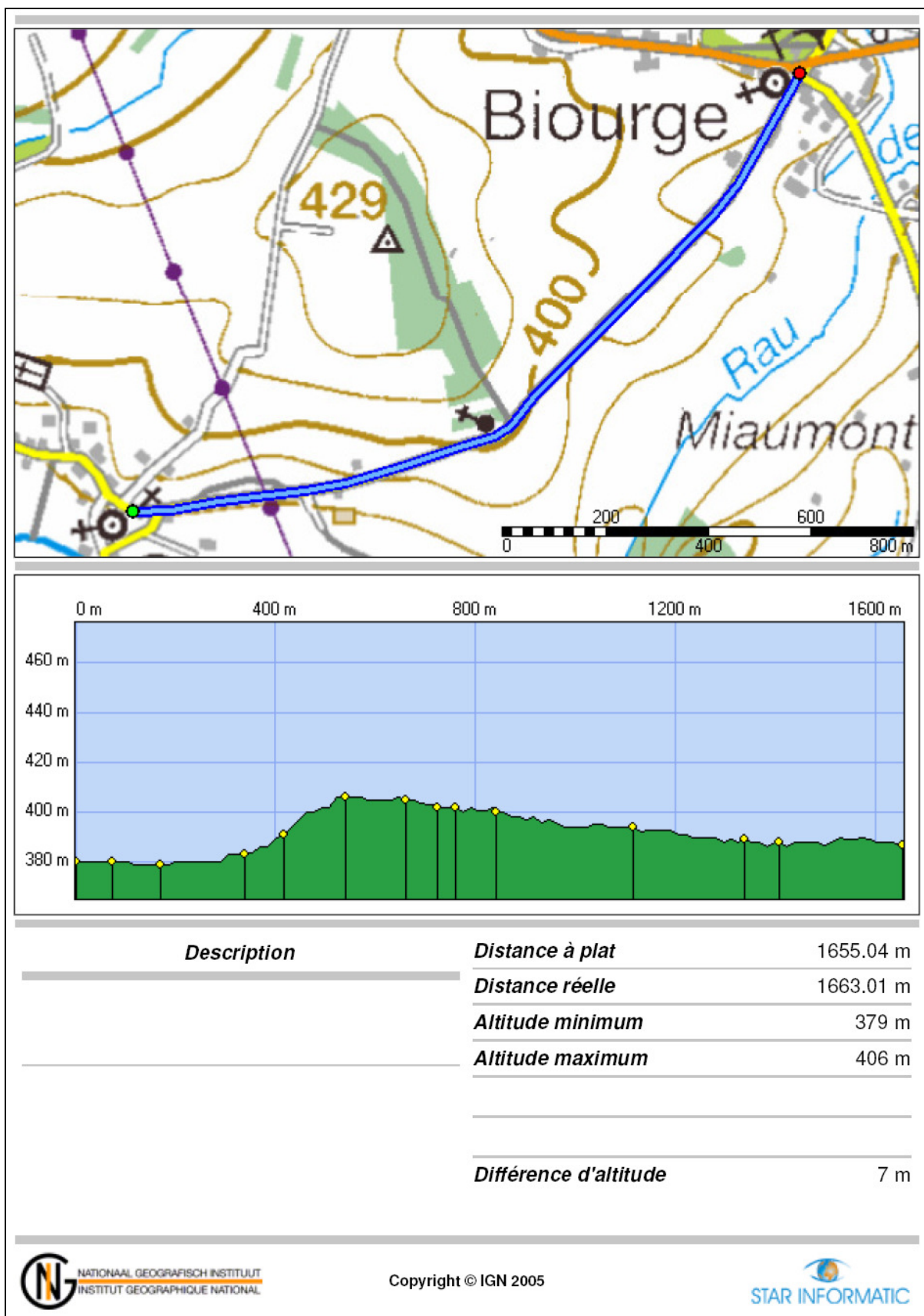
Pour les piétons, la création d'un accotement semble possible sur toute la liaison compte tenu de la largeur de la voirie.

Le type d'aménagement conseillé pour les vélos est plutôt du type indicatif, c'est-à-dire un aménagement rappelant aux automobilistes leur présence. Les deux options sont :

- Aménagement de pistes cyclables suggérées (→ marquage au sol de logos vélos alternés à des chevrons),
- Aménagement de bandes latérales polyvalentes (→ marquage de deux bandes latérales incitant l'automobiliste à rouler au milieu de la chaussée). Pour rappel cet aménagement est préconisé pour des vitesses de 60 km/h.



Photos de la liaison dans le sens Orgéo → Biourge



Profil de la liaison Orgéo – Biourge (source: IGN - Lannoo)

2.1.13 Biourge – Rossart

Pour relier Biourge à Rossart, nous proposons d'emprunter les rues de Rossart et la Grand'Rue. Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- Cette liaison est d'environ 1 km ;
- Le trafic est local et faible ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation sans séparation ;

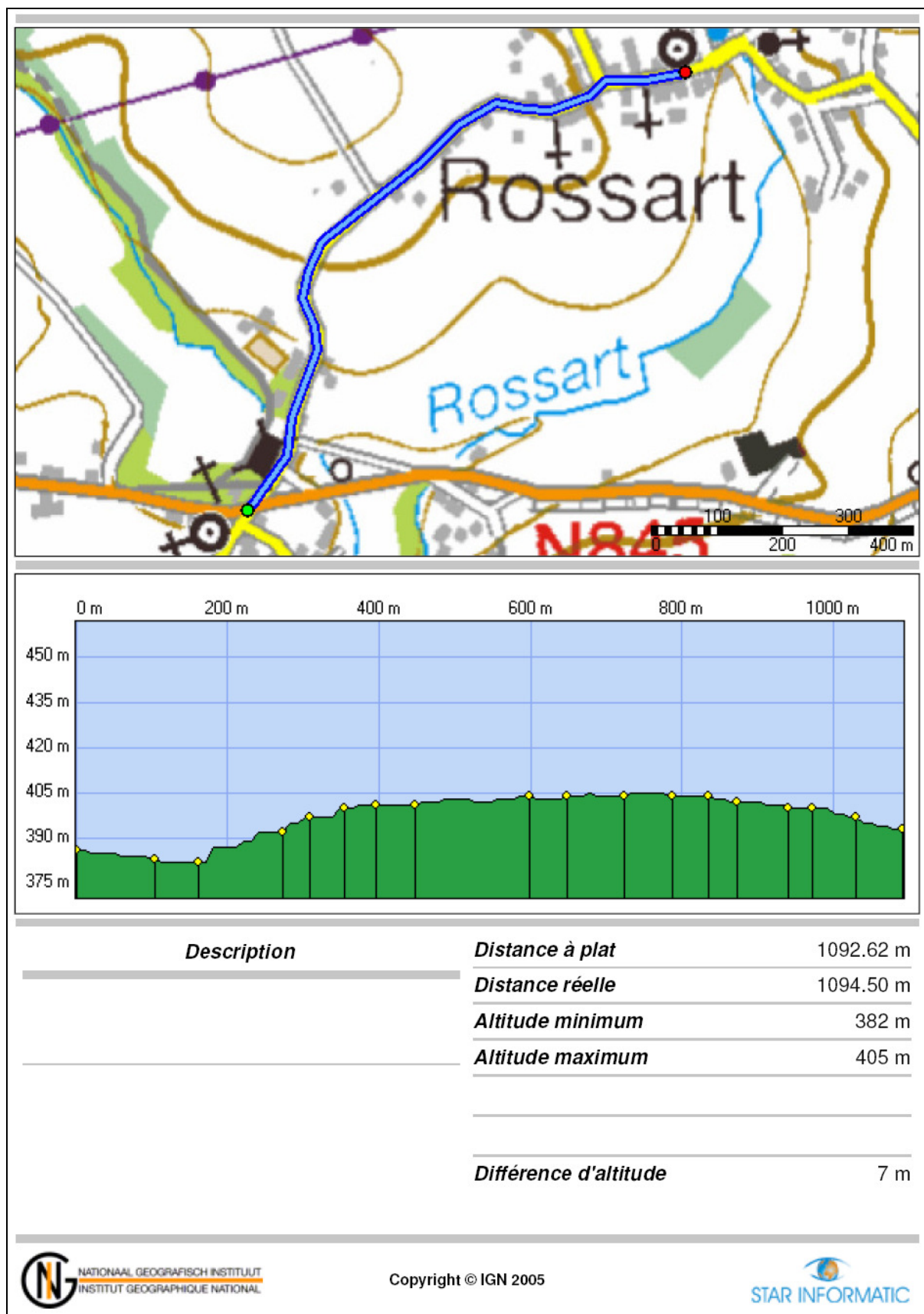
Pour les piétons, la création d'un accotement semble possible sur toute la liaison compte tenu de la largeur de la voirie. La distance entre les deux villages étant assez courte, une liaison piétonne prendrait tout son sens ici. D'ailleurs il existe des aménagements piétons au sein des villages et le tronçon à compléter est de quelques centaines de mètres.

Le type d'aménagement conseillé pour les vélos est plutôt du type indicatif, c'est-à-dire un aménagement rappelant aux automobilistes leur présence. Les deux options sont :

- Aménagement de pistes cyclables suggérées (→ marquage au sol de logos vélos alternés à des chevrons),
- Aménagement de bandes latérales polyvalentes (→ marquage de deux bandes latérales incitant l'automobiliste à rouler au milieu de la chaussée). Pour rappel cet aménagement est préconisé pour des vitesses de 60 km/h.



Photos de la liaison dans le sens Biourge → Rossart



Profil de la liaison Biourge – Rossart (source: IGN - Lannoo)

2.1.14 Biourge – Nevraumont

Pour relier Biourges à Nevraumont, nous proposons d'emprunter la rue de Miaumont et la rue de la Biolette.

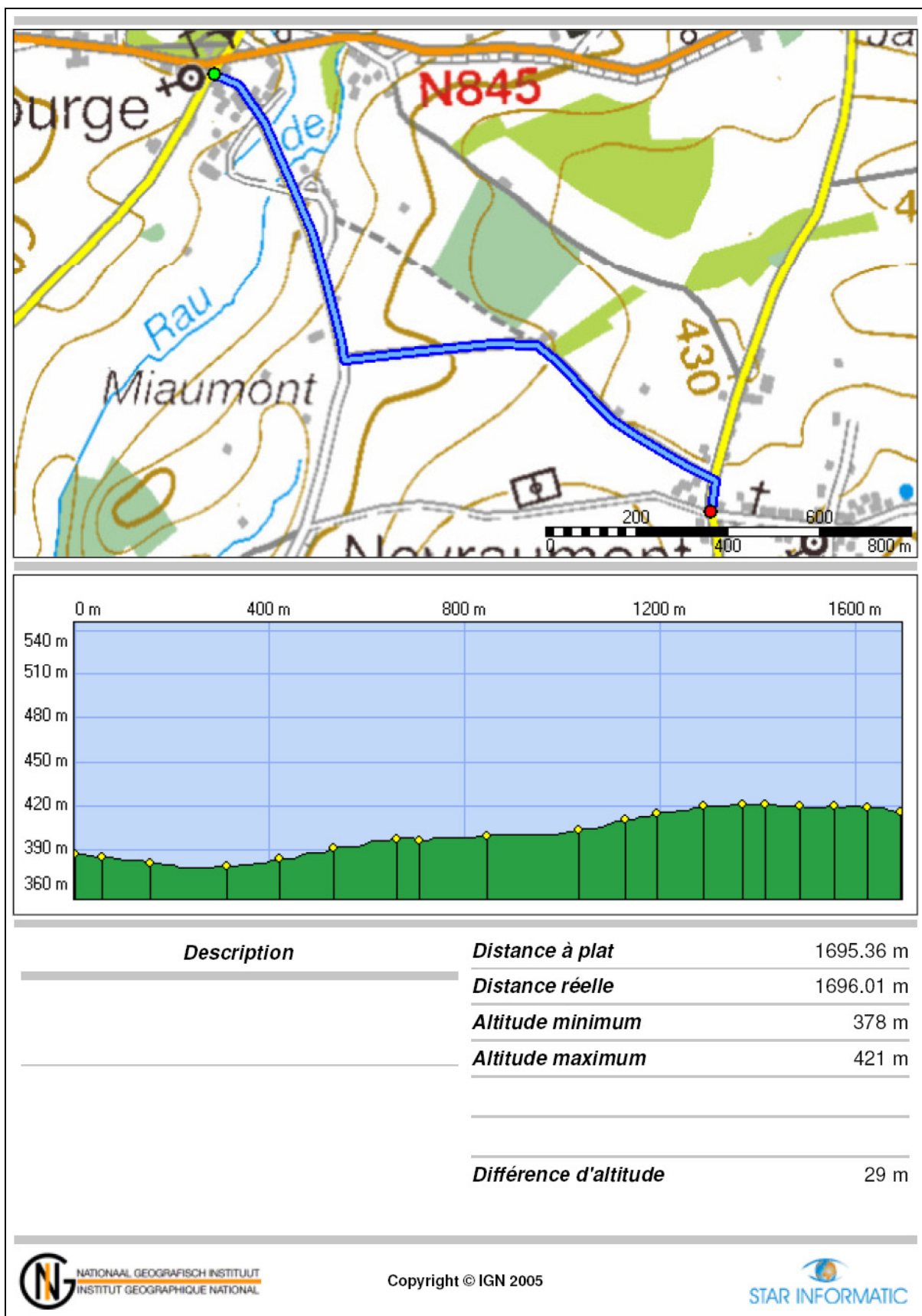
Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- Cette liaison est d'environ 1,5 km ;
- Le trafic est local et faible ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation sans séparation ;

Pour les piétons, la création d'un accotement continu semble possible sur toute la liaison compte tenu de la largeur de la voirie.

Le type d'aménagement conseillé pour les vélos est plutôt du type indicatif, c'est-à-dire un aménagement rappelant aux automobilistes leur présence. Les deux options sont :

- Aménagement de pistes cyclables suggérées (→ marquage au sol de logos vélos alternés à des chevrons),
- Aménagement de bandes latérales polyvalentes (→ marquage de deux bandes latérales incitant l'automobiliste à rouler au milieu de la chaussée). Pour rappel cet aménagement est préconisé pour des vitesses de 60 km/h.



Profil de la liaison Biourge – Neuvraumont (source: IGN - Lannoo)

2.1.15 Nevraumont – Gribomont

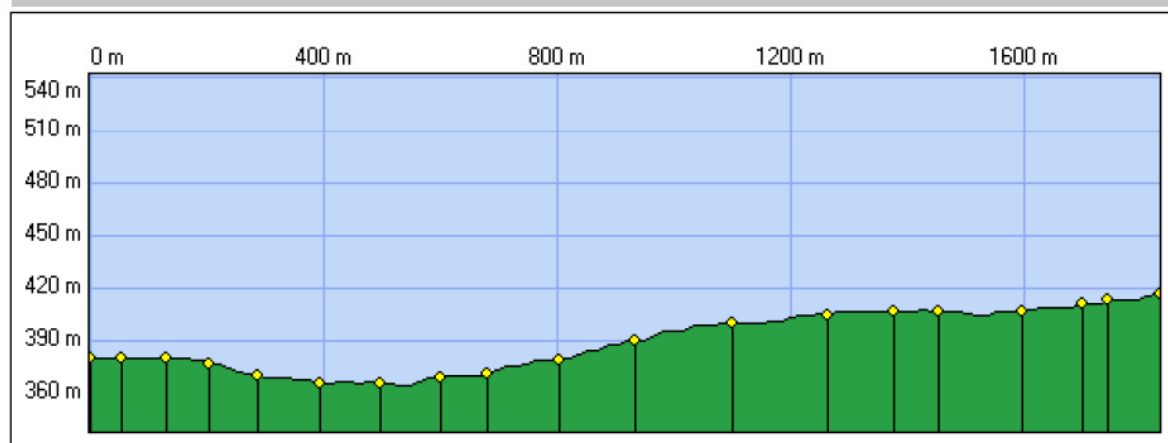
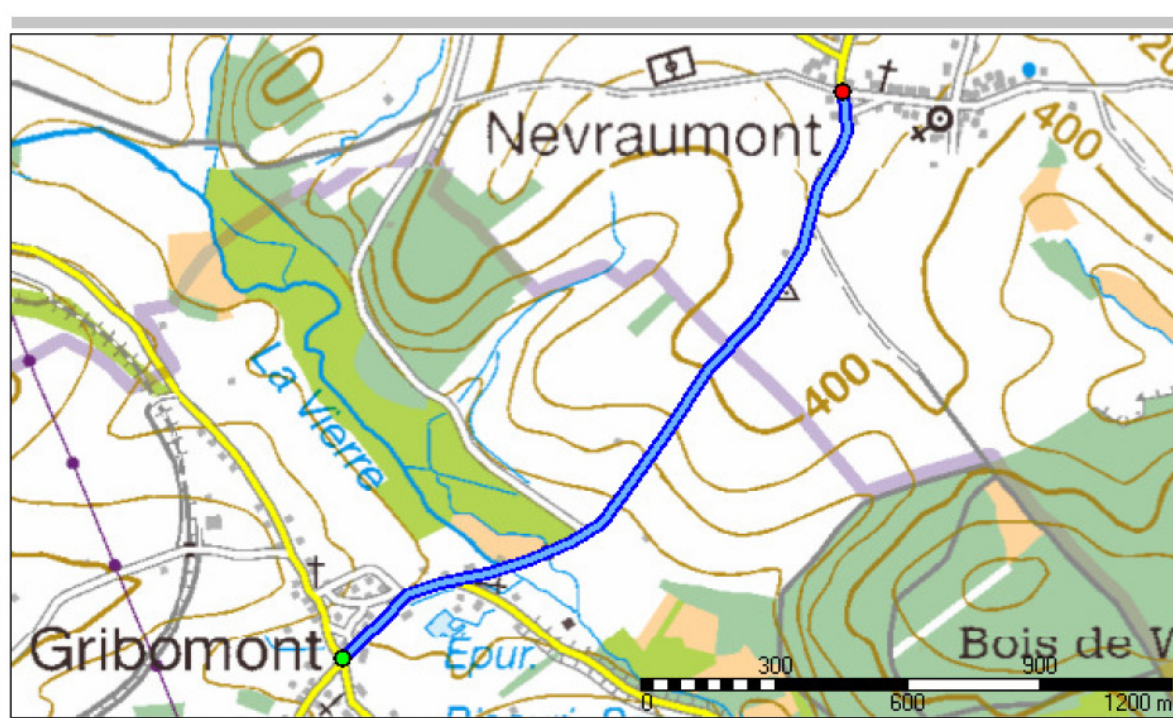
Pour relier Nevraumont à Gribomont, nous proposons d'emprunter les rues du Grand-Enclos et les Rouges Eaux. Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- Cette liaison est d'environ 2 km ;
- Le trafic est local et faible ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation sans séparation.

Pour les piétons, la création d'un accotement semble possible sur toute la liaison compte tenu de la largeur de la voirie.

Le type d'aménagement conseillé pour les vélos est plutôt du type indicatif, c'est-à-dire un aménagement rappelant aux automobilistes leur présence. Les deux options sont :

- Aménagement de pistes cyclables suggérées (→ marquage au sol de logos vélos alternés avec des chevrons),
- Aménagement de bandes latérales polyvalentes (→ marquage de deux bandes latérales incitant l'automobiliste à rouler au milieu de la chaussée). Pour rappel cet aménagement est préconisé pour des vitesses de 60 km/h.



Description	Distance à plat	1831.05 m
	Distance réelle	1838.03 m
	Altitude minimum	364 m
	Altitude maximum	416 m
	Différence d'altitude	36 m

2.2 Aménagements piétons et prise en compte des PMR

(cf. partie intercommunale)

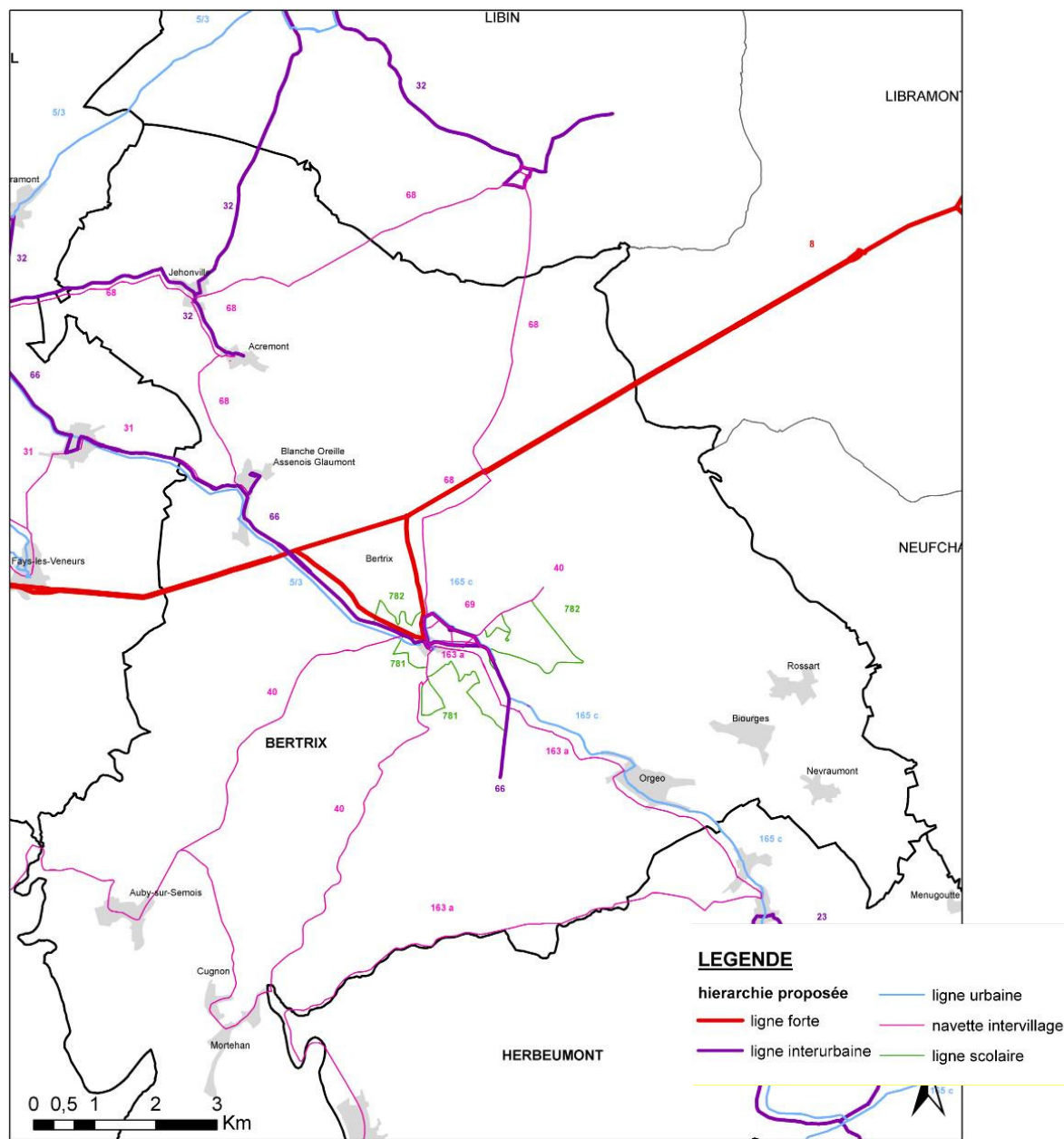
Les aménagements pour les piétons et PMR sont proposés dans chaque village de Bertrix avec l'objectif principal d'offrir une continuité piétonne entre les pôles et les zones d'habitat.

3. Transport en commun

3.1 Hiérarchie proposée à l'échelle de Bertrix

La **hiérarchie projetée du réseau** se décline à l'échelle du territoire des trois communes et tient compte des pôles générateurs de déplacement :

- **Ligne forte** : desserte des grands pôles et traversée du territoire le long de la N89.
- **Ligne interurbaine** : desserte intercommunale et rabattement vers les pôles extérieurs.
- **Ligne urbaine** : desserte des centres des principaux villages accueillant des pôles scolaires.
- **Navette intervillage** : desserte plus fine du territoire et de la majorité des villages et établissements scolaires.
- **Lignes scolaires** : lignes desservant de manière plus diffuse les territoires en répondant à une demande scolaire existante et confirmée.



Carte 5 : Hiérarchie du réseau de bus proposée à l'échelle de Bertrix

3.2 Mise en accessibilité de la ligne 8

Il est donc proposé de renforcer le caractère de ligne forte de la ligne 8 puisqu'elle dessert des pôles importants pour le territoire : centre de Bouillon, N89, gare de Bertrix, centre de Bertrix, gare et centre de Libramont.

Cette ligne étant la ligne la plus importante en termes d'accessibilité aux services et équipements, la plus intéressante en termes de fréquence et d'intermodalité, nous proposons donc de mettre l'accent sur l'accessibilité PMR.

Pour arriver à une mobilité équitable à Bertrix, il faut permettre aux PMR d'accéder à l'ensemble de la commune sans difficulté. Pour qu'ils puissent emprunter les transports en commun, il est nécessaire :

1. D'aménager les arrêts de bus de manière adéquate.
2. D'aménager les cheminements piétons accessibles et continus de l'arrêt jusqu'aux pôles (habitat, gare, équipement,...).

Ci-dessous, nous reprenons les normes pour l'aménagement des arrêts de bus pour les PMR. Elles sont extraites du *Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous* de la Région Wallonne.

3.2.1 Principes d'aménagement pour l'accès des PMR

LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT POUR L'ACCÈS DES PMR

Largeurs minimales d'un arrêt de bus PMR

Dans le cas idéal où le bus s'arrête parfaitement à 20 cm de la bordure du trottoir et déploie son plateau pour charger ou décharger un chaisard, le plateau, sortant de 109 cm hors de la caisse du bus, se dépose donc de 89 cm sur le trottoir. Au pied de ce plan incliné, une aire de manœuvre de 150 cm est indispensable.

- La **largeur minimale du trottoir** pour réaliser un arrêt PMR est donc de **2,40 m** (cf. fiche 4.1).
Si on ne dispose pas d'une largeur suffisante, on peut envisager soit l'élargissement du trottoir, soit la création d'un arrêt de type quai.
- Dans le cas d'un **arrêt de type quai**, on devra disposer d'un trottoir de minimum **1,50 m**, plus d'un quai de **2,60 m** : soit un total de **4,10 m** (cf. fiche 4.2).
- Dans le cas d'un **arrêt « en ilot »**, l'emprise nécessaire passera à **2,60 m** en raison du placement des barrières de sécurité (cf. fiche 4.3).

Hauteur d'un arrêt de bus PMR

- La hauteur fixée est de **16 cm** par rapport à la voirie, sur toute la longueur de l'arrêt.

Signalétique pour personnes aveugles

L'accès à la porte avant du bus doit être signalé par une bande d'une largeur de 60 cm de dalles striées coupant le cheminement logique du piéton, allant de l'extrémité du trottoir (façades) jusqu'à la zone d'attente. Cette zone sera matérialisée par un carré de 60 cm/60 cm en dalles d'informations (revêtement souple), situé idéalement à 40 cm du bord extérieur de la bordure.

Si l'espace disponible est insuffisant pour placer au minimum 60 cm de dalles striées, on placera uniquement un carré de dalles d'informations de 90 cm/90 cm, situé à l'endroit de la zone d'attente.

Lors d'un aménagement long, permettant l'arrêt de plusieurs bus à la fois, la bande de dalles striées et de dalles d'informations ne doit être réalisée **que pour la position d'arrêt du premier bus**. Les personnes aveugles attendront donc le bus en tête d'arrêt. Par conséquent, il est impératif que le chauffeur préalablement arrêté en seconde position, s'arrête de nouveau à hauteur d'une personne aveugle ou malvoyante présente sur la zone d'attente.

Si la hauteur de l'arrêt dépasse 25 cm — dans le cas, par exemple, d'un arrêt de tram ou de métro —, il faut prévoir une bande de 60 cm de large de dalles à protubérances placée entre 30 cm et 60 cm du bord de l'arrêt, sur toute sa longueur, pour signaler le danger aux personnes déficientes visuelles. La zone d'attente signalée par les dalles d'informations sera intégrée dans la bande de dalles à protubérances. Ces bandes d'éveil à la vigilance sont notamment placées sur des quais de gare.

Abribus

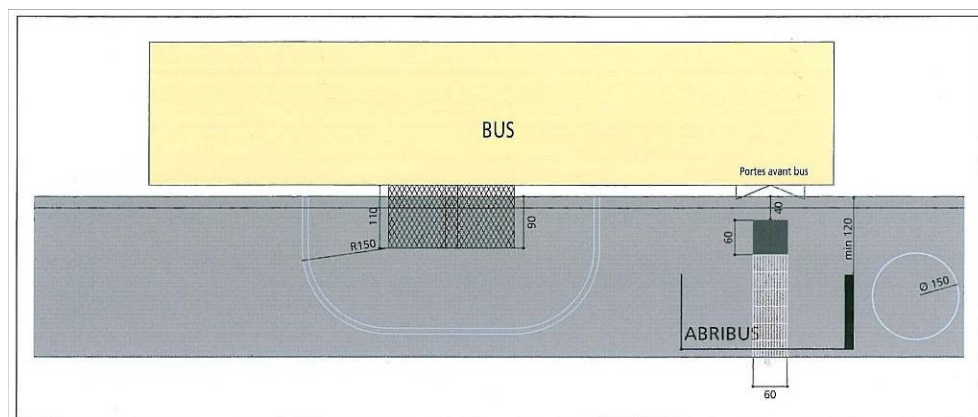
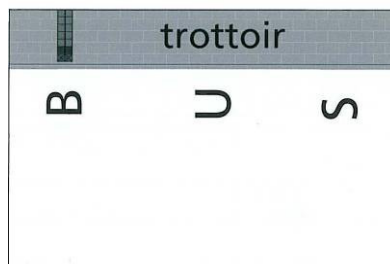
Ceux-ci devront être placés de manière à ce qu'un libre passage de 1,20 m soit dégagé à hauteur des deux vitres et à condition que des aires de rotation de 1,50 m soient disponibles de part et d'autre.

Si possible, on essayera de placer l'abribus sur les stries à proximité de la zone d'attente, sans entraver le cheminement de la personne déficiente visuelle.

Extrait : Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous

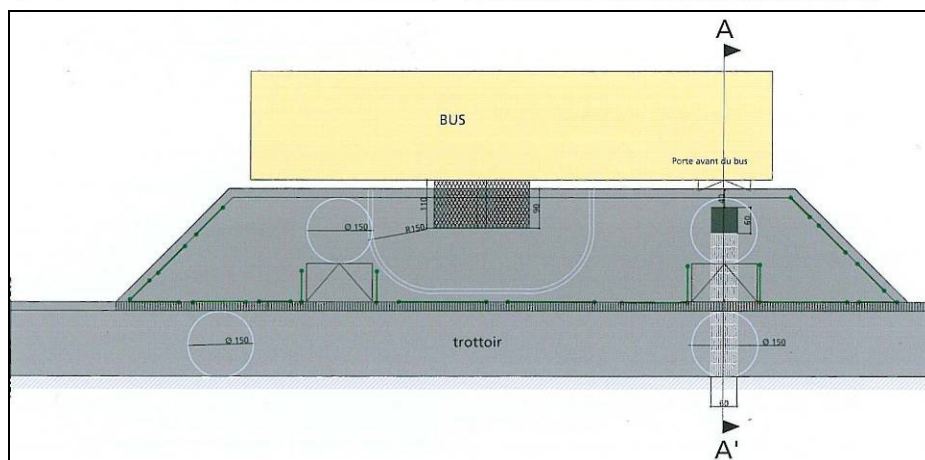
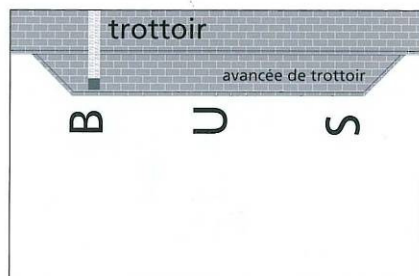
3.2.2 Aménagements des arrêts de bus

3.2.2.1 Les arrêts en trottoir



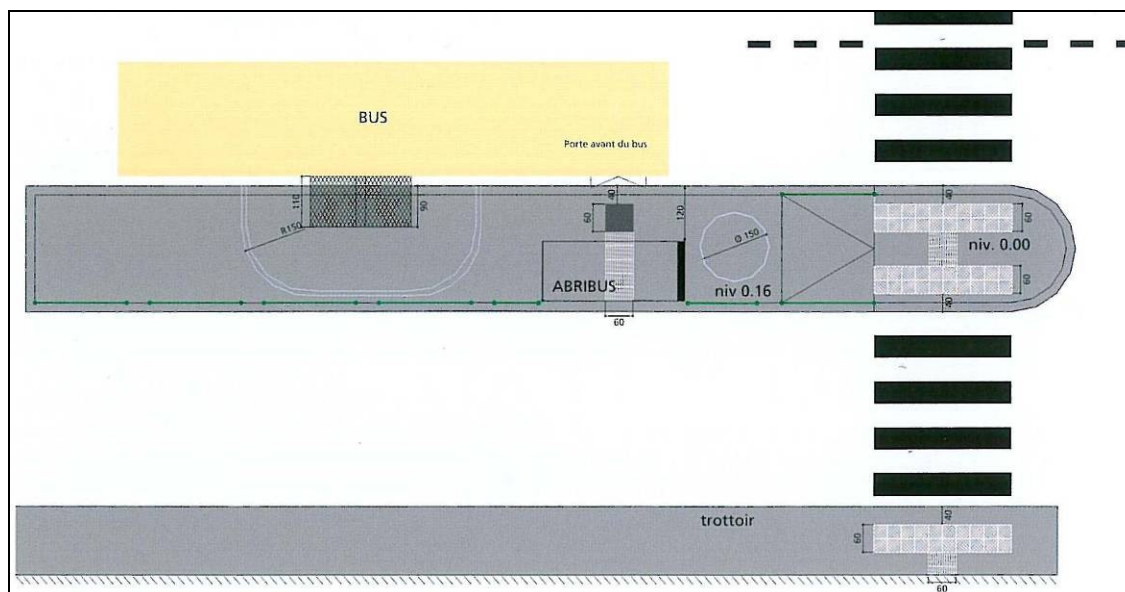
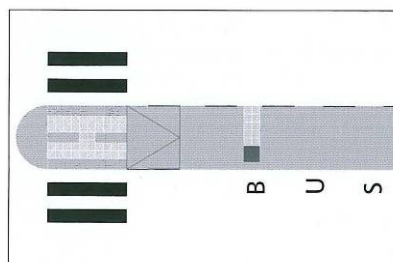
Extrait : Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous

3.2.2.2 Les arrêts de type quai



Extrait : Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous

3.2.2.3 Les arrêts sur îlot



Extrait : Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous

4. Principes d'aménagement dans les villages

4.1 Bertrix

4.1.1 Interactions avec le schéma de structure communal

Le PICM s'inscrit dans la continuité et précise les propositions du Schéma de Structure communal.

4.1.1.1 *Stationnement*

Concernant, les places de stationnement supplémentaires, le schéma de structure propose la création d'un nouveau parking en intérieur d'îlot. Le PICM, quant à lui, constate que l'offre actuelle répond aux besoins des habitants à court et moyen terme, et n'en propose pas pour l'instant.

Nous proposons de ne pas créer à court terme une nouvelle offre de stationnement qui serait susceptible d'encourager le recours à l'automobile pour se rendre au centre-ville de Bertrix.

Si par la suite la pression de stationnement et la demande des habitants augmentent au-delà des capacités disponibles, le PCM encourage prioritairement la mise à disposition du parking du GB, parking déjà existant qui pourrait être ouvert à tous les publics dans le cadre d'un arrangement entre l'exploitant et la Commune.

Dans ce cas de figure, la création d'un nouveau parking ne serait à envisager qu'à long terme. Il est important que le SSC donne déjà une option de localisation. La réalisation effective nécessitera à ce moment une étude d'aménagement approfondie.

4.1.1.2 *Projet Bertrix Poste*

Concernant le projet « *Bertrix Poste* », la zone concerne deux intérieurs d'îlots particulièrement bien situés par rapport au centre-ville. L'objectif est d'y densifier le logement en assurant des connexions piétonnes aisées vers la rue de la Gare et d'offrir éventuellement du stationnement.

Ce projet s'inscrit dans le prolongement du projet de revitalisation urbaine et la mise partielle en sens unique de la rue de la gare. S'agissant de la valorisation d'espaces de stationnement repris au SSC, et actuellement sous-utilisés, nous encourageons la création de liaisons piétonnes qui amélioreront leur usage en raccourcissant les trajets à pied entre ces stationnements et les commerces et équipements du centre-ville.

4.1.1.3 Organisation des sens uniques au centre-ville

Pour les alternatives de sens unique envisagées, le PCM confirme la pertinence du schéma de circulation actuellement en vigueur pour les prochaines années.

Sauf activités particulières au centre-ville, qui entraînent une forte présence de piétons (lors de kermesses, foires, etc.), le PCM ne préconise pas un itinéraire de délestage du centre à travers les quartiers d'habitat autour de l'athénée. Cette option reste toutefois également envisageable en cas de perturbations liées à une intervention des pompiers, un problème à la voirie, etc...

4.1.1.4 Projet de développement Bertrix-gare

Dans le secteur de « *Bertrix Gare* », l'affectation de la zone blanche au plan de secteur et de la ZACC en prolongement (voir annexes) est cruciale pour l'évolution de Bertrix et de la valorisation de la gare. Le PICM s'inscrit dans la continuité du SSC en insistant sur l'importance de développer cette zone pour ses atouts indéniables de proximité avec la gare et rappelle le soin qui devra être apporté dans la création du réseau de circulation de ce futur quartier afin que ce réseau soit propre au nouveau quartier, permettant ainsi de passer derrière la gare et non devant, rue aujourd'hui au trafic restreint avec sa mise en sens unique.

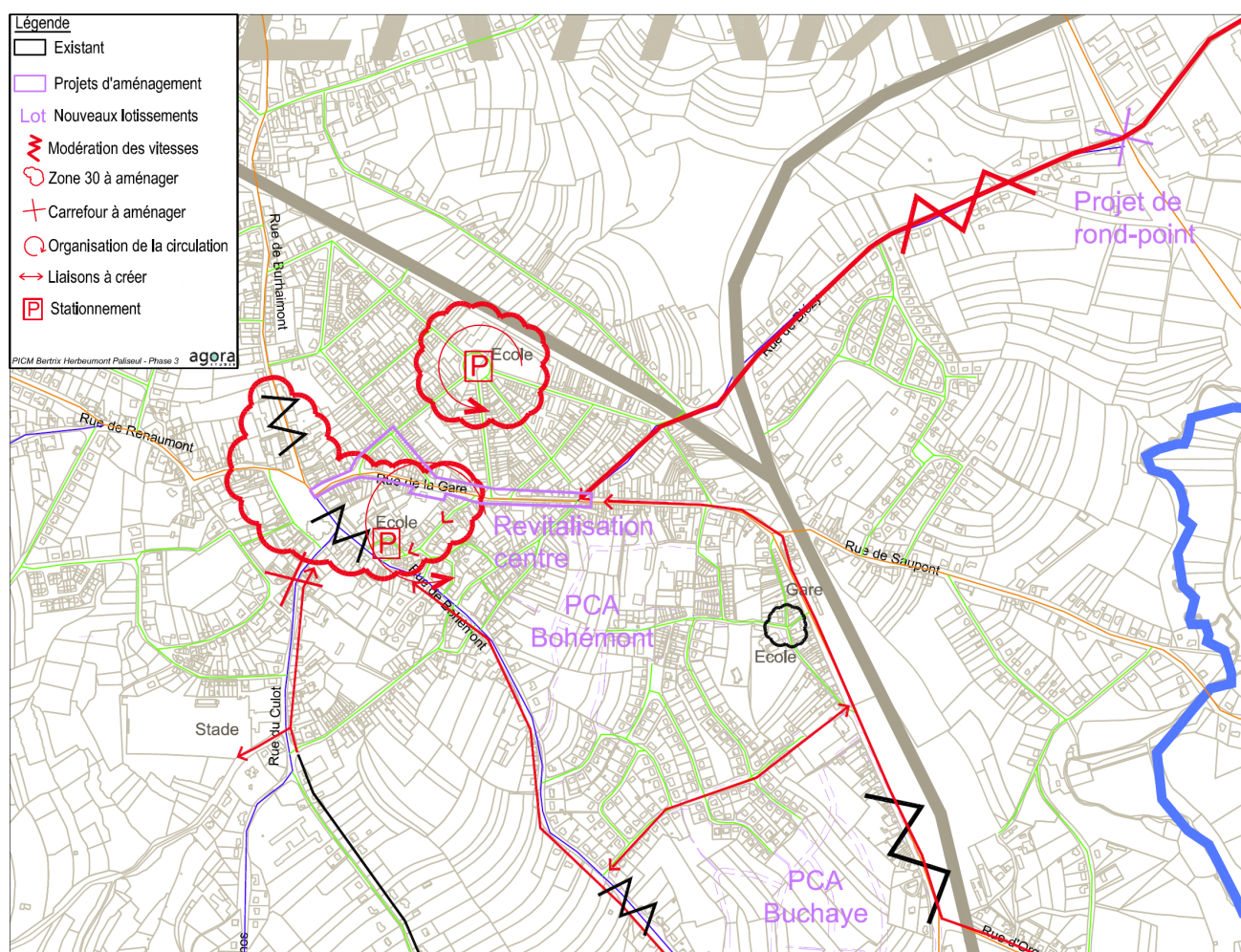
4.1.2 Autres aspects de développement du centre-ville de Bertrix

Le centre de Bertrix nécessite une sécurisation des pôles scolaires ainsi qu'une amélioration des liaisons piétonnes entre le centre administratif et commercial et les autres pôles (centre sportif, écoles, Campings).

Afin de ralentir les véhicules, le PICM propose d'élargir la zone 30 pour une meilleure cohérence d'un pôle scolaire à l'autre.

En termes de stationnement, il doit être amélioré et organisé aux abords des écoles.

Les liaisons piétonnes existantes doivent être améliorées, notamment rue de Bohémont et rue du Culot.



Par ailleurs, dans la logique des effets de porte existants sur la N853 et la N884, il est proposé un effet de porte le long de la rue de Blézy (entrée est de Bertrix-centre).

- Rétrécissement unilatéral de la chaussée rue de Blézy



Exemple Effet de Porte rue de Blézy

Fiches prioritaires

Fiche action : Réaménagement du centre de Bertrix (5.1)

Fiche action : Sécurisation et aménagement des cheminements du centre vers les quartiers et pôles de Bertrix (5.2)

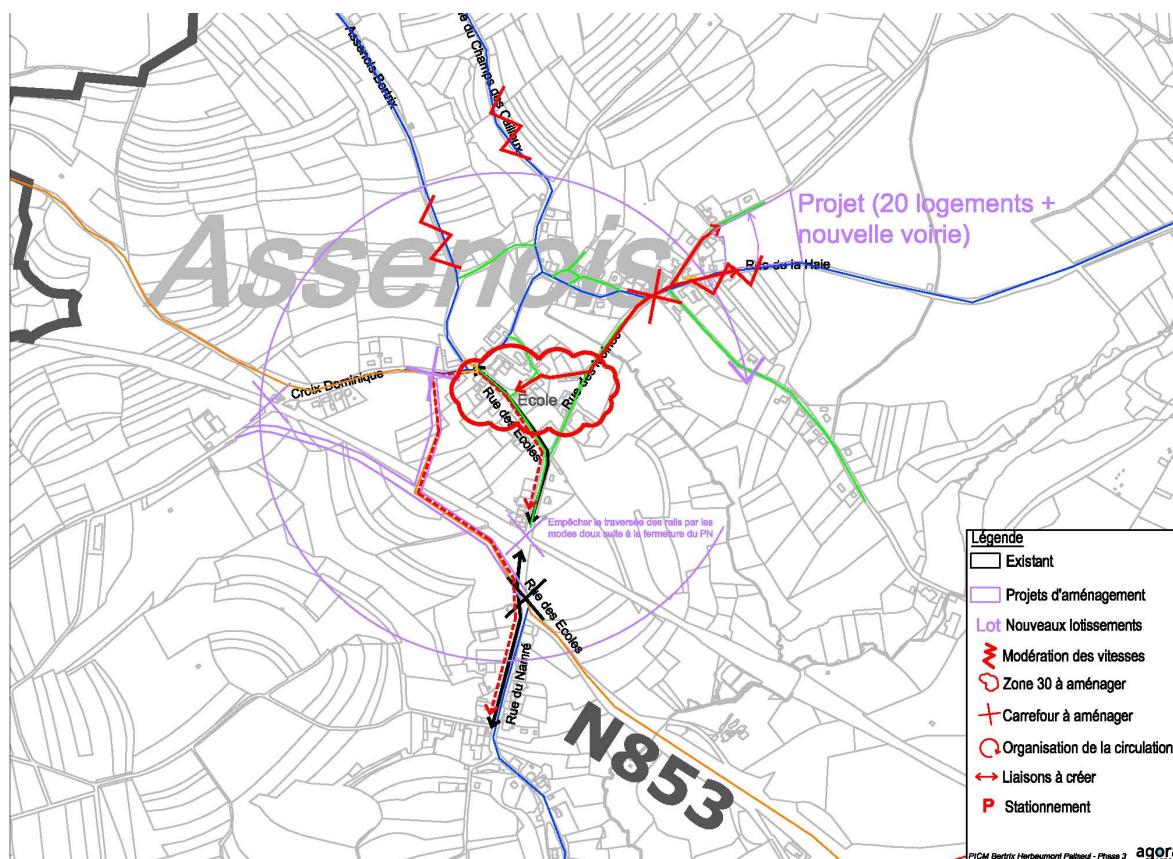
Fiche action : Aménagement cyclable au centre de Bertrix et vers ses villages (5.9)

Fiche action : Aménagement cyclable entre Bertrix et la Vallée de la Semois (5.10)

4.2 Assenois

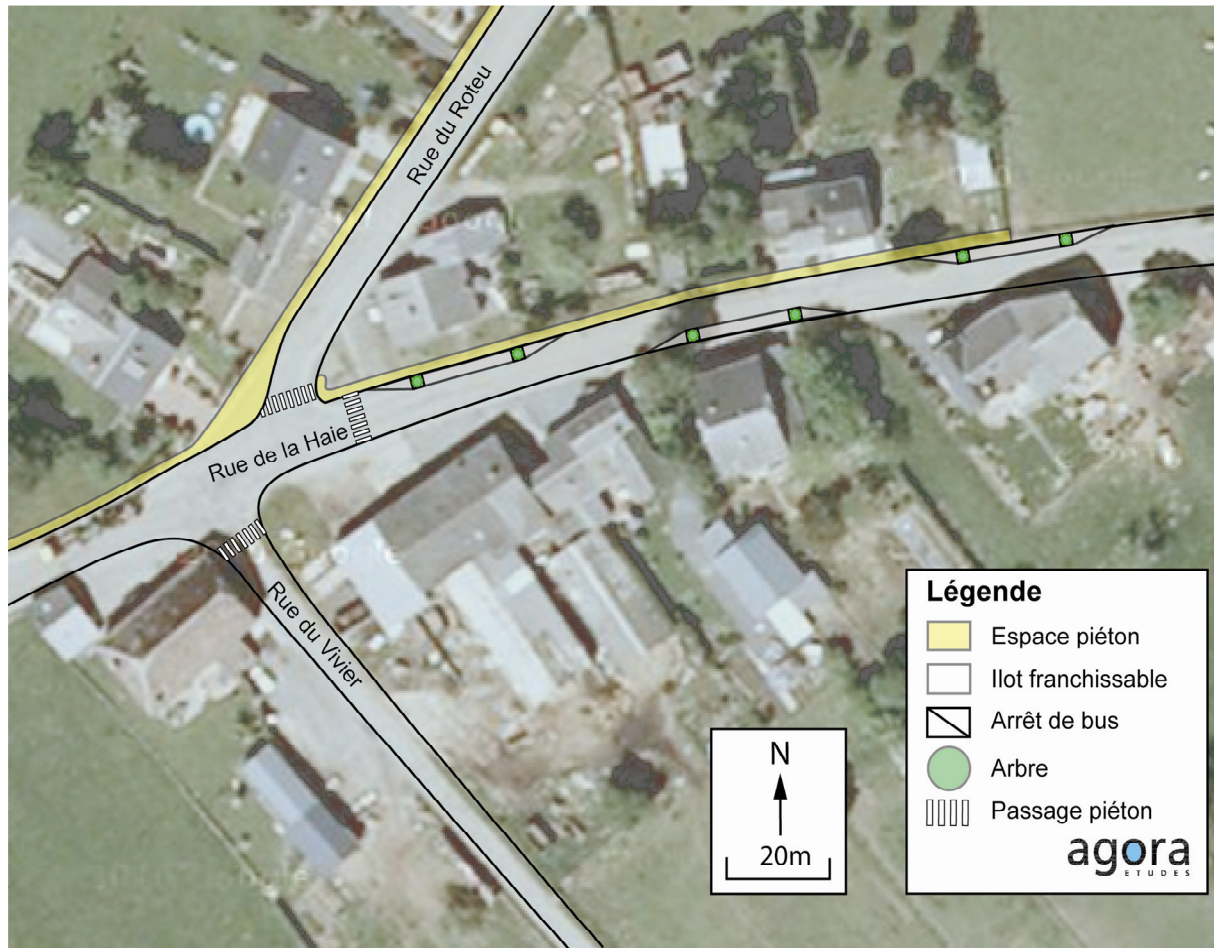
La circulation dans le village d'Assenois sera modifiée avec la fermeture du passage à niveau (projet SNCB) et la déviation de la nationale N853 qui ne traversera plus le village. Cela permet d'envisager une réorganisation des circulations et une meilleure modération des vitesses à proximité des pôles.

Par ailleurs, une action importante est la sécurisation des liaisons piétonnes depuis les zones d'habitat existantes et projetées vers les pôles (Ecole, salle polyvalente).



L'aménagement des effets de porte suivants a pour but de signaler aux automobilistes qu'ils entrent en agglomération et donc de les inciter à ralentir. Dans le cadre du PICM, nous proposons les aménagements suivants :

- Rétrécissement bilatéral de la chaussée : Assenois-Bertrix, rue de Champ des Cailloux (*cf. Aménagements types*)
- Chicane : rue de la Haie



Exemple Effet de Porte rue de la Haie

Fiches prioritaires

Fiche action : Sécurisation et aménagement des cheminements piétons du centre vers les quartiers et pôles d'Assenois (5.3)

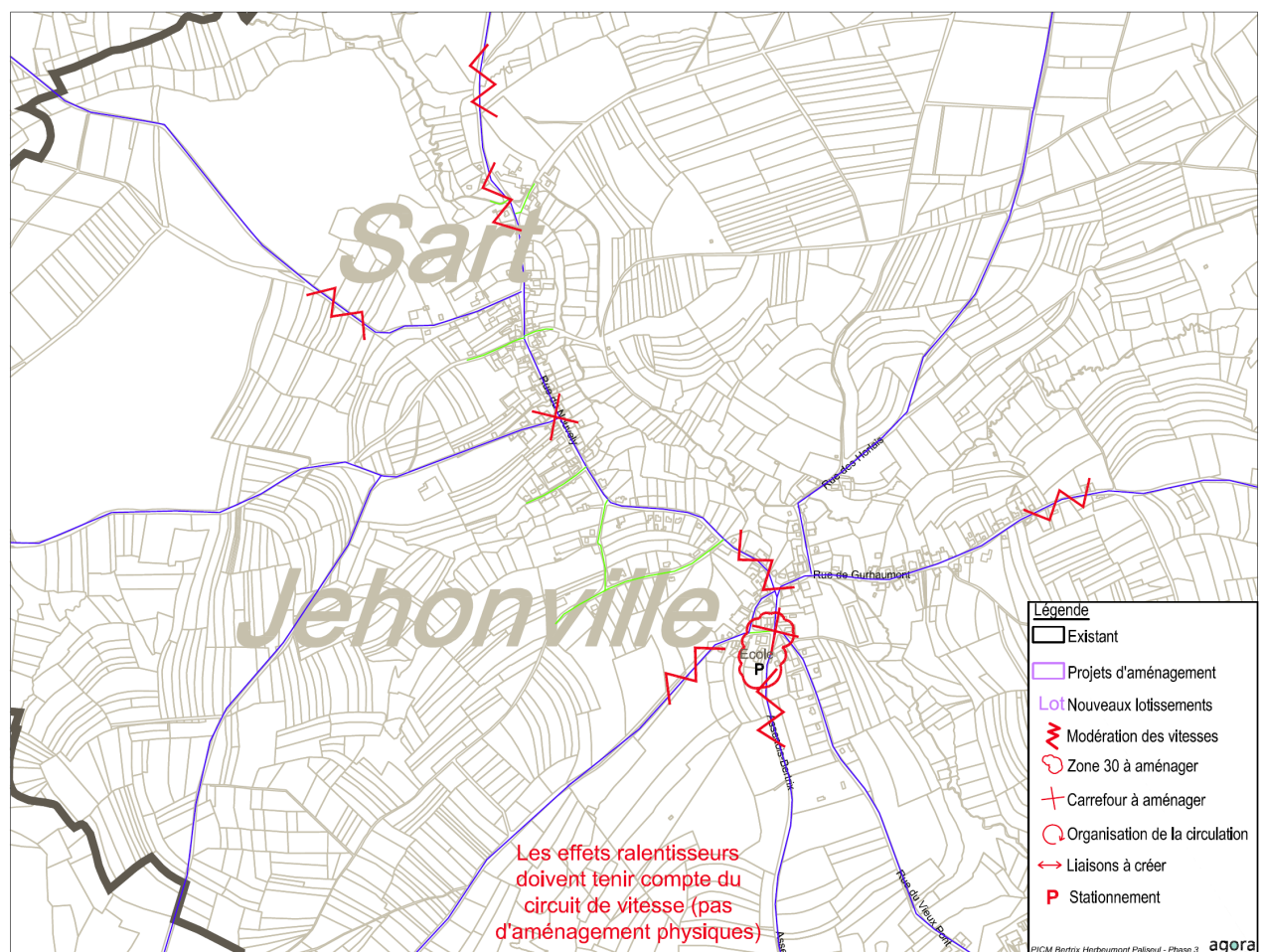
4.3 Jehonville - Sart

Les villages de Jehonville et Sart sont dans la continuité l'un de l'autre.

Les aménagements proposés à Jehonville doivent tenir compte du trajet de la course de moto qui a lieu chaque année. Le circuit emprunte la rue Assenois-Bertrix qui dessert l'école et se dirige vers la rue de l'Aclos.

Le PICM propose des aménagements de type effet de porte, nécessaires pour protéger les centres de village.

Par ailleurs, il est proposé des aménagements ralentisseurs dans le centre des villages (chicanes) qui, associés aux réaménagements du centre de Jehonville et Sart, permettront une meilleure circulation des piétons.



L'aménagement des effets de porte suivants a pour but de signaler aux automobilistes qu'ils entrent en agglomération et donc de les inciter à ralentir. Afin d'atteindre cet objectif, les aménagements proposés rétrécissent la largeur de la voirie d'une part et interrompent la linéarité de la trajectoire d'autre part.

En termes d'effet de porte, il est proposé d'implanter des zones de rétrécissement.

- Rétrécissement unilatéral ou bilatéral : Rue du Nouvelly, rue de Paillire, Assenois-Bertrix, Rue de Géronde, rue de Gurhaumont.



Exemple Effet de Porte rue du Nouvelly



Exemple Effet de Porte rue du Paillire

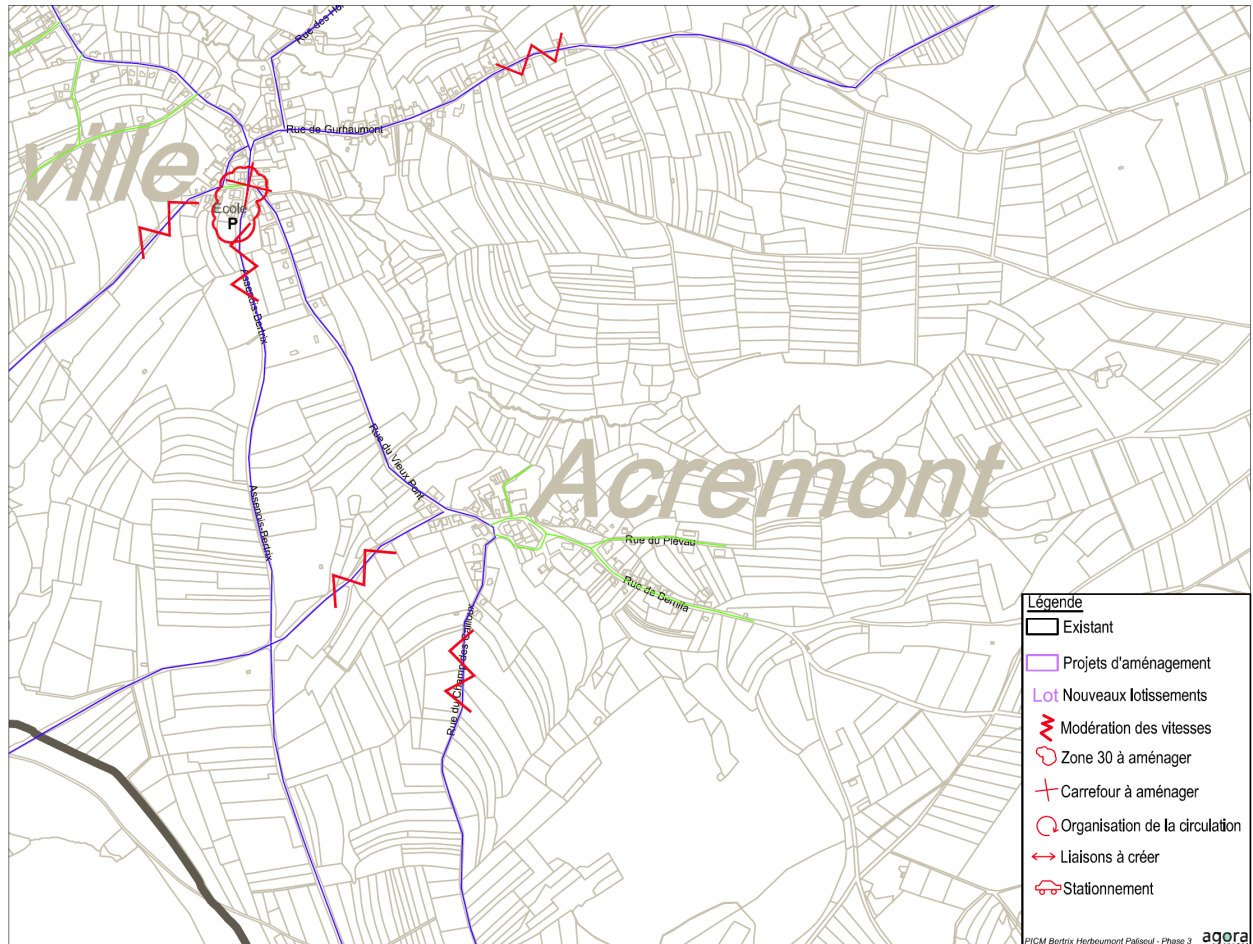
(cf. Aménagements types)

Fiches prioritaires

Fiche action : Sécurisation des traversées de Jehonville et Sart (5.4)

4.4 Acremont

Acremont est un village excentré sur la commune de Bertrix. Il est nécessaire de protéger les habitats du trafic qui vient d'Assenois au sud par des effets de porte signalant l'entrée dans le village.



On propose un rétrécissement bilatéral de la chaussée : Rue de Bernifa, Rue de Champs de Cailloux.

(cf. Aménagements types)

4.5 Auby-sur-Semois

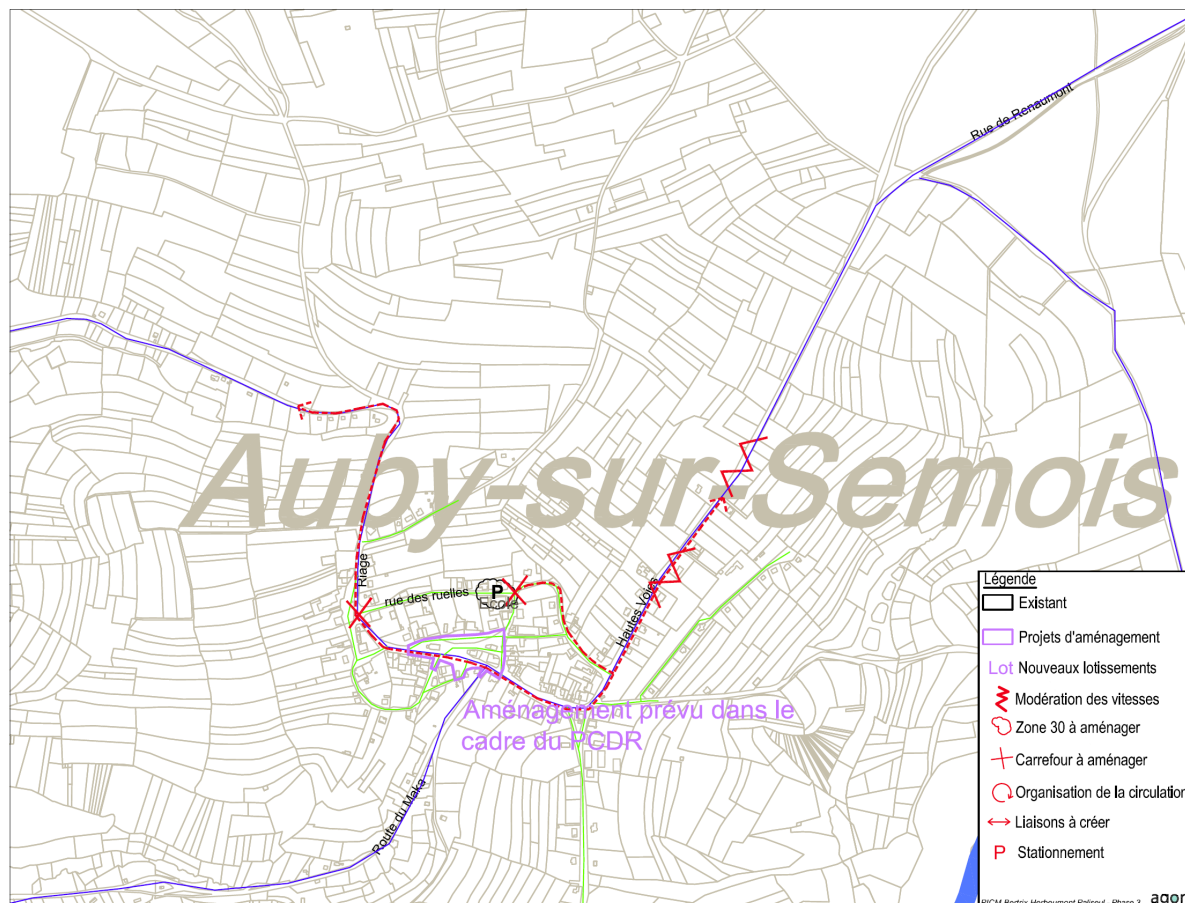
Le centre d'Auby fait l'objet d'un réaménagement dans le cadre du PCDR.

PCDR de Bertrix
Aménagement du centre - Auby
Plan d'aménagement



Aménagement du centre de Auby (PCDR - Bureau Impact)

Dans la logique de l'aménagement du PCDR, le PICM s'applique à proposer des compléments pour sécuriser les circulations piétonnes et mieux organiser la desserte de l'école communale par la marche.



On propose deux aménagements complémentaires le long de la chaussée Hautes Voies : un rétrécissement bilatéral au nord et un ralentisseur (chicane) au sud.

(cf. **Aménagements types**)

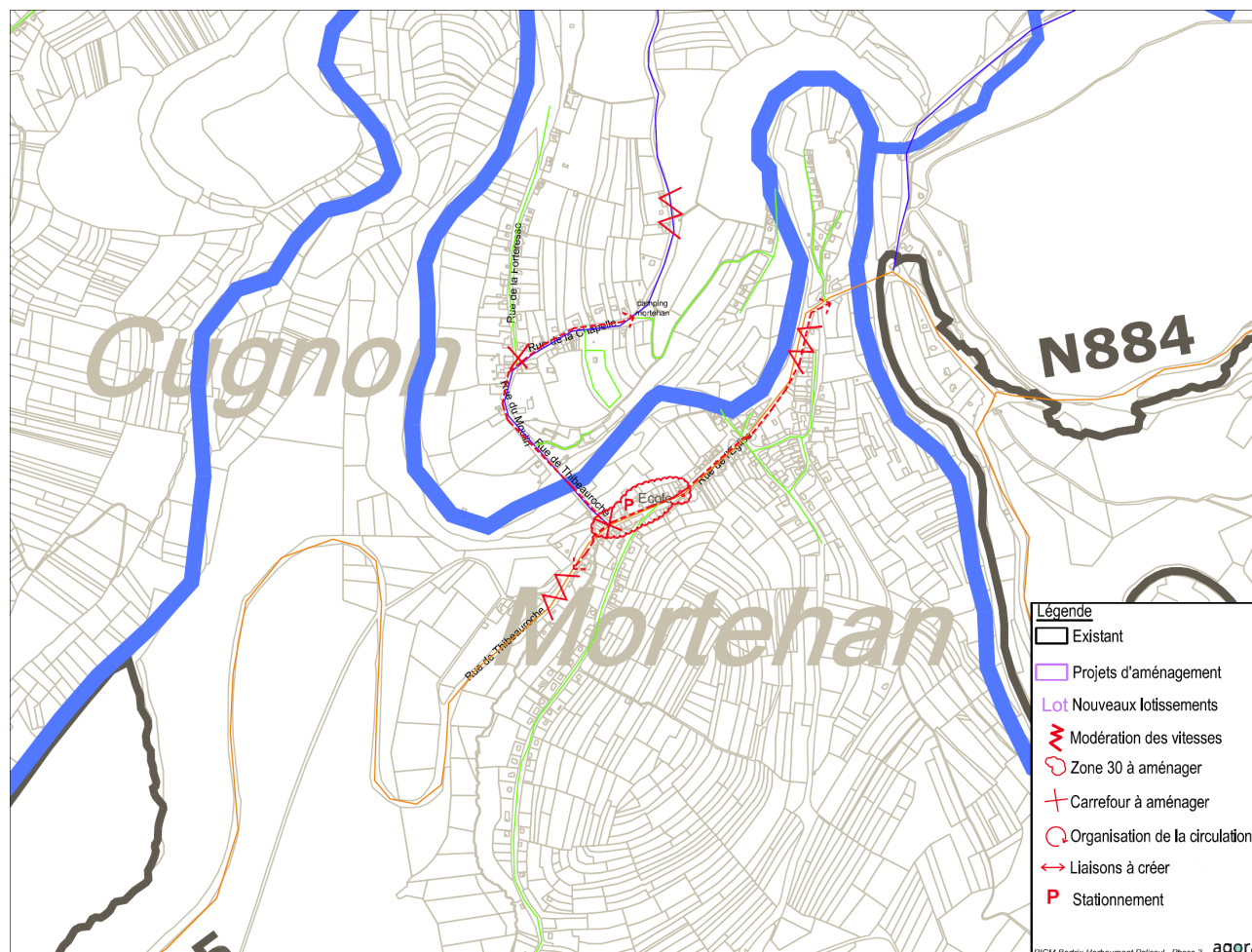
Fiches prioritaires

Fiche action : Sécurisation et aménagement des cheminements piétons dans le village de Auby-sur-Semois (5.5)

4.6 Cugnon – Morteihan

L'attrait touristique et patrimonial dont bénéficient les villages de Cugnon et Morteihan nécessite une amélioration des circulations piétonnes.

Par ailleurs, des effets de porte sont nécessaires pour marquer l'entrée dans chaque village et limiter les vitesses parfois excessives, notamment pour les motards.



En termes d'aménagement d'effet de porte, le PICM suggère des rétrécissements unilatéral ou bilatéral : *rue de la Chapelle*, *rue de Linglé* et *rue de Thibeauchoche*.

(cf. *aménagements types*)

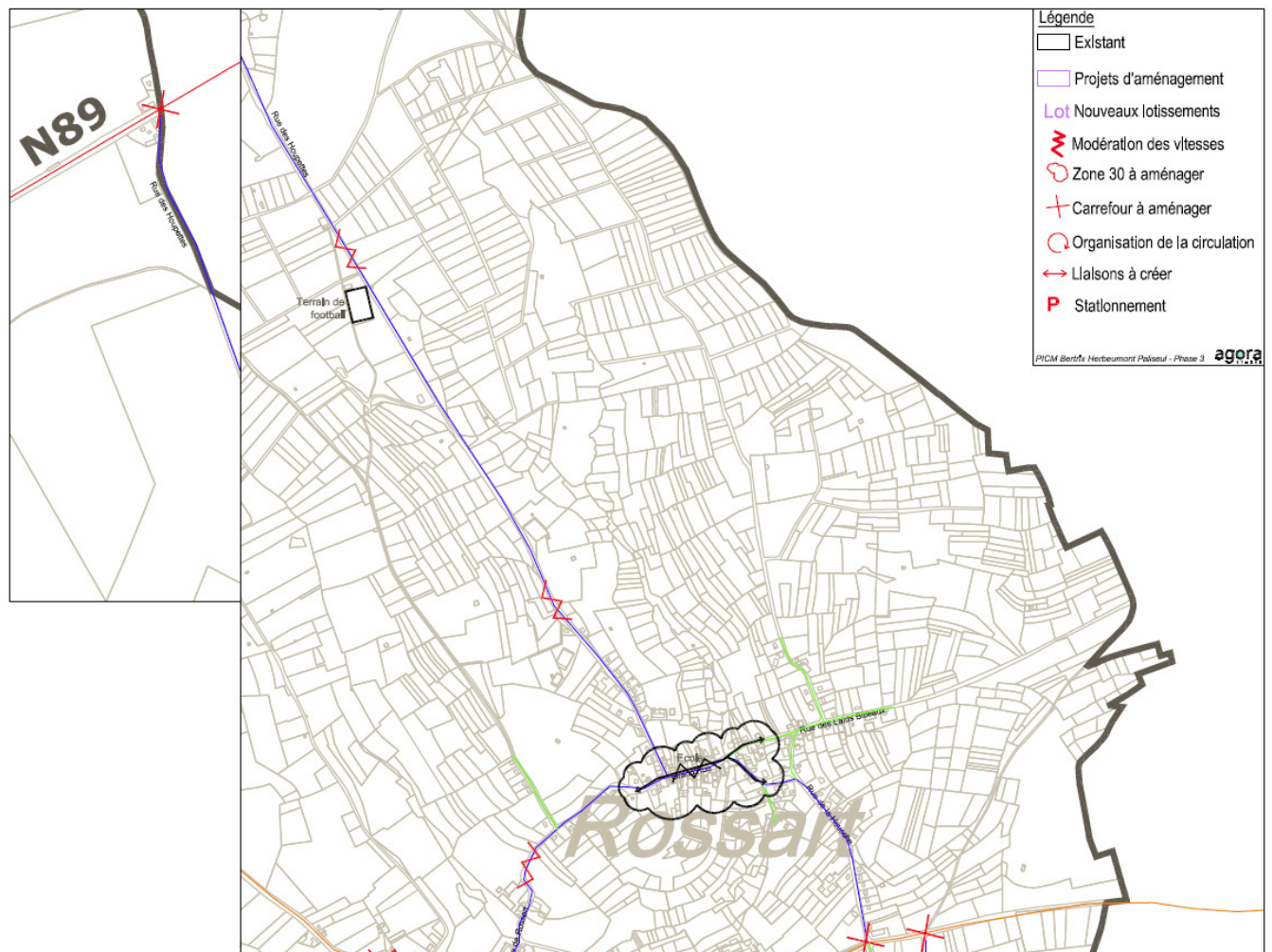
Fiches prioritaires

Fiche action : Sécurisation et aménagement des cheminements piétons à Cugnon et Morteihan (5.7)

4.7 Rossart

Le centre de Rossart offre de nombreux aménagements sécurisés aux abords de l'école et les cheminements piétons y sont bien aménagés.

Dans le cadre de ce PICM, il s'agit de signaler et de sécuriser l'accès au village de Rossart depuis la N89 au nord et la N845 au sud (carrefour N845 / rue de la Hausche).



L'aménagement des accès doit être associé à des aménagements de type effet de porte/ralentisseur à proximité des habitations.

Ainsi, il est proposé l'aménagement de chicanes rue des Houppettes pour ralentir les véhicules qui viennent de la N89.

(cf. aménagements types)

Fiches prioritaires

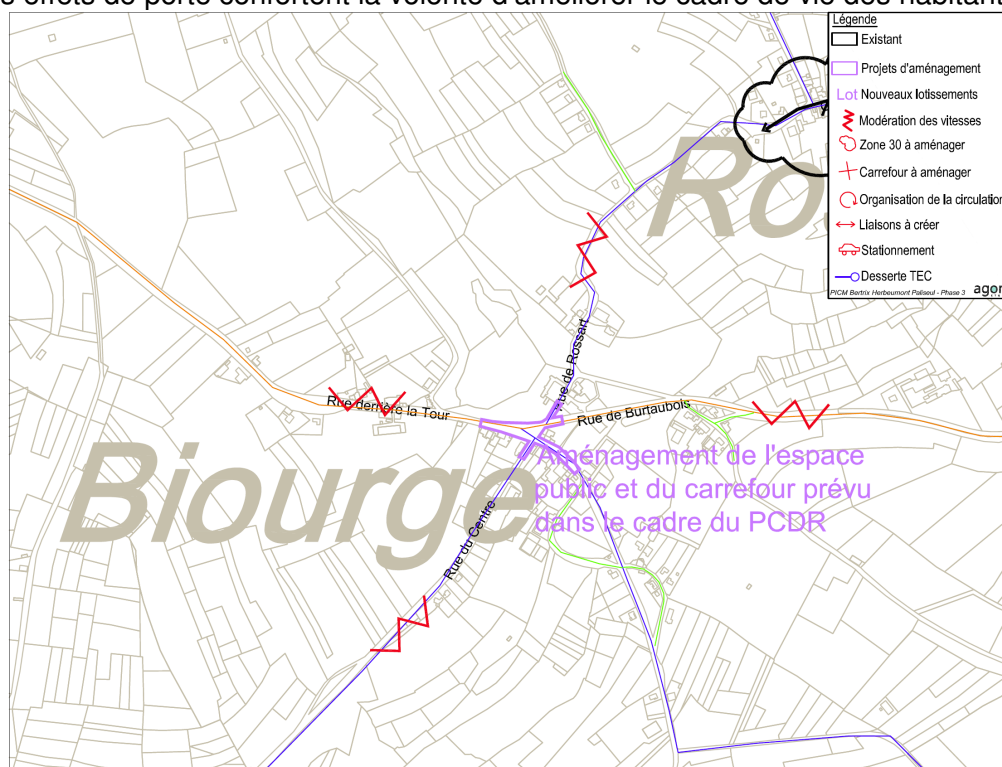
Fiche action : Sécurisation des accès à Rôssart depuis les nationales N89 et N845 (5.6)

4.8 Biourge

Le village de Biourge est traversé par la N845 qui relie Bertrix à Neufchâteau. Dans le cadre de ce PICM, il est proposé d'inciter les véhicules à ralentir par la mise en place d'éléments ralentisseur ayant un effet de porte. Dans le cadre du PCDR, il est prévu de réaménager le centre de Biourge.



Ainsi les effets de porte confortent la volonté d'améliorer le cadre de vie des habitants.



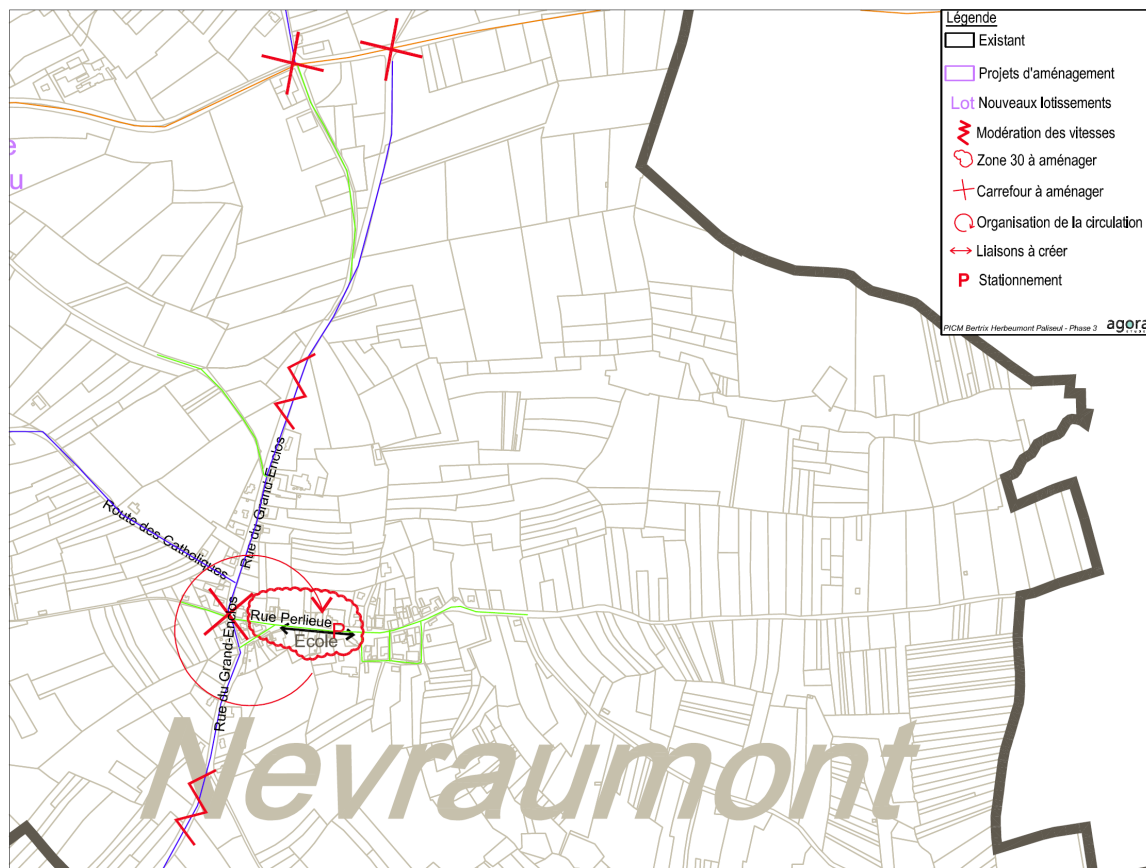
Il est donc proposé des rétrécissements unilatéraux (rue de Rossart, rue du centre) et bilatéral (rue derrière la Tour, rue de Burtaubois).

(cf. aménagements types)

4.9 Nevraumont

Le village de Nevraumont ne possédant pas d'aménagements spécifiques pour une meilleure mobilité, il est proposé d'aménager des cheminements piétons continus au moins d'un côté des voiries principales (rue du Grand Enclos et rue Perlieue).

Par ailleurs le réaménagement des abords de l'école contribuera au développement de la marche et à l'amélioration du cadre de vie.



Dans le cadre de ce PICM, il s'agit aussi de signaler et de sécuriser l'accès au village de Nevraumont depuis la N845 au nord (carrefour N845/ rue du Grand Enclos) par la matérialisation d'îlot centraux.

Les îlots centraux seront réalisés en marquage au sol, ou bien, en fonction du contexte en dur. Dans l'appréciation du choix entre îlot peint et en dur, on peut citer :

- les besoins en gabarit des circulations notamment forestière ou agricole ;
- du besoin de protéger les piétons au milieu de la traversée ;
- les possibilités d'organiser aisément le déneigement ;
- les risques de tamponnement nocturne si l'éclairage est insuffisant ;
- les priorités budgétaires. Le PICM préconise de toujours réaliser au moins un marquage, et en fonction des résultats de l'aménagement avant de les transformer éventuellement en îlots en dur.



Les aménagements de type effet de porte proposés le long de la rue du Grand Enclos sont de type rétrécissement bilatéral afin d'interpeller l'automobiliste et de l'inciter à ralentir.

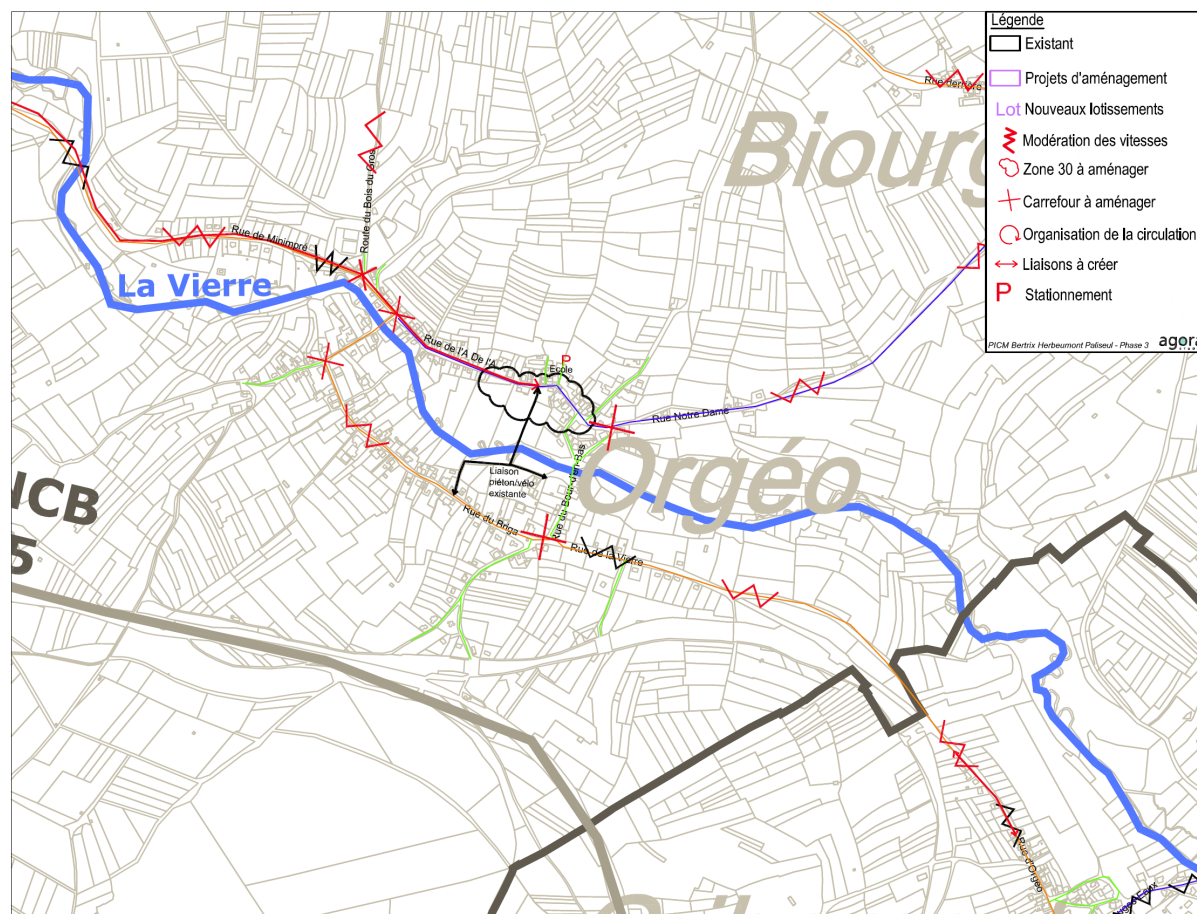
(cf. aménagements types)

4.10 Orgéo

De nombreux aménagements existent dans le village d'Orgéo : aménagement d'effets de porte au niveau des accès nord et sud le long de la provinciale P5, liaisons piétonnes.

Il s'agit dans le cadre de ce PICM de poursuivre les aménagements afin de faire ralentir les véhicules qui traversent le village et de donner de la place aux piétons en aménageant les oreilles de trottoirs.

Par ailleurs, les abords de l'école gagneraient en clarté avec une meilleure organisation du stationnement.



En ce qui concerne les effets de portes, il est proposé de tenir compte de l'urbanisation et du schéma de structure de Bertrix en déplaçant les effets de porte plus en amont pour les rues de Minimpré et de la rue de la Vierge. Les effets de porte actuels (élargissement et îlot central) pourraient être remplacés par des aménagements ralentisseurs.

Un aménagement ralentisseur peut aussi être envisagé à la rue du Briga.

Au niveau des rues du Bois du Gros et Notre Dame, un rétrécissement pourra être aménagé.

(cf. aménagements types)

Fiches prioritaires

Fiche action : Sécurisation et aménagement des cheminements piétons dans le village de Orgéo (5.8)

5. Programme d'actions : fiches actions prioritaires

5.1 Fiche action : Réaménagement du centre de Bertrix

	Phase III: Mesures	08/2011	Fiche n°5.1
	PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Commune de Bertrix Bertrix	Réaménagement du centre de Bertrix

Situation actuelle

Le centre de Bertrix a fait l'objet d'une revitalisation urbaine et dans ce cadre, la rue de la Gare a été mise à sens unique entre la rue de Bohémont et la rue des Combattants. Cela permet de prévoir un réaménagement de façade à façade de la partie commerciale de la rue de la gare : une voie de circulation, stationnement longitudinal de part et d'autre, trottoir, piste cyclable.

Objectifs

Développer dans les cœurs de village un traitement de l'espace public au profit de la sécurité et de la convivialité

Localisation des mesures



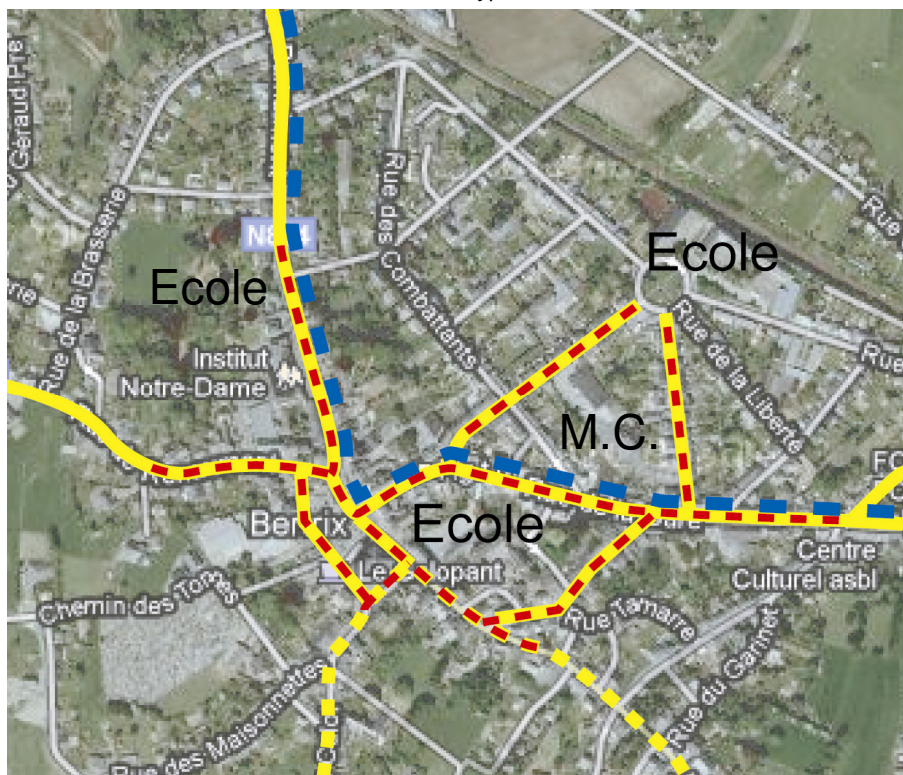
Localisation de l'aménagement au centre de Bertrix

Mesures

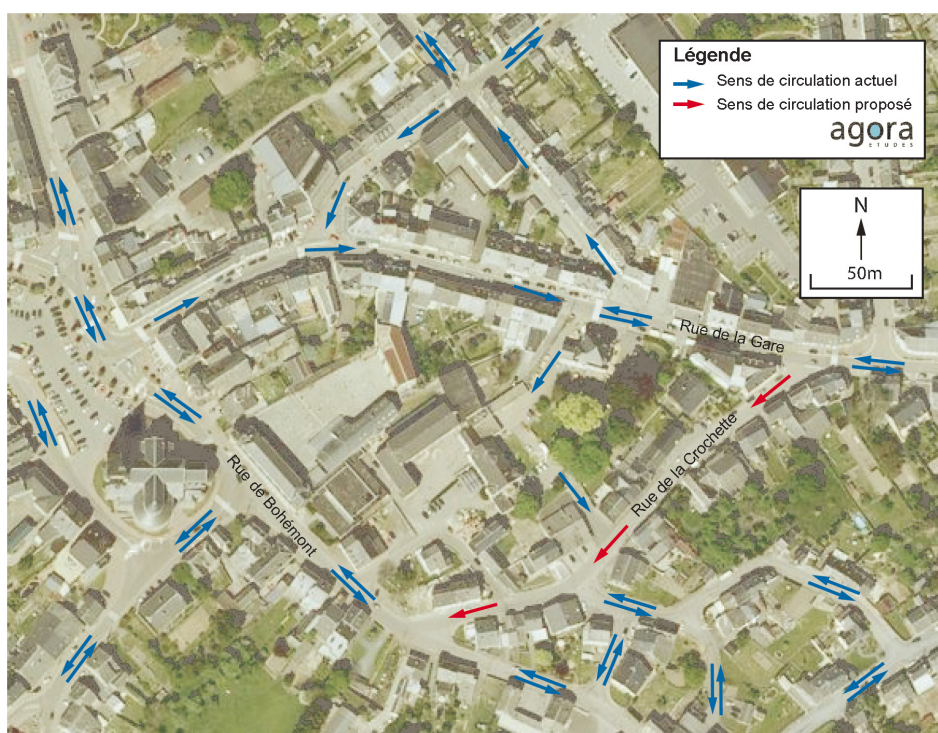
Le PICM s'attache à poursuivre l'amélioration des circulations au centre de Bertrix en envisageant le réaménagement de la rue de la Crochette.

Afin de poursuivre la redynamisation du centre de Bertrix, on propose de:

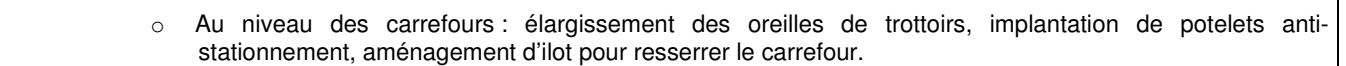
1. Elargir la zone 30 : rue de Renaumont, rue de Burhaimont, rue du Bohémont, rue de la Gare, rue de la Crochette, Place des 3 Fers. Cela permettra de sécuriser les circulations dans l'hypercentre de Bertrix.



2. Mettre la rue de la Crochette à sens unique : cela s'inscrit dans la logique de révision des circulations au centre de Bertrix. On propose de conserver le double sens rue de la Gare entre la rue des Combattants et la rue de la Crochette pour faciliter l'accès à la maison communale.



- Rue de la Crochette : la mise à sens unique permet d'envisager un élargissement des trottoirs, une matérialisation du stationnement d'un côté de la chaussée.
- Rue de Bohémont : matérialisation du stationnement en officialisant une zone de dépose minute côté école, potelets anti-stationnement.
- Rue de la Retraite : surélévation de la rue de la retraite pour confirmer son caractère local, organisation du stationnement, potelet anti-stationnement.



Crochette / Gare

Evaluations des moyens

Rue de la Crochette (façade à façade) : 283.200,00 €

Rue de la Retraite (façade à façade) : 83.160,00 €

Rue de Bohémont : (trottoir et zone de stationnement, entre l'école et la rue de la Crochette) : 38.700,00 €

Carrefour rue du Culot / Place des 3 Fers (ilot en dur uniquement) : 4.500,00€

Impact

Ces aménagements contribueront à l'amélioration de l'espace public au centre de Bertrix et ils s'inscrivent dans la continuité des aménagements récemment réalisés Place des 3 Fers et ceux projetés dans la rue de la Gare.

Les cheminements piétons sont également améliorés vers les pôles du centre (école, commerce). Le stationnement est mieux organisé et limite le stationnement illicite sur trottoir.

<u>Échéance</u>	<u>Financement</u>	<u>Indicateur</u>	<u>Fiche liée</u>
Court terme	Commune	-	5.2

5.2 Fiche action : Sécurisation et aménagement des cheminements du centre vers les quartiers et pôles de Bertrix

agora ETUDES PICM Bertrix Herbeumont Paliseul Phase III: Mesures Commune de Bertrix Bertrix 08/2011 Sécurisation et aménagement des cheminements Fiche n°5.2
--

Situation actuelle

Le centre de Bertrix a fait l'objet d'une revitalisation urbaine et les aménagements récents ont tenu compte des piétons, les principales voiries du centre possèdent donc un trottoir confortable. Afin d'assurer une continuité piétonne vers les pôles, il est important d'améliorer les liaisons vers le Complexe sportif (rue du Culot) et vers le centre de Bertrix (rue de Bohémont).

Objectifs

Développer dans les cœurs de village un traitement de l'espace public au profit de la sécurité et de la convivialité.

Améliorer fortement les conditions de déplacement pour les piétons, PMR et cyclistes avec des itinéraires confortable, sûrs, directs et attractifs pour relier les quartiers d'habitats et les pôles d'activités majeurs.

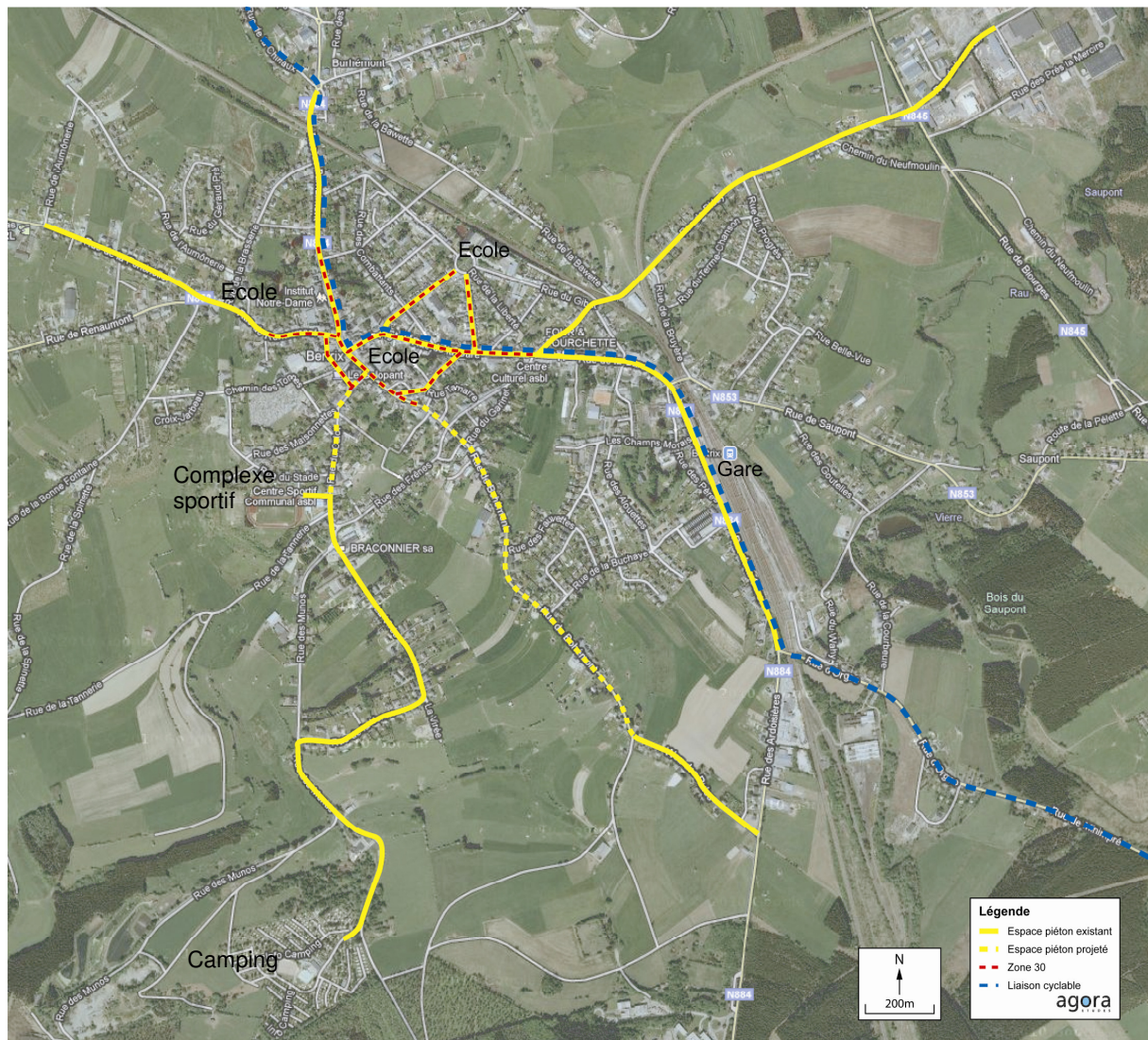
Localisation des mesures



Localisation de l'aménagement : rue du Culot – rue du Bohémont

Mesures

Le schéma ci-après montre les trottoirs existants ou à créer.



Il s'agit donc dans le cadre de ce PICM de proposer :

1. Rue de Bohémont : Cette voirie prendra de l'importance dès la mise en œuvre des PCA Bohémont et La Buchaye. Le réaménagement de la voirie devra tenir compte des liaisons piétonnes avec les pôles de Bertrix.
2. Rue du Culot : Cette voirie relie le centre de Bertrix au centre sportif, rue de la Tannerie :
 - Supprimer le stationnement longitudinal et conserver uniquement les deux zones de stationnement perpendiculaire existantes.
 - Elargir les trottoirs et matérialiser les traversées piétonnes.
3. Rue de Burhaimont et rue de la Gare : Pour une meilleure liaison cyclable vers la gare SNCB, une piste cyclable suggérée pourra être matérialisée.

(cf. fiche 5.3 – Aménagement cyclable au centre de Bertrix et vers les villages)



Proposition de réaménagement de la rue du Culot

Evaluations des moyens

Rue de Bohémont (trottoir d'un côté uniquement) : 189.600,00 €

Rue du Culot (façade à façade) : 614.880,00 €

Piste cyclable (cf. **fiche 5.3 – Aménagement cyclable au centre de Bertrix et vers les villages**)

Impact

L'aménagement de liaisons piétonnes et cyclistes vers les pôles de Bertrix permettra d'inciter à l'utilisation des modes doux pour se déplacer et contribuera à la diminution de la pression automobile aux abords des pôles (gare, école, stade, ...).

Il est très important que ces éléments soient pris en compte dans le cadre de la mise en œuvre des PCA.

Échéance	Financement	Indicateur	Fiche liée
Court terme	Commune	Nombre de mètres de trottoir et piste cyclable réalisés	5.1, 5.9

5.3 Fiche Action : Sécurisation et aménagement des cheminements piétons du centre vers les quartiers et pôles de Assenois

agora ETUDES PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures	08/2011	Fiche n° 5.4
	Commune de Bertrix Assenois	Sécurisation et aménagement des cheminements	

Situation actuelle

Le centre de Assenois est actuellement traversé par le N853 qui relie Bertrix à Paliseul. Le projet SNCB prévoit la fermeture du passage à niveau et une déviation de la N853. Elle évitera ainsi le centre du village.

Cette nouvelle organisation permettra de diminuer considérablement le trafic qui traverse le village et d'envisager des aménagements ralentisseurs et sécurisés au centre et aux abords de l'école.

Objectifs

Développer dans les cœurs de village un traitement de l'espace public au profit de la sécurité et de la convivialité. Améliorer fortement les conditions de déplacement pour les piétons, PMR et cyclistes avec des itinéraires confortable, sûrs, directs et attractifs pour relier les quartiers d'habitat et les pôles d'activités majeurs.

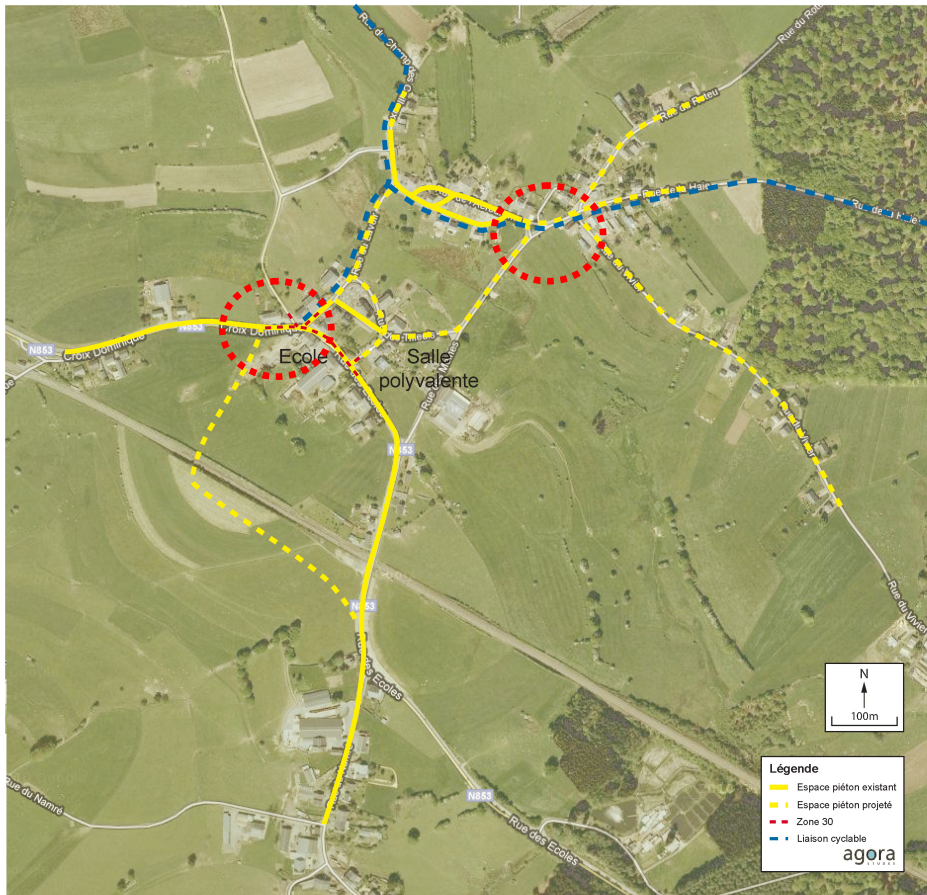
Mesures

La fermeture du passage à niveau implique, pour la SNCB : le réaménagement de la nouvelle voirie, le réaménagement des carrefours en lien avec cette nouvelle voirie et la sécurisation de l'ancien passage à niveau pour y interdire les piétons, l'aménagement des cheminements piétons le long de la nouvelle voirie.

Afin de compléter ces aménagements et de confirmer le caractère local de la traversée de Assenois, le PICM propose :

1.

L'aménagement de trottoir, au moins d'un côté de la chaussée pour les rues du centre de Assenois (rue des Moines, rue du Vivier, rue du Roteu, rue du Lavoir) afin de relier les zones d'habitat existantes et projetées.



N

100m

Légende

Espace piéton existant

Espace piéton projeté

Zone 30

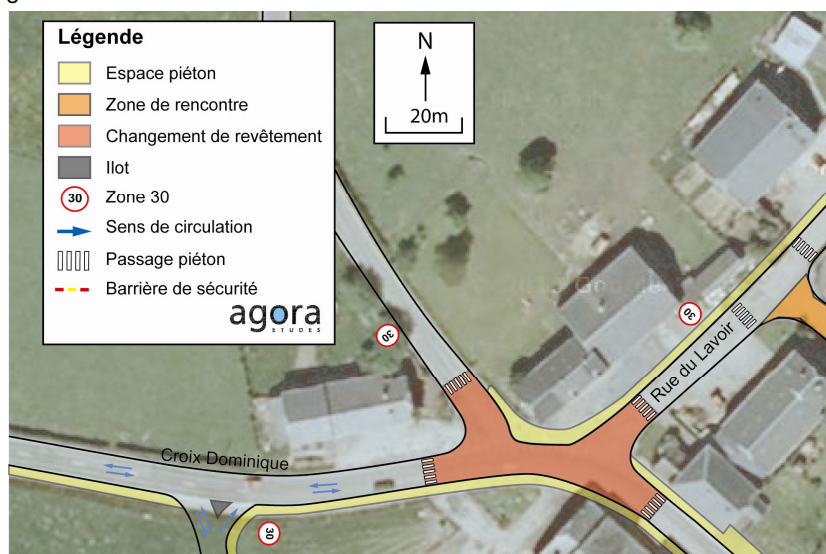
Liaison cyclable

agora

Situation projetée avec fermeture du passage à niveau et déviation de la N853

2. La sécurisation des carrefours Croix Dominique / N853 et Croix Dominique / rue des Ecoles :

- Au niveau du débouché de la N853 : aménagement d'un by-pass pour les véhicules qui se rendent au centre du village (*suggestion PICM pour aménagement SNCB*).
- Au niveau du croisement avec la rue des Ecoles : matérialisation de l'entrée dans le village par un changement de revêtement.



3. La sécurisation des carrefours rue de la Haie / rue de l'aérodrome / rue des Moines et rue de la Haie/rue du Roteu :

- Elargissement des oreilles de trottoir et matérialisation des traversées piétonnes.
- Aménagement de chicanes à l'entrée du village le long de la rue de Haie.



Evaluations des moyens

Aménagement de trottoirs : Rue des Moines (61.950,00€), rue du Vivier (95.850,00€), rue du Roteu (55.875,00€), rue du Lavoir (61.350,00€), rue de la Haie (66.825,00 €)

Changement de revêtement (carrefour Croix Dominique / rue des Ecoles) : 13.020,00 €

Chicane (rue de la Haie) : 12.600,00 €

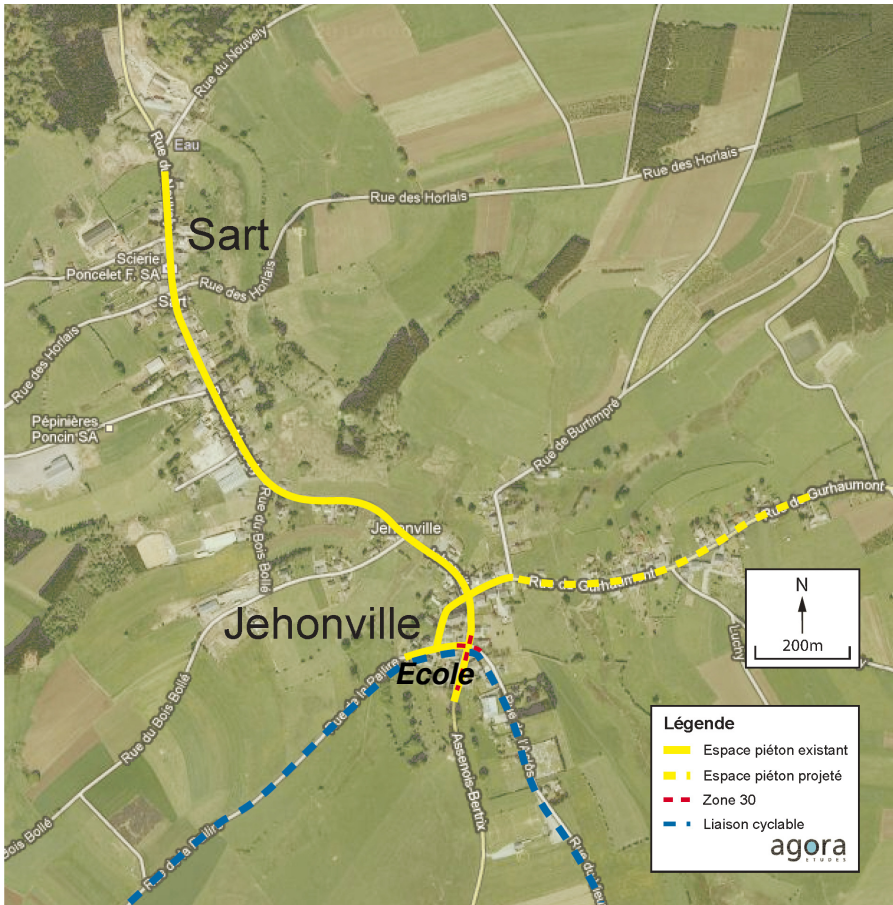
Piste cyclable aménagée dans le cadre de la fiche 5.3

Impact

L'aménagement de liaisons piétonnes et cyclistes au centre de Assenois permettra d'inciter l'utilisation des modes doux pour se déplacer et contribuera à la diminution de la pression automobile aux abords de l'école.

Échéance	Financement	Indicateur	Fiche liée
Court/moyen terme	Commune + subventions, SPW, SNCB	Nombre de mètres de trottoir	5.9

5.4 Fiche Action : Sécurisation des traversées de Jehonville et Sart

agora ETUDES PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures Commune de Bertrix Sart	08/2011	Fiche n°5.5
Situation actuelle Sart et Jehonville sont traversés par le trafic qui vient de Maissin et souhaitant se rendre à Assenois. Il n'existe pas d'aménagements ralentisseurs pour interpeller les automobilistes et poids lourds et leur rappeler qu'il s'agit de la traversée d'un village. Par ailleurs les trottoirs existants sont souvent en mauvais état et nécessitent une réfection à certains endroits.			
Objectifs Améliorer fortement les conditions de déplacement pour les piétons, PMR et cyclistes avec des itinéraires confortable, sûrs, directs et attractifs pour relier les quartiers d'habitat et les pôles d'activités majeurs. Adapter les carrefours et le réseau routier à la hiérarchie choisie et au régime de vitesses. Sécuriser les carrefours.			
Mesures Aménagement de trottoirs pour compléter le réseau de cheminements piétons à l'échelle des deux villages de Jehonville et Sart - Réaménager les trottoirs existants au centre de Sart et Jehonville vers l'école, puisqu'ils sont en mauvais état. - Aménager un cheminement piéton, au moins d'un côté, le long de la rue de Gruhaumont.  (Aménagement cyclable : cf. modes doux – Liaisons Jehonville – Offagne / Jehonville – Acremont)			

2. Centre de Sart (carrefour Planais / Nouvelly)

- Elargir les oreilles de trottoir en tenant compte de la fontaine.
- Assurer la continuité piétonne, notamment en réhabilitant les trottoirs en mauvais état.



3. Centre de Jehonville

- Assurer la continuité piétonne dans le centre de Jehonville (zone d'habitat vers école) et entre Jehonville et Sart.
- Matérialiser des chicanes pour ralentir les véhicules : zone de stationnement au centre, îlot en marquage devant l'école.
- Elargir les oreilles de trottoirs au niveau des carrefours.
- Alternier îlot en dur (centre) et îlot en marquage (devant l'école), en tenant compte du circuit voiture qui passe devant l'école et emprunte le rue de l'Aclôs.



Evaluations des moyens

Réaménagement trottoir (rue Nouvelly → Jehonville) d'un côté : 128.100,00 €

Aménagement nouveau trottoir rue Gurhaumont : 113.700,00 €

Réaménagement du carrefour Planais / Nouvelly : 76.100,00 €

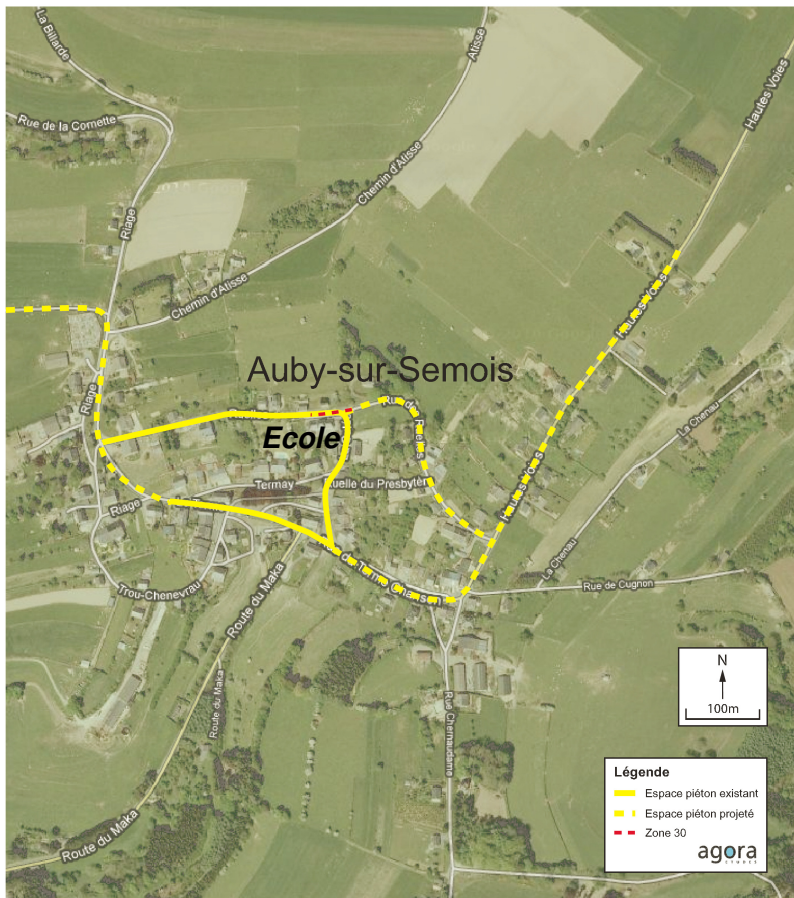
Centre de Jehonville (trottoir, îlot en dur et marquage) : 63.282,00 €

Impact

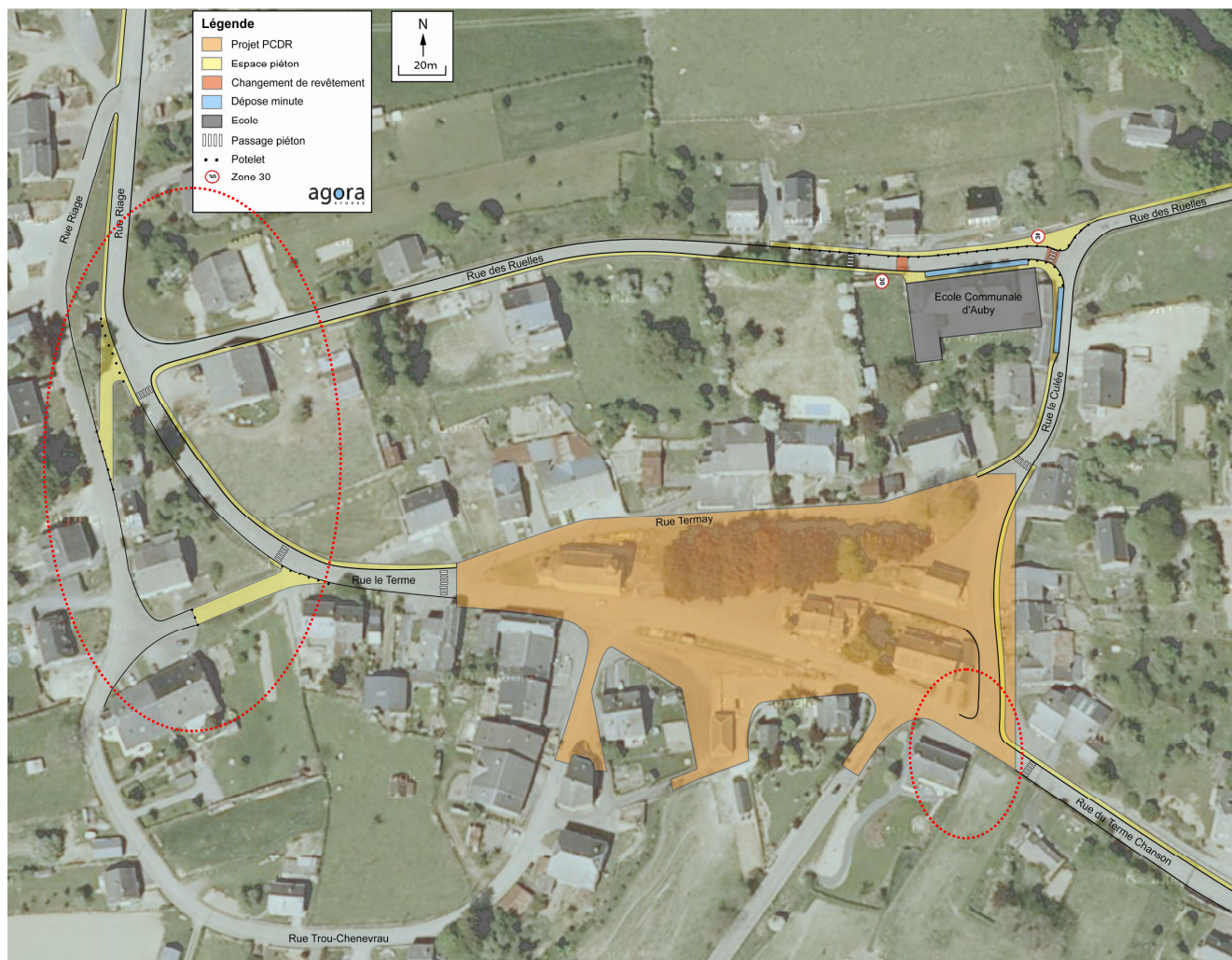
Ces aménagements contribuent à l'amélioration des cheminements piétons, incitant ainsi à la marche et au vélo notamment pour se rendre à l'école communale.

<u>Échéance</u>	<u>Financement</u>	<u>Indicateur</u>	<u>Fiche liée</u>
Court/moyen terme	Commune + subventions	-	-

5.5 Fiche Action : Sécurisation et aménagement des cheminements piétons dans le village de Auby-sur-Semois

	Phase III: Mesures	08/2011	Fiche n°5.6
PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Commune de Bertrix Auby-sur-Semois	Sécurisation et aménagement des cheminements piétons au centre de Auby	
Situation actuelle Auby-sur-Semois possède de nombreux cheminements déjà aménagés. On dénote cependant quelques tronçons à améliorer et à créer. La création de cheminements s'inscrit dans la même volonté que le PCDR d'améliorer le cadre de vie des habitants.			
Objectifs Améliorer fortement les conditions de déplacement pour les piétons, PMR et cyclistes avec des itinéraires confortable, sûrs, directs et attractifs pour relier les quartiers d'habitat et les pôles d'activités majeurs. Adapter les carrefours et le réseau routier à la hiérarchie choisie et au régime de vitesses. Sécuriser les carrefours.			
Mesures Le PICM propose : a. Aménagement de cheminements piétons sécurisés vers l'école et la Place : - Créer un trottoir Rue des Ruelles : création d'un trottoir entre l'école et Hautes Voies ; - Créer un trottoir du centre de Auby jusqu'à la rue de la Cornette au nord ; - Créer un trottoir rue Hautes Voies. 			

- b. Compléter l'aménagement proposé dans le cadre du PCDR en réaménageant le carrefour rue du Terme / La Culée afin d'élargir les oreilles de trottoir.
- c. Côté Riage, proposer la fermeture de certaines voiries aux véhicules afin d'augmenter l'espace pour les piétons et assurer une continuité dans les espaces verts existants.



Evaluations des moyens

Aménagement de trottoirs (d'un seul côté):

- d. Rue des Ruelles (48.900,00€),
- e. rues des Hautes Voies/du Terme (111.75000€),
- f. rue du Riage et zones piétonnes (129.900,00€)

Impact

Ces aménagements contribuent à l'amélioration des cheminements piétons, incitant ainsi à la marche et au vélo notamment pour se rendre à l'école communale.

Échéance	Financement	Indicateur	Fiche liée
Court/moyen terme	Commune + subventions	-	-

5.6 Fiche Action : Sécurisation des accès à Rôssart depuis les nationales N89 et N845

	Phase III : Mesures	08/2011	Fiche n°5.6
PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Commune de Bertrix Rossart	Sécurisation des accès à Rossart depuis les nationales N89 et N845	

Situation actuelle

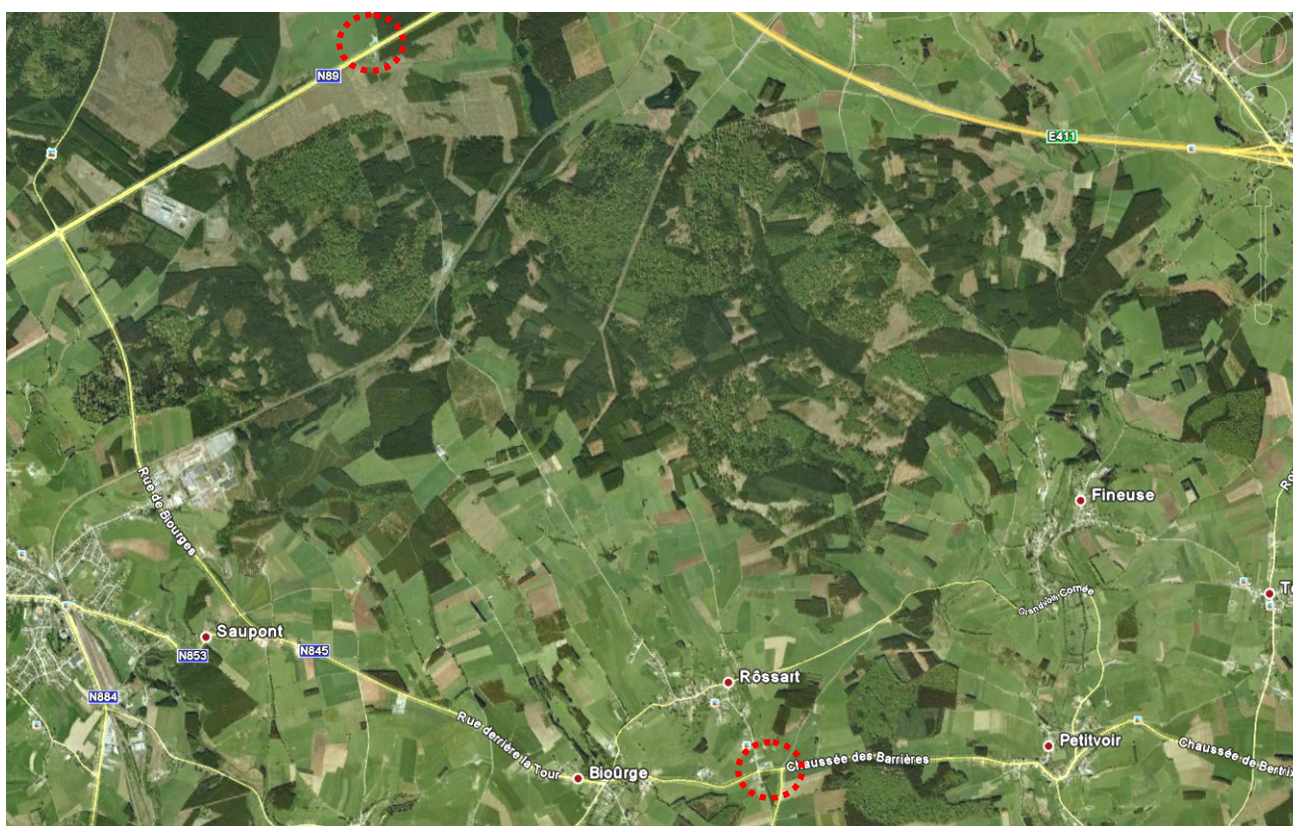
La N89 appartient au réseau de transit régional, c'est une voirie fréquentée. Les deux principaux accès à Bertrix depuis la N89 via les nationales N853 et N884 sont organisés en giratoire ce qui diminue les risques de conflit. L'accès au village de Rossart depuis la N89 n'est pas sécurisé.



Accès N89



Accès N845



Localisation des aménagements (N89 au nord, N845 au sud)

Objectifs

Adapter les carrefours et le réseau routier à la hiérarchie choisie et au régime de vitesses.
Sécuriser les carrefours.

Mesures

1. Accès depuis la N89

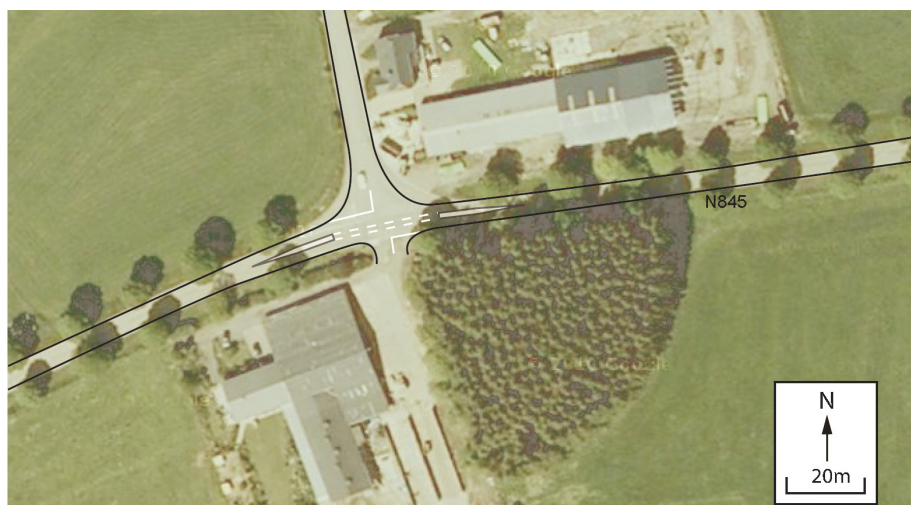
Afin de sécuriser les accès et les débouchés sur la N89, il est proposé de réduire à une voie la circulation des voitures le long de la N89 et d'aménager des tournes à gauche ainsi que des voies d'insertion. Les îlots centraux seront réalisés en marquage au sol, ou bien, en fonction du contexte en dur. Dans l'appréciation du choix entre îlot peint et en dur, on peut citer :

- f. les besoins en gabarit des circulations notamment forestière ou agricole ;
- g. du besoin de protéger les piétons au milieu de la traversée ;
- h. les possibilités d'organiser aisément le déneigement ;
- i. les risques de tamponnement nocturne si l'éclairage est insuffisant ;
- j. les priorités budgétaires. Le PICM préconise de toujours réaliser au moins un marquage, et en fonction des résultats de l'aménagement avant de les transformer éventuellement en îlots en dur.



2. Accès depuis la N845

Afin de marquer les accès aux villages et d'inciter les véhicules à ralentir, il est proposé de matérialiser des îlots en dur ou en marquage de part et d'autre du carrefour, au niveau du croisement N845 / rue de la Hausche.



Légende

 Ilot franchissable

agora
ETUDES

Evaluations des moyens

N89 : Ré-asphaltage complet et îlot en marquage : 60.000,00 €

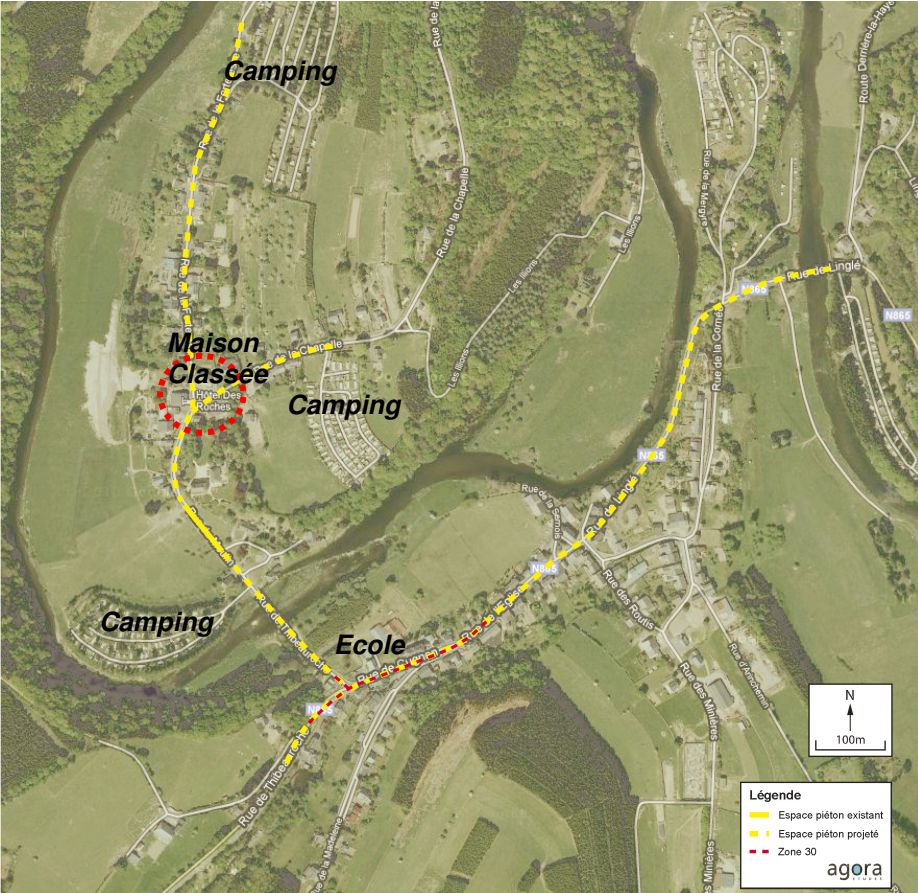
N845 : marquage au sol : 2.500,00 €

Impact

Cet aménagement incitera les automobilistes circulant sur les N89 et N845 à ralentir, permettant ainsi aux habitants du village de Rossart une insertion plus aisée et plus sécurisée.

<u>Échéance</u>	<u>Financement</u>	<u>Indicateur</u>	<u>Fiche liée</u>
Court/moyen terme	SPW	-	-

5.7 Fiche Action : Sécurisation et aménagement des cheminements piétons à Cugnon et Mortehan

 PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures Commune de Bertrix Cugnon – Mortehan	08/2011	Fiche n°0
Situation actuelle Bien qu'assez loin du centre de Bertrix, les villages de Cugnon et Mortehan sont connus pour leurs attraits touristiques (tourisme vert, maisons classées, campings). On dénote donc beaucoup de piétons qui circulent le long de la route et l'absence de trottoirs ne les sécurise pas.			
Objectifs Améliorer fortement les conditions de déplacement pour les piétons, PMR et cyclistes avec des itinéraires confortable, sûrs, directs et attractifs pour relier les quartiers d'habitat et les pôles d'activités majeurs. Adapter les carrefours et le réseau routier à la hiérarchie choisie et au régime de vitesses. Sécuriser les carrefours.			
Mesures 1. Création de trottoir : - Centre de Mortehan : rue de Thibeauruche, rue de Cugnon, rue de l'Eglise, rue de Linglé - Liaison entre Mortehan et Cugnon : Rue de Thibeauruche - Centre Cugnon et desserte du Camping : rue de la Chapelle, rue de la Forteresse  <i>Trottoir à créer et localisation du carrefour Chapelle/Forteresse à aménager</i>			

2. Valorisation du patrimoine

- Réaménagement du carrefour rue de la Chapelle / rue de la Forteresse.
- Aménagement d'une place devant la maison classée et réorganisation du stationnement.
- Assurer une continuité des circulations piétonnes par l'aménagement de trottoir au moins d'un côté de la chaussée.



Evaluations des moyens

Aménagement d'un trottoir, d'un seul côté : traversée de Morteihan (148.350,00€), entre Morteihan et Cugnon (78.600,00€), rue de la Chapelle (55.350,00€), rue de la Forteresse (107.550,00€)

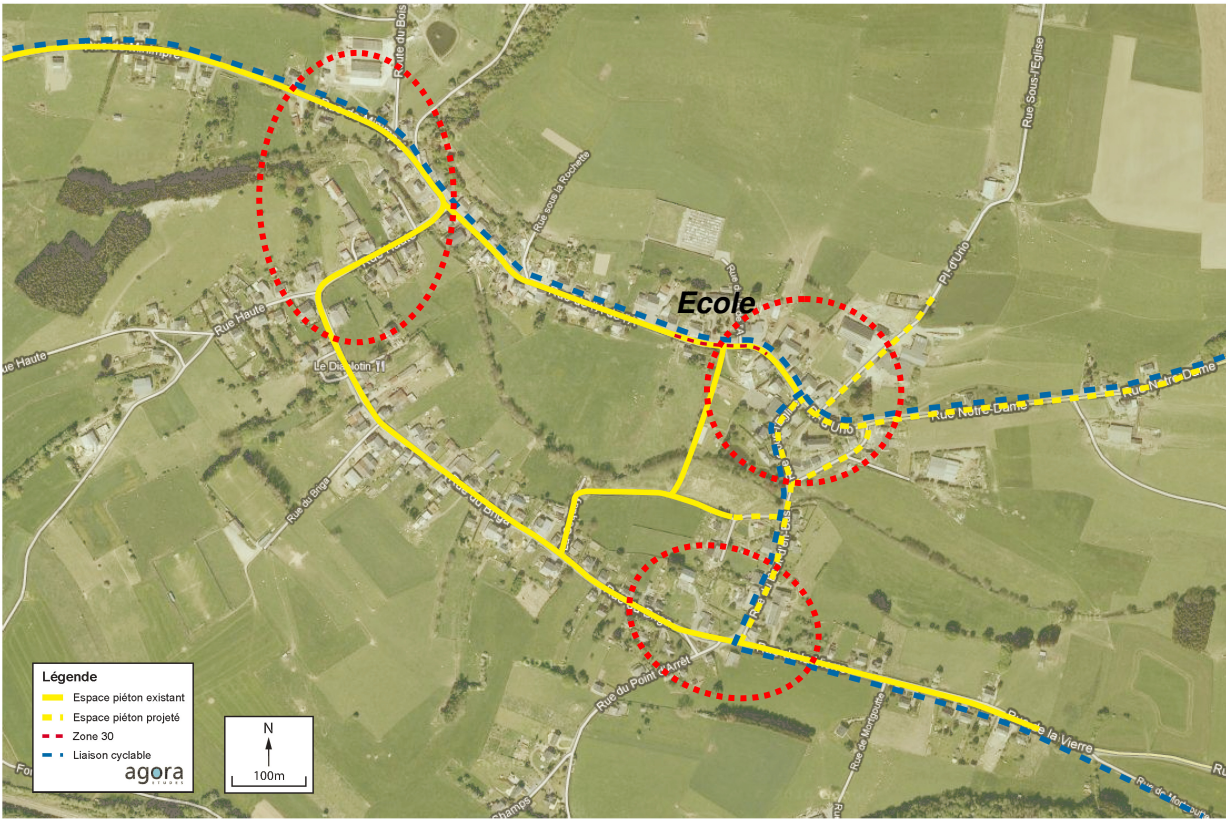
Carrefour et Place à Cugnon : 100.900,00€

Impact

Ces aménagements contribueront à l'amélioration des espaces publics aux centres de Cugnon et Morteihan. Ils permettront de faciliter les déplacements à pied vers l'école, les campings ou les monuments classés.

Échéance	Financement	Indicateur	Fiche liée
Court/moyen terme	SPW	Nombre de mètres de trottoir	-

5.8 Fiche Action : Sécurisation et aménagement des cheminements piétons dans le village de Orgéo

 PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures Commune de Bertrix Orgéo	08/2011	Fiche n°0
Situation actuelle Le village de Orgéo est traversé par la provinciale P5. Les aménagements existants ont un effet ralentisseur même si certains véhicules adoptent encore une vitesse excessive. Par ailleurs, la pression automobile aux abords de l'école montre un manque de liaisons piétonnes pour compléter le sentier existant entre les rues du Briga et sous la Rochette.			
Objectifs Améliorer fortement les conditions de déplacement pour les piétons, PMR et cyclistes avec des itinéraires confortable, sûrs, directs et attractifs pour relier les quartiers d'habitat et les pôles d'activités majeurs. Adapter les carrefours et le réseau routier à la hiérarchie choisie et au régime de vitesses. Sécuriser les carrefours.			
Mesures Le Plan de Mobilité propose de compléter les cheminements piétons en aménageant les rues Notre Dame et du Bout d'en Bas. Pour les déplacements cyclistes (détaillés dans le chapitre Modes Doux), il est proposé l'aménagement de pistes cyclables suggérées compte tenu de l'espace disponible. Outre les relations intervillages, ces aménagements offrent des opportunités de déplacement des zones d'habitat vers l'école.  Trottoir à créer et localisation des accès à sécuriser			

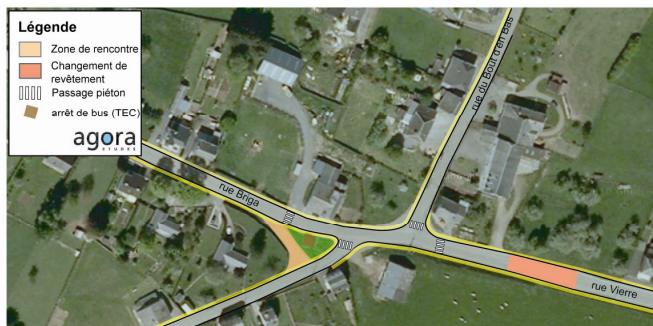
2. Accès nord (rue Minimpré)

- Reporter l'effet de porte existant en amont des premières maisons et remplacer l'élargissement existant par un changement de revêtement pour interpeller les automobilistes.
- Elargir les oreilles de trottoir au droit des carrefours qui débouchent sur les rues de Minimpré, rue Haute et rue du Briga.

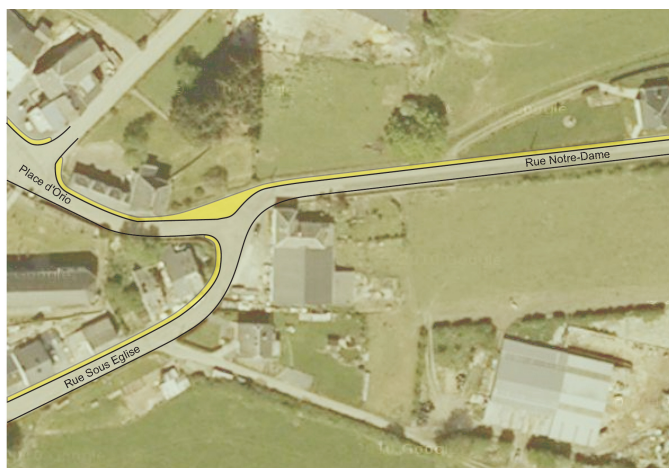


3. Accès sud (rue Vierre)

- Reporter l'effet de porte existant en amont des premières maisons et remplacer l'élargissement existant par un changement de revêtement pour interpeller les automobilistes.
- Elargir les oreilles de trottoir.
- Réaménager le carrefour rue Briga / rue du Point d'Arrêt.

**4. Accès est (rue Notre Dame)**

- Elargir les oreilles de trottoir.
- Aménager un trottoir au moins d'un côté rue Notre Dame et rue du Bout-d'en-Bas.

**Evaluations des moyens**

Aménagement de trottoir, d'un seul côté (rue Notre Dame, rue du Bout-d'en-Bas) : 113.550,00 €

Oreilles de trottoirs aux carrefours des rues Haute et Notre Dame : 23.850,00 €

Sécurisation du carrefour rues du Briga / de la Vierre / du Bout-d'en-Bas : 136.500,00 €

Effet ralentisseur (démontage effet de porte + modification du revêtement) : 10.354,00 €

Impact

Les aménagements proposés le long de la P5 offriront une lecture plus aisée de l'espace public pour les véhicules qui traversent le village et inciteront à des vitesses modérées. Ils permettront de faciliter les déplacements à pied dans le village et des zones d'habitat vers l'école.

<u>Échéance</u>	<u>Financement</u>	<u>Indicateur</u>	<u>Fiche liée</u>
Court/moyen terme	SPW	Nombre de mètres de trottoir	-

5.9 Fiche Action : Aménagement cyclable au centre de Bertrix et vers ses villages

 PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures Commune de Bertrix Bertrix	08/2011	Fiche n°5.9
Situation actuelle La commune de Bertrix possède un potentiel en terme de création de liaisons cyclables, cependant on distingue peu voire pas de liaisons cyclables entre Bertrix et ses villages.			
Objectifs Proposer un réseau modes doux piétons / vélo continu et cohérent à l'échelle communale et intercommunale.			
Mesures Le chapitre « Modes doux » détaille de nombreuses liaisons cyclables. Ce chapitre représente un potentiel important pour la réalisation d'un réseau cyclable qui soit connecté au réseau validé dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable de Wallonie (SDCW). Les liaisons présentées ci-après sont des liaisons estimées prioritaires pour inciter à un usage utilitaire du vélo et de la marche. 1. <u>Liaison Bertrix – Assenois (env. 5,5km)</u> : pour relier Assenois à Bertrix, nous proposons d'emprunter la rue de la Haie – la route des Gohineaux – la rue de Corettes (N884) – rue de Burhaimont (N884). Cet itinéraire permet de rester sur la liaison Bouillon – Libramont du SDCW (rue de la Haie) et de traverser la N89 par le seul passage sécurisé (le rond-point des Corettes). 2. <u>Liaison Bertrix – Saupont (env. 2km)</u> : pour relier Bertrix aux ateliers de Saupont, nous proposons d'emprunter la rue de Blézy. Une liaison peut aussi être aménagée entre Saupont et la gare de Bertrix via la rue de Saupont. ➔ Aménagement proposé : Le type d'aménagement conseillé pour ces deux liaisons pour les vélos est plutôt du type indicatif, c'est-à-dire un aménagement rappelant aux automobilistes leur présence. Les deux options sont : • Aménagement de pistes cyclables suggérées (➔ marquage au sol de logos vélos alternés à des chevrons), • Aménagement de bandes latérales polyvalentes (➔ marquage de deux bandes latérales incitant l'automobiliste à rouler au milieu de la chaussée). Pour rappel cet aménagement est préconisé pour des vitesses de 60 km/h. 3. <u>Liaison Bertrix – Orgéo (env. 5km)</u> : pour relier Bertrix à Orgéo, nous proposons d'emprunter les rues de la Gare – rue d'Orgéo – rue de Minimpré. ➔ Aménagement proposé : • Entre le centre de Bertrix et la gare, nous sommes en agglomération. Les aménagements proposés sont des pistes cyclables suggérées (➔ marquage au sol de logos vélos alternés à des chevrons). L'aménagement de la rue de la Gare veillera à renforcer la sécurité des cyclistes. • Après la gare, il s'agit d'exploiter l'espace disponible en supprimant la bande centrale rouge et d'envisager les différentes options : ▪ une piste cyclable suggérée ou marquée (si la place le permet) dans chaque sens, ▪ une piste bi-directionnelle côté voie ferrée en maintenant le trottoir côté bâti. • A partir de la rue d'Orgéo jusqu'au centre de Orgéo : piste cyclable suggérée ou marquée. 4. <u>Liaison desservant le centre de Bertrix et la gare</u> : nous proposons d'emprunter la rue de Bohémont et la rue de la Gare. ➔ Aménagement proposé : Aménagement de pistes cyclables suggérées (➔ marquage au sol de logos vélos alternés avec des chevrons).			

Points noirs à aménager :

3. Carrefour rue de Blézy / N845 : il est nécessaire d'envisager l'aménagement de ce carrefour compte tenu du trafic important qui emprunte la nationale N845 vers Neufchâteau.
 - a. A court terme : renforcer le marquage et proposer des îlots en dur.
 - b. A moyen terme : aménager un giratoire (projet SPW).

*Liaisons utiles proposées de Bertrix vers ses villages*

Evaluations des moyens

(uniquement pour une bande cyclable suggérée dans chaque sens)

Liaison Bertrix – Assenois : 330.000,00 €

Liaison Bertrix – Saupton : 120.000,00 €

Liaison Bertrix – Orgéo : 300.000,00 €

Liaison vers centre de Bertrix et vers la gare : 195.000,00 €

Impact

L'aménagement de liaisons piétonnes et cyclistes vers les pôles de Bertrix permettra d'inciter à l'utilisation des modes doux pour se déplacer et contribuera à la diminution de la pression automobile aux abords des pôles (gare, école, stade, ...).

Il est très important que ces éléments soient pris en compte dans le cadre de la mise en œuvre des PCA.

<u>Échéance</u>	<u>Financement</u>	<u>Indicateur</u>	<u>Fiche liée</u>
Court/moyen terme	Commune, SPW	Nombre de mètres de pistes cyclables réalisées	5.2

5.10 Fiche Action : Aménagement cyclable entre Bertrix et la Vallée de la Semois

 PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures	08/2011	Fiche n°5.3
	Commune de Bertrix	Aménagement cyclable entre Bertrix et la Vallée de la Semois	

Situation actuelle

La commune de Bertrix possède un potentiel en terme de création de liaisons cyclables, cependant on distingue peu voire pas de liaisons cyclables entre Bertrix et la Vallée de la Semois : pôle touristique important.

Objectifs

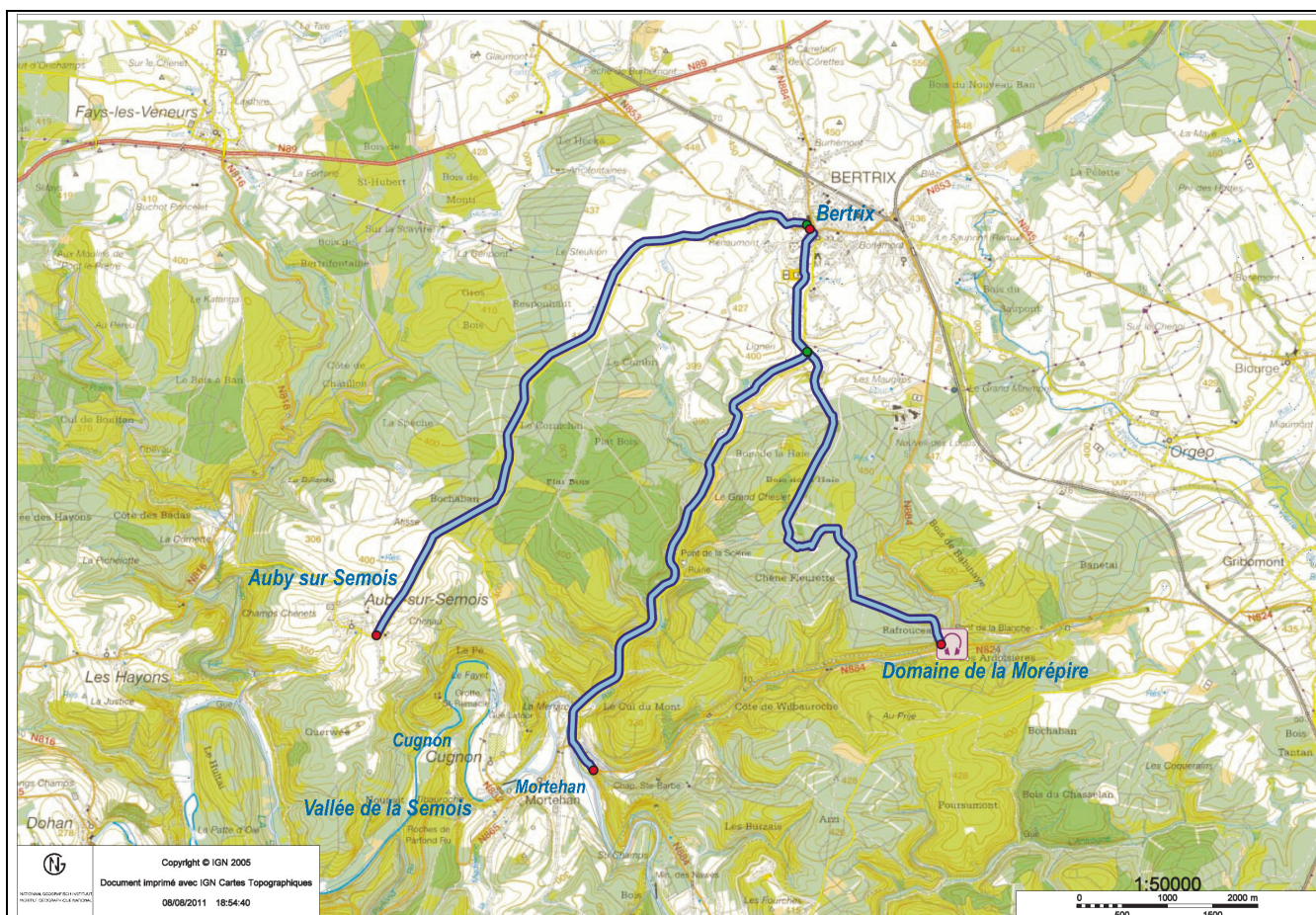
Proposer un réseau modes doux piétons / vélo continu et cohérent à l'échelle communale et intercommunale

Mesures

Le chapitre « Modes doux » détaille de nombreuses liaisons cyclables. Ce chapitre de mesures représente un potentiel important pour la réalisation d'un réseau cyclable qui soit connecté au réseau validé dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable de Wallonie (SDCW).

Les liaisons présentées ci-après sont les liaisons estimées prioritaires pour inciter à un usage loisir du vélo et de la marche :

- Liaison Bertrix – Auby sur Semois (env. 7,5 km)** : Il est proposé d'emprunter les rues de Renaumont et des Hautes Voies. La présence des cyclistes est signalée par une piste cyclable suggérée pour chaque sens. Ce marquage doit être renforcé dans les virages afin de sécuriser la circulation des cyclistes
- Liaison Bertrix – Vallée de la Semois vers Cugnon et Morte han (env. 6,5 km)** : il est proposé d'utiliser la surlargeur existante le long de la rue des Munos vers Herbeumont afin de la transformer en espace mixte piéton-vélo.
- Liaison Bertrix – Domaine de la Morépire (env. 5km)** : Il s'agit d'une liaison à travers une zone forestière. Sur les tronçons non aménagés, on privilégie l'aménagement une bi-bande pour faciliter le passage des vélos et piétons et non uniquement les VTTistes.



Liaisons de loisirs proposées entre Bertrix et le sud du territoire

Evaluations des moyens

Liaison – Bertrix – Auby (uniquement pour une bande cyclable suggérée dans chaque sens) : 450.000,00 €

Liaison Bertrix – Vallée de la Semois : 195.000,00 €

Liaison Bertrix – Domaine de la Morépire : chemin forestier existant à améliorer ponctuellement (75€/m²)

Impact

Ces liaisons permettent de valoriser les espaces naturels de Bertrix et son patrimoine lié à l'ardoise (Domaine de la Morépire) et à la Vallée de la Semois.

<u>Échéance</u> moyen terme	<u>Financement</u> Commune, SPW	<u>Indicateur</u> Nombre de mètres de pistes cyclables réalisées	<u>Fiche liée</u> -
--------------------------------	------------------------------------	---	------------------------

6. Mobilité scolaire : sécurisation des abords des écoles de Bertrix

La majorité des villages de Bertrix accueille un établissement scolaire. Les enquêtes réalisées en phase 1 ont permis de mettre l'accent sur un nombre important de parents qui accompagnent leur enfant en voiture à l'école.

Par ailleurs, il a aussi été mis en avant que l'une des raisons pour laquelle les enfants n'utilisent pas la marche ou le vélo était l'absence de liaisons aménagées et sécurisées dans un rayon d'1km autour de l'école.

En complément des différents réseaux piétons proposés dans chaque village dans le cadre des actions prioritaires, les fiches actions présentées ci-après s'appliquent à proposer des améliorations aux abords de l'école en intervenant sur :

- L'organisation du stationnement (dépose-minute, stationnement longue durée).
- L'aménagement de zones piétonnes continues jusqu'à l'école.
- L'aménagement d'effet ralentisseur à proximité de l'école pour le respect de la zone 30.

6.1 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école fondamentale ND du Rosaire et de l'Institut Saint-Joseph Libramont

PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures	08/2011	Fiche n°6.1
	Commune de Bertrix Bertrix	Sécurisation des abords d'école	

Situation actuelle

L'Ecole Fondamentale Libre Notre Dame du Rosaire possède déjà une série d'aménagements (cf. fiche école correspondante dans le rapport de la phase 1 du PICM), qui attirent l'attention de l'automobiliste sur la présence de l'école. Le stationnement illicite aux abords de l'école rend cependant les cheminements piétons peu sécurisants.

Objectifs

Améliorer les aménagements autour de chaque établissement scolaire.
Sécuriser le trajet entre le domicile et les établissements scolaires.

Mesures

- Pose de potelets le long des trottoirs pour empêcher le stationnement illicite, notamment à la sortie de la rue de la Retraite.
- Aménagement de zones de dépose-minute rue de la Crochette, rue de Renaumont.
- Organiser le stationnement unilatéral de manière alternée rue de la Crochette. Cela permet également de faire ralentir les automobilistes en produisant un effet de chicane.

Espace piéton

Stationnement

Dépose minute

Ilot franchissable

Passage piéton

Potelet

agora

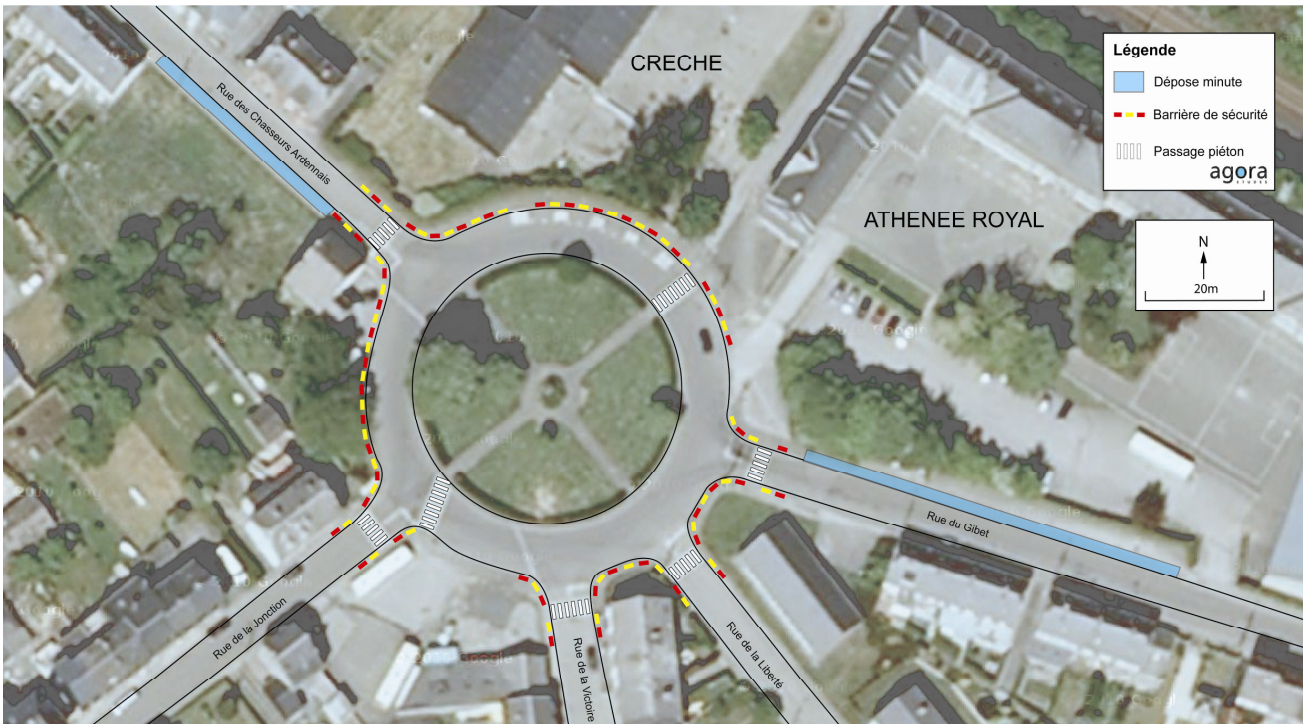
ETUDES

N

20m

Échéance court terme	Financement Commune + subsides	Fiche liée 5.1 – 5.2	agora ETUDES
-------------------------	-----------------------------------	-------------------------	-----------------

6.2 Fiche action : Sécurisation des abords de l'Athénée Royal

PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures	08/2011	Fiche n°6.2
	Commune de Bertrix Bertrix	Sécurisation des abords d'école	
Situation actuelle L'Athénée Royal de Bertrix possède déjà une série d'aménagements (cf. fiche école correspondante dans le rapport de la phase 1 du PICM), qui attirent l'attention de l'automobiliste sur la présence de l'école. Le stationnement illicite aux abords de l'école rend cependant les cheminements piétons peu sécurisants.			
Objectifs Améliorer les aménagements autour de chaque établissement scolaire. Sécuriser le trajet entre le domicile et les établissements scolaires.			
Mesures Court terme : • Pose de barrières le long des trottoirs pour empêcher le stationnement illicite et sécuriser la circulation des élèves. • Aménagement de deux zones de dépose-minute rue du Gibet et rue des Chasseurs Ardennais. • Organiser le stationnement dans les rues débouchant sur le giratoire, notamment en choisissant un côté afin d'aménager des oreilles de trottoir pour permettre des traversées mieux protégées.			
			
Long terme : • Exploiter un espace disponible aux abords de l'école pour y organiser le stationnement et le dépose minute.			
Échéance court terme	Financement Commune + subsides	Fiche liée -	

6.3 Fiche Action : Sécurisation des abords de l'école communale d'Assenois

PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures	08/2011	Fiche n°6.3
	Commune de Bertrix Assenois	Sécurisation des abords d'école	

Situation actuelle

L'école communale de Assenois possède déjà une série d'aménagements (cf. fiche école correspondante dans le rapport de la phase 1 du PICM), qui attirent l'attention de l'automobiliste sur la présence de l'école.
Il n'y a cependant pas d'aménagement physique pour inciter les automobilistes à réduire leur vitesse.

Objectifs

Sécuriser les cheminements piétons par des aménagements les rendant plus confortables et incitant les automobilistes à réduire leur vitesse.

Mesures

- Elargissement de la zone 30.
- Rétrécissement du carrefour N853 # rue du Lavoisier en élargissant les oreilles de trottoirs.
- Aménagement d'un plateau ou changement de revêtement de ce même carrefour, car il s'agit de l'entrée du village.
- Réaménagement du passage piéton à la sortie de l'école : le passage piéton doit être décalé par rapport à la sortie de l'école pour interrompre la linéarité de la trajectoire des élèves quittant l'école. Les barrières délimitant l'accès au passage piéton, doivent être adaptées en conséquence.
- Aménagement de la rue des Tilleuls en zone de rencontre et connexion à la rue des écoles par la mise en valeur du chemin existant.

Légende

Espace piéton

Zone de rencontre

Changement de revêtement

Ilot

30

Zone 30

Sens de circulation

Passage piéton

Barrière de sécurité

agora
ETUDES

N

20m

Échéance moyen / court terme	Financement Commune + subsides	Fiche liée 5.3	agora ETUDES
---------------------------------	-----------------------------------	-------------------	-----------------

6.4 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de Auby-sur-Semois

PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures	06/2011	Fiche n°6.4
	Commune de Bertrix Auby-sur-Semois	Sécurisation des abords d'école	

Situation actuelle

L'école communale de Auby possède déjà une série d'aménagements (cf. fiche école correspondante dans le rapport de la phase 1 du PICM), qui attirent l'attention de l'automobiliste sur la présence de l'école.
Le stationnement illicite aux abords de l'école rend cependant les cheminements piétons peu sécurisants.

Objectifs

Sécuriser les cheminements piétons en les rendant plus confortable et organiser le stationnement.

Mesures

- Pose de potelets le long du trottoir adjacent à l'école pour empêcher le stationnement illicite.
- Rétrécissement du carrefour rue des Ruelles # rue de la Culée en élargissant les oreilles de trottoirs.
- Aménagement de deux zones de stationnement de courte durée (dépose-minute et reprise quart-d'heure).
- Redessiner le passage piéton car actuellement il ne s'agit que d'un changement de revêtement.

Légende

Projet PCDR

Espace piéton

Changement de revêtement

Dépose minute

Ecole

Passage piéton

Potelet

Zone 30

N

20m

agora

ETUDES

Échéance court terme	Financement Commune + subsides	Fiche liée -	agora ETUDES
-------------------------	-----------------------------------	-----------------	-----------------

6.5 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de Morthan

PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures	08/2011	Fiche n°6.5
	Commune de Bertrix Morthan	Sécurisation des abords d'école	
Situation actuelle L'Ecole communale de Morthan possède déjà une série d'aménagements (cf. fiche école correspondante dans le rapport de la phase 1 du PICM), qui attirent l'attention de l'automobiliste sur la présence de l'école. Le stationnement illicite aux abords de l'école et les trottoirs trop étroits rendent cependant les cheminements piétons peu sécurisants.			
Objectifs Sécuriser les cheminements piétons en les rendant plus confortables et organisation du stationnement.			
Mesures • Aménagement d'un trottoir, continu devant l'école. • Aménagement de zones de dépose-minute devant l'école. • Stationnement unilatéral devant l'école alterné avec le dépose-minute. Cela permet également de ralentir les automobilistes en produisant un effet de chicanes.			
			
Échéance court terme	Financement Commune + subsides	Fiche liée -	

6.6 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de Nevraumont

PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures	06/2011	Fiche n°6.6
	Commune de Bertrix Nevraumont	Sécurisation des abords d'école	

Situation actuelle

L'Ecole Communale de Nevraumont possède déjà une série d'aménagements (cf. fiche école correspondante dans le rapport de la phase 1 du PICM), qui attirent l'attention de l'automobiliste sur la présence de l'école.
Il n'existe cependant pas d'aménagement ralentisseur pour les automobilistes.

Objectifs

Sécuriser les cheminements piétons en les rendant plus confortables et organisation du stationnement.

Mesures

- Aménagement d'un plateau devant l'école.
- Aménagement de zones de dépose-minute devant l'école.
- Changement de revêtement du carrefour rue du Grand-Enclos # rue Perlieue (tronçon de la bifurcation se trouvant plus au sud).



Échéance court terme	Financement Commune + subsides	Fiche liée -	
-------------------------	-----------------------------------	-----------------	---

6.7 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de Orgéo

PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures	06/2011	Fiche n°6.7
	Commune de Bertrix Orgéo	Sécurisation des abords d'école	

Situation actuelle

L'Ecole Communale de Orgéo possède déjà une série d'aménagements (cf. fiche école correspondante dans le rapport de la phase 1 du PICM), qui attirent l'attention de l'automobiliste sur la présence de l'école.
Le stationnement illicite aux abords de l'école oblige les élèves à marcher sur la voirie. D'autre part il existe une zone de stationnement qui n'est pas utilisée.

Objectifs

Sécuriser les cheminements piétons en les rendant plus confortable et organisation du stationnement.

Mesures

- Aménagement de zones de dépose-minute devant l'école.
- Pose de potelets le long des trottoirs pour empêcher le stationnement illicite.
- Mise en avant de la zone de stationnement à l'arrière de l'école.

Espace piéton

Changement de revêtement

Stationnement

Dépose minute

Ecole

Passage piéton

Potelet

Zone 30

Zone de rencontre

agora
ETUDES

N

20m

Ecole Communale
d'Orgéo

Rue de l'A de l'A

Rue de l'A de l'A

Échéance

court terme

Financement

Commune + subsides

Fiche liée

-

agora

ETUDES

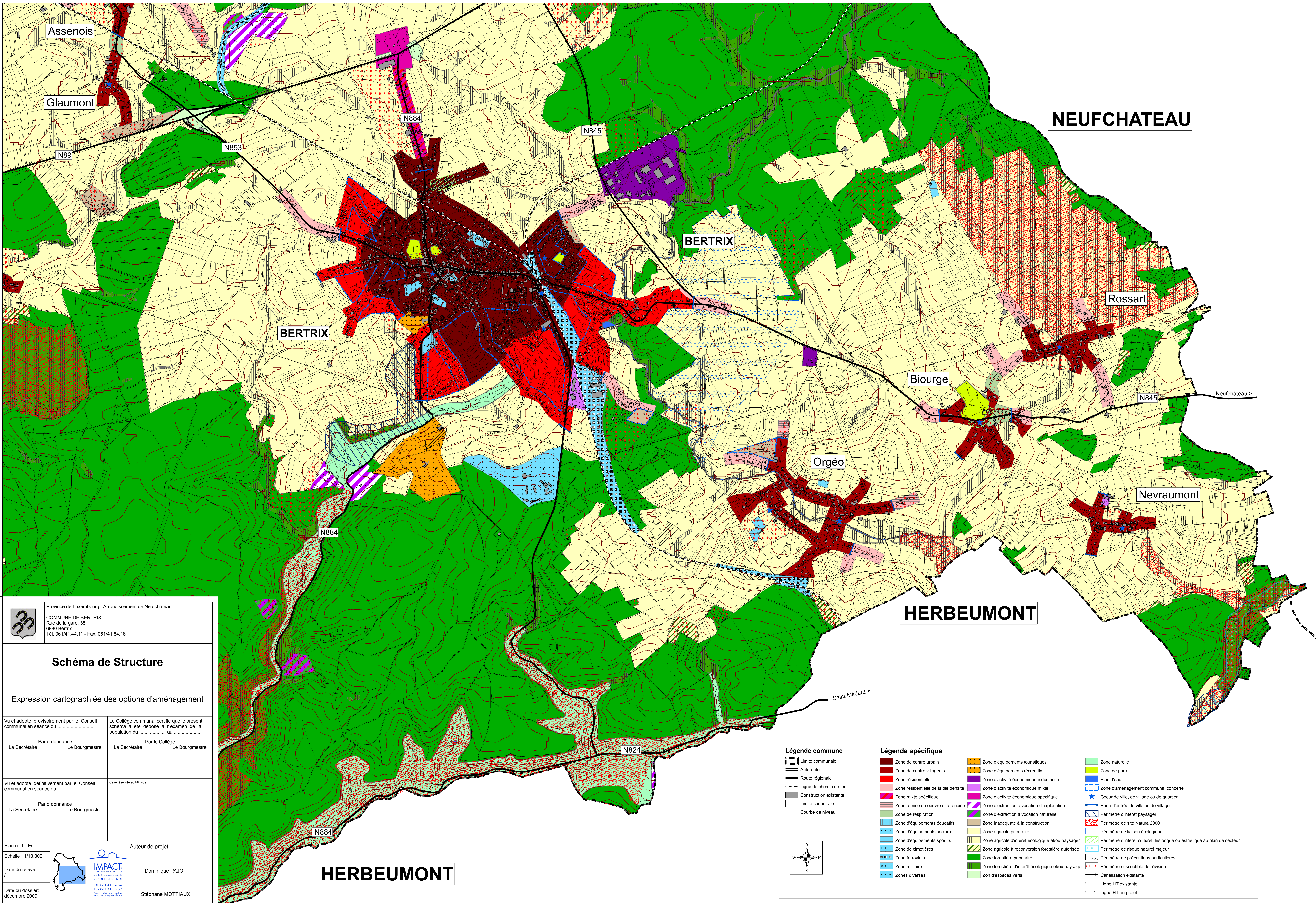
7. Tableau récapitulatif

Territoire		N°	Où	Mesure	Quand			Qui					mesure(s) liée(s)
					- de 3 ans	3 - 6 ans	6 ans et +	Commune	SPW	TEC	SNCB	Province	
Commune de Bertrix													
Modes doux													
a	5.2	Bertrix	Securisation et aménagements des cheminements du centre vers les quartiers et pôles de Bertrix		court								5.1 Réaménagement du centre de Bertrix - 5.3 Aménagement cyclable au centre de Bertrix et vers ses villages
a	5.3	Assenois	Securisation et aménagements des cheminements piétons du centre vers les quartiers et pôles de d'Assenois		court	moyen							5.2 Aménagement cyclable au centre de Bertrix et vers ses villages
a	5.5	Auby-sur-Semois	Securisation et aménagements des cheminements piétons dans le village de Auby-sur-Semois		court	moyen							
a	5.7	Cugnon et Morlehan	Securisation et aménagements des cheminements piétons à Cugnon et Morlehan		court	moyen							
a	5.8	Orgéo	Securisation et aménagements des cheminements piétons dans le village de Orgéo		court	moyen							
a	5.9	Bertrix	Aménagement cyclable au centre de Bertrix et vers ses villages		court	moyen							5.2 Sécurisation et aménagements des cheminements du centre vers les quartiers et pôles de Bertrix
a	5.10	Bertrix, la Vallée de la Semois	Aménagement cyclable entre Bertrix et la Vallée de la Semois			moyen							
Transport en commun et intermodalité													
a	3.2	Commune de Bertrix	Mise en accessibilité de la ligne 8			moyen	long						
Circulation, stationnement et modes doux : fiches prioritaires													
a	5.1	Bertrix	Réaménagement du centre de Bertrix		court								5.2 Sécurisation et aménagements des cheminements du centre vers les quartiers et pôles de Bertrix
a	5.4	Jehonville et Sart	Securisation des traversées de Jehonville et Sart		court	moyen							
a	5.6	Rosart	Securisation des accès à Rosart depuis les nationales N89 et N845		court	moyen							
Mobilité scolaire : fiches abords d'école													
a	6.1	Bertrix	Securisation des abords de l'école fondamentale ND du Rosaire et de l'Institut Saint-Joseph L'Arment		court								5.1 Réaménagement du centre de Bertrix - 5.2 Sécurisation et aménagements des cheminements du centre vers les quartiers et pôles de Bertrix
a	6.2	Bertrix	Securisation des abords de l'Allierite Royale		court								
a	6.3	Assenois	Securisation des abords de l'école communale d'Assenois		court	moyen							
a	6.4	Auby-sur-Semois	Securisation des abords de l'école communale d'Auby-sur-Semois		court								5.3 Sécurisation et aménagements des cheminements piétons du centre vers les quartiers et pôles de d'Assenois
a	6.5	Morlehan	Securisation des abords de l'école communale de Morlehan		court								
a	6.6	Nervrament	Securisation des abords de l'école communale de Nervrament		court								
a	6.7	Orgéo	Securisation des abords de l'école communale d'Orgéo		court								

8. Annexes

8.1 Plan de secteur de la partie Est de Bertrix

8.2 Propositions des mesures du SSC pour la partie Est de Bertrix





Province de Luxembourg - Arrondissement de Neufchâteau
COMMUNE DE BERTRIX
Rue de la gare, 36
6880 Bertrix
Tél: 061/41.44.11 - Fax: 061/41.54.18

Schéma de Structure

Expression cartographiée des options d'aménagement

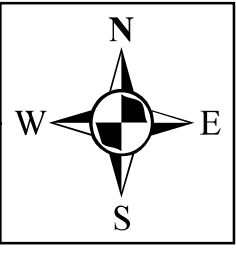
Vu et adopté provisoirement par le Conseil communal en séance du	Le Collège communal certifie que le présent schéma a été déposé à l'examen de la population du au
Par ordonnance La Secrétaire Le Bourgmestre	Par le Collège La Secrétaire Le Bourgmestre

Vu et adopté définitivement par le Conseil communal en séance du	Casé réservée au Ministre
Par ordonnance La Secrétaire Le Bourgmestre	

Plan n° 1 - Est	Auteur de projet
Echelle : 1/10.000	 Dominique PAJOT
Date du relevé: /	
Date du dossier: décembre 2009	Stéphane MOTTIAUX

Légende commune

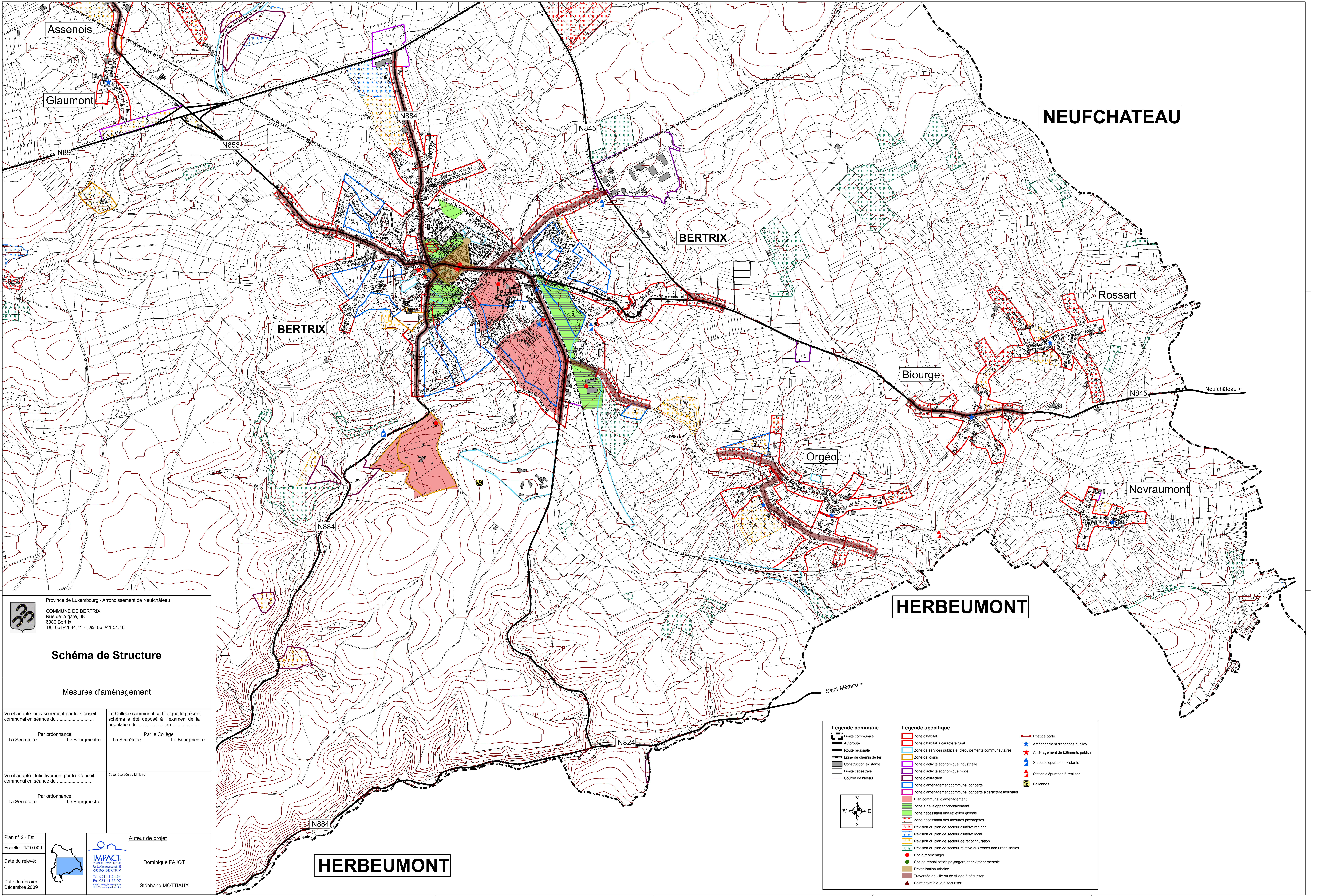
- Limite communale
- Autoroute
- Route régionale
- Ligne de chemin de fer
- Construction existante
- Limite cadastrale
- Courbe de niveau

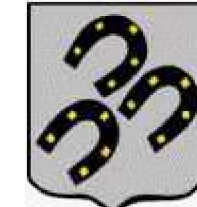


Légende spécifique

Zone de centre urbain	Zone d'équipements touristiques	Zone naturelle
Zone de centre villageois	Zone d'équipements récréatifs	Zone de parc
Zone résidentielle	Zone d'activité économique industrielle	Plan d'eau
Zone résidentielle de faible densité	Zone d'activité économique mixte	Zone d'aménagement communal concerté
Zone mixte spécifique	Zone d'activité économique spécifique	Coeur de ville, de village ou de quartier
Zone à mise en oeuvre différenciée	Zone d'extraction à vocation d'exploitation	Porte d'entrée de ville ou de village
Zone de respiration	Zone d'extraction à vocation naturelle	Périmètre d'intérêt paysager
Zone d'équipements éducatifs	Zone inadéquate à la construction	Périmètre de site Natura 2000
Zone d'équipements sociaux	Zone agricole prioritaire	Périmètre de liaison écologique
Zone d'équipements sportifs	Zone agricole d'intérêt écologique et/ou paysager	Périmètre d'intérêt culturel, historique ou esthétique au plan de secteur
Zone de cimetières	Zone agricole à reconversion forestière autorisée	Périmètre de risque naturel majeur
Zone ferroviaire	Zone forestière prioritaire	Périmètre de précautions particulières
Zone militaire	Zone forestière d'intérêt écologique et/ou paysager	Périmètre susceptible de révision
Zones diverses	Zon d'espaces verts	Canalisation existante

Ligne HT existante
Ligne HT en projet





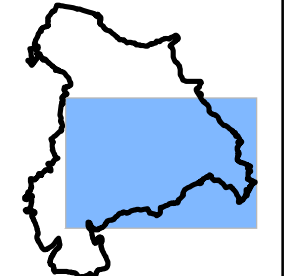
Province de Luxembourg - Arrondissement de Neufchâteau
COMMUNE DE BERTRIX
Rue de la gare, 36
6880 Bertrix
Tél: 061/41.44.11 - Fax: 061/41.54.18

Schéma de Structure

Mesures d'aménagement

Vu et adopté provisoirement par le Conseil communal en séance du	Le Collège communal certifie que le présent schéma a été déposé à l'examen de la population du au
Par ordonnance La Secrétaire Le Bourgmestre	Par le Collège La Secrétaire Le Bourgmestre

Vu et adopté définitivement par le Conseil communal en séance du	Casse réservée au Ministre
Par ordonnance La Secrétaire Le Bourgmestre	

Plan n° 2 - Est
Echelle : 1/10.000
Date du relevé: 
Date du dossier: Décembre 2009



Auteur de projet
Dominique PAJOT
Stéphane MOTTIAUX

Légende commune

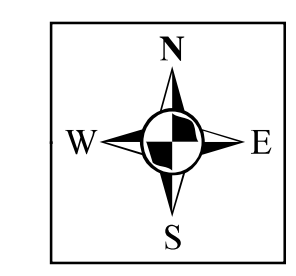
- Limite communale
- Autoroute
- Route régionale
- Ligne de chemin de fer
- Construction existante
- Limite cadastrale
- Courbe de niveau

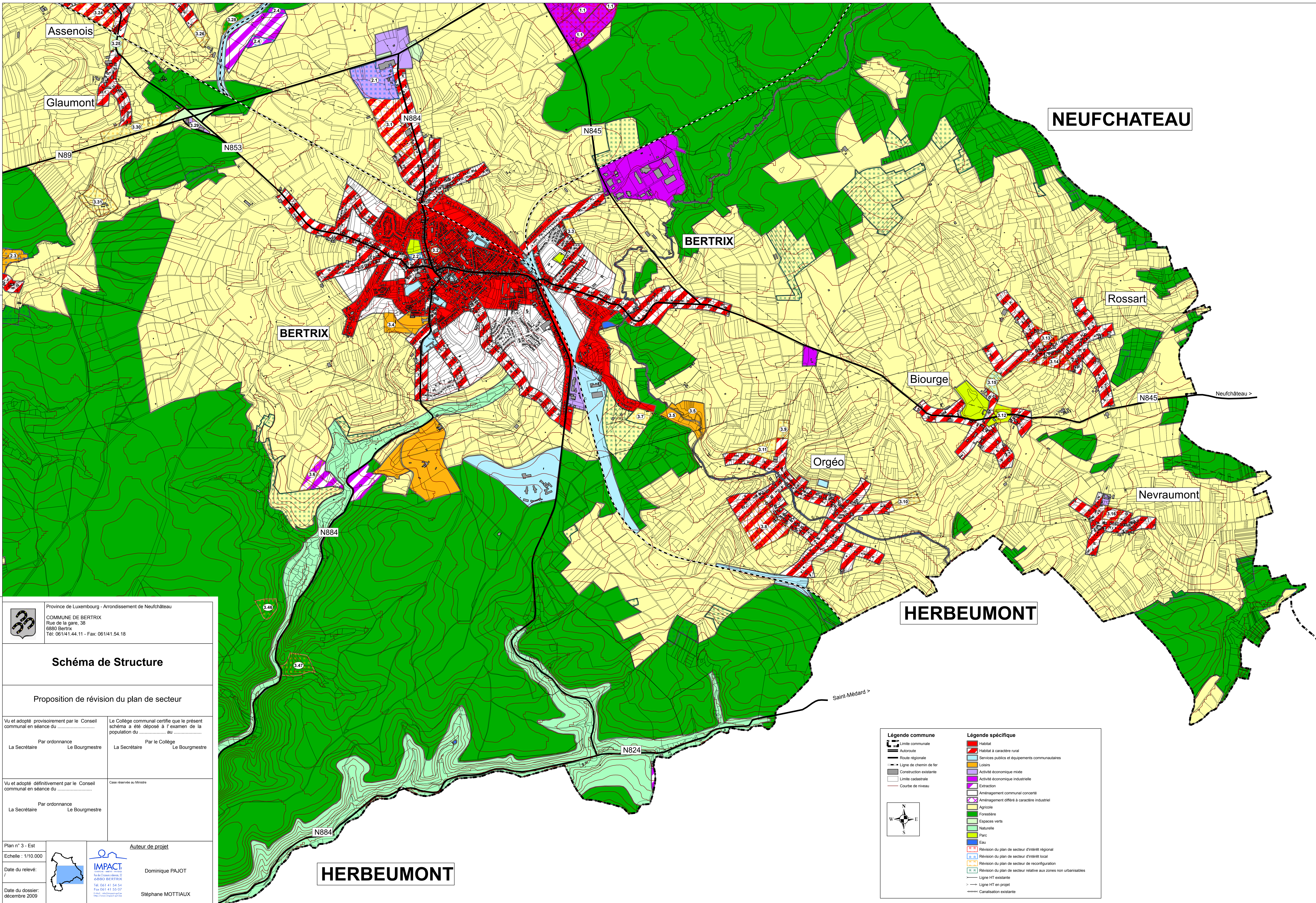
Légende spécifique

- Zone d'habitat
- Zone d'habitat à caractère rural
- Zone de services publics et d'équipements communautaires
- Zone de loisirs
- Zone d'activité économique industrielle
- Zone d'activité économique mixte
- Zone d'extraction
- Zone d'aménagement communal concerté
- Zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel
- Plan communal d'aménagement
- Zone à développer prioritairement
- Zone nécessitant une réflexion globale
- Zone nécessitant des mesures paysagères
- Révision du plan de secteur d'intérêt régional
- Révision du plan de secteur d'intérêt local
- Révision du plan de secteur de reconfiguration
- Révision du plan de secteur relative aux zones non urbanisables
- Site à réaménager
- Site de réhabilitation paysagère et environnementale
- Requalification urbaine
- Traversée de ville ou de village à sécuriser
- Pont névralgique à sécuriser

Légende spécifique

- Effet de porte
- Aménagement d'espaces publics
- Aménagement de bâtiments publics
- Station d'épuration existante
- Station d'épuration à réaliser
- Eoliennes







Province de Luxembourg - Arrondissement de Neufchâteau
COMMUNE DE BERTRIX
Rue de la gare, 38
6880 Bertrix
Tél: 061/41.44.11 - Fax: 061/41.54.18

Schéma de Structure

Proposition de révision du plan de secteur

Vu et adopté provisoirement par le Conseil communal en séance du	Le Collège communal certifie que le présent schéma a été déposé à l'examen de la population du au
La Secrétaire Par ordonnance Le Bourgmestre	La Secrétaire Par le Collège Le Bourgmestre

Vu et adopté définitivement par le Conseil communal en séance du	Casse réservée au Ministre
La Secrétaire Par ordonnance Le Bourgmestre	

Plan n° 3 - Est
Echelle : 1/10.000
Date du relevé: /
Date du dossier: décembre 2009

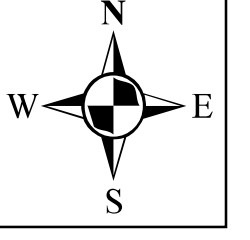




Auteur de projet
Dominique PAJOT
Stéphane MOTTIAUX

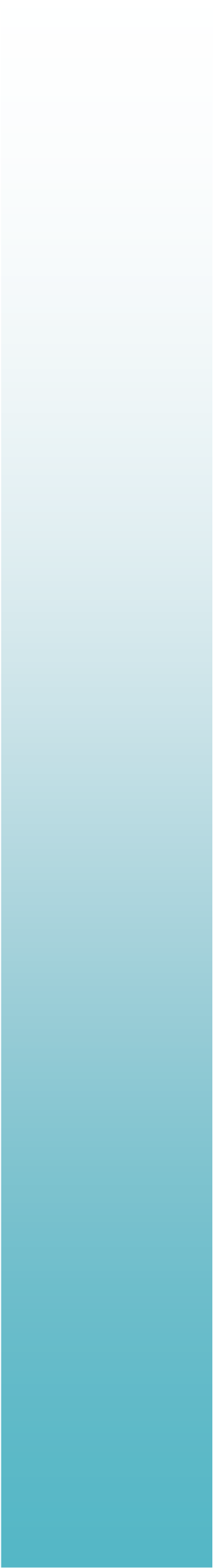
Légende commune

- Limite communale
- Autoroute
- Route régionale
- Ligne de chemin de fer
- Construction existante
- Limite cadastrale
- Courbe de niveau



Légende spécifique

- Habitat
- Habitat à caractère rural
- Services publics et équipements communautaires
- Loisirs
- Activité économique mixte
- Activité économique industrielle
- Extraction
- Aménagement communal concerté
- Aménagement différé à caractère industriel
- Agricole
- Forestière
- Espaces verts
- Naturelle
- Parc
- Eau
- R R Révision du plan de secteur d'intérêt régional
- R R Révision du plan de secteur d'intérêt local
- R R Révision du plan de secteur de reconfiguration
- R R Révision du plan de secteur relative aux zones non urbanisables
- Ligne HT existante
- Ligne HT en projet
- Canalisation existante



agora
E T U D E S

urbanisme
environnement
planification
mobilité
espace public