



Plan InterCommunal de Mobilité Communes de Bertrix, Herbeumont et Paliseul

***Phase 3 : Propositions
Echelle communale
Commune de Herbeumont***

***Rapport après enquête publique
Décembre 2011***

Ont participé à la rédaction de cette étude :

Paul Plak – Administrateur – Chef de projets

Céline Paderna – Chef de projets

Andréas Athanassiadis – Chef de projets adjoint

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 Herbeumont	5
1.1 Principes	5
1.2 Hiérarchie proposée à l'échelle de Herbeumont	6
1.3 Catégorisation et régime de vitesse	7
2. Modes doux.....	9
2.1 Aménagements d'un réseau cyclable	9
2.1.1 Nevraumont – Gribomont	13
2.1.2 Orgéo – Gribomont	15
2.1.3 Gribomont – Martilly	17
2.1.4 Gribomont – Saint-Médard	18
2.1.5 Saint-Médard – Martilly	20
2.1.6 Martilly – Straimont	22
2.1.7 Menugoutte – Martilly	24
2.1.8 Herbeumont – St-Médard	26
2.1.9 Herbeumont – Gribomont – Orgéo	28
2.2 Aménagement piétons et prise en compte des PMR	30
3. Transport en commun.....	31
3.1 Hiérarchie proposée à l'échelle de Herbeumont	31
3.2 Intermodalité aux gares les plus proches	33
3.3 Desserte touristique	36
4. Principes d'aménagement dans les villages	37
4.1 Herbeumont	37
4.2 Gribomont	39
4.3 Saint-Médard	40
4.4 Straimont	41
4.5 Martilly	42
4.6 Menugoutte	43
5. Programme d'actions : fiches actions prioritaires	44
5.1 Fiche action : Réaménagement des accès nord et sud de Herbeumont	44
5.2 Fiche action : Sécurisation et aménagement des cheminements au centre de Herbeumont et vers les quartiers et pôles	46
5.3 Fiche action : Sécurisation et aménagement des cheminements à Gribomont et Saint-Médard	49
5.4 Fiche action : Sécurisation des carrefours à Gribomont et Saint-Médard	51
5.5 Fiche action : Réaménagement du centre de Saint-Médard	54
5.6 Fiche action : Réaménagement du centre de Straimont	55
5.7 Fiche action : Sécurisation de la traversée de Menugoutte	57
5.8 Fiche action : Sécurisation de la nationale N85	59

5.9	Fiche action : Aménagement du RAVeL entre Herbeumont, Gribomont et Orgéo -----	61
5.10	Fiche action : Aménagement de liaisons douces entre les villages -----	63
6.	Mobilité scolaire : sécurisation des abords des écoles de Herbeumont	65
6.1	Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de Herbeumont (implantation existante et projetée) -----	65
6.2	Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de Saint-Médard -----	67
6.3	Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de Martilly -----	68
7.	Tableau récapitulatif.....	71

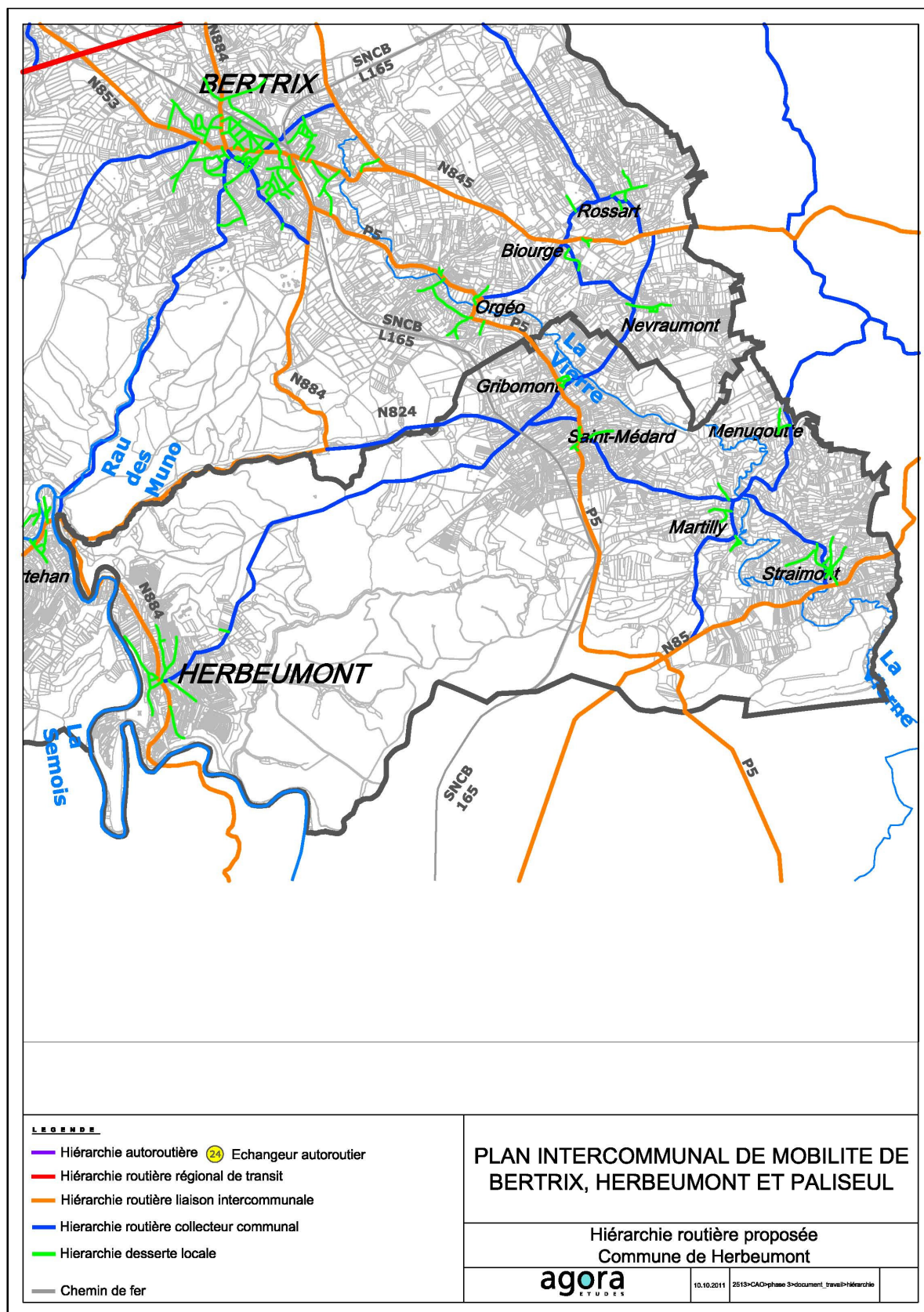
1. Hiérarchisation et catégorisation du réseau routier à l'échelle de la commune de Herbeumont

1.1 Principes

La hiérarchie proposée est réfléchie à l'échelle des communes de Habay et Léglise et se décline comme suit, en termes de régime de vitesse et d'aménagement :

Fonction principale	transit		distribution		desserte
Catégorie du réseau	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 Herbeumont

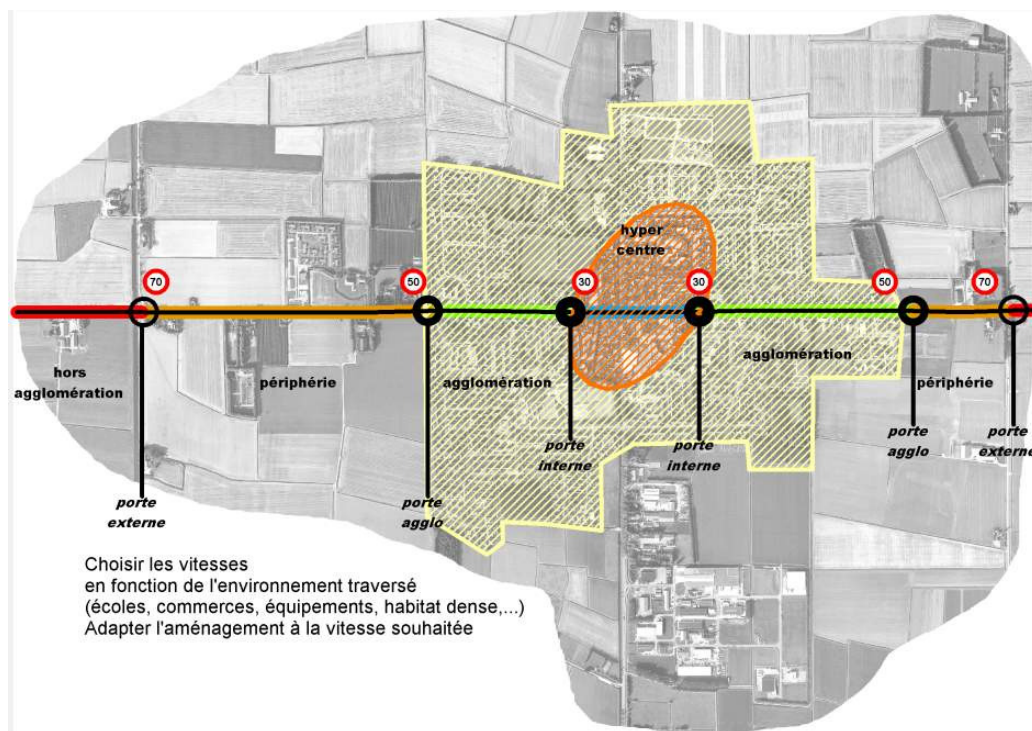


Carte 1 : Hiérarchie routière proposé à l'échelle de Herbeumont

1.3 Catégorisation et régime de vitesse

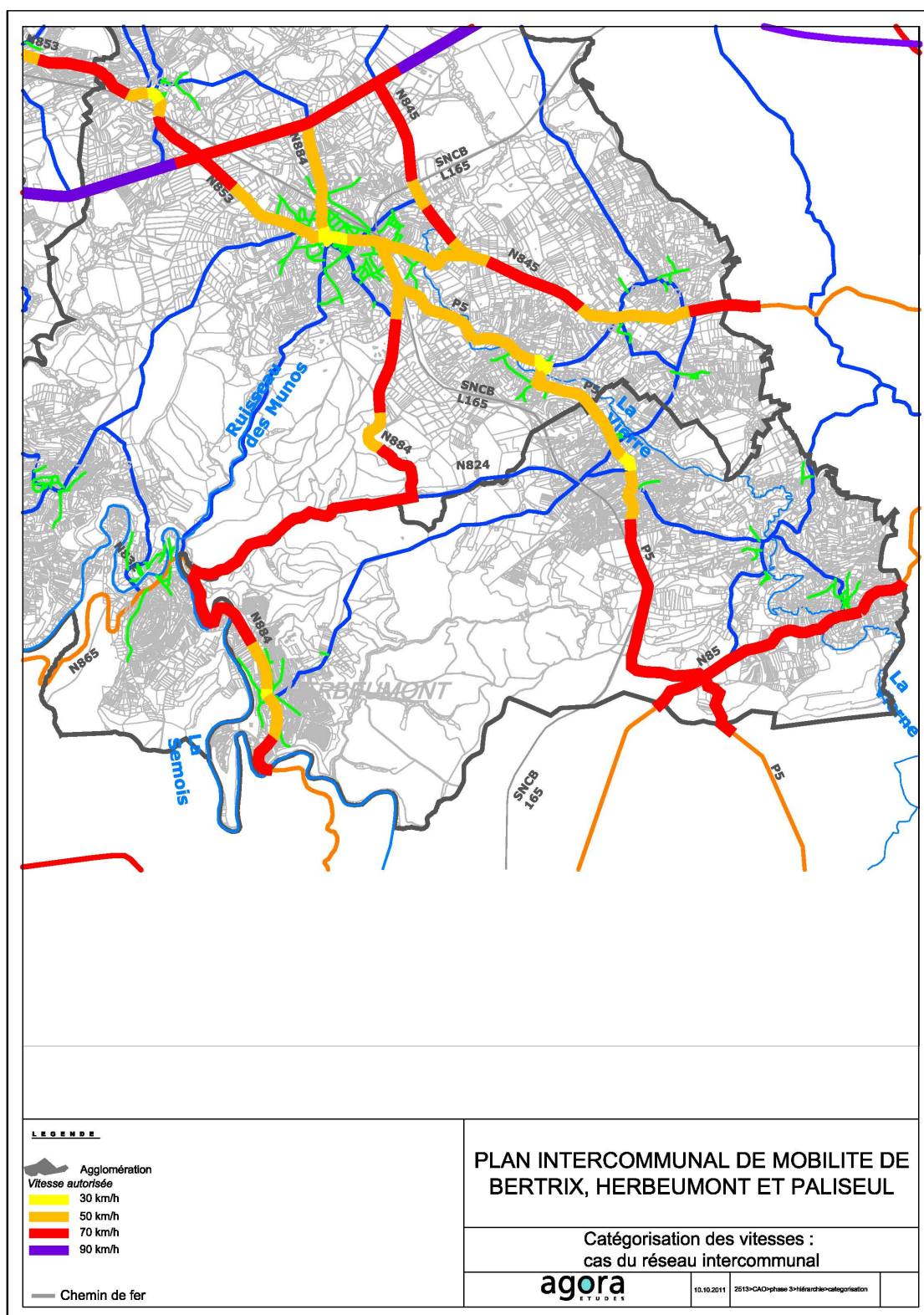
Tout l'enjeu de combiner la hiérarchisation et la catégorisation des réseaux consiste à associer ceux-ci en un ensemble qui répond aux attentes de tous les usagers.

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

Le schéma ci-après indique les vitesses autorisées le long des principales voiries qui desservent la commune. Les vitesses sont à adapter en fonction de la zone traversée (hors agglomération, en agglomération, école).



Carte 2 : Catégorisation des vitesses pour le réseau intercommunal qui dessert la commune de Herbeumont

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.

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.

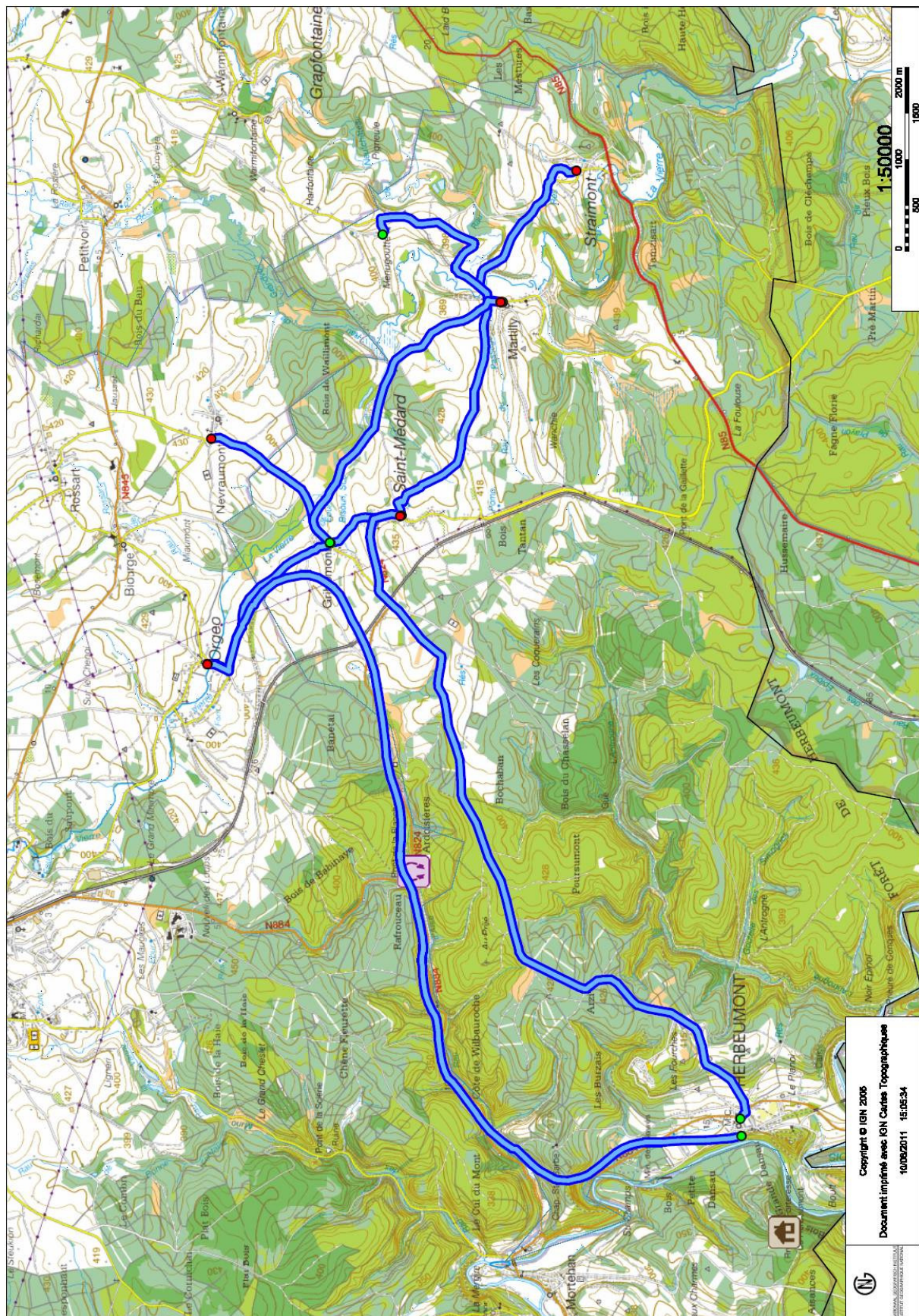
En parcourant la commune du nord au sud, nous avons examiné les liaisons suivantes.

Le réseau de liaisons modes doux proposé dans ce chapitre sur la commune de Herbeumont est repris sur la carte ci-dessous. La carte suivante représente le réseau du Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie (SDCW) au niveau de la commune.

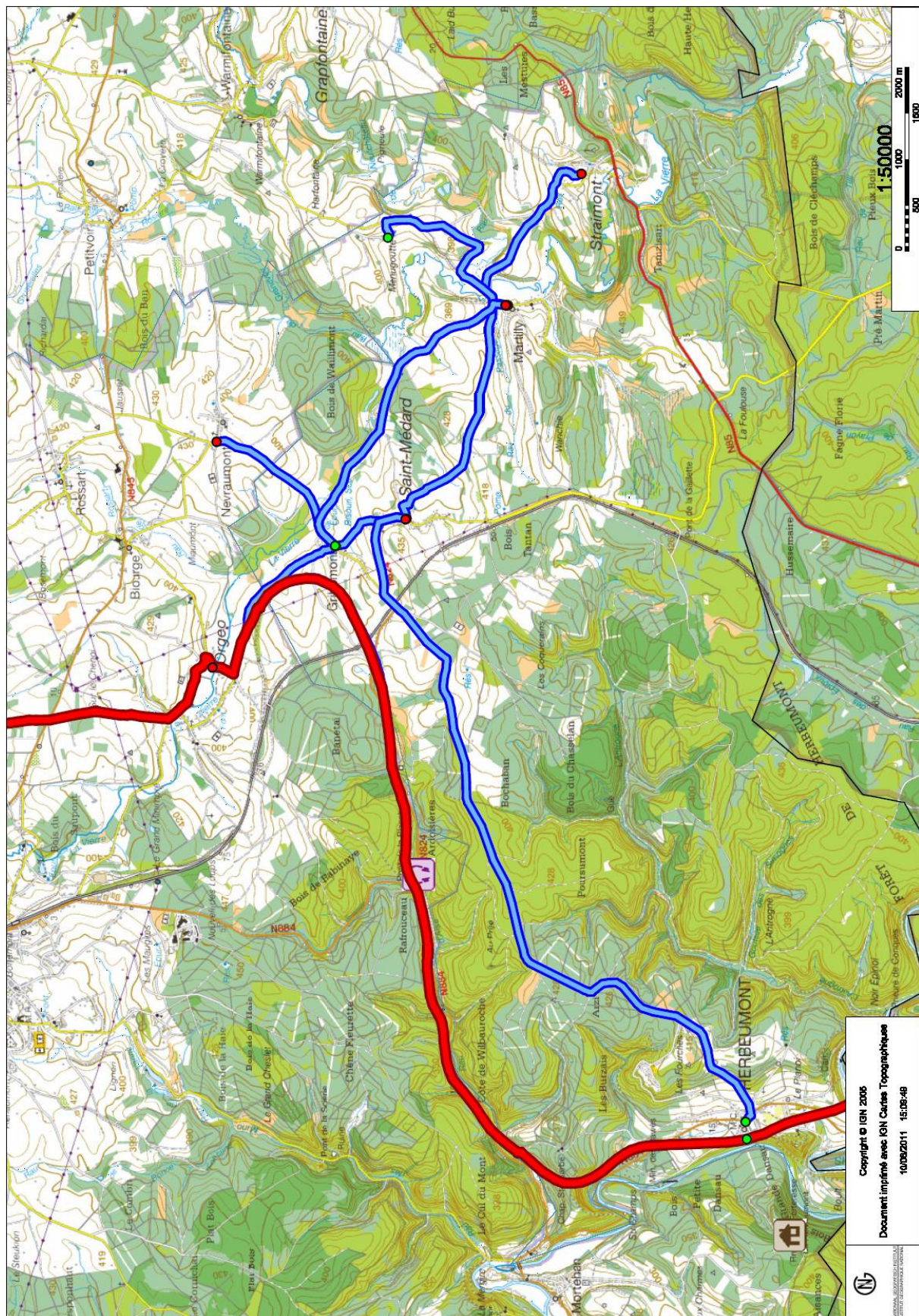
En comparant ces 2 cartes, nous pouvons faire les remarques suivantes.

La liaison Bouillon – Libramont du SDCW dessert l'ouest et le nord de la commune et notamment relie Herbeumont à Gribomont et quelques villages de Bertrix.

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



Carte 3 : Réseau communal proposé pour les modes doux



2.1.1 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 de type indicatif, c'est-à-dire un aménagement rappelant aux automobilistes leur présence. Les deux options sont :

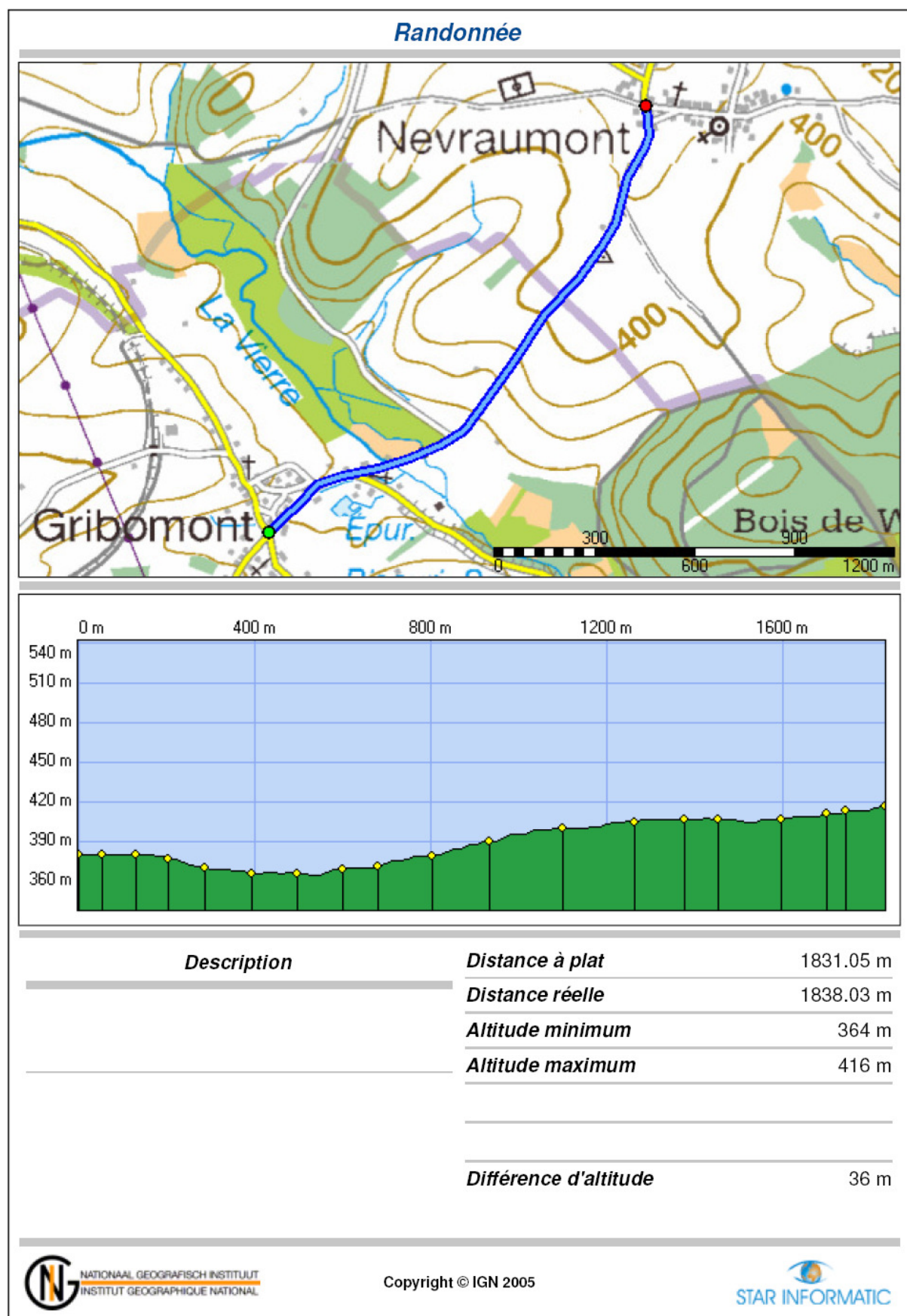
- Aménagement de pistes cyclables suggérées (→ marquage au sol de logos vélos alternes à des chevrons),
- Aménagement de bandes latérales polyvalentes (→ marquage de deux bandes latérales incitant l'automobiliste à rouler au milieu de la chaussée). Pour rappel cet aménagement est préconisé pour des vitesses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

Sur le tronçon de la rue du Grand Enclos, nous proposons d'aménager au moins une piste cyclable marquée (PCM). Si la largeur de la voirie ne permet pas d'aménager une piste cyclable marquée de chaque côté de la voirie, une piste cyclable suggérée dans l'autre sens de circulation serait un aménagement minimum.

Pour le cas où une seule PCM est aménagée, nous proposons de l'aménager dans le sens de circulation qui se dirige vers Nevraumont, car le dénivelé est positif dans ce sens.



Photos de la liaison dans le sens Nevraumont → Gribomont



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

2.1.2 Orgéo – Gribomont

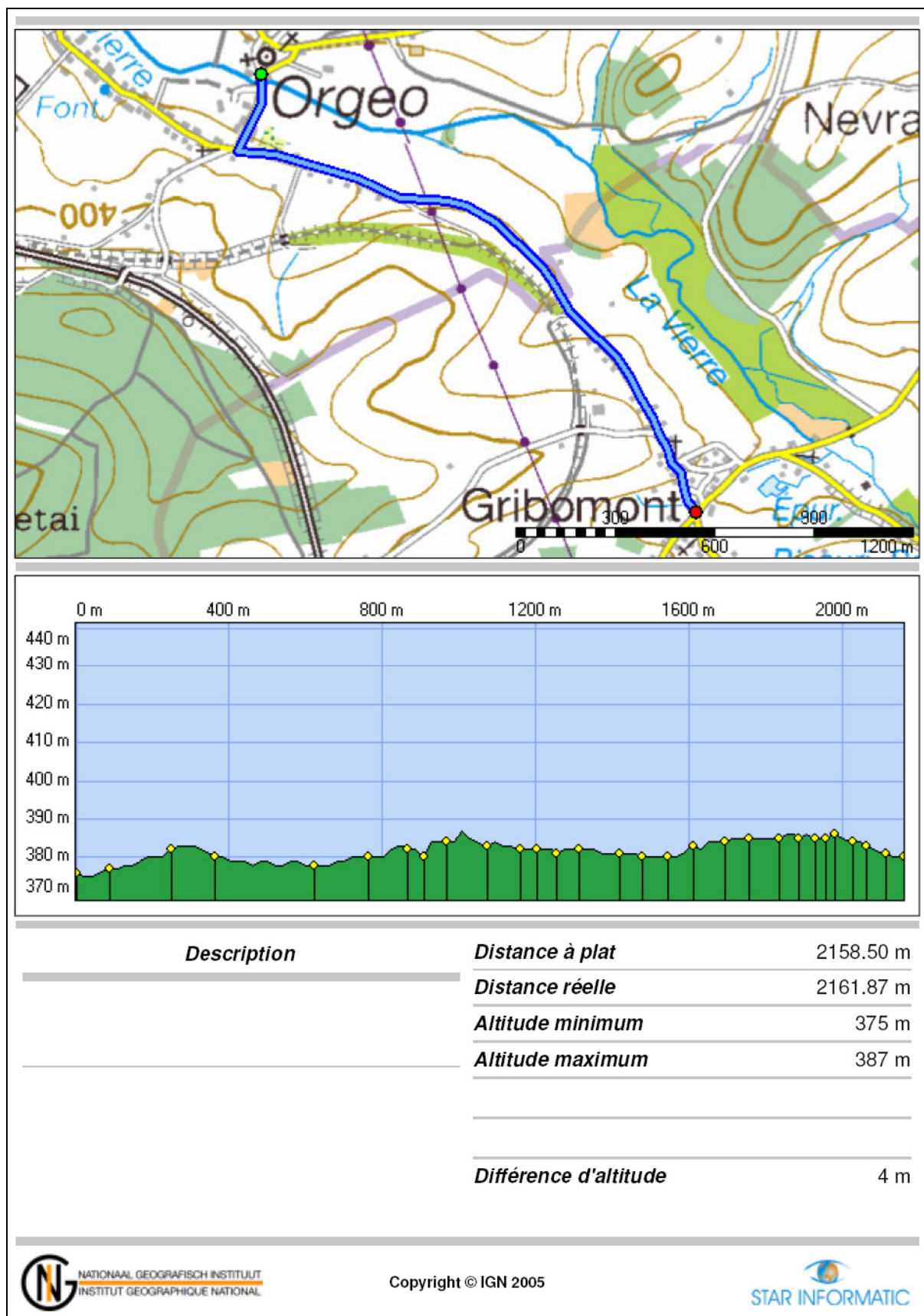
Pour relier Orgéo à Gribomont, nous proposons d'emprunter les rues du Bout d'en Bas – la rue de la Vierre – rue d'Orgéo. Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- Cette liaison est d'environ 2 km ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation sans séparation ;
- La voirie est prévue pour un trafic local et faible ;
- On observe un trafic plus que local et des vitesses excessives compte tenu de des caractéristiques de la voirie

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

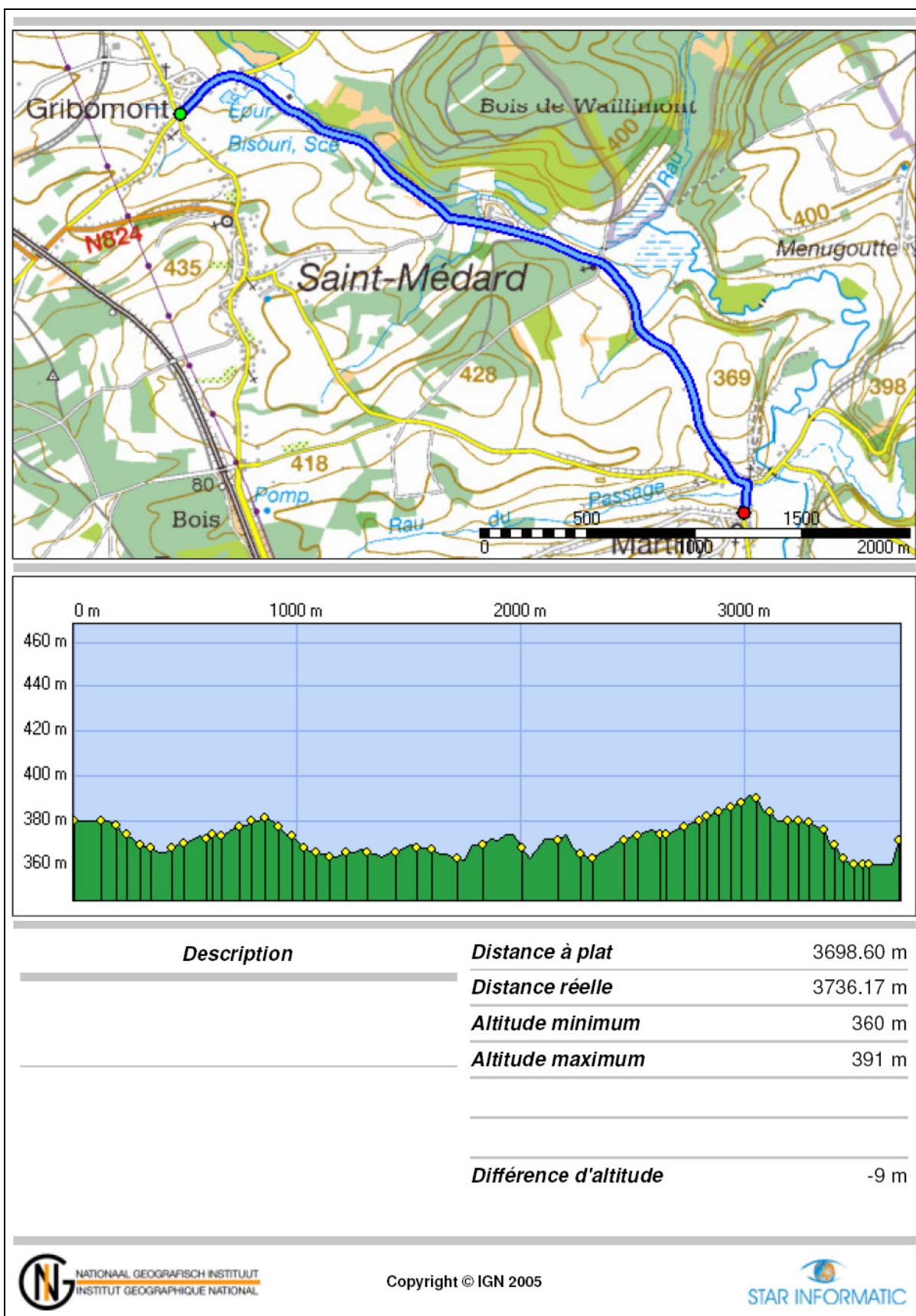
Le type d'aménagement conseillé pour les vélos est plutôt de type indicatif, c'est-à-dire un aménagement rappelant aux automobilistes leur présence. Les deux options sont :

- Aménagement de pistes cyclables suggérées (→ marquage au sol de logos vélos alternes 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. Cet aménagement devrait être accompagné de mesures obligeant les voitures à ralentir



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

2.1.3 Gribomont – Martilly



2.1.4 Gribomont – Saint-Médard

Pour relier Gribomont à St-Médard, nous proposons d'emprunter 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.

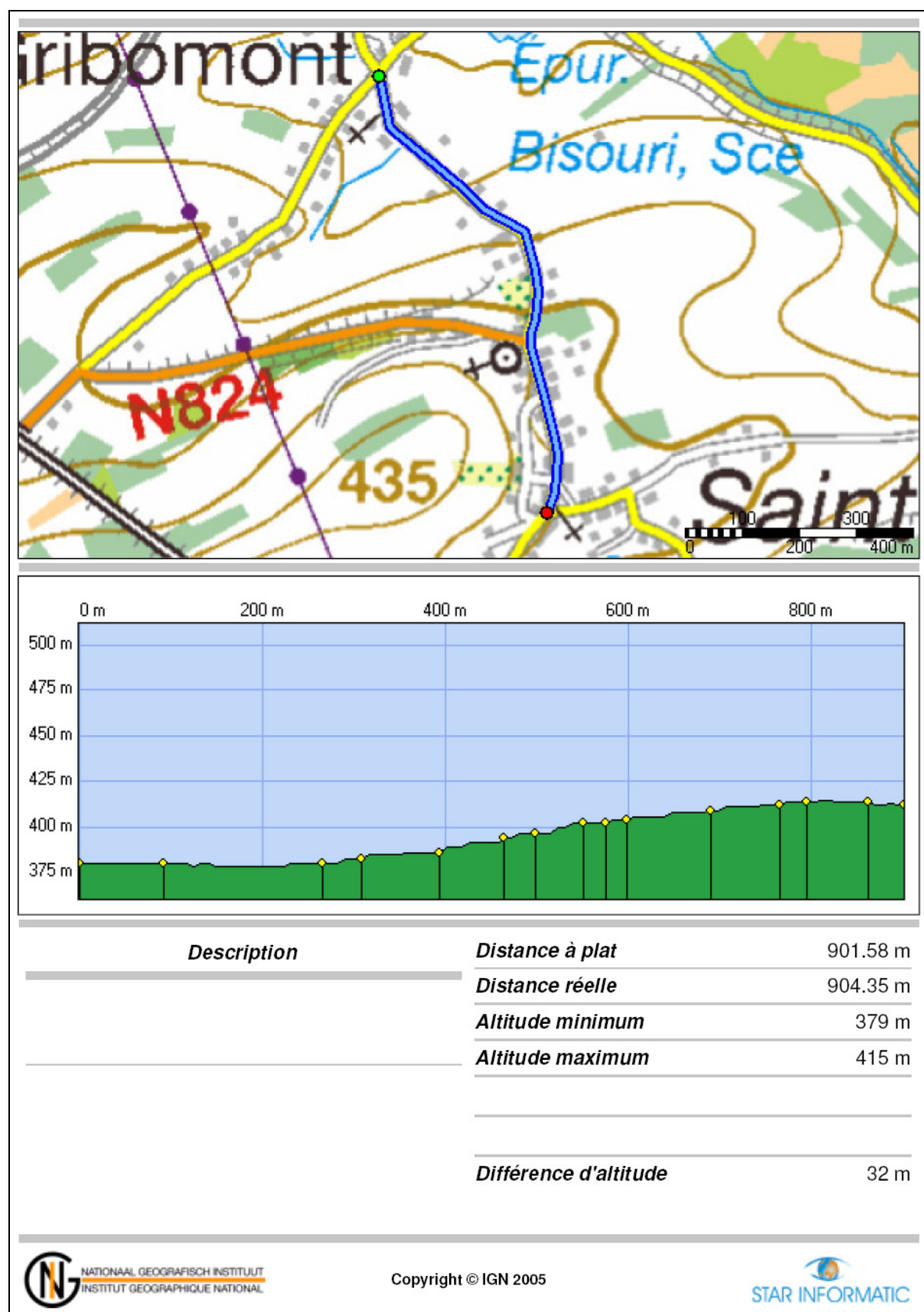
Pour les piétons, il existe un trottoir en bon état et continu.

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 alternes 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.
- Cet aménagement devrait donc être accompagné de mesures obligeant les voitures à ralentir



Photos de la liaison dans le sens Gribomont → St-Médard



Profil de la liaison Gribomont - Saint-Médard (source: IGN - Lannoo)

2.1.5 Saint-Médard – Martilly

Pour relier Saint-Médard à Martilly, nous proposons d'emprunter la rue de Martilly – rue de Waillimont – rue Paul Mernier – rue du Centre. 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 sans séparation.

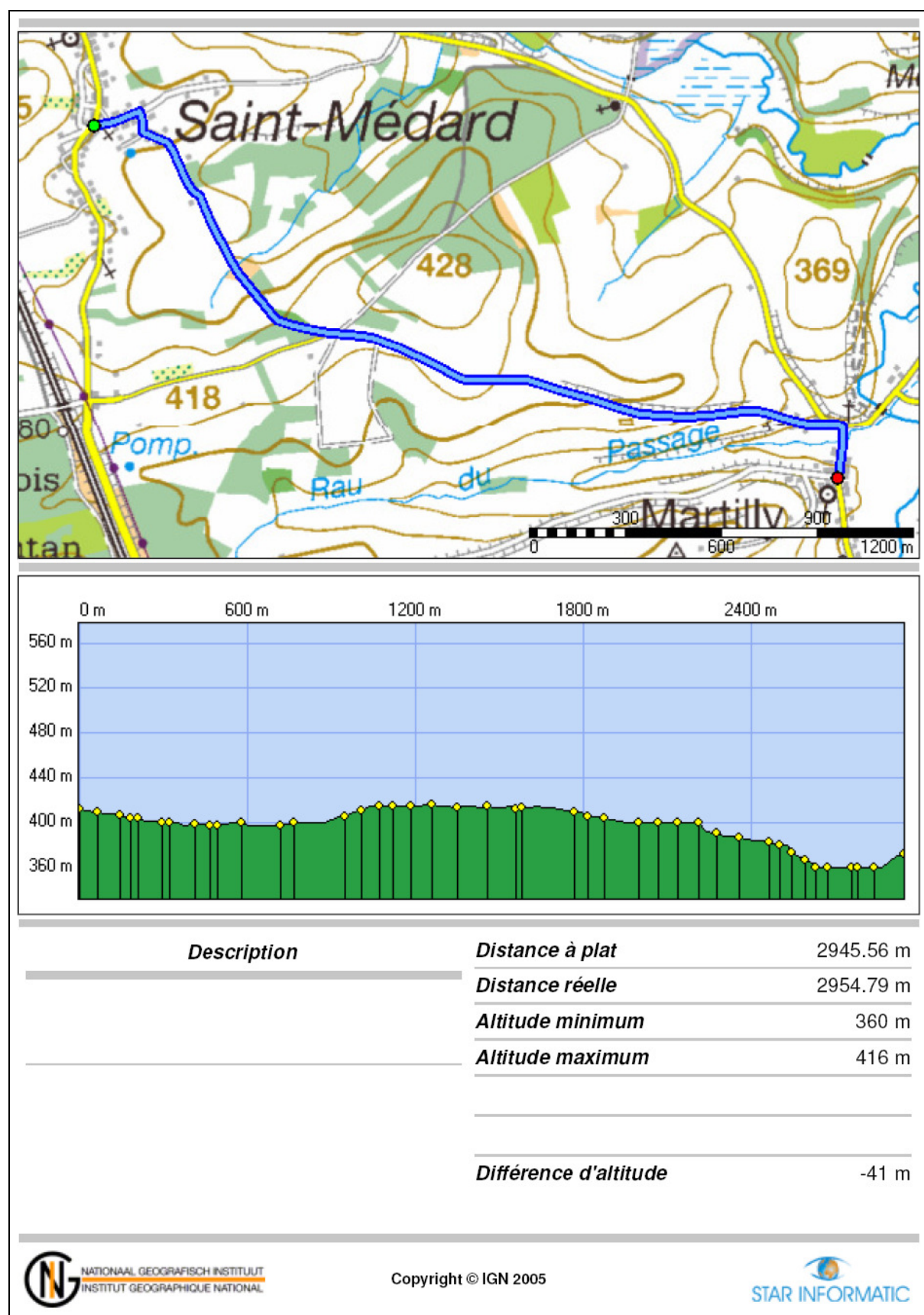
Pour les piétons, la création d'un accotement semble possible sur toute la liaison compte tenu de la largeur de la voirie.

Le type d'aménagement conseillé pour les vélos est plutôt 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 alternes 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 St-Médard → Martilly, sortie du village de St-Médard



Profil de la liaison Saint-Médard - Martilly (source: IGN - Lannoo)

2.1.6 Martilly – Straimont

Pour relier Martilly à Straimont, nous proposons d'emprunter la rue de Cochette – la rue du Château d'Eau – rue du Héraut. 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.

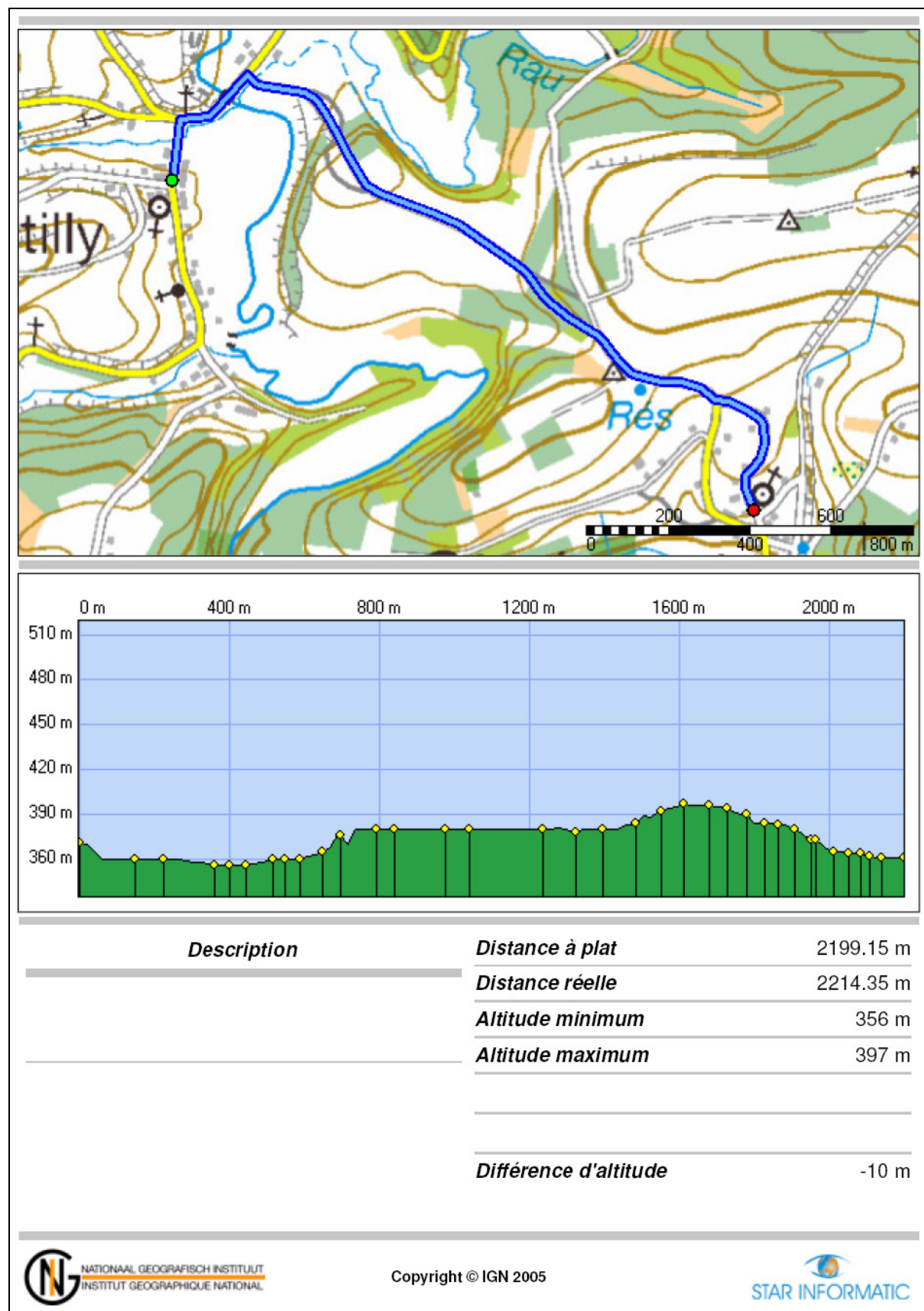
Pour les piétons, la création d'un accotement semble possible sur toute la liaison compte tenu de la largeur de la voirie.

Le type d'aménagement conseillé pour les vélos est plutôt 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 alternes 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 Martilly → Straimont



Profil de la liaison Martilly - Straimont (source: IGN - Lannoo)

2.1.7 Menugoutte – Martilly

Pour relier Menugoutte à Martilly, nous proposons d'emprunter Menugoutte et la rue de Cochette. Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- Cette liaison est d'environ 2,5 km ;
- Le trafic est local et faible ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend 2 bandes de circulation sans séparation ;
- Le virage localisé sur la photo aérienne suivante est étroit et offre une mauvaise visibilité, ce qui est dangereux pour les piétons et les cyclistes.

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 de type indicatif, c'est-à-dire un aménagement rappelant aux automobilistes leur présence. Les deux options sont :

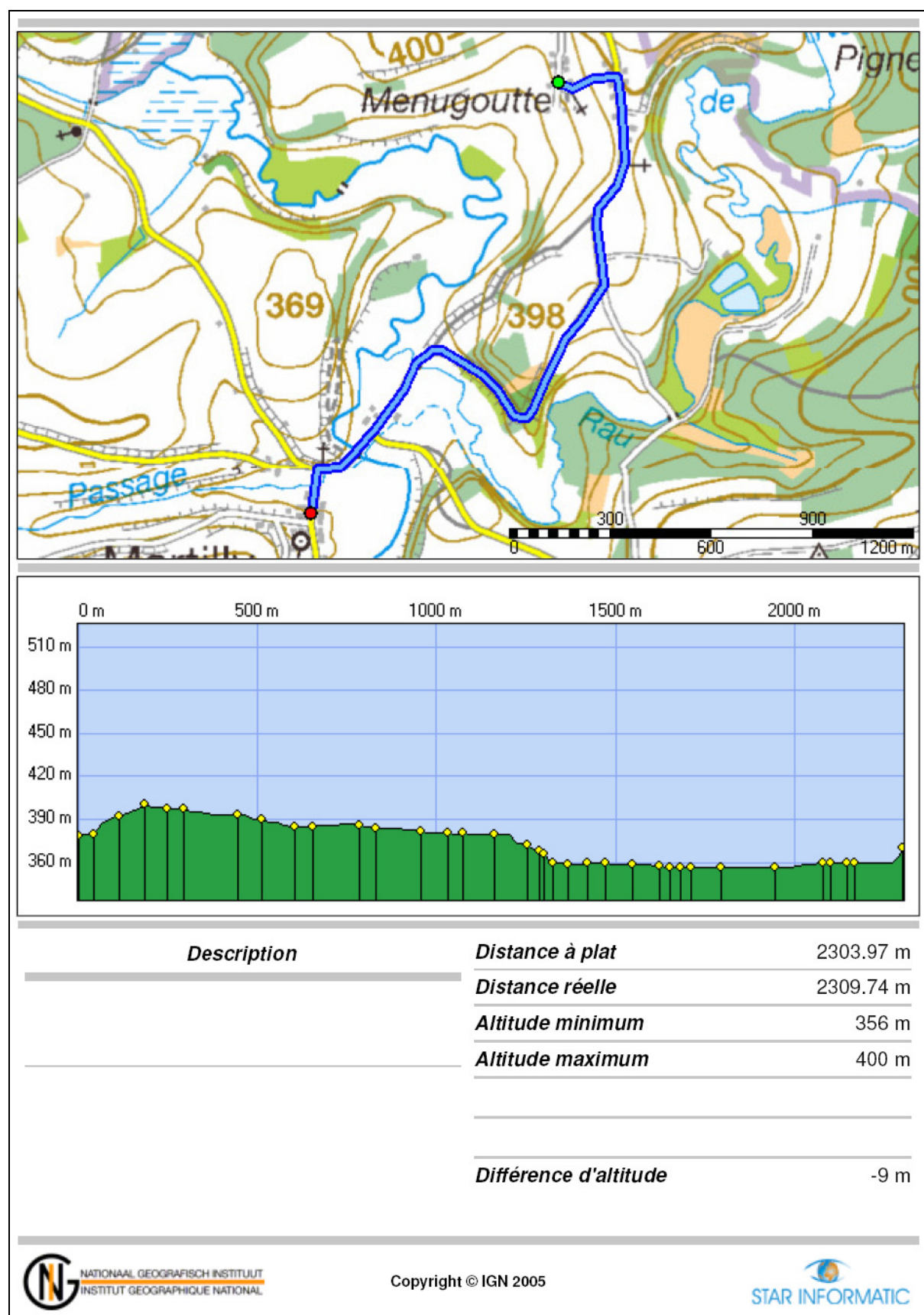
- Aménagement de pistes cyclables suggérées (→ marquage au sol de logos vélos alternes à des chevrons),
- Aménagement de bandes latérales polyvalentes (→ marquage de deux bandes latérales incitant l'automobiliste à rouler au milieu de la chaussée). Pour rappel cet aménagement est préconisé pour des vitesses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

Le virage précité devra faire l'objet d'un aménagement particulier. Un marquage au sol accompagné d'une signalisation attirant l'attention de l'automobiliste sur la présence potentielle de cyclistes est souhaitable.

Si la largeur de la voirie le permet, il serait intéressant d'étudier la création d'un aménagement en dur séparant la circulation automobile des modes doux, surtout pour le côté sud du virage.



Localisation du virage à sécuriser (source : Google Maps)



Profil de la liaison Menugoutte – Martilly (source: IGN - Lannoo)

2.1.8 Herbeumont – St-Médard

La liaison Herbeumont – Saint-Médard, nous proposons d'emprunter la liaison qui avait été aménagée, qui emprunte le Terme – Les Fourches – le Routeux et les Pellières. Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- Cette liaison est d'environ 9 km ;
- Le trafic est local et faible ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend 2 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.

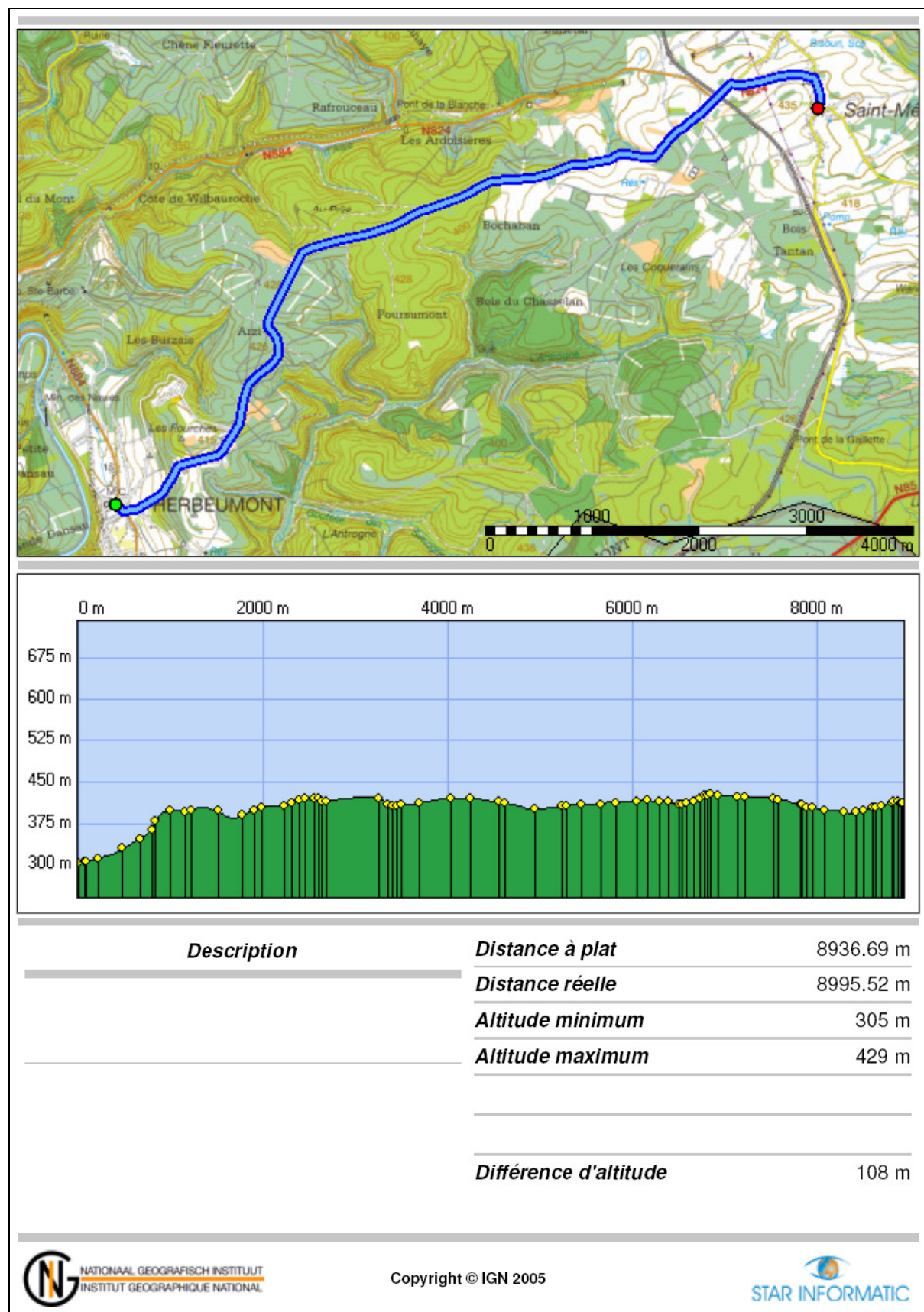
La largeur de la voirie ne permettant pas d'aménager une piste cyclable marquée dans chaque sens de circulation, nous proposons l'aménagement suivant :

- Aménagement d'une piste cyclable dans le sens Herbeumont → Saint-Médard, car c'est dans ce sens que le dénivelé est positif ;
- Aménagement d'une piste cyclable dans le sens opposé.

Si la largeur de la voirie varie de manière conséquente, différentes configurations sont envisageables :

- La piste cyclable suggérée dans le sens Saint-Médard → Herbeumont peut devenir une piste cyclable marquée si la largeur de la voirie devient plus importante (cela permet également de diminuer la largeur de la voirie pour les automobilistes et donc de diminuer la vitesse de ces derniers).
- Inversement si la largeur de la voirie rétrécit, la piste cyclable marquée dans le sens Herbeumont → Saint-Médard peut devenir une piste cyclable suggérée.

Une attention particulière devra être apportée aux virages de cette liaison. Un marquage au sol accompagné d'une signalisation attirant l'attention de l'automobiliste sur la présence potentielle de cyclistes est souhaitable.



Profil de la liaison Herbeumont - Saint-Médard

2.1.9 Herbeumont – Gribomont – Orgéo

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



Photos de la liaison

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 des tunnels, ce qui n'est pas pris en compte par le logiciel cartographique.

Nous pouvons cependant dire d'ores et déjà 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.

Nous noterons cependant que ce projet est envisagé à très long terme. Le Bureau d'études ne peut qu'encourager la réalisation de cet aménagement dans un futur plus proche compte tenu de la valeur ajoutée qu'il apporterait en termes de circulation cyclable.



2.2 Aménagement piétons et prise en compte des PMR

(cf. partie intercommunale)

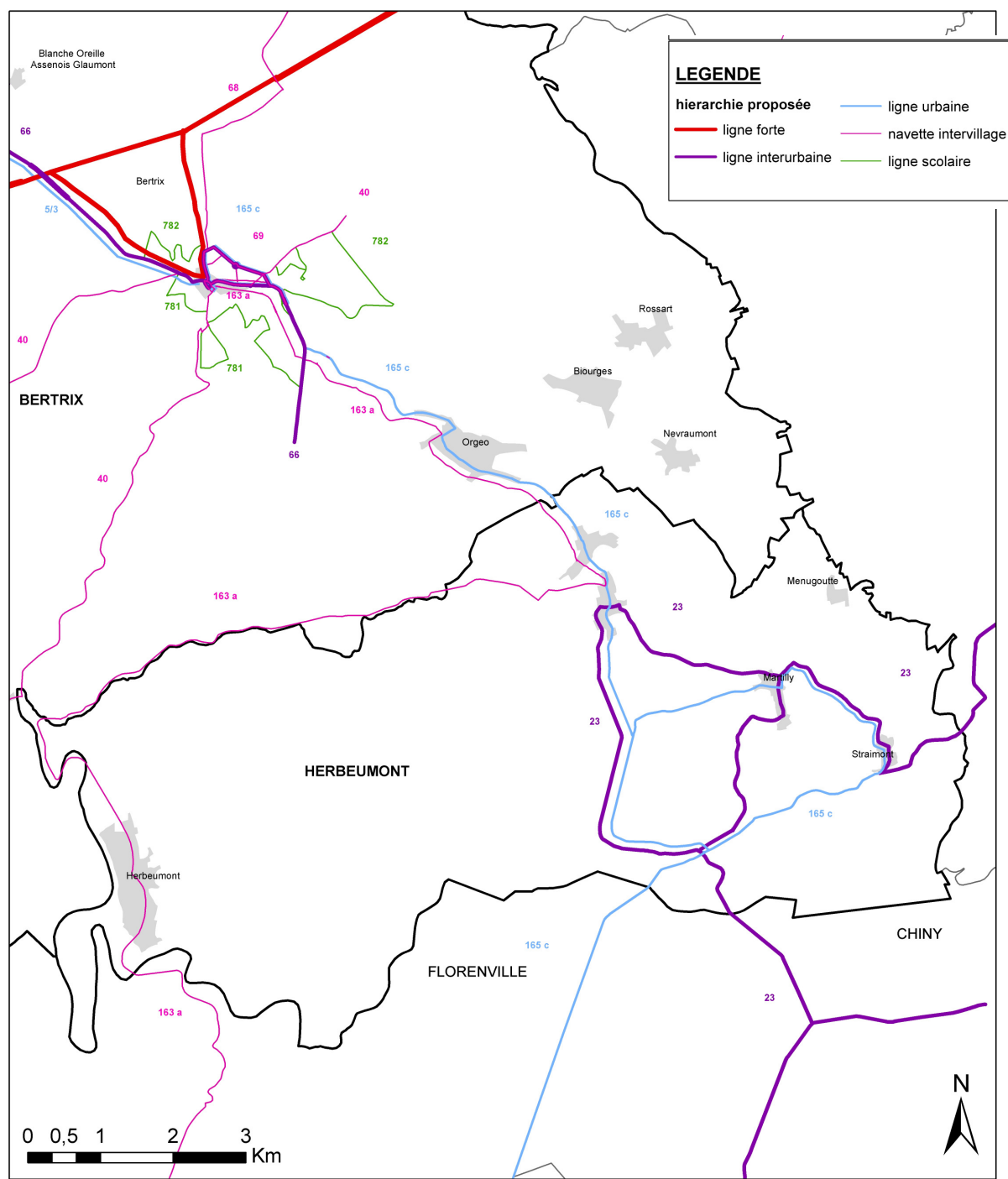
Les aménagements pour les piétons et PMR sont proposés dans chaque village de Herbeumont avec l'objectif principal d'offrir une continuité piétonne entre les pôles et les zones d'habitats.

3. Transport en commun

3.1 Hiérarchie proposée à l'échelle de Herbeumont

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 de 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.

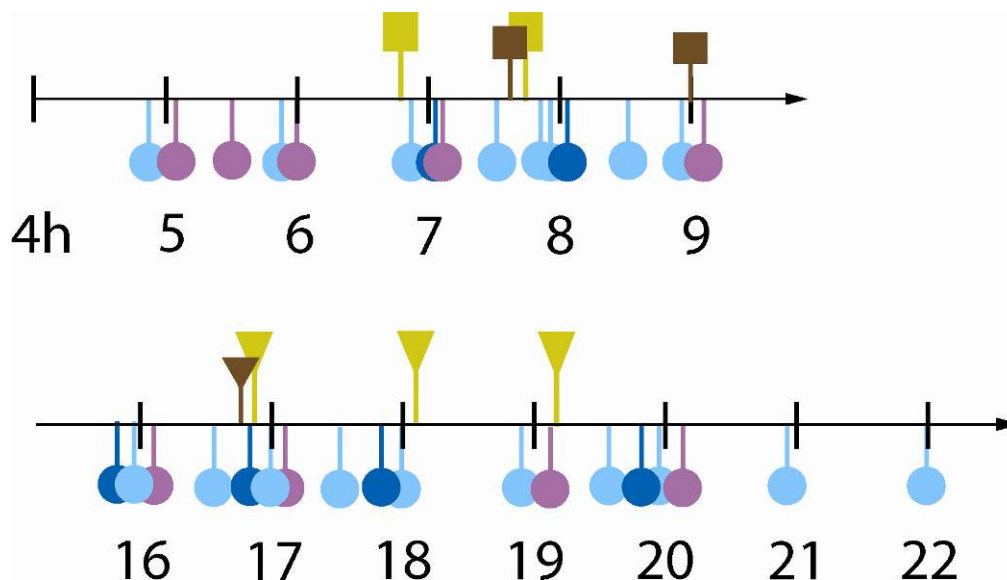


Carte 5 : Hiérarchie du réseau de bus à l'échelle de Herbeumont

3.2 Intermodalité aux gares les plus proches

• Améliorer la desserte d'Herbeumont depuis la gare de Bertrix

Le schéma ci-dessous permet d'observer les opportunités d'intermodalité en gare de Bertrix en heure de pointe du matin et du soir pour se rendre ou venir à Herbeumont. Les propositions d'améliorations des horaires émanent de son analyse.



Légende :

- Arrivée du bus 163a à la gare de Bertrix
- Départ du bus 163a à la gare de Bertrix
- Arrivée du bus 165c à la gare de Bertrix
- Départ du bus 165c à la gare de Bertrix
- Départ des trains en Direction de Arlon (L165)
- Départ des trains en Direction de Libramont (L165)
- Départ des trains en Direction de Dinant (L166)

Afin d'optimiser les correspondances du matin, il semblerait intéressant de :

- Avancer le passage du bus 165c de 9h05 à 8h25, pour permettre une correspondance avec le train de 8h31 en direction de Libramont.
- Ajouter un passage de la ligne 165c avant celui de 7h40 pour créer une correspondance avec le train en direction de Dinant de 7h04.

Le soir, les correspondances semblent plus difficiles encore. L'horaire du bus 165c de 16h49 semble peu performant. En effet, il permet le ramassage d'un seul train, celui de 16h28 en provenance de Libramont. On pourrait donc envisager :

- Le passage d'un bus supplémentaire ou le décalage de cet horaire à 17h10, ce qui assurerait une correspondance bus aux trains de 16h59 et 17h02 en provenance de Libramont, ainsi qu'à celui de 16h59 en provenance d'Arlon.

- Un horaire supplémentaire, plus tardif pourrait desservir les villages d'Herbeumont (18h10) et offrir ainsi une deuxième alternative en termes d'horaire et de correspondance. En effet, actuellement le passage du bus 165c de 16h49 constitue le dernier passage de la journée dans les villages d'Herbeumont.

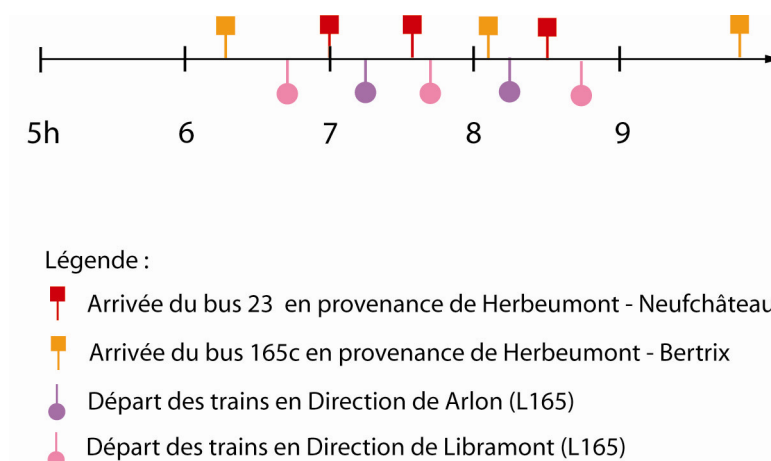
La ligne 163a pourrait bénéficier d'une optimisation de son cadencement.

- Le bus partant de la gare de Bertrix à 16h50 pourrait également être décalé à 17h10 pour les mêmes raisons que la ligne 165c.
- Un passage à 18h10 au lieu de 18h06 assurerait la correspondance avec le train de 18h02 en provenance de Libramont qui paraît un peu courte à l'heure actuelle. Il pourrait en être de même pour le passage de 19h02.

- **Améliorer la desserte d'Herbeumont depuis la gare de Florenville**

Herbeumont bénéficie également du passage de la ligne 23 et de la proximité avec la gare de Florenville située sur la ligne 165 Arlon ⇔ Libramont.

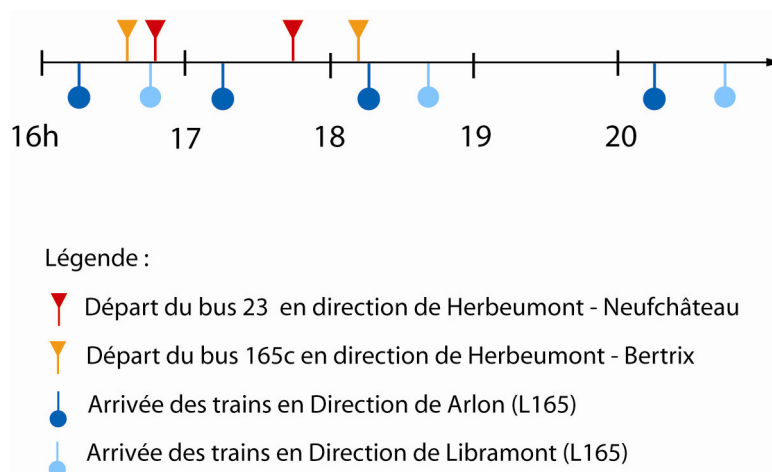
Toutefois, la gare de Bertrix dispose d'une offre ferroviaire plus étendue qu'à Florenville. Dans une optique d'amélioration de l'offre des transports en commun, une meilleure correspondance entre les horaires de bus et les horaires de train de cette gare serait intéressante. En effet, les habitants d'Herbeumont sont aussi susceptibles d'utiliser la gare de Bertrix que celle de Florenville (même distance kilométrique). De plus, la ligne 165c dessert également cette gare.



Opportunité d'intermodalité le matin en gare de Florenville

- Nous proposons d'avancer l'horaire de passage du bus 23 à la gare à 8h10 (au lieu de 8h30) afin de permettre une correspondance, avec le train de 8h15.

Le soir, les opportunités d'intermodalité sont plus difficiles. Tout d'abord, les deux seuls passages de la ligne 23 entre 16h et 20h ne desservent pas les villages d'Herbeumont.



Opportunité d'intermodalité le soir en gare de Florenville

- Par contre, la ligne 165c dessert la gare de Florenville et les villages d'Herbeumont avec un départ de la gare à 16h36. Le train arrive à 16h46 en provenance de Arlon, il semble donc intéressant de proposer un décalage du passage du bus à 16h56.
- Dans l'optique d'assurer une deuxième possibilité de correspondance plus tardive, nous proposons également d'ajouter un passage de bus dans les villages d'Herbeumont (L23 ou L165c) vers 18h50, permettant ainsi la correspondance avec le train de 18h41.

Enfin, La gare de Neufchâteau-Longlier se situe à 20km du centre de Herbeumont et permet de prendre la ligne 162 Namur/Libramont – Luxembourg.

Pour les villages de l'est de Herbeumont, plus proches de Neufchâteau que de Herbeumont centre, seule la ligne 23 les dessert (mais pas Herbeumont centre). Toutefois le terminus du bus 23 se situe sur le parking Saint-Roch dans le centre de Neufchâteau, à 2km de la gare.

Les opportunités d'intermodalité avec le train sont dès lors difficiles depuis ces villages puisqu'il faut ensuite encore marcher 2km pour atteindre la gare.

3.3 Desserte touristique

Cette action concerne principalement le Domaine de la Morépire situé sur le territoire de Bertrix à la limite communale nord avec Herbeumont. Ce site touristique très prisé, notamment en période estivale est peu desservi par les bus, notamment en terme de plage horaire.

- La ligne 163a Bertrix – Muno offre des passages uniquement la semaine. Il serait judicieux d'offrir aux usagers un ou deux passage le week-end en correspondance avec les trains desservant la gare de Bertrix.



Carte 6 : Trajet de la ligne 163a

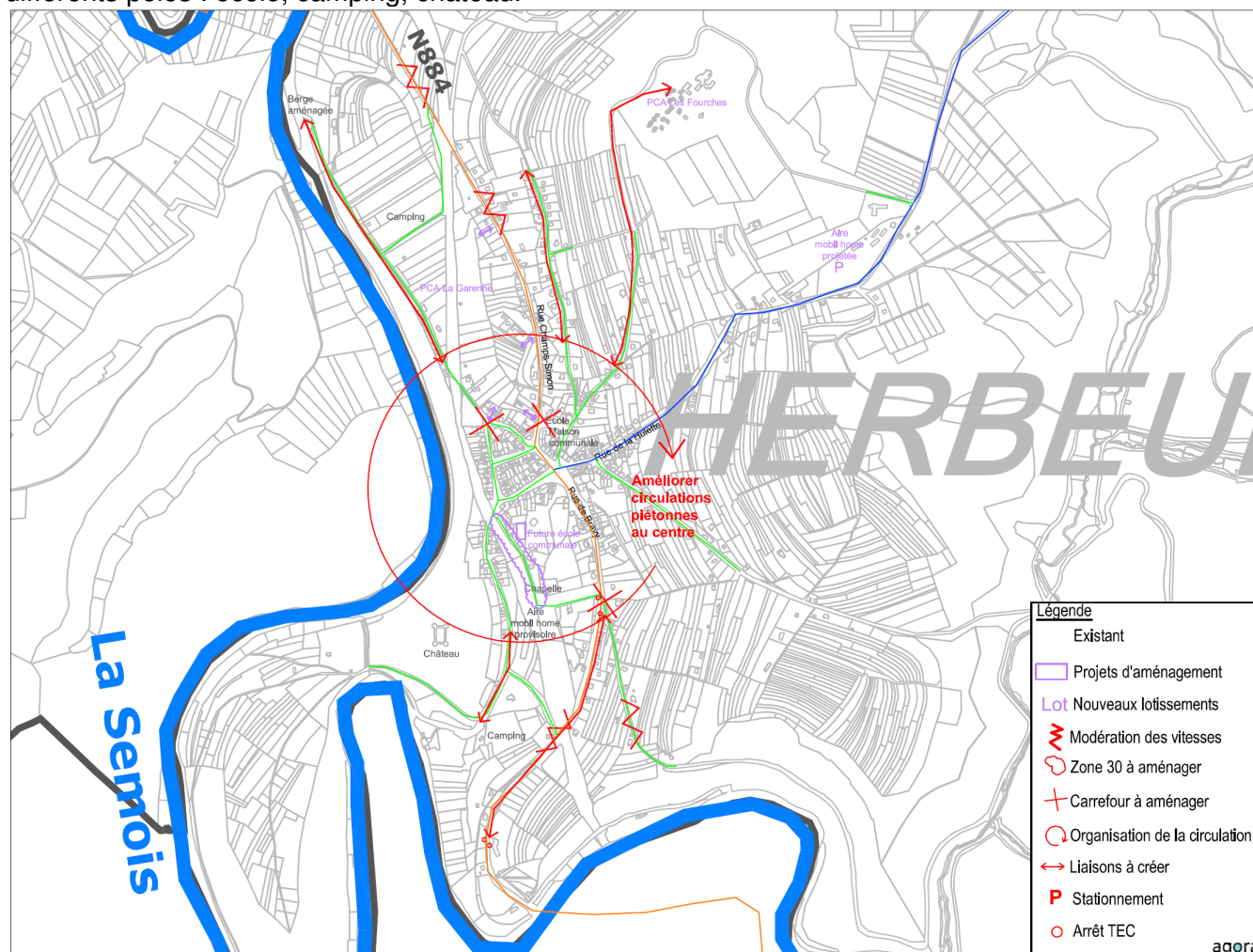
4. Principes d'aménagement dans les villages

4.1 Herbeumont

Le village de Herbeumont vit à deux vitesses : en période scolaire et en période estivale ou le week-end. Le PICM incite à réaliser des aménagements afin de sécuriser les circulations des véhicules et des modes doux tout au long de l'année.

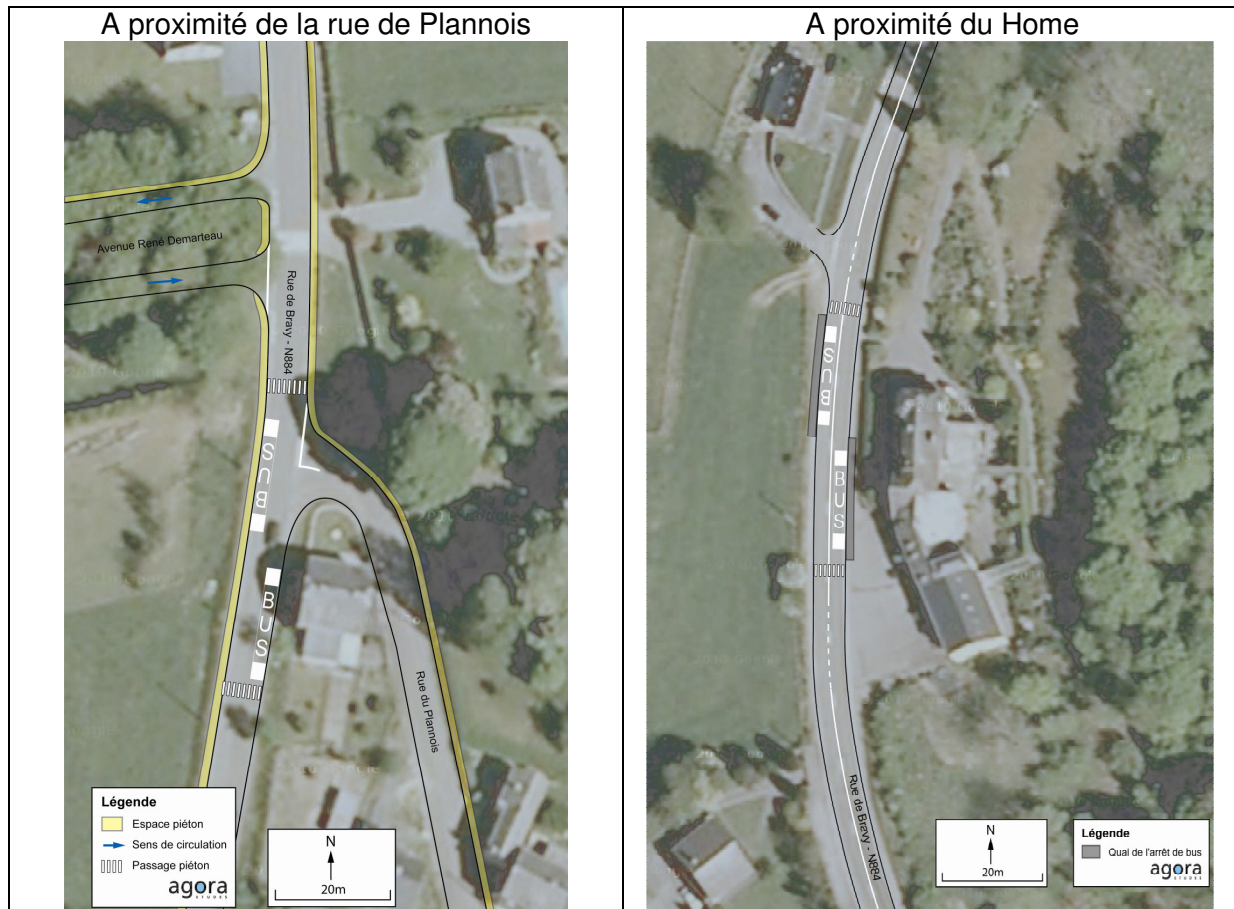
Dans l'optique de sécuriser la traversée de Herbeumont (N884) nous proposons donc des aménagements ralentisseurs, des aménagements à effet de porte au nord et au sud du village et le réaménagement de certains carrefours.

Il est nécessaire d'aménager les circulations piétonnes entre le centre de Herbeumont et les différents pôles : école, camping, château.



Par ailleurs, les PCA en projet (Les Fourches, La Garenne) et la nouvelle école projetée, Avenue des Combattants nécessitent une vision à long terme pour les déplacements vers et dans le centre de Herbeumont.

La desserte en bus est faible au centre de Herbeumont. L'augmentation du nombre de passage fait partie des actions proposées par le PICM. La sécurisation de la N884 est l'occasion de réaménager les arrêts de bus rue de Bravy :



Afin d'améliorer la mobilité touristique, il est important de prendre en compte l'ensemble des usagers. Le PICM détaille dans la partie Intercommunale l'ensemble des éléments à prendre en compte, y compris la signalétique.

(cf. PICM – partie intercommunale)

Fiches action

5.1 Réaménagement des accès nord et sud de Herbeumont

5.2 Sécurisation et aménagement des cheminements au centre de Herbeumont

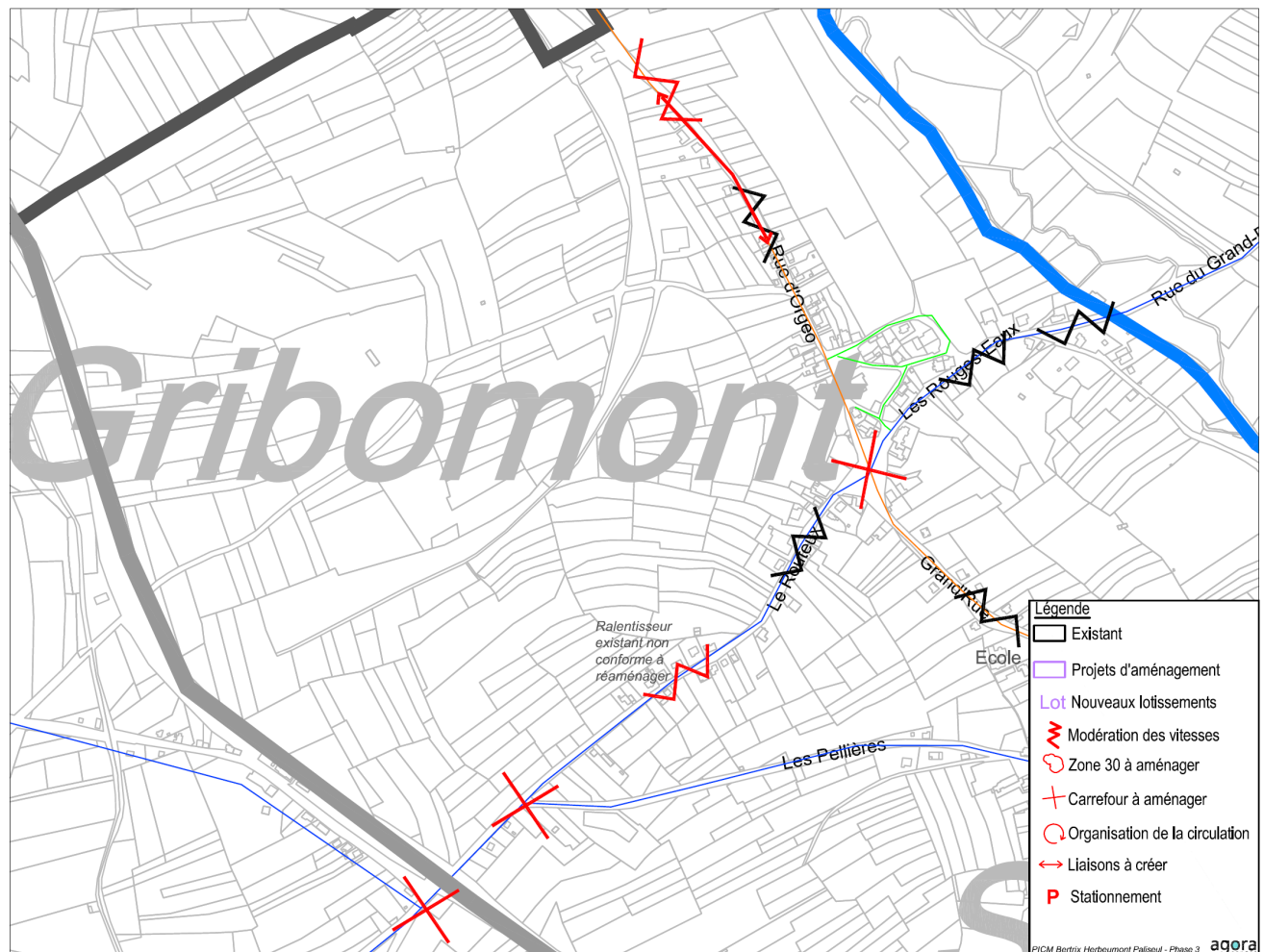
6.1 Sécurisation des abords de l'école communale de Herbeumont (implantation existante et projetée)

4.2 Gribomont

Le village de Gribomont est situé à la limite communale avec Bertrix, le long de la provinciale P5 et dans la continuité du village d'Orgéo.

Les principales voiries offrent des aménagements ralentisseurs (rue d'Orgéo, Grand'rue, Le Routeux, les Rouges Eaux).

Le PICM propose de compléter les aménagements existants en sécurisant les carrefours sur lesquels débouchent les principaux axes.



En termes d'effet de porte, il est proposé de répéter l'effet de porte existant (rétrécissement) rue d'Orgéo au début de celle-ci.

Fiche action

5.3 Sécurisation et aménagement des cheminements piétons à Gribomont et Saint-Médard
5.4 Sécurisation des carrefours à Gribomont et Saint-Médard

4.3 Saint-Médard

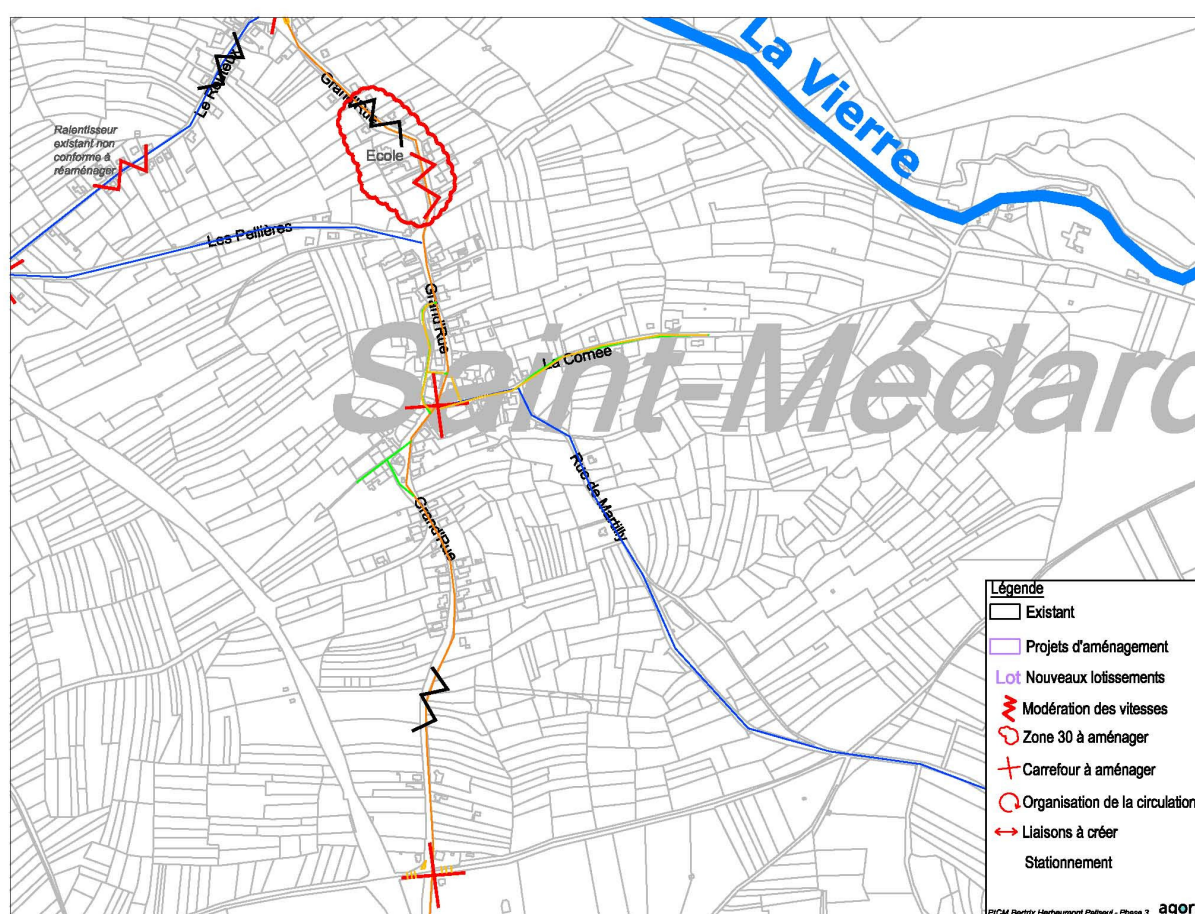
Le village de St-Médard est aussi le long de la P5, au sud de Gribômont. Un aménagement ralentisseur existe la long de la Grand'rue au sud du village.

Il est proposé le réaménagement du centre de Saint-Médard en offrant des zones de rencontre aux habitants.

(cf. Aménagement type)

Saint-Médard accueille l'un des trois sites scolaires de Herbeumont : l'école communale de St-Médard.

Le PICM propose de compléter les aménagements existants aux abords de l'école par une réorganisation du stationnement, une sécurisation des circulations piétonnes et des aménagements ralentisseurs pour les véhicules.



Fiche action

5.3 Sécurisation et aménagement des cheminements piétons à Gribomont et Saint-Médard

5.4 Sécurisation des carrefours à Gribomont et Saint-Médard

5.5 Réaménagement du centre de Saint-Médard

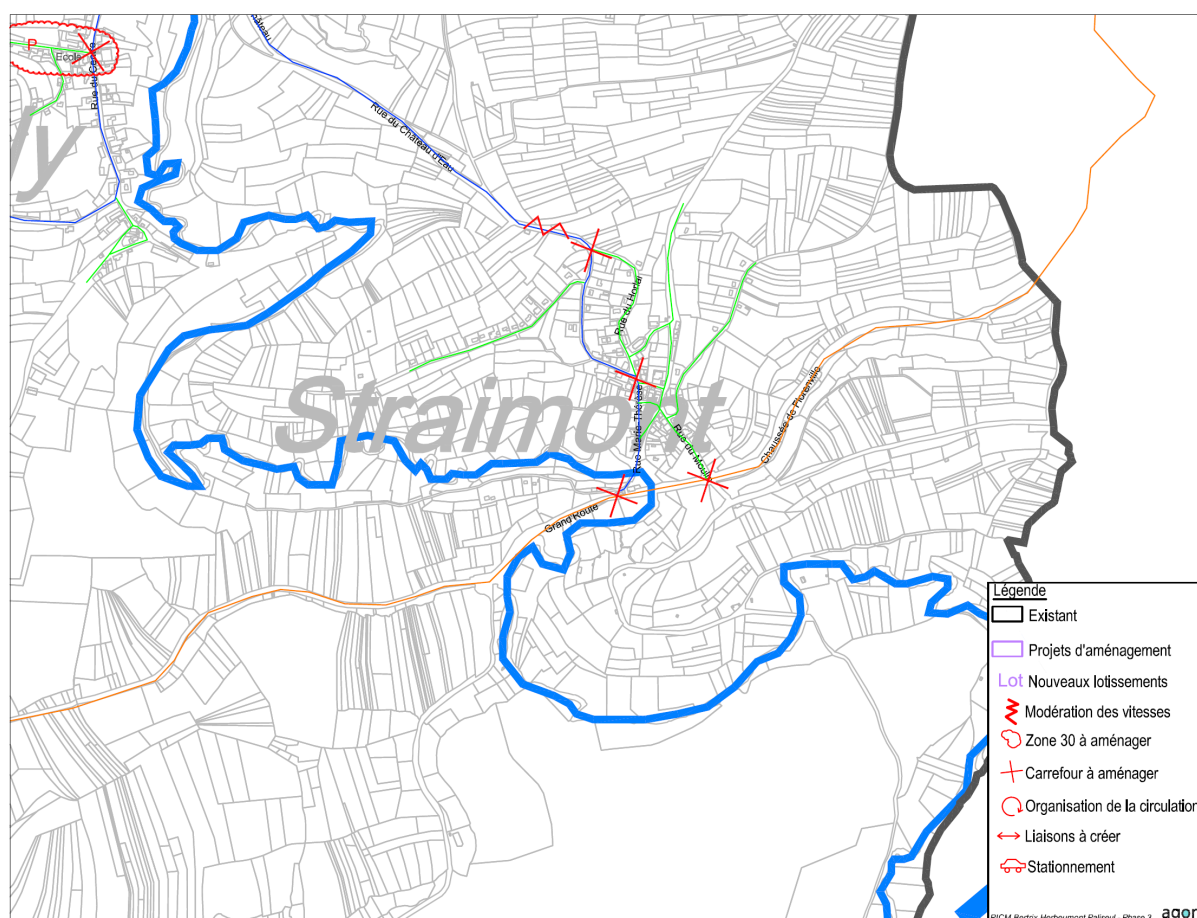
6.2 Sécurisation des abords de l'école communale de Saint-Médard

4.4 Straimont

Straimont est situé en limite sud est de la commune. Il est desservi par la nationale N85 qui relie Herbeumont à Florenville et Neufchâteau. Deux rues desservant le village débouchent sur la nationale.

Le village ne possède pas d'aménagement ralentisseur, la circulation y étant principalement locale.

Le PICM propose de sécuriser les carrefours du village et d'aménager un effet de porte pour marquer l'accès nord (rue du Château d'Eau).

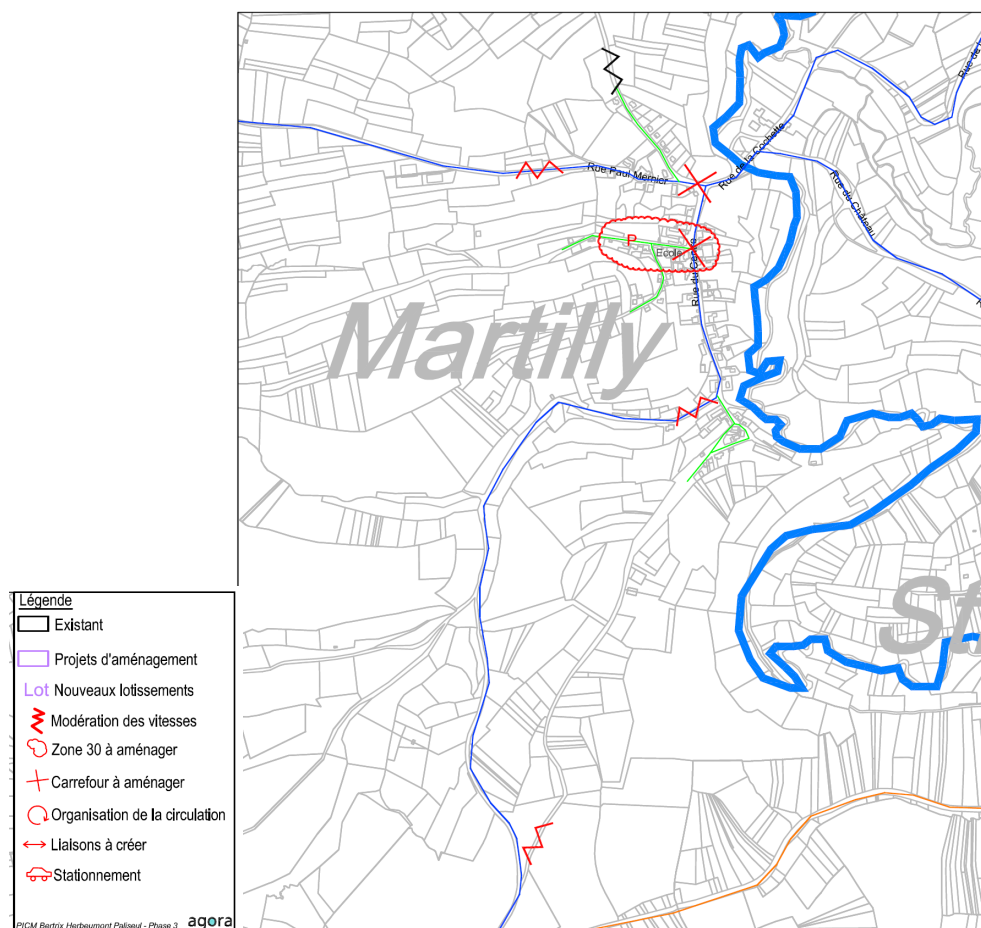


Fiche action

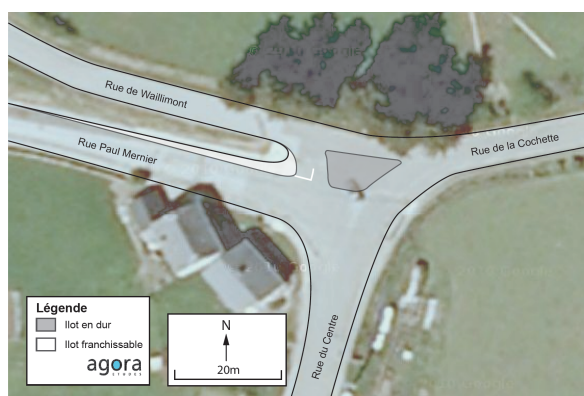
5.6 Réaménagement du centre de Straimont

4.5 Martilly

Le village de Martilly est plus isolé à l'est de Herbeumont. Il est quand même proposé d'implanter des aménagements à effet de porte (type chicane ou rétrécissement) afin de ralentir les automobilistes et de prendre en compte la présence de l'école communale. L'école communale se situe sur une voirie locale. Le PICM propose d'améliorer les abords de l'école en réorganisant les zones de stationnement.



Il est proposé de réaliser des aménagements en marquage au sol. En effet cela permet de faciliter la lisibilité des voiries. Ci-après une proposition pour le carrefour d'entrée nord du village de Martilly.



Esquisse d'aménagement pour le carrefour Menier/Wailmont/Cochette

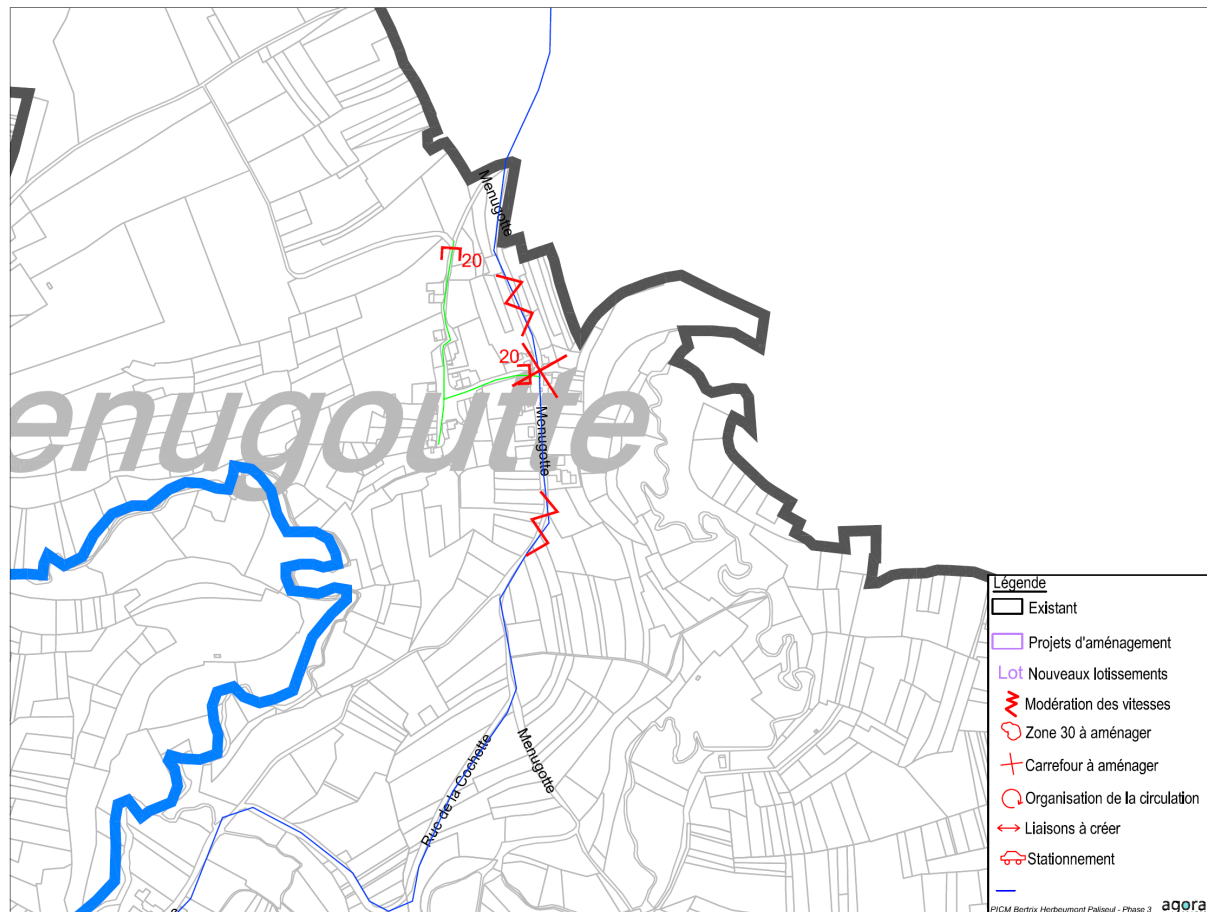
4.6 Menugoutte

Menugoutte est en limite communale avec Neufchâteau. La voirie principale peut inciter à des vitesses excessives.

Il est proposé d'implanter des aménagements ralentisseurs ayant un effet de porte au nord et au sud du village.

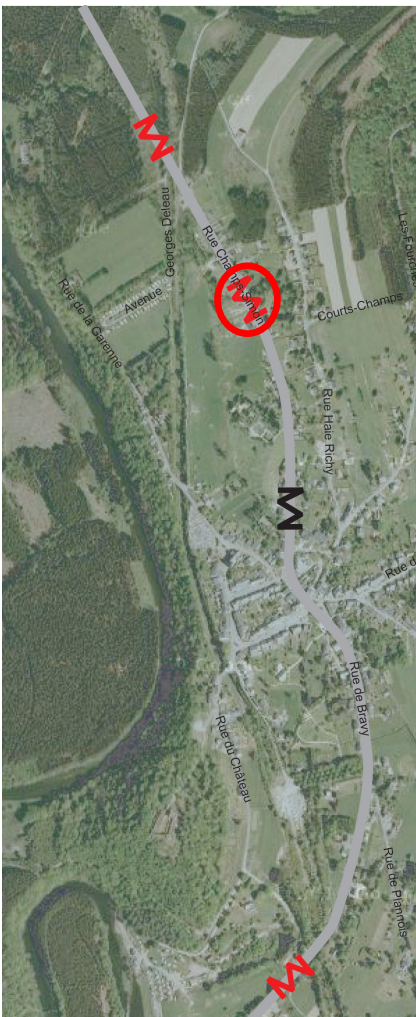
Par ailleurs, pour confirmer le caractère local de la voirie intérieure, il est proposé d'y réaliser une zone de rencontre.

(cf Aménagement type)



5. Programme d'actions : fiches actions prioritaires

5.1 Fiche action : Réaménagement des accès nord et sud de Herbeumont

agora ETUDES PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures Commune de Herbeumont Herbeumont	08/2011	Fiche n°5.1 Réaménagement des accès nord et sud de Herbeumont
Situation actuelle Le village d'Herbeumont est traversé par la nationale N884 qui relie la N89 à Sainte-Cécile, via Bertrix. C'est plus de 1000 véhicules qui transitent donc par le centre de Herbeumont chaque jour, dont 8% de poids lourds. En termes d'aménagement ralentisseur, on distingue uniquement un dévoiement rue Champs-Simon.			
Objectifs Créer des effets de porte afin d'identifier le territoire traversé			
Mesures  Le PICM propose l'implantation d'aménagements à effet de porte au nord et au sud du village et d'aménagements ralentisseurs dans la traversée du village :  1. Effet de porte à créer avant les ponts de l'ancienne voie ferrée  2. Aménagement ralentisseur à créer : rétrécissement  3. Dévoiement existant à modifier et remplacer par un rétrécissement. Remarque : La carte présentée donne une esquisse approximative des aménagements à entreprendre. Le choix de la localisation exacte ainsi que du type d'aménagement devra faire l'objet d'une étude approfondie tenant compte des contraintes locales (relief, plantations, accès privés, impétrants, ...).			

1. Effet de porte nord et sud : ilot pour rétrécir la voirie et ralentir les véhicules qui entrent dans le centre de Herbeumont



Il est aussi proposé de matérialiser avec du marquage au sol les oreilles de trottoirs (avenue Georges Deleau et Boulois) et de marquer l'entrée à la rue René Demarteau (accès au Château).

Evaluations des moyens

Effet de porte nord et marquage : 10.400,00 €

Effet de porte sud et marquage : 7.150,00 €

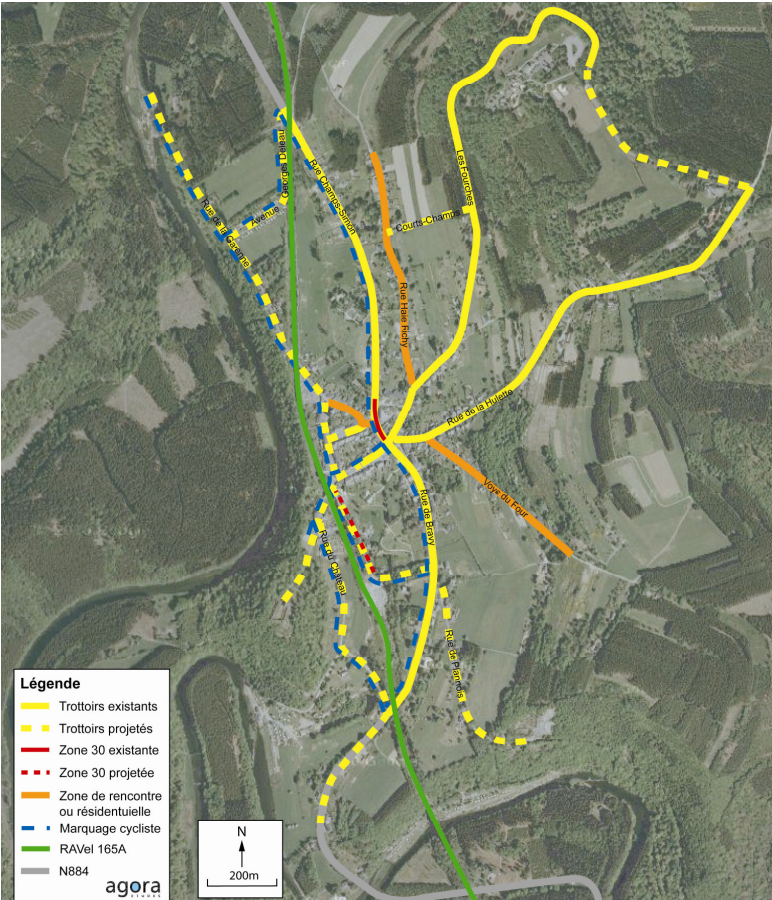
Aménagements ralentisseur (rétrécissement) : 8.700,00 €

Impact

L'ensemble de ces aménagements permettra de sécuriser la traversée de Herbeumont en contribuant à rendre son centre plus convivial.

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

5.2 Fiche action : Sécurisation et aménagement des cheminements au centre de Herbeumont et vers les quartiers et pôles

agora ETUDES PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures Commune de Herbeumont Herbeumont	08/2011	Fiche n°5.2 Sécurisation et aménagement des cheminements au centre de Herbeumont et vers les quartiers et pôles
Situation actuelle Le centre de Herbeumont offre de nombreux attraits touristiques (Château, promenades, La Semois, Camping) et il accueille une école située à proximité de la Maison Communale. Cette école sera déplacée à court terme dans de nouveaux locaux situés avenue des Combattants. Par ailleurs, le projet de nouveaux logements dans le cadre du PCA La Garenne entre la N844 et la rue de la Garenne est source de déplacements supplémentaires. Le PICM doit donc tenir compte de l'ensemble de ces éléments afin de proposer des aménagements viables en situation existante et tenant compte de la situation projetée.			
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'habitant et les pôles d'activités majeurs			
Mesures  Le PICM propose donc d'améliorer les cheminements dans l'hypercentre de Herbeumont et le long des voiries qui relient le centre de Herbeumont aux zones d'habitat et pôles (Camping Les Fourches et la Garenne, Château). Par ailleurs, pour les voiries plus locales avec peu de passage (rue Lauvaux, rue Haie-Richy, Voyer du Four), il est proposé de réaliser un aménagement en zone résidentielle. Cela permettra d'améliorer le cadre de vie et de limiter les vitesses. Le réaménagement du RAVeL contribuera à améliorer les liaisons vers les pôles de Herbeumont.			

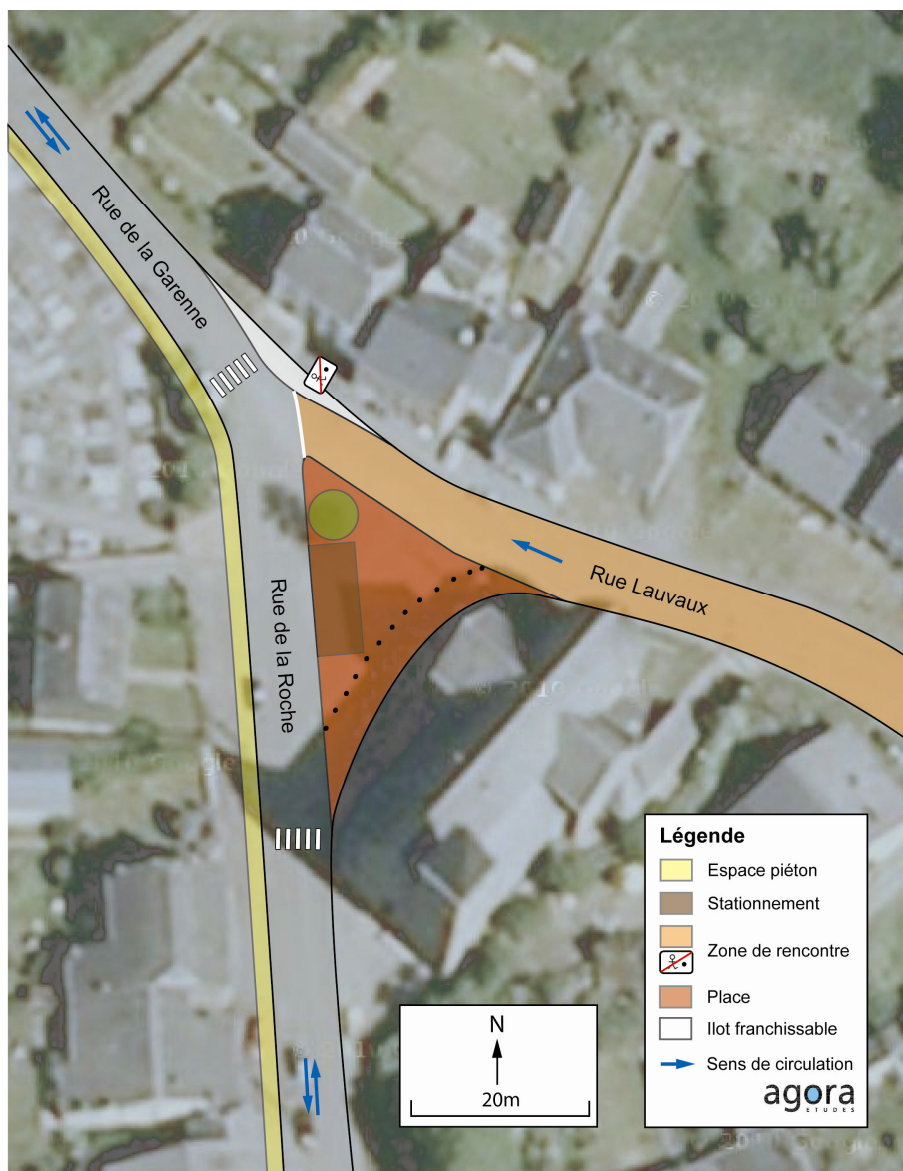
Mesures

1. **Aménagement de trottoirs** : la majorité des voiries possède une amorce de trottoir au départ du centre de Herbeumont, cependant on note un manque de continuité. Le PICM propose :
 - Prolonger les trottoirs existants d'un côté de la chaussée (rue Lavaux, rue des Ponts et rue de la Hulette).
 - Créer un trottoir d'un côté le long des rues de la Garenne et du Château
2. **Aménagement des cheminements piétons** : il existe de nombreux sentiers qu'il est important d'aménager et de signaler pour favoriser les déplacements doux au centre de Herbeumont.
3. **Continuité cyclable** : le RAVeL traverse le village du nord au sud, compte tenu du relief et de cette liaison en « contrebas » des habitations, il faut s'assurer des connexions avec les pôles du village : ici au niveau du carrefour Av. Combattant / av. René Demarteau.



Pour les abords de l'école communale (cf. fiche action 6.1).

4. **Aménagement des zones de rencontre** : Il est proposé de mettre en zone de rencontre la rue Lauvaux, la rue Haie-Richy, et Voie du Four dans une optique d'amélioration du cadre de vie et de réappropriation de l'espace public par tous.
5. **Réaménagement des abords de l'Eglise** : il s'agit ici de profiter de la mise en zone de rencontre de la rue Lauvaux pour aménager une placette devant l'Eglise avec un parvis et 3 à 4 places de stationnement.



Evaluations des moyens

Prolongement de trottoir : 8.925,00 €

Aménagement de trottoir : Rue de la Garenne (145.125,00 €), Les Fourches (75.825,00 €), rue du Château (81.675,00 €), rue de Planois (47.700,00 €)

Aménagement de zone de rencontre (façade à façade) : Voie du Four (332.500, 00€), Haie du Richy (513.800,00 €)

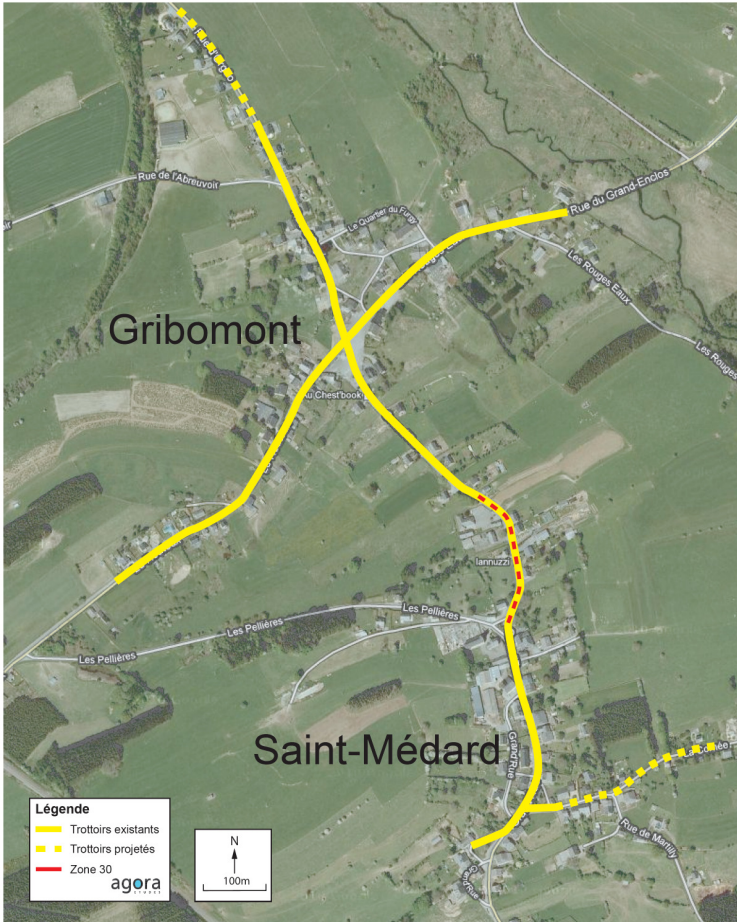
Réaménagement des abords de l'Eglise : 57.400,00 €

Impact

Ces aménagements sont d'autant plus importants que le centre de Herbeumont est amené à accueillir de nouveaux habitants avec la réalisation du PCA La Garenne. Ils permettront ainsi de favoriser des déplacements à pied ou à vélo, notamment vers l'école communale en période scolaire.

Échéance	Financement	Indicateur	Fiche liée
Court terme	Commune, SPW	-	6.1

5.3 Fiche action : Sécurisation et aménagement des cheminements à Gribomont et Saint-Médard

agora ETUDES PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures Commune de Herbeumont Gribomont, Saint-Médard	08/2011	Fiche n°5.3 Sécurisation et aménagement des cheminements de Gribomont et Saint-Médard
Situation actuelle Les villages de Saint-Médard offrent des trottoirs aménagés dans les rues principales, notamment vers l'école communale de Saint-Médard. On dénote cependant un manque de continuité vers certaines zones d'habitat.			
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'habitant et les pôles d'activités majeurs			
Mesures Aménagement de trottoirs rue d'Orgéo et rue de Martilly : Pour la rue d'Orgéo, il est proposé d'aménager un trottoir côté droit dans la continuité du trottoir existant. Le trottoir débiterait au niveau de l'effet de porte proposé en amont des maisons existantes. Pour la rue de Martilly, l'aménagement d'un trottoir nécessitera de limiter la voirie à son minimum (env. 4,75m) sur une courte distance, que l'on choisira avec une bonne visibilité pour le croisement des véhicules. 			



Esquisse d'aménagement d'un nouveau trottoir et d'un effet de porte – rue d'Orgéo

Evaluations des moyens

Aménagement trottoir rue d'Orgéo : 41.250,00 €

Aménagement trottoir rue Martilly : 77.850,00 e

Impact

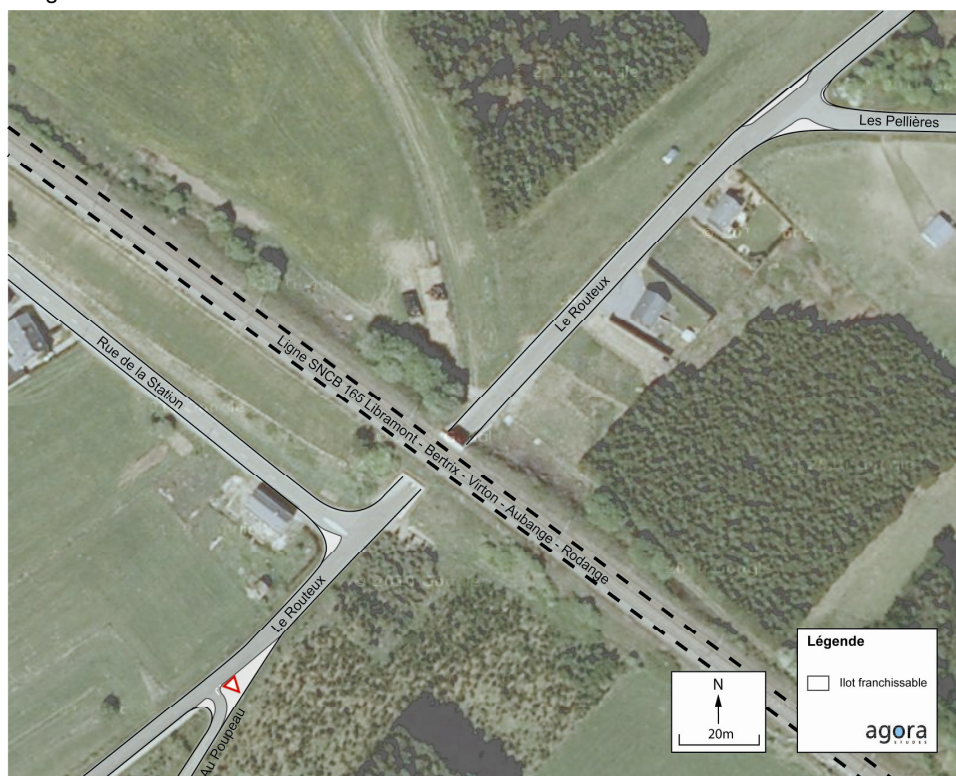
L'aménagement contribuera au développement de la marche au moins à l'échelle des 2 villages.

Échéance	Financement	Indicateur	Fiche liée
Court terme	Commune, Province	-	-

5.4 Fiche action : Sécurisation des carrefours à Gribômont et Saint-Médard

agora ETUDES PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures Commune de Herbeumont Gribômont, Saint-Médard	08/2011	Fiche n°5.4 Sécurisation des carrefours à Gribômont et Saint-Médard
Situation actuelle Les carrefours à Gribomont sont peu voir pas aménagés et il est difficile de comprendre leur gestion avec uniquement une signalisation verticale. Par ailleurs, on dénote des croisements entre des voiries très fréquentées comme la P5 et des voiries plus locales pour lesquels le risque de conflit est plus important. Par ailleurs, Le Routeaux est en pente avec peu de visibilité au débouché de la rue de la Station après le pont.			
Objectifs Adapter les carrefours à la hiérarchie routière choisie et au régime de vitesses prescrites Sécuriser les carrefours accidentogènes			
Mesures Localisation des carrefours à sécuriser : 			

1. **Aménagement Le Routeux/rue de la Station, Les Pellières et Au Poupeau** : le PICM propose de clarifier la priorité de la voie Le Routeux avec un cédez-le-passage au niveau d'Au Poupeau, ainsi que l'implantation d'un ilot franchissable ou en dur le long de cette voirie, face à Les Pellières. Ce dernier permettra de ralentir les véhicules qui se dirigent vers le centre de Herbeumont.



2. **Aménagement du carrefour P5 / Le Routeux / Les Eaux Rouges :**

Des ilots en dur viennent d'être aménagés au niveau des voiries qui débouchent sur la provinciales. Par ailleurs, le PCDR prévoit un réaménagement complet de la place. Ainsi, dans le cadre du PICM, on propose de se concentrer sur :

- le réaménagement des arrêts de bus en les rapprochant du carrefour dès que possible et en les équipant d'un abribus situé à proximité de la chaussée,
- la matérialisation de places de stationnement le long de Les Eaux rouges et le long de la P5 afin d'éviter le stationnement sur trottoir.
- la matérialisation des passages piétons

➔ *L'ensemble de ces aménagements pourra être réalisé à court terme en marquage au sol dans l'attente d'un réaménagement complet dans le cadre du PCDR.*

3. **Aménagement du carrefour Grand'Rue(P5) / chemin sud de Saint-Médard** : il s'agit ici de rappeler à chaque véhicule qui débouche dans le carrefour qu'il risque de croiser un véhicule. En effet, on distingue un manque de visibilité. Ayant peu de possibilité en termes d'aménagement, on propose d'implanter des bandes blanches ou des bandes sonores sur chaque tronçon qui débouche sur le carrefour.



Evaluations des moyens

Carrefour le Routeux / rue de la Station, Les Pellières, Au Poupeau : 8.625,00 €

Carrefour P5 / Le Routeux / Les Eaux Rouges : 16.200,00 €

Carrefour P5 – Chemin avec bandes sonores : 5.035,00 €

Impact

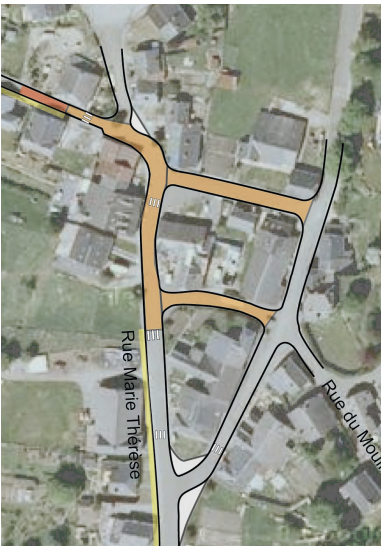
Une meilleure clarification des priorités et l'organisation du stationnement permettra de limiter les conflits entre les différents usagers (automobilistes, vélo, piéton).

<u>Échéance</u>	<u>Financement</u>	<u>Indicateur</u>	<u>Fiche liée</u>
Court terme	Commune, Province, SPW	-	-

5.5 Fiche action : Réaménagement du centre de Saint-Médard

agora ETUDES PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures	08/2011	Fiche n°5.5
	Commune de Herbeumont Saint-Médard	Réaménagement du centre de Saint-Médard	
Situation actuelle Saint-Médard accueille une école communale au nord du village. Cette école génère, non seulement du trafic voiture mais aussi une circulation plus importante de piétons le matin et le soir. Il est donc nécessaire d'améliorer les circulations piétonnes et de proposer une meilleure organisation de l'espace public.			
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'habitant et les pôles d'activités majeurs			
Mesures Aménagement de zones résidentielle : Afin de sécuriser les déplacements doux et de favoriser des espaces de convivialité, le PICM propose le réaménagement de la Grand'rue en distinguant la provinciale P5 de la voie de desserte locale.  Le long de la P5, on propose d'assurer la continuité des cheminements piétons et d'améliorer le trottoir dès que nécessaire. Le long de la Grand 'Rue « latérale », il est proposé un aménagement en zone de rencontre. Il est de même pour la rue qui relie la Grand'Rue à la rue de Martilly, elle pourrait d'ailleurs être mise à sens unique pour éviter tout «by-pass » vers la P5. <i>(cf. Aménagement type)</i>			
Evaluations des moyens Aménagement de zone de rencontre : 207.200,00 €			
Impact Ces aménagements apporteront une meilleure lisibilité de l'espace public.			
Échéance Moyen terme	Financement Commune, Province	Indicateur -	Fiche liée -

5.6 Fiche action : Réaménagement du centre de Straimont

agora ETUDES PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures Commune de Herbeumont Straimont	08/2011	Fiche n°5.6 Réaménagement du centre de Straimont
Situation actuelle Le centre de Straimont est à proximité de la N85 ce qui lui offre des accès assez aisés aux centres de Neufchâteau et Florenville. On note des espaces assez larges aux droits des différents carrefours et pas d'aménagements ralentisseur. Un tronçon de la rue du Héraut est très étroit, ce qui favorise une modération des vitesses, mais ne permet pas un aménagement approprié pour les piétons.			
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'habitant et les pôles d'activités majeurs			
Mesures Le PICM propose d'améliorer et de sécuriser la traversée de Straimont : 1. Réaménagement du carrefour rue du Château d'Eau / rue du Horlai : élargir les oreilles de trottoir et confirmer la hiérarchie routière avec une rue du Château d'Eau comme voirie principale. Cet aménagement peut être complété par un changement de revêtement afin d'offrir une entrée de village.  2. Aménagement d'un trottoir rue du Héraut : il est proposé d'aménager ce trottoir côté sud et de réaliser un plateau sur le tronçon le plus étroit pour une meilleure cohabitation piéton / véhicules. 3. Elargissement des oreilles de trottoir (marquage au sol ou en dur) : Cela concerne uniquement les carrefours qui débouchent sur l'axe défini comme principal (rue Château d'Eau, rue du Héraut, rue Marie –Thérèse) 4. Aménagement de voirie en zone de rencontre : Il est proposé de mettre en zone de rencontre 2 voiries du centre de Straimont afin de marquer leur statut local et de privilégier le carrefour rue Marie Thérèse / rue de la Chapelle pour les échanges, notamment pour les flux qui emprunte le rue du Moulin de ou vers la N85. 			



Evaluations des moyens

Carrefour Château d'Eau / Horlai : 10.584,00 €

Trottoir et plateau rue du Héraut : 52.012,20 €

Zone de rencontre : 83.300,00 €

Impact

Ces aménagements apporteront une meilleure lisibilité de l'espace public.

Échéance	Financement	Indicateur	Fiche liée
Moyen terme	Commune	-	-

5.7 Fiche action : Sécurisation de la traversée de Menugoutte

agora ETUDES PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures Commune de Herbeumont Menugoutte	08/2011	Fiche n°5.7 Sécurisation de la traversée de Menugoutte
Situation actuelle Menugoutte est un village sans aménagement remarquable pour ralentir les véhicules. Par ailleurs, les cheminements piétons aménagés sont quasi inexistant.			
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'habitant et les pôles d'activités majeurs			
Mesures 1. Mise en zone de rencontre de Menugoutte : il s'agit de marquer la différence entre la rue principale et les rues plus locales. 2. Effet de porte : il est proposé d'implanter des ilots en entrée nord et entrée sud afin de ralentir les véhicules qui entrent dans le village 3. Aménagement de trottoir et plateau : il est proposé d'aménager un trottoir le long de la rue principale d'un seul côté. Le plateau permet notamment de marquer l'entrée dans la zone de rencontre.			



Evaluations des moyens

Zone de rencontre : 352.800,00 €

Trottoir : 61.800,00 €

Plateau : 15.000,00 €

Impact

Ces aménagements, tout en améliorant l'espace public, permettent d'offrir des circulations piétonnes sécurisées incitant ainsi les habitants actuels et à venir à l'utilisation de la marche.

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

5.8 Fiche action : Sécurisation de la nationale N85

agora ETUDES PICM Bertrix Herbeumont Paliseul Phase III: Mesures Commune de Herbeumont N85 08/2011 Fiche n°5.8		
Sécurisation de la nationale N85		

Situation actuelle

La N85 est classée en réseau intercommunal. La vitesse maximale autorisée est de 70 km/h. Cette vitesse est peu respectée et les risques de conflit avec les rues d'accès aux villages de Martilly et Straimont sont nombreux. Par ailleurs, la N85 croise la P5 au sud de Saint-Médard. Ce croisement est source de conflit et n'est peu voire pas signalé.

Objectifs

Adapter les carrefours à la hiérarchie routière choisie et au régime de vitesses prescrites
Sécuriser les carrefours accidentogènes

Mesures

Le PICM propose d'intervenir sur les carrefours de la N85 qui traversent le territoire d'Herbeumont et qui ont été identifié comme dangereux.

Localisation des carrefours à sécuriser



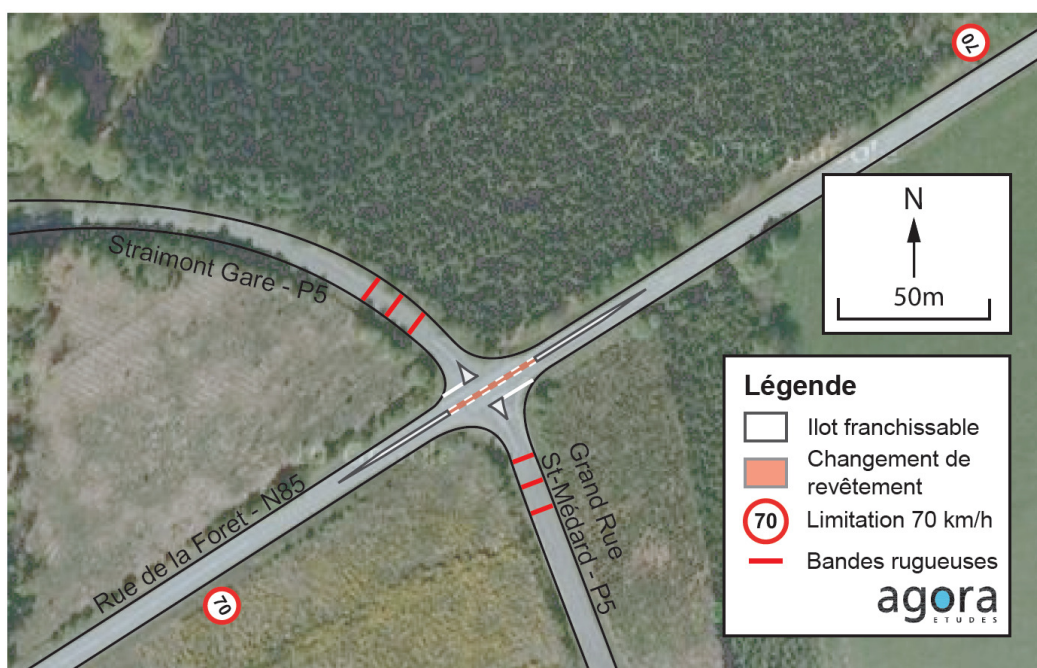
On notera que le carrefour N85 / Foulouze n'est pas perçu comme dangereux et ne fait pas l'objet d'un aménagement.

Par ailleurs, des contrôles radars pourraient contribuer au respect de la vitesse autorisée.

1. **N85 – P5** : Le long de la N85, à l'approche du carrefour, matérialisation d'îlots centraux, au niveau du carrefour, marquage avec bande rouge et implantation de bandes rugueuses le long de la P5 de part et d'autre du carrefour. Rappel de la vitesse autorisée : 70km/h.

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 :

- a. les besoins en gabarit des circulations notamment forestière ou agricole ;
- b. du besoin de protéger les piétons au milieu de la traversée ;
- c. les possibilités d'organiser aisément le déneigement ;
- d. les risques de tamponnement nocturne si l'éclairage est insuffisant ;
- e. 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. **N85 – accès à Straimont** : Matérialisation d'îlot en marquage avec bande rouge. Rappel de la vitesse autorisée.



Evaluations des moyens

Carrefour N85 – P5 : 2.457,00 €

Carrefour P5 – accès à Straimont : 4.600,00 €

Impact

Une meilleure signalisation contribuera à inciter les automobilistes à ralentir.

Échéance	Financement	Indicateur	Fiche liée
Court terme	Province, SPW	-	-

5.9 Fiche action : Aménagement du RAVeL entre Herbeumont, Gribomont et Orgéo

agora ETUDES PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures Commune de Herbeumont RAVeL	08/2011	Fiche n°5.9 Aménagement du RAVeL entre Herbeumont, Gribomont et Orgéo
---	---	----------------	---

Situation actuelle

L'ancienne ligne de chemin de fer qui relie Herbeumont à Orgéo offre un potentiel RAVeL important. La majorité du tracé est déjà aménagé en sentier. On note 2 points noirs que sont les tunnels qui sont soit en très mauvais état, soit privatisés. Il est important de noter que le Schéma Directeur Cyclable de Wallonie définit le RAVeL comme liaison à réaliser en cohérence avec les liaisons vers Bertrix, Libramont et Florenville.

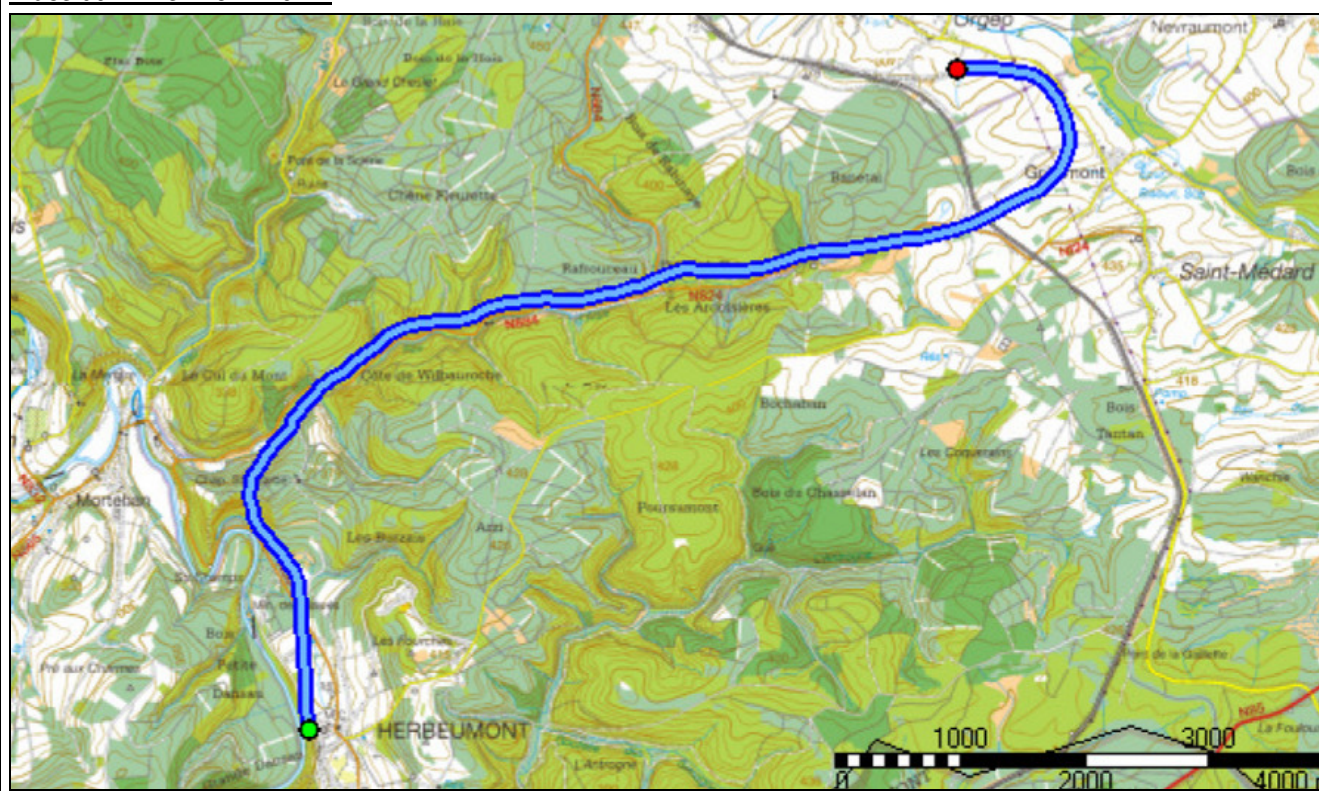
Objectifs

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'habitant et les pôles d'activités majeurs

Mesures

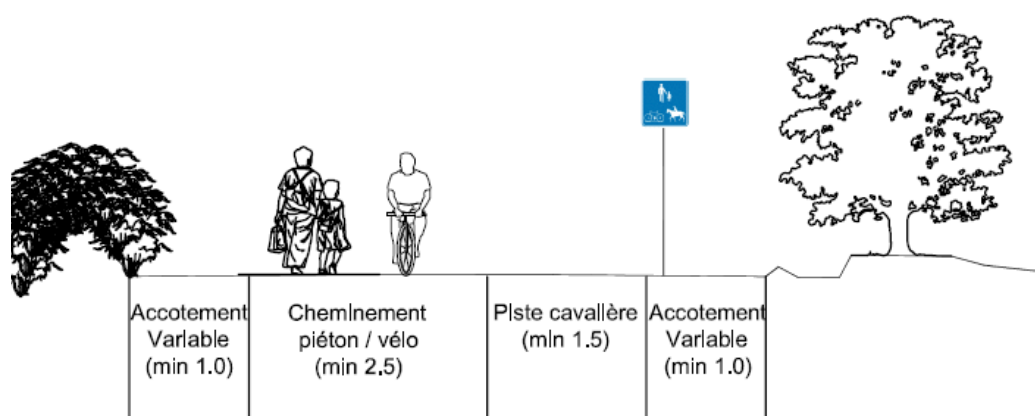
Tracé du RAVeL : env. 10 km



Principes d'aménagement du RAVeL : cf. *Circulaire réalisée par le CRR pour le SPW (Signalisation de police des carrefours entre le RAVeL - 2006)*.

Hors voirie, le RAVeL doit prendre en compte les éléments de foncier et le respect de l'environnement naturel. Le profil ci-après indique le minimum requis pour la mise en place d'un RAVeL sécurisé :

- Cheminement piéton : revêtu d'un revêtement en dur (type béton désactivé), ce cheminement doit faire une largeur minimale de 2,50m, l'idéal pour le confort des usagers est 3,00m ;
- Accotement herbeux : les accotements sont indispensables le long du RAVeL pour la sécurité des usagers, leur largeur varie en fonction de leur rôle et de la place disponible. En effet, ils servent pour l'implantation de la signalisation, l'implantation de mobiliers urbains (banc, table, barrière), les plantations (haies, arbres), et la réalisation de fossés.
- Si nécessaire, une piste cavalière : il appartient à la Commune de Herbeumont et au SPW d'apprécier la nécessité de prévoir une largeur supplémentaire pour une piste cavalière



Dans le cas des anciennes lignes de tram définissant le RAVeL desservant la Commune de Herbeumont, les emprises disponibles permettent d'envisager l'aménagement d'un RAVeL avec des largeurs assurant des circulations aisées, notamment pendant les périodes de grandes fréquentations.

Dans le cas de chemin ou route communale, un marquage au sol (logo) devra indiquer aux cyclistes la direction à emprunter.

En termes de végétation, celle-ci sera supprimée pour permettre l'aménagement du RAVeL. Cependant, on appréciera, au cas par cas, la nécessité de conserver l'un ou l'autre arbre remarquable. La végétation sans grand intérêt et impliquant un entretien important sera éradiquée.

Evaluations des moyens

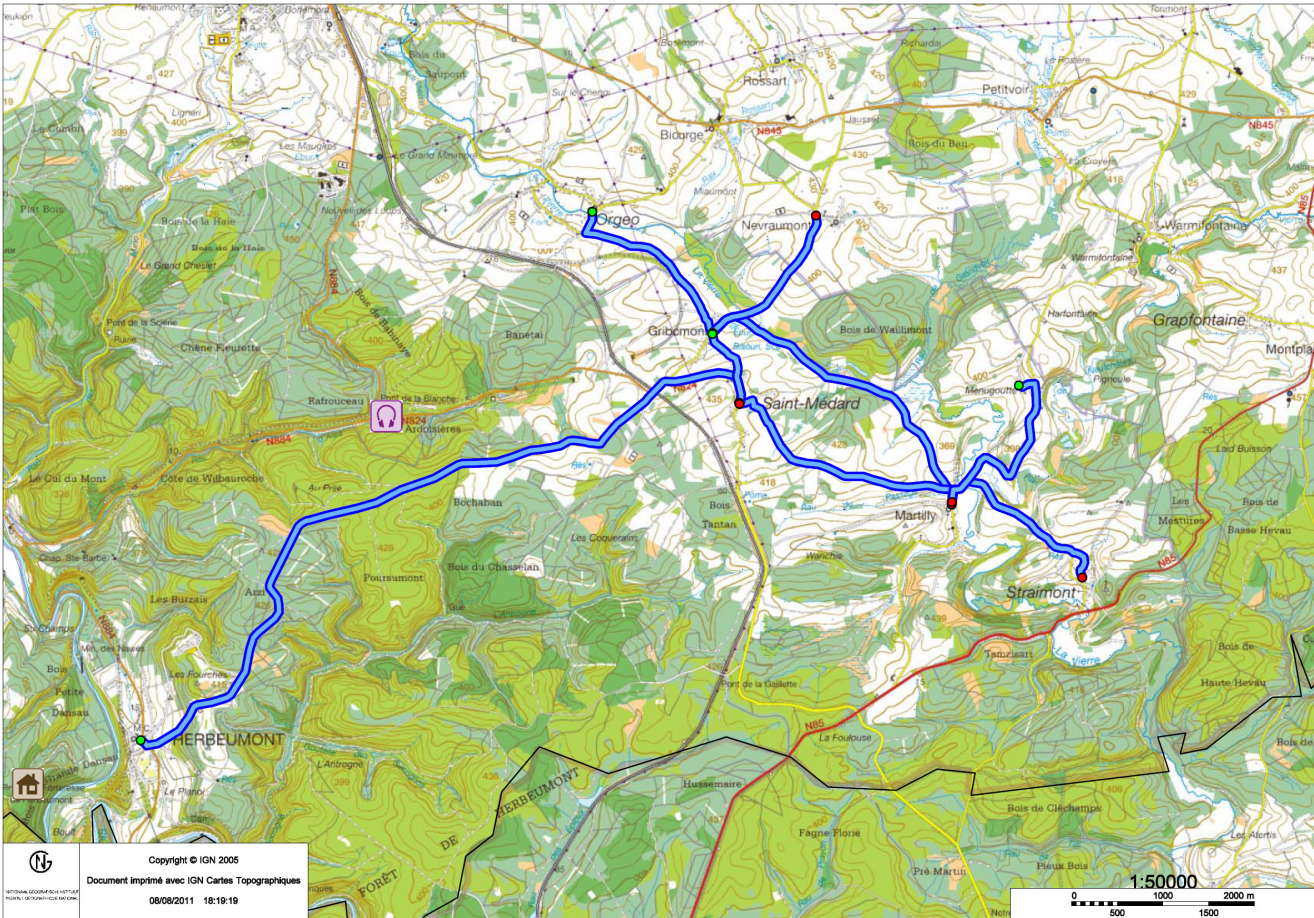
Aménagement du RAVeL Herbeumont – Orgéo : 600.000,00 €

Impact

Le tracé du RAVeL permet d'envisager une utilisation pour le loisir comme pour l'utilitaire pour favoriser la marche et le vélo.

<u>Échéance</u>	<u>Financement</u>	<u>Indicateur</u>	<u>Fiche liée</u>
Moyen terme	Commune, SPW	Nombre de kilomètres praticables et balisés	-

5.10 Fiche action : Aménagement de liaisons douces entre les villages

agora ETUDES PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures Commune de Herbeumont	08/2011	Fiche n°5.10 Aménagement de liaisons douces entre les villages
Situation actuelle Il est vrai que le centre de Herbeumont est éloigné des autres villages situés à l'est du territoire. Les modes doux sont un bon moyen pour relier les villages entre eux. De nombreuses liaisons existent mais celle-ci manquent parfois de continuité. Par ailleurs, certaines sont souvent attribuées à des déplacements liés aux loisirs. On note un manque de liaisons utilitaires directes vers les pôles scolaires notamment.			
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'habitant et les pôles d'activités majeurs			
Mesures Sur base des visites de terrain et des réunions de travail avec la commune, le PICM propose le réseau suivant afin de compléter le RAVeL.			
 Copyright © IGN 2005 Document imprimé avec IGN Cartes Topographiques 08/08/2011 18:19:19 1:50000 0 500 1000 2000 m			
Chaque liaison est détaillée dans ce document au chapitre Modes doux. Les points noirs y sont aussi identifiés.			

Evaluations des moyens

(aménagement sentier)

Liaison Herbeumont – Saint-Médard : 540.000,00 €

Liaison Saint-Médard – Gribomont : 60.000,00 €

Liaison Saint-Médard – Martilly : 180.000,00 €

Liaison Martilly – Straimont : 120.000,00 €

Impact

L'aménagement et le balisage de ces liaisons contribueront au développement des déplacements modes doux entre les villages.

<u>Échéance</u>	<u>Financement</u>	<u>Indicateur</u>	<u>Fiche liée</u>
Court, moyen, long terme	Commune, SPW	Nombre de kilomètres de piste cyclable réalisés	-

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

6.1 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de Herbeumont (implantation existante et projetée)

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

Situation actuelle

L'Ecole Communale de Herbeumont 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.
Dans le court terme, nous proposons une modification légère.
Dans le long terme, l'école sera délocalisée. Nous proposons une série d'aménagements pour le nouveau site.

Objectifs

Améliorer les aménagements autour de chaque établissement scolaire
Proposer des cheminements piétons/vélo facilitant et sécurisant le trajet entre le domicile et l'école

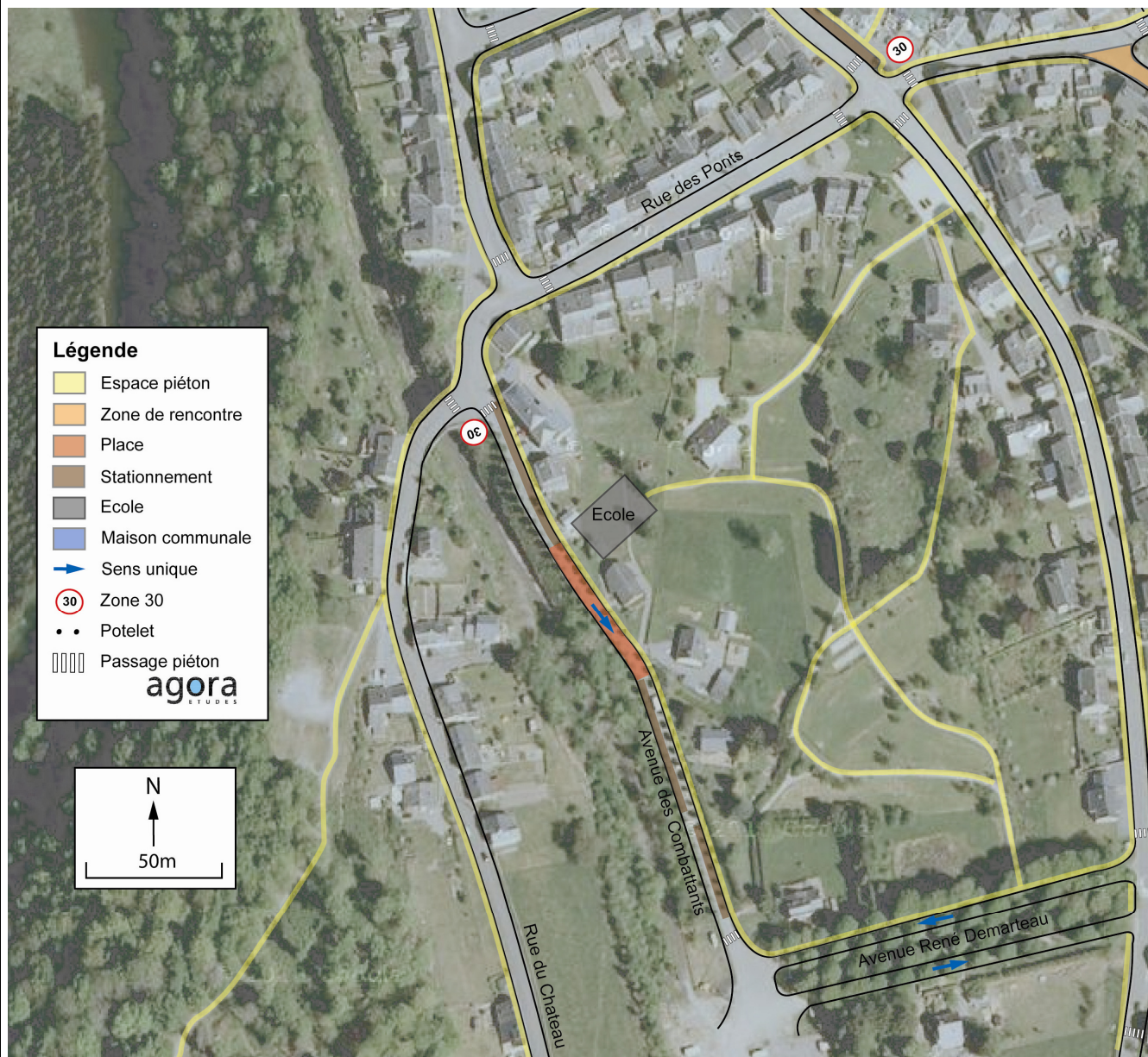
Mesures

- Pour le site actuel de l'école, nous proposons de bien séparer la zone de stationnement existante du trottoir et de mieux marquer le cheminement vers l'arrière qui est accessible aux PMR.



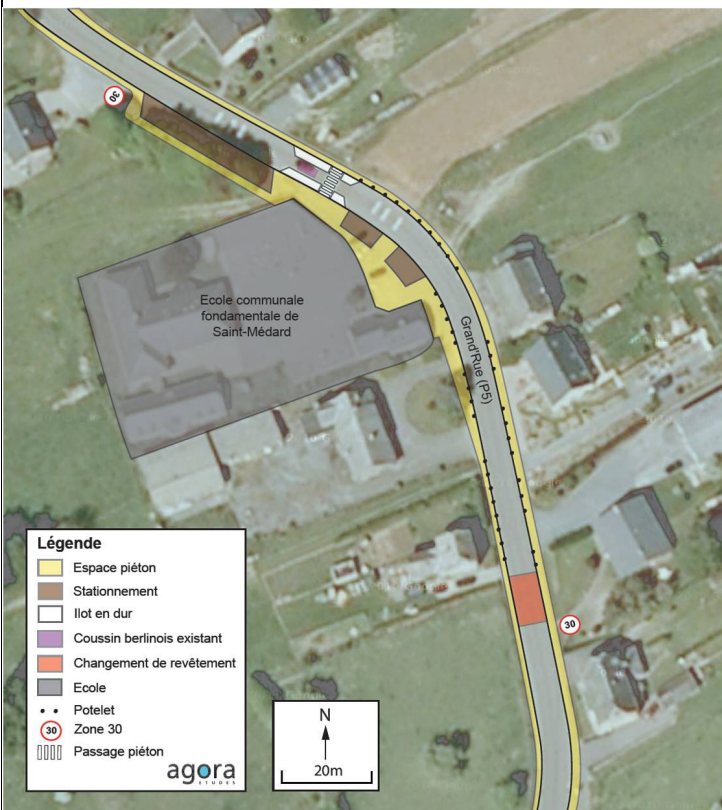
Pour le nouveau site, nous proposons :

- Aménager une zone 30 ;
- Aménager un changement de revêtement / plateau au niveau de l'entrée de l'école ;
- Aménager une bande de stationnement unilatérale alternée de part et d'autre de l'entrée de l'école ;
- Mettre en valeur et aménager tous les chemins en intérieur d'îlot menant à l'école pour offrir aux piétons des itinéraires agréables et sécurisés.



<u>Échéance</u> Court / moyen terme	<u>Financement</u> Commune + subsides	<u>Fiche liée</u> 5.2	agora ETUDES
--	--	--------------------------	------------------------

6.2 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de Saint-Médard

PICM Bertrix Herbeumont Paliseul	Phase III: Mesures	08/2011	Fiche n°6.2
	Commune de Herbeumont Saint-Médard	Sécurisation des abords d'école	
Situation actuelle L'Ecole Communale de Saint-Médard 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 cependant rend les cheminements piétons peu sécurisants et les vitesses pratiquées ne sont pas respectées.			
Objectifs Améliorer les aménagements autour de chaque établissement scolaire Proposer des cheminements piétons/vélo facilitant et sécurisant le trajet entre le domicile et l'école			
Mesures Pour compléter les aménagements existant, le PICM propose :  Légende Espace piéton Stationnement Ilot en dur Coussin berlinois existant Changement de revêtement Ecole Potelet Zone 30 Passage piéton agora ETUDES Pose de potelets pour empêcher le stationnement illicite ; Aménagement d'un changement de revêtement au sud de l'entrée de l'école afin d'interpeller les automobilistes, sans gêner le passage des véhicules plus larges (chasse-neige en hivers notamment). Organiser et définir les zones de stationnement aux abords de l'école avec la réorganisation de la zone existante devant l'école et l'aménagement d'une nouvelle zone en amont de l'école			
Échéance court terme	Financement Commune + subsides	Fiche liée -	agora ETUDES

6.3 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de Martilly

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

Situation actuelle

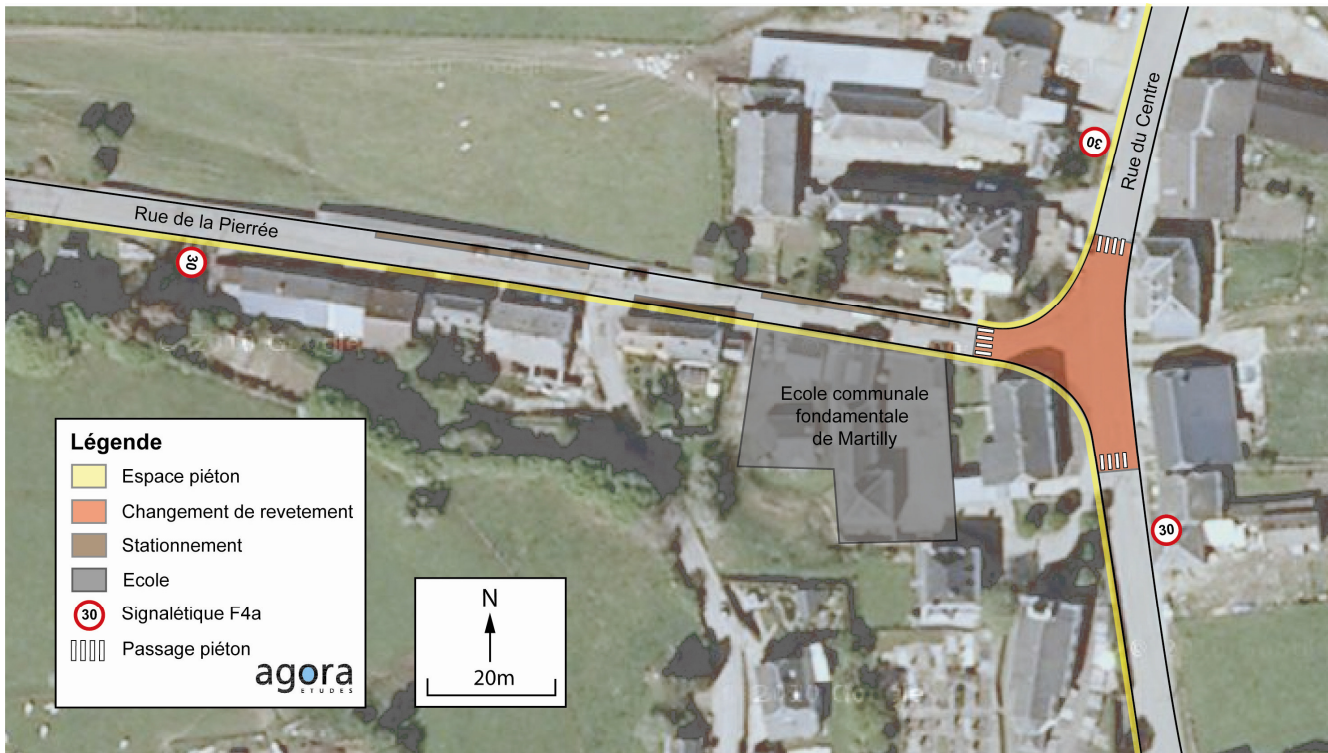
L'Ecole Communale de Martilly possède déjà une série d'aménagements (cf. fiche école correspondante dans le rapport de la phase 1 du PICM), qui attirent l'attention de l'automobiliste sur la présence de l'école.
Le manque de zones de stationnement bien définies, l'absence de passage piéton et de dispositifs de ralentissement rendent les cheminements piétons peu sécurisants

Objectifs

Améliorer les aménagements autour de chaque établissement scolaire
Proposer des cheminements piétons/vélo facilitant et sécurisant le trajet entre le domicile et l'école

Mesures

- Changement de revêtement du carrefour ;
- Aménager un passage piéton ;
- Organiser et définir des bandes de stationnement alternées aux abords de l'école. Cela crée un effet de chicanes.



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

7. Tableau récapitulatif

Commune de Herbeumont													
Modes doux													
H	5.2	Herbeumont	Sécurisation et aménagement des cheminements au centre de Herbeumont et vers les quartiers et pôles										
H	5.3	Gribomont, St Médard	Sécurisation et aménagement des cheminements à Gribomont et Saint-Médard										
H	5.9	Herbeumont, Gribomont, Orgéo	Aménagement du RAVEL entre Herbeumont, Gribomont et Orgéo										
H	5.10	Herbeumont	Aménagement de liaisons douces entre les villages										
Transport en commun et intermodalité													
H	3.2	Herbeumont	Améliorer la desserte d'Herbeumont depuis la gare de Bertrix										
H	3.3	Herbeumont	Mettre en place une desserte à fréquence faible de la ligne 163a durant les week-end										
Circulation, stationnement et modes doux : fiches prioritaires													
H	5.1	Herbeumont	Réaménagement des accès nord et sud de Herbeumont										
H	5.4	Saint-Médard	Sécurisation des carrefours à Gribomont et Saint-Médard										
H	5.5	Saint-Médard	Réaménagement du centre de Saint-Médard										
H	5.6	Strainmont	Réaménagement du centre de Strainmont										
H	5.7	Manugoutte	Sécurisation de la traversée de Manugoutte										
H	5.8	Herbeumont, Nationale N85	Sécurisation de la nationale N85										
Mobilité scolaire : fiches abords d'école													
H	6.1	Herbeumont	Sécurisation des abords de l'école communale de Herbeumont (implantation existante et projetée)										
H	6.2	Saint-Médard	Sécurisation des abords de l'école communale de Saint-Médard										
H	6.3	Manilly	Sécurisation des abords de l'école communale de Manilly										



agora
ETUDES

urbanisme
environnement
planification
mobilité
espace public