

## **Plan InterCommunal de Mobilité Communes de Bertrix, Herbeumont et Paliseul**

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

***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

**agora**  
E T U D E S

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

<b>1. Hiérarchisation et catégorisation du réseau routier .....</b>	<b>5</b>
1.1 Principe.....	5
1.2 Hiérarchie proposée à l'échelle de Paliseul .....	6
1.3 Catégorisation et régime de vitesse.....	7
<b>2. Modes doux.....</b>	<b>9</b>
2.1 Aménagements d'un réseau cyclable .....	9
2.1.1 Maissin – Our .....	13
2.1.2 Our – Beth .....	16
2.1.3 Beth – Opont .....	18
2.1.4 Opont – Paliseul.....	20
2.1.5 Opont – Framont .....	22
2.1.6 Framont – Maissin .....	24
2.1.7 Paliseul – Framont.....	26
2.1.8 Paliseul – Gare de Paliseul .....	26
2.1.9 Paliseul – Merny.....	26
2.1.10 Merny – Carlsbourg.....	26
2.1.11 Carlsbourg – Gare de Carlsbourg.....	26
2.1.12 Gare de Carlsbourg – Merny .....	26
2.1.13 Gare de Carlsbourg – Moulin de Naomé.....	26
2.1.14 Moulin de Naomé – Merny.....	26
2.1.15 Paliseul – Nollevaux .....	26
2.1.16 Gare de Paliseul - Nollevaux .....	26
2.1.17 Gare de Paliseul – Launoy.....	26
2.1.18 Launoy – Nollevaux.....	26
2.1.19 Nollevaux – Plainevaux .....	26
2.1.20 Paliseul – Offagne .....	26
2.1.21 Offagne – Fays-les-Veneurs.....	26
2.1.22 Offagne – Assenois.....	26
2.1.23 Offagne – Acremont .....	26
2.1.24 Offagne – Jehonville.....	26
2.1.25 Framont – Jehonville .....	26
2.2 Aménagement piétons et prise en compte des PMR .....	26
<b>3. Transport en commun.....</b>	<b>26</b>
3.1 Hiérarchie proposée à l'échelle de Paliseul .....	26
3.2 Améliorer l'intermodalité aux gares de Paliseul et Carlsbourg .....	26
3.2.1 Créer une correspondance bus ⇔ train en gare de Carlsbourg.....	26
3.2.2 Réaménager les abords de gares.....	26
3.3 Mise en accessibilité de la ligne 8 .....	26
3.3.1 Principes d'aménagement pour l'accès des PMR.....	26
3.3.2 Aménagements des arrêts de bus .....	26
3.3.2.1 Les arrêts en trottoir .....	26
3.3.2.2 Les arrêts de type quai .....	26
3.3.2.3 Les arrêts sur îlot.....	26

<b>4. Principes d'aménagement dans les villages .....</b>	<b>26</b>
4.1 Paliseul .....	26
4.2 Carlsbourg – Merny .....	26
4.3 Opont, Beth .....	26
4.4 Our .....	26
4.5 Maissin .....	26
4.6 Fays-les-Veneurs .....	26
4.7 Framont .....	26
4.8 Offagne.....	26
4.9 Nollevaux, Plainevaux .....	26
<b>5. Programme d'actions : fiches actions prioritaires .....</b>	<b>26</b>
5.1 Fiche action : Réaménagement du centre de Paliseul .....	26
5.2 Fiche action : Réaménagement complet de la rue de la Station .....	26
5.3 Fiche action : Réaménagement des abords des gares de Carlsbourg et Paliseul .....	26
5.4 Fiche action : Aménagement et sécurisation des cheminements piétons au centre de Carlsbourg.....	26
5.5 Fiche action : Sécurisation de la traversée de Our .....	26
5.6 Fiche action : Sécurisation de la traversée de Maissin.....	26
5.7 Fiche action : Organisation et sécurisation des circulations au centre de Fays-les-Veneurs26	
5.8 Fiche action : Sécurisation des accès à Plainevaux et Nollevaux .....	26
5.9 Fiche action : Sécurisation de la N89.....	26
5.10 Fiche action : Aménagement d'un réseau cyclable entre le centre de Paliseul et ses villages26	
<b>6. Mobilité scolaire : sécurisation des abords des écoles de Paliseul .....</b>	<b>26</b>
6.1 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de Paliseul – Gare.....	26
6.2 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale fondamentale Carlsbourg-Opont-MAISSIN à Maissin .....	26
6.3 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école fondamentale Carlsbourg-OPONT-Maissin à Opont.....	26
6.4 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale Paliseul Gare/Framont.....	26
6.5 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de CARLSBOURG-Opont-Maissin à Carlsbourg et des traversées piétonnes vers l'Institut .....	26
6.6 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de Nollevaux .....	26
6.7 Fiche action : Sécurisation des abords des écoles de Fays-les-Veneurs .....	26
6.8 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école fondamentale libre Henry Hennequin à Offagne.....	26
<b>7. Tableau récapitulatif.....</b>	<b>26</b>

# 1. Hiérarchisation et catégorisation du réseau routier

## 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 :

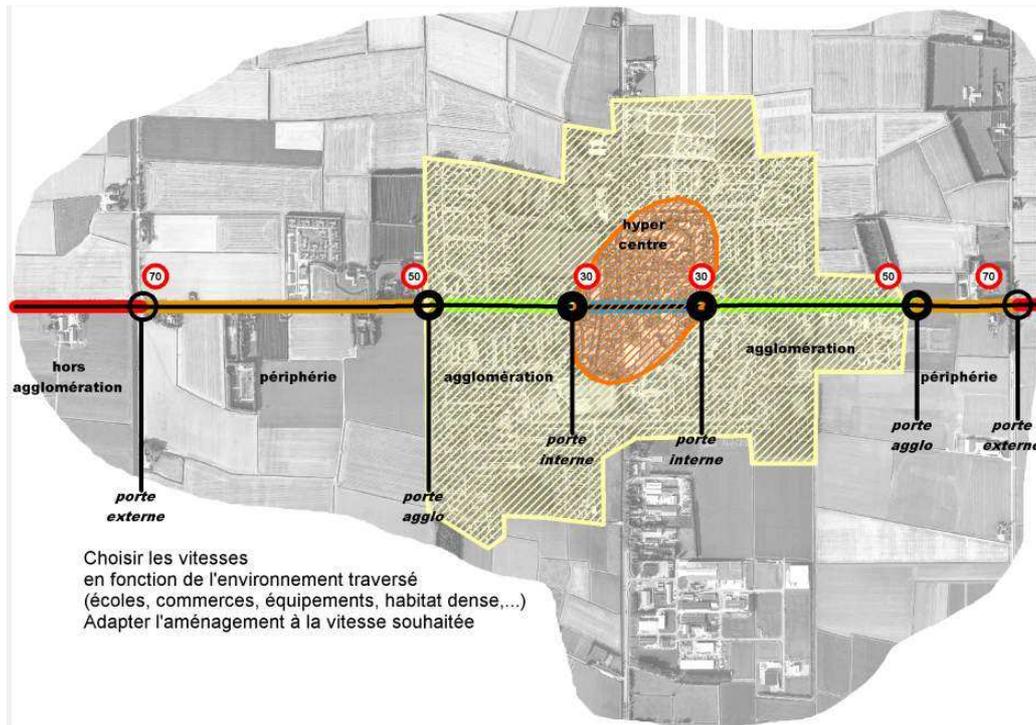
Fonction principale	transit		distribution		desserte
Catégorie du réseau viaire	réseau autoroutier et international	réseau régional de transit	réseau de liaisons intercommunales	réseau collecteur communal	réseau de desserte locale
Niveaux	1	2	3	4	5
	<b>Affectation</b>				
Usagers concernés	VP-PL	VP-PL	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	Écoulement et fluidité du trafic, rapidité à longue distance	Écoulement 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.
	<b>Exploitation (selon contexte, largeurs et visibilité)</b>				
Vitesses max autorisées	<b>120</b>	120- <b>90</b> -70-50-(30)	90- <b>70</b> -50-(30)	90-70- <b>50</b> -30	50- <b>30</b> -20
	<b>Aménagements (selon contexte, largeurs et visibilité)</b>				
Gabarit	2 à 4 voies par sens	1 à 2 voies par sens	1 à 2 voies par sens distinction urbain / peri-urbain / hors agglo	1 à 2 voies par sens distinction urbain / peri-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	



### 1.3 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 cohérent 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



## 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 focaliser sur les liaisons à créer / à améliorer / à 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 proposer en particulier des 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 se trouvent pour leur majorité 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 suffisant. Ces exemples restent indicatifs, car en pratique chaque situation nécessite une attention particulière et un aménagement correspondant.

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 Paliseul est repris sur la carte 3 ci-après (Réseau communal proposé pour les modes doux). La carte suivante (Carte 4 Réseau du SDCW sur la commune de Paliseul) représente le réseau du Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie (SDCW) au niveau de la commune (liaisons en rouge).

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

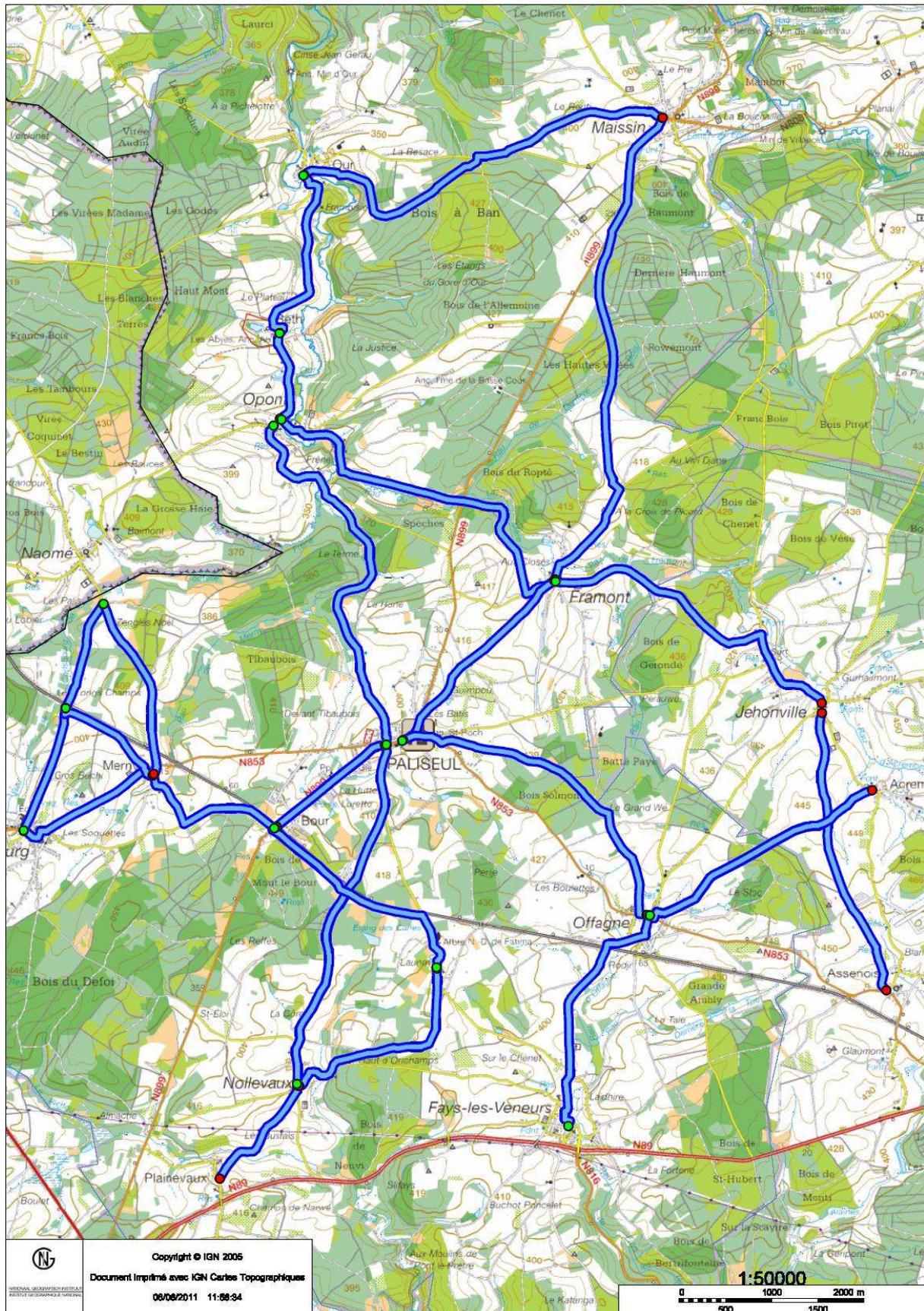
Maissin est raccordé au réseau du SDCW via la liaison Beauraing – Libramont du SDCW. Il existe donc un raccord entre le réseau communal proposé et le SDCW au nord de la commune

La liaison Bouillon – Libramont du SDCW dessert le sud et l'est de la commune. En provenance de Bellevaux, elle traverse Plainevaux, Nollevaux, Fays-les-Veneurs et quitte Offagne en direction d'Acremont.

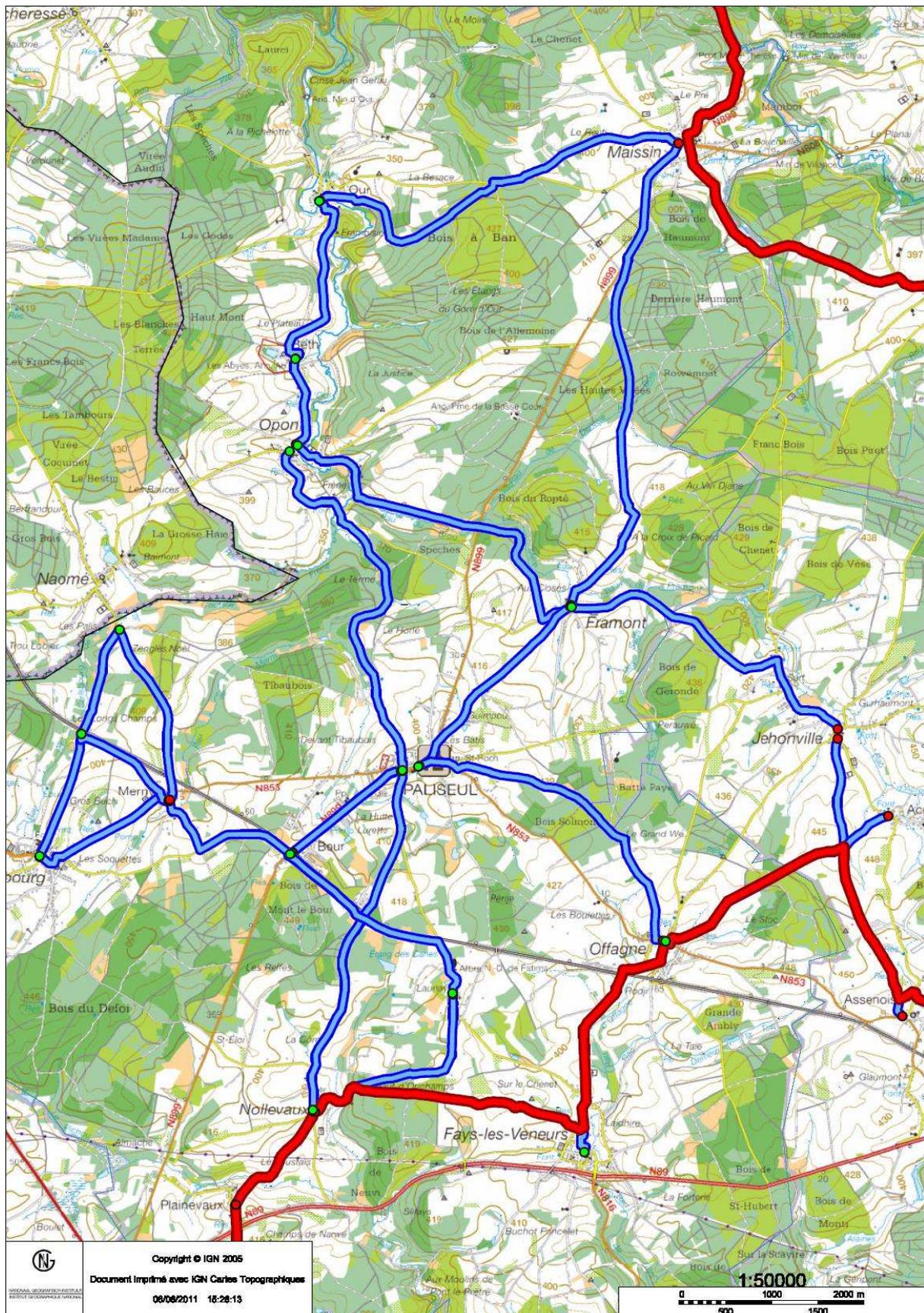
Pour les liaisons Plainevaux – Nollevaux, Offagne – Fays-les-Veneurs et Offagne – Assenois, nous avons repris le tracé du SDCW pour le réseau communal.

Le SDCW apporte une liaison supplémentaire au réseau communal : la liaison Nollevaux – Fays-les-Veneurs.

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 Paliseul

### 2.1.1 Maissin – Oûr

Pour relier Maissin à Our, nous proposons d'emprunter la rue du Ban-du-Feuilly – le chemin la prolongeant jusque l'avenue du Roly du Seigneur – l'avenue du Roly du Seigneur – le chemin issu de la prolongation de la rue de Lonnai – la rue de Lonnai.

Cet itinéraire est choisi pour éviter d'emprunter l'avenue du Roly du Seigneur et la rue de Maissin – la Besace entre les deux villages : en effet, cet axe est fréquenté par de nombreux poids lourds liés à l'activité de l'entreprise Thomas&Piron.

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 sur la majorité de la liaison. L'état des chemins prolongeant les rues du Ban-du-Feuilly et de Lonnai nécessitent un aménagement ;
- La largeur de la voirie varie le long de la liaison ;

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

En sortie de Maissin, le long de la rue du Ban-du-Feuilly, 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.

Une partie de la rue du Ban-du-Feuilly et de sa prolongation jusqu'à l'avenue du Roly du Seigneur est en terre. Pour ce tronçon un aménagement en bi-bande est conseillé. Effectivement, ce type d'aménagement permet aux vélos de rouler et le passage du charroi agricole sans inciter de trafic de transit pour les automobilistes.

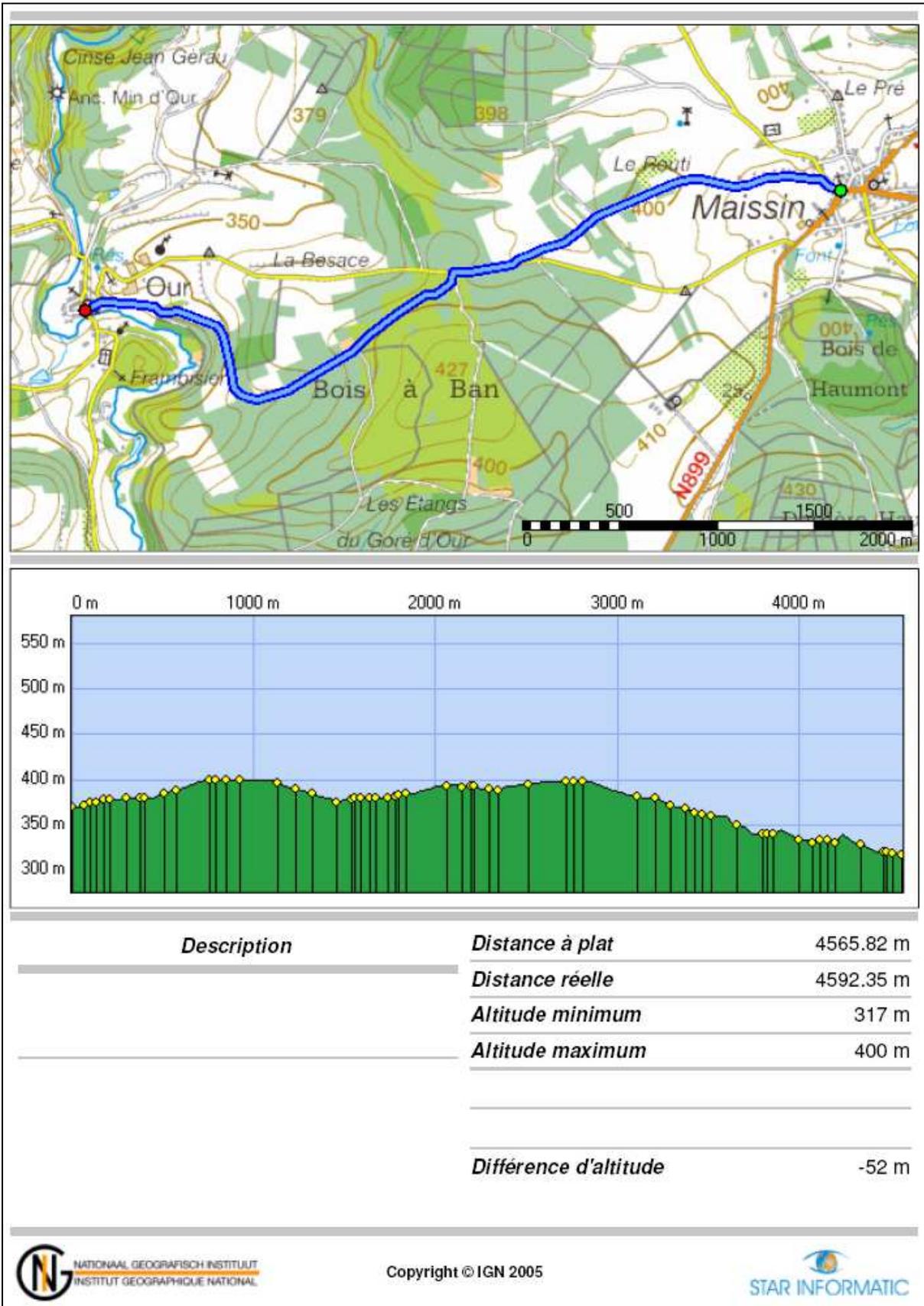
Le long de l'avenue du Roly du Seigneur une piste cyclable séparée pour chaque sens de circulation ou une piste cyclable bidirectionnelle est à prévoir.

Si l'état du revêtement de la prolongation de la rue de Lonnai n'est pas satisfaisant, un aménagement en bi-bande est préconisé. Si le revêtement est satisfaisant, un aménagement de pistes cyclables suggérées ou de bandes latérales polyvalentes est suffisant.

Finalement pour l'aménagement de la rue de Lonnai, un aménagement de pistes cyclables suggérées ou de bandes latérales polyvalentes est suffisant.



**Photos de la liaison dans le sens Maissin → Our**



Profil de la liaison Maissin – Our (source : IGN - Lannoo)

### 2.1.2 Our – Beth

Pour relier Our à Beth, nous proposons d'emprunter les rues des Abbyes et Beth. 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 ;

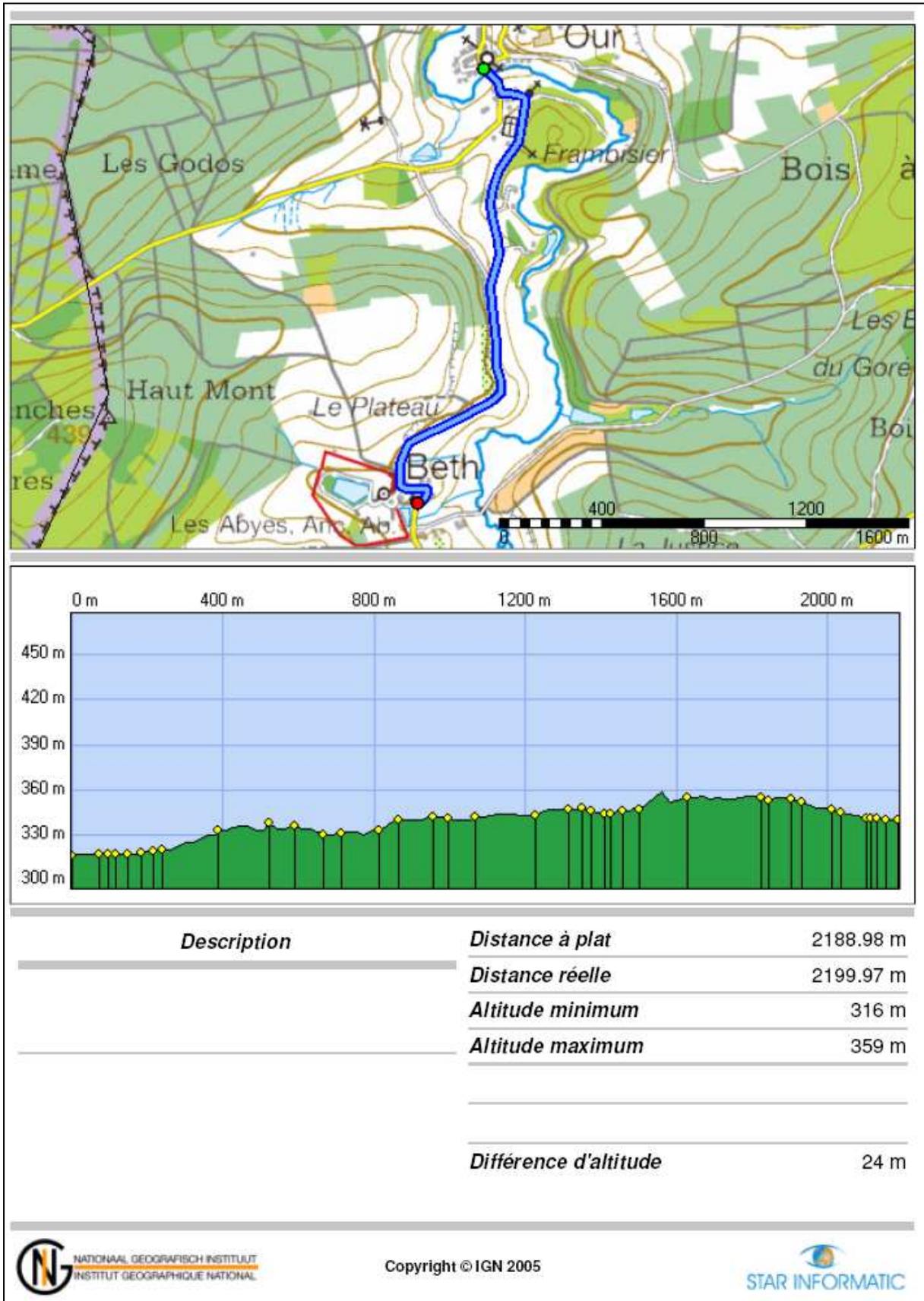
Pour les piétons, la création d'un accotement n'est pas évidente sur toute la liaison compte tenu de la largeur de la voirie.

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 Our → Beth**



**Profil de la liaison Our – Beth (source : IGN - Lannoo)**

### 2.1.3 Beth – Opont

Pour relier Beth à Opont, nous proposons d'emprunter la rue de Beth. 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 ;

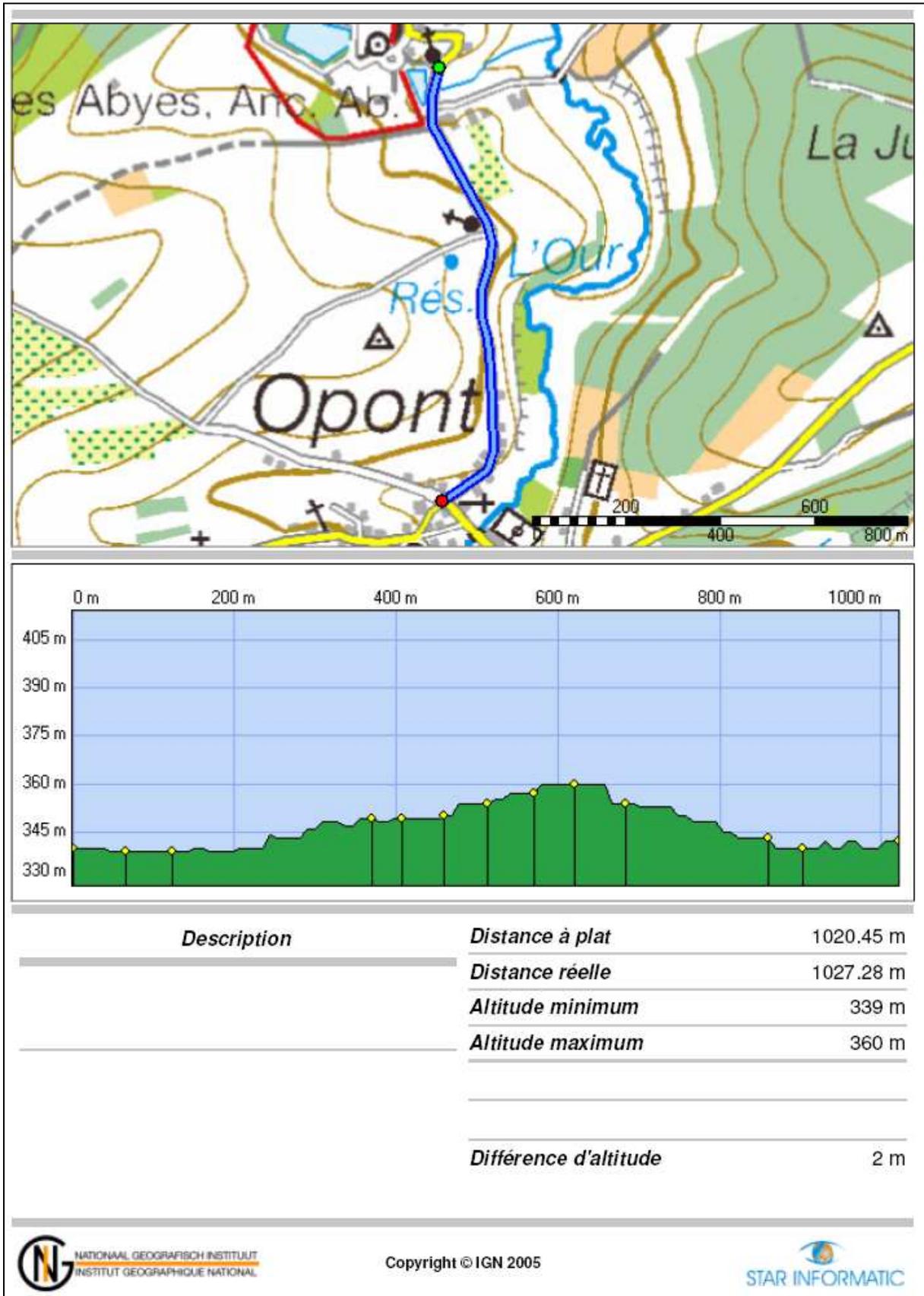
Pour les piétons, la création d'un accotement semble possible sur toute la liaison compte tenu de la largeur de la voirie. La distance entre les deux villages étant assez courte, une liaison piétonne prendrait tout son sens ici. D'ailleurs il existe des aménagements piétons au sein des villages et le 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), ou,
- 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 Beth → Opont**



Profil de la liaison Beth – Opont (source : IGN - Lannoo)

## 2.1.4 Opont – Paliseul

Pour relier Opont à Paliseul, nous proposons d'emprunter le chemin du Jardinnet et la rue d'Opont. 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 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 Opont → Paliseul**



Profil de la liaison Opont – Paliseul (source : IGN - Lannoo)

### 2.1.5 Opont – Framont

Pour relier Opont à Framont, nous proposons d'emprunter la rue de la Scierie – la rue du Brou et sa prolongation en traversant la N899 jusqu'à Framont. Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

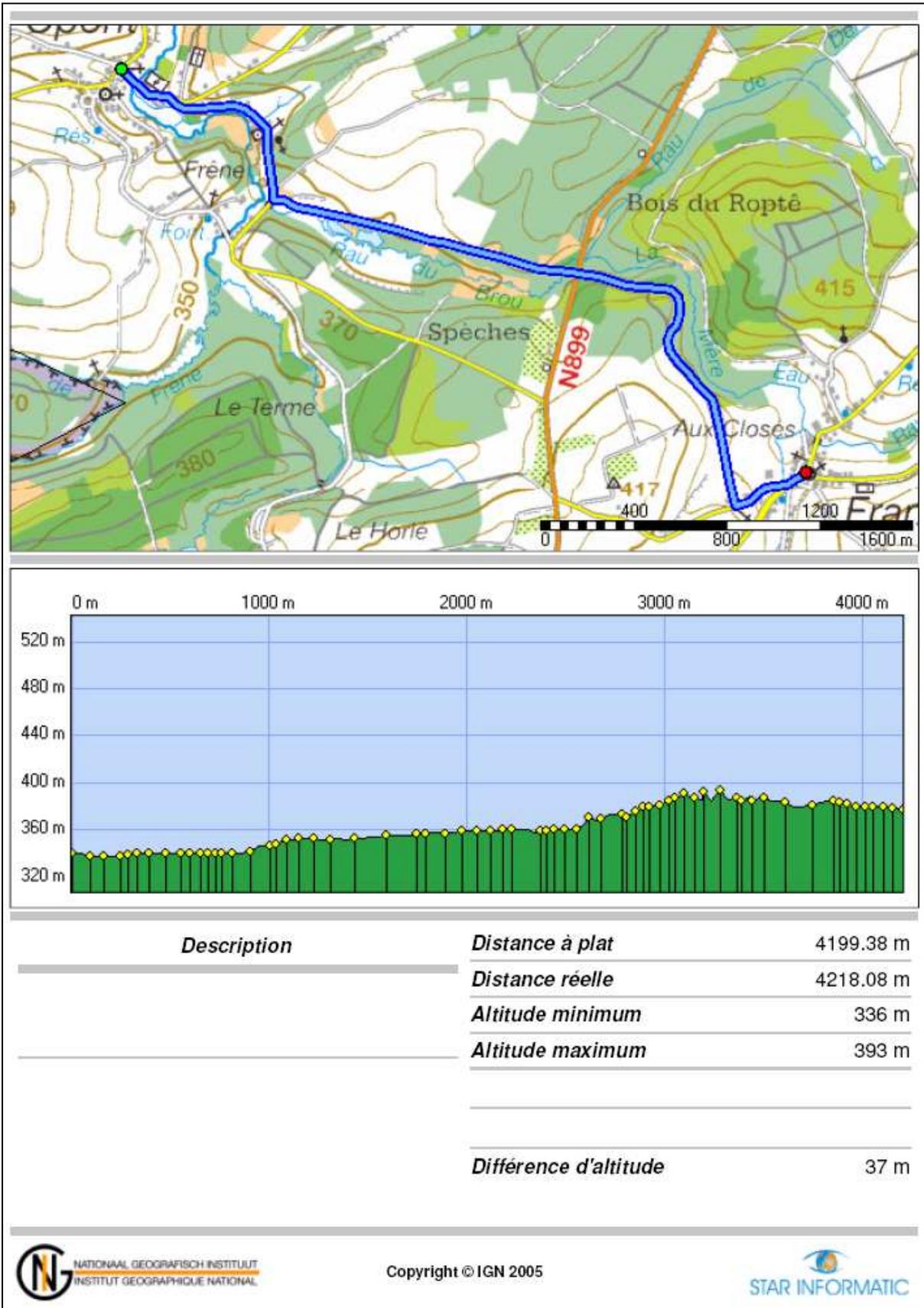
- Cette liaison est d'environ 4 km ;
- Le trafic est local et faible ;
- Le revêtement est en terre ;
- La largeur de la voirie comprend une bande de circulation ;
- Une attention particulière est à apporter au carrefour avec la N899.

Un aménagement en bi-bande est conseillé. Effectivement, ce type d'aménagement permet aux vélos de rouler et le passage du charroi agricole sans inciter de trafic de transit pour les automobilistes.

Pour le carrefour avec la N899 une signalisation adéquate signalera la présence éventuelle de vélos aux automobilistes roulant sur la N899 et un céder passage aux usagers empruntant la bi-bande.



**Photos de la liaison dans le sens Opont → Framont**



Profil de la liaison Opont – Framont (source : IGN - Lannoo)

### 2.1.6 Framont – Maissin

Pour relier Framont à Maissin, nous proposons d'emprunter la rue d'Anloy – au carrefour de la Chapelle, emprunter le chemin qui se dirige vers le Nord et qui rejoint l'avenue de France (N899) à hauteur de la ferme de Belle Vue – l'avenue de France. 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 excepté sur la N899 ;
- Le revêtement est en bon état pour la rue d'Anloy et l'avenue de France mais le chemin les reliant est en terre ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation sur les deux voiries asphaltées susmentionnées ;

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

Pour la rue d'Anloy, 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 :

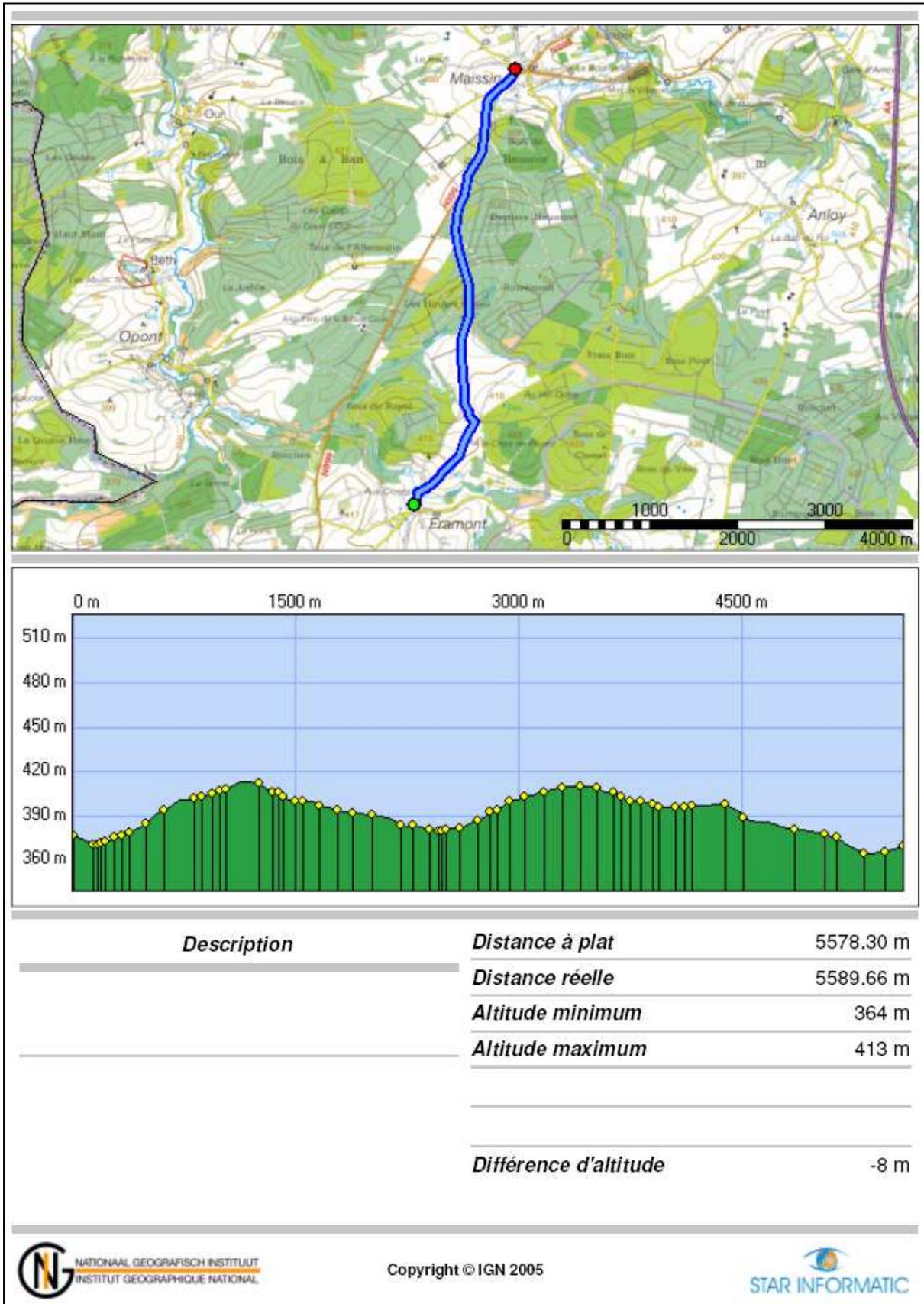
- Aménagement de pistes cyclables suggérées (→ marquage au sol de logos vélos alternés à des chevrons),
- Aménagement de bandes latérales polyvalentes (→ marquage de deux bandes latérales incitant l'automobiliste à rouler au milieu de la chaussée). Pour rappel cet aménagement est préconisé pour des vitesses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

Pour le chemin de terre, un aménagement en bi-bande est conseillé. Effectivement, ce type d'aménagement permet aux vélos de rouler et le passage du charroi agricole sans inciter de trafic de transit pour les automobilistes.

Le long de l'avenue de la N899 une piste cyclable séparée pour chaque sens de circulation, ou une piste cyclable bidirectionnelle est à prévoir.



**Photos de la liaison dans le sens Framont → Maissin**



Profil de la liaison Framont – Maissin (source: IGN - Lannoo)

## 2.1.7 Paliseul – Framont

Pour relier Paliseul à Framont, nous proposons d'emprunter la rue de Framont et la rue de la Croix. 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 deux bandes de circulation ;

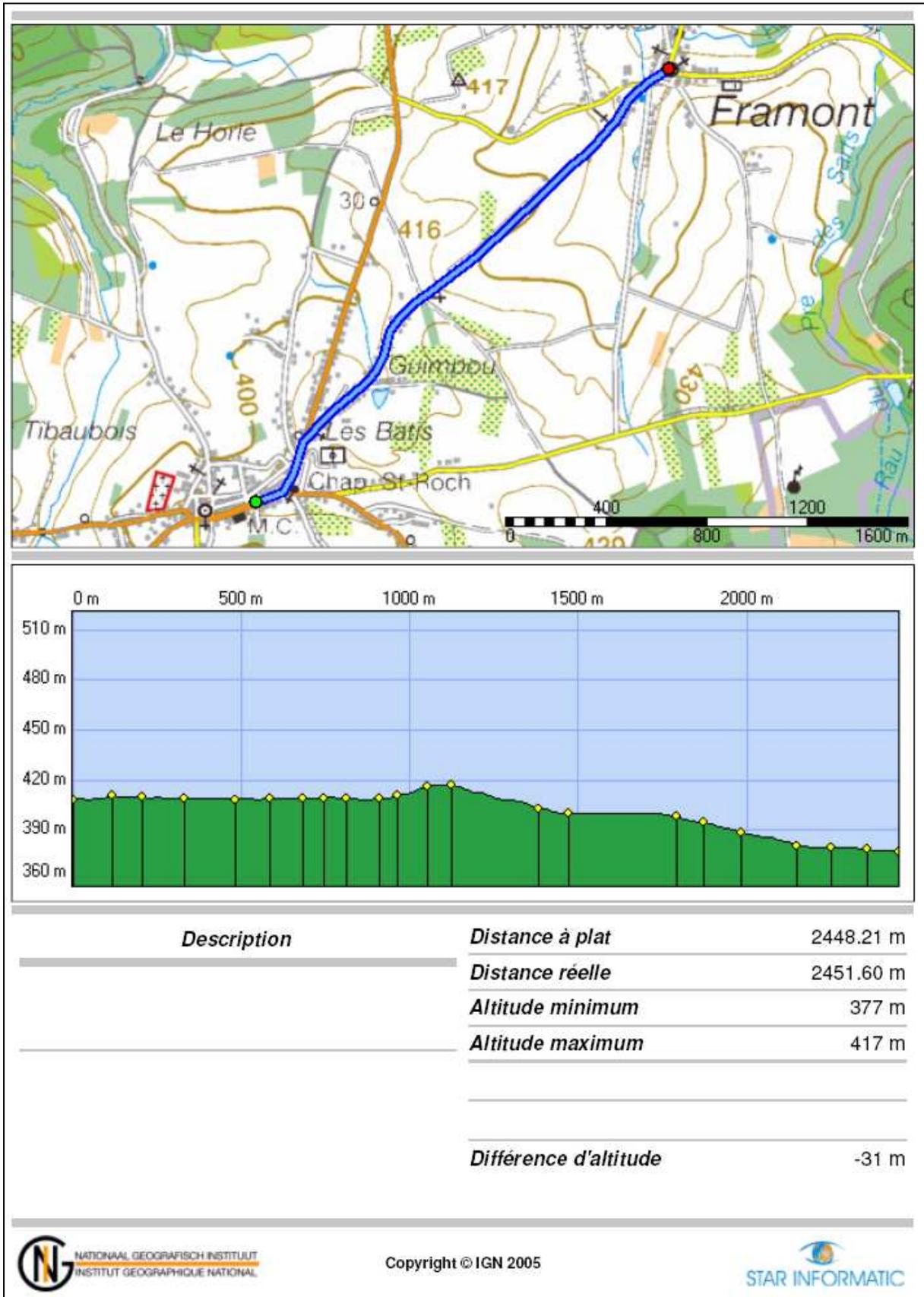
Pour les piétons, la création d'un accotement semble possible sur toute la liaison compte tenu de la largeur de la voirie.

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 2 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 Paliseul → Framont**



Profil de la liaison Paliseul – Framont (source: IGN - Lannoo)

## 2.1.8 Paliseul – Gare de Paliseul

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

- Cette liaison est d'environ 1,5 km ;
- Le trafic est local et important ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation séparée par une bande centrale à certains endroits ;

Compte tenu de la largeur de la voirie et du potentiel d'utilisation de cet axe par les modes doux, nous proposons un réaménagement global de cet axe.

Pour les piétons, formaliser les trottoirs en séparant physiquement l'espace piéton du stationnement. Il est donc également nécessaire d'organiser le stationnement.

Pour les vélos la largeur de la voirie, est suffisante pour créer une piste cyclable marquée dans chaque sens de circulation.

Dans le cas où la largeur de la voirie n'est pas suffisante sur toute sa longueur pour créer deux PCM, la création d'un espace commun pour les piétons et les vélos peut être envisagée pour le côté de la voirie où se trouve l'athénée.

Cette liaison est examinée plus en détail dans la suite du rapport et fait l'objet d'une fiche action pour Paliseul.



**Photos de la liaison dans le sens Paliseul → Gare de Paliseul**



Profil de la liaison Paliseul - Gare de Paliseul (source: IGN - Lannoo)

### 2.1.9 Paliseul – Merny

Pour relier Paliseul à Merny, nous proposons d'emprunter la rue de la Station – la rue de Carlsbourg – la rue des Socquettes – la rue Jules Hazard et la rue du Rodou.

- Cette liaison est d'environ 3,5 km ;
- Le trafic est local et important surtout le long de la N899 ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation séparée par une ligne blanche discontinue ;

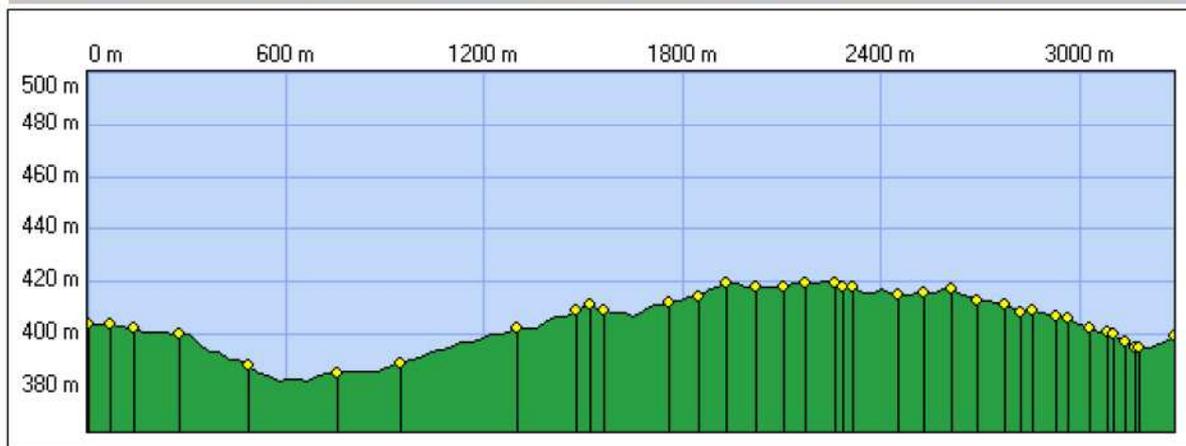
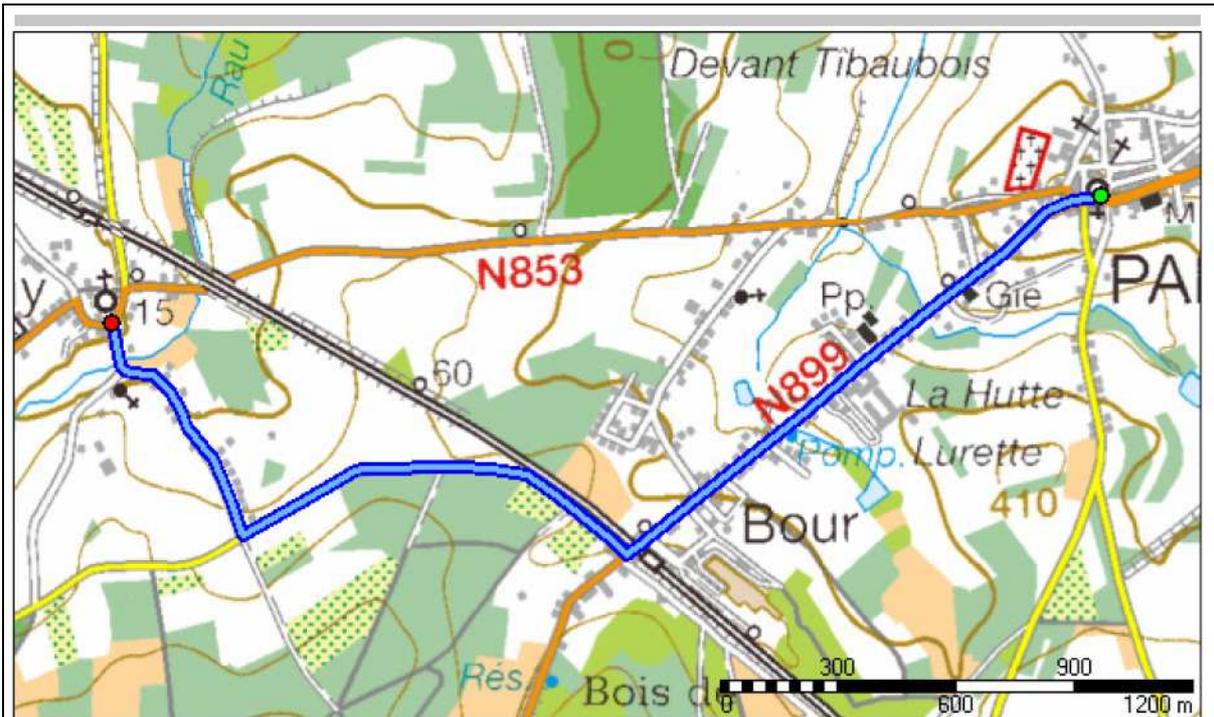
Le tronçon de la rue de la Station a été examiné pour la liaison précédente, Paliseul – Gare de Paliseul.

Pour le reste de la liaison, nous pouvons faire les remarques suivantes.

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.



<i>Description</i>	<i>Distance à plat</i>	3285.10 m
	<i>Distance réelle</i>	3287.44 m
	<i>Altitude minimum</i>	382 m
	<i>Altitude maximum</i>	420 m
	<i>Différence d'altitude</i>	-5 m

**Profil de la liaison Paliseul – Merny (source: IGN - Lannoo)**

### 2.1.10 Merny – Carlsbourg

Pour relier Merny à Carlsbourg, nous proposons d'emprunter la Grand'Rue (N853). Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- Cette liaison est d'environ 1,5 km ;
- Le trafic local est important mais en agglomération ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation séparée par une bande blanche discontinue ;

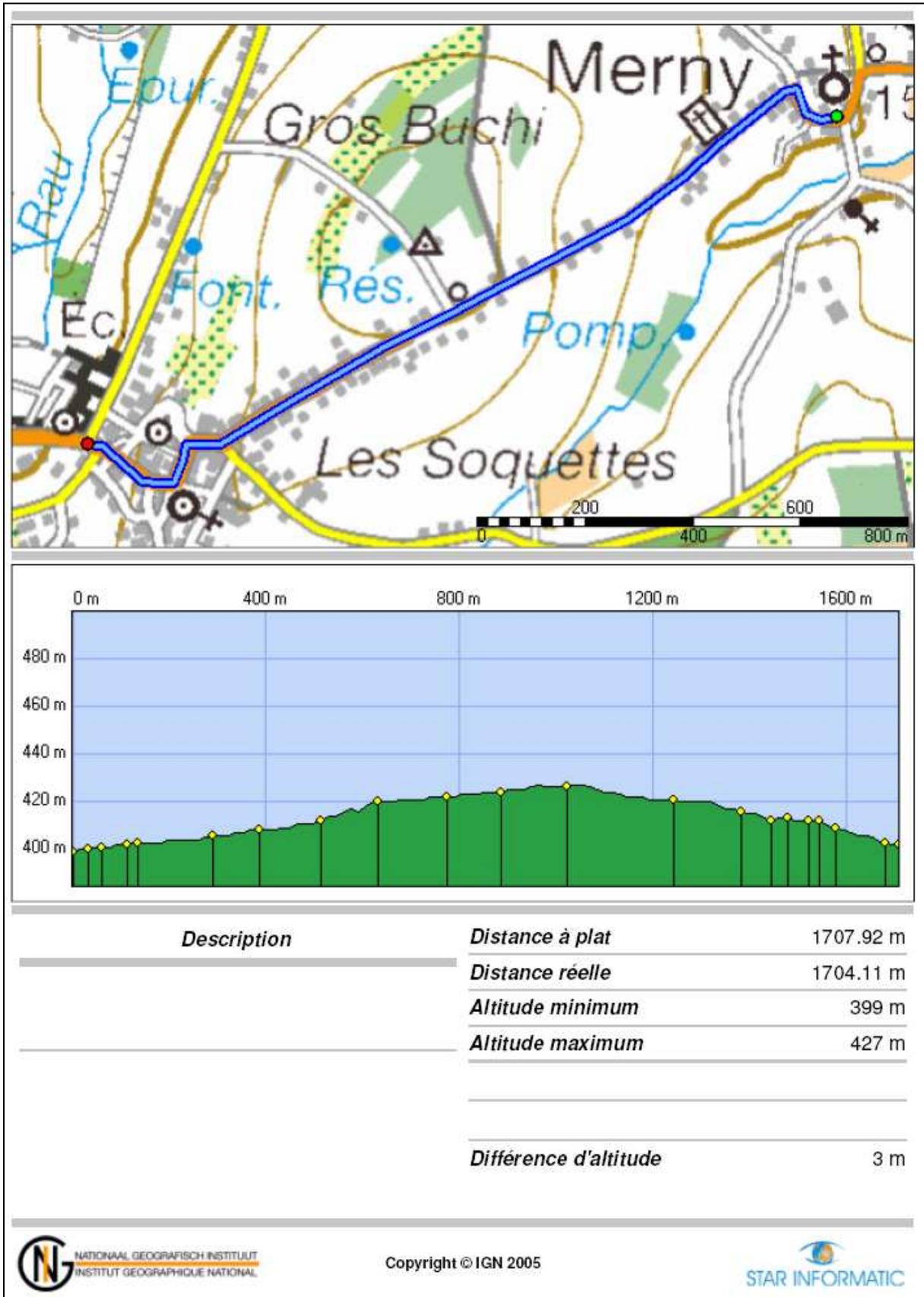
Pour les piétons, l'accotement est de bonne qualité et presque continu sur toute la liaison.

Le type d'aménagement recommandé pour les vélos tend vers une piste cyclable marquée ou séparée pour chaque sens de circulation. Une piste cyclable bidirectionnelle serait l'idéal.

La liaison se trouvant en agglomération, les vitesses pratiquées par les automobilistes sont supposées être contrôlées. Par conséquent, si la largeur de la voirie ne permettait pas le type d'aménagement recommandé, une bande cyclable suggérée accompagnée d'une signalisation adéquate pourrait être satisfaisante.



Photos de la liaison dans le sens Merny → Carlsbourg



Profil de la liaison Merny – Carlsbourg (source: IGN - Lannoo)

### 2.1.11 Carlsbourg – Gare de Carlsbourg

Pour relier Carlsbourg à la gare de Carlsbourg, nous proposons d'emprunter l'avenue Arthur Tagnon. 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, l'accotement semble continu sur toute la liaison mais une séparation de l'espace doit être faite pour distinguer trottoir et zone de stationnement.

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).

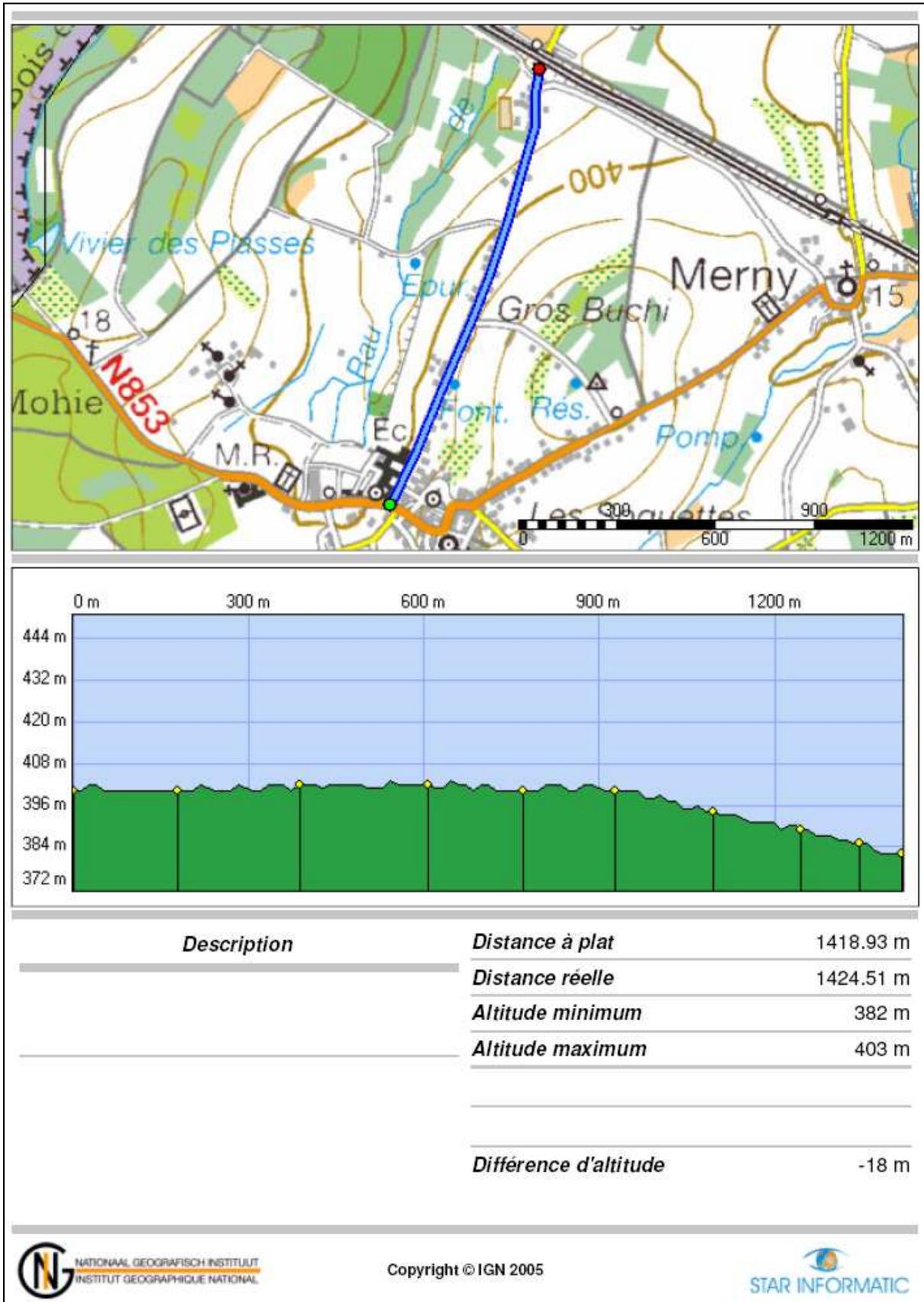
Pour rappel cet aménagement est préconisé pour des vitesses de 60 km/h.

Vue le profil de la voirie et la vitesse de circulation moyenne des automobilistes, quelque soit le choix du type d'aménagement, il devra s'accompagner de mesures visant la réduction des vitesses.

Sans cela, il est préférable de s'orienter vers une séparation des cyclistes du reste du trafic.



**Photos de la liaison dans le sens Carlsbourg → Gare de Carlsbourg**



Profil de la liaison Carlsbourg - Gare de Carlsbourg (source: IGN - Lannoo)

### 2.1.12 Gare de Carlsbourg – Merny

Pour relier la gare de Carlsbourg à Merny, nous proposons d'emprunter la rue René Hanchir. 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 ;

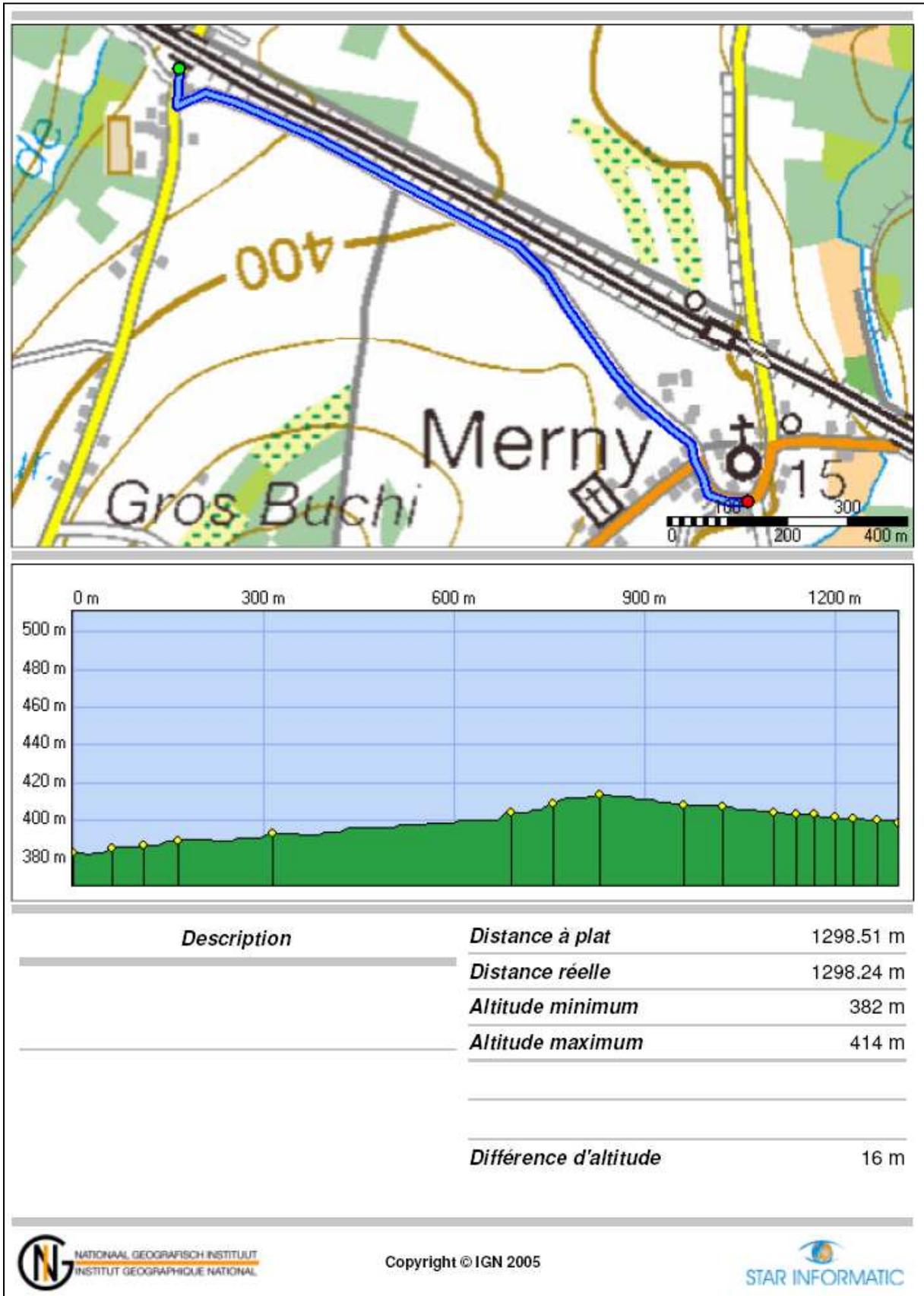
Pour les piétons, la création d'un accotement semble possible sur toute la liaison compte tenu de la largeur de la voirie.

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.



**Photos de la liaison dans le sens Gare de Carlsbourg → Merny**



Profil de la liaison Gare de Carlsbourg – Merny (source: IGN - Lannoo)

### 2.1.13 Gare de Carlsbourg – Moulin de Naomé

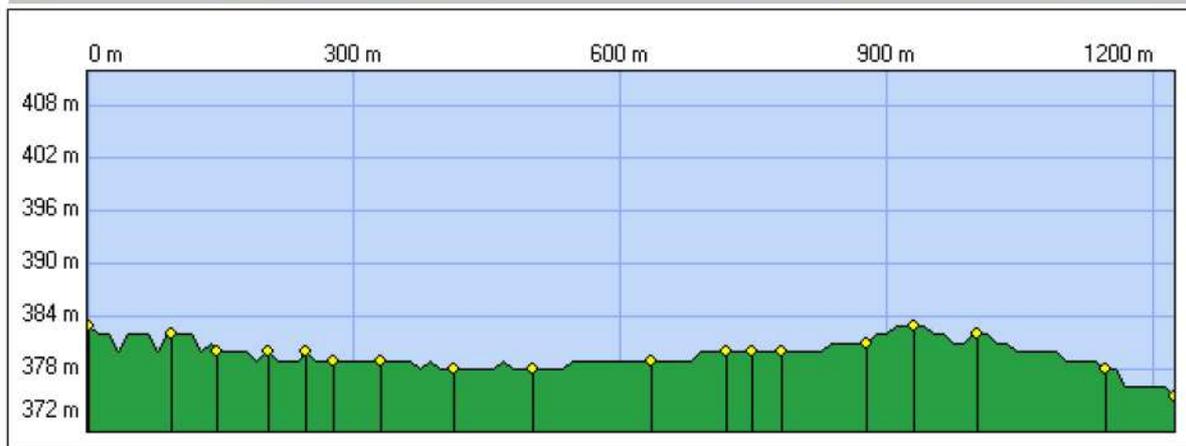
Pour relier la gare de Carlsbourg au moulin de Naomé, nous proposons d'emprunter l'avenue Arthur Tagnon. Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- 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.



<i>Description</i>	<i>Distance à plat</i>	1223.63 m
	<i>Distance réelle</i>	1225.65 m
	<i>Altitude minimum</i>	375 m
	<i>Altitude maximum</i>	383 m
	<i>Différence d'altitude</i>	-8 m

### 2.1.14 Moulin de Naomé – Merny

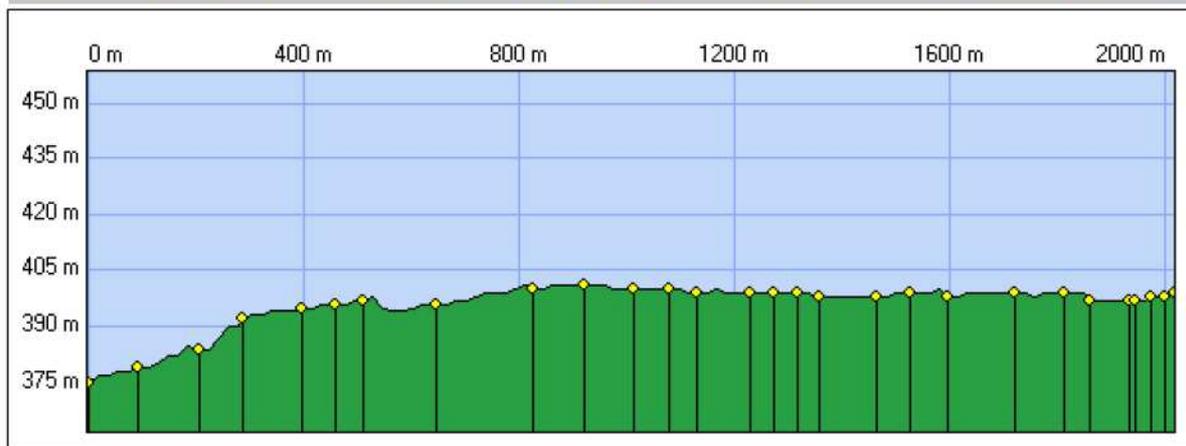
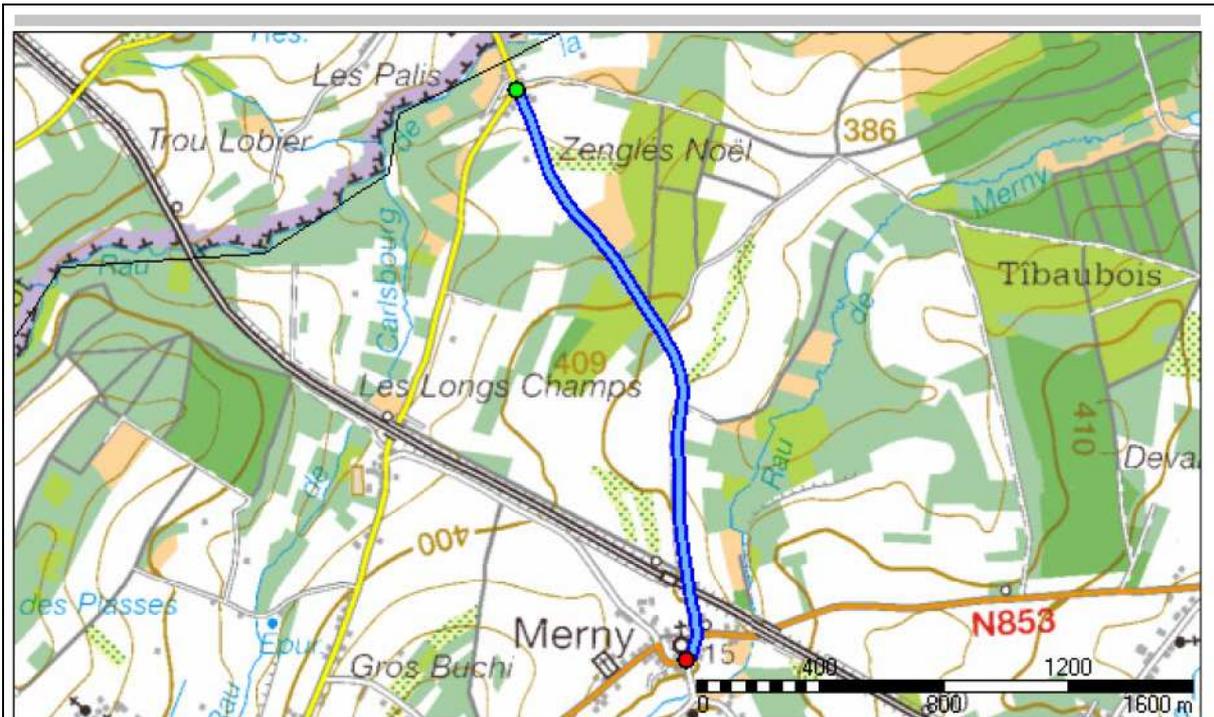
Pour relier le moulin de Naomé à Merny, nous proposons d'emprunter la rue du Moulin de Naomé et la rue des Brûlins. Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- 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 ;

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.



<b>Description</b>	<b>Distance à plat</b>	2017.05 m
	<b>Distance réelle</b>	2020.10 m
	<b>Altitude minimum</b>	375 m
	<b>Altitude maximum</b>	401 m
	<b>Différence d'altitude</b>	24 m

**Profil de la liaison Moulin de Naomé – Merny (source: IGN - Lannoo)**

## 2.1.15 Paliseul – Nollevaux

La liaison plus directe reliant Paliseul à Nollevaux emprunte la rue de Champs – la rue de la Régie – la rue de Nollevaux – la rue St-Urbain. Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- Cette liaison est d'environ 4 km ;
- Le trafic est local et légèrement plus important ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation séparées une ligne blanche discontinue ;

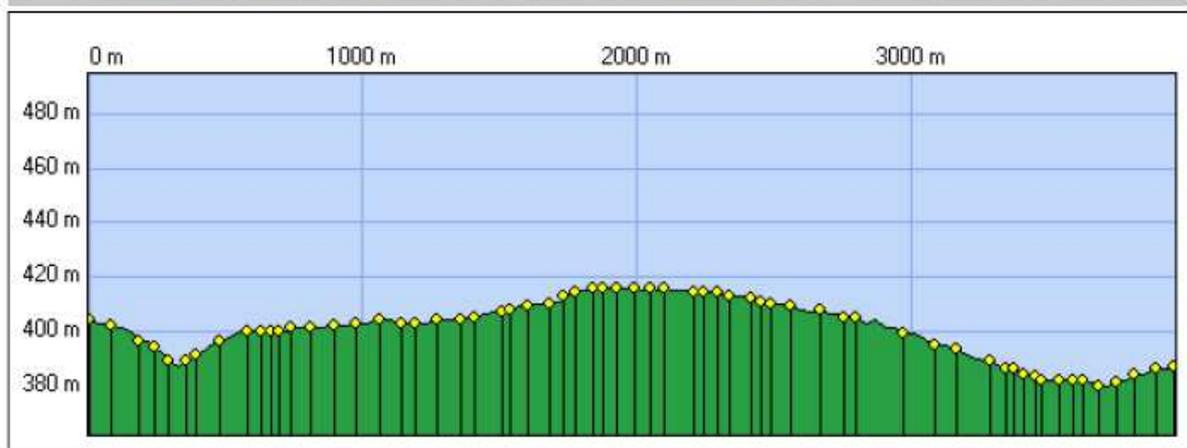
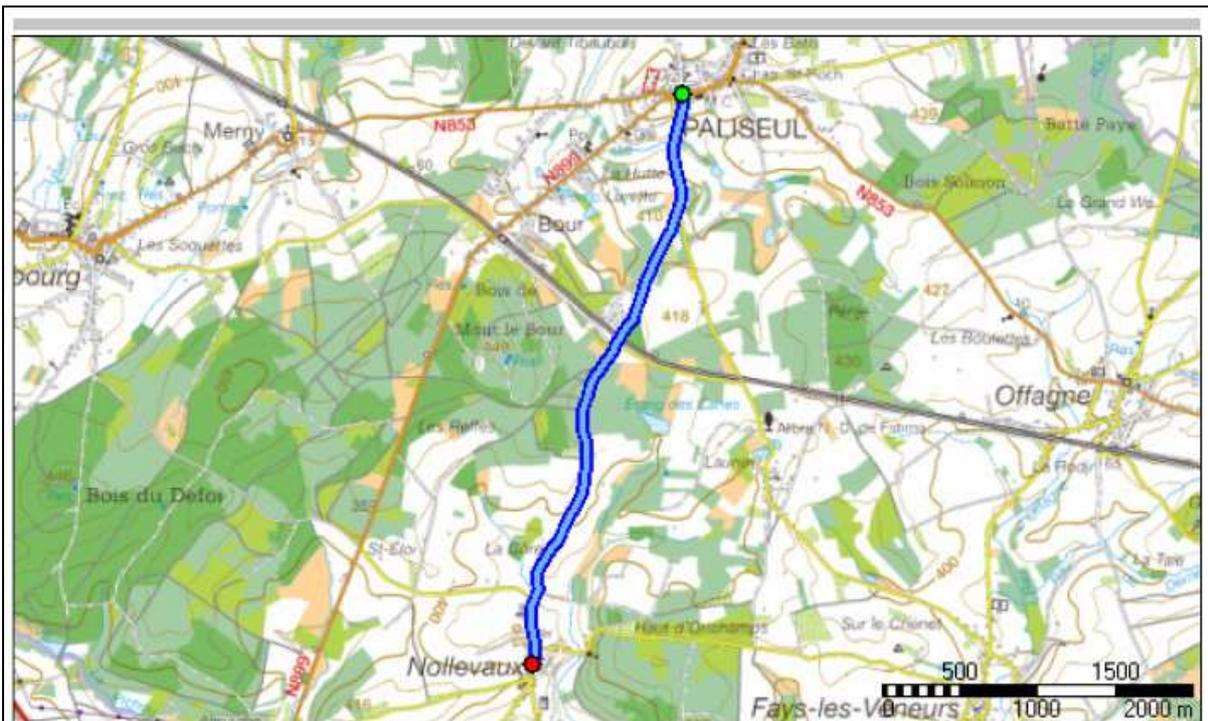
La création d'un accotement pour les piétons, semble possible sur toute la liaison compte tenu de la largeur de la voirie.

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 Paliseul → Nollevaux**



<i>Description</i>	<i>Distance à plat</i>	3964.00 m
	<i>Distance réelle</i>	3969.63 m
	<i>Altitude minimum</i>	380 m
	<i>Altitude maximum</i>	416 m
	<i>Différence d'altitude</i>	-17 m



Copyright © IGN 2005



**Profil de la liaison Paliseul – Nollevaux (source: IGN - Lannoo)**

### 2.1.16 Gare de Paliseul - Nollevaux

Pour relier la gare de Paliseul à Nollevaux nous proposons d'emprunter la rue Mont-le-Bour et la rue St-Urbain. Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

Nous avons déjà examiné le tronçon de la rue St-Urbain pour la liaison Paliseul –Nollevaux, mais la proposition de l'aménagement global reste la même.

- 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 une ligne blanche discontinue ;

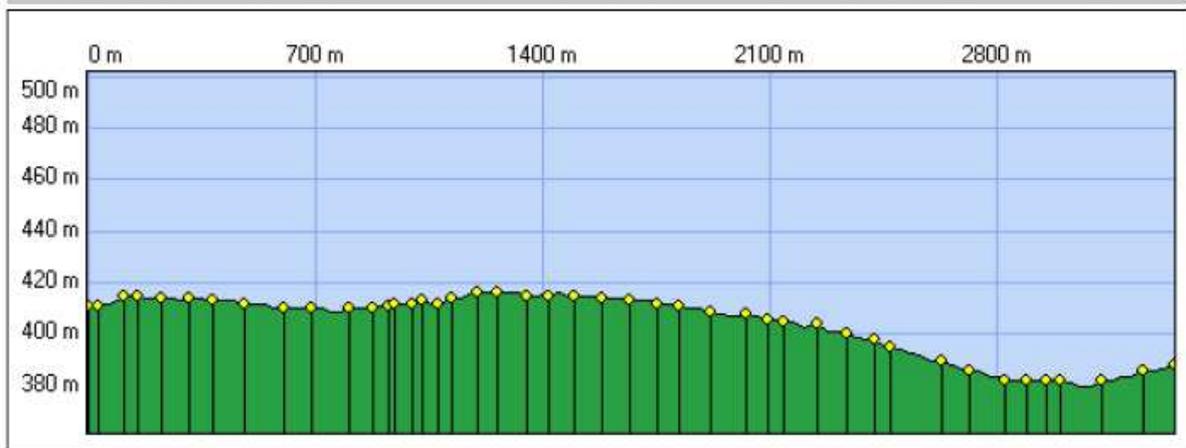
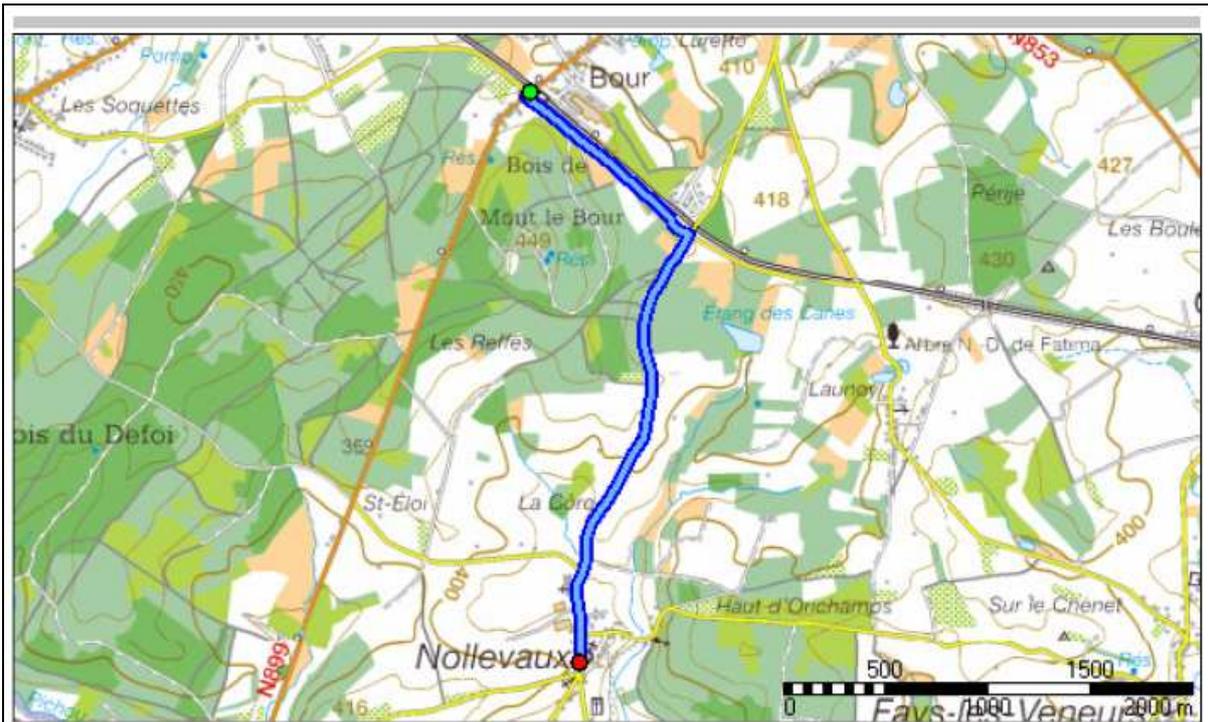
La création d'un accotement pour les piétons, semble possible sur toute la liaison compte tenu de la largeur de la voirie.

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 Gare de Paliseul → Nollevaux sur le tronçon de la rue Mont-le-Bour**



<b>Description</b>	<b>Distance à plat</b>	3342.26 m
	<b>Distance réelle</b>	3341.94 m
	<b>Altitude minimum</b>	380 m
	<b>Altitude maximum</b>	416 m
	<b>Différence d'altitude</b>	-23 m

**Profil de la liaison Gare de Paliseul – Nollevaux (source: IGN - Lannoo)**

### 2.1.17 Gare de Paliseul – Launoy

Pour relier la gare de Paliseul à Nollevaux nous proposons d'emprunter la rue Mont-le-Bour – sa prolongation jusque la rue de Launoy et la rue de Launoy. Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

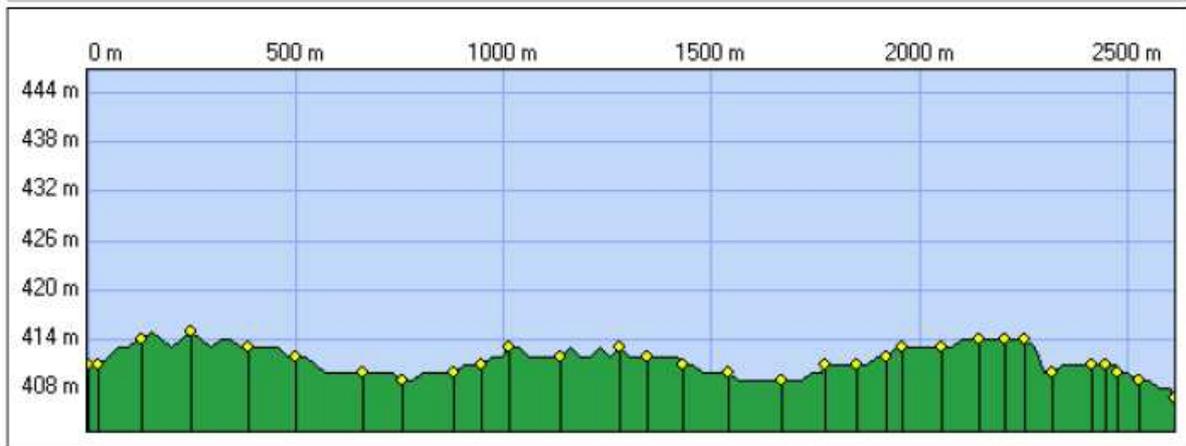
Nous avons déjà examiné le tronçon de la rue Mont-le-Bour pour la liaison Gare de Paliseul – Nollevaux, ainsi que le tronçon de la rue Launoy mais la proposition de l'aménagement global reste la même.

- 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 deux bandes de circulation séparées une ligne blanche discontinue ;

La création d'un accotement pour les piétons, 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.



<i>Description</i>	<i>Distance à plat</i>	2612.60 m
	<i>Distance réelle</i>	2610.64 m
	<i>Altitude minimum</i>	407 m
	<i>Altitude maximum</i>	415 m
	<i>Différence d'altitude</i>	-4 m

**Profil de liaison Gare de Paliseul – Launoy (source: IGN - Lannoo)**

### 2.1.18 Launoy – Nollevaux

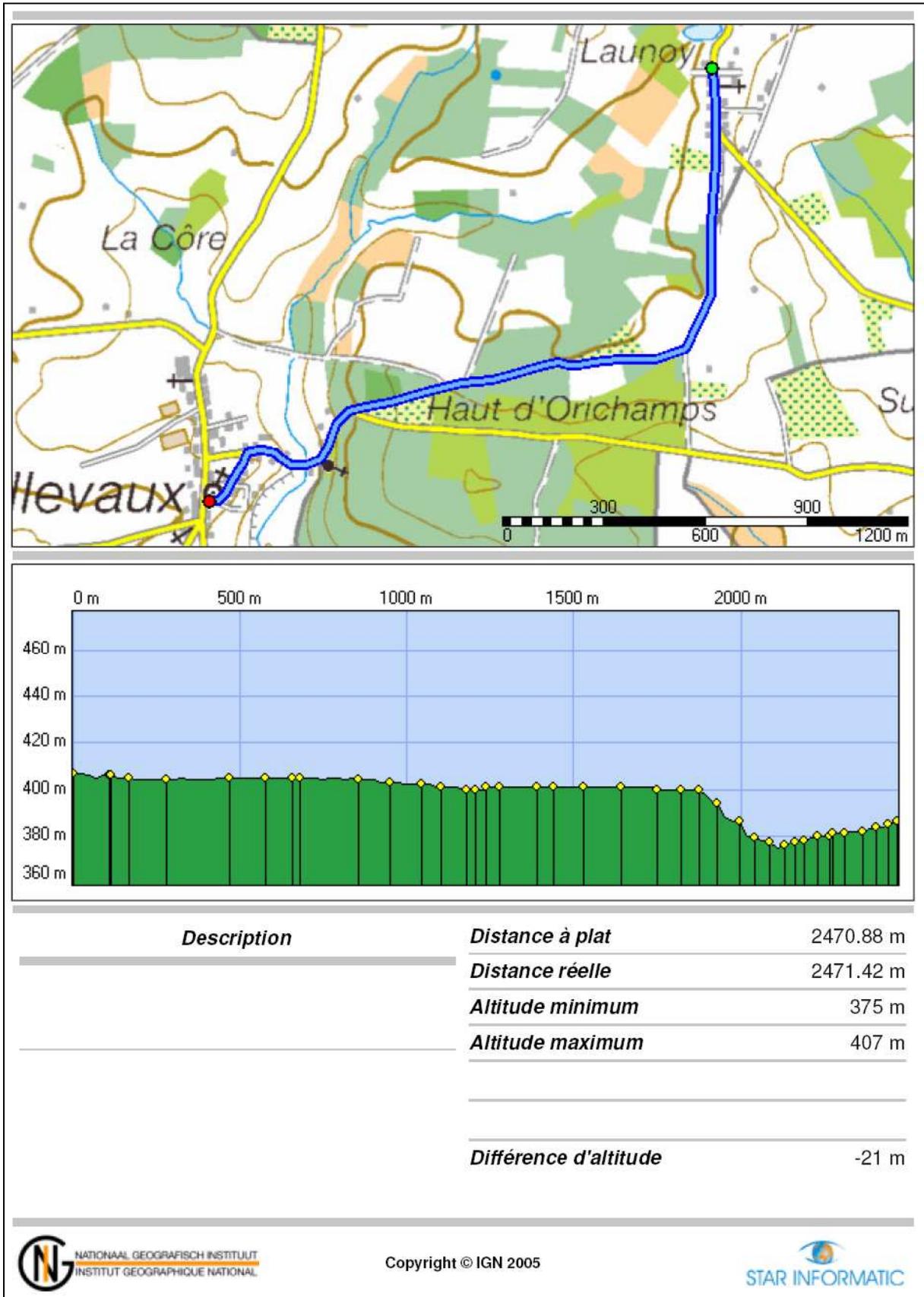
Pour relier Launoy à Nollevaux, nous proposons d'emprunter la rue de Launoy – le chemin qui est la prolongation de la rue de la Grotte – la rue de la Grotte. Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- Cette liaison est d'environ 2,5 km ;
- Le trafic est local et faible ;
- Il s'agit principalement de chemins de terre parfois peu praticables ;

Entre Launoy et Nollevaux, un aménagement en bi-bande est conseillé. Effectivement, ce type d'aménagement permet aux vélos de rouler et le passage du charroi agricole sans inciter de trafic de transit pour les automobilistes.



Photos de la liaison dans le sens Nollevaux → Launoy



Profil de la liaison Paliseul – Launoy – Nolleveaux (source: IGN - Lannoo)

### 2.1.19 Nollevaux – Plainevaux

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

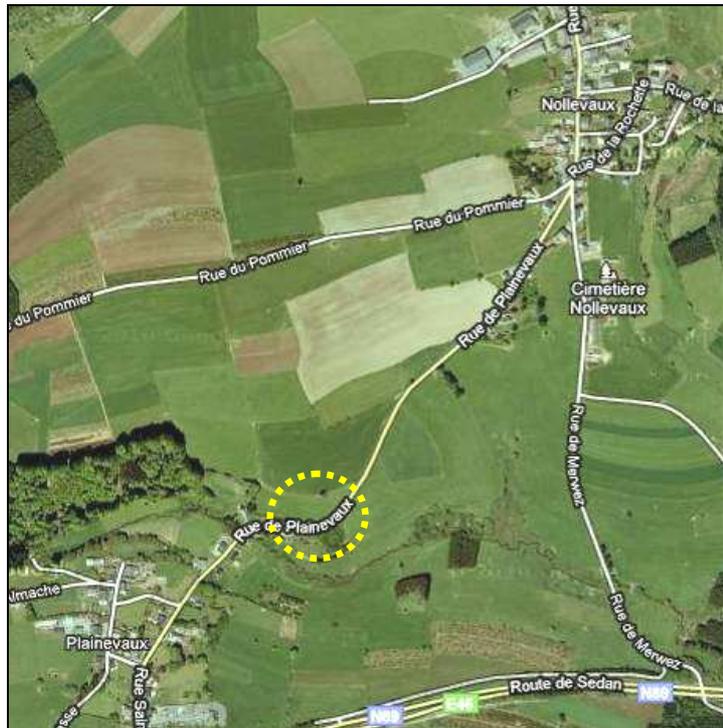
- Cette liaison est d'environ 1,5 km ;
- Le trafic est local et faible ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation ;
- Le virage se trouvant au milieu de la liaison est peu sécurisant car il n'offre pas une visibilité et les voitures ont tendance à se déporter (cf. photo aérienne suivante).

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. L'aménagement d'un trottoir serait souhaitable.

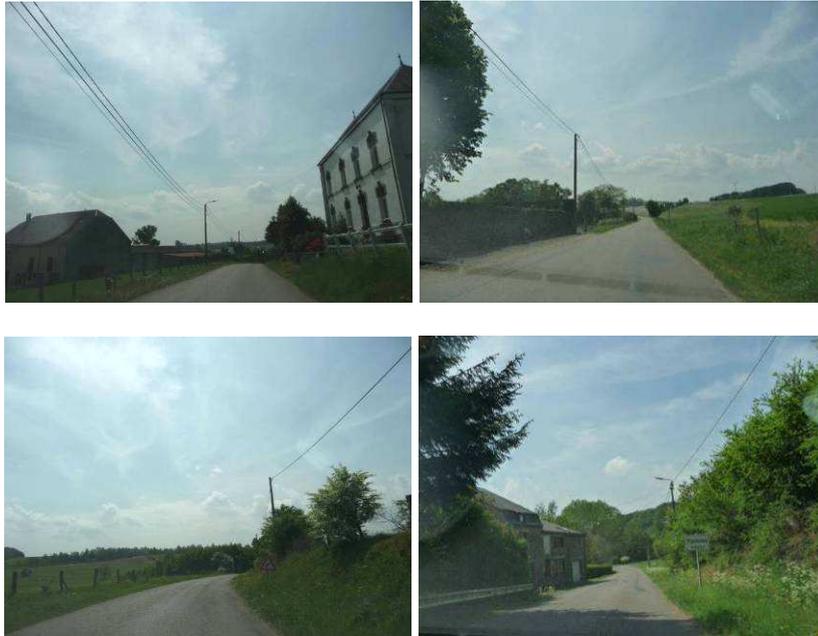
Le type d'aménagement conseillé pour les vélos est plutôt du type indicatif, c'est-à-dire un aménagement rappelant aux automobilistes leur présence. Les deux options sont :

- 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.

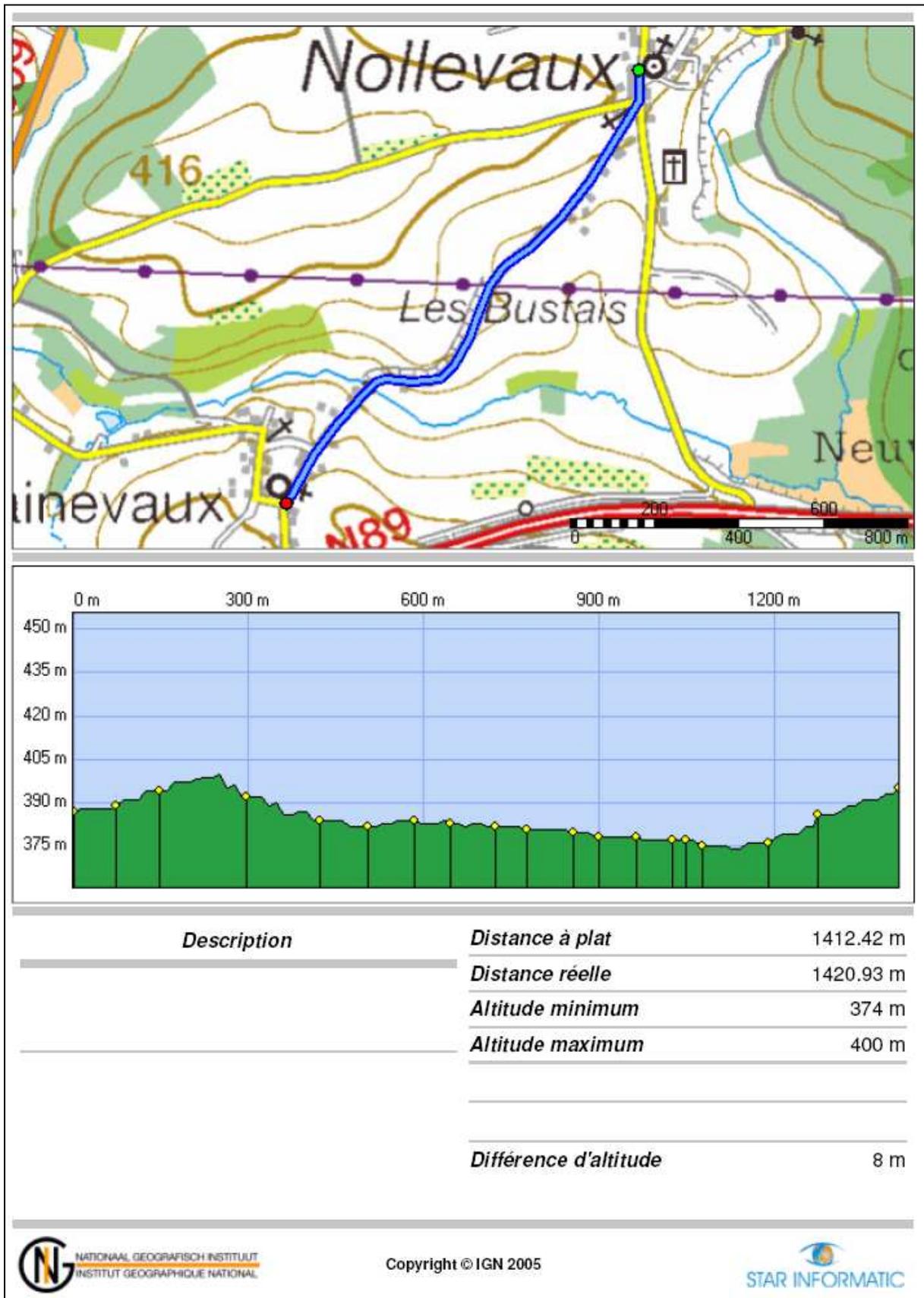
Le virage précité devra faire l'objet d'un aménagement particulier. Un marquage au sol accompagné d'une signalisation attirant l'attention de l'automobiliste sur la présence potentielle de cyclistes est souhaitable.



**Localisation de la zone à sécuriser  
(source : Google Maps)**



**Photos de la liaison dans le sens Nollevaux → Plainevaux**



Profil de la liaison Nollevaux – Plainevaux (source: IGN - Lannoo)

## 2.1.20 Paliseul – Offagne

Pour relier Paliseul à Offagne, nous proposons d'emprunter la rue d'Acremont et la rue de Ferreing. Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- Cette liaison est d'environ 4 km ;
- Le trafic est local et faible ;
- Le revêtement est en bon état à la sortie de Paliseul et à l'entrée d'Offagne. Entre ces deux tronçons, soit la chaussée est dégradée, soit il s'agit de chemin de terre. ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation sur la majorité de la liaison ;

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

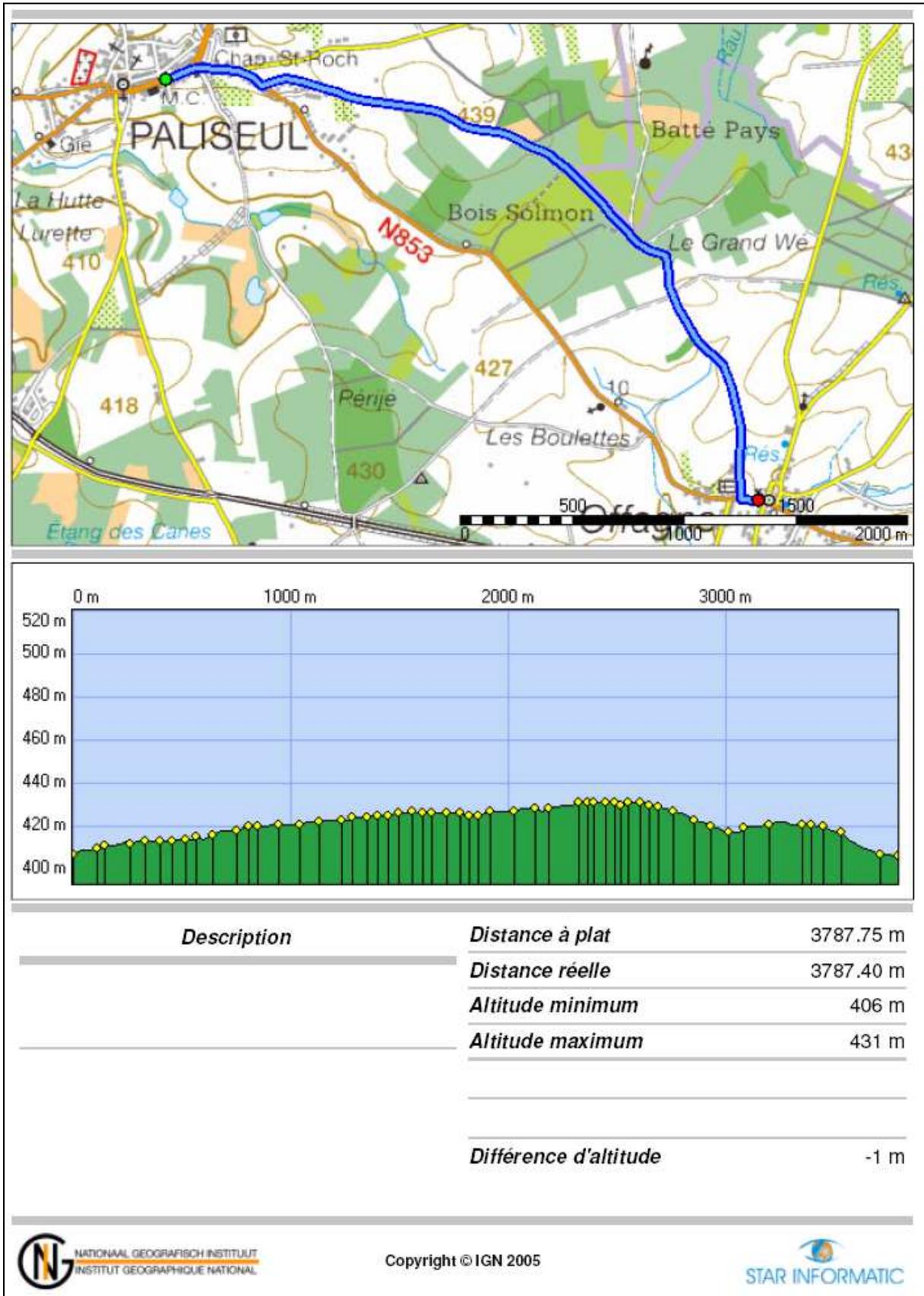
Sur les tronçons où la voirie est en bon état, le type d'aménagement conseillé pour les vélos est plutôt du type indicatif, c'est-à-dire un aménagement rappelant aux automobilistes leur présence. Les deux options sont :

- 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.

Pour les tronçons où la voirie est dégradée ou il y a un chemin de terre, un aménagement en bi-bande est conseillé. Effectivement, ce type d'aménagement permet aux vélos de rouler et le passage du charroi agricole sans inciter de trafic de transit pour les automobilistes.



**Photos de la liaison Paliseul - Offagne dans le sens Paliseul → Offagne**



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

### 2.1.21 Offagne – Fays-les-Veneurs

Pour relier Offagne à Fays-les-Veneurs, nous proposons d'emprunter la rue des Fossés Finet et la rue quittant la rue des Fossés Finet pour rejoindre le nord de la rue de la Saiwire. 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 ;

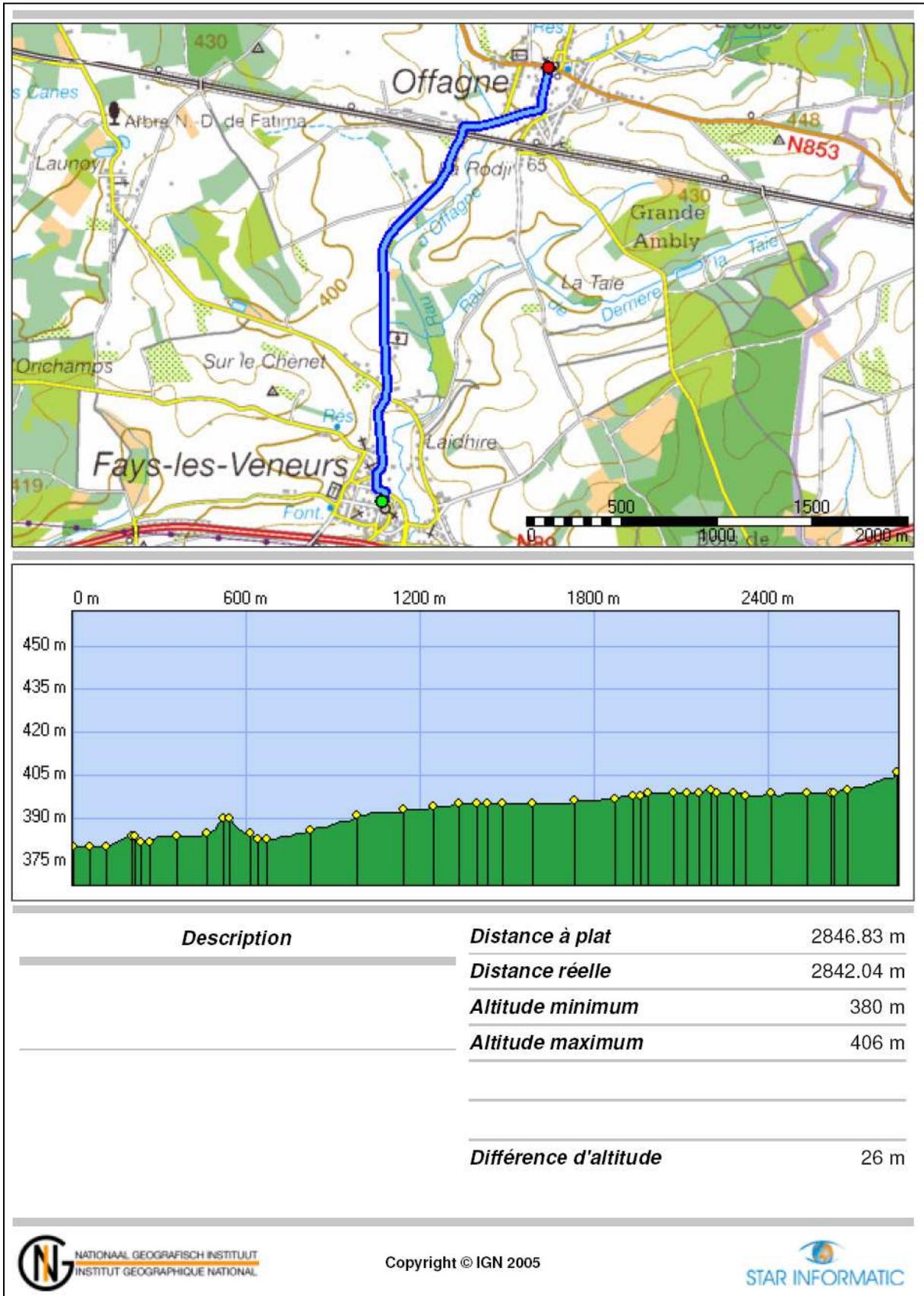
Pour les piétons, la création d'un accotement semble possible sur toute la liaison compte tenu de la largeur de la voirie.

Sur les tronçons où la voirie est en bon état, 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 Offagne → Fays-les-Veneurs**



Profil de la liaison Offagne – Fays-les-Veneurs (source: IGN - Lannoo)

## 2.1.22 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.

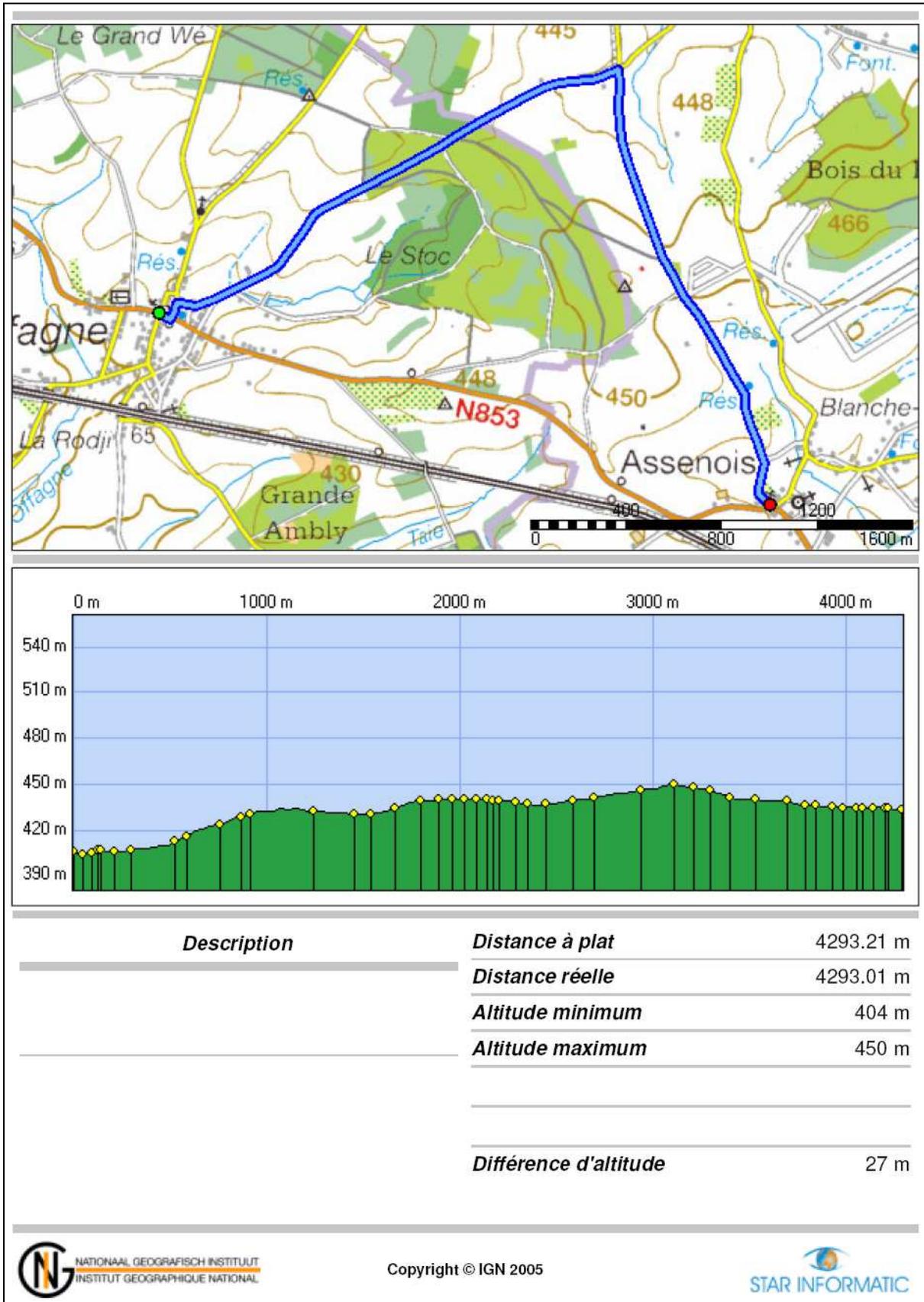
Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- 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 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 - Assenois (source: IGN - Lannoo)

### 2.1.23 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 et est également emprunté par le SDCW.

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 séparée 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.



<b>Description</b>	<b>Distance à plat</b>	2894.09 m
	<b>Distance réelle</b>	2892.12 m
	<b>Altitude minimum</b>	404 m
	<b>Altitude maximum</b>	440 m
	<b>Différence d'altitude</b>	27 m

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

## 2.1.24 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 et Offagne – Acremont.

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. Nous renforçons ainsi le SDCW en « rentabilisant » ce tronçon pour trois liaisons communales.

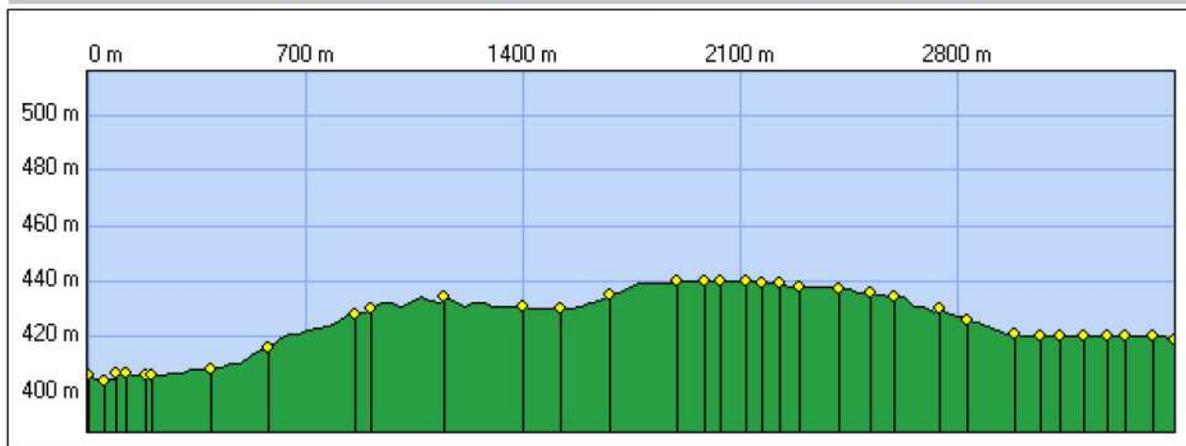
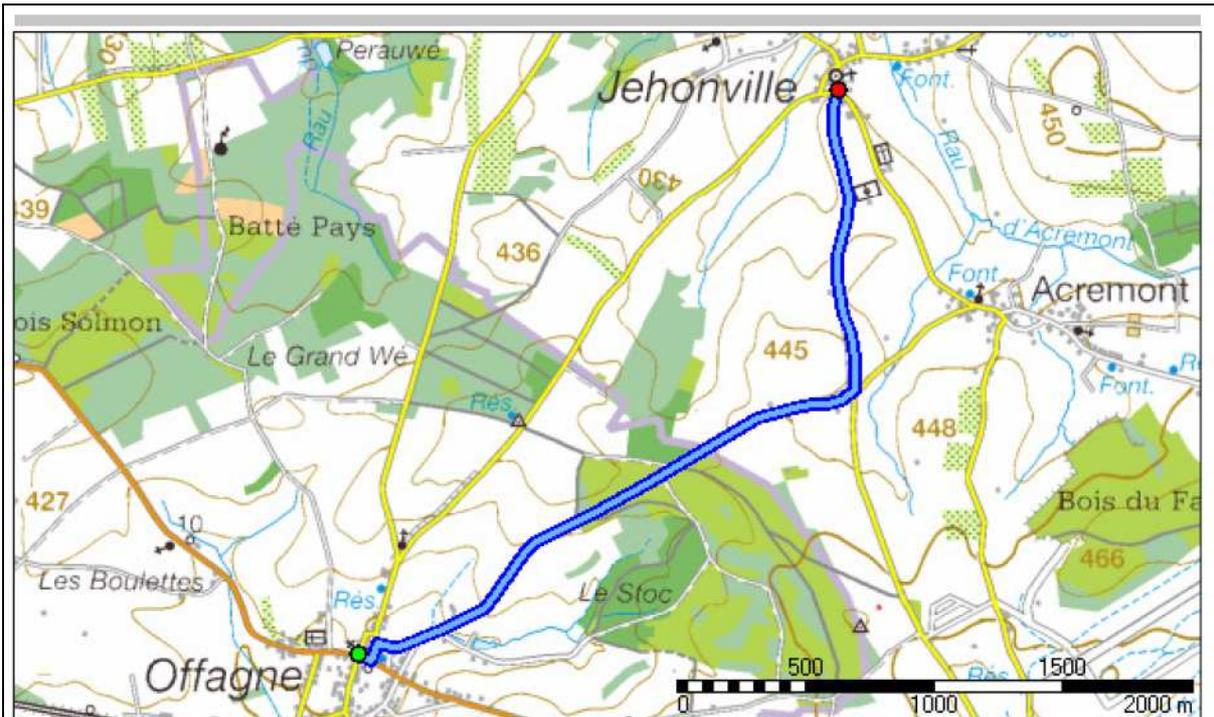
Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

- Cette liaison est d'environ 3,5 km ;
- Le trafic est local et faible ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation séparée 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.



<b>Description</b>	<b>Distance à plat</b>	3492.40 m
	<b>Distance réelle</b>	3492.44 m
	<b>Altitude minimum</b>	404 m
	<b>Altitude maximum</b>	440 m
	<b>Différence d'altitude</b>	13 m

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

## 2.1.25 Framont – Jehonville

Pour relier Framont à Jehonville, nous proposons d'emprunter les rues de Géronday et de Nouvely. Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante.

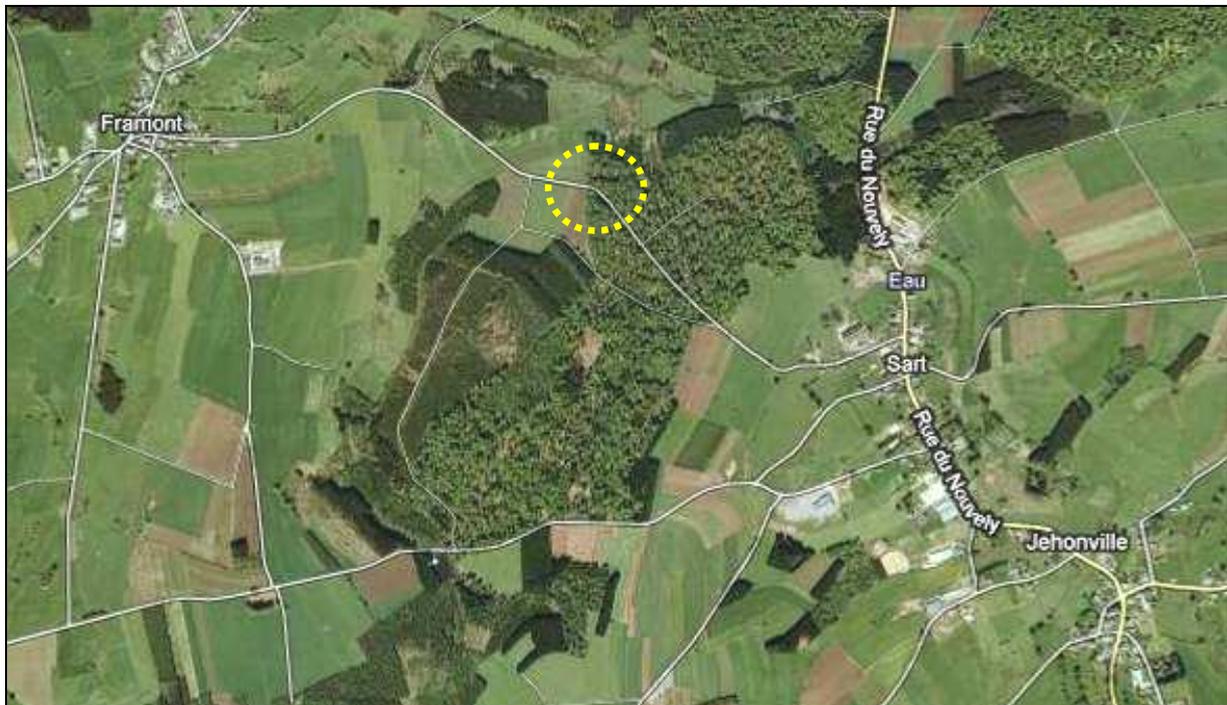
- Cette liaison est d'environ 3,5 km ;
- Le trafic est local et faible ;
- Le revêtement est en bon état ;
- La largeur de la voirie comprend deux bandes de circulation ;
- Le virage à l'entrée du bois depuis Framont offre une mauvaise visibilité et est assez étroit (cf. photo aérienne ci-dessous).

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

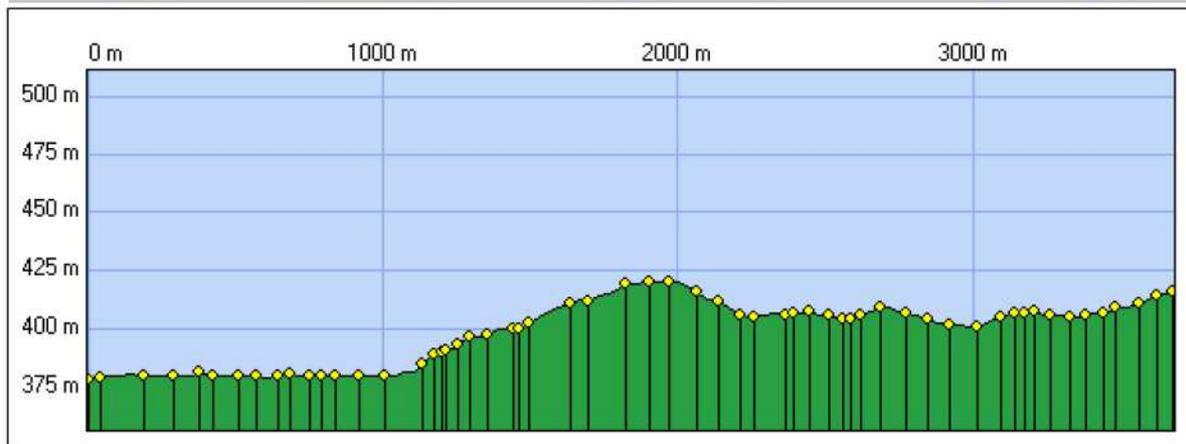
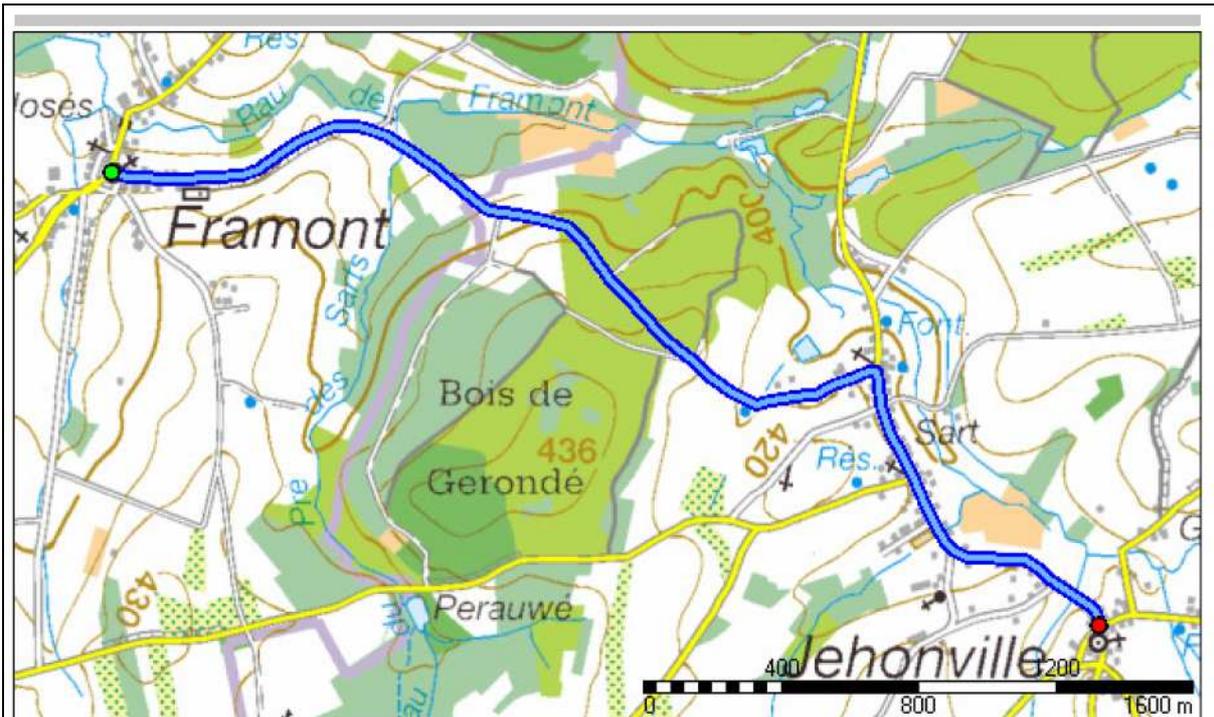
Le type d'aménagement conseillé pour les vélos est plutôt du type indicatif, c'est-à-dire un aménagement rappelant aux automobilistes leur présence. Les deux options sont :

- 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.

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.



**Localisation de la zone à sécuriser (source : Google Maps)**



<b>Description</b>	<b>Distance à plat</b>	3682.32 m
	<b>Distance réelle</b>	3687.79 m
	<b>Altitude minimum</b>	378 m
	<b>Altitude maximum</b>	420 m
	<b>Différence d'altitude</b>	38 m

**Profil de la liaison Framont – Jehonville (source: IGN - Lannoo)**

## 2.2 Aménagement piétons et prise en compte des PMR

(cf. partie intercommunale)

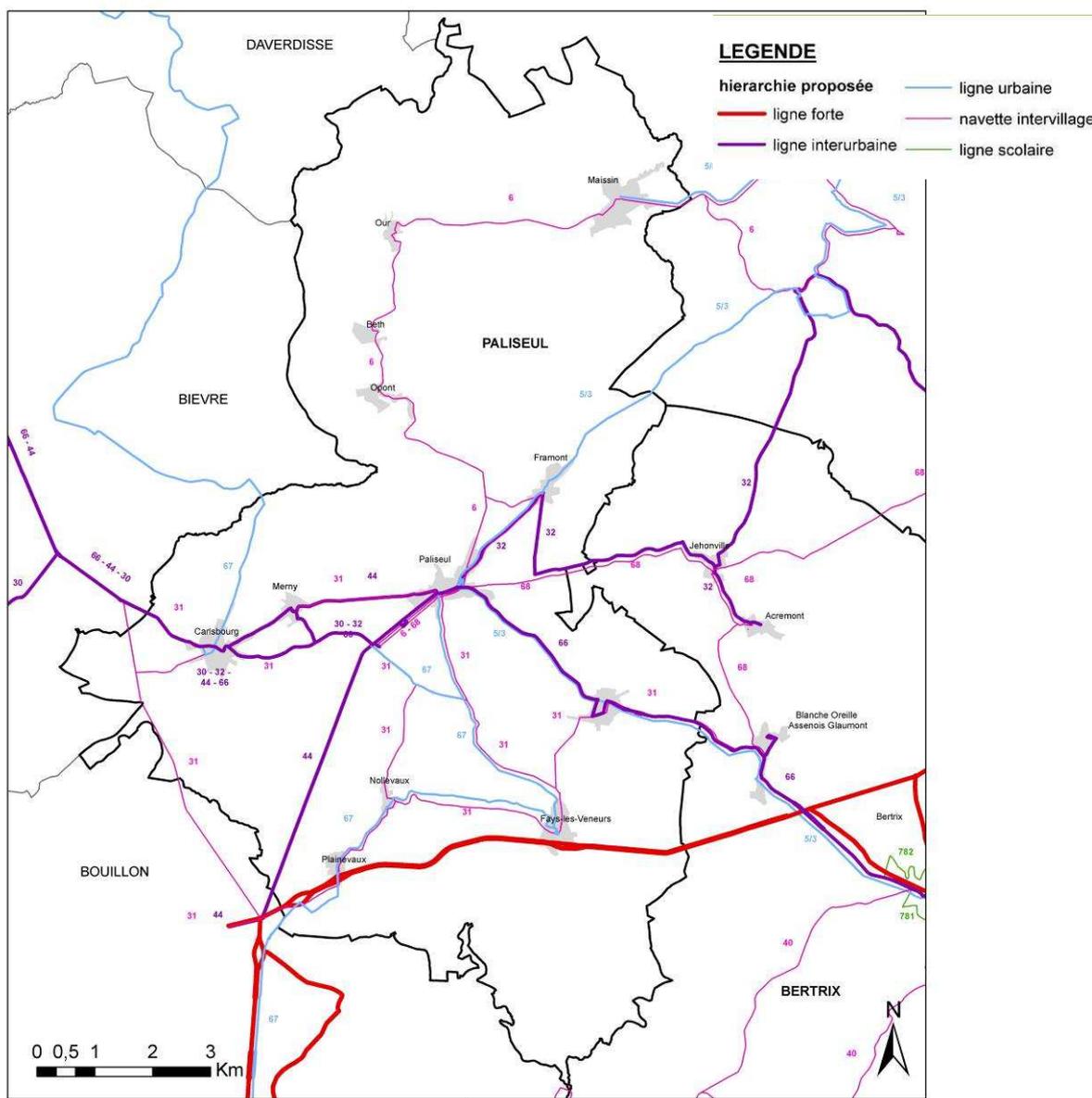
*Les aménagements pour les piétons et PMR sont proposés dans chaque village de Paliseul avec l'objectif principal d'offrir une continuité piétonne entre les pôles et les zones d'habitats.*

### 3. Transport en commun

#### 3.1 Hiérarchie proposée à l'échelle de Paliseul

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 proposé à l'échelle des Bertrix

## 3.2 Améliorer l'intermodalité aux gares de Paliseul et Carlsbourg

### 3.2.1 Créer une correspondance bus ↔ train en gare de Carlsbourg

La halte de Carlsbourg bénéficie d'une bonne desserte de la ligne de train 166 Bertrix ↔ Dinant. Malheureusement, elle se situe hors du centre bourg et ne bénéficie d'aucun arrêt de bus. Pourtant, le passage d'un bus le matin et le soir, cadencé avec les horaires de la ligne de train inciterait les habitants allant travailler à Dinant à prendre le train.

Dans l'optique de créer une correspondance avec le train en direction de Dinant, nous proposons de :

- créer un arrêt en gare de Carlsbourg en heure de pointe du matin et du soir pour une des lignes circulant sur le territoire de Carlsbourg (L67, L30, L31, L44, L66).

La ligne 67 semblait être la meilleure solution puisque son trajet passe à proximité de la gare, il n'y aurait donc pas de détour à faire. Malheureusement, les horaires ne sont pas du tout adaptés puisque le bus ne circule pas le matin dans le sens gare => centre de Carlsbourg, ni le soir dans le sens inverse. Il en est de même pour les lignes 30, 31 et 44.

L'alternative restante serait de créer un détour de la ligne 66 le matin et le soir par la gare de Carlsbourg. Là encore, cela nécessiterait une adaptation des horaires assez importante.

En effet, le premier bus desservant Carlsbourg passe à 8h09 alors que le train partant pour Dinant passe à 6h, 7h04 et 9h05 de la gare de Carlsbourg. Il faut donc décaler l'horaire et faire passer le bus une heure plus tôt ou rajouter un passage à 6h50 à Carlsbourg centre, pour arriver à la gare un peu avant 7H et ainsi avoir la correspondance avec le train de 7h04.

Le soir, un premier train en provenance de Dinant arrive à 15h56. Un bus démarre à Carlsbourg centre à 16h20. Ce dernier pourrait faire un détour par la gare afin de créer avec la correspondance avec ce train, même si le temps d'attente reste un peu long (20min). Enfin le bus de 18h32 pourrait être avancé de 5 à 10 min afin de créer la correspondance avec le train en provenance de Dinant de 18h30.

### 3.2.2 Réaménager les abords de gares

Les gares de Paliseul et Carlsbourg nécessitent un aménagement de leurs abords afin d'assurer une meilleure intermodalité.

***Cf. fiche action prioritaire***

### 3.3 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 aux 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.

### 3.3.1 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 îlot »**, 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**

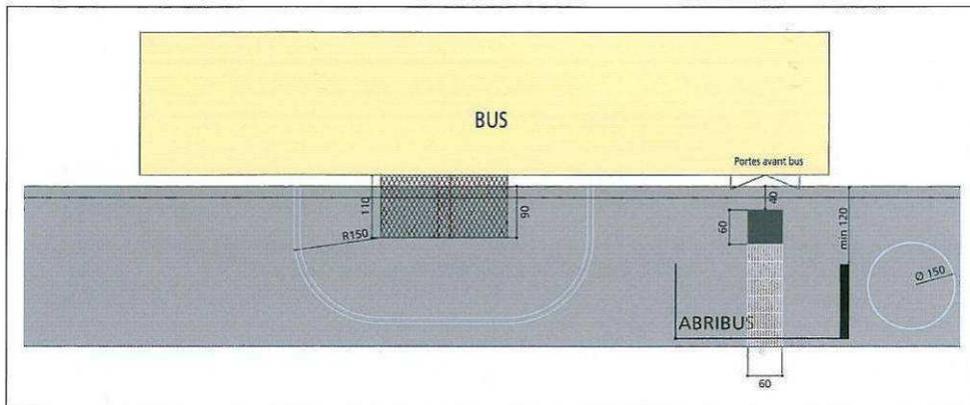
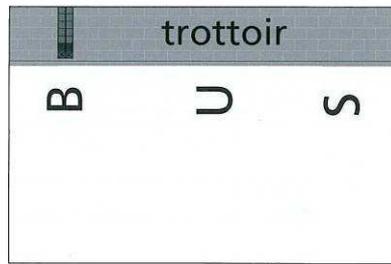
Ceux-ci devront être placés de manière à ce qu'un libre passage de 1,20 m soit dégagé à hauteur des deux vitres et à condition que des aires de rotation de 1,50 m soient disponibles de part et d'autre.

Si possible, on essaiera 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*

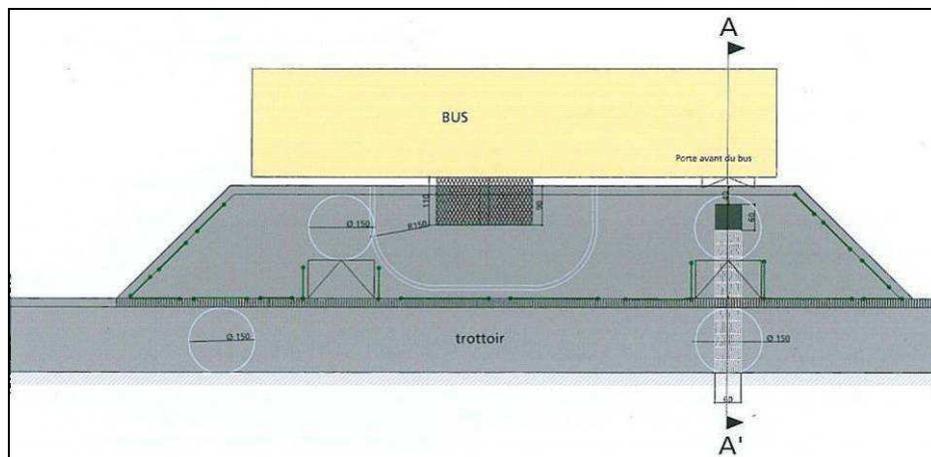
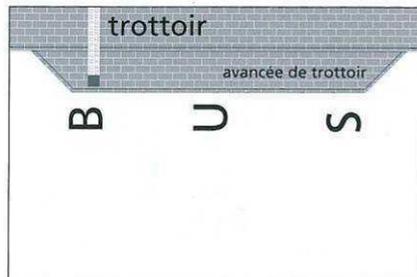
### 3.3.2 Aménagements des arrêts de bus

#### 3.3.2.1 Les arrêts en trottoir



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

#### 3.3.2.2 Les arrêts de type quai



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

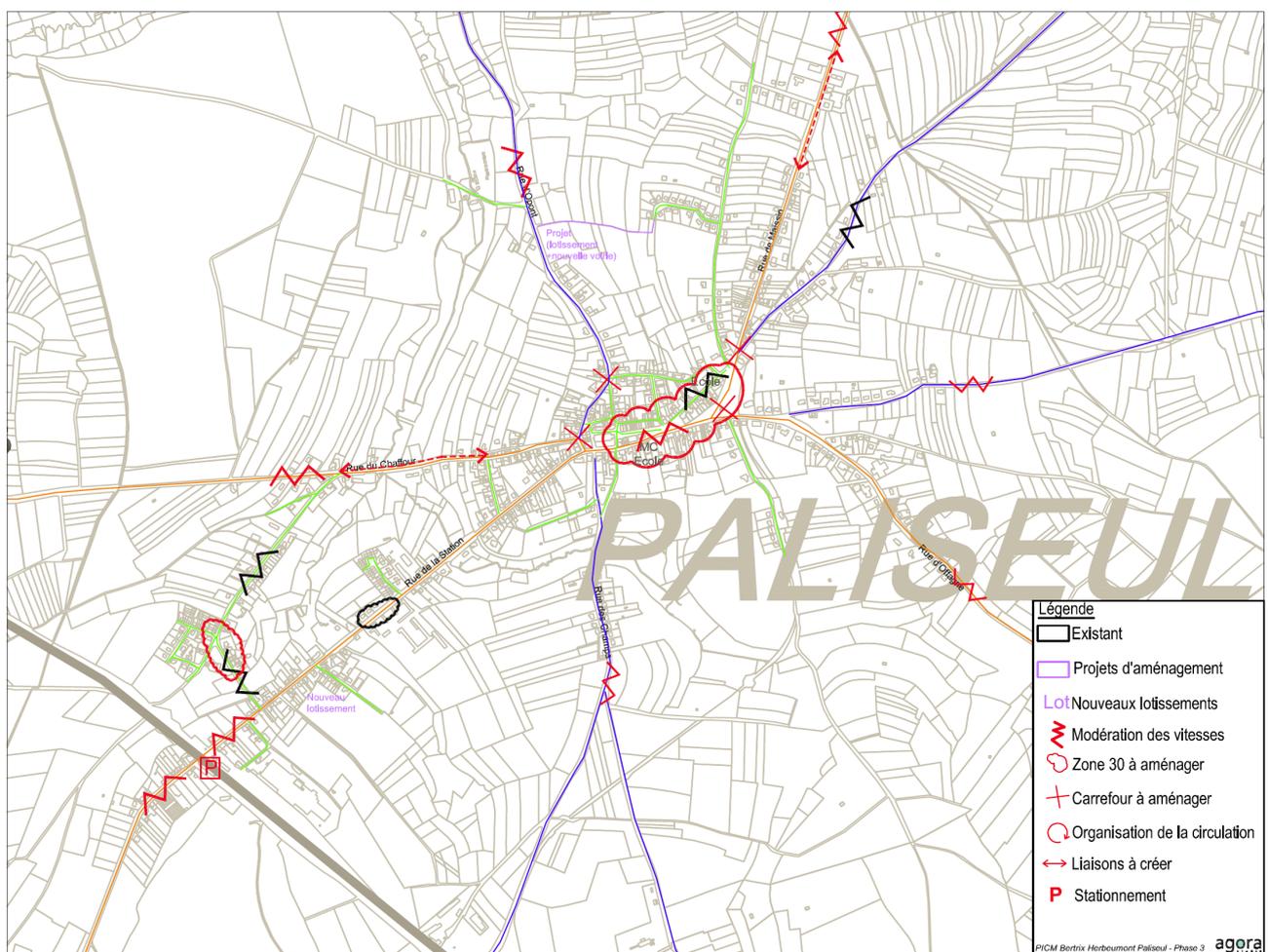


## 4. Principes d'aménagement dans les villages

### 4.1 Paliseul

Le centre de Paliseul a été récemment réaménagé aux abords de la Maison Communale et de l'école Henry Hennequin. Dans le cadre de ce PICM, il est proposé d'étendre ces aménagements à l'ensemble du centre de Paliseul vers l'Eglise à l'ouest et vers l'école dans une optique de continuité des zones piétonnes.

En terme de circulation, il est proposé de réunir les zones 30 existantes aux abords des deux écoles en englobant ainsi le carrefour N899 / N853.



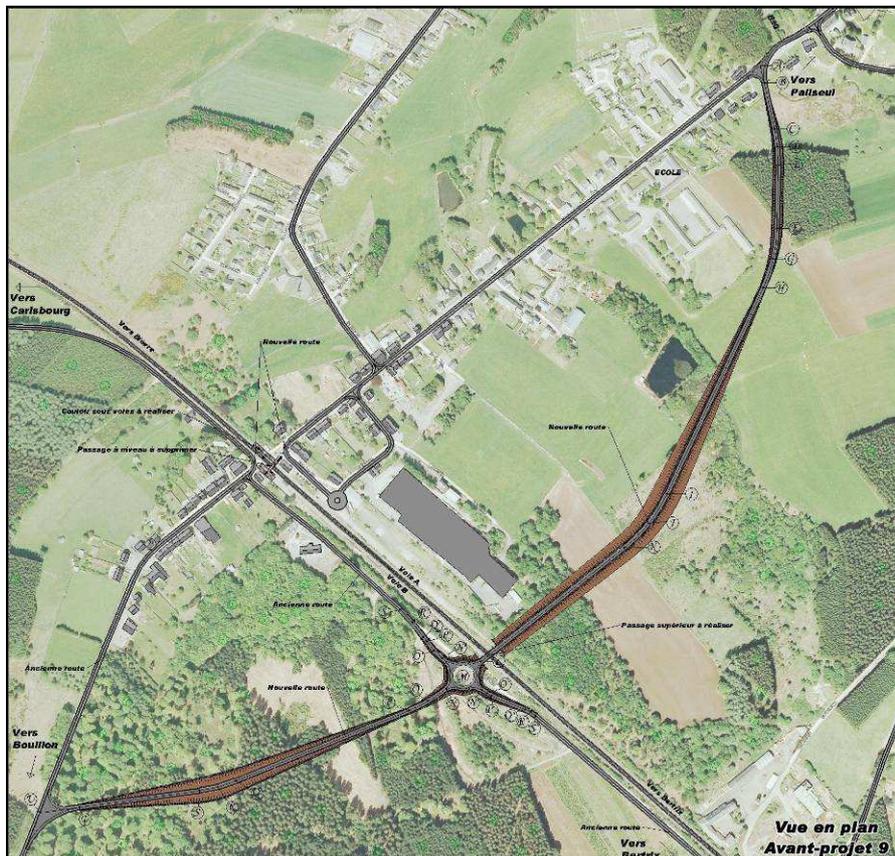
Par ailleurs, il est proposé de réaménager la rue de la Station (à court terme) en boulevard urbain afin d'aménager une liaison piétonne et cyclable aisée entre le centre et la gare de Paliseul, tout en sécurisant les abords de l'Athénée Royale.

Néanmoins, le choix du type d'aménagement le plus adéquat dépend du projet de suppression du passage à niveau d'Infrabel actuellement au stade d'étude avancée. En effet, plusieurs variantes ont été dessinées. Une notamment, la n°9 propose un contournement du passage à niveau par la création d'une nouvelle route parallèle à la rue de

la station. C'est une option intéressante à moyen et long terme, car elle entraîne des possibilités d'améliorations du cadre de vie indéniables :

- Remise de la voirie en gestion communale ;
- Réalisation d'un passage sous voies en remplacement du passage à niveau qui devra aussi permettre le passage des cyclistes sans descendre de vélo ;
- Sécurisation de l'école ;
- Sécurisation de la rue de la Station avec une circulation uniquement locale et la possibilité d'envisager un aménagement en conséquence :
  - Soit réduction de la largeur de la voirie et pistes cyclables plus larges ;
  - Soit réinsertion des cyclistes sur la voirie au trafic fortement réduit parce que local et pouvant être davantage tranquillisée par des coussins berlinois (par exemple).

Le SPW Direction des Route de la Province du Luxembourg s'est prononcé en faveur de cette variante qui leur semble la seule pouvant correspondre à un itinéraire de route régionale. Les autres projets ont été écartés notamment à cause des caractéristiques dimensionnelles incompatibles avec le statut de portion d'itinéraire de route régionale. Le PICM confirme cette orientation.



La fiche action présentant le réaménagement de la rue de la Station est à envisager, en corrélation avec l'évolution de projet. Il est clair que si cette variante est retenue, nous préconisons une modération des vitesses plus poussée de la rue de la Station avec un aménagement correspondant à un statut de voirie de desserte locale : plus de place aux cyclistes et aux piétons.

Outre le projet de la rue de la Station, le réaménagement du centre de Paliseul et la sécurisation des carrefours et abords des écoles sont présentés dans les fiches actions.

L'aménagement des différents effets de porte et des carrefours aux abords du centre de Paliseul permettra de ralentir les véhicules qui traversent ou rejoignent le centre de Paliseul.

Concernant les effets de portes, on peut déjà proposer :

- Rétrécissement unilatéral : Rue de Maissin, Rue du Chaufour, rue d'Offagne



- Rétrécissement bilatéral : rue d'Opont



(cf. aménagements type)

### **Fiches actions**

5.1 Fiche action : Réaménagement du centre de Paliseul

5.2 Fiche action : Réaménagement c de la rue de la Station

5.3 Fiche action : Réaménagement des abords des gares de Paliseul et Carlsbourg

6.1 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de Paliseul- Gare

6.2 Fiche action : Sécurisation des abords des écoles au centre de Paliseul

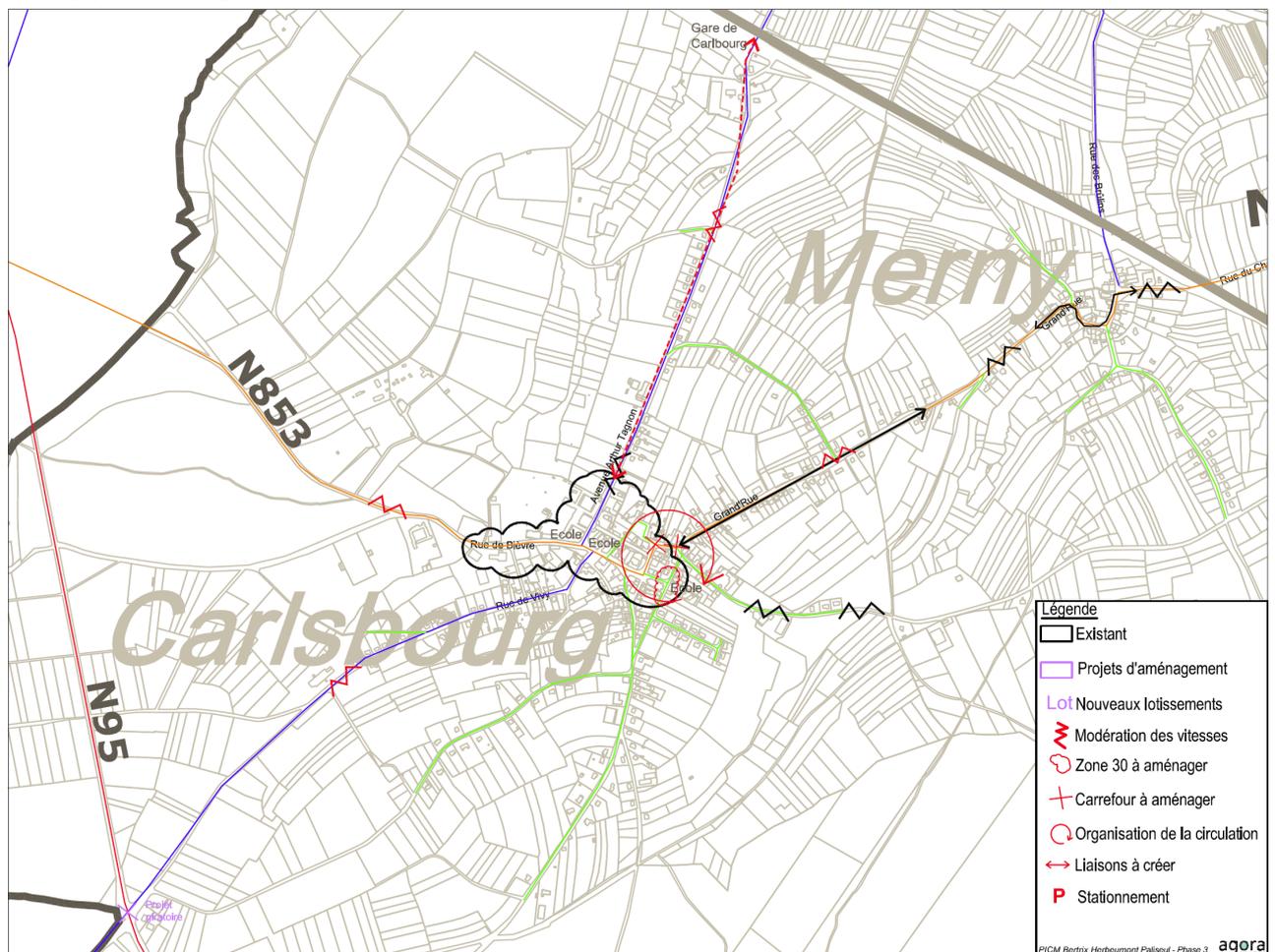
## 4.2 Carlsbourg – Merny

Le centre de Carlsbourg vient d'être réaménager afin d'offrir une vraie place de village et des liaisons piétonnes aménagées entre les pôles scolaires et les commerces.

Il manque cependant quelques liaisons essentielles telles que celle qui relie le centre de Carlsbourg à la gare SNCB. Par ailleurs, l'école communale fondamentale ne possède pas d'aménagement sécurisant. En termes de circulation, il existe une zone 30 qui englobe les abords d'école et le centre de Carlsbourg.

Le PICM propose un aménagement détaillé aux abords de l'école communale de CARLSBOURG – Opont - Maissin. Les aménagements aux abords de l'école secondaire étant récents, il est proposé de compléter l'existant par des barrières protégeant les traversées piétonnes.

Par ailleurs, il est proposé de mettre en place des zones de rencontre la Route de Gros-Buchy pour souligner le caractère locale de cette voirie.



Par ailleurs, le village étant traversé par la N853, il est important de signaler les entrées du village par des aménagements d'effet de porte le long de la nationale (Grand'Rue, rue de Bièvre) ainsi qu'aux accès nord et sud sur les voiries plus locales mais en ligne droite (avenue Arthur Tagnon, rue de Vivy). En effet, le réaménagement du carrefour rue de Vivy-N95 (projet SPW) risque de générer à nouveau des échanges entre la nationale N95 et le centre de Carlsbourg.

On peut proposer des effets de porte de type chicane le long de la N853 et de type rétrécissement bilatéral le long des voiries plus locales.

**(cf. aménagements type)**

#### **Fiches actions**

5.3 *Fiche action* : Aménagement des abords des gares de Paliseul et Carlsbourg

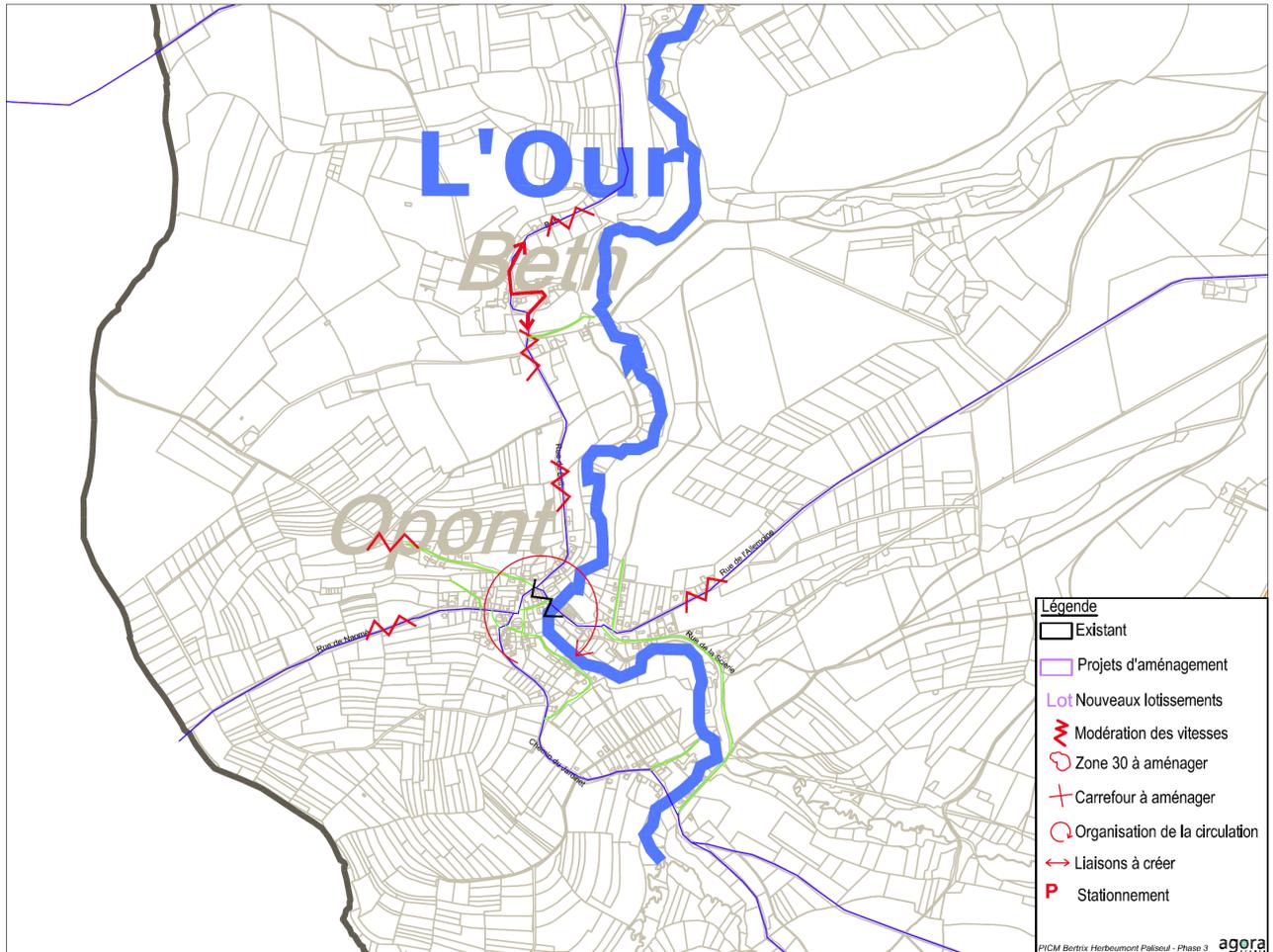
5.4 *Fiche action* : Aménagement et sécurisation des cheminements piétons au centre de Carlsbourg

6.6 *Fiche action* : Sécurisation des abords de l'école communale de CARLSBOURG – Opont - Maissin

### 4.3 Opont, Beth

Le traitement des traversées de Opont et Beth est nécessaire pour dissuader le trafic PL. Un aménagement récent du centre de Opont lui donne un caractère plus local, notamment en lien avec l'école communale.

Les effets de porte ont un rôle important afin de dissuader la traversée des villages et d'inciter les automobilistes à ralentir.



Le Village de Beth accueille une salle de fête et un domaine pouvant recevoir des enfants. Le PICM préconise donc le réaménagement de la liaison piétonne existante qui traverse le village afin qu'elle soit continue et de largeur suffisante (1,50m minimum).



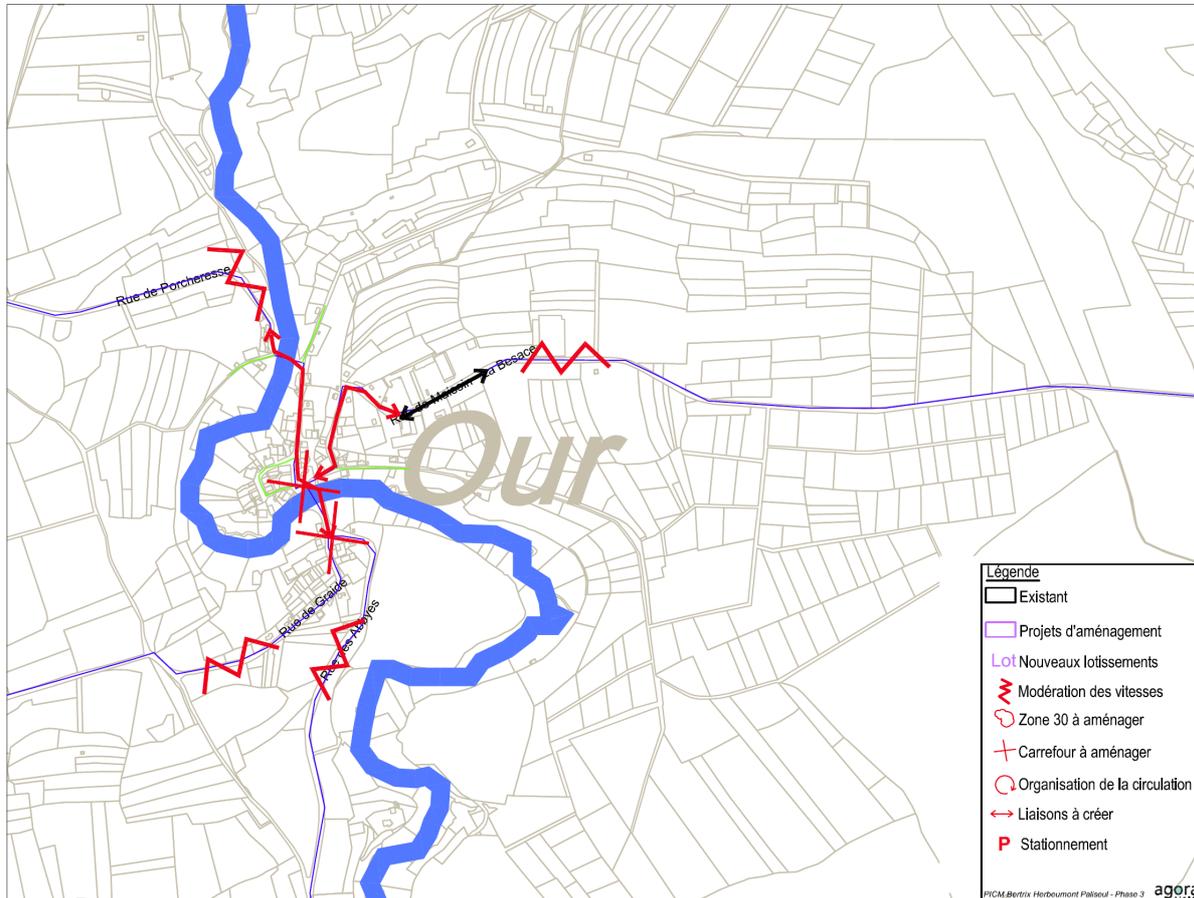
*Esquisse d'aménagement d'un trottoir pour la traversée de Beth*

### **Fiches actions**

*6.4 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école fondamentale Carlsbourg – OPONT - Maissin*

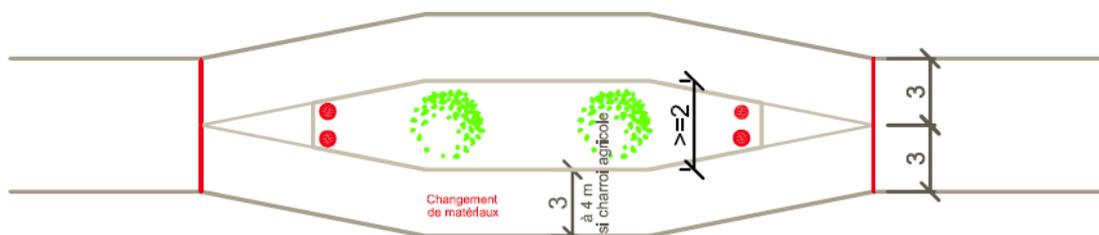
## 4.4 Oûr

Le village d'Oûr accueille l'entreprise Thomas&Piron. L'accès au village se fait via la rue de Maissin. Cette voirie supporte donc un trafic important composé de nombreux poids lourds. Outre l'aménagement de cheminements piétons au centre d'Oûr, il est nécessaire de mieux signaler l'entrée dans le village.



Pour l'accès est, il est donc proposé de rappeler aux chauffeurs qu'il s'agit d'une entrée d'un village par l'implantation d'un effet de porte avec berme centrale.

### Dévoitement bilatéral avec berme centrale plantée



Pour les rues des Abbes et de Porcheresse, il est proposé des rétrécissements pour ralentir les véhicules. Une chicane peut être envisagée rue de Graide.

(cf. aménagements type)

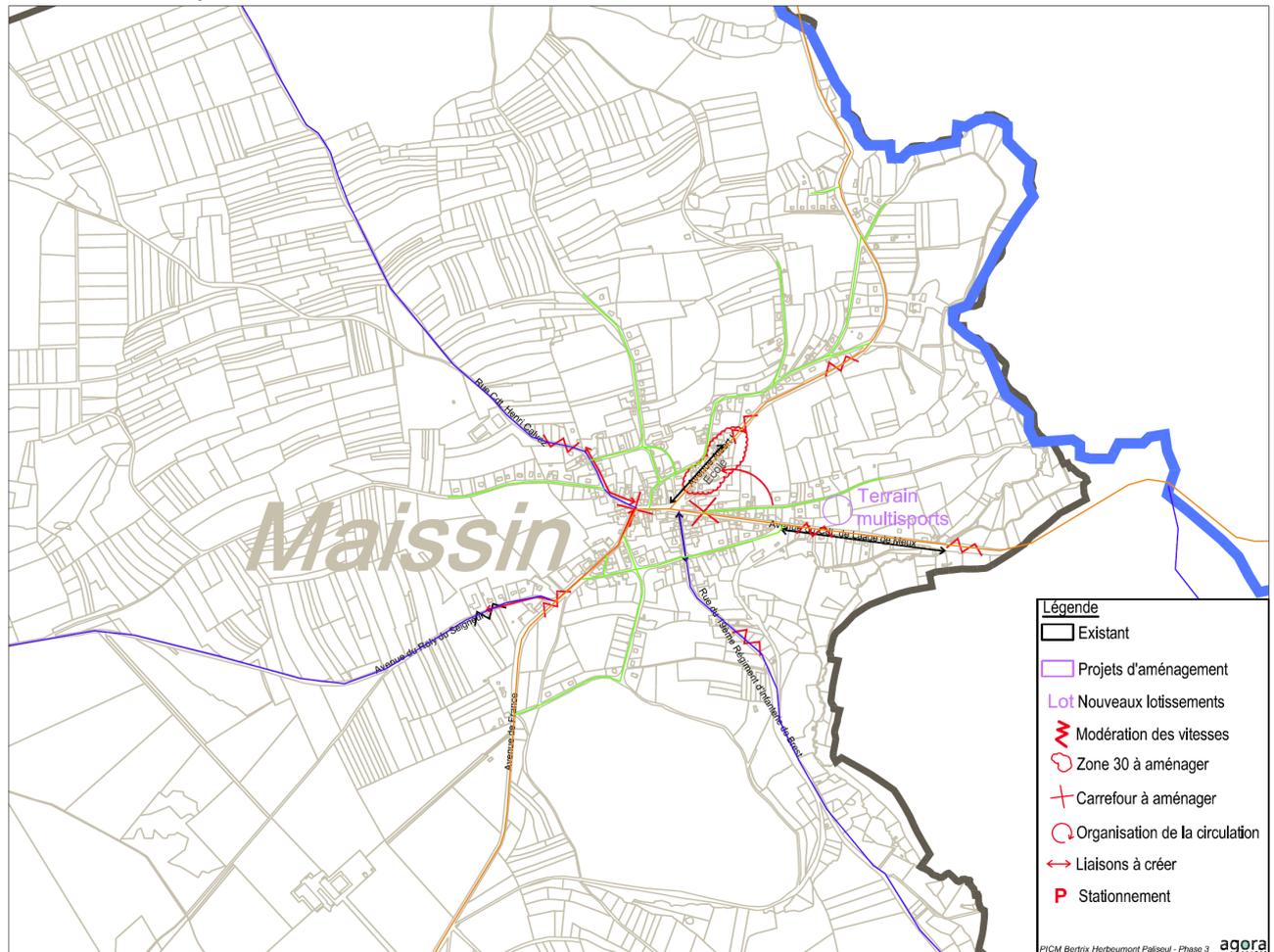
### Fiches actions

#### 5.5 Fiche action : Sécurisation de la traversée de Oûr

## 4.5 Maissin

Le village de Maissin est situé au nord de la commune. Il est traversé par la N899, qui relie l'autoroute E411 au centre de Paliseul. Cette voirie est donc source de nuisance. Quelques aménagements aux abords de l'école incitent les automobilistes à ralentir, mais ils ne sont pas suffisants.

Le PICM propose d'implanter des aménagements ayant un effet de porte afin de signaler l'entrée dans le village et des aménagements ralentisseurs dans le village pour obliger les véhicules à respecter les vitesses autorisées.



Outre les effets de porte qui sont détaillés dans les fiches actions pour la N899 et la N808. Le PICM propose des aménagements effet de porte pour les rues du réseau collecteur : rue du Commandant Henri Calvez et rue du 19ème Régiment d'Infanterie de Brest.

Il est proposé de modifier l'effet ralentisseur existant avenue du Roly du Seigneur en aménageant un rétrécissement définitif avec des ilots en dur.

**(cf. aménagements type)**

### Fiches actions

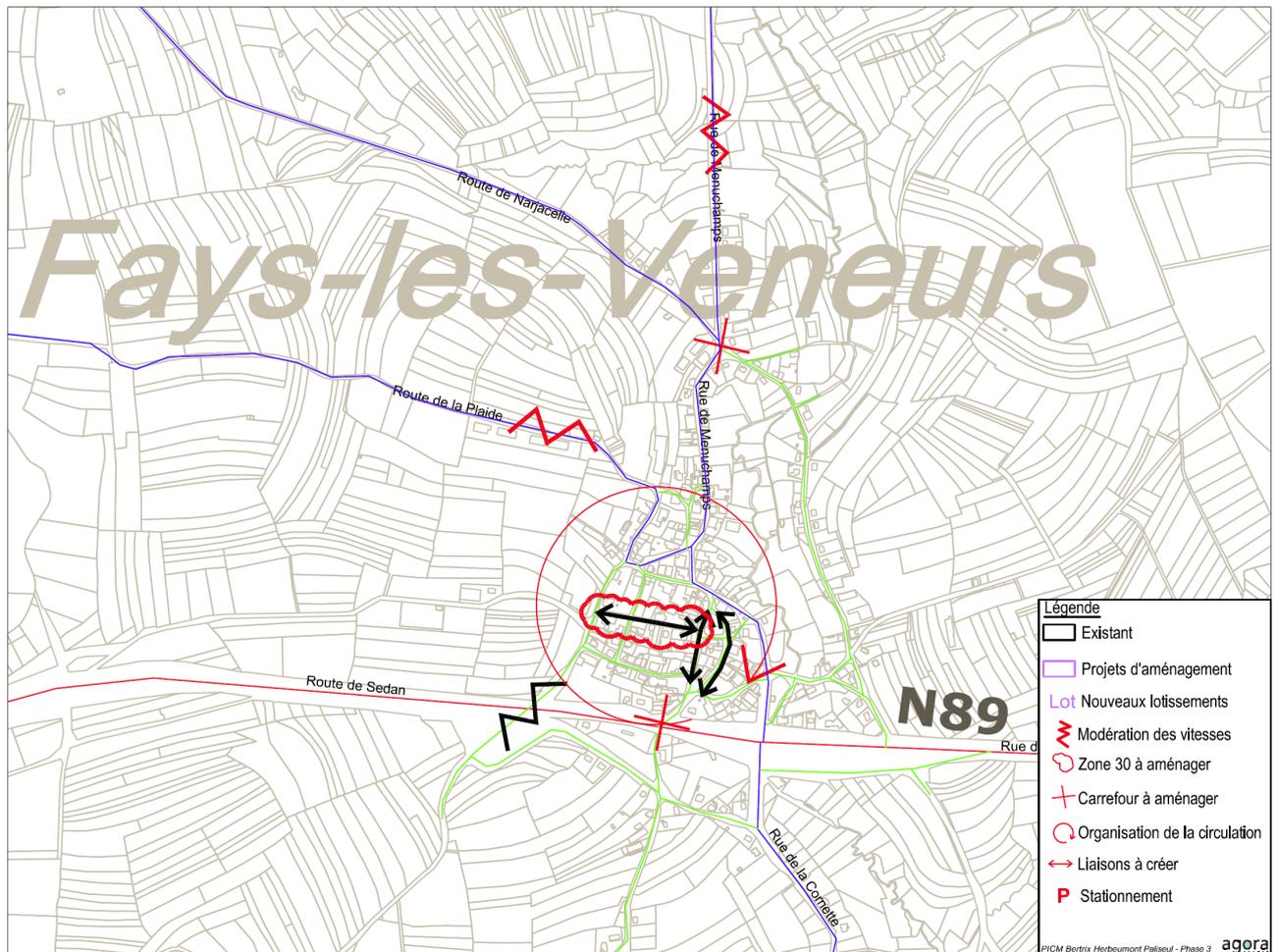
5.6 Fiche action : Sécurisation de la traversée de Maissin

6.3 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale fondamentale Carlsbourg – Opont - MAISSIN

## 4.6 Fays-les-Veneurs

Le village de Fays-les-Veneurs est situé à proximité de la N89. Le centre du village a été réaménagé prenant en compte l'aménagement de liaisons piétonnes au départ de l'Eglise vers l'école et le sud du village.

Le PICM propose de réaménager les accès nord et sud du village et de revoir les circulations aux abords de l'école.



L'aménagement d'un rétrécissement ayant un effet de porte route de la Plaide et rue de Menuchamps va contribuer à diminuer les vitesses dans le village.

*(cf. aménagements type)*

### Fiches actions

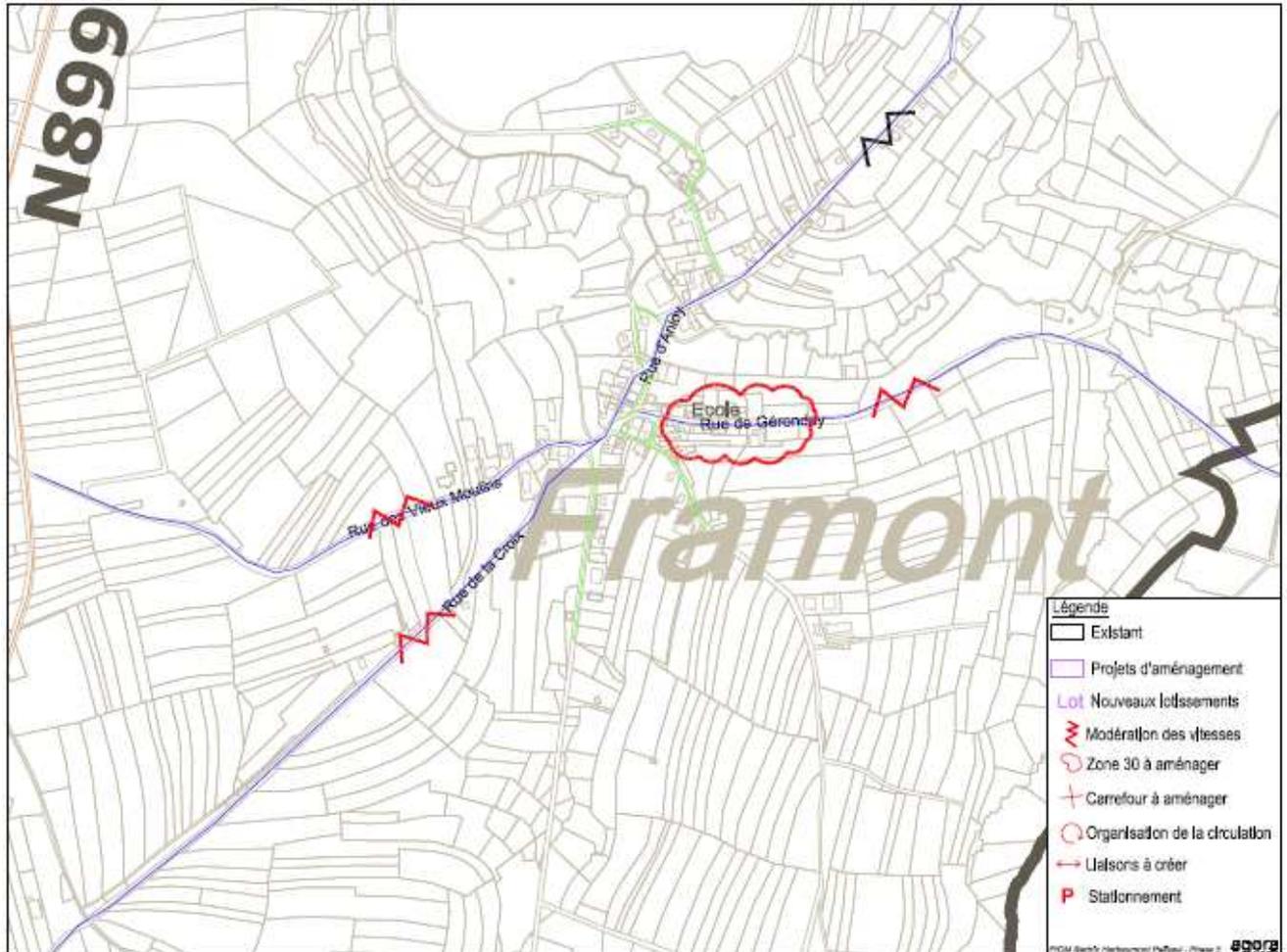
5.7 Fiche action : Organisation et sécurisation des circulations au centre de Fays-les-Veneurs

6.8 Fiche action : Sécurisation des abords des écoles de Fays-les-Veneurs

## 4.7 Framont

Le village de Framont a récemment fait l'objet d'un réaménagement de son centre et aux abords de l'Eglise.

L'école de Géronday nécessite quelques améliorations en termes de sécurisation, circulation et organisation du stationnement.



Par ailleurs, tenant compte de la proximité de la nationale N899, il est proposé des effets de porte rue du Vieux Moulin et rue de la Croix afin d'interpeller les véhicules et de les inciter à adapter leur vitesse.

L'effet de porte rue de Géronday est aussi un effet ralentisseur pour l'école communale.

*(cf. aménagements type)*

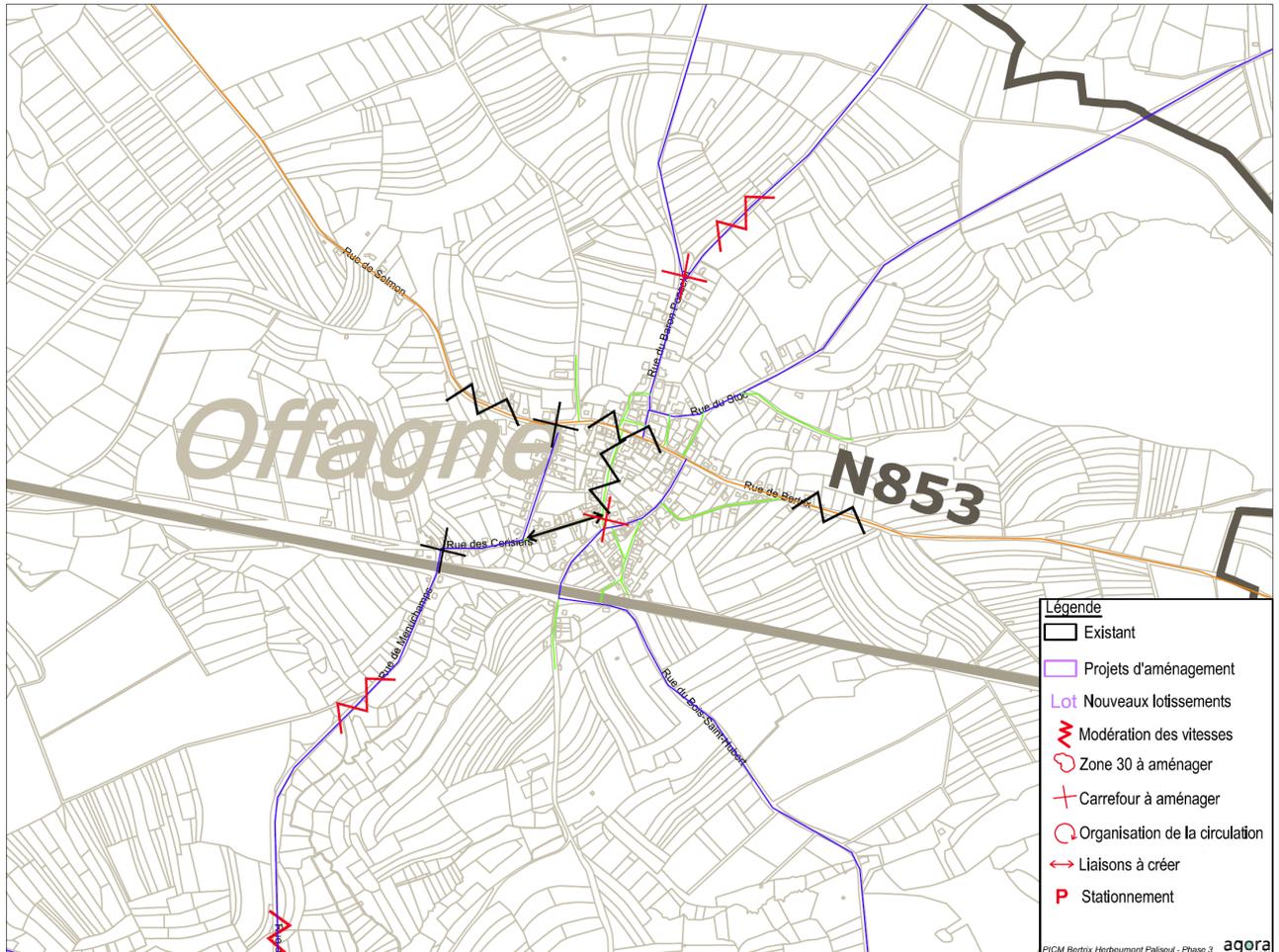
### Fiches actions

6.5 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale Paliseul Gare/Framont

## 4.8 Offagne

Le village d'Offagne possède de nombreux aménagements sécurisés dans son centre et offre des cheminements piétons aménagés.

Le PICM propose d'améliorer les abords de l'école communale.



Par ailleurs, en complément des aménagements le long de la N853 pour ralentir les véhicules, le PICM propose d'implanter des aménagements ayant effet de porte avec chicane ou rétrécissement pour les accès sud (rue de Menuchamps) et nord (rue du Baron Poncelet).

**(cf. aménagements type)**

Pour l'accès nord, les oreilles de trottoir peuvent être élargies au niveau du carrefour de la rue du Baron Poncelet.



*Esquisse d'aménagement d'une chicane et élargissement des oreilles de trottoir - rue du Baron Poncelet*

### Fiches actions

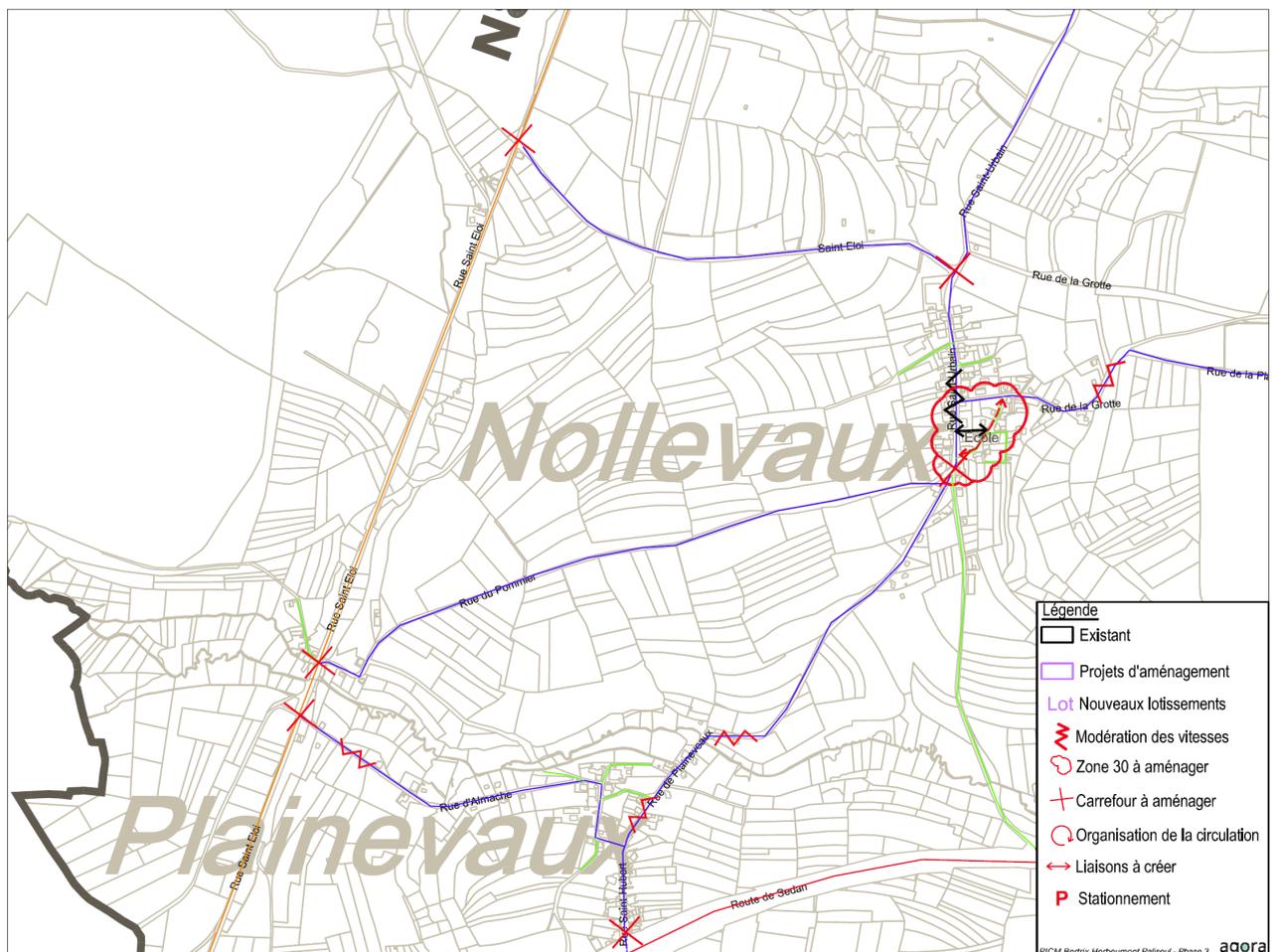
6.9 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école fondamentale libre Henry Hennequin à Offagne

## 4.9 Nollevaux, Plainevaux

Nollevaux et Plainevaux sont situés au sud ouest de la commune en limite communale avec Bouillon et le village de Bellevaux.

Au centre de Plainevaux, un trottoir et un arrêt de bus ont été récemment aménagés à proximité de la N89. Le village est peu concerné par le trafic qui circule le long de la N89 étant donné que la desserte du village s'effectue via un pont. L'accès à Nollevaux depuis la N89 est moins sécurisé.

Si le TEC marque son accord, le PICM propose de déplacer l'arrêt de bus de la ligne 8, situé au niveau de l'accès Nollevaux pour l'implanter sur le pont à Plainevaux. Ce déplacement n'est réalisable que si un cheminement piéton est aménagé entre Plainevaux et Nollevaux.



Ces villages sont donc desservis par la N899 et la N89 qui sont des axes très fréquentés. Il est proposé de sécuriser les accès depuis ses axes jusque dans les villages.

Par ailleurs, des aménagements ralentisseurs sont proposés à proximité des zones ayant peu de visibilité (rue de la Grotte, rue de Plainevaux).



*Esquisse d'aménagement pour l'implantation de bandes sonores - rue de la Grotte*

*(cf. aménagements type)*

### **Fiches actions**

*5.8 Fiche action : Sécurisation des accès à Plainevaux et Nollevaux*

*5.9 Fiche action : Sécurisation de la N89*

*6.7 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale à Nollevaux*

## 5. Programme d'actions : fiches actions prioritaires

### 5.1 Fiche action : Réaménagement du centre de Paliseul

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

#### Situation actuelle

La commune de Paliseul a récemment réaménagé la Grand' Place sécurisant ainsi les accès à la Maison Communale et à l'école fondamentale Henri Hennequin. L'aménagement de plain-pied ne concerne pas la Place de l'Eglise qui nécessite un réaménagement et une meilleure intégration à la Grand'Place.

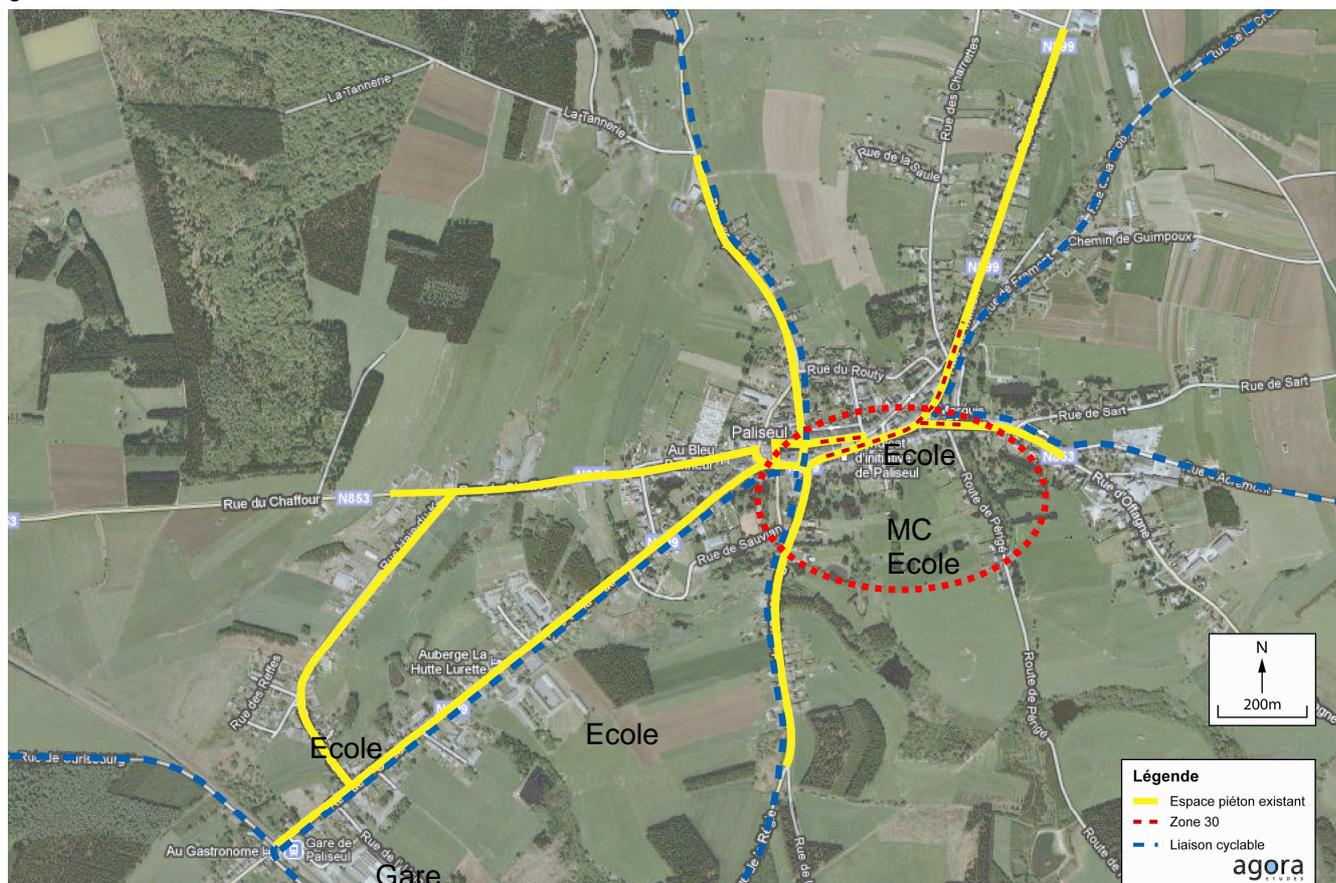
La rue de Maissin (N899) qui est l'accès nord au centre de Paliseul draine un trafic qui vient de l'autoroute E411 et ne présente pas d'aménagements spécifiques. De même, le carrefour entre la rue Maissin (N899) et la N853 qui draine le trafic venant d'Assenois et de Bertrix ne présente pas d'aménagement spécifique pour ralentir les automobilistes.

#### Objectifs

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

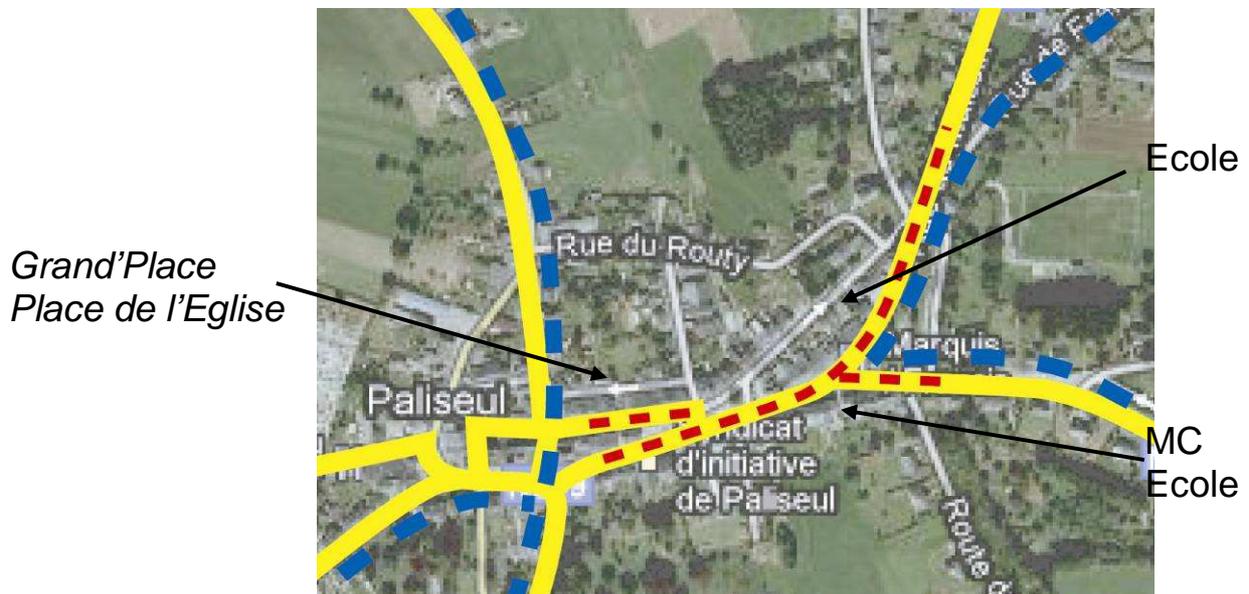
#### Mesures

Le PICM propose d'intervenir sur un périmètre élargi en sécurisant les liaisons entre le centre de Paliseul, les écoles et la gare.



Périmètre d'intervention : Paliseul centre et la gare

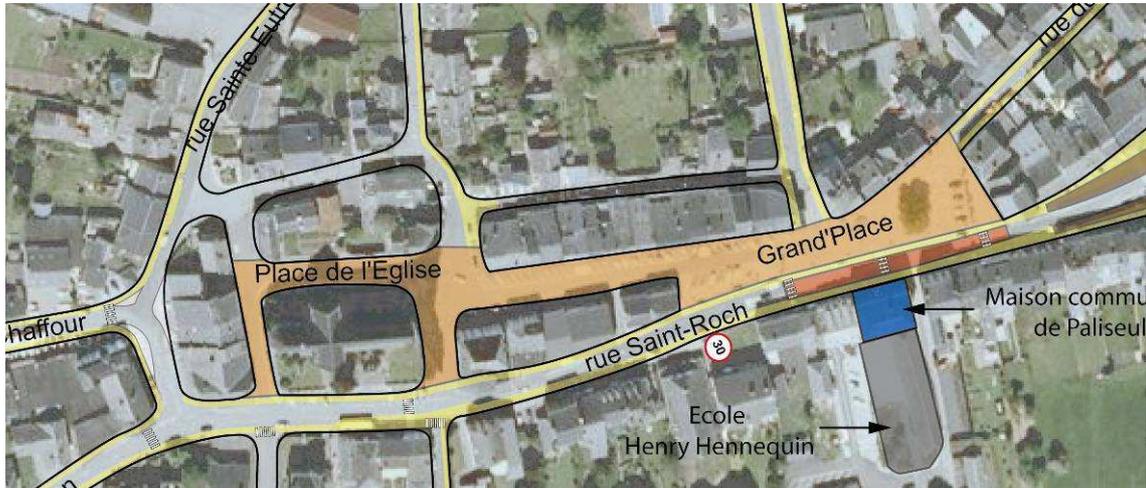
1. **Elargissement de la zone 30** : En lien avec les écoles existantes (rue de Maissin, Grand'Place), il est proposé d'élargir la zone 30 en englobant le carrefour N899/N853, la rue Saint Roch, le débouché de la rue d'Offagne (N853) sur le carrefour ainsi que la rue de la Jonction qui accueille l'école communale.



2. **Réaménagement de l'espace public et des voiries au centre de Paliseul**

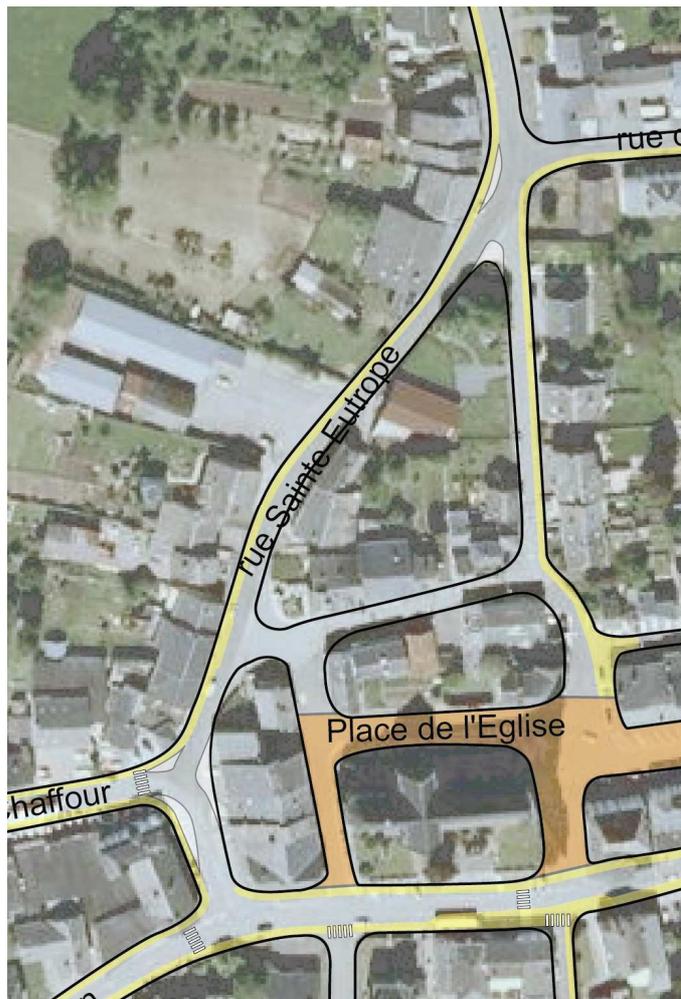


- a. Prolonger l'aménagement existant à la Grand'Place jusqu'à la Place de l'Eglise (zone de plain-pied, modification du revêtement) et sécuriser le passage piéton existant le long de la N899 avec un avancé de trottoir réduisant la largeur de la voirie au minimum de 6,5m.



*Réaménagement de la Place de l'Eglise*

- b. Aménager des îlots en dur franchissable pour réduire l'emprise des carrefours : rues d'Opont/Routy/St-Eutrope et rues St-Eutrope/Chaffour.



*Implantation d'îlot en dur franchissable*

- c. Réaménager et sécuriser le carrefour rue de Maissin (N899)/rue Saint-Roch/rue d'Offagne (N853) : il s'agit de réduire l'emprise de l'asphalte et de limiter l'espace pour les voitures à 2 bandes de circulation dans chaque sens. La voie de tourne à gauche N899 vers N853 peut être conservée dans un premier temps. La réorganisation du stationnement permettra de créer des espaces pour les piétons.



Réaménagement du carrefour N899 / N853

- d. Sécuriser les circulations piétonnes le long de la N899 : Compte tenu de son utilisation pour se rendre à l'école communale de Fays-Paliseul centre, il est proposé de créer des oreilles de trottoir diminuant la longueur de la traversée de la rue de Maissin.



#### Evaluations des moyens

Réaménagement de la Place de l'Eglise : 282.600,00 €

Implantation d'ilots en dur : 13.125,00 €

Réaménagement du carrefour N899/N853 : 346.500,00 €

#### Impact

Ces aménagements s'inscrivent dans la continuité des aménagements récents de la Grand'Place et ils contribueront à renforcer l'idée de centre de village incitant ainsi les automobilistes à ralentir.

<u>Échéance</u>	<u>Financement</u>	<u>Indicateur</u>	<u>Fiche liée</u>
Court/Moyen terme	Commune, SPW	Diminution des vitesses relevées	5.2

## 5.2 Fiche action : Réaménagement complet de la rue de la Station

  <b>PICM Bertrix Herbeumont Paliseul</b>	<b>Phase III: Mesures</b>	08/2011	Fiche n°5.2
	Commune de Paliseul Paliseul	Réaménagement complet de la rue de la Station	

### Situation actuelle

La commune de Paliseul a récemment réaménagé la Grand' Place sécurisant ainsi les accès à la Maison Communale et à l'école fondamentale Henri Hennequin.

La rue de la Station relie le centre de Paliseul à la Gare. C'est une voirie 2x1 voie en ligne droite qui incite à la vitesse. Elle dessert l'Athénée Royale. Un marquage rouge central et une signalisation horizontale signalent la présence de l'école. La principale traversée piétonne est signalée et protégée par des barrières et un éclairage spécifique.

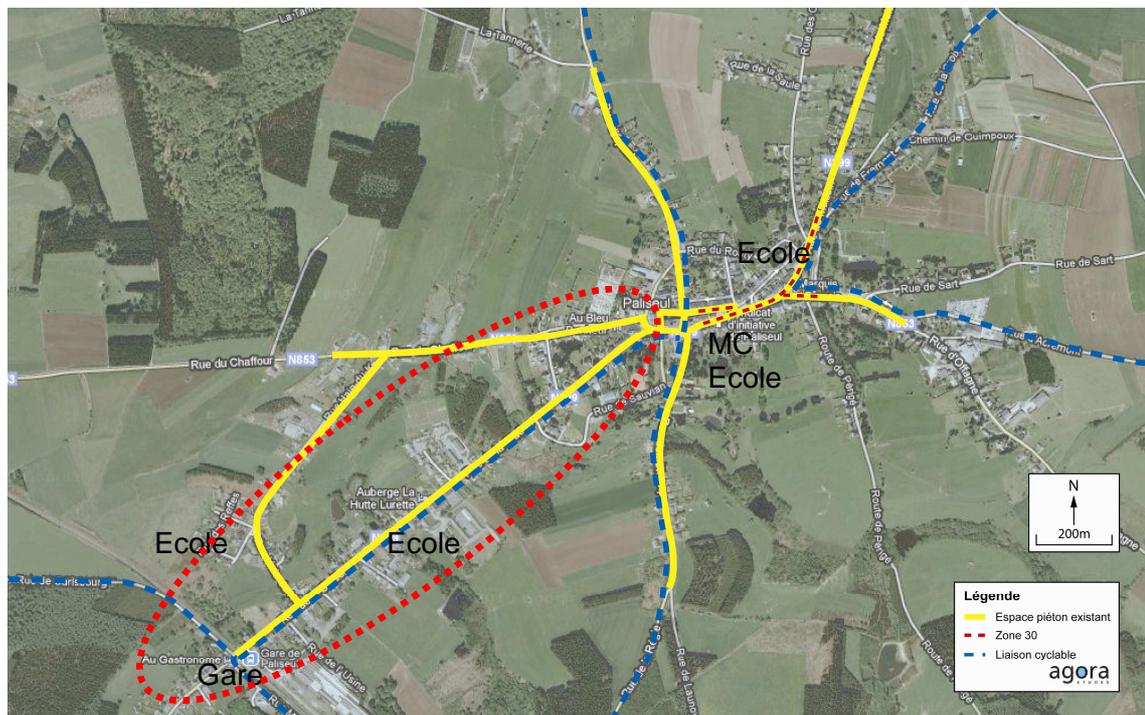


### Objectifs

Réaménager les voiries dans leurs traversées des centres de village et de quartier  
Sécuriser les axes de trafic important

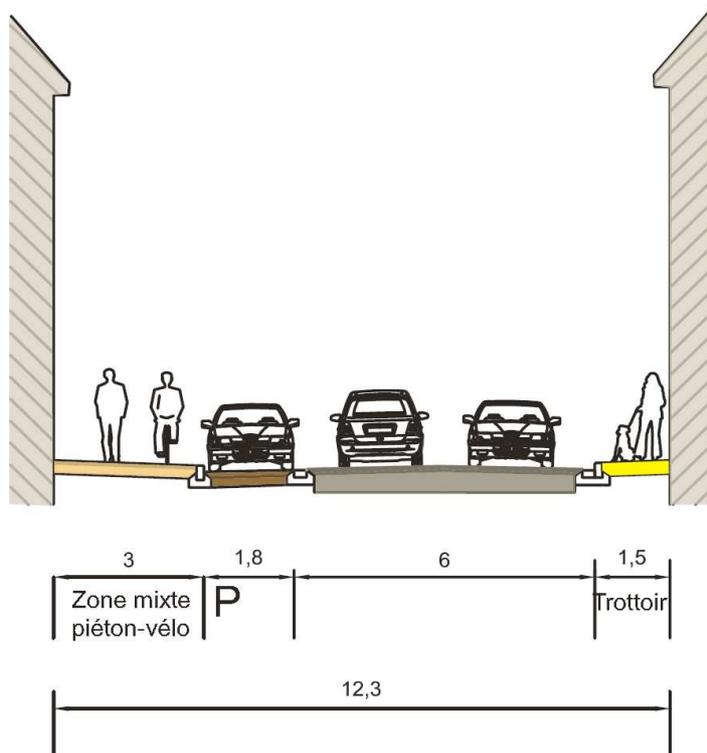
### Mesures

Le PICM propose d'intervenir sur un périmètre élargi en sécurisant les liaisons entre le centre de Paliseul, les écoles et la gare.



Périmètre d'intervention : rue de la station

**Rue de la Station : le centre de Paliseul et l'Athénée Royale**

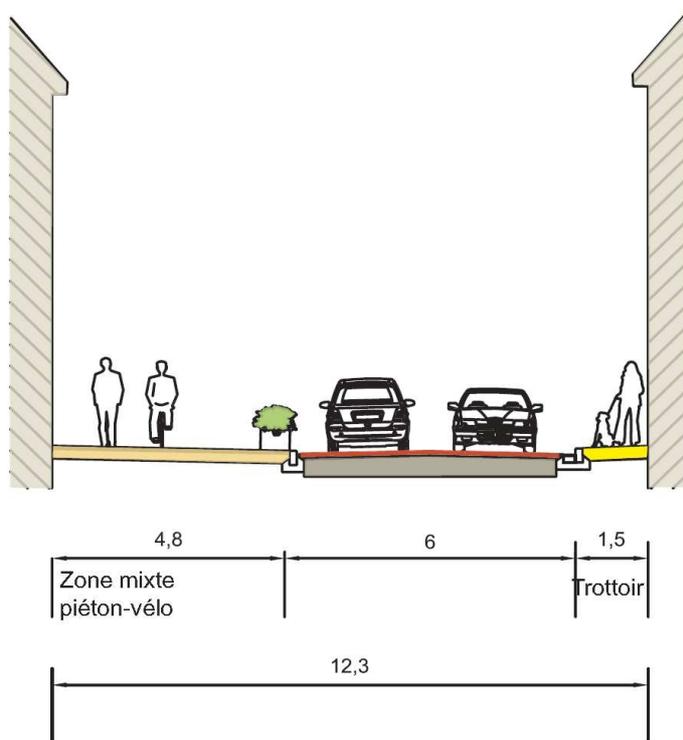


- 1 chaussée 2x1 voie de circulation
- 1 piste mixte piéton- vélo côté Athénée de minimum 3m (D10 ou D9)

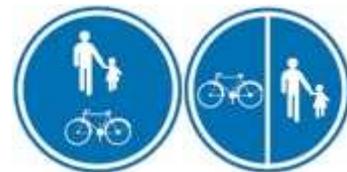


- 1 trottoir de minimum 1,5m côté nord
- 1 zone de stationnement côté Athénée et aménagement des avancées de trottoir au droit des passages piétons
- Création d'un nouveau passage piéton au débouché de la rue de l'Ouest

**Rue de la Station : Abords de l'Athénée Royale**

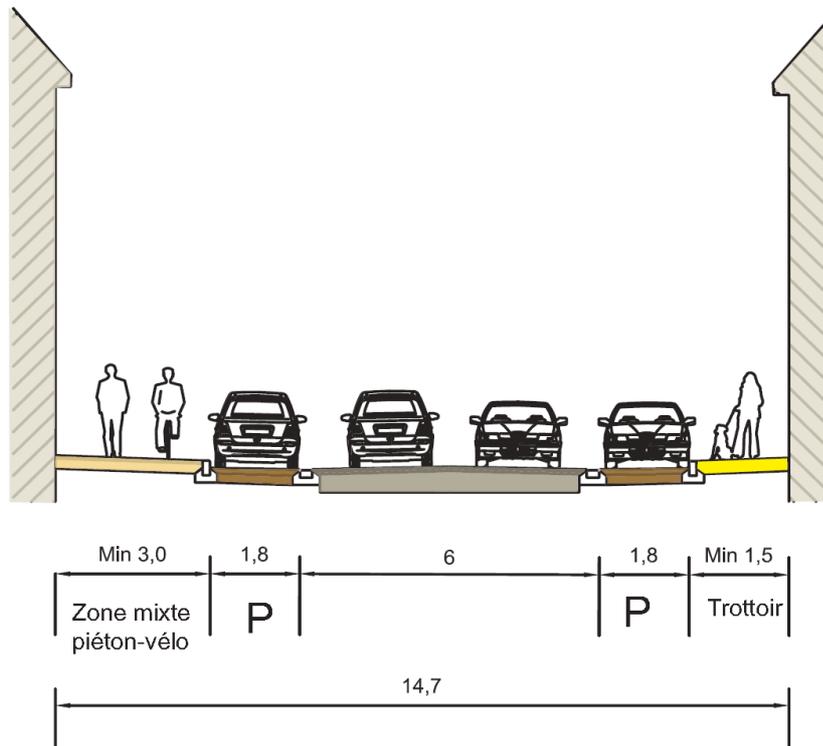


- 1 chaussée 2x1 voie de circulation
- L'élargissement de la Z30 pour englober les 2 passages piétons existants
- 1 piste mixte piéton- vélo côté Athénée (D10 ou D9)



- 1 trottoir de minimum 1,5m côté nord
- 1 avancée de trottoir le long de l'Athénée

Rue de la Station : Entre l'Athénée Royale et la gare de Paliseul



- 1 chaussée 2x1 voie de circulation
- L'élargissement de la Z30 pour englober les 2 passages piétons existants
- 1 piste mixte piéton- vélo côté Athénée de minimum 3m (D10 ou D9)



- 1 trottoir de minimum 1,5m côté nord
- 1 zone de stationnement de chaque côté et aménagement des avancées de trottoir au droit des passages piétons.

**Evaluations des moyens**

Réaménagement complet de façade à façade : 2.559.600,00 €

**Impact**

La rue de la Station accueille de nombreux pôles et relie Paliseul centre à la gare. Cette aménagement facilitera les échanges à pied et à vélo.

Par ailleurs, Infrabel propose un projet de remplacement du passage à niveau par une nouvelle infrastructure. S'il se réalise, il permettra de réduire le trafic de la rue de la Station en reportant le trafic régional sur une voirie parallèle. Cette réduction de la charge de trafic permettrait de lui conférer le statut de voirie communale et de prévoir des aménagements plus conviviaux pour les piétons et les cyclistes.

<u>Échéance</u> Court terme	<u>Financement</u> Commune, SPW	<u>Indicateur</u> Diminution des vitesses relevées	<u>Fiche liée</u> 5.2
--------------------------------	------------------------------------	---	--------------------------

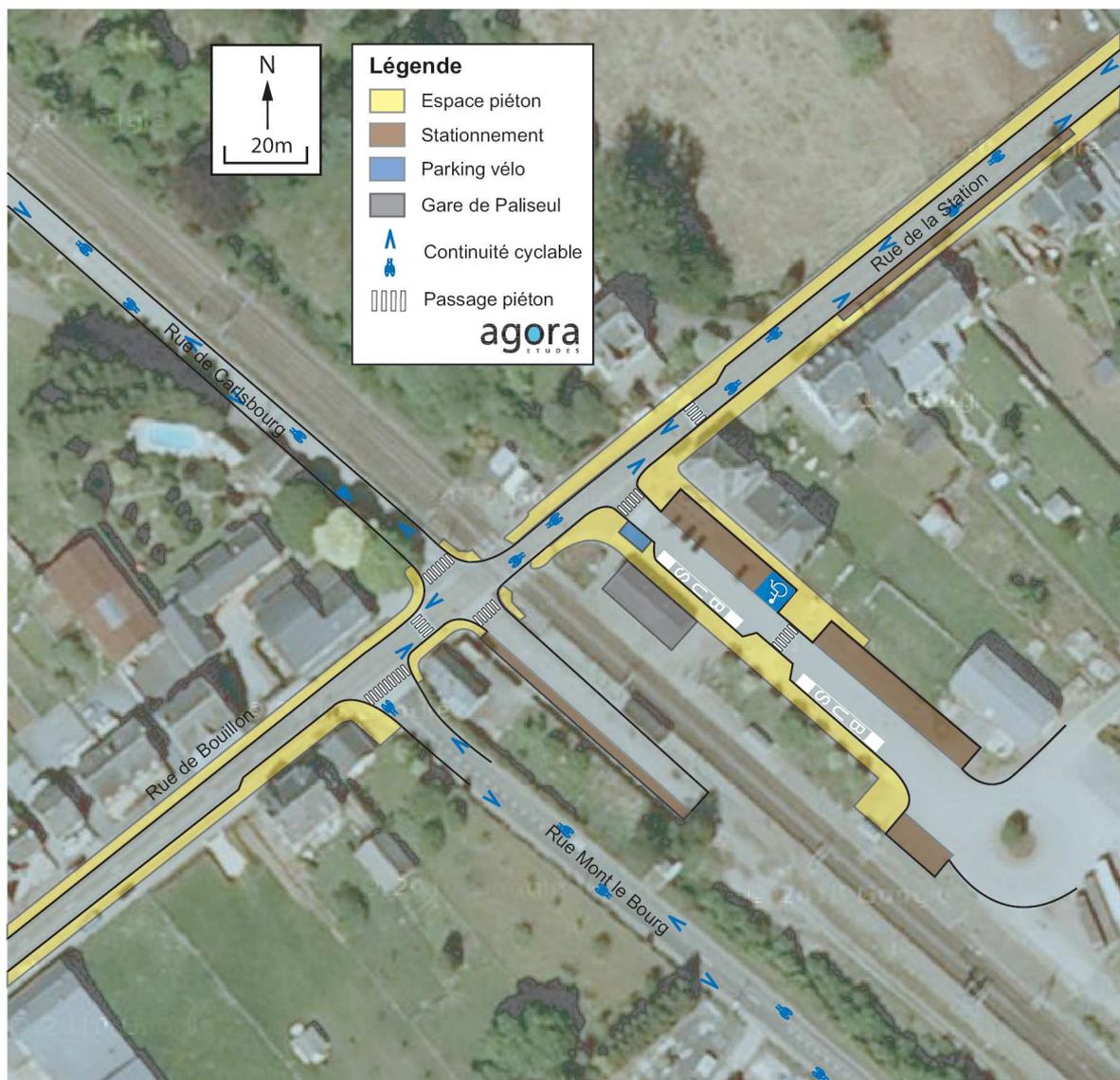


## 1. Gare de Paliseul

La SNCB projette à long terme la fermeture du passage à niveau à la gare de Paliseul. Ce projet implique la création d'une nouvelle voirie qui déboucherait sur la rue de la Station.

Le PICM propose un aménagement à court de la Gare et ses abords afin de favoriser l'intermodalité :

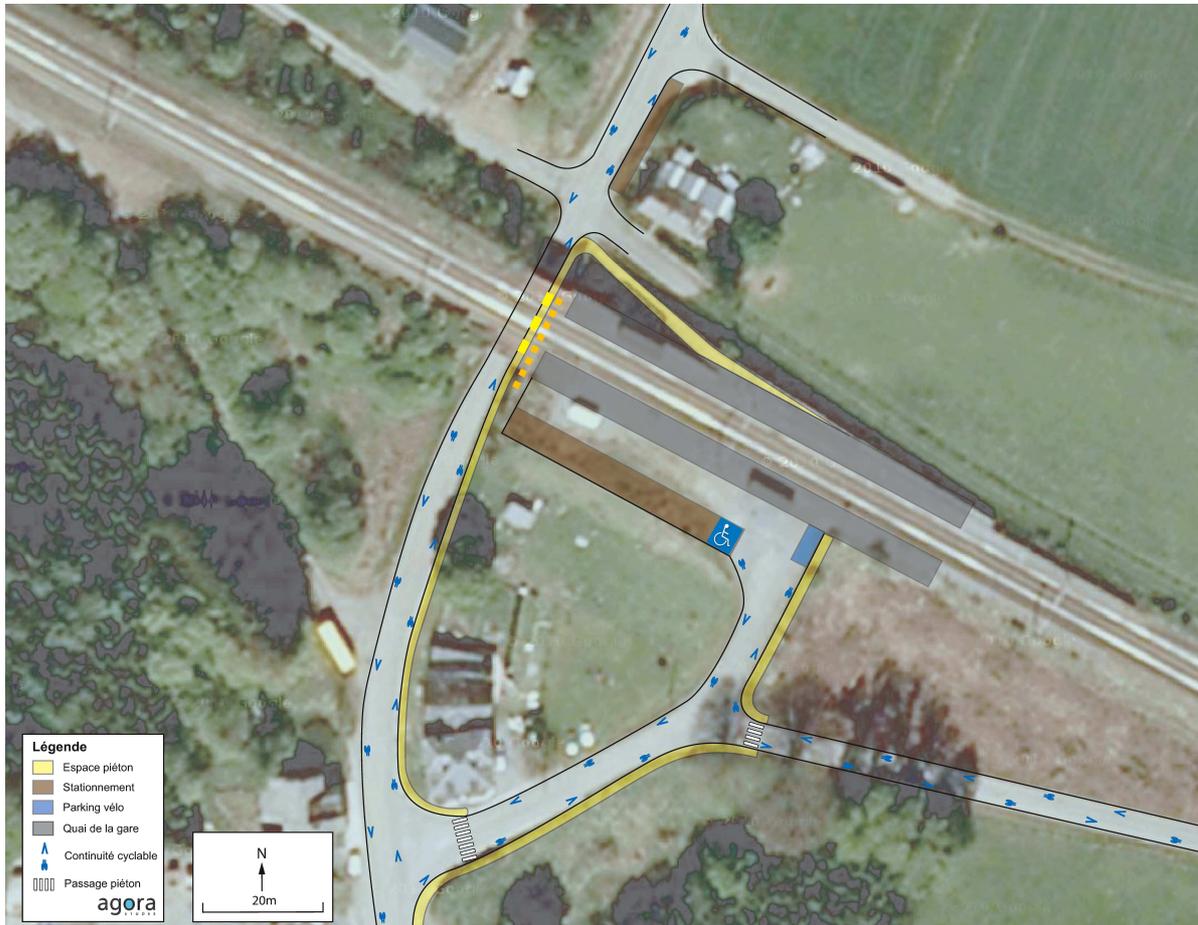
- Réaménagement des circulations piétonnes en lien avec les trottoirs existants ou à améliorer (rue de la Station, rue de Bouillon),
- Implantation d'un abri vélo,
- Abaissement des bordures entre le parking et les quais pour une meilleure accessibilité PMR (côté nord de la voie ferrée),
- Aménager une zone de stationnement longitudinale au sud de la voie ferrée,
- Rétrécir la voirie rue de la Station et rue de Bouillon à l'approche du passage à niveau pour inciter les véhicules à ralentir.



## 2. Gare de Carlsbourg

Il est proposé d'aménager et de mieux organiser la desserte de la halte de Carlsbourg :

- Au niveau des piétons : aménager un trottoir au moins d'un côté entre le centre de Carlsbourg et la gare et assurer une continuité piétonne jusqu'à la gare
- Au niveau des vélos : proposer un marquage suggéré continu depuis les centres de village jusqu'à la gare
- Au niveau des voitures : offrir une zone de stationnement aménagée avec une place pour PMR



### Evaluations des moyens

Réaménagement des abords de la gare de Paliseul : 85.700,00€

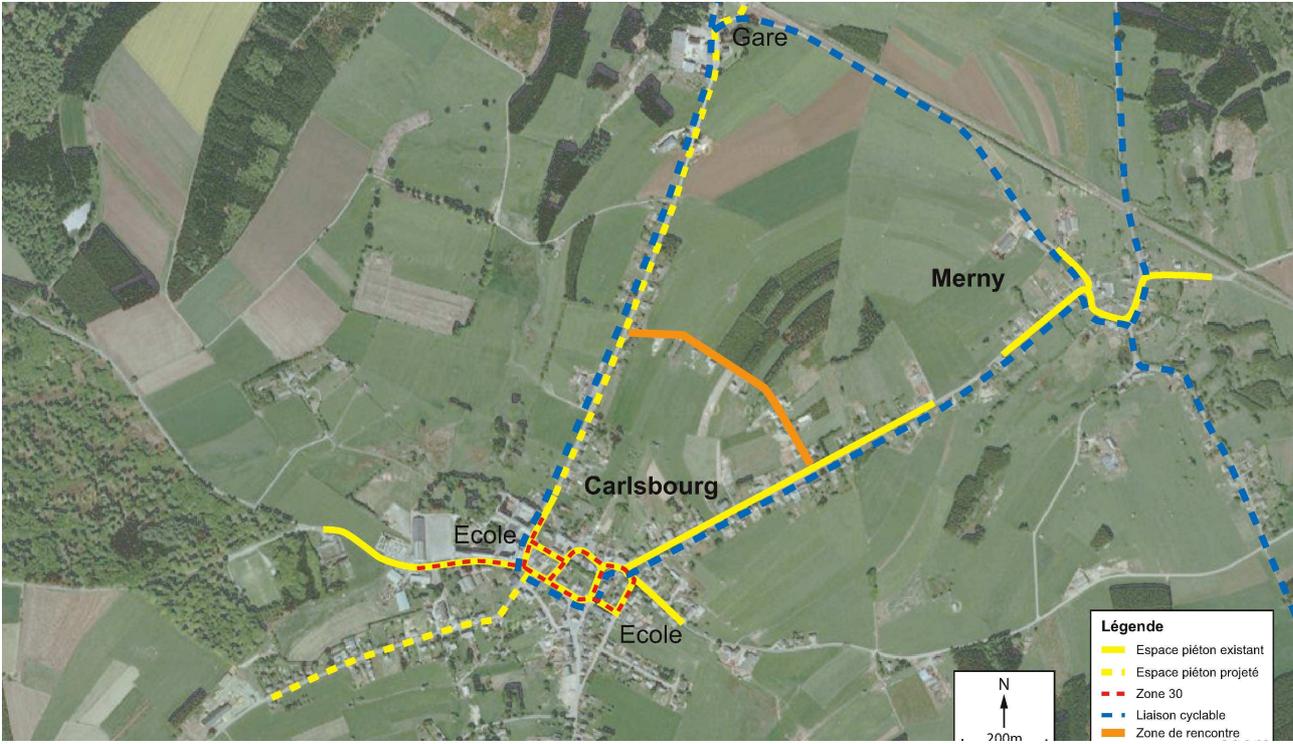
Réaménagement des abords de la gare de Carlsbourg : 108.250,00€

### Impact

L'aménagement des abords des haltes SNCB contribuera à améliorer l'intermodalité, pas uniquement avec les navetteurs qui utilisent leur véhicule mais aussi avec les piétons et cyclistes.

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

## 5.4 Fiche action : Aménagement et sécurisation des cheminements piétons au centre de Carlsbourg

  <b>PICM Bertrix Herbeumont Paliseul</b>	<b>Phase III: Mesures</b>	08/2011	Fiche n°5.4
	Commune de Paliseul Carlsbourg	Sécurisation et aménagement des cheminements	
<p><b>Situation actuelle</b></p> <p>Le centre de Carlsbourg vient d'être réaménager. Il offre ainsi des espaces publics plus lisibles et des trottoirs accessibles. Les abords de l'école secondaire ont été réaménagés en lien avec le centre du village.</p> <p>On dénote l'absence de liaisons piétonnes entre le centre de Carlsbourg et la gare, via la rue Arthur Tagnon. Par ailleurs, les passages piétons manquent de protections.</p>			
<p><b>Objectifs</b></p> <p>Développer dans les cœurs de village un traitement de l'espace public au profit de la sécurité et de la convivialité</p> <p>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</p>			
<p><b>Mesures</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li> <b>Aménager les trottoirs vers les pôles rue Arthur Tagnon et rue de Vivy :</b>                      il s'agit d'aménager un trottoir, au moins d'un côté le long de la rue Arthur Tagnon afin de relier la Gare au centre de Carlsbourg par un cheminement sécurisé et continu.                      La rue de Vivy est une rue locale qui nécessite une liaison piétonne aménagée vers le centre de Carlsbourg.                 </li> <li> <b>Mettre la route de Gros-Buchy en zone de rencontre</b> </li> </ol> <p>(cf Aménagement type)</p>			
			

- 3. Poursuivre les aménagements du centre de Carlsbourg vers la rue du Mousty :** la rue du Mousty débouche sur une placette qu'il sera intéressant d'aménager afin de la rendre piéton ou semi-piéton à l'image de son utilisation actuelle.

Pour souligner le caractère local des rues du Mousty et des Socquettes, il est proposé l'aménagement d'un trottoir traversant.

Par ailleurs, le commerce d'alimentation situé au coin de la rue du Mousty et de la Grand'Rue(N853) pourrait organiser son stationnement de manière à libérer de l'espace pour les piétons et assurer une continuité des cheminements le long du trottoir.



(cf. Aménagement des abords de l'école communale - fiche 6.6)

#### Evaluation des moyens

Aménagement de trottoir : 193.350,00€ (rue Arthur Tagnon)

Aménagement zone de rencontre : court terme (30.000,00 €), long terme (501.480,00€)

Aménagements complémentaires au centre (Place de la rue Mousty) : 278.760,00 €

Deux Trottoirs traversant côté Grand'rue : 30.000,00 €

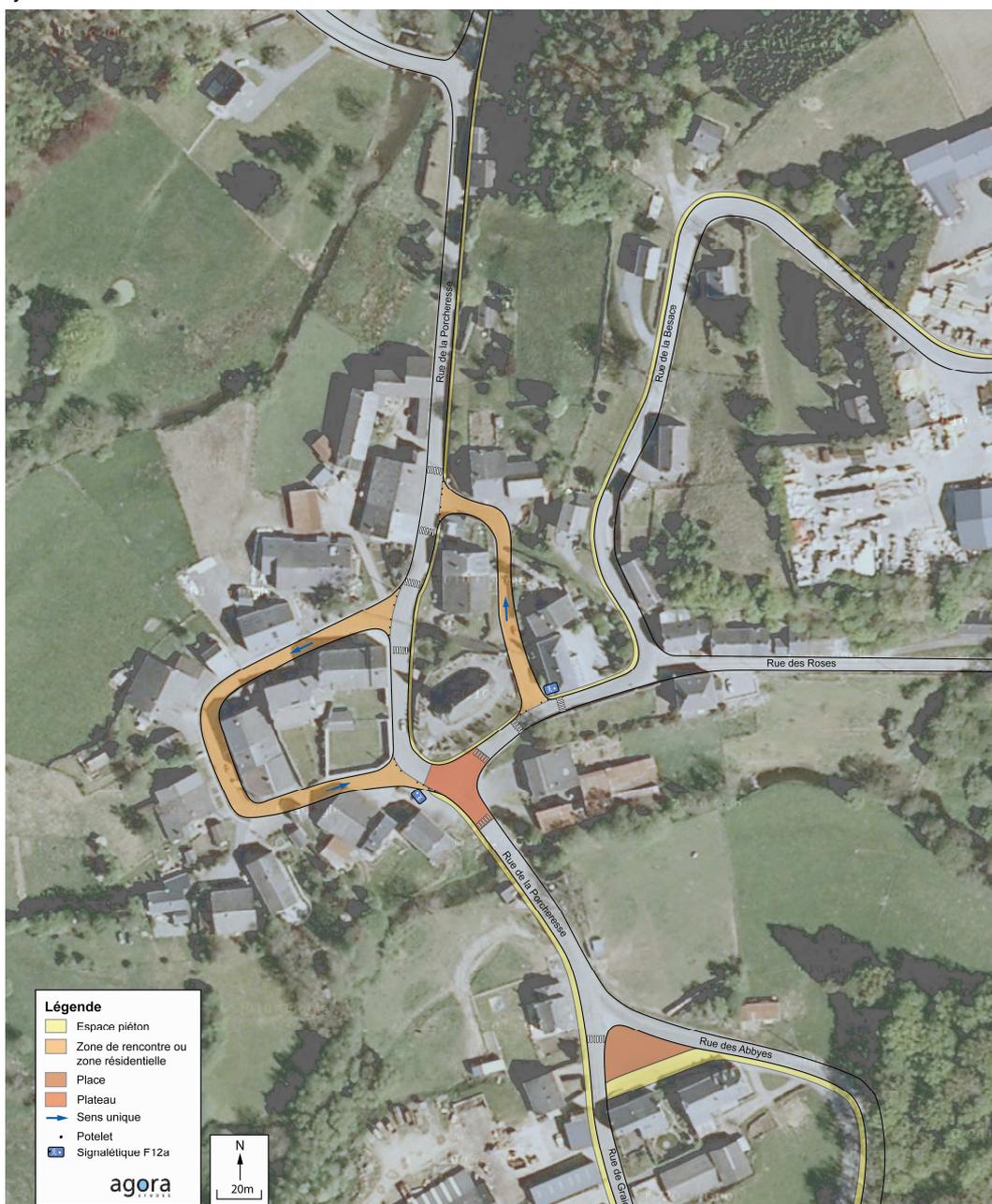
#### Impact

L'ensemble de ces aménagements contribue à favoriser et sécuriser les modes doux afin de privilégier des déplacements à pieds ou à vélo vers les pôles scolaires, la gare et les commerces.

Échéance	Financement	Indicateur	Fiche liée
Court	Commune, SPW	-	6.6



2. **Réaménagement des circulations** : Afin de mieux organiser les circulations, le PICM propose la mise à sens unique de la rue Our de part et d'autre de la rue de Porcheresse ainsi qu'un mise en zone de rencontre de cette voirie pour conforter son caractère convivial. Le réaménagement de Our et l'aménagement d'un plateau au carrefour Porcheresse/Besace s'inscrivent dans la continuité de l'aménagement récent réalisé au coin des rues Abbees et Graides.



### Evaluation des moyens

Aménagement de trottoir : rue de Maissin (72.600,00€), rue Porcheresse (50.550,00 €), rue Graides (42.900,00€)

Aménagement du plateau rues Graides et Abbees : 15.000,00€

Aménagement des zones de rencontre rue Our : 238.500,00 €

### Impact

Ces aménagements permettront de conforter le caractère local du centre de Our.

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

## 5.6 Fiche action : Sécurisation de la traversée de Maissin

  <b>PICM Bertrix Herbeumont Paliseul</b>	<b>Phase III: Mesures</b>	08/2011	Fiche n°5.6
	Commune de Paliseul Maissin	Sécurisation de la traversée de Maissin	

**Situation actuelle**

Le village de Maissin est desservi par deux voiries importantes. En effet, les nationales N899 et N808 traversent le village de Maissin. La N899 qui draine le trafic de et vers l'autoroute dessert notamment l'école de Maissin. La N808 mène à la N40 et à Libin. Des aménagements récents ont permis de réaménager certains cheminements piétons, notamment le long de la N899 dans la traversée de Maissin. On déplore un manque de continuité vers certaines habitations en amont de l'agglomération notamment le long de l'avenue du Commandant de Laage de Meux.

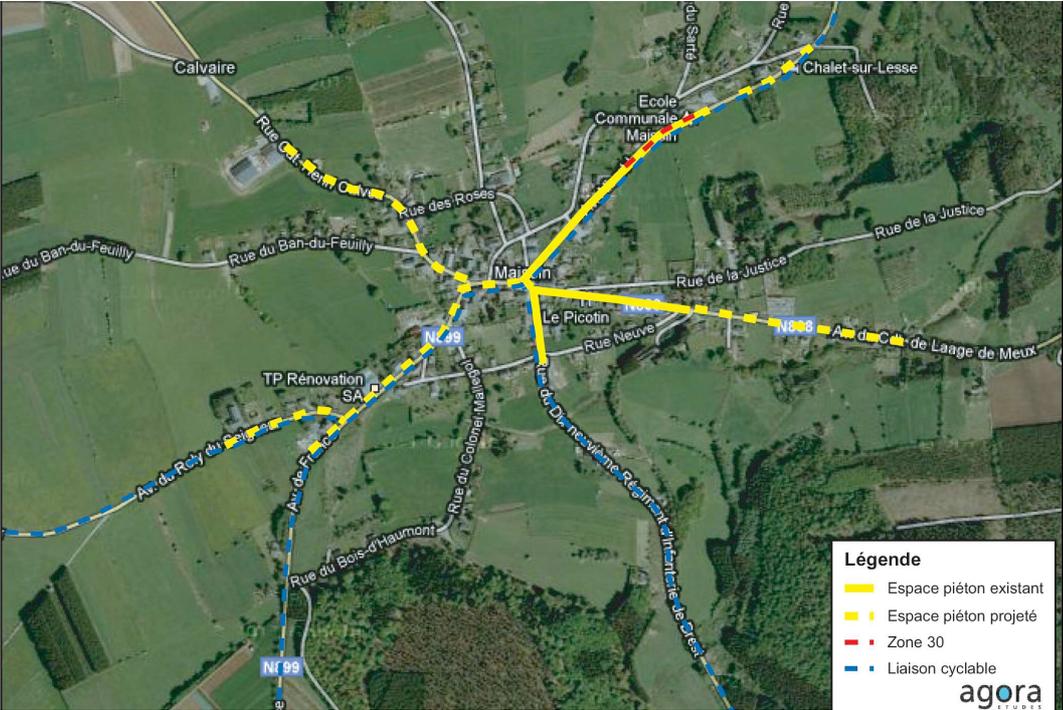
Par ailleurs, la N899 est le trajet suivi par les camions et camionnettes de la société Thomas&Piron vers le site de Our.

**Objectifs**

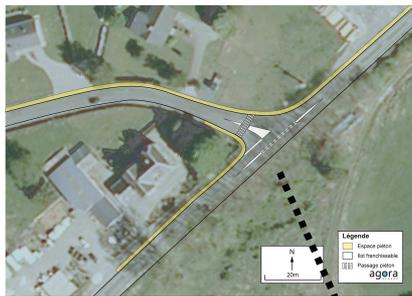
Développer dans les cœurs de village un traitement de l'espace public au profit de la sécurité et de la convivialité  
Améliorer fortement les conditions de déplacement pour les piétons, PMR et cyclistes avec des itinéraires confortable, sûrs, directs et attractifs pour relier les quartiers d'habitant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

**Mesures**

- Effet de porte ralentisseur Avenue de France** : En amont de l'école, il est proposé d'aménager une chicane après la rue de Brest afin de ralentir les véhicules venant de la E411 et de mieux signaler l'entrée dans le village.
- Aménagement de trottoirs** : le PICM propose de compléter les aménagements existants et d'assurer une continuité piétonne en aménagement un trottoir, au moins d'un côté, le long de l'avenue de France, de la rue du Cdt Henri Calvez et de l'avenue du Cdt de Laage de Meux.

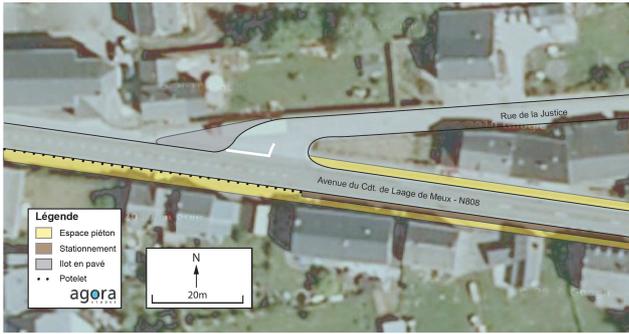


**Avenue de France (N899) et avenue du Roly du Seigneur : Trottoir proposé côté nord, réaménagement du carrefour France/Roly du Seigneur afin de diminuer les vitesses (ilot en dur franchissable).**



**Avenue du Cdt de Laage de Meux (N808) : Trottoir proposé côté sud dans la continuité du trottoir existant et aménagement d'une chicane pour ralentir les véhicules, réaménagement du carrefour avec la rue de la Justice en élargissement des oreilles de trottoir**





**Avenue du Cdt Henri Calvez** : Trottoir proposé côté nord et réaménagement du carrefour avec la N899 en élargissement les oreilles de trottoirs.



### Evaluation des moyens

Effet de porte – chicane : 27.900,00 €

Trottoirs : Avenue de France (69.600,00€), Avenue du Cdt Henri Calvez (34.350,00 €)

Ilots en dur : 6.150,00€

### Impact

L'aménagement de chicanes le long des nationales N899 et N808 permettra de diminuer la vitesse des véhicules. L'aménagement de cheminements piétons le long des axes les plus fréquentés permettra d'inciter à la marche pour les déplacements dans les villages.

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

## 5.7 Fiche action : Organisation et sécurisation des circulations au centre de Fays-les-Veneurs

  <b>PICM</b> <b>Bertrix Herbeumont</b> <b>Paliseul</b>	<b>Phase III: Mesures</b>	08/2011	Fiche n°5.7
	Commune de Paliseul Fays-les-Veneurs	Organisation et sécurisation des circulations au centre de Fays-les-Veneurs	

### Situation actuelle

Fays-les-Veneurs est desservi par un réseau de voirie important qui est peu en accord avec la hiérarchie routière existante et la hiérarchie routière proposée dans le cadre de ce PICM. Par ailleurs, les cheminements piétons manquent d'uniformité et de continuité.

### 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. **Assurer une continuité piétonne** : en effet, la majorité des voiries possède un trottoir mais ces derniers sont souvent en mauvais état ou de largeur inférieure à 1,50m. Il faudrait les rénover dès que les opportunités se présentent. Le PICM propose aussi, moyennant faisabilité foncière, de créer un cheminement piéton à travers les ilots entre les rues du Faubourg, de l'Enseignement et du Lavis.
2. **Elargir la zone 30** : Il est important d'indiquer la présence de l'école en amont de celle-ci et de ralentir les automobilistes. (cf. fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale)





## 5.8 Fiche action : Sécurisation des accès à Plainevaux et Nollevaux

  <b>PICM Bertrix Herbeumont Paliseul</b>	<b>Phase III: Mesures</b>	08/2011	Fiche n°5.8
	Commune de Paliseul Plainevaux - Nollevaux	Sécurisation des accès à Plainevaux et Nollevaux	

### Situation actuelle

Les villages de Plainevaux et Nollevaux sont desservis par la N899 qui est très fréquentée. Les aménagements actuels ne permettent pas de marquer les carrefours entre la nationale et les rues plus locales qui desservent les centres de villages (rue d'Almache, rue du Pommier, Saint-Eloi).

### Objectifs

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

### Mesures

#### Plan de situation des mesures :



Au niveau des accès à Plainevaux et Nollevaux, on distingue les accès depuis la N899 et ceux plus sud depuis la N89 :

Carrefour en lien avec la N899 

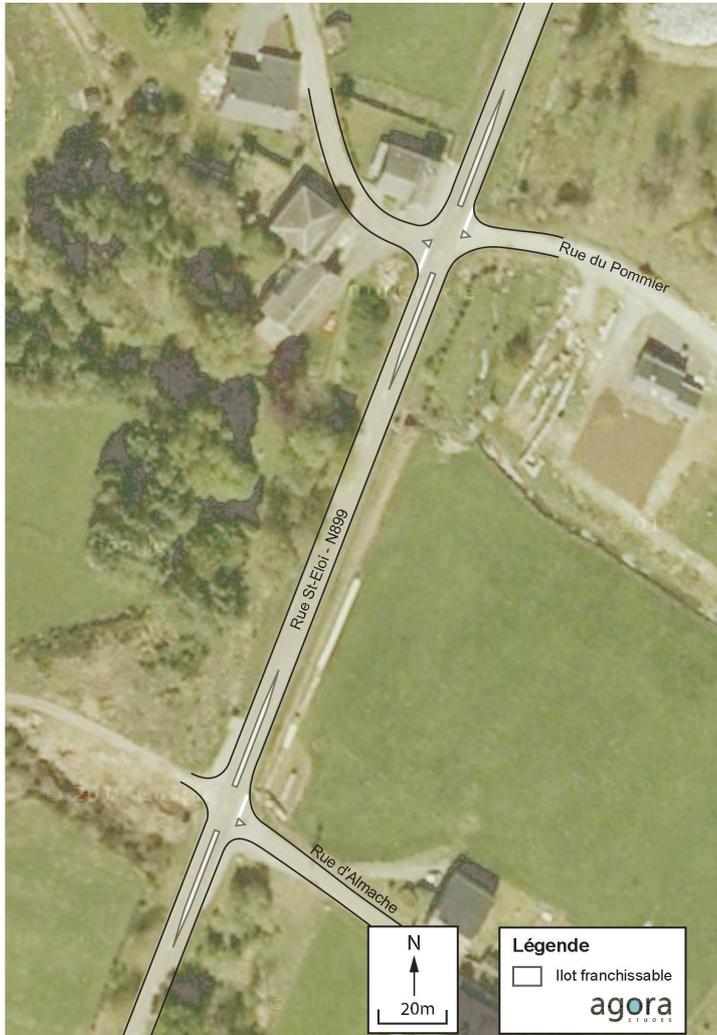
Carrefour en lien avec les accès depuis la N89 

Cette fiche action se concentre sur les accès depuis la N899. La fiche 5.9 se concentre sur la sécurisation des accès depuis la N89.

- 1. Accès depuis Saint-Eloi :** Marquer le carrefour au débouché de Saint-Eloi sur la N899 par des ilots centraux dur de part et d'autre du carrefour.



- 2. Accès depuis les rues d'Almache et du Pommier :** Marquer les carrefours au débouché des rues d'Almache et Pommier sur la N899 par des îlots centraux. Ces derniers 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.



Au niveau de la rue d'Almache, il est proposé d'implanter des aménagements type effet de porte pour rappeler l'entrée dans le village.



3. **Carrefour Saint-Eloi / rue Saint-Urbain** : La rue St-Urbain relie Paliseul centre à Nollevaux et c'est la rue principale qui dessert Nollevaux. Le réaménagement de ce carrefour avec des îlots en dur franchissable permet de ralentir les véhicules qui débouchent sur le carrefour.



#### Evaluation des moyens

Carrefours le long de la N899 (îlot en marquage) : 13.650,00 €  
 Effet de porte rue d'Almache : 7.200,00 €  
 Carrefour St-Eloi / rue St-Urbain : 5.800,00 €

#### Impact

L'implantation d'îlots franchissables permet de mieux signaler les carrefours et d'inciter les automobilistes à ralentir. Ces aménagements peuvent aussi être combinés avec des radars répressifs.

<u>Échéance</u>	<u>Financement</u>	<u>Indicateur</u>	<u>Fiche liée</u>
Court	Commune, SPW	-	5.9

## 5.9 Fiche action : Sécurisation de la N89

  <b>PICM Bertrix Herbeumont Paliseul</b>	<b>Phase III: Mesures</b>	08/2011	Fiche n°5.9
	Commune de Paliseul N89	Sécurisation de la N89	

### Situation actuelle

La nationale N89 est un axe du réseau de transit régional, cette voirie traversée Bertrix et Paliseul qu'elle relie à Bouillon et la frontière française au sud et la E411 au nord. Sur le territoire de Paliseul, la N89 ne traverse pas de village mais elle se situe à proximité de ces derniers et offre des accès plus ou moins direct aux zones d'habitat. Dans l'attente d'un réaménagement complet et cohérent sur toute sa longueur, il est important à court terme de sécuriser les accès.

### Objectifs

Sécuriser les axes de trafic important, notamment pour la maîtrise des vitesses de trafic hors agglomération  
Améliorer la lisibilité de la signalétique

### Mesures

#### Plan de situation des mesures



Plainevaux, Nollevaux



Fays-les-Veneurs

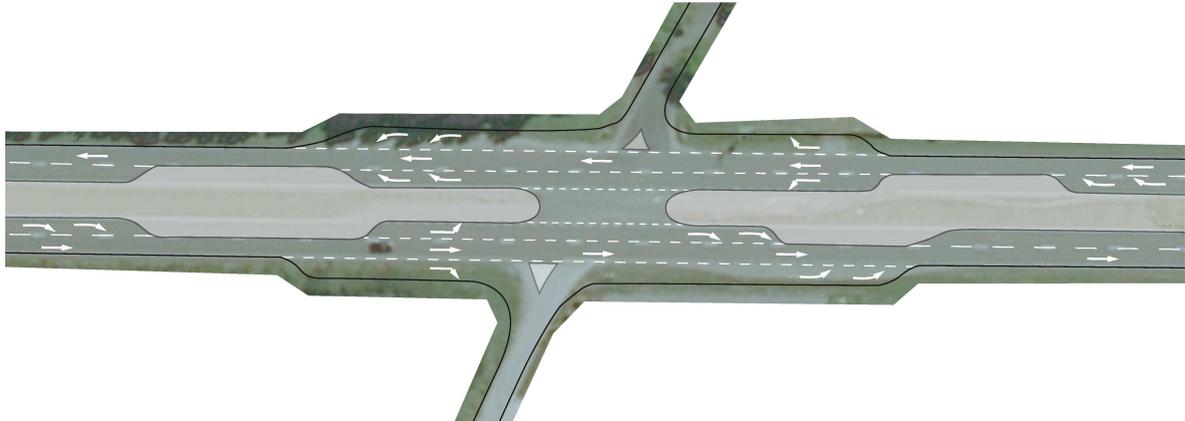
Accès existant aménagé



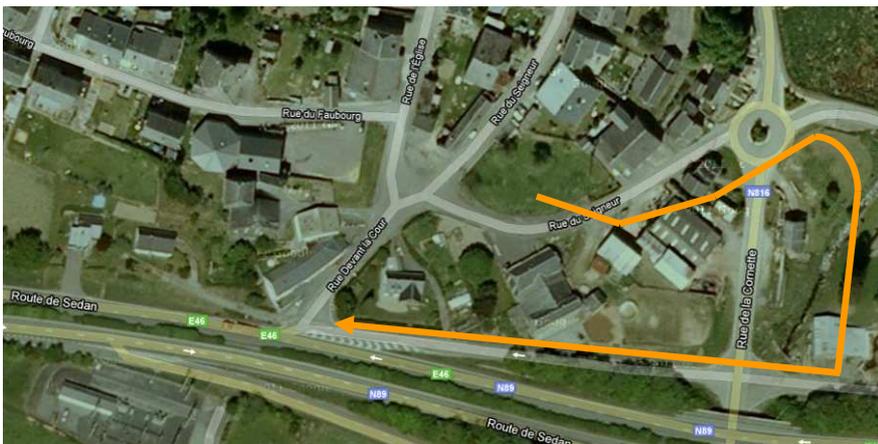
Accès existant à aménager et sécuriser



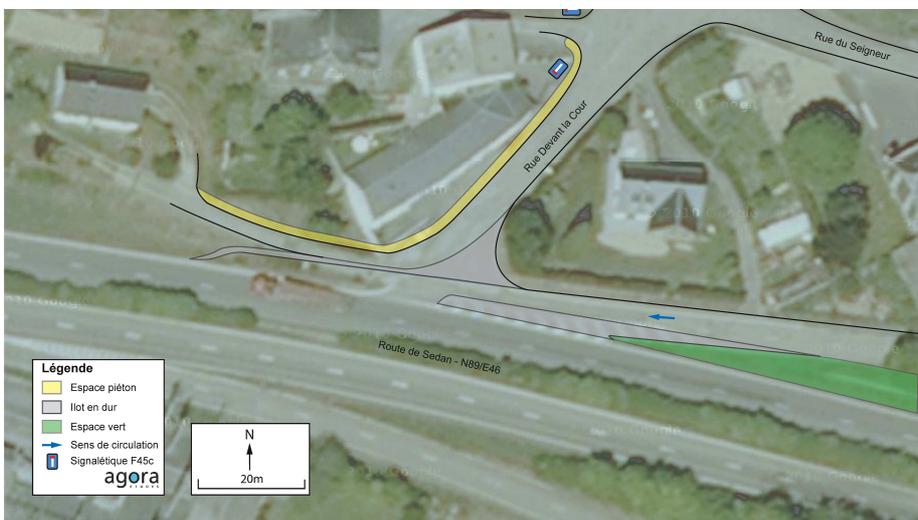
- 1. Aménagement de l'accès à Nollevaux (rue Merwez) :** L'accès à Nollevaux depuis la N89 est à l'image de nombreux accès de la N89 et nécessite une mise sur 1 voie des véhicules qui circule le long de la N89. En effet, cela permet l'aménagement de voies de tourne à gauche, de voies d'insertion et de voies de décélération.



- 2.** Il est aussi proposé de déplacer l'arrêt de bus situé rue Merwez à Nollevaux et de le placer au niveau du Pont de desserte de Plainevaux pour une meilleure accessibilité pour les usagers TEC. Ce déplacement ne peut s'envisager que si un cheminement piéton sécurisé est aménagé de Plainevaux à Nollevaux (via la rue de Plainevaux).
- 3. Aménagement de l'accès à Fays-les-Veneurs (rue Devant le Cour) :** Pour le réaménagement de l'accès à Fays, il est proposé d'interdire l'accès direct depuis la rue Devant le Cour et d'obliger les véhicules à emprunter la rue de la Cornette pour rejoindre via la voie d'insertion la N89 vers Bouillon.



Trajet à privilégier pour rejoindre la N89



Esquisse d'aménagement pour la fermeture de l'accès à la N89, via la rue Devant le Cour

On distingue le long de la N89 d'autres accès qui ne desservent pas les villages mais des terrains agricoles ou des maisons individuelles.

Il est important à court terme de mieux signaler la présence de ces accès pour lesquels il est difficile d'envisager la fermeture et donc la desserte via d'autres voiries (problème de dénivelé, distance trop importante, etc.).

### Evaluation des moyens

Réaménagement du carrefour N89 – rue Merwez : 60.000,00 €  
Réaménagement du carrefour N89 – rue Devant la Cour : 47.475,00 €

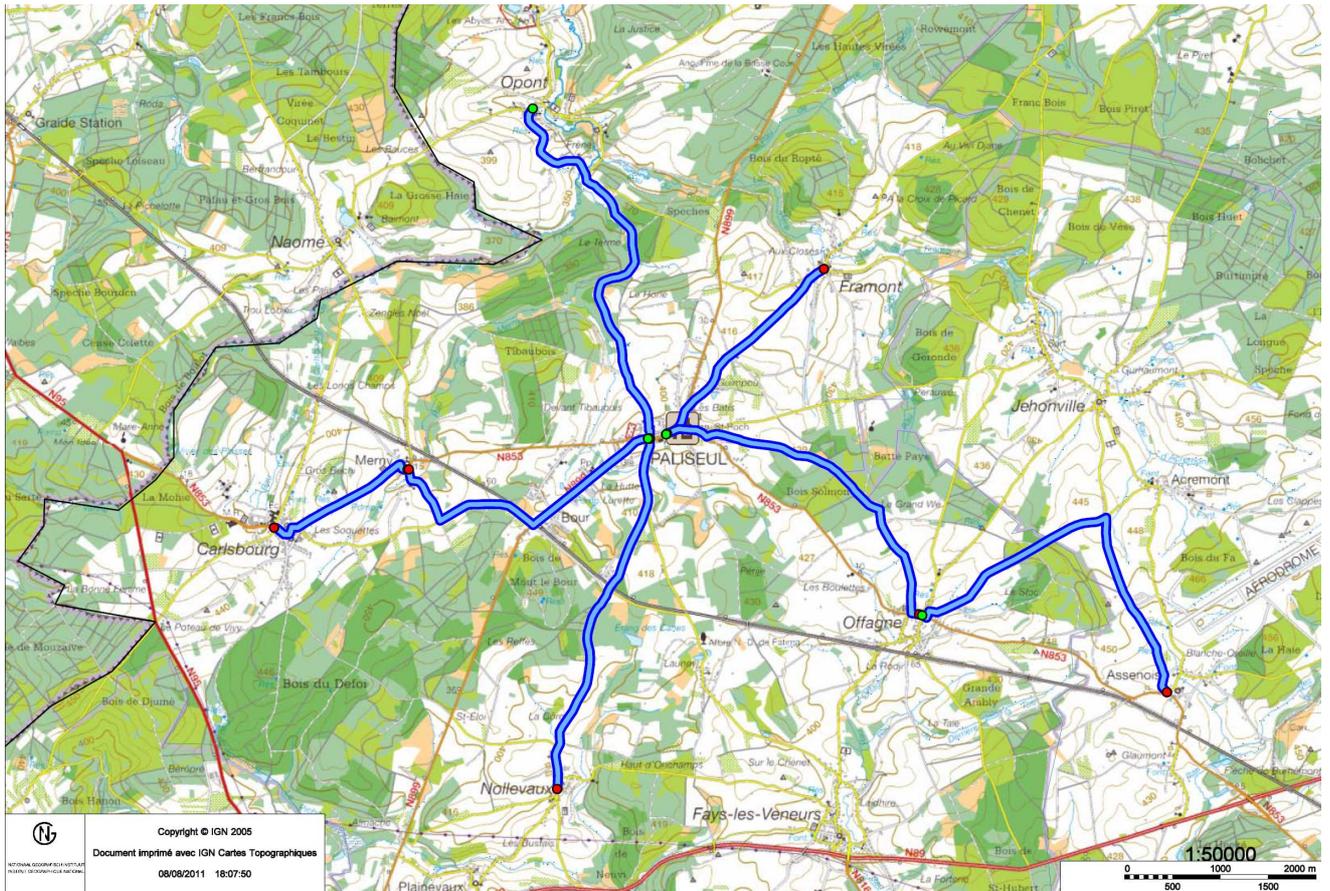
### Impact

Le réaménagement des accès aux villages depuis la N89 permettra une meilleure sécurisation et diminuera les zones de conflits.

<u>Échéance</u>	<u>Financement</u>	<u>Indicateur</u>	<u>Fiche liée</u>
Court-Moyen terme	Commune, SPW	-	5.8 - 5.7

## 5.10 Fiche action : Aménagement d'un réseau cyclable entre le centre de Paliseul et ses villages

  <b>PICM Bertrix Herbeumont Paliseul</b>	<b>Phase III: Mesures</b>	08/2011	Fiche n°5.10
	Commune de Paliseul	Aménagement d'un réseau cyclable entre le centre de Paliseul et ses villages	
<p><b>Situation actuelle</b></p> <p>La commune de Paliseul offre un réseau de promenade déjà bien aménagée et balisée. Le réseau cyclable existant concerne principalement des liaisons intercommunales qui traversent le territoire. On dénote un manque de liaisons rapides et le plus directes possibles vers le centre et la gare de Paliseul.</p>			
<p><b>Objectifs</b></p> <p>Proposer un réseau modes doux piétons / vélo continu et cohérent à l'échelle communale et intercommunale.</p>			
<p><b>Mesures</b></p> <p>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).</p> <p>Les liaisons présentées ci-après sont des liaisons estimées prioritaires pour inciter à un usage utilitaire du vélo et de la marche.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b><u>Liaison Paliseul - Framont (env. 2,5km)</u></b> : nous proposons d'emprunter la rue de Framont et la rue de la Croix</li> <li>2. <b><u>Liaison Paliseul → Opont (env. 4,5km)</u></b> : Pour relier Opont à Paliseul, nous proposons d'emprunter le chemin du Jardin et la rue d'Opont. Le profil de la liaison est repris sur la fiche suivante</li> <li>3. <b><u>Liaison Paliseul → Carlsbourg via Merny (env. 5 km)</u></b> : Entre Paliseul et Merny, il est proposé d'emprunter la rue de la Station, la rue de Carlsbourg, la rue des Socquettes, la rue Jules Hazard et la rue du Rodou puis entre Merny et Carlsbourg la Grand'Rue.</li> <li>4. <b><u>Liaisons Paliseul → Nolleaux</u></b> : La liaison plus directe reliant Paliseul à Nolleaux emprunte la rue de Champs – la rue de la Régie – la rue de Nolleaux – la rue St-Urbain</li> <li>5. <b><u>Liaisons Paliseul → Assenois via Offagne</u></b> : Nous proposons d'emprunter la rue d'Acremont et la rue de Ferreing jusqu'à Offagne, puis la rue du Stoc et Assenois-Bertrix jusqu'à Assenois.</li> </ol> <p>→ <i>Aménagement proposé</i> :</p> <p>Afin de sécuriser les circulations, 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 2 options sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement de pistes cyclables suggérées (→ marquage au sol de logos vélos alternés à des chevrons), ou,</li> <li>• Aménagement de bandes latérales polyvalentes (→ marquage de 2 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.</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>6. <b><u>Rue de la Station à Paliseul, Grand'Rue entre Carlsbourg et Merny</u></b> : Il est à noter qu'il peut être envisagé une piste cyclable marquée ou séparée pour chaque sens de circulation, ou une piste cyclable bidirectionnelle serait idéale. Si la largeur de la voirie ne le permettait pas, et étant donné que la liaison se trouve en agglomération et que donc les vitesses pratiquées par les automobilistes sont supposées être contrôlées, une bande cyclable suggérée accompagnée d'une signalisation adéquate pourrait être satisfaisante.</li> </ol>			



### Evaluation des moyens

- Liaison Paliseul - Framont (env. 2,5km) : 150.00,00 €
- Liaison Paliseul à Opont (env. 4,5km) : 270.000,00 €
- Liaison Paliseul à Carlsbourg via Merny (env. 5 km) : 300.000,00 €
- Liaisons Paliseul à Nollevaux (env. 4km) : 240.000,00 €
- Liaisons Paliseul à Assenois via Offagne (env. 8,5 km) : 510.000, 00 €

### Impact

L'aménagement de liaisons piétonnes et cyclistes vers les pôles de Paliseul 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, ...).

<u>Échéance</u>	<u>Financement</u>	<u>Indicateur</u>	<u>Fiche liée</u>
Moyen-Long terme	Commune, SPW	Nombre de mètre de piste cyclable	-



Mesures



1. Création de deux petites placettes de part et d'autre du carrefour. Elles permettent de dédier davantage d'espace aux piétons, et d'inciter à la réduction des vitesses par un durcissement des conditions d'approches du carrefour ;
2. Changement de revêtement au niveau du carrefour et aménagement d'un plateau surélevé afin d'attirer l'attention des automobilistes. Surélevé, le plateau sera situé au même niveau que les espaces piétons situés alentours afin créer un grand espace public privilégié pour les piétons où les voitures seront fortement inciter à ralentir ;
3. Aménagement de trottoirs : le PICM propose de compléter les aménagements existants et d'assurer une continuité piétonne en aménageant des trottoirs dans tout le cœur de village de Maissin ;
4. Mise en place d'une zone 30

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

## **6. Mobilité scolaire : sécurisation des abords des écoles de Paliseul**

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

Par ailleurs, il a été aussi 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 aménagés et sécurisés dans un rayon d'1km autour de l'école.

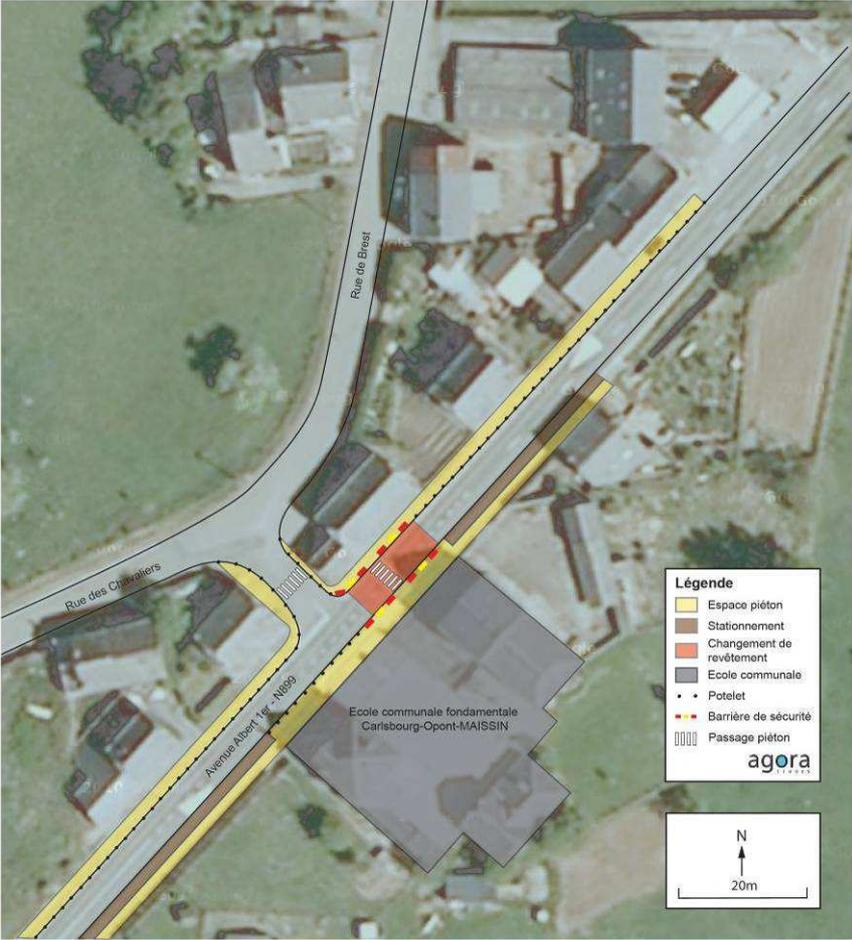
En complément des différents réseaux piétons proposés dans chaque village dans le cadre des actions prioritaires, les fiches actions présentées ci-après s'appliquent à proposer des améliorations aux abords de l'école en intervenant sur :

- 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
- L'implantation de parking vélo

## 6.1 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de Paliseul – Gare

<b>PICM Bertrix Herbeumont Paliseul</b>	<b>Phase III: Mesures</b>	08/2011	Fiche n°6.1
	Commune de Paliseul Paliseul	Sécurisation des abords de l'école communale de Paliseul-Gare	
<p><b>Situation actuelle</b></p> <p>L'école communale de Paliseul Gare est située à proximité de la rue de la Station et de la gare SNCB de Paliseul. Elle se situe dans une rue à circulation locale Rue du Haie du K qui relie la N899 (rue de la Station) à la N853 (rue du Chaffour). Des aménagements existent aux abords de l'école pour ralentir les automobilistes. On dénote cependant un manque de continuité dans les circulations piétonnes.</p>			
<p><b>Objectifs</b></p> <p>Améliorer les aménagements autour de chaque établissement scolaire Proposer des cheminements piétons/vélo facilitant et sécurisant le trajet entre le domicile et l'école</p>			
<p><b>Mesures</b></p> <p>Afin d'améliorer et sécuriser les abords de l'école, le PICM propose :</p>			
		<p>Transformer le casse vitesse existant en plateau pour sécuriser la traversée piétonne</p> <p>Implanter des barrières de part et d'autre de la traversée piétonne.</p> <p>Aménager une zone de dépose minute en face de l'école pour éviter le stationnement illicite sur trottoir.</p> <p>Elargir l'oreille de trottoir entre la rue Haie du K et la rue des Genêts afin d'élargir l'espace de jeu (servant aussi de terrain de sport pour les élèves). Conserver l'arbre existant.</p> <p>Matérialiser des zones de stationnement en chicane dans la rue des Genêts.</p> <p>Aménager les trottoirs vers les zones d'habitat et vers la rue de Station et la gare SNCB.</p>	
<b>Échéance</b> court terme	<b>Financement</b> Commune + subsides	<b>Fiche liée</b> -	

## 6.2 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale fondamentale Carlsbourg-Opont-MAISSIN à Maissin

<b>PICM Bertrix Herbeumont Paliseul</b>	<b>Phase III: Mesures</b>	08/2011	Fiche n°6.2
	Commune de Paliseul Maissin	Sécurisation des abords de l'école communale fondamentale Carlsbourg-Opont-MAISSIN	
<p><b>Situation actuelle</b></p> <p>Le village de Maissin est traversé par la nationale N899 qui draine du trafic venant de la E411 et de Transinnes. L'école communale de Carlsbourg-Opont-MAISSIN est directement desservie par cette nationale. La traversée de piétonne est sécurisée par des barrières et un éclairage spécifique. On déplore que le trottoir et le stationnement qui viennent d'être réaménager soit en face de l'école et non côté école.</p>			
<p><b>Objectifs</b></p> <p>Améliorer les aménagements autour de chaque établissement scolaire Proposer des cheminements piétons/vélo facilitant et sécurisant le trajet entre le domicile et l'école</p>			
<p><b>Mesures</b></p> <p>En complément des aménagements effet de porte proposée (cf. fiche action prioritaire 5.6) et afin d'améliorer et sécuriser les abords de l'école, le PICM propose :</p>			
		<p>Compléter le marquage de la traversée piétonne par un changement de revêtement pour interpeller les automobilistes.</p> <p>Réaménager le trottoir et le stationnement côté école tout en conservant une largeur de minimum 1,5m pour le trottoir en face</p> <p>Implanter des potelets pour éviter le stationnement sur trottoir</p>	
<b>Échéance</b> moyen / court terme	<b>Financement</b> Commune + subsides	<b>Fiche liée</b> 5.6	

### 6.3 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école fondamentale Carlsbourg-OPONT-Maissin à Opont

<b>PICM Bertrix Herbeumont Paliseul</b>	<b>Phase III: Mesures</b>	08/2011	Fiche n°6.3
	Commune de Paliseul Opont	Sécurisation des abords de l'école communale fondamentale Carlsbourg-OPONT-Maissin	
<b>Situation actuelle</b> Le centre de village de Opont vient d'être réaménager et l'école est déjà sécurisé par une zone 30 et un plateau devant celle-ci.			
<b>Objectifs</b> Améliorer les aménagements autour de chaque établissement scolaire Proposer des cheminements piétons/vélo facilitant et sécurisant le trajet entre le domicile et l'école			
<b>Mesures</b> Afin de sécuriser et d'améliorer les abords de l'école, il est proposé de :  Réaménager le carrefour rue de l'Our/rue de Beth/rue de la Scierie : élargir les oreilles de trottoir en libérant de l'espace pour les piétons, implanter un plateau.  Aménager des trottoirs sur les principaux axes du village (rue de Beth, rue de l'Our, Chemin du Jardin, rue de la Scierie)  A long terme, il peut être envisagé la mise en zone de rencontre des rues locales du village pour faciliter les déplacements piétons / cyclistes vers l'école. <b>(cf. aménagements type)</b>			
<b>Échéance</b> moyen / court terme	<b>Financement</b> Commune + subsides	<b>Fiche liée</b> -	

## 6.4 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale Paliseul Gare/Framont

<b>PICM Bertrix Herbeumont Paliseul</b>	<b>Phase III: Mesures</b>	08/2011	Fiche n°6.4
	Commune de Paliseul Framont	Sécurisation des abords de l'école communale Paliseul Gare / Framont	
<p><b>Situation actuelle</b></p> <p>Le village de Framont a fait l'objet d'un réaménagement récemment. Les rues du Bourg et d'Antoy ont été réaménagées et mises à sens unique pour une circulation en giratoire. L'école communale de Framont ne possède pas de zone de stationnement et la rue du Géronday est le siège de nombreux demi-tour aux heures de dépose/reprise.</p>			
<p><b>Objectifs</b></p> <p>Améliorer les aménagements autour de chaque établissement scolaire Proposer des cheminements piétons/vélo facilitant et sécurisant le trajet entre le domicile et l'école</p>			
<p><b>Mesures</b></p> <p>Afin d'améliorer les abords de l'école, le PICM propose de :</p> <p>Aménager une zone de stationnement côté école pour la dépose/reprise des élèves et dans le bus d'éviter le stationnement illicite.</p> <p>Au niveau de la rue du Géronday, si nécessaire, la chicane peut être réalisée avec zone de stationnement uniquement (plutôt que les ilots durs).</p> <p>Matérialiser l'autorisation de demi-tour à proximité de l'Eglise par un ilot en dur franchissable, notamment par les cars qui assurent le trajet entre l'école et la piscine.</p>			
<p><u>Échéance</u> court terme</p>	<p><u>Financement</u> Commune + subsides</p>	<p><u>Fiche liée</u> -</p>	

## 6.5 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de CARLSBOURG-Opont-Maissin à Carlsbourg et des traversées piétonnes vers l'Institut

<b>PICM Bertrix Herbeumont Paliseul</b>	<b>Phase III: Mesures</b>	08/2011	Fiche n°6.5
	Commune de Paliseul Carlsbourg	Sécurisation des abords de l'école communale de CARLSBOURG-Opont-Maissin et des traversées piétonnes vers l'Institut Saint-Joseph	

### Situation actuelle

Le centre de Carlsbourg a fait l'objet d'un réaménagement améliorant ainsi les circulations piétonnes. Ce réaménagement englobe les abords de l'Institut mais pas ceux de l'école communale qui n'incite pas à la marche.

### 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

#### 1. Ecole communale fondamentale

Il n'existe pas d'aménagements sécurisant aux abords de l'école fondamentale, le PICM propose de :

Surélever le carrefour devant l'école communale permettant ainsi un aménagement de plain-pied jusque devant l'école.

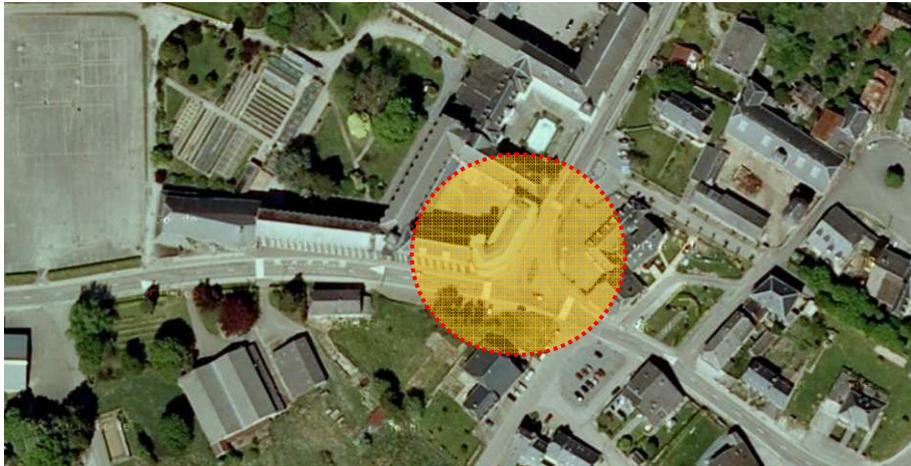
Réaménagement du stationnement en privilégiant un stationnement côté voirie afin d'assurer une continuité des cheminements piétons jusque devant l'école.

Aménagement le trottoir le long de l'Eglise et dans la rue Joseph Jacques.



## 2. Institut Saint-joseph

Le réaménagement du centre de Carlsbourg englobe l'aménagement de trottoir confortable du centre vers l'Institut. Cependant, les traversées piétonnes ne sont pas protégées pour la traversée de la N853, il est donc nécessaire d'implanter des barrières à proximité des passages piétons au niveau du carrefour rue de Bièvre (N853) / rue Arthur Tagnon.



Échéance  
court terme

Financement  
Commune + subsides

Fiche liée  
5.4

**agora**  
ETUDES

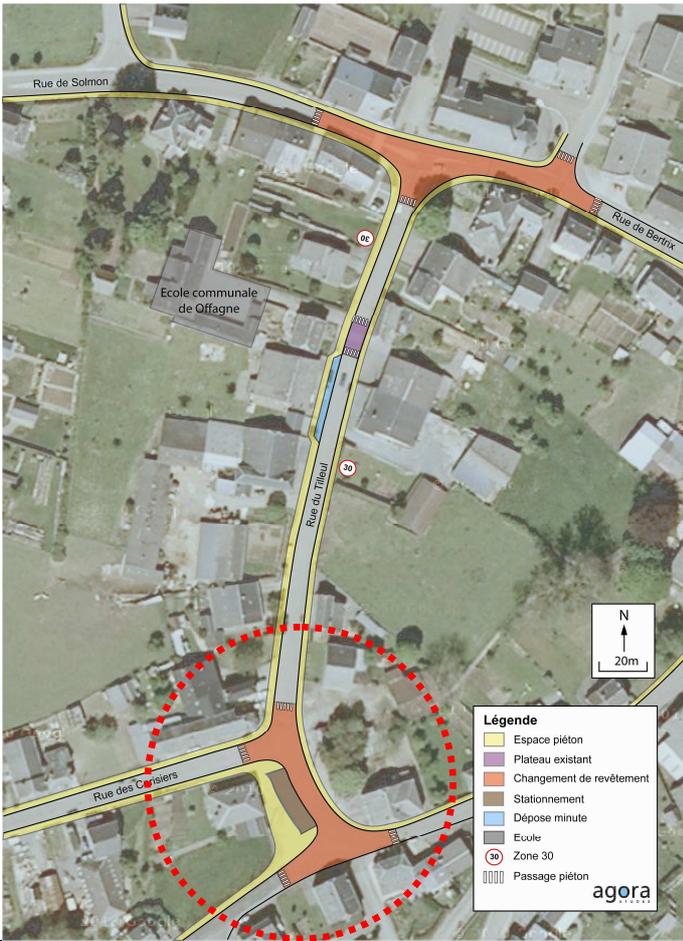
## 6.6 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école communale de Nollevaux

<b>PICM Bertrix Herbeumont Paliseul</b>	<b>Phase III: Mesures</b>	08/2011	Fiche n°6.6
	Commune de Paliseul Nollevaux	Sécurisation des abords de l'école communale de Nollevaux	
<b>Situation actuelle</b> L'école de Nollevaux est située dans une rue locale du village. Elle est longée par un cheminement piéton qui facilite les liaisons piétonnes vers l'école.			
<b>Objectifs</b> Améliorer les aménagements autour de chaque établissement scolaire Proposer des cheminements piétons/vélo facilitant et sécurisant le trajet entre le domicile et l'école			
<b>Mesures</b> Dans le cadre du PICM, on propose d'améliorer la rue qui dessert l'école et de valoriser le chemin existant : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elargir la zone 30 en englobant le tronçon de la rue St-Urbain entre le rue de la Grotte et la rue de la Rochette</li> <li>- Aménager un plateau rue St-Urbain au débouché du sentier existant</li> <li>- Aménager des trottoirs dans les rues principales du village</li> <li>- Aménager la rue de la Rochette en zone de rencontre (cf. Aménagement type) et réaliser un changement de revêtement devant l'école au débouché du sentier existant</li> </ul>			
<u>Échéance</u> moyen / court terme	<u>Financement</u> Commune + subsides	<u>Fiche liée</u> -	

## 6.7 Fiche action : Sécurisation des abords des écoles de Fays-les-Veneurs

<b>PICM Bertrix Herbeumont Paliseul</b>	<b>Phase III: Mesures</b>	08/2011	Fiche n°6.7
	Commune de Paliseul Fays-les-Veneurs	Sécurisation des abords des écoles de Fays-les-Veneurs	
<b>Situation actuelle</b> Les écoles de Fays-les-Veneurs sont desservies par la rue de l'Enseignement qui rencontre des problèmes en stationnement. Le village possède des trottoirs mais ceux-ci manquent de continuité par endroit.			
<b>Objectifs</b> Améliorer les aménagements autour de chaque établissement scolaire Proposer des cheminements piétons/vélo facilitant et sécurisant le trajet entre le domicile et l'école			
<b>Mesures</b> Dans la continuité des mesures proposées en termes de circulation au centre de Fays-les-Veneurs, pour les abords de l'école, il est proposé : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elargir la zone 30</li> <li>- Améliorer les cheminements piétons vers l'école (continuité des trottoirs, matérialisation de traversées piétonnes),</li> <li>- Créer des sentiers à travers les îlots d'habitat depuis les rues du Faubourg et du Lavis vers la rue de l'Enseignement,</li> <li>- Matérialiser du stationnement dans la rue de l'enseignement en chicane pour ralentir les véhicules.</li> </ul>			
<b>Échéance</b> moyen / court terme	<b>Financement</b> Commune + subsides	<b>Fiche liée</b> -	

## 6.8 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école fondamentale libre Henry Hennequin à Offagne

<b>PICM Bertrix Herbeumont Paliseul</b>	<b>Phase III: Mesures</b>	08/2011	Fiche n°6.8
	Commune de Paliseul Offagne	Sécurisation des abords de l'école fondamentale libre Henry Hennequin	
<p><b>Situation actuelle</b></p> <p>Le village d'Offagne et notamment les abords de l'école fondamentale sont aménagés et sécurisés par des aménagements ralentisseurs : plateau rue du Tilleul, changement de revêtement au carrefour rue de Salomon/rue du Tilleul). La placette située au sud de la rue des Tilleul au croisement avec la rue des Cerisiers est un espace asphalté sans aménagement précis. La rue des Fossés Finet qui permet la traversée en souterrain de la voie ferrée débouche sur cette place.</p>			
<p><b>Objectifs</b></p> <p>Améliorer les aménagements autour de chaque établissement scolaire Proposer des cheminements piétons/vélo facilitant et sécurisant le trajet entre le domicile et l'école</p>			
<p><b>Mesures</b></p> <p>Afin de compléter les aménagements existants, le PICM propose de réaménager le carrefour Cerisier/Tilleul/Poste/Fossés Finet.</p>			
		<p>Elargir les oreilles de trottoir</p> <p>Assurer une continuité dans les cheminements piétons vers l'école</p> <p>Matérialiser une zone de stationnement devant le commerce</p> <p>Marquer le carrefour par un changement de revêtement</p>	
<p><b>Échéance</b> moyen / court terme</p>	<p><b>Financement</b> Commune + subsides</p>	<p><b>Fiche liée</b> -</p>	



## 7. Tableau récapitulatif

Territoire	N°	Où	Mesure	Quand			Qui				mesure(s) liée(s)	
				- de 3 an1	3 - 5 an1	5 an1 et +	Commune	SPW	TBC	SNCB		Province
<b>Commune de Paliseul</b>												
			<b>Modes doux</b>									
	54	Colléburg	Aménagement et stationnement des deux roues piétons au centre de Colléburg	coût		long						
	510	Paliseul	Aménagement de la rue au quadrilatère entre le centre de Paliseul et les autres villages	moyen		long						
			<b>Transport en commun et intermodalité</b>									
	32	Gare de Paliseul	Améliorer l'intermodalité aux gares de Paliseul et Colléburg	coût		long						5.3 Plan d'aménagement des abords des gares de Colléburg et Paliseul
	33	Commune de Paliseul	Mise en accessibilité de la ligne 8									
			<b>Circulation, stationnement et modes doux : fiches prioritaires</b>									
	51	Paliseul	Plan d'aménagement du centre de Paliseul	coût	moyen							5.2 Plan d'aménagement complet de la rue de la Station - 6.1 Stationnement des abords de l'école communale de Paliseul - gare
	52	Paliseul	Plan d'aménagement complet de la rue de la Station	coût								
	53	Paliseul - Colléburg	Plan d'aménagement des abords des gares de Colléburg et Paliseul	coût								6.1 Stationnement des abords de l'école communale de Paliseul - gare
	55	Ouv	Stationnement de la traversée de Ouv	coût								
	56	Méchin	Stationnement de la traversée de Méchin	coût	moyen							6.2 Stationnement des abords de l'école fondamentale Colléburg-Opont-Méchin-Méchin
	57	Faycku-Vaux	Organisation et stationnement des deux roues au centre de Faycku-Vaux	coût								5.3 Stationnement de la M89 - 6.7 Stationnement des abords des écoles de Faycku-Vaux
	58	Plainevaux - Navelux	Stationnement des deux roues à Plainevaux et Navelux	coût								5.3 Stationnement de la M89 - 6.6 Stationnement des abords de l'école communale de Navelux
	59	Paliseul - M89	Stationnement de la M89	coût	moyen							5.7 Organisation et stationnement des deux roues au centre de Faycku-Vaux - 5.8 Stationnement des deux roues à Plainevaux et Navelux
	5.11	Maisin	Plan d'aménagement du centre du village de Maisin	coût	moyen				X	X		
			<b>Mobilité scolaire : fiches abords d'école</b>									
	61	Paliseul	Stationnement des abords de l'école communale de Paliseul - gare	coût								5.1 Plan d'aménagement du centre de Paliseul - 5.3 Plan d'aménagement des abords des gares de Colléburg et Paliseul
	62	Méchin	Stationnement des abords de l'école fondamentale Colléburg-Opont-Méchin-Méchin	coût	moyen							5.6 Stationnement de la traversée de Méchin
	63	Opont	Stationnement des abords de l'école fondamentale Colléburg-Opont-Méchin à Opont	coût	moyen							
	64	Fronot	Stationnement des abords de l'école communale Paliseul-Gawifronot	coût								
	65	Colléburg	Stationnement des abords de l'école fondamentale OPH-SEUL-PEU-Opont-Méchin à Colléburg et des traversées piétonnes vers l'école	coût								5.4 Aménagement et stationnement des deux roues piétons au centre de Colléburg
	66	Navelux	Stationnement des abords de l'école communale de Navelux	coût	moyen							5.8 Stationnement des abords de l'école de Plainevaux et Navelux
	67	Faycku-Vaux	Stationnement des abords de l'école de Faycku-Vaux	coût	moyen							5.7 Organisation et stationnement des deux roues au centre de Faycku-Vaux
	68	Ollège	Stationnement des abords de l'école fondamentale Rue Henri Hennequin à Ollège	coût	moyen							





**agora**  
ETUDES

urbanisme  
environnement  
planification  
mobilité  
espace public