



Service public de Wallonie

# Plan Communal de Mobilité Commune de Bouillon

## *Phase 2* *Définition des objectifs*

9 Avril 2009

Ont participé à la rédaction de cette étude :

**Paul Plak** – Administrateur – chef de projets

**Céline Paderna** – chef de projets adjointe

**Vanessa Bogdanski** – Architecte – chargée d'études

**Andreas Athanassiadis** – Assistant

**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. Introduction.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Enjeux identifiés .....</b>	<b>5</b>
2.1 La gestion du développement économique et urbain du territoire.....	5
2.2 La restructuration du réseau de transport public.....	6
2.3 La définition du rôle de la Nationale 89 .....	7
2.4 L'amélioration de la mobilité touristique.....	8
<b>3. Objectifs généraux du PCM.....</b>	<b>9</b>
3.1 Améliorer l'accessibilité pour tous .....	9
3.2 Améliorer la sécurité routière .....	9
3.3 Améliorer la qualité du cadre de vie.....	9
3.4 Contenir le développement territorial .....	10
3.5 Favoriser la communication.....	10
<b>4. Objectifs communaux par mode de déplacement .....</b>	<b>11</b>
4.1 Transports publics .....	11
4.1.1 TEC Namur-Luxembourg.....	11
4.1.2 SNCB .....	11
4.2 Modes doux (utilitaires, loisirs) .....	12
4.2.1 Sécurisation des modes doux.....	12
4.2.2 Continuité des modes doux et intermodalité.....	12
4.2.3 Déplacements scolaires .....	13
4.3 Transports privés .....	14
4.3.1 Trafic routier .....	14
4.3.2 Stationnement.....	14
4.3.3 Sécurité.....	15
<b>5. Carte récapitulant les principaux objectifs du PCM de Bouillon.....</b>	<b>16</b>
<b>6. La communication n'est pas un objectif mais un devoir .....</b>	<b>17</b>

# 1. Introduction

La Région Wallonne avec la commune de Bouillon ont confié au bureau d'études AGORA la conception et la rédaction du **Plan Communal de Mobilité** de la commune.

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

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

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

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

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

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

## 2. Enjeux identifiés

### 2.1 La gestion du développement économique et urbain du territoire

Bien que Bouillon possède moins de 7% de zones urbanisables, le développement de son territoire nécessite une bonne gestion de l'espace et une limitation de l'étalement urbain, souvent source d'augmentation des déplacements.

Ainsi, l'urbanisation naissante le long de la N89 (choix des activités, desserte en TC, modes doux) et les développements plus ponctuels sur le territoire communal (accessibilité en TC) doivent aussi être réfléchis en termes de mobilité.

Par ailleurs, il est indubitable que les aires forestières importantes et les terres agricoles contribuent largement aux qualités paysagères et à l'activité économique de Bouillon, et que celles-ci méritent une réelle protection contre les effets induits d'une mobilité débridée.

Enfin, la commune a une réelle dimension touristique, qui est aussi consommatrice d'espace, et dont les effets sur la mobilité sont un autre enjeu abordé ci-après.

Nous proposons dès lors les objectifs suivants :

- La prise en compte de la dimension d'**aménagement du territoire**, en visant à **regrouper l'habitat et les activités au sein des ensembles urbanisés et le long des axes de desserte des transports en commun en évitant l'étalement urbain.**
- **La définition de principes d'aménagement du territoire spécifiques à la RN 89 et ses enjeux communaux, régionaux et internationaux.** Ainsi un aménagement adéquat doit être réalisé en accord avec les activités existantes, locales, intercommunales et internationales et les activités projetées.

## 2.2 La restructuration du réseau de transport public

Une réflexion est actuellement en cours par le TEC Namur-Luxembourg pour une refonte totale de la desserte en bus de Bouillon :

- Un nouveau point de départ du réseau : le nouveau dépôt de Menuchenet,
  - Une volonté de tourner Bouillon vers l'extérieur par un réseau plus complet et direct vers les communes alentours.
- **La définition d'un nouveau réseau de bus clair en termes d'offre et de répartition dans l'espace et dans le temps s'appuyant sur les lignes fortes et ou rapides**, sous forme de catégories de services bien distinctes :
- Lignes rapides vers les centres régionaux (Arlon, Neufchâteau,...) et les pôles de transport (Bertrix, Libramont).
  - Lignes majeures vers les villes et communes alentours (Bertrix, Paliseul, Florenville, Bièvre, Vresse)
  - Lignes généralistes : desservant les grands pôles de la Commune et des alentours
  - Services scolaires
  - Service communal / de rabattement / à la demande (PMR, personnes malades)
  - Services touristiques : possibilités à étudier
- **L'amélioration des correspondances pour favoriser l'intermodalité avec le chemin de fer** au niveau des points d'arrêt SNCB les plus attractifs en termes d'offre et de fréquence : Gare de Bertrix, Gare de Libramont.
- **Le développement d'une offre de TC transfrontalière** et/ou l'appui sur les lignes existantes appartenant au réseau français.

## 2.3 La définition du rôle de la Nationale 89

- **La définition de la (des) fonction(s) de la nationale N89 au niveau communal, supra-communal et international**
  - Au niveau communal : axe desservant les supermarchés et commerces de proximité situés le long de la N89. Accès à Noirefontaine et Sensenruth depuis et vers le Village de Bouillon.
  - Au niveau supra-communal : axe reliant Bouillon à Paliseul, Bertrix, Libramont et la E411 + E25 au nord et Sedan au sud
  - Au niveau international : alternative à l'autoroute de Wallonie depuis l'est de la Région Parisienne , la Région Champagne-Ardenne au sud-ouest et le bassin liégeois, le Limbourg belge et néerlandais, la Région de Aix – Cologne voire la Ruhr en Allemagne au nord-est.
  
- **Le réaménagement de la N89** devra d'aboutir à un aménagement de voirie approprié à ces différentes fonctions.<sup>1</sup>
  
- **L'organisation des circulations** (guidage efficace et adapté aux flux) et **la gestion du stationnement** (visiteurs, livraisons, arrêts minutes, résidents, ...) le long de la N89
  
- **La sécurisation de l'ensemble des usagers utilisant cet axe**
  
- **La prise en compte de la notion de développement durable en limitant :**
  - les émissions de CO<sub>2</sub>,
  - les nuisances du trafic lourd lié aux différents pôles d'activité
  - l'étalement urbain des activités, source de déplacement

---

<sup>1</sup> Toutefois, des choix seront à faire, car une seule voirie ne peut adéquatement superposer plus de deux niveaux de hiérarchie entre desserte locale – distribution intervillages / interquartiers – liaison intercommunale – liaison régionale et/ou internationale. Il faudra donc envisager de dédoubler / séparer les accès locaux et le grand transit.

## 2.4 L'amélioration de la mobilité touristique

En saison touristique, l'affluence est beaucoup plus forte, multipliant les besoins de déplacements, et les orientant vers des pôles spécifiques à vocation touristique (attractions, campings, logement de villégiature, sites,...) en plus des pôles traditionnels (commerces, horeca,..).

La demande en stationnement explose, et requiert de nouvelles catégories : stationnement à la journée, mobilhomes et caravanes, autocars, ...

Il est ainsi judicieux d'examiner et de proposer des solutions adéquates qui permettront l'accueil de ces touristes tout en maintenant l'accessibilité aux pôles de la vie locale.

Par ailleurs, il faut tendre à offrir des alternatives aux touristes, permettant de réduire l'importance et l'impact des circulations touristiques en automobile, voire offrir une plus-value avec des transports collectifs et des modes doux (vacances sans souci de voiture, parking, circulation, signalisation, etc.).

Dès lors nous retenons comme objectifs et enjeux :

- La définition des **axes de la mobilité touristique** à Bouillon et ce, en relation avec les communes voisines belges et françaises
- Le **rabattement des visiteurs vers les points d'attractions de la commune** de Bouillon (navette, parking d'accueil,...) depuis des points à définir à Bouillon, mais aussi au départ de points extérieurs au territoire (gare, camping, ...)



### 3. Objectifs généraux du PCM

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

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

#### 3.1 Améliorer l'accessibilité pour tous

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

#### 3.2 Améliorer la sécurité routière

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

#### 3.3 Améliorer la qualité du cadre de vie

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

### 3.4 Contenir le développement territorial

Cf. 2.1 ci-dessus.

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

### 3.5 Favoriser la communication

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

## 4. Objectifs communaux par mode de déplacement

### 4.1 Transports publics

#### 4.1.1 TEC Namur-Luxembourg

- S'assurer que le nouveau réseau de bus restructuré tournera Bouillon vers l'extérieur afin d'**offrir une alternative à la voiture**
- Réduire autant que possible le **temps de parcours en bus**, afin d'être concurrentiel à la voiture, au moins sur les courtes distances.
- Améliorer **les liaisons inter-village en bus**, notamment pour relier le nord (Mogimont, Vivy, Rochehaut) au pôle administratif du Centre de Bouillon et aux divers équipements de la commune.
- Envisager **des dessertes complétant l'offre des lignes régulières du TEC** dans les villages peu denses et moins bien desservis pour rejoindre les pôles majeurs de la commune (sous la forme de services à la demande ou toute autre variante de desserte).
- **Maximaliser les véhicules existants** sur la commune et assurant des déplacements collectifs pour les affecter à une meilleure desserte en heure creuse et le week-end (cars scolaires utilisables en heure creuse ? navettes touristiques disponibles en hiver ? ...).
- Prendre en compte les besoins des PMR et des malades par des **services spécialisés** adaptés à la demande.
- Augmenter **l'offre générale en heure creuse**, à l'heure actuelle assez faible, une seule ligne qui propose un cadencement tout au long de la journée.
- Améliorer **les conditions d'accueil, de correspondance et d'attente** aux arrêts de bus de l'ensemble du territoire communal, notamment au niveau des arrêts situés le long des axes routiers inter-villages.
- Réfléchir aux trajets **Aller et Retour** en termes d'horaires au moins vers les grandes villes pour une meilleure intermodalité

#### 4.1.2 SNCB

- Favoriser le **rabattement vers les gares** de Bertrix et Libramont

## 4.2 Modes doux (utilitaires, loisirs)

### 4.2.1 Sécurisation des modes doux

- **Examiner prioritairement les problèmes dans quelques carrefours problématiques**, et autres points noirs, tels que les accès aux haltes de bus, les trottoirs inexistantes ou sous dimensionnés le long de voiries fort fréquentées, les abords de la N89, etc.
- **Limiter l'effet des contraintes naturelles et physiques** qui existent sur le territoire de Bouillon :
  - Sécuriser la traversée des grands axes, notamment pour la N89
  - Aménager des traversées de la Semois
  - Proposer des itinéraires en tenant compte du relief existant
- Améliorer fortement les conditions de déplacement pour les piétons, les PMR et les cyclistes, avec **des itinéraires confortables, sûrs, directs et attractifs**, pour relier en priorité les villages et les pôles d'activité majeurs de la commune (écoles, administration communale, centre culturel, zone d'activités économiques, commerces...).
- Développer dans les cœurs des villages un **traitement de l'espace public au profit de la sécurité et de la convivialité**.
- Accorder une grande attention à tous les **détails de réalisation** afin qu'ils tiennent comptes de l'ensemble des usagers, y compris des **personnes à mobilité réduite**.
- Lutter contre le **stationnement sur le trottoir** (légal ou illégal) par des aménagements physiques

### 4.2.2 Continuité des modes doux et intermodalité

- Poursuivre toutes initiatives associées au balisage et à la **mise en valeur des sentiers** et à leur intégration dans un réseau cartographié facilement lisible pour les usagers
- Vérifier la **faisabilité du RAVeL** le long des anciennes lignes de tram n°614 pour sa traversée communale (Menuchenet, Mogimont, Noirefontaine, Bouillon-ville, Corbion) dans un premier temps, puis dans sa continuité vers le nord (Paliseul) et le sud (Puissemanage, Sedan), dans un deuxième temps.
- Assurer une **continuité au-delà des limites communales** pour les itinéraires cyclables et de marche.

- Développer un **réseau cyclable** tenant compte des contraintes de relief de Bouillon
- Prévoir l'installation d'**équipements de stationnement de vélos** pour les places et bâtiments publics (administration publique, écoles, centre culturel, commerces,...).
- Favoriser une **complémentarité** attractive **vélo-bus** dès que possible.
- Assurer l'**entretien régulier des pistes cyclables et promenades**.
- Profiter de toute occasion pour développer une nouvelle **stratégie d'incitation à l'utilisation des modes doux**.

#### 4.2.3 Déplacements scolaires

- **Améliorer les aménagements autour des écoles** de la Commune pour la sécurité des écoliers aux abords
- **Proposer un aménagement adaptable aux différentes écoles** (primaire, secondaire) et à leur situation géographique (Ville de Bouillon, Sensenruth, Corbion, ...)
- Lister et expliciter les outils existants pour accompagner, dans le cadre d'un plan de déplacement scolaire, le **développement des modes alternatifs à la voiture** (pédibus, vélobus, covoiturage,...)

## 4.3 Transports privés

### 4.3.1 Trafic routier

- **Hierarchiser le réseau** et adapter l'aménagement des axes routiers afin d'améliorer sa lisibilité :
  - Niveau international et régional (N89)
  - Niveau de l'agglomération (N810, N93, ...)
  - Niveau de distribution et de liaison entre pôles (N828, N865, ...)
  - Niveau des liaisons interquartiers
  - Niveau des liaisons locales
- **Prioriser la(les) fonction(s) de l'axe dorsal qu'est la nationale 89** dans sa traversée de Bouillon et de ses ZAE et proposer un aménagement en accord avec ces dernières
- **Adapter les carrefours et le réseau routier** à la hiérarchie choisie et au régime de vitesses prescrites.
- Maîtriser le **trafic de transit de poids lourds**.
- **Améliorer la lisibilité de la signalétique** et le jalonnement.
- **Maîtriser, par des aménagements physiques, les vitesses**, tout particulièrement en entrée et au centre de la Ville de Bouillon et de ses villages.
- **Créer des « effets de porte »** afin d'identifier le territoire traversé.
- **Réaménager les voiries dans leurs traversées des centres de village et de quartier**

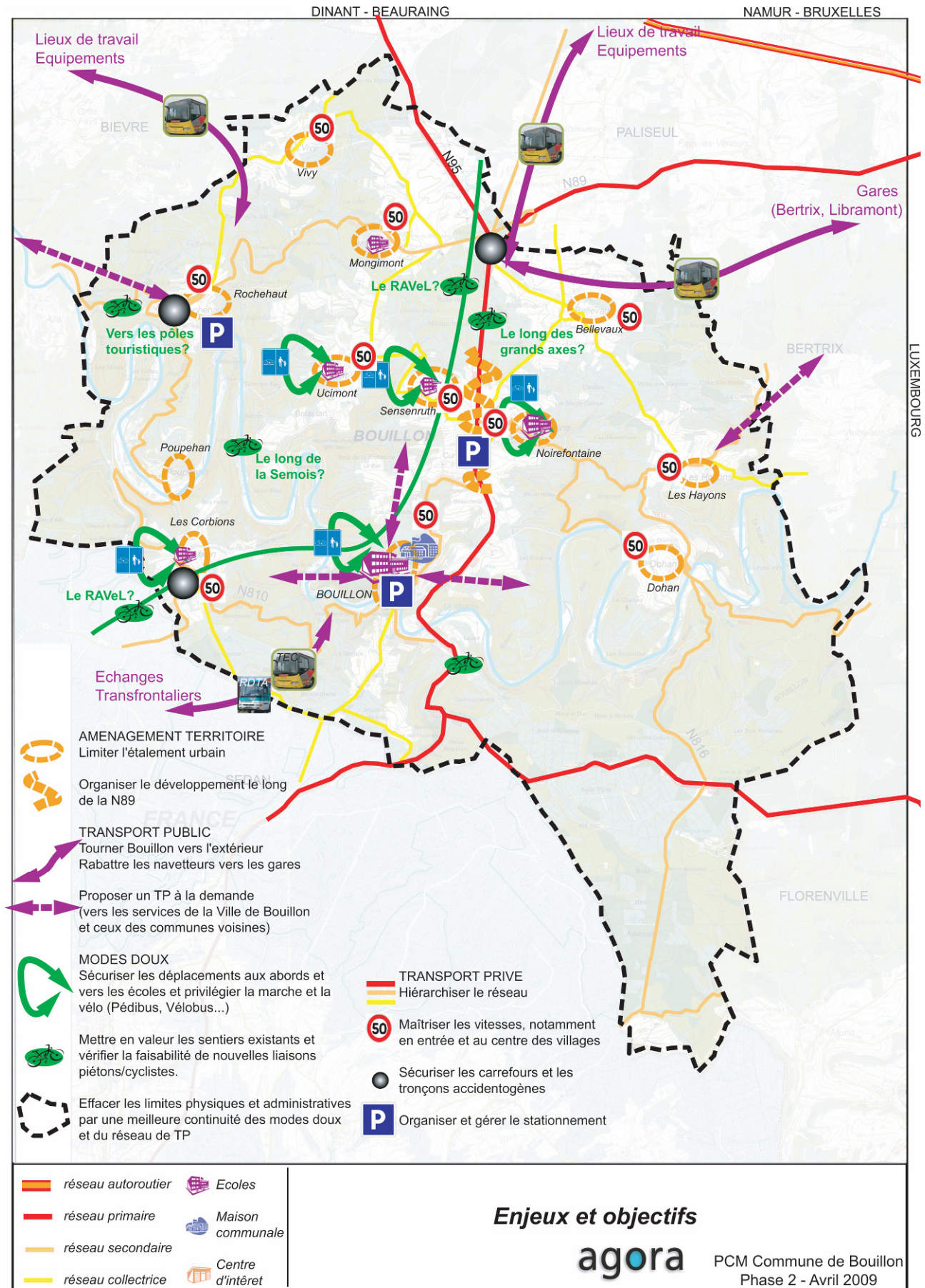
### 4.3.2 Stationnement

- Identifier et distinguer les **besoins en stationnement** en période scolaire et en période estivale et apporter des solutions adaptées
- **Coordonner, faciliter et signaler les accès aux stationnements existants** ainsi que leur usage, en relation avec un réseau de déplacements à pied sécurisé.
- Organiser le **stationnement** au centre des villages et aux abords des pôles d'activités majeurs de la commune, **dans une optique d'accessibilité générale de tous les modes**.
- Proposer une organisation du stationnement appropriée aux abords des écoles (**dépose-minute**) pour faciliter la circulation
- **Assurer le besoin en stationnement** lors de l'extension de la zone d'activités économiques et des nouvelles zones de logements pour éviter l'utilisation des places de stationnement publiques à usage privé.
- Lutter contre le **stationnement sur le trottoir** (légal ou illégal).

### 4.3.3 Sécurité

- **Sécuriser les axes de trafic important**, notamment pour la **maîtrise des vitesses** de trafic hors agglomération
- **Sécuriser les carrefours et sections accidentogènes** : adaptation de la vitesse au sud de la N614, sur la N617, sortie de l'échangeur... ; sécuriser les accès au réseau régional (carrefours sur la N614 et N617)...
- **Accompagner les panneaux signalant les motards** d'aménagements physiques incitant les véhicules et les motos à ralentir

## 5. Carte récapitulant les principaux objectifs du PCM de Bouillon





## 6. La communication n'est pas un objectif mais un devoir

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

Cette politique de communication est une condition indispensable à la réussite du projet mais également une mise en valeur de l'étude. Cette valorisation s'inscrit dans un ensemble d'actions déjà concrétisées ou à venir :

- Toutes boîtes,
- Action ramassage scolaire à vélo durant la semaine de la mobilité,
- Réunions publiques début octobre,
- Mise en place ou confirmation du rôle de commissions communales de la mobilité, ou autres commissions communales en tenant lieu.

Nous noterons que bon nombre d'actions de sensibilisation pourront et devront **cibler le public des enfants et adolescents**, en raison :

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

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

Cette communication peut déboucher sur la **prise d'initiatives au sein du public**, dans le cadre de plans de déplacements scolaires ou de plans de déplacements d'entreprises, ou d'autres actions locales (groupes sentiers, cyclistes, piétons, cavaliers,...). **La phase 3 précisera le principe et l'utilité de ses outils.**



**agora**  
ETUDES

urbanisme  
environnement  
planification  
mobilité