# Plan communal de mobilité de Tintigny

## Version finale après enquête publique

**Juin 2022**

## Diagnostic et objectif

**Juin 2020**

## Plan d'actions - synthèse

**Janvier 2022**

En partenariat avec :

ICEDD

IMPACT

Pour le compte de :

Wallonie mobilité infrastructures SPW

Tintigny

# Colophon

## Titre du document

Plan communal de mobilité de Tintigny

## Auteurs

**Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable**
Boulevard Frère Orban 4
B-5000 NAMUR
+32 81 25 04 80
www.icedd.be

*Florence VANDY - florence.vandy@icedd.be*

*François VANDER LINDEN – francois.vanderlinden@icedd.be*

**Impact sprl**
Rue des Chasseurs ardennais, 32
B-6880 Bertrix
+32 61 41 54 54
www.impact-sprl.be
info@impact-sprl.be

*Jean-Marc DROPSY - jmd@impact-sprl.be*

*Stéphane MOTTIAUX - sm@impact-sprl.be*

*William POMMIER - wp@impact-sprl.be*

## Personnes de contact

Florence Vandy

Florence.vandy@icedd.be

081 25 04 80

# Table des matières

Introduction 1

1. Contexte d'établissement du plan communal de mobilité ..... 2
2. Généralités en matière de mobilité ..... 2
3. Vision régionale ..... 3
4. Définition et objectifs d'un PCM ..... 3
5. Une philosophie à développer et à partager ..... 4
6. La plus-value d'un PCM ..... 5
7. Documents existants ..... 5

Phase 1 - Diagnostic 6

1. Portrait du territoire ..... 7
1.1. Territoire de Tintigny ..... 7
1.1.1. Localisation et structure du territoire ..... 7
1.1.2. Occupation du sol ..... 9
1.2. Contexte socio-démographique ..... 9
1.2.1. Population ..... 9
1.2.2. Densité de population ..... 10
1.2.3. Synthèse ..... 12
1.3. Contexte socio-économique ..... 12
1.3.1. Commerces ..... 12
1.3.2. Petite enfance et écoles ..... 12
1.3.3. Tourisme ..... 13
1.3.4. Autres services ..... 13
1.3.5. Synthèse ..... 13
1.4. Aménagement du territoire ..... 14
1.4.1. Cadre bâti ..... 14
1.4.2. Potentiel foncier ..... 14
1.4.3. Synthèse ..... 16
1.5. Déplacements ..... 17
1.5.1. Taux de motorisation des ménages ..... 17
1.5.2. Aire d'influence ..... 17
1.5.3. Synthèse ..... 18

1.6. Evolution du contexte ..... 20
1.6.1. Introduction ..... 20
1.6.2. Bellefontaine ..... 20
1.6.3. Tintigny ..... 21
1.6.4. Rossignol ..... 22
1.6.5. Lahage ..... 22
2. Mobilité active ..... 23
2.1. Mobilité piétonne ..... 23
2.1.1. Enjeux généraux ..... 23
2.1.2. Dans le centre de Tintigny ..... 23
2.1.3. Dans les autres villages ..... 24
2.2. Réseau cyclable ..... 29
2.2.1. Enjeux généraux ..... 29
2.2.2. Contexte ..... 30
2.2.3. Infrastructures existantes ..... 34
2.2.4. Projets ..... 36
2.2.5. Synthèse ..... 38
3. Transports en commun ..... 39
3.1. Transport ferroviaire ..... 39
3.2. Transport urbain ..... 39
3.2.1. Offre ..... 39
3.2.2. Demande ..... 41
3.2.3. Développement du réseau ..... 42
3.2.4. Aménagement des principaux arrêts de bus ..... 43
3.3. Attractivité des transports en commun ..... 46
3.4. Intermodalité ..... 47
3.5. Synthèse ..... 47
4. Service de mobilité ..... 48
4.1. Covoiturage ..... 48
4.1.1. Contexte en Région wallonne ..... 48
4.1.2. Application au territoire de Tintigny ..... 48
4.2. Voitures partagées ..... 49
4.2.1. Enjeux ..... 49
4.2.2. Autopartage en station ..... 49
4.3. Transports à la demande ..... 50
4.3.1. Enjeux ..... 50
4.3.2. Application au territoire de Tintigny ..... 50

5. Réseau routier ..... 51
5.1. Structure du réseau routier ..... 51
5.2. Régime de vitesse ..... 53
5.2.1. Généralités ..... 53
5.2.2. Les vitesses autorisées ..... 54
5.2.3. Les vitesses pratiquées ..... 54
5.3. Densité du trafic ..... 56
5.4. Les entrées et traversées de village ..... 56
5.4.1. Introduction ..... 56
5.4.2. Enjeux et dispositifs ..... 56
5.4.3. Gestion des entrées de village à Tintigny ..... 59
5.5. Sécurité routière ..... 68
5.5.1. Accidentologie ..... 68
5.5.2. Axes et carrefours problématiques ..... 69
6. Stationnement ..... 73
6.1. Enjeux ..... 73
6.2. Stationnement des voitures ..... 73
6.2.1. Dans les villages ..... 73
6.2.2. Dans des lieux spécifiques ..... 74
6.3. Stationnement des vélos ..... 75
7. Communication et gouvernance ..... 76
7.1. Site Internet ..... 76
7.2. Réseaux sociaux ..... 76

Phase 2 - Objectifs 77

1. Introduction ..... 78
2. Schéma de Développement du Territoire (SDC) ..... 78
2.1. Structure spatiale ..... 78
2.2. Objectifs d'aménagement ..... 79
2.3. Plan d'affectation ..... 80
2.4. Mobilité ..... 81
2.5. Equipements et infrastructures ..... 82
3. Programme Communal de Développement Rural (PCDR) ..... 83
3.1. Diagnostic ..... 83
3.2. Stratégie de développement ..... 84
3.3. Projets ..... 84

4. Objectifs du PCM ..... 85
4.1. Introduction ..... 85
4.2. Objectifs principaux ..... 85
4.3. Objectifs par thématique ..... 85
4.3.1. Mobilité active ..... 85
4.3.2. Transport en commun ..... 86
4.3.3. Services de mobilité ..... 86
4.3.4. Réseau routier ..... 87
4.3.5. Stationnement ..... 87
4.3.6. Communication et gouvernance ..... 87

Phase 3 – Synthèse du plan d'actions 88

1. Introduction ..... 89
2. Actions par zone géographique ..... 91
2.1. Amélioration de la mobilité piétonne et gestion du stationnement à Tintigny ..... 91
2.1.1. Contexte ..... 91
2.1.2. Constats ..... 91
2.1.3. Propositions ..... 93
2.2. Amélioration de la mobilité piétonne et gestion du stationnement à Rossignol ..... 96
2.2.1. Contexte ..... 96
2.2.2. Constats ..... 96
2.2.3. Propositions ..... 99
2.3. Amélioration de la sécurité et gestion du stationnement aux abords de la Halle de Han ..... 102
2.3.1. Constats ..... 102
2.3.2. Propositions ..... 103
3. Action par thématique ..... 104
3.1. Mobilité piétonne ..... 104
3.1.1. Méthodologie ..... 104
3.1.2. Saint-Vincent ..... 105
3.1.3. Breuvanne ..... 106
3.1.4. Poncelle ..... 106
3.1.5. Lahage ..... 107
3.1.6. Ansart ..... 108
3.2. Mobilité cyclable ..... 109
3.2.1. Définition du réseau cyclable ..... 109
3.2.2. Propositions d'aménagement d'une politique cyclable ..... 113
3.2.3. Mise en place d'une politique cyclable ..... 114

3.3. Mobilité scolaire ..... 116
3.3.1. Leviers d'actions ..... 116
3.3.2. Abords de l'école de Tintigny ..... 116
3.3.3. Abords de l'école de Bellefontaine ..... 117
3.4. Transport en commun ..... 118
3.5. Service à la mobilité ..... 119
3.6. Réseau routier ..... 120
3.6.1. Régime de vitesse ..... 120
3.6.2. Aménagement des entrées de village ..... 121
3.7. Communication et gouvernance ..... 124
3.7.1. Communiquer autour de la mobilité ..... 124
3.7.2. Organiser la mise en œuvre du PCM ..... 124

Tableau de synthèse des actions 125

1. Actions par zone géographique ..... 126
2. Actions par thématique ..... 128

# Introduction

# 1. Contexte d'établissement du plan communal de mobilité

Le présent plan communal de mobilité (PCM ci-après) s'inscrit dans la volonté de faire face à certains enjeux, notamment en matière de planification et de développement territorial. En parallèle, les habitudes de déplacements des différents acteurs du territoire (habitants, élèves, clients, travailleurs, agriculteurs, etc.) se complexifient et évoluent quantitativement, ce qui soulève des problématiques à résoudre et de nouveaux défis à relever. Le PCM présente de grands enjeux relatifs à la préservation de la qualité de vie des habitants tout en développant la commune et en renforçant son attractivité. Cette étude s'inscrit donc avant tout dans un projet de territoire.

Le contenu du PCM est fixé par le cahier spécial des charges n° O2.01.01-16M32 intitulé « Désignation d'un auteur de projet chargé de l'élaboration d'un Plan communal de mobilité de Tintigny ».

# 2. Généralités en matière de mobilité

En Wallonie, comme à l'échelle mondiale, la situation actuelle en termes de mobilité n'est plus tenable. A titre illustratif, citons notamment, au regard des trois critères du développement durable :

- En matière **environnementale** : les problèmes de pollution et de bruit ;
- En matière **sociale** : la problématique des accidents, avec toutes les conséquences pour les personnes concernées, ainsi que la faible qualité des espaces publics, accaparés par les transports ;
- En matière **économique** : les pertes de temps (… et donc d'argent) liées aux bouchons, aux problèmes de progression des transports collectifs, à l'augmentation du coût du transport pour les ménages, etc.

En cause, un phénomène du recours accru à l'usage de la voiture qui "s'auto-alimente", et ceci à trois niveaux :

- Le fonctionnement des **transports publics** : trop longtemps, les transports publics ont été "prisonniers" des embouteillages créés, notamment aux heures de pointe, par une présence excessive de l'automobile. La conséquence a donc souvent été de décourager l'utilisateur et de le pousser à se déplacer en voiture, dans laquelle les conditions d'attente sont nettement plus confortables. Le trafic supplémentaire a contribué à accroître encore la "pénibilité" de la progression des transports publics, incitant d'autres usagers à abandonner ceux-ci et à choisir l'automobile … et ainsi de suite ;
- L'étalement de l'**habitat** : la présence de trop de véhicules en ville dégrade le niveau de qualité de vie (pollution de l'air, bruit, sécurité, qualité des espaces publics, …). De nombreuses personnes ont donc pris la décision de s'établir en milieu périurbain ou à la campagne, dans des zones qui, la plupart du temps, ne peuvent être desservies de manière efficace par les transports publics et qui impliquent donc la nécessité de se déplacer en voiture vers la ville où l'on a ses activités, la rendant encore moins accueillante … et ainsi de suite ;
- La dispersion de l'**emploi** et de certains de commerces : une accessibilité de qualité aux secteurs d'emploi et de certains types de commerces est aussi une exigence légitime des responsables économiques. Les conditions rencontrées en ville les incitent fréquemment à se délocaliser, généralement le long de grands axes routiers constituant le seul lien entre leur entreprise et les clients ou travailleurs, accroissant ainsi également le recours à la voiture … et ainsi de suite.

## 3. Vision régionale

Avant de descendre à l'échelle communale, il est utile d'aborder la vision régionale en matière de mobilité à l'horizon 2030. Ce plan vision FAST (Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal) a pour but de réduire l'encombrement sur les routes wallonnes. Il vise à combiner, pour chaque déplacement, différents modes selon leur plus grande efficacité avec un objectif ambitieux visant à réduire de manière drastique les déplacements en voiture.

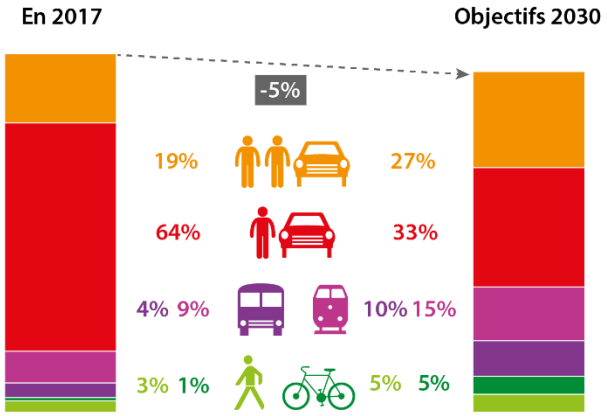



*Figure 1 : Objectifs fixés par la vision FAST 2030 en matière de parts modales (source : SPW)*

Les objectifs fixés par la vision FAST en matière de parts modales sont particulièrement ambitieux. En 2030, les personnes et les marchandises devront circuler sur le territoire de manière fluide, sécurisée et via un système durable utilisant au mieux chaque mode en regard de sa pertinence économique et écologique.

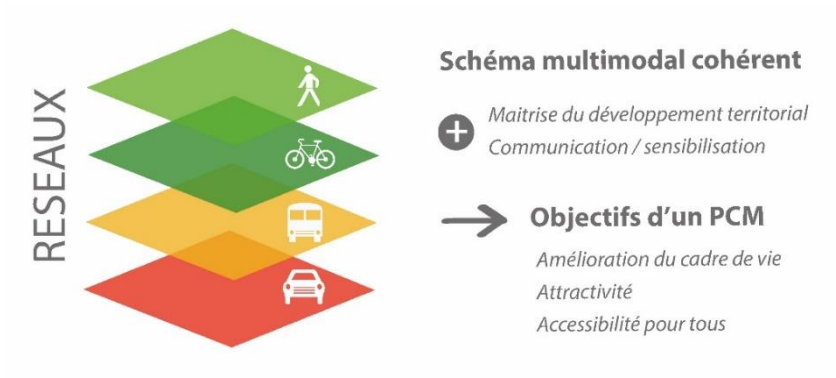
## 4. Définition et objectifs d'un PCM

Le PCM est un outil de planification est un outil stratégique qui vise à faciliter la planification de sa mobilité à l'échelle d'une commune.

Afin de respecter les modalités prévues dans le cahier spécial des charges et suivre la méthodologie appliquée aux autres PCM des communes wallonnes, le PCM se déroule en trois phases :

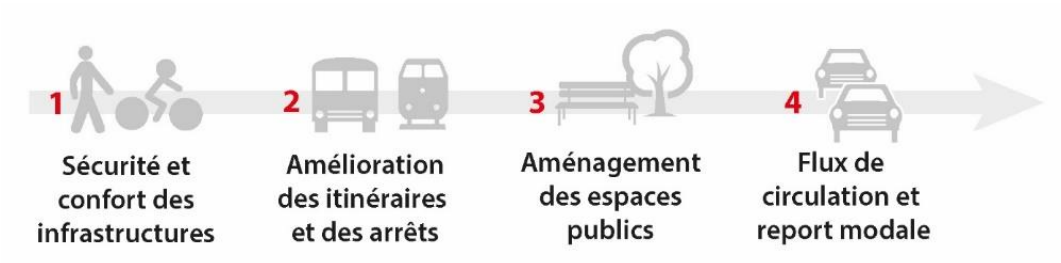
- Phase 1 : état des lieux du développement territorial et en matière de mobilité ;
- Phase 2 : définition des objectifs et options stratégiques ;
- Phase 3 : plan de mobilité comportant le schéma directeur et les différentes actions avec notamment des fiches action spécifiques.

Les analyses réalisées portent sur les différents modes de transports en ce compris le stationnement (piétons, cyclistes, transports en commun, voitures, poids lourds, …) ainsi que sur les pôles d'activités tels que les centres urbains, les écoles, les pôles d'activités économiques, culturelles ou encore touristiques. L'objectif étant d'élaborer un schéma multimodal cohérent en tenant compte des évolutions territoriales et comportementales. L'accessibilité pour tous, l'attractivité et l'amélioration du cadre de vie sont de objectifs finaux à poursuivre.




En accord avec les exigences du cahier des charges, et comme pratiqué avec succès dans le cadre d'autres missions, les analyses et le plan d'actions se baseront sur le principe "STOP", ciblant en priorité les piétons, puis les cyclistes, suivi des transports publics et enfin des flux routiers selon 4 étapes :

- Intégrer les enjeux de sécurisation et d'amélioration du confort des piétons et des cyclistes ;
- Considérer les améliorations requises pour les transports collectifs (itinéraires, arrêts) ;
- Analyser les recommandations en termes d'aménagement - exploitation des espaces publics ;
- Définir les emprises et donc la capacité résiduelle pour les flux routiers et la confronter aux projets d'alternatives envisagés : reports modaux sur les cheminements cyclo-pédestres et les axes de transports collectifs structurants.




## 5. Une philosophie à développer et à partager

Un Plan communal de Mobilité est un outil de planification qui doit s'intégrer aux autres études de planification développées afin de créer une dynamique pluridisciplinaire cohérente. A ce titre, la commune de Tintigny s'est récemment dotée d'un Schéma de Développement Communal (SDC) et est impliqué dans une démarche de développement rural via l'élaboration d'un Programme Communal de Développement Rural (PCDR).

Bien que cela puisse paraître évident pour certains, il nous paraît primordial d'insister sur le fait que la notion de « mobilité durable » ne se limite pas comme on l'entend trop souvent à la dimension environnementale, notamment la diminution des émissions de polluants ou la réduction du bruit routier. En effet, un projet de mobilité durable doit permettre le développement simultané des trois dimensions du développement durable afin d'assurer le développement économique et de renforcer la cohésion sociale.

Les choix en matière de mobilité conditionnent fortement le futur car toute infrastructure de transport perdurera pendant plusieurs décennies et aura des effets à très long-terme. L'ambition d'un plan de mobilité est donc de développer une philosophie en mobilisant une majorité d'acteurs régionaux et communaux pour aboutir à des résultats concrets en valorisant les atouts des communes.

## 6. La plus-value d'un PCM

- **Développer une vision d'ensemble de la mobilité**, en accord avec les ambitions communales (en cohérence avec les options régionales en matière d'aménagement et de mobilité) et le développement territorial. Pour définir de vraies solutions, valables à terme, il faut comprendre les enjeux et les évolutions de la mobilité qui traverse la Commune et de celle liée aux développements communaux. Une approche supra-communale est nécessaire pour fonder les actions sur une connaissance fine des causes et des incidences possibles et pour définir les concertations et synergies possibles avec les communes voisines.
- **Traduire cette vision en actions concrètes** à mener à court et moyen terme, en identifiant les acteurs intervenants et les conditions de réussite, et en permettant l'introduction et le suivi de projets à la Région, au SPW et au TEC (plans triennaux, projets subsidiés, …) ;
- **Regrouper autour de la table tous les acteurs de la mobilité** (Commune, Région, TEC, SNCB,…) afin d'arriver à des projets transversaux concertés ;
- Utiliser ce plan de mobilité comme **outil de communication et de sensibilisation** auprès des citoyens mais également auprès des acteurs communaux afin de soutenir et généraliser un projet "communal" visant des habitudes de mobilité "douce", durable et conviviale faisant un usage (plus) rationnel de l'automobile.

## 7. Documents existants

La commune de Tintigny dispose d'un **Schéma de Développement Communal** (SDC) réalisé par le bureau d'études Impact sprl entre 2014 et 2017et validé par le Conseil communal en date du 7 septembre 2017. Il s'agit d'un un document d'orientation, d'évaluation, de gestion et de programmation du développement durable de l'ensemble du territoire qui précise le plan de secteur. Il compte 3 parties principales que sont le diagnostic, les options et l'évaluation environnementale. Les options concernent :

- les affectations et contraintes urbanistiques ;
- les modalités d'exécution ;
- l'organisation générale des flux.

La commune s'est également engagée dans un Opération de Développement Rural (ODR) qui consiste en un ensemble coordonné d'actions de développement, d'aménagement et de réaménagement entreprises en milieu rural par une commune. Ces opérations ont comme but la revitalisation et la restauration de la commune, dans le respect de ses caractères propres et de manière à améliorer les conditions de vie de ses habitants au point de vue économique, social, culturel. Le **Programme Communal de Développement Rural** (PCDR) est en cours de réalisation depuis 2018. Le programme, porté par un processus de participation citoyenne, entame sa dernière phase, à savoir l'établissement des fiches-projets. L'auteur du programme est le bureau d'études Impact sprl et l'organisme d'accompagnement est la Fondation Rurale de Wallonie.

*Il est évident que les réflexions menées et actions identifiées dans ces 2 documents de planification territoriales seront intégrées au présent Plan Communal de Mobilité. L'objectif est de créer des synergies et des complémentarités entre ces différents outils.*

# Phase 1 - Diagnostic

# 1. Portrait du territoire

## 1.1. Territoire de Tintigny

### 1.1.1. Localisation et structure du territoire

La commune de Tintigny est située dans le sud de la province de Luxembourg et est entouré par les communes de Chiny, Léglise, Habay, Etalle, Virton, Meix-devant-Virton et Florenville. Le Grand-Duché du Luxembourg et la France sont situés à environ 15-20 km de Tintigny. Ce territoire rural compte un total de 9 villages : Ansart, Bellefontaine, Brevanne, Han, Lahage, Poncelle, Rossignol, Saint-Vincent et Tintigny qui totalisent 4.300 habitants pour une superficie d'environ 82 km², soit une densité de population de 52 hab./km². Les zones d'habitat sont relativement concentrées et une large partie du territoire (50 %) est occupée par des forêts. Elle est traversée par la Semois d'Est en Ouest sur environ 8 km et la confluence de ce cours d'eau avec la Rulles s'effectue au Nord-Est de la localité. Elle est parcourue en son centre par la N83 qui rejoint Bouillon à Arlon en passant par Florenville, Jamoigne et Etalle. Le territoire est également traversé par une ligne de chemin de fer mais aucune gare n'y est implantée, la gare la plus proche étant celle de Marbehan.

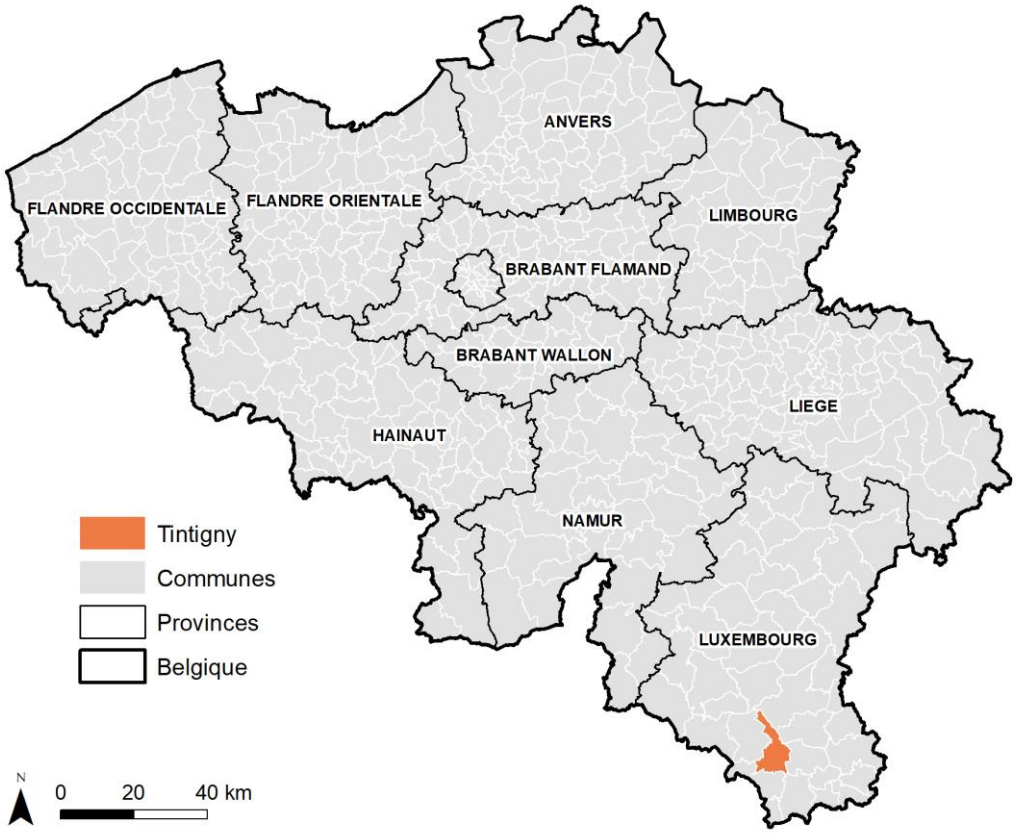



*Figure 2 : Localisation de la commune de Tintigny à l'échelle nationale*

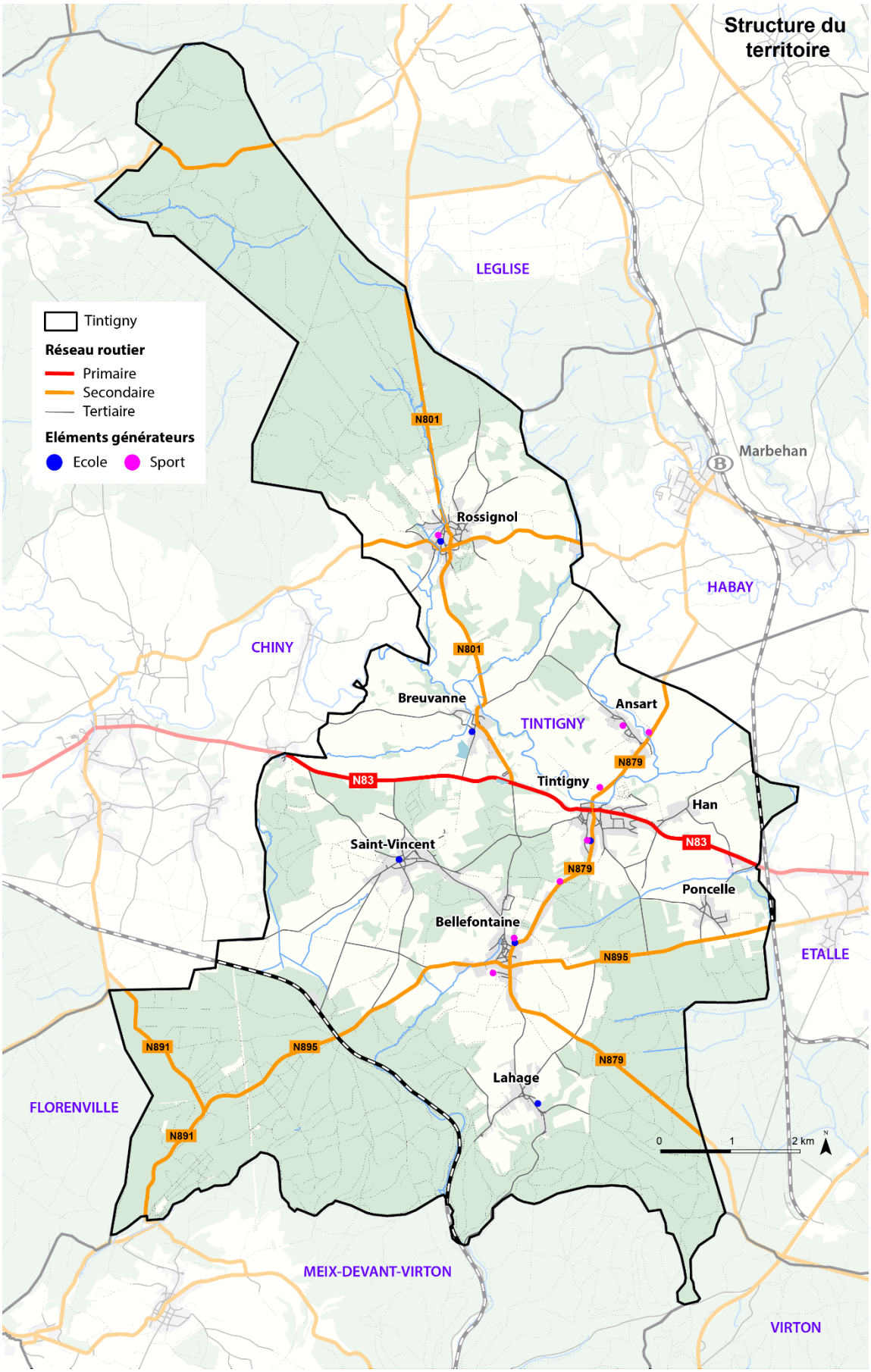



*Figure 3 : Structure du territoire de Tintigny (source : Openstreetmap)*

### 1.1.2. Occupation du sol

Le territoire de Tintigny est composé avant tout de milieux forestiers puisque la majorité de sa superficie (53,5%) est couverte par des forêts qui sont principalement organisées en deux grands massifs : la Forêt de Rulles au Nord et la Forêt d'Orval au Sud. Les zones agricoles représentent plus ou moins 37 % du territoire. Elles se concentrent principalement dans une bande qui traverse longitudinalement le centre de la commune. Les superficies non urbanisées représentent plus de 94 % du territoire communal. Seuls un peu moins de 2,5 % du territoire sont urbanisés. Les terrains résidentiels représentent quant à eux 1,65 % du territoire (135 ha).

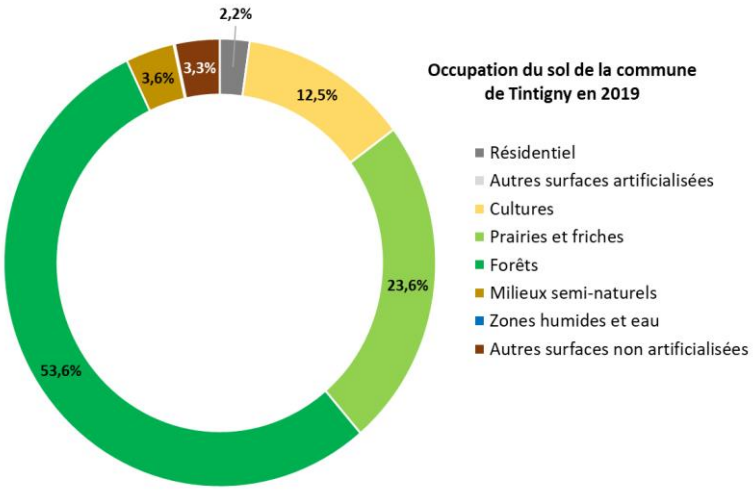



*Figure 4 : Occupation du sol de la commune de Tintigny (source : IWEPS-Walstat 2019)*

## 1.2. Contexte socio-démographique

### 1.2.1. Population

Au 1er janvier 2019, le territoire communal comptait 4.300 habitants répartis en 9 villages dont les 3 plus importants en nombre sont ceux de Tintigny/Han, Rossignol et Bellefontaine comptant de l'ordre de 800 à 1.000 habitants chacun.

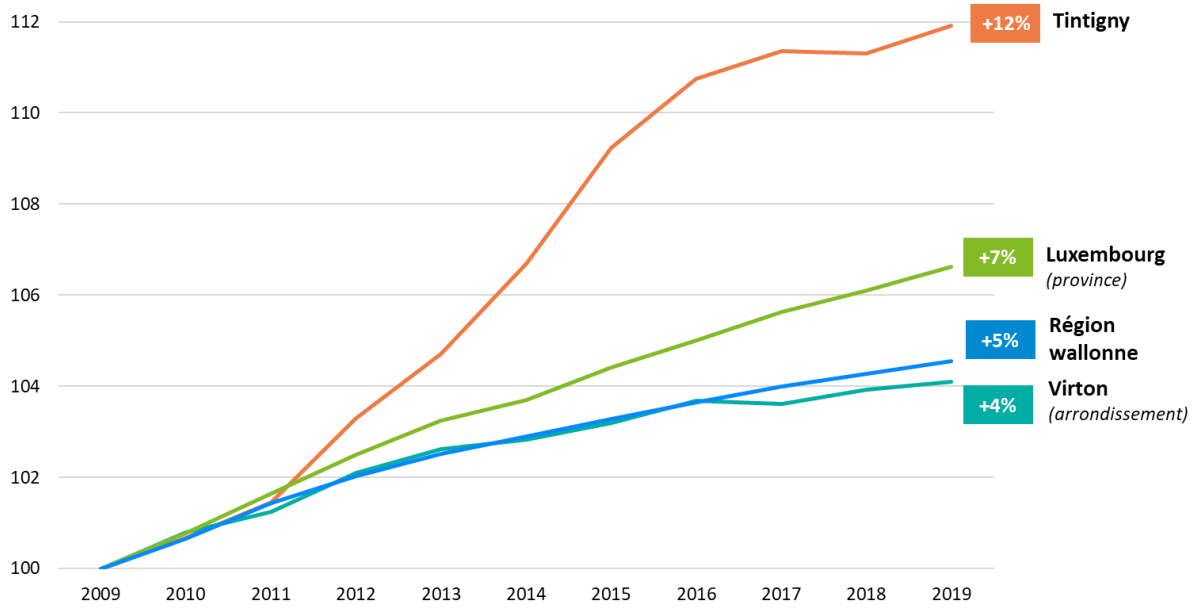



*Figure 5 : Evolution de la population de Tintigny entre 2009 et 2019 (source : IWEPS)*

Au cours de ces 10 dernières années, la population de Tintigny a augmenté de 12% alors que la province de Luxembourg affiche une augmentation de près de la moitié (7%), s'expliquant par la proximité du Grand-Duché du Luxembourg. A l'échelle de Tintigny, cette augmentation représente une hausse de 450 habitants, soit une moyenne de 50 par an. Durant cette même période, la part des catégories « moins de 20 ans » et « 60 ans et plus » sont restées stables.

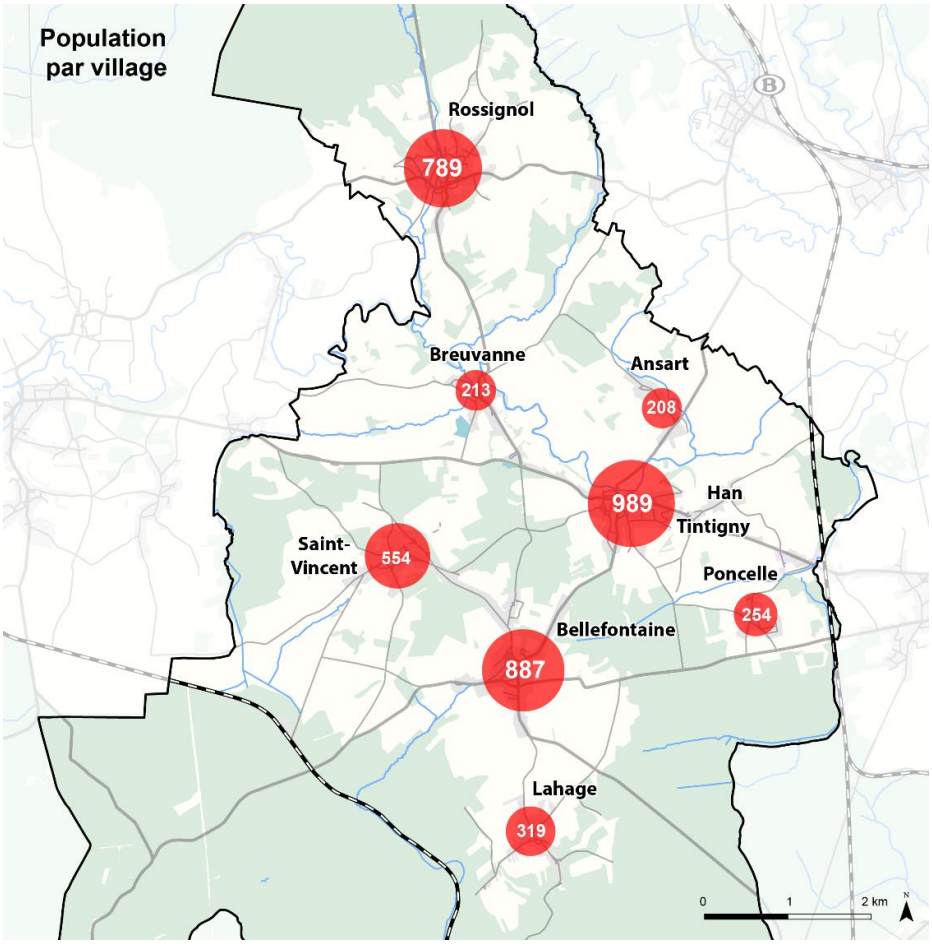



*Figure 6 : Population par village (source : Statbel)*

### 1.2.2. Densité de population

Au 1er janvier 2019, la densité de population de 52 hab./km², contre 69 hab./km² dans l'arrondissement de Virton, 64 hab./km² en province du Luxembourg et 215 hab./km² en Région wallonne. Les communes limitrophes ont une densité allant du 31 à 119 pour la plus densément peuplée (Virton). La densité de population par secteur statistique confirme le caractère rural et la concentration de la fonction résidentielle dans les villages.

*Tableau 1 : Densité de population de Tintigny et ses communes limitrophes (source : Walstat)*

| Commune | Densité de population |
|---|---|
| Virton | 118,5 hab./km² |
| Etalle | 74,0 hab./km² |
| Habay | 71,2 hab./km² |
| Tintigny | 52,5 hab./km² |
| Meix-devant-Virton | 51,1 hab./km² |
| Chiny | 45,4 hab./km² |
| Florenville | 37,7 hab./km² |
| Léglise | 31,5 hab./km² |

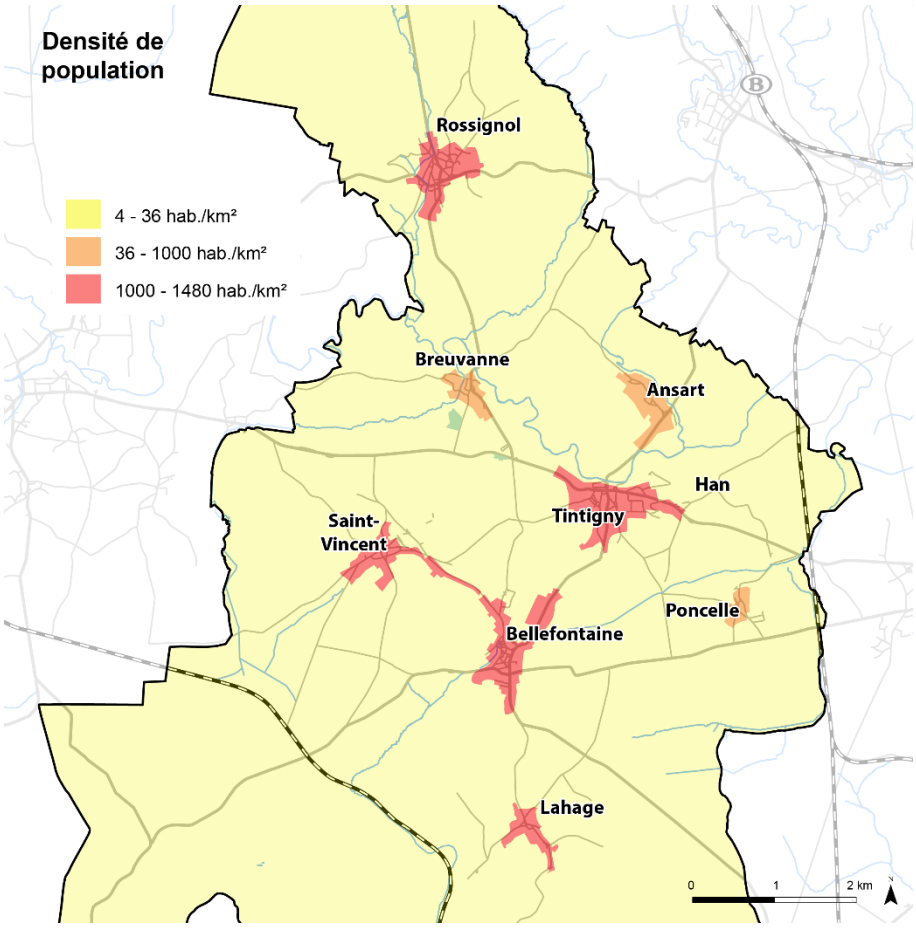



*Figure 7 : Densité de population par secteur statistique (source : Statbel)*

La pyramide des âges présente une sur-représentation des enfants jusque 14 ans et des actifs alors les jeunes adultes (20-24 ans) et les seniors sont sous-représentés par rapport à la moyenne wallonne. Une pyramide avec une large base constitue un point positif pour le renouvellement de la population. Les jeunes sont néanmoins tendance à quitter la commune au début de leur vie active mais le territoire redevient attractif pour les jeunes famille, en raison notamment de la proximité avec le Grand-Duché, grand pourvoyeur d'emplois.

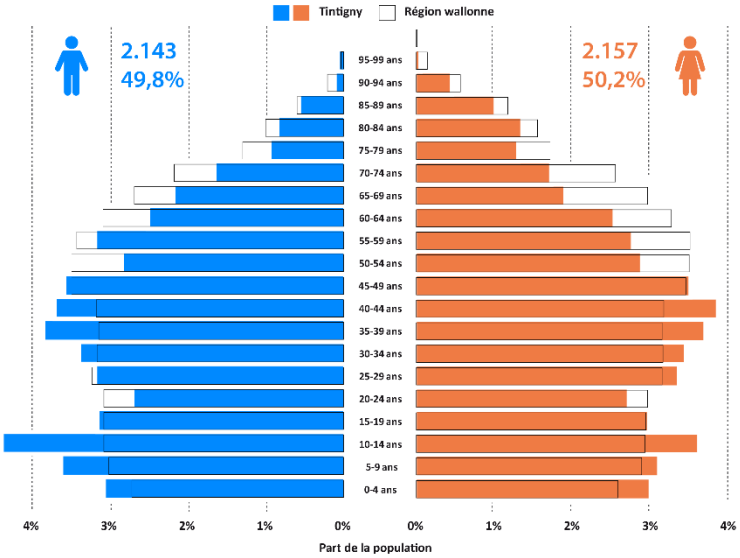



*Figure 8 : Pyramide des âges de la commune de Tintigny (source : IWEPS)*

### 1.2.3. Synthèse

Comme mis en évidence par le SDC, les principaux enjeux en matière de démographique est le maintien de la population et le renforcement de l'attractivité passe par une réflexion sur :

- La production d'une offre adaptée et diversifiée en logements en intégrant toutes les composantes d'évolution de la population (aînés, jeunes, familles monoparentales…) mais en insistant prioritairement sur le maintien des jeunes ménages sur la commune ;
- La mise en œuvre de nouveaux services à destination de la population. L'évolution des caractéristiques de la population engendre des besoins nouveaux (écoles, accueil extrascolaire, accueil des aînés…) ;
- La création et l'aménagement d'équipements. L'arrivée d'une nouvelle population nécessite le développement de lieux de convivialité, d'espaces de rencontre et d'autres équipements communautaires.

## 1.3. Contexte socio-économique

### 1.3.1. Commerces

De manière générale, la fonction commerciale est peu développée. La commune de Tintigny compte des commerces de proximité (boulangerie, pharmacie, coiffeur, librairie, banque, alimentation, etc.) et des établissements horeca en grande partie localisés dans le centre du village de Tintigny mais également à Bellefontaine et Rossignol. Les autres villages sont dépourvus de fonction commerciale.

*Photo 1 : Garage dans le centre de Tintigny*

*Photo 2 : Epicerie le long de la N83*

*Photo 3 : Salon de beauté dans le centre de Tintigny*

*Photo 4 : Pharmacie dans le centre de Tintigny*

### 1.3.2. Petite enfance et écoles

La commune de Tintigny compte 2 crèches et 6 écoles communales comportant chacune une section primaire et maternelle mais aucun établissement secondaire. Les écoles secondaires les plus proches sont situées à Izel (Chiny) et Habay.

*Tableau 2 : Ecoles de Tintigny*

| Village | Adresse | Maternelle | Primaire | Secondaire | Elèves |
|---|---|---|---|---|---|
| **Bellefontaine** | Place J.Ch. de Hugo, 77 | ● | ● | | ~ 120 |
| **Lahage** | Rue Saint-Hubert, 52 | ● | ● | | ~ 40 |
| **Rossignol** | Rue du Vieux Moulin, 66 | ● | ● | | ~ 80 |
| **Saint-Vincent** | Rue des Chasseurs Ardennais, 102 | ● | ● | | ~ 50 |
| **Tintigny** | Rue de France, 18 | ● | ● | | ~ 160 |
| **Breuvanne** | Rue des Saucettes, 76 | ● | ● | | ~ 40 |

### 1.3.3. Tourisme

A l'instar d'autres entités traversées par la vallée de la Semois, Tintigny a vu se développer une activité touristique reposant principalement sur un patrimoine naturel, paysager et bâti assez riche. Les hébergements touristiques, les établissements horeca et les commerces connaissent cependant un faible développement avec seulement deux campings installés dans la vallée de la Semois. Sur la commune de Tintigny, on dénombre 2 campings de caravaning, 1 camping à la ferme, 3 hôtels et 5 gîtes.

*Photo 5 : Château de Rossignol*
*(source : Syndicat d'Initiative de Tintigny)*

### 1.3.4. Autres services

Outre l'administration communale dont les bâtiments sont situés à Tintigny, les principaux services du territoire sont les suivants :

- Poste de police (Tintigny) ;
- Bureau de poste (Tintigny) ;
- CPAS (Tintigny) ;
- Agence locale pour l'emploi (Tintigny) ;
- Poste médical de garde (Tintigny) ;
- Centre culturel (Rossignol) ;
- Salles communales pour la population et les associations ;
- Salle omnisport (Tintigny) et terrains de football (Rossignol, Tintigny et Bellefontaine) ;
- Plaines de jeux dans les villages ;
- Parc à conteneurs (N83 à Breuvanne).

### 1.3.5. Synthèse

Le centre de Tintigny constitue un pôle administratif et de services au niveau local. Certains villages possèdent également quelques services, notamment des écoles fondamentales. Comme mis en évidence dans le SDC, les principaux enjeux en matière de contexte socio-économique est de maintenir ces services à la population, de renforcer la mixité des fonctions et de créer des emplois locaux.

## 1.4. Aménagement du territoire[1]

### 1.4.1. Cadre bâti

La Semois divise la commune en deux portions inégales. Tintigny, Breuvanne, Han et Ansart sont implantés le long de la Semois. Les autres villages sont installés sur le plateau, en rapport avec d'autres cours d'eau. Les villages sont donc presque toujours situés non loin d'un cours d'eau. En effet, rivières, ruisseaux ou sources constituent des éléments recherchés pour l'implantation d'un noyau d'habitat.

La silhouette de ces villages de fond de vallée ou de plateau est principalement marquée par un groupement dense de maisons autour des points forts que sont l'église et la place centrale. Au fur et à mesure que les maisons s'éloignent de ce point de repère, la silhouette s'effiloche vers l'extérieur pour se terminer généralement par des constructions récentes, le long des voies de communication.

A l'échelle de la commune, il n'existe donc pas de plan « type » organisant le village traditionnel mais plutôt une diversité de plans complexes assez libres et manifestement influencés par le relief. Alors que Breuvanne, Ansart et Lahage se rapproche du modèle « village-rue », les zones résidentielles de Rossignol et Bellefontaine présentent une structure de village-tas avec des groupes de maisons jointives. Tintigny présente une configuration particulière par rapport aux autres entités de la commune. De par ses fonctions administratives, la ville présente une configuration semi-urbaine avec un noyau historique dense composé de maisons bourgeoises organisées le long de la N83.

### 1.4.2. Potentiel foncier

#### A. Introduction

En raison du lien fort existant entre l'aménagement du territoire et la mobilité, il a été jugé intéressant de reprendre dans le présent point les constats issus du SDC en matière de potentiel foncier. L'analyse réalisée avait pour objectif d'estimer l'offre en logements pour ensuite la confronter avec les besoins et ainsi proposer des mesures pour ajuster l'offre à la demande. Ce potentiel a été déterminé pour la fonction résidentielle mais également pour l'ensemble des zones urbanisables du plan de secteur (zone de loisirs, zone d'activité économique…). Enfin, les réserves foncières disponibles en zone d'aménagement communal concerté ont également été estimées.

#### B. En zone d'habitat

Au plan de secteur de Tintigny, 9 zones d'habitat à caractère rural sont recensées. Elles représentent une superficie de 323,04 ha. Sur l'ensemble de la commune, la superficie disponible s'élève à plus ou moins 46,96 ha (14,5 % de la superficie totale). Les superficies disponibles non équipées sont importantes et s'élèvent à 49,68 ha, soit 15,4 % de la superficie totale. On les retrouve principalement sur Bellefontaine, Lahage et Tintigny. Les superficies disponibles à long terme (« complexe ») sont tout de même non négligeables (13,81 ha – 4,3 % de la superficie totale). Les terrains disponibles mais jouxtant des exploitations agricoles (« aisé ») sont beaucoup moins nombreux (2,09 ha – 0,6 % de la superficie totale). La majorité des localités disposent de ce type de réserve foncière.

[1] Source : Impact sprl – Schéma de Développement du Territoire de Tintigny

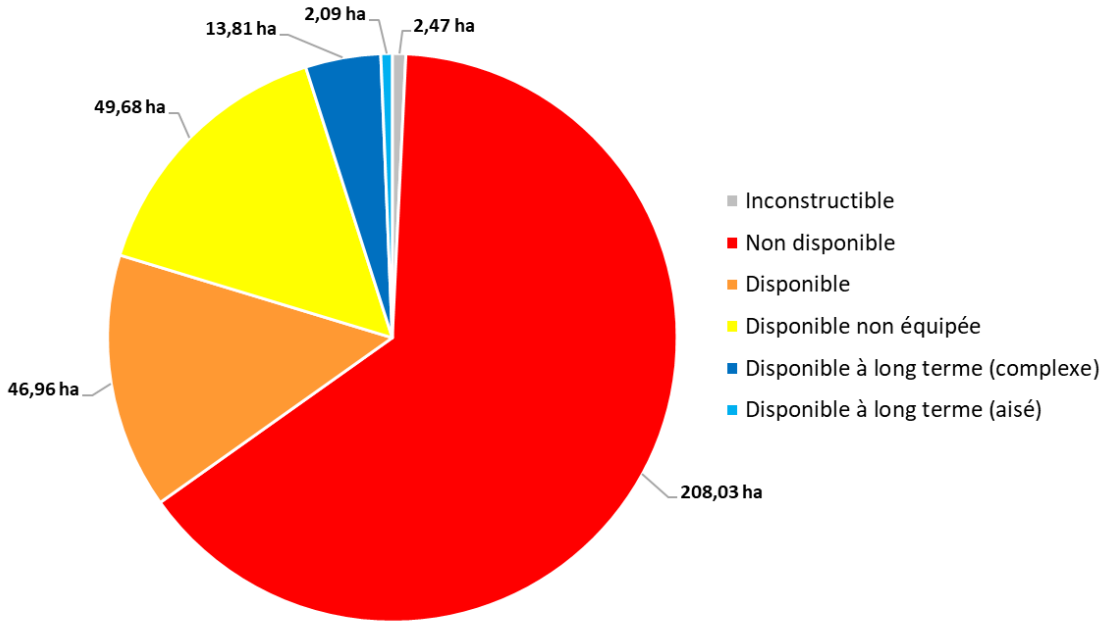



*Figure 9 : Potentiel foncier des zones d'habitat de Tintigny au plan de secteur (source : SDC Tintigny)*

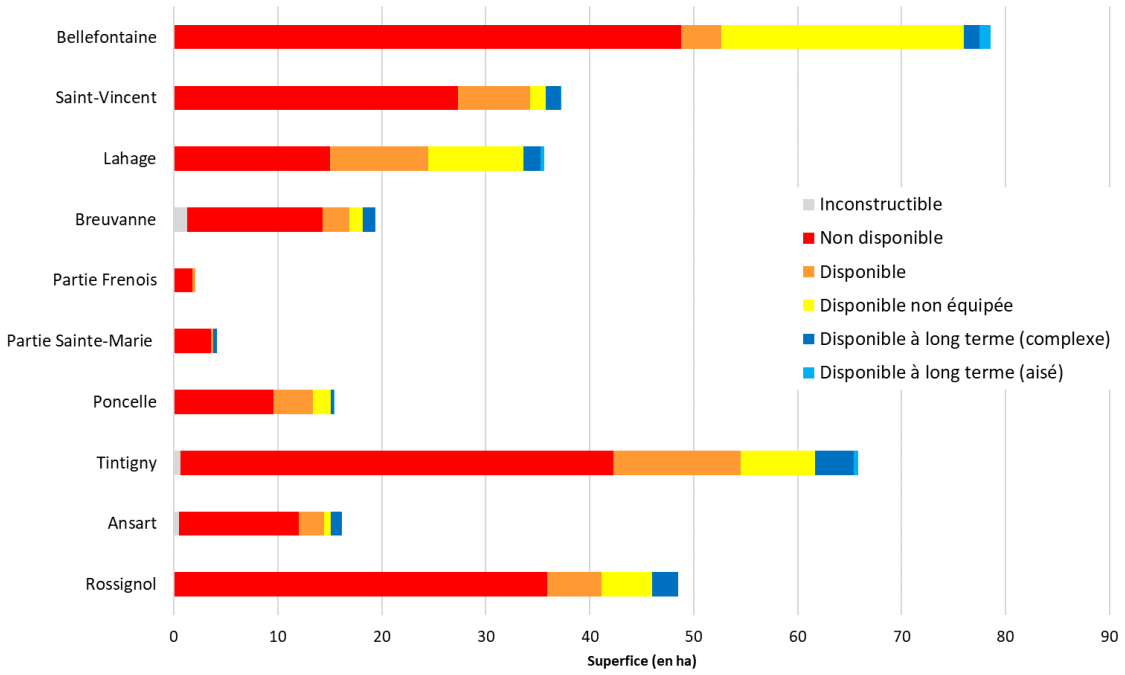



*Figure 10 : Potentiel foncier des zones d'habitat des village de Tintigny au plan de secteur (source : SDC Tintigny)*

## C. En zone de loisirs

Traversée par la Semois, la commune de Tintigny compte deux zones de loisirs pour un total de 5,87 ha. La zone de loisirs de Tintigny est occupée par le camping de Chênefleur et celle d'Ansart par le camping Aux Deux Eaux. Les deux zones sont soumises à un aléa d'inondation élevé due à la proximité de la Semois. Le potentiel foncier est nul sur les deux zones.

### D. En Zone d'activités économiques mixtes (ZAEM)

On dénombre 7 zones d'activité économique sur la commune de Tintigny pour un total de 40,13 ha :

- Trois zones à Saint-Vincent, dont une occupée par le dépôt TEC ;
- Deux zones à Sainte-Marie : la première (18,71 ha) le long de la ligne de chemin de fer, la deuxième (8,14 ha) occupée en partie par le parc d'activité économique « Le haut du Sud » ;
- Une zone de 4,12 ha sur la N83 à Tintigny (vers Breuvanne) comprenant le parc à conteneurs et quelques constructions (garage) ;
- Une zone à proximité de l'ancienne gare de Saint-Vincent, occupée en partie par de l'exploitation forestière (scierie et hangars).

Au total, environ 27 ha de terrains en zone d'activité économique sont disponibles. Toutefois, ce potentiel n'est pas toujours adéquat. Il conviendra d'intégrer une éventuelle réorganisation de ce potentiel. A ce sujet, en partenariat avec Idelux, un projet d'extension du PAE "Les Hauts du Sud" est en cours via une révision du plan de secteur (plan communal d'aménagement révisionnel).

### E. En Zone d'Aménagement Communal Concerté (ZACC)

On dénombre 2 zones d'aménagement communal concerté (ZACC) sur le territoire de Tintigny, qui représentent une superficie totale de 24,38 ha.

- La première zone se situe à Tintigny, entre la N83 et rue des Minières. Elle est partiellement mise en œuvre par des lotissements et le potentiel foncier est de l'ordre de 8 ha.
- La seconde zone, à Lahage, est entièrement disponible mais la majeure partie de la zone sert de compensation dans le cadre du Schéma d'Orientation Local de Saint-Vincent.

### 1.4.3. Synthèse

Tintigny constitue une polarisation locale concentrant les services et les commerces. Le maintien d'un potentiel foncier cohérent et structurant **zones d'habitat** doit permettre de renforcer le rôle de Tintigny en tant que pôle local en y regroupant de nouvelles activités et en autorisant une mise en œuvre des disponibilités existantes dans des échelles temporelles variables. La mise en œuvre de la ZACC de Tintigny peut permettre de renforcer l'offre foncière à proximité du centre. L'offre est répartie de manière inégale sur les différents villages ; Bellefontaine et Lahage disposent d'une très grande réserve foncière alors qu'à Rossignol le potentiel foncier est très faible.

La question du développement des **zones de loisirs** constitue un élément important puisque le tourisme est un des moteurs économiques sur la commune. Seules deux zones sont inscrites au plan de secteur et que, par conséquent, le potentiel reste limité. Une réorganisation de ces zones parait dès lors essentielle.

Les **zones d'activités économiques** sont nombreuses mais relativement mal situées : à l'écart des principaux axes de circulation où à l'intérieur de noyau bâti. Au contraire, le parc d'activités de Tintigny offre un potentiel intéressant en cours de remplissage. La réflexion portant sur la possibilité d'extension visant à répondre à l'actuelle demande en terrains économiques est en cours.

## 1.5. Déplacements

### 1.5.1. Taux de motorisation des ménages

Avant d'aborder la thématique des déplacements, il est utile d'analyser le taux de motorisation des ménages de Tintigny et de ses communes limitrophes. A noter que ce taux est sous-estimé dans la mesure où il ne prend que les voitures privées en considération et non les véhicules de société et de fonction.

Il ressort que les ménages de Tintigny disposent en moyenne de 1,30 véhicule par ménage, soit une valeur légèrement supérieure à la moyenne régionale de 1,22. Les communes limitrophes présentent des taux similaires à l'exception de Florenville et Virton dont les taux sont de respectivement 1,08 et 1,16 véhicule par ménage. Ce taux plus faible s'explique par une meilleure accessibilité en transports en commune et une concentration d'emplois, commerces et services.

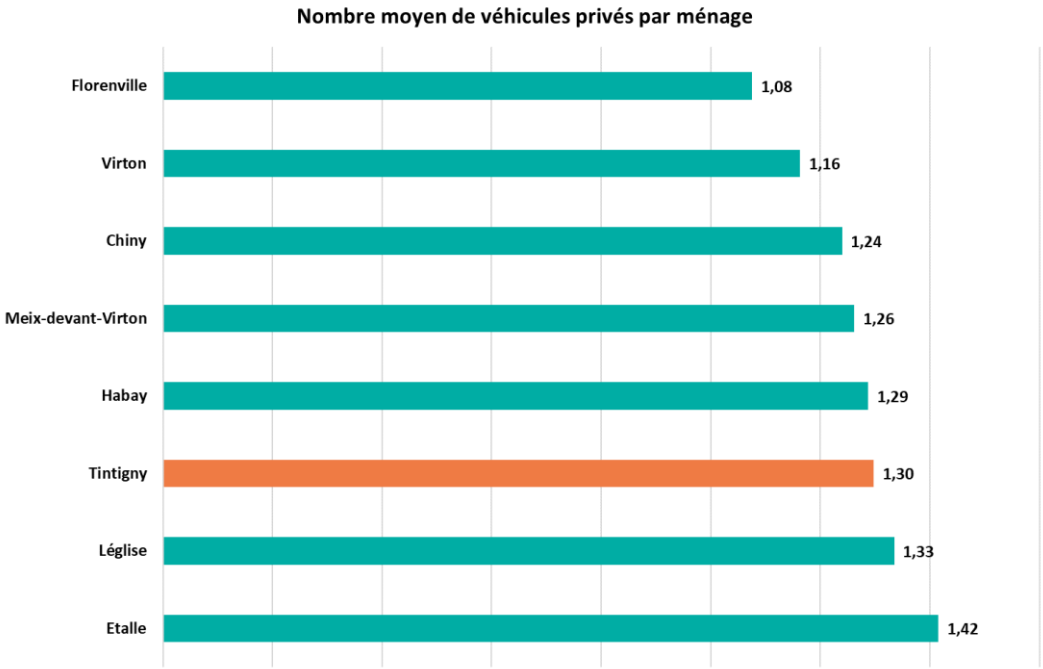



*Figure 11 : Nombre moyen de véhicules privés par ménage de Tintigny et de ses communes limitrophes (source : IWEPS, 2019)*

### 1.5.2. Aire d'influence

#### A. Emploi

Les données relatives aux déplacements professionnels émanent du Census 2011 . Bien que les déplacements professionnels ne représentent qu'environ 30% de l'ensemble des déplacements, l'analyse des origines / destinations en lien avec Tintigny est particulièrement utile pour comprendre le fonctionnement du territoire en matière de déplacement.

**Déplacements professionnels depuis Tintigny**

Parmi les 1.630 travailleurs résidant à Tintigny, la majorité travaillent en Province de Luxembourg (66%) et à l'étranger (27%, majoritairement au Grand-Duché du Luxembourg). En Belgique, les arrondissements les plus attractifs sont ceux de Virton et d'Arlon qui attirent respectivement 41% et 18% des travailleurs de Tintigny. Les communes les plus attractives sont Tintigny, Arlon, Virton et Etalle.

### Déplacements professionnels vers Tintigny

Les personnes travaillant à Tintigny (~635) proviennent presqu'exclusivement de la Province de Luxembourg (98%) et plus spécifiquement des communes de l'arrondissement de Virton (87%). Ce sont les habitants de la commune de Tintigny (55%) et des communes d'Habay, Chiny et Virton (5-10% chacune) qui sont les plus nombreux.

## B. Services

### Enseignement

En matière d'enseignement secondaire, Tintigny est sous l'influence en premier lieu de Virton et de Chiny et en second lieu d'Arlon et d'Habay. Pour l'enseignement supérieur, ce sont les pôles de Louvain-la-Neuve et de Liège qui drainent le plus d'étudiants mais également l'Université du Luxembourg à Esch-sur-Alzette créée en 2003. Malgré l'offre proposée, le pôle d'Arlon (géographiquement le plus proche) présente une attractivité limitée. A noter que la construction d'une université à Esch-sur-Alzette (Grand-Duché de Luxembourg) pourrait faire changer les tendances.

### Commerces

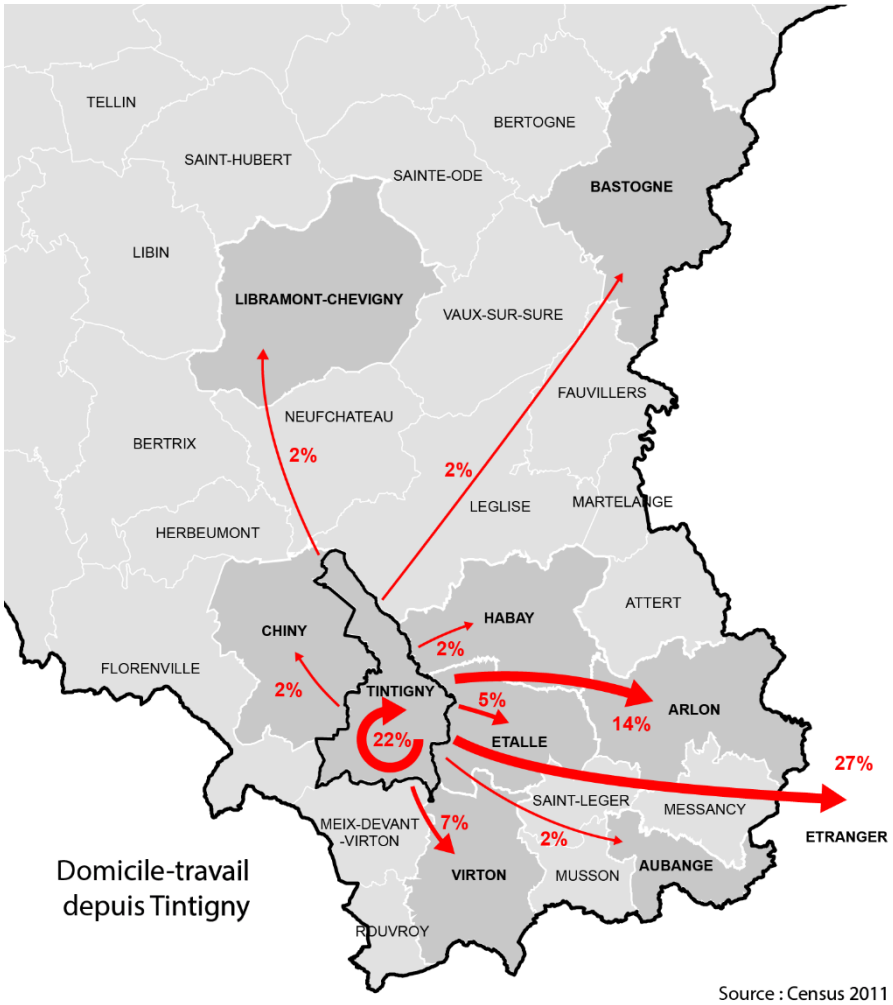
Tintigny subit l'influence partagée des pôles commerciaux d'Arlon et de Virton. L'ouverture domaniale des commerces de Florenville attire également de nombreux habitants de Tintigny.

### Santé

En matière de soins de santé, une maison médicale et un poste de secours sont implantés à Tintigny. Le territoire communal est situé dans la zone d'influence du centre hospitalier d'Arlon. Le projet Vivalia 2025 visant une restructuration de l'offre hospitalière en Province de Luxembourg va modifier cette polarité par le développement d'un nouvel hôpital à Houdemont (commune de Habay).

### 1.5.3. Synthèse

Tintigny est une commune fortement dépendante vis-à-vis des pôles d'Arlon, de Virton et du Grand-Duché du Luxembourg.



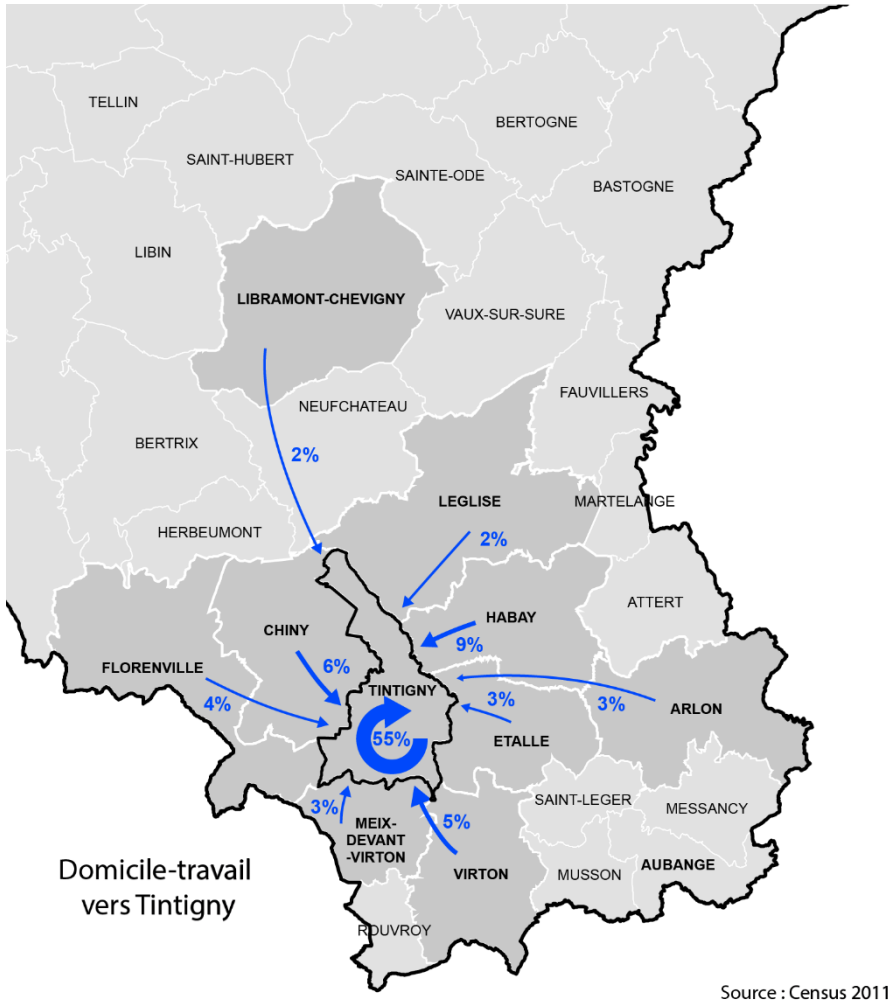




*Figure 12 : Origine et destination des déplacements « domicile – travail » en lien avec Tintigny (source : Census 2011)*

## 1.6. Evolution du contexte

### 1.6.1. Introduction

Avant d'entamer l'analyse des différentes thématiques, il est important de prendre connaissance, tant pour la phase de diagnostic que pour la phase d'actions, des projets en cours de réflexion ou de mise en œuvre qui sont susceptibles d'exercer une influence sur la mobilité à l'échelle communale ou locale. Ces projets sont localisés sur les figures suivantes et certains sont détaillés dans les chapitres concernés (mobilité, piétonne, stationnement, etc.). Y sont également représentées les zones d'aménagement communales concertées au plan de secteur qui constitue des réserves foncières dont certaines sont en partie mises en œuvre.

### 1.6.2. Bellefontaine

**Lotissement et maison de repos**

Le projet d'urbanisation à Bellefontaine concerne les terrains compris entre la rue de la Montante Roye (N879) à l'est et les rues du Chenois et de Villemont à l'ouest. Le projet global, qui comprend 4 phases, compte environ 150 logements. La première phase, qui compte une trentaine de logements, est en cours de construction. Au sud du lotissement, à proximité de l'école, la construction d'une maison de repos d'environ 80 lits dont 15 en résidence-services est également projetée. Elle remplacera la maison de repos de Marbehan devenue trop vétuste.

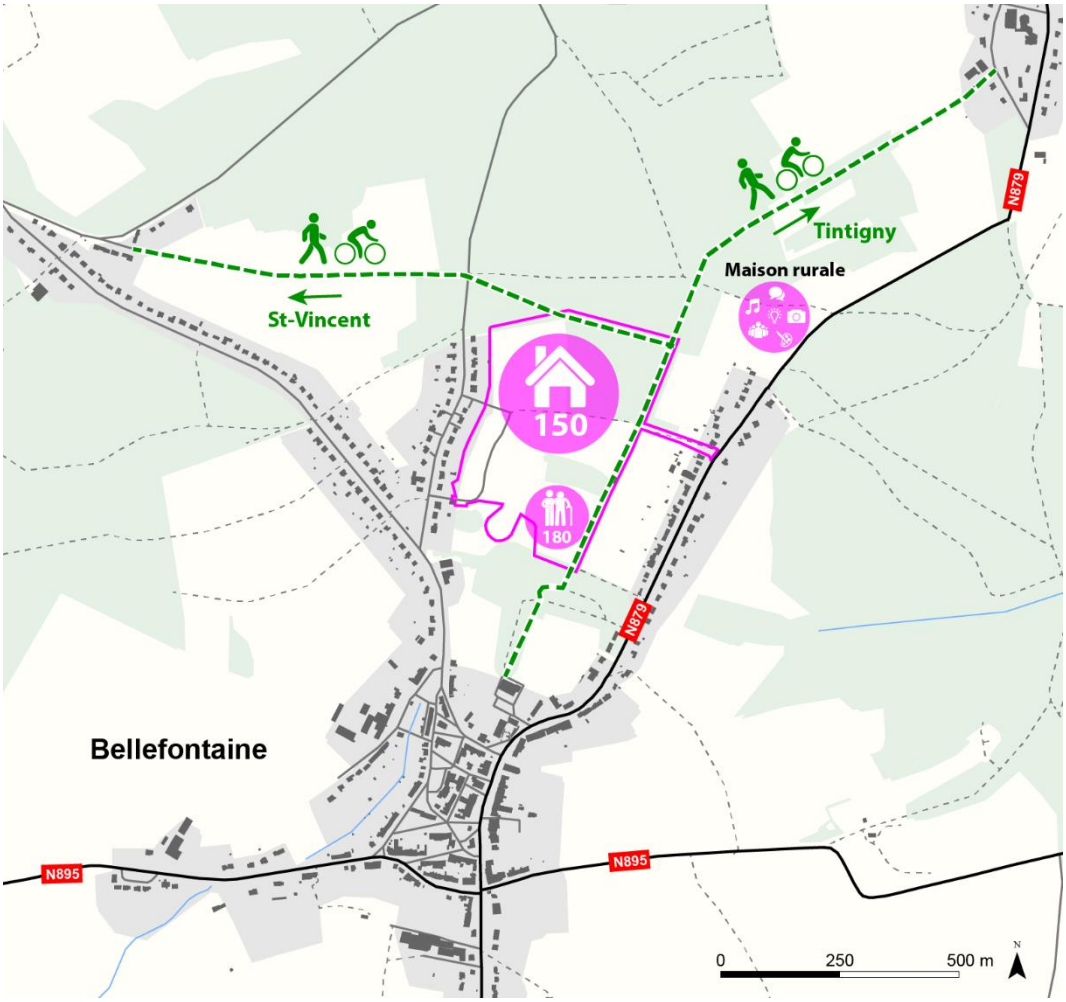



*Figure 13 : Evolution du contexte à Bellefontaine (source : Commune et Openstreetmap)*

### Venelle Tintigny – Bellefontaine – Saint-Vincent

Dans le but d'assurer la circulation des modes doux entre les différents villages, la commune de Tintigny a pour projet de créer un réseau de venelles destiné aux modes doux (piétons et cyclistes) entre :

- Rue la Tilleuls à Tintigny et l'espace récréatif à côté de l'école de Bellefontaine ;
- Rue du Château à Saint-Vincent et la zone nord du nouveau lotissement à Bellefontaine.

### Bellefontaine / Tintigny - Maison rurale

Ce projet consiste en la création d'une maison de village commune à Tintigny et Bellefontaine à côté du nouveau terrain de football situé au Haut du Tilleul à Tintigny.

## 1.6.3. Tintigny

### Tintigny – Habitats légers

Le projet consiste en la construction d'environ 10 habitats légers situés à l'arrière de la Halle de Han et d'un parking d'une soixantaine de places destiné à accueillir les habitants et les visiteurs de la Halle. Le parking actuel sera remplacé par une zone de rencontre destiné aux modes doux.

### Tintigny – place du Champs de Foire

Le projet consiste en la création d'un espace de convivialité, en un réaménagement du carrefour au croisement de la rue de France et de la rue des Minières et en la création d'une liaison piétonne entre l'Administration communal, la place du Champ de Foire et le terrain multisports de la rue des Loisirs.

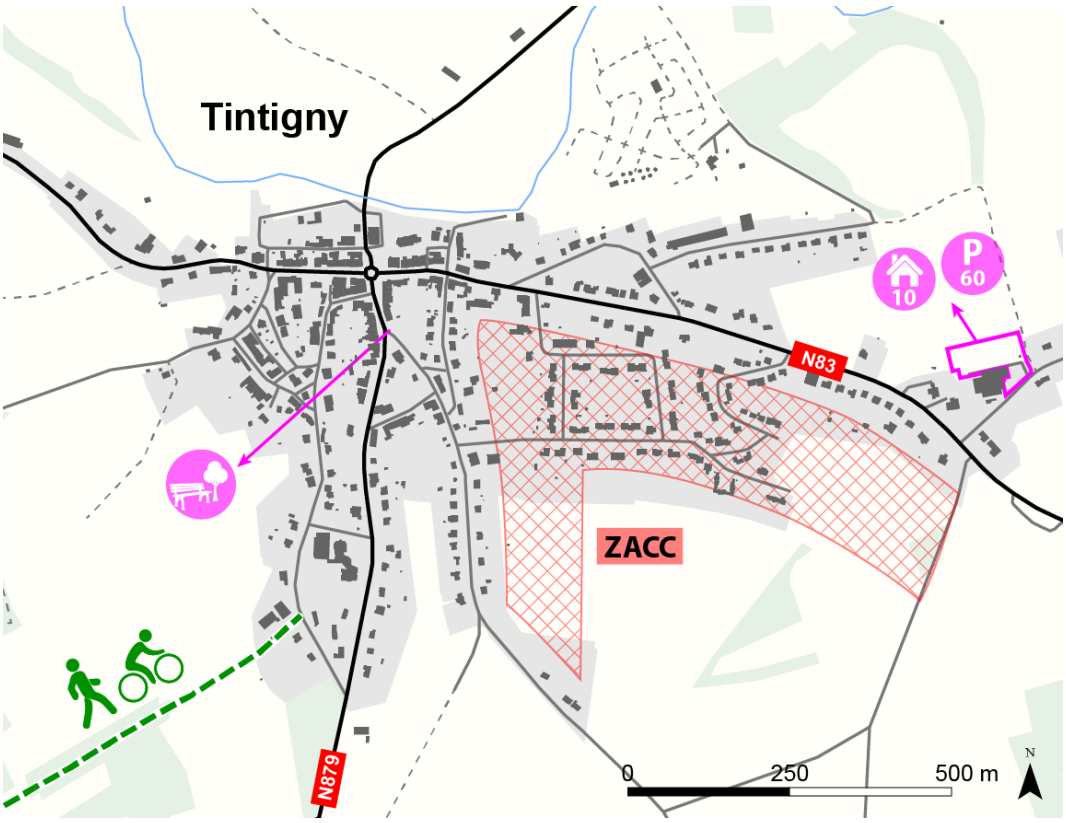



*Figure 14 : Evolution du contexte à Tintigny (source : Commune et Openstreetmap)*

### 1.6.4. Rossignol

**Musée**

Le projet de musée est implanté à l'arrière du centre culturel à Rossignol. L'objectif est d'en faire un site mémorial des grands conflits mondiaux.

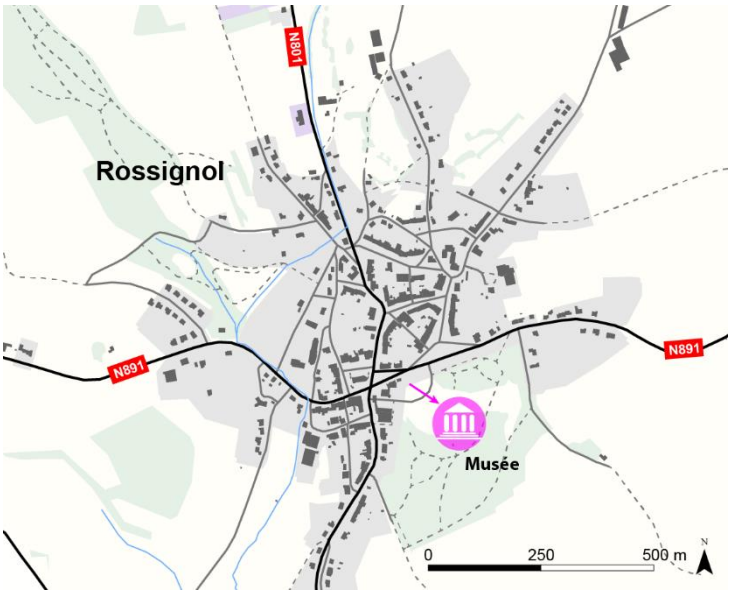



*Figure 15 : Evolution du contexte à Rossignol*
*(source : Commune et Openstreetmap)*

### 1.6.5. Lahage

Dans le village de Lahage, signalons simplement la présence d'une ZACC actuellement non mise en œuvre mais dont une grande partie a été déclassée en raison d'une mesure de compensation dans le cadre d'une révision du plan de secteur.

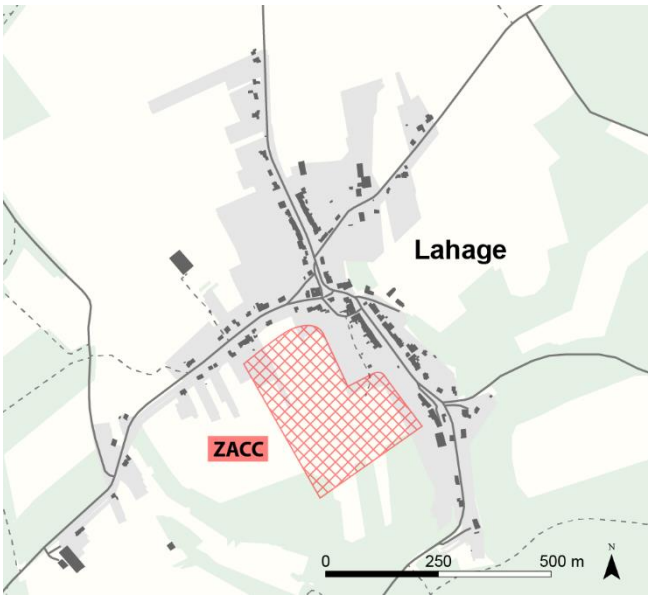



*Figure 16 : Evolution du contexte à Lahage*
*(source : Commune et Openstreetmap)*

# 2. Mobilité active

## 2.1. Mobilité piétonne

### 2.1.1. Enjeux généraux

Les déplacements pédestres font face à de **nombreuses difficultés**. Outre les franchissements difficiles des voiries régionales, le principal problème est l'omniprésence des véhicules motorisés qui nuit à la qualité des déplacements piétons avec :

- Des flux motorisés, générant des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique, des situations d'insécurité ;
- Du stationnement (autorisé ou illicite) envahissant fortement l'espace public, qui limite la visibilité des traversées piétonnes, qui empiète sur les trottoirs.

Plus globalement, nous retiendrons que la mise en place d'un réseau piéton et PMR maillé, confortable et attractif est hautement nécessaire. Un réseau structurant est donc proposé. Composé de liaisons fortement fréquentées, il devra faire l'objet d'interventions répondants aux normes d'accessibilité.

En matière de demande, les flux pédestres sur la commune se manifestent **dans le centre** (commerce et services), et plus localement dans les villages aux **abords des écoles** et en lien avec certains **arrêts de bus**.

### 2.1.2. Dans le centre de Tintigny

Le centre de Tintigny est le lieu de polarité de la commune où sont centralisés l'administration communale, divers services et commerces de proximité. Il a pour spécificité d'être traversé par un axe routier structurant générant un important trafic. Des mesures d'aménagements ont été prises ces dernières années pour apaiser la circulation et assurer la sécurité des piétons. Néanmoins, des améliorations sont toujours possibles afin d'assurer la continuité des cheminements piétons : élargir un trottoir, ajouter une traversée, réduire l'emprise d'en carrefour trop large, supprimer des obstacles physiques…

*Photo 6 : N83 dans la traversée de Tintigny*

*Photo 7 : Carrefour trop large sur la rue de France, en cours de réaménagement (source : Google 2019)*

*Photo 8 : Trottoir trop étroit sur la rue de la Semois (source : Google 2019)*

A noter que le carrefour entre la rue de France et la rue des Minières va faire l'objet d'un réaménagement dans le cadre du projet d'une espace public en lieu et place du petit parking. Une mise à sens unique de la rue des Minières a été proposée mais les riverains s'y sont opposés et la commune a décidé mettre cette option de côté.

### 2.1.3. Dans les autres villages

#### A. Aux abords des écoles

L'objectif de cette section relative aux écoles de faire une analyse de l'accessibilité piétonne des écoles en analysant les abords immédiats, les infrastructures à l'échelle du village et en incluant la notion de distance. Une attention particulière est portée aux voiries régionales et à la sécurité des traversées.

L'école de **Bellefontaine** est implantée au croisement de la N879 (Rue Jean-Charles Hugo) et de la rue des Prisonniers Politiques. Malgré la présence de traversées piétonnes le long de la N879, la largeur des trottoirs est insuffisante pour assurer confort et sécurité. La majorité des zones résidentielles sont localisées à moins de 5 minutes à pied de l'école alors que les habitants des maisons implantées le long de axes routiers principaux doivent parcourir jusqu'à 10 minutes à pied.

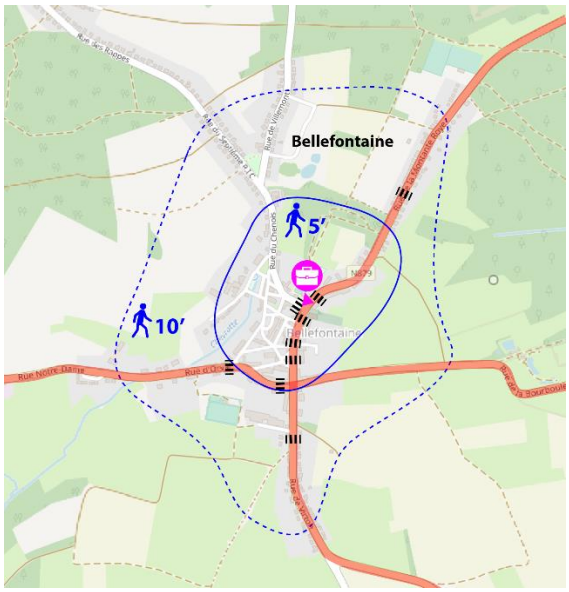



*Figure 17 : Localisation de l'école de Bellefontaine (source : Openstreetmap)*

*Photo 9 : Accès à l'école le long de la N879 (source : Google 2019)*

L'école de **Rossignol** a récemment été construire dans l'ilot formé par la voie du Tram (accès principale), la rue du Vieux Moulin (accès secondaire) et la rue de Chiny (N891) avec l'aménagement de zones de stationnement. Les abords de l'école sont donc correctement traités. En matière de distance, une part importante des habitations sont localisées à moins de 5 minutes de l'école, à l'exception de la partie nord-est du village qui doit marcher jusqu'à 10 minutes. Néanmoins, pour les modes doux, la principale faiblesse du village est d'être à la croisée de 2 voiries régionales constituant un frein à la pratique de la marche, d'autant plus que les traversées sont peu nombreuses, voire inexistantes sur le tronçon nord de la N801.

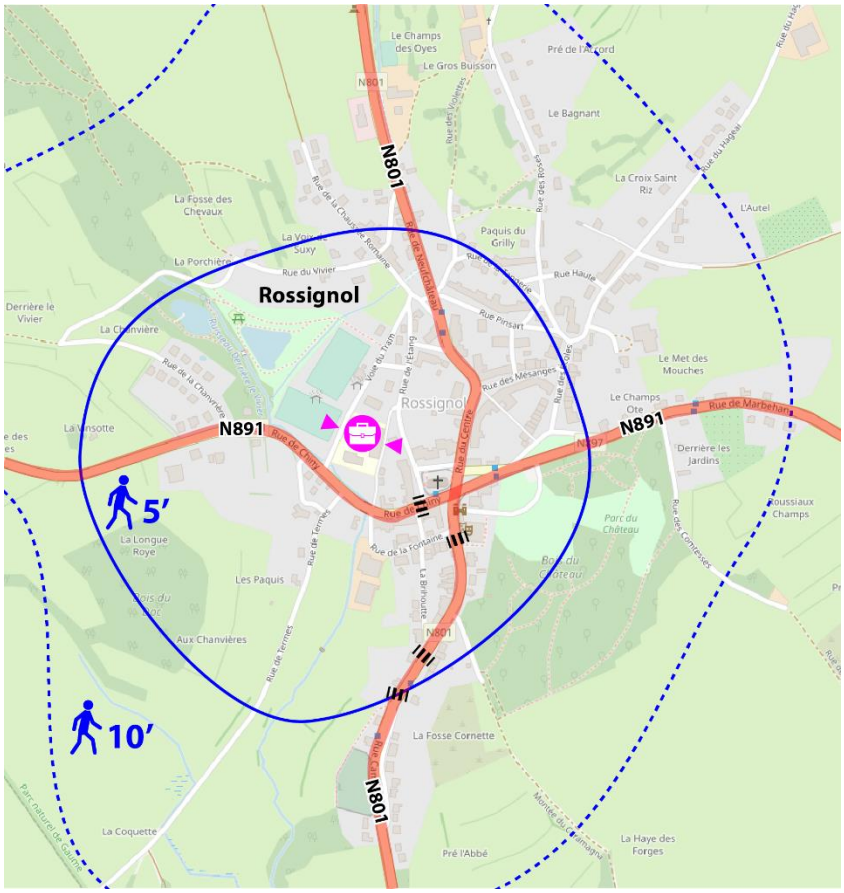


*Figure 14 : Localisation de l'école de Rossignol (source : Openstreetmap)*

*Photo 10 : Accès à l'école de Rossignol sur la voie du Tram (source : Google 2019)*

*Photo 11 : Carrefour entre les 2 voiries régionales, au pied de l'église (source : Google 2019)*

L'école de **Lahage** est implantée dans le long de la rue Saint-Hubert, dans la partie sud du village. Comme de nombreux villages ruraux en Wallonie, les rues du village ne sont pratiquement pas équipées de trottoirs et de traversées mais les flux y sont très faibles. On notera la présence d'un trottoir sur la rue Saint-Hubert, entre l'église et la rue Saint Louis Orban, au centre du village. A noter qu'une fiche-projet (lot 2) du PCDR concerne l'aménagement du centre de Lahage pour un meilleur partage de l'espace.

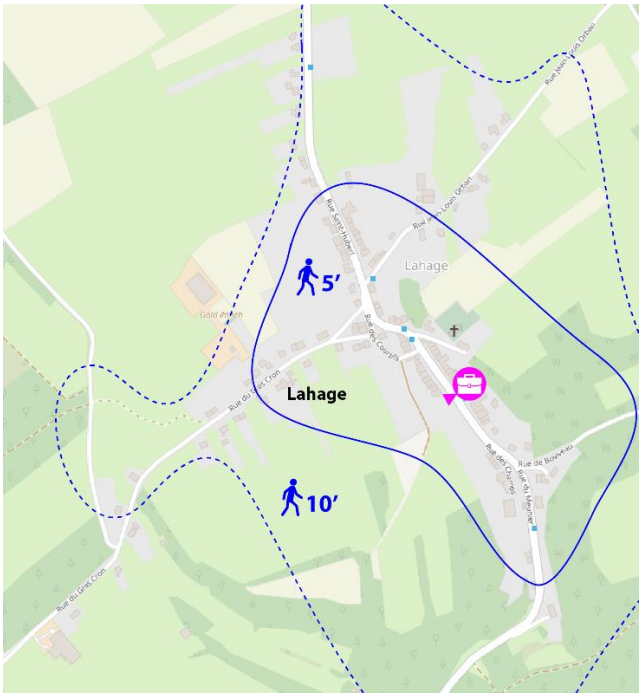



*Figure 18 : Localisation de l'école de Lahage (source : Openstreetmap)*

*Photo 12 : rue Saint-Hubert aux abords de l'école et dans le cœur du village*

Implanté le long de la rue des Chausseurs Ardennais, les abords de l'école de **Saint-Vincent** sont équipés d'un trottoir et d'une traversée piétonne alors que, de manière générale, les voiries du village ne sont pas spécifiquement équipées pour les piétons. Par ailleurs, on notera l'importante emprise du carrefour situé à l'arrière de l'église laissant également peu de place aux piétons. L'école étant situé dans le cœur du village, elle est rapidement accessible pour la plupart des habitants.

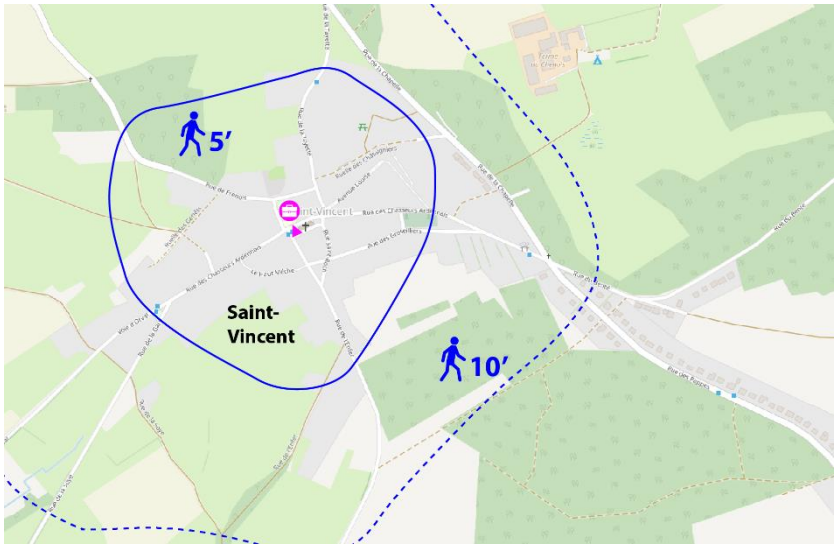



*Figure 19 : Localisation de l'école de Saint-Vincent (source : Openstreetmap)*

*Photo 13 : Abords de l'école de Saint-Vincent (source : Google 2019)*

*Photo 14 : Large carrefour à l'arrière de l'église de Saint-Vincent (source : Google 2019)*

L'école de Tintigny est implantée le long de la rue de France, dans la partie sud du village. Cette voirie est équipée de trottoirs (parfois étroits) et une traversée piétonne se trouve juste devant l'établissement. Il s'agit de l'unique traversée sur son tracé jusqu'au rond-point du centre alors que de multiples traversées prennent place sur la N81, dans la traversée du village. L'entrée du parking crée une coupure sur l'itinéraire piéton vers l'école. Etant donnée sa localisation décentrée, une part importante de la population est située à 10 minutes à pied, voire au-delà pour le village de Han. Par ailleurs, en raison de son importante capacité d'accueil, l'école et des infrastructures sportives à proximité, accueille un événement d'ampleur « La Mexicaine » durant un week-end d'octobre générant de nombreux déplacements et embouteillages.

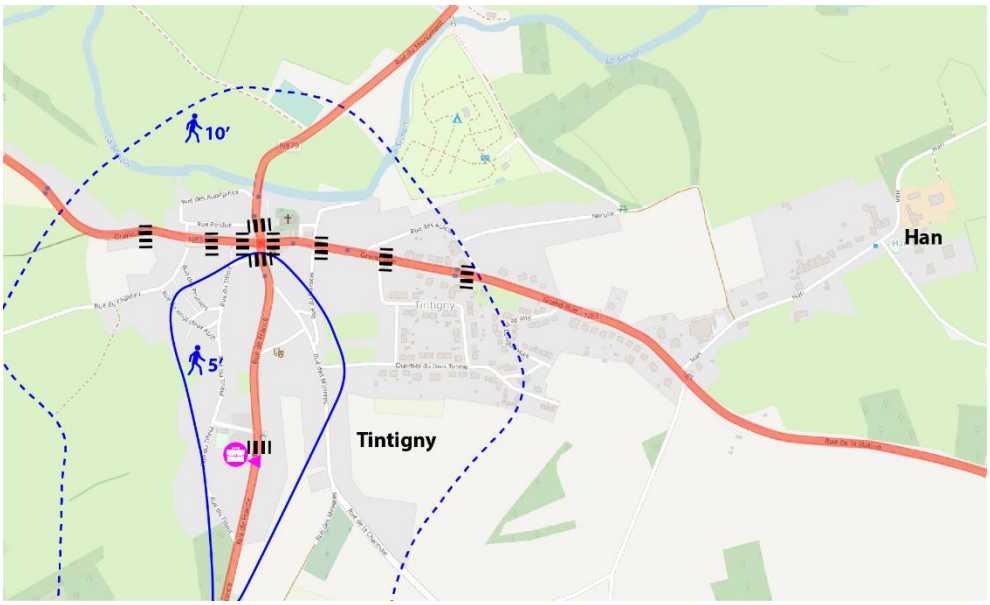



*Figure 20 : Localisation de l'école de Tintigny (source : Openstreetmap)*

*Photo 15 : Abords de l'école de Tintigny (source : Google 2019)*

L'école de **Breuvanne** est implantée sur la rue des Saucettes, non loin du cœur de village et ses abords sont traités de manière à assurer la sécurité des piétons. La route principale est équipée de trottoir assurant la continuité du cheminement mais les traversées piétonnes y sont rares.

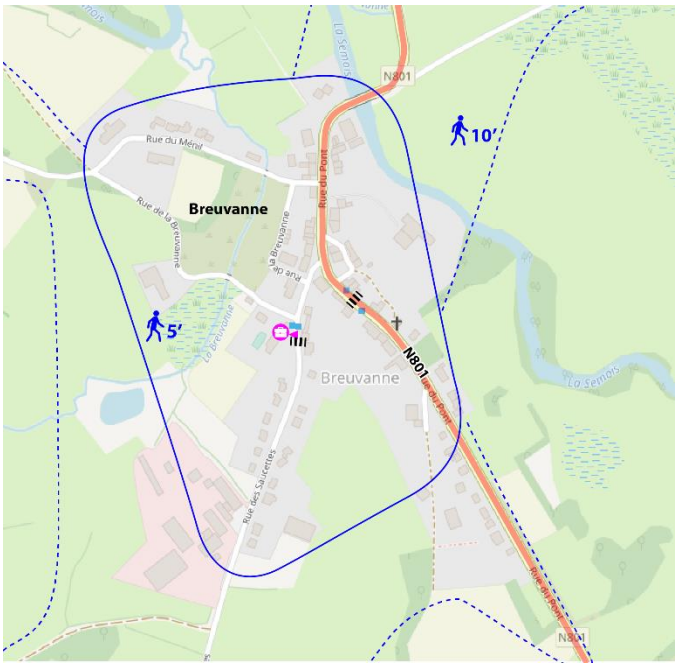



*Figure 21 : Localisation de l'école de Tintigny (source : Openstreetmap)*

*Photo 16 : Abords de l'école de Breuvanne (source : Google 2019)*

### B. Aux principaux arrêts de bus

L'accessibilité piétonne des principaux arrêts de bus a été analysée dans la partie relative aux transports en commun et plus spécifiquement dans la section « transports urbains ».

***Voir 3. Transports en commun***

## 2.2. Réseau cyclable

### 2.2.1. Enjeux généraux

Le territoire communal est vaste, il convient donc de rappeler que le vélo est particulièrement attractif :

- Comme mode de déplacement principal, pour des déplacements "courtes distances" d'environ 3 km ;
- Comme mode de déplacement complémentaire aux modes motorisés (train, bus), pour des déplacements plus longs ;

- Comme activité de loisir et de valorisation du territoire, également important en matière de santé publique et de retombées économiques.

Le vélo doit bénéficier d'une offre cohérente sur le territoire. D'une part, la continuité des aménagements assure une sécurité des cyclistes. Les interruptions d'infrastructures sont en effet particulièrement accidentogènes. D'autre part, seule une cohérence dans la vision peut créer un effet d'appel, et attirer de nouveaux cyclistes. La conception de lignes directrices pour le vélo à l'échelle communale a donc tout son sens, et est particulièrement porteuse au sein du périmètre d'étude, où des solutions de mobilité durables et abordables sont souhaitées.

L'amélioration des conditions de déplacements des vélos, tout comme celle des piétons, est essentielle à la réussite du concept de mobilité durable que la commune doit développer.

### 2.2.2. Contexte

#### A. Caractéristiques du réseau viaire

En raison du caractère rural du territoire, la densité du réseau routier à Tintigny est relativement faible comparativement à la moyenne wallonne, à savoir 2,1 contre 3,3 km/km². Cette densité est d'autant plus faible qu'une part importante du territoire est occupée par des zones boisées. Par ailleurs la part des autoroutes et routes régionales est particulièrement élevée puisqu'elle représente 25% contre 15% pour la moyenne wallonne. Ces spécificités peuvent constituer un frein à l'utilisation du vélo car les alternatives hors réseau structurant sont assez rares.

#### B. Distance et relief

En matière de mobilité douce, les notions de distance et de relief sont des critères essentiels à prendre en considération dans l'élaboration d'une stratégie de développement du réseau cyclable. Ils ne sont évidemment pas les seuls car le confort et la sécurité des usagers, nous le verrons plus tard, jouent un rôle primordial dans la réflexion.

##### B.1. Relief

La commune de Tintigny est située sur deux régions géologiques et morphologiques : la Lorraine (Gaume) et l'Ardenne. Elle se situe cependant principalement en Lorraine. La Lorraine est cette région naturelle qui prolonge le bassin de Paris en Belgique. L'action érosive de la Semois combinée à la structure géologique et à la composition des roches a permis le dégagement d'un relief en cuesta. La cuesta est schématiquement une ligne de crête bordée d'un côté d'une pente abrupte et de l'autre d'une pente douce orientée ici au Sud.

Les principales caractéristiques du territoire sont les suivantes :

- Le Nord de la commune se caractérise par la retombée du plateau ardennais. L'altitude maximale atteint 450 mètres dans la forêt de Chiny.
- Le centre de la commune se caractérise par un relief plus doux jusqu'à la cuesta sinémurienne matérialisée par la N83 contre laquelle vient buter la Semois. Celle-ci traverse le territoire communal à une altitude de 300 m environ. La N83 est implantée sur un petit plateau en pente douce dont le point culminant est le village de Bellefontaine (380 m).
- Au Sud, le plateau retrouve une pente douce vers Virton et la vallée du Ton et de nombreux ruisseaux dissèquent le relief en suivant une direction Nord-Sud du haut du plateau vers le Ton.
- Le point le plus bas de la commune se situe aux étangs de la Soye au Sud-Ouest de la commune, à +/- 260 m d'altitude.

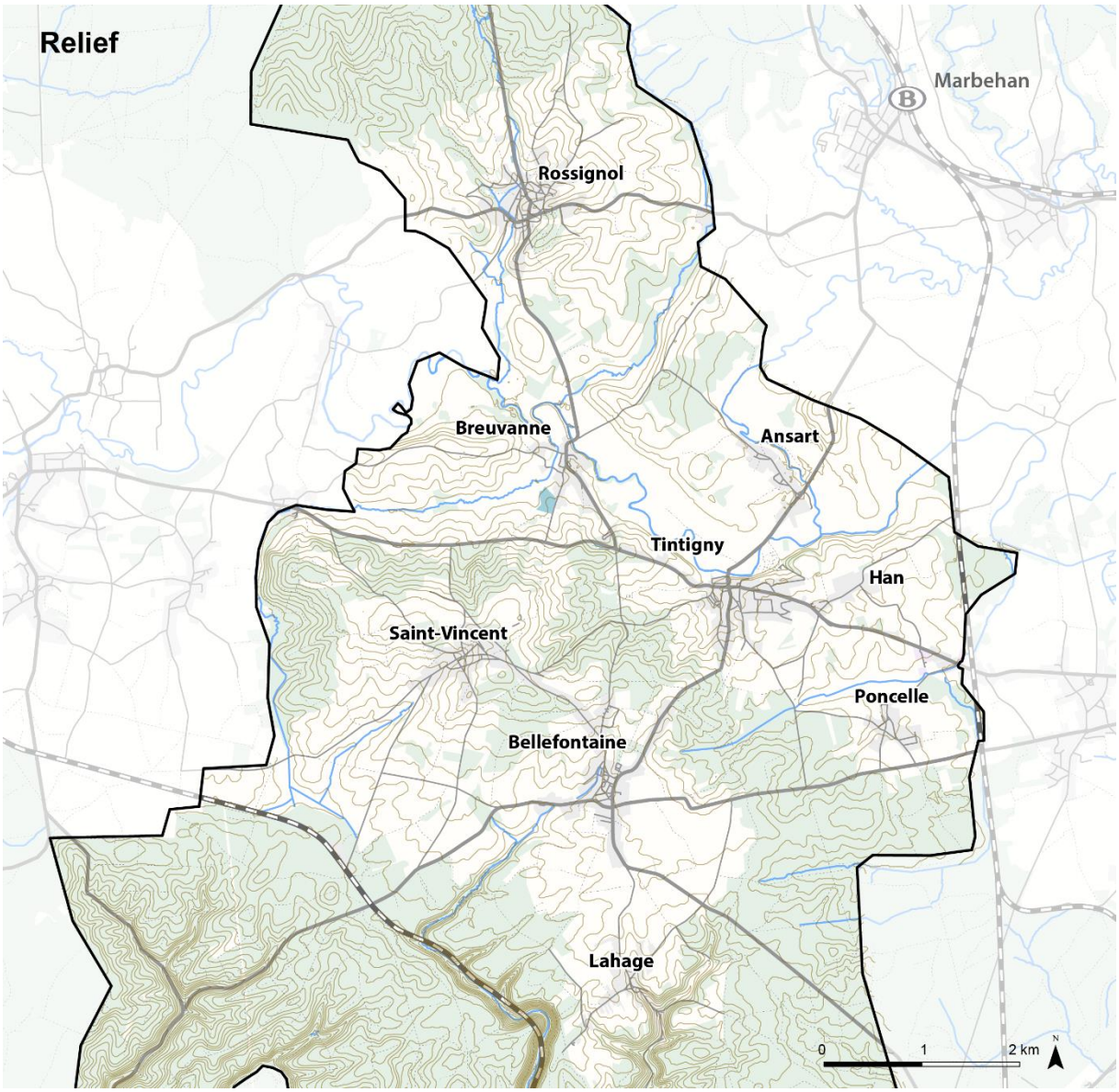



*Figure 22 : Relief (courbes de niveau) à Tintigny (sources : Openstreetmap - IGN)*

## B.2. Distance

A ce stade, sans aborder la notion d'itinéraires, il est important de souligner que le centre de Tintigny où sont concentré la majorité des services, est situé entre 1 et 5 km de tous les villages de la commune et à 5,5 km de la gare de Marbehan. Par ailleurs, les distances entre les villages sont de l'ordre de 2-3 km. Il s'agit à l'évidence de distance tout à fait crédible en matière en matière de déplacements cyclable, d'autant plus depuis l'arrivée en force des vélos à assistance électrique (voir point suivant).

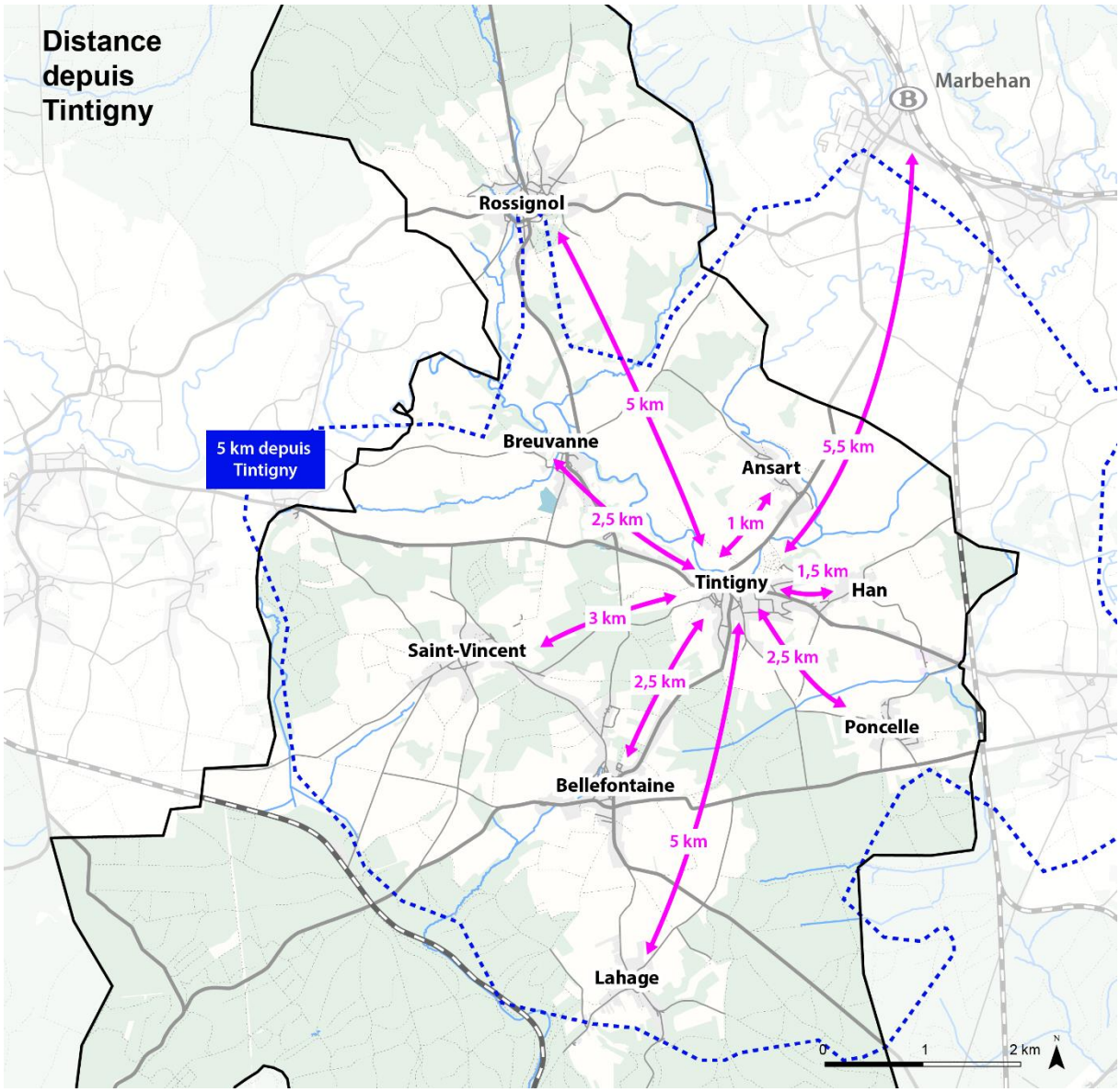



*Figure 23 : Distance entre le centre de Tintigny et les autres villages de la commune (source : Openstreetmap)*

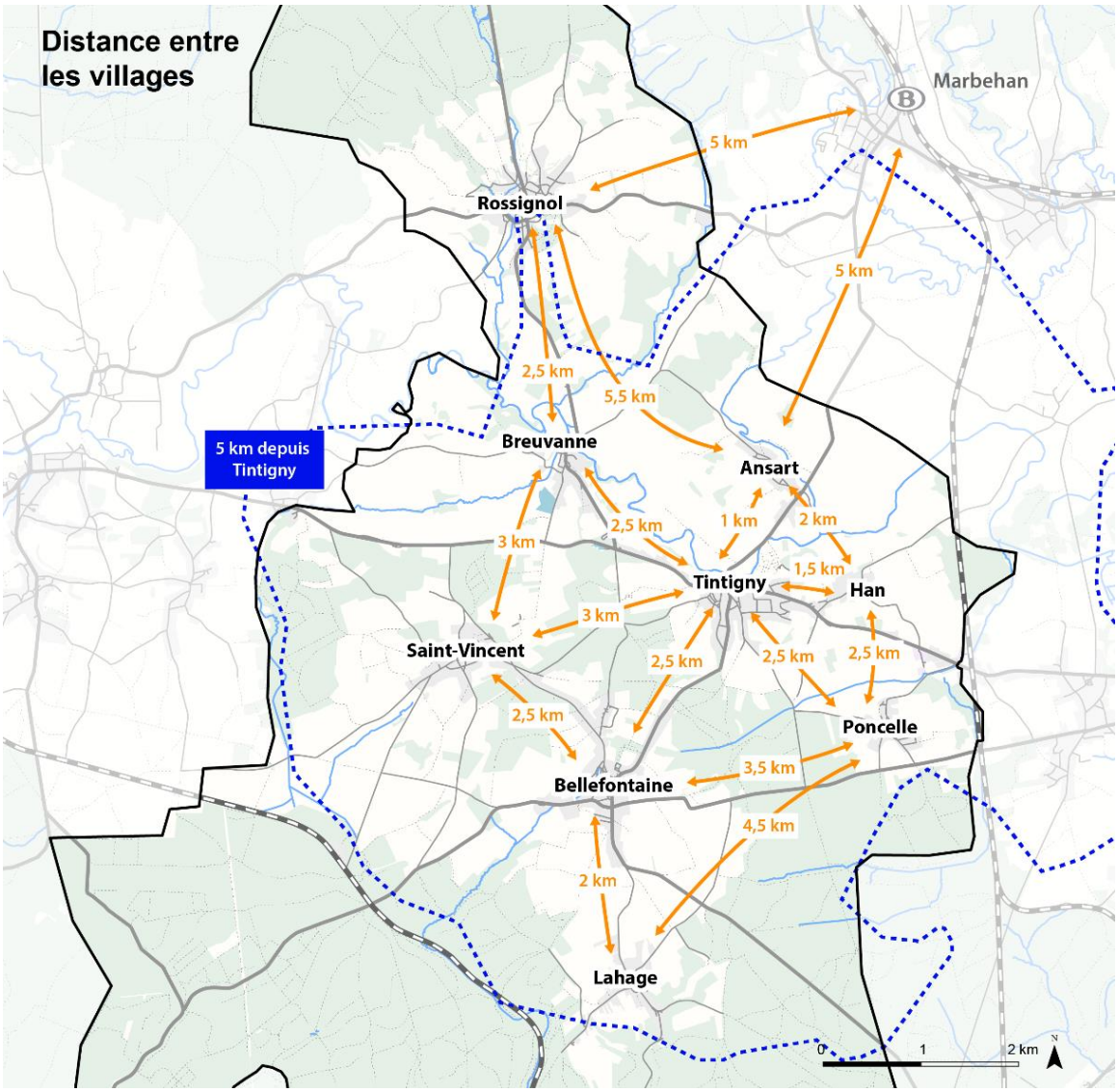



*Figure 24 : Distance entre les villages de la commune de Tintigny (source : Openstreetmap)*

## B.3. Essor du Vélo à assistance électrique (VAE)

Aujourd'hui, 40% des vélos vendus sont des VAE qui permettent de s'affranchir d'un relief plus marqué, d'élargir les profils d'utilisateurs du vélo et de parcourir de plus grandes distances. Avec une vitesse de 20 km/h, ce type de vélo permet de parcourir environ 10 km en environ 30 minutes.

Les avantages du vélo sont bien connus. Il s'agit d'un mode de transport économique, bon pour la santé et l'environnement et qui offre des temps de parcours stable. Parmi les inconvénients, citons la sécurité du stationnement, le relief et la météo. D'après des statistiques de cyclistes quotidiens (trajets domicile-travail), il pleut moins de 10% du trajet.

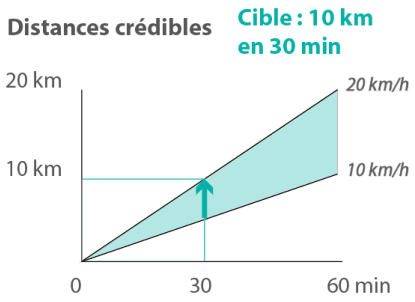



*Figure 25 : Distance / temps en VAE*

### 2.2.3. Infrastructures existantes

De manière générale, le territoire compte peu d'infrastructures spécifiques pour les vélos. L'élément le plus significatif est la présence sur la **N83** (axe de transit principal), d'une **piste cyclable** sur pratiquement sur toute sa longueur, sauf en agglomération. Cette piste prend différentes formes en fonction du contexte et de l'espace disponible : piste cyclable séparée, piste cyclable marquée… le niveau global de confort est jugé suffisant mais, sur certains tronçons, la largeur disponible parait insuffisante au regard du trafic et des vitesses pratiquées impactant le niveau de sécurité. Une attention particulière devra être portée à la cohabitation avec les piétons dans les zones urbanisées et la sécurité des cyclistes au niveau des intersections.

Le territoire compte également 4 chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pédélecs :

1. Le chemin agricole entre Bellefontaine et Lahage
2. La chaussée Romaine aux sud de Saint-Vincent entre la rue d'Orval et la voie d'Orval
3. La route entre la N83 à hauteur de Han et la rue des Minières à Tintigny
4. Le chemin Norulle au nord de la Halle de Han.

Signalons également la présence d'une chemin cyclo-piétons à Rossignol, au départ de la rue des Buissons.

*Photo 17 : Piste cyclable de la N83 en sortie de Tintigny vers Etalle (source : Google 2019)*

*Photo 18 : Piste cyclable de la N83 entre Han et Poncelle (source : Google 2019)*

*Photo 19 : Piste cyclable de la N83 à hauteur de Saint-Vincent (source : Google 2019)*

*Photo 20 : Piste cyclo-piétonne de la rue des Buissons à Rossignol (source : Google 2010)*

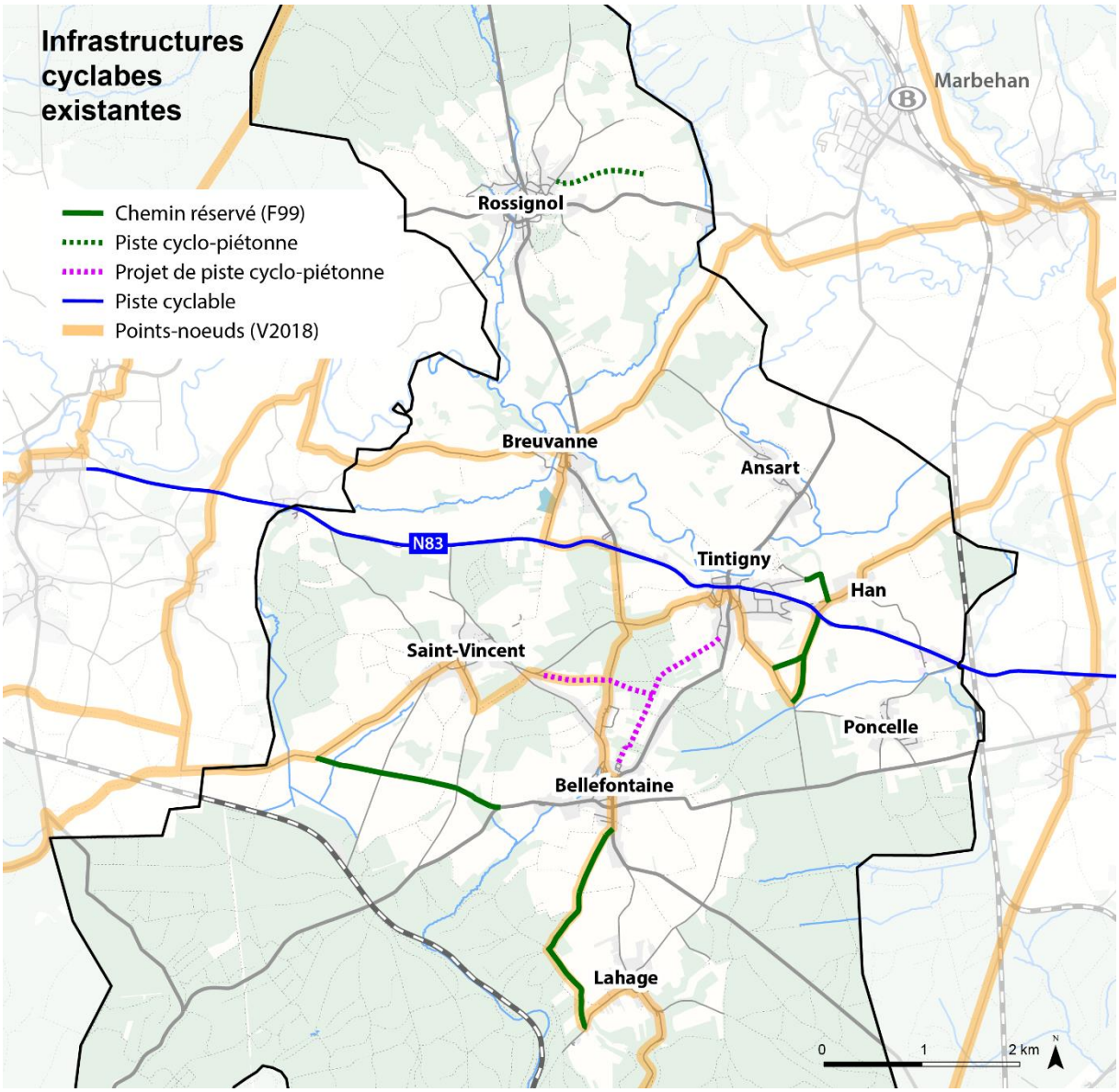



*Figure 26 : Infrastructures cyclables existantes à Tintigny (source : Openstreetmap)*

*Photo 21 : Voirie réservée (F99) de la rue d'Orval à Bellefontaine (source : Google 2019)*

*Photo 22 : Voirie réservée (F99) de la rue de Virton à Bellefontaine (source : Google 2019)*

*Photo 23 : Voirie réservée (F99) depuis la N83 à hauteur de Han (source : Google 2019)*

*Photo 24 : Voirie réservée (F99) Norulle au nord de la Halle de Han (source : Google 2019)*

### 2.2.4. Projets

#### A. Réseau cyclable à points-nœuds

Un réseau cyclable à points-nœuds est un réseau cyclable à vocation essentiellement touristique destiné à un large public (sportif, famille, etc.). Il est composé de nœuds portant tous un numéro et d'un maillage plus ou moins fin selon les régions. Chaque maille (entre 2 points) fait de l'ordre de 5 à 8 km et les boucles de 20 à 30 km. Les principaux critères de sélection du réseau sont la sécurité, le confort, la pente et l'intérêt paysager et touristique.

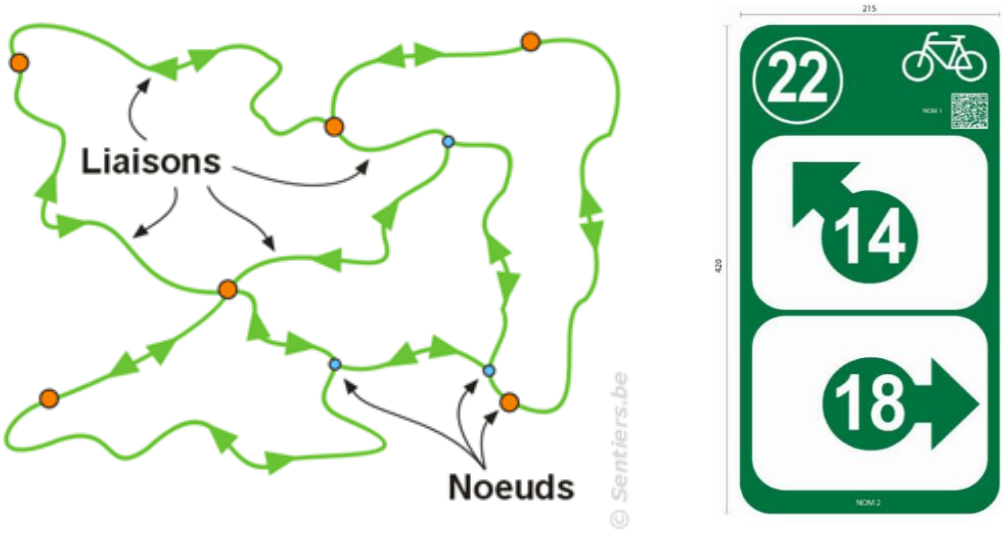



*Figure 27 : Principe du réseau cyclable à points-nœuds et modèle du panneau de balisage (source : Sentiers.be)*

A ce jour, l'entièreté de la Région flamande est couverte et la couverture wallonne se poursuit. En Région wallonne, plusieurs réseaux sont déjà opérationnels : la Wallonie picarde, la Famenne, Pays de Chimay et l'Entre-Sambre-et-Meuse, la Province du Brabant wallon et la région de la Basse Meuse en province de Liège.

Une étude d'élaboration du réseau sur les provinces de Namur et de Luxembourg a été réalisé par l'ICEDD et 8II asbl en 2018. Le tracé tel qu'envisagé à cette date est repris sur les figures xx et xx. La Province du Luxembourg travaille actuellement sur la mise en œuvre de ce réseau et plus spécifiquement sur le balisage. Il est possible que le tracé de 2018 ait été adapté depuis cette date.

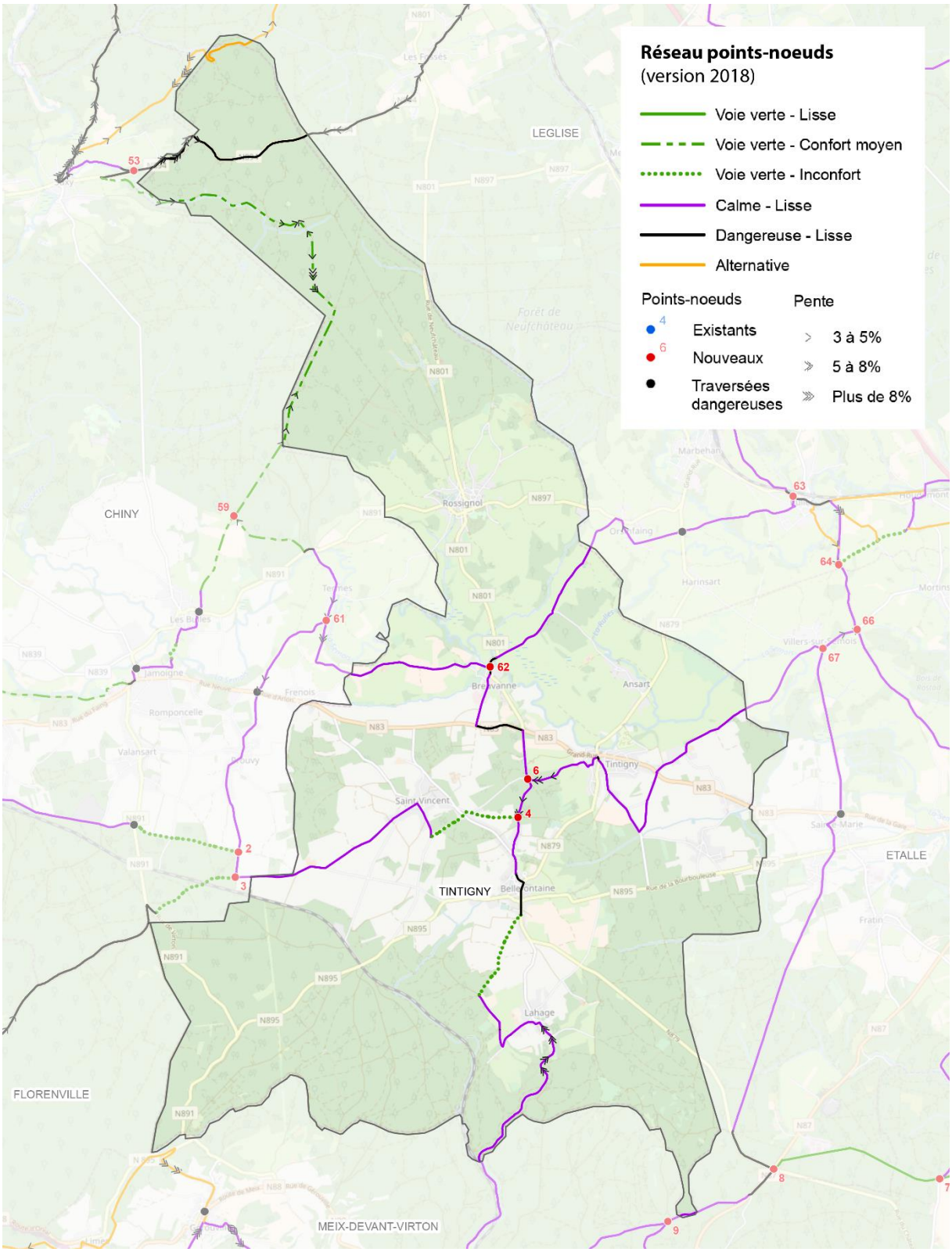



*Figure 28 : Version 2018 du réseau points-nœuds (source : ICEDD – 8II asbl)*

### B. Venelle Bellefontaine – Tintigny – Saint-Vincent

Dans le but d'assurer la circulation des modes doux entre les différents villages, la commune de Tintigny a pour projet de créer un réseau de venelles destiné aux modes doux (piétons et cyclistes) entre :

- Rue des Tilleuls à Tintigny et l'espace récréatif à côté de l'école de Bellefontaine ;
- Rue du Château à Saint-Vincent et la zone nord du nouveau lotissement à Bellefontaine.

***Voir 1.6 Evolution du contexte***

## 2.2.5. Synthèse

Vu le potentiel important, la gestion des déplacements lents est particulièrement cruciale au centre des villages et constitue un enjeu très important. Des mesures et des aménagements devront être concrétisés pour faciliter les modes doux à l'intérieur du centre. Une réflexion devra en tout cas être menée pour relier les villages entre eux.

Le tableau ci-dessous résume la situation en matière de mobilité douce sous la forme d'une matrice AFOM mettant en évidence d'un part les facteurs internes (atouts et faiblesses) et les facteurs externes (opportunités et contraintes).

*Tableau 3 : Matrice AFOM en matière de réseau cyclable*

| Facteurs internes | |
|---|---|
| **Atouts** | **Faiblesses** |
| • Présence d'un piste cyclable le long de la N83<br>• Quelques chemins réservés (F99)<br>• Présence de nombreux sentiers<br>• Faible distance entre Tintigny et les autres villages<br>• Faible distance de la gare de Marbehan | • Faible densité du réseau viaire, peu d'alternative<br>• Nombreuses voiries régionales non adaptée à la circulation des vélos<br>• Aucune liaison inter-village |
| **Facteurs externes** | |
| **Opportunités** | **Menaces** |
| • Réseau points-nœuds<br>• Réalisation d'un Programme Communal de Développement rural dont une fiche prévoit l'aménagement de liaisons inter-villages avec priorité sur la liaison entre le centre d'Ansart et la salle de village située le long de route régionale<br>• Projet de venelles entre Bellefontaine – Tintigny et Saint-Vincent | |

# 3. Transports en commun

## 3.1. Transport ferroviaire

La commune de Tintigny n'est desservie par aucune gare. La gare IC de Marbehan se situe entre 10 et 20 min en voiture des différents villages de Tintigny. La gare de Marbehan est desservie par la ligne dorsale 162 « Namur-Arlon », une ligne structurante pour la province qui se prolonge vers Bruxelles au Nord et vers Luxembourg-Ville au Sud.

A partir de Marbehan, Namur est accessible en 1h20 et Bruxelles en 2h30. Vers Arlon les liaisons prennent seulement 14 minutes et le trajet vers Luxembourg-Ville demande 35 minutes. Il y passe un train minimum par heure vers Luxembourg et Bruxelles. Les liaisons locales vers Libramont et Arlon y sont moins régulières.

Notons qu'aucune liaison de train n'est possible vers Virton, un pôle d'emploi pourtant important pour la commune. Seule la ligne de bus 155b « Saint-Mard – Virton – Marbehan » permet de rejoindre ce pôle. Les lignes 22 et 24 rejoignent Arlon et Marbehan.

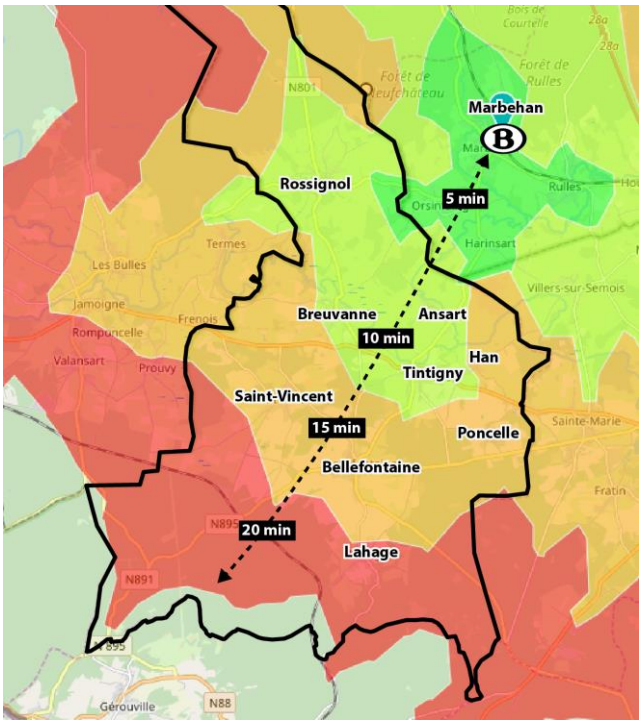



*Figure 29 : Temps de parcours en voiture entre la gare de Marbehan et de Tintigny (source : Openrouteservices)*

## 3.2. Transport urbain

### 3.2.1. Offre

#### A. Desserte et fréquence

La commune de Tintigny est desservie par 9 lignes de bus qui desservent les pôles voisins et dont la majorité sont des lignes scolaires à très faible fréquence.

Trois lignes présentent une fréquence plus importante (~12 passages / jour / sens) et permettent de relier la gare de Marbehan et le pôle de Virton :

- la ligne 22/2 reliant Florenville à Marbehan en passant par Rossignol ;
- la ligne 155b permettant une liaison vers Virton et Marbehan depuis tous les villages de la commune ;
- la ligne 165a reliant Virton aux villages de Tintigny, Bellefontaine, Breuvanne, Lahage et Saint-Vincent.

*Tableau 4 : Lignes de bus de Tintigny (source : infotec)*

| Ligne | Nom | Villages desservis | Départ journalier | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Jour ouvrable | WE / jour férié |
| 16 | Circuit scolaire des écoles de Tintigny | Ansart, Tintigny, Breuvanne, Han, Poncelle, Saint-Vincent | 1 | / |
| 22 | Florenville - Arlon | Saint-Vincent, Bellefontaine, Tintigny, Breuvanne. | 1 | / |
| 22/2 | Florenville - Marbehan | Rossignol | 11 | / |
| 22/3 | Saint-Vincent - Izel - Pin - Jamoigne | Saint-Vincent, Poncelle, Bellefontaine, | 1 | / |
| 54/3 | Jamoigne - Saint-Vincent - Sainte-Marie - Etalle - Habay | Tintigny, Ansart, Bellefontaine, Breuvanne, Poncelle et Saint-Vincent. | 2 | / |
| 54/7 | Les Fossés - Mellier - Rossignol - Marbehan - Habay | Rossignol | 1 | / |
| 81 | Saint-Vincent - Luxembourg | Tintigny, Bellefontaine et Saint-Vincent | 1 | / |
| 155b | Saint-Mard - Virton - Marbehan | Tintigny, Ansart, Bellefontaine, Breuvanne, Poncelle, Lahage, Rossignol et Saint-Vincent | 12 | / |
| 165a | Florenville - Virton - Saint-Mard | Tintigny, Bellefontaine, Breuvanne, Lahage et Saint-Vincent | 13 | / |

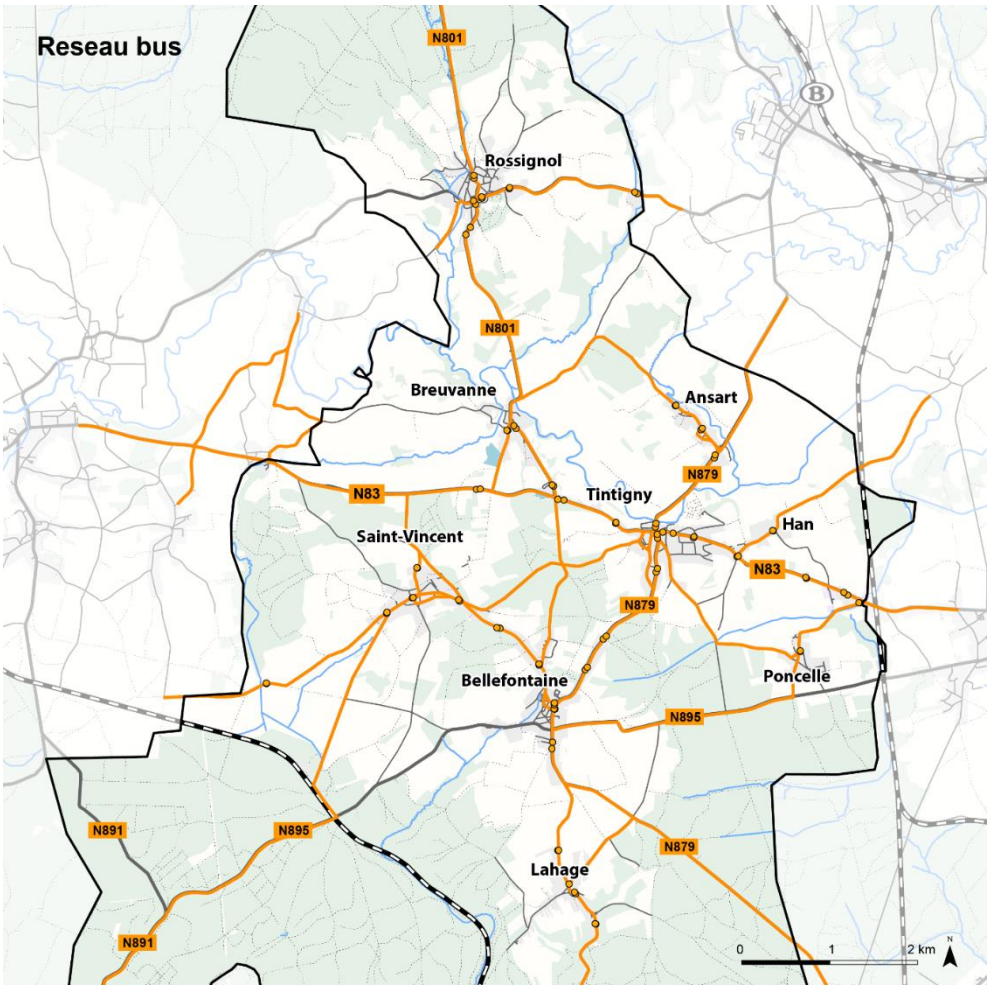



*Figure 30 : Réseau bus de Tintigny (source : TEC)*

### B. Temps de parcours

Le tableau ci-dessous reprend le temps de parcours des différents villages par rapport aux principaux pôles d'intérêt. Les temps de parcours sont exprimés en minutes et ont été recensés pour le cas le plus favorable (trajet direct).

Les temps de parcours au sein de la commune sont raisonnables, il faut moins de 10 minutes pour rejoindre Tintigny au départ de chaque village. Le pôle de Marbehan demande des temps de parcours plus longs sauf pour Tintigny, Rossignol et Ansart. Le pôle d'Arlon est quant à lui accessible en 34 minutes à partir de Tintigny, et celui de Luxembourg-ville en 70 minutes.

*Tableau 5 : Temps de parcours (en minutes) en bus vers les principaux pôles d'emplois*

| Départ | Tintigny | Marbehan | Florenville | Virton | Arlon | Luxembourg |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Tintigny | / | 8 | 24 | 37 | 34 | 70 |
| Saint-Vincent | 11 | 30-40 | 18 | | 44 | 88 |
| Rossignol | | 13 | | | | |
| Bellefontaine | | | 20 | | 41 | 86 |
| Ansart | 2 | 13 | | | | |
| Breuvanne | 7 | 27 | 15 | | 31 | |
| Han | 2 | 40 | | | | |
| Poncelle | 3 | 44 | | 32 | | |
| Lahage | | | 35 | 29 | | |

### 3.2.2. Demande

L'estimation de la demande repose sur des données de fréquentation des arrêts fournies par le TEC. Il s'agit du nombre moyen de montées par jour sur base des statistiques de septembre 2017 (soit 21 jours ouvrables et 9 jours de week-end). Sur les 41 arrêts que compte le territoire communal, les 10 arrêts les plus fréquentés totalisent plus de 75% des montées en semaine. Les arrêts « Tintigny – Maison communale », « Rossignol – Carrefour » et « Bellefontaine – Carrefour » sont les plus fréquentés. En raison de la faiblesse de l'offre le week-end, le nombre moyen de montées par jour est de 10, tous les arrêts confondus.

*Tableau 6 : Nombre moyen de montées par arrêt en semaine en septembre 2017 (source : SRWT)*

| Arrêt | Nombre de montées / jour | Arrêt | Nombre de montées / jour |
|---|---|---|---|
| TINTIGNY Maison Communale | 51 | SAINT-VINCENT Eglise | 14 |
| ROSSIGNOL Carrefour | 50 | TINTIGNY Carrefour | 11 |
| BELLEFONTAINE Carrefour | 39 | TINTIGNY Grand Rue 39 | 10 |
| LAHAGE Monument | 22 | SAINT-VINCENT Rue des Chasseurs Ardennais | 10 |
| BREUVANNE Chapelle | 18 | BELLEFONTAINE Eglise | 10 |
| TINTIGNY Route de Han | 16 | | |

Il est important de préciser qu'il s'agit de la photographie de la fréquentation à un moment donné et que, par ailleurs, en l'absence de validation de l'ordre de 15% des utilisateurs, la fréquentation est généralement sous-estimée.

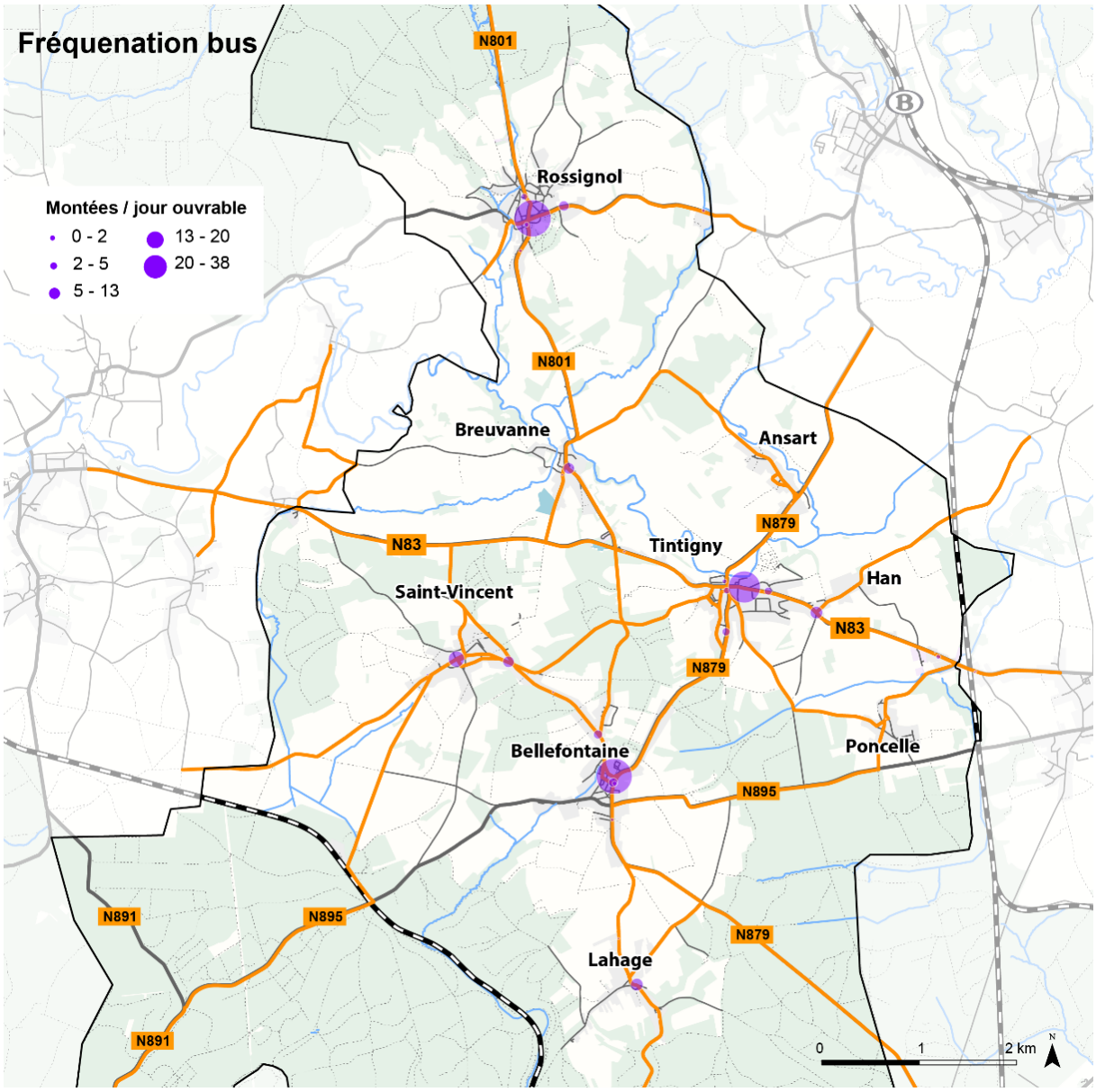



*Figure 31 : Fréquentation moyenne des arrêts de bus de Tintigny en jours ouvrables (source : SRWT, Sept. 2017)*

### 3.2.3. Développement du réseau

Dans le cadre du processus de redéploiement de l'offre mené par l'Autorité Organisatrice du Transport (AOT), en collaboration avec l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) et l'Organe de Consultation de Bassin de Mobilité (OCBM), il est prévu qu'une **nouvelle ligne WEL** (Wallonia Easy Line) soit mise en œuvre entre Florenville et Arlon en 2020. Avec un arrêt par commune, elle permettra aux communes de Florenville, Chiny, Tintigny et Etalle de rejoindre le pôle d'Arlon, permettant une connexion vers le Luxembourg. Cette navette circulera du lundi au vendredi en direction d'Arlon entre 6h et 9h et dans la direction opposée entre 16h et 19h.

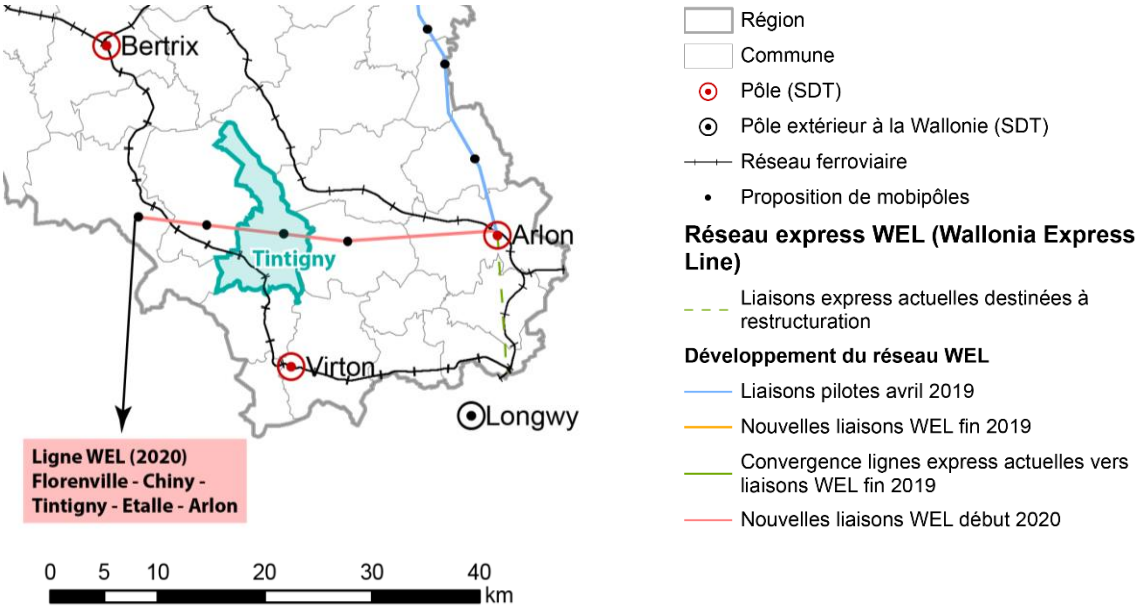



*Figure 32 : Ligne WEL projetée entre Florenville et Arlon (source : SPW – AOT, 2019)*

### 3.2.4. Aménagement des principaux arrêts de bus

En matière d'aménagement, d'accessibilité et de sécurité, il est important de mettre la priorité sur les lieux les plus fréquentés. Une attention particulière doit être portée sur les arrêts de bus comptabilisant le plus de montées.

#### Tintigny – maison communale

Les arrêts de bus « Tintigny – Maison communale » sont implantés le long de la N83 (à 100 m l'un de l'autre), axe de transit fortement fréquenté. Ils sont équipés d'abris-bus et le centre de Tintigny est pourvu de trottoirs permettant de rejoindre l'arrêt et d'attendre le bus en toute sécurité. Des mesures d'aménagements ont été prises le long de la N83 dans la traversée de Tintigny dans le but d'apaiser la circulation et permettre une meilleure cohabitation avec les modes doux.

*Figure 33 : Localisation des arrêts « Tintigny – Maison communale (source : Openstreetmap)*

*Photo 25 : Arrêts de bus « Tintigny – Maison communale » (source : Google 2019)*

## Rossignol – Carrefour

Les arrêts « Rossignol – Carrefour » sont implantés le long de la rue de Marbehan (N897), un des deux axes principaux du village. Les arrêts ne bénéficient d'aucun aménagement spécifique et les utilisateurs doivent attendre à même la rue. La sécurité des piétons est également compromise par le manque d'infrastructures pour les piétons entre les habitants et l'arrêt de bus.

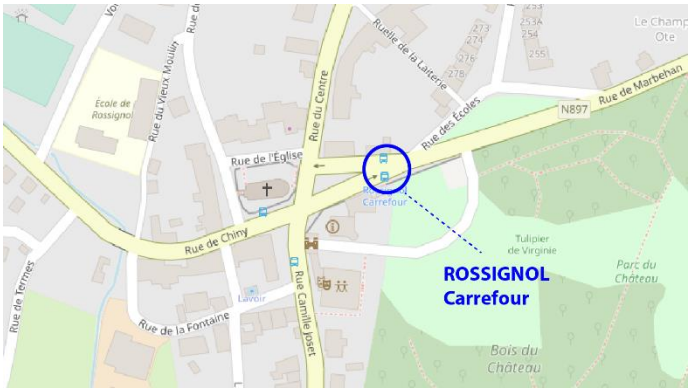



*Figure 34 : Localisation des arrêts « Rossignol – Carrefour (source : Openstreetmap)*

*Photo 26 : Arrêts de bus « Tintigny – Rossignol – Carrefour » (source : Google 2019)*

## Bellefontaine – Carrefour

Les arrêts « Bellefontaine – Carrefour » sont situés de part et d'autre de la rue des Prisionniers politiques, à proximité avec la route principale du village N879. Ils disposent des aménagements nécessaires pour assurer le confort et la sécurité des piétons. Alors que la continuité piétonne est globalement assurée sur les voiries locales, la sécurité des piétons le long de N879 (rue Jean-Charles de Hugo) n'est pas garantie.

*Figure 35 : Localisation des arrêts « Bellefontaine – Carrefour » (source : Openstreetmap)*

*Photo 27 : Arrêts de bus « Bellefontaine - Carrefour » (source : Google 2019)*

## Lahage – Monument

De par son positionnement et la configuration du réseau routier, les voiries de Lahage supportent principalement un trafic local. Implanté le long de la rue de Saint-Hubert, un des arrêts est équipé d'un abris-bus et d'un trottoir alors que le second est implanté à même la rue, sans véritable espace pour patienter. Comme dans de nombreux villages ruraux, la majorité des voiries ne sont pas munis de trottoirs.

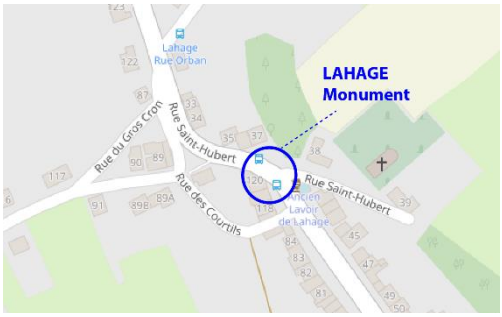



*Figure 36 : Localisation des arrêts « Lahage – Monument » (source : Openstreetmap)*

*Photo 28 : Arrêts de bus « Lahage – Monument » (source : Google 2011)*

## Breuvanne – Chapelle

Situé le long de l'axe routier principal de Breuvanne, l'un des 2 arrêts « Chapelle » est équipé d'un abris-bus et des trottoirs (relativement étroits) permettent aux piétons de circuler. Par ailleurs, la continuité piétonne semble assurée sur les voiries principales permettant un accès confortable aux utilisateurs du bus.

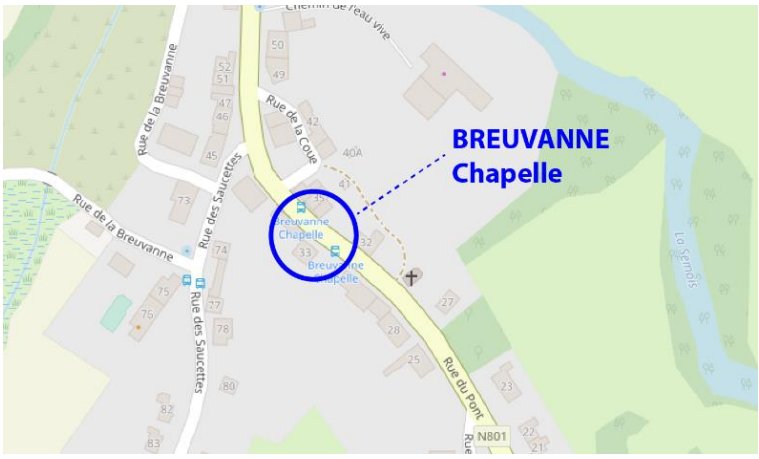



*Figure 37 : Localisation des arrêts « Breuvanne – Chapelle » (source : Openstreetmap)*

*Photo 29 : Arrêts de bus « Breuvanne – Chapelle » (source : Google 2019)*

## 3.3. Attractivité des transports en commun

Dans le but d'estimer l'attractivité des transports en commun par rapport à la voiture pour les différents villages de la commune, les temps de parcours moyens vers Virton, Luxembourg et Arlon ont été comparés. Notons que les combinaisons « bus + train » sont calculées sans tenir compte d'un éventuel temps d'attente pour une correspondance à la gare de Marbehan, les trajets en voiture sont calculés dans le meilleur des cas sans tenir compte de la congestion du trafic.

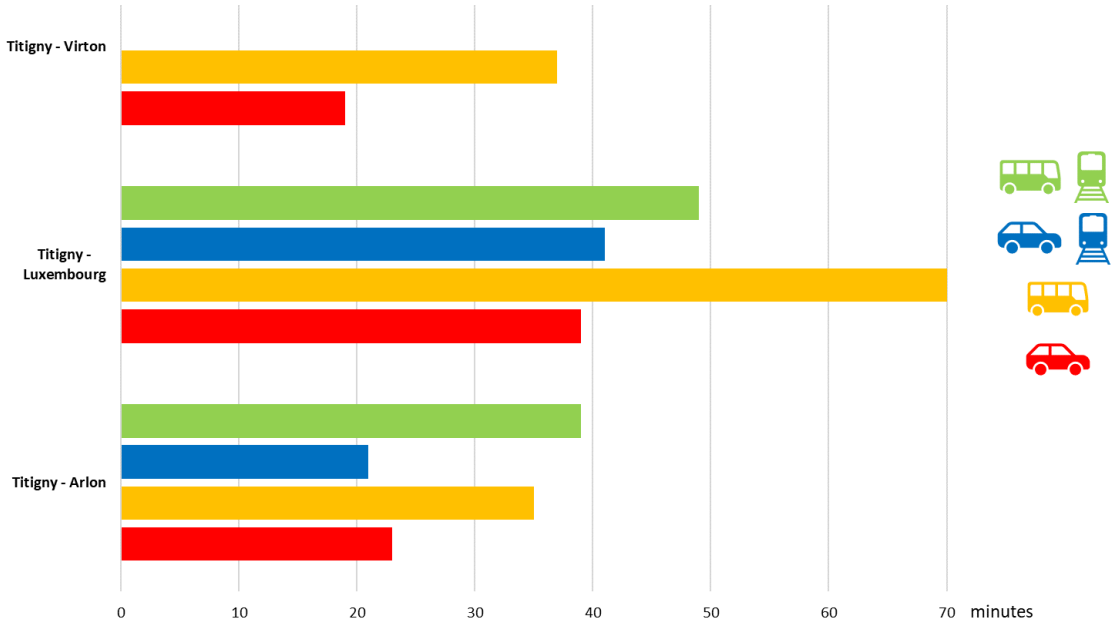



*Figure 38 : Comparaison des temps de parcours en lien avec les principaux pôles d'emplois*

Il ressort de ces données que :

- Depuis Tintigny, la combinaison voiture + train est la plus intéressante pour rejoindre Arlon, elle permet des temps de parcours plus courts en comparaison avec la voiture et ce sans tenir compte des problèmes de congestion du trafic et de stationnement.
- Dans la direction de Luxembourg-Ville, la combinaison voiture + train n'est pas la plus avantageuse, mais le temps de trajet en voiture semble sous-estimé au vu des problèmes de congestion de trafic auxquels sont confrontés les automobilistes.
- Les liaisons vers Virton sont peu développées alors qu'il s'agit d'un pôle d'emplois et d'un pôle scolaire très important pour la commune.

## 3.4. Intermodalité

Actuellement, l'intermodalité avec le train, et plus spécifiquement la gare de Marbehan, est majoritairement assurée par la voiture. La combinaison « bus / train » est rendue compliquée par l'inadéquation des horaires (correspondance et plage horaire des bus).

Concernant le vélo, afin de favoriser son utilisation, il est indispensable de réfléchir en termes d'intermodalité avec les transports en commun. Etant donné la position géographique de Tintigny et sa proximité avec la gare SNCB de Marbehan, cette thématique mérite d'être approfondie. C'est également le cas pour les lignes fortes du TEC et ses principaux arrêts.

A noter que, dans le cadre du plan wallon d'investissement 2019-2024, la Région wallonne souhaite promouvoir la création d'une centaine de plateformes ou unités multimodales dans des endroits judicieusement choisis et de les connecter au réseau de transport et aux pôles d'activités. Ces plateformes offriront divers services et permettront l'échange modal, avec des parkings notamment de co-voiturage, des abris vélo sécurisés, des arrêts de bus, ou des accès aux gares mais également avec des services divers tels que des lignes de bus rapides nouvelles de type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) avec un service performant (confort, wi-fi, numérique, etc..), des espaces de co-working parfaitement connectés, des offres de titres services, éventuellement de l'horeca, des locations de vélos, des stations de recharges en lien avec la stratégie « post diesel » (électrique, gaz, etc…), des véhicules partagés, etc...

## 3.5. Synthèse

Le territoire communal profite de la proximité de la gare de Marbehan, cette gare jouant notamment un rôle intéressant pour les travailleurs frontaliers et étant équipée d'un grand parking aménagé il y a quelques années. L'axe de la N83 est relativement bien desservi par les transports en commun qui assurent des liaisons régulières vers les pôles voisins. Pour les autres villages, l'offre reste faible et les temps de parcours trop long. L'arrivée prochaine d'une ligne WEL va permettre de renforcer la liaison vers Arlon pour les navetteurs.

# 4. Service de mobilité

## 4.1. Covoiturage

### 4.1.1. Contexte en Région wallonne

Le covoiturage est « l'utilisation conjointe et préméditée (à la différence de l'auto-stop) d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou des passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun ».

Le covoiturage est utilisé comme mode de transport principal entre le domicile et le travail par environ 4% des travailleurs belges (Beldam 2012, diagnostic domicile-travail 2008), ce qui représente 52.000 covoitureurs réguliers en Wallonie. Il s'avère cependant que le recours au covoiturage semble en diminution depuis 2008.

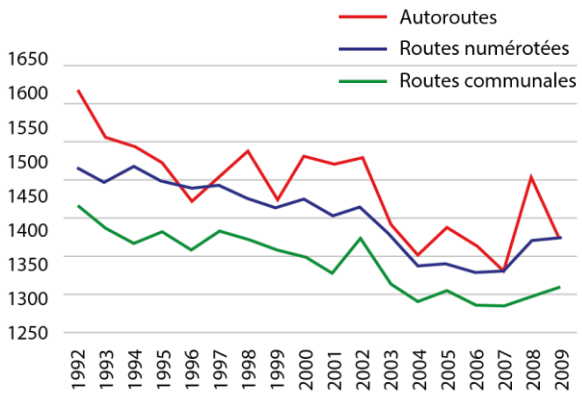



*Figure 39 : taux d'occupation moyen des voitures sur le réseau routier wallon (source : SPF Mobilité et Transports)*

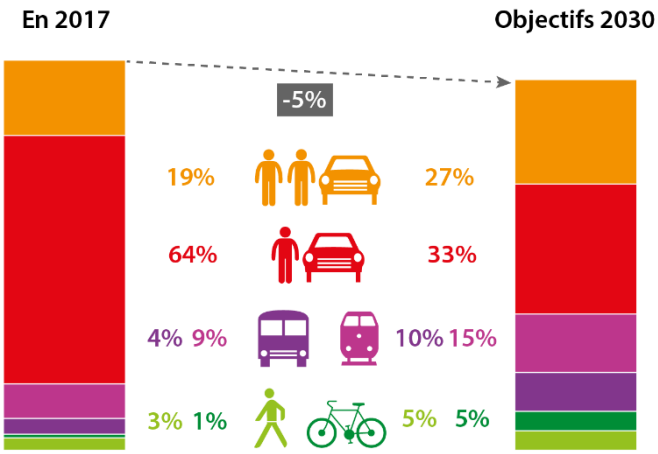



*Figure 40 : Objectifs fixés par la vision FAST 2030 en matière de parts modales (source : SPW)*

Les communes ont un rôle clair à jouer dans la promotion et la facilitation de ce mode de transport. La motorisation croissante des ménages a progressivement réduit le taux d'occupation des véhicules comme l'indique le graphique ci-dessous et il est impératif d'agir en vue de renverser cette tendance.

Pour rappel, selon la nouvelle vision de la mobilité en Région wallonne, la vision FAST 2030 (Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal), la part de covoiturage devra considérablement augmenter pour atteindre les objectifs ambitieux fixés en matière de transfert modal

### 4.1.2. Application au territoire de Tintigny

Le territoire de Tintigny ne compte aucune zone de covoiturage. La zone la plus proche est implantée à hauteur de la sortie « Rulles » sur l'autoroute E411, à environ 10 km de Tintigny, et compte 14 emplacements. Un autre parking est situé au rond-point d'Etalle. Néanmoins, dans le cadre du Plan de Cohésion Social (PCS) Habay-Tintigny et en partenariat avec la Fondation Rurale de Wallonie (FRW) et d'autres communes, un projet de mise en place d'un **système d'Autostop organisé** est en cours d'élaboration (ex. www.rezopouce.fr).

A plus large échelle, mentionnons la voie d'autoroute E411 récemment réservée aux motos et aux covoiturers (3 personnes min) depuis Arlon jusqu'à la frontière luxembourgeoise. Néanmoins, la contrainte des 3 personnes par véhicules et l'absence de continuité au-delà de la frontière limitent son utilisation et son efficacité.

## 4.2. Voitures partagées

### 4.2.1. Enjeux

Considérant qu'une voiture particulière passe en moyenne plus de 95 % du temps en stationnement, le partage d'une même voiture entre plusieurs usagers permet d'optimiser son utilisation. D'après les analyses, une voiture partagée peut remplacer jusqu'à 9 voitures particulières.

Le développement de l'autopartage permet de relever plusieurs défis importants :

- Réduire les dépenses des ménages
- Donner un accès occasionnel à l'automobile aux ménages précaires
- Agir en complémentarité de la marche, du vélo et du transport public
- Faciliter les déplacements vers des zones peu accessibles en transport public
- Optimiser et réduire les coûts des flottes d'entreprise
- Réduire les espaces de stationnement en voirie

L'autopartage se développe en tout cas depuis une dizaine d'années en Belgique et commence à prendre de l'ampleur en Région Wallonne. L'autopartage peut se présenter sous différentes formes.

### 4.2.2. Autopartage en station

Le réseau le plus développé en région Wallonne est le réseau Cambio mais, à l'exception de la ville d'Arlon, il n'est pas présent en Province du Luxembourg. Le développement se fait principalement en milieu urbain mais de petites villes (15-30.000 habitants) telles que Gembloux, Ciney et Arlon commencent à s'équiper. Sur base de ces constats, il est considéré que l'implantation de stations Cambio est difficilement envisageable à Tintigny.

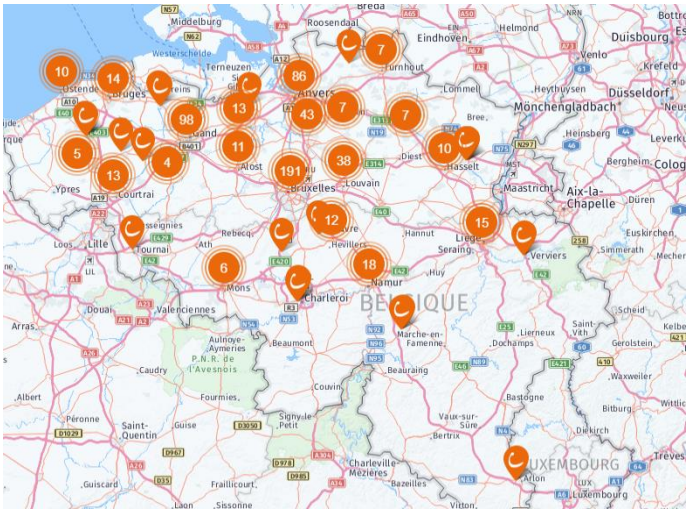



*Figure 41 : Localisation des stations Cambio (source : Cambio)*

### 5.2.3 Autopartage entre particuliers

Si l'autopartage institutionnel n'est pas le plus pertinent à Tintigny, la Commune doit prendre la mesure du développement de l'autopartage entre particuliers avec l'arrivée d'acteurs majeurs tels que CarAmigo, CozyCar, Wibee, Drivy, et d'autres peut être à venir.

- Potentiel important pour des personnes isolées en milieu rural ou périurbain :
- La promotion de ces plateformes doit faire partie intégrante de la stratégie mobilité.

## 4.3. Transports à la demande

### 4.3.1. Enjeux

Même quand elle est hiérarchisée, une offre de transport par bus répond difficilement aux besoins de déplacements diffus. Cette situation affecte principalement les personnes non motorisées, les personnes âgées, les personnes en situation de précarité sociale et économique, les enfants et adolescents et les personnes à mobilité réduite.

Afin de permettre à ces personnes de se déplacer, de nombreuses initiatives de mobilité rurale alternative (en abrégé IMRA) se sont mises en place en complément des solutions de transport en commun. Ces initiatives offrent des services aussi variés que la mise à disposition de minibus, la location de scooter, l'accès au permis de conduire, le transport à la demande, l'organisation du covoiturage… Ces initiatives sont pour la plupart ciblées sur une situation, une commune ou une catégorie de personnes en particulier. Le TEC lui-même a mis en place différents services complémentaires aux lignes régulières en collaboration avec les communes, tels que les Proxibus, et récemment le Flexitec.

Plus d'infos sur : http://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/mobilite-rurale

### 4.3.2. Application au territoire de Tintigny

En 2011, en partenariat avec la Province de Luxembourg, le CPAS de Tintigny a mis en place un service de taxi social, intitulé Locomobile. Ce système de transport à la demande fonctionne uniquement avec un groupe de volontaires qui regroupe une quinzaine de personnes aujourd'hui. Le service est accessible par téléphone les jours ouvrables de 8h00 à 16h30. En 2019, près de 900 personnes ont été prises en charge pour près de 800 trajets[2]. Les 2 tranches d'âge les plus représentées sont les « 65 ans et plus » avec 74% des trajets et les « 40-64 ans » avec 25%. La moitié des trajets concerne la vie sociale, un tiers les courses et l'administration et 10% le secteur médical.

Par ailleurs, des services similaires sont organisés par la Croix Rouge et les Mutuelles mais, à ce stade, aucune coordination n'est organisée.

[2] 1 trajet = 1 embarquement + 1 débarquement

# 5. Réseau routier

## 5.1. Structure du réseau routier

En raison du caractère rural du territoire, la densité du réseau routier à Tintigny est relativement faible comparativement à la moyenne wallonne, à savoir 2,1 contre 3,3 km/km². Cette densité est d'autant plus faible qu'une part importante du territoire est occupée par des zones boisées. Par ailleurs la part des routes régionales est particulièrement élevée puisqu'elle représente 25% contre 15% pour la moyenne wallonne.

### Hiérarchisation

La carte du réseau routier illustre de façon synthétique la **hiérarchisation des voiries** suivant leurs usages et leurs caractéristiques physiques. Au niveau fonctionnel, on peut distinguer une hiérarchisation entre les voiries régionales et les voiries communale.

- Les voiries régionales jouent un rôle structurant particulier et accueillent souvent un trafic trouvant sa destination et son origine en dehors du territoire communal. Selon l'origine du trafic de transit, elles peuvent être réparties en :
  - Voie de transit régional ;
  - Voie de transit sous-régional ;
- Les voiries locales peuvent être classées en trois catégories :
  - Voie de liaison. Elles jouent un rôle structurant à l'échelle communale ou intercommunale. Elles assurent les liaisons entre les villages et avec les villages des communes voisines ;
  - Voie de circulation locale. Elles assurent uniquement un trafic exclusivement local ;
  - Voie de desserte locale. Elles représentent l'échelle la plus basse de la hiérarchie (cul-de-sac, voirie se prolongeant par des chemins agricoles ou forestiers…) ;
- Le solde est composé de chemins agricoles et forestiers.

### Réseau routier de Tintigny

La **N83** peut être considérée comme une **voirie de transit régional** à dimension internationale. La N83 permet de relier Bouillon à Arlon et constitue une dorsale à l'échelle des communes du Sud de la Province de Luxembourg. Outre une utilisateur par les population belge, elle est également empruntée par les travailleurs français (région de Carignan, Sedan…) se rendant au Grand-Duché du Luxembourg et dans les pôles d'emplois du sud de la Province. Par ailleurs, elle est empruntée à partir de Stockem sur l'E25 par des poids lourds qui relient par exemple des aéroports du sud de l'Allemagne à l'aéroport français de Vatry près de Reims (itinéraires GPS).

Elle présente un gabarit important (également dans les traversées des villages) et un caractère assez rectiligne. Le trafic journalier enregistré en 2006 sur la N83 au niveau de la commune de Tintigny est de +/- 7.500 véhicules par jour sur le tronçon Tintigny - Chiny.

*Photo 30 : N83 hors agglomération, entre Tintigny et Saint-Marie (source Google 2019)*

*Photo 31 : N83 en agglomération dans la traversée de Tintigny (source : Google 2019)*

Les voies de **transit sous-régional** sont :

- La **N801** (Neufchâteau – Tintigny) débute de Neufchâteau et suit une orientation générale Nord-Sud. A Les Fossés, elle croise la N894. Sur le territoire communal, la N801 traverse Rossignol (croisement avec la N891) et Breuvanne, et ensuite rejoint la N83.
- La **N879** (Ethe - Tintigny – Marbehan) est une voirie d'axe Nord-Sud qui débute à Marbehan (croisement avec la N891). A Tintigny, elle croise la N83 avant de traverser Bellefontaine. Elle traverse la Forêt d'Orval et offre des jonctions avec la N87 au lieu-dit « Croix-Rouge » (commune d'Etalle) et la N82 à Ethe.
- La **N891** (La Soye – Jamoigne – Marbehan) est une voirie parallèle à la N83 qui débute à Jamoigne (N83), traverse Rossignol et se termine à Marbehan ;
- La **N894** (Léglise – Chiny – Lacuisine) traverse les communes des Florenville, Chiny, Tintigny (extrémité nord du territoire) et Léglise ;
- La **N895** (Bellefontaine – Limes) relie le village de Bellefontaine à celui de Limes et traverse pour l'essentiel une zone boisée.

Ces voies de transit constituent donc des lieux relativement importants en termes de circulation. De plus, elles traversent des milieux urbanisés. Il convient donc d'y apporter une attention particulière au niveau de l'aménagement et de la sécurisation des entrées et traversées de village.

Les autres voiries présentent des caractéristiques très variables et sont amenées à jouer un rôle fonctionnel particulier. On retiendra plus particulièrement les voies de liaisons sur lesquelles une circulation plus intense, bien que locale, peut être rencontrée.

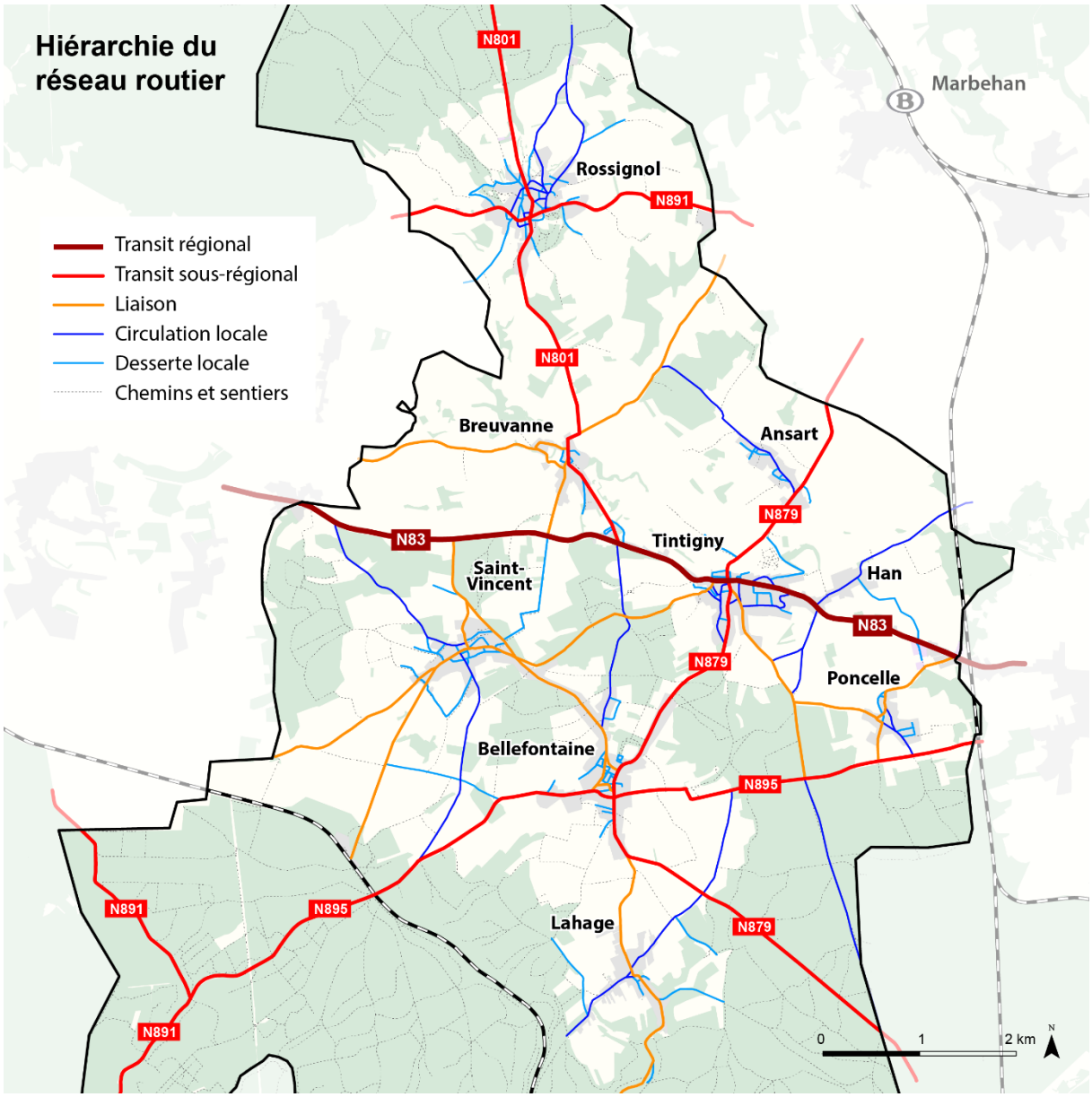



*Figure 42 : Hiérarchie du réseau routier de Tintigny (sources : SDC et Openstreetmap)*

## 5.2. Régime de vitesse

### 5.2.1. Généralités

La question des vitesses peut être analysée selon :

- L'angle réglementaire avec les limitations de vitesses réglementaires, indiquées aux automobilistes par la signalisation verticale et parfois, des marquages au sol complémentaires ;
- L'angle comportemental, lié à l'environnement (présence de bâtiments en bordure de voirie, densité du tissu urbain) et les aménagements de chaussée (largeur, courbures et pentes). Ces différents "signaux" peuvent en effet générer des comportements de non-respect des limitations réglementaires par les automobilistes.

### 5.2.2. Les vitesses autorisées

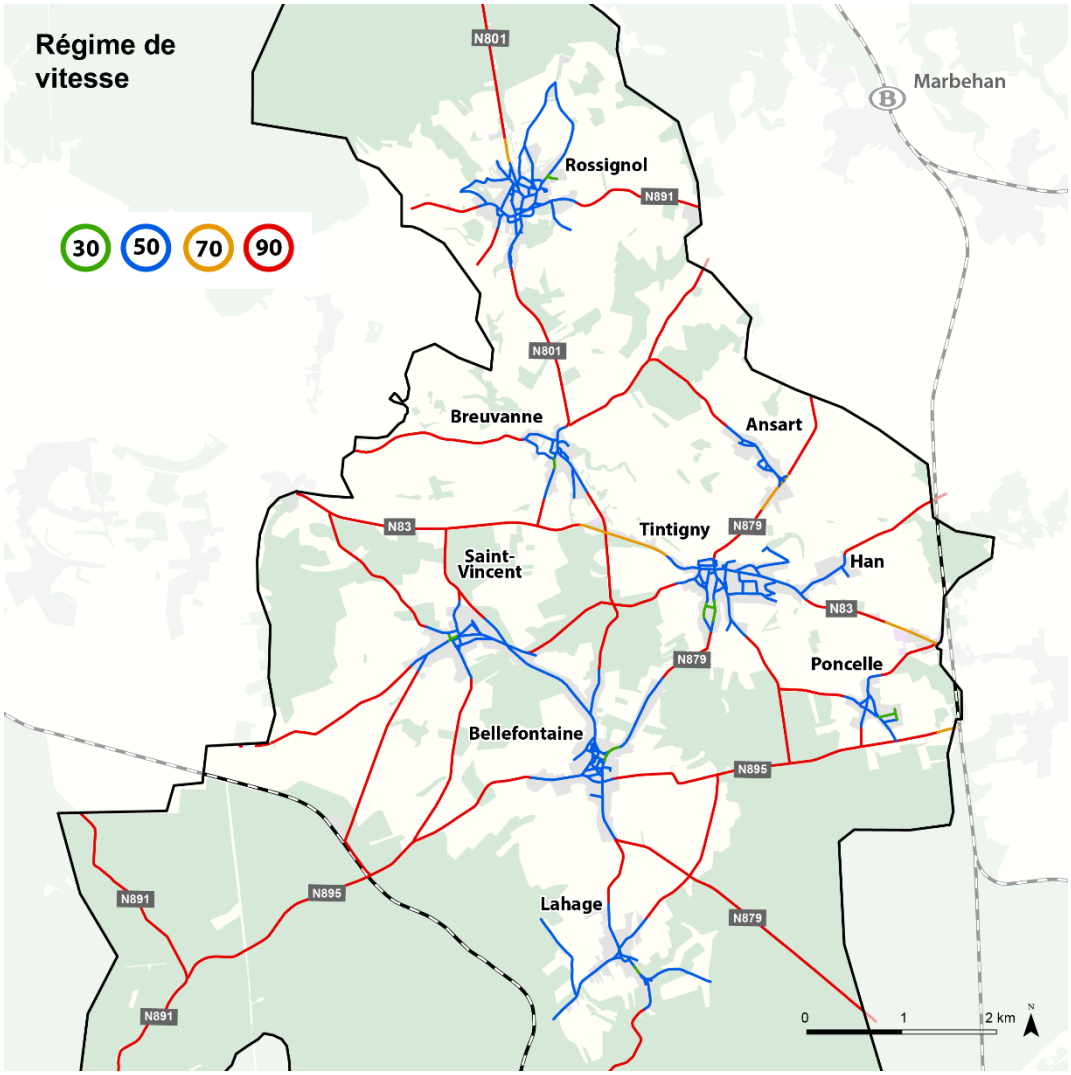



*Photo 32 : Régime de vitesse sur le réseau routier de Tintigny (source : Openstreetmap)*

En matière de limitation de vitesse, les constats sont les suivants :

- Sur les voiries régionales, la vitesse est globalement limitée à 90 km/h, à l'exception de la traversée des agglomérations où elle est réduite à 70 ou 50 km/h ;
- La vitesse en agglomération est fixée à 50km/h et à 30 km/h aux abords des écoles conformément au code de la route.

### 5.2.3. Les vitesses pratiquées

L'analyse des vitesses pratiquées repose sur les données d'un radar mobile de la Zone de Police de Gaume. Seuls les relevés ayant plus de 100 véhicules sont répertoriés dans le graphique suivant sur lequel :

- La zone verte représente les véhicules circulant en deçà de la vitesse autorisée
- La zone orange représente la zone de tolérance, entre la vitesse autorisée et la vitesse de verbalisation
- La zone route représente les véhicules verbalisés pour excès de vitesse.

A l'exception de la rue de Station où la vitesse autorisée est respectée par 85% des véhicules, la majorité des véhicules (de l'ordre de 60%) circulent au-delà de cette vitesse.

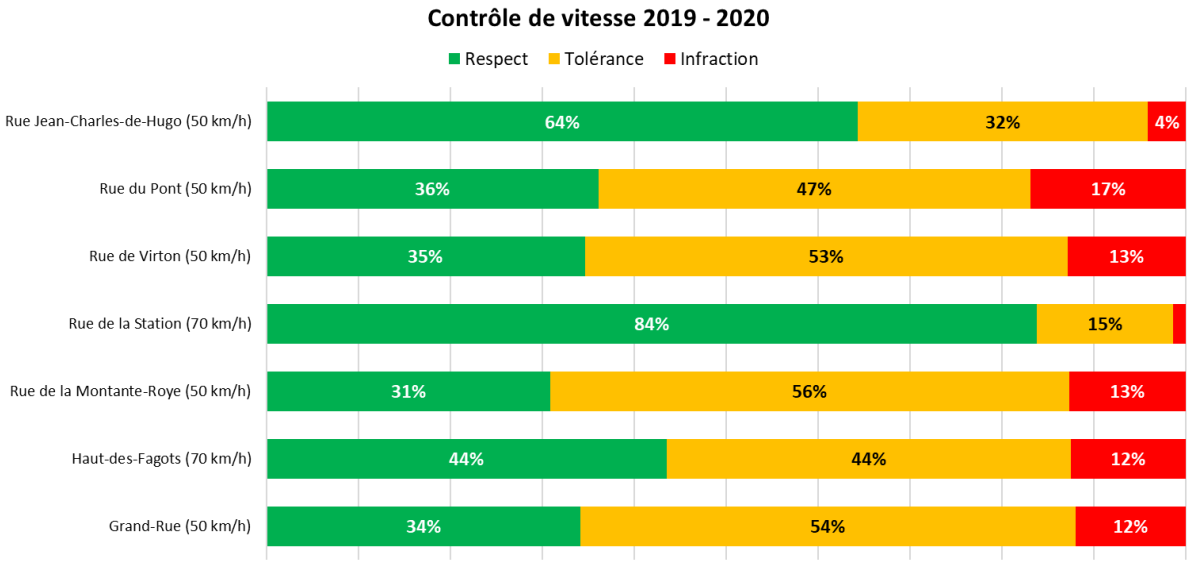



*Figure 43 : Contrôles de vitesse (source : Zone de Police de Gaume 2019-2020)*

Par ailleurs, des analyses spécifiques du trafic ont été réalisées sur la rue du Chenois à Bellefontaine et la rue Camille Joset à Rossignol en 2018-2019. Il ressort de ces données que la majorité des véhicules sont des voitures (0-6 m de long) et que la V85 (vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules) est proche de la limite autorisée.

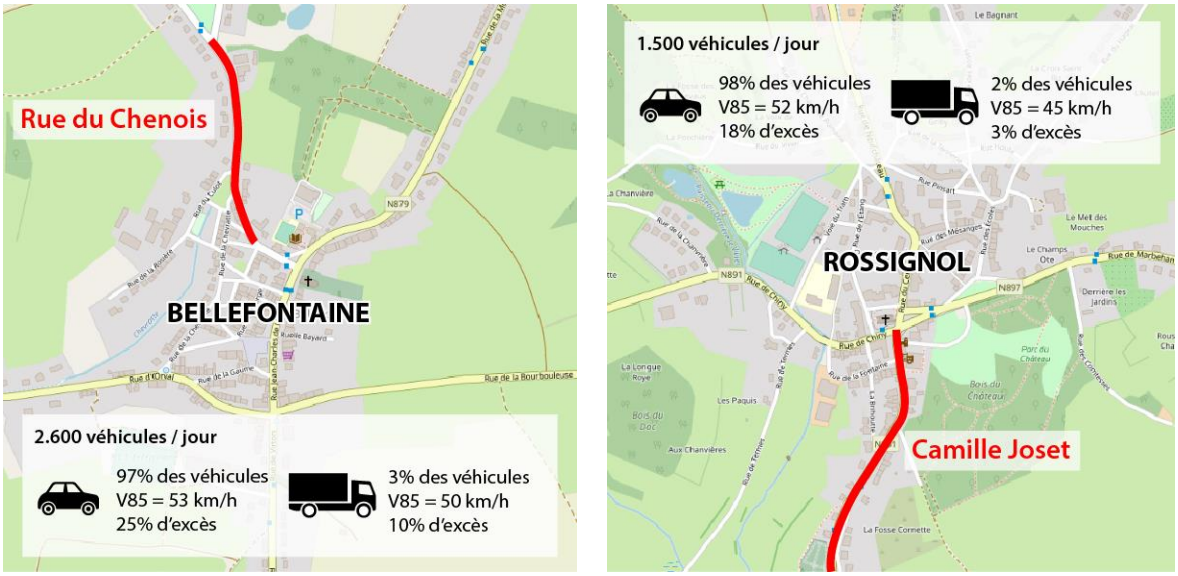



*Figure 44 : Analyse du trafic et des vitesses sur la rue du Chenois à Bellefontaine et la rue Camille Joset à Rossignol (source : Zone de Police de Gaume 2018-2019)*

## 5.3. Densité du trafic

D'après les données de Google sur les principaux axes routiers, aucune réel problème de congestion n'est observé à Tintigny. De très légers ralentissement peuvent être observés au niveau des carrefours principaux de Tintigny et Rossignol mais les files n'excèdent que rarement la centaine de mètres.

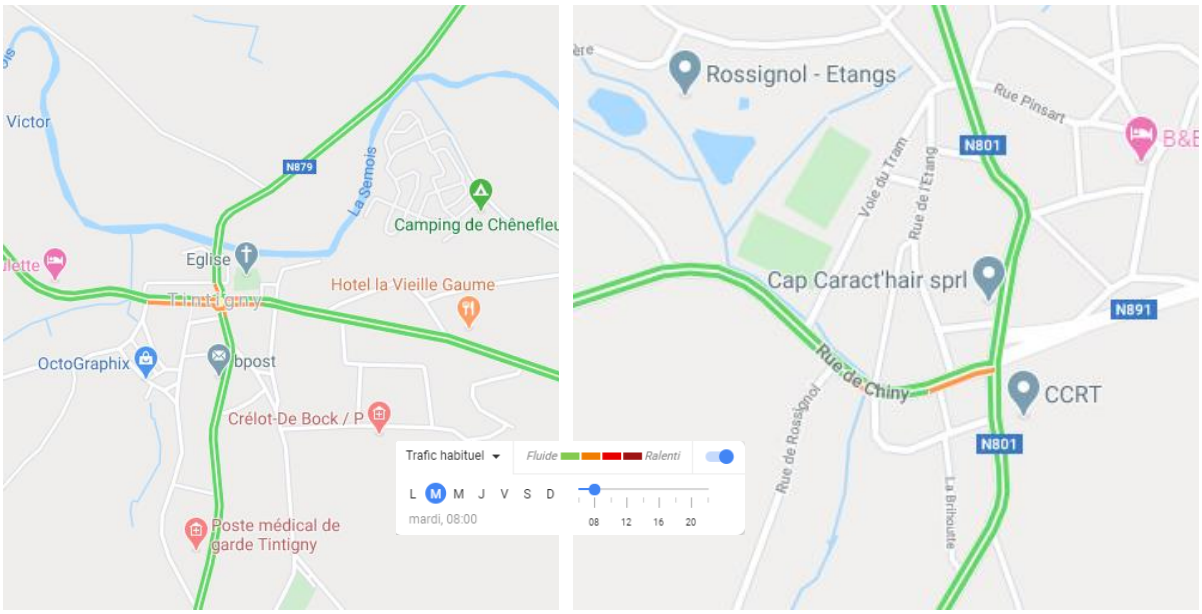



*Figure 45 : Fluidité du trafic habituel en heure de pointe du matin (source : Google)*

## 5.4. Les entrées et traversées de village

### 5.4.1. Introduction

Plusieurs villages de la commune sont traversés par des voiries régionales (Tintigny, , Rossignol Breuvanne et Bellefontaine) supportant plus de trafic (notamment la N83) et des vitesses parfois inadaptées au contexte d'agglomération et laissant peu de place à la cohabitation avec les modes doux (piétons et cyclistes).

### 5.4.2. Enjeux et dispositifs

En juin 2016, la gestion de la vitesse et donc de la sécurité ont été spécifiquement abordées dans une publication du SPW-DGO2 (CeMathèque n°42) : « Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ? ». Un résumé des éléments abordés est réalisé ci-après.

Les principaux **enjeux** de cette thématique sont les suivants :

- La convivialité – la qualité des lieux ;
- La sécurité routière ;
- Le bruit urbain ;
- Le trafic et la capacité de la voirie.

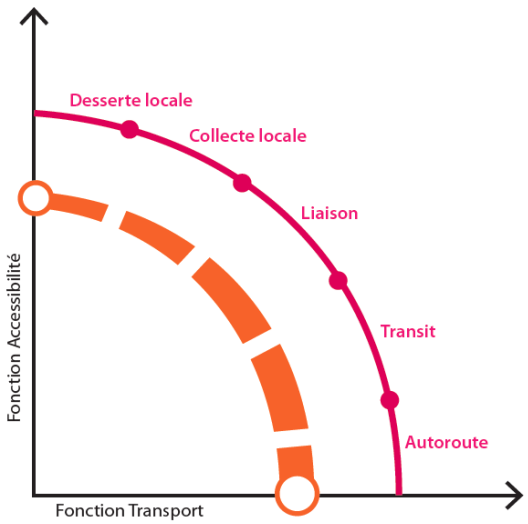



*Figure 46 : Lien entre les fonctions de transport et d'accessibilité (source : SPW, CeMathèque n°42, juin 2016)*

*Figure 47 : Extrait de la page de garde de la CeMathèque n°45 de juin 2016 (source : SPW)*

Les **principes d'applications** sont les suivants :

- L'optimisation de la largeur des bandes de circulation ;
- Un partage de la voirie plus favorable aux piétons et aux cyclistes, voire aux transports en commun ;
- Le rétrécissement des perspectives visuelles ;
- L'implantation d'éléments verticaux, de mobilier urbain, d'aménagements paysagers ;
- La création de dévoiements et/ou de rétrécissements locaux de la chaussée.

Les **outils disponibles** sont les suivants :

- Deux grandes catégories d'outils sont utilisées :
  - Dispositifs avec décrochements verticaux : surélévation locale de la voirie (coussin, plateau et ralentisseur) ;
  - Dispositifs avec décrochements horizontaux : modification du profil en travers de la voirie (rétrécissement ponctuel et dévoiement). Ils sont parfois couplés avec des aménagements verticaux des ilots et des aménagements paysagers, d'avancées de trottoirs, etc. ;
- Des interventions plus légères peuvent aussi être utilisées :
  - Des revêtements différenciés, des marquages, des couleurs, des textures différentes… mais ceux sont à utiliser avec parcimonie afin de ne pas entraver la compréhension de l'espace public ;
  - Des plantations constituent des éléments qualitatifs mais il faut veiller à l'entretien ;
- Les radars préventifs et répressifs.

A noter que le stationnement en voirie constitue également un moyen de faire ralentir les véhicules.

*Photo 33 : Coussin berlinois et rétrécissement*
*(source : SPW, CeMathèque n°42, juin 2016)*

*Photo 34 : Plateau*
*(source : SPW, CeMathèque n°42, juin 2016)*

*Photo 35 : Ralentisseurs - dos d'âne*
*(source : SPW, CeMathèque n°42, juin 2016)*

*Photo 36 : Rétrécissement chicane*
*(source : SPW, CeMathèque n°42, juin 2016)*

Dans le **choix d'un dispositif**, il est important de garder les éléments suivants :

- Chaque aménagement présente des avantages et des inconvénients (coût, entretien, contraintes pour les véhicules, etc.) ;
- Le choix est dépendant du contexte d'utilisation (type de voirie, flux de circulation, largeur, itinéraire bus, etc.) ;

Des normes fixent les dimensions et le positionnement de ces aménagements.

### 5.4.3. Gestion des entrées de village à Tintigny

De manière générale, les entrées de villages ne sont pas traitées, ce qui incite une pratique de la vitesse et compromet la sécurité des usagers lents.

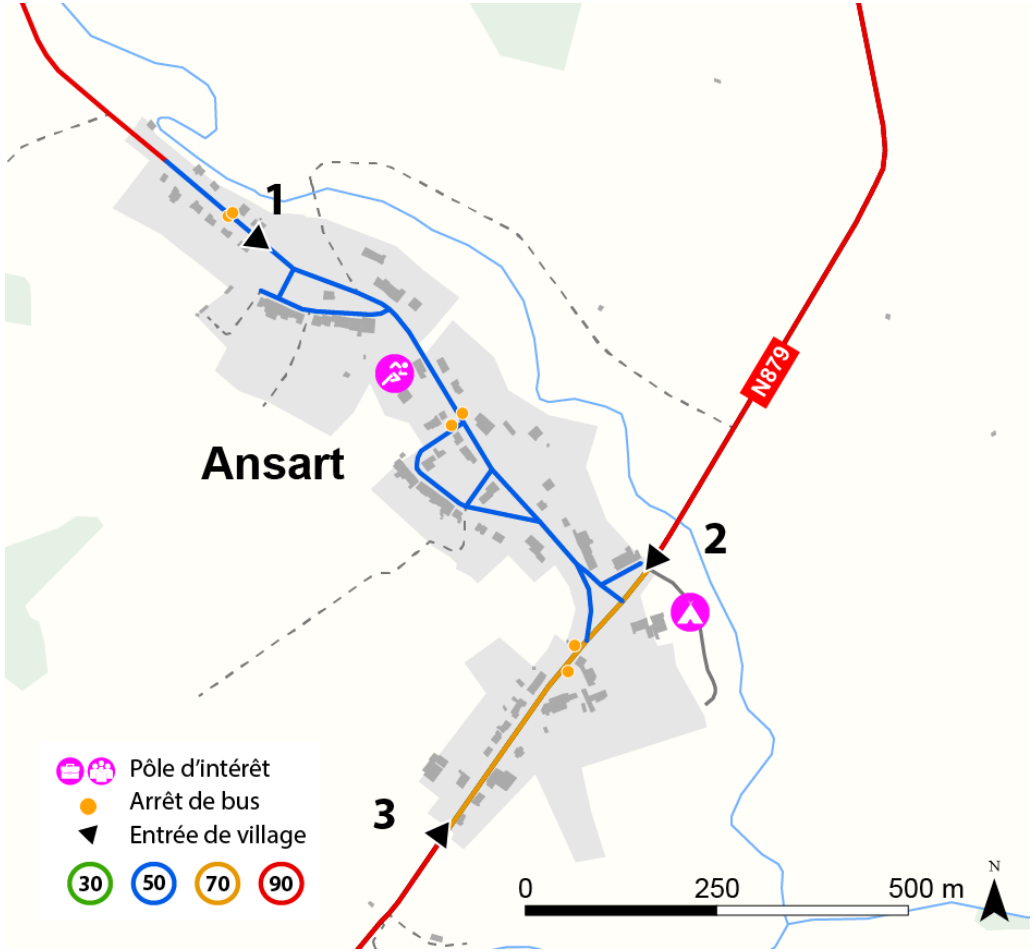



*Figure 48 : Régime de vitesse et entrées de village à Ansart (source : Openstreetmap)*

*Photo 37 : Entrées de village à Ansart (source : Google 2019)*

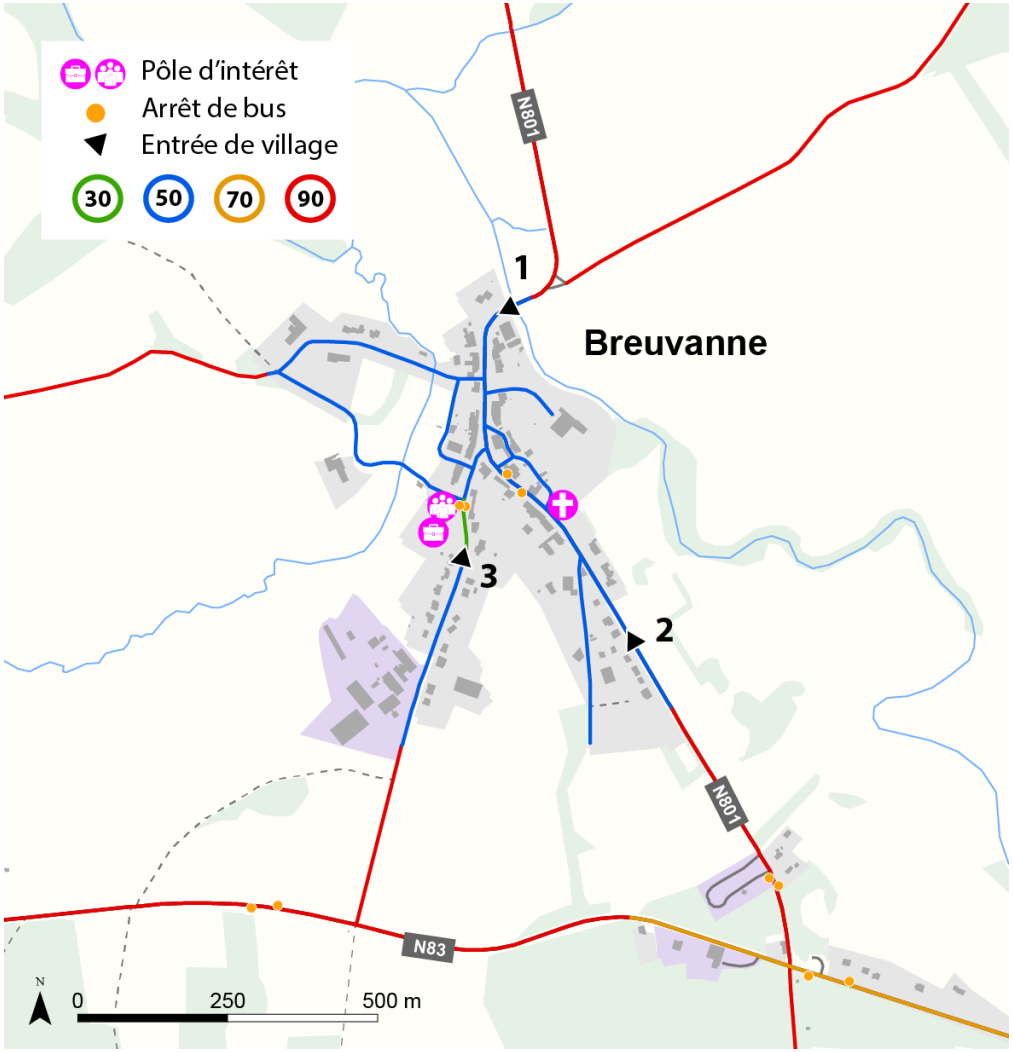



*Figure 49 : Régime de vitesse et entrées de village à Breuvanne (source : Openstreetmap)*

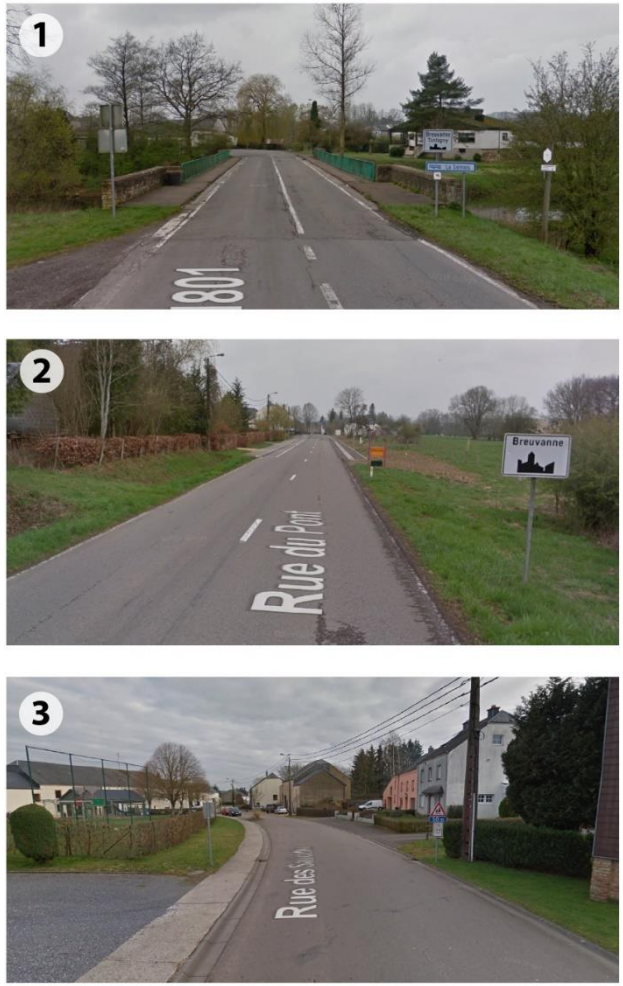



*Photo 38 : Entrées de village à Breuvanne (source : Google 2019)*

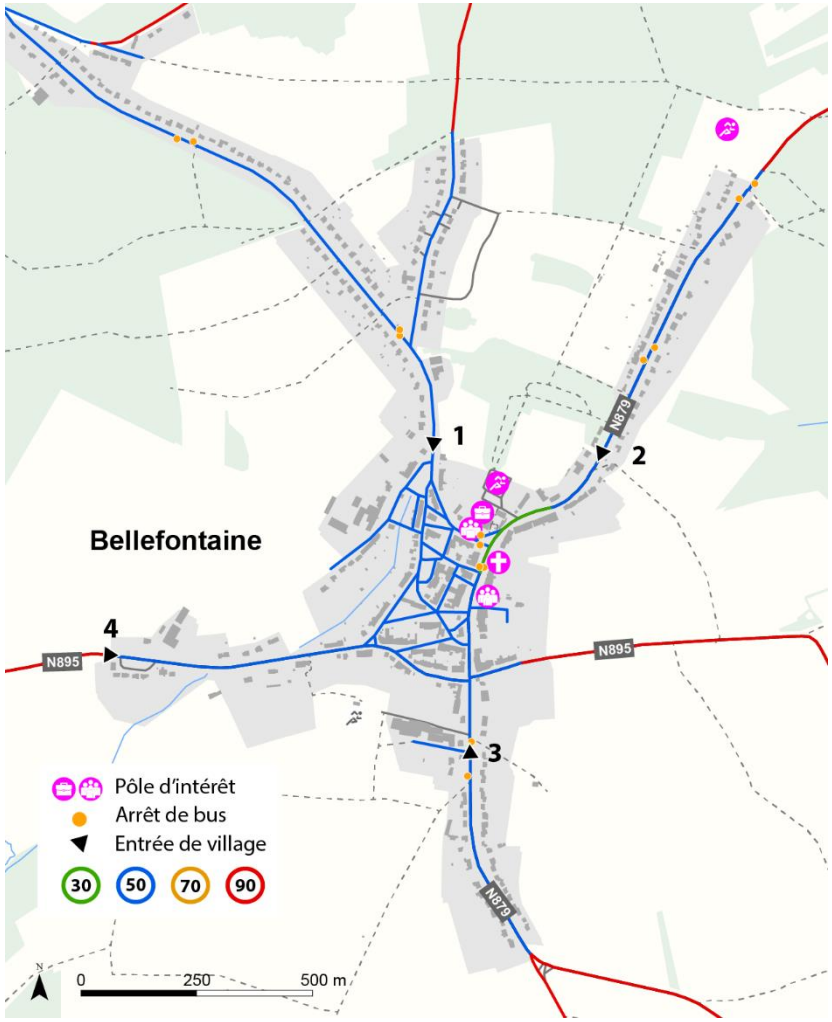



*Figure 50 : Régime de vitesse et entrées de village à Bellefontaine (source : Openstreetmap)*

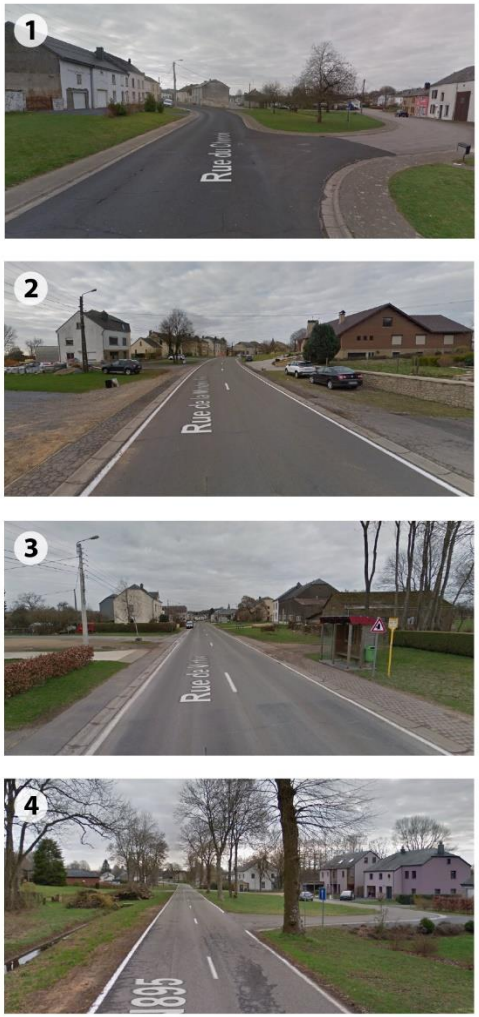



*Photo 39 : Entrées de village à Bellefontaine (source : Google 2019)*

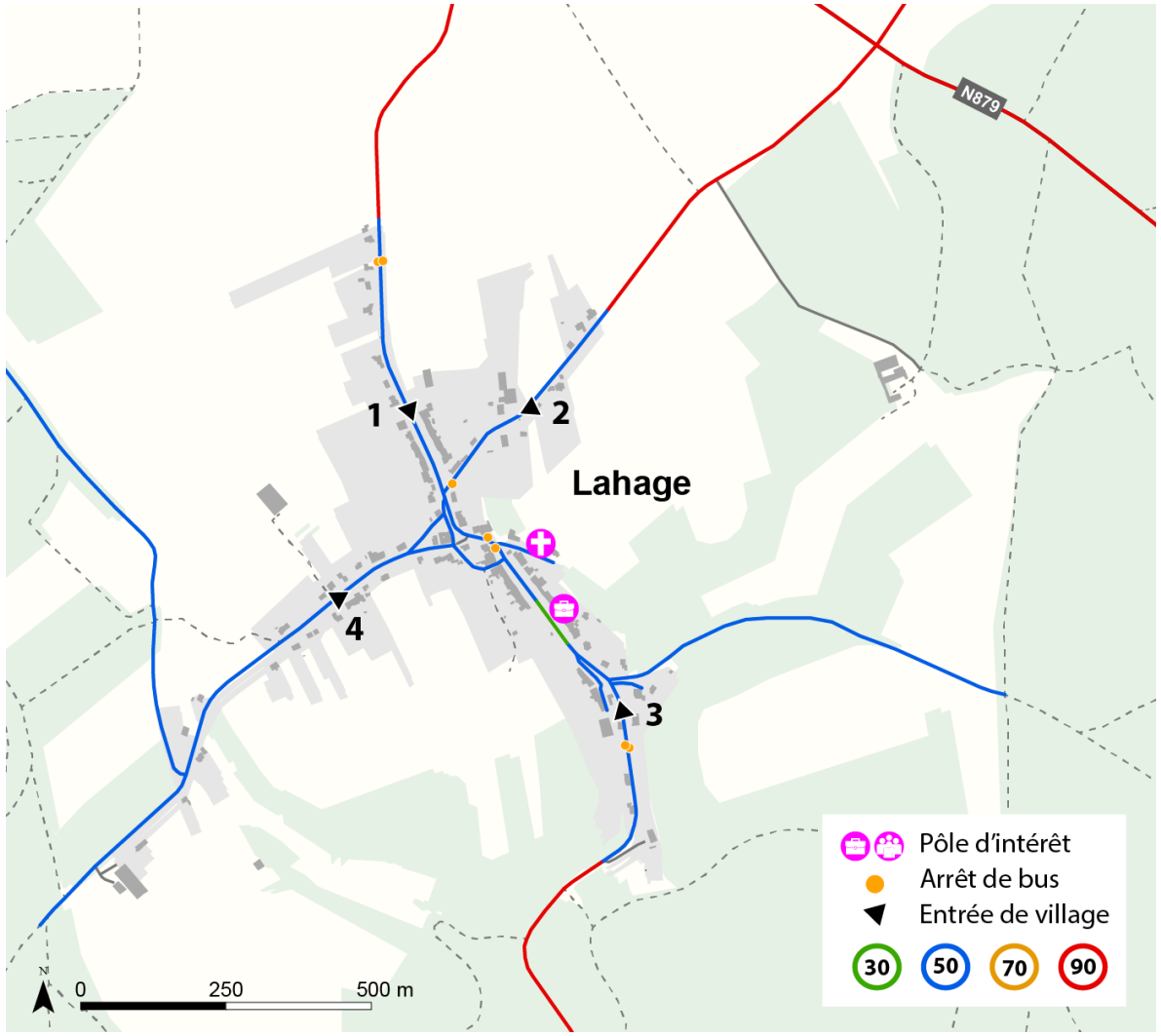



*Figure 51 : Régime de vitesse et entrées de village à Lahage (source : Openstreetmap)*

*Photo 40 : Entrées de village à Lahage (source : Google 2019)*

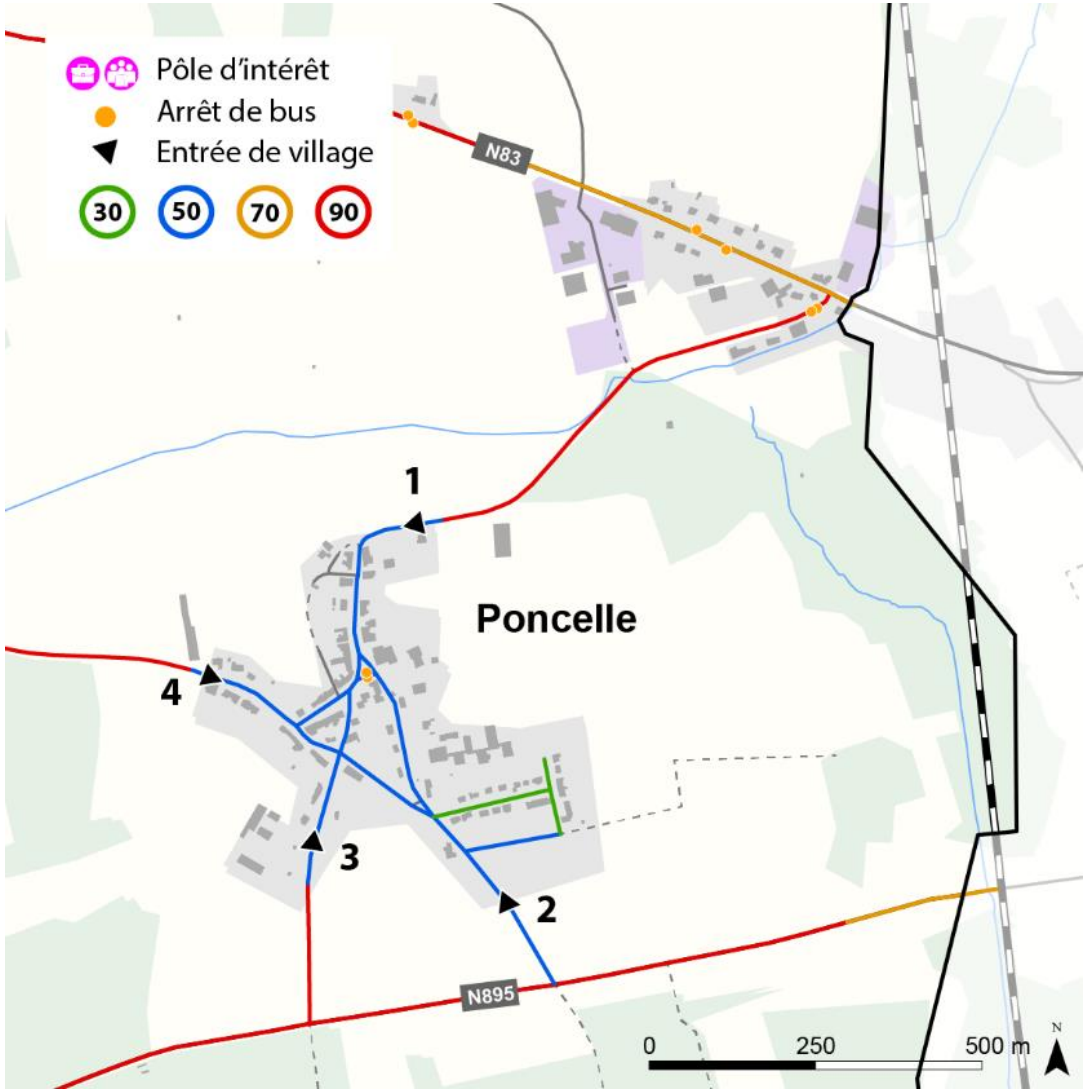



*Figure 52 : Régime de vitesse et entrées de village à Poncelle (source : Openstreetmap)*

*Photo 41 : Entrées de village à Poncelle (source : Google 2019)*

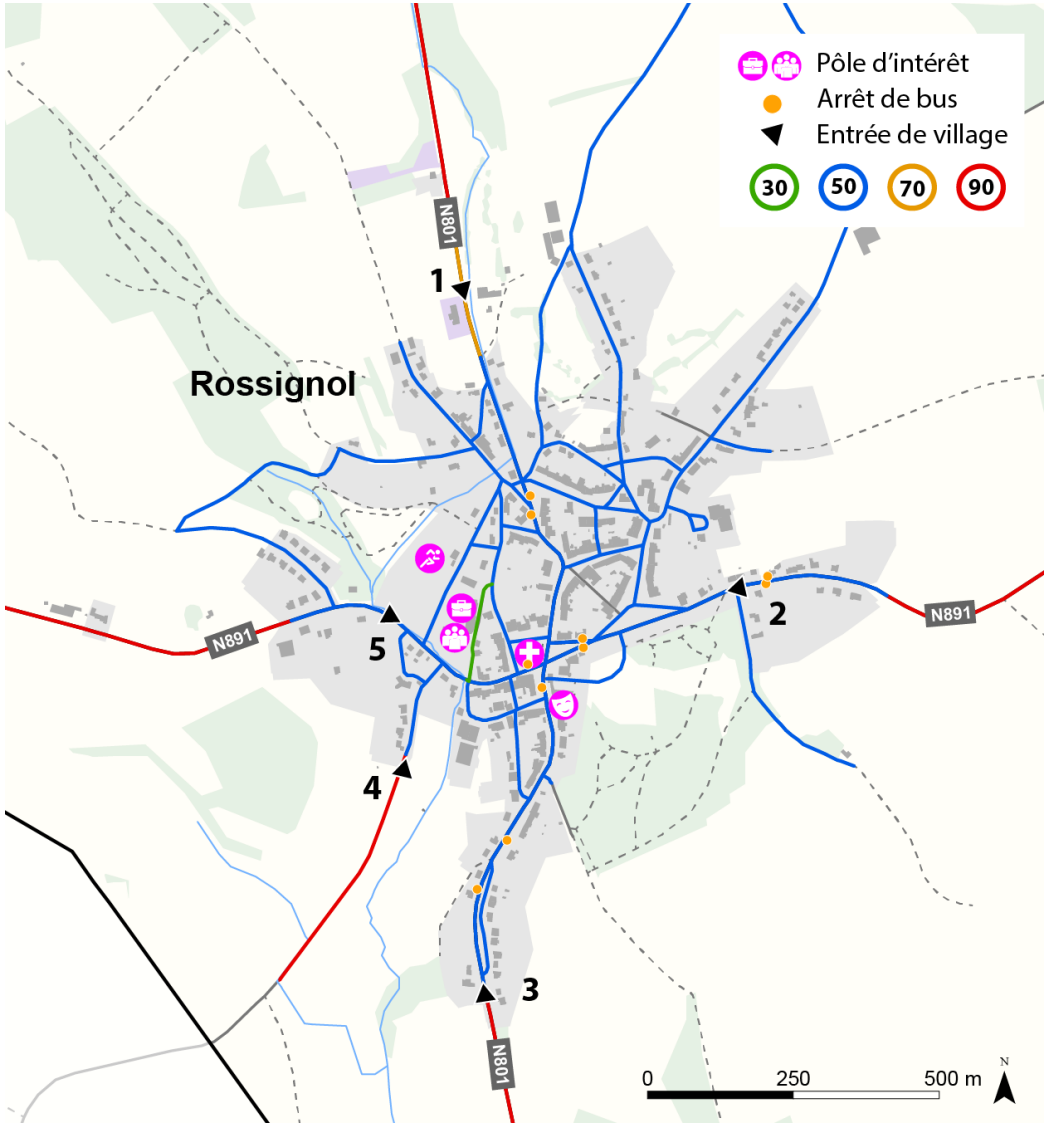



*Figure 53 : Régime de vitesse et entrées de village à Rossignol (source : Openstreetmap)*

*Photo 42 : Entrées de village à Rossignol (source : Google 2019)*

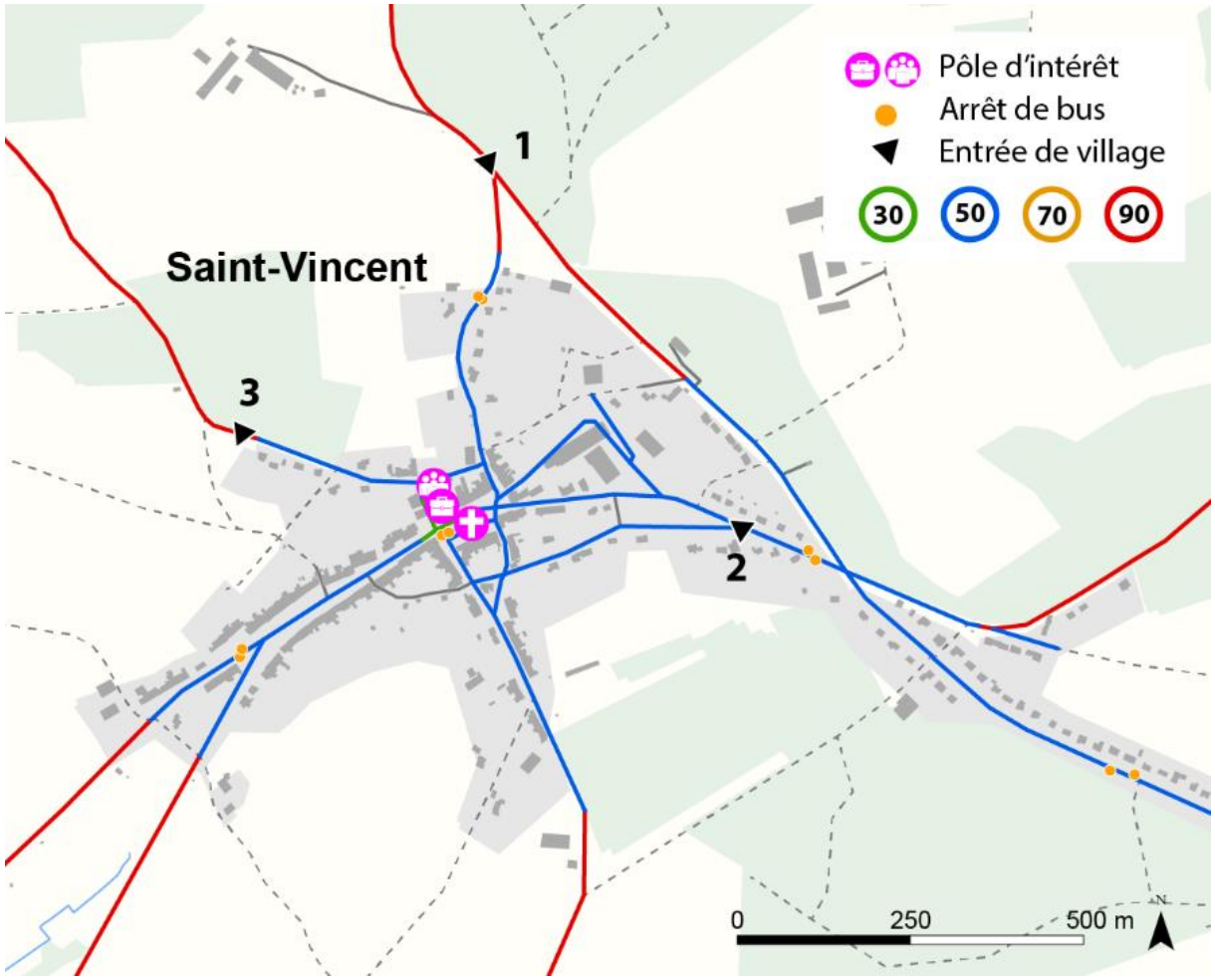



*Figure 54 : Régime de vitesse et entrées de village à Saint-Vincent (source : Openstreetmap)*

*Photo 43 : Entrées de village à Saint-Vincent (source : Google 2019)*

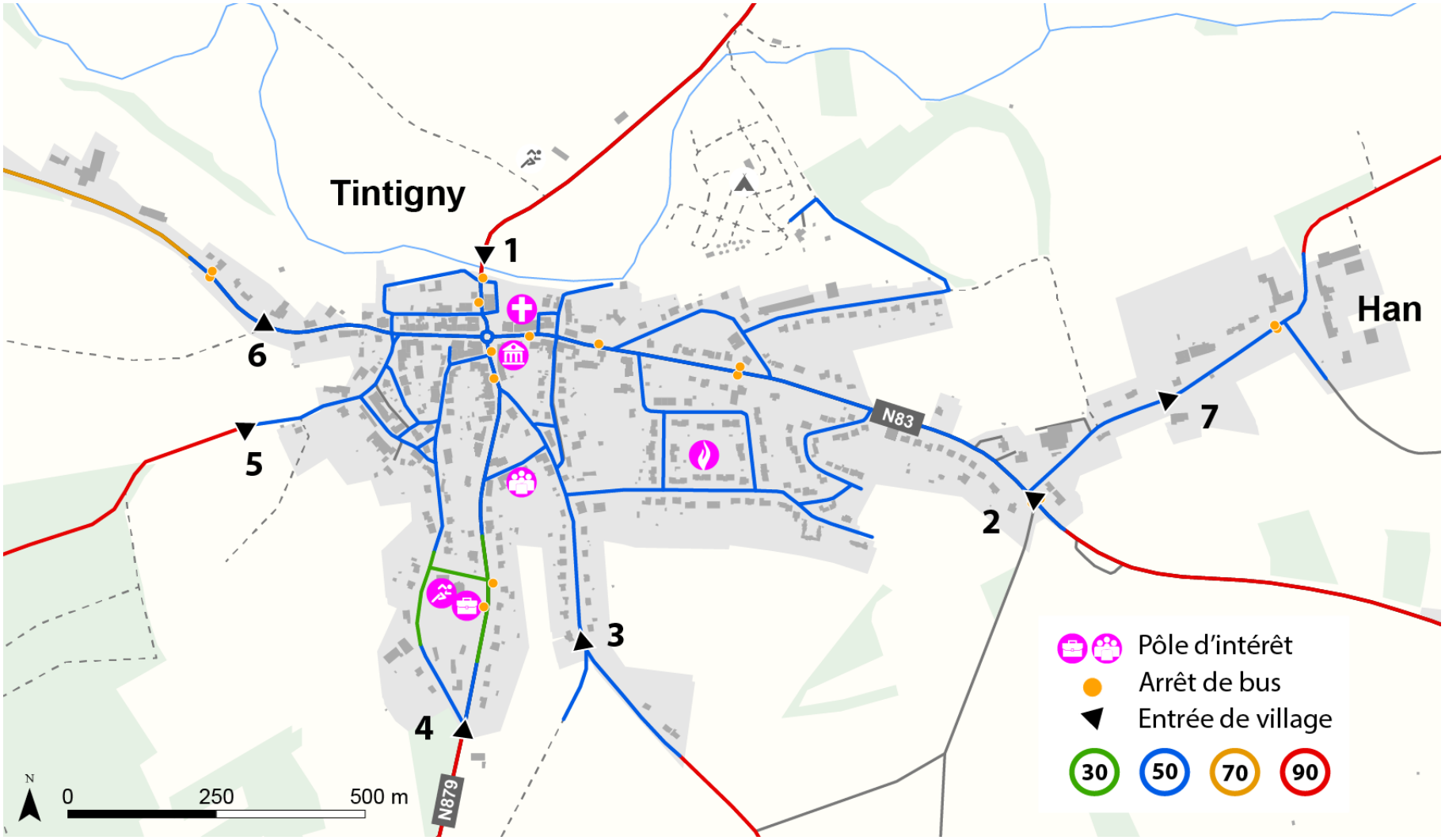



*Figure 55 : Régime de vitesse et entrées de village à Tintigny / Han (source : Openstreetmap)*

*Photo 44 : Entrées de village à Tintigny / Han*
*(source : Google 2019)*

## 5.5. Sécurité routière

### 5.5.1. Accidentologie[3]

La commune de Tintigny compte une cinquantaine d'accidents avec dégâts matériels par an alors que les accidents avec lésions corporelles sont en diminution depuis quelques années. Parmi les accidents avec lésions corporelles, 3 blessés graves / tués et 80 blessés légers ont été dénombrés au cours de ces 5 dernières années. Les principales causes de ces accidents sont la traversée de gibier (41%), la perte de contrôle souvent liée à la vitesse (23%), la distance entre les usagers (13%) et le non-respect de la priorité (8%). Les véhicules impliqués sont majoritairement des voitures et, dans une moindre mesure, les camionnettes.

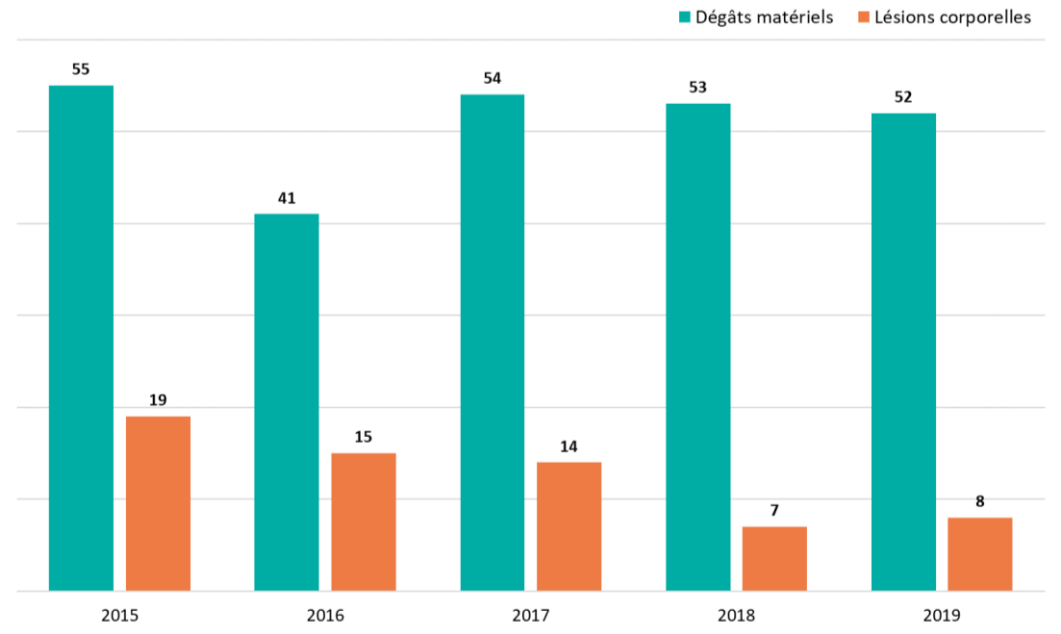



Figure 56 : Nombre d'accidents à Tintigny entre 2015 et 2019 (source : Zone de Police de Gaume)

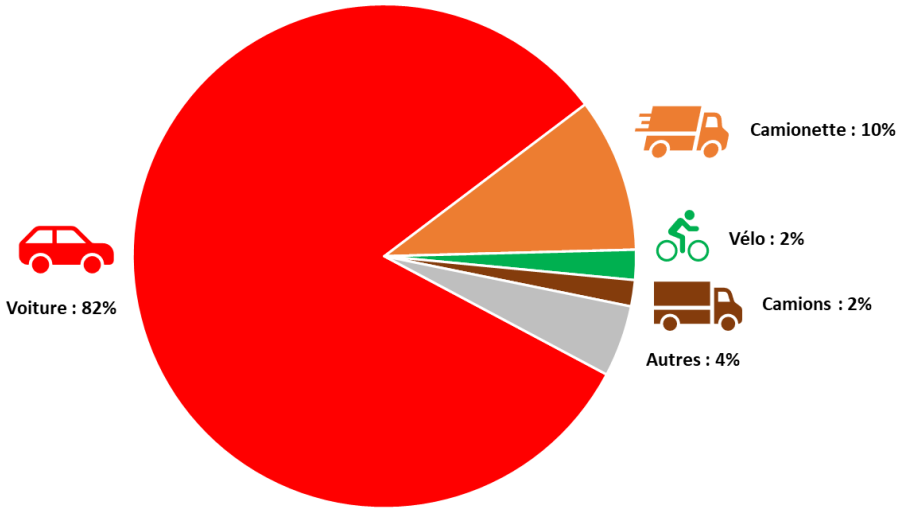



*Figure 57 : Type de véhicules impliqués dans les accidents entre 2015 et 2019 à Tintigny (source : Zone de Police de Gaume)*

[3] Source : Zone de Police de Gaume

*Tableau 7 : Axes routiers les plus accidentogène de Tintigny entre 2015 et 2019 (source : Zone de Police de Gaume)*

| Voirie | Accidents | Tués / blessés graves | Blessés légers |
|---|---|---|---|
| **N83** (axe Jamoigne – Etalle) | 84 | 4 | 22 |
| **N879** (axe Bellefontaine-Ethe) | 74 | 1 | 22 |
| **N895** (axe Limes – Etalle) | 42 | 1 | 9 |
| **N801** (axe Les Fossés – Rossignol – Breuvane) | 40 | 2 | 6 |
| **N891** (axe Les Bulles – Rossignol – Orsinfaing) | 24 | 3 | 4 |

### 5.5.2. Axes et carrefours problématiques

Certains axes et carrefours du territoire communal sont qualifiés de problématiques car ils présentent des failles en matière de sécurité : vitesse pratiquée élevée, insécurité des modes doux, manque de visibilité,… De manière générale, les traversées de village par les voiries régionales sont jugées problématiques. Outre le flux et les vitesses, ces voiries représentent des ruptures importantes dans les cheminements lents. Ces constats ont été mis en évidence dans l'analyse relative à la mobilité piétonne.

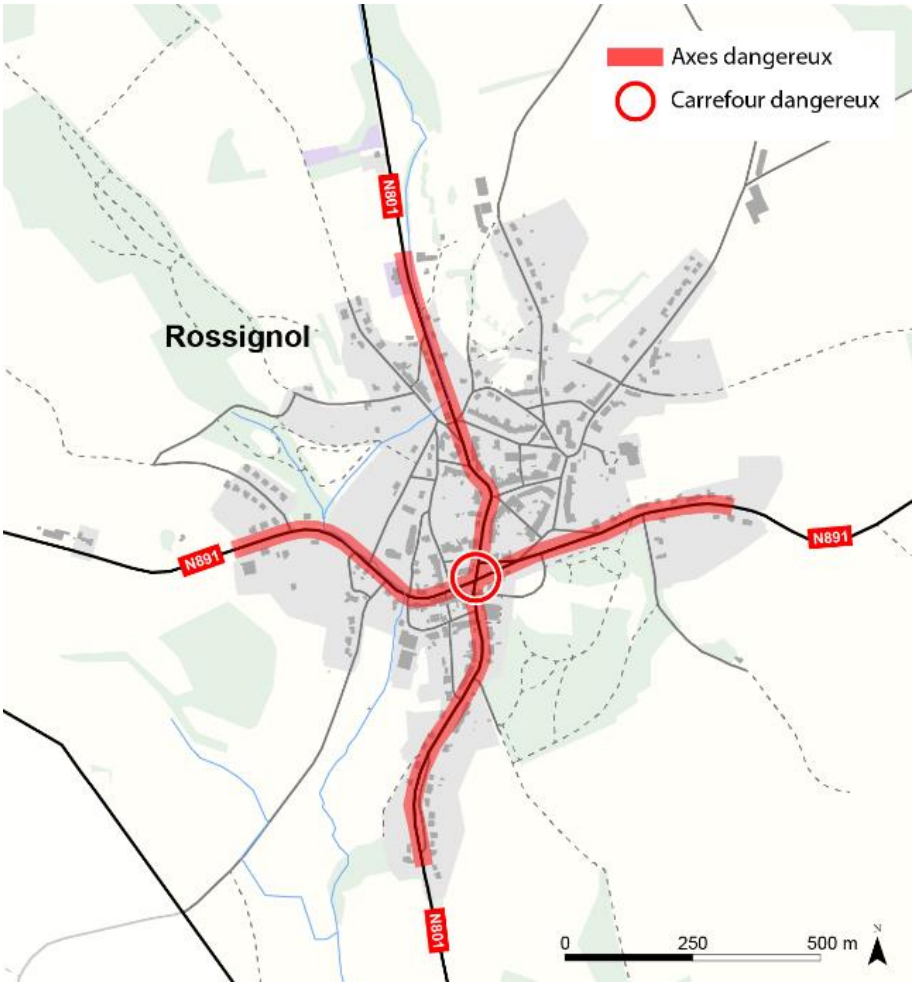



*Figure 58 : Axes et carrefours dangereux à Rossignol (sources : Openstreetmap et SDC)*

*Figure 59 : Axes et carrefours dangereux à Tintigny (sources : Openstreetmap et SDC)*

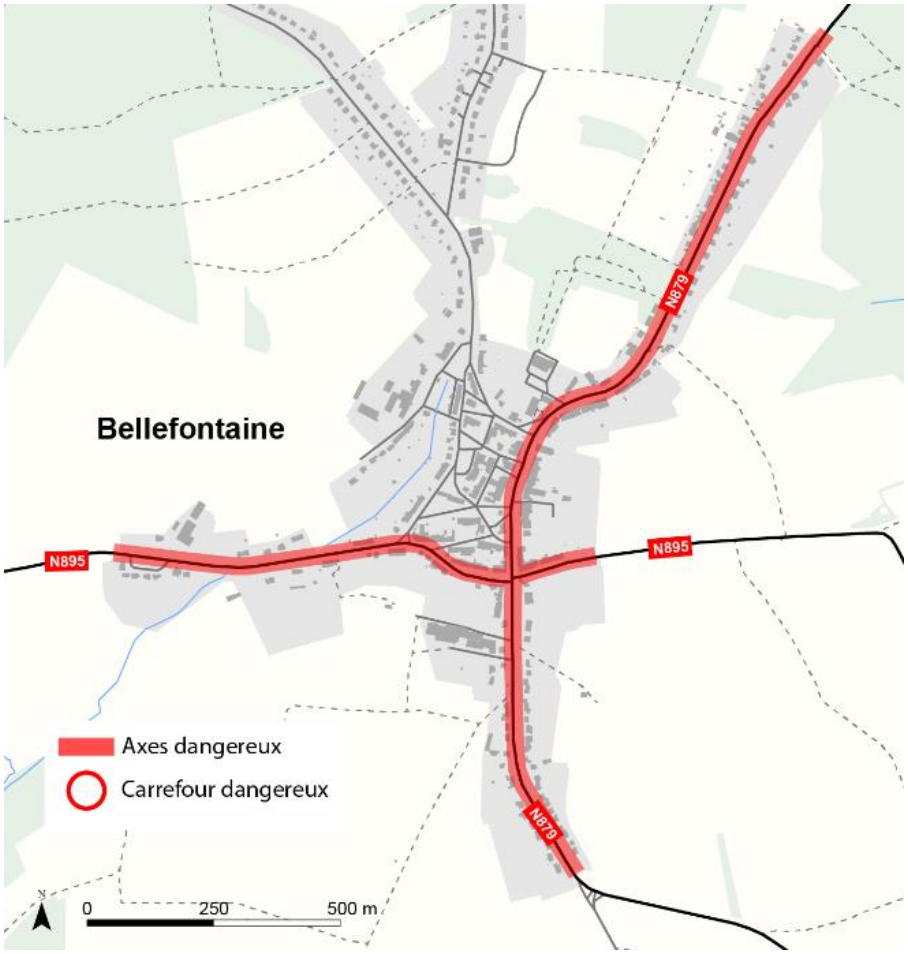



*Figure 60 : Axes et carrefours dangereux à Bellefontaine (sources : Openstreetmap et SDC)*

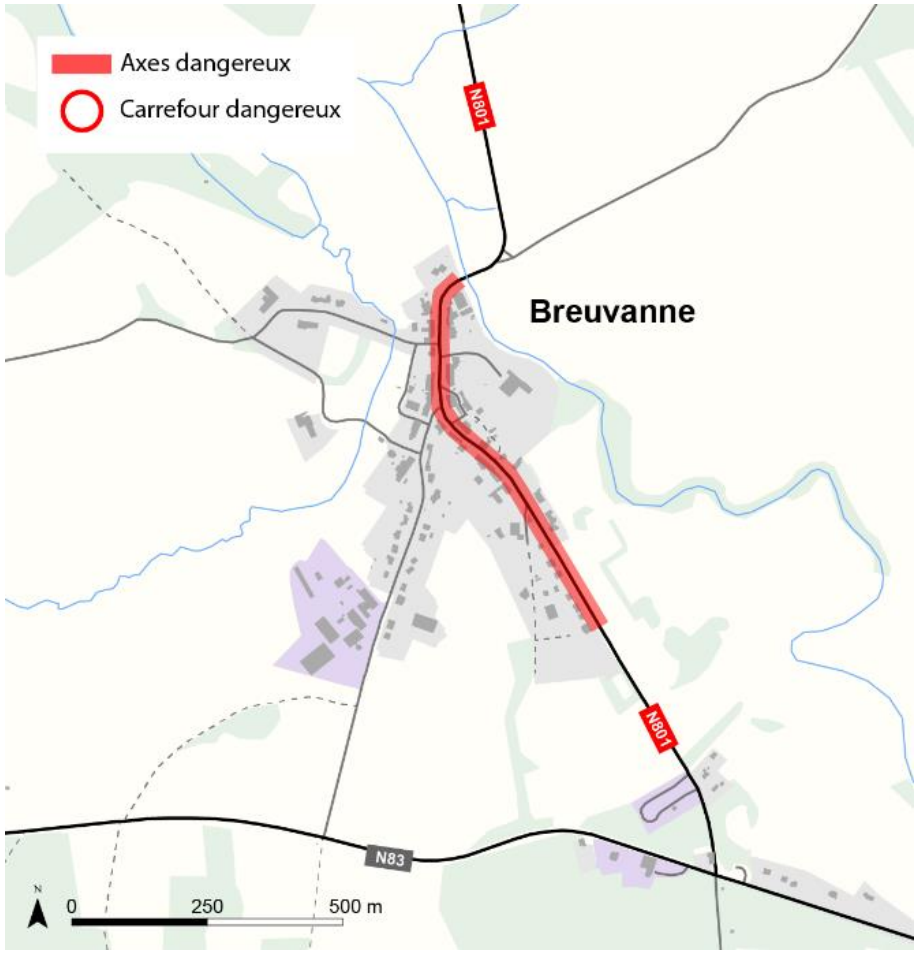



*Figure 61 : Axes et carrefours dangereux à Breuvanne (sources : Openstreetmap et SDC)*

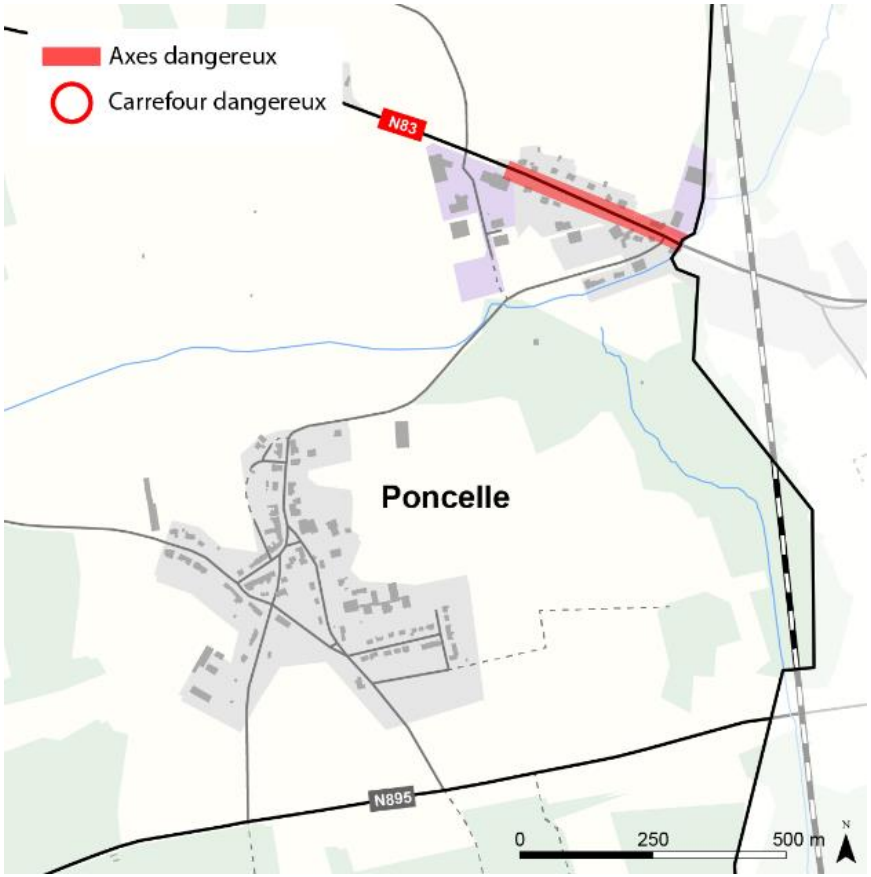



*Figure 62 : Axes et carrefours dangereux à Poncelle (sources : Openstreetmap et SDC)*

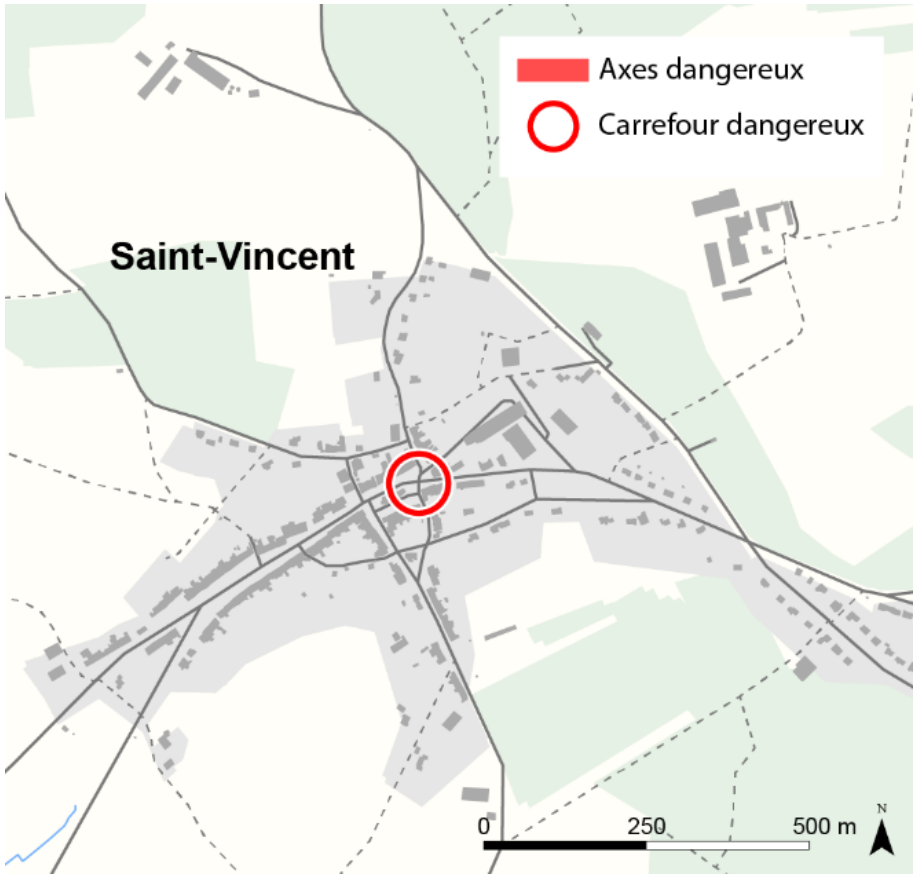



*Figure 63 : Axes et carrefours dangereux à Bellefontaine (sources : Openstreetmap et SDC)*

# 6. Stationnement

## 6.1. Enjeux

La majeure partie du territoire n'a pas de problème spécifique au niveau du stationnement en voirie, dans la mesure où la densité du tissu résidentiel est relativement faible et où le stationnement résidant est pris en charge en grande partie hors-voirie (garages, zone de recul).

Les « problèmes » concernant l'offre de stationnement peuvent se présenter dans les centres sont concentrés services et commerces dans lesquels la population se rend pour ses besoins quotidiens ou plus ponctuels.

## 6.2. Stationnement des voitures

### 6.2.1. Dans les villages

Le centre de Tintigny compte des zones de stationnement longitudinales le long de la N83 d'une cinquantaine de places environ, d'une poche de stationnement sur la place devant l'église et devant l'administration communale. Sur les autres axes, le stationnement peut s'effectuer en voirie mais des comportements inciviques nuisant aux piétons sont observés avec du stationnement sur le trottoir. Des problèmes de capacité sont observés à proximité des immeubles à appartements.

*Photo 45 : stationnement organisé dans le centre de Tintigny*

*Photo 46 : Stationnement sur le trottoir aux abords de la rue de France*

Dans les autres villages, des poches de stationnement sont répertoriés à proximité de l'église ou du cœur de village et quelques parkings sont également ponctuellement aménagés dans les quartiers résidentiels ou à proximité des écoles ou des parcs publics. Le stationnement dans le village de Lahage est jugé plus difficile.

La commune a pour projet de mettre en place 2 zones bleues devant 2 commerces de la Grand-Rue à Tintigny pour une durée maximale de 30 min afin de favoriser la rotation des véhicules utiles aux commerces.

*Photo 47 : Projet de zone bleue dans le centre de Tintigny (source : commune de Tintigny)*

### 6.2.2. Dans des lieux spécifiques

Outre les commerces et les services, certains lieux spécifiques concentrent des besoins plus importants en matière de stationnement. C'est notamment le cas du Centre Culturel de Rossignol et de la Halle de Han.

#### Abords du Centre culturel de Rossignol

Le centre culturel est implanté le long de la N801 et aux abords immédiats, seuls quelques emplacements de parking sont localisés le long de la voirie et sur la placette latérale au bâtiment. Il s'agit néanmoins d'un parking privé dont l'usage n'est pas respecté. La commune projette d'installer un panneau « Propriété privée – réservé au personnel et aux visiteurs du Centre Culturel de Gaume ».

*Photo 48 : Zone de stationnement aux abords du centre culturel de Rossignol (source : Google 2019)*

#### Parc du Château de Rossignol[4]

*Maison du Parc naturel de Gaume depuis janvier 2016, la commune de Tintigny et le Parc naturel veulent développer le château de Rossignol en véritable espace multi-associatif. C'est ainsi que le Parc naturel de Gaume accueille en ses murs : les Jeunesses Musicales du Luxembourg, Natagora, le Contrat-Rivière Semois-Chiers et Natagriwal*. Une réflexion en matière de stationnement doit être menée au regard des activités actuelles et projetées qui génèrent des déplacements et une demande en stationnement.

*Photo 49 : Parc naturel de Gaume*

[4] Source : https://parc-naturel-gaume.be/maison-du-parc-chateau-rossignol/

**Halle de Han**[5]

*« Reconnu comme centre d'insertion socioprofessionnelle, la Halle de Han organise des formations en vente-accueil-logistique, en orientation professionnelle et propose les services d'un studio graphique.*

*Son Entreprise de Formation par le Travail (EFT) est quant à elle active dans le secteur de la restauration et forme des stagiaires en difficulté d'insertion au métier de commis de cuisine. Elle possède également un service traiteur qui assure la restauration lors de nombreux événements.*

*L'Espace Public Numérique, lui aussi hébergé dans la Halle, est un lieu d'apprentissage et de médiation des usages numériques pour favoriser la participation des citoyens à la Société de l'information. Il offre un accès à l'Internet, des formations et de l'accompagnement adaptés aux publics variés. Spécialisé ou généraliste, fixe ou mobile, l'espace est une fenêtre locale sur le monde numérique.*

*Enfin, le marché fermier est devenu un incontournable du vendredi soir dans la région, tant pour sa convivialité que pour les produits du terroir et la philosophie qu'il propose. Il réunit une vingtaine de producteurs locaux et accueille un public familial à la recherche d'une alimentation de saison, de qualité et composée de produits régionaux ou issus du commerce équitable. Le plus court chemin de l'artisan au consommateur, de la fourche à la fourchette…*

*La Halle de Han propose également un service de création d'événements et de location de salles. Plusieurs salles peuvent être utilisées en journée comme en soirée, en semaine ou le weekend pour l'organisation de réunions, projections, conférences, débats, animations, repas conviviaux, etc. La Halle peut accueillir de 20 à 300 personnes. »*

Les activités organisées par la Halle de Han engendre une importante demande en stationnement. En semaine, pour les activités de formation, ce sont de l'ordre de 30-50 personnes qui se rendent au centre alors que le marché des producteurs du vendredi attire de l'ordre de 200 à 300 personnes. Le site de la Halle compte un parking jointif au bâtiment dont la capacité avoisine les 40 emplacements. Pour rappel, un projet d'habitats va voir le jour et le parking va être agrandi.

## 6.3. Stationnement des vélos

La commune possède déjà quelques zones de stationnement pour les vélos. Néanmoins, le déploiement de son usage nécessite la mise en place de politique cyclable dont l'offre en stationnement en constitue un des piliers.

[5] Source : http://www.halledehan.be/

# 7. Communication et gouvernance

## 7.1. Site Internet

La commune de Tintigny dispose d'un site Internet abordant différentes thématiques. La thématique de la mobilité n'y est pas spécifiquement reprise dans les services communaux.

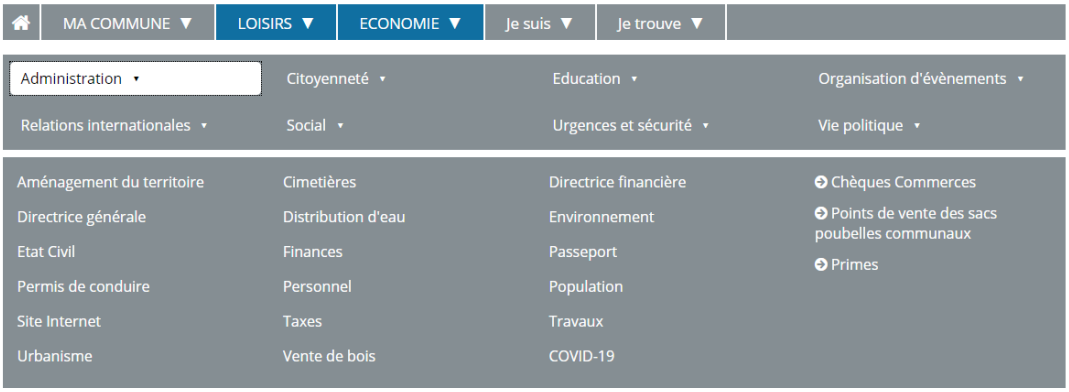



*Figure 64 : Extrait du menu du site Internet de la commune de Tintigny*

## 7.2. Réseaux sociaux

L'Administration communale de Tintigny dispose d'une page Facebook où elle diffuse des informations diverses en lien avec le territoire et l'actualité. La commune n'est, par ailleurs, pas présente sur les autres réseaux tels que LinkedIN ou Twitter.

*Figure 65 : Extrait de la page Facebook de la commune de Tintigny*

# Phase 2 - Objectifs

# 1. Introduction

Avant de définir les objectifs découlant du diagnostic du PCM (voir point 4), il a été jugé utile de reprendre ci-après des éléments de la partie 2 du Schéma de Développement Communal en lien avec le territoire et la mobilité. Cette partie comprend les objectifs généraux, le plan d'affectation et les mesures d'aménagement. Par ailleurs, il sera également fait état, pour le Programme Communal de Développement Rural (PCDR) encore en cours, des projets ayant découlé du diagnostic et des consultations citoyennes.

# 2. Schéma de Développement du Territoire (SDC)

## 2.1. Structure spatiale

*La mise en place d'une politique communale d'aménagement du territoire cohérente ainsi que l'application des principes énoncés ci-avant relatifs au développement durable nécessitent que l'espace communal soit structuré de manière équilibrée et pertinente.*

### Positionnement supra-communal

*Commune rurale, Tintigny se situe dans une zone largement influencée par les polarités d'Arlon et du Grand-Duché de Luxembourg. Toutefois, il existe également des relations avec d'autres pôles tels que Virton.*

*L'influence du Grand-Duché de Luxembourg, comme pôle d'emploi, a des répercussions importantes sur le territoire qu'il conviendra de gérer au mieux : croissance démographique, pression immobilière, mobilité importante, etc.*

*Occupant une position centrale au sein du Parc Naturel de la Gaume, le bassin de vie de référence est formé par les communes d'Etalle, Habay-la-Neuve et Tintigny. Les initiatives transcommunales menées avec les communes de Habay et d'Etalle seront donc renforcées.*

*Cette configuration du bassin de vie s'appuie sur la N83 qui constitue un axe de communication structurant Ouest-Est reliant Tintigny à l'E411 ou à Arlon.*

*Au niveau de la mobilité, la gare de Marbehan (Habay) est un point d'appel important à valoriser.*

*La Semois constitue un axe naturel structurant conférant au territoire concerné des particularités physiques, écologiques, paysagères et touristiques spécifiques.*

*La combinaison de l'attrait de la Gaume, de l'Ardenne et du bassin de la Semois offre à Tintigny un potentiel touristique indéniable. Dans ce cadre, les relations et échanges avec les communes voisines de Chiny et Florenville se doivent d'être renforcées.*

### Pôle local principal

*La structuration du territoire s'appuie sur le renforcement du binôme formé par **Tintigny** et **Bellefontaine** (pôles locaux principaux) en valorisant leur complémentarité.*

*Tintigny, situé sur l'axe structurant de la N83, occupe une place centrale et polarise les fonctions administratives, de nombreux services (maison médicale, poste, police, etc.) et des équipements communautaires (centre sportif, école, etc.).*

*Le village de Bellefontaine dispose quant à lui d'une offre supérieure en commerces de proximité (dont une moyenne surface) et offre également différents équipements et services (école, terrains de sport, activités culturelles, etc.).*

*Afin de renforcer la fonction polarisante de ce binôme, il convient d'y densifier l'habitat (mobilisation cohérente et parcimonieuse des réserves foncières). Complémentairement, il faut aussi y assurer la présence de services et d'équipements.*

*Les liens physiques entre les deux entités seront renforcés, notamment par la création d'une voie lente spécifique reliant Tintigny à Bellefontaine.*

*De manière plus spécifique, sur Tintigny, on veillera également à créer des opportunités pour développer une fonction commerciale (surface alimentaire), actuellement inexistante sur le village.*

**Pôle local secondaire**

*En appui de ce binôme considéré comme pôle local principal, la structuration du territoire propose d'inscrire **Rossignol** comme pôle local secondaire.*

*En effet, le village de Rossignol offre également quelques services et équipements mais dispose surtout d'une renommée culturelle (présence d'un centre culturel dynamique).*

*Par ailleurs, le village de Rossignol entretient, de par sa situation, un lien particulier avec Marbehan et bénéficie donc de l'opportunité de la présence de la gare.*

*Pour cette entité, des mesures seront donc prises pour y renforcer les possibilités de développement cohérent de l'habitat, y assurer la présence de services, y poursuivre la dynamique culturelle et y valoriser la proximité de la gare de Marbehan.*

## 2.2. Objectifs d'aménagement

La stratégie de développement et d'aménagement définie pour Tintigny se décline en 5 objectifs principaux, eux-mêmes précisés en plusieurs objectifs spécifiques :

- ***Objectif 1** : Intégrer le développement démographique par une gestion cohérente et durable de l'habitat.*
- ***Objectif 2** : Veiller à favoriser une mixité des fonctions en adéquation avec le territoire.*
- ***Objectif 3** : Protéger les fonctions agricoles et sylvicoles du territoire.*
- ***Objectif 4** : Renforcer les qualités écologiques, paysagères et patrimoniales du territoire.*
- ***Objectif 5** : Développer une mobilité intégrant les caractéristiques rurales du territoire.*

*Ces différents objectifs convergent vers une prise en compte du développement durable ayant pour finalité globale de réduire l'empreinte écologique du développement territorial.*

**Objectif 5 : Développer une mobilité intégrant les caractéristiques rurales du territoire.**

Objectif 5.1 : Structurer, hiérarchiser et sécuriser le réseau routier.

*Le réseau routier sera hiérarchisé et le rôle de chaque voirie sera ainsi défini afin de structurer l'ensemble de façon cohérente. Les futurs aménagements devront prendre en compte cette hiérarchisation en proposant une différenciation claire entre les différents statuts de voirie.*

*L'accent sera mis sur la sécurisation des voiries, plus spécialement des voiries de transit en milieu urbanisé.*

Objectif 5.2 : Renforcer l'offre en transports en commun.

*L'absence de gare sur le territoire constitue une faiblesse importante du territoire.*

*Il s'agit de pallier ce manque en mettant en place, en collaboration avec le TEC, un réseau structuré et performant de lignes de bus. Les liaisons vers la gare régionale de Marbehan doivent ainsi être privilégiées.*

*Les liaisons vers les polarités internes et externes seront également valorisées. On veillera dès lors à assurer une desserte de qualité des équipements communautaires (écoles…) et des lieux d'activité. Des liaisons rapides devront également être mises en place vers les pôles voisins (renforcement des lignes vers Virton, Arlon, Florenville, etc.) avec des horaires adaptés.*

*D'autres initiatives (bus locaux, bus à la demande, taxi social…) seront mises en place pour améliorer les dessertes en transports en commun vers les polarités locales, les pôles extérieurs, les gares voisines…, notamment à destination des personnes les plus précarisées ou fragilisées (personnes âgées, PMR…).*

Objectif 5.3 : Promouvoir la mobilité lente.

*La mobilité alternative (lente) doit être clairement développée, aussi bien à l'intérieur des villages qu'entre ces derniers. Il convient dès lors de développer des cheminements lents sécurisés à l'intérieur des quartiers en les orientant vers les pôles d'intérêt (commerces, écoles…). Il est également important de promouvoir un réseau de voies lentes inter-villages en insistant sur la création d'une connexion entre Tintigny et Bellefontaine.*

*Il est également impératif de proposer des aménagements cohérents pour les personnes à mobilité réduite, plus spécialement dans le centre des villages.*

*Enfin, la création de cheminements touristiques (promenades balisées) sera poursuivie.*

## 2.3. Plan d'affectation

Outre les affectations à proprement parler (habitat, services, …), le plan fournit deux éléments spécifiques en lien avec la mobilité, à savoir le cœur de village et les portes d'entrées de village. Une attention est également portée aux Zones d'Aménagement Communal Concerté (ZACC) auxquelles une priorité a été attribué en matière de programmation.

### Cœur de village ou de quartier

*Le cœur de village ou de quartier est le lieu privilégié pour développer des équipements de convivialité et de rencontre (aménagement d'espaces publics). En fonction des opportunités, ils seront restructurés par du bâti afin de créer un lieu structurant et polarisant.*

### Porte d'entrée de village

*La porte d'entrée de village est un lieu nécessitant un aménagement spécifique pour marquer l'entrée de la ville ou du village sur les voiries de transit. Il s'agit d'y prévoir un dispositif visant à créer un effet de porte. C'est à partir de celui-ci que l'on doit sentir que l'on rentre dans le village. Les aménagements pourront être de trois types : bâti, paysager et/ou aménagement de voirie.*

### Zone d'aménagement communal concerté

Pour rappel, la commune compte 2 zones d'aménagement communal concerté (ZACC) qui représentent une superficie totale de 24,38 ha.

*Tableau 8 : Programmation de la mise en œuvre des ZACC (source : SDC)*

| Nom | Priorité | Affectation générale | Affectation précise |
|---|---|---|---|
| ZACC de Tintigny (partie) | Priorité 0 – Mise en œuvre | Zone d'habitat à caractère rural | Zone de centre villageois |
| ZACC de Tintigny (partie) | Priorité 1 – Court terme (0-10 ans) | | |
| ZACC de Lahage (partie) | Priorité 2 – Long terme (10 ans et plus) | | |
| ZACC de Lahage (partie) | Priorité 3 – Non urbanisable | Zone agricole | Zone agricole prioritaire |

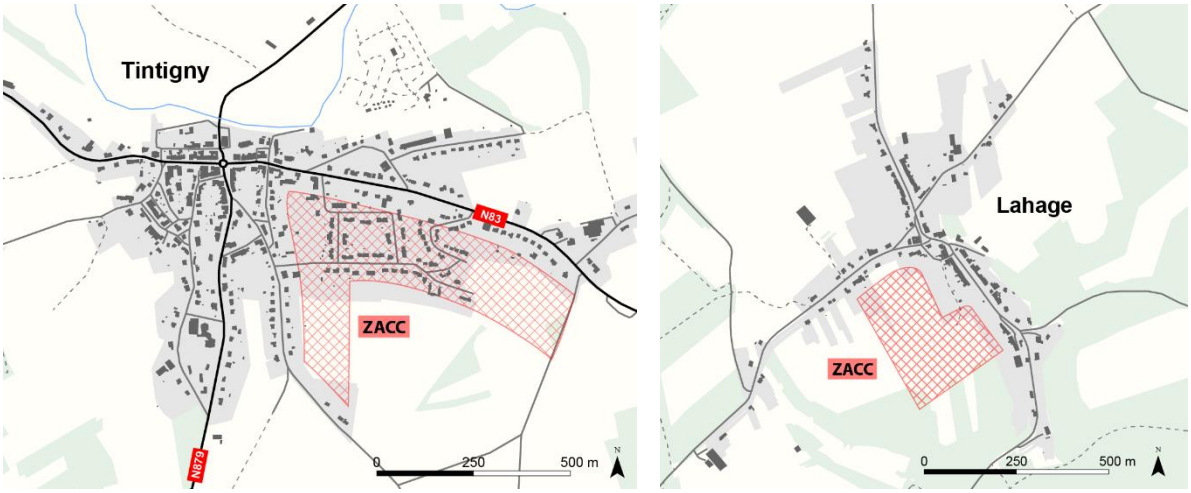



*Figure 66 : ZACC de Tintigny et Lahage (source : Openstreetmap – SPW)*

## 2.4. Mobilité

### Plan communal de mobilité

*Afin de garantir une réponse adéquate aux enjeux relatifs à la mobilité, il serait souhaitable que la commune lance la réalisation d'un plan communal de mobilité (PCM). En effet, le PCM est un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activité à l'échelle communale. Les objectifs et les mesures du schéma de structure relatifs à la mobilité devront être affinés et précisés par le PCM.*

### Structuration des voiries

*L'objectif est de définir le rôle joué par chaque voirie pour établir une structure cohérente et lisible. A l'échelle communale, il convient d'être plus particulièrement attentif aux éléments suivants :*

- *La N83, voie de transit régional, qui constitue un axe structurant au niveau du territoire communal. Drainant une circulation importante, des aménagements spécifiques devront être prévus lors des traversées d'agglomération.*

  *Les autres voiries régionales constituent des axes de transit sous-régional (échelon inférieur). Ces voies de transit constituent donc également des lieux relativement importants en termes de circulation. De plus, ces voiries traversent des milieux urbanisés. Il convient donc d'apporter une attention particulière au niveau de l'aménagement et de la sécurisation des entrées et traversées de village.*
- *Les voies de liaisons assurant les relations entre les différentes entités de la commune ou entre les communes voisines. Pour ces voiries, il convient avant tout de sécuriser les déplacements d'autant plus lorsqu'elles traversent des zones urbanisées.*

- *Les voies de distribution répartissant les flux de circulation à travers les différents quartiers. A ce niveau, il convient d'assurer une bonne desserte automobile tout en facilitant les circulations lentes par la mise en place de dispositifs particuliers.*
- *Les voies de circulation locales qui assurent uniquement un trafic purement local. Ces voiries doivent obligatoirement être aménagées de manière à concevoir un espace donnant la priorité aux usagers lents et faibles. Il s'agit donc préférentiellement de voirie partagée (aménagée en zone 20).*

#### Traversée de village à sécuriser

*Les voiries régionales assurant une fonction de transit constituent généralement des lieux peu sécurisants lorsqu'elles traversent des entités urbanisées. Vu leur statut de voiries de transit en milieu urbanisé, toutes ces voiries doivent être aménagées prioritairement et globalement de manière à réduire les problèmes de sécurité routière pour l'ensemble des usagers (automobilistes, cyclistes, piétons…).*

#### Points névralgiques à sécuriser

Parallèlement aux traversées de village à sécuriser, il convient de sécuriser par un dispositif spécifique type rond-point le carrefour entre la N83 et les routes menant à Breuvanne et au château de Villemont.

#### Effet de porte

*Conformément au plan d'affectation, divers endroits ont été identifiés pour créer une porte de village. Pour rappel, il s'agit d'un lieu nécessitant un aménagement spécifique pour marquer l'entrée du village sur les voiries de transit. Il y a donc lieu d'y établir un dispositif particulier visant à créer un effet de porte d'entrée et en même temps une sécurisation de la voirie (rétrécissement, ralentisseur…).Ces endroits constituent également des lieux privilégiés pour mettre en place une signalétique commune et spécifique sur l'ensemble de l'entité.*

#### Transports en commun

*La commune veillera à ce que Tintigny soit repris dans le réseau structurant du TEC.*

#### Liaisons lentes

*Afin de favoriser les synergies entre le pôle principal de Tintigny et le pôle secondaire de Bellefontaine, une liaison lente utilitaire sera développée entre les deux villages.*

## 2.5. Equipements et infrastructures

#### Aménagement d'espaces publics

*Le schéma développement communal a mis en évidence plusieurs cœurs de village ou de quartier à conforter ou à créer. Il s'agit de lieux privilégiés pour développer des équipements de convivialité et de rencontre (aménagement d'espaces publics). En fonction des opportunités, ils seront restructurés par du bâti afin de créer un lieu structurant et polarisant.*

*Ces projets pourront notamment se concrétiser dans le cadre de la nouvelle opération de développement rural (PCDR).*

*Il convient donc de poursuivre prioritairement l'aménagement de ces lieux de vie en insistant sur :*

- *L'adéquation entre l'aménagement proposé et les caractéristiques du lieu.*
- *La convivialité.*
- *L'esthétique et le caractère « vert ».*
- *La mise en place d'éléments polarisateurs (plaine de jeux…).*
- *La sécurité, plus spécifiquement des usagers lents.*

# 3. Programme Communal de Développement Rural (PCDR)

## 3.1. Diagnostic

Les principaux atouts et faiblesses mis en évidence par le diagnostic et les consultations citoyennes du PCDR et ayant un lien avec les thèmes traités dans le cadre d'un PCM sont les suivantes :

*Tableau 9 : Principaux atouts et faiblesses en lien avec la mobilité (source : PCDR)*

| Thème | Atout | Faiblesse |
|---|---|---|
| Lieu de rencontre | Existante de multiples lieux de rencontres, espaces récréatifs et infrastructures sportives à disposition des habitants | Mauvais état de certains espaces de rencontre dans les villages. |
| Espace public | Projet d'aménagement du champ de foires à Tintigny. Aménagement de la place de Bellefontaine. | Peu d'espaces publics centraux aménagés. |
| Mobilité | Proximité de l'autoroute et de la gare de Marbehan. Accessibilité routière. PCM à venir. | Pas de possibilité de covoiturage. Problème de sécurité routière le long du réseau régional en traversée de village. Problème de cohabitation entre les différents usagers. Manque de transports en commun sur Rossignol et Poncelle |
| Chemins de liaisons et de promenades pédestres | Présence de pistes cyclables. Développement de venelles et de passerelles. | Manque de circuits balisés et de chemins de liaison. Appropriation privée de certains chemins publics |

*Photo 50 : Réaménagement de la place de Bellefontaine (source : Google 2010 et 2019)*

## 3.2. Stratégie de développement

La vision stratégique a été déclinée en 4 grands objectifs de développement, eux-mêmes déclinés en structurés en 13 mesures spécifiques au caractère plus opérationnel :

- En 2030, Tintigny sera une commune pleinement inscrite dans la transition écologique et économique :
  - En généralisant le recours aux déplacements lents ;
  - En développant les énergies renouvelables et en tendant vers l'autonomie énergétique ;
  - En favorisant un aménagement du territoire et urbanisme durable ;
  - En devenant une commune numérique ;
  - En promouvant les circuits courts et la consommation locale ;
  - En créant son identité touristique propre ;
- En 2030, Tintigny sera une commune inclusive favorisant l'intergénérationnel et la solidarité :
  - En fédérant et en intégrant l'ensemble de la population, des plus jeunes aux plus âgés ;
  - En favorisant l'accès au logement pour tous et en s'inscrivant dans une perspective d'habitat alternatif ;
- En 2030, Tintigny sera une commune conviviale encourageant la rencontre, les échanges et le dialogue :
  - En offrant des espaces et des infrastructures de rencontre dans chaque village ;
  - En répondant aux besoins de chaque association et en visant l'ouverture, le partage et les synergies entre associations ;
  - En favorisant la sécurité de tous les usagers ;
- En 2030, Tintigny sera une commune où le patrimoine sera protégé et valorisé :
  - En mettant en valeur des cœurs de village en tant que réels espaces de vie ;
  - En protégeant et en valorisant le patrimoine matériel, immatériel, bâti, historique et naturel.

## 3.3. Projets

Les consultations citoyennes ont débouché sur une série de défis ayant ensuite déclinés en une série de projets. Parmi ces derniers, sont repris ci-après les projets ayant un lien avec la thématique de la mobilité et l'aménagement du territoire.

*Tableau 10 : Projets du PCDR en lien avec la mobilité*

| Projet du lot 1 – court terme 1-3 ans | Projet du lot 2 – moyen terme 3-6 ans |
|---|---|
| • Maison de village de Poncelle | • Complexe de logement intergénérationnel |
| • Chemins de liaisons inter et intra villages | • Espaces détente dans les villages |
| • Maison de village de Lahage | • Création circuit PMR à Bellefontaine |

# 4. Objectifs du PCM

## 4.1. Introduction

Les objectifs principaux, au nombre de 3, sont ensuite déclinés par des objectifs thématiques. Ces derniers serviront de base pour la définition du plan d'actions développé en partie D du présent document.

***Voir Partie D : Plan d'actions***

## 4.2. Objectifs principaux

1. Renforcer et sécuriser les déplacements actifs
2. Améliorer la sécurité et la cohabitation des modes de transports
3. Améliorer la convivialité des espaces publics

## 4.3. Objectifs par thématique

### 4.3.1. Mobilité active

D'une manière générale, l'objectif est de renforcer l'avantage compétitif de la marche et du vélo, en les rendant plus sûres et plus agréables. Ceci se traduit par des mesures qui concernent l'urbanisme, la promotion, la réglementation, etc. Dans le cadre du PCM, l'accent sera mis sur les objectifs et les mesures liées aux infrastructures physiques :

- Renforcer le réseau structurant et prioriser les points noirs ;
- Créer des cheminements qualitatifs autour des pôles (écoles, administration, commerces, etc.) ;
- Valoriser l'espace public en proposant des aménagements qualitatifs autour des pôles (écoles, administration, commerces, etc.) ;
- Optimiser la marche à pied aux nœuds d'échange en veillant notamment à la continuité des cheminements vers les arrêts principaux de transports en commun ;
- Faire de tout aménagement piéton un espace accessible à tous, tenant compte du principe d'accessibilité universelle ;
- Inciter les habitants, travailleurs, parents et enfants à la pratique de la marche et du vélo par des campagnes de sensibilisation, la mise en place d'initiatives et l'organisation d'événements (ex. : pédibus, formation via la cellule « Education Mobilité et Sécurité Routière du SPW, etc.).

### 4.3.2. Transport en commun

Les objectifs du PCM en matière de transports publics sont fortement dépendants des opérateurs publics et des contraintes budgétaires dans le domaine. Le PCM se doit donc de travailler sur des éléments réalistes en accord avec les politiques existantes.

- Pour la circulation des bus, le PCM s'inscrit dans les objectifs définis par le groupe TEC qui est d'améliorer la performance des bus par une augmentation de la vitesse commerciale et une réorganisation de l'offre si cela s'avère pertinent et réaliste ;
- Amélioration de la localisation et de l'aménagement de certains arrêts suite à une priorisation de ceux-ci ainsi que hiérarchiser les priorités pour les arrêts équipés PMR ;
- Communiquer sur l'offre en transport public. La commune doit se doter d'outils de communication destinés à informés ses citoyens sur les atouts du transport public et sur l'évolution des services. Le site Web de la commune et les nouvelles technologies doivent permettre de renforcer la connaissance des alternatives offertes aux habitants, en particulier en matière de transport public ;
- Envisager une complémentarité à l'offre des lignes du TEC et des taxis sociaux classiques. Différents types de services ou de Transports à la Demande (TAD) adaptés au contexte rural existent que ce soit sous forme d'initiatives communales ou intercommunales avec un appui pour certaines de la part du TEC.

### 4.3.3. Services de mobilité

#### Covoiturage

L'aménagement de parkings de covoiturage est un des meilleurs vecteurs de communication pour assurer la promotion de ce mode de transport car ces parkings sont très visibles et légitiment d'une certaine manière la pratique.

Les objectifs du PCM seront donc :

- Evaluer les possibilités et la pertinence de création de petites infrastructures locales de stationnement en des endroits stratégiques du réseau routier, tout en privilégiant les solutions de mutualisation, à travers des partenariats avec le privé ou les services publics. En effet, les couts de construction de parkings sont très importants alors que de nombreux parkings existant sont vides ou très peu utilisés en journée et peuvent accueillir les covoitureurs dans de bonnes conditions ;
- Promouvoir des solutions de covoiturage sur la courte et moyenne distances avec, par exemple, le covoiturage « dynamique » ;
- Promouvoir et poursuivre le développement des solutions de covoiturage pour les trajets domicile-travail et les zones d'activité, dans le cadre des plans de déplacement d'entreprise ;
- Promouvoir et intégrer les plateformes de covoiturage existantes.

#### Voiture partagée

L'objectif poursuivi en matière d'autopartage et de sensibiliser les habitants aux mobilités alternatives de manière à susciter des initiatives de la part des particuliers.

#### Transports à la demande

En matière de transports à la demande, il y a lieu d'envisager une complémentarité à l'offre des lignes du TEC et des taxis sociaux classiques ainsi qu'une coordination des services existants sur le territoire.

### 4.3.4. Réseau routier

Les objectifs poursuivis en matière de réseau routier sont les suivants :

- Affiner la hiérarchie du réseau routier et valider les régimes de vitesse en lien avec la structure du réseau ;
- Valider les schémas de circulation ;
- Assurer la pacification de la circulation en maitrisant les vitesses sur le réseau structurant et en marquant plus distinctement, par des aménagements, les entrées de village (effet de « porte ») ;
- Améliorer la sécurité des carrefours et points noirs du réseau :
  - Voirie large permettant des vitesses élevées ;
  - Manque de visibilité (configuration du lieu, éclairage…) ;
  - Voirie pas adaptée pour concilier les différents types d'usager : voiture, camion, vélo… ;
- Repenser l'infrastructure routière non plus uniquement comme un socle pour la circulation de véhicules motorisés mais comme un espace à partager entre plusieurs usagers : cyclistes, piétons, transports publics, etc. ;
- Sensibiliser aux enjeux environnementaux et de sécurité routière ;
- Mener une réflexion spécifique sur la thématique des poids lourds.

### 4.3.5. Stationnement

La majeure partie du territoire n'a pas de problème spécifique au niveau du stationnement en voirie. Seuls quelques secteurs sont concernés par un enjeu de stationnement, à savoir aux abords du Centre culturel de Rossignol et de la Halle de Han.

Les objectifs en matière de stationnement sont les suivants :

- Définir une politique de stationnement pour le Centre culturel et la Halle de Han ;
- Evaluer l'opportunité de développer les zones de covoiturage ;
- Développer l'offre en stationnement pour les vélos ;
- Prendre des mesures pour éviter le stationnement sur les trottoirs.

### 4.3.6. Communication et gouvernance

La mobilité est une thématique généralement gérée par de nombreux acteurs que sont les services d'urbanisme, des travaux publics, le CPAS ou la police mais généralement sans vision d'ensemble et surtout sans ambition partagée ;

- Un plan de mobilité est donc l'occasion de créer une synergie entre les différents services et commissions
- Veiller à la mise en œuvre, au suivi et à l'évaluation du PCM ;
- Développer des outils de communication multimodaux et permettre une interactivité avec la population ;
- Harmoniser les politiques de mobilité avec les communes voisines, les zones de police, la Province et la Région ;
- Développer la participation citoyenne et l'émergence de projets locaux (déjà réalisé dans le cadre du PCDR).

# Phase 3 – Synthèse du plan d'actions

# 1. Introduction

Sur base des constats mis en évidence dans le diagnostic et les objectifs généraux qui en ont découlés pour chacune des thématiques, une liste d'actions spécifiques a été définie en collaboration avec la commune et le SPW. Ces actions sont réparties en 2 grandes catégories :

- Les **actions par zone géographique** qui concernent une zone spécifique (ex. le centre de Tintigny, …) et sont traitées avec une approche multi-thématiques ;
- Les **actions par thématique** qui se focalisent sur des thèmes spécifiques (ex. vélos, autopartage…). Le niveau de précision de ces actions thématiques varie en fonction des besoins spécifiques de la commune.

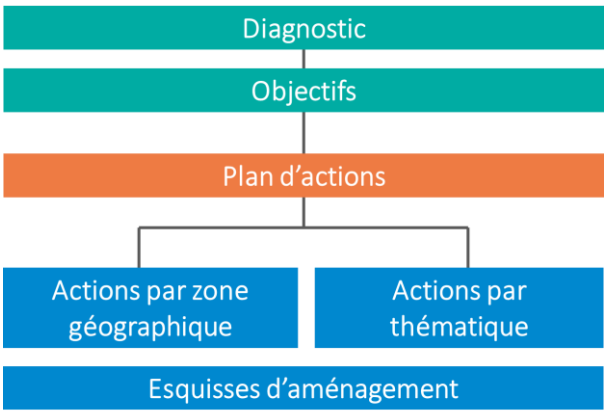



*Figure 67 : Structure générale du plan d'actions*

Outre les illustrations permettant la bonne compréhension des différentes propositions, des **esquisses d'aménagement** ont été réalisées pour certaines actions. Ces esquisses présentent des principes d'aménagement et ne constituent pas un plan précis de mise en œuvre d'un projet.

***Il est important de noter que les propositions d'aménagement reprises dans la phase 3 du PCM, tant sur le domaine communal que régional, devront faire l'objet d'une analyse de faisabilité considérant un ensemble de critères (technique, sécurité, coût, foncier…) avant validation et mise en œuvre.***

Les différentes actions sont synthétisées dans un **tableau** repris dans la dernière partie du présent document.

*Tableau 11 : Plan d'actions du PCM de Tintigny*

**ACTIONS PAR ZONE GEOGRAPHIQUE**

- Amélioration de la mobilité piétonne et gestion du stationnement à Tintigny
- Amélioration de la mobilité piétonne et gestion du stationnement à Rossignol
- Amélioration de la sécurité et gestion du stationnement aux abords de la Halle de Han

**ACTIONS PAR THEMATIQUE**

### Mobilité piétonne

- Identification des leviers d'actions en faveur de la marche
- Amélioration de mobilité piétonne à Bellefontaine
- Amélioration de mobilité piétonne à Saint-Vincent
- Amélioration de mobilité piétonne à Breuvanne
- Amélioration de mobilité piétonne à Poncelle
- Amélioration de mobilité piétonne à Lahage
- Amélioration de mobilité piétonne à Ansart

### Mobilité cyclable

- Accompagnement dans l'élaboration de sa candidature Wallonie Cyclable
- Identification des leviers d'actions en faveur du vélo
- Définition et propositions d'aménagement d'un réseau cyclable structurant
- Optimisation du stationnement vélo autour des pôles

### Mobilité scolaire

- Identifier les leviers d'actions pour améliorer la mobilité des écoles
- Amélioration de la mobilité aux abords de l'école de Tintigny
- Amélioration de la mobilité aux abords de l'école de Bellefontaine

### Transport en commun

- Optimisation des cheminements doux autour des principaux arrêts de bus
- Proposition d'aménagement de l'arrêt de la ligne WEL

### Service à la mobilité

- Sensibiliser aux mobilités alternatives
- Promotion et développement du covoiturage

### Réseau routier

- Hiérarchisation du réseau routier et validation du régime des vitesses
- Aménagement des entrées de villages

### Communication et gouvernance

- Améliorer la communication autour de la mobilité
- Organiser la mise en œuvre du PCM

*Tableau 12 : Esquisses d'aménagement*

| ESQUISSES D'AMENAGEMENT |
|---|
| • Carrefour N801 # N891 et abords du Parc Naturel de Gaume à Rossignol<br>• Abords de l'église de Saint-Vincent<br>• Carrefour N83 # Han et abords de la Halle de Han<br>• Abords de l'école de Tintigny<br>• Abords de l'école de Bellefontaine<br>• Rue du Monument à Ansart<br>• Rue Saint-Hubert à Lahage<br>• Entrées de village |

*La présente partie constitue une synthèse du plan d'actions. L'ensemble des mesures est détaillé dans un **rapport technique** largement illustré et joint au présent document. Cette synthèse offre une vision globale stratégique, sans entrer dans les considérations trop techniques.*

***Voir Rapport technique de la phase 3 du PCM***

# 2. Actions par zone géographique

## 2.1. Amélioration de la mobilité piétonne et gestion du stationnement à Tintigny

### 2.1.1. Contexte

Le village de Tintigny est le **pôle principal** de la commune qui regroupe près d'un quart des habitants du territoire (1.000 habitants) et divers services tels que l'administration communale, une école fondamentale, un complexe sportif, un terrain de football, la Halle de Han, quelques commerces … le village est traversé en son centre par **deux voiries régionales structurantes** dont la N83 qui concentrent d'importants flux de circulation d'ouest en est, entre Bouillon et Arlon. A partir du centre, tous les pôles d'intérêt se situent à une **distance crédible à pied** (1 km), justifiant la nécessité d'offrir aux piétons des itinéraires confortables et sécurisés. La concentration de ces différents pôles d'intérêt contribue à la demande en stationnement sur l'espace public, notamment à proximité des immeubles à appartements.

### 2.1.2. Constats

#### A. Réseau piétons

La **première étape** d'analyse du réseau piétons consiste à **définir le réseau piétons structurant**, c'est-à-dire les principaux itinéraires entre les pôles d'intérêt. Les projets de voies vertes entre Tintigny et Ansart d'une part et entre Tintigny et Bellefontaine d'autre part (en mauve) ont été intégrés à la réflexion.

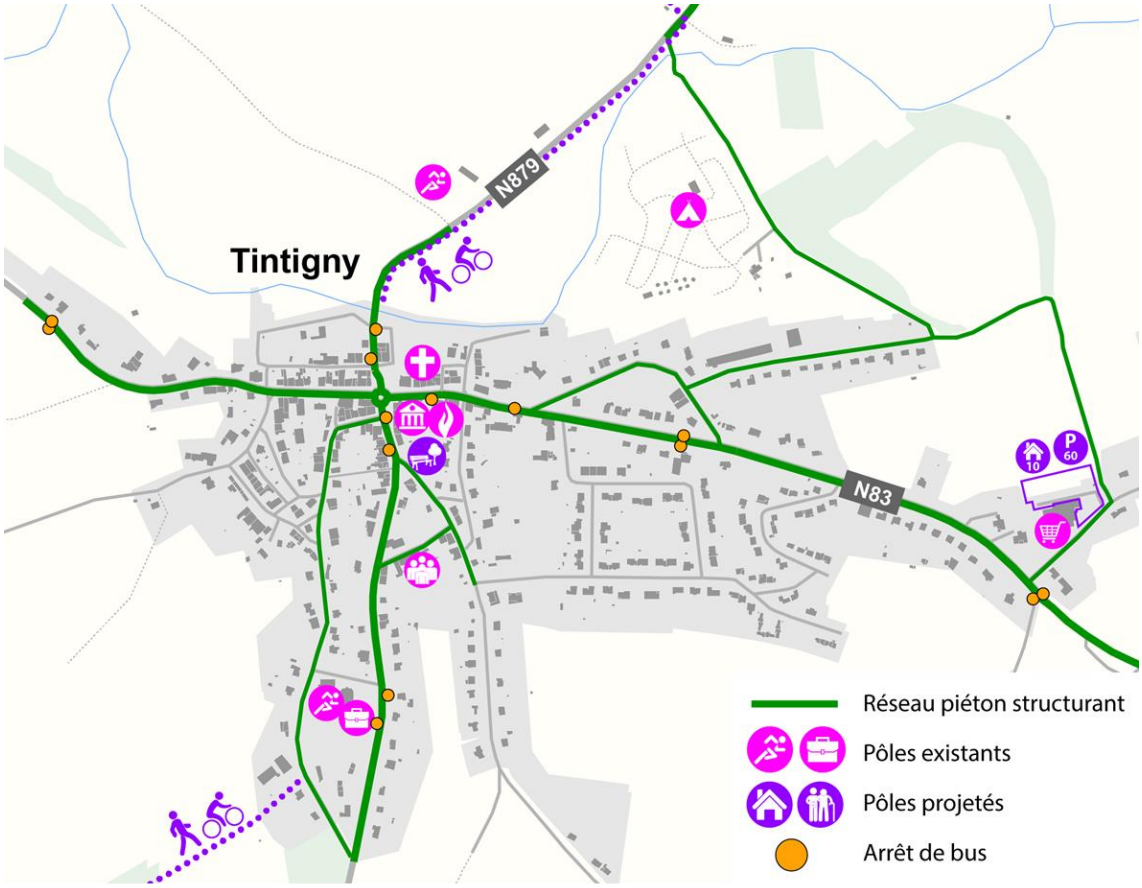



*Figure 68 : Réseau piétons structurant du village de Tintigny*

La **seconde étape** consiste à évaluer la **qualité des infrastructures existantes** en opérant une distinction entre la qualité des trottoirs (bon, moyen, absent) et la conformité des traversées (bordure abaissée et dalles podotactiles). La figure ci-dessous montre les résultats de l'analyse sur le centre de Tintigny[6].

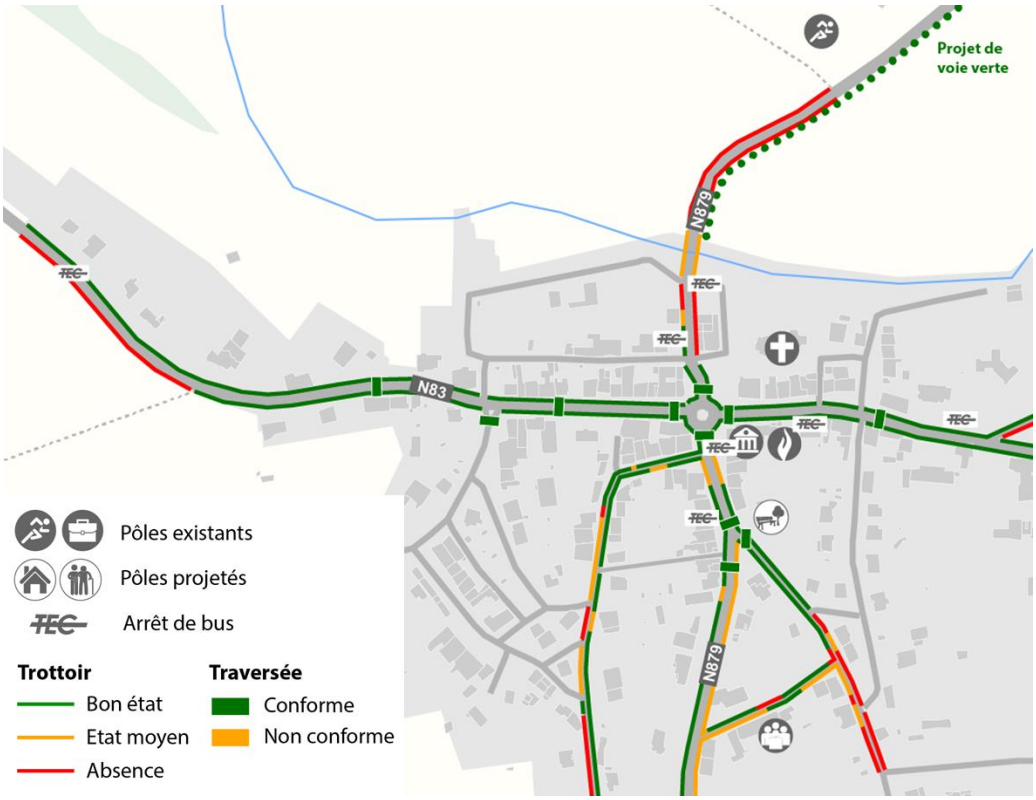



*Figure 69 : Etat des trottoirs et conformité des traversée dans le centre de Tintigny*

Les **principaux constats** sont les suivants :

- Voirie régionale N83 :
  - Présence de trottoirs sur toute la longueur mais la qualité de ce dernier entre la rue des Acacias et la Halle de Han est qualifiée de moyenne
  - L'étroitesse des emplacements de parking dans le cœur de Tintigny engendre de l'empiètement sur le trottoir, rendant la circulation des piétons moins confortable
- Voirie régionale N879 :
  - La qualité est globalement moyenne (revêtement et/ou largeur)
  - Le projet de liaison douce vers Ansart permet de compléter le réseau piéton
- Les voiries locales sont peu équipées et le stationnement empiètent fortement sur les zones de circulation des piétons.

## B. Stationnement

En complément des observations réalisées dans l'analyse du réseau piétons et dans le but d'objectiver les besoins en stationnement dans le centre de Tintigny, un relevé du taux d'occupation des voitures a été réalisé en septembre 2021 à 15h00 et à 19h00 dans un rayon de 3 minutes à pied depuis le giratoire « N83 # N879 ». Ce relevé concerne tant les places publiques que privées (à l'avant des habitations).

[6] Les autres cartes se trouvent dans la rapport technique.

*Figure 70 : Aire d'étude en stationnement*

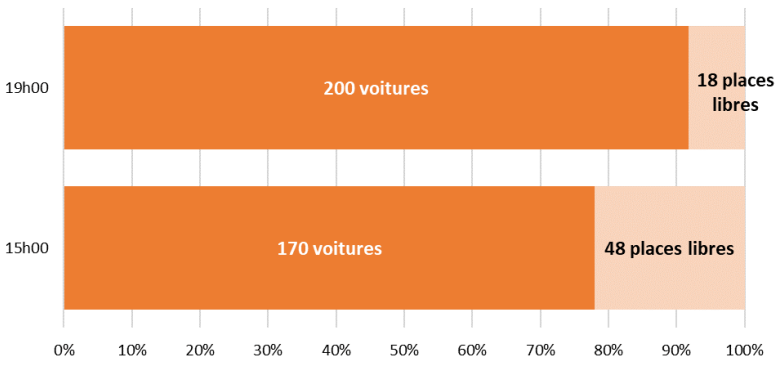



*Figure 71 : Taux d'occupation des zones de stationnement privées et publiques à Tintigny (source : relevé commune, septembre 2021)*

Les **principaux constats** sont les suivants :

- Le taux d'occupation global varie entre 75% et 90% ;
- 85-90% des véhicules sont stationnés sur domaine public ;
- 25% sont en infraction de stationnement (sur le trottoir ou sur l'accotement).

### 2.1.3. Propositions

#### A. Réseau piétons

Sur base des constats posés en matière d'infrastructures piétonnes, il est recommandé de :

- Créer des trottoirs sur la N83, la rue des Minières et la rue du Tilleul (~450 m) ;
- Améliorer les trottoirs existants, essentiellement sur la N879 (~1.000 m) ;
- Ajouter 12 traversées piétonnes ;
- Mettre en conformité (bordure et/ou dalles podotactiles) 2 traversées piétonnes.

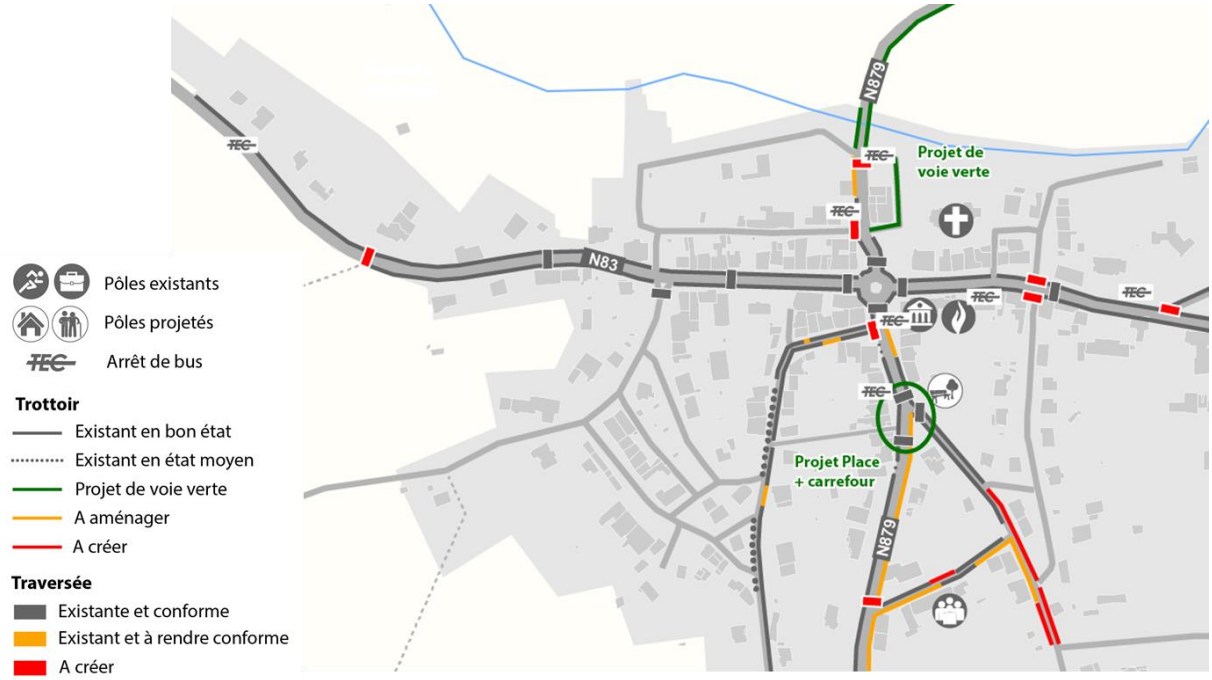



*Figure 72 : Propositions d'aménagement du réseau piétons dans le centre de Tintigny*

## B. Stationnement

### Lutte contre le stationnement sauvage

Des mesures spécifiques doivent être prises pour lutter contre le stationnement sauvage qui impacte le confort et la sécurité des piétons. Il est recommandé de :

- Mener une lutte contre le stationnement sauvage :
  - Organiser une campagne de sensibilisation auprès des riverains pour informer sur les faits suivants (flyer, vidéo, …) :
    - Il est interdit de stationner sur le trottoir ;
    - Le stationnement en voirie est permis lorsque la largeur du passage libre sur la chaussée est d'au moins 3 mètres (voir code de la route – Art. 25) ;
  - Organiser des contrôles et donner des avertissements ;
  - Organiser des contrôles et verbaliser si le problème persiste ;
- Aménager progressivement des trottoirs afin de dissuader ce comportement ;
- Identifier les tronçons trop étroits pour permettre le stationnement en voirie :
  - Soit y interdire le stationnement ;
  - Soit envisager la mise à sens unique avec matérialisation du stationnement en voirie (en fonction des entrées carrossables).

*Photo 51 : Exemple de stationnement sauvage (source : ICEDD, septembre 2020)*

### Gestion des larges trottoirs

Certaines voiries présentent de larges trottoirs où les voitures stationnent. Outre le fait d'être interdit par le code de la route, ces voitures impactent la circulation des piétons. Il est recommandé de :

- Identifier ces larges trottoirs servant de zone de stationnement ;
- Vérifier les limites de propriétés (publics ou privés) ;
- Deux cas de figure :
  - Autoriser le stationnement : le parking doit être clairement indiqué et le piéton doit disposer de l'espace suffisant pour circuler en sécurité ;
  - Interdire le stationnement : mener une campagne de sensibilisation / répression et mettre du mobilier urbain dissuadant le stationnement (pot de fleurs, bancs…).

*Photo 52 : Exemple de larges trottoirs utilisés comme parking (source : ICEDD, Septembre 2020)*

## Réduction de la vitesse sur la N83

Dans la traversée de Tintigny, la N83 a été réaménagée il y a quelques années de manière à intégrer au mieux les besoins des piétons et offrir du stationnement aux riverains. Le stationnement y est organisé en poche et positionné parallèlement à la voirie. Les places de parking et la voirie est relativement étroite (respectivement 2 et 6 m) et, par crainte de se faire accrocher son véhicule par un poids-lourds, les automobilistes stationnent légèrement à cheval sur le trottoir, entravant la circulation des piétons.

*Photo 53 : Stationnement sur la N83 (ICEDD, septembre 2020)*

En l'absence de marge de manœuvre relative aux infrastructures, il faut envisager la réduction de la vitesse autorisée de 50 à 30 km/h dans la traversée de Tintigny. Au regard des caractéristiques de la voirie (notamment du faible dégagement visuel latéral) et de la présence des piétons, la mise en zone 30 de la N83 dans la traversée du centre est jugée pertinente.

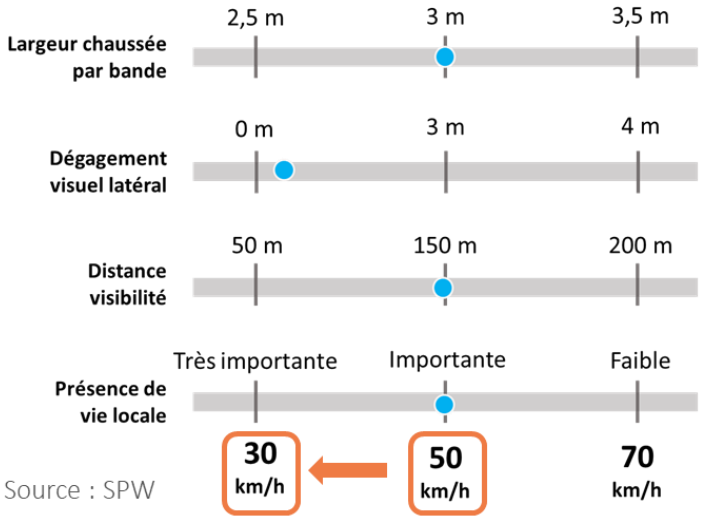



*Photo 54 : Outil de détermination de la vitesse selon le contexte pour la N83 dans la traversée de Tintigny*

## 2.2. Amélioration de la mobilité piétonne et gestion du stationnement à Rossignol

### 2.2.1. Contexte

Le village de Rossignol est un **pôle secondaire** de la commune qui compte près de 800 habitants et des services tels que l'école fondamentale, les terrains de football, une salle de village et le centre culturel. Le village est traversé en son centre par **deux voiries régionales** dont la N891 orientée ouest-est qui permet notamment de rejoindre l'autoroute E25. Ces axes structurants constituent de véritables barrières physiques pour les modes actifs. Or, à partir du centre, tous les pôles d'intérêt se situent à une **distance crédible à pied** (moins de 500 m), justifiant la nécessité d'offrir aux piétons des itinéraires confortables et sécurisés. L'ouverture récente (été 2021) du musée sur les drames militaires et civils vécus en août 1914 sur la commune de Tintigny a orienté les réflexions du PCM sur la question du stationnement.

### 2.2.2. Constats

#### A. Réseau piétons

La **première étape** d'analyse du réseau piétons consiste à **définir le réseau piétons structurant**, c'est-à-dire les principaux itinéraires entre les pôles d'intérêt.

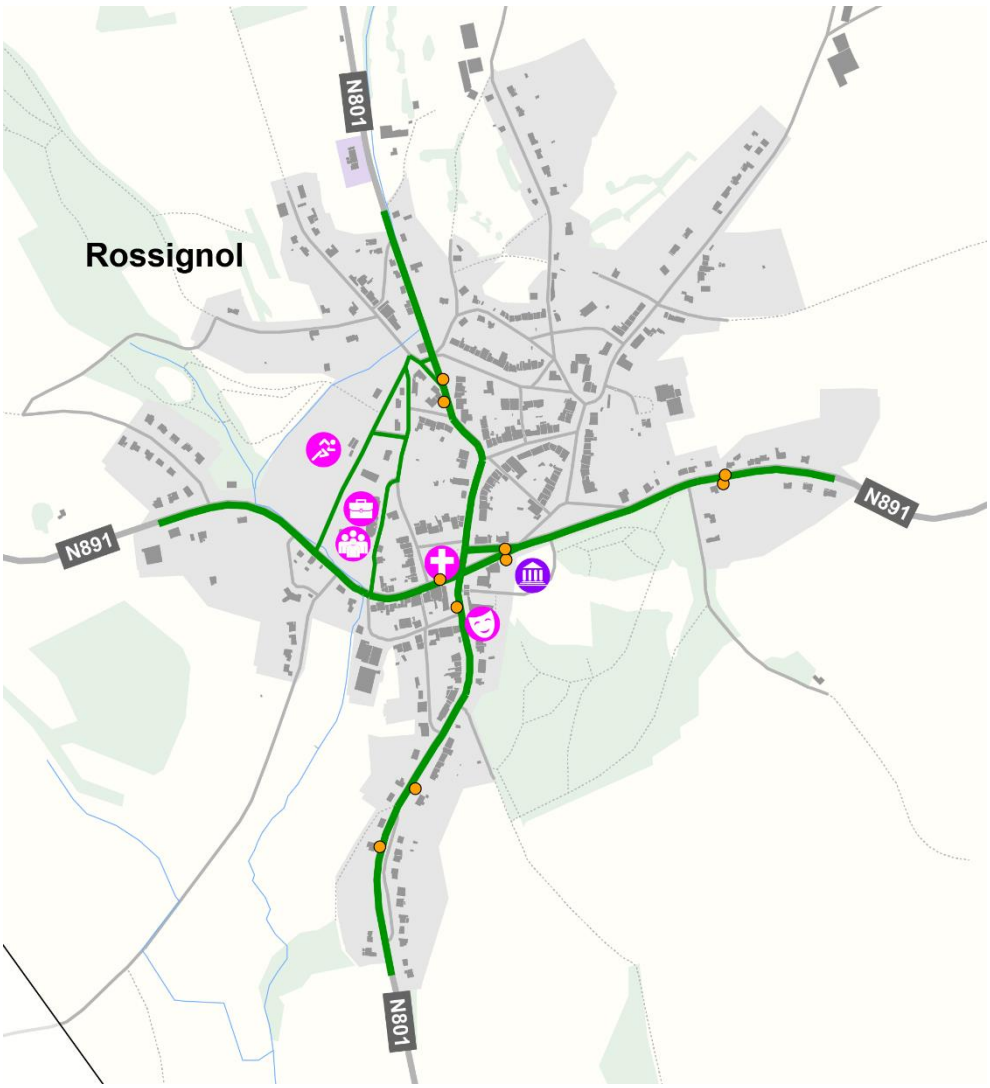



*Figure 73 : Réseau piétons structurant du village de Rossignol*

La **seconde étape** consiste à évaluer la **qualité des infrastructures existantes** en opérant une distinction entre la qualité des trottoirs (bon, moyen, absent) et la conformité des traversées (bordure abaissée et dalles podotactiles). La figure ci-dessous montre les résultats de l'analyse sur le centre de Rossignol[7].

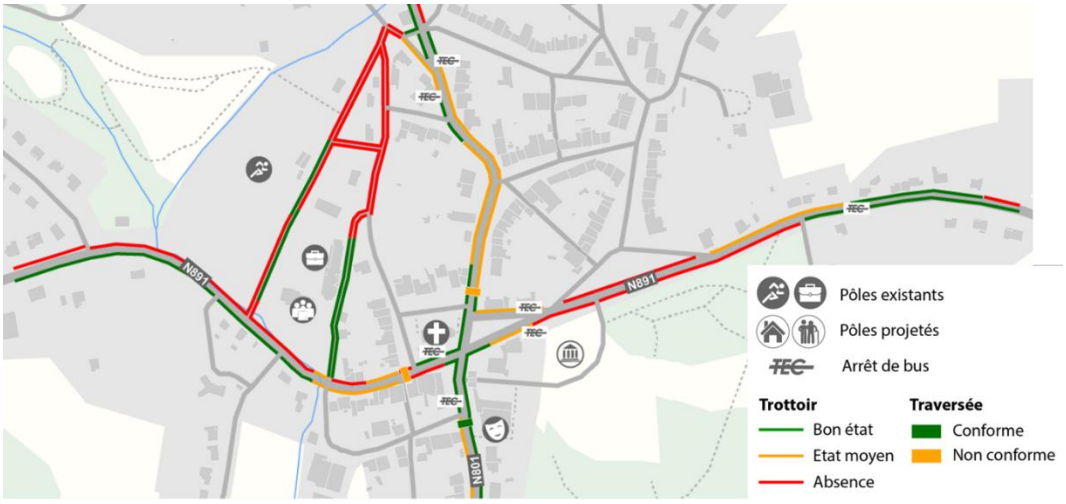



*Figure 74 : Etat des trottoirs et conformité des traversée dans le centre de Rossignol*

Les **principaux constats** sont les suivants :

- Le carrefour « N891 # N801 » constitue le centre du village mais l'importante emprise du carrefour et l'absence d'infrastructure piétonne en font un lieu dangereux pour les modes actifs ;
- N891 (axe ouest-est) :
  - Importante emprise de la voirie ;
  - Peu de trottoir et les accotements existants sont utilisés pour le stationnement ;
  - Aucune traversée piétonne ;
- N801 (axe nord-sud) :
  - Des trottoirs et accotements existent mais la qualité des aménagements est insuffisante pour assurer le confort des piétons ;
  - Plusieurs traversées piétonnes (non conformes) ;
- Les voiries locales ne compte pratiquement aucun trottoir et les zones de recul sont utilisées pour les stationnement des voitures.

*Photo 55 : Carrefour N891 # N801 (source : Google Streetview)*

[7] Les autres cartes se trouvent dans la rapport technique.

*Photo 56 : N801 – abords du centre culturel (source : Google Streetview)*

*Photo 57 : rue Pinsart – voirie locale (source : Google Streetview)*

## B. Stationnement

### Taux d'occupation

En complément des observations réalisées dans l'analyse du réseau piétons et dans le but d'objectiver les besoins en stationnement dans le centre de Rossignol, un relevé du taux d'occupation des voitures a été réalisé en mai 2021 à 15h00 et à 19h00 dans un rayon de 3-4 minutes à pied depuis le carrefour « N891 # N801 ». Ce relevé concerne tant les places publiques que privées (à l'avant des habitations).

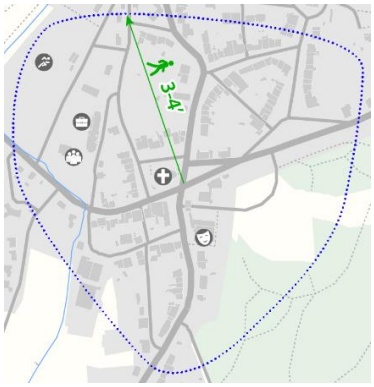



*Figure 75 : Aire d'étude en stationnement*

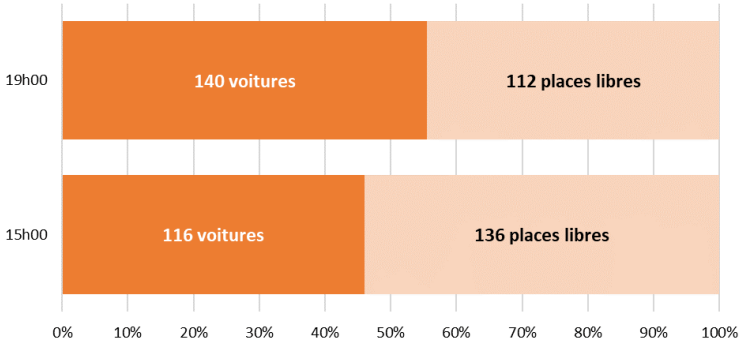



*Figure 76 : Taux d'occupation des zones de stationnement privées et publiques à Rossignol (source : relevé commune, mai 2021)*

Les **principaux constats** sont les suivants :

- Le taux d'occupation global varie entre 45% et 55% ;
- 50% des véhicules sont stationnés sur domaine privé ;
- Entre 60 et 80% sont en infraction de stationnement (sur le trottoir ou sur l'accotement).

### Demande projetée du musée

L'estimation de la future demande en stationnement du musée repose sur les hypothèses de fréquentation maximalistes suivantes :

- 20.000 visiteurs / an ;
- Moyenne de ~400 visiteurs / semaine, soit maximum 600 visiteurs / semaine (en été) ;
- Répartition par jour : 10% en jour ouvrable, 20% le samedi et 20% le dimanche ;
- Entre 60 et 120 visiteurs / jour.

Sur cette base et en considérant une durée maximale de 2h00 de visite et une part modale de la voiture de 95%, le nombre de visiteurs en présence simultanée est estimé à 15-30.

### 2.2.3. Propositions

#### A. Réseau piétons

Sur base des constats posés en matière d'infrastructures piétonnes, il est recommandé de :

- Créer des trottoirs ou améliorer les trottoirs existants sur la N891 ;
- Créer des trottoirs sur la voie du tram et sur la rue de l'Etang ;
- Réaménager le carrefour N801 # N891 pour diminuer l'emprise de la voirie et offrir plus d'espace et de sécurité aux piétons (trottoirs et traversées) ;
- Planter des arbres le long des voiries pour réduire la perception visuelle des conducteurs et, de ce fait, les vitesses pratiquées.

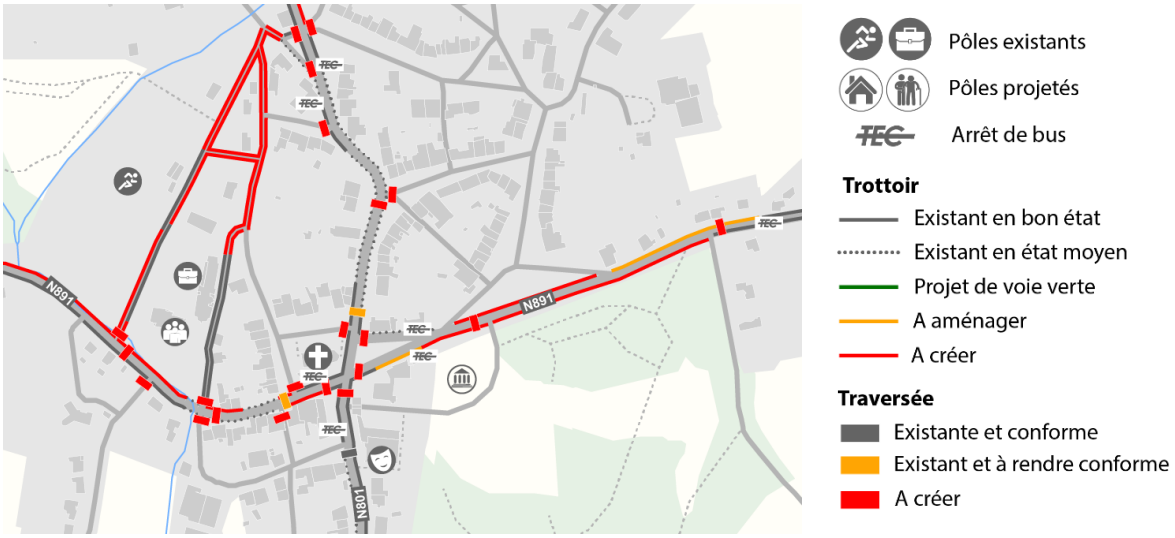



*Figure 77 : Propositions d'aménagement du réseau piétons dans le centre de Rossignol*

#### B. Stationnement

**Offre en stationnement**

En matière d'offre en stationnement, il est recommandé de :

- Créer une trentaine d'emplacements de parking le long de la rue de Marbehan pour répondre à la demande du centre culturel et du musée ;
- Aménager une zone de stationnement pour les bus / car devant le centre culturel, en lieu et place des emplacements actuels pour voitures ;
- Créer plusieurs emplacements pour PMR sur le petit parking du centre culturel ;
- Installer un abri vélo à proximité du Centre Culturel.

### Lutte contre le stationnement sauvage

Des mesures spécifiques doivent être prises pour lutter contre le stationnement sauvage qui impacte le confort et la sécurité des piétons. Il est recommandé de :

- Organiser une campagne de sensibilisation auprès des riverains pour informer sur les faits suivants (flyer, vidéo, …) :
  - Il est interdit de stationner sur le trottoir ;
  - Le stationnement en voirie est permis lorsque la largeur du passage libre sur la chaussée est d'au moins 3 mètres (voir code de la route – Art. 25) ;
- Organiser des contrôles et donner des avertissements ;
- Organiser des contrôles et verbaliser si le problème persiste une campagne de sensibilisation.

## Esquisse d'aménagement

Pour rappel, l'esquisse d'aménagement présente les principes d'aménagement et ne constitue pas un plan précis de mise en œuvre d'un projet. A noter que, à ce stade, la proposition de mise à sens unique de la rue de l'Eglise n'a pas été validée par la commune de Tintigny.

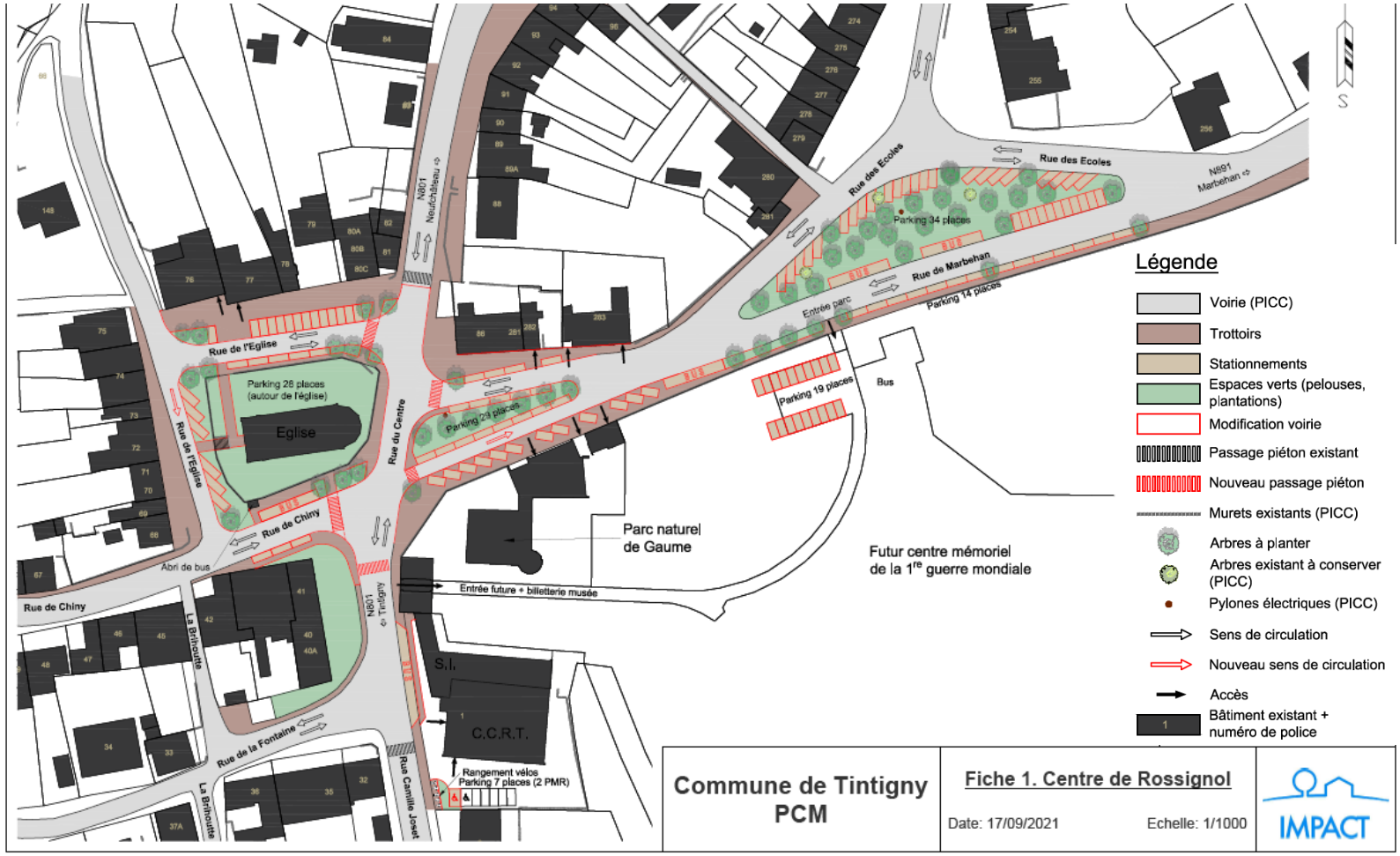



*Figure 78 : Esquisse d'aménagement du centre de Rossignol*

## 2.3. Amélioration de la sécurité et gestion du stationnement aux abords de la Halle de Han

### 2.3.1. Constats

La Halle de Han est implantée le long de la N83, à environ 1 km du centre de Tintigny. L'accessibilité du site est représentée sur les figures suivantes :

*Figure 79 : Itinéraires d'accès à la Halle de Han (fond de plan : Openstreetmap)*

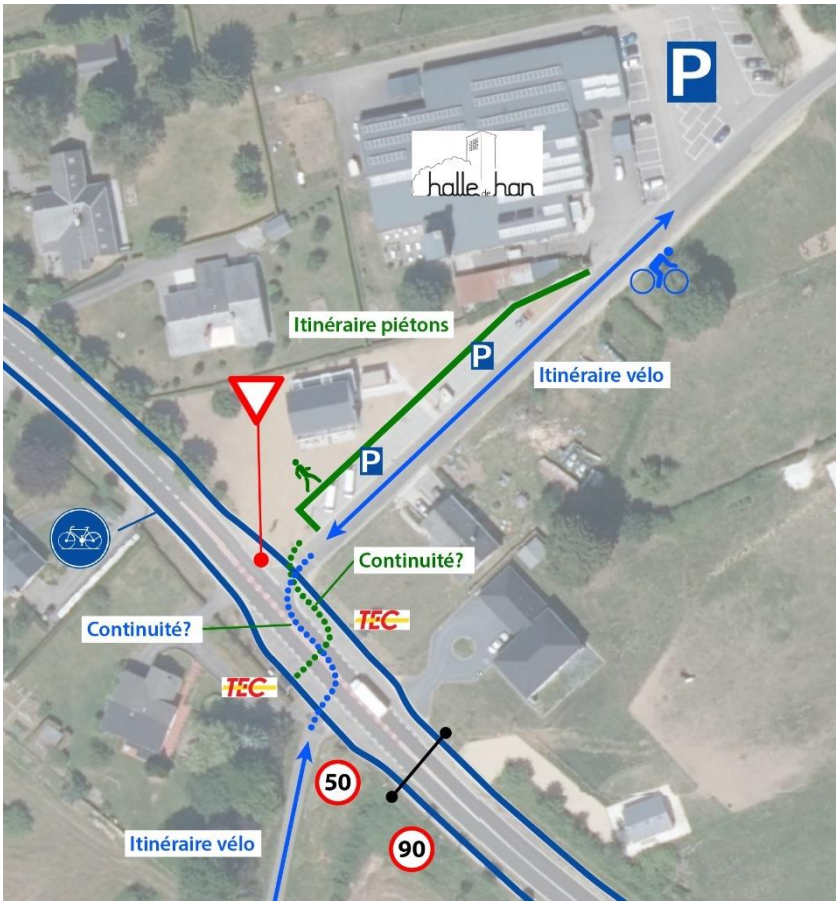



*Figure 80 : Accessibilité aux abords de la Halle de Han (fond de plan : SPW)*

La zone est en voie de développement avec la création d'un nouveau parking et d'habitats légers à l'arrière du bâtiment existant. Les liaisons piétonnes et cyclables ne sont actuellement pas assurées. Des vitesses excessives sont ressenties par les modes actifs engendrant un sentiment d'insécurité.

### 2.3.2. Propositions

#### Réseau modes actifs

Sur la N83, afin d'assurer la continuité des modes actifs, il est recommandé de :

- Aménager le trottoir sur 200 m entre la rue des Acacias et la rue de la longue Haie ;
- Créer un trottoir à hauteur de la Halle sur 70 m ;
- Ajouter des traversées piétonnes, dont une à hauteur de la Halle ;
- Faire de la piste cyclable un zone mixte pour les piétons et les cyclistes entre le centre de Tintigny et la Halle de Han.

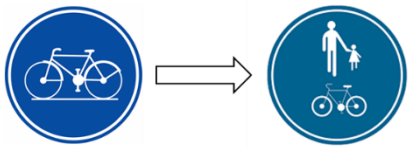


*Figure 81 : Propositions d'aménagement du réseau piétons en lien avec la Halle de Han*

#### Esquisse d'aménagement

Au niveau du carrefour d'accès à la Halle depuis la N83, il est recommandé de :

- Créer d'une bande de tourne-à-gauche sur la N83 ;
- Créer une traversée cyclo-piétonne à hauteur de l'arrêt de bus ;
- Déplacer l'arrêt de bus ;
- Ajouter un bout de trottoir entre le trottoir existant de la rue de Han et la N83 (10 m) ;
- Ajouter quelques éléments végétaux ;
- Ajouter un box vélo (future ligne de bus WEL).

Pour rappel, l'esquisse d'aménagement présente les principes d'aménagement et ne constitue pas un plan précis de mise en œuvre d'un projet.

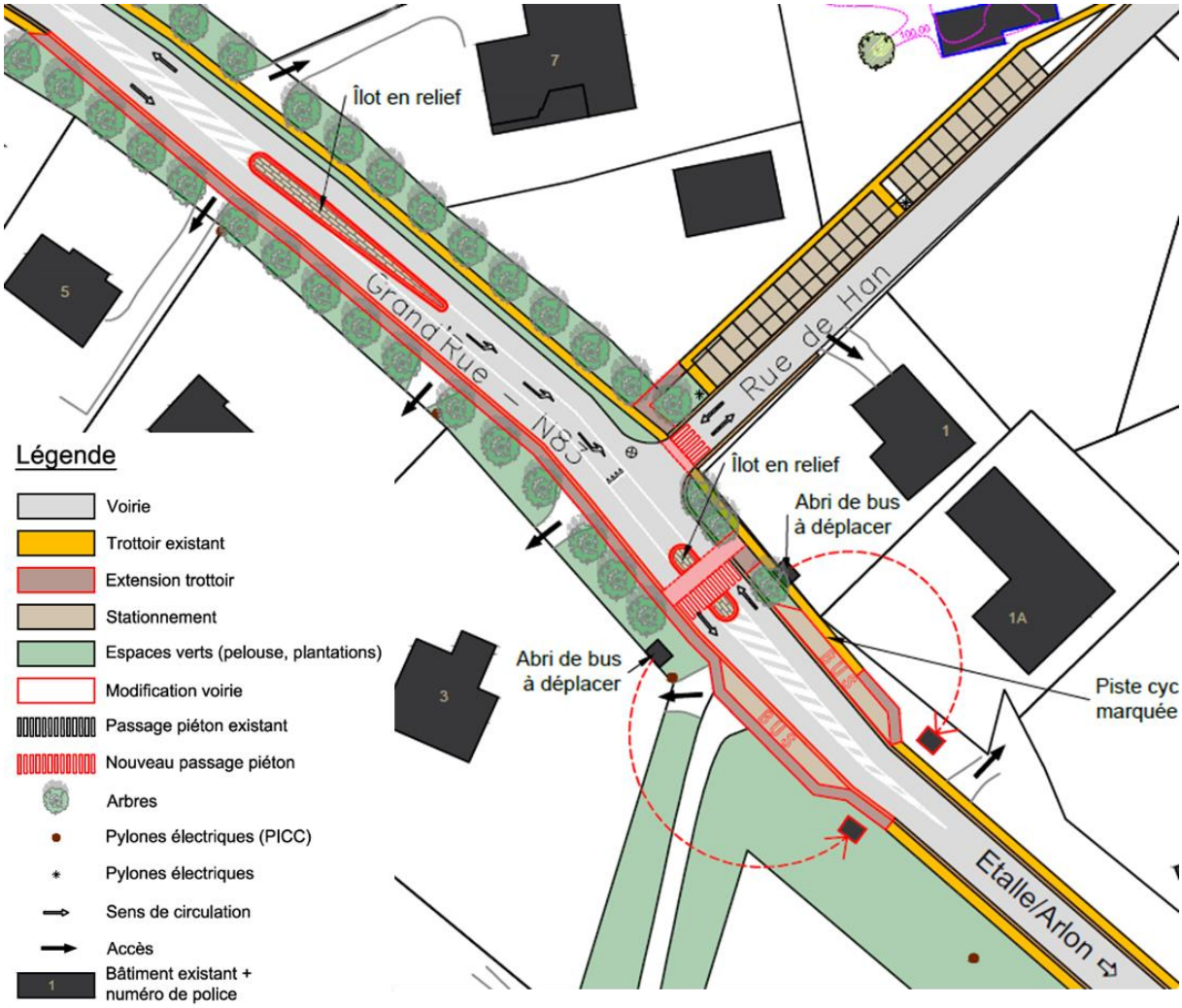



*Figure 82 : Esquisse d'aménagement des abords de la Halle de Han*

# 3. Action par thématique

## 3.1. Mobilité piétonne

### 3.1.1. Méthodologie

A l'instar de l'analyse réalisée sur les villages de Tintigny et Rossignol, une analyse du réseau piétons a également été réalisée sur tous les autres village du territoire.

Pour rappel, les différentes étapes d'analyse du réseau cyclable sont :

- Définition du réseau cyclable structurant sur base des pôles d'intérêt ;
- Proposition d'aménagement en vue d'améliorer la qualité et le confort des itinéraires piétons.

### 3.1.2. Saint-Vincent

#### Constats

Le village de Saint-Vincent compte un seul trottoir en bon état et une seule traversée sur le réseau structurant, sur la rue des Chasseurs Ardennais, à hauteur de l'église. Les autres rues en sont dépourvues. Les abords de l'église méritent d'être requalifiés pour marquer le cœur du village et offrir une meilleure lisibilité du réseau, notamment à l'arrière de l'église.

La liaison entre Saint-Vincent et Bellefontaine est assurée par un trottoir le long de la rue des Rappes et un projet de voirie verte vise à connecter Saint-Vincent au nord de Bellefontaine, au niveau du projet de voie verte entre Bellefontaine et Tintigny.

#### Propositions

Il est recommandé de :

- Créer des trottoirs au moins sur un côté des voiries reprises dans le réseau piétons structurant : rue des Chasseurs Ardennais, rue de l'Enfer et rue de la Tayettes (environ 1.500 m) ;
- Refaire les trottoirs de part et d'autre de la rue de Frenois ;
- Sur les voiries du centre, la création de trottoir est rendue possible par la mise à sens unique (voir esquisse d'aménagement) ;
- Créer un espace public de qualité autour de l'église (voir esquisse d'aménagement) ;
- Lutter contre le stationnement sauvage sur les trottoirs.

#### Esquisse d'aménagement

Aux abords de l'église, il est proposé de créer une zone résidentielle de qualité avec un espace de convivialité polyvalent, de créer des trottoirs et ajouter un passage pour piétons, de matérialiser les emplacements de parking et d'ajouter des arbres. Pour faciliter le réaménagement (et notamment récupérer de l'espace pour les piétons), il est proposé de mettre la ruelle de la Vigne, la rue de l'Enfer et la rue Saint-Roch à sens unique.

Pour rappel, l'esquisse d'aménagement présente les principes d'aménagement et ne constitue pas un plan précis de mise en œuvre d'un projet.

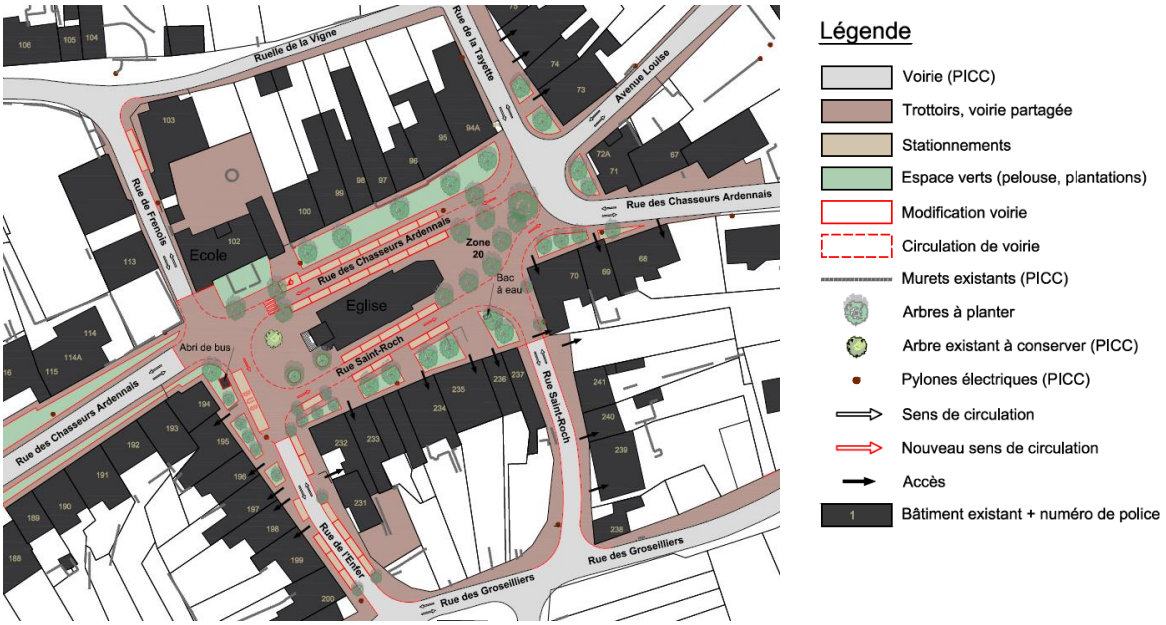



*Figure 83 : Esquisse d'aménagement du centre de Saint-Vincent*

### 3.1.3. Breuvanne

#### Constats

Le village de Breuvanne est traversé par la N801 qui est entièrement équipée de trottoirs dans la traversée du village et une seule traversée piétonne prend place au niveau de l'arrêt de bus.

Sur la rue des Saucettes, où est implantée l'école, le côté « ouest » est globalement équipée d'un trottoir mais le côté « est » n'est pas aménagé.

#### Propositions

Il est recommandé de :

- Créer 2 tronçons de trottoir :
  - un tronçon de 80 m sur la N801
  - Un tronçon de 50 m sur la rue des Saucettes, entre la N801 et l'école
- Ajouter 4 traversées piétonnes sur l'itinéraire en lien avec l'école

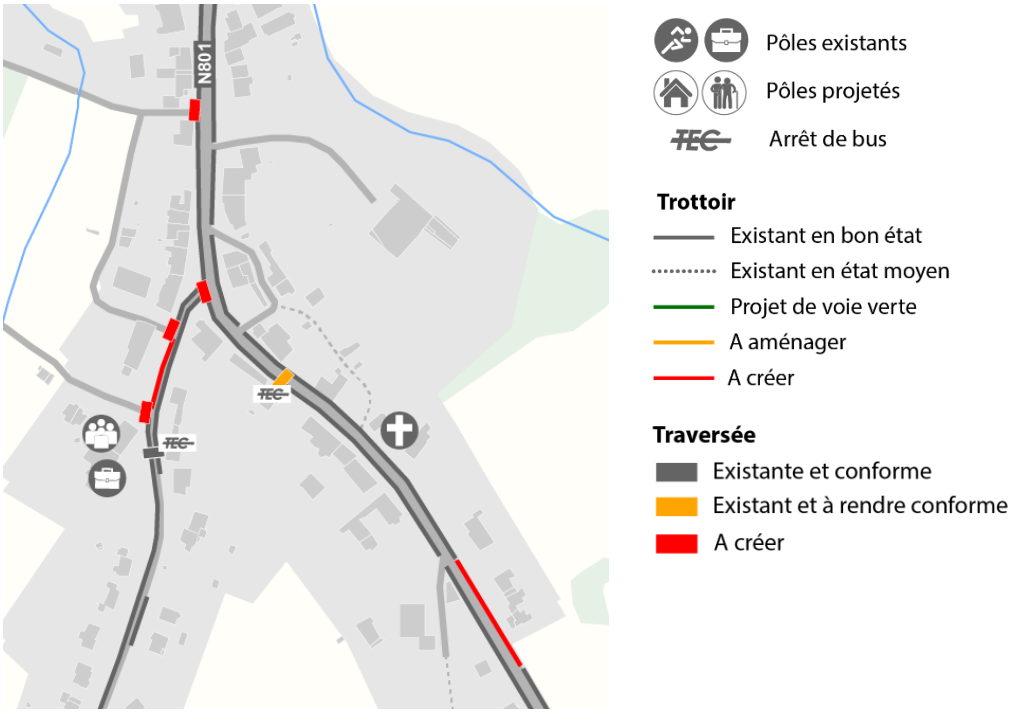



*Figure 84 : Propositions d'aménagement du réseau piétons à Breuvanne*

### 3.1.4. Poncelle

#### Constats

Le village de Poncelle, 250 habitants, ne compte pas de pôle d'intérêt (à l'exception de l'arrêt de bus). Il est situé entre deux routes régionales (N83 au nord et N895 au sud) est donc épargné par le trafic de transit. De manière générale, les voiries locales ne sont pas équipées de trottoirs ou de traversées piétonnes.

#### Propositions

Etant les caractéristiques du village, il est proposé de mettre l'ensemble des rues à 30 km pour renforcer la fonction résidentielle et en faire un lieu de partage de l'espace public.

### 3.1.5. Lahage

#### Constats

Le village de Lahage présente une configuration un peu similaire au village de Poncelle : peu d'habitant et des voiries locales épargnées par le phénomène de transit. Globalement, les voiries ne sont pas équipées de trottoir, à l'exception de la rue Saint-Hubert, entre la rue Orban et l'église. Une seule traversée (non conforme) est répertoriée devant l'école.

#### Propositions

Il est recommandé de :

- Créer un trottoir entre le centre du village et l'école ;
- Mettre l'ensemble du village en zone 30 pour renforcer la fonction résidentielle et en faire un lieu de partage de l'espace public.

#### Esquisse d'aménagement

Pour rappel, l'esquisse d'aménagement présente les principes d'aménagement et ne constitue pas un plan précis de mise en œuvre d'un projet.

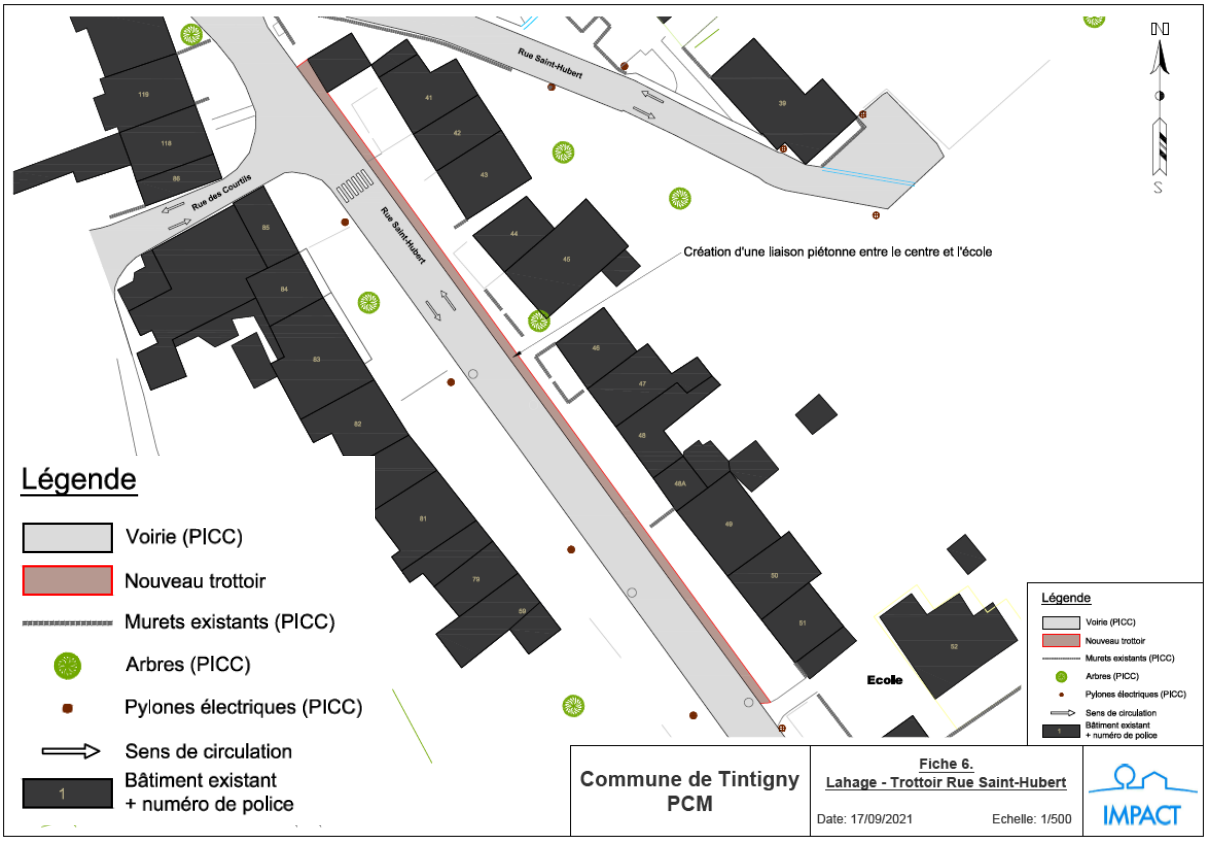



*Figure 85 : Esquisse d'aménagement du trottoir entre le centre et l'école à Lahage*

### 3.1.6. Ansart

#### Constats

A Ansart, étant donné le caractère locale de la rue du Centenaire, une attention particulière est portée sur la N879 qui relie Tintigny à Marbehan. La forte fréquentation et les vitesses excessives sont sources d'un sentiment d'insécurité pour les modes actifs. Actuellement, l'accotement non aménagé le long de la N879 ne permet pas d'offrir aux piétons un confort suffisant en lien avec l'arrêt de bus. A noter qu'un projet de voie verte est en cours de développement entre Tintigny et Ansart, en parallèle de la route régionale.

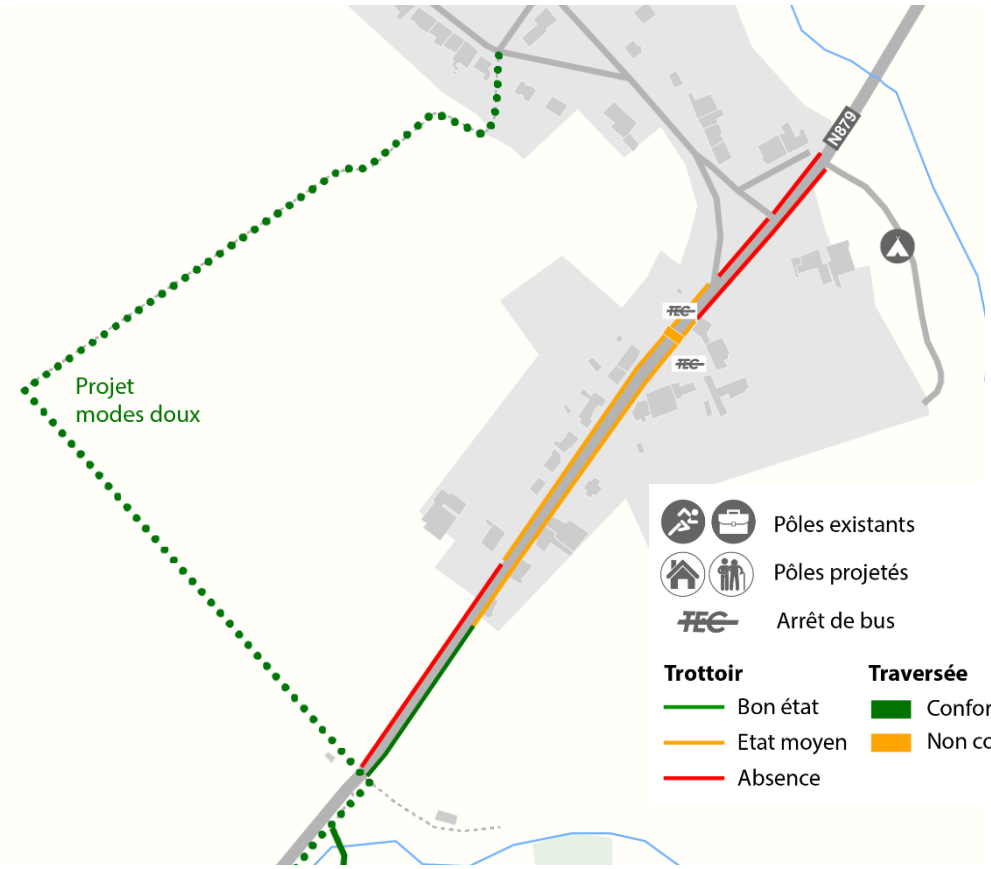



*Figure 86 : Etat des trottoir et conformité des traversées à Ansart*

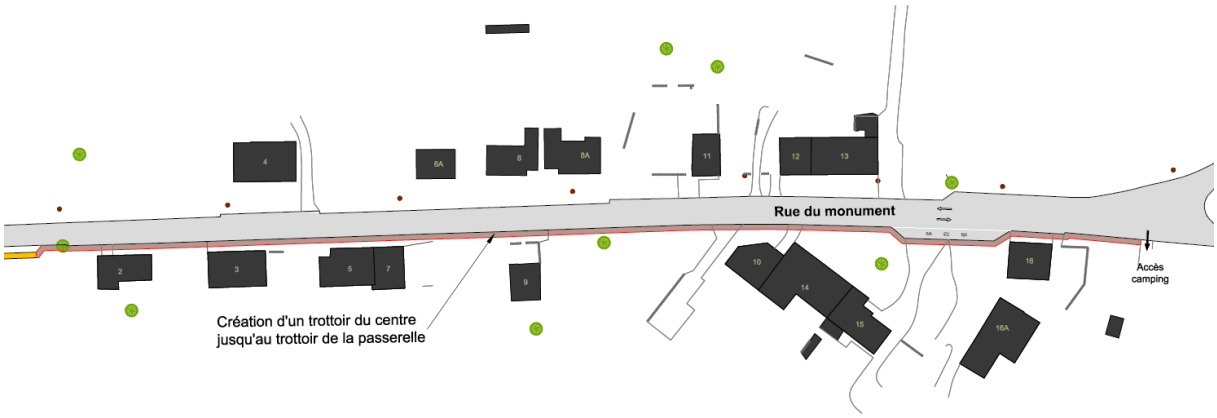
#### Propositions

Il est recommandé de :

- Aménager / créer un trottoir (420 m) entre le camping au nord et le trottoir existant au sud le long de la N879 et rendre conforme la traversée de l'arrêt de bus ;
- Ajouter 2 traversées piétonnes sur la N879 : à hauteur du camping et en début d'agglomération côté sud ;
- Mettre en F99a (piétons / cyclistes) le trottoir entre la passerelle et le début d'agglomération.

### Esquisse d'aménagement

Pour rappel, l'esquisse d'aménagement présente les principes d'aménagement et ne constitue pas un plan précis de mise en œuvre d'un projet.




## 3.2. Mobilité cyclable

### 3.2.1. Définition du réseau cyclable

#### A. Méthodologie

Les principales étapes de définition du réseau cyclable sont les suivantes :

- Identification des pôles d'intérêt ;
- Hiérarchisation du réseau sur base du potentiel vélo ;
- Choix des itinéraires ;
- Définition du type d'aménagement.

#### B. Rappel des constats

Actuellement, le territoire compte peu d'infrastructures spécifiques pour les vélos :

- Piste cyclable sur la N83 (axe de transit principal) mais la largeur parfois insuffisante pour assurer la sécurité en raison des flux et des vitesses pratiquées ;
- Plusieurs chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pédélecs ;
- Quelques voies vertes intra-village.

Néanmoins, plusieurs projets de voie verte sont en cours et celles-ci sont intégrées dans la construction du réseau :

- Entre Bellefontaine et Tintigny :
- Entre Saint-Vincent et Poncelle, via le nord de Bellefontaine :
- Entre Tintigny et Ansart.

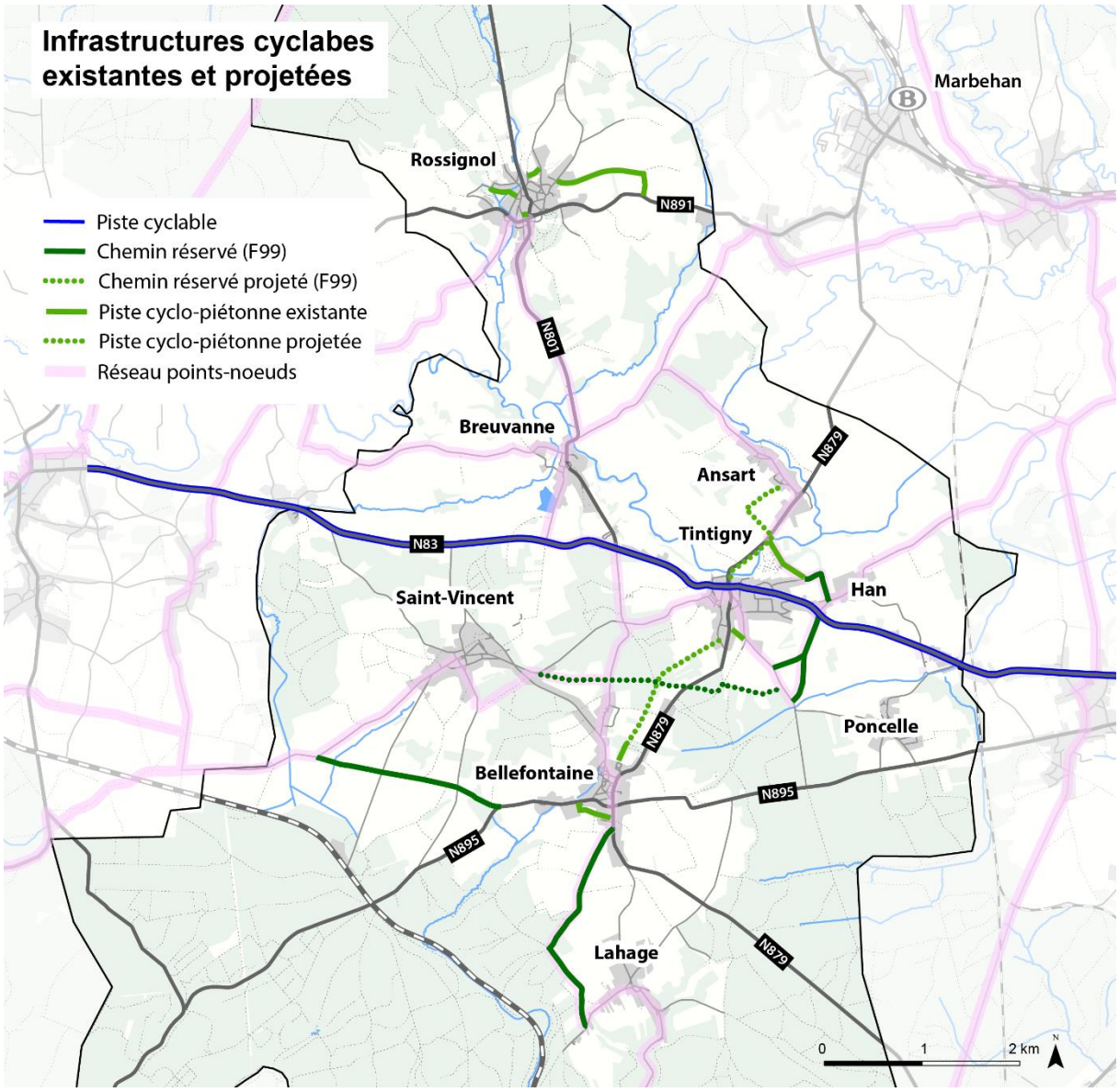



*Figure 87 : Infrastructures cyclables existantes (fond de plan : Openstreetmap)*

## C. Hiérarchie du réseau cyclable

Avant d'entrer dans le détail des itinéraires cyclables, toutes les liaisons à développer à court, moyen et long termes ont été identifiées et hiérarchisées en fonction du potentiel cyclable. Cette hiérarchisation s'appuie sur les poids de population, sur la présence des services / commerces et l'accessibilité en transports en commun. Au total, ce sont 13 liaisons qui ont été identifiées dont 5 prioritaires, 3 secondaires et 5 tertiaires.

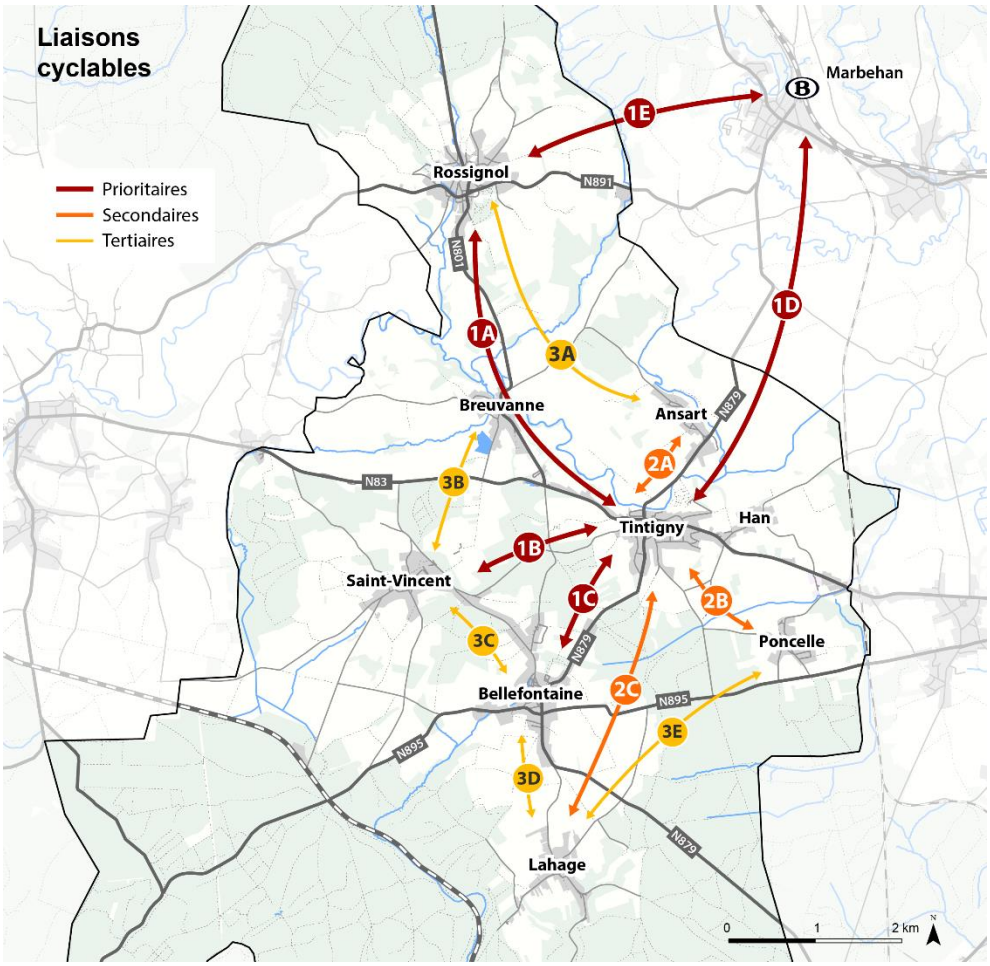



*Figure 88 : Hiérarchisation des liaisons cyclables (fond de plan : Openstreetmap)*

## D. Définition du réseau cyclable

La définition du réseau cyclable consiste à identifier les **itinéraires les plus adaptés** pour relier les pôles d'intérêt. Sa construction repose sur les infrastructures existantes et projetées et sur une analyse multicritères intégrant les notions de confort, de sécurité, de distance,… De manière générale, les voies vertes et voiries locales sont privilégiées avec mixité des modes lorsque le contexte et les vitesses pratiquées le permettent. Hors agglomération, là où les vitesses autorisées sont de 70 ou 90 km/h, les aménagements séparés sont indispensables.

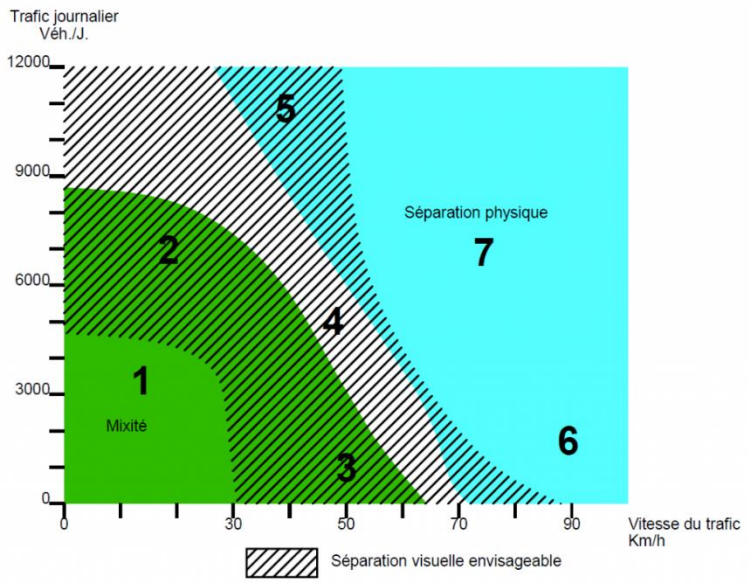



*Figure 89 : Graphique décisionnel en matière d'aménagement cyclable*

Le **réseau cyclable et ses caractéristiques en situation actuelle** sont repris sur la figure suivante. Au niveau du réseau routier, une distinction est opérée entre les axes structurants et locaux et entre les tronçons en et hors agglomération. Les voies vertes existantes et projetées y sont également mises en évidence.

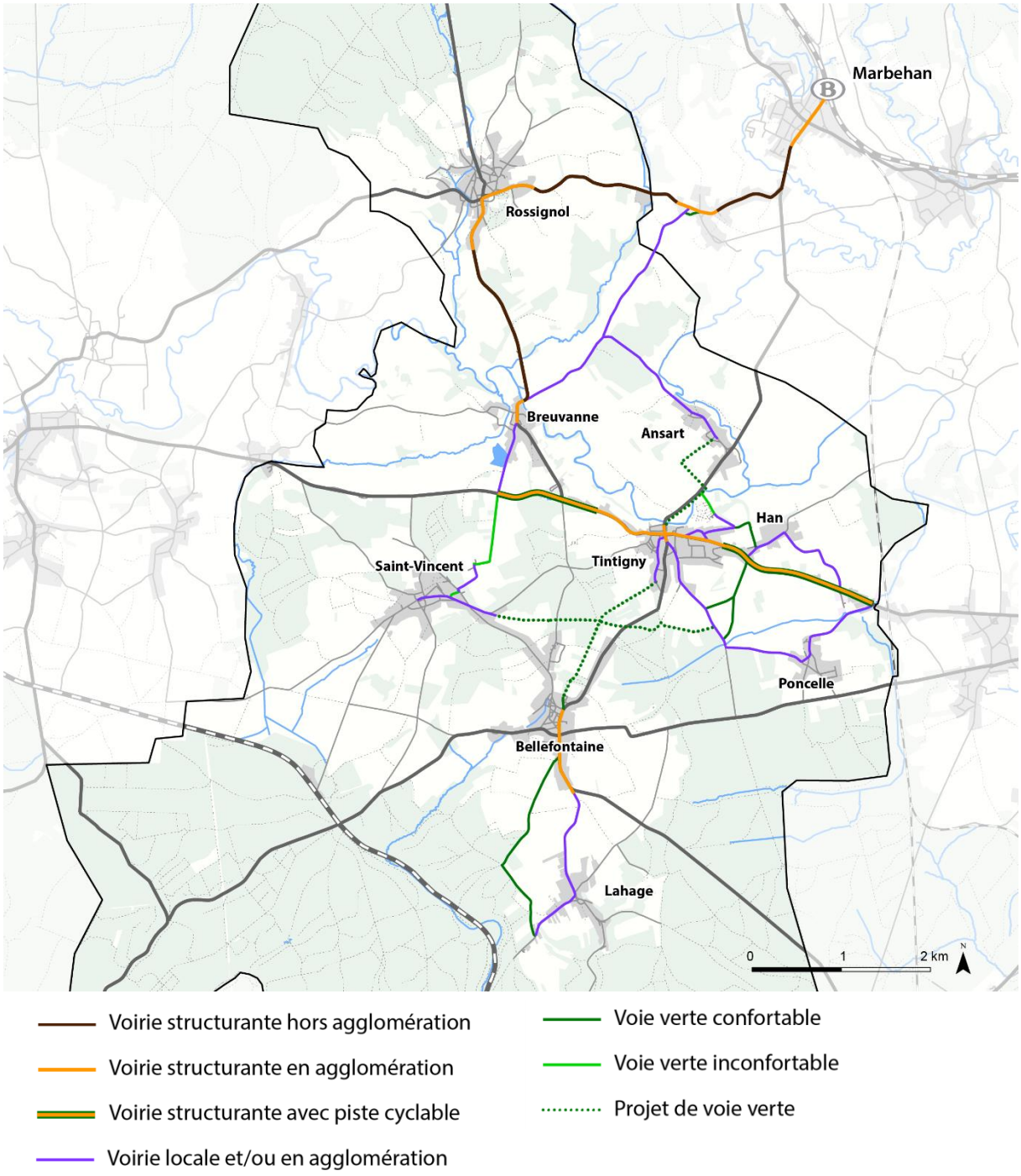



*Figure 90 : Caractéristiques du réseau cyclable en situation actuelle (fond de plan : Openstreetmap)*

### 3.2.2. Propositions d'aménagement d'une politique cyclable

Les **niveaux d'intervention** proposés pour offrir un réseau cyclable confortable et sécurisé sont représentés sur la figure suivante. Une distinction est opérée entre des mesures d'apaisement de la circulation (limitation de vitesse, ralentisseurs…), des mesures d'amélioration (revêtement, changement de statut, élargissement de la piste cyclable…) et la création d'aménagement séparé (sur le voiries régionales hors agglomération).

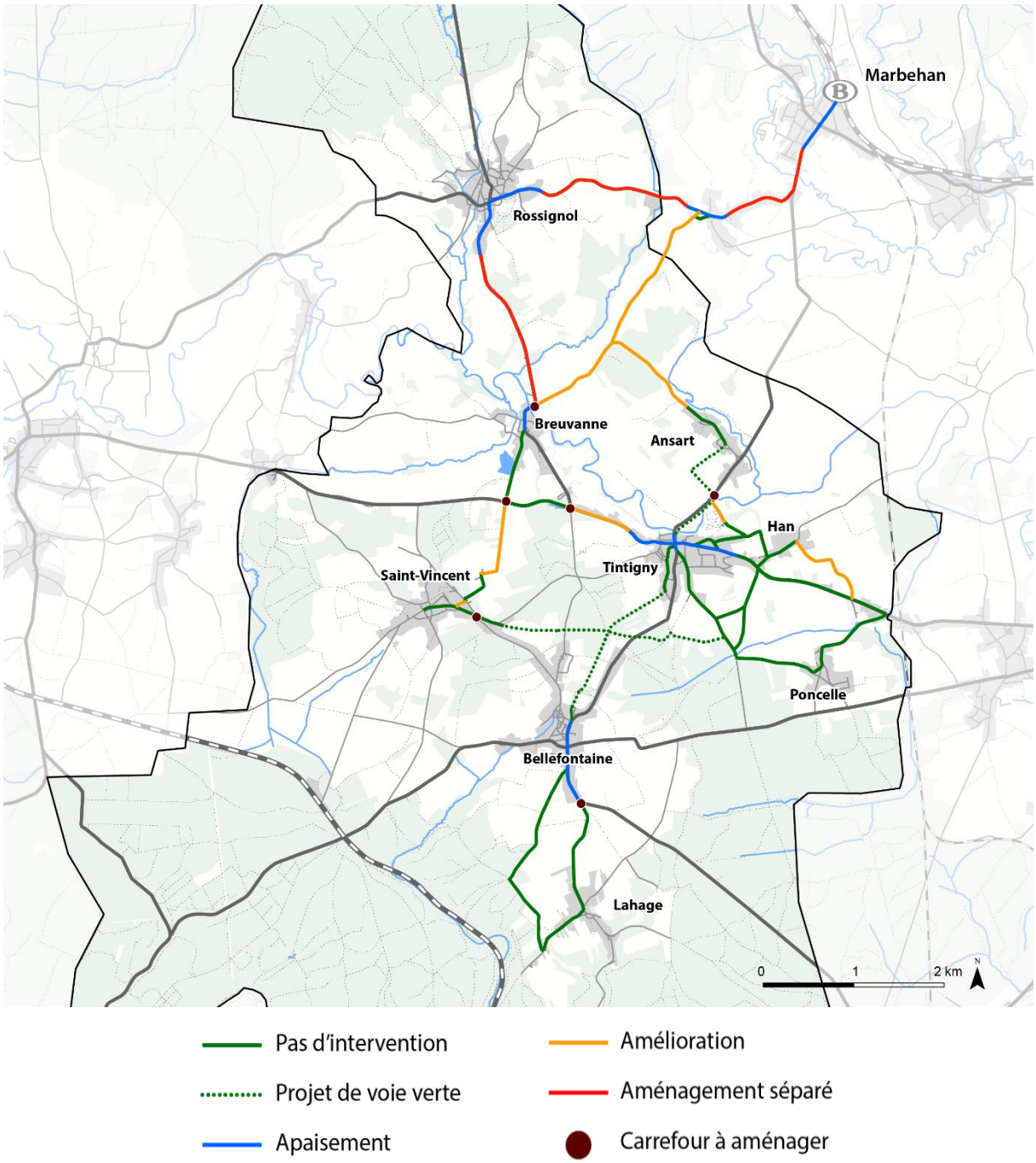



*Figure 91 : Niveau d'intervention projeté sur le réseau cyclable*

*Chacune des liaisons, ce compris la piste cyclable de la N83, est détaillée dans le **rapport technique**.*

### 3.2.3. Mise en place d'une politique cyclable

En décembre 2020, la commune de Tintigny a répondu à l'appel à projet « Wallonie Cyclable 2020 » du SPW et a été sélectionnée, au même titre que 115 autres territoires wallons, comme commune pilote (subside de 150.000 € à la clé). Les réflexions menées dans le cadre du PCM ont permis de consolider le dossier de candidature initiale et d'avoir une vue claire sur la stratégie à déployer.

Dans ce cadre, la commune a du établir un plan « infrastructures » pour les projets sélectionnés (octobre 2021) et réaliser un audit de politique cyclable par un auteur agréé (décembre 2021).

#### Plan infrastructures

Dans le cadre de l'appel à projets « Wallonie Cyclable », la commune de Tintigny a sélectionné deux projets de liaison cyclable visant à relier :

- Saint-Vincent à Tintigny et Bellefontaine via le site récréatif de Bellefontaine
- Poncelle à Tintigny et Bellefontaine via le site récréatif de Bellefontaine

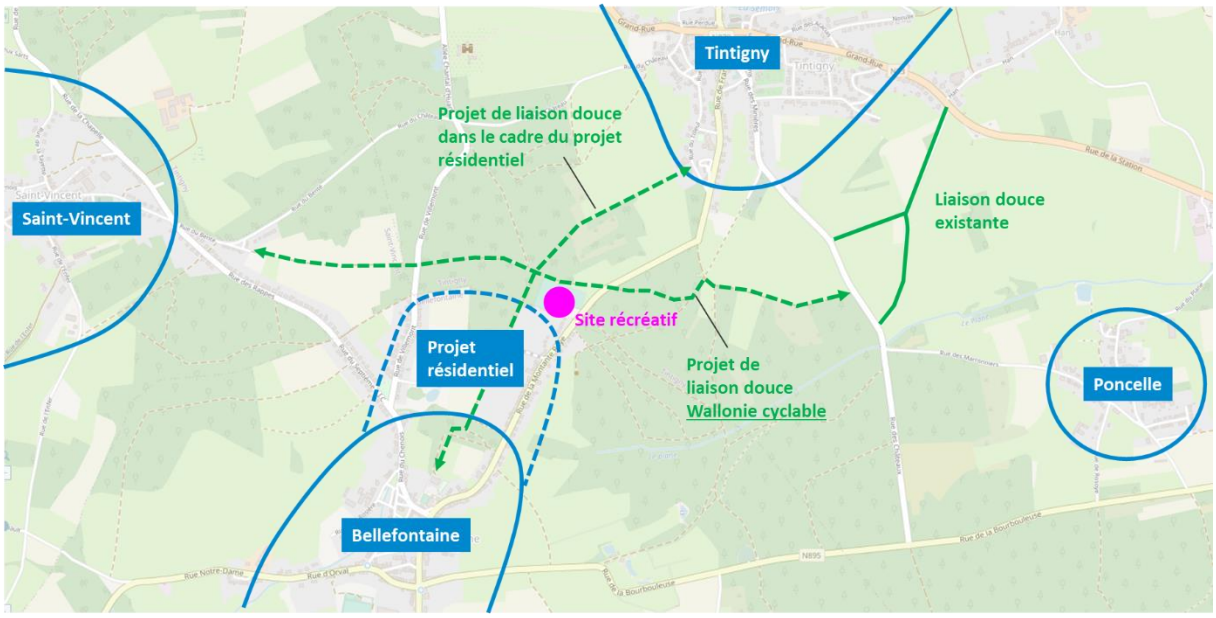



*Figure 92 : Liaisons retenues pour l'appel à projets Wallonie Cyclable (fond de plan : Openstreetmap)*

#### Audit de politique cyclable

L'audit de politique cyclable a pour objectif de faire un état des lieux de la politique cyclable actuelle (multiples thématiques) et de définir un plan d'actions visant à atteindre des objectifs par thématique.

Pour chacun des thèmes (voir ci-dessous), l'audit dresse un bilan des forces et des faiblesses avant de faire une évaluation, de fixer des objectifs à horizon 2025 et de définir un plan d'actions destinés à développer la pratique du vélo sur le territoire.

Le **plan d'action** (non détaillé) est repris ci-dessous :

### Besoins des cyclistes

- Poursuivre l'utilisation d'un outil de signalement des problèmes
- Pérenniser et structurer le comité de suivi vélo

### Coordination

- Impliquer les écoles
- Améliorer la coordination entre gestionnaires de voirie

### Financement

- Investir sur fond propre
- Financer avec les charges d'urbanisme
- Financer avec les financements PCDR
- Financer avec le subside POLLEC

### Promotion et services

- Informer sur l'existant
- Former les élèves
- Mettre en place des rangs-vélo
- Promouvoir le vélo au sein de l'Administration
- Pérenniser les campagnes de communication
- Organiser des campagnes d'expérimentation

### Infrastructures

- Aménager et sécuriser la liaison Tintigny - Bellefontaine
- Aménager et sécuriser la liaison Saint-Vincent - Bellefontaine
- Aménager et sécuriser la liaison Tintigny – Breuvanne - Rossignol
- Aménager et sécuriser la liaison Tintigny - Marbehan
- Aménager et sécuriser la liaison Rossignol – Marbehan

### Stationnement

- Placer du stationnement vélo à proximité des services
- Prévoir du stationnement vélo dans les projets immobiliers
- Placer du stationnement vélo à proximité des arrêts de transports publics

### Evaluation

- Mesurer les vitesses et charges de trafic
- Réaliser des enquêtes population
- Créer un observatoire vélo

## 3.3. Mobilité scolaire

### 3.3.1. Leviers d'actions

Les leviers d'actions pour limiter l'usage de la voiture particulière dans les déplacements scolaires dépendent forcément du contexte environnant et des infrastructures disponibles. Mais il est important de jouer sur différents leviers pour faire changer les habitudes de déplacement en lien avec les écoles. Ces leviers varient en fonction du niveau de scolarité.

***Voir 3.1. Mobilité piétonne et 3.2 Mobilité cyclable***

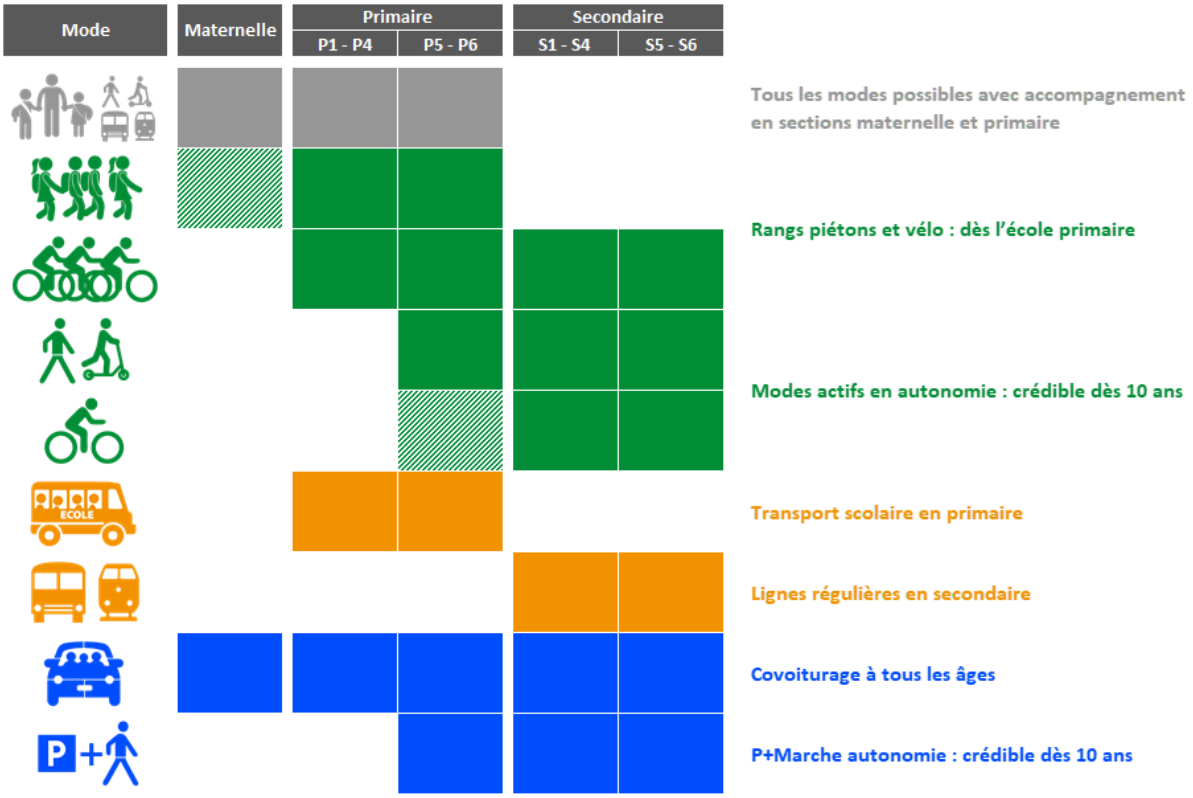



*Figure 93 : Leviers d'actions pour limiter l'usage de la voiture dans les déplacements scolaires*

Pour amorcer un changement dans les habitudes de déplacement en lien avec les écoles, il faut identifier des **écoles volontaires prêtes à initier une démarche constructive** et entretenir une relation privilégiée avec un référent mobilité au sein de l'établissement scolaire qui assure le rôle de relais auprès de la commune.

### 3.3.2. Abords de l'école de Tintigny

**Constats**

Les trottoirs aux abords de l'école de Tintigny sont soit de qualité insuffisante (étroitesse), soit inexistants. Les traversées piétonnes ne sont pas conformes aux normes PMR. Deux éléments entravent la sécurité des piétons sur la voirie de l'école : (1) la vitesse des voitures en provenance de la rue de France et (2) les manœuvres en marche arrière des véhicules pour sortir des emplacements de parking.

### Propositions

Afin d'accroitre la sécurité des piétons aux abords de l'école, outre les propositions plus générales préalablement formulées en matière de réseau piéton à l'échelle de Tintigny, il est recommandé de :

- Aménager un trottoir sur la rue de France à hauteur de l'école :
- Inverser le sens de circulation sur la voirie d'accès à l'école car :
  - le stationnement des voitures en marche arrière offre plus de visibilité et de sécurité aux piétons ;
  - permet de diminuer la vitesse des véhicules à la sortie vers la nationale ;
- Aménager du stationnement vélo.

### Esquisse d'aménagement

Pour rappel, l'esquisse d'aménagement présente les principes d'aménagement et ne constitue pas un plan précis de mise en œuvre d'un projet.

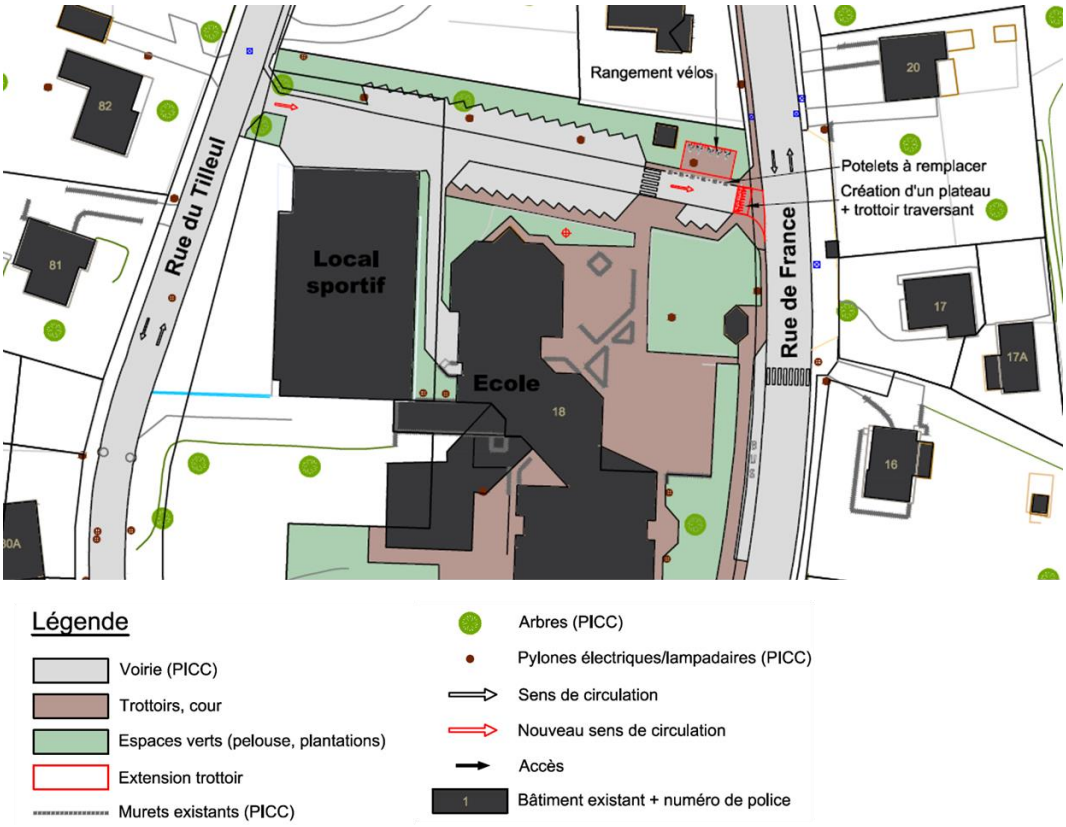



*Figure 94 : Esquisse d'aménagement des abords de l'école de Tintigny*

## 3.3.3. Abords de l'école de Bellefontaine

### Constats

L'école est implantée le long de la N879 qui présentent des flux de circulation denses et des vitesses inadaptées. Par ailleurs, le trottoir est de qualité insuffisante (pas de continuité piétonne) et la traversée piétonne est non conforme aux normes PMR.

### Propositions

Afin d'accroitre la sécurité des piétons aux abords de l'école, outre les propositions plus générales préalablement formulées en matière de réseau piéton à l'échelle de Bellefontaine, il est recommandé de :

- Créer une véritable liaison piétonne → création d'un trottoir le long de la régionale ;
- Placer des potelets amovibles sur le tronçon en diagonale devant l'école (entre la N879 et la rue des Prisonniers politiques).

### Esquisse d'aménagement

Pour rappel, l'esquisse d'aménagement présente les principes d'aménagement et ne constitue pas un plan précis de mise en œuvre d'un projet.

*Figure 95 : Esquisse d'aménagement des abords de l'école de Bellefontaine*

## 3.4. Transport en commun

En matière de transports en commun, les réflexions portent sur l'accessibilité des arrêts de transports en commun. En effet, les considérations relatives au réseau s'effectuent à un niveau administratif supérieur (bassin de mobilité du Luxembourg).

L'optimisation des **cheminements doux en lien avec les principaux arrêts de bus** a été traitée dans l'analyse des réseaux piétons par village et dans l'analyse du réseau cyclable.

***Voir 3.1. Mobilité piétonne et 3.2 Mobilité cyclable***

Par ailleurs, une **nouvelle ligne WEL** (Wallonia Easy Line) est prévue entre Florenville et Arlon mais la date n'est pas encore connue. D'après les informations disponibles, l'arrêt sur le territoire de Tintigny prendra place au niveau de la Halle de Han. Cet élément renforce la nécessité de soigner l'accessibilité des modes actifs (piétons et vélos) en lien avec la Halle et engendre la nécessite d'y installer du stationnement vélo de longue durée (box) à proximité immédiate.

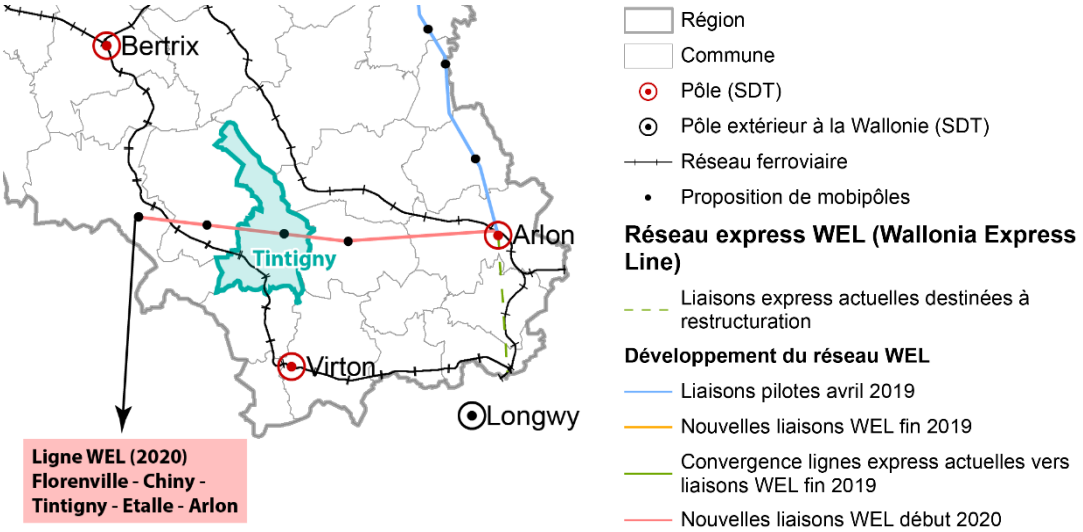



*Figure 96 : Tracé de la future ligne WEL passant par Tintigny*

## 3.5. Service à la mobilité

Afin de réduire la dépendance à la voiture particulière, il est essentiel de **sensibiliser aux mobilités alternatives**. Il est évident que, sur le territoires plus ruraux, les alternatives sont plus limitées. Il est néanmoins important de communiquer autour de ces alternatives : transports en commun, vélo, piétons, covoiturage, partage de véhicules, transports à la demande.

Outre les modes actifs, dont il a déjà été largement question dans ce plan d'actions, il est jugé utile de mettre l'accent sur deux alternatives en particulier : l'autopartage et le covoiturage.

### Autopartage entre particulier

Partant du constat d'une voiture particulière passe en moyenne 95% du temps en stationnement, il est essentiel de prendre des mesures pour optimiser son utilisation et répondre aux défis suivants :

- réduire les dépenses des ménages ;
- donner un accès occasionnel à l'automobile aux ménages précaires ;
- agir en complémentarité de la marche, du vélo et du transport public ;
- faciliter les déplacements vers des zones peu accessibles en transport public ;
- optimiser et réduire les coûts des flottes d'entreprise ;
- réduire les espaces de stationnement en voirie.

Sur un territoire rural, l'autopartage en station (type Cambio) n'est pas envisageable. Il faut donc se tourner vers le partage entre particulier. Plusieurs entreprises telles que Wibee, Caramigo et Cozycar proposent ce type de service.

### Covoiturage

Le territoire de Tintigny ne compte pas de zone de covoiturage. Les zones les plus proches étant situées à la sortie « Ruelles » sur l'autoroute E411 et au rond-point d'Etalle. Un système d'autostop organisé a été mis en place par le Plan de Cohésion Sociale Habay – Tintigny, en collaboration avec la Fondation rurale de wallonie (FRW).

Afin de développer la pratique du covoiturage, il est recommandé de :

- Promouvoir les plateformes de covoiturage telles que Carpool.be ou encore Blablacar pour exploiter le potentiel de covoiturage vers les pôles d'emplois ;
- Promouvoir le covoiturage à l'échelle des écoles et des clubs de sport.

## 3.6. Réseau routier

### 3.6.1. Régime de vitesse

### Constats

Sur les voiries régionales, la vitesse est globalement limitée à 90 km/h, à l'exception de la traversée des agglomérations où elle est réduite à 70 ou 50 km/h. La vitesse en agglomération est fixée à 50km/h et à 30 km/h aux abords des écoles conformément au code de la route.

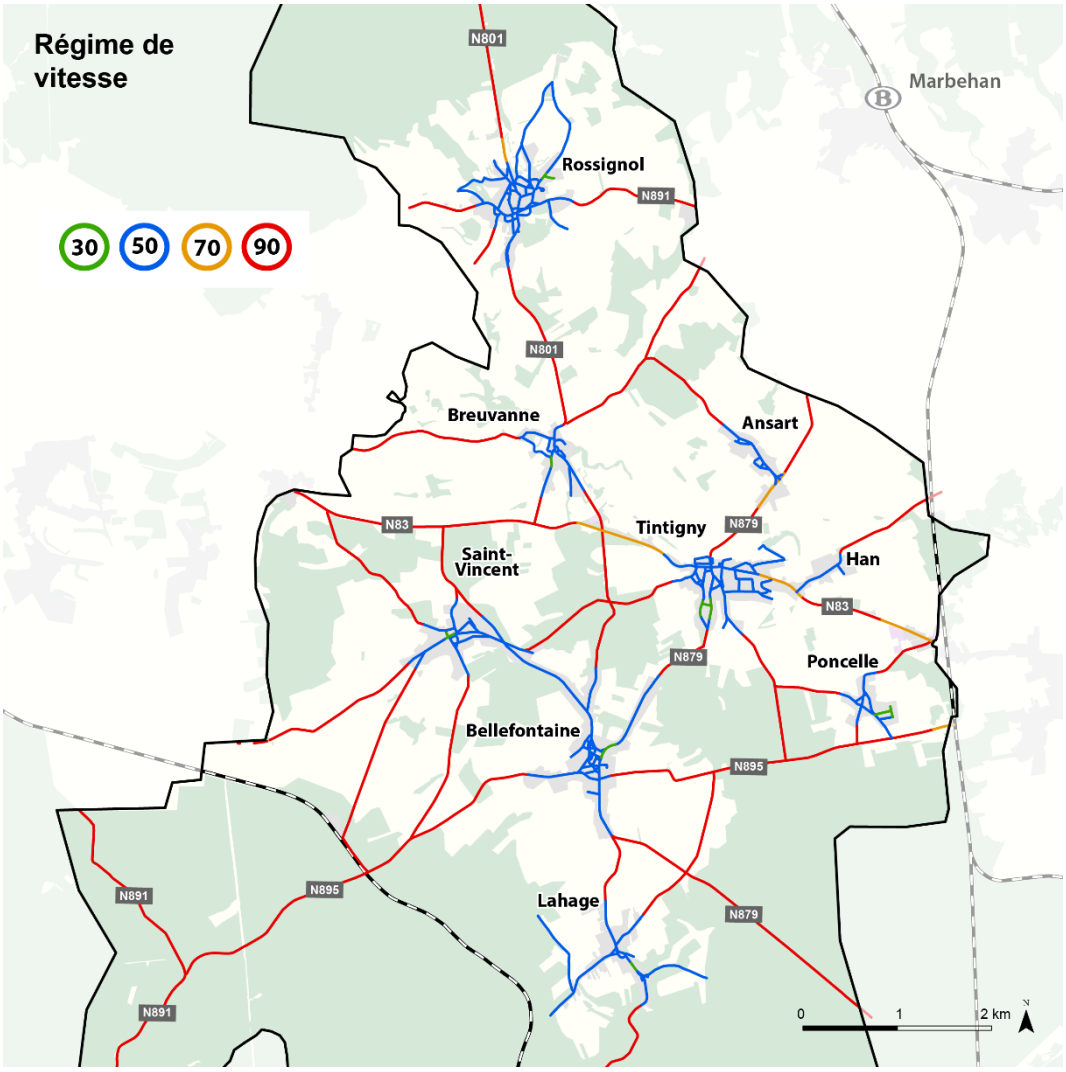



*Figure 97 : Régime de vitesse actuel*

### Propositions

Dans le but de favoriser les modes actifs au sein des villages, il est recommandé de :

- Envisager une généralisation de la zone 30 dans les villages de la commune (exception à définir au cas par cas) ;
- Organiser une consultation de la population par village pour :
  - Mesurer l'accueil de la mesure par la population ;
  - Définir les voiries concernées ;
- Mise en œuvre en deux étapes :
  - Organiser une période de test en posant simplement les panneaux ;
  - Prendre des mesures complémentaires pour matérialiser ces zones 30 (marquage sol, aménagement d'entrée de village…).

*La **communication** et la **participation** doivent être le fil conducteur pour assurer l'adhésion d'une part importante de la population.*

## 3.6.2. Aménagement des entrées de village

### Constats

De manière générale, les entrées de village ne disposent d'aucun aménagement spécifique visant à matérialiser l'arrivée en zone d'agglomération et à inviter les véhicules à lever le pied. En l'absence de signal clair en entrée d'agglomération, les vitesses pratiquées sont inadaptées et impactent la sécurité des différents usagers et plus particulièrement des modes actifs

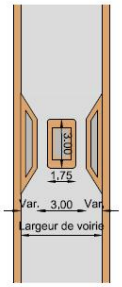
*Photo 58 : Exemples d'entrée de village à Breuvanne (gauche), Bellefontaine (milieu) et Saint-Vincent (droite) (Google StreetView)*

## Propositions

Il est recommandé d'aménager chacune des entrées de village selon un aménagement-type variant en fonction du niveau hiérarchique de la voirie.

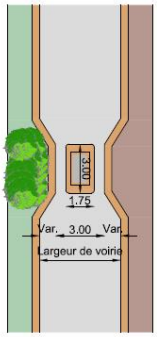
Aménagement-type pour les voiries locales

**Coussin Berlinois**



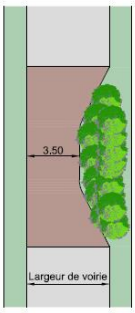

Exemple: village de "Gribomont" (Herbeumont)

**Coussin Berlinois**



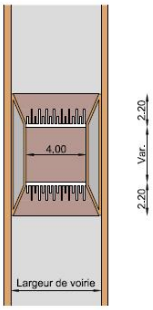

Exemple: village de "Les Fossés" (Léglise)

**Rétrécissement unilatéral**
**Passage ≥ 3.50m**




Exemple: village de Tournay (Neufchâteau)

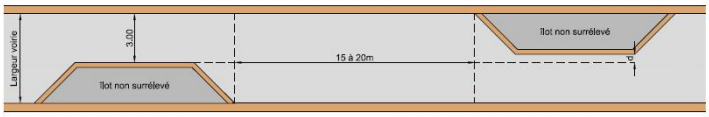
Rétrécissement avec plateau surélevé



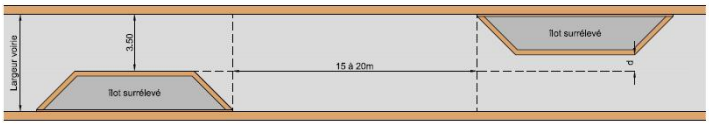

Exemple: village de "Les Fossés" (Léglise)

## Aménagement-type pour les voiries structurantes

**Dévoiement double (chicanes)**
**Passage < 3,50m**
**d ≤ 1,00m**

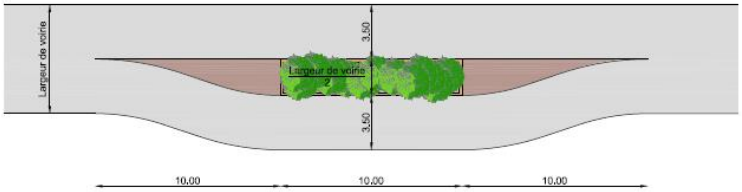



**Dévoiement double (chicanes)**
**Passage ≥ 3.50m**
**d > 1.00m**




Exemple: rue d'Orgéo à Bertrix (Bertrix)

Dévoiement unilatéral
avec îlot central planté




Exemple: village de Petitvoir (Neufchâteau)

## 3.7. Communication et gouvernance

### 3.7.1. Communiquer autour de la mobilité

De manière à **renforcer la visibilité de la mobilité** auprès des acteurs du secteur mais aussi de la population, il est recommandé de :

- Créer un onglet spécifique au thème de la mobilité dans les services communaux et y intégrer les documents et informations en lien avec le thème (PCM, projets en cours / en réflexion….) ;
- Publier des articles en lien avec la mobilité sur la page Facebook et dans le journal communal (pas uniquement des informations relatives aux travaux), à raison de 3 à 4 fois par an ;
- Organiser des événements à minima durant la semaine de la mobilité (test VAE, activités dans le écoles…) ;
- Créer et/ou pérenniser la commission « mobilité » et organiser des réunions à raison de 4 à 6 fois par an pour communiquer sur les projets et centraliser les besoins ;
- Utiliser une application de type BetterStreet et veiller au suivi des demandes.

### 3.7.2. Organiser la mise en œuvre du PCM

Pour faire **progresser la mobilité sur le territoire communal**, il y a lieu de mettre en place une série de mesures par les différents acteurs concernés (collaboration) : commune, Région, AOT, Infrabel, écoles, entreprises, habitants…

- Permettre une formation continue des agents communaux (notamment le CeM) ;
- Assurer / développer la collaboration entre les services communaux, la mobilité étant une thématique transversale (urbanisme, travaux, police… ) afin de coordonner les interventions et prendre les décisions les mieux fondées → organiser des groupes de travail « mobilité » ;
- Veiller à la mise en œuvre, au suivi et à l'évaluation du PCM → bilan annuel sur base du tableau des actions établi par le PCM ;
- Assister les écoles dans la mise en œuvre d'actions en faveur de la mobilité scolaire.

# Tableau de synthèse des actions

# 1. Actions par zone géographique

| Village | Thème | | Mesures |
|---|---|---|---|
| Tintigny | Piétons | 1 | Améliorer le réseau piétons à Tintigny |
| | | 1.1 | Créer un trottoir sur la N83 |
| | | 1.2 | Créer un trottoir sur la rue des Minières |
| | | 1.3 | Créer un trottoir sur la rue du Tilleul |
| | | 1.4 | Améliorer les trottoirs existants sur la N879 |
| | | 1.5 | Ajouter 12 traversées piétonnes |
| | | 1.6 | Mettre en conformité les traversées existantes |
| Tintigny | Stationnement | 2 | Mener une lutte contre le stationnement sauvage |
| | | 2.1 | Organiser une campagne de sensibilisation auprès des riverains |
| | | 2.2 | Organiser des contrôles et donner des avertissements ou verbaliser |
| | | 2.3 | Identifier les tronçons de voirie trop étroits pour le stationnement (interdire ou à sens unique) |
| | | 2.4 | Identifier les larges trottoirs utilisés pour le stationnement et clarifier la situation |
| | | 2.5 | Réduire la vitesse à 30 km/h sur la N83 dans la traversée de Tintigny |
| Rossignol | Piétons | 3 | Améliorer le réseau piétons à Rossignol |
| | | 3.1 | Créer des trottoirs ou améliorer les trottoirs existants sur la N891 |
| | | 3.2 | Créer des trottoirs sur la voie du tram et sur la rue de l'Etang |
| | | 3.3 | Réaménager le carrefour N801 # N891 |
| | | 3.4 | Planter des arbres le long des voiries |

| Village | Thème | Mesures | |
|---|---|---|---|
| Rossignol | Stationnement | 4 | Formaliser l'offre en stationnement |
| | | 4.1 | Créer une trentaine d'emplacements de parking le long de la rue de Marbehan |
| | | 4.2 | Aménager une zone de stationnement pour les bus / cars devant le Centre Culturel |
| | | 4.3 | Créer plusieurs emplacements pour PMR sur le petit parking du centre culturel |
| | | 4.4 | Installer un abri vélo à proximité du Centre Culturel |
| Rossignol | Stationnement | 5 | Mener une lutte contre le stationnement sauvage |
| | | 5.1 | Organiser une campagne de sensibilisation auprès des riverains |
| | | 5.2 | Organiser des contrôles et donner des avertissements ou verbaliser |
| Halle de Han | Modes actifs | 6 | Améliorer le réseau piétons aux abords de la Halle de Han |
| | | 6.1 | Aménager un trottoir sur la N83 entre la rue des Acacias et la rue de la longue Haie |
| | | 6.2 | Créer un trottoir sur la N83 à hauteur de la Halle |
| | | 6.3 | Ajouter des traversées piétonnes, dont une à hauteur de la Halle |
| | | 6.4 | Faire de la piste cyclable un zone mixte piétons / cyclistes entre Tintigny et la Halle |
| Halle de Han | Aménagement | 7 | Aménager le carrefour N83 / Halle de Han |
| | | 7.1 | Créer d'une bande de tourne-à-gauche sur la N83 |
| | | 7.2 | Créer une traversée cyclo-piétonne à hauteur de l'arrêt de bus |
| | | 7.3 | Déplacer l'arrêt de bus |
| | | 7.4 | Ajouter un bout de trottoir entre le trottoir existant de la rue de Han et la N83 (10 m) |
| | | 7.5 | Ajouter quelques éléments végétaux |
| | | 7.6 | Ajouter un box vélos |

## 2. Actions par thématique

| Thème | | Mesures |
|---|---|---|
| Réseau piétons | 8 | Améliorer le réseau piétons à Saint-Vincent |
| | 8.1 | Créer des trottoirs (1 côté) sur les rues des Chasseurs Ardennais, de l'Enfer et de la Tayettes |
| | 8.2 | Refaire les trottoirs de part et d'autre de la rue de Frenois |
| | 8.3 | Créer un espace public de qualité autour de l'église |
| | 8.4 | Lutter contre le stationnement sauvage sur les trottoirs |
| Réseau piétons | 9 | Améliorer le réseau piétons à Breuvanne |
| | 9.1 | Créer un trottoir sur la N801 (80 m) |
| | 9.2 | Créer un trottoir sur la rue des Saucettes (50 m) |
| | 9.3 | Ajouter 4 traversées piétonnes sur l'itinéraire en lien avec l'école |
| Réseau piétons | 10 | Améliorer le réseau piétons à Poncelle |
| | 10.1 | Mettre le village en zone 30 |
| Réseau piétons | 11 | Améliorer le réseau piétons à Lahage |
| | 11.1 | Mettre le village en zone 30 |
| | 11.2 | Créer un trottoir entre le centre du village et l'école |
| Réseau piétons | 12 | Améliorer le réseau piétons à Ansart |
| | 12.1 | Aménager / créer un trottoir (420 m) le long de la N879 |
| | 12.2 | Rendre conforme la traversée de l'arrêt de bus sur la N879 |
| | 12.3 | Ajouter 2 traversées piétonnes sur la N879 (camping et début d'agglomération côté sud) |
| | 12.4 | Mettre en F99a le trottoir entre la passerelle et le début d'agglomération sur le N879 |

| Thème | Mesures | |
|---|---|---|
| Réseau cyclable | 13 | Aménager et sécuriser les liaisons prioritaires |
| | 13.1 | Liaison 1A : Tintigny - Rossignol |
| | 13.2 | Liaison 1B : Tintigny - Saint-Vincent |
| | 13.3 | Liaison 1C : Tintigny - Bellefontaine |
| | 13.4 | Liaison 1D : Tintigny - Marbehan |
| | 13.5 | Liaison 1E : Rossignol - Marbehan |
| Réseau cyclable | 14 | Aménager et sécuriser les liaisons secondaires |
| | 14.1 | Liaison 2A : Tintigny - Ansart |
| | 14.2 | Liaison 2B : Tintigny - Poncelle |
| | 14.3 | Liaison 2C : Tintigny - Lahage |
| Réseau cyclable | 15 | Aménager et sécuriser les liaisons tertiaires |
| | 15.1 | Liaison 3A : Ansart - Rossignol |
| | 15.2 | Liaison 3B : Saint-Vincent - Breuvanne |
| | 15.3 | Liaison 3C : Saint-Vincent - Bellefontaine |
| | 15.4 | Liaison 3D : Bellefontaine - Lahage |
| | 15.5 | Liaison 3E : Lahage - Poncelle |
| Réseau cyclable | 16 | Mettre en place un politique cyclable |
| | 16.1 | Poursuivre l'utilisation de l'outil de signalement des problèmes |
| | 16.2 | Pérenniser et structurer le comité de suivi vélo |
| | 16.3 | Impliquer les écoles |
| | 16.4 | Améliorer la coordination entre gestionnaires de voirie |
| | 16.5 | Diversifier les sources de financement |

| Thème | | Mesures |
|---|---|---|
| Réseau cyclable | 16.6 | Organiser des campagnes de communication / sensibilisation |
| | 16.7 | Organiser des campagnes d'expérimentation |
| | 16.8 | Former les élèves |
| | 16.9 | Accroitre l'offre en stationnement au points d'arrêts de transports en commun |
| | 16.10 | Créer un observatoire du vélo |
| Mobilité scolaire | 17 | Réduire l'utilisation de la voiture dans les déplacements scolaires |
| | 17.1 | Identifier un / plusieurs école(s) volontaire(s) pour entamer une démarche de mobilité |
| | 17.2 | Accompagner l'école dans sa démarche de mobilité |
| Mobilité scolaire | 18 | Amélioration des abords de l'école de Tintigny |
| | 18.1 | Aménager un trottoir sur la rue de France à hauteur de l'école |
| | 18.2 | Inverser le sens de circulation sur la voirie d'accès à l'école |
| | 18.3 | Aménager du stationnement vélo |
| Mobilité scolaire | 19 | Amélioration des abords de l'école de Bellefontaine |
| | 19.1 | Créer un trottoir le long de la N879, à hauteur de l'école |
| | 19.2 | Placer des potelets amovibles sur le tronçon en diagonale devant l'école |
| Transports en commun | 20 | Aménager et sécuriser les liaisons piétonnes en lien avec les principaux arrêts de bus |
| | 20.1 | Arrêt « Tintigny - Maison communale » : ajouter une traversée piétonne |
| | 20.2 | Arrêt « Rossignol – Carrefour » : aménager le carrefour N894 # N801 |
| | 20.3 | Arrêt « Bellefontaine – Carrefour » : aménager des trottoirs sur la N879 |
| | 20.4 | Arrêt « Lahage – Monument » : Mise en zone 30 du village dans sa globalité |
| | 20.5 | Arrêt « Tintigny – Route de Han » : aménager le carrefour ; créer une traversée ; ajouter box vélo |

| Thème | Mesures | |
|---|---|---|
| Service à la mobilité | 21 | Développer les mobilités alternatives |
| | 21.1 | Communiquer autour des mobilités alternatives |
| | 21.2 | Développer l'autopartage entre particuliers |
| | 21.3 | Développer le covoiturage |
| Réseau routier | 22 | Développer des villages 30 |
| | 22.1 | Envisager une généralisation de la zone 30 dans les villages de la commune |
| | 22.2 | Organiser une consultation de la population par village pour évaluer la faisabilité |
| | 22.3 | Réaliser une phase de test (panneaux) |
| | 22.4 | Prendre des mesures complémentaires pour matérialiser la zone 30 |
| Réseau routier | 23 | Aménager des entrées de village |
| | 23.1 | Aménager les entrées du village d'Ansart |
| | 23.2 | Aménager les entrées du village de Breuvanne |
| | 23.3 | Aménager les entrées du village de Bellefontaine |
| | 23.4 | Aménager les entrées du village de Lahage |
| | 23.5 | Aménager les entrées du village de Poncelle |
| | 23.6 | Aménager les entrées du village de Rossignol |
| | 23.7 | Aménager les entrées du village de Saint-Vincent |
| | 23.8 | Aménager les entrées du village de Tintigny / Han |

| Thème | Mesures | |
|---|---|---|
| Communication et Gouvernance | 24 | Développer la communication |
| | 24.1 | Créer un onglet spécifique au thème de la mobilité et l'alimenter en contenu |
| | 24.2 | Publier des articles en lien avec la mobilité (Facebook et journal communal) |
| | 24.3 | Organiser des événements à minima durant la semaine de la mobilité |
| | 24.4 | Créer et/ou pérenniser la commission « mobilité » |
| | 24.5 | Utiliser une application de type BetterStreet et veiller au suivi des demandes |
| Communication et Gouvernance | 25 | Organiser la mise en œuvre du PCM |
| | 25.1 | Permettre une formation continue des agents communaux (notamment le CeM) |
| | 25.2 | Assurer / développer la collaboration entre les services communaux |
| | 25.3 | Veiller à la mise en œuvre, au suivi et à l'évaluation du PCM (bilan annuel) |
| | 25.4 | Assister les écoles dans la mise en œuvre d'actions en faveur de la mobilité scolaire |

**Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable asbl**

Boulevard Frère Orban 4
B-5000 NAMUR
00 32 81 25 04 80
www.icedd.be
icedd@icedd.be

N° registre de commerce : sans objet
N° TVA : BE0407.573.214
Représenté par : Gauthier Keutgen, Secrétaire Général
N° de compte bancaire : BE59 5230 4208 3426 / BIC TRIOBEBB