

# Plan Communal de Mobilité de la Ville de Bastogne

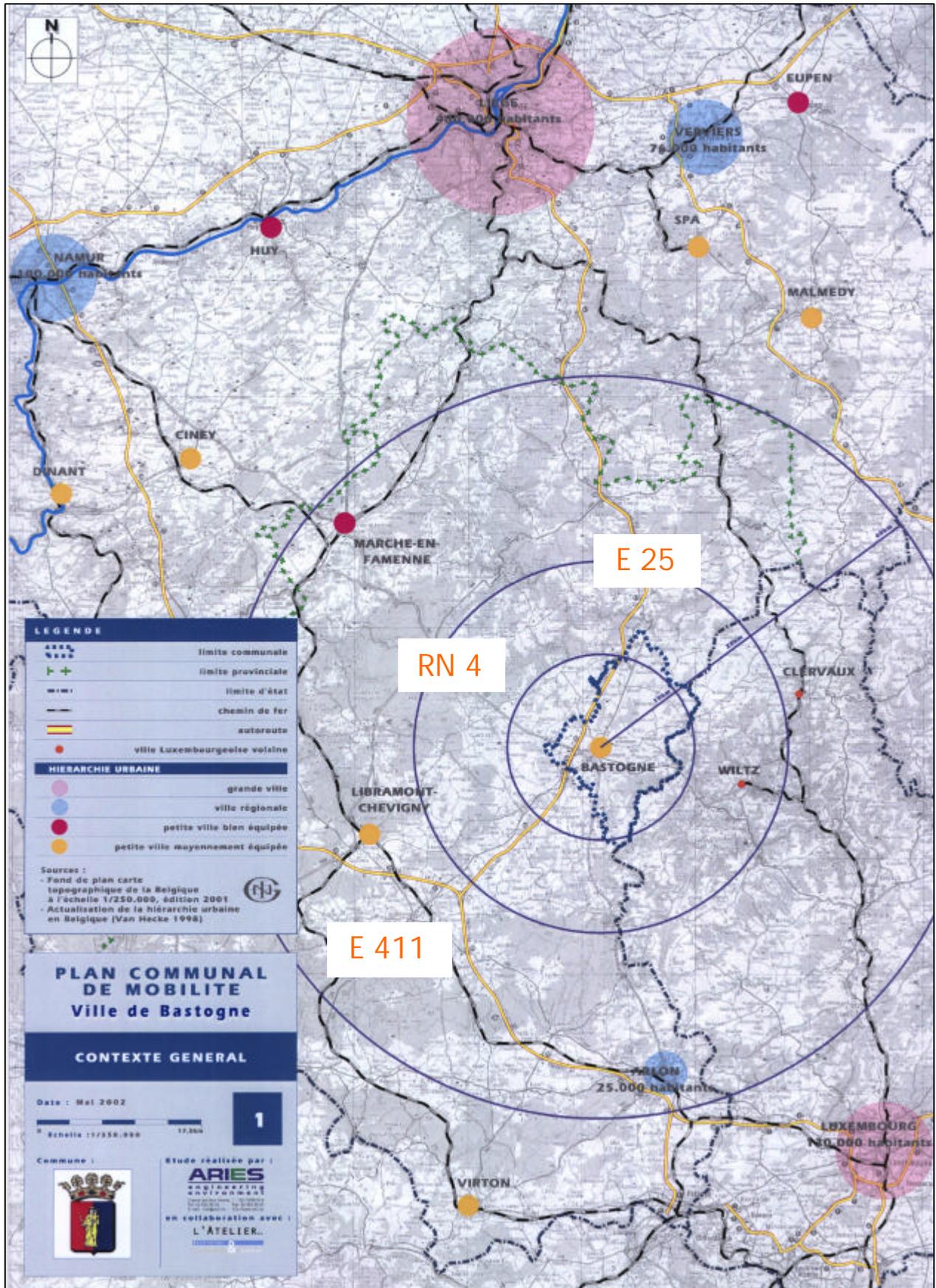


**Phase 1: Diagnostic**  
**Projet de Rapport final**  
**Juillet 2002**





A. Bastogne : description de l'espace communal	5
A.1. Bastogne: Localisation et contexte général.....	5
A.1.1. Contexte général.....	5
A.1.2. L'activité touristique à Bastogne.....	5
A.1.3. Bastogne et le Grand-Duché de Luxembourg.....	5
A.1.4 Documents de planification territoriale.....	5
A.1.5 Les projets d'aménagements et de développements de la commune.	13
A.2. Bastogne dans son environnement local.....	17
A.3. Bastogne : La population.....	19
A.3.1. Répartition de la population.....	19
A.3.2. Les densités de population.....	21
A.3.3. Evolution de la population.....	21
A.3.4. La population dans le centre-ville.....	23
A.3.5. Répartitions modales de la population résidente.....	26
A.4. Bastogne : l'emploi.....	30
A.4.1. Répartition de l'emploi.....	30
A.4.2. L'emploi dans le centre-ville.....	31
A.4.3. Les pôles commerciaux.....	32
A.4.4. Répartitions modales de l'emploi.....	34
A.4.5 Type d'emploi dans le quartier communal de Bastogne.....	35
A.5. Bastogne : la population scolaire.....	38
A.5.1. La population scolaire dans la commune.....	38
A.5.2. La population scolaire dans le centre-ville.....	39
A.5.3. Les répartitions modales de la population scolaire.....	42
A.5.4. Zones de recrutement des établissements scolaires du centre-ville.....	43
A.6. Les autres pôles attractifs.....	45
A.6.1. Les équipements communautaires et de services publics.....	45
A.6.2. Les équipements et sites touristiques.....	45
A.7. Synthèse du fonctionnement de l'espace communal.....	46
B. Les déplacements : Offre et utilisation.....	47
B.1. L'espace public et la position des piétons.....	47
B.1.1. Les infrastructures piétonnes.....	47
B.1.2. Les personnes à mobilité réduite (PMR).....	48
B.1.3. La marche à pieds.....	49
B.1.4. Les flux piétons dans le centre-ville.....	50
B.2. Le vélo.....	52
B.2.1. Les infrastructures cyclables sur le territoire communal.....	52
B.2.2. La circulation des deux-roues dans le centre-ville.....	52
B.2.3. L'utilisation du vélo.....	53
B.2.4. Les flux cyclables.....	54
B.3. Les transports publics.....	56
B.3.1. L'offre en transports publics.....	56
B.3.2. Le réseau TEC Namur-Luxembourg.....	56
B.3.3. Le réseau SNCB.....	64
B.3.4. Diagnostic du fonctionnement des transports collectifs.....	64
B.4. Les infrastructures routières et la circulation automobile.....	66
B.4.1. Le réseau routier principal.....	66
B.4.2. Les projets en matière d'infrastructures routières.....	68
B.4.3. La circulation routière.....	70
B.5. Le stationnement automobile.....	82
B.5.1. L'offre en stationnement public.....	82
B.5.2. L'utilisation de l'offre en stationnement.....	83
B.6. La sécurité routière.....	88



## A. Bastogne : description de l'espace communal

### A.1. Bastogne: Localisation et contexte général

#### A.1.1. Contexte général

➔ **Bastogne se positionne sur deux axes majeurs de déplacements de la Région wallonne: l'autoroute E25 (Liège – E411 Luxembourg) et la RN4 (Namur-Arlon)**

Bastogne ne constitue pas un pôle d'importance à l'échelle de la Région wallonne (ce que sont par exemple Liège, Luxembourg, Namur ou même Arlon par exemple), mais s'inscrit comme un centre à l'échelle de la Province, et dans son environnement local.

Bastogne est une commune frontalière du Grand-Duché de Luxembourg.

#### A.1.2. L'activité touristique à Bastogne

➔ **Bastogne constitue un pôle touristique spécifique et de premier plan en Région wallonne.**

L'activité touristique à Bastogne s'articule autour de trois types d'activité, et génère des flux importants, notamment en période estivale:

- le tourisme historique, avec le Mardasson (250 000 visiteurs/an) et le Bastogne Historical Center (65 000 visiteurs/an)
- le tourisme de passage, notamment avec des arrêts nombreux sur la place Mac Auliffe
- le tourisme commercial, avec l'ouverture dominicale des magasins, essentiellement autour de la Grand-rue

#### A.1.3. Bastogne et le Grand-Duché de Luxembourg

➔ **De par la proximité du Grand-Duché de Luxembourg, les relations transfrontalières sont nombreuses:**

- les navetteurs quotidiens vers le Luxembourg sont nombreux
- les visiteurs luxembourgeois à Bastogne sont nombreux
- une partie des étudiants proviennent du Luxembourg

➔ **Le Luxembourg est un pôle en croissance importante, qui génère un effet de croissance sur l'ensemble du territoire de la commune**

#### A.1.4 Documents de planification territoriale

##### A.1.4.1 Documents supra-communaux

Divers documents d'orientation, parfois non contraignants, ont été adoptés à un niveau supra-communal. On peut citer notamment le SDEC, la deuxième esquisse BENELUX, le réseau transeuropéen de transport, etc.

#### ⇒ **Le SDEC**

Le *Schéma de Développement de l'Espace Communautaire*<sup>1</sup> est l'expression de la volonté européenne de promouvoir une meilleure appréhension de la dimension spatiale des politiques européennes et de la coopération.

Le SDEC est un document élaboré à l'échelle de l'Europe, qui ne formule aucune proposition impliquant spécifiquement la Ville de Bastogne.

#### ⇒ **Le réseau transeuropéen de transport**

Les institutions européennes ont adopté un document donnant les orientations communautaires pour le développement du Réseau Transeuropéen de transport.

Les autoroutes E25 et E411 et la ligne ferroviaire 'Liège-Luxembourg' figurent dans ce Réseau Transeuropéen de transport. Des gabarits minimums doivent être conservés pour ces infrastructures.

#### ⇒ **Le Schéma de développement de l'Espace SAARLORLUX**

Le *Schéma de Développement de l'Espace SaarLorLux*<sup>2</sup> est un document qui implique, dans un processus de développement concerté, l'ensemble de l'espace de coopération SaarLorLux, dont la province de Luxembourg fait partie. Ce schéma de développement propose à l'horizon 2020 *de renforcer durablement le positionnement de la "Grande Région" face aux régions métropolitaines ouest-européennes, en utilisant mieux le potentiel de développement régional notamment grâce à la coopération transfrontalière.*

Dans cette optique, La Ville de Bastogne est concernée du fait de sa proximité du Grand-Duché de Luxembourg. Le schéma met ainsi en évidence l'intérêt de mettre en place un processus de coopération transfrontalière rurale avec des territoires voisins disposant d'enjeux similaires (Ville de Wiltz et Vallée de la Haute-Sûre).

La Ville de Bastogne est considérée comme étant un « Centre urbain intermédiaire » devant être raccordé aux réseaux urbains et régionaux.

Deux projets ferroviaires concernent indirectement Bastogne, puisqu'il permettrait de fournir des liaisons ferroviaires attractives à proximité de la Ville<sup>3</sup>:

- L'amélioration de la ligne reliant les Villes de Liège et Luxembourg. L'objectif de ce projet est de relier le Grand-Duché à la ligne à grande vitesse qui joint les Villes de Bruxelles et Cologne.
- L'amélioration de la liaison Bruxelles – Luxembourg – Metz – Strasbourg, afin de la rendre plus efficace et plus confortable.

Un projet de voie routière intéresse plus directement la Ville de Bastogne puisqu'il prévoit de joindre, par une *transversale douce*, les autoroutes A27, E421

---

<sup>1</sup> Union européenne, 1999

<sup>2</sup> Groupement de Consultants (2001), Schéma de Développement de l'Espace SaarLorLux+ : Pré-rapport final

<sup>3</sup> (2001), Présidence du Grand-Duché de Luxembourg "Infrastructure des Transports"

(Luxembourg) et A26 entre Saint-Vith et Bastogne. Le tracé de cette liaison reste à définir, mais les premières réflexions l'orienterait vers la route de Clervaux (N874) sur le territoire de la commune. Aucun planning ni aucune possibilité technique de mise en œuvre n'ont été réalisés à l'heure actuelle.

### ⇒ **Le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER)**

A l'échelle régionale, le SDER<sup>4</sup> est un document exprimant les orientations stratégiques en matière de développement et d'aménagement du territoire de l'ensemble du territoire wallon.

Il propose notamment la structuration du territoire autour des aires métropolitaines européennes et des '*eurocorridors*' reliant ces différentes régions. Il propose un projet de "structure spatiale pour la Wallonie" qui doit permettre d'assurer un développement cohérent et respectueux de ses caractéristiques propres.

Un des objectifs de ce document est d'améliorer l'accessibilité du territoire wallon et d'y gérer la mobilité. Plusieurs options ont dès lors été définies afin de mettre en œuvre cette composante du territoire :

- Intégrer la région dans le réseau transeuropéen ;
- Contribuer au renforcement de la structure spatiale de la Wallonie ;
- Maîtriser la mobilité en vue d'atteindre un équilibre entre la satisfaction de la demande en déplacement et la préservation du cadre de vie ;
- Gérer la mobilité dans les zones urbaines et rurales.

Pour la Ville de Bastogne, Le SDER propose, plusieurs pistes de réflexion qui visent à tirer profit de sa position en bordure de l'*eurocorridor* "Bruxelles-Luxembourg". Il est donc proposé de faire de la Ville de Bastogne un pôle touristique ancré sur cet axe de développement.

Le développement de la commune nécessite donc la valorisation du potentiel touristique par le maintien et la création d'équipements, de services et d'activités qui répondent à la fois aux attentes et aux besoins des habitants et des touristes de sorte que Bastogne renforce son rôle de moteur du développement de son hinterland en s'appuyant sur ses caractéristiques rurales et ses potentialités locales.

### ⇒ **Le plan de secteur**

La Ville de Bastogne est couverte par le plan de secteur de Bastogne (n° 21) adopté en 1980. Celui-ci définit pour l'ensemble du territoire, les affectations du sol réglementaires.

---

<sup>4</sup> Gouvernement wallon (1999), Schéma de Développement de l'Espace Régional

## A.1.4.2 Documents communaux

### ⇒ **Schéma de Structure**

La commune de Bastogne dispose de l'ébauche d'un Schéma de Structure datant du début des années nonante. Il n'a jamais été adopté formellement par la Ville. Il offre cependant une réflexion globale intéressante sur la structure du territoire communal.

### ⇒ **Etude IDELUX sur le tourisme à Bastogne**

L'intercommunale IDELUX à été chargée en partenariat avec d'autres bureaux d'études de mener une étude qui vise le développement de l'offre touristique et son inscription urbanistique dans la Ville de Bastogne. Cette étude comporte trois aspects :

- la revitalisation du Quartier Latin ;
- l'étude et la revitalisation du site du Mardasson ;
- l'impact du tourisme sur le centre-ville et la relation entre les composantes "Centre-ville", "Quartier Latin", "Mardasson".

#### *1. Redynamisation du Quartier latin*

Actuellement, cette étude est déjà bien avancée en ce qui concerne la redynamisation du Quartier Latin et plusieurs pistes devraient être proposées. Il apparaît que l'aménagement du Quartier Latin à Bastogne représente un enjeu de taille à l'échelle de la Ville de Bastogne, notamment par sa proximité immédiate du centre urbain, dans le prolongement de l'axe commerçant. Le SEGEFA a été chargé d'étudier les potentialités fonctionnelles du site. Trois grands thèmes ont été abordés dans ce rapport : le commerce, le logement et les activités de loisirs au sens large du terme (sport, cinémas, théâtres, attractions touristiques). Pour chacune des fonctions, un audit de la situation à Bastogne a été réalisé afin d'identifier les forces et les faiblesses, d'estimer la demande et les besoins et puis, partant de là, d'établir des recommandations pour l'aménagement du Quartier Latin.

**Tableau : Analyse SWOT de la fonction commerciale dans le projet « Quartier latin »**  
(Source : SEGEFA 2002)

<i><b>Forces</b></i>	<i><b>Faiblesses</b></i>	<i><b>Opportunités</b></i>	<i><b>Menaces</b></i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taille du centre commerçant : 250 commerces dans le centre-ville</li> <li>• Vaste de zone de chalandise : peu de pôles concurrents dans un rayon de 30-40 km</li> <li>• Structure équilibrée, avec forte réputation de l'équipement de la personne, de l'alimentaire spécialisé et de l'HoReCa</li> <li>• Commerce dynamique : modernisme élevé, peu de cellules vides dans les axes principaux</li> <li>• Réputation d'accueil des commerçants</li> <li>• Ouverture des commerces le dimanche</li> <li>• Commerce = leitmotiv pour la flânerie ; clientèle importante de « touristes commerciaux » (Wallonie, Flandre, Grand-duché...)</li> <li>• Visites fréquentes des chalands</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone de chalandise peu peuplée</li> <li>• Structure de ville « moyenne », avec peu de commerces spécialisés</li> <li>• Sous-équipement du centre-ville dans certains créneaux : vêtements de jeunes, loisirs, équipement de la maison, certains types de resto</li> <li>• Danger de banalisation suite à l'augmentation de la part des chaînes (détérioration de l'image commerciale de Bastogne)</li> <li>• Embarras de circulation et problèmes de parking, mais moindre que dans des plus grands centres</li> <li>• Manque d'animations, d'activités culturelles</li> <li>• Les jeunes quittent facilement Bastogne pour réaliser leurs achats (Liège, Namur, Bruxelles)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Créneaux commerciaux à développer en synergie avec le secteur des loisirs : jouets, antiquité/brocante, restaurants spécialisés</li> <li>• → Création d'un pôle loisir-HoReCa (complémentaire à la Place Mac Auliffe)</li> <li>• Pour l'HoReCa, possibilités de synergies avec des attractions touristiques et culturelles</li> <li>• Compléter la structure commerciale entre la place Saint-Pierre et le centre commercial ; insertion dans l'axe traditionnel partant de la place Mac-Auliffe</li> <li>• Cadre historique et patrimonial attrayant, favorable à la fonction HoReCA et à l'artisanat, par exemple</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Danger par la concurrence des moyennes surfaces développées à la périphérie</li> <li>• Projets commerciaux développés au Grand-Duché de Luxembourg, à la frontière (Pommerloch) → risque de saturation de l'offre</li> <li>• Place Saint-Pierre à l'extrémité de l'hypercentre : flux piétons moindre que dans la Grand-Rue</li> <li>• Echec des cellules commerciales de l'opération du clos des Jardins</li> <li>• Tassement des prix immobiliers</li> <li>• Jusqu'à présent, faible synergie entre tourisme commercial et tourisme récréatif : deux types de clientèles différentes</li> <li>• Quartier latin actuellement délaissé comme lieu de stationnement</li> </ul>

**Tableau : Analyse SWOT de la fonction résidentielle dans le projet « Quartier latin »**  
(Source : SEGEFA 2002)

<i><b>Forces</b></i>	<i><b>Faiblesses</b></i>	<i><b>Opportunités</b></i>	<i><b>Menaces</b></i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attrait de la ville de Bastogne sur les résidents locaux et extérieurs</li> <li>• Proximité du Gand-Duché de Lux.</li> <li>• Forte demande pour des appartements de une à deux chambres dans le centre-ville</li> <li>• Succès de plusieurs opérations immobilières dans le centre</li> <li>• Proximité des services et des équipements du centre-ville</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peu de demande dans le centre-ville de la part des familles avec enfants</li> <li>• Echec partiel de la commercialisation des logements du projet du clos des jardins</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construction d'une résidence-seigneurie pour les personnes âgées.</li> <li>• Opportunités foncières à plusieurs endroits du Quartier latin</li> <li>• Possibilité de « recoudre » le tissu urbain au niveau de la porte de Trèves</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Compatibilité entre la fonction résidentielle et les autres activités implantées dans le Quartier latin (risque de nuisances sonores dues au trafic, aux cinémas et à l'HoReCA par exemple)</li> </ul>

**Tableau : Analyse SWOT des fonctions loisirs-sports-culture dans le projet « Quartier latin » (Source : SEGEFA 2002)**

	<i>Forces</i>	<i>Faiblesses</i>	<i>Opportunités</i>	<i>Menaces</i>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>Localisation centrale, forte visibilité</li> <li>Meilleure desserte par les transports en commun de toute la région</li> <li>Proximité des commerces et des services</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Population limitée dans les zones de chalandise des différents équipements considérés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terrains en friche à urbaniser → reconstitution du tissu urbain</li> <li>Synergies avec les places de stationnement du centre commercial et du centre sportif</li> <li>Synergie avec l'HoReCa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implantation dans un quartier historique avec les principaux monuments historiques de Bastogne → nécessité d'intégration architecturale</li> </ul>
Equipements sportifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proximité du RaVel</li> <li>Importante population scolaire</li> <li>Nombreux clubs sportifs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Equipement sportif de Bastogne déjà fort complet</li> <li>Exiguïté des terrains disponibles</li> <li>Compatibilité avec d'autres fonctions (bruit, qualité architecturale de l'équipement)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Relocalisation et modernisation d'une salle de bowling</li> <li>Synergies avec les équipements du centre sportif, situés à proximité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas la même clientèle que les attractions touristiques → compatibilité difficile</li> <li>Equipements peu valorisants pour l'image du quartier</li> </ul>
Cinémas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Absence de concurrence dans un rayon de 30 kilomètres</li> <li>Succès du mini-complexe de Marche-en-Famenne, dans des conditions similaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les deux salles existantes sont aujourd'hui inadaptées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nécessité de remplacer les deux salles existantes</li> <li>Projet de la Société Ecrans de Wallonie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implantation volumétrique des constructions dans un quartier historique</li> <li>Existence de projets concurrents ?</li> <li>Risque de saturation des emplacements de parking dans le quartier lors des séances</li> </ul>
Salles de spectacles	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présence d'une demande pour une ou deux salles de capacité moyenne</li> <li>Synergies avec le centre culturel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Salle actuelle (Jean XXIII) obsolète</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proximité de l'actuelle salle Jean XXIII, du centre culturel et des locaux de l'Académie (synergies pour une seule salle)</li> </ul>	
Salles d'expositions	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement d'un local polyvalent pouvant servir pour des expositions, des colloques, des congrès...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Déjà plusieurs locaux d'exposition dans le centre-ville</li> <li>Faible demande actuelle pour les expositions</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proximité des autres lieux d'exposition du centre-ville</li> </ul>	
Musées	<ul style="list-style-type: none"> <li>Localisation en milieu urbain</li> <li>Proximité des musées existants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Peu de synergies avec la fonction commerciale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Possibilité de relocaliser le BHC en centre-ville</li> <li>Synergie avec les autres musées</li> </ul>	

Cette analyse met en évidence, la possibilité d'envisager la localisation d'espaces de loisirs afin de tirer profit de la position géographique du quartier à proximité du centre commercial et des commerces de la Grand-Rue. Le caractère historique du quartier est un atout supplémentaire à la création d'un pôle loisir-culture sur le site (SEGEFA 2002).

De manière plus particulière, l'étude du Quartier Latin a permis d'effectuer une enquête auprès de la population sur certains aspects de la mobilité :

- l'enquête « chalands » est très positive pour Bastogne. Seuls le stationnement et la circulation sont moins bien notés, de manière relative toutefois :
  - 41% des chalands interrogés donnent une appréciation très positive ou positive, 33% une appréciation satisfaisante ou sans avis et seulement 26% une appréciation négative concernant le stationnement.
  - 29% des chalands interrogés donnent une appréciation très positive ou positive, 48% une appréciation satisfaisante ou sans avis et seulement 24% une appréciation négative concernant la circulation.
  - ces chiffres doivent être relativisés car, comme le souligne le SEGEFA, quelle que soit la ville considérée, les jugements portés sur le stationnement et la circulation sont souvent les plus négatifs et qu'il convient par ailleurs de noter des réponses différentes en fonction de l'origine des chalands (si les autochtones ont plutôt tendance à se plaindre,

- les visiteurs originaires de plus grands centres urbains jugent parfois les embarras de circulation et de stationnement de Bastogne plutôt limités).
- la présence de larges trottoirs favorisant les cheminements piétons sont appréciés, mais de nombreux chalands déplorent néanmoins la piètre qualité des aménagements récents et le caractère dangereux des pavés par temps de pluie

Le centre commercial de la Porte de Trèves est localisé dans le prolongement immédiat du principal axe commercial du centre urbain, mais son fonctionnement repose en grande partie sur l'accès directe en voiture. On constate d'ailleurs que les cheminements piétons entre ces deux pôles sont plutôt rares.

## *2. Etude touristique*

Cette partie de l'étude s'intéresse quant à elle aux trois pôles touristiques principaux de Bastogne (à savoir le Mardasson, le Quartier Latin et la place Mac Auliffe). Elle doit entre autre étudier les interactions entre ces trois pôles pour déterminer les flux en période touristiques.

Il paraît évident que cette étude et plus particulièrement les projets qui y seront élaborés auront un impact important sur la mobilité au sein de la commune. En effet, la localisation d'éléments structurants tels que l'Historical Center Museum et d'un nouveau complexe cinématographique fait actuellement l'objet d'une réflexion.

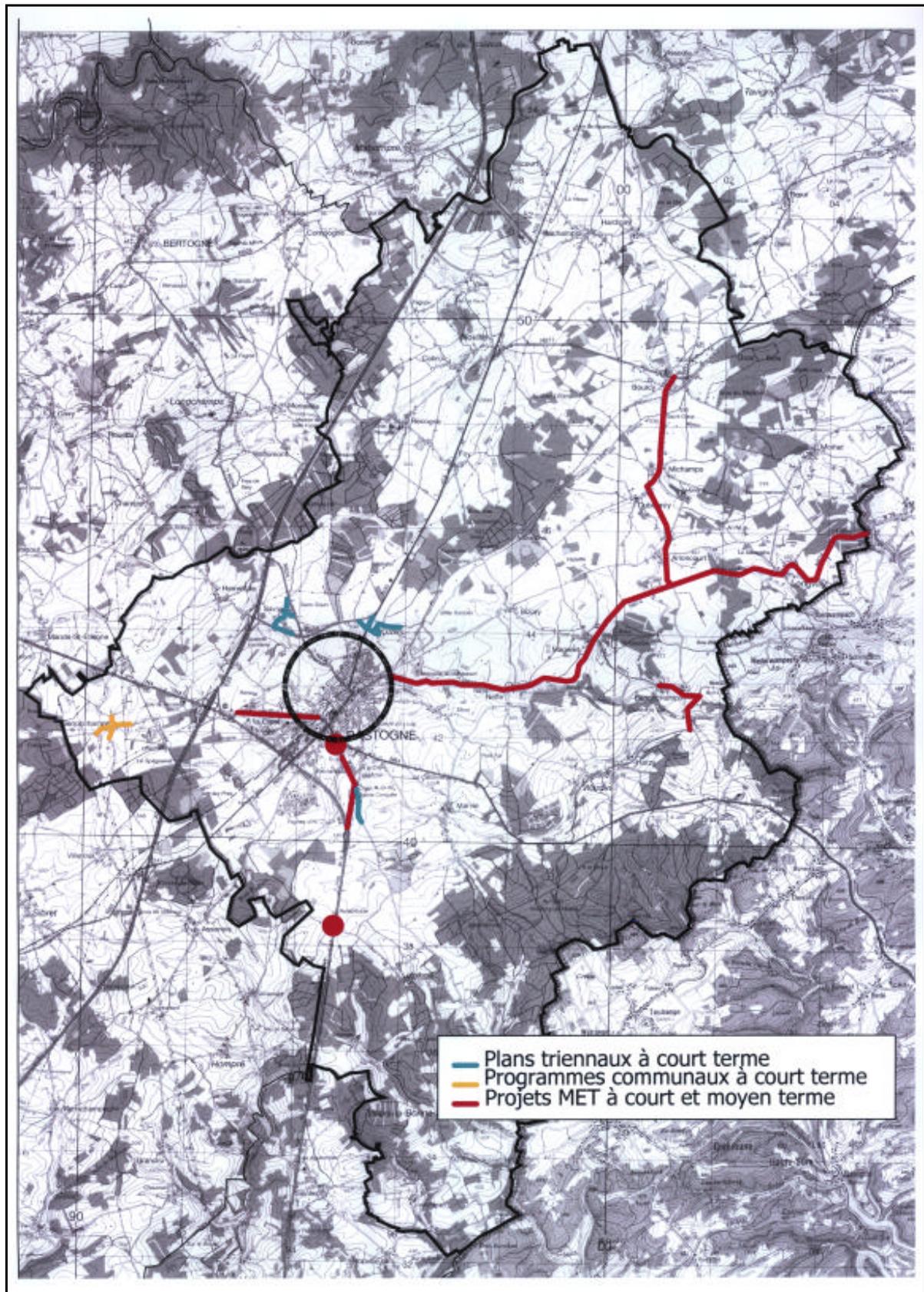


Figure : Projets d'aménagements et de développements de l'habitat (Niveau communal)

## A.1.5 Les projets d'aménagements et de développements de la commune

La commune de Bastogne dispose de projets d'aménagements de voiries et de développements à court et moyen terme qui auront un impact en matière de mobilité. Il est donc important d'en tenir compte dans le cadre de cette réflexion de diagnostic.

### ⇒ **Aménagements de voiries repris dans le plan triennal 2001 :**

- Rue des Remparts ;
- Rue de la Chapelle ;
- Rue de la Citadelle ;
- Rue des Tilleuls ;
- Rue du Saiwet ;
- Rue Léopold III ;
- de tout le village de Luzery ;
- de tout le village de Savy.

### ⇒ **Aménagements hors plan triennal sur budget communal à court terme ou dans le cadre d'autres formes de partenariat** (rénovation urbaine, revitalisation, ...) :

- Rue de la Pépinière (hors gare des bus) ;
- Traversées du village de Senonchamps ;
- Rue Jean Beck ;
- Rue Glate.

### ⇒ **Aménagements hors plan triennal sur budget communal à moyen terme ou dans le cadre d'autres formes de partenariat** (rénovation urbaine, revitalisation, ...) :

- Solde de la rue des Remparts et ensemble des rues et ruelles comprises entre la Rue de la Pépinière et la Rue du Sablon ;
- Sécurisation du chemin de Renval et de la rue des Chasseurs ardennais ;
- Rénovation et sécurisation des rues Scholtus et Olivier ;
- Mise à sens unique de l'avenue Mathieu ;
- Rue des Brasseurs ;
- Rue de la Maison Forte ;
- Rue du Vieux Moulin ;
- Rue des Récollets ;
- Et à plus long terme l'ensemble des voiries autour des futurs nouveaux locaux de l'Ecole Technique communale (opération de « remembrement » urbain).

### ⇒ **Aménagements réalisés par le MET:**

- RN 4 – carrefour de Remoifosse (en 2003 suivant la même disposition que celle qui va être installée au carrefour de Strainchamps) ;
- Grand-Rue : Rénovation de la partie « MET » en coordination avec la Ville ;
- Rond-point route de Wiltz : prévu au plan triennal pour 2003 avec d'éventuels travaux « conjoints » par la Ville + renouvellement des trottoirs jusqu'à la place Mac Auliffe ;
- RN 838 entre Arloncourt et Bourcy à réaliser en 3 phases :
  - 2002 : du carrefour de Al Hez à l'entrée de Michamps (BK2) + Bourcy
  - 2004 : traversée de Michamps : de BK2 au pont de Bourcy
  - 2005 : traversée d'Arloncourt : depuis le carrefour d'Arloncourt jusqu'au carrefour d'Al Hez
- N 874 : route de Clervaux : aménagements partiels de sécurisation (redressement de virages et traversées de villages) en trois lots de 2002 à 2004 en partant de Bastogne

vers la frontière grand-ducale. En 2005, réfection du mur de Neffe (entre la RN874 et l'ancienne voie ferrée) ;

- N 821 : traversée de Benonchamps (2005) ;
- Route de Marche (2007) ;
- Route d'Arlon (2007-2008).

⇒ **Projets immobiliers importants susceptibles d'avoir une influence :**

- Mise en œuvre de la seconde phase du lotissement Chenet-Vevi entre le chemin du Sans-Souci et la Route de La Roche ;
- Nouveau grand lotissement à Renvai ;
- Nouveau lotissement d'une trentaine de maisons rue du Saiwet (début des travaux de voirie en août 2002 coordonnés avec les travaux de rénovation de cette rue).

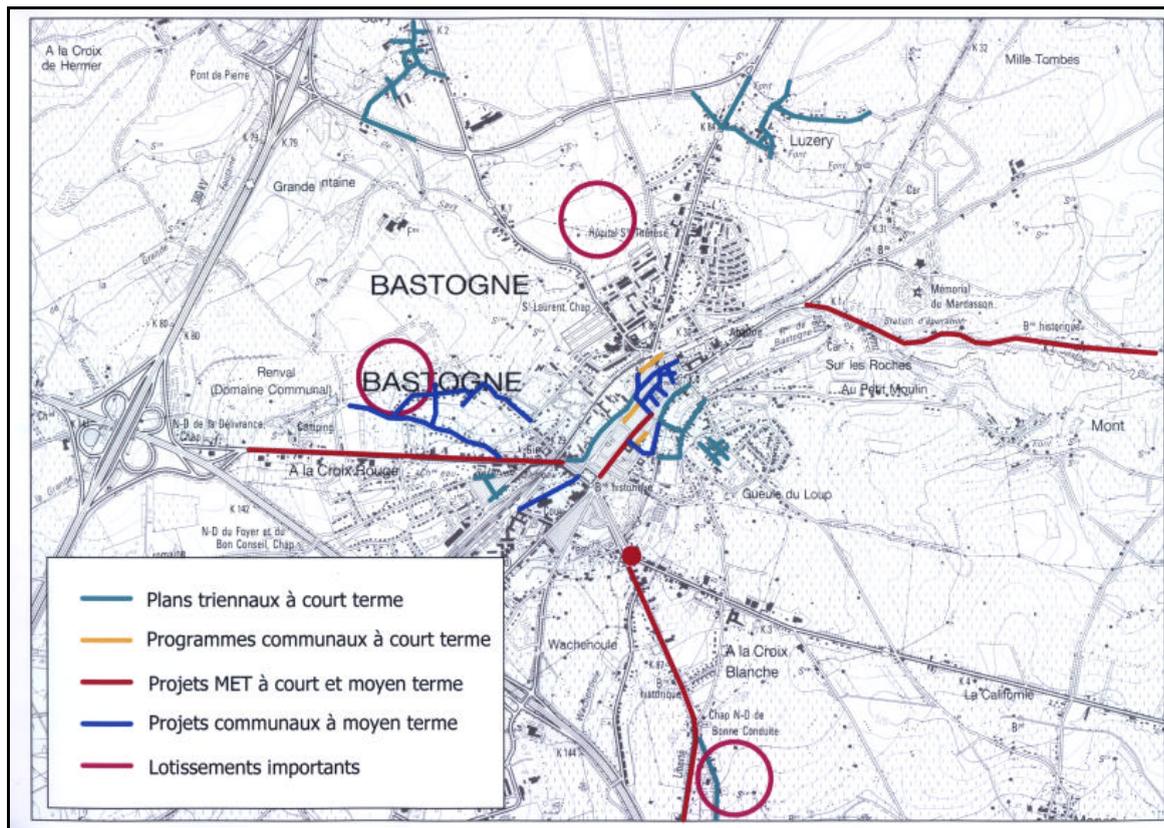
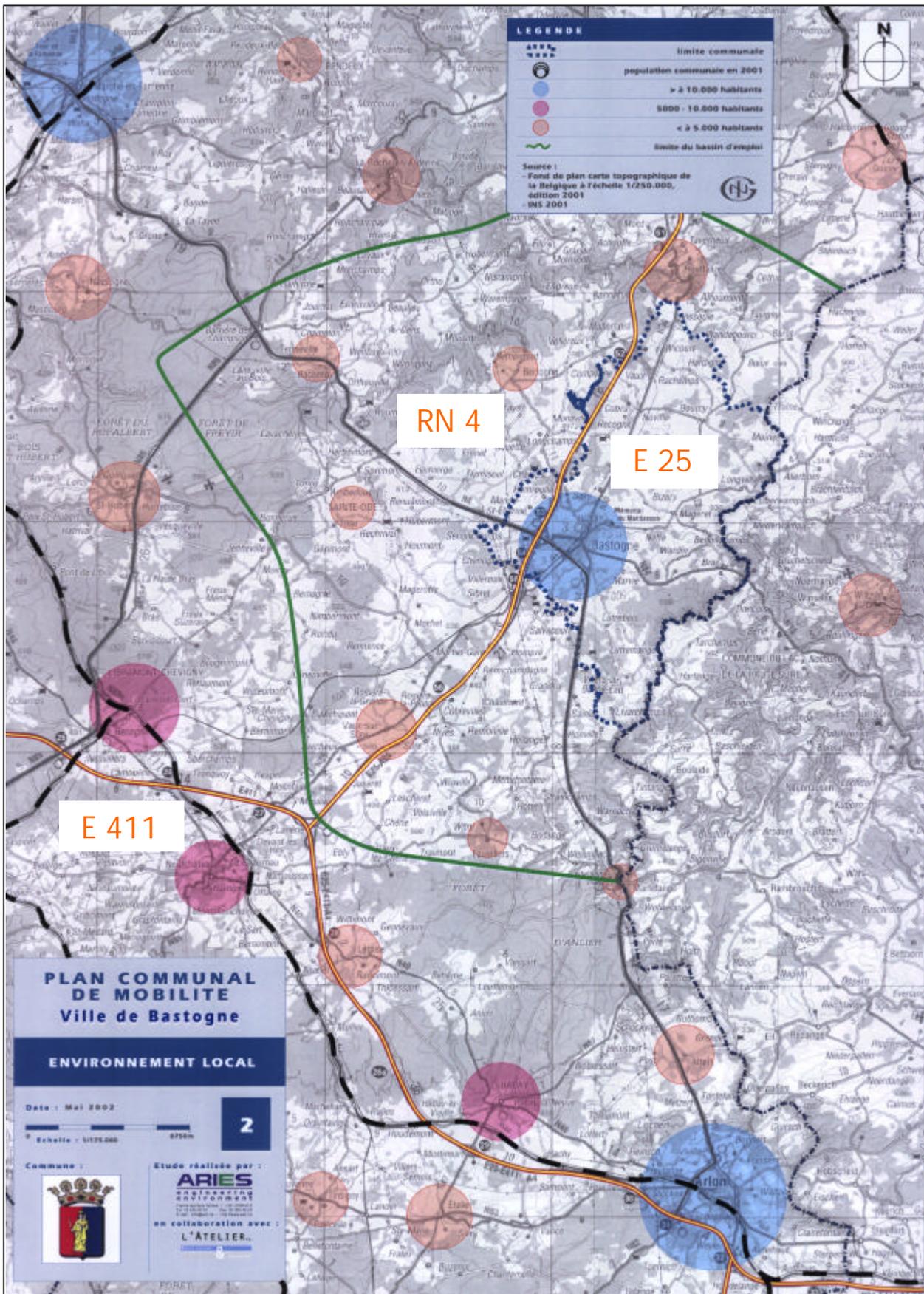


Figure : Projets d'aménagements et de développements de l'habitat (Niveau Centre-ville)





## A.2. Bastogne dans son environnement local

Le centre-ville de Bastogne s'inscrit comme un centre à l'échelle locale. Le caractère urbain du centre-ville fait de Bastogne la seule véritable ville des hauts plateaux ardennais.

Bastogne est le principal pôle urbain dans un rayon de 30 à 40 km. La Ville se positionne à l'échelle provinciale à côté de pôles tels que Arlon, Libramont, Marche-en-Famenne ou Virton.

La Province du Luxembourg compte 5 bassins d'emploi qui correspondent approximativement aux bassins de vie. La détermination de ces bassins d'emploi permet d'estimer le nombre d'habitants vivant dans l'hinterland de Bastogne.

Bassin d'emploi	Communes du bassin	Population totale en 2001	
		Commune polarisante	Bassin
Arlon	Musson, Aubange, Messancy, Léglise, Tintigny, Saint-leger, Etalle, Habay, Attert, Arlon, Florenville, Chiny, Martelange	25 008	89 116
Bastogne	Bertogne, Sainte-Ode, Vaux-sur-Sûre, Fauvillers, Houffalize, Bastogne, Tenneville	13 644	31 720
Libramont	Bièvre, Bouillon, Saint-Hubert, Paliseul, Herbeumont, Bertrix, Neufchâteau, Libin, Libramont-Chevigny, Vresse-sur-Semois	9 315	51 527
Marche-en-Famene Virton	Somme-Leuze, Nassogne, Rendeux, Hotton, Marche-en-Famenne, La Roche-en-Ardenne Meix-devant-Virton, Rouvroy, Virton	16 564 10 975	34 910 15 596
<b>Total</b>			<b>222 869</b>

Figure 1: Les bassins d'emploi en Province de Luxembourg (source : INS 2001)

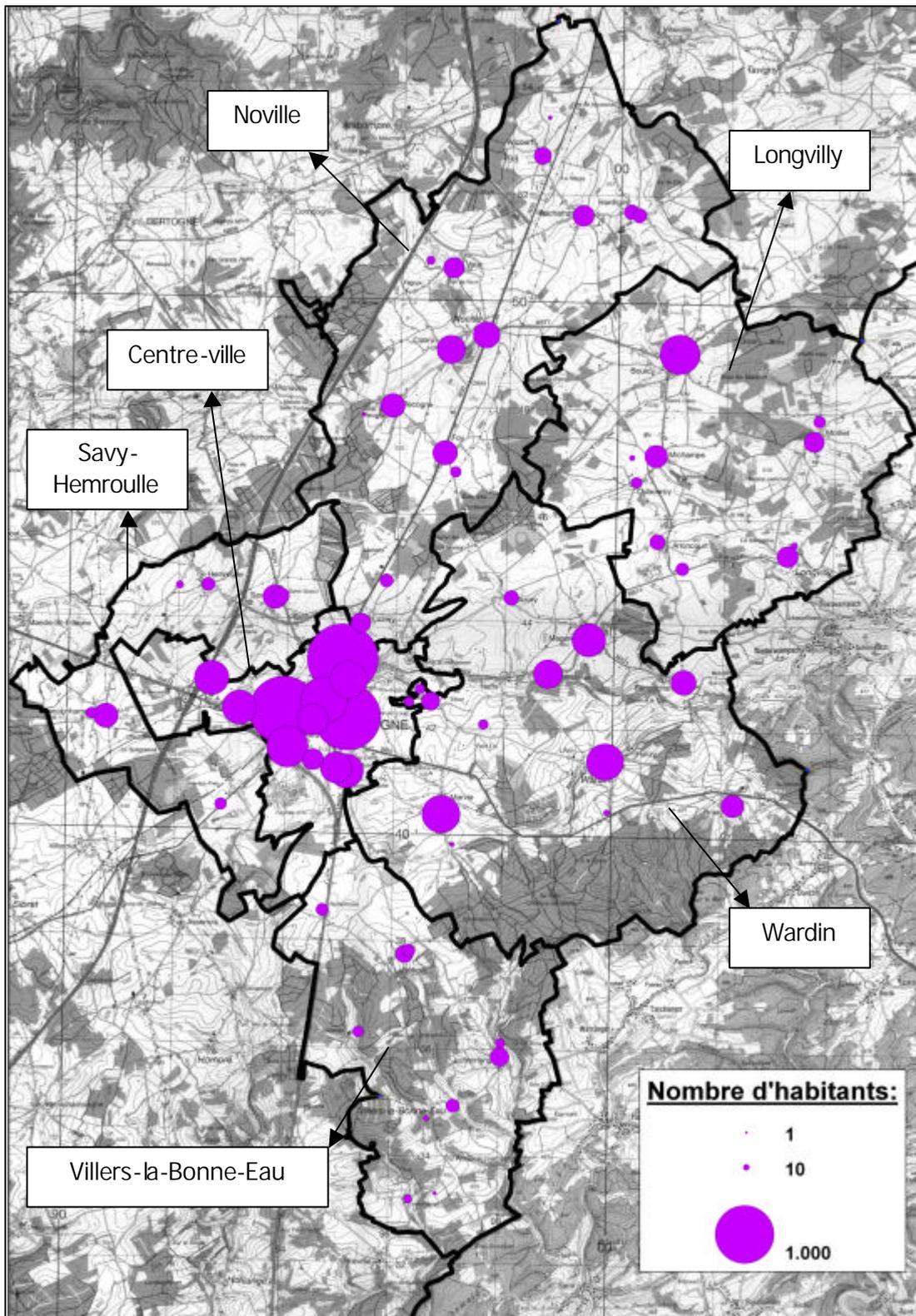
Le bassin d'emploi de Bastogne englobe les communes voisines de Houffalize, Tenneville, Sainte-Ode, Vaux-sur-Sûre, Bertogne et Fauvillers, soit une zone qui compte en 2001 une population totale d'un peu plus de 31000 habitants.

Dans le cadre de la hiérarchie urbaine, la « Petite ville moyennement équipée » que constitue Bastogne, polarise, notamment pour des besoins commerciaux et scolaires, une zone comparable à son bassin d'emploi.

Bastogne joue donc un double rôle de pôle tourné vers l'extérieur et d'animateur de son hinterland. Il polarise un territoire vaste mais peu dense de 31 720 habitants, sur la partie est de l'Ardenne centrale.

➔ **A destination de Bastogne, les déplacements moyens sont de relativement longues distances, et les flux peu concentrés**

➔ **Bastogne constitue un centre d'emploi, scolaire et commercial de première importance pour les habitants de son hinterland**



## **A.3. Bastogne : La population**

### **A.3.1. Répartition de la population**

Au 1<sup>er</sup> janvier 2001, l'entité de Bastogne compte **13 640 habitants**. La grosse majorité de la population se concentre dans le secteur 'centre-ville', qui comptabilise 8 100 habitants.

La population se répartit comme suit dans les différents secteurs :

Secteurs communaux	Population	Part de la population totale	Densité (hab/km <sup>2</sup> )
Bastogne	8 111	60%	568
Longvilly	1 110	8,2%	33
Noville	1 571	11,3%	35
Savy-Hemroulle	315	2,5%	31
Villers-la-Bonne-Eau	451	3,2%	18
Wardin	2 082	14,8%	44
<b>Total</b>	<b>13 640</b>	<b>100%</b>	<b>75</b>

**Figure 2 : Répartition de la population dans les secteurs communaux au 1<sup>er</sup> janvier 2002**

Deux secteurs comptabilisent moins de 500 habitants :

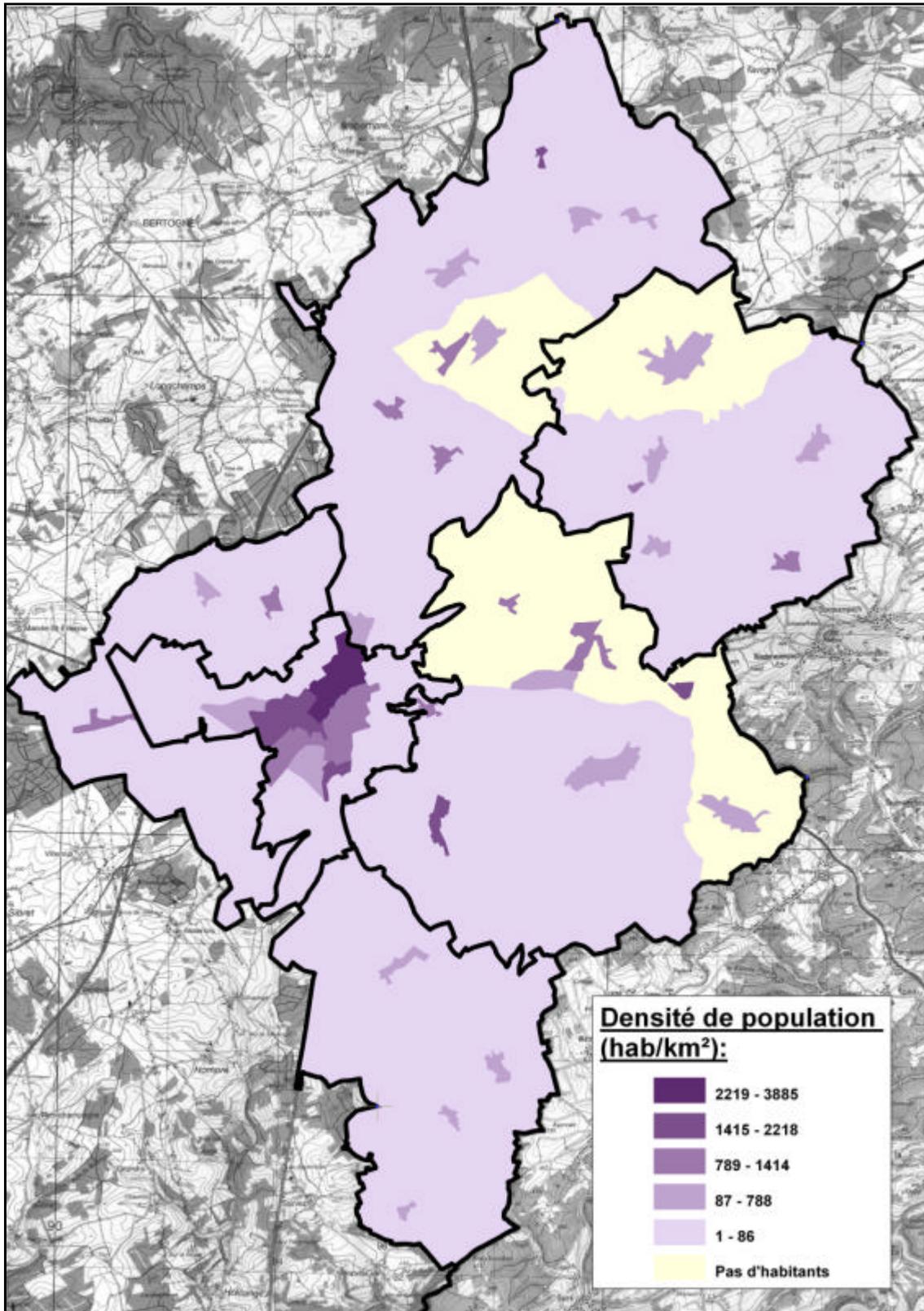
- le secteur de Savy-Hemroulle directement à l'ouest du centre-ville ;
- le secteur de Villers-la-Bonne-Eau, dans la partie sud du territoire.

Hormis le centre de Bastogne, seuls cinq villages comptent une population supérieure à 400 habitants : Bourcy, Noville, Mageret, Wardin et Marvie.

**➔ Une population fortement concentrée dans le centre de Bastogne, qui regroupe 60% de la population communale**

**➔ Des petits noyaux villageois relativement concentrés, répartis à travers le territoire communal**

**➔ La partie sud du territoire communal est très peu peuplée**



### A.3.2. Les densités de population

Les densités de population sont globalement faibles, avec pour l'entité 75 hab/km<sup>2</sup>.

Seul le centre-ville présente des densités de population représentatives d'un espace urbain avec 568 hab/km<sup>2</sup>. Les autres secteurs communaux ont toujours des densités inférieures à 44 hab/km<sup>2</sup>.

En dehors du centre-ville, quelques noyaux villageois présentent des densités plus importantes, mais avec des chiffres de population totale faibles. De larges parties du territoire communal sont très peu peuplées et présentent des densités de population très faibles.

➔ **Contraste important entre le centre-ville de Bastogne à caractère urbain et le reste du territoire qui présente un caractère rural très marqué.**

### A.3.3. Evolution de la population

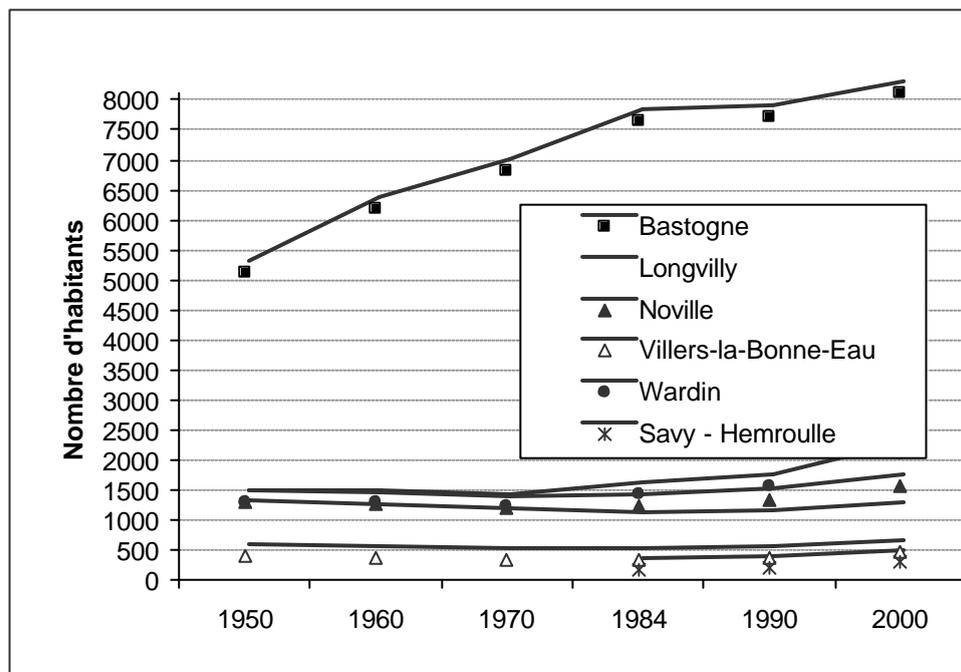
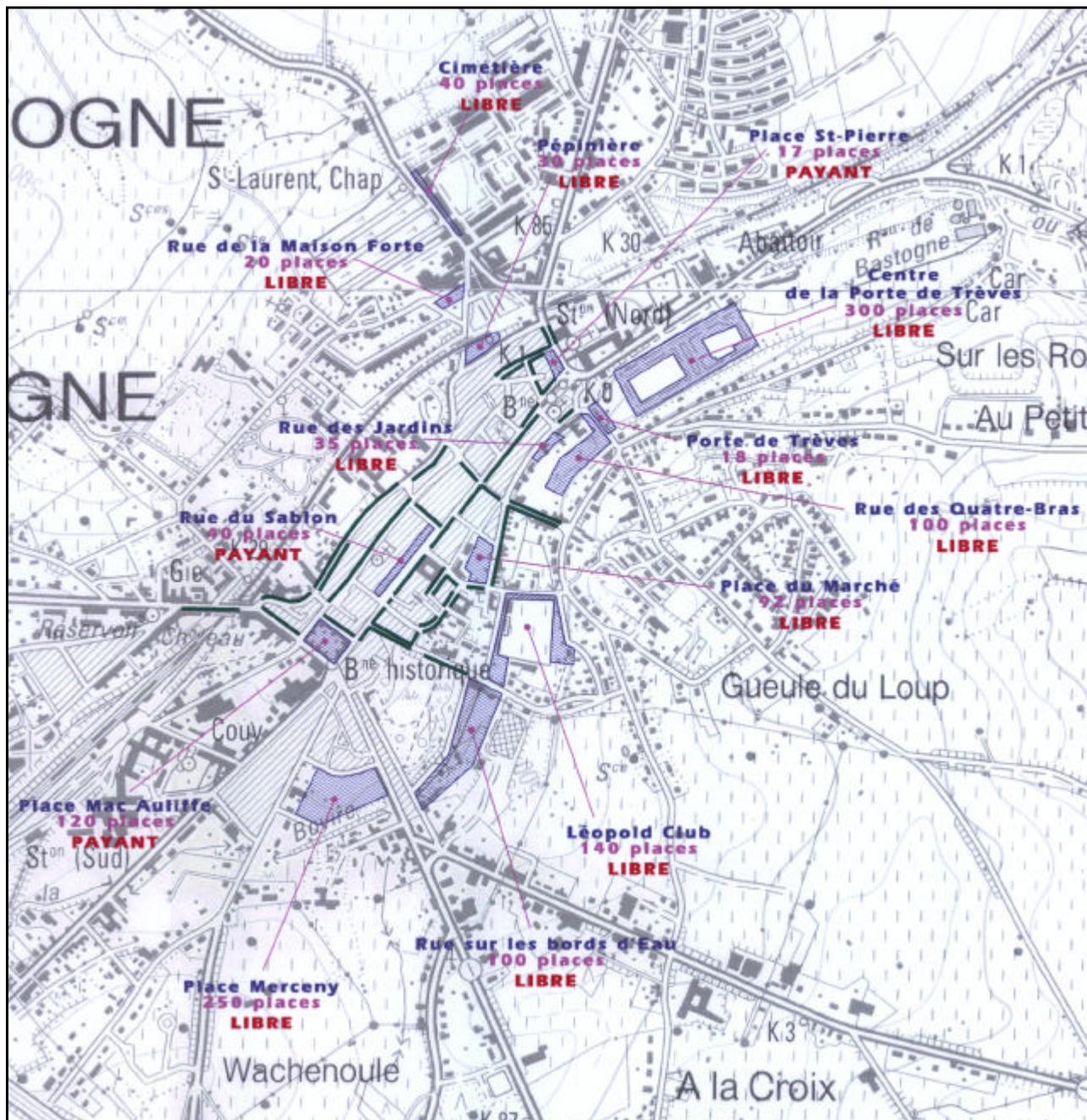


Figure 3 : Evolution de la population des secteurs communaux entre 1950 et 2000 (Source : registre de la population de la Ville de Bastogne et INS 2000-2002)



La population bastogarde est en augmentation constante depuis 1980. Cette évolution est conforme aux tendances observées au niveau de l'ensemble de la Province.

Entre 1991 et 2001, la population a augmenté de 12% et ce, de façon progressive.

Le centre-ville de Bastogne est en croissance continue depuis plus de 50 ans, alors que les autres secteurs communaux ont enregistré, au début des années 80, une inversion de tendance qui était, jusqu'à cette période, à la baisse.

La moyenne d'âge de la population bastogarde est globalement plus jeune que la moyenne d'âge régionale. Le centre-ville de Bastogne présente une structure d'âge un peu plus vieillie que celle des autres secteurs communaux.

➔ **Croissance continue de la population depuis plus de 20 ans. Cette évolution devrait se confirmer, notamment sous l'influence des développements au Grand-Duché de Luxembourg**

➔ **Une population plus jeune que la moyenne régionale**

#### A.3.4. La population dans le centre-ville

Le centre-ville concentre plus de **8 000 habitants**.

Au sein de celui-ci, trois quartiers d'habitat plus importants se distinguent :

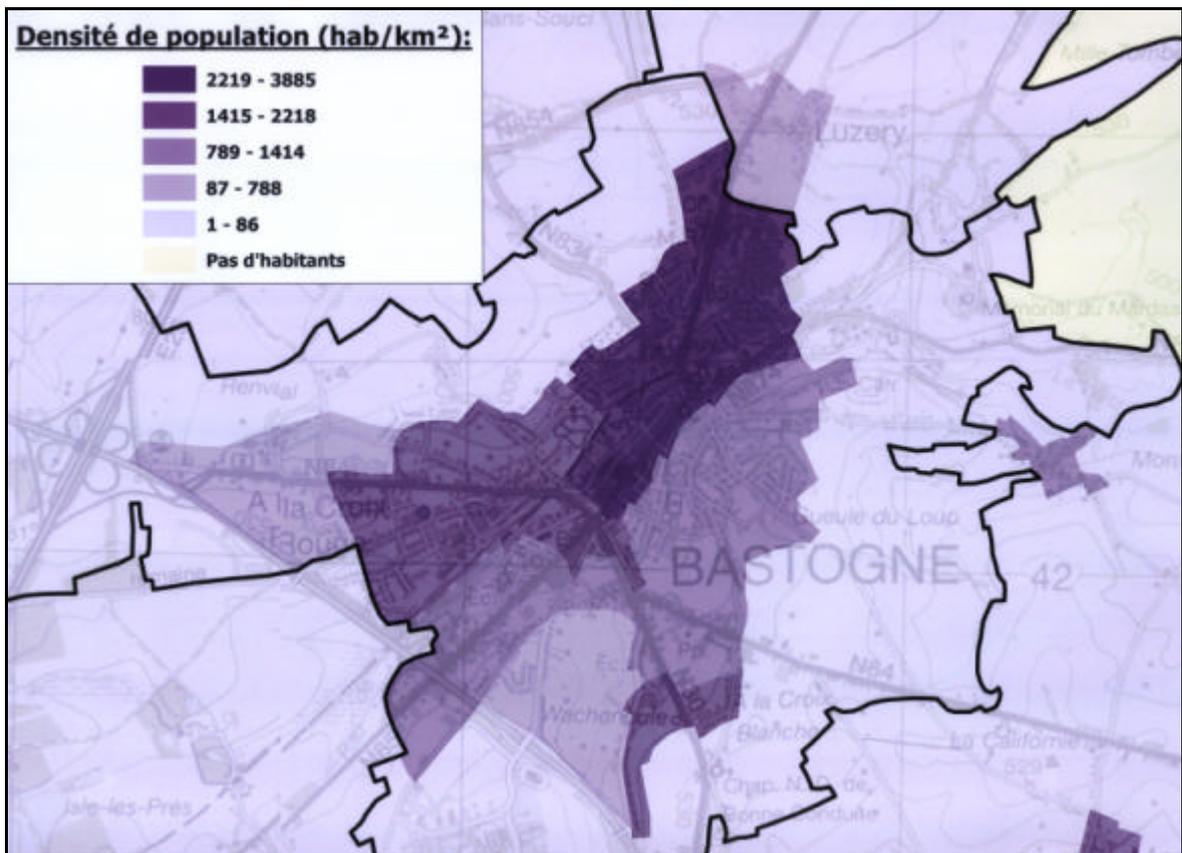
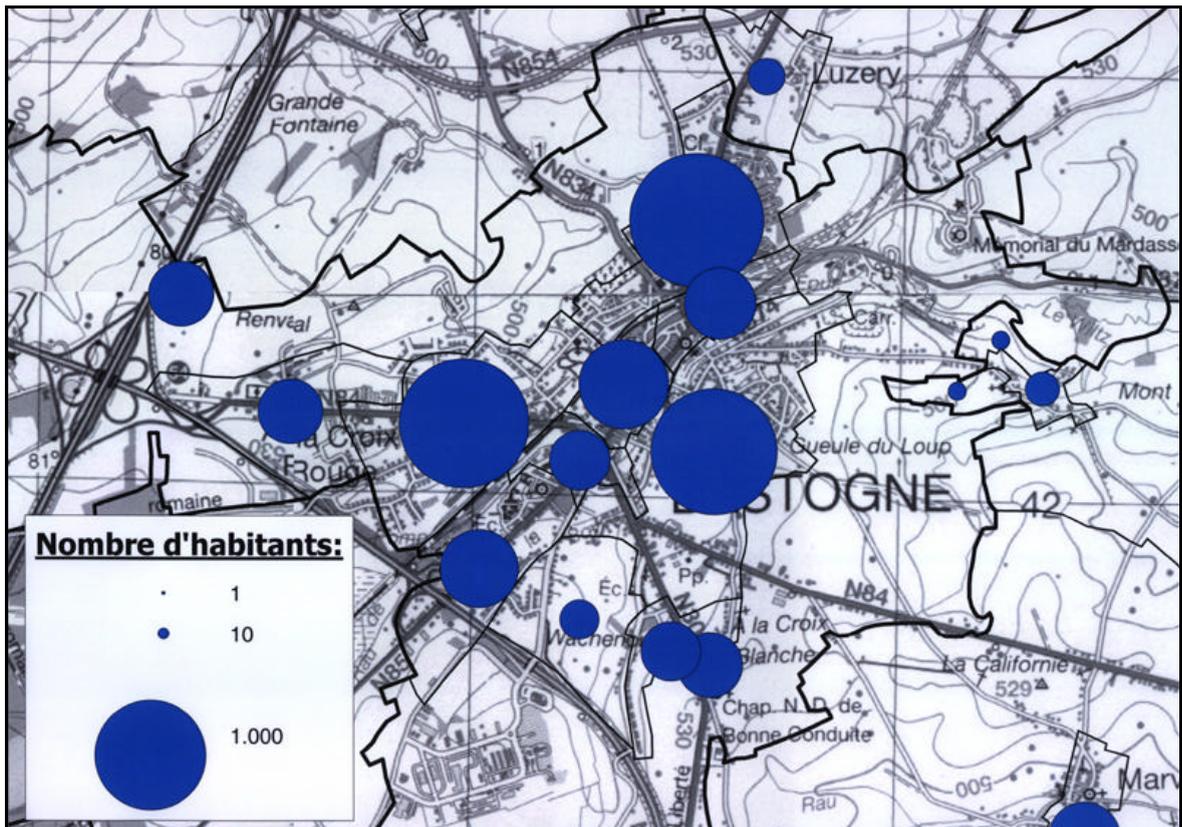
- le quartier 'Croix Rouge' sur la partie ouest de la zone urbaine (1 300 habitants) ;
- le quartier 'Gueule du Loup' sur la partie est de la zone urbaine (1 300 habitants) ;
- le quartier de l' 'Avenue Roi Baudouin' sur la partie nord de la zone urbanisée (1 400 habitants).

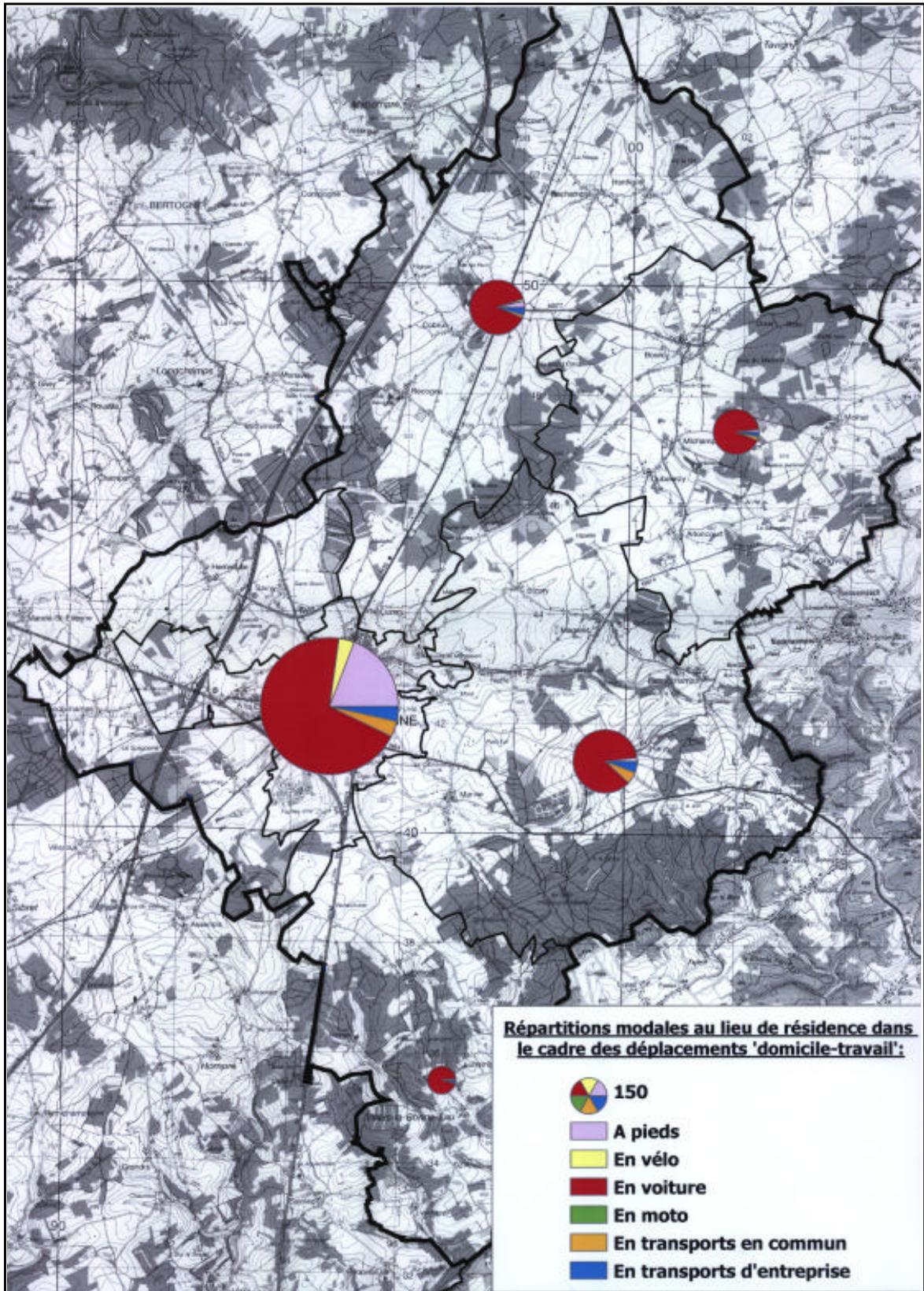
Ce sont trois quartiers à caractère très résidentiel, légèrement périphériques par rapport à l'hypercentre de Bastogne qui s'articule autour de la Grand-rue et de la place Mac Auliffe.

L'axe central de la Grand-rue et de ses prolongements nord et sud, concentre également une population importante.

Au niveau des densités de population, la zone urbanisée du centre-ville présente des chiffres élevés. Les densités sont cependant légèrement supérieures au nord-ouest de la Grand-rue.

Un petit centre d'habitat isolé se raccroche également à l'espace centre-ville, et est constitué par le petit hameau de Wachenoulle.





## A.3.5. Répartitions modales de la population résidente

### A.3.5.1. Le taux de motorisation

Les données les plus récentes pour qualifier les déplacements de la population résidente sont celles du recensement de la population de 1991.

Les taux de motorisation estimés sur cette base sont les suivants :

Secteur communal	Taux de motorisation (véhicules/1000 habit ants)
Bastogne	307
Savy-Hemroulle	366
Wardin	328
Villers-la-Bonne-Eau	302
Noville	341
Longvilly	321

Figure 4 : Les taux de motorisation dans les secteurs communaux (INS 1991)

On constate que le centre-ville présente un taux de motorisation plus faible que l'essentiel des autres secteurs communaux.

La proximité des diverses infrastructures et une offre supérieure en matière de transports en commun, permet de se passer plus aisément d'un véhicule personnel. Par ailleurs, la structure d'âge légèrement plus vieillie réduit également le taux de motorisation.

### A.3.5.2. Dans le cadre des déplacements 'domicile-travail'

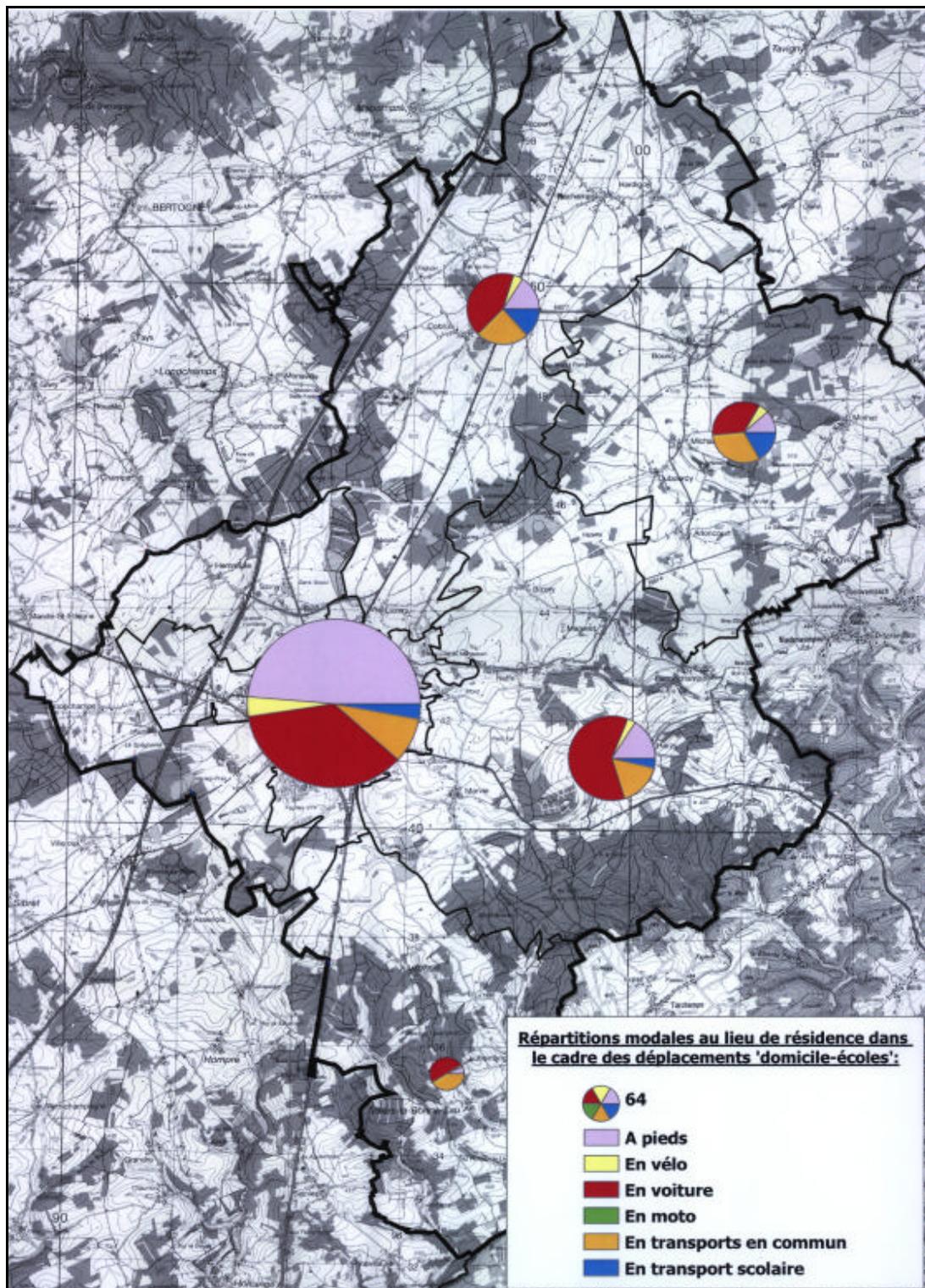
Zone	Total des déplacements pris en compte	A pieds	En vélo	En moto	En voiture	En transport en commun	En transport d'entreprise
Bastogne	2143	19,1 %	3,6 %	0,5 %	69,5 %	3,7 %	3,6 %
Savy-Hemroulle	44	4,5 %	4,5 %	0 %	90,9 %	0 %	0 %
Wardin	461	1,7 %	0,7 %	0,7 %	85,2 %	5,9 %	5,9 %
Villers-la-Bonne-Eau	90	1,1 %	0 %	0 %	94,4 %	1,1 %	3,3 %
Noville	343	3,8 %	1,2 %	0 %	88,6 %	1,7 %	4,7 %
Longvilly	234	1,7 %	0,9 %	0 %	91,5 %	2,6 %	3,4 %
<b>Total</b>	<b>3315</b>	<b>13,2 %</b>	<b>2,7%</b>	<b>0,4 %</b>	<b>76,2 %</b>	<b>3,5 %</b>	<b>4 %</b>

Figure 5 : Répartition modale de la population résidente dans le cadre de ses déplacements 'domicile-travail' (INS 1991)

On constate que la voiture est le moyen de transport le plus fréquemment utilisé par les actifs résidants à Bastogne.

La part des autres modes de déplacements motorisés est très faible dans tous les secteurs communaux et généralement inférieure à 15 %.

Le centre-ville de Bastogne se caractérise par une utilisation plus variée des différents modes de déplacement. On note une part importante des déplacements effectuée à pieds. Cette observation traduit bien le caractère et le fonctionnement plus urbain du centre-ville de Bastogne.



### A.3.5.3. Dans le cadre des déplacements 'domicile-école'

Zone	Total des déplacements pris en compte	A pieds	En vélo	En moto	En voiture	En transport en commun	En transport scolaire
Bastogne	1434	48,6 %	3,8 %	0 %	35,9 %	8,6 %	3 %
Savy-Hemroulle	46	8,7 %	2,2 %	0 %	87 %	2,2 %	0 %
Wardin	363	16 %	3 %	0 %	60,9 %	16,3 %	3,9 %
Villers-la-Bonne-Eau	56	7,1 %	1,8 %	0 %	50 %	41,1 %	0 %
Noville	252	15,9 %	4,4 %	0 %	42,5 %	23,8 %	13,5 %
Longvilly	190	11,6 %	5,3 %	0 %	34,7 %	31,6 %	16,8 %
<b>Total</b>	<b>2341</b>	<b>35,2 %</b>	<b>3,8 %</b>	<b>0 %</b>	<b>41,7 %</b>	<b>14,1 %</b>	<b>5,2 %</b>

**Figure 6: Répartition modale de la population résidente dans le cadre de ses déplacements 'domicile-école'**

Dans le centre-ville de Bastogne, la part des déplacements effectués à pied est très importante et légèrement inférieure à 50 %. Le transport en commun y est par contre très peu utilisé. La structure urbaine du centre-ville explique ces répartitions modales axées sur le mode de proximité constitué par la marche à pieds. La voiture reste cependant un mode de déplacement fort utilisé avec près de 36% des parts de déplacements, qui constituent plus de 500 déplacements motorisés. Le vélo est, quant à lui, et de manière générale, très peu utilisé.

Dans les autres secteurs communaux, la voiture est le mode de déplacement dominant. Le transport en commun et le transport scolaire sont également fortement utilisés. Notamment à Noville, Villers-La-Bonne-Eau et Longvilly où plus de 35 % des élèves empruntent ces modes de transport. La marche à pieds garde des parts notables, souvent à destination d'établissements scolaires de proximité.

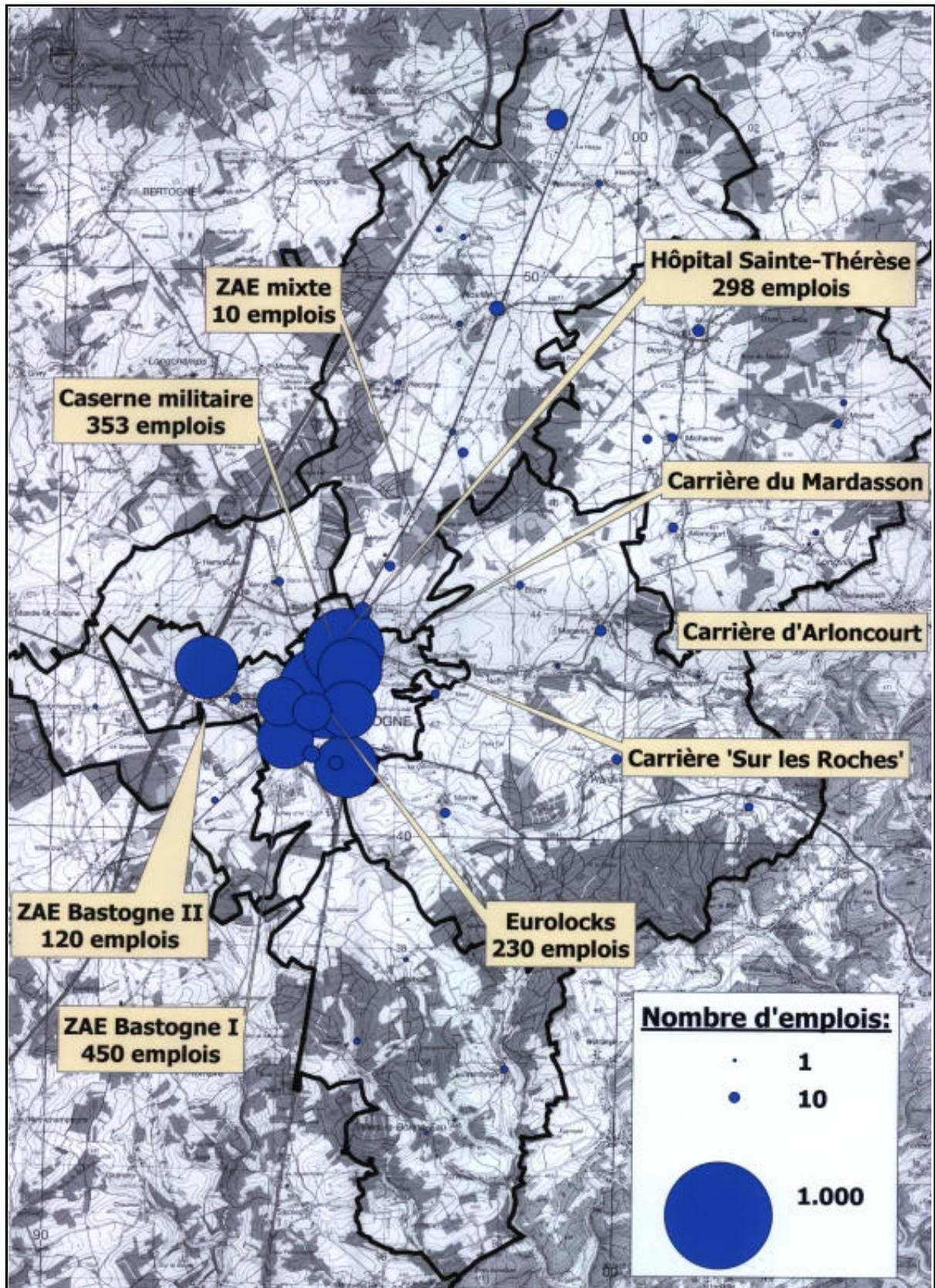
➔ **Contraste entre les répartitions modales pour les résidents du centre-ville et les résidents des autres secteurs communaux**

➔ **Meilleure utilisation des modes de proximité dans le centre-ville**

➔ **Contraste entre les déplacements 'domicile-travail' et les déplacements 'domicile-école'**

➔ **Prédominance de la voiture personnelle, notamment dans le cadre des déplacements 'domicile-travail'**

➔ **Parts de déplacements importantes pour la marche à pieds dans le cadre des déplacements 'domicile-école'**



## **A.4. Bastogne : l'emploi**

### **A.4.1. Répartition de l'emploi**

La Ville de Bastogne compte 3 200 emplois.

La grande majorité de ces emplois se répartissent sur deux types d'espace :

- le centre-ville, qui concentre 2 400 emplois (75% du total);
- les zones d'activités économiques, notamment les parcs de Bastogne I et Bastogne II, qui concentrent 580 emplois (18% du total).

En dehors de ces pôles majeurs, les emplois se répartissent ponctuellement sur l'ensemble du territoire communal.

Par ailleurs, plusieurs carrières de pierres sont en exploitation sur l'entité, mais celles-ci sont peu significatives en terme d'emplois. Elles constituent cependant des pôles importants, qui génèrent notamment des flux de camions.

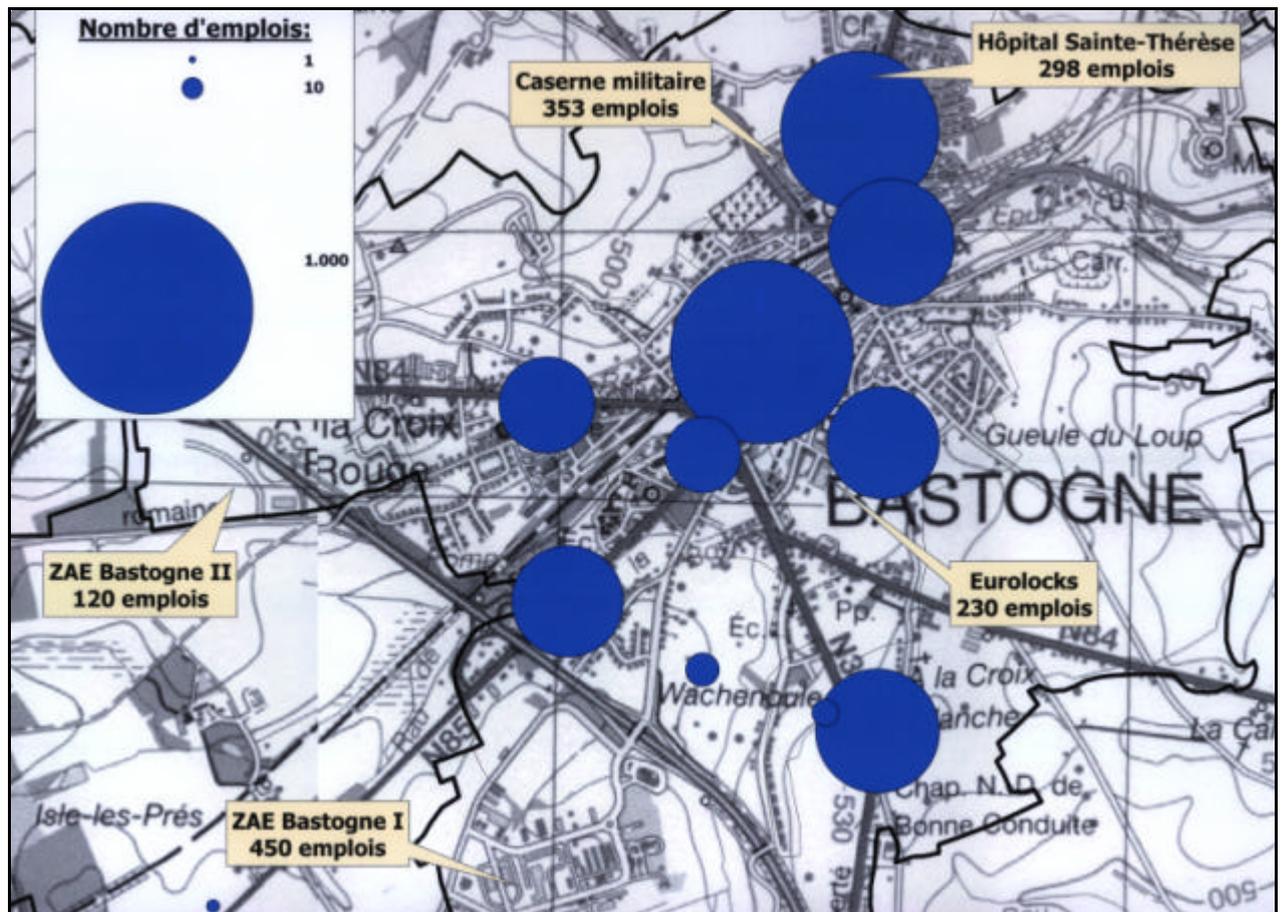
La commune de Bastogne dispose de 3 zones d'activités économiques mixtes sur son territoire, qui concentrent 580 emplois :

- une ZAE mixte est située sur la route d'Houffalize (RN 30) à Luzery. Elle compte 10 emplois ;
- une ZAE 'Bastogne I', située à proximité de la RN 4. Elle compte 28 entreprises qui emploient ensemble 430 personnes sur les 44 ha disponibles. Plus de 80% de cette surface est actuellement occupée. Elle compte deux grosses entreprises de plus de 100 employés (Belovo et Serviplast), et 8 de plus de 10 emplois ➔ potentiellement 540 emplois;
- une ZAE 'Bastogne II', située en bordure de l'échangeur autoroutier N° 54. Elle compte 4 entreprises qui emploient 120 personnes sur les 32 ha disponibles. Deux-tiers de la surface reste inoccupée, mais devrait l'être dans les 5 années à venir, essentiellement par des entreprises locales. ➔ potentiellement 360 emplois

**➔ Pôle d'emplois pour 3 200 personnes. L'emploi est essentiellement concentré dans le centre-ville et dans les zones d'activités économiques (Bastogne I et II)**

**➔ Développement probable des ZAE de Bastogne I et II (+ 350 emplois)**

## A.4.2. L'emploi dans le centre-ville



Le centre-ville de Bastogne concentre 2 400 emplois.

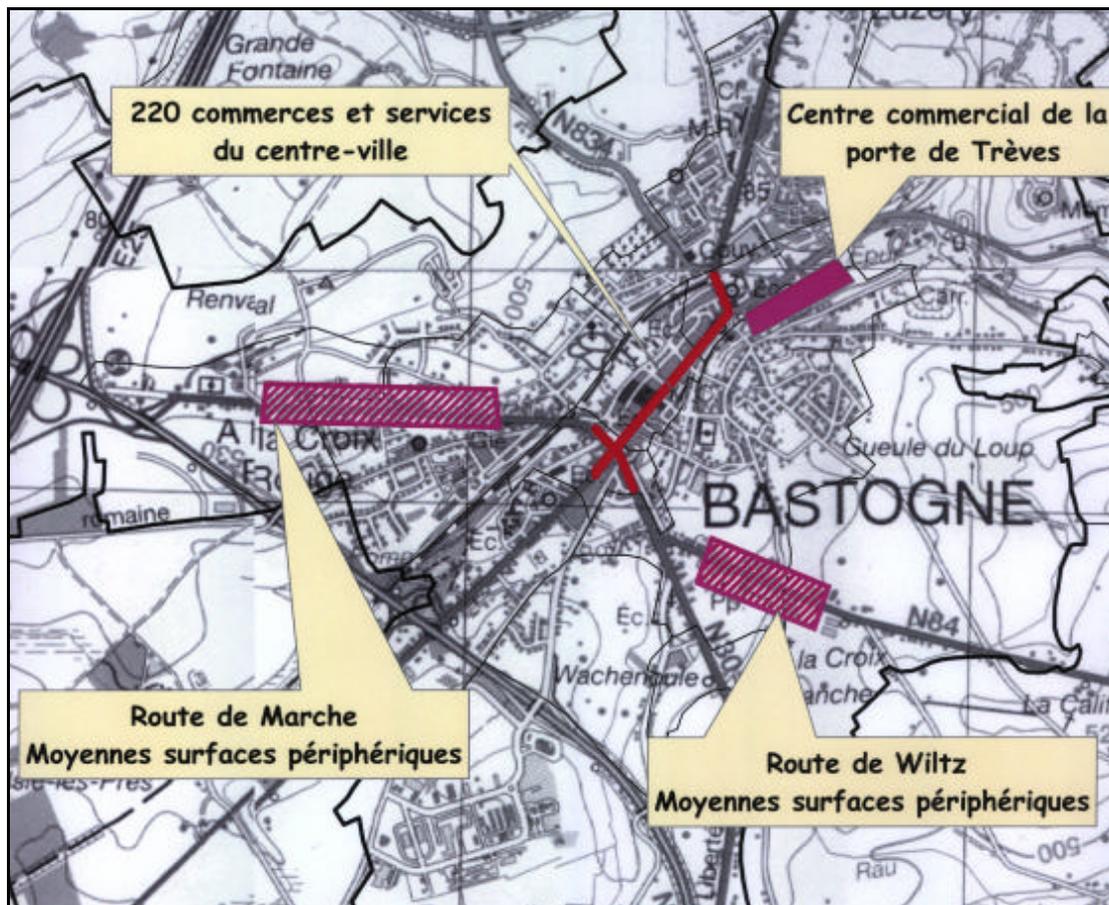
Une grosse majorité de ces emplois sont occupés dans les commerces et services de l'hypercentre de Bastogne.

Outre ces emplois, trois pôles spécifiques se dégagent :

- la caserne militaire (350 emplois) ;
- l'hôpital (300 emplois) ;
- l'entreprise Euro-Locks (230 emplois).

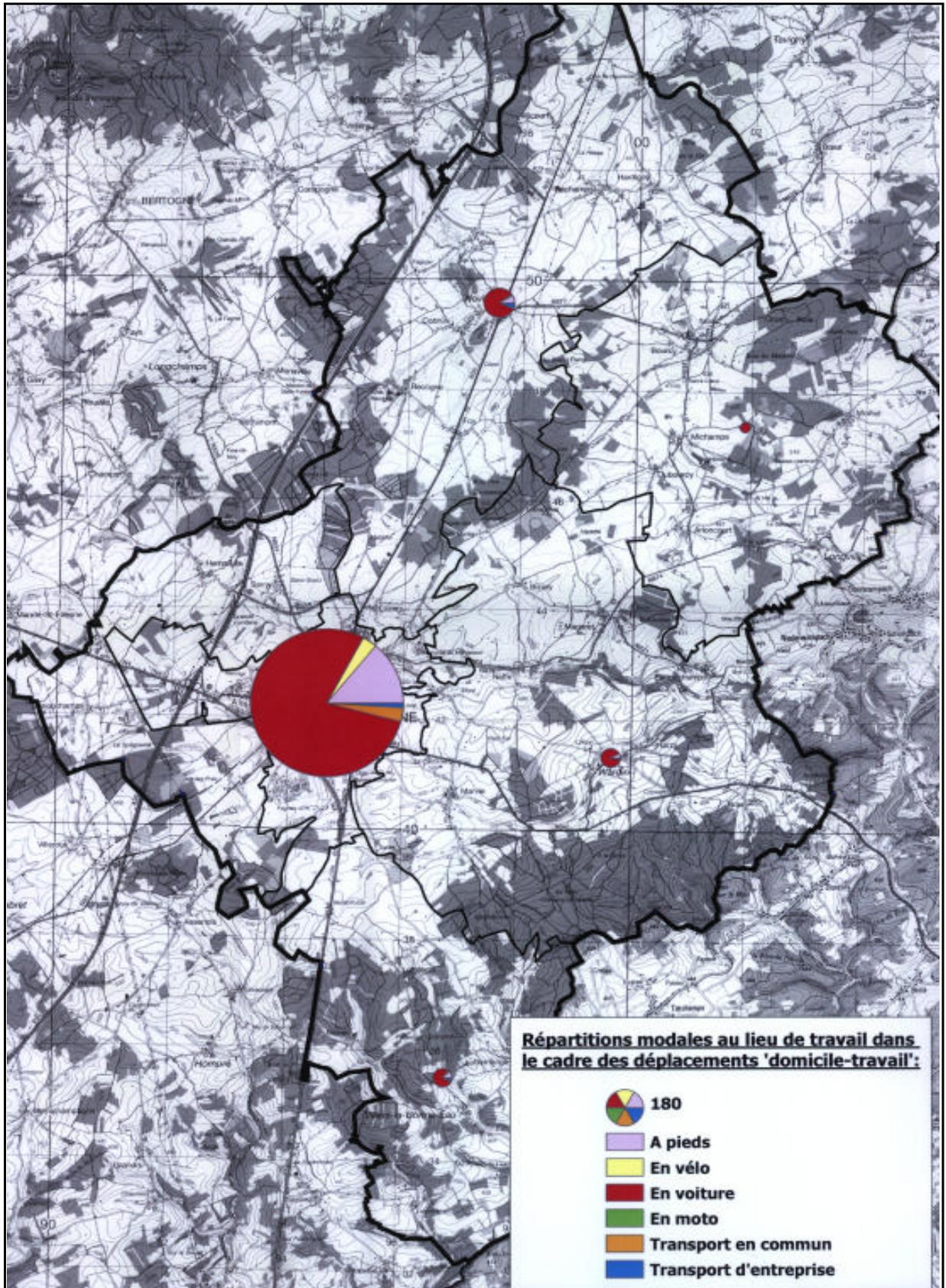
Dans le cadre de son développement, la caserne militaire accueillera à terme 550 personnes.

### A.4.3. Les pôles commerciaux



A Bastogne, 4 principales zones commerciales se dégagent :

- l'hypercentre commercial de Bastogne, autour essentiellement de la Grand-rue et de la place Mac Auliffe, qui représente le pôle commerçant principal de la commune, et qui possèdent des spécificités propres (ouverture dominicale, vocation touristique, présence importante de l'Horeca, services et commerces régionaux,...) ;
- le centre commercial de la Porte de Trèves, qui constitue le principal pôle 'Grande surface' de l'entité, à proximité immédiate du centre-ville ;
- deux pôles périphériques de moyennes surfaces, sur des voies d'accès principales du centre-ville :
  - le complexe commercial de la route de Marche ;
  - le complexe commercial de la route de Wiltz.



## A.4.4. Répartitions modales de l'emploi

### A.4.4.1. Les répartitions modales de l'emploi global

Zone	Total des déplacements pris en compte	A pieds	En vélo	En moto	En voiture	En transport en commun	En transport d'entreprise
Bastogne	2 980	13,9 %	3,1%	0,4 %	78,5%	3 %	1,1%
Savy-Hemroulle	7	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
Wardin	49	7,5 %	0 %	0 %	90 %	2,5 %	0 %
Villers-la-Bonne-Eau	48	12,5 %	2,5 %	0 %	77,5 %	2,5 %	5 %
Noville	120	8,2 %	1,8 %	0 %	83,6 %	0 %	6,4 %
Longvilly	14	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
<b>Total</b>	<b>3 218</b>	<b>13,5%</b>	<b>3 %</b>	<b>0,4 %</b>	<b>79 %</b>	<b>2,9 %</b>	<b>1,3 %</b>

Figure 7 : Répartition modale des travailleurs au lieu de travail dans le cadre des déplacements 'domicile-travail' (INS 1991)

En terme d'emplois, le poids du centre-ville de Bastogne en 1991 est prédominant sur l'ensemble des répartitions modales. Les autres secteurs sont peu représentatifs.

En 1991, l'utilisation de la voiture est largement dominante. Seule la marche à pieds conservait des parts de déplacements notables.

Vers le centre-ville, 78,5% des travailleurs se rendent sur leur lieu de travail en voiture, ce qui représente près de 2000 véhicules 'entrants' quotidiens. La marche à pied y est également un mode de déplacement plus fréquent que dans les autres secteurs communaux. Les transports en commun ne concernent que très peu déplacements professionnels. Le train représentait un peu plus de 1 % des parts modales de déplacement.

### A.4.4.2. Enquête ARIES 2002

Zone	Emplois totaux	A pieds	En vélo	En moto	En voiture	En transport en commun	En transport d'entreprise
ZAE Bastogne I	433	4,1 %	1,4 %	3,5 %	81,8 %	4,1 %	5,1 %
ZAE Bastogne II	120	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
Euro-Locks	230	-	-	-	-	-	-
Caserne militaire	353	4 %	0%	3,1 %	90,9 %	2 %	0 %
Hôpital	298	3,4 %	0,3 %	0,3 %	94,5 %	1,4 %	0 %
Autres entreprises	237	0 %	0 %	0 %	79,2 %	0 %	20,8 %
<b>Total</b>	<b>1 671</b>	<b>3,4 %</b>	<b>0,5 %</b>	<b>2,2 %</b>	<b>89,5 %</b>	<b>2,2 %</b>	<b>2,1 %</b>

**Figure 8 : Répartition modale des déplacements 'domicile-travail' au lieu de travail (ARIES 2002)**

On constate globalement que le mode de déplacement le plus largement utilisé reste la voiture avec environ 90 % d'adeptes.

Les résultats obtenus en 2002 semblent ainsi confirmer :

- la dominance de la voiture dans tous les déplacements "domicile-travail" (90%);
- le faible recours aux transports en commun (2%);
- un recours faible aux modes de déplacement de proximité (4%).

Plusieurs entreprises ont déclaré le covoiturage de certains employés. Deux petites entreprises ont mis en place un transport d'entreprise qui concerne une vingtaine de personnes.

#### A.4.4.3. Origine des travailleurs

Les travailleurs de Bastogne résident majoritairement dans les 6 communes de l'arrondissement. Les personnes qui résident et travaillent dans la commune de Bastogne représentent 40 % des travailleurs. Les communes périphériques fournissent un peu moins de 25 % des travailleurs. Les villes de Libramont, de Neufchâteau, d'Arlon et de Marche-en-Famenne fournissent un peu moins de 5 % des travailleurs.

La zone de recrutement des travailleurs est très large à Bastogne. Ainsi 15 % des travailleurs proviennent de l'extérieur de la province de Luxembourg. Il faut toutefois préciser que notre échantillon surestime ce pourcentage. En effet, la caserne militaire rassemble une bonne partie des travailleurs vivant en dehors des limites provinciales (163 militaires, soit 82 % des employés vivant hors de la province).

Pourtant, en 1991, 60 % des travailleurs parcourait moins de 10 km pour venir sur le lieu de travail à Bastogne.

**→ Forte prédominance de la voiture personnelle dans les déplacements des travailleurs**

**→ Des répartitions modales plus équilibrées à destination du centre-ville**

#### A.4.5 Type d'emploi dans le quartier communal de Bastogne

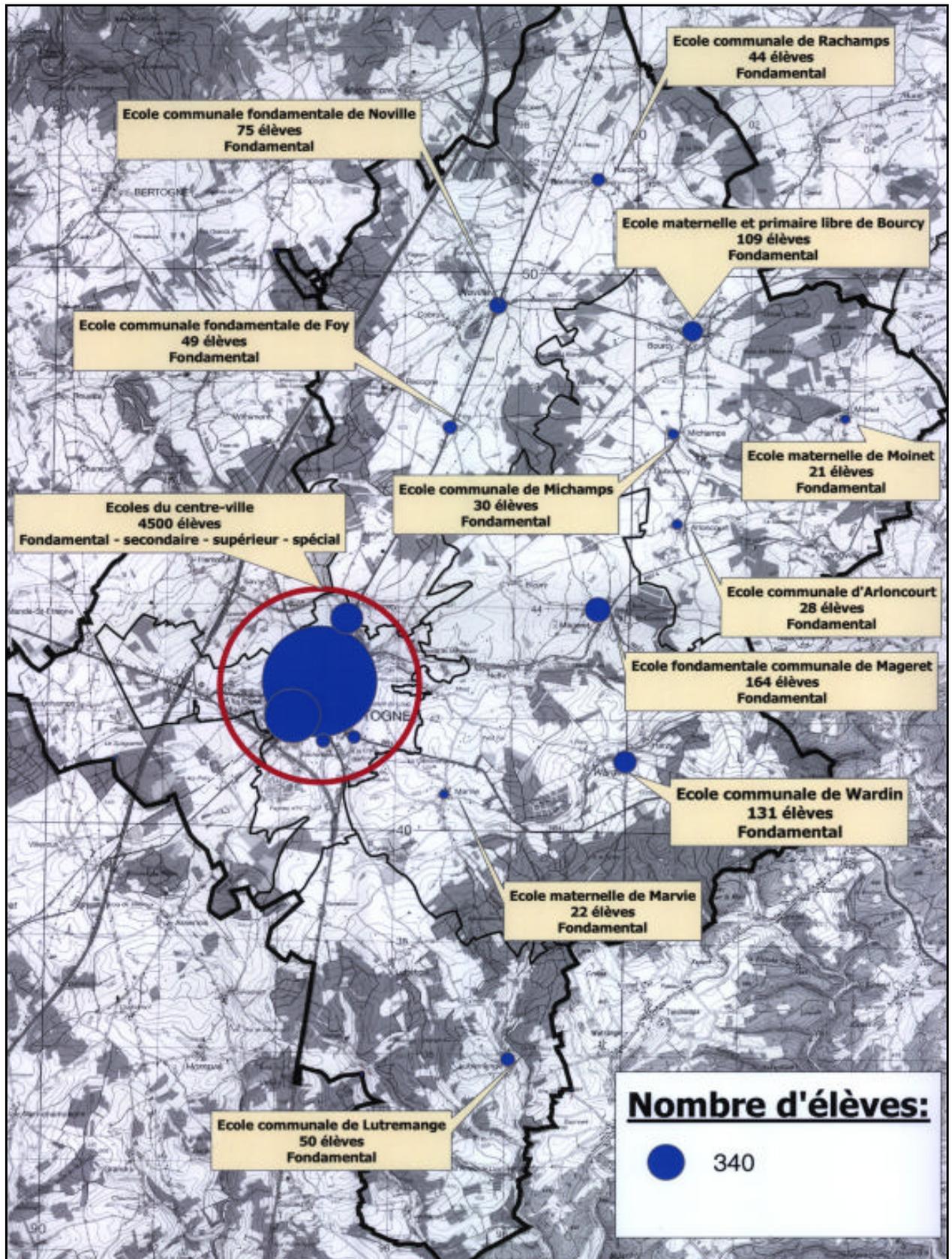
Le secteur primaire représente une faible part de l'emploi dans ce quartier communal puisque l'agriculture et la sylviculture représente moins de 2% de l'emploi dans le centre de la commune de Bastogne en 1991. Ce secteur est évidemment plus important dans les autres quartiers communaux.

Le secteur secondaire est beaucoup mieux représenté avec environ 950 emplois, soit près de 25 % de l'emploi total.

Le tertiaire est très important à Bastogne avec plus de 73 % des travailleurs employés principalement dans le commerce de détail et le secteur HoReCa, ainsi que dans l'éducation et l'administration publique.

**Tableau : Emplois dans les grandes entreprises du quartier communal de Bastogne (ARIES 2002 et IDELUX 2002)**

ENTREPRISE	Nombre d'emplois	Secteur	Activité
ABATTOIR ET MARCHÉ DE BASTOGNE sa	21	Secondaire	Agroalimentaire
VEVIBA sa	26	Secondaire	Agroalimentaire
E.T.A. SERVI-PLAST asbl	139	Secondaire	Divers
AUTO-ECOLE DE BASTOGNE	2	Tertiaire	Automobile
AUTOSECURITE scA	5	Tertiaire	Automobile
BELOVO sc	100	Secondaire	Agroalimentaire
CHEVRARDENNES sa	5	Secondaire	Agroalimentaire
LES COMPAGNONS CHAUFFAGISTES sa	4	Tertiaire	Chauffage
CONFIGROS sa	9	Secondaire	Agroalimentaire
MARC DEOM sprl	5	Secondaire	Agroalimentaire
EXPLOITATIONS FORESTIERES MERCHE sprl	2	Primaire	Exploitation forestière
G.N.B.BETON	2	Secondaire	Construction
FRISCH SARL	5	Tertiaire	Entrepôt
GASPARD-BUELENS sc	6	Tertiaire	Chauffage
GOFFINET-MEIS sa	4	Tertiaire	Carburant
GROUPE LINCE	25	Tertiaire	Pétrole
GRANDHENRY sprl	1	Tertiaire	Construction
ENGLEBERT SERGE sprl	12	Tertiaire	Construction
LA FAGNE D'HI	1	Tertiaire	Salle
IMMO GRANDJEAN sprl	20	Tertiaire	Construction
LE GIBIER D'ARDENNE sprl	3	Tertiaire	Agroalimentaire
MATELGRO sa	3	Tertiaire	Grossiste
MOUVET ANDRE ET FILS	6	Tertiaire	Matériel agricole
PONDANT-LAMBOTTE sprl	3	Secondaire	Agricole
POULET D'ARDENNE sa	10	Primaire	Agricole
ARMAC sa	??	Secondaire	Scierie
T.V.B. sa	12	Secondaire	Bois
WOLFF – WEYLAND sarl	2	Tertiaire	Matériel agricole
MESSAGERIES NADIN sa	10	Tertiaire	Logistique
LEMAIRE FRERES sa	3	Tertiaire	Agroalimentaire
GARAGE DE LA WILTZ sc	6	Tertiaire	Automobile
AUTOVER DISTRIBUTION sa	101	Tertiaire	Automobile
sa GRANDJEAN ENTREPRISES	49	Secondaire	Construction
VERBIST VIANDE	21	Secondaire	Agroalimentaire
HOPITAL SAINTE-THERESE	293	Tertiaire	Soins de santé
CASERNE 1A	353	Tertiaire	Militaire
EURO-LOCKS	230	Secondaire	Industrie
LAMBERT FRERES	9	Secondaire	Construction
CARRIERES SUR LES ROCHES	8	Secondaire	Extraction
SUPRADENT sprl	7	Secondaire	Laboratoire dentaire
POMPIERS	44	Tertiaire	Services
Total	1567		



## **A.5. Bastogne : la population scolaire**

### **A.5.1. La population scolaire dans la commune**

La Ville de Bastogne est le lieu de scolarité pour 5 200 élèves et étudiants.

Le centre-ville est le principal pôle scolaire de l'entité, puisque l'on y dénombre 4 500 élèves, soit 86% du total communal. Celui-ci accueille des établissements scolaires de niveau fondamental, secondaire, supérieur et d'enseignement spécial.

Onze villages de l'entité accueillent également des établissements scolaires de niveau fondamental et généralement de petite taille. Ce sont des établissements scolaires de proximité, essentiellement fréquentés par des élèves vivant dans la même localité que celle qui accueille l'établissement.

**➔ Le centre-ville concentre une large part des élèves et étudiants (4 500 personnes), et offre une plus large palette de niveaux d'études**

**➔ Quelques petits établissements de proximité répartis dans différentes localités de l'entité**

### A.5.2. La population scolaire dans le centre-ville

Le centre-ville accueille 4 500 élèves de divers niveaux d'étude.

A l'intérieur de celui-ci, on remarque une concentration importante d'établissements scolaires autour des rues des Remparts et des Ecoles, directement adjacentes à la Grand-rue (2 300 élèves)

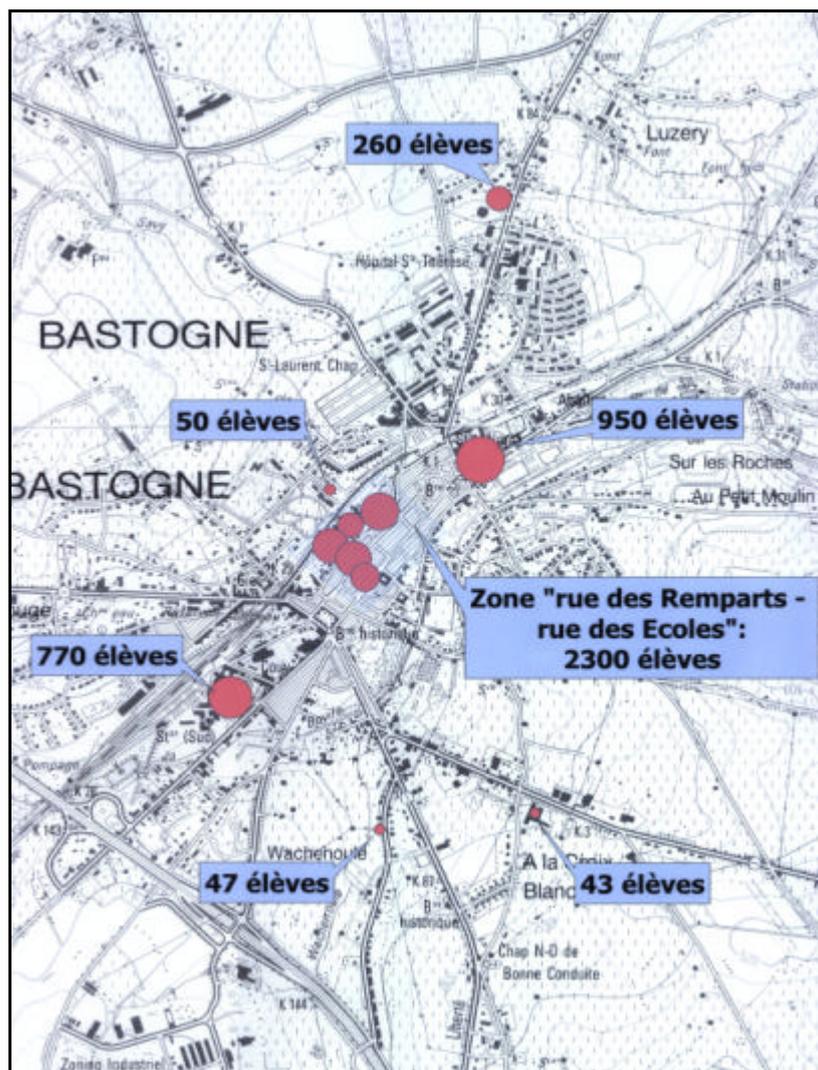
Un autre pôle scolaire (950 élèves), à proximité de la place Saint-Pierre au bout de la Grand-rue, vient gonfler la présence scolaire dans l'hypercentre.

Dans une position légèrement périphérique, à proximité de la Gare du Sud, on retrouve un autre pôle scolaire important, l'Athénée Royal et ses 770 élèves.

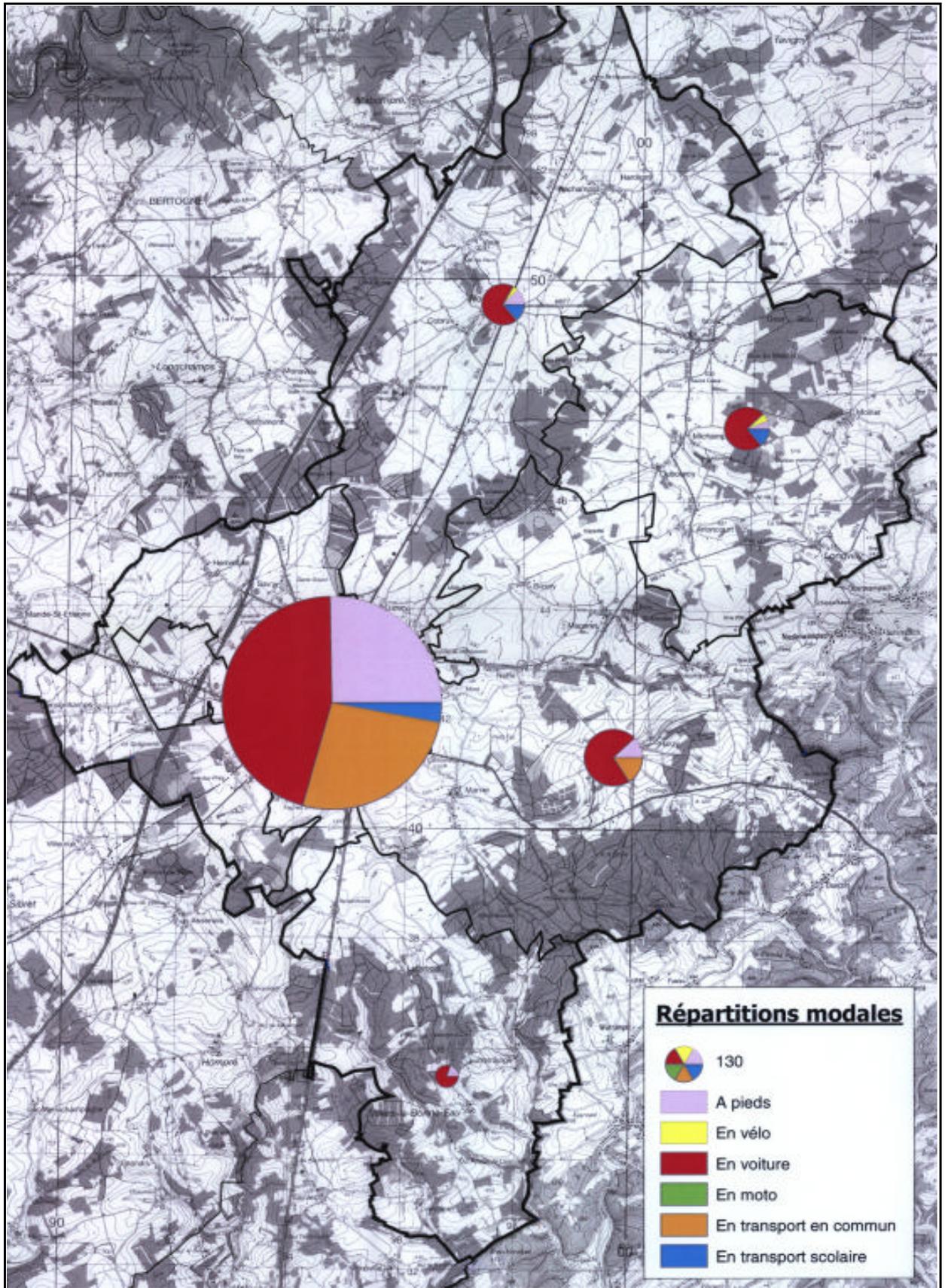
Quatre établissements de moindre dimension et beaucoup plus périphériques viennent compléter le pôle scolaire du centre-ville.

➔ Un duopôle scolaire dans l'hypercentre, avec 3 300 élèves

➔ un gros établissement dans la partie sud du centre-ville (770 élèves)







### A.5.3. Les répartitions modales de la population scolaire

#### A.5.3.1. Enquête ARIES 2002

L'analyse des réponses aux questionnaires fournit les résultats suivants, selon la localisation au sein du territoire communal :

Zone	Nombre	A pieds	Vélo	Voiture	Transport en commun	Transport spécial et scolaire	Moto / scooter
Centre-ville	3516	24,5 %	1,1 %	45,1 %	25,9 %	2,8 %	0,6 %
Autres secteurs	723	11,3 %	2,9 %	72,1 %	6,9 %	6,7 %	0,0 %
<b>Total</b>	<b>4251</b>	<b>22,3 %</b>	<b>1,4 %</b>	<b>49,7 %</b>	<b>22,7 %</b>	<b>3,4 %</b>	<b>0,5 %</b>

**Figure 9: Répartition modale des élèves selon la zone de scolarité (enquête ARIES 2002)**

Globalement, on note d'importantes différences dans les habitudes de déplacements en fonction de la localisation des établissements scolaires :

- en centre-ville, les déplacements en voiture restent les plus fréquents mais la part modale du transport en commun et de la marche à pied est importante ;
- dans les autres secteurs communaux, la part des transports en commun est beaucoup plus faible (13,6 %).

Ces résultats s'expliquent aisément. L'offre en modes de transports alternatifs à la voiture est plus importante en centre-ville qu'ailleurs, et notamment en ce qui concerne les transports en commun. La configuration urbaine du centre-ville, et les fortes densités qui y sont liés, permettent les déplacements de proximité, et notamment la marche à pieds. Par ailleurs, les niveaux d'enseignement sont différents, avec une présence importante en centre-ville d'établissements de niveaux secondaire et supérieur. Or, les répartitions modales des écoliers, élèves ou étudiants sont différentes :

- les écoliers se déplacent beaucoup en voiture et à pied au détriment des transports en commun.
- les élèves du secondaire se déplacent majoritairement en transport en commun.
- les étudiants du supérieur se déplacent quant à eux à pied ou en transport en commun et très peu en voiture. L'importance des déplacements de proximité traduit sans doute la présence de kots d'étudiants en centre-ville.

Niveau	Nombre	A pieds	Vélo	Voiture	Transport en commun	Transport spécial	Moto / scooter
Fondamental	1400	31,7 %	1,6 %	62,9 %	2,9 %	0,6 %	0,0 %
Secondaire	1618	15,6 %	0,9 %	33,9 %	47,8 %	0,9 %	0,8 %
Supérieur	350	40 %	0 %	20 %	40 %	0 %	0 %

**Figure 10: Répartitions modales sur base des niveaux d'enseignement (enquête ARIES 2002)**

Dans les secteurs communaux hors centre-ville, l'utilisation de la voiture est très importante dans tous et toujours supérieure à 65 %.

Les secteurs communaux de Noville et Longvilly sont desservis par un service de ramassage scolaire organisé par la commune qui est utilisé par 15 % des élèves. Le secteur de Wardin est quant à lui desservi par un bus TEC scolaire qui est également utilisé par 15 % des écoliers.

Le recours aux modes de transports doux se fait essentiellement au profit de la marche à pied qui atteint partout plus de 10 % des parts modales.

Ces parts modales s'expliquent en partie par la position des résidences des enfants fréquentant ce type d'établissement communal de proximité. Les lieux de résidence sont la plupart du temps très concentré autour de l'établissement concerné.

### A.5.3.2. Evolution des parts modales

Le tableau ci-dessous compare la situation de 1991 et de 2002 pour les déplacements domicile-école pour le Centre-Ville (Bastogne) et pour les autres secteurs.

	Zone	A pieds	Vélo	Voiture	Moto / scooter	Transport en commun	Transport spécial et scolaire
Données INS 1991	Centre-ville	22,8 %	2,2 %	43,0 %	0,0 %	28,9 %	3,0 %
	Communes	28,2 %	7,3 %	46,7 %	0,0 %	1,2 %	16,6 %
	Total	23,3 %	2,6 %	43,3 %	0,0 %	26,7 %	4,1 %
Enquête ARIES 2002	Centre-ville	24,5 %	1,1 %	45,1 %	0,6 %	25,9 %	2,8 %
	Communes	11,3 %	2,9 %	72,1 %	0,0 %	6,9 %	6,7 %
	Total	22,3 %	1,4 %	49,7 %	0,5 %	22,7 %	3,4 %
Différences	Centre-ville	+1,7 %	-1,1 %	+2,1 %	+0,6 %	-3,0 %	-0,2 %
	Communes	-16,9 %	-4,4 %	+25,4 %	+0,0 %	+5,7 %	-9,9 %
	Total	-1,0 %	-1,2 %	+6,4 %	+0,5 %	-4,0 %	-0,7 %

Figure 11: Répartitions modales en 1991 et en 2002 (INS 1991 et enquête ARIES 2002)

La différence entre les données de l'enquête et les statistiques de 1991, montre une tendance à l'utilisation croissante de la voiture. Cette croissance est très importante pour les communes environnantes de Bastogne (+25% par rapport à 1991) au détriment de la marche à pied et des transports scolaires. (respectivement -17 et -10%). Les transports publics sont en régression pour Bastogne contrairement aux autres secteurs.

#### ➔ Répartitions modales contrastées entre le centre-ville et les villages

#### ➔ Prédominance de la voiture

### A.5.4. Zones de recrutement des établissements scolaires du centre-ville

Les établissements scolaires localisés dans les villages de l'entité fonctionnent comme des établissements de proximité, avec des lieux de résidence voisins des lieux de scolarité.

La zone de recrutement pour les établissements scolaires est nettement plus étendue, et s'étend essentiellement sur l'ensemble du territoire polarisé par Bastogne.

Bastogne et les quelques communes voisines concentrent 85% de la population scolaire. La seule entité de Bastogne réunit à elle seule près de 60% des lieux de résidence des 'scolaires'.

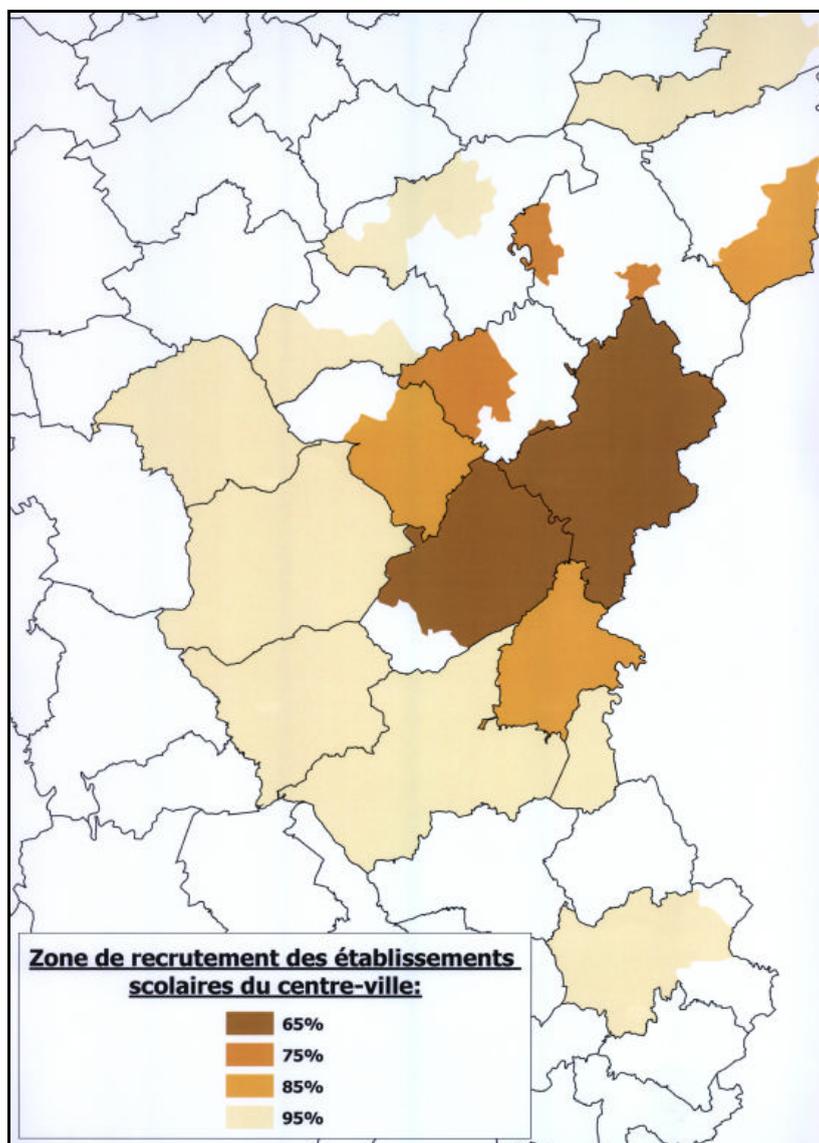
Près de 30% des scolaires résident dans le secteur 'centre-ville'.

Cette concentration relative de la population scolaire masque des distances moyennes relativement élevées, avec des potentialités pour les 'modes doux' qui se limitent essentiellement au centre-ville.

→ Une zone de recrutement pour les établissements scolaires du centre-ville relativement étendue, avec un poids important de la commune de Bastogne (60% des élèves).

→ 60% des élèves habitants la commune vont à l'école dans le centre de Bastogne

→ Possibilités de développement des modes de proximité pour le centre de Bastogne.



## **A.6. Les autres pôles attractifs**

### **A.6.1. Les équipements communautaires et de services publics**

- l'hôtel de Ville, situé dans la Grand-rue ;
- le Parc Siville (centre-ville) ;
- Gares TEC (station sud et pépinière) ;
- Le centre sportif de la Porte de Trèves accueille quotidiennement un grand nombre de sportifs qui peuvent y pratiquer plusieurs sports en salle ou en extérieur puisqu'il possède des terrains de jeux accessibles gratuitement (rampe de roller, etc.);
- La bibliothèque, qui est située au centre de la Porte de Trèves. Elle compte actuellement 3500 lecteurs ;
- Le centre culturel ;
- Le stade communal est situé au centre-ville;
- Le parc des expositions situé au nord-ouest de la ville est difficilement accessible;
- L'Académie de Musique, située rue des Remparts, et qui compte 600 élèves.
- Hôpital Sainte-Thérèse : situé chaussée d'Houffalize au nord de la ville de Bastogne. L'hôpital emploie un peu moins de 300 personnes. Il dispense environ 4500 hospitalisations par an, et reçoit en moyenne 20000 patients par an ;
- Service Régional d'Incendie : situé chaussée de Wiltz. Il couvre le territoire des communes de Bastogne, Bertogne, Fauvillers, Sainte-Ode et Vaux-sur-Sûre. Une quarantaine de pompiers y est employée, mais une partie de ceux-ci est volontaire et ne se rend donc pas quotidiennement à la caserne.

### **A.6.2. Les équipements et sites touristiques**

- Le pôle mémoire du Mardasson qui est composé du Mémorial du Mardasson et du musée : Bastogne Historical Center. Le site accueille chaque année environ 250000 visiteurs, dont 1/4 visite le musée;
- La place MacAuliffe est un lieu de renommée internationale qui accueille depuis quelques années le syndicat d'initiative. Les nombreux restaurants, et hôtels qui la bordent et la présence du char, renforcent son attractivité touristique ;
- Le Monument Patton est situé le long de la route d'Arlon ;
- Le Musée en Piconrue est situé place Pierre Thomas, et invite les touristes à découvrir les traditions et croyances populaires de l'Ardenne et du Luxembourg;
- Le Musée Mathelin situé place Saint-Pierre, retrace l'histoire de Bastogne depuis la préhistoire jusqu'à la seconde guerre mondiale ;
- Le Bois de la Paix (Bizory) ;
- Le musée Animalaine à Bizory ;
- La ferme des Bisons à Recogne, offre une activité sur le thème du Far-West, avec la possibilité d'observer des bisons ;
- Le domaine récréatif de Renvai ;
- L'original Museum, situé route de Neufchâteau, consacré à la vie et l'histoire de la région.

Site touristique	Localisation	Nombre de visiteurs / ans
Mardasson	Bastogne	250 000
Historical Center	Bastogne	65 000
Musée en Piconrue	Bastogne	7 000
Musée Mathelin	Bastogne	3 000
Musée Animalaine	Bizory	/
Ferme des Bisons	Recogne	/
Original Museum	Bastogne	10 000
Maison du tourisme	Bastogne	40 000

Figure 12 : Estimation de la fréquentation des sites touristiques (Idelux 2002)

➔ L'essentiel des pôles attractifs, d'utilité publique ou à vocation touristique, est situé dans le centre-ville ou à proximité immédiate de celui-ci

## **A.7. Synthèse du fonctionnement de l'espace communal**

Le centre-ville de Bastogne est le principal lieu d'habitat, d'emploi et de scolarité de la commune. C'est le principal pôle attractif pour les déplacements à Bastogne. C'est également le principal pôle émetteur de déplacements sur le territoire de l'entité, mais également sur de vastes portions territoriales extra communales.

Le centre-ville de Bastogne constitue donc le seul vrai pôle attractif de l'ensemble de l'entité. Il polarise l'ensemble de la commune, mais aussi de larges espaces extracommunaux périphériques, pour le travail, la scolarité, les commerces et services,...

La vocation touristique de la commune s'exerce à des échelles bien plus larges, mais sur des laps de temps bien spécifiques (dimanche après-midi, vacances scolaires,.....

Le fonctionnement de l'espace communal est essentiellement lié au fonctionnement et aux spécificités de son centre-ville qui rassemblent la majorité des origines et destinations des déplacements quotidiens.

➔ Le fonctionnement de la commune et des espaces environnants essentiellement axé sur le centre-ville de Bastogne

➔ Prédominance de la voiture dans l'ensemble des déplacements

➔ Des parts modales plus équilibrées dans les zones plus urbanisées

## **B. Les déplacements : Offre et utilisation**

### **B.1. L'espace public et la position des piétons**

#### **B.1.1. Les infrastructures piétonnes**

Dans le centre-ville, de nombreux aménagements récents visant à faciliter et sécuriser l'accès des écoles, des commerces et des différentes infrastructures ont été réalisés.

Les trottoirs sont généralement en bon état, cependant certains tronçons importants des cheminements piétons restent en mauvais état :

- la rue des Récollets , entre la place du Marché et la Grand-rue ;
- la rue du Vieux Moulin.

On note également la présence d'infrastructures plus spécifiques :

- des zones 30 ;
- la traversée du centre-ville par le Ravel ;
- une voie piétonne aménagée parallèlement aux rues des Jardins et du Vieux Moulin.

**➔ Avec la Grand-rue, le centre-ville dispose de trois axes piétons importants orientés SE-NO. Perpendiculairement, les liaisons piétonnes sont moins lisibles, mais les infrastructures sont souvent existantes**

**➔ Dans la Grand-rue, des conflits existent au niveau du 'Parking + trottoir' dans la partie haute**

Au niveau des accès au centre-ville, les traversées piétonnes des principaux axes de pénétration dans Bastogne sont généralement plus problématiques, car peu sûres.

Dans les différents villages, la circulation des piétons se fait généralement sur l'accotement des voiries. Mais peu de voiries ont réellement été adaptées pour accueillir une mixité des usagers, même si les vitesses de circulation y restent relativement faibles.

Cependant, des aménagements existent aux abords de la plupart des écoles fondamentales. L'accessibilité de certains établissements scolaires n'est pas jugée satisfaisante sur plusieurs sites :

- Foy ;
- Lutremange ;
- Bourcy.

**➔ Une place encore trop peu importante laissée aux usagers piétons sur l'ensemble du territoire de l'entité, et notamment dans les espaces publics des centres de villages**

## B.1.2. Les personnes à mobilité réduite (PMR)

### B.1.2.1. Approche globale

Peu d'infrastructures réellement accessibles aux personnes à mobilité réduite sont présentes sur le territoire de la Ville de Bastogne.

### B.1.2.2. Analyse de l'accessibilité du centre-ville

#### **A. Les cheminements et l'accessibilité des espaces publics et privés**

On remarque aisément que les cheminements dans le centre-ville ne sont souvent pas adaptés pour les personnes à mobilité réduite. Les cheminements adaptés s'organisent sans réelle logique, et relient rarement deux points d'intérêts. Certains points sont inaccessibles pour les PMR :

- Les gares de bus ne permettent pas l'accès au bus ;
- Les commerces sont souvent difficilement accessibles de même que les restaurants et cafés de la place MacAuliffe ;
- Les musées ne sont pas suffisamment accessibles ;
- La poste est inaccessible.

#### **B. Le stationnement**

Dans le centre-ville de Bastogne, on recense 14 places réservées au stationnement des personnes à mobilité réduites, réparties comme suit :

Place Mac Auliffe	2
Rue du Sablon	3
Place Saint-Pierre	1
Centre commercial	4
Stade communal	2
Place du marché	2

L'offre globale en stationnement au centre-ville étant de 1900 places, le centre-ville dispose donc de 1 emplacement réservé pour 138 places disponibles. La largeur réglementaire n'est pas toujours respectée (notamment dans la Grand-rue) et la localisation de ces emplacements n'est pas toujours la plus adéquate.

**➔ Absence de prise en compte des personnes à mobilité réduite sur le territoire de la Ville de Bastogne**

### B.1.3. La marche à pieds

A travers les enquêtes menées au niveau des établissements scolaires et des entreprises, la marche à pieds obtenait les parts modales suivantes :

- Pour les établissements scolaires :

Zone de destination	Part modale	Nombre de personnes
Centre-ville	24,5 %	1097
Savy-Hemroulle	/	/
Wardin	12 %	38
Villers-la-Bonne-Eau	20 %	10
Noville	13,1 %	22
Longvilly	6,1 %	11

Figure 13: La marche à pieds dans les déplacements 'domicile-école' (Source: enquête ARIES 2002)

- Pour les entreprises :

Zone de destination	Part modale	Nombre de personnes
ZAE Bastogne I	4,1 %	18
ZAE Bastogne II	0 %	0
Armée	4 %	14
Hôpital	3,4 %	10
Autres entreprises	0 %	0

Figure 14: La marche à pieds dans les déplacements 'domicile-travail' (Source: enquête ARIES 2002)

Les données INS de 1991 fournissaient les résultats suivants :

- au lieu de résidence :

Zone d'origine	Déplacements 'domicile-travail'		Déplacements 'domicile-école'	
	Part modale	Nombre de personnes	Part modale	Nombre de personnes
Bastogne	19,1 %	409	48,6 %	697
Savy-Hemroulle	4,5 %	2	8,7 %	4
Wardin	1,7 %	8	16 %	58
Villers-la-Bonne-Eau	1,1 %	1	7,1 %	4
Noville	3,8 %	13	15,9 %	40
Longvilly	1,7 %	4	11,6 %	22

Figure 15: Les déplacements piétons au lieu de résidence (Source: INS 1991)

- au lieu de travail ou de scolarité :

Zone de destination	Déplacements 'domicile-travail'		Déplacements 'domicile-école'	
	Part modale	Nombre de personnes	Part modale	Nombre de personnes
Bastogne	13,9 %	414	22,8 %	685
Savy-Hemroulle	0 %	0	/	/
Wardin	7,5 %	4	25,9 %	37
Villers-la-Bonne-Eau	12,5 %	6	33,3 %	1
Noville	8,2 %	10	36,1 %	26
Longvilly	0 %	0	22 %	9

Figure 16: Les déplacements piétons à destination du lieu de travail ou de scolarité (Source: INS 1991)

On constate rapidement, que la logique quotidienne des déplacements piétons est basée sur les déplacements scolaires. Par ailleurs, le centre-ville constitue le pôle principal en matière de déplacements piétons.

De manière générale, les déplacements piétons occupent des parts de déplacements intéressantes.

#### B.1.4. Les flux piétons dans le centre-ville

A Bastogne, les flux importants de piétons sont non seulement liés aux activités scolaires, mais également aux commerces du centre-ville. Ils sont très importants surtout les week-end et en période touristique. Nous distinguerons donc ces deux types de flux.

Les flux liés aux activités scolaires sont principalement observés aux heures de sortie et d'entrée des écoles au matin, à midi et au soir. Les flux principaux sont situés :

- à la rue des Remparts et la rue des Ecoles vers la gare des bus de la Pépinière (environ 300 élèves) et vers la Grand-rue par la rue de la Halle et vers la place MacAuliffe. Des rangs d'école sont organisés dans les deux écoles primaires de la rue des Remparts.
- à la rue Pierre Thomas où environ 900 élèves doivent traverser la rue pour se diriger soit vers la gare des bus, soit vers la Grand-rue.
- à l'avenue de la Gare où près de 700 élèves sortent et se dirigent soit vers la route de Neufchateau, soit vers l'avenue Mathieu.

Les flux liés aux activités commerciales sont conséquents dans la Grand-Rue et sur les artères principales qui mènent aux parkings du centre. Trois passages piétons sont très utilisés dans la Grand-rue :

- passage de l'Hôtel de Ville ;
- passage qui mène à la place MacAuliffe ;
- passage qui traverse la rue des Brasseurs.

Les jours ouvrables ces flux ne sont pas très intenses et ne posent donc pas de problèmes, si ce n'est le mercredi après-midi.

Par contre, les week-ends de beau temps, ces flux deviennent très importants et ils entrent en conflit avec le flux automobile dans la Grand-Rue. Les mouvements de traversée de la chaussée deviennent très importants et contribuent fortement au ralentissement du trafic.

Le problème est largement amplifié le samedi matin, jour de marché, où le flux de piétons sur le passage pour piétons de l'Hôtel de Ville devient presque continu entre 10h00 et 11h30, et entre en conflit avec la circulation automobile à ce niveau.

**➔ Dans les répartitions modales, on trouve des parts de déplacements importantes pour la marche à pieds, notamment dans le cadre des déplacements 'domicile-école' et dans le centre-ville**

**➔ Flux importants, notamment dans l'hypercentre commercial de Bastogne**