



MINISTRE WALLON DE
L'EQUIPEMENT ET
DES TRANSPORTS



VILLE D'AUBANGE

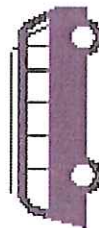
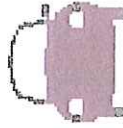


SOCIÉTÉ RÉGIONALE
WALLONNE DES
TRANSPORTS

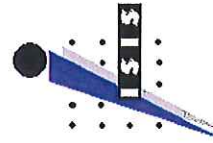
PLAN DE MOBILITÉ DE LA VILLE D'AUBANGE

PHASE 2 : OBJECTIF

RAPPORT



agora



2 Mai 2002

INTRODUCTION

Dans un système hautement complexe comme la ville, dominé par des enjeux humains et des processus économiques, les déplacements jouent un rôle très important, mais qui doivent se voir assigner leur juste place, relative à chaque contexte politique, social et économique. En effet, si les déplacements déterminent largement certaines fonctions urbaines, il ne faut jamais perdre de vue qu'ils sont d'abord un moyen, et qu'ils doivent s'inscrire dans une stratégie bien plus large pour la ville.

Ainsi, l'ensemble des responsables de la mobilité, tant régionaux que communaux, ont souhaité mener une réflexion sur l'organisation de la mobilité d'Aubange afin que le développement de la commune ne soit pas handicapé par une mobilité chaotique non maîtrisée.

La Région Wallonne, en collaboration avec la ville et les TEC, a confié aux bureaux d'études ISIS, AGORA et V.O. Communication la conception du plan de mobilité de la ville d'Aubange qui ne doit pas être un aboutissement, mais le point de départ d'une dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de déplacement.

Le présent document cadre les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude.

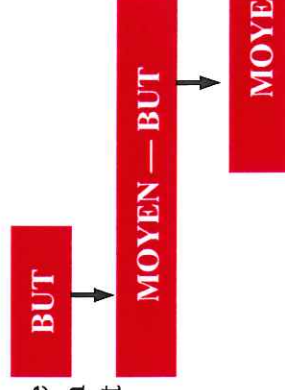
LES OBJECTIFS

UNE LECTURE HIERARCHISEE ET MATRICIELLE

L'objectif prioritaire d'un plan de mobilité est de faciliter tous les échanges urbains, tout en développant une qualité de vie qui permet de maintenir, dans la ville, **une mixité de fonctions et de personnes qui en font sa richesse.**

Cet objectif prioritaire est évidemment très large mais surtout très vague. Ainsi, ce document va détailler et hiérarchiser les différents objectifs qui sont souvent en situation de dépendance par rapport à d'autres; un des objectifs étant le moyen de satisfaire un autre. Il se crée ainsi plusieurs niveaux ordonnés, allant des plus généraux aux plus sectoriels.

La réflexion est organisée sous forme de système d'objectif, c'est-à-dire de structure ordonnée de relation « but-moyen » intégrant tous les objectifs. Dans ce système, un objectif d'un niveau déterminé est le moyen de satisfaire les objectifs supérieurs, et explicite le but à atteindre pour ceux du niveau inférieur.



2

Dans cette étude, les objectifs ont été hiérarchisés de la façon suivante:

- ◆ Les objectifs généraux qui sont les bases pour que la ville continue son développement social et économique.
- ◆ Les objectifs géographiques qui sont différenciés suivant l'échelle qui est étudiée.
- ◆ Les objectifs sectoriels qui expriment une action par rapport aux modes de déplacement.

LES OBJECTIFS

LES OBJECTIFS GENERAUX

Ces objectifs généraux doivent se retrouver dans l'ensemble des études qui sont mener sur le territoire de la commune. Il dépasse largement le cadre de la mobilité et sont généralement développer dans les schémas de structures ou de développement. Le Plan de Mobilité doit contribuer à renforcer ces objectifs de territoire en minimisant le recours à la voiture particulière et en optimisant les modes les moins polluants et les plus respectueux de l'espace public afin que la commune s'engage dans une démarche de développement durable et améliore son cadre de vie qui, dans sa partie orientale, garde encore les traces d'un développement industriel lourd.

Il est à noter que le Schéma de Structure est en cours d'élaboration, mais que ces objectifs ne sont pas encore disponibles. Par conséquent, les objectifs repris dans ce document pourront être légèrement modifiés lorsque les conclusions du Schéma de Structure seront finalisées.

A. MAINTENIR LA POPULATION SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE AUBANGEAIS

- ⇒ Densifier et reconvertir le centre-ville d'Athus.
- ⇒ Favoriser l'expansion et la complémentarité entre les trois noyaux urbains de la commune, en renforçant leur centralité propre

B. FAVORISER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU SUD LUXEMBOURG

- ⇒ Appuyer la stratégie de la commune par rapport à Arlon, à la fois capitale provinciale et pôle d'attraction " pluriel "
- ⇒ Favoriser le développement d'une diversité d'activités, sous-régionales, tertiaires et secondaires, à Virton et Athus
- ⇒ Maintenir une bonne accessibilité des différents sites industriels de la commune.
- ⇒ Densifier les zones d'activités économiques existantes
- ⇒ favoriser le développement rapide du pôle bimodal d'Athus, si possible associé à des activités liées dans le PED .

C. ASSURER L'ACCESSIBILITE MULTIMODALE A L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DU SUD LUXEMBOURG

- ⇒ Diversifier les possibilités des mouvements pendulaires entre le sud-Luxembourg et le Grand-Duché (Luxembourg-ville mais aussi le sud " industriel ")

D. AMELIORER LA QUALITE DE LA VIE

- ⇒ En maîtrisant le trafic automobile dans les zones denses.
- ⇒ En favorisant les transports publics et les modes doux (partage de la voirie).

LES OBJECTIFS

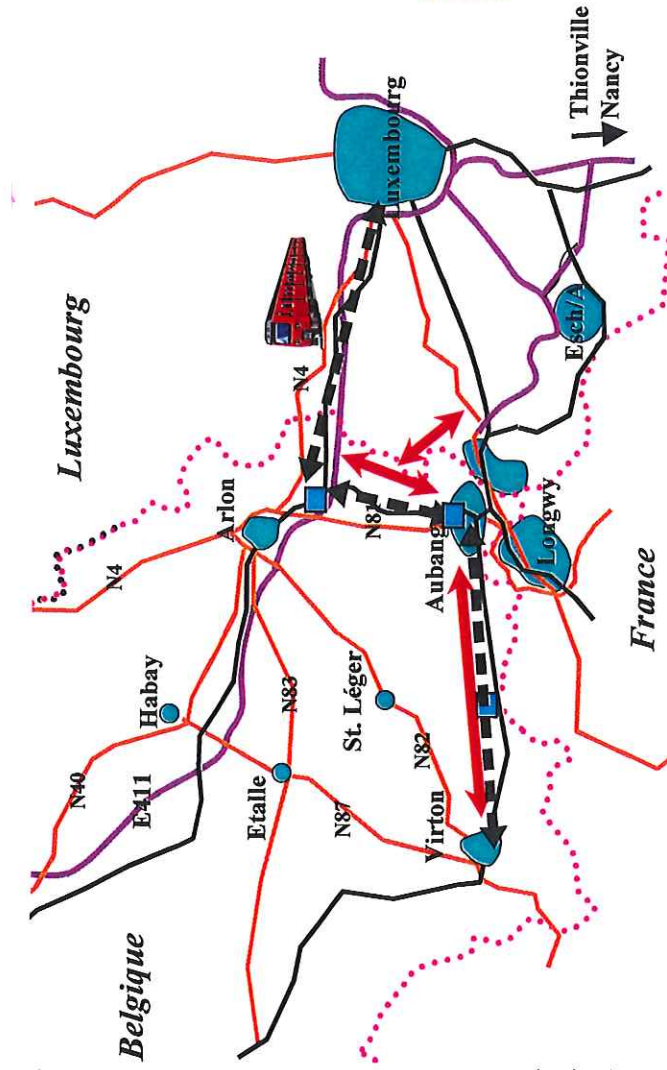
A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION

1.1 HARMONISER LES PROJETS ET LES POLITIQUES DE MOBILITE AVEC LES REGIONS VOISINES

⇒ déterminer les chaînons manquants afin d'équilibrer les trafics.

- Liaison entre Arlon et Athus
 - Liaison entre la Collectrice Sud et la N88 Belgique et/ou l'A28
 - Liaison entre Virton, l'A28 et le PED
- ⇒ Amplifier et encourager les transports publics sur les liaisons transrégionales:

- Intégrer les tarifsations SNCB, CFL, TEC
- Développement des liaisons entre les pôles intermodaux des différentes régions
- Assurer une bonne complémentarité entre la SNCB et le TEC
- Etudier l'opportunité de l'implantation d'un arrêt SNCB complémentaire à la jonction des L162 et 166 entre Arlon et Luxembourg.
- Favoriser l'expansion rapide de l'Athus-Meuse dès sa mise en service, notamment en lui ouvrant des horizons multiples grâce à son raccord à un double axe ferroviaire mosellan à court terme
- Favoriser, dès la mise en service de l'Athus-Meuse, le redéveloppement complet de la L162 dans sa vocation de lien majeur de l'Eurocorridor Bruxelles-Suisse-Italie, avec arrêt voyageurs à Arlon
- Favoriser l'émergence d'un système de transport ferroviaire cadencé (supra-)régional ayant comme appuis principaux / pôles d'échange les gares de Arlon, Virton, Athus (et Luxembourg-ville)
- Profiter du redéveloppement d'une offre ferroviaire d'intérêt régional pour desservir plus de un point d'arrêt dans la commune (donc au moins un arrêt en plus d'Athus)



LES OBJECTIFS

A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION

- Requalifier complètement à court terme la gare d'Athus et ses abords, ainsi que d'autres points d'arrêts éventuels
- Restructurer l'offre TEC en fonction du redéveloppement d'une offre régionale ferroviaire (cfr supra) cadencée, dans une optique de stricte complémentarité avec l'offre ferroviaire (suppression des rapido entre Virton, Aubange et Arlon, voire Luxembourg)
- Redéfinir l'offre, soit en rabatement des services ferroviaires, soit pour des besoins locaux / inter-agglomérations
- redéfinir l'offre sur base de quelques services très structurants, d'une part entre les trois noyaux urbains de la commune, mais également avec certains pôles extérieurs, c'est-à-dire bénéficiant des conditions suivantes : offre cadencée, intervalles de 2h maximum, itinéraires et arrêts fixes
- Poursuivre / améliorer l'exploitation de services spécialisés, du type " ramassage scolaire " ou " 105 "
- Mettre tout en œuvre pour concrétiser, le plus rapidement possible, l'opportunité d'un itinéraire cyclable transnational liant le Grand-Duché à la France en passant par Athus, avec " antenne majeure irriguant tout le centre d'Athus jusqu'à la gare

1.2 LIMITER LA PERIURBANISATION

- ⇒ Objectif dépassant largement le cadre de cette étude mais dont les conséquences influencent directement la mobilité de la commune:
- Eviter l'augmentation des distances des trajets
 - Limiter les besoins de motorisation des ménages.

LES OBJECTIFS

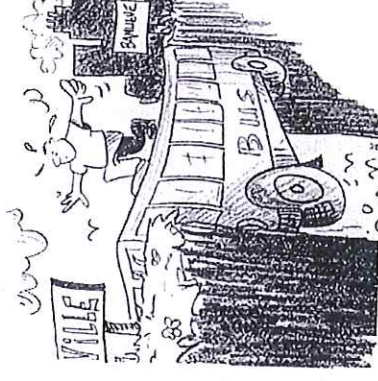
A L'ÉCHELLE COMMUNALE

- 2.1 MAÎTRISER LE TRAFIC ROUTIER SUR LA COMMUNE**
- ⇒ Etudier l'opportunité de créer un contournement du centre d'Athus afin de limiter le trafic de transit.
 - ⇒ Améliorer la signalétique et le jalonnement.
 - ⇒ Hiérarchiser le réseau afin d'améliorer sa lisibilité.
- 2.2 RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS AFIN D'AMÉLIORER ET DE FAVORISER LA MULTIMODALITÉ**
- ⇒ Donner priorité aux transports publics sur les pénitentes., via des systèmes de priorisation aux feux
 - ⇒ Développement de pôles multimodaux sur la commune, notamment au niveau des gares de la commune.
 - ⇒ Réaliser un effort spécifique de requalification des arrêts et de leur accessibilité, spécialement dans les centres des agglomérations et aux abords des établissements scolaires
 - ⇒ Hiérarchiser le réseau : lignes régulières simplifiées, transport à la demande
 - ⇒ Amplifier les campagnes d'information et créer un plan du réseau.
- 2.3 SÉCURISER LES AXES DE TRAFIC IMPORTANT**
- ⇒ Diminuer les vitesses dans les zones urbanisées, particulièrement à l'entrée de chaque entité sur la N88 et la N883
 - ⇒ Réaménager les voiries dans leurs traversées des centres de quartier
 - ⇒ Créer des effets de «portes» afin d'identifier le territoire traversé.



Exemple d'effet de porte

Contournement local ou régional, au sud ou au nord?



LES OBJECTIFS

A L'ÉCHELLE COMMUNALE

2.4 DÉVELOPPER L'UTILISATION DU VÉLO PAR UNE MEILLEURE COHÉRENCE DU RÉSEAU D'ITINÉRAIRES CYCLABLES ET UNE BONNE OFFRE DE STATIONNEMENT VELO

- ⇒ Créer les chaînons manquants pour établir un réseau maillé à l'échelle de la commune, dans une stratégie de concrétisation d'un réseau de base indépendant entre les principaux pôles de la commune et en connexion avec les communes voisines (Arlon via la vallée de la Messancy ,Virton, Longwy,...), bénéficiant d'un rôle mixte loisirs – utilitaire
- ⇒ Favoriser, dans le cadre du redéveloppement d'une offre ferroviaire régionale, une complémentarité très attractive avec ce mode de transport
- ⇒ Assurer l'entretien régulier de l'infrastructure cyclable.
- ⇒ Créer des parcs de stationnement vélo aux endroits stratégiques de la commune: abords de la rue commerçante, des écoles, de la gare,....
- ⇒ Mettre en place une signalisation spécifique
- ⇒ profiter de toute occasion qui se présente avec les acteurs présents sur le territoire communal pour développer une nouvelle stratégie d'incitation à l'utilisation de ce mode de transport (écoles tout particulièrement)



2.5 INITIER UNE SENSIBILISATION, UNE EDUCATION, UNE INFORMATION, UNE COMMUNICATION A LA MOBILITE VERS ET AVEC LE CITOYEN



LES OBJECTIFS

A L'ECHELLE DES CENTRES VILLES

3.1 AMELIORER LE CADRE DE VIE DES RIVERAINS DES ZONES DENSES

- ⇒ Assurer leur besoin en stationnement.
- ⇒ Créer des zones à circulation minimum (zone 30).
- ⇒ Maîtriser le trafic et la vitesse des autres zones.



3.2 OPTIMISER LE STATIONNEMENT

- ⇒ Endiguer le stationnement sauvage.
- ⇒ Mieux utiliser les potentiels existants des parcs en ouvrage.
- ⇒ Améliorer la signalisation.

3.3 REDISTRIBUER PROGRESSIVEMENT L'ESPACE PUBLIC ENTRE LES DIFFERENTS MODES DE DEPLACEMENT

- ⇒ poursuivre, le long de toutes les voiries en agglomération, les efforts visant à accorder une place suffisante / une cohabitation harmonieuse de tous les usagers, que ce soit par :
 - la modération du trafic / le retraitement qualitatif des espaces publics (spécialement dans le centre des agglomérations)
 - la mise en place / le bon entretien de voies destinées à ces usagers,
 - la bonne commodité des traversées privilégiées
- ⇒ accorder une attention prioritaire à la situation de ces usagers le long des deux grandes voiries régionales qui se croisent à Aubange
- ⇒ Améliorer la continuité et la qualité des cheminements piétonniers
- ⇒ Récupération de l'espace public dans le centre ville en faveur des piétons et des PMR.
- ⇒ accorder une grande attention à tous les détails de réalisation afin qu'ils tiennent compte des besoins et contraintes de l'ensemble des usagers
- ⇒ accorder une attention particulière aux " effets des coupure " dans le territoire



LES OBJECTIFS

A L'EACHELLE DES CENTRES VILLES

- 3.4 INCITER A UNE MEILLEUR UTILISATION DE L'ESPACE PUBLIC**
- ⇒ Intégrer les nouveaux projets
 - ⇒ Favoriser le stationnement de courte durée dans les zones commerçantes du centre d'Athus.
 - ⇒ Continuer la rénovation du centre d'Athus afin d'accentuer son rôle de centre ville et de minimiser sa fonction circulaire de transit
 - ⇒ Organiser, en concertation, le trafic de marchandises (livraisons).
 - ⇒ Organiser et structurer les espaces de stationnement

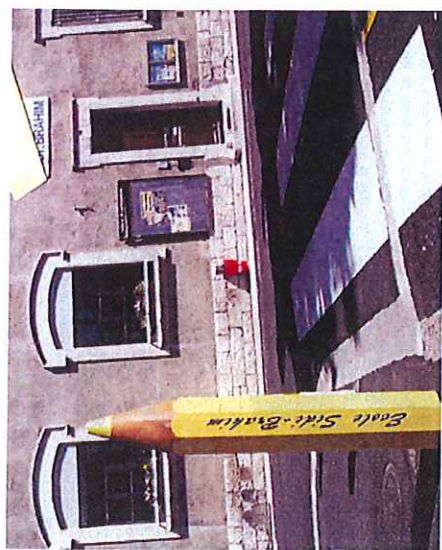
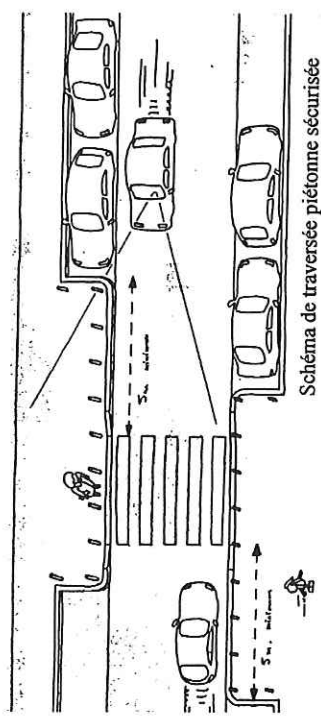
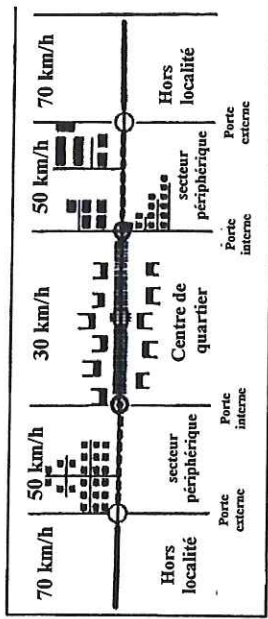
	NOM	TARIFICATION	DUREE MAXI	Nombre de places	Coût/mètre carré
POUR UN RIEN DE TEMPS.	DE GAULLE MARI TRAY	1F jusqu'à 15 minutes Au-delà de 15:00 5F par 1/2 heure supplémentaire	10 heures	89	B.2
	RESISTANCE	1F jusqu'à 15 minutes Au-delà de 15:00 5F par 1/2 heure supplémentaire Les 15 premières minutes sont gratuites	10 heures	105	B.3
POUR QUELQUE TEMPS.	Promenades rurales	1F jusqu'à 15 minutes Temps maximum 1:00 pour 2F non renouveau	1 heure 30	170	B.3
	PROMENADES	1F jusqu'à 15 minutes Au-delà de 30:00 5F par 1/2 heure supplémentaire.	10 heures	89	C.3
	CHAMP DE MARS POULAIN CORBON SLEBENOT	1F jusqu'à 15 minutes Au-delà de 30:00 5F par 1/2 heure supplémentaire Les 15 premières minutes sont gratuites.	10 heures 10 heures 10 heures	460 261 136	B.3 B.3 C.2
	CARTE ROUTIERE Promenades rurales	1F jusqu'à 30:00 Au-delà de 30:00 5F par 1/2 heure supplémentaire 2F jusqu'à 30 minutes Temps maximum 1:00 pour 2F renouvelable.	10 heures 1 heure 30	98	C.3
POUR PRENDRE SON TEMPS.	SACF. CHARRIER	1F jusqu'à 30 minutes	10 heures 10 heures	69 241	A.4 B.4
	GOLEDIC	1F jusqu'à 60 minutes Les 60 premières minutes sont gratuites.	5 minutes	1073	C.4
POUR LONGTEMPS.	SMICHEL BARATOUX ZOOLE RI	GRATUIT	5 minutes 5 minutes 5 minutes	200 18 60	C.2 B.2 A.3
	VOGTE	GRATUIT	5 minutes	1167	

Définition des usages des zones de stationnement

LES OBJECTIFS

A L'ECHELLE DES VILLAGES ET DES QUARTIERS

- 4.1 AMELIORER LE CADRE DE VIE DES RIVERAINS**
- ⇒ Assurer leur besoin en stationnement.
 - ⇒ Créer des zones à circulation lente (zone 30).
 - ⇒ Maîtriser le trafic et la vitesse des autres zones.
- 4.2 AMELIORER LA LISIBILITE DE L'ESPACE PUBLIC**
- ⇒ Développer des séquences d'identification de la voirie.
 - ⇒ Améliorer la signalisation et le mobilier urbain.
- 4.3 REDISTRIBUER PROGRESSIVEMENT L'ESPACE PUBLIC ENTRE LES DIFFERENTS MODES DE DEPLACEMENT**
- ⇒ Améliorer la continuité des cheminements piétonniers
 - ⇒ Intégrer les besoins des personnes à mobilité réduite dans les aménagements et aux abords des établissements public.
 - ⇒ Favoriser l'utilisation du vélo, en lui attribuant un peu plus d'espace public.
 - ⇒ Renforcer l'identification et l'image des points d'arrêts TEC.
- 4.4 AMELIORER L'ACCESSIBILITE POUR LES ACTIVITES DE SERVICES**
- ⇒ Gérer le stationnement à proximité des pôles d'attraction.
- 4.5 AMELIORER LA SECURITE**
- ⇒ Améliorer l'éclairage public des centres des quartiers, des traversées de voirie et des arrêts de transport public.
 - ⇒ Améliorer les traversées cyclistes des carrefours et particulièrement ceux de la N88 et N883).
 - ⇒ Sécuriser les accès des écoles et des lieux publics.
- 4.6 DEVELOPPER UNE INFORMATION MULTIMODALE CIBLEE SUR LE QUARTIER**



LA COMMUNICATION

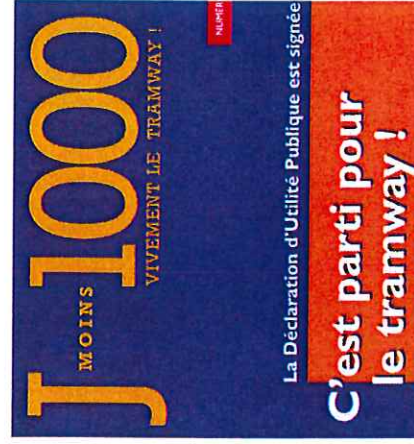
LA COMMUNICATION EST UN OUTIL INDISPENSABLE A LA BONNE COMPREHENSION DU PROJET

LA COMMUNICATION N'EST PAS UN OBJECTIF MAIS UN DEVOIR

Un plan de mobilité concerne l'ensemble de la population. Il est, par conséquent, indispensable de l'informer, de la sensibiliser, voire même de l'éduquer pour qu'elle en comprenne les arcanes et qu'elle puisse adapter ses déplacements en conséquence.

Cette politique de communication est une condition indispensable à la réussite du projet mais également une mise en valeur de l'étude. Cette valorisation s'inscrit dans un ensemble d'actions déjà concrétisées ou à venir : des brochures « tous publics » de synthèse, des articles de presse réguliers, un journal destiné aux enfants des expositions,...

QUELQUES EXEMPLES...



Compte à rebours pour l'ouverture du tramway à Montpellier — SMTU

