

MINISTÈRE WALLON DE
L'ÉQUIPEMENT ET
DES TRANSPORTS



VILLE D'AUBANGE

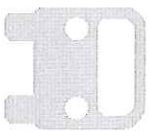


SOCIÉTÉ RÉGIONALE
WALLONNE DES
TRANSPORTS

PLAN DE MOBILITÉ DE LA VILLE D'AUBANGE

PHASE 3 : ELABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ

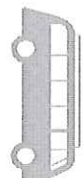
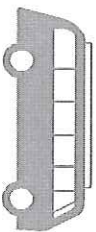
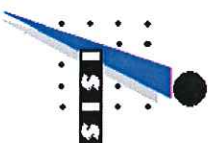
RAPPORT FINAL



Septembre 2003



agora



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

SOMMAIRE

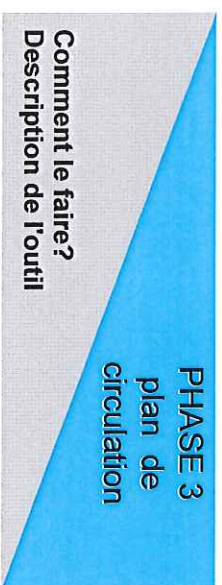
1	INTRODUCTION	2
2	LES PRINCIPES D'ORGANISATION DU PLAN DE MOBILITE	5
2.1	L'ECHELLE REGIONALE	6
2.1.1	Les infrastructures routières	6
2.1.2	Les transports publics	10
2.2	L'ECHELLE COMMUNALE	12
2.2.1	Le trafic de transit	12
2.2.2	Le réseau bus	13
2.2.3	Le réseau cyclable	13
2.3	A L'ECHELLE DU CENTRE VILLE	16
2.3.1	Au niveau du réseau routier	17
2.3.2	Au niveau du stationnement	18
2.3.3	Au niveau des modes doux	19
2.3.4	Au niveau du réseau bus	21
3	LA HIERARCHISATION DE LA VOIRIE	22
3.1	CONTEXTE	23
3.2	OBJECTIFS POURSUIVIS	23
3.3	LA CLASSIFICATION	23
4	LES FICHES ACTIONS	29
4.1	LE RESEAU ROUTIER	30
4.1.1	La redistribution du trafic de transit	30
4.1.2	L'A28.....	31
4.1.3	La N88.....	33
4.1.4	L'avenue de l'Europe.....	41
4.1.5	Le centre d'Athus.....	45
4.1.6	La sécurisation du réseau structurant.....	50
4.2	LES TRANSPORTS PUBLICS	65
4.2.1	La remise en service de la desserte ferroviaire.....	67
4.2.2	La restructuration du réseau TEC.....	74
4.2.3	Implantation des pôles d'échanges.....	78
4.3	LES MODES DOUX	81
4.3.1	Le réseau cyclable	83
4.3.2	Mise en place du stationnement vélo	92
4.3.3	Mise en place du jalonement vélo.....	94
4.3.4	Promotion des déplacements vélos.....	95
4.3.5	Le plan piéton et PMR.....	96
4.4	LE STATIONNEMENT	101
4.4.1	Amélioration de la rotation au centre d'Athus	101
4.5	LA COMMUNICATION	102
4.5.1	Le réseau cyclable	83
5	LE SUIVI DU PLAN DE MOBILITE	103

1 INTRODUCTION

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

La Région Wallonne, en collaboration avec la commune et les TEC, a confié aux bureaux d'études ISIS et AGORA l'étude d'un plan de mobilité de la commune d'Aubange.

Cette étude se décompose en 3 phases:



Les phases 1 et 2 furent approuvées en mai 2002.

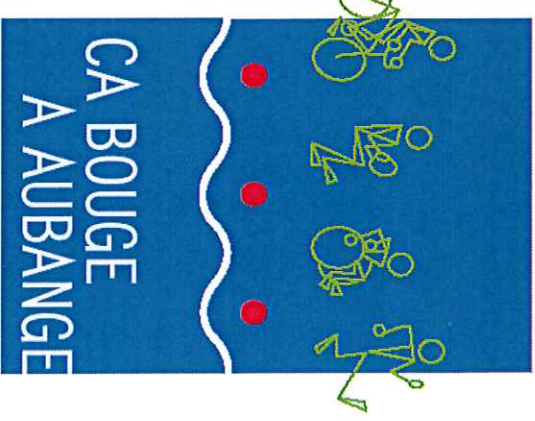
En septembre 2002, une première action de communication, sous forme d'un « toute boîte », fut réalisée afin de sensibiliser la population sur la problématique de la mobilité.

La première étape de la troisième phase fut, à partir des constats établis dans le diagnostic et de la formulation des objectifs, de proposer une nouvelle hiérarchisation des voiries.

Ensuite, les bureaux d'études ont mené une réflexion sur l'ensemble des modes de transport afin de proposer une nouvelle politique de mobilité pour la commune d'Aubange.

Les différentes étapes de cette phase furent débattues lors de plusieurs réunions du Comité Technique de l'étude et de nombreuses réunions bilatérales entre ISIS/AGORA et les différents techniciens des services concernés (MET, TEC, Ville,...). Par conséquent, le contenu de ce document est le fruit de la réflexion technique des bureaux d'études confrontée aux connaissances des contextes locaux des différents acteurs communaux et régionaux.

Ce document constitue le support technique de la phase 3 du Plan Communal de Mobilité



Logo réalisé dans le cadre de ce PCM

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

d'Aubange. Il se décompose de la façon suivante :

- le premier chapitre constitue le rapport « non technique » qui énumère les principes d'organisation du Plan Communal de Mobilité, selon différentes échelles géographiques et en abordant les différents thèmes de cette étude,
- le second présente la hiérarchisation des voiries qui en découle,
- le troisième détaille les moyens de mise en œuvre du Plan Communal de Mobilité, sous forme de fiches actions,
- le quatrième propose un phasage des différentes actions dans le temps
- le cinquième chapitre explicite les méthodes de suivi du Plan Communal, puisque ce document constitue le point de départ de la démarche, et que, sans aucun doute, le plus difficile commence, à savoir la mise en place des différentes propositions.

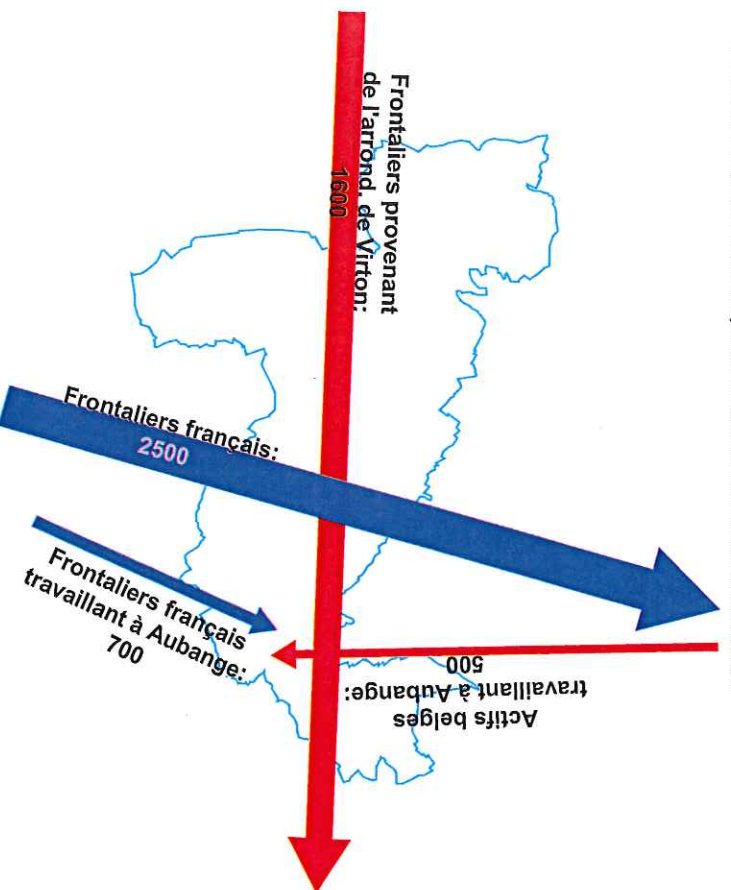
2 LES PRINCIPES D'ORGANISATION DU PLAN DE MOBILITE

L'ORGANISATION DES CIRCULATIONS SUIVANT LES DIFFERENTES ECHELLES.

2.1 L'ECHELLE REGIONALE

La situation géographique particulière de la commune d'Aubange influence considérablement le système circulatoire local. En effet, sa localisation transfrontalière lui confère un statut de point de passage pour un grand nombre de déplacements entre les trois pays.

Ces mouvements sont largement influencés par les pôles d'activités du Pôle Européen de Développement et de Luxembourg-ville. Ainsi la commune est le témoin d'une transhumance quotidienne de véhicules particuliers, mais aussi de charroi lourd.



Actuellement, ces traversées du territoire communal suivent deux axes bien distincts:

- L'axe Ouest - Est pour les liaisons entre la Gaume et le Luxembourg,
- L'axe Nord – Sud pour les liaisons Arlon - France

Avec une croissance moyenne annuelle de 2,5%, les volumes de trafic qui transiteront dans Athus dépasseront, à l'horizon 2010, largement les 20.000 véhicules par jour. De tels volumes ne vont qu'accroître les nuisances déjà présentes actuellement (bruit, insécurité, pollution,...)

Dès lors, l'amélioration des conditions de ces déplacements passe par une amélioration de l'infrastructure routière, mais aussi par la remise en service d'une desserte ferrée régionale qui permettrait un report modal vers les transports publics.

2.1.1 Les infrastructures routières

L'amélioration des infrastructures routières régionales dépasse largement le cadre de ce PCM et s'inscrit même à une échelle transfrontalière. Trois segments du réseau régional doivent évoluer afin d'améliorer les conditions d'accessibilité, particulièrement en terme de sécurité, à la commune d'Aubange.

L'A28

L'A28 rentre dans ce cas de figure. Actuellement celle-ci consiste en un tronçon de quelques kilomètres en prolongation de la N81, jusqu'à la frontière française. Le PCM insiste fortement pour sa finition car ce tronçon autoroutier aurait des impacts à plusieurs niveaux géographiques :

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

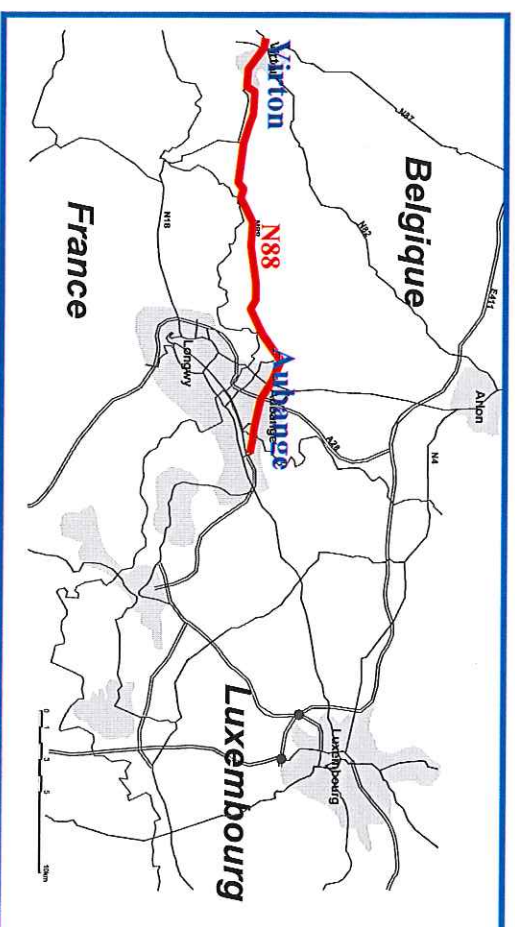
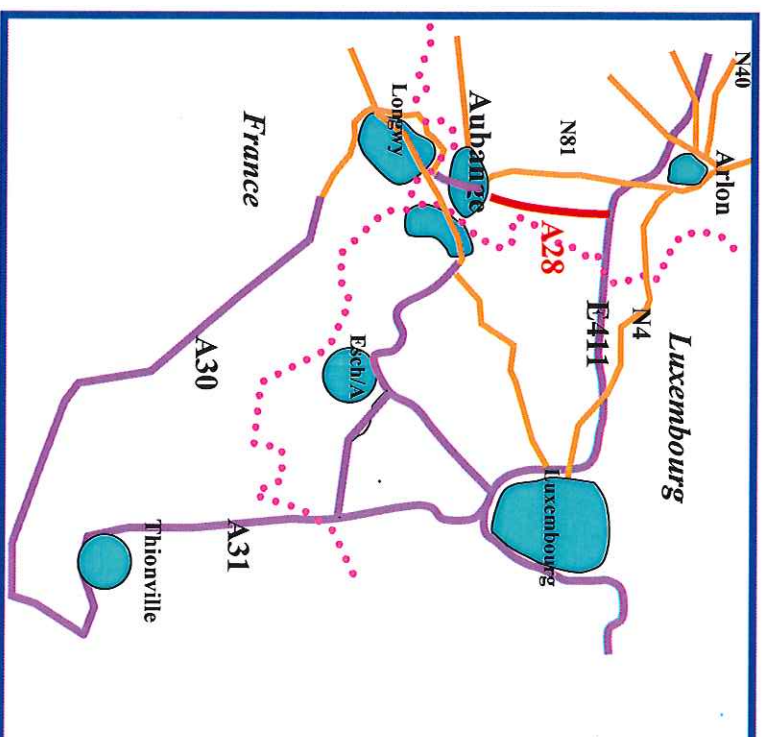
- aux échelles nationale et internationale, elle permettrait, en complément du contournement de Longwy (mise à gabarit autoroutier complète prévue pour 2008), de proposer une route alternative pour rejoindre le sillon mosellan, en évitant le Grand-Duché ;
- à l'échelle régionale, elle favoriserait l'accessibilité des communes de l'Agglomération transfrontalière et du PED ;
- à l'échelle locale, elle permettrait de transformer la N81 en boulevard urbain, au lieu de la transformer progressivement en voirie autoroutière, fonction qui poserait de gros problèmes de sécurité et de congestion. Ces dysfonctionnements auraient des impacts négatifs pour les communes desservies par cette voirie.

Il est clair qu'ISIS se positionne pour la création de ce segment autoroutier manquant. Néanmoins, ce PCM ne constitue pas une étude de faisabilité. Sa justification devrait être étudiée au travers d'un plan régional de mobilité qui serait le garant d'une cohérence entre les différentes échelles.

La N88

La N88 est la véritable colonne vertébrale de la Gaume. Elle est utilisée tant par un trafic de transit que d'échange ou de desserte.

Actuellement, les volumes de trafic quotidien varient entre 18000 véhicules dans le centre d'Athus à 5000 à l'entrée de Virton. Cette variation du simple au triple ne concerne que le trafic des véhicules particuliers. En effet, les volumes de poids lourds sont quasiment constants (variation entre 750 et 900) sur l'ensemble de l'axe, à l'exception du centre d'Athus où le flux passe sous les 400 camions quotidiens.

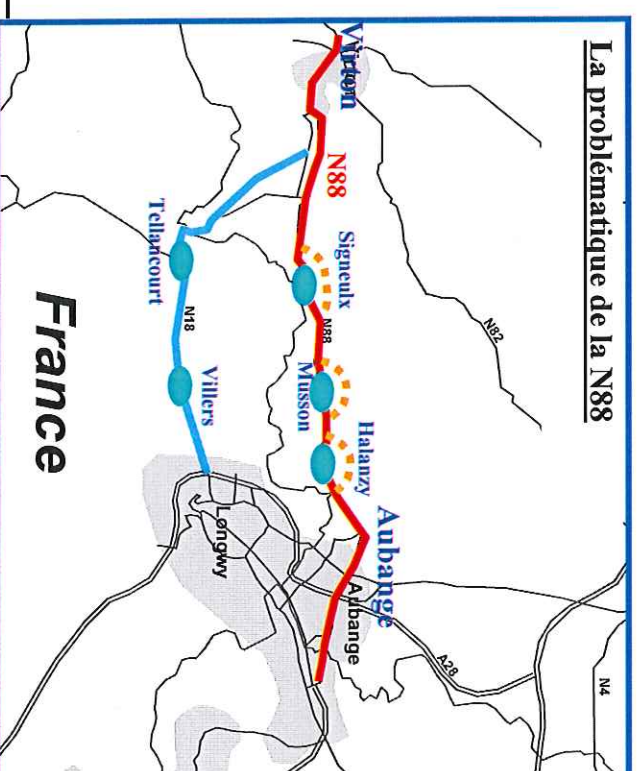
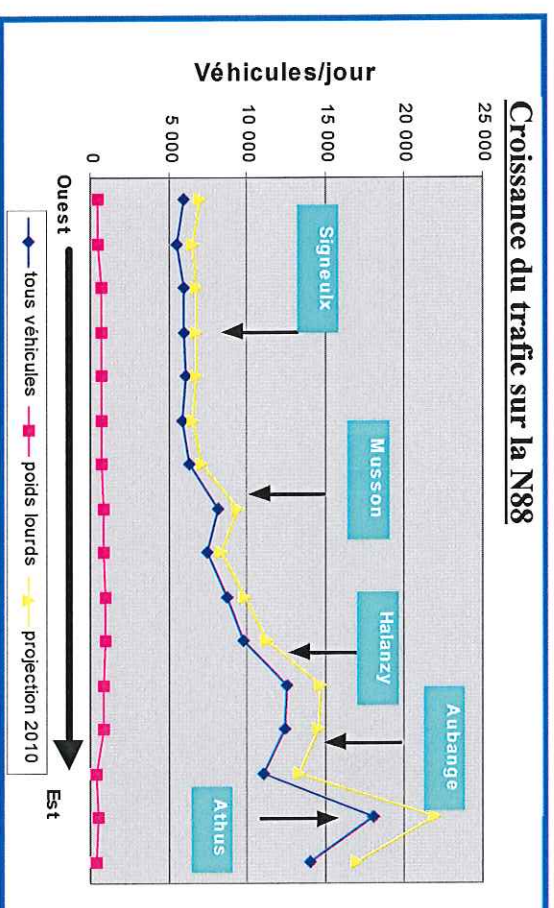


Ces volumes de trafic, en croissance continue, engendrent des nuisances de plus en plus importantes pour les riverains, tant en terme de sécurité que de bruit.

Par conséquent, un traitement de la N88 s'impose. La fiche action concernant la N88 détaille les variantes potentielles susceptibles de solutionner les dysfonctionnements. Il apparaît clairement que l'on ne peut apporter une solution simple à ce problème.

Ce PCM préconise une amélioration en plusieurs phases de cet axe stratégique :

1. A court terme, amélioration de la sécurité dans les traversées des différentes zones urbanisées ; cette sécurisation de l'axe consiste à créer (et à aménager) des zones de transition et des zones 30 afin que la vitesse des véhicules soit ramenée à 30 km/h dans les traversées des communes.
2. A moyen terme, entamer une étude de faisabilité et des démarches auprès des autorités françaises pour établir la faisabilité d'un axe Virton – contournement de Longwy, via la RD29 et la RN18. Cette solution nécessiterait le contournement des communes de Tellancourt et de Villers-la-Chèvre. Il est important d'insister que ce nouvel axe ne déchargera qu'une partie du trafic généré par Virton, et peu de trafic local.
3. Pour le moyen et le long terme, entamer des études de faisabilité pour la création de petits contournements. Ces études sont indispensables afin de réserver les emprises foncières, car le développement de l'urbanisation aidant, il sera de plus en plus difficile de trouver une solution cohérente pour les traversées des différentes communes.



L'avenue de l'Europe

Cet axe a la particularité de se situer sur 3 pays différents. Historiquement, c'est la partie belge qui a été réalisée initialement, essentiellement pour desservir les zones d'activité du PED. Ensuite les tronçons luxembourgeois et français sont venus compléter cet axe transfrontalier.

L'avenue de l'Europe draine tous les types de trafic. Elle permet d'alimenter les différentes entreprises (Glaverbel, Terminal Container,...) mais elle constitue également un segment de la liaison entre l'agglomération de Longwy et le Grand Duché.

Cet axe n'est pas homogène et sa configuration varie suivant le territoire qu'il traverse. Le maillon le moins capacitare est celui situé sur le territoire d'Aubange qui est constitué en grande partie par un viaduc. De plus le giratoire « Glaverbel » sature déjà aux différentes périodes de pointe de circulation de la journée et l'accessibilité en « tourne-à-gauche » aux différents sites devient difficile, particulièrement pour le Terminal Container.

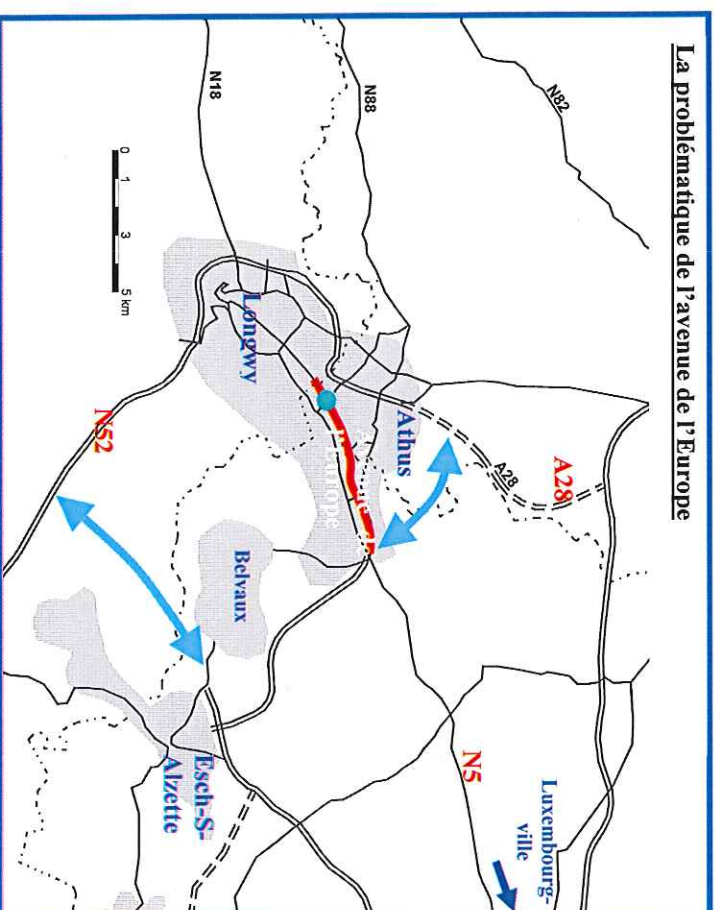
Par conséquent, en tenant compte de la croissance potentielle, cet axe stratégique ne pourra plus absorber la demande de déplacement et ce phénomène provoquera un report de trafic via le centre d'Athus.

Il est important de signaler que l'objectif n'est pas de transformer l'avenue de l'Europe en autoroute urbaine mais de limiter le trafic de transit l'empruntant. En effet, la vocation première de cet axe est (et doit rester) la desserte interne de la zone d'activité. Cette fonctionnalité induit de nombreux mouvements transversaux qui seraient fortement pénalisés si la fonction de transit devenait

prépondérante, ce qui serait le cas si l'axe avait une configuration de 2X2 bandes de circulation.

En tenant compte de l'ensemble de ces éléments, il apparaît nécessaire :

- de réaliser des aménagements locaux aux giratoires « Glaverbel » afin de l'optimiser,
- d'étudier la faisabilité des itinéraires alternatifs :
 - liaison A28 – Collectrice Sud, au nord d'Athus pour les liaisons vers Luxembourg-Ville et la N5,
 - liaison plus rapide entre la N52 et Esch/Alzette ou Belvaux.



En conclusion, la mutation nécessaire du réseau régional influencera fortement le territoire aubangeois et aura un impact direct sur les déplacements locaux.

Mais l'amélioration des déplacements sur le territoire communal ne passe pas seulement par une réponse « routière », mais aussi par une mutation des réseaux de transports publics qui devront absorber une part plus importante de la demande de déplacement.

2.1.2 Les transports publics

Même si cette problématique dépasse largement l'échelle de notre étude, il est évident que le PCM s'inscrit dans un développement de l'utilisation du chemin de fer, particulièrement à l'échelle régionale. En effet comme le renseigne le tableau ci-après, le nombre d'actifs de la région se rendant quotidiennement au Luxembourg est très important et en pleine croissance.

EVOLUTION DES TRANSFRONTALIERS			
	Nombre de frontaliers 1999	2001	Evolution
Aubange	2647	2963	12%
Arlon	4069	4672	15%
Messancy	1496	1629	9%
Bastogne	1149	1365	19%
Habay	818	976	19%
Attert	794	896	13%
Virton	664	818	23%
Etalle	628	772	23%
Musson	590	642	9%
St Léger	468	558	19%

Il existe donc un gros potentiel de clientèle pour le chemin de fer, d'autant plus que la saturation des entrées de la capitale grand-

ducale s'accroît quotidiennement. Or actuellement le chemin de fer ne capte qu'une infime partie de cette clientèle potentielle

Dès lors, quels sont les éléments indispensables pour atteindre de meilleures parts modales pour les transports publics ?

Cinq éléments paraissent nécessaires pour obtenir un report modal, à savoir :

- le renforcement du rôle de plaque tournante de la gare d'Arlon, qui restera la porte régionale pour les déplacements vers Namur et Bruxelles,
- la mise en service d'une offre cadencée entre Athus et Arlon,
- le renforcement des liaisons ferroviaires entre Athus et Luxembourg,
- le développement d'une ligne régionale Virton – Halanzy – Athus – Arlon,
- la création d'une offre aux heures de pointe entre la Gaume et Luxembourg - ville.

Ces différentes options permettraient un développement du pôle d'Athus, à la fois dans ses relations multiples avec le monde extérieur et comme pôle d'interface sous-régional.

Complémentaire, l'arrêt de Halanzy desservirait un noyau urbain conséquent, le connectant de manière structurée, tant avec Athus, qu'Arlon, Virton et Luxembourg. Spécialement vis-à-vis de l'attraction de Luxembourg, cela offrirait un rôle de collecte vis-à-

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

vis de toute la zone englobant Musson, Signeux et les noyaux villageois situés le long de l'axe Virton – Athus.

Cette étude n'a pas la prétention de solutionner ces problèmes de liaisons régionales, mais elle insiste fortement pour qu'une réflexion soit menée le plus rapidement possible à une échelle transfrontalière afin de permettre aux différents gestionnaires de mener une politique de complémentarité par rapport à cette nouvelle offre de service, notamment entre le TEC et la SNCB.

Au niveau des réseaux de bus

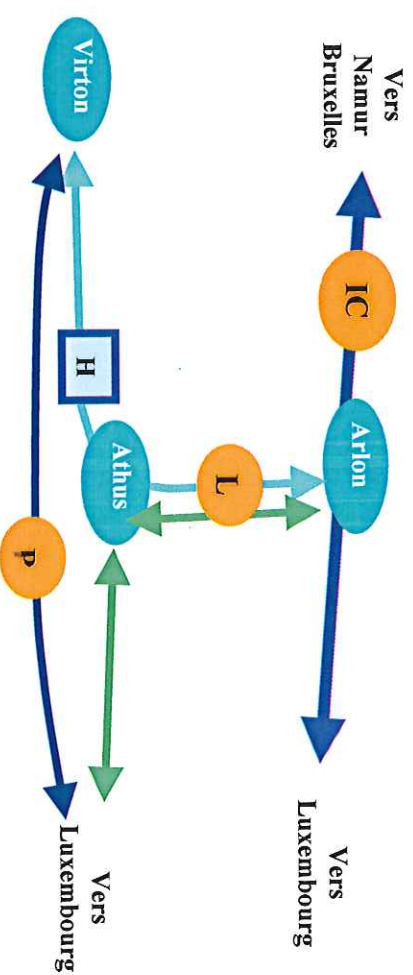
Le réseau de bus est le complément du réseau ferré, et pas son concurrent ! Pour rappel, malgré une bonne offre de service, le réseau ferré gardera une certaine rigidité dans la desserte des points d'arrêts. Par conséquent, le réseau de bus avec sa souplesse d'exploitation peut apporter une meilleure offre de service pour des lieux peu, mal ou pas du tout desservis par le rail.

D'autre part, le réseau de bus doit servir au rabatement sur les gares pour les déplacements de plus longues distances.

La future desserte TEC au niveau régional se baserait sur deux types d'offres de service (voir fiche 2.2) :

- **Les lignes « Rapido »** entre Aubange et les pôles secondaires et tertiaires qui auraient des caractéristiques proches de la desserte ferroviaire (peu d'arrêt, bonne vitesse commerciale, fréquence cadencée à l'heure, point d'arrêt soigné,...)
- **Les lignes scolaires** qui fonctionnent aux heures de pointes, en desservant un plus grand nombre de points d'arrêt.

Ces deux niveaux de desserte peuvent être complétés par un service de qualité vers le Luxembourg.



Au niveau du réseau cycliste

Il est évident que le vélo ne concurrencera jamais les deux modes précédents sur des déplacements régionaux. Néanmoins il doit être considéré comme un complément aux transports publics. Dès lors les principaux points d'arrêt de la desserte régionale devront être dotés de stationnements protégés et sécurisés.

Parallèlement, pour un usage récréatif, il est nécessaire d'organiser un véritable réseau régional qui viendrait s'appuyer sur les réseaux français et luxembourgeois. Il existe un projet de RAVel, d'orientation Nord-Sud, mais aujourd'hui de nombreux points d'interrogation subsistent pour obtenir une continuité. La situation est encore plus mauvaise dans l'orientation Est-Ouest puisque aucun itinéraire n'est en projet.

Ce réseau régional devra s'appuyer sur le maillage local (voir fiche 4.1) étudié dans le cadre de ce PCM. Ce réseau ne verra sa concrétisation que si des acteurs locaux (élus, techniciens, membres d'association) portent le projet et créent une véritable dynamique autour de ce thème.

2.2 L'ECHELLE COMMUNALE

2.2.1 Le trafic de transit

Le chapitre précédent a rappelé l'importance du trafic de transit au travers de la commune, particulièrement sur la N88.

Quatre centres urbanisés sont concernés par ce trafic : Halanzy, Aix-sur-Cloie, Aubange et Athus.

Le contournement d'Halanzzy n'est réellement réalisable que via la vallée de la Batte, mais il pose des problèmes environnementaux conséquents. Néanmoins, il serait nécessaire d'inscrire un tracé afin de ne pas hypothéquer sa réalisation, si le besoin s'en fait ressentir. A court terme, la traversée d'Halanzzy doit être aménagée afin de créer un enchaînement de séquences de la voirie pour amener les usagers à pratiquer une vitesse faible au centre du village.

Aux limites Est de l'urbanisation du village, le PCM propose la création d'un nouveau barreau qui se brancherait directement sur la N88a. Ce nouvel itinéraire créerait une voie directe vers la zone d'activité «Champion», l'A28 et l'avenue de l'Europe, tout en évitant Aix-sur-Cloie, Aubange et Athus.

Les propositions d'Aménagement de la N88



La maîtrise des vitesses dans les zones urbanisées

Pour atténuer le sentiment d'insécurité grandissant induit par le développement des vitesses des automobilistes (souvent locaux), il sera nécessaire de procéder à des aménagements des tronçons qui traversent les zones urbanisées, à l'instar de la traversée d'Halanzzy. L'observation montre que la présence unique de panneaux limitant la vitesse est insuffisante pour obtenir un résultat probant.

Pour qu'un automobiliste modère sa conduite en entrant dans un village, il est nécessaire que son regard abandonne la continuité monotone du ruban routier pour se porter sur les particularités et l'ambiance des lieux traversés. L'architecture de la voirie et de ses abords n'apparaît pas seulement comme un enjeu social ou symbolique, mais aussi comme un élément efficace visant à modérer le trafic.

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

Les principes à mettre en place consistent à segmenter les traversées et d'y implanter des aménagements différenciés. L'enchaînement des séquences doit conduire à une réduction des vitesses par paliers, chaque séquence se caractérisant par une ambiance particulière (ouverture ou fermeture des espaces, création de lieux centraux, implantation de « porte d'entrée », habillage de la voirie,...).

Sur le territoire de la commune, plusieurs sites doivent être traités :

- la traversée d'Aix-sur-Cloix sur la N88,
- la traversée de Guerlange,
- la croix d'Aubange (N88 et N883),
- les entrées d'Athus, tant par la N88 que par la route de Clémency ou de Longeau.

Dans le même ordre d'idée, et en plus de ceux qui sont déjà prévus par le MET, il sera nécessaire d'implanter deux nouveaux giratoires :

- au carrefour de la N81 et de la N883,
- à l'accès du Terminal Container de l'avenue de l'Europe.

2.2.2 Le réseau bus

La desserte des différents villages va être profondément modifiée si le projet de « transport à la demande » du TEC Luxembourg aboutit. En effet, ce type de desserte permet d'irriguer l'ensemble du territoire, puisqu'elle n'est plus tributaire d'un itinéraire unique.

Concrètement, le territoire communal sera desservi par :

➤ **Les lignes Rapido et scolaires**, qui malgré leur vocation régionale desserviront toujours de nombreux points d'arrêt (les mêmes qu'aujourd'hui) sur la commune

➤ **Le transport à la demande** qui aura pour objectif d'assurer la desserte de la commune pendant toute la journée ; la commune d'Aubange sera comprise dans une zone de desserte.

Avec cette hiérarchie à 3 niveaux, la commune posséderait un système de transport public performant, à condition que l'ensemble des acteurs (pas seulement le TEC) le mettent en évidence.

Ce réseau bus sera alimenté par de nombreux points d'arrêt dont certains seront de véritables pôles d'intermodalité : gare d'Athus, centre d'Aubange, centre d'Halanzky,...

2.2.3 Le réseau cyclable

La commune a des dimensions qui permettent le développement des déplacements en vélo. Pour favoriser ce type de mobilité, il est nécessaire de créer un véritable réseau cyclable. En effet il ne suffit pas d'intervenir ponctuellement à travers l'aménagement d'une rue ou d'une place. Ce réseau doit donner accès aux différents pôles de la commune.

Le principe de ce réseau est d'utiliser au mieux l'existant et le potentiel des voiries secondaires de la commune et d'amener les cyclistes sur certains points de traversées qui seront sécurisés (voir fiche 4.2).

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

Le projet que nous proposons tâche d'être spatialement le plus complet possible, en reliant les différents pôles de la commune, tout en offrant, le cas échéant, des tracés/solutions distincts pour ces différentes catégories de cyclistes.

Le réseau communal sera composé de plusieurs catégories de voies qui devraient être spécialement aménagées pour ces usagers. Les principaux éléments de ce réseau maillé seront :

1. La voie verte de la Chiers qui viendrait se connecter, à la frontière Grand-Ducale au « réseau national luxembourgeois de pistes cyclables ».
2. Une « antenne » suivra la Messancy dans toute la traversée de l'entité d'Athus jusqu'aux environs de la gare, en passant par la future place communale et en étant bordée (avant la gare) par un vaste espace récréatif en cours d'aménagement. Cette antenne devrait dégager un effet très structurant dans l'entité d'Athus, connectant les principaux pôles du centre, en constituant ainsi une « colonne vertébrale ».
3. Le projet de « voie verte » le long de la Brühl à Aubange, qui devrait relier le centre d'Aubange et la zone du Bredebusch en passant par la future base de loisirs / culture du Clenarais. Pour ce tronçon, il serait souhaitable de modifier quelque peu le tracé défini par la commune à proximité de Battincourt pour être plus direct et moins vallonné.

Ces « voies vertes » principales pourraient être complétées par quelques autres voies établies en site indépendant qui s'inscriraient dans des tracés devant permettre de relier les différentes agglomérations entre elles, en particulier :

1. Halanzy-centre et sa (future) gare en passant par la zone de loisirs ou de sports (existante et potentielle)
2. Halanzy et la gare d'Aubange, en suivant pour l'essentiel le tracé du chemin de fer Athus-Meuse (partiellement sous forme d'une emprise nouvelle, étroite ?)
3. la gare d'Aubange à Athus, des sentiers devant être aménagés à cette fin pour connecter des voiries de desserte locale, afin de constituer un itinéraire continu de liaison, alternatif à la grand-route, seul lien aujourd'hui disponible pour tous les usagers entre ces deux agglomérations
4. la gare d'Athus au quartier Schlauss, le long du chemin de fer (valorisation d'un sentier existant).

Enfin, afin de renforcer le réseau, il serait souhaitable d'aménager des pistes cyclables, le long, exclusivement, des voiries régionales (principe de séparation du trafic), à savoir la N88 et la N883, pratiquement sur toute leur longueur, sauf dans le cœur des agglomérations traversées, tout à la fois pour des raisons d'espace disponible et de préférence accordée en ces lieux au partage (relatif) de l'espace entre les usagers.

Il s'agit à nos yeux d'interventions qui devraient bénéficier d'une urgence toute particulière, spécialement de la part du MET.

De manière plus importante (en quantité), nous avons identifié des tracés préférentiels pouvant/de devant permettre de relier différentes agglomérations, dans un double but potentiel utilitaire et de loisirs. Il s'agirait alors de voiries conçues en vue de favoriser un partage de l'espace entre tous les usagers mécanisés, supposant donc en particulier une modération du trafic et surtout de la vitesse (statut de zone 30 à développer progressivement).

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

Le long de ces voiries de liaison préférentielles, il s'agirait donc que les aménagements destinés à calmer le trafic motorisé tiennent particulièrement compte de cette catégorie d'usagers afin que leurs itinéraires soient les plus sûrs et commodes possibles.

Un plan de jalonnement d'itinéraires cyclables, utilitaires ou de loisirs, devrait être progressivement mis en place, dans l'ensemble du territoire communal, pour orienter ces usagers et tirer le meilleur parti possible des diverses mesures mises en œuvre à leur profit.

La configuration de cette ébauche de réseau cyclable, communal et supra-communal, ne signifie pas qu'il faille en rester là. Il est à la limite plus important que tous les projets de voiries, quelles qu'elles soient (sauf le RGG), tiennent compte des cyclistes et, mieux, cherchent réellement à les valoriser.

Un plan d'équipements de parkings vélos pourrait aussi être développé, que nous voyons plutôt de type « diffus » (de nombreux petits équipements assez dispersés mais très proches des lieux fréquentés (voire internes, comme dans les écoles)). Selon la spécificité des activités locales, il conviendra d'apprécier l'opportunité de réaliser des équipements de stationnement de courte/moyenne durée ou de moyenne/longue durée, soit en espace public, soit dans l'enceinte, généralement privée, des équipements concernés.

Quelques équipements relativement importants devraient jalonner le territoire, étant intégrés si possible à des structures architecturales « démonstratives » et protégeant les vélos. Nous pensons notamment :

- aux écoles,
- aux centres de loisirs (au sens large),
- aux futurs arrêts des rapido-bus établis au cœur des agglomérations principales de l'entité ainsi qu'à la gare de Halanzy.

2.3 A L'ECHELLE DU CENTRE VILLE

A cette échelle, l'objectif prioritaire est d'améliorer la convivialité entre les différents usagers et de créer un environnement propice au redéveloppement du centre ville d'Athus. Cela passera par une maîtrise de l'usage de l'automobile et une amélioration des conditions des déplacements des usagers des modes doux, tout en garantissant une accessibilité aux différentes fonctions de la ville.

L'organisation régionale tend à restructurer les différents réseaux de transport public afin qu'ils deviennent concurrentiels à la voiture individuelle. Cette restructuration ne pourra être efficace que si elle est accompagnée d'un réaménagement du centre-ville qui privilégie les déplacements lents et la qualité de l'espace public.

L'organisation du centre-ville jouera donc un rôle déterminant dans le choix du mode de déplacement des usagers. En améliorant la qualité et le confort des cheminements piétonniers entre les points d'arrêts des TC et les pôles d'activités et simultanément en pénalisant les temps de parcours des véhicules individuels et le stationnement de longue durée, les gestionnaires peuvent inciter les usagers à venir autrement dans le centre ville, ou au moins à le pratiquer autrement.

Si le centre d'Athus veut améliorer son attractivité, il sera nécessaire de contrer son image de « Ville-rue » actuelle, développée notamment par l'importance du trafic de transit, en inscrivant une certaine centralité au centre ville, en développant quelques places et en « cassant » la longue ligne droite de la N88.

Ce type de démarche est en phase avec la démarche récente de la population vers un retour vers le centre ville qui commence à s'amorcer en Wallonie. Cette tendance est corroborée par le

réinvestissement du groupe Carrefour (ex GIB) dans des implantations en centre ville mais aussi par l'étude sur le comportement d'achats des ménages menée par l'Association transfrontalière de l'Agglomération du PED en novembre 2001 qui donne des résultats qui vont à l'encontre de certaines idées reçues :

➤ *tous produits confondus, le territoire belge se caractérise par une prédominance de la fréquentation du petit commerce, contrairement au territoire français, où la part de la grande distribution est prédominante,*

➤ *l'évasion du territoire belge est deux fois moins importante que celle du territoire français. Celle-ci se fait principalement vers le Grand-Duché.*

Par conséquent, il nous semble important que ce PCM amorce et renforce ce changement de mentalité. De plus, il est nécessaire d'insister sur les perceptions parfois erronées des élus sur les attentes de la population. Il ne faut jamais oublier qu'un centre ville qui ne se rénove pas est un lieu qui perd de son attractivité puisqu'il n'apporte plus de « surprise ». L'exemple de Marche montre qu'une rénovation du centre d'une petite commune peut redévelopper son attractivité.

Mais il ne faut pas tomber dans l'excès contraire. Si l'amélioration du cadre de vie du centre ville n'est pas accompagnée d'une redynamisation commerciale et résidentielle, le centre d'Athus n'attirera pas beaucoup plus de monde. Parallèlement, il est nécessaire de contraindre plus les différents projets commerciaux voulant s'implanter en périphérie.

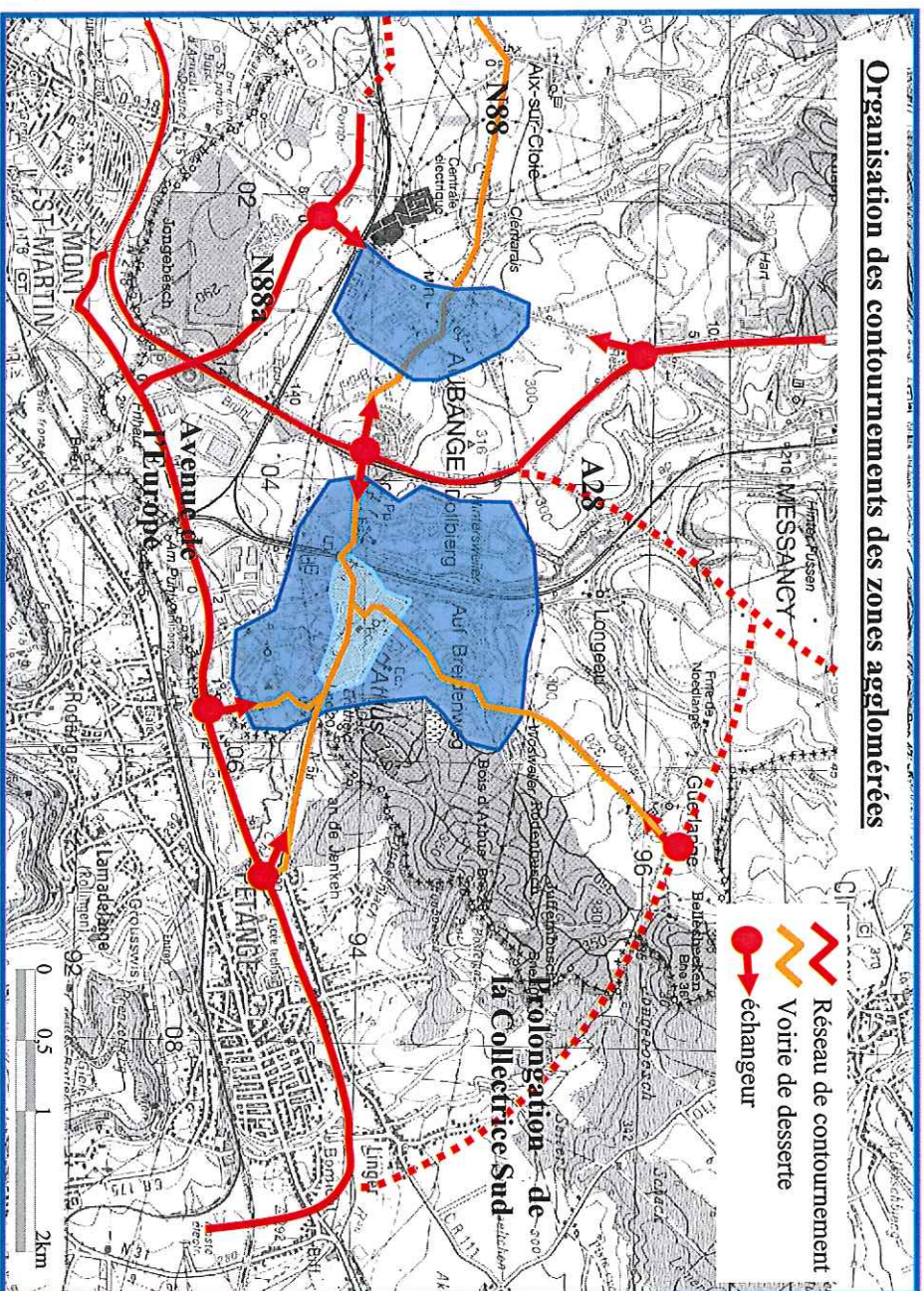
Dès lors, l'organisation des circulations du centre ville doit **simultanément** mettre en place une maîtrise des déplacements

automobiles et une amélioration du confort et de la continuité des cheminements cyclistes et piétons.

2.3.1 Au niveau du réseau routier

Les compléments du réseau régional serviront à créer des contournements afin d'éviter les zones agglomérées denses. A partir de ceux-ci, les objectifs sont :

- envoyer l'ensemble du trafic de transit sur le réseau principal (voie de contournement),
- proposer plusieurs « porte d'entrée » vers les zones agglomérées à partir du réseau principal,
- aménager les différentes voiries afin que l'usager comprenne sans ambiguïté qu'il pénètre dans un territoire différencié où certaines contraintes existent (limitation de vitesse, multiplication des usagers, réglementation du stationnement,...),
- aménager les centres en zone 30,
- inciter les parcours les plus courts pour les principaux pôles de la commune (gare, centres sportifs, zone commerciale, centre administratif,...),
- dissuader l'usage de la voiture pour les petits déplacements (moins d'1km),
- mettre à jour la signalisation.

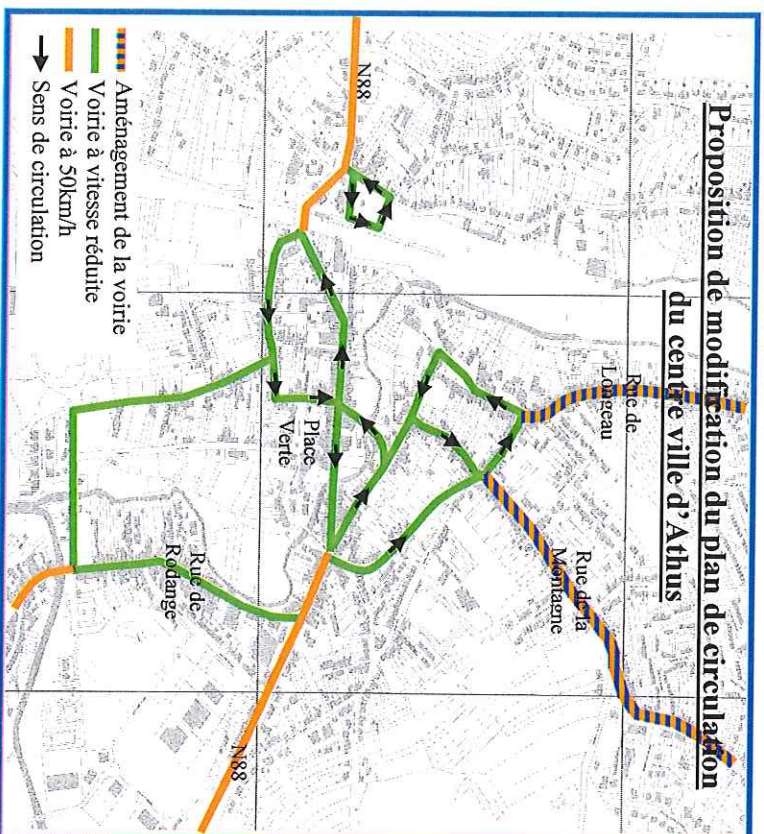


Concrètement, pour atteindre ces objectifs, il sera nécessaire de :

- réaménager les axes dans leur ensemble, en sécurisant les traversées piétonnes et les itinéraires cyclistes, en implantant des aménagements maîtrisant les vitesses,....

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

- de modifier le plan de circulation afin de rendre moins attractif la N88 (Grand Rue, avenue de Luxembourg) pour le trafic de transit,
- de mettre en valeur le centre d'Athus par la création de 2 ou 3 places,
- continuer le développement de l'itinéraire piétonnier entre la Gare et la rue de Rodange.



2.3.2 Au niveau du stationnement

La commune d'Aubange ne connaît pas réellement de problèmes de stationnement. Néanmoins, certains tronçons sont proche de la saturation, en particulier sur l'axe « Grand Rue – rue du Luxembourg » et sur la rue de Rodange.

La fonction commerciale de la Grand Rue sera renforcée par l'aménagement proposé dans le cadre de cette étude. En effet, l'implantation des différents sens uniques permettra d'augmenter l'offre de stationnement.

Néanmoins, l'augmentation de l'offre sur la Grand Rue ne se traduira pas nécessairement par une disponibilité de ces places pour les chalands. Dès lors, il serait nécessaire de créer une réglementation afin d'augmenter la rotation sur l'axe commercial.

La réglementation ne veut pas dire nécessairement tarification. En effet, l'amélioration de la rotation se fera progressivement. Dans un premier temps, il serait intéressant de créer une zone bleue sur la Grand rue, comme sur la rue de Rodange. Si après analyse, la rotation n'est pas améliorée, il faudra implanter une tarification spécifique pour éliminer le stationnement de longue durée.

Pour la rue de Rodange, il existe des opportunités de trouver des petites poches de stationnement hors voirie, mais surtout une réserve, pour les manifestations particulières, le long de la rue des Jardins. Il faudra dès lors soigner le cheminement piétonnier vers la rue de Rodange.

Attention, il est important de signaler que le respect d'une réglementation de stationnement passe malheureusement par un contrôle régulier et un suivi des amendes.

En terme de livraison, l'augmentation de l'offre permettra d'implanter des aires réservées, à certains moments de la journée, sur les axes commerciaux.

2.3.3 Au niveau des modes doux

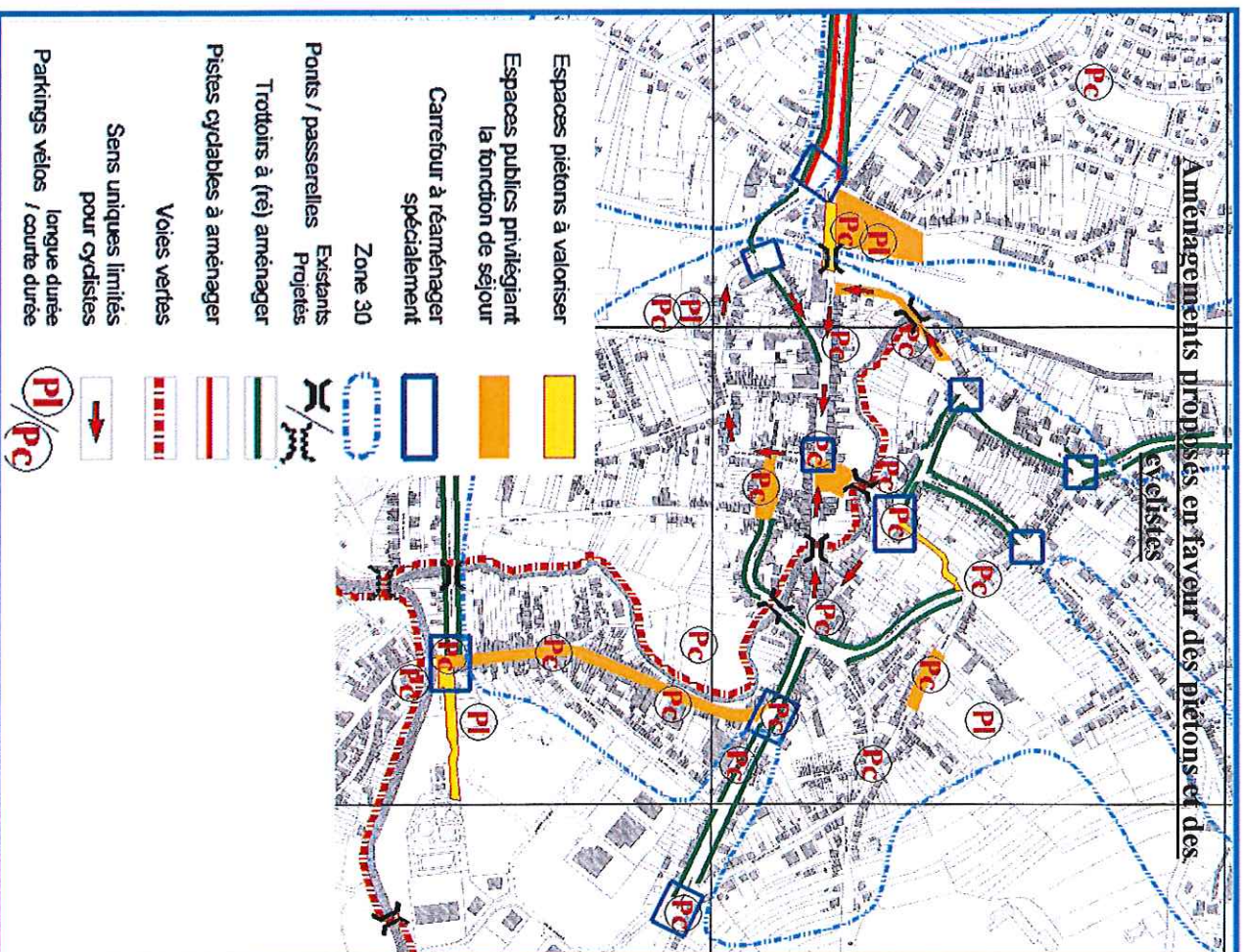
Le développement des cheminements piétonniers

Les gestionnaires des voiries aubangeoises (commune, Met), conscients des lacunes importantes de leur réseau « lents », ont commencé à mettre en œuvre un programme de développement des cheminements relatif aux modes doux. Ce PCM doit servir de catalyseur pour accentuer le développement de ce type de réseau.

La démarche que nous proposons part du point de vue selon lequel un réseau d'espaces publics structurant interconnecté devrait progressivement être valorisé, au profit des habitants et des visiteurs de l'entité, les réseaux piétons et cyclistes forts devant s'appuyer sur de tels lieux de vie fort fréquentés (actuellement ou potentiellement).

Dans l'entité d'Athus, les mesures prioritaires sont les suivantes :

- Valoriser les « espaces piétons » que sont les ruelles ou autres voies réservées (principalement) aux piétons, constituant le plus souvent des raccourcis par rapport à des pôles d'attraction plus ou moins importants
- Privilégier la fonction de séjour des « espaces publics » (places, rues, lieux spécifiques), importants dans la vie (économique et sociale) de l'entité, qui mériteraient un



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

liffing important (rénovation complète d'espace public, de façade à façade) :

- réaménager la rue d'Arend aux abords de la gare d'Athus, afin de relier celle-ci à la future voie verte en cours d'aménagement le long de la rivière,
 - aménager le croisement Rue Grande - rue du Centre où pourrait être inscrite une petite place,
 - mettre en valeur la place Verte, qui paraît aujourd'hui assez délaissée.
- Sécuriser les abords des écoles et les traversées des cheminements vers le centre ville.
 - Créer des continuités entre la rue Grande et la rue de Rodange, afin de créer un axe vers la gare de Rodange.
 - Rénover toute une série de trottoirs, afin de compléter l'ensemble des mesures déjà réalisées récemment à ce sujet par l'ensemble des gestionnaires de voiries et qui devraient conforter la praticabilité d'itinéraires de liaison principaux au sein de l'entité d'Athus.
 - Mettre en zone 30 la plus grande partie de l'entité ; cet aménagement devrait contribuer à favoriser cette catégorie d'usagers, devant hausser leur confort, à condition que les mesures concrètes mises en œuvre soient pensées dans leur intérêt, notamment aussi des personnes à mobilité réduite qui constituent de l'ordre de 30% de la population belge et dont des représentants sont très actifs dans l'entité communale, suivant même le comité d'accompagnement de l'étude.

Enfin, il n'est pas inutile de rappeler que les réaménagements à venir devront systématiquement posséder les caractéristiques suivantes :

- largeur de passage minimum de 1,5m (entre le mobilier urbain),
- trottoir en bateau pour faciliter les traversées ou aménagement de plateau,
- rétrécissement de la voirie au niveau des traversées (aménagement d'oreille).

Au niveau du réseau cyclable

Le réseau cyclable du centre d'Athus suit bien évidemment les modifications du plan de circulation, en particulier :

- voies vertes le long de la Chiers et de la Messancy jusqu'à la gare d'Athus,
- quelques voies piétonnes à améliorer spécialement : passerelle et raccords de la gare, sentier traversant le cimetière pour relier les écoles par le chemin le plus court, raccord entre la nouvelle zone commerciale proche du Grand-Duché et la rue de Rodange,
- pistes cyclables à l'entrée de l'agglomération le long de la N88,
- requalification prioritaire de certaines voiries / espaces publics structurants : place de la gare, place Verte, nouvelle place, abords des écoles, rue de Rodange, rue d'Arend, ...

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

- Dans le cadre de la mise en œuvre du plan de circulation d'Athus, mise en place simultanée de SUL (sens uniques limités) tels que définis par le code de la route afin de réduire la contrainte des sens interdits pour cette catégorie d'usagers peu encombrants, et ce dans toute l'entité communale.
- Mise en zone 30 d'Athus, privilégiant le partage de l'espace public avec les cyclistes, grâce à la double modération du trafic et de la vitesse
- Les ponts et passerelles sont des passages obligés qui sont spécialement identifiés ; pour la plupart, les ouvrages existants peuvent très bien s'accommoder de cette catégorie d'usagers ; un ouvrage serait néanmoins à réaliser pour assurer le raccord entre les voies vertes de la Chiers et de la Messancy, près de leur point de confluence
- Développement de parkings vélos dispersés, en particulier sur les places et aux abords des équipements

Un projet particulier devrait être développé à la gare d'Athus, futur pôle majeur TC (dans l'état, en tout cas, tel que nous l'avons défini dans ce PCM). Les bâtiments existants (à rénover complètement) paraissent offrir les volumes capables de recevoir des installations spécialement destinées à cette catégorie d'usagers, notamment pour l'implantation d'un parking couvert et gardé (quitte à être également payant, comme dans d'autres gares SNCB).

2.3.4 Au niveau du réseau bus

En terme de point d'arrêt, le centre ville se caractérise par la présence de la gare d'Athus qui devrait regrouper des lignes TEC et des lignes de chemin de fer. La proximité de ce site du centre d'Athus permettra d'éviter des prolongations de ligne en milieu urbain, souvent pénalisant pour les vitesses commerciales.

Ce site sera le lieu privilégié pour les échanges multimodaux. Dès lors, il sera nécessaire de le « soigner » afin qu'ils véhiculent une bonne image. Parallèlement, il sera fondamental de soigner les liaisons piétonnières afin de minimiser la barrière « subjective » du faisceau ferré.

Enfin, il est important de signaler que le transport à la demande permettra d'accéder à la totalité du centre ville (à condition que le projet se réalise !).

3 LA HIERARCHISATION DE LA VOIRIE

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

3.1 CONTEXTE

Le réseau de voirie reste le principal réseau de déplacements. Il structure la ville. Il regroupe l'essentiel des espaces publics et supporte neuf déplacements sur dix. Ses fonctions sont diverses, cependant leur lecture est parfois difficile pour les usagers et la cohabitation entre les modes peut être conflictuelle.

3.2 OBJECTIFS POURSUIVIS

L'exercice de hiérarchisation des réseaux vise à répondre à des enjeux de desserte et d'accessibilité des territoires et des pôles de la commune dans un cadre global et cohérent.

Il s'agit de hiérarchiser, à l'échelle du territoire aubangeois, les fonctions des différentes voiries et les modalités de partage entre les modes, en adaptant la gestion de la circulation aux fonctions et en adaptant l'aménagement des voies et des carrefours aux fonctions et à l'environnement urbain.

A chaque type de voirie devront être assorties des spécificités touchant à la capacité d'accueil, à la gestion des intersections, aux priorités accordées aux divers modes, au confort, à la sécurité, au partage des espaces et au jalonnement.

Les aménagements des carrefours entre les différents niveaux du réseau sont essentiels. Certains devront être revus dans leur totalité pour modifier leur fonctionnement, d'autres devront être adaptés pour offrir une plus grande sécurité, d'autres encore devront être créés.

3.3 LA CLASSIFICATION

La hiérarchisation identifie et distingue différents niveaux en fonction de l'échelle des territoires pour la desserte desquels ils sont conçus ou sont utilisés.

L'établissement d'une hiérarchisation commune aux différents opérateurs et aux différents modes devrait permettre :

⇒ dans une logique d'usager, d'effectuer un choix de mode ou d'itinéraire dans le cadre d'un système lisible dont les qualités et performances sont cohérentes et connues ou attendues;

⇒ dans une logique de territoire, d'assurer la desserte et de garantir l'accessibilité mais aussi la protection, en cohérence avec le plan de mobilité ;

⇒ dans une logique d'Autorité Organisatrice des transports et de maître d'ouvrage contribuant à la politique des déplacements:

- de définir et de garantir l'offre et la qualité de service sur un niveau de réseau afin d'orienter vers ce niveau les déplacements correspondant à sa portée;
- d'assurer une cohérence des différents niveaux de réseaux et des différents modes.

L'enjeu de la hiérarchisation est d'ordonner les attentes, de clarifier les arbitrages à rendre et, in fine, de faire en sorte que pour un déplacement d'une portée définie, le réseau correspondant à cette échelle territoriale soit le plus attractif pour l'utilisateur.

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

Ainsi, la hiérarchisation articule les dimensions:

- individuelle (attractivité pour l'utilisateur),
- territoriale (territoires à desservir et à protéger),
- collective (fonctionnement et architecture des réseaux à optimiser),
- dans un cadre global et cohérent.

La nomenclature de base du réseau viaire comprend cinq grands niveaux :

NIVEAU 1 : réseau national et régional

Réseau en site propre développé dans une logique de concentration des trafics, de rectitude des infrastructures et de protection des territoires traversés par rapport aux nuisances générées par ces réseaux. Ce niveau correspond au RGG 1 et 2 de la nomenclature wallonne.

Les entrées et sorties sur les territoires traversés ne se font **que par des échangeurs** qui sont séparés les uns des autres par une distance moyenne de plusieurs kilomètres.
Ex. : l'A28

NIVEAU 2 : réseau d'agglomération

Il s'agit du réseau dont les fonctionnalités sont les suivantes:

- échange rapide à l'échelle de l'agglomération,
- échange entre les rings,
- accès au réseau de niveau 1.

Comme pour le niveau 1, les nœuds du réseau sont principalement des échangeurs dénivelés, mais avec une distance interstitielle pouvant être inférieure au km.

Ce niveau correspond au RGG3 de la nomenclature wallonne.

Ex. : la N81

NIVEAU 3 : réseau de distribution et de liaison entre pôles

Le réseau de niveau 3 permet les échanges entre pôles et donne accès aux niveaux 1 ou 2.

Il est important de noter que l'enjeu de maîtrise des flux mécanisés individuels en milieu urbain concerne principalement le réseau de niveau 3. Il peut se traduire de la façon suivante:

Minimiser le trafic sur l'ensemble du réseau de niveau 3 en incitant à rejoindre au plus court, à partir de l'origine, les niveaux 1 et 2, et à revenir sur le niveau 3 qu'au plus près de la destination.

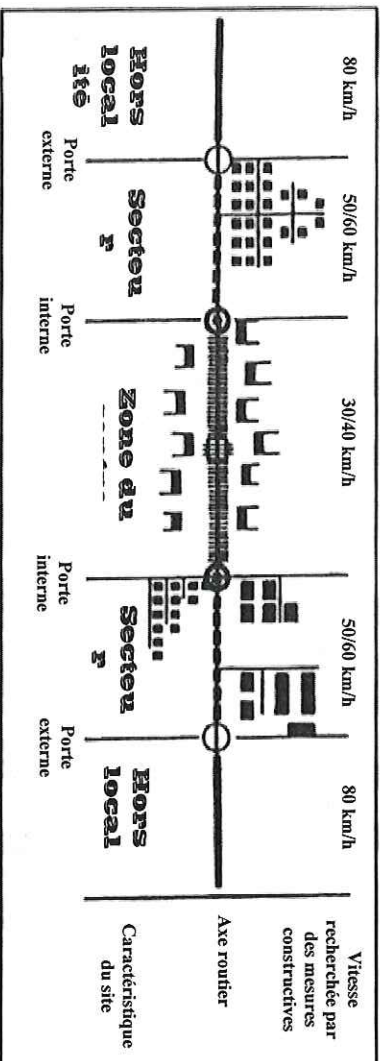
Par conséquent, la bonne organisation du niveau 3 est fortement conditionnée par l'architecture et le bon fonctionnement des réseaux supérieurs.

En outre, le fonctionnement du réseau automobile de niveau 3 est un enjeu principal car c'est essentiellement à ce niveau que s'exerce la concurrence entre les différents modes supportés par le réseau viaire. En conséquence, le réseau de niveau 3 est le lieu privilégié de la gestion des trafics. Notamment, régulation, exploitation et jalonnement doivent tendre à alléger le trafic sur les voiries de niveau 3 au profit des voiries de niveaux supérieurs.

Les nœuds de ce réseau sont essentiellement des giratoires et des feux tricolores. La présence de ces derniers sera indispensable pour appliquer des principes de régulation du trafic, pour accorder des priorités et sécuriser les traversées des différents modes de déplacements. L'ensemble des carrefours sera doté d'aménagements de sécurité pour les cyclistes (sas vélo, voie de tourne-à-gauche,...).

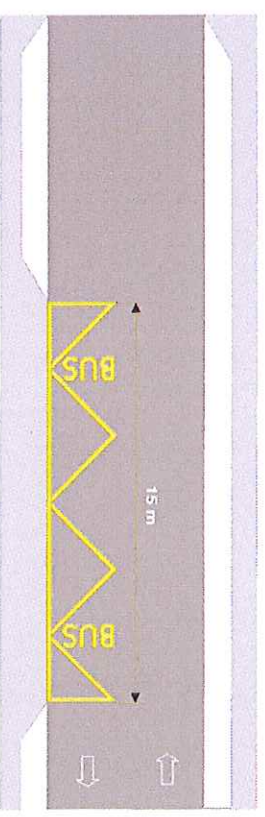
Les longs linéaires seront aménagés en séquences afin d'éviter des viesses importantes.

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE



les différents usagers et améliorer la lisibilité de la voirie dans son cadre environnemental.

Les arrêts de bus se situent de préférence en chaussée, hors des zones de stationnement et sont accompagnés systématiquement de passages piétons.



Différentes fonctions coexistent dans les rues de distribution, le petit transit aussi bien que l'accès. L'aménagement doit qualitativement préserver la vie locale, en particulier en maintenant des vitesses acceptables, même lorsque le niveau de circulation est faible ou de nuit.

NIVEAU 4 : liaisons interquartiers

Les espaces piétons sont largement dimensionnés (min 1,5 à 2 m), séparés de la circulation. Les traversées sont clairement identifiées et sécurisées.

Ce niveau a pour fonctionnalité de desservir les mailles constituées des réseaux de niveau supérieur. Ce niveau se caractérise par une limitation des volumes de trafic et par des vitesses modérées (max. 50 km/h). Il ne doit pas être concurrent des réseaux des niveaux supérieurs.

Les vitesses préconisées varient entre le 70 km/h pour les pénétrantes (avec peu d'accès riverains et de traversées piétonnes) et 50 km/h pour les voiries en zone urbanisée. Ce niveau devra faire l'objet de contrôles réguliers du respect des limitations de vitesse.

Le trafic local est prépondérant. Ces voiries doivent être interdites aux poids lourds (excepté pour la circulation locale). Le stationnement s'implante longitudinalement sur la chaussée, voire en épis dans les zones commerciales quand la voirie le permet.

Le stationnement en chaussée est évité en zone non urbanisée et protégé en zone urbanisée.

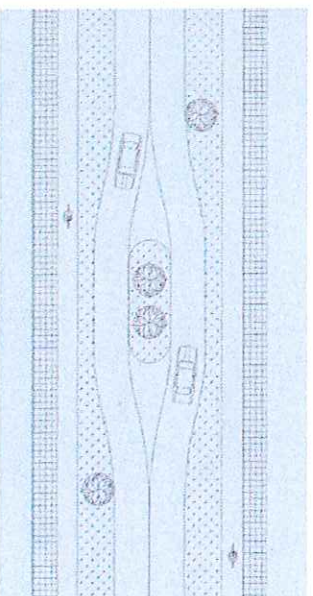
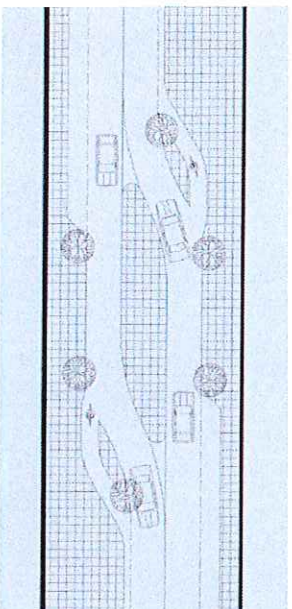
Le traitement paysager est évidemment fonction de l'architecture de la zone urbaine, mais il doit permettre un partage de la voirie entre

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

Les traversées piétonnes sont clairement marquées et sécurisées (rétrécissement à 5,5 m, éclairage spécifique, aménagement pour les Personne à Mobilité Réduite,...)

Les carrefours sont essentiellement des carrefours prioritaires ou des petits giratoires.

Les éléments de modération de vitesse doivent maintenir l'attention des usagers en alerte. Chaque rupture d'urbanisation devra faire l'objet d'un aménagement spécifique du type chicane, giratoire, rupture d'axe, rétrécissement, changement de matériaux,...)



NIVEAU 5 : les voiries locales

Ce niveau représente les voiries à usage local. La vitesse y est limitée au maximum à 50 km/h et des zones 30 y sont développées. Le stationnement y est permis sur la chaussée et la circulation est interdite aux poids lourds.

A certaines périodes de la semaine, des sections de la voirie sont entièrement réservées aux jeux d'enfants (principe de la cour urbaine).

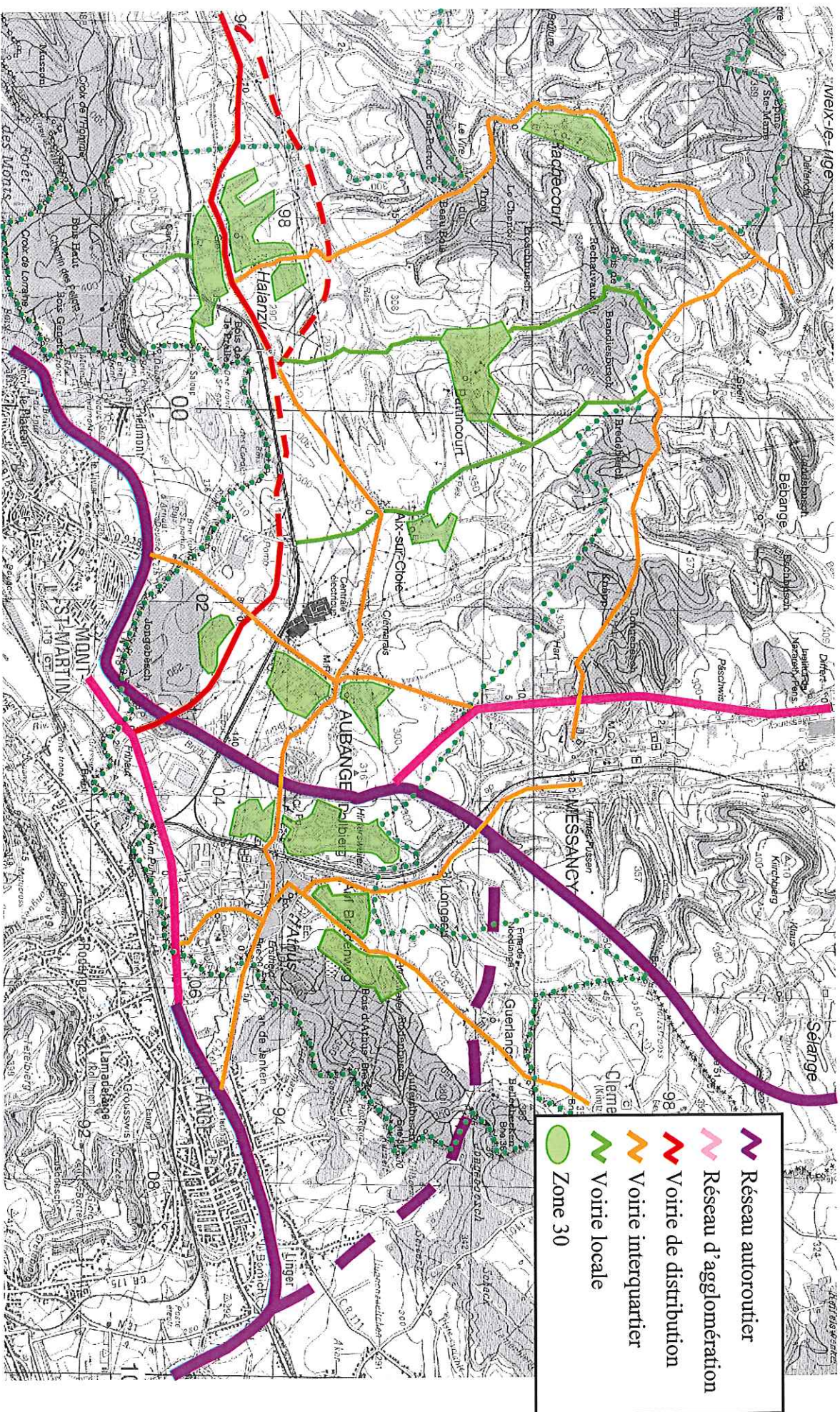


PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

Echelle des territoires et portée des déplacements	Région	Agglomération	Commune	Pôle urbain	Quartier, Zone	
Catégorie du réseau viaire	Réseau national et global	Réseau d'agglomération	Réseau de distribution et de liaison entre pôles	Réseau de déplacements interquartiers	Réseau de desserte locale	
Niveaux	1	2	3	4	5	
Thèmes de préconisations						
Affectation						
Mobiles affectés	VP - PL O/D hors agglo.	VP - PL O/D dans l'agglo	VP - PL livraisons O/D dans la commune	VP - livraisons	VP - livraisons	
Préoccupation dominante	Écoulement des trafics longue distance VP, PL	Écoulement	Renvoi sur le niveau supérieur Maîtrise des flux Fluidité	Renvoi sur le niveau supérieur Forte modération des flux	Forte limitation des modes mécanisés	
Exploitation						
Vitesses maxi autorisées						
	120	120-90-70-50	70-50	50	< 50	
Aménagements						
Nombre de voies VP						
	2 par sens ?	1 à 2 par sens	Distinction urbain/périurbain	1 par sens	2 au total	
Stationnement						
	NON (ou aires spécifiques)	NON (ou aires spécifiques)	Non ou contre-allée longitudinale (urbain)	Longitudinal	Longitudinal	
Echelle du traitement paysager						
	Grande échelle, susceptible d'être appréhendée à grande vitesse	Grande échelle, minimum éclairage	A étudier, choix d'une échelle intermédiaire perceptible par l'automobiliste et les modes doux	Valorisation vie locale (confort modes doux, qualité paysagère, espaces publics)		
Jalonnement						
Mentions		Villes, agglomération, grands équipements	Secteurs, grands quartiers, pôles d'agglomération, connexions au réseau national	Pôles dans et hors secteur, quartiers, connexions au réseau d'agglo. et réseau national	Quartiers, pôles importants du secteur, équipements de proximité	Équipements de proximité

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

PROJET DE HIERARCHISATION DES VOIRIES SUR LA COMMUNE D'AUBANGE



4 LES RICHES ACTIONS

THEME N°1 : LE RESEAU ROUTIER

ACTION N°1 : La redistribution du trafic de transit

CONTEXTE

Le diagnostic a montré clairement que le système circulatoire transitant par le territoire d'Aubange était induit par des générateurs extérieurs, particulièrement le Luxembourg pour les véhicules particuliers et les zones industrielles (PED, Virton,...) pour le trafic poids lourds. Pour rappel, à l'heure de pointe du soir, 50% des véhicules entrants dans la commune sont en transit.

Dès lors, l'amélioration des conditions de trafic sur le territoire communal est fortement dépendant des aménagements d'infrastructures hors de la commune, voir hors du territoire belge.

OBJECTIFS

- Maintenir les flux de transit en dehors des zones agglomérées
- Créer des alternatives attractives pour le trafic généré par le pôle du Grand-Duché

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le trafic de transit emprunte 3 grands axes :

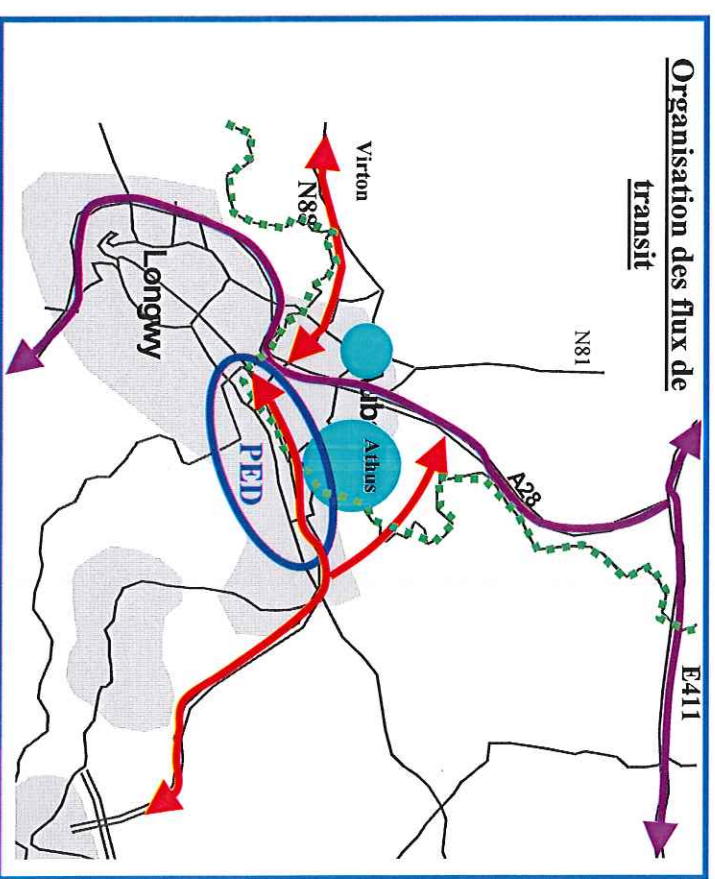
- Un axe Est - Ouest entre la Gaume (Virton, Musson) et le Grand Duché du Luxembourg,
- Un axe Nord – Sud, empruntant la N81 puis l'A28
- Un axe Sud-Ouest – Est entre la France et le Grand-Duché du Luxembourg via l'avenue de l'Europe

Ces trois axes vont s'amplifier progressivement. Dès lors, il est absolument nécessaire de maintenir ces flux en dehors de toute zone urbanisée et d'optimiser et de sécuriser l'infrastructure existante.

Les principes retenus dans le cadre de ce PCM sont les suivants :

- utiliser au maximum les capacités autoroutières de l'A28 qui possèdent une réserve de capacité de plus de 50%,
- organiser le rabattement des mouvements transversaux (Est et Ouest) vers l'A28, via un nouveau barreau entre Halanzky et la N88a et via l'avenue de l'Europe et un nouveau barreau entre la collectrice Sud et l'A28,
- organiser la desserte du PED via l'A28,
- prolonger l'A28 jusqu'à l'E411.

Ces différents éléments (détaillés dans les fiches action suivantes) permettront d'améliorer l'accessibilité de la commune, tout en absorbant le trafic de transit croissant.



THEME N°1 : LE RESEAU ROUTIER

ACTION N°2 : L'A28

CONTEXTE

Le développement de la zone industrielle du PED génère un trafic important, tant au niveau des poids lourds qu'au niveau des véhicules particuliers. Dès lors les gestionnaires de voiries ont prévu une desserte du PED, à partir de l'E411, via un axe autoroutier, l'A28.

Dès 1974, les premiers éléments d'un premier ouvrage d'art est établi à Sterpenich, mais le dossier n'est pas considéré comme une priorité et le projet s'enlise. Néanmoins, en 1997, les élus régionaux ressortent le dossier et l'inscrivent dans le SDER¹, au même titre que la finition de l'A8 ou que la liaison E25-E40.

Mais en 2003, le dossier n'a pas beaucoup évolué.

OBJECTIF

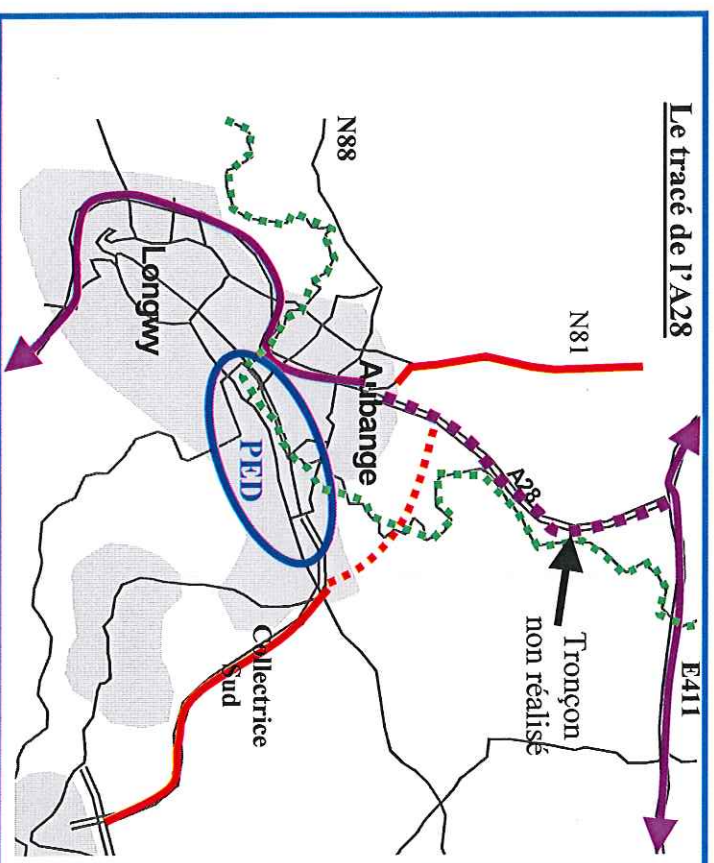
- Créer une liaison autoroutière à triple vocation : locale, régionale et internationale.

¹ SDER : Schéma de Développement de l'Espace Régional – adopté par le gouvernement wallon le 27 mai 1999

DESCRIPTION DE L'ACTION

Ce PCM n'a pas la vocation d'être une étude de faisabilité ou de rentabilité de l'A28, néanmoins, comme ce fut le cas dans le cadre du PCM d'Arlon, le segment autoroutier manquant permettrait de mieux structurer les déplacements locaux et régionaux et garantirait une accessibilité optimale aux différentes activités du PED.

Actuellement, le trafic emprunte la N81 qui a absorbé en 2002 plus de 26 000 véhicules quotidiens (volume supérieur au flux de l'E411 à la hauteur de Libramont ou de l'E25), avec notamment plus de 3000 poids lourds, connaissant une croissance de plus de 45% en dix ans. Si le taux de croissance se maintient, ce serait plus de 35 000 véhicules/jour qui transiterait par cet axe.



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

Un trafic de cette ampleur générera (si ce n'est déjà le cas) une véritable barrière géographique de plus en plus difficile à franchir entre Messancy et le reste de la Gaume.

L'A28 aurait un triple rôle en fonction des échelles :

- Au niveau de l'échelle internationale, le segment autoroutier manquant proposerait une alternative au tronçon luxembourgeois, de plus en plus saturé, pour rejoindre le sillon mosellan ; en effet, côté français la poursuite de la mise à 2X2 bandes de circulation du contournement (inscrit au Plan Etat – Région) devrait s'achever vers 2008.
- Au niveau régional, l'A28 aurait une vocation de desserte du PED et de la commune d'Aubange, en remplacement de la N81 qui, par le développement des implantations commerciales, connaît une mutation progressive vers une fonction boulevard commercial. Les gestionnaires de voirie ont déjà été obligés de multiplier les giratoires afin de sécuriser les insertions transversales.
- Au niveau local, le segment manquant de l'A28 permettrait de créer un contournement nord d'Athus, via la création d'un barreau routier reliant l'A28 et la Collectrice Sud luxembourgeoise au niveau de Petange. Celui-ci serait particulièrement intéressant pour une liaison E411 – Esch/Alzette et le site de Belval.

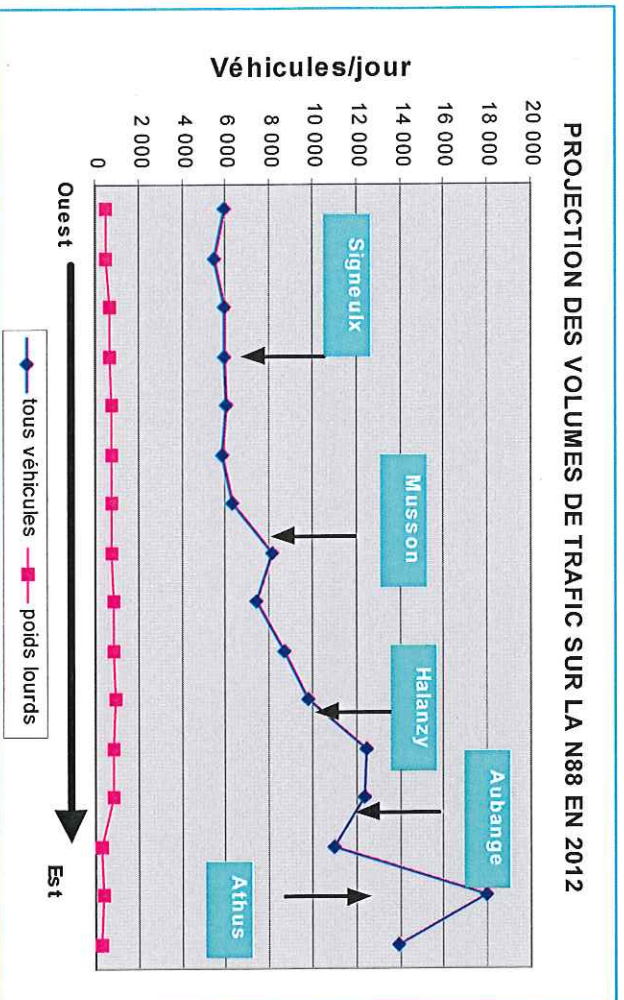
THEME N°1: LE RESEAU ROUTIER

ACTION N°3 : La N88

CONTEXTE

La N88 est la véritable colonne vertébrale de la Gaume. Elle est utilisée tant par un trafic de transit, d'échange que de desserte.

Actuellement, les volumes de trafic quotidien varient entre 18000 véhicules dans le centre d'Athus à 5000 à l'entrée de Virton. Cette variation du simple au triple ne concerne que le trafic des véhicules particuliers. En effet les mouvements des poids lourds sont quasiment constants (variation entre 750 et 9000) sur l'ensemble de l'axe, à l'exception du centre d'Athus où le flux passe sous les 400 camions quotidiens.



Les principaux générateurs sont Mobil sur le site de Latour et surtout Burgo Ardennes qui génère quelques 300 camions empruntant la N88.

Si les volumes globaux de circulation ne sont excessifs, les volumes poids lourds sont par contre importants, entraînant de nombreuses nuisances, en particulier pour les villages de Signeulx, Musson et Halanzy.

L'insécurité

Pour la N88, l'insécurité est réelle : on y recense plus de 140 accidents sur les 5 dernières années. Cette insécurité n'est pas liée directement aux poids lourds. En effet, les camions ne sont quasiment jamais impliqués dans les accidents, mais les dépassements de ceux-ci génère des incidents.

Le bruit

C'est sans conteste un des facteurs les plus préoccupants du transport de marchandises. Très généralement, dans les formules d'établissement du niveau sonore, le poids des camions équivaut à 10 fois celui des véhicules légers.

En première approximation², on peut estimer que les riverains de la N88 à Halanzy sont exposés à des niveaux (Laéq) dépassant les 68 dB(a), seuil admis comme extrêmement contraignant. Mais les poids lourds ne sont évidemment pas seul en cause. Dans l'hypothèse où plus aucun camion ne transiterait par Halanzy, le niveau sonore ne baisserait que de 3 dB(a), maintenant le niveau

² Cette estimation a été calibrée par rapport à une configuration analogue sur la N7 dans le Hainaut

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

sonore dans la fourchette des 65-68 dB(a), niveau considéré comme très gênant.

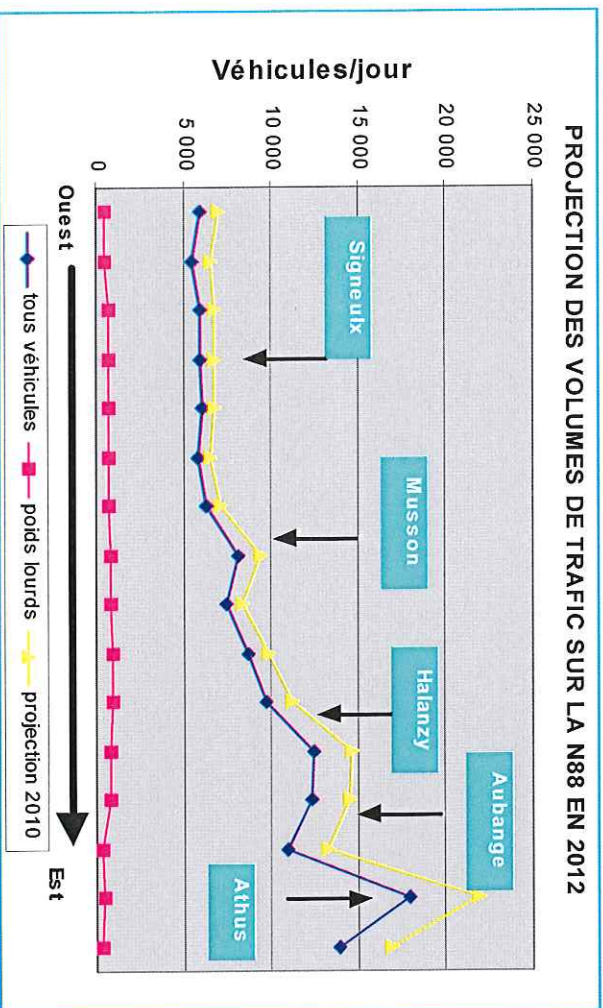
L'évolution de trafic à long terme 2012

L'évolution de cet axe dépendra essentiellement de 3 facteurs :

- l'évolution du marché foncier de la région en réponse à la demande de main d'œuvre du Luxembourg,
- l'évolution des activités économiques,
- l'augmentation générale des facteurs de la mobilité.

La première composante est très difficile à estimer. Dès lors, l'hypothèse prise est une croissance linéaire de trafic de 2,5% pour les véhicules particuliers.

Par contre pour les poids lourds, les prévisions tiennent compte de l'extension de Burgo Ardennes et d'une évolution générale de 1% par an.



Cette nouvelle ligne de production de Burgo générera près de 65% de trafic PL supplémentaire, soit près de 200 camions, sur la N88.

Quelles sont les variantes possibles pour diminuer les nuisances du trafic pour les riverains sans pénaliser le secteur économique ?

Le constat de cette projection est clair. Le volume de trafic va s'accroître d'ici 2012, d'environ 20%, amplifiant bien évidemment les différentes nuisances.

OBJECTIFS

- Sécuriser et maîtriser le trafic de la N88
- Maintenir une bonne accessibilité aux différents sites industriels, tout en minimisant les nuisances pour les riverains.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Il n'existe pas de solution miracle qui conviennent à l'ensemble des usagers de la N88. Dès lors, le PCM propose plusieurs variantes réalisables à des horizons différents.

Les différentes variantes

A/ le contournement Nord

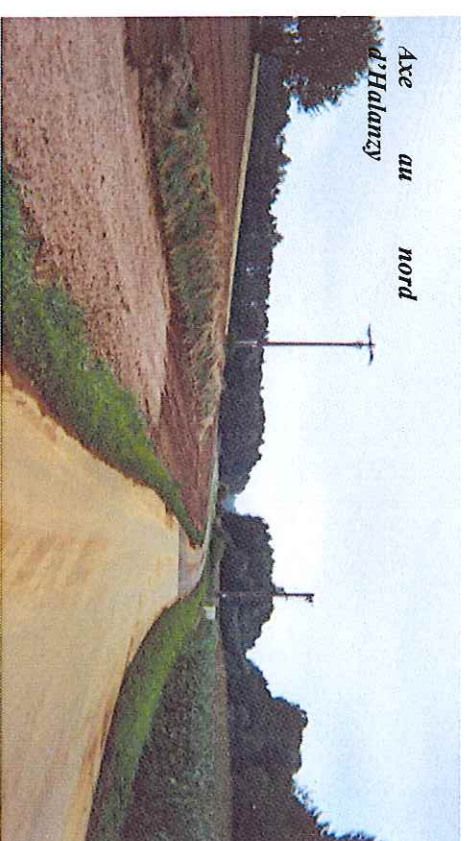
Cette solution n'est pas neuve. Elle consiste en une nouvelle voirie qui s'implanterait dans un couloir éloigné de 500 à 1500 m. au nord de la N88. Elle s'infléchirait à l'Est d'Halanzky pour recouper la N88 actuelle et se diriger vers la ligne de chemin de fer qu'elle traverserait par un tunnel, évitant de la sorte les contraintes dues au trafic ferré. Elle viendrait se raccrocher à la N88a dans la prolongation de la N804.

Avantages de la solution

- absorbera l'ensemble des flux en grand ou petit transit, tant au niveau du trafic poids lourds à destination de l'A28, qu'au niveau du trafic léger à destination d'Aubange ou de Luxembourg,
- constituera toujours le chemin le plus court vers les pôles de Est de la région,
- éviterait le centre d'Aubange,
- éliminerait le passage à niveau,
- éviterait le carrefour d'Aix-sur-Cloie
- pas d'expropriation de maison.

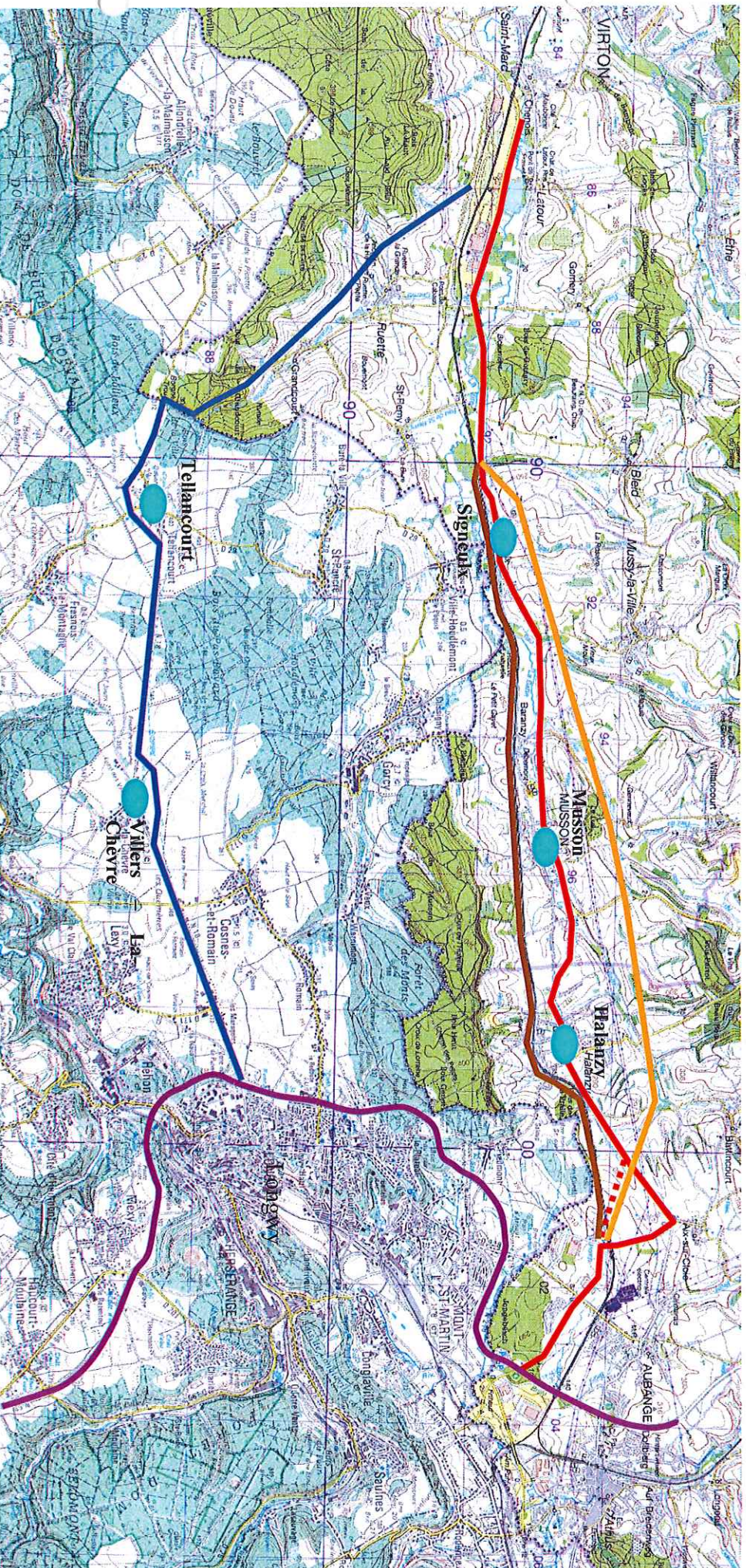
Inconvénients de la solution

- longueur de la nouvelle route (11km) et topographie contraignante,
- le développement de l'urbanisation oblige un positionnement sur les coteaux,
- contrainte importante de la zone Natura 2000, particulièrement à la hauteur de Musson et Baranzky,
- expropriation de terre,
- impact paysager important.



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

LES DIFFERENTS VARIANTES



B/ Le contournement sud

Le principe est de minimiser les nuisances en se positionnant le long du chemin de fer. La nouvelle voirie quitterait le site de la N88 à l'ouest de Signeux et viendrait rejoindre la N88a au niveau de l'usine Champion.

Avantages de la solution

- limitera les impacts paysagers,
- absorbera l'ensemble des flux de grand transit, tant au niveau du trafic poids lourds à destination de l'A28 qu'au niveau du trafic léger à destination d'Aubange ou de Luxembourg,
- constituera toujours le chemin le plus court vers les pôles de l'Est de la région,
- éviterait le centre d'Aubange,
- éliminerait le passage à niveau,
- éviterait le carrefour d'Aix-sur-Cloie.

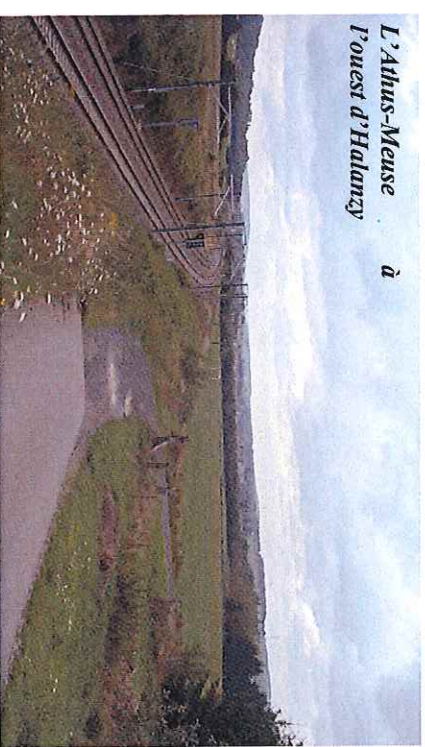
Inconvénients de la solution

- longueur de la nouvelle route (11km) et topographie contraignante,
- dénivelé de certains tronçons du chemin de fer,
- traversée de 2 zones naturelles : une réserve naturelle entre Signeux et Baranzy et le Bois de la Pralle sur le territoire d'Aubange,
- expropriation de plusieurs maisons dans les villages de Signeux, Baranzy et Halanzy,
- double emploi avec la N88 actuelle ? ?

Avis du bureau d'étude

Cette solution est très intéressante théoriquement, mais dans la configuration particulière du sud de la Gaume, elle posera de gros problèmes d'expropriation et de terrassement qui « explosera » son prix.

Par conséquent, le bureau d'études estime que cette solution est à abandonner.



C/ L'itinéraire via la France

Cette solution consisterait à créer une nouvelle voie à partir de la N890 afin d'éviter Ruette et Grandcourt pour rejoindre la N879 juste au sud de Grandcourt. Ensuite l'itinéraire emprunterait la D29 française jusqu'à Tellancourt qui devrait être évitée par un petit contournement (sinon cette solution ne ferait que déplacer les problèmes). Celui-ci amènerait les véhicules sur la N18 jusqu'au contournement de Longwy. La traversée de Villers-la-Chèvre nécessiterait également un petit contournement.

Cette solution est essentiellement conçue pour le trafic lourd généré par les zones industrielles de Virton. Par contre, il ne permettra pas d'absorber les échanges entre les différents zonings de la région.

Avantages de la solution

- absorbera les flux poids lourds à destination (ou en provenance) de la France,
- éliminerait le passage à niveau,
- éviterait le carrefour d'Aix-sur-Cloie,
- Pas d'expropriation de maison.

Inconvénients de la solution

- dépend de la « bonne volonté » du côté français,
- n'absorbera que les flux à destination de l'autoroute,
- ne concernera que les déplacements de longue portée et particulièrement ceux effectués par les poids lourds,
- n'apportera pas de solution pour les véhicules légers effectuant un parcours local,
- expropriation de terre.

Avis du bureau d'étude

Cette solution est une alternative intéressante pour dévier le trafic poids lourds généré par les zones d'activités de Virton. Mais elle repose sur un accord international pas évident à négocier. De plus cette solution ne résoudra pas les nuisances du trafic local.

Le bureau d'études estime que cette solution est toutefois à retenir.



D/Le réaménagement de la voirie existante

Cette solution consisterait à réaménager systématiquement les traversées de villages afin d'obliger les usagers (tant camionneurs qu'automobilistes) à adopter un comportement plus en rapport avec le milieu qu'ils traversent. Afin d'éviter le passage à niveau et le carrefour d'Aix sur Cloie, une variante consisterait à créer un petit barreau à la sortie d'Halanzky pour ce connecter directement sur la N88a au niveau de l'usine Champion. Ce tronçon deviendrait l'axe prioritaire, absorberait le flux de transit des actifs « luxembourgeois » qui transitent actuellement par Aubange et Athus.

Parallèlement, elle consiste à utiliser au maximum les capacités de la ligne de chemin de fer pour absorber une partie du charroi lourd.

A ce sujet, il est important de préciser que le transport par chemin de fer devrait se développer très fortement après les transformations de l'usine Burgo. En effet, ce type de transport devrait quadrupler (103 wagons, soit quelques 1 100 000 tonnes/an) par rapport à la situation actuelle (26 wagons). Ce flux de marchandises transporté par fer correspondrait à une génération de 200 camions par jour.

Avantages de la solution

- limitera le budget nécessaire aux travaux,
- pas de nuisance paysagère,
- pas d'expropriation de maison.

Inconvénients de la solution

- ne diminuera pas les volumes de trafic,
- expropriation de terre pour le barreau entre Halanzky et la N88a,

- dépend de la bonne volonté de Burgo à mettre ses marchandises sur le rail.



A sortie d'Halanzky, zone à réaménager

Avis du bureau d'étude

Cette solution est celle qui pourrait être appliquée à court terme pour sécuriser les traversées de village. A long terme, si l'extension de Burgo connaît l'ampleur attendue et si d'autres générateurs augmentent considérablement le volume de poids lourds, cette solution ne serait plus satisfaisante.

Le bureau d'études estime que cette solution est à retenir.

CONCLUSION GENERALE

Actuellement, aucune solution ne s'impose.

Par conséquent, il nous paraît important :

à court terme :

- de réaménager la N88,
- de réaliser une étude de faisabilité pour un contournement Nord ou pour des petits contournement des villages de la N88,
- d'étudier le barreau qui permettrait de relier directement la N88a sans devoir transiter par le carrefour d'Aix sur Cloie,
- d'étudier la faisabilité d'une nouvelle voie pour rejoindre la frontière française,
- de réserver, le plus tôt possible, une assise foncière permettant de contourner les zones urbanisées, si la situation devient invivable. Plus on attend, plus il sera difficile de trouver une solution acceptable.