

THEME N°3: LES MODES DOUX

INTRODUCTION

En phase 1 « diagnostic », nous avons identifié tout à la fois des lacunes importantes se rapportant à la situation relative à ces usagers, mais aussi la mise en œuvre d'un programme qui est développé depuis de nombreuses années par l'ensemble des gestionnaires de voiries pour modifier plus ou moins sensiblement cette situation. Cette dynamique ne doit pas être arrêtée, bien au contraire, nous amenant à proposer des mesures complémentaires dont un programme relativement précis pourrait être arrêté au terme de cette étude, en particulier de la part de la commune et du MET.

La démarche que nous proposons part du point de vue selon lequel un réseau d'espaces publics structurants 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).

Le projet de liaisons structurantes prendrait donc appui sur de tels lieux de vie forts, existants, à renforcer ou à créer, dont le vécu peut être différent : si possible « pluriels » et aussi diversifiés que possible en fonction de rythmes temporels propres à différentes activités collectives : activités commerciales, permanentes ou temporaires (marché, ...), jeux, centres/noyaux sportifs ou récréatifs, fonctions socio-culturelles, lieux de culte, lieux associatifs, secteur horeca, abords d'écoles, ... Même si nous avons vu en phase 1 que tous les villages disposent aujourd'hui au moins d'une aire de jeux, nous ne les avons pas toutes sélectionnées ici, considérant celles qui

paraissent offrir les conditions d'une intensité d'utilisation/de fréquentation assez élevée, tenant aussi compte d'autres activités proches. Nous avons ainsi sélectionné :

- La Strale à Rachecourt
- La place du kiosque à Halanzy
- Les abords de la gare et du futur centre de loisirs à Halanzy
- Le Clémaraux à Aubange
- Le carrefour central et la place récemment aménagée à Aubange
- La place des Martyrs et l'autre côté de la gare d'Athus (en contact avec le centre-ville)
- Les abords de l'hôtel communal et du centre sportif d'Athus
- L'église et les écoles d'Athus
- La piscine et le centre sportif du Bois d'Athus
- La future place communale d'Athus

Ces espaces de vie sont souvent complétés/à compléter par des rues très animées, notamment sur le plan commercial et horeca :

- La Strale à Rachecourt
- la rue de la Fraternité à Halanzy
- 3 des 4 « bras » d'Aubange
- la place des Martyrs et l'autre côté de la gare d'Athus (vers l'aménagement public fort encadrant la Messancy)
- l'enfilade de la Grand-Rue et de la rue de Rodange
- le tronçon de voie verte liant prochainement la gare d'Athus à l'école rue de Rodange en passant par la future place communale ; la rue Arend devrait, dans cet esprit, être retraitée pour assurer un raccord structurant avec la gare d'Athus, futur pôle très fréquenté de l'entité
- la rue Le Pas du Loup à Longeau

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

Comme espaces (potentiellement) fort fréquentés, nous identifions également les zones récréatives, généralement boisées, qui couvrent une bonne partie du territoire communal, parfois sur de grandes étendues :

- le bois d'Athus
- le Bois Haut – Bois de Musson
- le Jongebesch
- la zone boisée est-ouest qui ponctue toute la partie nord du territoire communal

Toutes ces zones sont situées plutôt en zone de relief tourmenté, propice aux loisirs récréatifs ou sportifs de plein air.

THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION N°1 : Le réseau cyclable

Actuellement, la commune d'Aubange possède peu d'infrastructures cyclables, et le plus souvent en mauvais état.

Parallèlement à ce réseau routier peu convivial, relativement rapide, il existe des opportunités d'utiliser des axes secondaires, moins circulés qui permettraient de constituer des itinéraires alternatifs pour liaisonner les différents villages au centre ville.

Ainsi cette proposition de plan vélo allie les infrastructures existantes restaurées à de nouveaux itinéraires pour offrir un réseau de desserte complet de qualité à travers la commune.

OBJECTIFS

- Permettre et, par la même occasion, encourager les déplacements à vélo à travers la commune sur des itinéraires sécurisant et choisis en fonction des aptitudes des cyclistes.

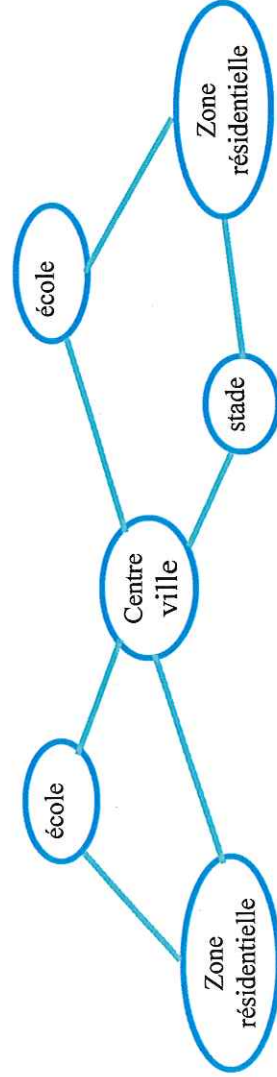
CONTEXTE

La volonté de développer l'usage du vélo en ville s'inscrit complètement et efficacement dans la démarche de mise en œuvre d'un PCM.

Le développement réel de l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement passe par la définition et la constitution d'un réseau continu couvrant la totalité de la commune, et se prolongeant sur les entités voisines afin de constituer un réseau régional, réseau qui n'existe actuellement que sous forme embryonnaire.

Le concept de ce réseau repose sur la constitution d'un maillage complet du territoire. En effet, il ne suffit pas d'intervenir de façon ponctuelle à travers le réaménagement d'une voirie ou d'une place. Un réseau de déplacement doit s'appuyer sur un réseau d'aménagements qui à son tour répond à un besoin de desserte urbaine. Ce réseau donnerait accès à tous les générateurs de déplacements : administrations, sites scolaires, arrêts de transports publics,...

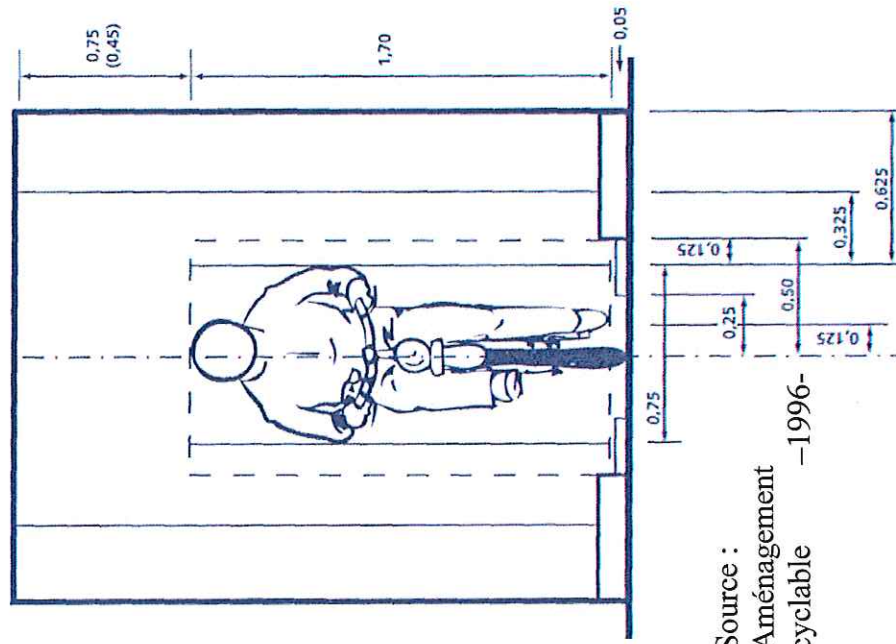
PRINCIPES DU MAILLAGE DU RESEAU CYCLABLE



DESCRIPTION DE L'ACTION

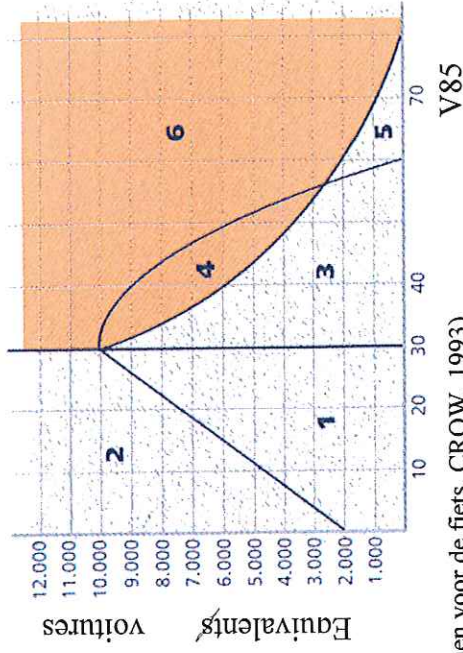
Avant de décliner le plan vélo, il est nécessaire de rappeler quelques caractéristiques de base.

Profil de l'espace disponible dont le cycliste a besoin



Source :
Aménagement cyclable -1996-

Mixité ou séparation des usagers



(source : Tekenen voor de fiets, CROW, 1993)

V85 est la vitesse en dessous de laquelle 85% des véhicules circulent

Zone 1 : lorsque V85 est inférieure ou égale à 30 km/h, la mixité est recommandée

Zone 2 : situation assez rare, des bandes de roulement suggérées sont éventuellement aménagées

Zone 3 : si la route est un itinéraire conseillé, la construction d'aménagement pour cyclistes peut être justifiée.

Zone 4 : une piste cyclable est souhaitable.

Zone 5 : voir zone 3

Zone 6 : des pistes cyclables sont nécessaires lorsque les cyclistes sont autorisés

Les principes du plan vélo

La carte de la commune entière qui se rapporte à cette catégorie d'usagers identifie des espaces publics devant leur être particulièrement favorables. Toutefois, les mesures peuvent en être sensiblement différenciées selon les besoins de différentes catégories de cyclistes, en particulier les suivantes :

1. les « promeneurs » (de tous types)
2. les « louveteaux » (peu expérimentés / sûrs d'eux)
3. les « lièvres » (expérimentés et sûrs d'eux)

Composantes d'un futur réseau communal

Plusieurs catégories de voies devraient être spécialement aménagées pour ces usagers, étant parfois destinées à l'ensemble des catégories ci-dessus identifiées, parfois préférentiellement à l'une ou l'autre seulement :

- o des « voies vertes », autonomes
- o des pistes cyclables D7/D9 (au sens du code de la route)
- o des pistes cyclables marquées
- o des itinéraires sur chaussée partagée, avec modération de la vitesse (zones 30, ...)
- o des rues « centrales » (densité et diversité d'activités) dans la vie des agglomérations
- o des voies à vocation essentiellement récréative, en site isolé / excentré (par rapport aux agglomérations qui composent l'entité)

Les voies les plus importantes qui seraient destinées aux cyclistes seraient les « voies vertes » qui devraient satisfaire les besoins de

l'ensemble de ces usagers, et donc aussi répondre à des besoins de type utilitaire et de loisirs (mélange / complémentarité de fonctions, notamment selon les périodes).



Nous avons identifié 3 voies vertes fortes à réaliser, qui sont d'ores et déjà planifiées par la commune, dont certaines modalités pourraient peut-être encore être affinées / améliorées :

1. La voie verte de la Chiers qui est amorcée aujourd'hui à la frontière avec le Grand-Duché où elle se connecte au « réseau national de pistes cyclables ». Il s'agit d'une voie verte devant suivre la Chiers, d'un côté ou de l'autre, et devant unir le Grand-Duché à la France en passant par Athus. Compte tenu de sa localisation, un peu excentrée par rapport au noyau urbain d'Athus, elle devrait, en tant que telle, avoir un rôle essentiellement récréatif et touristique
2. Une « antenne » importante de cette voie verte 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. Grâce à cette

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

« antenne » forte, la voie verte de la Chiens pourrait aussi avoir un rôle utilitaire important, notamment par rapport aux écoles d'Athus. Cette antenne devrait également, compte tenu de ses caractéristiques d'aménagement, dégager un effet très structurant dans l'entité d'Athus, connectant les principaux équipements / lieux fréquentés, en constituant ainsi une « colonne vertébrale » -bis (par rapport à la Grand-Rue et la rue de Rodange)

3. Un autre projet de « voie verte » (non-désignée ainsi) est projeté aujourd'hui le long de la Bruhl à Aubange, dont la commune nous a livré le parti général de tracé, qui devrait relier le centre d'Aubange et la zone du Bredebusch en passant par la future base de loisirs / culture du Clémaraire. Dans ce tronçon, nous pensons que le tracé défini par la commune devrait être légèrement corrigé à proximité de Battincourt pour être plus direct et moins vallonné, en créant pour la cause un tracé qui suivrait en continu le fond de vallée, de sorte que ce tronçon ait les caractéristiques fondamentales d'une voie verte, à double vocation utilitaire (liaison entre agglomérations) et de loisirs

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/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)

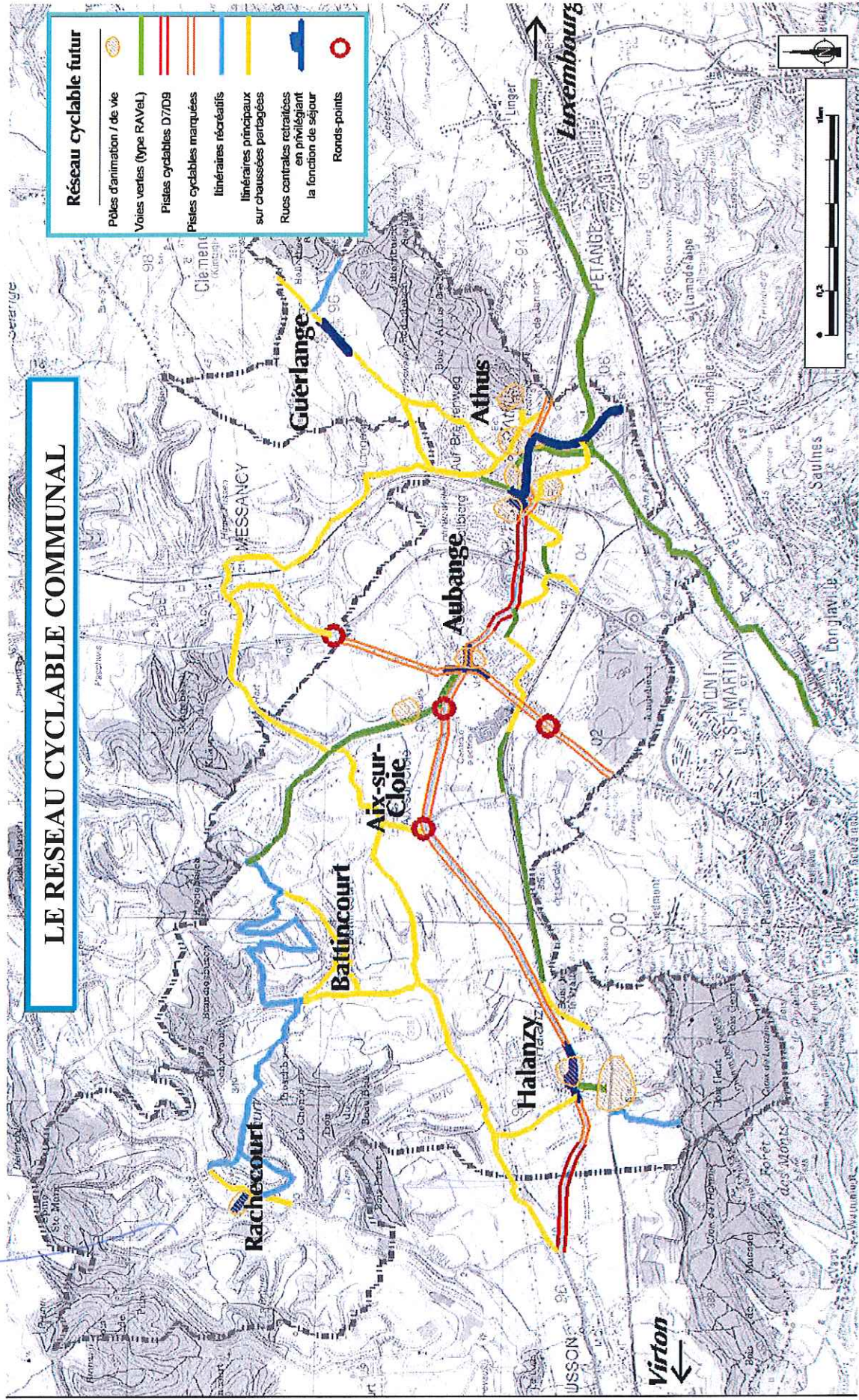
Quelques tracés sont identifiés comme devant offrir une fonction principale « de loisirs » :

- Il s'agit en particulier du projet communal Aubange – Rachecourt dont les caractéristiques, à l'ouest du Bredebesch, nous paraissent conformes à cette seule vocation (tracé et relief très tourmenté, « récupérant » de nombreux chemins agricoles ou forestiers existants)
- Il s'agit aussi de deux tracés localisés, à Halanzy et Longeau, devant connecter de façon préférentielle les zones boisées « au reste du monde »

L'une ou l'autre « infrastructure » devrait permettre de liasonner correctement les agglomérations :

- nous pensons ici particulièrement à l'aménagement d'un rond-point au croisement de la N81 et de la N883, qui devrait raccourcir de plus de 1km le trajet reliant Aubange et

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

Messancy, en particulier pour cette catégorie d'usagers.

- Le croisement de la N88-rue des Clémarais pourrait aussi peut-être bénéficier d'une mesure d'aménagement de ce type, à la fois pour cette catégorie d'usagers, mais aussi pour les piétons et pour calmer la circulation le long de cette voirie régionale dans la traversée d'Aubange.

D'autres aménagements de ce type, très utiles, sont par ailleurs planifiés par le MET, dont le dimensionnement et les caractéristiques devraient être aussi adaptés à cette catégorie d'usagers.

Nous avons cartographié également des propositions de pistes cyclables, exclusivement le long 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 :

- Le long de la N883, nous pensons que des pistes cyclables marquées constitueraient la solution la plus adaptée à la configuration des lieux, tout en s'inscrivant dans un projet global de réaménagement sur base d'un concept de « traversée d'agglomération », le centre d'Aubange pouvant même peut-être bénéficier d'un statut de « zone 30 », reconditionné par exemple en comportant des « bandes cyclables suggérées »
- Le long de la N88, nous pensons que des pistes cyclables surélevées de type D7 seraient tout à fait nécessaires, sauf

dans les parties centrales des agglomérations traversées où des pistes cyclables marquées seraient plus adaptées à la spécificité des lieux. En fonction de l'aspect plus ou moins volontariste du retraitement de l'espace public, en relation avec la fonction de séjour, les pistes cyclables marquées pourraient même laisser place, dans le cœur de ces agglomérations, à des bandes cyclables suggérées voire à l'absence totale de mesure d'aménagement spécifique, au profit du partage de l'espace (exemple de la Grand-Rue à Athus), avec simple inscription de logos au sol

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 / 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) :

- Voiries locales devant compléter les sections à aménager en site indépendant afin d'unir Halanzy, Aubange (gare) et Athus, profitant d'une part du passage à niveau de la N88a et d'autre part de l'ouvrage dénivelé d'intérêt local passant sous la A28, entre la N88 et l' »Athus-Meuse »
- Enfilade de voiries à caractère local entre Musson et Messancy en passant par Aix-sur-Cloie et suivant en partie un cours d'eau (La Batte) afin de minimiser les contraintes de relief et de rendre le trajet le plus agréable possible

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

(parcours très agréable et calme). Cet itinéraire important serait relié aux agglomérations par des « antennes » tentant de minimiser également les contraintes de relief tout en reliant les agglomérations et en cherchant à former un « effet-réseau » avec d'autres types de voies cyclables mentionnées plus haut

- Liaison entre Athus et Messancy (et au-delà Arlon) le long des rues Arend et de Longeau qui suivent le lit majeur de la Messancy
- Liaison Athus – Guerlange – (Clémency)
- Enfilade des rues de l'Eglise, Neuve et de la Promenade dans le centre d'Athus (cfr infra)
- Enfilade des rues Haute, des Usines et Cockerill, également dans le centre d'Athus (cfr infra)

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.

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.

Entre autres, la commune pourrait songer à développer des 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 mais dans toute l'entité communale.



Nous avons par ailleurs établi une carte séparée pour l'entité d'Athus, dans le cadre du plan de circulation que nous y proposons, ainsi que d'un intérêt pour y développer fortement la fonction de séjour (y compris toute l'animation et l'activité économique urbaine liée). Y figurent notamment des mesures plus ciblées concernant les cyclistes :

- 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 le long de 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, ...
- Dans le cadre de la mise en œuvre du plan de circulation d'Athus, mise en place simultanée de SUL

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

- Mise en zone 30 d'Athus, privilégiant le partage de l'espace public avec les cyclistes, grâce à la double modération d 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 la raccord entre les voies vertes de la Chiers et de la Messancy, près de leur point de confluence
- Nous avons aussi identifié des carrefours qui devraient être retraités, au profit notamment de cette catégorie d'usagers
- Développement de parkings vélos dispersés, en particulier sur les places et aux abords des équipements

Remarquons la coupure importante que constitue le site du chemin de fer au nord de la gare entre les nouveaux quartiers résidentiels qui se sont développés de part et d'autre. Si un passage inférieur existe bien pour les « relia », nous estimons que ses caractéristiques ne permettent pas de l'inscrire « décemment » sur des cartes et qu'en tout cas, nous ne pensons pas qu'il soit approprié de le « valoriser » parce qu'il ne le permet à notre avis pas.

Nous avons dès lors cherché à apprécier la possibilité de réaliser un nouvel ouvrage de franchissement des voies. Les contacts spécifiques que nous avons eus avec la SNCB à ce sujet indiquent la nécessité, en toute hypothèse, de préserver le patrimoine foncier, compte tenu des besoins de triage et de stockage de matériel roulant sur des « grills », de part et d'autre des voies de passage.

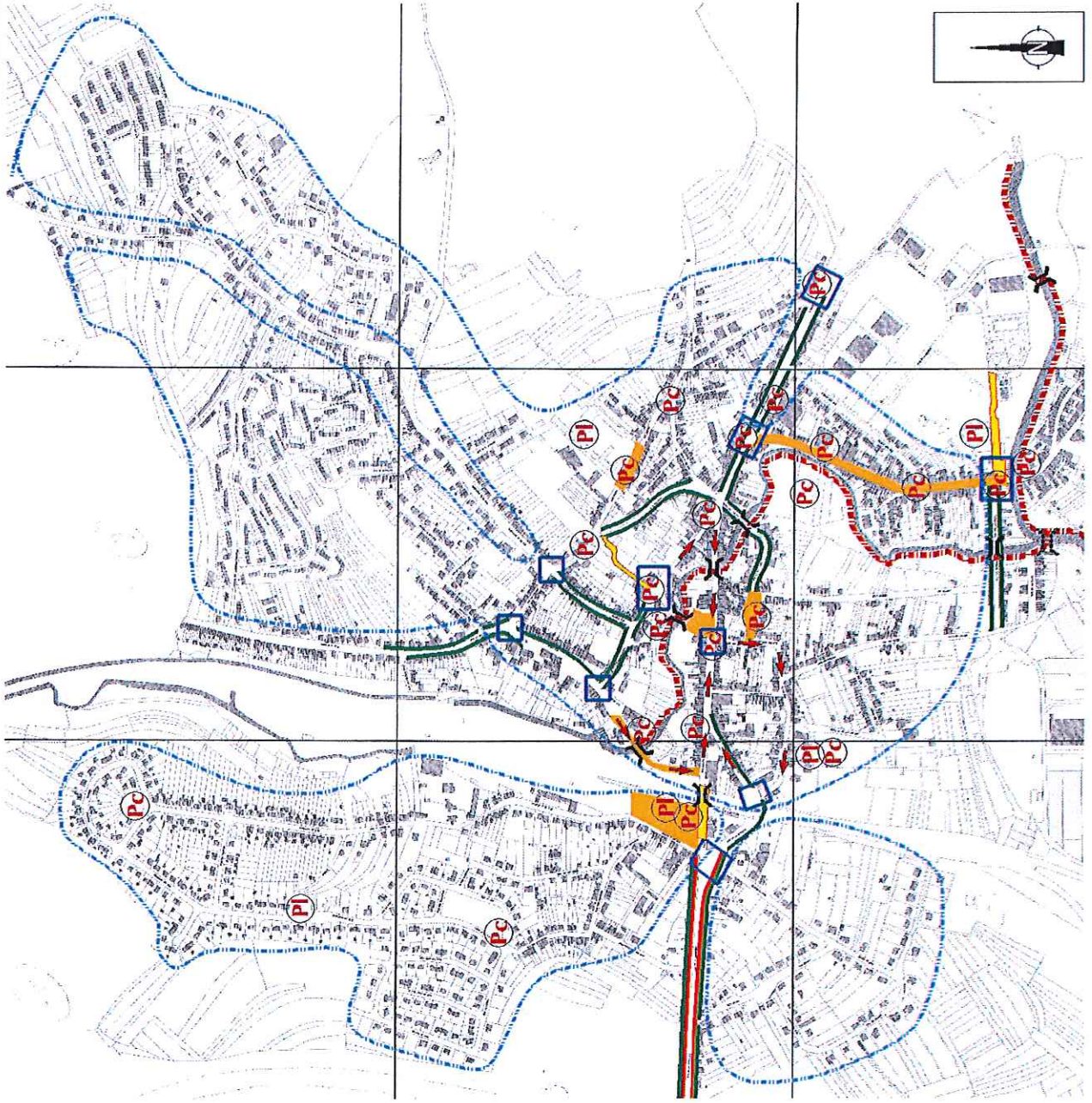
Compte tenu qu'il faille ainsi respecter un site très large, il ne nous semble pas raisonnable de défendre fermement un projet de nouvelle passerelle de franchissement, compte tenu de son coût assez élevé,

même si ce serait un lien important pour établir des contacts / échanges entre les quartiers concernés et offrir des raccourcis, notamment pour se rendre dans les équipements sis plutôt côté Est de l'entité.

Un projet particulier devrait être développé à notre avis 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. Dans un premier temps, nous pensons spécialement à un parking couvert et gardé (quitte à être également payant, comme dans d'autres gares SNCB).

Ce site pourrait ensuite offrir un service de location de vélos (lorsque les projets « phares » au niveau des loisirs seront suffisamment avancés). A moyen/long terme,, ce projet pourrait évoluer vers le type « centre multi-services », au moins pour les cyclistes (par exemple en partenariat avec un vélociste), voire pour l'ensemble de la mobilité communale ou supra-communale (cfr nombreux exemples étrangers).

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE



	Espaces piétons à valoriser
	Espaces publics privilégiant la fonction de séjour
	Carrefour à réaménager spécialement
	Zone 30
	Ponts / passerelles Existants / Projétés
	Trottoirs à (ré) aménager
	Pistes cyclables à aménager
	Voies vertes
	Sens uniques limités pour cyclistes
	Parkings vélos / courte durée

Athus

Mesures spécifiques à mettre en oeuvre à court terme en faveur des piétons et des cyclistes (et de la fonction de séjour en général)



THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION N°2 : Mise en place d'un stationnement vélo

CONTEXTE

Comme pour la voiture, le stationnement des vélos fait partie intégrante d'une politique volontariste en faveur des déplacements cyclistes. L'utilisation de ce mode de transport, très avantageux à tout point de vue est souvent subordonnée à la possibilité de disposer d'une potentialité de stationnement de son vélo à proximité du lieu de destination. Celle-ci doit être dotée d'équipements spécifiques en cohérence avec le lieu et la durée de l'arrêt.

Pour favoriser une l'utilisation du vélo, la commune doit donc offrir des stationnements vélo en suffisance, confortables et sécurisés à proximité des pôles attractifs.

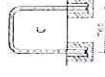
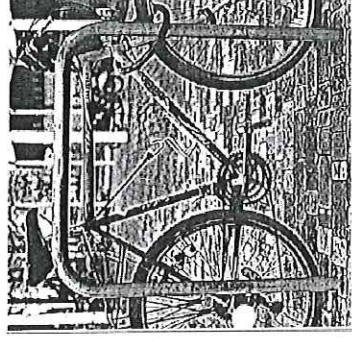
OBJECTIFS POURSUIVIS

- Proposer une offre en stationnement devant les pôles attractifs pour les cyclistes ;
- Sécuriser cette offre contre le vol du vélo;
- Offrir un confort pour le stationnement (facilité d'accrochage, espace suffisant).

DESCRIPTION DE L'ACTION

A. Les quatre types de stationnement vélo :

- 1 : **Le stationnement vélo de type simple.** En général, il se présente sous la forme d'un U renversé en acier peint ou galvanisé. Il est économique (de l'ordre de 75 €) et permet de protéger contre le vol le cadre et une des deux roues avec un seul cadenas. Son utilisation recommandée pour un stationnement de courte durée dans des endroits fortement fréquentés.



- 2 : **Le stationnement vélo de type complet.** Ce dispositif, plus onéreux (de l'ordre de 225 €), permet la protection contre le vol du cadre, des deux roues et de la selle avec un seul cadenas. Il est adapté au stationnement de durée moyenne (demi-journée).



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

- 3 : **Le stationnement vélo de type box fermé.** Ce type d'infrastructure permet une protection totale du vélo mais présente plusieurs inconvénients : il est très onéreux (de l'ordre de 1250 €), requiert beaucoup d'espace ainsi qu'une gestion des emplacements et pose parfois des problèmes d'intégration dans le paysage urbain. Ces box sont recommandés pour un stationnement de longue durée (journalière), dans des endroits peu surveillés comme les gares ou aux arrêts de bus.



- 4 : **Le stationnement vélo de type parc et espaces verts.** Il convient en général, d'équiper ces lieux de détente de U renversés en acier peint (cf. type simple) ou de modèles équivalents en bois afin d'intégrer ces équipements aux mobiliers pour les parcs. Ces dispositifs sont donc adaptés au stationnement de courte durée dans les parcs et peuvent également équiper les itinéraires de type RAVeL.

B. Localisation des différents types de stationnement :

Ces équipements sont implantés à proximité des pôles attractifs pour les cyclistes, les types sont choisis en fonction de la durée des activités (courte, moyenne ou longue durée).

NB: Les établissements scolaires sont équipés de rateliers d'une capacité équivalente à 5% de leur effectif. Ces rateliers sont situés à l'intérieur de l'enceinte et protégés des intempéries.

Un plan d'équipements de parkings vélos pourrait aussi être développé, 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, tels que :

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

PARTENAIRES

- Pilote : la Commune d'Aubange
- Partenaires : les gestionnaires des pôles où sont implantés les équipements de stationnement

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Recherche de partenariats avec les commerçants pour l'achat et l'installation d'équipements en face de leur établissement.
- Promotion des déplacements cyclistes et par la même occasion, lancement d'une campagne de sensibilisation sur le thème du vol de vélo et l'utilisation des dispositifs d'attaches.
- Mise en œuvre du schéma directeur de signalisation cycliste renseignant les stationnements

THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION N°3 : Mise en place d'un jalonnement vélo

CONTEXTE

Le jalonnement actuellement en place sur les différentes voiries de l'entité est conçu pour les automobiles. Cette signalisation qui pourrait convenir pour les itinéraires « rouges » ne prend pas en compte les nouveaux itinéraires de type « verts » proposés par le plan vélo et ne renseigne pas les pôles de stationnement vélo.

La mise en place d'un jalonnement spécifique pour les cyclistes est donc nécessaire. Pour ce faire, un schéma directeur de signalisation directionnelle pour cyclistes doit être établi.

La signalisation mise en place pourra présenter un design original la distinguant totalement de la signalisation pour automobiles.



OBJECTIFS POURSUIVIS

- Aider les cyclistes à se repérer dans la commune et à choisir leur itinéraire en fonction de leurs compétences et de leurs desiderata (vert ou rouge);
- Renseigner la distance et le temps nécessaire pour arriver à destination.

DESCRIPTION DE L'ACTION

A. Etude du jalonnement :

- Définition des pôles à jalonner (voir proposition sur carte) ;
- Définition des itinéraires ;
- Elaboration des « fiches carrefour » synthétisant les mentions à indiquer aux carrefours (Schéma directeur) ;
- Dessins des panneaux ;
- Réalisation du piquetage.

B. Implantation du jalonnement :

- Mise en fabrication des panneaux ;
- Implantation des panneaux.

PARTENAIRES

- Pilote : la Commune d'Aubange
- Partenaires : le Service Technique Provincial et le MET



MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Edition d'une carte des itinéraires cyclables de la commune, indiquant les distances, les temps de parcours et les difficultés (pentes, traversées d'axes, ...). Cette carte sera distribuée aux résidents de la commune et mise en vente dans les organismes touristiques ;
- Promotion des déplacements cyclistes.

THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION N°4 : Promotion des déplacements à vélo

CONTEXTE

L'utilisation du vélo à Aubange est actuellement trop marginale, il faut en rechercher en grande partie l'explication dans la cohabitation de plus en plus difficile et insécuritaire de ce mode de transport avec la circulation automobile générée principalement par un manque d'infrastructures adaptées sur l'ensemble de la commune.

OBJECTIFS POURSUIVIS

Créer, en association avec les gestionnaires de voiries, un organe permanent au sein de la Commune d'Aubange, de rassemblement, de promotion, d'échanges dédiés aux déplacements vélo. Cette « Cellule Vélo » aurait un rôle actif dans le domaine de la communication, de l'information mais aussi dans le domaine de l'infrastructure où en association avec les services techniques des gestionnaires de voiries, elle déterminerait les campagnes d'entretien et de création du réseau.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Enfin, la commune pourrait susciter des initiatives pour encourager l'usage de ce mode transport, en partenariat avec d'autres partenaires, comme par exemple :

- Brigades policières à vélo
- « Vélo-bus » pour accompagner les enfants en groupe à vélo sur le chemin de l'école, sous l'escorte d'adultes
- « événements » (ex. « le beau vélo de RAVeL » lorsque des parties significatives de voies vertes auront été mises en service)
- parcours culturels / touristiques
- vacances centrées sur le thème du vélo pour les « classes vertes »
- ateliers pédagogiques centrés sur le vélo
- soutien à des initiatives d'entreprises / de groupes d'entreprises pour leur personnel



PARTENAIRES

- Pilote : la Commune d'Aubange
- Partenaires : les gestionnaires de voiries : le Service MET



THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION N°5 : Le plan piéton et PMR

CONTEXTE

Tout usager de mode mécanisé est lors de son déplacement également un piéton. En effet, lorsque son véhicule est stationné, l'automobiliste n'a pas d'autre choix que d'utiliser ses jambes pour se rendre sur son lieu de destination. Des lors la difficulté n'est pas de faire marcher les gens, mais de les faire parcourir des distances un peu plus importantes et de leur faire comprendre que ce mode de déplacement est le plus pratique dans un environnement urbain.

Dans ce PCM, l'accent est mis sur la continuité des itinéraires en centre ville, et particulièrement sur les liaisons entre les aires de stationnement ou les points d'arrêt du transport public et les zones d'activités, au sens large.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Inscrire dans le paysage urbain, des traces ou cheminements complets qui favoriseront les déplacements à pied

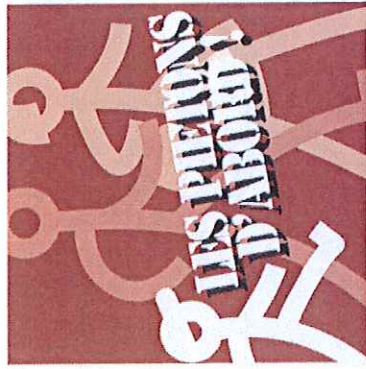
- Développer des itinéraires continues pour les personnes à mobilité réduite, spécialement entre les places de parking qui leur sont réservées et les pôles d'activités.

La carte se rapportant spécifiquement à ces usagers pour l'ensemble du territoire communal ne fait que compléter / conforter celle se rapportant aux cyclistes. En effet, pratiquement toutes les mesures que nous avons proposées pour les cyclistes serviraient également les intérêts des piétons et PMR, à la notable exception des pistes cyclables marquées (et autres éventuelles bandes cyclables suggérées) :

- des « voies vertes » sont à notre avis par essence destinées à l'ensemble des usagers non-motorisés, sous forme d'espace partage
- les voiries « partagées », sans l'être généralement pour les piétons, devraient offrir indirectement des conditions qui leur soient (très) favorables
- des pistes cyclables D7 doivent dans notre esprit être également utiles pour les piétons, tout au moins en dehors des agglomérations (au sens du code de la route)

Les aménagements complémentaires spécifiques prioritaires (trottoirs en général) que nous avons identifiés au profit des piétons et PMR sont motivés par les aspects suivants (sans ordre hiérarchique a priori) :

- La présence d'un bâti à front de voirie (ou tout proche) et assez dense (ex. N883 à Aubange)
- La proposition de pistes cyclables marquées (et non D7/D9)



Charte des aménagements en faveur des piétons.

Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière 1995



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

- L'état et/ou les dimensions insuffisantes des trottoirs actuels (cfr phase 1 de l'étude)
- La présence d'équipements collectifs attirant beaucoup de piétons
- L'intensité et la nature du trafic motorisé
- La fréquentation piétonne (actuelle ou potentielle)

Sur ce dernier point, il nous semble important de « raccrocher » particulièrement la logique piétonne à celle des pôles TC, actuels mais plus encore à venir, faisant en cela explicitement référence au volet concerné de la présente étude. La composante « piétons » en est d'autant plus importante que le service futur « fort » des rapidobus supposera pour certains habitants un trajet assez long à pied (ou à vélo) par rapport à l'arrêt (unique) qui est prévu dans chaque agglomération.

Le volet TC de la présente étude a proposé, pour rappel, une hiérarchisation / spécialisation de ces futurs pôles TC communaux :

- Athus-gare, pôle majeur de transports (publics) de tous types
- Halanzy gare : pôle ferroviaire + Telbus + P+R
- Halanzy centre : pôle d'échange Rapido + Telbus
- Carrefour d'Aubange : échanges entre Rapidobus ?
- Athus écoles : terminus services scolaires, donc très actif aux entrées – sorties d'écoles (et secondairement, pour assurer des activités para-scolaires)

Les aménagements spécifiques proposés sont donc assez ciblés, devant être considérés comme des priorités. Il en ressort, fondamentalement (cfr aussi phase 1 de la présente étude) :

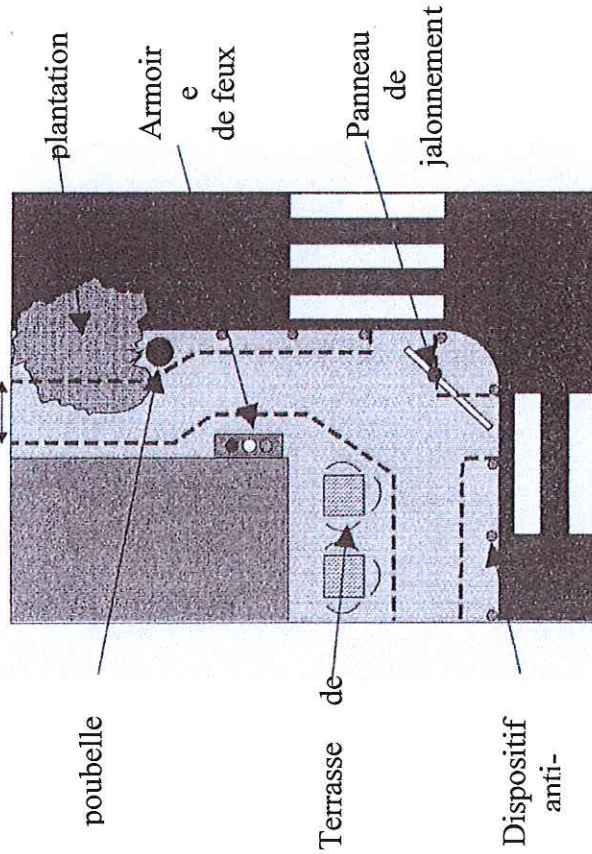
1. Aubange souffre d'un croisement de voiries régionales ayant, à une certaine époque, été configurées en faveur du seul trafic motorisé, malgré la construction (ultérieure ?) de contournements à caractère (auto-)routier. Il s'agit à nos yeux d'une priorité absolue, au moins dans la partie la plus centrale de l'agglomération (y compris les abords des deux écoles, heureusement assez proches l'une de l'autre)
2. Halanzy reste encore assez bien structurée par rapport à son centre (malgré le récent déménagement du Delhaize), mais des aménagements non-négligeables nous paraissent devoir être réalisés pour les piétons et PMR le long de différentes voiries (communales et régionale) convergeant vers son centre, afin de lui rendre sa cohésion et sa cohérence
3. Athus a bénéficié d'aménagements importants en faveur de ces usagers (cfr phase 1). Les efforts nous paraissent devoir être consentis, à l'avenir, particulièrement autour de la gare, futur centre majeur de transports. Un paragraphe entier est dédié à ce pôle urbain, un peu plus loin

Une fois de plus, cela ne signifie pas que rien ne doit être fait ailleurs :

- D'une part, chaque aménagement de voirie doit accorder une attention particulière à cette catégorie d'usagers, comme s'y emploient tout particulièrement la commune et le service technique provincial depuis des années. Même si la plupart des trottoirs n'ont pas, sensu stricto, la largeur requise par le CWATUP (min. 1,5m), nous ne considérons pas qu'il s'agisse d'un problème compte tenu de la spécificité des lieux. Nous préférons voir appliquées des « normes » flexibles en fonction de la spécificité des lieux, non seulement des « flux » (piétons et trafic motorisé) mais aussi

et peut-être surtout de l'intensité de la fonction de séjour (actuelle ou potentielle / souhaitée). Nous considérons aussi que ces « normes » doivent être relativisées dans des zones 30, étendues, telles que la présente étude les recommande

Espace minimum pour le piéton



- D'autre part, tous les raccourcis doivent être valorisés pour ces usagers, y compris au sein des différents quartiers / lotissements, comme il en existe d'assez nombreux au sein de l'entité communale. Il n'est pas possible de les identifier tous (actuellement ou potentiellement) dans le cadre de cette mission. Mais les efforts récents déployés par la commune sont à épingler à ce sujet, notamment pour donner accès aux

nouvelles zones de jeux / loisirs d'enfants. Il conviendrait également que tous les chemins, spécialement ceux inscrits à l'Atlas des chemins vicinaux, fassent l'objet d'une attention de tous les instants en vue de ne plus être démantelés sans vergogne (par des agriculteurs, des développeurs d'infrastructures lourdes, des lotisseurs, ...).

- Enfin, la commune doit à notre avis poursuivre ses initiatives visant à valoriser des espaces à caractère essentiellement piéton (voies vertes, mais aussi « zones piétonnes », « zones résidentielles » ou « zones à accès limité ») chaque fois que cela peut permettre de valoriser judicieusement la fonction de séjour (que ce soit dans une vocation résidentielle ou de centre fort de la vie collective).

Pour les PMR, mentionnons un certain nombre d'aspects les concernant spécifiquement (nous considérons que tout ce qui est relevé plus haut doit être conçu en tenant compte spécialement de cette catégorie d'usagers, dans le respect en particulier du CWATUP) :

- Maintien du service 105, sauf si les futurs Tel-Bus pouvaient leur être accessibles (cfr volet TC de la présente étude)
- Adaptation des arrêts des rapidobus (au moins les principaux) pour leur permettre l'accès direct aux bus, à plancher surbaissé
- Service d'aide en tout cas à la gare d'Athus, comme la SNCB l'a réalisé dans de nombreuses gares belges, récemment
- Suppression progressive des bordures verticales (ou trop chanfreinées) aux traversées piétonnes, ainsi que des « montagnes russes » aux entrées de garages (au profit de raccords plutôt côté chaussée, tout au moins lorsqu'il y a du stationnement latéral)

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

- Transformation de nombreux quartiers en « zones 30 », préférentiellement sous forme de plateaux surélevés (aux carrefours préférentiellement) et de « trottoirs traversants » leur permettant d'effectuer les traversées de plain-pied
- ...

Dans l'entité, d'Athus, la carte que nous avons réalisée permet de visualiser les mesures prioritaires que nous estimons devoir être mises en œuvre dans les prochaines années. Nous avons identifié différents types de mesures, complémentaires à ce que nous avons déjà détaillé pour les cyclistes un peu plus haut :

- Les « espaces piétons à valoriser » sont des ruelles, voies réservées (principalement) aux piétons, constituant le plus souvent des raccourcis par rapport à des pôles d'attraction plus ou moins importants
- Les « espaces publics privilégiant la fonction de séjour » sont des places, des rues, des lieux, importants dans la vie (économique et sociale) de l'entité, qui mériteraient un lifting important (rénovation complète d'espace public, de façade à façade) :

 - La rue d'Arend aux abords de la gare d'Athus, pour relier celle-ci à la future voie verte en cours d'aménagement le long de la rivière
 - Le croisement de la Rue Grande avec la rue du Centre où pourrait être aménagée une future place
 - La place Verte, qui paraît aujourd'hui assez délaissée
 - Les abords immédiats des écoles / arrêts TEC, pour devenir le « parvis des écoles » plutôt qu'un espace de trafic / stationnement
 - La rue de Rodange, afin de relier organiquement la Rue Grande et la partie de cette importante artère déjà



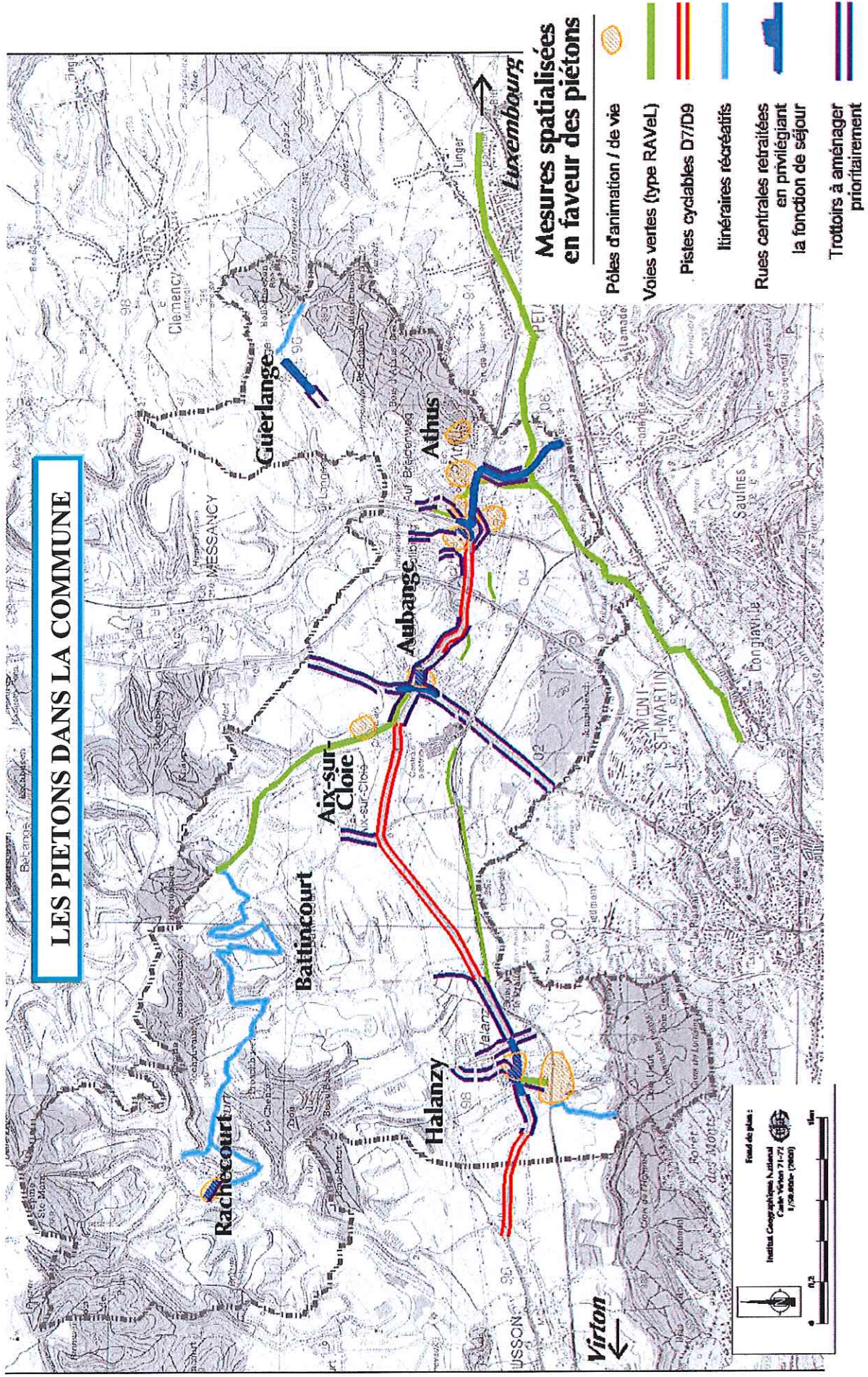
réaménagée voici quelques années et connectée au Grand-Duché (gare de Rodange)

- Nous avons identifié toute une série de trottoirs à rénover prioritairement, 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, principalement dans sa partie centrale, notamment en fonction de sa poly-centralité. Les propositions que nous avons identifiées tiennent compte à la fois de l'état et de la praticabilité des trottoirs que nous avons identifiés en phase 1 de l'étude, et de la fréquentation, actuelle et potentielle basée sur les activités et l'urbanisation existantes

Principalement, c'est toutefois la mise en zone 30 de la plus grande partie de l'entité qui 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.

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE



THEME N°4: LE STATIONNEMENT

ACTION N°1 : Amélioration de la rotation sur les axes commerciaux

CONTEXTE

Le diagnostic a montré que la commune d'Aubange ne connaissait pas réellement de problèmes de stationnement. Néanmoins, l'enquête de dénombrement a constaté des taux d'occupation supérieurs à 80% sur quelques tronçons de l'axe Grand Rue – rue du Luxembourg et sur la rue de Rodange, malgré la présence d'une réglementation (zone bleue).

OBJECTIF

- Améliorer l'accessibilité des zones commerçantes (Grand'Rue, Rue de Rodange,...)

DESCRIPTION DE L'ACTION

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 chaland. Dès lors, il serait



nécessaire de mieux appliquer la réglementation afin en place afin d'augmenter la rotation sur l'axe commercial.

Si après le renforcement des contrôles, la situation ne sait pas améliorée, il sera nécessaire de passer à une tarification des linéaires commerciaux afin d'éliminer le stationnement de longue durée.

La tarification devra être progressive afin de ne pas dissuader les chalands. Par exemple, chaque automobiliste disposerait d'un quart d'heure gratuit, puis devrait s'acquitter de 0,5€ pour la première heure ensuite 1€ par heure supplémentaire.

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.

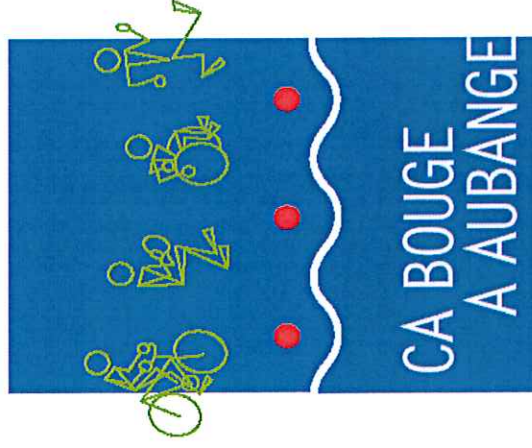
En terme de livraison, l'augmentation de l'offre permettra d'implanter des aires réservées, à certains moments de la journée, sur les axes commerciaux.

THEME N°5: LA COMMUNICATION

ACTION N°1 :Amélioration de la rotation sur les axes commerciaux

CONTEXTE

Le Plan Communal de Mobilité ne sera réellement efficace que s'il est partagé largement par la population de l'entité. Par conséquent, il sera nécessaire de multiplier les campagnes de communication et d'information à des moments clés de l'année. L'ensemble des médias devra être utilisé pour toucher un maximum de personnes.



OBJECTIFS POURSUIVIS

L'objectif de cette action est de définir annuellement les campagnes de médiation sur les thèmes relevant du Plan de Mobilité afin de sensibiliser la population sur la nécessité de mettre en service l'ensemble du projet.

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Réalisation annuelle d'un «livre blanc» sur les éléments de la mobilité des aubonnais
- Participation de la commune à la semaine de la mobilité
- Campagne de presse régulière dans les différents quotidiens
- Réalisation de feuillets d'informations sur les différents travaux entrepris
- Réalisation d'affiches
- Création d'une exposition itinérante sur les thèmes du Plan de Mobilité
- Développement d'une valise pédagogique
- Développement d'actions de sensibilisation sur des thèmes particuliers :

- Action du TEC afin d'expliquer le fonctionnement du réseau
- Journée vélo dans la ville
- Journée ville sans voiture
-

- Réalisation d'enquête de satisfaction sur les espaces publics

PARTENAIRES

- Pilote : la commune et le MET
- Partenaires : la commune, la SNCB, le TEC



5 LE SUIVI DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

L'élaboration du plan communal de mobilité n'est pas une fin en soi. Cette étude fixe les orientations d'organisation de la mobilité au sein de l'entité à court, moyen puis long terme, mais il est nécessaire de la faire vivre.

Le plan communal de mobilité va être mis en œuvre par étape en fonction des priorités et des disponibilités budgétaires. Il sera en outre également nécessaire d'en faire une évaluation a posteriori.

Pour disposer des éléments nécessaires à cette évaluation, mais également pour faire vivre le plan communal de mobilité et pour décloisonner les différents services compétents dans les domaines influençant directement la problématique de la mobilité, il apparaît indispensable de créer **une cellule de suivi**. Celle-ci serait contrôlée par les mêmes acteurs que ceux qui ont suivi l'élaboration du plan communal de mobilité.

Le rôle de cette cellule est triple :

1. Organiser le suivi du plan communal de mobilité

➤ Créer, organiser et mettre à jour, un **observatoire de la mobilité** ; celui-ci est un outil qui permet d'évaluer la mise en œuvre des actions décidées dans le cadre du PCM et de s'assurer de leur efficacité. C'est un dispositif continu d'évaluation. Cette quantification doit permettre d'alerter les différents partenaires sur des dysfonctionnements inattendus consécutifs à la mise en œuvre d'une action ; il est par conséquent un outil d'aide à la décision.

L'observatoire permet :

- D'analyser la réalisation des actions au regard de leur programmation,
- De mesurer les effets de ces actions,
- De mesurer l'atteinte ou non des objectifs.

Cet observatoire est constitué d'indicateurs de mesure et d'évolution de la mobilité, qui peuvent être :

- Des comptages du trafic routier sur les principales voiries desservant la commune : N81, N88,...
- L'estimation des flux PL générés par le zoning industriel
- L'évolution de l'usage du vélo
- Les taux d'occupation du stationnement durant les périodes de pointe, l'évolution de la rotation en cas de modification de la rotation
- Les vitesses de circulation en entrée d'agglomération, dans les zones résidentielles et dans les centres
- Le suivi annuel des statistiques d'accidents corporels de la circulation
- Des données de fréquentation des transports publics (TEC, SNCB, ...)
- La qualité des espaces publics
- ...

Cet outil doit être mis en place dans la première année suivant le plan de mobilité. Il peut être complété par des données socio-économiques, et être utile de la sorte à l'ensemble des gestionnaires du territoire de la commune

➤ Etre le garant de la cohérence des différentes actions qui seront menées dans l'ensemble de l'entité, notamment en termes de développement de l'urbanisation et d'organisation des flux de déplacements.

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

- Animer un comité de suivi du PCM, réunissant techniciens et responsables politiques
- Travailler et développer un « service conseil » pour les entreprises et les services publics afin de les aider à la réalisation de plans de mobilité particuliers, outil visant à favoriser les déplacements domicile-travail, en transport public, à pied ou à vélo.

2. Développer et organiser l'information et la communication :

- Définir un plan de communication sur l'ensemble de l'entité : public ciblé, périodicité de la communication, vecteurs, mesures d'impact,... Ce plan de communication accompagne la mise en œuvre du PCM
- Comme le démontrent les nombreuses actions reprises dans ce document, cette cellule ne peut être efficace que si elle est composée d'animateurs permanents, et si elle est dotée de moyens qui lui permettent d'engager des actions et des études pour faire vivre le Plan Communal de Mobilité.

- Organiser des actions de sensibilisation dans les écoles (continuité du concours de dessin), les entreprises, les administrations, les services sociaux,...

- Développer l'information sur le stationnement dans l'entité afin d'accompagner les différentes mesures qui seront prises dans ce domaine.

- Favoriser le recours aux nouvelles technologies de l'information et de la communication (Internet) afin de limiter le nombre de déplacements pour certains motifs, comme la délivrance de pièces administratives par des services publics

- Développer l'information lors des chantiers de voirie et prévenir l'ensemble des usagers concernés.

3. Organiser et animer des rencontres entre les différents acteurs de la mobilité

Dans un souci de cohérence, il serait préférable que cette cellule soit menée par une seule équipe et sur l'ensemble du territoire du plan communal de mobilité. Cette cellule peut être articulée autour du conseiller en mobilité de la commune qui est, depuis l'initialisation de l'étude, un interlocuteur privilégié pour ce type de problématique. Cette cellule est accompagnée par un comité de suivi qui se réunit quatre à cinq fois par an, où siègent les représentants de l'ensemble des partenaires (Région Wallonne, Commune, association, Intercommunale,...). **Cette cellule peut s'étendre sur un territoire plus vaste et intégrer soit la l'Agglomération transfrontalière ou simplement les communes belges**

L'élaboration du comité de suivi, mais surtout de l'observatoire, nécessite une réflexion préalable sur les objectifs à atteindre et les moyens à mettre en œuvre : **que va-t-on observer ?**

Ceci implique :

- **La définition des objectifs à atteindre**

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

- **La définition d'indicateurs pertinents**, dont les quatre règles sont simplicité, fiabilité, pérennité et pertinence :
- Définition d'indicateurs en fonction des actions retenues,
 - Définition méthodologique précise des indicateurs : détermination du mode de calcul, des lieux géographiques, du mode de constitution, de la périodicité des sources utilisées, des coûts.
- **La définition d'une situation initiale**, qui servira de référence et permettra de vérifier les méthodologies nécessaires à la récolte et à la réalisation de certains indicateurs.