



MINISTÈRE WALLON DE
L'ÉQUIPEMENT ET
DES TRANSPORTS



SOCIÉTÉ RÉGIONALE
WALLONNE DES TRANSPORTS

PLAN DE MOBILITÉ DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

Rapport final

Octobre 2005



SOMMAIRE

RESUME.....	I
1 INTRODUCTION.....	1
2 LA HIERARCHISATION DE LA VOIRIE.....	4
2.1 CONTEXTE	5
2.2 OBJECTIFS POURSUIVIS.....	5
2.3 LA CLASSIFICATION.....	5
3 LES FICHES ACTIONS	11
3.1 LE RESEAU ROUTIER.....	13
3.1.1 Sécurisation de la N89.....	13
3.1.2 Sécurisation de la N40.....	17
3.1.3 Aménagement de la N826.....	21
3.1.4 L'accès Sud via St.-Pierre.....	29
3.1.5 L'accessibilité du zoning de Flohimont.....	33
3.1.6 La sécurisation des villages.....	34
3.2 LES TRANSPORTS PUBLICS.....	36
4.2.1 Introduction.....	36
4.2.2 Amélioration de la qualité du service ferroviaire.....	41
4.2.3 La restructuration du réseau TEC.....	51
3.3 LES MODES DOUX.....	62
4.3.1 Le réseau cyclable	62
4.3.2 Mise en place du stationnement vélo.....	69
4.3.3 Mise en place du jalonnement vélo.....	71
4.3.4 Promotion des déplacements vélos	72
4.3.5 Le centre de Libramont.....	73
3.4 LA COMMUNICATION.....	79
4 LE SUIVI DU PLAN DE MOBILITE	80



MINISTRE WALLON DE
L'EQUIPEMENT ET
DES TRANSPORTS



SOCIÉTÉ RÉGIONALE
WALLONNE DES TRANSPORTS



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY



Résumé



Octobre 2005



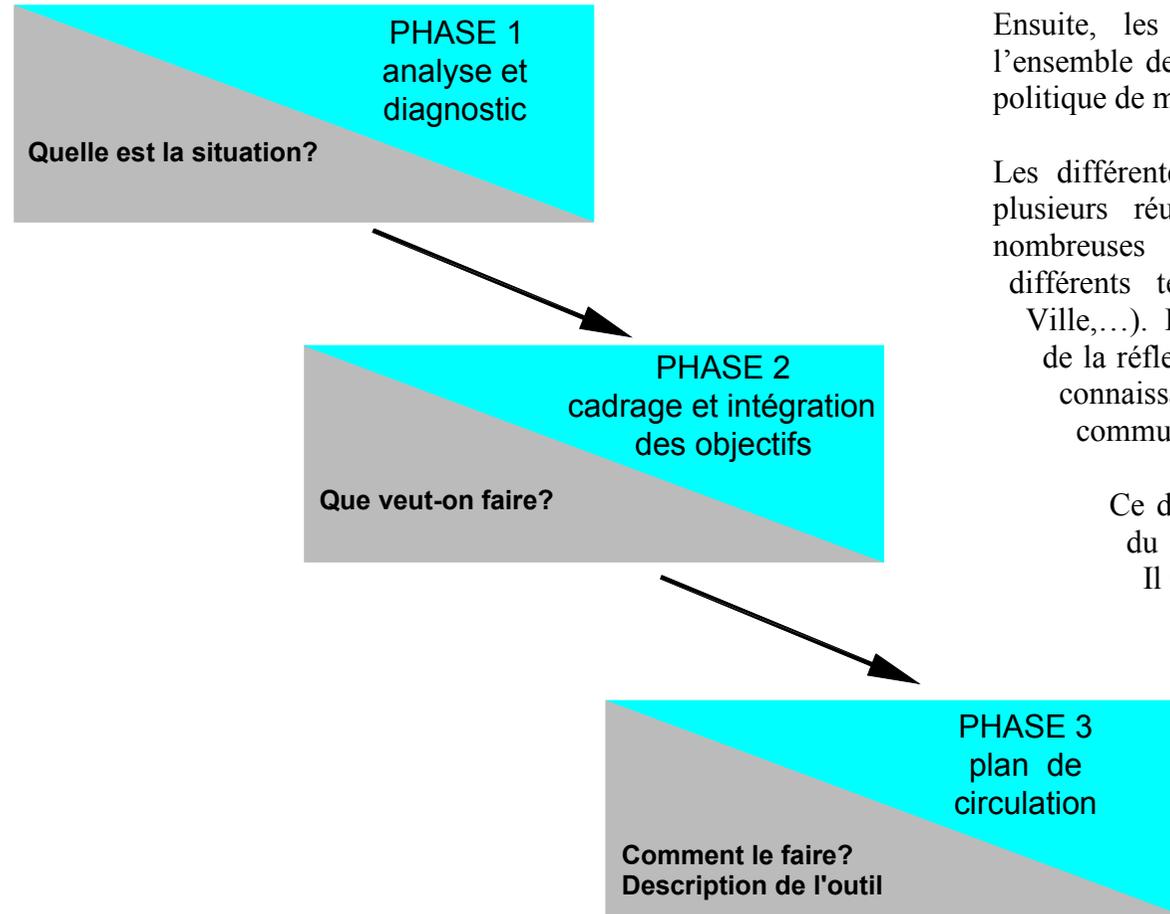
agora

1 INTRODUCTION

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

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 de Libramont-Chevigny.

Cette étude se décompose en 3 phases:



Les phases 1 et 2 furent approuvées le 20 février 2003.

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 de Libramont-Chevigny.

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 de Libramont-Chevigny. Il se décompose de la façon suivante :

- le premier chapitre reprend la hiérarchisation des voiries qui en découle,
- le deuxième détaille les moyens de mise en œuvre du Plan Communal de Mobilité, sous forme de fiches actions,

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

- la quatrième phase les 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 LA HIERARCHISATION DE LA VOIRIE

2.1 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.

2.2 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 libramontois, 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.

2.3 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'usager.

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'E411

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
- donne 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 N89

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.

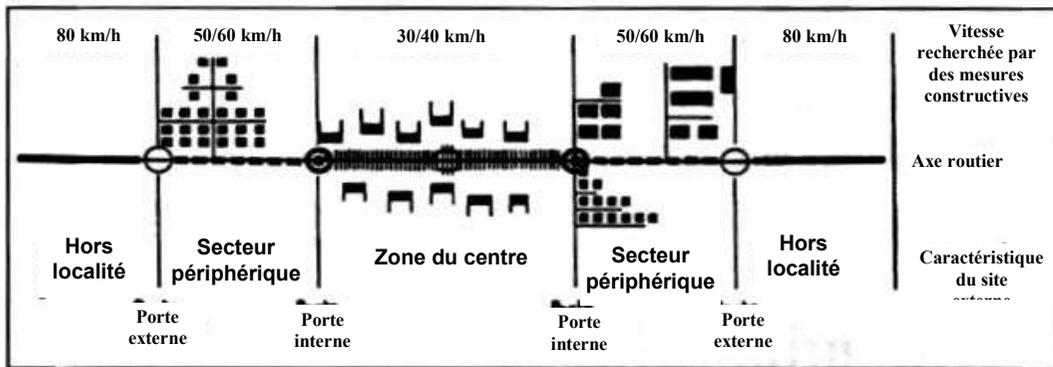
Par conséquent, la bonne organisation du niveau 3 est fortement conditionnée par l'architecture et le bon fonctionnement des réseaux supérieurs.

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 et 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 vitesses importantes.

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY



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 essentiellement nocturne.

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

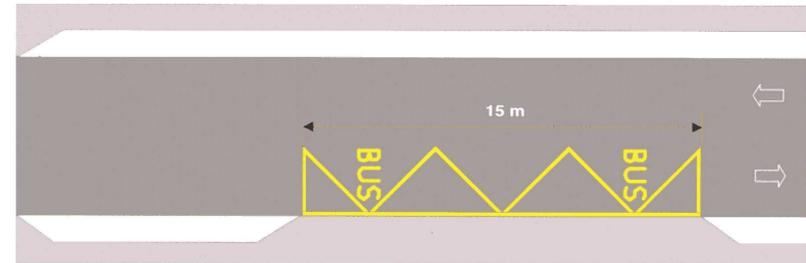
Les vitesses préconisées varient entre le 70 km/h pour les pénétrantes (avec peu d'accès riverains et de traversées piétonnes) et 50 km/h pour les voiries en zone urbanisée. Ce niveau devra faire l'objet de contrôles réguliers du respect des limitations de vitesse.

Le 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

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 le plus souvent de passages piétons.



NIVEAU 4 : liaisons interquartiers

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.

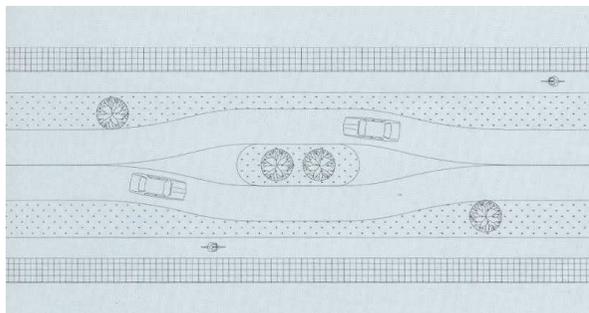
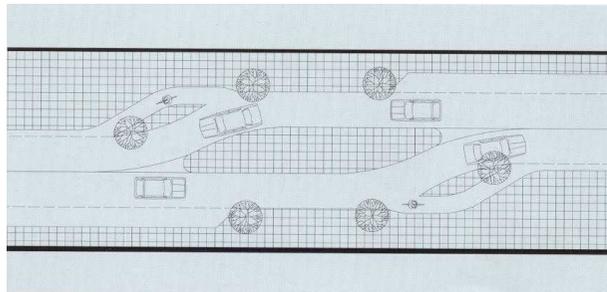
Le trafic local est prépondérant. Ces voiries doivent être interdites aux poids lourds (excepté pour la circulation locale). Le stationnement s'implante longitudinalement sur la chaussée, voire en épis dans les zones commerçantes quand la voirie le permet.

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

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

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).

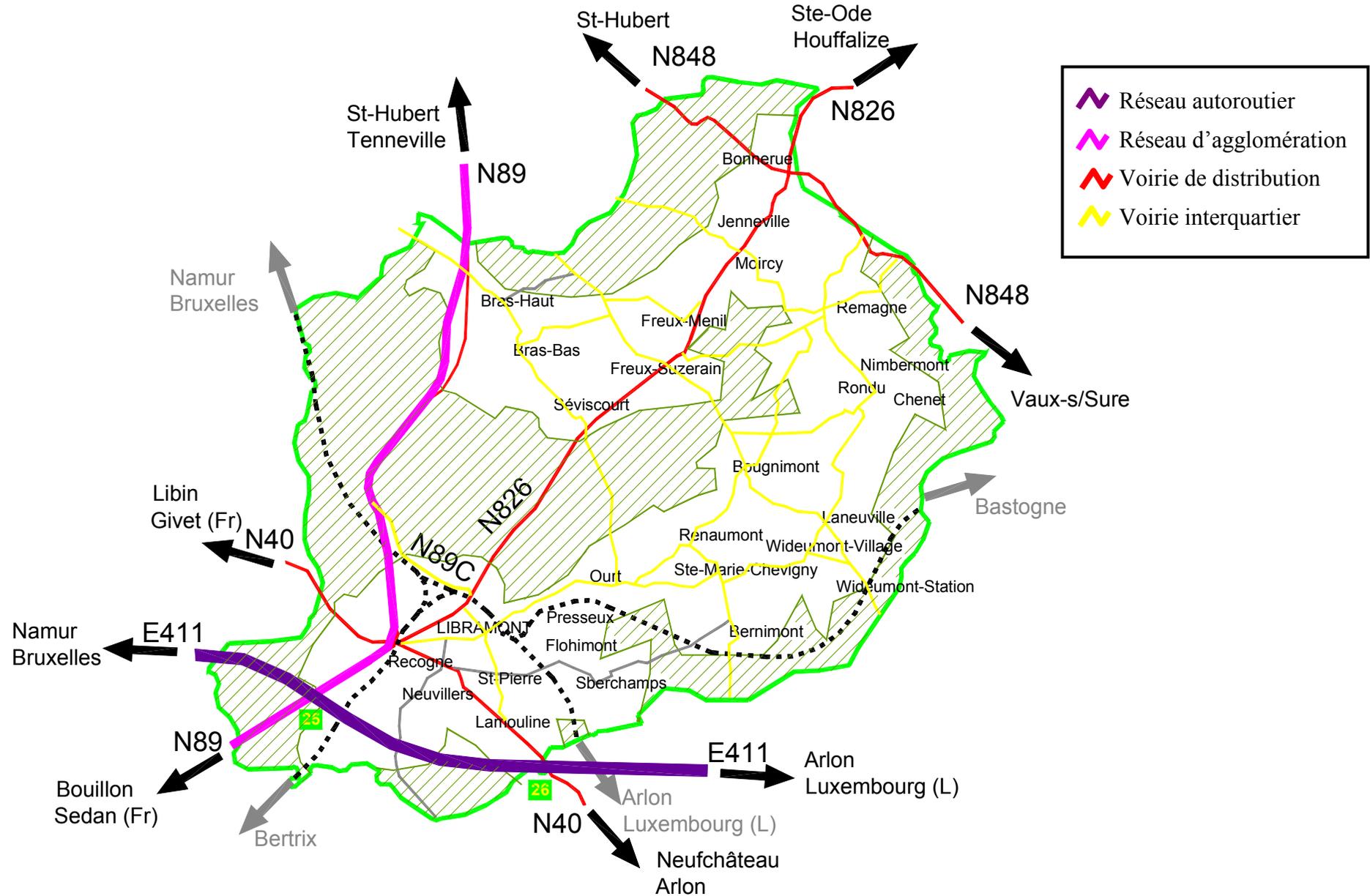


PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

Échelle des territoires et portée des déplacements	Région	Agglomération	Communal	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 ou longitudinal (urbain)	Longitudinal	Longitudinal
Échelle du traitement paysager	Grande échelle, susceptible d'être appréhendée à grande vitesse	Grande échelle, au 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 DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

PROJET DE HIERARCHISATION DES VOIRIES SUR LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY



3 LES FICHES ACTIONS

THEME N°1 : LE RESEAU ROUTIER

ACTION N°1 : Sécurisation de la N89

CONTEXTE

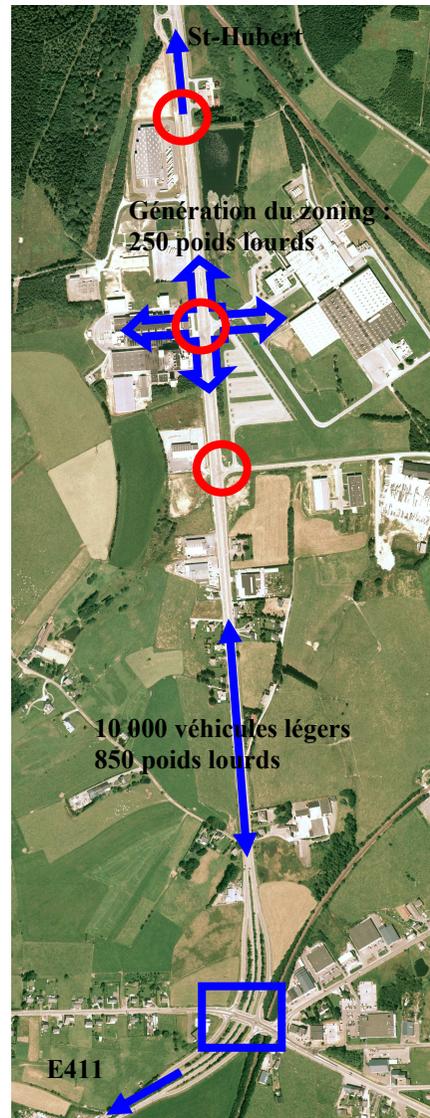
La N89 est une voirie à vocation régionale (RGG3) qui absorbe les échanges rapides d'orientation Nord-Sud. Elle est le complément du réseau autoroutier.

Ses caractéristiques traduisent cette fonctionnalité : 2x2 voies de circulation, berme centrale, carrefours dénivelés,...

Néanmoins, certains sites ne présentent pas toutes les conditions de sécurité optimales. C'est le cas, sur le territoire de Libramont, des accès du zoning industriel de Recogne

L'implantation des activités de part et d'autre de la N89, renforce le potentiel accidentogène de la voirie, d'autant plus que de nombreux mouvements sont complètement traversants.

Le danger provient essentiellement des différentiels de vitesse



enregistrés aux abords du zoning de Recogne.

OBJECTIFS

- Optimiser la superposition des fonctions de transit et de desserte
- Sécuriser les accès au zoning de Recogne
- Sécuriser les échanges avec la rue Tibêteme

DESCRIPTION DE L'ACTION

La sécurisation des différents accès des zones d'activités situées le long de la N89 passe par une modération des vitesses pratiquées sur la N89 et par une amélioration des différentes insertions sur la voirie principale.

Par conséquent, le projet comprend deux éléments indispensables :

- La création d'une zone de décélération en amont des carrefours d'échanges,
- L'implantation d'un ou de plusieurs giratoires («long-point») afin d'éviter les conflits lors des « tournes-à-gauche ».

Plusieurs solutions sont possibles et une programmation graduelle est indispensable afin de sécuriser au plus vite le site.

A long terme

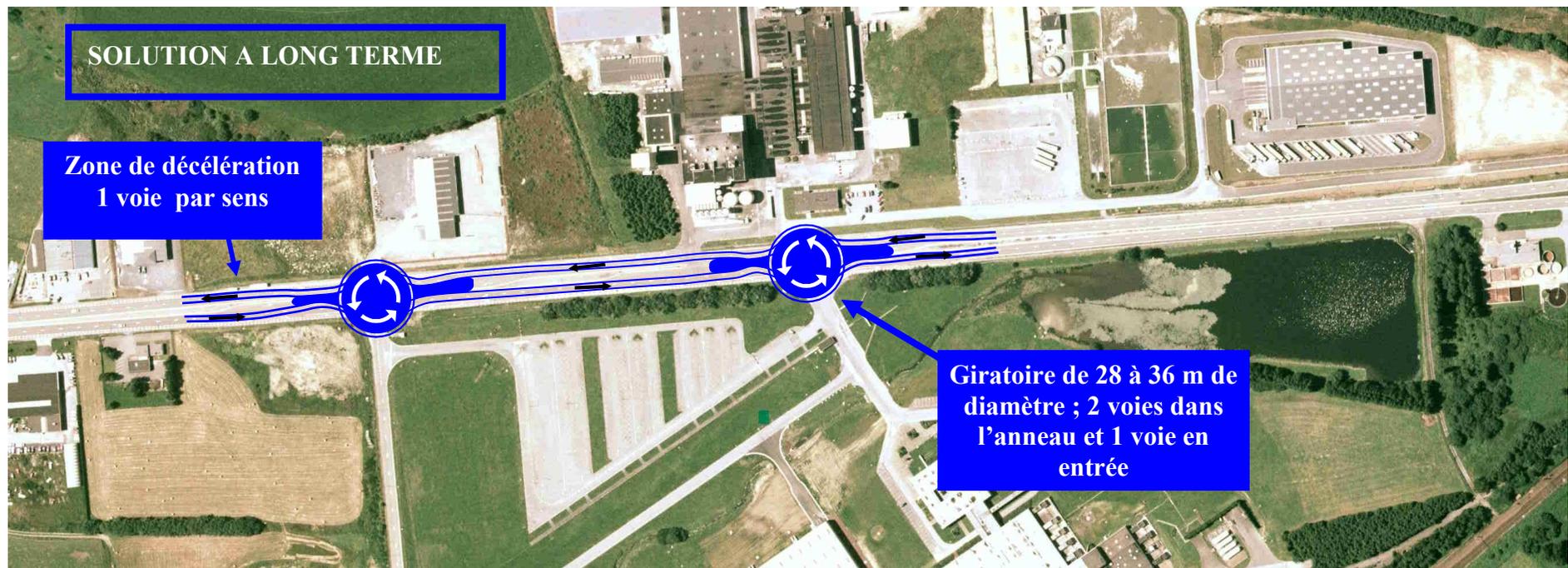
La solution complète (voir schéma ci-dessous) consiste à :

- créer deux giratoires, un premier à la hauteur de la rue Tibêteme et un second à la hauteur de l'entrée principale de l'Oréal,

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

- en amont des deux giratoires, ramener la circulation sur une seule voie afin de créer une zone de ralentissement des véhicules
- entre les deux giratoires, maintenir une seule voie par sens de circulation,
- interdire toute traversée en dehors de ces deux giratoires

Cette solution supprime radicalement les conflits potentiels, mais elle est préconisée à long terme car son coût (estimation +/- 1,8 millions d'€ HT) ne permet pas une réalisation immédiate.

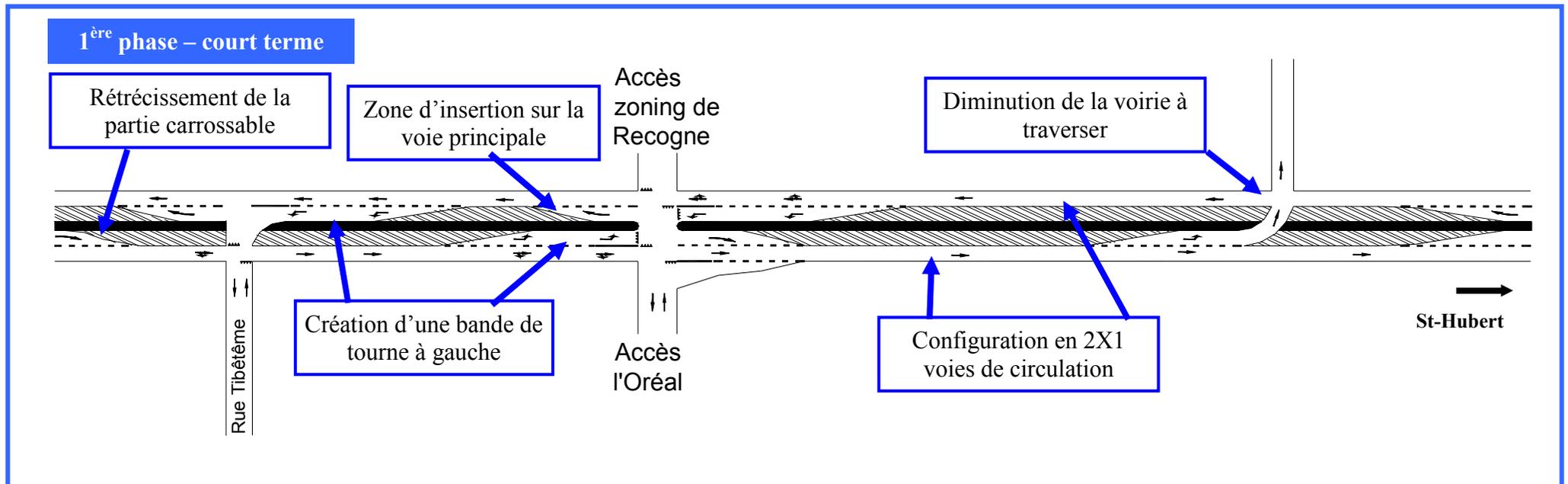


Programmation de l'aménagement

Afin d'éviter un statu quo de la situation, nous proposons d'aménager progressivement ce tronçon de la N89 pour arriver à long terme à la solution décrite ci-dessous.

Ce phasage est le suivant :

1. procéder rapidement au rétrécissement de la chaussée par marquage afin de ramener la circulation sur une seule voie de circulation ; cet aménagement aura un triple effet :
 - une réduction de vitesse,
 - une diminution des largeurs à traverser,
 - la création d'une véritable zone refuge au centre des carrefours pour une traversée en deux temps



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

2. créer le giratoire au niveau de la rue Tibêtème et maintenir le marquage pour les autres croisements
3. créer le deuxième giratoire, au niveau de l'entrée de l'Oréal ; le maintien de l'entrée Nord du zoning de Recogne n'est plus indispensable.



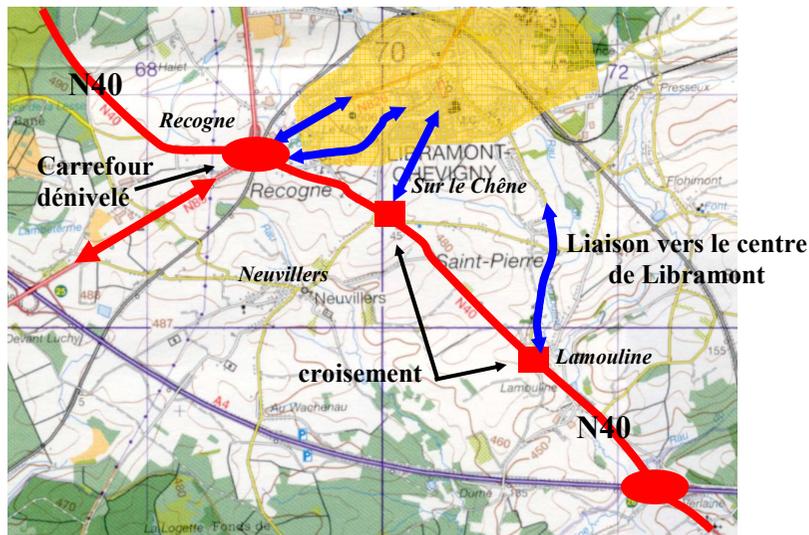
THEME N°1 : LE RESEAU ROUTIER

ACTION N°2 : Sécurisation de la N40

CONTEXTE

La N40 est un axe transrégional reliant Mons à Arlon via Givet. Aujourd'hui, elle n'est plus utilisée pour des déplacements de longue distance. Cette fonction fut reprise par l'E411. Son rôle actuel consiste à servir de chaînon entre les zones urbanisées et le réseau autoroutier.

En particulier pour le territoire de Libramont-Chevigny, elle donne accès à l'échangeur autoroutier n°26 et à la N89 via le carrefour de Recogne. Cet axe maîtrise tout l'accès sud de la commune.



Si la vocation de la N40 a muté progressivement, sa configuration est restée identique à la période où elle assurait une fonction transrégionale : longue ligne droite (souvent vallonnée), largeur importante, faiblement urbanisée, ... L'ensemble de ces caractéristiques induisent des vitesses croissantes qui posent de plus en plus de problèmes aux différents croisements. Pour Libramont, c'est particulièrement le cas au croisement de Lamouline et au carrefour de Recogne.

OBJECTIFS

- Sécuriser l'accès Sud, via Lamouline et St.-Pierre
- Sécuriser et améliorer les échanges entre la N40 et le centre de Libramont aux abords du carrefour de Recogne

DESCRIPTION DE L'ACTION

Cette action se décompose en trois parties différentes :

- Le carrefour de Recogne et ses abords
- Le carrefour de Neuville (Sur le Chêne)
- Le carrefour de Lamouline

Carrefour de Neuville (Sur le Chêne)

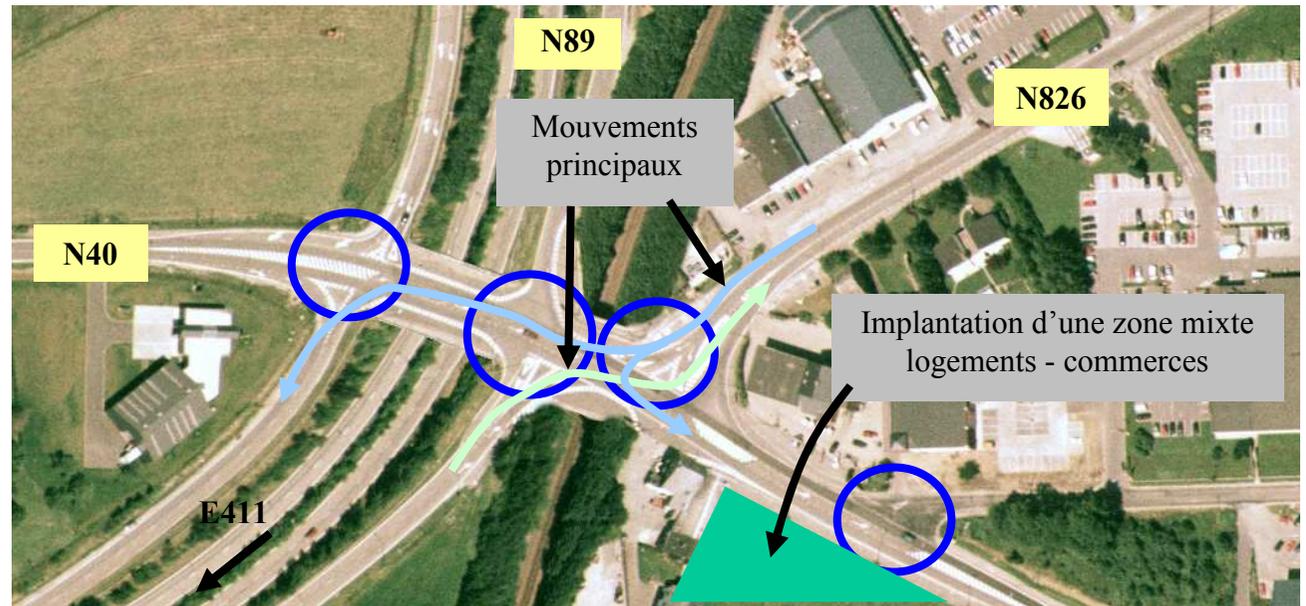
La sécurisation du carrefour « Sur le Chêne » fait partie des projets du MET. Il prévoit l'implantation d'un giratoire.

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

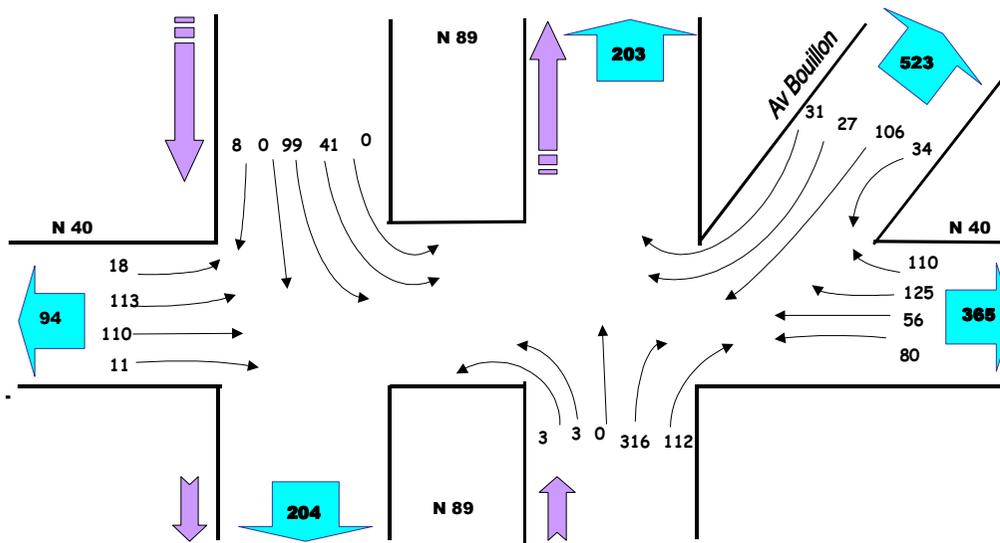
Le carrefour de Recogne

Caractéristiques du site :

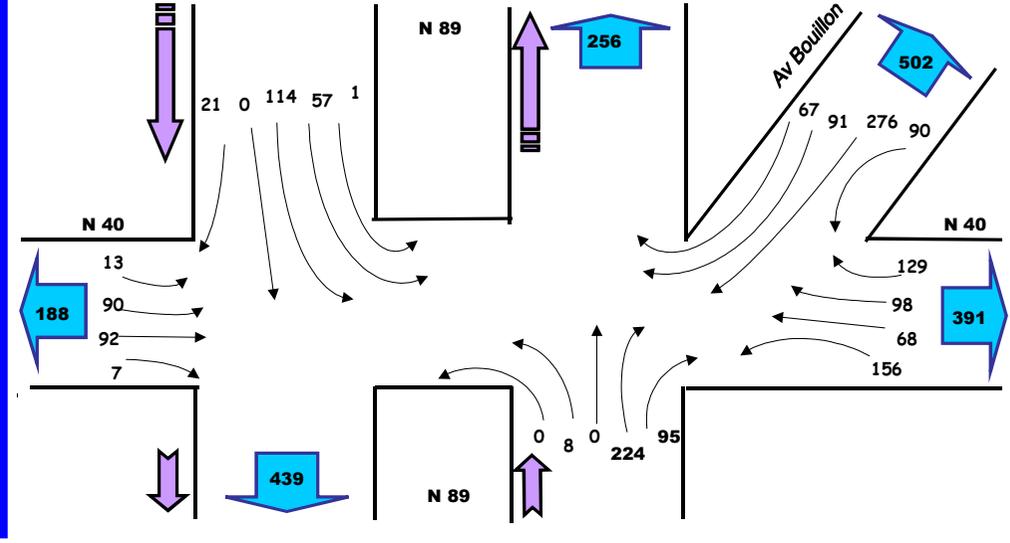
- Carrefour stratégique de la commune
- 4 carrefours différents
- mouvements traversants importants
- création d'une nouvelle zone d'activités et/ou de logements le long de la N40
- volume de trafic de moyenne importance
- pas d'aménagement de modération de trafic (absence de zone de transition et d'effet de porte).



Volume de trafic à la pointe du matin en 2002



Volume de trafic à la pointe du soir en 2002



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

Principes d'aménagement

Plusieurs options sont possibles : du traitement individuel de chaque carrefour au groupement des 4 croisements.

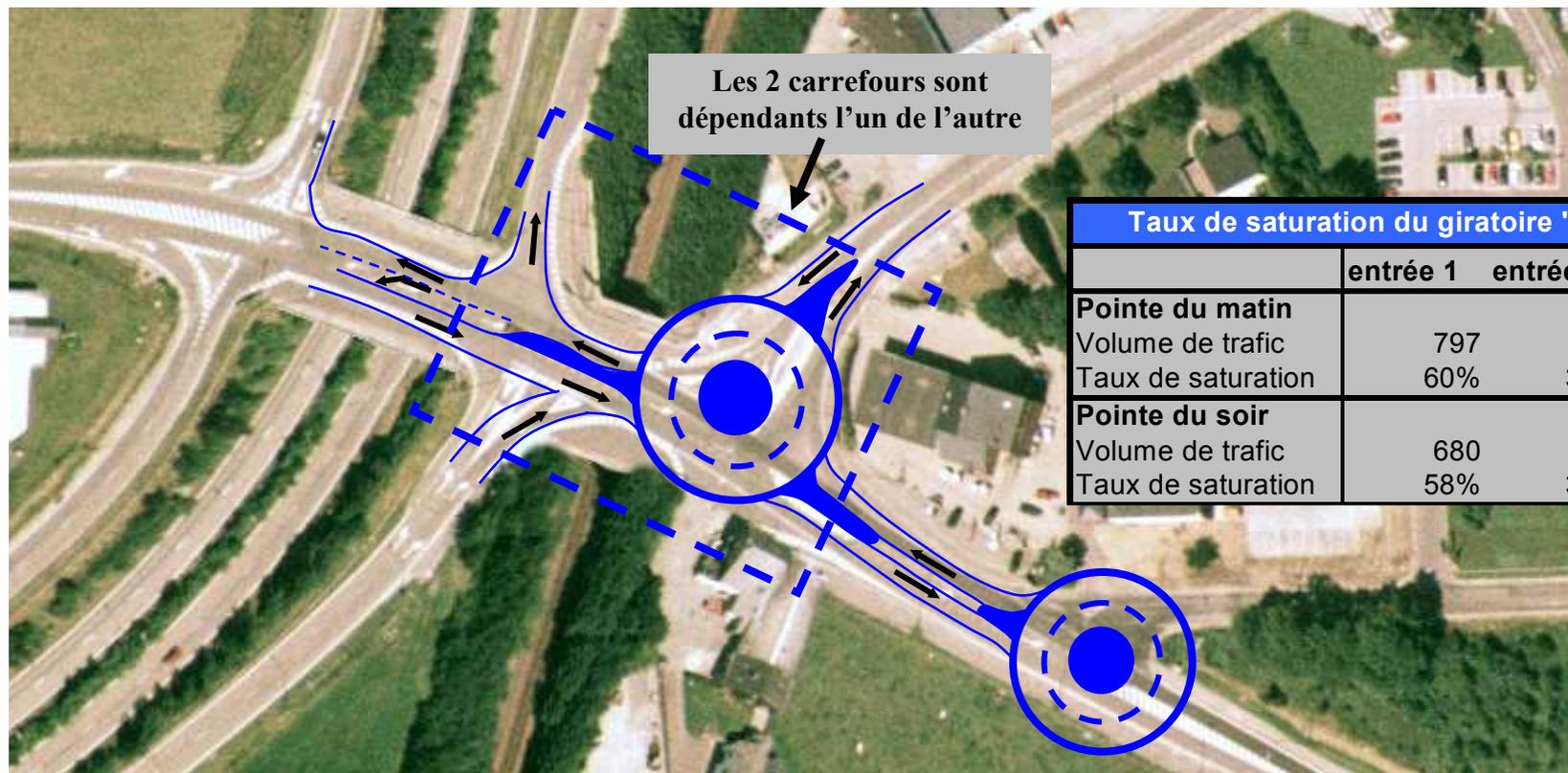
La solution préconisée, à court – moyen terme est la suivante :

- segmentation en 3 carrefours : les 2 extrêmes seront traités individuellement et les 2 centraux seront réunis ;
- création de deux giratoires aux deux entrées de Libramont ; ces aménagements créent deux points singuliers de modération de vitesse et viennent compléter les dispositions de sécurisation de la N40 amorcées plus au sud (carrefour de Lamouline et Sur le

Chêne)

- Ces giratoires s'inscrivent comme les portes d'entrée Sud-Ouest de la commune de Libramont;
- Le giratoire plus au « Sud » permettra parallèlement des accès aisés aux nouvelles implantations du terrain «Bossicart»

La tableau ci-dessous reprend les estimations de capacité du giratoire « Recogne ». Les flux transitant via ce giratoire seront complètement absorbés par l'aménagement proposé.



La traversée de Lamouline

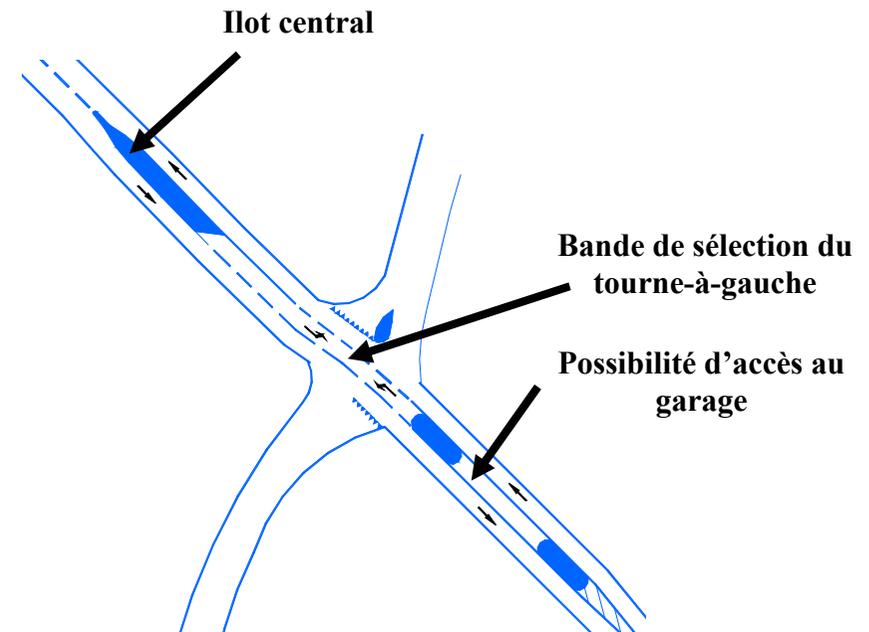
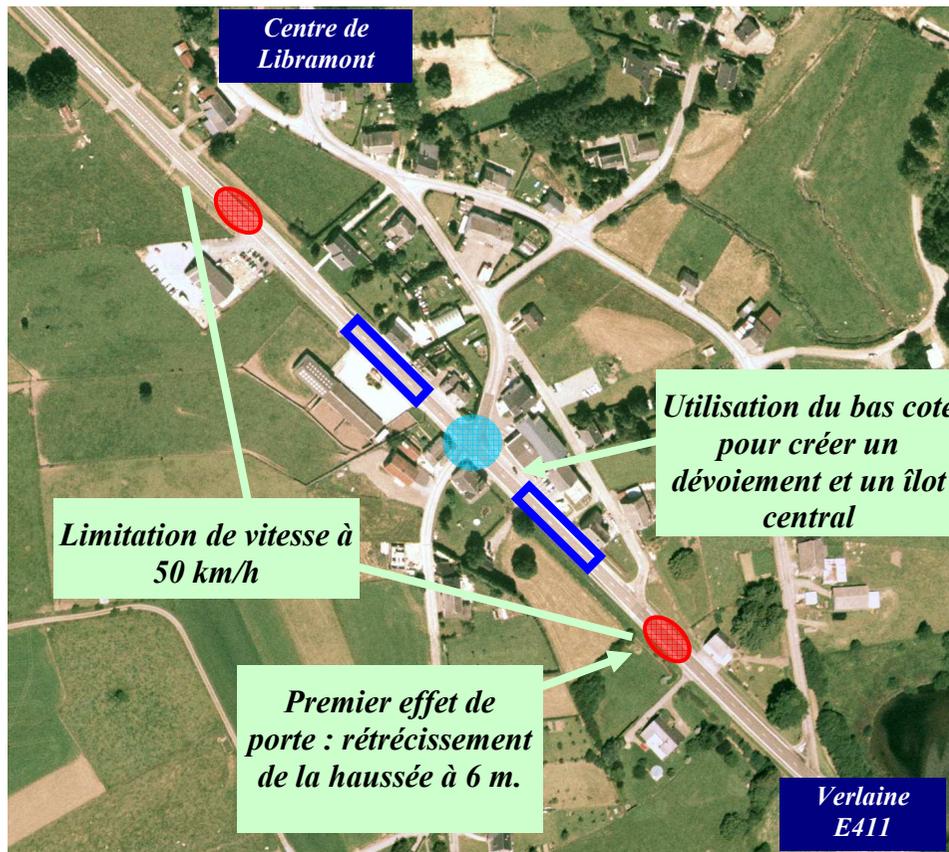
Caractéristiques du site:

- vitesses élevées sur la N40
- carrefour utilisé pour rejoindre Libramont
- problèmes d'insertion des mouvements transversaux
- 10 accidents en dix ans
- trafic de 10 000 véh ;/j



Les aménagements proposés consistent :

- à créer une zone de transition de part et d'autre du carrefour afin d'inciter une première décélération de l'automobiliste
- à implanter des dévoiements pour marquer l'approche de la zone de danger
- à implanter des îlots centraux afin de garantir une zone de sécurité et de stockage pour les « tourne-à-gauche »
- à introduire une réglementation de limitation de vitesse à 50 km/h.



THEME N°1: LE RESEAU ROUTIER

ACTION N°3 : Aménagement de la N826

CONTEXTE

Pour rappel, cet axe est la voie structurante de la commune. Elle dessert la majorité des pôles du centre de Libramont : centre ville, la gare, l'hôpital, les linéaires commerciaux, ... Par conséquent, le rôle de cette voie régionale s'apparente à celui d'un boulevard urbain où il est essentiel d'assurer les fonctions de transit mais également les fonctions locales.

OBJECTIFS

- restructurer l'axe de l'avenue de Bouillon
- transformer cet axe progressivement en un véritable boulevard urbain.
- Assurer une place pour chaque usager (piéton, cycliste, automobiliste, TC, véhicules de livraisons,...)
- assurer la desserte des pôles centraux,
- sécuriser les mouvements transversaux induits par les implantations commerciales,
- maîtriser les vitesses des véhicules, tant en période de pointe qu'en période creuse,
- créer des continuités pour les usagers les plus faibles afin de proposer des alternatives au déplacement de courte distance effectué en voiture.

DESCRIPTION DE L'ACTION

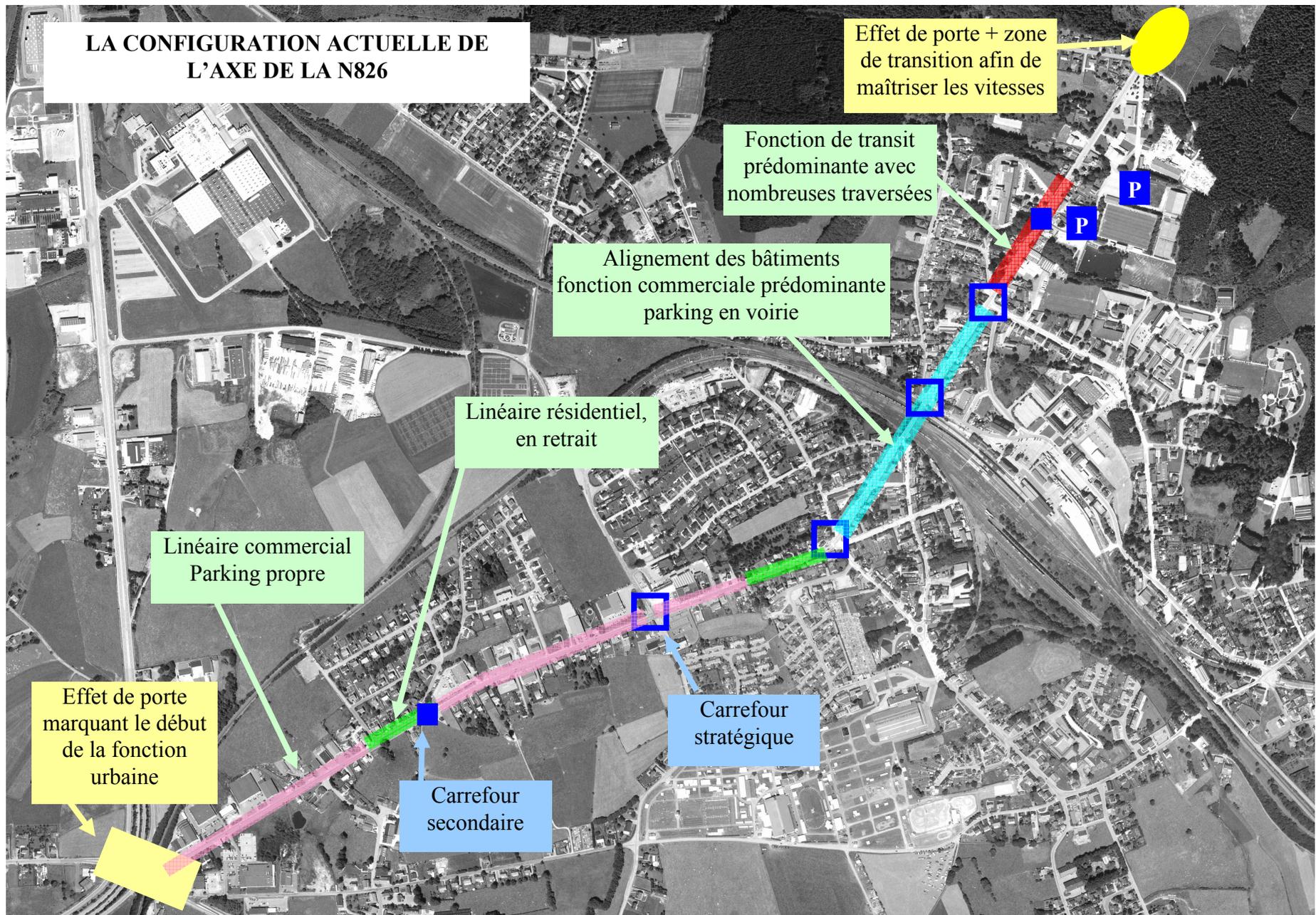
Actuellement, sa configuration vient contredire beaucoup des objectifs cités ci-dessus :

- ruban de bitume rectiligne de 7 m. de large,
- absence de point singulier de modération de vitesse,
- absence de continuité pour les piétons et les cyclistes (pour le sens Libramont – Recogne)
- mouvements transversaux peu ou pas maîtrisés induisant de nombreux petits accrochages
- traversées piétonnes inexistantes
- absence de structuration

La proposition du réaménagement de l'axe repose sur quelques principes simples :

- implantation d'une stratégie d'axe avec une variation d'aménagement
- élimination des largeurs superflues en milieu urbain (maximum 3m de large par voie, possibilité de descendre à 2,75 sur quelques tronçons)
- création de point singulier de modération de vitesse
- utilisation des emprises existantes
- réaménagement progressif
- amélioration de l'aspect paysager, qui doit prendre progressivement le pas sur l'aspect routier

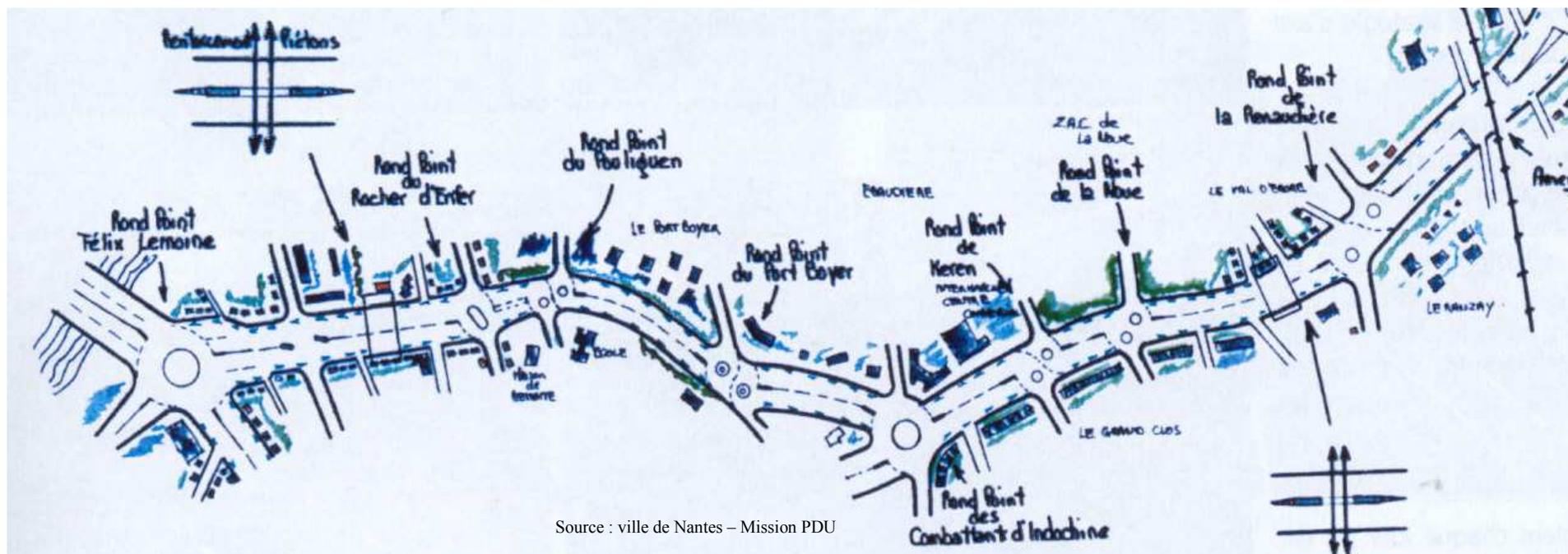
PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

Quelques exemples de traitement similaire

STRATEGIE D'AXE – EXEMPLE DE NANTES



Source : ville de Nantes – Mission PDU



L'avenue de Bouillon

L'aménagement de l'avenue de Bouillon repose sur ce principe d'axe. Il consistera à implanter toute une série de petits aménagements différents qui évitera toute prise de vitesse et facilitera les insertions des mouvements transversaux.

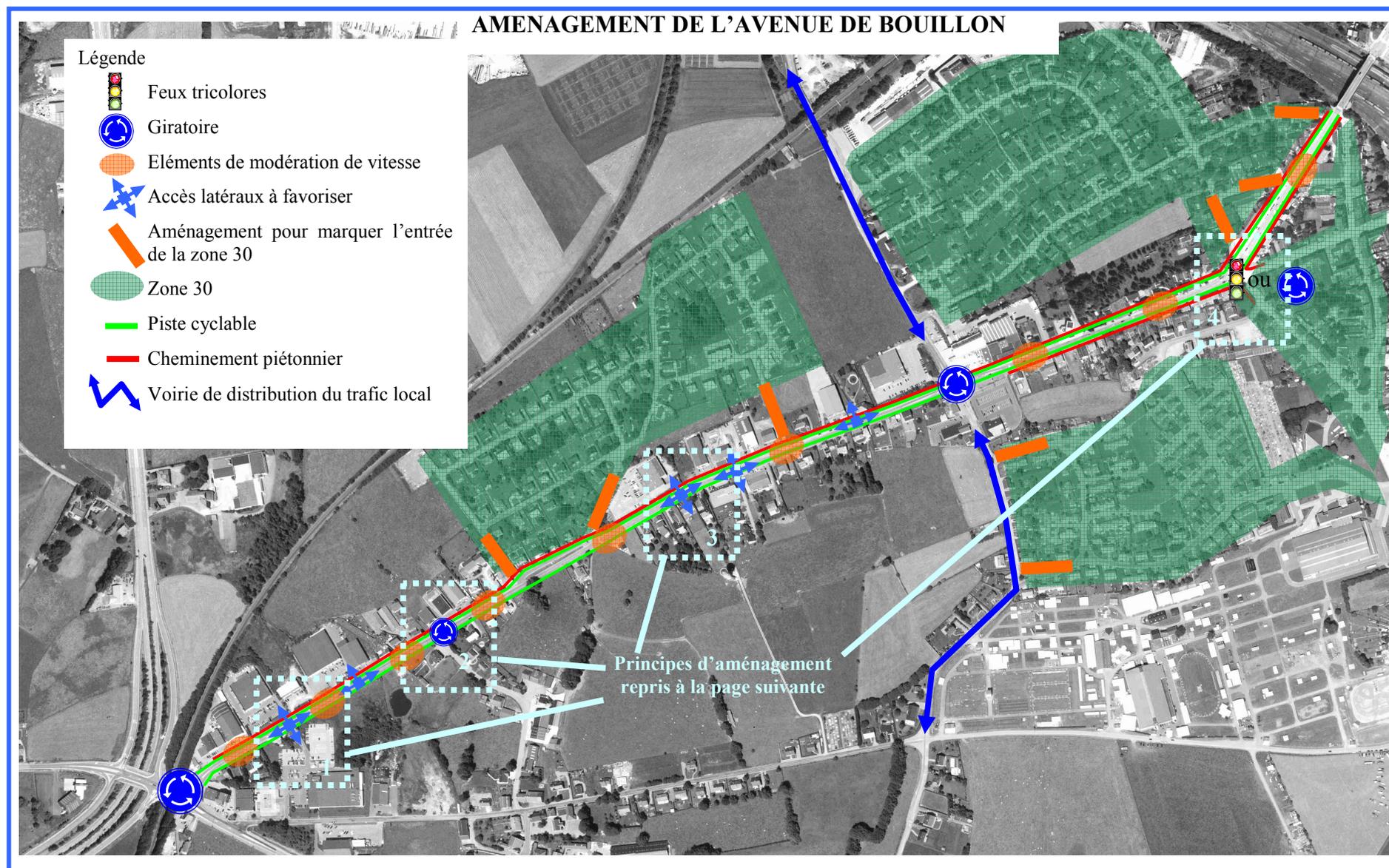
L'ensemble du linéaire sera structuré en intégrant des éléments d'ordre et de composition, en créant des points de repère valorisants et en lui donnant un aspect soigné et fini.

L'organisation de l'avenue de Bouillon consiste à :

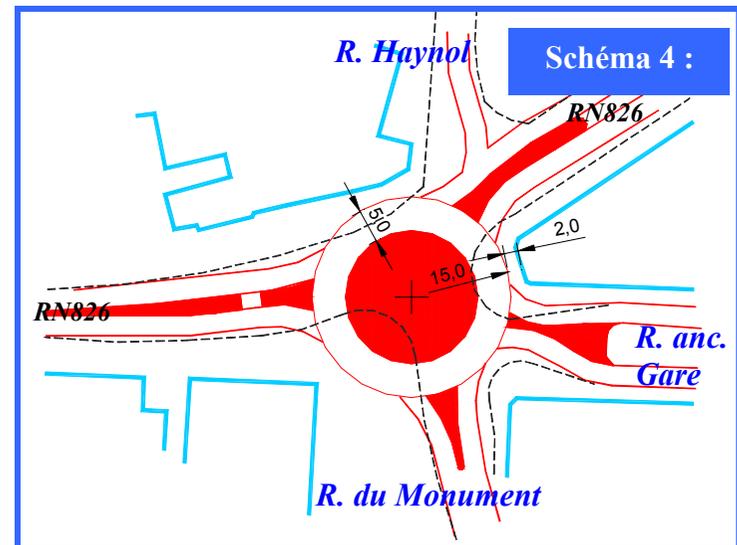
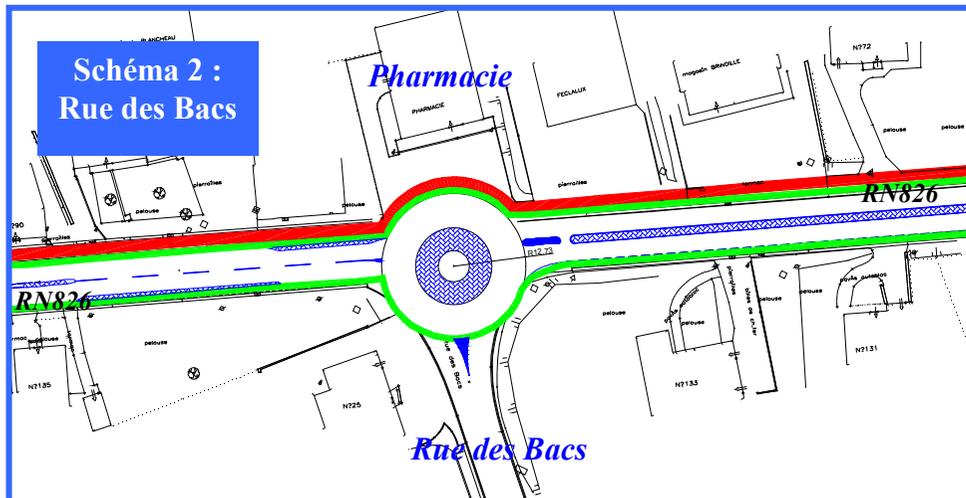
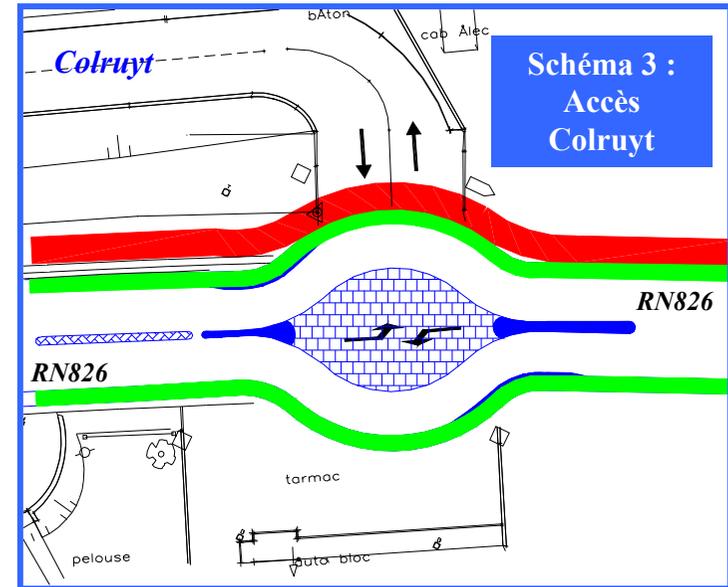
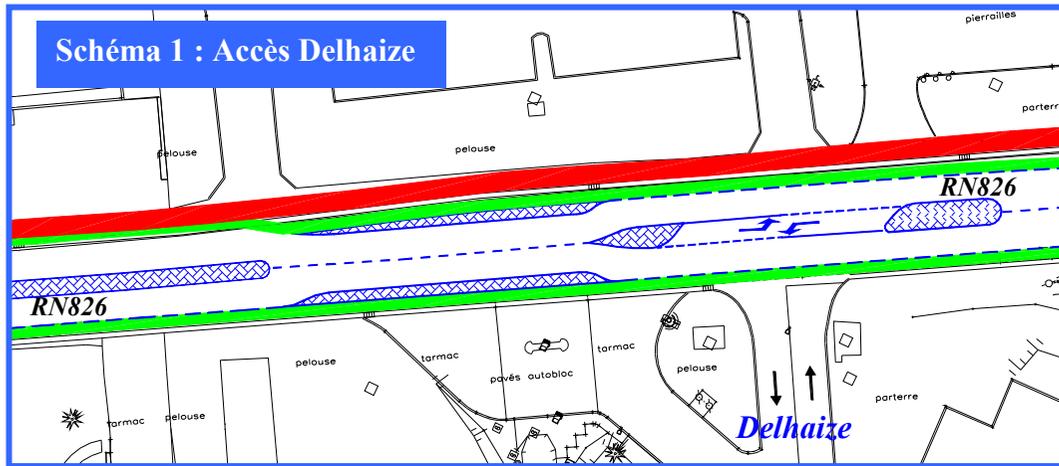
- Faciliter les insertions des véhicules provenant des voiries transversales, qui, pour certaines, auront un rôle de distribution du trafic local de plus en plus important.
- Rationaliser les points d'entrée du linéaire commercial, afin de limiter les insertions sur la voirie publique et par conséquent les points de conflit.
- Introduire une sinuosité afin de maîtriser les vitesses à l'aide de bermes centrales et d'accotements.
- Repositionner la place de la voiture en lui délimitant un espace plus restreint qu'aujourd'hui.
- Faciliter les retournements sur quelques points, afin d'éviter un trafic de fuite dans les quartiers résidentiels avoisinants ou des manœuvres dangereuses sur la voirie.

- Introduire des giratoires de taille urbaine (24 à 28 m. de diamètre) pour créer des éléments de modération de vitesse valables à tout moment.
- Améliorer la continuité des cheminements cyclables dans les deux sens en créant notamment une bande cyclable pour le sens Libramont – Recogne,
- créer un véritable cheminement piétonnier sur un côté de la voie afin de favoriser les échanges pédestres entre les commerces voisins; au niveau des largeurs contraignantes, une voie mixte (piétons – cyclistes) pourra être implantée.

La carte de la page suivante localise ces différents principes.



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

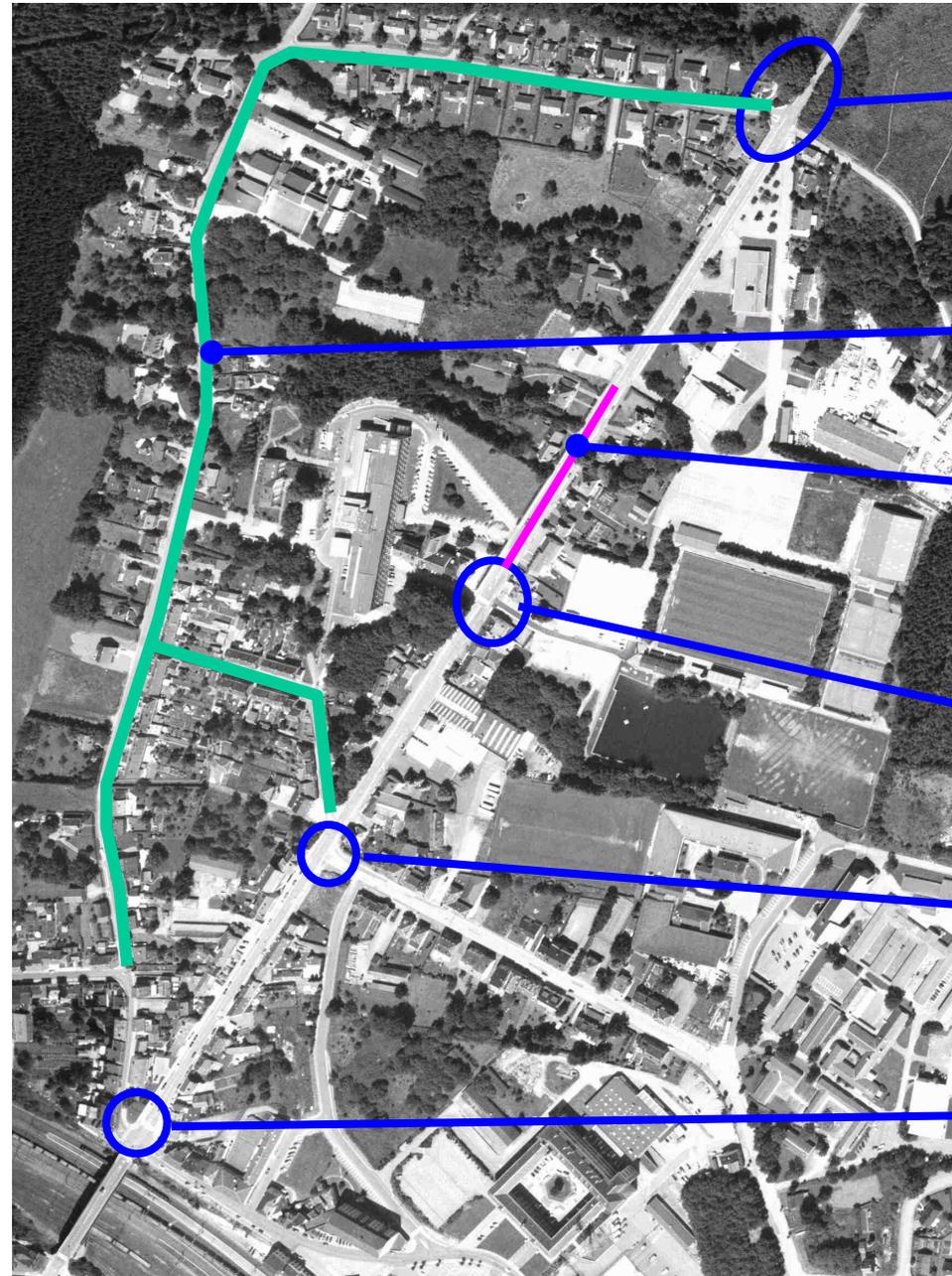
L'avenue d'Houffalize

Les principes d'aménagements sont similaires à ceux repris pour l'avenue de Bouillon.

De plus, les rues de la Cité et des Mélèzes sont transformées en zones 30 résidentielles afin de diminuer les nuisances générées par le trafic de la Haute école et de l'hôpital.

En terme de stationnement, il est nécessaire de mieux clarifier l'offre. En fin de matinée, le stationnement est saturé. L'impact de la Haute école et de l'hôpital est très important. Dès lors, il faut spécifier les différents parkings :

- le stationnement des rues Jalicyn et de la Cité doit être réglementé, en faveur des riverains
- le parking à l'arrière de la Clinique doit être réservé au personnel
- les visiteurs doivent utiliser le parking payant ou celui du centre sportif
- les véhicules de la Haute école doivent être stationnés en interne



Création d'un effet de porte : îlot central + dévoiement

Création d'une zone 30

Création d'une petite berme centrale en pavés

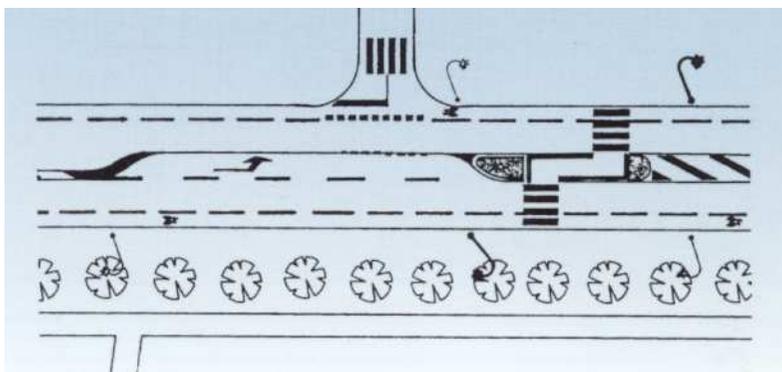
Entrée complexe sportif :
Sécurisation de la traversée : rétrécissement des voies + îlot central

Carrefour r. Herbofin :
Création d'un mini giratoire

Carrefour r. du Serpont :
Le maintien des feux n'est pas obligatoire ; un mini giratoire peut remplacer avantageusement les feux tricolores

Quelques exemples

Les traversées piétonnes en deux temps



Quelques effets de porte



THEME N°1: LE RESEAU ROUTIER

ACTION N°4 : L'accès Sud via St-Pierre

CONTEXTE

Les flux provenant du Sud de la N40 se dirigent vers le centre de Libramont via le village de St-Pierre.

Ce cheminement, presque entièrement urbanisé, supporte près de 4000 véhicules quotidiens qui respectent très peu l'environnement traversé induisant une insécurité croissante auprès de la population riveraine.

Cet accès peut se décomposer en deux sections distinctes :

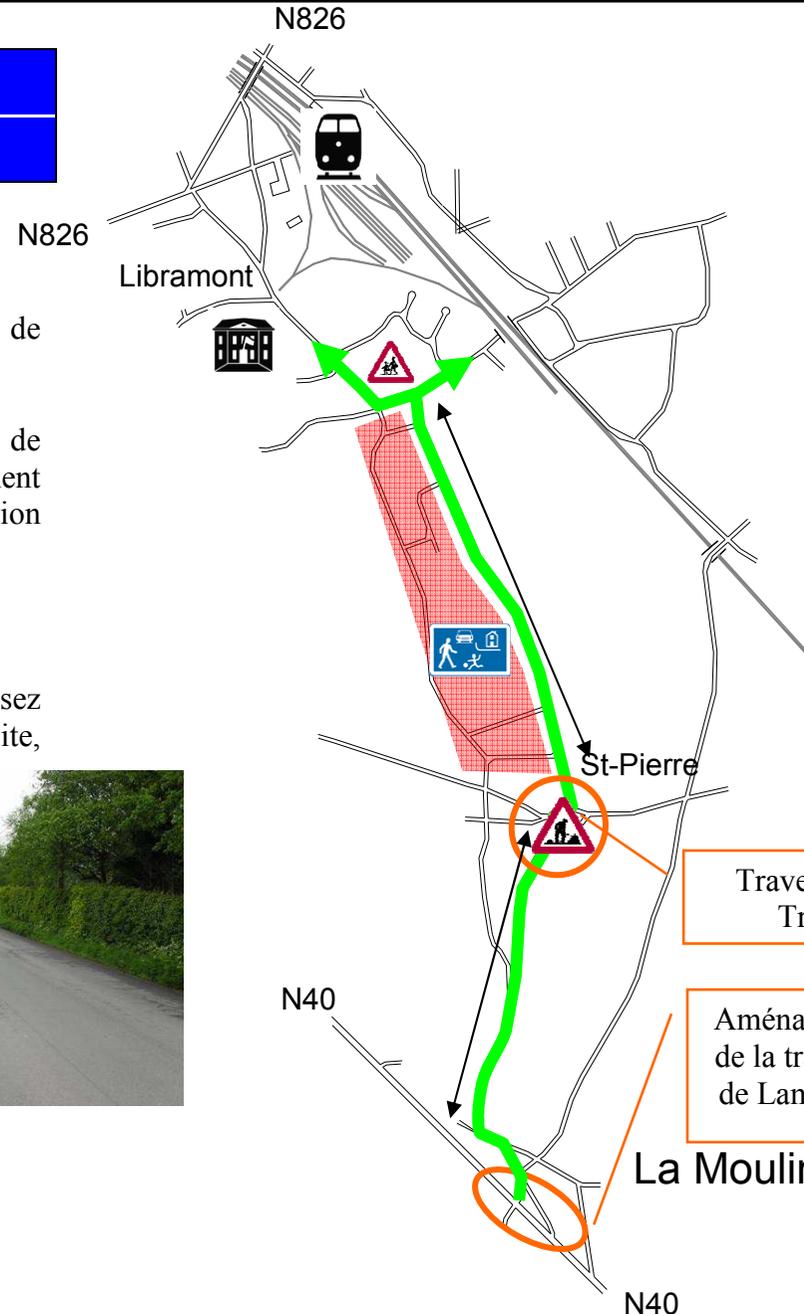
Entre St-Pierre et Libramont : (*Dessous la ville*) la voirie est assez large (6m) et rectiligne. Une série de carrefours, à priorité de droite, donne accès à des zones résidentielles.

Entre La Mouline et St-Pierre : (*Fontaine Margot*) la voirie y est plus sinueuse et de largeur inférieure. Elle est bordée d'habitations plus dispersées.



OBJECTIF

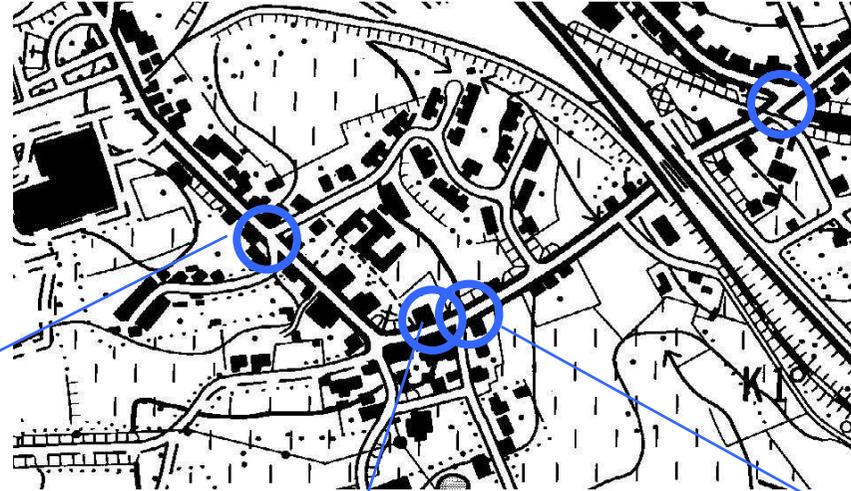
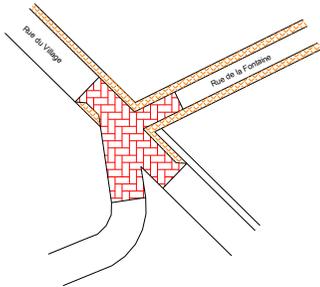
- Sécuriser les zones traversées
- Concilier voie pénétrante et espace de vie



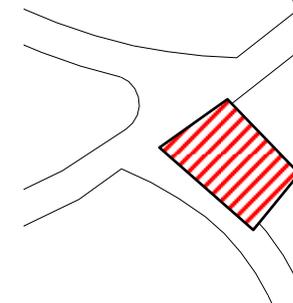
DESCRIPTION DE L'ACTION



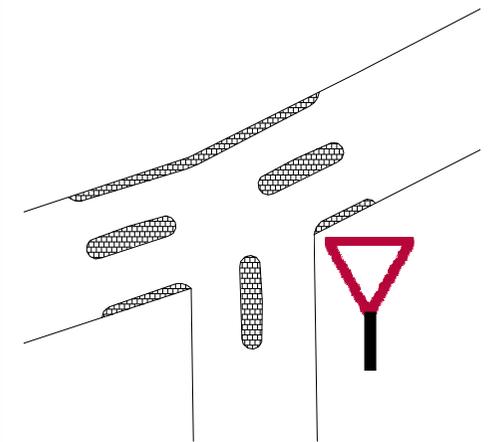
Rue du Village # rue de la Fontaine :
Renforcement des « oreilles » par un léger plateau de couleur



Rue du Pressoir # rue de la Fontaine
aux Mures :
Amélioration de la giration des PL
vers le ZI en venant de la rue du
Village. Réaménagement intégrant la
« placette »



Rue du village



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

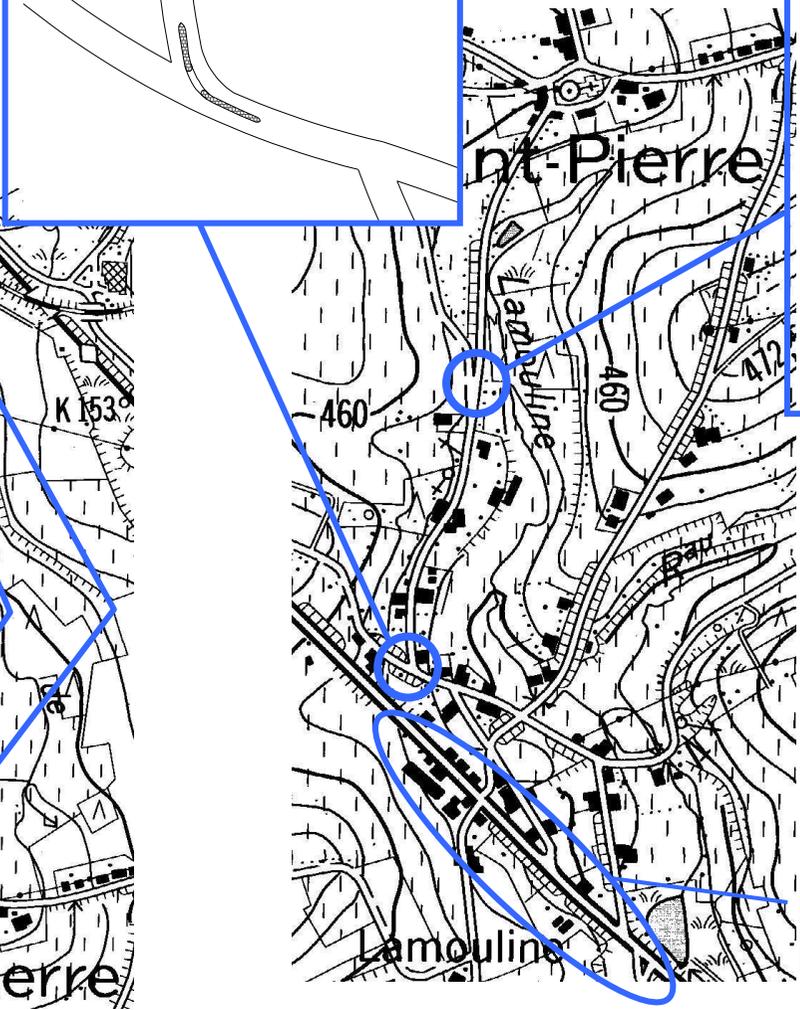
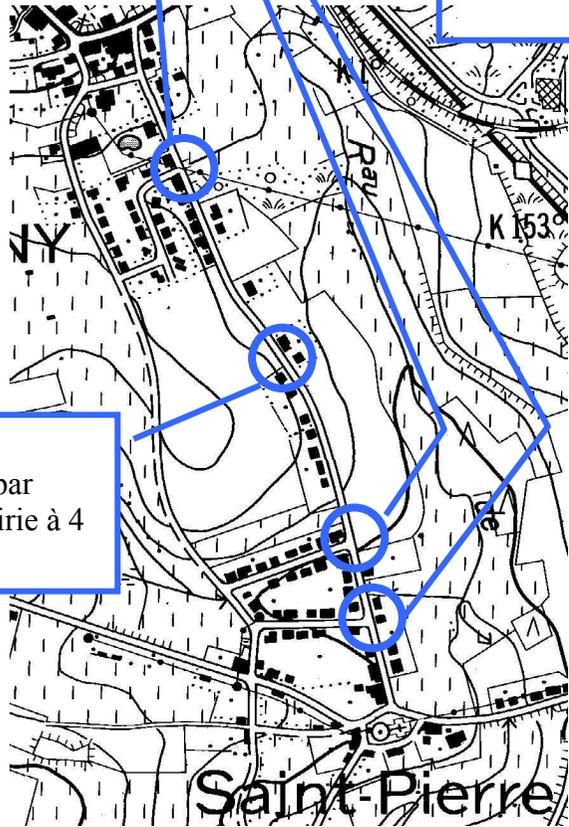
Dessous-la-Ville :
Lisibilité des carrefours d'accès aux zones résidentielles par aménagement des carrefours :

Revêtement différencié
Léger plateau ou Coussins berlinois

Fontaine Margot
Ilots en pavés franchissables

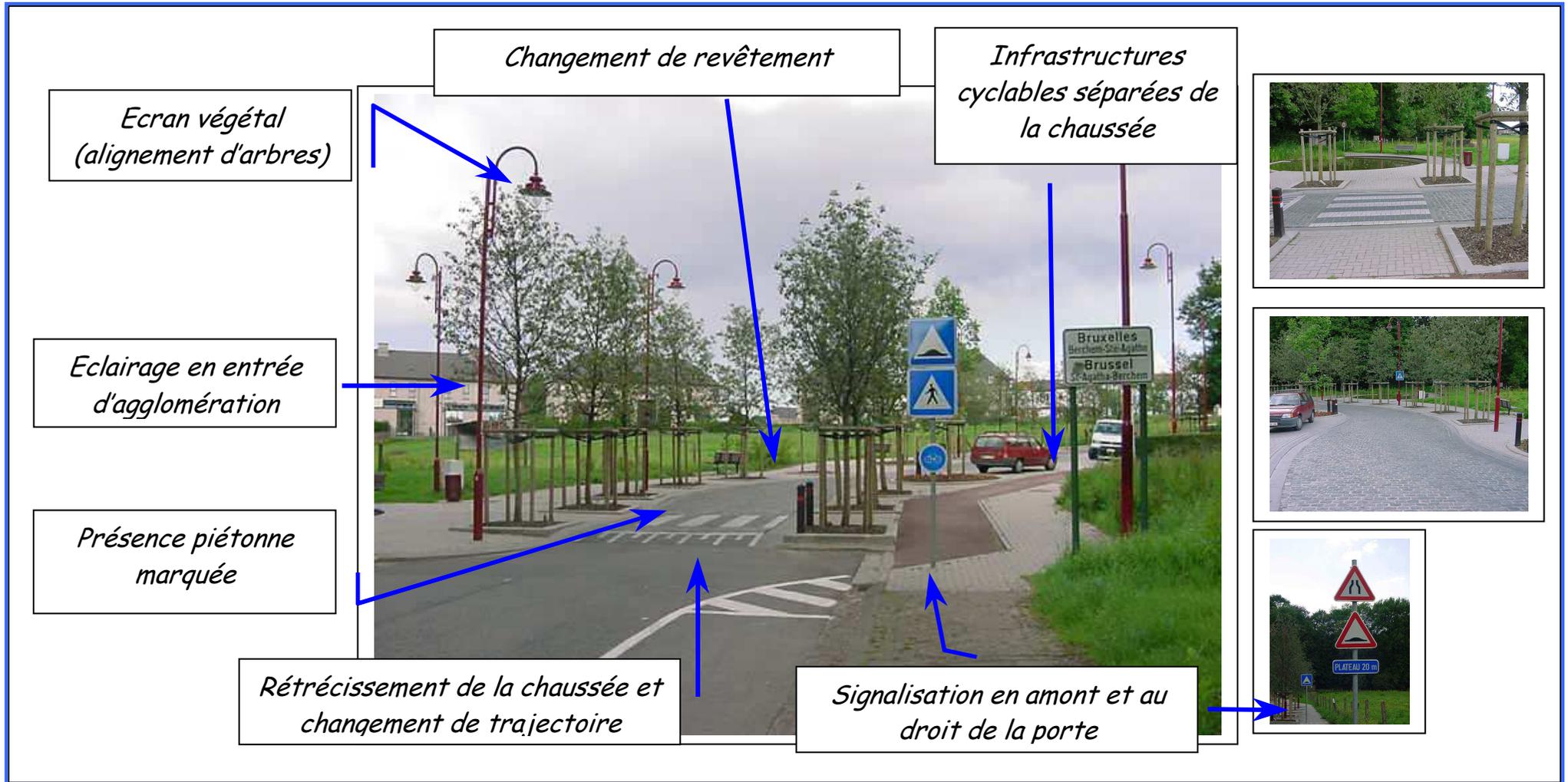
Fontaine Margot
Léger plateau et/ou revêtement différencié

Dessous-la-Ville :
Modération des vitesses par réduction ponctuelle de la voirie à 4 mètres



Aménagement de la traversée de Lamouline

Exemple de rétrécissement d'une voirie



THEME N°1: LE RESEAU ROUTIER

ACTION N°5 : L'accessibilité du zoning de Flohimont

CONTEXTE

Le zoning de Flohimont génère actuellement une trentaine de camions par jour. Le zoning ne pose pas réellement de problèmes d'accessibilité, néanmoins ce volume de trafic transite par des voiries peu adaptées à accueillir des véhicules d'un tel gabarit.

OBJECTIF

- Minimiser les nuisances poids lourds au travers le centre urbain

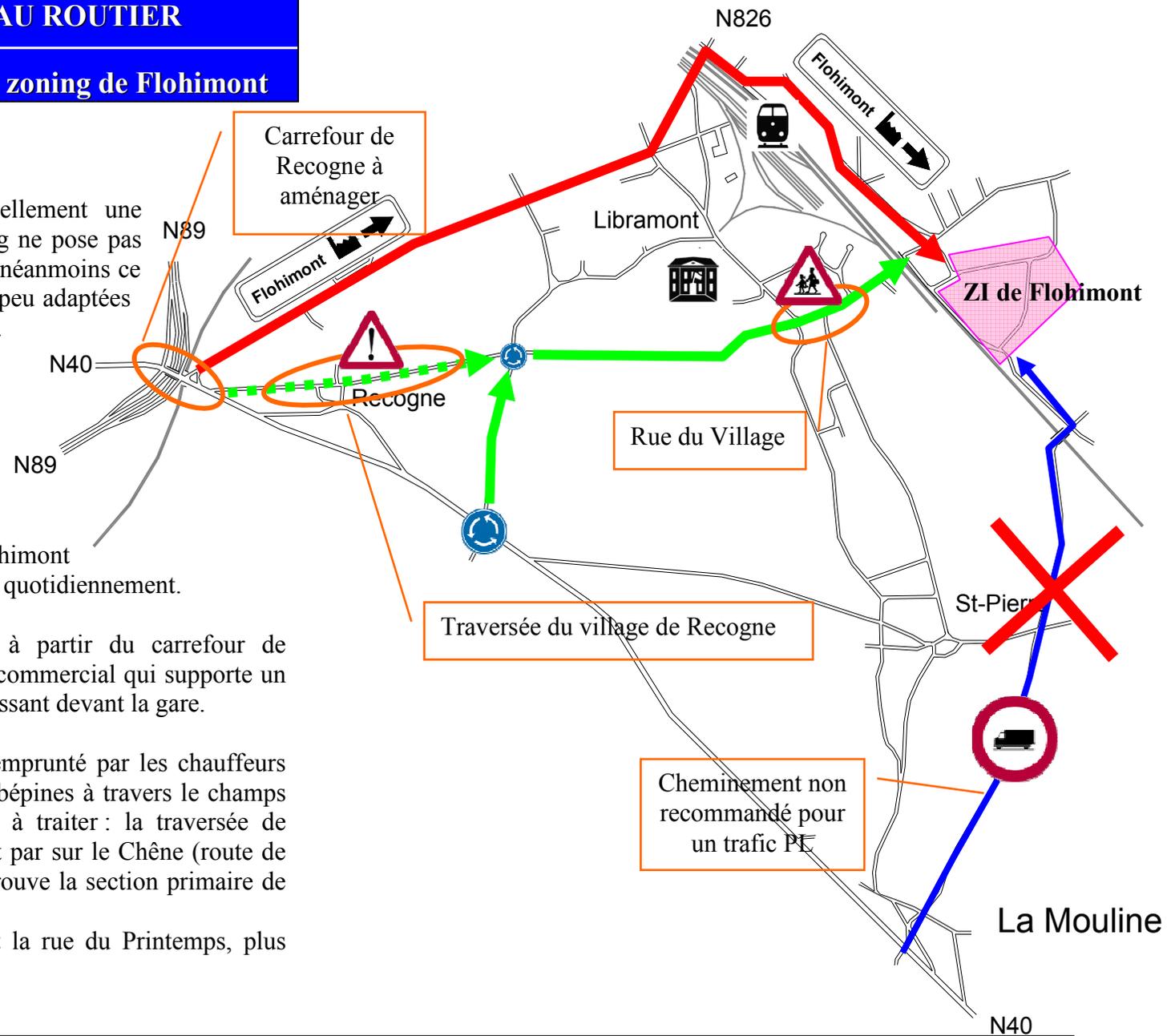
DESCRIPTION DE L'ACTION

A terme, le zoning industriel de Flohimont génèrera une quarantaine de poids lourds quotidiennement.

L'accès actuellement jalonné se fait, à partir du carrefour de Recogne, via l'avenue de Bouillon, axe commercial qui supporte un trafic important (14 500 EVP/j) , et en passant devant la gare.

Un cheminement plus adéquat et déjà emprunté par les chauffeurs habitués est de passer par la rue des Aubépines à travers les champs de foire. Deux points particuliers sont à traiter : la traversée de Recogne (qui peut être évitée en passant par sur le Chêne (route de Neuvillers)) et la rue du Village où se trouve la section primaire de l'ICA

Localement, les véhicules emprunteront la rue du Printemps, plus adaptée que la rue Fontaines aux Mûres.



THEME N°1: LE RESEAU ROUTIER

ACTION N°6 : Aménagement type dans les différents villages de la commune

CONTEXTE

La commune de Libramont-Chevigny est composée d'une multitude de villages. Ceux-ci ne présentent pas tous les mêmes caractéristiques. Certains sont localisés sur des axes à vocation régionale avec un transit important, d'autres se situent à l'écart des voies de communication importante. Mais l'ensemble est soumis à des pressions croissantes de la part des automobilistes. Dès lors afin de maintenir une qualité de vie, il est nécessaire d'aménager progressivement les centres des villages.

OBJECTIF

- Sécuriser les traversées des différents villages de la commune

DESCRIPTION DE L'ACTION

Les villages de l'entité de Libramont (une trentaine) peuvent être répartis en 3 catégories en fonction de l'importance du trafic qui les traverse. Cette typologie déterminera le type d'aménagements à mettre en œuvre.

Les villages situés sur des axes de transit (N826 et route de Bastogne) :

- Traitement complet de la traversée du village en définissant des zones de transition en dehors des zones urbanisées ramenant progressivement les vitesses de 90 à 70 puis à 50 km/h par l'aménagement de portes de différents types mais ne contraignant pas les gabarits des véhicules.
- « Inscription » des carrefours tant sur la route prioritaire que sur les voiries adjacentes (petits îlots, signalisation, revêtement différencié, ...).
- Traitements de points particuliers (carrefour à faible visibilité, ...)

Ces aménagements sont à réaliser en priorité par rapport à ceux de la catégorie suivante

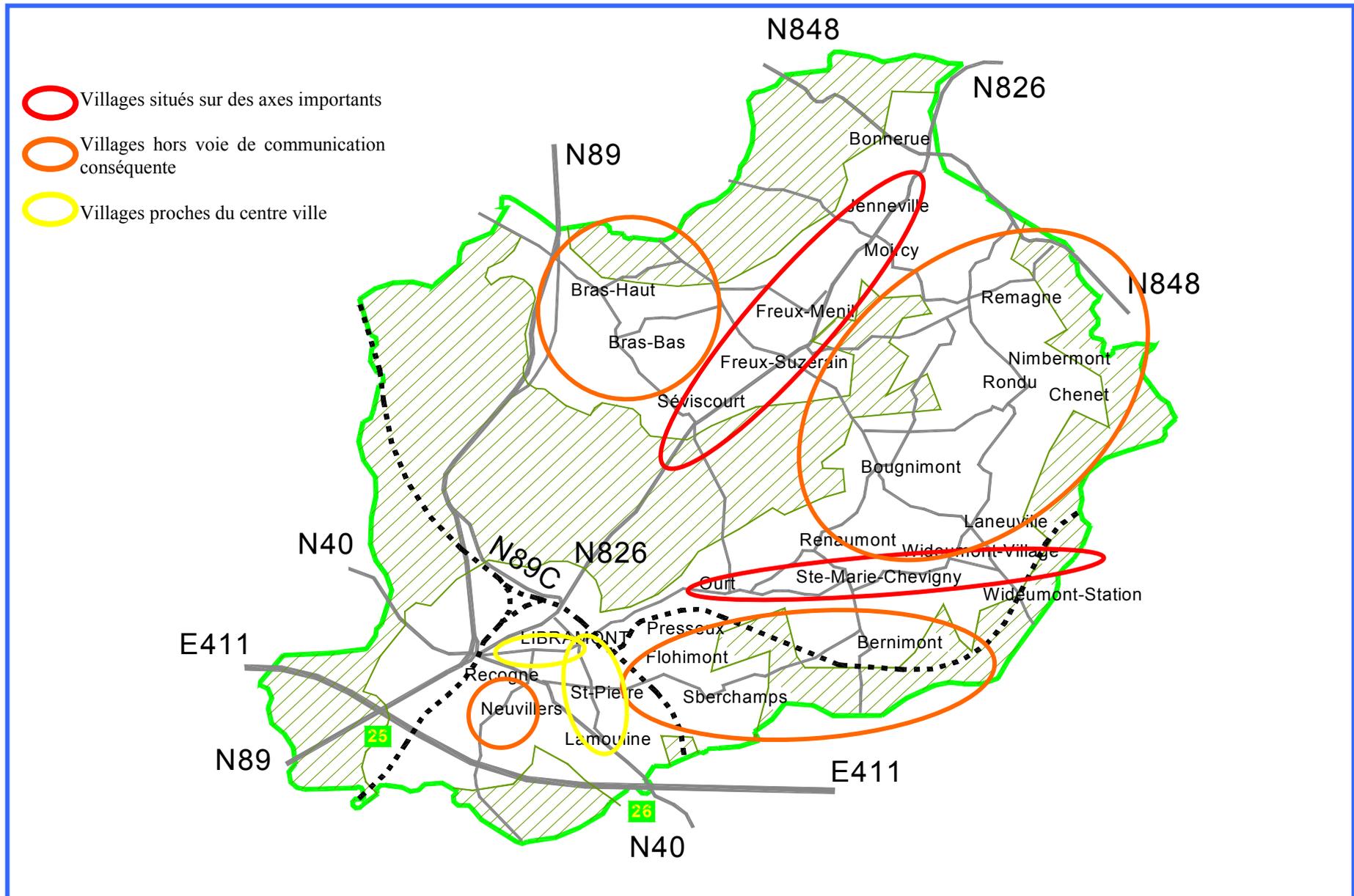
Les villages à circulation plus locale :

- Aménagement de petites de porte d'entrée(4 mètres)
- Inscription des carrefours les plus importants
- Sécurisation de points particuliers comme les écoles

Les villages voisins du centre :

Les axes de pénétration font l'objet d'aménagements particuliers décrits plus haut.

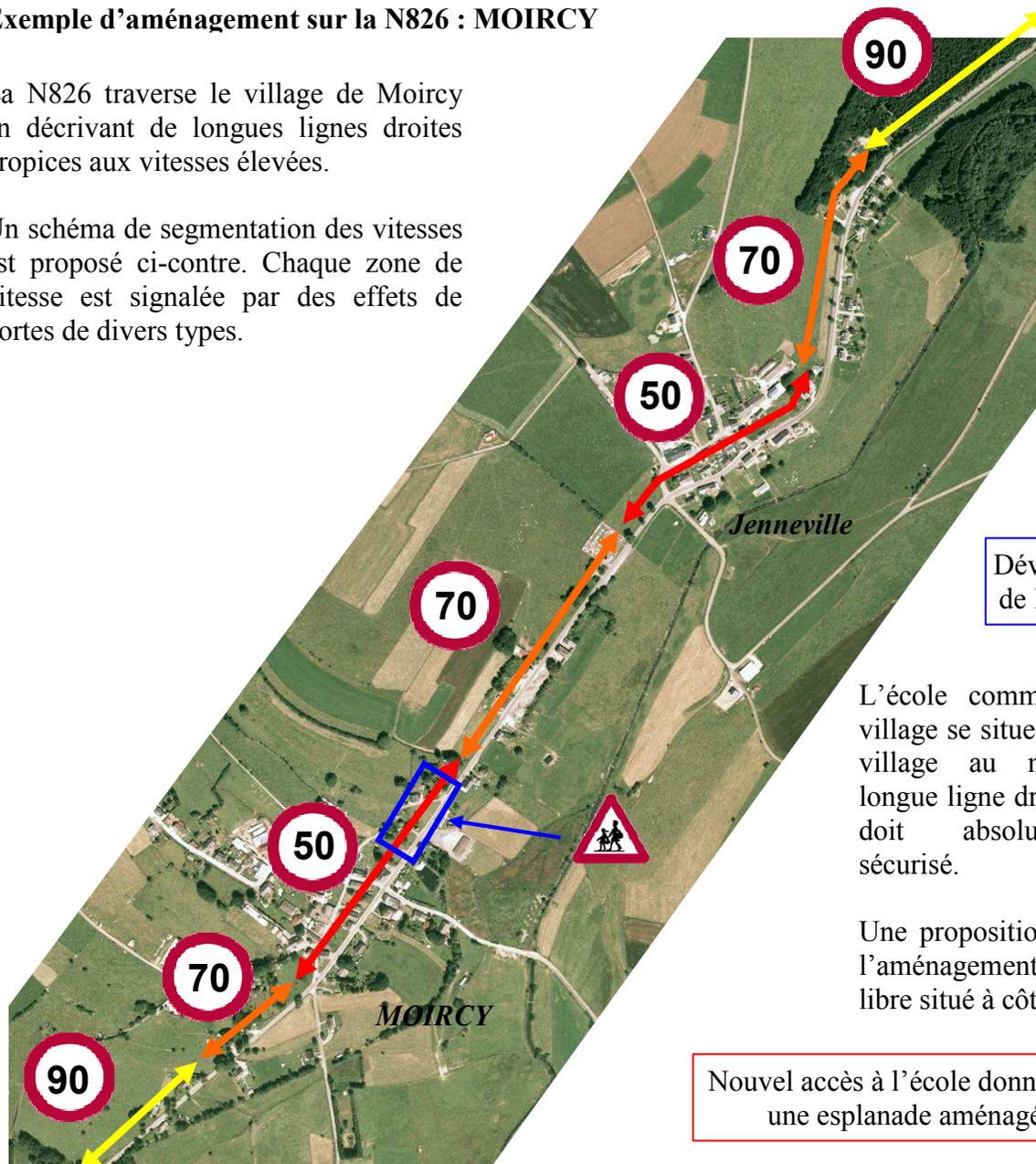
PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY



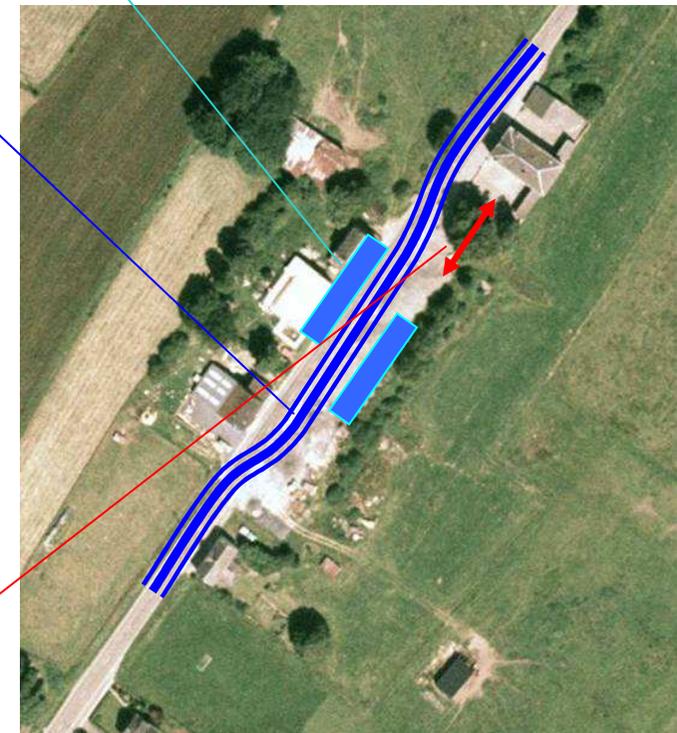
Exemple d'aménagement sur la N826 : MOIRCY

La N826 traverse le village de Moircy en décrivant de longues lignes droites propices aux vitesses élevées.

Un schéma de segmentation des vitesses est proposé ci-contre. Chaque zone de vitesse est signalée par des effets de portes de divers types.



Arrêt de Bus avec abri



Déviation de la voirie

L'école communale de ce village se situe à la sortie du village au milieu d'une longue ligne droite. Ce point doit absolument être sécurisé.

Une proposition consiste en l'aménagement de l'espace libre situé à côté de l'école.

Nouvel accès à l'école donnant sur une esplanade aménagée

THEME N°2: LES TRANSPORTS PUBLICS

INTRODUCTION

Il est bien évident que ce n'est pas un plan communal de mobilité qui va pouvoir établir une proposition la mieux adaptée par rapport à un contexte de mise en oeuvre de projets (SNCB et TEC) dont l'intérêt est nécessairement beaucoup plus large. Néanmoins, nous ne pouvons pas non plus ignorer ce débat, et proposons deux angles d'approche complémentaires :

1. inscrire les enjeux locaux par rapport à ce projet plus vaste afin d'en établir des éléments utiles par les acteurs compétents (bottom → up)
2. établir une hypothèse de travail, la plus claire possible, tentant d'être cohérente avec les enjeux plus globaux mais permettant en tout cas de traiter des points plus locaux de façon la plus circonstanciée possible (top → down)

Les perspectives de développement du réseau TC que nous présenterons et défendrons seront replacées dans un contexte multiple:

- Être liées à un développement économique, territorial et sociétal à la fois ambitieux et en accord avec les documents stratégiques existants, en particulier relevant du niveau régional wallon ou inter-régional ; notamment nous inscrirons Libramont comme un pôle central ardennais devant voir sa position confortée au niveau des services en général, ferroviaires en particulier

- S'inscrire dans une stratégie de qualité de services et de concurrence entre modes de transport (accordant des priorités sélectives, faisant référence à l'automobile et à la route compte tenu de son rôle aujourd'hui largement prépondérant), et enfin s'inscrivant dans des perspectives de modalités d'intégration de services
- Faire partie d'une stratégie d'intra- et d'inter-modalité durable
- Favoriser les effets-réseaux (spécialement TC) et s'inscrire dans une stratégie de hiérarchisation et d'intégration de services
- Valoriser des niches de marché, surtout dans le cas présent, liées aux déplacements scolaires et de travail
- Valoriser pour Libramont, l'offre de services supra-nationaux, nationaux, régionaux et locaux en matière ferroviaire, complétée par TEC
- Restructurer l'offre TEC pour être non seulement complémentaire de l'offre ferroviaire, mais aussi concourir à des produits plus ciblés dans l'espace et le temps en fonction des « niches » de clientèle – actuelles et potentielles – les plus fortes / nécessaires possibles

Enquête relative aux modes de transport dans les écoles de Libramont (tableau 1)

Pour aborder les possibilités de favoriser une mobilité plus durable et identifier ainsi des créneaux d'usagers pouvant (ou non) changer de mode de transport, nous avons repris les chiffres des enquêtes réalisées dans les écoles qui apportent des éléments d'informations très intéressants sur les habitudes en vigueur. Il en ressort les éléments fondamentaux suivants :

Commune de Libramont

- La marche à pied ne joue un rôle significatif qu'à courte distance puisqu'elle compte alors pour un tiers des déplacements de type D/E à Libramont-Recogne (ce qui n'est néanmoins pas beaucoup !).
- Le vélo compte également seulement dans le centre urbain où il approche les 10% ; mais il est marginal en provenance des villages alentours (et est « inexistant » au départ des communes voisines)

A courte distance, la concurrence de ces modes de proximité est le fait de la seule voiture particulière (faiblement également du bus, au départ des villages périphériques), qui occupe une part « hégémonique » de deux tiers (65%), provenant en majorité de Recogne-Libramont, et dont le quart ne fait que la navette domicile-école dans les deux sens !

Il nous paraît certain qu'il y a là source de transfert modal significative, plus particulièrement de la voiture vers les modes doux (voire le bus ; cfr infra).

Communes environnantes

- La marche à pied et le vélo ne jouent qu'un rôle marginal, ce qui était attendu, compte tenu en particulier des distances et de la quasi absence de facilités qui leur sont accordées
- Une concurrence très claire transparait par contre entre le train, le bus et la voiture qui assurent, globalement, respectivement 33%, 32% et 34%
- La part de ces différents modes de transport motorisés varie sensiblement selon les communes en fonction de leur niveau de desserte. Parmi les plus gros pourvoyeurs de scolaires, nous reconnaissons ainsi :
 1. les communes émettrices d'une forte part de déplacements en train (plus que la moyenne) : Rochefort (dont Jemelle certainement comme origine dominante) ; Paliseul ; Marche ; Habay ; Florenville ; Bruxelles ; Bertrix et Arlon
 2. les communes émettrices d'une forte part de déplacements en bus : Bastogne ; Bouillon ; Léglise ; Libin ; Neufchâteau ; Ste-Ode ; St-Hubert ; Vaux et Vresse

les communes émettrices d'une forte part de déplacements en voiture : Bertrix ; Bouillon ; Florenville ; Herbeumont ; Libin ; Neufchâteau et Ste-Ode.

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

- Tableau 1 -

Synthèse des parts modales vers les écoles de Libramont (enquête ISIS - 02/03)

Communes	Pied		Vélo		Voiture		Retour conducteur		Bus		Train		Scooter / moto	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
ARLON		0%		0%	2	22%		0%		0%	7	78%		0%
BASTOGNE		0%		0%	1	5%	1	5%	17	85%	1	5%		0%
BERTRIX		0%		0%	27	37%	8	11%	8	11%	30	41%		0%
BOUILLON		0%		0%	12	39%	3	10%	16	52%		0%		0%
BRUXELLES		0%		0%		0%		0%		0%	11	100%		0%
FLORENVILLE		0%		0%	5	26%	2	11%	1	5%	11	58%		0%
HABAY		0%		0%	2	14%		0%	1	7%	11	79%		0%
HERBEUMONT		0%		0%	5	50%	3	30%	1	10%	1	10%		0%
LEGLISE		0%		0%	1	5%		0%	17	77%	4	18%		0%
LIBIN		0%		0%	31	48%	4	6%	30	46%		0%		0%
MARCHE-EN-FAMENNE		0%		0%	2	8%		0%	1	4%	22	88%		0%
NEUFCHATEAU		0%		0%	21	38%	6	11%	23	42%	5	9%		0%
PALISEUL		0%		0%	3	13%		0%	6	26%	14	61%		0%
ROCHFORT		0%		0%	1	6%	1	6%	1	6%	14	82%		0%
STE-ODE		0%		0%	5	56%		0%	3	33%		0%	1	11%
ST-HUBERT		0%		0%	6	17%		0%	28	78%	2	6%		0%
VAUX-SUR-SURE		0%		0%		0%		0%	14	100%		0%		0%
FREUX		0%		0%	9	75%	2	17%	1	8%		0%		0%
LAMOULINE		0%	2	18%	6	55%	2	18%		0%		0%	1	9%
LIBRAMONT-CENTRE	69	37%	18	10%	72	38%	26	14%		0%	1	1%	2	1%
NEUVILLERS		0%		0%	11	58%	3	16%	4	21%		0%	1	5%
OURT		0%		0%	8	67%	4	33%		0%		0%		0%
RECOGNE	7	10%	5	7%	38	52%	17	23%	2	3%		0%	4	5%
SBERCHAMPS		0%		0%	9	75%	2	17%		0%		0%	1	8%
SEVISCOURT		0%		0%	6	60%		0%	4	40%		0%		0%
STE-MARIE		0%		0%	6	60%	2	20%	2	20%		0%		0%
ST-PIERRE		0%	4	13%	22	69%	4	13%		0%		0%	2	6%

A moyenne distance donc, la concurrence entre ces trois modes varie selon la distance d'une part, la qualité de la desserte TC d'autre part :

- Lorsque la qualité de la desserte ferroviaire est bonne, ce mode a tendance à présenter une position très forte, tout au moins pour les distances supérieures à 10km environ
- Lorsque la qualité de la desserte TEC est sensiblement meilleure que la desserte SNCB (St-Hubert, Neufchâteau), la part TEC est importante, tout au moins pour des distances également supérieures à 10km environ
- La voiture apparaît toutefois comme une « concurrente » sérieuse pour les TC, quelle que soit la distance, mais plus encore à courte distance compte tenu des contraintes liées aux TC (avant- et après- transport; attente aux arrêts, etc), qui « pèsent » relativement moins à longue distance.

Il ne faudrait toutefois pas galvauder la part encore très significative des TC au départ d'une série de communes environnantes et cibler une amélioration des conditions de liaisonnement avec Libramont, tantôt plutôt en train, tantôt plutôt en bus.

THEME N°2: LES TRANSPORTS PUBLICS

**ACTION N°1 :AMELIORATION DE LA QUALITE
DE SERVICE FERROVIAIRE**

CONTEXTE

En phase 1 de la mission d'étude, nous avons clôturé le diagnostic relatif à la SNCB en posant d'emblée les principaux enjeux qui nous paraissent se poser pour la desserte de l'entité.

Préalablement, nous réaffirmons l'importance du pôle TC de la gare de Libramont, environné à 1 km de distance maximum par la totalité des équipements offerts, de sorte que nous tablons, raisonnablement nous semble-t-il, sur un accroissement de la part des TC dans la mobilité supra-communale, grâce tout à la fois au TEC, aux services ferroviaires et à la combinaison de ces deux modes de transport (concurrence minimale et complémentarité maximale). Cela supposera une adaptation importante de l'offre de services, mais également des infrastructures et équipements à disposition, que nous tâcherons de bien « décrypter », tout en évaluant la faisabilité dans le temps en fonction des projets connus à ce jour.

OBJECTIFS

C'est ainsi que nous développerons tout d'abord une évolution « idéale » de l'offre de services ferroviaires, c'est-à-dire à un horizon temporel de 10 ans, consécutif à la nécessaire rénovation (à tout le moins) de la L162.

Ensuite, nous distinguerons des phases de mise en œuvre de ce vaste projet, tout au moins à l'occasion de la redéfinition probable de l'offre complète de services sur le réseau belge lors de la mise en service complète du réseau TGV de frontière à frontière à l'horizon 2006 (nouveau plan IC/IR potentiel).

DESCRIPTION DE L'ACTION

Vision stratégique de redéploiement du rail (long terme, soit à 10 ans)

Le dossier de rénovation de la L162 nous paraît de très loin le plus important pour Libramont, car lui augurant de toutes nouvelles perspectives de liaisonnement avec « le reste du monde »

La solution aujourd'hui retenue officiellement par la SNCB prévoit une rénovation complète de la ligne avec légère modernisation, c'est-à-dire qu'elle vise à rehausser la vitesse de référence de 130 à 160 km/h, ; chaque fois que c'est possible aisément. Cette option implique des montants de modernisation à hauteur de 75 millions €, contre 175 millions € pour la « simple » rénovation de la L162.

La SNCB a elle-même estimé que cela permettrait quelques minutes de gain de temps de parcours pour le matériel classique (un peu plus de 10' pour les services internationaux, et moins de 10' pour les services IC). Si du matériel roulant de type pendulaire devait être exploité, cela permettrait un gain additionnel de temps de parcours de l'ordre de 10' supplémentaires.

Nous pensons que Libramont a intérêt à soutenir au maximum une autre solution, visant une vitesse de référence de 200 km/h sur la totalité de la longueur de la ligne concernée (contre 160 km/h pour l'option défendue aujourd'hui par la SNCB), tout en privilégiant un

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

tronçon de ligne nouvelle à 250-300 km/h de 37km entre Ciney (Leignon) et Libramont (Hatrival).

Nous proposons un projet de restructuration complète de l'offre de services ferroviaires à Libramont, tirant parti à la fois de cette modification très importante des infrastructures, mais aussi de la nature des services offerts à l'avenir sur le réseau de la SNCB.

Plusieurs scénarios peuvent être imaginés, parmi lesquels nous en proposons un qui favoriserait à la fois les fonctions internationale, nationale, régionale, sous-régionale et locale de Libramont, en relation avec les spécificités et atouts qui lui sont propres.

Les fonctions nationales et internationales seraient assurées par une nouvelle offre de services de type IC+, effectuant une relation cadencée (à l'heure) entre Bruxelles et Luxembourg (et au-delà), avec arrêts intermédiaires à Namur, Libramont et Arlon. Cette relation serait exploitée à l'aide matériel roulant de type « TGV pendulaire » permettant d'optimiser les conditions d'exploitation, car minimisant les temps de parcours.

Les temps de parcours évolueraient donc très fortement à la baisse :

- -20 % environ entre Libramont d'une part, Arlon et Luxembourg d'autre part
- -50 % environ entre Libramont d'une part, Namur et Bruxelles d'autre part (soit moins de ½ h avec Namur et moins de 1 h avec Bruxelles-Luxembourg !)

Gains de temps de parcours attendus *

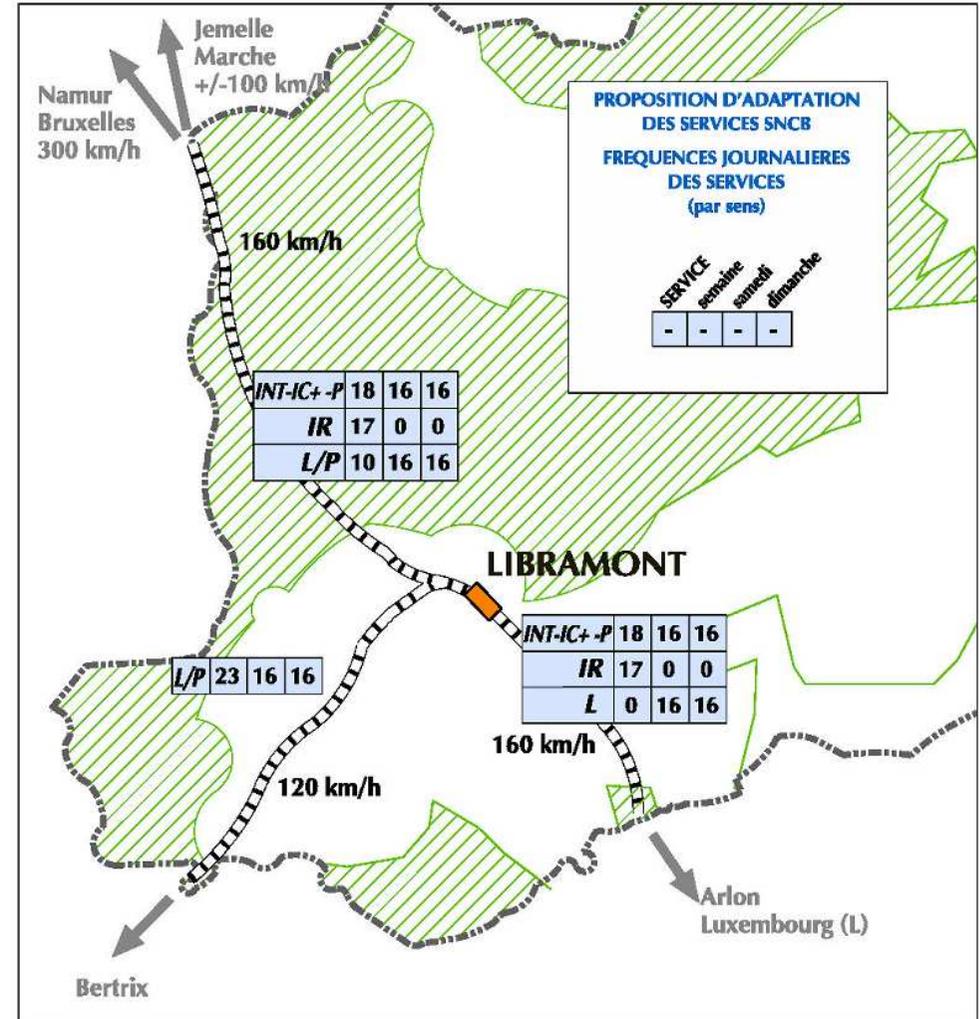
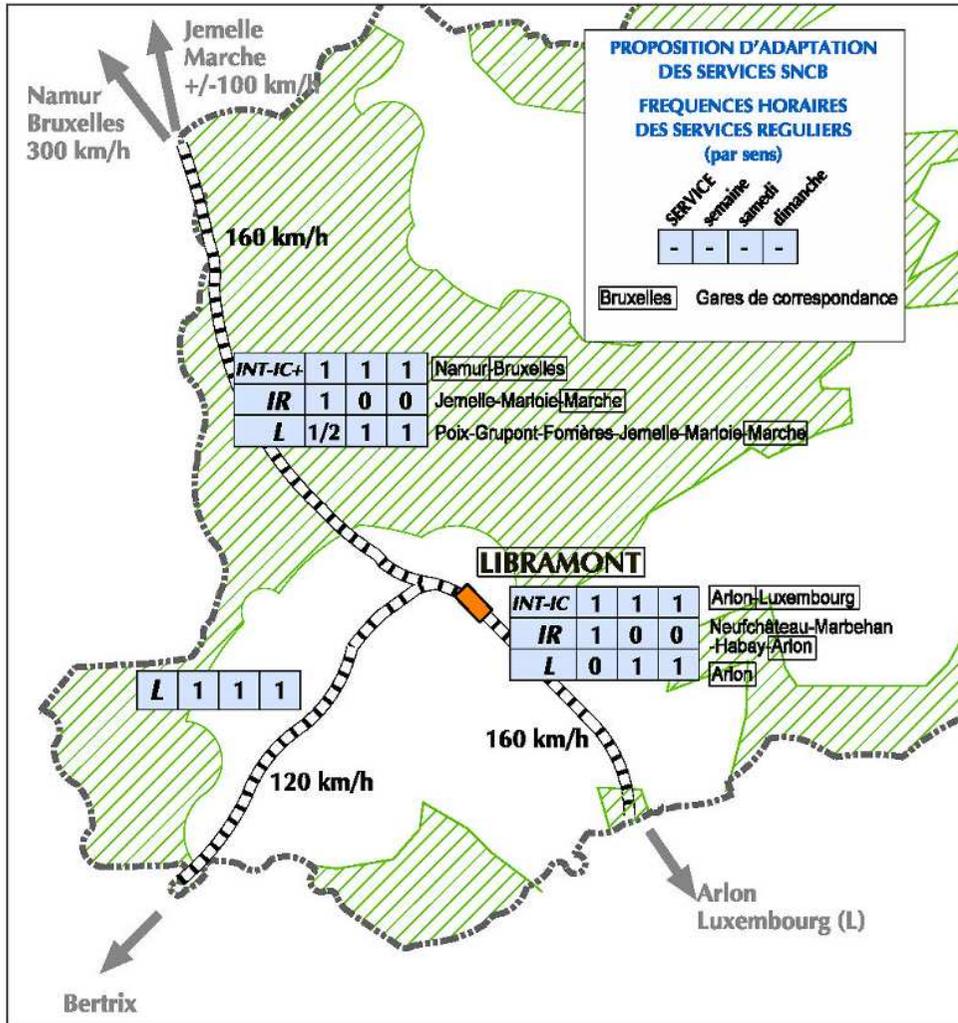
Relations nationales	Distances		Situation actuelle		Situation projetée volontariste		
	Actuelles	Futures	Fréquences	Temps de parcours (min.)	Fréquences	Temps de parcours (min.)	Gains de temps absolu(%)
Bruxelles-Namur	60	60	1/h	0h40	1/h	0h30	10' (-25%)
Bruxelles-Arlon	200	185	1/h	2h14	1/h	1h15	53' (-40%)
Bruxelles-Luxembourg	225	210	1/h	2h37	1/h	1h38	59' (-35%)
Namur-Arlon	140	125	1/h	1h31	1/h	0h48	43' (-45%)
Namur-Luxembourg	165	150	1/h	1h53	1/h	1h05	48' (-43%)
Bruxelles-Libramont	140	125	1/h	1h44	1/h	0h57	47' (-45%)
Namur-Libramont	90	75	1/h	1h01	1/h	0h25	36' (-58%)
Libramont-Arlon	50	50	1/h	0h28	1/h	0h22	6' (-20%)
Libramont-Luxembourg	75	75	1/h	0h50	1/h	0h39	11' (-20%)

**Les temps de parcours mentionnés dans ce tableau ne peuvent être « simplement » additionnés entre les villes : ainsi par exemple le temps additionné des tronçons successifs Bruxelles - Namur + Namur - Arlon n'est pas égal au temps Bruxelles - Arlon ; il faut en effet tenir compte du temps d'attente en station (Namur dans ce cas précis). Dans le futur, il a été estimé que ce temps d'attente pourrait en général être quelque peu réduit.*

L'option d'exploiter du matériel pendulaire devrait s'imposer à notre avis le long de la L162, même s'il coûte sensiblement plus cher .

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

- Carte 1 -



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

Cette option diffèrera toutefois selon la nature des services IC+ identifiés plus haut :

- Si l'on devra « se contenter » d'IC+ Bruxelles - Luxembourg, alors il devrait s'agir de nouveau matériel « classique », pendulaire et bi-courant (la L162 ayant tout intérêt à être modernisée en 25KV), circulant à une vitesse maximale de l'ordre de 200-225km/h. La SNCB rétorque à cela que les séries concernées en seraient trop faibles pour obtenir des conditions financières attractives. La question nous paraît toutefois devoir être posée à la fois le long de cet axe et le long de la dorsale wallonne, ce qui pose déjà potentiellement très différemment la question des séries ; par ailleurs, les constructeurs de matériel disent proposer aujourd'hui des gammes de produits « modulaires » et « à la carte ».
- Si ces services devaient aussi être appelés à jouer le rôle de services internationaux entre Bruxelles et Strasbourg (au moins), il devrait alors s'agir de matériel de type TGV (car il est d'ores et déjà prévu que la LGV-Est soit exploitée de cette façon entre Luxembourg et Strasbourg). Idéalement encore, il devrait s'agir de « TGV pendulaires », cumulant ainsi les avantages des deux technologies, compte tenu des caractéristiques de l'axe concerné. Mais ce type de matériel en est encore à l'état de R&D, les technologies n'étant pas encore au point (mais le seront vraisemblablement dans 10 ans, horizon de ce projet ?)

Les fonctions régionales, sous-régionales et locales seraient renforcées grâce à une refonte de l'offre de services le long de la L162, différenciant à l'avenir des IR et des L :

- au Nord de Libramont, un service de type IR cadencé à l'heure serait mis en œuvre sur la ligne existante, avec arrêts à Jemelle et Marloie et terminus à Marche (et correspondance avec un

nouvel IR Namur – Ciney – Marche – L43/42 jusque Liège). Ce service fonctionnerait en semaine uniquement, sur base d'une cadence horaire

- au Nord de Libramont encore, un service de type L fonctionnerait sur base d'une cadence bi-horaire en semaine, avec terminus également en gare de Marche. Ce service fonctionnerait sur base horaire le week-end, jouant alors à la fois rôles local et sous-régional (l'IR ci-dessus étant alors supprimé)
- au Sud de Libramont, le service IC+ desservirait encore Arlon et Luxembourg (et donc pas Marbehan)
- en « compensation », un nouveau service de type IR effectuerait, en semaine, un certain nombre d'arrêts intermédiaires entre Libramont et Arlon, à savoir Neufchâteau, Marbehan et Habay. Compte tenu de l'amélioration de la vitesse de référence de la ligne, le temps de parcours entre Libramont et Marbehan n'en serait pas accru. Ce service fonctionnerait uniquement en semaine, sur base d'une cadence horaire
- un nouveau service L devrait « compenser » la perte du L Ciney – Arlon en semaine, sous forme par exemple de prolongement du service L entre Luxembourg et Arlon (ou, dans le futur, entre Athus et Arlon), jusque Stockem. De cette façon, Arlon pourrait bénéficier d'un service spécifique d'agglomération. Par contre, le week-end, ce service fonctionnerait sur base horaire, reprenant les fonctions L et IR proposées la semaine, en continu entre Marche et Arlon via Libramont avec correspondances privilégiées

En résumé, Libramont bénéficie aujourd'hui d'une offre combinant IC (en fait IR) et L (cadencement insuffisant en dehors des heures de pointe), pour évoluer à l'avenir vers une offre combinant IC+, IR et L (ajustés dans l'espace et le temps en fonction des spécificités sous-régionales et temporelles).

Vision de redéploiement du rail à court terme, soit dans les années à venir

Libramont, gare forte de correspondances

La restructuration forte de l'offre de services que nous proposons sur la L162, devraient absolument tendre à privilégier Libramont comme gare de correspondances multi-directionnelles / multi-services, c'est-à-dire qu'il y aurait concentration de tous les trains locaux et sous-régionaux en gare avant l'arrivée des IC+, et départ après ceux-ci, ce dans les deux directions.

Dans ces conditions, et selon la nature des services que nous avons identifiés, Libramont devrait voir maintenues 6 voies à quai, dont une voie « locale » en voie 1, et 3 voies « locales » aux quais 4 à 6, les voies étant ainsi plus ou moins dédiées à certains services :

1. IR (ou L) Marche – Libramont – Arlon
2. IC+ Bruxelles – Libramont – Luxembourg
3. IC+ Luxembourg – Libramont – Bruxelles
4. IR Arlon – Libramont – Marche
5. L Libramont – Marche
6. L Libramont – Bertrix (et au-delà)

Cela (et d'autres problèmes identifiés en phase 1) requerrait de rendre simultanée la présence des IC+ à Libramont (et donc aussi à Namur).

Une telle adaptation horaire ne peut toutefois s'imaginer qu'à l'occasion d'une réforme globale fondamentale de l'offre de services intérieurs, possible selon la SNCB à l'horizon 2006-07 correspondant à la mise en service complète du TGV de frontière à frontière.

Cela profiterait également à la fonction intra-modale (TC) à la fois à Namur, Marloie, Libramont et Arlon.

Renforcements spécifiques de l'offre de services

Nous avons vu en phase 1 que se posait des problèmes de capacité liés aux navettes hebdomadaires (actifs et surtout étudiants) le vendredi soir et le dimanche soir, qui se superposent, dans une certaine mesure, à une demande touristique.

La SNCB se montre partiellement ouverte à ce sujet, mais devrait apprécier à court terme les adaptations spécifiques concernées, non seulement par rapport à Libramont, mais aussi par rapport à toutes les gares sises au sud de Namur.

Elle estime qu'une telle adaptation ne poserait pas de problème de disponibilité de matériel roulant (et de sillons) le dimanche soir.

Elle est beaucoup plus réservée en ce qui concerne le vendredi soir. Mentionnons toutefois à ce sujet deux éléments de réflexion :

- 2 P sont assurés à la période de pointe du matin vers Bruxelles, et 1 seul le soir
- ne pourrait-on « simplement » prolonger l'un ou l'autre P aujourd'hui limité à Jemelle jusque Arlon ?

La SNCB nous a signalé récemment son projet de mettre en service très prochainement des convois tractés de type M6 pour assurer les services IC les plus fréquentés aux heures de pointe la semaine, répondant ainsi en grande partie au problème mentionné le vendredi soir.

Nous avons aussi identifié en phase 1 l'offre tardive des IC vers Luxembourg (première arrivée après 8 h 30). Il nous paraît un peu étonnant que la SNCB ait supprimé le premier IC Namur – Luxembourg du matin tôt. Ce service supplémentaire devrait à notre avis être reconsidéré à court terme.

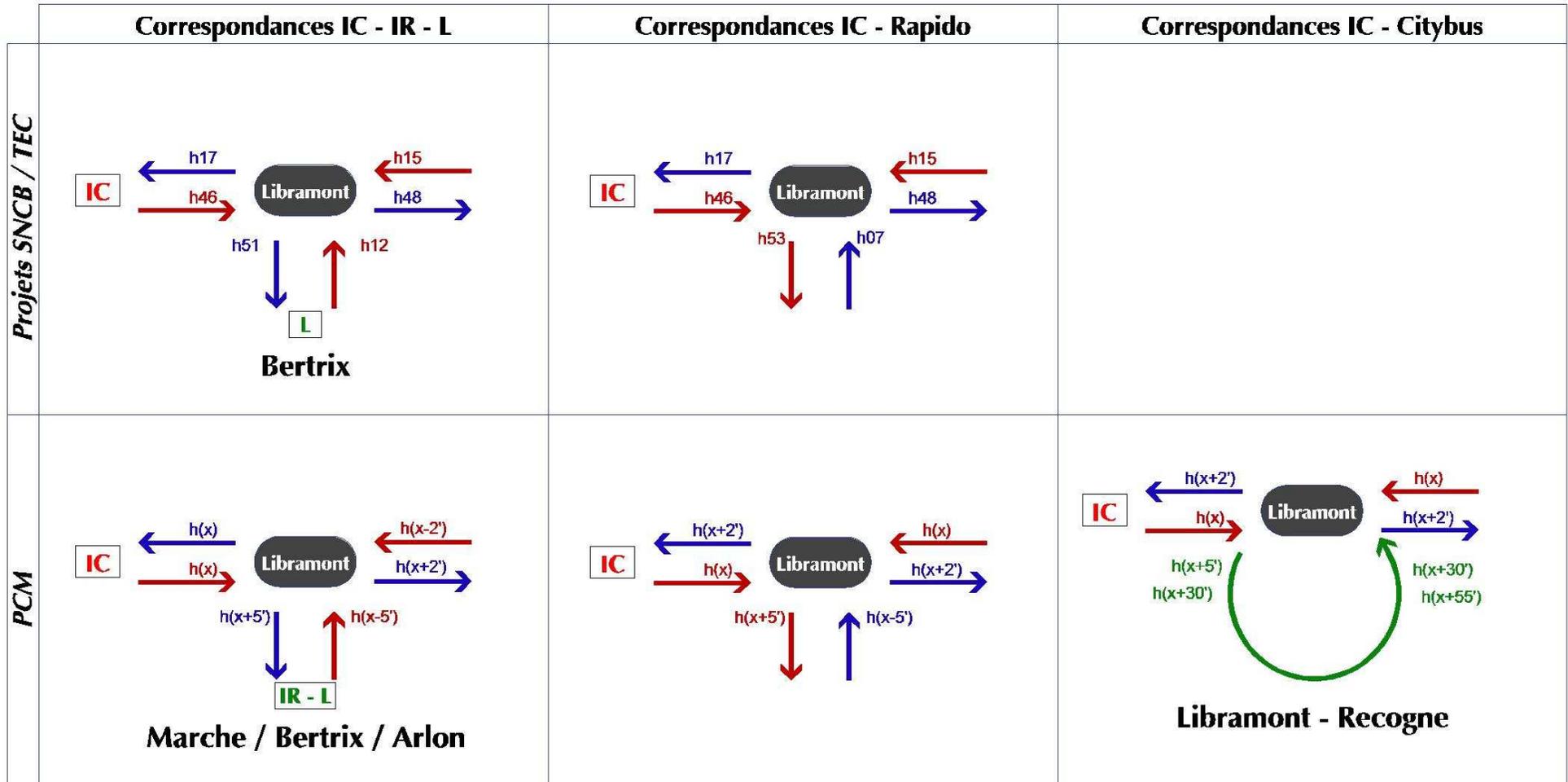
A moyen-long terme, avec la modernisation de l'axe, et la forte réduction des temps de parcours induite (hypothèse proposée), la question pourra être considérée tout à fait différemment, un premier IC+ vers 6h en gare de Bruxelles-Luxembourg devant permettre de rejoindre Luxembourg-ville vers 7 h 30 déjà, de sorte qu'il ne serait alors sans doute plus nécessaire de considérer de service partiel Namur-Luxembourg.

Au-delà de ce besoin spécifique, nous avons vu par ailleurs que l'offre de type P est assez marginale aujourd'hui à Libramont, en direction de Namur – Bruxelles (pour rappel, 2 le matin et 1 le soir), ces services particuliers étant aujourd'hui pour la plupart limités à Jemelle compte tenu des temps de parcours (élevés).

Il nous semble toutefois que ce n'est qu'à l'occasion de la mise en service complète de cet axe modernisé (cfr point 2 ci-dessus) que des services P devraient être prolongés / détournés (par la ligne nouvelle Libramont – Ciney), jusque Luxembourg, consistant à offrir ainsi, aux heures de pointe, au moins 2 services par heure dans un sens entre Bruxelles et Luxembourg.

En complément, quelques services P pourraient subsister entre Namur et Jemelle par la ligne classique existante afin de ne pas affaiblir le potentiel de clientèle pendulaire existant aujourd'hui.

Correspondances IC - Autres services de transports collectifs



Prolongement du couloir sous voies de la gare

Cet ouvrage d'art existant pourrait être prolongé pour franchir l'ensemble du faisceau de voies de la gare de Libramont.

Selon la SNCB cela nécessiterait de maintenir les 6 voies à quai (existantes) + l'ensemble des voies de garage, soit un prolongement de cet ouvrage de l'ordre de 60 m (en plus de la (des) rampe(s) d'accès à construire pour tenir compte des PMR (cfr CWATUP) ?).

Afin d'en montrer la portée, nous avons tracé des courbes d'iso-distances (correspondant à peu près à des courbes isochrones) à partir de la gare de Libramont, pôle majeur d'intérêt.

Il en ressort que les distances à parcourir s'en trouveraient très fortement réduites au Sud-Ouest de l'entité (centre ancien de Libramont + Recogne), allant jusque -600 m par rapport à la situation existante (nous avons supposé qu'un chemin serait, complémentirement à ce prolongement, aménagée approximativement le long de la limite actuelle du site du chemin de fer, pour en optimiser l'effet, ce qui est à l'ordre du jour de discussions de mise en œuvre entre la commune et la SNCB).

Nous voyons qu'ainsi tous les équipements collectifs sis du côté Sud-Ouest du chemin de fer se trouveraient accessibles à moins de 1 km de distance pédestre (ou moins de 10'), contre plus de 1 km aujourd'hui pour la Maison communale, la halle des foires et les écoles de la rue de la Fontaine ; même l'av. de Bouillon profiterait assez sensiblement du prolongement de cet ouvrage d'art.

Au-delà du rôle, primordial, de la gare, c'est la cohésion spatiale de l'entité qui s'en trouverait fortement améliorée, car réduisant

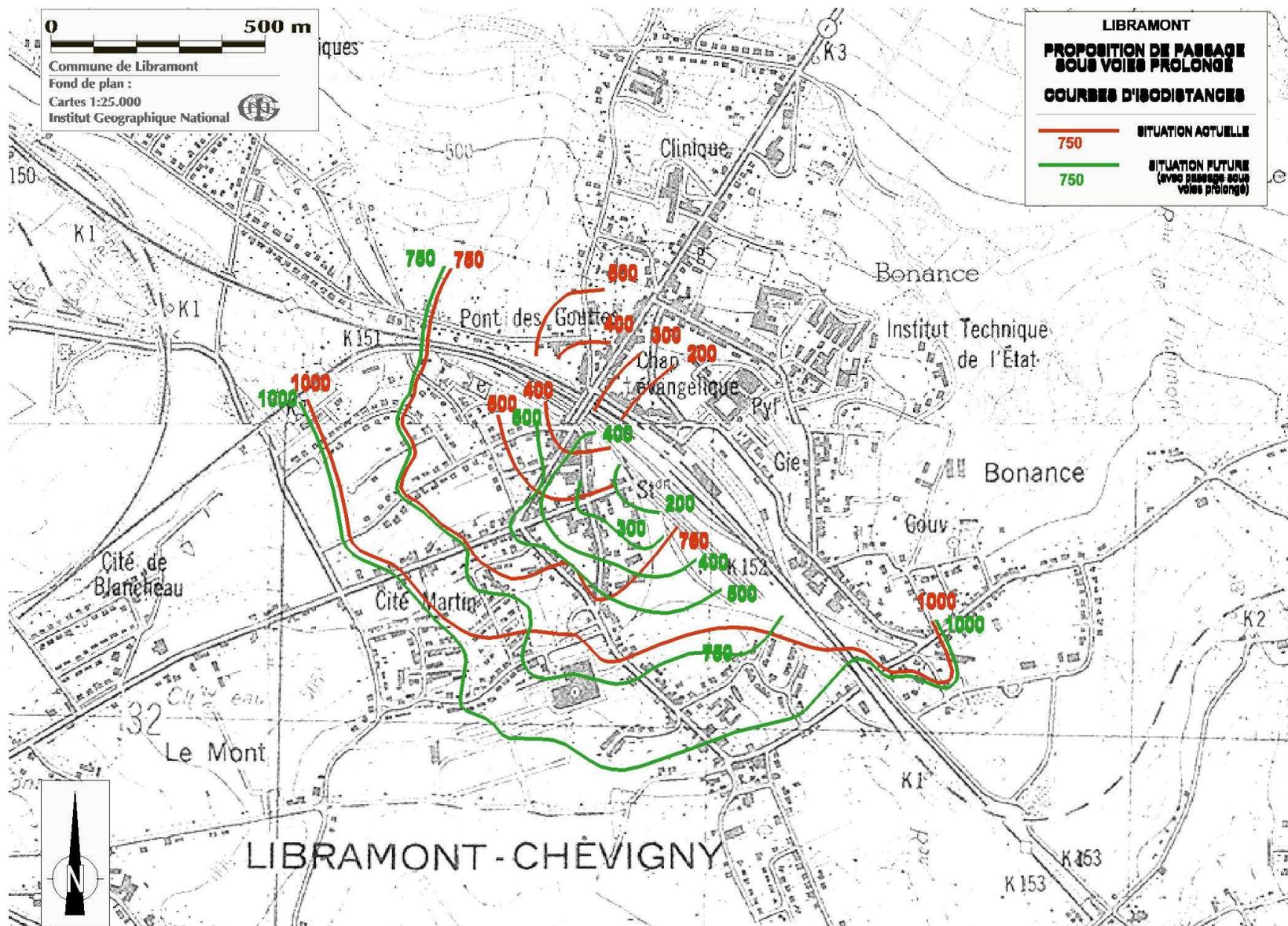
également de quelques centaines de mètres certaines distances entre les équipements importants situés de part et d'autre de la gare, devant donc profiter à toute l'entité centrale de Libramont – Recogne.

En accompagnement de cet ouvrage d'art prolongé se profile aussi la possibilité d'aménager un parking supplémentaire pour favoriser l'intermodalité VP + TC en gare. Nous ne recommandons toutefois pas de le dimensionner trop fortement, afin de ne pas nuire à l'attractivité du centre-ville en encombrant alors fortement les rues du centre-ville, y compris la N 826.

Par ailleurs, cet ouvrage d'art ne manquera pas d'attirer, au-delà d'un parking dévolu potentiellement à cette fonction (50 à 150 places, à court terme), des usagers pendulaires à se garer dans les rues proches de ce passage, pouvant porter préjudice aux habitants concernés (et à l'activité commerciale ?) ; de sorte que nous pensons qu'un système au minimum de « zone bleue » s'y imposerait (mais, mieux, de stationnement payant), avec contrôles policiers réguliers.

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

- Carte 2 -



Se pose la question de la nature de cet ouvrage d'art, à savoir soit une passerelle soit le prolongement du couloir sous voies existant. Les avantages et inconvénients respectifs peuvent en être présentés comme suit :

- Procédant d'une évaluation sommaire, sur base d'expériences comparables, la SNCB estime le coût d'un passage sous voies prolongé au double d'une passerelle ; indiquons toutefois que cela concerne des ouvrages les plus courts possibles, c'est-à-dire sans rampes d'accès pour les PMR. Si un tel accès devait être assuré, le rapport des coûts en serait sensiblement moindre compte tenu du dénivelé près de 3 fois plus fort dans la cas de la passerelle (et de l'absence de rampe sous la gare).
- L'accès aux PMR nous paraît être une question tout à fait cruciale ; nous sommes tout à fait circonspects quant à une éventuelle non-prise en compte, s'agissant de l'accès à une gare importante et de la suppression d'un effet majeur de coupure urbaine, même s'il est évident que cela signifie des coûts de mise en œuvre supérieurs.
- Si une passerelle devait succéder au couloir sous voies existant, cela signifierait un dénivelé total, pour franchir les voies de la gare ou accéder à un quai en venant du centre urbain, de l'ordre de 24m en tout (-3m pour le couloir sous voies, +9m pour la passerelle selon la SNCB) contre 6m environ pour le couloir sous voies prolongé.
- La sécurité subjective (et objective ?) n'est pas facile à garantir dans un couloir sous voies, surtout s'il est long.

Nous sommes bien conscients qu'il est facile, sans mettre « la main à la poche » (de notre part) de préconiser une solution plus coûteuse, à savoir celle du couloir sous voies. Pour nous, il faut clairement privilégier cette option, ou alors prendre parti pour une passerelle

travers la gare d'un seul tenant, remplaçant de fait le couloir sous voies existant, passerelle à établir à la hauteur la plus réduite possible (de l'ordre de 6.5m), afin d'en minimiser les inconvénients, profitant alors des (nécessaires) travaux de modernisation de l'axe dans les toutes prochaines années.

Développements du trafic fret

Pour les besoins du trafic marchandises, B-Cargo a plaidé à l'occasion d'une récente table-ronde ferroviaire organisée par la Région Wallonne pour la remise en service de la courbe de raccord nord L165-L162, au moins à une voie, afin de rationaliser l'exploitation (et, éventuellement, de réduire les besoins d'infrastructures et d'emprise en gare de Libramont ?).

L'assiette de ce raccord existe toujours sur le terrain ainsi que les ouvrages d'art spécifiques. A tout le moins, il nous semble que la commune (et la SNCB) devrait maintenir cette assiette afin de la remettre en fonctionnement dès que le besoin s'en fera sentir.

Par ailleurs, la SNCB considère en tout état de cause devoir maintenir sa gare de marchandises existante de l'autre côté du bâtiment de la gare , pour assurer en particulier les importants travaux à venir de modernisation complète de la ligne 162.

Quant à l'intérêt éventuel de remettre en service une desserte marchandises du zoning industriel, en particulier de l'entreprise L'Oréal, les responsables de cette entreprise ne considèrent pas que cela corresponde à un besoin, au moins à court terme.

Nous invitons toutefois la commune et la SNCB à préserver également l'assiette de cette ancienne voie industrielle afin de pouvoir la rétablir aisément le jour où le besoin s'en fera sentir à nouveau (renchérissement important du coût du pétrole, ...).

THEME N°2: LES TRANSPORTS PUBLICS

ACTION N°2 :LA RESTRUCTURATION DU RESEAU TEC

CONTEXTE

L'offre TEC fait l'objet d'un vaste projet de restructuration, ambitieux, volontariste et assez original, que nous intégrons comme "coup-parti" dans le PCM, parce qu'il participe d'une dynamique qui paraît à la fois cohérente et bien adaptée aux spécificités sous-régionales.

Un élément important est susceptible d'affecter sensiblement l'offre de services future centrée sur Libramont, à savoir le projet de nouveau centre régional du TEC (administration et dépôt) à proximité de Menuchenet. A première vue, il ne devrait pas affaiblir l'offre centrée sur Libramont, et au contraire, des services tardifs au départ de la gare tout au moins jusqu'au dépôt.

Le TEC considère depuis longtemps, comme nous dans le cadre de cette mission, que l'offre « généraliste » actuelle des TEC répond plutôt mal à la demande, ou plutôt à différentes niches de demande spécifiques. De sorte qu'il a étudié un projet de restructuration forte devant beaucoup mieux cibler à l'avenir.

La composante principale de cette stratégie consisterait à supprimer les actuels services « généralistes », au profit en particulier d'une offre de « **lignes rapides** », reliant (**Carte 3**) assez directement les

agglomérations principales, et y effectuant un minimum d'arrêts (en général 1 par village).

Libramont devrait ainsi bénéficier à l'avenir de cinq lignes rapides TEC que seraient :

1. Bastogne – Bercheux – **Wideumont-station** – **Wideumont-village** - Ste-Marie Chevigny – Ourt - Libramont (gare)
2. Bouillon – Menuchenet – Bertrix – Recogne - Libramont (gare)
3. Redu – Ochamps – Recogne - Libramont (gare)
4. St-Hubert – Hatrival – Bras-Haut – Bras-Bas – Séviscourt - Libramont (gare)
5. Marbehan - Neufchâteau – Lamouline – Neuvillers – Recogne - Libramont (gare)

** localités en gras ajoutées par rapport au projet TEC.*

Ces lignes seraient cadencées à l'heure en journée la semaine, sauf la ligne avec Redu (1 service toutes les deux heures comme cadence de base). Ces services fonctionneraient aussi, dans le projet du TEC, de 6h à 18h au moins (et même 19h voire 20h sur certaines lignes).

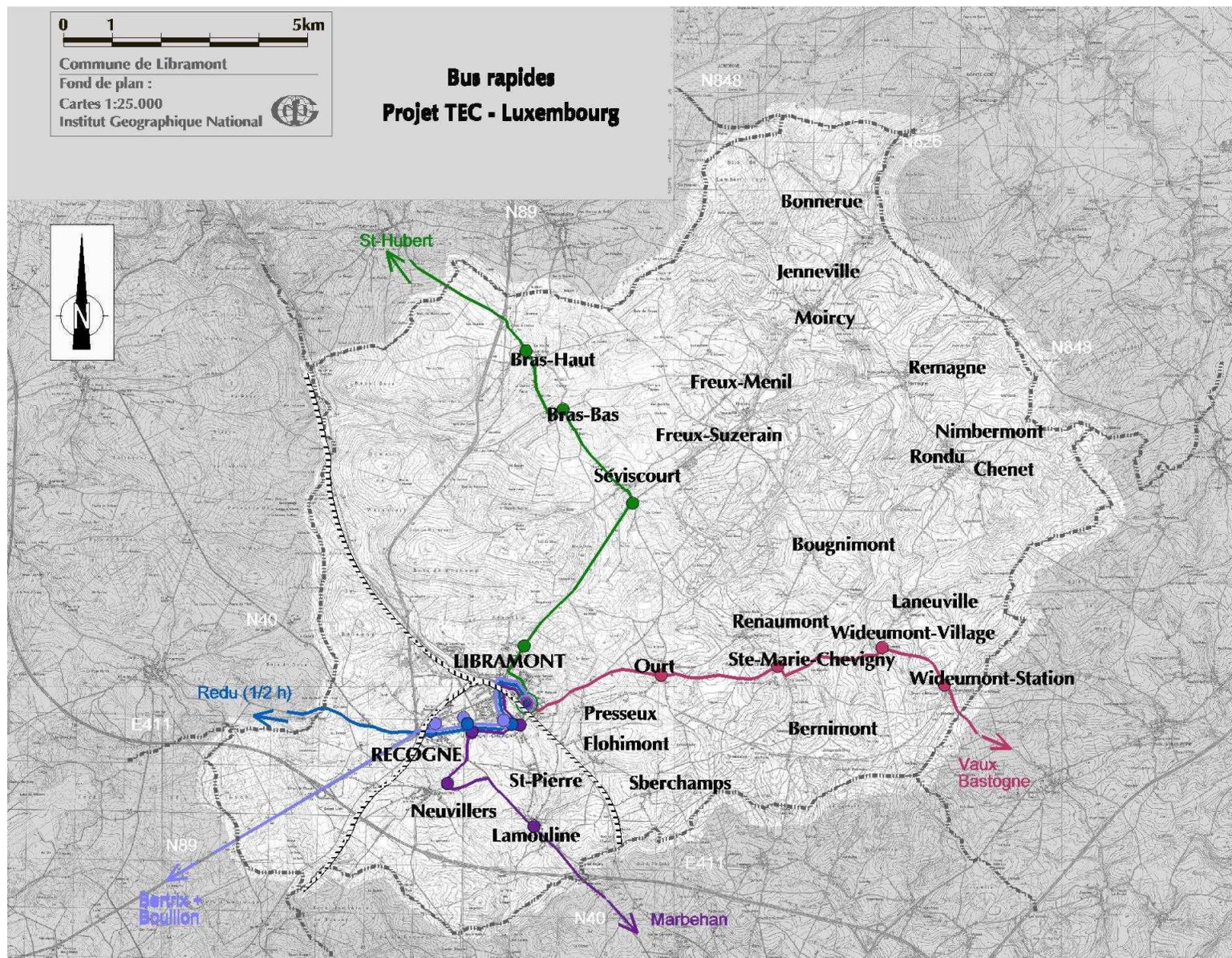
L'autre composante majeure de l'offre TEC devrait consister à desservir les zones à faible densité de population / les périodes creuses par des services à la demande (**Telbus**), comme il en existe déjà certains jours dans la région, mais en généralisant cette offre toute la semaine, et en fonctionnant jusque vers 21h le soir (donc plus tard que les rapides).

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

<i>Offre TEC : nature de services offerts</i>			
	Situation actuelle	Projet TEC	Proposition PCM
Semaine < +-19 h	<p>Généraliste</p> <p>Ramassage scolaire</p> <p>PMR</p> <p>Rapido</p>	<p>Rapido</p> <p>Telbus</p> <p>Ramassage scolaire</p> <p>PMR</p>	<p>Rapido</p> <p>Telbus – PMR</p> <p>Ramassage scolaire</p> <p>City-bus</p>
Semaine > +-19 h	<p>Généraliste</p>	<p>Telbus</p>	<p>Telbus / teltaxi - PMR</p>
Week-end	<p>Généraliste</p> <p>Rapido (Bastogne)</p>	<p><i>(à court terme) :</i></p> <p>Généraliste</p> <p>Rapido (Bastogne)</p>	<p>Rapido (Bastogne, St-Hubert et Bouillon)</p> <p>Telbus / teltaxi – PMR</p>

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

- Carte 3 -



DESCRIPTION DE L'ACTION

Remarques sur le projet du TEC et propositions complémentaires / alternatives dans le cadre du PCM

1. Le projet du TEC nous paraît très bien pensé territorialement, et ne nous paraît en rien contradictoire avec notre proposition de restructuration forte du réseau SNCB à vocation sous-régionale ; au contraire nous semble-t-il, ils concourraient à se renforcer mutuellement. Elle prévoit aussi l'exploitation des Telbus en soirée (jusque vers 21h, remplaçant alors de fait l'offre rapido)
2. La dynamique en cours au TEC devrait aussi, si possible, être quelque peu complétée pour offrir des services structurants aux périodes creuses que sont les week-ends. En effet, le maintien d'une offre de services aussi peu lisible que celle existante à ces périodes nous paraît de toutes façons inopérante (cfr les chiffres de fréquentation actuelle ; phase 1) et porter atteinte à l'image qui devrait être associée, à notre avis, au projet ambitieux de redéfinition de l'offre du TEC. De deux choses l'une :
 - Soit on offre une base de services fondée sur les mêmes principes que durant la journée en semaine, même si les cadences peuvent alors être réduites (1 / 2h par exemple sur les lignes rapides)
 - Soit on supprime à ces périodes toute offre régulière, assurant un service Telbus généralisé, comme le propose le TEC le soir jusque vers 21h

Le TEC est également préoccupé par cette question, mais met l'accent, pour l'instant, sur la mise en œuvre de son projet

actuel, quitte à le compléter / l'améliorer encore dans le futur, notamment le week-end.

Dans le cadre de cette mission, outre une desserte SNCB cadencée forte, y compris le week-end (cfr plus haut), nous proposons de combiner alors les options suivantes :

- Offre Rapido sur les axes les plus importants, en particulier en vue de rencontrer une demande, notamment touristique forte au départ/vers la future gare majeure de Libramont, pensant plus particulièrement aux directions de Bastogne, Bouillon et St-Hubert, mal desservies par ailleurs par le rail. Cette offre pourrait être renforcée à l'heure en périodes de vacances / week-ends prolongés, au moins l'après-midi
 - Offre Telbus dans le reste du territoire communal et des communes voisines, lequel Telbus remplacerait aussi, de fait, le city-bus (cfr infra) durant ces périodes
3. Le projet du TEC fait particulièrement bien ressortir la difficulté de combiner bus et train dans les conditions actuelles horaires qui prévalent pour les trains IC en gare de Libramont. En effet, malgré que l'offre bus soit adaptée à des correspondances privilégiées avec ces trains dans la seule direction Namur – Bruxelles, les contraintes horaires amènent ainsi une planification temporelle qui imposerait aux rapidobus une attente généralisée de l'ordre de 45' en gare ; d'où un surcoût d'exploitation (et de matériel roulant).

Le tableau que nous avons réalisé, par rapport à notre proposition horaire ferroviaire, verrait par contre le temps d'attente réduit en gare, soit de l'ordre de 10', qui plus est donnant ainsi correspondance à tous les trains, non seulement les IC, mais aussi tous les IR et L, et ce quelle que soit la direction compte tenu de la simultanéité horaire généralisée !

4. Compte tenu du développement d'une offre de services de type Telbus, le service actuel sous-traité à « l'Age d'Or » devrait à notre avis fusionner avec ce service à la demande, moyennant une adaptation des véhicules, de manière à intégrer véritablement les personnes à mobilité réduite à l'offre de mobilité publique générale, ce qui rationaliserait l'offre et intégrerait nous semble-t-il beaucoup mieux les personnes visées à la société.
5. La question de l'intégration tarifaire et billettique est fondamentale, mais aussi assez difficile à réaliser complètement entre la SNCB et le TEC, même si des produits intégrés (tels que les abonnements combinés) existent de longue date. Cette condition paraît toutefois essentielle si l'on veut obtenir une « réponse » de la clientèle à la hauteur de l'offre nouvelle.
6. Par ailleurs, nous proposons une autre composante forte d'offre de services, qui consisterait à développer un **service urbain de type « city-bus »** à Libramont – Recogne. (carte 4).

Il s'agirait de mettre en service une offre spécifique de liaison interne au centre mutli-fonctionnel de Libramont, exploité en général à l'aide d'un mini-bus (capacité limitée au début, de l'ordre de 9 places (type taxi collectif), à accroître en fonction des résultats d'exploitation) à arrêts fixes mais à inter-distance modérée (+-500m), pouvant être rangé dans la catégorie des « city-bus » qui se développent aux quatre coins de l'Europe depuis quelques années (et pas seulement dans les villes).

Aux heures de pointe, spécialement scolaires - quotidiennes mais aussi hebdomadaires - nous proposons d'exploiter ce service à l'aide de bus standards, afin d'offrir un service à grande capacité, la population scolaire utilisant alors beaucoup trop massivement la voiture, même pour des (très) courtes distances.

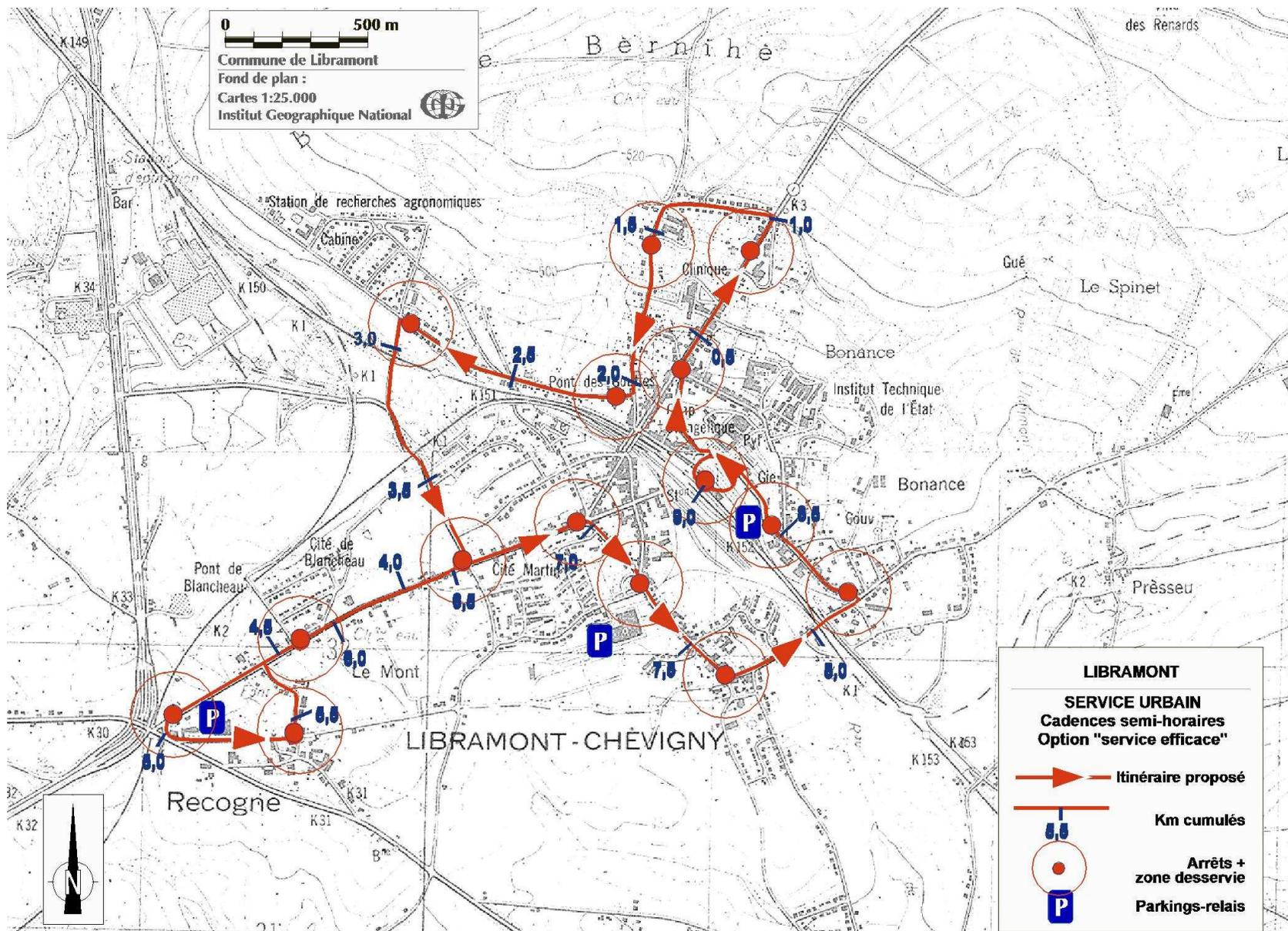
Ce service serait exploité du lundi au vendredi, de 6h à 19h, le Tel-bus prenant le relais aux autres périodes.

Deux solutions contrastées ont été examinées à propos des modalités d'exploitation, dont une évaluation comparative sera ici tentée.

Selon le TEC, cela exigerait la création d'un peu plus de 2 emplois ETP (équivalents temps pleins); le coût correspondant d'exploitation dépendrait de la nature de l'exploitation: si elle est assurée en régie, 1 ETP coûte environ 50.000 €/an (soit plus de 100.000 €/an de coût d'exploitation); si elle est sous-traitée, la convention stipule habituellement une rétribution financière au prorata des kilomètres parcourus, ce qui peut générer une imputation financière sensiblement inférieure.

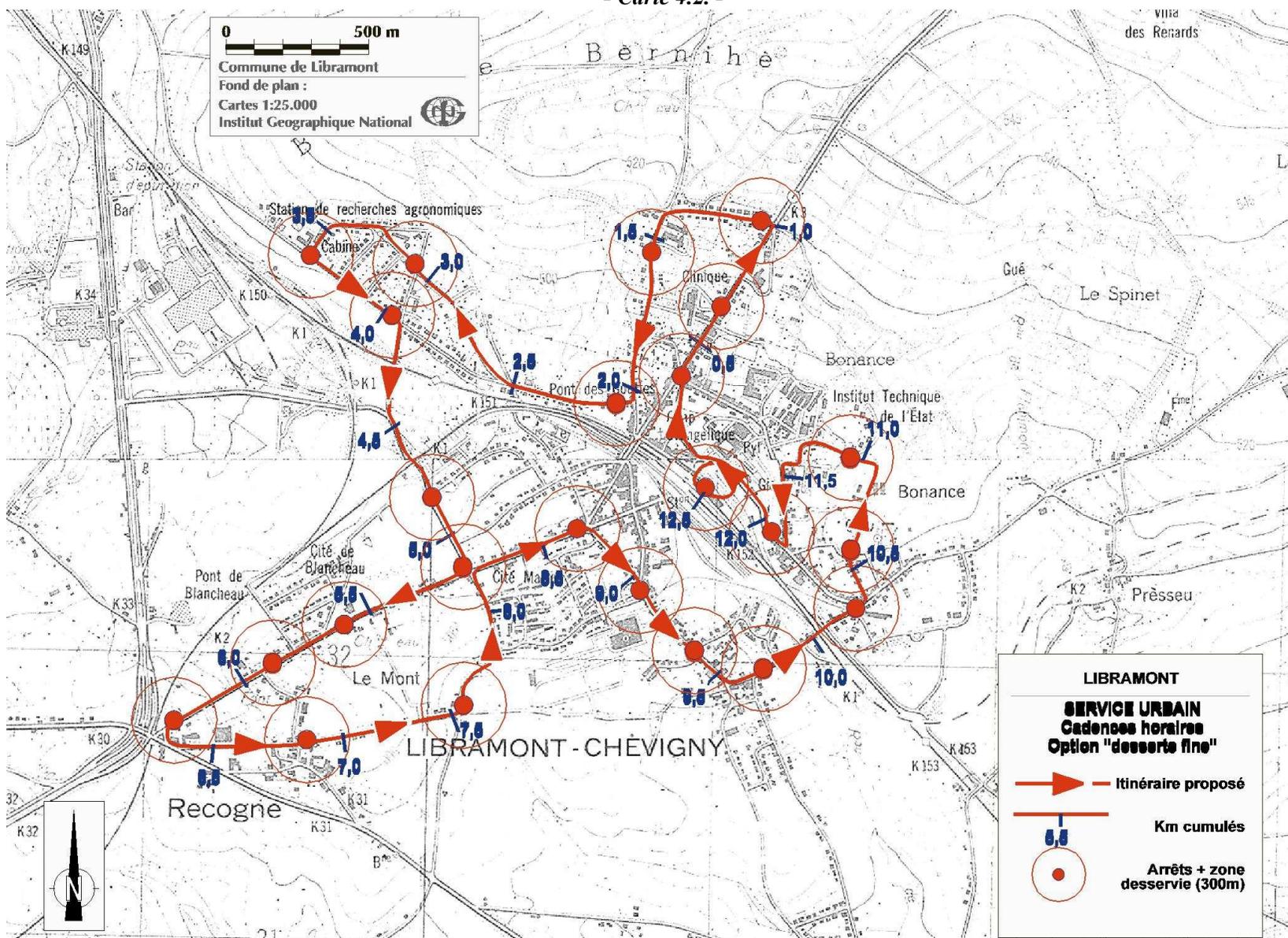
PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

- Carte 4.1. -



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

- Carte 4.2. -



Solution 1

Cette solution viserait une grande efficacité de service, même si l'ensemble de l'entité ne serait pas toujours desservie « près de sa porte ».

Les modalités principales d'exploitation seraient les suivantes :

- Ce service serait exploité dans un seul sens, a priori anti-horlogique, desservant directement (presque) tous les équipements collectifs de Recogne-Libramont
- Le tracé ainsi défini aurait une longueur proche de 9 km et assurerait 16 arrêts (gare comprise)
- Compte tenu de la distance inter-station (proche de 0.6 km) et de la bonne fluidité de la circulation à Libramont - qu'il faudrait à tout prix préserver, ce service pouvant y contribuer notablement -, le temps de parcours serait voisin de 25 minutes (vitesse commerciale légèrement supérieure à 20 km/h)
- Ce temps de parcours serait compatible avec une cadence à la demi-heure, à l'aide d'un seul bus (et chauffeur), permettant à la fois d'optimiser les conditions de correspondance (dans les deux sens) avec l'ensemble des trains et services TEC à la gare, de minimiser les coûts d'exploitation et de maximiser les recettes :
 - départ de la gare quelques minutes après l'arrivée de tous les trains et rapides (soit h+5')
 - bouclage en 25' (h+30')

- deuxième départ immédiat (h+30') de façon à amener les usagers à la gare quelques minutes avant l'arrivée des trains et rapides suivants (h+55')

Solution 2

Le service se différencierait de la solution 1 par une desserte plus fine du noyau urbain principal, presque l'ensemble des habitants et équipements de Libramont-Recogne bénéficiant ainsi de ce service de proximité réelle, grâce tout à la fois à un parcours très long et à une multiplication du nombre d'arrêts

- Ce service serait exploité dans un seul sens, a priori anti-horlogique, desservant tous les équipements collectifs de Recogne-Libramont
- Le tracé ainsi défini aurait une longueur proche de 12.5 km et assurerait 26 arrêts (gare comprise)
- Compte tenu de la distance inter-station (proche de 0.5 km) et de la bonne fluidité de la circulation à Libramont - qu'il faudrait à tout prix préserver, ce service pouvant y contribuer notablement -, le temps de parcours serait voisin de 40 minutes (vitesse commerciale proche de 20 km/h)
- Ce temps de parcours serait compatible avec une cadence à l'heure, à l'aide d'un seul bus (et chauffeur), permettant d'offrir d'assez bonnes conditions de correspondance (dans les deux sens) avec l'ensemble des trains et services TEC à la gare :
 - départ de la gare 10 minutes après l'arrivée de tous les trains et rapides (soit h+10')
 - bouclage en 40' (h+50')

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

Critères d'appréciation	Solution 1		Solution 2	
	Evaluation	Appréciation	Evaluation	Appréciation
Desserte du territoire	Assez fine mais pas généralisée	+	Très fine et généralisée	++
Temps de parcours	25' au total « Porte à porte » acceptable (15' au plus) City-bus + autres TC très attractifs	++	40' au total En général, « porte à porte » long (jusque 30') City-bus + autres TC pas très attractifs	-
Correspondances TC	Excellentes	++	Bonnes	+
Fréquence	2/h	++	1/h	0
Compatibilité avec autres services TEC (rapidos et Telbus)	Cible particulière et dissociation de services	+	Cible très particulière et donc dissociation maximale de services	++
Compatibilité avec autres modes (VP)	Compatibilité possible avec les services ferroviaires, compte tenu des temps de parcours courts et de la fréquence, mais à condition que le stationnement soit payant à la gare	+	Pas approprié compte tenu des temps de parcours assez dissuasifs	-
Compatibilité avec autres modes (non-motorisés)	Nécessité de conforter des voies d'accès piétonnes de qualité vers / depuis les arrêts et de « Bonance » vers la gare, au travers du site Belgacom	+	Desserte fine, ne nécessitant que des trajets piétons de longueur limitée vers les arrêts Mais, compte tenu du temps de parcours long et des correspondances longues à la gare, utilité de voies piétonnes de qualité multi-directions vers / depuis la gare	+

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

Au total, il ne se dégage pas de solution « idéale », même si la solution 1 nous paraît présenter des conditions globalement plus favorables. En fait, tout dépend des objectifs que l'on vise par ce service :

- En schématisant à peine, la solution 2 viserait à une desserte très fine du territoire central de la commune, développant ainsi une offre de service tout à fait spécifique qui ne devrait aucunement être concurrencée par les autres services, signifiant explicitement que les Tel-bus ne devraient alors pas du tout assurer de services internes à Recogne-Libramont, au profit de la desserte du reste du territoire communal (et extra-communal).
- La solution 1 offrirait, comparativement, des services deux fois plus fréquents et des temps de parcours attractifs (internes à l'agglomération centrale et en correspondance avec les autres TC). Mais elle ne se suffirait pas entièrement à elle-même, dans la mesure où elle exigerait complémentirement des bonnes relations piétons et cyclistes internes à l'agglomération qui la (cheminements de qualité aux arrêts et trajets de proximité relative, comme entre Bonance et la gare, au « travers » du site de Belgacom ; cfr chapitre s'y rapportant).

Autres conditions de mise en œuvre :

- Au niveau du matériel roulant, cela exigerait peut-être l'acquisition d'un bus standard supplémentaire (exploité aux périodes de pointe) ; aux périodes creuses, nous faisons l'hypothèse de l'acquisition, au départ, d'un véhicule léger de type camionnette ou minibus (comme il en existe déjà ailleurs en milieu rural wallon) qui pourrait être soit mis à disposition

par la Région Wallonne à un sous-traitant soit être exploité en direct par le TEC

- Au niveau des modalités de prise en charge financière, ce service TEC pourrait être partagé sur base d'une convention de partenariat avec des acteurs locaux tels que la SNCB (économie correspondante relative aux parkings à la gare), la commune, de grands acteurs locaux (tels que la C.C.I. Luxembourg, la clinique, l'OWDR, BELGACOM, etc)
- Ce service pourrait peut-être profiter, tout au moins dans le cas de la solution 1 compte tenu de ses temps de parcours attractifs, de modalités de gestion associées à des parkings décentralisés et gratuits tels que celui du champ de Foires (sauf lorsque s'y déroulent des activités massives), les abords du carrefour N89-N40-N826 (parking du Delhaize ?). Dans ce but d'utilisation combinée, il faudrait que le parking de la gare devienne payant et que le city-bus soit moins (peu) coûtant, sous peine d'insuccès assuré
- Nous sommes d'avis que ce service devrait être payant, sous peine d'utilisation incontrôlée (au lieu de marcher 300m, on prend le bus ... ; cfr autres expériences wallonnes) et donc de coûts élevés d'exploitation. Par contre, il ne devrait pas non plus être trop coûteux pour l'utilisateur final (1 zone et pas de prise en charge ; soit ½ € environ par trajet). Associé à un abonnement SNCB, il devrait engendrer un léger surcoût (par rapport à l'abonnement train seul), mais rester inférieur à la combinaison train et parking quotidien à la gare
- L'accès de ce service aux scolaires est une question délicate. En tout cas, les services de ramassage scolaire devraient absolument garder leurs spécificités (cfr infra). Il ne faudrait

en tous cas pas, à notre avis, que les « scolaires » indisposent d'autres créneaux de clientèle qui nous paraîtrait devoir être privilégiés, tels que les navetteurs D/T, les déplacements divers liés aux courses, aux services, etc

- Le TEC nous a sensibilisés à l'opportunité éventuelle, en complément, de rationaliser l'offre de services urbains existants déjà à Libramont, à savoir la ligne 77, qui effectuent un ramassage fin des quartiers de Libramont, Recogne et Neuwillers. Cela dépend tout d'abord de l'accès (ou non) du city-bus que nous proposons à la clientèle scolaire ; cela dépend ensuite des itinéraires des services de ramassage scolaire, par exemple par rapport à la desserte de petits hameaux (tels que Serpont). Si ces deux conditions sont remplies (bonne desserte, par ailleurs, des scolaires), il nous semble que l'on pourrait offrir un service de ramassage scolaire spécifique desservant, outre le noyau urbain principal de Recogne-Libramont, les villages proches sis au Sud et à l'Est, par exemple sous forme de boucle Libramont-gare, Recogne-centre, Neuwillers, Lamouline, St-Pierre, Flohimont, Presseux, Libramont-gare (ou écoles). Ce circuit, de près de 20 km, pourrait être effectué en un temps de parcours de l'ordre de 1h, assuré à l'aide de deux services (et bus) au départ vers 7h30 et 8h.
- 7. Par ailleurs, en période événementielle forte, comme la Foire Agricole, nous pensons que l'offre spécifique (type « navette ») existante avec des parkings décentralisés proches de la E411 devrait être étendue jusqu'à la gare, valorisant alors tout à la fois également le parking de la gare (peu occupé le week-end) et la fréquentation ferroviaire. Les modalités de prise en charge des coûts (nature des véhicules utilisés, et exploitant(s), ...) font déjà l'objet d'un partenariat

exploitant de la Foire - TEC, et pourrait, en suivant notre idée, être complété par exemple sous forme de billets B-Excursions, comme il en existe déjà tant d'autres pour des événements de type récréatifs – culturels – touristiques – commerciaux ailleurs dans le pays (partenariat étendu alors à la SNCB ?). Le week-end en particulier, le TEC dispose de véhicules de réserve tout à fait suffisants pour assurer cette fonction.

8. Nous pensons que les services de ramassage scolaires devraient être à peine modifiés en fonction de nos propositions ; cela veut dire qu'ils devraient assurer un ramassage à la carte (proximité des domiciles) et aboutir à proximité immédiate des différentes écoles de l'entité (donc pas de terminus, même intermédiaire, à la gare).
9. La concentration maximale simultanée de 5 véhicules rapides, de 2 ou 3 Telbus et de 1 city-bus, consécutive à notre schéma d'exploitation, nécessiterait probablement une importante redéfinition de la gare bus en gare de Libramont. De deux choses l'une : soit la capacité actuelle devrait en être singulièrement accrue du côté du bâtiment de la gare ; soit les services destinés au Sud et à l'Ouest de l'entité pourraient être concentrés au Sud-Ouest de la gare, à proximité immédiate du couloir sous voies prolongé (cfr supra), moyennant une réservation d'espace à cette fin (en plus d'un parking et d'autres fonctions urbaines potentielles sur le site de l'actuelle base chantier de la SNCB). Cette dernière éventualité pourrait être facilitée par des discussions qui ont démarré entre la SNCB et la commune, visant à offrir une nouvelle voie d'accès aux bus de ramassage scolaire de l'école de la Grand-Rue, par l'arrière, sur le site de la SNCB.

THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION N°1 : Le réseau cyclable

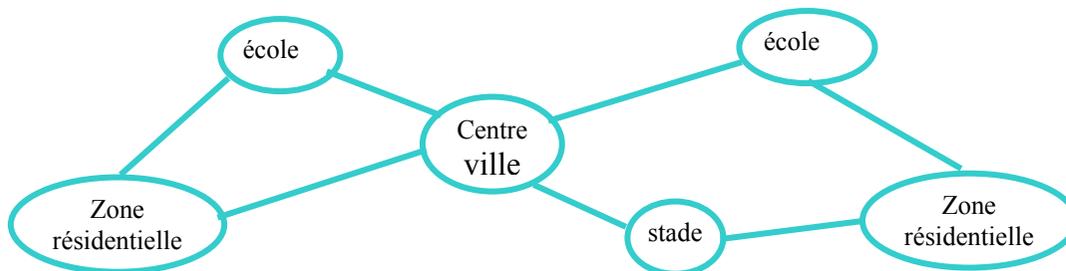
CONTEXTE

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



Actuellement, la commune de Libramont-Chevigny 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.

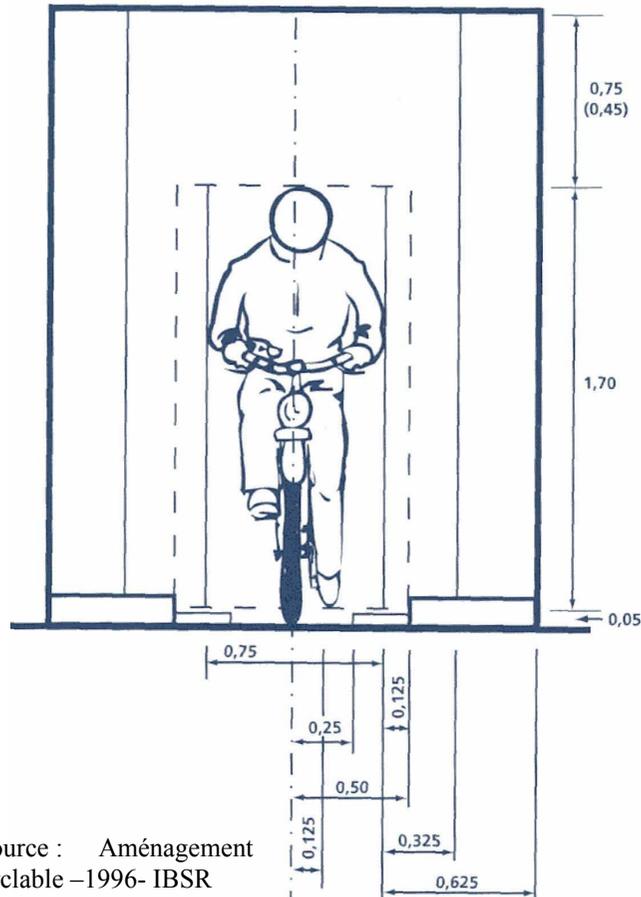
OBJECTIFS

- 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.

DESCRIPTION DE L'ACTION

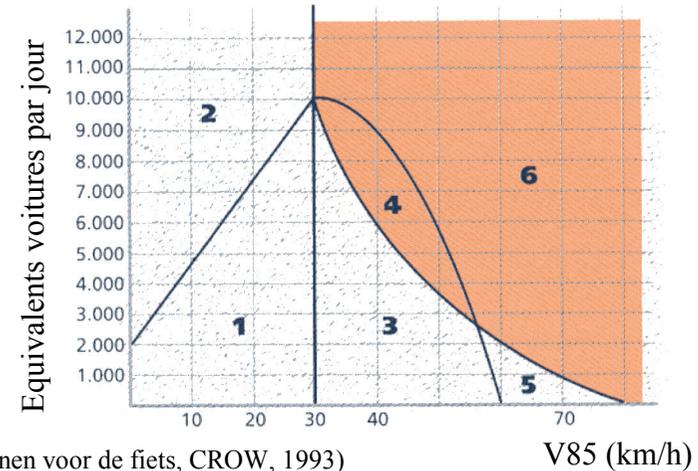
Avant de décliner le plan vélo, il est nécessaire de rappeler quelques caractéristiques de base.

Profil de l'espace disponible dont le cycliste a besoin



Source : Aménagement cyclable –1996- IBSR

Mixité ou séparation des usagers



(source : Teken en 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

Nous avons vu la force d'attraction de Libramont, spécialement par rapport à ses fonctions scolaires, administratives et à sa gare, nous conduisant à privilégier en priorité la recherche d'itinéraires cyclables de type radiaux.

Mais par ailleurs, l'entité communale se développe très fort en direction de l'Est, sous forme de multiples noyaux villageois, qui justifient à notre avis tout à fait la mise en place progressive complémentaire d'un réseau inter-villages.

Ces deux composantes de réseau se différencient par des mesures d'aménagement :

- Sur le réseau principal, radial autour de Libramont, nous avons privilégié des mesures « lourdes », si possible sous forme de RAVeL, sinon par des pistes cyclables séparées, sinon encore par un partage équilibré de l'espace de chaussée
- Sur le réseau « secondaire », nous avons privilégié l'utilisation d'une part de voiries rurales de liaisons inter-villages, privilégiant une cohabitation des cyclistes avec le trafic motorisé, et d'autre part de chemins à viabiliser un minimum pour les rendre praticables en tous temps pour des vélos de type « tous chemins ».

Enfin, dans le centre urbain de Libramont, nous avons prévu une catégorie spécifiant des aménagements de voiries privilégiant nettement la fonction de séjour, et donc l'intégration de la circulation cycliste, à savoir la zone comprise entre l'hôtel communal d'une part, la gare et la rue du Vicinal d'autre part.

Réseau principal centré sur Libramont

La dorsale majeure que nous proposons est la réutilisation de l'ancienne ligne de chemin de fer Libramont - Bastogne, dont nous ne voyons pas du tout l'intérêt d'une remise en service sous forme ferrée (cfr TC).

Ce tronçon devrait à notre sens faire pleinement partie du réseau RAVeL développé par la Région Wallonne, connectant dans le cas présent la gare et le centre urbain de Libramont d'une part, Bastogne, le Grand-Duché et la région des Hautes Fagnes d'autre part (via la L163 et une ancienne ligne vicinale menant à Houffalize). Cette « voie royale » connectera ainsi Libramont à une série de villages communaux que sont Presseux, Flohimont, Ourt, Ste-Marie-Chevigny, Bernimont, Wideumont et Laneuville (en fait toute la partie Sud-Est de l'entité communale).

Une deuxième ligne forte serait l'ancienne ligne vicinale qui connectait Libramont-gare d'une part, l'ensemble des villages sis au Nord et au Nord-Est de l'entité communale d'autre part. Compte tenu du relief, cette ligne effectuait une large courbe au Nord de l'entité urbaine de Libramont pour se diviser à hauteur de Séviscourt en deux branches, l'une vers Vesqueville, l'autre vers Sainte-Ode.

Ce patrimoine est désaffecté (et laissé à lui-même) depuis plusieurs décennies, de sorte que le site est soit envahi de végétation soit a été vendu à des propriétaires privés, soit encore transformé en voirie (Freux). Nous proposons ainsi une formule mixte qui ne récupérerait qu'une partie des anciens sites, dans un double but de rationalité foncière / budgétaire et d'optimisation d'itinéraires de liaisons continus.

Tout le long de ce corridor, nous proposons de créer une continuité cyclable (notion d'itinéraire) qui évite autant que faire se peut la N826 (en direction de Ste-Ode). Partant de Libramont, cela conduit à la proposition suivante :

- La rue du Vicinal suivie (après la N826) par la rue Jarlicyn et la rue de la Cité
- Un chemin forestier à viabiliser (stabiliser à tout le moins) sur quelques centaines de mètres dans le prolongement de la rue de la Cité
- L'ancien vicinal à viabiliser (stabiliser / dégager à tout le moins) sur 3-4 km de longueur
- Avant Séviscourt, l'ancien tracé était adjacent à la route, de sorte que le site a disparu du paysage ; nous proposons de réaliser dans ce cas une piste cyclable bi-directionnelle, le long de la chaussée mais séparée physiquement (haie basse, ...), assurant ainsi autant que faire se peut une continuité d'aménagement de type « RAVeL » (en tout cas, en s'en approchant autant que possible) jusque Séviscourt
- Entre Séviscourt et Freux-Menil, nous proposons que l'itinéraire suive des voiries communales à vocation locale, parallèles à la N826 (dont près de 2 km de voirie réalisée sur l'ancien site vicinal)
- De Freux-Menil à la N826, l'ancien vicinal paraît récupérable sur un bon kilomètre
- Ensuite, des pistes cyclables (marquées ou unidirectionnelles D7/D9) paraissent la seule solution possible, le long de la N826 jusque Jenneville

L'autre antenne vicinale est également partiellement récupérable, comme suit :

- Voirie rurale connectant la N826 (avant Séviscourt) à un croisement rural
- De là, soit poursuivre jusqu'à la rue du Patronage pour rejoindre Bras-Bas, soit récupérer et viabiliser (stabiliser à tout le moins) un kilomètre de tracé de l'ancien vicinal
- Rue du Vieux Chemin (longée à l'époque par le vicinal, mais à ne pas récupérer ici) jusqu'avant l'entrée de Bras-Haut
- Récupérer l'ancien tracé vicinal, pratiquement sans intervention, sauf de débroussaillage, sur 1 km) entre Bras-Haut et Vesqueville

Le troisième axe fort potentiel radial est l'avenue de Bouillon, direction Ochamps et Libin. Dans le cadre de son retraitement complet nécessaire, nous plaçons pour y inscrire deux pistes cyclables unidirectionnelles (marquées ou D7/D9, selon l'option de réaménagement global qui sera privilégiée le long de cette rue), à ponctuer par l'un ou l'autre rond-point.

Un quatrième axe fort est la N40 le long de laquelle le MET a un projet de remise en valeur des pistes cyclables existantes, dont la situation générale nous paraît bien adaptée, moyennant une réfection du revêtement.

Liaisons inter-villages et autres liaisons radiales autour de Libramont-Recogne

Pour les autres itinéraires communaux, nous proposons des interventions relativement minimalistes, consistant à utiliser des voiries existantes :

- Connecter la plupart de villages entre eux grâce aux voiries rurales communales existantes, moyennant une signalétique d'accompagnement et des aménagements modérateurs de vitesse / d'embellissement dans la traversée des villages
- Connecter les villages entre eux grâce à l'utilisation, comme éléments de liaison, d'une série de chemins ruraux / forestiers. Cette option se heurte néanmoins à la très grande prépondérance, sur le territoire de Libramont, des chemins privés (correspondant vraisemblablement à des propriétés, notamment sylvicoles, privées). Il est certain que cela pourra contraindre certaines connexions proposées
- L'une ou l'autre liaison proposée est justifiée pour connecter des villages au RAVeL (L163), afin d'en accroître le potentiel de bonne utilisation

Nous ne détaillons pas davantage les propositions, qui sont cartographiées, car elles répondent à une logique de liaisons optimisées, c'est-à-dire :

- Supportant un trafic léger / modéré
- Ne subissant pas trop de dénivelés / pentes
- Etant praticables en tous temps (moyennant des interventions limitées)

- Imposant des détours réduits
- Desservant le cœur des villages

S'il convient de calmer le trafic motorisé autant que faire se peut dans la traversée des agglomérations, nous proposons des interventions privilégiées sous forme de ronds-points (ou équivalents, à étudier plus avant par ailleurs) le long des voiries régionales que sont la N40 et surtout la N826, en ciblant leur localisation à des carrefours d'échange ou des secteurs centraux des villages.

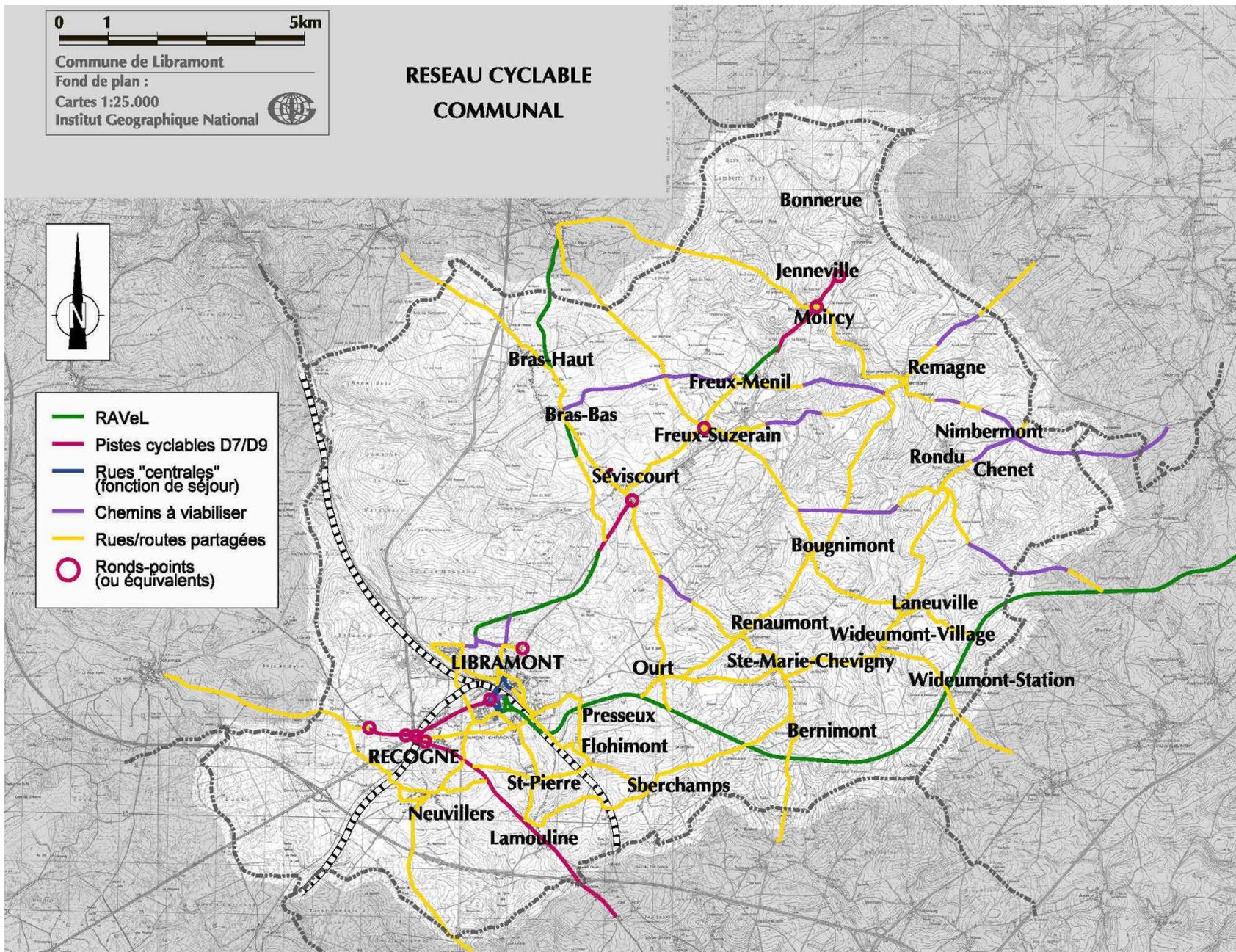
Cela ne veut pas dire que ce type d'intervention devra être limité à ces endroits : d'une part, ils devront y être confirmés en fonction d'analyses plus ciblées / précises, et d'autre part, des interventions du même type pourront être envisagées / mises en place ailleurs, là également en fonction de critères d'approche plus fins des différentes situations rencontrées.

Liens à caractère de loisirs / récréatifs / touristiques

Cette dimension d'usage nous paraît devoir répondre à des besoins très différents, de sorte qu'il nous paraîtrait un peu illusoire que de déterminer précisément des liens pertinents (ou pas).

La dimension touristique nous paraît néanmoins devoir trouver un (grand) intérêt à utiliser des voies vertes du type du RAVeL, comme le démontre fort bien l'ancienne ligne Bastogne – Wiltz aménagée depuis de nombreuses années et dont le succès est grandissant, plus particulièrement en été.

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY



Même si Libramont elle-même ne bénéficie pas d'une très haute réputation touristique :

- elle n'est pas dépourvue d'atouts (la campagne présente de très nombreux coins de très grande qualité, comme Freux-Menil)
- elle est au centre de différents bassins touristiques (correspondant à peu près aux différents bassins hydrographiques)
- la gare lui ouvre un potentiel sous forme de « base », très intéressant

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.

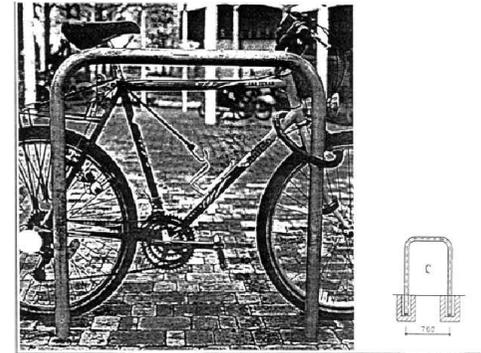
OBJECTIFS POURSUIVIS

- 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 est 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).



- 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 (journée), 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 jaloner 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 Libramont

PARTENAIRES

- Pilote : la Commune de Libramont-Chevigny
- 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'une signalétique d'accompagnement

CONTEXTE

Un tel projet ne peut être réalisé sans une signalétique d'accompagnement cohérente. Nous pensons même qu'il s'agit d'un élément fondamental et prioritaire, celle-ci pouvant être mise en place rapidement et à moindres frais, avant des opérations généralement plus lourdes d'aménagement (à condition que des conditions de viabilité minimales, notamment de sécurité, y soient garanties).

Une signalétique directionnelle destinée aux cyclistes devrait être progressivement mise en place, basée sur les panneaux de type F34b.

OBJECTIFS POURSUIVIS

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



DESCRIPTION DE L'ACTION

A. Etude du jalonnement :

- Définition des pôles à jalonner;
- 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 de Libramont
- 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.



*Exemple de signalétique d'un réseau cyclable :
Les véloroutes de la Baie du Mont St-Michel.*

THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION N°4 : Promotion des déplacements à vélo

CONTEXTE

L'utilisation du vélo à Libramont-Chevigny 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 de Libramont, 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 de Libramont-Chevigny
- Partenaires : les gestionnaires de voiries : le Service MET

THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION N°5 : Aménagements pour personnes non motorisées dans le centre urbain de Libramont – Recogne

CONTEXTE

La spécificité du centre urbain de Libramont – Recogne nous a amené à y faire des propositions plus ciblées / plus fines d'intervention. Ces propositions trouvent comme fondements d'une part les lacunes identifiées en phase 1 de l'étude, et d'autre part les orientations générales que nous proposons dans le cadre de ce plan, qu'il s'agisse des transports publics (notamment le projet de city-bus), de la centralité urbaine, de la nécessité de valoriser les déplacements non-motorisés à courte distance (ceux-ci s'effectuant aujourd'hui principalement en voiture - même lorsque quelques centaines de mètres à peine doivent être parcourus).

Cette situation contribue en effet à l'engorgement de ce centre, à une pollution inadéquate dans le contexte régional, à une perte de qualité de vie / de fréquentation de ce centre, à une perte d'intérêt des modes non-motorisés, selon un processus de « cercle vicieux » que nous proposons de transformer en « cercle vertueux », associant plus



particulièrement une stratégie de redéploiement combiné des modes TC (transports en commun) et No-Mo (non-motorisés).

OBJECTIFS POURSUIVIS

Nous retrouvons tout d'abord les « voies vertes » et autres pistes cyclables que nous avons proposées dans le cadre (supra-) communal, dont l'intérêt / l'importance sera tout à fait réel dans le centre urbain de Libramont – Recogne :

- RAVeL le long de la L163, avec connexions (cfr ci-dessus)
- « RAVeL » dédoublant la N826 au Nord-Est de Libramont, en prolongement de voiries / chemins communaux de connexion au centre (cfr supra)
- Pistes cyclables marquées le long de l'av. de Bouillon - de préférence à des pistes séparées - tenant compte de plusieurs facteurs : partie d'un aménagement plus global visant la sécurité / la convivialité ; moins coûteux, surtout dans le cadre d'un (futur) réaménagement complet ; moins de place exigée ; meilleure sécurité objective (aux carrefours et entrées/sorties de propriétés riveraines) ; entretien plus aisé ; ...

Nous avons ensuite identifié des connexions au futur RAVeL de la L163 :

- D'une part, il s'agit du prolongement du couloir sous voies de la gare, élément de jonction fondamental de la gare avec la partie Sud-Ouest du centre, mais aussi entre les deux côtés de la gare dont l'effet de coupure est aujourd'hui (très) fort
- D'autre part, il s'agirait de profiter de la récupération de tout ou partie du faisceau de voies sises au Sud-Ouest de la gare

pour y tracer des chemins réservés aux usagers non-motorisés en raccourcissant notablement les distances à parcourir, spécialement vers/depuis le centre urbain et les équipements (écoles, hall des Foires, ... ; cfr partie de ce rapport consacrée à la SNCB)

Un problème majeur de cohésion de l'entité centrale de Libramont est la « coupure urbaine » majeure que constitue le site de Belgacom : très bien positionné à proximité immédiate de la gare, le fort développement spatial de ce site n'en constitue pas moins une barrière tout à fait hermétique par rapport à la vie de l'entité, spécialement les liens entre plusieurs écoles et équipements collectifs d'une part, la gare et le centre urbain d'autre part.

Nous estimons qu'il est fondamental que les autorités communales négocient le plus rapidement possible avec les gestionnaires de ce site l'ouverture d'un passage public (servitude limitée à la journée ?) devant permettre de raccourcir notablement les distances pédestres, pour de très nombreux écoliers tout particulièrement (mais pas seulement pour eux). Cette servitude devrait, si possible, être libérée à la droite (vu depuis la gare) du bâtiment principal de cette firme.

Nous avons ensuite identifié l'intérêt de poursuivre la dynamique de rénovation / requalification des espaces publics du centre urbain, englobant les deux « faces » de la gare, comme l'a déjà fort engagé la commune depuis quelques années (Grand-Rue et rue de l'Ancienne Gare tout particulièrement).

Nous pensons que cette orientation devrait s'étendre progressivement à l'ensemble du noyau central, accordant à notre avis une première priorité à la rue du Vicinal qui est aujourd'hui tout

à la fois très mal configurée et très utilisée par les piétons (les étudiants tout particulièrement).

Cette logique devrait aller de pair avec une transformation de l'ensemble de ces rues en « zones 30 », y minimisant par ailleurs la pression du trafic routier (en intensité, en vitesse mais aussi en stationnement gênant / peu utile).

Nous proposons d'étendre la logique « zones 30 » à l'ensemble du centre urbain, progressivement, hormis les axes de circulation principaux que sont la N826 et l'axe formé par la rue du Flosse / la rue des Aubépines / la rue du Village / la rue du Pressoir (pour l'essentiel tout au moins).

Cela engloberait donc, in fine, toutes les zones résidentielles de l'entité, ainsi que tous les abords des équipements, en particulier scolaires, du centre urbain de Libramont-Recogne.

Nous pensons qu'idéalement, ce travail en profondeur devrait être mis en oeuvre par « paquets », à savoir par quartier, de façon à éviter les effets pervers d'une logique tendant à travailler par « rustines » très ponctuelles, pouvant alors contribuer à déplacer simplement des problèmes constatés dans les rues voisines. L'approche que nous proposons, par zones, serait cohérente avec l'« esprit » de la loi sur les zones 30 qui vise tant que possible des ensembles spatiaux d'une certaine ampleur.

Cela n'exclut absolument pas d'intervenir également dans les villages de l'entité, spécialement dans leurs (anciens) centres, comme l'a également engagé la commune dans l'un ou l'autre cas, ces dernières années (en y associant une esthétique, « rurale », bien adaptée).

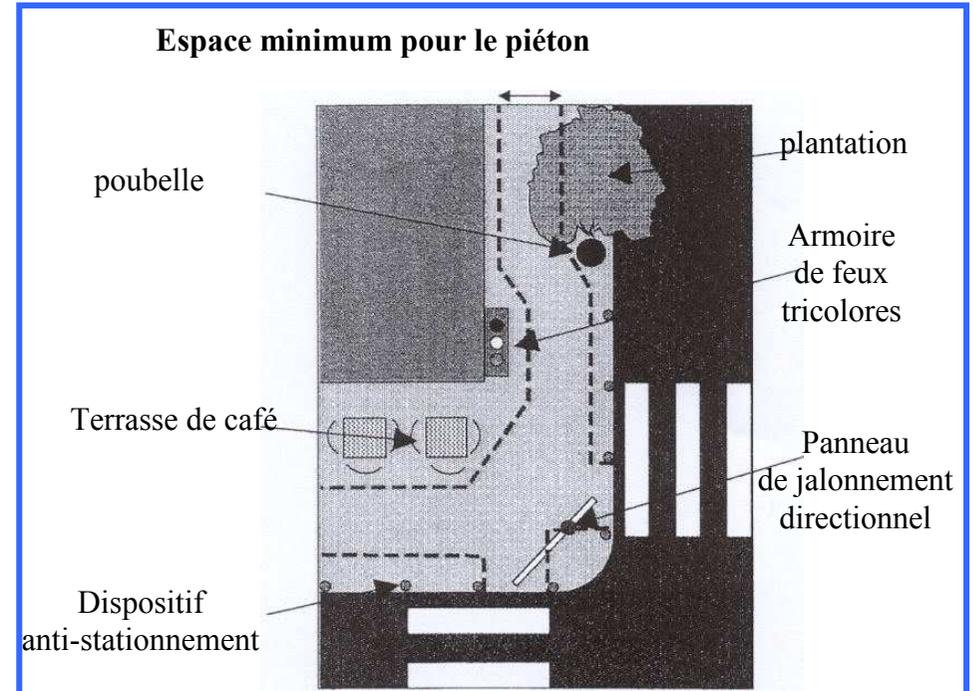
La carte que nous avons produite identifie aussi clairement les points de passage obligés que sont les passages dénivelés, supérieurs ou inférieurs, spécialement par rapport aux voies ferroviaires existantes. Hormis le couloir sous voies de la gare (à prolonger), nous pensons que leur nombre est suffisant pour les besoins du trafic lent et qu'ils sont compatibles avec ces besoins (actuels ou potentiels), moyennant en particulier des mesures calmant le trafic motorisé (zones 30 ; cfr supra).

Nous avons également identifié des aménagement de carrefours à (re-)penser spécialement, qui concernent uniquement les axes de circulation principaux que sont la N826 d'une part, la rue du Flosse et son prolongement d'autre part. Les lieux à (re-)traiter sont des lieux d'échange / de croisement avec des axes forts (potentiels) parcourus par les usagers non-motorisés.

Les propositions que nous avons identifiées tiennent à la fois compte de la qualité actuelle des trottoirs (cfr rapport de phase 1), et des cheminements préférentiels (actuels ou potentiels) de ces usagers, en fonction de la localisation de la population et des équipements, et des itinéraires / arrêts des transports en commun, en particulier le (futur) city-bus.

En général, nous ne proposons pas de viabiliser deux trottoirs le long des rues ; quand c'est pertinent, nous n'en avons identifié qu'un, soit parce qu'il est (le plus) habité, soit parce qu'il correspond mieux à un cheminement préférentiel, en fonction de la localisation des pôles d'attraction.

Nous insistons spécialement, à ce sujet, sur l'importance à accorder à des trottoirs de qualité tout au long de la N826, dans le cadre de son (futur) réaménagement, y compris sur le pont du chemin de fer où ils sont (anormalement) étroits (qui plus est encombrés de poteaux) par rapport à la chaussée, alors qu'il s'agit d'un point de passage obligé de première importance.



Enfin, la carte identifie la (nécessaire, à notre avis) mise en place de parkings vélos dans l'entité de Libramont.

Nous avons identifié d'une part des parkings « de longue durée », destinés à des travailleurs ou écoliers à leur lieu de destination quotidien ; sont donc visés plus particulièrement les écoles

secondaires et les gros établissements d'emplois (bureaux), les parkings étant généralement à établir au sein des établissements concernés.

D'autre part, nous avons identifié des parkings « de courte durée », destinés à des usagers occasionnels et de passage, fréquentant ponctuellement des équipements (commerciaux, administratifs, etc) et devant bénéficier de parkings aménagés assez simplement à notre avis (sous forme de barres en U renversés, dans l'espace public, à proximité immédiate des entrées principales destinées aux visiteurs). Les sites que nous avons identifiés ne sont certainement pas exhaustifs et pourraient être complétés progressivement en fonction des besoins et du succès de cette politique au niveau local.

La gare ferroviaire pourrait/devoir, à notre estime, faire l'objet d'une intervention forte d'accueil des cyclistes, tout particulièrement dans le cadre de la (future) réalisation du RAVeL sur la L163. Cet intérêt nous paraît pouvoir être renforcé par la situation de Libramont sur le « toit » de la Belgique, pouvant profiter au développement d'un tourisme à vélo (de un ou plusieurs jours), bénéficiant ainsi de l'avantage de dénivelés favorables, moyennant reprise d'un autre train à une altitude inférieure (avantage que ne permet pas la voiture); la Suisse est particulièrement riche d'enseignements à ce sujet (même si les Ardennes ne sont pas les Alpes ...).

La gare pourrait ainsi accueillir :

- Des parkings vélos de longue durée (sécurisés) et de courte durée, avec tarification avantageuse pour les abonnés, et aménagés à proximité immédiate du passage sous voies
- Des facilités d'accès à bord des trains, les goulottes existantes le long des escaliers étant très utiles dans ce but

- La location de vélos de modèles différenciés (profitant des B-Excursions spécifiques)
- Moyennant ?de préférence? une collaboration avec un sous-traitant spécialisé, services multiples pour vélos/cyclistes : réparation, vente, matériels divers, services-conseils, cartes/guides spécialisés, tourisme à vélo, etc

Nous attirons aussi tout particulièrement l'attention sur le fait que les interventions en espace public tiennent dorénavant tout à fait compte des personnes à mobilité réduite ; toute intervention future devrait leur être (bien) adaptée, afin d'intégrer cette partie importante (30 %) de la population à la société contemporaine, répondant ainsi par ailleurs aux exigences législatives en vigueur.

Une signalétique d'accompagnement pourrait aussi avantageusement accompagner le projet global de viabilisation de voies préférentielles pour usagers non-motorisés, sous une forme qui leur soit propre, selon un standard de réalisation à étudier. Les principaux lieux d'intérêt / équipements / arrêts du city-bus devraient ainsi être facilement localisables, enrichissant et facilitant grandement les déplacements piétons.

Conclusion

Nous proposons un programme assez ambitieux, encore que sa mise en oeuvre ne requerrait pas des budgets « astronomiques ».

Il appartiendra en particulier aux autorités communales d'affecter les moyens qu'elles estimeront utiles en fonction d'autres critères que strictement vus du point de vue de la mobilité qui est le nôtre. Par exemple, il est certain que toute intervention technique importante en voirie (réseaux souterrains, voirie elle-même) devrait être l'occasion d'une réflexion qualitative d'aménagement intégrant dès le départ des éléments tels qu'identifiés ici, afin de ne pas « rater » de telles occasions.

Il appartiendra aussi au MET de prendre position – et d'affecter les moyens requis – à la réalisation de « grosses » infrastructures destinées à ces usagers (RAVeL, pistes cyclables, trottoirs, ...), ainsi que du retraitement potentiel de l'av. de Bouillon et de la réalisation de carrefours mieux appropriés au contexte / aux échanges locaux (cfr chapitre qui s'y rapporte).

THEME N°4: LA COMMUNICATION

ACTION N°1 : Sensibiliser sur les thèmes de la mobilité

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 médiatisation 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 libramontois
- 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

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

- Être 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.

- Animer un comité de suivi du PCM, réunissant techniciens et responsables politiques

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
- 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

- 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.

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.

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**

- **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.