Ministère Wallon de l'Equipement et des Transports
Direction Générale des Transports
Ville de Neufchâteau



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE LA VILLE DE NEUFCHÂTEAU

PHASE III : PLAN D'ACTIONS

Rapport final
Février 2008













Bureau d'études STRATEC SA
Avenue Adolphe Lacomblé 69-71
B-1030 Bruxelles
Tél : + 32 2 735 09 95 - Fax: +32 2 735 49 17
http://www.stratec.be

COREN asbl
Rue van Elewijck, 35
B-1050 Bruxelles
Tél & Fax: 02 640 53 23
http://www.coren.be

PHASE 3 : PLAN D'ACTIONS

Table des matières

3.1 Concepts de déplacements

3.1.1 Concepts généraux multimodaux au niveau communal
3.1.2 Concepts généraux multimodaux au niveau du centre ville

3.2 Plan d'action

3.2.1 Plan de circulation au centre-ville
- 3.2.1.1 Plan de circulation automobile au centre-ville
- 3.2.1.2 Effet de porte
- 3.2.1.3 Definition des différents types de voiries
- 3.2.1.4 Description d'une zone 30 et d'une zone de rencontre
- 3.2.1.5 Le carrefour Bataille/ St-Roch 1/2
- 3.2.1.6 Le carrefour Bataille/ St-Roch 2/2
- 3.2.1.7 Les sens de circulation de la Place Bergh
- 3.2.1.8 Analyse de la liaison par la rue du Cimetière

3.2.2 Plan de stationnement
- 3.2.2.1 Analyse approfondie du potentiel de stationnement
- 3.2.2.2 Potentiel de stationnement au centre-ville
- 3.2.2.3 Réaménagement du parking communal
- 3.2.2.4 Aménagement du parking Place de la Foire
- 3.2.2.5 Aménagement du parking sur la Grand'Place (à côté de l'Athénée)
- 3.2.2.6 Aménagements de parkings sur la Chaussée d'Arlon et dans la rue des Oies
- 3.2.2.7 Aménagement du parking dans l'îlot entre la rue des Ecoles et l'Avenue de la Victoire
- 3.2.2.8 Aménagement du parking du Marché Couvert
- 3.2.2.9 Aménagement du parking de la Place St Michel
- 3.2.2.10 Aménagement du parking dans l'îlot "Le Central"
- 3.2.2.11 Aménagement du parking Arenberg
- 3.2.2.12 Aménagement du parking Delhaize
- 3.2.2.13 Adaptation de l'offre future en stationnement: Scénario 1
- 3.2.2.14 Adaptation de l'offre future en stationnement: Scénario 2
- 3.2.2.15 Adaptation de l'offre future en stationnement: Scénario 3
- 3.2.2.16 Organisation et politique de stationnement

3.2.3 Plan de circulation des modes doux
- 3.2.3.1 Organisation de la circulation douce
- 3.2.3.2 Venelles donnant accès à l'îlot Bergh
- 3.2.3.3 Venelles du faubourg
- 3.2.3.4 Les trottoirs
- 3.2.3.5 Aménagement de la rue Burnotte
- 3.2.3.6 Aménagement de la rue Roosevelt (1/2)
- 3.2.3.7 Aménagement de la rue Roosevelt - sens de circulation (2/2)
- 3.2.3.8 Réaménagement de la rue de la Bataille
- 3.2.3.9 Liaison entre le centre-ville et la gare de Longlier
- 3.2.3.10 Aménagement de la rue Cheravoie
- 3.2.3.11 Reaménagement de la rue d'En Bas
- 3.2.3.12 Aménagements des abords d'écoles
- 3.2.3.13 Aménagement du carrefour de l'école communale d'Hamipré
- 3.2.3.14 Cheminement des élèves entre l'Institut St Joseph et la piscine
- 3.2.3.15 Localisation des parkings pour vélos
- 3.2.3.16 Réseau cyclable communal
- 3.2.3.17 Liaisons de promenades au sein du réseau RAVEL

3.2.4 Plan de circulation des Transports en commun
- 3.2.4.1 Potentialités d'amélioration de l'offre en Transport en Commun
- 3.2.4.2 Analyse coûts- bénefices de l'arrêt d'un train IC à la pointe du matin à Longlier (1/3)
- 3.2.4.3 Analyse coûts- bénefices de l'arrêt d'un train IC à la pointe du matin à Longlier (2/3)
- 3.2.4.4 Analyse coûts- bénefices de l'arrêt d'un train IC à la pointe du matin à Longlier (3/3)

Table des matières (Suite)

3.2.5 Problèmes particuliers

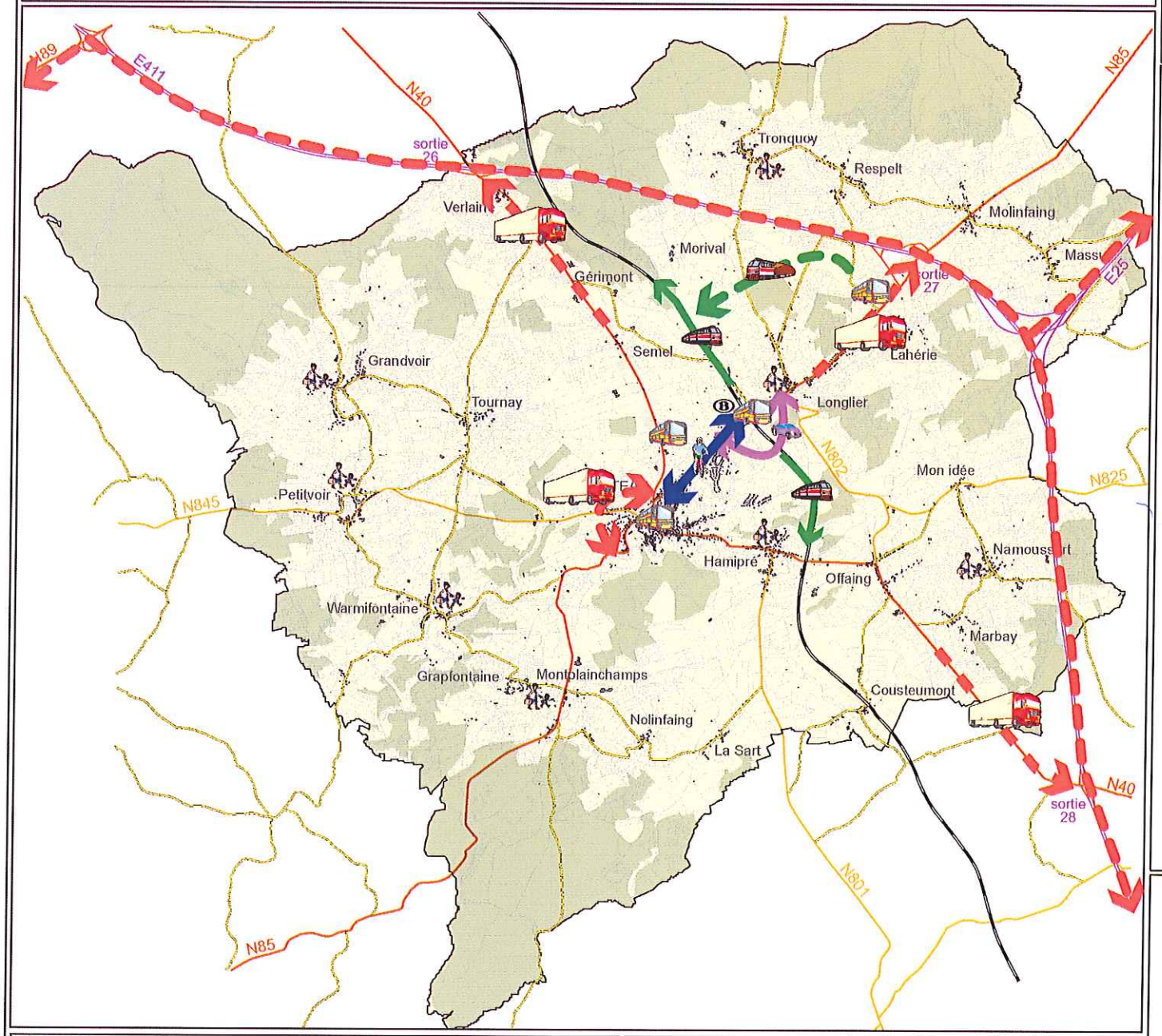
3.2.5.1 L'accès au centre-ville : Analyse coûts- bénefices du passage à niveau de Longlier (1/4)
3.2.5.2 L'accès au centre-ville : Analyse coûts- bénefices du passage à niveau de Longlier (2/4)
3.2.5.3 L'accès au centre-ville : Analyse coûts- bénefices du passage à niveau de Longlier (3/4)
3.2.5.4 L'accès au centre-ville : Analyse coûts- bénefices du passage à niveau de Longlier (4/4)
3.2.5.5 Les projets concernant le passage à niveau de la gare de Longlier
3.2.5.6 Le carrefour sur la RN 845 entre Warmifontaine et Tournay
3.2.5.7 Sécurité dans les villages
3.2.5.8 Le stationnement des camions et des mobil-homes dans Neufchâteau
3.2.5.9 Le stationnement des voitures aux abords de l'autoroute
3.2.5.10 Appartenance au réseau structurant
3.2.5.11 Réflexion sur la circulation des Poids Lourds dans la Commune de Neufchâteau

3.3 Synthèse, coûts et priorité des mesures et projets

3.3.1 Planning des mesures à réaliser (1/3)
3.3.2 Planning des mesures à réaliser (2/3)
3.3.3 Planning des mesures à réaliser (3/3)

3.1. CONCEPTS DE DEPLACEMENTS

CONCEPTS GÉNÉRAUX DU PLAN D'ACTION AU NIVEAU COMMUNAL



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
DE NEUFCHÂTEAU

PHASE 3 : PLAN D'ACTIONS - MAI 2007

Favoriser au maximum le déplacement de poids lourds via les autoroutes et la N89

Encourager le contournement de la rue Saint-Roch via une nouvelle liaison à la rue du Cimetière

Encourager l'utilisation de la voie ferrée pour les transports de marchandises liés aux futures activités logistiques du parc d'Ardenne Logistics

Amélioration de la liaison ferroviaire pour le transport de passagers à partir de la gare de Longlier

Desserte optimale des pôles d'activités par les lignes de bus TEC

Amélioration de la liaison cyclable entre le centre-ville et la gare de Longlier

Améliorer l'accessibilité du centre-ville par un aménagement au niveau du passage à niveau

Aménagement sécuritaire pour les modes doux aux abords des écoles et dans les villages

LÉGENDE

- AUTOROUTE
- VOIRIE PRINCIPALE
- VOIRIE SECONDAIRE
- VOIRIE DE LIAISON
- CHEMIN DE FER
- ZONE BOISÉE

Direction générale des Transports

ville de neufchâteau

STRATEC

CREN

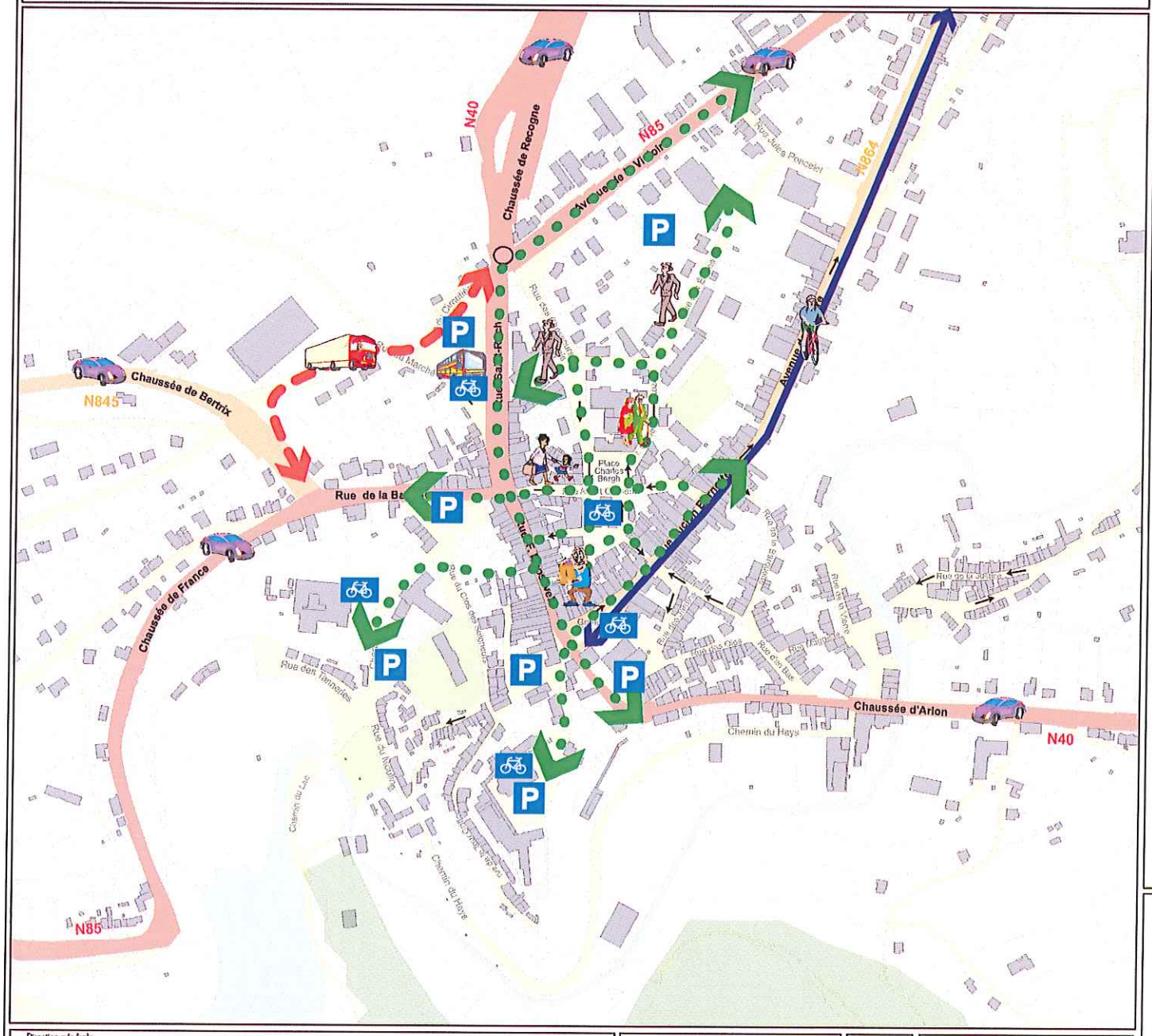
Echelle graphique
0 m 500 m 2 km

N

Source :

Planche 3.1.1

CONCEPTS GÉNÉRAUX DU PLAN D'ACTION AU NIVEAU DU CENTRE-VILLE



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
DE NEUFCHÂTEAU

PHASE 3 : PLAN D'ACTIONS - MAI 2007

Encourager le contournement de la rue Saint-Roch via une nouvelle liaison à la rue du Cimetière

Optimiser l'accès au centre-ville en transport en commun (sans pénaliser l'accès en voiture)

Amélioration de la liaison cyclable entre le centre-ville et la gare de Longlier

Organiser plusieurs poches de stationnement aux abords du centre-ville destinées au stationnement de longue durée (employé, visiteur)

Favoriser les modes doux dans tout le centre ville pour les déplacements intra-urbains :

- liaison piétonne entre les poches de stationnement et les pôles d'emploi (max 300m)

- cheminement piéton à améliorer aux abords des écoles et du complexe sportif

- liaison piétonne renforcée dans les zones commerçantes (stationnement de courte durée)

- zone de détente et de rencontre dans les rues à faible circulation automobile

Parking vélos

LÉGENDE

- VOIRIE PRINCIPALE
- VOIRIE SECONDAIRE
- VOIRIE LOCALE
- SENS DE CIRCULATION
- PLACE PUBLIQUE
- ROND-POINT

Direction générale des Transports

ville de neufchâteau

STRATEC

CREN

Echelle graphique
0 m 50 m 200 m

N

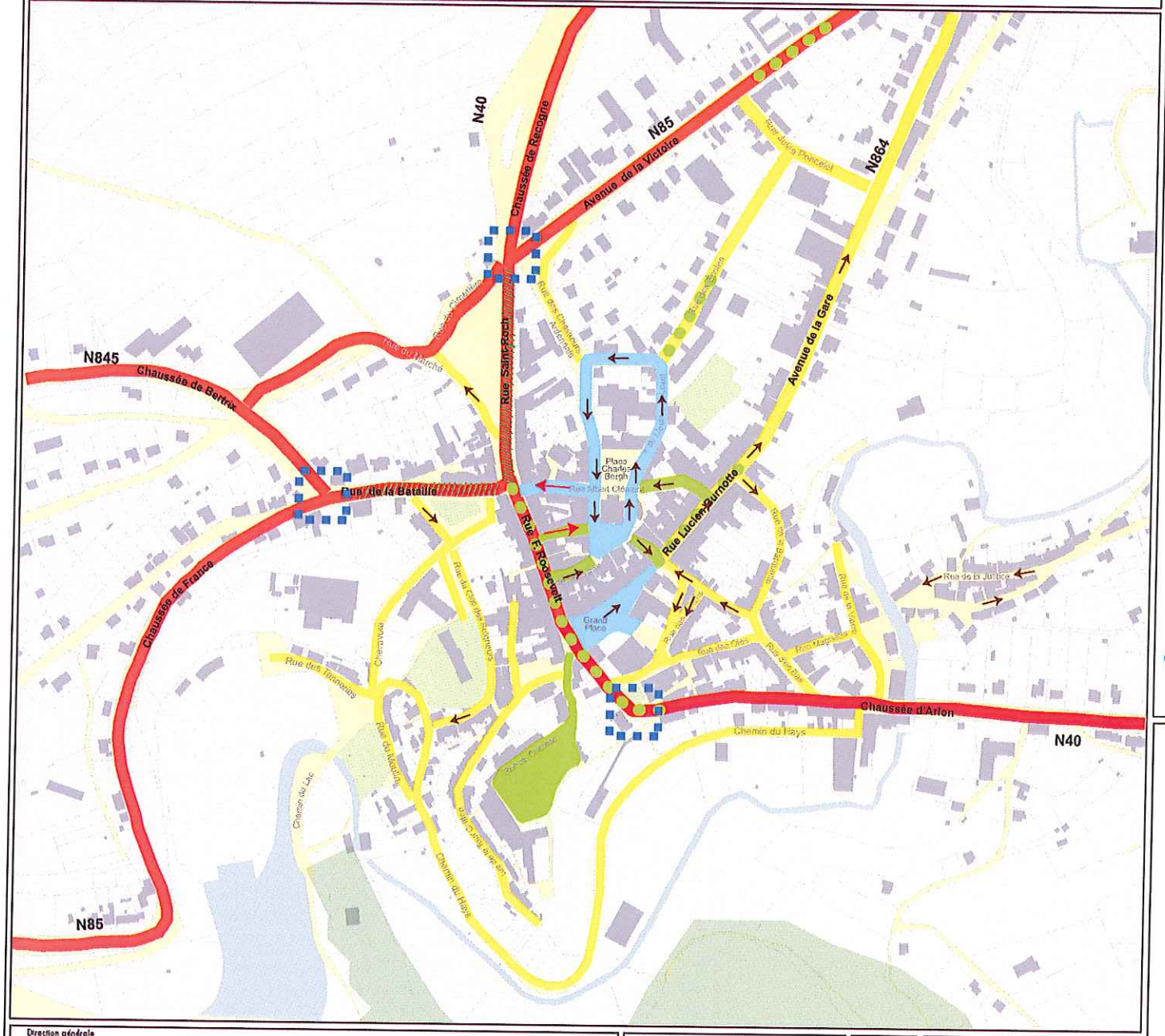
Source :

Planche 3.1.2

3.2. PLAN D' ACTIONS

3.2.1 PLAN DE CIRCULATION AU CENTRE-VILLE

PLAN DE CIRCULATION AUTOMOBILE AU CENTRE-VILLE



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
DE NEUFCHÂTEAU

PHASE 3 : PLAN D'ACTIONS - MAI 2007

- L'aménagement de l'îlot de la Place Bergh et de la Grand Place permettra la réalisation d'une zone de rencontre (vitesse limitée à 20 km/h) au coeur du centre-ville
- Des zones 30 sont prévues aux abords des écoles et dans une zone de transition à l'approche des zones de rencontre
- Les voiries principales traversant le centre-ville sont aménagées de façon à réduire la vitesse des automobilistes
- 3 carrefours sont considérés comme des entrées de ville :
  - Le carrefour Chaussée de Recogne/ Avenue de la Victoire
  - Un aménagement de l'entrée de ville située en aval de la Grand'Place sur la Chaussée d'Arlon
  - Un aménagement du carrefour Chaussée de Bertrix/ Rue de la Bataille
- De nouveaux sens de circulation sont à prévoir à proximité de la place Bergh

LÉGENDE

- voirie principale
- voirie locale
- zone 30 (avec trottoirs)
- zone 30 (sans trottoirs)
- zone de rencontre
- aménagement urbain
- entrée de ville
- sens interdit
- nouveau sens interdit

Direction générale des Transports

ville de neufchâteau

STRATEC

CREN

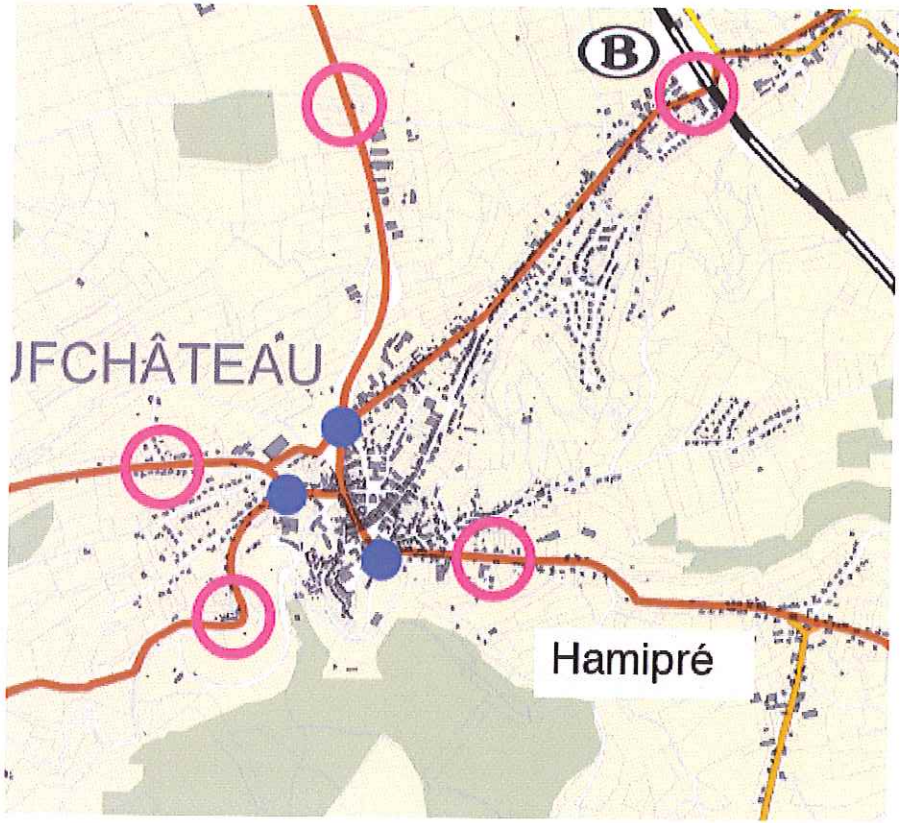
Echelle graphique
0 m 50 m 200 m

N

Source :

Planche 3.2.1.1

EFFETS DE PORTE





Rue de la Victoire / Rue Saint-Roch



Chaussée d'Arlon



Carrefour N845 - N85 - Rue Bataille

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
DE NEUFCHÂTEAU

PHASE 3 : PLAN D'ACTIONS - MAI 2007

- Aux entrées de l'agglomération il faut prévoir des effets de porte assez importants afin de marquer l'entrée dans une zone reservée à la vie locale et de diminuer les vitesses.
- L'entrée dans la ville se marque sur les voiries régionales à l'entrée de l'agglomération
- L'entrée dans le coeur du centre ville se marque aux niveaux des carrefours suivants :
  - Rue de la Victoire / Rue Saint-Roch
  - Chaussée d'Arlon (tournant en contre-bas de la grand-place) - à aménager
  - Carrefour N845 - N85 - Rue Bataille à aménager

LÉGENDE

- entrée dans le coeur de la ville
- effet de porte: entrée dans la ville

Direction générale des Transports

ville de neufchâteau

STRATEC

CREN

Echelle graphique
0 m 50 m 200 m

N

Source :

Planche 3.2.1.2

ZONE DE RENCONTRE

Une Zone de rencontre désigne une route située dans un quartier résidentiel ou commercial sur laquelle les piétons et les 2 roues peuvent utiliser toute l'aire de circulation.
Ils bénéficient de la priorité mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules.
La vitesse maximale est fixée à 20 km/h.
Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques.



Zone de rencontre (Jambes, Belgique)

ZONE 30

Zone de circulation où la vitesse est limitée à 30 km/h pour améliorer la sécurité routière. La zone 30 est aussi destinée à encourager les autorités locales et les gestionnaires de la voirie à créer un environnement favorable à la vie locale dans un quartier où l'habitat, le commerce et la vie sociale dominent.



Zone 30 avec séparation entre voirie et cheminement piéton
(Place des Terreaux, Lyon, France)



Zone 30 sans séparation entre les différentes voies de circulation
(Rue des Brasseurs, Nivelles, Belgique)

VOIRIE PRINCIPALE

Axe principal de transit sur lequel les circulations automobile et piétonne sont séparées distinctement. Ce type de voirie est essentiellement constitué des routes régionales.



Chaussée d'Arlon (Neufchâteau Belgique)

AXE DE BOULEVARD URBAIN

Axe central de traversée du centre-ville à aménager pour diminuer la vitesse, augmenter les possibilités de traversées piétonnes et améliorer le confort et la sécurité des cheminements piétons.



Rue St Roch (Neufchâteau Belgique)

VOIRIE LOCALE

Ce type de voirie à faible trafic est essentiellement utilisé lors de déplacements locaux. Il s'agit de voiries communales.



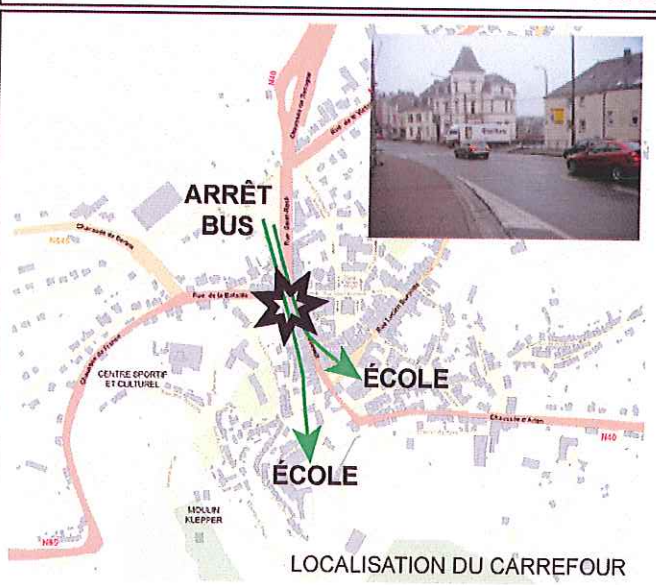
Avenue de la Gare (Neufchâteau Belgique)

	 Zone 30	 Zone résidentielle et zone de rencontre
Fonction du bâti	Habitat ou activités diverses	Habitat ou activités diverses
Vitesse	Maximum 30 km/h	Maximum 20 km/h
Densité du trafic	Pas de limite	Maximum 100 à 120 véh/h (dans les 2 sens)
Aménagements	Non obligatoires	Plain-pied, effet de porte
Priorité des modes doux	Non	Oui
Séparation des usagers	Oui	Non
Concertation avec les riverains	Non obligatoire	Obligatoire
Stationnement	Pas de règle particulière	Marqué au sol
Transports publics	Oui	Oui (vraisemblablement accepté dans la prochaine législation)
Passages piétons	Non sauf exception	Non
Priorité des véhicules	Priorité de droite (sauf exception)	Priorité de droite (sauf signalisation contraire)
Trafic de transit	Sauf exception	Non

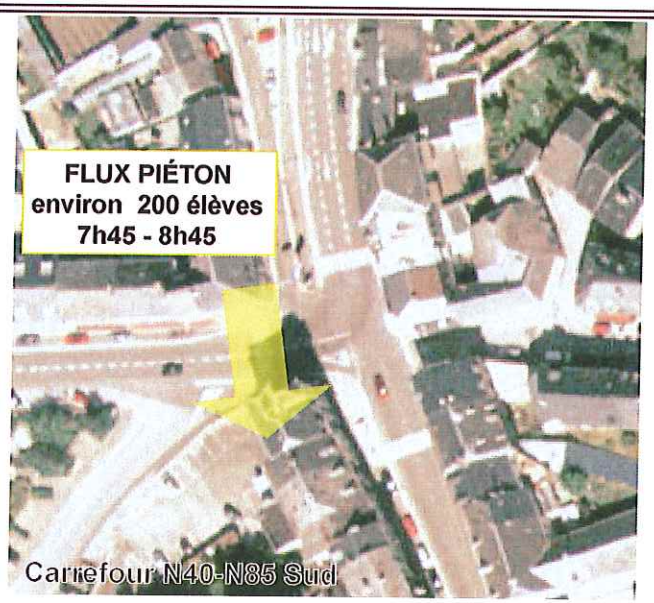
Source :
La CeMathèque, novembre 2006

Planche 3.2.1.4

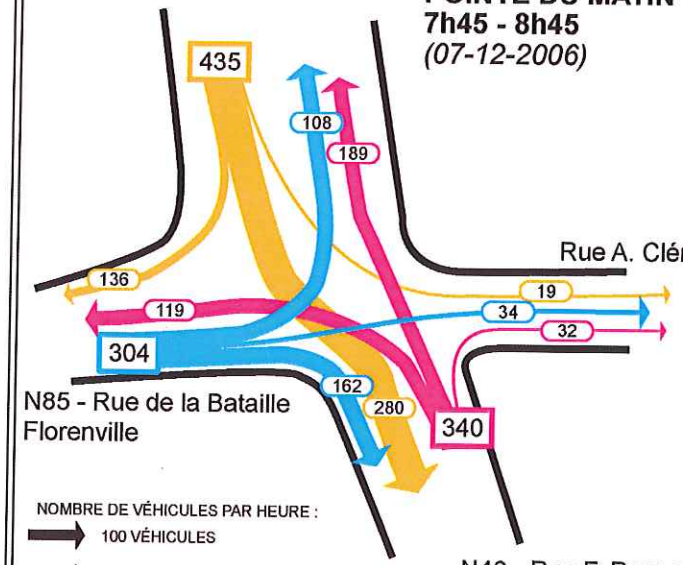
CARREFOUR RUE DE LA BATAILLE / RUE SAINT-ROCH

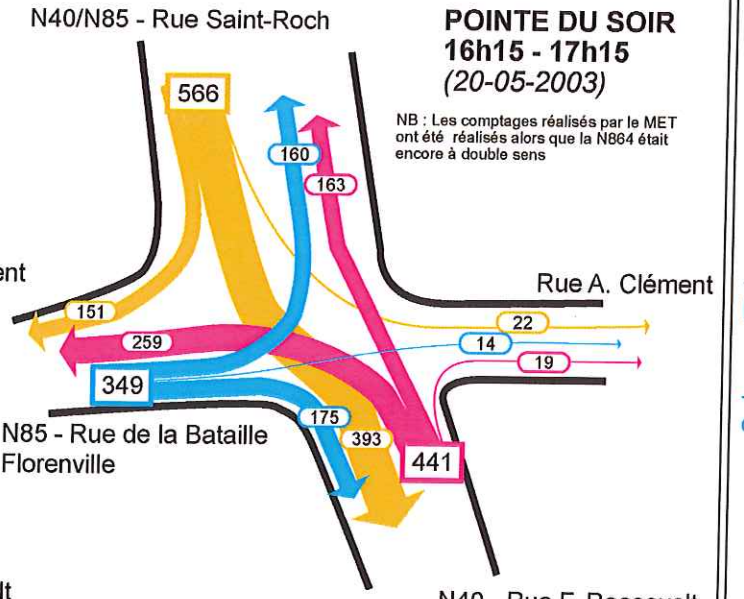


LOCALISATION DU CARREFOUR



Carrefour N40-N85 Sud





Le carrefour rue de la Bataille / rue Saint-Roch est le principal noeud routier de la commune et du centre-ville (croisement de la N40 et de la N85).

Le carrefour est le lieu d'encombrements ponctuels (durant 15-20 min aux heures de pointe du matin et du soir) :

- période où les flux de circulation sont les plus élevés
- utilisation massive du passage pour piétons par les élèves se rendant de la gare de bus aux écoles du centre-ville

→ le carrefour présente un problème de sécurité piétonne (traversée large et non sécurisée) et des problèmes d'encombrements renforcés par la file continue des piétons pendant les heures de pointe.

SOLUTIONS :

- Aménagement du Carrefour (voir détail planche 3.2.1.6)

- Changement du sens de circulation dans la rue Albert Clément (flux sortant de la Place Bergh) et mise en place d'un tourne-à-droite (voir détail planche 3.2.1.7)

- Déviation d'une partie de la circulation par la rue du Cimetière : (voir détail planche 3.2.1.8) --> résolution partielle du problème

- Installation d'un feu spécifique actif que durant les heures de pointe (rue Bataille)

Systèmes de feux tricolores appelés « contrôleur de trafic » à programmer pour que :

- le feu soit clignotant orange tout au long de la journée,
- excepté aux heures d'entrée et de sortie d'école

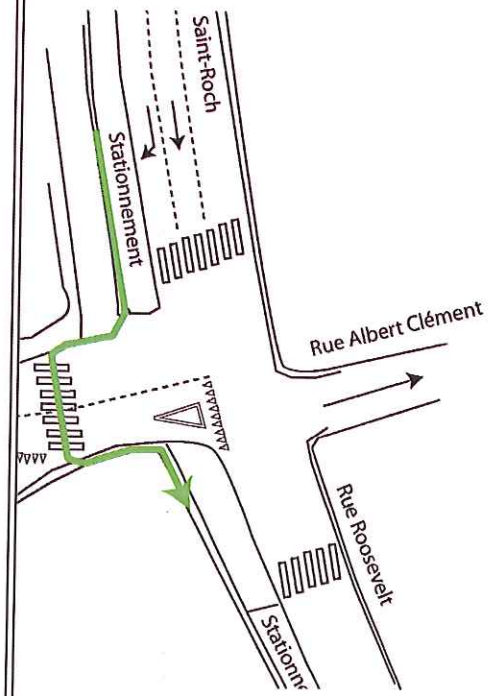
--> Le feu passe au vert peu après que le bouton poussoir ait été actionné. Il reste actif durant une période de commande déterminée, ce qui permet tout de même le passage des voitures pendant cette période scolaire.

Source :
COMPTAGE MET 2003
COMPTAGE STRATEC 2006

Planche 3.2.1.5

CARREFOUR RUE DE LA BATAILLE / RUE SAINT-ROCH

SITUATION ACTUELLE

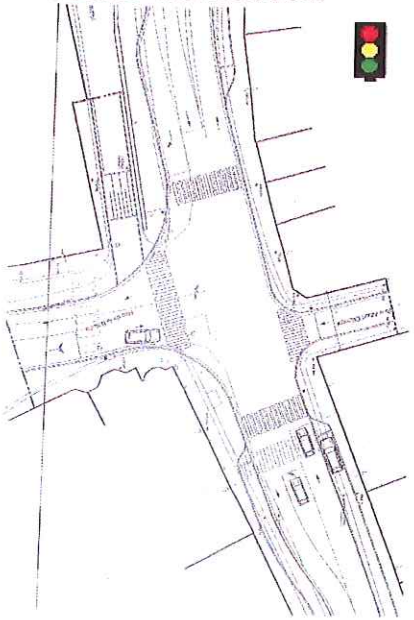


Problèmes :
- le passage piéton sur la rue Bataille est éloigné du cheminement piéton de la rue Saint-Roch vers la rue Roosevelt

- la rue Saint-Roch est très large

- les voitures voulant se rendre de la rue Bataille à la rue A. Clément provoquent une file rue Bataille (en période de pointe)

SCÉNARIO 1 : MISE EN PLACE DE FEUX DE SIGNALISATION

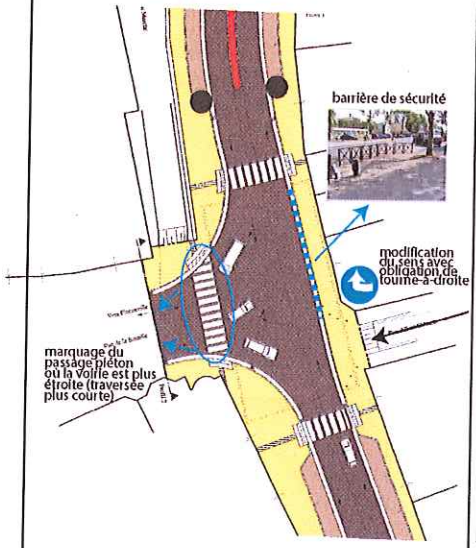


Avantages :
- permet une régulation et une maîtrise du trafic routier
- réduction des points de conflit entre les différents usagers de la route
- sécurisation du carrefour pour les usagers faibles
- permet d'accorder la priorité à certains usagers ou à certains mouvements en fonction des heures

Inconvénients :
- emprise du carrefour plus importante (bandes de tourne-à-gauche et tourne-à-droite indispensables)
- diminution du stationnement et des trottoirs
- impact urbanistique visuel
- réalisation plus coûteuse

➔ **NON RETENUE car on ne solutionne pas la problématique dans son ensemble (circulation et stationnement)**

SCÉNARIO 2 : AMÉNAGEMENT PROPOSÉ SANS FEUX

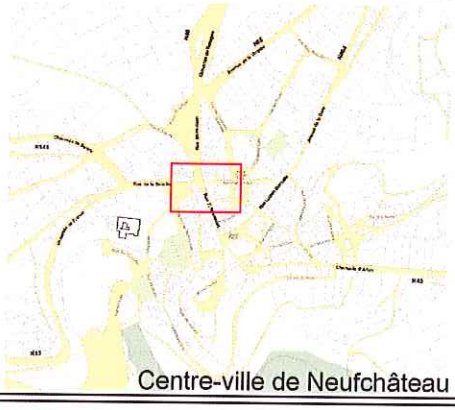


Les flux présentés à la planche 3.2.1.5 ne nécessitent pas l'installation de feux de circulation. Des feux sont indiqués dans ce type de carrefour à partir du moment où les flux sont supérieurs à 1500 evp/h, ce qui n'est pas le cas.

Aménagement proposé :
- Inversion du sens de circulation de la rue Albert Clément avec obligation de tourne-à-droite
- Aménagement de trottoirs plus larges
- Trottoirs traversant rue A. Clément et rue du Marché
- Barrière de sécurité le long du trottoir côté Place Bergh
- Localisation du passage piéton de la rue Bataille là où la rue Bataille est la plus étroite

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
DE NEUFCHÂTEAU

PHASE 3 : PLAN D'ACTIONS - MAI 2007


Centre-ville de Neufchâteau

Objectifs:
- Sécuriser le carrefour pour les piétons
- Améliorer les conditions de circulation

Avantages :
- cheminement piéton sécurisé entre la rue Saint-Roch et la rue Roosevelt
- suppression du flux traversant vers la rue Albert Clément
- aménagements des voiries connexes encourageant à la diminution des vitesses
- laisse la possibilité d'installer un feu uniquement pour le passage piéton (orange clignotant en dehors des périodes de passage des élèves)

Inconvénient :
- cheminement piéton légèrement dévié par rapport à l'axe Saint-Roch/ Roosevelt

Mesures complémentaires :
- le code de la route prévoit la possibilité de sécuriser le passage pour piétons aux heures d'écoles par la présence d'un signaleur
- Déviation d'une partie du trafic par l'aménagement de la liaison par la rue du Cimetière

Coût: €

Echéance: Court terme

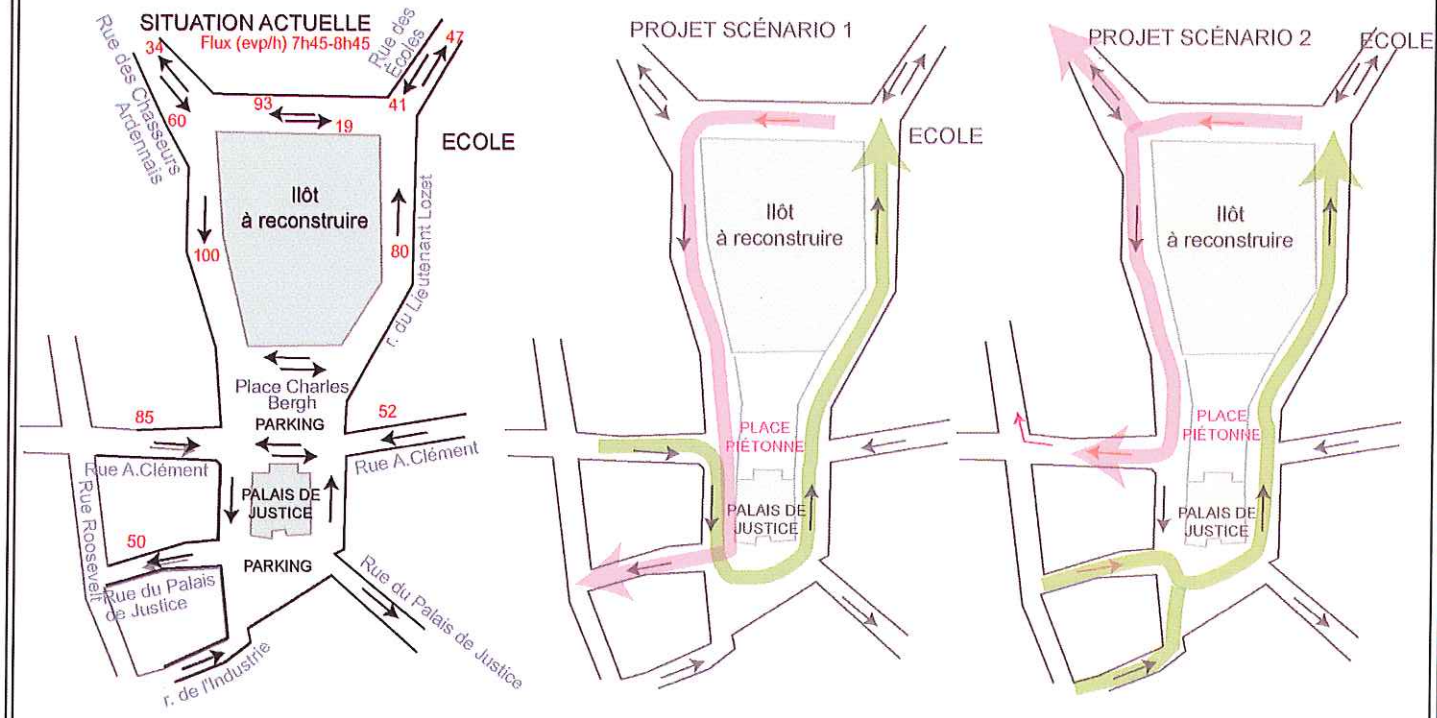
Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — CREN

N

Source :
Projet AWP+E

Planche 3.2.1.6

ORGANISATION DES SENS DE CIRCULATION AUTOUR DE LA PLACE BERGH





Objectif:
- Améliorer la circulation au niveau du carrefour Bataille

Avantages:
- Rue Albert Clément plus sécurisée du fait de la vitesse plus faible des automobilistes s'engageant dans la rue
- Diminution du parcours des trajets vers et à partir de l'école

Inconvénients:
- Situation à laquelle les chestrolais ne sont pas habitués
- pas de possibilité de regagner la rue Bataille en sortant de la Place Bergh

Mesures d'accompagnement:
- Installation d'un tourne-à-droite dans la rue Albert Clément
- Réaménagement de la rue Albert Clément

Coût: €
Echéance: court terme

Scénario retenu :
Inversion des sens de circulation de la rue Albert Clément et de la rue du Palais de Justice

Etat actuel:

Les automobilistes de la rue de la Bataille souhaitant traverser le carrefour pour aller Place Bergh doivent affronter 3 flux de voitures avant de pouvoir s'engager.
Une voiture peut donc attendre plus d'une minute pendant les heures de pointe et donc contribuer à la formation d'une file dans la rue Bataille.

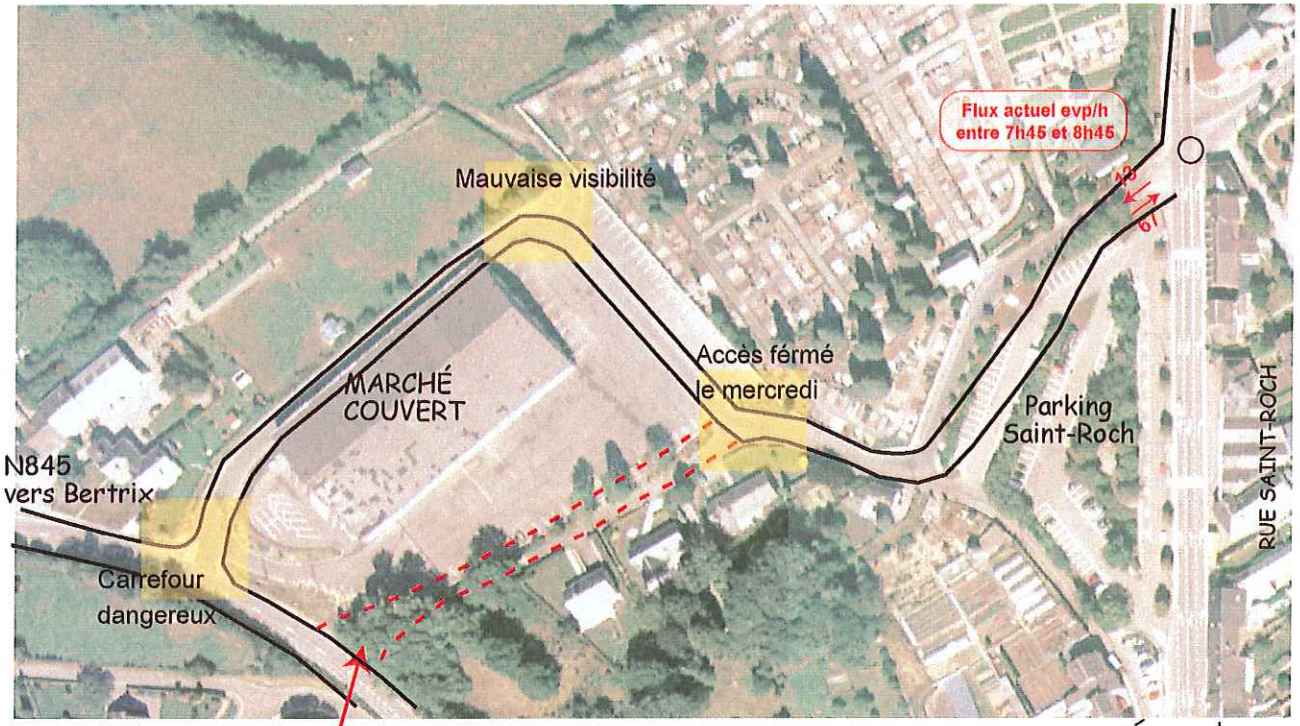
LÉGENDE

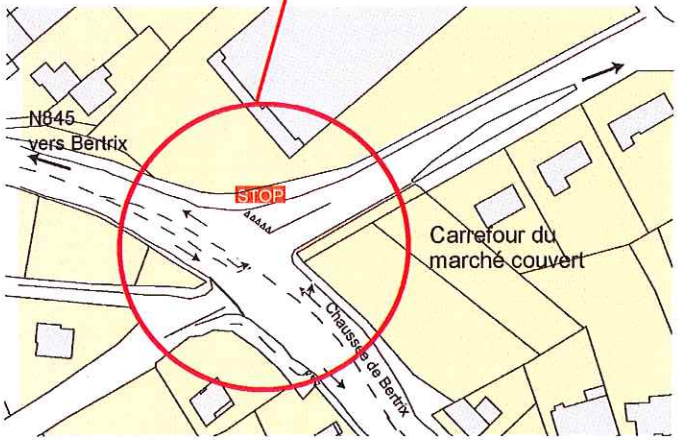
ACCÉS A L'ÉCOLE
SORTIE
ENTREE

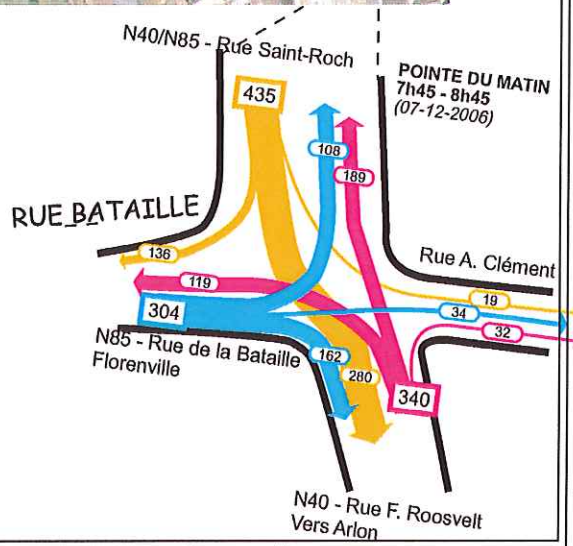
Direction générale des Transports
ville de neufchâteau
STRATEC
REN
N

Planche 3.2.1.7

ANALYSE DE LA LIAISON N85/N40 - N845 PAR LA RUE DU CIMETIÈRE







SITUATION ACTUELLE:

- La Commune prévoit le déplacement de la rue du Cimetière (voir planche ci-contre)

- Aucun aménagement n'est prévu sur la deuxième partie du tronçon (à travers le parking du marché couvert) et l'accès du parking à la N845 présente un caractère dangereux (au sommet d'une pente, dans un virage)

- La liaison ne sera pas fonctionnelle le mercredi à cause de l'occupation du parking du marché

MESURE ANALYSEE:

Réouverture de l'ancienne voirie le long du parking du marché couvert

OBJECTIFS:

- Sécurisation de la situation actuelle
- Diminution de la fréquentation du carrefour rue de la Bataille/ rue Saint-Roch.
- Itinéraire alternatif pour rejoindre la N845 et l'avenue de la Victoire.

Avantages

- utilisation possible le mercredi
- sécurisation du cheminement automobile
- diminution de trafic au carrefour Bataille/ St Roch

Fréquentations de la rue du Cimetière dans le sens N845-rond-point (entre 7h45 et 8h45):

- Actuellement: 67 EVP/h
- Potentialité (N845): 140 EVP/h

Inconvénients

- différence topographique
- nuisances pour les riverains

CONCLUSIONS:

- La liaison est à envisager comme un itinéraire alternatif permettant d'éviter le carrefour Bataille/ St Roch, qui est encombré aux heures de pointe.
- En fonction de son utilisation, il s'agira de réviser son statut et d'adapter la signalisation pour encourager l'utilisation de cette liaison.

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — GREN

Echelle graphique
0 m 10 m 40 m

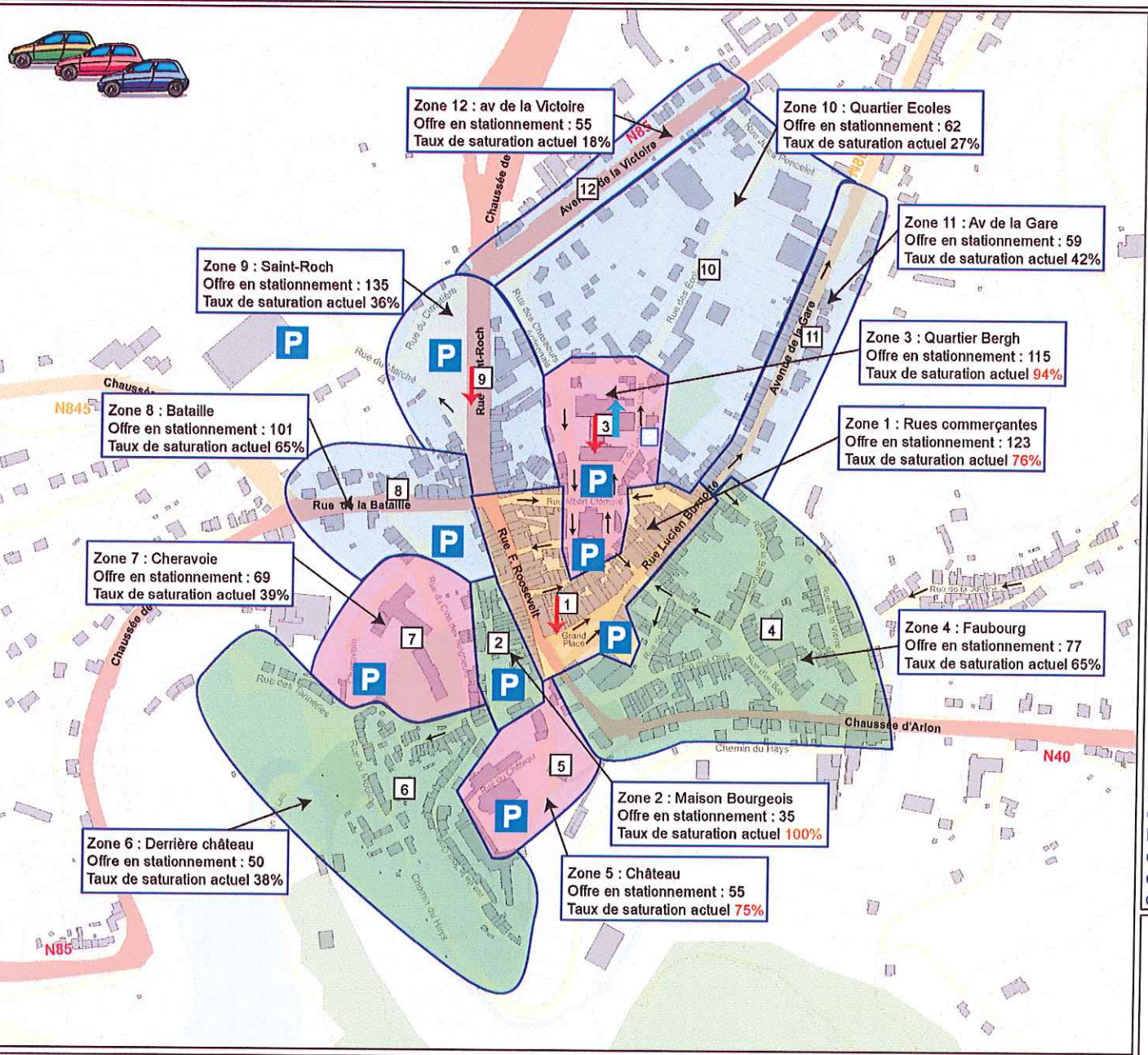
N

Source :
PPNC
Comptages STRATEC
07/12/2006

Planche
3.2.1.8

3.2.2 PLAN DE STATIONNEMENT

ANALYSE APPROFONDIE DU STATIONNEMENT PUBLIC ACTUEL ET FUTUR



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE NEUFCHÂTEAU

PHASE 3 : PLAN D'ACTIONS - MAI 2007

	OFFRE						DEMANDE				
Zone	P Parking	Stationnement organisé en voirie	Stationnement toléré en voirie	TOTAL (offre publique actuelle)	Modification de l'offre liée aux projets	TOTAL (offre publique future)	TOTAL (demande publique actuelle)	Modification de la demande liée aux projets	TOTAL (demande publique future)	Taux de saturation actuel	Taux de saturation future
1	19	75	29	123	-40	83	94	-3	96	76%	116%
2	32	0	3	35	0	35	35	0	35	100%	100%
3	64	0	51	115	-40	75	108	130	238	94%	317%
4	0	27	50	77	0	77	50	0	50	65%	65%
5	45	0	10	55	0	55	41	0	41	75%	75%
6	0	0	50	50	0	50	19	0	19	38%	38%
7	44	10	15	69	0	69	27	-15	12	39%	20%
8	40	33	28	101	0	101	66	-8	58	65%	57%
9	108	20	7	135	-28	107	48	-8	40	36%	37%
10	0	25	37	62	0	62	17	0	17	27%	27%
11	10	39	10	59	0	59	25	0	25	42%	42%
12	0	55	0	55	0	55	10	-3	7	18%	13%
TOTAL	362	284	290	**936**	-108	**828**	**540**	93	**638**	**58%**	**77%**

Le taux de saturation global du centre-ville est actuellement de 58%, mais les zones du centre sont proches de la saturation. La réalisation des différents projets prévus entraîne une diminution de l'offre en stationnement de 108 dans l'hypercentre et une augmentation de la demande de 93 places dans la zone de la Place Bergh.

LÉGENDE

- Zone commerciale
- Zone d'emploi
- Zone d'habitation
- Zone mixte
- P Poche de parking actuelle
- Variation de l'offre
- Variation de la demande

Echelle graphique
0 m 50 m 200 m

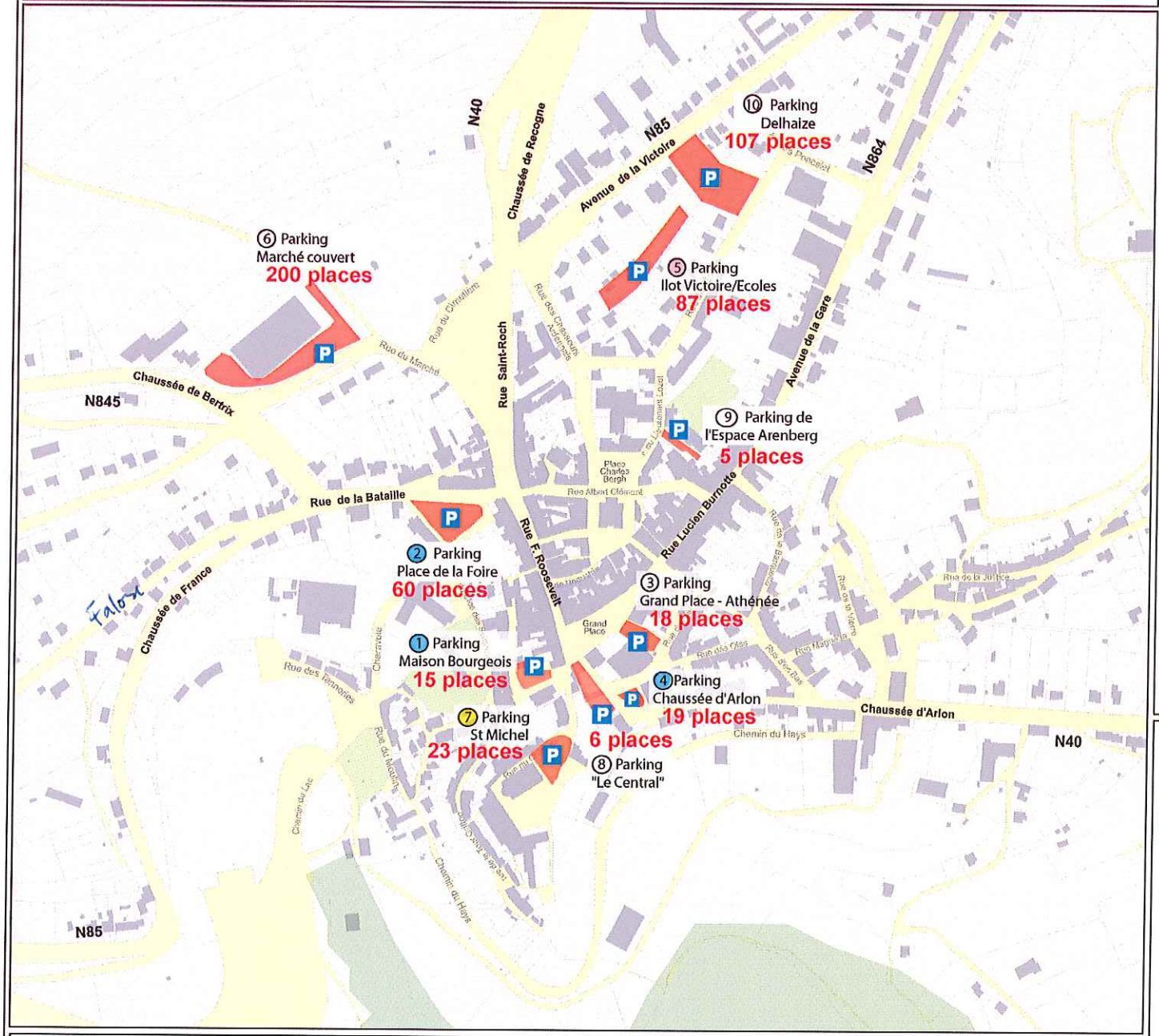
N

Source :
Relevés de stationnement
- Étude de rénovation urbaine
- Stratec

Direction générale des Transports
ville de neufchâteau
STRATEC
CREN

Planche 3.2.2.1

POTENTIEL DE STATIONNEMENT AU CENTRE-VILLE



Direction générale des Transports

ville de neufchâteau

STRATEC

CREN

Echelle graphique
0 m 50 m 200 m

N

Source :
PLI, STRATEC

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE NEUFCHÂTEAU

PHASE 3 : PLAN D'ACTIONS - MAI 2007

- Etant donné l'augmentation attendue de la demande en stationnement et de la diminution de l'offre en stationnement suite aux projets de revitalisation urbaine, la possibilité de créer de nouvelles poches de stationnement dans Neufchâteau a été étudiée.
- Cette carte répertorie toutes les poches de stationnement potentiel.
- L'aménagement de parkings devra être étudié en fonction de la demande par zone, des possibilités foncières et échelonné dans le temps.
- Chaque parking est analysé en détail dans les planches suivantes.

LÉGENDE:

P Potentialité de parking

x places : Nombre de places supplémentaires (= Nombre de places totales aménagées - Nombre de places actuelles)

Prise en compte de ces différentes possibilités :

- Scénario 1
- Scénario 2
- Scénario 3

Planche 3.2.2.2

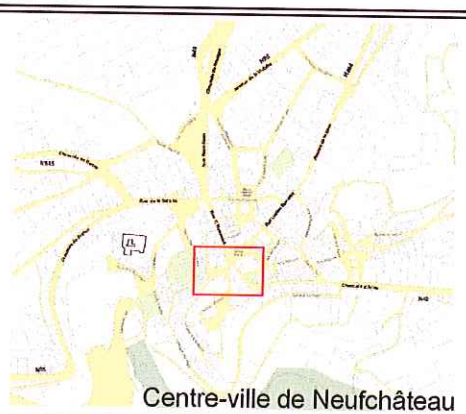
REAMENAGEMENT DU PARKING COMMUNAL

Etat actuel: 32 places

Le parking situé derrière la maison Bourgeois est actuellement utilisé par les employés communaux et les visiteurs.





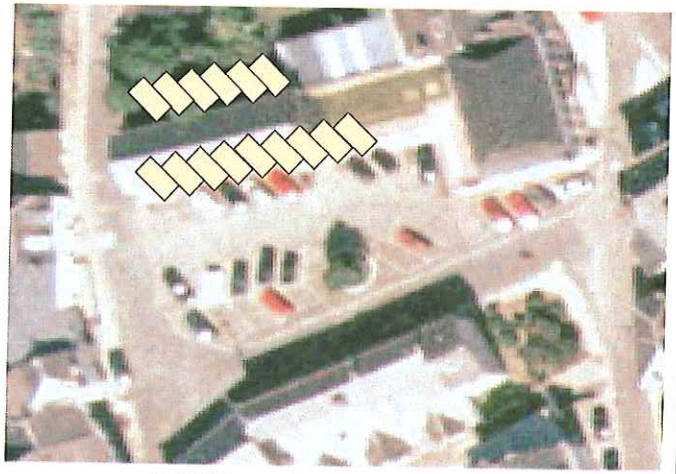

Centre-ville de Neufchâteau

Objectif:

- Réaménager et augmenter l'offre en stationnement dans un secteur proche du centre-ville.

Etat projeté: 47 places

Possibilité d'aménagement de deux lignes de stationnement en épis. L'une se situe le long du terrain de l'ancien pavillon et la seconde (de 6 places) se trouve sur la parcelle nouvellement acquise.



SOLDE: +15 places

Avantage:

- Aménagement peu cher à réaliser

Inconvénient:

- Augmentation du flux de voiture au début de la rue du Château

Mesures d'accompagnement:

- Réaliser un marquage au sol pour matérialiser les places de stationnement
- Sensibiliser les habitants à ce nouvel aménagement

Coût: €

Echéance: Court terme

Direction générale des Transports

ville de neufchâteau

STRATEC

CREN

Echelle:

0 5 10 20 30 40
Meters

Planche 3.2.2.3

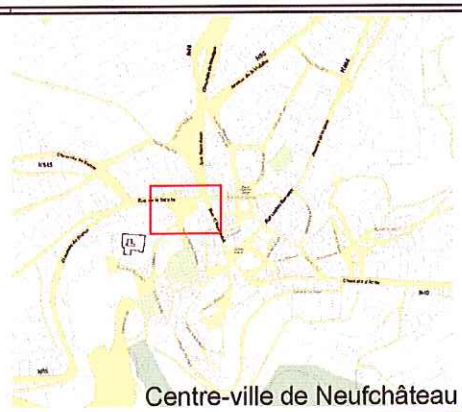
PROJET D'AMENAGEMENT D'UN PARKING A ETAGES SUR LA PLACE DE LA FOIRE

Etat actuel: 16 places

Le parc de la place de la Foire est actuellement peu entretenu.
L'étude de Rénovation Urbaine prévoyait la réalisation d'un nouveau parc sur la Place de la Foire.





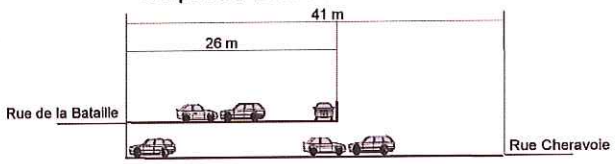


Objectif:
- Compenser la perte de stationnement liée aux projets urbains

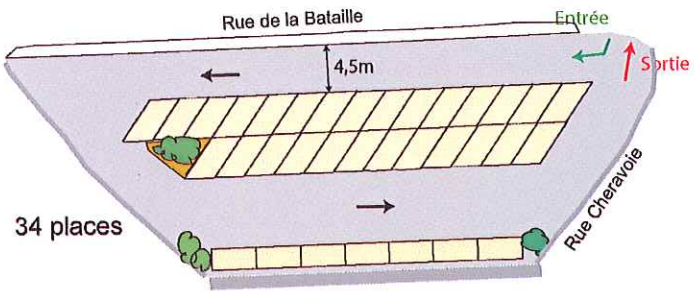
Etat projeté: 76 places

Il peut être envisagé de construire un parking à deux niveaux.
Le niveau supérieur est accessible par la rue de la Bataille.
Le niveau inférieur est accessible par la Cheravoie.
Ce parking est situé à 150m de la Place Bergh et 250m de la Grand Place.

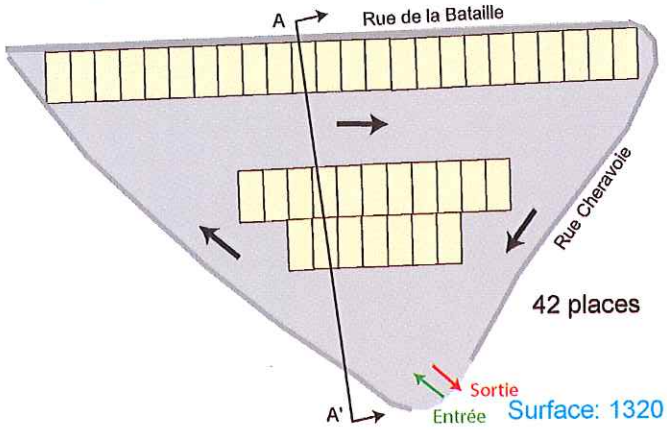
Coupe AA' de la Place de la Foire



Niveau supérieur (Niveau rue de la Bataille):
Schéma de principe



Niveau inferieur (Niveau rue de Cheravoie):
Schéma de principe



Surface: 1320 m²

SOLDE: + 60 places

Avantage:
- Création d'un nombre important de places de stationnement

Inconvénients:
- Coût élevé
- Difficultés d'intégration paysagère et urbanistique

Mesures d'accompagnement:
- Aménager les voies d'accès au parking
- Aménager le passage piéton à travers l'ilôt entre les rues du Clos des Seigneurs et Roosevelt
- Verduriser les abords du parking pour atténuer l'aspect minéral
- Aménager un espace de convivilaité dans la rue Bataille

Coût: €€€€
Echéance: Moyen terme

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — CREN

Echelle:
0 3.75 7.5 15 Meters

Planche 3.2.2.4

PROJET D'AMENAGEMENT D'UN PARKING A ETAGES SUR LA GRAND PLACE

Etat actuel: 19 places

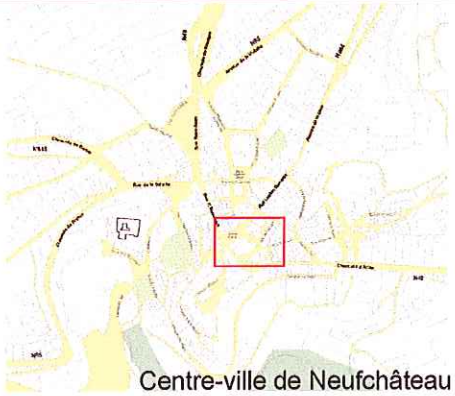
Le parking actuel compte 19 places occupées par les employés de l'Athénée Royal fondamental et de la commune.

Contexte du projet d'aménagement de la Grand Place:

Le réaménagement de la Grand Place supprimera les 41 places de stationnement actuelles pour n'en proposer que 10.







Centre-ville de Neufchâteau

Objectif:

- Palier à la perte du stationnement en voirie sur la Grand'Place.

Avantages:

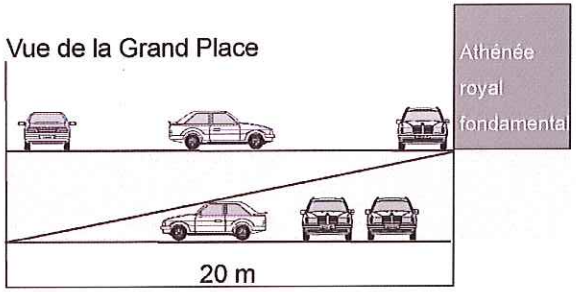
- Maintien de l'offre en stationnement à proximité de la Grand Place
- Parking à forte rotation

Inconvénients:

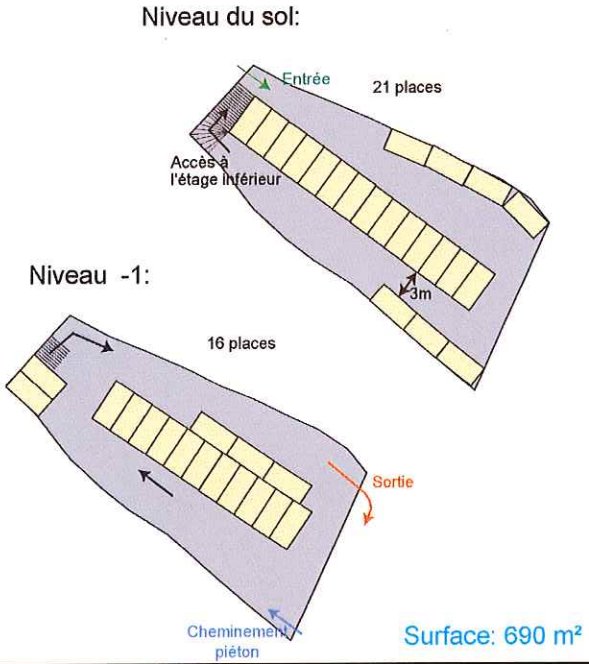
- Augmentation du flux de voitures sur la Grand Place et dans la rue des Oies
- Rentabilité à calculer
- Difficultés d'intégration paysagère et urbanistique
- Entrave le cheminement piéton actuel

Etat projeté: 37 places

L'entrée du parking se ferait par la Grand'Place. Ce premier plateau de stationnement se situerait au niveau du sol et accueillerait 21 places. Une rampe d'accès (côté Grand Place) donnerait accès au niveau inférieur d'une capacité de 16 places. La sortie se ferait par la rue des Oies.
La réalisation de cette infrastructure est soumise à une analyse géotechnique du site.



SOLDE: + 18 places



Surface: 690 m²

Mesures d'accompagnement:

- Aménager les voies d'accès au parking
- Aménager un cheminement piéton pour accéder aux différents niveaux du parking et maintenir le chemin piéton existant
- Verduriser le niveau supérieur du parking
- Opportunité de construire un bâtiment au-dessus du parking pour combler "la dent creuse"

Coût: €€€€

Echéance: Reserve

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — CREN

Echelle:

0 3.75 7.5 15 22.5 30 Meters

Planche 3.2.2.5

PROJET D'AMENAGEMENT D'UN PARKING SUR LA CHAUSSEE D'ARLON

ETAT ACTUEL:- Chaussée d'Arlon: 0 place
- Rue des Oies: 4 places

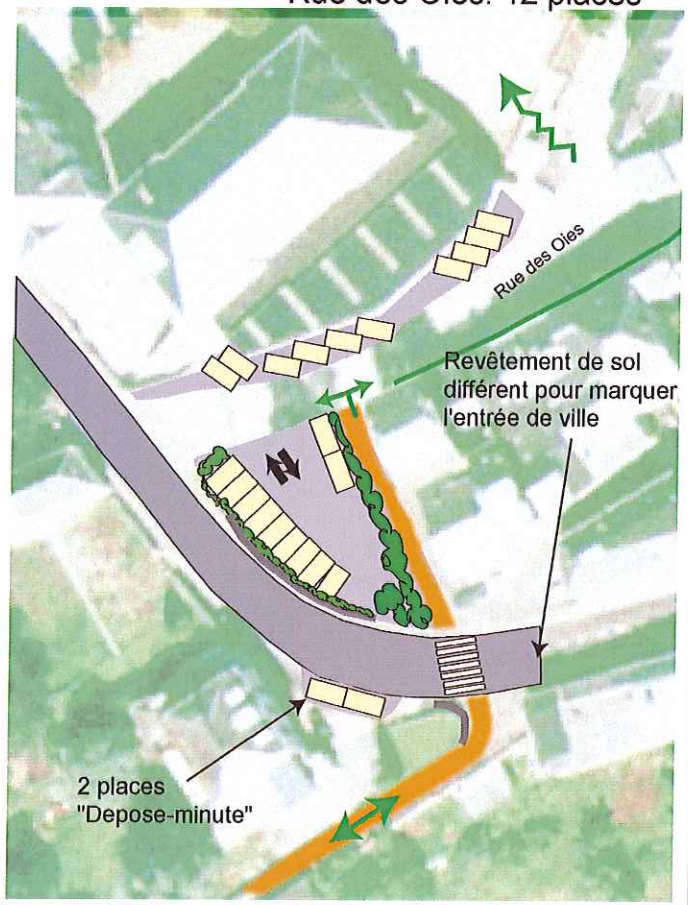


Surface: 400m²



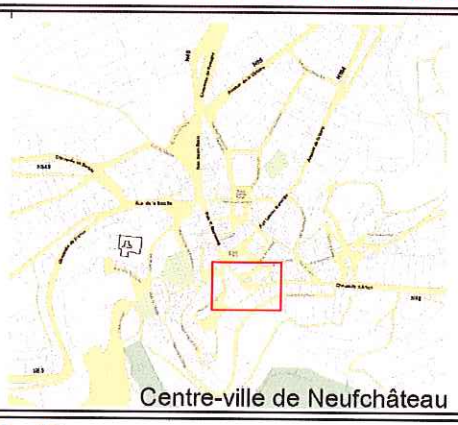
Photo de l'état actuel de l'espace vert situé à l'intersection de la Chaussée d'Arlon et de la rue des Oies

ETAT PROJETE: - Chaussée d'Arlon: 11 places
- Rue des Oies: 12 places



Cheminement piéton

SOLDES: 19 places



Objectif:
- Relocaliser les places de stationnement destinées aux employés communaux et de l'Athénée

Avantages:
-Permet le réaménagement d'un espace en entrée de ville
- Marquage des places de stationnement (actuellement tolérées) de la rue des Oies
- Accès au centre-ville par la Chée d'Arlon ou par la rue des Oies
- Situé à 100 m de la Grand'Place

Inconvénients:
- Cheminement piéton dangereux le long de la Chaussée d'Arlon
- visibilité réduite au carrefour

Mesures d'accompagnement :
- Utiliser un revêtement de sol différent pour marquer l'entrée de ville et réduire la vitesse des automobilistes
- Verduriser le parking
- Assurer les cheminements piétons (trottoir rue des Oies, passage piétons déplacé chée d'Arlon).
- Opportunité d'élargissement du trottoir lors du réaménagement de l'îlot du bâtiment "Le Central"

Coût: €
Echéance: Court terme

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — CREN

Echelle:
0 3.75 7.5 15 22.5 30 Meters

Planche 3.2.2.6

PROJET D'AMENAGEMENT D'UN PARKING ENTRE LA RUE DES ECOLES ET L'AVENUE DE LA VICTOIRE

Etat actuel: 0 place

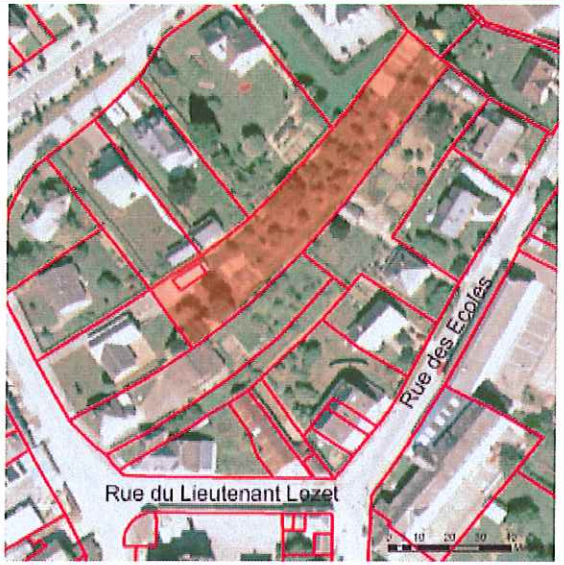
La parcelle qui pourrait être aménagée en tant que parking, est actuellement une prairie enclavée, à l'intérieur de l'îlot situé entre la rue des Ecoles et l'Avenue de la Victoire.

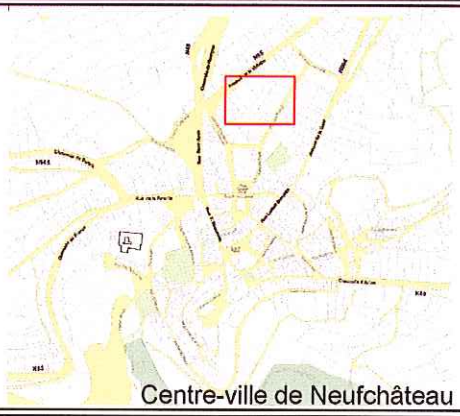
Cette parcelle n'appartient pas à la Commune. Cet aménagement implique donc l'achat du terrain par la Commune.



Etat actuel de la parcelle

Surface: 2570 m²





Centre-ville de Neufchâteau

Objectif:

- Repondre à l'augmentation de la demande en stationnement induite par les projets de revitalisation urbaine du quartier Bergh

Etat projeté: 87 places

L'entrée du parking se ferait en deux endroits différents:

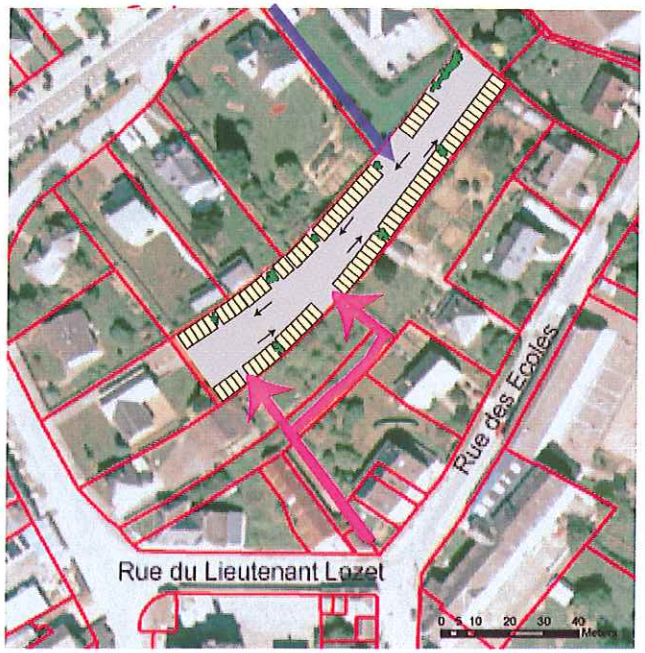
- une entrée piétonne au croisement de la rue du Lieutenant Lozet et de la rue des Ecoles (2 chemins seraient alors possibles: un accès direct, traversant une parcelle, ou un accès longeant les parcelles actuelles)
- une entrée automobile par l'avenue de la Victoire (rachat du terrain par la Commune).



SOLDE: + 87 places



Intersection Rue des Ecoles/ Rue Lieut. Lozet



Avantage:

-Parking situé à 100m de la Place Bergh

Inconvénients:

- Parcelle à acheter par la commune (expropriation/ négociation) avec les habitants
- Baisse de la qualité paysagère et de la tranquillité des maisons adjacentes au parking.

Mesures d'accompagnement:

- Aménager les voies d'accès au parking
- Verduriser le parking
- Clôturer le parking pour éviter l'intrusion dans les parcelles adjacentes

Coût: €€

Echéance: Court terme

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — CREN

Accès piéton au parking

Accès automobile au parking

Planche 3.2.2.7

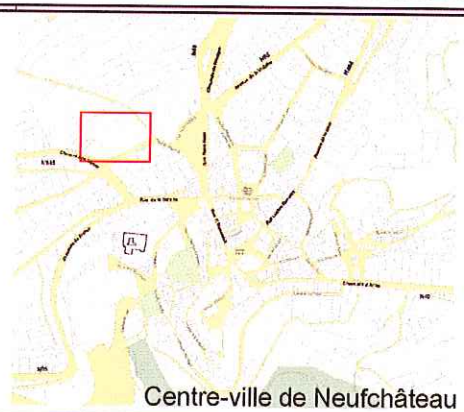
PARKING DU MARCHE COUVERT

Potentiel de stationnement: 200 places
Surface: 6900m²

Le parking situé autour du Marché Couvert pourrait être utilisé par les visiteurs du centre-ville.

Le potentiel de stationnement de 200 places serait réduit si la voie de connexion entre la rue du Cimetière nouvellement aménagée et la chaussée de Bertrix est réalisée.
(Cf. Planche n°3.2.1.1.8).





Centre-ville de Neufchâteau

Objectif:
- Utiliser un parking actuellement sous-occupé

Avantages:
- Potentiel de stationnement élevé
-Aménagement peu cher à réaliser

Inconvénients:
- Inutilisable le mercredi (jour de marché aux bestiaux)
- Assez loin du centre-ville et des pôles d'emplois (situé à 500m de la Place Bergh et à 600m de la Grand Place)



Marché couvert



Route longeant le parking

Mesures d'accompagnement:
- Aménager les cheminements piétons vers le centre-ville
- Sécuriser l'accès au parking

Coût: €
Echéance: -

Direction générale des Transports
ville de neufchâteau
STRATEC
CREN

Echelle:
0 5 10 20 30 40 Meters

Planche 3.2.2.8

PROJET D'AMENAGEMENT D'UN PARKING SUR LA PLACE ST MICHEL

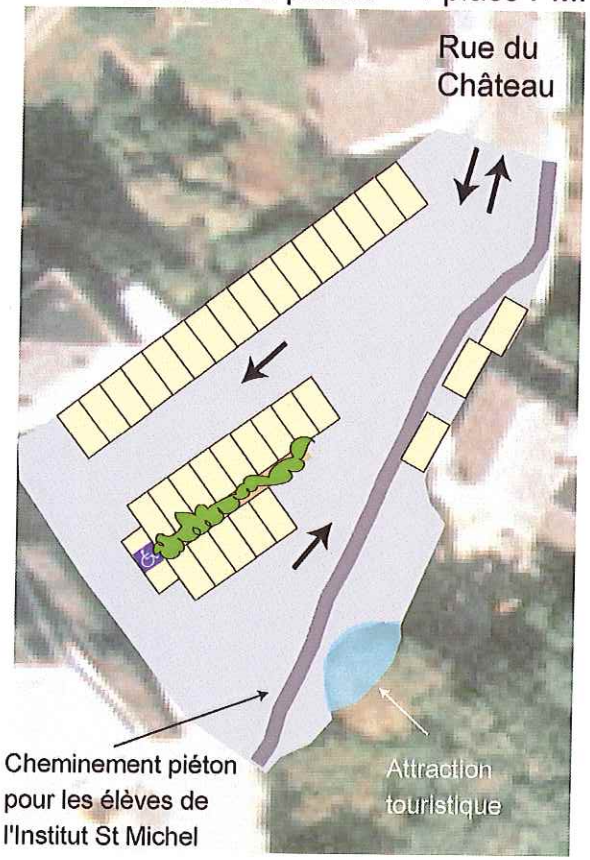
ETAT ACTUEL: 10 places + 1 place PMR





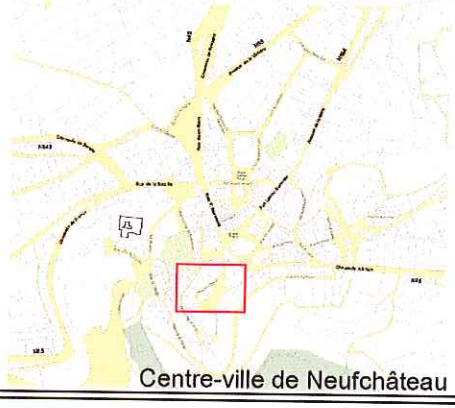
Photo de l'état actuel du parking de la place située devant l'église St Michel

ETAT PROJETE: 33 places + 1 place PMR



Surface: 1090m²

SOLDE: +23 places



Centre-ville de Neufchâteau

Objectif:
- Relocaliser les places de stationnement destinées aux enseignants et employés communaux

Avantages:
-Bonne accessibilité (100 m de la Place Bergh)
- Potentialité relativement élevée pour désengorger les parkings du centre-ville

Inconvénients:
- Ce parking est inutilisable lors des enterrements à l'église St Michel (30 enterrements/an)
- Cheminement piéton par la rue du Château peu aisé
- Augmentation de la circulation dans la rue du Château

Mesures d'accompagnement:
- Aménager les cheminements piétons jusqu'au coeur du centre-ville
- Prévoir des interdictions de stationnement lors des évènements à l'église St Michel
- Verduriser le parking

Coût: €
Echéance: Moyen terme

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — CREN

0 3.75 7.5 15 Meters

Planche 3.2.2.9

PROJET D'AMENAGEMENT D'UN PARKING SUR L'ILOT "LE CENTRAL" (A AMENAGER)

Etat actuel: 0 place (parking privé)

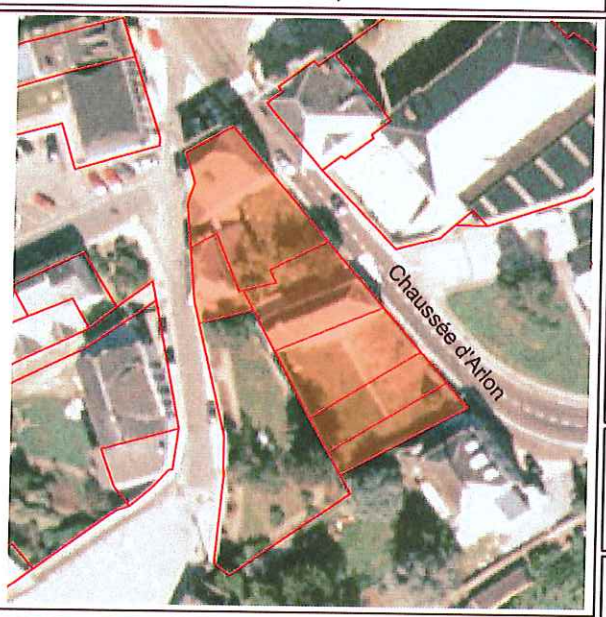
Le bâtiment "Le Central" est actuellement désaffecté.
En plus de ce bâtiment, 2 autres maisons se trouvent sur cet îlot: une maison d'habitation et une boulangerie.

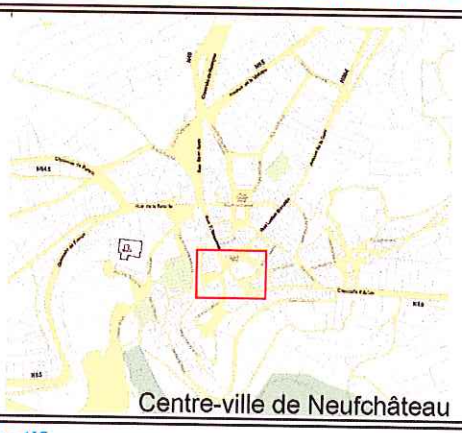




Ilot à aménager

Surface: 1400 m²





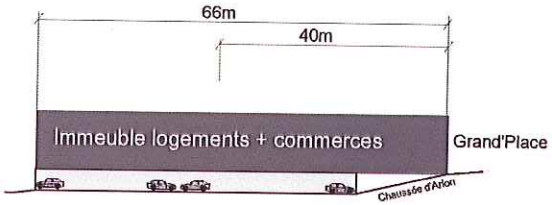
Centre-ville de Neufchâteau

Objectif:

- Augmenter l'offre en stationnement dans une zone contiguë à la Grand Place.

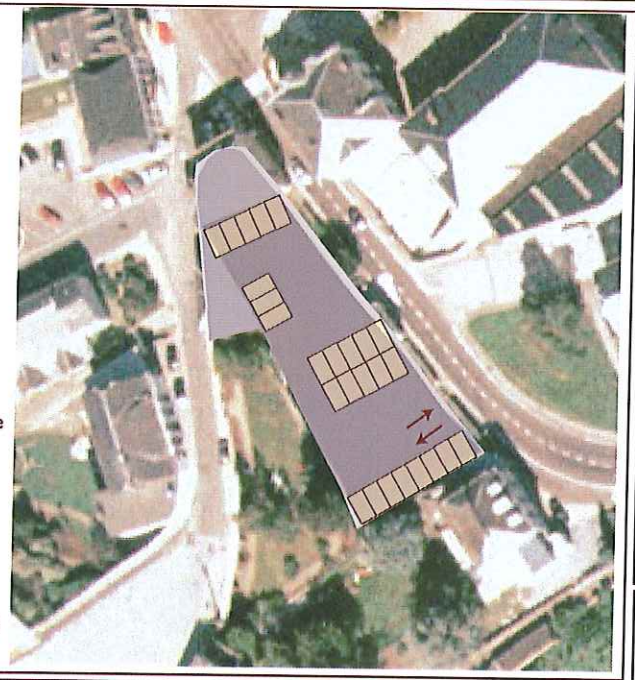
Etat projeté: 26 places

Dans le cadre de l'aménagement de l'îlot, un immeuble de logements accompagné de un ou deux commerces en rez-de-chaussée pourrait être construit.
Des places de parkings privés seraient aménagées pour les habitants sous les logements.
Quelques places de parking public pourraient également être aménagées.



ESTIMATION:
Total Parking: 26 places
- Places privées: 20
- Places publiques: 6

SOLDE: + 6 places



Avantages:

-Offre en stationnement à proximité de la Grand Place
- Investissement essentiellement privé

Inconvénients:

- Vision sur le long terme
- Expropriation
- Achat du terrain

Ce parking sera essentiellement alloué aux nouveaux besoins liés au projet.

Mesures d'accompagnement:

- Aménager les voies d'accès au parking

Coût: €

Echéance: Long terme

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — CREN

Echelle: 0 4 8 16 24 32 Meters

Planche 3.2.2.10

PARKING DE L'ESPACE D' ARENBERG

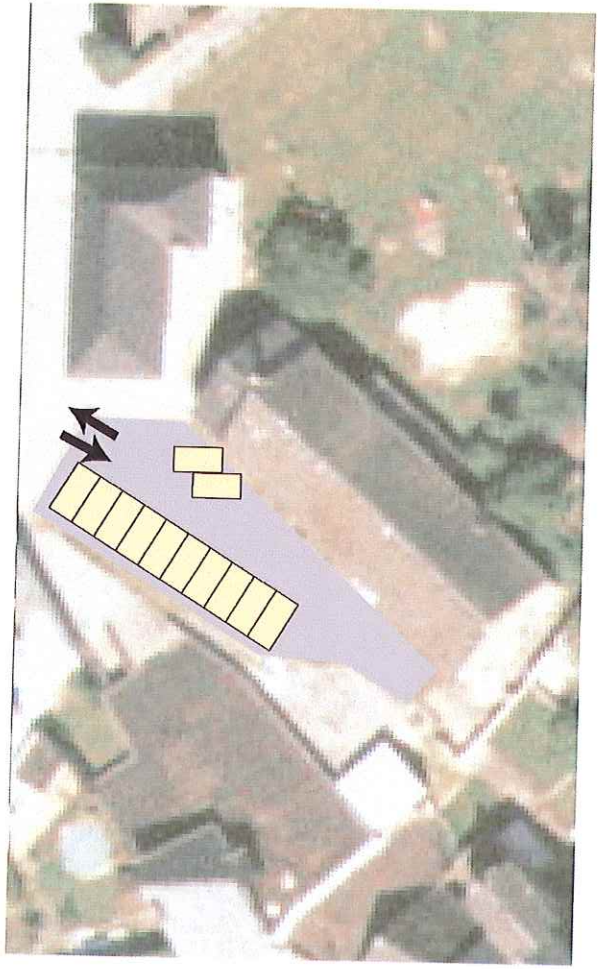
ETAT ACTUEL: 7 places





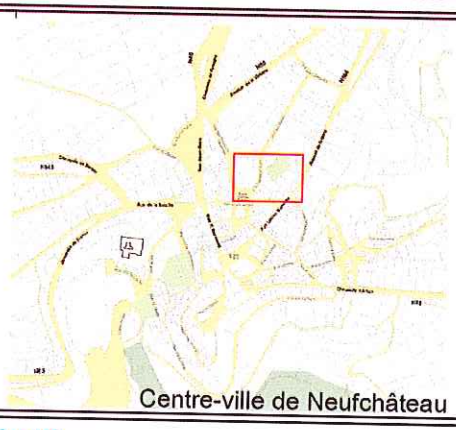
Photo de l'état actuel du parking de l'espace Arenberg

ETAT PROJETE: 12 places



Surface: 340m²

SOLDE: 5 places



Centre-ville de Neufchâteau

Objectif:
- Matérialiser les places de stationnement

Avantages:
-Situé à moins de 100m du Palais de Justice et à côté de l'Institut St Joseph
- Cheminement piéton de bonne qualité et peu dangereux (zone de rencontre)

Inconvénient:
- La parcelle de l'espace Arenberg risque d'être cédée à un particulier prochainement. Cet aménagement est donc peu probable.

Mesures d'accompagnement:
- Aménager les cheminements piétons jusqu'au coeur du centre-ville
- Verduriser le parking pour éviter un aspect trop minéral

Coût: €
Echéance: -

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — CREN

0 3.75 7.5 15 Meters

Planche 3.2.2.11

PROJET D'AMENAGEMENT D'UN PARKING SUR LA PARCELLE DU SUPERMARCHE DELHAIZE

ETAT ACTUEL: 0 place (parking privé)

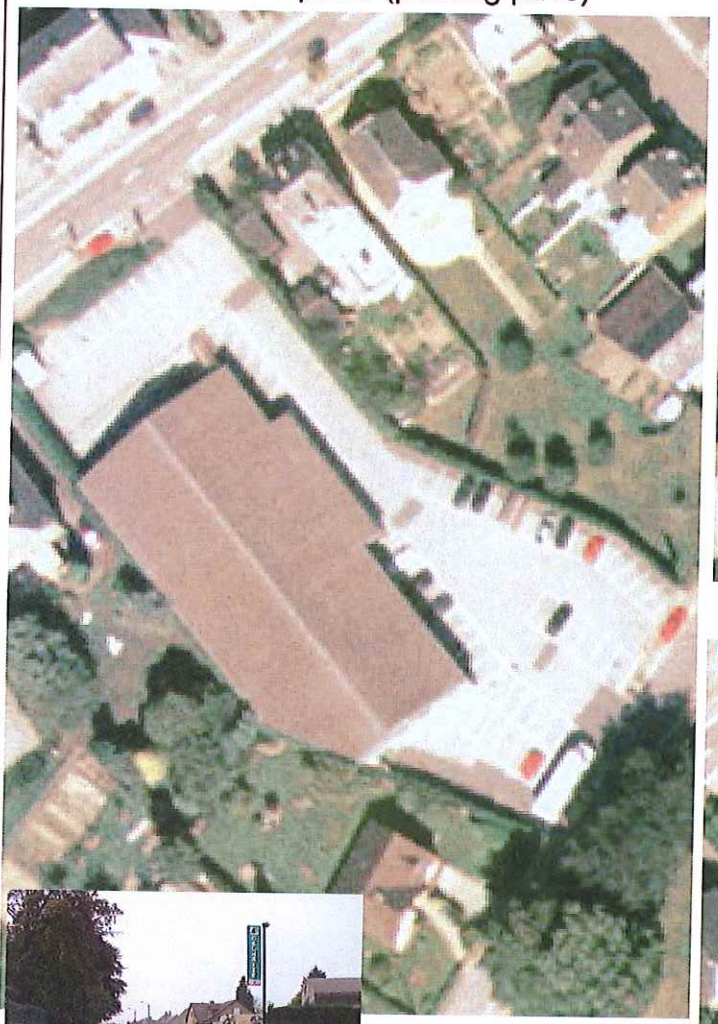


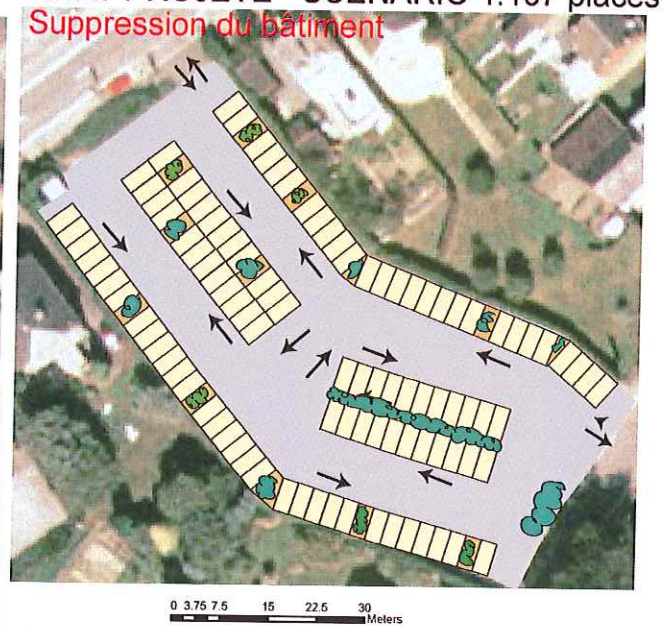


Photo de l'état actuel de la rue des Ecoles et de l'entrée Est du parking du supermarché Delhaize.

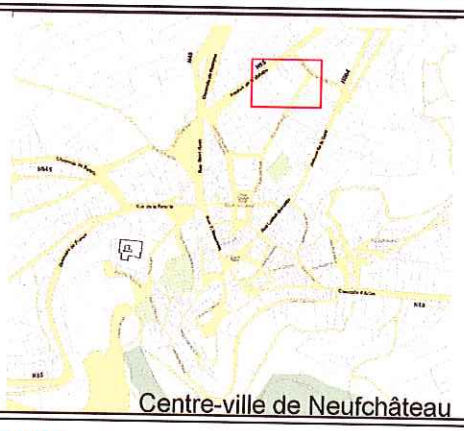
Surface: 3150m²

SOLDE: +107 places

ETAT PROJETE - SCENARIO 1:107 places







Centre-ville de Neufchâteau

Objectif:

- Répondre à l'augmentation de la demande en stationnement induite par les projets de Revitalisation Urbaine

Avantages:

- Reservoir de stationnement important
- Ce parking donne accès à 2 voiries: l'avenue de la Victoire et la rue des Ecoles
- Faible dangerosité du cheminement piéton
- 2 scénarios possibles

Inconvénients:

- Achat du terrain
- Parking situé assez loin de l'hypercentre (à 300m de la Place Bergh et 450m de la Grand Place)

Mesures d'accompagnement:

- Aménager les cheminements piétons jusqu'au coeur du centre-ville
- Verduriser le parking pour éviter un aspect trop minéral

Coût: €€

Echéance: -

Direction générale des Transports

ville de neufchâteau

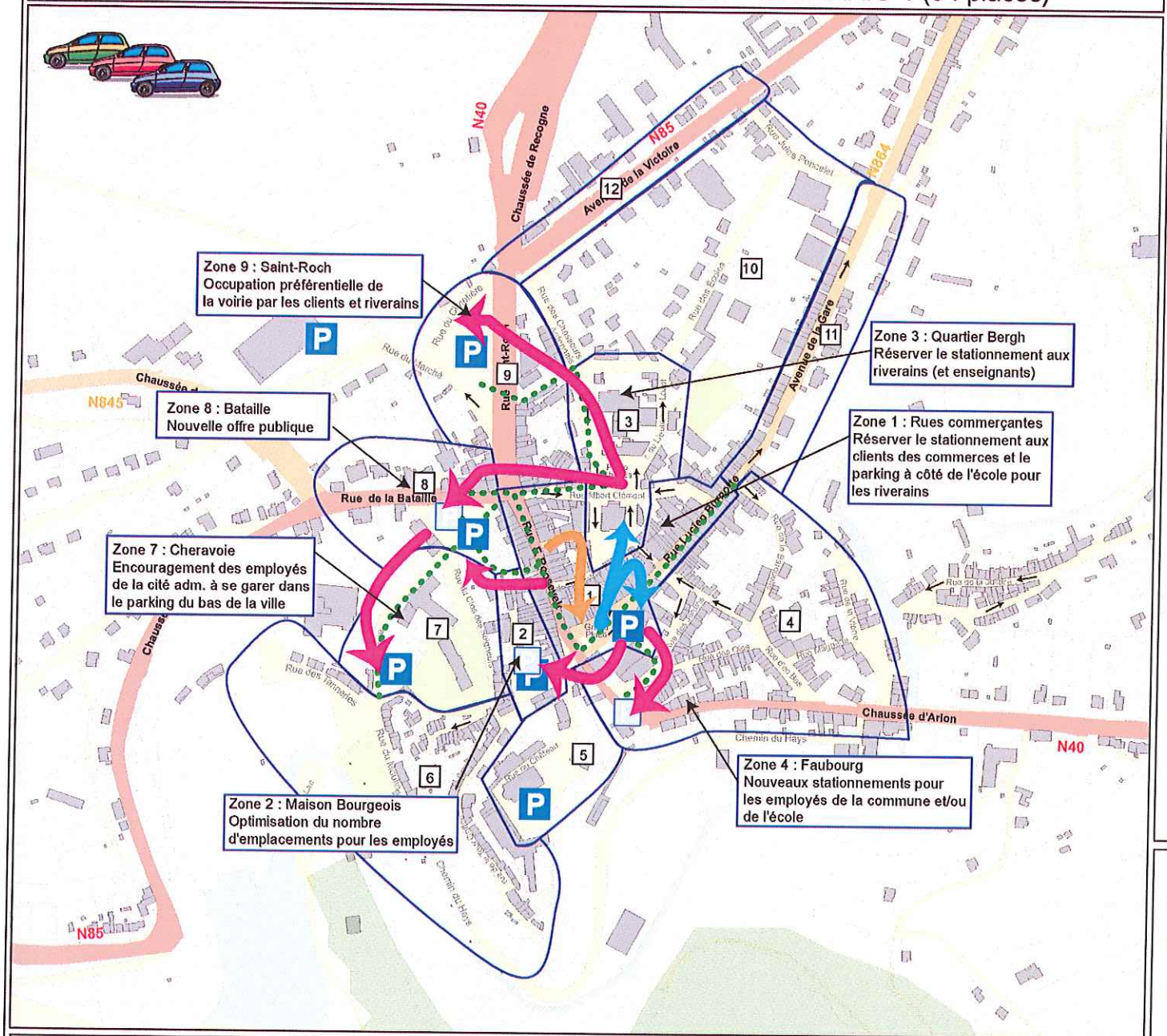
STRATEC

REN

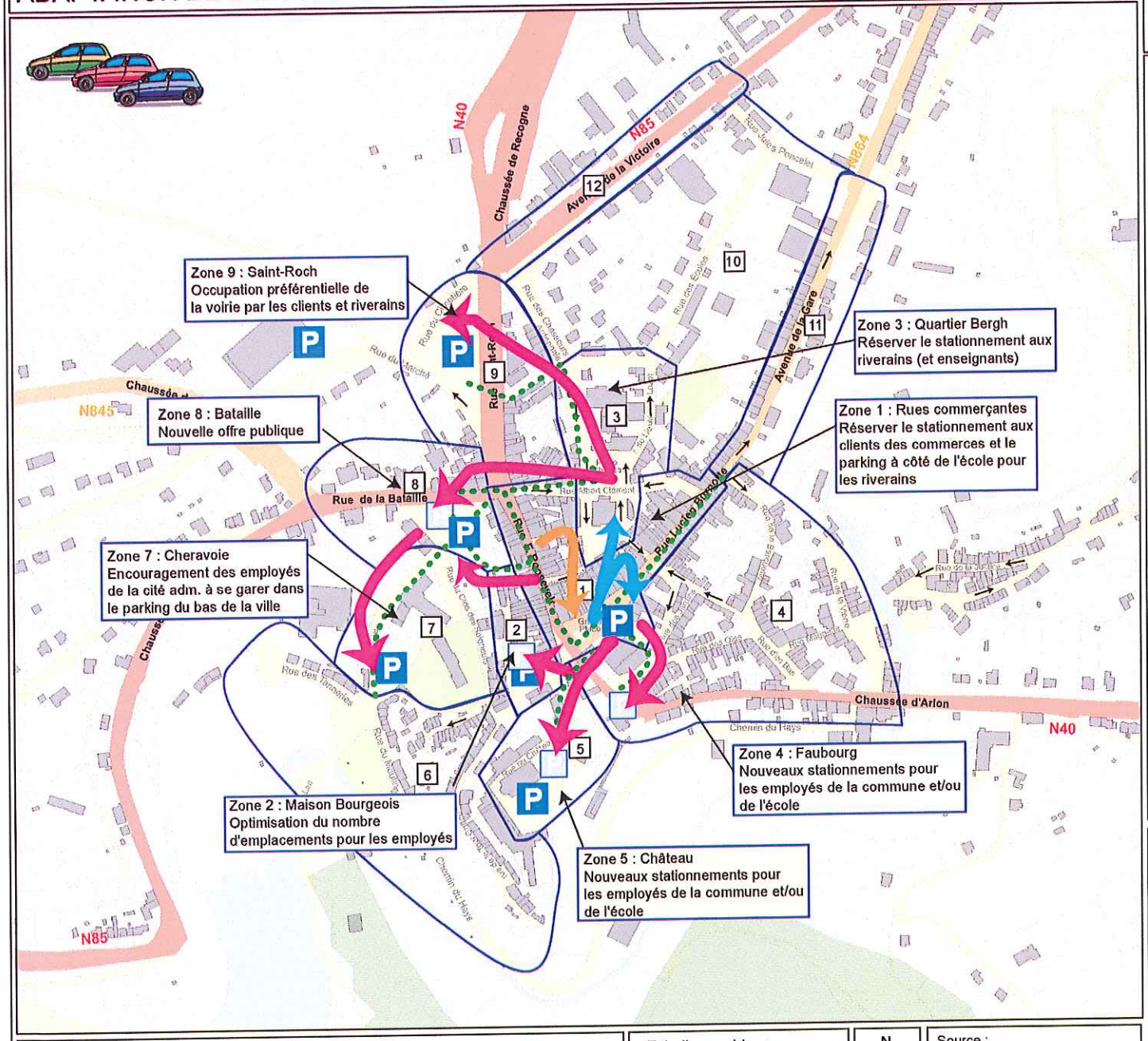
Echelle: 0 3.75 7.5 15 22.5 30 Meters

Planche 3.2.2.12

ADAPTATION DE L'OFFRE FUTURE EN STATIONNEMENT - SCÉNARIO 1 (94 places)


Zone 9 : Saint-Roch
Occupation préférentielle de la voirie par les clients et riverains
Zone 8 : Bataille
Nouvelle offre publique
Zone 7 : Cheravoie
Encouragement des employés de la cité adm. à se garer dans le parking du bas de la ville
Zone 2 : Maison Bourgeois
Optimisation du nombre d'emplacements pour les employés
Zone 4 : Faubourg
Nouveaux stationnements pour les employés de la commune et/ou de l'école
Zone 3 : Quartier Bergh
Réserver le stationnement aux riverains (et enseignants)
Zone 1 : Rues commerçantes
Réserver le stationnement aux clients des commerces et le parking à côté de l'école pour les riverains
N40
N85
N845
N864
Chaussée de Recogne
Avenue de la Victoire
Avenue de la Gare
Rue de la Bataille
Rue Albert Clément
Rue Liège Bruxelles
Chaussée d'Arlon
Chemin du Hays
Rue du Château
Rue des Tanneries
Rue du Marché
Rue Jules Pencelet
Rue des Chasseurs Ardennais
Rue des Cités
Rue des Bois
Rue de la Jurée
Rue de la Vierge
Rue du Moulin
Rue du Fort
Rue du Fossé
Rue du Laps
Rue Abbé Eschen
Rue Saint-Roch
Rue E. Rongvaux
Rue du Cimetière
Rue des Cités du Moulin
Rue des Cités du Château
Rue des Cités du Fort
Rue des Cités du Fossé
Rue des Cités du Laps
Rue des Cités du Hays
Rue des Cités du Bois
Rue des Cités du Cimetière
Rue des Cités du Marché
Rue des Cités du Jurée
Rue des Cités de la Vierge
Rue des Cités Abbé Eschen
Rue des Cités Jules Pencelet
Rue des Cités Albert Clément
Rue des Cités Liège Bruxelles
Rue des Cités E. Rongvaux
Rue des Cités Saint-Roch
Rue des Cités du Laps
Rue des Cités du Fossé
Rue des Cités du Fort
Rue des Cités du Moulin
Rue des Cités du Château

ADAPTATION DE L'OFFRE FUTURE EN STATIONNEMENT - SCÉNARIO 2 (117 places)



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE NEUFCHÂTEAU

PHASE 3 : PLAN D'ACTIONS - MAI 2007

	Offre supplémentaire	NOUVELLE OFFRE	Visiteur	Riverain	Emploi	Commerce (clients)	TOTAL Demande future	Place libre/Déficit	Taux de saturation
1	0	83	9	19	0	24	52	31	62%
2	15	50	2	2	47	0	50	0	100%
3	0	75	11	41	0	5	58	17	77%
4	19	96	0	43	23	0	69	31	68%
5	23	78	0	6	50	0	45	22	72%
6	0	50	3	15	1	0	19	31	38%
7	0	69	8	0	48	0	59	13	81%
8	60	161	3	7	120	7	140	25	84%
9	0	107	39	5	42	5	92	17	84%
10	0	62	0	10	9	0	17	43	31%
11	0	59	0	20	6	4	30	29	51%
12	0	55	1	4	1	1	7	48	13%
TOTAL	117	945	76	171	346	45	638	307	67%

Principes de l'organisation du stationnement :

- Réserver les zones centrales pour les commerces (taux de rotation élevé) et les riverains
- N'autoriser le stationnement longue durée que dans les parkings périphériques (où l'offre doit être suffisante)
- Adapter les cheminements piétons en conséquence

LÉGENDE

- Déplacements du stationnement longue durée vers les parkings périphériques (maximum 300 m)
- Réservation du stationnement central pour les clients des commerces
- Déplacement minimal du stationnement des riverains
- P — Poche de parking actuelle maintenue
- Nouvelle poche de stationnement
- Cheminement mode doux incontournable

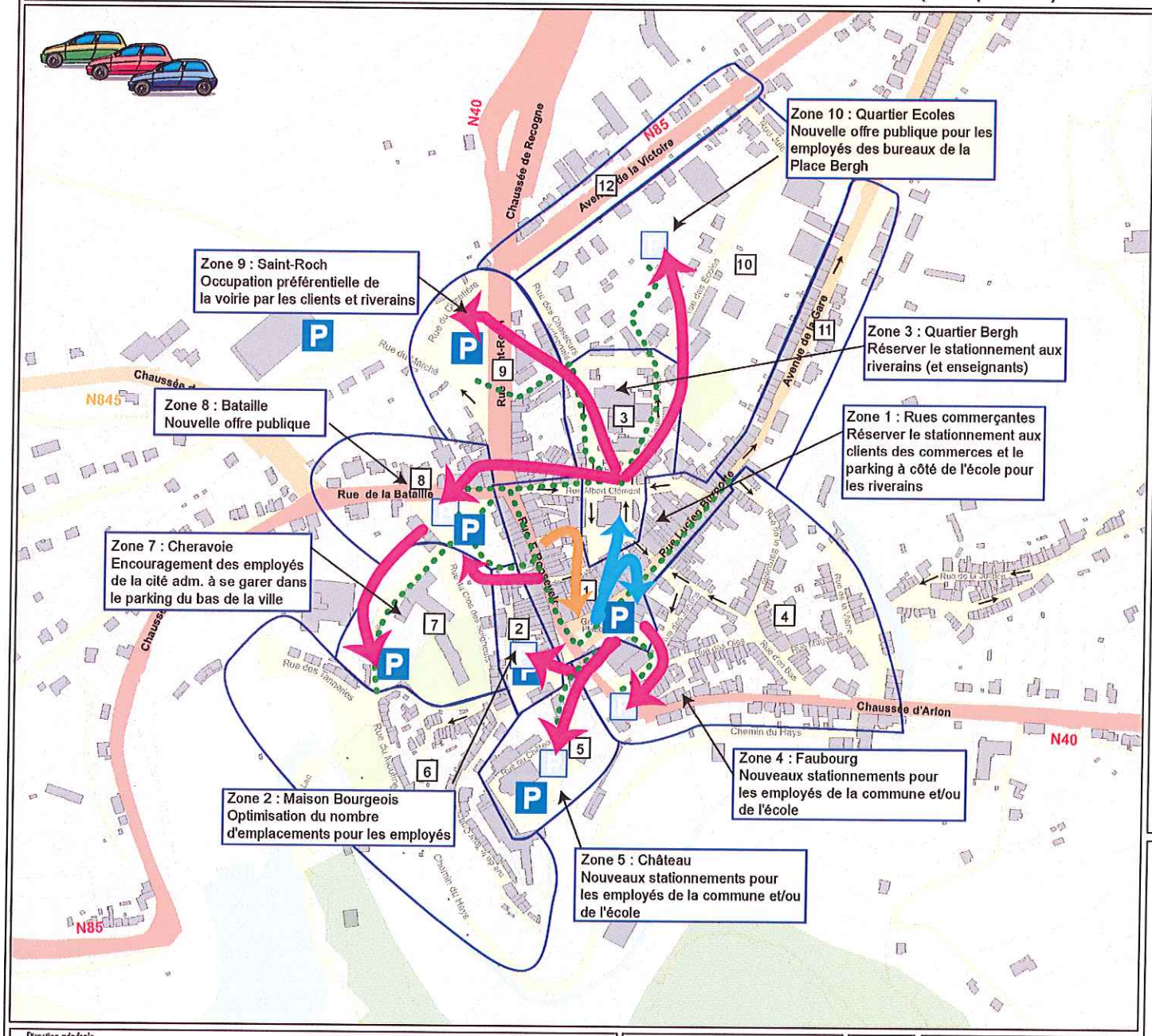
Echelle graphique
0 m 50 m 200 m

N

Source :
Relevés de stationnement
- Étude de rénovation urbaine
- Stratec

Planche 3.2.2.14

ADAPTATION DE L'OFFRE FUTURE EN STATIONNEMENT - SCÉNARIO 3 (204 places)



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE NEUFCHÂTEAU

PHASE 3 : PLAN D'ACTIONS - MAI 2007

	Offre supplémentaire	NOUVELLE OFFRE	Visiteur	Riverain	Emploi	Commerce (clients)	TOTAL Demande future	Place libre/Déficit	Taux de saturation
1	0	83	9	19	0	24	52	31	62%
2	15	50	2	2	42	0	50	5	90%
3	0	75	11	41	0	5	58	17	77%
4	19	96	0	43	24	0	69	30	69%
5	23	78	0	6	50	0	45	22	72%
6	0	50	3	15	1	0	19	31	38%
7	0	69	8	0	37	0	59	24	65%
8	60	161	3	7	97	7	140	48	70%
9	0	107	39	5	22	5	92	37	65%
10	87	149	0	10	67	0	17	72	52%
11	0	59	0	20	6	4	30	29	51%
12	0	55	1	4	1	1	7	48	13%
TOTAL	204	1032	76	171	346	45	638	394	62%

Principes de l'organisation du stationnement :

- Réserver les zones centrales pour les commerces (taux de rotation élevé) et les riverains
- N'autoriser le stationnement longue durée que dans les parkings périphériques (où l'offre doit être suffisante)
- Adapter les cheminements piétons en conséquence

LÉGENDE

- Déplacements du stationnement longue durée vers les parkings périphériques (maximum 300 m)
- Réservation du stationnement central pour les clients des commerces
- Déplacement minimal du stationnement des riverains
- Poche de parking actuelle maintenue
- Nouvelle poche de stationnement
- Cheminement mode doux incontournable

Echelle graphique
0 m 50 m 200 m

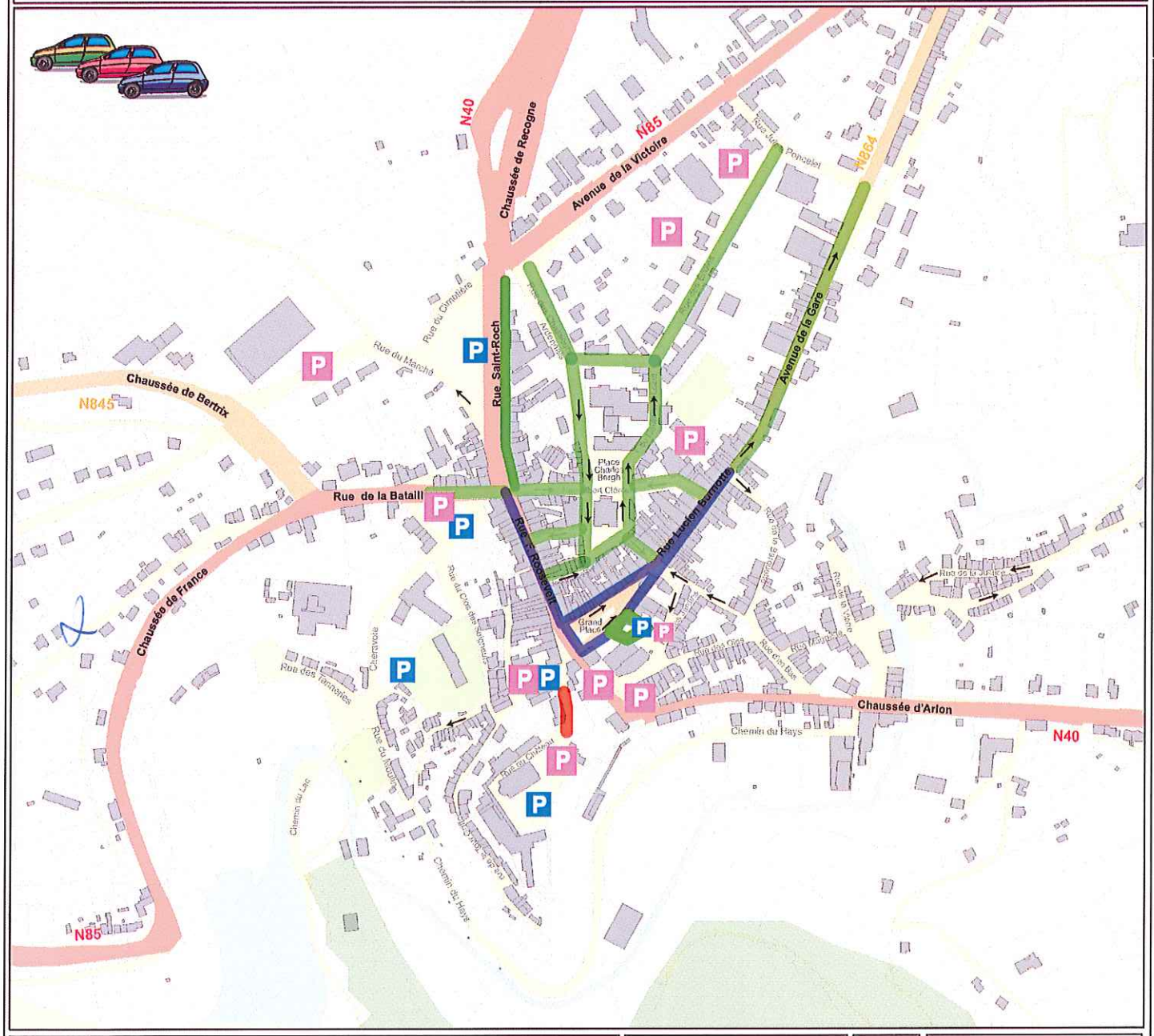
N

Source :
Relevés de stationnement
- Étude de rénovation urbaine
- Stratec

Planche 3.2.2.15

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — CREN

PLAN DE STATIONNEMENT



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
DE NEUFCHÂTEAU

PHASE 3 : PLAN D'ACTIONS - MAI 2007

Stationnement interdit :

- Ruelles trop étroites

Zone bleue :

ZONE P — 1 heure

- Stationnement autorisé pour maximum 1 heure (entre 9h et 18h)*
  * Dans la rue Roosevelt, le stationnement serait autorisé pour un maximum de 30 minutes
- Stationnement riverain autorisé uniquement sur le parking à côté de la Grand Place (et ailleurs après 18h)

Quartier riverain :

ZONE P — 2 heures excepté riverain

- Stationnement riverain autorisé en continu
- Stationnement autorisé pour maximum 2h (entre 9h et 18h)

P — Parking actuel

P — Potentiel de parking supplémentaire

Mesures relatives à cette politique de stationnement :

- Création de nouvelles poches de stationnement
- Mise en place d'un système de cartes riverains
- Etablir une signalisation claire des zones de stationnement (et des parkings publics)
- Mise en place d'un système efficace de surveillance des zones bleues et des cartes riverains :

  Afin de limiter le personnel de surveillance, il peut être envisagé de mettre en place un système informatisé avec des capteurs d'occupation reliés à un PC de surveillance.
  Ce système serait judicieux devant les commerces de la rue Roosevelt, de la Grand Place et de la rue Burnotte, ainsi qu'à proximité du Palais de Justice.

- Information et sensibilisation des utilisateurs du centre-ville sur les possibilités de parking

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — REN

Echelle graphique
0 m 50 m 200 m

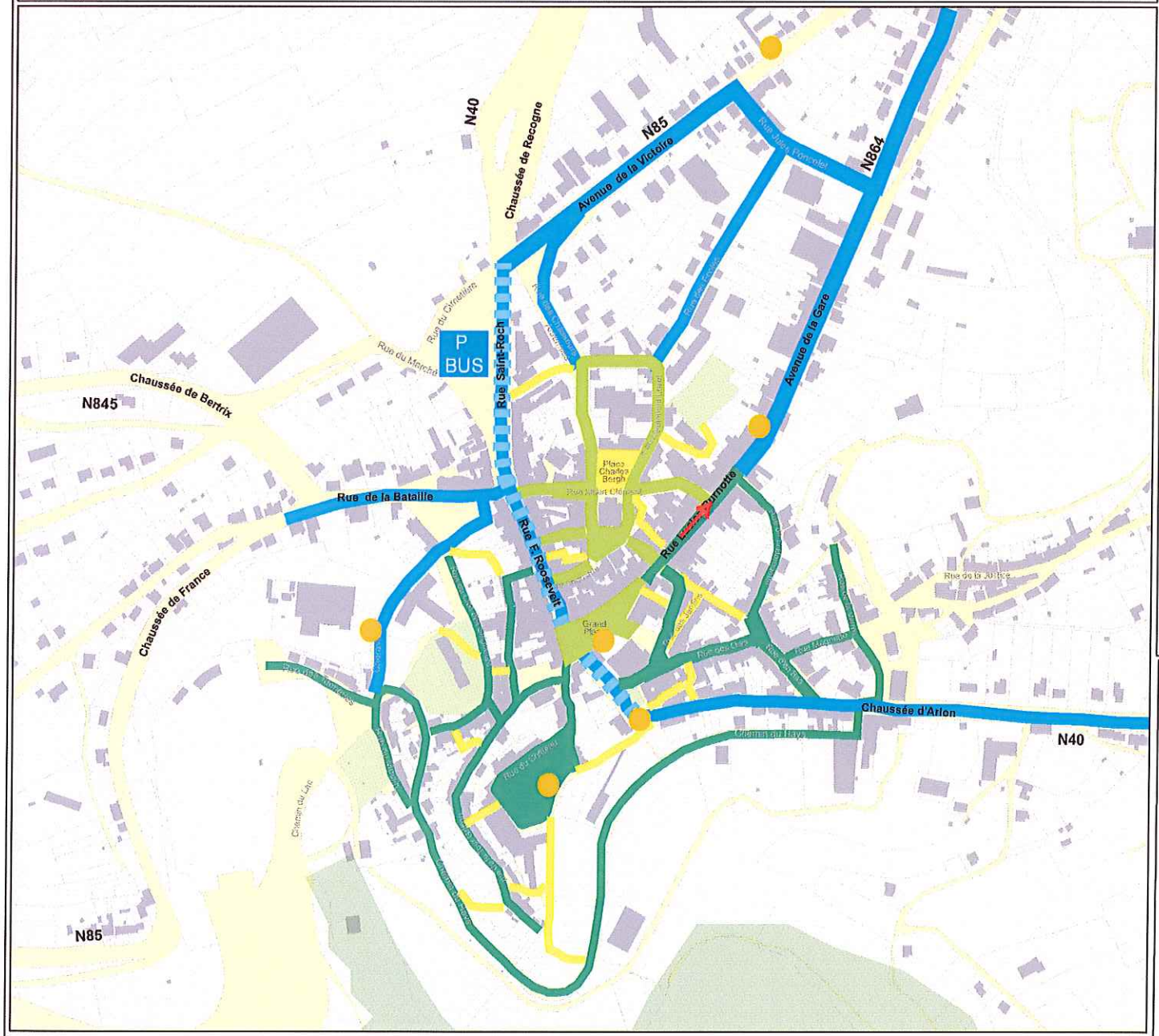
N

Source :
Relevés de stationnement
- Étude de rénovation urbaine
- Stratec

Planche 3.2.2.16

3.2.3 PLAN DE CIRCULATION DES MODES DOUX AU CENTRE-VILLE

ORGANISATION DE LA CIRCULATION DOUCE AU CENTRE-VILLE



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
DE NEUFCHÂTEAU

SYNTEHSE - PLAN D'ACTIONS

- La zone de rencontre de la Place Bergh et de la Grand'Place permettra d'améliorer le confort et la sécurité des déplacements piétons et cyclistes
- Certaines rues très étroites (petite rue des jardins, rue d'Enfer) deviendraient piétonnes, en plus des venelles reliant le haut et le bas de la ville (à remettre en valeur)
- La rue Burnotte accueillerait un SUL pour permettre une liaison plus facile entre le centre-ville et la gare de Longlier.
- Un aménagement urbain et paysager devrait être réalisé dans les rues St Roch et Roosevelt et Bataille afin d'encourager le cheminement piéton.
- Des parkings "dépose-minute" sont placés près des écoles et du centre sportif.

LÉGENDE

- zone piétonne
- zone prioritaire pour piétons et vélos
- zone partagée entre automobiles, piétons et vélos
- voirie à circulation differenciée (voiture+vélos// piétons)
- axe piéton principal
- Sens Unique Limité (SUL), signalé par des panneaux et un marquage au sol
- P BUS — Parking bus
- Parking "dépose-minute"

Direction générale des Transports

ville de neufchâteau

STRATEC

CREN

Echelle graphique
0 m 50 m 200 m

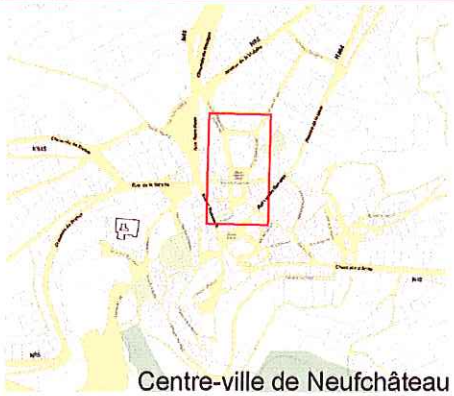
N

Cf. les planches n°3.2.3.5, 3.2.3.6, 3.2.3.7, 3.2.3.11 pour les aménagements des trottoirs

Planche 3.2.3.1

LES VENELLES DONNANT ACCES A L'ILOT BERGH





Objectifs:
- Favoriser le cheminement piéton

Avantage:
- Améliorer l'accès à l'ilôt Bergh

Inconvénient:
- Venelles étroites et peu entretenues favorisant le sentiment d'insécurité

Mesures:
- Signaler les venelles
- Installer des luminaires afin de favoriser l'utilisation des venelles (sentiment de sécurité)
- Améliorer la propreté en installant des poubelles et en interdisant le dépôt des poubelles des particuliers
- Mettre en place un nouveau revêtement de sol

Coût: €
Echéance: Moyen terme

Direction générale des Transports
ville de neufchâteau
STRATEC
CREN

Source: DST Province de Luxembourg

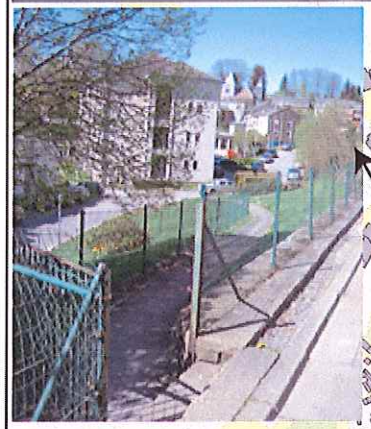
Planche 3.2.3.2

LES VENELLES DU FAUBOURG

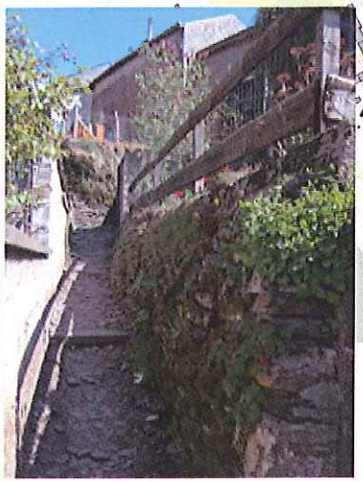
















Venelle existante
Venelle à créer



Centre-ville de Neufchâteau

Objectifs:
- Favoriser le cheminement piéton

Avantages:
- Améliorer l'accès au faubourg
- Permettre des liaisons aisées entre le haut et le bas de la ville

Inconvénient:
- Les venelles à créer nécessitent l'acquisition de terrain le long des parcelles.

Mesures:
- Signaler et mettre en valeur les venelles
- Installer des luminaires afin de favoriser l'utilisation des venelles (sentiment de sécurité)
- Améliorer la propreté en installant des poubelles et en interdisant le dépôt des poubelles des particuliers
- Nouveau revêtement de sol

Coût: €
Echéance: Moyen terme

Direction générale des Transports
ville de neufchâteau
STRATEC
CREN

Planche 3.2.3.3

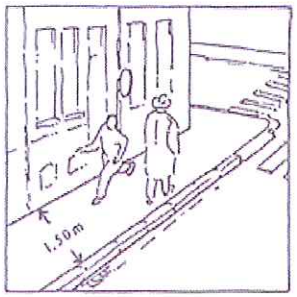
AMENAGEMENTS DES TROTTOIRS

Un des principaux objectifs du PCM est de favoriser le cheminement piéton dans Neufchâteau.

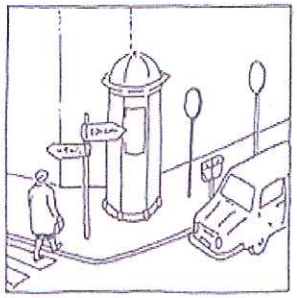
En complément aux aménagements de zones de rencontre et de voirie à circulation partagée, le réaménagement de nombreux trottoirs dans le centre-ville de Neufchâteau est indiqué afin de faciliter le cheminement piéton, notamment celui des élèves des différentes écoles du centre-ville et celui des personnes à mobilité réduite.

Ces aménagements devront être réalisés sur les grands axes centraux de Neufchâteau (rue Roosevelt, Rue Saint-Roch, Rue de la Victoire, Rue Bataille, Rue Burnotte), sur les liaisons entre le centre-ville, les futurs parkings qui seront construits et les pôles d'activités (rue des Écoles, rue Cheravoie, avenue de la Gare, ...)
L'objectif est de permettre aux visiteurs du centre-ville de se garer à la périphérie de la ville, puis ensuite d'emprunter des cheminements piétons agréables afin de rejoindre l'hypercentre.

Les trottoirs sont considérés comme confortables si la largeur est d'au moins 1,5m. De plus, certains panneaux de signalisation (notamment dans la rue Roosevelt) devront être déplacés afin de ne pas entraver la circulation piétonne.



Largeur minimale:
• Rue étroite: 1,50 m.
• Rue moyenne: 2,50 m.



Dégager le parcours piéton des poteaux et obstacles.



Panneau de signalisation mal placé
- Rue du Palais de Justice -

AMENAGEMENTS DES TROTTOIRS

Exemple : Avenue de la Victoire



Le trottoir de l'Avenue de la Victoire pourrait être réaménagé de façon à rendre plus aisé le cheminement piéton et surtout le cheminement cycliste. En effet, la présence des arbres longeant l'avenue pose actuellement problème. Ils sont protégés par une bordure ce qui laisse très peu de place au cheminement cycliste

Une solution serait d'installer des grilles galvanisées autour des troncs d'arbres au niveau du trottoir. Celles-ci protégent l'arbre tout en permettant aux cyclistes et piétons de marcher ou rouler dessus.

AMENAGEMENTS DE VOIRIE LOCALE A CIRCULATION PARTAGÉE

Exemple : Rue du Clos des Seigneurs



La sécurisation des piétons dans ce type de voirie passe par la matérialisation d'un espace partagé (revêtement) afin d'inciter à circuler à vitesse réduite

Direction générale des Transports | ville de neufchâteau | STRATEC | CREN

Source: Manuel des espaces publics bruxellois, Editions IRIS, 1995

Planche 3.2.3.4

PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RUE BURNOTTE

Etat actuel:

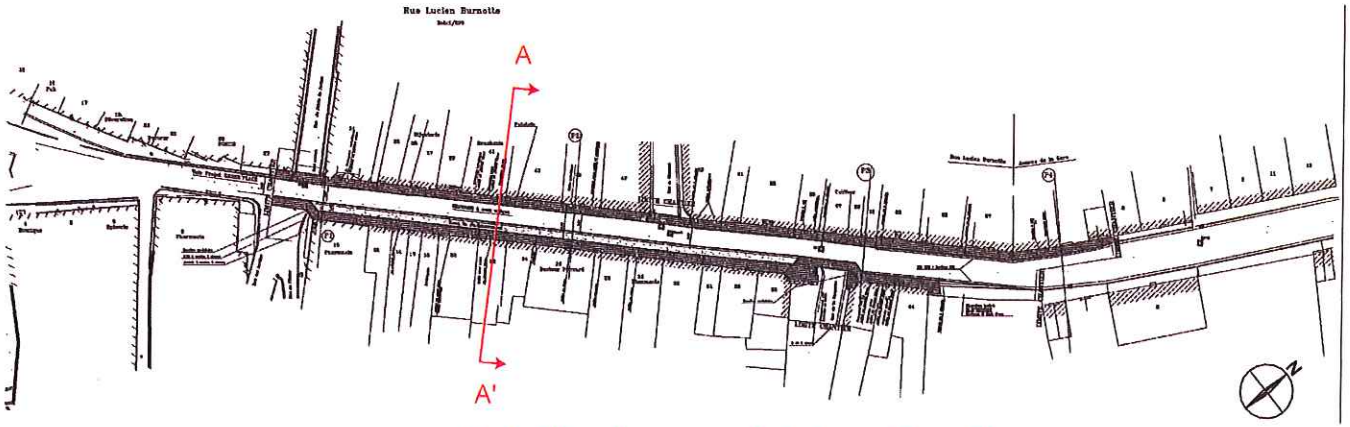
La rue est actuellement à sens unique.
Des commerces se situent de part et d'autre de la chaussée.
Les voitures stationnent sur une bande de stationnement le long de la chaussée.



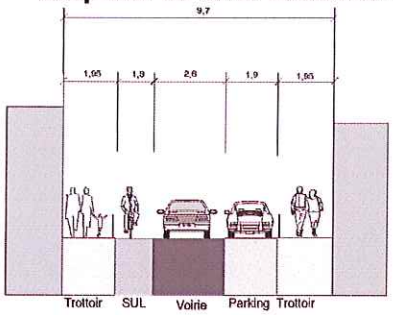


Centre-ville de Neufchâteau

Etat projeté:



Coupe AA' de la rue Lucien Burnotte



Aménagement d'un SUL

Projet d'aménagement de la rue Burnotte:

Le projet prévoit une chaussée à sens unique, d'une bande de circulation (comprenant le SUL) de 3.9m de large. Une bande de stationnement serait aménagée côté pair de la rue entre les numéros 10 et 38. Des trottoirs (au même niveau que la chaussée) de 1.95m de large seraient protégés contre le stationnement sauvage par des potelets.

La mise en place de Sens Unique Limité (SUL) dans la rue Burnotte permet d'améliorer le cheminement des cyclistes sur toutes les voiries à sens unique. Les cyclistes allant dans le même sens que le sens unique se partageront la chaussée avec les voitures. Les cyclistes empruntant le SUL circuleront dans une bande délimitée sur la chaussée.

Objectifs:

- Favoriser la convivialité entre les différents modes de déplacements
- Améliorer l'accessibilité pour les PMR
- Aménager un cheminement pour cyclistes sur un itinéraire structurant de la commune de Neufchâteau qui permette la liaison entre le centre-ville et la gare de Longlier

Avantages:

- Favoriser le cheminement doux, notamment le cheminement des élèves de l'Athénée Royal fondamental et de l'Institut St Joseph
- Favoriser l'intermodalité train/ vélo
- Favoriser le cheminement des PMR

Inconvénients:

- Créer une situation à laquelle les chestrolais ne sont pas habitués (cyclistes à contre-sens)
- Demande une attention particulière lors des croisements cyclistes/ bus

Mesures d'accompagnement:

- Limiter la vitesse à 30km/h
- Installer des racks à vélos à différents pôles générateurs de déplacements de Neufchâteau
- Installer des potelets pour matérialiser la limite entre le trottoir et la chaussée
- Prévoir l'aménagement de l'arrêt de bus "Pharmacie"

Coût: €€ **Echéance: Court terme**

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — CREN

Source: DST Province de Luxembourg

Planche 3.2.3.5

PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RUE ROOSEVELT

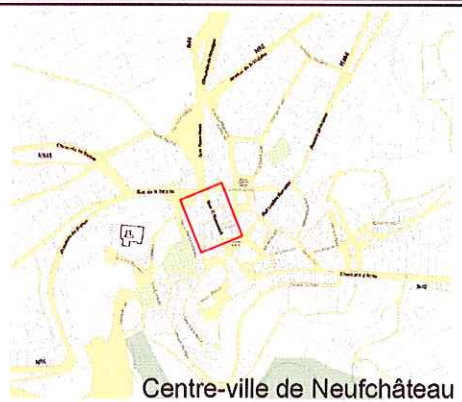
Etat actuel:

Une bande de stationnement longitudinal est située côté impair de la chaussée et offre une vingtaine de stationnement dans toute la rue.

Le problème actuel se pose lorsque deux véhicules de gros gabarits (camions ou bus) se croisent. En effet, la voirie n'est pas assez large pour que ces croisements s'effectuent aisément.

L'éclairage est assuré par des luminaires autoroutiers; il n'est donc pas adapté à la rue Roosevelt. De plus, les pylones occupent de l'espace; ce qui peut gêner le cheminement piéton.





Centre-ville de Neufchâteau

Etat projeté:

Coupe de la rue Roosevelt (Coupe AA')

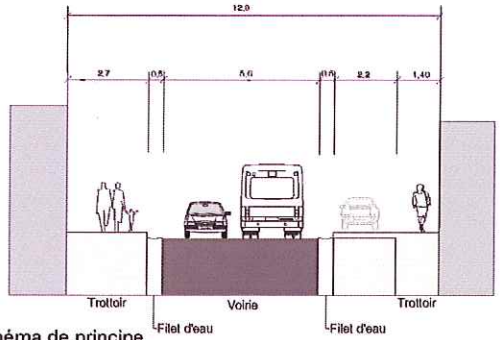
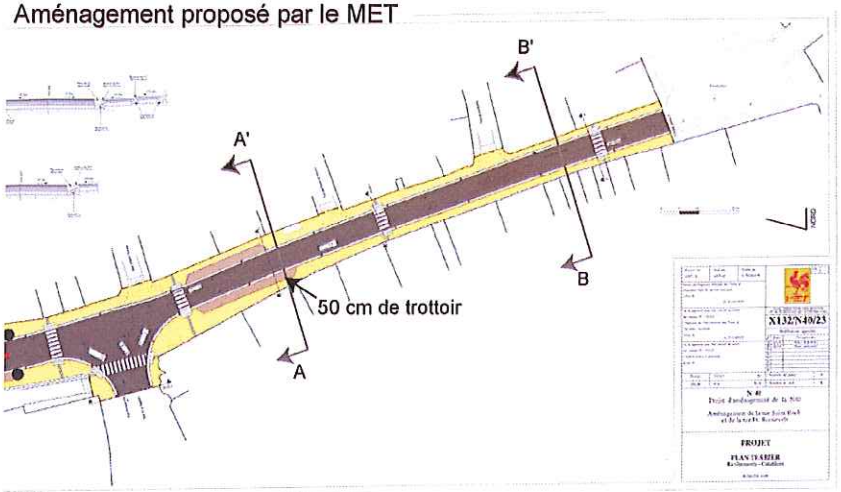
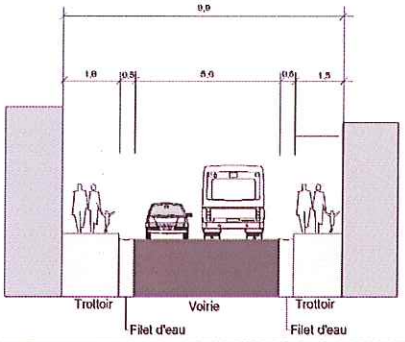


Schéma de principe proposé par STRATEC : suppression d'une place de stationnement par rapport au projet du MET

Aménagement proposé par le MET



Coupe de la rue Roosevelt (Coupe BB')



Projet d'aménagement de la rue Roosevelt

Le MET souhaite une largeur de chaussée de 6,6m permettant aux TEC et aux Poids Lourds de se croiser plus facilement.
La Commune souhaite un cheminement piéton confortable tout en gardant des stationnements près des commerces. Cette rue est en effet très empruntée, notamment par les élèves des écoles qui rejoignent l'arrêt de bus St Roch.
La suppression d'une place de stationnement (côté impair) permettrait un élargissement du trottoir (de 0,5m à 2,7m). De plus, la suppression de ce stationnement est cohérente avec l'approche globale de la politique de stationnement de ce PCM.

Objectifs: Favoriser la convivialité entre les différents modes de déplacements

Avantages:
- Favoriser et sécuriser le cheminement piéton, notamment celui des élèves vers la gare de bus St Roch
-Diminuer la congestion

Inconvénients:
- Augmentation de la vitesse des automobilistes
- Diminution des places de stationnement

Un compromis est à trouver entre la Commune et le MET qui ont des objectifs différents concernant l'aménagement de cette rue.

Mesures d'accompagnement:
- Limiter la vitesse à 30 km/h.
- Supprimer un place de stationnement par rapport au projet du MET (pour augmenter le trottoir)
- Aménager la Grand'Place avec un revêtement de couleur différente et des entrées de ville de manière à diminuer la vitesse au centre-ville
- Installer un nouvel éclairage urbain

Coût: €€
Echéance: Moyen terme

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — CREN

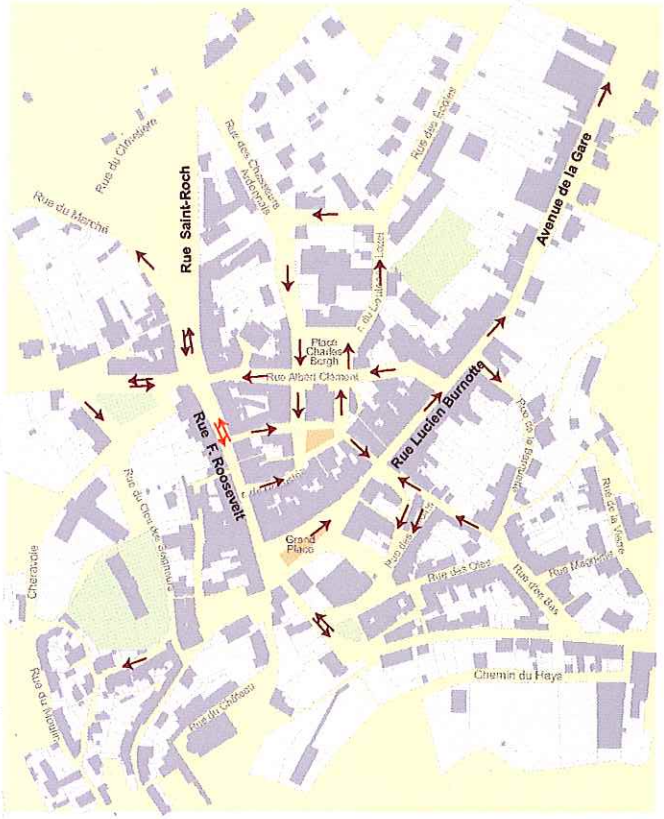
Planche 3.2.3.6

AMENAGEMENT DE LA RUE ROOSEVELT (2/2)

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
DE NEUFCHÂTEAU

PHASE 3 : PLAN D'ACTIONS - MAI 2007

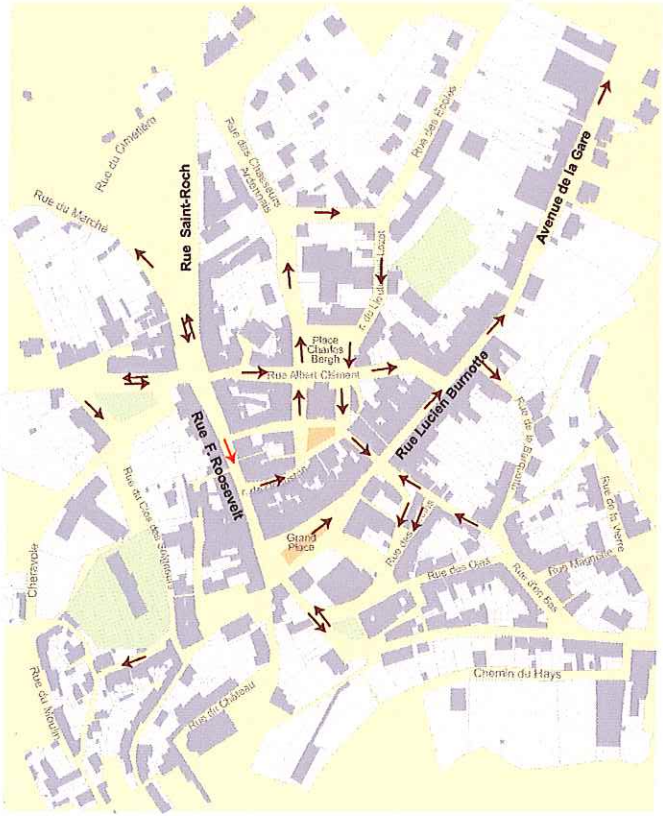
Scénario 1: Projet actuel
Rue à double sens de circulation



Caractéristiques:

- Elargissement de la voie de circulation pour faciliter les croisements bus/camion
- Compromis à trouver entre le stationnement et la largeur des trottoirs

Scénario 2:
Rue à sens unique



Caractéristiques:

- Envisager une boucle de circulation par la rue Burnotte, avenue de la Gare, rue Jules Poncelet, avenue de la Victoire

Objectifs du sens unique:

- Avoir une voie de circulation de 3m de large
- Maintenir le stationnement
- Permettre une circulation confortable pour les modes doux (trottoirs larges)

Avantages du sens unique de circulation (SC 2):

Aménagement de la rue Roosevelt avec:

- larges trottoirs pour les piétons
- places de stationnement supplémentaires
- 350 véhicules en moins dans la rue Roosevelt à l'heure de pointe du matin (8h15-9h15)

Inconvénients du sens unique de circulation:

- Impossibilité d'emprunter la rue Roosevelt pour accéder directement aux routes N40, N85 et N845
- Boucle Grand'Place - rue Burnotte - rue Jules Poncelet - avenue de la Victoire obligatoire pour accéder à la N40 en direction de Libramont et à la N845 en direction de Bertrix
- Augmentation du trafic dans d'autres rues de la ville: Grand'Place, rue Burnotte, av. de la Gare, rue J. Poncelet, av. de la Victoire (600 véhicules supplémentaires sur la Grand'Place à l'heure de pointe du matin (8h15-9h15))
- Modification des itinéraires des TEC
- Augmentation possible de la vitesse des automobilistes
- Incompatibilité avec les aménagements prévus à la Grand'Place et à la rue Burnotte

CONCLUSIONS:

- La mise à sens unique de la rue Roosevelt est incompatible avec les options d'aménagement du centre-ville, prises par la commune.
- Le projet présenté à la planche 3.2.3.6 est le meilleur compris entre les différentes contraintes en présence.

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — CREN

Echelle graphique

N

Source : Comptages STRATEC

Planche 3.2.3.7

AMÉNAGEMENT DE LA RUE DE LA BATAILLE

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
DE NEUFCHÂTEAU

PHASE 3 : PLAN D'ACTIONS - MAI 2007

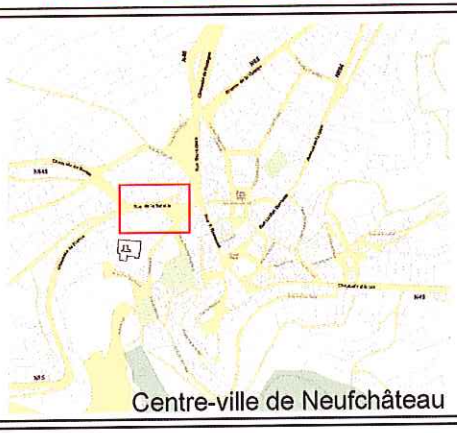
Etat actuel: 61 places

Les deux côtés de la chaussée sont alloués au stationnement. En effet, un stationnement en épi du côté nord de la rue situé avant la Place de la Foire offre 33 places de parking. Les parkings longitudinaux des deux côtés de la rue augmentent l'offre de 28 places. Le total des places est donc de 61.
La voirie est actuellement large (7m) et le stationnement en épi ne laisse place à aucun trottoir, ce qui rend le cheminement piéton dangereux sur cette voirie.



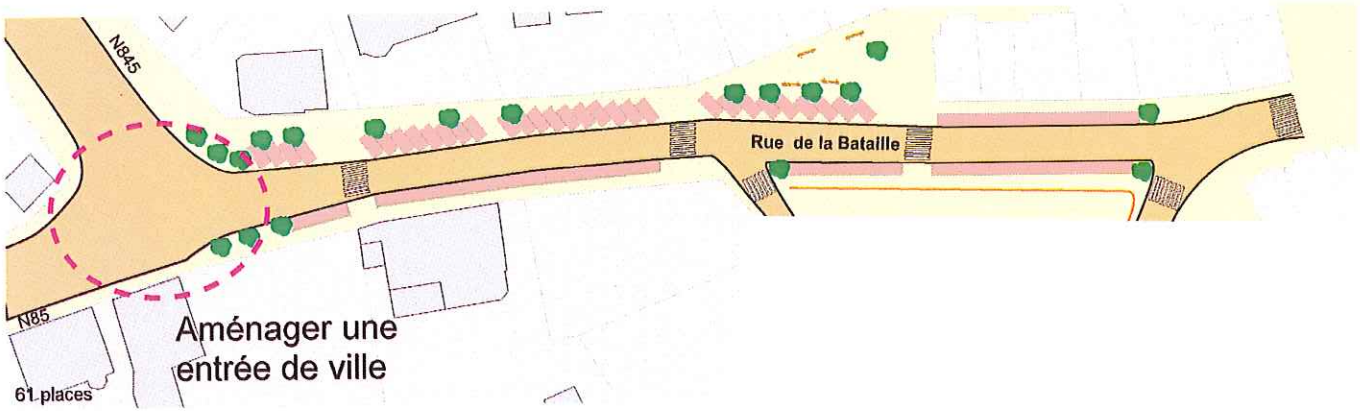






Principe d'aménagement

Le réaménagement de l'axe Bataille doit prioritairement assurer des cheminements piétons de qualité (trottoir de 2m20 d'un côté et de minimum 1m20 de l'autre côté, traversée piétonne sécurisée, diminution des vitesses des véhicules).
La réduction de la largeur des bandes de circulation à 2 x 3 m permet d'élargir les trottoirs.
La délimitation du stationnement permet une organisation structurée de l'espace.



Objectif:

- Réaménager l'axe pour marquer l'entrée dans le centre-ville de Neufchâteau

Avantages:

- Diminution des vitesses
- Amélioration de la sécurité des cheminements piétons
- Maintien de l'offre en stationnement
- Création d'un espace de convivialité

Inconvénient:

Mesures d'accompagnement:

- Réorganiser le carrefour N845-N85 pour marquer l'entrée de ville et encourager l'utilisation de la voirie à créer en prolongement de la rue du Cimetière
- Créer un espace convivial sur la placette

Coût: €€
Echéance: Moyen terme

Direction générale des Transports
ville de neufchâteau
STRATEC
CREN

Echelle graphique
0 m 20 m

N

Source :
PLI, STRATEC

Planche
3.2.3.8

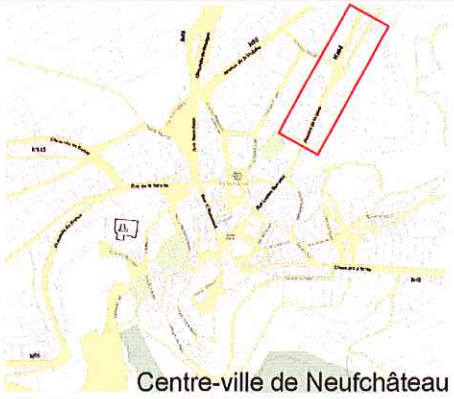
PROJET D'AMENAGEMENT DE L'AVENUE DE LA GARE

Etat actuel:

Le profil de l'avenue de la Gare n'est pas homogène du centre-ville à la gare de Longlier. En effet, la largeur du trottoir permet d'accueillir un cheminement doux et une place de stationnement sur certains tronçons alors qu'elle n'est que d'un mètre sur certaines autres sections.



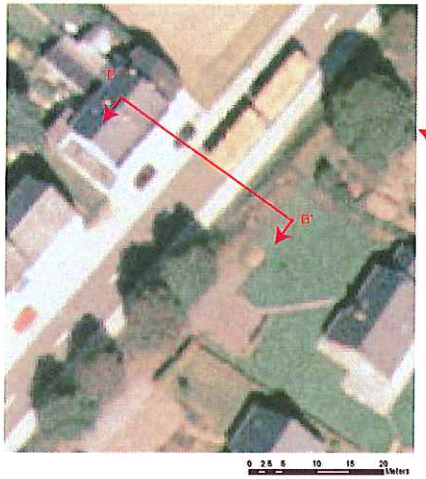
Avenue de la Gare



Centre-ville de Neufchâteau

Etat projeté:

Zoom



Coupe de l'Avenue de la Gare (Coupe BB')

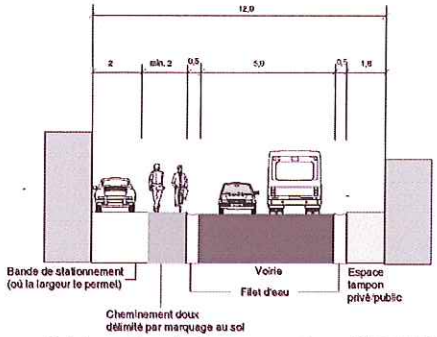
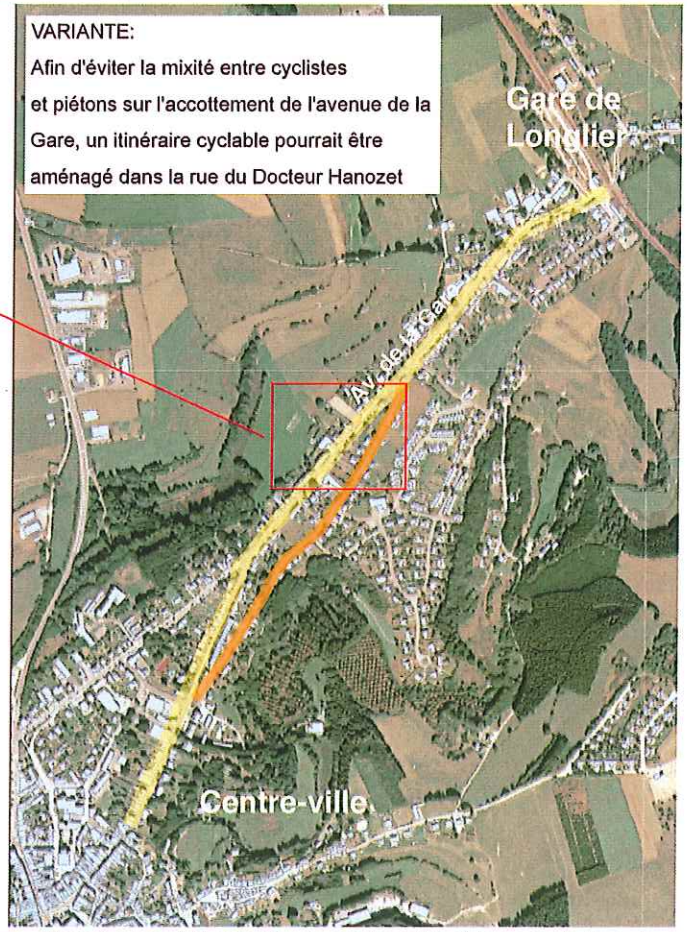


Schéma de principe proposé par STRATEC

VARIANTE:
Afin d'éviter la mixité entre cyclistes et piétons sur l'accottement de l'avenue de la Gare, un itinéraire cyclable pourrait être aménagé dans la rue du Docteur Hanozet



Cheminement doux entre le centre-ville et la gare de Longlier
Alternative de cheminement doux

Objectifs:

- Favoriser la convivialité entre les différents modes de déplacements
- Améliorer l'accessibilité pour les PMR
- Aménager un cheminement pour cyclistes sur un itinéraire structurant de la commune de Neufchâteau qui permette la liaison entre le centre-ville et la gare de Longlier

Avantages:

- Favoriser l'utilisation de la halte SNCB
- Sécuriser le cheminement des élèves de l'Athénée Royal Fondamentale

Inconvénient:

- Créer une zone partagée entre vélos et piétons

Mesures:

- Création d'un espace sécurisé pour les usagers faibles le long de la voirie
- Installation des racks à vélos à différents pôles générateurs de déplacements de Neufchâteau

Coût: €€

Echéance: Moyen terme

Source: DST Province de Luxembourg

Planche 3.2.3.9

Etat actuel: 18 places (stationnement toléré)
Le stationnement se fait sur le côté pair, le long de la chaussée. Le stationnement est interdit sur la chaussée du côté de la Cité adminisitrative.



Rue Cheravoie





Centre-ville de Neufchâteau

Etat projeté: 18 places
L'aménagement de la Cheravoie prévoit le marquage au sol des places de stationnement (actuellement tolérées) du côté pair de la chaussée.
Le nombre de places reste inchangé.

Deux places de stationnement "dépose-minute" pourraient être aménagées afin de solutionner le problème de dépose des enfants au Centre sportif aux heures de pointe.



SOLDE: 0 place

Objectif:
- Matérialiser des places de stationnement déjà utilisées et améliorer le cheminement piéton

Avantage:
- Aménagement peu cher à réaliser

Inconvénient:

Mesures d'accompagnement:
- Signaler ce nouvel aménagement
- Aménager la zone d'entrée du complexe sportif afin de la sécuriser
- Dessiner le marquage au sol
- Créer un passage piéton sur la rue des Clos des Seigneurs pour assurer la continuité de la Cheravoie

Coût: €
Echéance: Long terme

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — CREN

Echelle: 0 5 10 20 30 40 Meters

Planche 3.2.3.10

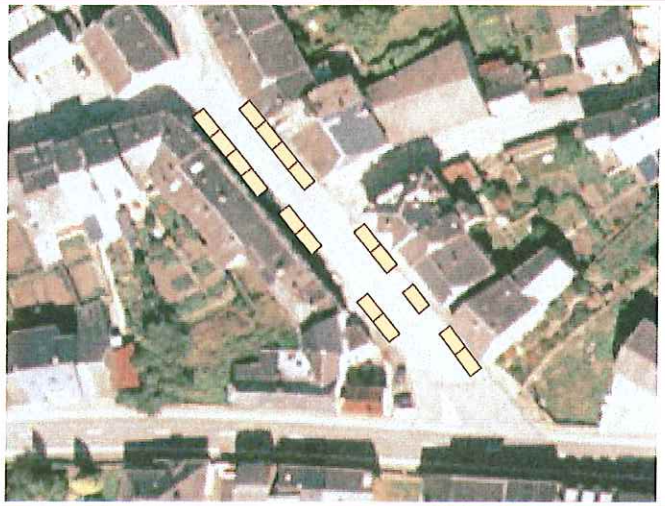
REAMENAGEMENT DE LA RUE D'EN BAS

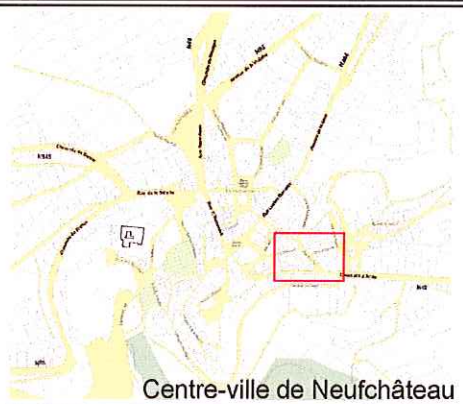
Etat actuel: 17 places

Le stationnement se fait longitudinalement sur les deux côtés de la chaussée. La rue d'En Bas à double sens de circulation est très large.
Le stationnement est actuellement toléré, aucun marquage au sol ne le délimite précisément.









Centre-ville de Neufchâteau

Objectif:
- Réaménager la rue pour créer un espace agréable dans un quartier d'habitation.

Etat projeté: 11 places

Projet d'aménagement de la rue d'En Bas:

Le réaménagement de cette rue consisterait en la création d'un espace convivial. Pour ce faire, le marquage au sol des places de stationnement actuelles est préconisé ainsi que la plantation de quelques arbres.
L'espace à l'intersection des rues d'En Bas et des Oies pourrait être aménagé en espace vert.

Coupe de la rue d'En Bas (Coupe A'A)

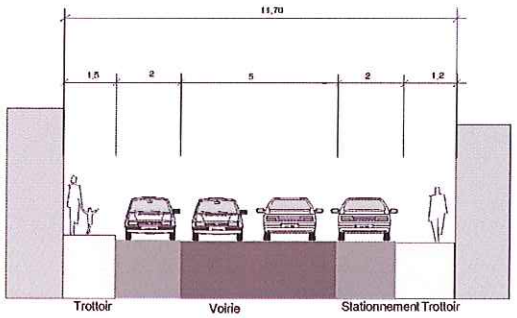
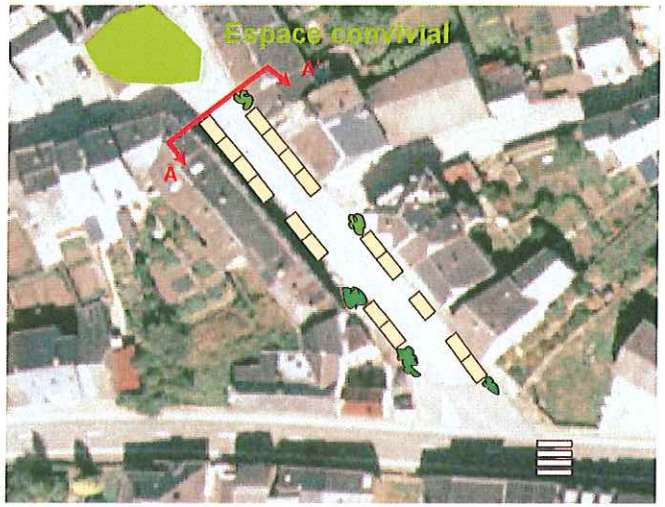


Schéma de principe proposé par STRATEC



Avantages:
- Aménagement peu cher à réaliser
- Aménagement d'un espace vert
- création de trottoirs sécurisés

Inconvénient:

Mesures d'accompagnement:
- Réserver ce stationnement aux riverains
- Créer un passage piéton permettant la traversée de la N40

Coût: €
Echéance: Long terme

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — CREN

Echelle:
0 5 10 20 30 40 m

Planche 3.2.3.11

Les abords des écoles peuvent être sécurisés de différentes manières:

1. En signalant la présence de l'école

→ par une signalétique ludique et visible délimitant les abords de l'école





→ par des panneaux de signalisation



→ par un marquage au sol



2. En réduisant la vitesse des automobilistes par la mise en place de:

→ ralentisseur



→ feux tricolores



3. En limitant les arrêts de voitures devant l'école

→ par des potelets



4. En protégeant les enfants de la voirie:

→ par des gardes-corps



5. En mettant en place des quais de débarquement

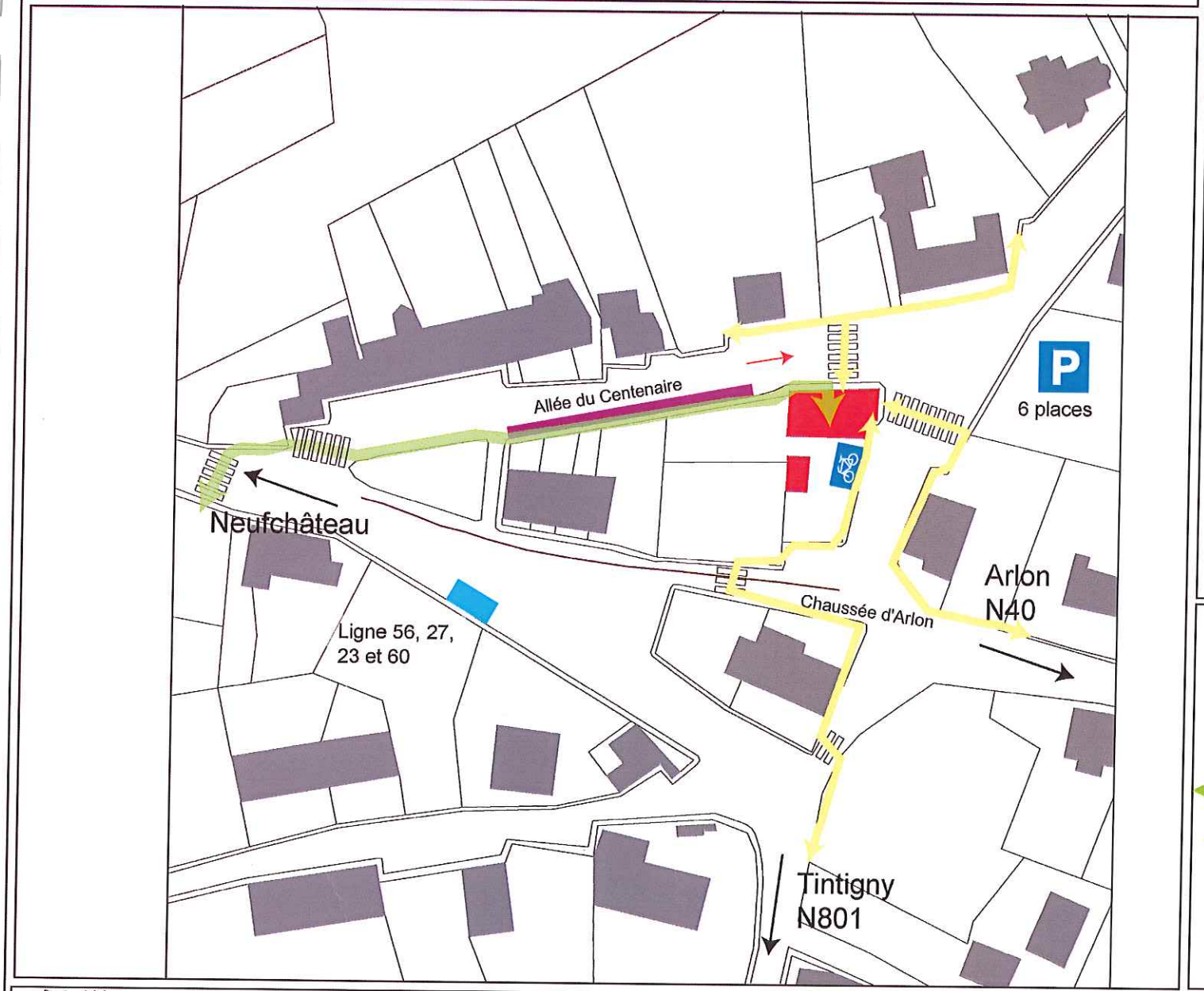
Source : www.vise.be/bulletin/crayon.jpg
www.bivv.be
www.agglo-plainecentrale94.fr
http://www.fms.be/catalogue/potelet.jpg
http://www.bivv.be/

Planche 3.2.3.12

AMENAGEMENT DU CARREFOUR DE L'ECOLE COMMUNALE "LES ROCHES" A HAMIPRE

PCM NEUFCHÂTEAU

PHASE 3 :PLAN D'ACTIONS - MAI 2007



Sécurisation des abords de l'école:

Des passages piétons pourraient être aménagés aux abords de l'école afin de sécuriser le franchissement de la N40.

Une ligne continue pourrait être mise en place sur la Chaussée d'Arlon (N40) afin de réduire la vitesse des automobilistes sur cet axe aux abords de l'école.

La zone de dépose située dans l'allée du Centenaire est à améliorer en construisant un trottoir en dur.

Etant donné que 40% des elèves habitent le village, les cheminements piétons aux abords de l'école sont à requalifier.

LÉGENDE

- Ecole communale
- Arrêt de bus TEC
- Depose-minute
- Cheminement piéton à aménager
- Cheminement piéton utilisé par les élèves
- Parking à vélos
- Sens unique

Direction générale des Transports

ville de neufchâteau

STRATEC

CREN

Source : CORENS, MET - D 311

N

Echelle: 0 5 10 20 30 40 Meters

Planche 3.2.3.13

SÉCURISATION DES PIÉTONS RUE ALBERT CLÉMENT

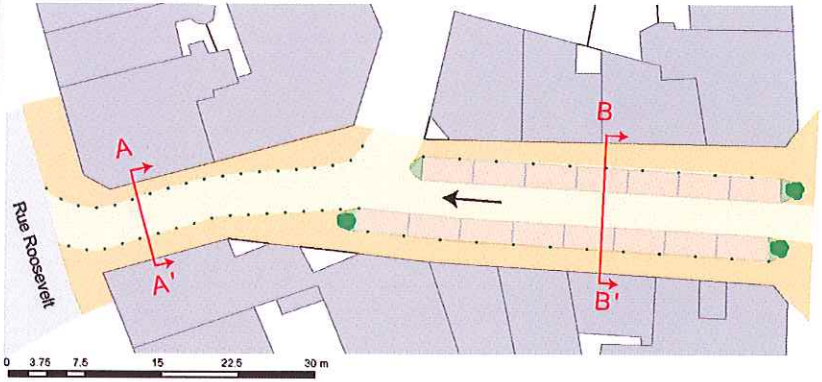
Etat actuel:
Les trottoirs sont actuellement assez étroits, ce qui rend difficile le cheminement des enfants qui se rendent de l'Institut St Joseph à la piscine situé à Cheravoie.





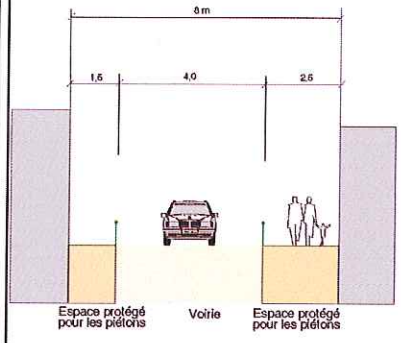
Centre-ville de Neufchâteau

Etat projeté: Schéma de principe

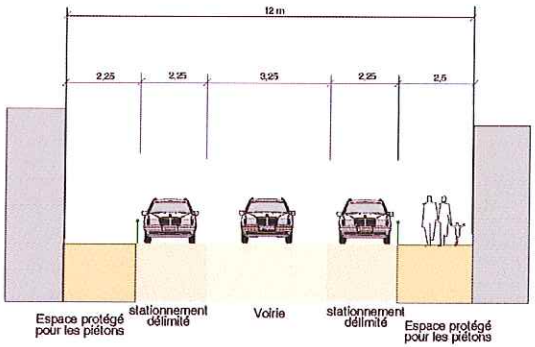


Aménagement de la rue en zone de rencontre (20 km/h) comme autour de la Place Bergh :

- largeur de voie suffisante pour les interventions des pompiers
- sens unique à partir de la place Bergh
- 15 emplacements de stationnement marqués au sol
- espace protégé (potelets) pour les piétons de 2 m 50 continu d'un côté de façon à faciliter le cheminement des piétons
- espace protégé (potelets) pour les piétons variant de 1 m 50 à 3 m sur l'autre côté



Coupe AA' de la rue Albert Clément



Coupe BB' de la rue Albert Clément

Objectif:

- Aménager un cheminement piéton sécurisé, notamment pour les élèves de l'Institut St Joseph

Avantages:

- Aménagement participant à la revitalisation urbaine
- Maintien de l'offre en stationnement
- Aménagement en synergie avec les PDS

Inconvénient:

- Requalifciation complète de l'ensemble de la rue

Mesures d'accompagnement:

- Réaménager le cheminement piéton sur tout le parcours des élèves, de l'Institut St Joseph jusqu' à la piscine

Coût: €€
Echéance: Court terme

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — CREN

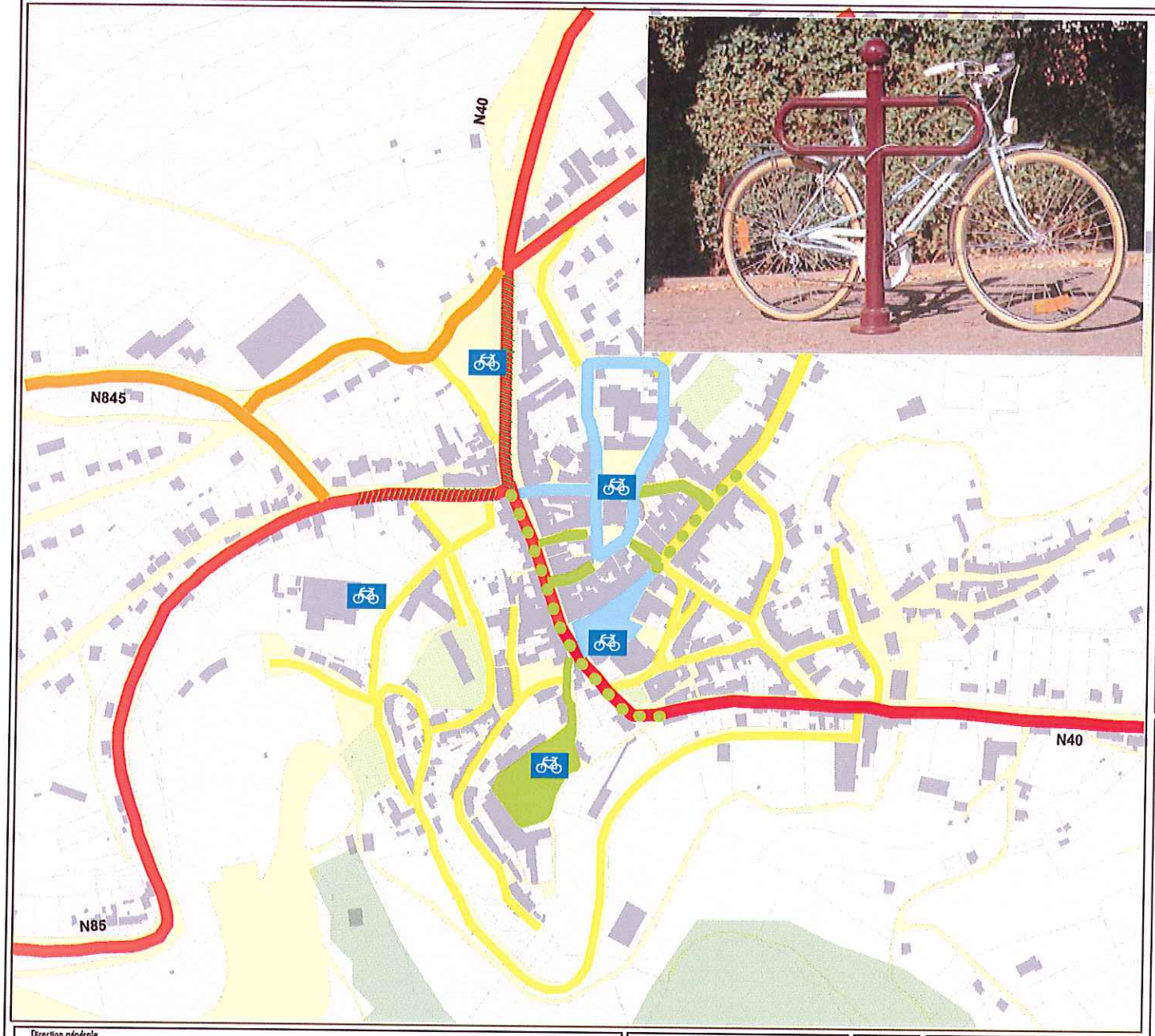
Planche 3.2.3.14

LOCALISATION DES PARKINGS A VELOS

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
DE NEUFCHÂTEAU

PHASE 3 :PLAN D'ACTIONS - MAI 2007

- Pour faciliter l'utilisation des vélos, des racks à vélos sont mis en place à 5 endroits, (générateurs de déplacements) de la commune:
  - la place Bergh
  - la Grand'Place
  - la place St-Michel
  - le parking St-Roch (arrêt de bus)
  - le complexe sportif.



LÉGENDE

- rack à vélos
- voirie principale
- voirie secondaire
- voirie locale
- zone 30 (avec trottoirs)
- zone 30 (sans trottoirs)
- zone de rencontre
- aménagements urbains

Direction générale des Transports

ville de neufchâteau

STRATEC

CREN

Echelle graphique
0 m 50 m 200 m

N

Source :
Relevés STRATEC
décembre 2006

Planche
3.2.3.15

RÉSEAU CYCLABLE COMMUNAL

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
DE NEUFCHÂTEAU

PHASE 3 : PLAN D'ACTION - MAI 2007







Contrainte :
- présence de dénivellé important

Schéma directeur cyclable de la direction des routes du Luxembourg:
Le schéma directeur cyclable du Luxembourg prévoit l'aménagment d'itinéraires:
- de desserte du centre de Neufchâteau par le nord-est (tronçon de 3,2km sur la N85)
- de desserte du centre de Neufchâteau par le sud-est (tronçon sur la N40)
- de liaison avec Libramont (14,4km) par la N40
- de laison vers l'est du district de Neufchâteau (par la N845).

Action à prendre en charge par le MET :
Création de pistes cyclables ou de marquages au sol assurant l'attention des automobilistes envers les cyclistes sur les voiries, à l'approche du centre-ville

Action à prendre en charge par la commune:
Entretien et balisage de chemins agricoles comme alternative au réseau de voirie régionale pour relier le centre ville et les principaux villages (stabilisation des chemins en terre)

LÉGENDE

- Piste cyclable existante
- Piste cyclable à aménager
- Chemin à privilégier pour les déplacements
- Potentiel de liaison entre 2 RAVeL
- Itinéraire cyclable sur voirie régionale proposé par le schéma directeur cyclable de la direction des routes du Luxembourg
- AUTOROUTE
- VOIRIE PRINCIPALE
- VOIRIE SECONDAIRE
- VOIRIE DE LIAISON
- CHEMIN DE FER
- ZONE BOISÉE

Direction générale des Transports

ville de neufchâteau

STRATEC

CREN

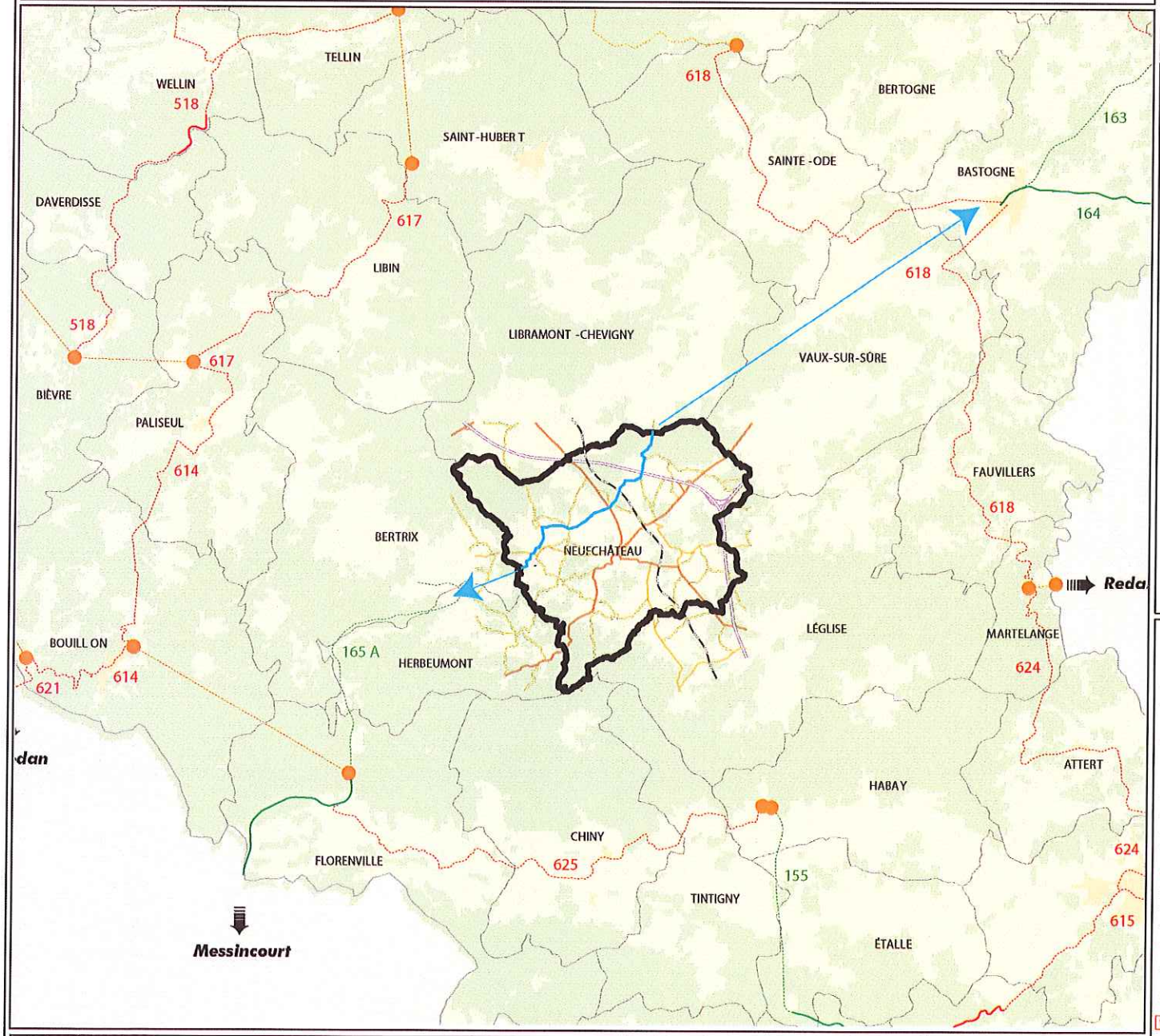
Echelle graphique
0 m 500 m 2 km

N

Source : Schéma directeur cyclable de la direction des routes du Luxembourg

Planche 3.2.3.16

LIAISONS DE PROMENADES AU SEIN DU RÉSEAU RAVEL



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE NEUFCHÂTEAU

PHASE 3 : PLAN D'ACTION - MAI 2007

Constats :

- Deux itinéraires Ravel aboutissent de part et d'autre de la commune de Neufchâteau (Itinéraire n°164 à Bastogne et l'itinéraire n°165 à Florenville)

- Un tronçon potentiel sur une voie SNCB désaffectée (165A) se rapproche de Neufchâteau par les communes de Herbeumont et Bertrix

- Un tronçon potentiel sur une voie SNCV désaffectée (618) relie Marche-en-Famenne, Bastogne et Martelange

Potentiel :

- Création d'une liaison entre les tronçons Ravel proches de Neufchâteau par le balisage d'un itinéraire cyclable passant par Petitvoir, Grandvoir, Tournay, Semel, Morival et Tronquoy

Division de l'Aménagement et de l'Urbanisme (DGATLP)
Direction générale des Routes et Autoroutes (MET)
Direction générale des Voies hydrauliques (MET)

Tronçons aménagés ou en cours d'aménagement sur base

- de voies SNCB désaffectées
- de voies SNCV désaffectées
- chaînons de liaison
- Tronçons praticables sur base des chemins de halage

Édition 2005

Tronçons à aménager en priorité sur base

- de voies SNCB désaffectées
- chaînons de liaison

Tronçons potentiels sur base

- de voies SNCB désaffectées
- de voies SNCV désaffectées
- des chemins de halage (voies hydrauliques)
- chaînons de liaison

1 2 3 4 Itinéraires numérotés pour lesquels il existe une publication

Noyaux d'habitat d'au moins 15 hab./ha
Zone forestière
Liaison avec les autres régions ou pays

Direction générale des Transports
ville de neufchâteau
STRATEC
CREN

Echelle graphique
0 km 2 km 10 km

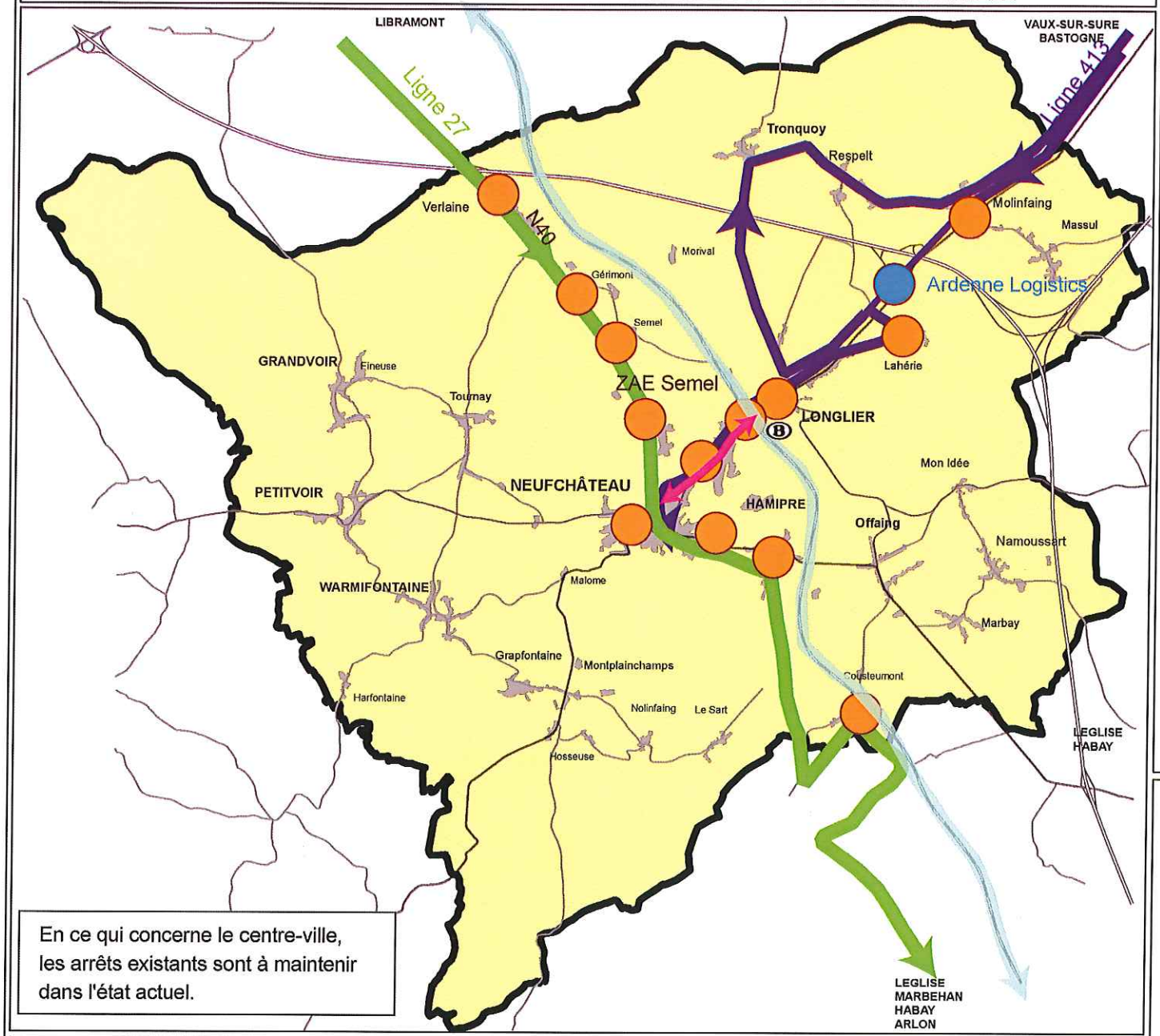
N

Réalisation cartographique :
Source :
ICEDD asbl
www.icedd.be

Planche 3.2.3.17

3.2.4 PLAN DE CIRCULATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

POTENTIALITES D'AMELIORATION DE L'OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN



En ce qui concerne le centre-ville, les arrêts existants sont à maintenir dans l'état actuel.

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
DE NEUFCHÂTEAU

PHASE 3: PLAN D'ACTIONS - MAI 2007

- Les lignes 27 et 413 pourraient être utilisées pour desservir les nouveaux pôles générateurs de déplacements de Neufchâteau. Ces deux lignes présentent un réel intérêt car elles donnent accès à des localités importantes de la province: Libramont, Marbehan et Bastogne.
- Ainsi, la ligne 27 (Libramont-Marbehan) dessert déjà un arrêt à la ZAE de Semel. Celui-ci pourrait être plus utilisé du fait de l'augmentation de fréquentation de la ZAE.
- La ligne 413 (Bastogne-Neufchâteau) pourrait proposer une nouvelle desserte à proximité d'Ardenne Logistics. Cet arrêt se ferait entre l'arrêt Molinfaing et Lahérie (Centre) dans le sens Bastogne-Neufchâteau. Dans le sens Neufchâteau-Bastogne, la boucle passant par Lahérie pourrait se prolonger jusqu'à Ardenne Logistics puis desservir Longlier, Tronquoy...
- Pour favoriser l'utilisation du bus auprès des navetteurs en train, une solution à court terme serait d'encourager les navetteurs à utiliser le TELBUS (en plus des lignes 60, 27/2 et 413) pour relier le centre-ville de Neufchâteau à la gare de Longlier. Si la demande est élevée, un service régulier pourra être envisagé.

LÉGENDE

- Ligne 413: Bastogne-Neufchâteau (TEC)
- Ligne 27: Libramont-Marbehan (TEC)
- Arrêt de TEC actuel
- Arrêt de TEC proposé
- Ligne SNCB
- Liaison centre-ville-Gare assuré essentiellement par le TELBUS

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — CREN

Echelle graphique
0 m 500 m 2 km

N

Source :
horaires et plans
TEC Namur-Luxembourg

Planche
3.2.4.1

ANALYSE COÛTS-BENEFICES D'UN ARRÊT D'UN TRAIN IC A LA GARE DE LONGLIER (1/3)

OBJECTIF:

Calculer le nombre de voyageurs supplémentaires à Longlier qui justifierait un arrêt d'un train IC à l'heure de pointe du matin.

Nombres de personnes voyageant actuellement entre 6h et 9h du matin en train vers les destinations situées au Nord de Neufchâteau

Origine	Déplacements mécanisés	Déplacements en train vers toutes les destinations	Part de marché du train par rapport aux autres moyens mécanisés	Déplacements en train vers toutes les destinations situées au Nord de Neufchâteau
Neufchâteau	1278	203	15.9%	128
Vaux-Sur-Sûre	1151	17	1.5%	14
Léglise	1060	75	7.1%	35
Herbeumont	416	28	6.7%	25
Total:	2627	323	12.3%	202

Source: Etude STRATEC 2001, Evaluation du marché potentiel des chemins de fer en cas de réouverture des tronçons (...) Libramont-Bastogne (...) Prévisions 2005 établies sur la base des données du recensement de 1991.

Matrice origines-destinations des usagers SNCB actuels aux heures de pointe du matin (6h-9h):

Répartition par gare d'origine

Origine \ Dest.	Longlier	Libramont	Marbehan	Total	Hypothèse
Neufchâteau	73	30	25	128	*
Vaux-Sur-Sûre	0	14	0	14	100% des voyageurs se rendent dans la gare la plus rapidement accessible en voiture
Léglise	0	0	35	35	
Herbeumont	0	25	0	25	
Total:	73	69	60	202	

*Nombre basé sur les montées comptées aux gares de Longlier, Libramont et Marbehan par la SNCB en 2003.

Matrice origines-destinations des usagers de l'IC 2129 qui s'arrêterait à Longlier à 7h07, avec report à la gare de Longlier:

Origine \ Dest.	Longlier	Libramont	Marbehan	Total	Hypothèses
Neufchâteau	51	0	0	51	Voir les hypothèses de la planche suivante
Vaux-Sur-Sûre	2	4	0	6	
Léglise	4	0	10	14	
Herbeumont	1	9	0	10	
Total	58	13	10	81	

- HYPOTHESES:

Nous avons décidé de ne pas nous intéresser aux trains allant vers le Sud car 3 trains entre 6h25 et 7h26 desservent Arlon et Luxembourg à partir de Longlier sans correspondance, en moins d'une heure, ce qui est compétitif par rapport à la voiture.
Cette direction n'est donc pas prioritaire si on décide de faire arrêter un IC à Longlier.
Cette analyse ne porte donc que sur les trajets vers les gares situées au Nord de Neufchâteau (Ciney, Namur, Bruxelles...).

Le bassin de clientèle des usagers de la gare de Longlier s'étend sur les communes de Neufchâteau, Léglise, Vaux-sur-Sûre et Herbeumont.

Il y a actuellement 3 trains directs vers Bruxelles qui passent aux gares de Libramont et Marbehan entre 6h et 9h. On suppose que l'attractivité d'un arrêt d'un train InterCity permettra de drainer 40% de la population d'usagers de la période 6h-9h.

Notre calcul est purement théorique car il est effectué uniquement pour un train IC à l'heure de pointe du matin, sous réserve que le cadencement des IC le permette.

Nous avons supposé que le train IC arrêté à Longlier serait par exemple le 2129 qui s'arrête à 7h14 à Libramont. Celui-ci s'arrêterait donc à 7h07 pendant 1 minute à la gare de Longlier.
La charge de ce train à hauteur de Longlier est de 241 passagers.

Pour le calcul du trajet moyen entre chaque commune et la gare, nous avons supposé que la population de la commune se concentrait en un centroïde situé à la maison communale de chaque commune.

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — GREN

N

Source : SNCB, Mappy, STRATEC

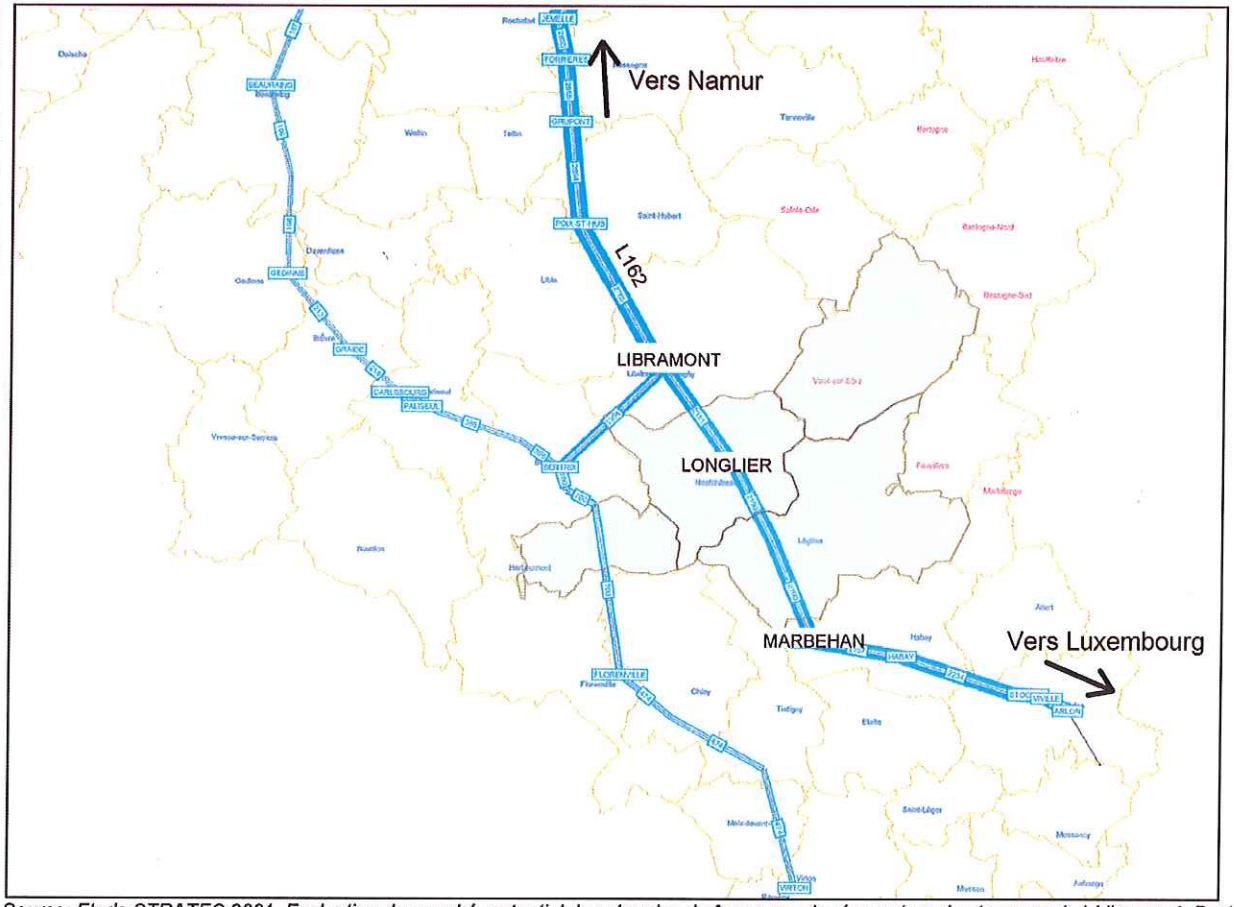
Planche 3.2.4.2

ANALYSE COÛTS-BENEFICES D'UN ARRÊT D'UN TRAIN IC A LA GARE DE LONGLIER (2/3)

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
DE NEUFCHÂTEAU

PHASE 3 : PLAN D'ACTIONS - MAI 2007

Carte de la voie ferrée (Ligne 162)



Source: Etude STRATEC 2001, Evaluation du marché potentiel des chemins de fer en cas de réouverture des tronçons (...) Libramont- Bastogne, (...)

Durée des trajets entre chaque commune (centroïde) et les gares de Longlier, Libramont et Marbehan

Trajet	En voiture (minutes)	Combinaison Voiture+ Train			Gain de temps (minutes)
		Trajet Commune-Gare de Longlier (minutes)	Trajet en train gare de Longlier- Gare Libramont ou Marbehan (minutes)	Total trajet combiné (minutes)	
Vaux-Sur-Sure - Libramont	18	13	6	19	0
Léglise - Marbehan	14	11	10	21	0
Herbeumont-Libramont	25	30	6	36	0
Neufchâteau-Libramont	13	3	6	9	4
Neufchâteau-Marbehan	21	3	10	13	8

Source: Mappy et SNCB

- Report sur la gare de Longlier:

On fait l'hypothèse que cette halte du train IC2129 à la gare de Longlier n'engendre pas de report modal.
La totalité des chestrolais qui prenaient le train à Libramont (12) et Marbehan (10) prendraient le train à Longlier si l'IC s'y arrêtait. L'effectif d'usagers chestrolais prenant le train à Longlier serait donc de 51.

Le trajet pour aller de Vaux-Sur-Sûre à Libramont est de 18 minutes en voiture et 19 minutes en train (à partir de la gare de Longlier).
Ce trajet est donc peu attractif en train.
On suppose que seulement 2 usagers sur 6 vont changer leur gare de départ et utiliser celle de Longlier.

Le trajet pour aller de Léglise à Marbehan est de 14 minutes en voiture et 21 minutes en train (à partir de la gare de Longlier).
Ce trajet est donc peu attractif en train.
On suppose que seulement 4 usagers sur 14 vont changer leur gare de départ et utiliser celle de Longlier.

Le trajet pour aller de Herbeumont à Libramont est de 25 minutes en voiture et 36 minutes en train (à partir de la gare de Longlier). Ce trajet est donc peu attractif en train.On suppose que seul 1 usager sur 10 va changer sa gare de départ et utiliser celle de Longlier.

LEGENDE

Bassin de clientèle

Charge moyenne journalière en 1999

Source : SNCB, Mappy, STRATEC

Planche 3.2.4.3

ANALYSE COÛTS-BENEFICES D'UN ARRÊT D'UN TRAIN IC A LA GARE DE LONGLIER (3/3)

BENEFICES

Les usagers venant de Léglise, Vaux-Sur-Sûre et Herbeumont ayant reporté leur gare de départ à Longlier ne gagnent pas de temps. On considérera que leur bénéfice en confort (moins de trajet en voiture) compense la perte de temps. Seuls les chestrolais gagnent du temps pouvant être comptabilisé en minutes*voyageurs.

Origine	Libramont	Marbehan	Total
Gain de temps (en min) de Neufchâteau/ usager	4	8	12
Nombre et gare actuelle des usagers ayant changé leur gare de départ pour celle de Longlier	12	10	22
Total minutes*voyageurs par jour ouvrable	48	80	128
Total heures*voyageurs par an	176	294	470

Total de minutes*voyageurs/jour ouvrable gagnées: 128 minutes*voyageurs

COÛTS

Les usagers qui se trouvent dans le train IC qui serait arrêté à la gare de Longlier vont être ralentis. D'après les comptages de la SNCB, il y 241 passagers dans le train qui est à Libramont à 7h14. La halte à Longlier ferait perdre 2 minutes à chaque passager.

Nombre de minutes perdues:	2
Nombre de navetteurs ralentis par cet arrêt:	241
Total minutes pour tous les usagers/jour ouvrable (minutes*voyageurs)	482
Total minutes pour tous les usagers/an (heures*voyageurs)	1767

Total de minutes*voyageurs/jour ouvrable perdues: 482 minutes*voyageurs

SOLDE

Total de minutes*voyageurs/jour ouvrable perdues: 354 minutes*voyageurs

CONCLUSION

L'écart entre les minutes*voyageurs perdues et gagnées avec cette halte à Longlier ne se resorbera pas.

Le déficit de minutes*voyageurs calculé sur base de nos hypothèses pour la halte de Longlier risque d'autant moins de se resorber que les orientations prises par la SNCB en matière d'aménagement ne contribueront pas à améliorer l'attractivité de la halte (suppression du bâtiment de la gare de Longlier, absence de kiosque à journaux, de croissanterie...).

Cependant, notre analyse est partielle car elle ne prend pas en compte la fréquentation potentielle de cette halte par les employés du parc logistique du Centre Ardennes ni les nouveaux déplacements qui pourraient être induits.

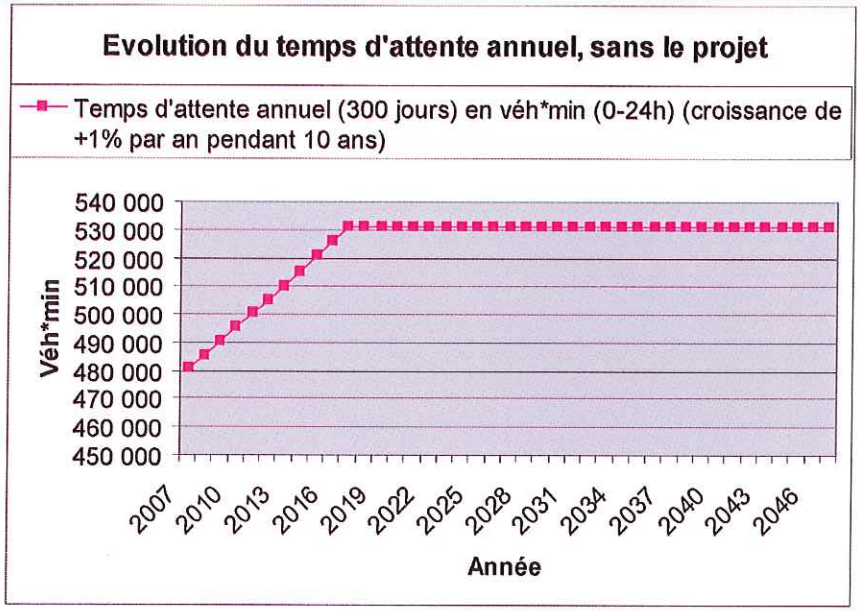
En outre, notre analyse néglige aussi les gains en vie humaine (diminution du taux d'accidents en voiture) et environnementaux (diminution de dégagement de CO_2) mais cela justifie une analyse approfondie à réaliser par la SNCB (avec notamment la réalisation d'une enquête dans les gares concernées).

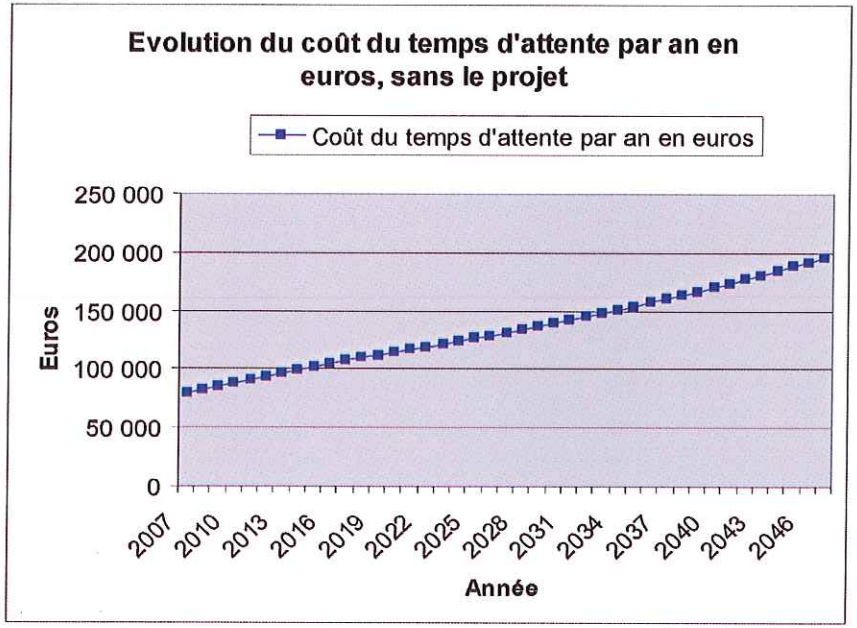
→ STRATEC propose d'améliorer le temps de correspondance aux gares de Libramont et Marbehan.

Source : SNCB, Mappy, STRATEC

3.2.5 PROBLEMES PARTICULIERS

SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU DE LONGLIER (1/4)





OBJECTIFS:

Calculer le TRI, c'est-à-dire le Taux de Rendement Interne pour la collectivité.

En d'autres mots, il s'agit du taux d'intérêt qu'il faudrait obtenir pour placer cet argent (investissement) public de manière aussi rentable que dans le projet.

- HYPOTHESES:
  Calcul d'amortissement du tunnel sur 40 ans.

  - Automobilistes

  Calcul des pertes de temps au passage à niveau sur base des flux de véhicules comptés dans les 2 sens sur 24 heures un jour ouvrable (avec ventilation horaire par quart d'heure)
  Calcul annuel réalisé en supposant que les trafics routiers et ferroviaires annuels sont égaux à 300 fois les trafics d'un jour ouvrable moyen.

  La population de Neufchâteau ayant augmenté de 9.5% en 16 ans (du 01/01/1990 au 01/01/2006), le taux de croissance annuel de la population appliqué aux flux de trafic sur les 10 premières années du projet est de 0.594%.

  L'étude réalisée par Idelux pour le projet de ZAE de Ardennes Logistics met en évidence qu'il n'y aura pas de flux spécifiques supplémentaires sur la N85 au niveau du passage à niveau, aucun facteur correctif sur le trafic n'est donc pris en compte pour cela.

  Calcul des pertes de temps des véhicules au passage à niveau : la fermeture d'une barrière dure 3 minutes et on suppose que tous les véhicules n'y arrivent pas en même temps, la perte moyenne est donc estimée à 1,5 minutes (à multiplier par le nombre de véhicules).

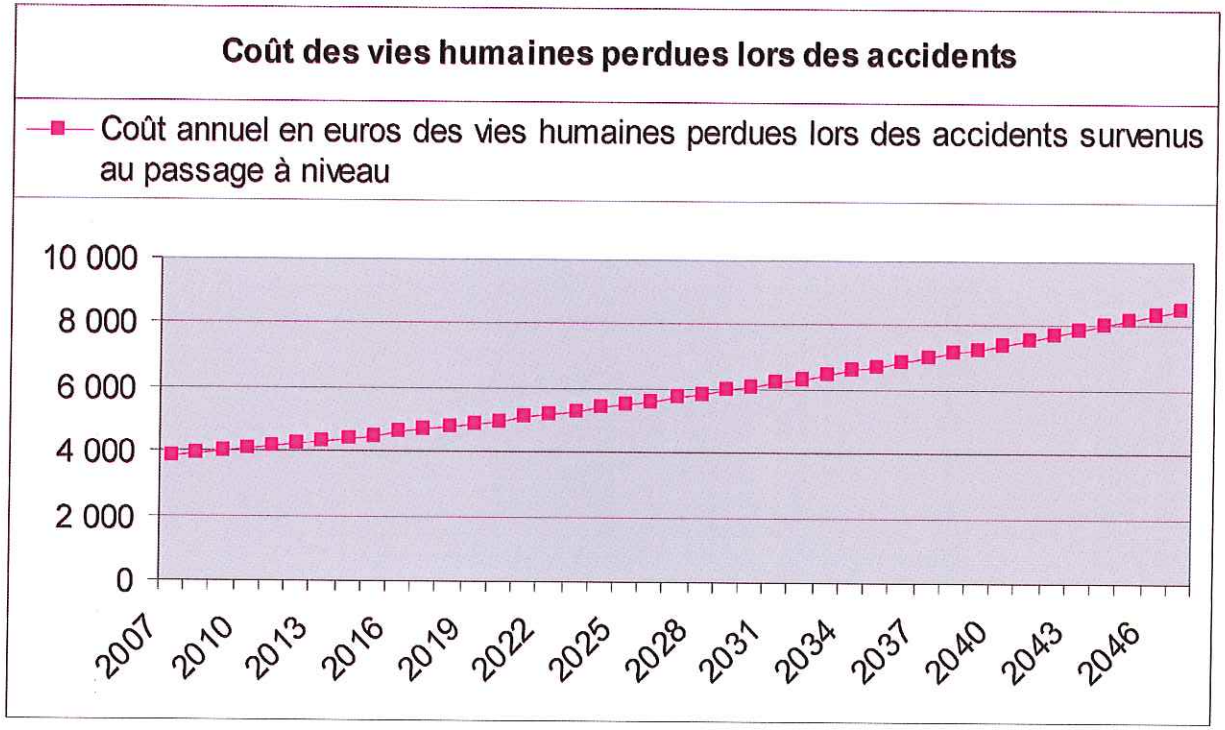
Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — CREN

N

Source : SNCB, SNCF, Université de Montréal

Planche 3.2.5.1

SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU DE LONGLIER (2/4)



- HYPOTHESES (suite):

- Accidents

Accidents aux passages à niveau: prise en compte uniquement des vies humaines perdues et non des dégâts matériels.

- Trains

Calcul des pertes de temps au passage à niveau sur base des horaires SNCB de fermeture des passages à niveau sur 24h un jour ouvrable.

Passage des trains constant sur les 40 années (pas d'augmentation de fréquence et donc pas d'augmentation de la fréquence de fermeture du passage à niveau).

-Tunnel

Amortissement de l'ouvrage d'art sur 40 ans

Valeur résiduelle de l'investissement en fin de durée de vie, prise égale à 5% de la valeur de l'investissement.

- Calculs économiques

Evaluation du projet sur la période de 40 ans (calcul de rentabilité socio-économique), construction supposée du tunnel dès 2007.

Taux d'actualisation retenu pour le calcul de la VAN de 4.00% (hors inflation).

Source : SNCB, SNCF, Université de Montréal

SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU DE LONGLIER (3/4)

Calcul de la rentabilité du projet

Année	Coûts (euros)			Bénéfices (euros)				Solde (euros)	Rentabilité	
Année	Coût construction du tunnel	Coût entretien annuel du tunnel	Somme des coûts annuels liés au tunnel	Bénéfices annuels en euros pour le trafic	Bénéfices annuels en euros pour les accidents	Valeur Résiduelle (VR) de l'investissement (pont) au bout de la période considérée	Sommes des bénéfices	Solde (euros)	Calcul de la Valeur Actualisée Nette (VAN) en euros	Calcul du Taux de Rendement Interne pour la collectivité (TRI) en %
2007	2 100 000	0	-2 100 000	80 148	3 858	0	84 006	-2 015 994		
2008	0	10 000	-10 000	82 568	3 935	0	86 503	76 503		
2009	0	10 000	-10 000	85 062	4 014	0	89 076	79 076		
2010	0	10 000	-10 000	87 631	4 094	0	91 725	81 725		
2011	0	10 000	-10 000	90 277	4 176	0	94 453	84 453		
2012	0	10 000	-10 000	93 004	4 259	0	97 263	87 263		
2013	0	10 000	-10 000	95 812	4 345	0	100 157	90 157		
2014	0	10 000	-10 000	98 706	4 431	0	103 137	93 137		
2015	0	10 000	-10 000	101 687	4 520	0	106 207	96 207		
2016	0	10 000	-10 000	104 758	4 611	0	109 368	99 368		
2017	0	10 000	-10 000	107 921	4 703	0	112 624	102 624		
2018	0	10 000	-10 000	110 080	4 797	0	114 877	104 877		
2019	0	10 000	-10 000	112 281	4 893	0	117 174	107 174		
2020	0	10 000	-10 000	114 527	4 991	0	119 518	109 518		
2021	0	10 000	-10 000	116 818	5 090	0	121 908	111 908		
2022	0	10 000	-10 000	119 154	5 192	0	124 346	114 346		
2023	0	10 000	-10 000	121 537	5 296	0	126 833	116 833		
2024	0	10 000	-10 000	123 968	5 402	0	129 370	119 370		
2025	0	10 000	-10 000	126 447	5 510	0	131 957	121 957		
2026	0	10 000	-10 000	128 976	5 620	0	134 596	124 596		
2027	0	10 000	-10 000	131 556	5 733	0	137 288	127 288		
2028	0	10 000	-10 000	134 187	5 847	0	140 034	130 034		
2029	0	10 000	-10 000	136 870	5 964	0	142 835	132 835		
2030	0	10 000	-10 000	139 608	6 083	0	145 691	135 691		
2031	0	10 000	-10 000	142 400	6 205	0	148 605	138 605		
2032	0	10 000	-10 000	145 248	6 329	0	151 577	141 577		
2033	0	10 000	-10 000	148 153	6 456	0	154 609	144 609		
2034	0	10 000	-10 000	151 116	6 585	0	157 701	147 701		
2035	0	10 000	-10 000	154 138	6 717	0	160 855	150 855		
2036	0	10 000	-10 000	157 221	6 851	0	164 072	154 072		
2037	0	10 000	-10 000	160 365	6 988	0	167 353	157 353		
2038	0	10 000	-10 000	163 573	7 128	0	170 701	160 701		
2039	0	10 000	-10 000	166 844	7 270	0	174 115	164 115		
2040	0	10 000	-10 000	170 181	7 416	0	177 597	167 597		
2041	0	10 000	-10 000	173 585	7 564	0	181 149	171 149		
2042	0	10 000	-10 000	177 056	7 715	0	184 772	174 772		
2043	0	10 000	-10 000	180 598	7 870	0	188 467	178 467		
2044	0	10 000	-10 000	184 210	8 027	0	192 237	182 237		
2045	0	10 000	-10 000	187 894	8 188	0	196 081	186 081		
2046	0	10 000	-10 000	191 652	8 351	0	200 003	190 003		
2047	0	10 000	-10 000	195 485	8 518	105 000	309 003	299 003		
Total	2 100 000	400 000	-2 500 000	5 493 300	241 541	105 000	5 839 841	3 339 841	**304 828**	**4.845%**

Le taux de rendement interne du tunnel est de 4,8%; ce qui est peu étant donné que les accidents ont été surévalués et que nous n'avons pas pris en compte dans l'analyse l'impact du transit que cet ouvrage d'art générerait vers le centre-ville.

En conclusion, STRATEC pense que ce tunnel devrait être réalisé.

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — CREN

N

Source : SNCB, SNCF, Université de Montréal

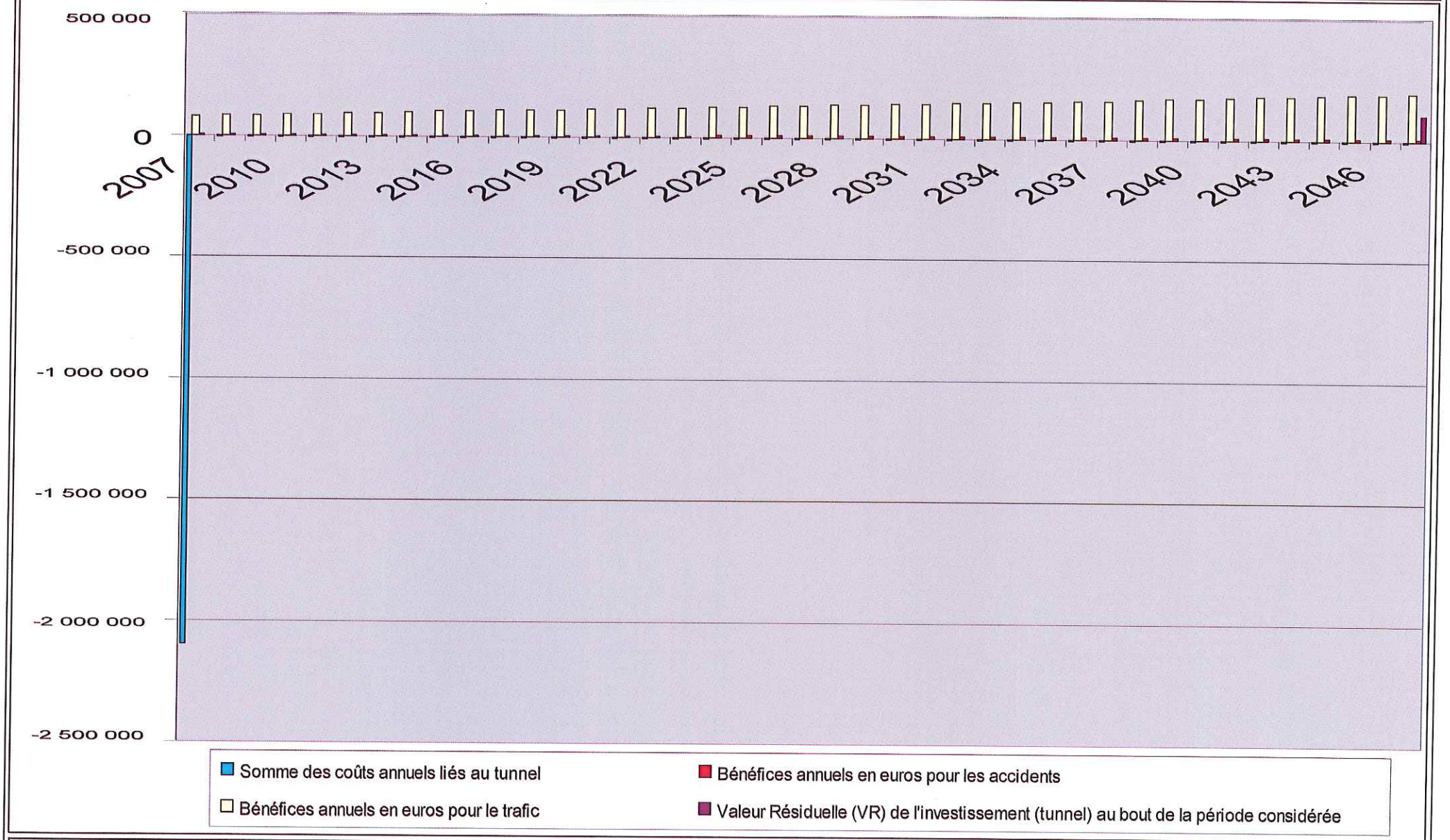
Planche 3.2.5.3

SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU DE LONGLIER (4/4)

Analyse coûts - bénéfices du passage à niveau de Longlier

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
DE NEUFCHÂTEAU

PHASE 3 :PLAN D'ACTIONS - MAI 2007



Direction générale des Transports

ville de neufchâteau

STRATEC

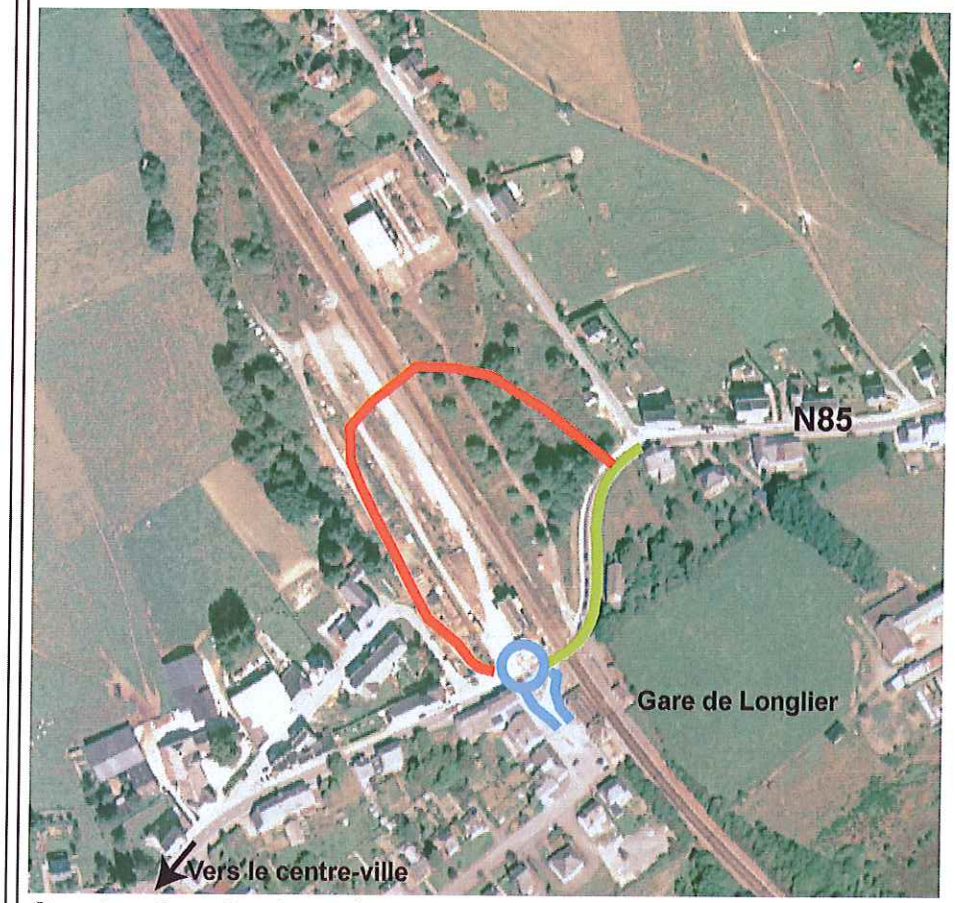
GREN

N

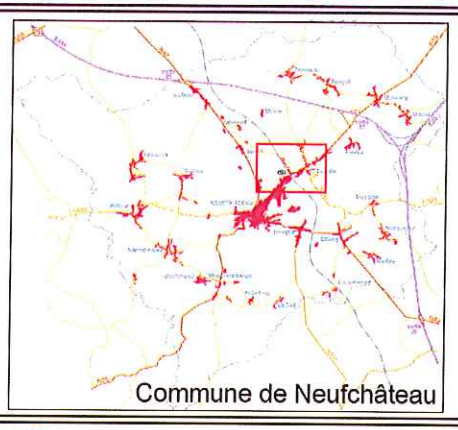
Source : SNCB, SNCF, Université de Montréal

Planche 3.2.5.4

PROJETS CONCERNANT LE PASSAGE A NIVEAU



- Tunnel pour piétons et cyclistes
- Tunnel pour voitures
- Rond-point



Objectif:
- Sécuriser la traversée de la voie ferrée à hauteur de la gare de Longlier

Avantages:
- Baisse probable du risque d'accidents au passage à niveau
- Sécurise le cheminement piéton
- Supprime les attentes des automobilistes lors du passage des trains

Inconvénients:
- Coût élevé
- Augmentation potentielle du trafic de transit
- La présence d'escaliers empêche l'utilisation du passage souterrain par les cyclistes

Construction d'un tunnel
Déviation de la route N85 vers un tunnel situé près de la sous-station de la SNCB, 200m en amont de l'actuel passage à niveau. Ce passage inférieur rejoindra la N85 à hauteur de la Croix Corin.

Construction d'un couloir sous les voies pour les usagers "faibles"
Aménagement d'un couloir inférieur pour les piétons sous les voies au niveau du passage à niveau actuel.

Rond-point place de la Gare
Construction d'un rond-point sur le Place de la Gare pour fluidifier le trafic et créer des jonctions entre plusieurs voiries

Mesure d'accompagnement :
- Signalisation informant les automobilistes de ce nouvel aménagement
- Possibilité d'aménager une rampe au niveau des escaliers du passage sous les voies pour permettre aux cyclistes d'emprunter les passage en poussant leur vélo

Coût: €€€€
Echéance: Long terme

Direction générale des Transports
ville de neufchâteau
STRATEC
CREN

Echelle:
0 20 40 80 120 160 Meters

Planche 3.2.5.5

CARREFOUR SUR LA RN 845 ENTRE WARMIFONTAINE ET TOURNAY



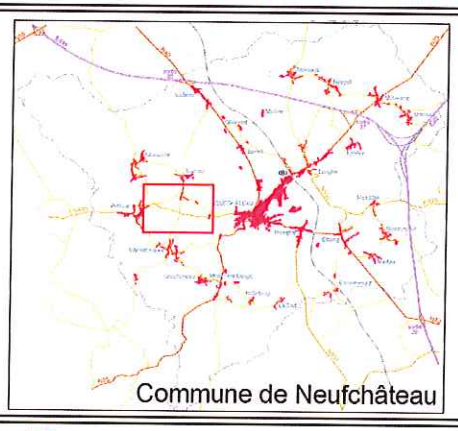
2 à 4 accidents ont été recensés à ce carrefour entre 1992 et 2002.

Ce carrefour constitue un des endroits dangereux de la RN845 car il est situé sur le haut d'une côte, ce qui rend l'intersection peu visible.

La route nationale RN845 est prioritaire. Les automobilistes venant de Tournay et Warmifontaine sont arrêtés par un "cédez le passage".

La traversée de cette route nationale est effectuée par les automobilistes allant de Tournay à Warmifontaine ou Montplainchamps.





Objectif:
- Sécuriser le carrefour sur la RN 845 entre Warmifontaine et Tournay

Avantage:
- Diminution des risques d'accidents à ce carrefour

Inconvénient:

Mesures à envisager :
- Implantation de panneaux signalant l'intersection en amont et en aval du carrefour
- Création d'un marquage rouge au milieu de la chaussée pour prévenir le danger et interdire le dépassement au niveau de l'intersection
- Elagage régulier des arbres pour améliorer la visibilité
- Prévention "sécurité routière" à la sortie des discothèques

Coût: €
Echéance: Court terme

Direction générale des Transports
ville de neufchâteau
STRATEC
CREN

Echelle:
0 95 190 380 570 760 Meters

Planche 3.2.5.6

SECURITE DANS LES VILLAGES DE LA COMMUNE

Verlaine: L' éclairage public est très éloigné de la voirie actuellement.



Rue de Verlaine



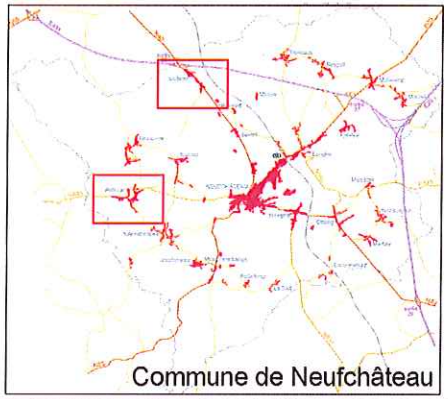
Verlaine



Petitvoir

Petitvoir: Sécurité du village qui est traversé par la route du MET

Une étude concernant la sécurité aux abords de la voirie à Verlaine et Petitvoir est en cours à la Commune de Neufchâteau.



Commune de Neufchâteau

Objectif:
- Sécuriser la traversée des villages (notamment Petitvoir et Verlaine)

Avantage:
- L'éclairage augmente la visibilité et donc diminue le risque des accidents

Inconvénient:

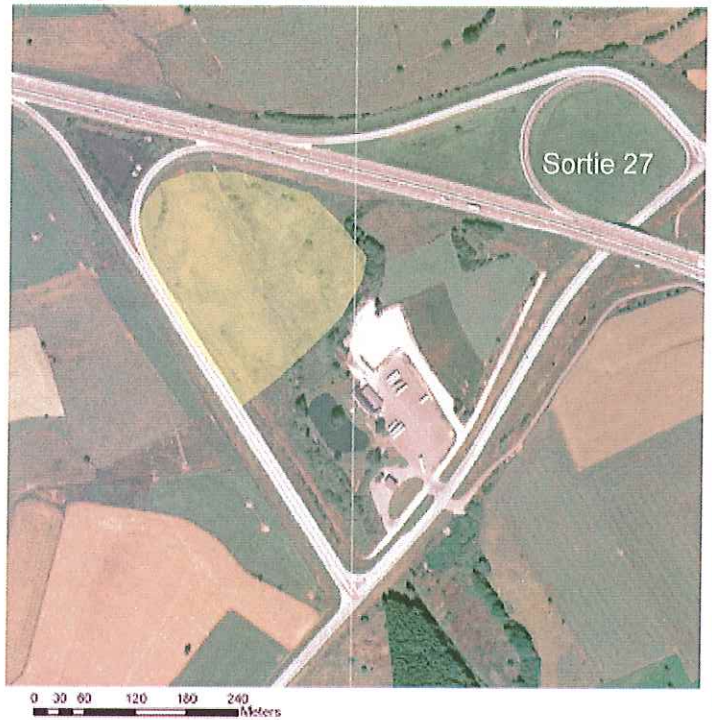
Mesures d'accompagnement:
- A Verlaine, rapprocher l'éclairage public de la chaussée

Recommandations:
Ce PCM étant focalisé sur le centre-ville de Neufchâteau, une approche spécifique à chaque village de la Commune n'est pas prévue.
Une analyse spécifique de chaque village devrait être envisagée dans le cadre d'une étude complémentaire.

Coût: €
Echéance: Moyen terme

STATIONNEMENT DES CAMIONS ET DES MOBIL-HOMES DANS NEUFCHATEAU

Parking situé à la sortie 27 de l'autoroute E411



Le parking de la gendarmerie, situé à la sortie 27 de l'autoroute pourrait servir au stationnement des camions.

Etat actuel:

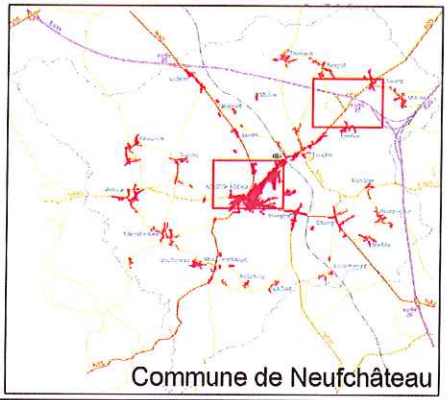
Des camions stationnent actuellement, la nuit et surtout le week-end au parking St Roch et à divers endroits de la commune.
Ces véhicules de gros gabarit posent problème car ils occupent une place de stationnement importante et peuvent gêner la circulation.

Parking situé sur la Chaussée de Recogne



Le parking du Marché Couvert pourrait être utilisé par les chauffeurs de camions pour stationner pendant la nuit puisqu'il est actuellement sous-occupé.

Le stationnement des mobil-homes dans la ville de Neufchâteau pose de plus en plus problème.
Lors du réaménagement des abords du lac, une aire de stationnement devrait être prévue pour accueillir ces véhicules de gros gabarit.



Objectif:

- Permettre aux chauffeurs de Poids Lourds de stationner leur camion à proximité de Neufchâteau pendant la nuit et le week-end

Avantage:

- Le site de la sortie 27 est deja clôturé ce qui augmente la sécurité du parking

Inconvénient:

- Le parking situé à la sortie 27 est plus éloigné du centre-ville que le parking du marché couvert.

Mesure d'accompagnement:

- Sécuriser le parking par l'installation de caméras et un éclairage efficace

CONCLUSION:

Même si le problème n'est pas crucial à l'heure actuelle, une reflexion s'impose et des mesures doivent être envisagées pour permettre aux chauffeurs de Poids Lourds de garer leur camion sur un site aménagé à proximité de Neufchâteau.

Coût: €€
Echéance: Moyen terme

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — CREN

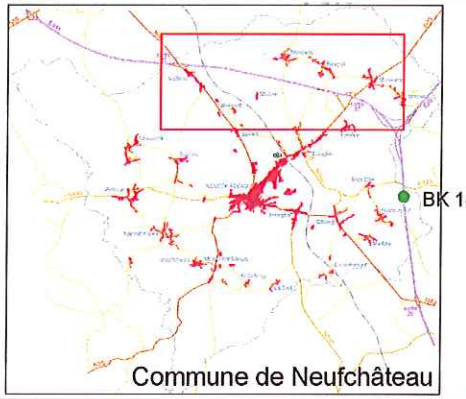
Echelle:

Planche 3.2.5.8

STATIONNEMENT DES VOITURES AUX ABORDS DE L'AUTOROUTE (POUR LE COVOITURAGE)

Abords de l'autoroute E411





Objectif:
- Favoriser les possibilités de covoiturage dans la région

Avantage:
- Diminuer la congestion aux abords des grandes villes
- Réduire les émissions de CO2

Inconvénient:

Etat actuel:
Des parkings improvisés destinés aux personnes pratiquant le covoiturage se trouvent aux sorties d'autoroute 26 (à Verlaine), 27 (Molinfaing) et 28 (Léglise).
Le MET a déjà réalisé des études sur ce type de parking. Trois parkings, situés aux sorties d'autoroute 26, 27 et 28, seront aménagés au cours des années 2007 et 2008.



Parking de Molinfaing

Mesures d'accompagnement:
- Engager une réflexion sur les parkings destinés aux personnes pratiquant le covoiturage
- Sensibiliser les habitants de la commune de Neufchâteau au covoiturage

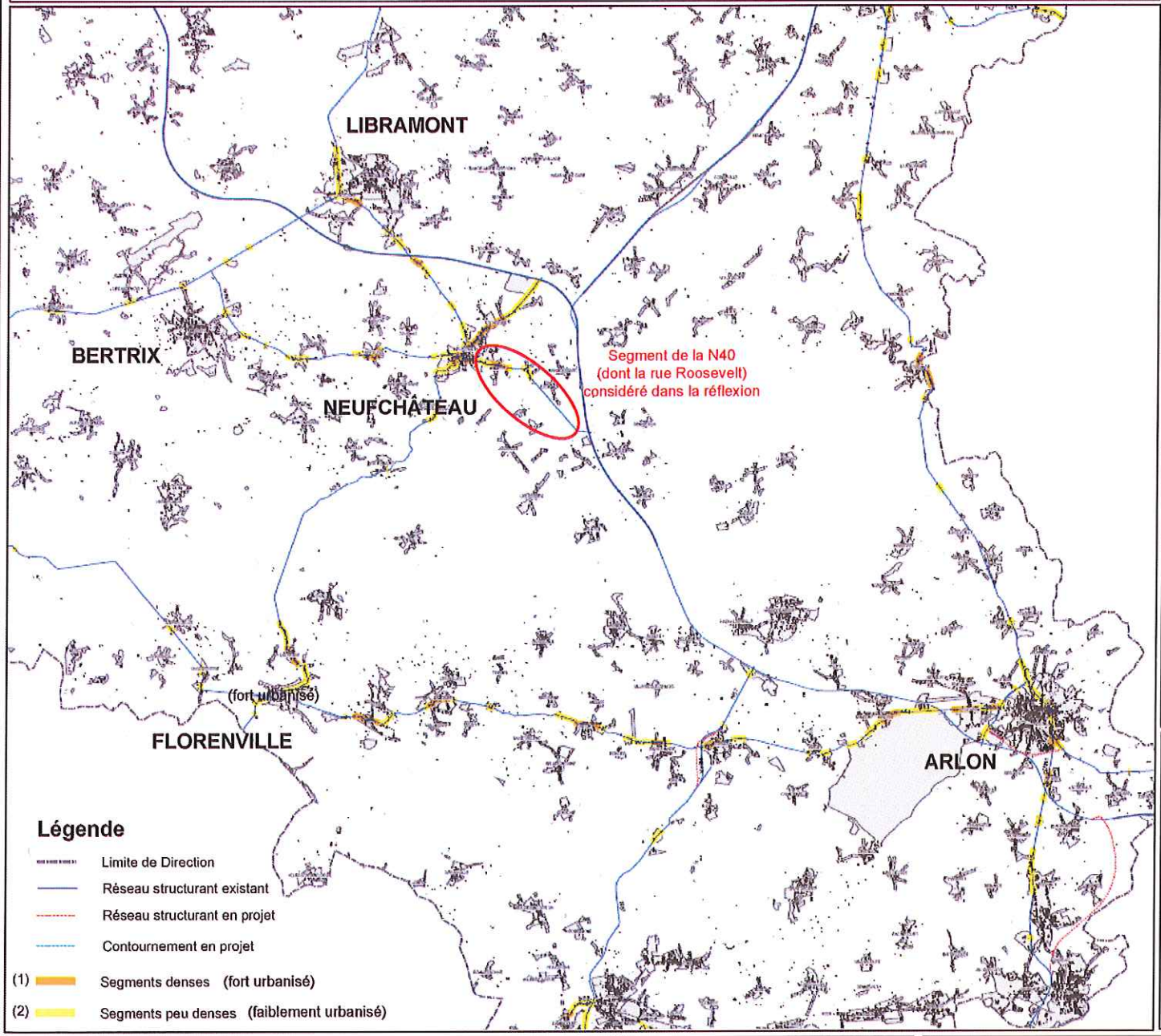
Coût: €
Echéance: Court terme

Direction générale des Transports
ville de neufchâteau
STRATEC
CREN

Echelle:
0 320 640 1 280 Meters

Planche 3.2.5.9

RÉFLEXION SUR L'APPARTENANCE DE LA N40 AU RÉSEAU STRUCTURANT DE VOIRIES



Définition :

Le SDER définit un projet de structure spatiale basé sur des axes majeurs de transport (voiries régionales) ayant un rôle structurant. L'objectif est d'y développer, grâce au réseau de transport structurant, des activités basées sur des potentialités locales latentes.
Le rôle des axes structurants est de relier les pôles définis dans le SDER.
Le long de l'Eurocorridor Bruxelles-Luxembourg, les villes de Libramont, Bertrix et Neufchâteau ont pour vocation de s'associer pour développer un point d'ancrage (pôle) pour des activités de production, a même titre que Gembloux, Namur et Marche/Ciney/Rochefort

Potentialité évoquée :

- Dans la logique de la réalisation d'une déviation des voiries de Florenville et de Bertrix par la rue du Cimetière pour éviter le centre de Neufchâteau (voir planche 3.2.1.8), est-il envisageable que l'axe de la N40 depuis la rue Roosevelt jusqu'à l'E411 soit déclassé du réseau structurant (et devenir une voirie régionale non structurante)?

Avantages:

- Le déclassement de la N40 entraînerait peut-être* des contraintes moins strictes de largeurs de voiries pour le réaménagement de la rue Roosevelt
- De même, des dispositifs visant à décourager le trafic de transit sur cet axe pourraient* être entrepris

Inconvénients:

- Les axes régionaux non structurants ne font pas l'objet d'un salage préventif

- Les axes régionaux non structurants ne sont pas prioritaires pour la mise en place de contournement d'agglomération.

*Les consignes relatives à l'aménagement des voiries régionales n'appartenant pas au réseau structurant ne sont pas encore établies par la RW

Conclusions

L'inscription actuelle de l'axe de la N40 (entre Neufchâteau et la sortie 28 de l'autoroute) dans le réseau structurant régional peut être discuté, étant donné la traversée du coeur de la ville et l'existence de 2 autres liaisons entre Neufchâteau et l'autoroute. Il pourrait être envisagé de mener une réflexion sur la pertinence de ne pas retenir cet axe dans le réseau structurant.

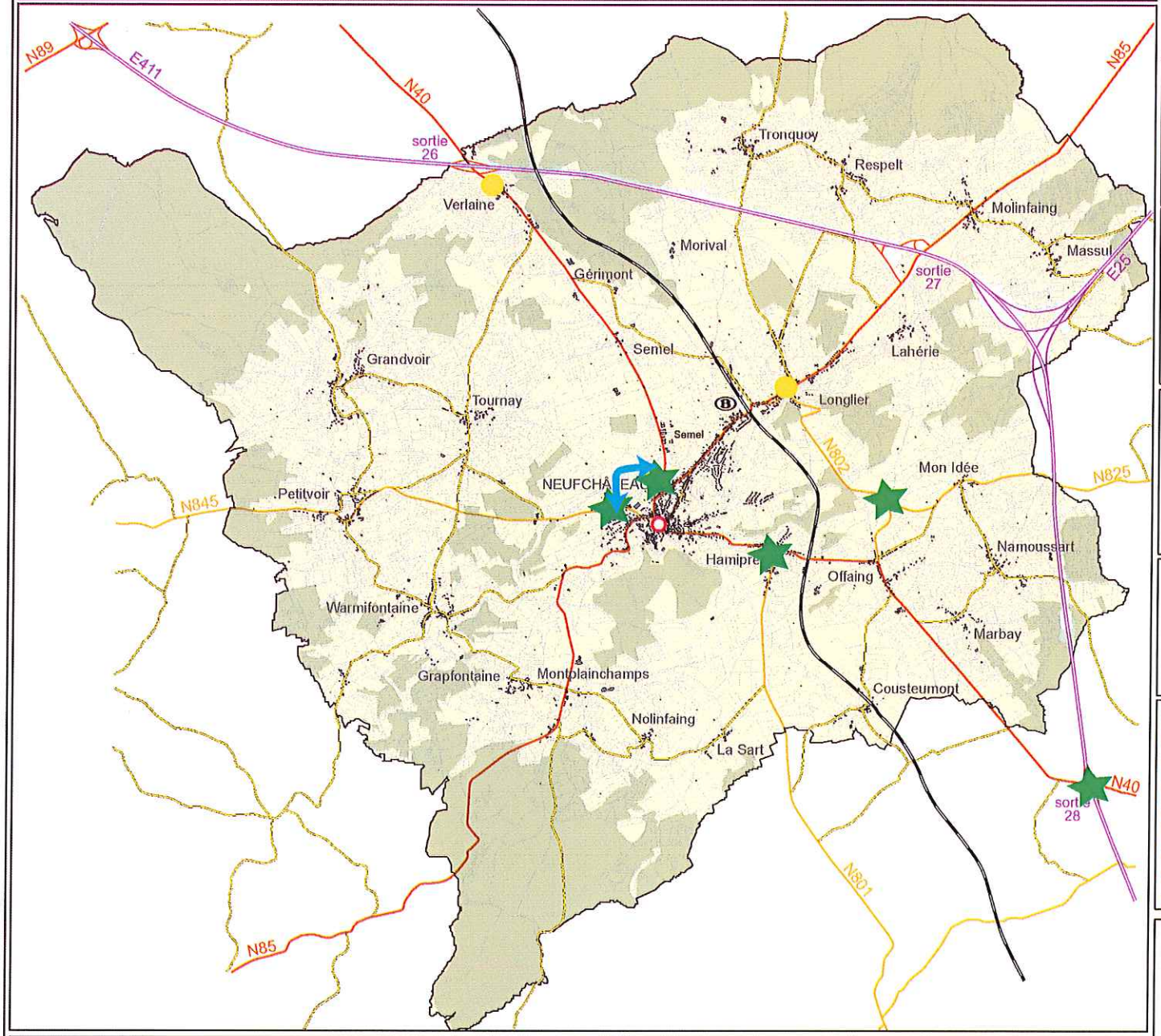
Cependant, les aménagements possibles sur les axes structurants et non structurants n'ayant pas encore été définis par la DGATLP et le MET, STRATEC ne dispose pas de suffisamment d'éléments pour justifier ou non le déclassement de cet axe du réseau structurant.

Direction générale des Transports — ville de neufchâteau — STRATEC — CREN

Source: ICEDD asbl

Planche 3.2.5.10

REFLEXION SUR LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS DANS LA COMMUNE DE NEUFCHÂTEAU



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
DE NEUFCHÂTEAU

PHASE 3 : PLAN D'ACTIONS - JUIN 2007

Potentialité analysée :

La circulation des Poids Lourds pose problème au centre-ville de Neufchâteau, et notamment dans la rue Roosevelt (voir planche 1.2.3.2)

O L'idée d'**interdire la circulation des Poids Lourds dans le centre-ville** (sauf livraison) est analysée ici.

Contraintes:

Si un accident a lieu entre les sorties 28 et Massul, une déviation passant par la rue Roosevelt est mise en place (cf. planche 1.2.2.7).

La largeur de cette voie doit donc être maintenue à 6m pour permettre le passage des Poids Lourds dans le cas de cette déviation autoroutière.

Interdiction de circulation aux Poids Lourds dans le centre-ville de Neufchâteau

Avantages:

- Sécurisation du centre-ville

Inconvénients:

- Report d'une partie du trafic quotidien de poids lourd via Verlaine et Longlier (traversée de zones urbanisées sur la N85)

Mesures d'accompagnement :

- Réalisation d'une déviation optimisée du centre-ville (pour le trafic de poids lourds)
- Signalisation de l'interdiction adaptée en plusieurs endroits éloignés du centre-ville
- Sécurisation des villages traversés par la N40 et la N85 (Verlaine, Longlier)

Conclusions :

L'interdiction du passage des Poids Lourds dans le centre-ville est envisageable afin de le décharger, à condition de mettre en place une déviation adéquate du centre-ville.

Néanmoins la voirie ne peut être adaptée en conséquence car la largeur de 6m doit être conservée pour permettre la circulation des Poids Lourds sur cette voie en cas de déviation autoroutière.

LÉGENDE

- AUTOROUTE
- VOIRIE PRINCIPALE
- VOIRIE SECONDAIRE
- VOIRIE DE LIAISON
- CHEMIN DE FER
- ZONE BOISÉE

Direction générale des Transports

ville de neufchâteau

STRATEC

CREN

Echelle graphique

0 m 500 m 2 km

N

Source :

Planche 3.2.5.11

3.3. SYNTHESE, COÛTS ET PRIORITE DES MESURES ET PROJETS

Remarque: Ce tableau des coûts des aménagements à mettre en oeuvre dans le cadre du PCM est purement estimatif.
Les prix unitaires sont basés sur le Plan de Rénovation Urbaine de Neufchâteau et sur d'autres PCM.
Aucun relevé détaillé n'a été effectué sur le site. Aucune demande de prix auprès de professionnels n'a été demandée.

Le planning des mesures à réaliser (1/3)

N° Poste		Quoi?	Avec qui?	Combien?	Quand?	Priorité	Planche n°	Description des travaux	Surface (m²)	Prix Unitaire
1	**Aménagement du centre ville**	Rue Burnotte pour favoriser le cheminement des modes doux	-	230 000 €	Court terme	1	3.2.3.5	Réfection de toute la chaussée pour mettre les trottoirs et la chaussée au même niveau	1400	167 €/m²
2	**Aménagement du centre ville**	Projet Place Bergh	-	270 000 €	Court terme	1	2.1.2.3	Réaménagement de la place Bergh (aménagement urbain)	1225	222 €/m²
3	**Aménagement du centre ville**	Réaménager la Grand Place	-	600 000 €	Moyen terme	1	2.1.2.8	Réaménagement de la Grand' Place (aménagement urbain, fontaine, jalonnement lumineux)	2720	222 €/m²
4	**Aménagements d'axes et de carrefours**	Carrefour RN845 entre Warmifontaine et Tournay pour sécuriser la traversée de la RN845	MET	4 000 €	Court terme	2	3.2.5.6	Installation de panneaux de signalisation et marquage au sol		
5	**Aménagements d'axes et de carrefours**	Réaménager le carrefour Bataille/Roosevelt	MET	150 000 €	Court terme	1	3.2.1.6	Réaménagement des trottoirs (930m²), installation de barrières de sécurité, marquage au sol (passage piétons)	930	167 €/m²
6	**Aménagements d'axes et de carrefours**	Réaliser la liaison N845-Rue du Cimetière	-	1 000 000 €	Moyen terme	1	3.2.1.8	Réaménagement du carrefour et du parking entre la chaussée de Bertrix et la rue du Cimetière	1500	750 €/m²
7	**Aménagements d'axes et de carrefours**	Réaménager la rue Roosevelt	MET	90 000 €	Moyen terme	1	3.2.3.6	Réfection du trottoir, installation de barrière de sécurité, installation de panneaux	566	167 €/m²
8	**Aménagements d'axes et de carrefours**	Aménager la rue Bataille en tant que boulevard urbain et création d'une placette conviviale	-	140 000 €	Moyen terme	2	3.2.3.8	Réfection du trottoir, aménagement d'une placette	800 133	167 €/m² 167 €/m²
9	**Aménagements d'axes et de carrefours**	Carrefour Bataille/N845 pour dévier le flux de circulation transitant au carrefour Bataille/St Roch	-	5 250 €	Moyen terme	2	3.2.1.8	Installation de panneaux de signalisation et marquage au sol (passage piétons)		fft: 2750 € fft: 2500 € (fft: forfait)
10	**Aménagements d'axes et de carrefours**	Réaménager carrefour N845/Marché couvert	-	15 000 €	Moyen terme	1	3.2.1.8			
11	**Aménagements d'axes et de carrefours**	Adaptation de la signalisation et du jalonnement à la nouvelle liaison	-	2 750 €	Moyen terme	2	3.2.1.8			
12	**Aménagements d'axes et de carrefours**	Aménager le carrefour Bataille/Chaussée de Bertrix en entrée de ville	MET	1 500 €	Moyen terme	2	3.2.3.8	Implantation d'îlots et plantation d'arbres		500 € 1000 €
13	**Aménagements d'axes et de carrefours**	Réaménager la rue Saint-Roch	MET	170 000 €	Moyen terme	2	2.1.2.5	Réfection du trottoir, plantation d'arbres (8), création d'une berme centrale sur 250 m	932	167€/m² 70€/mètre linéaire
14	**Aménagements d'axes et de carrefours**	Réaménagement de la chaussée d'Arlon	MET	120 000 €	Moyen terme	1	3.2.2.6	Nouveau revêtement pour marquer l'entrée de ville	725	167€/m²
15	**Aménagements d'axes et de carrefours**	Engager une suite du PCM afin d'étudier en détail la sécurité dans chaque village de la commune	MET		Moyen terme	2	3.2.5.7			
16	**Aménagements d'axes et de carrefours**	Mettre en place des effets de porte à différentes entrées de Neufchâteau pour diminuer la vitesse des automobilistes	-	7000€/ entrée	Long terme	1	3.2.1.2	Aménagement de ralentisseurs et de panneaux de signalisation, par exemple		
17	**Aménagements d'axes et de carrefours**	Mesure de trafic pour évaluer les évolutions de celui-ci	MET	300€/point de comptage	Long terme	2	-	Mise en place de tube de comptage automatique pour une durée d'une semaine		300€ par point de comptage
18	**Modes doux**	Réaménager la rue Albert Clément pour favoriser le cheminement piéton +Changer le sens de circulation dans la rue Clément et dans la rue du Palais de Justice pour améliorer la circulation au carrefour Bataille/St Roch	-	100 000 €	Court terme	1	3.2.3.14	Réfection des trottoirs, réfection de la chaussée	385 385	167 €/m² 125 €/m²

Court terme	de 0 à 3 ans
Moyen terme	de 3 à 5 ans
Long terme	de 5 à 10 ans
Reserve	A prévoir en cas de non réalisation des autres parkings

€	coût de réalisation relativement faible
€€	coût de réalisation moyennement élevé
€€€	coût de réalisation relativement élevé

1	Action prioritaire
2	Action secondaire

Le planning des mesures à réaliser (suite 2/3)

19	Modes doux	Mettre en place des aménagements de sécurité aux abords des écoles	-	50 000 €	Court terme	1	3.2.3.12 3.2.3.13	Installation de mobilier urbain, de barrières de sécurité, de panneaux de signalisation et d'un nouvel éclairage pour 5 écoles		fft: 10000/ école
20	Modes doux	Aménager les trottoirs des voiries d'accès au centre-ville, aux pôles d'activités et aux parkings périphériques	-		Moyen terme		3.2.3.4	Aménagement repris en détail aux postes 1, 11, 12, 17, 18, 23 et 26 (1200000 €)		
21	Modes doux	Mettre en place des emplacements vélos sur les places publiques et aux abords des pôles d'activités du centre-ville	-	500 €	Moyen terme	2	3.2.3.15	Mise en place de 5 racks à vélos (3 places) dans la ville		environ 70€/rack
22	Modes doux	Favoriser le cheminement piéton en réaménageant les venelles de Neufchâteau	-	220 000 €	Moyen terme	2	3.2.3.2. 3.2.3.3	Réfection de 4 venelles dans l'îlot Bergh et de 6 venelles dans le faubourg		167 €/m²
23	Modes doux	Favoriser les promenades (à pied et à vélos) par la mise en place de panneaux de signalisation dans la commune de Neufchâteau	-	750 €	Moyen terme	2	3.2.3.17	Installation d'une dizaine de panneaux dans la commune		75€/panneau
24	Modes doux	Aménager une liaison cyclable entre le centre ville et la gare de Longlier pour favoriser le cheminement doux	MET	500000 à 550000 €	Moyen terme	1	3.2.3.9	Création d'une piste cyclable le long de l'Avenue de la gare	3300	167 €/m²
25	Modes doux	Réaménager la Cheravoie pour favoriser le cheminement doux et clarifier l'offre en stationnement	-	90 000 €	Long terme	1	3.2.3.10	Réfection des trottoirs avec marquage au sol des places de stationnement	583	167 €/m²
26	Modes doux	Réaménager la rue d'En Bas et aménager un espace convivial entre la rue d'En Bas et la rue des Oies	-	80 000 €	Long terme	1	3.2.3.11	Réfection des trottoirs et aménagement d'un espace convivial au croisement de la rue des oies et de la rue d'En Bas	378 125	167 €/m²
27	Aménagement de parkings	Parkings Chaussée d'Arlon et Rue des Oies et Réamenagement du parking derrière la Maison Bourgeois	-	50 000 €	Court terme	1	3.2.2.6	Aménagement de 15 places de parking supplémentaires	400	125 €/m²
28	Aménagement de parkings	Parking coeur d'îlot entre Rue des Ecoles et Av. de la Victoire	-	320 000 €	Court terme	2	3.2.2.7	Construction d'un parking de 87 places en coeur d'îlot	2570	125 €/m²
29	Aménagement de parkings	Engager une réflexion sur les parkings destinés aux personnes pratiquant le covoiturage	MET		Court terme	1	3.2.5.9			
30	Aménagement de parkings	Réalisation d'un parking à 2 étages sur la Place de la Foire	-	720000 à 820000 €	Moyen terme	1	3.2.2.4	Construction d'un parking de 76 places semi-enterré	1320	125 €/m²
31	Aménagement de parkings	Réaménager la place de l'église St Michel pour y agrandir le parking	-	130000 à 190000 €	Moyen terme	2	3.2.2.9	Aménagement d'un parking de 34 places	1090	125 €/m²
32	Aménagement de parkings	Parking sécurisé à la sortie 27, destiné aux Poids Lourds	MET	100000 à 330000€	Moyen terme	1	3.2.5.8	Construction d'un parking d'une vingtaine de places pour Poids Lourds		
33	Aménagement de parkings	Engager une réflexion sur un parking situé dans Neufchâteau, destiné aux mobil-homes	MET		Long terme	1	3.2.5.9			
34	Aménagement de parkings	Parking Athénée Grand'Place à 2 étages	-	830 000 €	Reserve	1	3.2.2.5	Construction d'un parking de 37 places réparties sur 2 étages	1380	600 €/m²
35	Aménagement de parkings	Ilot "Le Central"	-	580 000 €	Reserve	1	3.2.2.10	Construction d'un parking souterrain de 26 places	1000	600 €/m²
36	Aménagement de parkings	Parking de l'espace Arenberg	-	40000-65000€	Reserve	2	3.2.2.11	Réaménagement du terrain existant pour y aménager 12 places de parking	340	125 €/m²
37	Aménagement de parkings	Parking Delhaize	-	190 000 €	Reserve	2	3.2.2.12	Réaffectation du parking Delhaize en parking public (hors coût d'acquisition du terrain)	3150	60€/m²

Court terme	de 0 à 3 ans
Moyen terme	de 3 à 5 ans
Long terme	de 5 à 10 ans
Reserve	A prévoir en cas de non réalisation des autres parkings

€	coût de réalisation relativement faible
€€	coût de réalisation moyennement élevé
€€€	coût de réalisation relativement élevé

1	Action prioritaire
2	Action secondaire

Le planning des mesures à réaliser (suite 3/3)

38	**Aménagement de parkings**	Parking Marché couvert	-	190 000 €	Reserve	2	3.2.2.8	Réaffectation du parking du marché couvert en parking public	3137	60€/m²
39	**Stationnement**	Etudier la possibilité d'aménager 10 nouveaux parkings aux abords du centre-ville	-		Court terme	1	3.2.2.2			
40	**Stationnement**	Mettre en place un système de carte riverain	-		Court terme	1	3.2.2.16			
41	**Stationnement**	Limiter les durées de stationnement (à 2h) aux alentours de la Place Bergh excepté pour les riverains	-		Court terme	1	3.2.2.16			
42	**Stationnement**	Information et sensiblisation des usagers du centre ville sur l'organisation des parkings au centre ville	-		Court terme	1	3.2.2.16			
43	**Stationnement**	Mise en place d'un système efficace de surveillance des zones bleues et carte riverain			Court terme	1	3.2.2.16			
44	**Stationnement**	Limiter les durées de stationnement aux abords des commerces			Court terme	1	3.2.2.16			
45	**Stationnement**	Réserver le parking à côté de la Grand Place pour les riverains	-	2 750 €	Moyen terme	2	3.2.2.16	Installation de panneaux d'information		fft: 2750€
46	**Stationnement**	Adaptation de la signalisation et du jalonnement aux nouveaux parkings	-	2750 € / parking	Moyen terme	1	3.2.2.16	Installation de panneaux de signalisation et d'information		fft: 2750€
47	**Transport en commun**	Négocier avec la SNCB les adaptations d'horaires pour garantir les correspondances à Libramont et Marbehan	SNCB		Moyen terme	1	3.2.4.4			
48	**Transport en commun**	Ajouter un arrêt TEC au niveau d'Ardenne Logistics pour favoriser l'usage des Transports en Commun	TEC		Moyen terme	1	3.2.4.1			
49	**Transport en commun**	Adapter les lignes TEC 27 et 413 pour desservir le nouveau pôle d'emploi d'Ardenne Logistics	TEC		Moyen terme	2	3.2.4.1			
50	**Transport en commun**	Sensibiliser les usagers de la gare de Longlier à utiliser les lignes régulières TEC ou le Telbus	TEC		Moyen terme	2	3.2.4.1	Incitation par des articles publiés dans le journal communal		
51	**Transport en commun**	Construire les tunnels automobiles et piétons permettant de sécuriser la traversée de la voie ferrée au niveau de Longlier et d'aménager le carrefour de la gare de Longlier	SNCB	3000000-4500000 €	Long terme	1	3.2.5.5	Construction d'un tunnel, aménagement des voiries et contruction d'un rond-point devant le parking de la gare		tunnel: 2300000€ voirie et carrefour: env. 1000000€
52	**Réseau ferré**	Construire une liaison entre la ligne L162 et le nouveau zoning de Molinfaing	-	2000000 - 3000000 €	Long terme	2	2.1.1.5	Construction de 2,1km de voie ferrée	2,1km	10000€/m
53	**Prévention**	Prévention de sécurité routière à la sortie des discothèques situées sur la RN845	IBSR		Court terme	1	3.2.5.6	Animation réalisée gratuitement par l'IBSR		

Court terme	de 0 à 3 ans
Moyen terme	de 3 à 5 ans
Long terme	de 5 à 10 ans
Reserve	A prévoir en cas de non réalisation des autres parkings

€	coût de réalisation relativement faible
€€	coût de réalisation moyennement élevé
€€€	coût de réalisation relativement élevé

1	Action prioritaire
2	Action secondaire