



© De Potter

Elaboration du Plan communal de mobilité de Messancy

Version finale après enquête publique

Mars 2021

Diagnostic et objectifs **Plan d'actions**

Décembre 2018

Mai 2020

En partenariat avec :



ICEDD



Commune de
Messancy

Pour le compte de :



Titre du document

Elaboration du Plan communal de mobilité
Version finale après enquête publique
Mars 2021

Auteurs



**Institut de Conseil et d'Etudes en
Développement Durable**

Boulevard Frère Orban 4
B-5000 NAMUR
+32 81 25 04 80
www.icedd.be

Florence VANDY - florence.vandy@icedd.be

François VANDER LINDEN – francois.vanderlinden@icedd.be



Impact sprl

Rue des Chasseurs ardennais, 32
B-6880 Bertrix
+32 61 41 54 54
www.impact-sprl.be
info@impact-sprl.be

Jean-Marc DROPSY - jmd@impact-sprl.be

Stéphane MOTTIAUX - sm@impact-sprl.be

William POMMIER - wp@impact-sprl.be

Personnes de contact

Florence Vandy

Florence.vandy@icedd.be

081 25 04 80

Table des matières

PARTIE A : Diagnostic et objectifs	1
1. Introduction	2
1.1. Contexte d'établissement du plan communal de mobilité	2
1.2. Généralités en matière de mobilité	2
1.3. Vision régionale	3
1.4. Définition et objectifs d'un PCM	3
1.4.1. Déroulement	3
1.4.2. Contenu	4
1.5. Une philosophie à développer et à partager	5
1.6. La plus-value d'un PCM	5
1.7. Structure du territoire communal	6
2. Territoire et mobilité	7
2.1. Introduction	7
2.2. Contexte socio-démographique	7
2.3. Contexte socio-économique	11
2.3.1. Niveau socio-économique	11
2.3.2. Commerces	11
2.3.3. Etablissements scolaires	13
2.4. Déplacements domicile – travail	13
2.4.1. Taux de motorisation des ménages	13
2.4.2. Déplacements professionnels depuis Messancy	14
A. Source des données	14
B. Déplacements professionnels depuis Messancy	14
C. Déplacements professionnels vers Messancy	14
2.5. Evolution du contexte	16
2.5.1. Projets	16
A. Projets résidentiels	16
B. Projets d'aménagement de l'espace public	17
C. Projets modes doux	17
2.5.2. Réserve foncière	18
A. Zone d'habitat et zone d'habitat à caractère rural	18
B. En zone d'aménagement communal concerté (ZACC)	19
3. Espaces publics et mobilité active	21
3.1. Espaces publics et mobilité piétonne	21
3.1.1. Enjeux généraux	21

3.1.2. Itinéraires piétons	21
A. Introduction.....	21
B. Exemples de liaisons qualitatives	22
C. Liaisons à améliorer	23
D. Analyse spécifique de la liaison « Differt – N81 – Cora ».....	24
3.1.3. Espaces publics.....	25
3.1.4. Abords des écoles	27
A. Ecoles maternelles et primaires.....	27
B. Ecole secondaire - Institut Cardijn-Lorraine à Differt	29
3.1.5. Projet de rénovation urbaine du centre de Messancy	34
A. Fiche n°3 – Place Concordia	34
B. Fiche n°4 – rue des Chasseurs Ardennais et rues adjacentes	36
3.2. Mobilité cyclable.....	36
3.2.1. Enjeux généraux.....	36
3.2.2. Réseau cyclable	37
3.2.3. Projets	38
A. Liaison douce des trois frontières (Messancy – Athus – Rodange – Longwy)	38
B. Réseau cyclable à points-nœuds.....	40
C. Liaison douce entre Messancy et Turpange	40
D. Projet d’amélioration de la liaison Sélange – Clémency pour les modes doux	41
3.3. Synthèse	41
3.4. Objectifs.....	43
4. Transports en commun	44
4.1. Transport ferroviaire	44
4.1.1. Gare de Messancy	44
A. Localisation.....	44
B. Aménagements	44
4.1.2. Offre	46
4.1.3. Demande.....	46
4.1.4. Attractivité de la gare à l’échelle communale	46
4.1.5. Passages à niveaux.....	47
4.2. Transport urbain	48
4.2.1. Offre	48
4.2.2. Demande.....	50
4.2.3. Aménagement des principaux arrêts	52
4.3. Attractivité des transports en commun.....	53
4.4. Intermodalité.....	55
4.5. Objectifs.....	56
5. Services à la mobilité.....	57

5.1. Covoiturage	57
5.1.1. Contexte en Région wallonne	57
5.1.2. Enjeux.....	57
5.1.3. Application au territoire de Messancy	58
5.2. Voitures partagées	59
5.2.1. Enjeux.....	59
5.2.2. Autopartage en station	59
5.2.3. Autopartage entre particuliers.....	60
5.3. Transports à la demande	60
5.3.1. Enjeux.....	60
5.3.2. Application au territoire de Messancy	60
5.4. Objectifs	61
6. Réseau routier	62
6.1. Circulation automobile	62
6.1.1. Structure du réseau routier.....	62
6.1.2. Régime de Vitesse	62
A. Généralités	62
B. Vitesses autorisées.....	63
C. Vitesses pratiquées	63
6.1.3. Densité du trafic.....	65
A. Introduction.....	65
B. Fluidité du trafic sur les axes principaux.....	66
C. Campagne de comptages 2019.....	67
D. Centre de Messancy	73
6.2. Circulation des poids-lourds	76
6.3. Sécurité routière	76
6.4. Les entrées et traversées de villages	78
6.4.1. Introduction	78
6.4.2. Enjeux et dispositifs.....	78
6.4.3. Application au territoire de Messancy	80
6.5. Identification des carrefours et axes problématiques	82
6.5.1. Introduction	82
6.5.2. Carrefours problématiques	83
6.5.3. Axes problématiques.....	85
6.6. Objectifs	88
7. Stationnement	89
7.1. Enjeux	89
7.2. Stationnement dans le centre de Messancy	89

7.3. Stationnement dans les pôles commerciaux.....	90
7.4. Stationnement à la gare de Messancy.....	90
7.4.1. Voitures.....	90
7.4.2. Vélos.....	91
7.5. Stationnement aux abords des écoles.....	91
7.6. Parking de co-voiturage.....	92
7.7. Objectifs.....	92
8. Communication et gouvernance	93
8.1. Site Internet	93
8.2. Réseaux sociaux.....	93
8.3. Objectifs.....	93
9. Schéma de développement communal.....	94
9.1. Introduction	94
9.2. Matrice AFOM	94
9.3. Objectifs.....	94
9.4. Options d'aménagement en lien la mobilité	95
PARTIE B : Plan d'actions	97
1. Introduction	98
2. Actions par zone géographique.....	100
2.1. Infrastructures piétonnes et gestion du stationnement dans le centre de Messancy	100
2.1.1. Centre de Messancy.....	100
A. Contexte	100
B. Propositions.....	108
C. Esquisses d'aménagement	113
2.1.2. Rue d'Arlon / Grand-rue.....	115
A. Contexte	115
B. Proposition	116
C. Esquisses d'aménagement	118
2.2. Itinéraire « Institut Cardijn-Lorraine – N81 – site commercial du Cora »	120
2.2.1. Contexte.....	120
2.2.2. Propositions	121
2.3. Mobilité autour des ZACC de priorité 1	122
2.3.1. Contexte.....	122
2.3.2. Propositions	122
3. Actions par thématique	125
3.1. Mobilité piétonne	125
3.1.1. Inciter les habitants, travailleurs, parents et enfants à la pratique de la marche	125

3.1.2. Formulation d'un avis sur la qualité des espaces publics prévus dans le cadre des projets de rénovation urbaine	126
3.2. Mobilité cyclable	127
3.2.1. Identification des leviers d'actions en faveur d'une politique cyclable	127
A. Contexte	127
B. Propositions.....	127
3.2.2. Définition d'un réseau cyclable structurant	131
A. Contexte	131
B. Propositions.....	131
3.2.3. Proposition d'aménagement visant à sécuriser les déplacements vélo	133
A. Contexte	133
B. Propositions.....	133
3.3. Mobilité scolaire	153
3.3.1. Introduction	153
3.3.2. Identification des leviers d'action	153
3.3.3. Focus sur les rues scolaires	154
3.4. Transports en commun.....	156
3.4.1. Optimisation des cheminements doux autour des principaux arrêts de bus	156
3.4.2. Proposition d'aménagement en matière d'intermodalité au principaux arrêts de transports en commun	158
3.4.3. Promotion des transports publics	158
3.5. Services à la mobilité.....	159
3.5.1. Sensibiliser aux mobilités alternatives (covoiturage, Taxi social et partage de véhicules entre particuliers)	159
3.5.2. Promotion et développement du covoiturage	160
3.6. Réseau routier	161
3.6.1. Hiérarchisation du réseau routier et validation du régime des vitesses.....	161
A. Contexte	161
B. Propositions.....	161
3.6.2. Aménagement des entrées de villages.....	163
A. Contexte	163
B. Propositions.....	164
3.6.3. Sécurisation des axes et des carrefours problématiques	176
A. Carrefour « Meix-le-Tige / Grand-Rue / Gare » à Messancy	176
B. Carrefour « Luxembourg – Château » à Messancy	176
C. Traversée d'Habergy (N870)	177
D. Carrefour « Rachecourt – Ronces – Haut » à Habergy	180
E. Echangeur sud « N81 – N883 »	182
3.7. Communication	183
3.7.1. Contexte	183

3.7.2. Propositions	183
A. Développer les plans des réseaux	183
B. Développer les outils numériques	184
C. Sensibiliser par des actions ciblées	185
D. Développer la participation citoyenne et l'émergence de projets locaux	185
3.8. Gouvernance	186
PARTIE C : Enquête publique	187
1. Déroulement de l'enquête.....	188
2. Synthèse des adaptations liées à l'enquête publique	188
PARTIE D : Tableau de suivi	190
1. Tableau de synthèse des recommandations.....	191
1.1. Actions par zone géographique	191
1.2. Actions par thématiques.....	192
Annexes	197

PARTIE A : Diagnostic et objectifs

1. Introduction

1.1. Contexte d'établissement du plan communal de mobilité

Le présent plan communal de mobilité (PCM ci-après) s'inscrit dans la volonté de faire face à certains enjeux, notamment en matière de planification et de développement territorial. En parallèle, les habitudes de déplacements des différents acteurs du territoire (habitants, élèves, clients, travailleurs, agriculteurs, etc.) se complexifient et évoluent quantitativement, ce qui soulève des problématiques à résoudre et de nouveaux défis à relever. Le PCM présente de grands enjeux relatifs à la préservation de la qualité de vie des habitants tout en développant la commune et en renforçant son attractivité. Cette étude s'inscrit donc avant tout dans un projet de territoire.

Le contenu du PCM est fixé par le cahier spécial des charges n° O2.01.01-16M32 intitulé « Désignation d'un auteur de projet chargé d'élaborer le Plan Communal de mobilité de MESSANCY ».

1.2. Généralités en matière de mobilité

En Wallonie, comme à l'échelle mondiale, la situation actuelle en termes de mobilité n'est plus tenable. A titre illustratif, citons notamment, au regard des trois critères du développement durable :

- ◉ En matière environnementale : les problèmes de pollution et de bruit ;
- ◉ En matière sociale : la problématique des accidents, avec toutes les conséquences pour les personnes concernées, ainsi que la faible qualité des espaces publics, accaparés par les transports ;
- ◉ En matière économique : les pertes de temps (... et donc d'argent) liées aux bouchons, aux problèmes de progression des transports collectifs, à l'augmentation du coût du transport pour les ménages, etc.

En cause, un phénomène du recours accru à l'usage de la voiture qui "s'auto-alimente", et ceci à trois niveaux :

- ◉ Le fonctionnement des transports publics : trop longtemps, les transports publics ont été "prisonniers" des embouteillages créés, notamment aux heures de pointe, par une présence excessive de l'automobile. La conséquence a donc souvent été de décourager l'utilisateur et de le pousser à se déplacer en voiture, dans laquelle les conditions d'attente sont nettement plus confortables. Le trafic supplémentaire a contribué à accroître encore la "pénibilité" de la progression des transports publics, incitant d'autres usagers à abandonner ceux-ci et à choisir l'automobile ... et ainsi de suite ;
- ◉ L'étalement de l'habitat : la présence de trop de véhicules en ville dégrade le niveau de qualité de vie (pollution de l'air, bruit, sécurité, qualité des espaces publics, ...). De nombreuses personnes ont donc pris la décision de s'établir en milieu périurbain ou à la campagne, dans des zones qui, la plupart du temps, ne peuvent être desservies de manière efficace par les transports publics et qui impliquent donc la nécessité de se déplacer en voiture vers la ville où l'on a ses activités, la rendant encore moins accueillante ... et ainsi de suite ;
- ◉ La dispersion de l'emploi et de certains commerces : une accessibilité de qualité aux secteurs d'emploi et de certains types de commerces est aussi une exigence légitime des responsables économiques. Les conditions rencontrées en ville les incitent fréquemment à se délocaliser, généralement le long de grands axes routiers constituant le seul lien entre leur entreprise et les clients ou travailleurs, accroissant ainsi également le recours à la voiture ... et ainsi de suite.

1.3. Vision régionale¹

Avant de descendre à l'échelle communale, il est utile d'aborder la vision régionale en matière de mobilité à l'horizon 2030. Ce plan vision FAST (Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal) a pour but de réduire l'encombrement sur les routes wallonnes. Il vise à combiner, pour chaque déplacement, différents modes selon leur plus grande efficacité avec un objectif ambitieux visant à réduire de manière drastique les déplacements en voiture.

Les objectifs fixés par la vision FAST en matière de parts modales sont particulièrement ambitieux. En 2030, les personnes et les marchandises devront circuler sur le territoire de manière fluide, sécurisée et via un système durable utilisant au mieux chaque mode en regard de sa pertinence économique et écologique.

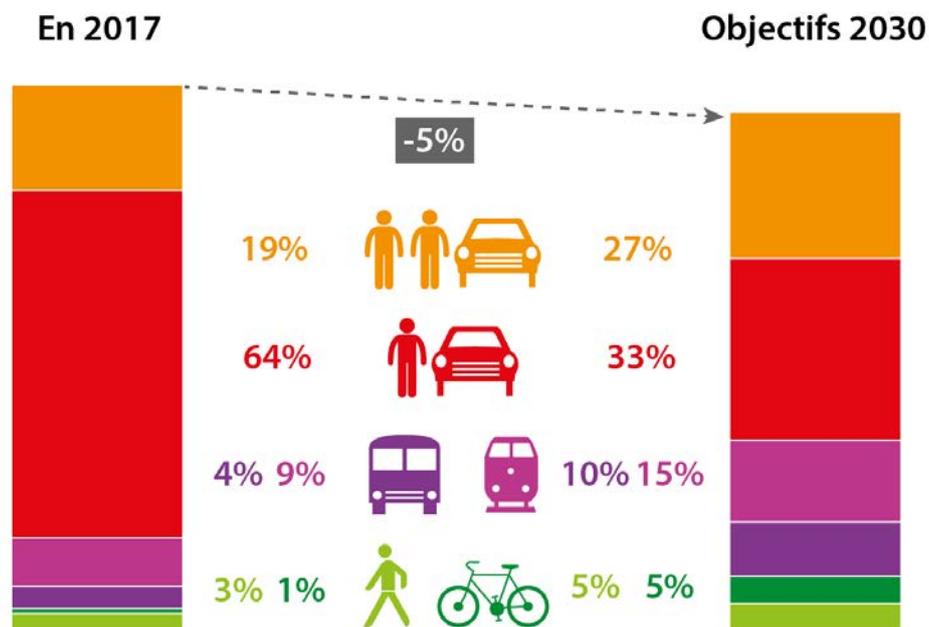


Figure 1 : Objectifs fixés par la vision FAST 2030 en matière de parts modales (source : SPW-DGO3)

1.4. Définition et objectifs d'un PCM

1.4.1. Déroulement

Le PCM est un outil stratégique qui vise à faciliter la planification de sa mobilité à l'échelle d'une commune.

Afin de respecter les modalités prévues dans le cahier spécial des charges et suivre la méthodologie appliquée aux autres PCM des communes wallonnes, le PCM se déroule en trois phases :

- ⦿ Phase 1 : état des lieux du développement territorial et en matière de mobilité ;
- ⦿ Phase 2 : définition des objectifs et options stratégiques ;
- ⦿ Phase 3 : plan de mobilité comportant le schéma directeur et les différentes actions avec notamment des fiches action spécifiques.

¹ Source : <http://www.wallonie.be/fr/actualites/fast-vision-de-la-mobilite-wallonne-dici-2030>

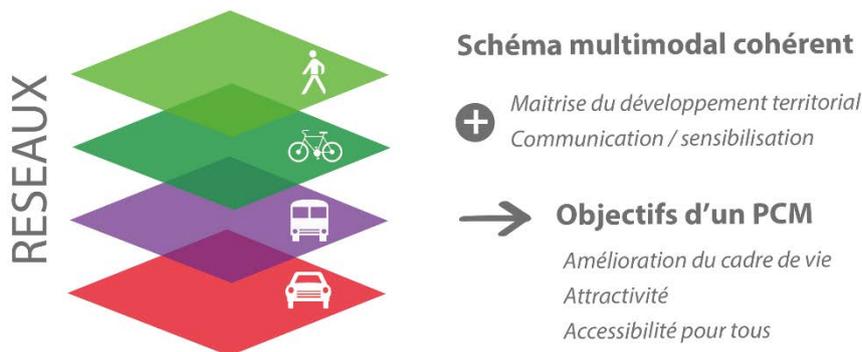


En fin de mission, avant la validation par le Conseil communal, le plan communal de mobilité fait l'objet d'une **enquête publique**. Durant celle-ci, les riverains ont eu la possibilité de s'exprimer en posant des questions, suggérant des modifications... L'analyse de cette enquête a donné lieu à des modifications du rapport, repérable par la présence d'un symbole * dans la marge de la feuille. Par ailleurs, une section est spécifiquement dédiée à cette enquête à la fin du rapport.

Voir PARTIE D : Enquête publique

1.4.2. Contenu

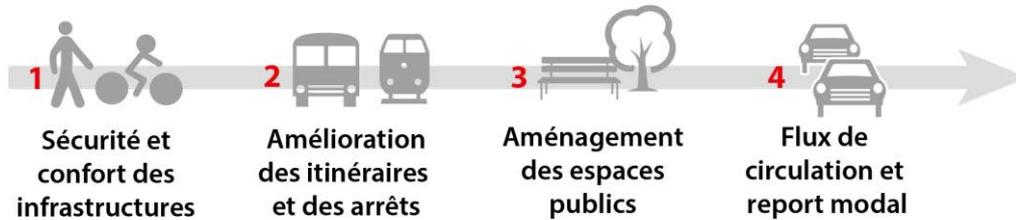
Les analyses réalisées portent sur les différents modes de transports en ce compris le stationnement (piétons, cyclistes, transports en commun, voitures, poids lourds, ...) ainsi que sur les pôles d'activités tels que les centres urbains, les écoles, les pôles d'activités économiques, culturelles ou encore touristiques. L'objectif étant d'élaborer un schéma multimodal cohérent en tenant compte des évolutions territoriales et comportementales. L'accessibilité pour tous, l'attractivité et l'amélioration du cadre de vie sont de objectifs finaux à poursuivre.



En accord avec les exigences du cahier des charges, et comme pratiqué avec succès dans le cadre d'autres missions, les analyses et le plan d'actions se baseront sur le principe "STOP"², ciblant en priorité les piétons, puis les cyclistes, suivi des transports publics et enfin des flux routiers selon 4 étapes :

- ⊙ Intégrer les enjeux de sécurisation et d'amélioration du confort des piétons et des cyclistes ;
- ⊙ Considérer les améliorations requises pour les transports collectifs (itinéraires, arrêts) ;
- ⊙ Analyser les recommandations en termes d'aménagement - exploitation des espaces publics ;
- ⊙ Définir les emprises et donc la capacité résiduelle pour les flux routiers et la confronter aux projets d'alternatives envisagés : reports modaux sur les cheminements cyclo-pédestres et les axes de transports collectifs structurants.

² Piétons (Stappers), cyclistes (Trappers), transports publics (Openbaar vervoer) et transports privés (Privé-vervoer)



1.5. Une philosophie à développer et à partager

Un Plan communal de mobilité est un outil de planification qui doit s'intégrer aux autres études de planification développées afin de créer une dynamique pluridisciplinaire cohérente.

Bien que cela puisse paraître évident pour certains, il nous paraît primordial d'insister sur le fait que la notion de « mobilité durable » ne se limite pas comme on l'entend trop souvent à la dimension environnementale, notamment la diminution des émissions de polluants ou la réduction du bruit routier. En effet, un projet de mobilité durable doit permettre le développement simultané des trois dimensions du développement durable afin d'assurer le développement économique et de renforcer la cohésion sociale.

Les choix en matière de mobilité conditionnent fortement le futur car toute infrastructure de transport perdurera pendant plusieurs décennies et aura des effets à très long-terme. L'ambition d'un plan de mobilité est donc de développer une philosophie en mobilisant une majorité d'acteurs régionaux et communaux pour aboutir à des résultats concrets en valorisant les atouts des communes.

1.6. La plus-value d'un PCM

La plus-value du PCM peut se décliner selon les axes suivants :

- Développer une vision d'ensemble de la mobilité, en accord avec les ambitions communales (en cohérence avec les options régionales en matière d'aménagement et de mobilité) et le développement territorial. Pour définir de vraies solutions, valables à terme, il faut comprendre les enjeux et les évolutions de la mobilité qui traverse la Commune et de celle liée aux développements communaux. Une approche supra-communale est nécessaire pour fonder les actions sur une connaissance fine des causes et des incidences possibles et pour définir les concertations et synergies possibles avec les communes voisines.
- Traduire cette vision en actions concrètes à mener à court et moyen terme, en identifiant les acteurs intervenants et les conditions de réussite, et en permettant l'introduction et le suivi de projets à la Région, au SPW et au TEC (plans triennaux, projets subsidiés, ...);
- Regrouper autour de la table tous les acteurs de la mobilité (Commune, Région, TEC, SNCB...) afin d'arriver à des projets transversaux concertés;
- Utiliser ce plan de mobilité comme outil de communication et de sensibilisation auprès des citoyens mais également auprès des acteurs communaux afin de soutenir et généraliser un projet "communal" visant des habitudes de mobilité "douce", durable et conviviale faisant un usage (plus) rationnel de l'automobile.

1.7. Structure du territoire communal

La commune de Messancy est localisée au sud de la province du Luxembourg et est bordée par les communes belges d’Arlon, de Saint-Léger et de Messancy et par le Grand-Duché du Luxembourg. La France est située à moins de 5 km de Messancy, au sud d’Aubange. Elle compte 5 anciennes communes : Messancy, Habergy, Hondelange, Sélange et Wolkrange. Le territoire est traversé du nord au sud par la N81 permettant une connexion à l’autoroute E25 et à la Ville d’Arlon au nord et par la ligne de chemin de fer (ligne 167).

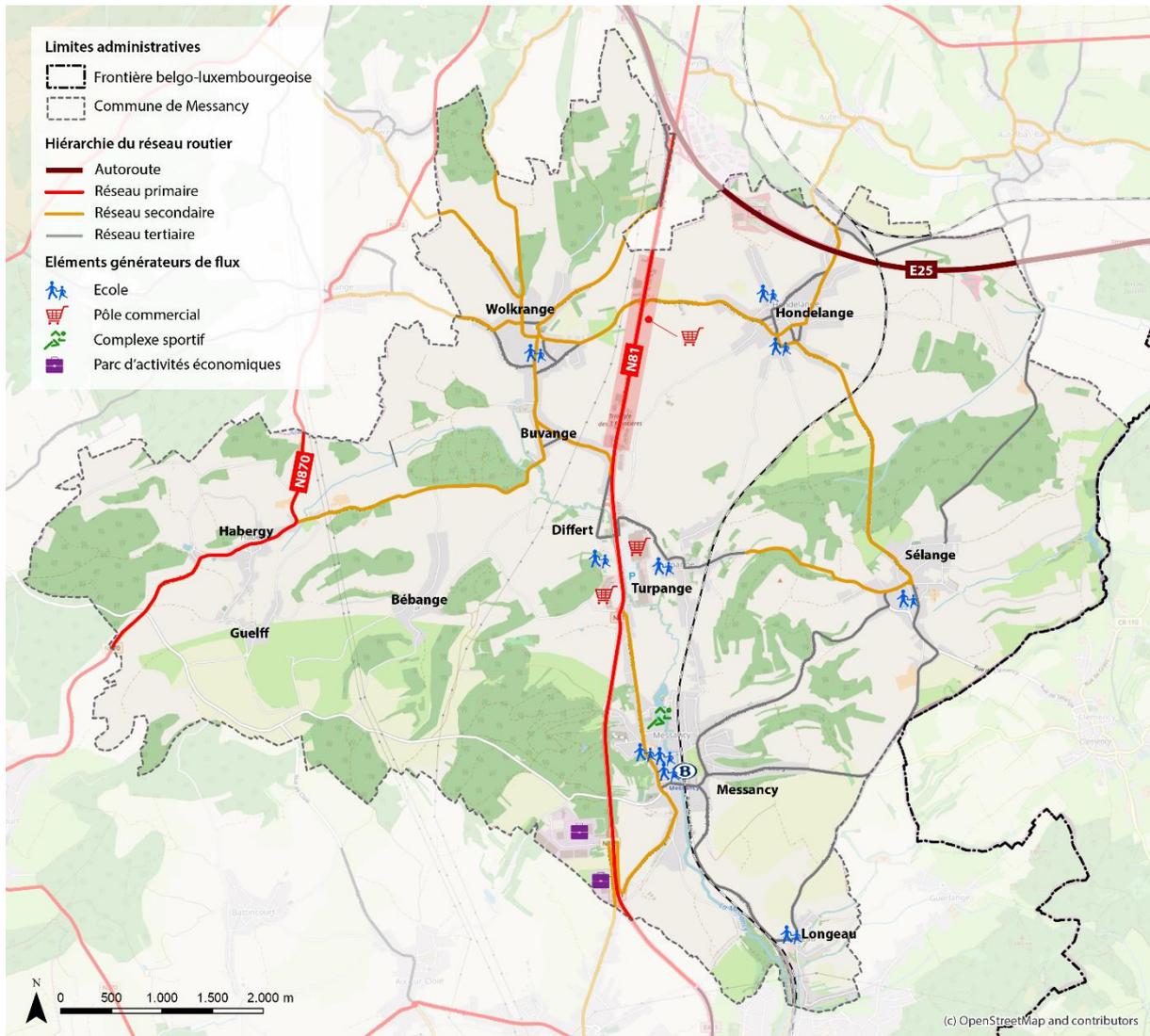


Figure 2 : Structure générale du territoire et éléments générateurs de flux (source : OpenStreetMap)

2. Territoire et mobilité

2.1. Introduction

Avant de dresser un constat sur les réseaux de transports à l'échelle du périmètre, il est logique de poser la question en termes de déplacements : quelles sont les mouvements observés ? Pour quels motifs ? Par quels moyens ?

Les statistiques en la matière sont malheureusement peu développées, ce qui pousse davantage à comprendre la mobilité par le territoire : où sont les pôles d'emplois, les commerces, les écoles ? Où se situent les villages, les centralités, les pôles de transports ? Quel est l'ampleur de leur rayonnement ? Telle est la priorité de ce chapitre introductif. Dresser un portrait rapide du territoire, permettant d'appréhender la mobilité dans un contexte spatial particulier.

2.2. Contexte socio-démographique

Au 1^{er} janvier 2018, le territoire communal comptait 8.153 habitants, soit une densité de population de 156 hab./km², contre 195 hab./km² dans l'agglomération d'Arlon, 64 hab./km² en province du Luxembourg et 215 hab./km² en Région wallonne. Au cours de ces 10 dernières années, la population de Messancy a augmenté de près de 9,2%, contre 11,3% dans l'arrondissement d'Arlon, 8% en province du Luxembourg et 5,2% en Région wallonne. Durant cette même période, la part des catégories « moins de 20 ans » a diminué de 1,8% et celle des « 60 ans et plus » a augmenté de 3,2%. D'après les estimations réalisées par le SPF économie - DG Statistique en 2017, d'ici à 2035, une augmentation de 11% est attendue, soit de l'ordre de 897 habitants supplémentaires sur le territoire de Messancy.

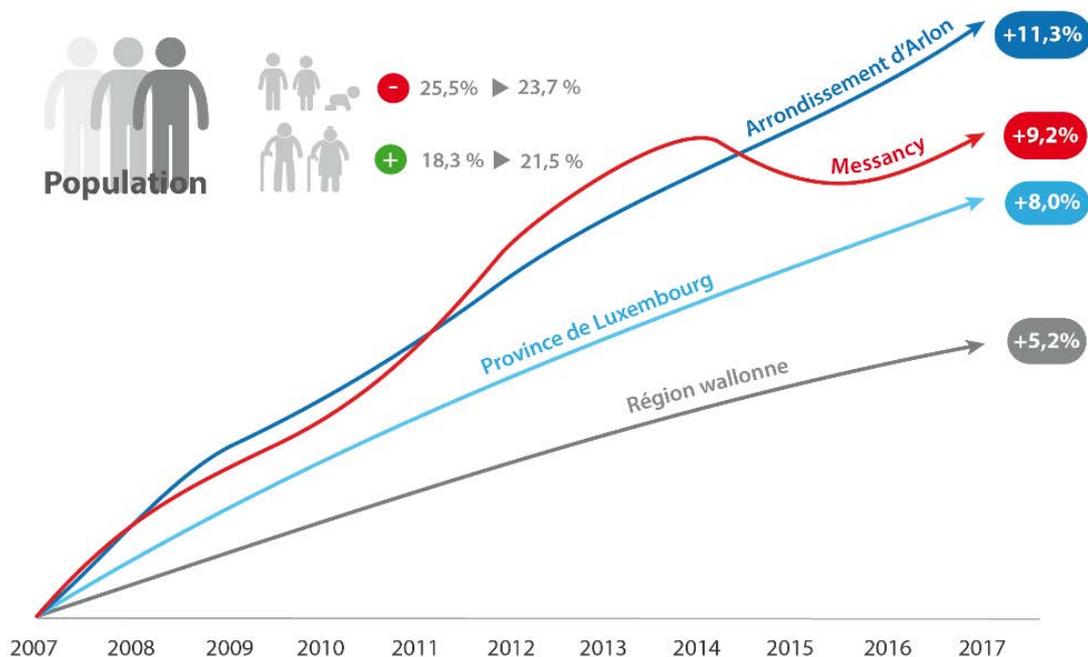


Figure 3 : Evolution de la population de Messancy entre 1997 et 2017 (source : IWEPS)

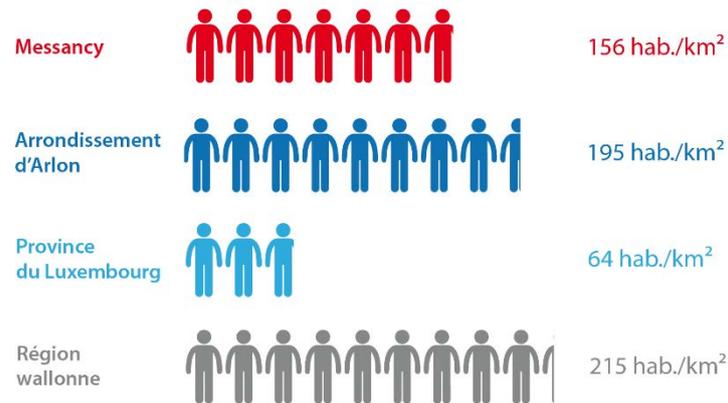


Figure 4 : Comparaison de la densité de population de Messancy avec les entités administratives supérieures (source : IWEPS, 2017)

Le tableau de population et de densité de population ci-dessous indiquent que, à l'exception de Saint-Léger, les communes limitrophes de Messancy présentent des densités de population supérieure à la densité moyenne de l'arrondissement d'Arlon.

Tableau 1 : Population et densité de population des communes limitrophes de Messancy (source : Walstat et Portail de statistique du Grand-Duché du Luxembourg)

Commune	Pop. 2008	Pop. 2018	Evolution 2008-2018	Densité en 2017
Messancy (BE)	7.620	8.185	+9,2%	156 hab./km ²
Arlon (BE)	26.929	29.733	+10,4%	250 hab./km ²
Saint-Léger (BE)	3.200	3.592	+12,3%	90 hab./km ²
Aubange (BE)	15.333	16.927	+10,4%	370 hab./km ²
Käerjeng (LU) ³	9.408	10.294	+9,4%	306 hab./km ²

Les différents villages du territoire communal, au nombre de 11, comptent chacun environ entre 100 et 3.000 habitants. De manière générale, l'habitat est relativement concentré dans les villages laissant une part importante aux zones agricoles et forestières. Messancy est le village principal, il est localisé dans la moitié sud du territoire, le long de la N81 et de la ligne de chemin de fer.

³ Pour les données du Grand-Duché de Luxembourg, il s'agit des données 2007-2017

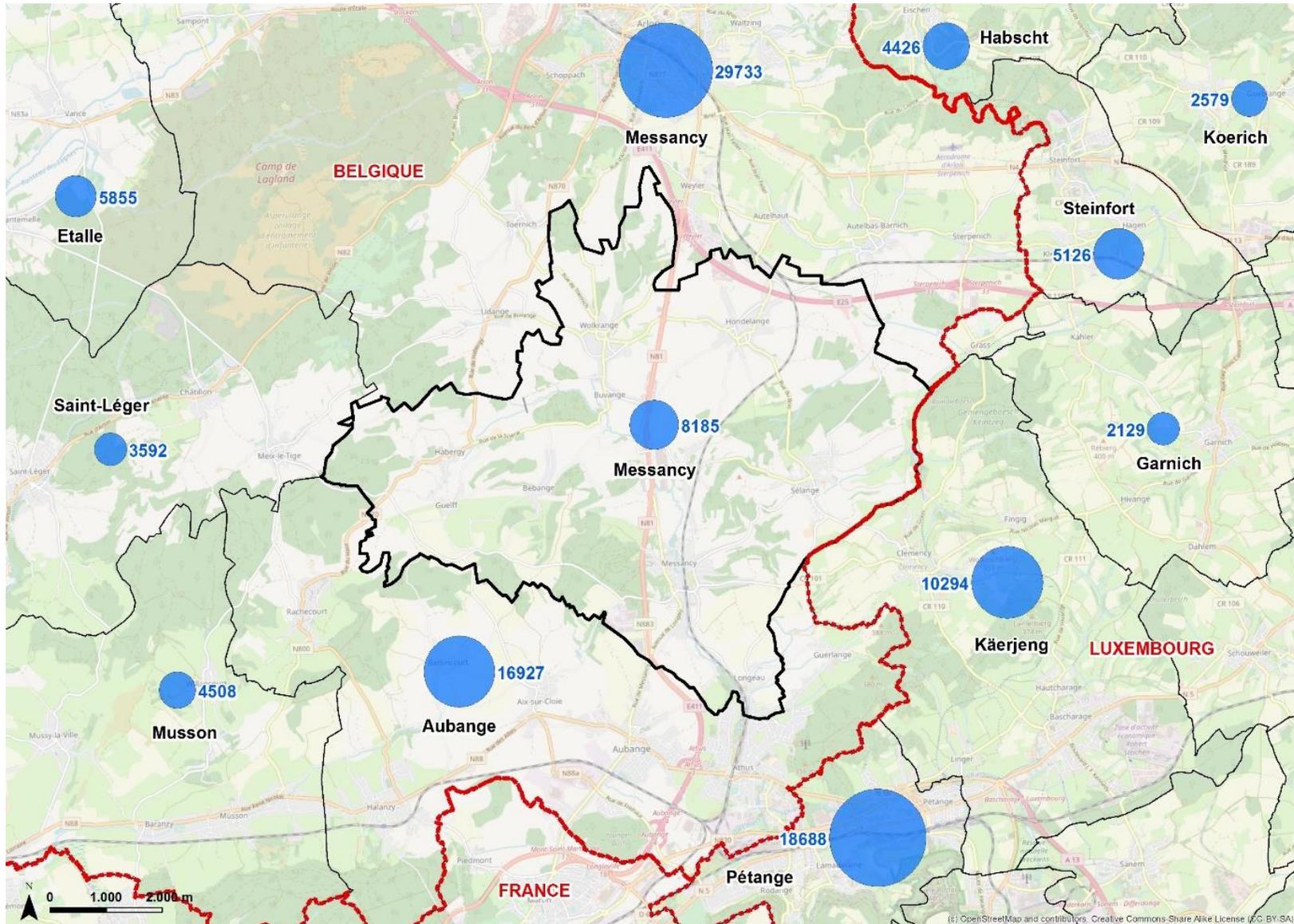


Figure 5 : Population de la commune de Messancy et des communes limitrophes (source : IWEPS 2017 - Openstreetmap)

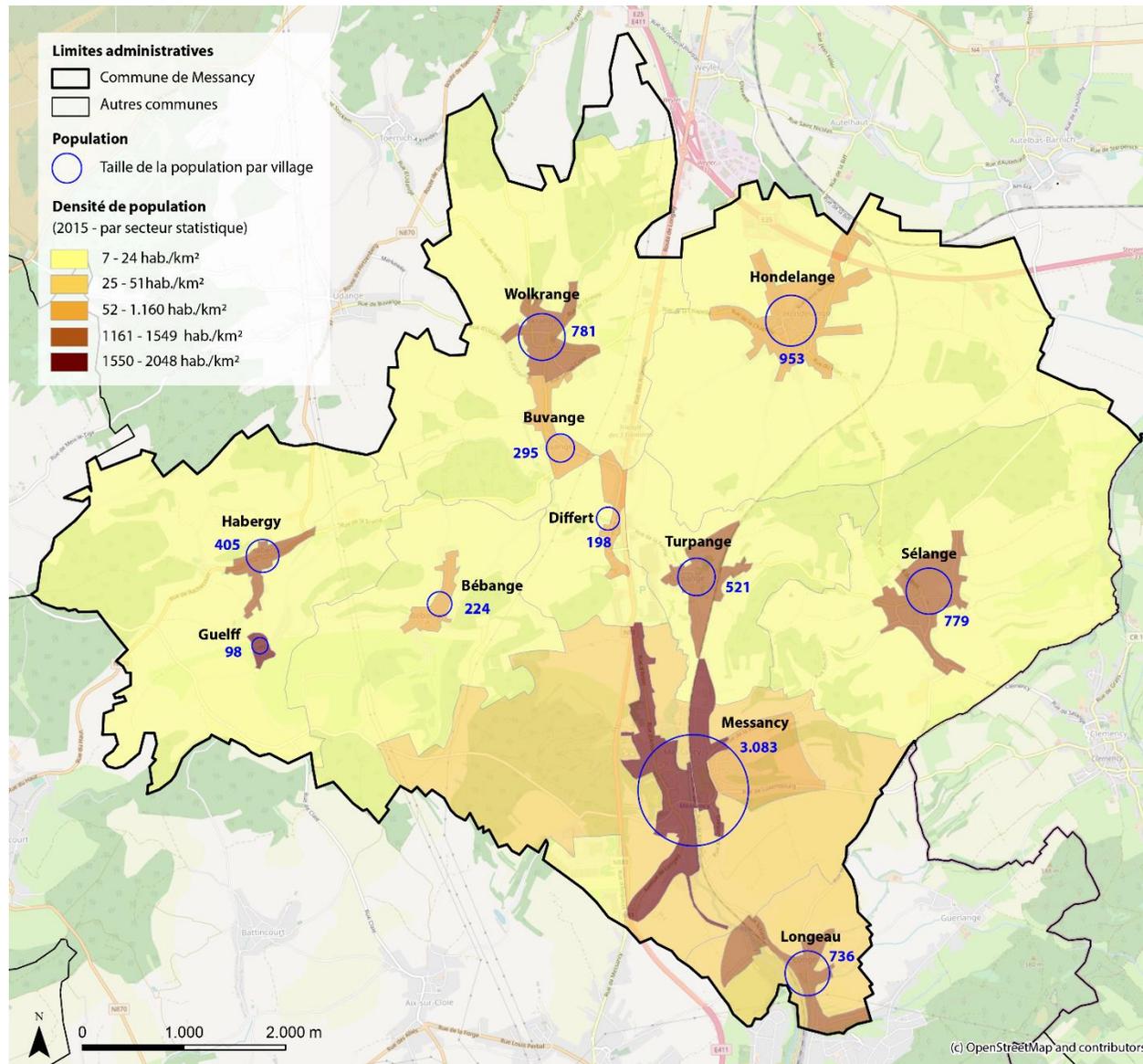


Figure 6 : Densité de population par secteur statistique (source : IWEPS 2015 - Openstreetmap)

2.3. Contexte socio-économique

2.3.1. Niveau socio-économique

D'après la classification socio-économique établie par Belfius, la commune de Messancy est reprise dans les communes résidentielles en zones péri-urbaines ou frontalières.

En 2015, le revenu médian de la commune, à savoir 31,7 k€/an (soit 31.700 €) était nettement supérieur à la moyenne régionale de 22,3 k€/an. En 2016, le taux de chômage y était de 11,1% contre 14,6% en Région wallonne. Cette situation favorable s'explique par la proximité du Grand-Duché du Luxembourg, important pourvoyeur d'emplois à haut revenu.



Figure 7 : Comparaison du revenu médian de Messancy avec les entités administratives supérieures (source : IWEPS, 2015)

2.3.2. Commerces

Les commerces de Messancy sont principalement localisés le long de la N81 (rue des Ardennes). D'après le Schéma régional de développement commercial (SRDC), Messancy constitue un nodule de soutien d'agglomération. Il s'agit d'une zone commerciale récente généraliste, localisée en milieu urbain dense, dotée d'une accessibilité en transport en commun moyenne, caractérisée par une dynamique forte (pas ou peu de cellules vides et part de grandes enseignes élevée).

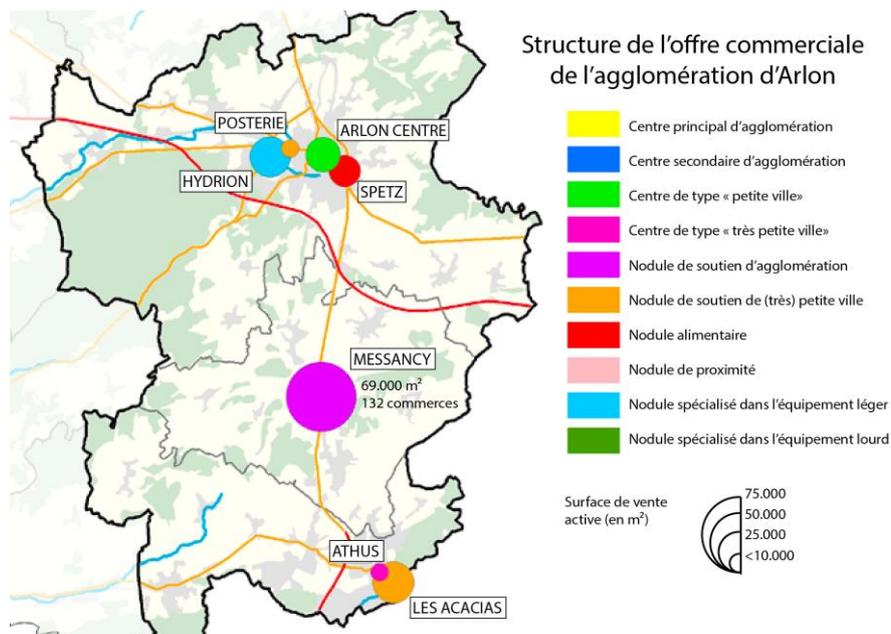


Figure 8 : Structure de l'offre commerciale de l'agglomération d'Arlon (source : Schéma Régional de Développement Commercial)

Les commerces du nodule de Messancy, estimé à 130 par le SRDC, sont globalement répartis en deux pôles commerciaux implantés de part et d'autre de la route régionale :

- ⦿ Le premier pôle est le complexe commercial du Cora à l'est de la N81. Le bâtiment accueillant l'hypermarché Cora compte de nombreuses cellules commerciales dont une importante part est dédiée à l'équipement de la personne ;
- ⦿ Le deuxième pôle est le Mac Arthur Glenn Luxembourg qui est implanté sur le côté ouest de la N81. Il s'agit d'un outlet center qui compte une cinquantaine d'enseignes ;
- ⦿ La troisième est une concentration de quelques moyennes surfaces commerciales et d'établissements horeca implantés le long de la N81, à hauteur du giratoire formé avec la rue de la Vallée, à environ 1,5 km au nord des 2 autres pôles.

Outre ces deux pôles principaux, de multiples commerces, le centre de Messancy compte également quelques commerces de proximité (pharmacie, librairie, banque, alimentation, etc.) et des établissements horeca.



Photo 1 : Complexe commercial du Cora – vue depuis la rue de l'Institut (juillet 2018)



Photo 2 : Complexe commercial « Mac Arthur Glenn Luxembourg » (source : Google, 2017)



Photo 3 : Librairie dans le centre de Messancy (juillet 2018)

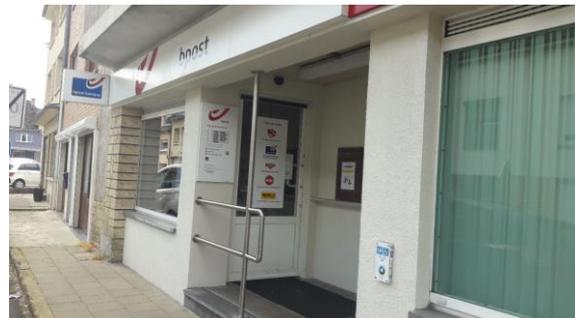


Photo 4 : La Poste dans le centre de Messancy (juillet 2018)

D'après le SRDC, les habitants de Messancy effectuent tous les types d'achat dans le bassin de consommation d'Arlon-Messancy. Cette faible évansion commerciale s'explique par l'importante sur-offre de l'agglomération pour les achats semi-courants légers (vêtements, loisirs...) et lourds (équipement de la maison, électroménagers et bricolage).

2.3.3. Etablissements scolaires

La commune de Messancy compte 10 écoles dont 5 écoles communales. Il s'agit pour l'essentiels d'établissements élémentaires accueillant simultanément des élèves maternelles et primaires. Le village de Differt compte également une école secondaire, l'Institut Cardijn Lorraine. Il est à noter que, à Messancy, l'établissement "Don Bosco" (rue des Déportés), n'accueille que des élèves du 2^{ème} et 3^{ème} cycles primaires, tandis que l'établissement "Le Foyer" (rue des Chasseurs Ardenais) accueille les élèves de maternelles et du 1^{er} cycle primaire.

Tableau 2 : Etablissements scolaires de Messancy

Gestion	Ecole	Adresse	Maternelle	Primaire	Secondaire
Ecoles communales	Wolkrange	Rue Albert 1 ^{er}	●	●	
	Sélange	Rue des écoles	●	●	
	Turpange	Rue de la Halte	●	●	
	Longeau	Rue d'Athus	●	●	
	Hondelange	Rue des Blés d'Or		●	
Autres écoles	Differt	Rue de l'institut	●	●	●
	Messancy	Rue des Déportés		●	
	Hondelange	Rue de Monflin	●		
	Messancy	Rue des Chasseurs Ardennais	●	●	
	Messancy	Rue Grande	●	●	

2.4. Déplacements domicile – travail

2.4.1. Taux de motorisation des ménages

Avant d'aborder la thématique des déplacements, il est utile d'analyser le taux de motorisation des ménages de Messancy et de ses communes limitrophes. A noter que ce taux est sous-estimé dans la mesure où il ne prend que les voitures privées en considération et non les véhicules de société et de fonction.

Il ressort que les ménages de Messancy et de Saint-Léger disposent en moyenne de 1,29 véhicule par ménage, soit une valeur légèrement supérieure à la moyenne régionale de 1,22⁴. Les taux inférieurs des communes d'Aubange et d'Arlon s'expliquent par une meilleure accessibilité en transport en commun une proximité des pôles d'emplois, de commerces et services.

⁴ En l'absence de données similaires pour les communes du Grand-Duché du Luxembourg, il n'est à ce stade pas possible de les inclure dans la comparaison. D'après la publication « Caractéristiques du parc automobile de 1962 à 2012 », la taux de motorisation serait de 666 voitures pour 1000 habitants, soit de l'ordre de 1,6 véhicule par ménage.

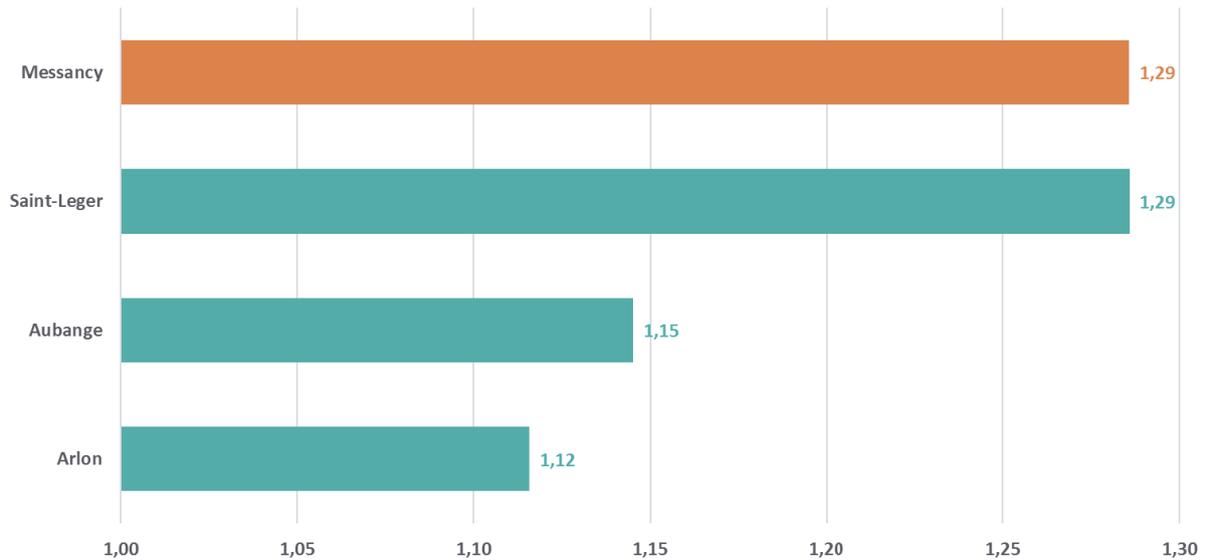


Figure 9 : Nombre de véhicules privés par ménage pour Messancy et ses communes limitrophes (source : Walstat, 2017)

2.4.2. Déplacements professionnels depuis Messancy

A. Source des données

Les données relatives aux déplacements professionnels émanent du Censur 2011 offrant un large éventail de chiffres au niveau démographique, socio-économique, de l'enseignement ainsi que par rapport au logement. Bien que les déplacements professionnels ne représentent qu'environ 30% de l'ensemble des déplacements, l'analyse des origines / destinations en lien avec Messancy est particulièrement utile pour comprendre le fonctionnement du territoire en matière de déplacement.

B. Déplacements professionnels depuis Messancy

Parmi les 3.300 travailleurs que compte Messancy, 60% travaillent à l'étranger (pour l'essentiel le Grand-Duché du **Luxembourg**⁵) et 38% en Région wallonne, presque exclusivement en province de Luxembourg. C'est l'arrondissement d'Arlon qui s'avère être le plus attractifs (31%) et plus spécifiquement les communes de **Messancy, Arlon et Aubange** avec respectivement 14%, 12% et 5%. 67 autres communes belges se partagent le solde de travailleurs.

C. Déplacements professionnels vers Messancy

Les données du Censur ne concernent que la population belge. Par conséquent, la part des travailleurs provenant de l'étranger n'est pas prise en considération. Les travailleurs de Messancy (~1.300) proviennent presque exclusivement de Région wallonne (98%) et plus spécifiquement de la Province de Luxembourg (86%) et des arrondissements d'Arlon (65%) et de Virton (16%). Les travailleurs de Messancy proviennent préférentiellement des communes de **Messancy, Aubange, Arlon, Musson et Virton**.

⁵ Le recensement ne fournit aucune information quant à la destination plus précise des travailleurs du Grand-Duché

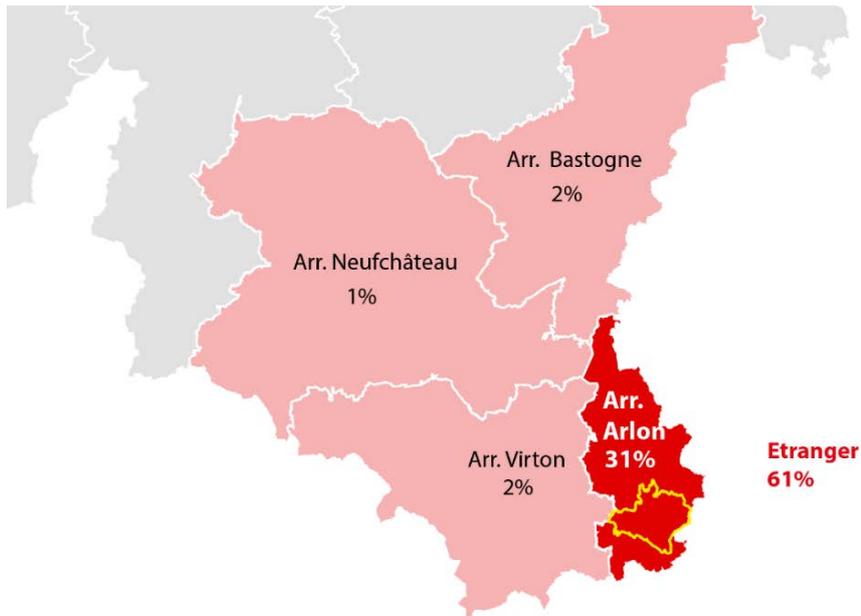


Figure 10 : Destination des déplacements professionnels depuis Messancy – analyse par arrondissement (source : Censur 2011)

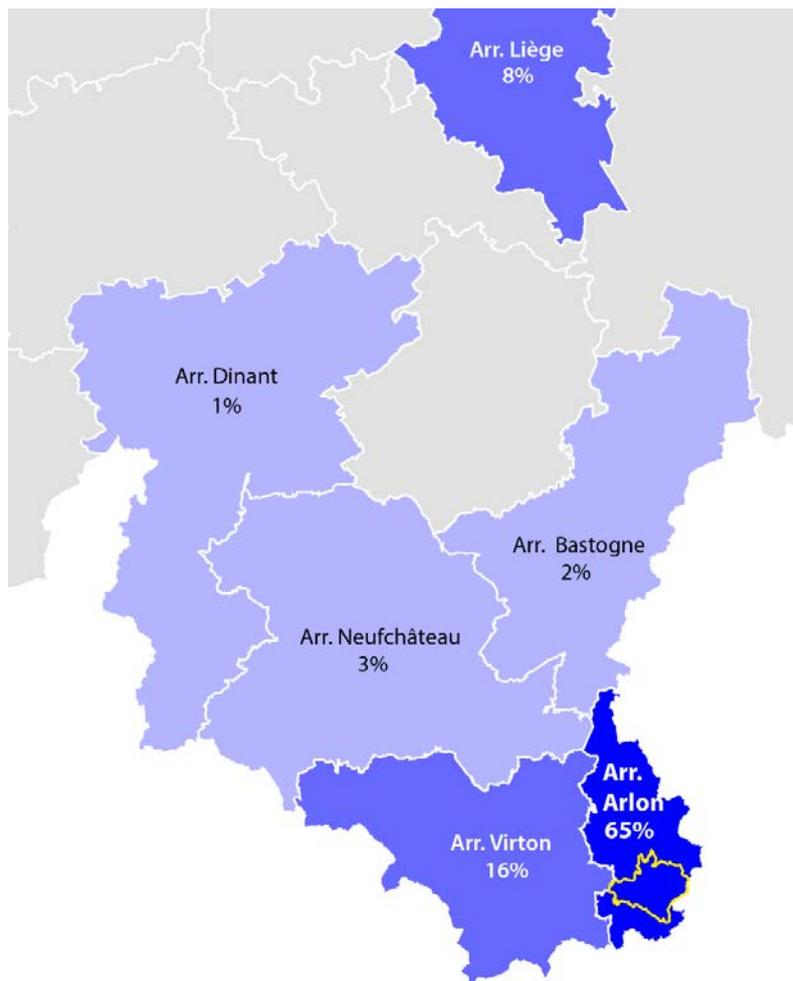


Figure 11 : Origine des déplacements professionnels vers Messancy (interne à la Belgique) – analyse par arrondissement (source : Censur 2011)

2.5. Evolution du contexte

2.5.1. Projets

Avant d'entamer l'analyse des différentes thématiques, il est important de prendre connaissance, tant pour la phase de diagnostic que pour la phase d'actions, des projets en cours de réflexion ou de mise en œuvre qui sont susceptibles d'avoir une influence sur la mobilité à l'échelle communale ou locale. Ces projets sont localisés sur les figures suivantes et certains sont détaillés dans les chapitres concernés (mobilité, piétonne, stationnement, etc.)

A. Projets résidentiels

Outre les projets individuels, 3 projets résidentiels susceptibles d'avoir une influence à court ou moyen termes sur la mobilité communale ont été pointés :

- ⦿ Projet de 70 logements sur un terrain compris entre la Grand-rue, la rue de Meix-le-Tige et la rue de la clinique à Messancy ;
- ⦿ Projet de 20 logements sur la rue d'Aubange à Messancy ;
- ⦿ Projet de 70 logements sur le terrain compris entre la rue Jacques, la rue du Cimetière et la GR 129 à Guelff.

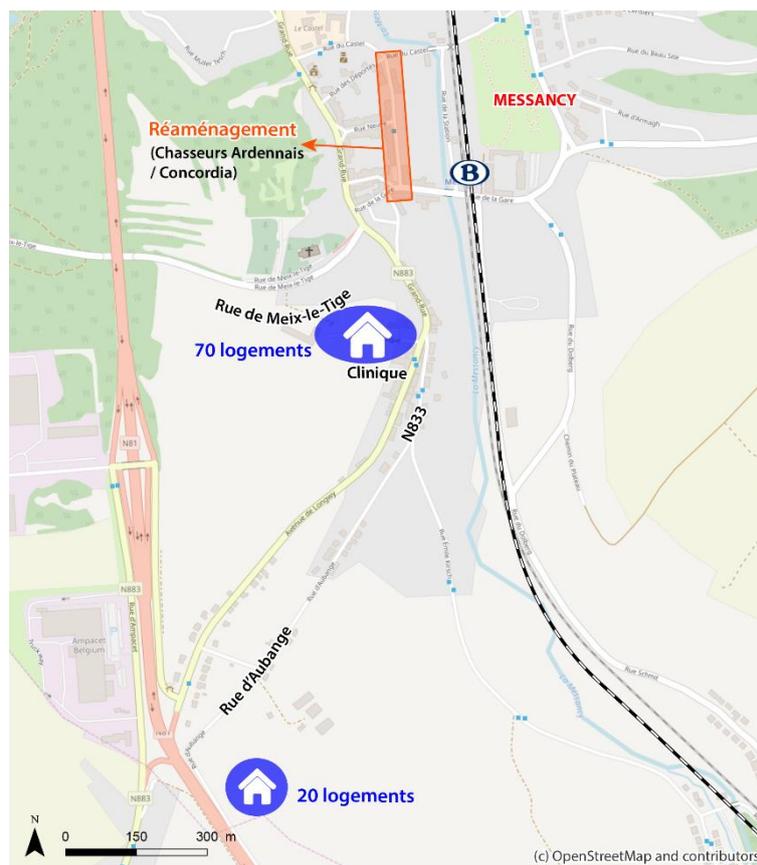


Figure 12 : Localisation des projets résidentiels et de réaménagement de l'espace public à Messancy (source : OpenStreetMap)

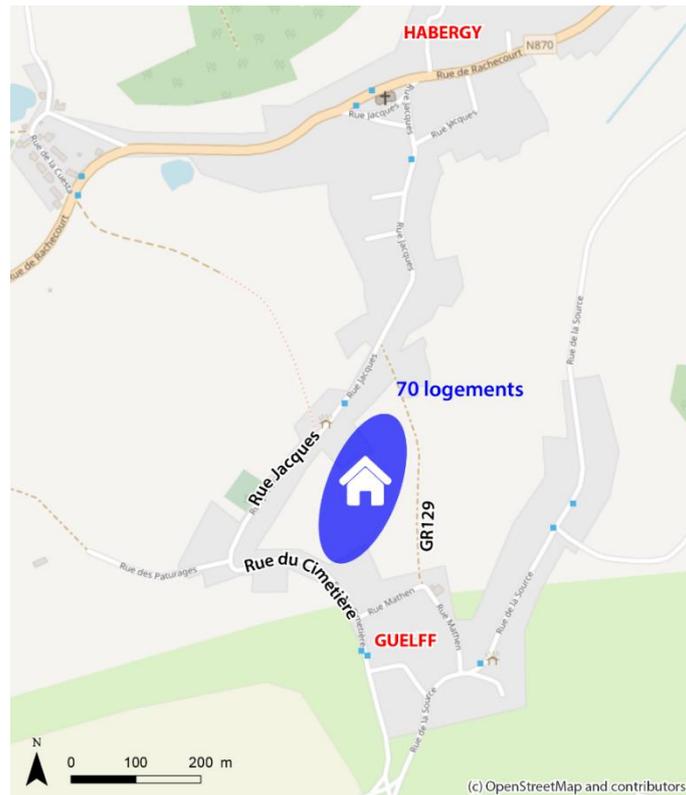


Figure 13 : Localisation du projet résidentiel à Guelff

B. Projets d'aménagement de l'espace public

Plusieurs projets d'aménagement de l'espace public ont été envisagés, notamment dans le cadre du programme de rénovation urbaine (RU) :

- ⦿ Aménagement de la place Concordia à Messancy (fiche n° 3 RU) ;
- ⦿ Aménagement de la rue des Chasseurs ardennais et des rues adjacentes à Messancy (fiche n°4 RU) ;
- ⦿ Aménagement de la rue Haute et de la rue du Kirchberg à Sélange.

Une description plus précise de ces projets d'aménagement est réalisée au point 3 du rapport consacré aux espaces publics et à la mobilité active.

Voir point 3. Espaces publics et mobilité active

C. Projets modes doux

En matière de modes doux, 4 projets visent à créer des itinéraires cyclables sur le territoire communal :

- ⦿ Le réseau cyclable à points-nœuds à vocation touristique relatif à toute la province de Luxembourg ;
- ⦿ La liaison douce Messancy – Athus – Rodange – Longwy destiné aux trajets domicile-travail ;
- ⦿ Liaison douce entre Messancy et Turpange
- ⦿ Projet d'amélioration de la liaison Sélange – Clémency pour les modes doux.

Une description plus précise de ces projets est réalisée au point 3 du rapport consacré aux espaces publics et à la mobilité active.

Voir point 3. Espaces publics et mobilité active

2.5.2. Réserve foncière

Pour rappel, un schéma de développement communal (SDC ci-après) est en cours d'élaboration par le bureau Impact sprl. Il établit une stratégie territoriale qui définit⁶ :

- ⦿ *les objectifs communaux de développement territorial et d'aménagement du territoire à l'échelle communale, et la manière dont ils déclinent les objectifs régionaux du schéma de développement du territoire ou, le cas échéant, les objectifs pluri-communaux du schéma de développement pluri-communal ;*
- ⦿ *les principes de mise en œuvre des objectifs, notamment ceux liés au renforcement des centralités urbaines et rurales ;*
- ⦿ *la structure territoriale.*

A. Zone d'habitat et zone d'habitat à caractère rural

D'après le diagnostic de ce schéma, le territoire communal compte une réserve foncière de 208 ha sur les 610 repris en zone d'habitat, soit 34%. Il est important de noter que 79 % des terrains disponibles et 64 % pour les terrains disponibles non équipés ne présentant pas de contrainte (topographiques, physiques, écologiques...). La répartition de la réserve foncière disponible (hors long terme) par village indique que les réserves les plus importantes sont localisées à Messancy et Sélange.

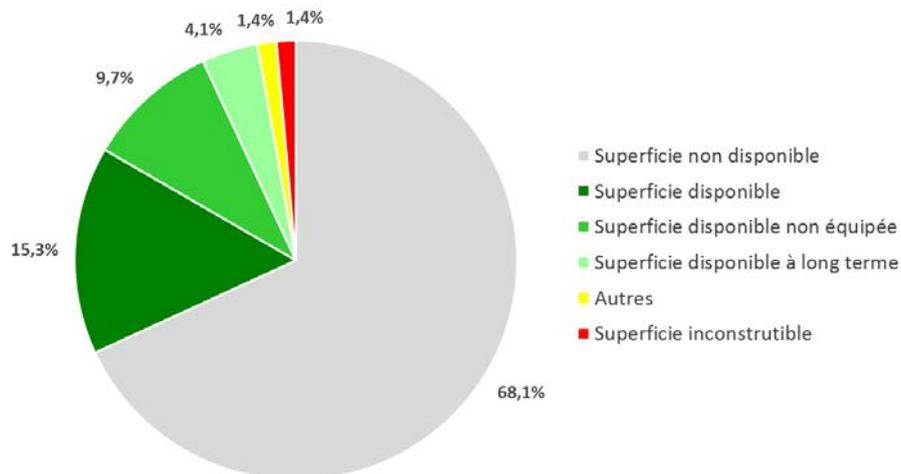


Figure 14 : Disponibilités foncières en zone d'habitat et en zone d'habitat à caractère rural (source : Impact - SDC de Messancy)

⁶ Source : SPW-DGO4

Tableau 3 : Répartition de la réserve foncière en zone d'habitat et zone d'habitat à caractère rural par village
 (source : Impact - SDC de Messancy)

Village	Superficie (en ha)		Total
	Terrains équipés	Terrain non équipés	
Bébange	4,28	2,81	7,09
Buvange	4,53	2,59	7,12
Differt	4,66	0,00	4,66
Guelff	6,74	6,98	13,72
Habergy	7,17	10,02	17,19
Hondelage	11,45	5,29	16,74
Longeau	9,95	0,51	10,46
Messancy	18,70	28,58	47,28
Sélange	12,74	15,04	27,78
Turpange	6,25	6,05	12,3
Wolkrange	10,19	4,31	14,5
Total	96,66	82,18	178,84

B. En zone d'aménagement communal concerté (ZACC)

Les zones d'aménagement communal concerté constituent des réserves foncières pour lesquelles aucune affectation n'a été attribuée au plan de secteur. La mise en œuvre de ces zones nécessite l'établissement d'un schéma d'orientation locale (SOL). Le territoire communal compte 8 ZACC pour une superficie totale de 80,9 ha dont moins de 10% sont occupés et 80% sont des terrains non équipés. Elles ont été classées par ordre de priorité, les priorités 1 étant à mettre en œuvre dans les 10 prochaines années.

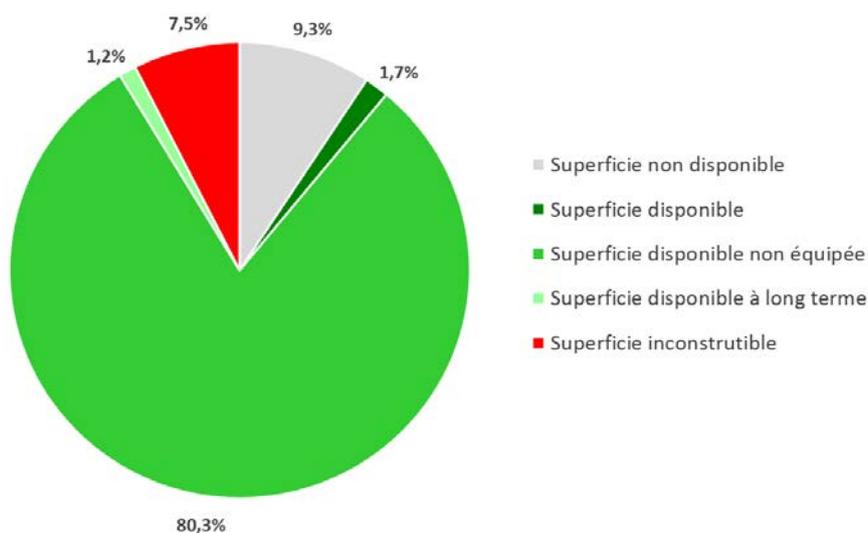


Figure 15 : Disponibilités foncières en ZACC (source : Impact - SDC de Messancy)

Outre les ZACC, l'illustration suivante localise les zones d'affectations prioritaires déterminées dans le SDC dont une affectation mixte pour Messancy, de loisirs entre Messancy et Turpange et des commerces et activités économiques le long de la N81.

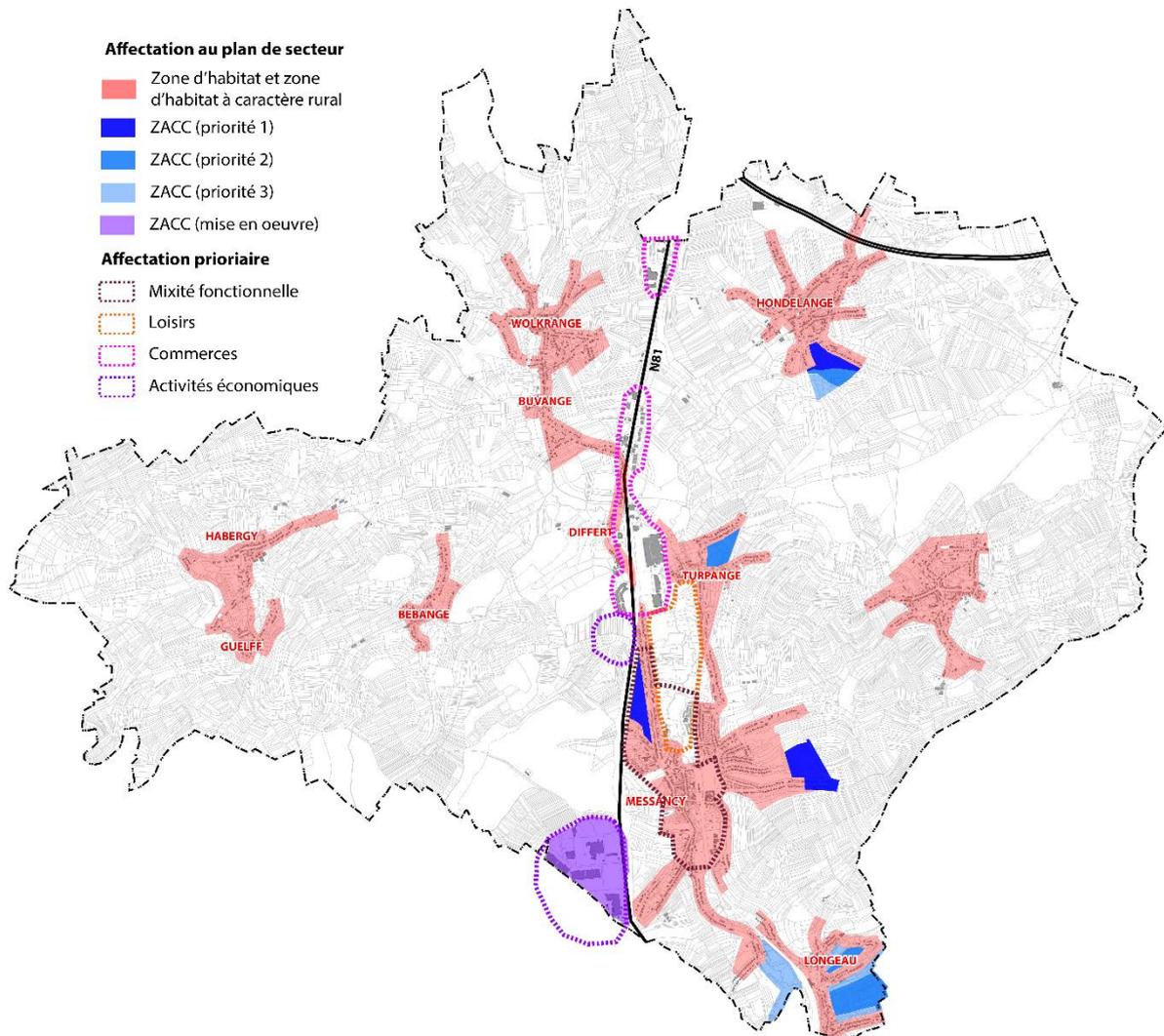


Figure 16 : Zone d'habitat, ZACC et affectation prioritaire (source : Impact - SDC de Messancy)

3. Espaces publics et mobilité active

3.1. Espaces publics et mobilité piétonne

3.1.1. Enjeux généraux

La mobilité piétonne revêt une importance considérable, tant en matière de nombre d'usagers qu'en indicateur de l'animation et de l'attractivité du territoire.

En matière de demande, les flux pédestres sur la commune se manifestent dans le centre (noyau commercial et de services), et plus localement dans les villages aux abords des écoles et de certains arrêts de bus.

Les déplacements pédestres font face à de nombreuses difficultés. Outre les franchissements difficiles des voiries régionales, le principal problème est l'omniprésence des véhicules motorisés au centre, qui nuit à la qualité des déplacements piétons avec :

- ⦿ Des flux motorisés, générant des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique, des situations d'insécurité ;
- ⦿ Du stationnement (autorisé ou illicite) envahissant fortement l'espace public limitant la visibilité des traversées piétonnes et empiétant sur les trottoirs.

Plus globalement, nous retiendrons que la mise en place d'un réseau piéton et PMR maillé, confortable et attractif est hautement nécessaire. Un réseau structurant est donc proposé. Composé de liaisons fortement fréquentées, il devra faire l'objet d'interventions répondants aux normes d'accessibilité.

3.1.2. Itinéraires piétons

A. Introduction

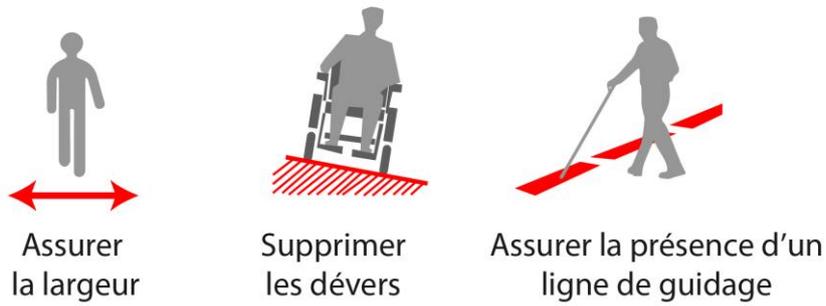
En matière d'itinéraires piétons, il est important de comprendre qu'il est impossible, techniquement et/ou financièrement, de construire ou rénover des trottoirs et placer des traversées sécurisées sur chacune des rues du territoire. Il y a donc lieu de se concentrer sur les axes piétons structurants, où les flux sont les plus importants, et permettre une connexion sécurisée vers les pôles d'intérêt (écoles, commerces...).

Un certain nombre de critères peuvent être utilisés pour juger de la qualité d'un cheminement piétons. Ils concernent :

- ⦿ les caractéristiques du trottoir ;
- ⦿ la présence d'obstacles entravant la circulation des piétons ;
- ⦿ la conformité des traversées.

A ce stade, l'objectif n'est pas d'effectuer un relevé exhaustif des trottoirs et traversées mais de donner des exemples concrets des liaisons qualitatives d'une part et des liaisons à améliorer d'autres part. Parmi les liaisons à améliorer, une attention particulière sera portée à la liaison entre l'école secondaire de Differt d'une part et l'arrêt de bus implanté le long de la N81 et le site commercial du Cora d'autre part.

CONFORMITE DES TROTTOIRS



CONFORMITE DES TRAVERSEES

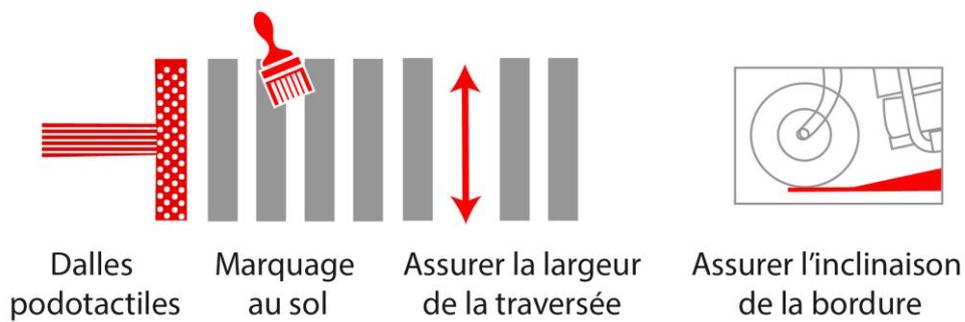


Figure 17 : Critères d'évaluation pour la qualité d'un cheminement piétons

B. Exemples de liaisons qualitatives

Les photos ci-après illustrent des liaisons qualitatives sur le territoire de Messancy.

Large trottoir et traversée sécurisée devant une école



Photo 5 : Rue Albert 1^{er} à Wolkrange (juillet 2018)

Trottoir dès le début de l'agglomération



Photo 6 : Rue de Rachecourt à Habergy (juillet 2018)

Continuité piétonne assurée par un trottoir traversant



Photo 7 : Rue des Blés d'Or à Hondelange (juillet 2018)

Trottoir large et traversée sécurisée à proximité d'une école



Photo 8 : Rue des Ecoles à Sélange (juillet 2018)

Large trottoir et traversée sécurisée aux abords d'une école



Photo 9 : Rue d'Arlon à Messancy (juillet 2018)

Large trottoir et traversée sécurisée aux abords de l'administration communale



Photo 10 : Grand Rue à Messancy (juillet 2018)

C. Liaisons à améliorer

Les photos ci-après illustrent des liaisons à améliorer sur le territoire de Messancy.

Obstacles entravant la circulation des piétons (stationnement et poteaux)



Photo 11 : rue des Chasseurs Ardennais à Messancy (juillet 2018)

Hauteur de la bordure – pas de bordure inclinée



Photo 12 : rue des Chasseurs Ardennais à Messancy (juillet 2018)

Absence d'infrastructures pour les piétons



Photo 13 : Carrefour Grand rue / rue de la place (juillet 2018)

Stationnement sur les trottoirs



Photo 14 : rue des Chasseurs Ardennais à Messancy (juillet 2018)

Faiblesse de la continuité piétonne au niveau du pont



Photo 15 : Rue de la Gare à Messancy (juillet 2018)

Etroitesse des trottoirs au niveau du pont



Photo 16 : Rue de la Gare à Messancy (juillet 2018)

Trottoir trop étroit et poteaux entravant la circulation des piétons



Photo 17 : Rue Albert 1er à Wolkrange (juillet 2018)

Continuité piétonne entravée par un bâtiment



Photo 18 : Rue des écoles à Sélange (juillet 2018)

D. Analyse spécifique de la liaison « Differt – N81 – Cora »

L'itinéraire entre l'école de Differt d'une part et le site commercial du Cora d'autre part mérite une attention particulière dans la mesure où les élèves du secondaire effectuent régulièrement cette liaison à pied pour prendre le bus à l'arrêt situé sur le N81 ou effectuer des achats durant le temps de midi. Or, le manque d'infrastructure sécurisée d'une part et la fréquentation de la route d'autre part (accès le plus direct au Cora en provenance du nord) rend ces itinéraires inadaptés pour les piétons.



Photo 19 : Rue de l'Institut en direction du Cora
(décembre 2018)



Photo 20 : Rue de l'Institut – Pont de la N81
(décembre 2018)



Photo 21 : Rue de l'Institut à Differt (source : Google 2010)

L'arrêt de bus le plus proche desservi par la ligne forte de la commune (ligne 16 : Virton - Athus – Arlon) est implanté le long de la N81, en contre-bas du pont de la rue de l'Institut. Pour l'arrêt situé sur le côté « ouest » (direction Athus), l'accès s'effectue uniquement via l'escalier depuis le pont. Pour l'arrêt situé sur le côté « est » (direction Arlon), l'accès s'effectue soit via un escalier depuis le pont, soit via un petit sentier depuis le parking du Cora. Ce sentier ne dispose d'aucun aménagement visant à le rendre accessible à tous. Il s'agit d'un chemin de terre dont l'accès est compromis par temps de pluie. Le chemin menant de l'arrêt à l'escalier peut être qualifié de minimaliste. L'implantation le long de cette route régionale rend inconfortable et désagréable la période d'attente des usagers (bruit, pollution...).



Photo 22 : Itinéraires piétons entre le parking du Cora, l'arrêt de bus de la N81 et le pont de la rue de l'Institut (décembre 2018)

3.1.3. Espaces publics

La commune de Messancy dispose d'espaces publics de qualité permettant une circulation aisée et confortable des piétons et offrant des espaces de loisirs et de détente pour les habitants et visiteurs. C'est notamment le cas à proximité de l'administration communale de Messancy, aux abords de certaines écoles et dans les quelques parcs et plaines de jeux au sein des villages.



Photo 23 : Plain de jeux de Gueff (juillet 2018)



Photo 24 : Parc du Château à Messancy (juillet 2018)



Photo 25 : Administration communal de Messancy (juillet 2018)



Photo 26 : Rue d'Athus à Longeau (juillet 2018)

Certains espaces publics mériteraient d'être améliorés. C'est notamment le cas du centre de Messancy (concerné par un projet de rénovation urbaine en cours) et des abords de certaines écoles et plus spécifiquement les abords de l'école secondaire de Differt autour de laquelle sont relevés de nombreux déplacements piétons.



Photo 27 : Place de la rue d'Athus à Longeau (juillet 2018)



Photo 28 : rue des Chasseurs Ardennais à Messancy (juillet 2018)



Photo 29 : Rue des Chasseurs Ardennais à Messancy (juillet 2018)



Photo 30 : Institut Cardijn-Lorraine à Differt (juillet 2018)

3.1.4. Abords des écoles

Pour rappel, la commune de Messancy compte 10 écoles principalement réparties dans les villages situés à l'est de la N81, à l'exception de l'école de Wolkrange. L'unique établissement secondaire est implanté à Differt, à proximité immédiate de la N81. L'objectif de ce point est de mettre en évidence les aménagements existants aux abords des écoles visant à favoriser les modes actifs et plus spécifiquement les piétons.

A. Ecoles maternelles et primaires

De manière générale, outre la zone 30 obligatoire, divers aménagements de type ralentisseurs, traversées piétonnes, zones de stationnement... y sont présents afin d'améliorer le confort et la sécurité des parents et enfants. Cependant, des améliorations peuvent être apportées au niveau de certains établissements notamment en matière de continuité piétonne et de stationnement.

Hondelange – rue des Blés d'Or



Photo 31 : Ecole de la rue des Blés d'Or à Hondelange
(juillet 2018)



Photo 32 : Ecole de la rue des Blés d'Or à Hondelange
(juillet 2018)

Hondelange – rue de Monflin



Photo 33 : Ecole de la rue de Monflin à Hondelange
(juillet 2018)



Photo 34 : Ecole de la rue de Monflin à Hondelange
(juillet 2018)

Longeau – rue d’Athus



Photo 35 : Ecole de la rue d’Athus à Longeau (juillet 2018)



Photo 36 : Ecole de la rue d’Athus à Longeau (juillet 2018)

Messancy – rue des Chasseurs Ardennais



Photo 37 : Ecole de la rue des Chasseurs Ardennais à Messancy (juillet 2018)



Photo 38 : Ecole de la rue des Chasseurs Ardennais à Messancy (juillet 2018)

Messancy – rue Grande



Photo 39 : Ecole de la rue Grande à Messancy (juillet 2018)



Photo 40 : Ecole de la rue Grande à Messancy (juillet 2018)

Sélange – rue des Ecoles



Photo 41 : Ecole de la rue des écoles à Sélange (juillet 2018)



Photo 42 : Ecole de la rue des écoles à Sélange (juillet 2018)

Turpange – rue de la Halte



Photo 43 : Ecole de la rue de la Halte à Turpange
(juillet 2018)



Photo 44 : Ecole de la rue de la Halte à Turpange
(juillet 2018)

Wolkrange – rue Albert 1^{er}



Photo 45 : Ecole de la rue Albert 1^{er} à Wolkrange
(juillet 2018)



Photo 46 : Ecole de la rue Albert 1^{er} à Wolkrange
(juillet 2018)



Photo 47 : Ecole de la rue Albert 1^{er} à Wolkrange
(juillet 2018)



Photo 48 : Ecole de la rue Albert 1^{er} à Wolkrange
(juillet 2018)

B. Ecole secondaire - Institut Cardijn-Lorraine à Differt

L'institut Cardijn-Lorraine de Differt accueille des élèves de l'enseignement élémentaire et secondaire. Implanté le long de la N81, en face du complexe commercial du Cora, sa desserte en transports en commun est facilitée par le passage de plusieurs lignes de bus scolaires. Elles permettent notamment une connexion aux villages de la commune de Messancy et des communes proches tels que Aubange, Athus, Musson, Saint-Léger et Arlon, ainsi que certaines communes du Grand-Duché du Luxembourg. La distance (3 km) et la barrière physique de la N81 constituent un frein à l'utilisation du train pour les déplacements « domicile-école ».



Photo 49 : Institut Cardijn-Lorraine à Differt (juillet 2018)



Photo 50 : Institut Cardijn-Lorraine à Differt (juillet 2018)



Photo 51 : Rue de l'Institut à Differt (juillet 2018)



Photo 52 : Vue depuis la rue de l'Institut à Differt (juillet 2018)

Outre une sécurisation locale sur une distance de 300 m, la piste cyclable sur le tronçon sud de la rue de l'Institut n'est pas spécifiquement utile dans la mesure où elle ne s'inscrit pas dans un itinéraire sécurisé à l'échelle communale et qu'elle est connectée à des voiries non adaptées à la circulation des vélos, notamment la N81 qui est une voirie régionale à 2x2 voies de circulation et où la vitesse autorisée est de 90 km/h.



Photo 53 : Extrémité Nord de la piste cyclable de la rue de l'Institut (Décembre 2018)



Photo 54 : Extrémité Sud de la piste cyclable de la rue de l'Institut (Juillet 2018)

Sur base de données transmises par l'Institut Cardijn-Lorraine, une analyse des lieux de résidence des élèves a été réalisée au regard des lignes de bus d'une part et de la distance depuis l'école. Il ressort de cette analyse que la plupart des villages où sont concentrés les élèves sont desservis par une ligne de bus mais la faible fréquence de passage de certaines lignes et la durée du temps de parcours peuvent être dissuasifs.

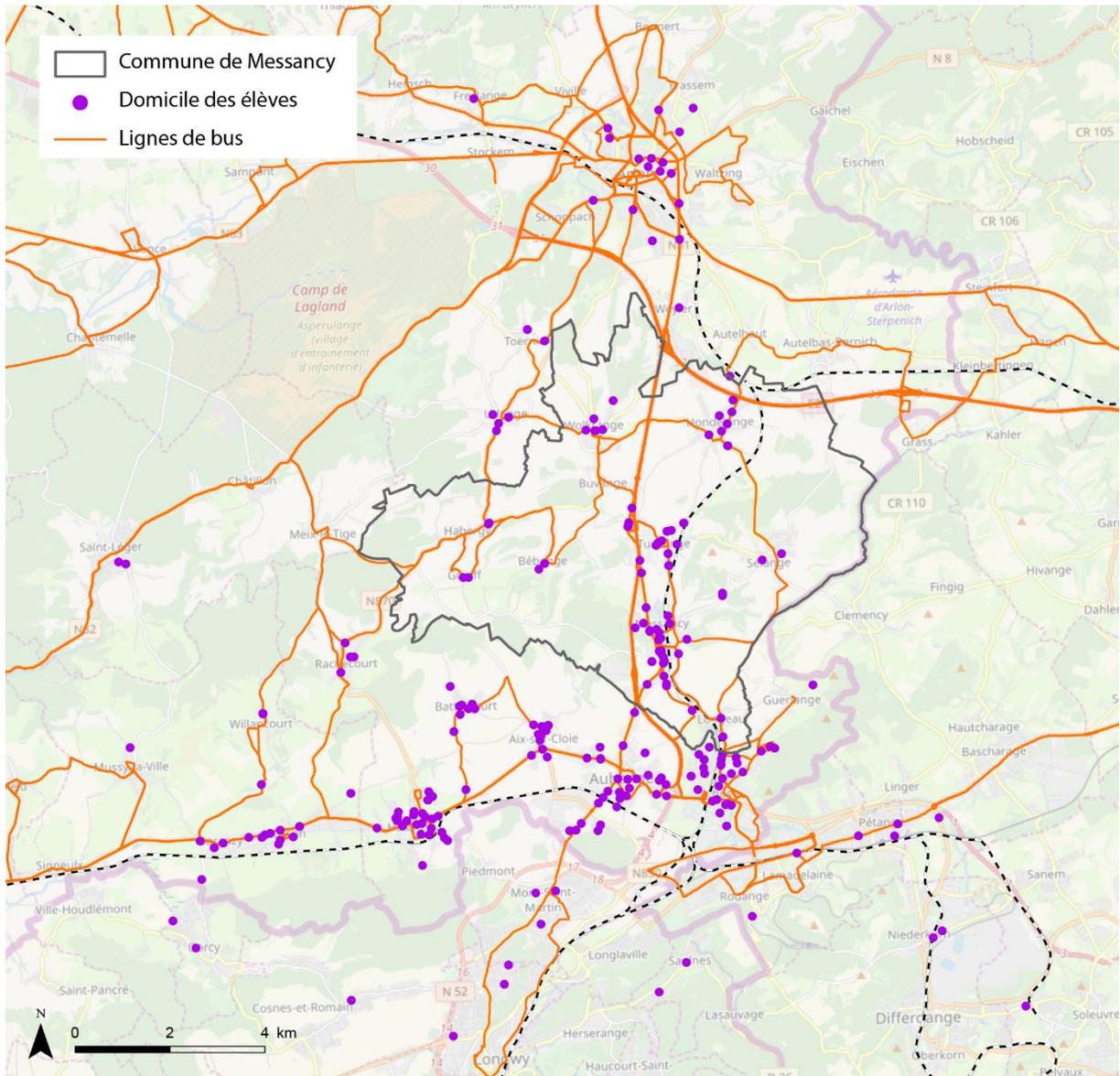


Figure 18 : Origine des élèves de la section secondaire de l'Institut Cardijn-Lorraine de Differt et lignes de bus
(source : Institut Cardijn-Lorraine, 2018)

L'analyse de la distance entre le domicile et l'école indique que 34% des élèves habitant entre 0 et 5 km et 33% entre 5 et 10 km et 10% au-delà de 20 km. La concentration des élèves dans certains villages laissent apparaitre un potentiel pour le vélo mais surtout pour le covoiturage.

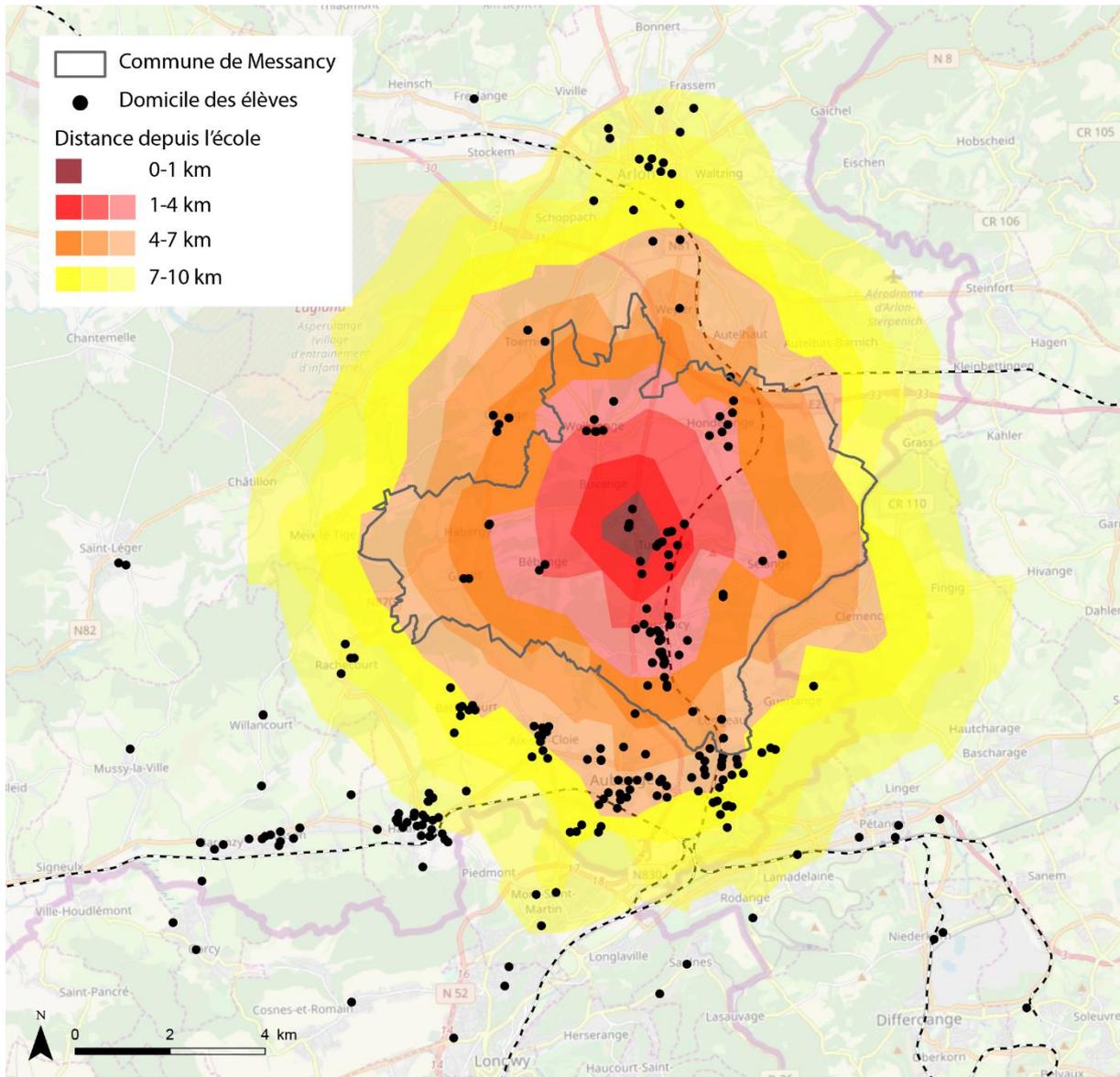


Figure 19 : Origine des élèves de la section secondaire de l'Institut Cardijn-Lorraine de Differt et distance depuis l'école
(source : Institut Cardijn-Lorraine, 2018)

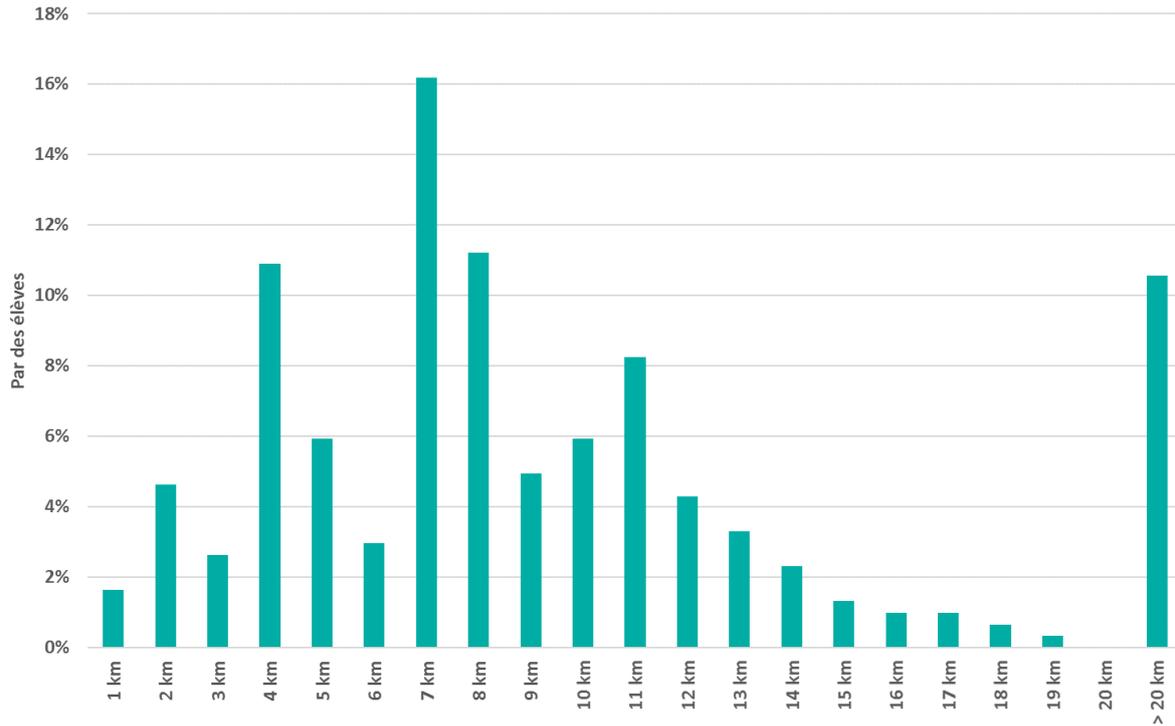


Figure 20 : Répartition des élèves en fonction de la distance « domicile – école » (source : Institut Cardijn-Lorraine, 2018)

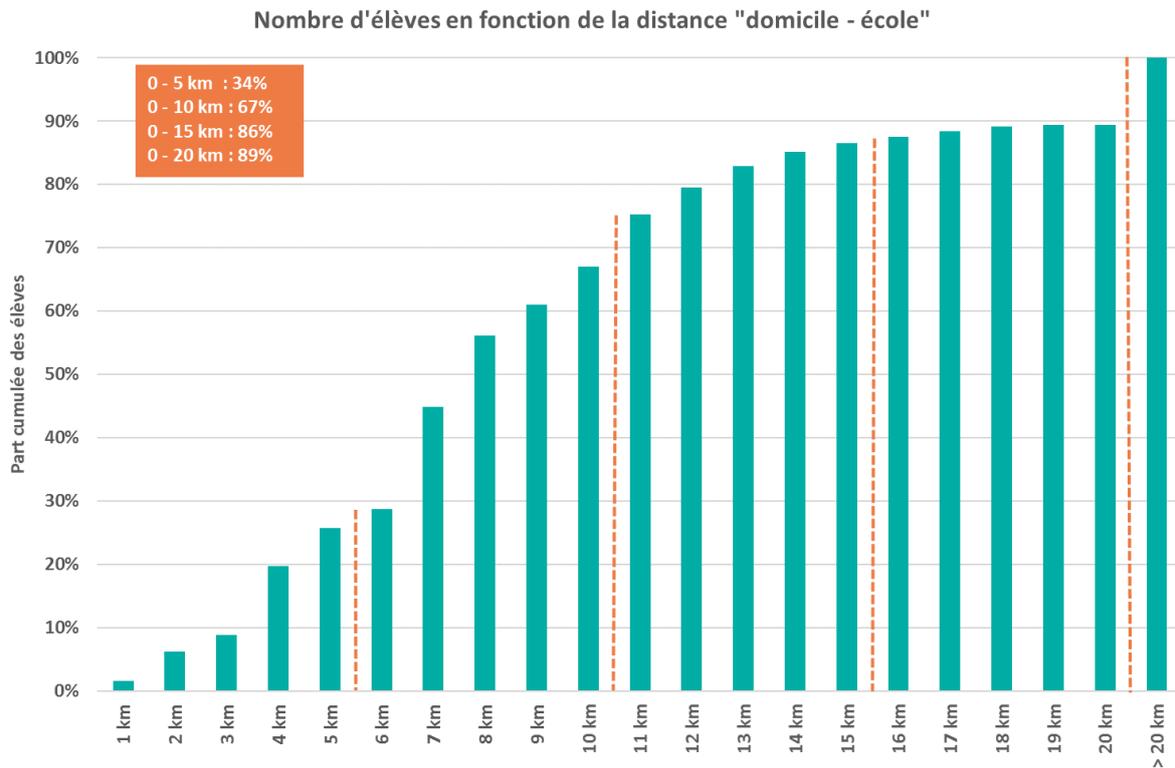


Figure 21 : Nombre d'élèves en fonction de la distance « domicile – école » (source : Institut Cardijn-Lorraine, 2018)

3.1.5. Projet de rénovation urbaine du centre de Messancy

Le centre de Messancy est concerné par un projet de rénovation urbaine. Deux fiches y sont consacrées : la fiche n°3 relative à la place Concordia et la fiche n°4 relative à la rue des Chasseurs Ardennais et ses voiries adjacentes.

A. Fiche n°3 – Place Concordia

Dans les grandes lignes, le projet de la place Concordia consiste en :

- ⦿ l'aménagement d'une place publique ;
- ⦿ l'aménagement des voiries et calibrage de carrefours ;
- ⦿ dégagement d'une placette piétonne ;
- ⦿ démolition de l'actuelle salle Concordia / reconstruction d'un immeuble mixte d'un gabarit R+1+T.

La fiche complète de rénovation urbaine est reprise en annexe du rapport.

Annexe 1 : Fiches de rénovation urbaine du centre de Messancy



Photo 55 : Place Concordia et ses abords en situation existante (source : Fiche de rénovation urbaine n°3)



Photo 56 : Salle Concordia destinée à être démolie (source : Fiche de rénovation urbaine n°3)

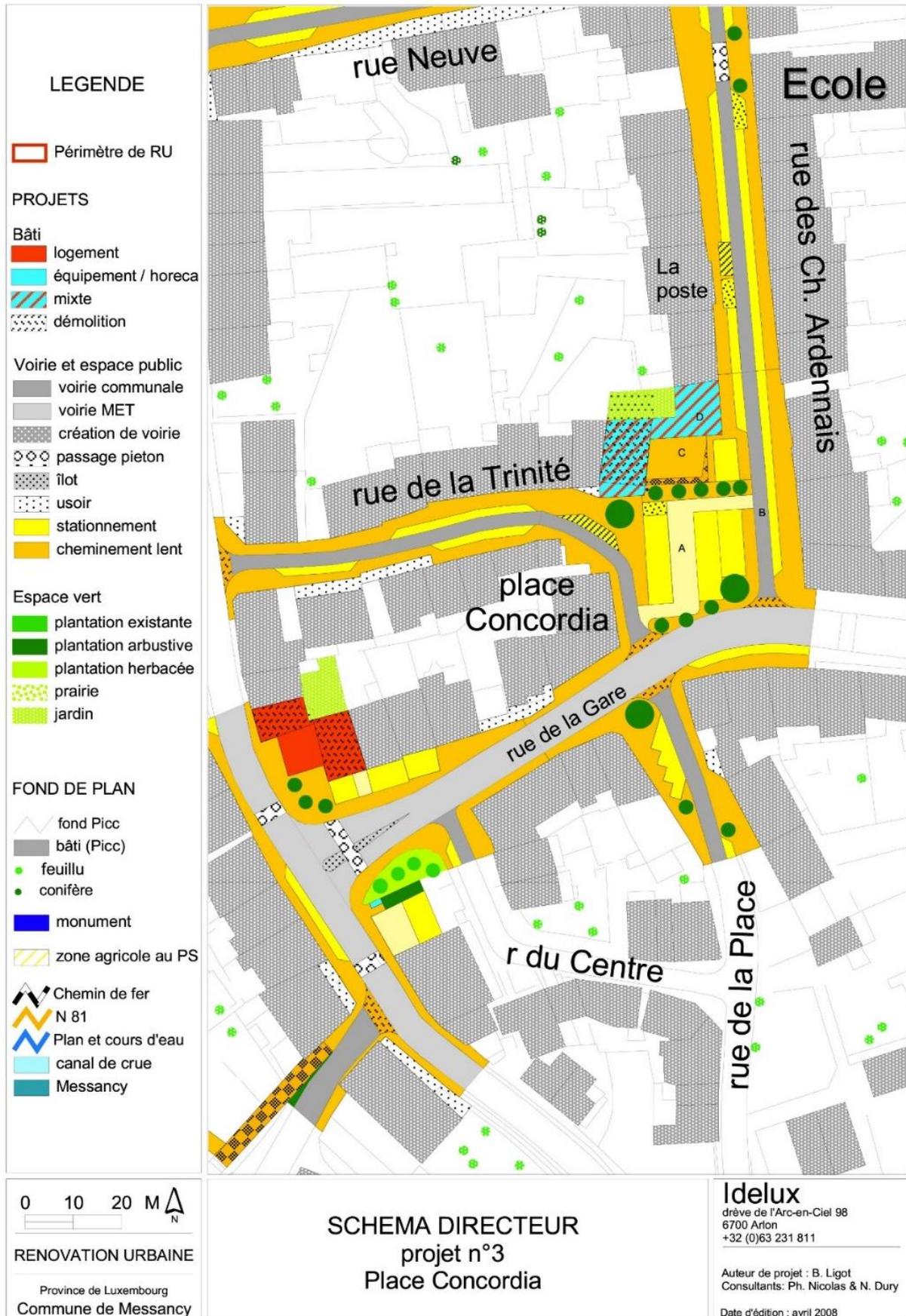


Figure 22 : Plan du projet de réaménagement de la place Concordia (source : Fiche de rénovation urbaine n°3)

B. Fiche n°4 – rue des Chasseurs Ardennais et rues adjacentes

La fiche de rénovation urbaine n°4 concerne la rue des Chasseurs Ardennais, la rue Neuve et la rue des Déportés. L'objectif poursuivi est de proposer un aménagement convivial en zone 30 avec maintien d'une capacité suffisante de stationnement. En résumé, le projet consiste en l'aménagement d'un espace convivial, l'aménagement des carrefours et une verdurisation ponctuelle. Il porte également sur la création d'une liaison piétonne entre la rue des Chasseurs Ardennais et la rue de la Station via un cheminement alternatif en intérieur d'îlot.



Photo 57 : Rues du centre de Messancy concernées par le projet de rénovation urbaine
(source : Fiche de rénovation urbaine n°4)

3.2. Mobilité cyclable

3.2.1. Enjeux généraux

Le territoire communal est vaste, il convient donc de rappeler que le vélo est particulièrement attractif :

- Comme mode de déplacement principal, pour des déplacements "courtes distances" d'environ 3 km ;
- Comme mode de déplacement complémentaire aux modes motorisés (train, bus), pour des déplacements plus longs ;
- Comme activité de loisir et de valorisation du territoire, également important en matière de santé publique et de retombées économiques.

Le vélo doit bénéficier d'une offre cohérente sur le territoire. D'une part, la continuité des aménagements assure une sécurité des cyclistes. Les interruptions d'infrastructures sont en effet particulièrement accidentogènes. D'autre part, seule une cohérence dans la vision peut créer un effet d'appel, et attirer de nouveaux cyclistes. La conception de lignes directrices pour le vélo à l'échelle communale a donc tout son sens, et est particulièrement porteuse au sein du périmètre d'étude, où des solutions de mobilité durables et abordables sont souhaitées.

L'amélioration des conditions de déplacements des vélos, tout comme celle des piétons, est essentielle à la réussite du concept de mobilité durable que la commune doit développer.

3.2.2. Réseau cyclable

De manière générale, le territoire de Messancy n'est pratiquement pas équipé en infrastructures cyclables, si ce n'est la piste cyclable séparée sur la rue de l'Institut à Differt qui n'a d'utilité qu'en matière de sécurité sur les 300 m concernés, sans inscription dans une réflexion de maillage à l'échelle communale ou inter-village.

La commune de Messancy est néanmoins concernée par 4 projets cyclables, à savoir le réseau cyclable à points-nœuds, le projet Interreg de liaison transfrontalière, la liaison modes doux entre Messancy et le site du Cora et la liaison modes doux entre Sélange et le Grand-Duché de Luxembourg . Ces projets et itinéraires associés sont localisés et décrits ci-après.

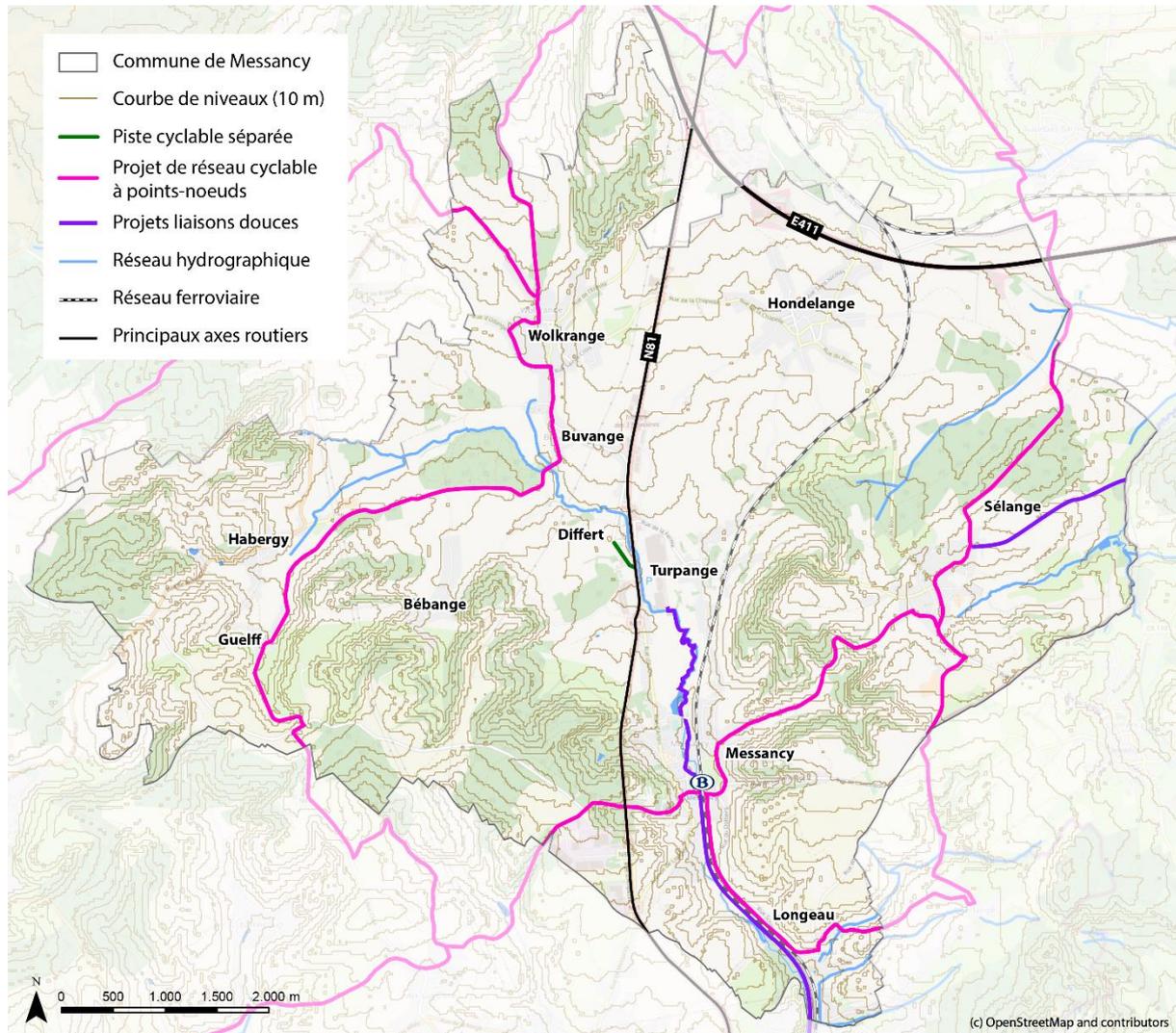


Figure 23 : Réseau cyclable actuel et projets de mobilité douce à Messancy (source : Openstreetmap)

3.2.3. Projets

A. Liaison douce des trois frontières (Messancy – Athus – Rodange – Longwy)

La liaison douce des 3 frontières consiste en la création d'un site propre destiné aux cyclistes entre Messancy en Belgique au nord et Longwy en France au Sud. Reliée aux infrastructures existantes, cette nouvelle liaison permettra de compléter le maillage visant une continuité des itinéraires entre les 3 pays.

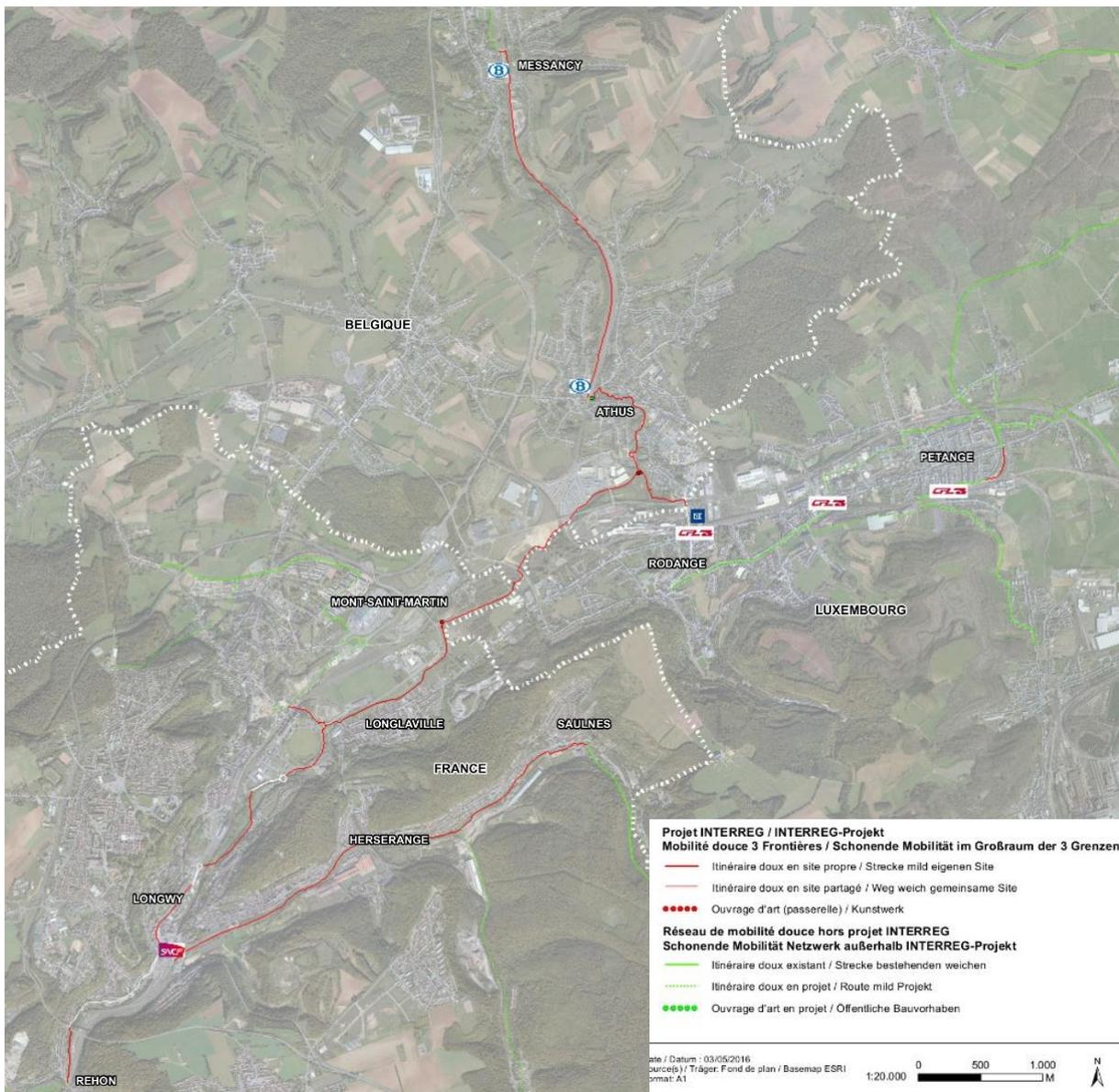


Figure 24 : Liaison douce des trois frontières (source : Idelux)

B. Réseau cyclable à points-nœuds

Un réseau cyclable à points-nœuds est un réseau cyclable à vocation essentiellement touristique destiné à un large public (sportif, famille, etc.). Il est composé de nœuds portant tous un numéro et d'un maillage plus ou moins fin selon les régions. Chaque maille (entre 2 points) fait de l'ordre de 5 à 8 km et les boucles de 20 à 30 km. Les principaux critères de sélection du réseau sont la sécurité, le confort, la pente et l'intérêt paysager et touristique.

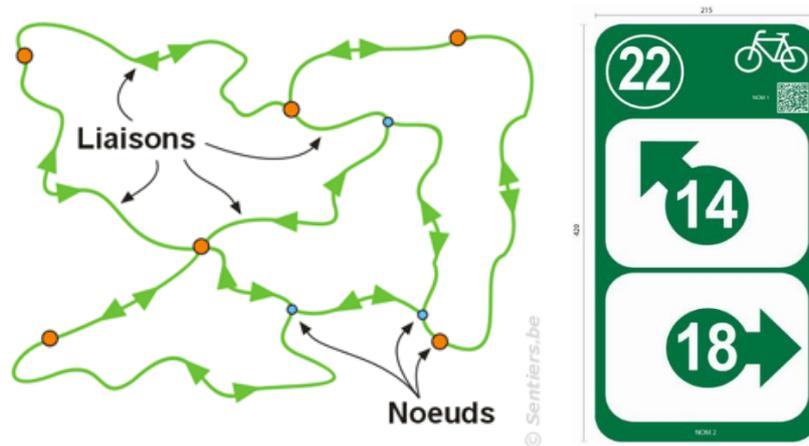


Figure 26 : Principe du réseau cyclable à points-nœuds et modèle du panneau de balisage (source : Sentiers.be)

A ce jour, l'entièreté de la Région flamande est couverte et la couverture wallonne se poursuit. En région wallonne, plusieurs réseaux sont déjà opérationnels : la Wallonie picarde, la Famenne, Pays de Chimay et l'Entre-Sambre-et-Meuse, la Province du Brabant wallon et la région de la Basse Meuse en province de Liège.

Une étude d'élaboration du réseau sur les provinces de Namur et de Luxembourg a été finalisée par l'ICEDD en septembre 2018. Le tracé du réseau à Messancy est repris sur la carte des infrastructures cyclables ci-avant. Les critères pris en considération étaient la sécurité, le confort, la pente, l'intérêt paysager et touristique. La barrière physique de la N81 a constitué un frein au développement est-ouest du réseau.

A ce jour, l'échéance de mise en œuvre du réseau sur cette partie du territoire n'est pas encore connue et des modifications du réseau pourraient encore être réalisées.

C. Liaison douce entre Messancy et Turpange

Dans le but d'assurer le confort et la sécurité des usagers actifs entre le centre de Messancy et Turpange, et d'assurer la continuité du projet Interreg entre Messancy et Athus, la commune prévoit la création d'une liaison cyclo-piétonne entre Messancy et Turpange, longeant le cours d'eau La Messancy.

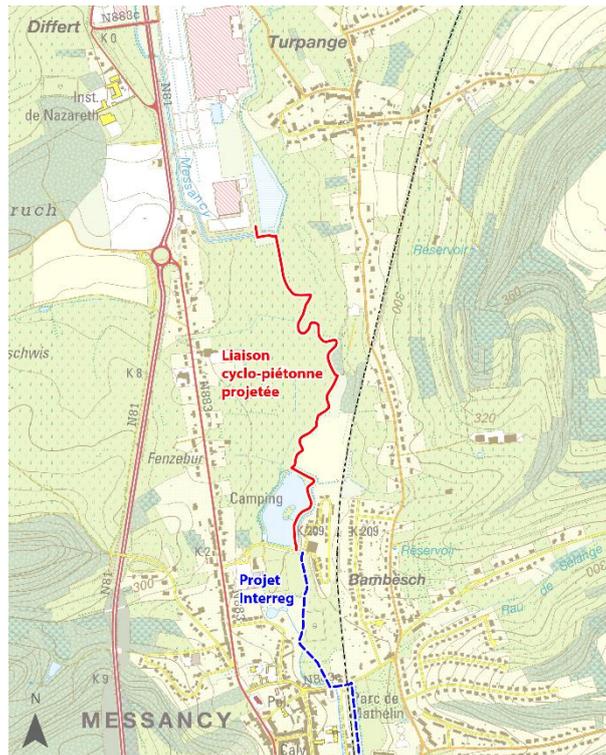


Figure 27 : Avant-projet de liaison cyclo-piétonne entre Messancy et Turpange
(source : Commune de Messancy – 2017)

D. Projet d'amélioration de la liaison Sélange – Clémency pour les modes doux

Dans le but d'établir une connexion de qualité avec le réseau cyclable grand-ducal, la commune projette l'amélioration de la liaison entre le village de Sélange et la piste nationale n°12, à hauteur de Clémency. Cette piste cyclable, qui relie Pétange au sud à Colmar-Berg au nord, s'inscrit dans un réseau établi à l'échelle du pays. Le tracé de ce projet est repris sur la figure 23 ci-avant.

3.3. Synthèse

Le tableau ci-dessous résume la situation en matière de mobilité douce sous la forme d'une matrice AFOM mettant en évidence d'une part les facteurs internes (atouts et faiblesses) et d'autre part les facteurs externes (opportunités et contraintes).

Tableau 4 : Matrice AFOM relative à la mobilité cyclable

Atouts	Faiblesses
Relief doux dans les vallées Territoire à l'échelle du vélo	Relief parfois marqué Barrières physiques (réseau ferroviaire et N81) Sécurité sur les voiries inter-villages
Opportunités	Menaces
Réseau Points-nœuds Projet Interreg entre Athus et Messancy Projet liaison douce entre Messancy et Turpange Projet liaison douce entre Sélange et Clémency (Lux) Essor du vélo à assistance électrique	Augmentation des flux transfrontaliers

En préparation de la phase 3 du PCM dédié aux actions, une carte du réseau cyclable projeté et des enjeux associés a été établie. Elle met en évidence le réseau cyclable à l'échelle communale dont l'objectif est de créer un maillage complet entre les villages tout en assurant confort et sécurité aux usagers. Ce réseau s'appuie sur le réseau cyclable à points-nœuds et les projets de mobilité douce et est complété par des voiries existantes ou des chemins à aménager. Les liaisons jugées problématiques y apparaissent en noir et les liaisons manquantes sont représentées par des flèches rouges.

Ce réseau est amené à évoluer en fonction des analyses plus spécifiques qui seront réalisées durant le plan d'actions. Les choix opérés dépendront de multiples facteurs (faisabilité technique, sécurité, budget...).

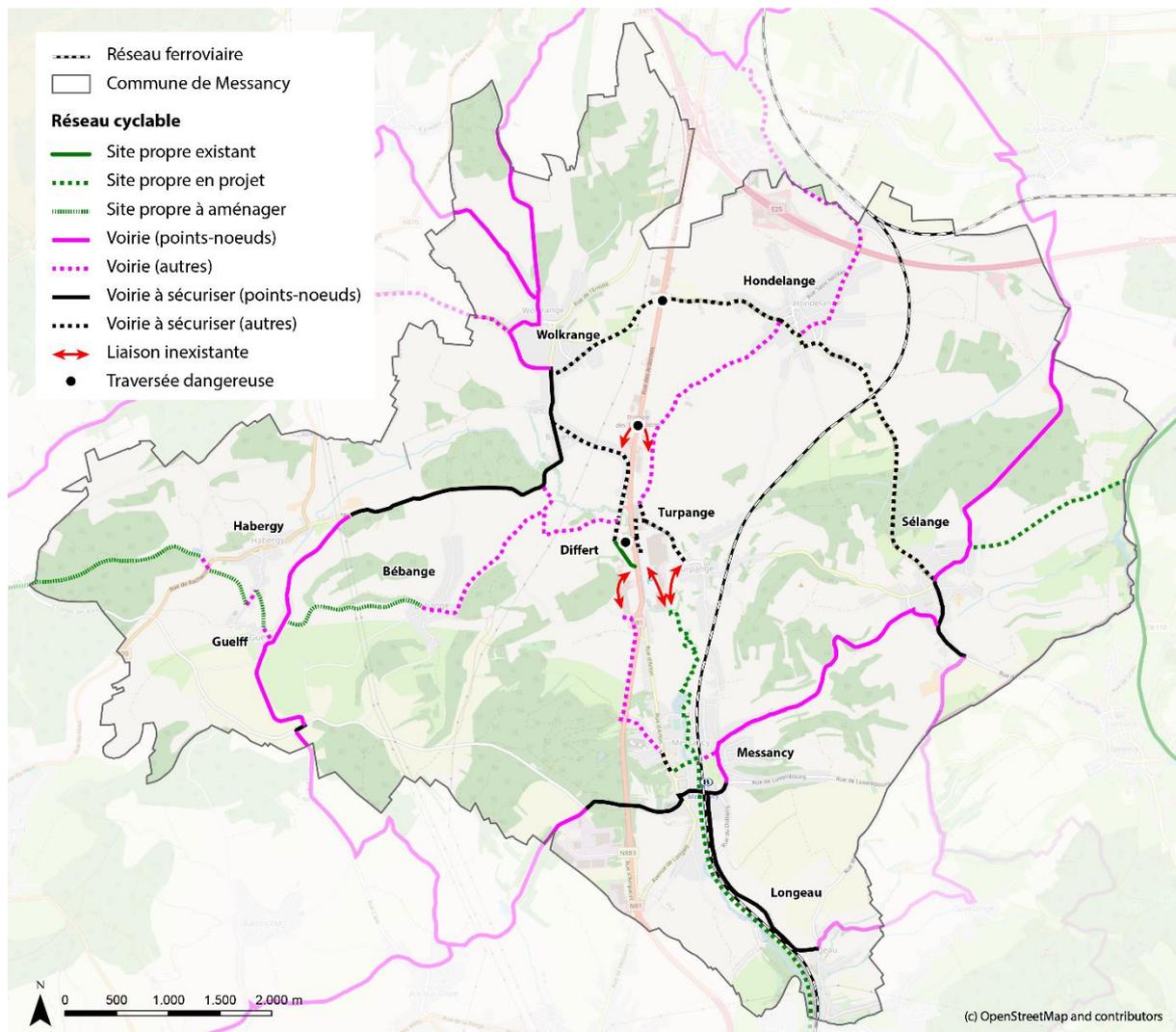


Figure 28 : Réseau cyclable projetée et enjeux associés (source : Openstreetmap)

3.4. Objectifs

D'une manière générale, l'objectif est de renforcer l'avantage compétitif de la marche et du vélo, en les rendant plus sûres et plus agréables. Ceci se traduit par des mesures qui concernent l'urbanisme, la promotion, la réglementation, etc. Dans le cadre du PCM, l'accent sera mis sur les objectifs et les mesures liées aux infrastructures physiques :

- ⊗ Renforcer le **réseau structurant** et prioriser les points noirs ;
 - Traversées de la N81 entre Wolkrange et Hondelange ;
 - Liaison entre l'Institut Cardijn-Lorraine et l'arrêt de bus de la N81 et le Cora
 - Liaison entre les commerces et le centre de Messancy ;
 - ...
- ⊗ Créer des **cheminements qualitatifs** autour des pôles (écoles, administration, commerces, etc.) ;
- ⊗ Valoriser l'**espace public** en proposant des aménagements qualitatifs autour des pôles (écoles, administration, commerces, etc.)⁷ ;
- ⊗ Optimiser la marche à pied aux nœuds d'échange en veillant notamment à la continuité des cheminements vers les **arrêts principaux de transports en commun** ;
- ⊗ Faire de tout aménagement piéton un **espace accessible à tous**, tenant compte du principe d'accessibilité universelle ;
- ⊗ **Promouvoir la marche et le vélo** pour inciter les habitants, travailleurs, parents et enfants à leur pratique par des campagnes de sensibilisation, la mise en place d'initiatives et l'organisation d'événements (ex. : pédibus, formation via la cellule « Education Mobilité et Sécurité Routière du SPW, etc.).

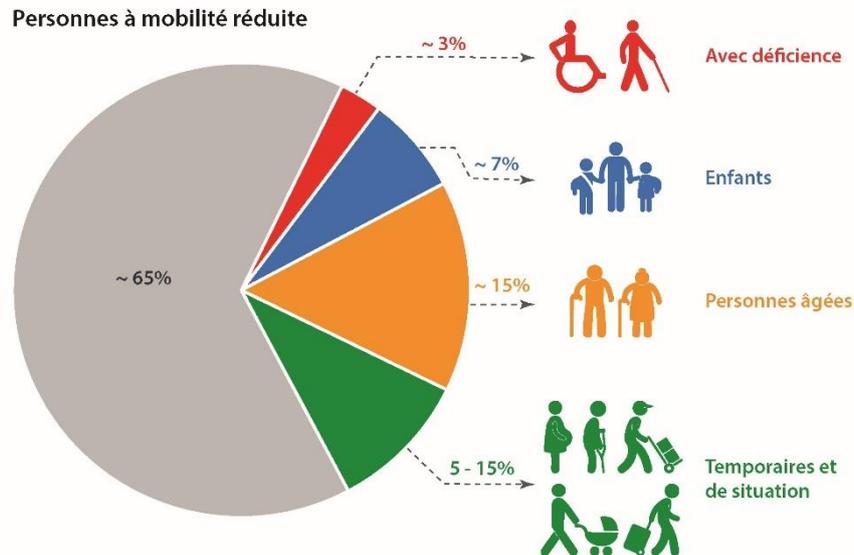


Figure 24 : Répartition des personnes à mobilité réduite par type
(source : Plain-Pied asbl)

⁷ Projet de rénovation urbaine du centre de Messancy

4. Transports en commun

4.1. Transport ferroviaire

4.1.1. Gare de Messancy

A. Localisation

La commune de Messancy compte une gare SNCB sur son territoire, localisée au centre de Messancy, sur la ligne 167 reliant Athus à Arlon. Cette ligne établit la connexion entre la ligne 162 (Namur - Luxembourg) et la ligne 165 (Libramont – Athus).

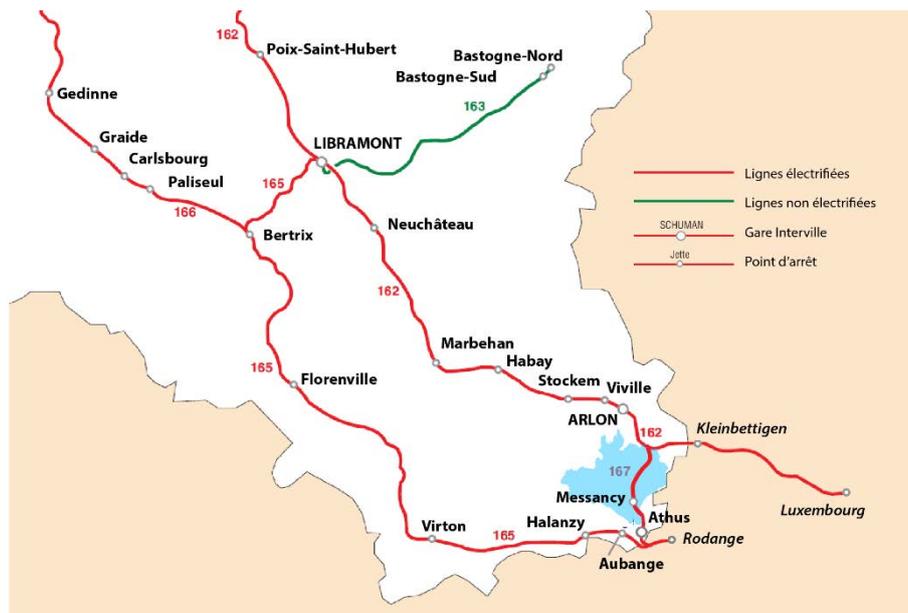


Figure 29 : Localisation de la gare de Messancy sur le réseau ferroviaire (source : SNCB)

B. Aménagements

La gare de Messancy est située dans le centre de Messancy et facilement accessible depuis la voirie principale traversant l'entité, à savoir la N833 (la rue d'Arlon à hauteur de la gare) offrant une desserte à la partie nord de la commune. Elle est également connectée au reste du territoire par la rue de Meix-le-Tige (ouest), la rue de la Promenade et de Luxembourg (est) et la rue de Krebling (sud). De manière générale, l'accessibilité locale de la gare est bonne mais la qualité des cheminement piétons doit être améliorée. Le réaménagement de cette zone est d'ailleurs prévu dans le projet de rénovation urbaine du centre de Messancy. Deux passages à niveaux sont situés aux extrémités de la rue de la Station.

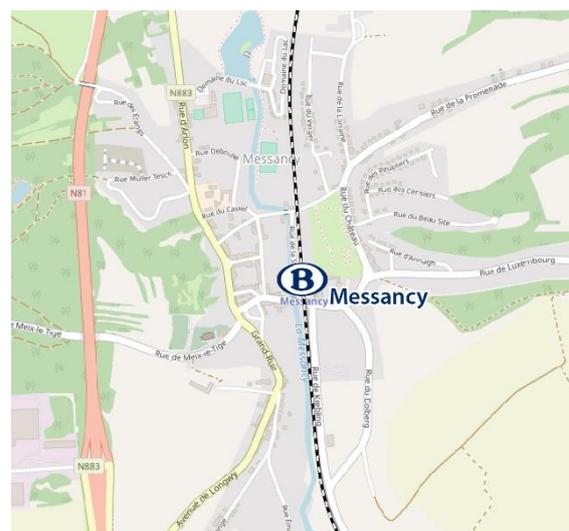


Figure 30 : Localisation de la gare de Messancy (source : Openstreetmap)



Figure 31 : Accessibilité locale de Messancy (source : SPW 2016)

Les aménagements de la gare sont récents et en très bon état. Les navetteurs disposent d'un large abri et de zones de stationnement pour les voitures et vélos. La thématique du parking est plus spécifiquement abordée dans le chapitre consacré au stationnement.



Photo 58 : Gare de Messancy – vue depuis la rue de la Gare (juillet 2018)



Photo 59 : Gare de Messancy (juillet 2018)



Photo 60 : Quai de la gare de Messancy (juillet 2018)



Photo 61 : Parking « est » de la gare de Messancy (juillet 2018)

4.1.2. Offre

Pour rappel, la gare de Messancy est localisée sur la ligne 167 reliant Athus à Arlon. En semaine, 17 trains par jour circulent dans le sens Arlon - Athus, et 18 dans le sens Athus - Arlon. Cependant, l'absence de train le week-end constitue une faiblesse pour les habitants. A condition d'habiter à proximité de la gare, le temps de parcours vers Arlon et Athus s'avère compétitif. Par ailleurs, les horaires actuels permettent des correspondances à Arlon vers Bruxelles en 21 min et le Luxembourg en 13 minutes. En gare d'Athus, les correspondances vers le Luxembourg s'effectuent en 6-7 minutes. Cette situation est néanmoins amenée à évoluer en raison des travaux en cours sur le réseau ferroviaire.

Tableau 5 : Fréquence de passage des trains de la ligne 167 en gare de Messancy (source : SNCB)

Liaison	Nombre de passages par jour et par sens		Temps de parcours
	Semaine	Week-end	
Messancy – Arlon	18	0	11 min
Arlon – Messancy	17	0	10 min
Messancy – Athus	17	0	4 min
Athus – Messancy	18	0	4 min

4.1.3. Demande⁸

L'estimation de la demande repose sur des comptages effectués en 2017 dans toutes les gares belges. Le nombre de montées à Messancy en semaine est de l'ordre de 70 par jour, la classant 64^{ème} gare de Belgique la moins fréquentée sur un total de 540 gares. Les comptages effectués en 2015 en Région wallonne annonçaient environ 100 montées par jour, faisant de Messancy la 15^{ème} gare la moins fréquentée de Région wallonne.

4.1.4. Attractivité de la gare à l'échelle communale

Dans le but de juger de l'attractivité de la gare de Messancy à l'échelle communale, les zones accessibles dans un rayon de 5 km et de 10 km ont été définies :

- ⊙ Accessibilité 5 km : environ 14.000 habitants sont situés à moins de 5 km de la gare de Messancy ;
- ⊙ Accessibilité 10 km : environ 27.000 habitants situés à moins de 10 km de la gare de Messancy.

⁸ Source : SNCB

La faible attractivité de la gare s'explique notamment par la proximité des gares d'Arlon et d'Athus offrant toutes deux une desserte plus directe vers les principaux pôles d'emplois de la région, et plus spécifiquement le Luxembourg. A noter que les villages de Wolkrange et d'Hondelange sont situés à environ 5 km de la gare d'Arlon, de la même manière que Messancy et Longeau par rapport à la gare d'Athus.

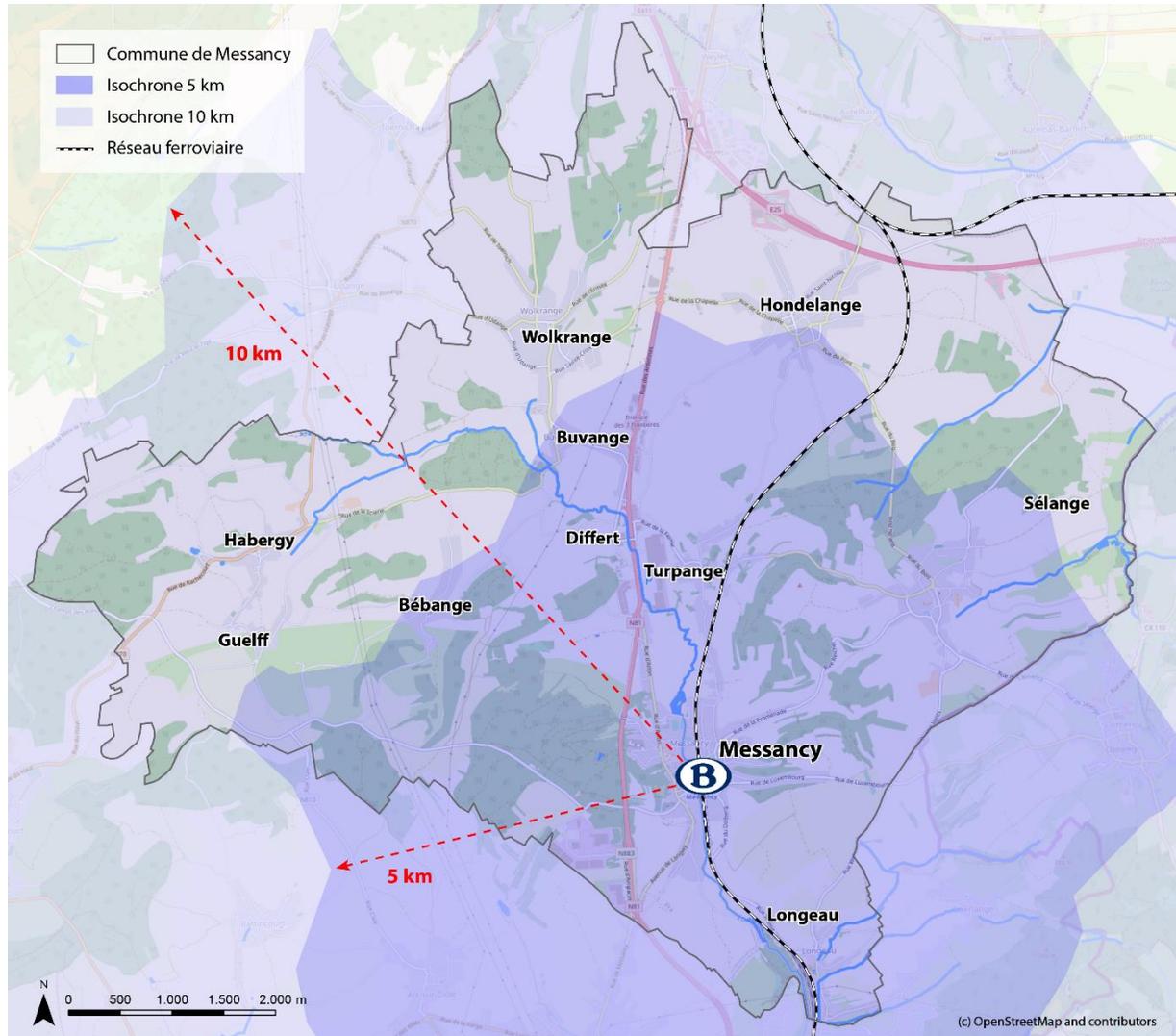


Figure 32 : Zone d'accessibilité de 5 km et 10 km autour de la gare de Messancy
(source : Openrouteservices)

4.1.5. Passages à niveaux

La commune de Messancy compte 7 passages à niveau :

- ⊙ Rue de la Halte / rue de Klaus à Turpange ;
- ⊙ Rue Belle-Vue / rue de la Lorraine entre Turpange et Messancy ;
- ⊙ Rue du Castel / rue de la Promenade à Messancy ;
- ⊙ Rue de la Gare à Messancy ;
- ⊙ Le Moulin à Longeau ;
- ⊙ Rue des Rochers à Hondelange ;
- ⊙ Chemin des Mines à Hondelange.

Actuellement, d'après les informations transmises par Infrabel, aucun passage à niveau n'est concerné par une suppression. Un projet de suppression avait été proposé à la commune pour le passage jugé le plus problématique (rue de la Halte / rue de Klaus à Turpange) mais celle-ci avait été refusé par la commune pour une question de tracé.

4.2. Transport urbain

4.2.1. Offre

La commune de Messancy est desservie par 15 lignes de bus dont les fréquences de passage par jour et par sens sont reprises dans le tableau suivant. La ligne 16 reliant Virton à Arlon constitue la ligne forte avec une fréquence de passage de 20 bus par sens en semaine. Seules les lignes 20 et 80/1 circulent en semaine et le week-end. Les autres lignes sont pour la plupart scolaires avec des faibles fréquences de passage.

Tableau 6 : Fréquence des lignes de bus desservant la commune de Messancy (source : TEC)

Ligne de bus		Fréquence journalière par sens		
		Semaine	Samedi	Dimanche
Toute l'année				
16	Virton - Athus - Arlon	20	7	4
80/1	Arlon – Luxembourg	8	2	/
20	Châtillon - Rachecourt - Arlon	4	/	/
21	Battincourt - Athus - Arlon	5 à 6	/	/
83	Saint-Mard - Virton - Aubange - Luxembourg	1 à 2	/	/
1011	Liège - Athus (express)	2	/	/
En période scolaire				
161	Virton - Athus - Arlon	2	/	/
211	Battincourt - Athus - Differt - Stockem	2	/	/
212	Rodange – Arlon	1	/	/
213	Messancy - Hondelange - Arlon	1	/	/
721	Musson - Athus – Differt	1	/	/
722	Bascharage – Differt	1	/	/
723	Arlon – Differt	1	/	/
731	Saint-Léger – Athus	1	/	/
741	Arlon - Hondelange - Athus	2	/	/

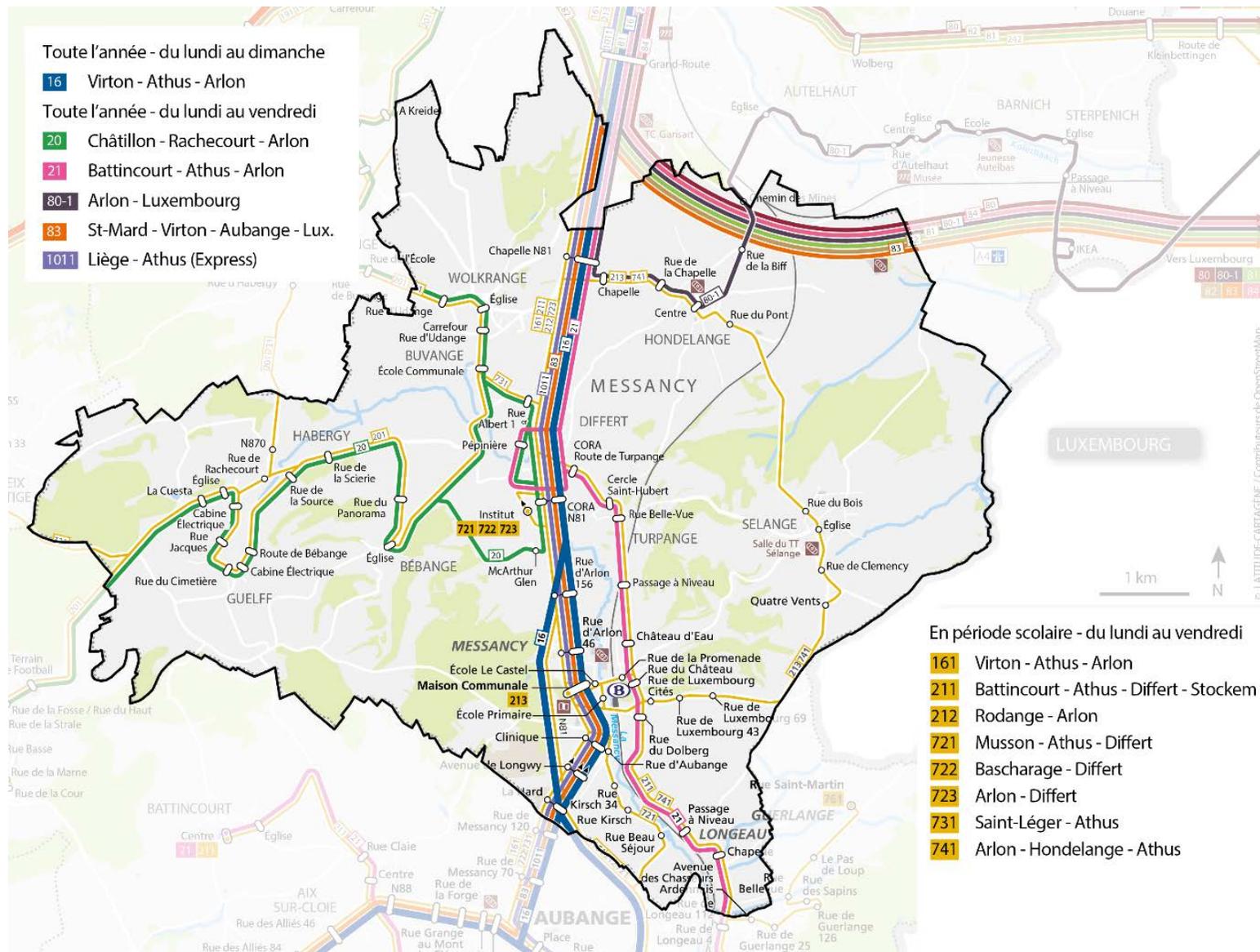


Figure 33 : Réseau de bus à Messancy (source : TEC Namur-Luxembourg, 2018)

Accessibilité en bus des différents villages (sans correspondance)

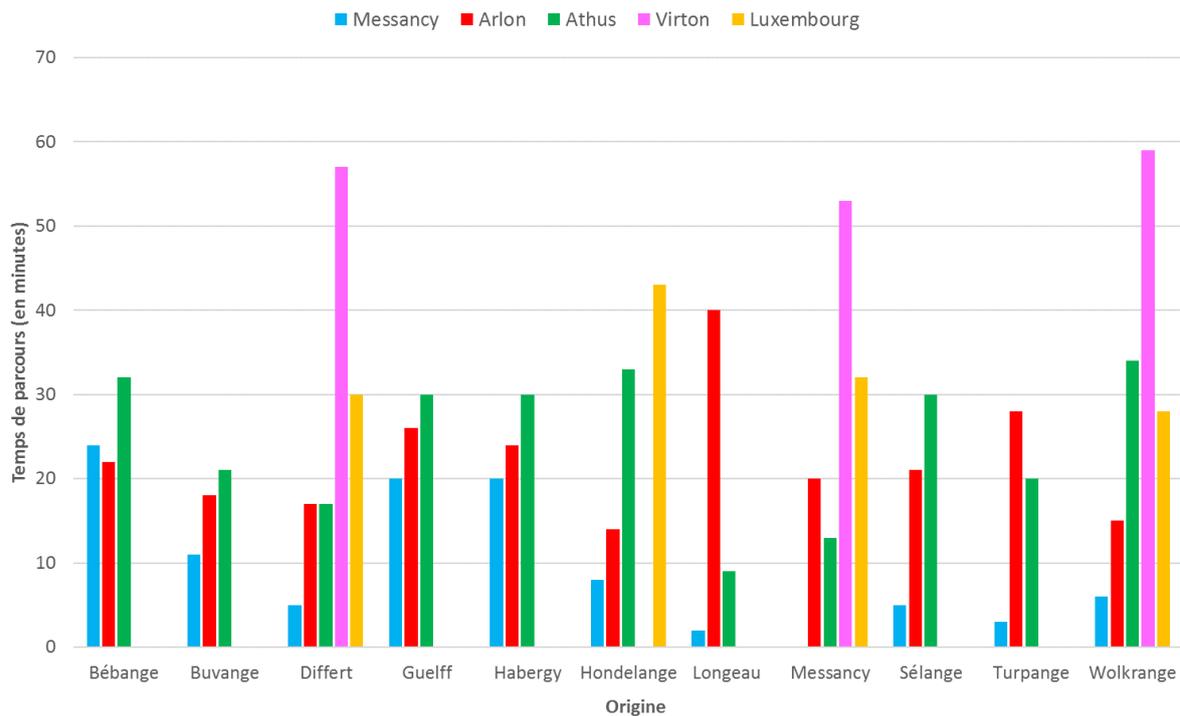


Figure 34 : Profil d'accessibilité en bus des différents villages sans correspondance (source : Impact sprl, SDC, 2018)

Le graphique ci-avant informe sur les temps de parcours en bus (sans correspondance) entre les différents villages de la commune et les pôles d'intérêt que sont Messancy, Arlon, Athus, Virton et Luxembourg. De manière générale, les lignes desservent Messancy et les temps de parcours interne à la commune sont raisonnables. Les pôles voisins d'Arlon et d'Athus sont facilement accessibles depuis tous les villages. Notons également que Luxembourg est facilement accessible depuis Messancy et Differt avec des temps de parcours pouvant concurrencer la voie ferrée. Cependant, la très faible fréquence de cette liaison constitue un important frein à son utilisation.

4.2.2. Demande

L'estimation de la demande repose sur des données de fréquentation des arrêts fournies par le TEC. Il s'agit du nombre moyen de montées par jour sur base des statistiques de septembre 2017 (soit 21 jours ouvrables et 9 jours de week-end). Il est important de préciser qu'il s'agit de la photographie de la fréquentation à un moment donné et que, par ailleurs, en l'absence de validation de l'ordre de 15% des utilisateurs, la fréquentation est généralement sous-estimée.

Sur les 60 arrêts que compte le territoire communal, les 10 arrêts les plus fréquentés totalisent plus de 68% des montées en semaine. Les arrêts de l'Institut de Differt et du Cora sont les plus fréquentés. Le bus n'est que faiblement utilisé le week-end où il est d'ailleurs moins présent de par l'inexistence des lignes scolaires.

Tableau 7 : Nombre moyen de montées aux arrêts les plus fréquentés en semaine et le week-end en septembre 2017 (source : TEC)

Arrêts	Montées / jour	Arrêts	Montées / jour
Semaine		Week-end	
DIFFERT Institut	104	DIFFERT CORA N81	28
DIFFERT CORA N81	73	MESSANCY Maison Communale	10
MESSANCY Maison Communale	54	MESSANCY Clinique	1
HONDELANGE Centre	37	LONGEAU Chapelle	1
SELANGE Eglise	25		
MESSANCY Clinique	17		
LONGEAU Chapelle	16		
WOLKRANGE Carrefour Rue d'Udange	16		
WOLKRANGE Eglise	8		
TURPANGE Rue Belle-Vue	7		
SELANGE Rue de Clémency	7		

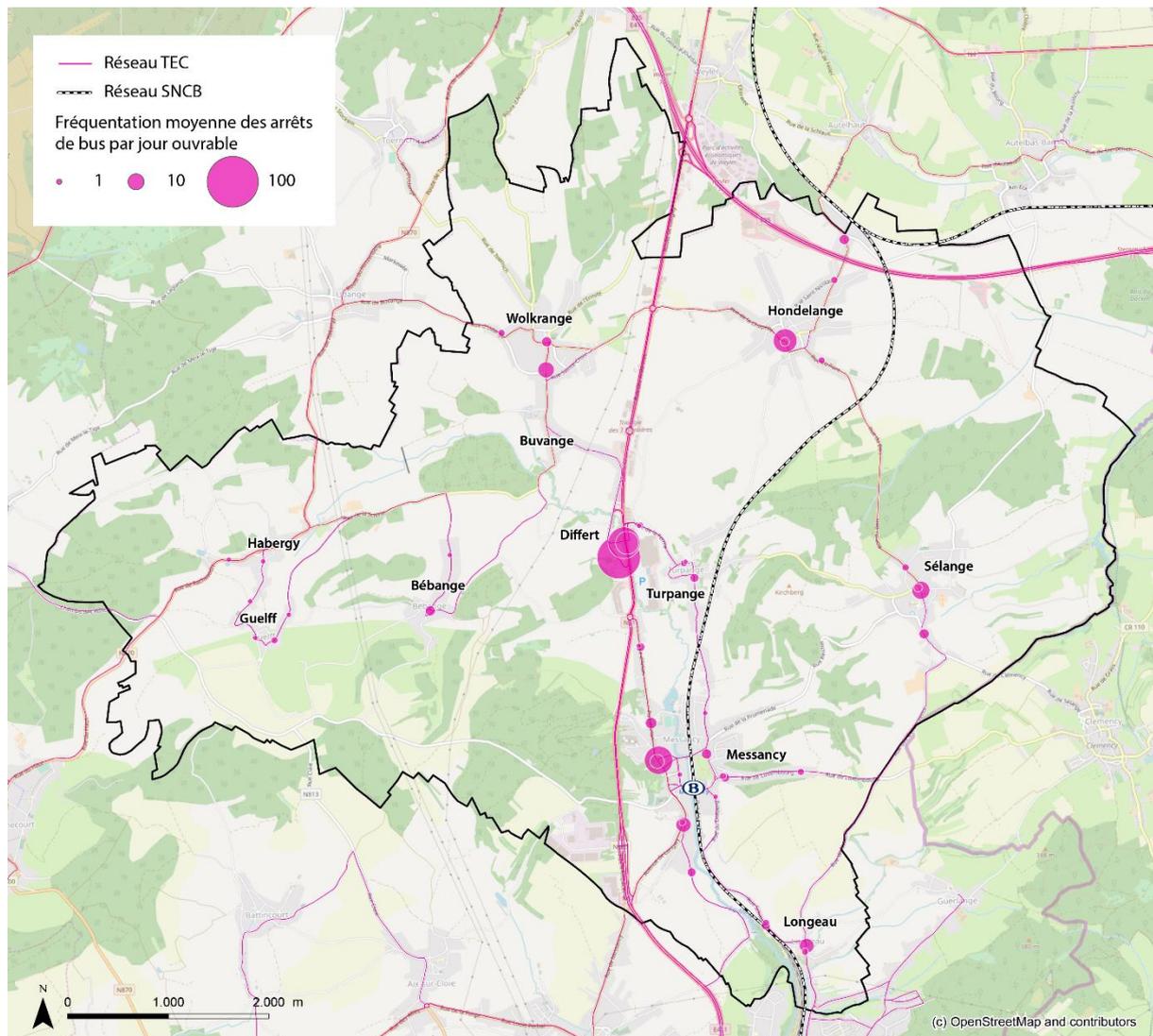


Figure 35 : Fréquentation moyenne journalière des arrêts de bus toutes lignes confondues (sources : Openstreetmap et TEC)

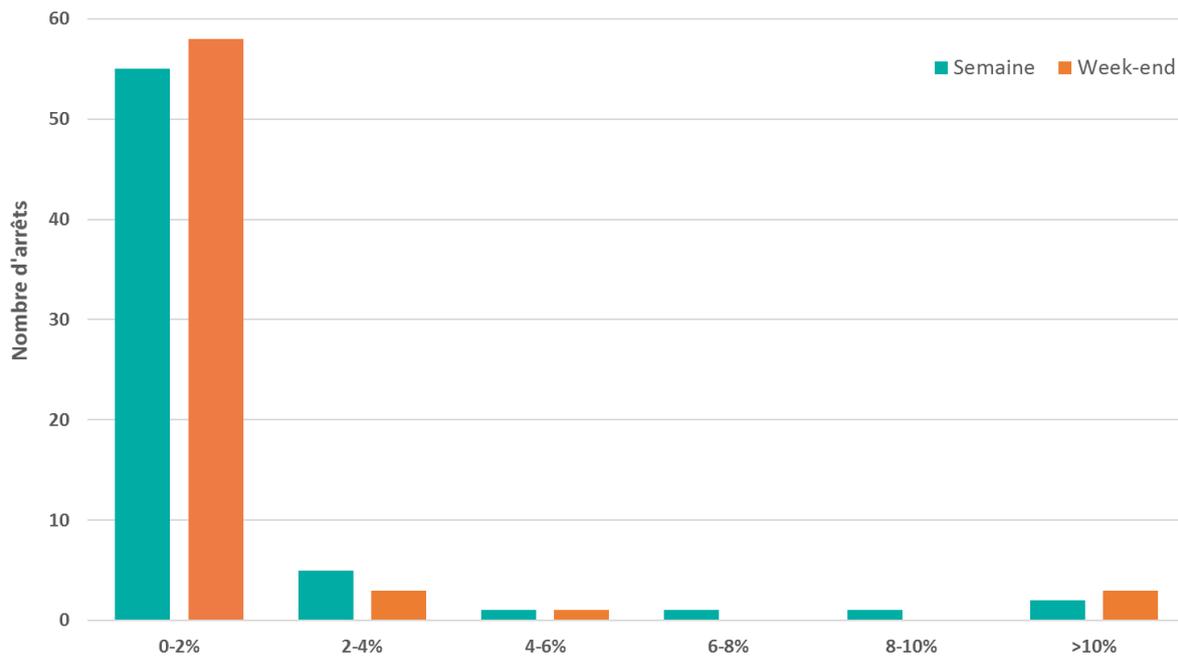


Figure 36 : Répartition des arrêts en fonction de leur fréquentation journalière en semaine et le week-end (source : TEC, septembre 2017)

4.2.3. Aménagement des principaux arrêts

En matière d'aménagement, d'accessibilité et de sécurité, il est important de mettre la priorité sur les lieux les plus fréquentés. Une attention particulière doit être portée sur les arrêts de bus comptabilisant le plus de montées.

Differt - Institut

L'arrêt est situé rue de l'Institut, juste en face de l'établissement scolaire, sur le tronçon le plus proche de la N81. Il possède un abri et est relié à l'école par un passage piéton. Tous les aménagements sont donc présents pour assurer le confort et la sécurité des usagers.



Photo 62 : Arrêt « Differt Institut » (juillet 2018)

Differt – Cora

Ces arrêts se trouvent le long de la N81 et sont équipés d'un abri. Ils sont accessibles depuis le pont par un escalier. L'arrêt menant à Arlon est également accessible depuis le site du Cora mais il s'agit d'un chemin de terre dépourvu d'aménagement. Les conditions d'attente des usagers du bus sont inconfortables au regard du trafic circulant sur la N81.



Photo 63 : Arrêt « Differt – Cora » (novembre 2018)

Messancy – Maison communale

L'arrêt est situé le long de la Grand rue, juste à côté de la maison communale. Il est équipé d'un abri et le trottoir y présente une largeur confortable.



Photo 64 : Arrêt « Messancy – Maison Communale » (juillet 2018)

Hondelange – Centre

Cet arrêt, équipé d'un abri, est implanté au niveau d'un carrefour relativement large impliquant un allongement du cheminement piétons, spécifiquement depuis la rue Monflin. Chaque branche du carrefour est pourvue de traversée piétonne.



Photo 65 : Arrêt « Hondelange - Centre » (juillet 2018)

Sélange – Eglise

Ces arrêts sont situés au niveau du carrefour reliant la rue Sainte-Odile aux rues Haute et Basse. Ils disposent tous deux d'un abri. Ce carrefour est large et manque de lisibilité laissant peu de place aux piétons. La commune prévoit le réaménagement de ce carrefour s'inscrivant dans le projet plus global relatif aux rues Haute et du Kirchberg.



Photo 66 : Arrêt « Sélange – Eglise » - côté rue basse (juillet 2018)



Photo 67 : Arrêt « Sélange – Eglise » - côté rue haute (juillet 2018)

A noter que, indépendamment des aménagements spécifiques au niveau des arrêts, une attention particulière sera portée à la continuité et la sécurité des cheminement piétons entre les arrêts de bus les plus fréquentés et les zones résidentielles situées à proximité.

4.3. Attractivité des transports en commun

Dans le but d'estimer l'attractivité des transports en commun par rapport à la voiture pour les différents villages de la commune, les temps de parcours moyens en semaine vers Arlon, Virton et Luxembourg ont été comparés.

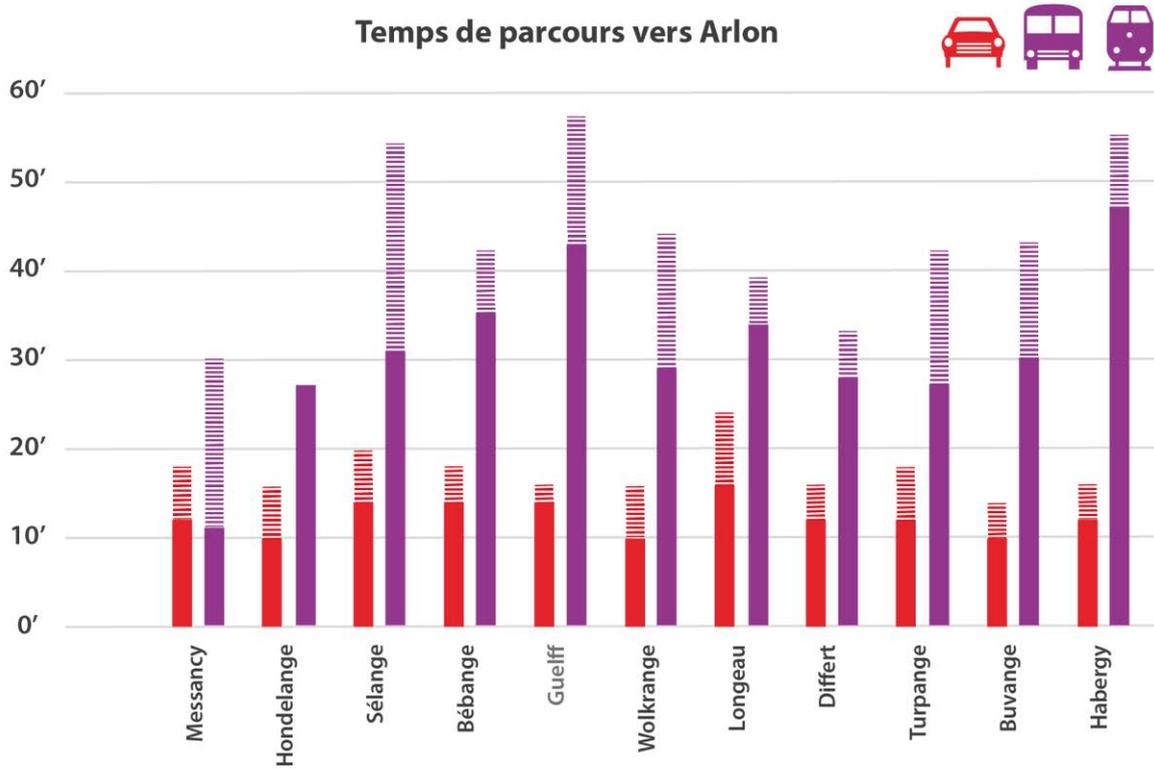


Figure 37 : Temps de parcours entre les différents villages de Messancy et Arlon en heure de pointe du matin en semaine (source : Google Maps)

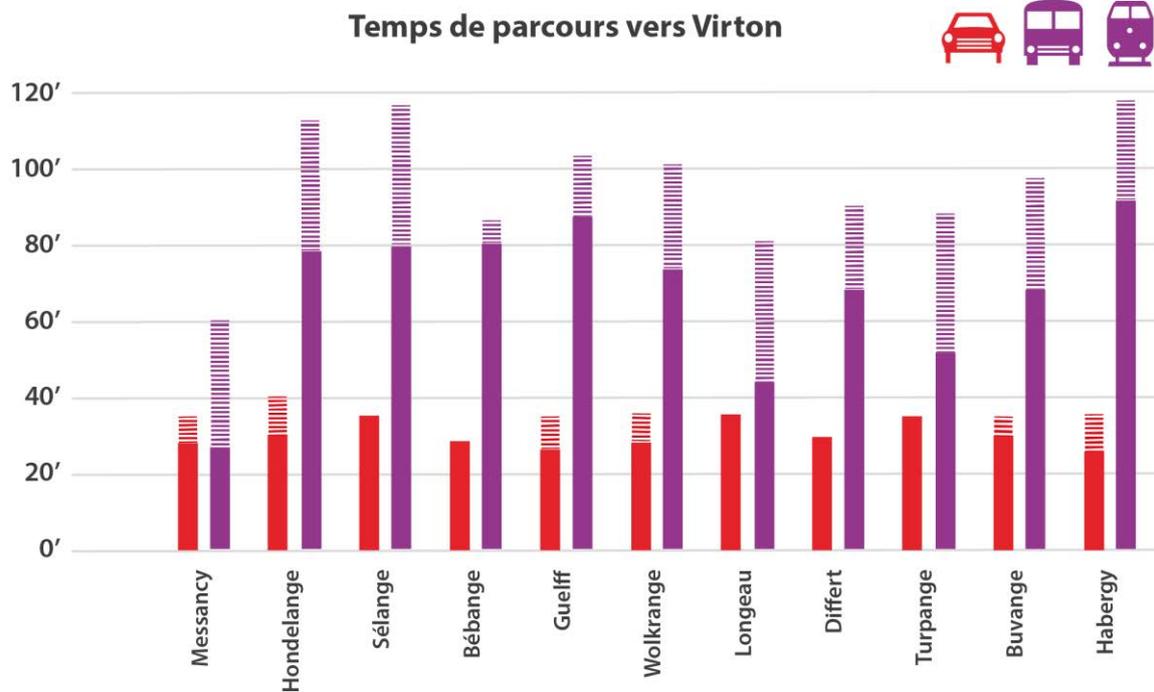


Figure 38 : Temps de parcours entre les différents villages de Messancy et Virton en heure de pointe du matin en semaine (source : Google Maps)

Temps de parcours vers Luxembourg

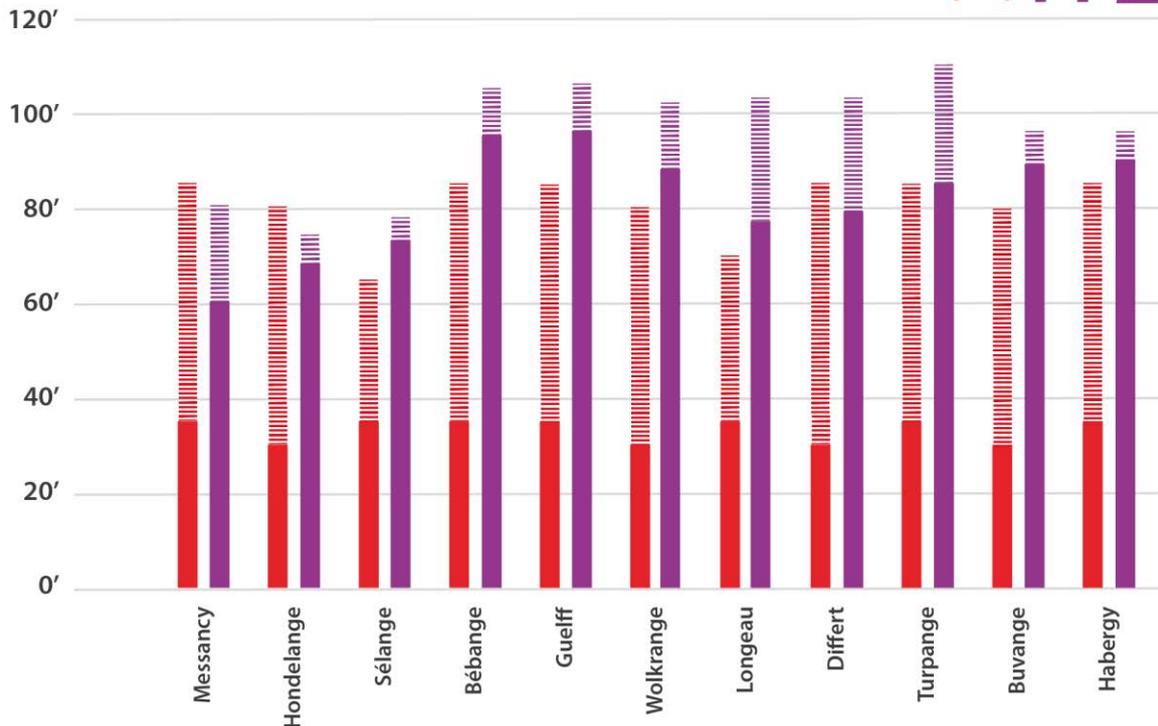


Figure 39 : Temps de parcours entre les différents villages de Messancy et Luxembourg en heure de pointe du matin en semaine (source : Google Maps)

Il ressort de l'analyse que, les transports en commun s'avèrent peu attractifs. Pour Arlon et Virton, le temps de parcours en transports en commun est près de 2 fois plus élevé qu'en voiture. Pour la ville de Luxembourg, l'importance des files amoindrit les différences de temps de parcours entre les 2 modes de transport.

4.4. Intermodalité

Afin de favoriser l'utilisation du vélo, il est indispensable de réfléchir en termes d'intermodalité avec les transports en commun. Etant donné la structure du territoire et la concentration de l'offre structurante, cette thématique mérite d'être approfondie. A noter que, dans le cadre du plan wallon d'investissement 2019-2024, la Région wallonne souhaite promouvoir la création d'une centaine de plateformes ou unités multimodales dans des endroits judicieusement choisis et de les connecter au réseau de transport et aux pôles d'activités.

Ces plateformes offriront divers services et permettront l'échange modal, avec des parkings notamment de co-voiturage, des abris vélo sécurisés, des arrêts de bus, ou des accès aux gares mais également avec des services divers tels que des lignes de bus rapides nouvelles de type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) avec un service performant (confort, Wi-Fi, numérique, etc.), des espaces de co-working parfaitement connectés, des offres de titres services, éventuellement de l'horeca, des locations de vélos, des stations de recharges en lien avec la stratégie « post diesel » (électrique, gaz, etc...), des véhicules partagés, etc.

4.5. Objectifs

Les objectifs du PCM en matière de transports publics sont fortement dépendants des opérateurs publics et des contraintes budgétaires dans le domaine. Le PCM se doit donc de travailler sur des éléments réalistes en accord avec la politique du plan réseau TEC 2020.

- ⦿ Améliorer l'**accessibilité** et l'**aménagement** de certains arrêts suite à une priorisation de ceux-ci ainsi que hiérarchiser les priorités pour les arrêts équipés PMR ;
- ⦿ Renforcer l'**intermodalité** des transports (vélos, piétons, voitures)
- ⦿ Envisager une **complémentarité** à l'offre des lignes du TEC et des taxis sociaux classiques. Différents types de services ou de Transports à la Demande (TAD) adaptés au contexte semi-rural existent que ce soit sous forme d'initiatives communales ou intercommunales avec un appui pour certaines de la part du TEC.
- ⦿ **Communiquer** sur l'offre en transport public. La commune doit se doter d'outils de communication destinés à informer ses citoyens sur les atouts du transport public et sur l'évolution des services. Le site Web de la commune et les nouvelles technologies doivent permettre de renforcer la connaissance des alternatives offertes aux habitants, en particulier en matière de transport public.

5. Services à la mobilité

5.1. Covoiturage

5.1.1. Contexte en Région wallonne

Le covoiturage est « l'utilisation conjointe et préméditée (à la différence de l'auto-stop) d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou des passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun ».

Le covoiturage est utilisé comme mode de transport principal entre le domicile et le travail par environ 4% des travailleurs belges (Beldam 2012, diagnostic domicile-travail 2008), ce qui représente 52.000 covoitureurs réguliers en Wallonie. Il s'avère cependant que le recours au covoiturage semble en diminution depuis 2008.

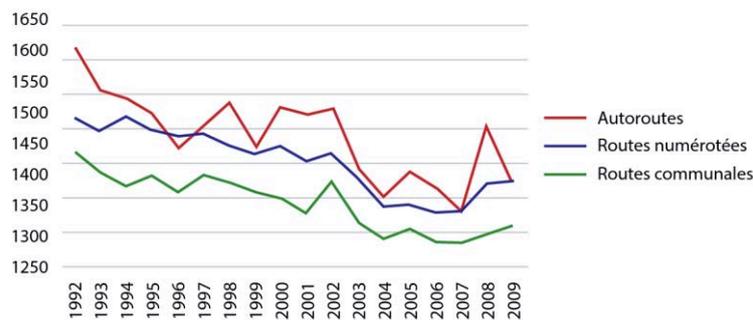


Figure 40 : Taux d'occupation moyen des voitures sur le réseau routier wallon
(source : SPF Mobilité & Transports)

Les communes ont un rôle clair à jouer dans la promotion et la facilitation de ce mode de transport. La motorisation croissante des ménages a progressivement réduit le taux d'occupation des véhicules comme l'indique le graphique ci-dessous et il est impératif d'agir en vue de renverser cette tendance.

Pour rappel, selon la nouvelle vision de la mobilité en Région wallonne, la vision FAST 2030 (Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal), la part de covoiturage devra considérablement augmenter pour atteindre les objectifs ambitieux fixés en matière de transfert modal.

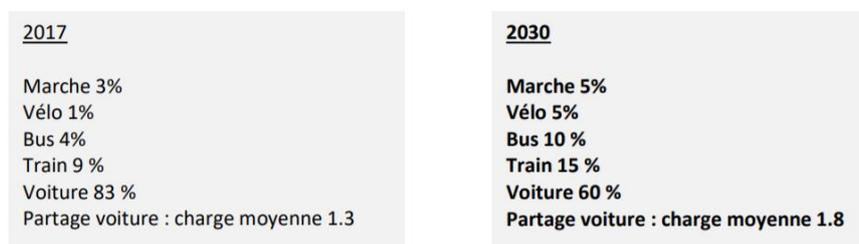


Figure 41 : Objectif fixé par la vision FAST 2030 en matière de parts modales
(source : SPW-DGO3)

5.1.2. Enjeux

Les lieux pertinents pour aménager ou formaliser une infrastructure structurante pour le covoiturage se situent principalement à proximité des axes de transport principaux. Il s'agit donc d'équipements d'intérêt régional plutôt que communal.

L'aménagement de parkings de covoiturage est cependant également un des meilleurs vecteurs de communication pour assurer la promotion de ce mode de transport car ces parkings sont très visibles et légitiment d'une certaine manière la pratique.

5.1.3. Application au territoire de Messancy

Le territoire de Messancy ne compte qu'une zone de co-voiturage, d'une capacité totale d'environ 30 emplacements, localisées sur le parking du Cora. Celui-ci se trouve à proximité de la sortie N883 « Shopping Cora » de la N81.

Le passage de la nationale en plein milieu de la commune constitue un contexte favorable à la pratique du covoiturage. De plus, le parking se trouvant proche de celle-ci, cela est d'autant plus intéressant.



The image is a screenshot of the website **carpoolwallonie.be**, which provides information about carpooling parking spots in Wallonia. The main header features the website name and logo, along with a blue banner indicating the location: **PROVINCE DE LUXEMBOURG**, **COMMUNE DE MESSANCY**, **ACCES PAR E411/E25/N81**, **PARKING PRIVE OUVERT AU PUBLIC**, and **30 PLACES**.

The main content area is divided into several sections:

- Infos:**
 - Address: Route d'arlon, 220, 6780 Messancy (Lat: 49.605807, Long: 5.811355)
 - Access: E411 / E25 (sortie 32) N81, TEC ligne 72
 - Capacity: 30 Places (30 icons), 10 Places (10 icons)
 - Facilities: Eclairage, Contrôle social (commercial)
 - Location: À 300m, Rue d'Arion 200, 6780 Messancy
- CORA Messancy:** A satellite map showing the location of the parking spot near the N81 highway, with labels for 'Messancy', 'LUXEMBOURG', and 'Luxembourg'. A blue line indicates the route to the parking spot.
- Photos:** Three small photographs showing the parking area and surrounding environment.
- Logos:** Wallonie and Cora logos.

At the bottom left, there is a summary box with a large blue 'P' icon and the word 'CARPOOL'. It lists the capacity: **30 Places** (with a car icon) and **10 Places** (with a bicycle icon). Below this, there is a wheelchair icon and a slash, indicating accessibility.

At the bottom right, there is a large aerial photograph of the parking lot with a blue circle and a car icon containing the word 'CARPOOL' overlaid on the designated carpooling spots.

Figure 42 : Extraits du site Internet « carpoowallonie.be »

5.2. Voitures partagées

5.2.1. Enjeux

Considérant qu'une voiture particulière passe en moyenne plus de 95 % du temps en stationnement, le partage d'une même voiture entre plusieurs usagers permet d'optimiser son utilisation. D'après les analyses, une voiture partagée peut remplacer jusqu'à 9 voitures particulières.

Le développement de l'autopartage permet de relever plusieurs défis importants :

- ⊙ Réduire les dépenses des ménages ;
- ⊙ Donner un accès occasionnel à l'automobile aux ménages précaires ;
- ⊙ Agir en complémentarité de la marche, du vélo et du transport public ;
- ⊙ Faciliter les déplacements vers des zones peu accessibles en transport public ;
- ⊙ Optimiser et réduire les coûts des flottes d'entreprise ;
- ⊙ Réduire les espaces de stationnement en voirie.

L'autopartage se développe en tout cas depuis une dizaine d'années en Belgique et commence à prendre de l'ampleur en Région Wallonne.

L'autopartage peut se présenter sous différentes formes. Les formes les plus pertinentes à l'heure actuelle pour une commune comme Messancy est le développement de voitures en station (CAMBIO, ZEN CAR,) et l'autopartage entre particuliers.

5.2.2. Autopartage en station

Le réseau le plus développé en région Wallonne est le réseau CAMBIO.

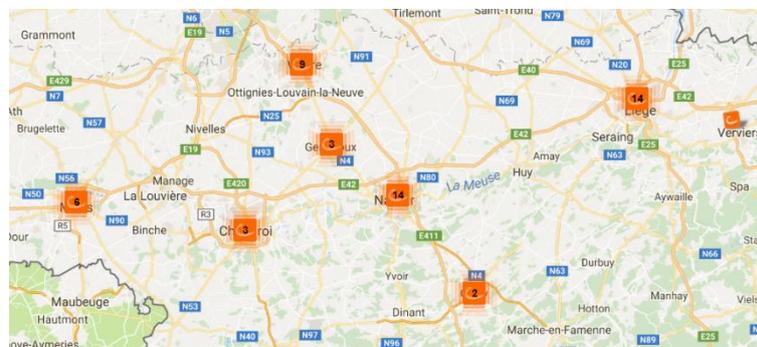


Figure 43 : Localisation des stations Cambio (source : Cambio)

Si le développement se fait principalement en milieu urbain, de nombreuses petites villes ou communes périurbaines commencent également à s'équiper.

- ⊙ Ciney - 15'000 habitants → 2 stations ;
- ⊙ Gembloux - 24 000 habitants → 2 stations ;
- ⊙ Arlon - 28'000 habitants → 2 stations.

Sur base de ces constats, il est considéré que l'implantation de stations CAMBIO n'est pas prioritaire à Messancy. Pour rappel, la population de Messancy est de l'ordre de 8.000 habitants.

5.2.3. Autopartage entre particuliers

Si l'autopartage institutionnel n'est pas le plus pertinent à Messancy, la Commune doit prendre la mesure du développement de l'autopartage entre particuliers avec l'arrivée d'acteurs majeurs tels que CarAmigo, CozyCar, Wibee, Drivy, et d'autres peut être à venir. Ces initiatives constituent une opportunité pour les personnes isolées en milieu rural ou péri-urbain. La promotion de ces plateformes doit faire partie intégrante de la stratégie mobilité.



Figure 44 : Exemple d'initiative en matière d'autopartage entre particulier

5.3. Transports à la demande⁹

5.3.1. Enjeux

Même quand elle est hiérarchisée, une offre de transport par bus répond difficilement aux besoins de déplacements diffus. Cette situation affecte principalement les personnes non motorisées, les personnes âgées, les personnes en situation de précarité sociale et économique, les enfants et adolescents et les personnes à mobilité réduite.

Afin de permettre à ces personnes de se déplacer, de nombreuses initiatives de mobilité rurale alternative (en abrégé IMRA) se sont mises en place en complément des solutions de transport en commun. Ces initiatives offrent des services aussi variés que la mise à disposition de minibus, la location de scooter, l'accès au permis de conduire, le transport à la demande, l'organisation du covoiturage... Ces initiatives sont pour la plupart ciblées sur une situation, une commune ou une catégorie de personnes en particulier. Le TEC lui-même a mis en place différents services complémentaires aux lignes régulières en collaboration avec les communes, tels que les Proxibus, et récemment le Flexitec.

5.3.2. Application au territoire de Messancy

Le CPAS de Messancy a mis en place un service de taxi social. Ce système de transport à la demande fonctionne uniquement avec un groupe de bénévoles.

Extrait du règlement

- 🕒 *Objectif : mettre à la disposition du lundi au vendredi entre 8h et 16h un véhicule avec chauffeur pour effectuer des trajets*

⁹ Plus d'information sur : <http://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/mobilite-rurale>

- ⊗ Accessible aux habitants de l'entité de Messancy qui ne disposent pas d'un véhicule et/ou rencontrent des problèmes de mobilité
- ⊗ Pour différents motifs (soins de santé, démarches administratives, rendre visite à un proche hospitalisé ou en maison de repos, effectuer des courses, ...) pas pour le transport régulier
- ⊗ Il est possible de dépasser la province du Luxembourg
- ⊗ Indemnité kilométrique est de 2,40€ pour les trajets de moins de 6 km. Au-delà de ceux-ci, chaque kilomètre sera facturé au prix de 0,3216€
- ⊗ Le prix total comprend aussi 6€ par heure d'accompagnement ou d'attente (Tout quart d'heure entamé est facturé).

Les données d'utilisation du taxi social depuis sa mise en service sont reprises dans le tableau ci-après. En 2018, le taxi comptait 49 utilisateurs et 261 voyages ont été effectués, soit en moyenne 5 voyages par personnes par an ou 5 voyages par semaines tous utilisateurs confondus.

Tableau 8 : Données d'utilisation du taxi social de Messancy depuis son entrée en service (source : CPAS de Messancy)

Année	Nombre de voyageurs	Nombre de voyages	Nombre de km parcourus	Nombre d'heures d'accompagnement
2016	27	294	7.296 km	328 h
2017	40	346	7.914 km	390 h
2018	49	261	6.287 km	280 h

5.4. Objectifs

En matière de transports à la demande, il y a lieu d'envisager une complémentarité à l'offre des lignes du TEC et des taxis sociaux classiques ainsi qu'une coordination des services existants sur le territoire :

- ⊗ Etudier la possibilité de développement de mobilités alternatives (transports à la demande, co-voiturage, etc.) ;
- ⊗ Envisager une coordination des services existants sur le territoire ;
- ⊗ Promouvoir le covoiturage (professionnel et scolaire) ;
- ⊗ Promouvoir le partage de véhicules entre particuliers.

Concernant la coordination des services, le Gouvernement wallon a décidé le 20/12/2018 de mettre en place une centrale régionale de mobilité afin de soutenir les centrales de mobilité locales. Pour la zone de Messancy, la centrale de mobilité locale « LUXMOBILITE » est en cours de mise en œuvre.

6. Réseau routier

6.1. Circulation automobile

6.1.1. Structure du réseau routier

Le territoire communal totalise 147,0 km de réseau routier revêtu dont 78% sont des voiries communales contre 88% pour la moyenne wallonne. La densité du réseau Messancéen est de 2,8 km/km², contre 3,4 km/km² pour la moyenne régionale.

La commune est bordée ou traversée par les axes structurants suivants :

- ⦿ L'autoroute E25 qui relie Liège au Luxembourg borde la limite « nord-est » du territoire. Ce dernier est desservi par la sortie N81 « Longwy – Aubange – Weyler - Messancy » ;
- ⦿ La N81 est la voirie structurante à l'échelle communale car elle permet de relier l'autoroute à tout le territoire en le traversant, en son centre, du nord au sud. Les villages sont donc répartis de part et d'autre de la voirie régionale. Seul Differt en est réellement proche. Celle-ci a donc également un effet barrière au milieu du territoire. La vitesse est limitée à 90km/h et descend à 70km/h aux abords des ronds-points ;
- ⦿ La N870 est la voirie régionale qui relie Arlon à Halanzy en passant par le village d'Habergy. La vitesse est de 90km/h et 50km/h en agglomération.

Voir Figure 2 : Structure générale du territoire et éléments générateurs de flux



Photo 68 : N81 à hauteur du Cora – vue depuis le pont de la rue de l'Institut (novembre 2018)



Photo 69 : Grand-rue à hauteur de l'administration communale (juillet 2018)

6.1.2. Régime de Vitesse

A. Généralités

La question des vitesses peut être analysée selon deux angles distincts :

- ⦿ L'angle réglementaire avec les limitations de vitesses réglementaires, indiquées aux automobilistes par la signalisation verticale et parfois, des marquages au sol complémentaires ;
- ⦿ L'angle comportemental, liée à l'environnement (présence de bâtiments en bordure de voirie, densité du tissu urbain) et les aménagements de chaussée (largeur, courbures et pentes). Ces différents "signaux" peuvent en effet générer des comportements de non-respect des limitations réglementaires par les automobilistes.

B. Vitesses autorisées

En matière de limitation de vitesse, les constats sont les suivants :

- Sur les voiries régionales, la vitesse est globalement limitée à 90 km/h, à l'exception de la traversée des agglomérations où elle est réduite à 70 ou 50 km/h ;
- La N81 conserve une vitesse de 90km/h sauf aux abords des ronds-points où elle descend à 70km/h.
- La vitesse en agglomération est fixée à 50km/h et à 30 km/h aux abords des écoles conformément au code de la route.

C. Vitesses pratiquées

L'analyse des vitesses pratiquées repose sur les données de vitesse des radars répressifs fournies par la Zone de Police Sud-Luxembourg. Par ailleurs, la commune dispose de radars préventifs fixes placés sur les tronçons jugés problématiques. A ce stade, les données de ces radars préventifs n'ont pas su être exploitées. Les radars répressifs (placés en 2018) et les radars préventifs sont localisés sur la figure suivante.

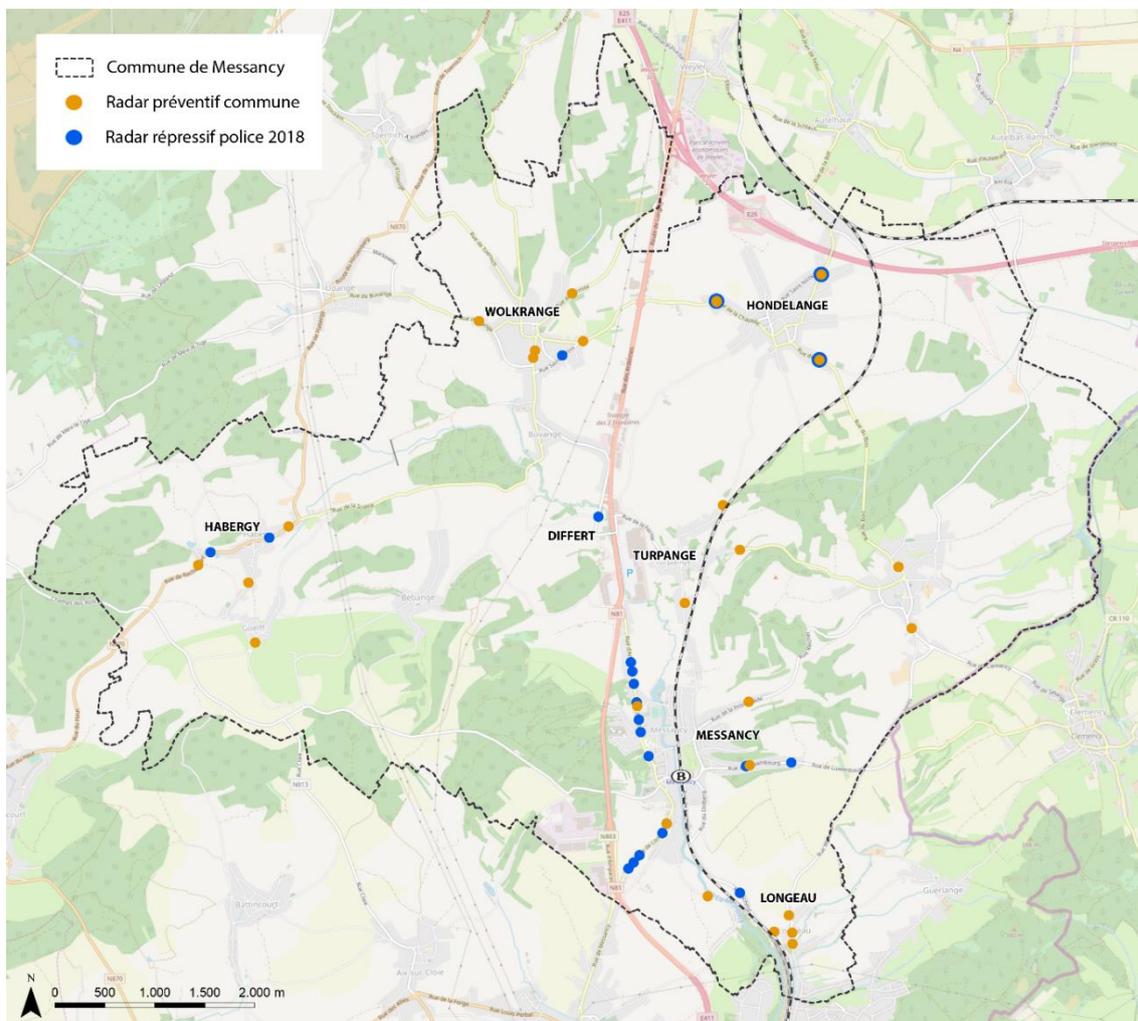


Figure 45 : Localisation des radars répressifs (2018) de la police et des radars préventifs de la commune (sources : police et commune)

Au total, 22 points ont été analysés sur base des radars répressifs de la Zone de Police Sud-Luxembourg placés en journée (en 7h et 21h). Le détail des données sont reprises en annexe du rapport. Ces

graphiques reprennent d'une part la vitesse moyenne et d'autre part la V85. La vitesse moyenne étant peu représentative de la réalité, c'est la V85 qui est habituellement utilisée pour qualifier les tronçons problématiques en matière de vitesse. Il s'agit de la vitesse en deçà de laquelle circule 85% des véhicules. Elle exclut les 15% qui, malgré la réglementation, circulent généralement au-delà de la vitesse autorisée. A noter que le nombre de véhicules pris en considération pour chacun des points est variable et que le nombre de points est simplement fonction de la durée du relevé.

Voir annexe 2 – Relevé de vitesse 2018

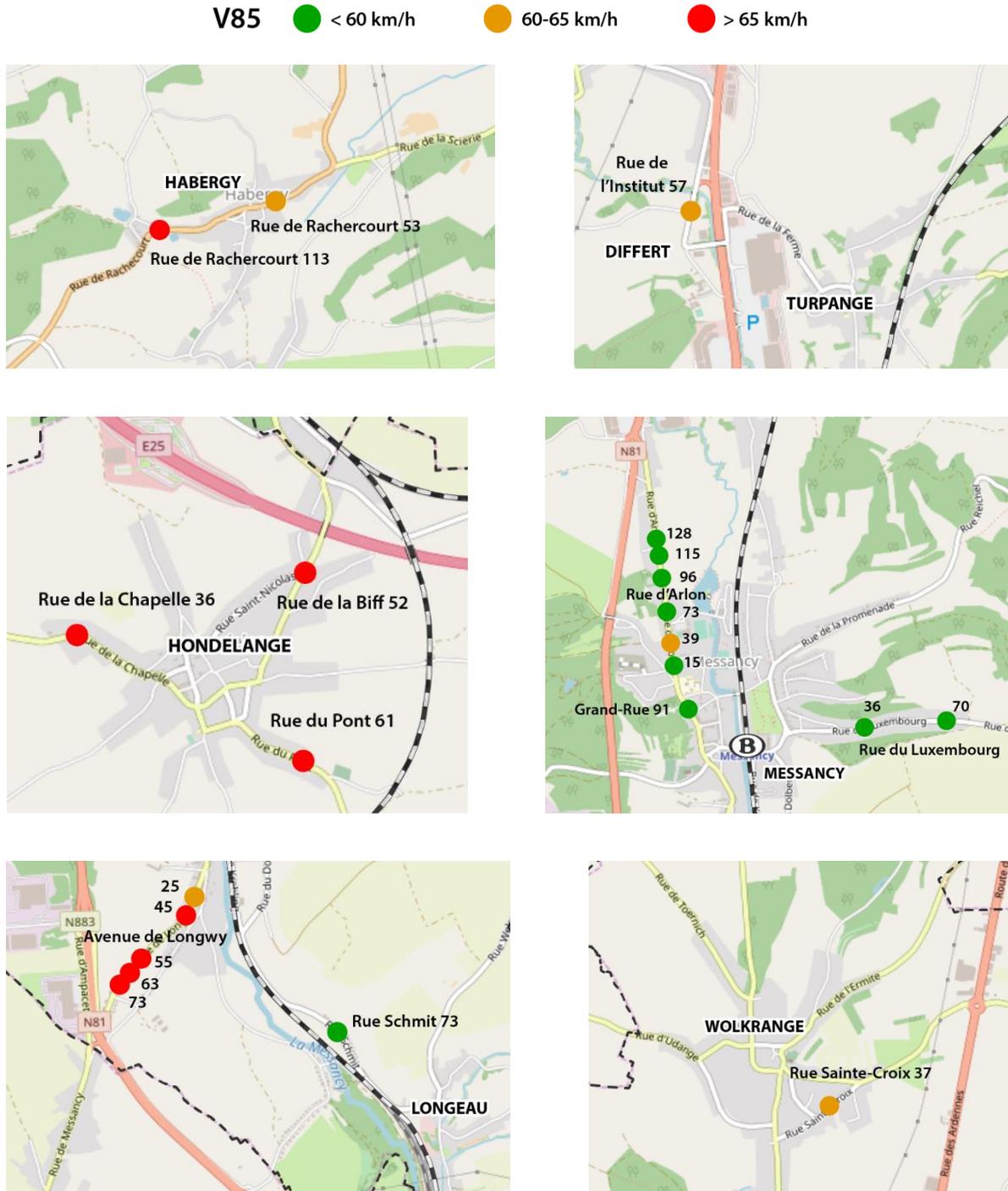


Figure 46 : V85 issues des radars répressifs de la police (source : Zone de Police Sud-Luxembourg, 2018)

Il ressort de l'analyse de relevés de vitesse que, à l'exception de la rue d'Arlon sur laquelle les vitesses pratiquées sont globalement proches de celle autorisée (50 à 70 km/h en fonction des tronçons), les données relatives aux autres voiries contrôlées mettent clairement en évidence les vitesses excessives pratiquées par de nombreux véhicules en agglomération.

Tableau 9 : Vitesses relevées par les radars répressifs de la police en 2018 (source Zone de Police Sud-Luxembourg)

Village	Rue	Nombre de véhicules	Vitesse autorisée	Vitesse moyenne	V85
Differt	Rue de l'Institut 57-67	1332	50	54	62
Haberby	Rue de Rachecourt 113	334	50	57	69
	Rue de Rachecourt 53	60	50	53	61
Hondelange	Rue de la Biff 52	714	50	59	69
	Rue de la Chapelle 36	137	50	57	66
	Rue du Pont 61	205	50	55	66
Longeau	Rue Schmit 73	670	50	52	58
Messancy	Avenue de Longwy 25	205	50	56	64
	Avenue de Longwy 45	859	50	58	67
	Avenue de Longwy 55	219	50	56	65
	Avenue de Longwy 63-69	1316	50	57	66
	Avenue de Longwy 73	57	50	56	65
	Grand Rue 91	91	50	49	57
	Rue d'Arlon 115	62	70	61	68
	Rue d'Arlon 128	343	70	58	65
	Rue d'Arlon 15	146	50	53	59
	Rue d'Arlon 39-49	117	50	53	61
	Rue d'Arlon 73	349	50	50	59
	Rue d'Arlon 96	220	70	59	66
	Rue du Luxembourg 36	86	50	50	54
	Rue du Luxembourg 70	199	50	52	55
Wolkrange	Rue Sainte Croix 37	95	50	53	61

6.1.3. Densité du trafic

A. Introduction

Sur la commune de Messancy, c'est le trafic des travailleurs transfrontaliers qui est particulièrement problématique et les contraintes que cela occasionne pour les riverains et les modes doux. Par exemple, un ralentissement important est observable rue du Luxembourg vers Messancy. Dans le but de comprendre le fonctionnement du territoire en matière de flux, **plusieurs sources de données** ont été utilisées dont les informations de saturation du réseau de Google, des comptages effectués en 2019 et des informations transmises par l'Administration communale.

B. Fluidité du trafic sur les axes principaux

De manière générale, il ressort que d'importants problèmes de congestion sont observés sur l'autoroute E411 et sur la N81 à proximité de l'autoroute durant les heures de pointe du matin et du soir. Des ralentissements sont également observés à l'heure de pointe du matin sur l'axe ouest-est formé par les rues de Meix-le-Tige, de la Gare et de Luxembourg dans le centre de Messancy. En raison de la densité du trafic sur la N81, des files se forment également au niveau des giratoires et de l'échangeur de la rue d'Huart.

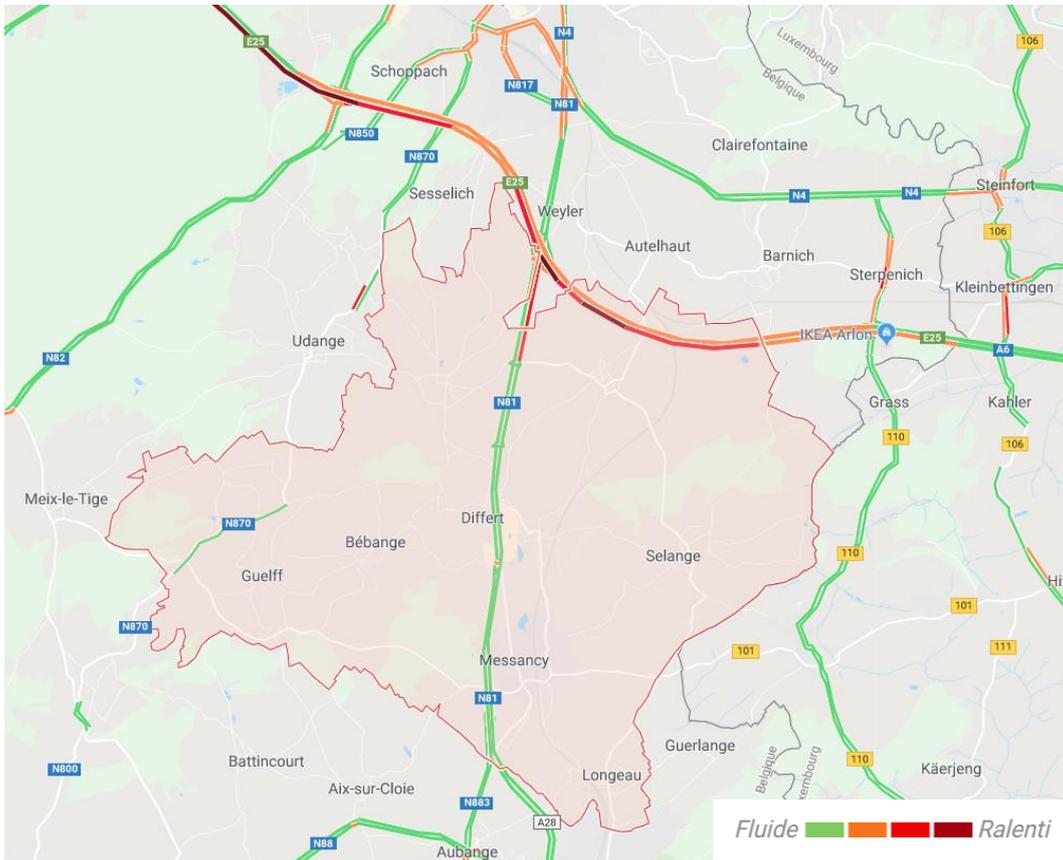


Figure 47 : Fluidité du trafic habituel mardi en heure de pointe du matin (source : Google)

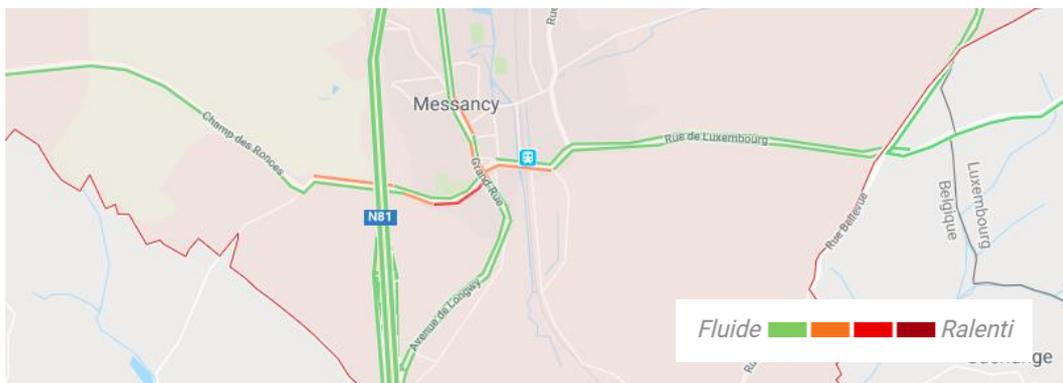


Figure 48 : Fluidité du trafic habituel le mardi en heure de pointe du matin (source : Google)

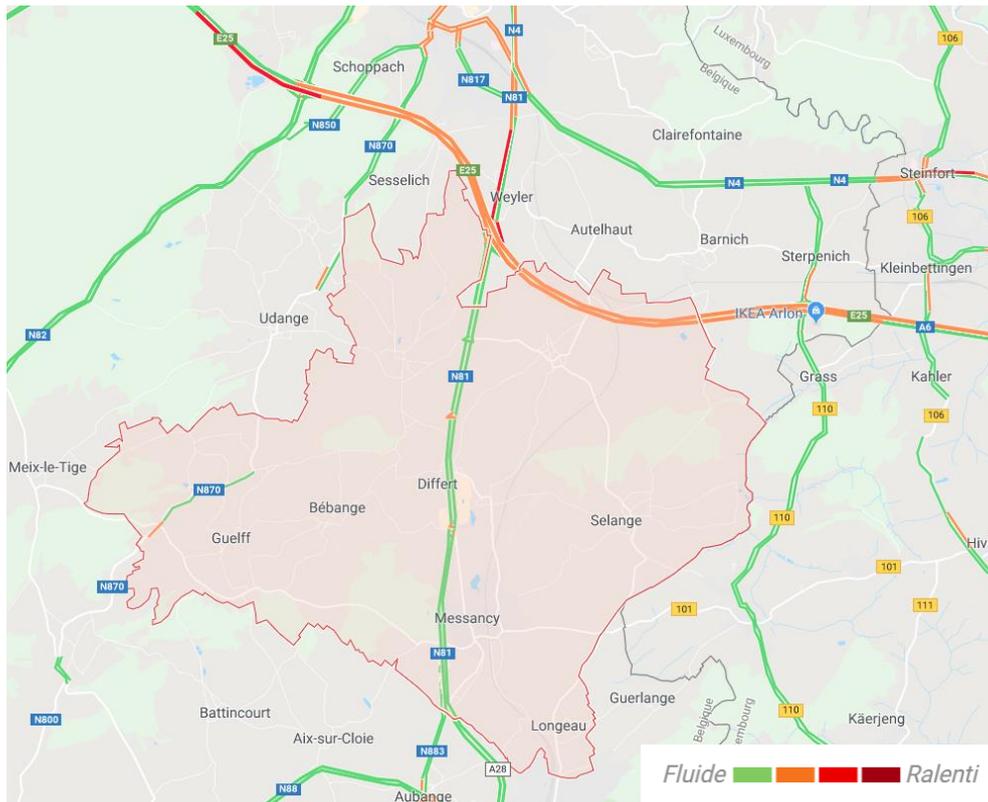


Figure 49 : Fluidité du trafic habituel mardi en heure de pointe du soir (source : Google)

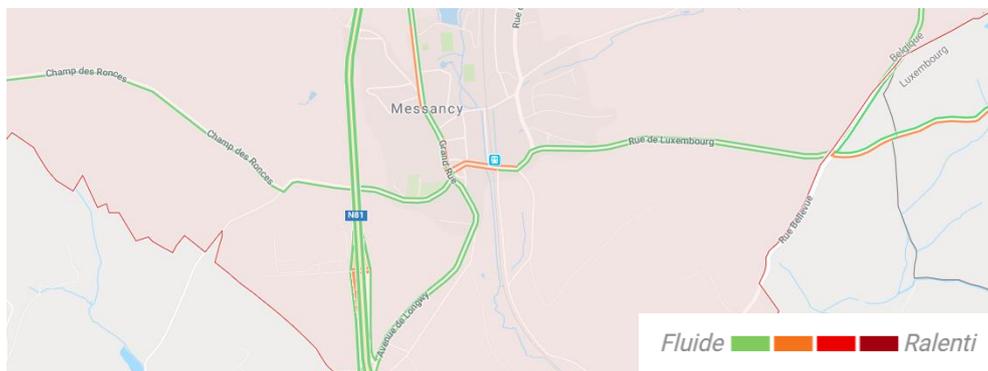


Figure 50 : Fluidité du trafic habituel le mardi en heure de pointe du soir (source : Google)

C. Campagne de comptages 2019

C.1. Introduction

De manière à pouvoir quantifier les flux de circulation et mettre en évidence les itinéraires de transit sur les axes routiers principaux de la commune de Messancy, une campagne de comptages des flux de circulation a été réalisée en novembre 2019. Initialement prévue en 2018 lors de la réalisation du diagnostic, cette campagne a dû être reportée en raison premièrement des travaux sur l'autoroute E411 et deuxièmement au niveau du pont de l'échangeur N81-N883 (voir point C sur la figure suivante).

Deux types de comptages ont été réalisés :

- Des comptages en section au niveau de 8 voiries entre le samedi 9 au vendredi 22 novembre 2019, soit sur une durée de 2 semaines. Des compteurs pneumatiques ont été utilisés, à l'exception des comptages sur la N81 ayant nécessité un comptage par caméra pour des questions de sécurité ;
- Des comptages directionnels durant les heures de pointe du matin (HPM : 7h00 – 8h00) et du soir (HPS : 17h30 – 18h30) le jeudi 14 novembre 2019.

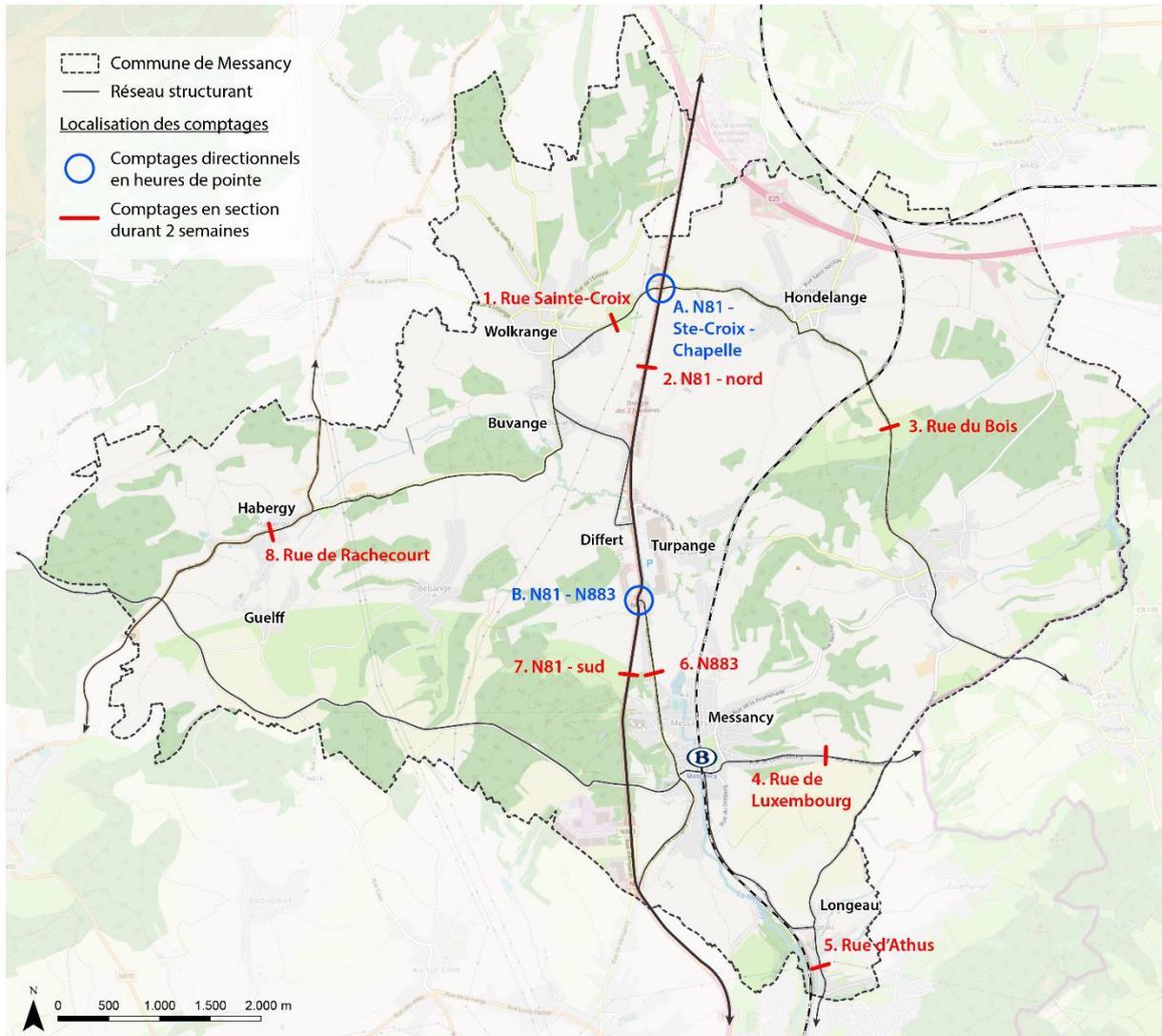


Figure 51 : Localisation des comptage projetés en 2019 (source : Openstreetmap)

C.2. Comptages en section¹⁰

Les résultats des comptages sont synthétisés sur la figure suivante et le détail par heure et par sens sont repris en annexe du présent document.

Voir annexe 3 : Flux de circulation – Novembre 2019

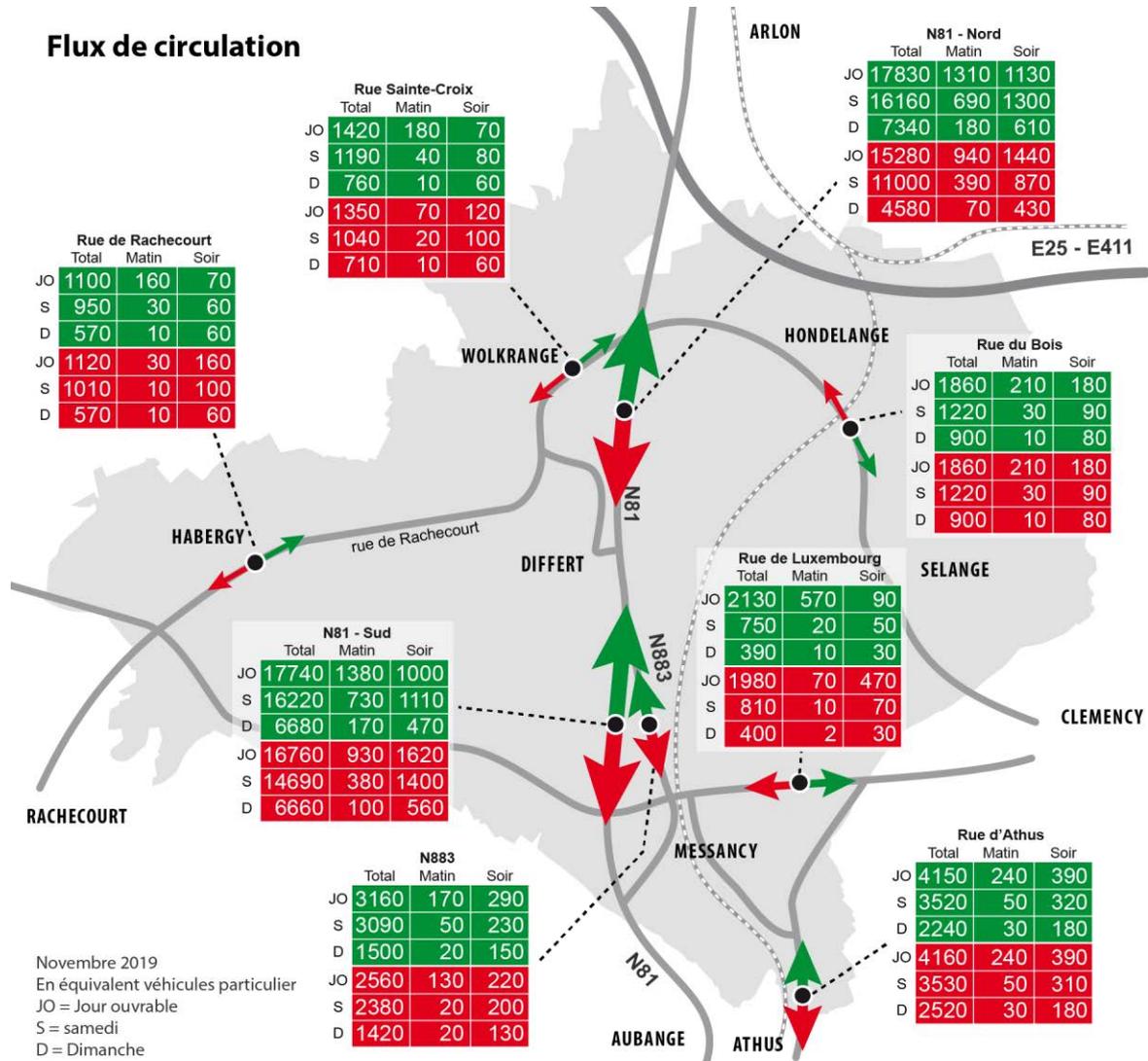


Figure 52 : Comptages routiers sur les voiries principales de Messancy (source : Eureco, Novembre 2019)

¹⁰ EVP = Equivalent Véhicule Particulier : 1 voitures = 1 EVP ; 1 camion = 2 EVP ; 1 moto ou vélo = 0,5 EVP

Il ressort que l'axe le plus fréquenté, la **N81** reliant Arlon à Aubange et au Luxembourg supporte des charges de trafic de entre 15.000 et 18.000 EVP par sens en jour ouvrable et le samedi et entre 1.200 et 2000 EVP par sens par heure de pointe (voir données des comptages directionnels). L'évaluation du niveau de saturation repose sur les éléments suivants :

- Capacité théorique : 1.200 EVP/voie, soit 2.400 EVP / double voie ;
- Répartition de 60% - 40% des véhicules entre les 2 voies.

Sur cette base, il ressort que les flux ne peuvent totalement être absorbés par la voirie et des problèmes de gestion sont observés durant les heures de pointe.

Outre cet axe principal, trois autres voiries supportent d'importantes charges de trafic révélant un usage de transit en lien avec le Grand-Duché du Luxembourg. Il s'agit de la **N883** (via la centre de Messancy), la **rue d'Athus** et la **rue de Luxembourg**. Cette dernière est la plus empruntée des 3 avec un flux important venant de l'ouest par la rue de Meix-le-Tige. Le matin, le flux « ouest-est » est proche des 600 EVP et le soir, dans le sens opposé, ce flux est de l'ordre de 500 EVP.

Sur les autres voiries ayant un rôle de **liaison inter-village**, les flux sont relativement limités et ne posent pas de problème de capacité. Comme évoqué précédemment, ce sont les critères de la vitesse et donc de la sécurité qui s'avèrent plus spécifiquement problématiques.

CAPACITÉ MAXIMALE THÉORIQUE D'UNE BANDE DE CIRCULATION	
1 voie sur autoroute urbaine – type contournement (échangeurs proches)	+/- 2300 EVP/h
1 voie sur autoroute (voie de droite)	+/- 2000 EVP/h
1 voie sur route à grand gabarit – avec carrefours dénivelés	+/- 1600 EVP/h
1 voie sur chaussée urbaine	+/- 1200 EVP/h
1 voie sur voirie locale – croisant régulièrement d'autres voiries locales similaires	+/- 600 EVP/h

Tableau 10 : Capacité maximale théorique d'une bande de circulation (source : CeMathèque mars 2014)

C.3. Comptages directionnels

Les comptages en section ne sont pas suffisants pour juger du niveau de saturation car ce sont les carrefours qui sont généralement déterminant dans la fluidité du trafic. Deux critères sont pris en considération dans l'évaluation, à savoir les flux durant les heures de pointe et le mode de gestion des flux (feux, giratoire...). En raison de l'importante charge de trafic sur la N81, des comptages directionnels ont été réalisés au niveau des 2 giratoires principaux : (1) à hauteur de Wolkrange et Hondelange et (2) entre Differt et Messancy, à hauteur de la N883. Afin de mieux appréhender le fonctionnement de l'échangeur sud entre la N81 et la N883 et de pouvoir réfléchir à une simplification de son fonctionnement, des comptages y ont également été réalisés.

Giratoires de la N81

Les flux de circulation au niveau des giratoires « N81 – Sainte-Croix – Chapelle » et « N81 – rue d'Arlon – Outlet Store » durant les heures de pointe du matin et du soir sont repris sur la figure suivante.

Ces données de flux de circulation au niveau des carrefours permettent de calculer le taux d'utilisation de la capacité théorique des différents mouvements étudiés. Cette capacité utilisée exprime le rapport entre la part du trafic circulant et la capacité théorique maximum d'écoulement d'un nœud routier avant l'apparition des phénomènes récurrents de saturation du réseau. La capacité utilisée est calculée par branche et tient compte des flux, des dimensions de l'ouvrage, du nombre de voie de circulation entrée et dans le giratoire. Cette capacité, qui s'exprime en %, fournit une information quant à la saturation du croisement étudié. La capacité théorique est atteinte lorsque ce taux d'utilisation atteint 100%.

Le matin, ce sont les flux en direction du nord qui sont les plus importants et le soir, en direction du sud. La densité du trafic sur l'axe principal rend difficile l'insertion depuis 2 branches du giratoire, provoquant la création de files. Cette difficulté s'explique par l'important déséquilibre observé entre la densité du trafic sur la N81 et les voiries secondaires. L'importante part des camions (entre 10 et 25% en fonction des moments de la journée) est de nature à accentuer l'insécurité et la caractère accidentogène de la N81 et de ses intersections.

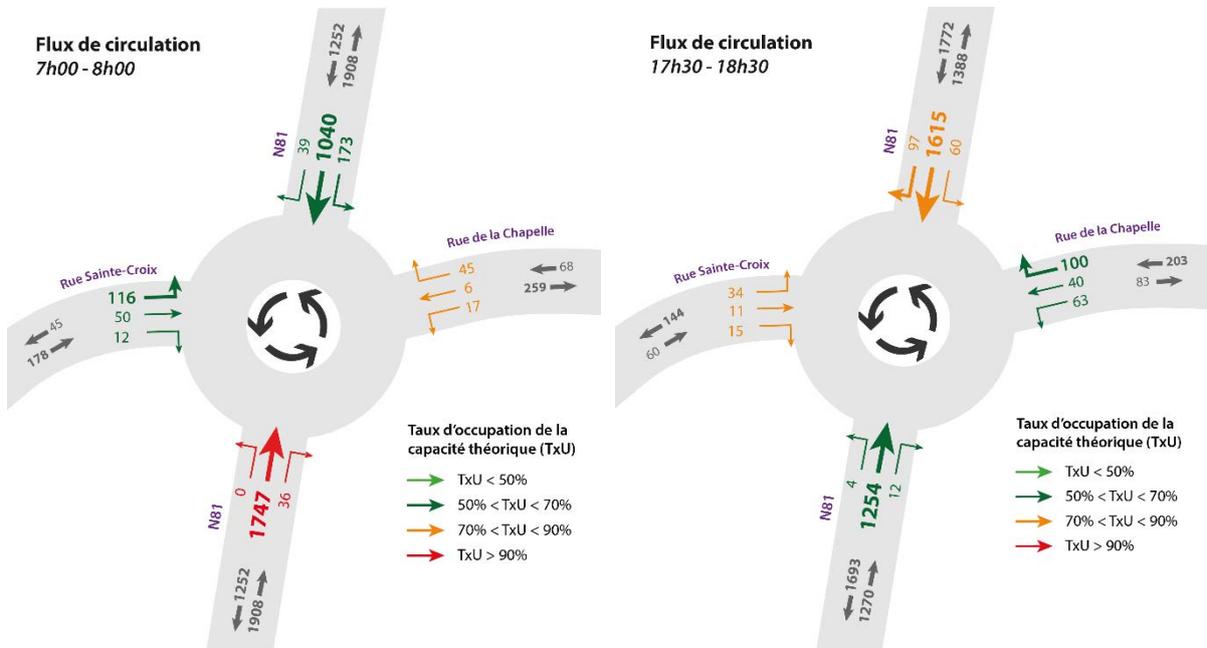


Figure 53 : Flux de circulation au giratoire « N81 – Sainte-Croix – Chapelle » en heures de pointe (source : Eureco, novembre 2019)

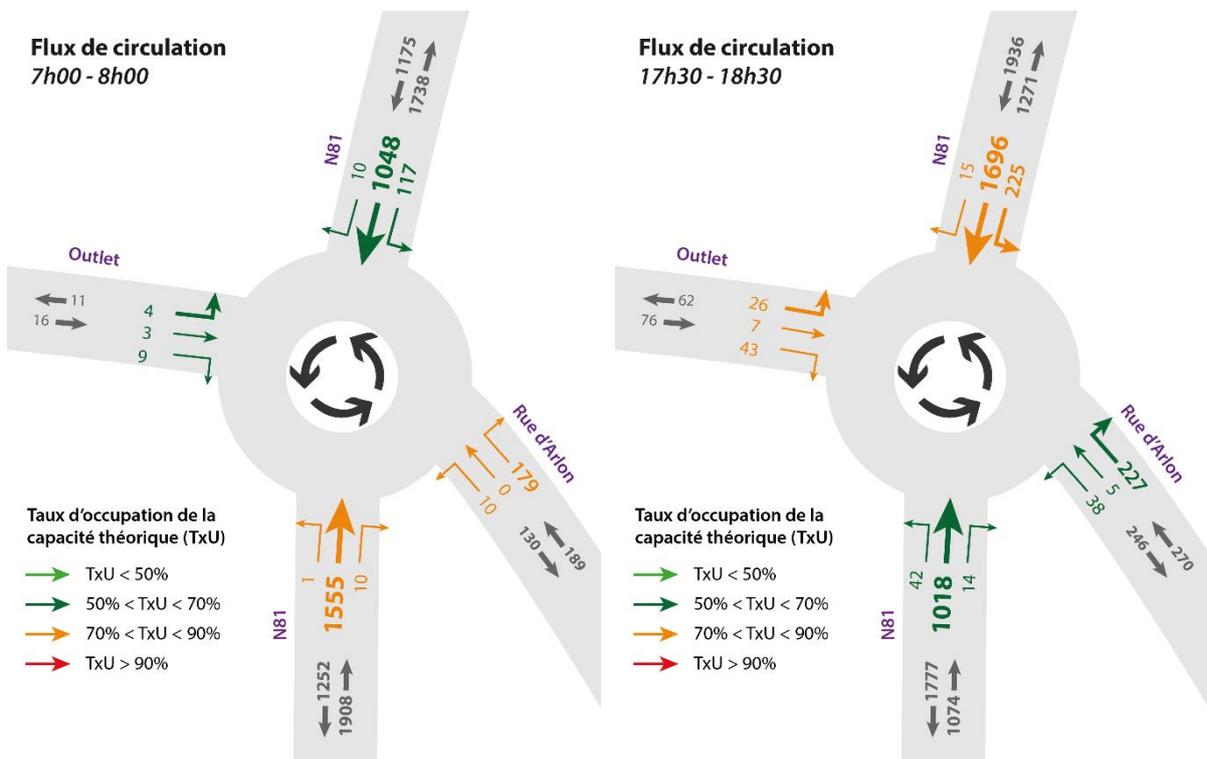


Figure 54 : Flux de circulation au giratoire « N81 – rue d'Arlon – Outlet Store » en heures de pointe (source : Eureco, novembre 2019)

Echangeur sud « N81 – N883 »

L'échangeur sud entre la N81 et la N883 n'est pas spécifiquement repris dans les zones congestionnées du territoire mais sa configuration complexe rend difficile sa lisibilité qui devient source de conflits potentiels. Les flux de circulation sur chacun des tronçon ainsi que les flux dominants durant les heures de pointe du matin et du soir sont mis en évidence sur les figures suivantes.

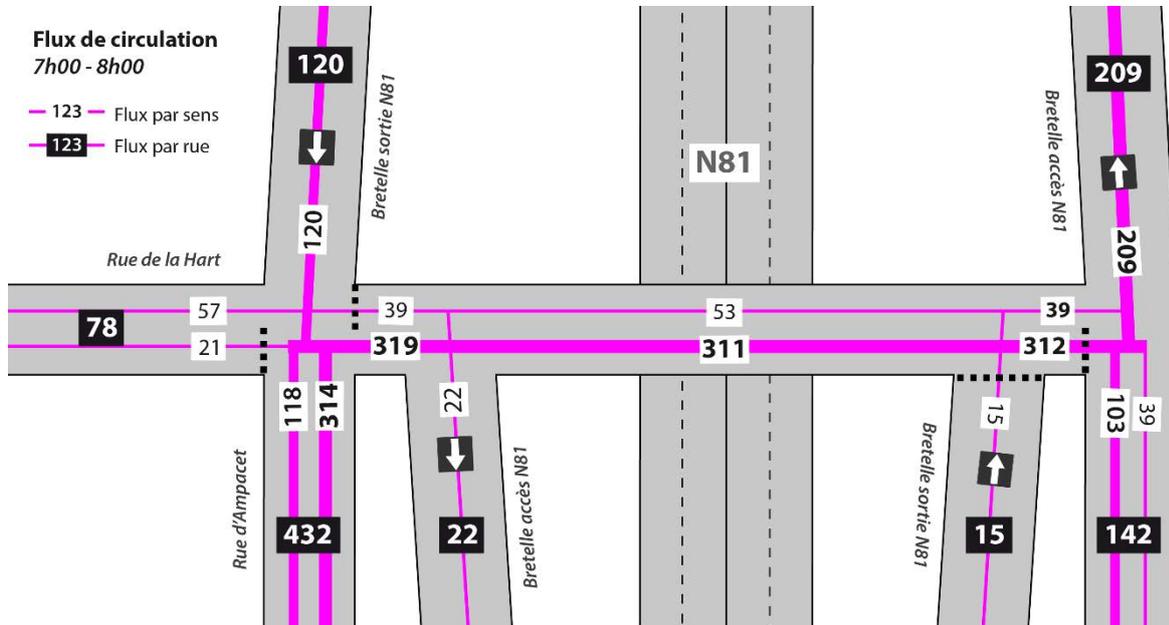


Figure 55 : Flux de circulation à l'échangeur sud « N81 – N883 » en heures de pointe du matin (source : Eureco, novembre 2019)

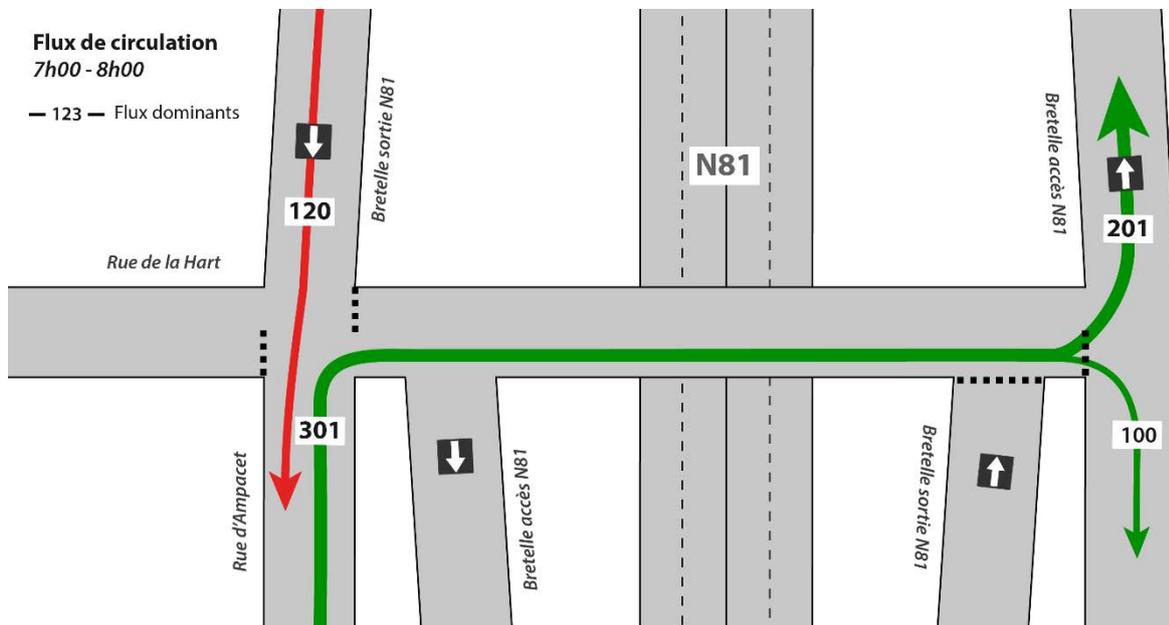


Figure 56 : Flux de circulation dominants à l'échangeur sud « N81 – N883 » en heures de pointe du matin (source : Eureco, novembre 2019)

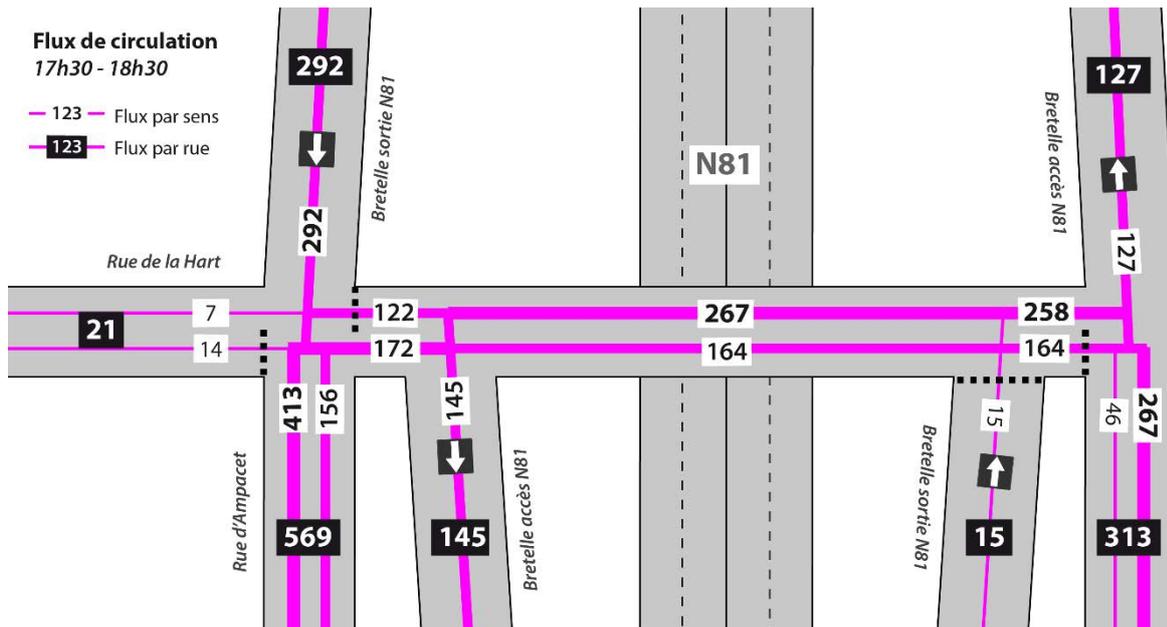


Figure 57 : Flux de circulation à l'échangeur sud « N81 – N883 » en heures de pointe du soir
(source : Eureco, novembre 2019)

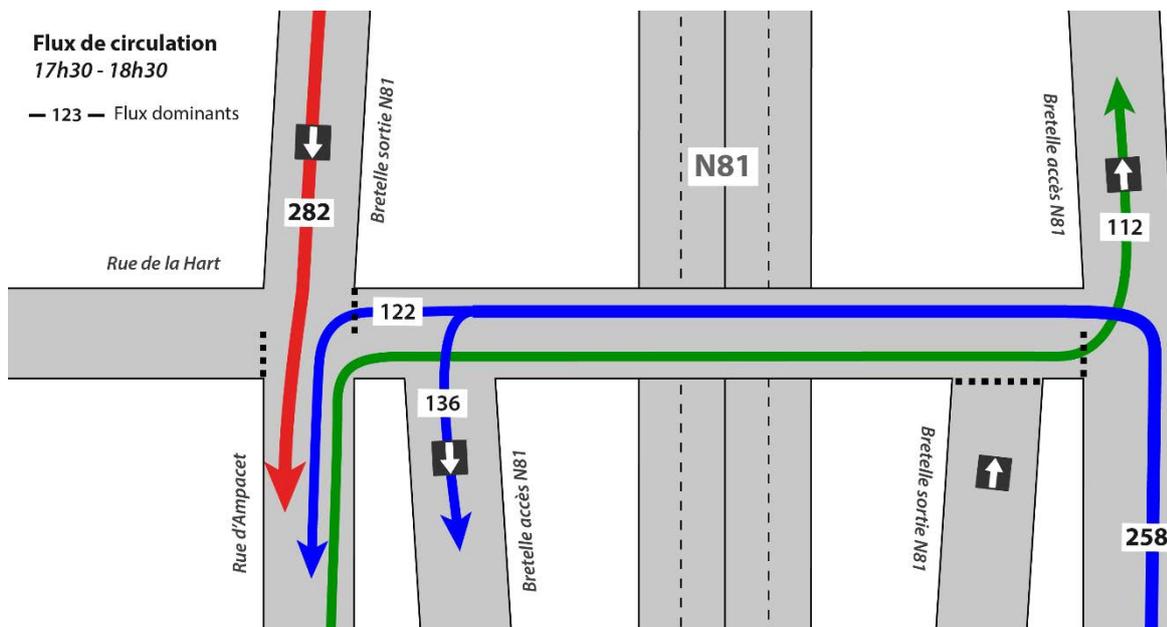


Figure 58 : Flux de circulation dominants à l'échangeur sud « N81 – N883 » en heures de pointe du soir
(source : Eureco, novembre 2019)

D. Centre de Messancy

Dans le cadre d'une étude d'incidences sur l'environnement réalisée en 2016 par le bureau Impact concernant la demande de permis d'urbanisation « Flanc Ouest », des comptages ont été effectués au niveau de 3 carrefours distincts (nommés 1A, 1B et 2 ci-après). A noter que les carrefours 1A et 1B sont jugés comme problématiques en raison de leur configuration (mauvais visibilité, pente, étroitesse...). Ces aspects seront plus spécifiquement abordés plus loin dans le rapport.



Figure 59 : Localisation des comptages effectués en 2016 (fond de plan : SPW – 2016)

Les flux de circulation durant l'heure de pointe du matin au niveau de ces trois carrefours sont repris sur les figures suivantes.

Les données de flux de circulation au niveau des carrefours permettent de calculer le taux d'utilisation de la capacité théorique des différents mouvements étudiés. Cette capacité utilisée exprime le rapport entre la part du trafic circulant et la capacité théorique maximum d'écoulement d'un nœud routier avant l'apparition des phénomènes récurrents de saturation du réseau. La capacité utilisée est uniquement calculée pour les mouvements secondaires, c'est-à-dire les mouvements dérangés par les mouvements prioritaires (ces mouvements sont représentés par les flèches colorées sur les figures concernées). Cette capacité, qui s'exprime en %, fournit une information quant à la saturation du croisement étudié. La capacité théorique est atteinte lorsque ce taux d'utilisation atteint 100%.

Indépendamment des problèmes de sécurité lié à la configuration des carrefours, et plus spécifiquement au manque de visibilité en provenance des axes secondaires, les analyses indiquent clairement qu'il n'y a pas de problème de capacité. Le nombre de véhicules par sens n'atteint pas la capacité théorique d'une voirie locale, à savoir 600 EVP/h. Sur base de ces comptages, il est estimé que la charge de trafic journalière sur la Grand-rue est de l'ordre de 5.000 EVP.

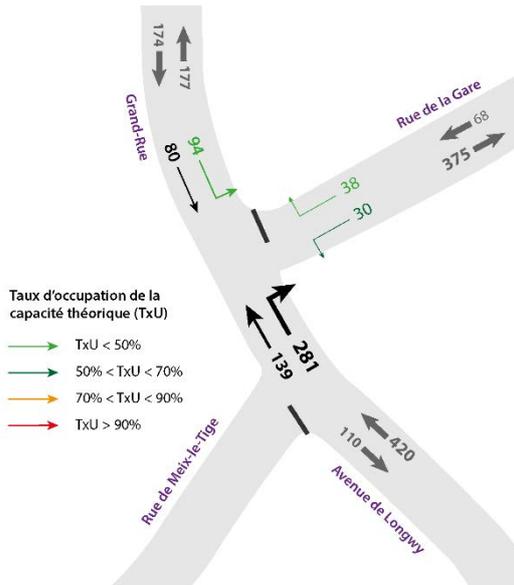


Figure 60 : Flux de circulation au niveau du carrefour 1A (source : Impact, 2016)

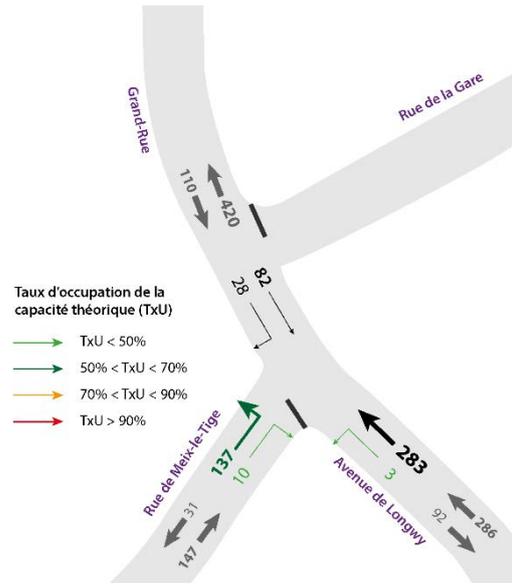


Figure 61 : Flux de circulation au niveau du carrefour 1B (source : Impact, 2016)

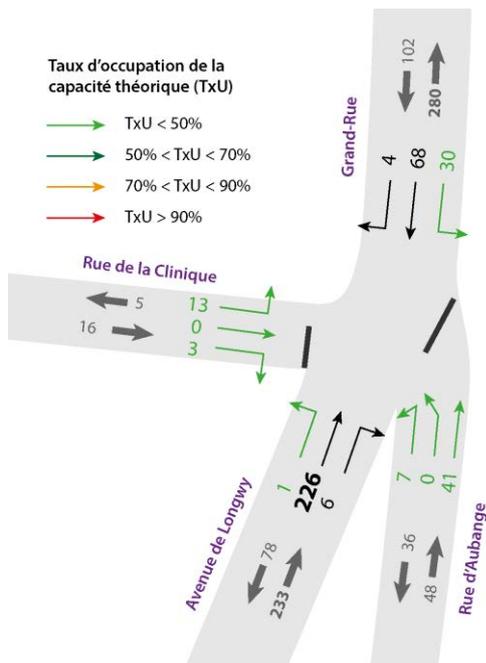


Figure 62 : Flux de circulation au niveau du carrefour 2 (source : Impact, 2016)

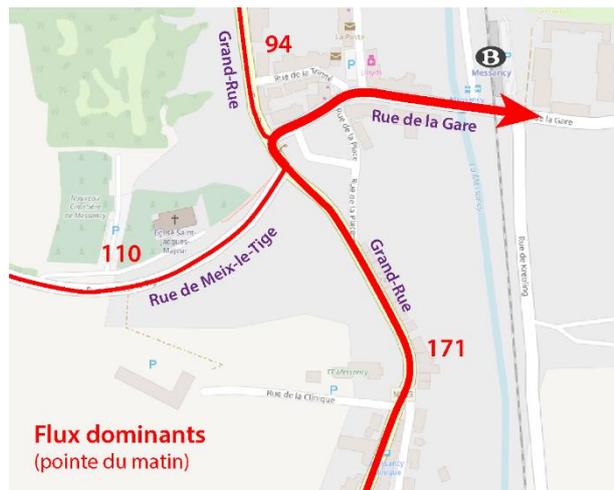


Figure 63 : Flux dominants aux carrefours 1A et 1B (source : Impact, 2016)

6.2. Circulation des poids-lourds

De nombreux poids-lourds circulent sur la N81 engendrant des nuisances pour les autres modes de transports (sécurité, nuisances sonores et olfactives, pollution...). Les flux de circulation sur cette route régionale sont de l'ordre de 30.000 véhicules par jour dont 10 à 25% de camions en fonction des tranches horaires. Durant les pics de fréquentation, le nombre de camions est de l'ordre de 400 par heure, soit 200 camions par sens.



6.3. Sécurité routière

Le graphique ci-dessous informe sur l'évolution du nombre d'accident de la circulation routière avec lésions corporelle ayant fait l'objet d'un procès-verbal de la police. Depuis 2008, le nombre d'accidents est globalement en diminution.

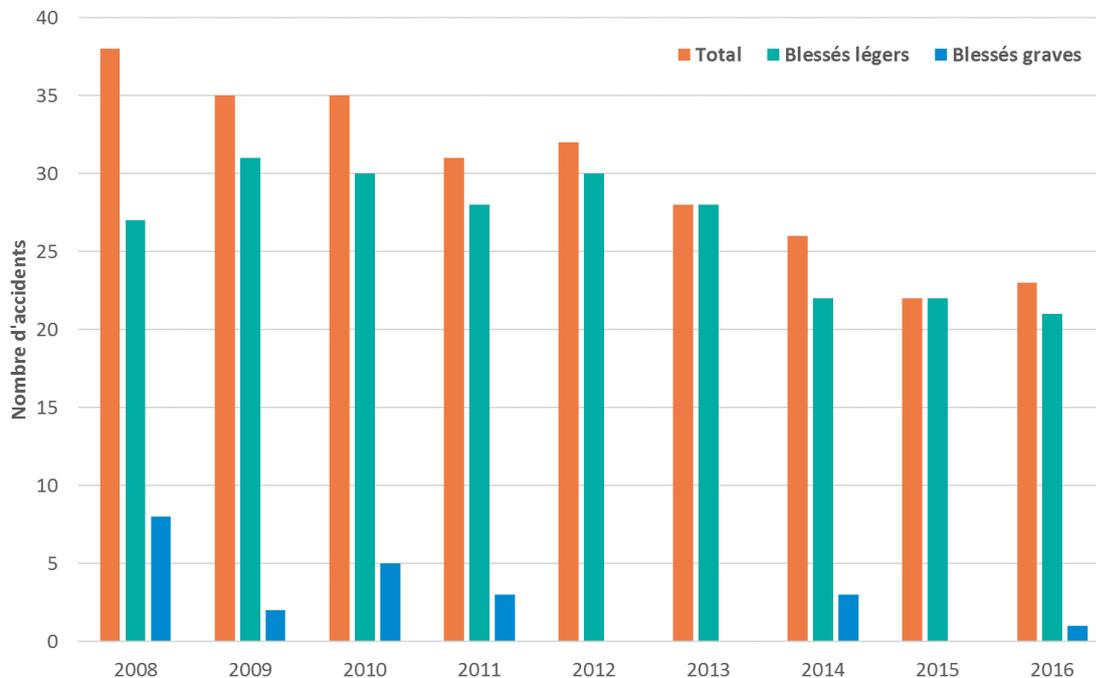


Figure 64 : Evolution du nombre d'accidents avec lésions corporelles à Messancy entre 2008 et 2016 (source : IWEPS - SPF économie – Statbel)

Sur base des statistiques fournies par la Zone de Police Sud-Luxembourg entre janvier 2016 et septembre 2018 (couvrant les communes de Aubange, Messancy, Musson et Saint-Léger), 9 accidents avec dégâts matériels ayant fait l'objet d'un procès-verbal sont enregistrés en moyenne sur l'ensemble de la zone, soit environ 2-3 accidents par commune.

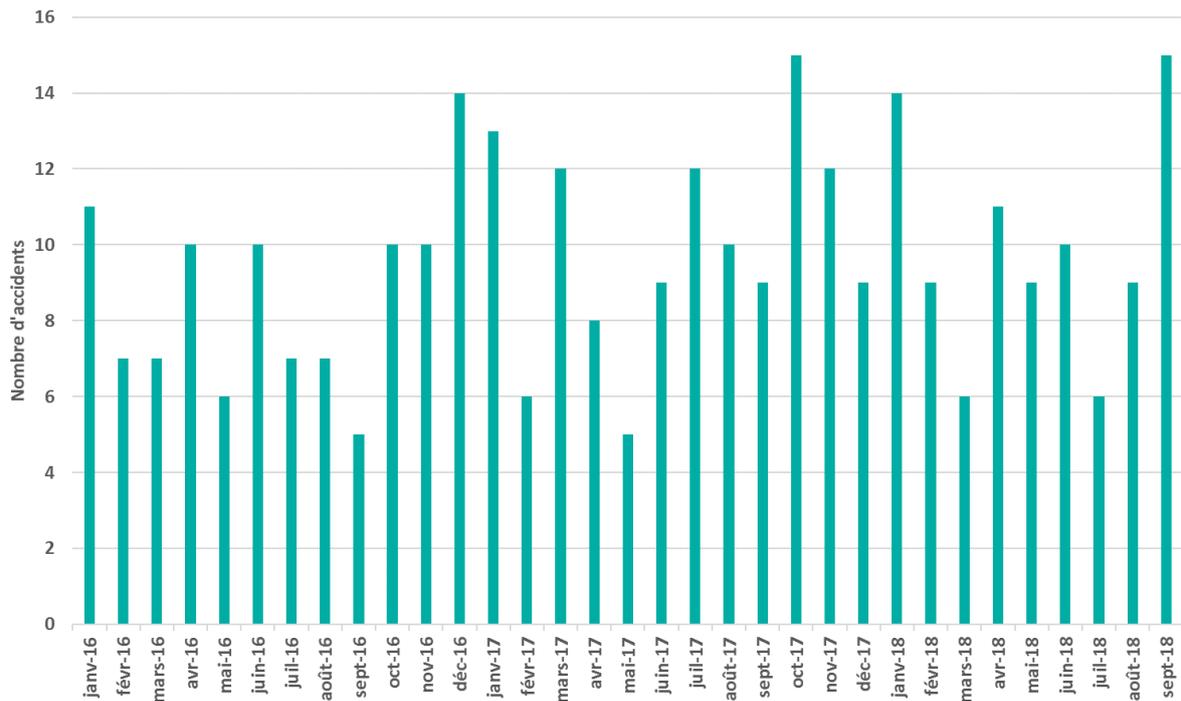


Figure 65 : Evolution du nombre d'accident avec dégâts matériels dans la Zone de Police Sud Luxembourg entre janvier 2016 et septembre 2018 (source : Zone de Police Sud-Luxembourg)

En classant le nombre d'accident par mois, il ressort que le nombre d'accident est plus important en période automnale et hivernale, entre octobre et janvier. Par ailleurs, les routes sont globalement plus accidentogène le week-end (75%) qu'en semaine.

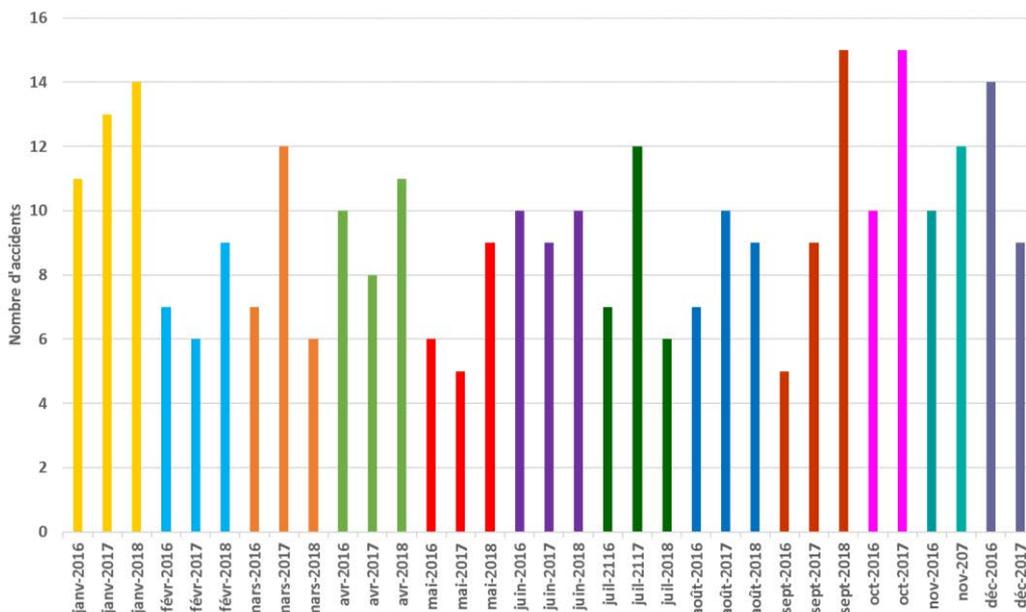


Figure 66 : Nombre d'accidents avec dégâts matériels dans le Zone de Police Sud-Luxembourg entre janvier 2016 et septembre 2018 (source : Zone de Police Sud-Luxembourg)

Le nombre d'accidents avec lésions corporelles est en moyenne de 2 pour l'ensemble de la zone, soit moins d'un blessé par commune. Deux accidents mortels ont été enregistrés en 1 an et demi.

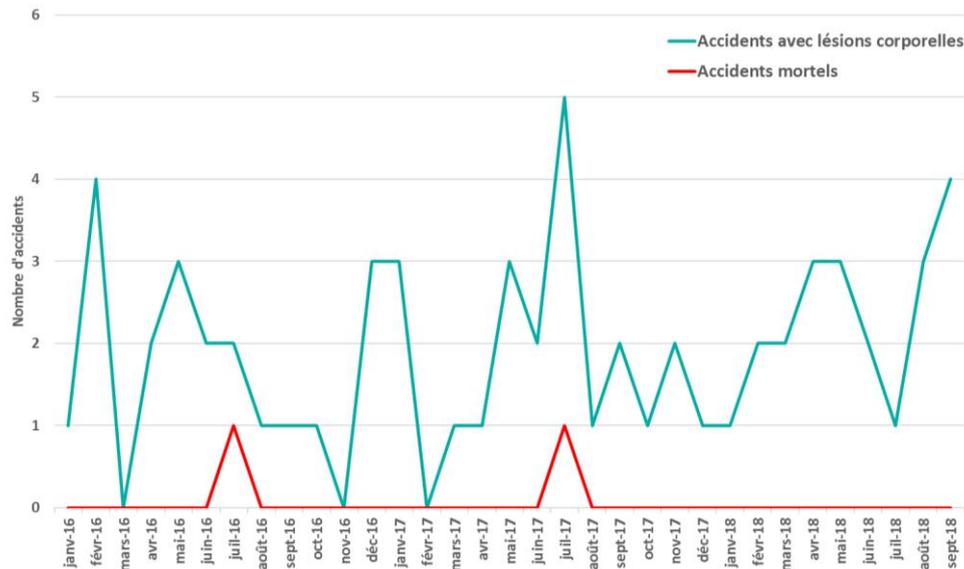


Figure 67 : Evolution du nombre d'accidents avec lésions corporelles et d'accidents mortels dans la Zone de Police Sud-Luxembourg entre janvier 2016 et septembre 2018 (source : Zone de Police Sud-Luxembourg)

6.4. Les entrées et traversées de villages

6.4.1. Introduction

Bien que la majorité du trafic de transit soit concentré sur les axes principaux (à savoir l'autoroute, la N81 et la N883), certaines voiries plus locales et/ou inter-village ne sont pas épargnées. La vitesse excessive pratiquée sur celle-ci et le peu de place laissés aux modes doux engendrent de l'inconfort et de l'insécurité pour ces derniers.

6.4.2. Enjeux et dispositifs

En juin 2016, la gestion de la vitesse et donc de la sécurité a été spécifiquement abordées dans une publication du SPW-DGO2 (CeMathèque n°42) : « Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ? ». Un résumé des éléments abordés est réalisé ci-après.

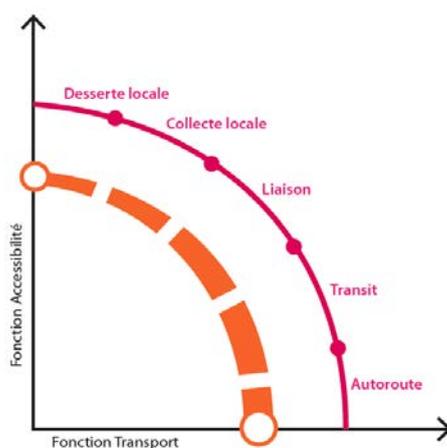


Figure 68 : Lien entre les fonctions de transport et d'accessibilité (source : SPW-DGO2 – CeMathèque n°42, juin 2016)

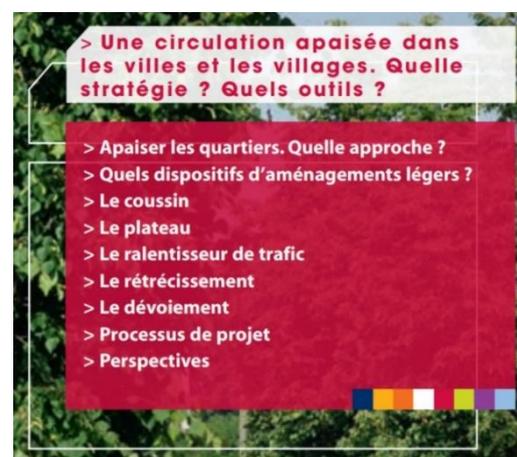


Figure 69 : Extrait de la page de garde de la Cémathèque n°42 (source : SPW-DGO2)

Principaux enjeux

- ⊗ La convivialité – la qualité des lieux ;
- ⊗ La sécurité routière ;
- ⊗ Le bruit urbain ;
- ⊗ Le trafic et la capacité de la voirie.

Principes d'applications

- ⊗ L'optimisation de la largeur des bandes de circulation ;
- ⊗ Un partage de la voirie plus favorable aux piétons et aux cyclistes, voire aux transports en commun ;
- ⊗ Le rétrécissement des perspectives visuelles ;
- ⊗ L'implantation d'éléments verticaux, de mobilier urbain, d'aménagements paysagers ;
- ⊗ La création de dévoiements et/ou de rétrécissements locaux de la chaussée.

Outils disponibles

- ⊗ Deux grandes catégories d'outils sont utilisées :
 - Dispositifs avec décrochements verticaux : surélévation locale de la voirie (cousin, plateau et ralentisseur) ;
 - Dispositifs avec décrochements horizontaux : modification du profil en travers de la voirie (rétrécissement ponctuel et dévoiement). Ils sont parfois couplés avec des aménagements verticaux des ilots et des aménagements paysagers, d'avancées de trottoirs, etc. ;
- ⊗ Des interventions plus légères peuvent aussi être utilisées :
 - Des revêtements différenciés, des marquages, des couleurs, des textures différentes... mais ceux sont à utiliser avec parcimonie afin de ne pas entraver la compréhension de l'espace public ;
 - Des plantations constituent éléments qualitatifs mais il faut veiller à l'entretien ;
- ⊗ Les radars préventifs et répressifs ;
- ⊗ Le stationnement en voie constitue également de faire ralentir les véhicules.



Photo 70 : Cousin berlinois et rétrécissement
(source : SPW-DGO2)



Photo 71 : Plateau (source : SPW-DGO2)



Photo 72 : Ralentisseurs – dos d'âne (source : SPW-DGO2)



Photo 73 : Rétrécissement (source : SPW-DGO2)

Dans le **choix d'un dispositif**, il est important de garder les éléments suivants :

- ⦿ Chaque aménagement présente des avantages et des inconvénients (coût, entretien, contraintes pour les véhicules, etc.) ;
- ⦿ Le choix est dépendant du contexte d'utilisation (type de voirie, flux de circulation, largeur, itinéraire bus, etc.) ;
- ⦿ Des normes fixent les dimensions et le positionnement de ces aménagements.

6.4.3. Application au territoire de Messancy

Les entrées de village sur le territoire de Messancy sont globalement peu marquées pouvant impliquer un comportement inadapté des automobilistes en matière de vitesse. Ces problèmes de vitesses en agglomération ont d'ailleurs été mis en évidence par les radars répressifs de la police. Dans la plupart des cas, un simple panneau d'agglomération marque l'entrée de village. Quelques dispositifs ralentisseurs ont également été relevés mais il s'avère peu contraignants.



Photo 74 : Rue de Toernich à Wolkrange (juillet 2018)



Photo 75 : Rue de Toernich à Wolkrange (juillet 2018)



Photo 76 : Rue d'Udange à Wolkrange (juillet 2018)



Photo 77 : Rue du Panorama à Bébange (juillet 2018)



Photo 78 : Rue de la Scierie à Habergy (juillet 2018)



Photo 79 : Rue de la Chapelle à Hondelange (juillet 2018)



Photo 80 : Rue de la Chapelle à Hondelange (juillet 2018)



Photo 81 : Rue de la Source à Guelff (juillet 2018)



Photo 82 : rue Sainte-Croix à Wolkrange (juillet 2018)



Photo 83 : rue du Vieux Moulin à Turpange (juillet 2018)

A cet égard, le Schéma de Développement Communal, en cours de réalisation par le bureau Impact, a défini une série d'axe routier sur lesquels il y a lieu d'aménager l'entrée de village dans le but de renforcer l'effet de porte. Les voiries concernées (localisée en annexe 4) sont les suivantes :

- ⊗ Bébange :
 - Rue du Panorama ;
 - Rue Saint-Hubert ;
 - Rue de la Hêtraie ;
- ⊗ Habergy / Guelfff :
 - Rue de Rachecourt - ouest ;
 - Rue de Rachecourt – est ;
- ⊗ Hondelange :
 - Rue de la Chapelle ;
 - Rue du Pont ;
- ⊗ Messancy / Longeau :
 - Rue Belle-Vue ;
 - Rue du Luxembourg ;
 - Avenue de Longwy ;
 - Rue Emile Kirsch ;
- ⊗ Sélange :
 - Rue du Bois ;
 - Rue Haute ;
 - Rue de Clémency ;
 - Rue des Quatres-Vents ;
- ⊗ Turpange :
 - Rue Belle-Vue (idem Messancy) ;
 - Rue de la Ferme ;
- ⊗ Wolkrange / Buvange :
 - Rue de l'Ermitte ;
 - Rue Sainte-Croix ;
 - Rue d'Udange ;
 - Rue de Toernich / Sesselich.

Voir annexe 4 : Localisation des entrées de village à aménager

6.5. Identification des carrefours et axes problématiques

6.5.1. Introduction

Certains axes et carrefours du territoire communal sont qualifiés de problématiques car présentent des failles en matière de sécurité : vitesse pratiquée élevée, insécurité des modes doux, manque de visibilité....

L'objectif du présent point n'est pas de faire un relevé exhaustif de ces points noirs déjà effectués dans le pré-diagnostic établi par la commune préalablement au début de ce PCM. Dans la phase 3 de l'étude, ces points feront l'objet de propositions concrètes, pouvant aller dans certains cas jusqu'à l'esquisse de principe. A titre d'exemple, quelques endroits considérés comme problématiques sont décrits ci-après.

6.5.2. Carrefours problématiques¹¹



Ce large carrefour est inapproprié au contexte local car il implique des trajectoires et vitesses inadaptées.



Photo 84 : Carrefour « Scierie –Rachecourt » à Habergy (juillet 2018)



Ce large carrefour, récemment aménagé, incite au ralentissement en raison du changement de revêtement. La forme circulaire dessinée par les pavés de teintes différentes engendre une confusion quant à fonctionnement du carrefour. Il s'agit en effet d'un carrefour à priorité de droite et non un rond-point.



Photo 85 : Carrefour « Chapelle –Monflin » à Hondelange (juillet 2018)



Ce large carrefour est inapproprié au contexte local obligeant le piéton à allonger son itinéraire pour atteindre la traversée.



¹¹ Sources des vues aériennes : Google

Photo 86 : Carrefour « Luxembourg –Château à Messancy (source : Google 2009)



Ce large carrefour où est localisé le principal arrêt de bus de Sélange laisse peu de place aux piétons et porte à confusion en raison de l'implantation des différents ilots. Pour rappel, la commune a déjà prévu son réaménagement.



Photo 87 : Carrefour « Basse –Haute – Sainte-Odile » à Sélange (juillet 2018)



Les carrefours « Grand-rue – Gare » et « Grand-rue – Meix-le-Tige » sont jugés problématiques pour les raisons suivantes :

- ⦿ Importance des flux (voir figures de flux en infra) ;
- ⦿ Manque de visibilité lié à la sinuosité de la Grand-rue ;
- ⦿ Pente de la rue de la gare qui accentue le problème de visibilité et la difficulté d'insertion sur la Grand-rue.



Photo 88 : Carrefour « Gare – Grand-rue » à Messancy (juillet 2018)



Photo 89 : Carrefour « Meix-le-Tige – Grand-rue » à Messancy (juillet 2018)

Ce carrefour, situé au croisement de la rue de Rachecourt, du Champ des ronces et de la rue du Haut, est jugée problématiques en raison des multiples accidents qui s’y sont produits. Les vitesses pratiquées et le non-respect de la priorité sont visiblement à la source du problème. Des mesures ont déjà été prise avec la mise en place d’un revêtement coloré.



Photo 90 : Carrefour « Ronces – Haut – Rachecourt » (source : Google, 2010)

6.5.3. Axes problématiques

Les axes routiers peuvent être problématiques pour plusieurs raisons (vitesse, accidentologie, non adaptée aux modes doux...).

N81

La N81 supporte une importante charge de trafic qui dépasse la capacité théorique durant les heures de pointes engendrant la formation de files, notamment dans la partie nord à proximité de l’autoroute. Au niveau des ronds-points, la situation mérite d’être éclaircie. En effet, la N81 dispose de 2 voies de circulation et le giratoire ne semble en posséder qu’une seule (malgré l’importante largeur). Durant les heures de pointe, les véhicules occupe deux bandes créant des conflits potentiels notamment avec les poids-lourds. Par ailleurs, comme mentionné préalablement, la N81 constitue une importante barrière physique pour les modes doux coupant le territoire en deux selon un axe nord-sud.



Figure 70 : Vue aérienne du rond-point « N81 –Sainte-Croix – Chapelle » (source : Google, 2018)



Figure 71 : Vue aérienne du rond-point « N81 –Arlon » (source : Google, 2018)

La thématique du trafic de transit ne peut être abordé sans mentionner le projet de route inscrite au plan de secteur entre l'autoroute E411 au nord et l'autoroute A28 au sud. Ce projet, vieux de 30 ans, avait pour objectif d'assurer la continuité du réseau autoroutier entre la Belgique et la France afin de soulager le N81. Ce projet n'est toujours pas d'actualité.

A28 : le chaînon de plus en plus manquant

Le pont inachevé sur l'E411 à hauteur d'Hondelange est le témoin du chaînon manquant vers la France.

À hauteur d'Hondelange, depuis plus de 40 ans, deux pilastres situés au bord de l'E411 attendent le tablier d'un hypothétique pont. Ils rappellent qu'un échangeur doit être aménagé pour relier la jonction autoroutière A28 pour relier l'E411 au contournement de Longwy et à l'A30 en France, en traversant une partie du territoire de Messancy. Il permettrait de soulager la N81 allant vers les Trois Frontières. Un projet



Le pont inachevé d'Hondelange fait jusqu'ici partie des travaux inutiles. Pour longtemps encore ?

de 8 km qui n'a jamais vu le jour et qui n'est toujours pas une priorité. Pourtant, à cet endroit précis, la berme centrale est plus large pour permettre, le jour où cette jonction serait construite, d'élargir l'autoroute à trois

bandes. « Cette liaison est toujours dans les cartons de la Sofico. Il fait partie d'un chaînon manquant européen. Il y a 30 ans, on était persuadé de la construction de l'A28 dans la foulée de l'E411 », rappelle Pierre-Yves Trillet, directeur

de la direction des routes du Luxembourg. Ce projet a du sens pour fluidifier le trafic. »

Un projet à l'échelle de la Grande Région

Pour aboutir, ce projet nécessiterait beaucoup de moyens et une volonté politique en Belgique mais aussi chez nos voisins Français qui devraient venir sur l'A31, et Grand-Ducaux qui n'y sont pas particulièrement favorables à l'heure où on parle de mobilité différente, de développer le covoiturage, les transports en commun. « C'est un projet à l'échelle de la Grande Région. Il y a une volonté chez certains d'aboutir mais ce n'est pas la généralité. C'est au ministre des Travaux publics de décider. »

En 2016, comme nous l'écrivions déjà, le ministre

Prévoit avait mis ce dossier aux oubliettes.

Mais comme il apparaît toujours dans les projets, le site est encore à ce jour préservé.

Le projet est inscrit au plan de secteur. Aucune construction à proximité du tracé n'est autorisée. Il y a trois mois, profitant du chantier de rénovation de l'E411 sur ce tronçon, les quatre parties de piliers situés sur la berme centrale, destinés à porter le tablier du pont ont été rasées. « cela n'empêchera pas le pont d'être construit un jour. En réalité, le béton d'attente qui recouvrait les armatures n'était pas prévu pour durer plus de 20 ans. Si le pont est un jour construit, l'entrepreneur repartira quand même d'une nouvelle structure. ■

I.B.

Figure 72 : Extrait du journal Vers l'Avenir du 11 décembre 2018

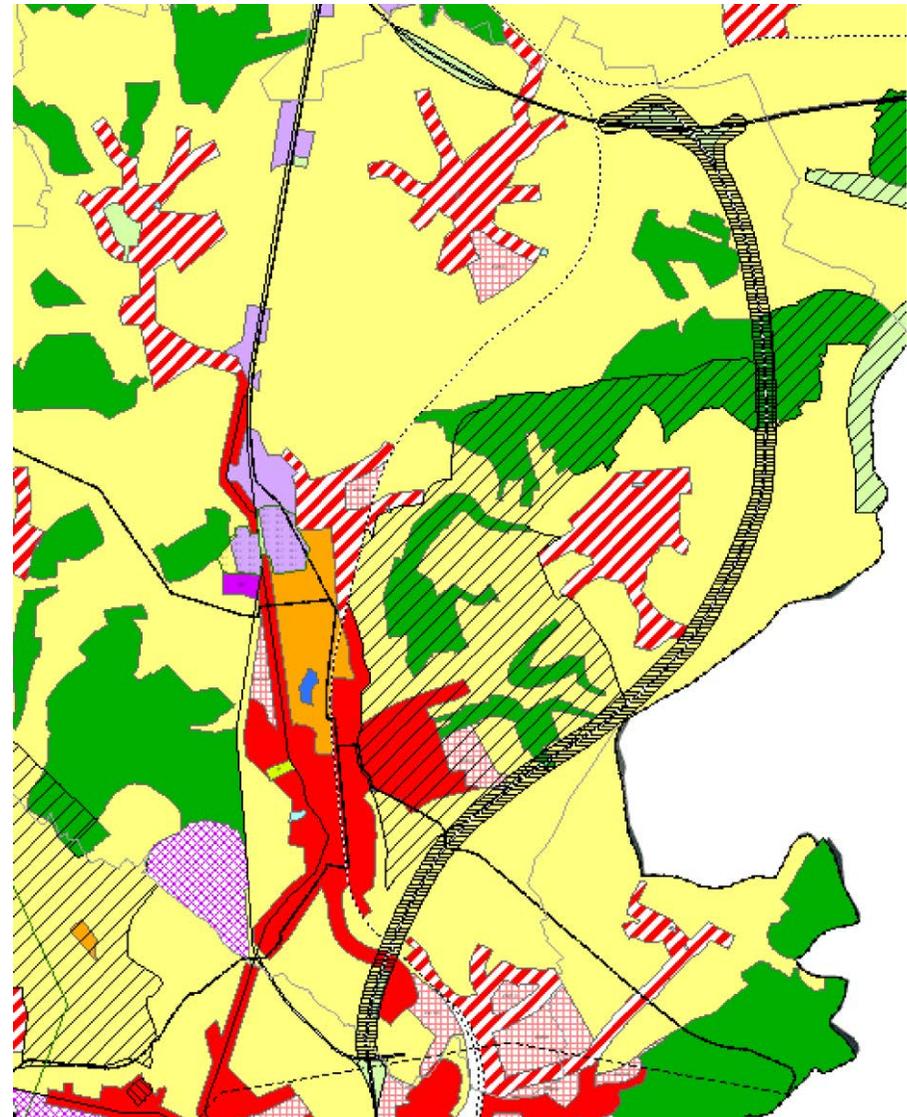
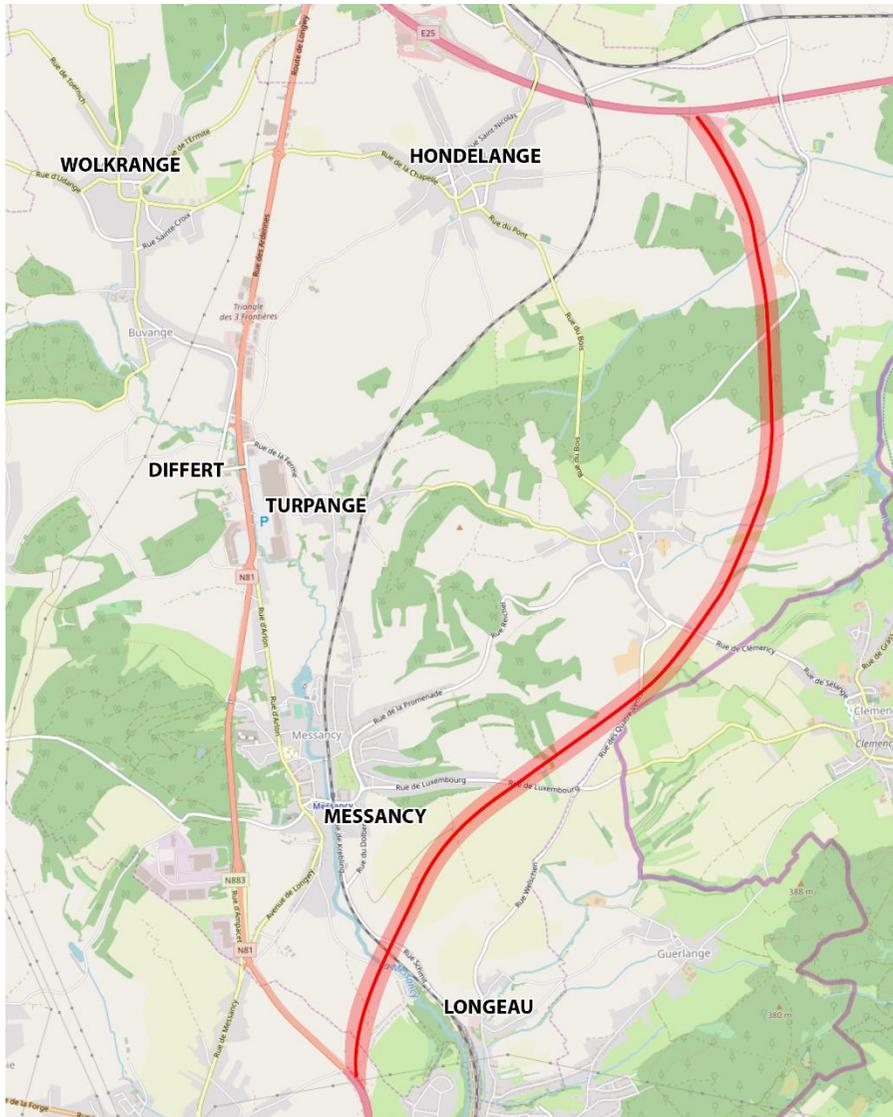


Figure 73 : Tracé du chaînon manquant de l'autoroute inscrit au plan de secteur (source : SPW-DGO4 – Openstreetmap)

Voiries inter-village

Les voiries inter-village sont souvent problématiques en raison des vitesses qui y sont pratiquées engendrant des problèmes de sécurité pour les piétons et cyclistes qui ne disposent d'aucune infrastructure spécifique. En l'absence d'entrée d'agglomération clairement identifiée, des excès de vitesse sont observés sur les voiries principales des villages en agglomération. Outre le traitement des entrées de village, il y a lieu de mettre la priorité sur les axes qui constitueront les itinéraires privilégiés pour les cyclistes.

6.6. Objectifs

Les objectifs poursuivis en matière de réseau routier sont les suivants :

- ⦿ Affiner la hiérarchie du réseau routier et valider les régimes de vitesse en lien avec la structure du réseau ;
- ⦿ Valider les schémas de circulation ;
- ⦿ Assurer la pacification de la circulation en maîtrisant les vitesses sur le réseau structurant et en marquant plus distinctement, par des aménagements, les entrées de village (effet de « porte ») ;
- ⦿ Améliorer la sécurité des carrefours et points noirs du réseau :
 - Voirie large permettant des vitesses élevées ;
 - Manque de visibilité (configuration du lieu, éclairage...) ;
 - Voirie pas adaptée pour concilier les différents types d'usager : voiture, camion, vélo... ;
- ⦿ Repenser l'infrastructure routière non plus uniquement comme un socle pour la circulation de véhicules motorisés mais comme un espace à partager entre plusieurs usagers : cyclistes, piétons, transports publics, etc. ;
- ⦿ Sensibiliser aux enjeux environnementaux et de sécurité routière ;
- ⦿ Mener une réflexion spécifique sur la thématique des poids lourds.

7. Stationnement

7.1. Enjeux

La majeure partie du territoire n'a pas de problème spécifique au niveau du stationnement. Les enjeux identifiés concernent les zones résidentielles les plus densément peuplées (Messancy), les zones commerciales (stationnement des poids-lourds) et les abords des écoles.

7.2. Stationnement dans le centre de Messancy

Voitures

L'offre en stationnement dans le centre de Messancy s'effectue en voirie ou dans des poches de stationnement. Le stationnement est gratuit et illimité dans le temps. Au total, ce sont près de 200 emplacements qui ont été répertoriés à moins de 5 minutes de l'Administration communale. Par ailleurs, à environ 7 min à pied, le parking du centre sportif offre une capacité de 123 emplacements. En voirie, les zones de stationnement ne sont généralement pas marquées au sol. Les voitures stationnent soit dans la zone de recul des maisons, soit sur les accotements entravant la circulation de piétons. Le projet de rénovation urbaine prévoit d'offrir plus d'espace aux piétons tout en maintenant une offre suffisante en stationnement pour les riverains.

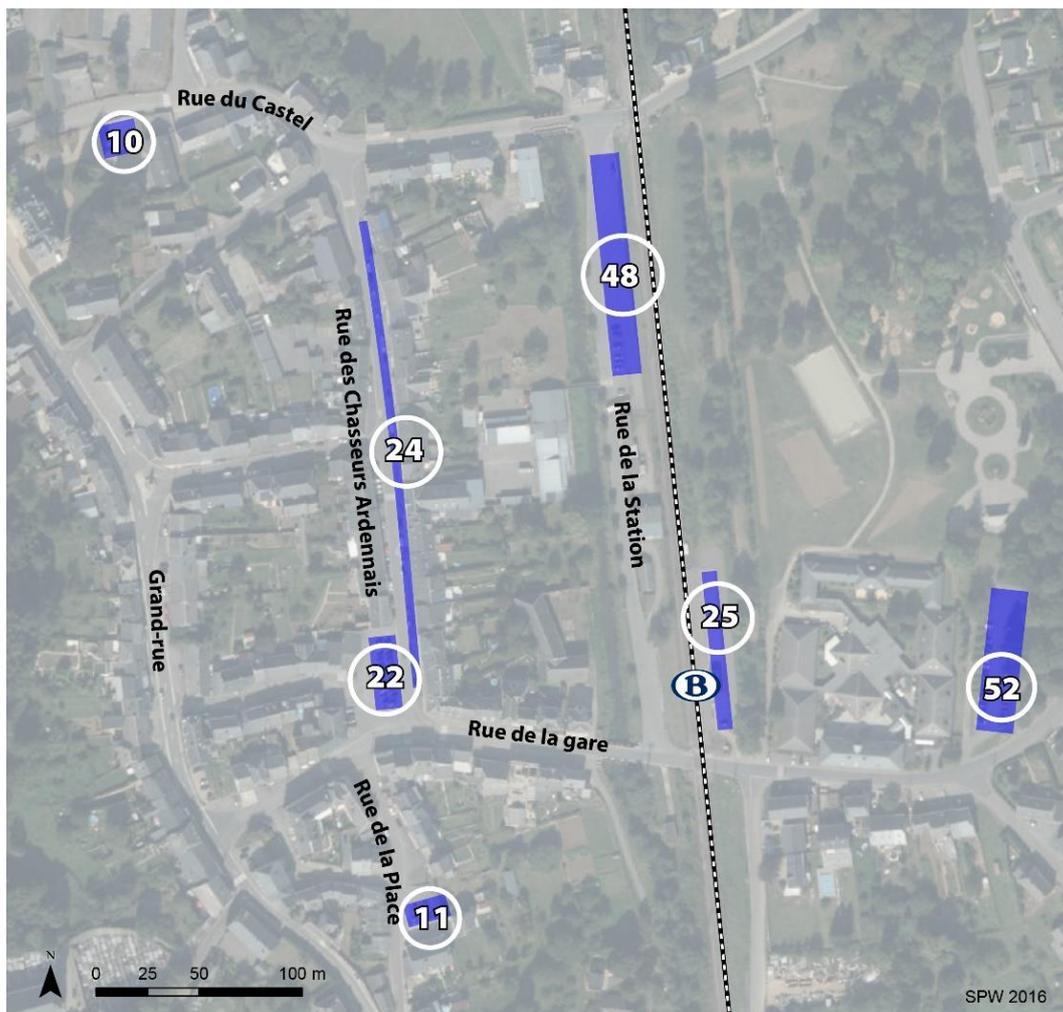


Figure 74 : Offre en stationnement dans le centre de Messancy (fond de plan : SPW 2016)



Photo 91 : Rue des Chasseurs Ardennais (juillet 2018)

Photo 92 : Rue des Chasseurs Ardennais
(juillet 2018)

Concernant la rue d'Arlon, il est important de noter qu'elle n'est pas équipée de réels trottoirs mais plus d'accotements sur lesquels les voitures stationnent laissant peu de place pour la circulation des piétons. La présence de l'école occasionne des problèmes de stationnement aux heures de début et de fin des cours.

Vélos

Outre à la gare (voir ci-après), aucun emplacement de parking pour les vélos n'a été répertoriés dans le centre de Messancy.

7.3. Stationnement dans les pôles commerciaux

Voitures et poids-lourds

Les zones commerciales de Messancy, implantées le long de la N81 disposent de leur propre parking qui, dans la majorité des cas, s'avère suffisante pour répondre à la demande des visiteurs. Le parking du complexe commercial du Cora doit faire face au stationnement des camions dont les conducteurs viennent effectuer des achats. Le parking n'est pas aménagé en conséquence. Des mesures ont déjà été prise pour interdire leur présence mais le problème est repoussé dans le zones voisines.

Vélos

Aucun emplacement de parking pour les vélos n'a été répertoriés dans les principales zones commerciales de Messancy.

7.4. Stationnement à la gare de Messancy

7.4.1. Voitures

Pour rappel, la gare de Messancy se situe au centre de Messancy. Un petit parking gratuit de 25 places dont une pour les PMR est localisé le long des voies. Un second parking gratuit se trouve à 200 m de la gare, rue de la Station. Celui-ci comporte 48 places pour les voitures et 2 pour camions. La capacité offerte est largement suffisante pour répondre à la demande.



Photo 93 : Parking de la gare de Messancy
(juillet 2018)



Photo 94 : Parking rue de la Station (juillet 2018)

7.4.2. Vélos

La gare possède un stationnement extérieur récemment installé comptant 6 emplacements. Bien que le système d'attache proposé offre confort et stabilité, il n'assure pas aux utilisateurs une sécurité en matière de vols. En effet, pour le stationnement de longue durée, une zone de stationnement sécurisée est préconisée. Cette remarque est d'autant plus vraie dans la zone ne disposant pas de contrôle social en raison de la faible fréquentation.



Photo 95 : Stationnement vélo à la gare de Messancy
(juillet 2018)

7.5. Stationnement aux abords des écoles

Dans les villages, des problèmes de stationnement sont souvent observés aux abords des écoles car les flux de véhicules sont concentrés en début et fin de journée scolaire et que les zones résidentielles offrent peu de places. Ce constat émane également du fait que la voiture est le moyen de transport principal pour conduire et reprendre les enfants. Des problèmes ont plus spécifiquement été observés sur la rue d'Arlon à Messancy, le rue Albert 1^{er} à Wolkrange et sur la rue des Blés d'Or à Hondelange. Certaines écoles, telles que celles de la rue d'Athus à Longeau et de la rue des écoles à Sélange, disposent d'une offre suffisante en stationnement. Concernant les vélos, une zone de stationnement couverte juxta l'école de Wolkrange.



Photo 96 : Stationnement vélos situé rue Albert 1^{er}
à Wolkrange (juillet 2018)

7.6. Parking de co-voiturage

Pour rappel, la commune de Messancy possède une zone de co-voiturage de 30 places pour les voitures et 10 places pour les vélos. Celle-ci se trouve sur le parking du Cora de Messancy et est accessible via la N81 qui la longe.

Cependant, étant donné la taille du parking, les véhicules de co-voiturage ne stationnent pas spécifiquement dans la zone qui leur est réservée.



7.7. Objectifs

La majeure partie du territoire n'a pas de problème spécifique au niveau du stationnement en voirie. Seuls quelques secteurs sont concernés par un enjeu de stationnement, à savoir le centre de Messancy, la rue d'Arlon, le complexe commercial du Cora (camions) et les abords de certaines écoles.

Les objectifs en matière de stationnement sont les suivants :

- ⊗ Définir une politique de stationnement :
 - pour le centre de Messancy et la rue d'Arlon ;
 - pour la zone du Cora (camions) ;
- ⊗ Gérer le stationnement aux abords des écoles ;
- ⊗ Evaluer l'opportunité de développer les zones de co-voiturage ;
- ⊗ Développer l'offre en stationnement pour les vélos ;
- ⊗ Communiquer sur la politique de stationnement.

8. Communication et gouvernance

8.1. Site Internet

La commune de Messancy dispose d'un site Internet abordant différentes thématiques. La thématique de la mobilité n'y est pas spécifiquement reprise dans les services communaux. Il faut aller dans l'onglet « Ma commune » et ensuite « Services communaux » pour enfin cliquer sur la section « Urbanisme ». Outre les personnes de contact et heures d'ouverture des bureaux, cette page ne propose qu'une liste des thématiques traitées par le service. Pour les aspects de mobilité, seul le plan communal de mobilité y est mentionné, sans information supplémentaire.

Par ailleurs, les informations relatives au TEC, à la SNCB et au taxi social du CPAS sont reprises dans une autre partie du site (Ma commune/Autres services).

Enfin, le renvoi vers les sites Internet du TEC et de la SNCB dans la partie Focus du site (Focus/Renseignements utiles/Transports).



Figure 75 : Extrait du site Internet de la commune de Messancy (décembre 2018)

8.2. Réseaux sociaux

La commune n'est pas spécifiquement présente sur les réseaux sociaux, que ce soit sur Facebook, LinkedIn ou Twitter.

8.3. Objectifs

La mobilité est une thématique généralement gérée par de nombreux acteurs que sont les services d'urbanisme, des travaux publics, le CPAS ou la police mais généralement sans vision d'ensemble et surtout sans ambition partagée. Un plan de mobilité est donc l'occasion :

- ⦿ Créer une synergie entre les différents services et commissions ;
- ⦿ Veiller à la mise en œuvre, au suivi et à l'évaluation du PCM ;
- ⦿ Développer des outils de communication multimodaux et permettre une interactivité avec la population ;
- ⦿ Harmoniser les politiques de mobilité avec les communes voisines, les zones de police, la Province et la Région ;
- ⦿ Développer la participation citoyenne et l'émergence de projets locaux.

9. Schéma de développement communal

9.1. Introduction

Pour rappel, un schéma de développement communal est en cours d'élaboration à Messancy. Nous avons donc jugé important, parallèlement aux objectifs préalablement définis, de mettre dans la présente section les objectifs issus des analyses menées en matière de mobilité. Trois éléments y sont présentés : la matrice AFOM (résumé du diagnostic), les objectifs poursuivis et les options d'aménagement découlant des analyses menées.

9.2. Matrice AFOM

La figure suivante présente les atouts, les faiblesses, les opportunités et les menaces en lien avec la mobilité à l'échelle communale.

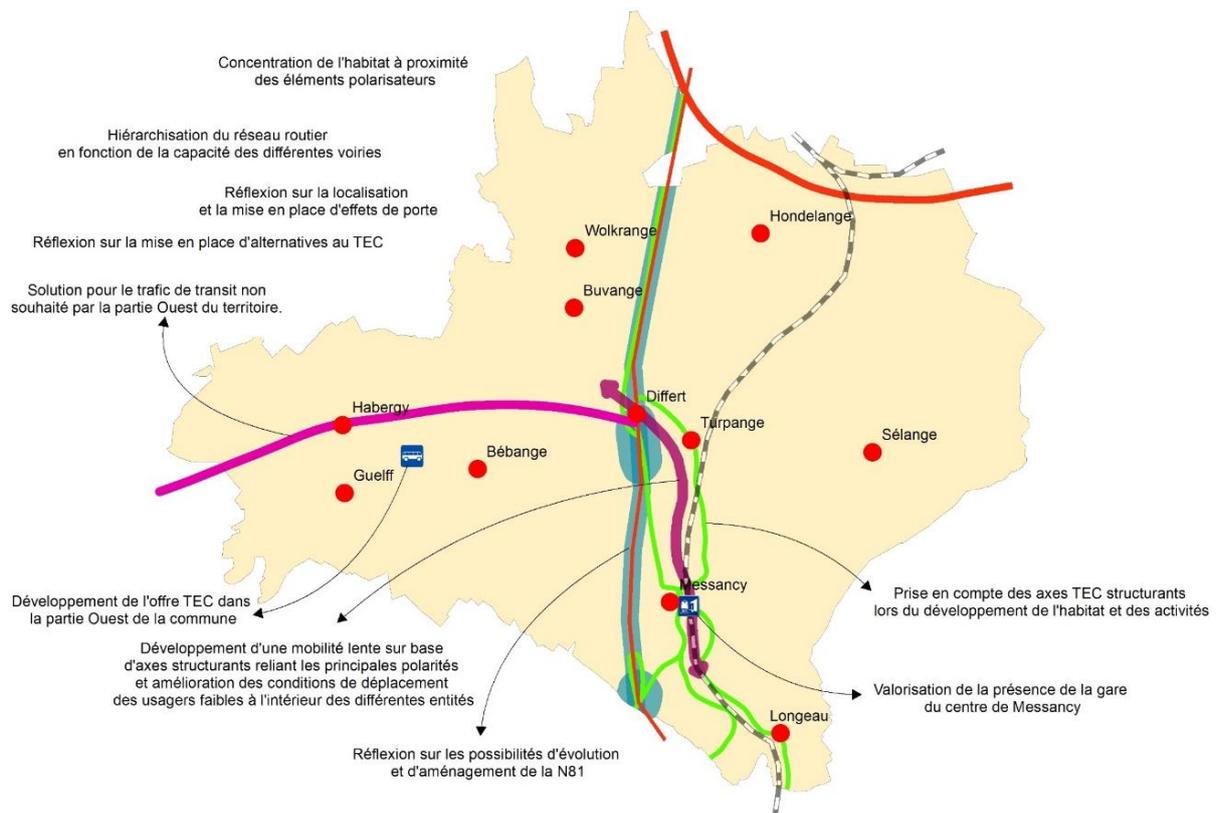


Figure 76 : Matrice AFOM de Messancy en matière de mobilité (Source : Impact, SDC de Messancy)

9.3. Objectifs

Hiérarchiser et sécuriser le réseau routier

Principes de mise en œuvre :

- Confirmer le statut structurant de la N81 et améliorer les conditions d'accessibilité ;
- Contenir le trafic de transit intempestif, notamment sur la N870 ;
- Mettre en place des effets de porte pour localiser les entrées d'agglomération ;
- Maintenir la possibilité d'un contournement ;

- ⊗ Mesures de gestion et de programmation :
 - Lieux d'accessibilité à améliorer ;
 - Traversée d'agglomération à sécuriser ;
 - Aménagement des portes d'entrée de ville ou de village.

Garantir une offre en transports en commun adéquate

- ⊗ Valoriser la présence de la gare au centre de Messancy ;
- ⊗ Développer la desserte en TEC pour les villages de Habergy, Guelff et Bébange.

Améliorer les conditions de déplacements pour les usagers faibles

- ⊗ Principes de mise en œuvre : connecter les principales polarités depuis le centre de Messancy par les modes doux ;
- ⊗ Mesures de gestion et de programmation : création d'une liaison lente structurante.

9.4. Options d'aménagement en lien la mobilité

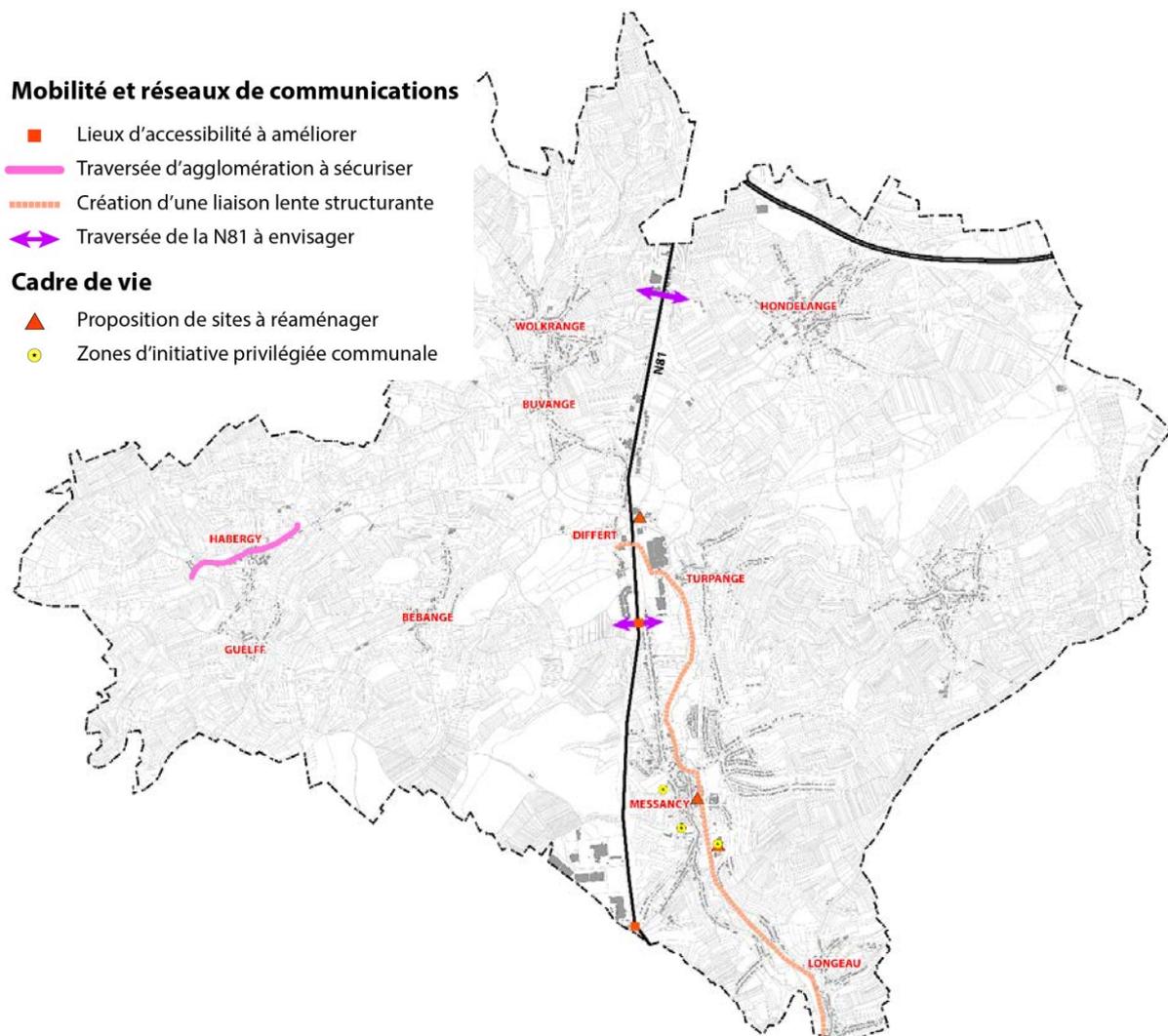
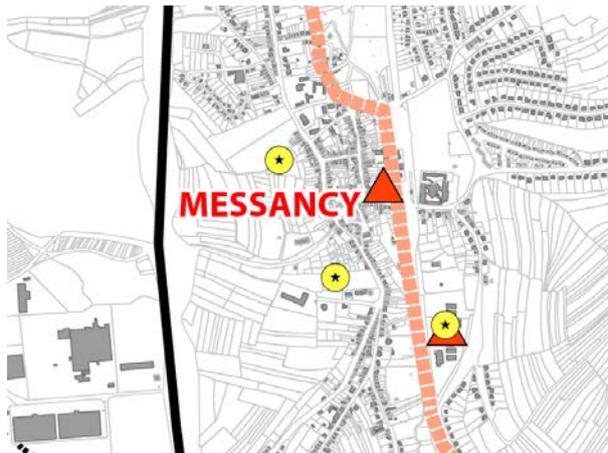


Figure 77 : Options d'aménagement du schéma de développement communal en lien avec la mobilité
(source : Impact, SDC de Messancy)



Mobilité et réseaux de communications

-  Lieux d'accessibilité à améliorer
-  Traversée d'agglomération à sécuriser
-  Création d'une liaison lente structurante
-  Traversée de la N81 à envisager

Cadre de vie

-  Proposition de sites à réaménager
-  Zones d'initiative privilégiée communale

Figure 78 : Options d'aménagement du schéma de développement communal en lien avec la mobilité – zoom sur Messancy
(source : Impact, SDC de Messancy)

PARTIE B : Plan d'actions

1. Introduction

Sur base des constats mis en évidence dans le diagnostic et les objectifs généraux qui en ont découlés pour chacune des thématiques, une liste d'actions spécifiques a été définie en collaboration avec la commune et le SPW. Ces actions sont réparties en 2 grandes catégories :

- Les **actions par zone géographique** qui concernent une zone spécifique (ex. le centre de Messancy, les abords d'une école...) traitées avec une approche multi-thématiques ;
- Les **actions par thématique** qui se focalisent sur des thèmes spécifiques (ex. vélos, autopartage...). Le niveau de précision de ces actions thématiques varie en fonction des besoins spécifiques de la commune.

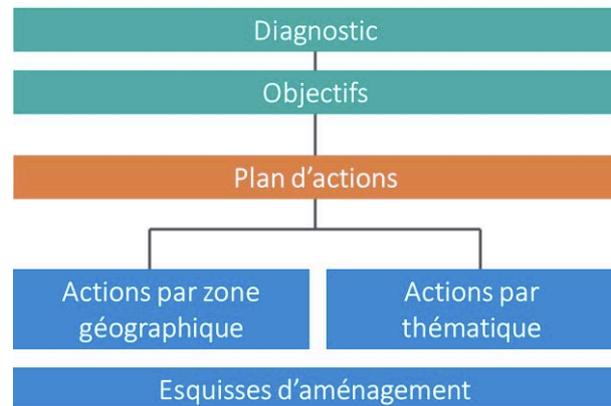


Figure 79 : Structure générale du plan d'actions

Outre les illustrations permettant la bonne compréhension des différentes propositions, des **esquisses d'aménagements** ont été réalisées pour certaines actions. Ces esquisses présentent des principes d'aménagement et ne constituent pas un plan précis de mise en œuvre d'un projet.

Les différentes actions seront synthétisées dans un **tableau de suivi** repris en partie D du document.

Voir partie D : Tableau de suivi

Tableau 11 : Actions par zone géographique

1	Amélioration des infrastructures piétonnes et gestion du stationnement dans le centre de Messancy et le long de la N883 jusqu'à la N81
2	Amélioration de l'accessibilité piétonne entre l'Institut Cardijn-Lorraine, les arrêts de bus « Differt Cora N81 » et le site commercial du Cora
3	Réflexion de mobilité autour des ZACC reprises en priorité 1 au schéma de développement communal à Messancy

Tableau 12 : Actions par thématique

1	Mobilité piétonne <ol style="list-style-type: none"> a. Inciter les habitants, travailleurs, parents et enfants à la pratique de la marche b. Formulation d'un avis sur la qualité des espaces publics prévus dans le cadre des projets de rénovation urbaine
2	Mobilité cyclable <ol style="list-style-type: none"> a. Identification des leviers d'actions en faveur d'une politique cyclable b. Définition d'un réseau cyclable structurant

3	Mobilité scolaire
	a. Identification des leviers d'action pour réduire l'impact des véhicules motorisés en lien avec les écoles b. Focus sur les rues scolaires
4	Transports en commun
	a. Optimisation des cheminements doux autour des principaux arrêts de bus b. Proposition d'aménagement en matière d'intermodalité au principaux arrêts de transports en commun c. Promotion des transports publics
5	Services à la mobilité
	a. Sensibiliser aux mobilités alternatives b. Promotion et développement du covoiturage
6	Réseau routier
	a. Hiérarchisation du réseau routier et validation du régime des vitesses b. Aménagement des entrées de villages c. Sécurisation des axes et des carrefours problématiques
7	Communication et gouvernance : Optimiser la communication en matière de mobilité

Tableau 13 : Esquisses d'aménagement

1	Liaison entre l'Institut Cardijn-Lorrain, les arrêts de bus de la N81 et le centre commercial du Cora
2	Traversée d'Habergy
3	Carrefour « Grand-rue – Gare » et « Grand-rue – Meix-le-Tige » à Messancy
4	Carrefour « Scierie – Rachecourt » à Habergy
5	Carrefour « Luxembourg – Château » à Messancy
6	Carrefour « Ronces – Haut – Rachecourt »
7	Accessibilité vélo vers l'école de Differt à partir de la piste cyclable derrière le Cora / du domaine du lac
8	Rue d'Arlon – Accessibilité piétonne et stationnement
9	Circulation dans le centre de Messancy (lien avec la rénovation urbaine)

2. Actions par zone géographique

2.1. Infrastructures piétonnes et gestion du stationnement dans le centre de Messancy

2.1.1. Centre de Messancy

A. Contexte

L'ancienne commune de Messancy compte de l'ordre de 3.000 habitants dont environ la moitié est concentrée en son centre. La présence de multiples fonctions (écoles, commerces de proximité, transports en commun, administration, résidence, sport...) implique une importante demande en déplacements, tant pour les modes actifs que pour les véhicules motorisés.

La zone géographique prise en considération est comprise entre la rue d'Arlon à l'ouest, le chemin de fer à l'est, la rue Deboulle au nord et la rue de la Place au sud.

Infrastructures piétonnes

De manière générale, la qualité des aménagements piétons peut être qualifiée de moyenne à mauvaise dans le centre de Messancy. Les voiries du centre manquent clairement de continuité pour les piétons (pas de trottoirs, empiètement du stationnement, obstacles...). Sur base d'un relevé effectué en juillet 2019, seuls 40% des trottoirs entrent dans la catégorie « Bon état ». Concernant les traversées, il est estimé qu'environ 75% sont absentes et 15% non conforme. Notons néanmoins les infrastructures de qualité à proximité de l'administration communale et la toute nouvelle liaison douce vers le centre sportif, destinée à être prolongée au nord et au sud.

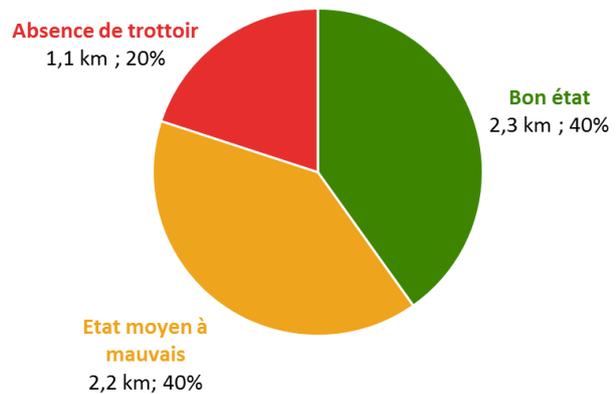


Figure 80 : État des trottoirs du centre de Messancy (ICEDD, juillet 2019)



Figure 81 : Conformité des traversées du centre de Messancy (ICEDD, juillet 2019)



Figure 83 : Infrastructures piétonnes de qualité dans le centre de Messancy (juillet 2019)



Figure 84 : Ruptures des itinéraires piétons dans le centre de Messancy

Circulation routière

Malgré leur étroitesse et le manque de place réservé aux piétons, pratiquement toutes les voiries du centre de Messancy sont à double sens. Sur voirie régionale, les carrefours sont gérés par des STOP (Grand-rue) et par un cédez-le-passage (rue de la gare) alors que, sur les voiries communales, c'est la priorité de droite qui est d'application.



Figure 85 : Circulation routière en situation existante (source : Openstreetmap)

Les véhicules motorisés circulent préférentiellement sur la N833 sur l'axe nord-sud et sur la rue de Meix-le-Tige et la rue de la Gare sur l'axe ouest-est en lien avec le Luxembourg. Les itinéraires vélos permettent une connexion tant ouest-est et nord-sud. En dehors des bus circulant uniquement sur la N833, les rues du centre de Messancy sont concernées par 4 lignes de bus de très faible fréquence (ligne scolaire). Outre la zone résidentielle, les arrêts desservent l'administration communale et les écoles.

Objectif : proposer un schéma de circulation et les aménagements nécessaires associés visant à offrir le confort et la sécurité aux modes actifs, canaliser les flux de véhicules motorisés sur les axes principaux et améliorer les zones d'espaces publics. Ces propositions doivent tenir compte des réflexions émises dans le cadre du projet de rénovation urbaine du centre de Messancy.

B. Propositions

Mise en zone 30

En raison de la concentration des fonctions et de la densité d'habitat, il est proposé de créer **une zone 30 sur l'ensemble de l'aire d'étude**, en ce compris la N883 dans la traversée du centre. Cette mesure forte permet d'apporter une réponse aux problèmes d'insécurité des modes doux lié à la cohabitation avec les véhicules motorisés dans un contexte résidentiel et scolaire et d'anticiper un lien entre le centre actuel et les développements potentiels à l'ouest de la Grand-rue. La notion de village 30 sera abordée de manière plus générale dans le point consacrée au réseau routier.

Voir PARTIE B - 3.6. Réseau routier

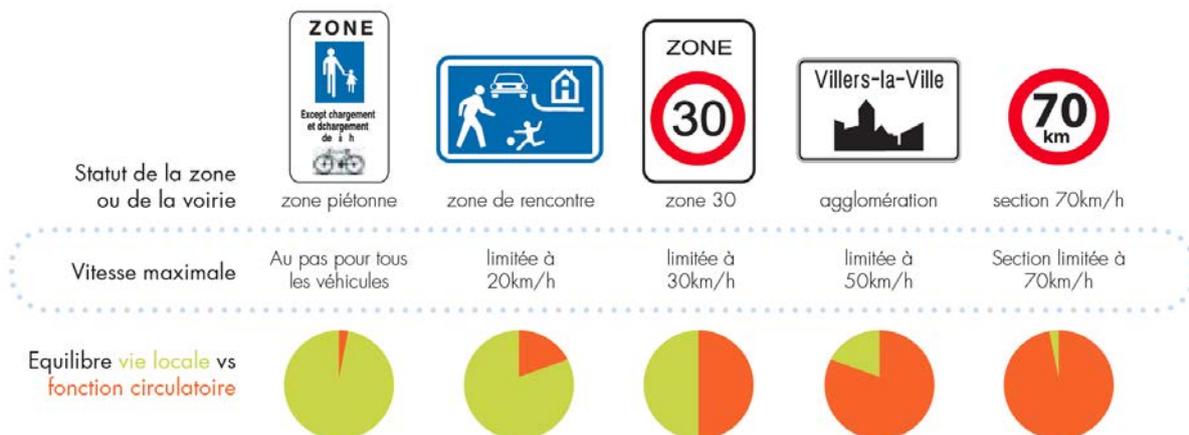


Figure 90 : Equilibre entre la vie locale et la fonction circulatoire en fonction de la vitesse (source : Certu, 2011)

La simple pose de panneaux d'entrée et de sortie de zone 30 n'est évidemment pas suffisante pour assurer la réussite d'une telle mesure. Une série d'aménagements doit accompagner cette transition dans le but de créer un contexte invitant les véhicules motorisés à lever le pied (largeur des voiries, ralentisseurs, changements de revêtement...).

Mise en sens unique

Sur base des constats émis concernant la faiblesse des infrastructures pour les modes doux, il est proposé de **mettre en sens uniquement limité (SUL) les voiries de desserte locale du centre**, à savoir la rue Neuve, la rue de la Trinité, la rue du Centre, la rue de la Place, la rue des Chasseurs Ardennais et la rue Deboulle (voir figure ci-avant). Cette modification de la circulation aura pour principal bénéfice un important **gain d'espace au profit des piétons et cyclistes**. Outre la signalétique des SUL, des marquages au sol seront apposés en sortie de sens unique pour assurer la sécurité des cyclistes. Au regard de densité du réseau routier et de la taille réduite des îlots, il est considéré que les contraintes seront limitées pour les résidents. Il y a néanmoins lieu d'analyser plus spécifiquement l'impact sur les itinéraires bus. Au regard du faible nombre de montées en lien avec l'école à l'arrêt de la rue des Chasseurs Ardennais, la proposition de déplacement des arrêts de bus est envisageable, soit sur la Grand-Rue, soit sur l'axe de la rue de la Gare.



Photo 97 : Signalétique des SUL

La **faisabilité technique** de la modification des itinéraires et des arrêts associés doit être analysée et validée par l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) – Direction Namur-Luxembourg.

La proposition initiale ne prévoit pas de modification du sens de circulation du sens unique existant sur le tronçon sud de la rue de la Place. Sur base d'une demande de la commune une inversion du sens de circulation de cette voirie a été envisagées et ses impacts estimés. Il ressort de l'analyse que l'inversion du sens unique permet de limiter les points de conflits et les problèmes de visibilité aujourd'hui observés aux intersections avec la voirie régionale.

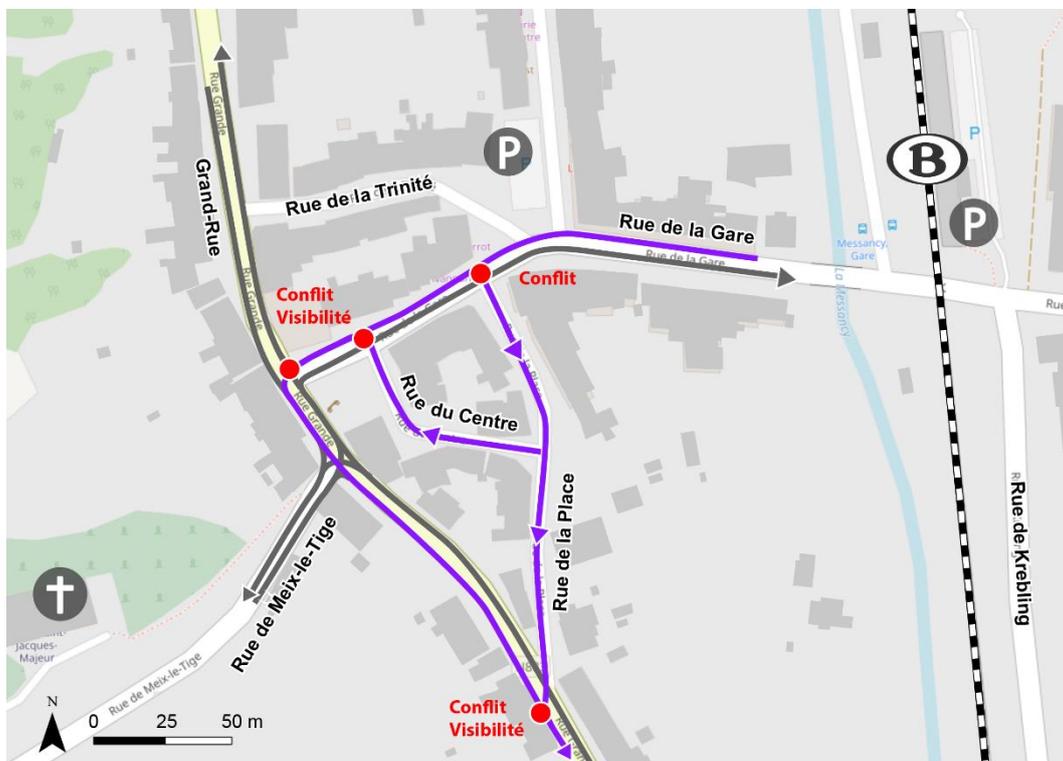


Figure 92 : Circulation sur la rue de la Place avec maintien du sens unique (source : Openstreetmap)

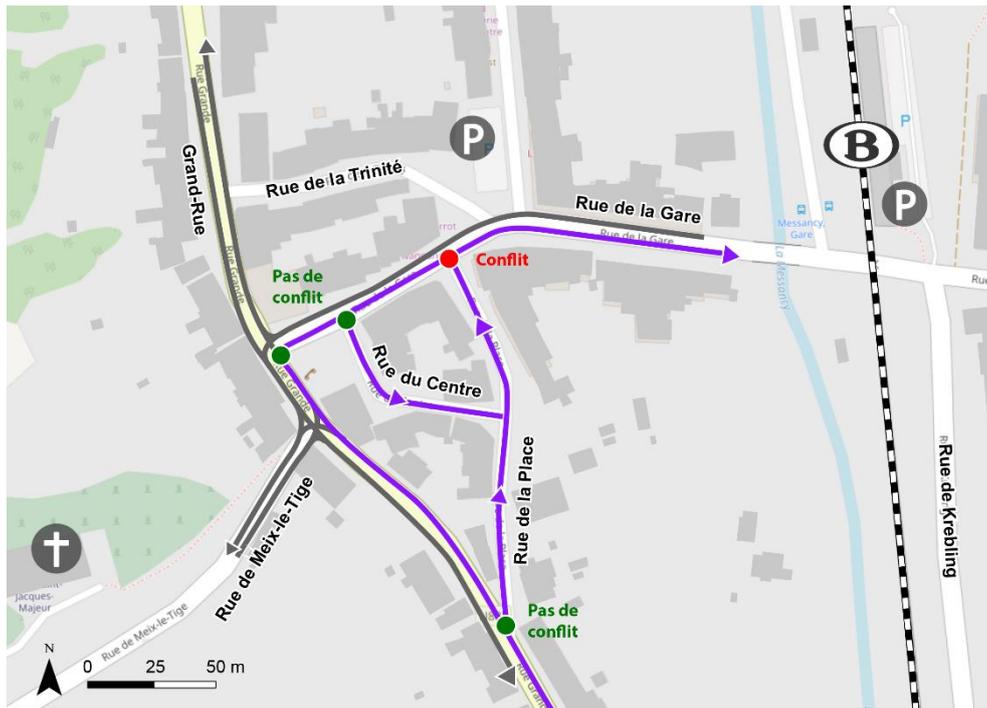


Figure 93 : Circulation sur la rue de la Place avec inversion du sens unique (source : Openstreetmap)

Assurer la continuité piétonne

De manière à assurer la continuité des itinéraires et par conséquent le confort et la sécurité des piétons dans les rues du centre, il est proposé de :

- Créer des trottoirs confortables en les rénovant et/ou élargissant (rendu possible par la mise à sens unique) ;
- Ajouter des traversées piétonnes conformes aux normes (largeur, abaissement bordure et dalles podotactiles) :

*

- Pour le centre de Messancy, voir positionnement des traversées sur les esquisses d'aménagement
- Sur la rue Grande, ajouter une traversée à hauteur de la rue Neuve car les 2 traversées existantes sont distantes de 400 m. L'ajout de cette traversée permet de réduire de moitié la distance entre les traversées.

Il est important de rappeler que la part des personnes à mobilité réduite (PMR) est évaluée à plus de 30% (déficience, enfants, personnes âgées, temporaires...).

CONFORMITE DES TROTTOIRS



Assurer la largeur



Supprimer les débris



Assurer la présence d'une ligne de guidage

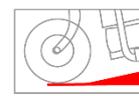
CONFORMITE DES TRAVERSEES



Dalles podotactiles

Marquage au sol

Assurer la largeur de la traversée



Assurer l'inclinaison de la bordure

Figure 94 : Critère de conformité des trottoirs et des traversées

La circulation des piétons dans le centre de Messancy pourrait être améliorée en créant une perméabilité pour les modes doux par l'îlot formé par la rue des Chasseurs Ardennais, la rue du Castel, la rue de la Station et la rue de la Gare.

La faisabilité technique de la liaison entre la rue de la Station et la rue des Chasseurs Ardennais doit être vérifiée avec l'école, propriétaire des terrains concernés.

Réaménagement de la place

Actuellement, les espaces publics du centre de Messancy et plus particulièrement sa place manquent de convivialité. Dans le but d'appuyer les réflexions menées dans le cadre du programme de rénovation urbaine, il est proposé de réaménager la place afin de lui donner une identité et de réduire l'emprise de la voiture.

[Voir point C. Esquisses d'aménagement](#)



Photo 98 : Place Concordia en situation existante

Organiser le stationnement

Tout en veillant à offrir une capacité suffisante pour répondre à la demande, il est proposé d'organiser le stationnement dans le but de clarifier la situation et éviter les conflits avec les zones de circulation des piétons.

Gestion du carrefour « N883 – Gare – Meix-le-Tige »

La configuration du carrefour (pente et sinuosité) d'une part et l'importance des flux durant les heures de pointe du matin et du soir (en lien avec le Luxembourg) d'autre part nécessite une gestion des flux afin de garantir la sécurité des différents usagers. A ce stade de l'étude, il est proposé à la commune et au SPW d'envisager la gestion des flux avec des feux de signalisation.

La faisabilité technique de gestion des flux par deux feux doit être évaluée par le SPW.

Une seconde option, serait de modifier d'interdire le trafic de transit sur Champ des Ronces, entre la N813 et la N883. Cette interdiction permettrait de réduire considérablement le nombre de véhicules en provenance de l'ouest le matin et dans le sens inverse le soir. Dans la pratique, une telle mesure doit s'accompagner d'un contrôle rapproché avec l'appui de technologie telle que les caméras ANPR dont l'utilisation commence à se développer.

C. Esquisses d'aménagement

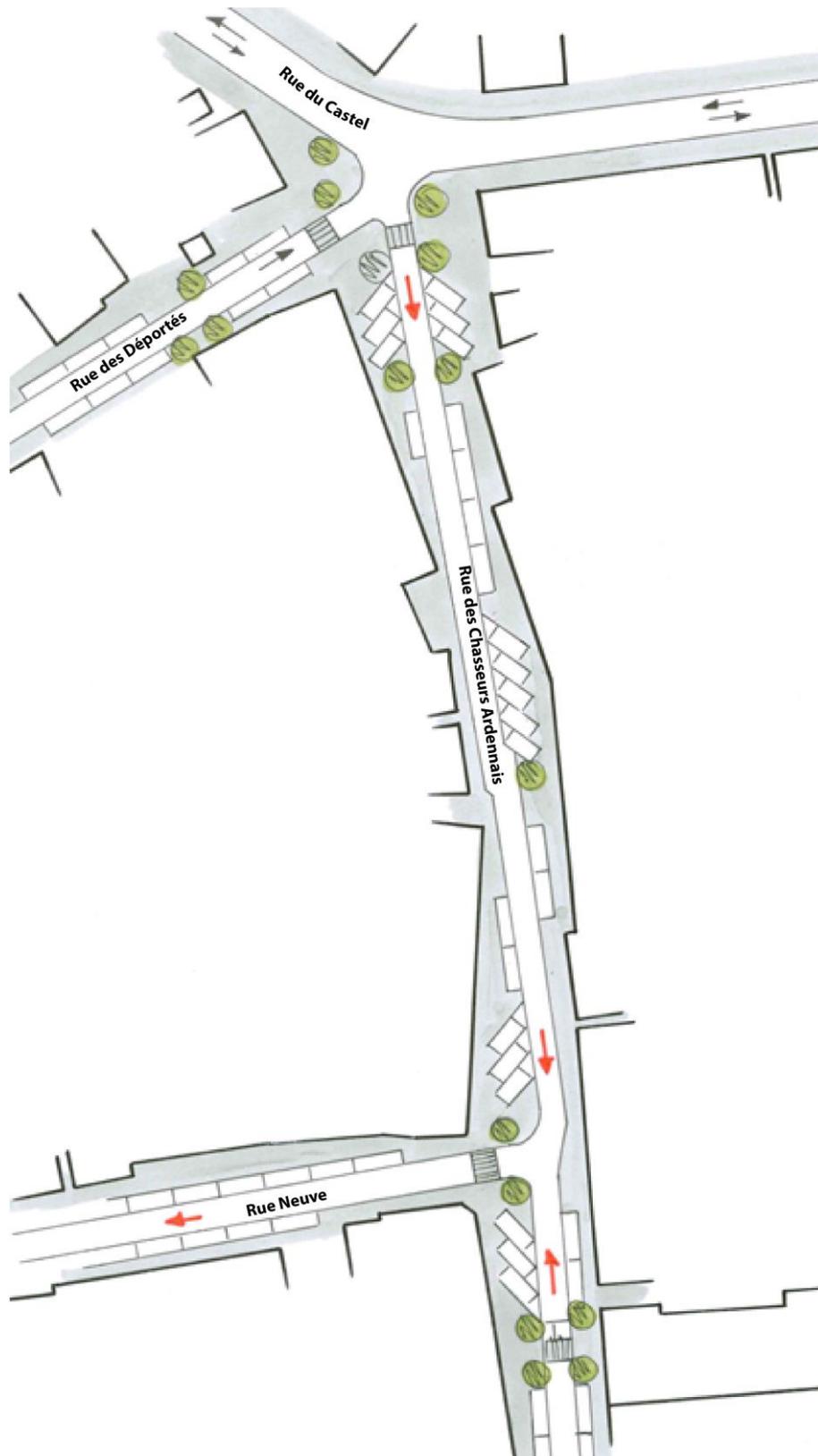


Figure 95 : Esquisse d'aménagement de la partie nord du centre de Messancy

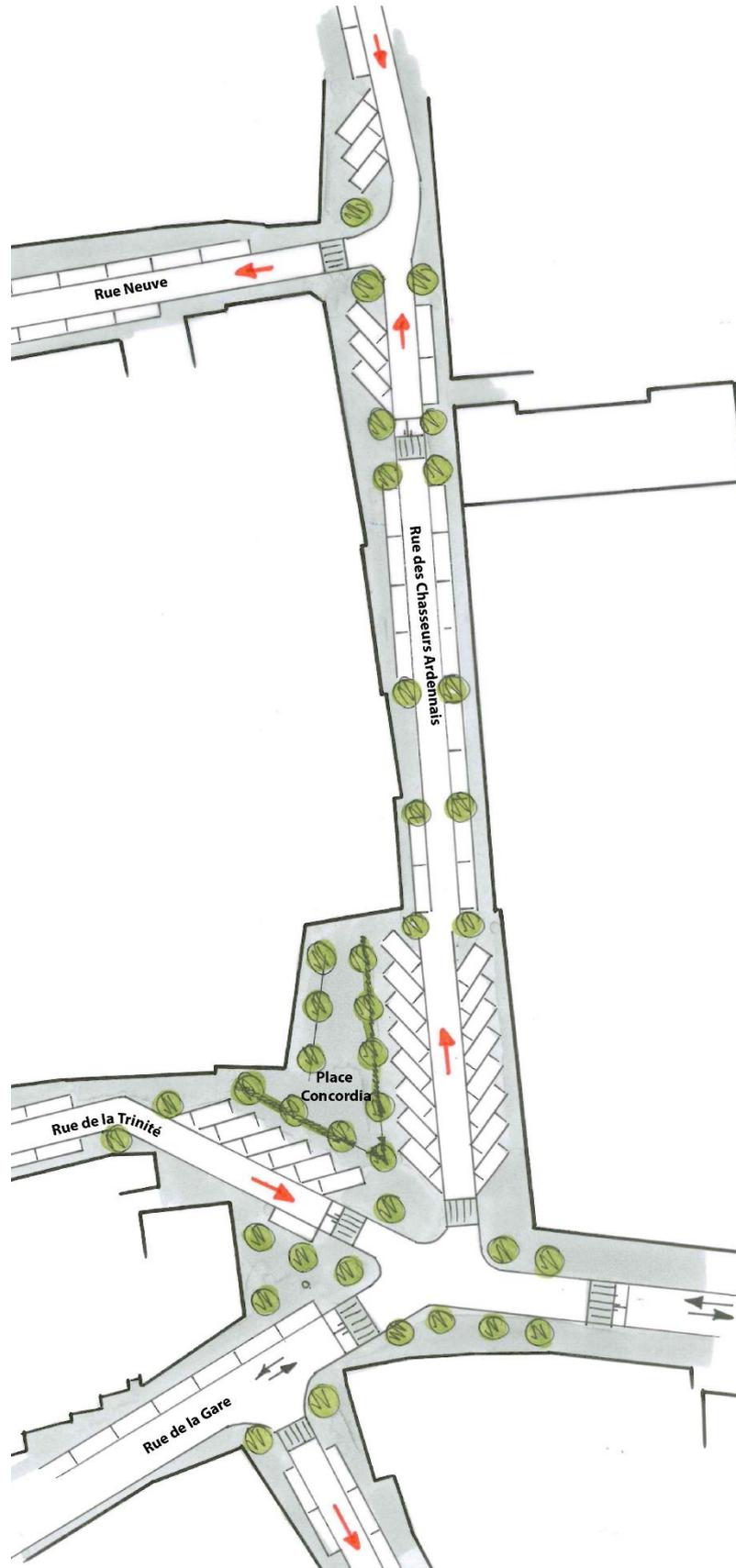


Figure 96 : Esquisse d'aménagement de la partie nord du centre de Messancy

2.1.2. Rue d'Arlon / Grand-rue

A. Contexte

En complément des réflexions relatives au centre, il a été jugé nécessaire de proposer des mesures d'aménagement de l'axe principal d'accès entre la centre de Messancy et un pôle commercial d'ampleur. La rue d'Arlon est une voirie régionale au profil rectiligne et dont l'emprise de la voirie varie entre 6 et 7 m de large. Elle supporte une importante charge de trafic dont une part importante est du transit. Malgré les variations de largeur du domaine public, les abords de la voirie sont traités de manière identique sur la majorité de son tracé (à l'exception du centre), à savoir un trottoir / accotement servant au stationnement et laissant peu de place aux piétons. Outre les aménagements très routiers, les flux et les vitesses pratiquées impactent la sécurité des modes doux. Sur les 2 km qui séparent le rond-point de la N81 et le centre, seuls 4 passages pour piétons sont répertoriés, à hauteur du centre et plus spécifiquement des écoles. Lors du relevé stationnement réalisé le mardi 8 octobre 2019, une trentaine de véhicules y étaient stationnés à 15h00 et à 18h00 entre le giratoire la rue Deboulle.

Les coupes réalisées mettent en évidence l'importante variation de l'emprise du domaine public en fonction des tronçons (voir figures suivantes).



Photo 99 : Rue d'Arlon / Grand-rue entre le giratoire de la N81 et le centre de Messancy

* Concernant la mobilité piétonne aux abords de la N81 et des complexes commerciaux, signalons les 2 constats suivants :

- ⦿ le sentier menant du giratoire au site du Cora et longeant la N81 sur environ 350 m (propriété de la Région) est en mauvais état alors qu'il s'agit d'une liaison piétonne souvent empruntée ;
- ⦿ il n'existe pas de connexion piétonne directe et sécurisée entre le Mc Arthur Glen et le Cora.

Objectif : proposer un aménagement-type dans le but d'apaiser la circulation (réduction de la vitesse) et de sécuriser les déplacements des modes actifs et formaliser les zones de stationnement pour éviter les empiètements sur les zones de circulation des trottoirs.

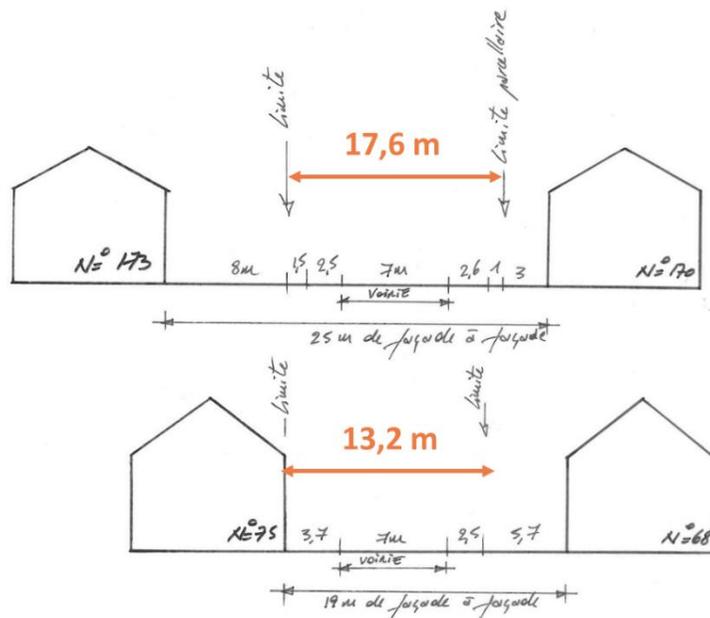
B. Proposition

Dans le but de répondre aux objectifs fixés, il est proposé de redéfinir entièrement le profil de la voirie sur l'ensemble de son tracé en :

- ⦿ Limitant la vitesse de circulation à 30 km/h entre la rue Deboulle et la rue de la Place et à 50 km/h sur le reste du tracé.
- ⦿ Aménager des trottoirs et des zones de stationnement et planter des arbres d'alignement en fonction de la largeur disponible et des fonctions en présence ;
- * ⦿ Aménager le sentier piéton le long de la N81 reliant l'extrémité nord de la rue d'Arlon au site du Cora ;
- ⦿ Envisager la création d'une liaison piétonne entre le Mc Arthur Glen et le Cora : soit en surface au niveau du giratoire (aspects de sécurité à vérifier avec le SPW), soit via un passage sous-voie (coût très importants – voir l'intérêt des centres commerciaux).

Rue d'Arlon

SITUATION EXISTANTE



SITUATION PROJETEE

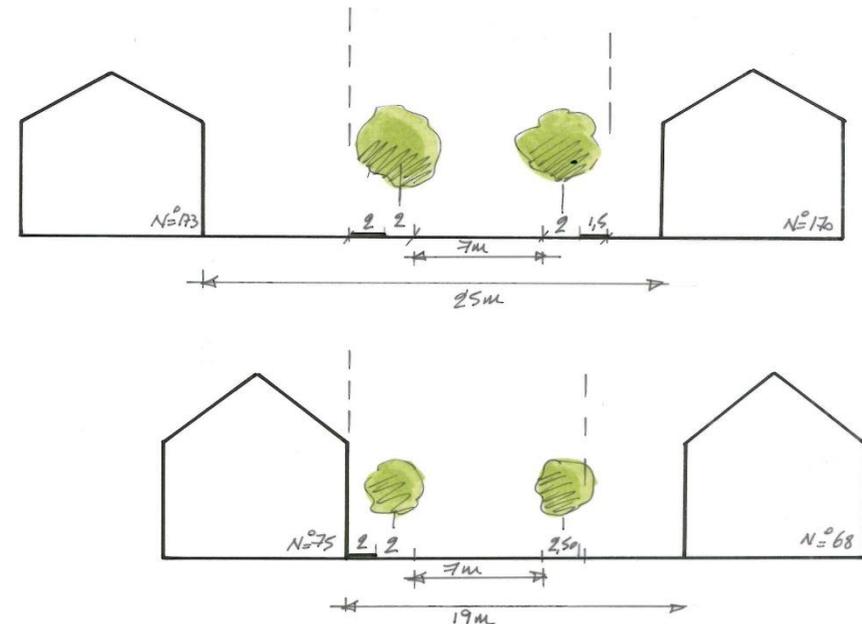
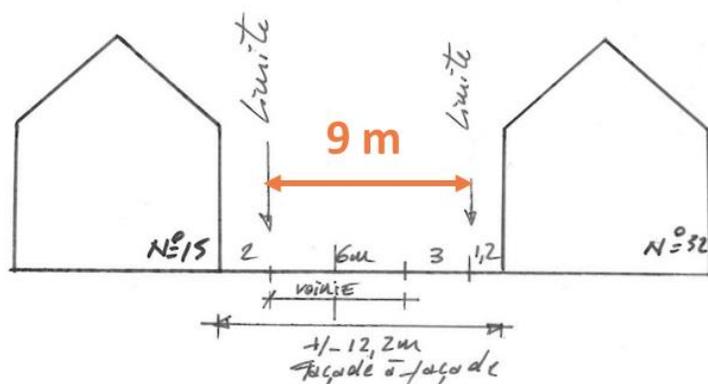
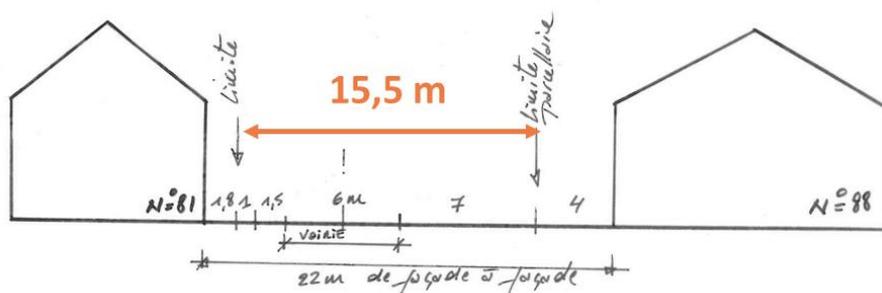


Figure 97 : Profil de la rue d'Arlon à hauteur des n°173 et n°75 en situation existante et projetée (source : SPW – PICC)

Grand-rue

SITUATION EXISTANTE



SITUATION PROJETEE

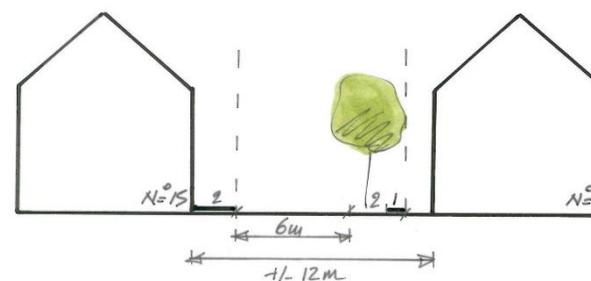
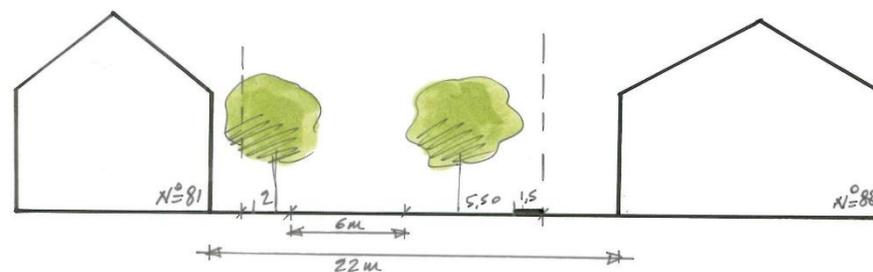


Figure 98 : Profil de la Grand-rue à hauteur des n°81 et n°15 en situations existante et projetée (source : SPW – PICC)

- * Des constats similaires peuvent être formulés à l'égard de la rue de Longwy en matière de gabarit. Sur cette axe, malgré la limitation de vitesse fixées à 50 km/h, les excès de vitesse sont très fréquents. Il est dès lors recommandé à la Commune et à la Région d'envisager de prendre des mesures similaires à celles envisagées sur la rue d'Arlon dans le but d'accroître la sécurité de tous.

C. Esquisses d'aménagement

N883 entre Muller et Castel

Une attention particulière a été portée sur le tronçon de la N883 entre la rue Muller et la rue du Castel en raison de la présence de l'école à l'angle de ces rues engendrant des problèmes de stationnement. L'école dispose de 2 entrées (portails) dont l'une est implantée sur la rue Grande (trafic élevé) et l'autre au carrefour formé par la rue du Castel et la rue Deboulle. Actuellement, aucun dispositif ralentisseur n'est répertorié et l'espace macadamisé devant l'école est utilisé pour le stationnement pour la dépose-reprise. Or, l'accès à cet espace implique la circulation de véhicules sur le trottoir et/ou sur l'arrêt de bus.

Il est dès lors proposé d'interdire le stationnement sur l'espace situé devant l'école en créant un petit espace de convivialité, de diminuer la vitesse autorisée (50 ou 30 km/h), et de créer un dispositif de ralentissement (type plateau + passages piétons) sur la rue Grande.



Figure 99 : Accès à l'école de la rue Grande
(source : SPW – Google)

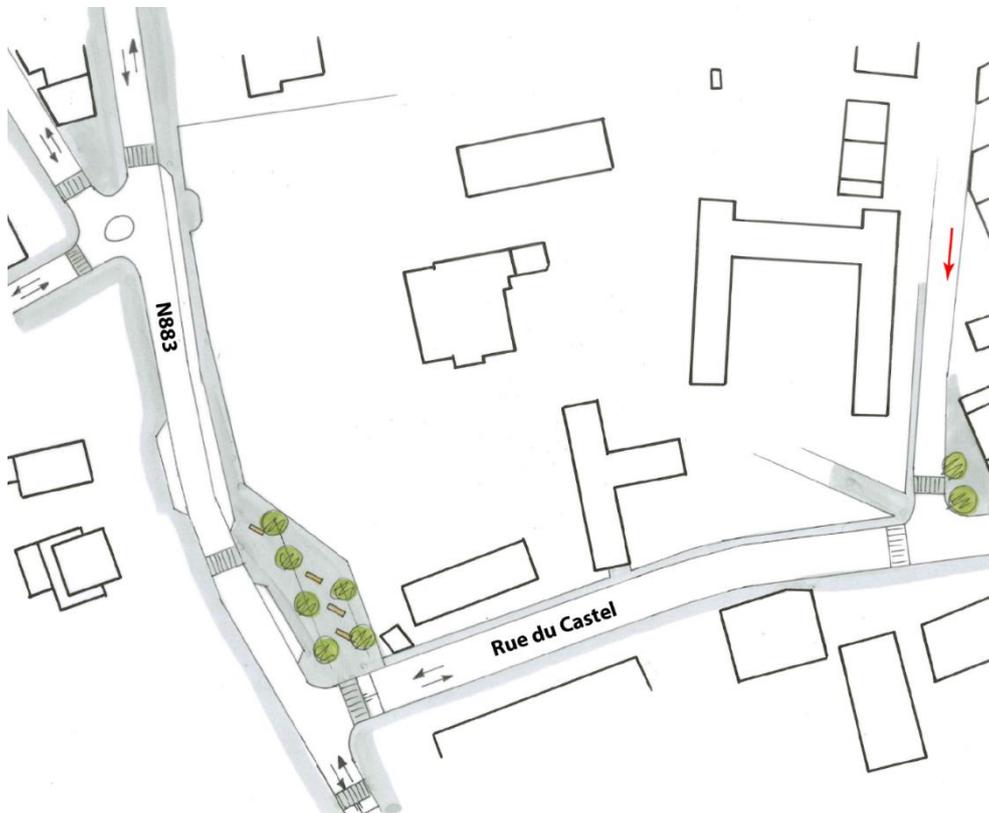


Figure 100 : Esquisses d'aménagement de la N883 entre la rue Muller et la rue du Castel (source : PICC)

Carrefour « Grand-rue – Gare – Meix-le-Tige »

La rue de Meix-le-Tige est une des entrées vers le centre de Messancy. C'est une rue à faible gabarit, à double sens de circulation avec un trottoir discontinu uniquement d'un seul côté de la voirie (côté habitations). Un trafic de transit y est observé en lien avec le Luxembourg. Le croisement est possible à vitesse modérée. Le fait que les riverains se garent en voirie obligent les véhicules à ralentir et à attendre que la voie soit libre pour dépasser les véhicules stationnés. Le carrefour formé avec la Grand-rue est étroit et l'implantation des habitations au carrefour ferme la visibilité des véhicules.

Le carrefour entre la Grand-Rue et la rue de la Gare est très large et le gabarit des voiries est important. Le long de la rue de la Gare, les trottoirs sont discontinus. La pente et la sinuosité limitent la visibilité au de ce carrefour.

Il est proposé de redessiner le carrefour en offrant plus de place aux piétons et en matérialisant la traversée. En matière de gestion des flux, deux options sont envisagées. La première option consiste à maintenir une gestion par perte de priorité (stop) alors que la seconde option, qui doit être évaluée plus précisément par le SPW, consiste à placer des feux de signalisation dans une optique de sécurisation par manque de visibilité.



Figure 101 : Propositions d'aménagement du carrefour « Grand-rue – Gare – Meix-le-Tige »

2.2. Itinéraire « Institut Cardijn-Lorraine – N81 – site commercial du Cora »

2.2.1. Contexte

L'institut Cardijn-Lorraine est implanté à l'ouest de la N81, en face du complexe commercial du Cora. Ces deux sites sont reliés par la rue de l'Institut dont le pont passe au-dessus de la voirie régionale qui compte 2x2 bandes de circulation.

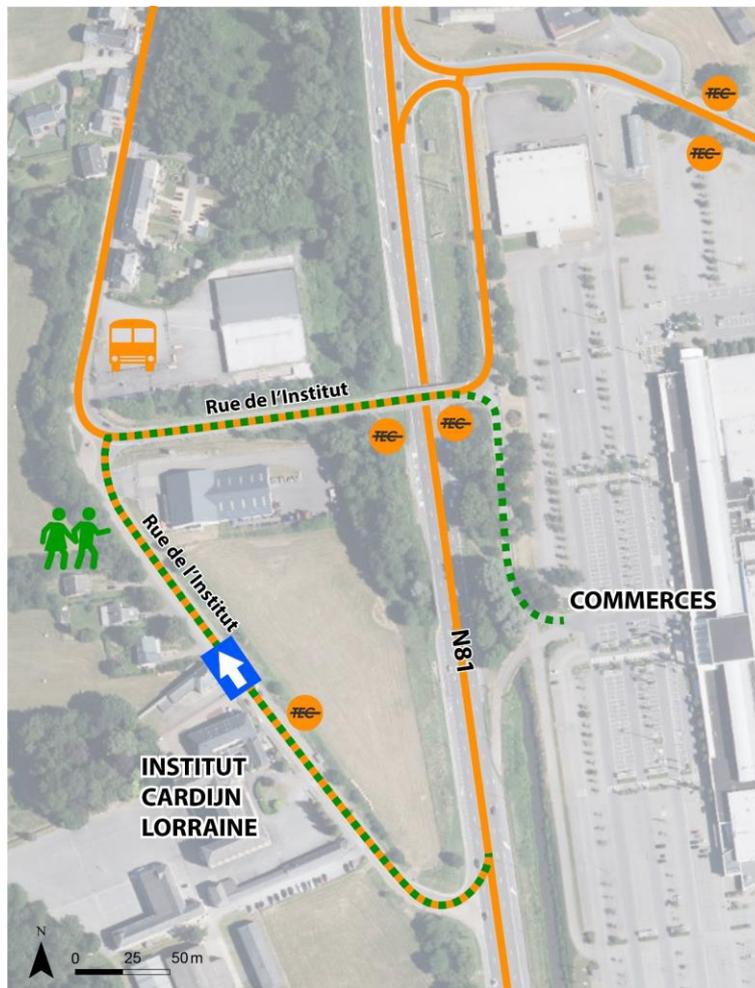


Figure 102 : Itinéraire entre l'Institut Cardin Lorraine et les commerces (source : SPW)

Les accès à l'Institut Cardijn à Differt à l'ensemble des modes de déplacement doit être complètement réétudié. La situation existante est peu cohérente et doit donc être revue afin d'apporter une meilleure visibilité de l'ensemble de l'aménagement.

La continuité piétonne entre l'école d'une part et les arrêts de bus et la zone du Cora est à recréer. L'implantation des arrêts de bus TEC est dangereuse et inconfortable, tant pour les usagers que pour les chauffeurs. L'accès aux arrêts s'effectuent par une escalier très raide de part et d'autre de la N81 ou par un chemin de terre depuis le parking du Cora.

Objectifs : Assurer la sécurité et la continuité des modes actifs aux abords de l'Institut et entre ce dernier et le site commercial du Cora et les arrêts de bus de la N81.

2.2.2. Propositions

Afin de répondre aux objectifs fixés, il est proposé de réduire l’emprise de la voirie et de créer des espaces cyclo-piétons confortables. De manière à compenser la perte de places d’emplacement de parking côté école, du stationnement en épi est organisé le long de la voirie. Des arbres HT ainsi que des bandes engazonnées sont également prévues.

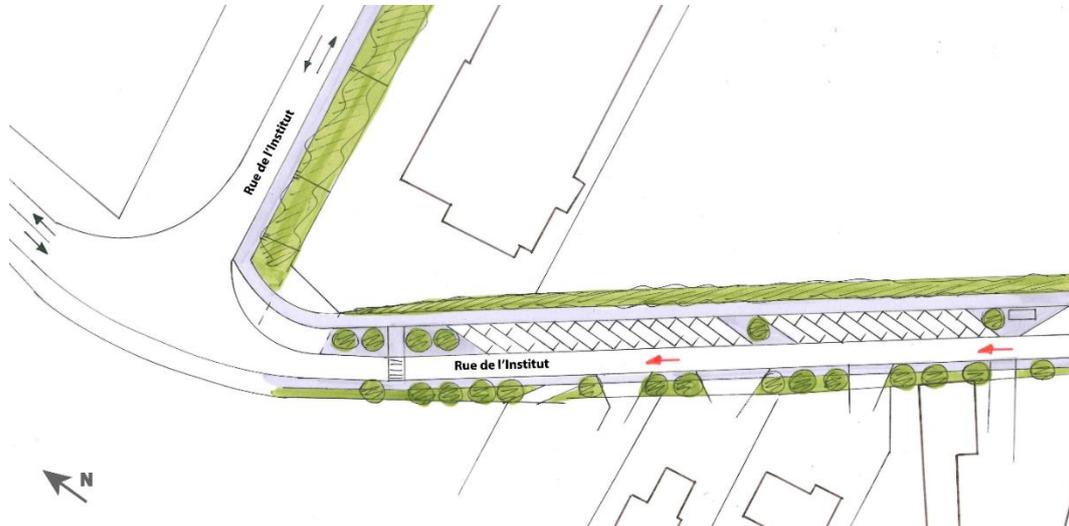


Figure 103 : Proposition d’aménagement des abords de l’Institut Cardijn Lorraine – tronçon 1

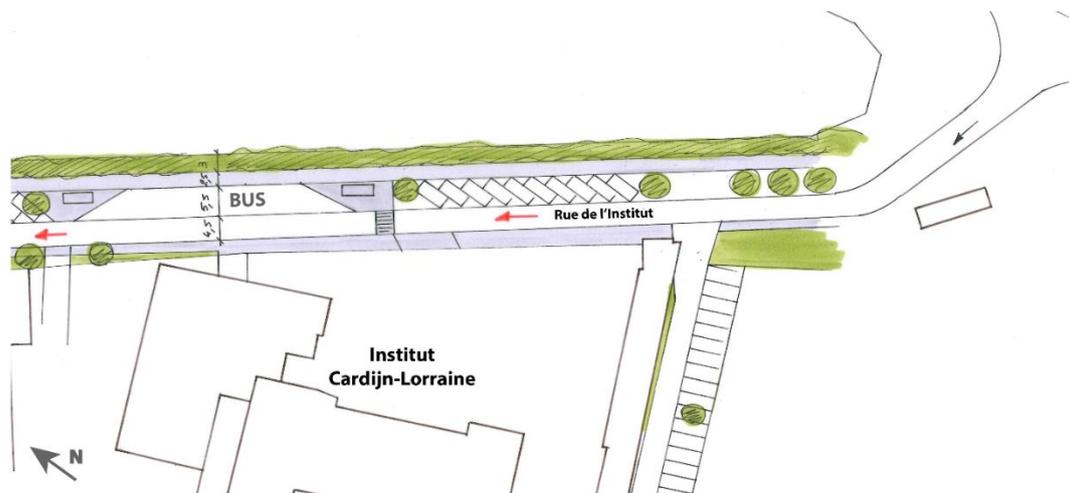


Figure 104 : Proposition d’aménagement des abords de l’Institut Cardijn Lorraine – tronçon 2

En parallèle à ces aménagements, il est indispensable d’assurer la sécurité et la continuité des itinéraires piétons :

- ⦿ Entre l’école et le parking du Cora
- ⦿ Entre le parking du Cora et les arrêts de bus le long de la N81

Le déménagement des arrêts de bus sur le parking du Cora a déjà été envisagé mais cette piste avait été mise de côté en raison des contraintes techniques. Il est suggéré à la commune de réétudier cette proposition.

2.3. Mobilité autour des ZACC de priorité 1

2.3.1. Contexte

La commune de Messancy s'est récemment dotée d'un Schéma de Développement Communal (SDC) qui constitue un outil d'aide à la décision en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Outre les terrains situés en zone habitable au plan de secteur, le territoire compte 8 zones d'aménagement communal concerté (ZACC) qui constitue une réserve foncière dont la mise en œuvre nécessite l'établissement d'un schéma d'orientation locale (SOL). Elles ont été classées par ordre de priorité, les priorités 1 étant à mettre en œuvre dans les 10 prochaines années.

Objectif : Identifier, pour les ZACC de priorité 1, les éléments essentiels à prendre en considération au moment de la mise en œuvre de ces zones.

2.3.2. Propositions

Pour chacune des ZACC de priorité 1 au SDC, il a été identifié les connexions à créer pour les véhicules motorisés d'une part et pour les modes doux d'autre part. Une attention particulière a été portée aux itinéraires piétons en lien avec les principaux pôles générateurs de flux (écoles, arrêts de transport en commun, sport...) avec mise en évidence des tronçons problématiques au niveau des trottoirs et des lacunes en matière de traversées sur le réseau routier principal.

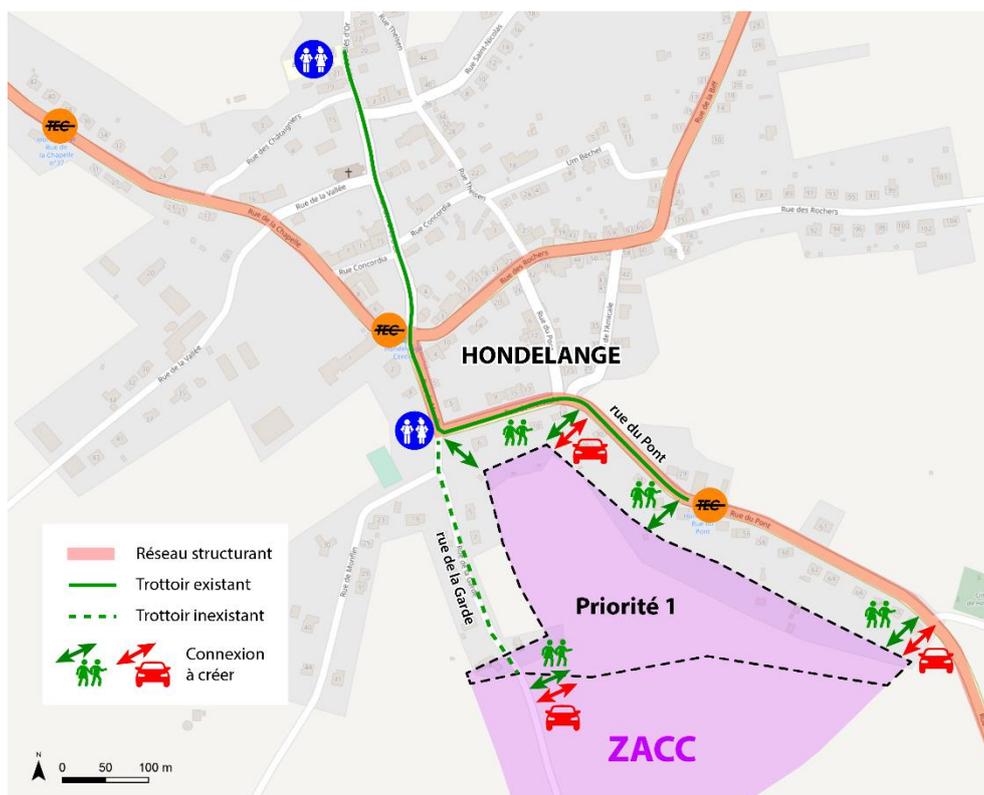


Figure 105 : Accessibilité de la ZACC de priorité 1 d'Hondelange

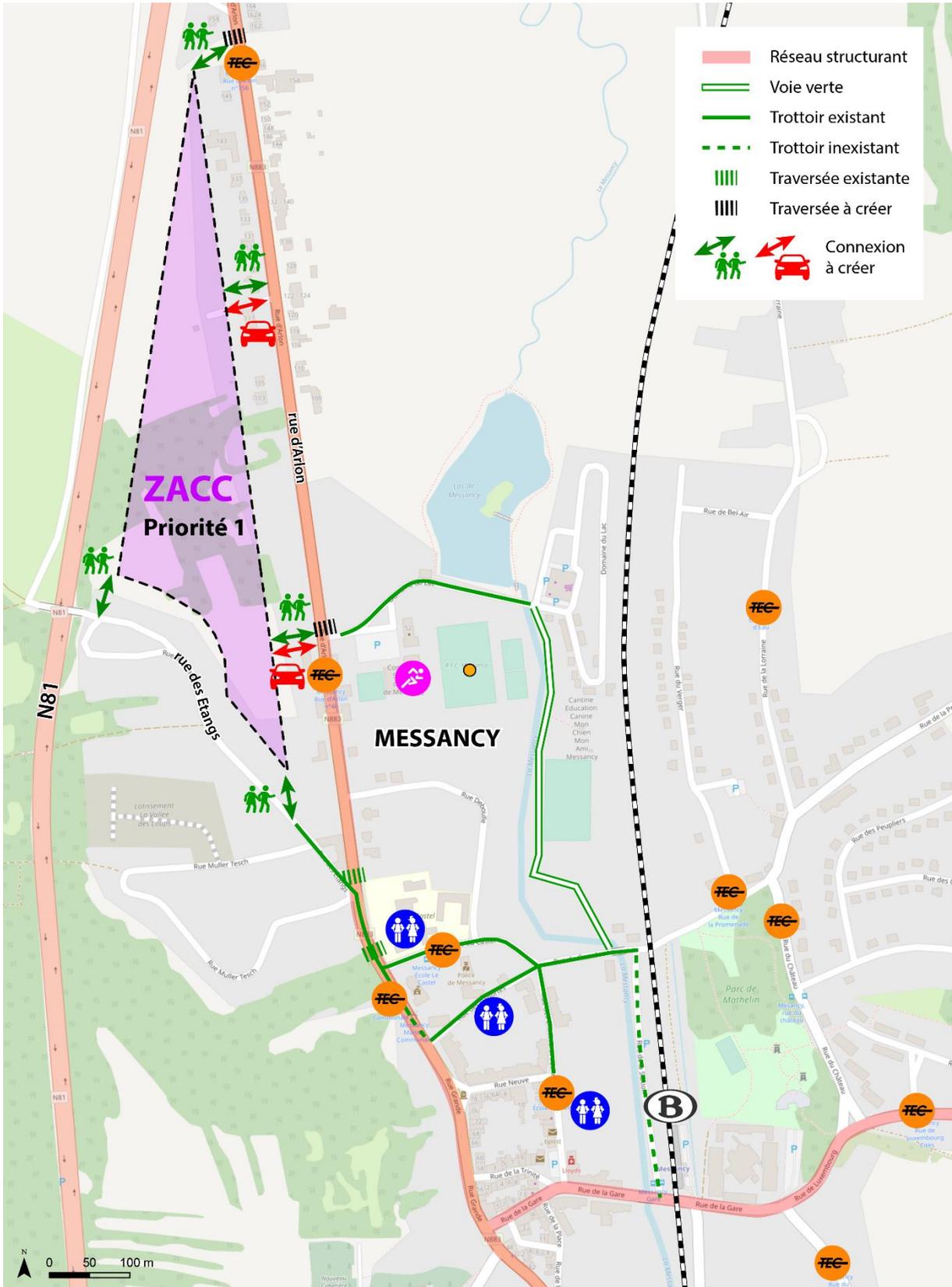


Figure 106 : Accessibilité de le ZACC de priorité 1 de Messancy le long de la rue d'Arlon

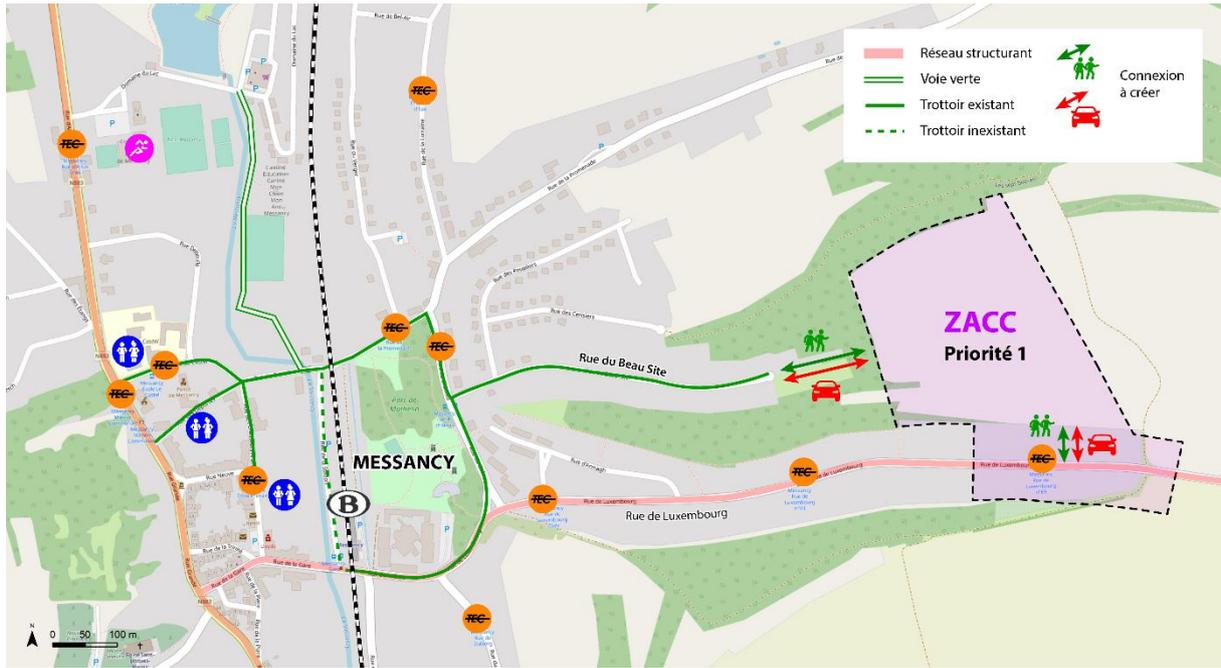


Figure 107 : Accessibilité de le ZACC de priorité 1 de Messancy le long de la rue de Luxembourg

3. Actions par thématique

3.1. Mobilité piétonne

3.1.1. Inciter les habitants, travailleurs, parents et enfants à la pratique de la marche

Pour inciter les différents acteurs du territoire à la pratique de la marche, il est indispensable de communiquer, de sensibiliser par le biais de publications, d'événements... Les avantages de la marche à pied et quelques exemples de mesures à mettre en œuvre au sein de l'administration, des écoles ou encore des entreprises.

Avantages de la marche

- Gain pour le travailleur / l'élève / le riverain : santé physique et mentale, recommandation OMS, gain financier, peu d'équipement nécessaire ;
- Gain pour l'entreprise : efficacité du travailleur, gain financier (frais de déplacement, parking...), image dynamique de l'entreprise
- Gain pour la collectivité : environnement et mobilité

Mesures pour l'administration communale

- Améliorer les cheminements piétons
- Travailler sur des liaisons fortes
- Entretien du réseau de chemins existants (communes, riverains...)
- Rendre de l'espace aux piétons
- Diminuer l'emprise des véhicules motorisés, en circulation et/ou en stationnement
- Réserver certaines routes aux modes doux et véhicules agricoles
- Label commune pédestre *
- Organiser une action « Semaine des sentiers » *
- Proposer des sentiers à l'adoption (à l'attention des riverains et écoles) *
- ...

Mesures pour les écoles / élèves

- Organiser des pédibus
- Adopter un sentier
- Sensibiliser les parents et élèves
- ...

Mesures pour les travailleurs

- Intervenir financièrement
- Informer les travailleurs (temps de parcours, carte multimodale...)
- Sensibiliser sur les bénéfices de la marche à pied
- Organiser des marches sur le temps de midi ou en fin de journée (teambuilding)

3.1.2. Formulation d'un avis sur la qualité des espaces publics prévus dans le cadre des projets de rénovation urbaine

En matière de mobilité et d'aménagement du territoire, le projet de rénovation urbaine du centre de Messancy prévoit :

- ⊙ L'organisation et le gestion du stationnement en maintenant la capacité tout en obtenant une meilleure rotation des véhicules ;
- ⊙ La création d'une place à l'échelle de l'entité (réaménagement global avec reprofilage des carrefours et création d'un parking arboré) favorisant l'ouverture de l'activité sur l'espace public. Cet espace public sera surélevé et de plain-pied ;
- ⊙ Le recalibrage des carrefours (rue des Chasseurs Ardennais, rue de la Trinité et sur le la gare) ;
- ⊙ Le mise à sens unique de la rue des Chasseurs Ardennais et de la rue de la Trinité ;
- ⊙ L'ajout d'une zone de livraisons pour les commerces ;
- ⊙ La création d'une liaison piétonne entre la rue des Chasseurs Ardennais et la rue de la Station ;
- ⊙ L'ajout de traversées piétonnes.

L'analyse multicritère réalisé dans le centre de Messancy confirme la nécessité de prévoir un réaménagement de l'espace public programmé dans le projet de rénovation urbaine.

Voir 2.1 Infrastructures piétonnes et gestion du stationnement dans le centre de Messancy

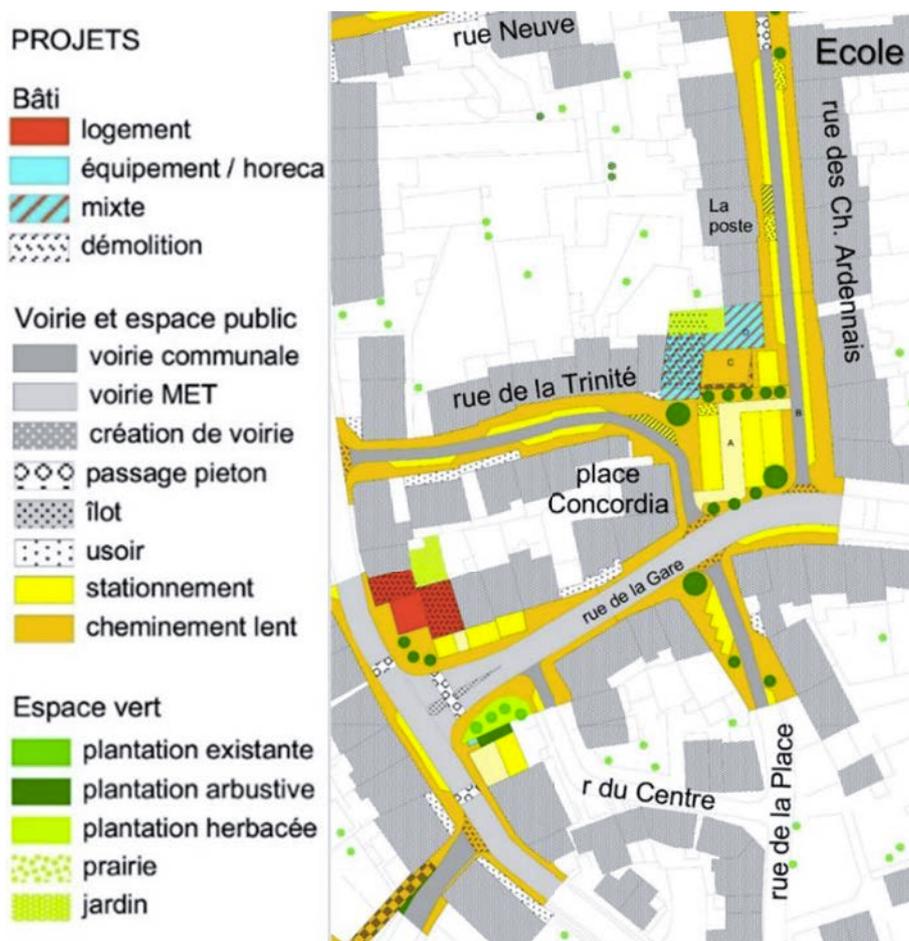


Figure 108 : Projet de rénovation urbaine (source : Fiche de rénovation urbaine n°3)

3.2. Mobilité cyclable

3.2.1. Identification des leviers d'actions en faveur d'une politique cyclable

A. Contexte

Pour rendre un **réseau cyclable attractif et performant**, il est indispensable de l'articuler aux différentes échelles du territoire. L'objectif est de le rendre efficace pour tous et de répondre aux attentes d'un large panel d'utilisateurs. Il s'agit donc de concevoir le réseau en tenant compte de :

- l'échelle régionale pour les déplacements longues distances (Ravel, Véloroutes, Schéma Directeur Cyclable...);
- l'échelle intercommunale pour favoriser les déplacements vers les autres communes ;
- l'échelle communale (locale) pour faciliter les déplacements intra et/ou inter-villages.

Plus spécifiquement, la **politique cyclable** de la commune doit se développer en priorité autour de ces trois axes :

1. faire du centre des **villages** des espaces **100% cyclable**, en limitant la pression de la circulation motorisée ;
2. développer des **liaisons cyclables attractives** entre les villages, espacés d'environ 2 à 4 km, soit une distance pour laquelle le vélo est très attractif. Considérant des vitesses moyennes entre 15 et 20 km/h (en fonction des itinéraires, du type de cycliste, du type de vélo), cela correspond à des temps de parcours d'environ 10 à 15 minutes. Un temps de parcours très compétitif avec d'autres modes ;
3. permettre à tout cycliste de **stationner** son vélo de manière sécurisée, proche de son lieu de destination.

Un autre axe peut également être développé, celui d'encourager le vélo par le biais de **promotion** et d'**expériences pilotes**. Nul besoin d'attendre que les villages soient 100% cyclable avant de lancer de telles actions. Cependant, nous recommandons de déployer quelques mesures phares en matière d'infrastructures et de stationnement vélo avant d'entamer la promotion. La meilleure manière d'encourager le vélo est de prévoir quelques aménagements visibles et attractifs.

Objectif : Identifier les mesures générales à mettre en œuvre pour accroître l'attractivité du réseau cyclable en renforçant la sécurité et le confort.

B. Propositions

B.1. Sécuriser le réseau cyclable

Rendre les cœurs de village « 100% cyclables »

Les voiries de desserte locale accueillent les flux cyclables sous la forme d'une mixité avec la circulation motorisée. Pour ces voiries, les fonctions de séjour et la circulation des modes actifs sont prioritaires. Dès le moment où les charges de trafic sont inférieures à 6.000 véhicules/jour et les vitesses pratiquées inférieures à 30 km/h, le concept fonctionne. Il est d'ailleurs préféré par les cyclistes, qui affirment leur place au sein de la voirie, là où les aménagements cyclables sont de toute façon impossibles à réaliser (largeur insuffisance, stationnement en voirie, ralentisseurs...). Sur certaines voiries collectrices, qui ont un rôle un peu plus important pour la circulation motorisée, la situation est plus nuancée. Une mixité sera recommandée, pour autant que la vitesse soit modérée.

Il s'agit donc de favoriser toutes les mesures (effet de porte, ralentisseurs de trafic, limitation de la vitesse, etc.) qui contribueront à apaiser la vitesse dans le cœur des villages afin de les rendre plus attractifs pour les cyclistes.

Modérer la vitesse

En matière de modération de la vitesse, il est recommandé d'opter pour les dispositifs ralentisseurs suivants :

- ⦿ Ralentisseurs de type plateau ;
- ⦿ Ralentisseurs avec by-pass pour vélo pour autant que la largeur disponible soit de minimum 1 m.



Figure 109 : Exemples de ralentisseurs adaptés aux cyclistes
(source : Presto, Modération du trafic et cyclisme)



Pour favoriser la mixité, outre les dispositifs ralentisseurs, une mesure forte en matière de sécurité serait de mettre en zone 30 les cœurs de village.

Aménager des Sens Uniques Limités (SUL)

Les rues à sens unique ont un impact très négatif sur les déplacements à vélo. Les cyclistes souffrent plus que les automobilistes de cette contrainte car ils doivent dépenser beaucoup d'énergie pour parcourir la distance supplémentaire, surtout dans les régions vallonnées.

Les SUL facilitent les trajets à vélo en évitant des détours ou des axes trop fréquentés et font donc partie intégrante des réseaux cyclables. Selon la réglementation, leur aménagement est obligatoire. Le refus de leur mise en place doit se justifier par des problèmes importants de sécurité (voirie trop étroite, carrefour dangereux...). Les voiries doivent comporter au moins 3 m d'espace disponible sur la route et la vitesse doit être limitée à 50 km/h.



Les SUL ne posent pas de problème de sécurité. Les chiffres démontrent que ces itinéraires sont plus sûrs pour les cyclistes que lorsqu'ils circulent dans le sens de la circulation générale. Cette configuration permet en effet un contact visuel entre le cycliste et l'automobiliste et une adaptation du comportement en conséquence. Lorsque le cycliste circule dans le sens de la circulation, il ne peut ni voir, ni prévoir ce que va faire la voiture qui arrive par derrière. Dans certains cas, le SUL évite aux cyclistes d'utiliser d'autres itinéraires plus dangereux.

Afin de garantir la sécurité dans les SUL, il y a quelques règles à appliquer :

- ⦿ Généraliser le principe du double-sens cyclable dans toutes les rues à sens unique afin que la situation devienne plus prévisible, facile à comprendre et sûre pour tous les usagers de la route ;
- ⦿ Apposer la signalisation adéquate et si possible du marquage qui contribue à rendre les SUL sécurisants.

Sécuriser les franchissements de carrefours

La création d'un réseau cyclable à l'échelle d'une commune nécessite, par endroit, le franchissement de certaines voiries structurantes rendant le franchissement du carrefour insécurisant. Il est nécessaire de prendre les mesures nécessaires pour assurer une bonne visibilité mutuelle des différents usagers et d'attirer l'attention des automobilistes par des panneaux spécifiques, ou dans le cas des itinéraires cyclables structurants tels que le RAVeL, apposer un revêtement différencié (schlamage de couleur par exemple) sur le sol.



Entretien le réseau

Développer la pratique du vélo nécessite, outre la création de nouveaux aménagements cyclables, un entretien régulier des infrastructures existantes. Le manque d'entretien des pistes cyclables ou voies vertes (présence de boue, de cailloux, de branches d'arbres...) est de nature à très vite dissuader de nombreux cyclistes.

Il est donc important de mettre en place un plan global d'entretien, au sein de la commune ou en collaboration avec la Région afin de garantir des pistes cyclables propres et praticables, tout particulièrement en automne et à la sortie de l'hiver, ou lors de circonstances particulières (tempête,...). L'achat d'un matériel adapté peut également être envisagé (petit camion brosse...).

B.2. Optimiser le stationnement vélo autour des pôles

Si l'infrastructure occupe le cœur du débat sur la mobilité cyclable, la question du stationnement demeure cruciale, tant l'absence de stationnement vélo au domicile ou au lieu de destination freine de nombreux usagers potentiels. On assiste donc aujourd'hui à une demande qui ne peut s'exprimer en l'absence d'offre crédible. Il est donc nécessaire d'augmenter l'offre, en implantant des dispositifs qui tiennent compte des besoins des cyclistes et de la configuration des lieux.

Choix de l'infrastructure

Il existe différents types d'infrastructure de stationnement pour les vélos qui répondent à des besoins différents qui sont fonction du lieu (gare, centre urbain, école...) et du profil de l'utilisateur (courte, moyenne et longue durée).



1. Arceaux

Des stationnements vélos de taille réduite permettent aux cyclistes d'attacher leur vélo pendant de courtes périodes, à proximité de leur destination. Ce type de stationnement ne demande pas beaucoup d'espace et peut être facilement installé dans de nombreux endroits dispersés. Les modèles en arceau sont conseillés car ils répondent à ces différents critères :

- pour le gérant de la voirie : l'arceau est facile à installer et à entretenir, solide et difficile à vandaliser, ce qui fait qu'il est peu onéreux. De plus, il existe de nombreux modèles permettant d'être en harmonie avec le mobilier urbain environnant ;
- pour les cyclistes : il est pratique, stable, compatible aux différents vélos et bien sûr efficace contre le vol car il permet d'attacher à la fois le cadre et la roue avant.

2. Abris-vélos

Ces abris-vélos (arceaux couverts par un haut-vent) permettent de couvrir des besoins de courte durée au droit des pôles d'attractions tels que le centre-ville, les pôles sportifs et culturels...

3. Local vélos

Développer des locaux fermés au sein des projets immobiliers. Des recommandations ambitieuses et précises doivent être adressées dans le cadre du permis, idéalement dès les premières réunions d'avant-projet. Sans possibilité de stationnement à domicile, peu de chances de faire décoller l'usage du vélo au sein de la commune. Un ratio d'une place par logement est un strict minimum.

4. Box vélos

L'implantation de **boxs vélos** est jugé utiles dans les points d'arrêt SNCB. Ces systèmes combinent accès collectif avec clé ou badge et sécurisation classique par cadenas, afin d'offrir une sécurité pour des besoins de longue durée.

Développement de l'offre

L'objectif poursuivi est de proposer une offre qui répondent à un large public cible. Il est dès lors recommandé d'installer au minimum :

- ⦿ Des arceaux vélos dans les écoles, dans le centre de Messancy et aux abords de la liaison douce structurante reliant Messancy à Athus ;
- ⦿ Des abris-vélos au centre sportif de Messancy ;
- ⦿ Des boxs ou des locaux vélos à la gare de Messancy.

Ces infrastructures doivent avoir une bonne visibilité pour garantir leur utilisation et la sécurité et une évaluation régulière de leur occupation doit être réalisée afin d'ajuster l'offre si cela s'avère nécessaire.

B.3. Communiquer autour du vélo

Bien que les mesures de modération de la vitesse et d'adaptation des infrastructures soient essentielles, elles ne sont pas suffisantes pour capter de nouveaux utilisateurs du vélo. Les recommandations suivantes sont dès lors formulées :

- **Développer l'usage du vélo électrique** : dans un environnement vallonné et un territoire où les liaisons inter-villages sont relativement importante, le vélo à assistance électrique représente une réelle opportunité. Les arguments en sa faveur sont nombreux car il touche un large public et permet de repousser les limites de distance et de pente souvent limitantes ;
- Mettre en place un **balisage** visant à orienter les usagers sur des itinéraires privilégiés vers les principaux pôles d'intérêts. Le balisage peut être identifié par un nom, un numéro et/ou une lettre, et assorti à une distance. Il faut assurer un balisage pour les liaisons principales afin d'officialiser les itinéraires auprès des utilisateurs et pour donner une visibilité au réseau cyclable de la commune. La mise en place de panneaux d'affichage reprenant les itinéraires communaux est un complément important ;
- **Communiquer** par le biais du site Internet, par la publication de brochures vélos, par l'organisation d'événement autour du vélo (ex. test du vélo à assistance électrique)....



3.2.2. Définition d'un réseau cyclable structurant

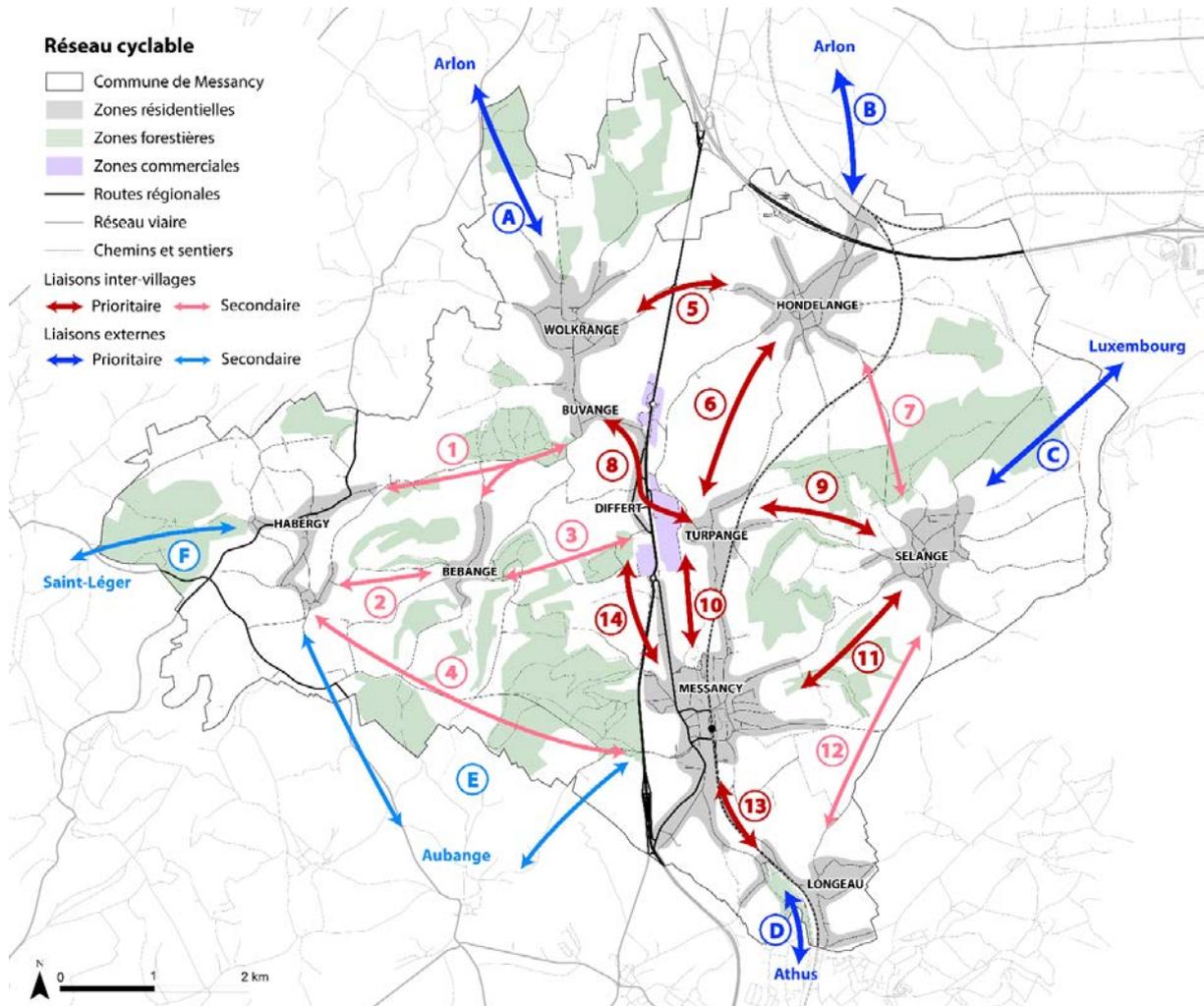
A. Contexte

Le territoire de Messancy est actuellement peu enclin au développement du vélo comme mode de transport. Les **principaux freins** identifiés sont la faiblesse des infrastructures, la rupture physique de la N81, le relief contraignant dans certains villages et un manque de sécurité sur les voiries inter-villages en raison des vitesses pratiquées.

Pour rappel, des **aménagement**s sont déjà **prévus** afin de contribuer au développement du vélo sur le territoire communal : la liaison des trois frontières (projet Interreg), la liaison entre Messancy et Turpange et la liaison Clémency au Luxembourg. Le territoire est également concerné par le réseau cyclable à points-nœuds à vocation touristique développé à l'échelle des Provinces.

B. Propositions

Sur base de la localisation des villages et des multiples pôles d'intérêt, il est proposé de structurer le réseau cyclable autour de 20 liaisons dont 14 liaisons communales inter-villages et 6 liaisons externes. Pour chacune de ces liaisons, une distinction est opérée entre les liaisons prioritaires et secondaires en fonction de la densité des villages et l'implantation des pôles d'attractivité.



Objectifs : Définir un réseau cyclable structurant sur l'ensemble du territoire communal permettant une connexion sécurisée entre les différents villages et proposer des aménagements visant à sécuriser les déplacements sur les axes les plus problématiques (en matière de flux et/ou de vitesse).

3.2.3. Proposition d'aménagement visant à sécuriser les déplacements vélo

A. Contexte

La définition du réseau cyclable repose sur les 20 liaisons identifiées et consiste à identifier les itinéraires les plus adaptés pour répondre aux objectifs fixés. Une fois les itinéraires définis, une caractérisation actuelle de l'itinéraire est effectuée et des propositions d'aménagement sont formulées.

Les propositions s'appuient sur le **concept de cyclabilité** qui énonce des prescriptions permettant d'atteindre un niveau de sécurité élevé, nécessaire pour que tous les cyclistes potentiels osent s'engager dans la circulation.

Le choix de l'infrastructure dépend de **nombreux critères** : la vitesse du trafic, densité du trafic, l'intensité du trafic cycliste, type de stationnement, pente, profil, nombre et le type de carrefours. La charge et la vitesse du trafic sont les plus déterminants et permettent de définir si la mixité et la séparation physique des modes de transport est préconisée.

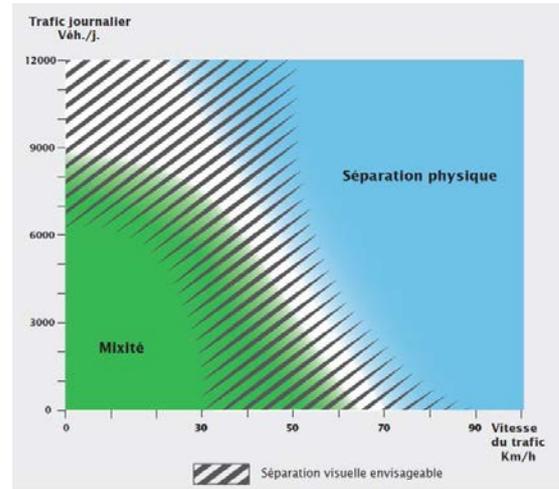


Figure 111 : Choix du type d'aménagement en fonction de la vitesse de circulation et du trafic journalier (source : SPW)

Objectifs : Identifier et caractériser les itinéraires cyclables et proposer, pour les tronçons problématiques, des types d'aménagement dans le but d'assurer le confort et la sécurité des cyclistes.

B. Propositions

B.1. Aménager des itinéraires cyclables

Liaisons communales

Les itinéraires cyclables et les mesures d'aménagement associées sont illustrés sur les figures suivantes. Pour chacune des liaisons, une fiche descriptive reprenant également l'information relative à la pente et le détail des interventions par tronçons est réalisée. Pour certaines liaisons, des alternatives sont proposées.

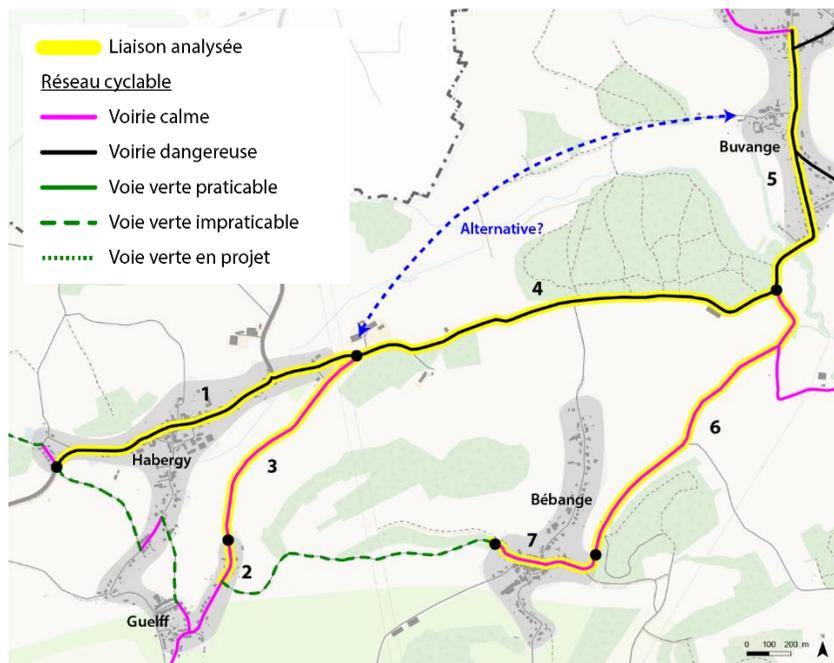
LIAISON COMMUNALE n°1 Guelff / Habergy / Bébange – Buvange
Priorité 2


Figure 112 : Liaison cyclable n°1 (source : Openstreetmap)

Tableau 14 : Mesures d'aménagement de la liaison cyclable n°1

Tronçon	Description	Mesure d'aménagement
1	Traversée du village d'Habergy ; route régionale ; vitesse autorisée : 50 km/h mais V85 > 60 km/h	Circulation à apaiser pour une cohabitation sécurisée
2	Voirie locale du village de Guelff	/
3	Voirie de desserte de Guelff depuis le route régionale ; voirie étroite ; cadre environnant agréable	/
4	Voirie inter-village ; hors agglomération, vitesse autorisée à 90 km/h ; voirie étroite ; profil rectiligne et bonne visibilité incitant à la vitesse ; non adaptée à la pratique du vélo car insécurité ; alternative par le nord (faisabilité à vérifier : sentier à aménager et à créer)	Aménagement cyclable séparé à créer ou alternative à créer par le nord
5	Traversée du village de Buvange ; vitesse autorisée : 50 km/h ; large voirie au profil rectiligne incitant à la vitesse	Circulation à apaiser pour une cohabitation sécurisée
6	Voirie de desserte de Bébange ; voirie étroite ; pente moyenne de 2,5% ; cadre environnant agréable	/
7	Traversée du centre de Bébange ; voirie locale	/

Habergy – Buvange (Tronçons 1 – 4 – 5)



Bébange – Buvange (Tronçons 7 – 6)



Tronçon 1



ICEDD 2018-2019

Tronçon 2



ICEDD 2018-2019

Tronçon 3



Google 2019

Tronçon 4



ICEDD 2018-2019

Tronçon 5



ICEDD 2018-2019

Tronçon 6



ICEDD 2018-2019

Tronçon 7



Google 2009

Photo 100 : Liaison cyclable n°1 (sources : ICEDD et Google)

LIAISON COMMUNALE n°2 Habergy / Guelff – Bébange

Priorité 2

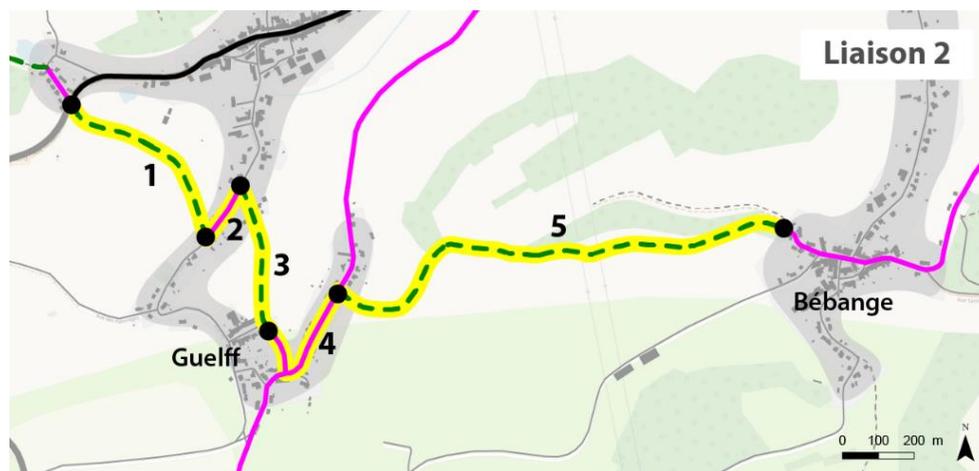


Figure 113 : Liaison cyclable n°2 (source : Openstreetmap)

Tableau 15 : Mesures d'aménagement de la liaison cyclable n°2

Tronçon	Description	Mesure d'aménagement
1, 3, 5	Sentier GR ; uniquement praticable pour les piétons ; cadre environnement agréable	A réaménager pour être accessible aux vélos (au minimum avec un empierrrement fin)
2, 4	Voiries locales de village	/



Tronçon 1

Tronçon 4



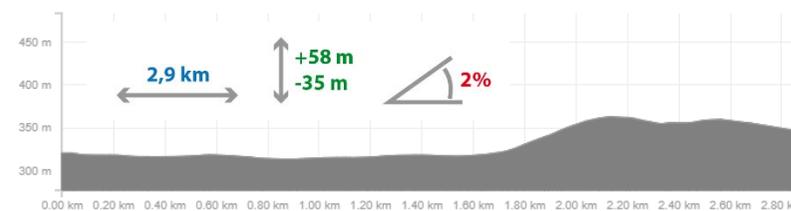
ICEDD 2018-2019



ICEDD 2018-2019

Photo 101 : Liaison cyclable n°1 (source : ICEDD)

Haberby – Bébange (tronçons 1 – 2 -3 – 4 – 5)



LIAISON COMMUNALE n°3 Bébange – Differt

Priorité 2

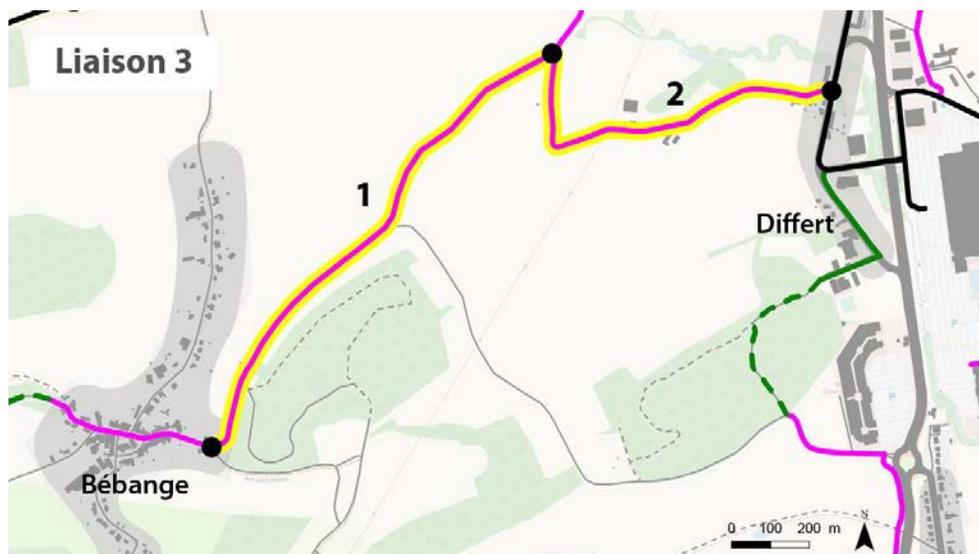


Figure 114 : Liaison cyclable n°3 (source : Openstreetmap)

Tableau 16 : Mesures d'aménagement de la liaison cyclable n°3

Tronçon	Description	Mesure d'aménagement
1	Voirie de desserte de Bébange ; voirie étroite ; faible circulation ; pente moyenne de 2,5% ; cadre environnant agréable	Si l'itinéraire est jugé problématique à l'usage, ce tronçon pourrait être réservé aux modes doux et aux engins agricoles (F99)
2	Voirie de desserte de Bébange et Buvange ; faible circulation ; cadre environnant agréable	Si l'itinéraire est jugé problématique à l'usage, ce tronçon pourrait être réservé aux modes doux et aux engins agricoles (F99)



Tronçon 1



ICEDD 2018-2019

Tronçon 2



ICEDD 2018-2019

Photo 102 : Liaison cyclable n°3 (source : ICEDD)

Bébange – Differt (tronçons 1 – 2)



LIAISON COMMUNALE n°4 Bébange – Differt

Priorité 2

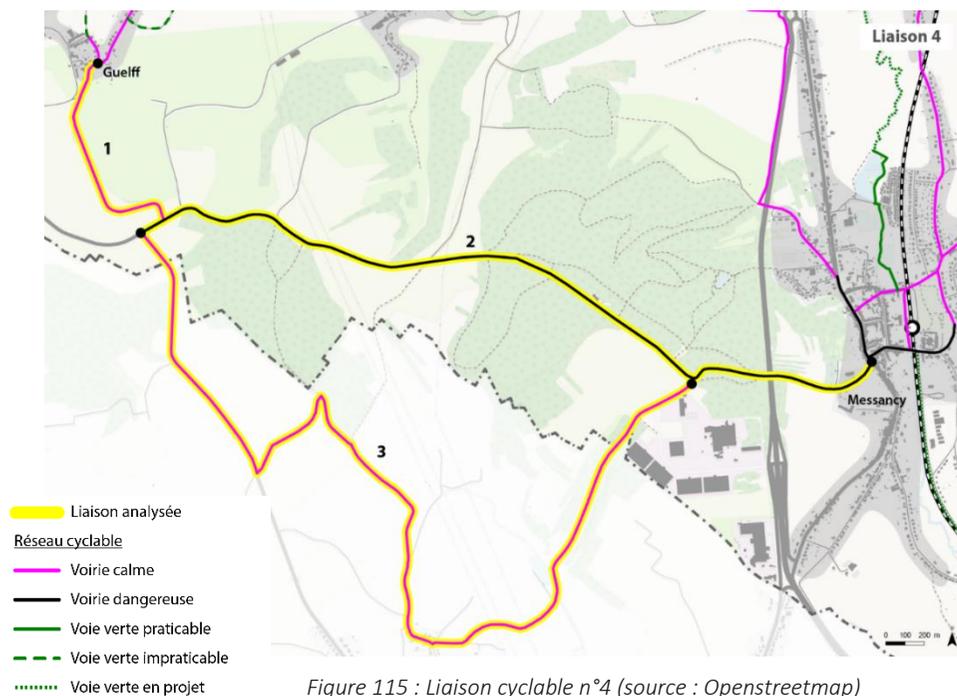


Photo 103 : Liaison cyclable n°4 (sources : ICEDD et Google)

Tableau 17 : Mesures d'aménagement de la liaison cyclable n°4

Tronçon	Description	Mesure d'aménagement
1	Voirie de desserte de Guelff ; faible fréquentation	/
2	Voirie de transit ; itinéraire le plus direct entre Guelff et Messancy ; les flux et les vitesses pratiquées rendent les déplacements dangereux	Aménagement séparé ou passage par l'itinéraire alternative au sud, via Aubange
3	Itinéraire du réseau points-nœuds sur voiries locales ; plus long de 2,5 km, sur le territoire d'Aubange	/

Guelff – Messancy (tronçons 1 - 2)



LIAISON COMMUNALE n°5 Wolkrange – Hondelange

Priorité 1



Figure 116 : Liaison cyclable n°5 (source : Openstreetmap)

- █ Liaison analysée
- █ Voie verte praticable
- █ Réseau cyclable
- - - Voie verte impraticable
- █ Voirie calme
- █ Voirie dangereuse
- ⋯ Voie verte en projet

Wolkrange – Hondelange (tronçons 1 – 2 – 3)



Tableau 18 : Mesures d'aménagement de la liaison cyclable n°5

Tronçon	Description	Mesure d'aménagement
1, 3	Axe principal de circulation des villages de Wolkrange et Hondelange, vitesse inappropriée	Circulation à apaiser
2	Hors agglomération ; profil incitant à la vitesse	Aménagement séparé
N81	Traversée de la N81 extrêmement dangereuse en raison des flux et du gabarit, aucune infrastructure pour les modes doux	Traversée dénivelée à aménager

Tronçon 2

ICEDD 2018-2019



Tronçon 3

Google 2019



Photo 104 : Liaison cyclable n°5 (sources : ICEDD et Google)

LIAISON COMMUNALE n°6 Hondelange – Turpange

Priorité 1

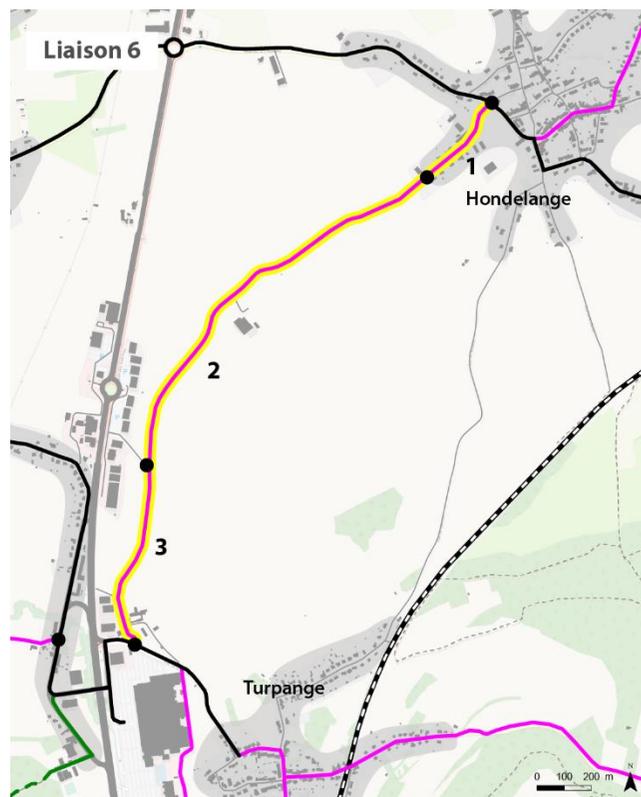


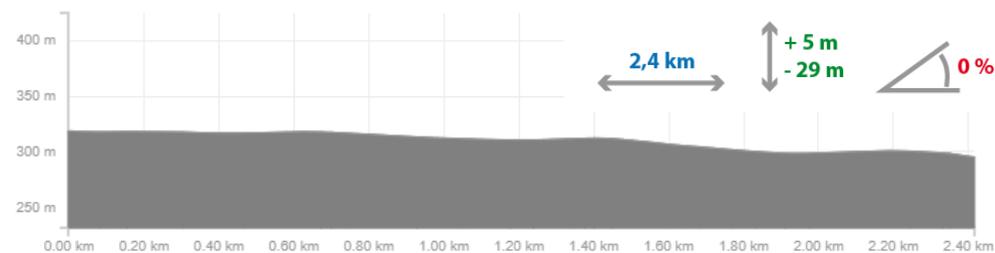
Figure 117 : Liaison cyclable n°6 (source : Openstreetmap)

- █ Liaison analysée
- █ Réseau cyclable
- █ Voirie calme
- █ Voirie dangereuse
- Voie verte praticable
- - - Voie verte impraticable
- ⋯ Voie verte en projet

Tableau 19 : Mesures d'aménagement de la liaison cyclable n°6

Tronçon	Description	Mesure d'aménagement
1	Voirie limité à la circulation locale, voirie étroite du village, très faible circulation	/
2	Voirie limitée à la circulation locale entre Hondelange et l'accès à la zone commerciale	Réserver la voirie aux modes doux et aux engins agricoles (F99)
3	Voirie de connexion entre les 2 zones commerciales	Mettre à sens unique vers le sud dans le but de récupérer de l'espace et créer une zone séparée pour les modes doux.

Hondelange – Turpange (tronçons 1 – 2 – 3)



Tronçon 2



ICEDD 2018-2019

Tronçon 3



Google 2019

Photo 106 : Liaison cyclable n°6 (sources : ICEDD et Google)

LIAISON COMMUNALE n°7 Hondelange – Sélange

Priorité 2

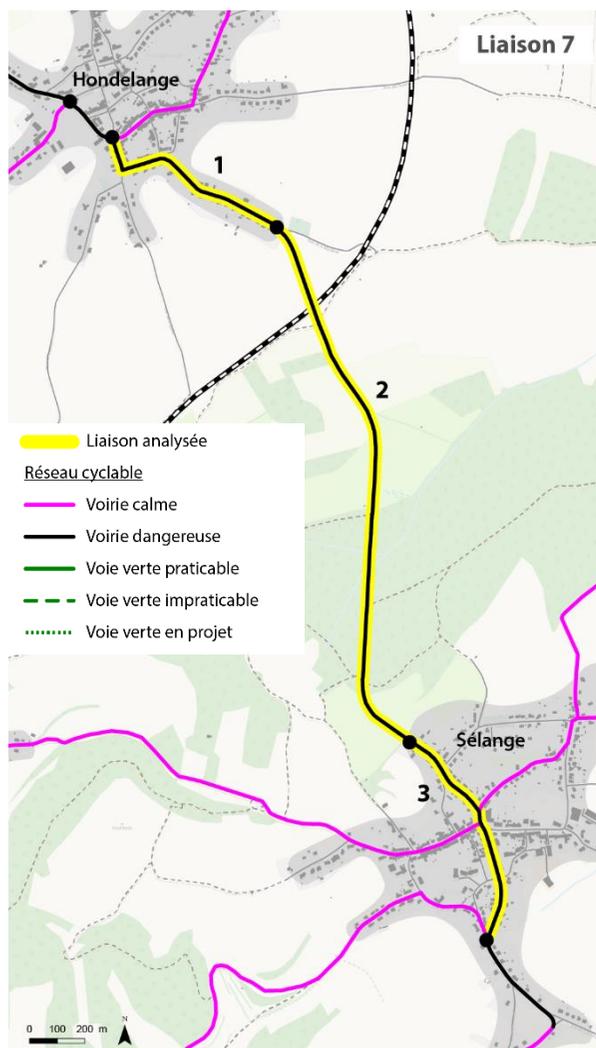
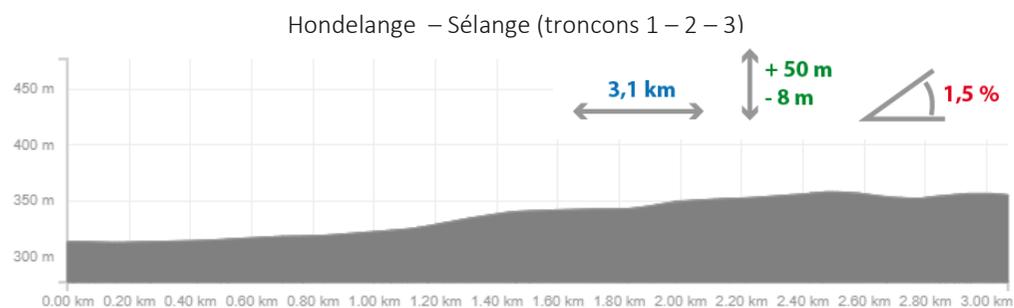


Figure 118 : Liaison cyclable n°7 (source : Openstreetmap)

Tableau 20 : Mesures d'aménagement de la liaison cyclable n°7

Tronçon n	Description	Mesure d'aménagement
1,3	Axe principal de circulation des villages de Hondelange et Sélange, vitesse inappropriée	Circulation à apaiser
2	Hors agglomération, ; profil incitant à la vitesse	Aménagement séparé à créer



Tronçon 1



Tronçon 2



Tronçon 3



Photo 107 : Liaison cyclable n°7
(source : ICEDD)

ICEDD 2018-2019

LIAISON COMMUNALE n°8 Buvange – Differt – Turpange

Priorité 1

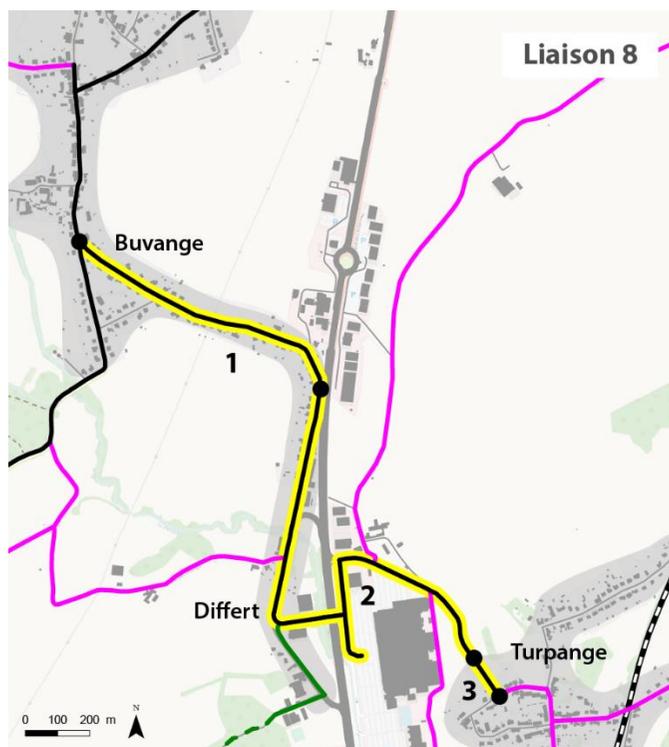
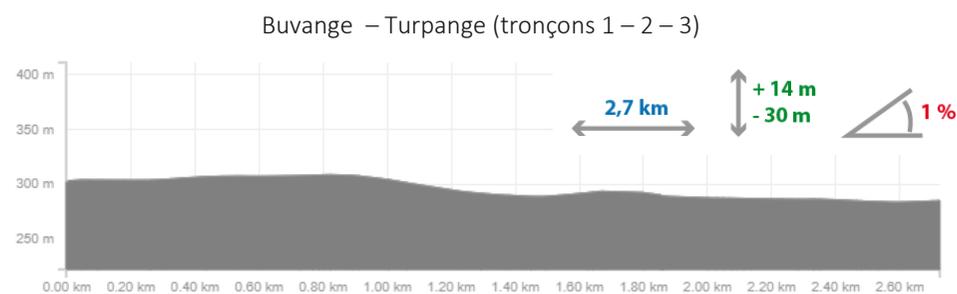


Figure 119 : Liaison cyclable n°8 (source : Openstreetmap)

- Liaison analysée
- Réseau cyclable
- Voirie calme
- Voirie dangereuse
- Voie verte praticable
- Voie verte impraticable
- Voie verte en projet

Tableau 21 : Mesures d'aménagement de la liaison cyclable n°8

Tronçon	Description	Mesure d'aménagement
1	Traversée du village de Buvange, lien vers le pont permettant de rejoindre l'est du territoire	Circulation à apaiser
2	Voirie d'accès du Cora depuis la partie nord de la N81, importance des flux	Mesures pour sécuriser les piétons et cyclistes (trottoir en F99, chevrons au sol...)
3	Voirie locale d'accès au village de Turpange	/



Tronçon 2



Tronçon 1



ICEDD 2018-2019

Photo 108 : Liaison cyclable n°8 (source : ICEDD)

LIAISON COMMUNALE n°9 Turpange – Sélange

Priorité 1

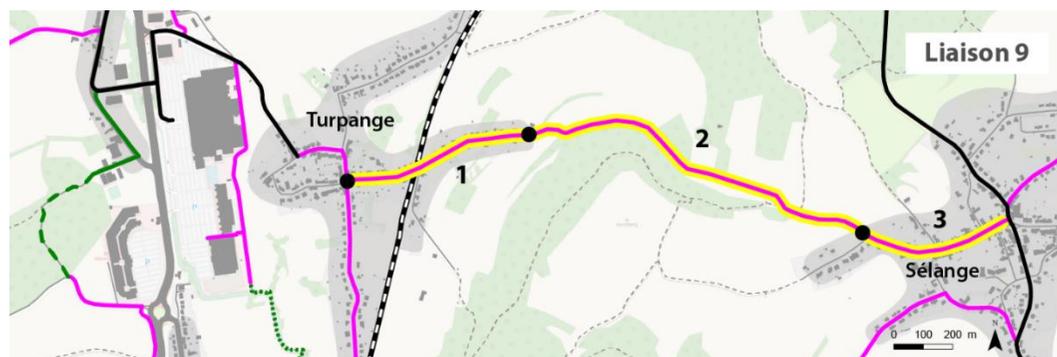


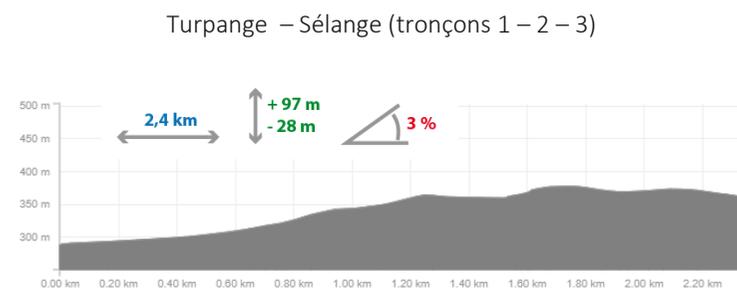
Figure 120 : Liaison cyclable n°9 (source : Openstreetmap)



Itinéraire plus vallonné (pente moyenne de 3% avec un passage de 500 m à plus de 7%)

Tableau 22 : Mesures d'aménagement de la liaison cyclable n°9

Tronçon	Description	Mesure d'aménagement
1, 3	Voiries locales des villages de Turpange et Sélange, pente incitant à la vitesse	Mesures de modération de la vitesse
2	Voirie étroite Cadre environnant agréable	/



Tronçon 1

ICEDD 2018-2019



Tronçon 2

Google 2019

Photo 109 : Liaison cyclable n°9 (source : ICEDD)

LIAISON COMMUNALE n°10 Turpange – Messancy

Priorité 1

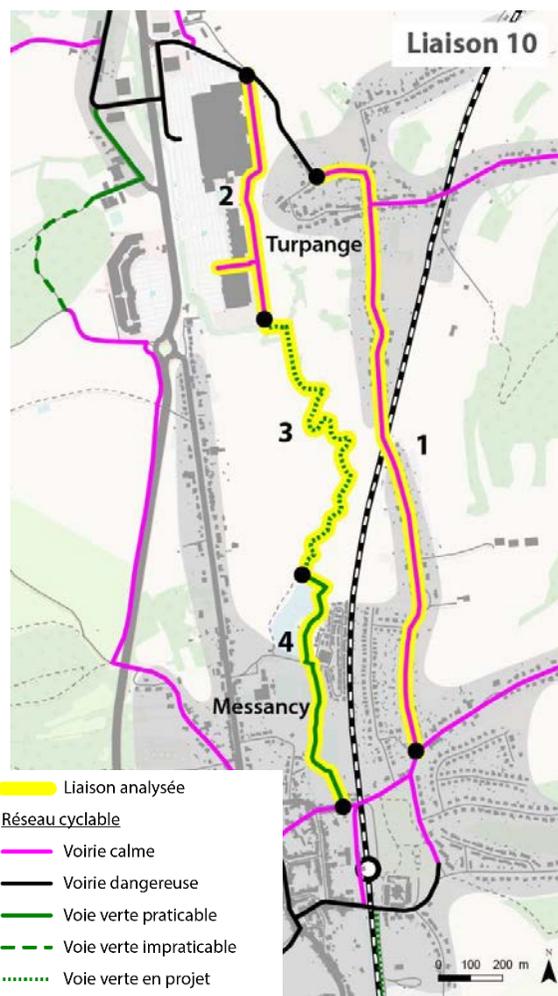


Figure 121 : Liaison cyclable n°10
(source : Openstreetmap)

2 itinéraires possibles, à travers les zones urbanisées ou sur site propre

Tableau 23 : Mesures d'aménagement de la liaison cyclable n°10

Tronçon	Description	Mesure d'aménagement
1	Tronçon entièrement urbanisé – continuité entre le bâti de Turpange et de Messancy, voirie assez large	Si les mesures de modération de la vitesse ne sont pas suffisantes pour faire respecter le 50 km/h, il faut prendre des mesures complémentaires.
2	Voirie de livraison du complexe commercial, vitesse limitée à 30 km/h, site privé	Chevrons et signalétique pour guider les cyclistes vers le Cora et le domaine du lac
3,4	Site propre sécurisé pour les modes doux, plus agréable mais plus long que par la route	/

Turpange – Messancy (tronçon 1)



Tronçon 1



Google 2019

Tronçon 2



Google 2018

Tronçon 4



ICEDD 2018-2019

Photo 109 : Liaison cyclable n°10 (sources : ICEDD et Google)

LIAISON COMMUNALE n°11 Messancy – Sélange

Priorité 1

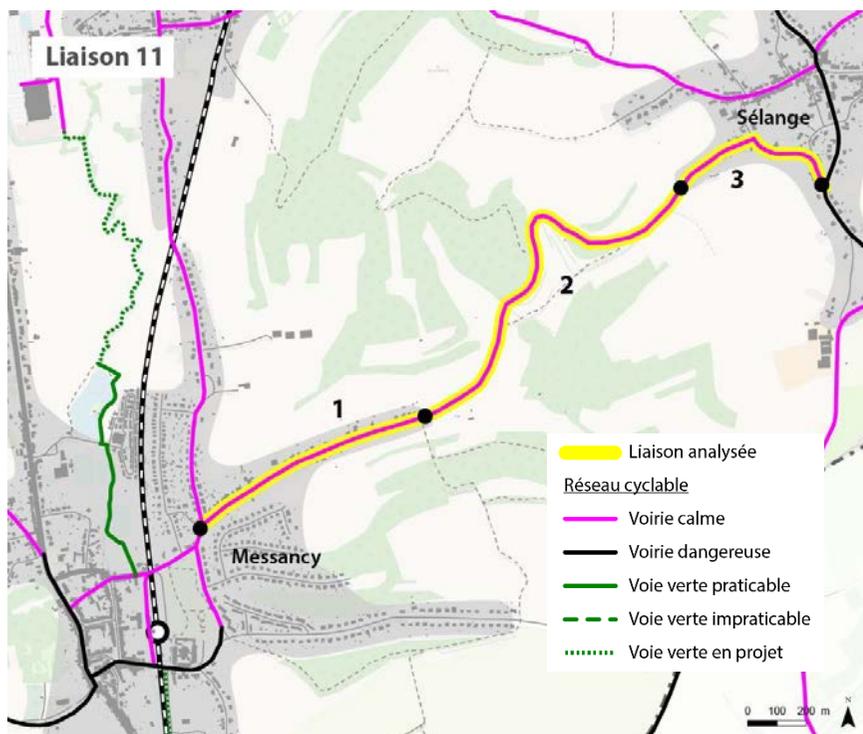
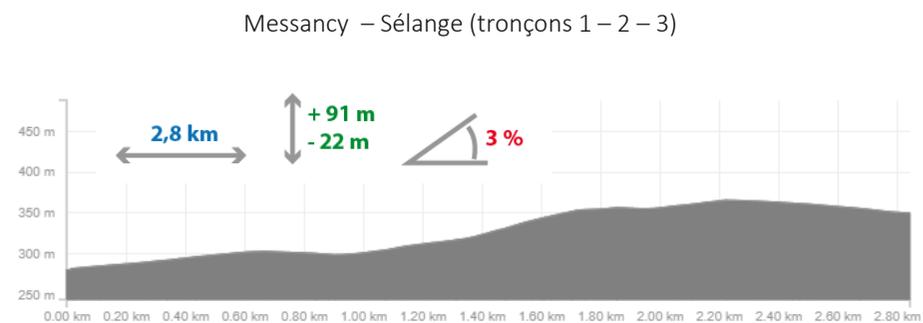


Figure 122 : Liaison cyclable n°11 (source : Openstreetmap)

Itinéraire plus vallonné (pente moyenne de 3%)

Tableau 24 : Mesures d'aménagement de la liaison cyclable n°11

Tronçon	Description	Mesure d'aménagement
1, 3	Voiries locales des villages de Messancy et Sélange, pente et tracé rectiligne incitant à la vitesse (à Messancy)	Mesures de modération de la vitesse
2	Voirie étroite, cadre environnant agréable	/



Tronçon 1

Google 2010



Tronçon 2

Google 2010



Tronçon 3

Google 2010

Photo 110 : Liaison cyclable n°10 (sources : Google)

LIAISON COMMUNALE n°12 Sélange - Longeau

Priorité 2

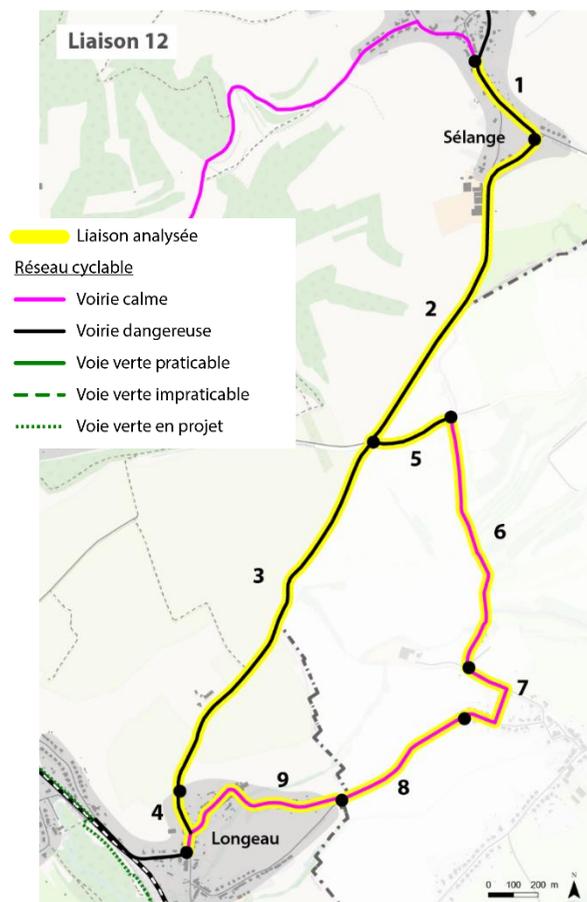


Figure 123 : Liaison cyclable n°12 (source : Openstreetmap)

Itinéraire relativement vallonnés (pente moyenne de 3%).
 Itinéraire alternatif (+1 km) = réseau points-nœuds ;
 permet d'éviter la rue Welschen, passage sur la commune
 d'Aubange .

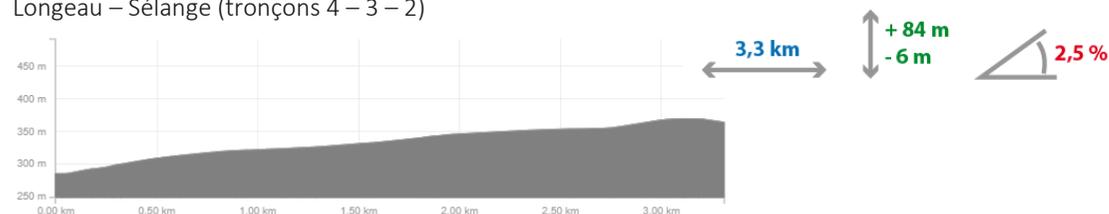
Tableau 25 : Mesures d'aménagement de la liaison cyclable n°12

Tronçon	Description	Mesure d'aménagement
1	Axe de circulation principal (vers Luxembourg), voirie en agglomération, large voirie	Mesures d'apaisement de la circulation
2, 3	Axes de circulation principaux vers le Luxembourg (3 et 5 plus spécifiquement), largeur et profil incitant à la vitesse	Aménagement séparé à créer
4	Voirie locale et étroite	/
5	Axe de circulation principal vers Luxembourg, profil incitant à la vitesse	Aménagement séparé à créer
6	Voirie étroite réservé à la circulation locale	/
7, 9	Voiries locales en traversée de village	/
8	Voirie inter-village peu fréquentée	/

Longeau – Sélange (tronçons 9 – 8 – 7 – 6 – 5 – 2)



Longeau – Sélange (tronçons 4 – 3 – 2)



Tronçon 1



Google 2019

Tronçon 2



Google 2019



Google 2019

Tronçon 6



Google 2019

Tronçon 8



Google 2019

Tronçon 9



Google 2019

Photo 111 : Liaison cyclable n°12 (source : Google)

LIAISON COMMUNALE n°13 Messancy – Longeau

Priorité 1

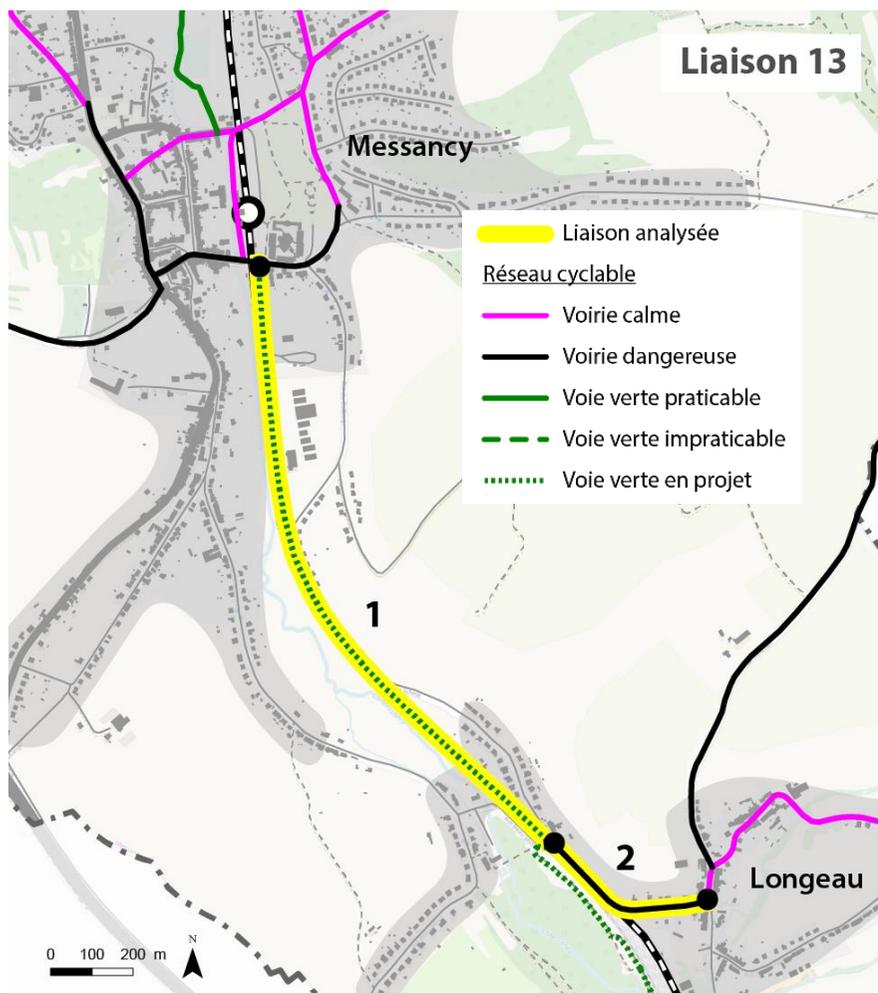
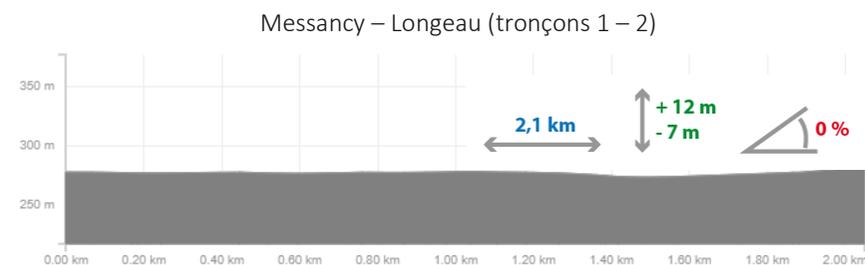


Figure 124 : Liaison cyclable n°13 (source : Openstreetmap)

Mesures d'aménagement de la liaison cyclable n°13

Tronçon	Description	Mesure d'aménagement
1	Projet de liaison douce des trois frontières ; Connexion entre Messancy, Longeau et Athus en site propre	/
2	Voirie de transit vers le Luxembourg, en agglomération	Circulation à apaiser



Tronçon 2



Google 2019

Photo 112 : Liaison cyclable n°13 (source : Google)

LIAISON COMMUNALE n°14 Differt – Messancy

Priorité 1

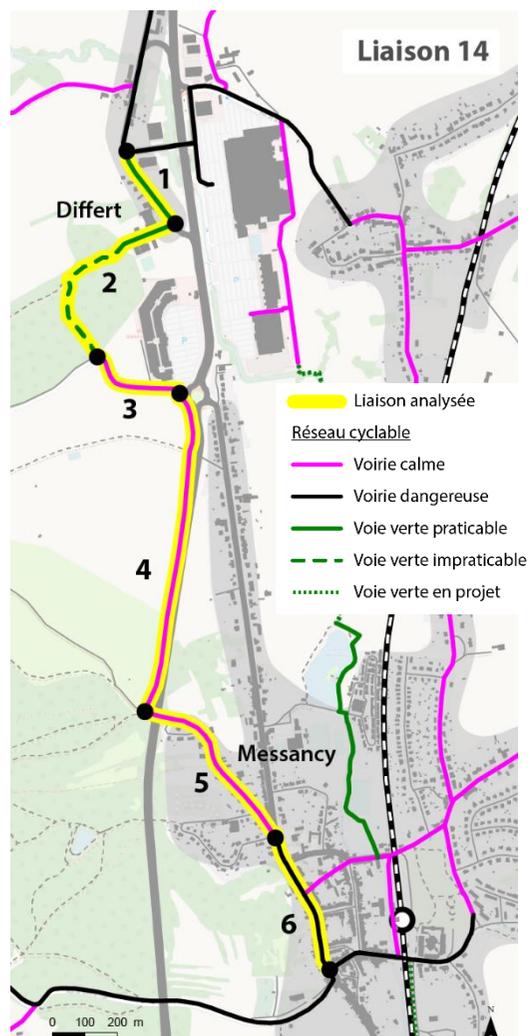


Tableau 26 : Mesures d'aménagement de la liaison cyclable n°14

Tronçon	Description	Mesure d'aménagement
1	Voirie de desserte de l'Institut, piste cyclable en mauvais état	Réaménagement global de la rue (voir esquisse d'aménagement)
2	Tronçon en partie dans l'école et en partie dans le bois (actuellement impraticable à vélo)	Contact commune / école, aménagement du sentier
3	Voirie locale à l'exception du tronçon « est » (accès commerces)	Aménagement séparé sur 100 m (hauteur commerces) et mesure de modération de la vitesse
4	Voirie parallèle à la N81 idéale pour les cyclistes	Voirie réservée aux piétons, cyclistes et charroi agricole (F99)
5	voirie locale	/
6	Voirie principale du centre de Messancy	Apaiser la circulation par la mise en zone 30 (voir analyse du centre du Messancy)

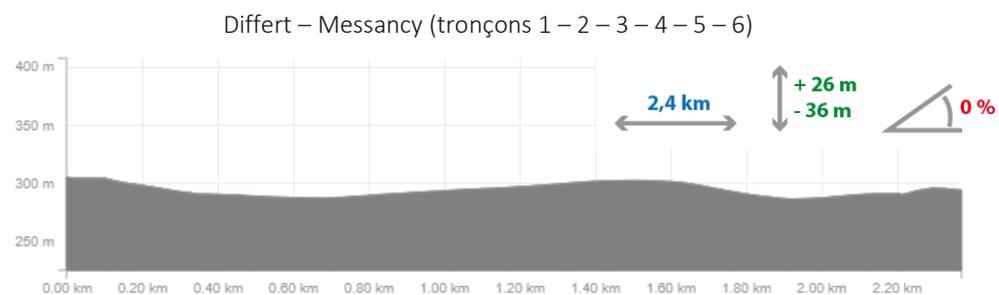


Figure 125 : Liaison cyclable n°14 (source : Openstreetmap)

Tronçon 1



Google 2019

Tronçon 2



Google 2019

Tronçon 3



Google 2019

Tronçon 4



Google 2019

Tronçon 6



Google 2019

Photo 113 : Liaison cyclable n°14 (source : Google)

Liaisons inter-communales

En complément des liaisons communales, il est essentiel pour la commune de réfléchir aux connexions cyclables vers les communes limitrophes et plus spécifiquement vers les pôles d'emplois tels qu'Arlon et le Luxembourg. Les analyses réalisées mènent aux constats et recommandations suivants.

Tableau 27 : Recommandations pour les liaisons cyclables inter-communales

Liaison	Constats	Recommandations
A et B Vers Arlon	<p>La connexion vers Arlon depuis Wolkrange s'effectue par une voirie locale mais le profil rectiligne de la voirie est de nature à favoriser la pratique de vitesse excessive.</p> <p>La connexion depuis Hondelange s'effectue par une voirie inter-village permettant d'éviter l'axe principal de la N81.</p>	<p>Il est recommandé d'entrer en contact avec la Ville d'Arlon dans le but d'assurer la continuité du réseau cyclable. Un réseau cyclable a également été défini à Arlon dans le cadre de leur PCM qui est en cours de finalisation.</p> <p>Pour la connexion depuis Wolkrange, une mise en F99 doit être envisagée alors que depuis Hondelange, un apaisement de la circulation est recommandé.</p>
C Luxembourg	<p>Depuis l'est de la commune (village de Sélange), il n'est actuellement pas possible de rejoindre la piste cyclable 12 reliant Pétange à Colmar-Berg. La commune de Messancy a pour projet d'aménager cette liaison douce.</p>	<p>Il est recommandé de mettre en œuvre ce projet.</p>
D Athus	<p>La connexion cyclable entre Messancy et Athus est prévue dans le projet des Trois Frontières entre la Belgique, la France et le Luxembourg.</p>	<p>Il est recommandé de mettre en œuvre ce projet.</p>
E Aubange	<p>La connexion avec les villages de la commune d'Aubange s'effectue par des voiries locales.</p>	<p>Il est recommandé d'entrer en contact avec la commune d'Aubange dont la réalisation du PCM est prévue en 2020.</p>
F Saint-Léger	<p>La connexion avec Saint-Léger est envisagée depuis le village de Haberby via le chemin de grande randonnées (GR) actuellement non praticable pour les vélos.</p>	<p>Il est recommandé d'aménager le sentier GR entre Harberg et Saint-Léger afin de le rendre praticable pour les vélos.</p>

*Il est essentiel de créer des **synergies** avec les **territoires limitrophes** dans le but d'assurer la continuité du réseau cyclable, tant en matière de temporalité qu'en matière d'itinéraire et d'infrastructures.*

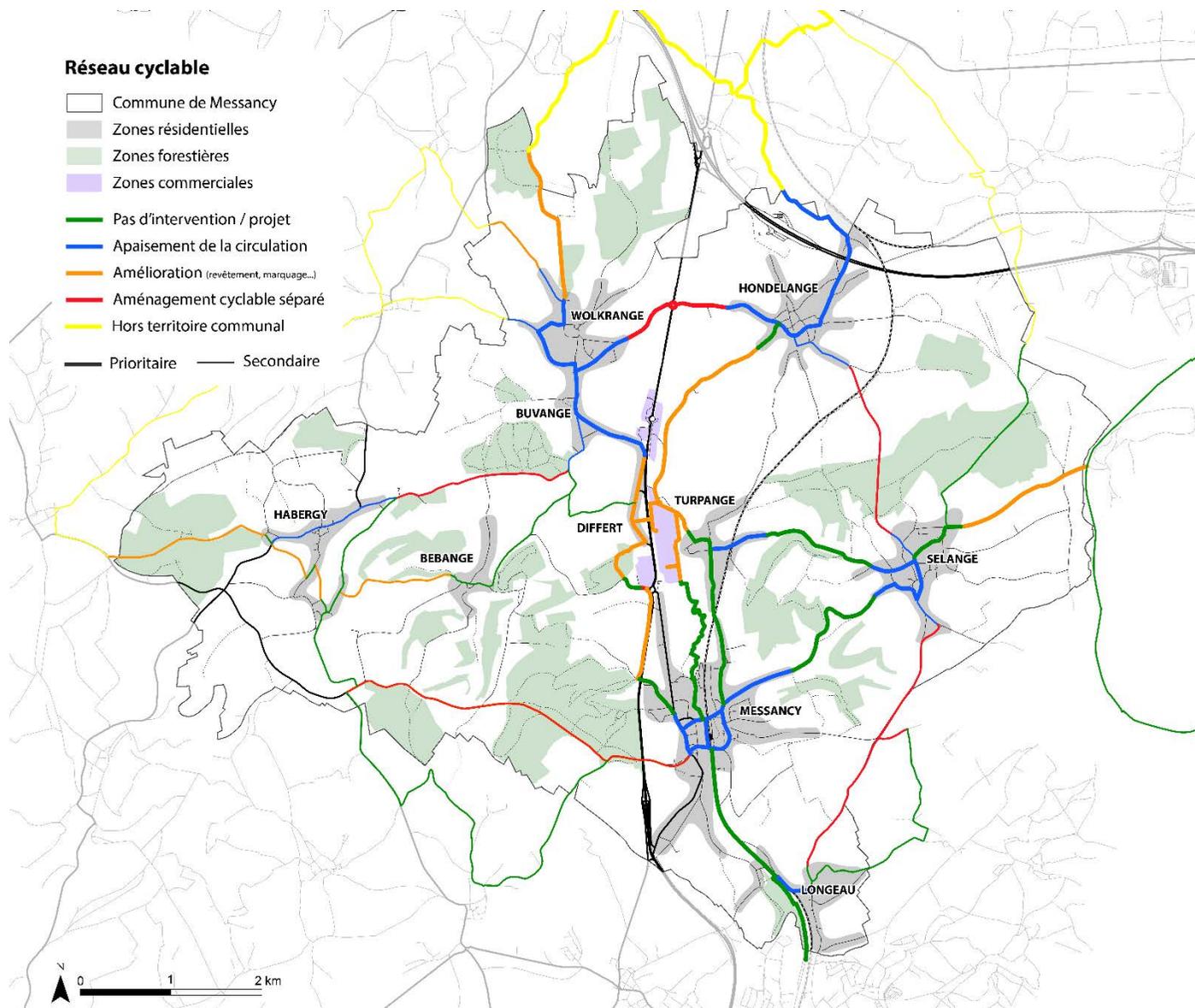


Figure 126 : Propositions d'aménagements du réseau cyclable (source : Openstreetmap)

3.3. Mobilité scolaire

3.3.1. Introduction



Le Service Public de Wallonie vient de sortir un dossier thématique consacrée à la mobilité scolaire¹² dont l'objectif est de rappeler les enjeux et de présenter les nouvelles mesures de mobilité en lien avec les écoles.

Les enjeux liés à la mobilité scolaire sont multiples : sociaux, éducatifs, urbains, environnementaux ou encore sanitaires. La mise en zone 30 des abords d'écoles, obligation datant de 2004 ayant été mise en œuvre avec plus ou moins de pertinence et d'efficacité, ne s'avère aujourd'hui plus suffisante au regard des enjeux actuels. Force est de constater que la circulation et la cohabitation des usagers restent souvent assez anarchiques à proximité des accès aux écoles.



3.3.2. Identification des leviers d'action

L'objectif de ce point est d'identifier des leviers d'actions visant à réduire l'impact des véhicules motorisés en lien avec les écoles.



Photo 114 : Exemple de mesures mises en place par les écoles

Il est important de trouver des écoles volontaires pour initier une démarche constructive !!

¹² http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilitte/Centre%20de%20doc/CeMath%3a8que/cematheque_0048.pdf

Tableau 28 : Leviers d'actions pour les écoles en matière de mobilité

Actions	Ecoles fondamentales	Ecoles secondaires
Organisation de la mobilité aux abords de l'école	●	●
Ramassage scolaire en bus	●	
Ramassage scolaire à vélo	●	
Rangs scolaire à pied (pedibus)	●	
Valoriser les déplacements de proximité à pied	●	●
Valoriser les déplacements cyclables autonomes		●
Valoriser les déplacements en transport public et l'intermodalité		●
Covoiturage entre parents (schoolpool)	●	●

3.3.3. Focus sur les rues scolaires

Concept

Le concept de la rue scolaire consiste à bloquer l'accès de la rue de l'école fondamentale aux véhicules motorisés sauf exception (voir ci-après) durant les heures d'entrées et de sorties scolaires. Les 2 principaux objectifs poursuivis sont la santé (moins de polluant dans l'air aux abords de l'école) et la sécurité (moins de risque de conflit avec les véhicules motorisés). La demande doit émaner de l'école qui doit trouver les moyens humains pour gérer sa mise en place. Ce concept de rue scolaire ne peut être appliqué à toutes les écoles et des conditions doivent être remplies pour sa mise en œuvre : pas de passage de bus, possibilité de stationnement à proximité, ... Une phase de test suivie d'évaluation est indispensable à la mise en œuvre d'une telle mesure.

Code de la route

« Dans les rues scolaires, la voie publique est réservée aux piétons et aux cyclistes. Seuls les conducteurs de véhicules à moteur habitant dans la rue ou dont le garage se trouve dans ladite rue, de même que les véhicules prioritaires, lorsque la nature de leur mission le justifie, ainsi que les véhicules en possession d'une autorisation délivrée par le gestionnaire de voirie ont accès à la rue scolaire. Les conducteurs qui circulent dans la rue scolaire le font au pas ; ils cèdent le passage aux piétons et aux cyclistes, leur cèdent la priorité et, au besoin, s'arrêtent. Les conducteurs de véhicules à moteur ne mettent en danger ni les piétons, ni les cyclistes et ne les gênent pas. ». (Art. 22 undecies)

Exemple de mise en œuvre

En Belgique, les premières phases de test de rues scolaires se sont déroulées en Flandre et à Bruxelles montrant une amélioration de la sécurité routière et une convivialité retrouvée. La ville de **Gand**, pionnière, teste ce concept depuis 2013 et **Anvers**, depuis 2014. À **Courtrai**, deux écoles ont démarré le processus (www.kortrijk.be/schoolstraat). **Malines**, 5 écoles ont initié une phase pilote de la rue scolaire en septembre 2017 (www.mechelen.be/schoolstraten).


 Figure 127 : Rue scolaire à Courtrai (source : www.kortrijk.be/schoolstraat)

À Bruxelles, quelques écoles sont en phase test également, à **Saint-Josse** notamment. Les Ministres en charge de la Sécurité Routière, de la Mobilité et de l'Environnement ont annoncé la création d'un fonds d'un million d'euros dédié à la création de rues scolaires en Région de Bruxelles-Capitale : soit pour une cinquantaine d'écoles.

Suite à une demande de la direction de l'école fondamentale Saint-Michel relative à la sécurité routière dans sa rue, la **Ville de Nivelles**, en concertation avec le groupe circulation, a décidé d'instaurer une rue scolaire en mars dernier, pour une période test d'un an. La rue est étroite et le passage simultané des piétons et des véhicules est particulièrement difficile. Elle se prête bien à la mise en place de ce dispositif car elle est à sens unique et bordée par peu de riverains.

Par ailleurs, dans le cadre de la **semaine de la mobilité** en septembre 2019, plusieurs communes wallonnes (Braine-le-Comte, Seneffe, Walcourt, Couvin...) ont testé durant une courte période ce concept de rue scolaire.

Un site web est à la disposition des communes et des écoles et leur fournit de multiples informations et outils : www.paraatvoordeschoolstraat.be.

3.4. Transports en commun

3.4.1. Optimisation des cheminements doux autour des principaux arrêts de bus

Indépendamment de la fréquence de passage des bus, il est essentiel que les arrêts et les itinéraires piétons pour les rejoindre soient continus et offre confort et sécurité à l'utilisateur. Dans un premier temps, une priorité doit être portée aux arrêts de bus les plus fréquentés qui sont les arrêts « *Institut* » et « *Cora N81* » à Differt, « *Maison communal* » à Messancy, « *Centre* » à Hondelange et « *Eglise* » à Sélange.

Des analyses spécifiques aux piétons ont été réalisées dans le centre de Messancy et aux abords du Cora et l'Institut Cardijn Lorraine à Differt incluant la réflexion d'accessibilité des arrêts de transports en commun.

[Voir 2. Actions par zones géographiques](#)

[Voir 3.1. Mobilité piétonne](#)

Arrêt « Centre » à Hondelange

L'analyse des infrastructures piétonnes du village d'Hondelange met en évidence la présence de trottoirs sur les principaux axes de circulation (parfois étroits) et les liaisons scolaires alors que les voiries locales en sont majoritairement dépourvues. Certaines poches résidentielles sont localisées à plus de 300 m d'un arrêt de bus. Sur base de cette analyse, il est recommandé d'assurer la continuité piétonne entre la rue Saint-Nicolas et la rue des Blés d'Or (n°1) et d'améliorer la qualité du trottoir sur la rue de la Biff (n°2). Certaines intersections mériteraient d'être améliorées en réduisant l'emprise des voies de circulation au profit des piétons et en ajoutant des traversées sécurisées (A, B et C). Etant donné le caractère local des autres voiries et l'étroitesse de ces dernières, il n'est pas jugé utile d'y prévoir des aménagements piétons sauf en cas d'insécurité sur certains tronçons.

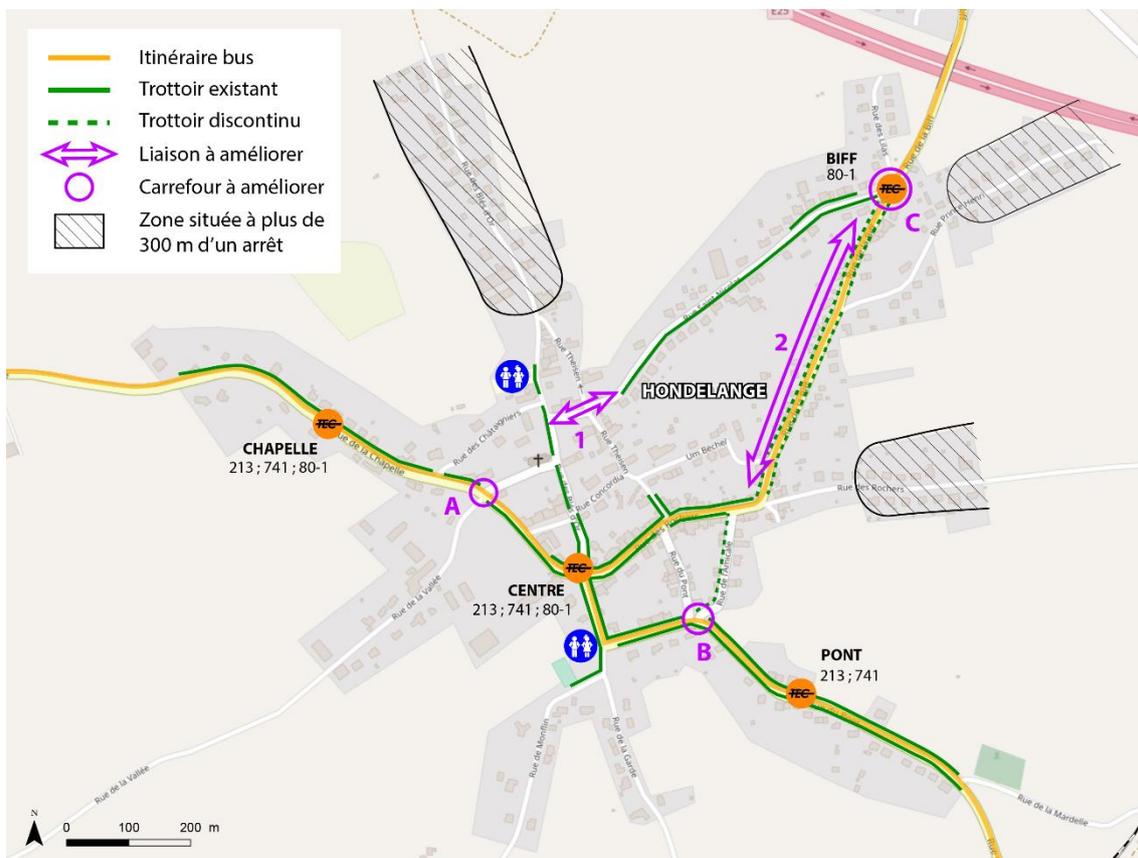


Figure 128 : Accessibilité piétonne des arrêts de bus du village d'Hondelange (source : Openstreetmap)

3.4.2. Proposition d'aménagement en matière d'intermodalité au principaux arrêts de transports en commun

Sur le territoire communal, les 3 principaux arrêts de transports en commun devant faire l'objet d'une réflexion en matière d'intermodalité sont la gare de Messancy et les arrêts de bus « Maison communale » à Messancy et « Cora N81 » à Turpange.

Pour rejoindre ces gares, 4 moyens de transports différents peuvent être utilisés :

- Pour les **piétons**, il est indispensable d'assurer le confort et la sécurité de leur cheminement dans un rayon de l'ordre du kilomètre
- Pour les **cyclistes**, il est indispensable d'assurer le confort et la sécurité de leur cheminement depuis les villages situés dans un rayon de 5 km ;
- Pour les usagers du **bus**, la bonne complémentarité des horaires et la proximité et l'aménagement de l'arrêt sont des critères déterminants ;
- Pour les **automobilistes**, l'offre en stationnement doit être adaptée à la demande (le diagnostic n'a pas mis de problème de capacité au droit de ces arrêts).

3.4.3. Promotion des transports publics

La promotion des transports publics s'inscrit dans une recommandation plus générale de développer la communication autour de la mobilité.

Voir 3.7 Communication et gouvernance

La réalisation d'une campagne de promotion nécessite premièrement, la définition des contenus à partager et deuxièmement, les modes de diffusion de ces informations :

- Les **contenus** : plan du réseau, horaires, tarifs, zone de stationnement, comparatifs des temps de parcours, personnes de contact pour les questions,
- Les modes de diffusion : site Internet, page Facebook de la commune, journal communal, affiche à l'administration communale et au CPAS, accueil des nouveaux habitants, panneau à hauteur des arrêts...

Outres les modes de diffusion classique, il est intéressant de partager ces informations lors d'événements spécifiques en lien avec la mobilité (semaine de la mobilité).

3.5. Services à la mobilité

3.5.1. Sensibiliser aux mobilités alternatives (covoiturage, Taxi social et partage de véhicules entres particuliers)

Généralités

Au regard des objectifs de vision régionale en matière de mobilité à l'horizon 2030 en matière de report modal, il est évident que des solutions alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle doivent être mises en place et/ou renforcées. Il est évident que sur des territoires plus ruraux, les alternatives sont plus limitées qu'en zones urbaines. Il est néanmoins essentiel de communiquer sur ces alternatives que sont :

- L'utilisation de transports en commun : l'offre et localisation des arrêts (et notamment des gares) sont des critères déterminants ;
- L'utilisation du vélo et de la marche à pied ;
- Le covoiturage (voir point 3.5.2 ci-après) ;
- Le partage de véhicules entre particuliers ;
- Les solutions de transports à la demande (taxi social).

*Le SPW a mis sur pied une Centrale Régionale de Mobilité dont l'objectif est de chapeauter des **centrales locales de mobilité** qui se mettent progressivement en place dans les différentes provinces (pas encore présent sur Messancy). Leurs tâches principales sont de fournir des renseignements sur l'offre en transport et d'organiser des transports à la demande avec l'appui de la commune et de bénévoles.*

Exemple : <http://www.mobilisud.be/>

Focus l'autopartage entre particulier

Dans une commune semi-rurale telle que Messancy et partant du constat d'une voiture particulière passe en moyenne 95% du temps en stationnement, il est essentiel de prendre des mesures pour optimiser son utilisation et répondre aux défis suivants :

- réduire les dépenses des ménages ;
- donner un accès occasionnel à l'automobile aux ménages précaires ;
- agir en complémentarité de la marche, du vélo et du transport public ;
- faciliter les déplacements vers des zones peu accessibles en transport public ;
- optimiser et réduire les coûts des flottes d'entreprise ;
- réduire les espaces de stationnement en voirie.

*L'arrivée de **nouveaux acteurs** constitue une **opportunité** pour les personnes isolées et la promotion de ces plateformes doit faire partie intégrante de la stratégie de mobilité.*

Quelques acteurs...



WIBEE

Plateforme de partage de voitures entre voisins / connaissances. Partenariat avec certains constructeurs. Pose d'un boîtier sur une voiture maintenant possible



CARAMIGO

Plateforme belge pour louer sa voiture à des particuliers pour quelques heures ou quelques jours (Assurance et assistance compris)



COZYCAR

Plateforme belge mise en service par l'asbl Taxistop qui accompagne les particuliers dans l'organisation de groupes d'autopartage (conseil, assurance, etc.).

3.5.2. Promotion et développement du covoiturage

Le territoire de Messancy compte une zone de co-voiturage le long de son axe routier principale (N81) sur le parking du complexe commercial du Cora. Etant donné son relatif éloignement par rapport à la voirie, il est indispensable d'améliorer la **visibilité** de cette zone depuis la N81 et de la promouvoir par une **communication** ciblée dans la journal local, sur le site Internet, les réseaux sociaux.... afin de faire connaître les avantages d'une telle pratique. Par ailleurs, l'utilisation de plateformes telles que Carpool.be et encore Blablacar peut contribuer au développement de la pratique du covoiturage.

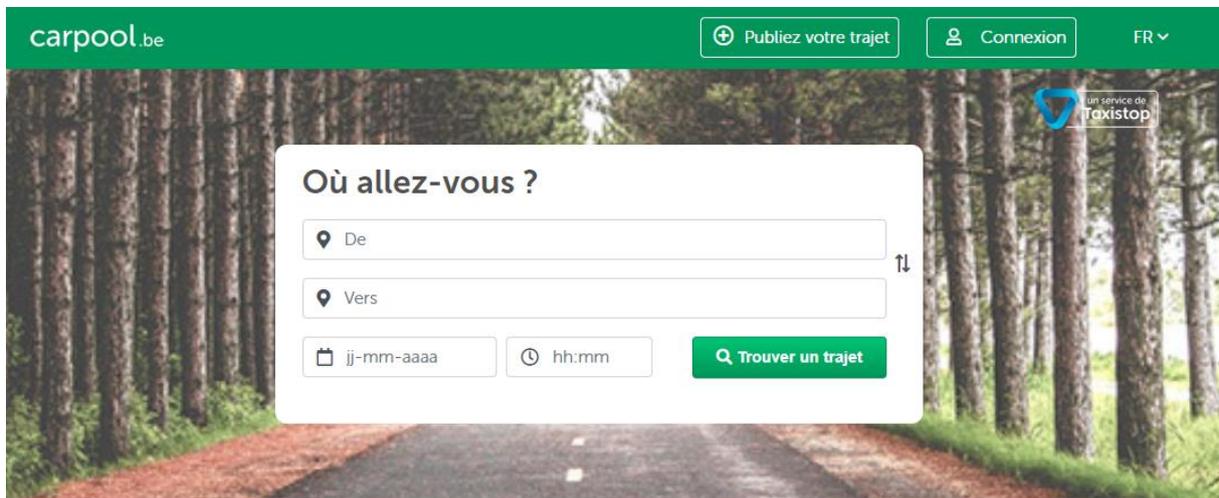


Figure 130 : Interface web de la plateforme Carpool.be

3.6. Réseau routier

3.6.1. Hiérarchisation du réseau routier et validation du régime des vitesses

A. Contexte

Le régime de vitesse actuel présente une configuration conforme au code de la route, à savoir 30 km/h aux abords d'écoles, 50 km/h en agglomération, 70 km/h à l'approche des giratoires sur la N81 et sur la partie nord de la N883 et 90 km/h hors agglomération. Or, il a été mis en évidence que les vitesses autorisées n'étaient pas toujours en adéquation avec le contexte et avec les objectifs poursuivis en matière d'apaisement de la circulation et de hiérarchisation du réseau.

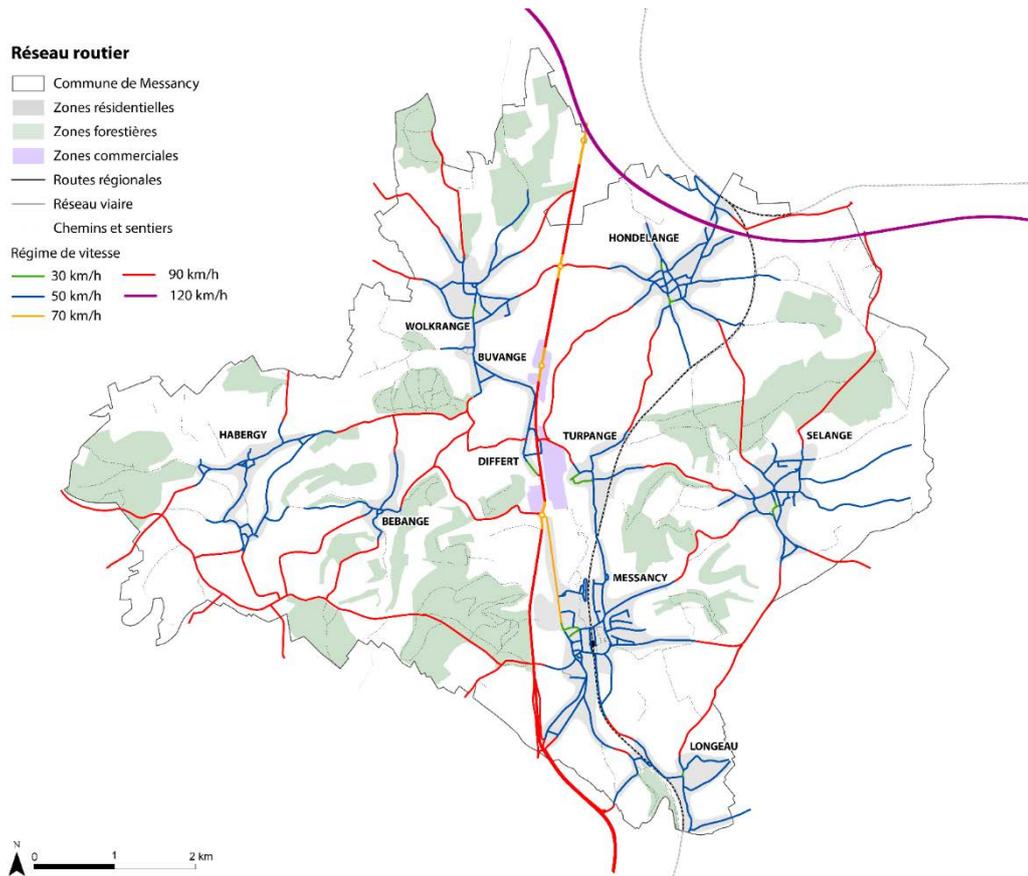


Figure 131 : Régimes de vitesse en situation existante (source : Openstreetmap et ICEDD)

Objectif : proposer des modifications ponctuelles du régime de vitesse dans le but de coller au mieux au contexte et à pallier certaines incohérences

B. Propositions

B.1. Adaptations ponctuelles

Dans le but de sécuriser les déplacements cyclables le long de la voirie d'accès aux villages de Wolkrange et d'Hondelange depuis la N81 et d'ainsi créer une zone de transition en matière de vitesse, il est proposé de limiter à 70 km/h la rue Sainte-Croix et la rue de la Chapelle dans leur portion hors agglomération.

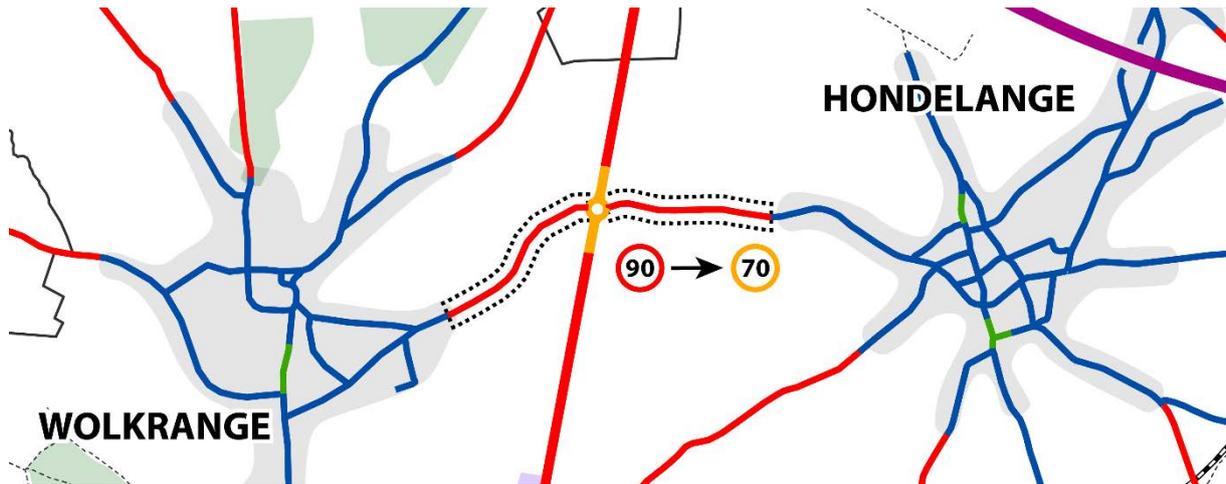


Figure 132 : Proposition d'adaptation de la vitesse entre Wolkrange et Hondelange

A Messancy, deux propositions d'adaptation du régime de vitesses sont proposées. La première consiste à mettre à 50 km/h au lieu de 70 km/h la N883 depuis le giratoire de la N81 jusqu'au centre de Messancy dans le but de créer une zone de transition vers le centre dans un contexte déjà bâti. La mise en zone 30 du centre est la seconde proposition dont l'objectif est de proposer un contexte apaisé favorable aux déplacements doux.

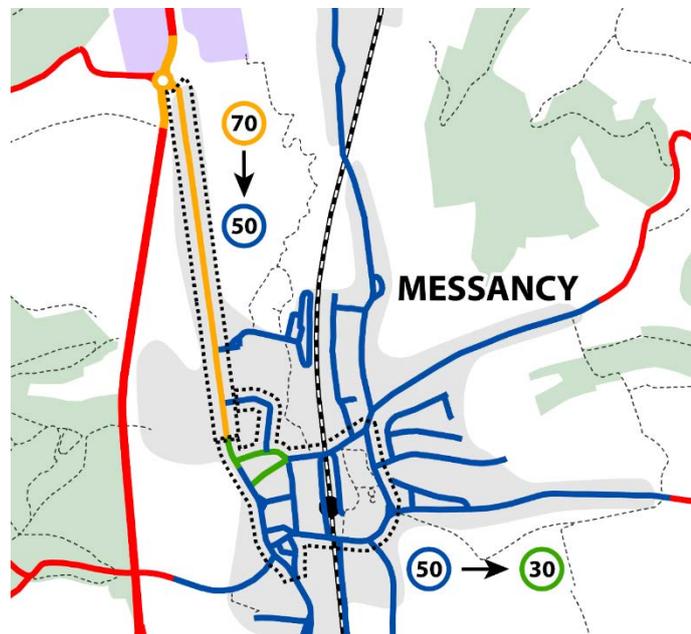


Figure 133 : Proposition d'adaptation de la vitesse à Messancy

Actuellement la vitesse autorisée sur la rue de la Ferme (accès au Cora) est de 90 km/h. Afin de répondre aux enjeux des modes doux et d'assurer une cohérence avec la limite d'agglomération de Turpange, il est proposé de mettre ces voiries à 70 km/h, voire à 50 km/h.

Entre Longeau et Messancy, il est proposé de mettre en zone 70 km/h, voire à 50 km/h les courts tronçons « hors agglomération » dans le but de faciliter la lisibilité et de favoriser les modes doux. A l'est de Longeau, l'entrée dans l'agglomération s'effectue par 2 voiries distinctes (incohérence lié à la limite communale. Il est dès lors recommandé de déplacer cette entrée sur la rue du Calvaire (territoire d'Aubange).

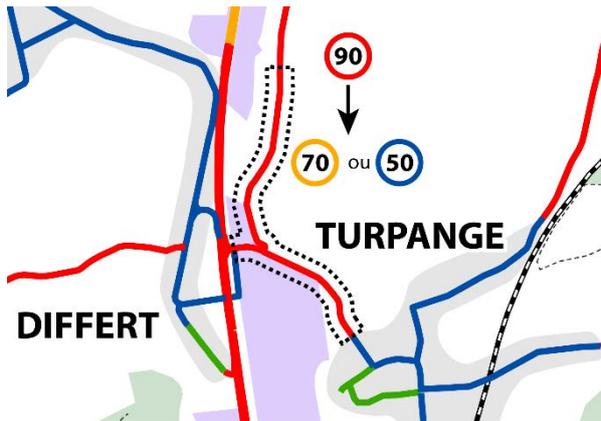


Figure 134 : Proposition d'adaptation de la vitesse à Turpange

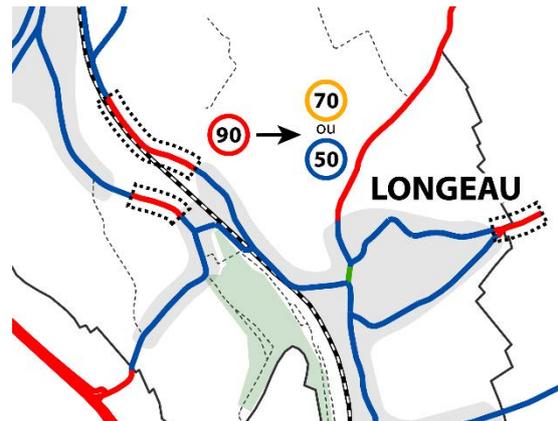
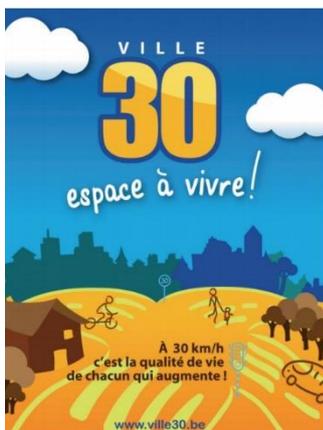


Figure 135 : Proposition d'adaptation de la vitesse à Longeau

B.2. Village 30 km/h



Dans le but de répondre aux préoccupations de la commune en matière de sécurité dans les lieux de vie et sur certains axes problématiques, il est proposé à la commune d'envisager la mise en place du concept de « Village 30 » consistant à mettre l'ensemble d'une agglomération en zone 30, à l'exception des axes routiers où la fonction de transit automobile domine. Ce concept qui fournit un juste équilibre en la vie locale et la fonction circulatoire connaît de plus en plus de mise en place en Belgique : Bruxelles, Mons, Namur, Ath, Marche-en-Famenne...

La mise en zone 30 d'un village ne consiste pas simplement à poser des panneaux de limitation de la vitesse. Des mesures d'accompagnement sont indispensables : gestion des entrées de village, communication, contrôle et verbalisation...

A l'instar de ce qui est proposé dans le centre de Messancy, il est recommandé à la commune d'envisager la mise en zone 30 des cœurs de villages. Cette démarche doit faire l'objet d'une communication et concertation avec la population des villages concernés. L'application du concept « village 30 » vient renforcer l'importance des modes doux et la crédibilité du réseau cyclable.

3.6.2. Aménagement des entrées de villages

A. Contexte

La nécessité d'aménager les entrées de village émane du constat de pratique excessive de la vitesse sur certains axes structurants en agglomération et du fait que les entrées de village sont actuellement peu marquées. Par ailleurs, les dispositifs ralentisseurs existants n'assurent pas leur rôle car trop peu contraignant.

B. Propositions

Sur base de la configuration du réseau, le Schéma de Développement Communal a fixé un niveau de priorité (prioritaire et secondaire). Pour les deux niveaux de priorité, des grands principes d'aménagement ont été proposés, ils sont décrits ci-après. A noter que l'aménagement précis de chaque entrée devra être conçu en tenant compte des particularités de l'entrée (configuration du carrefour, itinéraires cyclables, itinéraires bus, proximité école...) et des infrastructures déjà existantes.

De manière générale, pour les voiries à grand gabarit et à vitesse élevée des dispositifs modifiants le tracé de la route (type dévoiements, rétrécissements et ilots) sont à privilégier alors qu'il est préférable de placer des dispositifs surélevés ralentisseurs de trafic (type coussins berlinois ou plateaux) sur des voiries à moyen voire faible gabarit et à vitesse modérée.

Le tableau suivant reprend les propositions d'aménagement pour les entrée prioritaires.

Tableau 29 : Proposition d'aménagement des entrées prioritaires

Entrée de village	Situation existante	Proposition d'aménagement
* Bébange Rue du Panorama	Panneau d'agglomération	Rétrécissement de la voie et ajout d'un ralentisseur de vitesse (coussin berlinois ou revêtement différencié en voirie)
Habergy Rue de Rachecourt	Panneau d'agglomération + bac à fleurs suspendu	Réduction du gabarit de la voirie, plantations de haies de part et d'autre et changement de revêtement de sol (asphalte de couleur par exemple). Dispositifs à placer à proximité des bâtiments agricoles aux sorties de village.
Hondelange Rue de la Chapelle	Panneau d'agglomération + bac à fleurs suspendu + bandes en pavés béton avant l'entrée en agglomération (en mauvais état).	Rétrécissement de la voie et ajout d'un ralentisseur de vitesse (coussin berlinois ou revêtement différencié en voirie) avant l'entrée du village.
Hondelange Rue du Pont	Panneau d'agglomération + bac à fleurs suspendu	Redéfinition du carrefour avec la rue de la Mardelle (devant le cimetière) afin de créer une entrée de village significative.
Messancy Rue Bellevue	Panneau d'agglomération + bac à fleurs suspendu à la sortie du passage à niveaux	Réaménagement de la voirie (changement de matériaux de sol), rétrécissement et plantations.
Messancy Rue du Luxembourg	Panneau d'agglomération + bac à fleurs suspendu + rétrécissement bi-latéral avec plantations et coussins berlinois	/
Messancy Avenue de Longwy	Carrefour avec la rue de la Clinique et la rue d'Aubange + passage piéton	Réaménagement du carrefour (changement de matériaux de sol, plateau) + dispositifs ralentisseurs depuis le tronçon sud de la voirie
Sélangé Rue de Kirchberg	Panneau d'agglomération + bac à fleurs suspendus, voie de faible gabarit.	Dispositif de réduction de vitesse (coussin berlinois, changement de matériaux de sol).
Sélangé Rue des Quatre Vents	Panneau d'agglomération + bac à fleurs suspendu au niveau du bâtiment agricole	Rétrécissement de la voie et ajout d'un ralentisseur de vitesse (coussin berlinois ou revêtement différencié en voirie) avant l'entrée du village.
Sélangé rue du Bois	Panneau d'agglomération + bac à fleurs suspendu + rétrécissement + 2 coussins berlinois	/

Turpange Rue de la Ferme	Panneau d'agglomération + bac à fleurs + coussins berlinois à l'entrée de l'agglomération	
Wolkrange Rue de Sesselich	Panneau d'agglomération carrefour (petit gabarit) formé avec la rue d'Arlon.	Redéfinition du carrefour par un changement de matériaux.
Wolkrange rue de l'Ermitte	Panneau d'agglomération + bac à fleurs suspendu. Voie à faible gabarit. Panneau avertisseur de vitesse situé à proximité.	Dispositif de réduction de vitesse (coussin berlinois, changement de matériaux de sol).

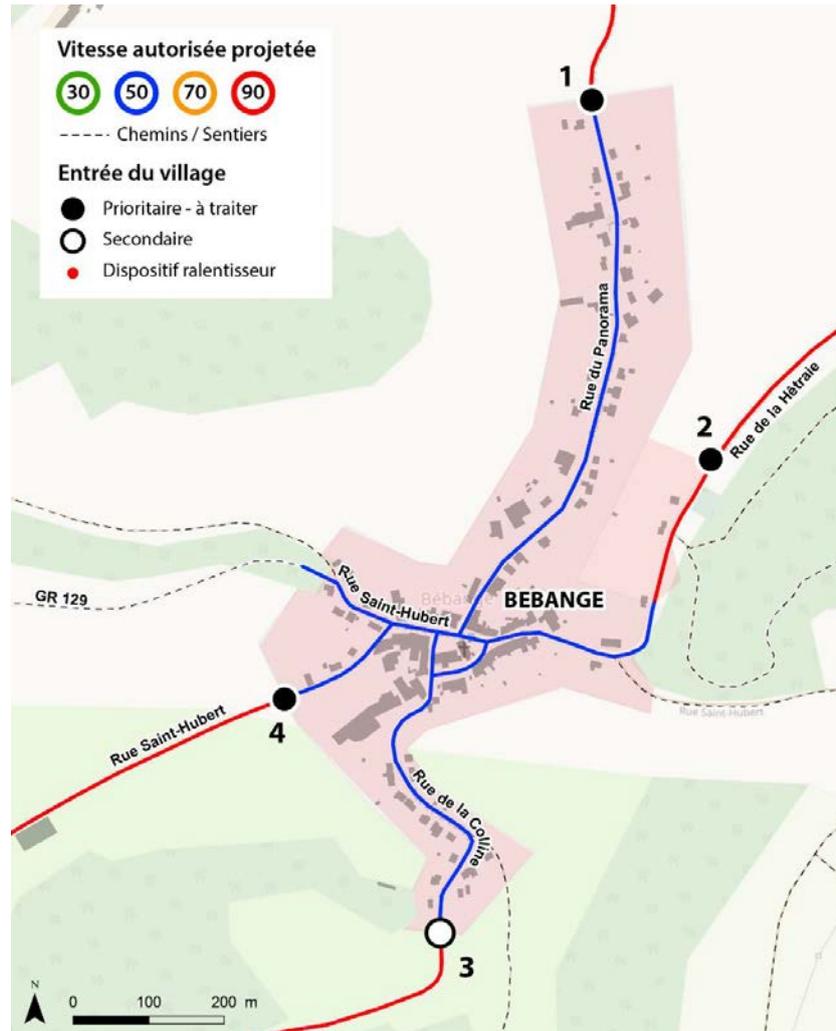


Figure 136 : Entrées du village de Bébange (source : Openstreetmap)



Photo 115 : Entrées de village à Bébange (source : ICEDD 2019)



Figure 137 : Entrées des villages d'Habergy et de Guelff (source : Openstreetmap)

1



Source : ICEDD 2018

2



Source : ICEDD 2018

3



Source : SPW-Orthophotoplan 2018

4



Source : ICEDD 2019

Photo 116 : Entrées des villages d'Habergy et Guelff (sources : ICEDD 2018-2019 et SPW)



Figure 138 : Entrées du village d'Hondelange (source : Openstreetmap)



Photo 117 : Entrées de village d'Hondelange (source : ICEDD 2019, SPW et Google)

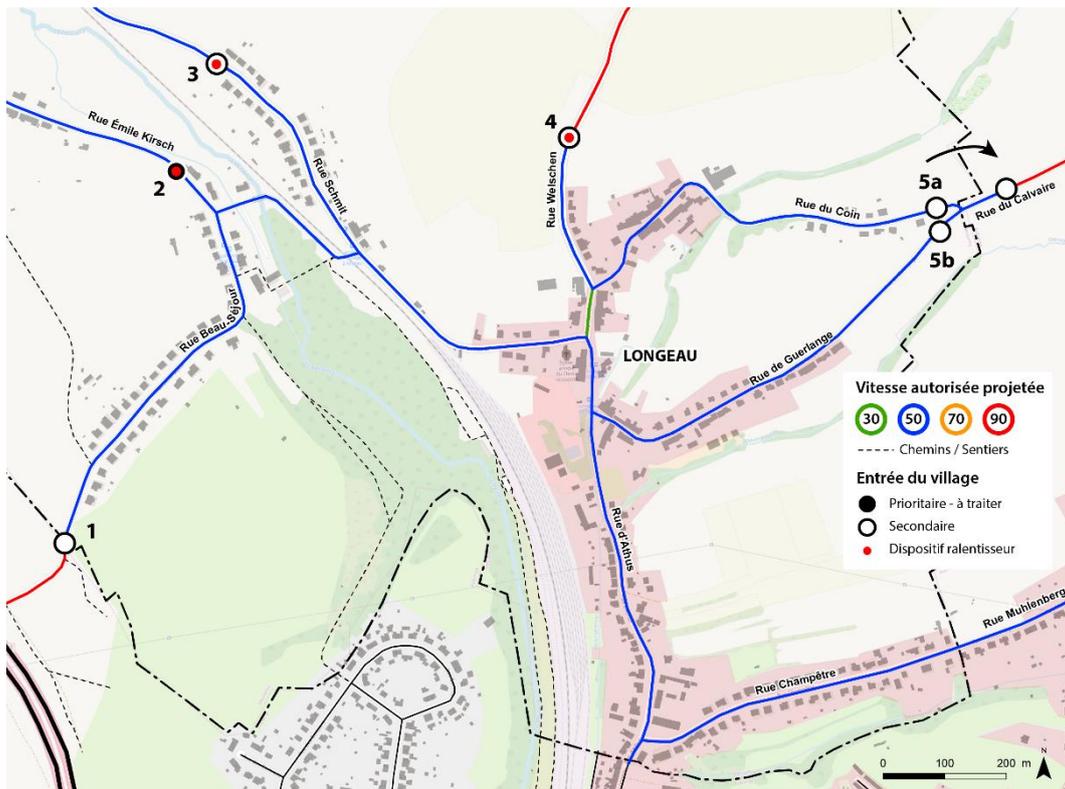


Figure 139 : Entrées du village de Longeau (source : Openstreetmap)

1



Source : ICEDD 2018

2



Source : ICEDD 2018

3



Source : Google 2019

4



Source : Google 2019

5b



Source : ICEDD 2019

5a

Photo 118 : Entrées du village de Longeau (source : ICEDD 2018-2019 et Google)

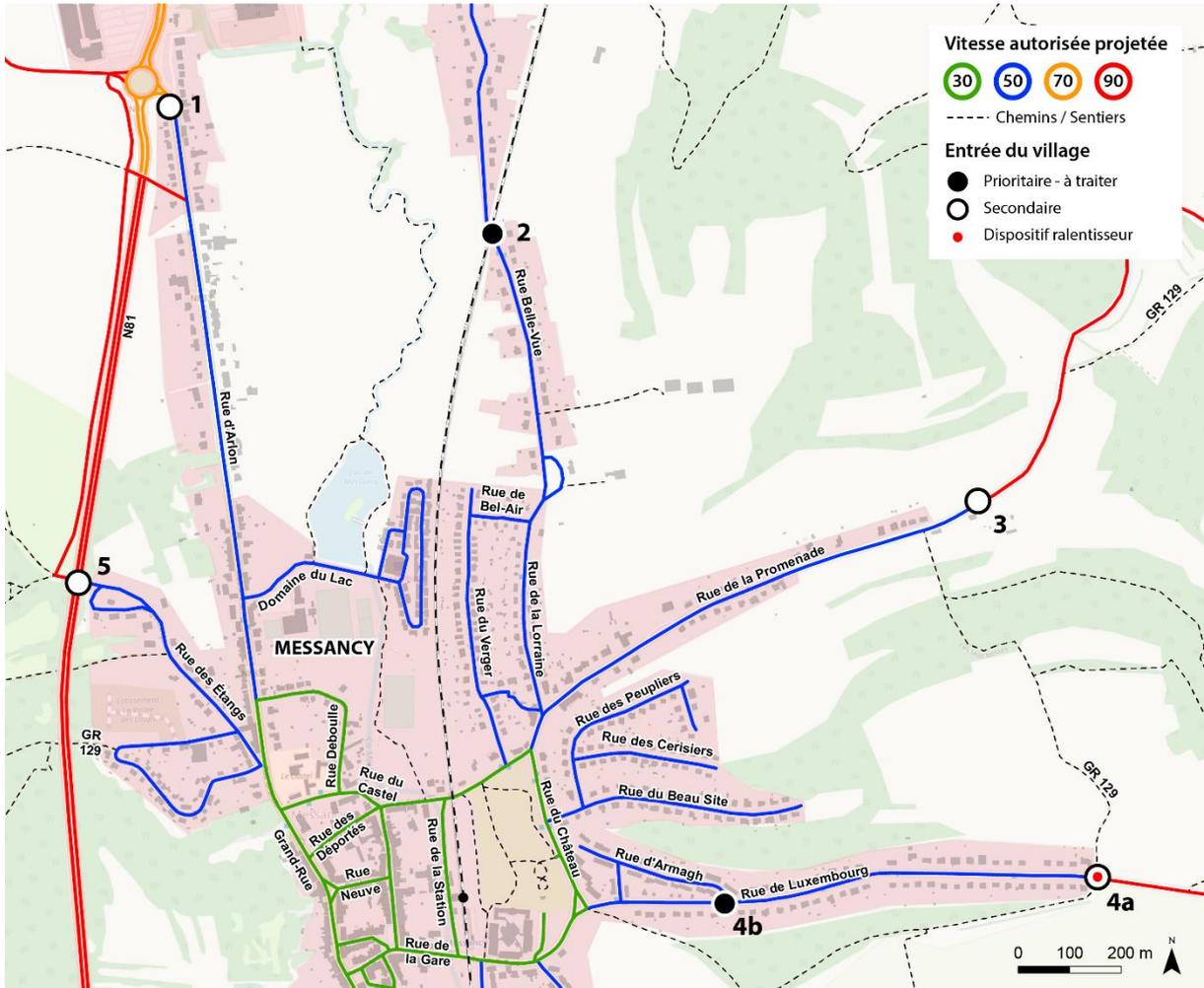


Figure 140 : Entrées du village de Messancy – partie nord (source : Openstreetmap)

1



Source : Google 2019

2



Source : Google 2019



Photo 119 : Entrées du village de Messancy – partie nord (sources : ICEDD 2018 et Google)

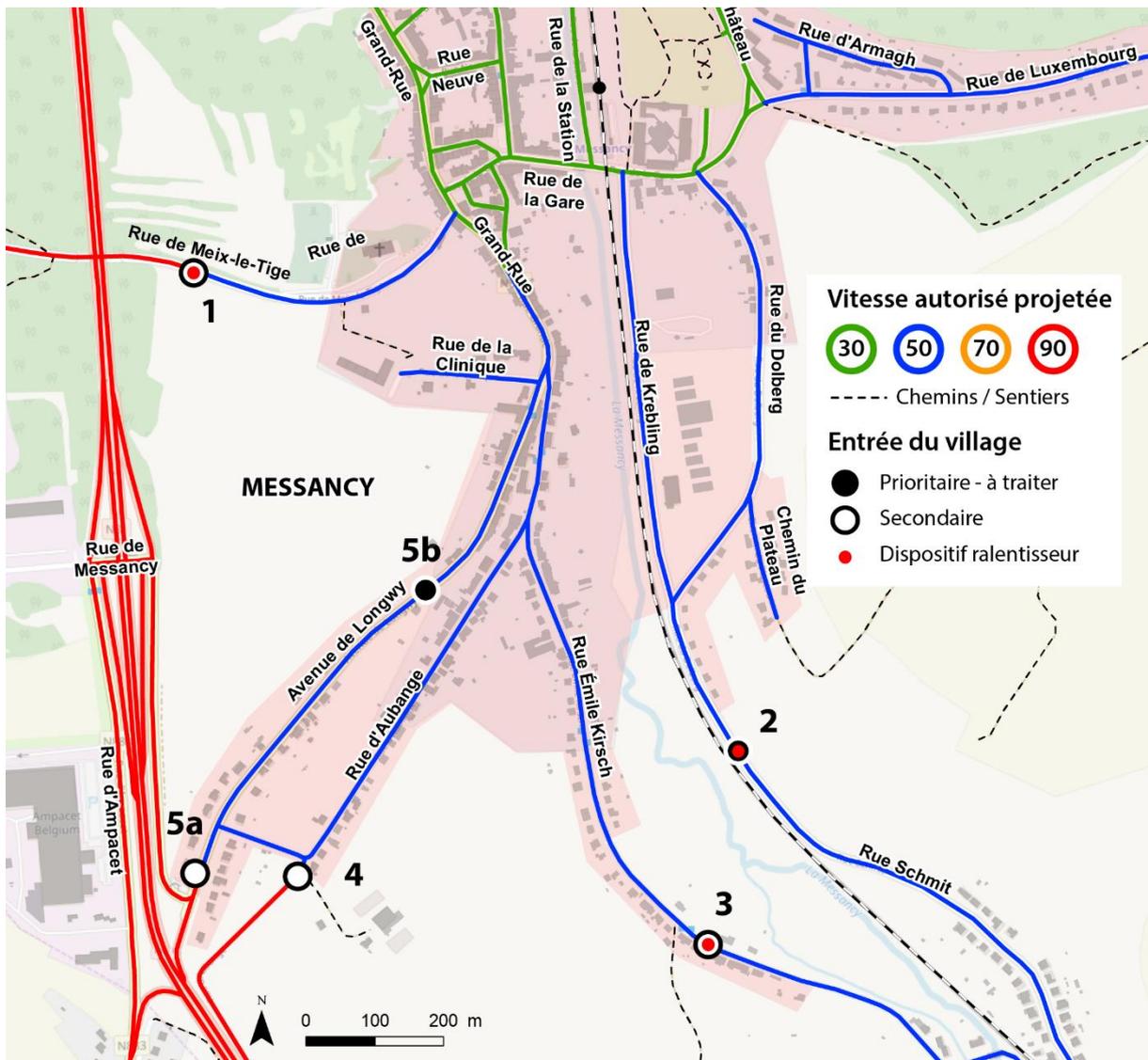


Figure 141 : Entrées du village de Messancy – partie sud (source : Openstreetmap)

1



Source : ICEDD 2019

2



Source : Google 2019

3



Source : ICEDD 2019

4



Source : Google 2009

5a



Source : Google 2019

5b



Source : Google 2019

Photo 120 : Entrées du village de Messancy – partie sud (sources : ICEDD 2019 et Google)

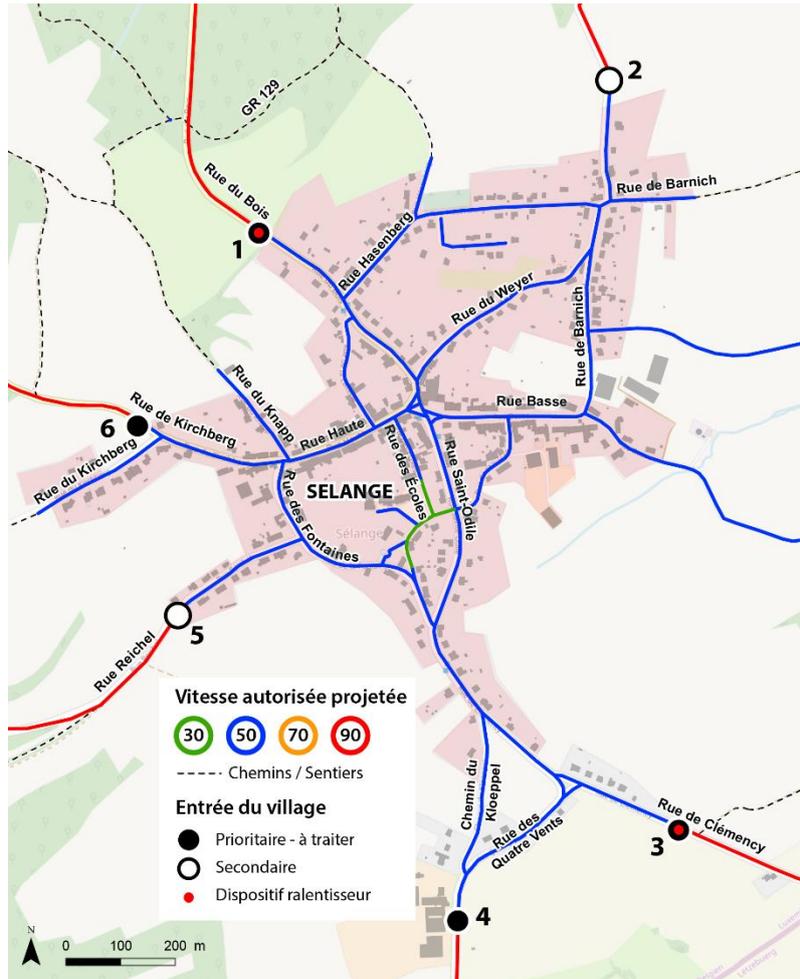


Figure 142 : Entrées du village de Sélange (source : Openstreetmap)

1



Source : ICEDD 2019

2



Source : ICEDD 2019

3



Source : ICEDD 2019

4



Source : ICEDD 2019

5



Source : Google 2010

6



Source : ICEDD 2019

Photo 121 : Entrées du village de Sélange (source : ICEDD 2019 et Google)

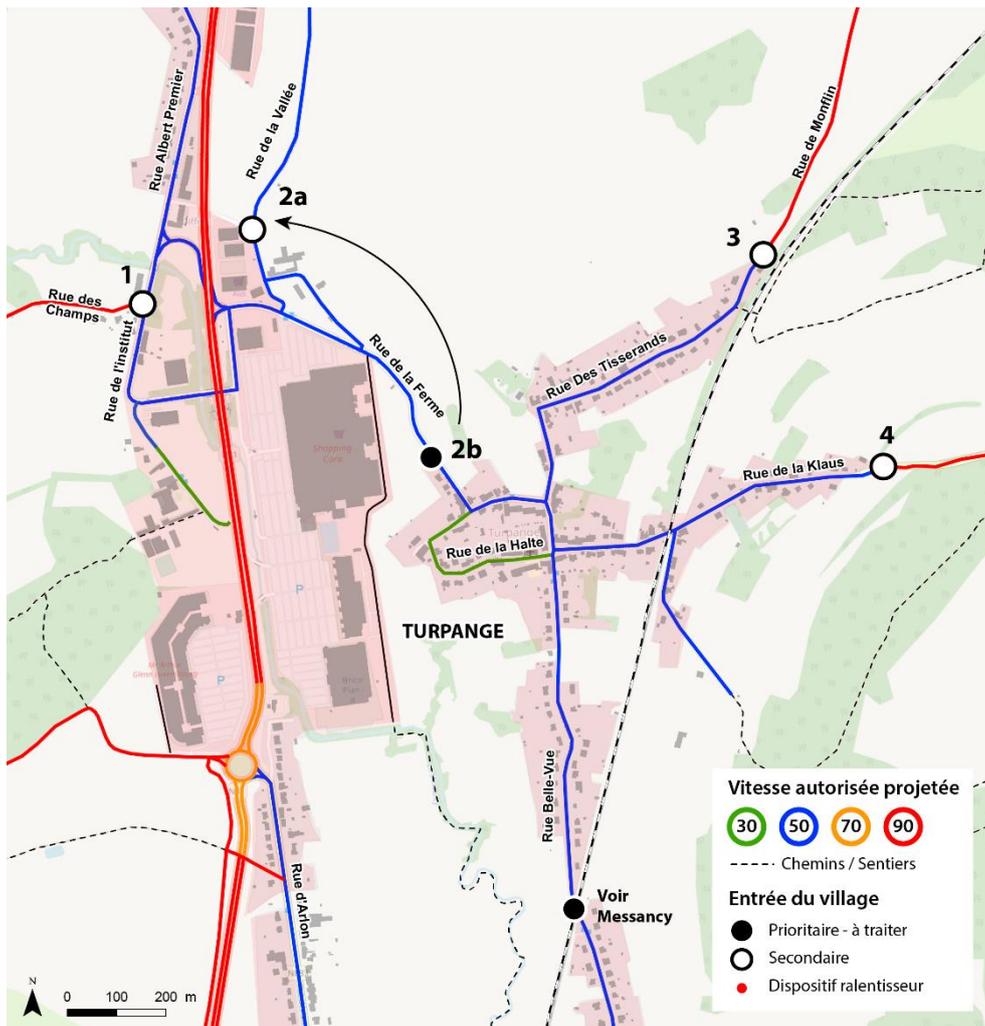


Figure 143 : Entrées du village de Turpange (source : Openstreetmap)

1



Source : ICEDD 2019

2a



Source : Google 2010

2b



Source : ICEDD 2019

3



Source : Google 2010

4



Source : ICEDD 2019

Photo 122 : Entrées du village de Turpange (sources : ICEDD 2019 et Google)



Figure 144 : Entrées des villages de Wolkrange et Buvange (source : Openstreetmap)

1



2



3



Source : Google 2019



Source : ICEDD 2018-2019

4

5



Source : ICEDD 2019



Source : ICEDD 2018

6

Photo 123 : Entrées des villages de Wolkrange et Buvange (sources : ICEDD 2018-2019 et Google)

3.6.3. Sécurisation des axes et des carrefours problématiques

Outre les réflexions menées dans le centre de Messancy, plusieurs carrefours et axes problématiques ont été identifiés et ont fait l'objet d'une analyse et d'esquisses d'aménagement.

A. Carrefour « Meix-le-Tige / Grand-Rue / Gare » à Messancy

Les aspects de sécurisation de ce carrefour ont été abordés dans l'analyse du centre de Messancy.

Voir 2.1 Infrastructures piétonnes et gestion du stationnement dans le centre de Messancy

B. Carrefour « Luxembourg – Château » à Messancy

Au niveau du carrefour formé par la rue du Luxembourg et la rue du Château, la rue du château se divise en 2 voies à double sens. De par sa configuration, ce carrefour présente une importante emprise au sol peu favorable aux piétons et jouit d'une mauvaise visibilité. Les trottoirs sont étroits et discontinus.



Photo 124 : Carrefour « Luxembourg – Château » (Source : Google 2019 et SPW)

Deux aménagements distincts sont proposés. Le **premier aménagement**, qui répond davantage à la problématique de la sécurité, consiste à fusionner les deux branches en une seule voirie qui croise la rue du Luxembourg selon un angle perpendiculaire. Cette option permet de récupérer de l'espace public en lien avec la liaison piétonne et le parc du Château. Le **second aménagement** consiste à maintenir l'emprise actuelle en mettant à sens unique les deux voies de la rue du Château.



Figure 145 : Proposition d'aménagement du carrefour « Luxembourg – Château » à Messancy

C. Traversée d'Habergy (N870)

C.1. Contexte

La traversée d'Habergy s'effectue via la rue de Rachecourt (voirie régionale N870), voirie prioritaire empruntée par les bus dont le gabarit est en adéquation par rapport à la typologie du village (habitations en recul = anciens usoirs). On note la présence d'un côté de la voie d'un trottoir en asphalte en bon état mais parfois étroit. Le tracé de la voirie est sinueux et les vitesses pratiquées sont excessives. Aucun dispositif ralentisseur n'est répertorié.

Objectif : aménager la traversée d'Habergy afin de réduire les vitesses pratiquées et assurer la sécurité des modes actifs.

C.2. Propositions :

Afin sécuriser la traversée d'Habergy, il est proposé de prendre les mesures générales suivantes :

- 🕸 Aménager les entrées de village « ouest » et « nord » ;
- 🕸 Ajouter des dispositifs ralentisseurs sur les tronçons rectilignes (chicane, rétrécissement, coussin berlinois...) ;
- 🕸 Apaiser le cœur de village.

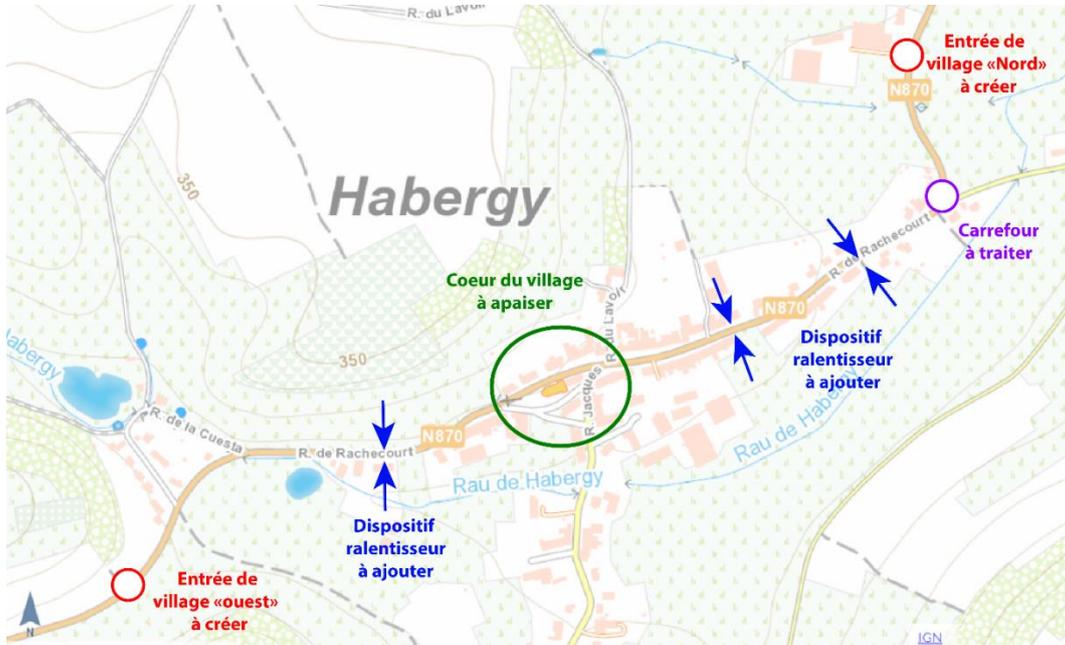


Figure 146 : Sécurisation de la traversée d'Habergy (source : IGN)

Entrée de village

Au niveau des entrées « Ouest » et « Nord », il est proposé de marquer l'entrée par le placement d'un revêtement coloré au sol et l'ajout de plantation qui réduiront la perception visuelle des conducteurs et les inciteront à ralentir.

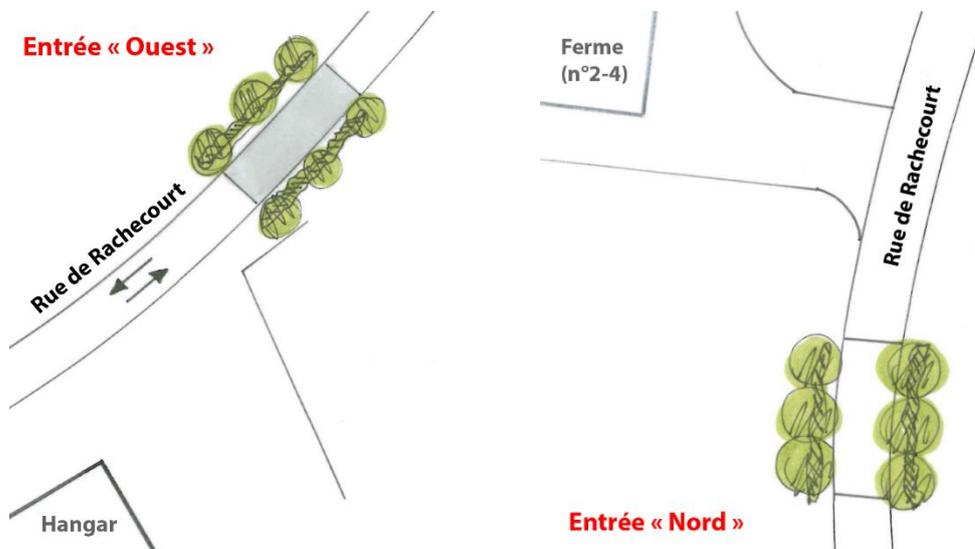


Figure 147 : Proposition d'aménagement des entrées de village

Cœur de village

Concernant le cœur de village, il est proposé de créer un plateau sur la rue de Rachecourt, entre les n°96 et 114 (extrémités de la rue Jacques), d'ajouter des traversées piétonnes et de matérialiser les emplacements de stationnement pour induire un effet de chicane visant à agir sur la vitesse. La seconde proposition intègre la rue Jacques dans l'aménagement global.

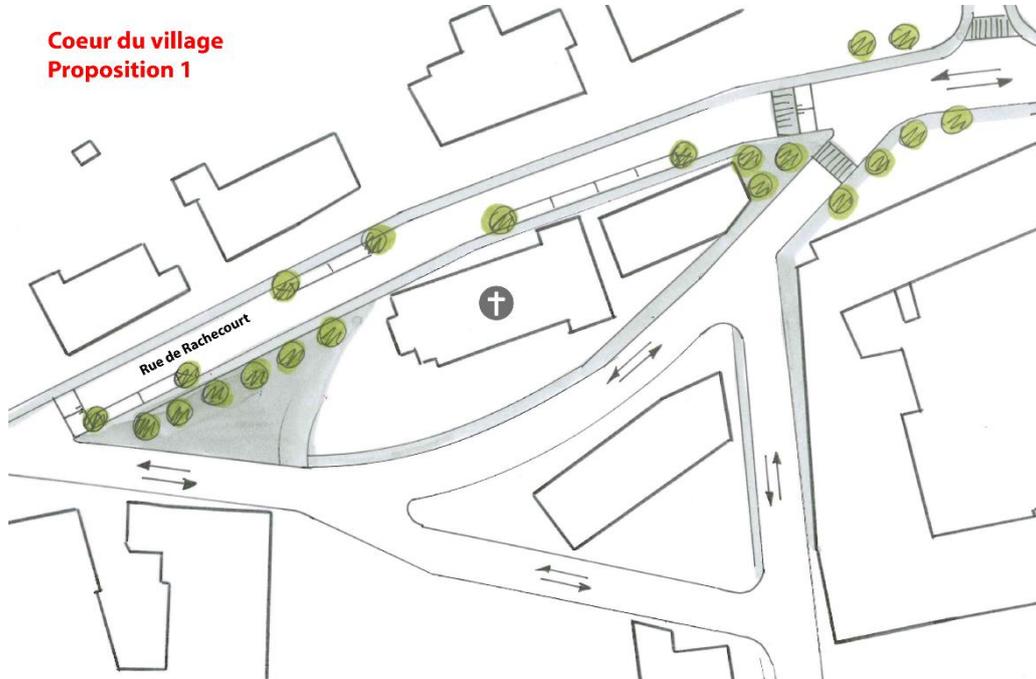


Figure 148 : Proposition d'aménagement n°1 de la traversée du cœur d'Habergy



Figure 149 : Proposition d'aménagement n°2 de la traversée du cœur d'Habergy

Carrefour « Rachecourt – Scierie »

En raison de son importante emprise au sol, la carrefour est particulièrement dangereux car les vitesses pratiquées y sont élevées. Pour limiter les vitesses et trajectoires inappropriées, un aménagement temporaire réduisant son emprise a été placé (marquage au sol et plot rouge et blanc).



Photo 125 : Carrefour « Rachecourt – Scierie » (ICEDD 2019)

Ces mesures sont néanmoins jugées insuffisantes pour assurer la sécurité des usagers de la route. Il est dès lors proposé de réduire l’emprise du carrefour par la création d’îlots arborés de manière à obtenir un croisement le plus perpendiculaire possible.



Figure 150 : Proposition d’aménagement du carrefour « Rachecourt – Scierie »

D. Carrefour « Rachecourt – Ronces – Haut » à Habergy

En raison des vitesses pratiquées d’une part et du manque de visibilité d’autre part, ce croisement est particulièrement dangereux et accidentogène. Deux solutions ont été envisagées pour sécuriser ce carrefour.

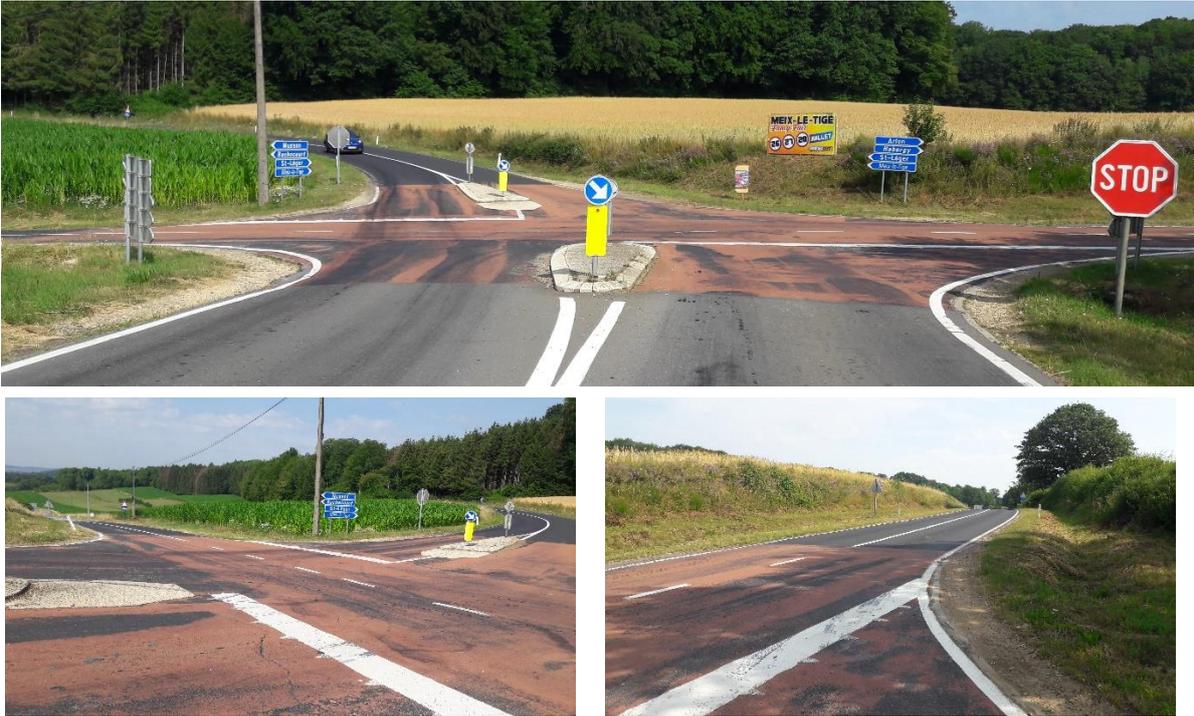


Photo 126 : Carrefour « Rachecourt – Ronces – Haut » (ICEDD 2019)

Une **première proposition** conçue par la SPW et elle consiste à réduire la limitation de vitesse à 70km/h en venant d’Habergy, placer de bandes sonores sur les 4 branches du carrefour, remplacer le cédez-le-passage par un stop et de déplacer les panneaux pour améliorer la visibilité.

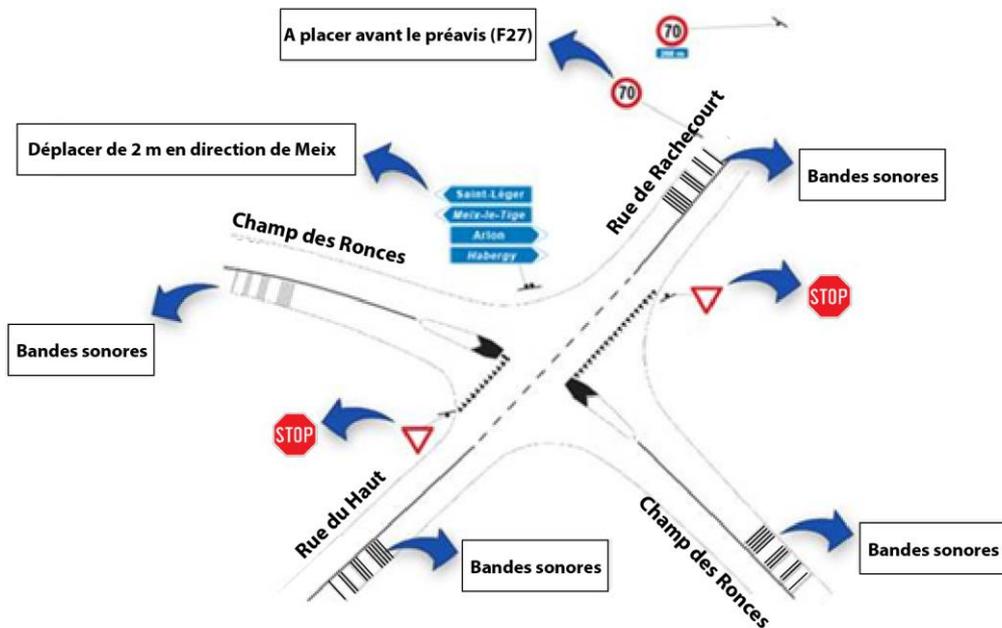


Figure 151 : Carrefour « Rachecourt – Ronces – Haut » - Proposition n°1 (source : SPW, 2020)

La **seconde proposition**, plus onéreuse, consiste à remplacer le carrefour par un giratoire et y ajouter des plantations dans le but de limiter le champ de vision et par conséquent les vitesses.

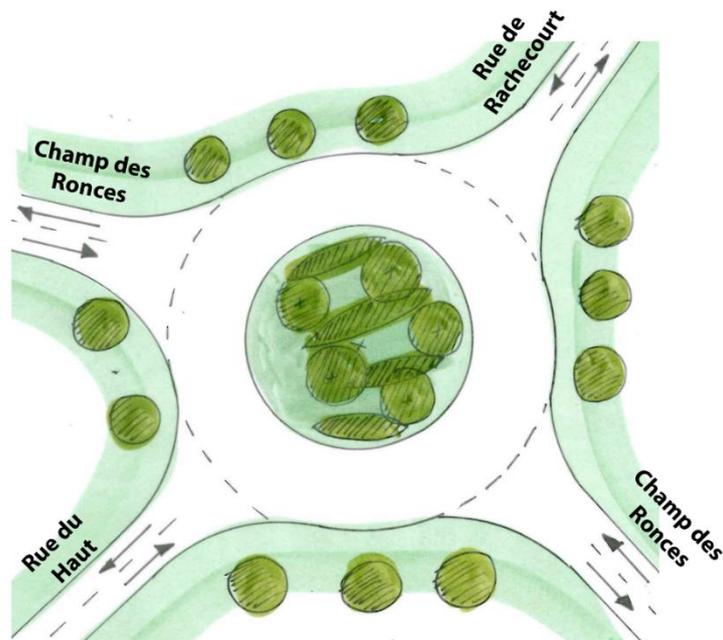


Figure 152 : Carrefour « Rachecourt – Ronces – Haut » - Proposition n°2

E. Echangeur sud « N81 – N883 »

En raison de sa configuration, du nombre de branches / mouvements et des flux de circulation, la marge de manœuvre pour simplifier son fonctionnement et sécuriser les mouvements est assez faible.

En 2008, des analyses ont été menées par le SPW pour aménager un giratoire dans la partie « ouest » de l'échangeur. Cependant, l'espace disponible (contraint par la présence du pont), ne permet pas de créer un giratoire répondant aux normes techniques préconisées par le SPW. Le carrefour pourrait néanmoins être simplifié en supprimant la bretelle d'accès à la N81 en direction du Luxembourg et la création d'un accès via la rue d'Ampacet, 600 m au sud. Par ailleurs, des mesures doivent être prises pour limiter la vitesse des véhicules en provenance du tronçon nord de la N81.

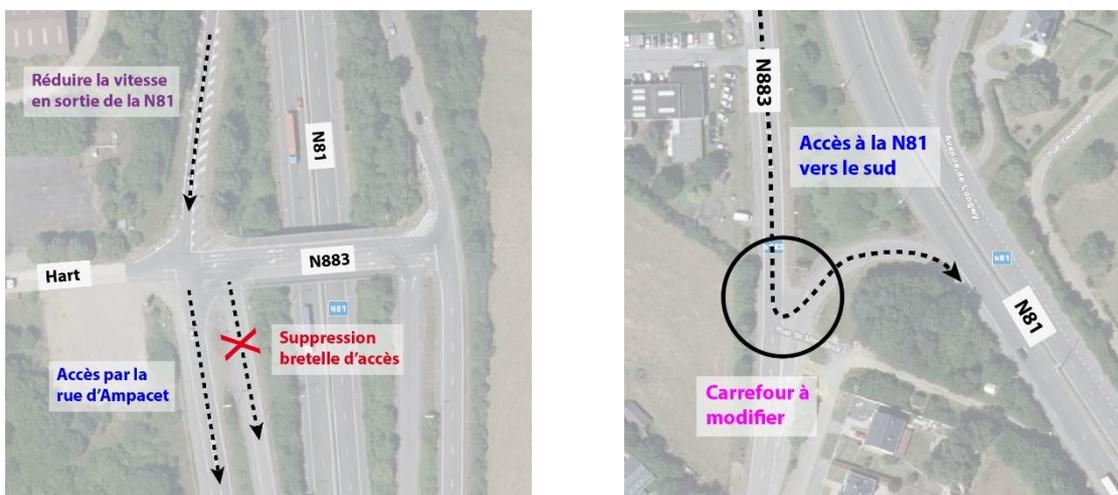


Figure 153 : Propositions de modifications de l'échangeur N81 – N883 (source : SPW)

3.7. Communication

3.7.1. Contexte

En matière de déplacements, les individus ont tendance à privilégier les choses qu'ils connaissent et remettent rarement en question leurs comportements. Un comportement automatique s'observe surtout chez l'individu confronté de manière régulière à une même prise de décision notamment lorsqu'il s'agit de choisir un moyen de transport pour se rendre au travail, à l'école ou pour faire ses achats. Au bout d'un certain temps, la personne s'habitue au transport choisi ainsi qu'à son parcours. Son comportement devient automatique et ne sera pas modifié, à moins qu'un bouleversement soudain ne survienne (changement de profession, mariage, divorce, naissance, décès, ...) ou que les contraintes n'évoluent de façon insupportables (coût du carburant, temps du déplacement, coût ou manque de parking...). Pour modifier les habitudes de mobilité des citoyens, il est nécessaire de les informer et de les sensibiliser sur les alternatives pour se déplacer autrement. Ce processus doit être permanent car la population évolue rapidement et l'offre de transport connaît des modifications régulières et s'enrichit de nouvelles formes de mobilité.

La communication et le marketing en matière de mobilité sont, comparativement à d'autres domaines, sous-développés dans notre société (la publicité automobile étant l'exception).

La promotion d'une mobilité plus durable appelle évidemment le déploiement d'autres moyens, d'autant que nous sommes presque tous habitués à la voiture et qu'il s'agit en quelque sorte de se désintoxiquer. Pour beaucoup, les alternatives à l'autosolisme (covoiturage, transport public, vélo, taxis collectifs) sont des modes à découvrir avant de les choisir et adopter couramment.

La commune peut mener différentes actions pour faire découvrir les alternatives à la voiture et elle peut soutenir/amplifier les actions de la Région et des sociétés de transport.

La communication est indispensable pour accompagner les autres actions mises en œuvre et décrites dans les chapitres précédents afin d'influencer l'évolution des comportements individuels vers une mobilité plus durable. Les actions de communication peuvent être très diverses. Elles seront à mettre en œuvre progressivement. La présence d'une cellule mobilité permet de faire un suivi ou de lancer des initiatives, de rassembler toutes les informations sur la mobilité locale, d'être un contact de référence pour la population, ...

Objectifs : *Optimiser la communication en matière de mobilité en expliquant la politique de mobilité et informant les habitants (toutes tranches d'âge confondues) sur les solutions alternatives à la voiture individuelle.*

3.7.2. Propositions

A. Développer les plans des réseaux

A.1. Généralités

Un individu qui souhaite utiliser tel ou tel moyen de transport doit être en mesure de trouver aisément les informations requises pour réaliser son déplacement. Faute d'information, l'individu se tournera plus facilement vers l'automobile qui permet une grande flexibilité et ne nécessite pas une réelle connaissance des réseaux dès lors que la démocratisation des systèmes GPS évite généralement la recherche fastidieuse du meilleur itinéraire. Bien que l'information sur les services de transport public se soient fortement améliorées au cours des dernières années notamment par la mise à disposition d'informations sur les sites de sociétés de transport public et par la création de « Maisons de la Mobilité

» par le TEC, des progrès doivent être faits dans ce domaine, notamment par le recours aux nouvelles technologies de l'information.

A.2. Améliorer la lisibilité des réseaux de bus

Les Communes devraient collaborer avec les TEC pour développer des plans du réseau de transport public qui dessert le territoire communal. Ces cartes doivent intégrer non seulement les itinéraires des différentes lignes et des différents opérateurs mais renseigner également sur les différentes facettes de l'intermodalité :

- ⦿ offre en stationnement automobile ;
- ⦿ offre en stationnement vélo ;
- ⦿ accessibilité PMR ;
- ⦿ possibilités d'acheter un titre de transport (guichets, automates de vente) ;
- ⦿ de louer un vélo (vélociste, Bluebike, etc.).

A.3. Concevoir un plan du réseau cyclable

A mesure que les aménagements cyclables seront développés sur le territoire communal, il est important d'éditer des cartes d'itinéraires cyclables tant pour les déplacements fonctionnels que pour les déplacements de loisirs. Ces cartes doivent être éditées par la commune en association avec des syndicats d'initiative et mises à disposition des citoyens sous format papier et en téléchargement sur le site de la commune.

B. Développer les outils numériques

B.1. Alimenter le site Web de la commune

Le site Web de la commune doit permettre de renforcer la connaissance des alternatives offertes aux habitants, en particulier en matière de transport public.

L'apport des nouvelles technologies sera également présenté sur ce site, en ce compris les outils de calcul d'itinéraires multimodaux ou d'information sur les perturbations des réseaux de transport.

B.2. S'ouvrir aux réseaux sociaux

Le recours aux médias sociaux de type Facebook et Twitter offre également des opportunités à ne pas négliger. Partant du constat que des informations pertinentes peuvent provenir des usagers eux-mêmes, il faut renforcer les systèmes leur permettant d'annoncer des problèmes sur les réseaux de transport et les intégrer afin de transmettre cette information à tous les usagers. L'esprit « wiki » a envahi la sphère des transports. L'exemple du « coyote » a démontré par exemple que les automobilistes ont su mettre de côté leur individualisme dès lors qu'ils ont perçu les avantages de rejoindre une communauté d'échanges d'information sur les contrôles de vitesse dans un premier temps et ensuite plus globalement sur l'état des conditions de circulation.

Les réseaux sociaux offrent ainsi des fonctionnalités collaboratives qui permettent d'avertir instantanément l'ensemble d'une communauté. Une participation renforcée entre les opérateurs de transport et les usagers doit être mise en place et valorisée afin de rendre le système efficace et éviter les dérives. En effet, l'utilisation des médias sociaux permet aussi des comportements moins vertueux qui doivent être canalisés pour éviter des développements opposés aux politiques mises en œuvre (avertissement sur les contrôles des tickets par exemple).

Des outils de reporting des espaces publics via Internet ou application mobile sont en développement et permettent aux autorités compétentes d'être tenues informées par les usagers eux-mêmes de dégradations survenant dans les lieux publics, les pôles d'échange et les véhicules. Ceci permet aux services techniques de réagir plus rapidement sur le terrain et de limiter les dysfonctionnements.

C. Sensibiliser par des actions ciblées

C.1. Organiser des événements

Une manière conviviale et collective de faire découvrir aux citoyens d'autres manières de se déplacer consiste à organiser dans la commune des événements sur la thématique de la mobilité. Ces événements peuvent s'articuler autour notamment de balades invitant la population à découvrir les aménagements cyclables (cf. Beau vélo de RAVeL) mais aussi par la création d'un village de la mobilité rassemblant l'ensemble des acteurs de la mobilité et présentant les réseaux et les projets en cours.

C.2. Offrir un pack mobilité aux nouveaux habitants

Comme indiqué précédemment, la remise en question des choix de déplacements s'opère rarement en-dehors de périodes de changement important telles qu'un déménagement, un mariage, un divorce ou un décès. La commune pourrait prévoir de remettre à tous ses nouveaux habitants un pack les informant des différentes possibilités de déplacement sur le territoire communal. La cellule mobilité serait également à disposition des habitants pour donner des conseils sur les déplacements.

D. Développer la participation citoyenne et l'émergence de projets locaux

Le PCM définit le cadre d'actions à entreprendre au cours des dix prochaines années mais ne permet pas d'étudier en détails tous les projets et aménagements. Les Communes, les opérateurs de transport et la Région doivent s'engager dans des démarches citoyennes visant à mobiliser les habitants et/ou les associations locales pour faire émerger des idées nouvelles. Les enquêtes publiques peinent généralement à créer un réel débat et se limitent dans la grande majorité des cas à une séance d'information. Il est dès lors nécessaire d'innover pour renforcer la participation des citoyens, en particulier dans le domaine de l'aménagement des espaces publics et du transport.

Les objectifs sont les suivants :

- Co-construire les projets avec la population ;
- Sensibiliser aux enjeux de la mobilité durable et faire connaître les contraintes des acteurs ;
- Accélérer la prise de décision politique et l'acceptation publique face à certains projets.

Des approches novatrices ont été testées dans certaines villes avec des résultats encourageants. Dans la majorité des cas, ces projets comportaient des budgets conséquents en communication afin tout d'abord de faire connaître les enjeux et les objectifs de la réalisation du projet, ensuite en vue de mobiliser différents types d'acteurs : citoyens, entreprises, écoles, ...

Le recours au numérique permet d'inciter les citoyens peu enclins à se déplacer, pour des raisons physiques, matérielles, familiales ou professionnelles, à prendre malgré tout part aux processus de décisions publiques. Cette approche est complémentaire des outils de participation classiques car dans la concertation, chaque outil a ses biais et le fait d'en associer plusieurs permet de les réduire. Ce type d'outil se veut complémentaire des rencontres physiques entre les services et les citoyens et ne doit pas s'y substituer, notamment dans le cadre des grands projets.

3.8. Gouvernance

Pour la mise en œuvre du PCM et, de façon plus générale, pour faire progresser la mobilité et l'aménagement du territoire dans le sens du développement durable, une diversité de mesures devra être mise en œuvre par la Commune, en collaboration avec la Région, le TEC, la SNCB, les écoles, le secteur économique privé, les associations, et les habitants.

En matière de Gouvernance, les recommandations suivantes sont formulées :

- ⦿ Pour permettre une coordination des interventions et des décisions, organiser des réunions régulières au sein de l'administration en présence de différents services communaux concernés par cette thématique transversale (mobilité, travaux, urbanisme, environnement...). D'autres personnes peuvent bien sûr être concernées et invitées en fonction des réunions comme l'Echevin des travaux, le TEC, la Direction des routes, etc.
- ⦿ Pour donner à ce projet toutes ses chances d'être une réussite, continuer à former les agents communaux et renforcer leurs qualifications. Les propositions de formation (CeM notamment, colloques) sont, à ce titre, des opportunités à exploiter pour développer les connaissances du personnel.
- ⦿ De façon plus large, harmoniser les politiques de mobilité avec les communes voisines, la Province et la Région ;
- ⦿ Veiller à la mise en œuvre, au suivi et à l'évaluation du PCM. Il s'agit notamment de faire chaque année le bilan de ce qui a été réalisé, en compagnie des différents acteurs de la mobilité. Le compte-rendu pourra faire l'objet d'une publication dans le journal communal ;
- ⦿ Assister les entreprises et les écoles dans la mise en œuvre de plans de déplacements d'entreprises ou scolaires. Montrer l'exemple également aux citoyens en faisant un PDE des administrations communales notamment ;
- ⦿ Associer systématiquement la CCATM aux différents projets de mobilité qui touchent à l'avenir de la commune.

PARTIE C : Enquête publique

1. Déroulement de l'enquête

L'enquête publique du Plan Communal de Mobilité de Messancy s'est déroulée du 30 octobre 2020 au 14 décembre 2020. Au total, 37 courriers ont été envoyés par les riverains et l'ensemble de ces courriers a donné lieu à 82 remarques différentes.

2. Synthèse des adaptations liées à l'enquête publique

Les paragraphes suivants résument les principales thématiques abordées et les quelques adaptations du PCM suite à l'analyse de l'enquête qui a été réalisée en étroite collaboration avec la commune de Messancy. Les suggestions non répertoriées ci-après concernent des recommandations déjà formulées par le PCM, des sujets ne concernant pas directement le plan de mobilité ou des suggestions jugées non pertinentes.

De manière générale, de nombreuses remarques ont été formulées sur les **3 problématiques spécifiques**. Ces remarques n'ont pas donné lieu à des modifications du PCM (document plus stratégique) mais sont jugées utiles pour la commune dans sa gestion quotidienne de la thématique de la mobilité.

Tableau 30 : Principales thématiques abordées dans l'enquête publique

Principales thématiques abordées	Éléments de réponse
Le mauvais état des trottoirs et, dans une moindre mesure, des routes.	L'entretien et la réfection des trottoirs est un poste très onéreux et la commune a mis en place un plan « trottoir » qui identifie, sur base d'une enveloppe budgétaire annuelle, les priorités communales. Par ailleurs, le PCM a pointé des priorités en matière d'aménagement en faveur des piétons : centre de Messancy, école de Differt – Cora et liaisons avec les principaux arrêts de bus.
Les incivilités liées au stationnement (sur les trottoirs et aux abords des écoles et commerces).	Il existe plusieurs manières de gérer les incivilités liées au stationnement : la sensibilisation, le contrôle, la répression et les aménagements physiques. Dans le centre de Messancy, le PCM préconise de matérialiser les emplacements pour éviter les empiètements sur les trottoirs. Les différents lieux pointés par les riverains (abords du parc, de certains commerces, des écoles...) doivent l'objet d'une attention particulière de la part de la commune et des services de police.
Les vitesse excessives pratiquées dans les traversées de village et l'inefficacité des dispositifs ralentisseurs.	Dans le but de répondre aux problèmes de vitesses excessives dans les traversées de village, le PCM préconise de travailler sur les entrées de village en créant des effets de porte. Il est également proposé de créer des zones 30, notamment dans le centre de Messancy. Cette mesure doit s'accompagner d'une communication envers les riverains et de mesures d'aménagement afin de rendre la vitesse crédible au regard du contexte. Les éventuelles mises en zone 30 des autres cœurs de village doit se faire en étroite collaboration avec les riverains. Concernant l'inefficacité des dispositifs ralentisseurs, il est du ressort de la commune d'évaluer la situation au cas par cas et de prendre les mesures nécessaires pour répondre aux dysfonctionnements.

Outre ces thématiques générales, **deux lieux** ont fait l'objet d'une attention particulière lors de cette enquête publique : le centre de Messancy et les abords de l'Institut Cardijn Lorraine. Ces deux lieux avaient été pointés comme prioritaires et des propositions concrètes ont été formulées dans ce sens. A noter que les esquisses d'aménagement reprises dans le PCM ne constitue pas un plan d'exécution et que les futurs aménagements devront faire l'objet d'une analyse plus fine

Certaines remarques formulées par les riverains ont fait l'objet d'une adaptation du PCM. Elles sont reprises dans le tableau ci-dessous.

Tableau 31 : Remarques de l'enquête publique ayant fait l'objet d'une adaptation du PCM

Remarques formulées durant l'enquête publique	Modification apportée au PCM
Pour l'aménagement des entrées de village, il faut préférer un revêtement de couleur plutôt que des pavés en raison des nuisances sonores que ceux-ci génèrent.	Le proposition de revêtement en pavés a été remplacée par un revêtement différencié. <i>Voir * en pages 164</i>
Le sentier, entre la sortie de Messancy et le Cora, est dans un état déplorable.	Il s'agit d'une connexion piétonne importante entre la partie nord de la zone résidentielle de la rue d'Arlon et le site commercial du Cora. Une recommandation est ajoutée au PCM quant à l'état de chemin et la nécessité de l'entretenir. <i>Voir * en pages 115-116</i>
Absence d'accès piétons entre le Mc Arthur Glen et le Cora.	La configuration actuelle du réseau routier ne permet pas aux piétons de relier de manière directe et sécurisée les deux sites commerciaux. Deux solutions peuvent être envisagées : le placement d'un passage pour piétons sur le giratoire N81 (sécurité à vérifier auprès du SPW) ou la création d'un passage sous-voie (voir l'intérêt avec les centres commerciaux). <i>Voir * en pages 115-116</i>
Il est demandé d'ajouter une traversée piétonne sur la rue Grande, à hauteur de la pharmacie, pour faciliter la traversée et l'accès à l'école.	Avec la mise en zone 30 de la traversée du centre de Messancy, il est jugé utile de prévoir l'ajout d'une traversée piétonne sur ce tronçon (endroit précis à définir). La distance actuelle entre les 2 passages pour piéton est de 400 m, l'ajout de ce passage réduirait la distance de moitié. Il revient néanmoins au SPW de prendre cette décision (voirie régionale). <i>Voir * en pages 109 ; 111</i>
Absence de proposition sur l'avenue de Longwy qui présente un profil similaire à la rue d'Arlon et où les vitesses pratiquées dépassent les 50 km/h autorisés.	La route de Longwy est déjà à 50 km/h mais les vitesses pratiquées sont en effet plus élevées. Une recommandation est ajoutée en ce sens. <i>Voir * en pages 117</i>

PARTIE D : Tableau de suivi

1. Tableau de synthèse des recommandations

Les tableaux suivants synthétisent les recommandations formulées dans la phase 3 du PCM. Un tableau plus détaillé et reprenant les questionnaires, une estimation du coût (de € à €€€), un niveau de priorité (court, moyen et long terme) et des indicateurs de réalisation et d'impact est fourni à la commune pour le suivi de la mise en œuvre du plan.

1.1. Actions par zone géographique

Village	Lieu	Thématiques	Mesures
Messancy	Centre de Messancy	Modes doux	1 Mettre en zone 30 le centre de Messancy, en ce compris la N883 dans la traversée du centre
		Transport routier	2 Mettre à sens unique les voiries de desserte du centre (sauf Gare et Castel)
		Transport routier	3 Inverser le sens de la rue de la Place
		Modes doux	4 Créer des trottoirs confortables en les rénovant ou les élargissant
		Modes doux	5 Ajouter des traversées piétonnes conformes aux normes (dans le centre et sur la rue Grande)
		Modes doux	6 Réaménager la place en un lieu de convivialité
		Stationnement	7 Organiser le stationnement en délimitant clairement les places
		Transport en commun	8 Réorganiser les dessertes en bus en fonction des changements de sens de circulation
Messancy	Rue d'Arlon / Grand-rue	Modes doux	9 Limiter la vitesse à 30 km/h entre la rue Deboulle et la rue de la Place et à 50 km/h sur le reste du tracé
		Modes doux	10 Aménager des trottoirs
		Modes doux	11 Aménager le chemin longeant la N81 et reliant la rue d'Arlon au site du Cora
		Modes doux	12 Envisager la création d'une liaison piétonne entre le Mc Arthur Glen et le Cora
		Stationnement	13 Aménager des zones de stationnement
		Espace public	14 Planter des arbres d'alignement
		Espace public	16 Réaménager l'espace devant l'école Le Castel en un lieu de convivialité
		Transport routier	16 Envisager la gestion des flux de circulation par feux au carrefour « N883 - Gare - Meix-le-Tige » ou le coupure u trafic de transit sur Champ des Ronces (entre la N813 et la N883)
Differt	Rue de l'Institut (école)	Modes doux	17 Créer des espaces cyclo-piétons confortables en réduisant l'emprise de la voirie
		Stationnement	18 Organiser du stationnement en épi le long de la voirie

		Espace public	19	Planter des arbres HT ainsi qu'une bande engazonnées
Differt	Institut / N81 / Ecole	Modes doux	20	Assurer la continuité piétonne entre l'école et la parking du Cora
		Modes doux	21	Assurer la continuité piétonne entre le parking du Cora et les arrêts de bus le long de la N81
		Transport en commun	22	Envisager le déplacement des arrêts de bus de la N81 sur le site du Cora
Hondelange	ZACC de la rue du Pont	Transport routier	23	Prévoir 3 connexions voiture (2 sur Pont et 1 sur Garde)
		Modes doux	24	Prévoir 4 connexions modes doux (Garde, Monflin et Pont)
		Modes doux	25	Sécuriser le déplacements piétons sur la rue de la Garde
Messancy	ZACC de la rue d'Arlon	Transport routier	26	Prévoir 2 connexions voiture sur la rue d'Arlon
		Modes doux	27	Prévoir 4 connexions modes doux (2 sur Arlon et 2 sur Etang)
		Modes doux	28	Ajouter 2 traversées piétonnes sur la rue d'Arlon (à hauteur des n°58 et 156)
Messancy	ZACC de la rue du Luxembourg	Transport routier	29	Prévoir 2 connexions voiture (Luxembourg et Beau Site)
		Modes doux	30	Prévoir 2 connexions modes doux (Luxembourg et Beau Site)

1.2. Actions par thématiques

Thématique		Mesures
Mobilité piétonne	31	Inciter les habitants, travailleurs, parents et enfants à la pratique de la marche
	32	Aménager et sécuriser les liaisons internes prioritaires
Mobilité cyclable	a	<i>Liaison 5 / Wolkrange - Hondelange</i>
	b	<i>Liaison 6 / Hondelange - Turpange</i>
	c	<i>Liaison 8 / Buvange - Turpange</i>
	d	<i>Liaison 9 / Turpange - Sélange</i>
	e	<i>Liaison 10 / Turpange - Messancy</i>
	f	<i>Liaison 11 / Messancy - Sélange</i>
	g	<i>Liaison 13 / Messancy - Longeau</i>
	h	<i>Liaison 14 / Messancy - Differt</i>

Mobilité cyclable	33	Aménager et sécuriser les liaisons internes secondaires
	<i>a</i>	<i>Liaison 1 / Habergy - Buvange</i>
	<i>b</i>	<i>Liaison 2 / Habergy - Bébange</i>
	<i>c</i>	<i>Liaison 3 / Bébange - Differt</i>
	<i>d</i>	<i>Liaison 4 / Habergy - Messancy</i>
	<i>e</i>	<i>Liaison 7 / Hondelange - Sélange</i>
	<i>f</i>	<i>Liaison 12 / Sélange - Longeau</i>
Mobilité cyclable	34	Aménager et sécuriser les liaisons externes prioritaires
	<i>a</i>	<i>Liaison A / Wolkrange - Arlon</i>
	<i>b</i>	<i>Liaison B / Hondelange - Arlon</i>
	<i>c</i>	<i>Liaison C / Sélange - Luxembourg</i>
Mobilité cyclable	35	Aménager et sécuriser les liaisons externes secondaires
	<i>a</i>	<i>Liaison E / Messancy-Haberby - Aubange</i>
	<i>b</i>	<i>Liaison F / Habergy - Saint-Léger</i>
Mobilité cyclable	36	Aménager des sens uniques limités
Mobilité cyclable	37	Entretenir le réseau
Mobilité cyclable	38	Baliser les itinéraires
Mobilité cyclable	39	Développer l'offre en stationnement vélo
	<i>a</i>	<i>Installer des arceaux vélos dans les écoles, dans le centre de Messancy et aux abords de liaison douce structurante reliant Messancy à Athus</i>
	<i>b</i>	<i>Installer des abris-vélos au centre sportif de Messancy</i>
	<i>c</i>	<i>Installer des boxs ou des locaux vélos à la gare de Messancy</i>
Mobilité cyclable	40	Inciter les habitants, travailleurs, parents et enfants à l'utilisation du vélo
Mobilité scolaire	41	Accompagner les écoles afin de faire naître des initiatives

Mobilité scolaire	42	Tester le concept de rue scolaire sur une école
Transport en commun	43	Optimiser l'accès piéton à l'arrêt de bus "Centre" à Hondelange
	<i>a</i>	<i>Assurer la continuité piétonne entre la rue Saint-Nicolas et la rue des Blés d'Or</i>
	<i>b</i>	<i>Améliorer la qualité du trottoir sur la rue de la Biff</i>
	<i>c</i>	<i>Sécuriser le carrefour "Chapelle - Vallée"</i>
	<i>d</i>	<i>Sécuriser le carrefour "Pont - Amicale"</i>
Transport en commun	44	Améliorer l'accès piéton à l'arrêt de bus "Eglise" à Sélange
	<i>a</i>	<i>Aménager des trottoirs sur la rue de Kirchberg</i>
	<i>b</i>	<i>Sécuriser la carrefour "Sainte-Odile - Alliance - Roses"</i>
Transport en commun	<i>c</i>	<i>Sécuriser la carrefour "Kirchberg - Haute - Fontaine -- Knapp"</i>
	45	Améliorer l'intermodalité aux arrêts de transport principaux
	<i>a</i>	<i>Assurer l'accessibilité piétonne dans un rayon d'un km</i>
	<i>b</i>	<i>Assurer l'accessibilité cyclable dans un rayon de 5 km</i>
Transport en commun	<i>c</i>	<i>Assurer la complémentarité des horaires et l'aménagement de l'arrêt</i>
	<i>d</i>	<i>Prévoir une offre adapté en matière de stationnement</i>
Transport en commun	46	Promouvoir les transports publics
Services à la mobilité	47	Sensibiliser aux mobilités alternatives
Services à la mobilité	48	Promouvoir et développer des zones de covoiturage

Transport routier	49	Adapter le régime de vitesse
	a	<i>Mettre en zone 70 la voirie entre les villages de Wolkrange et Hondelange</i>
	b	<i>Mettre en zone 50 la rue d'Arlon à Messancy</i>
	c	<i>Mettre en zone 30 le centre de Messancy</i>
	d	<i>Mettre en zone 70 ou 50 la rue de la Ferme à Turpange</i>
	e	<i>Mettre en zone 70 ou 50 la rue Emile Kirsch entre les 2 zones d'agglomération</i>
	f	<i>Mettre en zone 70 ou 50 la rue Schmit entre les 2 zones d'agglomération</i>
	g	<i>Envisager à la mise en zone 30 des cœurs de village</i>
Transport routier	50	Aménager les entrées de village (voir prioritaire ci-dessous)
	a	<i>Bébange - Panorama : rétrécissement de la voie et ajout d'un ralentisseur de vitesse</i>
	b	<i>Habergy - Rachecourt : réduction du gabarit de la voirie, plantations de haies et changement de revêtement de sol</i>
	c	<i>Hondelange - Capelle : rétrécissement de la voie et ajout d'un ralentisseur de vitesse</i>
	d	<i>Hondelange - Pont : redéfinition du carrefour avec la rue de la Mardelle</i>
	e	<i>Messancy - Bellevue : réaménagement de la voirie, rétrécissement et plantations</i>
	f	<i>Messancy - Longwy : changement de matériaux de sol et plateau</i>
	g	<i>Sélange - Kierchberg : coussin berlinois, changement de matériaux de sol</i>
	h	<i>Sélange - Quatre Vents : rétrécissement de la voie et ajout d'un ralentisseur de vitesse</i>
	i	<i>Sélange - Bois : Renforcer le dispositif de réduction de vitesse.</i>
	j	<i>Wolkrange - Sesselich : Redéfinition du carrefour par un changement de matériaux</i>
k	<i>Wolkrange - Ermite : coussin berlinois, changement de matériaux de sol</i>	
Transport routier	51	Aménager / Sécuriser la carrefour "Luxembourg - Château" à Messancy

Transport routier	51	Sécuriser la traversée d'Habergy
	a	<i>Aménager les entrées de village "ouest" et "est"</i>
	b	<i>Ajouter des dispositifs ralentisseurs sur les tronçons rectilignes</i>
	c	<i>Apaiser le cœur de village</i>
	d	<i>Aménager et sécuriser le carrefour "Rachecourt - Scierie"</i>
	e	<i>Aménager et sécuriser le carrefour "Rachecourt – Ronces – Haut"</i>
Transport routier	53	Sécuriser l'échangeur N81 - N883
Communication	54	Développer les plans des réseaux
	a	<i>Améliorer la lisibilité des réseaux de bus</i>
	b	<i>Concevoir un plan du réseau cyclable</i>
Communication	55	Développer les outils numériques
	a	<i>Alimenter le site Web de la commune</i>
	b	<i>S'ouvrir aux réseaux sociaux</i>
Communication	56	Sensibiliser par des actions ciblées
	A	<i>Organiser des événements</i>
	B	<i>Offrir un pack mobilité aux nouveaux habitants</i>
Communication	57	Développer la participation citoyenne et l'émergence de projets locaux
Gouvernance	58	Organiser des réunions régulières au sein de l'administration en présence des acteurs internes et externes concernés
	A	<i>Former les agents en matière de mobilité et d'organisation d'événements</i>
	b	<i>Harmoniser les politiques de mobilité avec les communes voisines, la Province et la Région</i>
	c	<i>Veiller à la mise en œuvre, au suivi et à l'évaluation du PCM</i>
	d	<i>Assister les entreprises et les écoles en matière de mobilité</i>
	e	<i>Associer systématiquement la CCATM aux différents projets de mobilité</i>

Annexes

Liste des annexes

Annexe 1

Fiches de rénovation urbaine du centre de Messancy

Annexe 2

Relevé de vitesse 2018

Annexe 3

Flux de circulation – Novembre 2019

Annexe 4

Localisation des entrées de village à aménager

Annexe 1

Fiches de rénovation urbaine du centre de Messancy



Fiche N°3

Place Concordia

Contexte général

Localisation

L'opération concerne deux projets intimement imbriqués: d'une part, le réaménagement de la place Concordia ("Grand-place") et de ses accès (rue de la Trinité et carrefour rue de la Place, rue de la Gare). Cette place se situe en fond de vallée, au cœur du centre historique de Messancy, le long de la rue de la Gare et dans le prolongement de l'axe commerçant principal, la rue des Chasseurs Ardennais. Le relief présente un léger dénivelé.

D'autre part, il s'agit de démolir la salle Concordia et de la remplacer par un nouvel immeuble à l'affectation mixte (commerce et logements). Ce projet s'implante en fond de place publique et permet de réorganiser les différentes fonctions sur la place.

Contexte historique

Au cours des siècles, la configuration du site a fortement évolué. Il n'y avait pas à proprement parlé de place dans un premier temps, seul un léger élargissement au carrefour. La rue des Chasseurs Ardennais se prolongeait jusqu'au carrefour avec la rue de la Gare par l'ancien bâtiment de l'Harmonie Concordia situé à l'angle des rues (disparu). A l'origine, la rue de la Gare présentait un front bâti semi-continu.

La démolition des constructions qui fermaient la rue et l'îlot n'a pas été suivie d'un aménagement spécifique de place publique. La construction de la nouvelle salle Concordia dans les années '70 (sans visibilité sur l'espace public, sans fenêtre) rue de la Trinité a modifié la structure originelle en libérant un espace public plus vaste. Ces interventions successives sur le tissu urbain ont pour conséquence un manque de lisibilité d'ensemble et un manque de convivialité, un excès de points de fuites et de murs aveugles.

Statut juridique

Plan de secteur

L'ensemble est en zone d'habitat.

Propriétés foncières

Commune de Messancy : les voiries et la place.

Privé : la "salle Concordia".

MET : la gestion de la rue de la Gare.



Contexte urbanistique

La place

La place actuelle se compose d'un espace principal de forme rectangulaire (de +/- 2.000m²) connecté au réseau routier. Les rues de la Trinité, des Chasseurs Ardennais et de la Place y débouchent, la rue de la Gare en longe le côté sud (gestion MET). L'ancien parcellaire se lit encore dans le tracé de la rue de la Trinité.

Cette place joue timidement le rôle d'espace public principal de l'entité de Messancy, bien que les activités urbaines qui s'y tiennent soient de plus en plus rares (plus de kermesse, ni de marché). Le commerce de proximité présent cause une certaine activité et du mouvement. L'ensemble de la place est couvert d'asphalte et sert d'aire de stationnement. Aucune plantation n'est présente sur le site.

Le bâti autour de la place est relativement homogène (R+1+T) et très ouvert. Seule l'Harmonie Concordia présente un seul niveau. La limite peu claire avec la rue de la Gare déséquilibre l'espace. Cette ouverture excessive de l'espace public sur la rue accentue le manque d'identité du lieu.



Vues du fond de scène depuis la rue de la Gare



Vue sur l'actuelle salle Concordia et le pignon aveugle (rue des Chasseurs Ardennais).

Abords du site

La rue des Chasseurs Ardennais donne accès à la place publique et forme le "fond de scène" avec un pignon aveugle. Cette artère commerçante principale (les commerces sont situés sur ou à proximité de la place), devrait faire l'objet d'un réaménagement global de façade à façade et d'une mise à sens unique (Cfr. Fiche n°4).

La rue de la Trinité, rue résidentielle en forte pente, débouche sur la place et conserve son tracé initial alors que le bâti n'existe plus (démolitions). Ceci occasionne des sous-espaces peu clairs (dédiés au stationnement).

La salle Concordia

Le bâtiment est fonctionnel, hors gabarit et sans qualité architecturale particulière. Il est fermé sur l'espace public (fenêtres de briques de verre teintées). L'entrée principale de la salle donne sur la rue de la Trinité, l'entrée des cuisines sur la place. L'immeuble a une emprise au sol de +/- 9x17 mètres.



Justification actuelle du projet

La place souffre d'un manque d'identité, symbolique et physique. Sa situation au centre de l'entité historique est actuellement peu exploitée. L'attractivité du site est relativement faible et elle n'est pratiquement utilisée que comme parking. L'espace public n'est pas aménagé, il manque de structure, il est peu convivial et rapidement déserté (aucun confort, peu d'activité, plus de marché hebdomadaire).

La pauvreté des revêtements, l'encombrement permanent de l'espace par le stationnement, les manœuvres anarchiques pour y accéder, l'absence de zones et de traversées piétonnes, empêchent un usage optimum de l'espace et nuit aux déplacements des usagers et à la vie du quartier.

Cette configuration routière et fonctionnelle nuit à l'image globale de l'entité et à la dynamique commerciale déjà fortement fragilisée. Les commerces de proximité les plus attractifs de l'entité sont pourtant situés sur ou à proximité directe de la place.

Tous ces éléments incitent à la reconversion du site et à la recherche d'une fonction plus appropriée.

La nécessité pour Messancy, ville en devenir, d'assurer la pérennité et l'organisation de son centre, face à des développements périphériques, a été dénoncé. L'opération s'inscrit donc dans une optique de restructuration urbaine forte, pour conforter, consolider, renforcer l'attraction du centre, tant en logement, qu'en équipements collectifs et en confort de circulation.

La volonté de véritablement inscrire l'espace dans le tissu urbain et d'y développer une fonction plus attractive est rendue nécessaire. L'opportunité d'organiser et de gérer le stationnement dans l'ensemble de l'entité pour les résidents comme les visiteurs, par une meilleure rotation des véhicules, est également ressentie (Cfr. Schéma de circulation).

Rappel des enjeux et stratégies d'aménagement rencontrés

Dans la Phase III (Mars 2007, tableau page 5/21), les enjeux et stratégies concernant la place Concordia sont synthétisés comme suit (par thèmes):

- Habitat : création de logements en appartements sur l'ensemble du site ou partiellement, aux étages (option retenue).
- Activités / équipements: reconstruction d'un équipement communautaire, d'une salle polyvalente avec locaux annexes (option non retenue) - fonction horeca au rez tournée sur la place publique (option retenue).
- Mobilité / espace public: création d'une place à l'échelle de l'entité - réaménagement global avec reprofilage des carrefours et création d'un parking arboré (capacité maintenue) - favoriser l'ouverture de l'activité sur l'espace public.
- Espace vert: plantations d'arbres de première grandeur sur la place publique et la zone de stationnement - création d'un jardin privatif en intérieur d'îlot.
- Patrimoine/image : déplacement et mise en valeur du Calvaire classé.

Ces enjeux prioritaires sont confirmés en réunion de CRQ. Il s'agit pour les membres notamment de:

- ..."redessiner la place et les rues y aboutissant (ou la traversant) pour gagner de la surface (rues plus étroites)... Créer des parkings avec stationnement à durée limitée (zone bleue);
- dans le nouveau dessin de la place, il convient de conserver un espace large pouvant être libéré pour la tenue de la fête locale ou d'animations temporaires;
- le vide actuel entre la salle Concordia et le coin de la rue des Chasseurs Ardennais pourrait être comblé par une construction à vocation Horeca avec terrasse sur la place..."



Objectifs du projet

Le projet porte sur l'aménagement d'une place publique et sur la démolition / reconstruction d'un nouvel immeuble en fond de place.

Création d'une place publique

La création d'une place publique conviviale à part entière implique de réorganiser les circulations, de définir une zone piétonne bien orientée, d'intégrer des plantations de hautes tiges et une aire de parking organisée avec une zone de livraison. L'ensemble doit tenir compte du dénivelé (création de gradins et/ou de murets).

La place est entièrement reprofilée, afin d'augmenter sa lisibilité, de resserrer les carrefours (réduire les traversées piétonnes) et de restituer un alignement avec les plantations et le mobilier urbain. Le "reprofilage" de la rue de la Gare permet d'avancer la place publique vers le sud en compensation de la perte de surface due à la nouvelle implantation d'un immeuble en fond de place.

La mise à sens unique de la rue des Chasseurs Ardennais (Cf. Fiche n°4) et de la rue de la Trinité permet de dilater la place au plus près des façades. Le carrefour et l'aboutissement de la rue de la Trinité sont redressés.

L'aménagement de cet espace majeur du centre-ville porte avant tout sur une volonté de ré-appropriation du site comme **nouveau lieu de vie et d'animation**, ce qui se traduira par:

- un rééquilibrage des fonctions entre tous les types usagers, selon les besoins présents et futurs, selon les périodes du jour et de l'année (terrasses, décorations, événements, ...);
- la caractérisation et l'harmonisation des sous-espaces en présence, soit:
 - la mise en perspective de l'articulation avec la rue des Chasseurs Ardennais;
 - la restauration de la liaison visuelle et physique avec la rue de la Trinité (à vocation strictement résidentielle);
 - la mise en valeur du patrimoine bâti en présence (y compris le Calvaire classé qui est à déplacer);
- la valorisation de son caractère commercial et de loisirs par l'implantation d'un mobilier urbain approprié (prévoir une terrasse libre d'occupation et quelques plantations d'agrément bien implantées);
- la possibilité d'organiser des activités en plein-air (prévoir l'implantation d'échoppes de marché).

Ceci implique en termes de conception de maximiser l'espace piétonnier (embellissement, confort, polyvalence...) et de clarifier les circulations tant automobiles que piétonnes (voir Schéma de circulation).

Plus concrètement, il s'agit de :

- délimiter physiquement les zones à 100% piétonnes et semi-piétonnes (mobilier chasse-roues);
- rationaliser l'accès carrossable à une entrée et une sortie sur la place, créer un sens unique de circulation et réduire les gabarits voyers;
- prévoir une zone de livraison pour les commerces riverains.



En terme de gestion du stationnement, étant donné le contexte global du centre, la possibilité nous est offerte de:

- conserver sa capacité sans devoir l'augmenter (grâce à l'offre future rue de la Station);
- limiter éventuellement le stationnement dans la durée (zone bleue et carte riverains).

Afin de maximiser l'usage du lieu, l'espace public est surélevé (par rapport à la rue de la Gare) et de plain-pied. Unitaire (de façade à façade), il tient compte des dénivelés (pente naturelle du terrain de +/- 1,5 mètre) et des devants de porte. Les matériaux utilisés sont nobles (pavés lorrains), en accord avec la qualité historique et bâtie en présence. Les réseaux aériens sont enterrés.

Pour favoriser la convivialité, il s'agit d'installer sur la place un mobiliier propice à la détente et la rencontre (quelques bancs et poubelles). Aux endroits susceptibles d'être particulièrement sollicités par la circulation motorisée (carrefours), l'installation de potelets ou chasse-roues, avec un encombrement minimum et une bonne visibilité (hauteur), est à assurer. Une facture contemporaine sera recherchée dans le choix des modèles de mobiliier pour ne pas rivaliser avec le patrimoine en présence et s'inscrire dans le renouveau urbain. Une gamme pour l'ensemble de l'espace urbain est préconisée.

De plus, l'installation d'un mobiliier lumière unitaire, mettant en valeur la composition de l'espace, est à assurer. Contemporain et performant, cet éclairage est à l'échelle du piéton (faible hauteur), d'un encombrement minimum, soit en console sur façade ou sur mâts, selon la configuration des lieux (place et rue).

Répondant à l'objectif de contrer la raréfaction croissante du végétal dans le centre, il s'agit de reverdir l'espace urbain, par des interventions ponctuelles. Il est proposé de planter des arbres d'alignements en zone piétonne et de placer contre certaines façades des plantes grimpantes dans la continuité de ce qui est proposé rue des Chasseurs Ardennais (voir fiche n°4).

Création d'un immeuble mixte d'habitation et de commerce

Comme nous l'avons vu, l'actuelle salle Concordia est un bâtiment de faible valeur architecturale, hors gabarit, fermé sur l'espace public et ne répondant plus au programme des activités. La démolition-reconstruction du "fond" de la place publique est proposée, pour assurer l'homogénéité des fronts bâtis (couvrir les deux pignons aveugles), améliorer l'image du centre et répondre à la demande en logements à prix modérés (à gérer par les Habitations du Sud-Luxembourg).

Le projet propose de déplacer l'activité de l'asbl et d'implanter un nouvel immeuble sur la place. Un immeuble mixte de commerce (au rez-de-chaussée) et de logements en appartements aux étages; un bâtiment situé en "fond de scène", entre les deux pignons aveugles, ouvert sur l'espace public, et répondant aux gabarits en présence (R+1+T).

L'aménagement d'un jardin collectif en intérieur d'îlot et le déplacement du Calvaire classé contre la nouvelle façade sont à prévoir.

Description du programme à mettre en œuvre

L'aménagement du site tel que proposé concerne plusieurs zones et types d'interventions à savoir:

- A: aménagement d'une place publique
Une place de plain-pied avec la voirie (bordures surbaissées de 3 à 5 cm maximum pour souligner les sous-espaces), permettant le stationnement en son centre (27 Places + 1 PMR, gérées par zone bleue + 1 zone de livraison), dans le respect du relief naturel du sol, en matériaux durables et confortables aux cheminements, libre de tout obstacle, permettant la polyvalence des usages (aménagement spécifiques pour événements, foires et fêtes populaires, chapiteau occasionnel...) avec quelques plantations d'agrément ponctuelles.
- B: aménagement des voiries et "calibrage" des carrefours
Rue des Chasseurs Ardennais et de la Trinité: redresser le tracé, resserrement du profil (3,5m) et mise à sens unique.
Rue de la Gare: re-calibrage à hauteur des carrefours pour un gain de surface, réduction des



vitesses et aménagement de circulations piétonnes sécurisées. Implantation de quelques arbres d'alignement.

Rue de la Place: re-calibrage du carrefour et aménagement de 4 emplacements de stationnement en épis (latéralement). Implantation de quelques arbres d'alignement.

Toutes les voiries sont cernées par un aménagement physique (bornes ou chasses-roues) empêchant tout stationnement illicite en dehors du stationnement prévu.

Une réservation est prévue pour une aire de livraison dans l'axe de la rue de la Trinité.

– C: dégagement d'une placette piétonne

Délimitation d'un espace exclusivement réservé aux piétons, une terrasse urbaine en liaison avec le bâti (dénivelé adouci par des rampes et murets), avec un revêtement de sol spécifique, un nouvel éclairage public, l'installation d'un mobilier urbain, éventuellement l'implantation d'une oeuvre d'art urbain et la ré-implantation du calvaire existant.

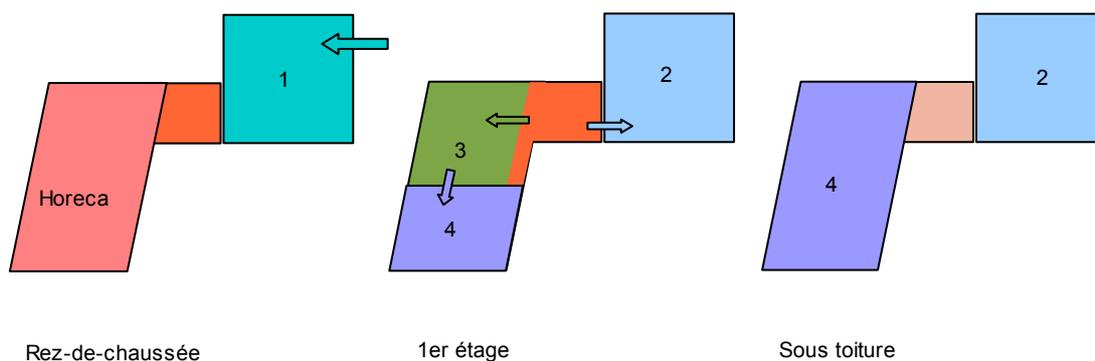
– D: démolition/reconstruction

Soit un bâtiment d'affectation mixte (R+1+T), organisé en trois parties:

- rue des Chasseurs Ardennais: construction de deux niveaux (standards) sous toiture en bâtière et lucarnes, alignés sur le gabarit voisin;
- rue de la Trinité: construction de deux niveaux (standards) sous toiture en bâtière alignés sur le gabarit voisin;
- une partie centrale de deux niveaux sous toiture plate, alignée au niveau de la rue des Chasseurs Ardennais, avec distribution des circulations et des accès vers les logements, éventuellement une terrasse en toiture (plein sud).

Proposition d'agencement intérieur: trois à quatre logements en appartements à loyers modérés :

- un appartement de plain-pied (+/- 70m²) au rez-de-chaussée, côté rue des Chasseurs Ardennais, avec accès possible au jardin en intérieur d'îlot et accessible depuis une entrée individuelle (adapté aux PMR) (n°1 au schéma ci-après);
- un rez commercial (Horeca) côté rue de la Trinité, tourné sur la placette (+/- 130m²);
- un ou deux appartements en duplex (+/- 140m²) (n°2 au schéma ci-après), au 1er et sous toiture côté rue des Chasseurs Ardennais, avec possibilité de balcon sur le jardin et entrée depuis la partie centrale et commune (en orange au schéma);
- un ou deux appartements en duplex, au 1er et sous la toiture, côté rue de la Trinité, distribué(s) depuis la partie centrale et offrant une terrasse en toiture sur le jardin (n°3 et 4 au schéma ci-après).





Planning de mise en œuvre

(Sera précisé dès connaissance de l'engagement de cofinancement communal).

Évolution de la situation par rapport à la phase d'inventaire

L'activité de l'Harmonie qui se déroule dans l'actuelle salle Concordia est en plein essor mais l'infrastructure semble ne plus correspondre aux besoins actuels. La salle est trop petite et les musiciens ne peuvent ranger leurs instruments sur place, la cuisine est enterrée et vétuste (inondations en caves)... le confort est relatif.

Une rencontre avec les gestionnaires de l'asbl a permis de confirmer ce constat et d'envisager la délocalisation de l'activité dans le centre, à la rue de la Station (Cfr. Fiche n°4). Les modalités de cette option restent à mettre en place, à la fois en termes financier, organisationnel et temporel.

Remarques

Le projet est conditionné par le déplacement de la Concordia à la rue de la Station. Une coordination avec les propriétaires et membres de la Concordia est donc à programmer.

Une coordination est à assurer avec le MET pour la partie voirie des aménagements (rue de la Gare).

Afin de ramener la population sur la place, une mise au point des itinéraires des bus en accord avec les TEC serait bénéfique. L'implantation d'un arrêt de transport en commun sur ou à proximité de la place est à programmer.

Sources subsides

Combinaison de rénovation urbaine principalement (RU) et PACL.

Propriétés concernées

A 951 f	commune
A 952 I	ass royale concordia

LEGENDE

 Périmètre de RU

PROJETS

Bâti

-  logement
-  équipement / horeca
-  mixte
-  démolition

Voirie et espace public

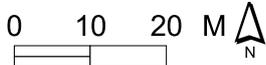
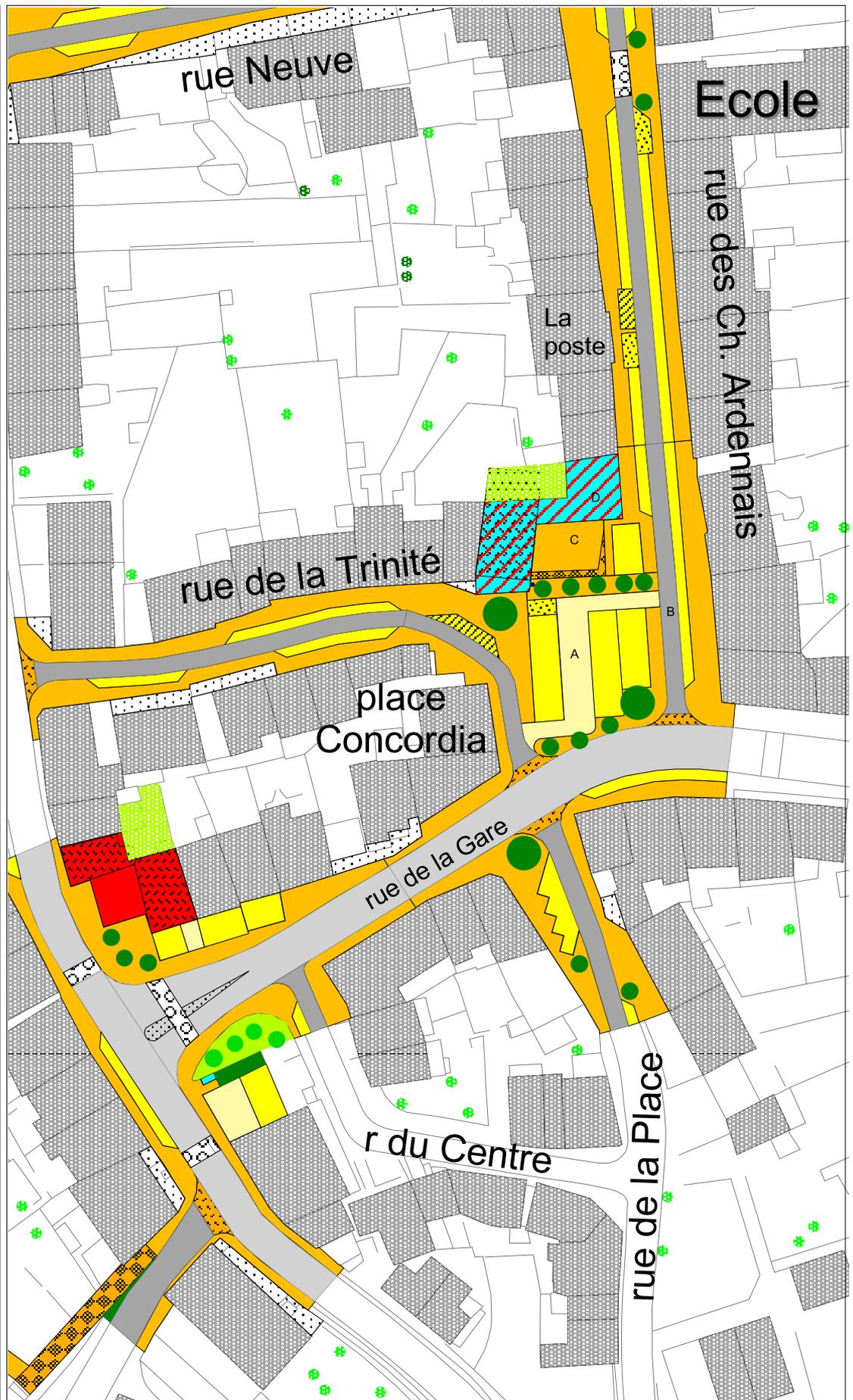
-  voirie communale
-  voirie MET
-  création de voirie
-  passage piéton
-  îlot
-  usoir
-  stationnement
-  cheminement lent

Espace vert

-  plantation existante
-  plantation arbustive
-  plantation herbacée
-  prairie
-  jardin

FOND DE PLAN

-  fond Picc
-  bâti (Picc)
-  feuillu
-  conifère
-  monument
-  zone agricole au PS
-  Chemin de fer
-  N 81
-  Plan et cours d'eau
-  canal de crue
-  Messancy



RENOVATION URBAINE

Province de Luxembourg
Commune de Messancy

SCHEMA DIRECTEUR projet n°3 Place Concordia

Idelux

drève de l'Arc-en-Ciel 98
6700 Arlon
+32 (0)63 231 811

Auteur de projet : B. Ligot
Consultants: Ph. Nicolas & N. Dury

Date d'édition : avril 2008



Fiche N°4

Rue des Chasseurs Ardennais et voiries adjacentes

Contexte général

Localisation

L'opération porte sur la création d'une zone 30, dans le cœur historique de Messancy, ce qui implique de "reprofilier" l'espace public (et privé) de façade à façade.

Située en fond de vallée, la rue des Chasseurs Ardennais est l'axe commercial principal (nord - sud). Les deux rues adjacentes (rues Neuve et des Déportés) sont en forte déclivité vers la rue des Chasseurs Ardennais. Elles offrent depuis le point haut (Grand'rue) une vue d'ensemble sur l'entité et un panorama sur la campagne environnante.

Contexte historique

Au cours des siècles, la configuration du cœur historique a relativement peu évolué bien qu'une certaine densification de l'auréole villageoise se soit opérée. Les caractéristiques urbanistiques et architecturales spécifiques à la lorraine sont rencontrées et le canevas de l'espace-rue reflète toujours la logique de sa création.

Bien que l'affectation soit devenue, au fil du temps, plus urbaine, certains corps de bâtiments d'habitat ancien sont encore présents. On y distingue encore quelques bâtiments traditionnels, des petites maisons bicellulaires du manouvrier et des anciennes fermes tricellulaires du laboureur reprises à l'inventaire du patrimoine (entre autre la ferme Bosseler). Les bâtiments plus contemporains présents n'ont pas trop perturbés la structure globale des rues.

L'espace public conserve toujours ses alignements légèrement irréguliers (décrochements peu significatifs), ses zones de recul et usoirs (d'ampleur variable). Ces retraits sont actuellement non mis en valeur et généralement envahis de véhicules en stationnement.

Après-guerre, la configuration des carrefours change pour favoriser une plus grande fluidité du trafic. La nouvelle salle Concordia est construite rue de la Trinité, la place Concordia est ouverte, les immeubles à appartements apparaissent ici et là et progressivement les bâtiments anciens, à caractère rural, sont rénovés en logements.

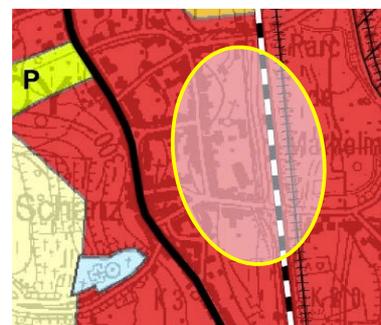
Statut juridique

Plan de secteur

L'ensemble des rues est en zone d'habitat.

Propriétés foncières

Commune de Messancy : les voiries.
Privé : certaines zones de recul ou usoirs.





Contexte urbanistique

La rue des Chasseurs Ardennais

La rue des Chasseurs Ardennais présente un espace public relativement généreux et un gabarit aéré. La rue s'ouvre et forme le fond de scène de la place Concordia, vers la rue du Castel. Le carrefour présente aussi une surlargeur. Cette artère est à double sens de circulation et entièrement asphaltée. L'attractivité de la rue est peu valorisée bien qu'étant l'axe majeur du cœur historique. L'espace public manque actuellement de structure (anarchie des usages), il est peu convivial voire dangereux (absence d'espace piéton distinct) et sans cohérence d'ensemble.



Le bâti est continu, implanté en double mitoyenneté, les façades sont généralement enduites (ton ocre), les gabarits sont globalement homogènes (R+1+T). Côté pair, la longue séquence bâtie atteste du modèle lorrain de village-rue.

La rue est assez fréquentée. L'affectation est principalement résidentielle, dans le tronçon en lien avec la place Concordia des commerces sont présents. Soulignons la présence de l'école du Foyer, de la poste, d'une librairie et de quelques commerces de proximité dynamiques.

Les rues Neuve et des Déportés

Les deux rues adjacentes à la rue des Chasseurs Ardennais sont de configuration et d'époques différentes. La rue Neuve présente un bâti d'origine rural en mitoyenneté. Elle est tracée au cordeau et présente des usoirs (privés) implantés régulièrement avec quelques murets de soutènement soulignant la pente. Ces petits usoirs, spécifiques à la typologie lorraine, sont en mauvais état et peu mis en valeur. A son sommet, un monument aux morts ferme la perspective sur la Grand'rue. La rue des Déportés, qui mène à l'école Don Bosco présente un bâti discontinu et non aligné.

Les rues Neuve et de la Trinité (Cf. Fiche 3) sont strictement résidentielles et peu fréquentées. La rue des Déportés mène à l'école libre, elle est animée aux heures de pointe. Cette dernière a été réasphaltée récemment et mise à sens unique pour faciliter le stationnement des parents motorisés.



Vues de la rue Neuve



Vues de la rue des Déportés.





Justification actuelle du projet

Cet espace public souffre d'une perte significative de qualité et d'une pauvreté esthétique au profit d'une fonctionnalité routière prédominante. L'encombrement permanent de l'espace par le stationnement, les manœuvres anarchiques pour y accéder, l'absence de trottoirs et le manque de traversées piétonnes,... empêchent un usage optimum de l'espace urbain. Cet état de fait nuit aux déplacements (particulièrement aux enfants des écoles) et à la vie du quartier.

Cette configuration routière et fonctionnelle nuit également à l'image de l'entité et à la dynamique commerciale déjà fortement fragilisée. Les commerces de proximité les plus attractifs sont situés à proximité directe de la place Concordia qui souffre elle aussi d'une forte dégradation (Cf. Fiche 3).

L'usage anarchique de l'automobile et la pression engendrée sur l'occupation "utile" de l'espace public ont comme conséquence un appauvrissement généralisé du centre ancien. La banalisation de l'aménagement, la pauvreté des revêtements (fortement dégradés par ailleurs) et l'absence totale de verdurisation (interventions privées ponctuelles à signaler) en sont la marque visible.

L'opportunité d'organiser et de gérer le stationnement dans l'ensemble de l'entité pour les résidents comme les visiteurs, par une meilleure rotation des véhicules est également ressentie (Cfr. Schéma de circulation).

Rappel des enjeux et stratégies d'aménagement rencontrés

Dans la Phase III (Mars 2007, tableau page 5/21), les enjeux et stratégies concernant les rues du centre historique sont synthétisés comme suit (par thèmes):

- Mobilité / espace public: reprofilage de la voirie et mise à sens unique - aménagement de trottoirs et de zones de stationnement (si perte de capacité, compensation rue de la Station) - création d'une zone 30 km/h;
- Espace vert : verdurisation des usoirs et des pieds de façades;
- Patrimoine / image : mise en valeur des Calvaires classés.

Ces enjeux prioritaires sont confirmés en réunion de CRQ. Il s'agit pour les membres notamment de:

- ..."réfection de la voirie, création de stationnement, réfection des trottoirs; enterrer les câbles actuellement aériens, revoir l'éclairage urbain...
- aménagement de l'accès à l'école du Foyer...
- mise à sens unique : un seul sens pour toute la rue, sens à définir en coordination avec d'autres sens uniques pour les quartiers voisins;
- planter des arbres ou bacs à fleurs en bordure de chaussée, sans gêner le déplacement des piétons"...

Objectifs du projet

Le projet porte sur le réaménagement convivial des trois rues en une zone 30, avec le maintien d'une capacité en stationnement suffisante en suivant les mesures et principes de modération des vitesses développés dans le Schéma directeur.

Rénover l'espace public

Plus précisément, il s'agit de:

- créer un espace public unitaire dans les rues du centre, un aménagement global et de plain-pied, de façade à façade en tenant compte des dénivelés et des devants de porte;
- retrouver l'usage de matériaux nobles (pavés lorrains) en accord avec la qualité historique et bâtie en présence;
- reprofiler une voirie centrale (3,5 mètres, en sens unique) avec du stationnement longitudinal (un relevé des emplacements de garage sera à réaliser) et des espaces piétons continus de part et d'autre;



- enterrer les réseaux aériens.

Ponctuellement et dans la mesure du possible, il s'agira de reconstruire les "trottoirs socle" qui font partie de la spécificité typologique locale. Ces petits trottoirs étroits de devant de porte, développés sur la longueur de la façade avant, permettent à la fois la protection et la mise en évidence de l'habitation et le redressement de la pente du terrain (création d'un seuil). Les escaliers et perrons présents doivent également être restaurés.

A hauteur des deux entrées d'écoles, il s'agira de créer un événement spécifique (rue des Chasseurs Ardennais et rue des Déportés), une interruption du profil pour marquer physiquement une séquence particulière et susciter la prudence des automobilistes. Concrètement, il s'agira, d'interrompre le stationnement et resserrer le profil, de différencier les matériaux de sol, de planter deux arbres et d'implanter des barrières de protection.

Tous les carrefours seront (re)dessinés pour la sécurité de tous les usagers et l'exploitation optimum des surfaces piétonnes (protégées de bornes). Le carrefour avec les rues des Chasseurs Ardennais, du Castel et des Déportés est re-calibré et planté de quelques arbres d'agrément. Le carrefour de la rue Neuve et la Grand'rue est "avancé" vers l'axe principal (prolongation des tronçons de part et d'autre du monument), quelques arbres d'alignement sont implantés le long de la Grand'rue.

Équipements de convivialité

Pour assurer la convivialité urbaine et le confort, il est question d'installer un mobilier propice à la détente et la rencontre, aux lieux de vie. Il s'agit de quelques bancs et poubelles disposés aux carrefours et sorties d'écoles. Aux endroits susceptibles d'être particulièrement sollicités par la circulation motorisée (carrefours), l'installation de mobilier urbain de type potelets ou chasses-roues, avec un encombrement minimum et une bonne visibilité (hauteur) est à assurer.

Pour accompagner cette recherche en terme de confort, l'installation de mobilier lumière est à prévoir. Mettant en valeur la composition de l'espace, un mobilier unitaire contemporain et performant, à l'échelle du piéton (faible hauteur) et d'un encombrement minimum est à prévoir. Celui-ci est à installer soit en console sur façade ou sur mâts, selon la configuration des lieux.

Une facture contemporaine sera recherchée dans le choix des modèles de mobilier pour ne pas rivaliser avec le patrimoine en présence et s'inscrire dans le renouveau urbain. Une gamme unique pour l'ensemble de l'espace urbain (éviter la multiplication des modèles).

Reverdifier l'espace urbain

Il s'agit également de reverdifier l'espace urbain, par des interventions ponctuelles en tirant profit des surfaces verticales et placer contre certaines façades des plantes grimpantes (avec structure d'accroche).



*Exemples de plantations en trottoirs et sur façade.
Exemple d'ambiance nocturne dans le centre de Falaen.*





Créer un cheminement

Le projet porte également sur la création d'une liaison piétonne entre la rue des Chasseurs Ardennais et la rue de la Station. Un cheminement alternatif via l'intérieur d'îlot, entre le centre historique et les principaux pôles existants et futurs. Une liaison directe entre un centre-ville convivial libéré de la pression excessive de la voiture et une nouvelle aire de stationnement de grande capacité rue de la Station.

Par ce projet, il s'agit de contribuer à la création d'un circuit de promenades, de cheminements alternatifs, pour une circulation lente dans l'ensemble de l'entité (Cf. Carte des cheminements alternatifs).

Description du programme à mettre en œuvre

L'aménagement du site tel que proposé concerne plusieurs types d'interventions à savoir:

- L'aménagement d'un espace convivial
Un aménagement global de rues de plain-pied, à sens unique, dans le respect et la mise en valeur de la typologie de l'espace public (variation des profils, présence d'usoirs et de retraits), en matériaux durables et confortables aux cheminements, libre de tout obstacle, avec un stationnement organisé et quelques plantations d'agrément ponctuelles (arbres de faible hauteur);
- L'aménagement des carrefours
Un aménagement des carrefours de la rue Grande, avec resserrement du profil (sens unique), réduction des vitesses et aménagement de traversées piétonnes marquées, cernées par un aménagement physique (bornes ou bordures) empêchant tout stationnement illicite, réservation pour le stationnement longitudinal;
- Une verdurisation ponctuelles
Prévoir de planter des arbres d'alignement en trottoir et réserver des fosses pour placer contre certaines façades des plantes grimpantes et/ou des petits jardins;
La mise en valeur des devants de portes, reculs et usoirs (terrasses et murets) en tenant compte de la pente du terrain;
La création de séquences particulières comme la mise en évidence des entrées d'écoles et du monument rue Neuve.



*Exemples d'aménagements de même nature à Guelff, en Lorraine et en Suisse.
Ponctuellement quelques plantations implantées selon l'espace disponible.*



Planning de mise en œuvre

(Sera précisé dès connaissance de l'engagement de cofinancement communal).

Remarques

Pour mener à bien un tel projet, une bonne concertation (et coordination) avec les riverains est essentielle. La question de l'aménagement des usoirs privés est particulièrement délicate. Pour arriver à un espace public cohérent, unitaire et esthétique l'opération globale d'aménagement d'espace public de façade à façade doit s'accompagner de mesures incitatives.

Un règlement communal (ligne de conduite commune aux différents propriétaires) et la mise en place de primes à la rénovation sont nécessaires et à envisager.

Une coordination est à assurer avec le MET pour la partie carrefour des aménagements. Les rues Grande et du Castel sont en effet gérée par le MET.

Sources subsides

Combinaison de :

- rénovation urbaine;
- plan triennal.

Propriétés concernées

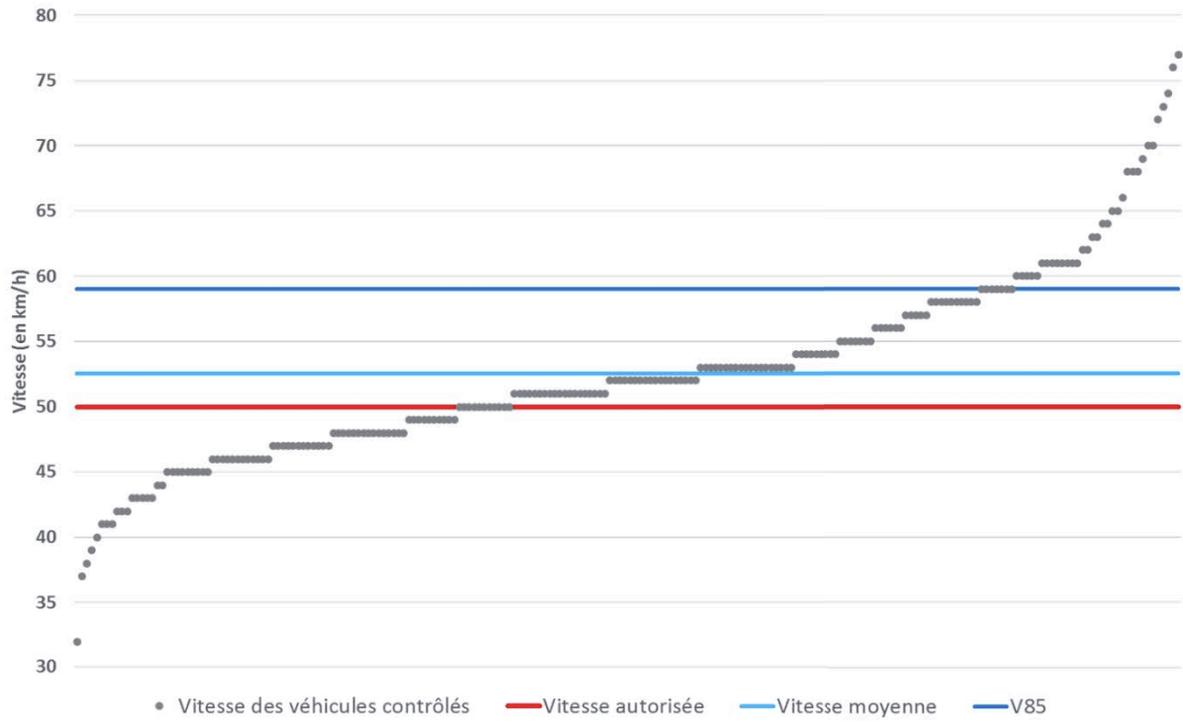
Les propriétés concernées par les usoirs sont selon les rues:

Trinité	A 931 e	privé
	A 940 c	privé
	A 940 d	privé
Grande	A 943 a	privé
	A 942 a	privé
	A 941 b	privé
Chasseurs Ard	A 1212 wz	privé
	A 1016 d	privé
	A 1016 g	privé
	A 1014 c	privé
	A 1013 b	privé
	A 1020 b	privé
	A 1021 l	privé
	A 1021 (w) k	privé
	A 1021 h	privé
	A 1027 (w) k	privé
	A 1054 d	privé
	A 1010 g	privé
	A 956 e	poste
	A 953 r	privé
A 953 v	privé	
Neuve	A 1001 e	privé
	A 968 a	privé
	A 968 f	privé
	A 970 c	privé
	A 969 m	privé
	A 974 g	privé
	A 975 f	privé
A 975 g	privé	

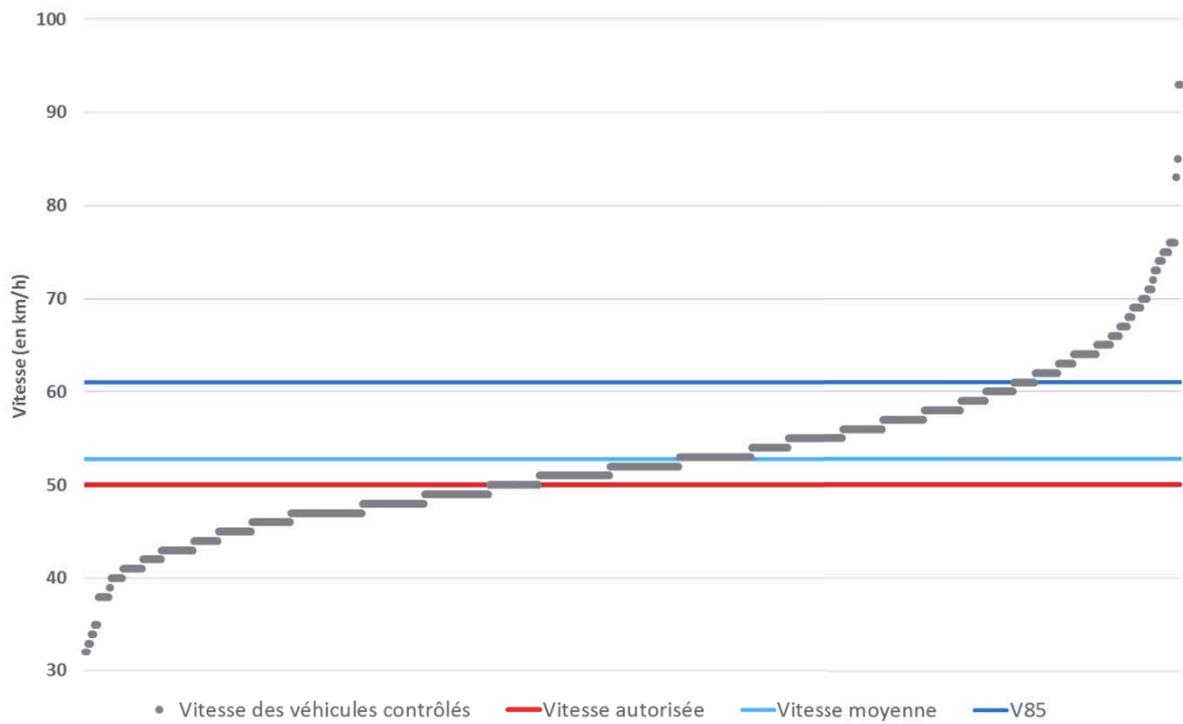
Annexe 2

Relevé de vitesse 2018

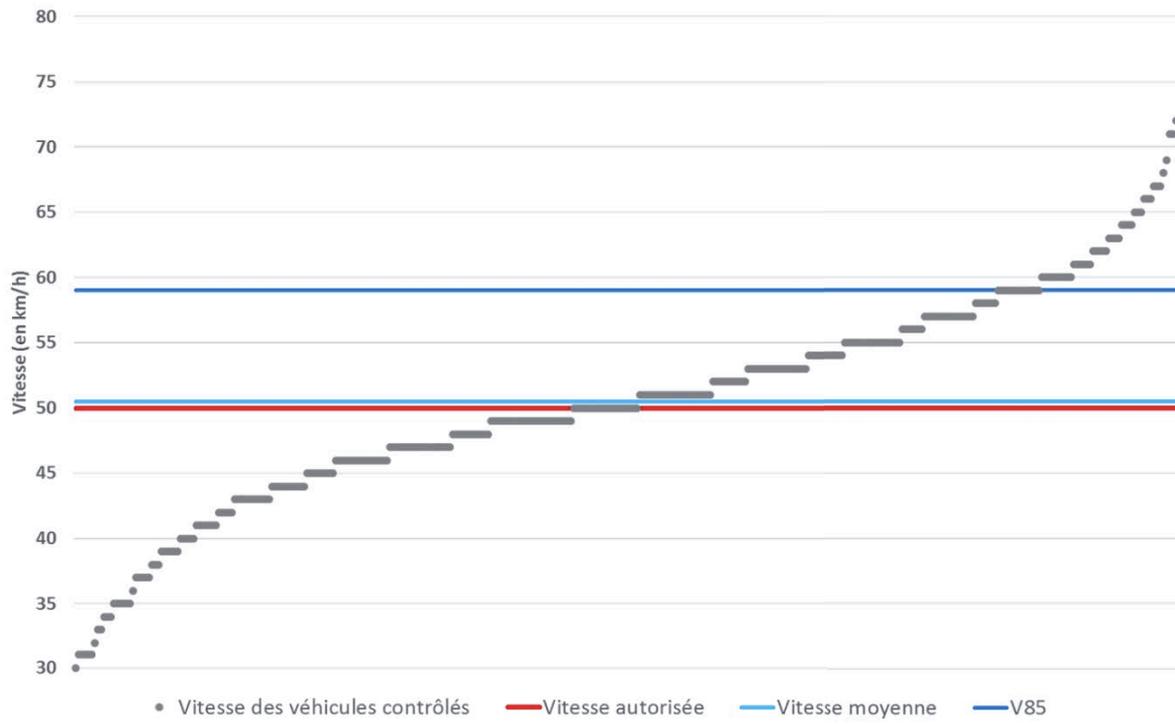
Contrôle de vitesse 2018 - rue d'Arlon 15 - Messancy



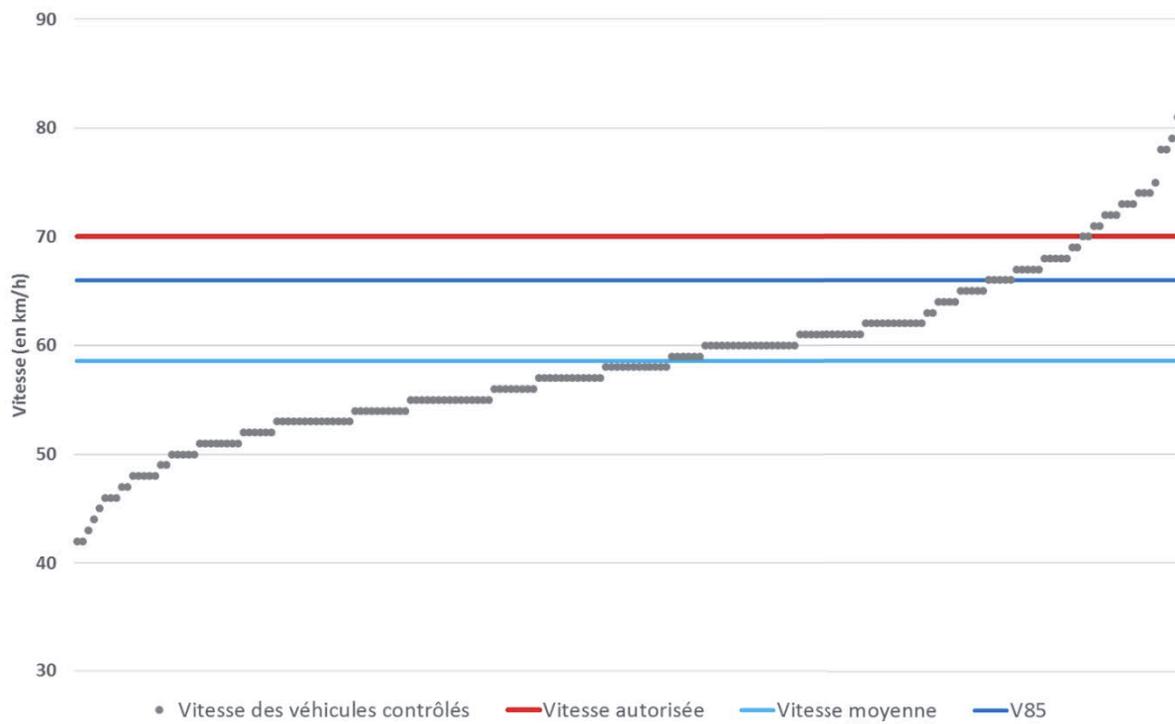
Contrôle de vitesse 2018 - rue d'Arlon 39 - Messancy



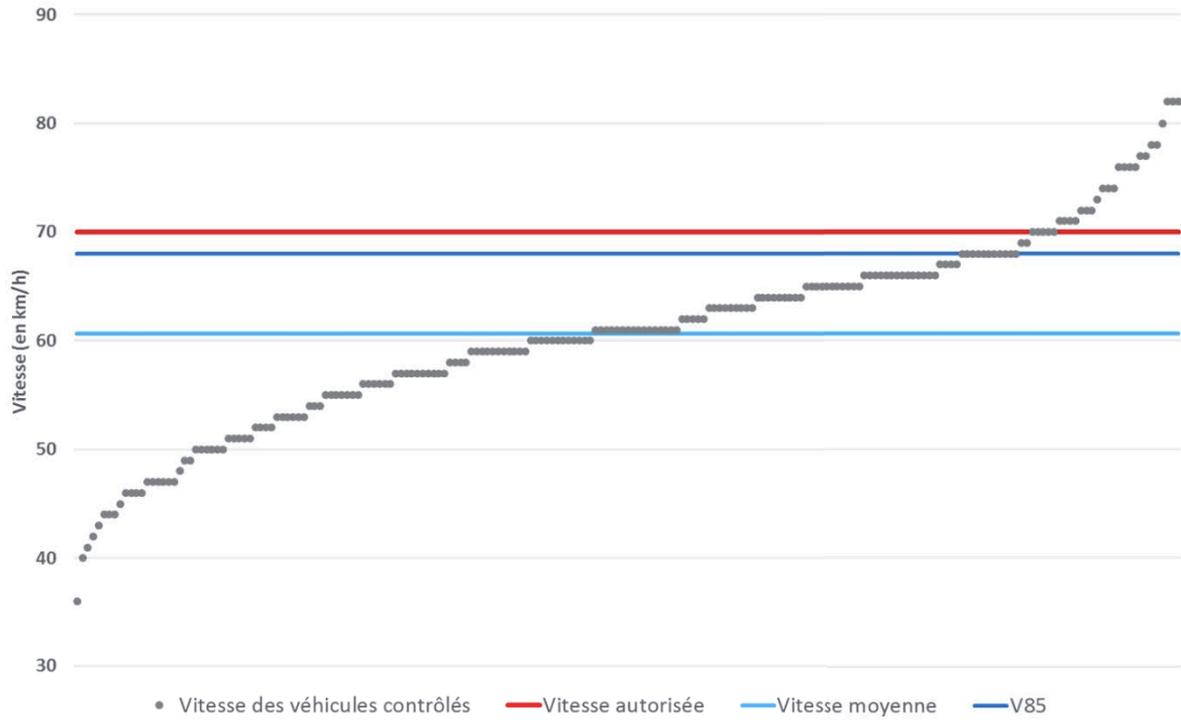
Contrôle de vitesse 2018 - rue d'Arlon 73 - Messancy



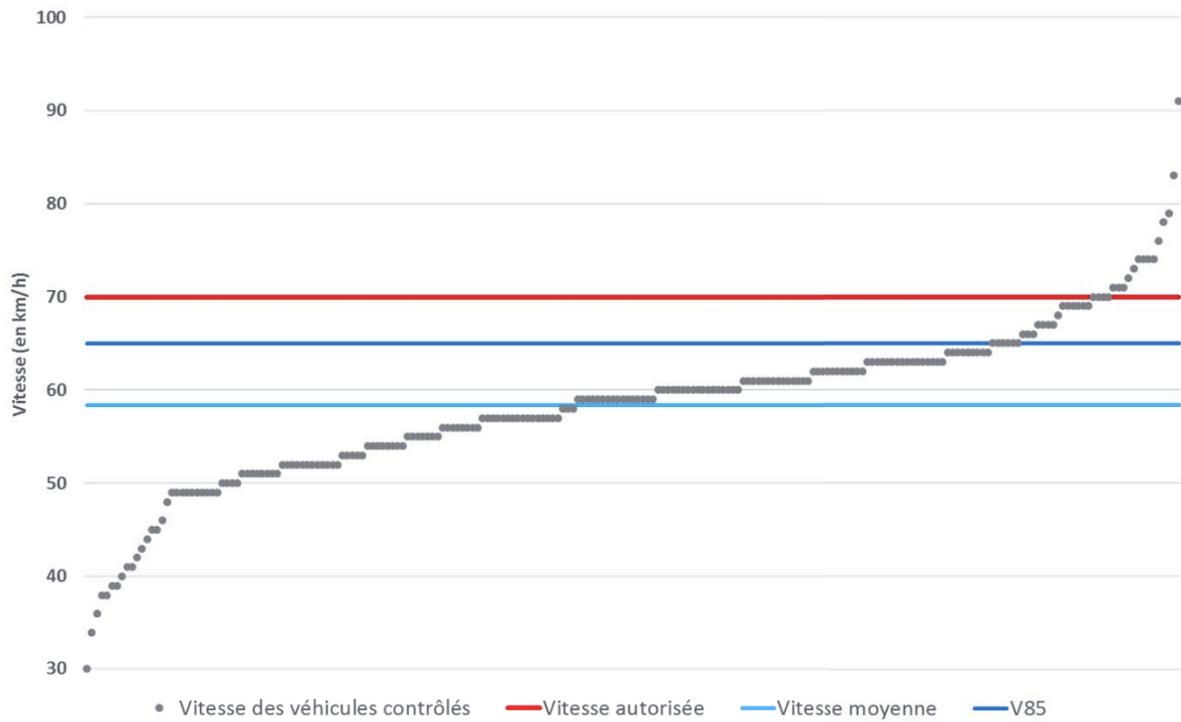
Contrôle de vitesse 2018 - rue d'Arlon 96 - Messancy



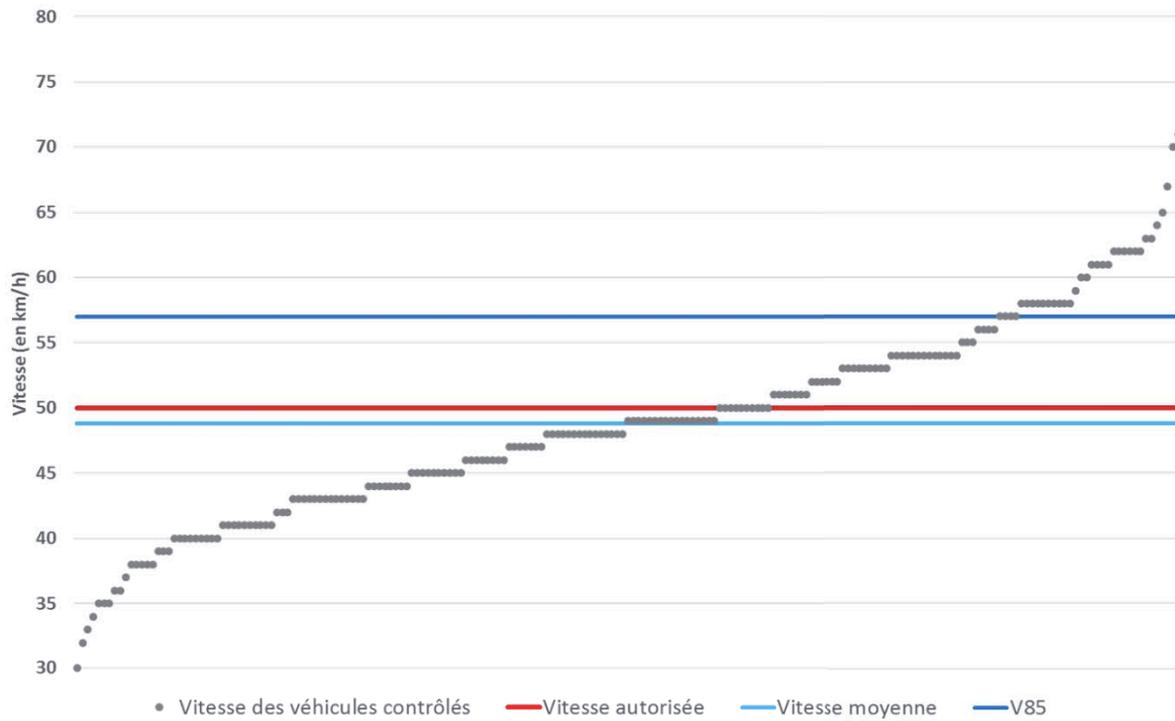
Contrôle de vitesse 2018 - rue d'Arlon 115 - Messancy



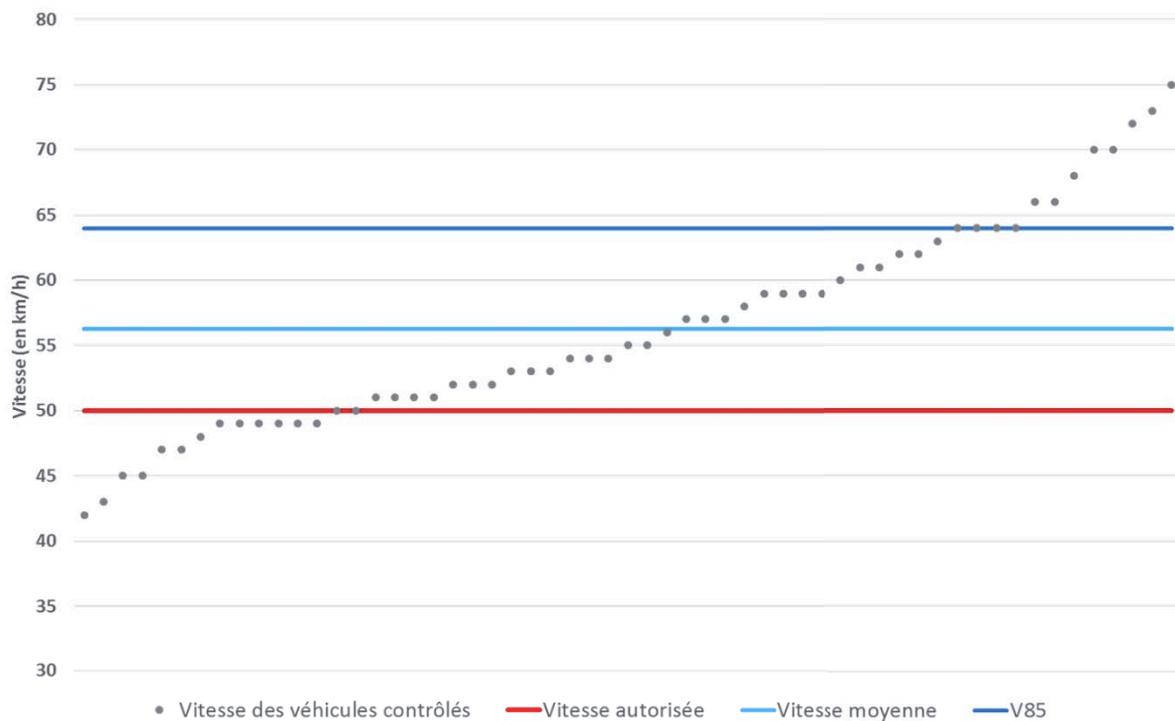
Contrôle de vitesse 2018 - rue d'Arlon 128 - Messancy



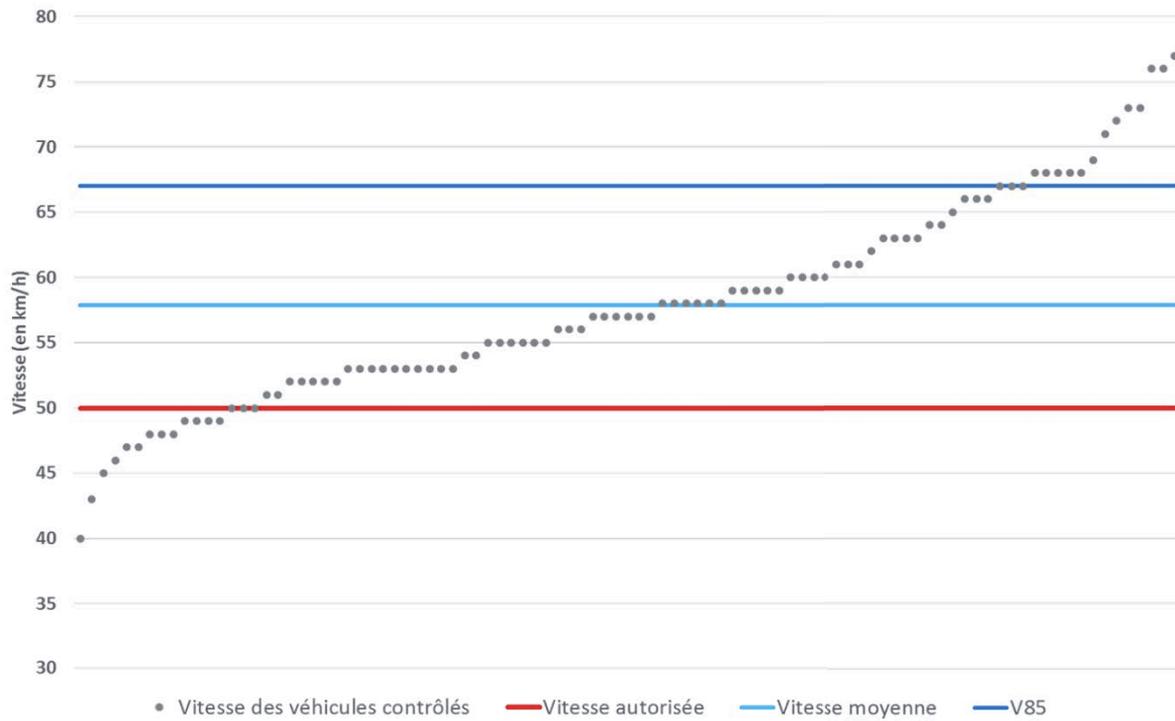
Contrôle de vitesse 2018 - rue Grande 91 - Messancy



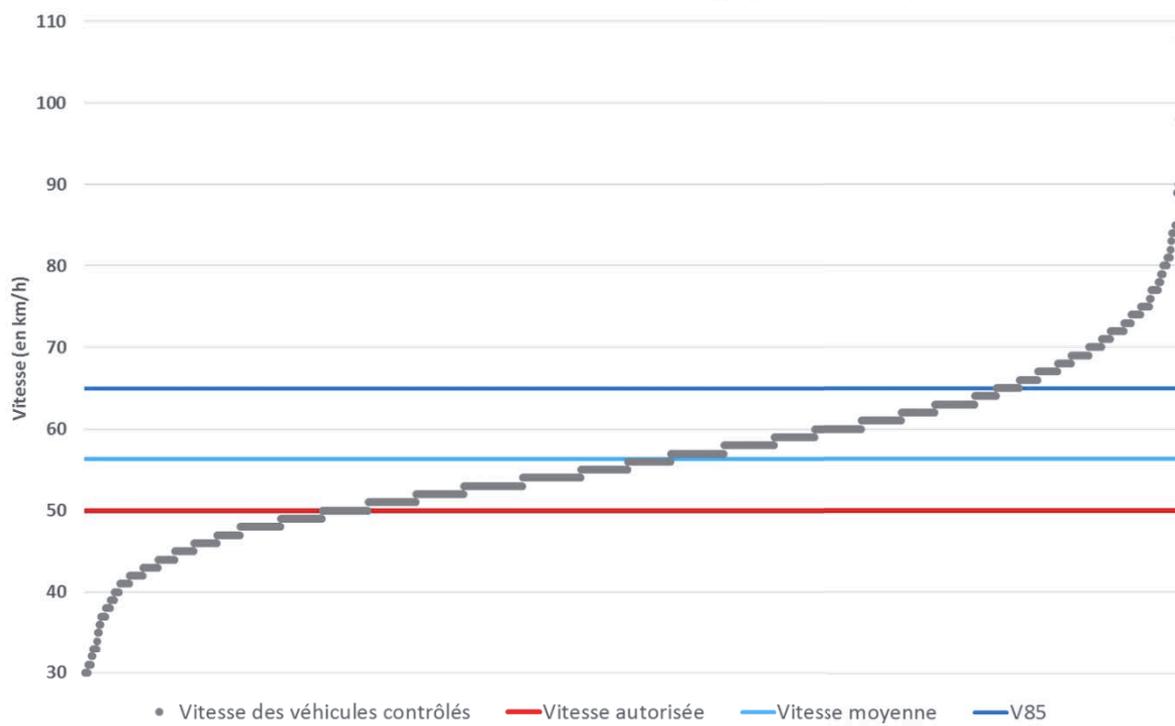
Contrôle de vitesse 2018 - avenue de Longwy 25 - Messancy



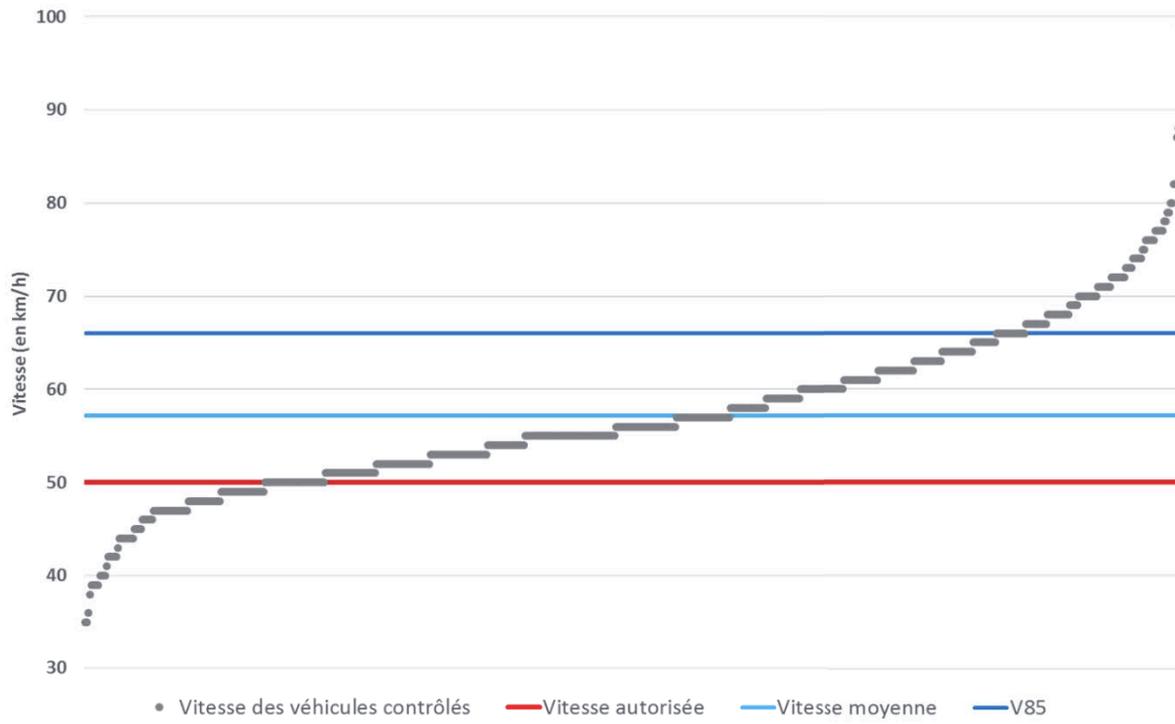
Contrôle de vitesse 2018 - avenue de Longwy 45 - Messancy



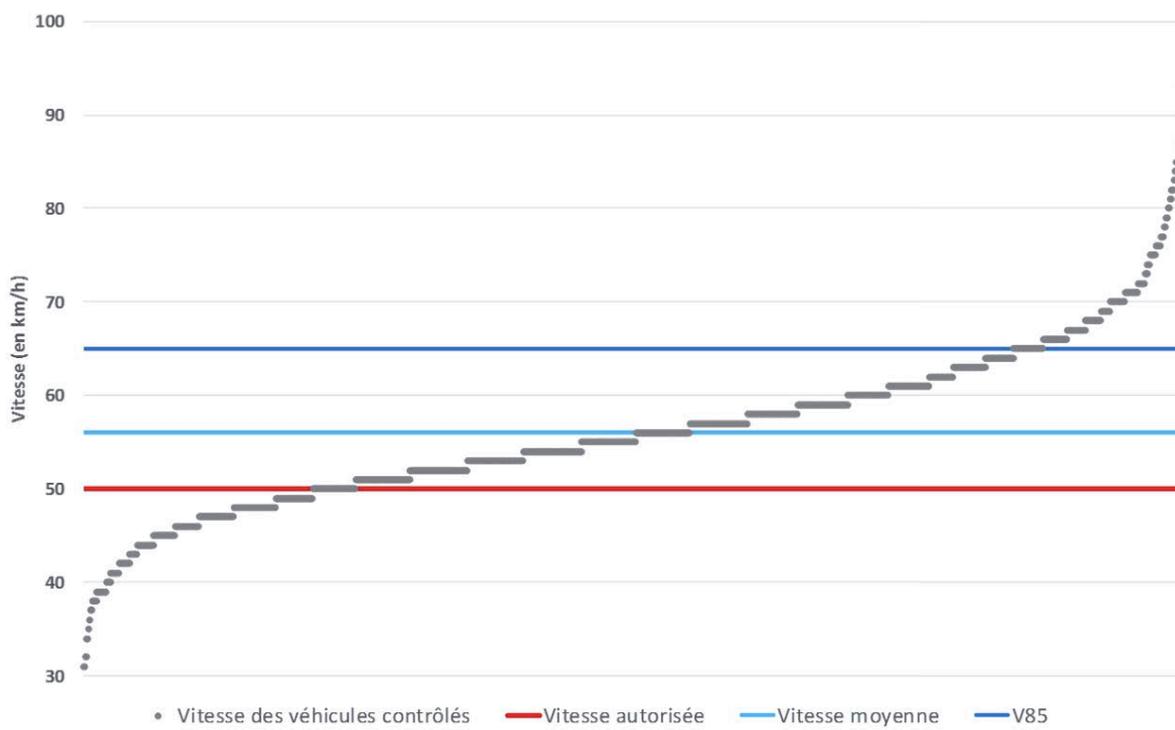
Contrôle de vitesse 2018 - avenue de Longwy 55 - Messancy



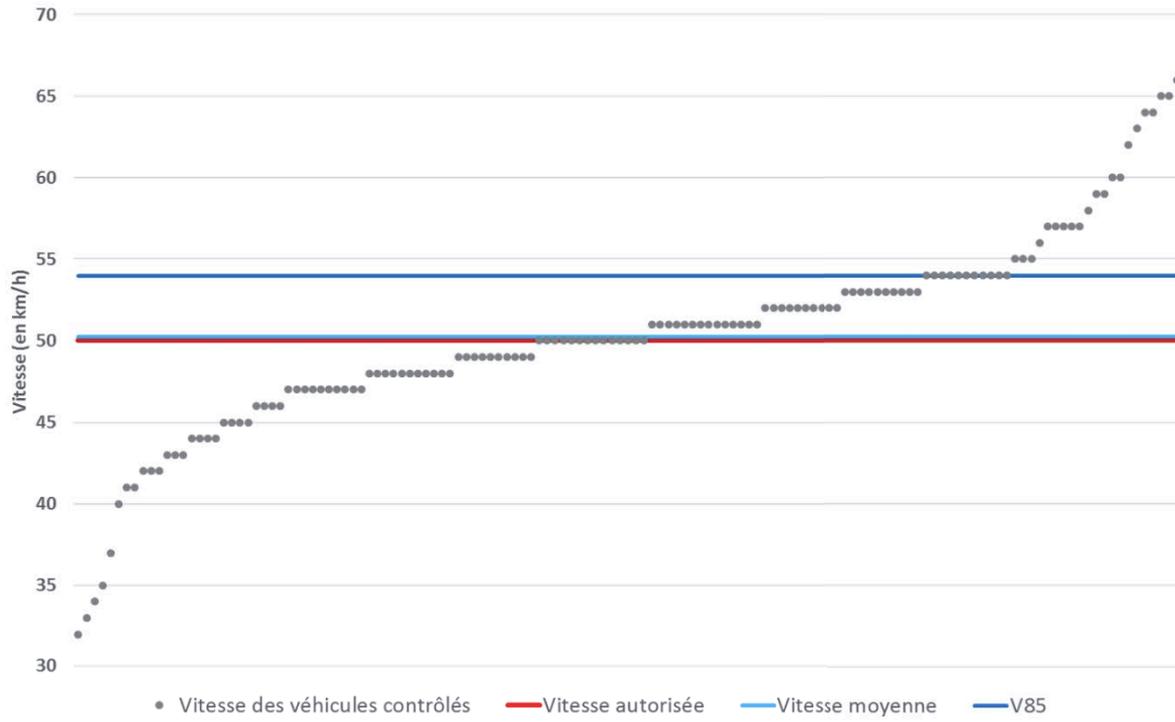
Contrôle de vitesse 2018 - avenue de Longwy 63 - Messancy



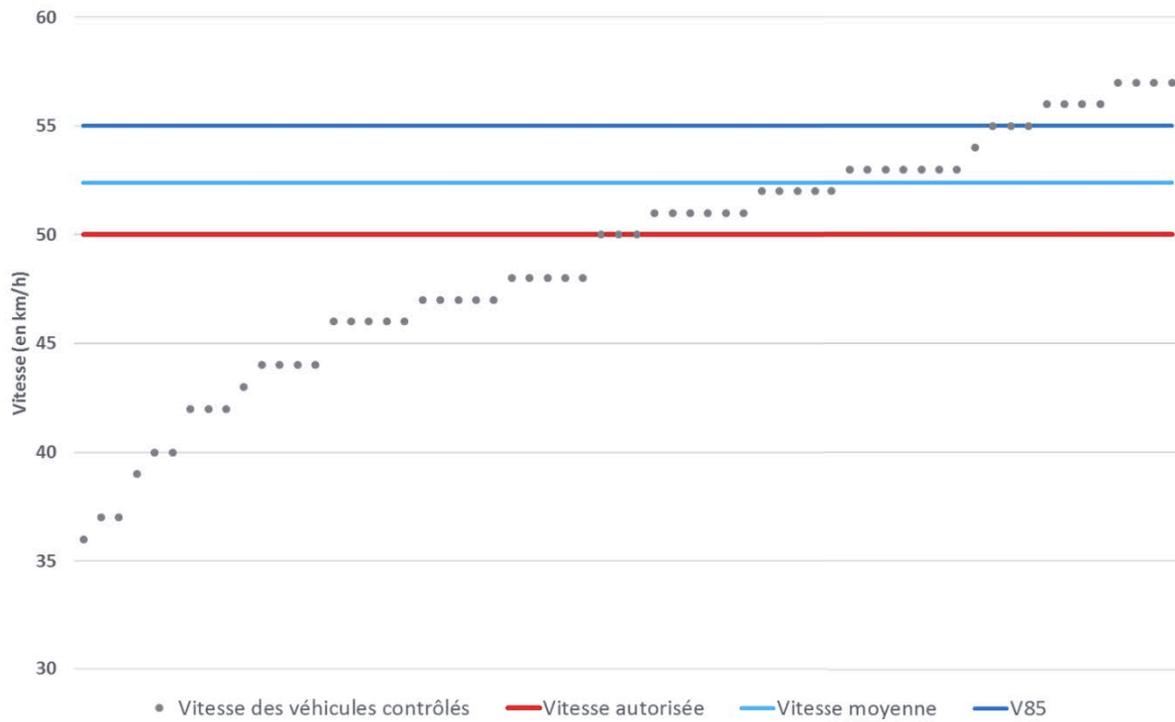
Contrôle de vitesse 2018 - avenue de Longwy 73 - Messancy

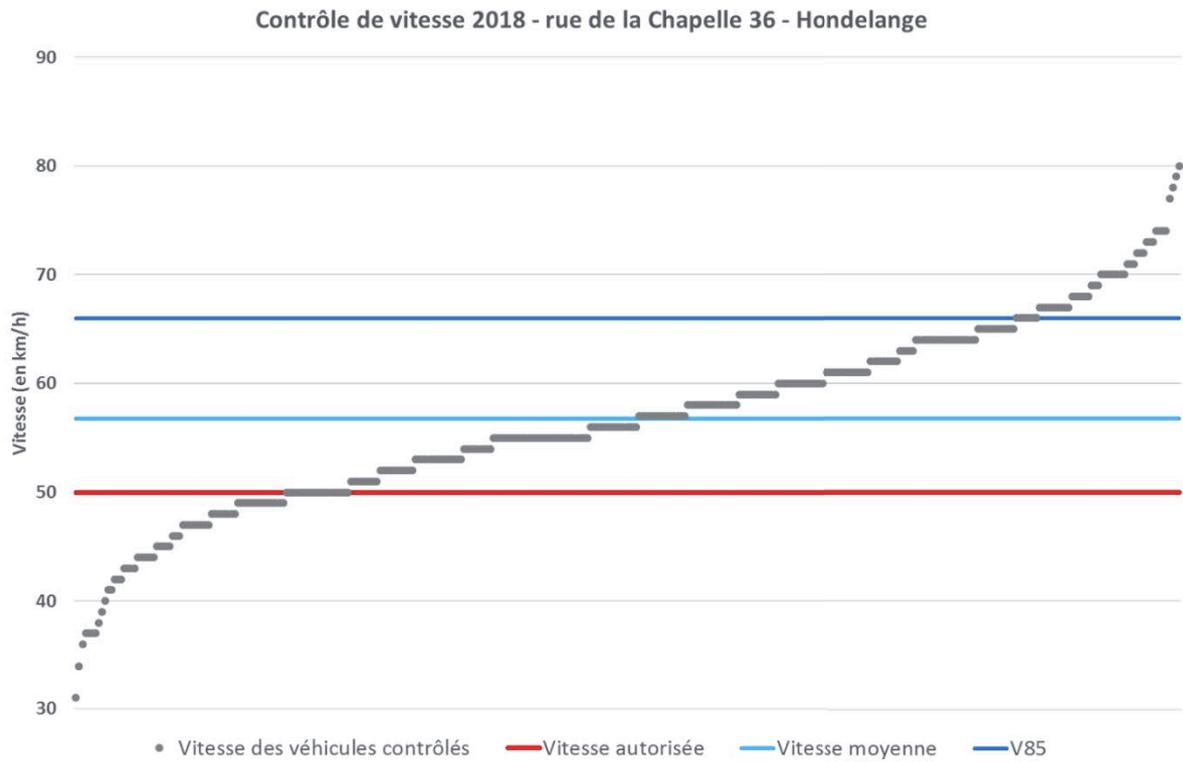
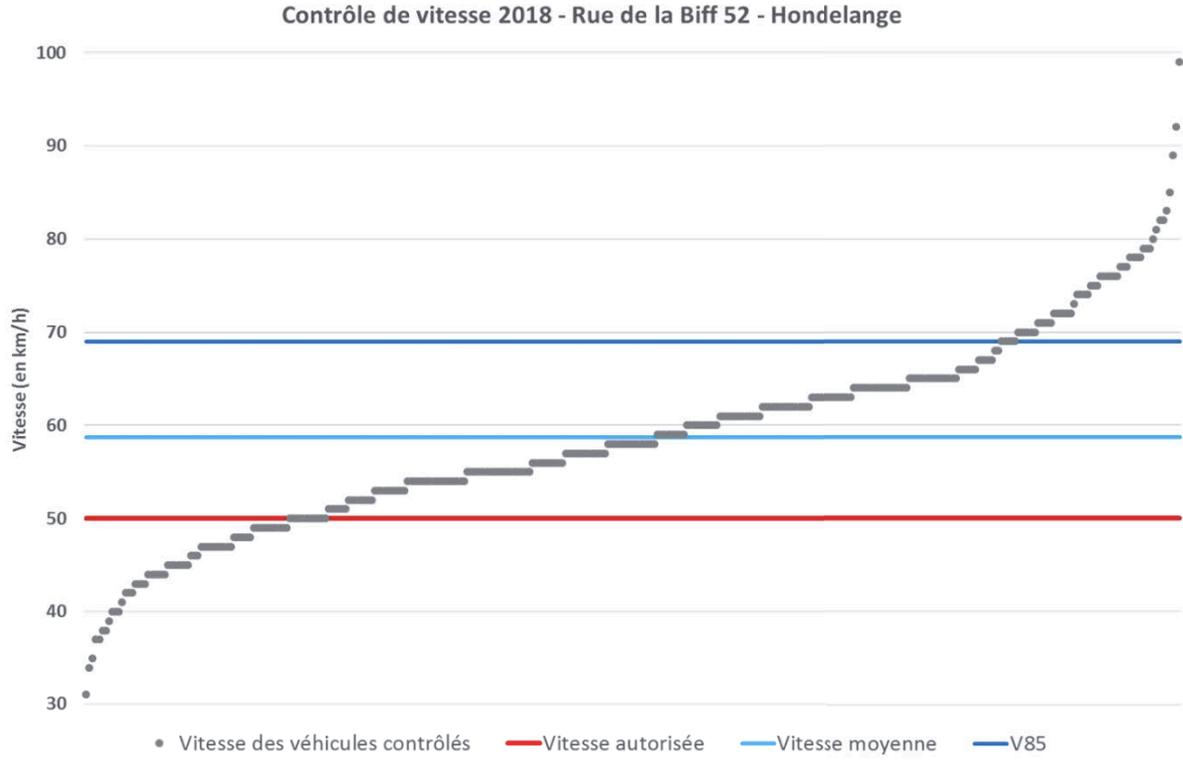


Contrôle de vitesse 2018 - rue du Luxembourg 36 - Messancy

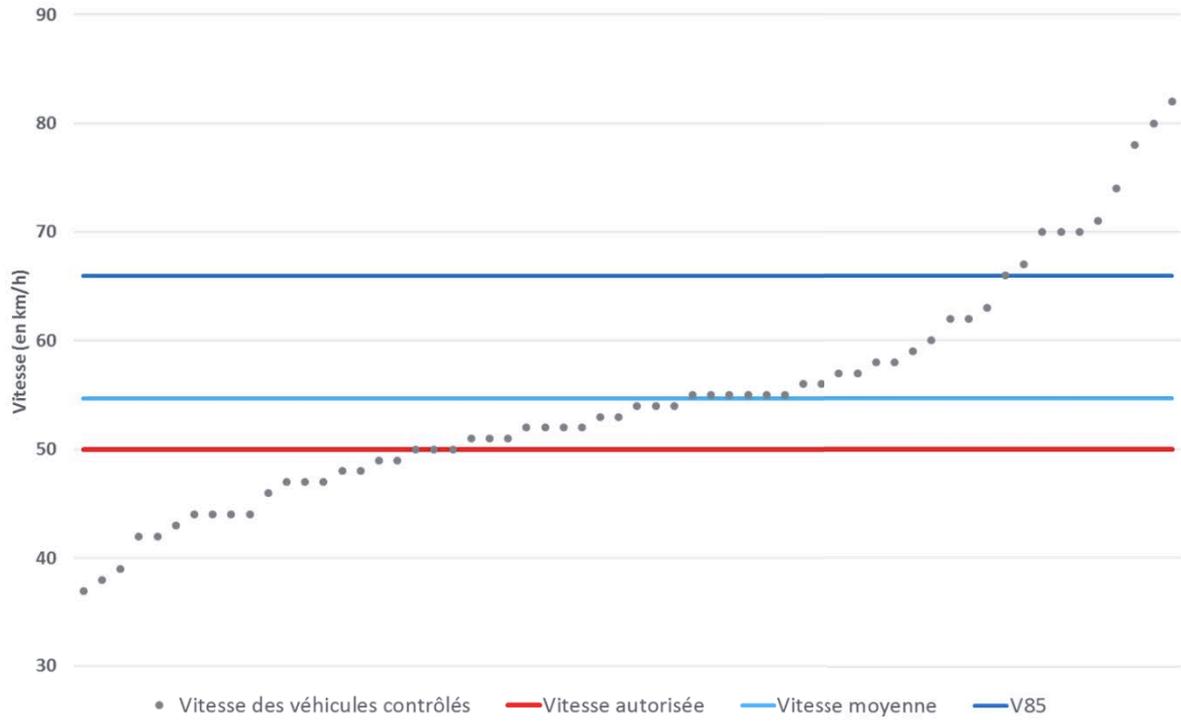


Contrôle de vitesse 2018 - rue de Luxembourg 70 - Messancy

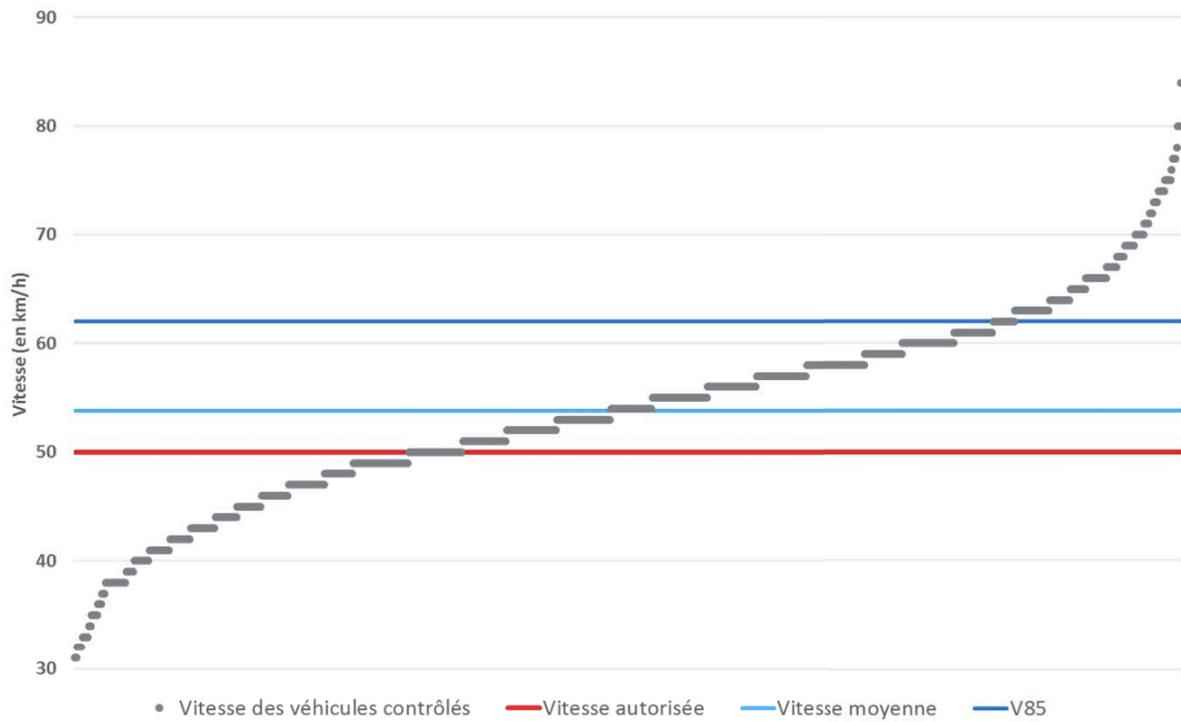




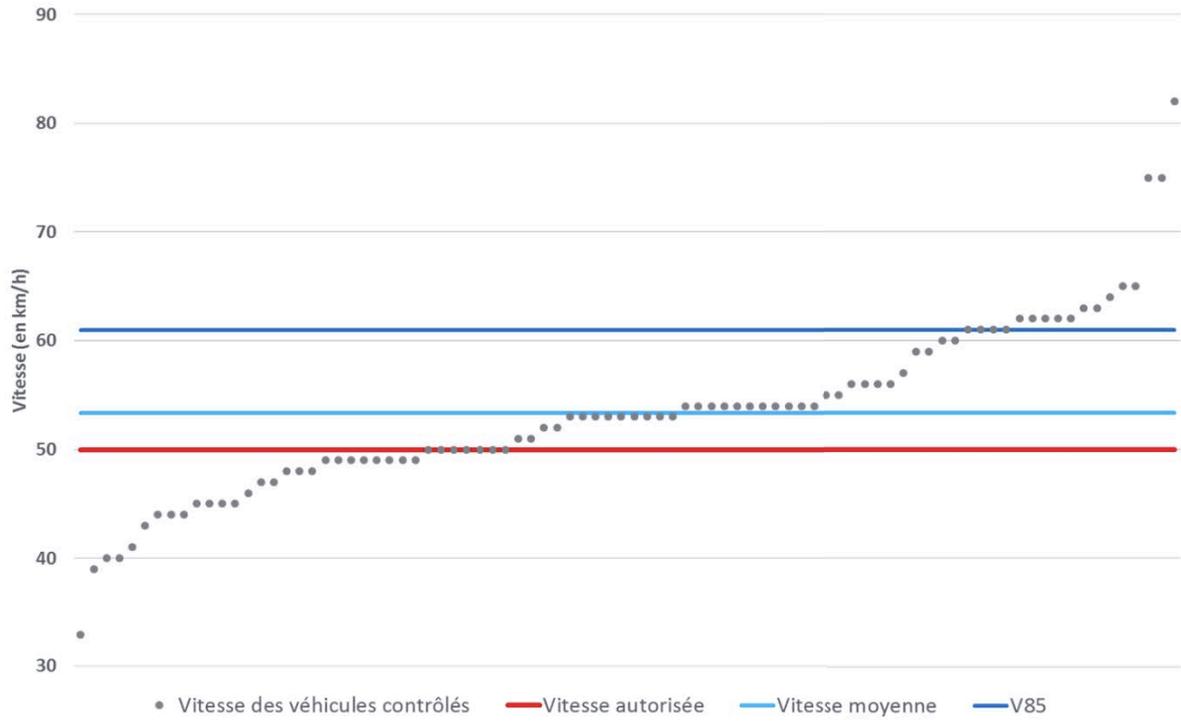
Contrôle de vitesse 2018 - rue du Pont 61 - Hondelange



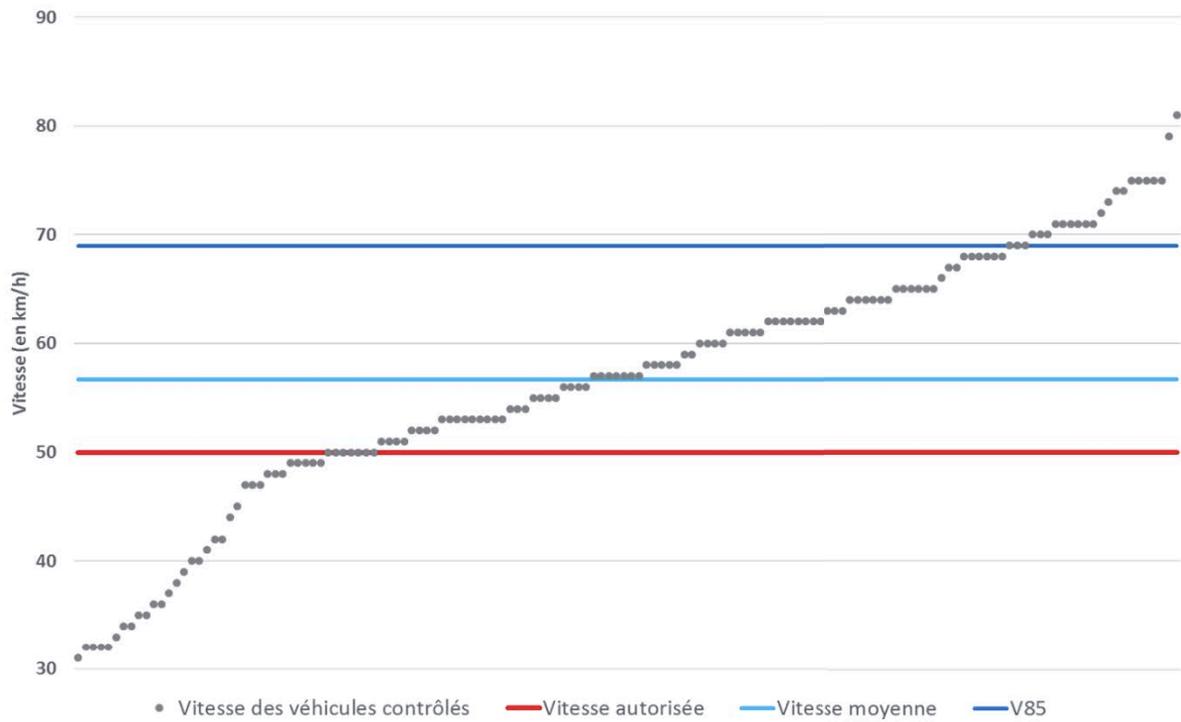
Contrôle de vitesse 2018 - rue de l'Institut 57 - Differt



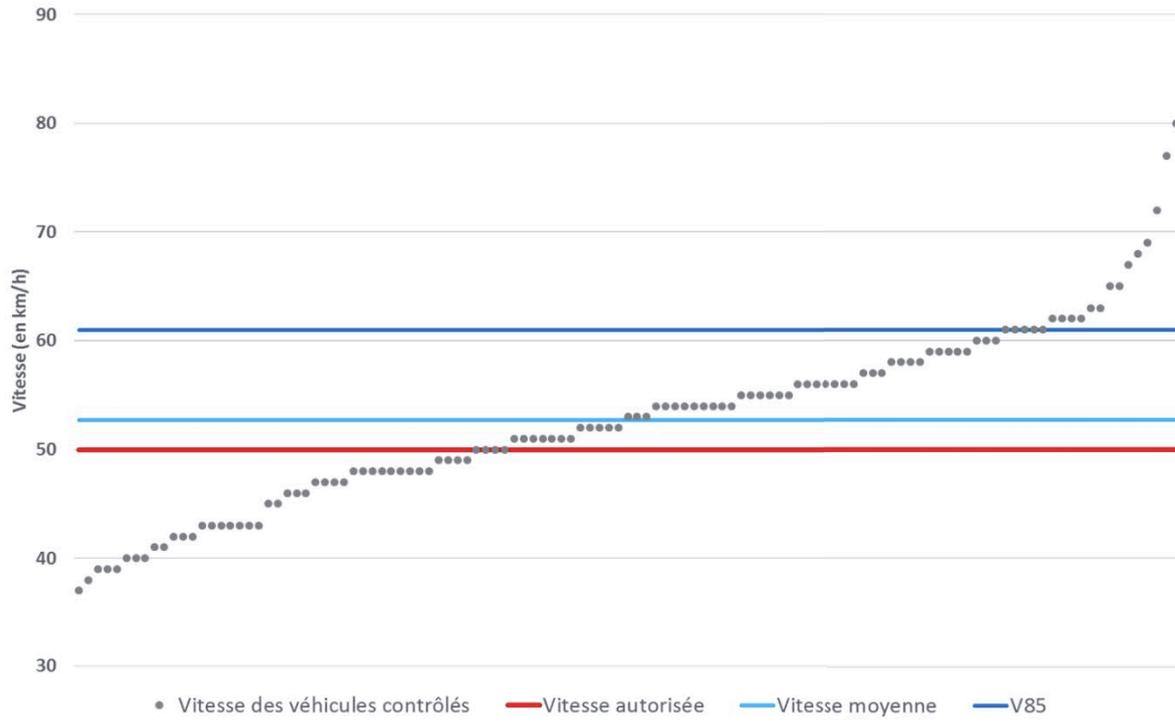
Contrôle de vitesse 2018 - rue de Rachecourt 53 - Habergy



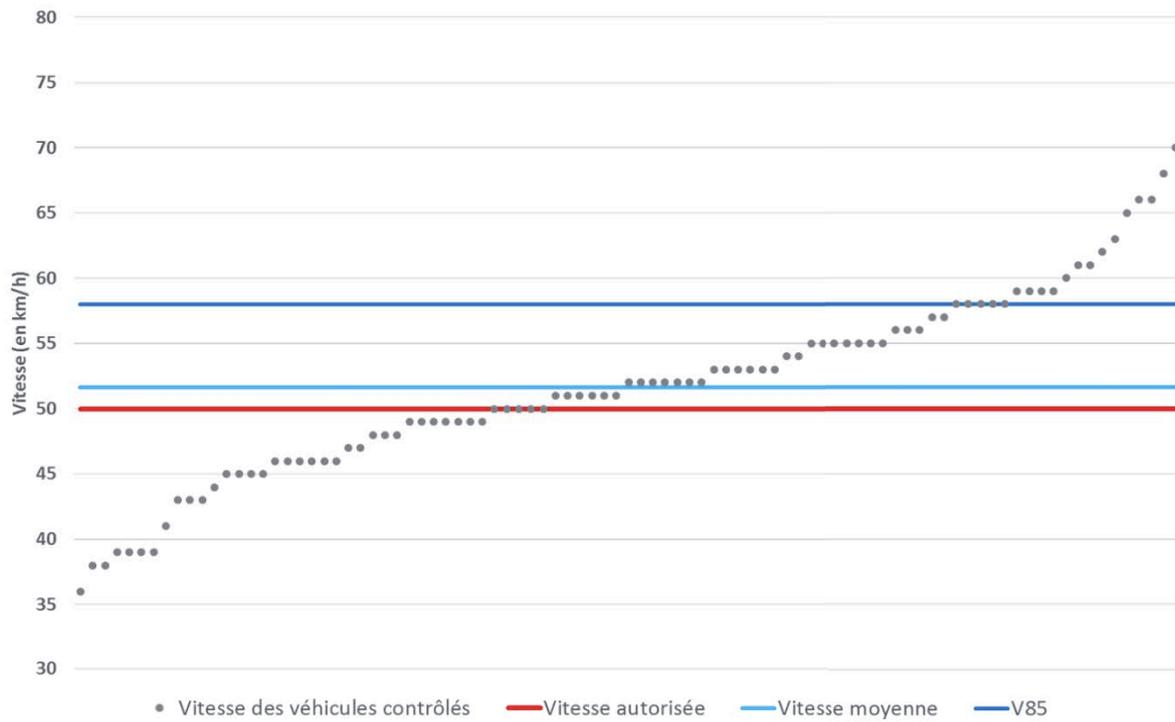
Contrôle de vitesse 2018 - rue de Rachecourt 113 - Messancy



Contrôle de vitesse 2018 - rue Sainte-Croix 37 - Wolkrange



Contrôle de vitesse 2018 - rue Schmit 73 - Longeau

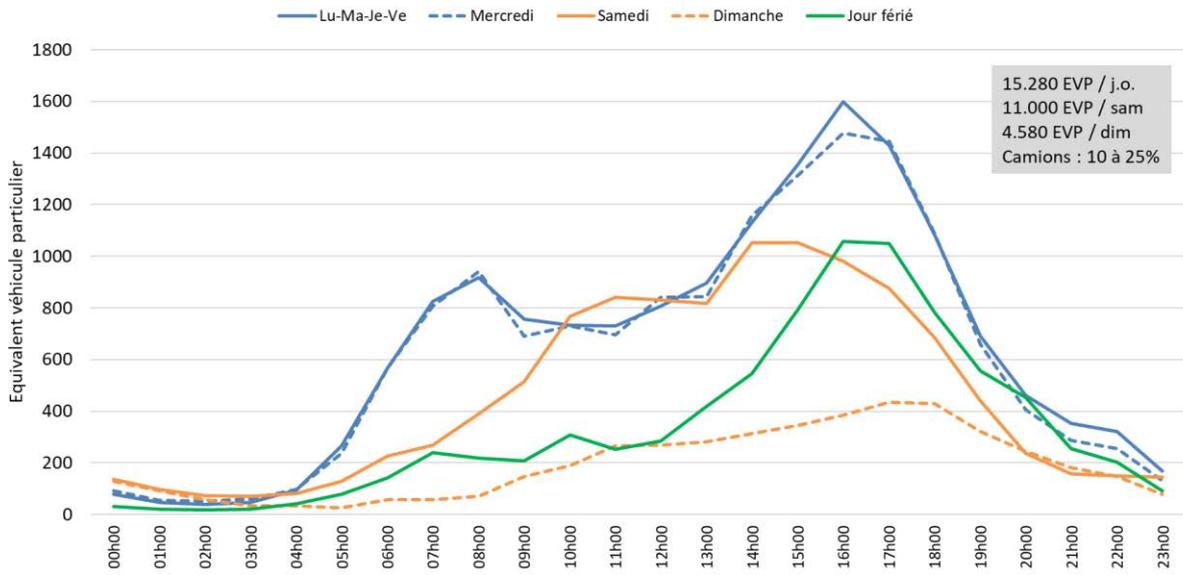


Annexe 3

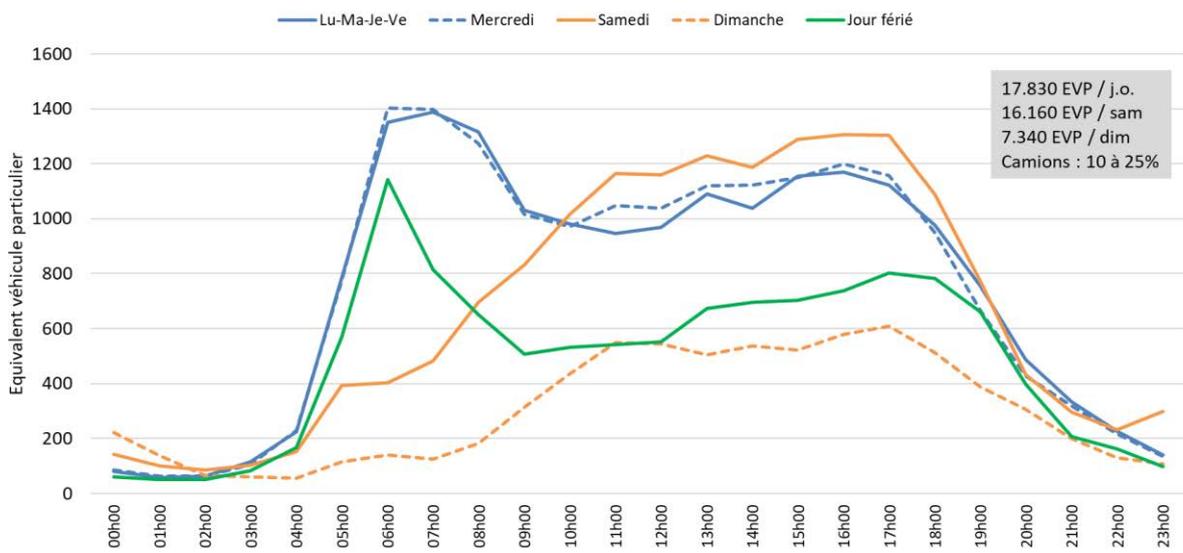
Flux de circulation – Novembre 2019

N81 – partie nord

Flux de circulation sur la N81 (partie nord) vers Aubange

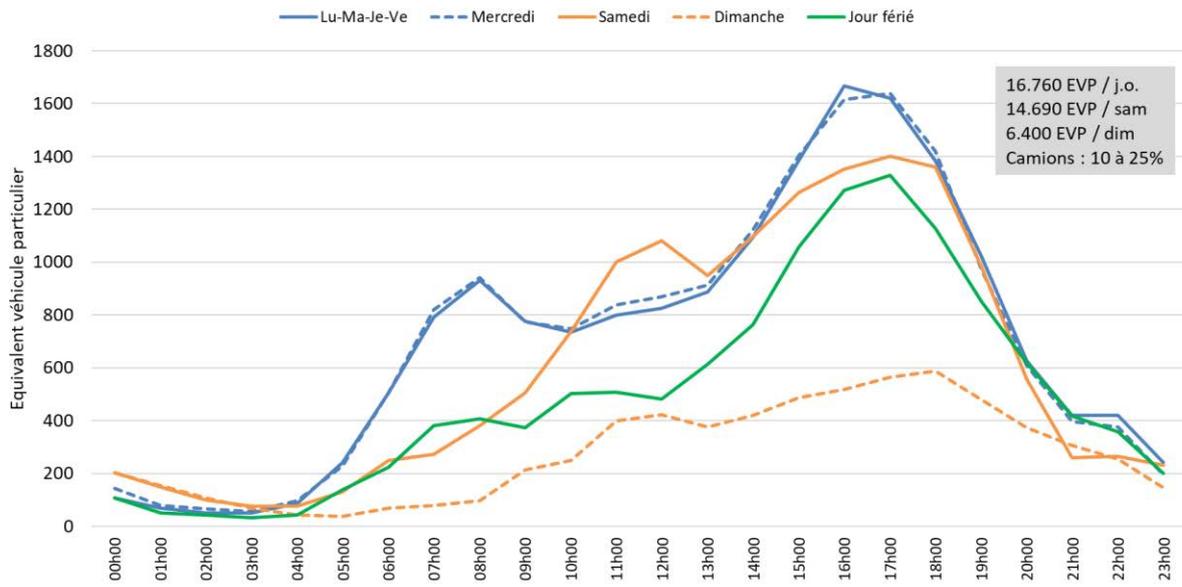


Flux de circulation sur la N81 (partie nord) vers Arlon

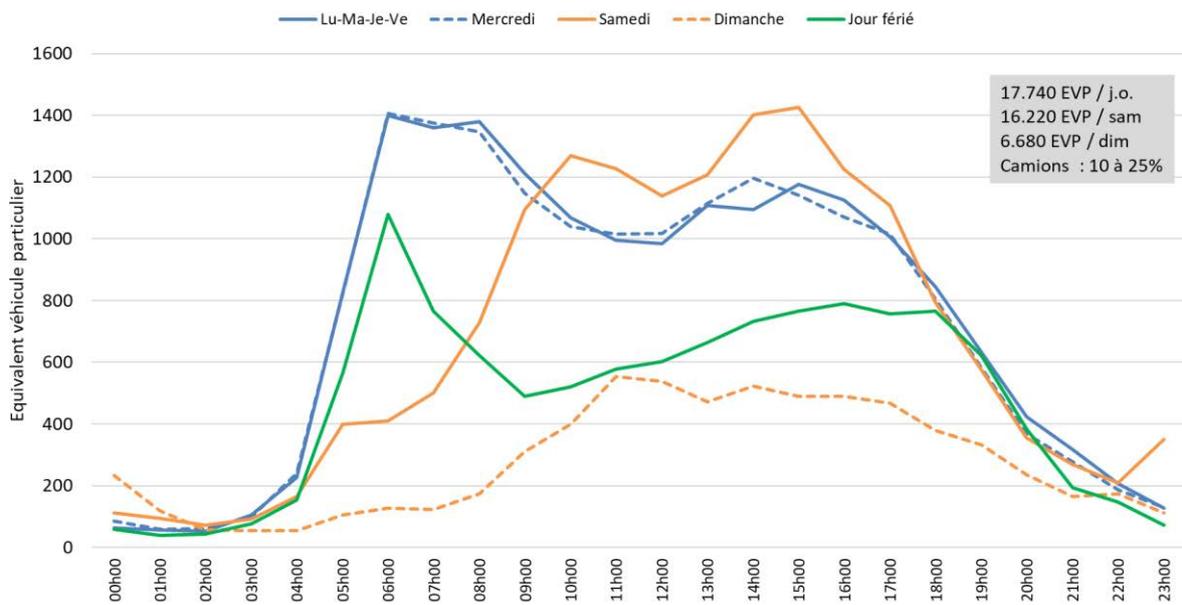


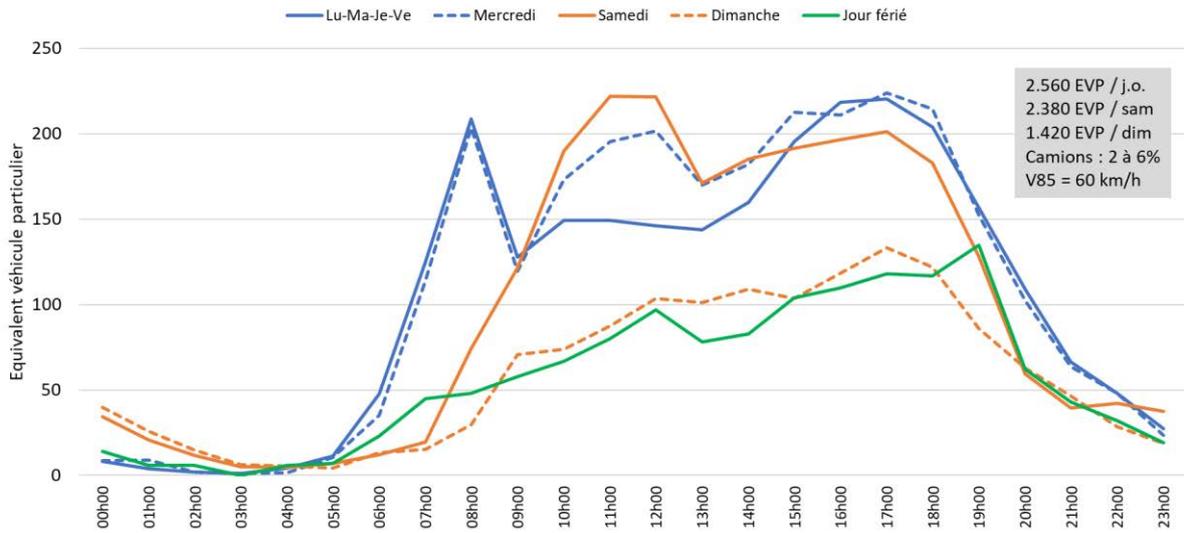
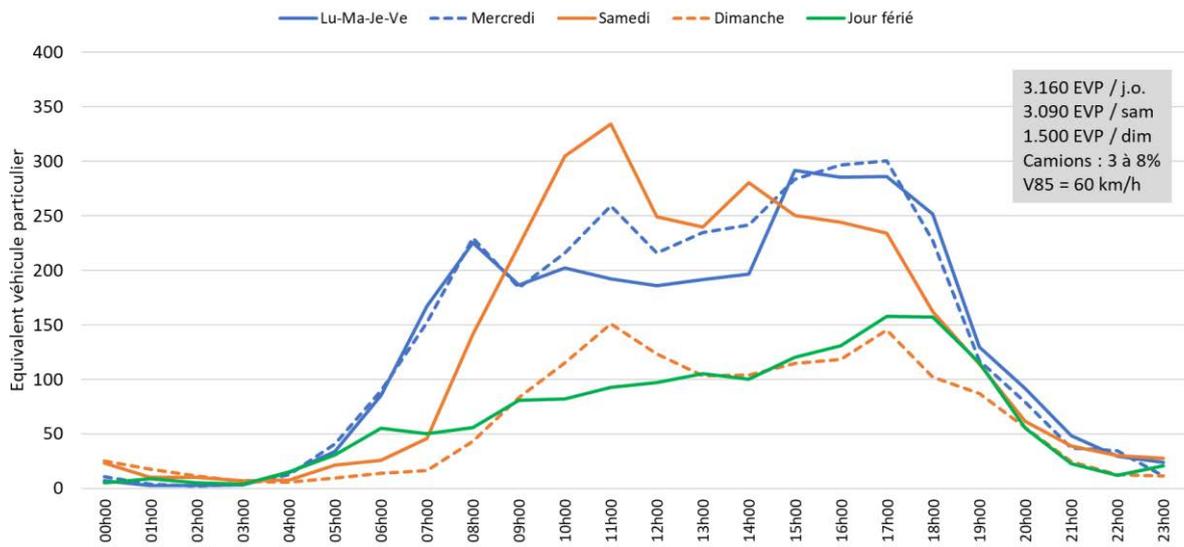
N81 – partie sud

Flux de circulation sur la N81 (partie sud) vers Aubange



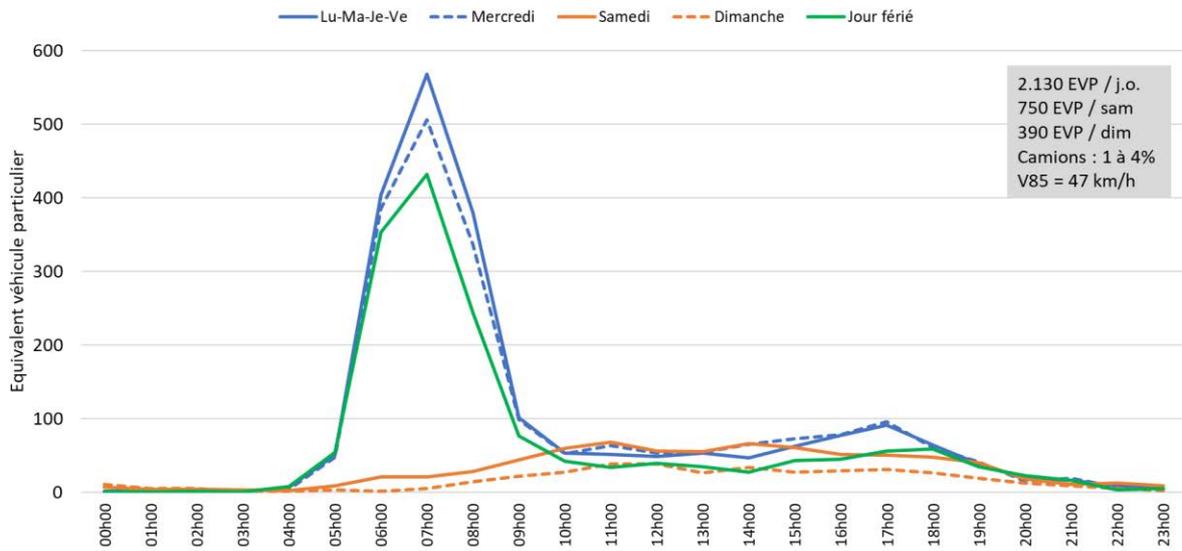
Flux de circulation sur la N81 (partie sud) vers Differt



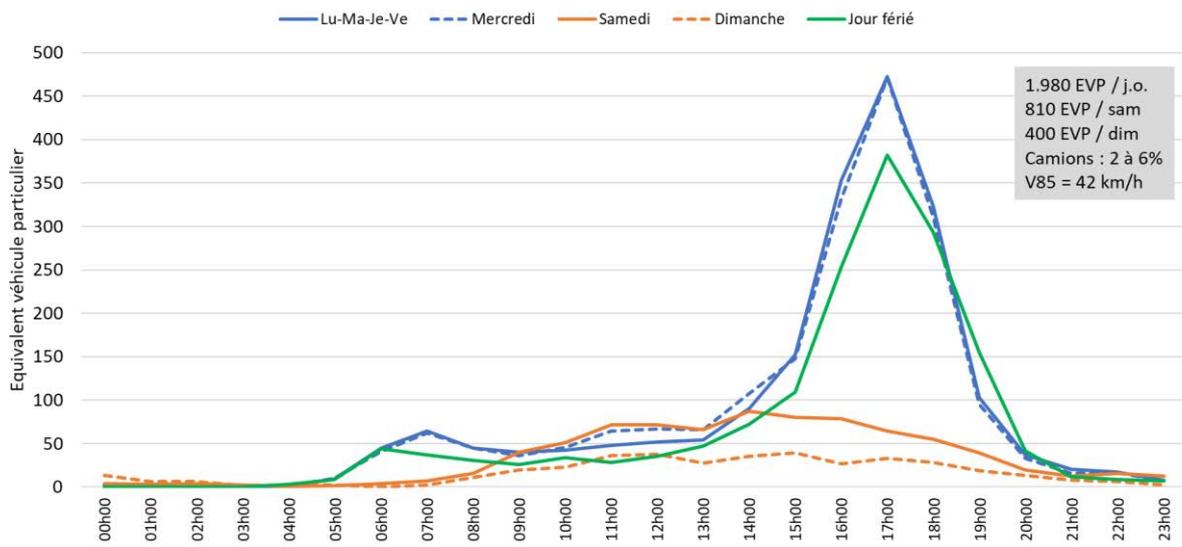
N883
Flux de circulation sur la N883 vers Messancy

Flux de circulation sur la N883 vers Differt


Rue de Luxembourg

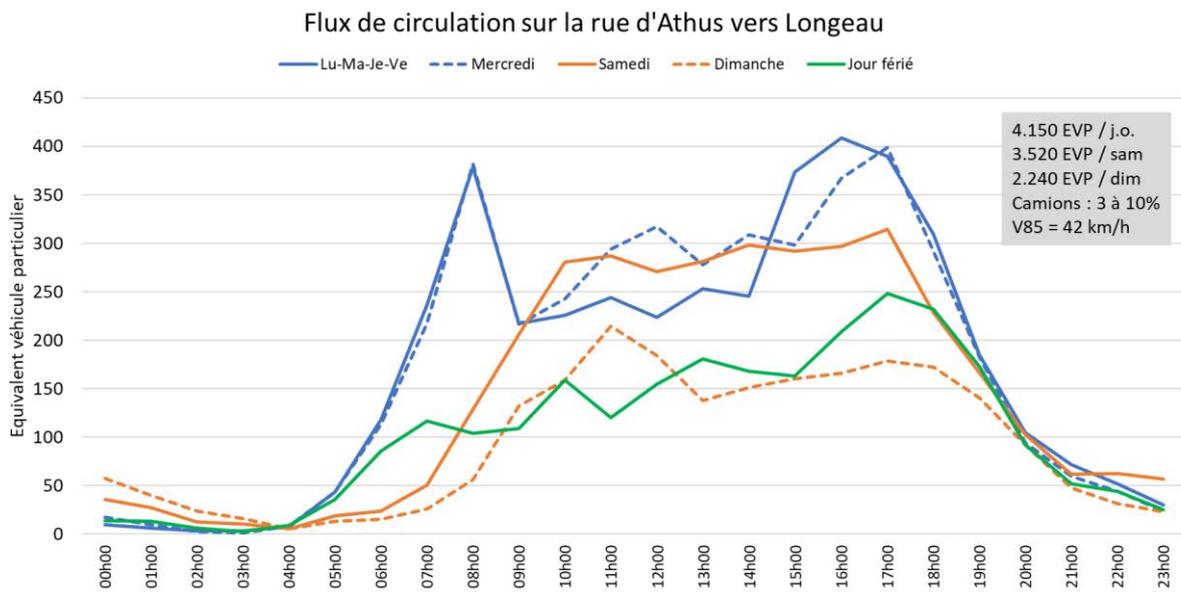
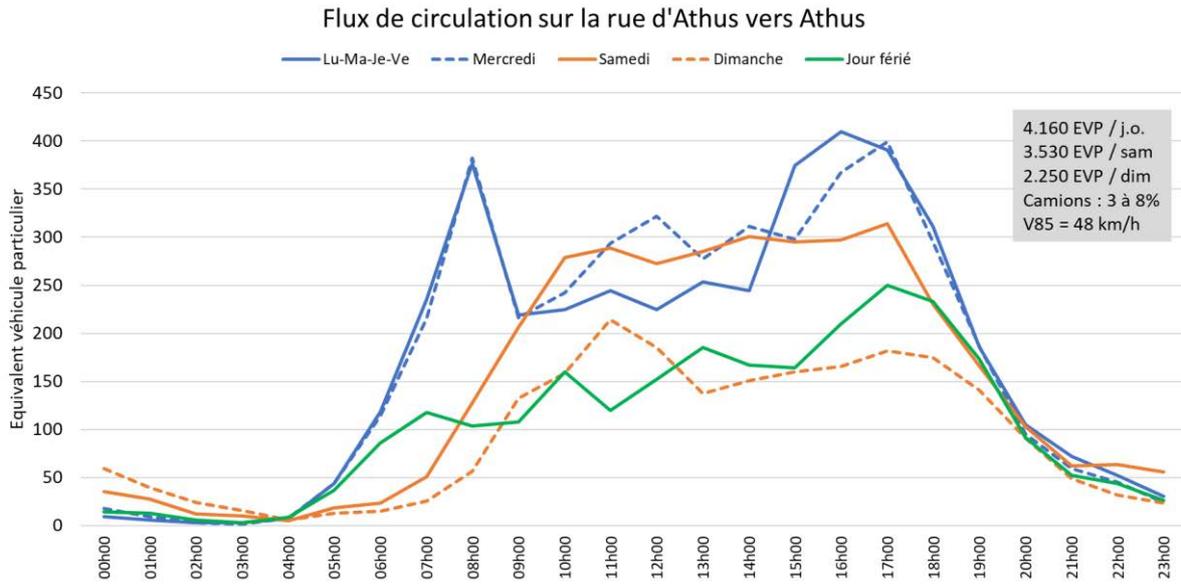
Flux de circulation sur la rue de Luxembourg vers Clémency



Flux de circulation sur la rue de Luxembourg vers Messancy

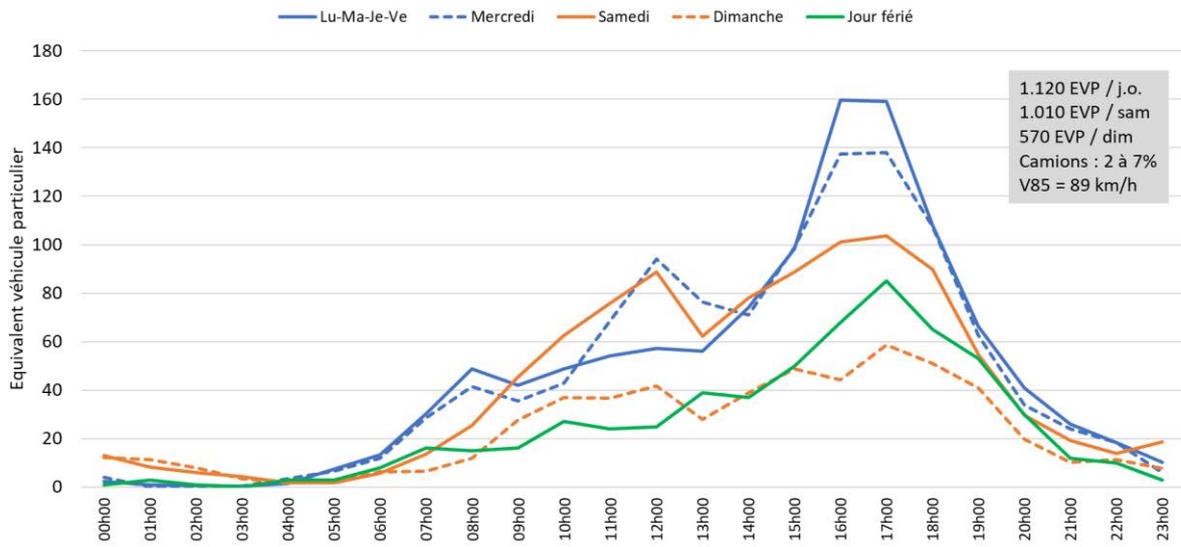


Rue d'Athus

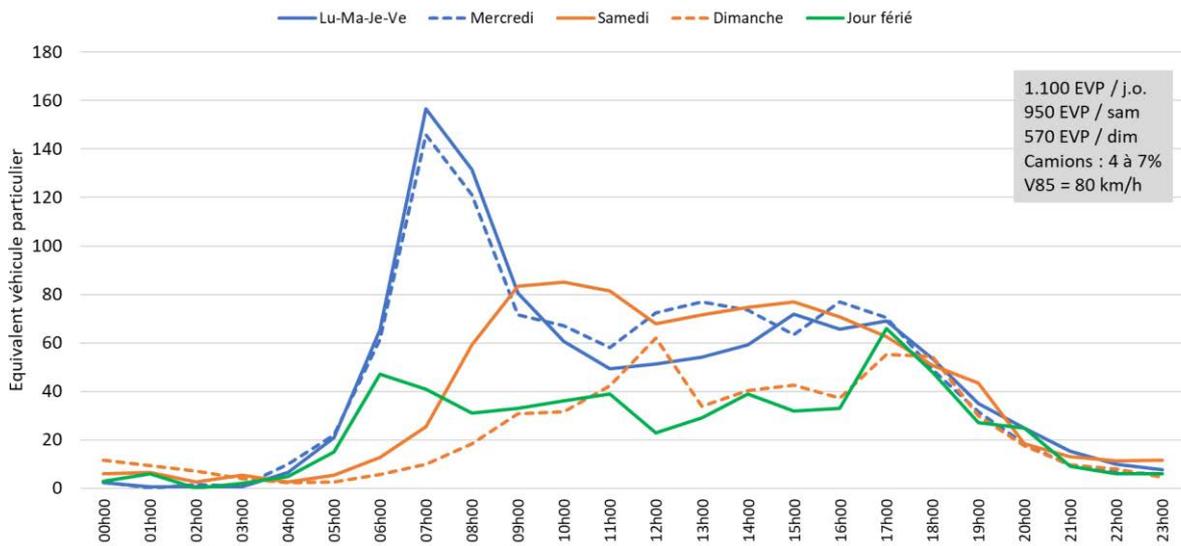


Rue de Rachecourt

Flux de circulation sur la rue de Rachecourt vers Rachecourt

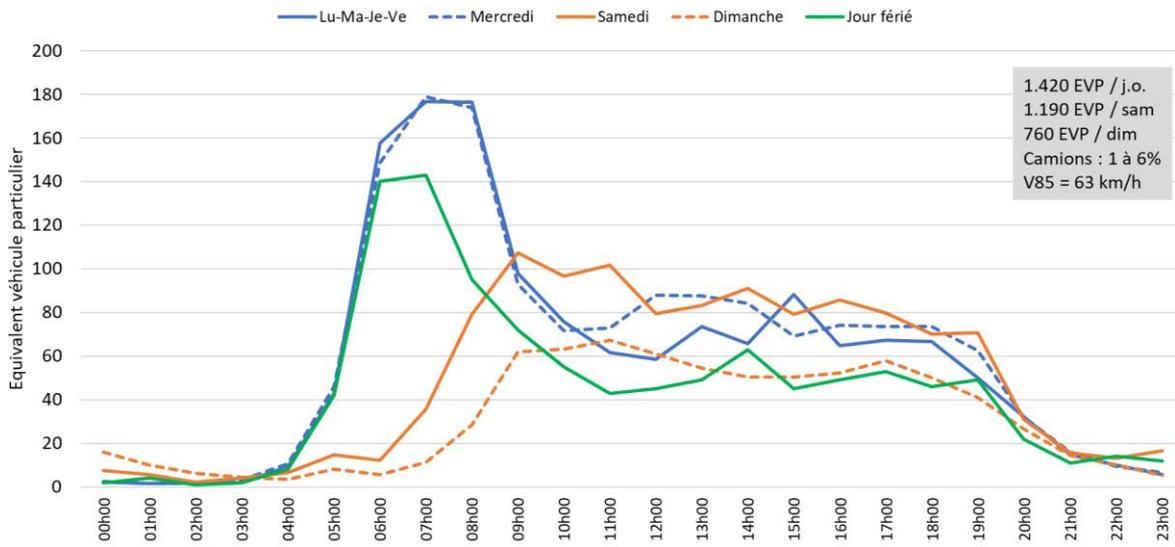


Flux de circulation sur la rue de Rachecourt vers Buvange

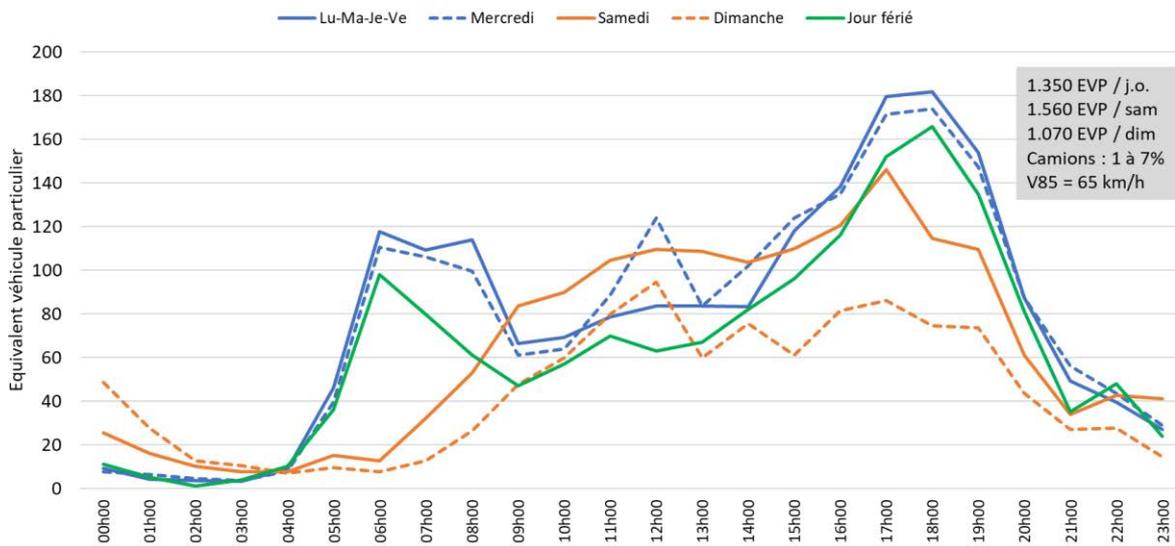


Rue Sainte-Croix

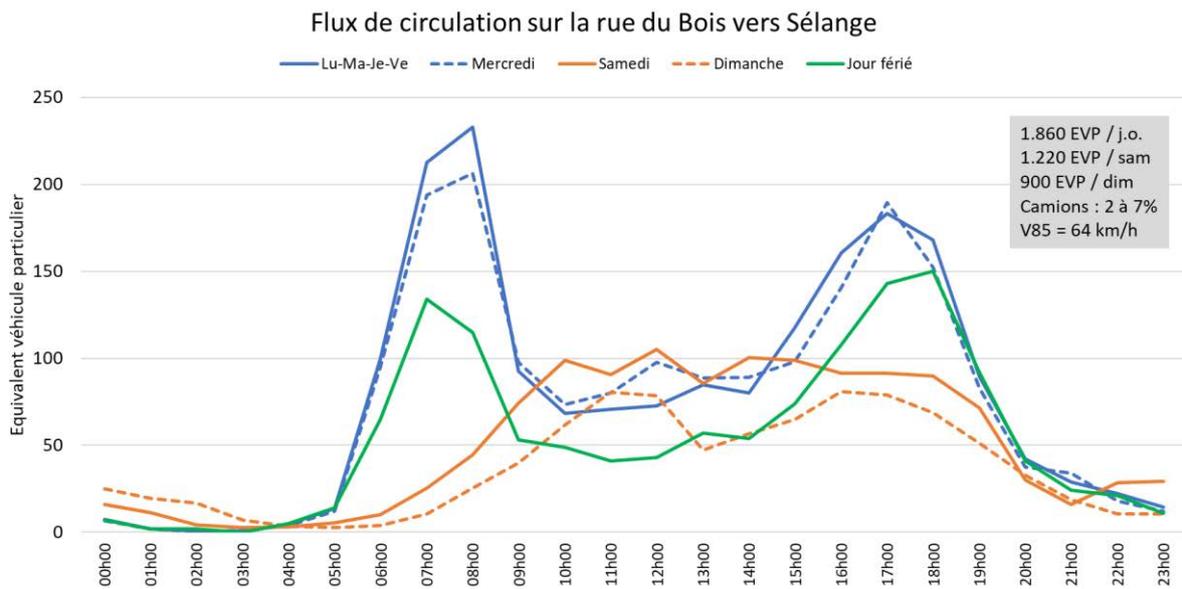
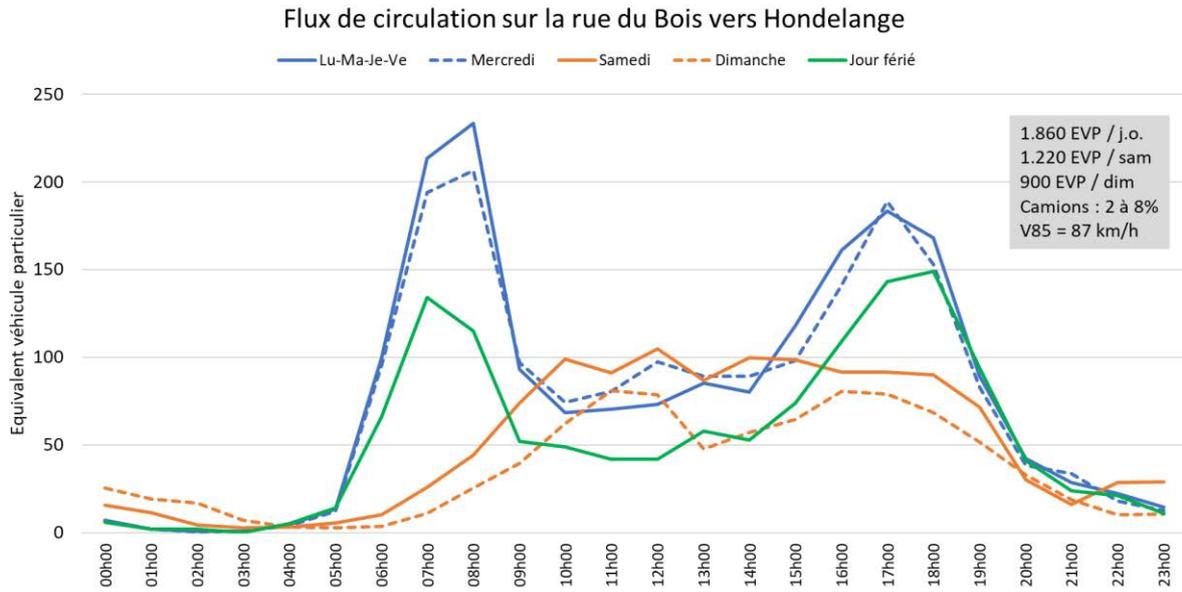
Flux de circulation sur la rue Sainte-Croix vers la N81



Flux de circulation sur la rue Sainte-Croix vers Wolkrange



Rue du Bois



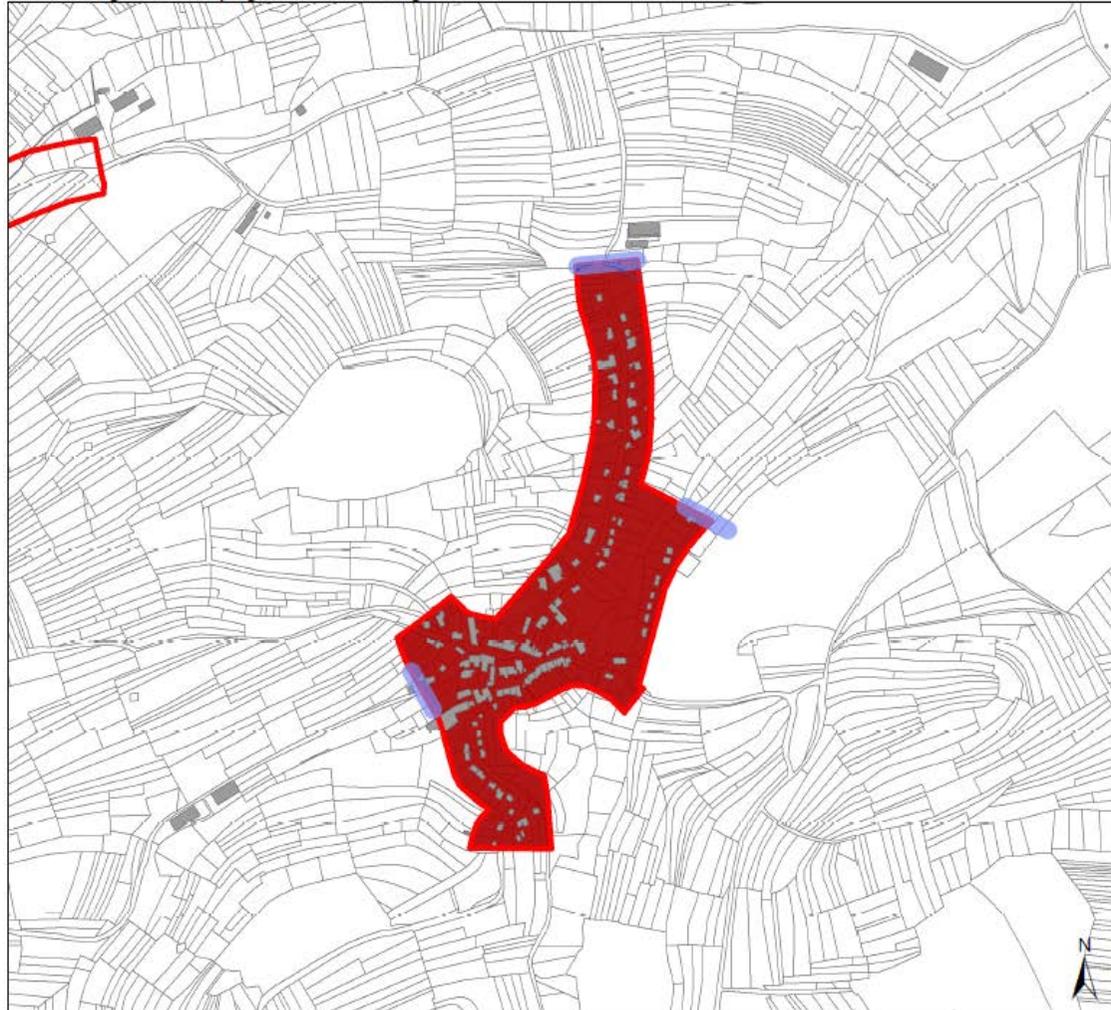
Annexe 4

Localisation des entrées de village à aménager

Bébange

Rue du Panorama - Rue Saint-Hubert - Rue de la Hêtraie

Schéma de Développement Communal
Mesures de gestion et de programmation - Bébange



Densité et typologie

 Noyau central - densité de référence
15 log/ha

Lieux centraux et effet de porte

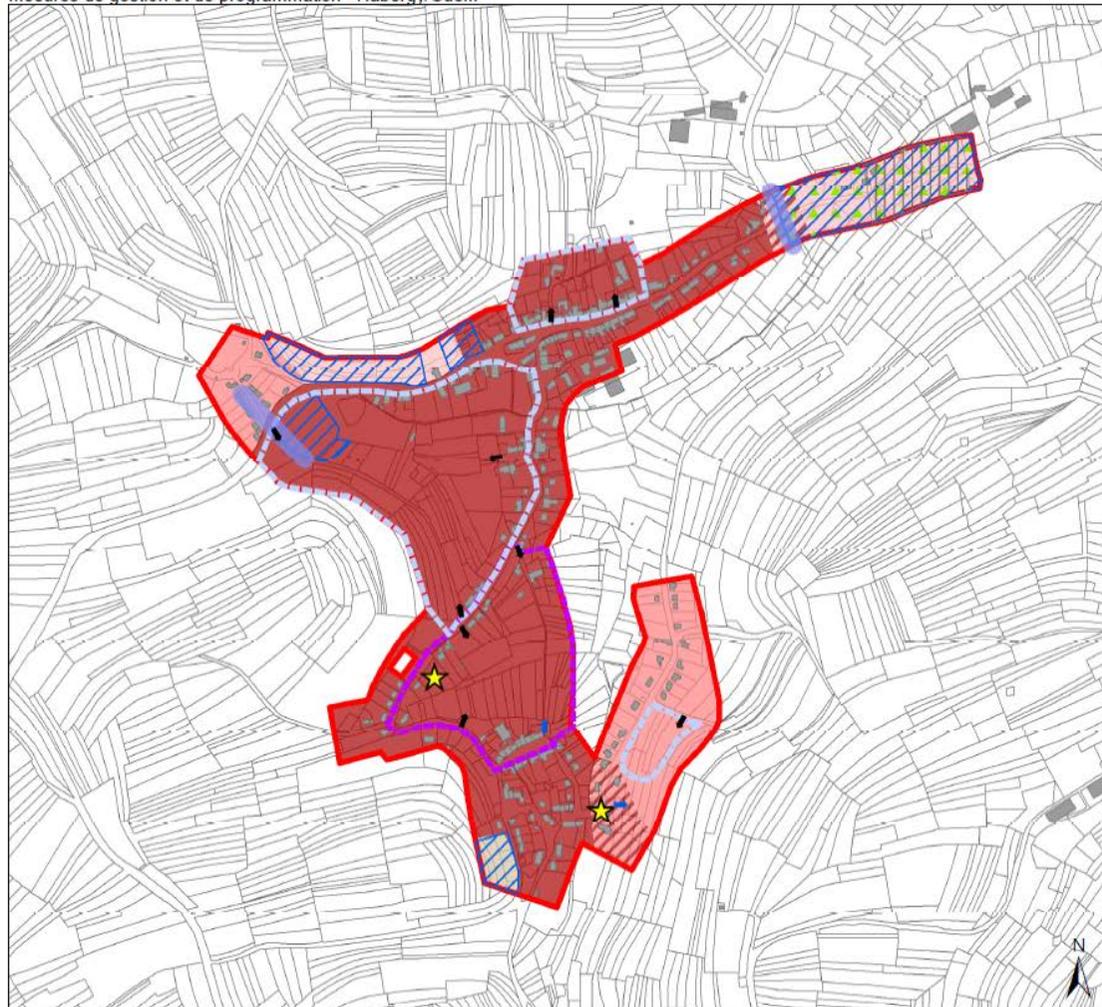
 Aménagement de porte d'entrée de
village

Contraintes

 Périmètre de protection écologique

Habergy / Guelff

Schéma de Développement Communal
Mesures de gestion et de programmation - Habergy/Guelff



Densité et typologie

- Noyau central - densité de référence 15 log/ha
- 2e extension - densité de référence max 8 log/ha
- 3e extension - densité de référence max 4 log/ha

Réflexion d'ensemble

- Périmètre de réflexion d'ensemble
- SOL approuvé
- Accès possible (connexion automobile)
- Accès possible (connexion lente)

Lieux centraux et effet de porte

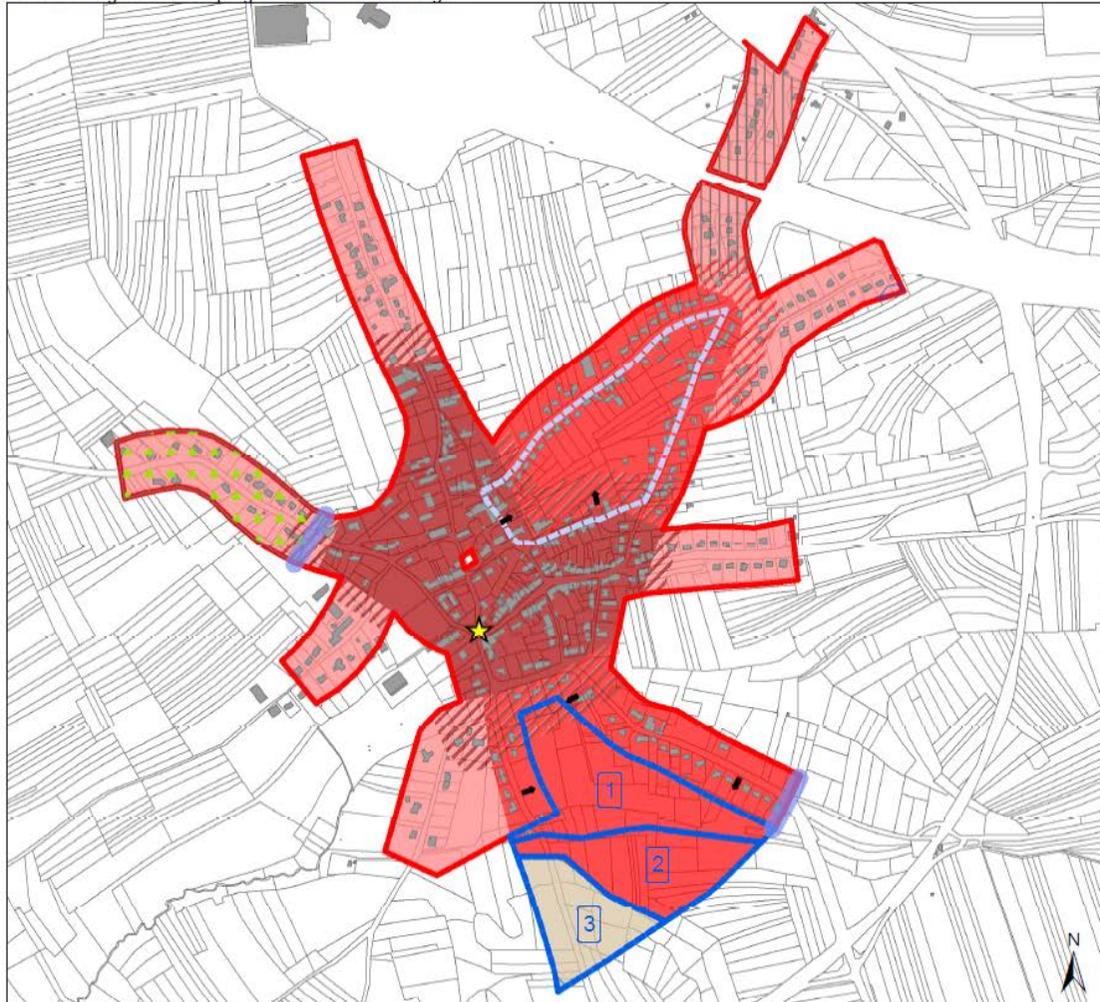
- Aménagement de porte d'entrée de village
- Aménagement du coeur de village ou de quartier

Contraintes

- Inscription d'un périmètre de précaution technique particulière
- Inscription d'un périmètre de précaution environnementale particulière
- Mise en place de mesures paysagères d'accompagnement
- Inscription d'une zone déconseillée à la construction

Hondelange

Schéma de Développement Communal
Mesures de gestion et de programmation - Hondelange



Densité et typologie

- Noyau central - densité de référence 25 log/ha - Nouveaux appartements autorisés
- 1ère extension - densité de référence 15 log/ha
- 2e extension - densité de référence max 8 log/ha

Réflexion d'ensemble

- Périmètre de réflexion d'ensemble
- Accès possible (connexion automobile)

Lieux centraux et effet de porte

- Aménagement de porte d'entrée de village
- Aménagement du coeur de village ou de quartier

ZACC

- Programmation de la mise en oeuvre des ZACC (priorité)

Contraintes

- Inscription d'un périmètre de précaution technique particulière
- Inscription d'une zone déconseillée à la construction
- Mise en place de mesures paysagères d'accompagnement
- Périmètre de protection écologique

Longeau

Schéma de Développement Communal
Mesures de gestion et de programmation - Longeau



Densité et typologie

-  Noyau central - densité de référence 20 log/ha - Nouveaux appartements autorisés
-  1ère extension - densité de référence 15 log/ha
-  2e extension - densité de référence max 8 log/ha

Lieux centraux et effet de porte

-  Aménagement de porte d'entrée de village ou de ville
-  Aménagement du coeur de village ou de quartier

ZACC

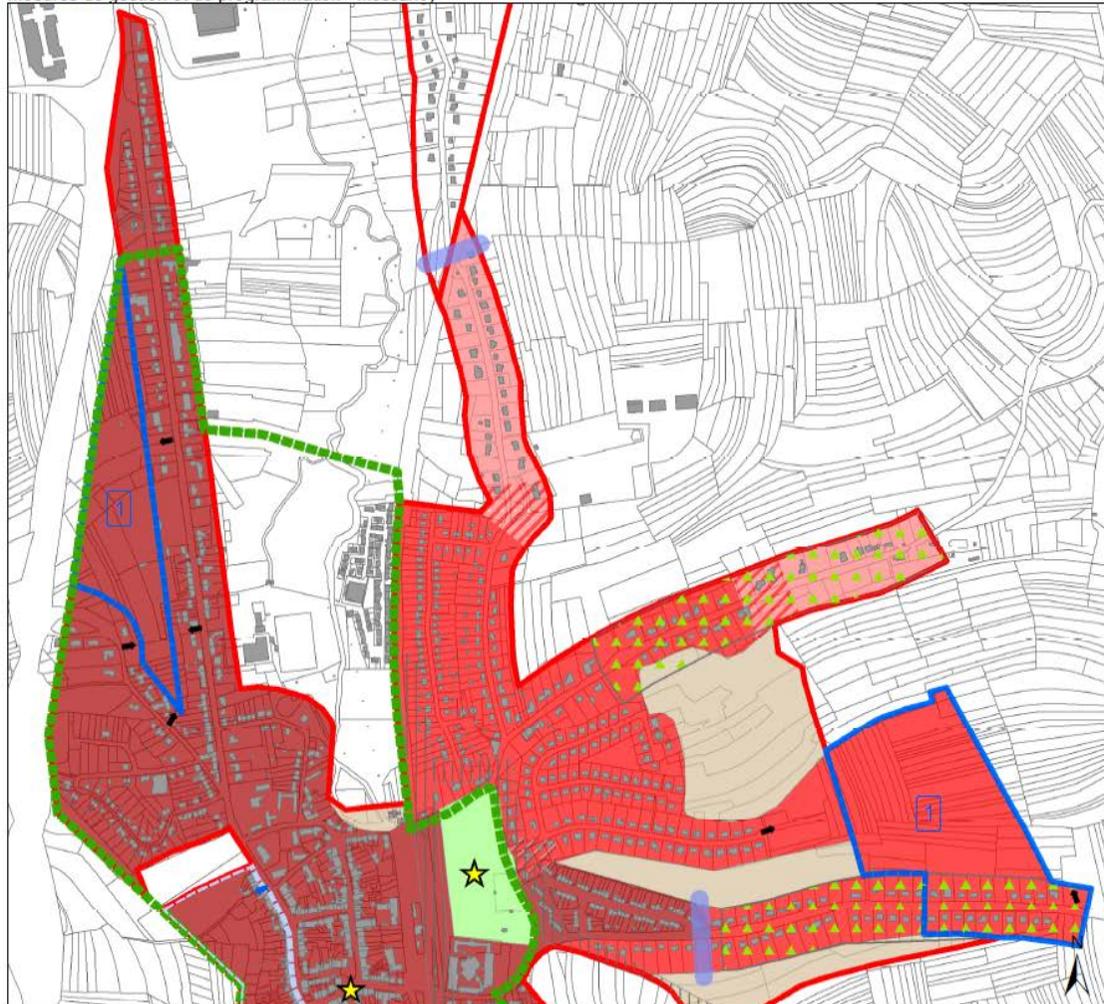
-  Programmation de la mise en oeuvre des ZACC (priorité)
-  Accès possible (connexion automobile)

Contraintes

-  Inscription d'un périmètre de précaution technique particulière
-  Inscription d'une zone déconseillée à la construction
-  Inscription d'un périmètre de précaution environnementale particulière
-  Mise en place de mesures paysagères d'accompagnement
-  Périmètre de protection écologique

Messancy

Schéma de Développement Communal
Mesures de gestion et de programmation - Messancy



Densité et typologie

- Noyau central - densité de référence 35 log/ha - Nouveaux appartements autorisés
- 1ère extension - densité de référence 20 log/ha
- 2e extension - densité de référence max 8 log/ha
- Parc à conserver

Réflexion d'ensemble

- Périmètre de réflexion d'ensemble
- Accès possible (connexion automobile)
- Accès possible (connexion lente)

Lieux centraux et effet de porte

- Aménagement de porte d'entrée de village ou de ville
- Aménagement du coeur de ville ou de quartier

ZACC

- Programmation de la mise en oeuvre des ZACC (priorité)

Contraintes

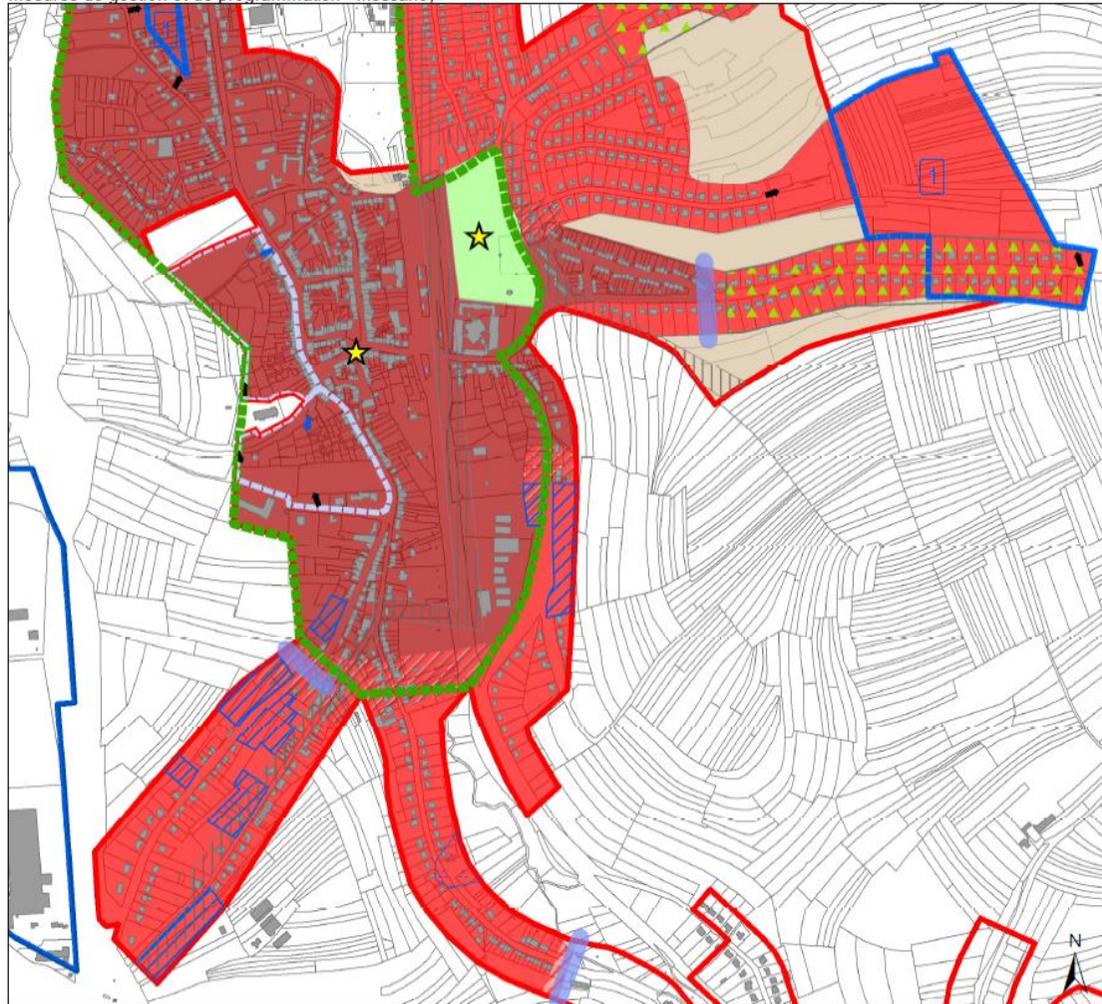
- Inscription d'un périmètre de précaution technique particulière
- Inscription d'une zone déconseillée à la construction
- Mise en place de mesures paysagères d'accompagnement

Proposition de révision du plan de secteur

- Périmètre d'enjeu communal

Messancy

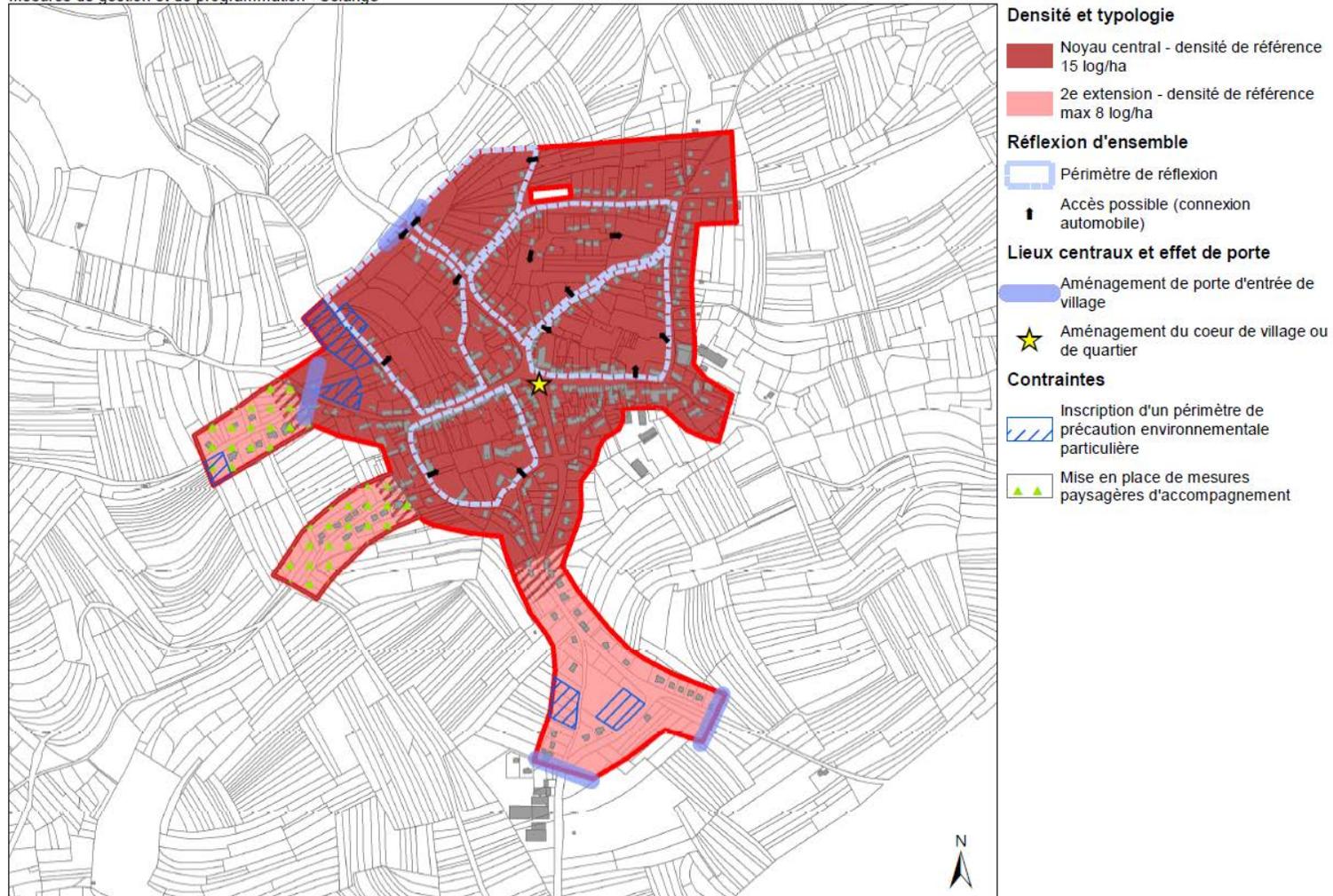
Schéma de Développement Communal
Mesures de gestion et de programmation - Messancy



- Densité et typologie**
- Noyau central - densité de référence 35 log/ha - Nouveaux appartements autorisés
 - 1ère extension - densité de référence 20 log/ha
 - Parc à conserver
- Réflexion d'ensemble**
- Périmètre de réflexion d'ensemble
 - Accès possible (connexion automobile)
 - Accès possible (connexion lente)
- Lieux centraux et effet de porte**
- Aménagement de porte d'entrée de village ou de ville
 - Aménagement du coeur de ville ou de quartier
- ZACC**
- Programmation de la mise en oeuvre des ZACC (priorité)
- Contraintes**
- Inscription d'un périmètre de précaution technique particulière
 - Inscription d'une zone déconseillée à la construction
 - Inscription d'un périmètre de précaution environnementale particulière
 - Mise en place de mesures paysagères d'accompagnement
 - Périmètre de protection écologique
- Proposition de révision du plan de secteur**
- Périmètre d'enjeu communal

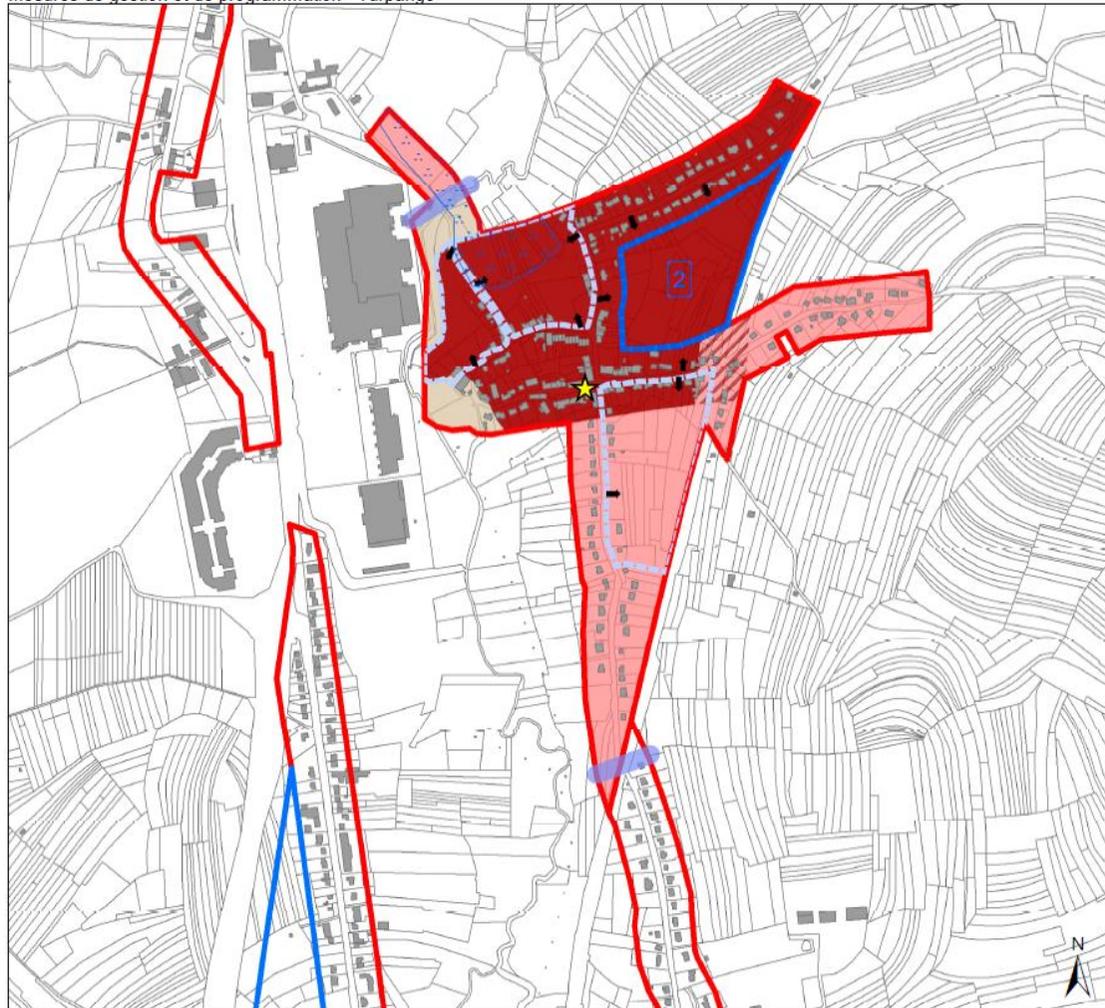
Sélange

Schéma de Développement Communal
Mesures de gestion et de programmation - Sélange



Turpange

Schéma de Développement Communal
Mesures de gestion et de programmation - Turpange



Densité et typologie

■ Noyau central - densité de référence 15 log/ha

■ 2e extension - densité de référence max 8 log/ha

Réflexion d'ensemble

▭ Périmètre de réflexion d'ensemble

■ Accès possible (connexion automobile)

Lieux centraux et effet de porte

▭ Aménagement de porte d'entrée de village ou de ville

★ Aménagement de coeur de village ou de quartier

ZACC

▭ Programmation de la mise en oeuvre des ZACC (priorité)

Contraintes

▭ Inscription d'une zone déconseillée à la construction

▭ Périmètre de protection écologique

Wolkrange / Buvange

Schéma de Développement Communal
Mesures de gestion et de programmation - Wolkrange/Buvange



Densité et typologie

- Noyau central - densité de référence 25 log/ha - Nouveaux appartements autorisés
- 1ère extension - densité de référence 15 log/ha
- 2e extension - densité de référence max 8 log/ha
- 3e extension - densité de référence max 4 log/ha

Réflexion d'ensemble

- Périmètre de réflexion d'ensemble
- Accès possible (connexion automobile)
- Accès possible (connexion lente)

Lieux centraux et effet de porte

- Aménagement de porte d'entrée de village
- Aménagement du coeur de village ou de quartier

Contraintes

- Inscription d'un périmètre de précaution technique particulière
- Inscription d'une zone déconseillée à la construction
- Inscription d'un périmètre de précaution environnementale particulière
- Mise en place de mesures paysagères d'accompagnement
- Périmètre de protection écologique

Proposition de révision du plan de secteur

- REV Proposition de révision d'initiative communale



Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable asbl

Boulevard Frère Orban 4
B-5000 NAMUR
00 32 81 25 04 80
www.icedd.be
icedd@icedd.be

N° registre de commerce : sans objet
N° TVA : BE0407.573.214
Représenté par : Gauthier Keutgen, Secrétaire Général
N° de compte bancaire : BE59 5230 4208 3426 / BIC TRIOBEBB