

SOMMAIRE

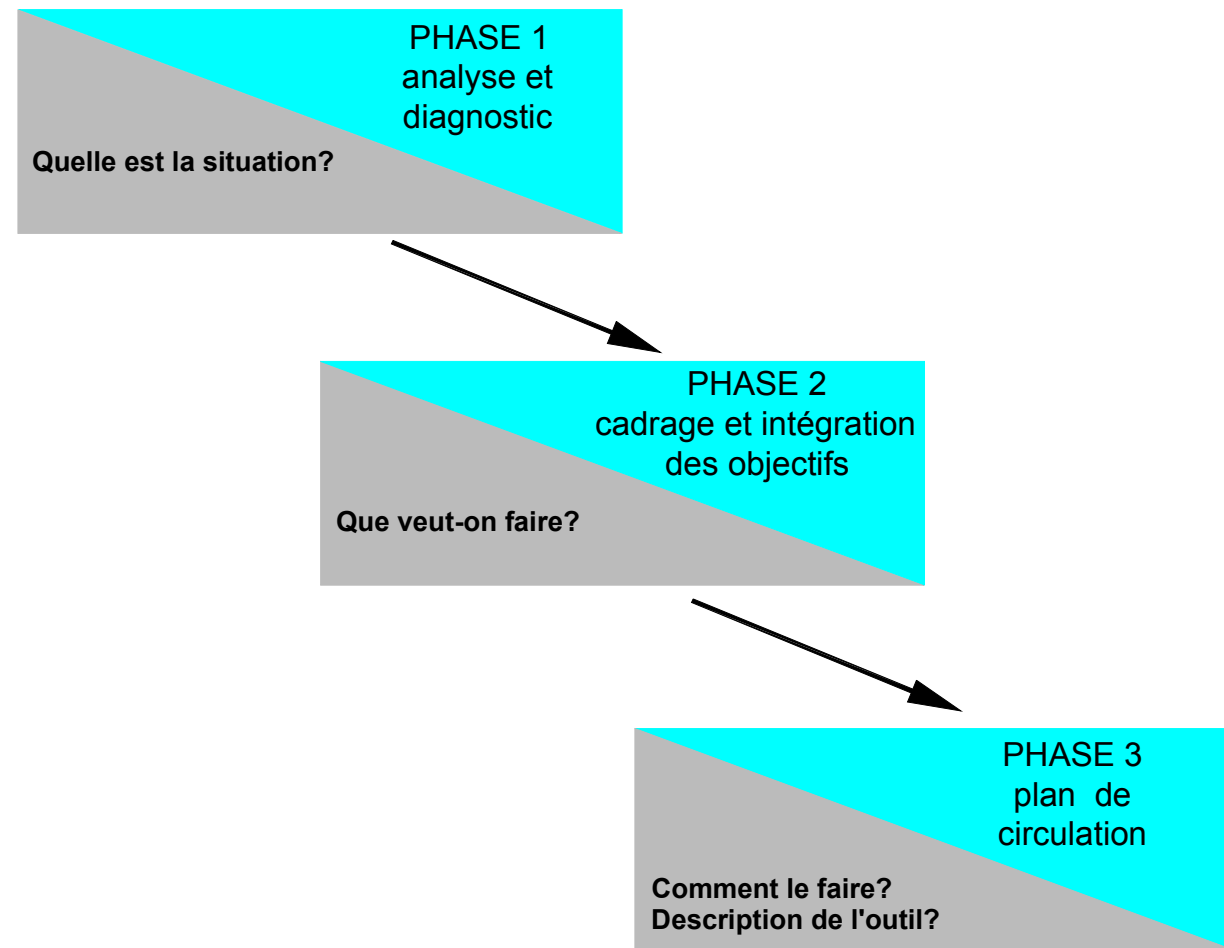
ISIS/VO Communication – Projet N°3E9111AE
Créé le 02/04/2002 – Indice 1

1 INTRODUCTION

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE D'ARLON – PHASE 3

La Région Wallonne en collaboration avec la ville et les TEC a confié aux bureaux d'études ISIS et V.O. Communication l'étude d'un plan de mobilité de la commune d'Arlon.

Cette étude se décompose en 3 phases:



technique du bureau d'études confronté aux connaissances des contextes locaux des différents acteurs communaux et régionaux.

Ce document constitue le support technique de la phase 3 du Plan Communal de Mobilité d'Arlon. Il se décompose de la façon suivante :

- le premier chapitre reprend les principes d'organisation du Plan Communal de Mobilité, selon différentes échelles géographiques et en abordant les différents thèmes de cette étude,
- le second présente les moyens de mise en œuvre du Plan Communal de Mobilité, sous forme de fiches actions
- le troisième chapitre explicite les méthodes de suivi du plan communal, puisque ce document ne constitue que le point de départ de la démarche, et que, sans aucun doute, le plus difficile commence, à savoir la mise en place des différentes propositions.

La phase 1 fut approuvée en juin 2001 et la phase 2 en septembre 2001.

En septembre et octobre 2001, plusieurs actions de communication (concours de dessin, conférence de presse, réunions publiques, réalisation de "toutes boîtes") ont été menées afin d'une part de sensibiliser la population sur la problématique de la mobilité et d'autre part de mieux connaître la préoccupation des arlonnais sur le sujet.

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

Ensuite, ISIS a mené une réflexion sur l'ensemble des modes de transport afin de proposer une nouvelle politique de mobilité pour la commune d'Arlon.

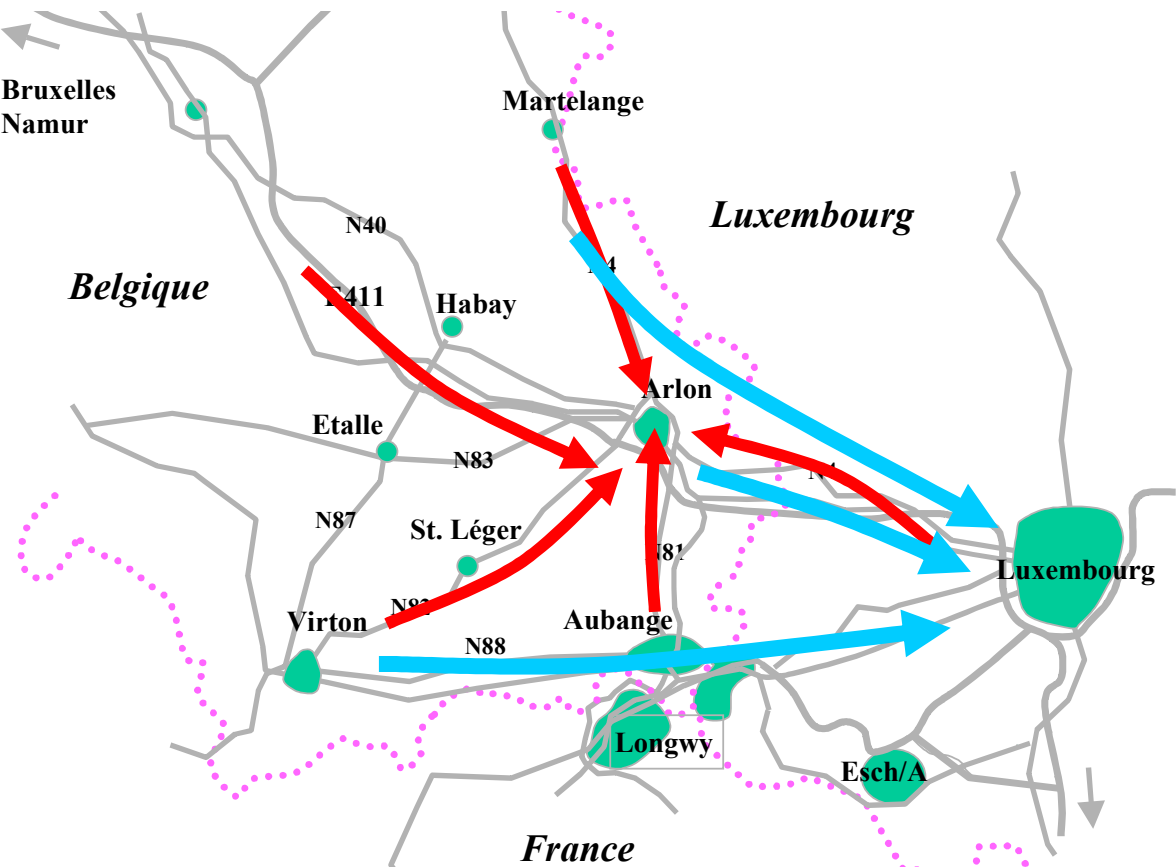
Les différentes étapes de cette phase furent débattues lors de plusieurs réunions du Comité Technique de l'étude et de nombreuses réunions bilatérales entre ISIS et les différents techniciens des services concernés (MET, TEC, Ville,...). Par conséquent, le contenu de ce document est le fruit de la réflexion

2 LES PRINCIPES D'ORGANISATION DU **PLAN DE MOBILITE**

L'ORGANISATION DES CIRCULATIONS SUIVANT LES DIFFERENTES ECHELLES.

2.1 L'ECHELLE REGIONALE

Comme l'a montré le diagnostic, la commune d'Arlon possède, grâce à ses fonctions administratives et scolaires régionales, une aire d'attractivité couvrant l'ensemble du Sud Luxembourg. Simultanément, le Grand-Duché du Luxembourg, en particulier Luxembourg ville, attire quotidiennement un grand nombre d'actifs belges dont plus de 4 600 Arlonnais.



Ces 2 éléments provoquent un double mouvement de déplacements quotidiens régionaux, l'un pénétrant, l'autre sortant de la commune. Dès lors, l'échelle régionale influencera fortement le système circulaire local de la commune.

En terme d'organisation, ce double mouvement nécessite :

- de renforcer l'accessibilité du centre de la ville à partir des communes du Sud Luxembourg
- d'améliorer les liaisons vers le Grand Duché, mais aussi vers Namur et Bruxelles.

Le rôle d'Arlon doit être la plaque tournante des déplacements de longue portée vers les régions voisines, déplacements qui doivent pouvoir s'effectuer via plusieurs modes de transport.

Au niveau du réseau routier

La commune est très bien irriguée par le réseau régional. En effet la commune se situe à la confluence de 2 grands axes routiers wallons, à savoir l'E411 d'orientation Est – Ouest (axe européen reliant le nord au sud de l'Europe) et de l'axe N4-N81 d'orientation Nord-Sud drainant une grande partie de la province du Luxembourg. Cette croix est complétée par un ensemble de radiales permettant des liaisons rapides avec l'ensemble des pôles secondaires de la province : Virton, Aubange, Habay, Libramont, Bastogne,...

Néanmoins, cette situation «idyllique» est à relativiser. En effet la croissance du trafic provoque des dysfonctionnements récurrents du réseau. Cette croissance (50% sur les dix dernières années amenant les volumes de l'E411 à plus de 54.000 EVP¹ par jour) est induite aussi bien par la circulation en transit que par celle à vocation de desserte locale.

En projetant une croissance annuelle de 4% de la circulation, en 2012, les tronçons autoroutiers devraient absorber quelques 75.000 EVP quotidiens, volume de trafic qui accentuerait les dysfonctionnements majeurs sur les différents réseaux routiers et autoroutiers. Cette croissance de trafic aurait **plusieurs impacts négatifs** :

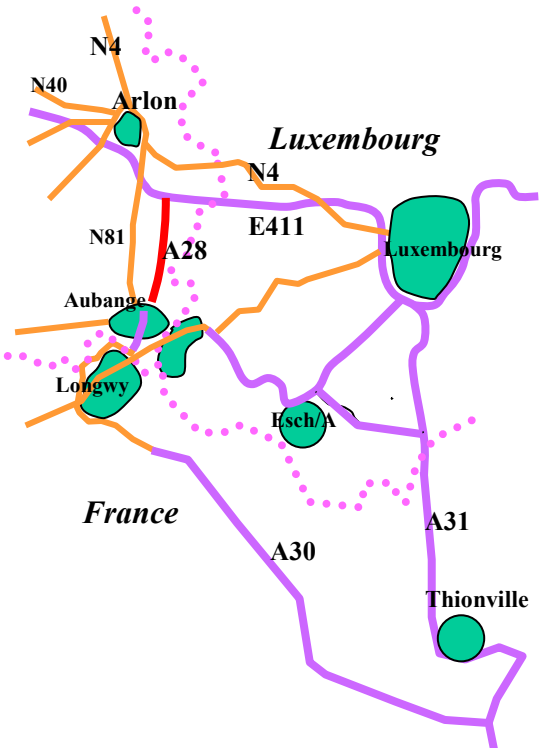
- un report d'une partie des véhicules vers des voiries locales, créant des nuisances (pollution, sécurité, détérioration de l'espace public,..) dans les centres urbanisés traversés,
- un étalement des périodes de pointe du trafic,
- une augmentation du temps perdu dans les déplacements, favorisant le développement du stress, de la fatigue, de l'agressivité,...

En bref, une détérioration des conditions de vie de la région qui progressivement connaîtrait l'ensemble des maux que l'on rencontre dans les grandes agglomérations européennes.

Aujourd'hui, une grande partie des usagers² est persuadée qu'il suffit d'augmenter les capacités autoroutières pour solutionner les problèmes. Or, il est important de préciser qu'il est inutile de créer des capacités très importantes (3, 4 ou 5 bandes de circulation) en section si en aval, au niveau des entrées de ville, il n'est pas possible d'absorber de tels flux. Par conséquent, la création ou l'augmentation de capacité d'un tronçon autoroutier ne sera opportun que s'il permet d'éliminer un goulet d'étranglement entre deux sections existantes possédant encore des possibilités d'absorption.

L'A28 rentre dans ce cas de figure. Sa finition aurait des impacts à plusieurs niveaux géographiques :

- aux échelles nationale et internationale, elle permettrait, en complément du contournement de Longwy (mise à gabarit autoroutier complète prévue pour 2008), de proposer une route



¹ EVP : Equivalent Voiture Particulière : 1 camion = 2 EVP, 1 voiture = 1 EVP

² voir à ce sujet « Propositions pour améliorer la mobilité des frontaliers vers le lieu de travail » CSC LCGB – Mars 2002

- alternative pour rejoindre le sillon mosellan, en évitant le Grand-Duché
- à l'échelle régionale, elle favoriserait l'accessibilité des communes de l'Agglomération transfrontalière et du PED³
 - à l'échelle locale, elle solutionnerait les problèmes de congestion du giratoire de Weyler (voir fiche action n°1.7) et permettrait de transformer la N81 en boulevard urbain, au lieu de la transformer progressivement en voirie autoroutière, fonction qui poserait des gros problèmes de sécurité et de congestion. Ces dysfonctionnements auraient des impacts négatifs pour les communes irriguées par cette nationale.

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

En dehors du chaînon manquant de l'A28, le réseau routier ne doit pas connaître de grande modification.

Par conséquent, l'amélioration et la massification des échanges passent par un développement des réseaux de transports publics au niveau régional

Au niveau du chemin de fer

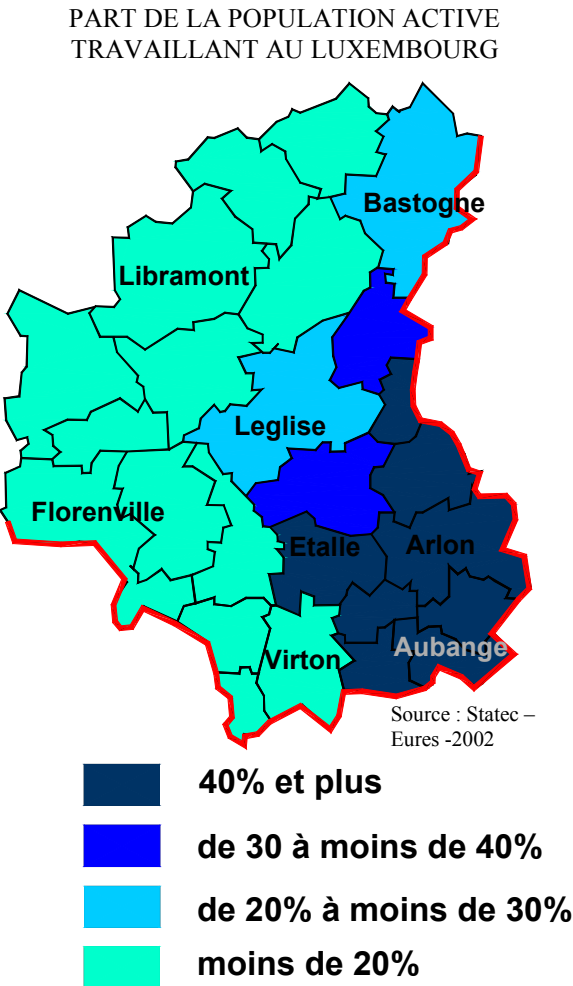
Même si cette problématique dépasse largement l'échelle de cette étude, il est évident que le PCM s'inscrit dans un développement de l'utilisation du chemin de fer, particulièrement à l'échelle régionale. Celui-ci ne sera possible que si trois conditions sont réunies :

- une amélioration de l'infrastructure
- une amélioration de la qualité de service
- une complémentarité dans les modes de transports et une cohérence dans les actions mises en place.

Au niveau de l'infrastructure, deux problématiques apparaissent :

- la modernisation de la ligne 162, cordon ombilical entre la région et les « capitales » (Namur et Bruxelles), tant en terme de temps de parcours qu'en terme de régularité afin de rendre cette liaison plus attractive que le trajet en voiture particulière.
- Intensification ou création d'une desserte régionale

La carte ci-après rappelle l'importance de la navette quotidienne vers le Luxembourg.



Parallèlement, les statistiques ferroviaires révèlent que 1100 usagers empruntent quotidiennement le train vers Luxembourg (+/- 50% des montées) dont 400 actifs arlonnais, (10% des transfrontaliers de la commune).

Par conséquent, le nombre d'actifs captés par le chemin de fer est relativement faible pour ce mode de transport. Ainsi, il existe de gros potentiels de clientèle pour le chemin de fer, d'autant plus que l'ensemble des analystes économiques se prononce pour une croissance continue de l'attractivité de Luxembourg et forcément de son corollaire, l'augmentation des saturations aux entrées de la capitale grand-ducale.

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

La problématique du stationnement

Un des premiers constats mis en évidence par les non-usagers (voir étude de la CSC) est la difficulté de trouver une place de stationnement aux abords de la gare d'Arlon.

Actuellement, la gare ne dispose que d'un parking interne de 120 places. Sa saturation induit les automobilistes à utiliser les voiries avoisinantes, pénalisant de la sorte les fonctions commerciale et résidentielle situées aux abords la gare. A court terme, un nouveau parking devrait être créé à l'arrière de la gare. Dans son extension maximum, ce site pourrait accueillir 600 véhicules, 200 à court terme.

Or, si on veut atteindre un objectif de 25% de déplacement vers le Luxembourg en chemin de fer, il sera nécessaire de proposer au minimum 1200 à 1500 places de stationnement, car la contrainte matinale d'utiliser un bus pour se rendre à la gare est trop forte pour ce type de clientèle.

Un tel volume de stationnement n'est pas possible aux alentours directs de la gare, par conséquent il sera utile de trouver un site sur le territoire communal cumulant 3 paramètres :

- une grande capacité de stationnement
- une bonne accessibilité à partir du réseau régional
- une situation proche du sillon ferré

Il nous semble que 3 sites sont susceptibles de répondre à ces paramètres : Viville, Sterpenich et Autelhaut. Ces 3 sites sont comparés dans le fiche 2.1.

La desserte régionale

L'utilisation de ce stationnement excentré dépendra de la nouvelle organisation des navettes vers Luxembourg. Si un nouveau parking se crée, il faut évidemment le desservir. Par conséquent l'offre de service devra être restructurée et prendre la forme d'un RER, cadencé et confortable.

La mise en service de l'Athus – Meuse devrait alléger la charge de trafic transitant par Arlon, et permettra d'améliorer la qualité de service vers le Luxembourg. De plus, il existe plusieurs opportunités (voir fiche 2.1) de recréer un service régional sur le Sud – Luxembourg belge qui viendrait compléter ce RER luxembourgeois par des liaisons Virton – Athus – Arlon – Luxembourg ?

Cette étude n'a pas la prétention de solutionner ces problèmes de liaisons régionales, mais elle insiste fortement pour qu'une réflexion soit menée le plus rapidement possible à une échelle transfrontalière afin

³ PED : Pôle Européen de Développement à Athus

de permettre aux différents gestionnaires de mener une politique de complémentarité par rapport à cette nouvelle offre de service, notamment entre le TEC et la SNCB.

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

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

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

En effet, actuellement, il existe du côté luxembourgeois une ligne (la 222), exploitée par la CFL, très bien cadencée (1 bus/10' en heure de pointe) qui relie Steinfort au plateau du Kirchberg, via le centre de Luxembourg-ville. Parallèlement le TEC exploite une ligne quotidienne vers la capitale Grand-Ducale.

Il serait intéressant de jumeler le tout, et de créer une ligne qui démarrerait de la gare d'Arlon, aurait un premier point d'arrêt sur un parking aux abords du carrefour de la Spëtz (afin de permettre un stationnement aisé), embarquerait les usagers actuels de Steinfort et continuerait vers Luxembourg.

Le succès de cette ligne passera par une bonne collaboration (exploitation, tarification) entre les différents gestionnaires, par une tarification intégrée et dépendra des conditions de trafic mises à sa disposition aux entrées de Luxembourg ville afin qu'elle bénéficie d'un réel avantage par rapport à la voiture individuelle.

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

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

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

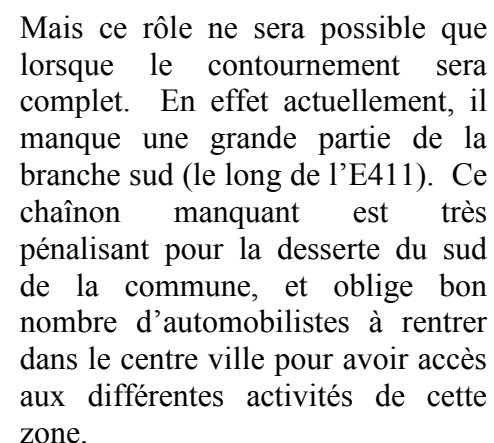
Le trafic de transit

Le trafic de transit est relativement bien absorbé sur le territoire communal. En effet, l'E411 concentre le trafic Est-Ouest, et l'axe N4-N82 celui d'orientation Nord – Sud, complété par la N81 à partir de Weyler.

Néanmoins, une partie de trafic des véhicules légers utilise le segment de l'axe N4 – N81, pour rejoindre l'E411. Or une partie de ce tronçon est urbanisée. Dès lors, il sera nécessaire de réaménager cette partie de la N4, afin de la sécuriser et la rendre « moins roulante » que la N82. Parallèlement, il sera utile d'aménager le diffuseur 31 afin de faciliter l'insertion de l'ensemble des mouvements sur l'E411.



L'organisation de la circulation de desserte communale devra s'appuyer beaucoup plus sur le contournement qui deviendrait un « grand giratoire » de distribution des circulations en provenance ou à destination des différentes radiales régionales (N4, N40, N81, N82, N83, N844, N850 et N870) ou du centre-ville. Ainsi, par exemple, l'automobiliste, originaire de Heinsch voulant se rendre à l'athénée, devra emprunter la N40 jusqu'au contournement puis emprunter celui-ci jusqu'à la rue de Sesselich, pour atteindre l'établissement scolaire sans devoir transiter par le centre ville.

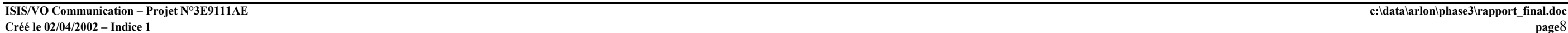


Les différentes radiales qui aboutissent sur le contournement ont des caractéristiques qui favorisent le développement des vitesses élevées : rectiligne, bon revêtement, marquage, déclivité, peu de carrefour, ... Le diagnostic a montré clairement que ce caractère roulant engendrait une insécurité routière importante, fait corroboré par la population habitant le long de ces axes qui s'est exprimée très clairement sur le sujet lors des différentes réunions publiques organisées dans le cadre de la démarche du développement rural.

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

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

- La traversée de Weyler (voir fiche action 1.7) sur la N81
- La traversée de Heinsch sur la N40
- Une amplification des aménagements dans Stockem sur la 83
- Une identification plus lisible du début de l'urbanisation sur la N844 (route de Mersch) et sur la N882 (route d'Oberpallen)



- Dans le même ordre d'idée, le segment oriental de la N4, entre le carrefour de la Spëtz et la frontière devrait subir un « lifting » qui consisterait à sécuriser les différents carrefours et à réduire sur plusieurs tronçons la largeur de la voirie.

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

- **Les lignes scolaires**, qui malgré leur vocation régionale desserviront toujours de nombreux points d'arrêt (les mêmes qu'aujourd'hui) sur la commune
- **Le transport à la demande** qui aura pour objectif d'assurer la desserte de la commune pendant toute la journée ; la commune d'Arlon sera comprise dans 3 zones de desserte différentes (voir fiche action n°2.2).
- **Les 2 lignes urbaines** qui se concentrent sur la desserte du centre ville

Au niveau de l'infrastructure, il serait nécessaire de donner des priorités au réseau sur certains points de saturation :

- Création d'une bande bus entre le village de Weyler et le giratoire
- Création d'une bande bus au niveau du carrefour de la SpëtZ afin de favoriser l'entrée vers la rue des Déportés

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

Ce mode de déplacement peut-être aussi bien utilisé pour un trajet direct, entre un village et le centre ville, que pour un trajet de rabattement vers le réseau de transport public.

2.3 A L'ECHELLE DU CENTRE VILLE

A cette échelle, l'objectif prioritaire est de minimiser l'utilisation de la voiture individuelle, et particulièrement pour les déplacements internes au centre-ville. Les priorités doivent donc être de **récupérer de l'espace public en faveur des modes doux**.

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

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

A ce niveau, il ne faut pas faire « l'autruche ». Si le centre d'Arlon veut améliorer son attractivité, il sera nécessaire de récupérer de l'espace public au détriment de la voiture individuelle. Réaliser des aménagements en faveur des modes doux, tout en continuant de créer des parkings et d'augmenter les capacités des carrefours du centre ville, ne servirait pas à grand chose. La ville est complexe et multiple et c'est pour ces raisons qu'elle attire. Réduire le centre ville à un unique centre commercial condamnerait le centre d'Arlon puisqu'il sera toujours moins pratique qu'un centre commercial classique, du type Cora.

De plus en plus, une démarche de la population pour un retour vers le centre ville commence à s'amorcer en Wallonie. Cette tendance est corroborée par le réinvestissement du groupe Carrefour (ex GIB) dans des implantations en centre ville mais aussi par l'étude sur le comportement d'achats des ménages menée par l'Association transfrontalière de l'Agglomération du PED en novembre 2001 qui donne des résultats qui vont à l'encontre de certaines idées reçues :

- *tous produits confondus, le territoire belge se caractérise par une prédominance de la fréquentation du petit commerce, contrairement au territoire français, où la part de la grande distribution est prédominante*
- *l'évasion du territoire belge est deux fois moins importante que celle du territoire français. Celle-ci se fait principalement vers le Grand-Duché.*

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

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

Dès lors, l'organisation des circulations du centre ville doit **simultanément** mettre en place une maîtrise des déplacements automobiles et une amélioration du confort et de la continuité des cheminements piétonniers.

Au niveau du réseau routier

A partir du contournement, comment l'automobiliste doit-il pénétrer dans le centre-ville d'Arlon ? Quelle entrée de ville doit être privilégiée ?

Les objectifs sont :

- à partir du contournement, proposer plusieurs entrées de ville afin d'éviter des concentrations sur l'un ou l'autre carrefour,
- dès que l'usager a franchi ce contournement ; lui montrer qu'il pénètre dans un territoire différencié où certaines contraintes existent (limitation de vitesse, multiplication des usagers, réglementation du stationnement,...),
- aménager une entrée de ville principale pour les usagers non avertis,
- d'inciter les parcours les plus courts pour les principaux pôles de la commune (gare, centres sportifs, zone commerciale, centre administratif,...),
- dissuader l'usage de la voiture pour les petits déplacements (moins d'1km),
- maîtriser la circulation sur le petit ring.

L'entrée de ville la plus rapide et la plus simple, pour les automobilistes en provenance de l'E411 est l'axe de la rue de la Posterie et de la rue de Neufchâteau qui donne accès facilement à la gare via la rue de l'Hydrion et au Square Astrid qui deviendrait la Porte de l'hypercentre d'Arlon. La configuration actuelle de ce square n'inspire pas implicitement cette fonction. Par conséquent, il sera nécessaire de réorganiser la circulation sur ce square (voir fiche action n°1.4) , mais aussi de réaménager l'ensemble de l'espace public. Ce square est également le point d'entrée de ville pour les usagers provenant de la N4 nord, via de la rue de Bastogne ou de la N850, via la rue Castilhon.

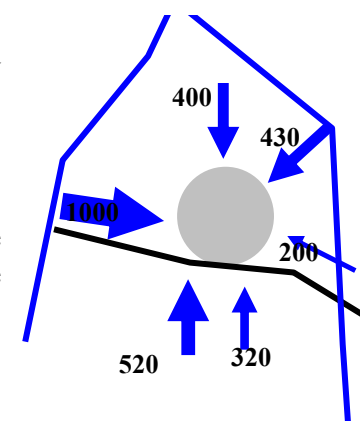
Cette fonction de point névralgique du système circulatoire d'accès du centre ville est renforcée par la pratique courante, puisque ces 3 axes correspondent aux principales entrées actuelles aux différentes heures de pointe.

Cette double structure (contournement + l'axe « rue de Bastogne – rue Castilhon – rue de Schoppach) permet de mettre en place un double écran de protection du centre ville.

Afin de renforcer ce principe, il sera nécessaire de :

- réaménager les axes dans leur ensemble, en sécurisant les traversées piétonnes et les itinéraires cyclistes, en implantant des aménagements maîtrisant les vitesses,...(voir fiche 4.7)
- améliorer les conditions de sécurité et de lisibilité du triangle formé par les carrefours Heinsch, Stockem et Delhaize
- améliorer les conditions d'insertion de la rue de l'Hydrion dans ce triangle (voir fiche action n°1.3)
- favoriser la rue de l'Hydrion pour desservir la gare, et par conséquent d'aménager son carrefour avec la rue Gramme (voir fiche 1.5)
- aménager un giratoire au carrefour de la rue des Fusillés (en cours de réalisation)

**VOLUME DE TRAFIC
PENETRANT A L'HEURE DE
POINTE DU MATIN**



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE D'ARLON – PHASE 3

- aménager des aires de stationnement « longue durée » directement accessibles à partir des 3 principaux axes de pénétration afin de proposer des solutions alternatives au stationnement de l'hypercentre des navetteurs. (voir fiche 3.2)

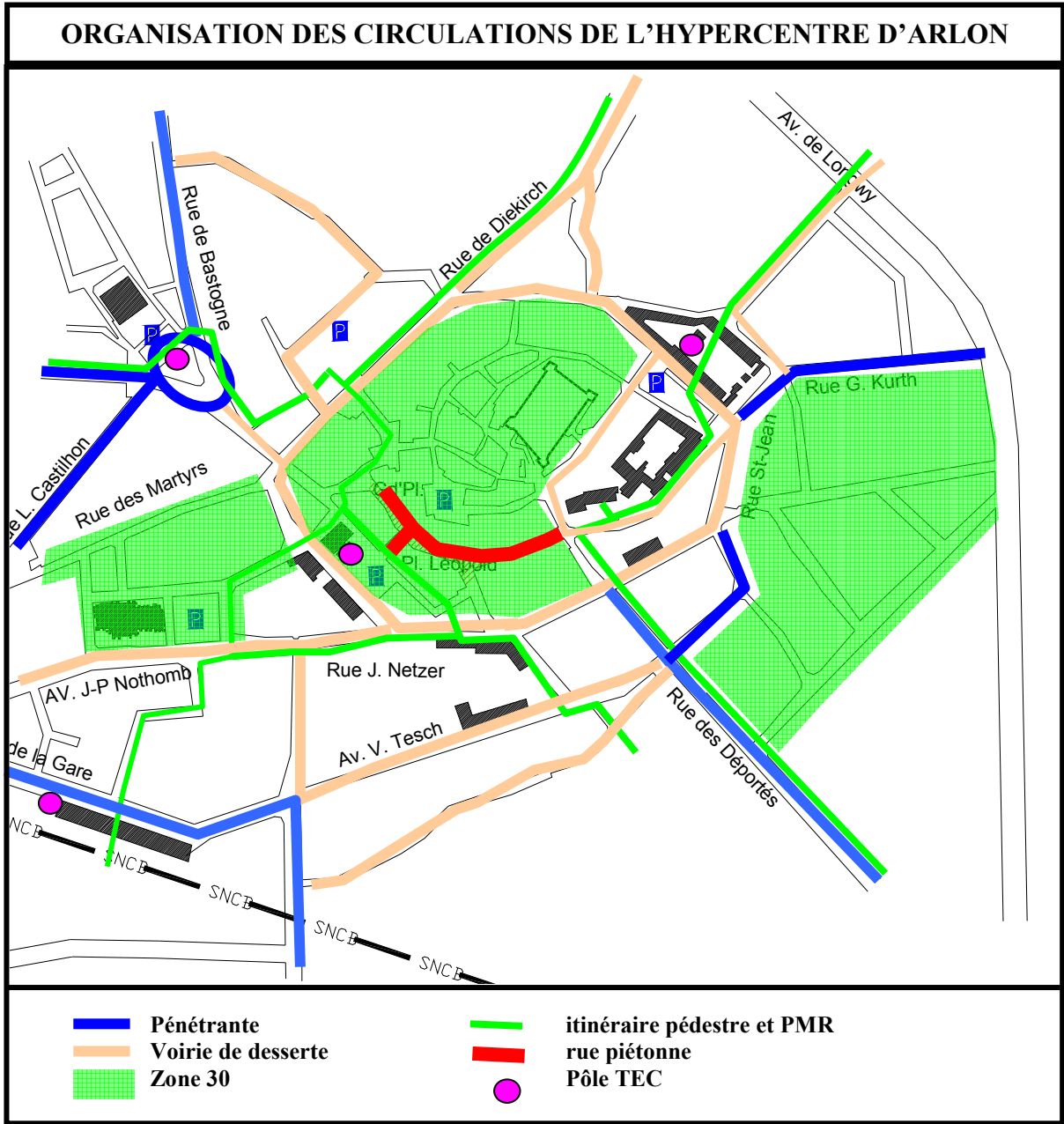
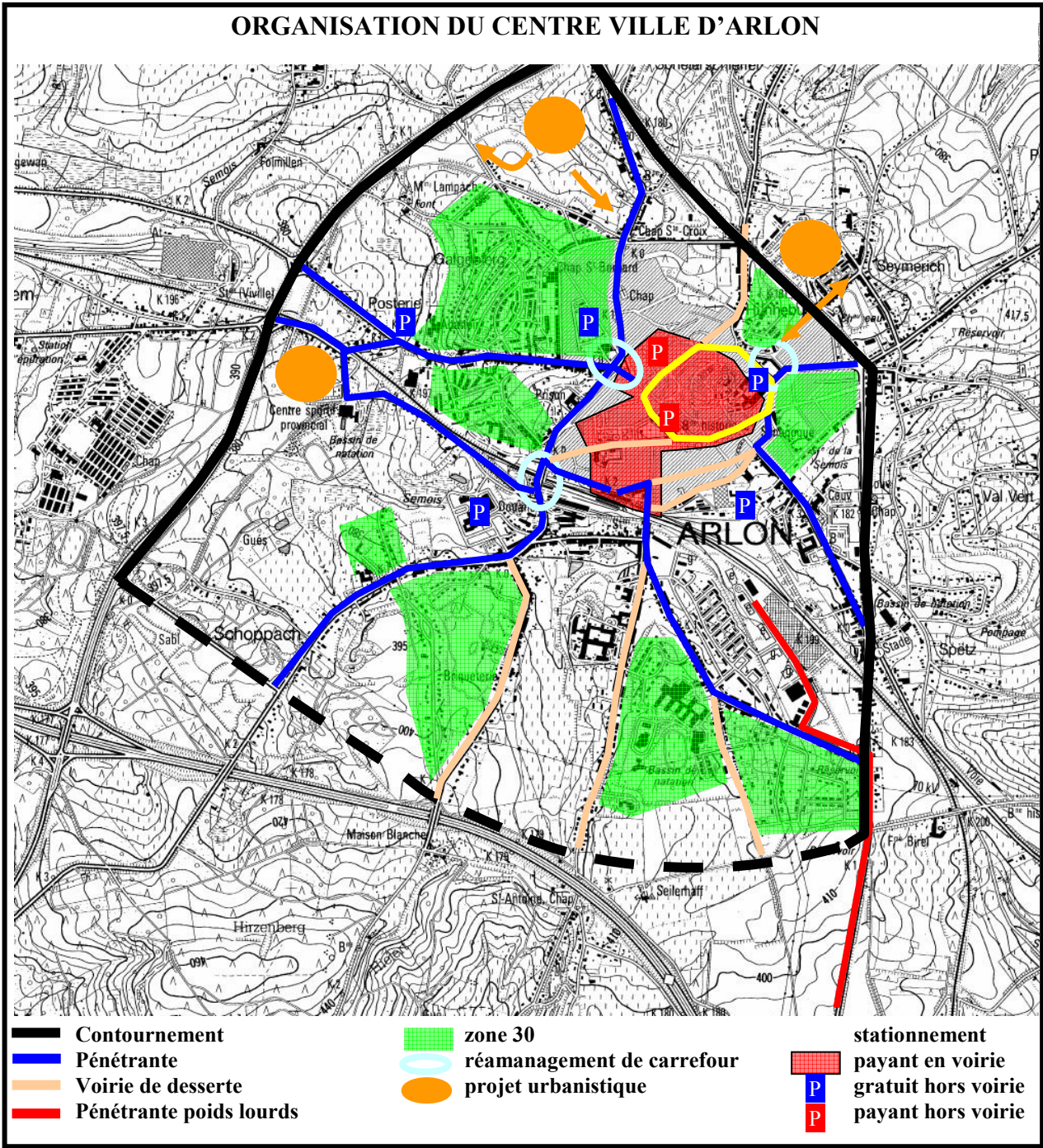
Au niveau du stationnement

L'offre de stationnement (voir fiche action 3.1) s'organise en fonction de la demande spécifique. L'offre de courte durée est privilégiée sur les voiries dans l'hypercentre afin de favoriser sa fonction commerciale et de services. Les « longues durées » doivent se rabattre sur une série de parkings hors voirie située hors de l'hypercentre, mais néanmoins située à moins de 10 minutes à pied de la Place Didier

L'offre payante en voirie est étendue au square Albert I, aux abords de St-Martin, à la rue des Martyrs et à l'ensemble de la zone comprise à l'intérieur du Petit Ring afin d'éviter les effets de bords provoqués par les zones payantes. Cette tarification ne s'applique pas aux riverains, mais ceux-ci n'ont pas d'emplacement réservé.

L'offre hors voirie s'organise de la manière suivante :

- les 2 parkings hors voirie proches du centre (Place Didier et Place Léopold) sont payants
- les parkings SNCB ne sont accessibles en semaine qu'aux usagers de la SNCB, mais deviennent tout public le samedi
- les parkings hors voiries plus éloignés restent gratuits
- création d'un parking aux abords de la rue des Thermes Romains afin d'absorber une partie de la demande de l'INDA



Le développement des cheminements piétonniers

Le centre ville se caractérise par un développement important des zones 30. De tels aménagements amélioreront sensiblement la place accordée aux piétons. Ainsi la rue piétonne est inscrite dans une grande zone 30, comprenant la vieille ville d’Arlon.

L’ensemble des pôles du centre ville (gare, établissement scolaire, zone commerciale, administration,...) est relié par des cheminements spécifiques aménagés de la manière suivante :

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

Un des projets, qui pourrait devenir un des éléments phares de ce PCM, est le développement d’une boucle à vocation récréative qui parcourrait les spécificités de la commune (Semois, Hydrion, Callemeyn,...). Cette boucle serait d’usage mixte cycliste – piéton. Pour renforcer son attractivité, il serait souhaitable de lui donner une image ou un thème particulier (artistique, naturaliste, sportif,...).

Au niveau du réseau bus

En terme de point d’arrêt, le centre ville se caractérise par la présence de 2 grands pôles regroupant l’ensemble des lignes TEC : la gare et le square Astrid. Ces deux sites sont les lieux privilégiés pour les échanges multimodaux. Dès lors, il sera nécessaire de les « soigner » afin qu’ils véhiculent une bonne image.

Parallèlement, le transport à la demande bénéficiera de points de rassemblement spécifiques sur la Place Léopold, sur la Place Didier et sur la Place des Chasseurs Ardennais.

Les deux lignes du circuit urbain garderont leur itinéraire actuel, à l’exception de l’arrêt de la place du 22 Août qui sera éliminé. Les arrêts se feront en chaussée et non plus en encoche afin de minimiser la perte de temps. De plus cette mesure permet de gagner un peu d’espace (l’encoche est transformée en trottoir) pour aménager de véritables points d’arrêt. Au niveau de la Place Didier, un couloir bus est créé.

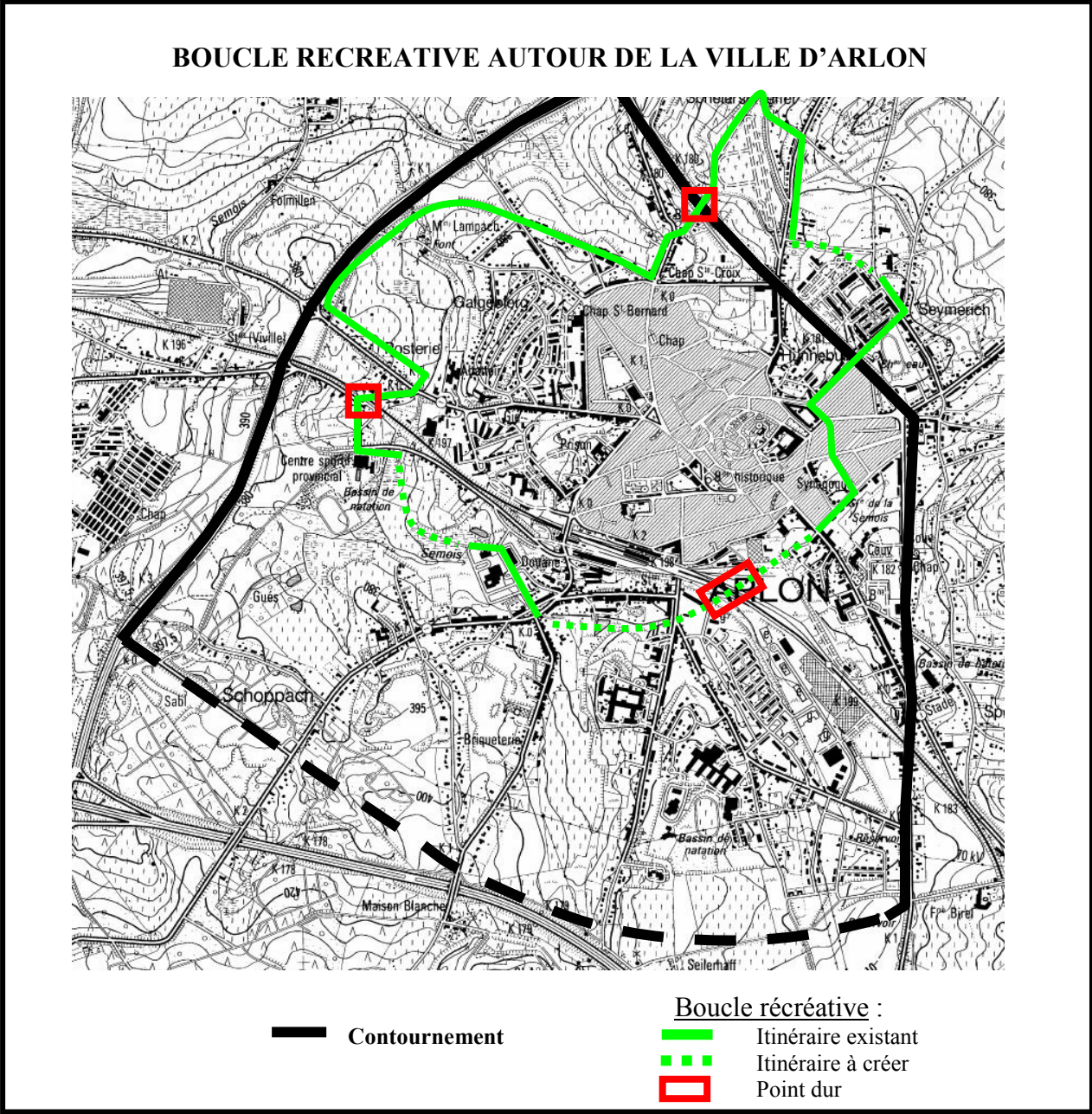
Ces deux lignes urbaines devront s’étendre lorsque les différents projets urbanistiques se seront concrétisés :

- extension vers le site Callemeyn,
- extension vers la nouvelle zone de logements située au nord-ouest du centre ville.

Enfin, la navette sera maintenue, au moins à cours terme lors des travaux de l’Espace Didier, afin de maintenir une offre de stationnement. Cette navette devra être réévaluée lorsque les travaux seront terminés afin de déterminer la nécessité de son maintien. Si ce type de stationnement capte une partie de la clientèle, il serait intéressant d’étendre ce service vers une zone de stationnement qui serait créée aux abords du giratoire « Delhaize ».

Le rôle de la navette pour la desserte de la gare est à relativiser. En effet, lorsque l’on compare les temps de marche à pied ou de bus, l’avantage de ce service n’apparaît pas très clairement. En effet les 500m. qui séparent la gare de la place du 22 Août (point d’arrêt de la navette) se parcourent en 7 à 8 minutes à pied et en 8 à 10 minutes en navette (en tenant compte d’un temps moyen d’attente de 6 min.)

Ne faudrait-il pas mieux mettre en place un service de « vélo libre service » qui permettrait, surtout pour le retour de parcourir la distance entre la place Didier et la gare ou le parking de la maison de la culture en très peu de temps ? (voir fiche 4.6).



3 LES FICHES ACTIONS

THEME N° 1 – TRANSPORTS PRIVE

ACTION N° 1 : LA HIERARCHISATION DE LA VOIRIE

THEME 1

ACTION 1

CONTEXTE

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

OBJECTIFS POURSUIVIS

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

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

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

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

DESCRIPTION DE L'ACTION

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

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

- ⇒ Dans une logique d'usager, d'effectuer un choix de mode ou d'itinéraire dans le cadre d'un système lisible dont les qualités et performances sont cohérentes, et connues ou attendues;
 - ⇒ Dans une logique de territoire, d'assurer la desserte et de garantir l'accessibilité mais aussi la protection, en cohérence avec le plan de mobilité
 - ⇒ Dans une logique d'autorité organisatrice des transports et de maître d'ouvrage contribuant à la politique des déplacements :
- de définir et de garantir l'offre et la qualité de service sur un niveau de réseau afin d'orienter vers ce niveau les déplacements correspondant à sa portée;
 - d'assurer une cohérence des différents niveaux de réseaux et des différents modes

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

Ainsi, la hiérarchisation articule les dimensions:

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

La nomenclature de base du réseau viaire comprend cinq grandes catégories.

NIVEAU 1 : réseau national et régional

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

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

Ex. : l'E411

NIVEAU 2 : réseau d'agglomération

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

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

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

Ce niveau correspond au RGG3 de la nomenclature wallonne

NIVEAU 3 : réseau de distribution et de liaison entre pôles

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

Ce niveau peut se segmenter en trois catégories:

- Les voiries où aucun mode n'est privilégié
- Les voiries où les TC sont prioritaires
- Les voiries qui donnent accès aux gros générateurs de poids lourds

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

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

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

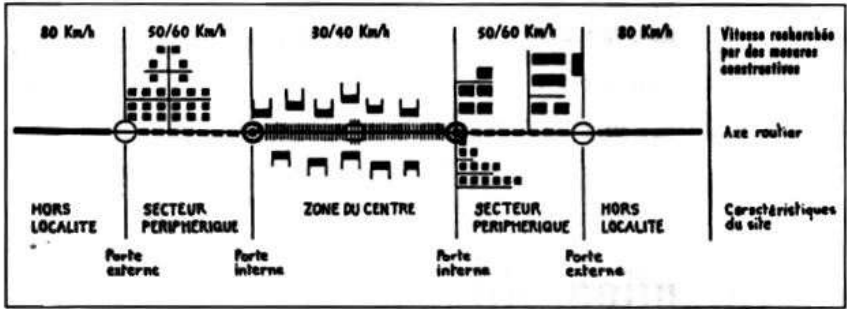
En outre, le fonctionnement du réseau automobile de niveau 3 est un enjeu principal car c'est essentiellement à ce niveau que s'exerce la concurrence entre les différents modes supportés par le réseau viaire. En conséquence, le réseau de niveau 3 est le lieu privilégié de la gestion des trafics.

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE D'ARLON – PHASE 3

Notamment, régulation, exploitation et jalonnement doivent tendre à alléger le trafic des voiries de niveau 3 au profit des voiries de niveaux supérieurs.

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

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



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

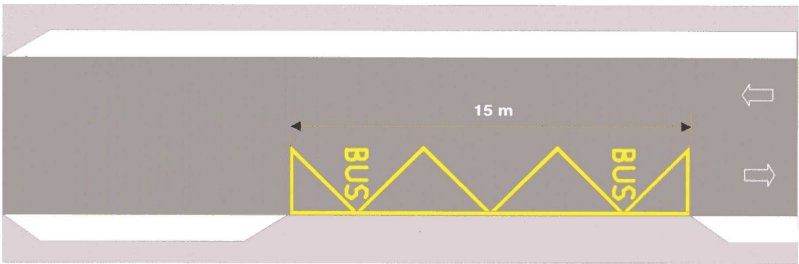
Les espaces piétons sont largement dimensionnés (min 1,5 à 2 m), séparés de la circulation et les traversées clairement identifiées et sécurisées.

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

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

Le traitement paysager est évidemment fonction de l'architecture de la zone urbaine, mais il doit permettre un partage de la voirie entre les différents usagers et améliorer la lisibilité de la voirie dans son cadre environnemental

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



NIVEAU 4 : liaisons interquartiers

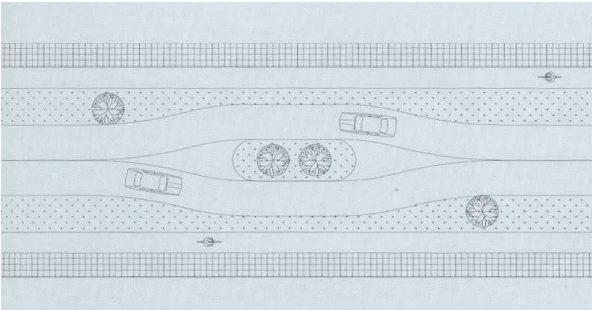
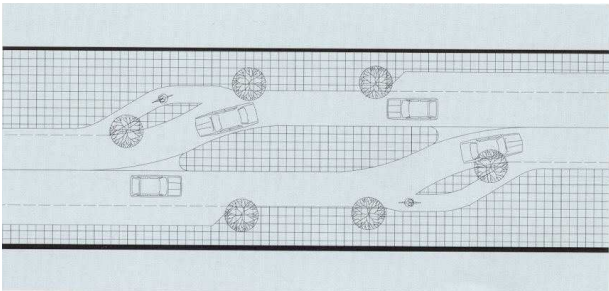
Ce niveau a pour fonctionnalité de desservir les mailles constituées des réseaux de niveau supérieur. Ce niveau se caractérise par une limitation des volumes de trafic et par des vitesses modérées (max. 50 km/h). Il ne doit pas être concurrent des réseaux des niveaux supérieurs.

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

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

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

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

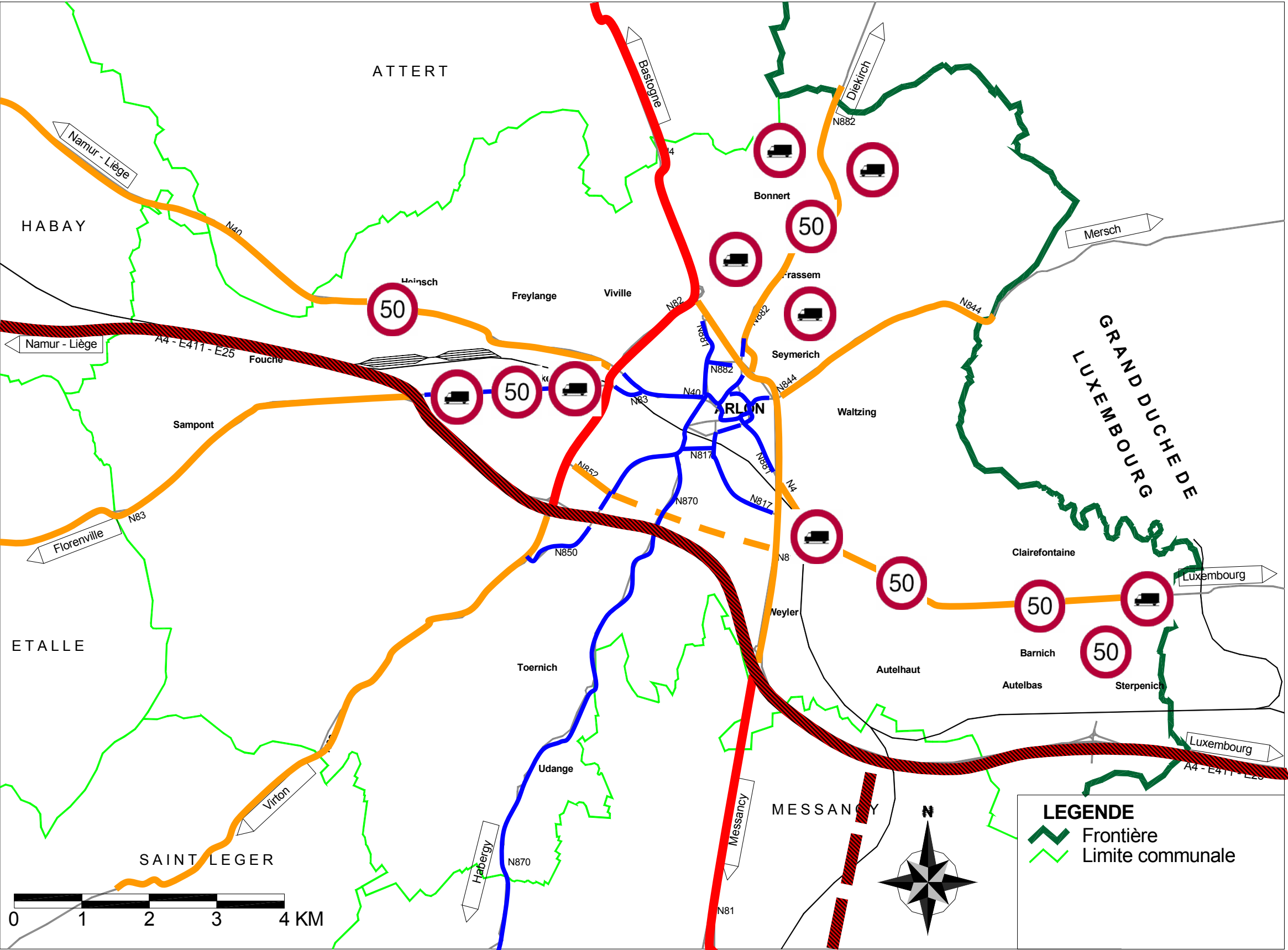


PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE D'ARLON – PHASE 3

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

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE D'ARLON – PHASE 3

LA HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER



THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N° 2 : LE CONTOURNEMENT

THEME 1

ACTION 2

CONTEXTE

Arlon est ceinturée par un cordon routier qui la protège de tout trafic de transit. Ce contournement est composé d'un segment de la N4, de la N82 et de l'E411. Malheureusement ce «ring» ne joue aucun rôle dans la distribution du trafic local. En réalité ce contournement n'est pas complet. En effet sa branche sud, l'E411, ne permet aucune irrigation du sud de la commune. Ce manque oblige les arlonnais d'une part à transiter par le centre ville pour atteindre cette zone et d'autre part à effectuer des retournements qui viennent charger inutilement le réseau communal.

Parallèlement, l'axe Est du contournement est encore largement emprunté par les automobilistes voulant rejoindre l'E411, et ce malgré les saturations du giratoire à Weyler.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Favoriser le trafic à destination de l'E411 via la branche Ouest
- Améliorer l'accessibilité du Sud de la commune
- Amplifier le rôle de distribution locale du contournement

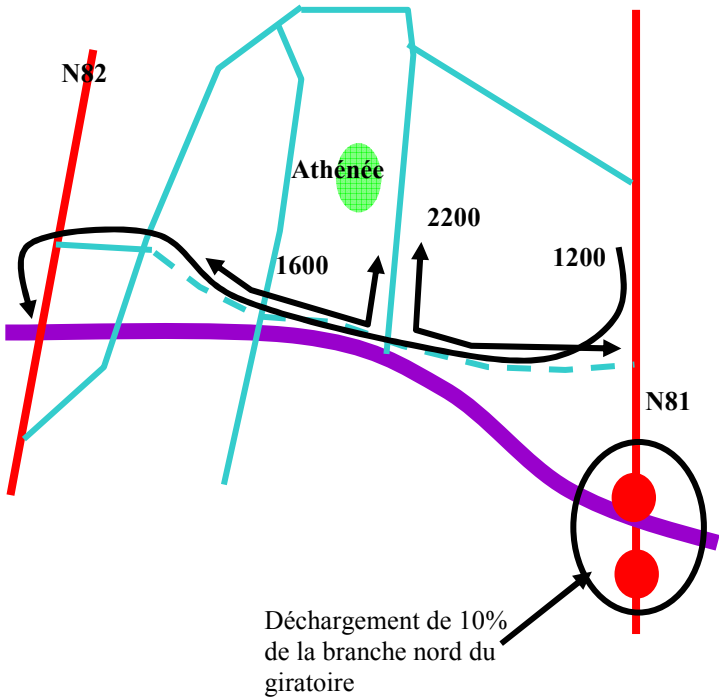
DESCRIPTION DE L'ACTION

Le contournement sud

Le premier élément à finaliser est la prolongation de la N852(rue de Lorraine) jusqu'à la N81. Ce projet n'est pas nouveau. Les différents plans existent.

Ce nouveau tronçon permettrait :

- de mieux structurer toute la partie Sud de l'agglomération,
- d'éviter un double passage par le centre ville, en particulier sur l'axe de « avenue de Patton - rue de la Semois »,
- de liasonner les 2 accès autoroutiers de l'E411, permettant de la sorte d'éviter le giratoire Weyler lorsque celui-ci est saturé,
- de créer une véritable sortie pour l'athénée.

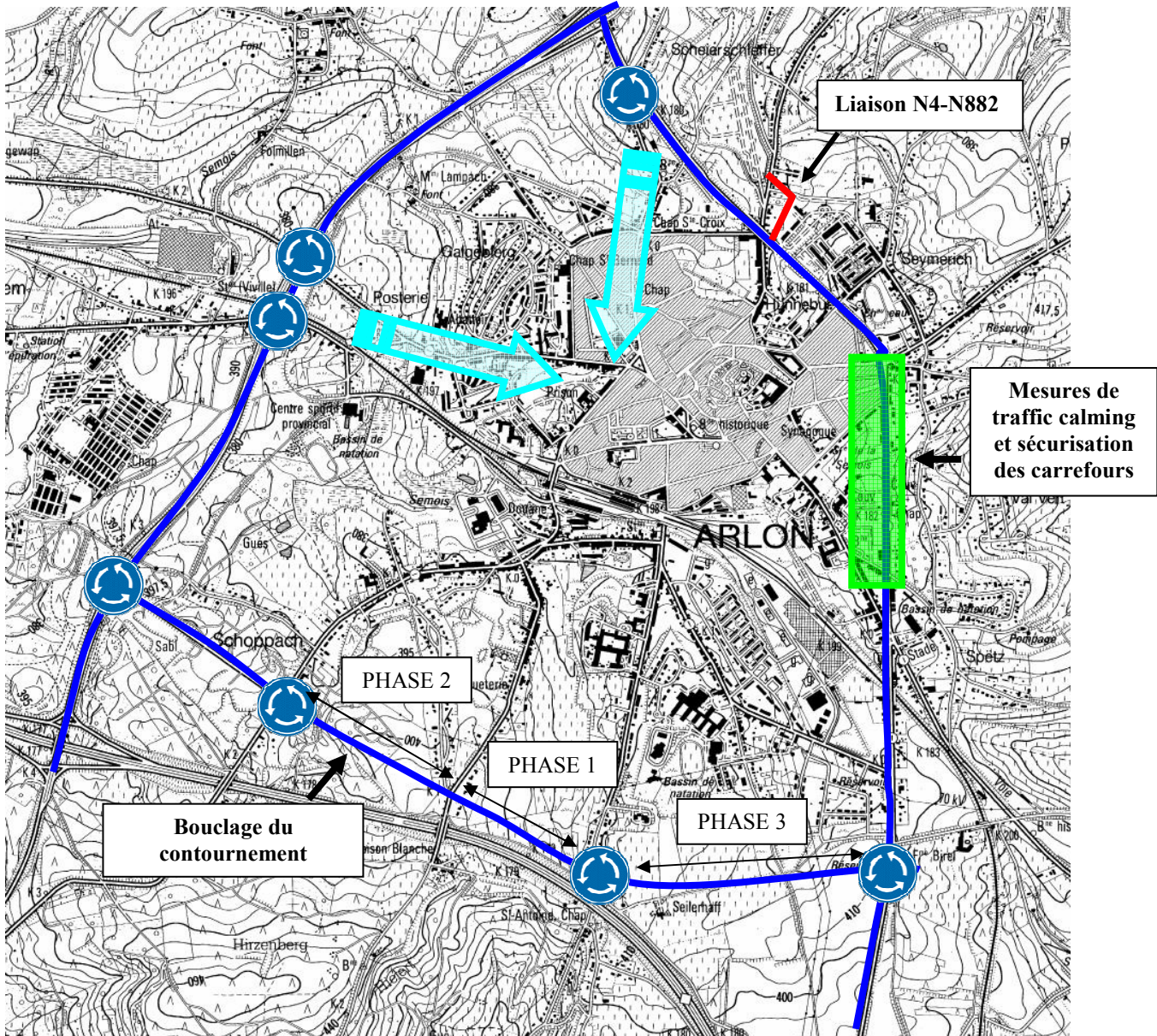


Les carrefours situés aux extrémités de cette nouvelle branche sud au niveau de la N82 et la N81 devront être sécurisés. Il serait utile d'y implanter des giratoires.

La jonction entre la N4 et la N882

Cette nouvelle voirie permettra d'accéder directement à la N882 (Route de Diekirch) à partir de la N4, sans devoir rentrer dans le centre d'Arlon. Actuellement pour se rendre à Frassem, il faut, en venant du Nord, emprunter les rues de Bastogne (N881) et des deux Luxembourg et en venant du Sud, il faut traverser les zones résidentielles de Seymerich.

Cette voirie est en voie d'achèvement et sa mise en service devrait s'effectuer en 2002.



L'aménagement de la N4 entre les carrefours «Liedel» et «Spetz»

Ce segment de la N4 est un des rares à être urbanisé. De plus, il est nécessaire de rendre la branche Est du contournement moins attractive que la branche Ouest.

Par conséquent ce tronçon doit être aménagé en boulevard urbain. Concrètement, la rectitude du tracé doit être cassée et un aménagement paysager doit venir renforcer ce caractère plus urbain. Cet aménagement induira des vitesses plus raisonnables et rendra l'itinéraire de la N82 pour rejoindre l'E411 plus attractif. L'objectif est de reporter une partie du trafic de la N4 vers la N82.

La création de 2 giratoires au niveau de la N40 et la N83

Ce point est traité dans la fiche action consacrée à l'entrée Ouest de la ville (fiche 1.3)

La création d'un giratoire sur la N82 en liaison avec le camp militaire

Actuellement, le camp militaire ne possède aucun accès direct sur le contournement, ce qui oblige le charroi militaire à emprunter la N83 à travers le village de Stockem. Par ailleurs, les deux giratoires projetés (drève de Lorraine et Stockem) ne permettent pas facilement une nouvelle connexion. Dès lors que faut-il envisager comme solution pour améliorer l'accessibilité à la Caserne ?

4 schémas de principes sont possibles :

➤ variante 1 :

L'accès vers le camp militaire s'effectuerait par un nouveau giratoire.

Le gros inconvénient de cette variante est la multiplication des giratoires sur le contournement qui risque de pénaliser l'attractivité de cette branche du contournement pour le trafic de transit.

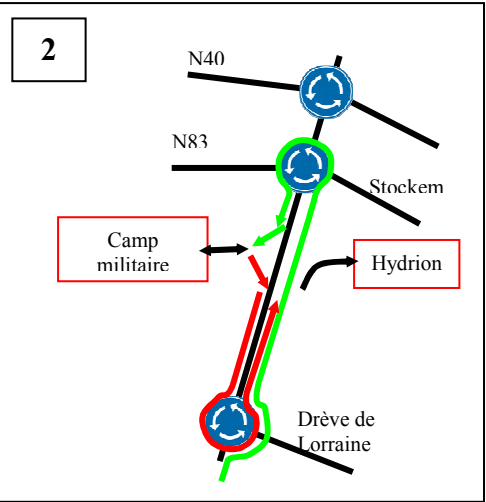
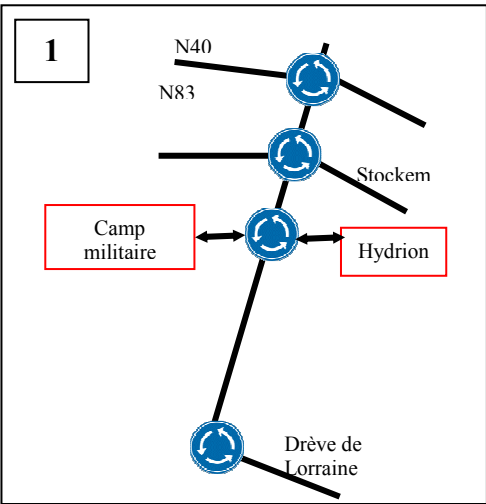
Avis d'ISIS : Cette solution ne répond pas aux objectifs du PCM

➤ variante 2 :

L'accès vers le camp militaire s'effectuerait par une simple bretelle « entrée-sortie ». Les mouvements traversant le contournement sont interdits, par conséquent les mouvements camp militaire ➔ N4 emprunteront le giratoire de la Drève de Lorraine pour réaliser le demi-tour. De même, les convois en provenance de l'E411 accéderont au camp après avoir fait demi-tour au giratoire de Stockem.

Cette solution a l'avantage d'être la moins coûteuse, et grâce aux deux giratoires l'ensemble des mouvements sont permis.

Avis d'ISIS : deuxième choix



➤ variante 3 :

Cette solution profite des différences de niveaux pour créer une liaison en tunnel entre le camp militaire et le complexe de l'Hydrion. Cette percée permettrait de réaliser un ¾ d'échangeur, voire un échangeur complet (une étude de faisabilité technique sera nécessaire pour le déterminer).

L'avantage de cette solution est de supprimer la nécessité d'utiliser le giratoire Stockem pour accéder au camp militaire à partir de l'E411.

L'inconvénient majeur est évidemment le prix du tunnel.

Néanmoins cette solution permettrait de créer une nouvelle sortie pour le complexe Hydrion et allègerait les carrefours de la rue de l'Hydrion.

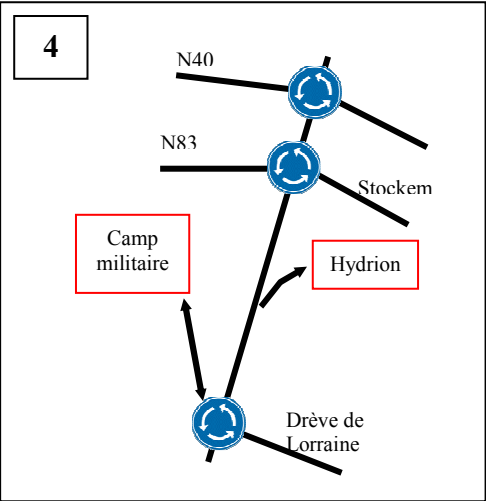
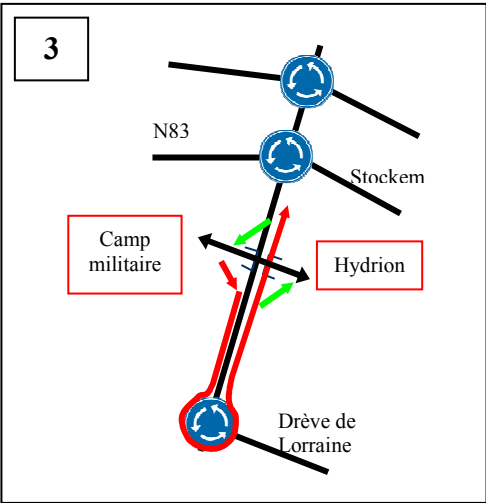
Avis d'ISIS : premier choix

➤ variante 4

L'accessibilité du camp militaire se fait par le giratoire de la drève de Lorraine. Tous les mouvements sont donc permis, mais cette solution nécessite la création d'une nouvelle voie dans le camp militaire.

Au niveau du contournement, cette solution est la plus simple et ne nécessite pas d'investissements supplémentaires. Néanmoins, elle n'apporte absolument pas de solution pour l'Hydrion.

Avis d'ISIS :Troisième choix



PHASAGE

Le contournement Sud doit être programmé au plus vite. **Ce chantier doit être la priorité du MET.**

L'accessibilité pour le camp militaire doit être programmée en fonction des travaux de l'Hydrion

Les travaux de requalification de la N4 entre les carrefours Liedel et Spetz devront être programmés après les deux giratoires de la branche Ouest. En effet, les chantiers de ces 2 ronds points induiront un report de la circulation sur la branche Est du contournement. Par contre, les études paysagères peuvent démarrer rapidement.

THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER

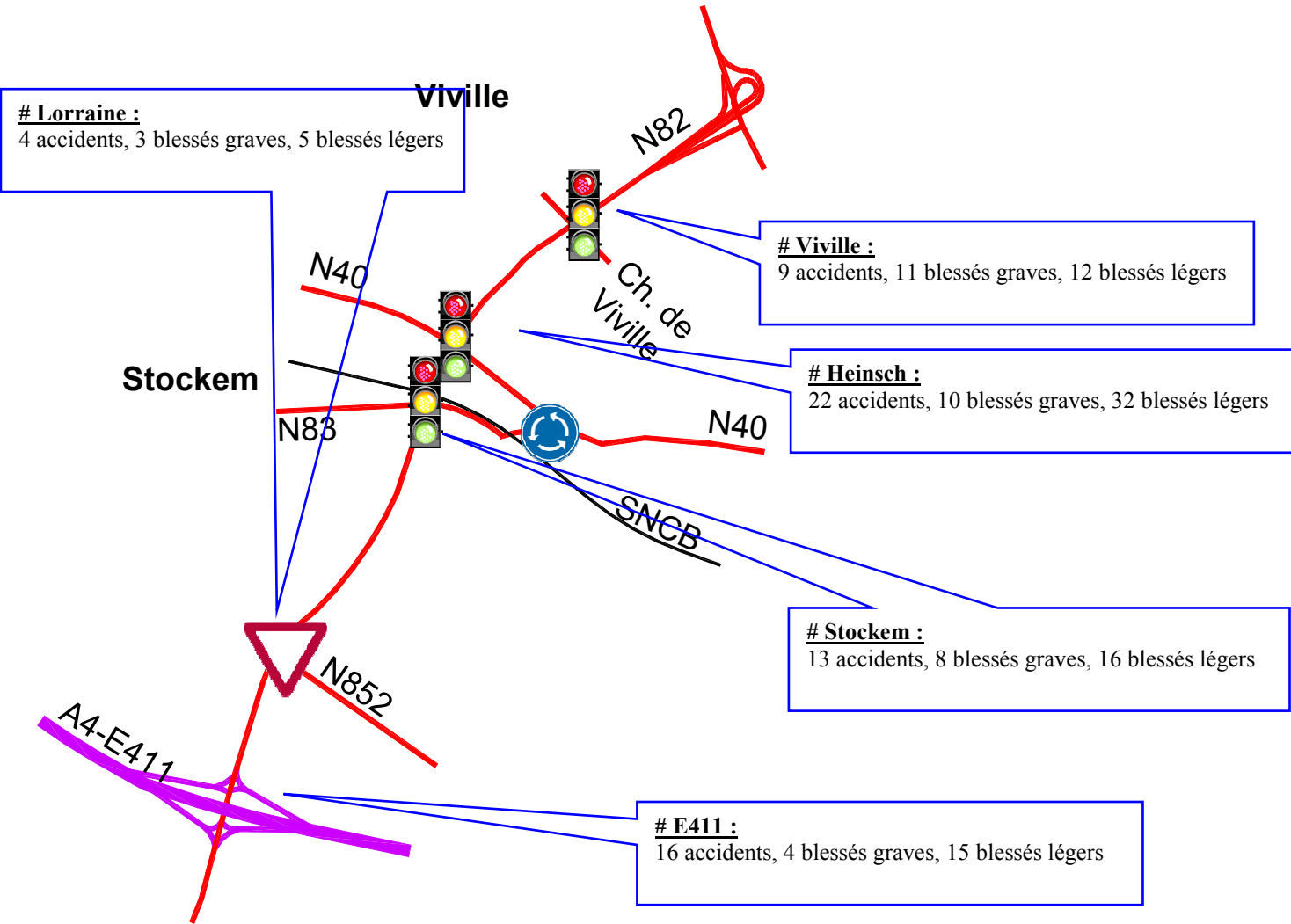
ACTION N°3 - AMENAGEMENT DE L'ENTREE OUEST

THEME 1

ACTION 3

CONTEXTE

Premier constat :Le diagnostic a montré très clairement que les carrefours de la N82 sont particulièrement accidentogènes.
Voici quelques chiffres par site entre 1995 et 1999 :



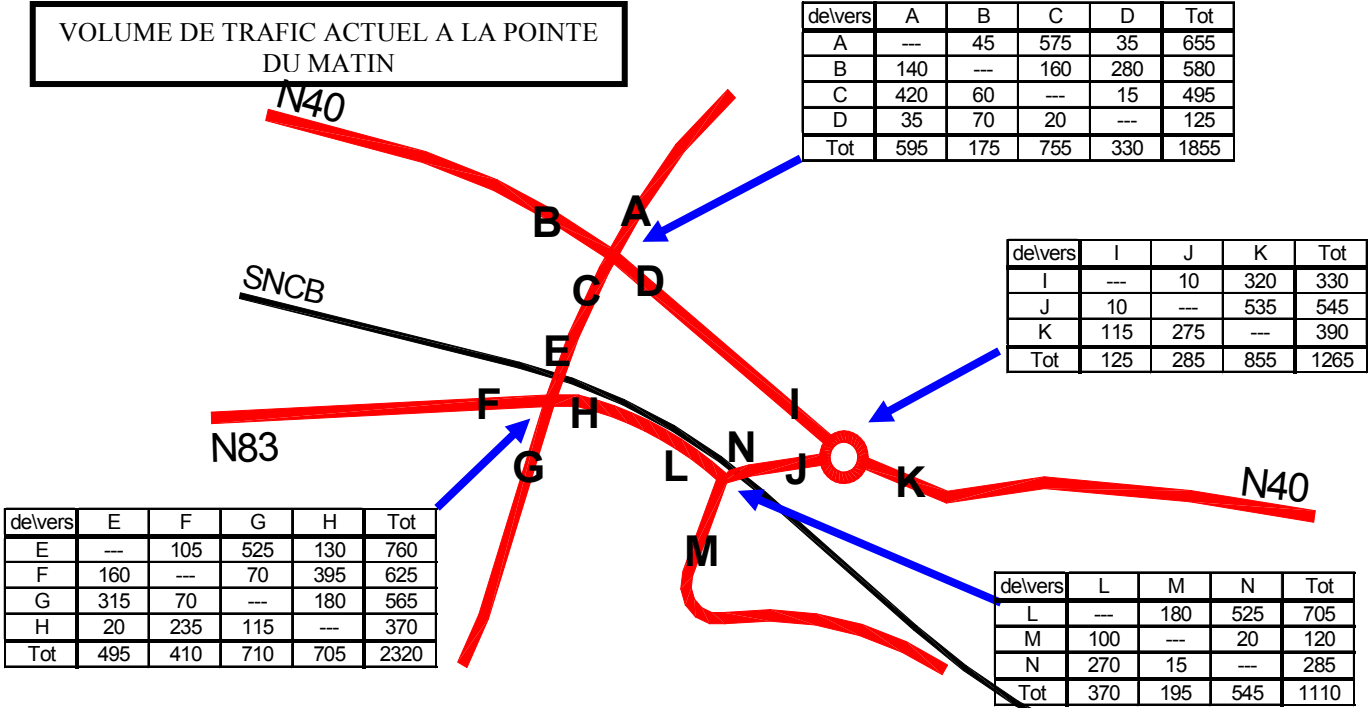
Les causes principales sont :

- **# Viville :**La cause de la majorité des accidents est le non-respect des feux.
- **# Heinsch :**Le plus dangereux, la cause première d'accidents est le conflit entre les va-tout-droit et les tourne-à-gauche (12 cas), le non-respect des feux est la suivante (7cas).

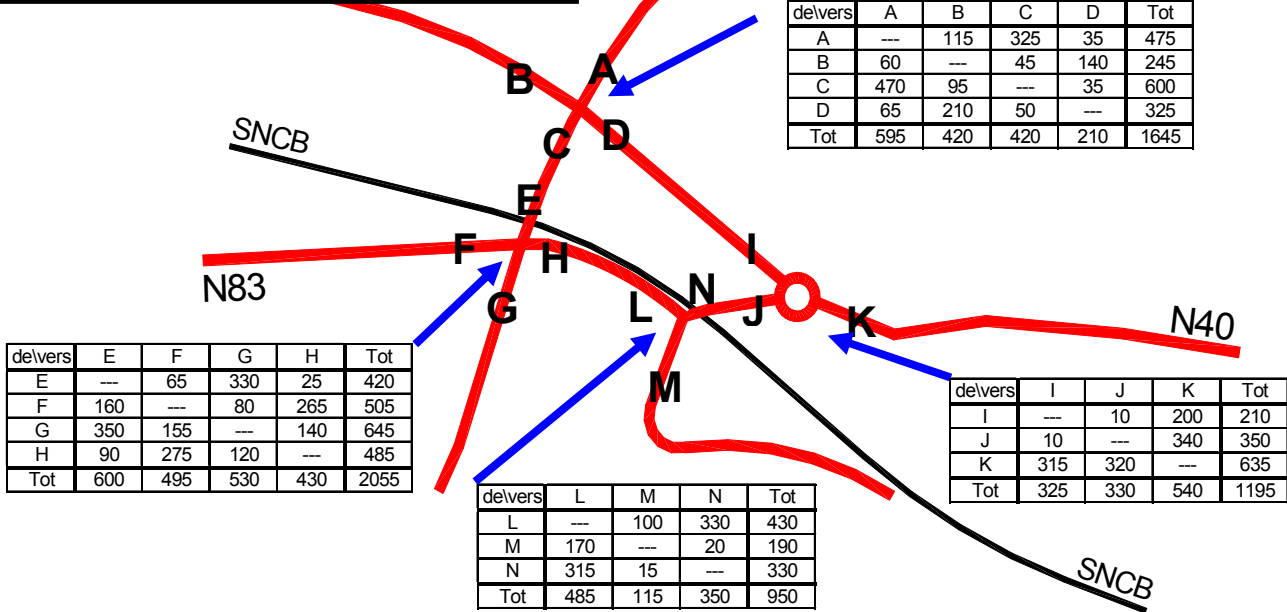
- **# Stockem :**Le non-respect des feux a été la cause de 7 accidents.
- **# Lorraine :**Tous les accidents sont dûs au non-respect de la priorité.
- **# E411 :**La majorité des accidents est due aux conflits entre les va-tout-droit et les tourne-à-gauche vers et en sortie de l'autoroute

Deuxième constat : les volumes de trafic qui transitent par les carrefours « Heinsch » et « Stockem » sont relativement bien répartis entre les différents mouvements sur l'ensemble de la journée. Par conséquent, il n'y a pas de mouvement particulier à privilégier.

VOLUME DE TRAFIC ACTUEL A LA POINTE DU MATIN



VOLUME DE TRAFIC ACTUEL A LA POINTE DU SOIR



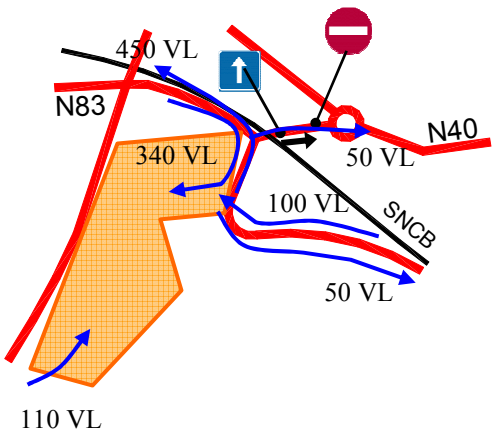
PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE D'ARLON – PHASE 3

Troisième constat : Le complexe Hydrion, composé de 32000 m² de surface commerciale et de 7500 m² d’activités artisanales, est projeté à l’angle de la N83 et du contournement, côté Arlon.

Le trafic généré par ce type de projet est estimé :

- ⇒ A la pointe du matin : seules les activités artisanales généreront un trafic entrant de quelque 100 véhicules ;
- ⇒ A la pointe du soir : l’ensemble des activités commerciales et artisanales générera quelque 550 véhicules en entrée comme en sortie.

Génération de trafic du projet Hydrion : le soir



Enfin, il est important de signaler que la Commune a une volonté de concentrer les activités sportives de la ville aux abords de la rue de l’Hydrion.

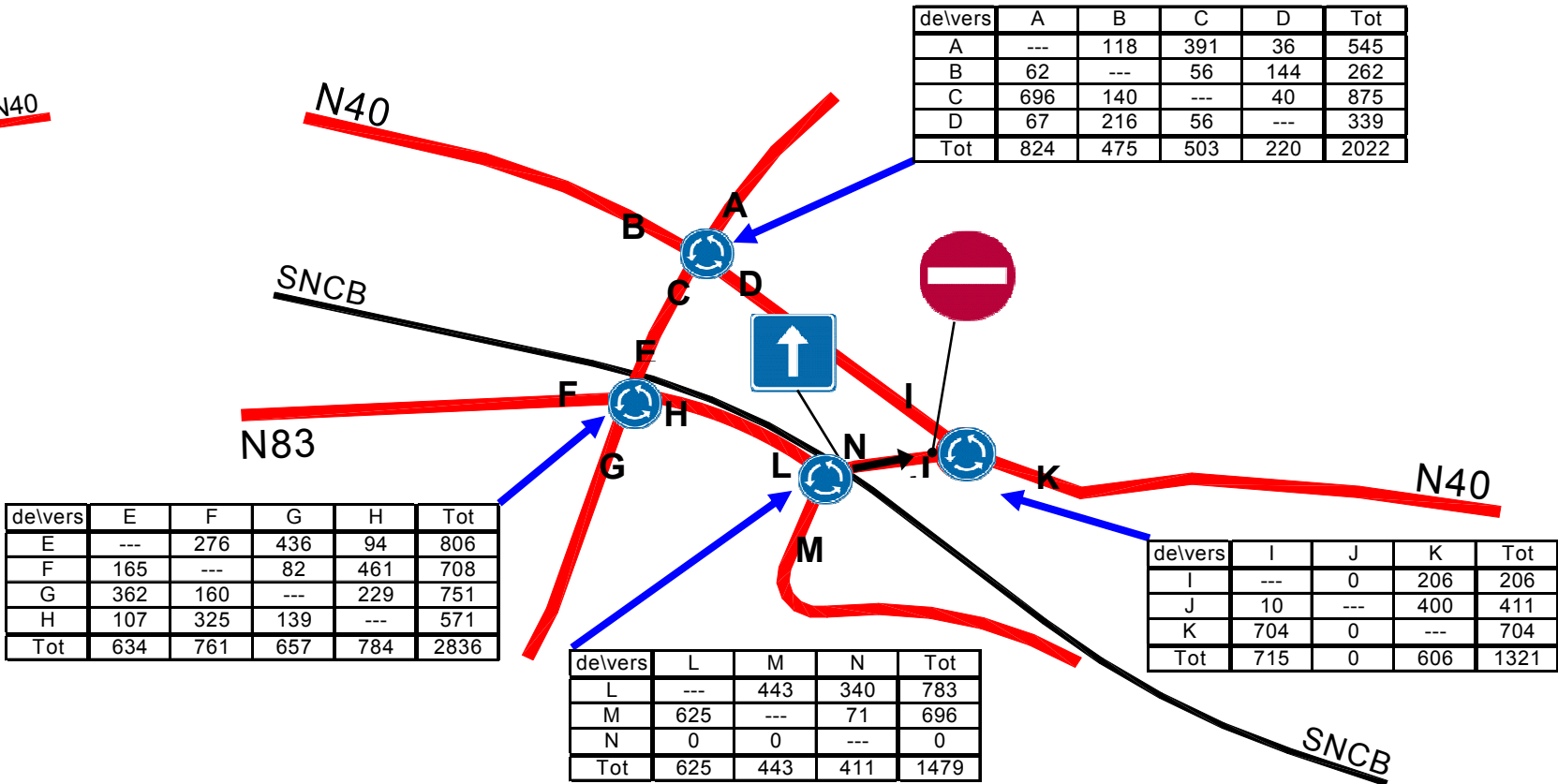
OBJECTIFS POURSUIVIS

- Améliorer les conditions de sécurité des carrefours du contournement.
- Maintenir une insertion aisée de la rue de l’Hydrion sur la N83.
- Optimiser l’accessibilité du projet Hydrion.

DESCRIPTION DE L’ACTION

Les estimations de volume de trafic en 2012

Les projections présentées ci-après sont basées sur une augmentation linéaire de 1,5 % /an pour les véhicules légers et de 2,5 % pour les poids lourds.



Des différents tests réalisés il s’avère que :

- **Au niveau du carrefour «Heinsch»** :Aucun problème de capacité même avec l’option du sens unique entre les 4 carrefours, sens anti-horlogique(58% entrée A ; 46% entrée D)
- **Au niveau du carrefour de l’ Hydrion** : les flux sont tels qu’un carrefour à priorité serait quasi saturé, l’implantation d’un giratoire (2 bandes dans l’anneau et un by-pass de L vers M) s’avère être la solution la plus adéquate.
- **Au niveau du carrefour « Stockem »** :Un giratoire du même type que Heinsch peut être implanté même sans le sens unique.(48% entrée F ; 66% entrée H)
- **Dans la variante du sens unique**, il est nécessaire d’alléger les volumes de trafic des carrefours Hydrion et Stockem

En conclusion, ISIS estime que l’implantation de 2 giratoires sur le contournement s’impose puisque la réelle contrainte est la sécurité des sites. Par contre, l’implantation du projet Hydrion va poser pas mal de problèmes en sortie du site à la pointe du soir. Le carrefour Hydrion risque de saturer en hyperpointe et provoquer quelques remontées de file jusqu’à la sortie du complexe, ce qui pénaliserait fortement son attractivité. De plus, la rue de l’Hydrion est un des axes par lequel vont sortir les usagers du nouveau parking SNCB. Ceux-ci cumulés aux visiteurs du site commercial risquent de saturer cette sortie de ville. Il est à noter que ce projet fait l’objet d’une étude d’incidences. Dès que celle-ci sera terminée, il sera nécessaire d’évaluer les possibilités d’amélioration de l’écoulement de la sortie du site et de proposer une solution de sortie vers le contournement via le camp militaire (voir fiche 1.2).

THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER
ACTION N° 4 - LE PETIT RING ET LE SQUARE ASTRID

THEME 1
ACTION 4

CONTEXTE

Arlon se caractérise par la présence dans son centre urbain d’une voirie de contournement de son centre historique, dénommée le « Petit Ring ». Cette voirie permet d’éviter les voiries étroites de l’hypercentre. Elle joue un rôle de distribution du trafic local, au point tel qu’à certains moments de la journée elle est sujette à quelques saturations. Lors de cette période, elle forme de plus en plus une barrière importante pour les usagers.

A proximité de ce Petit ring, se situe le square Astrid qui dans le schéma d’organisation des circulations du centre ville deviendra la véritable porte d’entrée mais aussi un des sites de distribution du trafic du centre ville. Ce statut se justifie par la proximité du centre ville commercial, des différentes administrations et d’une partie de l’offre scolaire.

Enfin, entre le Petit Ring et le square Astrid vient s’implanter le projet multifonctionnel de la place Didier, qui par son ampleur aura une influence directe sur les aménagements de cette partie de la ville.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Renforcer le rôle du square Astrid, tant comme porte d’entrée du centre ville que comme point de distribution du trafic
- Intégrer le projet de la place Didier dans l’organisation des circulations du centre ville
- Maîtriser le trafic automobile sur le Petit Ring afin de le rendre plus convivial

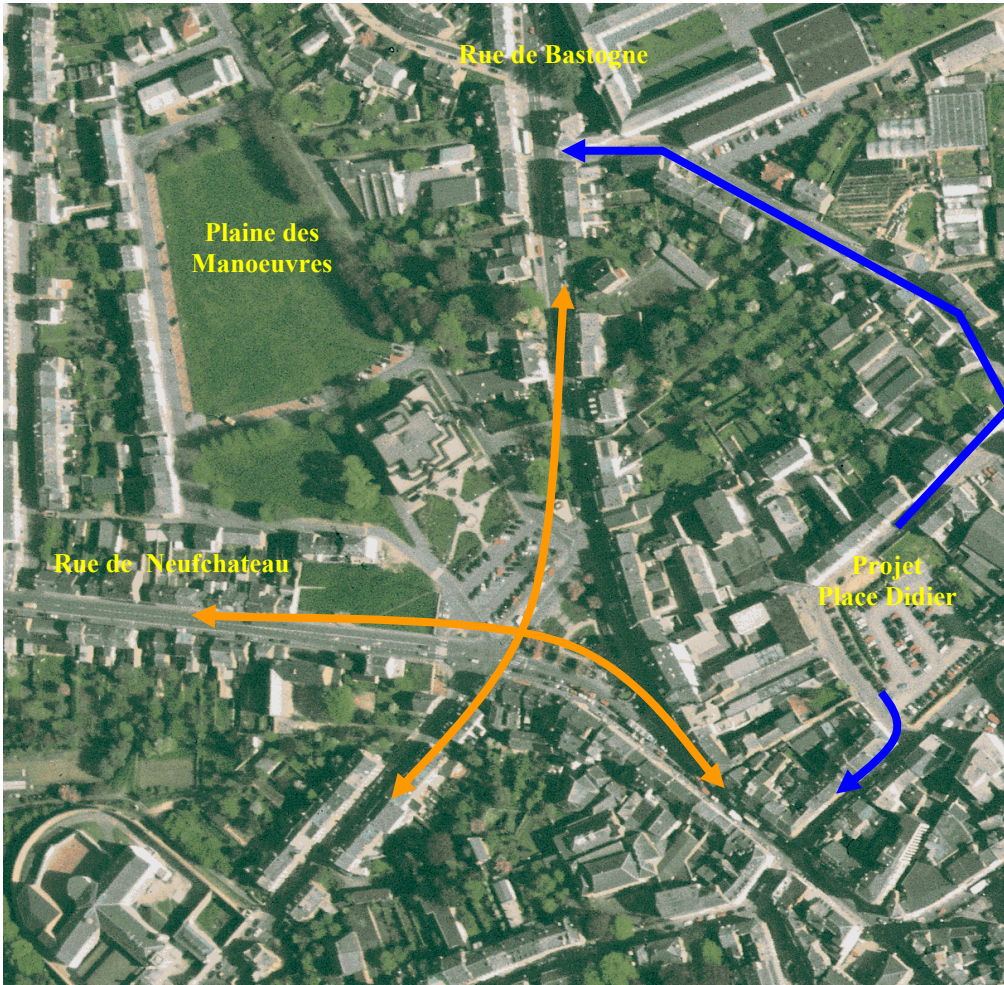
DESCRIPTION DE L’ACTION

Le projet de l’Espace Didier

Ce projet comprendra les éléments suivants :

- un cinéma : 2250m² répartis en 5 salles pour un total de quelques 800 à 850 sièges
- des commerces : 1200m² de surface brute
- du logement : 5100m² pour 58 appartements
- de l’administration :
 - La Région Wallonne et le MET qui regroupe ses différents services sur 7600m²
 - Le FOREM sur 3500m²
- Parking : +/-350 places

La première étape consiste à évaluer d’une part la demande en stationnement d’un tel projet et la génération de trafic qu’il induit.



Le tableau ci-dessous reprend les estimations de la demande en stationnement.

ESTIMATION DU STATIONNEMENT ET DE LA GENERATION DE L'ESPACE DIDIER										
	SBP (m²)	ratio	Divers	besoin brut de station.	taux de satisfaction	besoin nets	besoins			Places SOLDE
							diurnes	nocturnes		prévues
Cinéma	2250	soir 0,12 pl/siège apr-midi : 0,08/siège	850 sièges	102	100%	102		100%	102	
Commerce	1200	visit: 6 pl/100m²SV empl:2pl/100m² SV	SV = 0,7 SBP	68	80%	55	100%	55		
RW	7600	visit: 0,2pl/empl empl:0,6pl/empl	nbr empl.=190	50	50%	25	90%	23	10%	3
Forem	3150	visit: 0,4pl/empl empl:0,6pl/empl	nbremp.= 80	18	50%	9	90%	8	10%	1
Logement	5100	1pl/100m²SBP OU 1 pl/appart	nbr appart.=58	38	50%	19	100%	19	0%	0
				114	60%	68	80%	55	20%	14
				32	50%	16	100%	16	0%	0
				48	60%	29	100%	29	0%	0
				58	100%	58	50%	29	100%	58
parking public										130
Total				358		224	233	177		345 112

Il ressort de ce tableau que la demande en stationnement des activités du site devrait occuper près de 240 places, soit près de 70% de sa capacité. Le solde, quelques 110 places, serait utilisé comme parc de stationnement public. Par conséquent le nombre de places accessibles dans le projet «Didier» correspondrait à l’offre actuelle de cet îlot.

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE D'ARLON – PHASE 3

La carte ci-après localise les différents flux rencontrés aux abords du projet.

Pour rappel :

- Le carrefour Diekirch – Faubourg (carrefour Suisse) est proche de la saturation, essentiellement à la pointe du soir
- Le square Astrid connaît une hyperpointe de 10 à 15 minutes, lors des sorties d’école
- Lieu de transit quotidien de quelques 250 bus, essentiellement sur l’axe Bastogne - Castilhon
- La proximité de deux écoles et du centre ville induit un flux de piétons important aux heures de pointe
- Le carrefour Neufchateau – Castilhon est bien équilibré

La difficulté de l’estimation du flux supplémentaire par rapport à la situation actuelle est de déterminer les actifs qui viendront travailler dans l’îlot Didier et qui aujourd’hui empruntent déjà la rue de Diekirch.

Par hypothèse, il fut décidé que 50% des actifs du projet utilisent déjà la rue de Diekirch.

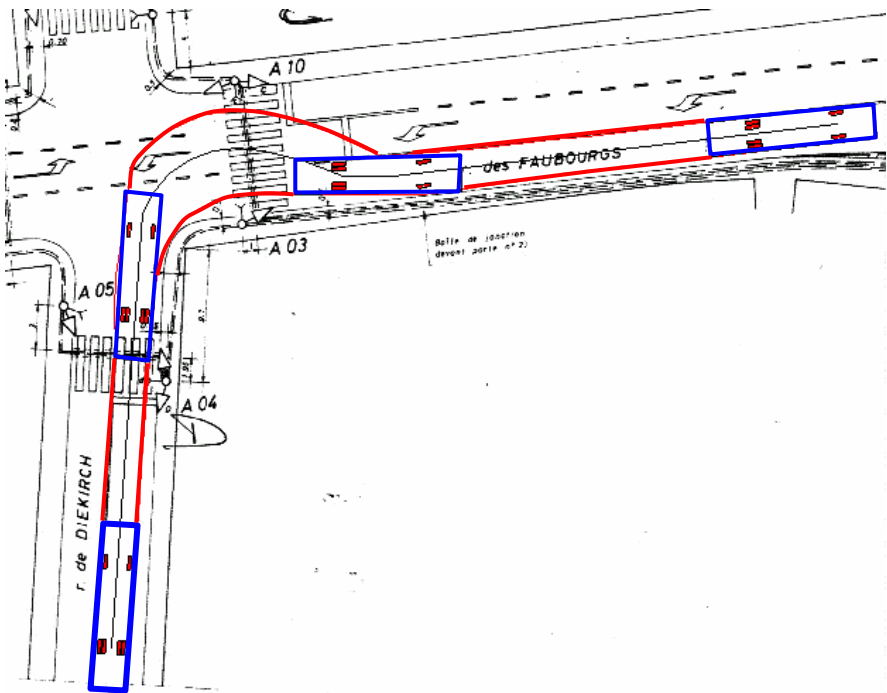
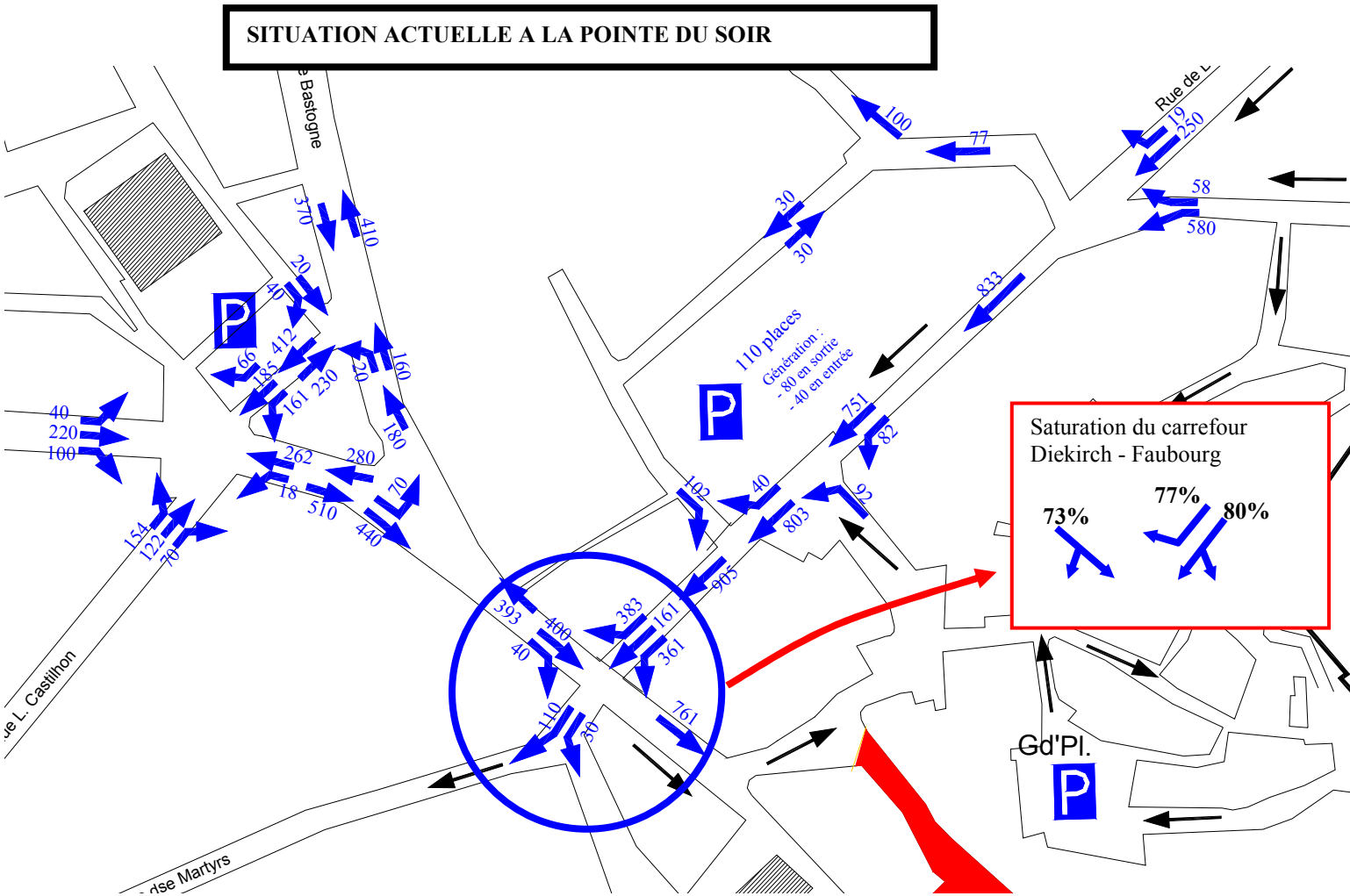
L’introduction d’une tarification améliorera la rotation du parking. Néanmoins, le parking public a une vocation d’accueillir le stationnement de moyenne durée et ne devrait pas modifier la rotation horaire. Par conséquent, il fut décidé que la génération du parking public est similaire à celle que l’on trouve aujourd’hui sur le site.

En conclusion, on estime que le projet générera, en entrée et sortie, **un peu moins de 150 véhicules supplémentaires aux heures de pointe.**

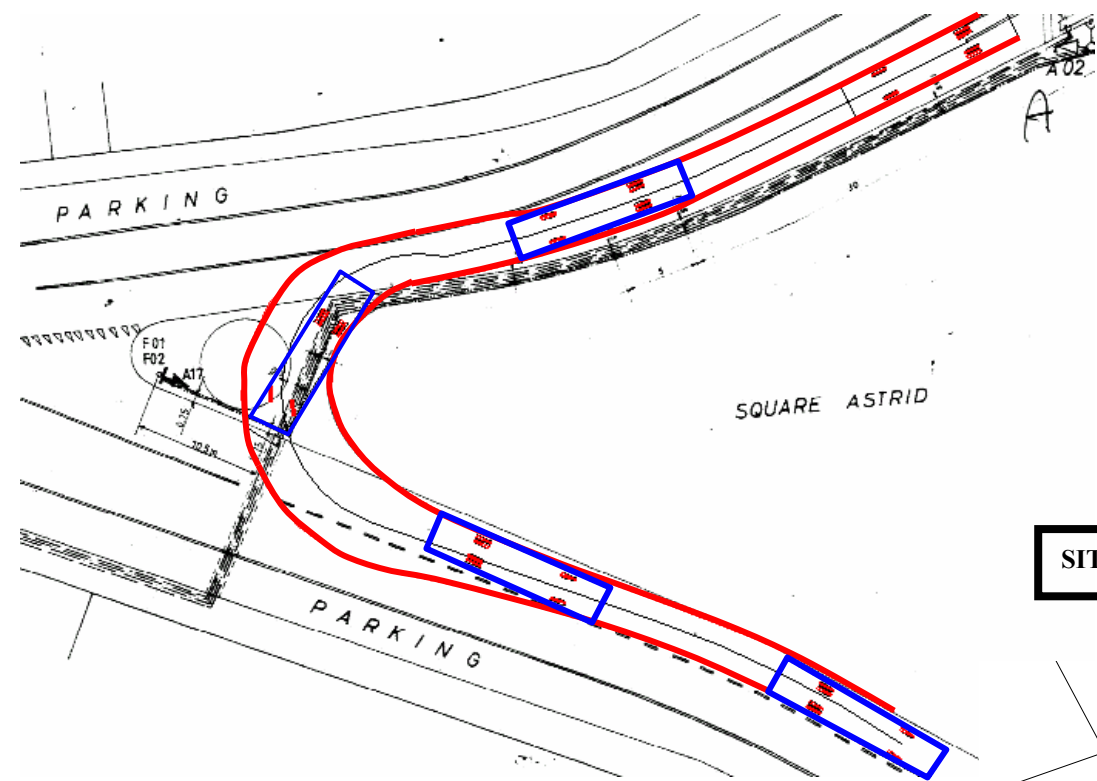
ESTIMATION DE LA GENERATION DE DEPLACEMENTS DU PROJET DE L'ESPACE DIDIER - JOURS OUVRABLES				
FONCTION	heure de pointe du matin		heure de pointe du soir	
	entrée	sortie	entrée	sortie
administrations	160	40	30	120
Logements	5	40	20	20
Cinémas	0	0	10	5
Commerce	15	5	25	25
Total	180	85	85	170
parking public	110	20	40	100
TOTAL	290	105	125	270
Flux existant				
sur le site	110	20	40	100
sur la rue de Diekirch	90	40	40	80
FLUX SUPPL.	90	45	45	90

Le site possède plusieurs contraintes :

Carrefour Diekirch - Faubourg
Les bus du service urbain doivent utiliser la totalité de la voirie pour virer vers le square Astrid

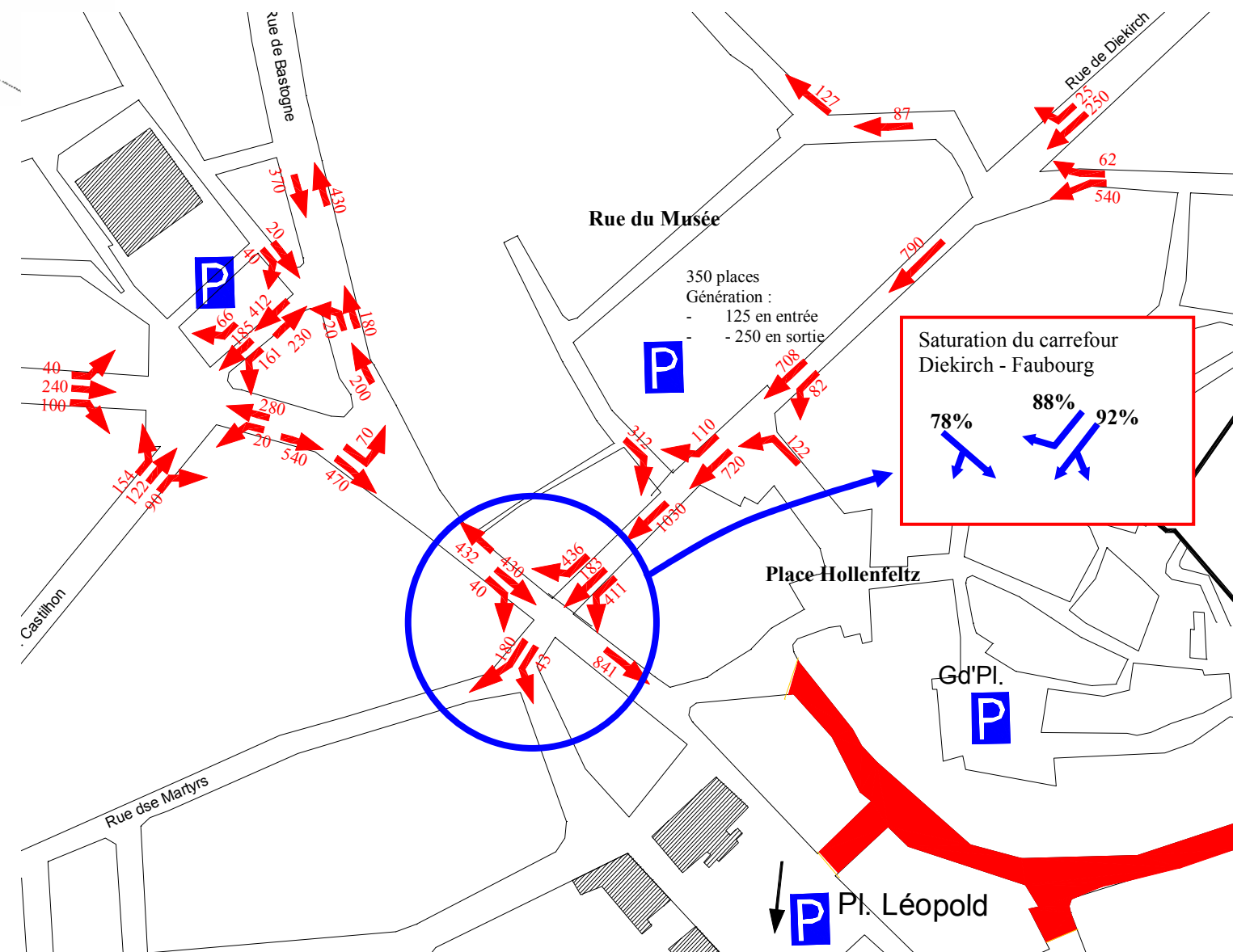


La pointe du square Astrid possède un rayon suffisant pour les girations de l'ensemble des véhicules, y compris les bus et autocars.



Au niveau du carrefour Martyrs – Faubourg, la distance entre la rue des Faubourgs et la rue du 25 Août est très réduite et non suffisante pour accepter un mixte de véhicules provenant de la rue des Faubourgs et de la rue de Diekirch

SITUATION AVEC PROJET « ILOT DIDIER » ET CONFIGURATION ACTUELLE A LA POINTE DU SOIR



Lorsqu'on applique les prévisions de trafic sur le site, on constate que

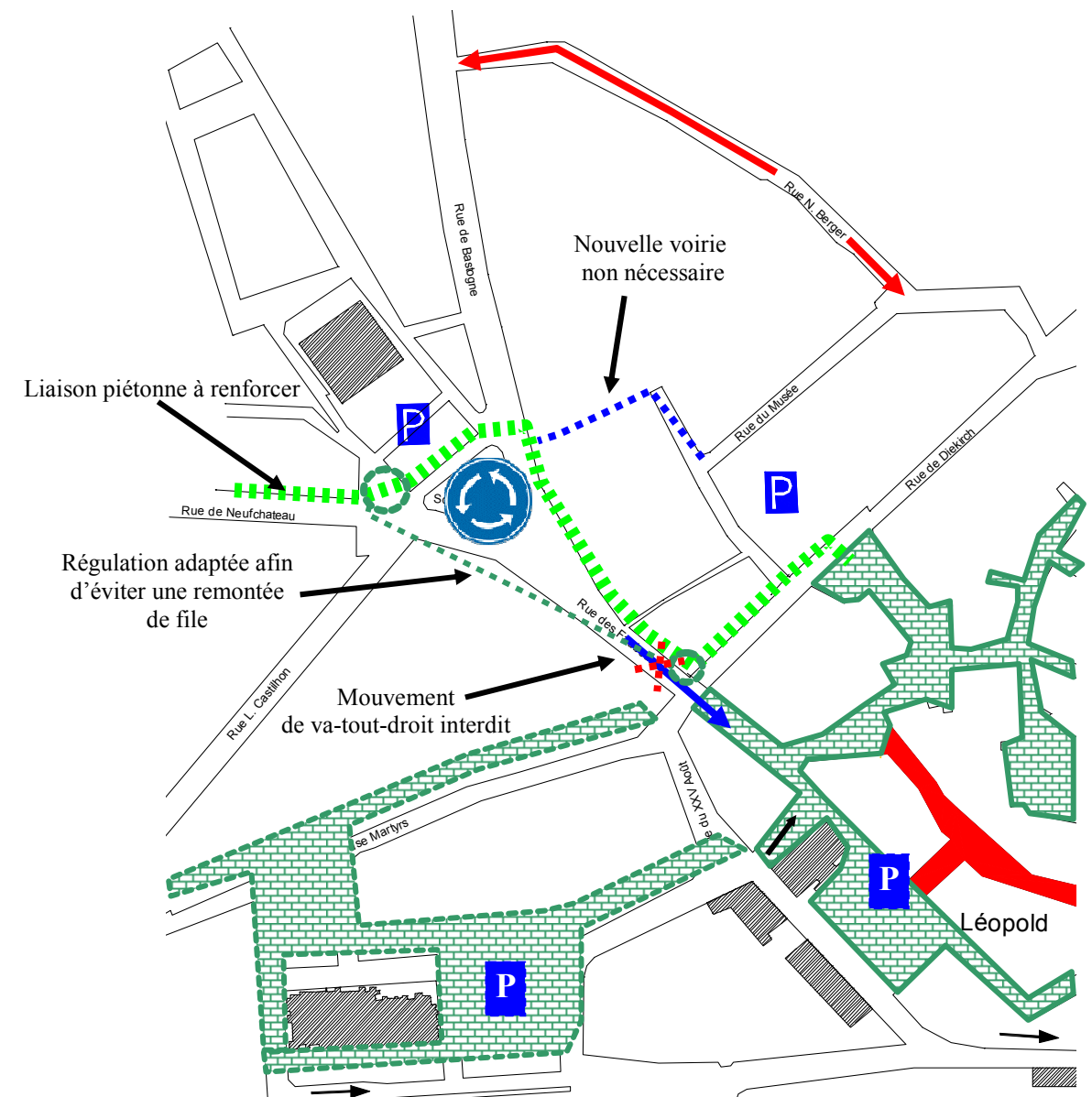
- Augmentation des taux de saturation du carrefour Diekirch – Faubourg
- Le tourne-à-gauche en provenance de la rue du Musée s'insère sans problème (taux de saturation 65%) à condition qu'aucune remontée de file ne se développe dans Diekirch (ce qui est peu probable dans cette configuration)
- Le flux modéré de la rue de Bastogne permettra une insertion aisée du flux de la rue Berger
- Sans aménagement particulier, les usagers utiliseront la rue N. Berger en fonction de la saturation de la rue de Diekirch
- L'entrée du site à partir du Petit Ring ne pose aucun problème, par contre les usagers provenant du square Astrid sont obligés d'utiliser la totalité du Petit Ring ou d'emprunter la Place Hollenfeltz, espace public à vocation commerciale

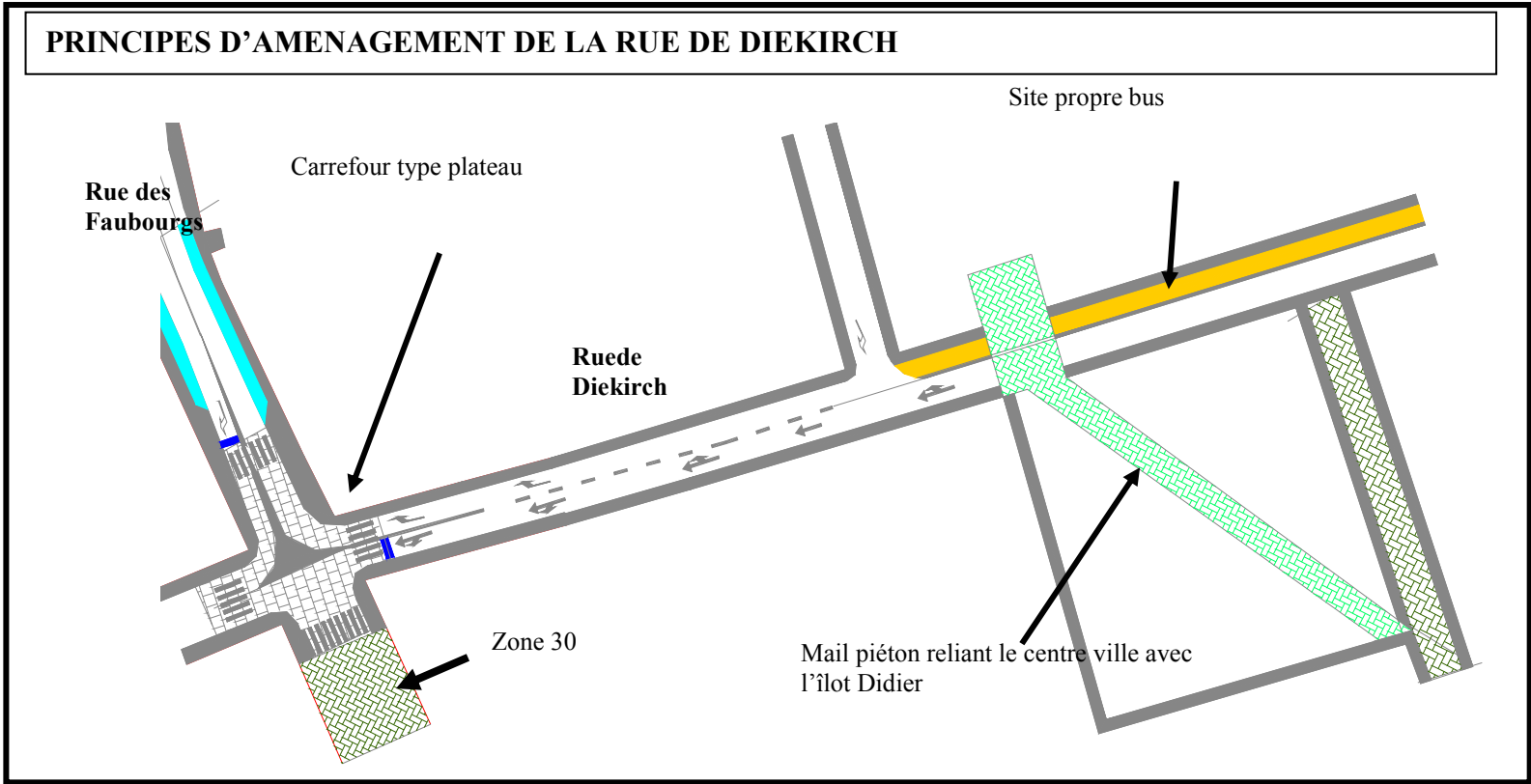
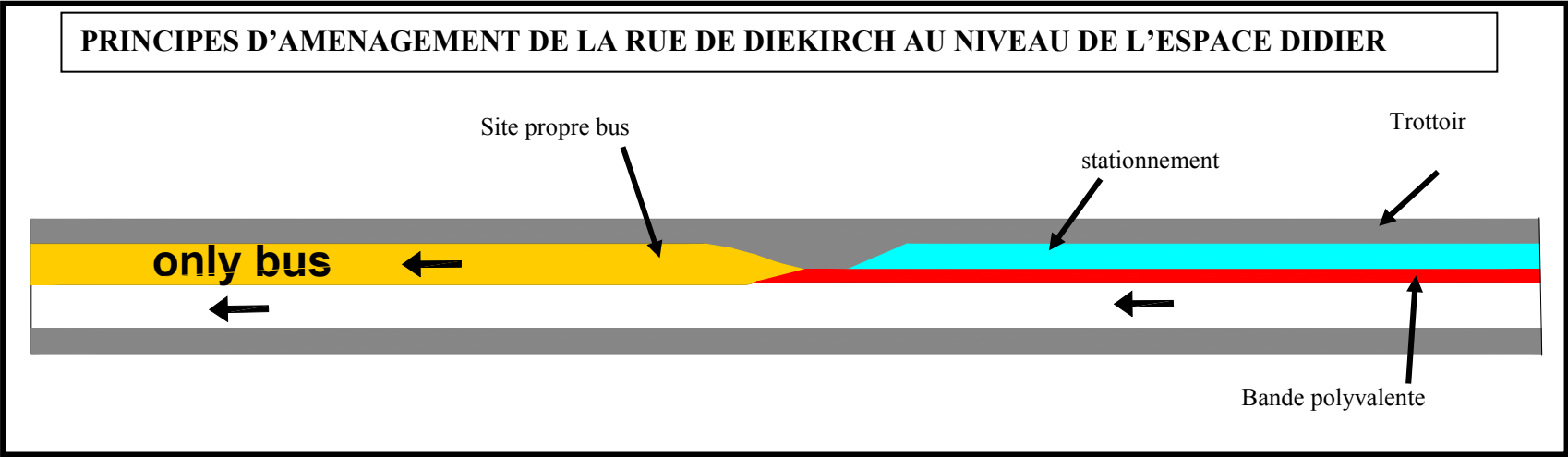
Les propositions d'aménagement

Les principes de fonctionnement de ce projet sont les suivants :

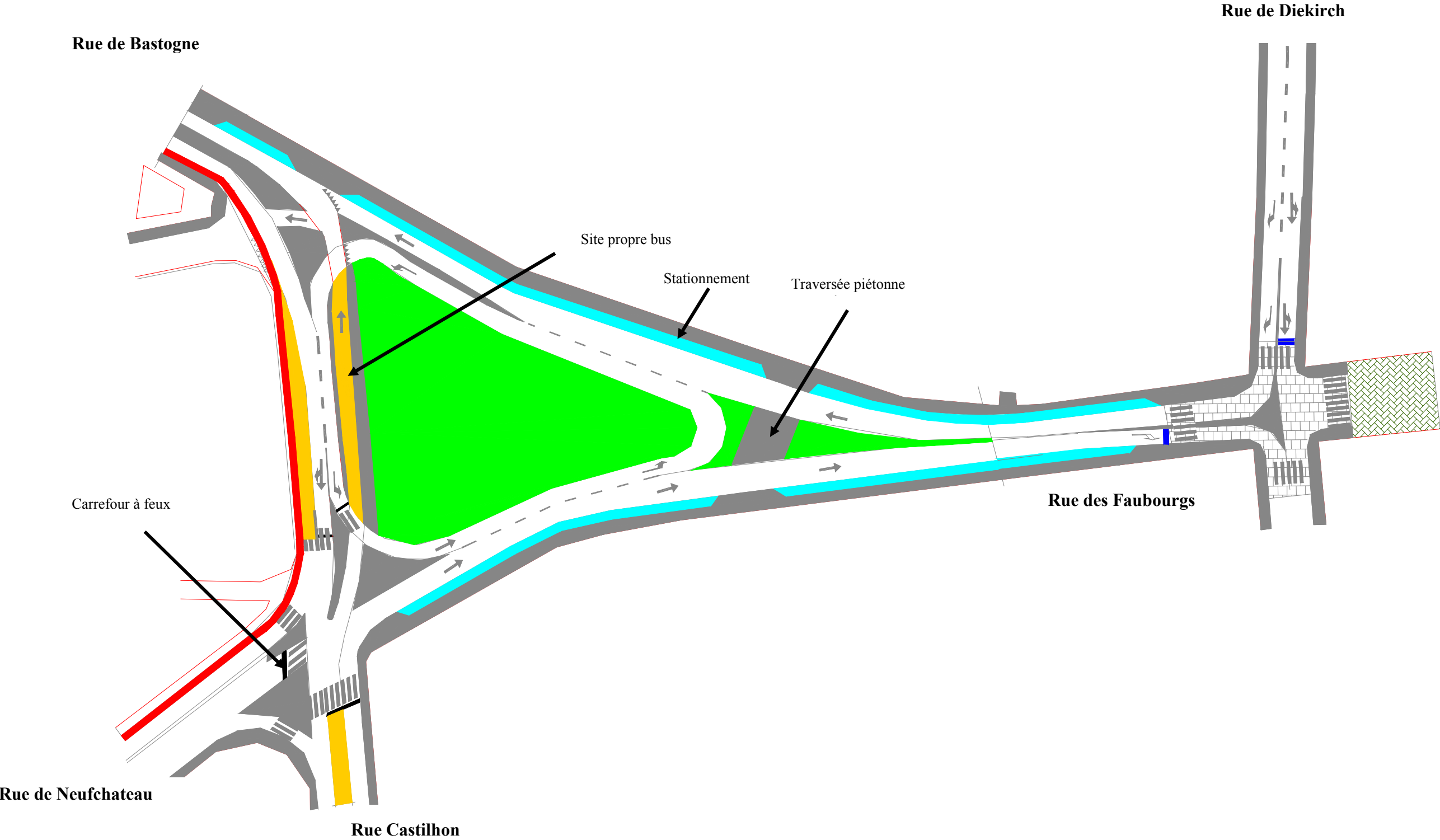
- Création d'un sens giratoire sur le square Astrid qui deviendra le nœud de distribution du centre ville.
- Création de 2 sites propres bus : l'un devant le Centre de Justice évitant au bus de prendre le giratoire, l'autre sur la rue de Diekirch, devant le nouveau complexe de la Place Didier.
- Au niveau du carrefour Suisse, création d'une phase verte pour le mouvement Diekirch → Square Astrid afin d'augmenter la capacité de sortie ; la suppression des feux à ce carrefour est difficile car la faible distance entre la rue des Faubourgs et la rue du 25 Août ne permet pas, dans de bonne condition, un mixte des circulations. Par conséquent le maintien des feux tricolores est nécessaire, mais avec un nouveau phasage.
- Au niveau du carrefour Castilhon-Neufchateau, maintien des feux tricolores afin de réguler les flux de véhicules en entrées de villes
- Mise en place d'une régulation des feux tricolores, combinant les feux du carrefour Suisse et ceux de Castilhon-Neuchateau. Cette régulation permettra d'éviter une saturation de la rue des Faubourgs et du Square Astrid.
- A partir de la rue des Faubourgs, il ne sera plus possible de traverser la rue de Diekirch pour se diriger vers la place Léopold. Pour atteindre celle-ci, l'automobiliste empruntera la rue du 25 août.
- Le sens du Petit Ring sera maintenu; inverser ce sens créerait des problèmes de croisement de véhicules dans chaque carrefour. De plus, bien que ce changement de sens permettrait une entrée aisée, la sortie en serait plus complexe.
- La création d'une nouvelle voirie au niveau de l'impasse du Musée n'est pas une nécessité, d'une part parce qu'elle introduirait un carrefour supplémentaire sur le square Astrid et d'autre part la topographie et les caractéristiques géométriques de cet axe sont difficiles.
- Les entrées vers le site de l'Espace Didier s'effectueront soit à partir du Petit Ring, soit à partir de la rue N. Berger. De plus, il sera toujours possible de transiter via la place Hollenfetz, même si celle-ci devient une zone 30.
- La rue N. Berger sera maintenue en double sens. Son carrefour avec la rue de Bastogne sera sécurisé afin d'offrir des conditions optimales de lisibilité
- L'ensemble des voiries se situant à l'intérieur du Petit Ring sera transformé en zone 30
- La rue des Martyrs sera également transformée en zone 30, dans un souci de sécurité.
- Le stationnement sera maintenu sur le Square Astrid.
- Une liaison piétonne de qualité sera implantée sur le square Astrid afin de bien liaisonner les pôles scolaires à l'hypercentre.

ORGANISATION DU SQUARE ASTRID





PRINCIPES D'AMENAGEMENT DU SQUARE ASTRID



THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER
ACTION N° 5 - AMENAGEMENT DU CARREFOUR HYDRION-GRAMME

THEME 1
ACTION 5

CONTEXTE

La zone sud-ouest de la commune est en plein développement :

- La rue de l’Hydrion devrait accueillir l’ensemble des activités sportives
- Un grande surface s’implante aux abords de la rue Gramme
- L’arrière de la gare va accueillir un nouvel espace de stationnement

Tout ce développement va générer des déplacements aux abords de la rue Gramme. Or, dans sa configuration actuelle, le carrefour Gramme – Hydrion ne pourra absorber, en toute sécurité, des flux supplémentaires.

OBJECTIFS POURSUIVIS

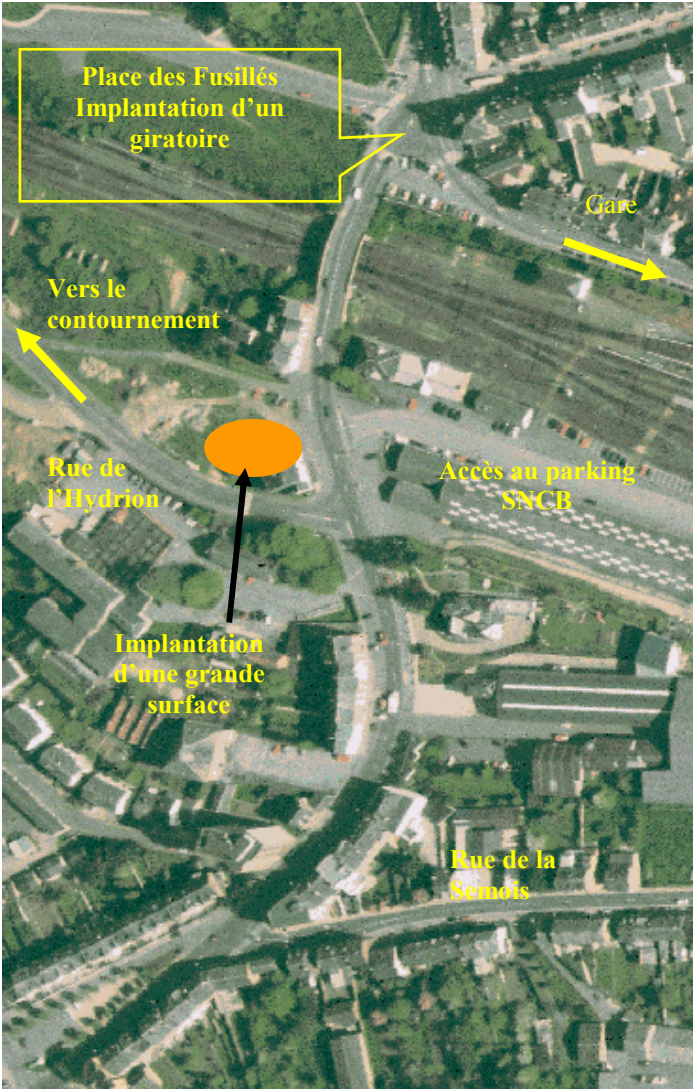
Améliorer la lisibilité et la sécurité du carrefour

DESCRIPTION DE L’ACTION

Contraintes du site

- La rue Gramme est un axe bien circulé aux heures de pointes
- Constitue un des deux points de passage du faisceau ferré du Centre ville
- La rue est en pente et sinueuse, ce qui induit une mauvaise visibilité du trafic provenant de la place des Fusillés pour le flux sortant du projet de parking SNCB
- Disponibilité d’emprise au sol, côté entrepôt
- Développement d’un Colryut à l’angle de la rue de l’Hydrion et de la rue Gramme, avec accès au parking via la rue de l’Hydrion
- Développement de l’attractivité de la rue de l’Hydrion pour les liaisons entre le contournement et la gare mais aussi pour l’accessibilité de la zone commerciale de l’Hydrion

Trafic à l'heure de pointe du matin Parking SNCB compris					
O/D	1	2	3	4	entrant
1	0	22	396	54	472
2	117	0	61	102	280
3	479	37	0	64	580
4	15	10	15	0	40
sortant	611	69	472	220	1372



Deux variantes d’aménagements sont possibles :

- Un giratoire, nécessitant de pouvoir contourner l’entrepôt par le sud
- Un tourne-à-droite obligatoire, utilisant le giratoire de la place des Fusillés pour assurer l’ensemble des mouvements de sortie du futur parking SNCB

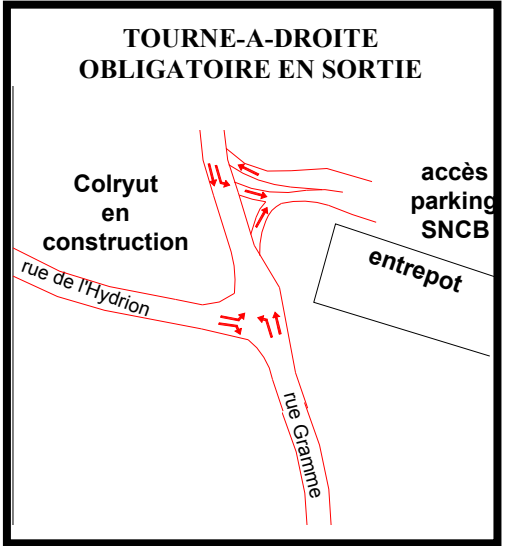
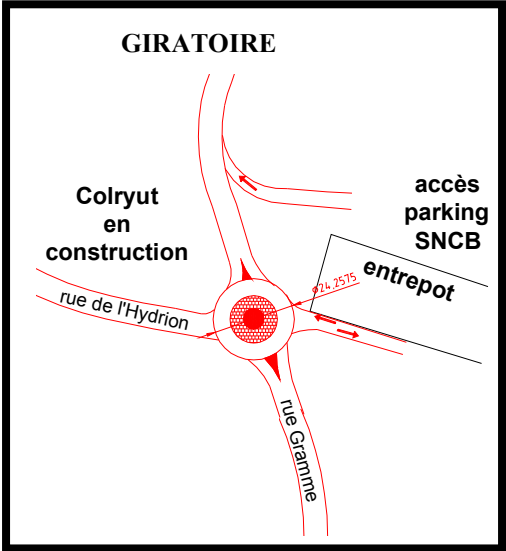


TABLEAU COMPARATIF		
Variante	AVANTAGES	INCONVENIENTS
Giratoire	➤ Permet un franchissement sécurisé pour les mouvements Hydrion – parking SNCB ➤ Rythme le flux de circulation ➤ Pas de problème de saturation	➤ Dépend des terrains disponibles ➤ Giratoire de petites dimensions ➤ Présence de bus
Tourne-à-gauche interdit	➤ Emprise au sol disponible suffisante ➤ Travaux rapides et peu importants	➤ Le trafic provenant de la rue de l’Hydrion s’insère plus difficilement ➤ Obligation pour les usagers du parc SNCB, pour se diriger vers le sud d’emprunter le giratoire Fusillés

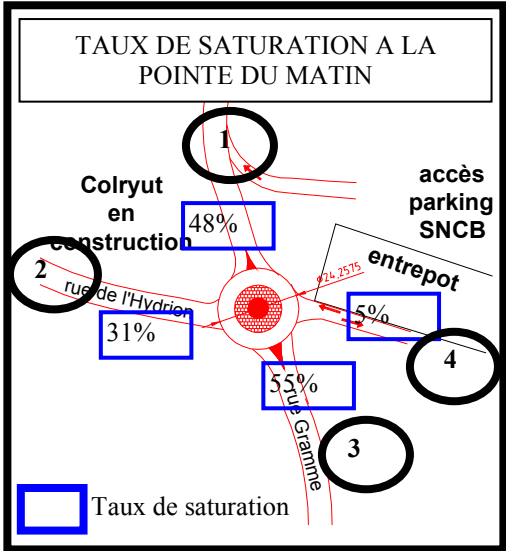
En conclusion, si le passage au sud de l’entrepôt est réalisable (ce qui est confirmé par la SNCB), le giratoire s’impose comme la solution la plus pratique

PHASAGE

Très court terme

PARTENAIRES

MET.



THEME N°1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N°6 : DEVELOPPEMENT DES ZONES 30

THEME 1

ACTION 6

CONTEXTE

Le concept de la zone 30 existe de façon très ponctuelle dans l’agglomération. Ce concept permet d’améliorer la lisibilité de la voirie empruntée, et surtout de déterminer des vitesses mieux adaptées à l’environnement rencontré. C’est pourquoi il serait judicieux d’étendre dans l’agglomération ce concept qui est un instrument de valorisation des quartiers améliorant la qualité de la vie des habitants.

OBJECTIFS POURSUIVIS

Le classement en zone 30 traduit le souci politique de privilégier le piéton et le cycliste et de limiter les nuisances induites par le trafic. Elle peut être aménagée en secteur résidentiel, à proximité des établissements scolaires ou des zones commerçantes. Ces zones fonctionnent mieux lorsqu’elles englobent un ensemble de rues ou un quartier.

Elle assure la protection des piétons, des cyclistes, des rollers,... pour créer une ville à leur échelle, sans pour autant supprimer le trafic des voitures ou des bus

DESCRIPTION DE L’ACTION

Les zones 30 nécessitent des aménagements spécifiques, de type «traffic calming» :

- Vitesse limitée à 30 km/h
- Aménagement de sas d’entrée de quartier
- Accès bien signalés
- Réduction de l’emprise des voies de façon contraignante
- Elargissement des trottoirs
- Organisation du stationnement de manière à limiter les vitesses des automobilistes
- Aménagements spécifiques : plateau, éclairage, mobilier urbain, végétation, matériaux de qualité,...
- Gestion des carrefours, inclus dans la zone 30, en priorité de droite
- Usage réduit des panneaux de signalisation et de marquage
- Mise en double sens de circulation

PHASAGE

Réalisation d’une étude quantitative et qualitative répertoriant les zones 30 potentielles et les classant par priorité de réalisation

Réalisation de 2 zones 30 chaque année

COUT

Etudes : 0,3 MEuros
Investissement par zone: 1,37 MEuros pour une zone 30 en centre ville
0,76MEuros dans un centre secondaire
0,23 MEuros pour une zone résidentielle
Coût pour 3 zones de chaque type : 7,06 MEuros

PARTENAIRES

Communes - MET



THEME N°1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N°7 : LE GIRATOIRE ET LE VILLAGE DE WEYLER

THEME 1

ACTION 7

CONTEXTE

Le village de Weyler se situe le long de la N4 à proximité de l'échangeur de l'E411. Ce point d'échange important de la commune est sujet a une forte pression automobile aux heures de pointe du soir. En particulier, le giratoire nord connaît de façon récurrente une saturation à la pointe du soir pour les mouvements en provenance d'Arlon (taux de saturation = 140%) et de Luxembourg via l'E411. Ce dysfonctionnement a des impacts directs sur le village :

- les remontées de file qui atteignent régulièrement le village
- un trafic de fuite qui emprunte les petites voiries locales et perturbe la quiétude du village.

De plus, cette saturation pénalise fortement les lignes de transport public (56 bus par jour dont 11 à l'heure de pointe du soir) se dirigeant vers le sud, lignes qui sont bien fréquentées

OBJECTIFS POURSUIVIS

- canaliser le trafic sur la N4 afin d'éviter le trafic de fuite
- sécuriser les échanges dans le village, particulièrement au niveau de la N4
- sortir les bus de cette saturation récurrente.

DESCRIPTION DE L'ACTION

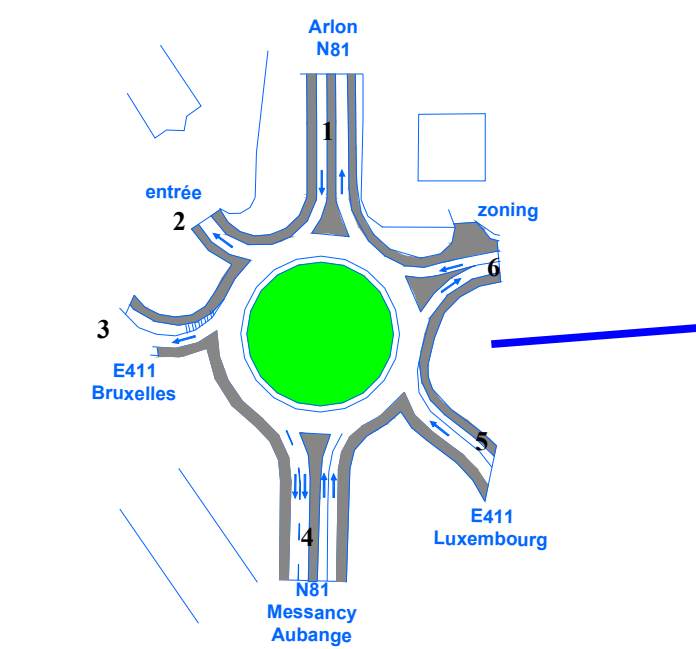
Cette problématique se décompose en deux actions distinctes mais complémentaires : le traitement du giratoire et l'aménagement de la voirie du village de Weyler.

LE GIRATOIRE NORD DE WEYLER

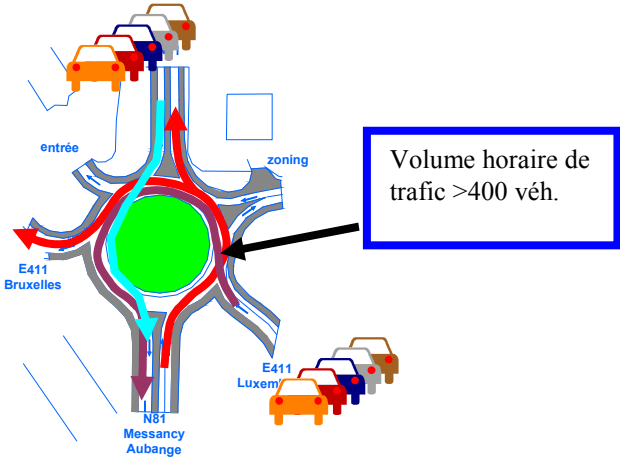
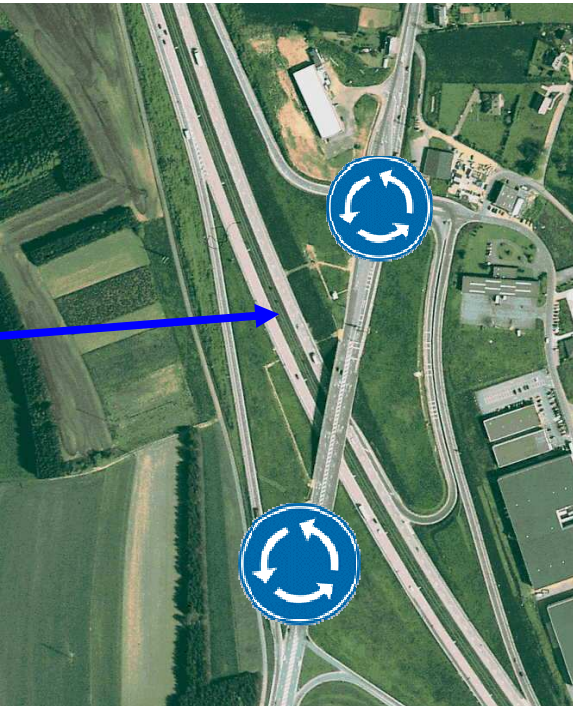
Les causes de la saturation de la pointe du soir sont multiples :

- Volume de trafic important pour le mouvement N81 (Aubange) vers E411 (+/- 500 véhicules) qui coupe l'entrée N81 (Arlon);
- Volume de trafic important pour le mouvement E411 (lux) vers la N81 (Aubange) (+/- 500 véhicules) qui coupe également l'entrée N81 (Arlon);
- Un volume sans cesse croissant entre les différentes entités de la région (Aubange, Arlon, Luxembourg) ; pour rappel la N81 a connu une augmentation de plus de 35% en dix ans (de16328 véh/jour en 1990 à 22200 en 2000)

En conclusion, les dysfonctionnements proviennent essentiellement d'une concentration de plusieurs flux et par conséquent, il serait utopique de croire que l'on pourrait trouver une solution durable sans diminuer le volume de trafic empruntant le giratoire Nord de Weyler.



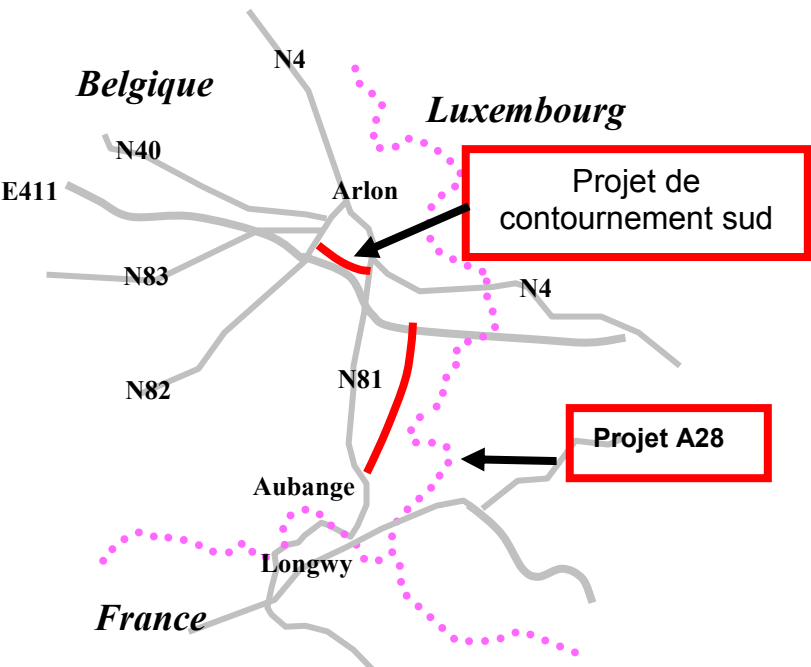
Trafic à l'heure de pointe du soir						
19/06/99						
O/D	1	2	3	4	6	entrant
1	29	5	132	630	32	828
4	471	15	500	48	47	1081
5	442	35	8	492	48	1025
6	40	4	41	36	0	121
sortant	982	59	681	1206	127	3055



Quelles sont les solutions pour « sortir » des flux du giratoire ?

Possibilités à l'échelle régionale

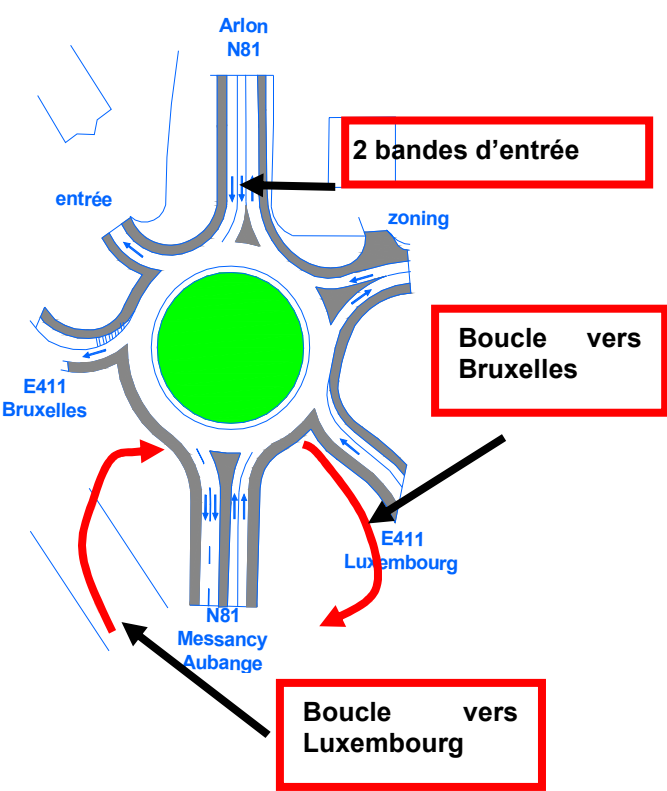
- Le flux Arlon – E411 (> Brx.) pourrait emprunter le contournement sud d'Arlon, mais cette solution n'absorberait qu'une centaine de véhicules ➡ **solution pas suffisante**
- Le flux Messancy – E411 (>Brx) serait détourné vers l'A28, autoroute en projet reliant E411 à Aubange ; cette solution est à moyen terme indispensable pour la survie de Messancy et le désenclavement d'Aubange ; cette A28 absorberait +/- 400 véhicules.



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE D'ARLON – PHASE 3

Aménagements locaux

- Implanter une deuxième bande d'entrée pour la N81 (Weyler).
- Recréer une boucle à l'échangeur autoroutier pour le mouvement N81 (Messancy) vers E411 (>Bxl) ; celle-ci déchargerait le giratoire de quelques 500 véhicules.
- Créer une sortie autoroutière particulière pour le mouvement E411(<Lux) vers N81 (Messancy) ; celle-ci déchargerait également le giratoire de quelques 500 véhicules, mais malheureusement cette boucle est techniquement difficile à réaliser
➡ **solution à abandonner**



Par conséquent, il est nécessaire de favoriser le report modal .

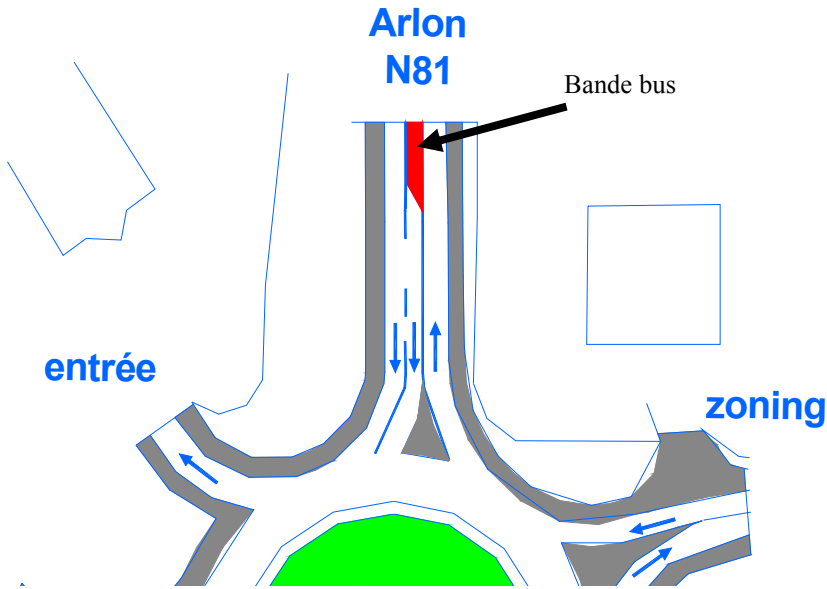
En conclusion, ISIS préconise :

- la réalisation à moyen terme du contournement sud d'Arlon
- la réalisation, à long terme de l'A28
- la réalisation très rapidement d'une étude (faisabilité et sécurité) et d'un devis pour la réouverture de la branche Messancy – Namur passant sous le pont. En fonction du devis et des possibilités budgétaires du MET, remise en service de ce bras
- l'implantation, à court terme, d'une bande bus (1 seul sens) entre le village de Weyler et le giratoire, afin que les bus puissent éviter la congestion du giratoire et favoriser le report modal.
- Création d'une deuxième bande d'entrée sur la N81(Arlon) qui débiterait 25 à 30 m., en amont du giratoire

Conclusion

Les différentes solutions allègeront le giratoire de quelques 500 véhicules et permettraient une fluidité horaire du giratoire, sans pour autant éliminer la saturation de l'hyperpointe. De plus, en moins de 6 ans, en tenant compte d'une croissance de 3% du volume de trafic, le nombre de véhicules transitant par le giratoire retrouverait son volume actuel, soit près de 3000 véhicules à l'heure de pointe la plus chargée.

TAUX DE SATURATION DES ENTREES DU GIRATOIRE NORD DE WEYLER				
CONFIGURATION	ENTREES DU GIRATOIRE			
	N81 Arlon	N81 Messancy	E411 Luxemb.	Zoning
situation actuelle	117%	67%	106%	18%
projet d'aménagement				
2ème bande d'entrée sur N81 Arlon	73%	67%	106%	18%
A28	94%	41%	89%	13%
+ 2 bandes d'entrée	58%	41%	89%	13%
contournement sud	102%	65%	106%	18%
+ A28	82%	41%	89%	13%
+ 2 bandes d'entrée	51%	41%	89%	13%
boucle E411 vers Bxl.	86%	31%	83%	12%
+ 2 bandes d'entrée	54%	31%	83%	12%
boucle E411 venant de Lux	86%	59%	53%	12%
+ 2 bandes d'entrée	54%	59%	53%	12%



LE VILLAGE DE WEYLER

Les aménagements proposés sont de deux ordres :

- Aménagement de la N4
- Aménagement pour éviter le trafic de fuite

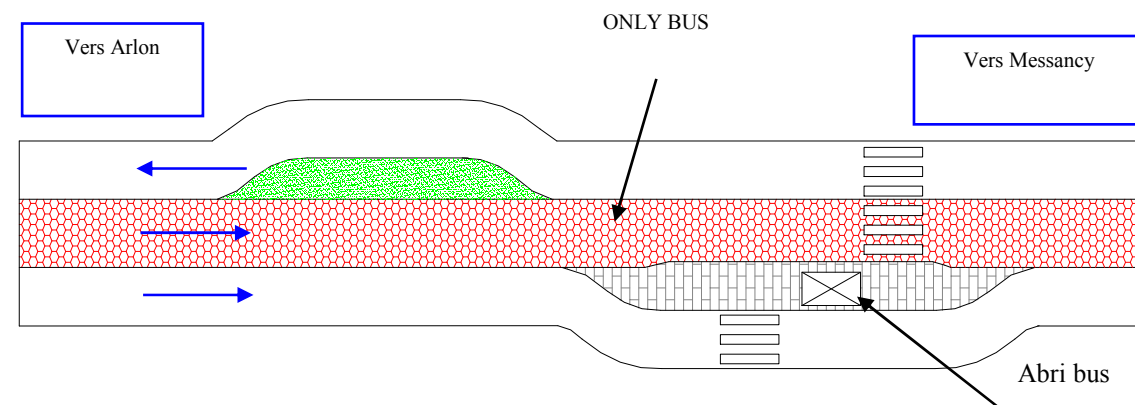
Au niveau de la N4, il est nécessaire de mieux structurer la chaussée et de délimiter clairement les différents espaces du village.

Les effets de « portes d'entrée » doivent être implantés de part et d'autre du village afin d'introduire une rupture de l'environnement de la chaussée. Celle-ci, dans la traversée du village, sera caractérisée par une structure différenciée, un rétrécissement de la chaussée (max. 6m) et un « habillage » via un mobilier spécifique rappelant le caractère rural du village. Ce principe se base sur l'expérience qui montre que la relation entre **vitesse, attention et largeur de chaussée** est l'un des plus sûrs moyens d'obtenir une modération des vitesses et un meilleur respect de l'automobiliste pour l'environnement qu'il traverse.

Le carrefour au centre du village sera aménagé afin de sécuriser et de renforcer cette fonction de croisement qui n'apparaît plus du tout actuellement, d'autant plus que ce carrefour est le point de passage d'un itinéraire cycliste reliant les villages du Sud-Est au centre de la commune.

Entre chaque « porte d'entrée » et ce carrefour central, on veillera à implanter une mesure de « traffic calming » afin d'éviter que les automobilistes ne reprennent de la vitesse.

En sortie du village vers le giratoire, les problèmes des retards des bus pourraient être améliorés par le remplacement de la bande centrale de tourne-à-gauche par un site propre bus réalisé en légère surélévation par rapport aux chaussées. Ce site ne serait emprunté que par les bus des TEC en direction de Messancy et servirait de bande de tourne-à-gauche.

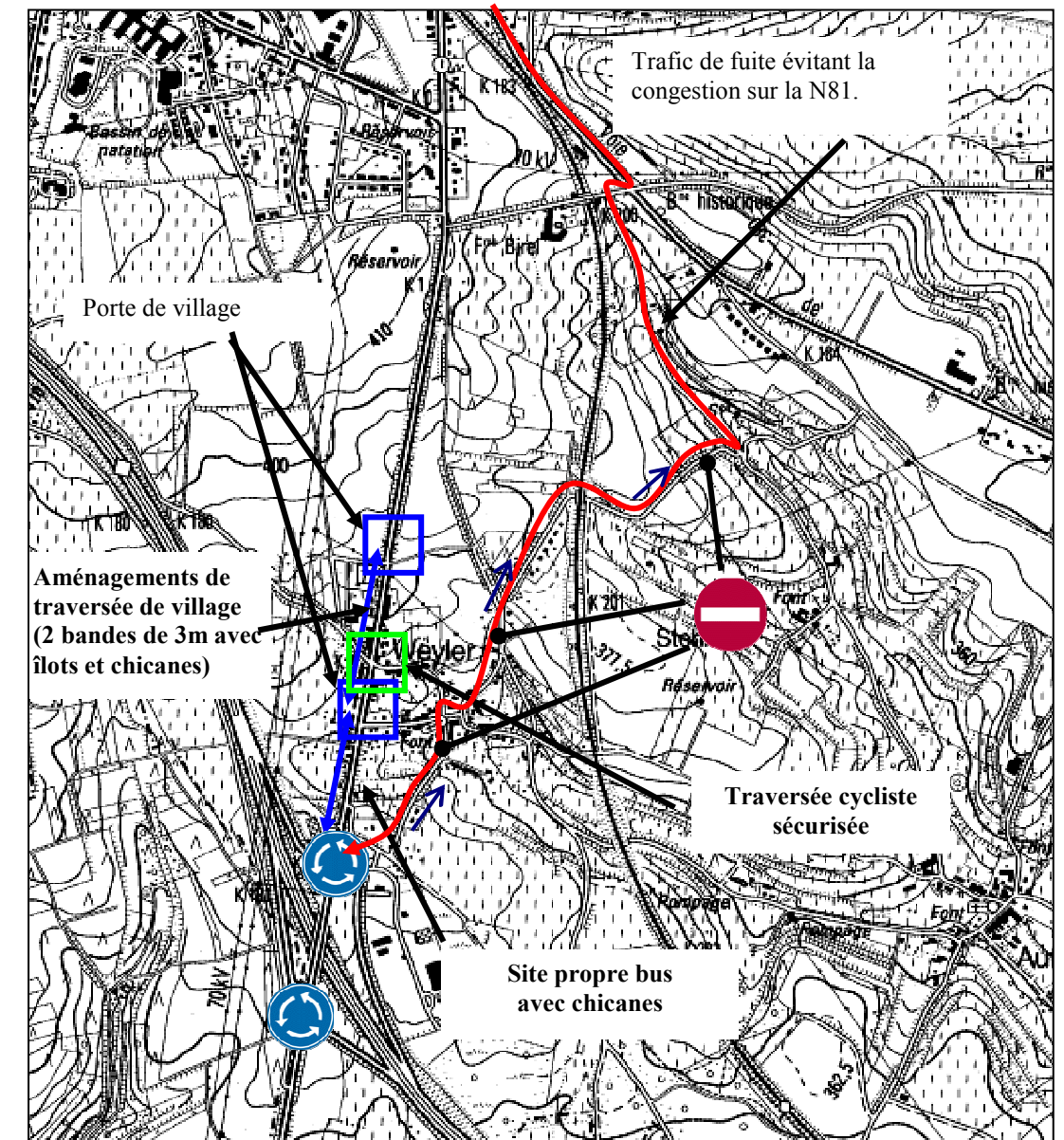


Dans le village de Weyler (hors N4) où le trafic de fuite se développe sans cesse, il serait utile de créer un sens unique afin d'empêcher strictement le mouvement Arlon – Giratoire de Weyler. Pour renforcer cette mise en sens unique, il sera nécessaire de rétrécir la chaussée aux différents croisements. Cette mesure ne s'adresse pas aux cyclistes qui pourront rouler en contresens. Leur présence sera matérialisée par un marquage spécifique.

Enfin, les voiries internes du village seront transformées progressivement en zone 30.

MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Parallèlement à ces mesures concrètes, il est aussi important de procéder à une sensibilisation des automobilistes sur la manière d'aborder une traversée de village sur le territoire communal, via l'ensemble des vecteurs médiatiques disponibles : TVLUX, la presse locale, le bulletin communal, des panneaux originaux aux entrées des villages,... Dans ce domaine, une collaboration avec l'IBSR paraît indispensable.



THEME N° 2 – TRANSPORTS PUBLICS

ACTION N° 1 :LE RESEAU REGIONAL ET LA CREATION D'UN NOUVEAU POINT D'ARRET

THEME 2

ACTION 1

LE CONTEXTE

La Région du Sud Luxembourg a subi les effets directs de la période de « rationalisation » du rail qui a caractérisé les années 70 et surtout 80, et qui s'est traduite à la fois par un sous-investissement chronique dans les infrastructures d'intérêt régional, et par une réduction importante de la qualité du service voyageurs.

Cette « période noire » est selon toute vraisemblance révolue, en fonction de divers éléments d'évolution plus ou moins récents, et plus encore à venir, parmi lesquels nous notons :

- L'important développement de la plate-forme logistique bi-modale d'Athus.
- La décision, au début des années 90, de développer une « autoroute ferroviaire » nord-sud traversant les Ardennes et dédoublant la dorsale ardennaise (L162) afin de la soulager, de participer à l'expansion du port d'Anvers et de soulager le trafic fret de transit par la route en Wallonie. Cela a donc permis de relancer l'« Athus-Meuse » qui, sans cela, eut pu être à son tour complètement désaffecté en fonction de l'obsolescence avancée des anciennes infrastructures. La réhabilitation de toute cette infrastructure pour les besoins du trafic fret est aussi l'occasion de poser une nouvelle réflexion se rapportant à la desserte voyageurs, réflexion qui est en cours au sein même de la SNCB.
- L'utilité de dédoubler, à court terme, l'axe mosellan (Luxembourg – Metz) par un axe parallèle essentiellement dévolu aux marchandises, afin de réserver l'axe principal lorrain au trafic voyageurs (mais aussi marchandises, partiellement) ; dans ce cadre est planifiée la réalisation à court terme d'un nouveau raccordement entre l'Athus-Meuse et Mont-St-Martin (Longwy) sur territoires français et belge.
- L'important développement des échanges de flux quotidiens de personnes avec le Grand-Duché, non seulement Luxembourg-ville mais également la région industrielle méridonale, qui engendre une congestion routière croissante, jusque et y compris sur le territoire belge.
- La volonté grand-ducale de développer l'accessibilité ferroviaire de la métropole grand-ducale, notamment de mettre à double voie la ligne (Rodange) - Pétange – Luxembourg, pour y développer spécialement le trafic voyageurs.



La région du Sud Luxembourg est donc au croisement d'un important débat, qui peut avoir des effets très importants sur son avenir, non seulement en matière économique (plate-forme logistique et trafic marchandises), mais également potentiellement voyageurs.

L'OBJECTIF POURSUIVIS

Créer une desserte régionale et transfrontalière afin d'offrir des alternatives à l'utilisation des véhicules individuels et de poser les premières bases d'un futur RER luxembourgeois.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'Athus-Meuse est en voie d'achèvement entre Namur et Athus.

Par ailleurs, la SNCB a déposé très récemment une demande de permis d'urbanisme destinée à raccorder l'Athus-Meuse à Mont-St-Martin, moyennant la réhabilitation d'une ancienne ligne désaffectée traversant le PED, et la construction d'une nouvelle courbe de raccord. Cette infrastructure est projetée à simple voie, mais avec plate-forme permettant aisément la pose d'une seconde voie en fonction des besoins. Dans ce but, le schéma directeur d'aménagement du PED en territoire belge est en cours d'affinement, sous l'égide de l'intercommunale IDELUX.

Ce nouveau raccordement permettra donc de dédoubler l'axe mosellan, spécialisant potentiellement un nouvel axe nord-sud pour les marchandises, l'axe Luxembourg – Metz restant mixte voyageurs/marchandises, mais voyant son trafic sensiblement soulagé au niveau du fret. Le long de ce corridor, la France projette notamment un fort accroissement du trafic marchandises (+60% à l'horizon 2006), la mise en service d'un TER dès 2003 et la mise en service de TGV entre Paris et Luxembourg à l'horizon 2006 (on parle de 9 allers-retours par jour à l'occasion de la mise en service planifiée du tronçon de LGV-Est Paris - Lorraine), de sorte que ce corridor risque de ne pouvoir absorber ce surcroît de trafic sans problèmes de capacité ou de régularité ou encore de vitesse commerciale.

D'autres possibilités de raccord ont été examinées pour valoriser ce corridor fret nord-sud, en passant par le Grand-Duché (demi-tour à Rodange ou courbe de raccord en territoire grand-ducal, mais ces deux solutions semblent présenter de gros inconvénients en territoire grand-ducal).

Relevons toutefois que le plan de voies planifié à court terme autour du nœud d'Athus :

1. empêcherait la (re)mise en service à moyen-long terme de la ligne désaffectée entre (Arlon), Athus et Mont-St-Martin,
2. rendrait difficile l'accès des trains-blocs à la plate-forme d'Athus depuis ce nouvel axe mosellan nord-sud (double demi-tour imposé entre la France et la plate-forme).

Un autre projet existe, consistant à rénover le faisceau de voies d'Athus, afin de le rendre plus conforme aux besoins contemporains, et de faciliter spécialement l'accès à la plate-forme logistique. Dans ce cadre, la gare d'Athus devrait également bénéficier de travaux non-négligeables de rénovation, son état/son attractivité laissant aujourd'hui fort à désirer.

La volonté générale est de développer le trafic marchandises à moyenne et longue distance par le rail, essentiellement entre le méga-complexe industriel-portuaire belgo-néerlandais, et le cœur économique de l'Europe qui s'étend jusque dans le nord de l'Italie, le corridor concerné pouvant jouer un rôle majeur en la matière. Les différents Etats concernés ici sont unanimes à défendre un fort accroissement du trafic

fret par le rail dans les prochaines années (+50% ou davantage au cours des 5 prochaines années), seules les modalités de mise en œuvre divergeant entre les partenaires.

La SNCB a fourni une bonne indication de la répartition du trafic marchandises aux différents points-frontières du réseau belge, dans cette partie du territoire / sur ce corridor. Il en ressort fondamentalement les éléments suivants :

- Une chute d'intérêt du point frontière de Gouvy (L42 récemment rénovée)
- Un accroissement constant du trafic à Sterpenich, qui représente aujourd'hui à lui seul la très grande majorité du trafic, lequel devrait « basculer », dans quelques mois sur l'Athus-Meuse, qui pourra ainsi accueillir quelques 80 trains-blocs par jour.
- Malgré les travaux en cours, un fort accroissement du trafic a également été enregistré sur l'Athus-Meuse

La SNCB a mis à notre disposition des documents mettant bien en évidence l'intérêt, pour les différentes parties concernées, de faire « basculer » le trafic marchandises, tout au moins en partie, du sillon mosellan Luxembourg – Metz sur l'axe parallèle existant Longwy – Longuyon – Conflan – Onville et au-delà. En effet, compte tenu de la seule augmentation du trafic fret (et des projets sus-mentionnés de trafic TER / TGV sur le sillon mosellan). Il en résulterait un « basculement » du trafic fret de l'ordre de 74 trains par jour, soulageant fortement l'axe Bettembourg – Metz, mais également Aubange – Esch-sur-Alzette – Bettembourg. Toutes les parties semblent devoir y gagner, à certains égards :

- La crédibilité de l'Athus-Meuse en serait confortée.
- La France ne devrait pas (ou peu) investir sur l'axe mosellan, déjà à 4 voies entre Thionville et Onville, mais dont la capacité serait insuffisante avec les perspectives voyageurs / marchandises combinées, déjà à l'horizon 2006, et valoriserait au contraire fortement un axe parallèle existant, sous-utilisé.
- Le Grand-Duché verrait le trafic fortement soulagé à la fois entre Bettembourg et Thionville et entre Athus et Bettembourg via Esch-sur-Alzette, de sorte que cela éviterait aussi, selon toute vraisemblance, des investissements sur ces axes (saturés dans le cas contraire, surtout entre Luxembourg et Thionville), tout en assurant une meilleure régularité du trafic, notamment au profit des services voyageurs.

Stratégie d'avenir

Les CFL et les autorités grand-ducales ont bien compris depuis quelques années l'importance qu'elles devaient accorder à la desserte TC de leur territoire, spécialement de Luxembourg-ville. C'est ainsi qu'avec le fort développement des résidents belges (et français) travaillant au Grand-Duché, les autorités de ce pays développent des services TC spécialement destinés aux navetteurs, notamment grâce au réseau CFL qui s'étend dès à présent jusqu'en territoires belge (à Athus) et français (à Audun-Le-Tiche et Longwy/Mont-St-Martin), mais sous une forme d'exploitation plus ou moins spécifique / simplifiée, encore que Athus bénéficie de la sorte d'un service cadencé assez attractif.

Les Grands-ducaux projettent à court terme le doublement de la voie unique sur la ligne Pétange – Luxembourg afin d'en accroître sensiblement la capacité, avec effets importants sur le territoire d'Aubange qui en est l'« aboutissement » en Belgique. Il n'est pas illusoire de poser que, sans cela, il serait difficilement imaginable de développer sensiblement l'offre ferroviaire entre les deux pays le long de ce corridor.

De son côté, sous l'impulsion du nouveau contrat de gestion de la SNCB, celle-ci a réalisé une étude relative à l'opportunité de redévelopper des services voyageurs en Gaume, en connexion avec les gares encore exploitées de Arlon, Rodange et Virton. Elle nous en a communiqué les principaux éléments de mise en œuvre potentiels :

- Prolongement des services L Libramont – Bertrix – Virton jusque Athus, et ensuite demi-tour jusque Rodange, où une correspondance quai à quai serait offerte aux usagers poursuivant jusque Luxembourg, sans arrêt intermédiaire entre Virton et Athus.
- Mise en oeuvre, moyennant nouveau rebroussement des automotrices, de services Rodange – Athus – Messancy – Arlon.

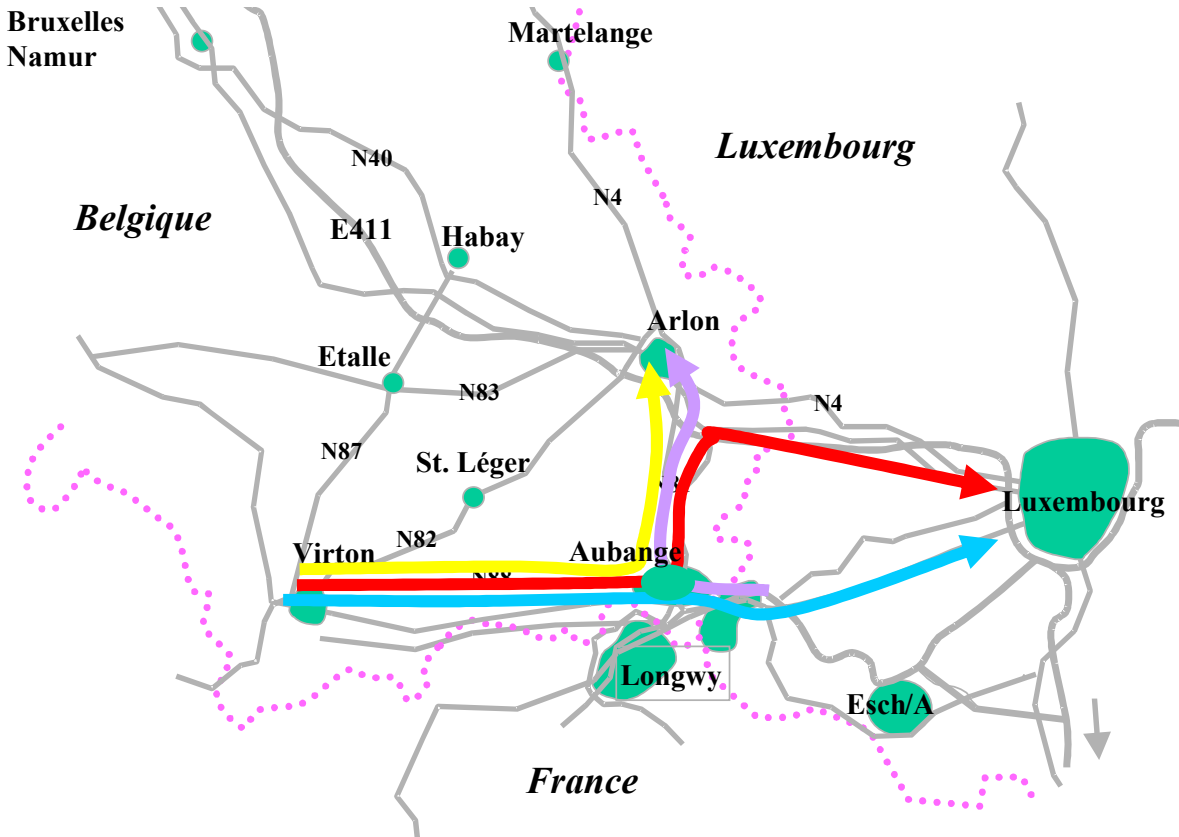
Ces services fonctionneraient sur base des cadences offertes sur l'Athus-Meuse, soit 1 service toutes les deux heures, avec renforcement aux heures de pointe.

La SNCB ne se dit toutefois pas prête à en assurer l'exploitation, sauf à recevoir pour la circonstance des moyens financiers complémentaires de la part des autorités de tutelle.

La SNCB nous a par ailleurs indiqué que ce plan avait suscité des réactions de la part des acteurs locaux, qui plaideraient plutôt pour une exploitation du type :

- Prolongement des services Libramont – Bertrix – Virton jusque Rodange, où une correspondance quai à quai serait offerte aux usagers poursuivant en territoire grand-ducal, mais avec arrêts intermédiaires à Halanzy et Aubange.
- Mise en oeuvre, moyennant demi-tour des automotrices, de services Rodange – Athus – Messancy – Arlon.

QUELLE LIAISON FERREE POUR LE SUD LUXEMBOURG ?



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE D'ARLON – PHASE 3

De nombreuses questions restent néanmoins à ce stade ouvertes, notamment :

- Mieux identifier la demande globale, actuelle, mais surtout potentielle, par rapport à la remise en service de ces lignes (dépassant le cadre de cette étude) ;
- Mieux identifier les modalités de correspondances avec d'autres services, non seulement à Rodange (5' de battement annoncé), mais aussi et peut-être surtout à Arlon (en fonction des services cadencés aujourd'hui opérationnels) ;
- Mieux apprécier les modalités d'une intégration billettique et tarifaire entre les réseaux, visant notamment à supprimer l'effet-frontière qui devient de plus en plus un non-sens commercial ;
- Mieux apprécier les modalités d'une complémentarité avec les services TEC ;
- Apprécier le point de vue grand-ducal, à tous égards ;
- Apprécier les conséquences concrètes, pour les usagers, d'un changement de convoi en gare de Rodange, que ce soit vers Luxembourg-Ville ou Esch-sur-Alzette ;

LA PROBLEMATIQUE D'UN NOUVEAU POINT D'ARRET SUR LA COMMUNE D'ARLON

Parallèlement à la future organisation du réseau SNCB, se pose le problème de l'accessibilité et du stationnement à la gare d'Arlon, qui restera le point stratégique de la desserte de la Région Sud Luxembourg. Pour rappel :

- 1100 usagers empruntent quotidiennement le train vers Luxembourg (+/- 50% des montées)
- 400 actifs Arlonnais, ce qui représente quelques 12% du total
- Les possibilités de stationnement aux abords de la gare d'Arlon sont de +/- 500 places, dont seulement 120 en parc en ouvrage
- La SNCB va créer un nouveau parc de stationnement, à l'arrière de la gare, qui dans une première phase (court terme) offrirait 200 emplacements, puis pourra être étendu à 600 places.
- La CFL met en place une politique de développement de parcs de dissuasion au niveau de la frontière notamment via la ligne 222

Simultanément :

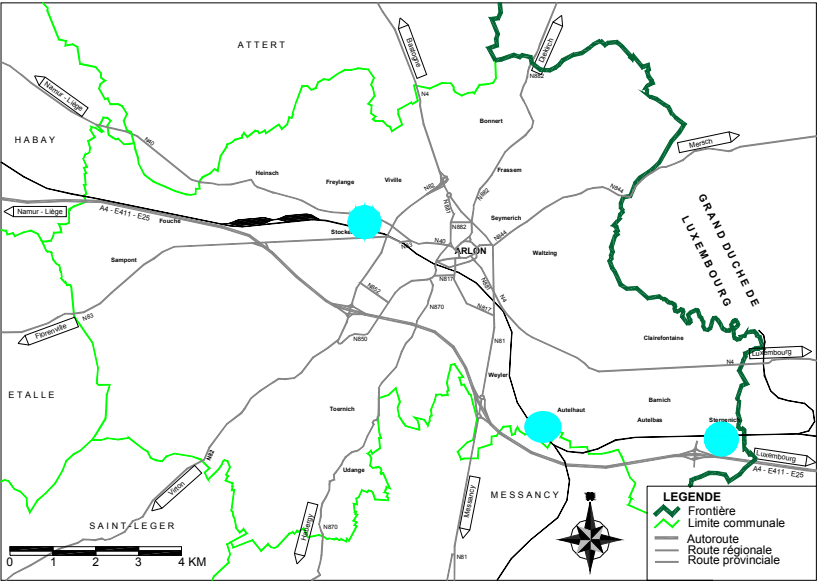
- l'attractivité du Luxembourg continue de s'accroître
- les saturations automobiles deviennent de plus en plus importante à l'entrée du Luxembourg

En fonction de l'ensemble de ces éléments, il apparaît que la gare d'Arlon, ne possédera pas la capacité nécessaire pour permettre un bon report modal vers le chemin de fer. En effet, si on veut attirer sur le rail, 25% des actifs travaillant au Luxembourg, il sera indispensable d'offrir une capacité de stationnement oscillant entre 1200 et 1500 places. Par conséquent pour éviter de transformer les abords de la gare actuelle d'Arlon en un vaste parking, il serait nécessaire de trouver un site sur le territoire communal hors urbanisation possédant les caractéristiques suivantes :

- une grande capacité de stationnement
- une bonne accessibilité à partir du réseau routier régional
- une situation le long du sillon ferré

Trois implantations posséderaient ces caractéristiques :

- Viville
- Sterpenich
- Autelhaut



SITE DE STERPENICH	
AVANTAGES	INCONVENIENTS
- Se situe bien en aval des différents itinéraires des actifs belges travaillant au Luxembourg - est branché directement sur l'E411	- Perturbera la quiétude du village - Site excentré pour une bonne desserte en bus

SITE DE VIVILLE	
AVANTAGES	INCONVENIENTS
- Bien desservi par la N40 - Proximité des zones d'urbanisation ; permettra d'être accessible en vélo - Possibilité de stationnement important - Possibilité d'une desserte TEC - Limitera l'utilisation de l'E411	- Arrêt fort proche du centre d'Arlon - Ne sera pas très attractif pour les actifs qui résident à Messancy et à l'est d'Arlon

SITE DE AUTELHAUT	
AVANTAGES	INCONVENIENTS
- Bien situé par rapport aux deux axes de la voie ferrée : Arlon – Athus et Arlon - Luxembourg - Attractivité pour l'ensemble du Sud Luxembourg - Possibilité de stationnement important - Limitera l'utilisation de l'E411	- Pas de liaison rapide à partir du réseau structurant - Eloignement relatif du centre d'Arlon qui pénalisera son accessibilité en modes doux - Pas de desserte TEC rapide

Phasage

Les études de faisabilité peuvent être réaliser à court terme
La création de ce nouveau point d'arrêt dépendra des travaux à effectuer et de l'offre SNCB mise en place. Par conséquent, elle doit être prévue à moyen – long terme, en association avec l'ensemble des partenaires.

THEME N° 2 – TRANSPORTS PUBLICS

ACTION N° 2 - LA HIERARCHISATION DU RESEAU TEC

THEME 2

ACTION 2

CONTEXTE

Faut-il encore rappeler la difficulté pour les réseaux de transport public d’être concurrentiel aux déplacements individuels ? L’urbanisation, en chapelet, de la sous-région et le pouvoir d’achat de la population favorise l’utilisation de la voiture individuelle.

Par conséquent, pour maintenir une qualité de service du réseau TEC, il est nécessaire de la hiérarchiser afin de le spécialiser en fonction de sa clientèle et du type de déplacements réalisés.

OBJECTIFS POURSUIVIS

De proposer une offre répondant à plusieurs types de clientèle, desservant l’ensemble du territoire, capable de gagner des parts de marché.

DESCRIPTION DE L’ACTION

Il est important de signaler que les responsables du TEC Luxembourg n’ont pas attendu le PCM pour essayer de dynamiser leur réseau. Ainsi, un nouveau projet de desserte est à l’étude. Il consiste à segmenter le réseau en fonction de la clientèle à capter et à hiérarchiser le réseau :

- **Ligne de desserte régionale** : son objectif est de desservir l’espace régional par des liaisons rapides, possédant peu d’arrêt. Ces lignes seraient cadencées, pendant toute la journée, à l’heure. Ce premier niveau correspond quasiment à la fonction du train, et par conséquent doit lui être complémentaire.

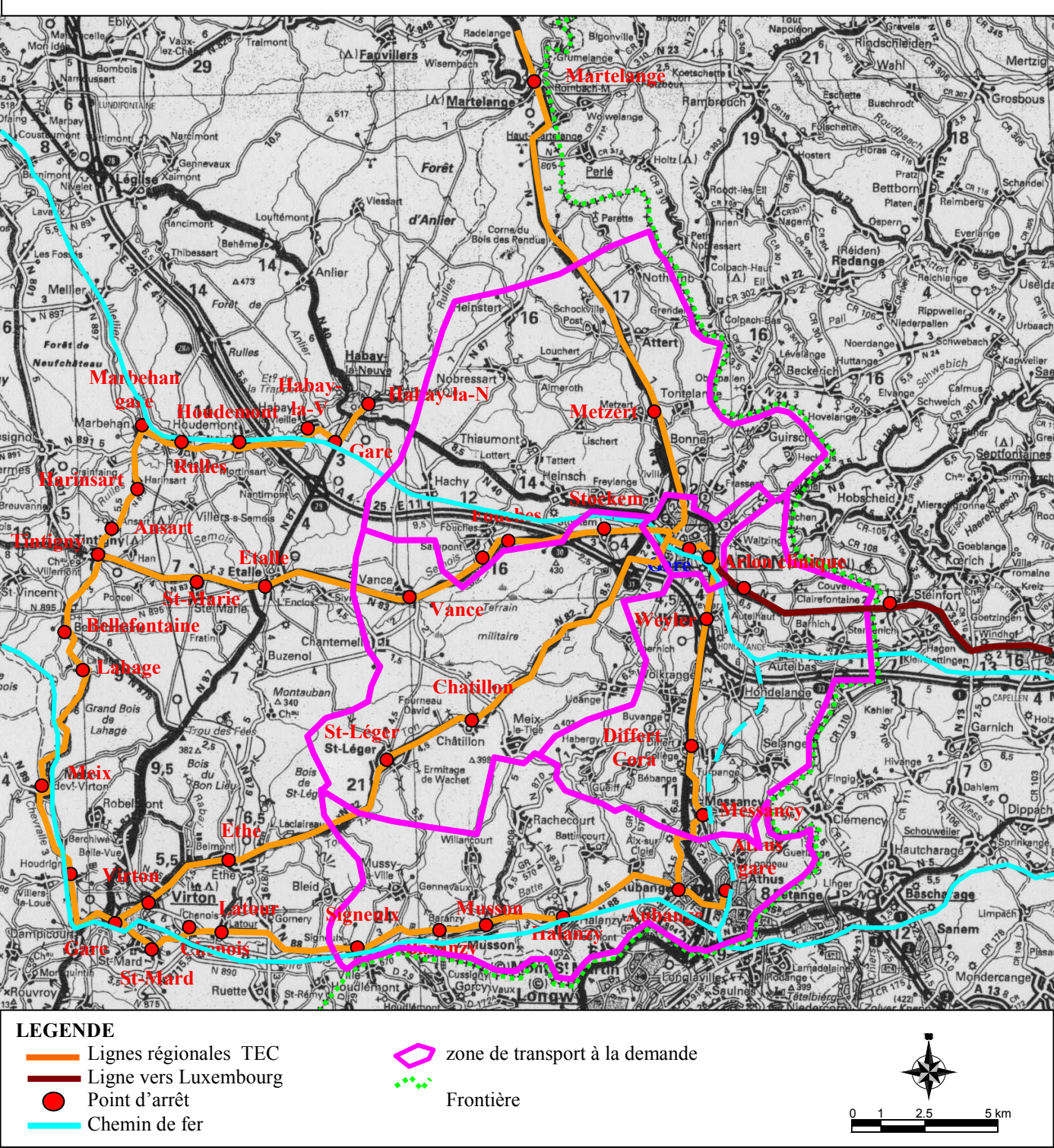
La desserte en bus de Luxembourg-ville pourrait s’effectuer en association avec les services luxembourgeois. Cela permettrait de bénéficier de la très bonne l’offre de service de la ligne 222 qui relie Steinfort au plateau du Kirchberg, via le centre de Luxembourg en 42’ (25’ pour le centre ville de Luxembourg).

En prenant comme hypothèse que le TEC assumerait le coût d’exploitation sur le territoire belge, cette prolongation reviendrait à 425 000€ en gardant la même fréquence (1 bus/ 20’ en HC et 1 bus/10’ en HP) et à 300 000€ à une fréquence constante d’un bus/20’. La suppression de la ligne actuelle du TEC permettrait d’économiser quelques 44000€.

Dans le cas où les discussions aboutiraient avec les autorités luxembourgeoises, il serait intéressant de créer un petit P+R le long de la N4 aux abords du carrefour de la Spetz afin de donner la possibilité aux usagers d’éviter de se garer aux abords de la gare d’Arlon.

- **Ligne de transport scolaire** : sa fonction consiste à offrir des liaisons uniquement aux heures de pointes. Cette offre est à destination des scolaires ou des actifs ayants des horaires équivalents. Les points d’arrêts dans le centre d’Arlon se situent aux abords des pôles scolaires : Square Astrid, Gare, rue Patton,.. ;

LA HIERARCHISATION DE LA DESSERTE TEC



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE D'ARLON – PHASE 3

➤ **Le transport à la demande** : son objectif est de répondre à l'offre en heure creuse et d'être capable de desservir la totalité du territoire. En effet, les changements de rythme de vie et l'évolution de la structure de la commune ne permettent plus de répondre à une demande de plus en plus dispersée. Ses principes de fonctionnement sont :

- Le bus dessert uniquement la zone qui lui est attribuée ; dans le cas de la commune d'Arlon, le territoire est segmenté en 3 zones (voir carte ci-après) avec le centre ville compris dans l'ensemble de ces zones
- Le bus ne commence son service que si une demande est exprimée
- Corollaire du point précédent, l'usager doit absolument réserver son voyage, via une centrale téléphonique ou un serveur informatique ; cette réservation doit s'effectuer au minimum une heure à l'avance

Aucun itinéraire n'est défini au préalable ; il est défini en fonction de la demande enregistrée

- Il n'existe aucun point d'arrêt particulier, le bus vient chercher l'usager à son domicile ou à un autre point spécifié et le dépose au pied de sa destination
- Le véhicule utilisé a une capacité de 17 places assises et possède un plancher surbaissé, **ce qui le rend accessible aux personnes à mobilité réduite.**
- La tarification est du même ordre que les parcours classiques
- la plage horaire s'étalerait de 7 à 19h ou 21h suivant la zone
- une zone est desservie par un seul véhicule, ce qui induira une adaptation de l'itinéraire en fonction de l'ensemble de la demande

Ce système de transport répond bien à la clientèle plus âgée soucieuse de limiter le temps d'attente du bus et des parcours importants (l'importance de la distance est une notion très relative) vers le point d'arrêt, mais aussi au désenclavement de certaines parties du territoire communal. De plus, dans l'ensemble des villes où de petits véhicules sont utilisés, on a constaté une amélioration de la convivialité dans les bus, et indirectement une amélioration de l'image du service.

L'inconvénient de ce système est évidemment le coût d'exploitation, par conséquent, il faut absolument multiplier les actions pour le faire connaître et lui attribuer un espace de choix au centre ville. Dans cet ordre d'idée, il nous semble intéressant de créer 3 points d'arrêts spécifiques dans le centre ville. Ceux-ci deviendraient le point de ralliement de la clientèle. L'avantage de créer quelques points fixes sur des sites très représentatifs est de «montrer» à l'ensemble de la population fréquentant le centre ville qu'il existe un système de transport public différent. Ces 3 lieux pourraient être la gare, la place Léopold qui dans le cadre de son réaménagement devrait intégrer un espace pour ce type de transport et la place des Chasseurs Ardennais.

Parallèlement à cette réservation d'espace public, il est primordial que l'ensemble des acteurs de la commune (élus, techniciens, représentants des milieux associatifs,...) organise des campagnes de sensibilisation différenciées suivant la clientèle visée sur l'usage de ce service, notamment sous forme d'un rappel dans l'ensemble des publications communales ou la création d'un « package » à destination de tout nouveau citoyen arlonnais.

Ce système de point d'arrêt privilégié permettrait d'initier un transport du type « noctambus » qui couvrirait les plages 22-24h du vendredi et samedi soir. Le principe serait que le bus à la demande passe une fois par heure à ces 3 points d'arrêt et embarque les usagers à destination de la zone desservie. Mais avant de créer ce service, il est nécessaire de mettre en place le premier système, et en fonction des résultats de son utilisation, on pourra greffer des nouveaux services.

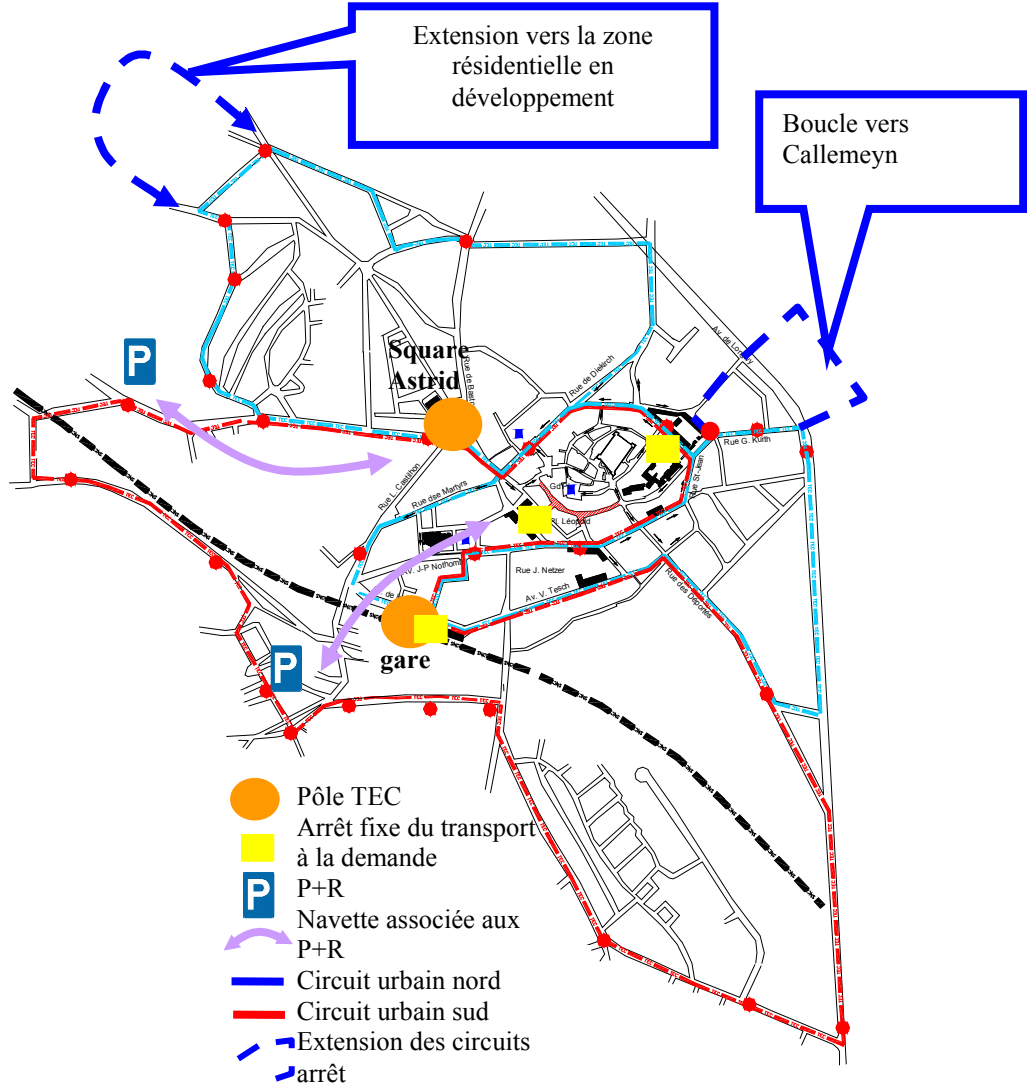
➤ **Les lignes urbaines** : pour rappel, le TEC organise sur le territoire de la commune deux circuits urbains, l'un nord, l'autre sud. Ces 2 itinéraires sont exploités avec une fréquence d'une demi-heure. Ce service devra évoluer en fonction des différents projets de la commune :

- extension vers la zone ouest d'extension
- boucle vers le site Callemeyn

Ce service ne pourra pas, dans son exploitation actuelle, remplir le rôle de bus de desserte de parc relais situé au centre culturel ou aux abords du Delhaize. En effet, la fréquence est trop pénalisante et les circuits ne minimisent absolument pas les liaisons entre ces parcs de stationnement et le centre ville.

➤ **La navette** : ce service spécifique a été mis en place lors des travaux de l'avenue de la Gare afin que les usagers de la SNCB ou les automobilistes se stationnant sur cet axe puissent trouver facilement une offre alternative. Entre 6 et 9h, le matin et 15h30 et 19h00 le soir, la fréquence est d'un bus toutes les 12 minutes, soit 33 trajets par jour. Cette navette est financée par la ville, à raison de +/- 50000 € par an. En septembre et octobre 2001, cette navette a transposé respectivement 1112 et 1184 voyageurs, ce qui lui procure un V/k de 0,59.

S'il est nécessaire de mettre un second parking de dissuasion du côté du Delhaize, le coût d'exploitation de cette nouvelle navette s'élèverait à +/- 37 000€. Actuellement ce second parc n'est pas nécessaire. Néanmoins, il serait intéressant que la commune gèle un terrain à proximité du giratoire afin de se garder la possibilité de le créer.



THEME N° 2 – TRANSPORTS PUBLICS
ACTION N° 3 - AMELIORATION DE L'INFORMATION AUX USAGERS

THEME 2
ACTION 3

CONTEXTE

La diversité de l’offre et la proximité de territoire desservis par d’autres exploitants ne permettent pas de retenir l’ensemble de l’offre de service qui est mise à disposition de la population. L’information des différents réseaux est trop segmentée, ce qui nuit à la lisibilité du réseau.

OBJECTIFS POURSUIVIS

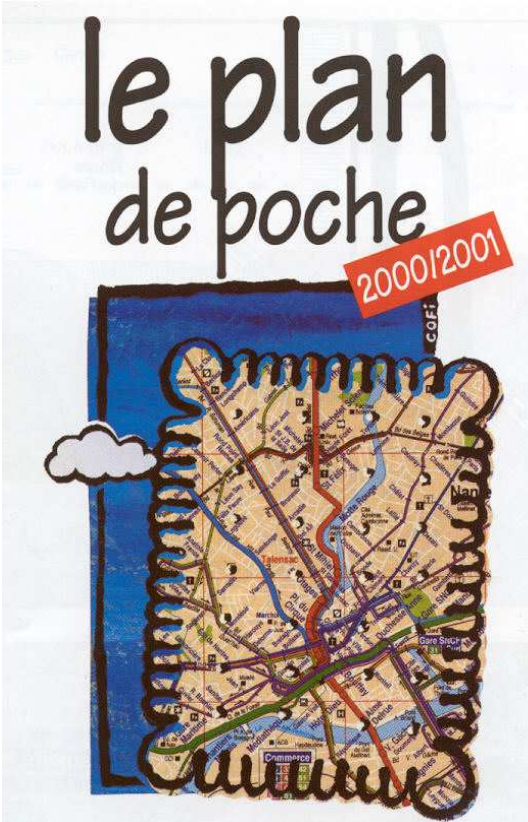
- Faciliter l’usage des transports en commun
- Développer la notion de réseau de transport arlonnais
- Améliorer la convivialité des points de correspondance des transports publics

DESCRIPTION DE L’ACTION

- Aménagement de plusieurs points d’informations ; aux principaux points de connexion (gare, square Astrid), il sera nécessaire d’implanter une information complète et lisible sur l’ensemble du réseau : itinéraire, point d’arrêt, horaire, tarification, offre SNCB,...
- Mise en œuvre d’un plan, au format de poche, de réseau des transports publics à l’échelle de la commune, qui contiendrait également le mode de fonctionnement du transport à la demande. Ce plan viendrait compléter le plan régional que vient de publier le TEC
- Mise en service d’un numéro vert centralisant les informations sur le réseau et les horaires

PARTENAIRES

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



THEME N° 3 – LE STATIONNEMENT

ACTION N° 1 - L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT DANS L'HYPERCENTRE D'ARLON

THEME 3

ACTION 1

CONTEXTE

Le stationnement est un élément de régulation des pratiques de déplacements pour le centre de l'agglomération. Actuellement, les possibilités de stationnement gratuit à proximité directe de l'hypercentre incitent à l'utilisation de la voiture individuelle pour les déplacements « domicile-travail ». Ce stationnement gratuit privilégie les usagers les plus matinaux, et pénalise les chalands et les visiteurs.

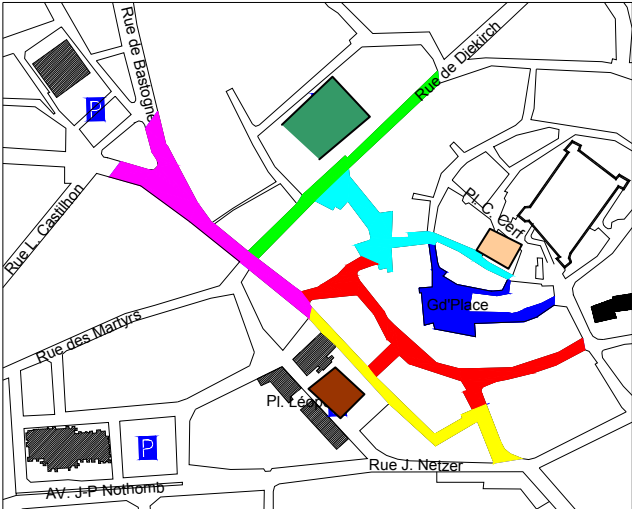
OBJECTIFS POURSUIVIS

Le centre d'Arlon doit être accessible prioritairement aux usagers de courte durée qui fréquentent les commerces et les services.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Pour rappel, l'enquête a révélé des taux de rotation faible, pas en rapport avec un centre ville à vocation commerciale.

DONNEES DE BASE			
	nbr. de places	Taux occup.	rotation
Grand Place	58	91	4,0
Place C. Cerf	75	84	2,7
Piétonnier	20	75	3,7
Poste	59	81	3,8
Pl. Léopold	91	98	4,1
Faubourgs	44	91	3,5
Diekirch	27	89	3,4
Espace Didier	110	99	2,4
Place Didier	53	90	4,5
Total	537	91	3,5



Concrètement, si les voiries commerciales du centre ville possédaient un taux de rotation de 7 ou 8, ce n'est plus 1000 véhicules qui s'y stationneraient mais plus de **1500 véhicules**, soit une augmentation de 50%, sans rien changer dans l'infrastructure.

Mais pour atteindre ce niveau, il est indispensable de rassembler 3 conditions :

- Une concertation continue avec les intéressés qui doivent être convaincus de la mesure mise en place
- La rigueur dans la surveillance et la sanction
- L'information et la sensibilisation vers les usagers

Mais avant de déterminer les besoins nécessaires à court et moyen terme, il est utile d'examiner les projets qui vont modifier l'offre de stationnement du centre ville :

- Le projet de l'Espace Didier va remplacer les 110 places hors voirie, par une offre en parc en ouvrage de 345 emplacements. 215 places de cette nouvelle offre seront réservées aux activités (102 places pour Région Wallonne, 44 pour le Forem et 69 pour les riverains), et 130 seront accessibles au public.
- La rénovation de la place C. Cerf supprimera une soixantaine de places (offre actuelle 75 places)
- La fermeture de la place Léopold, avec le transfert du stationnement de surface vers le sous-sol. Dans ce cas-ci, le nombre de places serait maintenue.

Ces différents projets augmenteront l'offre générale de 285 places et l'offre accessible au public de 20 places. Néanmoins, certains usagers de l'ancien parking de l'espace Didier pourront utiliser les places réservées dans le projet. Il est donc difficile de déterminer exactement le nombre de places supplémentaires qui sera disponible. Par conséquent, comme hypothèse , nous avons retenu pour l'hypercentre commercial, une offre de 580 places, dont 270 environ en voirie.

Cette offre est-elle suffisante pour maintenir, et même développer la fonction commerciale du centre d'Arlon ?

Le tableau ci-dessous reprend les besoins théoriques maxima, besoins nécessaires pour des implantations commerciales situées en pleine campagne, sans desserte particulière de transport public

BESOIN THEORIQUE MAXIMUM				
	Nbr. de commerces	Nombre de places		
		clients	personnel	total
Grand Place	25	60	30	90
Piétonnier	74	180	90	270
Poste	22	53	26	79
Faubourgs	49	118	59	177
Diekirch	26	62	31	93
Place Didier	24	58	26	84
Total	220	531	262	793

D'après les normes :
Emplois : 1,5/100m²
Clientèle : 3 pl./ 100m² de surface de vente pour les commerces de détail
1 place par ménage

Source : le nombre de commerces et leur surface proviennent de la cellule de management du centre ville d'Arlon

Evidemment ces besoins maximalistes sont à pondérer en fonction de la politique générale de mobilité mise en place sur la commune et de la structure du territoire. Dans le cas d'Arlon, les dimensions « humaines » du centre ville minimisent l'ampleur des déplacements de la clientèle locale, et le système de transport public (lignes urbaines, proximité de la gare, projet de transport à la demande,...) permettent

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE D’ARLON – PHASE 3

d’atténuer l’utilisation de la voiture particulière. Ces pondérations sont appelées les besoins effectifs et sont reprises dans le tableau ci-dessous.

BESOINS EFFECTIFS								
	Nombre de places							
	clients	personnel	résidents	total	clients	personnel	résidents	total
Tx de satisfaction	50%	50%	100%		70%	40%	100%	
Grand Place	30	15		45	42	12		54
Piétonnier	90	45		135	126	36		162
Poste	27	13		40	38	10		48
Faubourgs	59	29		88	83	23		106
Diekirch	31	15		46	43	12		55
Place Didier	29	13		42	41	10		51
Total	266	130	100	496	373	103	100	576

Ces deux estimations se différencient par les contraintes mises aux visiteurs et aux personnels des commerces, mais reprennent l’une et l’autre la possibilité aux riverains de disposer d’une place gratuite sur les segments commerçants. Les besoins oscillent entre 500 et 570 places.

Ces valeurs sont confirmées par les résultats de l’enquête de rotation et d’occupation qui furent menées lors du diagnostic. Ces valeurs représentent la demande totale (clientèle,commerçants,riverains,..).

DEMANDE ESTIMEE A PARTIR DES OBSERVATIONS				
	offre actuelle	demande actuelle	demande future	diff. future
Courte durée	410	288	346	64
moyenne durée	0	70	84	-84
Longue durée	107	84	101	6
résidents	0	23	28	-28
Total	517	465	559	-42

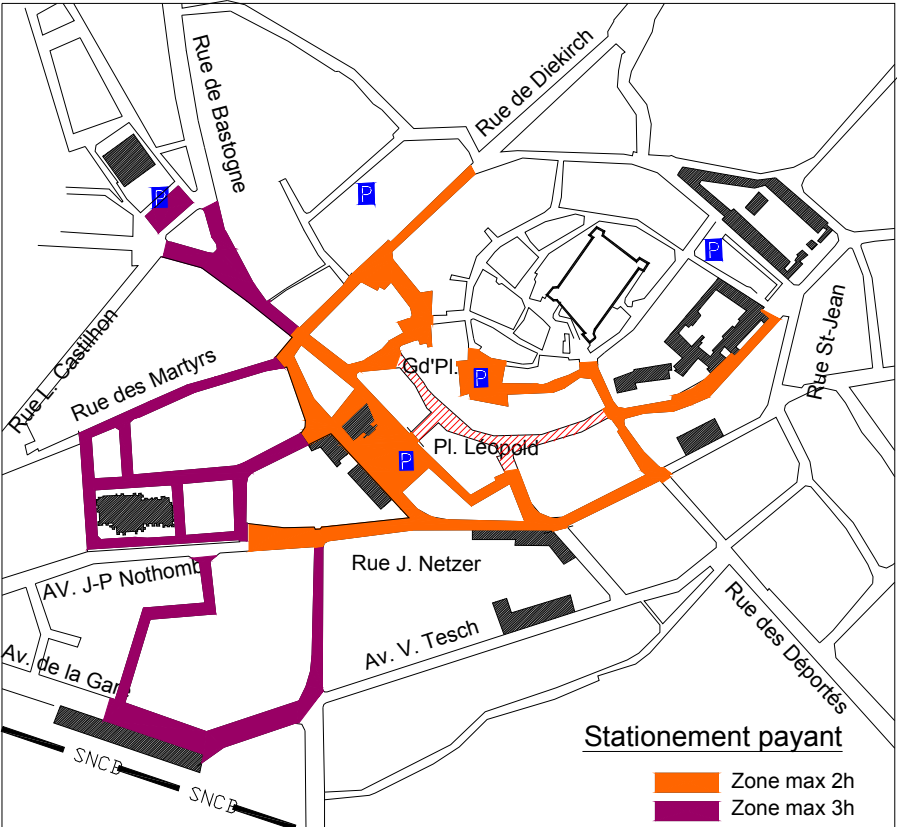
Par conséquent l’offre potentielle de 580 places serait largement suffisante pour accueillir la clientèle, dont la demande estimée varie entre 270 et 375 places, et favoriser le développement commercial. Mais en plus, la capacité en voirie permettrait d’accueillir complètement la fonction résidentielle (or celle-ci n’est jamais entièrement présente lors des périodes d’ouverture des commerces). Enfin, il est utile de rappeler qu’il sera possible de moduler la capacité du nouveau parking de l’espace Didier en fonction de la présence des employés des différentes administrations.

En conclusion, l’offre est suffisante et permettra quelques suppressions d’emplacements lors de rénovations d’espace public, comme par exemple au niveau de la place Didier. Ce raisonnement est valable à partir du moment où des efforts particuliers de surveillance sont réalisés afin de minimiser la présence de stationnement ventouse dans l’hypercentre commercial

De plus il sera nécessaire, afin d’éviter des effets de bord importants d’implanter une tarification de moyenne durée aux abords de St-Martin et dans la rue des Martyrs, avec gratuité pour les riverains.

Une partie du stationnement de longue durée pourra être absorbée par des parkings hors voirie situés aux portes du centre-ville

Il est à noter que la ville pourra tester en «grandeur nature» sa volonté de maîtrise du stationnement. En effet, lors des travaux de l’Espace Didier, il sera absolument nécessaire de faire respecter le stationnement payant, sinon le stationnement de longue durée qui trouvait place sur l’ancien parking viendra occuper les places de l’hypercentre au détriment de l’activité commerciale. Il faut que le navetteur prenne l’habitude de soit se stationner en dehors du centre ville, soit d’utiliser un autre mode de transport



MISE EN COHERENCE DE LA POLITIQUE TARIFAIRE

Les projets de la Place Didier et de la Place Léopold implanteraient dans le centre d’Arlon deux parkings en ouvrage. Ceux-ci n’ont pas la même vocation que le stationnement en voirie.

En effet les parkings en ouvrage doivent attirer les usagers de moyenne et longue durée. Par conséquent, il sera nécessaire d’appliquer une certaine cohérence dans la tarification du stationnement

La tarification en voirie devra être plus attractive pour la première heure qu’en ouvrage, mais dès la première heure passée, elle devra être plus importante que celle des parkings en ouvrage afin d’inciter les usagers de moyenne et longue durée à utiliser les capacités hors voirie et à laisser celui en voirie pour les courtes visites.

PHASAGE

Cette politique volontariste de stationnement en centre-ville devra être mise en application très rapidement afin de minimiser l’impact , au niveau commercial, des travaux de l’Espace Didier

THEME N° 3 – LE STATIONNEMENT

ACTION N° 2 - LES PARKINGS LONGUE DUREE

THEME 3

ACTION 2

CONTEXTE

La politique de stationnement en centre-ville vise à réserver les places de stationnement disponibles aux usagers de courte durée qui fréquentent les commerces et les services. Par conséquent, il sera nécessaire de développer une offre alternative pour le stationnement de longue durée sous forme de parcs relais.

Les parcs relais sont à considérer comme des parkings de longue durée dans une démarche de promotion de la multimodalité, en relation directe avec un transport public rapide et bien cadencé.

OBJECTIFS POURSUIVIS

L’objectif de cette action est de proposer aux usagers des possibilités de stationnement de longue durée en relation directe avec un service de navettes urbaines.

DESCRIPTION DE L’ACTION

Deux sites sont susceptibles d’accueillir un parc relais :

- Le parking de la **Maison de la Culture** : actuellement utilisé pour le service de navettes urbaines mise en place à l’occasion des travaux en centre-ville (Av de la Gare, Place Didier) ;
- Un terrain situé au niveau du **giratoire Posterie**, à côté du magasin Intermarché. Une branche du giratoire, actuellement non utilisée, permet la desserte de cet espace.

Les caractéristiques de ces parkings seront :

- La gratuité tant du parking que de la navette ;
- Le non-gardiennage des sites où, actuellement, la sécurité n’est pas mise en cause. Une surveillance devra être mise en place si des problèmes de sécurité tant des personnes que des véhicules apparaissent.

PHASAGE

Dans un premier temps, seuls les services au départ de la Maison de la Culture seront maintenus. Il convient d’en améliorer, dès aujourd’hui, le jalonnement et la qualité d’attente.

A moyen terme, l’aménagement du site Posterie sera à réaliser. Initialement d’une capacité d’une centaine d’emplacements, il pourra être étendu en fonction de son succès. Des réserves foncières doivent donc être prévues en conséquence.

PARTENAIRE

Pilote : La Commune

Partenaire : le TEC



CONDITIONS NECESSAIRES POUR LE BON FONCTIONNEMENT D’UN PARC RELAIS

Un ensemble de conditions doit être réuni afin d’assurer l’efficacité des parcs relais :

- Le parc relais doit jouir d’une bonne accessibilité (en amont des zones d’encombres) et être correctement signalé ;
- La capacité du parc doit être suffisamment dimensionnée afin de ne jamais refouler de véhicule pour cause de saturation ;
- La sécurité des véhicules et des usagers doit être assurée. Si des problèmes se font sentir à ce sujet une surveillance doit être mise en place ;
- L’arrêt du transport en commun doit être situé à proximité immédiate du parc relais et l’attente doit y être minimale (ce qui implique une fréquence élevée) et confortable ;
- La tarification de ces services, si elle est d’application, doit être combinée (parking + transport) et attractive par rapport au stationnement en centre-ville ;
- Le système de transport doit être rapide et confortable et doit desservir correctement le centre-ville ;
- Le retour doit être assuré dans les mêmes conditions de qualité.

Toutes ces conditions doivent permettre de rejoindre le centre-ville en des temps et des coûts concurrentiels par rapport à l’utilisation de la voiture particulière jusqu’au centre et de son stationnement.

THEME N°4 – LES MODES DOUX

ACTION N° 1 - LE PLAN PIETON DU CENTRE VILLE

THEME 4

ACTION 1

CONTEXTE

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

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

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Inscrire dans le paysage urbain, des traces ou cheminements complets qui favoriseront les déplacements à pied
- Développer des itinéraires continues pour les personnes à mobilité réduite, spécialement entre les places de parking qui leur sont réservées et les pôles d'activités.

DESCRIPTION DE L'ACTION

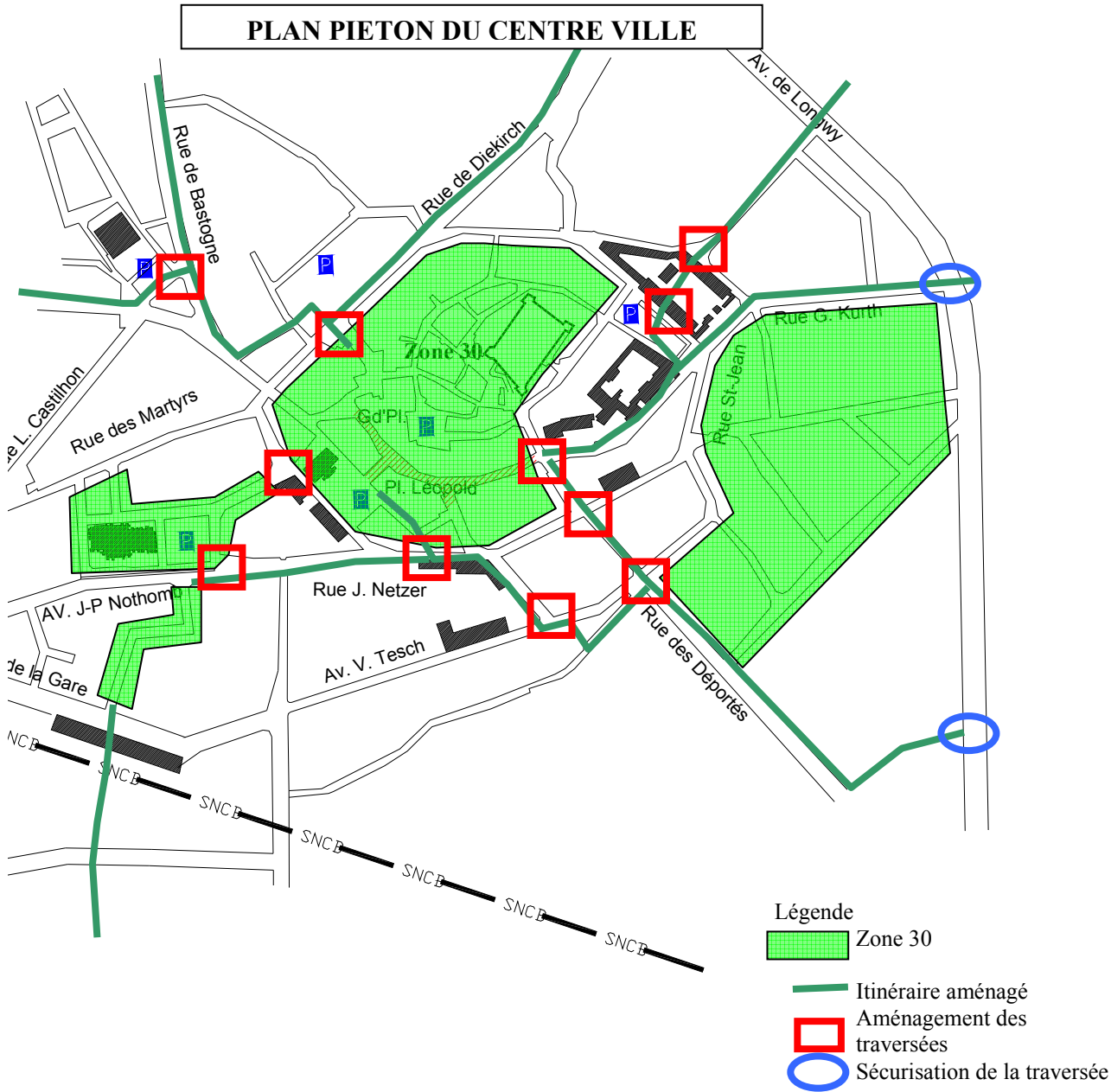
- minimiser les effets de barrières induits par les voiries ou le rail; un effort particulier devra être entrepris au niveau de la gare d'Arlon afin qu'elle soit accessible des 2 côtés et donc à partir, également de la rue de la Semois
- aménagement systématique des abords des établissements scolaires afin de garantir un maximum de sécurité : élargissement des trottoirs, développement de zones de "Kiss and Ride" et de stationnement de très courte durée, création de plateaux facilitant la traversée des enfants en face des accès,...;
- création d'itinéraires entre les zones de stationnement et les pôles d'activités
- multiplication de zones 30 dans les centres villes et les quartiers résidentiels;

Parallèlement, une large réflexion doit s'engager sur les fonctionnalités des différents espaces publics de la ville, et en particulier sur les places. De tout temps, elles ont constitué des lieux centraux de rencontres et d'échanges. Actuellement, dans beaucoup de cas, ces places se sont transformées en vastes parkings à ciel ouvert, sans âme. Ainsi un effort particulier devra être entrepris pour améliorer la convivialité et rendre l'espace public aux piétons. Il est difficile de donner des prescriptions d'aménagement pour ces lieux, car chaque place est unique et doit être réaménagée en fonction de son environnement et du rôle qu'elle joue ou qu'elle devra jouer dans l'organisation du tissu urbain.

Le plan piéton détermine les itinéraires à aménager en priorité et localise les aménagements des carrefours qui devront être aménagés. Ses principales caractéristiques sont :

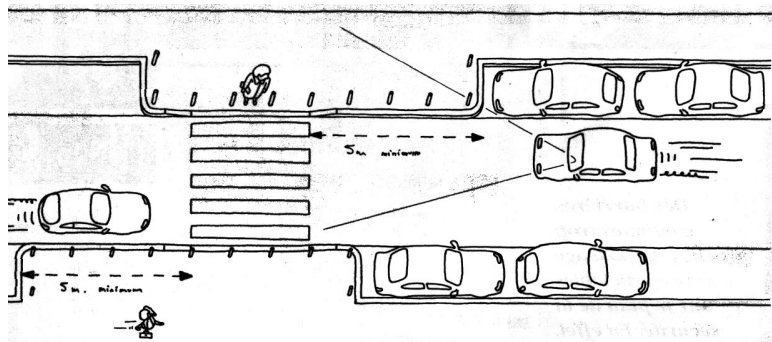
- Création d'un mail vert de l'athénée jusqu'à la gare qui sera franchissable grâce à un tunnel sous les voies.
- Transformation de la rue Frank en zone 30

- Réduction de la largeur de la rue Nothomb, à la hauteur du square Albert et implantation d'un plateau pour marquer l'itinéraire entre la gare et le centre ville
- Transformation de l'esplanade de St-Martin en zone 30
- Aménagement en plateau afin de perméabiliser le Petit Ring
 - Au niveau de la rue du 25 Août
 - A la hauteur de l'INDA
 - Au niveau de la rue des Déportées
 - A la hauteur de la place des Chasseurs Ardennais
 - A la hauteur de la place Didier
- Réduction des largeurs de voirie de l'avenue de Longwy, avec implantation d'îlots centraux au niveau des traversées afin de franchir cet axe en 2 temps
- Rénovation de la rue du 10ème de Lignes afin de créer un véritable cordon ombilical entre le site Callemeyn et la place des Chasseurs Ardennais.
- Récupération d'espace public sur la Place des Chasseurs Ardennais afin de créer un cheminement piétonnier, au détriment du stationnement

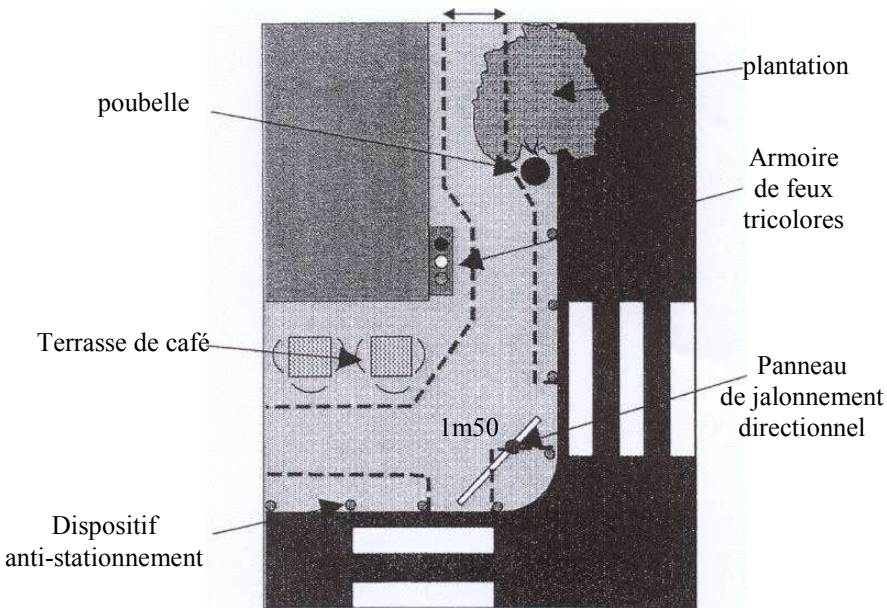


- L'ensemble des cheminements (trait vert sur la carte) est aménagé pour être complètement accessible aux PMR :
- aménagement en plateaux pour maintenir le même niveau de trottoirs
 - création de bateau de pente de 8%
 - politique d'entretien régulier des trottoirs faisant partie du réseau
 - création d'une charte avec les gestionnaires des réseaux souterrains afin de limiter les périodes d'intervention
 - assurer une largeur minimum 1,3 mètre entre les différents éléments de mobilier urbain
 - implantation de dalle tactile

Aménagement pour améliorer la visibilité de l'ensemble des usagers



Espace minimum pour le piéton



PHASAGE

Les travaux de l'Espace Didier et la rénovation de l'espace public environnant vont apporter des améliorations à court terme. Par conséquent, il serait utile de programmer rapidement les cheminements nécessaires pour acheminer l'ensemble des fonctionnaires vers le nouveau bureau, à savoir les liaisons Gare – Espace Didier, Square Astrid – Espace Didier et rue Piétonne – Espace Didier. Cette priorisation est nécessaire pour essayer de minimiser l'usage de la voiture.

Pour les autres aménagements, il sera nécessaire de réaliser la programmation en fonction de l'évolution des différents projets.

MESURES ANNEXES

- création d'un observatoire de la voirie, utilisant un système d'information géographique, qui devrait répertorier toutes les caractéristiques des trottoirs : revêtement, mobilier urbain, largeur,...
- création d'une cellule de « vigilance », en association avec les mouvements associatifs, afin de mener à bien l'ensemble de ce plan piéton.

THEME N°4 – LES MODES DOUX

ACTION N° 2 - CONSTITUTION D'UN RESEAU CYCLABLE
COMPLET

THEME 4

ACTION 2

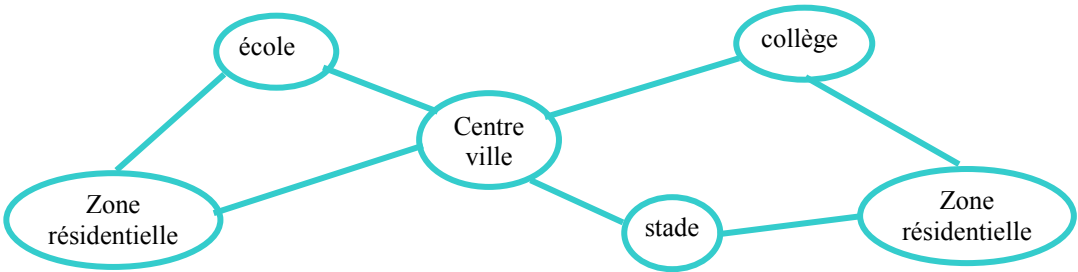
CONTEXTE

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

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

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

PRINCIPES DU MAILLAGE DU RESEAU CYCLABLE



Actuellement, la commune d'Arlon possède peu d'infrastructures cyclables, seules quelques routes régionales sont équipées de pistes cyclables, le plus souvent séparées de la chaussée mais malheureusement souvent en mauvais état.

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

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

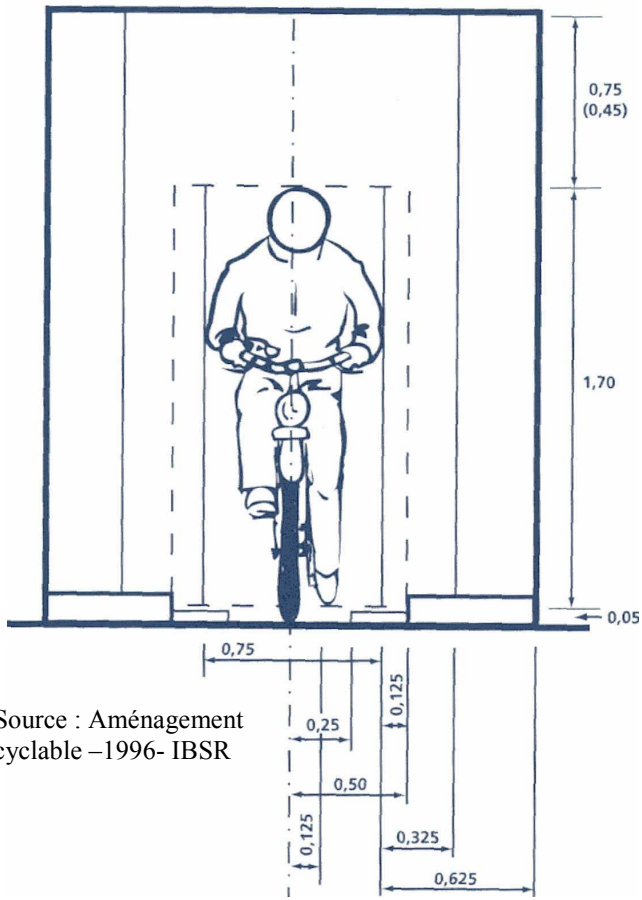
OBJECTIFS POURSUIVIS

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

DESCRIPTION DE L'ACTION

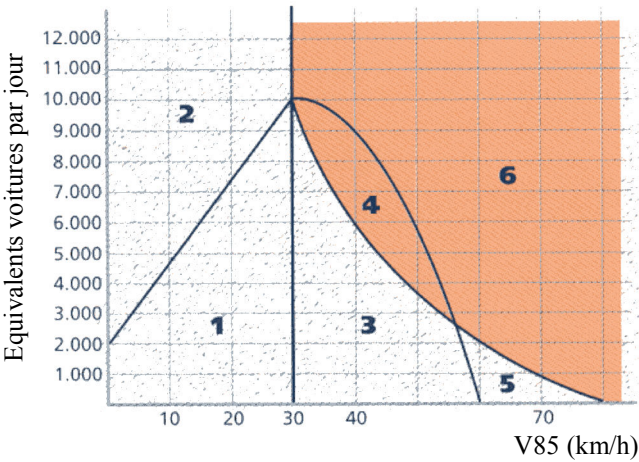
Avant de décliner le plan vélo, il est nécessaire de rappeler quelques caractéristiques de base.

Profil de l'espace disponible dont le cycliste a besoin



Source : Aménagement cyclable - 1996- IBSR

Mixité ou séparation des usagers



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

- V85 est la vitesse en dessous de laquelle 85% des véhicules circulent
- Zone 1 : lorsque V85 est inférieure ou égale à 30 km/h, la mixité est recommandée
- Zone 2 : situation assez rare, des bandes de roulement suggérées sont éventuellement aménagées
- Zone 3 : si la route est un itinéraire conseillé, la construction d'aménagement pour cyclistes peut être justifiée.
- Zone 4 : une piste cyclable est souhaitable.
- Zone 5 : voir zone 3
- Zone 6 : des pistes cyclables sont nécessaires lorsque les cyclistes sont autorisés

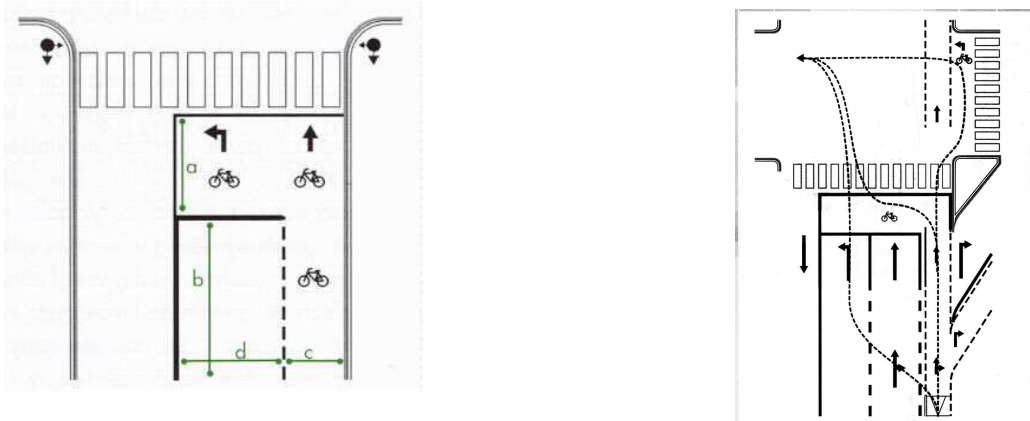
Les principes du plan vélo sont les suivants :

Créer un réseau à 2 composantes :

- 1. Les itinéraires le long des routes à trafic important (Itinéraires ROUGES sur la carte):** ces axes relativement directs sont équipés sur la totalité de leur parcours d'une piste cyclable séparée ou d'une bande cyclable lorsque la voirie est plus étroite. Par leur niveau de confort par rapport aux volumes de circulation, ils sont conçus pour des cyclistes expérimentés et voyageant généralement seuls. La constitution d'un tel réseau nécessite les interventions suivantes :
 - A. Restaurer les différentes sections de pistes cyclables longeant les routes régionales (N4, N81, N83 et N40) et assurer la continuité entre ces sections ;
 - B. Aménager des pistes ou des bandes cyclables sur les voiries n'en possédant pas;

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE D'ARLON – PHASE 3

- C. Aménager les intersections de manière sécurisante pour les cyclistes (sas vélo aux feux tricolores, marquage renforcé et signalisation adaptée à hauteur des intersections avec des voiries latérales, ...).
- D. Effectuer un traitement paysager sur le réseau pour le rendre attrayant ;
- E. Développer un plan d'entretien régulier des pistes cyclables



Exemples d'aménagements cyclables à un carrefour

2. **Les itinéraires le long des voiries communales à faible trafic (Itinéraires VERTS) :** ces voiries communales ne requièrent pas d'aménagements linéaires. Elles sont plus simplement équipées d'une signalétique adaptée (cf. exemple ci-dessous) indiquant aux usagers de ces voiries qu'elles font partie d'un réseau cyclable. Ce réseau beaucoup plus convivial est accessible aux cyclistes débutants, aux randonnées en famille tout comme aux cyclistes expérimentés soucieux de se déplacer dans un cadre plus agréable que le « réseau rouge » plus direct.



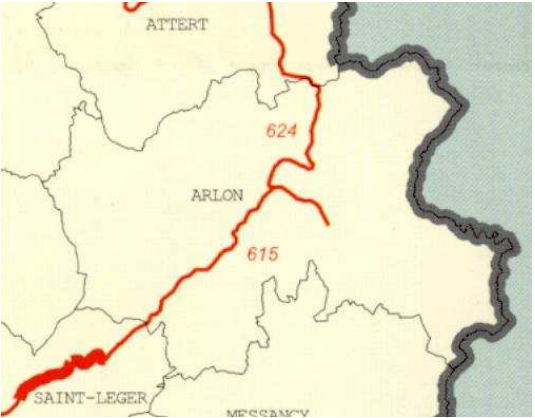
Exemple de signalétique d'un réseau cyclable :
Les véloroutes de la Baie du Mont St-Michel.

Les aménagements à y effectuer sont :

- A. Réfection ou construction d'une chaussée afin de rendre accessible l'ensemble du réseau à tout type de vélos (Certaines sections proposées sont des chemins empierrés).
- B. Pose d'une signalétique à toutes les intersections et de rappels de manière récurrente en section ;

- C. Marquage renforcé aux carrefours afin d'accroître la sécurité ;
- D. Organisation des traversées d'axes importants comme le contournement Ouest (équipement des feux tricolores) et la N4 (marquage et signalisation des traversées).

En complément à ce double réseau communal, un itinéraire RAVeL (Réseau régional) est envisagé. Celui-ci proviendrait d'Attert, traverserait la commune en direction de St-Léger en empruntant l'assise d'anciennes lignes de vicinaux (624 et 615). Une liaison vers le centre d'Arlon est prévue.



Extrait de la carte RAVeL (DGATLP 1999)

Des problèmes de continuité de ces anciennes lignes de vicinaux se posent ponctuellement, notamment dans les environs de l'Hydrion. A l'heure actuelle, aucun tracé précis n'est arrêté. Les traversées du contournement Ouest représentent également un problème. Le présent plan vélo propose un tracé alternatif à ces lignes des vicinaux par la création d'un site propre à l'ouest du contournement. Les liaisons avec le centre d'Arlon se feraient via d'une part les feux tricolores du chemin de Viville et d'autre part via la passerelle proche de la rue de Lorraine. Le tracé à travers le village de Stockem et le domaine militaire reste à déterminer ainsi que les modalités de traversées des N83 et N40.

Le réseau du centre ville

Les principes définis dans le réseau général doivent être complétés pour la desserte du centre ville. En effet celui-ci sera doté de 2 types d'itinéraires :

- **les itinéraires radiaux** dont la fonction est de relier directement les quartiers au centre ville
- **une boucle récréative** desservant des lieux particuliers de la commune (source de la Semois, Moulin, centre sportif,...). Celle-ci sera d'usage mixte avec les piétons. Plusieurs tronçons de cette boucle ne sont, actuellement, pas praticables (passage de la voie ferrée, itinéraire aux abords de l'Hydrion,...) et dépendront des projets de réaménagement de certains lieux. Mais ce principe doit être acté par les Autorités communales afin qu'il devienne une obligation dans les projets de rénovation. De plus, il nous semble que sa réalisation pourrait devenir une des actions emblématiques de ce PCM.

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE D'ARLON – PHASE 3

Les caractéristiques urbaines d'un centre ville n'imposent pas nécessairement les mêmes types d'aménagements qu'un environnement plus rural. En effet, dans le centre historique d'Arlon (espace compris à l'intérieur du Petit Ring) il n'est pas indispensable de créer des aménagements spécifiques pour les cyclistes. La configuration des voiries ne favorise pas des vitesses importantes, et l'aménagement généralisé en zone 30 incitera plus de respect entre les usagers.

Par contre, les tronçons des différentes pénétrantes (voir fiche « Sécuration des différentes pénétrantes ») seront dotés de deux types d'aménagements peu présents en Wallonie :

- **La bande cyclable suggérée :** elle n'a qu'une valeur visuelle et indicative qui permet aux cyclistes de bénéficier d'un regain d'attention de la part des automobilistes; la position de chacun étant au moins partiellement clarifiée, le risque de conflit est réduit. Bien évidemment, les aménagements cyclables suggérés sont un élément important pour la modération des vitesses par la réduction de l'espace visuel carrossable. Ce type de marquage est souvent utilisé dans les villes flamandes.



Bande cyclable suggérée à Courtrai (Belgique)

- **Contre-sens ou SUL :** autorisé dans les rues à sens unique avec ou sans marquage selon l'importance du trafic ; il permet des trajets directs. Ce type d'aménagement est proposé pour la fin de la rue des Déportés afin de rejoindre directement la Maison communale.



Contre-sens à Etterbeek (Belgique)



Contre-sens à Mons (Belgique)

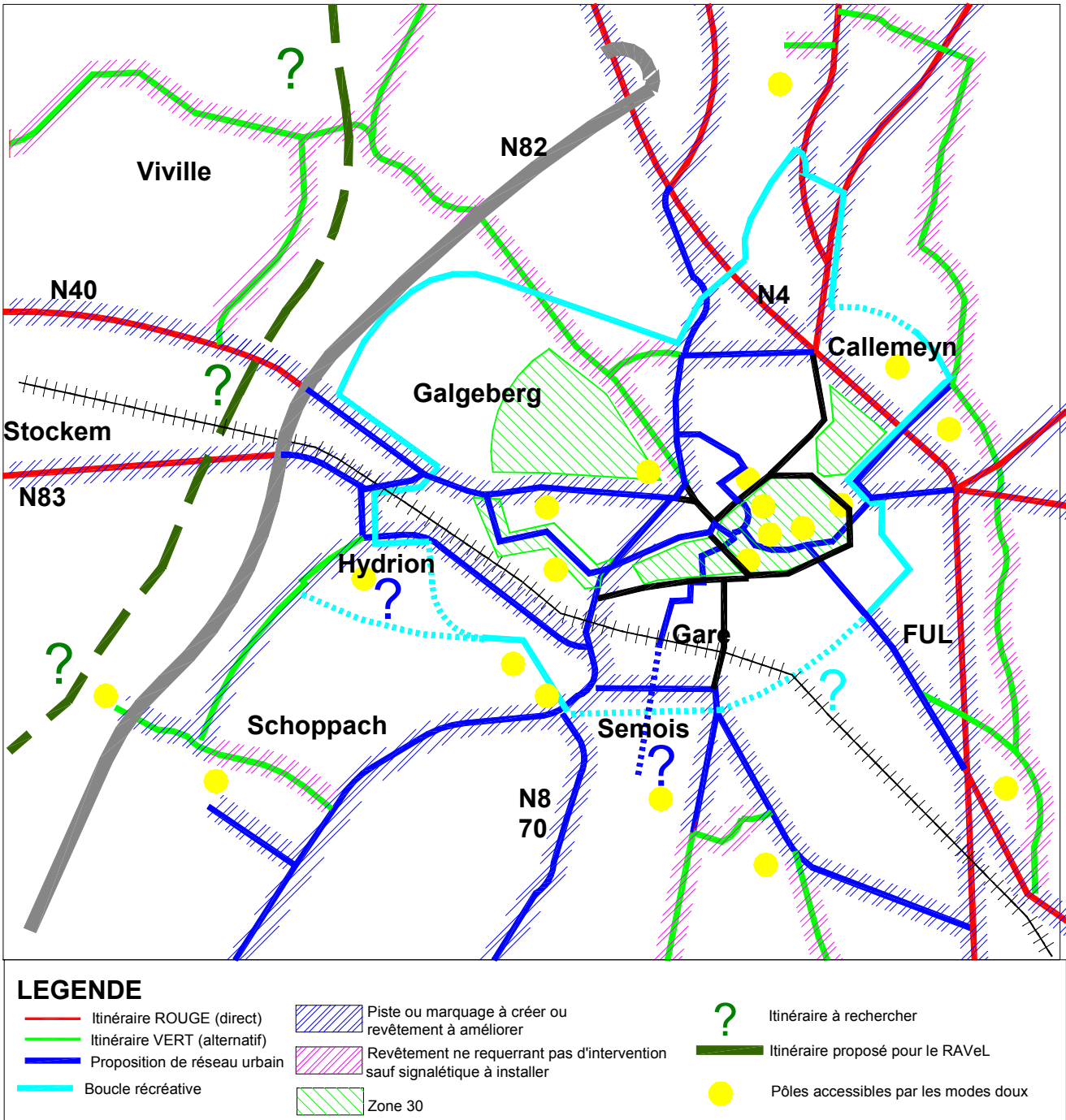
PARTENAIRES

- La Commune d'Arlon et notamment la cellule vélo (voir action 4 du présent thème)
- Le Service Technique Provincial
- Le MET

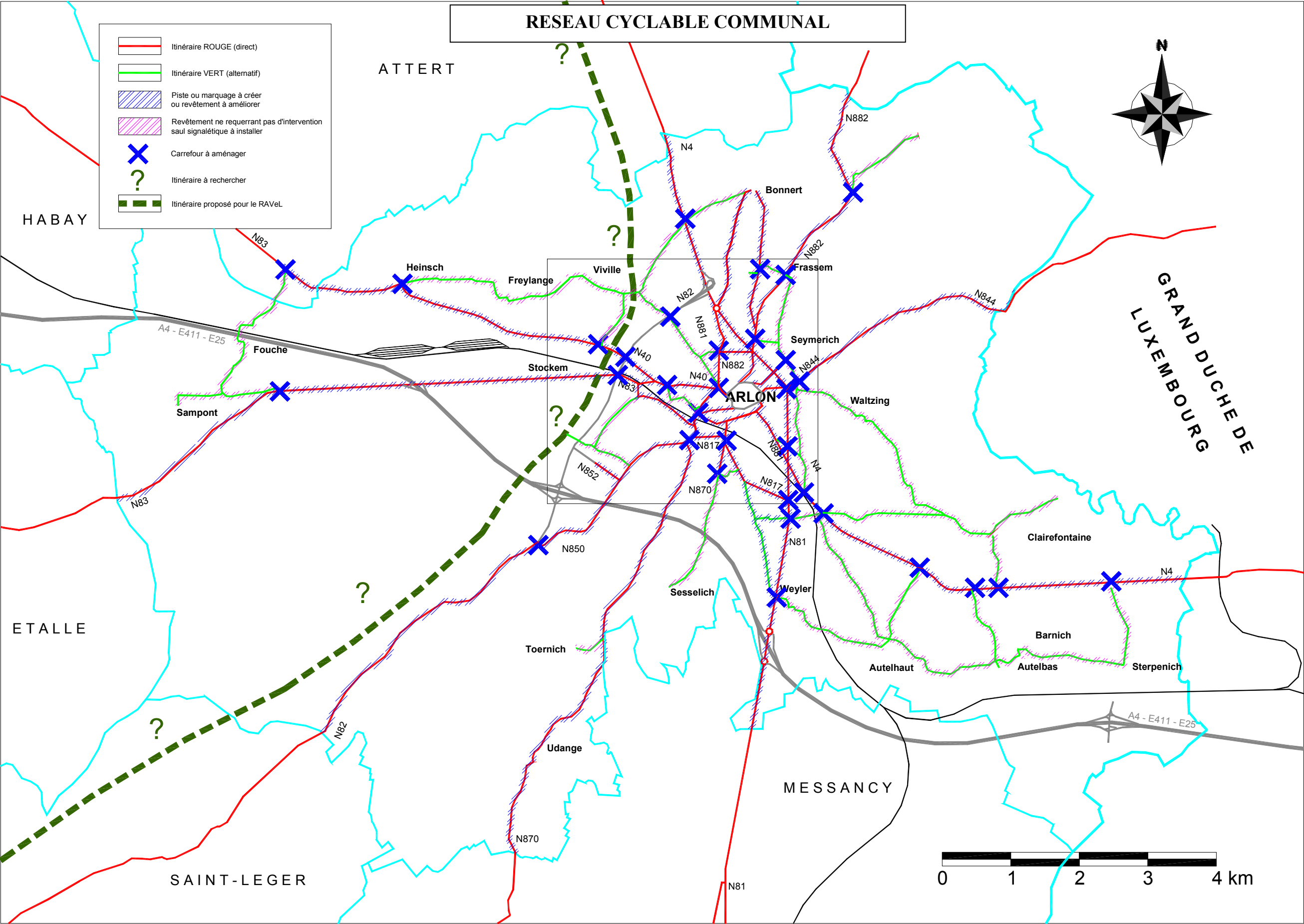
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Promotion des déplacements cyclistes ;
- Mise en place d'une signalisation directionnelle adaptée aux cyclistes.

PROJET DE RESEAU CYCLABLE AU CENTRE VILLE



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE D'ARLON – PHASE 3



THEME N° 4 – LES MODES DOUX

ACTION N° 3 - MISE EN PLACE D'UN STATIONNEMENT VELO

THEME 4

ACTION 3



CONTEXTE

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

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

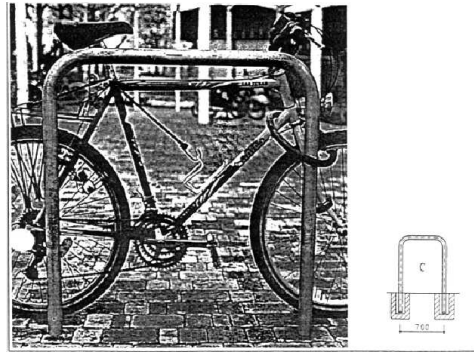
OBJECTIFS POURSUIVIS

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

DESCRIPTION DE L'ACTION

A. Les quatre types de stationnement vélo :

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



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

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



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

B. Localisation des différents types de stationnement :

Il est recommandé de réaliser l'opération en deux phases :

1. Une première campagne de pose minimale (voir carte) ;
2. Par la suite, il faut ajuster cette offre en fonction des différentes saturations observées.

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

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

PHASAGE ET COUT

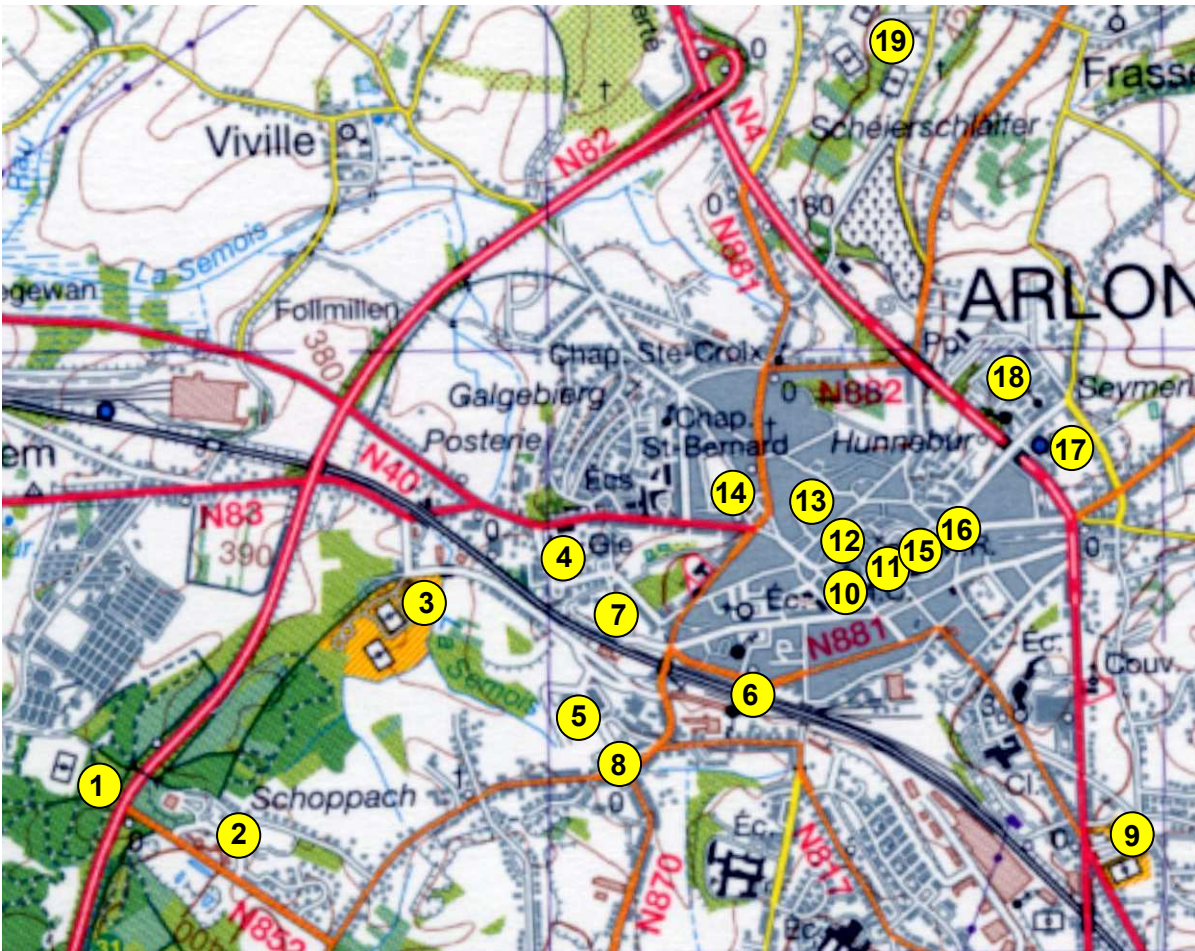
- Phasage : A court terme : implantation des équipements recommandés
A moyen et long terme : vérification de l'adéquation de l'offre par rapport à la demande et complément aux endroits saturés.
- Coût : pour l'implantation de 200 dispositifs (de tout type) en 19 pôles (cf. carte) : 48 k€.

PARTENAIRES

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

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

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



Num	Pôle	Simple	Complet	Box	Parc
1	Parcours VITA				5
2	IDELUX		5		
3	Centre ADEPS	10	10		
4	Police (r. de Neuchateau)		5		
5	Maison de la culture		5		
6	Gare		15	15	
7	Centre administratif	5	10		
8	Place de l'Yser	5			
9	Centre sportif de la Spetz	5	5		
10	Place Léopold	5	5		
11	Entrée piétonnier (pl. Léopold)	5	5		
12	Entrée piétonnier (marché aux Légumes)	5	5		
13	Espace Didier (*)	5	5		
14	Centre de Justice		5		
15	Hotel de Ville	5	5		
16	Place des Chausseurs	5	5		
17	Terrain de sport Callemeyn	5	5		
18	Rénovation de la caserne Callemeyn	10	10		
19	Terrain de sport Frassem	5			

(*) outre la possibilité de stationnement de vélos à l'intérieur des parkings souterrains

THEME N° 4 – LES MODES DOUX
ACTION N° 4 - MISE EN PLACE D'UN JALONNEMENT VELO

THEME 4
ACTION 4

CONTEXTE

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

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

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

OBJECTIFS POURSUIVIS

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

DESCRIPTION DE L’ACTION

A. Etude du jalonnement :

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

B. Implantation du jalonnement :

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

PHASAGE

- Phasage : Moyen terme

PARTENAIRES

- Pilote : la Commune d’Arlon
- Partenaires : le Service Technique Provincial et le MET

MESURES D’ACCOMPAGNEMENT

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

THEME N° 4 – LES MODES DOUX
ACTION N° 5 - PROMOTION DES DEPLACEMENT A VELO

THEME 4
ACTION 5

CONTEXTE

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

OBJECTIFS POURSUIVIS

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

Elle organiserait également la gestion des stations de vélos en libre-service (voir action 5 du présent thème).

En synergie avec des associations à buts touristiques et sportifs, cette cellule pourra se transformer en « Maison du vélo » et s'ouvrir ainsi au public comme un office de promotion du tourisme sportif. Elle possèderait une implantation dans un lieu représentatif comme la place Léopold et pourrait étendre ses compétences territoriales à une l'échelle régionale voire transfrontalière.

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Edition de carte du réseau et des aménagements de stationnement : réalisation annuelle d'un fascicule regroupant toutes les informations actualisées concernant le vélo : réseau, stationnement, loisirs, sécurité ;
- Programmer les investissements cyclables et être le garant du développement du réseau ;
- Développer des flottes de vélos de service dans les administrations et les entreprises ;
- Gérer les parcs de vélos en libre-service.

PHASAGE ET COUT

Phasage : à court terme : créer la cellule vélo pour coordonner les actions
à plus long terme : créer la Maison du vélo
Coût d'exploitation : 0,05 M€ / an

PARTENAIRES

- Pilote : la Commune d'Arlon
- Partenaires : les gestionnaires de voiries : le Service Technique Provincial et le MET

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

ACTION N° 6 - MISE EN PLACE D'UN SERVICE DE VELOS EN LIBRE-SERVICE

THEME 4

ACTION 6

CONTEXTE

En Europe, 30 % des trajets effectués en voiture couvrent des distances de moins de 3 kilomètres. Ces trajets pourraient avantageusement être effectués en vélo contribuant ainsi au désengorgement des villes et à une amélioration de la qualité de l'air en ville.

OBJECTIFS POURSUIVIS

Mettre à disposition du public un moyen de transport alternatif très flexible pour des déplacements urbains, voire périphériques.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le principe :

Des vélos adaptés à la circulation en milieu urbain sont mis à disposition dans différentes stations réparties dans la ville. Une carte à puce, délivrable sur abonnement (qui peut être dans un premier temps gratuit) et après s'être acquitté d'une caution, permet de détacher le vélo. Le fait qu'il n'ait aucune obligation de restituer le vélo dans la station d'emprunt rend le système très flexible mais implique une gestion du parc qui consiste à redistribuer les vélos entre les stations.

L'application à Arlon :

La flexibilité du système pourrait être exploitée pour contrecarrer l'un des facteurs dissuasifs majeurs de l'utilisation du vélo à Arlon : la déclivité du territoire.

La liaison entre la gare et le futur centre administratif de la place Didier pourrait servir de pilote à une action que s'entendrait à d'autres pôles d'activités :

Les personnes désirant se rendre à l'Espace Didier à partir de la gare seront dissuadées d'utiliser le vélo du fait des fortes pentes qu'il faut gravir pour y arriver. Le choix du voyageur se reportera donc plus que probablement vers une navette urbaine de bus. Mais, en ce qui concerne le retour vers la gare, la présence des pentes est nettement favorable à l'utilisation du vélo. Ce mode de transport a également l'avantage de n'être contraint par aucun horaire et est donc très flexible.

La présence d'un parc de vélos sur le site de l'Espace Didier permettrait donc le retour vers la gare. Un véhicule équipé en conséquence ramènerait les vélos restitués à la gare vers l'Espace Didier.

PHASAGE

A moyen terme : mettre en place au minimum deux stations

PARTENAIRES

- Pilote : la Commune d'Arlon
- Partenaires : la SNCB, les administrations et les services desservis par les stations

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

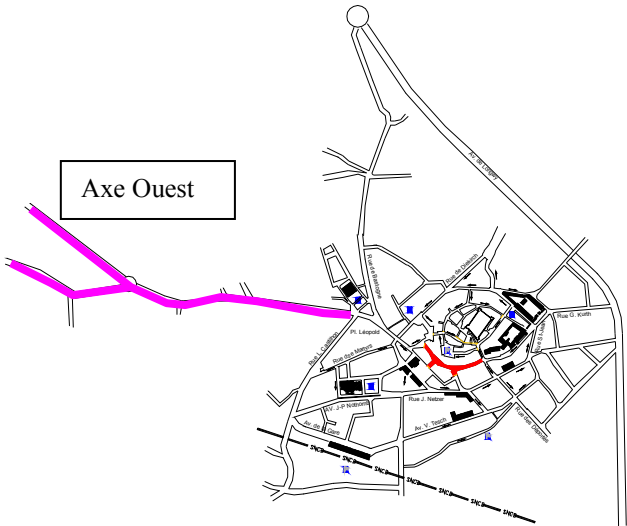
- Recherche des partenaires privés pour étendre le réseau de stations ;
- Communication spécifique sur cette « nouvelle façon de se déplacer à vélo ».



THEME N° 4 – LES MODES DOUX
ACTION N° 7 - SCHEMAS D'AMENAGEMENT DES DIFFERENTES PENETRANTES

THEME 4

ACTION 7



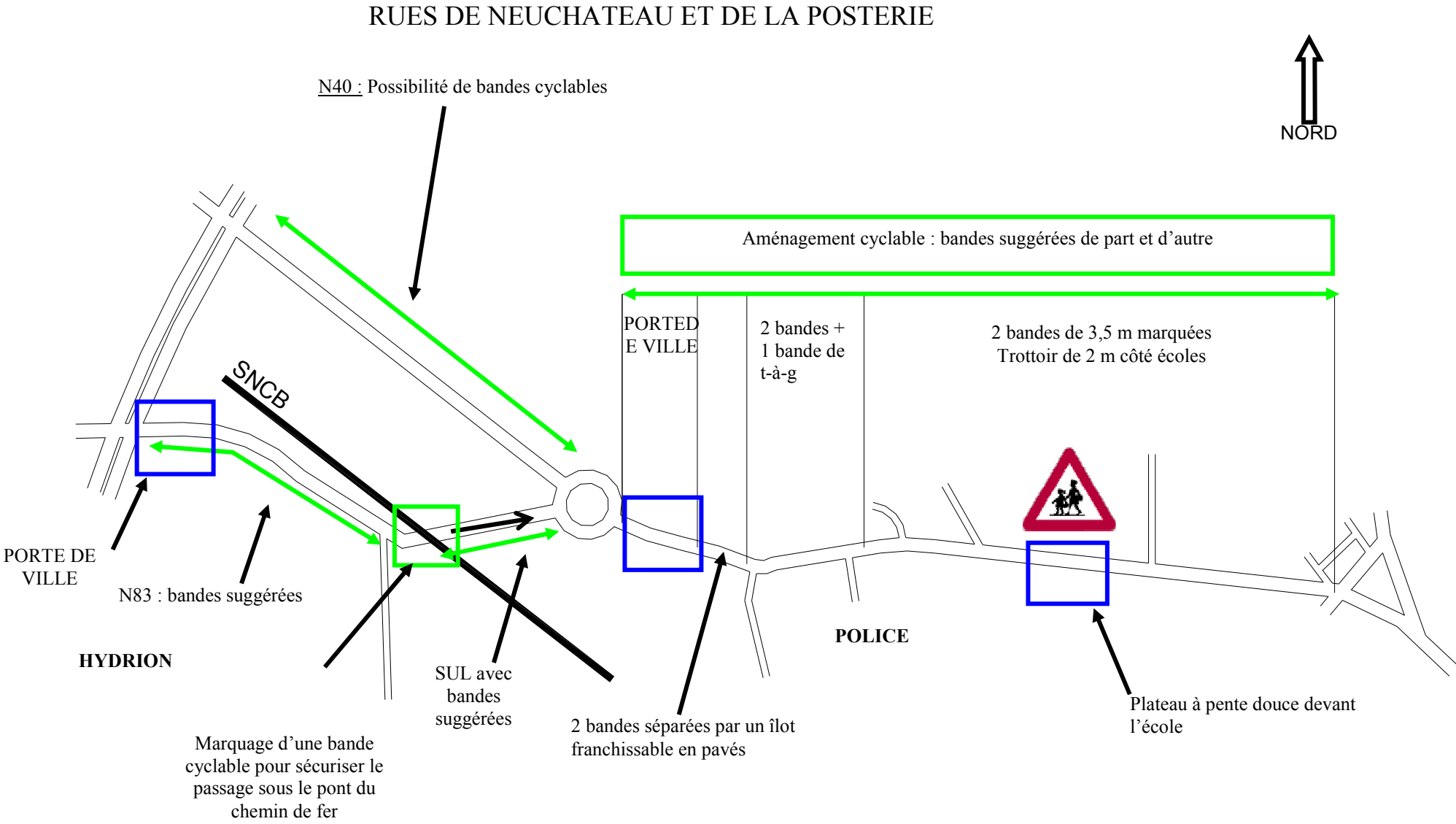
CONTEXTE

La structure radiale de la commune concentre les déplacements générés par le centre ville sur quelques voiries. L’aménagement et l’ambiance de ces pénétrantes détermineront les conditions de sécurité et de convivialité entre les différents usagers. La congiguration des ces axes doit déterminer le comportement des automobilistes. Il faut en rechercher en grande partie l’explication dans la cohabitation de plus en plus difficile et insécuritaire de ce mode de transport avec la circulation automobile générée principalement par un manque d’infrastructures adaptées sur l’ensemble de la commune.

OBJECTIFS POURSUIVIS

Aménager l’ensemble des pénétrantes, entre le contournement et le Petit Ring. Ces aménagements prennent en compte l’ensemble des modes de déplacement.

DESCRIPTION DE L’ACTION



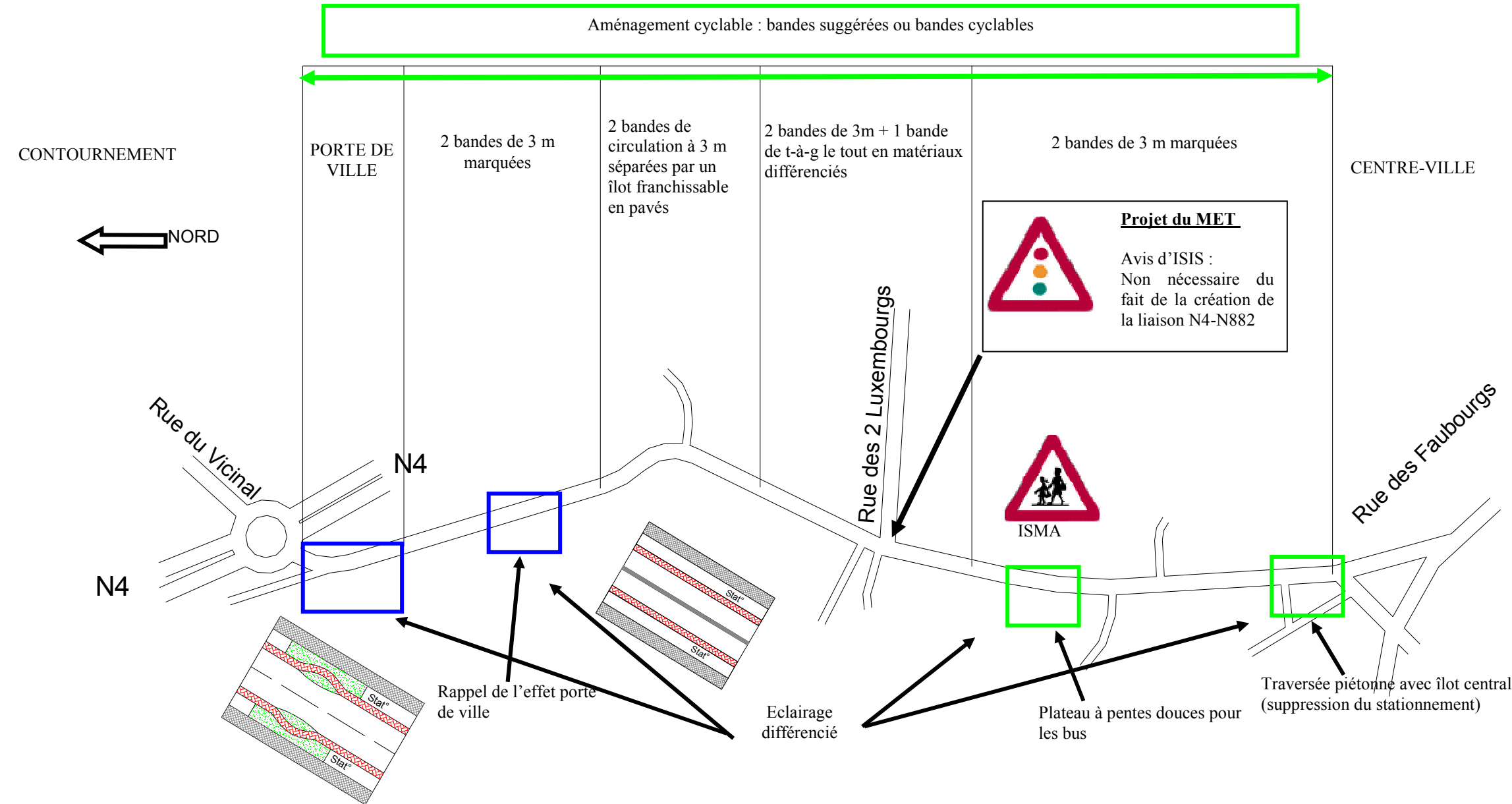
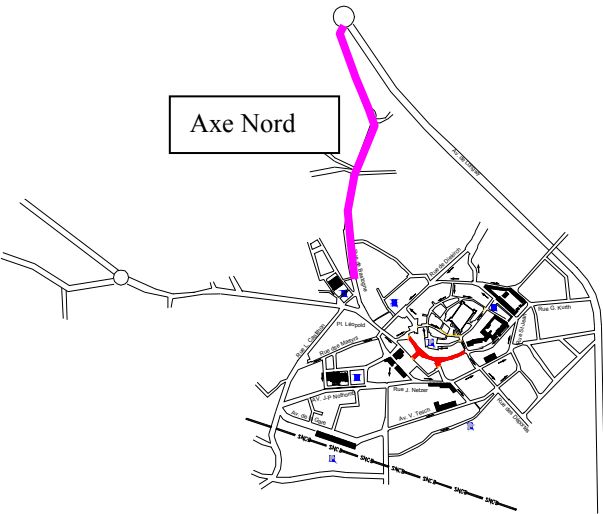
RUE DE BASTOGNE

Diagnostic

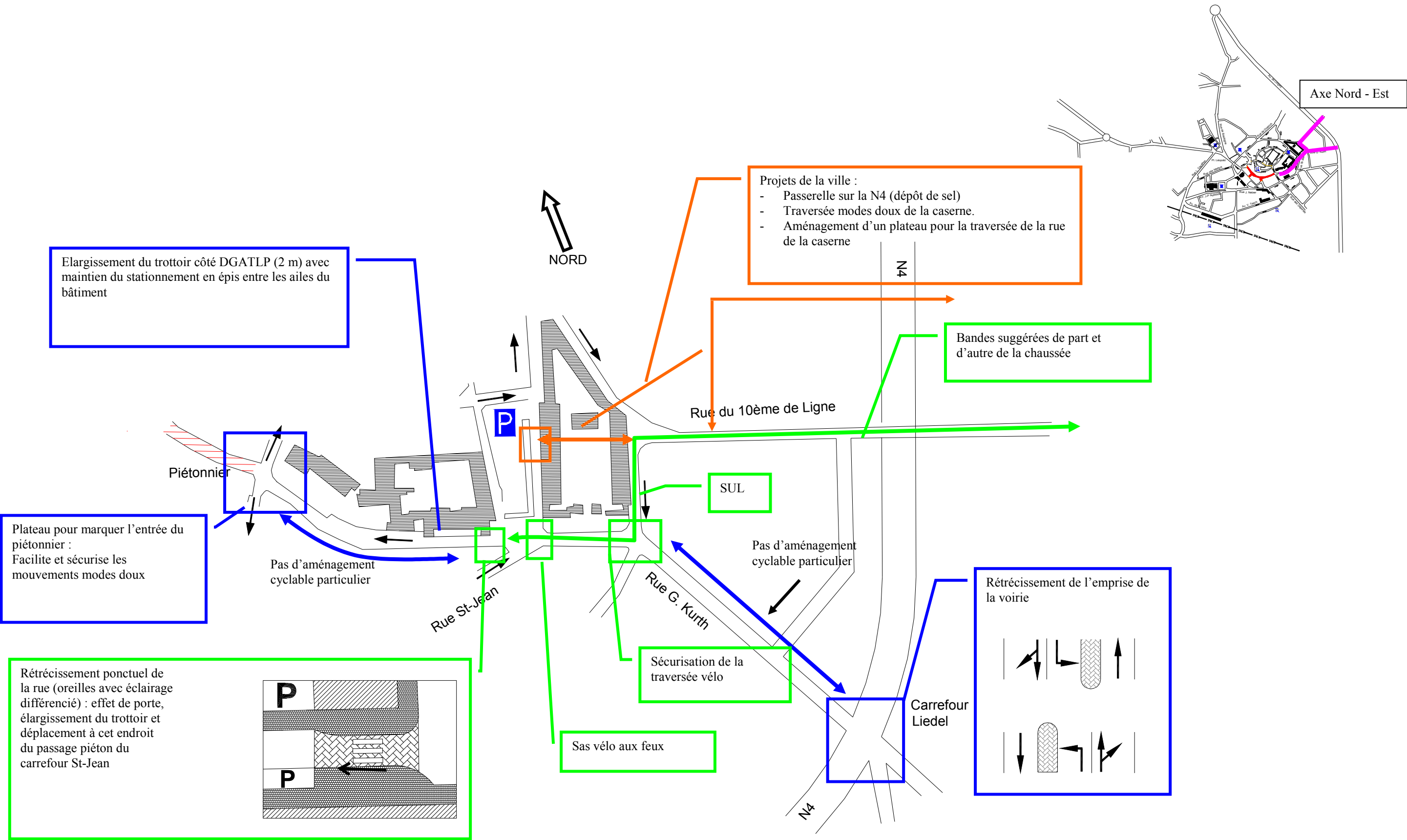
- La rue de Bastogne est l'entrée Nord de la ville.
- Elle possède des largeurs de voies de circulation importantes
- Aucun aménagement pour cyclistes n'est présent
- Les trottoirs sont bien dimensionnés (largeur : ± 2 m)

Action

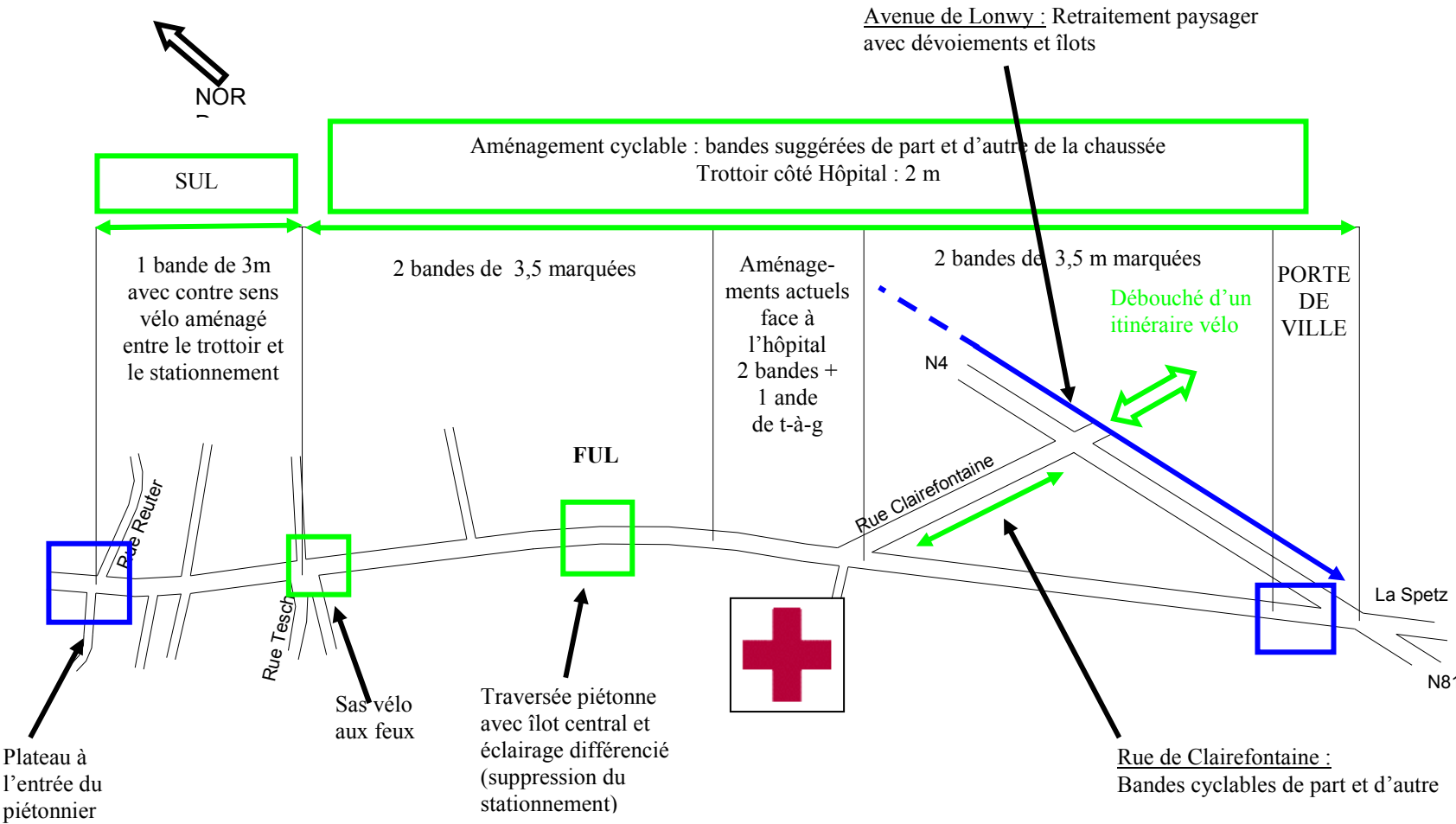
- renforcer le caractère urbain de cet axe par une réduction des largeurs de bande (3 m) et la création d'une porte.
- Marquer la présence des cyclistes, via une bande suggérée ou cyclable de part et d'autre sur toute la longueur de l'axe.
- Les traversées piétonnes importantes doivent être sécurisées (e.a. école)



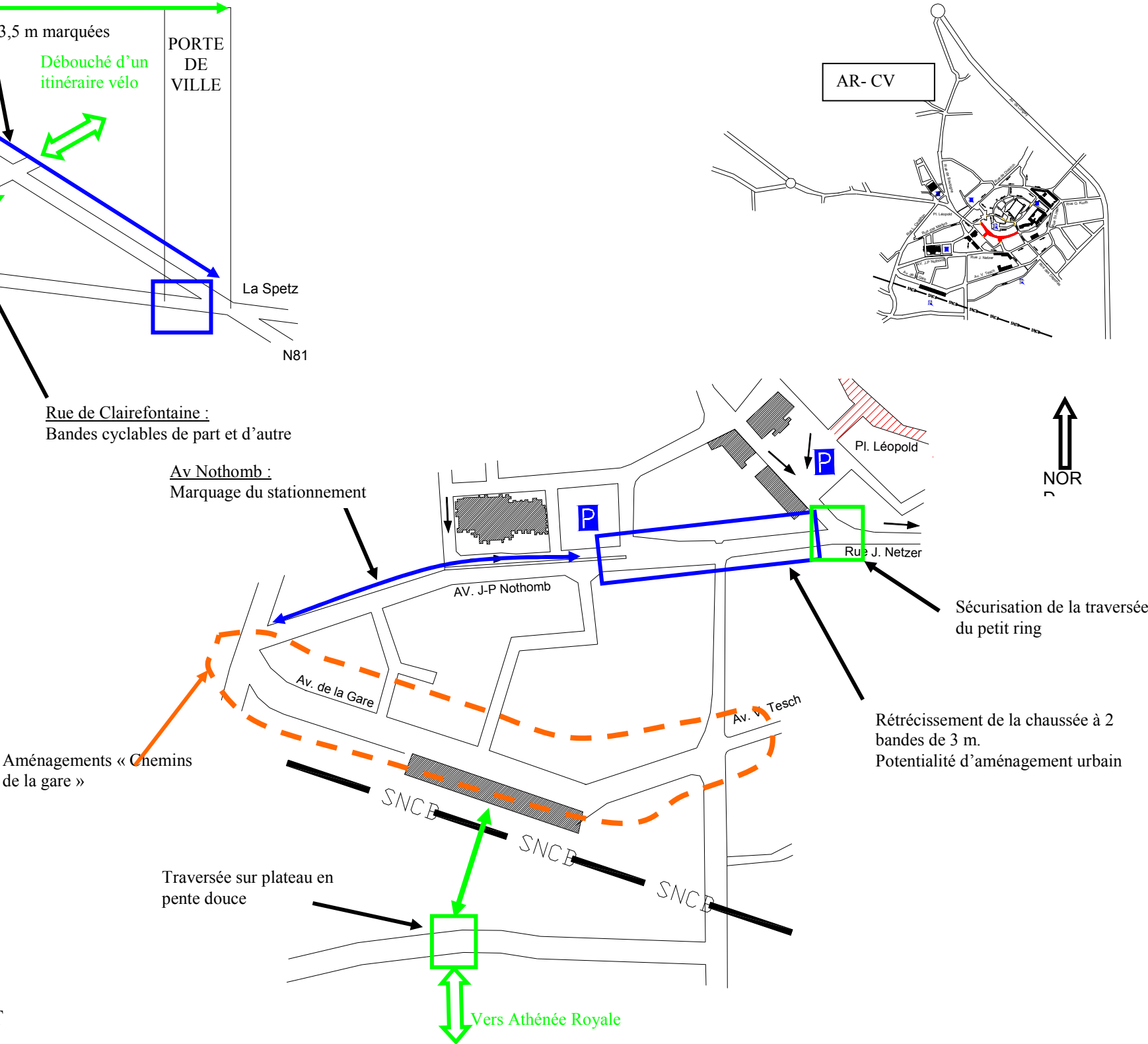
AXE 10^{ème} DE LIGNE , GODEFROID, KURTH ET REUTER



AXE RUE DES DEPORTES ET RUE DE CLAIREFONTAINE



RELATION ATHENEE / CENTRE VILLE ET AVENUE NOTHOMB



PHASAGE ET COUT

Phasage : à court terme : créer la cellule vélo pour coordonner les actions
à plus long terme : créer la Maison du vélo
Coût d'exploitation : 0,05 M€ / an

PARTENAIRES

- Pilote : la Commune d'Arlon
- Partenaires : les gestionnaires de voiries : le Service Technique Provincial et le MET

THEME N° 5 – AMENAGEMENT DES VILLAGES

ACTION N° 1 : STERPENICH

THEME 5

ACTION 1

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Améliorer la sécurité routière par le respect de la vitesse ;
- Permettre aux modes doux d'avoir leur espace et de se déplacer en sécurité à l'intérieur du village ;
- Dissuader le trafic de transit.

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Principe :

Les problèmes sécuritaires ont pour cause première la vitesse des véhicules traversant le village. Pour résoudre ces problèmes de sécurité tant objective que subjective, il faut imposer des limitations de vitesse. Mais la seule implantation de panneaux de signalisation (C43 et F1) ne suffit pas. Par conséquent, il est nécessaire d'implanter judicieusement des aménagements de voiries incitant à un meilleur respect du cadre local..



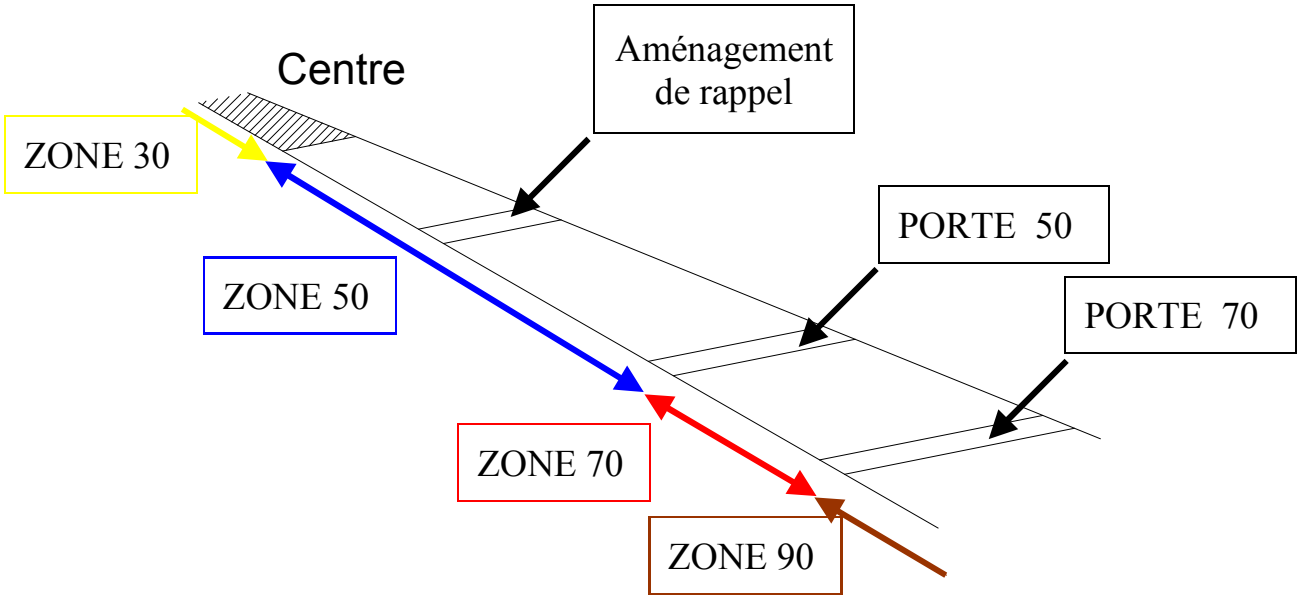
Panneau de type C43



Panneau de type F1

Le principe de l'intervention consiste à réduire progressivement la vitesse des véhicules par des aménagements ponctuels de type « effets de porte » et « casse-vitesse » et des aménagements surfaciques de type zone 30.

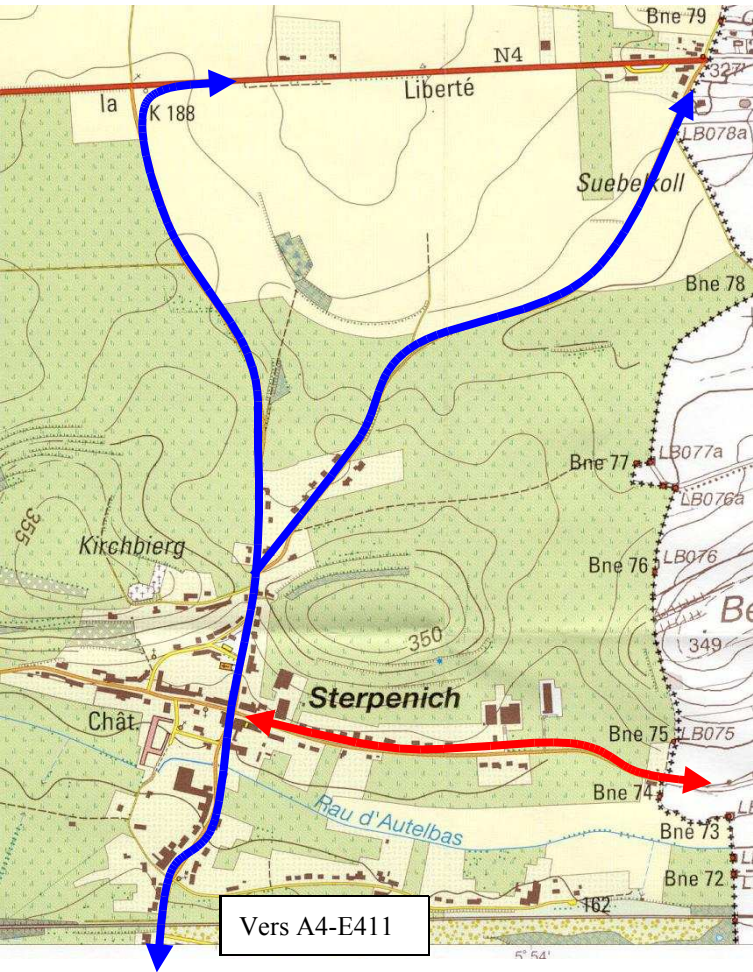
- Le schéma de principe :



CONTEXTE

Le village de Sterpenich se situe à l'extrême Est de la commune à la frontière grand-ducale. Il se compose principalement de deux voiries : la rue Ste-Adlegonde d'orientation nord-sud et les rues de la Gendarmerie et de Kleinbettingen d'orientation est-ouest. Ce village est particulièrement sujet à un trafic de transit important car il se situe entre le dernier accès de l'A4-E411 et le poste frontière de Steinfort. En temps normal, mais particulièrement lors des congestions de l'E411, un nombre important d'automobilistes transite dans le village pour rejoindre la N4 et poursuivre le déplacement vers le Grand-Duché (□).

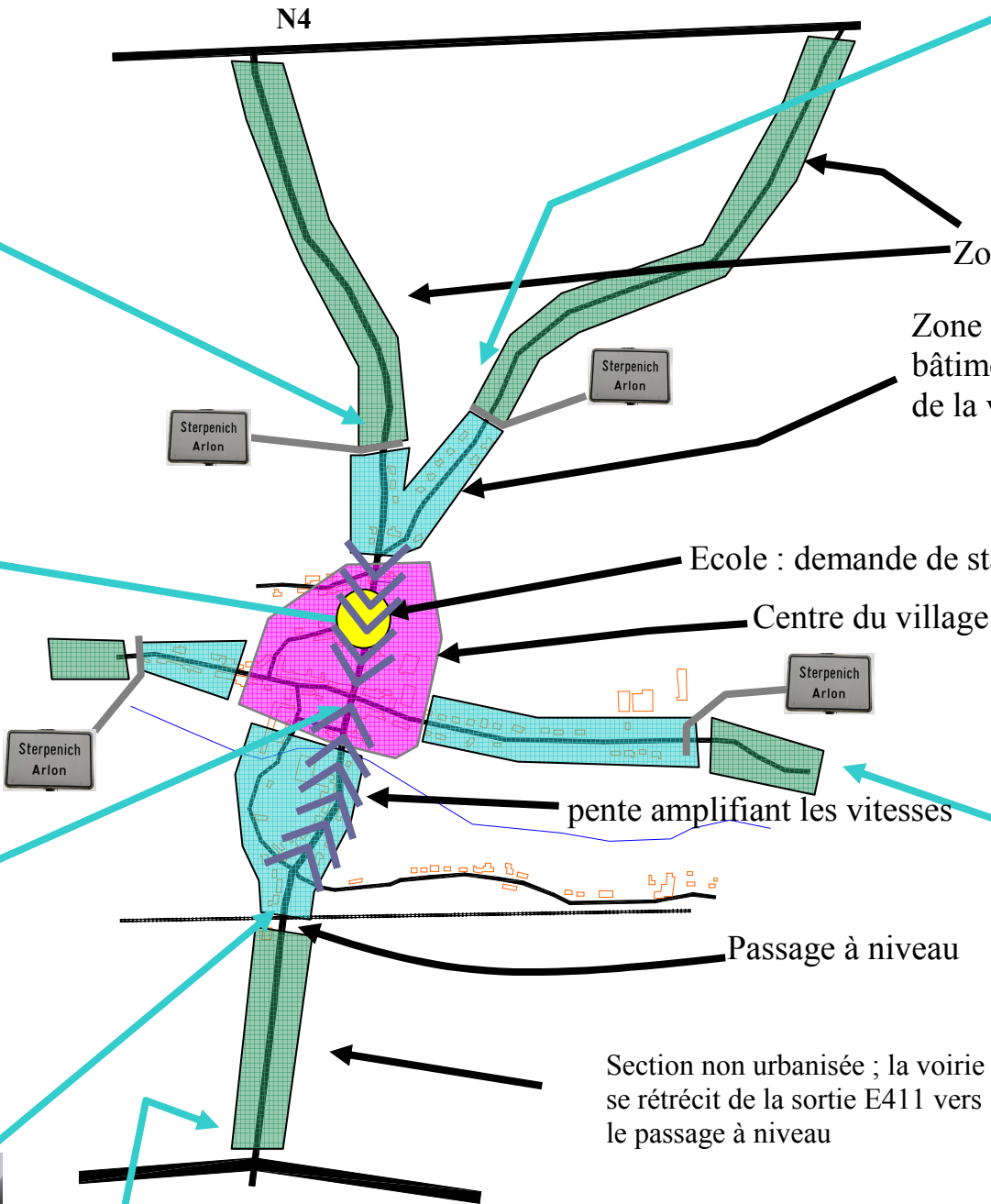
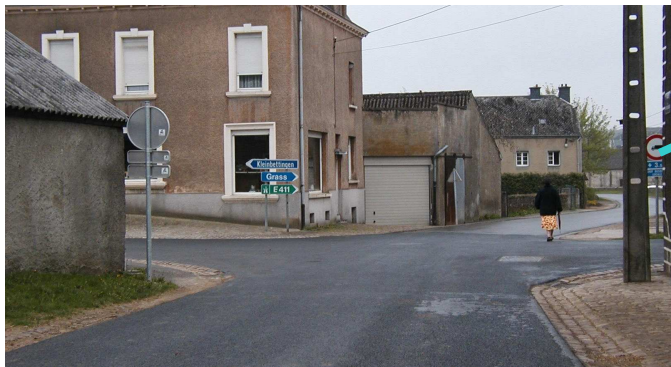
Simultanément, un trafic se développe à partir de la rue par la rue de Kleinbettingen (□).



L'ensemble de ces circulations non désirées s'effectue généralement à vitesse élevée non adaptée au caractère résidentiel du village ce qui cause des problèmes de sécurité

LA STRUCTURE DE LA COMMUNE

Sens de prise de vue



LES PRINCIPES DE L'AMENAGEMENT

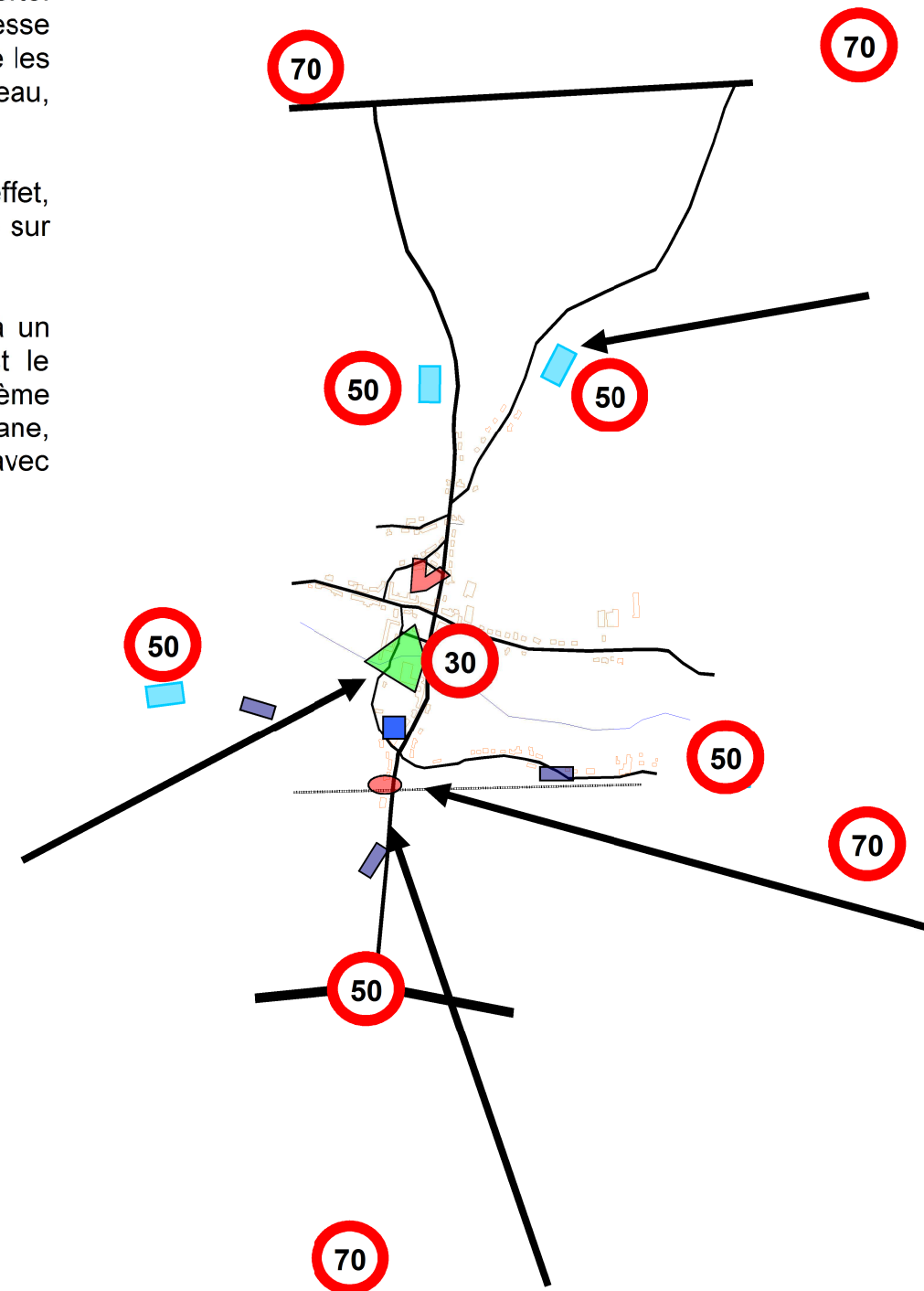
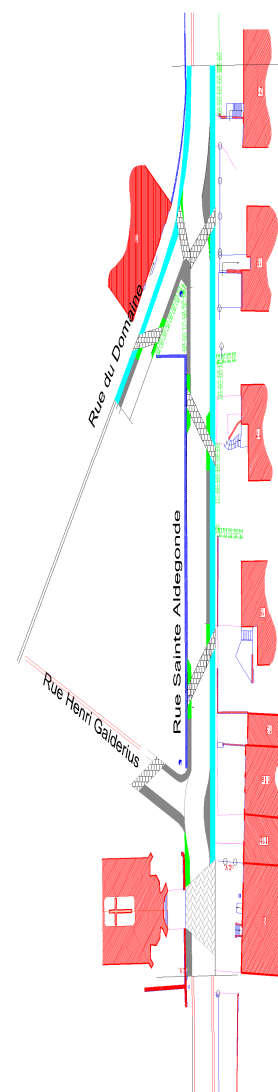
Les principes de structuration reposent sur l'implantation d'une série d'aménagements se succédant les uns aux autres, sur des distances relativement courtes, maintenant l'attention de l'automobiliste en alerte. Cette succession obligera les conducteurs à maintenir une vitesse relativement basse sur l'ensemble du village, et mettra en évidence les différents lieux spécifiques du village : croisement, école, ruisseau, porte d'entrée,...

Il est nécessaire d'insister sur la réalisation de l'ensemble. En effet, l'implantation d'un seul des éléments proposés n'aura d'effet que sur une courte distance.

Sur Quatre des cinq entrées, un effet de porte est créé grâce à un rétrécissement de la chaussée. A la cinquième entrée, c'est le passage à niveau qui joue ce rôle. Ensuite, un deuxième aménagement est implanté assez rapidement sous forme de chicane, sauf au nord où l'on profite du carrefour pour implanter un plateau, avec revêtement différencié.

Les abords de l'école sont traités comme une véritable place, où l'ensemble de la voirie et ses accotements est traité dans le même revêtement pour donner une uniformité. Des éléments de type bac à fleur, mobilier en bois sont implantés sur les côtés. Quelques emplacements de stationnement sont délimités. L'ensemble du triangle formé par les voiries entourant l'école est traité en zone 30. Plusieurs panneaux spécifiques rappellent la présence de l'école.

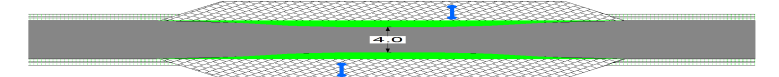
De la sorte, la traversée du village est rythmée. Les vitesses réglementaires suivent les différents aménagements : 70km/h jusqu'aux portes d'entrée, 50 km/h jusqu'au abords de l'école, où l'automobiliste pénètre dans la zone 30 km/h, ensuite retour vers le 50 km/h jusqu'au passage à niveau.



Pont à mettre en valeur

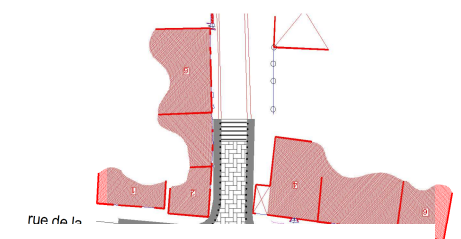
Porte d'entrée du village, à implanter en amont des zones habitées sur une section rectiligne.

- Rétrécissement de la chaussée de 3,5 à 4 m.
- Création de dégagements latéraux pour créer une modification d'environnement
- Implantation d'un objet ou d'un panneau présentant le village



Carrefour central du village

- Espace trop étroit pour implanter un petit giratoire
- Modification du sens de la priorité, qui sera donnée à l'axe Gendarmerie - Kleinbettigen.
- Implantation d'un plateau sur l'ensemble du carrefour.
- Délimitation de l'espace piéton par des petits potelets en bois ; cet élément rétrécira dans le champ visuel de l'automobiliste, la largeur de la voirie
- Jouer sur la différenciation des matériaux



THEME N° 6 – LA COMMUNICATION

ACTION N° 1 : LA COMMUNICATION AUPRES DU PUBLIC

THEME 6

ACTION 1



CONTEXTE

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

OBJECTIFS POURSUIVIS

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

DESCRIPTION DE L'ACTION

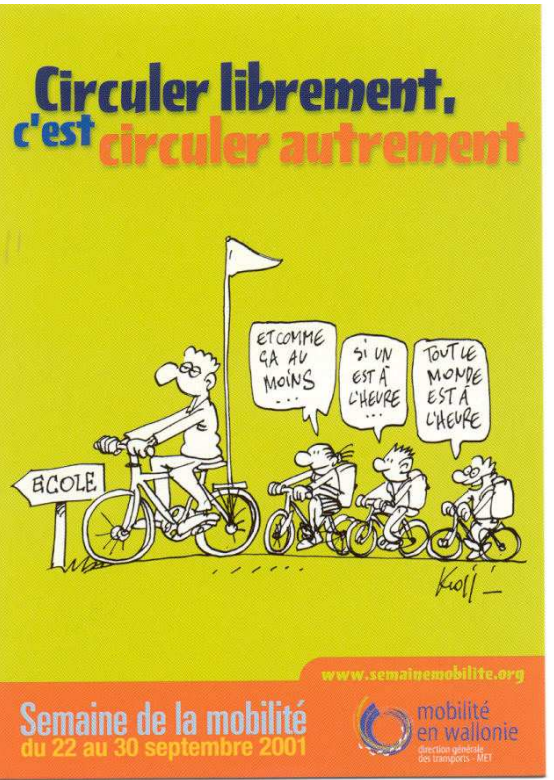
- Réalisation annuelle d'un «livre blanc» sur les éléments de la mobilité des arlonnais
- Participation de la commune à la semaine de la mobilité
- Campagne de presse régulière dans les différents quotidiens
- Réalisation de feuillets d'informations sur les différents travaux entrepris
- Réalisation d'affiches
- Création d'une exposition itinérante sur les thèmes du Plan de Mobilité
- Développement d'une valise pédagogique
- Développement d'actions de sensibilisation sur des thèmes particuliers :
 - Action du TEC afin d'expliquer le fonctionnement du réseau
 - Journée vélo dans la ville
 - Journée ville sans voiture
 -
- Réalisation d'enquête de satisfaction sur les espaces publics

PARTENAIRES

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

PHASAGE

Dès le début de la mise en place du PCM



Synthèse des actions à mener

Le tableau présenté à la page suivante synthétise les actions à mettre en œuvre pour mener à bien le Plan Communal de Mobilité.

Ces actions ont été situées dans le temps par rapport à la réalisation de quelques grands projets clés pour Arlon : cela s'étend de la Place Didier qui verra sa réalisation prochainement jusqu'à l'autoroute A28 dont l'ouverture s'entrevoit vers 2010.

Outre le terme de la réalisation des actions, les acteurs principaux de celles-ci sont renseignés. On notera que ces actions se répartissent à peu près pour moitié entre le MET et la Commune, sans pour autant exclure une collaboration entre ces deux instances. Quelques actions sont également à charge du TEC et de la SNCB.

Parmi l'ensemble des actions à mener, le **bouclage du contournement** est prioritaire et requiert une participation importante dans les budgets du MET.

Parallèlement à cette action importante, une série d'autres, ne requérant que peu de moyen, peut être mise en œuvre rapidement. Ces actions qui dépendent essentiellement de la commune marqueront le début de l'application du Plan de Mobilité. On peut citer : le marquage et le jalonnement des **itinéraires verts** pour les cyclistes, la réalisation de tronçons de **la boucle récréative**, **la promotion du vélo**, ...

D'autres actions plus lourdes sont également à mettre en œuvre à court terme car nécessaires au bon fonctionnement du système de circulation de la commune : **le site propre bus rue de Diekirch** et **l'aménagement du carrefour suisse**. On peut également compter parmi celles-ci l'aménagement de **la traversée de Sterpenich** qui servira de pilote pour les autres villages.

Dans la planification, il faut également tenir compte du fait que soit certaines actions ne peuvent ou doivent se réaliser qu'au terme d'autres, soit ne peuvent être concomitantes. Par exemple, l'aménagement de la N4 entre les carrefours du Liedel et de la Spetz ne peut être réalisé qu'après l'achèvement des giratoires sur le contournement Ouest afin que celui-ci puisse accepter les flux de véhicules déviés.

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE D'ARLON – PHASE 3

Action	Fiche	Acteur	2002	Court terme	Moyen terme	Long terme	2012
			Place Didier	CC Hydrion	Contournement SUD	Place Léopold ?	Ouverture A28
Le bouclage du contournement au Sud	1.2	MET		Phase 1 et 2 prioritaires			
L'aménagement de la N4 entre les carrefours du Liedel et de la Spetz	1.2	MET					
La jonction N4-N882	1.2	MET	En cours				
Aménagement du giratoire du carrefour de Heinsch	1.3	MET	En cours				
Aménagement du giratoire du carrefour de Stockem	1.3	MET					
Mise à sens unique de la rue de la Posterie	1.3	MET					
Site propre bus rue de Diekirch	1.4	COM	En cours				
Aménagement du carrefour Suisse	1.4	COM					
L'aménagement du Square Astrid	1.4	MET					
L'aménagement du carrefour Z. Gramme # Hydrion en giratoire	1.5	MET					
Les zones 30	1.6	COM	Réalisation de 2 zones par an				
Remise en service de la bretelle vers Bruxelles	1.7	MET					
L'aménagement de la traversée de Weyler	1.7	MET					
Organisation de la desserte ferrée du Sud-Luxembourg	2.1	SNCB					
Création d'un nouvel arrêt sur la commune	2.1	SNCB					
Transport à la demande	2.2	TEC					
Modification de lignes urbaines (en fct de Calemeyn et Galgesberg)	2.2	TEC					
L'information aux usagers	2.3	TEC					
Le stationnement dans le centre-ville d'Arlon	3.1	COM					
Les parkings longue durée	3.2	COM/TEC	Maison de culture	Parking Posterie			
La mise œuvre des actions modes doux dans le centre-ville	4.1	COM	Semois + chemin de écoliers				
Le réseau cycliste : itinéraires verts	4.2	COM	Signalisation + marquage + sécurisation			Réalisation de la section du chemin de Weyler	
Le réseau cycliste : itinéraires rouges	4.2	MET			Réalisation des chaînons manquant + sécurisation		
Le réseau cycliste : boucle de loisir	4.2	COM	Itinéraires existants	Itinéraires à créer	Passage du chemin de fer (Thermes romains)		
Le stationnement vélo	4.3	COM	Equiper des pôles	Compléments			
Le jalonement vélo	4.4	COM					
La promotion du vélo	4.5	COM					
Les stations de vélo en libre-service	4.6	COM	2 stations Gare et Pl. Didier	Stations supplémentaires			
L'aménagement de l'axe Gare - Centre-ville	4.7	COM					
L'aménagement de la pénétrante Nord (rue de Bastogne)	4.7	MET					
L'aménagement de la pénétrante Ouest (rue de Neuchâteau)	4.7	MET					
L'aménagement de la pénétrante Nord-Est (Calemeyn)	4.7	COM					
L'aménagement de la pénétrante Sud-Est (rue des Déportés)	4.7	MET					
L'aménagement de la traversée de Sterpenich	4.8	COM					

Etude

Réalisation

Possibilité de glissement

COM : Ville d'Arlon

4 SUIVI DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

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

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

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

Le rôle de cette cellule est triple :

1. Organiser le suivi du plan communal de mobilité

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

L'observatoire permet :

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

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

- Des comptages du trafic routier sur les principales voirie desservant la commune : N4, N40, N81,...
- L'estimation des flux PL générés par le zoning industriel
- L'évolution de l'usage du vélo
- Les taux d'occupation du stationnement durant les périodes de pointe, l'évolution de la rotation en cas de modification de la rotation
- Les vitesses de circulation en entrée d'agglomération, dans les zones résidentielles et dans les centres
- Le suivi annuel des statistiques d'accidents corporels de la circulation
- Des données de fréquentation des transports publics (TEC, SNCB ,...)
- La qualité des espaces publics
- ...

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

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

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

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

- Définir un plan de communication sur l'ensemble de l'entité : public ciblé, périodicité de la communication, vecteurs, mesures d'impact,... Ce plan de communication accompagne la mise en œuvre du PCM
- Organiser des actions de sensibilisation dans les écoles (continuité du concours de dessin), les entreprises, les administrations, les services sociaux,...
- Développer l'information sur le stationnement dans l'entité afin d'accompagner les différentes mesures qui seront prises dans ce domaine.
- Favoriser le recours aux nouvelles technologies de l'information et de la communication (Internet) afin de limiter le nombre de déplacements pour certains motifs, comme la délivrance de pièces administratives par des services publics
- Développer l'information lors des chantiers de voirie et prévenir l'ensemble des usagers concernés.

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

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

Comme le démontrent les nombreuses actions reprises dans ce document, cette cellule ne peut être efficace que si elle est composée d'animateurs permanents, et si elle est dotée de moyens qui lui permettent d'engager des actions et des études pour faire vivre le Plan Communal de Mobilité.

Dans un souci de cohérence, il serait préférable que cette cellule soit menée par une seule équipe et sur l'ensemble du territoire du plan communal de mobilité. Cette cellule peut être articulée autour du conseiller en mobilité de la commune qui est, depuis l'initialisation de l'étude, un interlocuteur privilégié pour ce type de problématique.

Cette cellule est accompagnée par un comité de suivi qui se réunit quatre à cinq fois par an, où siègent les représentants de l'ensemble des partenaires (Région Wallonne, Commune, association, Intercommunale,...)

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

Ceci implique :

- **La définition des objectifs à atteindre**

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