



**VILLE DE BASTOGNE**

RUE DU VIVIER 58

6600 BASTOGNE

**PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ  
VILLE DE BASTOGNE**

**PHASE 3 : PLAN D' ACTIONS  
RAPPORT FINAL**

*VERSION FINALE APRÈS ENQUÊTE PUBLIQUE*



Ont participé à la rédaction de ce rapport :

- **Paul Plak** – Administrateur – Chef de Projets
- **Amélie Cardyn** – Chef de Projets
- **Tiago Daniel Costa Pina** – Chargé d'études
- **Alice Denys** – Chargée d'études
- **Maxime Gabriel** – Chargé d'études
- **Irene Tedde** – Chargée d'étude
- **Gabin Tatsifouo Ouatio** – Chargé d'études



# TABLE DES MATIERES

<b>TABLE DES MATIERES.....</b>	<b>3</b>
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>5</b>
REMARQUE PRÉALABLE .....	6
RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA PHASE 2 .....	6
VUE D'ENSEMBLE DES FICHES ACTIONS ET TABLEAU DE BORD .....	6
<i>Tableau croisé des objectifs et des fiches actions qui y répondent</i> .....	7
<i>Tableau de bord reprenant les fiches, leur temporalité, les acteurs concernés</i> .....	8
<i>Temporalité des actions (en années)</i> .....	9
<b>SCHÉMAS DIRECTEURS .....</b>	<b>10</b>
S1AB-CYCLPIET RÉSEAU CYCLO-PIÉTON STRUCTURANT .....	11
S1C-TP RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS.....	26
S1D-ROUT RÉSEAU ROUTIER ET MARCHANDISES .....	37
S2A-PIET RÉSEAU PIÉTON CENTRE-VILLE.....	43
S2B-CYC RÉSEAU CYCLABLE CENTRE-VILLE.....	46
<b>FICHES ACTIONS DE POLITIQUE GÉNÉRALE.....</b>	<b>51</b>
P1-PMR DÉPLACEMENTS DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE AU CENTRE-VILLE .....	52
P2-PIET PROMOTION DE LA MARCHÉ .....	57
P3-CYC PROMOTION DU VÉLO .....	61
P4-TP PROMOTION DES TRANSPORTS EN COMMUN.....	67
P5A-20&30 VITESSE DE CIRCULATION ROUTIÈRE / ZONES DE RENCONTRE ET ESPACES PARTAGÉS (ZONES 20 & 30)75	
P5B-VIT VITESSE DE CIRCULATION ROUTIÈRE / MODÉRATION DES VITESSES.....	85
P6-SIGN SIGNALÉTIQUE ET SIGNALISATION ROUTIÈRE .....	91
P7A-P-CENTR PRINCIPES ET TARIFICATION POUR LE STATIONNEMENT EN CENTRE-VILLE (HORS LIVRAISONS) 97	
P7C-P-COV STATIONNEMENT: PARKINGS DE COVOITURAGE .....	106
P7E-P-CAR STATIONNEMENT: AUTOCARS DE TOURISME.....	110
P8-LIVR LOGISTIQUE URBAINE ET LIVRAISONS AU CENTRE-VILLE .....	114
P9-SCO MOBILITÉ SCOLAIRE.....	117
<b>FICHES ACTIONS THÉMATIQUES .....</b>	<b>123</b>
T10-TM QUARTIER TASIAUX-MUSY.....	124
T11-TP_REG OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONALE ET TRANSFRONTALIÈRE.....	128
T13-CARR_PRIOR CARREFOURS DANGEREUX: PRIORISATION.....	133
T15-PROJ ACCESSIBILITÉ DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN (RÉSIDENTIELS ET ÉCONOMIQUES)138	

T16-MARCH-MCAULIFFE	ESQUISSE POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE DE MARCHE JUSQU'À LA PLACE MAC AULIFFE	147
T17-CHAP-VIVIER	AMÉNAGEMENT DES ZONES DE STATIONNEMENT ET RÉGULATION DES VITESSES RUE DE LA CHAPELLE & RÉVISION DES SENS DE CIRCULATION RUELLE DU VIVIER.....	154
<b>ANNEXES</b>	.....	<b>166</b>
1	RAPPORT D'ACCESSIBILITÉ PMR AU CENTRE-VILLE .....	167
2	CAHIER CARTOGRAPHIQUE.....	215

## INTRODUCTION

La Ville de Bastogne a confié au bureau d'étude AGORA la conception et la rédaction du Plan Communal de Mobilité.

Ce plan ne sera pas un aboutissement, mais le point de départ d'une dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de mobilité sur le territoire de la commune de Bastogne.

S'inspirant des éléments répertoriés lors de la phase 1 de diagnostic et en se basant sur les objectifs définis en phase 2, ce document présente les principales mesures de gestion de la mobilité.

En effet, l'objet de la phase 3 de l'élaboration du Plan Communal de Mobilité est de définir les actions concrètes à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés en phase 2.

Le plan se présente sous la forme de fiches individuelles, dont le contenu est spécifique à Bastogne. Ce contenu a évolué au fur et à mesure des différentes rencontres avec les acteurs. Certaines propositions initiales ont été adaptées, abandonnées ou remplacées par d'autres. En ce qui concerne les généralités en matière de politique de mobilité et d'aménagement, la fiche renvoie généralement à la documentation technique du SPW.

## REMARQUE PRÉALABLE

*Le présent plan d'actions a été élaboré en avril 2018 et mis à jour en janvier 2021. Les éventuelles modifications intervenues au sein du territoire communal entre ces deux dates sont, le cas échéant, décrites au début de chaque fiche action.*

## RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA PHASE 2

La phase 2 avait mis en avant les objectifs suivants :

- Valoriser un cadre urbain et rural convivial, propice à la mobilité piétonne et cycliste ;
- Faciliter les conditions de circulation des transports en commun, et améliorer la qualité d'accueil et d'intermodalité des arrêts ;
- Assurer l'accessibilité de la ville et de ses pôles en véhicules privés, tout en veillant à la sécurité de tous les usagers ;
- Offrir une capacité de stationnement adéquate ;
- Réduire l'usage de la voiture pour les déplacements scolaires ;
- Limiter le trafic poids-lourds dans le centre-ville ;
- Et enfin, exploiter les nouvelles technologies pour atteindre divers objectifs.

## VUE D'ENSEMBLE DES FICHES ACTIONS ET TABLEAU DE BORD

Les tableaux suivants sont insérés ci-après :

- Tableau croisé des objectifs et des fiches actions qui y répondent ;
- Tableau de bord reprenant les fiches, leur degré de priorité, les acteurs concernés.

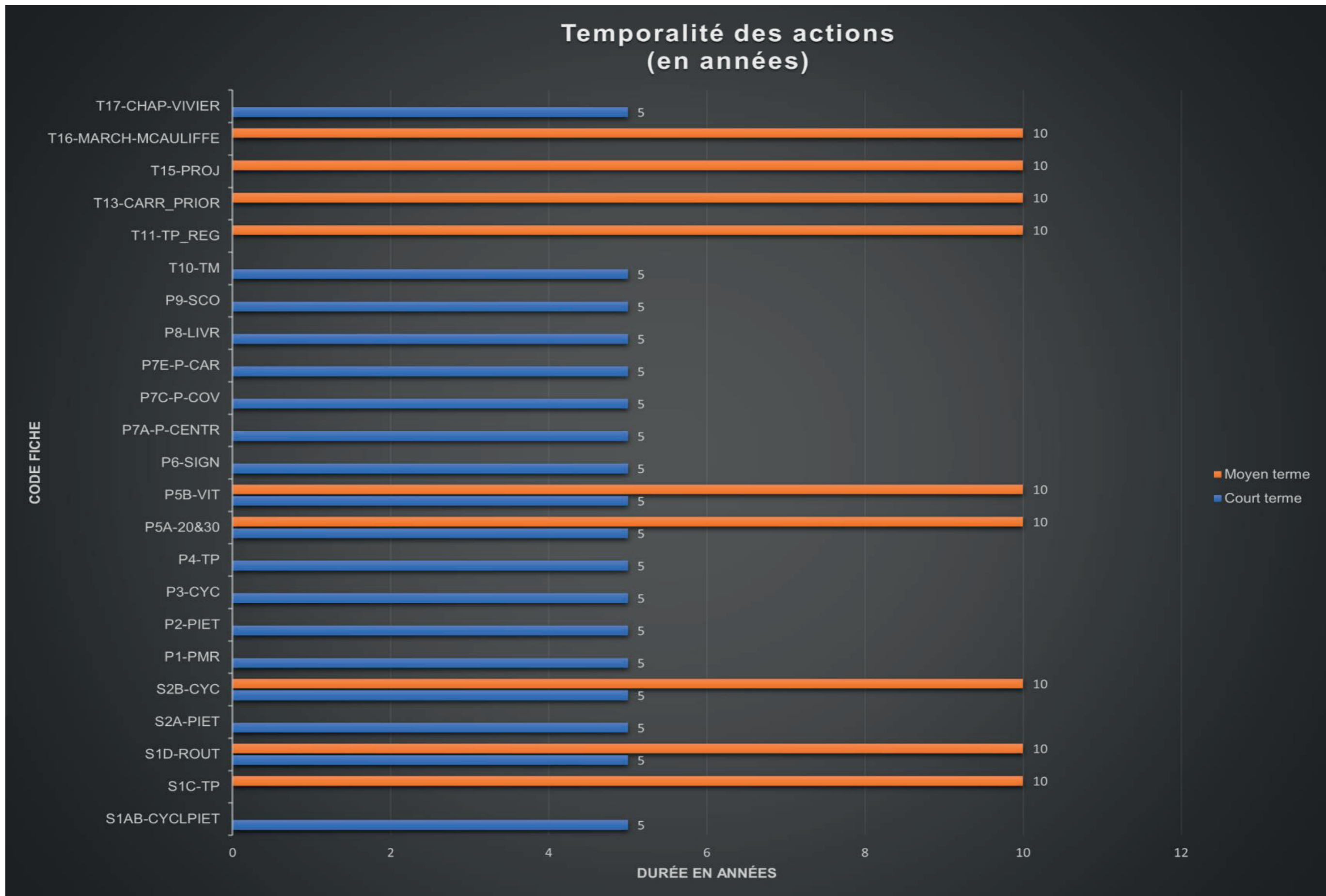
Tableau croisé des objectifs et des fiches actions qui y répondent

Mode de déplacements	Objectif général par mode	Thème	Fiches répondant à l'objectif détaillé	Objectifs détaillés (définis en phase 2)																							
				S1AB-CYCLPIET	S1C-TP	S1D-ROUT	S2A-PIET	S2B-CYC	P1-PMR	P2-PIET	P3-CYC	P4-TP	P5A-20&30	P5B-VIT	P6-SIGN	P7A-P-CENTR	P7C-P-COV	P7E-P-CAR	P8-LIVR	P9-SCO	T10-TM	T11-TP_REG	T13-CARR_PRIOR	T15-PROJ	T16-MARCH-MCAULIFF	T17-CHAP-VIVIER	
1 Modes doux	Valoriser un cadre urbain et rural convivial, propice à la mobilité douce	1.1 Circulation piétonne	Adapter progressivement l'espace public pour les PMR	x			x		x	x			x		x	x			x				x	x	x		
			Continuer à rénover et à améliorer les cheminements piétons	x			x		x	x			x		x					x	x			x	x	x	
			Favoriser rues et places piétonnes et espaces partagés	x			x	x	x	x	x			x							x	x			x	x	x
			Garantir un cheminement continu d'un côté au moins de la voirie	x			x		x	x												x			x	x	x
			Sécuriser les traversées piétonnes	x			x	x	x					x											x	x	x
			Promouvoir les itinéraires de loisir	x			x		x	x	x			x		x										x	x
		Suivre une démarche qualitative dans les villages	x	x		x		x	x	x			x	x											x		
1.2 Circulation à vélo	Mise en place d'un réseau cohérent et efficace au quotidien	x				x			x		x		x										x	x	x		
	Installer et entretenir des équipements de parcage des vélos	x							x		x		x										x	x			
	Penser "vélo" dans toutes les mesures de circulation et les aménagements de voiries	x							x		x											x	x	x	x		
	Mettre en place des services ou actions de sensibilisation							x	x	x	x	x		x					x				x				
2 Transports publics	2.1 Liaisons ferrées SNCB	Poursuivre la réflexion sur la réouverture de la gare		x							x											x					
		Evaluer le potentiel du développement d'une offre pour les déplacements longue distance		x																				x			
		Etudier les potentialités du RAVeL pour le développement d'un axe multimodal rail-vélo	x	x			x	x	x	x														x			
	2.2 Réseau bus	Clarifier l'offre des transports en commun routiers: rapides, généralistes, scolaires		x								x								x		x					
		Améliorer des conditions d'accueil aux arrêts	x	x			x	x	x	x	x															x	
		Améliorer des temps d'attente		x								x															
		Améliorer de la vitesse commerciale		x								x															
Améliorer de la visibilité de l'offre		x								x													x				
3 Transports privés	3.1 Trafic routier	Accorder une attention particulière aux ZAE et aux carrières			x										x								x				
		Etudier les effets des projets en cours ou à l'étude			x	x	x																	x	x		
		Réorganiser la signalétique	x		x	x	x	x	x	x	x				x	x	x	x	x	x				x		x	
		Poursuivre la sécurisation des entrées de villages	x		x	x							x	x										x		x	
4 Stationnement	4.1 Stationnement	Augmenter la rotation du stationnement en centre-ville														x			x	x					x		
		Prévoir les effets sur le stationnement des différents projets			x											x			x					x			
		Proposer une organisation du stationnement aux abords des écoles	x			x							x		x											x	
		Tirer parti des initiatives en matière de covoiturage															x										
5 Mobilité scolaire	5.1 Mobilité scolaire	Inciter le plus possible à l'usage des modes doux	x	x		x	x		x	x	x	x		x					x						x	x	
		Sensibiliser les parents à un changement d'habitude	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x						x						x	
		Promouvoir des pratiques de déplacement alternatives	x	x		x	x		x	x	x	x	x	x						x						x	
		Protéger les écoles du trafic de transit, des vitesses excessives et autres nuisances	x	x		x			x	x	x	x	x	x						x						x	
6 Transport de marchandises	6.1 Transport de marchandises	Réfléchir aux effets induits de la mise en place d'un contournement est			x											x							x				
		Créer des estacs de stationnement réservés aux poids lourds																									
		Créer des zones de livraison en centre-ville																									
		Etablir/confirmer un réseau d'itinéraires poids lourds privilégié											x	x	x									x			
7 SmartCity et SmartMobility	7.1 SmartCity et SmartMobility	Informers les usagers via des applications mobiles	x	x	x	x	x	x			x		x	x					x								
		Gérer les places de stationnement en voirie et le paiement par GSM ou internet	x			x	x																				
		Signaler en temps réels les parkings disponibles	x			x	x																				
		Contrôler les feux de signalisation			x	x																					
		Créer un outil unique pour informer sur l'offre de transports collectifs alternatifs	x	x		x	x						x		x												

Tableau de bord reprenant les fiches, leur temporalité, les acteurs concernés

Fiche action					Temporalité		Acteurs								Impact sur l'espace public
Code fiche	Volet	Type de fiche	Intitulé fiche	Court Terme (1-5 ans)	Moyen Terme (5-10 ans)	Commune Bastogne	SPW routes	SPW/modes doux	TEC/SRWT/RGTR	SNCB	Police	Associations (GRACQ, Sentiers.be, ADL, etc.)	ATINGO		
1	S1AB-CYCLPIET	Volet piéton et PMR	SD* à l'éch. de la commune – hors centre	Réseau cyclo-piéton structurant	X		X	X	X	X		X	X	++	
2	S1C-TP	Volet transports en commun	SD à l'éch. de la commune – hors centre	Réseau de transports collectifs		X	X		X	X				+	
3	S1D-ROUT	Volet routier	SD à l'éch. de la commune – hors centre	Réseau routier et marchandises	X	X	X	X			X			+++	
4	S2A-PIET	Volet piéton et PMR	SD à l'éch. du centre-ville	Réseau piéton centre-ville	X		X	X	X				X	++	
5	S2B-CYC	Volet cyclable	SD à l'éch. du centre-ville	Réseau cyclable centre-ville	X	X	X	X				X		++	
6	P1-PMR	Volet piéton et PMR	Fiche action de politique générale	Déplacements des PMR au centre-ville	X		X	X	X				X	++	
7	P2-PIET	Volet piéton et PMR	Fiche action de politique générale	Promotion de la marche	X		X		X			X		+	
8	P3-CYC	Volet cyclable	Fiche action de politique générale	Promotion du vélo	X		X		X			X		+	
9	P4-TP	Volet transports en commun	Fiche action de politique générale	Promotion des transports en commun	X		X		X	X				+	
10	P5A-20&30	Volet amélioration de la qual. de vie	Fiche action de politique générale	Vitesse de circulation routière : Zones de rencontre	X	X	X	X			X	X	X	+++	
11	P5B-VIT	Volet routier	Fiche action de politique générale	Vitesse de circulation routière : Modération des vitesses	X	X	X	X			X	X		++	
12	P6-SIGN	Volet routier	Fiche action de politique générale	Signalétique et signalisation routière	X		X	X	X		X			+	
13	P7A-P-CENTR	Volet stationnement	Fiche action de politique générale	Stationnement : Principes et tarification au centre-ville	X		X				X	X	X	+++	
14	P7C-P-COV	Volet stationnement	Fiche action de politique générale	Stationnement : Parkings de covoiturage	X		X	X						+	
15	P7E-P-CAR	Volet stationnement	Fiche action de politique générale	Stationnement : Autocars de tourisme	X		X				X			+	
16	P8-LIVR	Volet transport de marchandises	Fiche action de politique générale	Logistique urbaine et livraisons au centre-ville	X		X				X	X		++	
17	P9-SCO	Volet mobilité scolaire	Fiche action de politique générale	Mobilité scolaire	X		X	X	X	X		X	X	++	
18	T10-TM	Volet amélioration de la qual. de vie	Fiche action thématique	Quartier Tasiaux-Musy	X		X	X			X	X		++	
19	T11-TP_REG	Volet transports en commun	Fiche action thématique	Offre de transport collectif régionale et transfrontalière		X	X	X		X	X			+	
20	T13-CARR_PRIOR	Volet routier	Fiche action thématique	Carrefours dangereux: priorisation		X	X	X			X			+	
21	T15-PROJ	Volet dév. territorial/urbanisme	Fiche action thématique	Accessibilité des projets de développement urbain		X	X	X	X				X	++	
22	T16-MARCH-MCAULIFFE	Volet dév. territorial/urbanisme	Fiche action thématique	Route de Marche		X	X	X	X		X	X	X	+++	
23	T17-CHAP-VIVIER	Volet dév. territorial/urbanisme	Fiche action thématique	Aménagement de la rue de la Chapelle	X		X				X	X	X	+++	

\* Schéma Directeur (SD)

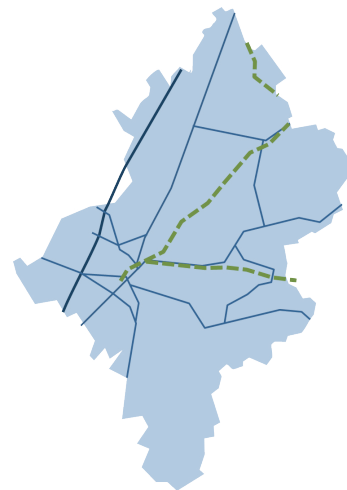


## SCHÉMAS DIRECTEURS

## Volet piéton et volet cyclable

### Schéma directeur à l'échelle de la commune

#### S1AB-CYCLPIET: Réseau cyclo-piéton structurant



#### CONTEXTE ET OBJECTIFS

La commune de Bastogne est traversée par deux RAVeL selon un axe Est-Ouest (ligne 163, entre Gouvy et Bastogne et ligne 164, entre Bastogne et le Grand-Duché du Luxembourg (Wiltz)), ainsi que par la ligne 613 reliant Bourcy et Houffalize.

Le RAVeL dessert Bastogne et Bourcy et le site touristique du Mardasson ainsi que les villages de Neffe, Mageret, Benonchamps et Hardigny. L'intérêt de cette infrastructure pour les déplacements de loisirs est indiscutable, tandis qu'elle n'est pas assez mise en valeur pour les déplacements quotidiens.

Par ailleurs, les pistes cyclables séparées et marquées au niveau des axes principaux déjà existants constituent un atout pour le développement du réseau cyclable, malgré le manque de continuité et les nombreux chaînons manquants.

Dans ce contexte et tenant compte de **l'objectif principal de développer un réseau cyclable concret et traiter les difficultés rencontrées au quotidien par les cyclistes**, les objectifs secondaires suivants sont poursuivis :

- **Comblent les chaînons manquants**, notamment en ce qui concerne les connections inter-villages et le réseau RAVeL du territoire communal ;
- Faciliter les déplacements à vélo, via un **réseau sûr et confortable, proposant des liaisons directes entre les pôles communaux**.

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action proposée consiste à :

- Développer des axes transversaux au RAVeL afin de rabattre les flux vers celui-ci ;
- Au niveau des bassins de vie, connecter le réseau vers les pôles majeurs de déplacement et vers certains arrêts TEC, afin de favoriser la complémentarité vélo-bus et permettre l'intermodalité ;
- Connecter les différents villages de l'entité via des itinéraires sûrs et confortables (profitant des opportunités existantes au niveau des chemins de remembrement et du réseau routier existant). À court terme (<5 ans) nous préconisons de relier d'abord les villages de Marvie, Wardin, Harzy Benochamps, Neffe, Mageret, Michamps, Noville, Cobru, Vaux et Rachamps au RAVeL et à Bastogne. À moyen et long terme, nous proposons de densifier le maillage et d'étendre le réseau cyclable au sud de l'entité, moins dense en termes de population ;
- Assurer la sécurité et le confort dans les aires à circulation mixte : au moyen des outils zone 30, de zones résidentielles et de rencontres, de marquages, de pistes cyclables, etc.

#### COURT TERME < 5 ANS

#### IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC

++

Une étude détaillée avec un phasage des interventions est nécessaire pour estimer le coût du réseau cyclable proposé



#### INDICATEURS

- Km d'aménagement réalisés (par type d'aménagement)
- Évolution du ratio SUL / SU
- Nombre d'utilisateurs quotidiens (à objectiver par des comptages – mesure d'accompagnement)

#### ACTEURS

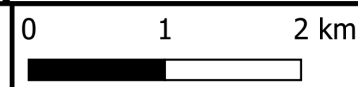
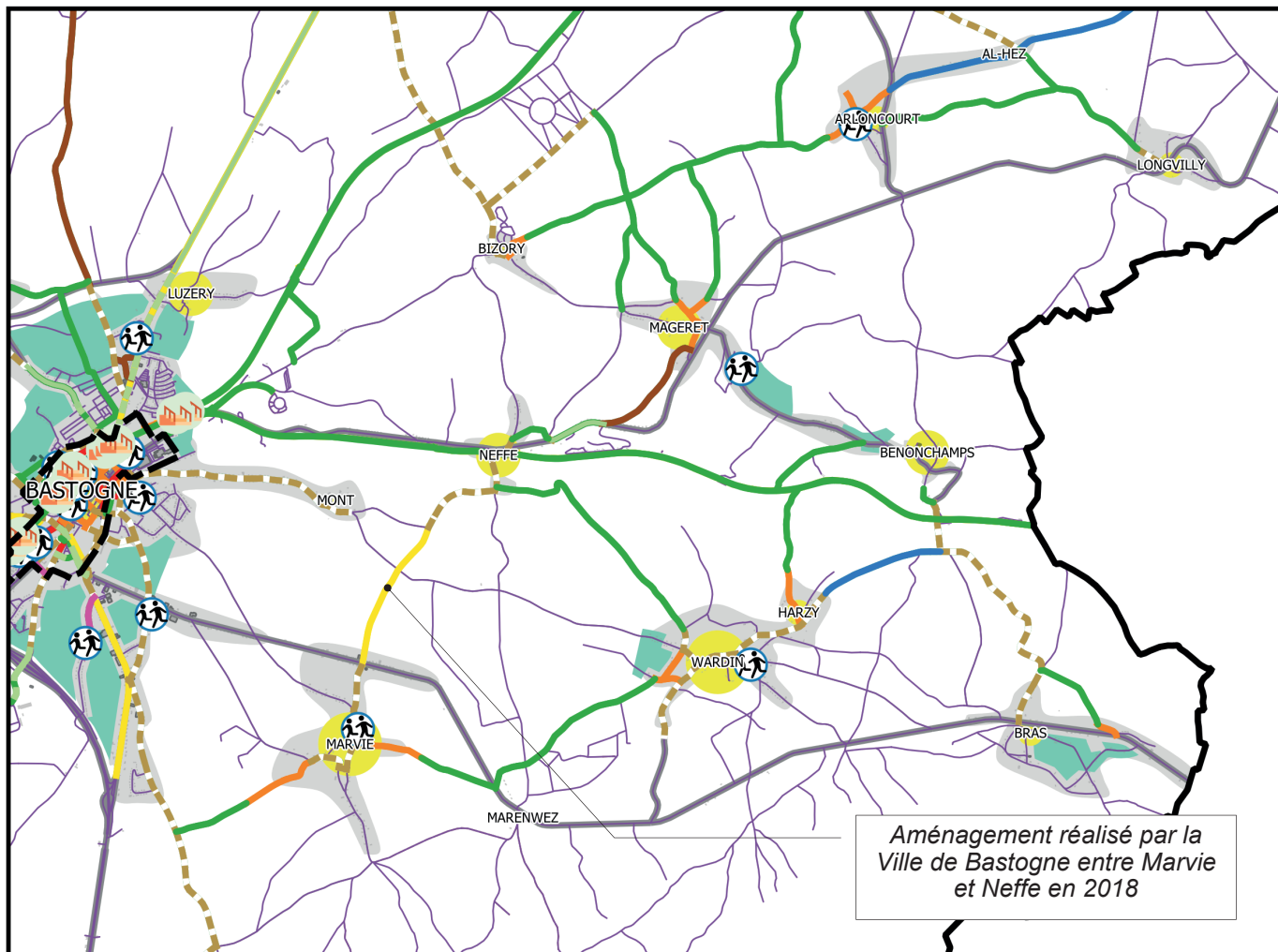
- Commune de Bastogne
- SPW Routes
- SPW / Modes doux
- TEC / RGTR
- GRACQ, associations de riverains
- Atingo



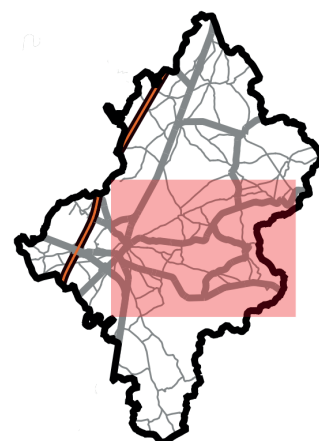
agora  
-urba.eu



## PCM de Bastogne - Phase 3: Aménagements cyclables proposés



- |  |                    |
|--|--------------------|
| Aménagement cyclable existant  | Réseau autoroutier |
| Bande cyclable suggérée  | Réseau régional    |
| Chemin / sentier   | Réseau communal    |
| Chemin réservé, RAVeL  | Chemin / Sentier   |
| Piste cyclable séparée   | Bâti               |
| Piste cyclable marquée   | Zone urbanisée     |
| Rue cyclable   | Limite communale   |
| SUL  | École              |
| Trafic mixte (max. 30 km/h)<br>Aucun aménagement cyclable spécifique préconisé |                    |
| Voie centrale banalisée  |                    |



agora

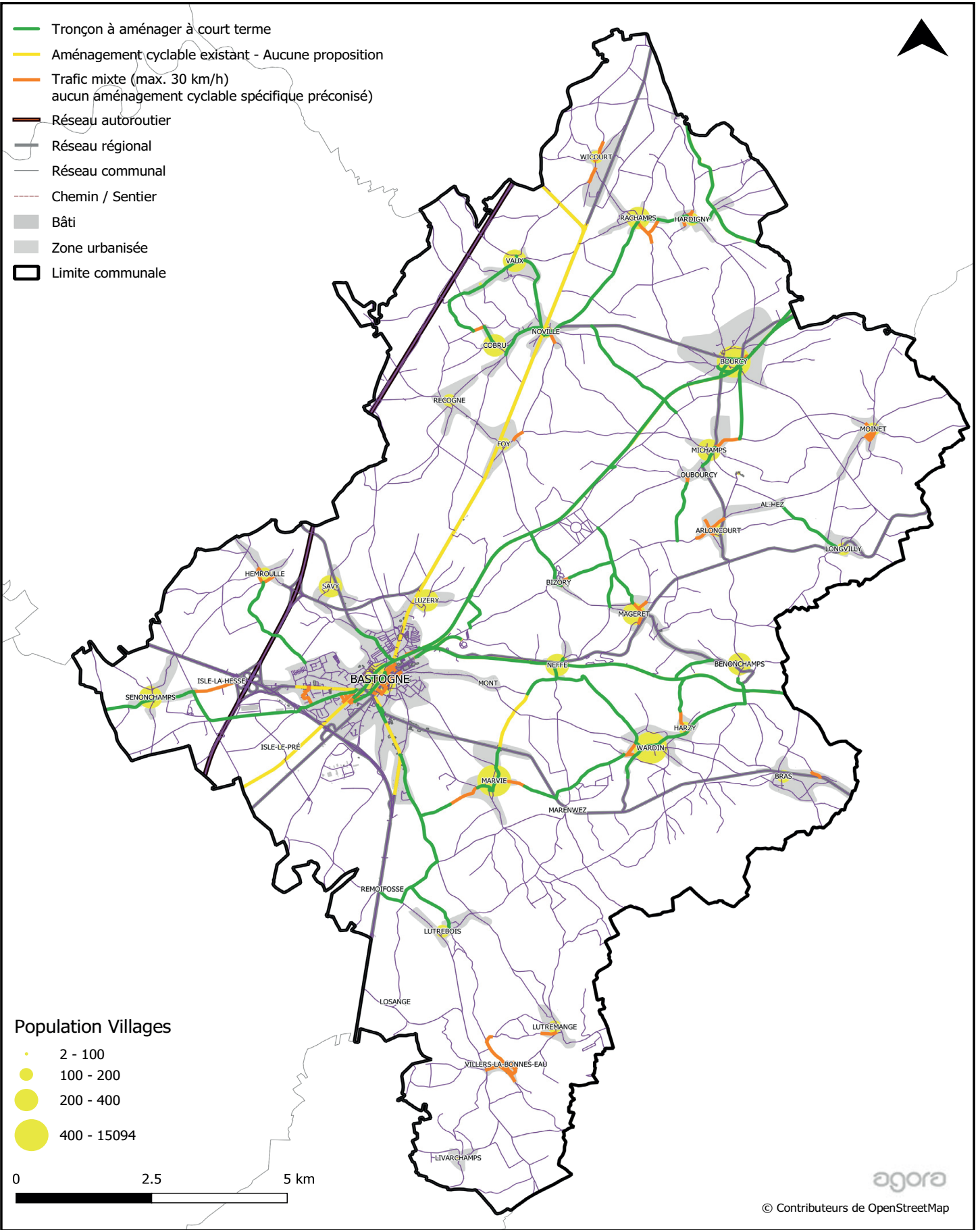
© Contributeurs de OpenStreetMap

## MISE À JOUR DU PLAN D'ACTION—JANVIER 2021

Depuis l'élaboration du plan d'actions, différents projets et actions ont été mis en œuvre. Ils sont repris au sein du tableau ci-après.

AMÉNAGEMENTS	
<p style="text-align: center;"><b>Réseau cyclable</b></p> <p><i>Aménagement réalisé par la Ville de Bastogne entre Marvie et Neffe en 2018</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Bandes cyclables suggérées aménagées sur une section de la voirie communale rejoignant Marvie à Neffe</b></li> <li>• <b>Sécurisation d'un carrefour accidentogène, situé à l'intersection des voiries joignant Marvie à Neffe ainsi que Mont à Wardin, à l'aide d'aménagements et d'une signalisation ad hoc</b></li> </ul> <p>⇒ <b>Les bandes cyclables suggérées aménagées pourraient être prolongées en direction du Nord, jusque Neffe, ainsi que du Sud, jusqu'au centre de Marvie afin de compléter le réseau cyclable structurant. Cela augmenterait la longueur des aménagements cyclables proposés dans le cadre du plan d'actions de 796 mètres, soit 108 574 mètres au total.</b></p>

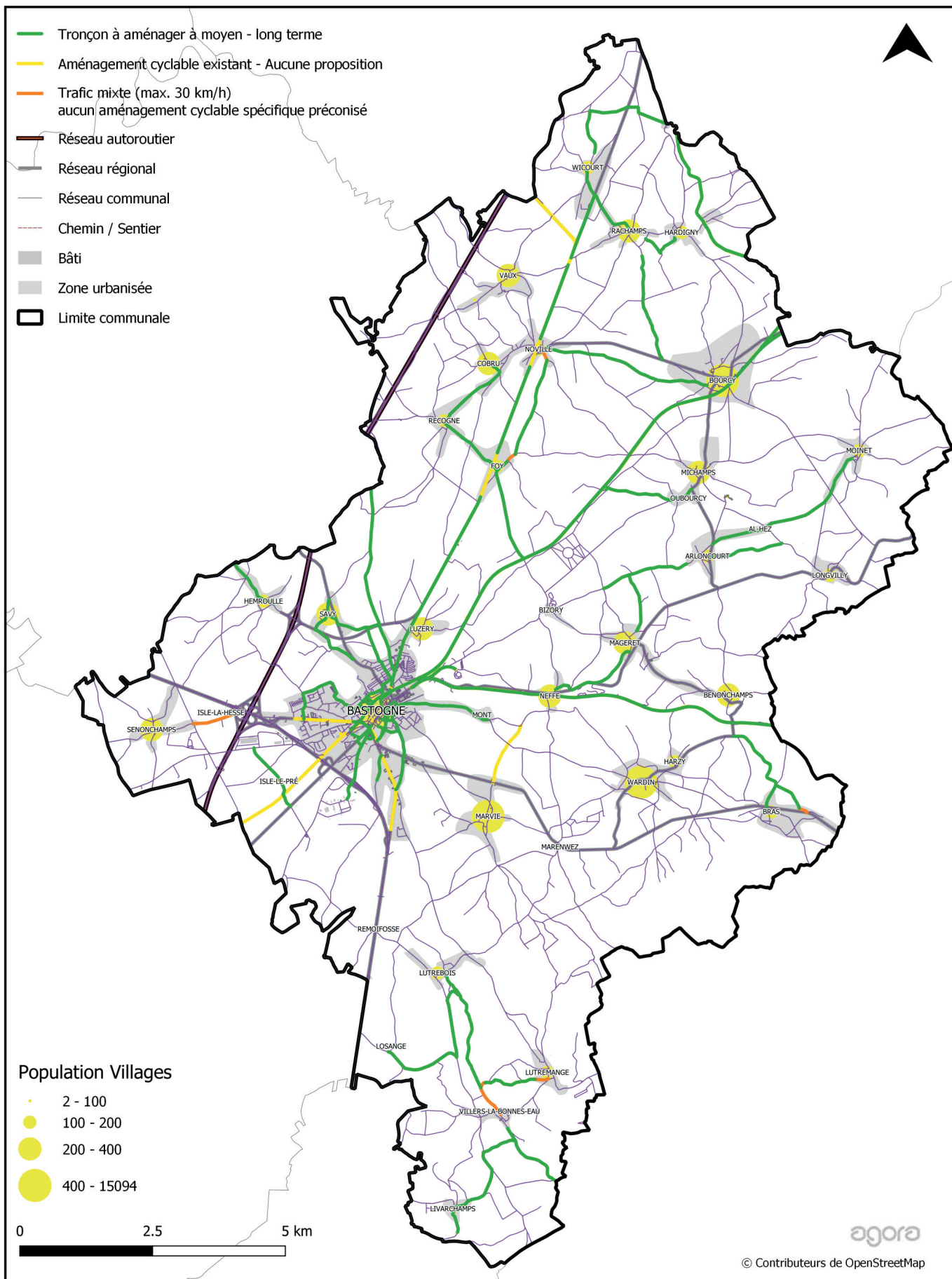
**PCM de Bastogne - Phase 3: Réseau cyclable proposé à l'échelle de la commune (Court terme)**



# RÉSEAU CYCLO-PIÉTON À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE



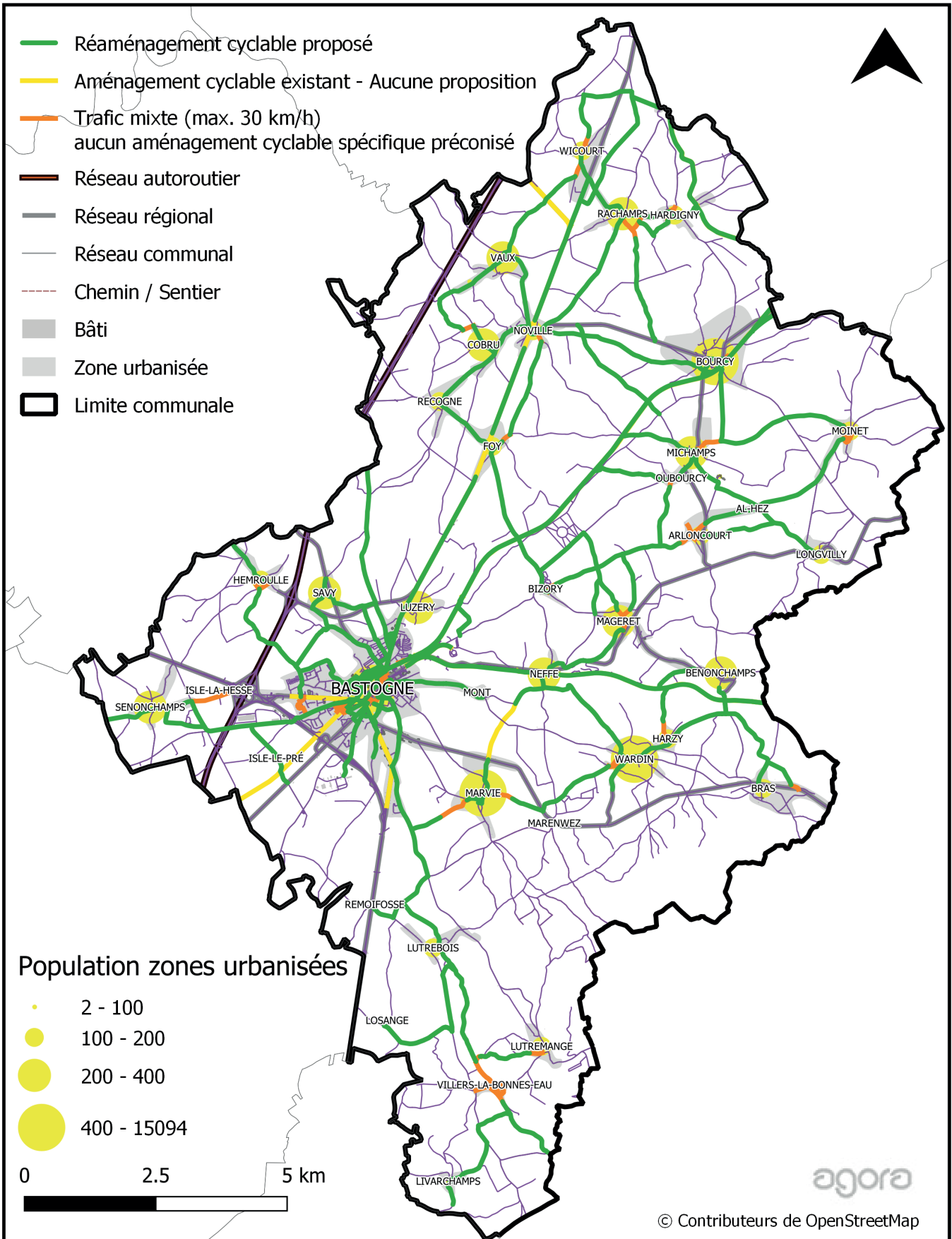
## PCM de Bastogne - Phase 3: Réseau cyclable proposé à l'échelle de la commune (Moyen-long terme)



# RÉSEAU CYCLO-PIÉTON À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE

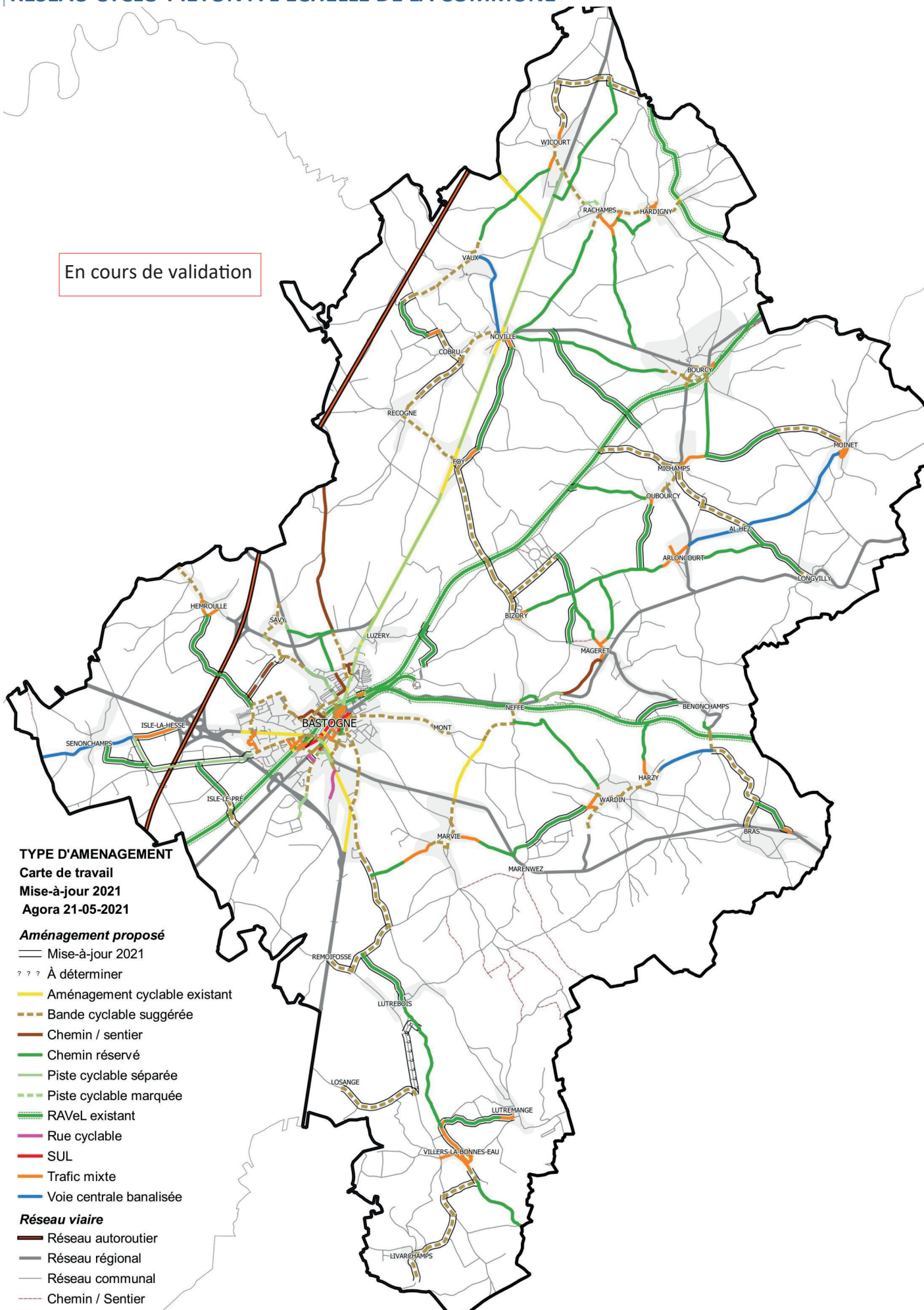


## PCM de Bastogne - Phase 3: Réseau cyclable proposé à l'échelle de la commune



# RÉSEAU CYCLO-PIÉTON À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE

En cours de validation



**TYPE D'AMENAGEMENT**

Carte de travail  
 Mise-à-jour 2021  
 Agora 21-05-2021

**Aménagement proposé**

- Mise-à-jour 2021
- ?? ? À déterminer
- Aménagement cyclable existant
- Bande cyclable suggérée
- Chemin / sentier
- Chemin réservé
- Piste cyclable séparée
- Piste cyclable marquée
- RAVeL existant
- Rue cyclable
- SUL
- Trafic mixte
- Voie centrale banalisée

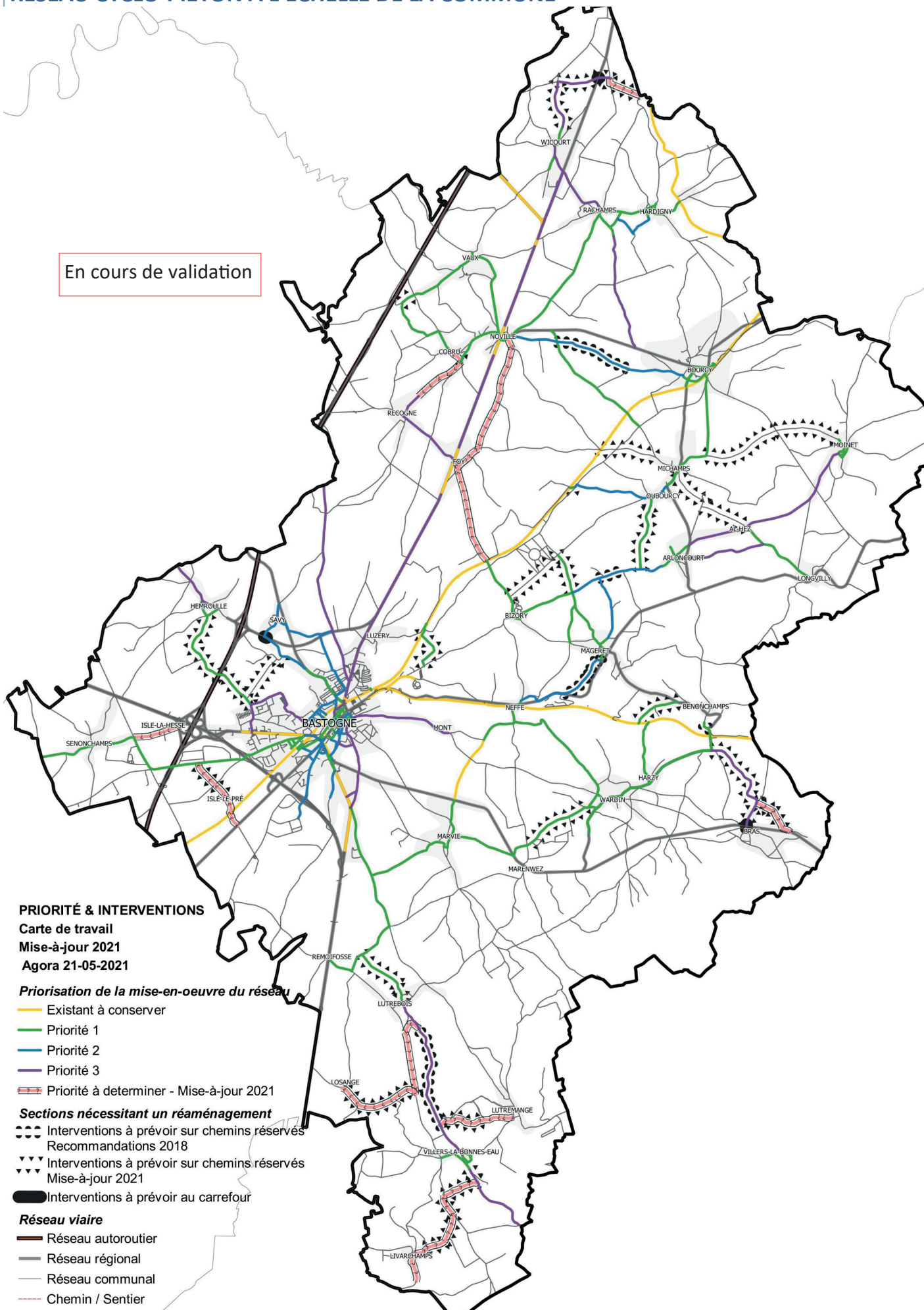
**Réseau viaire**

- Réseau autoroutier
- Réseau régional
- Réseau communal
- Chemin / Sentier

PCM de Bastogne: Réseau cyclo-piéton structurant / 7

# RÉSEAU CYCLO-PIÉTON À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE

En cours de validation



**PRIORITÉ & INTERVENTIONS**

Carte de travail  
 Mise-à-jour 2021  
 Agora 21-05-2021

**Priorisation de la mise-en-oeuvre du réseau**

- Existant à conserver
- Priorité 1
- Priorité 2
- Priorité 3
- - - Priorité à déterminer - Mise-à-jour 2021

**Sections nécessitant un réaménagement**

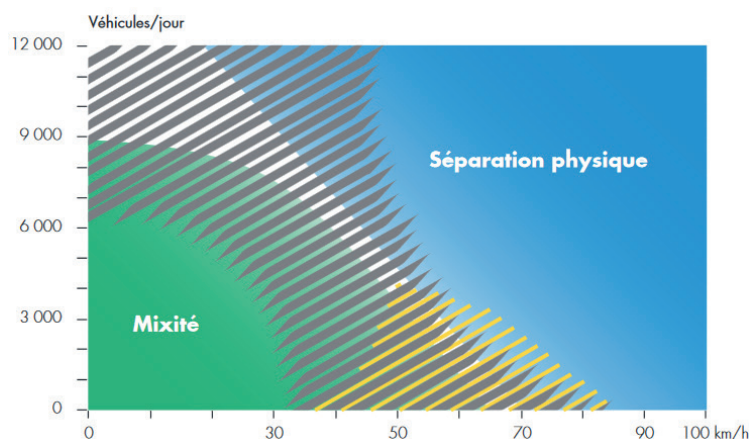
- ⊙⊙⊙ Interventions à prévoir sur chemins réservés  
Recommandations 2018
- ▼▼▼ Interventions à prévoir sur chemins réservés  
Mise-à-jour 2021
- Interventions à prévoir au carrefour

**Réseau viaire**

- Réseau autoroutier
- Réseau régional
- Réseau communal
- - - Chemin / Sentier

## MÉTHODOLOGIE

Le diagramme ci-dessous permet d'encadrer la réflexion sur le type d'aménagement à préconiser. D'autres éléments clés pour orienter le choix de l'aménagement cyclable sont l'environnement bâti, la largeur de la voirie, la largeur du domaine public ainsi que le relief.



Il est évident qu'aucune solution n'est idéale et que chaque voirie a ses spécificités. Les propositions pour les 5 à 10 ans à venir, ont comme point de départ le **constat que l'usage du vélo à Bastogne reste surtout restreint au cyclisme sportif ou de loisir** et qu'il faut investir sur le développement d'infrastructures cyclables adaptées aux cyclistes quotidiens débutants. Dans ce contexte, **nous proposons de restreindre la circulation dans certains chemins aux modes doux et véhicules agricoles** (panneaux F99c et F101c).

La plupart des chemins de remembrement sur le réseau cyclable proposé, sont déjà praticables pour les cyclistes. Il y a également environ **6 km de chemins de remembrement non revêtus que nous proposons de réserver aux véhicules agricoles et modes doux**. Nous y recommandons l'aménagement de «**bi-bandes**», c'est-à-dire deux bandes bétonnées (voir photo). Le revêtement en béton est uniquement posé à hauteur des roues des véhicules, la bande centrale étant non revêtue.

Les principaux avantages des **voiries bi-bandes** sont :

- répondent aux exigences relatives à l'exploitation d'un terrain;
- solution plus écologique (moins de surface imperméable, réduction de l'effet de barrière pour la faune, meilleure intégration paysagère, etc.).

Afin de dissuader la circulation de transit, une mono-bande centrale peut-être installée en courtes sections en alternance avec les bi-bandes. Les cyclistes peuvent ainsi rouler au milieu, mais les véhicules légers rencontrent d'avantage d'obstacles. A titre expérimental, il est proposé de même démarrer l'aménagement du début du chemin par une bande centrale sur une centaine de mètres, afin d'indiquer visuellement que la voirie n'est pas accueillante pour les voitures.



La **chaussée à voie centrale banalisée** est une chaussée à circulation centrale composée d'une voie destinée au trafic motorisé, encadrée par deux bandes latérales dédiées aux modes doux. La largeur de la voie centrale ne permet pas le croisement de deux véhicules. Ceux-ci roulent au milieu sauf lors du croisement avec d'autres véhicules motorisés. **Nous proposons de mettre en place ce type d'aménagement sur certaines liaisons inter-villages du réseau cyclable**. Toutefois, cette solution d'aménagement ne pas être généralisée car elle n'est pas

pertinente sur les voiries d'une largeur inférieure à 5m, ni quand les vitesses pratiquées sont supérieures à 70km/h.

À l'intérieur des villages dès que la largeur de la voirie est insuffisante pour réaliser une piste cyclable marquée ou séparée, nous préconisons systématiquement la mise en place de bandes cyclables suggérées. Si la configuration de la voirie (largeur, relief, etc.) induit une réduction effective de la vitesse (vitesse maximale: 30 km/h) ou que la rue se termine en cul de sac, nous ne proposons aucun aménagement cyclable spécifique, car la mixité du trafic est déjà garantie. Néanmoins, des mesures d'apaisement du trafic complémentaires pourront être nécessaires (voir fiche action spécifique — limitation de vitesse).



Ci-après, un tableau reprenant la longueur des interventions proposées selon le type d'aménagement.

Type d'aménagement proposé	Longueur [m]
Bande cyclable suggérée	31260
Chemin/ sentier (garantir la praticabilité)	4464
Chemin réservé (signalétique à mettre en place)	33263
Chemin réservé (signalétique + revêtement)	6000
Piste cyclable séparée	8254
Piste cyclable marquée	3298
Rue cyclable	492
SUL (signalétique + marquages au sol)	1222
Voie centrale banalisée	14320
<b>Total</b>	<b>108574</b>

Les coûts associés à chaque type d'aménagement sont variables. À titre d'exemple :

Type d'intervention	Prix (TTC)	Unité	Durabilité
Fabrication et placement des panneaux par une entreprise	380	pièce	N/A
Marquage - ligne de couleur blanche (peinture)	0,45	ml	0,5 an
Marquage - ligne de couleur blanche (produits thermoplastiques)	2,25	ml	2 - 3 ans
Logo vélo (peinture)	22,5	pièce	0,5 an
Logo vélo (produits thermoplastiques)	75	pièce	2 - 3 ans

Le coût de l'aménagement destiné à réserver un chemin au trafic agricole et modes doux, doit faire l'objet d'une étude spécifique. En effet ce coût varie selon le type de revêtement (bi-bandes, béton, asphalte) et de la nécessité de fondations (variable selon le passage: passage agricole occasionnel, engins de débardage, trafic de tracteurs fréquent, ou accès uniquement modes doux – PCS).

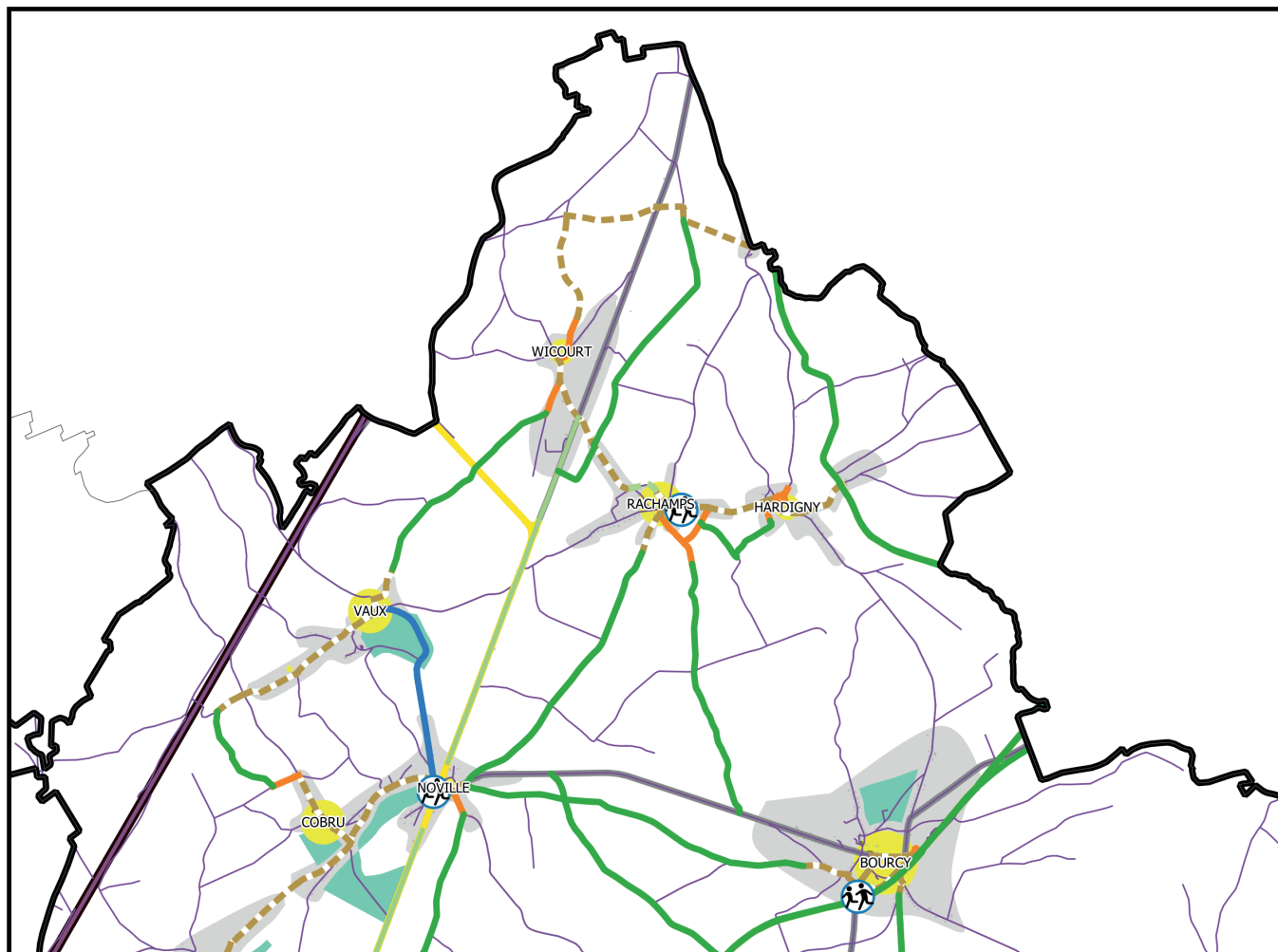
L'option bi-bandes béton est préférée dans le but de dissuader le trafic automobile. En termes de prix cette option équivaut à une mono-bande béton d'une largeur adaptée aux engins lourds concernés. Elle est en revanche inadaptée aux personnes à mobilité réduite et est donc déconseillée pour les itinéraires en centre-ville et à proximité des pôles d'attraction.



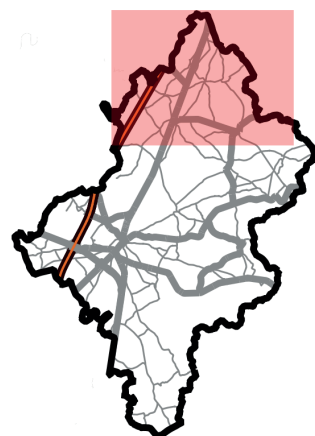
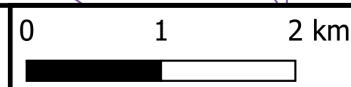
Chemin réservé au trafic agricole et aux modes doux, Bastogne (2017)



## PCM de Bastogne - Phase 3: Aménagements cyclables proposés



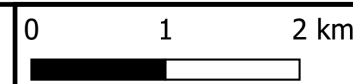
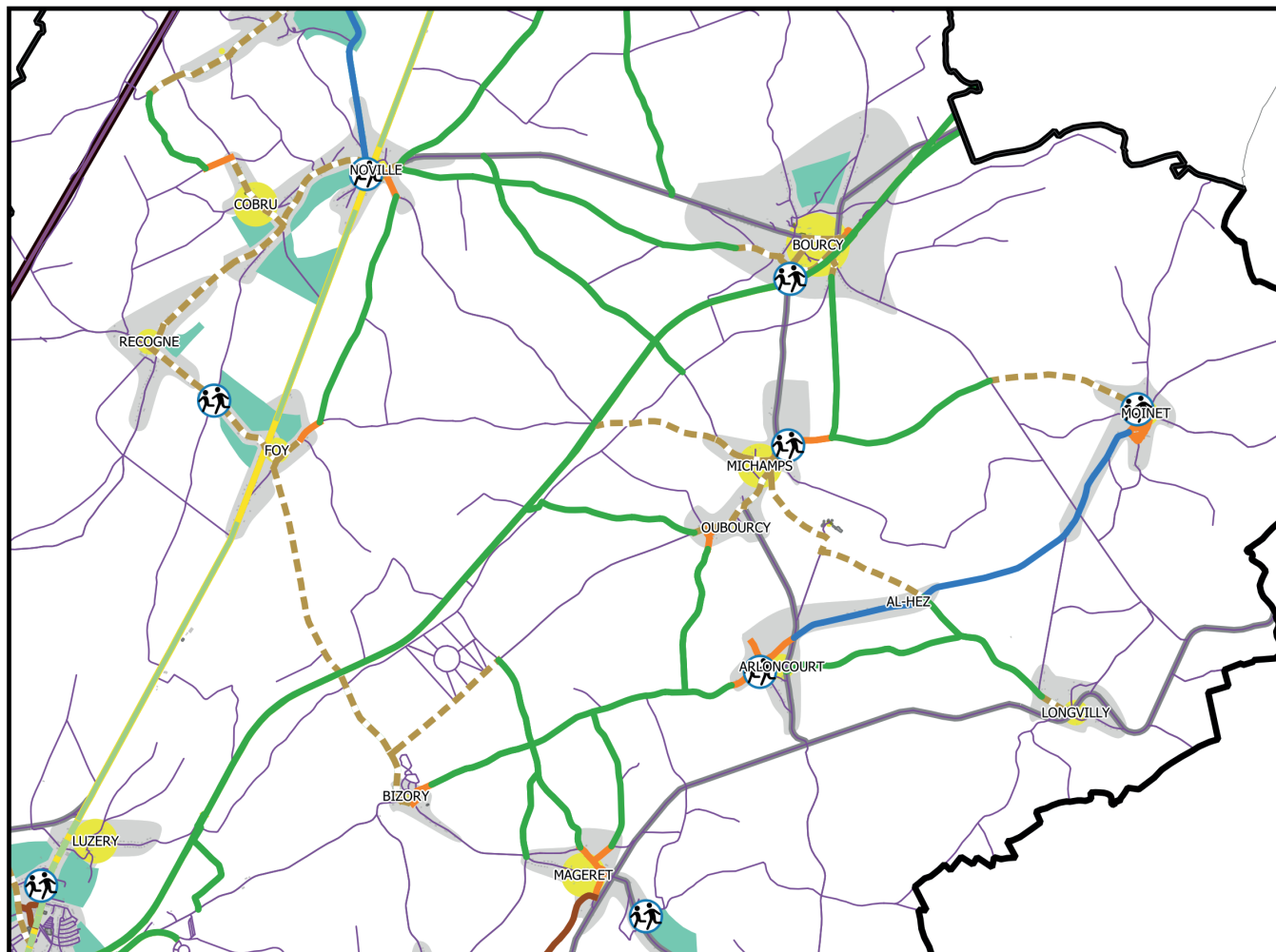
- |   |                    |
|---|--------------------|
| Aménagement cyclable existant   | Réseau autoroutier |
| Bande cyclable suggérée   | Réseau régional    |
| Chemin / sentier  | Réseau communal    |
| Chemin réservé, RAVeL   | Chemin / Sentier   |
| Piste cyclable séparée  | Bâti               |
| Piste cyclable marquée  | Zone urbanisée     |
| Rue cyclable  | Limite communale   |
| SUL   | École              |
| Trafic mixte (max. 30 km/h)<br>Aucun aménagement cyclable<br>spécifique préconisé |                    |
| Voie centrale banalisée   |                    |





















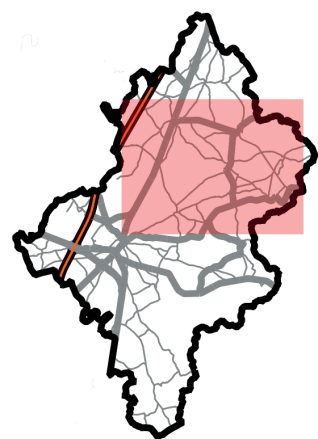
agora

© Contributeurs de OpenStreetMap

 **PCM de Bastogne - Phase 3: Aménagements cyclables proposés**



- |   |  |
|---|--|
|  Aménagement cyclable existant   |  Réseau autoroutier |
|  Bande cyclable suggérée   |  Réseau régional    |
|  Chemin / sentier  |  Réseau communal    |
|  Chemin réservé, RAVeL   |  Chemin / Sentier   |
|  Piste cyclable séparée  |  Bâti               |
|  Piste cyclable marquée  |  Zone urbanisée     |
|  Rue cyclable  |  Limite communale   |
|  SUL   |  École              |
|  Trafic mixte (max. 30 km/h)<br>Aucun aménagement cyclable<br>spécifique préconisé |  |
|  Voie centrale banalisée   |  |

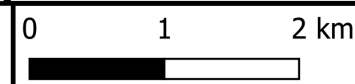
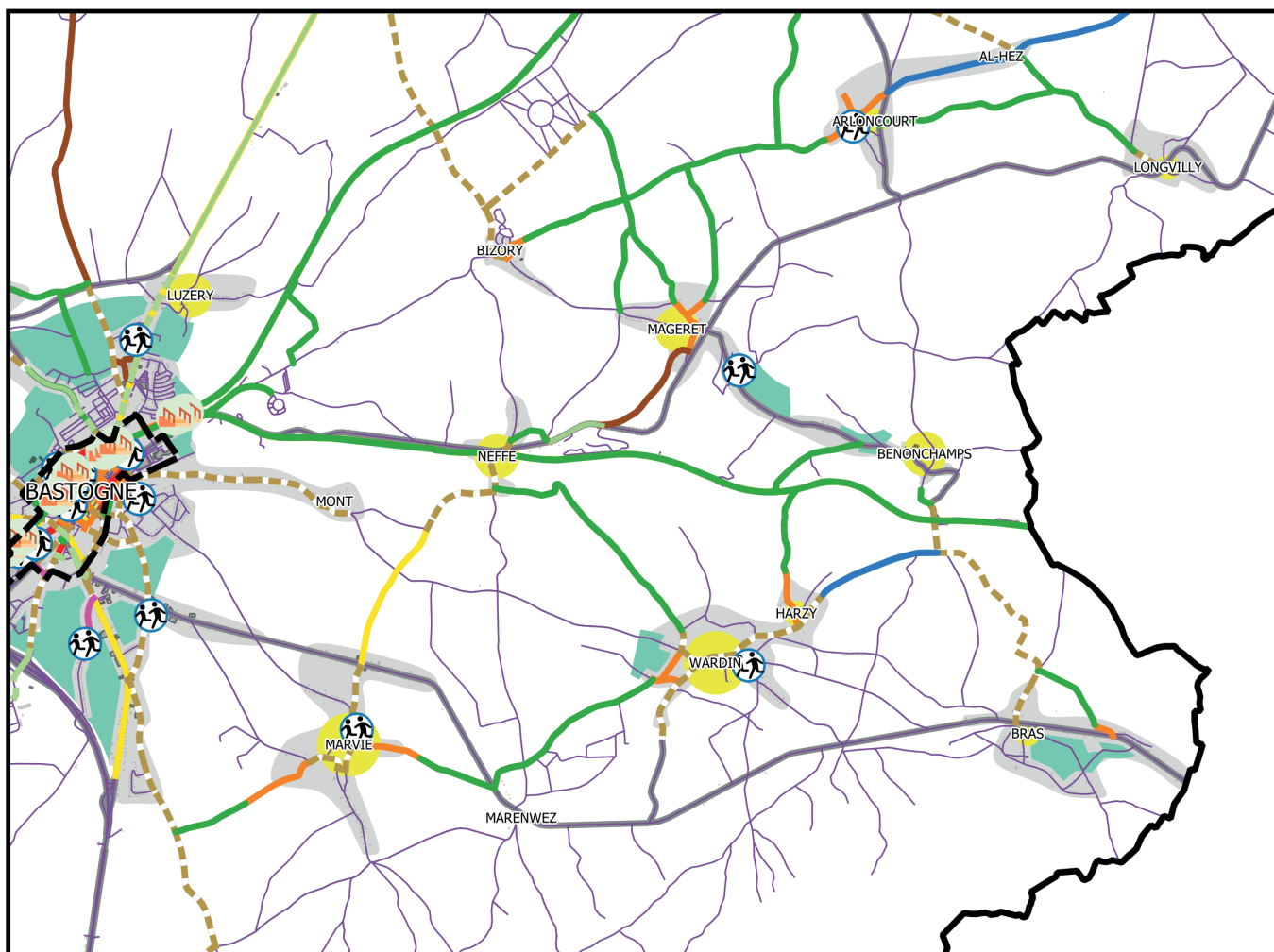


agora

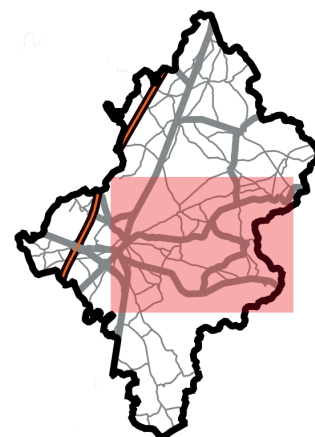
© Contributeurs de OpenStreetMap



## PCM de Bastogne - Phase 3: Aménagements cyclables proposés



- |  |                    |
|--|--------------------|
| Aménagement cyclable existant  | Réseau autoroutier |
| Bande cyclable suggérée  | Réseau régional    |
| Chemin / sentier   | Réseau communal    |
| Chemin réservé, RAVeL  | Chemin / Sentier   |
| Piste cyclable séparée   | Bâti               |
| Piste cyclable marquée   | Zone urbanisée     |
| Rue cyclable   | Limite communale   |
| SUL  | École              |
| Trafic mixte (max. 30 km/h)<br>Aucun aménagement cyclable spécifique préconisé |                    |
| Voie centrale banalisée  |                    |



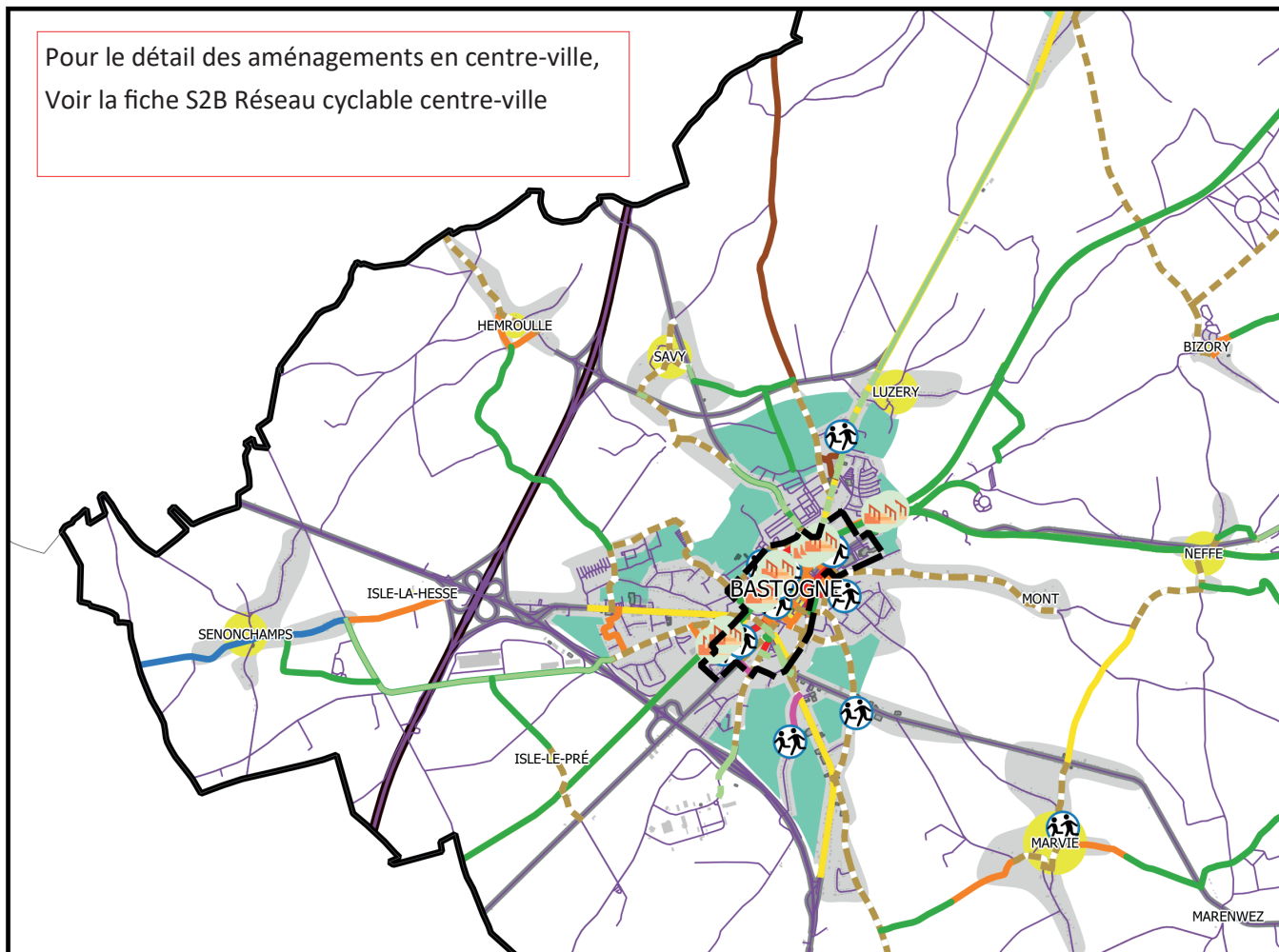
agora

© Contributeurs de OpenStreetMap

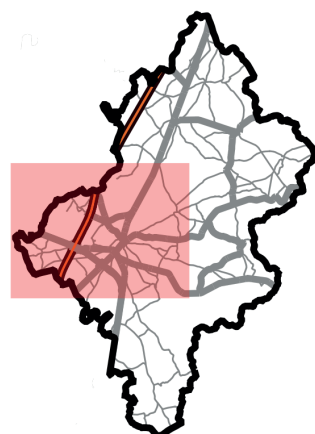
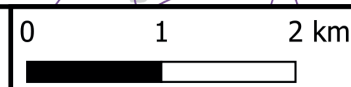


## PCM de Bastogne - Phase 3: Aménagements cyclables proposés

Pour le détail des aménagements en centre-ville,  
Voir la fiche S2B Réseau cyclable centre-ville



- |  |   |  |                    |
|--|---|--|--------------------|
|  | Aménagement cyclable existant   |  | Réseau autoroutier |
|  | Bande cyclable suggérée   |  | Réseau régional    |
|  | Chemin / sentier  |  | Réseau communal    |
|  | Chemin réservé, RAVeL   |  | Chemin / Sentier   |
|  | Piste cyclable séparée  |  | Bâti               |
|  | Piste cyclable marquée  |  | Zone urbanisée     |
|  | Rue cyclable  |  | Limite communale   |
|  | SUL   |  | École              |
|  | Trafic mixte (max. 30 km/h)<br>Aucun aménagement cyclable<br>spécifique préconisé |  |                    |
|  | Voie centrale banalisée   |  |                    |

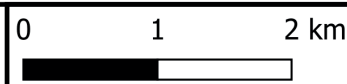
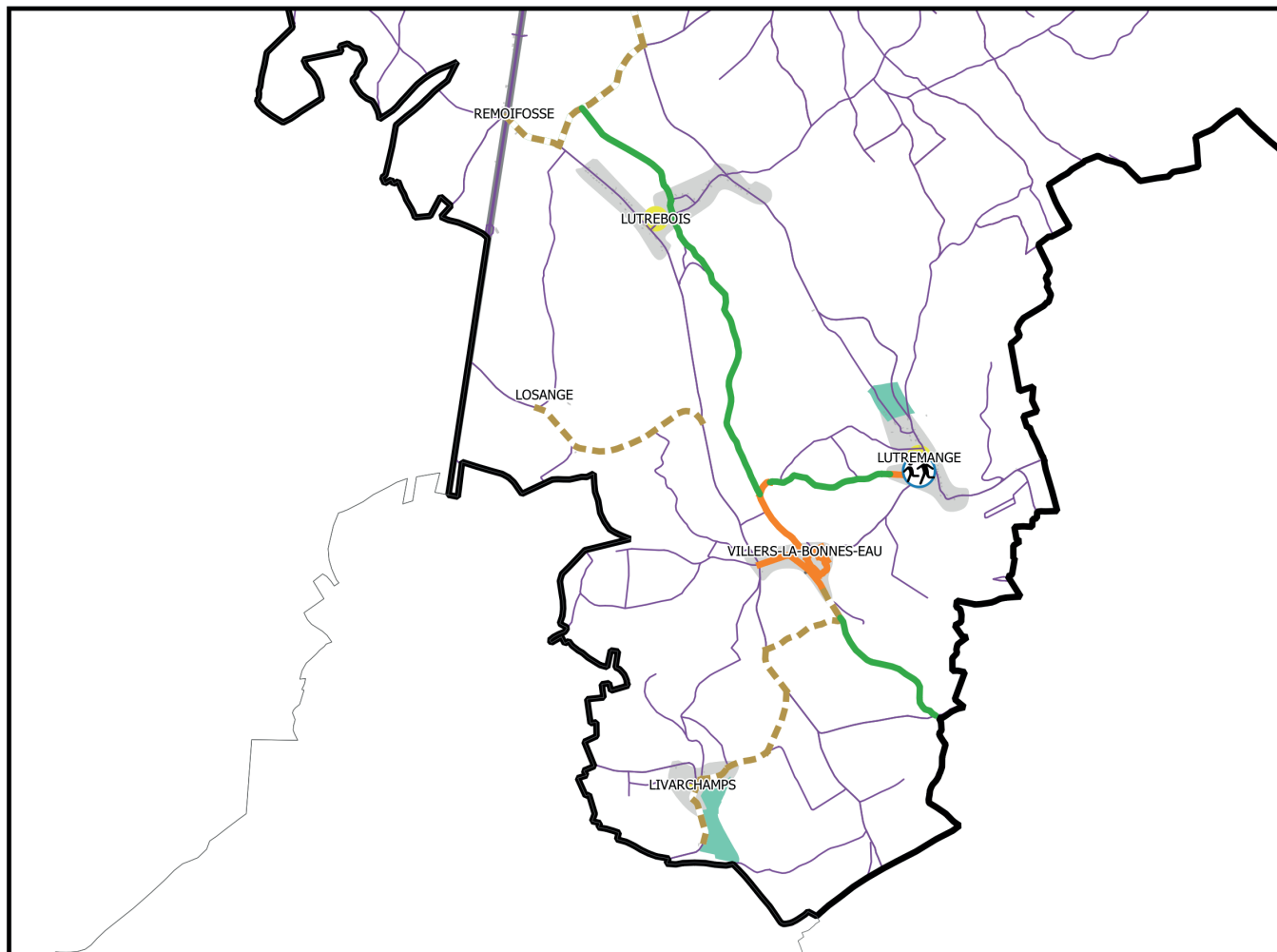


agora

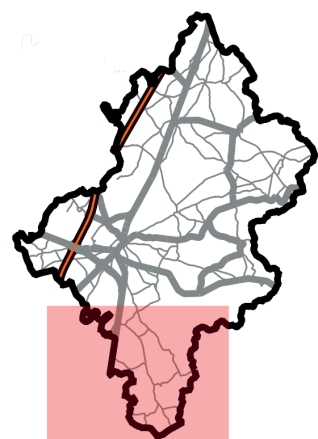
© Contributeurs de OpenStreetMap



## PCM de Bastogne - Phase 3: Aménagements cyclables proposés



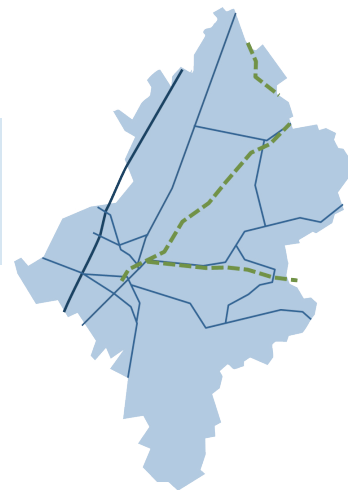
- |  |                    |
|--|--------------------|
| Aménagement cyclable existant  | Réseau autoroutier |
| Bande cyclable suggérée  | Réseau régional    |
| Chemin / sentier   | Réseau communal    |
| Chemin réservé, RAVeL  | Chemin / Sentier   |
| Piste cyclable séparée   | Bâti               |
| Piste cyclable marquée   | Zone urbanisée     |
| Rue cyclable   | Limite communale   |
| SUL  | École              |
| Trafic mixte (max. 30 km/h)<br>Aucun aménagement cyclable spécifique préconisé |                    |
| Voie centrale banalisée  |                    |



© Contributeurs de OpenStreetMap

## Schéma directeur à l'échelle de la commune – hors centre-ville

## S1C-TP Réseau de transports collectifs



## CONTEXTE ET OBJECTIFS

La commune de Bastogne est desservie par plusieurs lignes de transports collectifs, opérées par différents acteurs (publics, associatifs et privés).

La multitude de lignes participe à l'accessibilité de la commune mais réduit la lisibilité et visibilité des liaisons possibles pour les usagers.

Des liaisons complémentaires peuvent également être envisagées pour renforcer l'accès en transports collectifs du territoire, notamment en train.

Dans ce contexte et compte tenu de l'objectif général de **faciliter les conditions de circulation des transports en commun** ainsi que d'**améliorer la qualité d'accueil et d'intermodalité des arrêts de bus**, les objectifs secondaires suivants sont poursuivis concernant le réseau de transport collectif à l'échelle communale :

- **Classer** les lignes existantes *suivant l'offre* proposée afin d'en faciliter l'usage ;
- **Renforcer l'intermodalité** entre les différents réseaux et les différents modes en proposant des points d'accès privilégiés au réseau et des points de correspondance.

## MOYEN TERME 5 À 10 ANS

Aménagement des arrêts :  
72 682 € (hors accessibilité PMR)



## ACTIONS LIÉES

Le réseau de transports collectifs au centre-ville est présenté au sein de la fiche « Schéma directeur à l'échelle du centre-ville » (S2C-TP). Les propositions d'amélioration des services sont présentées au sein de la fiche « Offre de transport collectif régionale et transfrontalière » (T11-TP).

## DESCRIPTION DE L'ACTION

La fiche action propose un classement des lignes de bus desservant la commune suivant le niveau de service, identifie les pôles de correspondance existants et à créer et propose des aménagements et des équipements permettant de rejoindre les pôles de correspondance à l'aide d'autres modes de déplacements, tels que le vélo.

La carte ci-après présente les lignes du réseau TEC desservant actuellement la commune. Elle renseigne :

- Le **type de lignes de bus**, déterminé sur base du service proposé par l'exploitant de la ligne;
- Les **arrêts**, classés en fonction du nombre de lignes par lesquels ils sont desservis.

## ACTEURS ET ROLES

- Commune de Bastogne : décideur à l'échelle locale
- SRWT : décideur à l'échelle régionale; Financement possible des projets de création d'abris pour voyageurs et de stationnement vélos aux arrêts de bus par la SRWT à hauteur de 80 %.
- TEC Namur-Luxembourg & RGTR : exploitants du réseau
- SNCB

## IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC +

## INDICATEURS

% d'arrêts TEC/RGTR proposés effectivement mutualisés

% d'arrêts TEC/RGTR proposés équipés



agora  
-urba.eu

## MISE À JOUR DU PLAN D'ACTION—JANVIER 2021

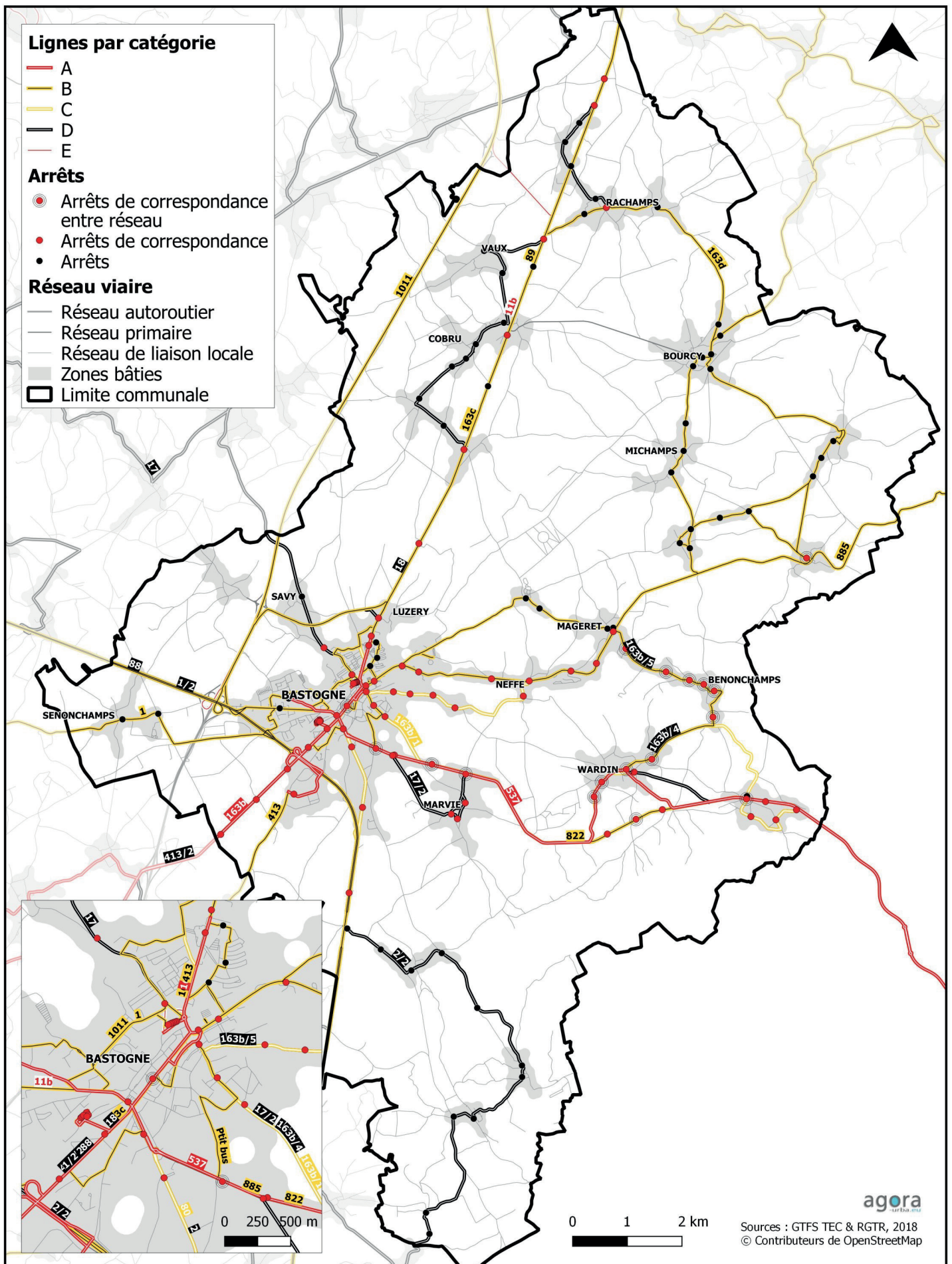
Depuis l'élaboration du plan d'actions, différents projets et actions ont été mis en œuvre. Ils sont repris au sein du tableau ci-après.

## LIGNES

<p><b>P'tibus</b></p> <p><i>Projet porté par le JCI Bastogne et la Croix Rouge du Pays de Bastogne En collaboration avec la Ville de Bastogne et le TEC</i></p>	<p>Mise en œuvre en 2018, le P'tibus est une ligne de transports en commun locale, desservant le centre-ville de Bastogne.</p> <p>Formant une boucle, elle circule dans une seule direction depuis l'Hôpital de Bastogne, à raison d'un passage par heure :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Du mardi au samedi, de 10 à 18 heures ;</li> <li>• Le dimanche et jours fériés, de 14 à 18 heures.</li> </ul> <p>⇒ Le P'tibus s'intègre à la catégorie B proposée au sein de la présente fiche</p>
<p><b>Dédoublement de la ligne 163b Libramont – Bastogne</b></p> <p><i>Projet porté par la direction Namur-Luxembourg du TEC</i></p>	<p>En septembre 2020, la ligne 163b reliant Bastogne à Libramont a été remplacée par deux lignes complémentaires, exclusivement opérées par l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La <u>ligne 6</u> emprunte un itinéraire favorisant la réduction du temps de trajet. Elle circule à raison d'un passage par heure dans les deux directions du lundi au samedi, ainsi qu'à raison d'un passage toutes les deux heures le dimanche.</li> </ul> <p>⇒ La ligne 6 s'intègre à la catégorie A proposée au sein de la présente fiche</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La <u>ligne 601</u> propose un itinéraire moins rapide que la ligne 6 mais desservant l'ensemble des villages situés entre les écoles de Bastogne et de Libramont. Elle circule dans les deux directions du lundi au vendredi, uniquement le matin et le soir ainsi que le mercredi, en début d'après-midi.</li> </ul> <p>⇒ La ligne 601 s'intègre à la catégorie C proposée au sein de la présente fiche</p>
<p><b>Adaptation de l'offre commerciale des lignes 88 et W02</b></p> <p><i>Projet porté par la direction Namur-Luxembourg du TEC</i></p>	<p>En septembre et octobre 2020, les lignes 88 et W02 ont été intégrées au réseau structurant régional, dit « Express ». Dans ce cadre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La ligne W02 a été renommée ligne Express 69 (E69). Elle circule dans les deux directions entre Bastogne et Arlon à raison de 8 passages par jour et par sens, du lundi au vendredi, entre 7h et 18h. Ils sont répartis comme suit : <ul style="list-style-type: none"> <li>– 3 passages par sens le matin, avant 10h</li> <li>– 1 passage par sens entre 11h et 13h</li> <li>– 2 passages par sens entre 13h et 15h</li> <li>– 2 passages par sens entre 16h et 18h</li> </ul> </li> </ul> <p>⇒ La ligne E69 s'intègre à la catégorie B+ proposée au sein de la présente fiche</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La ligne 88 a été renommée ligne Express 78 (E78). Elle circule dans les deux directions entre Bastogne et Namur à raison de : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12 passages par jour et par sens, du lundi au vendredi, entre 5h et 21h</li> <li>• 3 à 4 passages par jour et par sens, le samedi, entre 6h et 20h</li> <li>• 1 passage en direction de Namur le dimanche à 19h</li> </ul> </li> </ul> <p>⇒ La ligne E78 s'intègre à la catégorie B++ proposée au sein de la présente fiche</p> <p>On notera que la ligne W02 ayant été mise en service en avril 2019, elle n'était pas intégrée à la version originale du plan d'actions.</p>

## ARRÊTS

<p><b>Aménagement et équipement des arrêts</b></p> <p><i>Réalisés par la Ville de Bastogne</i></p>	<p>Afin d'améliorer les conditions d'attente des usagers des lignes de transports collectifs, des abribus équipés de bancs ont été placés ou remplacés par la commune aux arrêts suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• BASTOGNE Pépinière</li> <li>• BASTOGNE Rue de l'Indépendance</li> <li>• NOVILLE Chemin de Cobru</li> <li>• MARVIE Grand Route</li> </ul> <p>Un projet de placement d'un abribus à l'arrêt BASTOGNE Clinique, en direction du centre-ville, est par ailleurs en cours de définition.</p>
--	--



PCM de Bastogne: Réseau de transports collectifs à l'échelle de la commune / 3

## LIGNES

En tenant compte de l'offre un jour de semaine, sept types de lignes ont été identifiés. Elles sont classées en 5 catégories, comprises entre A (service très élevé) et E (service très faible).

Catégorie	Sous-catégorie	Description
<b>Catégorie A</b>		Les lignes de catégorie A proposent environ un passage par heure dans les deux directions.
<b>Catégorie B</b>	<b>B ++</b>	Possibilité de voyager dans les deux directions à 3 périodes de la journée : le matin, le midi et l'après-midi. Plusieurs passages par période.
	<b>B +</b>	Possibilité de voyager dans les deux directions à 3 périodes de la journée : le matin, le midi et l'après-midi. Deux passages par période.
	<b>B</b>	Possibilité de voyager dans les deux directions à 3 périodes de la journée : le matin, le midi et l'après-midi. Un passage par période.
<b>Catégorie C</b>		Possibilité de voyager dans les deux directions à 2 périodes de la journée : la matinée et l'après-midi.
<b>Catégorie D</b>	<b>D +</b>	Pour voyager dans une direction le matin et dans l'autre le soir. Plus d'un passage le matin et le soir.
	<b>D</b>	Pour voyager dans une direction le matin et dans l'autre le soir.
<b>Catégorie E</b>		Desserte occasionnelle de la commune.

A chaque catégorie de lignes correspond un motif de déplacement privilégié, pertinent compte tenu du service proposé.

- Les lignes de **catégorie A** permettent de se déplacer en transport en commun quelle que soit la période de la journée. Elles circulent à raison d'un passage par heure dans les deux directions. Elles peuvent dès lors être utilisées pour un ensemble de motifs de déplacements : loisirs, sport, culture / services (médecin, banque, administration, etc.) / achats / travail / étude / visites d'amis ou de membres de la famille. Ces lignes circulant à toute heure dans les deux directions, elles peuvent être mobilisées par les habitants de Bastogne ainsi que par les visiteurs désirant se rendre à Bastogne.
- Les lignes de **catégorie B** permettent de se déplacer à certaines périodes de la journée : le matin, le midi et le soir. Elles peuvent dès lors être utilisées lorsque l'on prévoit de passer plusieurs heures à destination. Outre les motifs de déplacements « travail » et « étude », ces lignes sont également pertinentes lorsque l'on prévoit plusieurs activités à son point de destination (faire des courses et rendre visite à des amis / passer à la banque et aller faire du sport / etc.). Comme les lignes de catégorie A, elles peuvent être utilisées par les habitants de Bastogne comme par ses visiteurs.
- Les lignes de **catégorie C** permettent de se déplacer uniquement durant la matinée et durant l'après-midi. Il est dès lors pertinent de les utiliser lorsque l'on prévoit de séjourner la majorité de la journée à destination. Encore une fois, elles peuvent être empruntées par les habitants de Bastogne ainsi que par ses visiteurs.
- Les lignes de **catégorie D** circulent dans un sens le matin et dans l'autre le soir. Ces services s'adressent donc préférentiellement aux habitants de Bastogne désirant passer la journée à destination (travail ou études).
- Les lignes de **catégorie E** ne desservent Bastogne que certains jours de la semaine, voire uniquement certaines semaines. Elles ne peuvent dès lors être empruntées que pour des motifs de déplacement occasionnels, dont la date coïncide avec le service.

Les lignes desservant la commune sont présentées par catégorie ci-dessous. Outre celles-ci, l'exploitant et l'accessibilité permise par la ligne sont précisés :

- Lignes locales : ne desservent que la commune, telle que le P'tibus
- Lignes courte-distance : desservent les communes voisines de Bastogne
- Lignes régionales : desservent des pôles régionaux
- Lignes transfrontalières : desservent le Grand-Duché de Luxembourg

Catégorie	Ligne		Accessibilité	Exploitant
<b>A</b>	163b*	Libramont – Bastogne	Communes voisines	TEC
	537	Ettelbruck – Wiltz – Bastogne	Transfrontalière	RGTR
<b>B++</b>	1	Marche-en-Famenne – Bastogne	Communes voisines	TEC
	163c	Bastogne – Houffalize – Gouvy	Communes voisines	TEC
<b>B+</b>	413	Bastogne – Neufchâteau	Communes voisines	TEC
	163d	Gouvy – Tavigny – Bastogne	Communes voisines	TEC
	1011	Liège – Athus	Pôles régionaux	TEC
<b>B</b>	P'tibus*	Bastogne	Bastogne	Croix Rouge
	89	Bastogne – Houffalize – Gouvy – Vielsalm	Communes voisines	TEC
	822	Bastogne – Colmar/Usines	Transfrontalière	RGTR
	885	Bastogne – Lentzweiler Z.I.	Transfrontalière	RGTR
<b>C</b>	163b/1	Bras – Wardin – Bastogne	Bastogne	TEC
	80	Bastogne – Arlon – Luxembourg	Transfrontalière	TEC
<b>D+</b>	88*	Bastogne – Namur	Pôles régionaux	TEC
<b>D</b>	17/2	Bastogne – Marvie – Bastogne ZI	Bastogne	TEC
	163b/4	1° Circuit de Wardin (Bastogne – Wardin – Mageret – Bastogne)	Bastogne	TEC
	163b/5	2° Circuit de Wardin (Bastogne – Mageret – Wardin)	Bastogne	TEC
	2	Bastogne – Martelange – Fauvillers	Communes voisines	TEC
	17	Houffalize – Bertogne – Bastogne	Communes voisines	TEC
	18	Bastogne – Noville – Houffalize – Gouvy	Communes voisines	TEC
	1/2	Salle – Flamierge – Bastogne	Communes voisines	TEC
	2/2	Bastogne – Villers-la-Bonne-Eau	Communes voisines	TEC
<b>E</b>	413/2	Juseret – Traimont – Sibret – Bastogne	Communes voisines	TEC
	11b	Proxibus de La Roche vers Bastogne	Communes voisines	TEC

\* Cf. Remarques introductives « Mise à jour du plan d'actions — Janvier 2021 »

**ARRÊTS**

Les arrêts sont représentés sur la carte ci-contre suivants les catégories et le nombre de lignes qui les desservent. L'option de créer un terminus pour lignes express à l'extrémité de la Route de Marche fait partie des négociations à mener en bonne intelligence avec l'OTW.

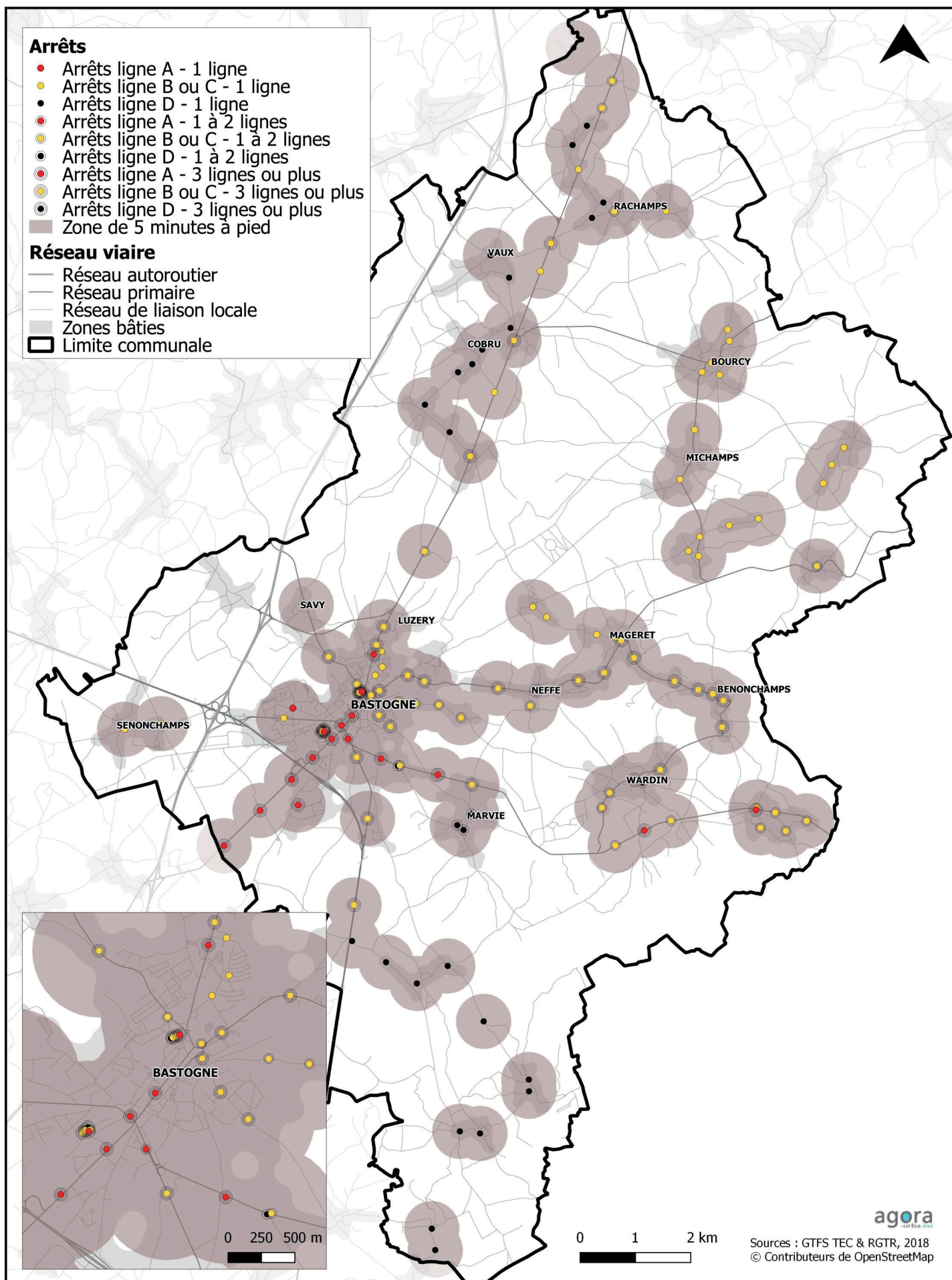
- MUTUALISATION**

Actuellement, les bus luxembourgeois de la société RGTR utilisent certains des arrêts de la société TEC pour charger et décharger leurs passagers. Afin d'augmenter la visibilité des lignes luxembourgeoises, il est proposé de formaliser l'utilisation des arrêts en question :

- Signalisation du passage de la ligne RGTR sur les poteaux d'arrêts concernés ;
- Information concernant la ligne RGTR aux arrêts desservis (schéma de ligne et/ou horaire) ;
- Modification du nom de certains arrêts renseignés sur les horaires des lignes luxembourgeoises. Bien qu'il s'agisse du même arrêt, ils diffèrent parfois de ceux utilisés par la société TEC.

Arrêts (dénomination TEC)	Action	Nom au sein du réseau luxembourgeois
<b>BASTOGNE Hôtel de Ville</b>	Signalisation & information	
<b>WARDIN Eglise</b>	Signalisation & information	
<b>BASTOGNE Route de Wiltz 180</b>	Signalisation & information	
<b>MAGERET Ecole</b>	Signalisation & information	
<b>HARZY Centre</b>	Signalisation & information	
<b>BRAS Carrefour</b>	Signalisation & information	
<b>BENONCHAMPS Route de Mageret 2a</b>	Signalisation & information + Modification du nom	Benonchamps, N°2A
<b>BENONCHAMPS Pont</b>	Signalisation & information	
<b>BENONCHAMPS Centre</b>	Signalisation & information	
<b>BENONCHAMPS 19</b>	Signalisation & information	
<b>BASTOGNE Home Market</b>	Signalisation & information	
<b>WARDIN Route de Wiltz 14</b>	Signalisation & information	
<b>MARVIE Grand Route*</b>	Signalisation & information	
<b>WARDIN Rue de Bastogne 46</b>	Signalisation & information	
<b>WARDIN Rue de Bastogne 22</b>	Signalisation & information	
<b>LONGVILLY Eglise</b>	Signalisation & information	
<b>BENONCHAMPS Route de Mageret 108</b>	Modification du nom	Benonchamps, N°108
<b>WARDIN Route de Wiltz 14</b>	Modification du nom	Wardin, rue de Wiltz
<b>BASTOGNE Route de Wiltz 180</b>	Modification du nom	Marvie, rue de Wiltz

\* Cf. Remarques introductives « Mise à jour du plan d'actions — Janvier 2021 »



- **ÉQUIPEMENTS**

Les arrêts de la société TEC peuvent être, sur demande de la Commune, équipés de différents aménagements :

- Zone d'attente « en dur »
- Bancs ou dispositifs « assis-debout »
- Éclairage
- Potelets
- Garde-corps
- Abri
- Stationnement pour vélos

Pour prioriser les arrêts à équiper, deux approches peuvent être adoptées :

- Arrêts à équiper sur base de la demande, c'est-à-dire selon le nombre d'usagers fréquentant l'arrêt ;
- Arrêts à équiper sur base de l'offre, c'est-à-dire selon le type et le nombre de lignes desservant l'arrêt.

#### ARRÊTS À ÉQUIPER SUR BASE DE LA DEMANDE

Outre les arrêts Pépinière et Gare Sud, qui concentrent la majorité de la fréquentation du lundi au vendredi, les arrêts à équiper sont repris ci-après par ordre d'importance.

Arrêt	Aménagement proposé	Nombre moyen de personnes en attente à l'arrêt
<b>BASTOGNE Gare du Sud</b>	Voir détails en fin de fiche	Plus de 100 personnes / jour
<b>BASTOGNE Pépinière*</b>	Voir détails en fin de fiche	Plus de 100 personnes / jour
<b>BASTOGNE Clinique*</b>	Voir détails en fin de fiche	Plus de 15 personnes / jour
<b>BASTOGNE Zoning Industriel</b>	Zone d'attente / Dispositifs "assis-debout"	Plus de 5 personnes / jour
<b>BASTOGNE Route de Mont 130</b>	Zone d'attente / Dispositifs "assis-debout"	Plus de 5 personnes / jour
<b>BASTOGNE Avenue de la Gare</b>	Zone d'attente / Dispositifs "assis-debout"	Plus de 5 personnes / jour
<b>BASTOGNE Hôtel de Ville</b>	Voir détails en fin de fiche	Plus de 5 personnes / jour
<b>BASTOGNE Rue du Bois d'Hazy</b>	Zone d'attente / Dispositifs "assis-debout"	Plus de 5 personnes / jour
<b>BASTOGNE Route de Neufchâteau 101</b>	Zone d'attente en dur	Moins de 5 personnes / jour
<b>BASTOGNE Station Fina</b>	Zone d'attente en dur	Moins de 5 personnes / jour
<b>BASTOGNE Complexe Sportif</b>	Voir détails en fin de fiche	Moins de 5 personnes / jour
<b>BASTOGNE Route de Mont 71</b>	Zone d'attente en dur	Moins de 5 personnes / jour

Concernant le stationnement pour vélos, l'arrêt considéré doit répondre à un ensemble de critères, déterminés par la SRWT au sein du « Guide des bonnes pratiques : Principes d'aménagements des infrastructures routières en faveur des transports en commun » édité en 2014. Des études complémentaires sont dès lors nécessaires afin d'établir si un arrêt est susceptible ou non d'être équipé d'emplacements de stationnement pour vélos.

\* Cf. Remarques introductives « Mise à jour du plan d'actions — Janvier 2021 »

## ARRÊTS À ÉQUIPER SUR BASE DE L'OFFRE

Afin d'encourager l'usage des transports en commun, il est important de proposer des équipements augmentant le confort des usagers lorsqu'ils attendent le passage de leur bus aux arrêts. Ce type d'actions est complémentaire à des actions d'amélioration de l'offre (telles que le renforcement de la fréquence).

Les arrêts dont l'équipement est proposé sont les arrêts cumulant les caractéristiques suivantes :

- Arrêts desservis par plusieurs lignes ;
- Arrêts desservis par une ligne de type A.

Arrêt	Nombre de lignes	Aménagements proposés
BASTOGNE Pépinière*	19	Voir détails en fin de fiche
BASTOGNE Gare du Sud	18	Voir détails en fin de fiche
BASTOGNE Hôtel de Ville	12	Voir détails en fin de fiche
BASTOGNE Clinique*	12	Voir détails en fin de fiche
BASTOGNE Route de Neufchâteau 101	7	Zone d'attente en dur
BASTOGNE Avenue de la Gare	7	Zone d'attente / Dispositifs "assis-debout"
BASTOGNE Route de Wiltz 180	5	Zone d'attente en dur
BASTOGNE Home Market	4	Zone d'attente en dur
ISLE-LE-PRE Bachmes	4	Zone d'attente en dur
ISLE-LE-PRE Grand Route	4	Zone d'attente en dur
BRAS Carrefour	4	Zone d'attente en dur
BASTOGNE Station Fina	4	Zone d'attente en dur
Bastogne, Pl. McAuliffe	3	Banc
WARDIN Route de Wiltz 14	3	Zone d'attente en dur
BASTOGNE Zoning Industriel	3	Zone d'attente en dur / Banc
Bastogne, Place Merceny	3	Poteau d'arrêt / Zone d'attente / Dispositifs "assis-debout"

Il est également recommandé d'augmenter le confort d'attente et la visibilité de l'arrêt **Bastogne, Place Merceny**, (ou place Patton). Il n'est pas desservi par les lignes TEC mais bien par le P'tibus ainsi que par certaines des lignes RGTR.

Il semble dès lors nécessaire de regrouper les zones d'attentes des lignes RGTR et P'tibus et de matérialiser la présence de l'arrêt (poteaux d'arrêts, marquage en voirie, etc.) afin qu'il puisse être identifié par les usagers et desservis par les exploitants.

\* Cf. Remarques introductives « Mise à jour du plan d'actions — Janvier 2021 »

## RECOMMANDATIONS DÉTAILLÉES POUR L'AMÉNAGEMENT DE CINQ ARRÊTS STRATÉGIQUES

Les cinq arrêts suivants sont identifiés comme stratégiques, notamment pour les PMR. Ils ont fait l'objet d'une analyse détaillée, réalisée par le bureau d'études ATINGO, spécialiste et consultant régional en matière d'accessibilité de l'espace public pour tous. Les recommandations issues de cette analyse sont reprises ci-après. L'analyse complète est consultable en annexe.

### • ARRÊT BASTOGNE GARE DU SUD

L'arrêt BASTOGNE Gare du Sud est l'un des arrêts les plus fréquentés de la commune. Il est desservi par plusieurs lignes scolaires et permet l'intermodalité de par sa connexion au RAVeL.

En ce qui concerne l'accès des PMR :

- *Aménagement de traversées piétonnes adaptées devant la gare : pente conforme (12 % max) ou traversée en plateau + dalles podotactiles.*

En ce qui concerne l'accès de l'ensemble des usagers :

- Installation de bancs ;
- Augmentation du nombre de stationnement pour vélos ;
- Amélioration de l'accès au centre-ville par l'aménagement du réseau piéton proposé dans le cadre du PCM.

### • ARRÊT BASTOGNE PÉPINIÈRE (GARE DU NORD)

Comme l'arrêt BASTOGNE Gare du Sud, la Gare du Nord est l'un des arrêts les plus fréquentés, est desservi par des lignes de bus scolaires et permet l'intermodalité en lien avec le RAVeL.

Actuellement, l'accès aux quais de la gare des bus n'est pas possible pour les PMR (bordures). De plus, le plateau est en pente.

Il est dès lors recommandé :

- D'améliorer l'accès aux arrêts :
  - *Aménagement de traversées adaptées au rond-point de la rue Pierre Thomas (N30) : pente conforme (12% max) ou traversée en plateau + dalles podotactiles*
  - *Élargissement du trottoir rue de la Pépinière (devant l'ancienne gare)*
  - *Aménagement d'un abaissement de trottoir utilisable par les personnes en fauteuil roulant pour rejoindre le quai bus depuis le parking.*
- D'installer des abribus accessibles aux PMR.



La commune envisage l'installation de 6 abris (1 abri par quai). Les TEC recommandent les types S30 et S32 (illustrés ci-contre).

### • ARRÊT BASTOGNE HÔTEL DE VILLE

L'arrêt BASTOGNE Hôtel de Ville dessert les bâtiments de l'administration communale ainsi que le pôle commercial que constitue les commerces de la grand' rue.

En direction de la porte de Trèves :

- *Réalisation d'un arrêt en chaussée, avec quai d'embarquement conforme, surélevé de 16 cm de haut implanté sur la largeur de la bande de stationnement (élargissement trottoir).*

En direction de la place Mc Auliffe :

- *Réalisation d'un arrêt en chaussée, avec quai d'embarquement conforme, surélevé de 16 cm de haut implanté sur la fin de la zone de stationnement (déplacement de l'emplacement réservé, utilisation du triangle perdu).*

- **ARRÊT BASTOGNE CLINIQUE**

L'arrêt BASTOGNE Clinique est également fortement fréquenté. Il permet de se rendre aux infrastructures hospitalières de la commune. Il est proposé qu'il desserve également le futur quartier d'habitations Chenêt-Vévy.

*En direction de Houffalize :*

- Déplacer l'arrêt en face de l'entrée de la clinique, ou entre la clinique et la maison de repos, arrêt en chaussée.
- Création d'une traversée piétonne conforme [en ce qui concerne l'accessibilité des PMR] à proximité.
- Réalisation, sur la largeur de la bande de stationnement, d'un quai d'embarquement conforme (hauteur de 16 cm), avec rampe d'accès au quai et équipement podotactile.
- Si possible, installation d'un nouvel abri avec banc ayant une bonne visibilité sur la chaussée.

*En direction du centre-ville :*

- Réalisation d'un quai d'embarquement de 16 cm de haut, en retrait afin de permettre le stationnement des bus hors chaussée et l'attente sous l'auvent. Cela réduira la pente de l'accès vers l'entrée et servirait également au P'tibus et autres transports de personnes vers la clinique.

- **ARRÊT BASTOGNE COMPLEXE SPORTIF**

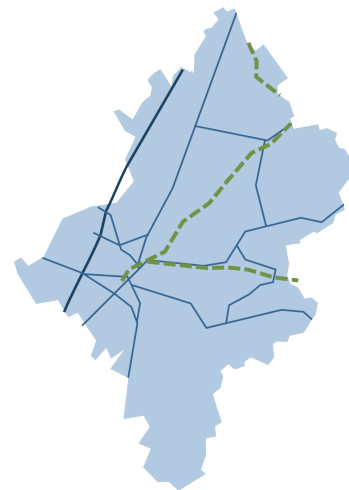
L'arrêt BASTOGNE Complexe Sportif dessert le centre sportif ainsi que le centre commercial Porte de Trèves.

*En direction de la banlieue :*

- Réalisation d'un arrêt conforme avec quai d'embarquement de 16 cm de haut accessible par rampe, abri accessible de plain-pied sur le quai. L'espace disponible est suffisant.
- Création d'un cheminement piéton continu et protégé jusqu'au centre sportif.
- Réalisation d'une oreille de trottoir et d'une traversée adaptée au bout de la rue des Déportés. Remplacement du filet d'eau par une bande de contrebutage au droit des traversées.

*En direction du centre-ville :*

- Déplacement de l'arrêt en face de l'arrêt dans l'autre sens, à proximité de la traversée piétonne adaptée.
- Réalisation d'un arrêt en chaussée, avec quai d'embarquement conforme de 16 cm de haut implanté sur la largeur de la bande de stationnement (élargissement trottoir).

**Volet routier****Schéma directeur à l'échelle de la commune****S1D-ROUT: Réseau routier et marchandises****CONTEXTE ET OBJECTIFS**

L'épine dorsale du réseau routier de Bastogne est constituée par l'autoroute E25 à Nord-ouest, par la N4 au sud-ouest ainsi que par plusieurs voiries régionales qui assurent le drainage du trafic entre Bastogne, les communes voisines et le Grand-Duché du Luxembourg. Le développement urbanistique de Bastogne et de la majorité des villages de l'entité s'est produit en grand partie autour de ces axes routiers ce qui entraîne plusieurs problèmes au niveau de la sécurité routière et de la convivialité de l'espace public.

D'autre part, l'existence de carrières à l'est de Bastogne combinée à l'absence d'axes structurantes reliant la N30, la N84 et la N4, sont à l'origine d'un important trafic de poids-lourds traversant le centre-ville de Bastogne et des voiries à gabarit réduit. Une signalétique adaptée a été implantée afin d'éviter le charroi de poids lourds sur les routes secondaires. La circulation de véhicules de plus de 10 tonnes, voire de plus de 3,5 tonnes à certains endroits, est interdite sur de nombreux axes. Toutefois on constate que la signalétique n'est souvent pas respectée

Dans ce contexte, il est important de prendre de mesures concrètes afin de:

- Réduire les vitesses et améliorer la convivialité entre les différents modes de transport dans les villages et dans le centre-ville de Bastogne;
- Limiter le trafic poids lourds dans les voiries non adaptées, comme le centre-ville et les voiries rurales de faible gabarit;
- Améliorer la circulation dans le centre-ville de Bastogne, notamment à la Porte de Trèves.

**DESCRIPTION DE L'ACTION**

- A court terme, des mesures complémentaires doivent être prises pour gérer la circulation des poids-lourds (charte transport de marchandises, construction d'une bretelle de sortie de la N4 sens Namur-Arlon, sur la route d'Arlon);
- Principe de réflexion sur le Contournement Est de Bastogne, qui, à long terme, doit permettre de résoudre les problèmes de circulation, en particulier des poids-lourds, de façon plus structurelle;
- Principe de la réorganisation de la circulation automobile au niveau de la Porte des Trèves en lien avec le trafic automobile dans la grand' rue et le tourisme (réflexion à mener dans le long terme);
- Les actions liés à la réduction des vitesses et amélioration du cadre de vie dans les centres sont décrites dans les fiches action spécifiques.

**COURT ET MOYEN TERME 0 - 10 ANS****IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC**

+ ++ +++

**INDICATEURS**

- Comptages routiers
- Contrôle de passage

**ACTEURS**

- Commune
- SPW Routes
- SPW / Modes doux
- Police
- Riverains



agora  
-urba.eu

## PROPOSITIONS — LE TRANSPORT DES CARRIÈRES

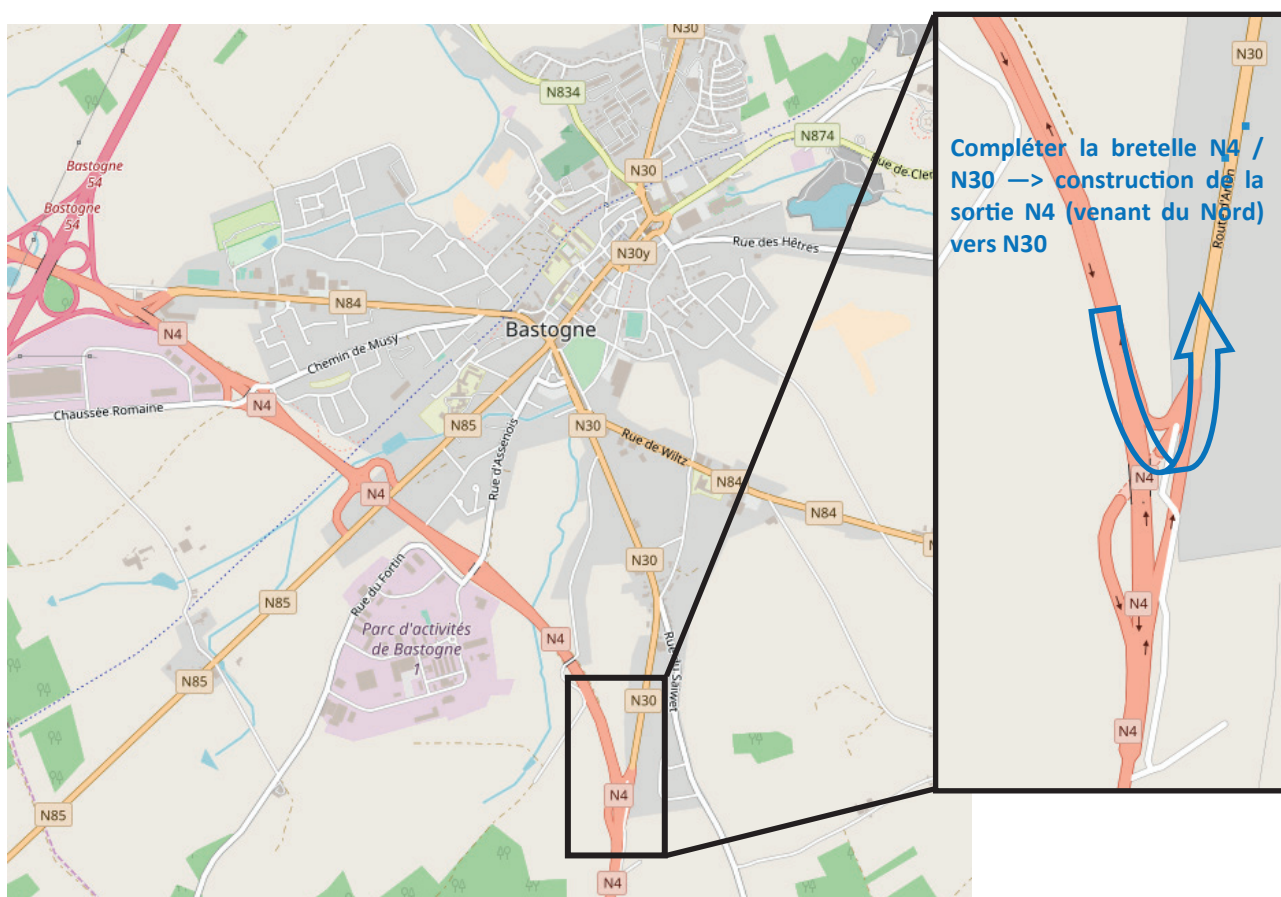
Nous recommandons de lancer une démarche de «**Charte carrières**» comme cela s'est fait pour les carrières de la région Ourthe-Ambève. Cette charte comprend au minimum les éléments suivants:

- **L'engagement formel des transporteurs et carrières** à respecter les normes en vigueur, la sécurité du transport et le respect de l'environnement. Les carrières doivent s'engager à ne pas surcharger les camions, à sensibiliser les transporteurs et à privilégier les transporteurs respectant la charte. Les transporteurs s'engagent à respecter les itinéraires définis, les limitations de vitesse, les heures de chargement, à ne pas rouler en surcharge et à rouler avec des camions propres;
- **L'engagement formel de la commune** à entretenir les routes et la signalisation faisant partie du réseau poids-lourd (PL). La limitation de la vitesse à 30km/h pour les camions dans certaines rues ainsi que la mise en place de mesures d'accompagnement telles que la réalisation de comptages réguliers pour évaluer la mise en place des mesures;
- **Une carte avec les itinéraires PL recommandés et les voiries interdites aux PL** doit être distribuée auprès des transporteurs (un fichier GPX peut être fourni aux chauffeurs afin d'intégrer les itinéraires directement sur leur GPS).

Le contrôle des engagements de chacun des partenaires est un point essentiel. A ce titre, outre le volet répressif assuré par la zone de police, une vaste campagne de mesures à caractère préventif devrait permettre d'identifier le ou les partenaires ne respectant éventuellement pas ses engagements.

La **construction d'une nouvelle sortie dans la N4 pour le trafic venant du Nord vers la route d'Arlon(N30)**, permettrait de diminuer le transit par le centre pour ce qui concerne le transport de pierres issues des carrières de Bastogne et plus particulièrement pour la circulation des camions venant de la N4 ou autoroute allant vers Wiltz et Clervaux. L'implantation de cette mesure à court-moyen terme est d'autant plus pertinente étant donné le développement des deux zonings industriels et la future extension du Zoning I.

Le cas des tracteurs qui transportent des pierres est problématique : ils ne peuvent pas suivre les itinéraires recommandés pour le transport de marchandises. Il en résulte un trafic non adapté. Par exemple, l'interdiction de circulation des tracteurs sur les autoroutes entraîne le passage de tracteurs chargés de pierre par la rue des Maies.

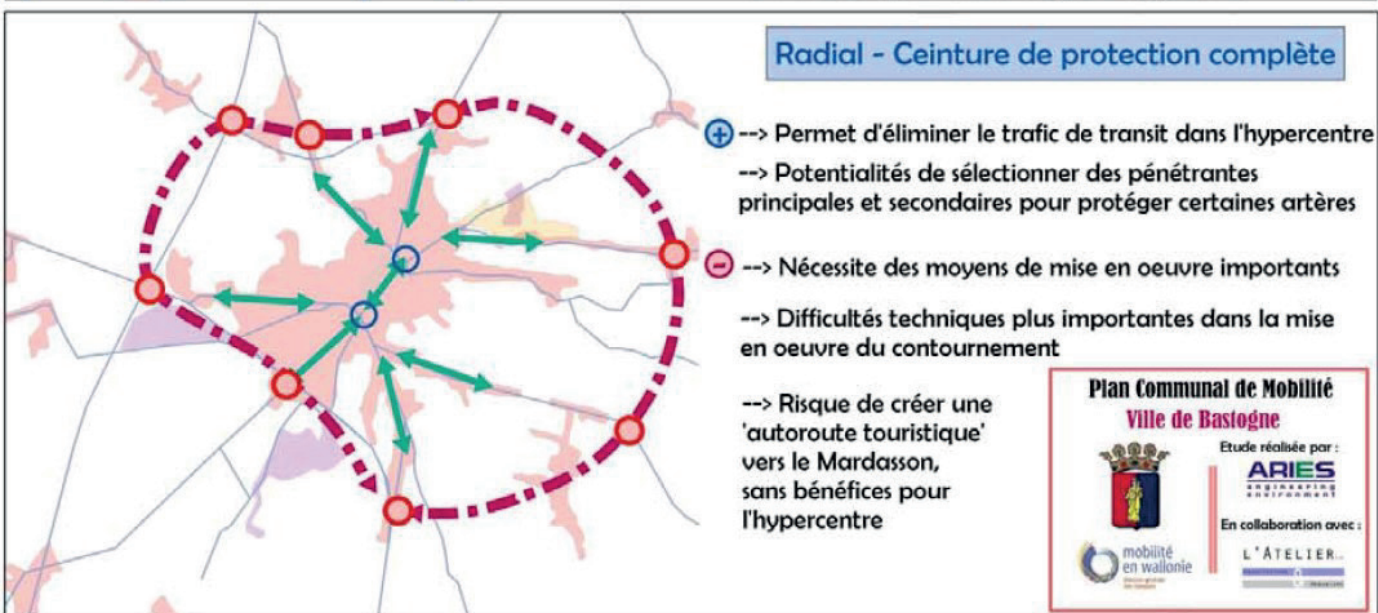
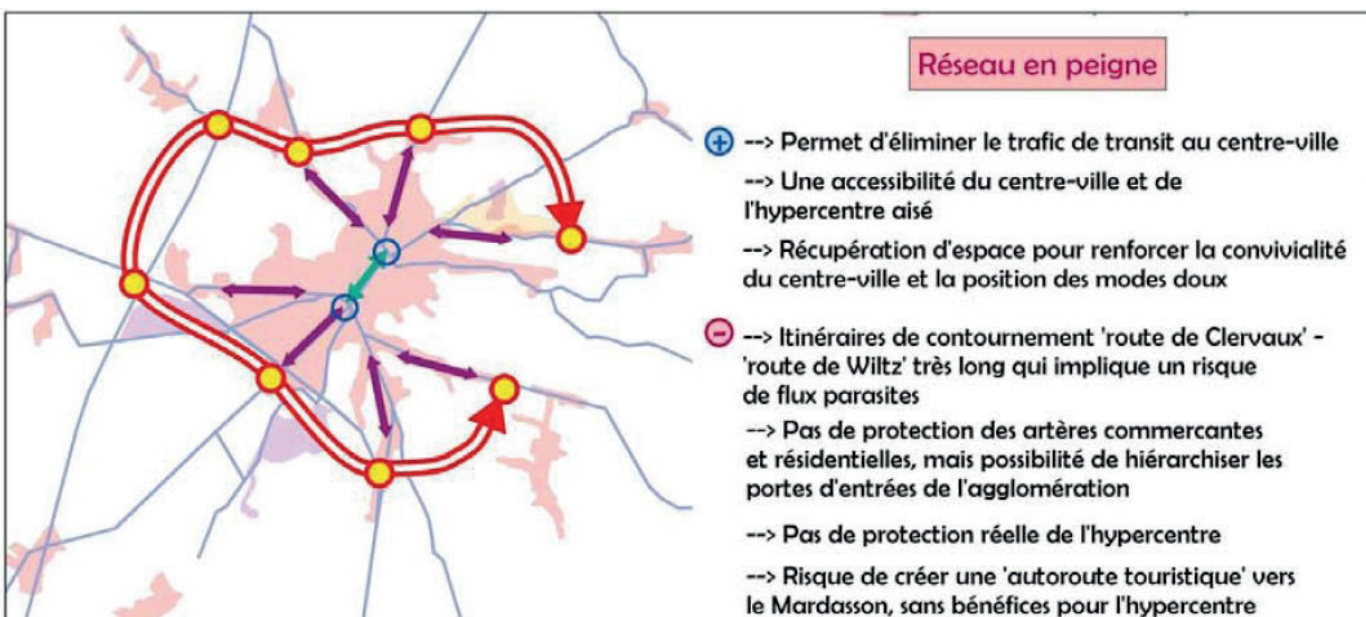


## PROPOSITIONS — LE CONTOURNEMENT EST

La construction du « Contournement Est » est une mesure à long terme qui vise à délester le centre-ville et les villages du trafic de poids-lourds. Cela constitue la solution structurelle pour maîtriser le trafic PL étant donné que le trafic de PL serait dévié vers le réseau à grand gabarit de la façon la plus directe et à moindre coût pour les transporteurs.

Le Plan Communal de Mobilité de 2003 a étudié plusieurs variantes concernant l'évolution de la circulation automobile à Bastogne. Deux possibilités de contournement ont été étudiées :

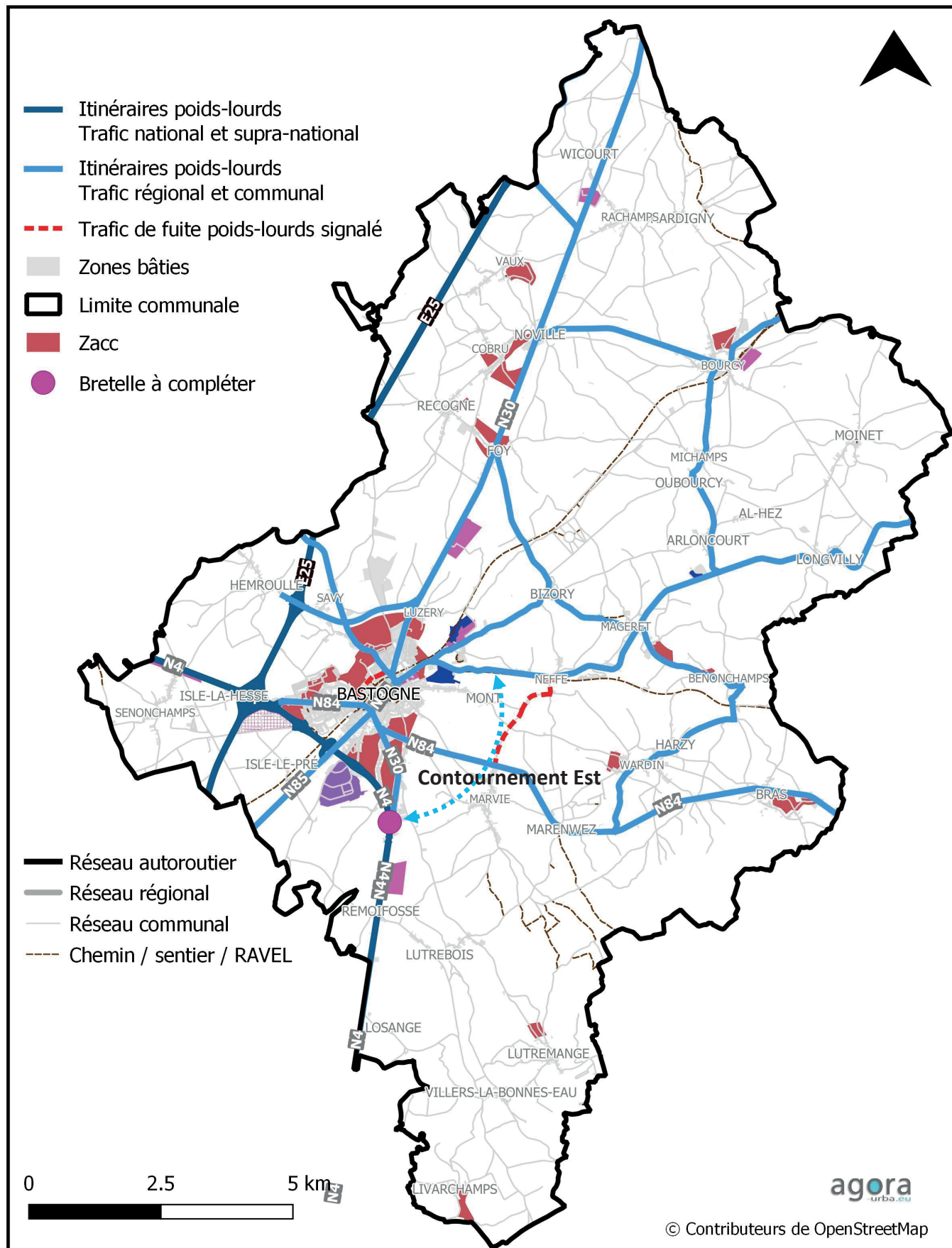
- « Réseau en peigne » avec un contournement routier de Bastogne élargi jusqu'aux routes de Wiltz et de Clervaux avec des pénétrantes fortes dans Bastogne une répartition des flux sur la rocade pour distribuer la circulation automobile sur différentes portes d'accès au centre-ville.
- « Radial » – ceinture de protection complète . Dans cette variante, la rocade est complète et distribue la circulation automobile aux différentes portes d'accès au centre-ville. Cette variante implique des coûts de réalisation plus importants.



La réalisation du contournement, quelque soit l'option à retenir, nécessite un investissement important. Par ailleurs une telle solution a comme inconvénient que le trafic lié au tourisme du Mardasson ne passe plus par le centre-ville. Ceci impliquerait un important manque à gagner pour le commerce du centre-ville. Comme alternative, nous proposons une troisième option de réflexion de contournement entre la bretelle de la N4—route d'Arlon(N30) et la N874. La signalétique des sites touristiques devrait être adaptée en fonction du choix stratégique de la commune permettant de guider les touristes par l'itinéraire automobile le plus avantageux pour la collectivité.

## PROPOSITIONS — LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Par ailleurs, une limitation de la vitesse à 50 km/h sur toute la longueur, voir 30 km/h sur certains tronçons, complétée par la mise en œuvre de dispositifs ralentisseurs devrait permettre de dissuader l'utilisation de certains tronçons par les camions, notamment pour ce qui concerne les parcours recommandés par les GPS.



## PROPOSITION : ÉTUDIER UN RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE DE WILTZ—N84

Afin de continuer dans la lignée des rénovations des grands axes urbains, la Ville de Bastogne demandera au SPW d'étudier un réaménagement à long-terme de la N84 rue de Wiltz, sur l'ensemble de son parcours à Bastogne, avec un accent particulier sur la section urbaine entre la chaussée d'Arlon et Marvie. Un espace sécurisant pour les modes actifs, accessible aux habitants le long de la voirie et leur permettant de rejoindre des voiries plus locales, par exemple en sécurisant les accotements, est à étudier.

## PROPOSITION DE RÉAMÉNAGEMENT PORTE DE TRÈVES / QUARTIER LATIN

Une étude "Plan Qualité Tourisme" s'est interrogée sur la possibilité de valoriser les terrains aux abords de la Porte de Trèves et d'y créer éventuellement un établissement hôtelier et un nouvel espace de convivialité autour du monument historique.

Sur base de cette étude, une réflexion a été menée pour ce qui concerne l'organisation de la circulation au niveau de la Porte de Trèves et du centre-sportif. Les actions majeures envisagées d'un point de vue de la mobilité sont les suivantes:

- Déplacer le rond-point actuel au niveau de l'entrée du parking du centre sportif/commercial;
- Organiser un contournement par une des voiries qui dessert actuellement le parking du centre commercial;
- Supprimer une partie des emplacements de parking le long de ce "nouvel axe principal" et recréer des places en compensation;
- Valorisation des places Porte de Trèves et St. Pierre.

**D'un point de vue de la hiérarchisation du réseau routier, il n'y a pas de changement majeur**, car la rue du Jardin et la Grande rue resteraient à sens unique. Elles joueraient un rôle complémentaire l'une de l'autre pour ce qui concerne le trafic ouest-est et est-ouest respectivement. La mise en œuvre d'un carrefour à quatre branches au droit de la place de la Bastognette, n'entraîne pas de changements majeurs par rapport à la situation actuelle. Il ne faut pas craindre une grande différence pour ce qui concerne le niveau de service (c'est-à-dire la fluidité de la circulation) au carrefour actuel Porte de Trèves—rue des Quatre-Bras—rue Piconrue.

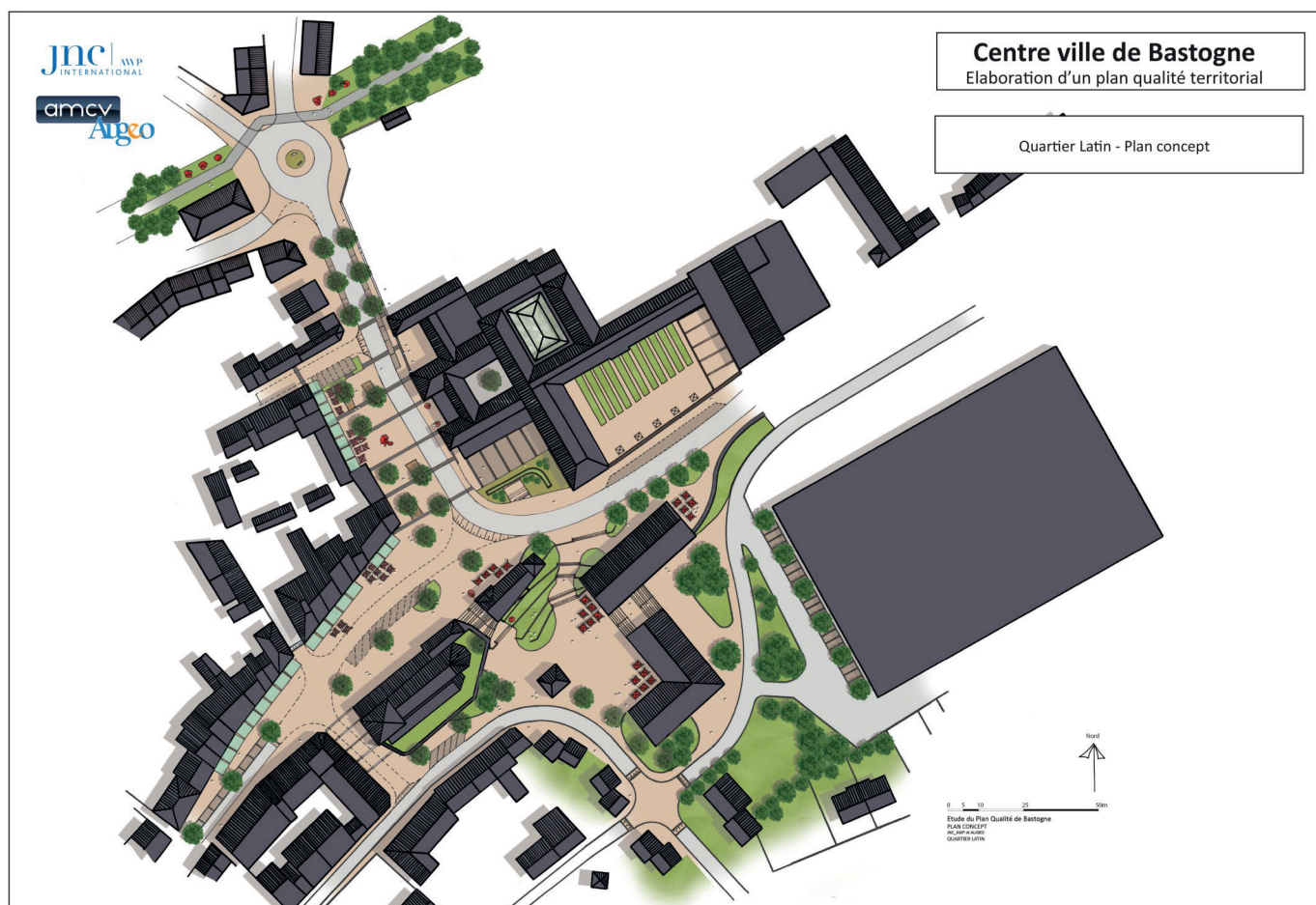
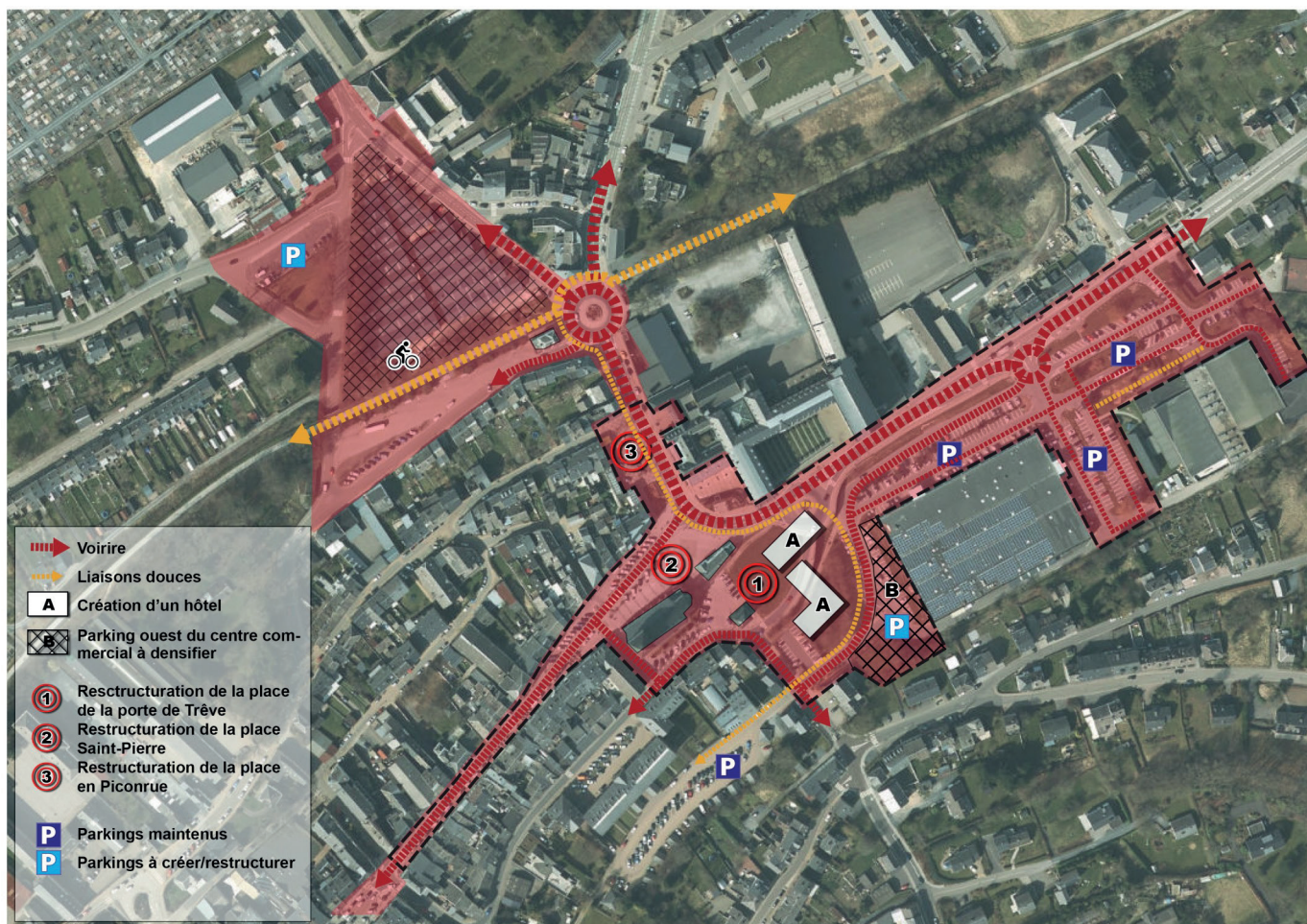
**La création d'un rond-point au niveau de l'entrée du parking du centre sportif/commercial nécessite cependant une étude plus détaillée**, étant donné la différence de niveau entre la route N874, le parking et l'espace disponible pour l'implantation de cette infrastructure.

Les liaisons douces préconisées par cette étude ne permettent pas de desservir le centre-sportif et doivent être étudiées plus en détail. Nous proposons:

- La création d'une liaison douce entre le centre sportif, la rue quatre-Bras, la place Porte de Trèves / Saint Pierre et le RAVeL ;
- La création d'une liaison douce directe entre le centre sportif, la rue des Déportés et le RAVeL via la rue Jardins-de-Bruges.

# PROPOSITION DE RÉAMÉNAGEMENT PORTE DE TRÈVES / QUARTIER LATIN

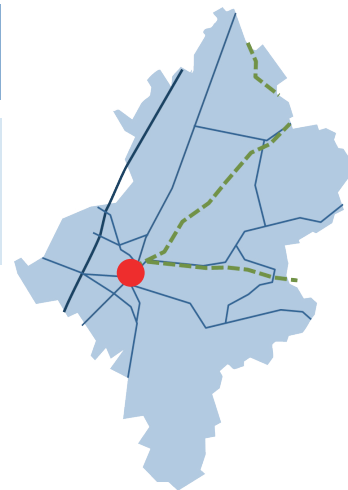
(Plan qualité territorial)



PCM de Bastogne: Réseau routier / 6

## Volet piéton et PMR - Schéma directeur à l'échelle du centre-ville

### S2A-PIET - Réseau piéton centre-ville



#### CONTEXTE ET OBJECTIFS

Pour être considérée comme un mode de transport à part entière, et constituer une véritable alternative à la voiture sur les courtes distances, la marche doit bénéficier d'une infrastructure lisible, continue et confortable. Le centre-ville de Bastogne dispose déjà de nombreux éléments positifs (certains trottoirs larges, prise en compte progressive des PMR) mais il lui manque encore un véritable « réseau » utilitaire.

Une fois ce réseau identifié, on peut rénover et améliorer les axes de ce réseau (suppression des obstacles, entretien des revêtements, sécurisation et réduction de la longueur des traversées) afin d'y rendre les déplacements à pied efficaces et confortables, y compris pour les PMR.

#### COURT TERME < 5 ANS

#### ACTEURS

- Commune
- SPR Routes
- SPW / Modes doux
- Atingo

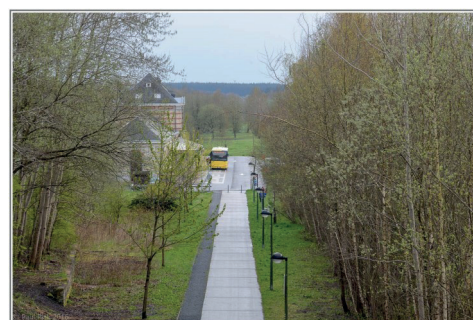
#### INDICATEURS

% de la marche dans les déplacements quotidiens. Source: enquêtes auprès du personnel et des visiteurs des pôles (écoles, commerces, administration)

#### ACTIONS LIÉES

Fiche P1-PMR—Déplacements des personnes à mobilité réduite au centre-ville. Cette fiche reprend de façon plus détaillée les points noirs et les aménagements prioritaires.

Fiche S1AB-CYCLPIET—Réseau cyclo-piéton structurant à l'échelle de la commune



IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC + ++ +++



agora  
-urba.eu

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Le réseau piéton du centre-ville (voir carte ci-après) identifie les itinéraires fonctionnels permettant de relier les pôles principaux, sur lesquels des aménagements doivent être réalisés en priorité.

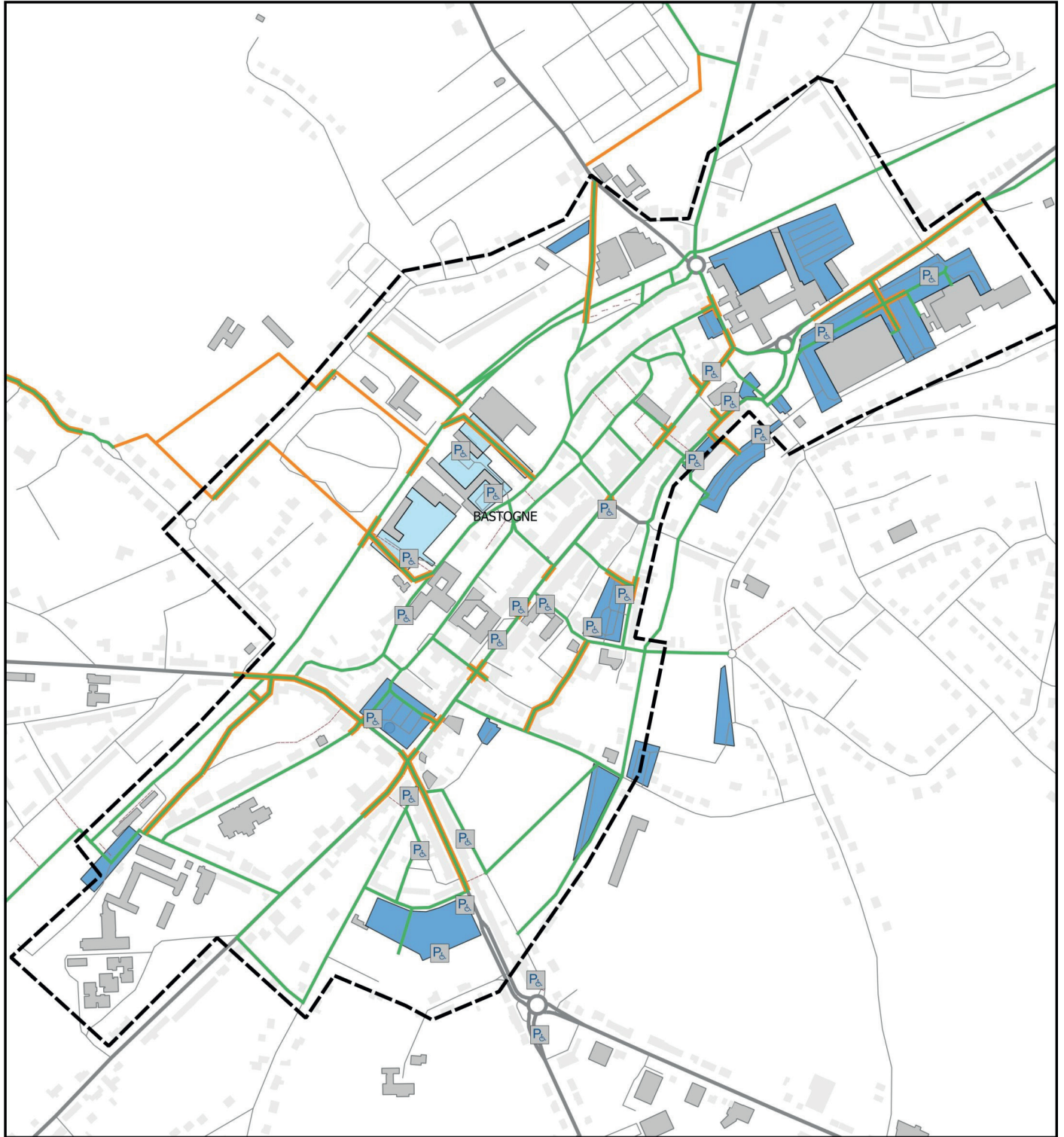
Il s'agit de pouvoir rallier à pied, de façon efficace, les quartiers périphériques et le centre-ville, les arrêts de transports publics et les écoles, les parkings et les commerces, les autres pôles.

La carte ci-dessous reprend en vert le réseau proposé (en orange, les segments à améliorer). Elle met en avant les parkings (en bleu) et les places de parking PMR. Les pôles sont représentés en gris. Certains itinéraires empruntent des chemins privés sur lesquels le passage est toléré, comme les chemins dans le « Parc des Soeurs » et à proximité du local des scouts.

**Plus de détails concernant les segments « à améliorer » sont disponibles dans la fiche P1 Déplacement des personnes à mobilité réduite dans le centre-ville.**

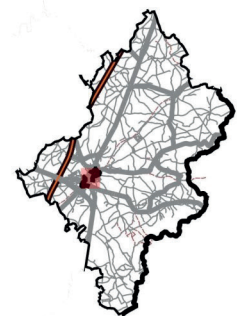


PCM de Bastogne - Phase 3 : Réseau piéton



- Place PMR
  - Périmètre d'étude
  - Équipements
  - Bâti
  - Parking
  - Parking - hors période scolaire
  - Réseau piéton proposé
  - Réseau piéton proposé - à améliorer
  - Réseau piéton proposé - sur terrain privé
- Réseau viaire**
- Réseau régional
  - Réseau communal
  - Chemin / Sentier

agora  
urbanisme  
© Contributeurs de OpenStreetMap

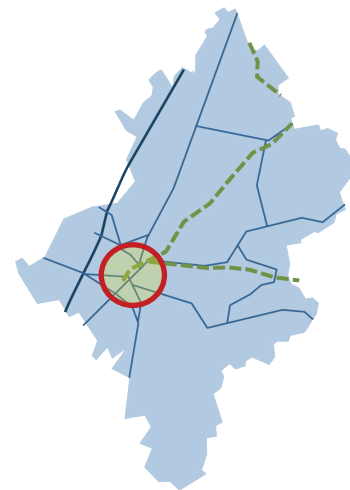


PCM de Bastogne: Réseau piéton centre-ville / 3

## Volet cyclable

### Schéma directeur à l'échelle du centre-ville

## S2B-CYC: Réseau cyclable centre-ville



### CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le RAVeL constitue l'épine dorsale du réseau cyclable dans le centre-ville de Bastogne, car il relie plusieurs quartiers et écoles. Toutefois, les rabattements vers le RAVeL depuis le centre-ville de Bastogne et les principaux quartiers et écoles situés à proximité de celui-ci méritent une attention particulière, notamment au niveau de la praticabilité des rampes existantes et des aménagements cyclables y conduisant.



En ce qui concerne les SUL (« sens uniques limités », rues à sens unique où les cyclistes peuvent circuler dans les deux sens), nous constatons qu'ils sont peu nombreux en centre-ville. Il sont souvent formalisés sur place uniquement moyennant des panneaux. Un marquage au sol complémentaire (bande cyclable

### COURT ET MOYENTERME 0 À 10 ANS

### IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC

+ ++ +++

### INDICATEURS

- Km d'aménagement réalisés (par type d'aménagement)
- Évolution du ratio SUL / SU
- Nombre d'utilisateurs quotidiens (à objectiver par des comptages – mesure d'accompagnement)

### DESCRIPTION DE L'ACTION

Développer des axes transversaux au RAVeL afin de rabattre les flux vers celui-ci.

Au niveau des bassins de vie, connecter le réseau vers les pôles majeurs de déplacement et vers certains arrêts TEC, afin de favoriser la complémentarité vélo-bus et permettre l'intermodalité.

Assurer la sécurité et le confort dans les aires à circulation mixte : au moyen des outils zone 30, de zones résidentielles et de rencontres, de marquages, de pistes cyclables ...

Généraliser les sens uniques limités (SUL) en adéquation avec la hiérarchie viaire et la largeur disponible de la voirie.

### ACTIONS LIÉES

S1AB Réseau cyclo-piéton structurant à l'échelle de la commune

T18 Réaménagement de la rue de Marche et place Mac Auliffe

### ACTEURS

- Commune
- SPW Routes
- SPW / Modes doux
- Etablissements scolaires, GRACQ



agora  
-urba.eu

## DESCRIPTION DES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

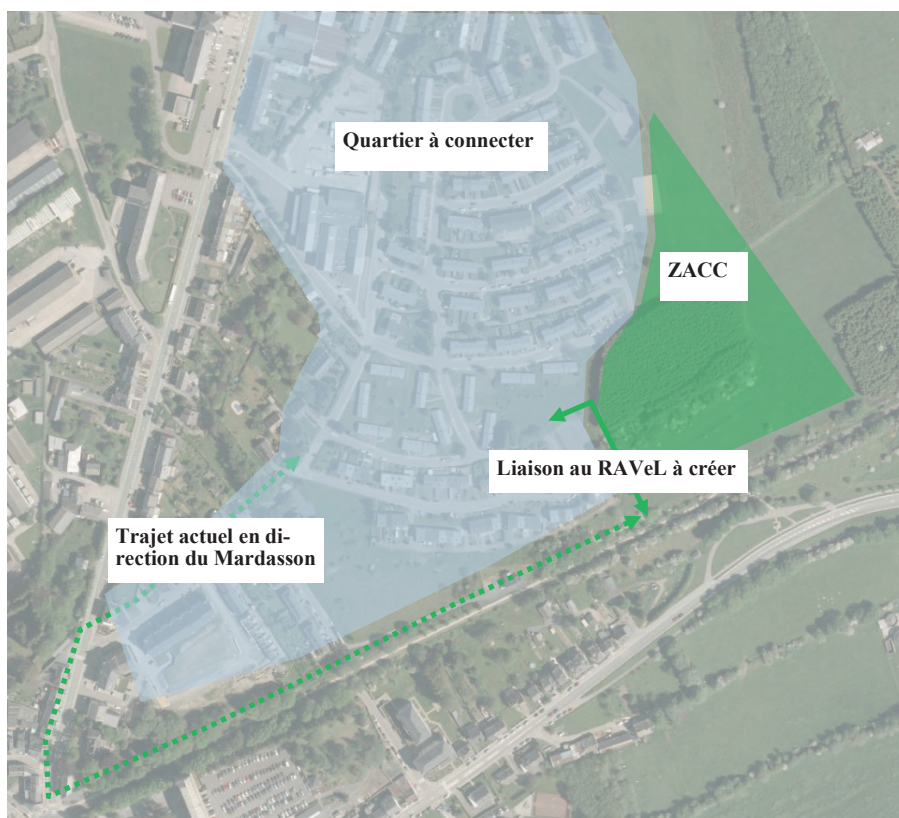
### Sens uniques limités

Le SUL a pour but de promouvoir la pratique du vélo car il permet aux cyclistes d'éviter des détours, souvent en évitant de passer par des rues denses et peu aménagées. L'expérience montre que la circulation des différents usagers s'y déroule sans encombre et incite les véhicules motorisés à modérer leur vitesse. Dans ce contexte nous proposons la généralisation des SUL en centre-ville à tous les voies à sens unique du centre villes **où la largeur utile de la chaussée a 3 mètres au moins** sauf si des raisons de sécurité s'y opposent. Dans les voiries résidentielles où la **vitesse est inférieure à 30 km/h nous recommandons la mise en place d'un SUL même pour des largeurs utiles inférieures à 3 mètres.**

### Zones de trafic mixte

Dans ces zones le trafic est faible et les vitesses pratiquées sont inférieures à 30km/h. Dans ces quartiers, nous ne proposons aucun aménagement cyclable. Une signalétique, accompagnée d'un logo vélo en début de rue, pourrait être mise en place afin d'indiquer un tronçon cyclable recommandé.

### Connexions au RAVeL, notamment depuis le quartier Jardin-de-Bruges



Pour ce qui concerne les rabattements vers le RAVeL, nous recommandons que les rampes existantes soient entretenues (par ex. déneigées). Elles devraient également être munies d'un revêtement adéquat afin de les rendre praticables par tout temps (éviter la boue), pour tout type de vélo et pour les personnes à mobilité réduite.

Nous proposons la création d'un nouvel accès au RAVeL à l'est du centre-ville afin de relier les quartiers du nord-est de Bastogne (Jardin-de-Bruges et nouvelle ZACC) au RAVeL de façon plus directe. Voir l'illustration ci-contre.

Cette nouvelle liaison aurait une longueur inférieure à 100 m en site propre pour piétons et cyclistes.

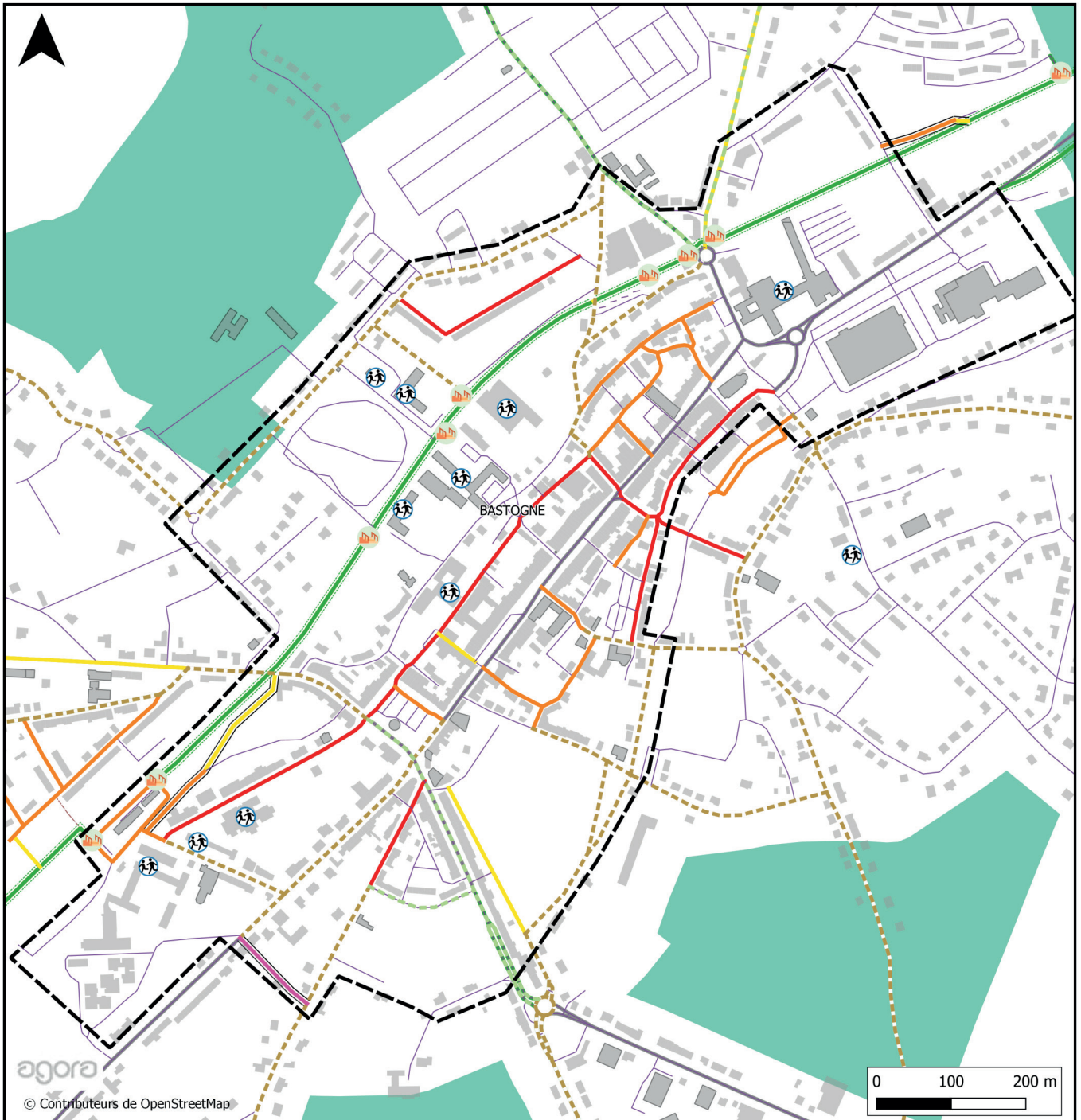
Les principaux avantages de ce nouvel accès sont:

- la sécurisation des trajets, car l'accès actuel depuis le quartier vers le RAVeL est ponctué de plusieurs carrefours dont deux au niveau de la N30 ;
- le gain d'une distance de 800 m depuis ces quartiers en direction du Mardasson.

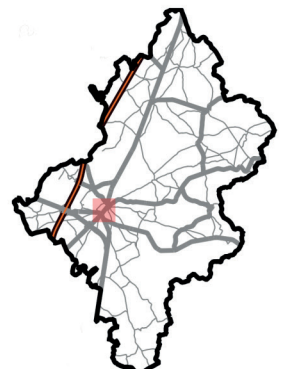
Nous proposons également qu'une attention particulière soit portée à la réalisation de nouveaux aménagements et marquages cyclables au centre-ville de Bastogne. Les marquages d'itinéraires et de pistes cyclables suggérées sont à multiplier, de manière à étoffer le réseau cyclable sur des voiries locales desservant ainsi tous les quartiers. Les cartes ci-après suggèrent déjà une série d'interventions en ce sens. Les marquages sont souvent très utiles pour renforcer l'effet d'autres mesures comme les SUL, les parcours à travers une zone 30, les traversées, etc.



PCM de Bastogne - Phase 3: Aménagements cyclables dans le centre-ville de Bastogne - Propositions

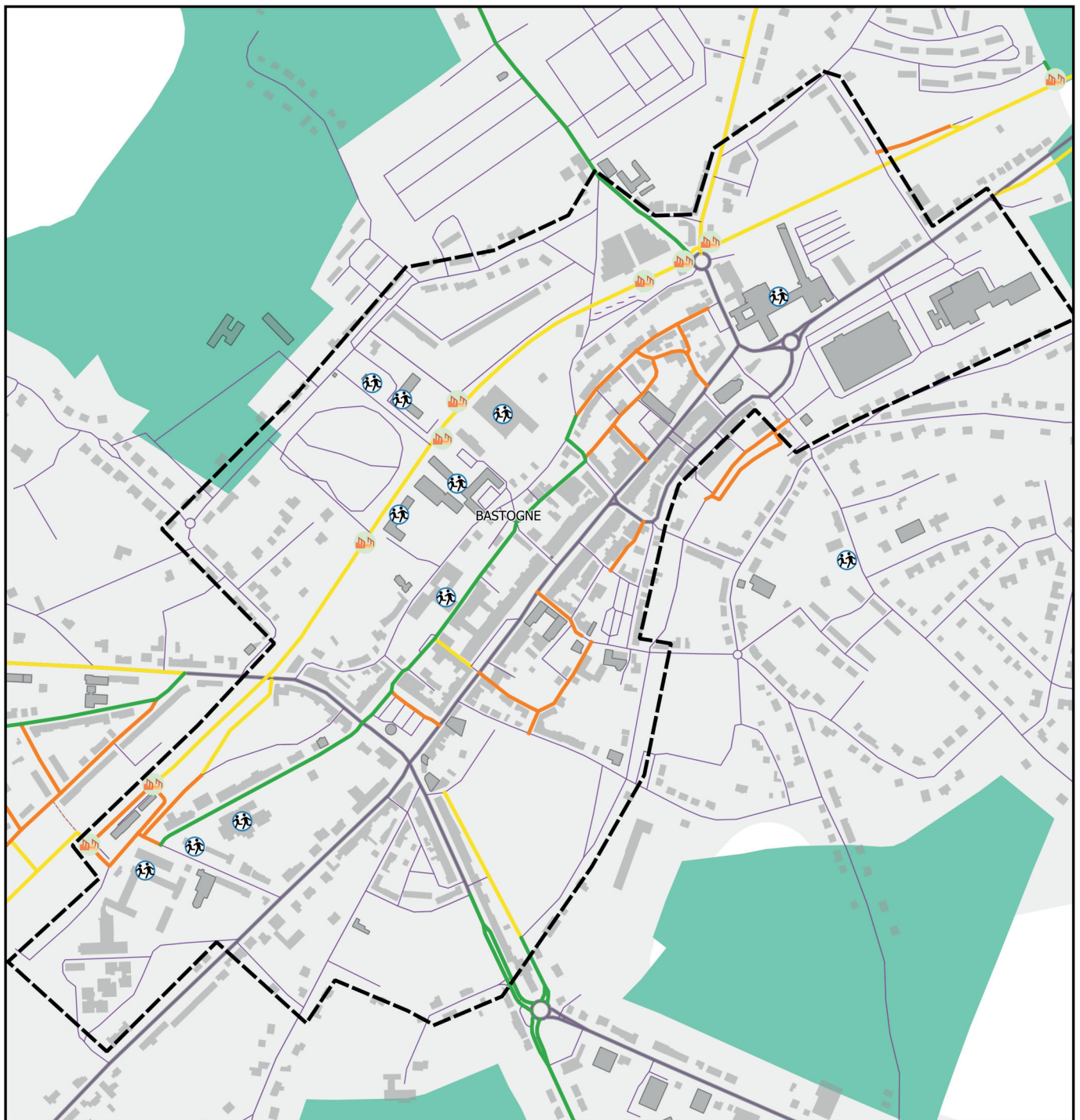


- |   |                   |
|---|-------------------|
| Aménagement cyclable existant   | Réseau régional   |
| Bande cyclable suggérée   | Réseau communal   |
| Chemin / sentier  | Chemin / Sentier  |
| Chemin réservé / RAVeL  | Périmètre d'étude |
| Piste cyclable séparée  | Administration    |
| Piste cyclable marquée  | Bâti              |
| Rue cyclable  | Zacc              |
| SUL   | Accès RAVeL       |
| Trafic mixte max. 30 km/h aucun aménagement cyclable spécifique préconisé | École             |
| Voie centrale banalisée   |                   |



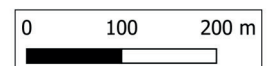


PCM de Bastogne - Phase 3: Réseau cyclable dans le centre-ville de Bastogne - Propositions court terme



- Aménagement cyclable existant - Aucune proposition
- Trafic mixte max. 30 km/h  
aucun aménagement cyclable spécifique préconisé
- Réaménagement cyclable proposé
- Réseau régional
- Réseau communal
- Chemin / Sentier

- Périmètre d'étude
- Administration
- Bâti
- Zacc
- Accès RAVel
- École

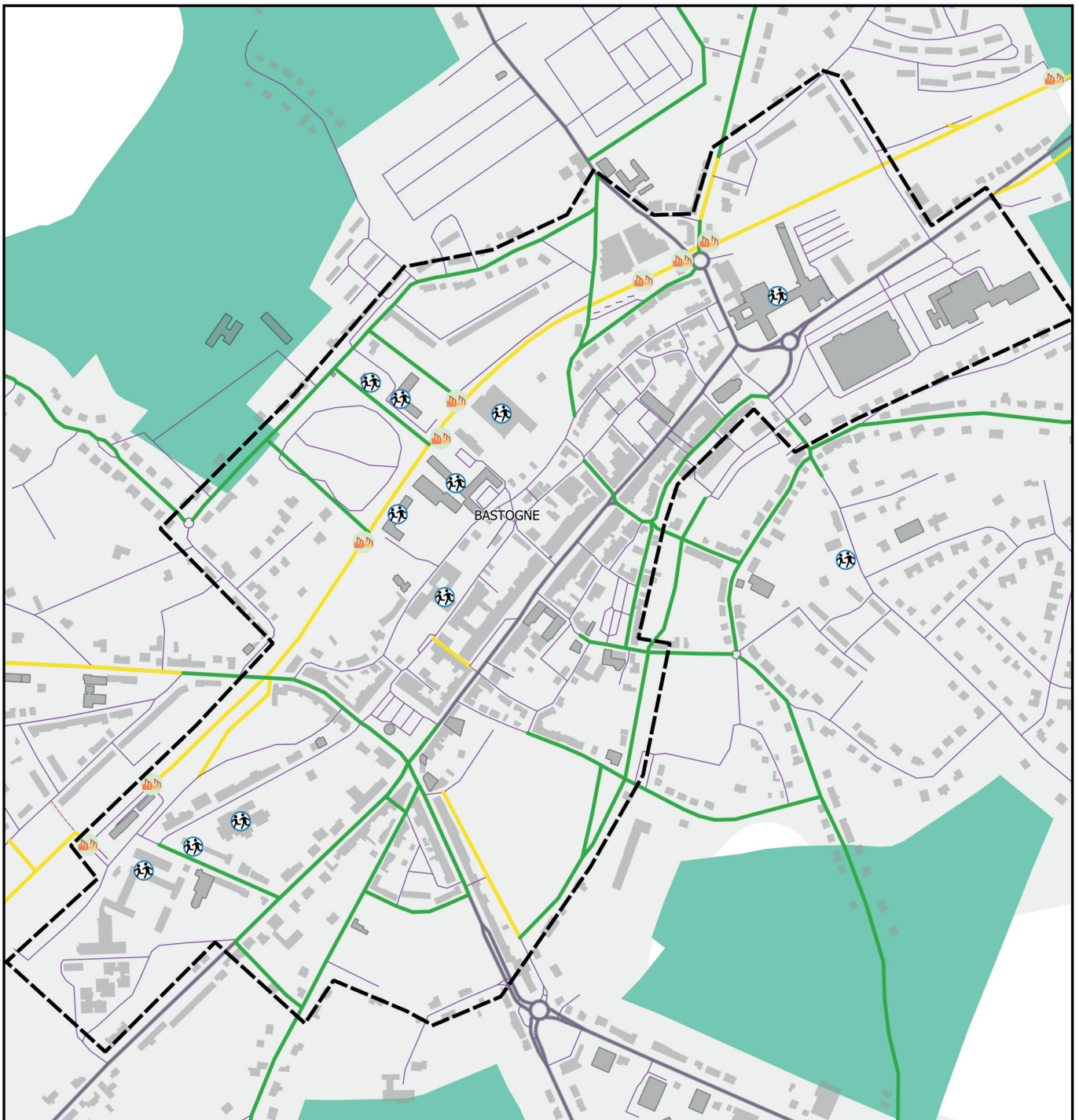


agora

© Contributeurs de OpenStreetMap

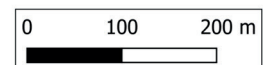


PCM de Bastogne - Phase 3: Réseau cyclable dans le centre-ville de Bastogne - Propositions moyen long-terme



- Aménagement cyclable existant - Aucune proposition
- Trafic mixte max. 30 km/h  
aucun aménagement cyclable spécifique préconisé
- Réaménagement cyclable proposé
- Réseau régional
- Réseau communal
- Chemin / Sentier

- Périmètre d'étude
- Administration
- Bâti
- Zacc
- Accès RAVeL
- École



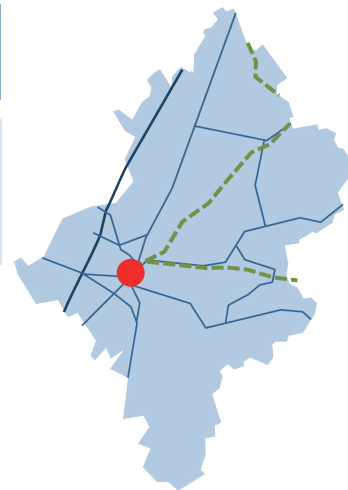
agora

© Contributeurs de OpenStreetMap

## FICHES ACTIONS DE POLITIQUE GÉNÉRALE

## Volet piéton et PMR - Fiche action de politique générale

### P1-PMR - Déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR) au centre-ville



#### CONTEXTE ET OBJECTIFS

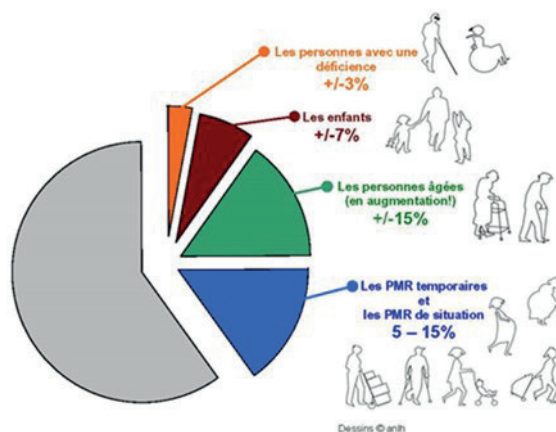
Les cheminements adaptés aux PMR bénéficient à tous les piétons. L'objectif est d'adapter progressivement l'espace public pour les PMR, en priorité sur le réseau piéton du centre-ville (carte ci-après), notamment vers les parkings PMR.

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

Le bureau d'étude Atingo a procédé en mars 2018 à une vérification systématique de la qualité des cheminements

- Sur le réseau piéton suggéré;
- Aux arrêts de bus TEC;
- Depuis les parkings publics vers les pôles d'attraction.

La présente fiche reprend les principales recommandations. Le rapport complet établi par Atingo, comportant le diagnostic et les recommandations détaillées, est inséré en annexe du rapport de la phase 3 du PCM.



#### ACTIONS LIÉES

Les propositions prennent en compte le réseau piéton centre-ville (fiche S2A). Un lien est également fait avec l'esquisse T16-T18— Réaménagement de la Place Mac Auliffe.

COURT TERME < 5 ANS

IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC + ++ +++

#### ACTEURS

- Commune de Bastogne
- SPW / Modes doux
- SPW Routes
- TEC / RGTR
- Atingo

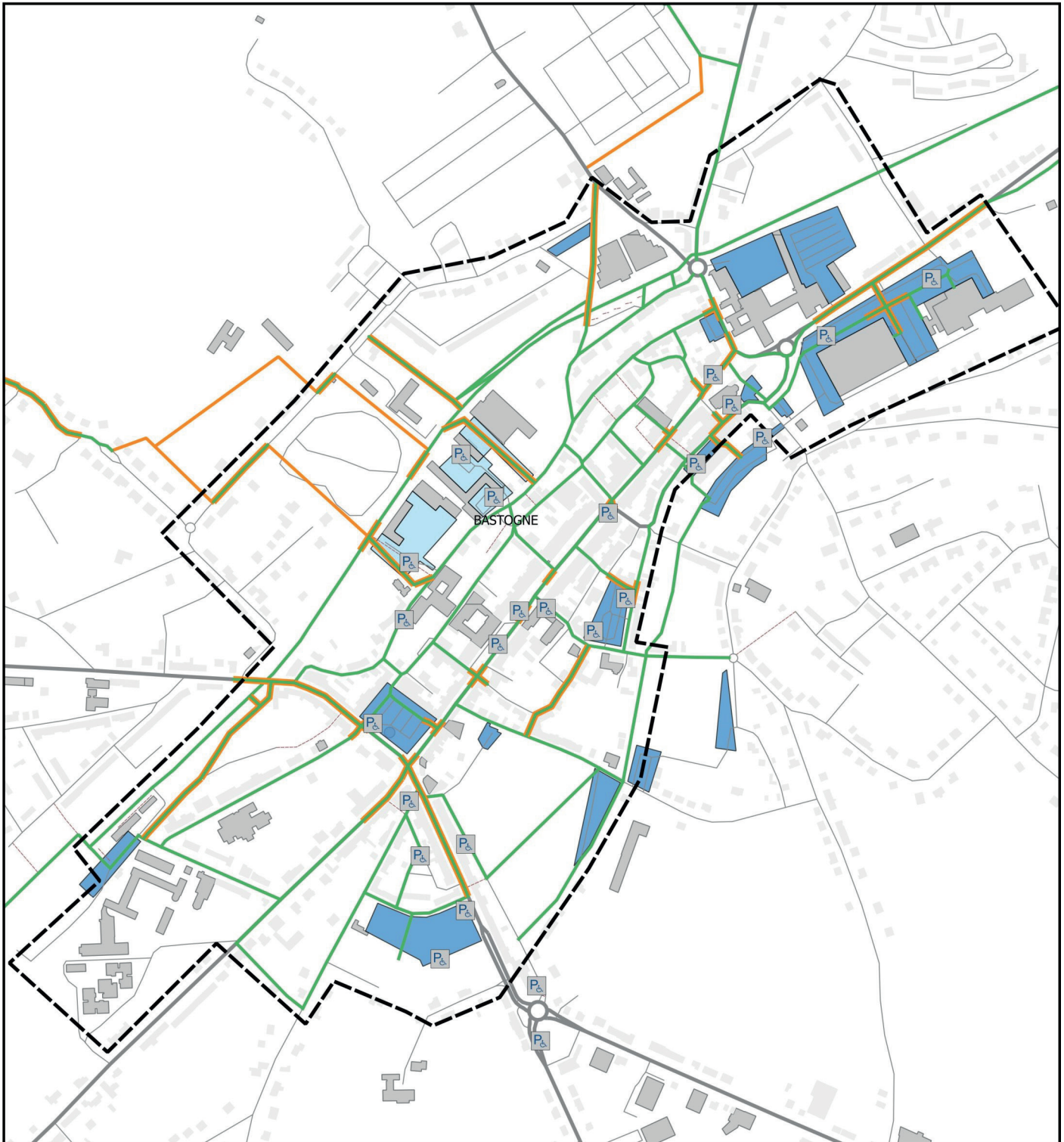
#### DOCUMENTATION ET RÉFÉRENCES













- Qu'attendent les PMR d'un Plan Communal de Mobilité?, Atingo (2016)
- Rapport Atingo sur l'accès PMR au centre-ville de Bastogne (2018), en annexe
- Bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons, Manuels du MET (2006)



agora  
-urba.eu

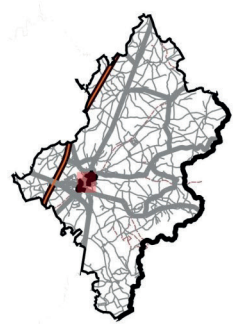
 **PCM de Bastogne - Phase 3 : Réseau piéton**



-  Place PMR
-  Périmètre d'étude
-  Équipements
-  Bâti
-  Parking
-  Parking - hors période scolaire
-  Réseau piéton proposé
-  Réseau piéton proposé - à améliorer
-  Réseau piéton proposé - sur terrain privé
- Réseau viaire**
-  Réseau régional
-  Réseau communal
-  Chemin / Sentier



© Contributeurs de OpenStreetMap



PCM de Bastogne: Déplacements des PMR au centre-ville / 2

## PRINCIPALES RECOMMANDATIONS

Selon le rapport Atingo, les priorités en matière d'accessibilité PMR sont:

- Le réaménagement complet de la place Mc Auliffe et des embranchements des rues adjacentes (circulations piétonnes, traversées, stationnement) - voir fiche T16;
- Le réaménagement de la rue des Ecoles (pas de travaux nécessairement lourds mais une autre gestion du stationnement, de la circulation des véhicules et des espaces protégés pour les piétons et le suivi des infractions) et d'une partie de la rue des Remparts (élargissement du trottoir côté rue de Marche);
- L'amélioration des traversées piétonnes et en priorité celles de la grand-rue, du rond-point Pépinière, du rond-point de la rue de la Halle, et de la place de la Gare;
- Le réaménagement des abords de la clinique et du centre sportif et commercial porte de Trèves : arrêt de bus, trottoirs et traversées;
- L'aménagement d'emplacements de stationnement conformes réservés aux PMR dans la grand-rue et/ou les rues adjacentes;
- L'installation d'une signalétique piétonne.

## RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES ARRÊTS DE BUS

Les arrêts prioritaires en matière d'accessibilité PMR sont:

- Gare du Sud et Pépinière : les plus fréquentés, accès scolaires et intermodalité RAVeL.
- Clinique : accessibilité infrastructure hospitalière et 3ème arrêt au niveau de la fréquentation, et desserte du nouveau quartier de Chenêt-Vévy.
- Centre sportif : accessibilité centre sportif et centre commercial Porte de Trèves.
- Hôtel de Ville : accessibilité de l'administration communale et des commerces dans la grand-rue.

### Arrêt gare de Bastogne-Sud

Aménagement de traversées piétonnes adaptées devant la gare, avec pente conforme (12% max) ou traversée en plateau , et dalles podotactiles .

### Arrêt Pépinière

Améliorer l'accès aux arrêts :

- Aménagement de traversées adaptées au rond-point de la rue Pierre Thomas (N30) : pente conforme (12% max) ou traversée en plateau , et dalles podotactiles ;
- Elargissement du trottoir rue de la Pépinière (devant l'ancienne gare) ;
- Aménagement d'un abaissement de trottoir utilisable par les personnes en fauteuil roulant pour rejoindre le quai bus depuis le parking.

Arrêts :

- Aribus accessibles aux PMR (de plain pied)

### Arrêt Clinique—N30 chaussée de Houffalize

Vers les faubourgs:

- Déplacer l'arrêt en face de l'entrée de la clinique ou entre la clinique et la maison de repos, arrêt en chaussée;
- Création d'une traversée piétonne conforme à proximité;
- Réalisation, sur la largeur de la bande de stationnement, d'un quai d'embarquement conforme (hauteur 16 cm), avec

rampe d'accès au quai et équipement podotactile;

- Si possible, installation d'un nouvel abri avec banc ayant une bonne visibilité sur la chaussée.

Vers le centre-ville:

- Réalisation d'un quai d'embarquement de 16 cm de haut, en retrait afin de permettre le stationnement des bus hors chaussée et l'attente sous l'auvent. Cela réduirait la pente de l'accès vers l'entrée et servirait également au Ptibus et autres transports de personnes vers la clinique.

### Arrêt Centre sportif et Centre commercial Porte de Trèves

Vers les faubourgs:

- Réalisation d'un arrêt conforme avec quai d'embarquement de 16 cm de haut accessible par rampe, abri accessible de plain-pied sur le quai. L'espace disponible est suffisant. - Création d'un cheminement piéton continu et protégé jusqu'au centre sportif. - Réalisation d'une oreille de trottoir et d'une traversée adaptée au bout de la rue des Déportés. Remplacement du filet d'eau par une bande de contrebutage au droit des traversées.

Vers le centre-ville:

- Déplacement de l'arrêt en face de l'arrêt dans l'autre sens, à proximité de la traversée piétonne adaptée.;
- Réalisation d'un arrêt en chaussée, avec quai d'embarquement conforme de 16 cm de haut implanté sur la largeur de la bande de stationnement (élargissement trottoir).

### Arrêt Hôtel de Ville—N30, rue du Sablon

Réalisation d'un arrêt en chaussée, avec quai d'embarquement conforme, surélevé à 16 cm de haut implanté sur la fin de la zone de stationnement (déplacement de l'emplacement réservé, utilisation du triangle perdu).

## RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT PMR

Le rapport en annexe (Atingo) comprend des recommandations précises en matière de stationnement PMR.

Les éléments suivant sont particulièrement mis en avant:

- Respect des quotas de places réservées aux PMR dans les parkings, y compris dans les parkings des écoles (importance de l'accès aux écoles pour tous);
- Confort d'accès à améliorer: dévers (notamment au parking Patton, qui le rend peu recommandable pour se rendre au centre-ville), revêtement instable, filets d'eau difficile à franchir (demi-lune), bordures;
- Proposer également des emplacements « de confort » (dimension 330 x 500) pour les familles, personnes blessées etc.;

## RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE DE CHEMINEMENTS

Le centre-ville de Bastogne est généralement bien équipé pour les cheminements à pied, notamment en ce qui concerne l'aménagement des trottoirs. Le rapport en annexe établit un diagnostic et émet des recommandations précises. Les recommandations concernent principalement les éléments suivants:

- Largeur des trottoirs: minimum 1,50 m;
- Point d'attention sur les obstacles fixes ou mobiles qui limitent la largeur disponible;
- Cohérence des aménagements dans les zones 20km/h et 30km/h, où les limitations de vitesse ne sont pas respectées;
- Pentes et dévers excessifs;
- Revêtement de sol et obstacles, y compris les potelets anti-parking.

## RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE DE TRAVERSÉES PIÉTONNES ET D'ÉQUIPEMENT PODOTACTILE

La plupart des traversées piétonnes sont mal adaptées aux personnes déficientes motrices. Les points d'attention principaux sont:

- Préférence aux traversées en plateau et trottoirs traversant, obligatoirement équipés de dalles podotactiles;
- Lorsqu'une traversée à niveau n'est pas possible, aménager une traversée selon les prescriptions techniques en matière de pente, de revêtement, de dimensions, d'équipement podotactile;
- Longueur et axe des lignes de guidage podotactiles;
- Concertation avec la Région sur l'aménagement de la route régionale N30 à hauteur de l'hôpital pour les PMR. La section à réaménager en priorité s'étend de la rue du Doyard à la rue Sans Souci, mais l'aménagement doit se prolonger jusqu'au centre-ville.



PCM de Bastogne: Déplacements des PMR au centre-ville / 5

## Volet piéton et PMR - Fiche action de politique générale

### P2-PIET - Promotion de la marche

#### CONTEXTE ET OBJECTIFS

Les travaux d'infrastructure sont nécessaires pour améliorer les conditions des piétons. Mais pour faire changer les habitudes, la promotion active de ce mode de transport permet un changement modal plus rapide.

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Volet 1: Mettre en valeur les avantages de la marche. Ce mode de déplacement doit se départir de ses préjugés négatifs (pénible, démodé, lent) en mettant en avant les aspects de santé, de liberté, de souplesse;
- Volet 2: Promouvoir les aménagements existants et les nouveaux aménagements (annoncer la fin des travaux et les avantages de la nouvelle situation)

#### ACTEURS

- Commune de Bastogne
- SPW / Modes doux
- Associations (sentiers.be...)

#### FINANCEMENT

- Espaces publicitaires sur la carte piétonne

#### INDICATEURS

Comptages piétons 2 fois par an sur RAVeL et grand' rue

#### ACTIONS LIÉES

- S1AB Réseau cyclo-piéton à l'échelle communale
- S2A Réseau piéton et PMR en centre-ville
- P1-PMR Déplacements des PMR
- P3-CYC Promotion du vélo
- P4-TP Promotion des transports publics
- P6-SIGN Signalétique
- P9-SCO Mobilité scolaire
- T15-PROJ Accessibilité des nouveaux projets de développement urbain
- T16 Réaménagement rue de Marche et place Mac Auliffe

IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC + ++ +++



COURT TERME < 5 ANS



*A pied le long du RAVeL à Bastogne: un mode de déplacement naturel vers des activités scolaires en ville*



agora  
-urba.eu

## VOLET 1: METTRE EN VALEUR LES AVANTAGES DE LA MARCHÉ

### Les messages porteurs

Le tableau suivant présente les messages négatifs et positifs:

(extrait du Plan piéton stratégique de la Région bruxelloise, 2012)

Messages à éviter	Image souhaitée de la marche
Uniquement pour la détente.	Rapide et agréable pour les déplacements quotidiens.
Agréable uniquement ailleurs (nature, autre ville).	<b>La meilleure manière de s'imprégner de son propre quartier et de sa ville.</b>
Lent, limité aux courtes distances.	<b>Malin et rapide de porte à porte, tout est plus proche que vous ne le pensez.</b>
Pénible et démodé.	Tendance, grâce à des accessoires modernes (sac à dos, musique dans les oreilles, applications pour smartphone...) Mais aussi: retour des accessoires remis au goût du jour, comme le caddie, le parapluie.
Seul dans la foule.	- marcher fièrement seul. - marcher fièrement ensemble.
Fatigant, épuisant.	<b>Sain, actif; on ressent immédiatement les bienfaits de 30 minutes de marche quotidienne.</b>
Uniquement s'il n'y a pas d'autre solution, usagers captifs.	Choix délibéré, libre.
Limites, obstacles, détours.	Liberté de mouvement, autonomie pour chacun, liberté de s'arrêter, de parler, de faire demi-tour, d'entrer et de sortir d'un lieu.
Puanteur, bruit, pollution.	Bâtiments, spectacle de la rue, surprises, paysages, ciel.

### Les canaux de diffusion

- Ecoles, entreprises, citoyens (notamment lors de l'accueil des nouveaux habitants), commerces et horeca: kits d'information adaptés à chaque cible;
- Campagne auprès des commerçants;
- Message dans le cadre de l'information sur les parkings et le stationnement (lien aisé à pied vers les parkings gratuits)



Campagne  
« bouger 30  
minutes par  
jour »



## Exemples d'actions

- **Diffusion d'une carte des itinéraires de loisirs**

Les chemins et sentiers jouent un rôle important dans la mobilité piétonne, non seulement en ce qui concerne les déplacements de loisirs, mais aussi comme complément aux axes carrossables ou pour densifier le maillage du réseau. La présence du RAVeL est une chance inespérée. Mais s'il est bien présent, il est en revanche peu visible dans l'espace urbain.

La publication d'une carte des sentiers et balades recommandés dans la ville et ses alentours est utile pour faire découvrir le RAVeL et les itinéraires de moindre pente, aménagés, moins fréquentés, etc. Outre sa vocation touristique, la carte des sentiers permet également de mettre en avant les différentes liaisons piétonnes possibles entre les quartiers, qui peuvent être empruntées pour les déplacements quotidiens.

La carte doit être diffusée sur support papier mais doit être également disponible sur le site web de la ville, et déclinée sous forme de panneaux dans la ville, comme il en existe déjà parfois aux entrées du RAVeL.



Exemples de plans piétons dans la ville (à droite, Bastogne)

- **Mise en place**

- **d'une signalétique efficace**

Il est important d'informer sur les distances et les temps de parcours avantageux. Une signalétique reprenant les temps de trajet moyens à pied (et non les distances) constitue une indication beaucoup plus « parlante » pour les piétons qu'une indication en mètres, et amène le citoyen à intégrer la marche dans sa pratique quotidienne.

Voir la fiche P6-SIGN consacrée à la signalétique dans la commune de Bastogne.

- **Mise en place d'événements autour de la marche**

Une manière conviviale et collective de faire découvrir aux citoyens d'autres manières de se déplacer consiste à organiser dans la commune des événements sur la thématique de la marche (ces événements peuvent s'articuler autour notamment de balades invitant la population à découvrir chemins et sentiers) et/ou à encourager les citoyens à participer à différentes initiatives mises en place par des associations. Ces événements peuvent adopter différentes formes:

- Promenades dans la ville dans le cadre de la Semaine de la mobilité, Marches ADEPS
- « Urban run » ou « Urban trail »: course conviviale (pas de classement) dont l'itinéraire **fait découvrir des lieux et chemins méconnus**. Bastogne connaît déjà la « Nuts Night Run ». Elle pourrait être encore davantage axée sur la mise en valeur des connexions piétonnes dans la ville.

Urban trail de Anvers et de Namur



PCM de Bastogne: Promotion de la marche / 3

## VOLET 2: PROMOUVOIR LES NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS

Les réaménagements de voirie et les nouveaux projets sont une excellente occasion pour relancer la promotion de la marche. Après les inconvénients subits pendant les travaux, l'annonce de la fin d'un chantier est un moment positif et propice à la découverte et au changement modal.

Par exemple, les aménagements suivants peuvent être annoncés largement, en mettant l'accent sur le confort amélioré pour les piétons:

- Amélioration des connexions au RAVeL (été 2017);
- Nouveaux projets (Chenêt-Vévy);
- Réaménagement futur de la rue de Neufchâteau;
- Toute réfection de trottoirs et de voiries.

Canaux de communication:

- Affichage sur site
- Toutes-boîtes auprès des riverains, mais aussi des entreprises, commerces et écoles à proximité
- Site internet communal
- Événement: inauguration festive



## DOCUMENTATION ET RÉFÉRENCES

- CeMathèque nr39 juillet 2017
- Plan piéton stratégique de la Région de Bruxelles-Capitale
- Promouvoir la marche à pied, fiche pratique de Bruxelles Environnement à destination des entreprises, dans le cadre des plans de déplacements d'entreprise

## Volet cyclable - Fiche action de politique générale

### P3-CYC - Promotion du vélo



COURT TERME < 5 ANS

#### CONTEXTE ET OBJECTIFS

Les déplacements à vélo au quotidien sont rares sur le territoire. Le vélo ne fait pas encore partie du paysage comme cela commence pourtant à être le cas dans d'autres villes de Wallonie.

En revanche, le RAVeL attire un public nombreux de cyclotouristes.

L'objectif est donc de faire du vélo bien plus qu'une activité de loisir: un moyen de déplacement au quotidien.

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

Faire du vélo bien plus qu'une activité de loisir : un moyen de déplacement au quotidien. L'infrastructure est une première étape, mais elle doit être complétée par une sensibilisation régulière.

#### ACTEURS

- Commune de Bastogne
- SPW Modes doux
- Directions d'écoles, enseignants, associations de parents d'élèves
- Associations: GRACQ
- Vélocistes locaux

#### INDICATEURS

Comptages cyclistes 2 fois par an sur RAVeL et grand'rue

#### ACTIONS LIÉES

- S1AB Réseau cyclo-piéton à l'échelle communale
- S2A Réseau piéton et PMR en centre-ville
- P1-PMR Déplacements des PMR
- P2-CYC Promotion de la marche
- P4-TP Promotion des transports publics
- P6-SIGN Signalétique
- P9-SCO Mobilité scolaire
- T15-PROJ Accessibilité des nouveaux projets de développement urbain
- T16 Réaménagement rue de Marche et place Mac Auliffe

IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC + ++ +++



agora  
-urba.eu

**MISE À JOUR DU PLAN D'ACTION—JANVIER 2021**

Depuis l'élaboration du plan d'actions, différents projets et actions ont été mis en œuvre. Ils sont repris au sein du tableau ci-après.

<b>AMÉNAGEMENT</b>	
<b>Zone de stationnement</b> <b>Arrêt de bus BASTOGNE Gare du Sud</b> <i>Aménagement réalisé par la Ville de Bastogne</i>	<p>Une zone de stationnement pour vélos a été aménagée à proximité de l'arrêt BASTOGNE Gare du Sud.</p> <p>D'une capacité de 10 places, la zone est équipée d'arceaux permettant l'attache du cadre et de l'une des roues du vélo. Elle est couverte et située à proximité de l'accès à la ligne 163 du RAVeL.</p>
<b>Zone de stationnement</b> <b>Place Mac-Auliffe</b> <i>Aménagement réalisé par la Ville de Bastogne</i>	<p>Une zone de stationnement pour vélos a été aménagée place Mac-Auliffe, à proximité de la Maison du Tourisme du Pays de Bastogne.</p> <p>D'une capacité de 10 places, la zone est également couverte et équipée d'arceaux permettant l'attache du cadre ainsi que de l'une des roues du vélo.</p>

## CAMPAGNES DE PROMOTION DU VÉLO

### Diffusion d'une carte des liaisons cyclables

La publication d'une carte des liaisons recommandées dans la ville et ses alentours est utile car les « nouveaux » cyclistes ont tendance à suivre les mêmes itinéraires qu'en voiture. Leur faire découvrir les percées des RAVeL, les itinéraires de moindre pente, aménagés, moins fréquentés, etc. leur permet de découvrir rapidement les avantages du vélo. Un plan du réseau cyclable est un moyen de promouvoir le vélo et d'exprimer l'engagement de la ville en faveur du cyclisme.

La carte doit être diffusée sur support papier mais doit être également disponible sur le site web de la ville. Le financement peut se faire en incluant des espaces publicitaires.

### Mettre en avant les liaisons efficaces et les projets communaux

Il est important de communiquer sur des itinéraires forts porteurs afin d'attirer un public cible et informer sur les distances et les temps de parcours avantageux.

Ensuite, la ville doit informer de manière régulière sur l'évolution des infrastructures et sur les nouveautés ou initiatives mises en place. Cette communication peut se faire via des toutes-boîtes, affiche, site web, journal communal...

Enfin, pendant les travaux aussi le vélo peut être mis en avant. En particulier l'accessibilité des commerces est cruciale lors de travaux. Plutôt que de se focaliser sur l'information concernant les parkings, les chantiers sont une opportunité de valoriser les avantages du vélo pour les (petites) courses.

### Ramassage scolaire

La mise en œuvre d'un ramassage scolaire à vélo permet de sensibiliser la population et de rassurer les parents, les trajets s'effectuant en toute sécurité, notamment grâce à ce fait que les rangs à vélo profitent du RAVeL sur les derniers kilomètres. Ce ramassage permet aussi d'initier les jeunes générations à un autre mode de déplacement, d'inculquer les bons réflexes et de faire connaître les meilleurs itinéraires, en vue d'une autonomie plus rapide. Cette formation et sensibilisation est susceptible d'en faire des cyclistes pour la vie, et peut-être même influencer le choix du mode de transport de leurs parents.

Le principe du ramassage scolaire est d'accompagner les élèves candidats à l'école et les ramener chez eux après l'école. Les élèves intéressés sont généralement ceux de la 4<sup>ème</sup> à la 6<sup>ème</sup> primaire. Pour les années supérieures, le rang vélo devient superflu et les élèves de secondaire sont assez autonomes pour se déplacer seuls. D'ailleurs ils aiment à se regrouper pour faire le dernier tronçon ensemble ; ils doivent par contre trouver les itinéraires les plus adaptés à leurs déplacements.

Ci-dessous, deux types de ramassage scolaire qui peuvent être envisagés:

#### 1. Le vélobus ou rang à vélo

Des accompagnants organisent un circuit (si possible quotidien) passant à proximité du domicile des enfants cyclistes. Le fait d'être en groupe rend les vélos plus visibles pour les automobilistes, qui sont donc plus attentifs. L'asbl ProVelo accompagne les personnes désireuses de mettre en place ce système, et met à leur disposition une multitude d'outils pratiques. La recherche d'accompagnants (parents ou grands-parents bénévoles, personnel communal...) est un point crucial pour la pérennité du projet. Informations: <https://www.provelo.org/fr/page/ecole-velobus>



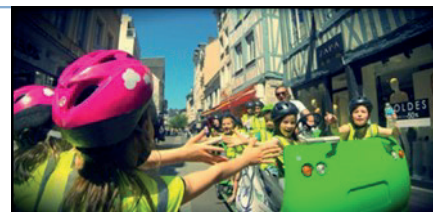
## 2. Le « covoiturage à pédales » ou « S’Cool Bus »

Il s’agit d’un véhicule à pédales (sorte de gros cuistax) à assistance électrique. Ici aussi, un itinéraire doit être défini et un accompagnateur désigné.

Tout comme le ramassage scolaire, cette solution permet de réduire le nombre de voitures se rendant vers les écoles aux heures de pointe scolaire.

Elle fait bénéficier des avantages du vélo tout en offrant une solution plus sécurisante.

Informations auprès de l’association S’Cool Bus: [www.scool-bus.org](http://www.scool-bus.org)



## Le brevet du cycliste dans les écoles

Bastogne participe à ce projet depuis 2012, pour un nombre croissant de classes.

Le brevet du cycliste a été développé par l’asbl ProVelo et l’ancien Institut Belge de la Sécurité Routière. L’objectif est de mettre l’enfant en selle et de lui donner les compétences nécessaires pour rouler en sécurité à bicyclette dans la circulation. La formation qui comprend différents stades (Code de la route en classe, habileté dans la cour de récréation et conduite dans la circulation) est suivie d’un examen théorique et pratique des compétences et est sanctionnée par un brevet. Cette formation concerne les élèves de 5ème et 6ème primaire.

Ceci permettra :

- d’autonomiser les déplacements des enfants pour leur offrir une certaine indépendance du phénomène parent-taxi, générateur de déplacements automobiles et d’une prise d’habitude à l’usage de ce mode ;
- d’intégrer les enfants plus tôt dans la circulation afin de leur assurer une expérience pratique de la mobilité non motorisée, afin de les sensibiliser et responsabiliser envers les usagers faibles pour leur future expérience d’automobilistes.

## Organisation d’événements autour du vélo

Une manière conviviale et collective de faire découvrir aux citoyens d’autres manières de se déplacer consiste à organiser dans la commune des événements sur la thématique du vélo (ces événements peuvent s’articuler autour notamment de balades invitant la population à découvrir les aménagements cyclables) et/ou à encourager les citoyens à participer à différentes initiatives mises en place par des associations cyclistes. Ce type d’événement est généralement organisé au printemps (retour des beaux jours, volonté de sortir et de bouger) ou à la fin septembre, pendant la Semaine de la mobilité.

Quelques événements:

- Beau vélo de RAVeL
- Semaine de la mobilité
- Summer challenge – Bike to Work
- Inauguration de nouvelles infrastructures cyclables dans la commune:
  - Réaménagements de voiries (bientôt: rue de Neufchâteau)
  - Connexions au RAVeL, pistes cyclables
  - Installation de parkings vélo
  - Mise en place d’une nouvelle signalisation, etc.

## Le vélo à assistance électrique: le vélo devient accessible à un public beaucoup plus large

Le vélo dit à assistance électrique (VAE) aide l'utilisateur à démarrer, à affronter une côte ou un fort vent de face. Il faut donc toujours pédaler (contrairement au cyclomoteur) mais sans effort jusqu'à 25 km/h.

- Le VAE est un vélo et il n'y a donc pas besoin d'un permis ou d'une assurance spécifique ;
- Le VAE, comme le vélo, donne droit à une indemnité kilométrique dans le cadre de déplacements domicile-travail.

**Définition** : article 1er de la Directive 2002/24/CE du Parlement Européen

« Cycle à pédalage assisté, équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 Kilowatt dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt, si le cycliste arrête de pédaler. »

### Le potentiel d'utilisateurs

Le potentiel d'utilisation pour un usage utilitaire du vélo (et non plus uniquement de loisir) est important car il concerne une partie conséquente de la population :

- Les navetteurs et écoliers ayant des distances importantes à parcourir (> 5km) ou devant affronter des dénivelés importants ;
- Les personnes âgées n'ayant plus la condition physique suffisante pour pratiquer du vélo « classique » régulièrement ;
- Des personnes ayant un handicap physique.

Un vélo à assistance électrique consomme 50 à 100x moins d'énergie qu'une voiture électrique. Le remplacement d'un 2e ou d'un 3e véhicule familial par un vélo électrique permet de réaliser des économies pour les ménages, de gros gains environnementaux et une économie d'espace sur les voiries et les espaces de stationnement.

### Le véhicule

Le VAE est une bicyclette équipée d'un moteur électrique auxiliaire, d'une batterie rechargeable et de capteurs qui détectent la présence de pédalage, sa fréquence, l'effort exercé sur les pédales... La batterie est un élément important car elle influe énormément sur la puissance et sur l'autonomie. La mise en route du moteur s'effectue uniquement par l'action du pédalage. A partir de ce moment, la batterie du vélo envoie son énergie au moteur pour amplifier le mouvement du pédalier.

Il existe actuellement beaucoup de modèles et ils évoluent rapidement. Il vaut mieux se renseigner activement avant tout achat (par exemple sur le site de Pro Velo [www.provelo.org](http://www.provelo.org)) et privilégier des vendeurs spécialisés, si possible locaux, pour pouvoir aisément faire appel au service après-vente.

### La batterie du VAE

Il existe un grand nombre de batteries ayant chacune des spécificités techniques et bien sûr des prix différents.

L'autonomie du VAE dépend de beaucoup de facteurs : le modèle, le type de batterie, le poids de l'utilisateur, les dénivelés empruntés, la température... Cela va de 25 à 60 km avec une moyenne de 40 km

Charger une batterie de VAE est une opération très simple, qui exige seulement une prise de courant normale. Il est parfaitement possible de charger la batterie à la maison pour les déplacements voulus. Néanmoins, la disponibilité de points de remplissage en dehors de la maison ajoute au confort de l'utilisateur. La consommation en électricité avec 30 km/jour revient à environ 10 €/an

Les batteries de vélos électriques ne nécessitent pas d'entretien, même pour les batteries au plomb. Par contre, certaines précautions sont à prendre pour en prolonger la vie : utiliser un chargeur adapté et éviter les décharges profondes.

## Campagnes de promotion

### Projet au niveau régional : "e-bike2station"

Ce projet-pilote lancé en 2013 par Inter-Environnement Wallonie en partenariat avec SNCB-Holding et Pro Vélo a permis à des automobilistes d'expérimenter gratuitement le vélo à assistance électrique (VAE) pendant un an. L'objectif était de convaincre des automobilistes-navetteurs de troquer leur voiture contre un VAE pour effectuer le trajet qui relie leur domicile à une gare. Les gares retenues pour le projet étaient les gares d'Ottignies et de Liège Guillemins étant donné qu'il s'agit de gares importantes disposant chacune d'un point vélo et pour lesquelles un parking à contrôle d'accès est aménagé. C'était l'occasion de réaliser l'expérience dans deux environnements différents : Liège en milieu urbain et Ottignies en milieu plus rural.

Ce projet a permis de donner un coup de projecteur au VAE et d'encourager d'autres initiatives.



Ainsi, la Ville de Liège en collaboration avec Pro Vélo offre désormais la possibilité à ses habitants de tester pendant quelques mois un vélo à assistance électrique. Le prêt leur permet de réaliser qu'il est possible d'utiliser un autre mode de déplacement que la voiture.

### Campagne en cours! (2018) « Tester un vélo électrique »

Dans le cadre du Plan Wallonie Cyclable 2.0, la Wallonie propose de tester gratuitement le vélo électrique pendant 15 jours. 70 vélocistes participent, dont un à Bastogne.

Information et inscription: [www.jetestelelectrique.be](http://www.jetestelelectrique.be)

Il est proposé de relayer l'information auprès des citoyens de Bastogne.



### Initiatives possibles au niveau communal

- **Les primes à l'achat** : de plus en plus de communes belges octroient des primes aux habitants qui effectueront l'acquisition d'un vélo à assistance électrique. Ces primes peuvent correspondre à un montant fixe, à un % du prix d'achat avec un palier maximum... Le montant attribué varie selon les communes et les méthodes de calcul mais se situe généralement entre 100 et 200 €. Voir par exemple la prime VAE de la Province du Brabant wallon: <http://www.brabantwallon.be/bw/vivre-se-divertir/mobilite/prime-velo-electrique/>
- Organiser régulièrement un **achat groupé auprès d'un vélociste local**.
- **Du stationnement adapté**: En raison de la valeur des VAE, les utilisateurs sont beaucoup plus exigeants en ce qui concerne le stationnement. La commune doit pouvoir répondre à une demande croissante en stationnement plus abrité et plus sécurisé.

## DOCUMENTATION ET RÉFÉRENCES

- Cémathèque « Plan commune cyclable » - août 2013
- [www.provelo.org](http://www.provelo.org)

## Volet transports en commun - Fiche action de politique générale

### P4-TP - Promotion des transports publics



#### CONTEXTE ET OBJECTIFS

En matière de report modal de la voiture vers les transports collectifs, les conclusions des enquêtes sociologiques étudiant les choix modaux des individus soulignent l'existence de deux leviers pouvant être mobilisés par les pouvoirs publics : l'amélioration de la qualité de l'offre en transport en commun et la création de contraintes sur les déplacements en automobile.

Dans le cas présent, si la commune de Bastogne est en mesure d'influer sur l'offre de déplacement en automobile, elle n'a cependant que peu prise sur la définition de l'offre en transport collectif, compétence régionale. La promotion des transports collectifs par des actions incitatives constitue dès lors une composante essentielle et transversale de l'amélioration de la mobilité à Bastogne.

La promotion a également un rôle dans la pérennité de l'offre. Si une ligne est désertée, elle risque d'être supprimée. A l'inverse, si la fréquentation d'une ligne est élevée, l'exploitant sera susceptible d'augmenter le niveau de l'offre, rendant ainsi la ligne encore plus attractive. En incitant à l'usage des transports collectifs par des actions ambitieuses et transversales, la commune de Bastogne consolide donc la desserte en transport collectif de son territoire.

COURT TERME < 5 ANS

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

L'objectif est d'encourager l'usage des transports collectifs, qu'il s'agisse des bus TEC, de l'offre SNCB (ligne 163 "bus SNCB" depuis Libramont), des lignes RGTR et des lignes locales comme le P'tibus. L'offre peut être utilisée seule ou en combinaison avec d'autres modes de déplacements (intermodalité).

La promotion consiste en des actions de communication destinées à conférer de la visibilité aux services proposés ainsi qu'à mettre en avant leurs avantages par rapport à la voiture individuelle. Les actions stimulent l'usage des transports publics. Cette sensibilisation est complétée par des actions de promotion indirecte, via l'organisation du territoire.

#### INDICATEURS

- Statistiques TEC

#### ACTEURS

- Commune de Bastogne
- SPW / Modes doux
- SNCB
- TEC, RGTR

IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC + ++ +++

#### ACTIONS LIÉES

- P1-PMR Déplacements des PMR
- P2-PIET Promotion de la marche
- P3-CYC Promotion du vélo
- P9-SCO Mobilité scolaire
- T15-PROJ Accessibilité des nouveaux projets de développement urbain
- T16 Réaménagement rue de Marche et place Mac Auliffe



agora  
-urba.eu

### MISE À JOUR DU PLAN D'ACTION—JANVIER 2021

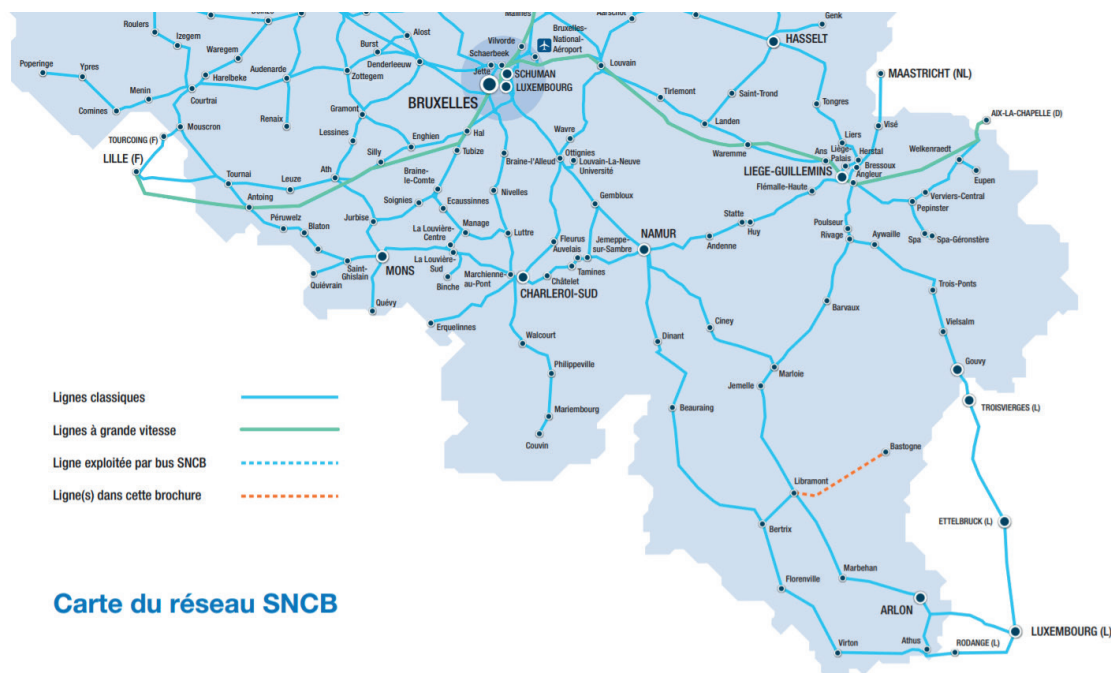
Comme spécifié au sein de la fiche action relative au réseau de transports en commun desservant la commune (cf. S1C-TP réseau de transports collectifs), la ligne 163 de la SNCB, précédemment opérée par bus en partenariat avec la société TEC, a été remplacée en 2020 par les lignes de bus 6 et 601, exploitées exclusivement par l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW). Les titres de transport de la SNCB ne sont dès lors plus valables sur ces itinéraires.

## ACTIONS

### Développer un partenariat en matière de communication avec les exploitants des réseaux

Promouvoir l'usage des TC revient à promouvoir l'offre de transport collectif existante sur le territoire. La collaboration avec les exploitants des réseaux TEC, SNCB et RGTR est donc, dans ce cadre, indispensable.

Pour tendre vers l'objectif recherché, Bastogne se présentera aux exploitants comme leur partenaire privilégié en ce qui concerne la diffusion, voire la création, de campagnes de communication promouvant leurs offres respectives auprès des populations locales. Le maintien de bonnes relations de travail est ainsi un enjeu dans ce cadre. Si cet objectif est atteint, il pourrait s'avérer bénéfique à plus long terme, notamment pour l'amélioration du niveau de l'offre.



*La ligne 163 de la SNCB entre Libramont et Bastogne est opérée par des bus*

### Maintenir une campagne de communication active

Eu égard aux évolutions des politiques de transport et de l'accent porté de plus en plus vers des modes durables, le PCM de Bastogne préconise toutes les actions visant à pérenniser le tracé ferroviaire, de manière à permettre une relance ultérieure de la ligne 163 vers Libramont. L'évolution de la lutte contre le réchauffement du climat rend cette option de rattachement effectif au réseau ferroviaire belge plus pertinente que jamais à moyen/long-terme. La distance de  $\pm 28$  km permet à priori une liaison en 20 minutes environ, soit à peu près deux fois plus rapide que le bus. Une éventuelle réactivation de l'exploitation ferroviaire de la ligne 163 entre Libramont et Bastogne a déjà fait l'objet de plusieurs études.

Afin de promouvoir l'offre de transport proposée par les sociétés TEC, SNCB et RGTR, la commune doit développer, sur base du partenariat établi avec les exploitants des réseaux, des campagnes de communication promouvant l'offre présente sur le territoire. La communication est axée sur la mise en avant d'un ou plusieurs avantages. Les messages positifs associés aux transports publics sont:

- l'exploitation du temps de déplacement pour réaliser différentes activités (lire, programmer sa journée, écouter de la musique, regarder un film, etc.) ;
- le coût avantageux du déplacement en transport collectif par rapport à celui de la voiture ;
- les bénéfices environnementaux ;
- la sécurité ;
- les transports collectifs en tant qu'espace de contact social ;
- les avantages pratiques : chauffeur, absence de souci de stationnement.

Ces campagnes doivent accompagner le déploiement d'une nouvelle offre, une amélioration ou une modification de l'offre existante.

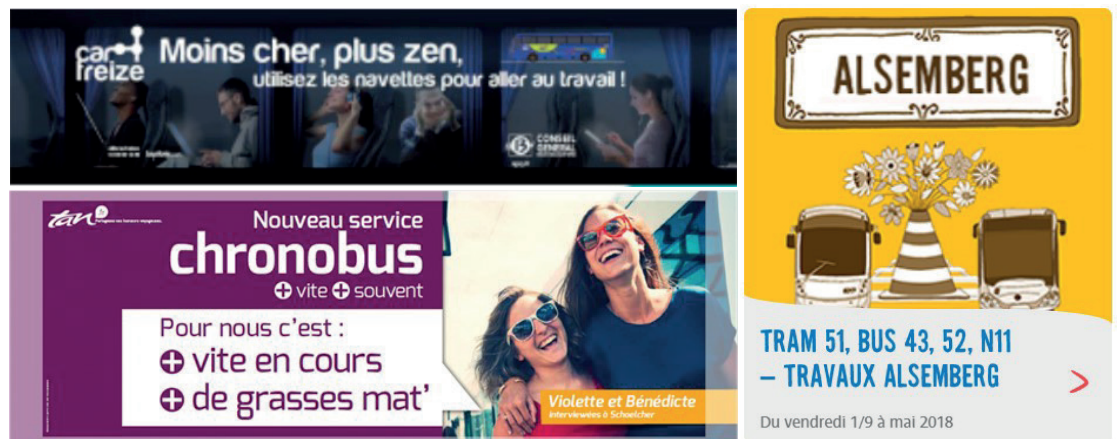
De plus, ces campagnes doivent s'adapter au public qu'elles ciblent : les campagnes concernant les transports scolaires cibleront les parents et les enfants, celles concernant les déplacements domicile-travail ou domicile-lieux d'étude seront diffusées dans les entreprises et les établissements d'enseignement supérieur, les communications relatives au réaménagement d'un arrêt seront déployées à proximité de cet arrêt, etc. Des exemples de campagnes de communications ciblées sont repris ci-dessous.

Le rôle de la commune dans ces campagnes de communication consiste prioritairement à se tenir au courant des modifications de l'offre sur son territoire, à interpeller de manière proactive ses partenaires sur le sujet, de participer à la création de la campagne, afin d'y intégrer des éléments interpellant ses citoyens, et de déployer massivement la communication en découlant au sein des espaces pertinents de son territoire.

*Communication Carreize ciblant les travailleurs (Bouches-du-Rhône)*

*Communication TAN ciblant les étudiants (Nantes)*

*Communication STIB ciblant les usagers et riverains de la chaussée d'Alseberg (Bruxelles)*



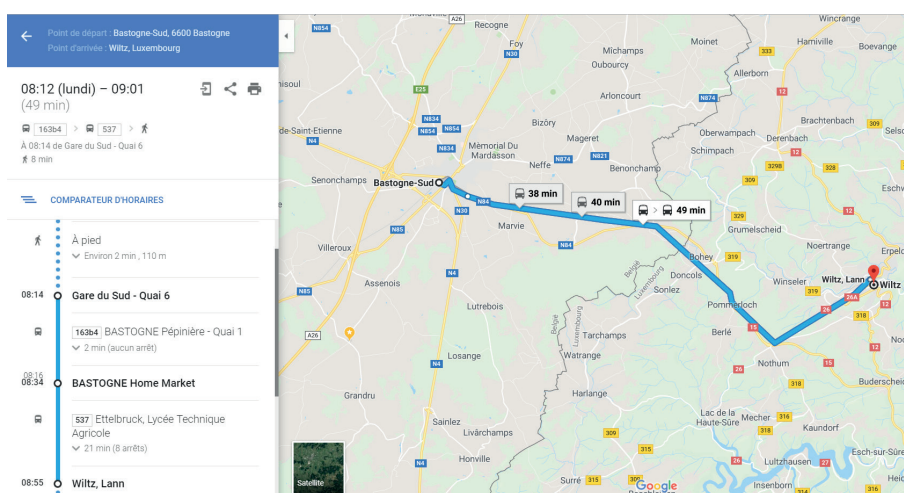
## Garantir un accès facilité aux informations concernant l'offre de transport en commun et l'intermodalité

Les exploitants proposent aux usagers actuels et potentiels de leurs réseaux respectifs des informations concernant l'offre qu'ils proposent. Étant donné les périmètres des réseaux existants, ces informations ne sont pas spécifiques au territoire communal et les usagers doivent donc faire le tri pour accéder aux informations qui les intéressent.

La commune a dès lors tout intérêt à réaliser ce travail de tri à la place des usagers et à développer, en partenariat avec les exploitants des réseaux, des dispositifs d'informations destinés spécifiquement aux habitants de Bastogne et synthétisant l'offre existante.

Il peut s'agir d'un site internet (volet « mobilité » sur le site de la commune) et d'une brochure mise à jour annuellement, comportant:

- l'ensemble des lignes pertinentes pour les habitants, et leur compatibilité PMR;
- les liens vers les sites internet des opérateurs (pour obtenir les horaires à jour) y compris le P'tibus;
- les applications telles que GoogleMaps, qui intègrent de plus en plus de données des réseaux (voir ci-dessous);
- les possibilités d'intermodalité;
- l'offre à la demande, notamment pour les PMR.



Intégration par Google-Maps des horaires TEC et RGTR pour un transport combiné vers le Luxembourg à 8h du matin

Idéalement, la brochure comporte également les informations concernant les autres modes, comme la location et le stationnement des vélos, les plateformes et les parkings de covoiturage, etc.

Le contenu de la brochure coïncide avec le volet « mobilité » du site internet communal de Bastogne. On peut y télécharger la brochure complète en version PDF.

Extraits du guide "Mobilité en campagne" distribué par les communes du Pays dignois

## Accompagner la population dans un changement de comportement

Le report modal, de l'automobile vers les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, s'il est aujourd'hui reconnu comme un enjeu, par les décideurs, techniciens et citoyens, peine à être mis-en-œuvre. Plusieurs auteurs soulignent, pour expliquer ce paradoxe, l'importance des habitudes des individus dans le choix du mode de transport et, plus généralement, dans les pratiques de déplacement. Afin de briser la force de l'habitude et d'encourager l'usage des transports collectifs, de la marche, du vélo ou encore du covoiturage, il s'agit d'amener les habitants et usagers du territoire à expérimenter l'un de ces modes de transport alternatifs, et en l'espèce les transports en commun routiers ou ferrés.

Pour ce faire, des outils de management de la mobilité peuvent être mobilisés. Un ensemble d'actions spécifiques nécessite d'être implémenté sur le territoire de la commune. Ces actions constituent un programme de marketing direct, déployé auprès des populations ayant généralement recours à la voiture ou à d'autres modes de déplacements motorisés mais en position de choix modal. On considère qu'un individu est en position de choix modal lorsqu'il a les capacités physiques et cognitives nécessaires à l'usage des transports en commun et qu'il dispose d'un accès au réseau de transports collectifs à proximité de son domicile.

Deux principaux types de programme de marketing direct des transports collectifs existent à l'heure actuelle : le marketing ciblé et le marketing individualisé.

### 1. Le marketing ciblé

Ce premier type de marketing direct consiste à proposer à un échantillon sélectionné de la population en position de choix modal une période gratuite d'essais des transports en commun. Préalablement à celle-ci, les individus sélectionnés se voient déterminer un itinéraire personnalisé de déplacement en transport en commun, par exemple pour leurs trajets domicile-travail.

Un programme de marketing ciblé, appelé AD PERSONAM (A Direct Marketing Programme for Public Transport) a été expérimenté par la Commission Européenne entre 2008 et 2010 en partenariat avec sept villes pilotes, petites et moyennes, et les exploitants respectifs de leur réseau de transport en commun.

### 2. Le marketing individualisé

Ce deuxième type de marketing direct repose sur les mêmes principes que le premier : un groupe d'individus, utilisant principalement les modes de déplacements motorisés et en position de choix modal, se voit proposer gratuitement une période d'essai des transports collectifs. Ce programme de marketing direct se différencie cependant du marketing ciblé par le niveau d'encadrement des candidats à l'expérimentation, beaucoup plus élevé dans le cas du marketing individualisé. Il est ainsi présenté comme un véritable programme d'accompagnement au changement d'habitude de déplacement.

Dans un rapport datant de 2002, le CEREMA (anciennement CERTU), met en avant la pertinence des programmes **de marketing direct dans le cadre de la promotion de l'usage des transports collectifs**. Concernant la méthode IndiMark®, déployée en 1997 en Australie, il constate ainsi :

- « un transfert de la voiture particulière vers les autres modes de transport (de l'ordre de 5% sur la population globale du territoire dans lequel l'expérimentation a été menée) ;
- une modification des habitudes de déplacement (baisse en moyenne de 10% de l'usage de la voiture, augmentation des transports en commun de l'ordre de 20%,...) ;
- une amélioration nette de l'image des alternatives à la voiture particulière et du degré d'information détenue par les usagers sur ces alternatives ;
- des choix modaux libres et volontaires qui se traduisent par une fidélisation et une pérennité des nouvelles pratiques (pérennité vérifiée sur le long terme pour une grande partie de l'échantillon) ;
- des bénéfices financiers directs substantiels pour rentabiliser l'opération dès la première année notamment pour les opérateurs de transports (recettes), mais aussi pour la collectivité (santé, sécurité, environnement). Et une réduction du budget transport pour les usagers. »

## Exemple de marketing ciblé: Le programme de marketing ciblé AD PERSONAM à Besançon

Comptant environ 170 000 habitants, la communauté d'agglomération du Grand Besançon est située dans le centre de la France, en Bourgogne-Franche-Comté. En partenariat avec Keolis, exploitant de son réseau de bus (52 lignes) et de trams (2 lignes), elle a mis-en-œuvre le programme AD PERSONAM au sein de son territoire. Celui-ci comprenait six étapes et visait les utilisateurs potentiels du réseau de transports collectifs pour les déplacements domicile-travail :

### 1. Mise en place d'une campagne publicitaire présentant le programme

Celle-ci comportait un slogan spécifique et a été déployée en utilisant l'ensemble des canaux disponibles : sur les bus et aux arrêts, dans les journaux, à la radio et à la télévision. Des figures de la vie locale, notamment des sportifs, ont été contactées afin de promouvoir le programme.

### 2. Diffusion d'un questionnaire avec campagne de publicité support

Le questionnaire papier toute-boîte a été distribué en 67 300 exemplaires et pouvait également être complété sur le site internet de l'exploitant. L'enquêté était interrogé sur ses habitudes de déplacement en matière de trajet domicile-travail (mode utilisé, horaires, etc.), sa perception des transports en commun, la localisation de son domicile ainsi que sur certaines de ses caractéristiques socio-économiques.

### 3. Sélection d'un groupe cible

Parmi les 1 600 enquêtés ayant complété et retourné le questionnaire, 1 100 ont été retenus pour participer au programme. Les questionnaires incomplets ainsi que les individus réfractaires à l'usage des transports en commun ou ne correspondant pas au profil recherché (utilisateur des modes de déplacements motorisés en position de choix modal habitant au sein du Grand Besançon) ont été éliminés.

### 4. Création et envoi d'un pack mobilité personnalisé au groupe cible

Un pack mobilité a été fourni aux 1 100 individus retenus. Celui-ci comprenait une lettre explicative, un itinéraire optimal personnalisé pour effectuer leurs déplacements domicile-travail, un titre de transport en commun gratuit pour expérimenter cet itinéraire durant la Semaine Européenne de la Mobilité, une carte du réseau et un carnet de voyage, présentant toutes les informations relatives à l'itinéraire proposés (lignes, points d'arrêts, horaires, fréquence, amplitude horaire, etc.).

### 5. Organisation de la Semaine Européenne de la Mobilité

Sur les 1 100 titres de transport gratuits distribués, 410 ont été utilisés durant la semaine promotionnelle.

### Réalisation d'une enquête de satisfaction et diffusion d'une offre d'abonnement promotionnelle auprès du groupe cible

Une enquête de satisfaction téléphonique a été réalisée auprès de 800 des 1 100 individus ayant reçu un pack mobilité. Une offre promotionnelle, de réduction de 50 % du prix de l'abonnement durant deux mois, a par la suite été proposée aux participants. Celle-ci a été mobilisée par 150 personnes, soit 13,6 % du groupe cible.

À l'issue de ce programme, 117 individus du groupe cible sont venus augmenter le nombre d'usagers du réseau de transport collectif du Grand Besançon. L'agglomération marque sa satisfaction concernant l'ensemble du programme de marketing direct mais souligne cependant l'importance des ressources à mobiliser, jugées importantes au regard des résultats obtenus. Elle désire donc poursuivre la démarche, mais à moins grande échelle, dans le cadre par exemple de plans de déplacements d'entreprise.



### Inciter à l'usage des transports collectifs par l'aménagement du territoire (action indirecte)

Les actions de stimulation directes de la demande en transports collectifs décrites précédemment voient leur efficacité augmentée lorsqu'elles sont accompagnées d'actions de stimulation indirectes. Dans cette catégorie, on retrouve notamment les **principes d'urbanisation prioritaire à proximité des pôles de transports collectifs**, depuis longtemps prônés par différents acteurs et chercheurs dans le domaine des transports.

La localisation des pôles générateurs de déplacements, qu'il s'agisse d'habitat, de commerces ou de services administratifs et de santé, à proximité des arrêts de transports collectifs disposant d'un niveau de desserte élevé offre l'opportunité aux usagers du territoire communal d'effectuer leurs déplacements depuis ou vers l'une de ces fonctions urbaines à l'aide de ce mode.

Les recherches en matière d'attractivité des transports collectifs et d'accessibilité des arrêts suggèrent **au maximum une distance de 400 mètres (5 minutes) à parcourir à pied** entre l'origine ou la destination du déplacement et un arrêt de bus. Plus précisément, il a été mis en évidence que l'usage des transports collectifs commence à diminuer lorsque cette distance est supérieure à 91 mètres et disparaît après 580 mètres.

La carte page suivante illustre les zones situées à 5 minutes de marche d'un arrêt de transports publics (plus de détail, voir la fiche S1C-TP Réseau de transports collectifs à l'échelle de la commune)

Notons que ces distances « acceptables » peuvent être allongées si une infrastructure cyclable confortable est présente: itinéraires directs et bien aménagés, et stationnement à l'arrivée. L'essor du vélo électrique permet d'allonger encore les distances entre les pôles générateurs et les arrêts de transport public.

Dans le cadre de la mise en œuvre du PCM, il s'agit donc d'introduire des dispositions particulières, ainsi que pour le choix du phasage et de la localisation des projets de développement résidentiel et économique, en prévoyant prioritairement la densification des parties du territoire les mieux desservies en transports collectifs et les plus proches du centre-ville.

## Volet amélioration de la qualité de vie dans les centres

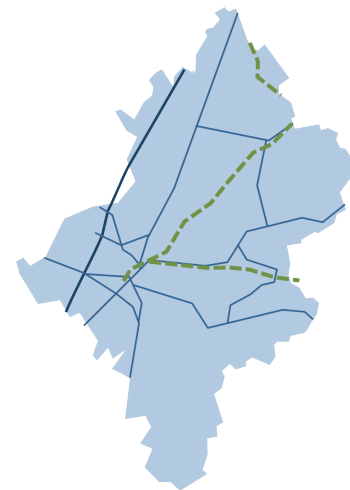
### P5A-P-CENTR: Zones de rencontre et espaces partagés (zones 20 & 30)

#### CONTEXTE ET OBJECTIFS

La vitesse de la circulation motorisée en agglomération est un élément qui génère de nombreuses nuisances : qu'il s'agisse de l'insécurité routière, des conflits entre les divers usagers, du bruit, etc. De plus, face à la croissance du trafic sur les axes structurants, les agglomérations sont souvent utilisées comme voie de délestage par le trafic de fuite.

Depuis plusieurs années, les dispositions réglementaires vont dans le sens d'une modération des vitesses sur l'ensemble du réseau routier, avec des limitations plus drastiques dans certaines zones précises. Dans cette optique, la réalisation de zones 30 (voire de zones de rencontre à 20km/h ou zones résidentielles) constituent des instruments efficaces. La mise en place de zones de circulation apaisée renvoie à des enjeux d'urbanisme et de mobilités assez vastes : urbanité et convivialité des espaces publics, sécurité des usagers de la voirie, mobilité durable, partage plus équitable de la voirie, meilleur niveau de confort offert aux piétons et aux cyclistes, faciliter la vie en ville, améliorer le cadre de vie des habitants.

La commune de Bastogne jouit déjà de plusieurs zones 30 et quartiers résidentiels, mais ces zones sont généralement limitées aux abords des écoles et équipements sportifs. La plupart des quartiers résidentiels et villages de l'entité sont soumis à la limitation de vitesse légale à l'intérieur des agglomérations: 50 km/h.



COURT—MOYEN TERME < 10 ANS

#### IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC

+++

#### INDICATEURS

- Longueur des zones 30 et des zones résidentielles et de rencontre (indicateur de réalisation)
- V85 sur les voiries concernés (indicateur d'impact)
- Nombre d'accidents avec dégâts corporels (indicateur d'impact)

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

Dans le but de rencontrer les enjeux cités auparavant nous préconisons:

- de généraliser les zones 30 aux quartiers résidentiels (hors voiries collectrices) ;
- d'étendre dans la mesure du possible les zones 30 existantes à tout un quartier;
- de formaliser les zones de rencontre de fait (quand il y a des incohérences entre la signalisation et les aménagements de la voirie);
- de créer des villages 30 — Il s'agit des villages plus ruraux de l'entité avec un trafic très faible;
- de prévoir des aménagements au niveau des nouveaux quartiers.

#### ACTEURS

- Commune de Bastogne
- SPW routes
- SPW / Modes doux
- Police
- Associations de riverains / usagers
- Ecoles, associations de parents
- Atingo



agora  
-urba.eu

**MISE À JOUR DU PLAN D'ACTION—JANVIER 2021**

Depuis l'élaboration du plan d'actions, différents projets et actions ont été mis en œuvre. Ils sont repris au sein du tableau ci-après.

**INFRASTRUCTURE**

<b>Radars préventifs</b> <i>Infrastructures placées par la Ville de Bastogne</i>	Afin d'inciter au respect des limitations de vitesses de circulation au sein des villages du territoire communal, <b>27 radars préventifs statiques, informant les automobilistes de leur vitesse au droit du dispositif, ont été placés aux entrées de ces derniers.</b>
<b>Radars répressifs</b> <i>Infrastructures placées par la Zone de Police</i>	<b>Des dispositifs permettant la verbalisation des automobilistes dépassant les vitesses de circulation admises ont été placés dans les villages de Bras et Longvilly ainsi qu'à Marenwez afin d'y renforcer l'application des limitations existantes.</b>

**SIGNALISATION**

<b>Signaux de commencement d'agglomération (F1a)</b>	<b>La visibilité des signaux de commencement d'agglomération présents aux entrées de village a été renforcée par l'aménagement de portiques fleuris. On rappellera que la vitesse de circulation est limitée à 50 km/h en agglomération.</b>
--	--

**AMÉNAGEMENT**

<b>Dispositifs de régulation des vitesses</b> <i>Aménagés au sein des villages par la Ville de Bastogne</i>	<b>Des dispositifs de régulation de vitesse de différents types ont été aménagés au sein des villages ainsi qu'aux entrées de ceux-ci. Ils sont repris au sein du tableau ci-après.</b> <b>Certains dispositifs existants ont par ailleurs été rénovés à Bastogne.</b>
--	---

Village	Localisation	Type de dispositif			
		Bande d'éveil à la vigilance	Ralentisseur	Rétrécissement	Plateau
<b>COBRU</b>	Entrée de village — Sud (Recogne)		X		
<b>FOY</b>	Au droit du cimetière	X			
<b>LUTREBOIS</b>	Entrée de village — Nord-Est (Marvie)		X	X	
<b>MOINET</b>	Carrefour Moinet-Al-Hez-Bourcy—Sud-Ouest	X			
<b>NOVILLE</b>	Entrée de village — Nord (Vaux)	X			X
<b>RACHAMPS</b>	Carrefour central	X			
	Entrée de village — Sud-Ouest (Bastogne)				X
<b>RECOGNE</b>	Entrée de village — Ouest (Monaville)				X
<b>SENONCHAMPS</b>	Carrefour central				X
<b>VAUX</b>	Entrée de village — Sud-Est (Noville)	X			

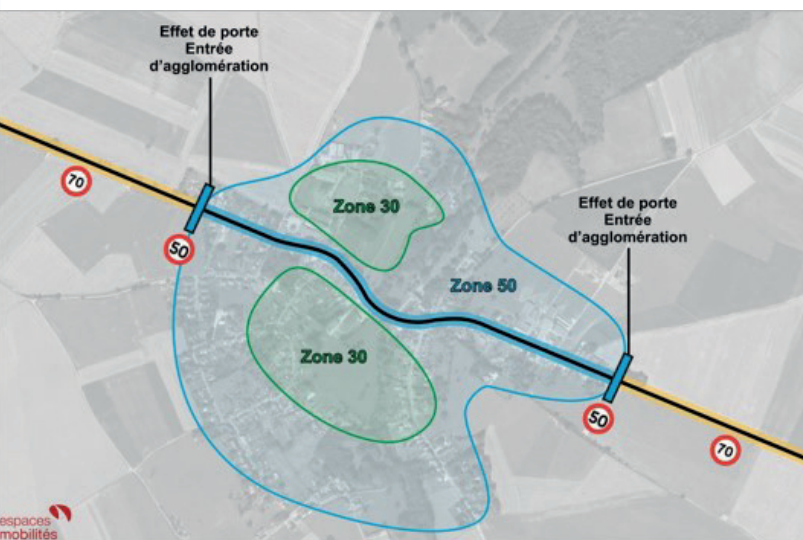
## DISPOSITIFS RALENTISSEURS

En l'absence d'une reconfiguration globale de l'espace public, pour que ces zones soient respectées, elles doivent être accompagnées d'aménagements ralentisseurs : chicanes, coussins berlinois, plateaux, radars (préventifs ou répressifs). Le Cémathèque n°42 constitue la documentation de référence pour ce qui concerne les types d'aménagements ralentisseurs à choisir.

Le coût pour la mise en œuvre d'une zone 30 est très variable. Dans certains cas, où la mise en place de dispositifs ralentisseurs n'est pas nécessaire, il peut même avoir un bénéfice du fait d'élargir une zone 30, car il y aura moins de panneaux à placer. Dans d'autres cas, des aménagements lourds sont à prévoir et le coût de mise en œuvre pourrait s'avérer élevé. Le prix standard des dispositifs à prévoir dans le cas de la mise en œuvre d'une zone 30 est repris ci-dessous :

- Coussin Berlinoise 170 X 175 cm : ± 2000 € HTVA (fourniture et mise en œuvre)
- Coussin Berlinoise 300 X 175 cm : ± 3500 € HTVA (fourniture et mise en œuvre)
- Rétrécissement de la voirie (simple axial, simple latérale est double) : Prix variable en fonction du type d'aménagement (élargissement du trottoir, création d'un îlot, mise en place de bac à fleurs, etc...)
- Plateau traversant (voirie de 6 m de largeur): 6000 - 6500 € HTVA (fourniture et pose)
- Radar préventif solaire: 1200 - 1500 € HTVA (hors mise en œuvre)
- Panneaux: 300 € / pièce HTVA (fourniture et mise en œuvre)

La détermination du type de dispositif à mettre en œuvre suppose de prendre en compte de nombreux facteurs et demande une étude spécifique. Dans ce contexte, **les recommandations du PCM, devront être affinées avec un outil du type schéma directeur** permettant de détailler le type d'aménagement à mettre en place aux différents endroits, le phasage détaillé des



interventions ainsi que la stratégie de communication avec les citoyens.

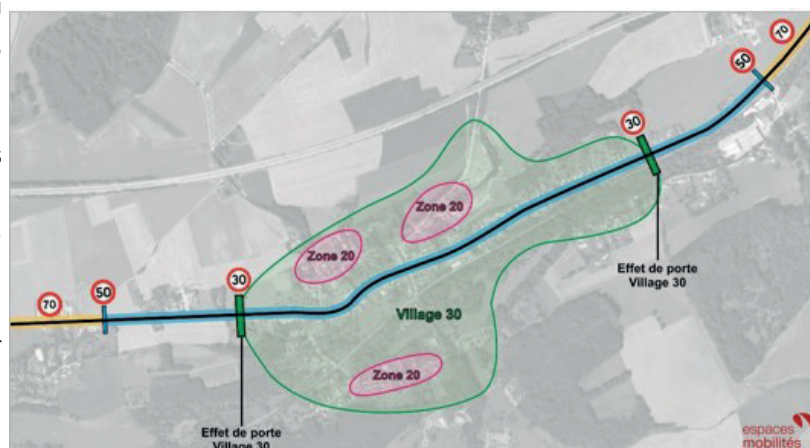
Dans le cadre du centre-ville de Bastogne, il est conseillé d'aménager dans un premier temps quartier par quartier selon les urgences, la pertinence du lieu et la volonté des habitants. À terme, si une politique ambitieuse est mise en place, il est possible d'atteindre la mise en place d'une Ville 30.

Dans le cadre d'un petit village ou d'un hameau, comme les villages de Lutrebois, Lutremange, Moiente et Villers-la-Bonne-eau, il est possible de mettre en place dès le départ une politique globale

avec l'aménagement d'un Village 30 km/h qui faciliterait les déplacements doux dans des rues souvent étroites et très peu aménagées.

Dans d'autres villages de l'entité il s'agit d'élargir les zones 30 existantes à tout le centre du village, à l'exception des axes structurants où la fonction de circulation doit prévaloir.

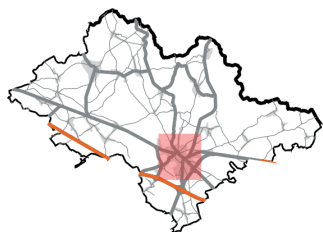
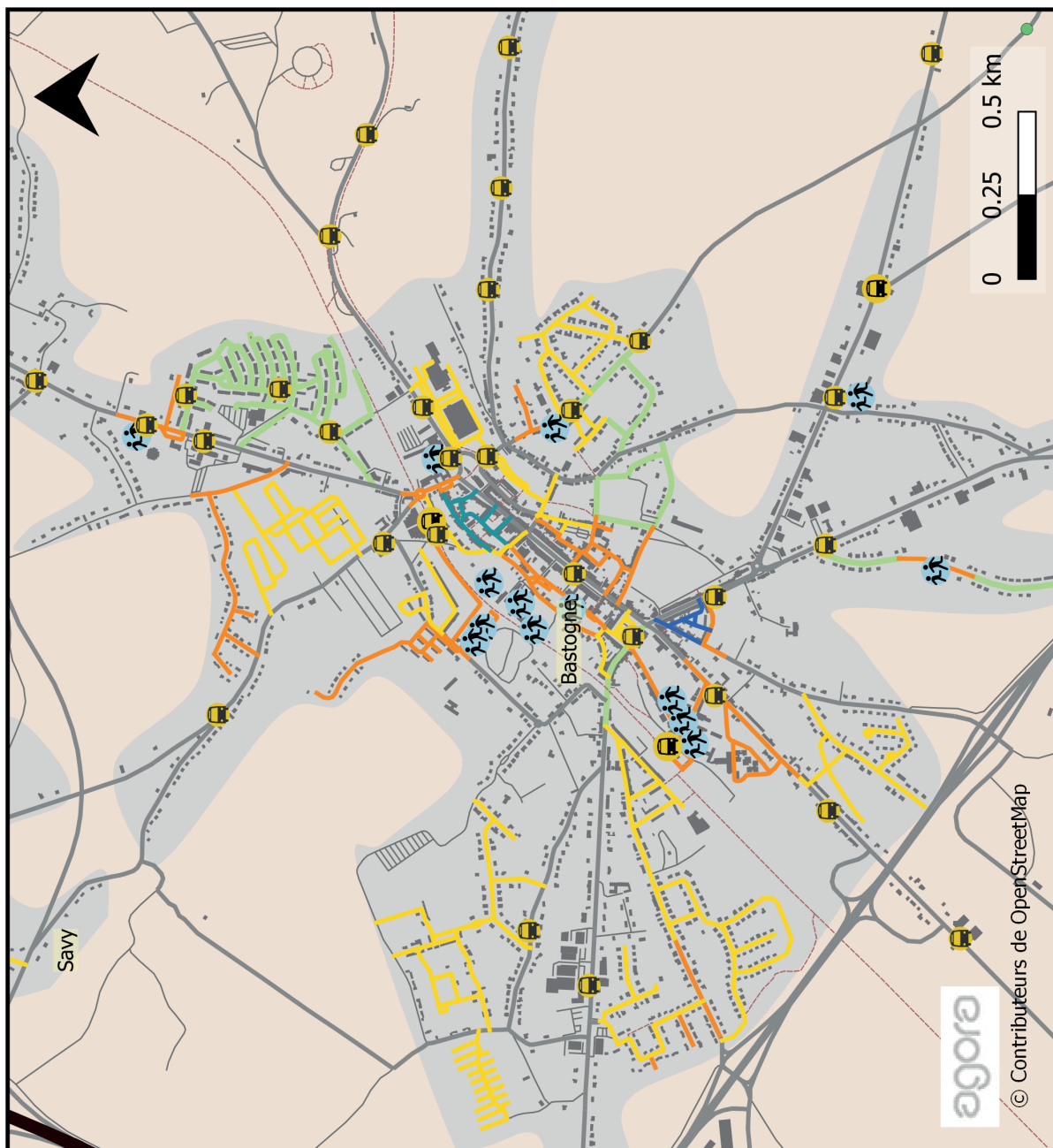
Les extraits de carte suivantes permettent d'illustrer et de résumer les actions proposées.



**PROPOSITIONS ZONES 30 ET ZONES DE RENCONTRE—BASTOGNE CENTRE-VILLE**



**Zones Calmes proposées: Bastogne**



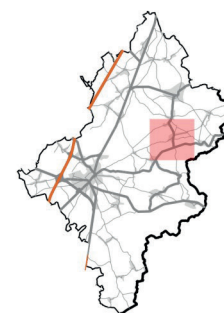
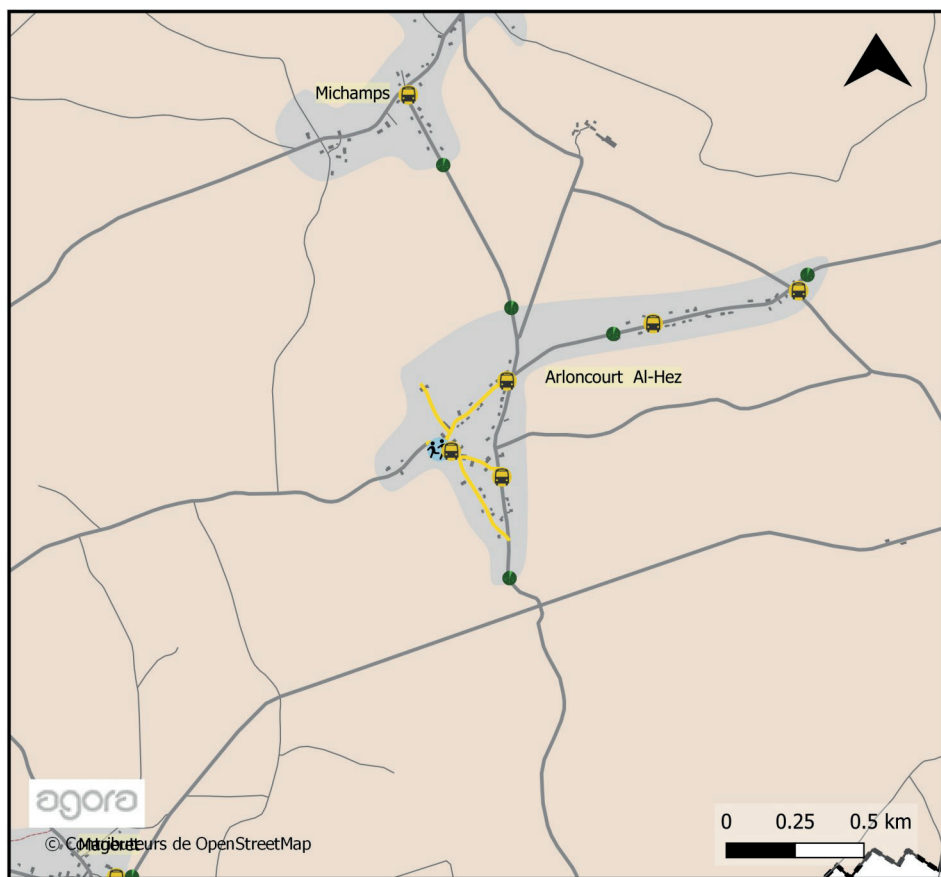
**LEGENDE**

- Chicane
- 🚌 Arrêt de transport en commun
- 🎒 École
- Chemin / Sentier
- Voies de desserte / accès privé (non réglementé)
- Zone 30 existante
- Zone 30 proposée
- Zone 30 proposée (long terme)
- Zone de rencontre existante
- Zone de rencontre proposée
- Réseau structurant 50 km/h à l'intérieur de l'agglomération
- Réseau autoroutier
- Bâti
- Zone urbanisée
- ▭ Limite communale

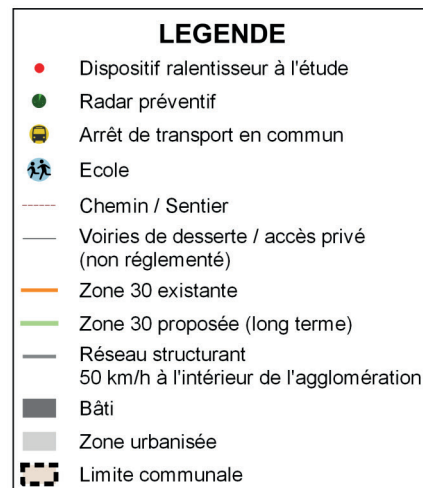
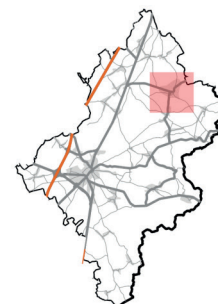
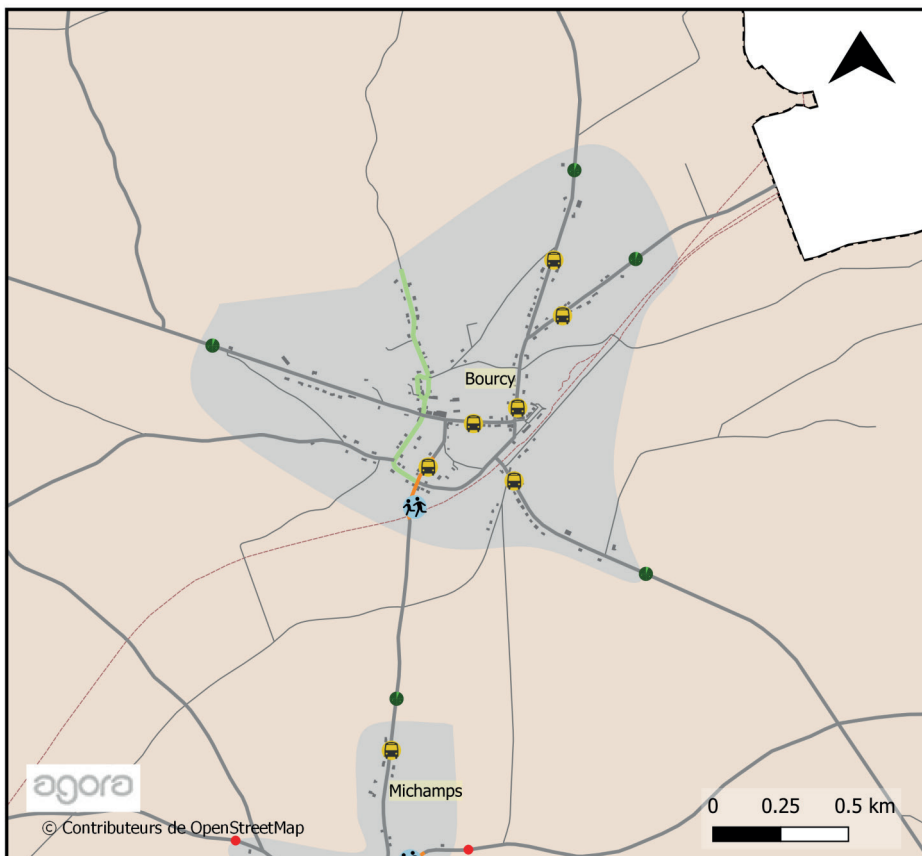
**PROPOSITIONS ZONES 30 ET ZONES DE RENCONTRE**



**Zones Calmes proposées: Arloncourt Outbourcy**



**Zones Calmes proposées: Bourcy**

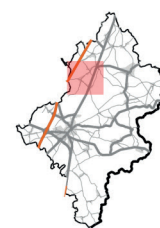
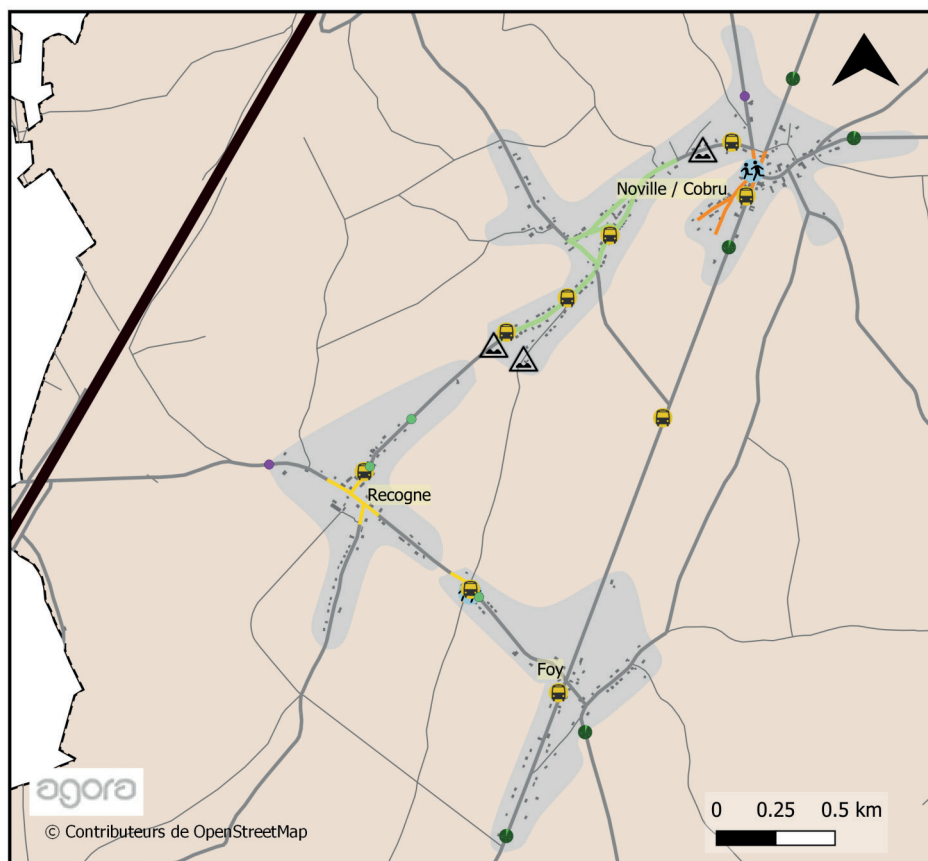


PCM de Bastogne: Zones 20km/h et 30km/h / 5

**PROPOSITIONS ZONES 30 ET ZONES DE RENCONTRE**



**Zones Calmes proposées: Cobru Recogne Foy**

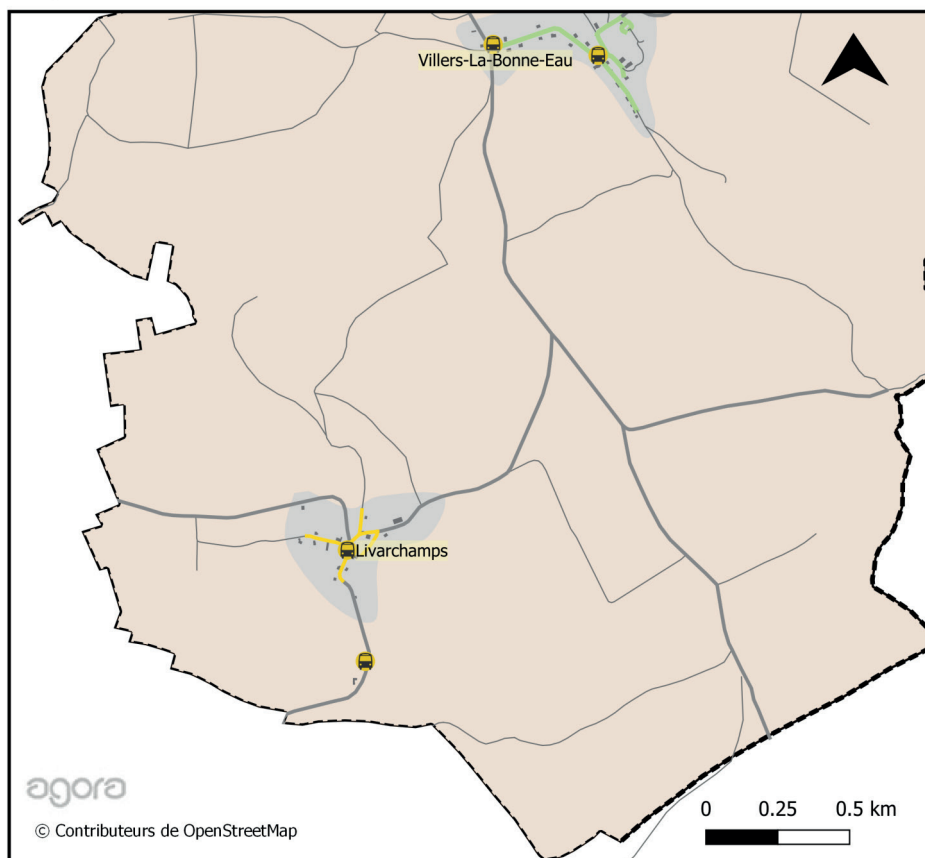


**LEGENDE**

- Plateau
- Chicane
- Radar préventif
- 🚌 Arrêt de transport en commun
- ⚠️ Dos d'âne
- 🎒 Ecole
- Voiries de desserte / accès privé (non réglementé)
- Zone 30 existante
- Zone 30 proposée
- Zone 30 proposée (long terme)
- Réseau structurant 50 km/h à l'intérieur de l'agglomération
- Réseau autoroutier
- Bâti
- Zone urbanisée
- ⬛ Limite communale



**Zones Calmes proposées: Livarchamps**



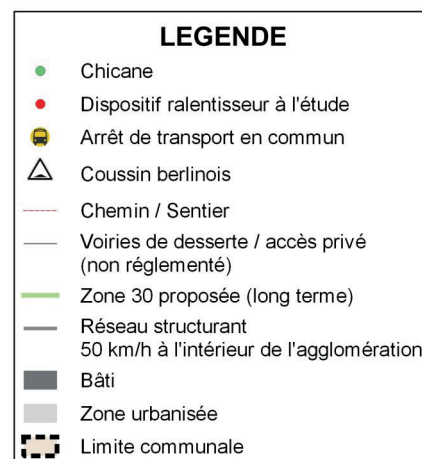
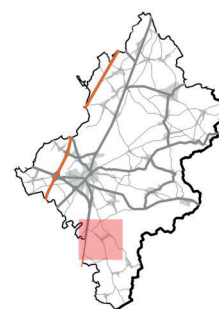
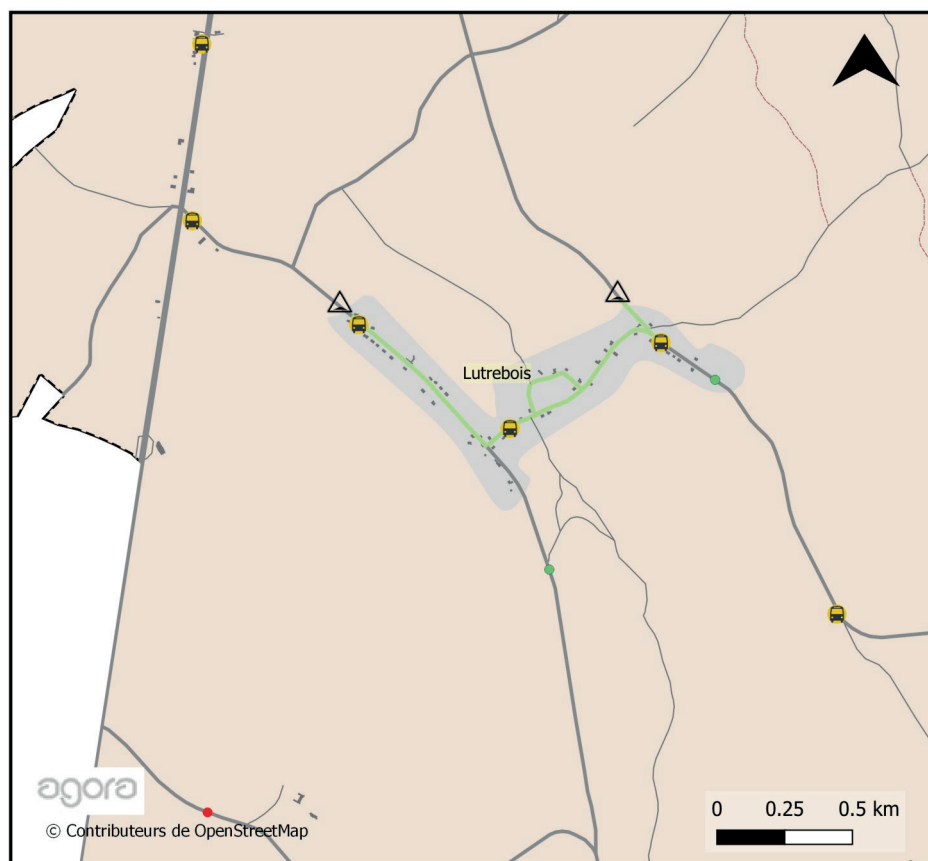
**LEGENDE**

- 🚌 Arrêt de transport en commun
- Voiries de desserte / accès privé (non réglementé)
- Zone 30 proposée
- Zone 30 proposée (long terme)
- Réseau structurant 50 km/h à l'intérieur de l'agglomération
- Bâti
- Zone urbanisée
- ⬛ Limite communale

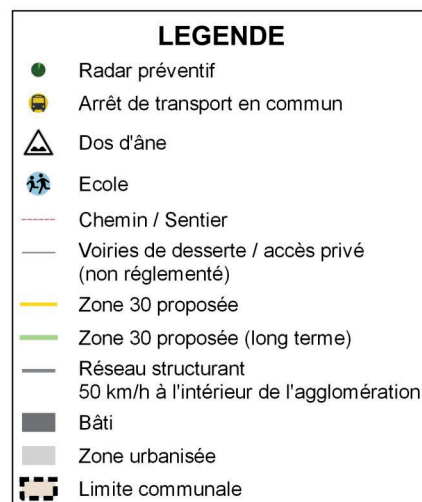
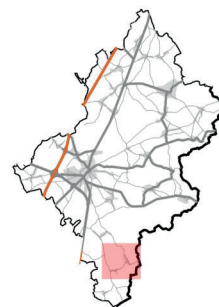
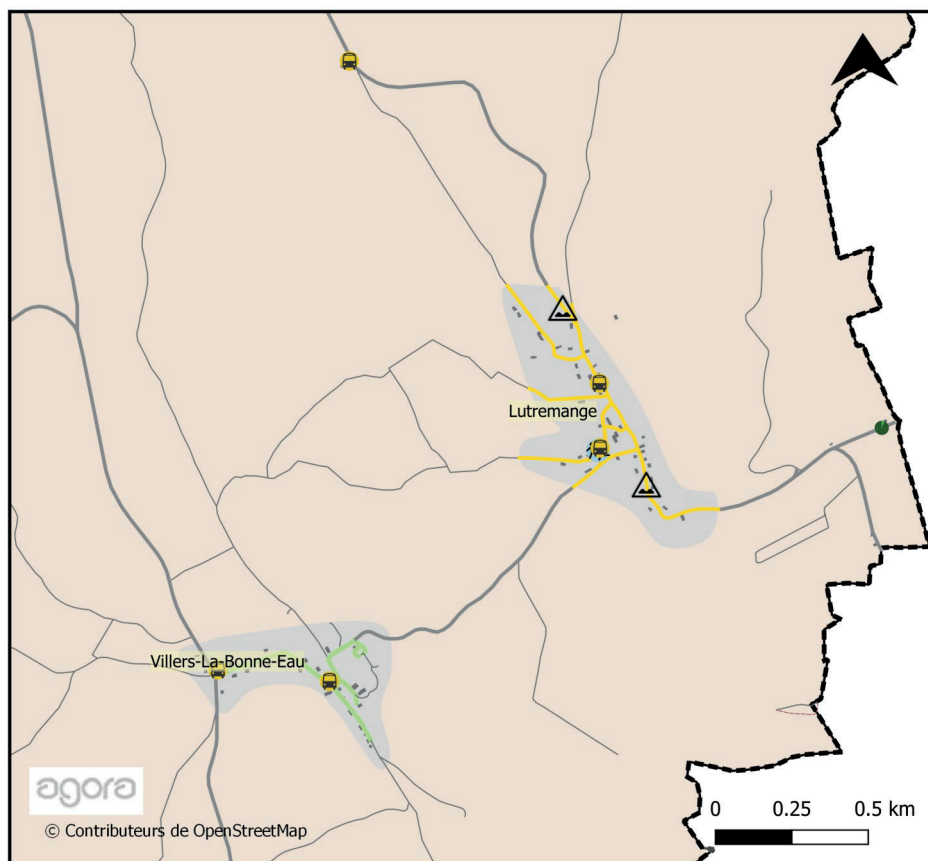
**PROPOSITIONS ZONES 30 ET ZONES DE RENCONTRE**



**Zones Calmes proposées: Lutrebois**



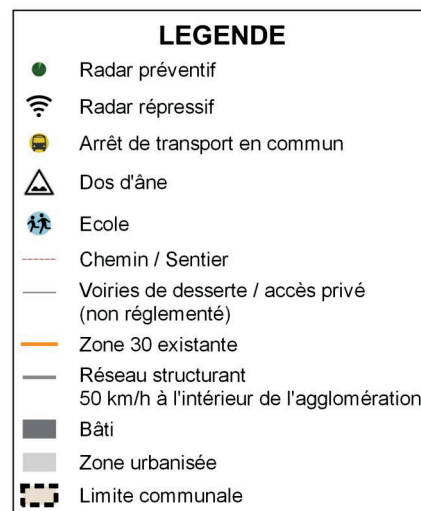
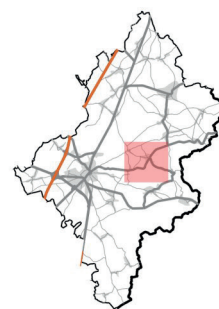
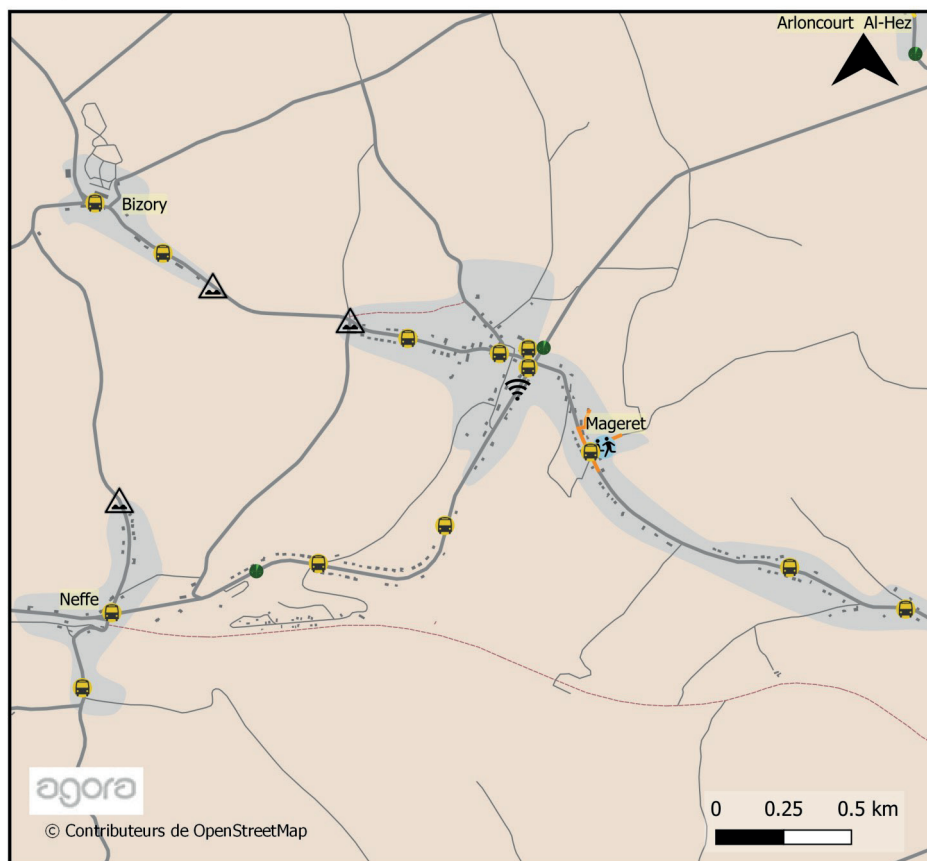
**Zones Calmes proposées: Lutremange Villers-la-Bonne-Eau**



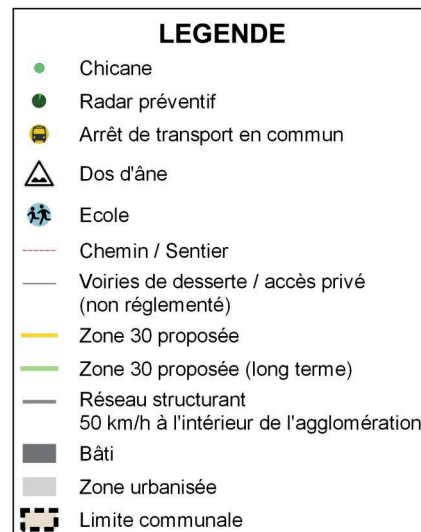
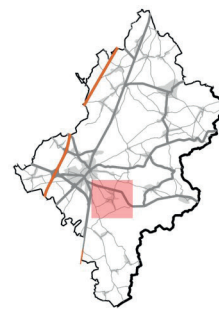
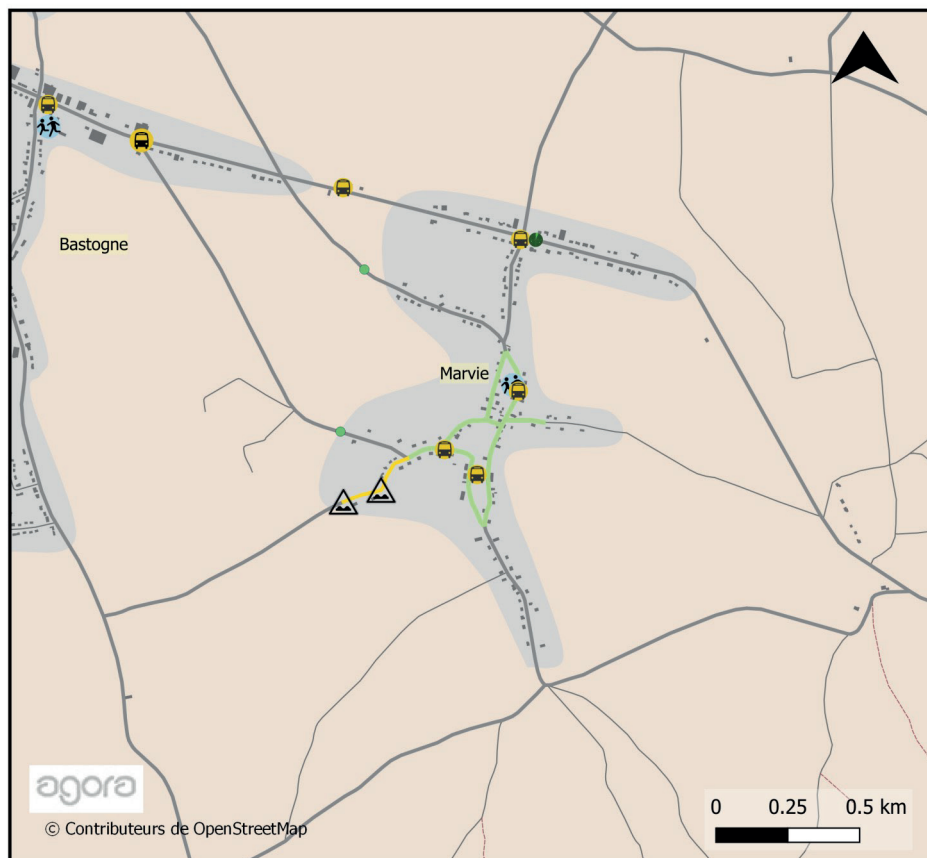
**PROPOSITIONS ZONES 30 ET ZONES DE RENCONTRE**



**Zones Calmes proposées: Mageret Bizory Neffe**



**Zones Calmes proposées: Marvie**

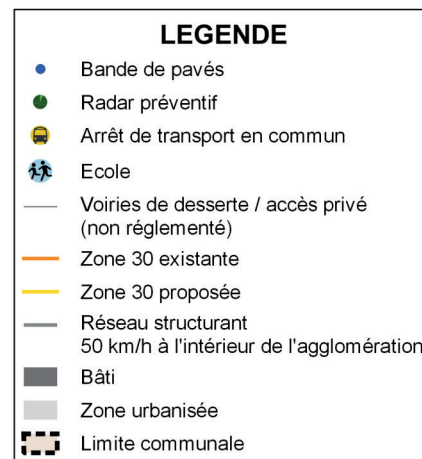
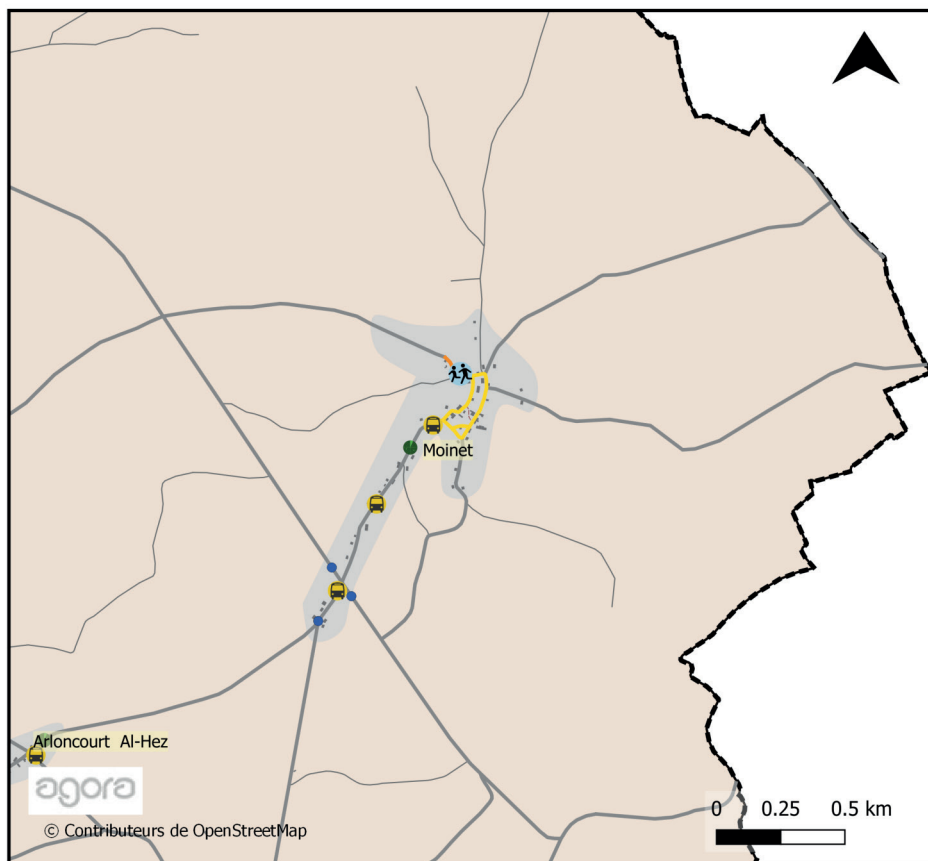


PCM de Bastogne: Zones 20km/h et 30km/h / 8

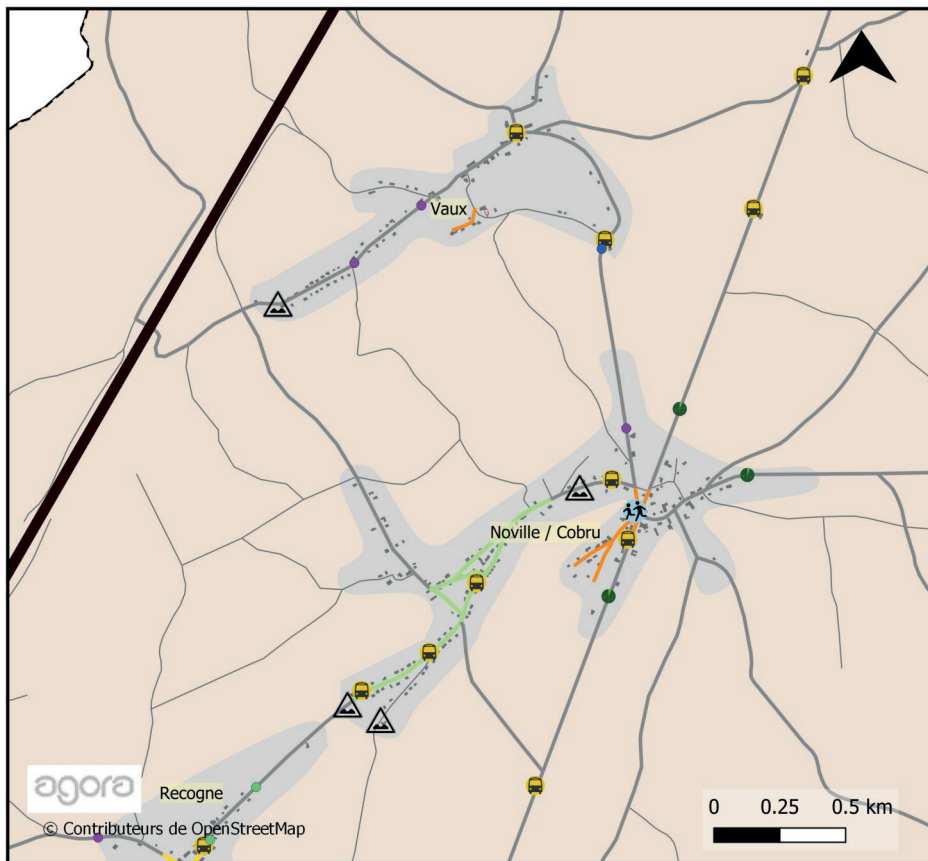
**PROPOSITIONS ZONES 30 ET ZONES DE RENCONTRE**



**Zones Calmes proposées: Moinet**



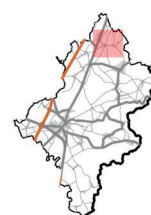
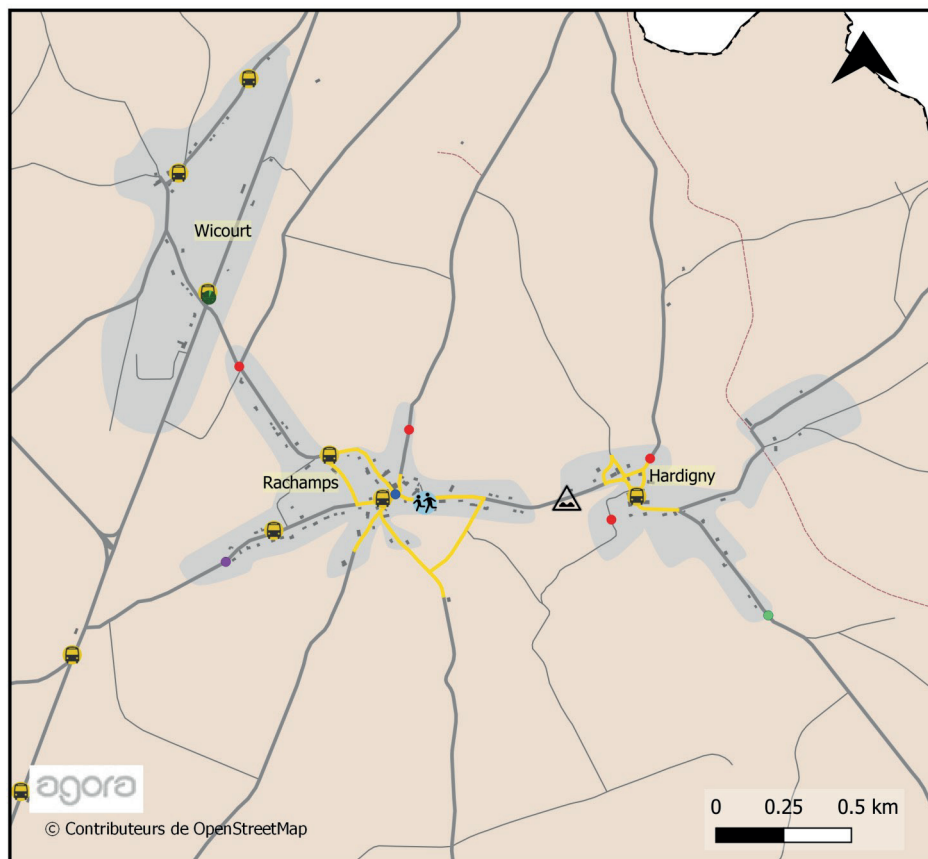
**Zones Calmes proposées: Noville Cobru Vaux**



**PROPOSITIONS ZONES 30 ET ZONES DE RENCONTRE**



**Zones Calmes proposées: Rachamps Hardigny Wicourt**

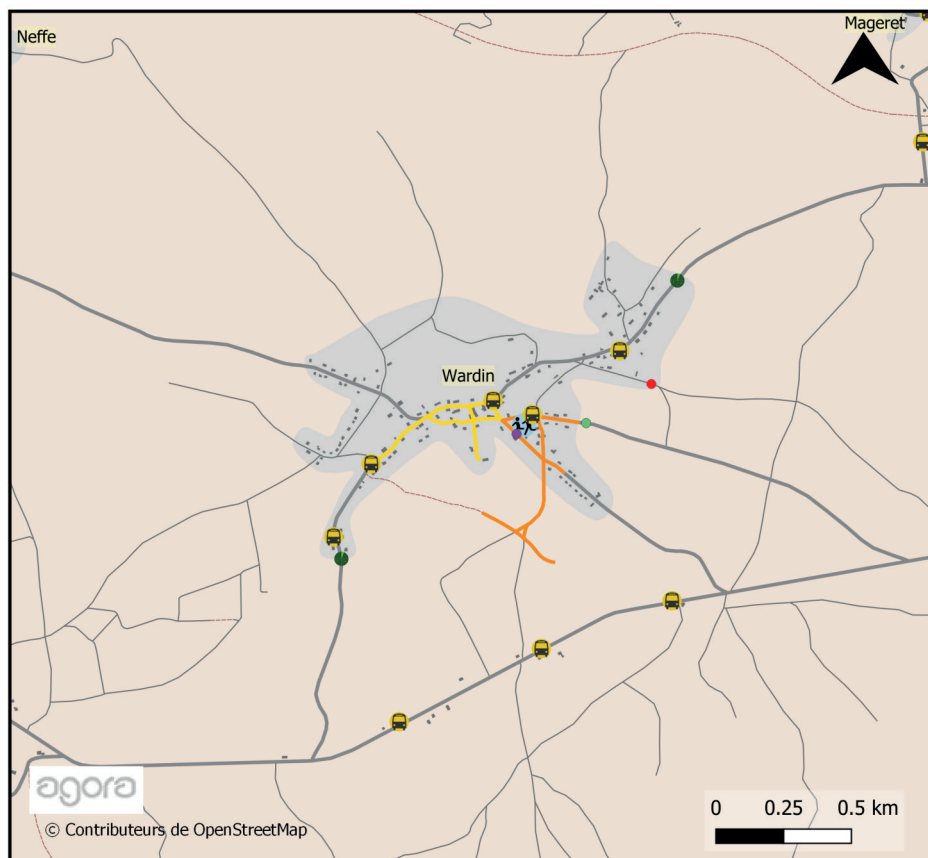


**LEGENDE**

- Dispositif ralentisseur à l'étude
- Bande de pavés
- Plateau
- Chicane
- Radar préventif
- 🚌 Arrêt de transport en commun
- ⚠ Dos d'âne
- 🎒 Ecole
- Chemin / Sentier
- Voiries de desserte / accès privé (non réglementé)
- Zone 30 proposée
- Réseau structurant 50 km/h à l'intérieur de l'agglomération
- Bâti
- Zone urbanisée
- ▤ Limite communale

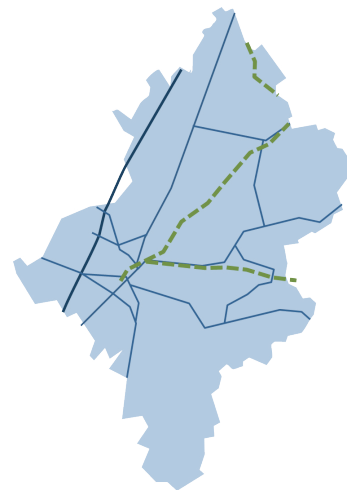


**Zones Calmes proposées: Wardin Harzy**



**LEGENDE**

- Dispositif ralentisseur à l'étude
- Plateau
- Chicane
- Radar préventif
- 🚌 Arrêt de transport en commun
- 🎒 Ecole
- Chemin / Sentier
- Voiries de desserte / accès privé (non réglementé)
- Zone 30 existante
- Zone 30 proposée
- Réseau structurant 50 km/h à l'intérieur de l'agglomération
- Bâti
- Zone urbanisée
- ▤ Limite communale

**Volet routier****Fiche action de politique générale****P5B-VIT: Modération des vitesses****CONTEXTE ET OBJECTIFS**

Sur la commune, la hiérarchie du réseau routier est en général cohérente et respectée, avec plusieurs voiries de desserte locale en cul de sac ou disposant de mesures d'apaisement de trafic. Toutefois, plusieurs axes structurants traversent les centres des villages de l'entité, entraînant des nuisances au cadre de vie et à la convivialité, ainsi qu'en termes de sécurité routière.

L'urbanisation opérée lors des dernières années le long des voiries régionales, n'a pas toujours été accompagnée par un changement au niveau du régime des vitesses. C'est par exemple le cas au niveau de la traversée de Neffe et de Marvie, où cela pose un vrai problème de sécurité.

Il faut noter par ailleurs que le panneau jaune à bord rouge indique seulement la frontière administrative et n'a aucune signification au niveau du code de la route. Par exemple, à Al Hez, où ce panneau est mis en place, la limitation légale de la vitesse est 90 km/h.

Au niveau des chemins de remembrement, nous constatons qu'il n'y a souvent aucune réglementation en matière de vitesses.

La carte ci-après reprend la limitation actuelle des vitesses à l'échelle de la commune.

**MOYEN ET COURT TERME 0 À 10 ANS****IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC**

++

**INDICATEURS**

- Vitesse V85 sur l'axe (indicateur d'impact)
- Nombre d'accidents sur l'axe (indicateur d'impact)
- Nombre de victimes piétons / cyclistes sur l'axe (indicateur d'impact)

**DESCRIPTION DE L'ACTION**

Cette fiche action regroupe toutes les propositions en matière de modération des vitesses, avec un focus sur les voiries régionales de l'entité. L'objectif est de proposer un réseau cohérent tant du point de vue de la hiérarchie, que de l'adaptation des vitesses au cadre bâti.

Plus que de réglementer les vitesses dans ces chemins, nous proposons, dans la fiche concernant le réseau cyclable, une réflexion, visant la fermeture de quelques voiries au profit de piétons et cyclistes, tout en garantissant le passage pour les engins agricoles.

Les quartiers résidentiels et centres de villages font l'objet d'une fiche spécifique ( voir fiche action P5A-20&30)

**ACTEURS**

- Commune de Bastogne
- SPW routes
- Police
- Associations de riverains / usagers



agora  
-urba.eu

## DESCRIPTION DES ACTIONS PROPOSÉES

Les actions à **court terme** se déclinent comme suit:

- La réduction de la vitesse à 50 km/h au niveau de la traversée de Neffe et de Marvie (N874, N84) et mise en place des radars préventifs en amont des deux villages;
- Passage à 70km/h sur la N84 entre Bastogne-centre et Marvie, sur le tronçon actuellement à 90km/h;
- Étendre la limitation de 70 km/h entre Neffe et Margeret de façon à garder une continuité du régime de vitesse. Le passage à un régime de vitesse différent sur une courte distance n'est pas conseillé, car cela induit l'automobiliste moins attentif en erreur;

À **moyen terme** nous préconisons:

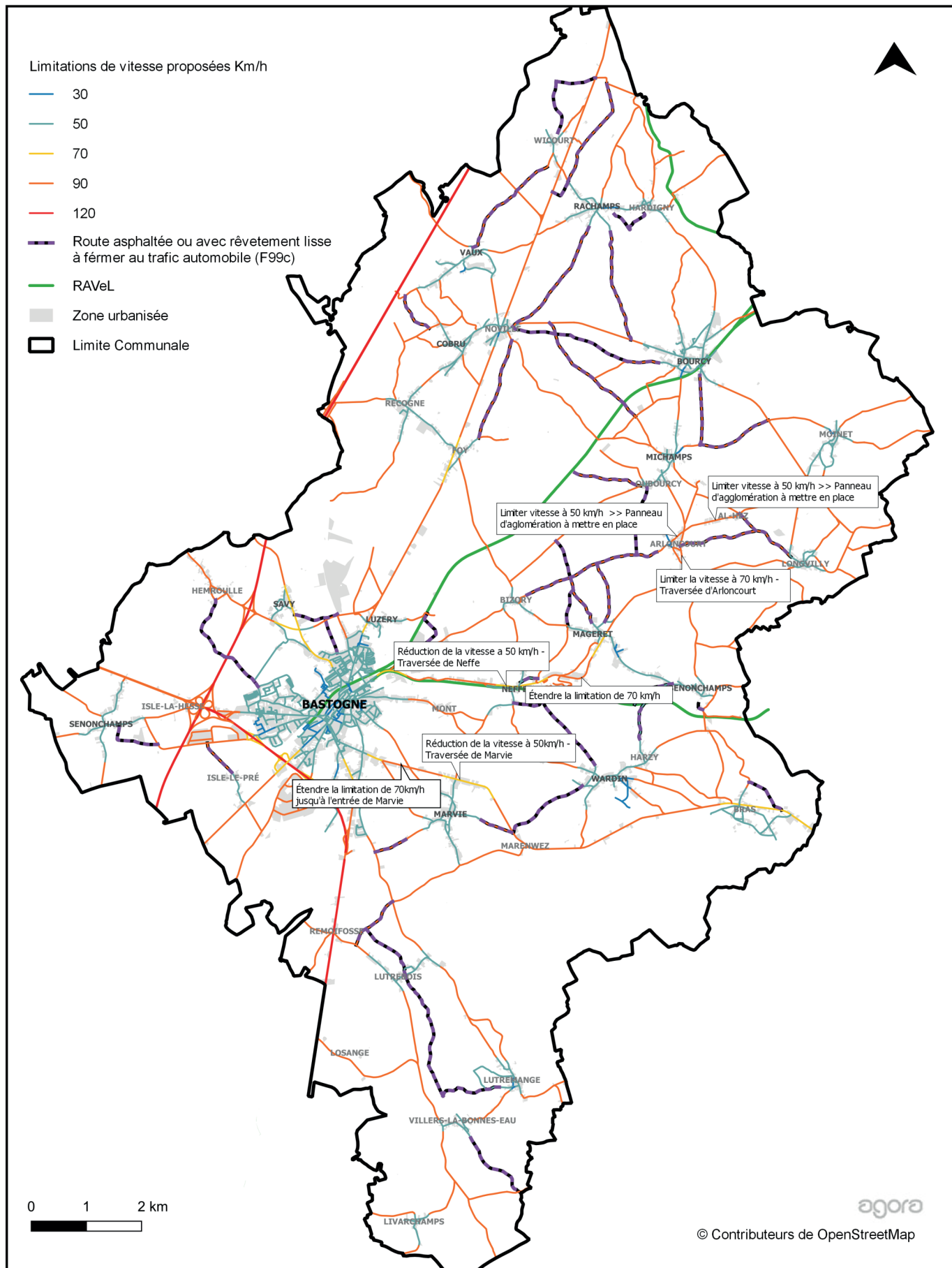
- Limitation de 50 km/h à Arloncourt et Al Hez et de 70 km/h sur la N838 au niveau de la traversée d'Arloncourt ;
- Nous déconseillons des carrefours en priorité de droite sur des voiries régionales, car cela va à l'encontre des attentes des automobilistes. Dans ce contexte, revoir les priorités de droite au carrefour #N838 — Al Hez, à Arloncourt;
- De façon générale, revoir toute la signalisation pour ce qui concerne les entrées d'agglomération et les zones 30. Le positionnement des panneaux des zones 30 doit être cohérent avec le zonage existant ou proposé, et les panneaux d'entrée d'agglomération doivent être mis à jour afin d'éviter des situations de vide légal (exemple panneau « d'agglomération » jaune).

À **moyen - long terme** et en lien avec les propositions du réseau cyclable nous proposons:

- La fermeture certains chemin de remembrement au trafic automobile (voir carte ci-après)



PCM de Bastogne - Phase 3: Réseau routier - Modération des Vitesses (Propositions)



Les modifications de vitesse proposées sont commentées sur la carte

## RECOMMANDATIONS DE MISE EN ŒUVRE

Pour ce qui concerne les **recommandations de mise en œuvre** nous distinguons clairement la traversée de village à 70km/h ou 50km/h sur voirie régionale comportant un débit de voitures important et la traversée de village sur voirie communale ou régionale à faible débit.

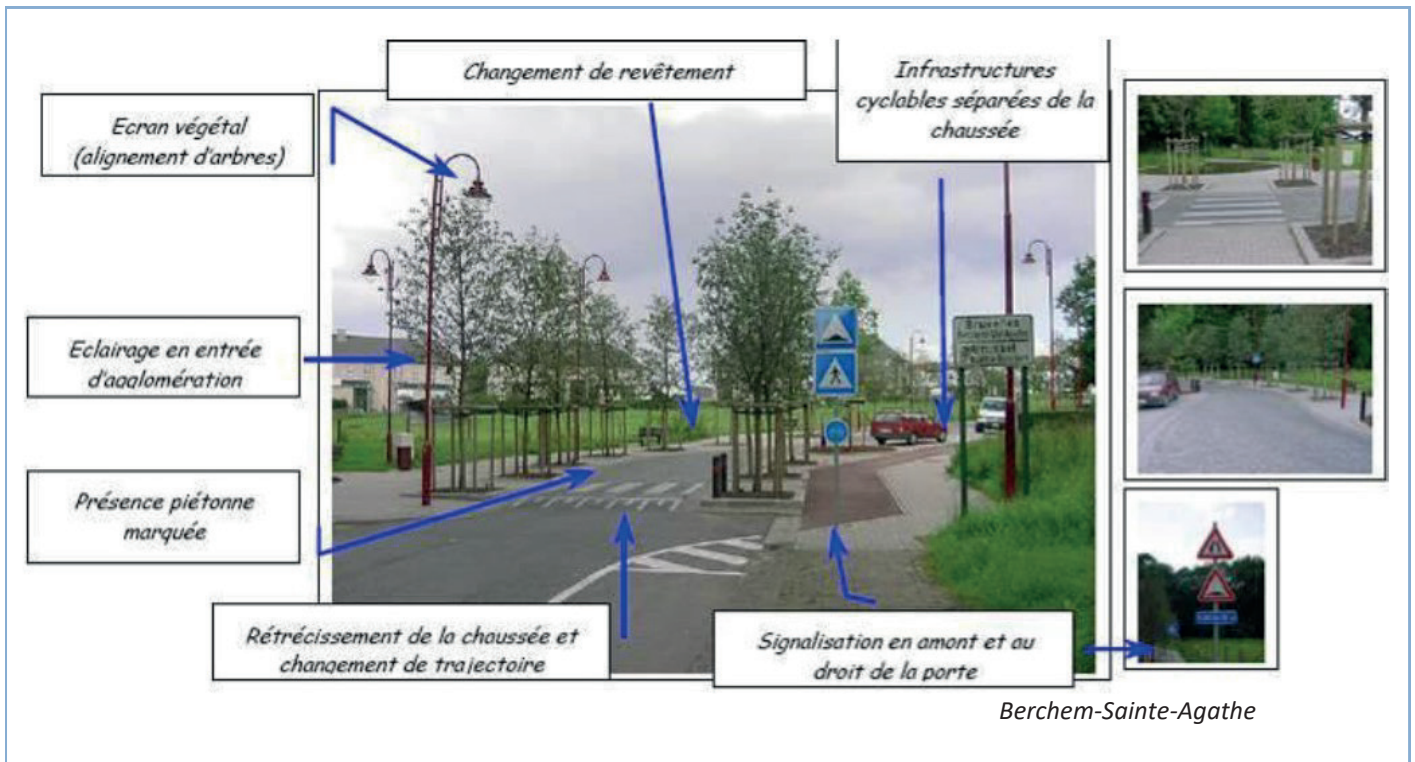
### **Traversée de village à 70km/h ou 50km/h sur voirie régionale comportant un débit de voitures important**

Le principe de l'effet de porte est de marquer clairement le changement d'environnement, en réduisant la largeur de la chaussée visuellement ou matériellement afin d'attirer l'attention de l'automobiliste et de l'inciter à ralentir.

L'effet de porte doit donc être un aménagement de la voirie (ralentisseur de vitesse), mais aussi de son environnement immédiat (mise en place de trottoirs, stationnements, pistes cyclables en voirie, traversées piétonnes, changement de revêtement ... qui marquent clairement le fait qu'on entre en zone agglomérée).

Il peut être réalisé de diverses manières :

- Mise en place de radar préventif ou répressif
- Rétrécissement par chicane ou îlot central ;
- Aménagements des abords par des plantations ou du mobilier urbain de part et d'autre de la voirie ;
- Revêtement différencié, bande de ralentissement, etc.;
- Rond-point (surtout utilisé sur des axes plus importants) ;
- Aménagements pour des modes doux : traversée piétonne, bandes cyclables, etc. ;
- Éclairage urbain différencié au niveau de l'effet de porte (hauteur, couleur...).



### Dispositifs d'alerte en amont

En amont de ces effets de porte, il est conseillé d'aménager également une zone de transition. Au sein de cette zone, la vitesse est limitée à 70km/h ou 50km/h et le traitement de la chaussée est différent de celui existant en rase campagne en terme de signalisation verticale et d'aménagement de voirie (accotement en dur, bordures, alignement, éclairage...).



Passage de 90 à 70 km/h en amont du village marqué de façon visuelle par un marquage central et par des aménagements latéraux tels que des glissières ou plantations qui donnent une impression de rétrécissement.



Mise en place de radar préventif en amont du village pour prévenir les automobilistes de l'approche d'une zone bâtie et les inciter à adapter leur comportement.

## Dispositifs proche de l'entrée du village

La mise en place d'un marquage continu très visible peut s'avérer très intéressant pour marquer la traversée d'un village à 70 km/h ou le passage à un régime de vitesses inférieur.



Le dévoiement de la route constitue autre alternative à prendre en compte.

Cela demande plus d'espace sur la largeur pour implanter le dévoiement, la piste cyclable et les trottoirs. Ce type d'aménagement implique donc un travail en dehors de l'emprise de la voirie et donc plus de frais.

Autre possibilité est un aménagement du type berme centrale avec continuité du marquage jusqu'à l'entrée du village.



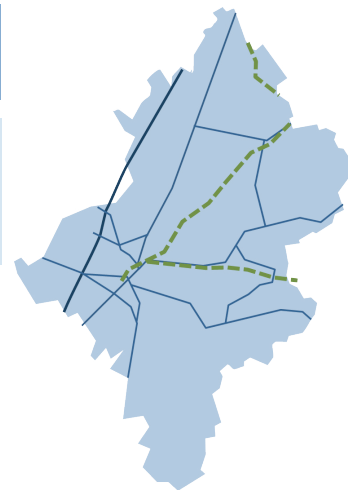
## Traversée de village sur voirie communale ou régionale à faible débit

Il s'agit de réduire la vitesse à 50 voire à 30 km/h. Sur ces voiries, différents aménagements ralentisseurs peuvent être envisagés selon la localisation, le type et la densité de trafic, et le côté contraignant que l'on veut obtenir.

	Entrée agglomération	Section courante agglomération	Carrefour	Passage bus – poids lourds	Itinéraire vélo
Coussin berlinois	✓	✓		✓	✓
Plateau		✓	✓	✓	✓
Dos d'âne		✓			
Chicane	✓	✓		Efficacité limitée	Si bypass
Stationnement alterné		✓		Efficacité limitée	Pas idéal
Rétrécissement latéral (avec ou sans coussin)		✓		Si densité trafic faible	Si bypass

## Volet routier - Fiche action de politique générale

### P6 SIGN - Signalétique et signalisation routière



#### CONTEXTE ET OBJECTIFS

Au centre-ville, la Commune de Bastogne dispose actuellement d'une signalétique principalement destinée à orienter les automobilistes vers les zones de stationnement. Celle-ci est cependant améliorable et ne s'adresse qu'aux usagers d'un mode de transport spécifique : la voiture.

Dans ce contexte, et compte tenu de l'objectif général d'assurer l'accessibilité de la ville et de ses pôles, tout en veillant à la sécurité de tous les usagers, les objectifs secondaires suivants sont poursuivis :

- Orienter les piétons entre les parkings et la Grand'Rue ;
- Orienter les cyclistes sur des itinéraires privilégiés et/ou aménagés afin de rejoindre le centre-ville et les villages ;
- Orienter les automobilistes vers les parkings du centre-ville à privilégier.

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

La signalétique sert à orienter l'utilisateur, de manière générale, vers des localités ou des lieux d'intérêt économique, social, culturel ou touristique. La signalétique doit être adaptée au mode de déplacement des usagers auxquels elle s'adresse. Elle est nécessaire afin de promouvoir, rendre visible et lisible les réseaux de déplacement structurants auxquels elle se rapporte.

Dans le cas présent, la signalétique est proposée à deux échelles :

- À l'échelle du **centre-ville** : signalisation à destination des piétons, des piétons et cyclistes et des automobilistes ;
- À l'échelle de la **commune** : signalisation à destination des piétons et cyclistes.

#### ACTIONS LIÉES

- S1AB-CYCLPIET - Réseau cyclo-piéton structurant à l'échelle de la commune
- S2A-PIET - Réseau piéton centre-ville
- P7A-P-CENTR - Stationnement: Principes et tarification au centre-ville

IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC + ++ +++

#### COURT TERME < 5 ANS

Pour signalisation statique:

- Poteau : 60 €
- Panneau et fixations : 85 €
- Panneau additionnel : 50 €
- Placement : 250 €

Total: 445 €/pc



#### ACTEURS

- Commune de Bastogne
- SPW Routes
- SPW / Modes doux
- Police

#### INDICATEURS

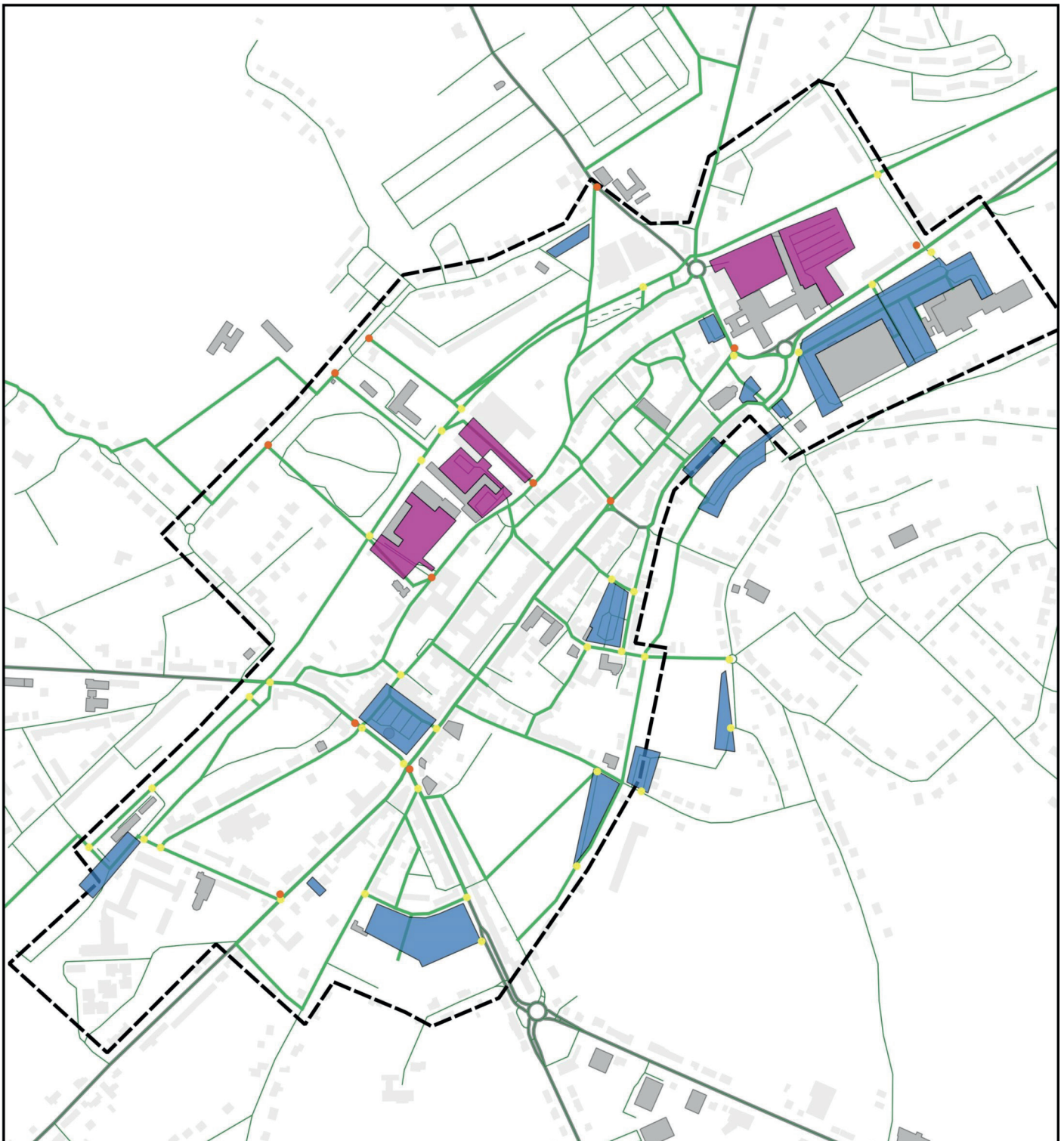
% de parking signalés au centre-ville pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes

% d'intersections du réseau cyclo-piéton structurant signalées



agora  
-urba.eu

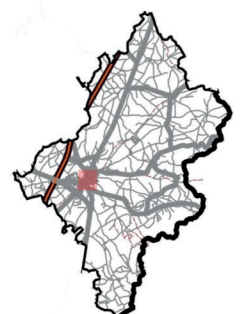
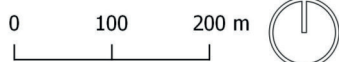
Signalisation du RAVeL, à destination des piétons et des cyclistes



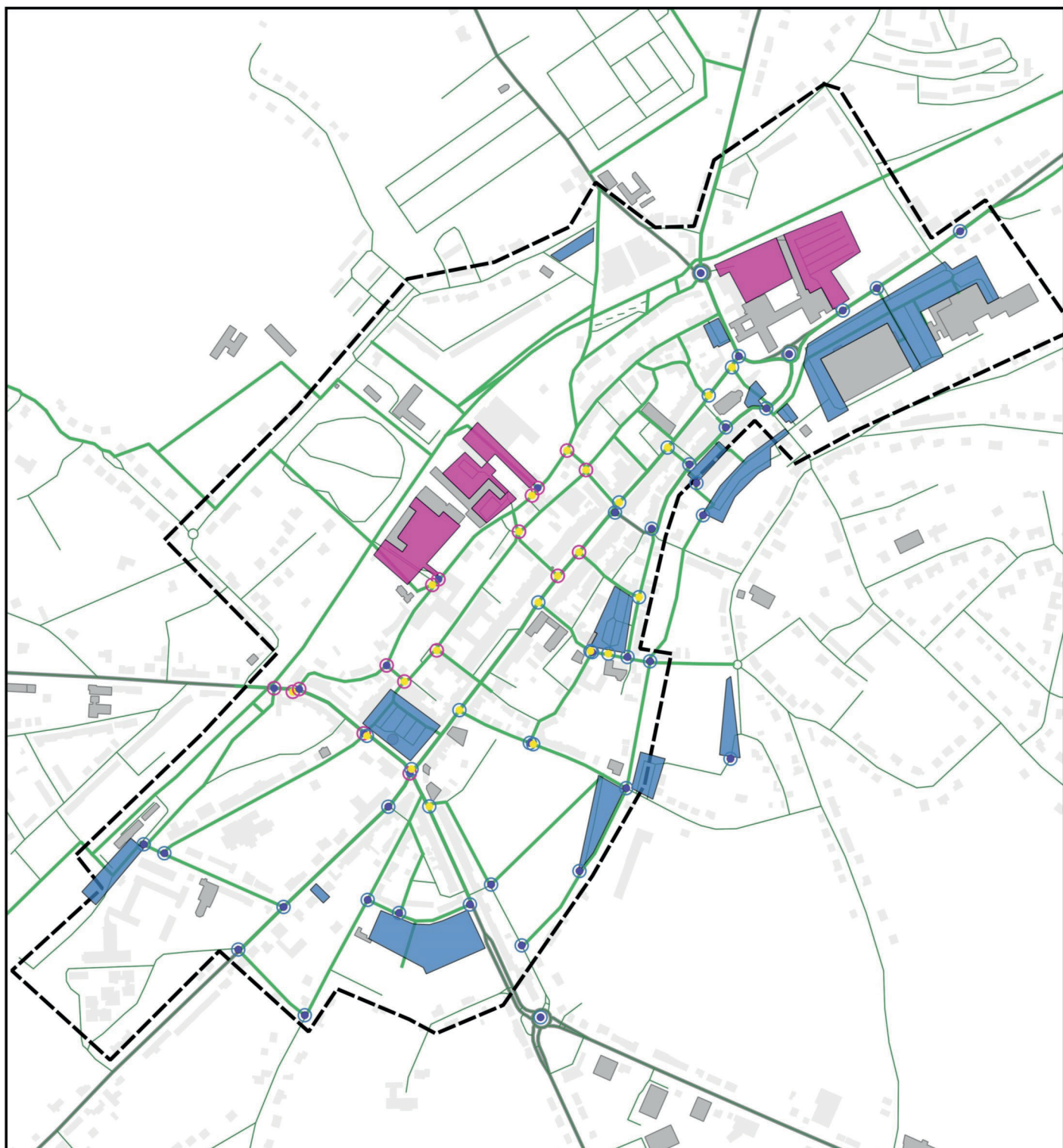
- Équipements
- Bâti
- ▭ Périmètre d'étude
- Réseau Viaire**
- Réseau routier régional
- Réseau routier communal
- Chemin / Sentier
- Réseau piéton proposé
- Signalisation piéton/cycliste**
- Piéton / cycliste > centre-ville
- Piéton / cycliste > RAVeL
- Parking**
- Parking
- Parking - hors période scolaire



© Contributeurs de OpenStreetMap



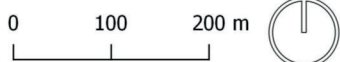
Signalisation des parkings, à destination des automobilistes et des piétons



- |   |  |  |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Équipements</li> <li>■ Bâti</li> <li>▭ Périmètre d'étude</li> <li><b>Réseau Viaire</b></li> <li>— Réseau routier régional</li> <li>— Réseau routier communal</li> <li>— Chemin / Sentier</li> <li>— Réseau piéton proposé</li> </ul> | <p><b>Signalisation automobiliste</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Automobiliste &gt; Parking</li> <li>● Piéton &gt; Parking</li> <li>● Automobiliste &gt; Parking école</li> <li>● Piéton &gt; Parking école</li> </ul> | <p><b>Parking</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Parking</li> <li>■ Parking - hors période scolaire</li> </ul> |
|---|--|--|



© Contributeurs de OpenStreetMap



## SIGNALÉTIQUE À L'ÉCHELLE DU CENTRE-VILLE

Sur base des propositions présentées ici, il est recommandé de réaliser un plan de signalisation détaillé au centre-ville. Celui-ci se compose d'un ensemble de fiches, précisant pour chaque carrefour concerné le type de panneau, l'emplacement des panneaux ainsi que leur orientation. Ce plan de signalisation doit être cohérent avec la signalisation existante sur le reste du territoire communal.

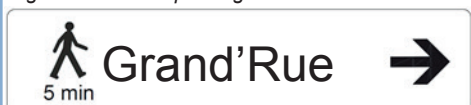
### • À DESTINATION DES PIÉTONS

Signalisation de la Grand'Rue vers les parkings



La signalétique piétonne proposée au centre-ville concerne les cheminements entre la **Grand'Rue** et les **parkings** dont l'usage est à privilégier.

Signalisation des parkings vers la Grand'Rue



Outre la direction à emprunter pour rejoindre la destination indiquée, il est recommandé d'y intégrer le temps de parcours moyen à pied. Cette indication complémentaire permet de souligner que ces espaces de stationnement sont situés à proximité immédiate du centre-ville et que leur utilisation n'engendre pas un trajet trop important à pied.

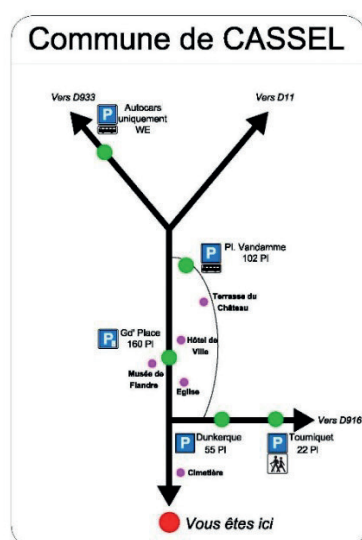
### • À DESTINATION DES PIÉTONS & DES CYCLISTES

La signalétique proposée au centre-ville à destination des piétons et des cyclistes concerne les cheminements entre la **Grand'Rue** et le **RAVeL**.

La signalisation des itinéraires entre le RAVeL et la Grand'Rue pour les piétons et cyclistes complète celle des itinéraires entre les parkings et la Grand'Rue. Cette signalisation « de sortie » du RAVeL est très importante. Il arrive fréquemment que sur ce type d'axe cyclo-piéton séparé, dont la vue est partiellement masquée par la végétation, il soit difficile de repérer à quel niveau on se trouve par rapport à la ville et les environs.

### • À DESTINATION DES AUTOMOBILISTES

La signalétique proposée à destination des automobilistes concerne les itinéraires à emprunter depuis les entrées de ville vers l'ensemble des parkings. Il est cependant recommandé de ne signaler que les parkings dont l'usage est à privilégier ; les parkings offrant une capacité de stationnement importante, situé en périphérie de la Grand'Rue, et gratuits. Cette signalisation s'adresse en priorité aux visiteurs et touristes. Elle doit être accompagnée par une information diffusée sur le site internet de la Commune présentant la politique de stationnement en vigueur et une carte de localisation de l'ensemble des parkings.



Exemple de panneau d'entrée de ville

Elle se compose de 3 types de panneaux de signalisation :

#### 1. Les panneaux d'entrée de ville

Comme leur dénomination l'indique, ceux-ci doivent être placés aux points d'entrées du réseau routier. Ils comprennent les éléments suivants :

- Le plan schématisé de la ville; l'épaisseur des traits correspond à la hiérarchie du réseau viaire ;
- La localisation des éléments repères et/ou emblématiques de la Ville de Bastogne. Ces derniers seront représentés par un simple point ou un logo ;
- La localisation des différents parkings, ainsi que le nombre d'emplacements de stationnement ;
- La localisation du « Vous êtes ici ! ».

## 2. Les panneaux de signalisation directionnelle



Ces panneaux sont placés sur l'itinéraire à suivre, cohérent avec la hiérarchie viaire, à chaque intersection ou changement de direction possible. On parle de **jalonnement**.



Ils présentent au minimum le logo « Parking », le nom du parking et la direction à suivre. Ils peuvent également renseigner la distance à laquelle se trouve le parking et le nombre de places disponibles, s'il s'agit d'un parking gratuit, et ses moments d'ouverture (ex. parkings aux écoles uniquement accessibles au public lorsqu'il n'y a pas cours).



Les panneaux de signalisation directionnelle vers les parkings peuvent également être conçus sous forme de **jalonnement dynamique** (indication du nombre de places restantes). Ils incitent ainsi les automobilistes à utiliser les parkings autour du centre-ville en les informant en temps réel.

L'avantage des panneaux dynamiques est qu'ils sont modulables et peuvent être personnalisés en fonction des situations. Ils permettent de ne signaler que les parkings pertinents, et de ne pas afficher les parkings saturés ou temporairement fermés (par exemple les parkings des écoles aux heures de classe et les parkings en travaux).

## 3. Panneaux de signalisation informative au parking



Ces panneaux sont situés au niveau des entrées des parkings. Ils comprennent :

- Le logo « Parking » ;
- Le nom du parking ;
- Le nombre de places (ainsi que le nombre de places PMR) ;
- Le temps de parcours pour se rendre à pied jusqu'à la Grand'Rue.

### SIGNALÉTIQUE À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE

La signalétique proposée à l'échelle de la commune concerne le réseau structurant cyclo-piéton. Elle renseigne les itinéraires à emprunter entre les villages et le centre-ville, en passant par le RAVeL (voir carte ci-après).

La signalisation des itinéraires cyclables se compose généralement de trois types de panneaux :

1. La **signalisation directionnelle d'entrée** est celle qui indique à l'utilisateur les destinations qu'il peut atteindre ;
2. La **signalisation directionnelle de continuité** a pour rôle de rappeler, en section courante ou au niveau d'une intersection, la direction et destination ;
3. La **signalisation directionnelle de sortie** indique à l'utilisateur les destinations qu'il peut atteindre en quittant la liaison par une voirie d'accès.



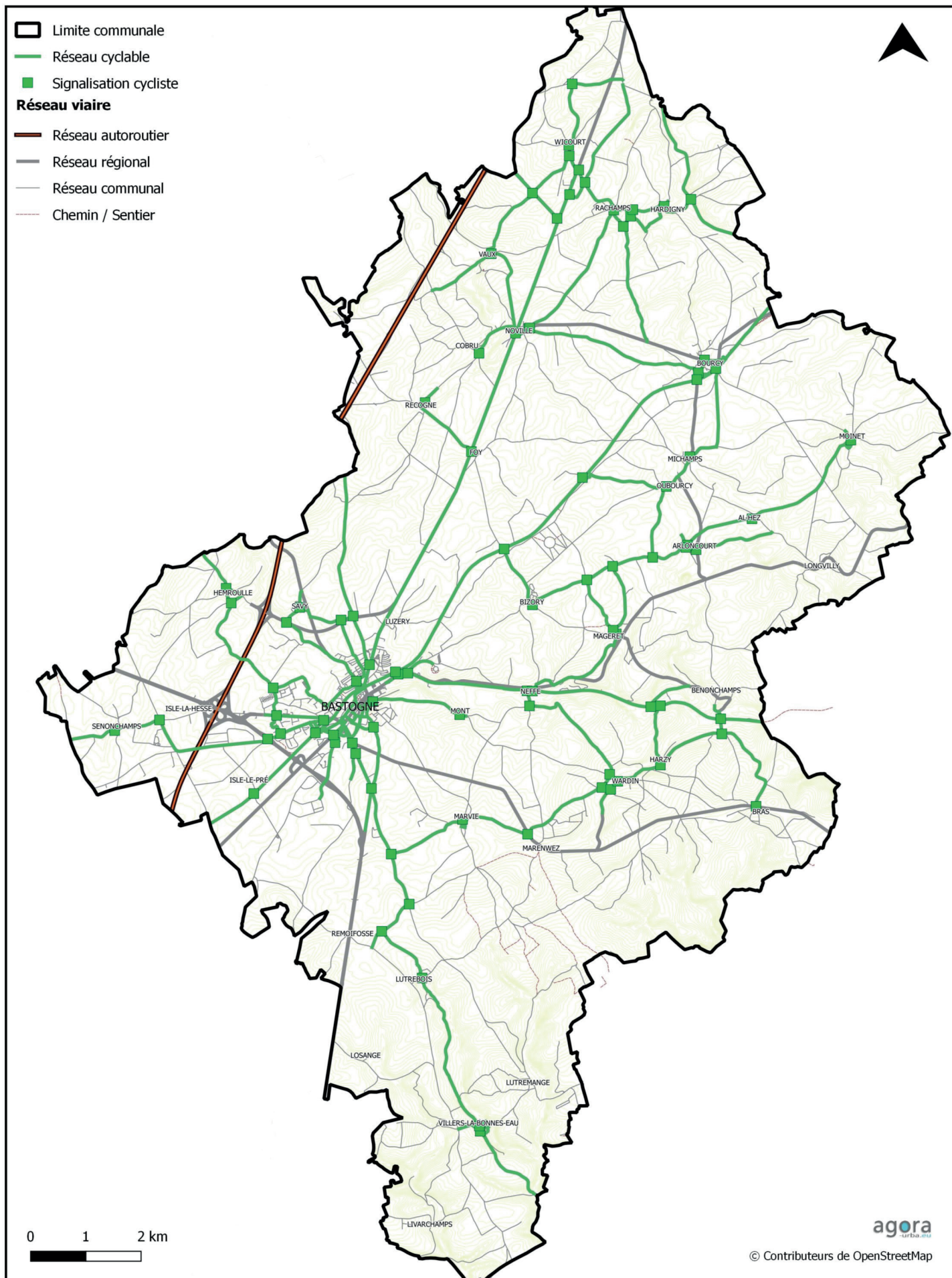
Exemple de panneau pour une signalisation d'étape

Étant donné le nombre de villages intégrés au réseau structurant, il est recommandé de réaliser un balisage d'étape. Cela consiste par exemple à baliser depuis un village avec des panneaux indiquant le RAVeL comme destination et ensuite arrivé à destination sur le RAVeL, des panneaux indiqueraient la direction jusqu'au centre-ville. Ce balisage est simple à mettre en place mais implique pour l'utilisateur de connaître un minimum le territoire ou d'avoir analysé l'itinéraire au préalable sur une carte cyclable.

Les panneaux à utiliser doivent répondre aux spécifications RAVeL : <http://ravel.wallonie.be/home/tips/signalisation-des-itineraires.html>

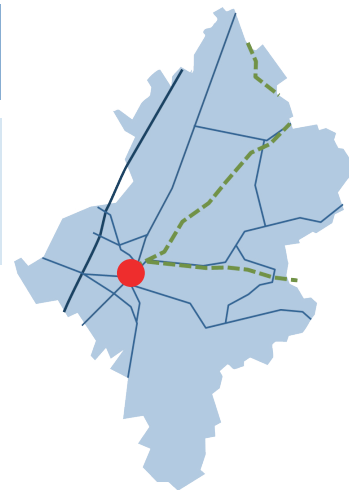
À noter qu'une signalisation de type « points-nœuds » est actuellement développée par la Province du Luxembourg. Il conviendra de mutualiser les panneaux et de tenir compte des deux signalétiques.

### Signalisation du réseau cyclo-piéton communal



## Volet Stationnement – Fiche action de politique générale

### P7A-P-CENTR Stationnement en centre-ville: Gestion et réglementation



#### CONTEXTE ET OBJECTIFS

Dans le centre-ville de Bastogne, le stationnement est actuellement réglementé et payant au sein :

- De la Grand'Rue (rue du Sablon et rue du Vivier) ;
- Des parkings « Place Mac Auliffe » et « Rue des Jardins ».

Une part des véhicules restent cependant stationnés plus de 4 heures dans ces zones alors que la capacité maximale de stationnement est atteinte à certaines périodes et que des places sont inoccupées au sein des parkings gratuits périphériques du centre-ville.

Dans ce contexte et compte tenu de l'objectif général d'offrir une capacité de stationnement adéquate et d'optimiser son usage, les objectifs secondaires suivants sont poursuivis dans le cadre de la présente fiche action :

- Renforcer et pérenniser la dynamique du stationnement au sein des zones commerçantes ;
- Préserver les rues proches des zones payantes du stationnement parasite, au profit des riverains ;
- Répartir adéquatement la demande entre les différentes zones de stationnement existantes (parkings en ou hors voirie / gratuits ou payants).

**COURT TERME < 5 ANS**

#### INDICATEURS

Nombre de places de chaque zone

Nombre de places payantes

% de places réglementées au sein du périmètre du centre-ville

Nombre de cartes riverains délivrées par

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

La durée et la tarification du stationnement sont adaptées au centre-ville. La variations de ces deux composantes permet d'inciter, voire de réserver, l'usage de certains espaces à certains usagers. Pour ce faire, le centre-ville est divisé en zones, la tarification et la durée variant en fonction de celle-ci.

La tarification et les limitations de durée ne concernent pas les usagers des places réservées (places PMR, livraisons, autocars etc.). Elles s'appliquent du lundi au samedi, de 9h à 12h et de 13h à 17h30 ainsi que les dimanches et jours fériés, de 14h à 17h30.

#### ACTIONS LIÉES

Les espaces de stationnement réservés à certains usages particuliers (PMR, Covoiturage, Livraisons, Poids-Lourds, Dépose Minute) sont présentés au sein de fiches spécifiques.

#### ACTEURS

- Commune de Bastogne
- Police
- Agence de Développement Local
- Atingo

**IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC + ++ +++**



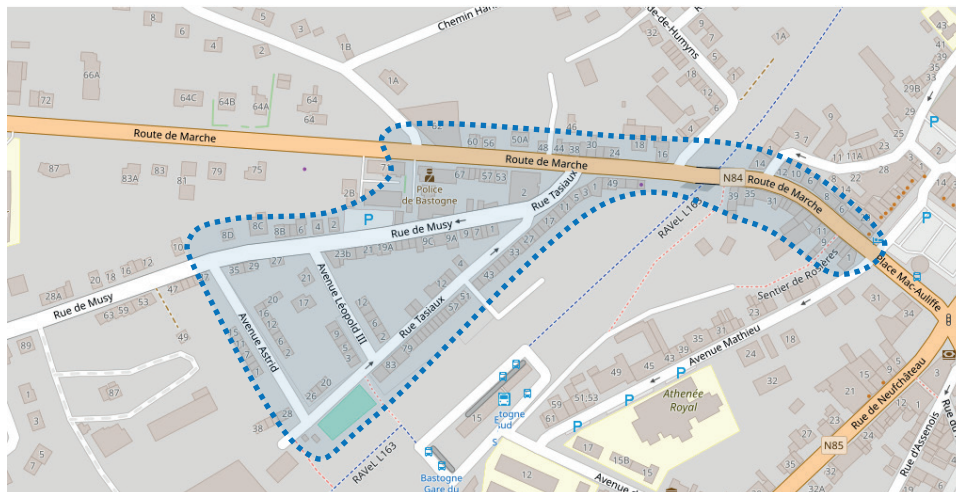
**agora**  
-urba.eu

## MISE À JOUR DU PLAN D'ACTION—JANVIER 2021

Il est préconisé d'envisager sous forme de projet-pilote un certain nombre de zones bleues, donc avec limitation de durée de stationnement. Pour permettre néanmoins aux riverains de stationner leur véhicule sans contrainte de durée, il faut prévoir au sein du règlement de stationnement communal la possibilité d'octroyer des cartes riverains qui dispensent les habitants concernés de l'usage du disque de stationnement.

À court terme (1-5 ans), des zones pilotes peuvent être envisagées dans les quartiers suivants :

- Quartier rue Tasiaux :



Il s'agit de protéger les places de stationnement dont les riverains de la rue Tasiaux et le début de la rue de Musy ont besoin d'une demande de stationnement de longue durée suscitée par les équipements à proximité, et par ailleurs de favoriser la rotation des places pour les commerces de la Route de Marche. L'avenue Léopold 3 et l'avenue Astrid sont incluses dans la zone par souci de cohérence et de facilité de placement des panneaux; elles comportent peu de places publiques.

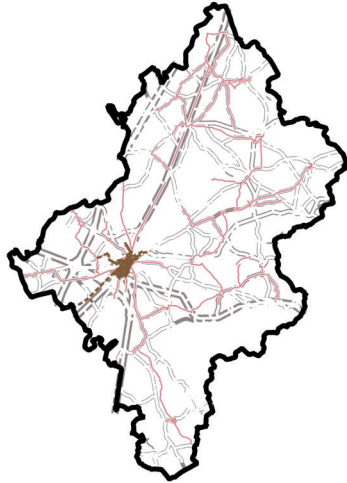
- Alentours Récollets & Vieux-Moulin : si les riverains font état de difficultés de stationnement en journée une zone bleue peut s'envisager entre la rue de la Porte Haute et la rue de la Citadelle, au sud est de la rue du Vivier / Sablon (voir carte). La rue de la Chapelle peut optionnellement être incluse, bien qu'elle soit déjà à distance (200 m) des rues commerçantes.
- Environs du Quartier Latin / Remparts : à envisager si les riverains font état de difficultés de stationnement en journée. La situation actuelle indique une assez forte demande.
- Rue du Parc : à envisager uniquement si les riverains font état de difficultés de stationnement en journée. A ce stade il n'y a pas de difficultés apparentes, la place Patton offrant une large capacité.

D'autres quartiers pourraient être intégrés aux projets pilotes, si de fortes nuisances liées au stationnement y sont constatées. Il est conseillé de travailler par étapes successives, en ayant évalué les effets de la zone bleue pendant quelques mois.

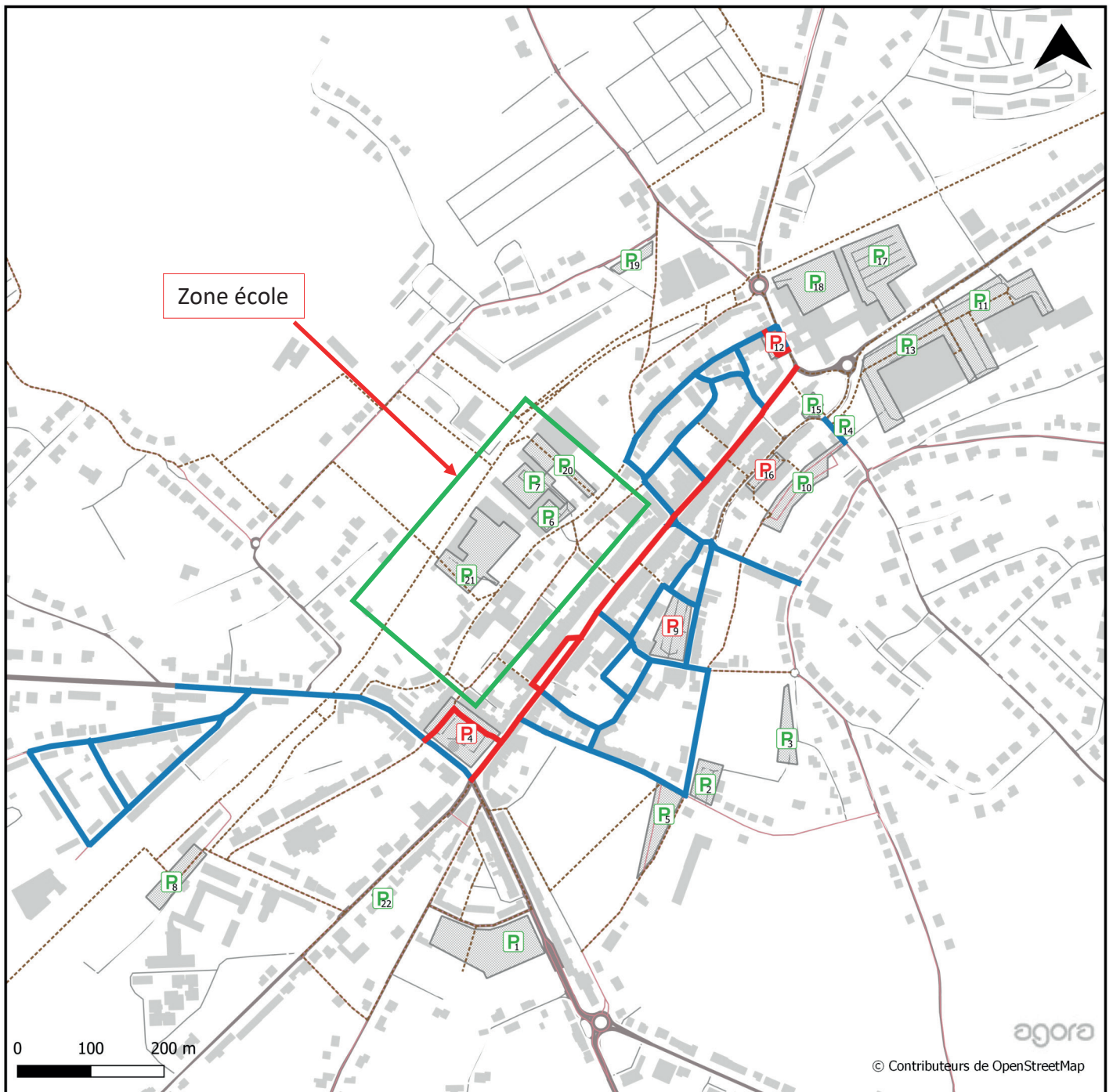
Pour le quartier Ecoles—Remparts, la mesure de zone bleue pourrait être contreproductive dans la mesure où ces places sont aussi utilisables par les enseignants, et par ailleurs y créer une offre de places rotatives est aussi susceptible de générer du trafic automobile à la recherche de places, ce qui n'est pas souhaitable dans un environnement scolaire.



**PCM de Bastogne - Phase 3**  
**Stationnement au centre-ville**



- Stationnement en voirie**
- Zone rouge
- Zone bleue
- Stationnement hors voirie**
- P Parking - Zone rouge
- P Parking - Zone verte
- Emprise des parkings
- - - Réseau piéton proposé



**MODE DE GESTION DU STATIONNEMENT PROPOSÉ**

- ZONES**

Le zonage ci-après est proposé. Les zones sont caractérisées par la durée maximale de stationnement permise, les conditions de stationnement et les exemples d'usage.

Zone	Type de stationnement	Durée maximale	Conditions de stationnement
<b>Zone rouge</b>	Très dynamique, de courte durée	Max 2h	≤ 1/2 heure : gratuit avec disque communal ≥ 1/2 heure : payant
<b>Zone bleue</b>	De moyenne durée	Max 4h	Carte / disque de stationnement hors riverains domiciliés dans la zone
<b>Zones à stationnement</b>	De longue durée	-	Gratuit

Comme spécifié précédemment, ces zones ne concernent pas les usagers des places réservées (places PMR, Livraisons, Dépose-minute, etc.). Les conditions de stationnement de la zone bleue ne s'applique pas aux riverains domiciliés dans le périmètre du centre-ville. Pour ce faire, ces derniers doivent faire une demande de carte riverain délivrable annuellement auprès de l'administration communale. Les restrictions de durée s'appliquent du lundi au samedi, de 9h à 12h et de 13h à 17h30 ainsi que les dimanches et jours fériés, de 14h à 17h30.

- COMMUNICATION ET CONTROLE**

Pour atteindre les objectifs fixés, il est nécessaire :

- D'informer les partenaires concernés ainsi que le public avant la mise en application du principe de gestion ;
- De prévoir, éventuellement, une période transitoire, au cours de laquelle le principe de gestion est effectif mais aucune taxe n'est imputée en cas de non respect des conditions, et une information est donnée aux contrevenants;
- D'exercer un contrôle suffisant du stationnement une fois le principe de gestion officiellement instauré.

## ESPACES DE STATIONNEMENT

### • STATIONNEMENT PRIVÉ HORS VOIRIE

Les zones de stationnement aménagées en dehors de l'espace public doivent répondre aux normes définies au sein des règlements et documents de planification existants, communaux et régionaux. Ces normes varient suivant le type d'activité considéré. En ce qui concerne les projets de logements, la norme communale est fixée à 1,5 place par logement. En ce qui concerne les autres types de projet, il est recommandé de se référer aux valeurs conseillées par la Région wallonne (cf. Service Public de Wallonie, *Stationnement 4—besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?* La CeMathèque n°41, novembre 2015, 45 p.)

### • STATIONNEMENT PUBLIC NON RÉSERVÉ

La capacité totale de stationnement au centre-ville est actuellement répartie entre des emplacements situés en voirie et hors voirie. Par « parking hors voirie », on entend une zone dédiée au stationnement, disposant d'entrées et de sorties pouvant être contrôlées, et dont les voiries servent exclusivement à accéder aux emplacements de stationnement. Si ces voiries accueillent des circulations autres que celles liées au stationnement, il ne s'agit pas d'un parking hors voirie mais bien de stationnement en voirie.

On préférera accueillir la demande en stationnement importante au sein de parkings hors voirie afin de ne pas créer de conflits entre les véhicules effectuant des manœuvres de stationnement et les véhicules circulant sur la chaussée. Il est également plus simple de mettre en place une signalisation et de diriger les automobilistes vers des parkings hors voirie bien identifiés, plutôt que vers des stationnement en voirie.

Certains des parkings du centre-ville ne constituent pas de réels parkings hors voirie, bien qu'ils soient signalés comme tels dans le plan des parkings à disposition du public (2018). Il s'agit notamment des parkings actuellement dénommés comme suit :

- Parking avenue Mathieu
- Parking rue du Parc
- Parking rue des Scieries
- Parking rue sur les Bords de l'Eau
- Parking Pépinière
- Parking du terrain de football 3

La lisibilité de ces espaces de stationnement, et dès lors le mode de gestion qui s'y rapporte, est réduite. Il est recommandé de **ne pas présenter ces parkings comme des parkings hors voirie** et de concentrer les capacités de stationnement au sein d'espaces aménagés comme tels. L'aménagement d'un réel parking hors voirie est cependant possible et proposé rue sur les Bords de l'Eau.

À contrario, il existe des espaces de stationnement existants, aménagés comme des parkings hors voirie mais n'étant pas signalés. Il s'agit notamment des espaces suivants :

- Piconrue
- Quatre-Bras
- Porte de Trèves

On rappellera que ceux-ci doivent **respecter les normes relatives au nombre d'emplacements réservés aux PMR**, en ce compris les parkings des établissements scolaires, ouverts au public à certaines périodes. Ces normes sont les suivantes :

- Au minimum, 1 emplacement PMR par zone de stationnement ;
- 1 place de stationnement PMR supplémentaire par tranche de 50 emplacements. (CoDT, *Dispositions finales, Partie décrétable, Art. 2, p.339*)

Celles-ci doivent être localisées, signalées et aménagées conformément à la réglementation en vigueur.

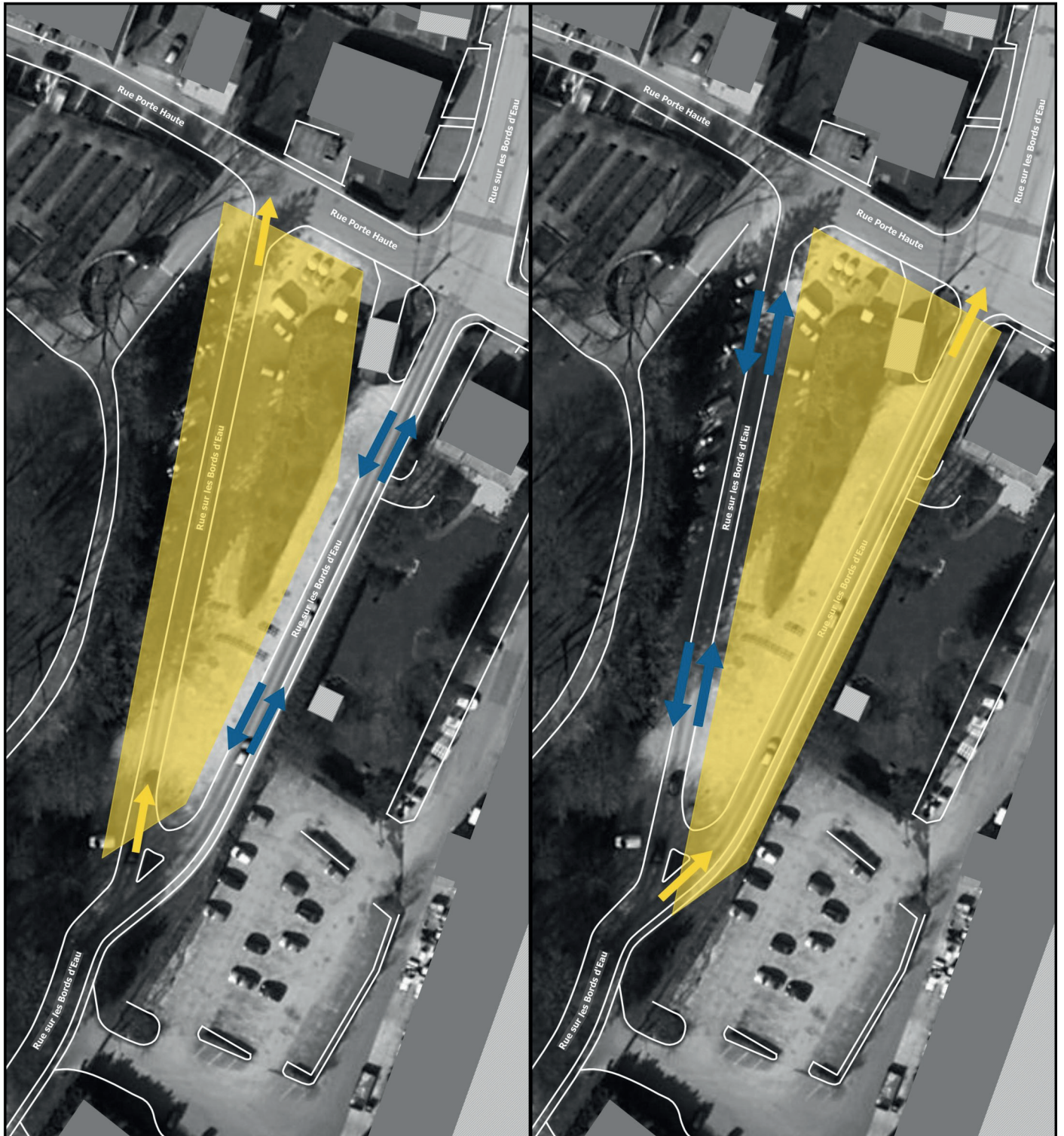
### • STATIONNEMENT PUBLIC RÉSERVÉ À CERTAINES CATÉGORIES D'USAGERS

Outre les emplacements réservés évoqués au sein des autres fiches-action, les emplacements suivants (mobilier, motos, vélos) sont existants et/ou proposés (voir cartes ci-après).

En ce qui concerne le stationnement des vélos, des espaces de stationnement supplémentaires sont prévus par la commune au sein de la Grand'Rue. Il est recommandé de répartir la capacité prévue entre plusieurs zones, à différents endroits de l'artère commerçante.



**PCM de Bastogne - Phase 3**  
**Parking "Parc" ou "rue sur les Bords d'Eau" - Principe d'aménagement**

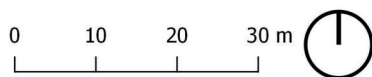


Variante 1

Variante 2

- Voirie à double sens de circulation
- Zone de stationnement hors voirie
- Accès à la zone de stationnement
- Voirie (PICC)
- Bâtiments
- Annexes

agora  
 Source : SPW - PICC, 2016

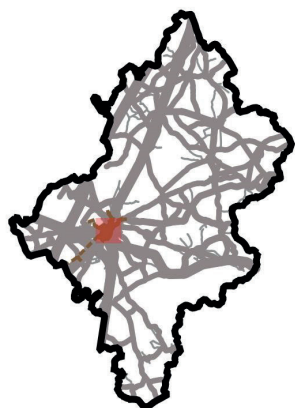


PCM de Bastogne: Stationnement en centre-ville / 6



## PCM de Bastogne - Phase 3

### Stationnement au centre-ville - Mobile home



- - - Réseau piéton proposé
- P Parking Mobile home (court séjour) existant
- Parking
- Réseau Viaire**
- Réseau autoroutier
- Réseau primaire
- Réseau secondaire
- Réseau de liaison locale
- Réseau de collecte locale
- Réseau de desserte locale



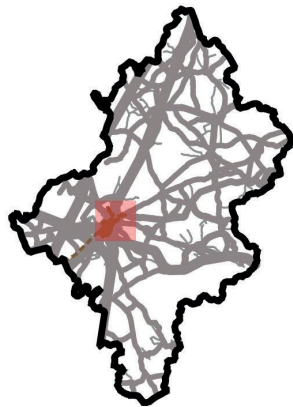
agora  
-urba.eu

© Contributeurs de OpenStreetMap



## PCM de Bastogne - Phase 3

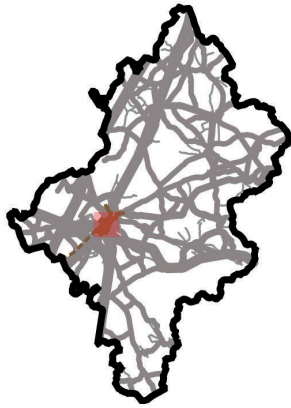
### Stationnement au centre-ville - Moto








- - - Réseau piéton proposé
- P Parking Moto existant
- Parking
- Réseau Viaire**
- Réseau autoroutier
- Réseau primaire
- Réseau secondaire
- Réseau de liaison locale
- Réseau de collecte locale
- Réseau de desserte locale



 **PCM de Bastogne - Phase 3**  
**Stationnement au centre-ville - Vélo**

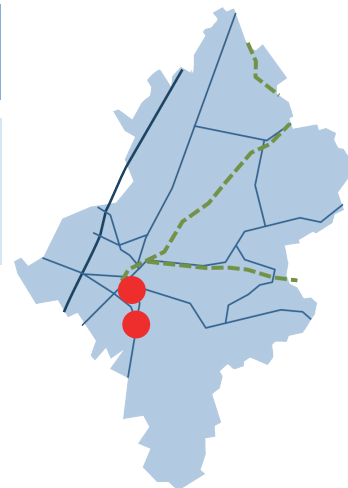


-  Réseau piéton proposé
-  Parking Vélo Existant
-  Parking
- Réseau Viaire**
-  Réseau autoroutier
-  Réseau primaire
-  Réseau secondaire
-  Réseau de liaison locale
-  Réseau de collecte locale
-  Réseau de desserte locale



## Volet Stationnement- Fiche action de politique générale

### P7C-P-COV - Stationnement: Parkings de covoiturage



#### CONTEXTE ET OBJECTIFS

Des habitants de la commune pratiquent le covoiturage dans le cadre des déplacements domicile-travail. Plusieurs espaces de stationnement de covoiturage informels ont été identifiés au cours du diagnostic. Le territoire communal est, à l'heure actuelle, dépourvu d'emplacements de stationnement réservés à cet usage.

Dans ce contexte et compte tenu de l'objectif général d'offrir une capacité de stationnement adéquate, les objectifs secondaires suivants sont poursuivis :

- Tirer parti des initiatives en matière de covoiturage ;
- Prévoir des infrastructures suffisantes pour accompagner cette pratique.

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

Il est proposé de formaliser trois zones de covoiturage informel existantes :

- Le parking Patton ;
- Le parking du centre sportif ;
- Un accotement situé au niveau de l'échangeur entre la N4 et la chaussée Romaine.

Un quatrième parking de covoiturage est également proposé. Cette proposition s'appuie non pas sur une pratique constatée mais sur un besoin anticipé.

#### ACTIONS LIÉES

- P7A-P-CENTR - Stationnement: Principes et tarification au centre-ville
- S1AB-CYCLPIET - Réseau cyclo-piéton structurant à l'échelle de la commune

#### ACTEURS

- Commune de Bastogne
- SPW - Direction de la Planification de la Mobilité
- Taxistop

#### COURT TERME < 5 ANS

A titre d'exemple, un parking de 20 places



Si les emplacements sont perpendiculaires à la zone de circulation, il faut 19,2 m<sup>2</sup> de surface nécessaire par emplacement, y compris l'accès.

=>384 m<sup>2</sup> (+/- 32 m x 12 m)

Coût estimé : 384 m<sup>2</sup> x 170 € /m<sup>2</sup> = 65.280 €

#### INDICATEURS

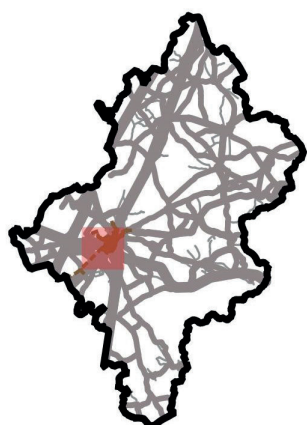
Nombre de places réservées au covoiturage

#### IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC +

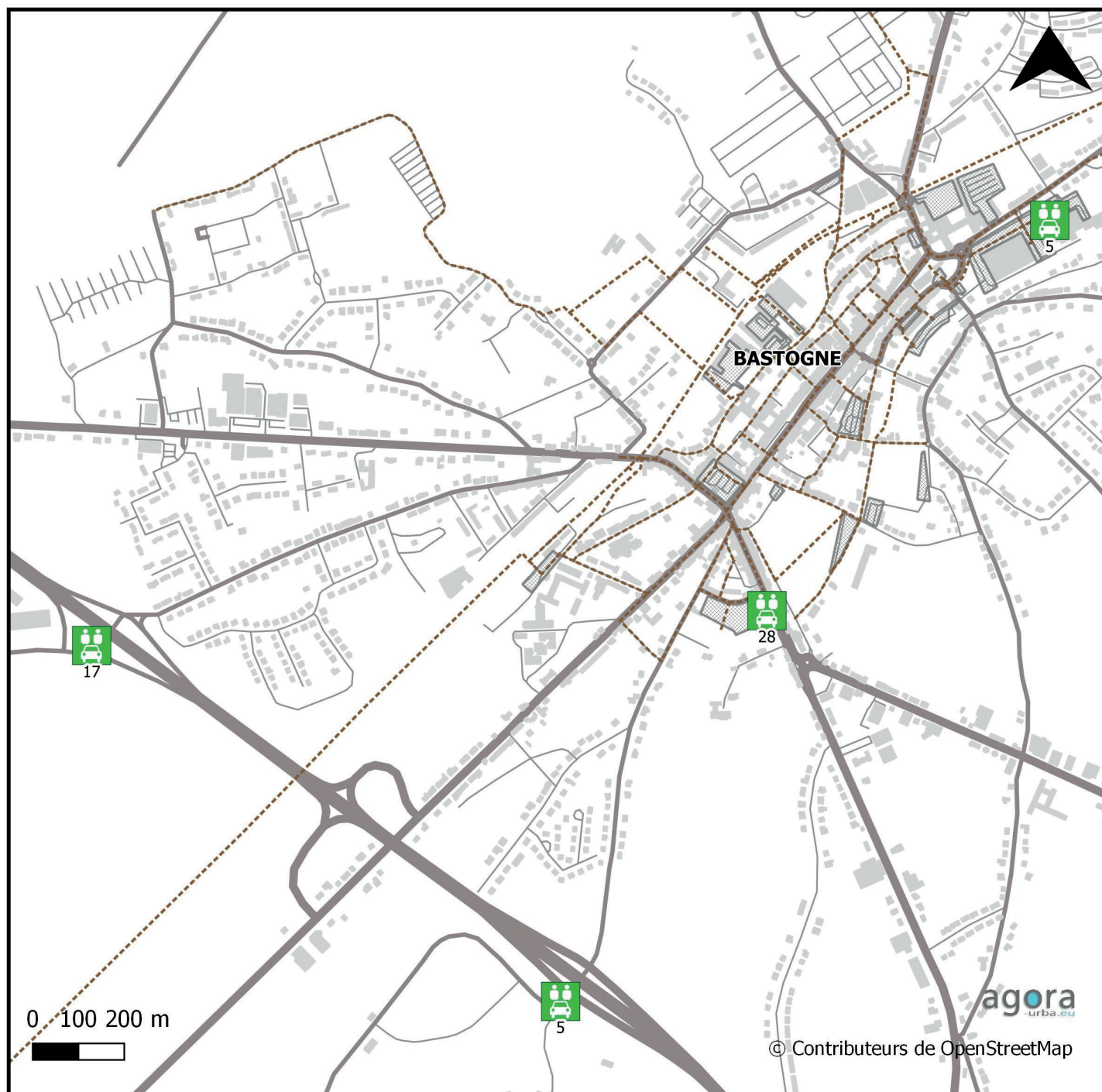


agora  
-urba.eu

# PARKINGS DE COVOITURAGE: PROPOSITIONS



-  Réseau piéton proposé
-  Parking Covoiturage Proposé
-  Parking
- Réseau Viaire**
-  Réseau autoroutier
-  Réseau primaire
-  Réseau secondaire
-  Réseau de liaison locale
-  Réseau de collecte locale
-  Réseau de desserte locale



PCM de Bastogne: Parkings de covoiturage / 2

## DESCRIPTION DES PARKINGS DE COVOITURAGE PROPOSÉS

## PARKING PATTON

<b>Nombre de places</b>	28 places <i>25 véhicules de covoitureurs ont été identifiés. 3 places supplémentaires (+ 10 % de la demande) sont proposées.</i>
<b>Localisation</b>	Situé dans le centre-ville
<b>Accessibilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>À pied : desservi par le réseau piéton proposé à l'échelle du centre-ville</li> <li>À vélo : desservi par le réseau cyclo-piéton structurant proposé à l'échelle de la commune</li> <li>En transport en commun : desservi par deux lignes du réseau RGTR</li> <li>En voiture : desservi par une voirie du réseau primaire</li> </ul>
<b>Aménagement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Signalisation des places pour covoitureurs (uniquement en semaine)</li> </ul>

## PARKING N4 - CHAUSSÉE ROMAINE

<b>Nombre de places</b>	17 places <i>15 véhicules de covoitureurs ont été identifiés. 2 places supplémentaires (+ 10 % de la demande) sont proposées.</i>
<b>Localisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Situé à environ 1,5 kilomètre du centre-ville</li> <li>Situé à proximité du Parc d'Activités Économiques Bastogne 2</li> </ul>
<b>Accessibilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>À vélo : desservi par le réseau cyclo-piéton structurant proposé à l'échelle de la commune</li> <li>En voiture : desservi par une voirie du réseau de liaison locale</li> </ul>
<b>Aménagement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement des places de stationnement</li> <li>Signalisation des places de stationnement</li> <li>Éventuellement, aménagement d'emplacements de stationnement pour vélos couverts et d'un abri d'attente pour les covoitureurs, avec banc et poubelle</li> </ul>

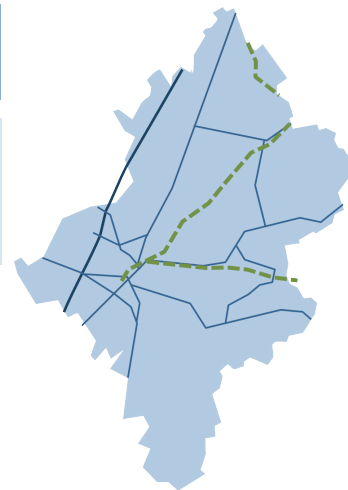
## PARKING N4 - RUE DE LA WACHENAULE

<b>Nombre de places</b>	5 places <i>Capacité initiale proposée. À augmenter en cas d'usage approchant ou supérieur à 90 %.</i>	
<b>Localisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Situé à environ 1,7 kilomètre du centre-ville</li> <li>Situé à proximité du Parc d'Activités Économiques Bastogne 1 et de projet d'extension de celui-ci</li> </ul>	
<b>Accessibilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>À vélo : desservi par le réseau cyclo-piéton structurant proposé à l'échelle de la commune</li> <li>En voiture : desservi par une voirie du réseau de liaison locale</li> </ul>	
<b>Aménagement</b>	<b>Option 1</b> Parking aménagé sur un terrain en friche	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement des places de stationnement</li> <li>Signalisation des places de stationnement</li> <li>Éventuellement, aménagement d'emplacements de stationnement pour vélos couverts et d'un abri d'attente pour les covoitureurs, avec banc et poubelle</li> </ul>
	<b>Option 2</b> Parking implanté sur le parking du Centre Technique et Administratif Communal	<ul style="list-style-type: none"> <li>Signalisation des places de stationnement</li> <li>Éventuellement, déplacement de l'arrêt de bus « BASTOGNE Zoning Industriel » à proximité du parking afin d'augmenter l'accessibilité de celui-ci</li> </ul>

PARKING CENTRE SPORTIF	
<b>Nombre de places</b>	5 places <i>Capacité initiale proposée. À augmenter en cas d'usage approchant ou supérieur à 90 %.</i>
<b>Localisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Situé en périphérie du centre-ville</li> </ul>
<b>Accessibilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• À pied : desservi par le réseau piéton proposé à l'échelle du centre-ville</li> <li>• À vélo : accessible depuis le RAVeL via le centre-ville, possibilité de stationnement à proximité du centre commercial Porte de Trèves</li> <li>• En transport en commun : desservi par 6 lignes des réseaux TEC et RGTR</li> <li>• En voiture : desservi par une voirie du réseau secondaire</li> </ul>
<b>Aménagement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Signalisation des places de stationnement pour covoitureurs</li> <li>• Éventuellement, mutualisation des aménagements dédiés aux usagers des transports collectifs (abribus et des zones d'attente existantes)</li> </ul>

## Volet stationnement - Fiche action de politique générale

### P7E-P-CAR Stationnement des autocars de tourisme



#### CONTEXTE ET OBJECTIFS

Bastogne est une commune touristique. Nombreux sont les autocars de tourisme. Ils doivent pouvoir circuler, déposer leurs passagers en sécurité et stationner pour une période plus ou moins longue. L'objectif est de fluidifier les déplacements liés à ces besoins touristiques, en fournissant l'infrastructure adaptée et une information claire (itinéraires, signalisation vers les parkings)

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

La présente fiche porte sur la recherche de localisations pour

- la dépose / la reprise des passagers dans de bonnes conditions de confort et de sécurité. Il convient de prévoir la possibilité pour l'autocariste de rejoindre ensuite un stationnement (possibilité de demi-tour);
- le stationnement de moyenne durée (max 4h30), et si nécessaire de longue durée.

#### COURT TERME < 5 ANS

Marquage thermoplastique:  
500€



Poteau + panneau: 400€

#### ACTEURS

- Commune de Bastogne;
- Fédération Belge des Exploitants d'Autobus et d'Autocars et des organisateurs de voyages (FBAA);
- Autres acteurs du tourisme, éventuellement étrangers;
- Responsables des sites touristiques (infrastructure de stationnement, communication sur la localisation des parkings et les itinéraires...)

#### SIGNALISATION DES PLACES DE STATIONNEMENT POUR AUTOCARS

Il convient de les signaler clairement, pour qu'elles soient visibles des autocaristes, mais aussi respectées par les autres usagers.

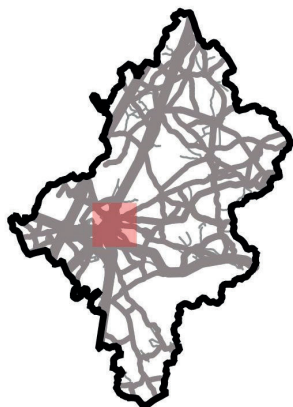
- Le stationnement réservé aux autocars est indiqué par le panneau E9d;
- Les autocars peuvent stationner sur les emplacements marqués par le panneau E9a (signal « P » simple), sauf mention contraire (« 3,5t max »), ou si les places dessinées au sol sont inférieures à la taille d'un autocar.



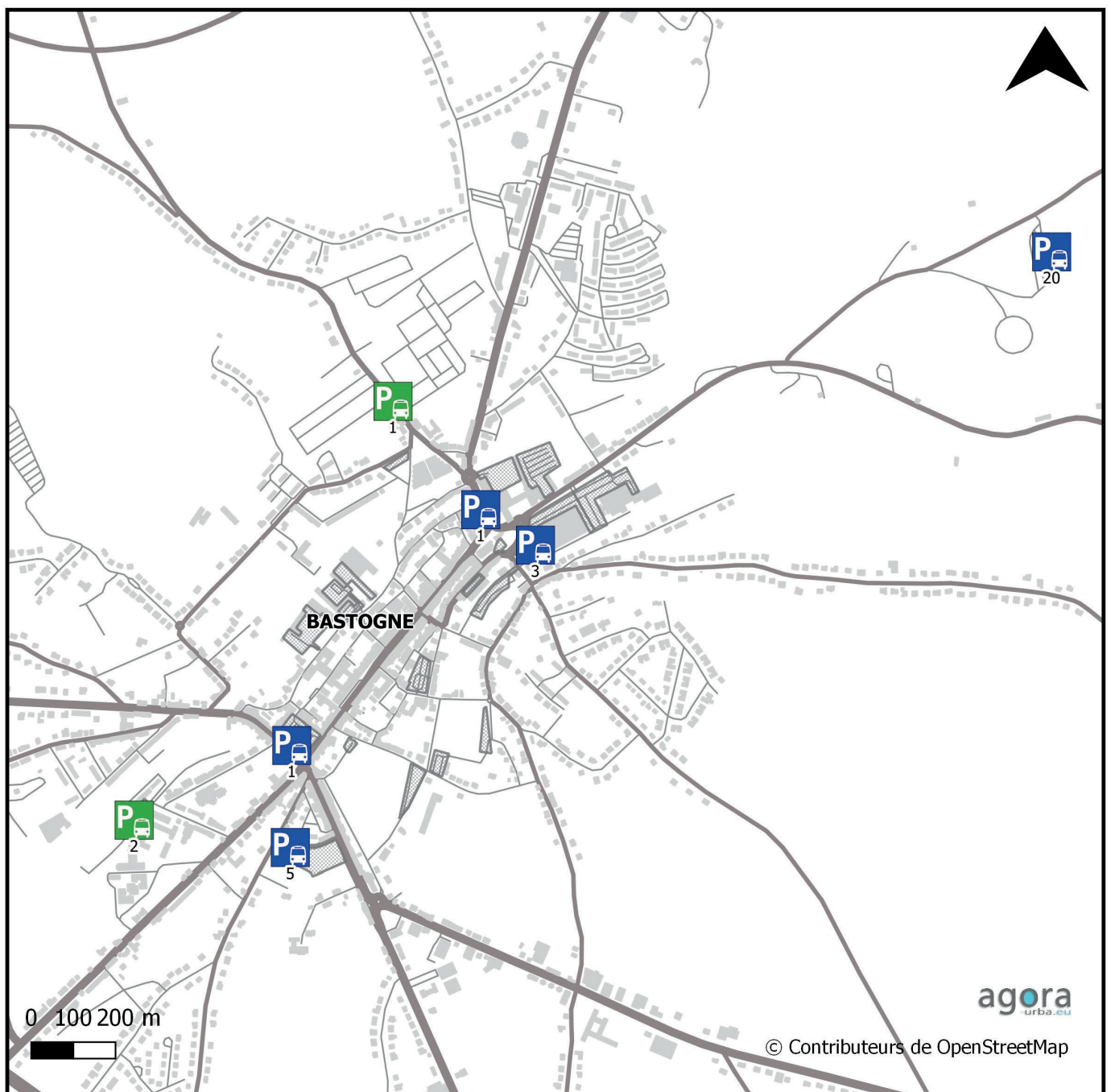
IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC + ++ +++



agora  
-urba.eu



- |  |                           |                      |                           |
|--|---------------------------|----------------------|---------------------------|
|  | Parking autocars existant | <b>Réseau Viaire</b> |                           |
|  | Parking autocars proposé  |                      | Réseau autoroutier        |
|  | Parking                   |                      | Réseau primaire           |
|  | Réseau piéton proposé     |                      | Réseau secondaire         |
|  |                           |                      | Réseau de liaison locale  |
|  |                           |                      | Réseau de collecte locale |
|  |                           |                      | Réseau de desserte locale |



PCM de Bastogne: Stationnement des autocars / 2

## SITUATION ACTUELLE

Actuellement, les parkings pour autocars se distribuent de la façon suivante

Localisation actuelle	Nombre de places	Rôle
Place Mac Auliffe	3	Dépose/Reprise Stationnement (max 1h)
Place Patton	5	Stationnement illimité
Mémorial du Mardasson	20	Dépose/Reprise Stationnement illimité
Centre commercial	3	Stationnement illimité
Musée en Piconrue	1	Dépose/Reprise

## PROPOSITIONS

Les zones de stationnement de moyenne durée actuelles présentent un nombre suffisant de places. Elles sont maintenues dans la proposition. Toutes les zones de stationnement pour autocars sont localisées à proximité d'établissements Horeca, permettant au chauffeur de se restaurer et d'aller aux toilettes.

Localisation proposée	Description	# places	Sites desservis	Rôle
Place Mac Auliffe	Idem actuel. Les autocars pourront faire demi-tour au futur rond-point de la route de Marche	3 (idem)	Centre et sud de la Ville	Dépose/Reprise uniquement, pas de stationnement
Place Patton	Idem actuel	5 (idem)	Centre et sud de la Ville	Stationnement de moyenne durée
Mardasson	Idem actuel	20 (idem)	Mémorial du Mardasson	Dépose/Reprise Stationnement de moyenne durée
Centre commercial	Idem actuel. Améliorer la visibilité des 3 places et décourager leur occupation par d'autres véhicules (panneau bien visible, contrôle)	3 (idem)	Centre commercial, nord de la Ville	Stationnement de moyenne durée
Piconrue	Mieux matérialiser la zone d'arrêt par un marquage ou un aménagement; assurer la continuité du cheminement piéton le long de la rue Pierre Thomas (voir encadré ci-après). Les autocars peuvent faire demi-tour au rond-point Quartier Latin	1	Musée en Piconrue, nord de la Ville	Dépose/Reprise uniquement
Rue de La-Roche	À aménager le long de la Rue de La-Roche, près de l'entrée des Bastogne Barracks. Les autocars pourraient faire demi-tour au Tank Turet. A terme, les autocars pourront entrer sur le site, y déposer leurs passagers et y faire demi-tour.	1	Bastogne Barracks	Dépose/Reprise uniquement
Gare de Bastogne-Sud	Nouveau parking à aménager, à proximité de l'avenue de la Gare (accès piéton vers le centre via l'avenue Mathieu). Les autocars venant du dépose-minute de la place mac Auliffe peuvent aisément prendre l'avenue Mathieu et venir stationner à la gare du Sud. Ils peuvent repartir par l'avenue de la Gare pour arriver dans le bon sens place	2	101st Airborne Museum, centre et sud de la Ville, place Mac Auliffe	Dépose/Reprise Stationnement de moyenne durée

## POUR ALLER PLUS LOIN: STATIONNEMENT DE NUIT

Des places de stationnement longue durée (nuitée) peuvent être envisagées, si des groupes sont amenés à séjourner une ou plusieurs nuits à Bastogne. En effet, les hôtels disposent rarement de suffisamment de stationnement pour accueillir les cars. On peut utiliser les stationnements de moyenne durée, en limitant leur utilisation dans le temps (4h30) en journée, mais en autorisant d'y stationner la nuit. Idéalement, ces espaces seront munis de toilettes et de douches, voire d'une sécurisation (barrières, caméras)

## UNE ILLUSTRATION: LE CAS DU PARKING PICONRUE

Parking Piconrue: il s'agit d'un emplacement mutualisé pour autocars et véhicules de livraison. Il est proposé de rendre cette zone plus visible. Elle est actuellement matérialisée par des « clous ». Un marquage au sol (minimum 2,55m de large sur 15m de long) est proposé.

Cet emplacement présente également l'inconvénient d'interrompre le cheminement piéton le long de la rue Pierre Thomas. Un piéton pourrait être mis en danger par l'arrivée d'un camion ou d'un autocar sur ce qu'il considère être un trottoir. Il convient de redessiner le cheminement plus clairement.



## ACTIONS LIÉES

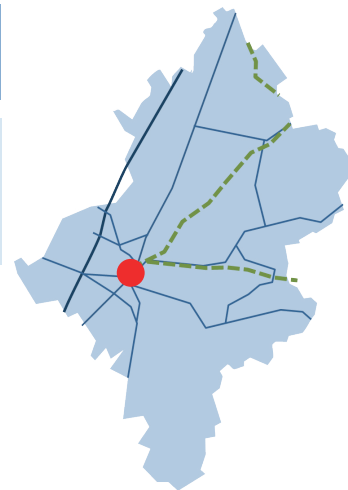
- Fiche P7A-P-CENTR Stationnement en centre-ville
- Les espaces de stationnement réservés d'autres usages (voitures, PMR, Covoiturage, Livraisons, Poids-Lourds, Dépose Minute) sont présentés au sein de fiches spécifiques.

## DOCUMENTATION ET RÉFÉRENCES

- L'autocar en pleine mutation (Région de Bruxelles-Capitale) - mars 2017
- Cémathèque nr 21—mai 2007

## Volet Transport de marchandises – Fiche action de politique générale

### P8-LIVR Logistique urbaine & livraisons au centre-ville



#### CONTEXTE ET OBJECTIFS

La commune de Bastogne dispose d'un centre-ville commercial, regroupant plus de 200 commerces et établissements Horeca.

L'axe principal de circulation du centre-ville, la Grand'rue (rues du Sablon et du Vivier), accueille un trafic routier important et est soumis, à certaines heures, à des phénomènes de congestion. Les véhicules de livraisons participent à ces problématiques routières, notamment lorsqu'ils stationnent sur la chaussée, et dégradent la qualité de séjour au sein de l'artère commerciale.

Dans le cadre de la stratégie régionale Wallonie Commerce, la Commune de Bastogne a pris part à un projet ayant vocation à faciliter les livraisons liées aux activités économiques installées dans la Grand'rue.

L'adoption des propositions formulées en la matière par le bureau d'études CityLab doit participer à l'objectif général de **limitation de la circulation des poids lourds dans le centre-ville** et dès lors des nuisances que ceux-ci peuvent induire.

Pour ce faire, cette fiche action propose des **espaces de livraison**, ainsi qu'un **système de gestion**, adaptés à l'ensemble des acteurs (commerçants et livreurs).

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

Le principe d'organisation proposé implique la différenciation dans le temps des espaces dédiés aux livraisons réalisées à l'aide de véhicules lourds (> 3,5 tonnes) :

- **De 8h30 à 10h30 et après 18h**: les véhicules de livraison poids lourds peuvent accéder au centre-ville et emprunter la Grand'rue. Ils disposent d'**aires de livraison** réservées, qui leur permettent de livrer les commerces et établissements sans perturber la circulation. Il s'agit de la solution préconisée;
- **7h30-8h30 et 10h30-18h** : les véhicules de livraison ne peuvent plus emprunter la grand'rue. Ils doivent se stationner au sein de zones de déchargement, situées dans certains parkings publics périphériques du centre-ville. Il s'agit d'une solution de secours.

L'espace public du centre-ville, ainsi que l'offre de stationnement, est dès lors préservé des activités de livraisons en véhicules lourds après 10 heures du matin, soit à partir de l'ouverture des commerces.

#### ACTIONS LIÉES

Cette fiche-action résume les propositions formulées dans le cadre de l'étude réalisée par CityLab.

#### COURT TERME < 5 ANS

Marquage au sol (par place):

500€



Poteau + panneau: 450€

#### ACTEURS

- Commune de Bastogne : décideur
- Police
- Agence de Développement Locale : responsable de l'action
- Commerçants, transporteurs et livreurs : partenaires

#### INDICATEURS

% de livraisons des commerces et établissements de la Grand'rue effectuées sur les aires de livraisons entre 7 et 10 heures

% de livraisons effectuées sur les zones de déchargement entre 10 et 7 heures

#### IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC ++

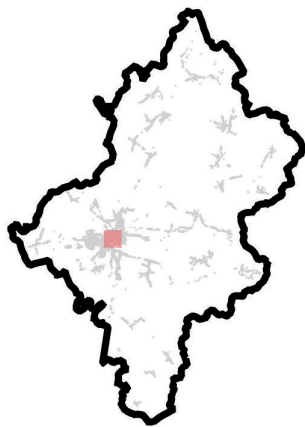


agora  
-urba.eu

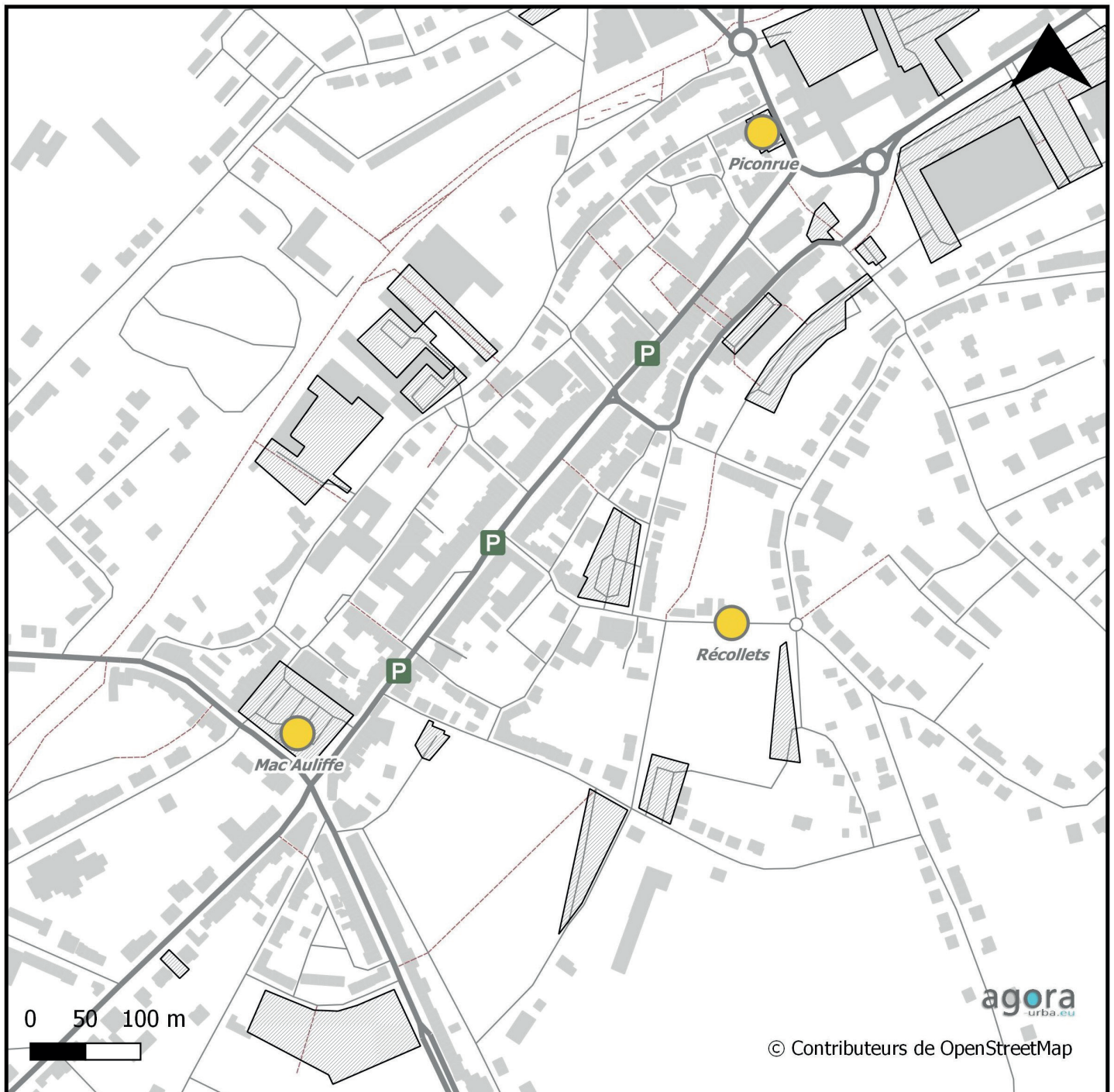
**PROPOSITION**

8h30-10h30 et 18h-7h30: 3 «aires de livraison» dans la grand' rue

7h30-8h30 et 10h-18h30: 3 «zones de déchargement» en-dehors de la grand' rue



-  Aire de livraison
  -  Zone de déchargement
  -  Parking
- Hierarchie viaire**
-  Réseau autoroutier
  -  Réseau régional
  -  Réseau communal
  -  Chemin / Sentier



### AIRES DE LIVRAISON DANS LA GRAND' RUE

Les **aires de livraisons**, accessibles entre 8h30 et 10h30 ainsi qu'entre 18h et 7h30, sont des espaces réservés au chargement et déchargement des marchandises. Les véhicules de livraison y sont présents **uniquement durant la durée des opérations**, ils ne peuvent y rester stationnés plus longtemps. Les aires de livraison sont implantées sur des places de stationnement, de préférence longitudinales (parallèles à la chaussée) afin de faciliter les manœuvres des véhicules de livraison.

Au nombre de 3, les aires de livraisons sont implantées en différents lieux du centre-ville, entre la place Mac Auliffe et la porte de Trèves.

La **localisation** proposée des 3 aires de livraisons est reprise sur la carte.

Les dimensions pour l'**aménagement** d'une aire de stationnement sont les suivantes :

- Largeur : 2,5 mètres dans tous les cas ;
- Longueur : entre 17 et 18 mètres permettant le déchargement de véhicules semi-remorque.

### ZONE DE DÉCHARGEMENT EN-DEHORS DE LA GRAND' RUE

Les 3 **zones de déchargement**, accessibles uniquement entre 7h30 et 8h30 ainsi qu'entre 10h30 et 18h, complètent le dispositif d'organisation des livraisons au centre-ville. Elles ont vocation à permettre les livraisons en dehors des heures de fonctionnement des aires. Elles doivent cependant constituer des **solutions alternatives**, uniquement utilisées en cas d'impossibilité de livraison entre 8h30 et 10h30 ou entre 18h et 7h30.

Implantées au sein de parking périphériques de la Grand'rue, elles nécessitent que les marchandises soient transportées à pied à l'aide d'outils spécifiques (transpalette, diable, charrette à bras...) entre les parkings en question et les commerces de destination.

**3 zones de déchargement** sont proposées afin de réduire le plus possible la distance à parcourir entre le véhicule et le lieu de livraison. Elles sont localisées sur la carte ci-jointe.

- La zone de déchargement « Mac Auliffe » est située à proximité de la place Mac Auliffe. Elle posséderait une longueur comprise entre 20 et 40 mètres.
- La zone de déchargement « Récollets » est implantée dans la rue du même nom. Sa longueur s'élèverait à 25 mètres.
- La zone de déchargement « Piconrue » est située rue Pierre Thomas . Sa longueur s'élèverait à 20 mètres.

## Volet mobilité scolaire - Fiche action de politique générale

### P9-SCO - Mobilité scolaire



#### CONTEXTE ET OBJECTIFS

La commune de Bastogne accueille sur son territoire 22 établissements d'enseignement, tous niveaux et tous réseaux confondus, ce qui en fait un important pôle scolaire régional.

Aux heures de début et de fin des cours, ceux-ci induisent des problématiques de mobilité liées à l'interaction entre les différents modes de déplacement et à l'intensité des flux. Ces problématiques sont présentes d'une part au centre-ville, qui accueille plusieurs établissements, et d'autre part dans les villages.

Compte tenu de l'objectif général de réduire l'usage de la voiture pour les déplacements scolaires, les objectifs secondaires suivants sont poursuivis :

- Inciter à l'usage des modes doux ;
- Sécuriser les abords d'écoles et les protéger des nuisances (trafic de transit, vitesse excessive, etc.) ;
- Promouvoir les pratiques de déplacements domicile-école alternatives ;
- Sensibiliser les parents à un changement d'habitude.

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

L'accessibilité des établissements et les problématiques de mobilité varient suivant la localisation de ceux-ci :

- Au centre-ville, la proximité des établissements et les infrastructures de déplacements existantes, telle que le RAVeL, permettent la mise en place de solutions mutualisées. Dans le cadre du projet « Nouvelle mobilité rurale », des propositions ont été faites par le bureau d'études Artgineering afin d'améliorer la mobilité au centre-ville. Elles sont résumées au sein de cette fiche action ;
- Dans les villages, les solutions sont adaptées au cas par cas, en fonction des aménagements existants.

#### ACTIONS LIÉES

- S1AB-CYCLPIET - Réseau cyclo-piéton structurant communal
- S2A-PIET - Réseau piéton centre-ville
- P6-SIGN - Signalétique et signalisation routière
- P5A - Vitesse de circulation routière / Zones de rencontre et espaces partagés (zones 20 & 30)
- T16-T18-MARCH-MCAULIFFE - Réaménagement de la rue de Marche, **avec proposition de dépose-minute sur le pont au-dessus du RAVeL**
- Fiches concernant la promotion de la marche, du vélo et des transports collectifs



**Précaution de lecture nécessaire**  
Cette fiche action évoque des projets en cours susceptibles d'être modifiés

#### COURT TERME < 5 ANS

#### ACTEURS

- Commune de Bastogne—Service Mobilité : responsable de l'action
- SPW Routes
- SPW / Modes doux
- TEC Namur-Luxembourg : partenaire
- Établissements d'enseignement : partenaires
- Associations de parents, GRACQ, Sentiers.be

#### INDICATEURS

Parts modales des usagers des établissements

Nombre de places dépose minute dans le centre-ville

Nombre de places dépose minute par école hors centre-ville

#### IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC ++



agora  
-urba.eu



### Précaution de lecture nécessaire - Début

Les éléments présentés ci-après font partie d'un projet en cours de définition. Ils sont susceptibles d'être modifiés.

## ÉTABLISSEMENTS SITUÉS AU CENTRE-VILLE

Afin de limiter la congestion et les nuisances, voire l'insécurité qu'induit la circulation routière aux abords des écoles, il est recommandé de privilégier l'accès à leurs abords en modes doux (piétons et vélos).

Les principes d'accès suivant le mode sont décrits ci-après.

### • ACCÈS À PIED

Les élèves piétons, accompagnés ou non de leurs parents, emprunteront l'un des itinéraires du **réseau pédestre** proposé menant jusqu'aux différents établissements.

### • ACCÈS À VÉLO

Les élèves cyclistes empruntent le **RAVeL** jusqu'à la sortie située au plus près de leur établissement. Chaque établissement dispose d'un accès sécurisé au RAVeL. (Voir la fiche P3 sur la Promotion du vélo, concernant le ramassage scolaire à vélo)

#### ► Actions complémentaires proposées :

- Réaménagement de l'itinéraire joignant le RAVeL à l'Institut Notre-Dame (1<sup>er</sup> degré), actuellement pourvu d'escaliers ;
- Aménager dans chaque école des locaux sécurisés réservés au rangement des vélos des élèves et des professeurs.

### • ACCÈS EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Afin d'améliorer la vitesse commerciale des bus du réseau TEC, il est proposé **de modifier la desserte entre les arrêts BASTOGNE Gare du Sud et BASTOGNE Pépinière (gare du Nord)**. Cela permet d'éviter aux véhicules de circuler au sein de la Grand'Rue (rue du Sablon et rue du Vivier), axe soumis à des problématiques de congestion.

Les élèves usagers des transports collectifs empruntent l'une des lignes existantes jusqu'à l'arrêt BASTOGNE Gare du Sud ou BASTOGNE Pépinière. Pour rejoindre leur établissement, ils empruntent le RAVeL jusqu'à la sortie située au plus près de ce dernier puis l'un des itinéraires du réseau pédestre proposé. Le temps de marche est de maximum 15 minutes.

### • ACCÈS EN VOITURE

Les élèves conduits en voiture par leurs parents sont déposés dans l'un des parkings situés à proximité du centre-ville. Ils empruntent ensuite le réseau pédestre proposé jusqu'à leur établissement.

#### ► Recommandations complémentaires :

- Réserver des places à l'usage des parents automobilistes au sein des parkings concernés. Cet usage réservé pourrait être limité aux périodes d'entrée et de sortie des écoles ;
- Créer des places réservées aux PMR à proximité de l'entrée des écoles, afin de garantir l'accès des élèves à mobilité réduite.
- Orienter en priorité les parents d'élèves scolarisés dans l'enseignement fondamental vers un nombre limité de parkings situés à proximité d'entrées du RAVeL, un accompagnement devant être prévu pour les jeunes élèves. Limiter le nombre de parkings permet de limiter et de mutualiser les accompagnements.



### Précaution de lecture - Fin

Les éléments présentés ci-avant font partie d'un projet en cours de définition. Ils ne sont pas arrêtés et sont dès-lors susceptibles d'être modifiés.

## ÉTABLISSEMENTS SITUÉS DANS LES VILLAGES

Les abords des établissements situés dans les villages sont aménagés de manière sécurisés. Certaines modifications sont cependant recommandées afin d'améliorer leur accessibilité.

- LUTREMANGE**



## ÉCOLE FONDAMENTALE DE WARDIN - IMPLANTATION LUTREMANGE

<b>Niveaux d'enseignement</b>	Enseignement maternel Enseignement primaire
<b>Aménagements existants</b>	Zone 30 Revêtement coloré et bandes d'alerte signalant la présence de l'école 2 poteaux d'arrêts de bus, dont 1 seul exploité Traversée piétonne entre l'arrêt de bus exploité et l'entrée de l'école
<b>Propositions</b>	Aménagement des accotements pour la circulation des élèves entre l'entrée de l'école et l'arrêt de bus exploité Aménagement d'emplacements de stationnement de courte durée nécessaire pour éviter le stationnement sauvage des parents automobilistes Agrandissement de la zone 30 (cf. Fiche action P5A)

- WARDIN**



⇒ *Desservie par le réseau cyclable structurant proposé*

## ÉCOLE FONDAMENTALE DE WARDIN

<b>Niveaux d'enseignement</b>	Enseignement maternel Enseignement primaire
<b>Aménagements existants</b>	Zone 30 Revêtement coloré et bandes d'alerte signalant la présence d'une des entrées de l'école Marquages au sol « Endroit spécialement fréquenté par des enfants » 2 poteaux d'arrêts de bus à proximité d'une des entrées Emplacements de stationnement (hors voirie)
<b>Propositions</b>	Agrandissement de la zone 30 (cf. Fiche action P5A) Aménagement des accotements au droit des arrêts de bus

- MARVIE**



⇒ *Desservie par le réseau cyclable structurant proposé*

## ÉCOLE FONDAMENTALE DE MAGERET - IMPLANTATION MARVIE

<b>Niveaux d'enseignement</b>	Enseignement maternel Enseignement primaire
<b>Aménagements existants</b>	Zone 30 Revêtement coloré et bandes d'alerte signalant la présence d'une des entrées de l'école Emplacements de stationnement (en épis en voirie) à proximité de l'entrée 2 poteaux d'arrêts de bus dont 1 avec abri et zone d'attente
<b>Propositions</b>	Signalisation des emplacements en tant que stationnement de courte durée ou dépose-minute

- **MAGERET**



⇒ *Desservie par le réseau cyclable structurant proposé*

ÉCOLE FONDAMENTALE DE MAGERET	
<b>Niveaux d'enseignement</b>	Enseignement maternel Enseignement primaire
<b>Aménagements existants</b>	Zone 30 Revêtement coloré et bandes d'alerte signalant la présence de l'école Marquages au sol « Endroit spécialement fréquenté par des enfants » Emplacements de stationnement (hors voirie) à proximité de l'entrée 2 poteaux d'arrêts de bus dont 1 avec abri et zone d'attente
<b>Propositions</b>	Signalisation d'une partie des emplacements en tant que stationnement de courte durée ou dépose-minute

- **ARLONCOURT**



⇒ *Desservie par le réseau cyclable structurant proposé*

ÉCOLE FONDAMENTALE DE NOVILLE - IMPLANTATION ARLENCOURT	
<b>Niveaux d'enseignement</b>	Enseignement primaire
<b>Aménagements existants</b>	Zone 30 Revêtement coloré et bandes d'alerte signalant la présence de l'école 2 poteaux d'arrêts de bus dont 1 avec zone d'attente
<b>Propositions</b>	Aménagement d'emplacements de stationnement de courte durée nécessaire pour éviter le stationnement sauvage des parents automobilistes

- **MICHAMPS**

⇒ *Desservie par le réseau cyclable structurant proposé*

ÉCOLE FONDAMENTALE D'ENSEIGNEMENT SPÉCIALISÉ LA PETITE ÉCOLE	
<b>Niveaux d'enseignement</b>	Enseignement maternel Enseignement primaire
<b>Aménagements existants</b>	Zone 30 Emplacements de stationnement (en épis en voirie) à proximité de l'entrée
<b>Propositions</b>	Aménagement d'emplacements de stationnement de courte durée nécessaire pour éviter le stationnement sauvage des parents automobilistes

- BOURCY



⇒ *Desservie par le réseau cyclable structurant proposé*

ÉCOLE FONDAMENTALE LIBRE DE BOURCY	
<b>Niveaux d'enseignement</b>	Enseignement maternel Enseignement primaire
<b>Aménagements existants</b>	Zone 30 Marquages au sol « Endroit spécialement fréquenté par des enfants » 2 poteaux d'arrêts de bus avec zone d'attente Traversées piétonnes sécurisées avec barrière et éclairage Trottoirs aménagés au sein de la zone 30 permettant de circuler entre les différents bâtiments
<b>Propositions</b>	Aménagement d'emplacements de stationnement de courte durée indispensable pour éviter le stationnement sauvage des parents automobilistes. Celui-ci peut gêner la circulation des piétons et celle des véhicules sur la voirie régionale (N838).  Il est recommandé d'envisager la création d'un parking mutualisé situé dans un rayon de maximum 100 mètres avec cheminements piétons sécurisés vers les 3 bâtiments.

- NOVILLE



⇒ *Desservie par le réseau cyclable structurant proposé*

ÉCOLE FONDAMENTALE DE NOVILLE	
<b>Niveaux d'enseignement</b>	Enseignement maternel Enseignement primaire
<b>Aménagements existants</b>	Zone 30 Marquages au sol « Endroit spécialement fréquenté par des enfants » 2 poteaux d'arrêts de bus avec zone d'attente Traversées piétonnes régies par feux Emplacements de stationnement (en épis en voirie)
<b>Propositions</b>	Création de cheminements sécurisés des emplacements de stationnement jusqu'aux entrées de l'école  Aménagement de trottoirs empêchant le stationnement : <ul style="list-style-type: none"> <li>entre les arrêts de bus et l'école ;</li> <li>autour du bâtiment de l'école.</li> </ul>

- FOY



⇒ *Desservie par le réseau cyclable structurant proposé*

ÉCOLE FONDAMENTALE DE NOVILLE - IMPLANTATION FOY	
<b>Niveaux d'enseignement</b>	Enseignement maternel Enseignement primaire
<b>Aménagements existants</b>	Zone 30 2 poteaux d'arrêts de bus, dont 1 avec abri Revêtement coloré et bandes d'alerte signalant la présence de l'école Emplacements de stationnement (hors voirie) à proximité de l'entrée
<b>Propositions</b>	Agrandissement de la zone 30 (cf. Fiche action P5A) Déplacement du poteau d'arrêt « 4724FOY Cimetière » au niveau de la zone d'attente aménagée devant l'école.

- RACHAMPS



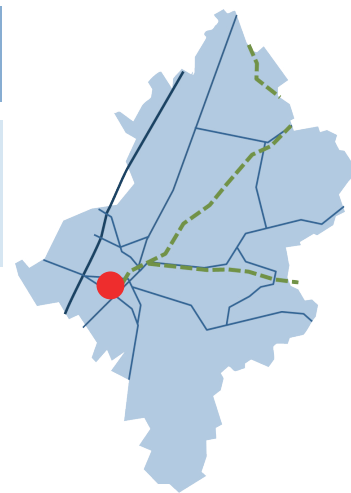
⇒ *Desservie par le réseau cyclable structurant proposé*

ÉCOLE FONDAMENTALE DE NOVILLE - IMPLANTATION RACHAMPS	
<b>Niveaux d'enseignement</b>	Enseignement maternel Enseignement primaire
<b>Aménagements existants</b>	Zone 30 Revêtement coloré et bandes d'alerte signalant la présence de l'école Passage piéton problématique Existence de trois zones de stationnement à proximité
<b>Propositions</b>	Aménagement de trottoirs au droit de l'école et du passage piéton ainsi qu'entre les zones de stationnement et l'école Signalisation d'une partie des emplacements en tant que stationnement de courte durée ou dépose-minute

## FICHES ACTIONS THÉMATIQUES

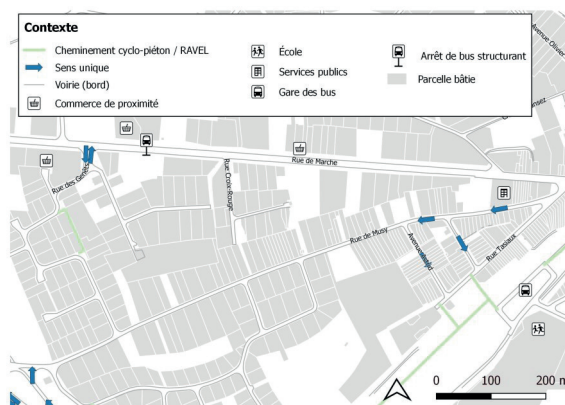
## Volet amélioration de la qualité de vie dans les centres - Fiche action thématique

### T10-TM: Quartier Tasiaux - Musy



#### CONTEXTE ET OBJECTIFS

Cette fiche action fait suite à des plaintes des riverains du quartier comprenant le chemin de Musy, l'avenue Astrid, l'avenue Léopold III et la rue Tasiaux, qui demandent un nouveau plan de circulation à l'échelle du quartier et la création de places de stationnement pour les habitants du quartier. Le quartier s'inscrit dans une zone résidentielle à proximité des commerces, écoles et services publics ainsi que d'une salle de sports, ce qui entraîne une demande de stationnement conflictuelle avec celle des habitants du quartier. Par ailleurs l'existence d'un échangeur avec la N4 attire du trafic dans le chemin de Musy, qui est à l'origine du ressenti d'insécurité rapporté par les riverains. L'objectif de cette fiche action est d'améliorer le cadre de vie dans le quartier. Pour ce faire il faudra maîtriser le trafic de transit, notamment celui des poids-lourds, apaiser la circulation dans le quartier et faire face aux problèmes de stationnement existants à l'heure actuelle.



**COURT TERME < 5 ANS**

#### IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC

+ ++ +++

Réaménagement rue  
Tasiaux (TVAC):

2.500 m<sup>2</sup> x 150€/m<sup>2</sup>  
= 375.000 €



#### INDICATEURS

- Taux d'occupation du stationnement (indicateur d'impact)
- Vitesse V85 au niveau de la rue de Musy (indicateur d'impact)
- Nombre de places en zone bleue (indicateur de réalisation)
- Nombre de carte riverains délivrées (indicateur de réalisation)

#### DESCRIPTION DES ACTIONS

Notons qu'il n'y a pas de solution définitive aux problèmes rencontrés par ce quartier, sans créer de nouvelles contraintes. Il semble indispensable de peser le pour et le contre de chaque scénario, avec les riverains, pour déterminer avec eux la contrainte qui est la plus acceptable pour eux (fermeture de l'accès du Chemin de Musy à la N4, mise à sens unique, présence ou non de trottoirs confortables au détriment éventuel du stationnement...)

La mise en place du plan de circulation actuel, avec 4 tronçons de voiries à sens unique, a fait suite à une pétition des habitants du quartier. La mise à sens unique d'une partie du chemin de Musy a permis de maîtriser le trafic de transit dans le sens N4 –centre-ville. La présente fiche propose également la mise en place d'un « effet de porte ».

La mise en place d'un échangeur complet N4 — rue de Marche pourrait aider pour limiter le trafic de transit observé aux heures de pointe rue de Musy.

Reste la question du stationnement et des déplacements à pied (manque de trottoirs). Deux solutions pour la rue Tasiaux sont détaillées plus loin.

#### ACTEURS

- Commune de Bastogne
- SPW Routes
- Police
- Riverains



agora  
-urba.eu

## MISE À JOUR DU PLAN D'ACTION—JANVIER 2021

La création d'un lotissement de 90 logements est en cours de développement sur un ensemble de parcelles situées entre la ligne 163 du RAVeL et la rue de Musy.

Afin d'améliorer les conditions de circulation et de stationnement au sein du quartier, il est recommandé :

- D'une part, que l'ensemble des besoins en mobilité liés aux déplacements automobiles des futurs habitants du lotissement puissent être rencontrés sur le site de celui-ci ;
- D'autre part, que la proximité du RAVeL, de l'arrêt BASTOGNE Gare du Sud ainsi que du centre-ville soit exploitée au sein du projet afin d'encourager et faciliter l'usage, par les futurs habitants, des modes de déplacement alternatifs à la voiture.

La mise à double sens de la voirie est-ouest du projet permettra de répartir de manière équitable la charge des véhicules sur les quartiers voisins. Toutefois, il faut relever qu'une « oreille » présente à l'extrémité Ouest de la rue Tasiaux (croisement rue Tasiaux et rue de la Petite Bovire) rend très difficile la circulation est-ouest vers la rue de la Petite Bovire (notamment pour les services de secours, les camions de livraison, ...). Une suggestion de tourne à gauche est créée indirectement à cause de cette configuration, ce qui est contraire au sens de circulation. Deux solutions sont envisageables :

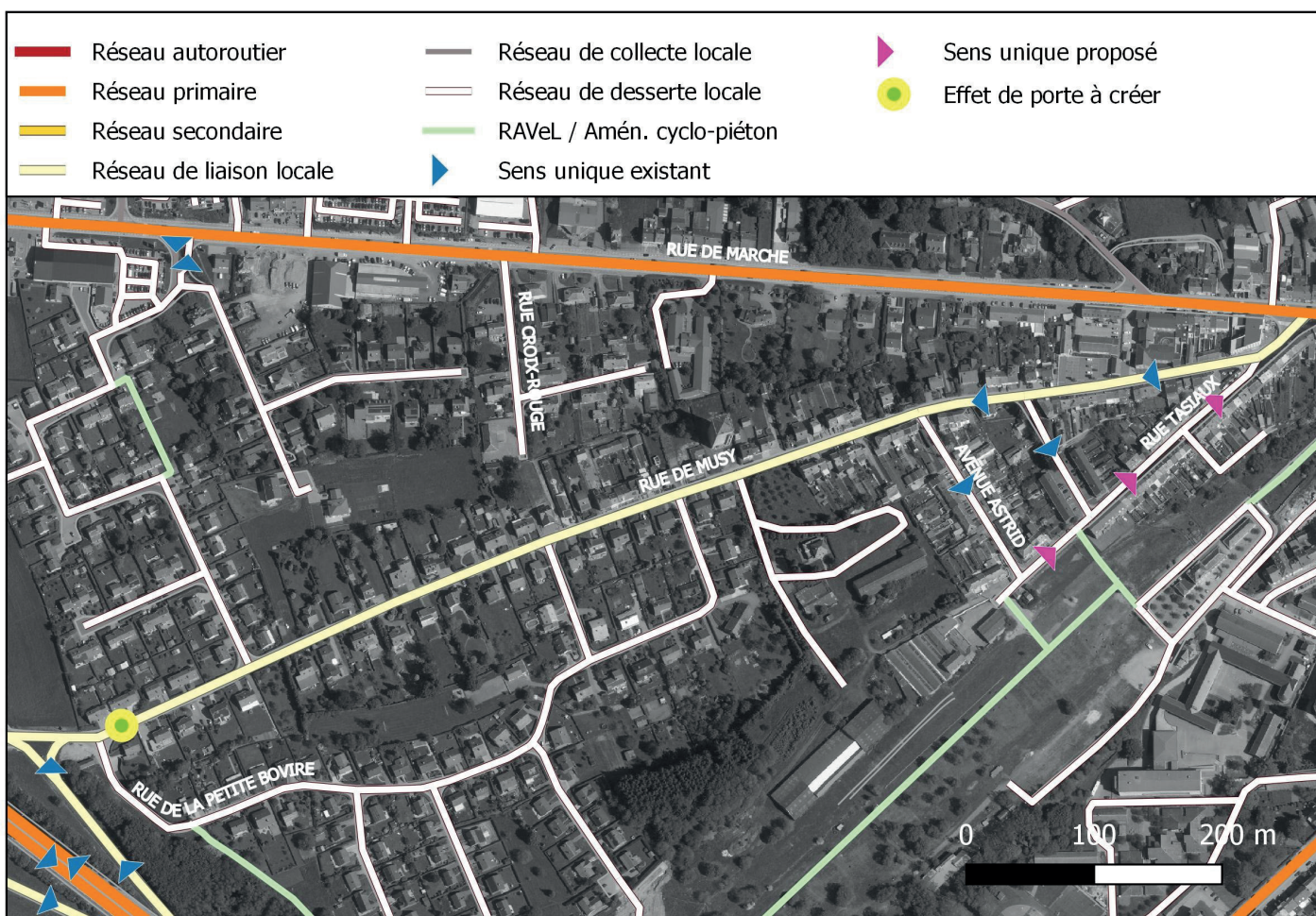
- Option 1 - Imposer dans les charges urbanistiques au promoteur de prendre contact avec la personne possédant la parcelle n°1230N<sup>2</sup> de la Petite Bovire afin d'agrandir la voirie sur une partie de celle-ci pour faciliter la circulation vers la droite ;
- Option 2 - S'en charger au niveau de la commune (reprise d'une partie du terrain, expropriation, ...).



Concernant le stationnement, il est proposé d'envisager un projet de zone bleue sur la rue Tasiaux, rue Musy, avenue Astrid, avenue Léopold 3 et chaussée de Marche. L'objectif est de réduire le stationnement de longue durée par des usagers extérieurs au quartier. Voir à ce sujet la fiche stationnement P7.

## PROPOSITION AU NIVEAU DU QUARTIER: ZONE 30, AVEC EFFETS DE PORTE

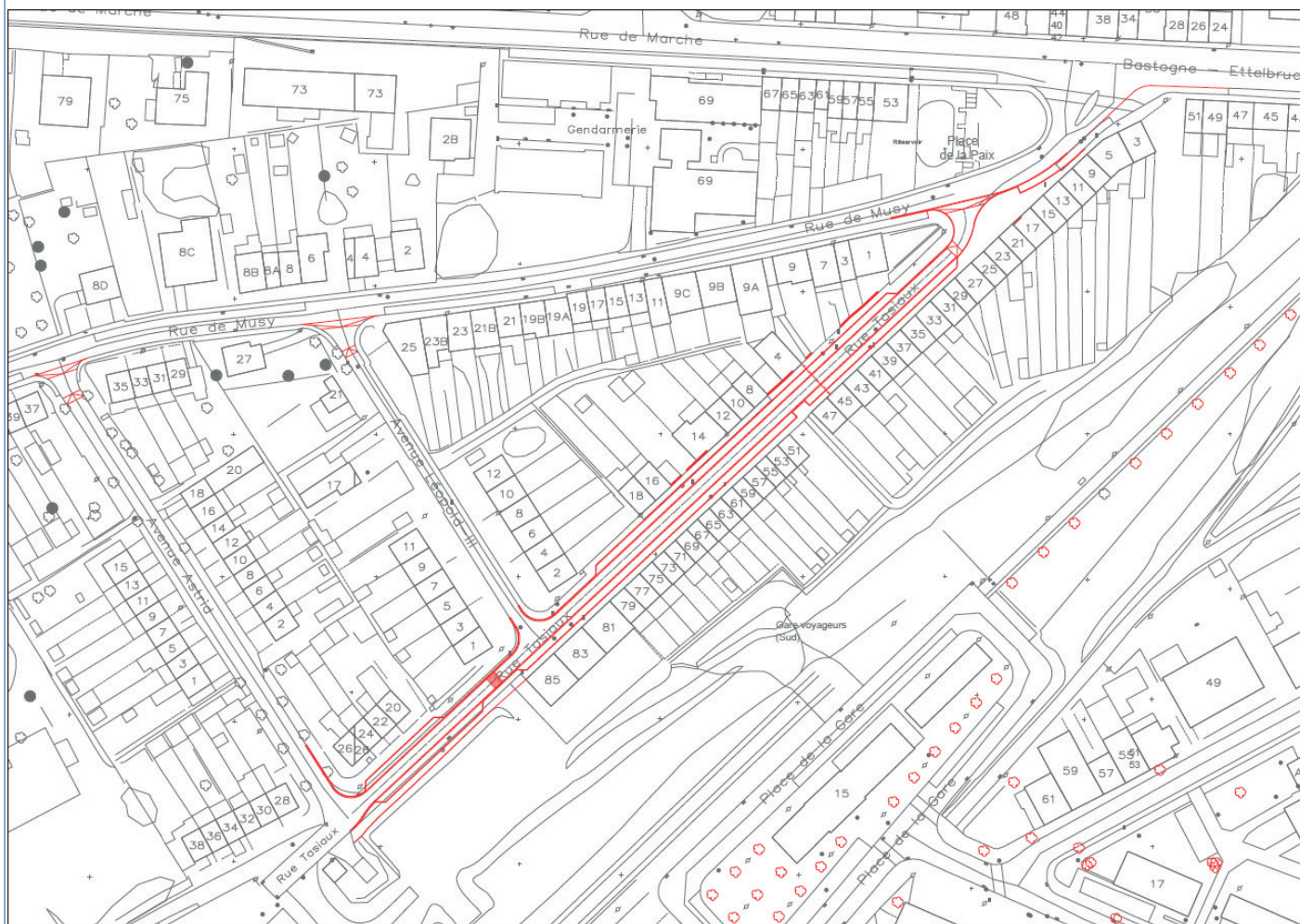
- Création d'une zone bleue dans le quartier avec limitation à deux heures gratuites. Possibilité de carte riverain pour les habitants du quartier;
- Quartier en zone 30;
- Effet de porte à créer, surtout à l'entrée ouest de la zone 30, venant de la N4. La largeur actuelle de la voirie (rue de Musy) est de 6,20 m à son entrée ouest. Il est proposé de créer un rétrécissement de la chaussée bidirectionnelle dont la largeur passe de 2 voies de circulation à un passage de 4 m. Un coussin berlinois serait également implanté au milieu du rétrécissement afin de réduire la vitesse des véhicules. Le cycliste pourrait passer par la partie latérale sans devoir attendre le passage des véhicules. Cet aménagement marquerait le début de la zone 30 et amènerait les automobilistes à ralentir;
- Aux carrefours entre la rue de Musy et les rues Léopold III et Astrid, il est proposé d'installer les traversées en plateaux (continuité du cheminement à pied le long de la rue de Musy)
- Réaménagement de la rue Tasiaux en sens unique avec trottoirs de part et d'autre, et stationnement réorganisé (voir ci-après).



## PROPOSITION AU NIVEAU DE LA RUE TASIAUX : RÉAMÉNAGEMENT

L'objectif est d'augmenter si possible le nombre de places de parking et de fournir un trottoir de qualité. L'aménagement proposé comporte:

- **Mise à sens unique** à partir du carrefour avec l'avenue Astrid, sens N4 → centre de Bastogne ;
- Mise en zone 30 (proposée pour tout le quartier, pas uniquement la rue Tasiaux);
- Coussins berlinois (dispositifs ralentisseurs);
- Chaussée de 4m de large;
- **Stationnement longitudinal de part et d'autre** (2m de large x 2);
- **Trottoir continu et confortable, de part et d'autre de la voirie**, de 1,80m de large (minimum 1,50m de large selon les particularités locales);
- Mettre la voirie Est-Ouest du projet à double sens.



Proposition de réorganisation du parking le long de la rue Tasiaux

En matière de stationnement, on peut comparer la situation existante et la situation proposée :

- Situation existante : 30 places de stationnement licites côté sud à partir de l'avenue Léopold III, quelques places non définies entre l'avenue Astrid et l'avenue Léopold III ;
- Stationnement généralement mal défini et souvent gênant le long des façades côté nord : une dizaine de places ;
- Situation proposée :
  - Côté nord: bande de stationnement de 111m, soit 22 emplacements (on compte 6m par emplacement)
  - Côté sud: bande de stationnement de 169m, soit 34 emplacements
- **Soit 26 emplacements licites de plus dans la situation proposée par rapport à la situation existante.**

Note concernant le stationnement des riverains devant leur entrée de garage: ce stationnement est autorisé pourvu qu'il ne soit pas interdit pour une autre raison, par exemple si l'on se trouve trop près d'un coin de rue ou d'un passage pour piéton, ou encore si le stationnement longitudinal est délimité par des cases. Pour cette raison, la proposition comporte un marquage par une ligne continue, et non un marquage des cases.

## Volet transports en commun—Fiche action thématique

### T11-TP Offre de transport collectif régionale et transfrontalière



#### CONTEXTE ET OBJECTIFS

La commune de Bastogne est desservie par 19 lignes de transports collectifs régionales voire transfrontalières. Celles-ci sont exclusivement exploitées à l'aide de bus, dont l'itinéraire et la vitesse sont tributaires des conditions de circulation sur le réseau routier. Seules 8 de 19 lignes sont opérées le samedi. L'offre est encore plus réduite le dimanche, où moins de 4 de ces lignes circulent.

En tant que pôle touristique régional voire national, Bastogne bénéficierait du renforcement de la desserte en transports collectifs moyenne et longue distance.

Dans ce contexte, et compte tenu de l'objectif général de faciliter les conditions de circulation des transports en commun, les objectifs suivants sont poursuivis concernant l'offre en transports collectifs régionale et transfrontalière :

- Améliorer le temps d'attente ;
- Améliorer la vitesse commerciale.

#### MOYEN TERME 5 À 10 ANS

#### INDICATEURS

Nombre de ligne circulant les samedis, dimanches et jours fériés

Fréquence de passage par ligne les

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

Afin de renforcer l'accessibilité de la commune en transports collectifs régionaux et transfrontalier, les projets suivants peuvent être envisagés :

- Renforcer le niveau de service des lignes desservant actuellement la commune, en particulier les samedis et dimanches ;
- Remettre en service l'ancienne ligne ferroviaire 163 joignant Bastogne à Libramont.

Ces deux recommandations sont examinées ci-après.

#### ACTEURS

- SNCB : décideur et exploitant du réseau ferré
- SRWT : décideur concernant le réseau routier
- TEC Namur-Luxembourg : responsable de la mise-en-œuvre de l'action et exploitant du réseau routier
- Commune de Bastogne
- SPW Routes

#### ACTIONS LIÉES

S1C-TP - Réseau de transports collectifs à l'échelle de la commune

#### IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC + ++ +++



agora  
-urba.eu

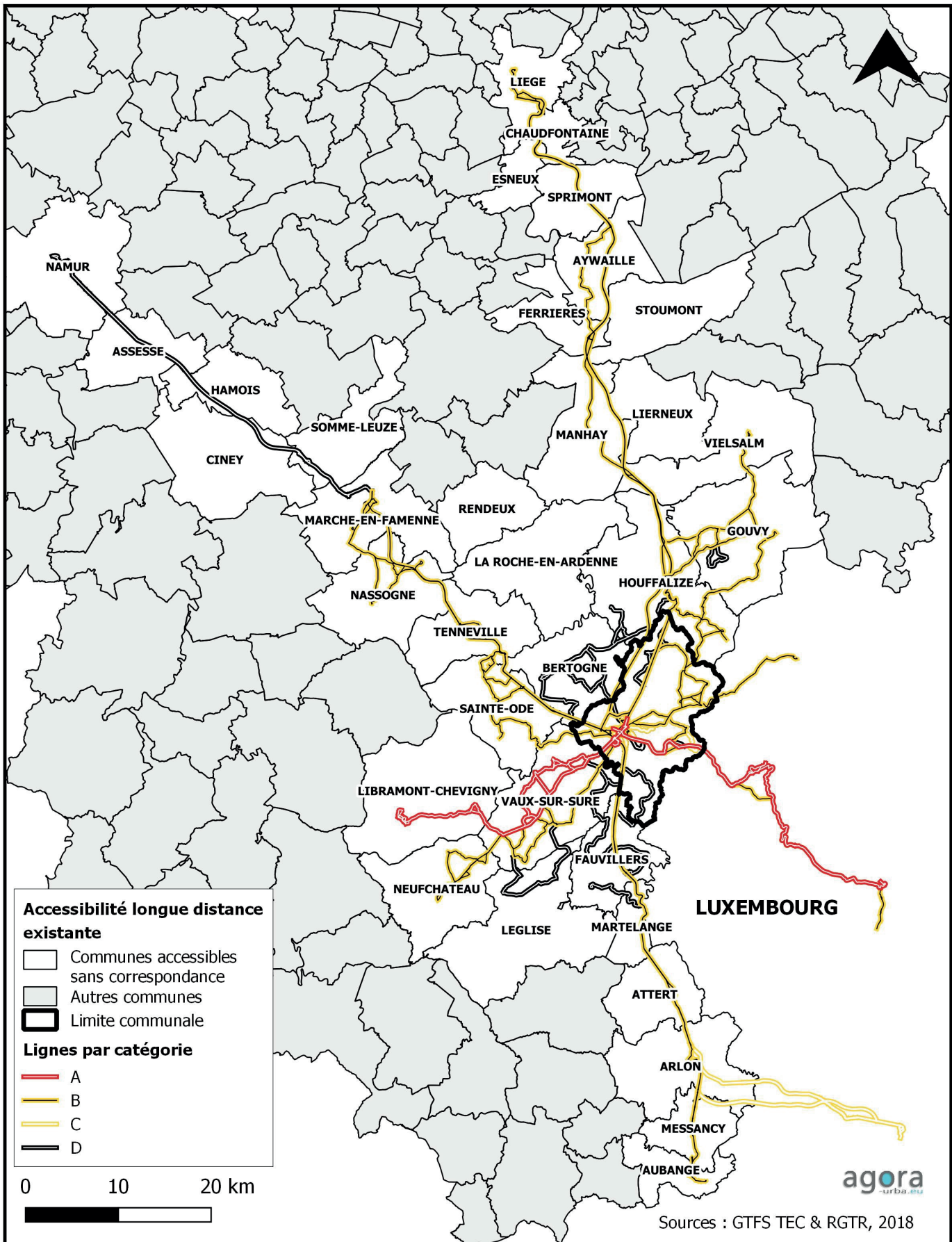
**MISE À JOUR DU PLAN D'ACTION—JANVIER 2021**

Comme spécifié au sein de la fiche action relative au réseau de transports en commun desservant la commune (cf. S1C-TP réseau de transports collectifs), la desserte en transports collectifs de cette dernière a été modifiée entre 2018 et 2021 :

- La ligne 163 a été dédoublée et remplacée par les lignes 6 et 601 « Libramont—Bastogne ». Les lignes en question sont aujourd'hui exclusivement opérées par la société TEC ;
- La ligne 88 a été renommée ligne Express 78 « Bastogne—Namur » et sa fréquence s'est vue modifiée ;
- La ligne W02, mise en service en avril 2019 et dès lors absente de la version originale du présent plan d'actions, a été renommée ligne Express 69 « Arlon—Bastogne ».
- Trois lignes transfrontalières luxembourgeoises desservent la commune de Bastogne :
  - La ligne 537 « Ettelbruck—Wiltz—Bastogne »
  - La ligne 822 : « Bastogne—Colmar/Usines »
  - La ligne 885 : « Bastogne—Lentzweiler Z.I. »



## PCM de Bastogne - Phase 3 Accessibilité longue distance



Communes actuellement accessibles en TEC depuis Bastogne, sans correspondance

PCM de Bastogne: Offre de transport collectif régionale et transfrontalière / 3

## DESSERTE ROUTIÈRE

Les lignes constituant la desserte actuelle moyenne et longue distance de la commune sont reprises au sein du tableau ci-dessous et sur la carte ci-jointe.

Ligne	Desserte	Nombre d'aller-retour par jour			
		Lundi –Vendredi	Samedi	Dimanche	
1	Marche-en-Famenne – Bastogne	Communes voisines	9	1	
2	Bastogne – Martelange – Fauvillers	Communes voisines	1	1	
17	Houffalize – Bertogne –Bastogne	Communes voisines	2	1	
18	Bastogne – Noville – Houffalize – Gouvy	Communes voisines	2		
80	Bastogne – Arlon – Luxembourg	Transfrontalière	2		
88*	Bastogne – Namur	Région	3		< 1
89	Bastogne – Houffalize – Gouvy – Vielsalm	Communes voisines	3		
413	Bastogne – Neufchâteau	Communes voisines	6		
537	Ettelbruck - Wiltz - Bastogne	Transfrontalière	19	16	3
822	Bastogne - Colmar/Usines	Transfrontalière	3	3	
885	Bastogne - Lentzweiler Z.I.	Transfrontalière	3		
1011	Liège – Athus	Région	6	3	> 3
1/2	Salle – Flamierge – Bastogne	Communes voisines	1		
163b*	Libramont – Bastogne	Communes voisines	22	9	9
163c	Bastogne – Houffalize – Gouvy	Communes voisines	7		
163d	Gouvy – Tavigny – Bastogne	Communes voisines	6	1	
2/2	Bastogne – Villers-la-Bonne-Eau	Communes voisines	1		
413/2	Juseret – Traimont – Sibret – Bastogne	Communes voisines	1		

Si les principaux pôles d'attractivité sont connectés à Bastogne, le niveau de service des lignes permettant ces connections varie :

- **Depuis le Grand-Duché de Luxembourg** : l'offre est élevée, en semaine comme le weekend, grâce aux lignes exploitées par l'un des opérateurs du réseau luxembourgeois, le RGTR (lignes 537, 822 et 885).
- **Depuis Liège** : l'offre est suffisante ; la ligne 1011 exploitée par la société TEC propose, le matin, le midi et le soir, 6 aller-retour par jour en semaine, 3 le samedi et plus de 3 le dimanche (principalement à destination des usagers scolarisés).
- **Depuis Arlon et Athus** : la ligne 1011 permet d'accéder à Bastogne depuis Arlon selon les mêmes fréquences que depuis Liège. L'offre est cependant renforcée le dimanche soir, principalement à destination des usagers scolarisés. La ligne 80 depuis Athus ne circule quant à elle que le matin et le soir, en semaine, principalement pour les déplacements domicile-travail. L'offre reste limitée pour les déplacements domicile-travail entre Bastogne et Arlon ; deux départs par sens le matin à une heure d'intervalle et deux départs par sens le soir, à seulement quelques minutes d'intervalle en ce qui concerne les liaisons à destination de Bastogne
- **Depuis Libramont** : la ligne 163b exploitée par la SNCB et la société TEC propose une offre élevée en semaine et le weekend, jusqu'à la gare de Libramont.
- **Depuis Namur** : l'offre de la ligne 88, comme celle de la ligne 80, s'adresse principalement aux usagers se déplaçant entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail ou d'étude. Elle est dès lors limitée à 3 aller-retour par jour en semaine et 1 trajet le dimanche soir. Elle n'est pas adaptée pour le tourisme.

► **Un potentiel renforcement de l'offre peut dès lors être envisagé entre Bastogne et Arlon, le matin et le soir, d'une part ainsi qu'entre Namur et Bastogne d'autre part.**

\* Cf. Remarques introductives « Mise à jour du plan d'actions — Janvier 2021 »



## Volet routier - Fiche action thématique

### T13 - Carrefours dangereux: priorisation



#### CONTEXTE ET OBJECTIFS

La sécurité routière apparaît comme un enjeu primordial pour le développement d'une mobilité durable sur le territoire communal, et fait partie de l'analyse du PCM. Lors de la phase du diagnostic plusieurs carrefours et traversées de village ont été signalés comme étant problématiques d'un point de vue de la sécurité routière. Par ailleurs, la localisation des accidents donne une image assez fidèle des endroits qu'il faut réaménager. Si au niveau de l'accidentologie, la plupart des accidents sont survenus dans le centre-ville de Bastogne, il s'agit essentiellement d'accidents avec de dégâts matériels. La majorité des accidents graves a lieu en dehors du centre-ville, au niveau des voiries régionales, notamment à proximité des carrefours ou dans les traversées des villages.

Nous constatons que la N84 et la N874 sont des axes à grande concentration d'accidents, notamment au niveau des traversées de Marvie, Bras, Neffe et Longvilly. Par ailleurs, plusieurs carrefours méritent un réaménagement, même si les statistiques des accidents ne montrent pas une concentration d'accidents anormalement élevée. Il s'agit souvent des carrefours où il n'y a pas assez de visibilité ou bien où les vitesses pratiquées sont excessives.

MOYEN TERME 5 À 10 ANS

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

La présente fiche porte sur la priorisation des interventions, à court et moyen terme, au niveau du réaménagement des carrefours dangereux identifiés.

#### ACTIONS LIÉES

- P5A Vitesse de circulation routière / Zones de rencontre et zones 30
- P5B Vitesse de circulation routière / Modération des vitesses

Les trois fiches sont à prendre en considération pour le réaménagement du réseau structurant de la commune.

#### INDICATEURS

- Nombre d'accidents au niveau des carrefours (indicateur d'impact)
- Nombre d'accidents avec blessés /tués au niveau des carrefours (indicateur d'impact)
- Ratio carrefours réaménagés / carrefours (indicateur de réalisation)

#### IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC

+ ++ +++

#### ACTEURS

- Commune de Bastogne;
- SPW Routes
- Zone de police Centre Ardenne

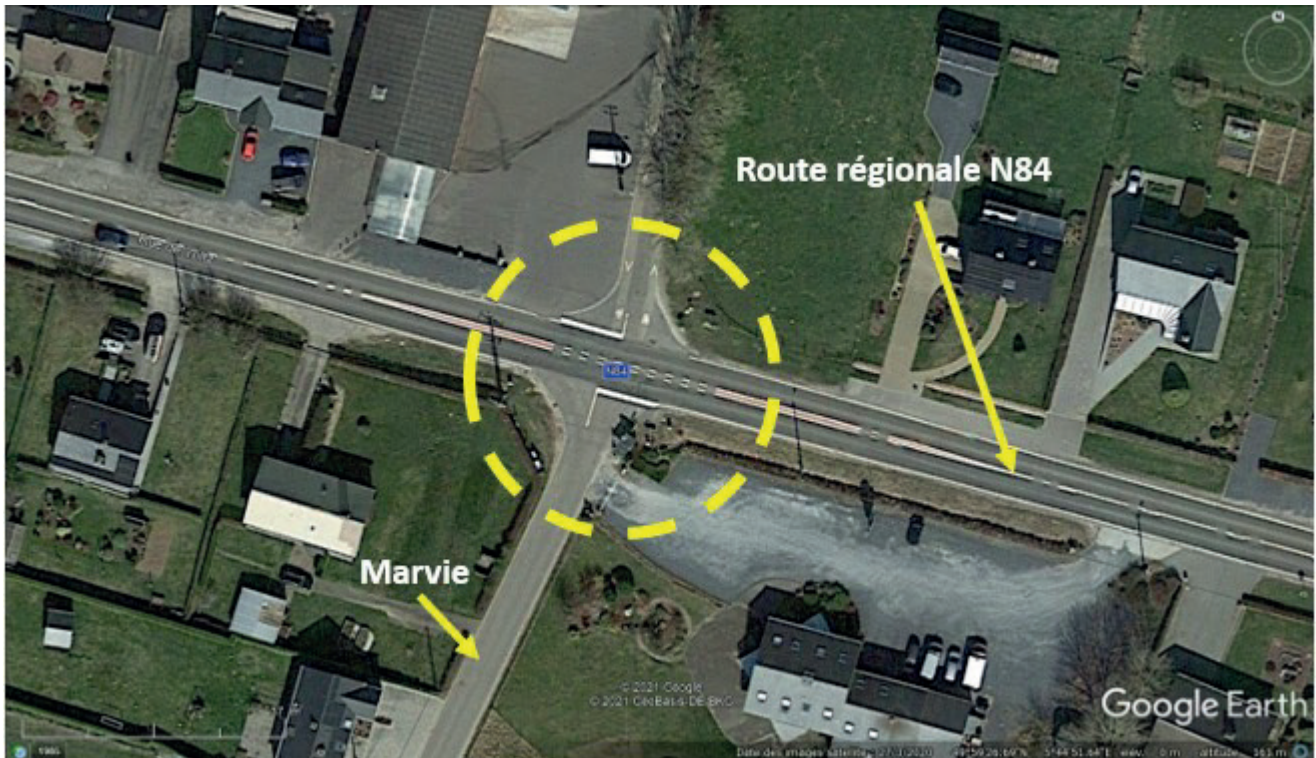


agora  
-urba.eu

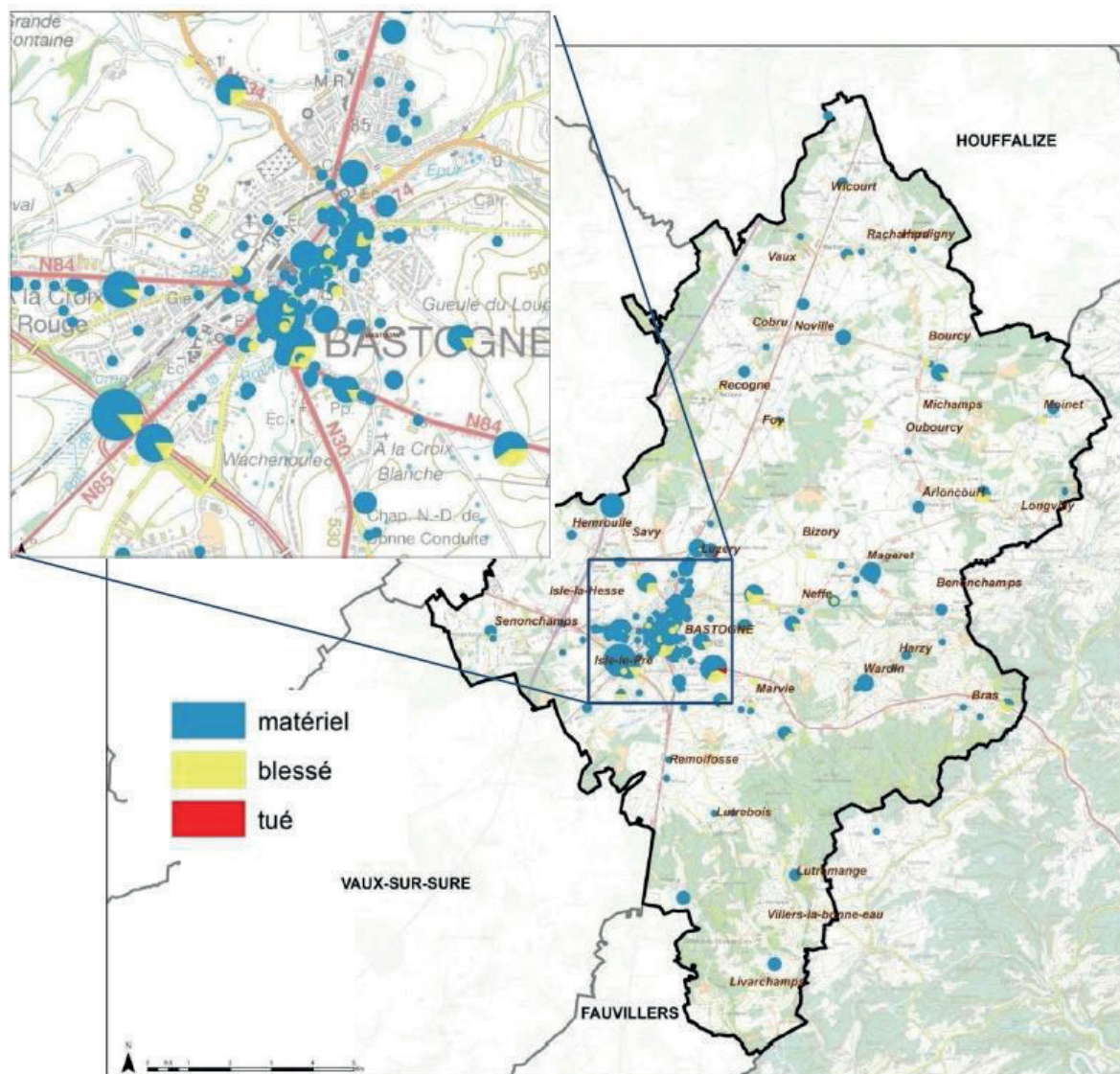
**MISE À JOUR DU PLAN D'ACTION—JANVIER 2021**

La régulation à l'aide de feux de signalisation tricolores du carrefour situé sur la route régionale N84 à hauteur de Marvie (numéroté 1 au sein de la présente fiche action) est souhaitée par la Ville de Bastogne.

Les carrefours à réaménager par le SPW sont classés selon des critères de priorité. Les critères que la commune souhaiterait voir spécifiés sont : l'accidentologie, les vitesses pratiquées et la sécurité perçue. Le cas échéant, ces priorités peuvent être revues.



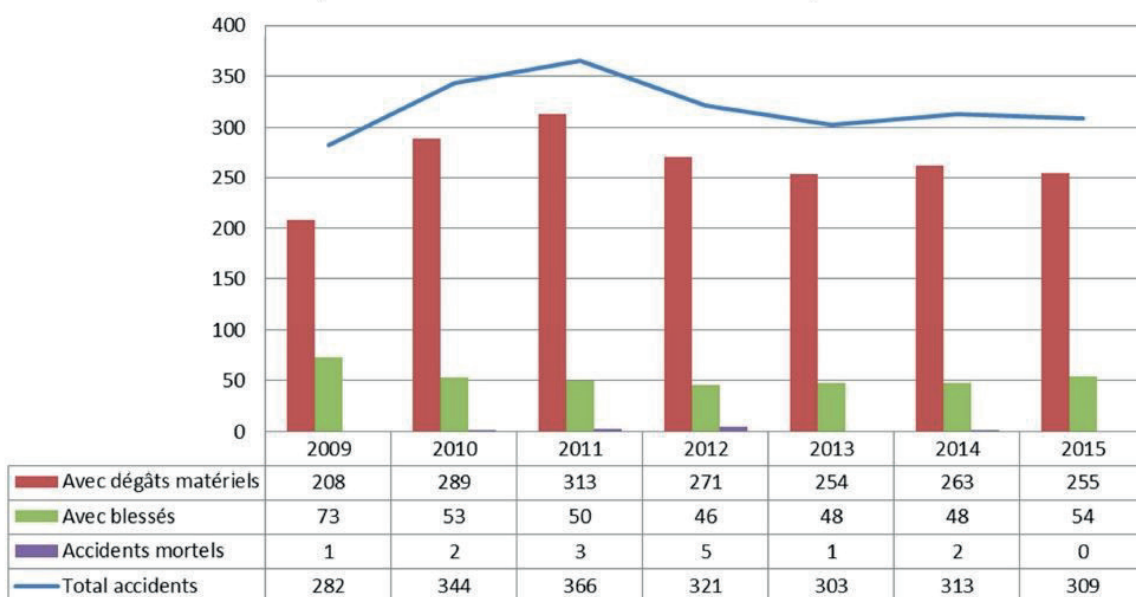
## SITUATION ACTUELLE — ACCIDENTOLOGIE



Source: Zone de Police Centre Ardenne

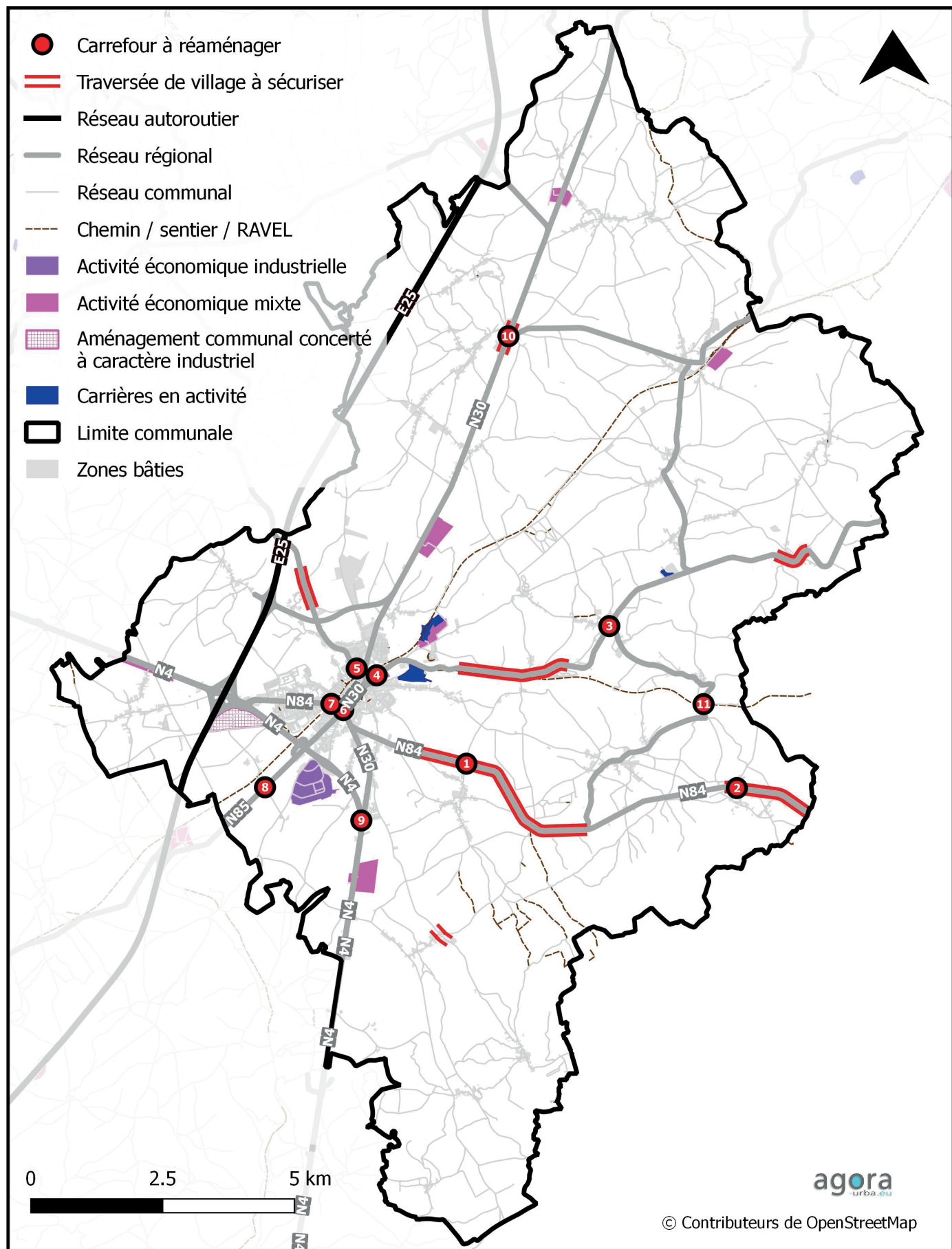
### Nombre et types d'accidents - Période 2009 - 2015

(Source: Zone de Police Centre Ardenne)



PCM de Bastogne: Priorisation des carrefours dangereux / 3

### CARREFOURS DANGEREUX: PRIORISATION DES INTERVENTIONS



PCM de Bastogne: Priorisation des carrefours dangereux / 4

## CARREFOURS DANGEREUX: PRIORISATION DES INTERVENTIONS

Le tableau ci-dessus reprend les différents carrefours selon le degré de priorité.

Priorité	Nom	Descr	id
Court terme	#N874 - N821	Manque de visibilité	3
Court terme	#N834 - rue de la Maison Forte / rue des Maies	Mauvaise visibilité / trafic PL en direction de la rue des Maies	5
Court terme	#N874 - Accès centre sportif	Accessibilité piétonne arrêt TEC / centre sportif	4
Court terme	Échangeur N4 - N30	Échangeur partiel à compléter	9
Court terme	#N821 - RAVEL	Visibilité du carrefour avec le RAVEL	11
Moyen terme	#N84	Accidents / Vitesse élevée / Absence de trottoirs / Arrêt TEC	1
Moyen terme	#N84 - Bras	Accidents / Vitesse élevée / Absence de trottoirs	2
Moyen terme	#N30 - N85 (Place McAuliffe)	Accidents / Lisibilité du carrefour	6
Moyen terme	#N85 - Isle-le-Pré	Accidents / vitesses élevées	8
Moyen terme	#N30 - N877	Manque de visibilité	10
Moyen terme	#Rue Claude de Humyn - N30	Manque de visibilité	7

Les carrefours 3 / 4 / 5 / 11 sont à réaménager en priorité (dans les 5 ans à venir). Il s'agit des carrefours où les interventions à réaliser sont peu conséquentes, où le gros des interventions est à réaliser au niveau des branches secondaires communales.

Le carrefour 9 concerne la construction d'une bretelle pour connecter la N4 (en venant du nord) vers la N30. C'est un ouvrage conséquent. Il est proposé de le réaliser à court terme, car la finalisation de cet échangeur permettrait de réduire le trafic de transit traversant actuellement le centre-ville. Il faut noter à cet égard que le trafic actuel venant de Bruxelles en direction de l'est de la commune ne peut pas entrer sur la N30. Par conséquent, la N84 et la N85 reçoivent d'avantage de flux.

Enfin, les interventions à réaliser à moyen terme correspondent à des interventions plus lourdes à réaliser dans les dix ans. Il s'agit de travaux sur des voiries régionales, qui nécessitent la collaboration du SPW et d'autres acteurs comme le TEC, pour ce qui concerne le réaménagement des arrêt de transport en commun.

Les villages suivants sont traversés par des voiries régionales:

- Marvie, Merenwez, Bras, Wardin, Harzy, Benonchamps, Mageret, Neffe, Longvilly, Arloncourt, Oubourcy, Michamps, Bourcy, Noville, Wicourt, Foy, Savy, Luzery et Hemrolle.

Pour ce qui concerne les traversées des villages de Marvie, Bras, Neffe, Longvilly, Noville, Savy et Luterbois, particulièrement peu sécurisées, nous recommandons la mise en place d'aménagements permettent la réduction des vitesses. La fiche action « modération des vitesses » constitue le document de référence pour ce qui concerne les recommandations au niveau des traversées des villages.

Enfin, le diagnostic a montré que sur l'axe de la N84, c'est une réflexion globale qui doit être menée sur tout l'axe, entre le centre de Bastogne et la frontière avec le Luxembourg. Cette réflexion dépasse le cadre du PCM. Il s'agit d'une révision systématique de chaque carrefour, afin d'obtenir, à terme, un traitement cohérent et aisément compréhensible sur tout l'axe de la N84 (« logique d'axe »).

## DOCUMENTATION ET RÉFÉRENCES

- Cémathèque nr 42—juin 2016

## Volet dév. territorial / urbanisme - Fiche action thématique

## T15-PROJ - Accessibilité des projets de développement urbain



## CONTEXTE ET OBJECTIFS

Commune attractive, Bastogne accueillera au cours des prochaines années plusieurs projets de développement urbains d'envergure :

- Projet « Chenêt-Vévy » : création de logements et d'équipements
- Projet « Renvai » : création de logements et d'équipements
- Projet « Extension PAE Bastogne 1 » : agrandissement du pôle d'activités économiques (PAE) de Bastogne 1

Afin d'anticiper les besoins générés par ces projets en ce qui concerne la mobilité et les déplacements de leurs futurs usagers, les objectifs suivants sont poursuivis dans le cadre de cette fiche action :

- Évaluer les *impacts futurs* de ces projets sur la mobilité ;
- Recommander des actions à mettre en œuvre afin de **garantir leur accessibilité plurimodale**.

MOYEN TERME 5 À 10 ANS

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Pour chaque projet concernés, après une brève présentation de leurs caractéristiques, les impacts anticipés sur la mobilité sont présentés. Des recommandations sont énoncées concernant leur accessibilité à pied et à vélo, en transports collectifs et en véhicules motorisés.

On soulignera que les impacts ont été évalués sur base des programmes architecturaux existants des différents projets. En cas de modifications ultérieures, les impacts de ces projets sur la mobilité devront être réévalués et les recommandations adaptées.

## FINANCEMENT

Financement des recommandations par le biais de charges urbanistiques conditionnant la délivrance des permis concernés (cf. CoDT Art. D.IV.54).

## ACTEURS

- Commune de Bastogne - Service Urbanisme : responsable
- Maître d'œuvre et maire d'ouvrage des projets : partenaires
- TEC Namur-Luxembourg : partenaires
- SPW Routes
- SPW / Modes doux
- Atingo

## INDICATEURS

Parts modales des usagers des nouveaux projets

Nombre d'Équivalent Véhicule Particulier (EVP) entrant-sortant par jour par point

## ACTIONS LIÉES

L'accessibilité est évaluée compte tenu des propositions faites dans le cadre des fiches actions suivantes :

- S1AB-CYCLPIET - Réseau cyclo-piéton structurant à l'échelle de la commune
- S2A-PIET - Réseau piéton centre-ville
- S1C-TP - Réseau de transports collectifs à l'échelle de la commune

IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC ++



agora  
-urba.eu

**MISE À JOUR DU PLAN D'ACTION—JANVIER 2021**

Depuis l'élaboration du plan d'actions, différents projets et actions ont été mis en œuvre. Ils sont repris au sein du tableau ci-après.

<i>PROJET</i>	
<b>PROJET EXTENSION PAE BASTOGNE 1</b>	Le projet d'extension du parc d'activités économiques (PAE) Bastogne 1, évoqué au sein de la présente fiche, a été achevé en décembre 2019, de même que la rénovation de la rue de Neufchateau (N85). Une liaison piétonne a été créée entre les deux entités.
<b>REAMENAGEMENT DE LA RUE DE MARCHE (N84)</b>	<p>Un projet de réaménagement de la rue de Marche (N84) est en cours de développement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un rond point est aménagé à l'intersection de la N84 et des accès de la N4 ;</li> <li>• Une bretelle relie la N4, en provenance du Sud-Est, au rond point susmentionné.</li> </ul> <p>Deux rond points supplémentaires sont prévus entre l'accès de la N4 et le centre-ville de Bastogne aux carrefours suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rue de Marche — rue de la Croix Rouge ;</li> <li>• Rue de Marche — rue de l'Étang.</li> </ul>

## PROJET CHENÊT-VÉVY

## CARACTÉRISTIQUES

<b>Localisation</b>	+/- 1, 5 km au nord du centre-ville
<b>Superficie</b>	44,87 hectares
<b>Logements</b>	700 logements
<b>Équipements</b>	1 maison de repos 1 résidence-services
<b>Mobilité</b>	Création d'une dorsale végétale destinée aux piétons et aux cyclistes pour relier le nouveau quartier au centre-ville de Bastogne.  Connexion à la route de la Roche (N834) à l'Ouest et à la rue Sans Soucis à l'Est.

## PRÉSENTATION GÉNÉRALE

La **ZACC Chenêt-Vévy** est la plus grande ZACC de la commune. Elle est déclarée prioritaire car la Société des Habitations Sociales, propriétaire d'une grande partie des terrains, attend depuis de nombreuses années la poursuite de son urbanisation. Un RUE a été adopté en 2011. En 2015, la SLSP a ouvert un marché public pour l'urbanisation de la ZACC. En 2016, le projet d'urbanisation a été sélectionné dans le cadre des projets « Quartier Nouveau » et le site est en cours de développement.

Actuellement, l'urbanisation de la ZACC entre dans sa première phase et un permis d'urbanisation a été déposé concernant la partie Sud.

- ACCESSIBILITÉ CYCLO-PIÉTONNE**

Le futur quartier est connecté au réseau cyclo-piéton proposé dans le cadre du PCM. Les infrastructures ci-après assurent l'accessibilité du projet pour les piétons et les cyclistes.

Direction	<i>Nord-Ouest</i>	<i>Nord</i>	<i>Nord-Est</i>	<i>Est</i>	<i>Sud (centre-ville)</i>	<i>Sud-Ouest</i>
<b>Aménagement</b>	Bande cyclable suggérée, piste cyclable séparée, piste cyclable marquée	Chemin, bande cyclable suggérée	Piste cyclable marquée, piste cyclable séparée	RAVeL	Aménagement piétons proposé - trottoir	RAVeL

À noter que le prolongement de la dorsale végétale cyclo-piétonne en dehors du périmètre du projet, notamment via le site touristique « Bastogne Barracks », n'est pas encore arrêté. Il s'agit d'une proposition à long terme des auteurs du projet devant être validée par la Commune en concertation avec les acteurs concernés.

► **Recommandation :**

- **Si l'espace disponible le permet, séparer les circulations des piétones des circulations des cyclistes sur les itinéraires de déplacements des personnes à mobilité réduite ;**
- **Assurer l'aménagement du réseau piéton et cyclo-piéton proposé dans le cadre du PCM, connecté à la dorsale végétale cyclo-piétonne ;**
- **Ne pas entraver la circulation des piétons et des modes doux sur la dorsale végétale cyclo-piétonne dans la partie Nord. L'aménagement de l'intersection entre la dorsale et la voirie tertiaire desservant le nord du périmètre entrave la circulation des piétons et des cyclistes sur l'axe nord-sud. A terme, la bordure et l'alignement d'arbres doivent être supprimés et l'intersection aménagée pour assurer la circulation des modes doux ;**
- **Aménager pour la sécurité des piétons et cyclistes le carrefour entre la route de la Roche et la dorsale végétale cyclo-piétonne ;**
- **Prévoir des trottoirs de part et d'autre de la voirie tertiaire en connexion avec la rue Sans Soucis.**

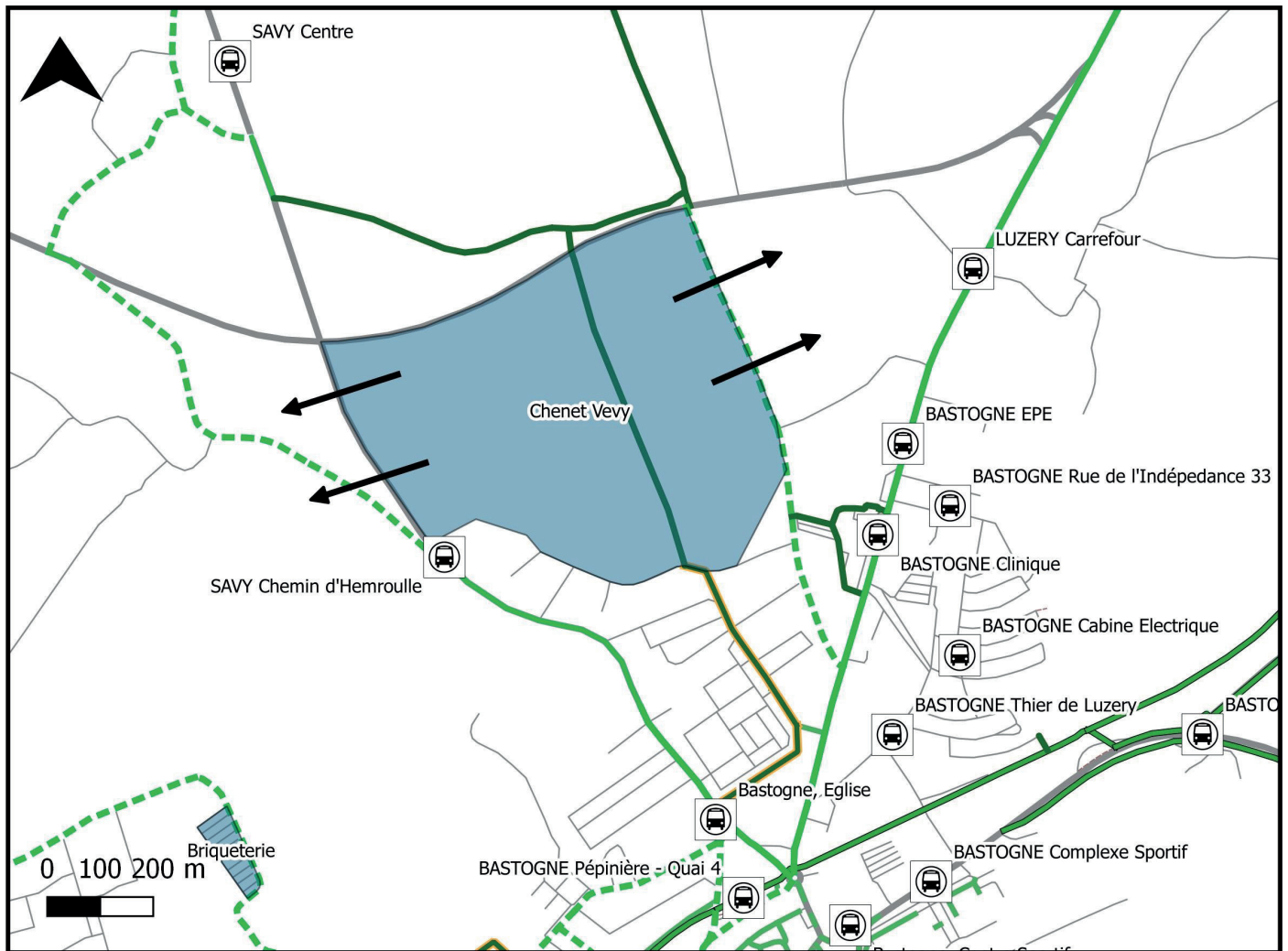
- ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORTS COLLECTIFS**

Le futur quartier n'est pas desservi directement par un arrêt de bus. Il est situé :

- À une distance comprise entre 300 et 500 mètres (accessibilité moyenne) de l'arrêt de bus « SAVY Chemin d'Hemroulle », desservi par 3 lignes de bus ;
- À une distance supérieure à 700 mètres (accessibilité faible) de 5 arrêts de bus desservis par 12 lignes au total, dont l'arrêt « BASTOGNE Clinique » à l'Est.

► **Recommandation :**

- **Envisager de permettre la traversée sécurisée et la plus directe possible du parking de l'Hôpital, l'arrêt BASTOGNE Clinique étant situé moins loin du centre du quartier que l'arrêt BASTOGNE Pépinière et disposant également une bonne desserte en transports collectifs.**
- **Réaménager les BASTOGNE Clinique et SAVY Chemin d'Hemroulle pour les rendre accessibles aux PMR, selon les propositions de réaménagement énoncées dans la fiche S1C.**



Projets urbains

Arrêts bus

**ReseauViaireD\_Bastogne**

Aménagement cyclable existant

Bande cyclable suggerée

Chemin / sentier

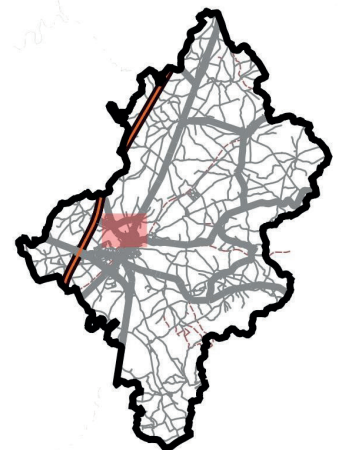
Chemin / sentier sur terrain privé

Piste cyclable marquée

**Réseau viaire**

Réseau régional

Réseau communal



agora  
-urba.eu

© Contributeurs de OpenStreetMap

- **ACCESSIBILITÉ EN VÉHICULES MOTORISÉS**

Le trafic motorisé généré par le nouveau quartier est évalué à 2 987 déplacements par jour dont 675 à l'heure de pointe du matin, période de la journée où la circulation automobile est maximale.

Cette évaluation repose sur les hypothèses suivantes :

- Environ 2 personnes / logement
- 3,5 déplacements / personnes / jour
- Part modale de la voiture s'élevant à 80 %
- 1.5 personnes / véhicule

On pose l'hypothèse que 50 % des véhicules se dirigeront à l'Ouest vers la route de la Roche (N834) et 50 % à l'Est, vers la rue Sans Soucis.

► **Recommandations :**

- **Empêcher la traversée du quartier d'Ouest en Est, afin d'éviter la création d'un trafic de transit, notamment à destination de l'hôpital Sainte-Thérèse ;**
- **Réguler les carrefours entre les voiries du futur quartier et les voiries régionales via une signalisation de type « Stop ». Étant donné la hiérarchie viaire et l'importance du trafic circulant route de la Roche, celui-ci doit être prioritaire ;**
- **Au sein du quartier, aménager et réglementer l'ensemble des voiries comme des espaces partagés, à l'exception des voiries tertiaires ;**
- **Prévoir 1,6 à 1,7 places de stationnement par logement, pour rencontrer les besoins des habitants et des visiteurs.** La norme réglementaire pour l'ensemble du territoire communal est de 1,5 place.

## PROJET RENVAL

CARACTÉRISTIQUES	
Localisation	+/- 1 km au nord du centre-ville
Logements	75 logements
Équipements	1 salle de quartier 1 local culturel (mouvement de jeunesse)
Mobilité	Connexion à rue de la Briqueterie au Nord et à l'avenue Olivier au Sud.

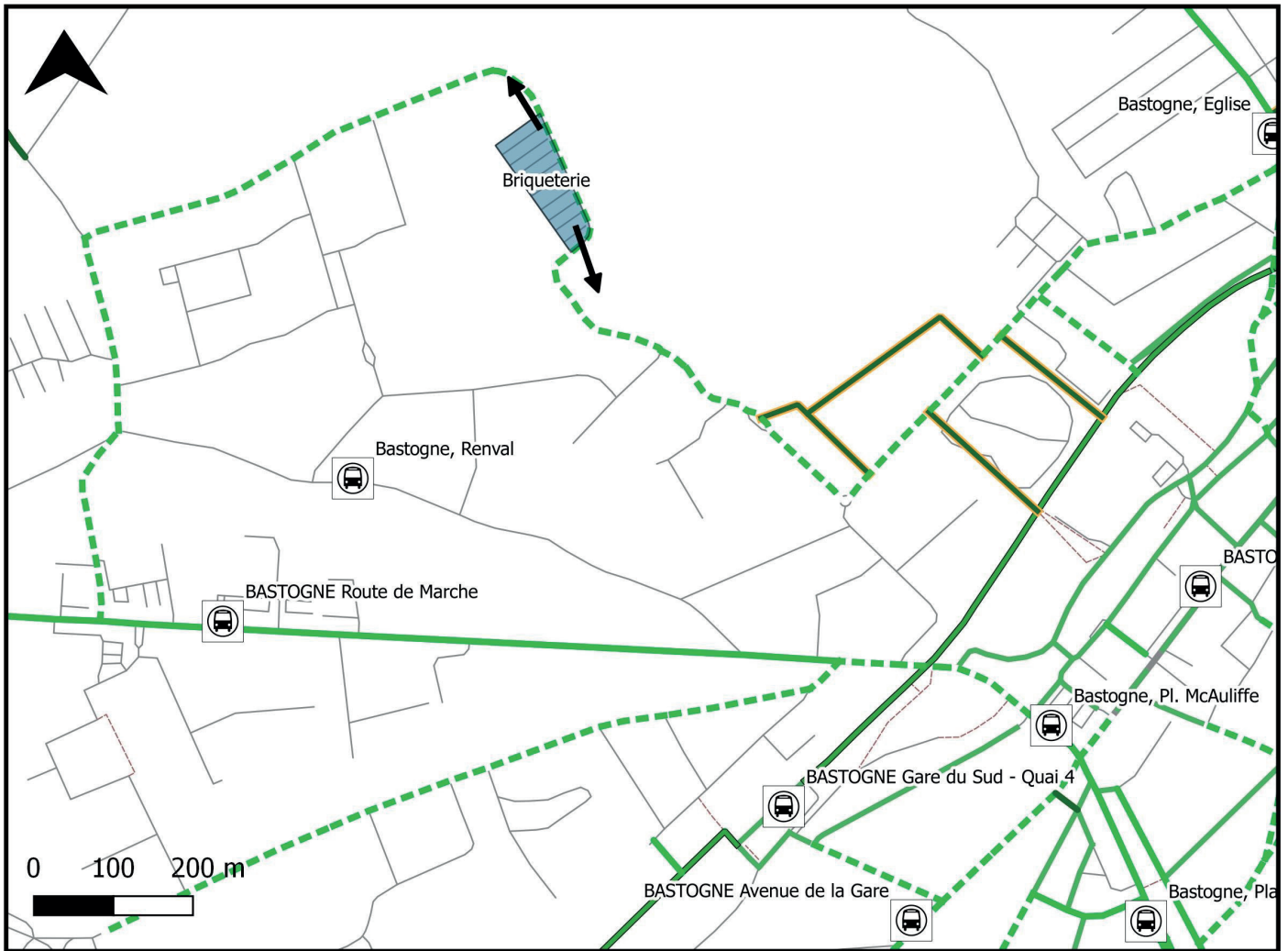
- **ACCESSIBILITÉ CYCLO-PIÉTONNE**

Le nouveau quartier est connecté :

- au le centre-ville par une piste cyclable proposée dans le cadre du PCM ;
- À l'Ouest avec un chemin réservé ;
- Au Sud avec un aménagement cyclable existant ;
- À l'Est avec une piste cyclable marquée.

**Recommandation :**

- **Assurer la connexion du quartier au centre-ville par l'aménagement d'une liaison piédestre joignant ce dernier au RAVeL, via le bois, les locaux existants du mouvement de jeunesse et le parc dit « des Soeurs »;**
- **Prévoir des trottoirs le de part et d'autre de la rue de la Briqueterie et de l'avenue Olivier.**



 Projets urbains

 Arrêts bus

**Réseau cyclo/piéton**

 Aménagement cyclable existant

 Bande cyclable suggérée

 Chemin / sentier

 Chemin / sentier sur terrain privé

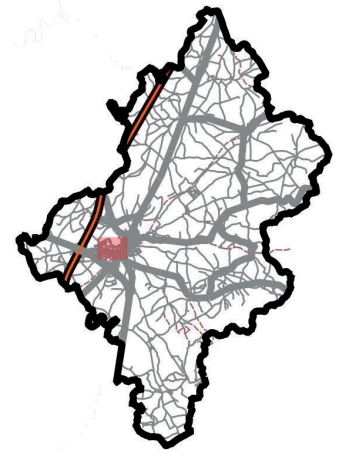
 Piste cyclable marquée

**Réseau viare**

 Réseau régional

 Réseau communal

 Chemin / Sentier



**agora**  
-urba.eu

© Contributeurs de OpenStreetMap

- **ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORTS COLLECTIFS**

Le futur quartier n'est pas desservi directement par un arrêt de bus. Son accessibilité en transports collectifs est jugée faible. Il est situé à une distance supérieure à 700 mètres de 2 arrêts de bus (Bastogne, Rerval et BASTOGNE Route de Marche) desservis par 2 lignes au total (une ligne du réseau TEC et une autre du réseau RGTR).

► **Recommandation :**

**Envisager la création d'une liaison la plus directe possible entre le Sud-Ouest du quartier et la rue des Chasseurs Ardennais, par exemple grâce à l'aménagement d'un sentier entre les parcelles privées construites, qui permettrait de rejoindre plus rapidement les arrêts de bus évoqués.**

- **ACCESSIBILITÉ EN VÉHICULES MOTORISÉS**

Le trafic motorisé généré par le nouveau quartier est évalué à 319 déplacements par jour dont 48 à l'heure de pointe du matin, période de la journée où la circulation automobile est maximale.

Cette évaluation repose sur les hypothèses suivantes :

- Environ 2 personnes / logement
- 3,5 déplacements / personnes / jour
- Part modale de la voiture s'élevant à 80 %
- 1.5 personnes / véhicule

On pose l'hypothèse que 50 % des véhicules se dirigeront au Nord vers rue de la Briqueterie au Nord et 50 % au Sud vers l'avenue Olivier au Sud.

► **Recommandation :**

**Prévoir 1,9 à 2 places de stationnement par logement, pour rencontrer les besoins des habitants et des visiteurs.** La norme réglementaire pour l'ensemble du territoire communal est de 1,5 place.

## PROJET EXTENSION PAE BASTOGNE 1\*

### CARACTÉRISTIQUES

<b>Localisation</b>	2 km du centre-ville
<b>Superficie</b>	20 hectares
<b>Équipements</b>	20 entreprises « mixtes » 9 entreprises « industrielles »
<b>Mobilité</b>	Connexion à rue de Neufchâteau (N85) à l'Ouest et à la rue du Fortin à l'Est

### PRÉSENTATION GÉNÉRALE

L'extension a vocation à accueillir une zone d'activité économique industrielle (ex : PAE Bastogne 1 existante) et une zone d'activité économique mixte (ex : PAE Bastogne 2).

À raison de 11 emplois / hectare, sur 20 hectares commercialisables, 220 emplois sont attendus au total.

- **ACCESSIBILITÉ CYCLO-PIÉTONNE**

Le nouveau zoning est connecté :

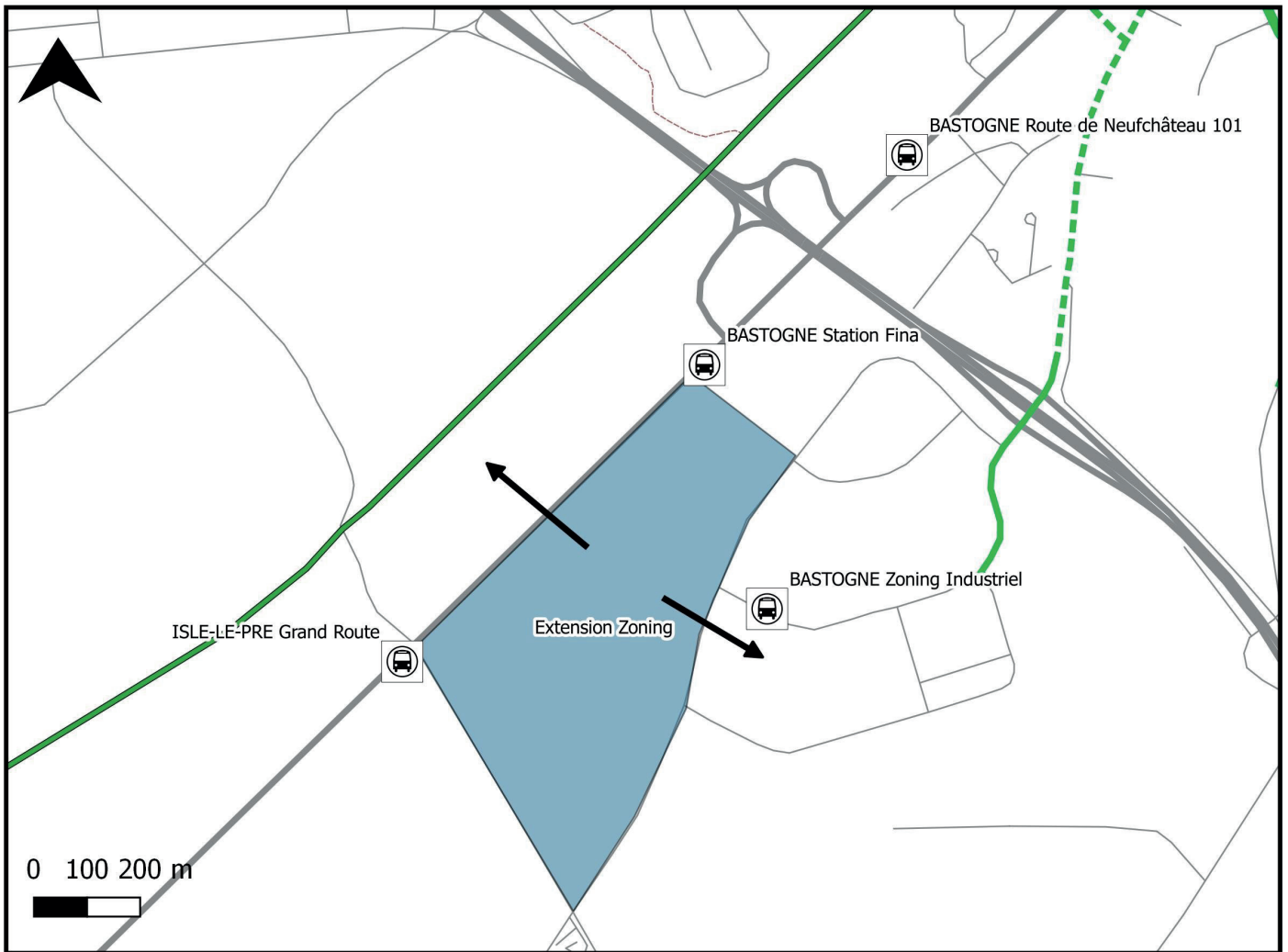
- au le centre-ville via le RAVeL situé de l'autre côté de la rue de Neufchâteau ;
- par un piste cyclable marquée et proposée à l'Est.

À noter que des projets de réaménagement de la rue de Neufchâteau sont en cours. Dans ce cadre, des trottoirs seront (ré)aménagés et une connexion à l'extension du Parc d'Activités Économiques créée.

► **Recommandations :**

- **Prévoir un itinéraire sécurisé entre le RAVeL et le projet grâce à l'aménagement d'un cheminement piéton vers le sud connecté à une traversée sécurisée de la rue de Neufchâteau à hauteur de Isle-le-Pré.**

\* Cf. Remarques introductives « Mise à jour du plan d'actions — Janvier 2021 »



 Projets urbains

 Arrêts bus

**Réseau cyclo/piéton**

 Aménagement cyclable existant

 Bande cyclable suggérée

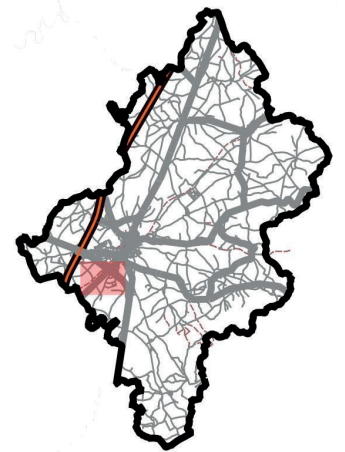
 Piste cyclable marquée

**Réseau viaire**

 Réseau régional

 Réseau communal

 Chemin / Sentier



agora  
-urba.eu

© Contributeurs de OpenStreetMap

- **ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORTS COLLECTIFS**

Le projet est situé :

- À une distance inférieure à 300 mètres (accessibilité élevée) de l'arrêt de bus « BASTOGNE Zoning Industriel » desservi par 2 lignes ;
- À une distance comprise entre 300 et 500 mètres (accessibilité moyenne) de 2 arrêts de bus situés rue de Neufchâteau desservis par 4 lignes.

- ▶ **Recommandations :**

- **Aménager un cheminement piéton vers le sud connecté à l'arrêt « ISLE-LE-PRÉ Grand Route » ;**
    - **Prévoir des traversées piétonnes sécurisées au niveau des arrêts situés rue de Neufchâteau afin de garantir l'accès aux deux cotés de la voirie.**

- **ACCESSIBILITÉ EN VÉHICULE MOTORISÉS**

Le trafic motorisé généré par le projet est évalué au total à 366 déplacements par jour, en tenant compte des déplacements :

- Des employés entre le domicile et le lieu de travail ainsi que leurs déplacements professionnels ;
- Des déplacements induits par l'activité des entreprises, telles que les livraisons.

En heure de pointe du matin, période de la journée où la circulation automobile est maximale, le trafic routier généré par le projet est évalué à 102 déplacements. Ceux-ci comprennent les déplacements des employés entre leur domicile et leur lieu de travail ainsi que les livraisons. On considère que les déplacements professionnels sont majoritairement effectués durant la journée, soit en dehors des périodes de pointe.

Ces évaluations reposent sur les hypothèses suivantes :

- Déplacements domicile-travail des employés :
  - 2 déplacements / employé / jour
  - Part modale de la voiture s'élevant à 80 %
  - 1,1 personnes / véhicule
  - 15 % des déplacements effectués à l'heure de pointe du matin
- Déplacements professionnels des employés :
  - 0,2 déplacements / employé / jour
  - Part modale de la voiture s'élevant à 80 %
  - 1,1 personnes / véhicule
- Déplacements générés par l'activité des entreprises :
  - 1,15 livraisons / employé / semaine soit en moyenne 0,23 livraison / employé / jour
  - Part modale des véhicules motorisés s'élevant à 100 %
  - 10 % des livraisons effectuées à l'heure de pointe du matin

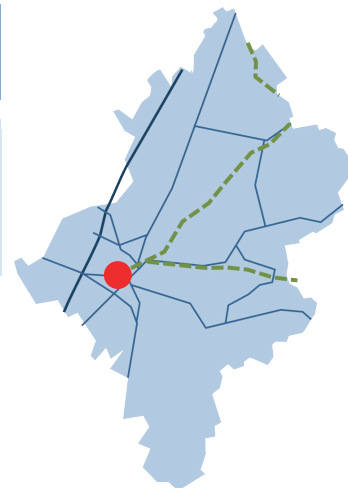
- ▶ **Recommandation :**

**Les aménagements des carrefours connectant le site aux voiries publiques (rue de Neufchâteau & rue du Fortin) sont jugés adéquats. Ils prennent les formes suivantes :**

- **Carrefour rue de Neufchâteau : voirie régionale prioritaire, dotée de bandes de stockage des véhicules en attente d'entrée dans le site et d'une bande d'insertion des véhicules sortants du site ;**
    - **Carrefour rue du Fortin : giratoire.**

## Volet dév. territorial/urbanisme - Fiche action thématique

## T16-T18-MARCH-MCAULIFFE— Esquisses rue de Marche jusqu'à la place Mac Auliffe



## CONTEXTE ET OBJECTIFS

La route de Marche est le point d'entrée principal vers le centre de Bastogne, elle va être réaménagée. L'objectif est de proposer un réaménagement du prolongement de cet axe, soit la rue de Marche jusqu'à la place Mac Auliffe. La visibilité du RAVeL fait également partie des enjeux sur ce tronçon.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Proposition de réaménagement de la rue de Marche entre le chemin de Musy et la place Mac Auliffe, tenant compte du projet sur la route de Marche;

Amélioration de la connexion entre la rue de Marche et le RAVeL au niveau du pont.

MOYEN TERME 5 À 10 ANS

## ESTIMATION (TVAC)



Rue de Marche:  $7175 \text{ m}^2 \times 120\text{€}/\text{m}^2 = 861.000 \text{ €}$

Escalier :  $50 \text{ m}^2 \times 275\text{€}/\text{m}^2 = 13.750 \text{ €}$

Rampe :  $100 \text{ m}^2 \times 275\text{€}/\text{m}^2 = 27.500 \text{ €}$

## ACTEURS

- Rue de Marche: SPW
- Place Mc Auliffe: Commune de Bastogne
- Police
- GRACQ, Atingo: connexions au RAVeL, traversées

## ACTIONS LIÉES

S2A Réseau piéton centre-ville

S2B Réseau cyclable centre-ville

S2C-TP Réseau de transports collectifs centre-ville

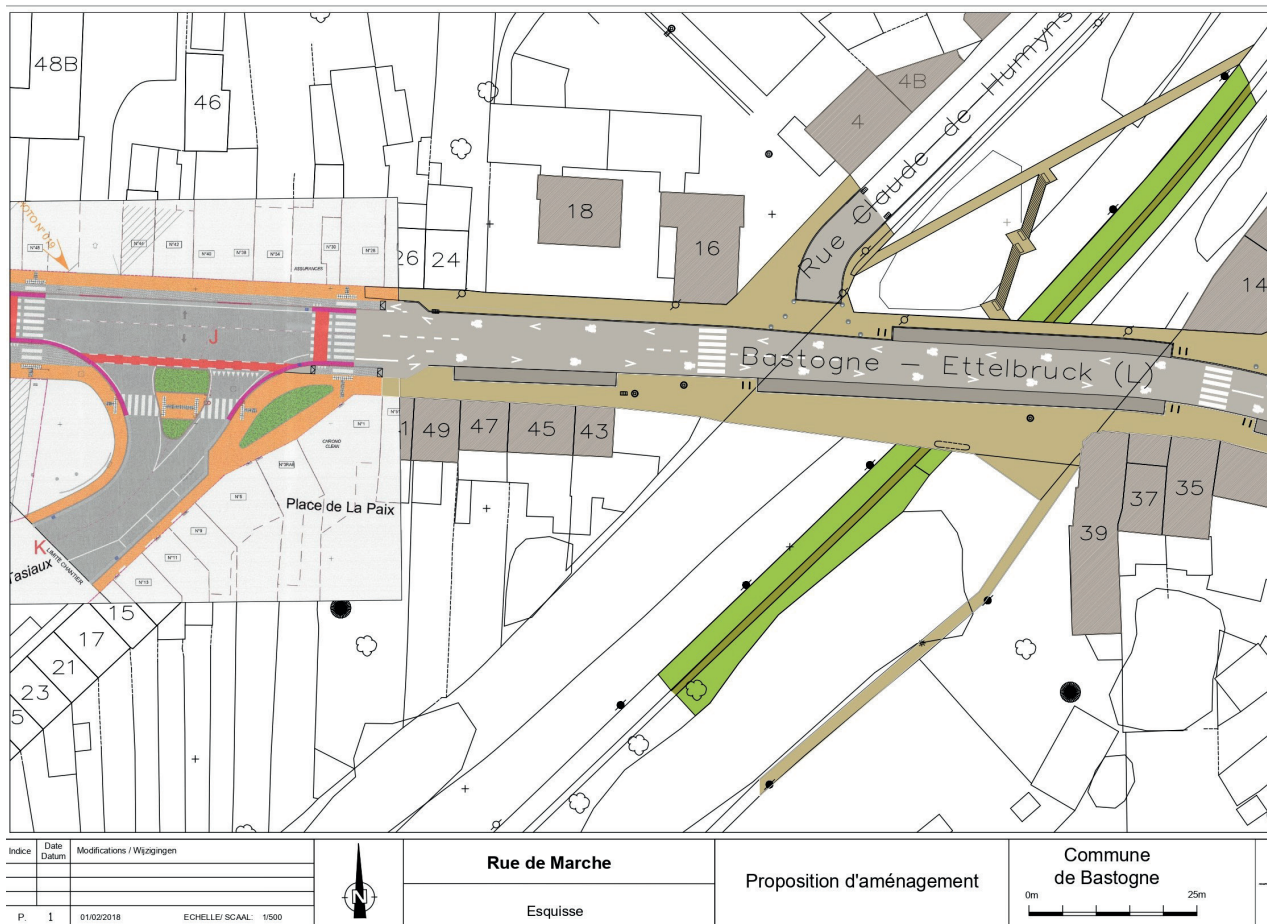
P7A-P-CENTR Stationnement: Principes et tarification au centre-ville

P9-SCO Mobilité scolaire

IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC + ++ +++



agora  
-urba.eu



## CONNEXION DE LA RUE DE MARCHÉ AU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE DE MARCHÉ

A partir du chemin de Musy, le réaménagement proposé prévoit une réduction du gabarit à 6,5m de large, permettant toujours le passage de véhicules larges (bus, secours, camions) tout en marquant l'entrée dans l'agglomération.

Sur la route de Marche, les cyclistes et les piétons partagent le trottoir. A partir du chemin de Musy, les cyclistes sont amenés sur la chaussée. la transition entre le trottoir et le revêtement routier s'effectue par une bordure frontale (et non oblique) de manière à conforter les cyclistes dans la montée de celle-ci. Un dévoiement, marqué, vers la bande de circulation permet ainsi au cycliste de s'insérer sur la voirie placée en bande cyclable suggérée, interne à l'agglomération.

Le stationnement est longitudinal, sur 2m de large.

Sur la rue de Marche, une bande cyclable est suggérée à l'aide d'une alternance de logos vélo et de chevrons. Comme cette bande cyclable court le long du stationnement, les logos sont placés à 80cm des voitures garées, afin d'éviter les accidents en cas d'ouverture de portières.

Le long de la rue de Marche, les trottoirs sont traversants: le piéton ne doit pas « descendre du trottoir » pour traverser. Cet aménagement offre une bonne visibilité au cheminement le long de la rue de Marche. Les traversées piétonnes de la rue de Marche elle-même sont protégées par des oreilles de trottoirs, et les trottoirs sont systématiquement abaissés pour faciliter la traversée pour tous les piétons. Toutes les traversées sont équipées de dalles podotactiles.

Le tourne à gauche vers la rue Claude de Humyn est supprimé. Si certaines bus sont déviés par cet itinéraire (voir fiche S2C Transports en commun au centre ville), cette bande de tourne-à-gauche vers la rue de Humyn devra être conservée.



## CONNEXION DE LA RUE DE MARCHÉ AU RAVEL

Il est important de promouvoir davantage le RAVeL en le rendant plus visible dans le paysage urbain.

Depuis le pont, l'actuelle rampe d'accès au RAVeL est peu visible. Pour le passant, il n'est pas évident de comprendre qu'il s'agit d'un accès au RAVeL. La proposition consiste à la marquer davantage (revêtement, taille de la végétation). Elle est complétée par une seconde rampe et un escalier, au nord ouest du pont, dans le talus, permettant de gagner plusieurs minutes de marche en direction des écoles. Au lieu de partir du pont, cette rampe pourrait aussi démarrer depuis le coin de la rue Claude de Humyn. En effet, la pente du talus décroît en direction du nord, ce qui facilite le travail de soutènement pour l'aménagement de la rampe. Dans cette variante, la rampe sera cependant moins visible depuis le pont de la rue de Marche.

Ci-contre, une illustration d'un des nombreux escaliers intégrés à des talus de chemin de fer. Il est à noter que le Chemin des Billes a été complètement rénové et est à présent accessible aux PMR.

Sur le pont, les espaces de part et d'autre de la voirie sont aménagés en dépose-minute. Il n'est pas permis d'y stationner aux heures de pointe scolaires.



PCM de Bastogne: Réaménagement rue de Marche jusqu'à la pl. Mac Auliffe / 3



## DEPUIS LE PONT JUSQU'À LA PLACE MAC AULIFFE

Ce tronçon est aménagé de la même façon: largeur 6,5m, trottoirs traversants, oreilles de trottoir, bande cyclable suggérée, stationnement longitudinal.

La traversée piétonne longue (4 bandes) entre la place et l'avenue Mathieu, est à présent protégée par des îlots directionnels et munie d'un feu actionné à la demande par les piétons. Actuellement les importants flux piétons aux heures d'entrée et de sortie des classes causent des remontées de files jusqu'au carrefour avec la N30 (rue du Sablon). Dans la proposition, la traversée est munie d'un feu « à la demande », coordonné avec le système de feux du carrefour N84 x N30. Ceci permet de réguler les flux piétons lors des traversées de grands groupes, et d'éviter l'encombrement du carrefour N84xN30.

Le long de la place Mac Auliffe, la voirie s'élargit pour accueillir les bandes de présélection. Le carrefour avec la N30 est équipé de sas vélo, permettant aux cyclistes d'être bien visibles, et de bien se positionner surtout s'ils tournent à gauche. Ce type de sas équipe déjà certains carrefours de la N30 au nord de Bastogne.

Tous comme les carrefours le long de la rue de Marche, le carrefour avec la N30 est muni de trottoirs plus larges, tout en tenant compte du rayon de giration des véhicules lourds. Ces trottoirs sont plus confortables, surtout pour des groupes de piétons importants (par exemple, des touristes dont le car est garé à la place Patton et se dirigeant vers l'office du tourisme).

Concernant la place Mac Auliffe elle-même, il a été demandé de conserver le nombre de places de stationnement actuel. En revanche, il est proposé de libérer la place Mac Auliffe du stationnement à certaines périodes, afin de progressivement faire prendre conscience des avantages et enjeux de la piétonisation, et faire connaître les parkings périphériques. Une période propice pour mettre la place en valeur est l'été : les terrasses peuvent alors s'étendre sur la place, et on peut installer des activités rendant l'espace libre attractif et vivant: bancs, terrains de pétanque amovibles, tables de ping-pong, gargotes, boîte à livres, podium ou kiosque pour des concerts.

## QUELQUES ILLUSTRATIONS

Actuellement les trottoirs sont généralement étroits. A plusieurs endroits, les zones d'attente devant les passages piétons ne permettent pas à des groupes importants de piétons (écoliers, touristes...) de se placer sans danger. Ci-contre, l'exemple du coin entre la place Mac Auliffe et l'avenue Mathieu. Pourtant ce tronçon constitue un lien piéton important entre le centre / les écoles et la gare du sud. La proposition comporte un élargissement des trottoirs et des coins lorsque c'est possible.



Sas vélo sur la N30 à Noville. La visibilité est un critère de sécurité primordial pour les déplacements à vélo. Le sas permet aux cyclistes de se rendre bien visibles, surtout s'ils tournent à gauche.



Exemples de terrasse temporaire, en période estivale.



Clin d'œil: occupation temporaire d'une place de stationnement dans la grand' rue à Bastogne



Extrait du Plan Qualité Territorial: « ambiance de la place Mac Auliffe / Situation projetée »

Dans cette proposition, une grande partie de la place est libérée du stationnement (parking sous-terrain).



## EXEMPLES DE RÉAMÉNAGEMENTS SIMILAIRES

Les fiches ci-dessous présentent deux exemples de réaménagements qualitatifs de places, avec suppression ou forte réduction du stationnement, au profit d'une plus grande convivialité, du développement commercial et d'une hausse de l'efficacité et du confort des déplacements à pied :

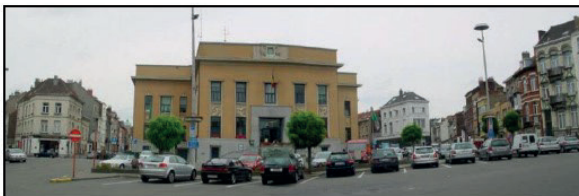
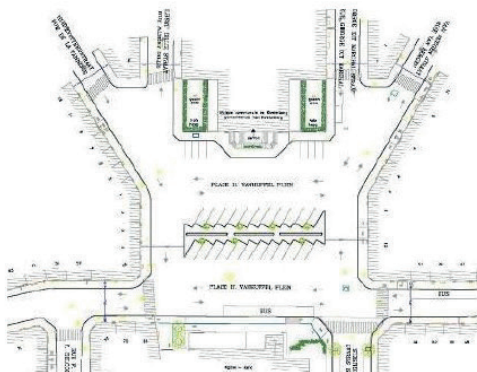
- Place communale de Koekelberg (Bruxelles)
- Centre-ville de La Roche-en-Ardennes

### Commune de Koekelberg Réaménagement de la place communale (Place Henri VanHuffel)

Avant le réaménagement de la place



Après réaménagement de la place

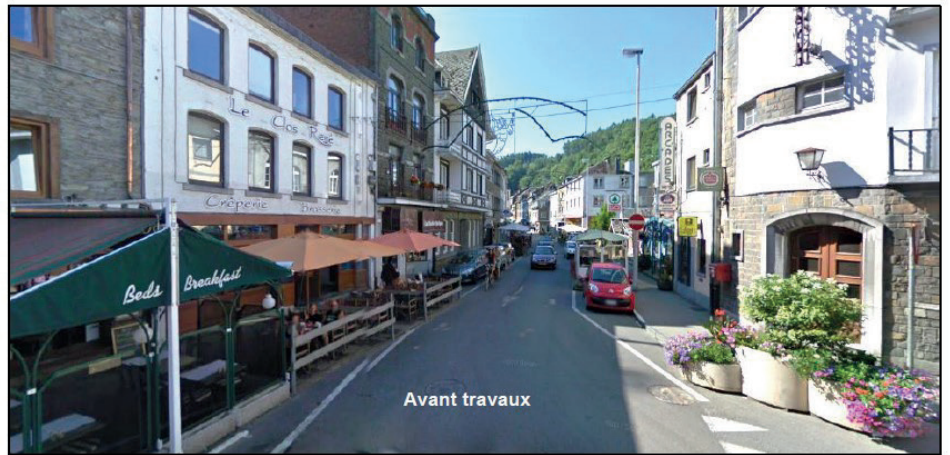




### Réaménagement du Centre-Ville de La Roche-en-Ardenne



### La Roche-en-Ardenne Réaménagement du Centre-Ville



PCM de Bastogne: Réaménagement rue de Marche jusqu'à la pl. Mac Auliffe / 7

## Volet amélioration de la qualité de vie dans les centres - Fiche action thématique

### T17 Aménagement de la rue de la Chapelle & révision des sens de circulation ruelle du Vivier



#### CONTEXTE ET OBJECTIFS

La rue de la Chapelle et ses abords immédiats constituent un quartier périphérique du centre-ville de Bastogne, implanté au sud-est de celui-ci. Regroupant un bâti majoritairement résidentiel, il abrite également le terrain de football du Royal Léopold Club Bastogne, deux zones de stationnement public hors voirie, ainsi qu'une crèche.

Le quartier est traversé par la **rue de la Chapelle**, voirie communale intégrée au réseau de voiries collectrices du centre-ville ; elle constitue l'axe principal permettant de circuler au sein du quartier en reliant la rue de la Californie, au nord, à la route de Wiltz (N84), au sud.

Sa **section nord**, comprise entre la rue de la Californie et la rue des Récollets, présente un déficit de places de stationnement en voirie, notamment induit par la construction de nouveaux logements à proximité.

Dans sa **section sud**, comprise entre la rue des Récollets et la route de Wiltz, l'axe rectiligne de la voirie ainsi qu'une densité bâtie moindre ont pour effet des dépassements récurrents des limitations de vitesse.

Enfin, la **ruelle du Vivier**, reliant le rond-point de la rue de la Chapelle à la rue de la Fontaine, supporte un flux de circulation parfois important malgré son étroitesse et son caractère résidentiel, notamment en lien avec les zones de stationnement du parking dit « du terrain de football » qu'elle dessert.

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

La présente fiche action a vocation à proposer un réaménagement des sections de la rue de la Chapelle susmentionnées ainsi que de réviser le plan de circulation du quartier afin d'y améliorer la qualité de vie et la sécurité.

#### ACTIONS LIÉES

S2A-PIET Réseau piéton centre-ville

S2B-CYC Réseau cyclable centre-ville

P5A-P-CENTR Zones de rencontre et espaces partagés (zones 20 & 30)

P6-SIGN Signalétique et signalisation routière

P7A-P-CENTR Principes et tarification pour le stationnement en centre-ville

IMPACT SUR L'ESPACE PUBLIC + ++ +++

#### COURT TERME < 5 ANS

#### INDICATEURS

- Taux d'occupation du stationnement (indicateur d'impact)
- Vitesse V85 (indicateur d'impact)
- Nombre de places en zone bleue (indicateur de réalisation)

Estimation des aménagements sur la section sud de la rue de la Chapelle :

Création de 2 oreilles de trottoir :

$(23\text{m}^2 + 23\text{m}^2) \times 110\text{€/m}^2 = 5060\text{€}$

Création place de parking en trottoir :

$35\text{m}^2 \times 170\text{€/m}^2 = 5950\text{€}$

Intégration de logos vélos : 76 pièces

$\times 115\text{€/pièce} = 8740\text{€}$

Bac à plante pour délimiter : 5 pièces

$\times 1400\text{€/pièce} = 7000\text{€}$

Bande blanche délimitation stationnement

recréé :  $(70+50)\text{m} \times 2,5\text{€/m} = 300\text{€}$

Bande blanche délimitation stationnement

effacée :  $50\text{m} \times 4\text{€/m} = 200\text{€}$

Passages piétons thermoplastique créé : 22

bandes  $\times 1,5\text{m}^2/\text{bande} \times 30\text{€/m}^2 = 990\text{€}$

Panneau signalisation : 7pièces  $\times 300\text{€/pièce}$

$= 2100\text{€}$



#### ACTEURS

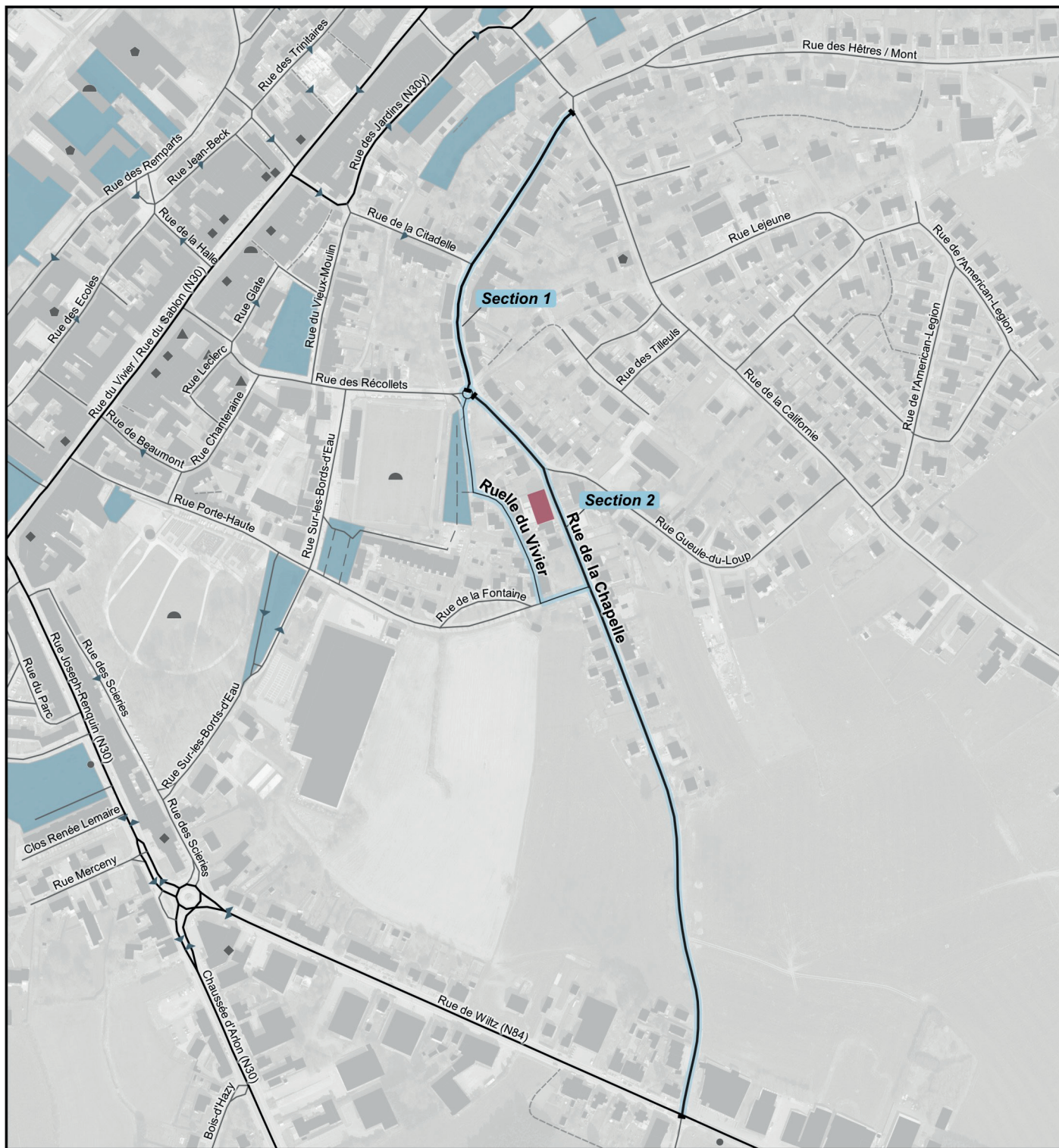
- Commune de Bastogne
- Police
- Associations (GRACQ, riverains)
- Atingo



agora  
-urba.eu



**PCM de Bastogne - Phase 3: Aménagement de la rue de la Chapelle et sens de circulation ruelle du Vivier - Périmètre**



**Réseau viaire**

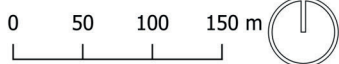
- Autoroute
- Ring
- Parking
- Nationale
- Communale
- - - Chemin ou sentier
- ▶ Sens unique de circulation

**Équipement**

- Transport
- ▲ Services
- ◆ Achats
- Loisirs
- ◆ Etudes et emplois
- Parking public hors voirie
- Bâti
- Crèche



Sources : SPW, PICC (2021) |  
© Contributeurs OpenStreetMap



## CARACTÉRISATION DES AMÉNAGEMENTS EXISTANTS AU SEIN DU PÉRIMÈTRE

### RUE DE LA CHAPELLE

La rue de la Chapelle dispose d'une chaussée carrossable d'une largeur variant entre 5 et 6 mètres environ.

En tant que voirie collectrice, elle constitue un axe structurant de la circulation routière au sein du quartier et est dès lors empruntable dans les deux sens de circulation. La vitesse maximale autorisée s'y élève à 50 km/h.

Des trottoirs ainsi que des emplacements de stationnement longitudinaux alternés y sont aménagés de part et d'autre de la chaussée.

Sa **section 1—nord** présente un aménagement récent favorisant la qualité de séjour au sein de l'espace public ; les trottoirs, situés à l'ouest et à l'est de la voirie, sont larges et continus. Au carrefour en T avec la rue de la Californie, un plateau ralentisseur protège les traversées piétonnes aménagées, incite à une réduction de la vitesse de circulation et attire l'attention des conducteurs sur la présence d'un carrefour.

Des zones de stationnement intégrées aux trottoirs sont aménagées de part et d'autre de la chaussée à intervalle régulier afin de former des dévoiements successifs, également destinés à réduire la vitesse de circulation. Actuellement, environ 23 places de stationnement sont proposées au sein de cette section. Malgré celles-ci, des véhicules se stationnent çà et là sur les larges trottoirs, entravant les déplacements des piétons.

La **section 2—sud** de la rue de la Chapelle présente des aménagements permettant la circulation des usagers des différents modes de déplacements (piétons, cyclistes et automobilistes). Certaines de leurs caractéristiques induisent cependant une qualité de séjour plus faible qu'au sein de la section évoquée ci-avant pour les usagers de la marche. En effet, bien que disposant de la largeur réglementaire minimale, les trottoirs ne sont continus qu'à l'est de la chaussée carrossable. Par ailleurs, aucune traversée piétonne n'est aménagée au sein de la section en question, en ce compris aux abords du rond-point et du carrefour formé par la rue de la Chapelle et la rue Gueule-du-Loup.

Sur la chaussée, sont marquées deux bandes cyclables suggérées, une dans chaque sens de circulation, ainsi que des zones de stationnement longitudinales délimitées, de part et d'autre de la voirie. Celles-ci forment des dévoiements voués à ralentir la vitesse de circulation. Compte tenu du nombre restreint d'obstacles empêchant la circulation sur les zones de stationnement en question et de leur faible taux d'occupation, leur efficacité est réduite du point de vue de la régulation des vitesses.

Au total, environ 17 places de stationnement sont aménagées au sein de cette section, dont une réservée au stationnement de courte durée, située au droit de l'accès à la crèche implantée au numéro 72.

### RUELLE DU VIVIER

La ruelle du Vivier dispose d'une chaussée carrossable d'une largeur de 4 mètres environ. Malgré son étroitesse, elle est empruntable dans les deux sens de circulation. Aucun trottoir continu n'y est aménagé.

La vitesse de circulation maximale autorisée s'y élève à 50 km/h. Des vitesses considérées excessives au regard du caractère très local et étroit de la voirie sont rapportées par les riverains habitant dans la rue.

Les véhicules sortant de la ruelle du Vivier via le carrefour en T formé par celle-ci et la rue de la Fontaine disposent d'une faible visibilité, autant vers l'est que vers l'ouest.

Cette voirie communale permet d'accéder au parking public dit « du terrain de football » (qu'il est proposé de renommer « stade » dans le cadre du présent plan d'actions). La zone de stationnement hors voirie le long de la partie nord de la rue est notamment utilisée par des parents pour déposer leur enfant à la crèche proche, implantée au numéro 72 de la rue de la Chapelle et disposant d'un accès secondaire côté jardin à la ruelle du Vivier.



Aménagement proposé rue de la Chapelle : Section 1 - nord

PCM de Bastogne: Rue de la Chapelle et ruelle du Vivier / 4

## AMÉNAGEMENT PROPOSÉ DE LA RUE DE LA CHAPELLE

Les aménagements proposés sont illustrés ci-contre et décrits ci-après.

### SECTION 1—NORD

Au sein de la section nord de la rue de la Chapelle, une circulation à double sens est conservée. Ce maintien est nécessaire pour garantir la pérennité du statut d'axe structurant de cette voirie au sein du quartier, ainsi que des fonctions circulatoires associées à celui-ci. En conséquence, une chaussée carrossable d'une largeur minimale de 5,2 mètres est nécessaire.

Des bandes cyclables suggérées sont aménagées en voirie dans les deux sens de circulation, conformément au schéma du réseau cyclable structurant proposé dans le cadre du présent plan d'actions.

En raison d'une distance réduite entre les façades, l'aménagement de places de stationnement perpendiculaires ou en épis, qui permettraient d'augmenter la capacité disponible au sein de la section, n'est pas possible. De tels aménagements réduiraient soit :

- La largeur des trottoirs sous le seuil réglementaire minimal (soit, 1,5 mètre) ;
- La largeur de la chaussée sous le seuil permettant le croisement de véhicules légers à 50 km/h.

Plus particulièrement, les immeubles de logements situés au numéro 25 présentent des abords dotés de murets en béton réduisant les possibilités d'aménagement de zones de stationnement en épis, malgré la largeur de trottoir existante à cet endroit.

Une place de stationnement informelle utilisée par les automobilistes du quartier et située en trottoir, pourrait faire l'objet d'une régularisation. Elle est située à proximité de la rue de la Californie. La régularisation de cette place porterait à 24 le nombre de places disponibles au sein de la section 1 de la voirie communale.

S'il n'est pas considéré de régulariser l'usage, par des véhicules en stationnement, de la zone en question, il est recommandé d'en empêcher l'accès par la pose de mobiliers urbains. Un projet pilote de zone bleue est proposé dans le cadre du plan d'actions du PCM.



Aménagement proposé rue de la Chapelle : Section 2 - sud, entre la rue des Récollets et la rue de la Fontaine

## AMÉNAGEMENT PROPOSÉ DE LA RUE DE LA CHAPELLE

### SECTION 2—SUD

Dans la section sud de la rue de la Chapelle, la qualité de déplacement des piétons est augmentée par l'aménagement de trottoirs uniformes ainsi que de traversées piétonnes accessibles aux PMR aux endroits suivants :

- Sur la branche sud du rond-point situé à l'intersection de la rue de la Chapelle, de la rue des Récollets et de la ruelle du Vivier ;
- Sur les branches nord et sud du carrefour formé par la rue de la Chapelle et la rue Gueule-du-Loup. Au droit de la crèche, le passage piéton proposé est accompagné par une oreille de trottoir afin d'empêcher le stationnement de véhicules sur ou en amont de celui-ci ;
- Sur la branche sud du carrefour formé par la rue de la Chapelle et la rue de la Fontaine. Cette traversée est également accompagnée d'une oreille de trottoir.

Pour réguler les vitesses de circulation des automobilistes, les zones de stationnement existantes sont modifiées. Elles sont aménagées à intervalle régulier de part et d'autre de la chaussée, sur une longueur de 45 mètres maximum, et encadrées par des dispositifs ornementaux. Cette approche systématique, associée à une longueur décourageant la circulation des automobilistes sur les zones en question, ainsi qu'à l'implantation d'aménagements infranchissables aux extrémités de celles-ci, permet la création de déviements régulant efficacement les vitesses de circulation.

À proximité de l'accès de la crèche, une place supplémentaire est créée. Comme l'une des places existantes à cet endroit, il est proposé de la réserver à l'usage des parents accompagnant leur enfant en voiture par l'apposition d'un marquage de type « Kiss & Ride ».

Au droit des entrées carrossables, des marquages doivent être prévus afin de souligner l'interdiction de stationner le cas échéant.

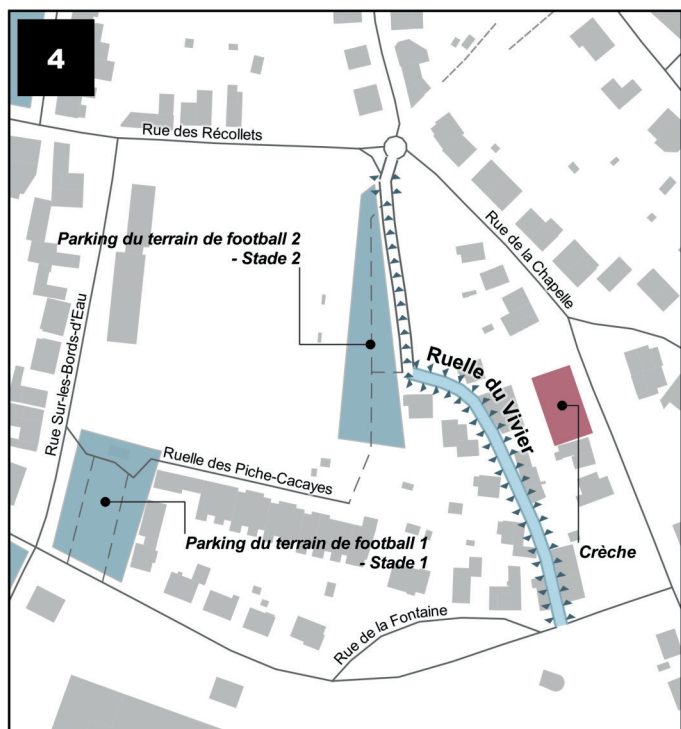
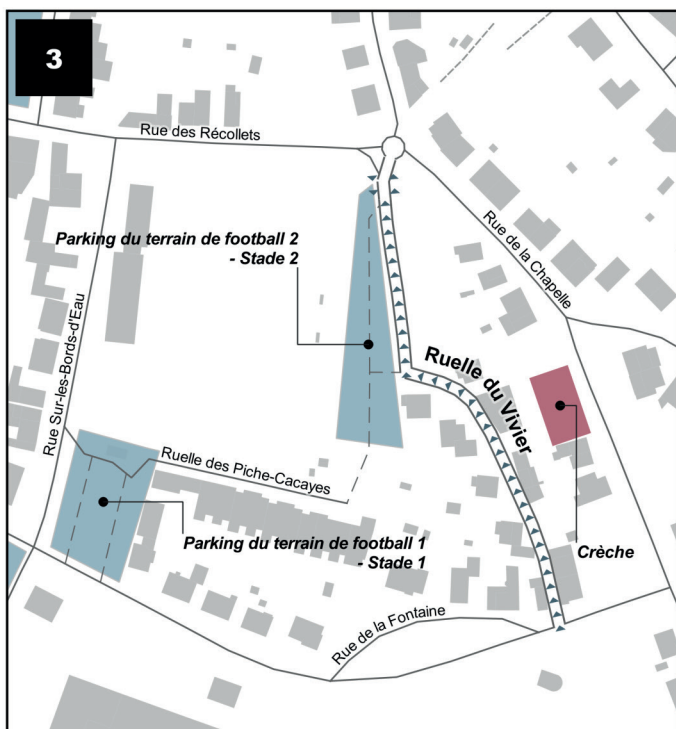
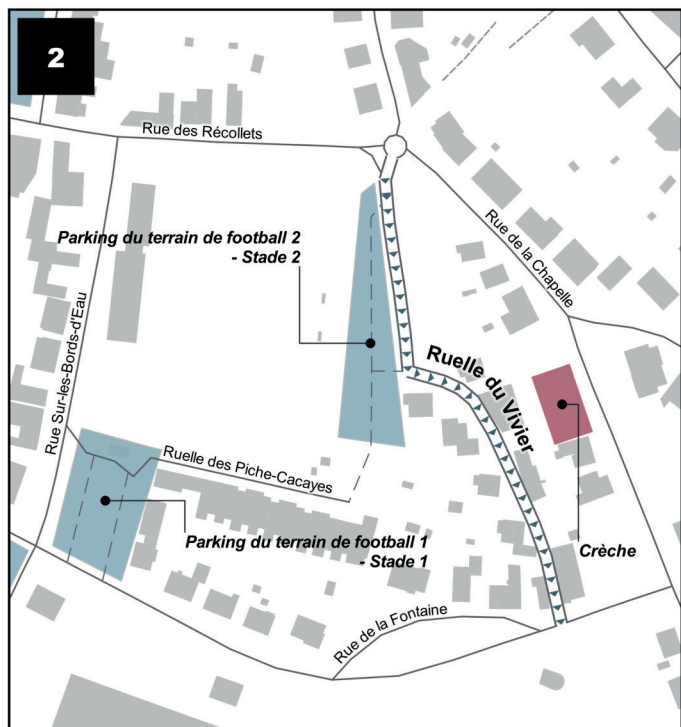
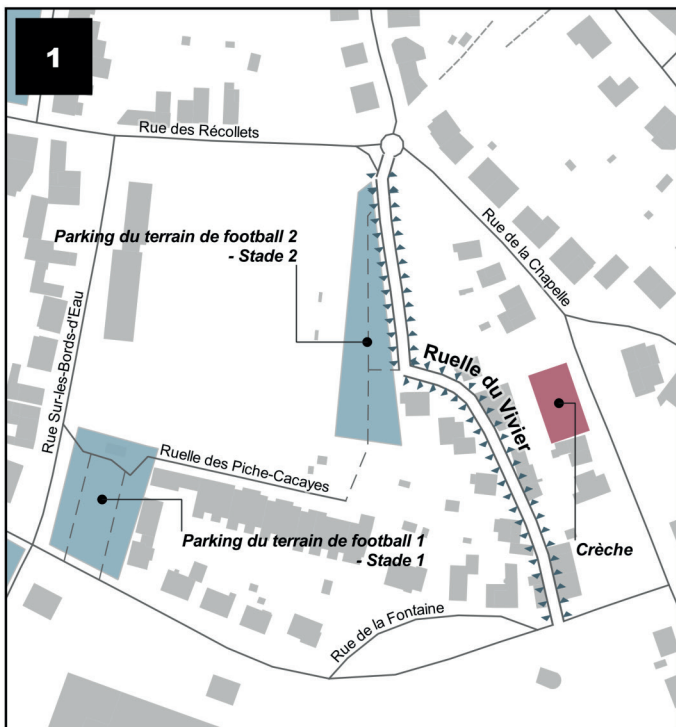
Les bandes cyclables suggérées existantes sont maintenues. Leur tracé suit les déviements créés. Au droit de des zones de stationnement, une distance de sécurité de 80 cm sépare les marquages cyclables des marquages de la ligne de séparation de ces zones.

Rue de la Fontaine, des aménagements sont proposés en lien avec l'analyse des sens de circulation ruelle du Vivier (cf. p. 11 à 13).



Aménagement proposé rue de la Chapelle : Section 2 - sud, au sud de la rue de la Fontaine

**PCM de Bastogne - Phase 3: Sens de circulation ruelle du Vivier - Variantes analysées**



- Réseau viaire**
- Autoroute
  - Ring
  - Parking
  - Nationale
  - Communale
  - Chemin ou sentier
- Bâti**
- Parking public hors voirie
  - Ruelle du Vivier
  - Double sens de circulation
  - Sens unique de circulation
  - Circulation interdite excepté circulation locale

**Variantes analysées**

- 1** Circulation autorisée dans les deux sens - situation existante
- 2** Circulation autorisée dans un seul sens, de la rue des Récollets vers la rue de la Fontaine
- 3** Circulation autorisée dans un seul sens, de la rue de la Fontaine vers la rue des Récollets
- 4** Circulation en sens unique dans la section Nord & réservée circulation locale dans la section Sud

agora

Sources : SPW, PICC (2021) |  
© Contributeurs OpenStreetMap



## SENS DE CIRCULATION PROPOSÉS RUELLE DU VIVIER

Pour rappel, l'analyse du sens de circulation automobile admissible au sein de la ruelle du Vivier a vocation à évaluer l'impact de celui-ci sur les problématiques rapportées par les riverains, à savoir :

- Le risque d'accidents :
  - Découlant de l'étroitesse de la voie carrossable ;
  - Induit par la visibilité réduite dont disposent les véhicules sortant de la ruelle du Vivier via le carrefour formé par celle-ci et la rue de la Fontaine ;
- Le dépassement des limitations de vitesse de circulation.

Tous les plans de circulation analysés maintiennent l'accès aux fonctions que dessert la voirie communale, soit :

- Les habitations implantées dans la section sud de la voie ;
- La crèche, qui y dispose d'un accès secondaire, également situé dans l'entame de la section sud ;
- Le parking dit « du terrain de football 2 » ou « stade 2 » aménagé dans sa section nord.

À noter que l'analyse porte notamment sur les risques d'apparition de trafic de transit consécutif à la modification des sens de circulation. En ce qui concerne le parking public susmentionné, on suppose que celui-ci induit d'ores et déjà un trafic de transit au sein de la ruelle des Piches-Cacayes, constitué de véhicules en provenance ou se dirigeant vers le sud-est.

4 variantes sont considérées :

- Variante 1 : Circulation autorisée dans les **deux sens**, tel qu'actuellement ;
- Variante 2 : Circulation en **sens unique**, de la rue des Récollets vers la rue de la Fontaine (**nord ► sud**) ;
- Variante 3 : Circulation en **sens unique**, de la rue de la Fontaine vers la rue des Récollets (**sud ► nord**) sauf entre l'accès du parking et le rond-point aménagé à l'intersection de la rue de la Chapelle, de la rue des Récollets et de la ruelle du Vivier ;
- Variante 4 :
  - Circulation en **sens unique dans la section nord** de la ruelle du Vivier, du sud vers le nord, sauf entre l'accès du parking et le rond-point aménagé à l'intersection de la rue de la Chapelle, de la rue des Récollets et de la ruelle du Vivier ;
  - Circulation interdite excepté **circulation locale dans la section sud, avec mise en zone résidentielle / zone de rencontre**. Les riverains et autres usagers se rendant dans les bâtiments bordant la ruelle du Vivier peuvent y circuler dans les deux sens, en respectant les contraintes de la zone de rencontre.

Ces variantes sont illustrées ci-contre et analysées au sein des pages suivantes. Pour chacune d'entre elles, des aménagements, complémentaires au changement de sens de circulation, sont proposés. Ils doivent permettre de maîtriser les éventuels incidences négatives qui pourraient persister malgré la modification en question.

### RECOMMANDATION

*La variante 4 est celle susceptible d'apporter la plus grande amélioration de la qualité de vie des riverains et usagers du quartier tout en rencontrant les préceptes du principe de la hiérarchisation des modes de déplacement, dit « principe STOP ».*

**Au regard des analyses effectuées, la variante recommandée est la variante 4, pour une mise en œuvre à court terme sans aménagement.**

*À moyen terme, elle serait étoffée avec des aménagements complémentaires, comme par exemple un trottoir traversant à l'entrée de la rue côté rue de la Fontaine, et une extension de celui-ci et de la zone résidentielle vers la section attenante en courbe côté nord de la rue de la Fontaine (cf. Illustration, p. 6).*

*Eu égard à l'esprit de la zone résidentielle / de rencontre préconisée, il n'est pas utile de prévoir un sens unique dans cette partie de la rue, la circulations s'effectuant dans le respect des autres usagers non motorisés présents et la vitesse étant limitée à 20 km/h.*

Variante 1	Avantages	Inconvénients
<p><i>Circulation autorisée dans les deux sens, tel qu'actuellement</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aucun détour n'est généré pour les automobilistes rejoignant l'une des fonctions implantées dans la ruelle du Vivier, qu'ils proviennent du nord ou du sud</li> <li>Une voirie étroite empruntable dans les deux sens et accueillant un volume de trafic élevé incite les automobilistes à circuler à faible vitesse en raison du risque de croisement avec un autre véhicule</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les usagers des modes actifs, notamment les riverains et les parents se stationnant dans le parking pour accompagner leur enfant à pied à la crèche, ne disposent d'aucun cheminement sécurisé et doivent circuler sur la chaussée</li> <li>La faible largeur de la chaussée carrossable ne permet pas le croisement sécurisé de deux véhicules circulant à 50 km/h</li> <li>Au carrefour rue de la Fontaine—ruelle du Vivier, les automobilistes en provenance de cette dernière disposent d'une faible visibilité</li> </ul>
<p><b>Aménagements complémentaires recommandés</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement d'un <b>trottoir continu rue de la Fontaine</b>, coté <b>nord</b>. Celui-ci renforcera l'accessibilité piétonne à la ruelle du Vivier. La création d'oreilles au carrefour entre la rue de la Fontaine et la ruelle du Vivier permettra en outre aux véhicules en provenance de celle-ci de s'avancer plus avant dans la rue de la Fontaine et ainsi, de disposer d'une meilleure visibilité. Cet aménagement suppose que l'accès à la contre-allée existante dans la section ouest de la rue de la Fontaine soit clairement délimité et aménagé au sein d'un carrefour distinct de celui dont il est question ici</li> <li>Limitation de la vitesse de circulation à <b>30 km/h</b> ruelle du Vivier ou mise en <b>zone résidentielle</b></li> </ul>	

Variante 2	Avantages	Inconvénients
<p><i>Circulation en sens unique, de la rue des Récollets vers la rue de la Fontaine (nord ► sud)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La largeur de la chaussée serait adaptée à la circulation de véhicules à 50 km/h, un seul sens de circulation étant admis</li> <li>Des aménagements complémentaires destinés aux usagers des modes actifs pourraient être envisagés, consécutivement à la limitation de la circulation à un seul sens</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les automobilistes en provenance du sud doivent effectuer un détour ; leur déplacement se verrait allongé d'au maximum 500 mètres (via la rue de la Chapelle)</li> <li>Au carrefour rue de la Fontaine—ruelle du Vivier, les automobilistes en provenance de cette dernière disposent d'une faible visibilité</li> <li>Le nombre de véhicules circulant au droit des habitations implantées dans la section sud serait augmenté, ceux sortant du parking étant contraints de l'emprunter</li> <li>Les vitesses de circulation pratiquées ruelle du Vivier pourraient augmenter, les automobilistes ne craignant plus de rencontrer un véhicule arrivant en sens inverse</li> <li>Le trafic de transit pourrait se voir renforcé ruelle des Piches-Cacayes, du fait d'automobilistes en provenance du sud-est et se rendant dans la section sud de la ruelle du Vivier ou en provenance du parking et se dirigeant vers le nord-est</li> <li>Un réaménagement de la branche sud du rond-point serait nécessaire, pour l'adapter à une circulation à sens unique</li> </ul>
<p><b>Aménagements complémentaires recommandés</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement d'un <b>trottoir continu rue de la Fontaine</b>, coté <b>nord</b> (cf. Variante 1)</li> <li>Aménagement d'un <b>trottoir dans la section nord</b> de la ruelle du Vivier, coté ouest ou est, ainsi que d'une <b>zone résidentielle dans la section sud</b>. Outre l'augmentation de la sécurité et du confort des piétons, ces aménagements permettraient d'éviter une augmentation de la vitesse de circulation pratiquée, la largeur de la chaussée carrossable se voyant réduite dans la section nord et l'aménagement de l'espace incitant au respect de la limitation de vitesse dans la section sud</li> </ul>	

Variante 3	Avantages	Inconvénients
<p><i>Circulation en sens unique, de la rue de la Fontaine vers la rue des Récollets (sud ► nord)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La largeur de la chaussée serait adaptée à la circulation de véhicules à 50 km/h</li> <li>• Des aménagements complémentaires destinés aux usagers des modes actifs pourraient être envisagés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les automobilistes en provenance du nord et se rendant dans la section sud de la ruelle du Vivier devraient effectuer un détour (maximum 500 mètres via la rue de la Chapelle)</li> <li>• Le nombre de véhicules circulant au droit des habitations implantées dans la section sud serait augmenté, ceux entrant dans le parking étant contraints de l'emprunter</li> <li>• Les vitesses de circulation pratiquées ruelle du Vivier pourraient augmenter, les automobilistes ne craignant plus de rencontrer un véhicule arrivant en sens inverse</li> </ul>
<p><b>Aménagements complémentaires recommandés</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement d'un <b>trottoir dans la section nord</b> de la ruelle du Vivier, coté ouest ou est, ainsi que d'une <b>zone résidentielle dans la section sud</b> (cf. Variante 2)</li> </ul>	

Variante 4	Avantages	Inconvénients
<p><i>Circulation en sens unique dans la section nord</i> &amp; <i>Circulation locale et zone résidentielle dans la section sud</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des aménagements complémentaires destinés aux usagers des modes actifs pourraient être envisagés</li> <li>• Le volume de trafic dans la section sud de la ruelle du Vivier, au droit des habitations, se verrait réduit, seuls les riverains et automobilistes s'y rendant étant autorisés à l'emprunter</li> <li>• L'itinéraire des véhicules entrant et sortant du parking serait conforme à la hiérarchie viaire, ceux-ci provenant de - et se dirigeant vers - la rue de la Chapelle, axe structurant de la circulation au sein du quartier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une interdiction de circulation excepté circulation locale peut ne pas être respectée en l'absence d'aménagement spécifique et de contrôle</li> <li>• Les automobilistes en provenance du nord et se rendant dans la section sud de la ruelle du Vivier devraient effectuer un détour (maximum 300 mètres via la rue de la Chapelle). À défaut, ils pourraient circuler au sein du parking afin de réduire la longueur de leur itinéraire</li> <li>• Au carrefour rue de la Fontaine—ruelle du Vivier, les automobilistes en provenance de cette dernière disposeraient d'une faible visibilité</li> </ul>
<p><b>Aménagements complémentaires recommandés</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement d'un <b>trottoir continu rue de la Fontaine</b>, coté <b>nord</b> (cf. Variante 1)</li> <li>• Aménagement d'un <b>trottoir dans la section nord</b> de la ruelle du Vivier, coté ouest ou est, ainsi que d'une <b>zone résidentielle dans la section sud</b>. Celle-ci aurait vocation à réduire les vitesses de circulation (cf. Variante 2) et à souligner le caractère résidentiel associé à l'interdiction de circuler</li> </ul>	

# ANNEXES

## 1 RAPPORT D'ACCESSIBILITÉ PMR AU CENTRE-VILLE

Le bureau d'étude Atingo a réalisé un audit de l'accessibilité du centre-ville pour les PMR en mars 2018, concernant le réseau piéton, les arrêts de bus TEC et les parkings publics.

Le rapport complet est inséré ci-après. Les conclusions et recommandations ont été incluses dans la fiche P1-PMR Déplacements des personnes à mobilité réduite au centre-ville (cf. p.52).

## PCM de BASTOGNE – ACCESSIBILITE PMR

### Relevé situation existante Centre-ville

### Réseau piéton, arrêts de bus TEC et parkings publics

Ce relevé a été réalisé le jeudi 22 mars 2018 (jour scolaire) entre 10 et 16 heures.

#### 1. Arrêts de bus

**TEC Les arrêts prioritaires** en matière d'accessibilité PMR sont pour nous :

- **Gare du Sud et Pépinière** : les plus fréquentés, accès scolaires + intermodalité Ravel.
- **Clinique** : accessibilité infrastructure hospitalière et 3<sup>ème</sup> arrêt au niveau de la fréquentation. + desserte du nouveau quartier de Chenêt Vévy.
- **Centre sportif** : accessibilité centre sportif et centre commercial Porte de Trèves.
- **Hôtel de Ville** : accessibilité de l'administration communale + commerces grand-rue.

#### 1.1. Arrêt Clinique - N30 chaussée de Houffalize









##### 1.1.1. Vers Houffalize (opposé clinique)



*Arrêt déporté par rapport à l'entrée de la clinique. Abri peu visible pour le bus en approche*



*Depuis l'abri, mauvaise visibilité sur les bus qui arrivent : abri en fort retrait, présence d'un arbre et de poteaux de signalisation*

	
<p><i>Abri : accessible avec un ressaut biseauté d'environ 3 cm.</i></p>	<p><i>Abri en mauvais état, banc cassé</i></p>
	
<p><i>Libre passage insuffisant vers la zone d'embarquement.</i></p>	<p><i>Zone d'embarquement au niveau de la chaussée &gt; pente de la rampe d'accès au bus trop importante</i></p>
	
<p><i>Traversée piétonne avec îlot central. Pas de signalisation podotactile</i></p>	<p><i>Traversée non adaptée au franchissement en fauteuil roulant : bordures bateau (pente excessive) + filet d'eau en demi-lune</i></p>
	
<p><i>Libre passage du trottoir vers clinique insuffisant (100 cm aux barrières). Revêtement correct</i></p>	<p><i>Entrée clinique accessible via parking (plaque de franchissement grille)</i></p>

### En résumé :

Cet arrêt avait été évalué impraticable lors de l'audit d'accessibilité de la ligne 163b réalisé en septembre 2014.



- Cet arrêt est situé à presque 100 mètres de l'entrée de l'hôpital, ce qui est une distance déjà difficile à franchir pour certains (et encore plus loin de la maison de repos qui ne bénéficie d'aucun arrêt de bus).
- Le chemin d'accès depuis l'hôpital, si son revêtement est correct, ne présente pas une largeur suffisante
- La traversée piétonne n'est pas correctement adaptée pour les personnes en fauteuil roulant (non conforme). Elle n'est pas équipée pour les personnes déficientes visuelles.
- Depuis l'abri en retrait, l'arrivée du bus n'est pas visible assez tôt pour pouvoir s'avancer et demander l'arrêt au chauffeur -> abri inutilisable. Il est en mauvais état (absence de banc).
- Personnes déficientes motrices : l'accès à la zone d'embarquement est trop étroit. La pente de la rampe d'accès au bus est trop importante. Rien de prévu pour les personnes déficientes visuelles.

### Recommandations :

- Déplacer l'arrêt en face de l'entrée de la clinique ou entre la clinique et la maison de repos, arrêt en chaussée.
- Création d'une traversée piétonne conforme à proximité.
- Réalisation, sur la largeur de la bande de stationnement, d'un quai d'embarquement conforme (hauteur 16 cm), avec rampe d'accès au quai et équipement podotactile.
- Si possible, installation d'un nouvel abri avec banc ayant une bonne visibilité sur la chaussée.

#### 1.1.2. Vers le centre-ville



	
<p><i>Arrêt en encoche. Zone d'embarquement au niveau de la chaussée &gt; pente de la rampe d'accès au bus trop importante. Filet d'eau à franchir</i></p>	<p><i>Accès à l'entrée : filet d'eau en demi-lune à franchir. Revêtement de sol correct, faible pente.</i></p>

### En résumé :

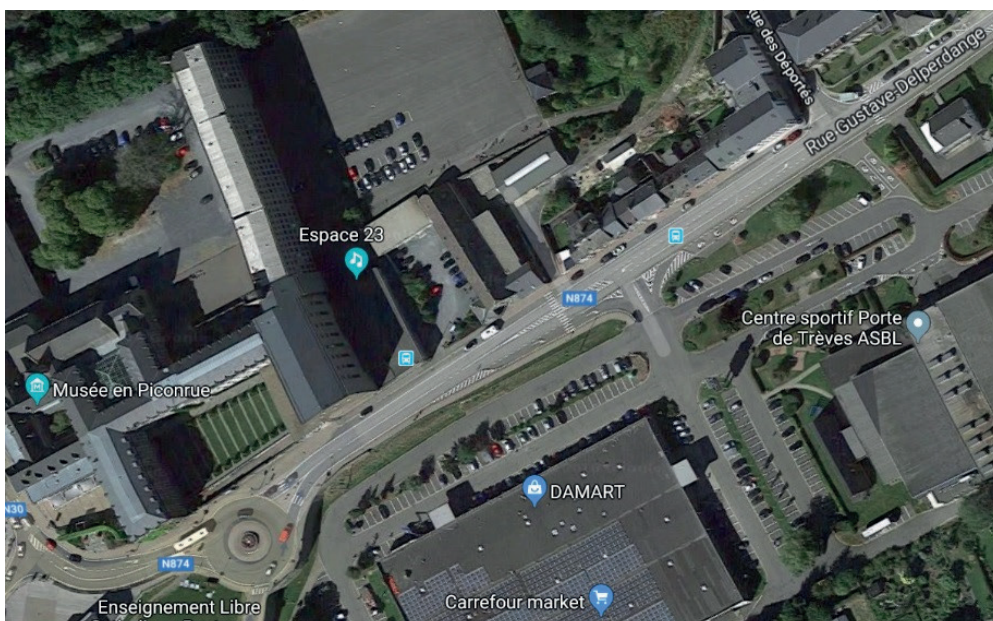
Cet arrêt avait été évalué impraticable lors de l'audit d'accessibilité de la ligne 163b réalisé en septembre 2014.

- Sa position est idéale pour accéder à la clinique.
- Personnes déficientes motrices : pente de la rampe d'accès au bus est trop importante. Rien de prévu pour les personnes déficientes visuelles.

### Recommandations :



- Réalisation d'un quai d'embarquement de 16 cm de haut, en retrait afin de permettre le stationnement des bus hors chaussée et l'attente sous l'auvent. Cela réduirait la pente de l'accès vers l'entrée et servirait également au pt'it bus et autres transports de personnes vers la clinique.

## 1.2. Arrêt Centre sportif - N874 Rue Gustave Delperdange



## 1.2.1. Vers banlieue





		
<p>Arrêt en encoche, bonne visibilité.</p>	<p>Pour accéder à l'abri : filet d'eau et 2 marches à franchir (8 + 19 cm)</p>	
		
<p>Chemin d'accès vers le centre sportif : marche à franchir, le chemin aboutit sur un emplacement de stationnement</p>	<p>le bus s'arrête en chaussée &gt; zone d'embarquement au niveau de la chaussée &gt; pente de la rampe d'accès au bus trop importante.</p>	
		
<p>Accès à la traversée piétonne la plus proche : non sécurisant (en accotement)</p>	<p>Traversée de plain-pied, sécurisée par éclairage, équipée de dalles podotactiles. Filet d'eau en demi-lune à franchir</p>	

	
<p><i>Traversée piétonne rue des Déportés infranchissable en fauteuil roulant : bordures droites</i></p>	<p><i>Libre passage trottoir insuffisant</i></p>

### Recommandations :

- Réalisation d'un arrêt conforme avec quai d'embarquement de 16 cm de haut accessible par rampe, abri accessible de plain-pied sur le quai. L'espace disponible est suffisant.
- Création d'un cheminement piéton continu et protégé jusqu'au centre sportif.
- Réalisation d'une oreille de trottoir et d'une traversée adaptée au bout de la rue des Déportés. Remplacement du filet d'eau par une bande de contrebutage au droit des traversées.

### 1.2.2. Vers centre-ville

	
<p><i>Arrêt déporté vers le rond-point de la porte de Trèves. Rue en pente (4%)</i></p>	<p><i>Pas d'abri. Dévers trottoir entre traversée et arrêt 5%.</i></p>
	
<p><i>Accès aux centres commerciaux et sportif : pente trottoir 19,5% + filet d'eau en demi-lune</i></p>	



*Traversée piétonne infranchissable en fauteuil roulant : bordures droites et filet d'eau. Traversée très longue (3 bandes de circulation+ bande de stationnement) sans îlot de protection.*

### Recommandations :

- Déplacement de l'arrêt en face de l'arrêt dans l'autre sens, à proximité de la traversée piétonne adaptée.
- Réalisation d'un arrêt en chaussée, avec quai d'embarquement conforme de 16 cm de haut implanté sur la largeur de la bande de stationnement (élargissement trottoir).

## **1.3. Arrêt Hôtel de Ville – N30 Rue du Sablon**

Cet arrêt avait été évalué impraticable lors de l'audit d'accessibilité de la ligne 163b réalisé en septembre 2014.

### **1.3.1. Vers porte de Trèves**





*Arrêt en encoche, sans abri. Stationnement sauvage à l'arrêt.*

*Hauteur trottoir insuffisante pour garantir une pente correcte pour la rampe d'embarquement du bus même s'il se gare en encoche.*

### Recommandations :

- Réalisation d'un arrêt en chaussée, avec quai d'embarquement conforme, surélevé à 16 cm de haut implanté sur la largeur de la bande de stationnement (élargissement trottoir).

## 1.3.2. Vers Place Mac Auliffe

	
<p><i>Arrêt en encoche ou en voirie ? Pente rampe d'accès bus trop importante.</i></p>	<p><i>Traversée piétonne équipée de dalles podotactiles, pente de la bordure bateau acceptable (13%, sans ressaut)</i></p>

### Recommandations :

- Réalisation d'un arrêt en chaussée, avec quai d'embarquement conforme, surélevé à 16 cm de haut implanté sur la fin de la zone de stationnement (déplacement de l'emplacement réservé, utilisation du triangle perdu).

## 1.4. Arrêt Pépinière



Le quai n°1 avait été évalué conforme lors de l'audit d'accessibilité de la ligne 163b réalisé en septembre 2014.

	
<p><i>Arrêts sur site propre, revêtement de sol et largeurs ok. Abris inaccessibles aux personnes en fauteuil roulant.</i></p>	<p><i>Arrêts équipés de signalisation podotactile. Hauteur de quai ok. Bancs disponibles</i></p>



*Quai 6 (lignes 2, 2/2) impraticable pour personnes en fauteuil roulant : pente 9%*



*Accès depuis la rue de la maison forte difficile pour personnes en fauteuil roulant : pente 9%*



*Tunnel rue de la maison forte largeur trottoir 130 cm. Traversée correcte.*



*Accès aux arrêts depuis la rue de la Pépinière : libre passage trottoir insuffisant : 130 cm réduite à 90 cm à l'angle du bâtiment + stationnement.*



*Rampe d'accès depuis Ravel : revêtement et largeur ok (attention végétation). Pente 9% (non conforme mais praticable pour certains PMR).*



*Aucune des traversées piétonnes du rond-point n'est adaptée (bordures) ni équipée de dalles pod*



*Parking sans emplacement réservé, pas d'accès possible aux trottoirs depuis le parking pour une personne en fauteuil roulant (bordures droites partout)*

### Recommandations :

Améliorer l'accès aux arrêts :

- Aménagement de traversées adaptées au rond-point de la rue Pierre Thomas (N30) : pente conforme (12% max) ou traversée en plateau + dalles podotactiles
- Elargissement du trottoir rue de la Pépinière (devant l'ancienne gare)
- Aménagement d'un abaissement de trottoir utilisable par les personnes en fauteuil roulant pour rejoindre le quai bus depuis le parking.

Arrêts :




- Abribus accessibles aux PMR (de plain pied)

### 1.5. Arrêt Gare du Sud



L'arrêt quai 6 avait été évalué praticable (c'est-à-dire utilisable avec de l'aide) lors de l'audit d'accessibilité de la ligne 163b réalisé en septembre 2014 : quai assez large, absence de guidage podotactile, pente de la rampe du bus 12,9%.

Pas d'abribus mais présence de bancs sous l'auvent de la gare.

	
<p><i>Arrêts devant la gare : absence de guidage podotactile</i></p>	<p><i>Traversée piétonne devant la gare : pente de la bordure bateau excessive (21%), absence de dalles podotactiles.</i></p>
	
<p><i>Arrêts derrière la gare : hauteur quai insuffisante. Accès Ravel. Parking en graviers</i></p>	

### Recommandations :

Améliorer l'accès aux arrêts :

- Aménagement de traversées piétonnes adaptées devant la gare : pente conforme (12% max) ou traversée en plateau + dalles podotactiles

### **1.6. Arrêt Savy chemin d'Hemroule (rue de La-Roche) N834**

L'aménagement de cet arrêt serait opportun lorsque la construction des logements de la ZACC de Chenêt-Vévy sera entamée.

### **1.7. Arrêts autocars Place Mc Auliffe (N84)**

	
---	--

*Largeur la zone d'embarquement réduite par la présence d'arbres, de mobilier urbain, de signalisation. Rétrécissement à 70 cm le long de la maison du tourisme.*



*Largeur de passage insuffisante, traversées piétonnes non adaptées (pente excessive de la bordure bateau, absence de dalles podotactiles)*

Les zones d'embarquement et de débarquement mériteraient d'être plus large. Toutes les traversées piétonnes de la place Mc Auliffe devraient aussi être réaménagées afin de garantir l'accessibilité piétonne de l'arrêt de bus/car depuis le centre-ville.

## 2. Stationnement réservé pour personnes handicapées

L'entièreté des parkings renseignés dans la fiche P7A-P n'a pas pu être analysé. Les parkings non visités sont principalement ceux d'établissements scolaires mis à disposition du public à certaines périodes définies et où aucun emplacement réservé aux personnes handicapées n'était renseigné.

Les emplacements de stationnement réservés le long des voiries ont aussi été analysés.

### 2.1. Patton (1)



5 emplacements réservés / 225 emplacements. Quota respecté

Revêtement de sol, dimension des emplacements, signalisation OK

Attention emplacements en dévers (pente transversale >2%) et accès PMR à la Place Mac Auliffe difficile (pente de la rue Joseph Renquin).

**Ces emplacements ne sont pas à conseiller aux personnes déficientes motrices désirant accéder aux commerces et horeca du centre-ville.**

Recommandations :

- A maintenir. Pertinent pour accès local (commerces Place Patton, chapiteau Carnaval etc).

### 2.2. Stade 1 (2)



0 emplacement réservé/43 emplacements. Quota non respecté.

Revêtement de sol et horizontalité OK.

2 emplacements réservés disponibles à proximité de l'entrée du stade Rue sur les Bords d'Eau (localisation intéressante si l'entrée se fait bien par la porte adjacente, pente emplacements non relevée).

### 2.3. Stade 2 (3)

Non relevé. 0 emplacement réservé/44 emplacements. Quota non respecté.

Recommandations :

- Aménager au moins 1 emplacement réservé (marquage sol + signalisation verticale)

### 2.4. Mac Auliffe (4)



3 emplacements réservés / 120 emplacements. Quota respecté.

Revêtement de sol, dimensions, horizontalité OK

**Localisation pertinente pour accès à la Maison du Tourisme, aux commerces et établissements horeca.**

Attention signalisation verticale insuffisante.

Recommandations :

- Augmenter le nombre d'emplacements réservés.
- Proposer également des emplacements « de confort » de mêmes dimensions (330 x 500) pour les familles, personnes blessées etc.
- Renforcer la signalisation verticale (1 panneau par emplacement)

### 2.5. Parc (5)



0 emplacement réservé/100 emplacements. **Quota non respecté.**

Revêtement de sol en dolomie, impraticable pour personnes en fauteuil roulant.

Horizontalité OK

Recommandations :

- Aménager au moins 2 emplacements réservés à proximité de l'entrée basse du parc Elisabeth : revêtement de sol dur et stable + marquage sol + signalisation verticale

## 2.6. Gare du Sud (8)



0 emplacement réservé / 33 emplacements. **Quota non respecté.**

Horizontalité, revêtement de sol OK (parking devant la gare). Parking arrière en graviers.

**Zone de stationnement intéressante pour l'accès aux arrêts de bus, au Ravel, à l'athénée et au CEFA.**

Recommandations :

- Aménager au moins 1 emplacement réservé, et si possible 1 dans chaque poche (devant et derrière la gare, à proximité du ravel) : marquage sol + signalisation verticale (+ revêtement de sol pour le parking arrière).

## 2.7. Marché (9)



3 emplacements réservés / 75 emplacements. Quota respecté.

Revêtement de sol : asphalte dégradé.

Les emplacements sont en pente. La signalisation verticale est trop basse.

L'accès à la grand-rue via la rue des Récollets n'est pas optimal (libre passage éventuellement insuffisant sur le trottoir à cause du stationnement).

**Ces emplacements ne sont pas à conseiller aux personnes déficientes motrices désirant accéder aux commerces de la grand-rue.**

Recommandations :

- Vérifier s'il y aurait moyen de déplacer les emplacements réservés dans une autre zone de la place, plus horizontale.

## 2.8. Centre sportif (11)



2 emplacements réservés / 97 emplacements. Quota respecté.

Localisation (face entrée), dimensions et signalement vertical OK, pente 2,6% (légèrement excessive). Marquage sol effacé.

Attention filet d'eau en demi-lune difficile à franchir (personnes en fauteuil roulant).

### Recommandations :

- Refaire le marquage au sol.
- Placer des plaques pour franchir le filet d'eau.

## 2.9. Piconrue (12)



1 emplacement réservé / 16 emplacements. Quota respecté.

Revêtement de sol et pente OK. Marquage sol insuffisant.

Attention traversées piétonnes à proximité rue Pierre Thomas (accès musée) et Place Saint-Pierre (accès église) : non praticables pour les personnes en fauteuil roulant (pentes des bordures bateau excessives-environ 19%) et absence de dalles podotactiles.

**Ce parking est important pour l'accès au musée en Piconrue et au bas de la grand-rue.**

### Recommandations :

- Marquage sol de l'emplacement réservé.

## 2.10. Centre Commercial (13)



2 emplacements réservés / 186 emplacements. **Quota non respecté.**

Localisation (face entrée), dimensions et signalement vertical OK, pente 2,6% (légèrement excessive). Marquage sol effacé.

Attention filet d'eau en demi-lune difficile à franchir (personnes en fauteuil roulant).

Recommandations :

- Aménager au moins 2 emplacements réservés supplémentaires, de préférence juste à côté de l'entrée (facilité d'accès au centre commercial).
- Refaire le marquage au sol.
- Placer des plaques pour franchir le filet d'eau.

## 2.11. Quatre bras (14)

0 emplacement réservé. Quota non respecté.

Horizontalité et revêtement de sol OK. Filets d'eau en demi-lune difficile à franchir en fauteuil roulant.

Recommandations :

- Aménager au moins 1 emplacement réservé.

## 2.12. Porte de Trèves (15)



1 emplacement réservé. Quota respecté.

## 2.13. Séminaire (17)



0 emplacement réservé/ 200 emplacements. Quota non respecté.

Parking du bas : graviers, non praticable pour les personnes déficientes motrices.

Parking du haut : horizontalité et revêtement de sol OK mais accès depuis rue via une pente de 9% présentant du dévers.

**Ce parking est pertinent pour l'accès PMR au bâtiment (festival du rire) (Accès bâtiment à améliorer) mais n'est pas à conseiller aux personnes déficientes motrices désirant accéder au centre-ville.**

Recommandations :

- Aménager au moins 4 emplacements réservés.
- (Améliorer l'accès aux bâtiments du séminaire)

## 2.14. Autres parkings proposés au public dans les établissements scolaires

**En général ces parkings ne disposent pas d'emplacements réservés aux personnes handicapées.**

Recommandations :

Afin de faciliter l'accès à l'enseignement pour tous, il serait peut-être bon de rappeler aux directions d'écoles les quotas prévus au GRU (1 emplacement réservé minimum + 1 emplacement par tranche de 50 emplacements supplémentaires). Puisque ces parkings sont proposés à l'utilisation publique en dehors des périodes scolaires, un partenariat entre la ville et les établissements pourrait être envisagé afin de partager les frais d'aménagement et de signalisation.

## 2.15. Emplacements de stationnement réservés le long des voiries

### 2.15.1. Emplacement réservé rue Porte Haute (Orangerie, accès parc Elisabeth)



**Emplacement en fort dévers.** A doubler ou remplacer par un emplacement horizontal rue Chanteraine ?

### 2.15.2. Emplacements réservés Grand-Rue (Place St Pierre/Rue du Vivier/Rue du Sablon)



*Marquage effacé, pas d'accès au trottoir*



*Signalisation verticale OK, largeur insuffisante*



*Largeur OK, Dévers 5,4%*



*Largeur insuffisante, pas d'accès au trottoir*

**Aucun de ces emplacements n'est optimal.**

La plupart de ces emplacements ne bénéficient pas dans les faits d'une **largeur** suffisante, soit que l'emplacement délimité ait une largeur d'emplacement ordinaire (face à l'Hôtel de Ville, haut de la rue), soit que le marquage soit peu visible et non respecté (Place Saint Pierre).

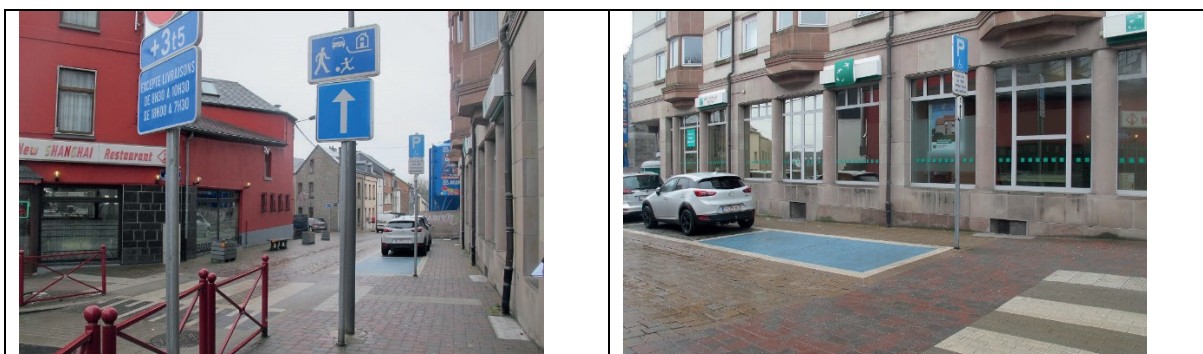
L'accès au trottoir depuis l'emplacement est également généralement problématique car les traversées piétonnes présentes à proximité, à l'exception de celles devant l'Hôtel de Ville, présentent des pentes d'accès trop importantes. Une personne en fauteuil roulant utilisant l'emplacement du haut de la rue devra circuler sur la chaussée et contourner la fontaine pour rejoindre le trottoir.

La pente de la rue est également défavorable. L'emplacement en contre-allée présente le dévers le plus marqué.

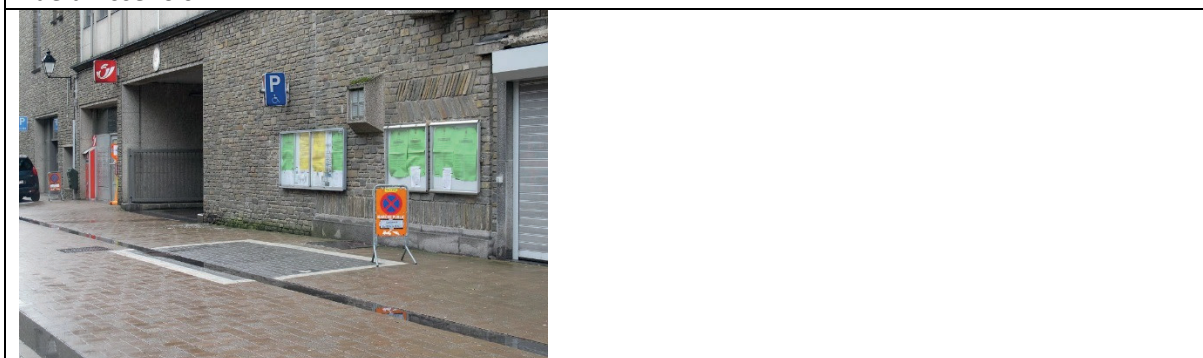
### Recommandations :

- Veiller à la visibilité du marquage au sol des emplacements existants. Dimensions minimales : 330 cm x 500 cm.
- Déplacer l'emplacement du haut dans la contre-allée afin de garantir un accès direct au trottoir.
- Créer de nouveaux emplacements réservés, importants pour l'accessibilité des commerces. Choisir pour leur implantation des surfaces aussi horizontales que possible et de préférence au niveau du trottoir. Des implantations dans les rues adjacentes à la grand-rue pourraient être intéressantes (horizontalité, moindre trafic).

### 2.15.3. Emplacements réservés dans les espaces partagés



Rue d'Assenois



Rue des Récollets

**Ces emplacements bénéficient d'une implantation idéale :** rue à faible trafic (les manœuvres de stationnement et de débarquement peuvent se faire en sécurité et sans pression), accès de plain-pied aux circulations piétonnes, quasi-horizontalité. La signalisation verticale est correcte (panneau E9+logo accessibilité, placé avec son bord inférieur à 220 cm de haut minimum). Délimitation claire de l'emplacement au sol

(contour blanc). Le marquage de la surface entière en bleu rend également l'emplacement plus visible. En complément un logo d'accessibilité pourrait être peint.



*Rue des Scieries*

Les pentes cumulées longitudinale (rue) et transversale (dévers dû à la pente d'écoulement vers le filet d'eau) rendent cet emplacement **difficile à utiliser** pour une personne déficiente motrice. Un emplacement de l'autre côté de la rue, à proximité du passage vers la rue Joseph Renquin et de l'entrée du parc pourrait être opportun, éventuellement sur un sol redressé pour compenser la pente de la rue.

## 3. Cheminements piétons

Le centre-ville de Bastogne bénéficie **généralement de trottoirs avec un bon revêtement** (pavés de béton ou de pierre naturelle, asphalte) **en bon état**.

**Certains trottoirs** ou espaces réservés aux piétons sont **trop étroits** ou voient leur largeur réduite par des **obstacles** fixes tels que arbres ou poteaux, ou mobiles (panneaux publicitaires), ou, plus souvent, du **stationnement, autorisé ou sauvage**.

Les **aménagements de voirie de plain-pied** de façade à façade sont en général très favorables à la circulation des personnes déficientes motrices. Néanmoins dans certaines rues en zone 30 ou en espace partagé, la densité du trafic, la vitesse des véhicules et la faible largeur de la partie de chaussée qui leur est « réservée » rend la **circulation des piétons difficile voire dangereuse**.

Ces problèmes récurrents sont développés ci-dessous.

Les **traversées piétonnes**, souvent non adaptées ou mal adaptées (bordures bateau trop pentues), constituent **le plus gros obstacle à la continuité** des cheminements des personnes à mobilité réduite, elles seront analysées à part.

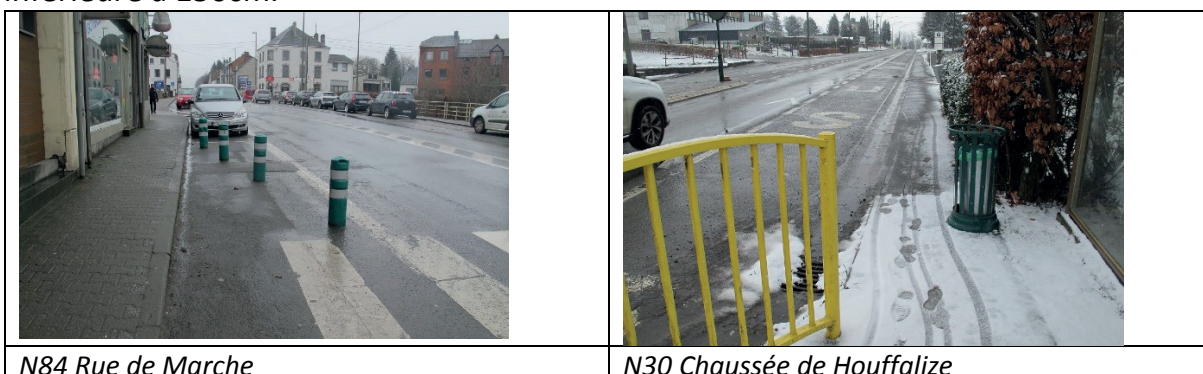
Pour le détail de l'évaluation des cheminements piétons, se référer aux cartes annexées (4 pages A3).

Nous n'avons pas eu le temps d'analyser les cheminements proposés à travers les parcs (parc Elisabeth et entre la rue des Maies et le Ravel) ni les accès au Ravel en site propre.

### 3.1. Largeur de trottoir insuffisante

Pour rappel, le GRU prévoit des trottoirs d'une **largeur minimale de 150 cm** (Art 145/16, 1°). Idéalement cette largeur doit être adaptée au flux piéton et donc éventuellement élargie. En région bruxelloise, un minimum de 200 cm est recommandé, voire de 250 cm pour les trottoirs qui ne sont pas bordés de stationnement.

A Bastogne, le long des **routes nationales**, les trottoirs présentent souvent une largeur inférieure à 150cm.



N84 Rue de Marche

N30 Chaussée de Houffalize



La N30, rue Joseph Renquin dispose de trottoirs de 150 cm de large. Cette largeur n'est pas confortable pour les groupes qui circulent entre la place Patton et la place Mc Auliffe, elle n'est pas non plus sécurisante au regard de la vitesse des véhicules circulant sur la chaussée (parfois largement au-dessus des 50 km/h réglementaires).



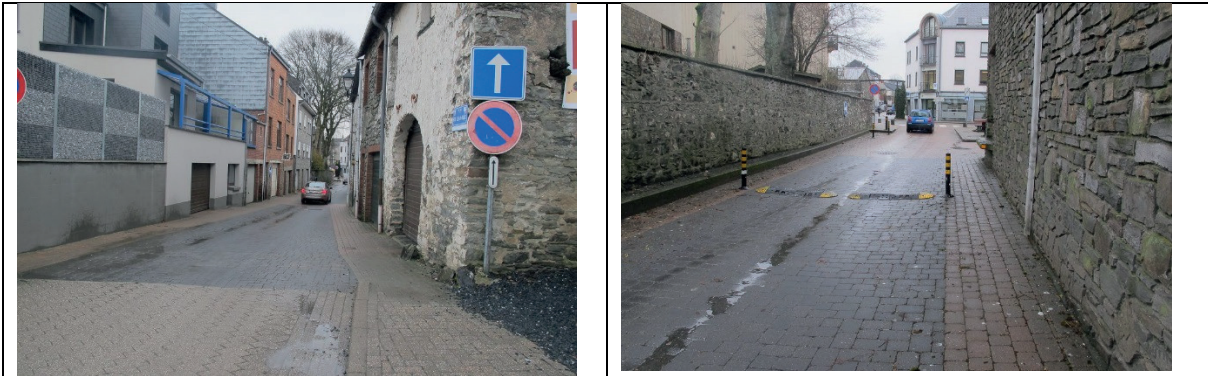
Dans le centre-ville, certaines rues présentent aussi une largeur de trottoir insuffisante, parfois à cause de l'espace dévolu au stationnement.

	
<i>Rue des Remparts</i>	<i>Rue du Dr Chiwy</i>
	
<i>Rue des Ecoles</i>	<i>Rue sur les Bords d'Eau : trottoir d'un seul côté, de largeur insuffisante.</i>
	
<i>Rue des Jardins</i>	<i>Rue des Maies</i>

### 3.2. Zones 30 et espaces partagés (zones 20)

Les aménagements de plain-pied de façade à façade peuvent être favorables au déplacement des personnes déficientes motrices, **à condition que le piéton soit effectivement prioritaire sur toute la chaussée**. Pour cela le trafic doit être réduit et la limitation de vitesse respectée, ce qui n'était pas le cas lors de notre visite notamment dans la **rue Jean Beck**.

Ces espaces peuvent également être difficiles d'usage pour les personnes déficientes auditives (qui n'entendent pas les véhicules arriver) ou visuelles (absence de repères, insécurité car absence de trottoir sans circulation automobile).



*Rue Jean Beck : circulation trop dense et trop rapide pour la sécurité des piétons. Le marquage au sol suggère un espace trop large pour les véhicules et trop étroit pour les piétons.*



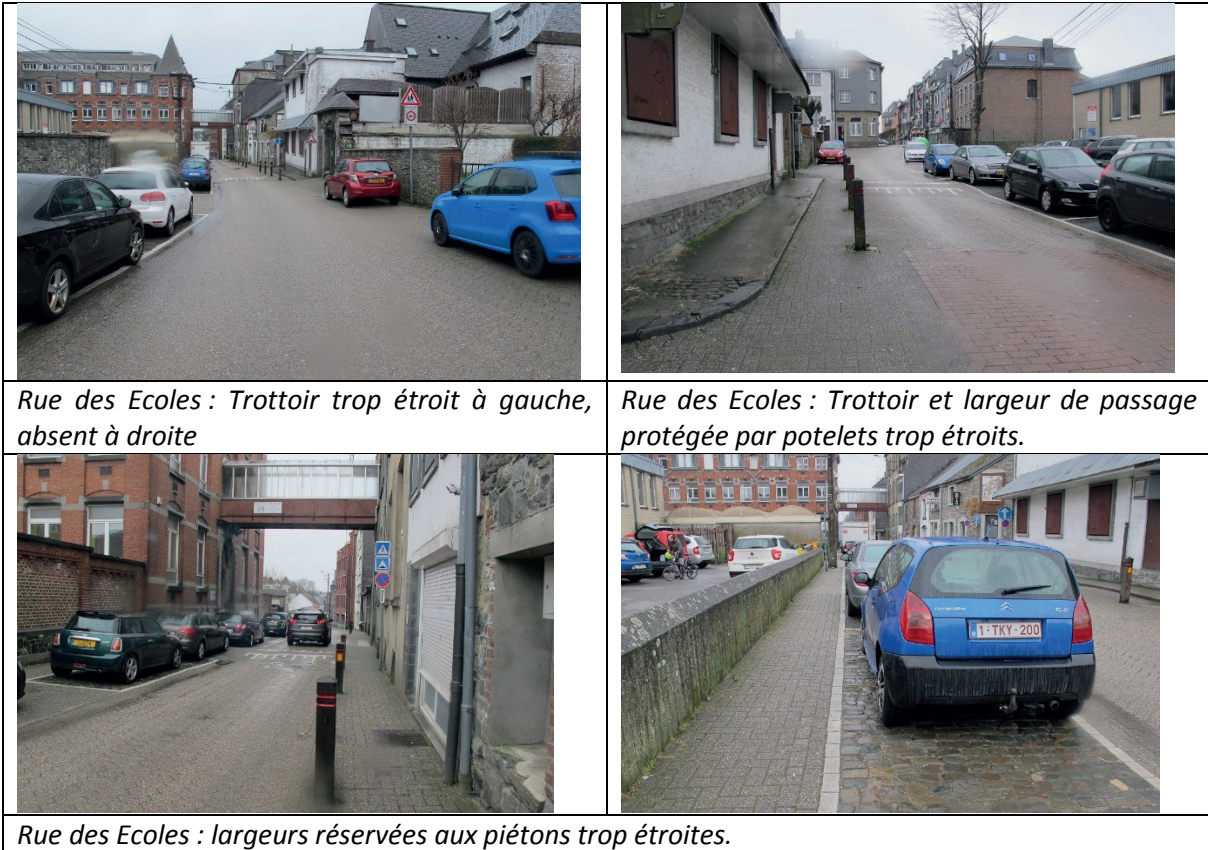
*Rue des Trinitaires : OK tant que le trafic automobile reste faible et lent. On peut déplorer l'abondance de véhicules stationnés et le marquage au sol qui semble suggérer des espaces réduits pour les piétons.*



*Rue Saint Pierre : OK tant que le trafic automobile reste faible et lent. On peut déplorer l'abondance de véhicules stationnés et le marquage au sol qui semble suggérer des espaces réduits pour les piétons.*

La circulation piétonne **rue des Ecoles** nous semble particulièrement difficile et insécurisante, ce qui est particulièrement problématique vu le nombre d'établissements scolaires.

Les largeurs réservées aux piétons sont trop étroites de part et d'autre de la rue, voire parfois inexistantes et la circulation peut y être dense et rapide.



### 3.3. Obstacles fixes limitant la largeur disponible

Pour rappel, le GRU prévoit qu'**au droit d'un obstacle dont la longueur ne dépasse pas 50 centimètres, la largeur minimale peut être réduite à 1,2 mètre** pour autant qu'aucun autre obstacle ne soit présent à moins de 1,5 mètre (Art 145/16, 2°).

Le long des **routes nationales**, la largeur de libre passage déjà insuffisante des trottoirs est encore réduite par **l'implantation des poteaux d'éclairage**, rendant **impossible** le passage des personnes en fauteuil roulant. (Un fauteuil roulant mesure entre 70 et 80 cm de large, le passage est parfois réduit à moins de 70 cm).





*N84 rue de Marche, pont au-dessus du Ravel*



*N874 Rue Gustave Delperdange/Rue des Déportés*

D'autres obstacles peuvent aussi réduire ponctuellement le passage : arbres, poteaux supports de signalisation, descente d'eaux pluviales...



*Avenue Mathieu*



*Porte de Trêves*

Avenue Mathieu un élargissement du trottoir au droit de la traversée (oreille de trottoir) permettrait de disposer de la largeur nécessaire sans abattre l'arbre présent. Ceci serait intéressant pour améliorer l'itinéraire le plus adapté à tous pour rejoindre la gare du Sud depuis la place Mc Auliffe.

Porte de Trêves un élargissement du trottoir permettrait d'améliorer le seul accès piéton à la porte de Trêves adapté aux personnes déficientes motrices.

Sur la Place Mc Auliffe les arbres sur le terre-plein gênent l'accès aux arrêts de bus et au tank.



Place Mc Auliffe N84



Place Mc Auliffe N30



Accès au centre commercial depuis la rue des 4 bras



Rue des Jardins : poteau de signalisation

### 3.4. Obstacles mobiles limitant la largeur disponible : panneaux publicitaires

Ces obstacles pourraient être évités. (Règlement de police, sensibilisation des commerçants). Ils sont particulièrement gênants aux abords des traversées piétonnes (1/4 de tour à faire, zone d'attente pour traverser).



Grand-rue



Grand-rue



*Grand-rue*



*Rue de la Halle : container poubelle*

### 3.5. Obstacles mobiles limitant la largeur disponible : stationnement

Que le stationnement observé soit autorisé ou illicite, en de nombreux endroits, il empiète sur les circulations piétonnes.



*N30 Chaussée de Houffalize*



*Avenue de la Gare : largeur du trottoir insuffisante + empiètement des voitures stationnées*



*Rond-point Rue Pierre Thomas (gare Pépinière) : largeur réservée aux piétons insuffisante + non-respect du marquage*



*Rue des Récollets : l'espace partagé du début de la rue n'est pas très long. Les emplacements de stationnement marqués au sol sont positionnés à proximité des façades ce qui oblige les piétons à emprunter le centre de la chaussée où ils risquent de rencontrer des véhicules.*



*Rue Porte Haute : cette rue ne dispose d'un trottoir que d'un seul côté, celui-ci est largement impraticable car occupé par du stationnement et à plusieurs endroits en très fort dévers.*

### 3.6. Pente en long excessive

Le relief naturel est difficilement modifiable. Les tronçons de cheminements dont la pente longitudinale est de 5% ou plus sur une longueur excédant 10 mètres ne sont

pas à intégrer dans un itinéraire piéton adapté aux personnes à mobilité réduite. Un **itinéraire alternatif** est à proposer pour rejoindre les pôles d'attraction identifiés. L'accessibilité de cet itinéraire doit être garantie en priorité et il doit être balisé (signalétique). Les cheminements présentant une pente excessive sont (liste non exhaustive) :

- La rampe d'accès au Ravel à la gare du Sud depuis le pont de la rue de Marche (5% de pente sur 150m environ). Préférer l'avenue Mathieu.
- La rue Joseph Renquin (N30) entre la place Mc Auliffe et la place Patton (5 à 6% sur plus de 150m). Ne pas considérer le parking de la Place Patton pour le stationnement des PMR désirant se rendre au centre-ville.
- La rue Porte Haute. Prévoir un emplacement de stationnement réservé horizontal à proximité de l'Orangerie.
- La rue Gustave Delperdange vers la grand-rue présente une pente de moins de 5% mais celle-ci est cumulée à un dévers important.
- La rampe d'accès au parking du Séminaire (9% sur une 40aine de mètre). Ne pas considérer ce parking pour le stationnement des PMR désirant se rendre au centre-ville.
- La rampe d'accès au Ravel depuis les arrêts de bus de la Pépinière (9% sur 3 mètres environ). Cette rampe mériterait d'être améliorée surtout que le trottoir de l'autre côté de l'ancienne gare est trop étroit.



*Rampe d'accès au Ravel depuis les arrêts de bus Pépinière*

### **3.7. Pente transversale excessive (dévers)**

Pour rappel le GRU prévoit une **pente transversale maximale de 2 %** (Art 145/16, 1°). Une pente transversale (dévers) rend difficile le cheminement en fauteuil roulant ou avec tout autre dispositif à roues (déambulateur, poussette d'enfant etc) car un effort est nécessaire pour contrecarrer la déviation de la trajectoire.

De nouveau certains trottoirs subissent un dévers excessif du fait d'**aménagements réalisés pour faciliter le passage des véhicules** (entrées de parkings).



*N30 Place Mc Auliffe*



*N874 Rue Gustave Delperdange (dévers de + de 5%)*



*N85 Rue de Neufchâteau/Place Mc Auliffe*



*Rue des Scieries*



*Rue Porte Haute (bas)*



*Rue Porte Haute (haut)*



*N85 Rue de Neufchâteau : aménagement pourtant récent*



### 3.8. Problèmes de revêtement et autres obstacles au sol

#### Revêtement dégradé :

Dans le bas de la grand-rue le revêtement en pierre naturelle du trottoir est dégradé par endroits, particulièrement là où il est **carrossable** (entrée des rues Saint Pierre, des Trinitaires, de Beaumont...)



*Grand-rue dégradation ponctuelle*



*Place Saint-Pierre : dégradation trottoir carrossable entrée rue Saint Pierre*

#### Revêtement inapproprié :



*Rue des Scieries, parc Elisabeth*



*Rue des Maies, entrée parc*



*Rue sur les Bords d'Eau : dolomie*





*Gare du Sud : Accès au Ravel depuis la rue Tasiaux (gravier + pente)*

#### Grilles d'arbres :

Idéalement les arbres seront implantés en dehors du flux principal des piétons et on évitera que des grilles se trouvent dans leur passage obligé. Il y a toujours un risque qu'une roue ne tombe et ne se bloque dans le trou autour du tronc. Lorsque des grilles

d'arbre sont intégrées dans les trottoirs, elles sont affleurantes afin de ne pas créer d'obstacle

	
<p><i>Place Mc Auliffe : implantation déconseillée : passage obligé des piétons sur les grilles d'arbres</i></p>	<p><i>Place Mc Auliffe : ce type de grille n'est pas optimal car les petites roues et cannes risquent de se caler dans les fentes</i></p>
	
<p><i>Place Mc Auliffe : bon exemple d'implantation : les arbres sont alignés en dehors de la circulation (mais reste-il assez de place pour circuler lorsque les terrasses sont installées ?)</i></p>	<p><i>Place Mc Auliffe : bon exemple de grille d'arbre : trous inférieurs à 2 cm, pose à fleur avec le revêtement</i></p>

### Evacuation des eaux :

Les **filets d'eau en demi-lune** sont **difficiles à franchir** en fauteuil roulant. Ils sont à éviter dans les circulations piétonnes.

	
<p><i>Accès au centre commercial depuis la rue des 4 bras</i></p>	<p><i>Accès au centre commercial depuis la rue Gustave Delperdange</i></p>



Accès au centre commercial depuis les emplacements de stationnement réservés



Accès au centre sportif depuis les emplacements de stationnement réservés

Par contre dans les espaces partagés aménagés de plain-pied, une rigole centrale peut servir de **ligne guide**, de repère tactile pour les personnes déficientes visuelles, spécialement quand l'espace est large (place) ou qu'il est impossible de suivre l'alignement des façades, parce qu'il est discontinu, qu'il y a du stationnement trop proche (ou d'autres obstacles tels que terrasses, panneaux publicitaires...)



Rue des Récollets



Rue des Trinitaires



Rue Porte Haute

### Eclairage au sol :

Outre que ces équipements sont généralement glissants, le faisceau lumineux venant du sol vers le haut peut être particulièrement éblouissant pour les personnes malvoyantes. Ils sont à éviter et/ou à positionner en dehors du passage obligé des piétons.



*Place Mc Auliffe, éclairage du tank*

## 4. Traversées piétonnes

**A Bastogne la majorité des traversées piétonnes constituent un obstacle à la circulation des personnes déficientes motrices.** Soit parce qu'elles ne sont pas encore adaptées, soit parce qu'elles ont été adaptées en utilisant des bordures bateau de pente excessive et/ou parfois placées avec un ressaut par rapport au filet d'eau qui peut lui-même être dégradé.

Certaines traversées sont également dangereuses du fait de leur longueur (3 bandes ou plus). Ceci peut être corrigé par la réalisation d'un îlot central et/ou d'avancées de trottoirs sur la largeur des bandes de stationnement, ce qui augmente aussi la largeur parfois insuffisante des trottoirs au droit des traversées.

Certaines traversées à proximité des écoles sont aménagées en plateau et le trottoir de la Grand-rue devient traversant à certaines rues secondaires latérales. Ces aménagements sont favorables aux personnes déficientes motrices.

Peu de traversées sont équipées de dalles podotactiles pour la sécurisation et le guidage des personnes déficientes visuelles. Celles de la grand-rue sont généralement bien équipées, celles de la place Mc Auliffe laissent globalement à désirer.

Pour le détail de l'évaluation des cheminements piétons, se référer aux cartes annexées (4 pages A3). Quelques exemples détaillés ci-dessous (liste non exhaustive).

### 4.1. Traversées en plateau

Ce type de traversée est le plus favorable aux personnes déficientes motrices. Elles doivent impérativement être équipées de dalles podotactiles car elles sont indétectables pour les personnes aveugles (plain-pied) qui pourraient se retrouver au milieu de la chaussée sans le savoir.



*Porte de Trêves : manque dalles podotactiles*



*Rue d'Assenois*



Rue des Ecoles



Rue des Remparts, manque dalles podotactiles



Avenue de la Gare



Rue des Remparts, manque dalles podotactiles

## 4.2. Trottoirs traversants



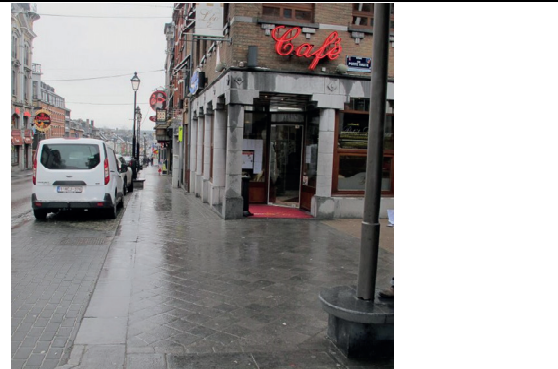
Grand-rue/Rue Saint-Pierre



Grand-rue/Rue de la Halle



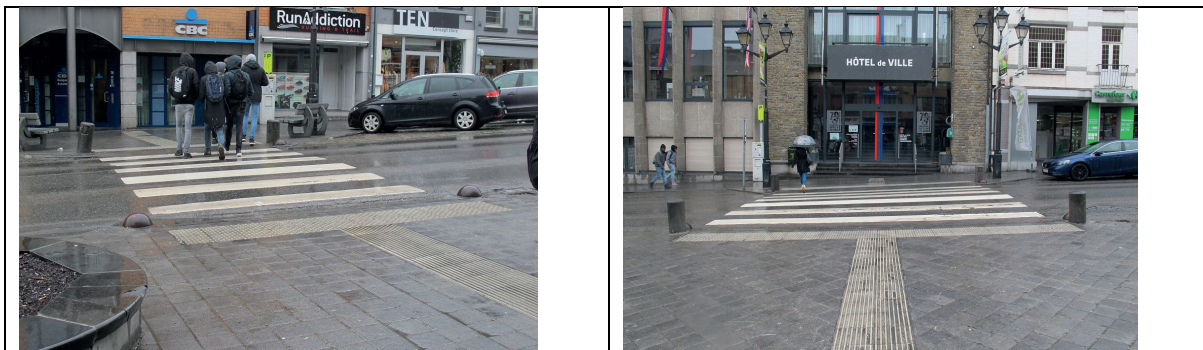
Grand-rue/Rue des Récollets



Grand-rue/Rue Porte Haute

Pour ces aménagements, on peut recommander le placement de dalles podotactiles afin d'indiquer aux personnes déficientes visuelles se déplaçant sur le trottoir qu'elles croisent une rue latérale et que du trafic est possible.

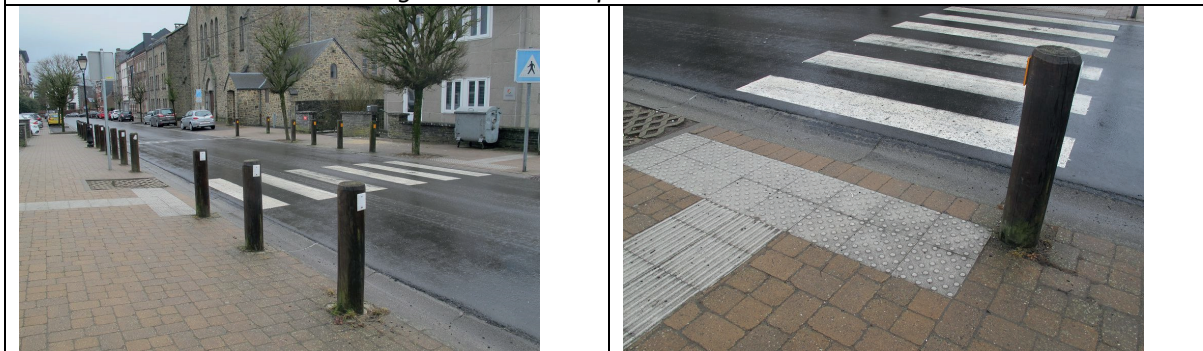
### 4.3. Traversées bien adaptées ou acceptables



*Grand-rue : bordure bateau pente acceptable (13%) dalles podo bien placées. Attention potelets dangereux*



*Avenue de la Gare. Attention dégradation dalles podo*



*Avenue de la Gare. Attention filet d'eau en demi-lune*



*Avenue de la Gare. Attention filet d'eau en demi-lune*

## 4.4. Traversées non ou mal adaptées pour les personnes déficientes motrices



*N30 Chaussée de Houffalize : bordure bateau trop pentue, filet d'eau en demi-lune, absence de dalles podotactile*



*Rond-point Pépinière : aucune traversée adaptée : bordures droites, filet d'eau dégradé, absence de dalles podotactiles*



*Rond-point Pépinière : aucune traversée adaptée : bordures droites, filet d'eau dégradé, absence de dalles podotactiles*



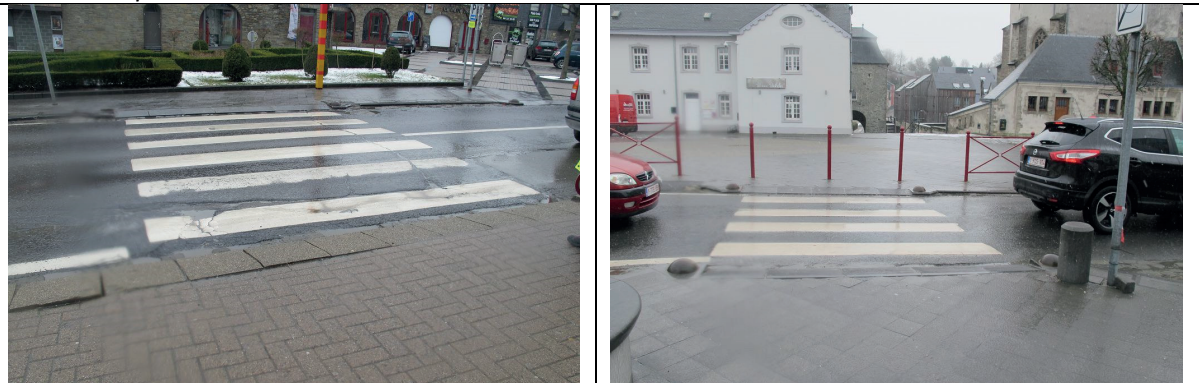
*Rond-point Pépinière : aucune traversée adaptée : bordures droites, filet d'eau dégradé, absence de dalles podotactiles*



*Rue des Déportés : bordure droite, largeur trottoir insuffisante, filet d'eau demi-lune*



*N874 Rue Gustave Delperdange : traversée trop longue, bordure droite, filet d'eau en demi-lune, trottoir trop étroit et en dévers*



*Rue Pierre Thomas : bordure bateau pente excessive + ressaut. Manque dalles podo*

*Place saint Pierre : bordure bateau pente excessive + ressaut. Manque dalles podo*



*Grand-rue : bordures bateau pente excessive + ressaut au pied. Potelets dangereux. Dalles podo OK*



*Grand-rue : bordures bateau pente excessive + ressaut au pied. Potelets dangereux. Dalles podo OK*



*Grand-rue : bordures bateau pente excessive. Potelets dangereux. Dalles podo OK*



*Place Mc Auliffe N30 : traversée trop longue, bordures bateau pentes excessives + ressaut, guidage podotactile mal placé*

*Place Mc Auliffe vers rue de Marche : traversée trop longue, bordure bateau pente excessive, bordure droite, guidage podotactile mal placé*



*Place Mc Auliffe : bordures bateau pentes excessives, guidage podotactile trop court*

*Place Mc Auliffe : bordures bateau pentes excessives + ressaut, absence de guidage podotactile*



*Place Mc Auliffe: traversée trop longue, bordure bateau pente excessive, bordure droite, absence de dalles podotactiles, trottoirs trop étroits*



*Place Mc Auliffe: traversée trop longue, bordures droites, absence de dalles podotactiles, trottoirs trop étroits et dévers*



*Rue Joseph-Renquin : traversée trop longue, bordures droites, absence de dalles podotactiles, trottoirs trop étroits*



*Rue Joseph-Renquin : traversée trop longue, bordure bateau pente excessive, absence de dalles podotactiles*



*Rue de Marche*



*Rue des Remparts*



*Place de la Gare : bordures bateau pente excessive, absence de dalles podotactiles*





*N85 Rue de Neufchâteau : bordures bateau pente excessive, absence de dalles podotactiles, trottoirs trop étroits+dévers*



*Rue du Dr Chiwy*

*Place Mc Auliffe*



*Rue Jean Beck*

*Rue des écoles*



*Rue de la Halle*

*Rue des Remparts*

## 4.5. Equipement podotactile



*Grand-rue : ok*



*Rue de la Maison Forte : d'un seul côté ?!*



*Place Patton : ligne de guidage trop courte. Mauvais axe*



*Place Patton : ligne de guidage trop courte. Mauvais axe*



*Rue de la Citadelle : guidage interrompu par taque*



## 5. Equipements urbains

### 5.1. Bancs

Afin de faciliter les déplacements et le séjour des personnes présentant des difficultés de locomotion ou une grande fatigabilité, il est conseillé de disposer d'assises tous les 250 mètres maximum. Nous avons pu constater la présence de nombreux bancs dans le centre-ville, notamment dans la grand-rue, sur la place Mc Auliffe, aux accès au ravel et dans les zones 20 et 30. Nous n'avons pas effectué un relevé exhaustif de ceux-ci

	
<p><i>Grand-rue</i></p>	<p><i>Place Mc Auliffe</i></p>
	
<p><i>Rue Jean Beck</i></p>	<p><i>Ravel Pépinière</i></p>
	
<p><i>Grand-rue</i></p>	

### 5.2. Potelets et autres dispositifs

Pour rappel, le GRU stipule à l'Art 415/16, 4° que si des **potelets** sont utilisés pour contenir le stationnement illicite des véhicules, par exemple, ils mesurent au moins un

mètre, sont de teinte contrastée par rapport à l'environnement immédiat, dépourvus d'arêtes vives, et distants d'au moins 85 centimètres. Ils ne sont pas reliés entre eux;



*Clinique : Potelets et bacs peu contrastés et bas : ils constituent un danger pour les personnes déficientes visuelles (obstacle difficilement visible, risque de basculement par-dessus)*



*Porte de Trèves : les barrières sont conformes, par contre les boules noires constituent un danger pour les personnes déficientes visuelles (obstacle difficilement visible, risque de basculement par-dessus)*



*Barrières conformes le long des routes nationales. Attention toutefois au libre passage résiduel parfois insuffisant (N30 abords clinique)*



*Rue Pierre Thomas : barrières et potelets rouges conformes. Potelet et boule de pierre trop ba et non contrastés.*



*Rue Lamborelle. Potelet peu contrasté.*



*Grand-rue : potelet et boule de pierre trop bas et non contrastés.*



*Rue Jean Beck : potelets trop bas. Libre passage insuffisant entre le potelet et le mur + dispositif au sol au centre de la chaussée. Par où sont censées passer les personnes en fauteuil roulant ?*

## 2 CAHIER CARTOGRAPHIQUE

Certaines cartes à l'échelle de la commune sont fournies en grand format :

- Réseau piéton
- Réseau cyclable proposé à court terme
- Réseau cyclable proposé à long terme
- Réseau cyclable proposé à l'échelle de la commune
- Type d'aménagement proposé
- Priorité et interventions
- Réseau cyclable centre-ville proposé à court terme
- Réseau cyclable centre-ville proposé à long terme
- Aménagements cyclables au centre-ville
- Carrefours à réaménager
- Réseau de transport collectif proposé à l'échelle de la commune : lignes
- Réseau de transport collectif proposé à l'échelle de la commune : arrêts
- Stationnement : proposition pour le centre-ville
- Modération des vitesses
- Proposition de réseau pour le transport de marchandises

Voir cahier cartographique A3 séparé.



Avenue Van Volxem, 79 – 1190 Bruxelles – T. 02 779 13 55 – F. 02 779 2275 – [www.agora-urba.be](http://www.agora-urba.be)