

Plan Communal de Mobilité de la Ville de Bastogne



Phase 2: Définition des objectifs
Rapport final
Novembre 2002



A. BASTOGNE: DÉFINITION DES OBJECTIFS	5
A.1. Introduction	5
A.2. Première partie: Les contraintes en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme	7
A.2.1. Occupation du sol et structure de l'agglomération	7
A.2.2. Les sites classés, d'intérêt patrimonial ou touristique	8
A.2.3. Les grandes coupures, les contraintes d'espaces	11
A.2.4. Le plan de secteur	13
A.2.5. Les itinéraires des convois exceptionnels	17
A.2.6. Approche concernant les projections de population	19
A.3. Deuxième partie: Les projets	21
A.3.1. Les principaux projets en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme	21
A.3.2. Les principaux projets en matière de transport	24
A.4. Troisième partie: Définition des objectifs	31
A.4.1. Définition des objectifs globaux.....	31
A.4.2. Définition des objectifs particuliers	35

A. BASTOGNE : DEFINITION DES OBJECTIFS

A.1. Introduction

Dans le cadre de la définition des objectifs, il est préalablement nécessaire de rappeler rapidement divers éléments mis en exergue dans le cadre du diagnostic et qui s'érigent comme des contraintes tant en matière d'aménagement du territoire et d'aménagement urbain qu'en matière de déplacements.

Ces contraintes s'articulent autour d'éléments existants liés à la structure spatiale de l'entité, tels que l'occupation du sol et la répartition de l'habitat, les principaux éléments structurants, ou les principaux éléments paysagers (topographie, fond de vallée, zones vertes,...). Elles s'articulent également autour d'éléments réglementaires définis principalement à travers le plan de secteur ou les contraintes liées aux gabarits et à l'aménagement des voiries dans le cadre du transport exceptionnel.

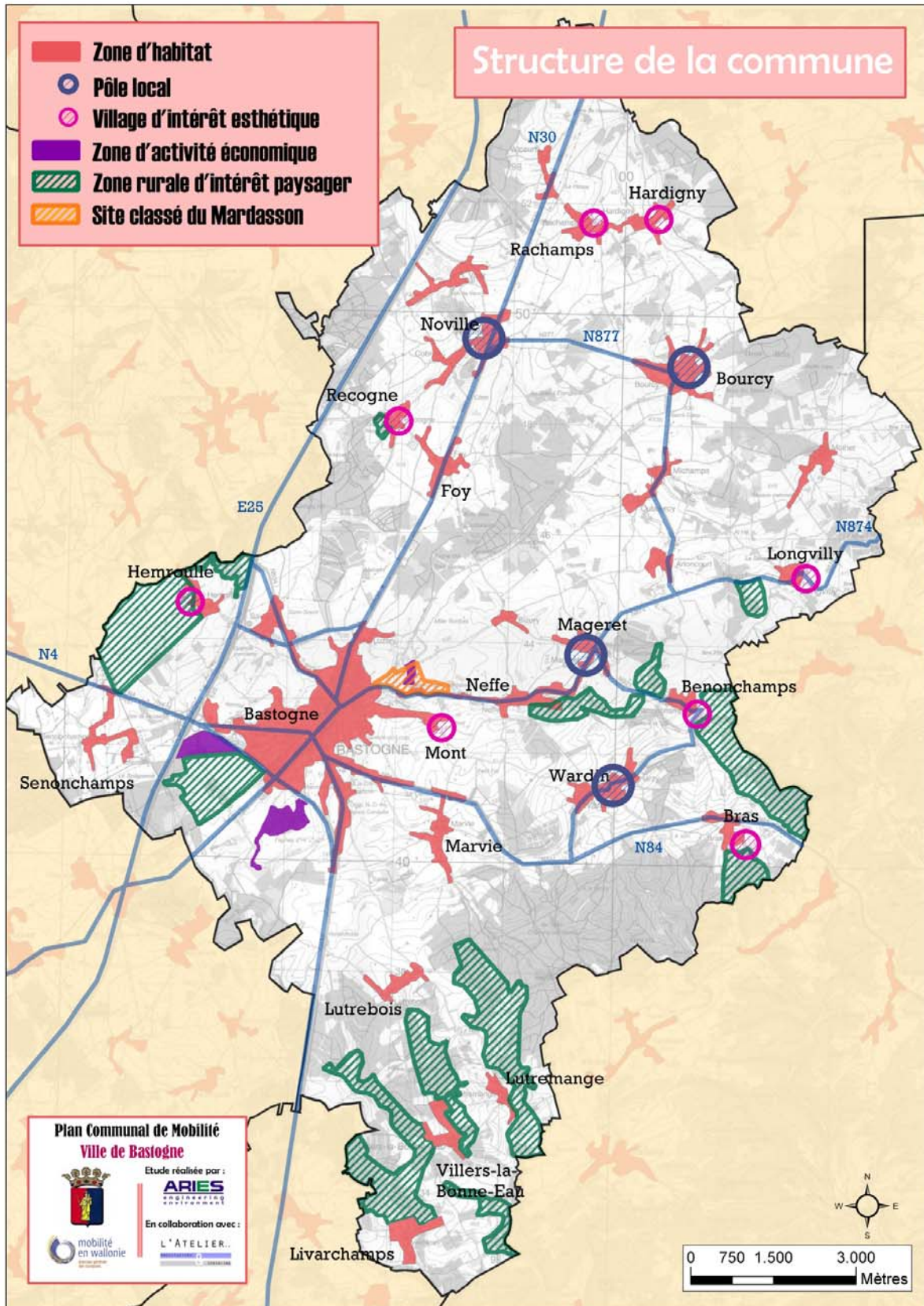
Par ailleurs, afin de définir une vision prospective de l'entité notamment en terme d'aménagement du territoire, il est important de prendre en compte les évolutions probables de la population à moyen et long terme, ainsi que les différents projets existants, en matière d'aménagement du territoire ou d'infrastructures de transports, inscrits à court, moyen ou long termes.

Sur base de ces contraintes et visions prospectives, nous pourrions définir des objectifs réalistes et qui prennent en compte les réalités humaines et territoriales de l'entité de Bastogne aux différents horizons.

Ces objectifs sont définis à deux niveaux:

des objectifs globaux, qui sont autant de grands principes à adopter en terme d'aménagement du territoire et de déplacements;

des objectifs particuliers, définis d'une part au niveau du centre-ville et d'autre part au niveau des villages, et qui sont des objectifs précis et spatialisés.



Carte 1: Structure de la commune

A.2. Première partie: Les contraintes en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme

A.2.1. Occupation du sol et structure de l'agglomération

Voir carte 1: 'Structure de la commune'

→ **un pôle d'habitat urbain** constitué par le centre urbain très dense et ses quartiers périphériques relativement compacts

→ **une trentaine de noyaux d'habitat rural** qui ont tous une composante rurale plus ou moins marquée. Les hameaux et villages du sud et de l'est de l'entité sont ceux dont le caractère rural est encore très présent (Villers-La-Bonne-Eau, Losange, Lutremange, etc.). Ils n'accueillent que peu d'habitations nouvelles ; toutefois, ça et là, de nouvelles constructions en dehors du cœur des villages apparaissent le long des voiries. Une mutation, marquée du sceau de l'hétérogénéité, semble donc commencer ;

Les hameaux et villages du nord et de l'ouest de l'entité semblent avoir commencé leur mutation plus tôt (Noville, Senonchamps, Bourcy, etc.). Les expressions de la « production » agricole sont moins présentes au cœur des noyaux d'habitations et l'apport de nouvelles constructions semble s'être produit depuis plus longtemps et de manière progressive. Ce sont d'ailleurs dans ces villages que l'on retrouve encore des équipements de vie quotidienne (commerces, services) en nombre suffisant

→ **Forte dépendance vis-à-vis du pôle centre-ville de Bastogne**, et forte attractivité touristique, commerciale et scolaire de ce centre-ville

→ **Plusieurs zones d'habitat s'étendant en ruban le long de voiries principales**, principalement à Neffe (RN 874), Mageret (RN 874), Longvilly (RN 874), Marvie (RN 84) et Bourcy (RN 877). Et **des traversées de villages et de hameaux par des voiries du réseau principal**: Foy et Noville sur la RN 30, Bras sur la RN 84

→ **Un habitat relativement dispersé sur l'ensemble du territoire communal**, constitué de petits villages difficiles à desservir en transports en commun

→ **Plusieurs zones d'extraction qui génèrent un charroi lourd important**, localisées notamment aux abords de la RN 874

→ **Plusieurs zones d'activités économiques**, à proximité des principaux axes de l'entité (E25 – RN 4) **qui génèrent un charroi lourd important**

→ **Le centre de Bastogne situé au croisement de plusieurs voiries régionales**

→ **Le site de mémoire** constitué par le **Mardasson** et ses abords participe à l'attrait touristique de l'entité

⇒ Des contraintes d'occupation du sol et un fonctionnement territorial à prendre en compte dans l'organisation du territoire et des déplacements

A.2.2. Les sites classés, d'intérêt patrimonial ou touristique

Voir carte 1: 'Structure de la commune'

→ Plusieurs villages de caractère repris en 'Zone d'intérêt culturel, historique et/ou esthétique'¹

Hemroulle;

Recogne;

Rachamps;

Hardigny;

Longvilly;

Benonchamps;

Mont;

Bras.

→ De larges étendues reprises en 'Zones rurales d'intérêt paysager'

→ Un site classé d'importance, constitué par le mémorial du Mardasson et ses alentours, qui participe à l'attrait touristique de Bastogne

→ De nombreux biens classés dans le centre-ville de Bastogne ou dans les centres ruraux:

A Bastogne, notamment:

- ⇒ Eglise Saint-Pierre
- ⇒ Porte de Trèves et place de la Porte de Trèves
- ⇒ Mémorial du Mardasson et alentours
- ⇒

→ Plusieurs sites ont été classés récemment en tant que site Natura 2000² par le Gouvernement wallon :

Les étangs de Lonchamps et de Noville (BE34033), aux abords du ruisseau de Darichamps (soit 359 ha) ;

Le bassin supérieur de la Wiltz entre Longvilly et Michamps (BE34035). La zone est située à proximité des ruisseaux de Longvilly et de Michamps et le long du ruisseau de Harzy ou de Marvie (soit 261 ha) ;

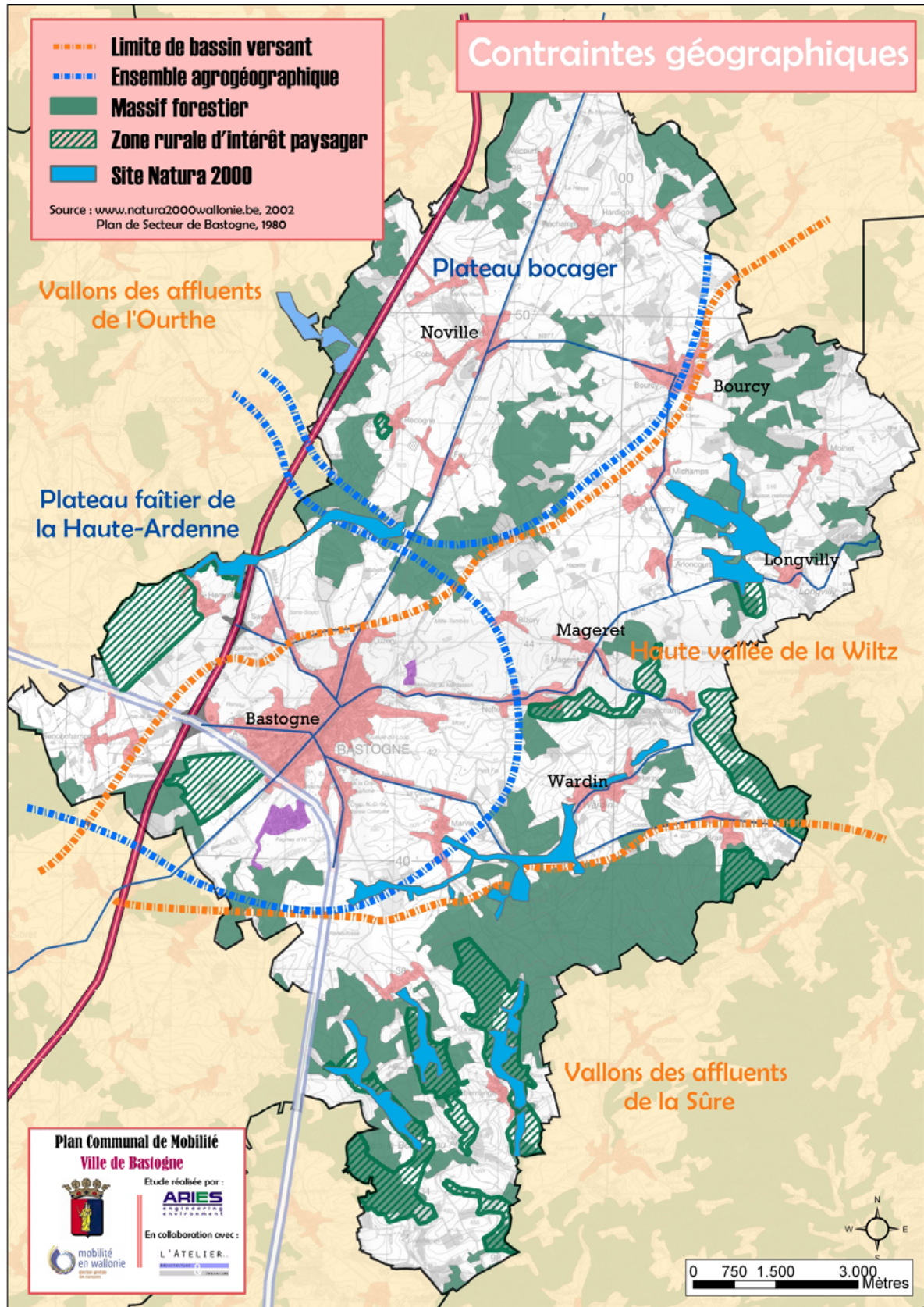
Les Vallées de Villers-la-Bonne-Eau couvrent 172 ha au sud de la commune (BE34040).

⇒ Des contraintes réglementaires à prendre en compte dans l'organisation du territoire et des déplacements

⇒ Un potentiel patrimonial à protéger et à mettre en valeur

¹ Ministère de la Région wallonne, Plan de Secteur de Bastogne, 1980

² Gouvernement wallon, Liste des sites candidats au réseau Natura 2000 en Wallonie, 2002



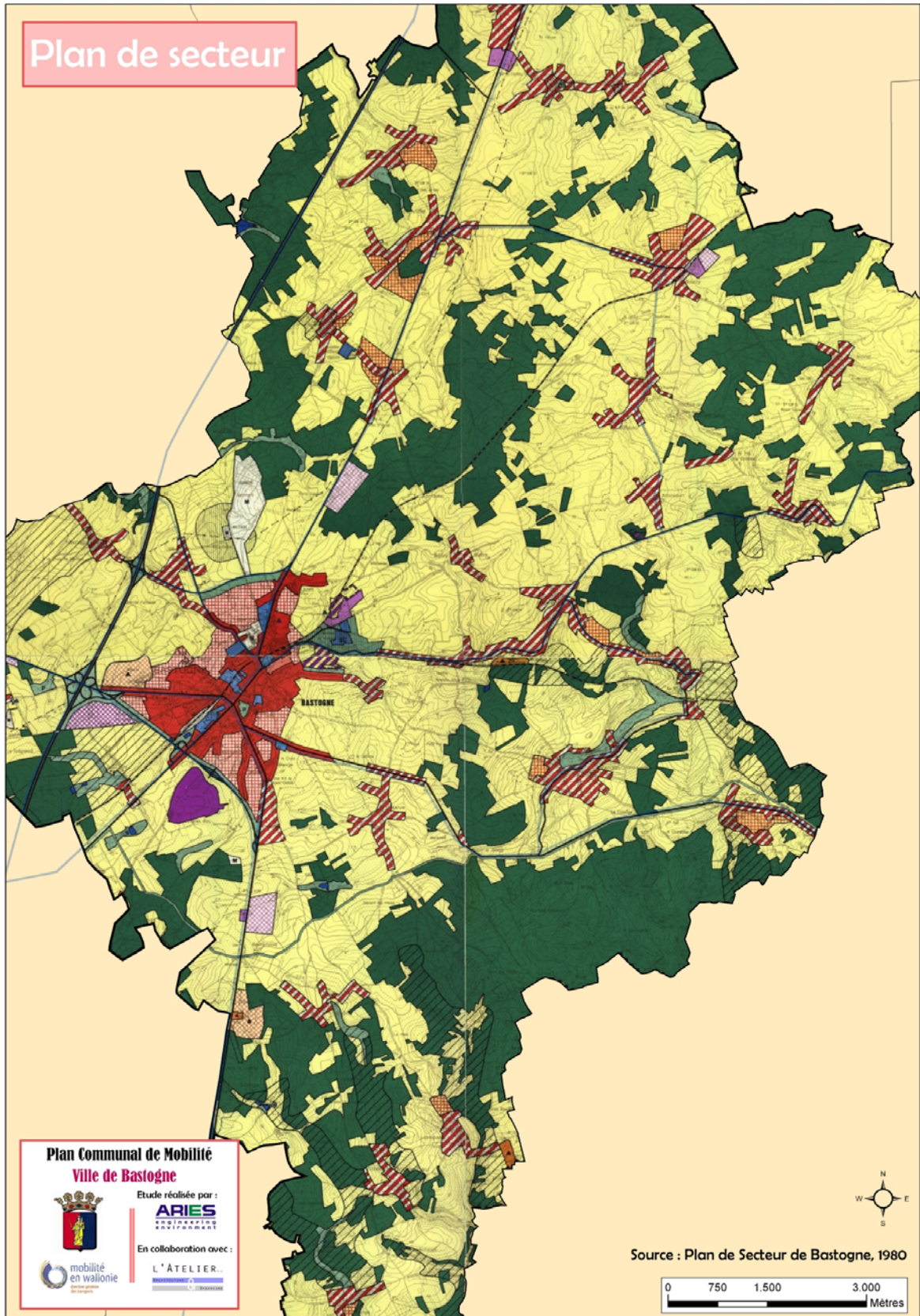
Carte 2 : Les contraintes géographiques

A.2.3. Les grandes coupures, les contraintes d'espaces

Voir carte 2: 'Les contraintes géographiques'

- **La E25 et la RN 4 constituent des barrières physiques fortes**, notamment pour les déplacements modes doux
- **D'importantes zones boisées** qui 'isolent' certains villages, notamment dans le sud de l'entité et qui sont inscrites comme 'Zones rurales d'intérêt paysager' au plan de secteur
- **Localement des contraintes d'espaces dans les fonds de vallée**, liées à la topographie des lieux, notamment dans la Haute-Vallée de la Wiltz

⇒ *Des contraintes géographiques à prendre en compte dans l'organisation du territoire et des déplacements*



Carte 3 : Plan de secteur

A.2.4. Le plan de secteur

Voir carte 3 : 'Plan de secteur'

Voir carte 4 : 'Plan de secteur : Mise en oeuvre'

→ **Dans le pôle urbain de Bastogne**, la quasi-totalité des zones constructibles (habitat, équipements communautaires et services) prévues sont aujourd'hui mise en œuvre, même s'il reste çà et là des dents creuses ou des périmètres à revitaliser. Par contre, la quasi-totalité des zones d'aménagement différé venant les compléter n'a pas été mises en œuvre. Elles constituent dès lors de belles réserves foncières. Il est à noter que l'ensemble de ces zones couvre approximativement les mêmes superficies que le territoire déjà mis en œuvre

→ **Dans les noyaux ruraux**, en matière de réserves foncières, les situations sont contrastées et le besoin de « dégel » des zones d'aménagement différé ne semble pas encore à l'ordre du jour :

les entités en voie de saturation sont celles de Lutrebois, Hemroulle, Senonchamps, Marvie, Bizory, Neffe, Al Hé, Vaux, Fagnouille, Moinet, Bourcy, Hardigny, Rachamps et Cobru ;

les entités possédant encore quelques réserves sont celles de Lutremange, Savy, Bras, Benonchamps, Arloncourt, Oubourcy, Michamps, Longvily, Noville, Foy et Recogne ;

les entités possédant encore des réserves importantes sont celles de Livarchamps, Villers-la-Bonne-Eau, Wardin, Mageret et Wicourt ;

il convient de rajouter encore différentes zones d'aménagement différé, nécessitant toutes des investissements de voiries afin d'en permettre la valorisation. Il s'agit des entités de Lutremange, Wardin, Bras, Mageret, Bourcy, Vaux, Noville, Cobru et Foy.

→ **Plusieurs sites de loisirs avec séjour** disponibles :

un site à Remoifosse en bordure de la RN4, ayant en outre des possibilités importantes d'extension (au détriment toutefois d'une vaste zone boisée) ;

un vaste site à Renval (Zone d'extension de loisir avec séjour) en bordure de la RN84 en sortie de Bastogne à proximité immédiate de l'échangeur entre RN4-RN84 et E25.

→ **Les pôles d'activité** disponibles :

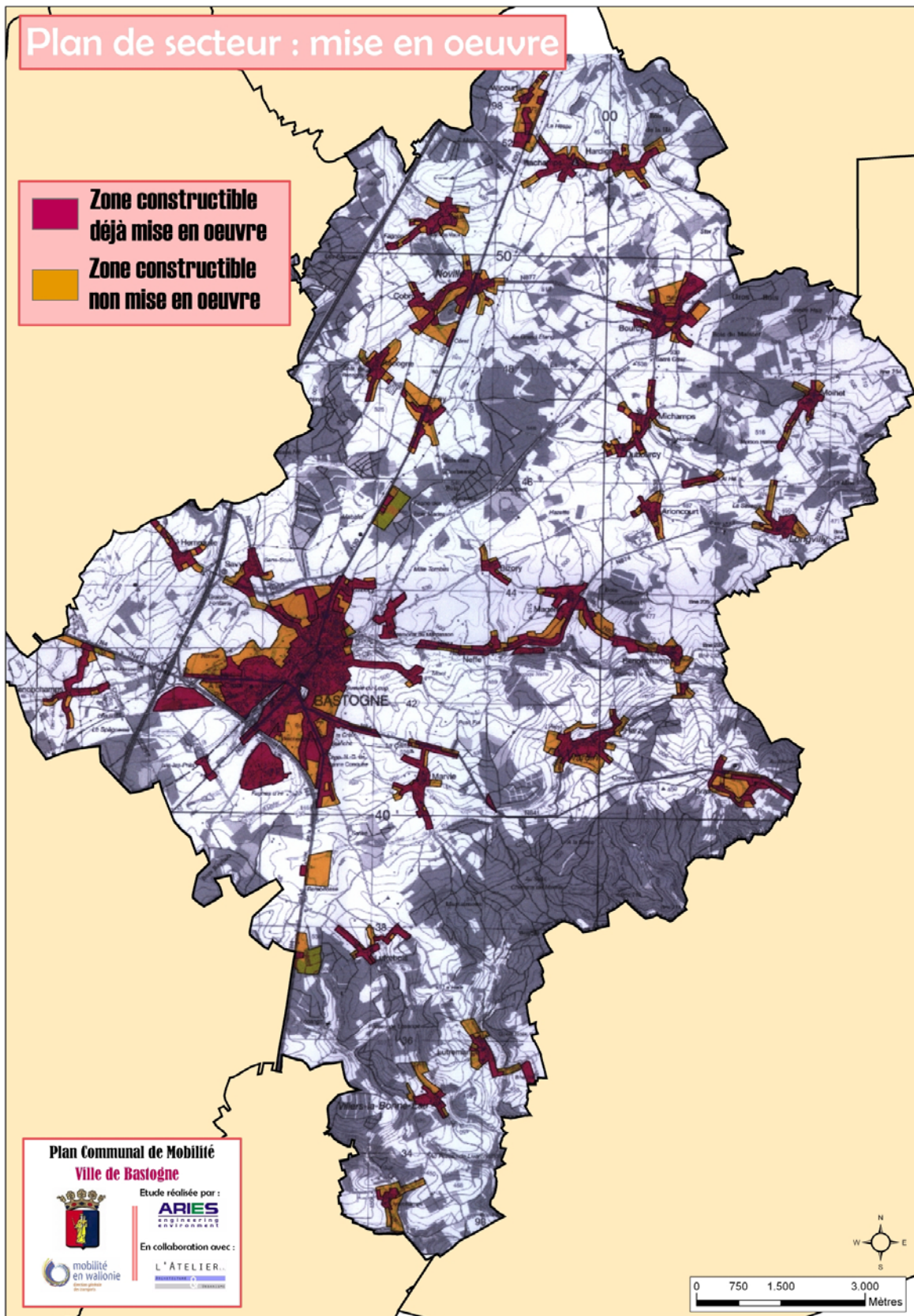
les deux petits pôles d'activités de Wicourt et Bourcy ne sont que très partiellement occupés;

le pôle d'activité inséré entre le Mardasson et la carrière de Luzery n'est pas véritablement mis en œuvre en dehors des activités annexes à la carrière et nuit à l'environnement de ce lieu de mémoire unique;

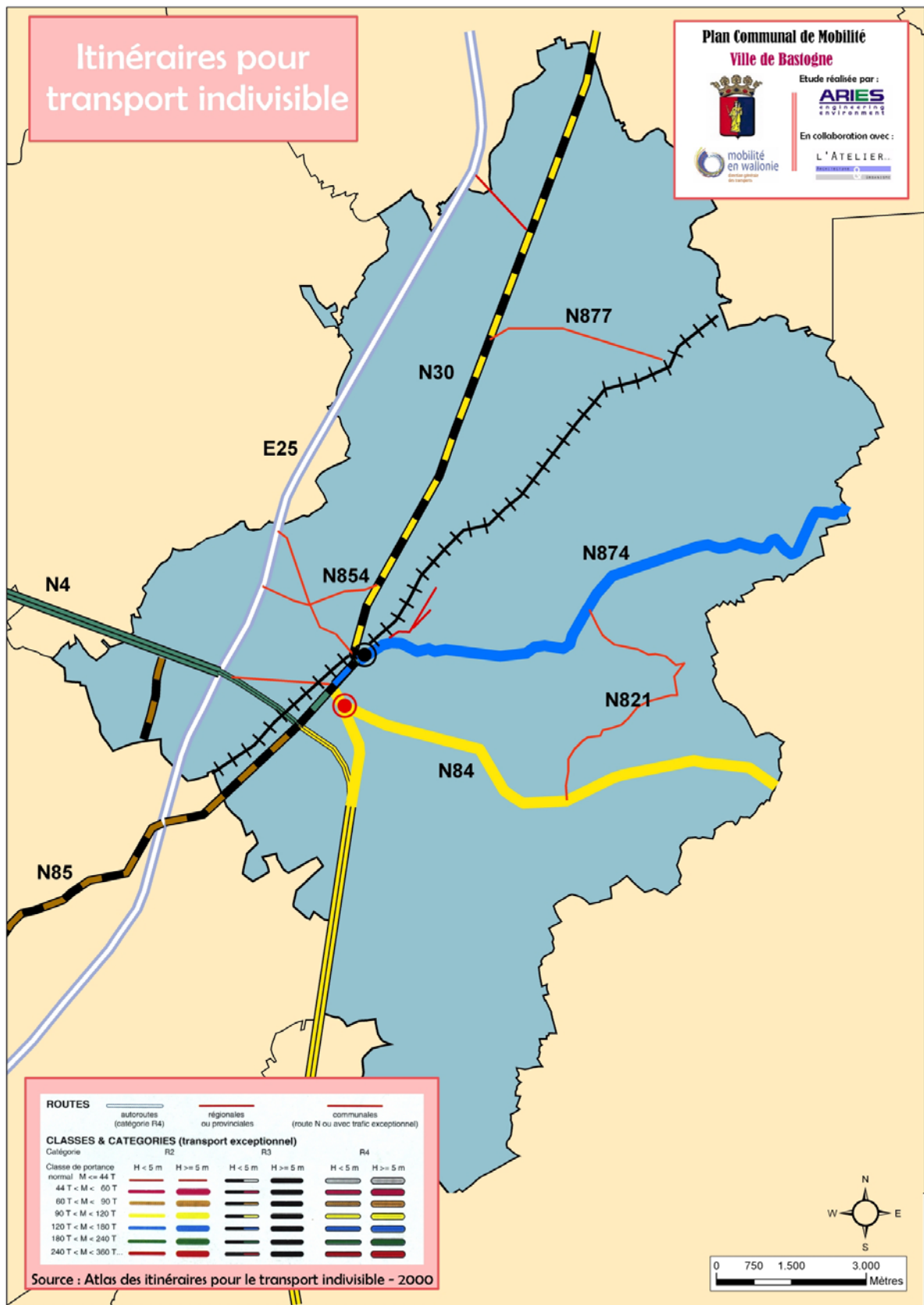
les pôles d'activité (Zones d'extension d'artisanat ou de moyennes et petites entreprises) de Remoifosse et de Senonchamps le long de la RN4 sont toujours en projet, alors que des terrains situés en face, le long de la RN4, sont, tout en étant en zone agricole, soit en activité (Ets Lhermitte – juste en dehors des limites communales) soit déjà partiellement aménagés comme aires de manœuvres pour camions;

le pôle d'activité situé le long de la RN30 entre Luzery et Foy n'est que très partiellement mis en œuvre le long de la voirie, et nécessiterait d'important travaux pour sa valorisation (abattage d'une zone boisée de l'ordre de 50 hectares, voiries à aménager et à équiper, ...).

⇒ Des réserves foncières importantes sur l'entité de Bastogne au niveau des zones d'aménagement différé. Il s'agit de zones susceptibles de générer du trafic dans le cas de leur mise en œuvre.



Carte 4 : Mise en oeuvre des zones constructibles inscrites au plan de secteur



Carte 5 : Les itinéraires pour les convois exceptionnels

A.2.5. Les itinéraires des convois exceptionnels³

Voir carte 5 : 'Itinéraires pour le transport indivisible'

- **Des contraintes importantes sur le réseau principal en terme de gabarit et de portance notamment**
- **Des aménagements de voiries et de carrefours devant prendre en compte ces contraintes**
- **Un giratoire en projet au croisement RN 30-RN 84 avec des contraintes de gabarit**

³ Itinéraires pour le transport indivisible, (version 2000)

Secteurs	Nombre d'habitants									
	2000	Projections pour 2005			Projections pour 2010			Projections pour 2015		
		84-00	90-00	98-00	84-00	90-00	98-00	84-00	90-00	98-00
Bastogne	8111	8262	8316	8816	8416	8526	9581	8573	8741	10414
Longvilly	1110	1178	1192	1209	1249	1279	1316	1326	1373	1434
Noville	1571	1712	1724	1825	1865	1893	2120	2032	2077	2462
Villers-la-Bonne-eau	451	502	498	524	558	549	610	621	606	709
Wardin	2082	2401	2455	2488	2768	2895	2974	3192	3413	3554
Savy-Hemroulle	315	420	413	296	559	543	278	744	712	261
Total	13640	14343	14493	15134	15082	15398	16791	15859	16361	18629

Tableau 1: Projections de population

Secteurs	Nombre d'habitants		
	2005	2010	2015
Bastogne	8816	9581	10414
Longvilly	1209	1316	1434
Noville	1825	2120	2462
Villers-la-Bonne-eau	524	610	709
Wardin	2488	2974	3554
Savy-Hemroulle	296	278	261
Total	15134	16791	18629

Tableau 2: Projections de population sur base des taux d'accroissement 98-00

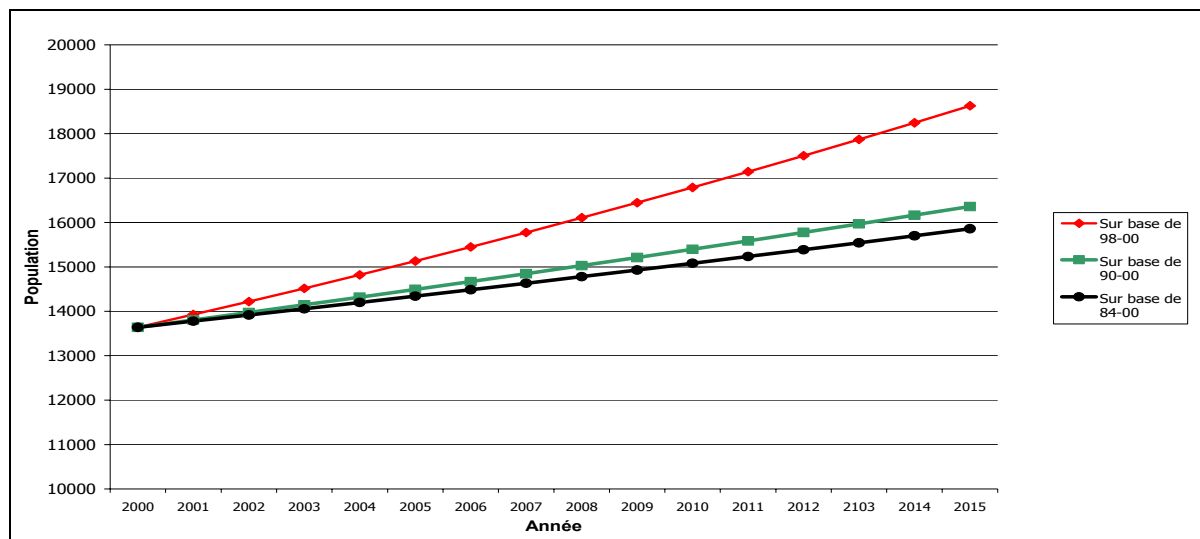


Figure 1: Projections de population

A.2.6. Approche concernant les projections de population

⇒ Les projections de population réalisées sur base des taux d'accroissement observés entre 1984 et 2000, 1990 et 2000, 1998 et 2000, montrent :

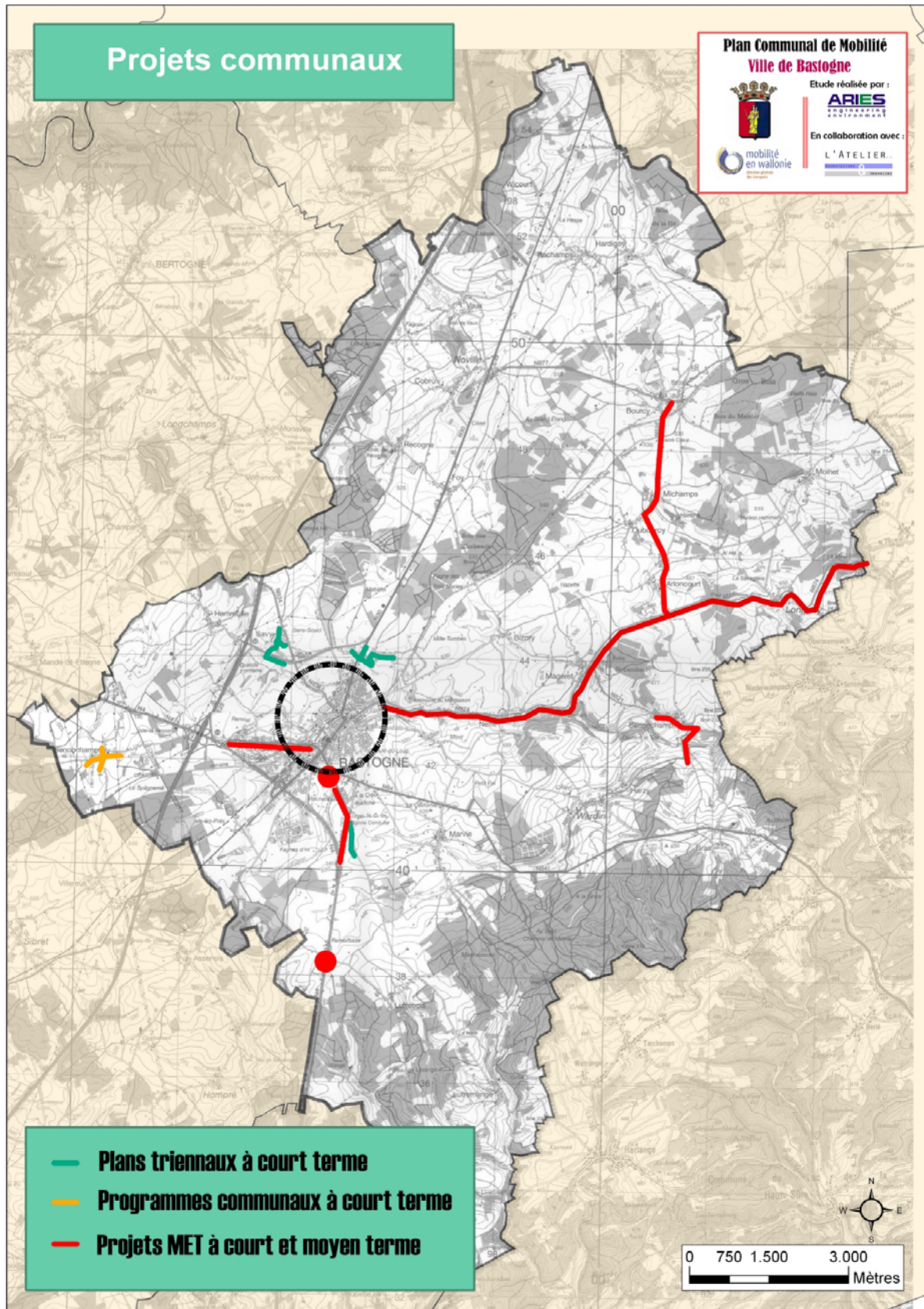
à court terme (2005), la population de Bastogne pourrait s'élever entre 14300 et 15200 habitants ;

à moyen terme (2010), la population de Bastogne pourrait s'élever entre 15100 et 15400 habitants ;

à long terme (2015), la population de Bastogne pourrait s'élever entre 15800 et 18700 habitants.

→ Les secteurs qui devraient connaître naturellement les plus fortes croissances sont Bastogne, Noville et Wardin

→ Des évolutions naturelles potentielles de la population dont il faut tenir compte dans l'organisation du territoire et des déplacements



Carte 6 : Les principaux projets à l'échelle de la commune

A.3. Deuxième partie: Les projets

A.3.1. Les principaux projets en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme

A.3.1.1. Les projets 'lancés'

Voir carte 6 : 'les principaux projets à l'échelle de la commune'

Voir Carte 7 : 'les principaux projets à l'échelle du centre-ville'

Etude IDELUX sur le tourisme à Bastogne qui traite de:

la redynamisation du Quartier latin, et la possibilité d'envisager la localisation d'espaces de loisirs afin de tirer profit de la position géographique du quartier à proximité du centre commercial et des commerces de la Grand-rue ;

l'étude touristique du Mardasson (en ce compris ses relations avec les différents quartiers du Centre-Ville).

Aménagements de voiries repris dans le plan triennal 2001 :

Rue des Remparts ;

Rue de la Chapelle ;

Rue de la Citadelle ;

Rue des Tilleuls ;

Rue du Saiwet ;

Rue Léopold III ;

de tout le village de Luzery ;

de tout le village de Savy.

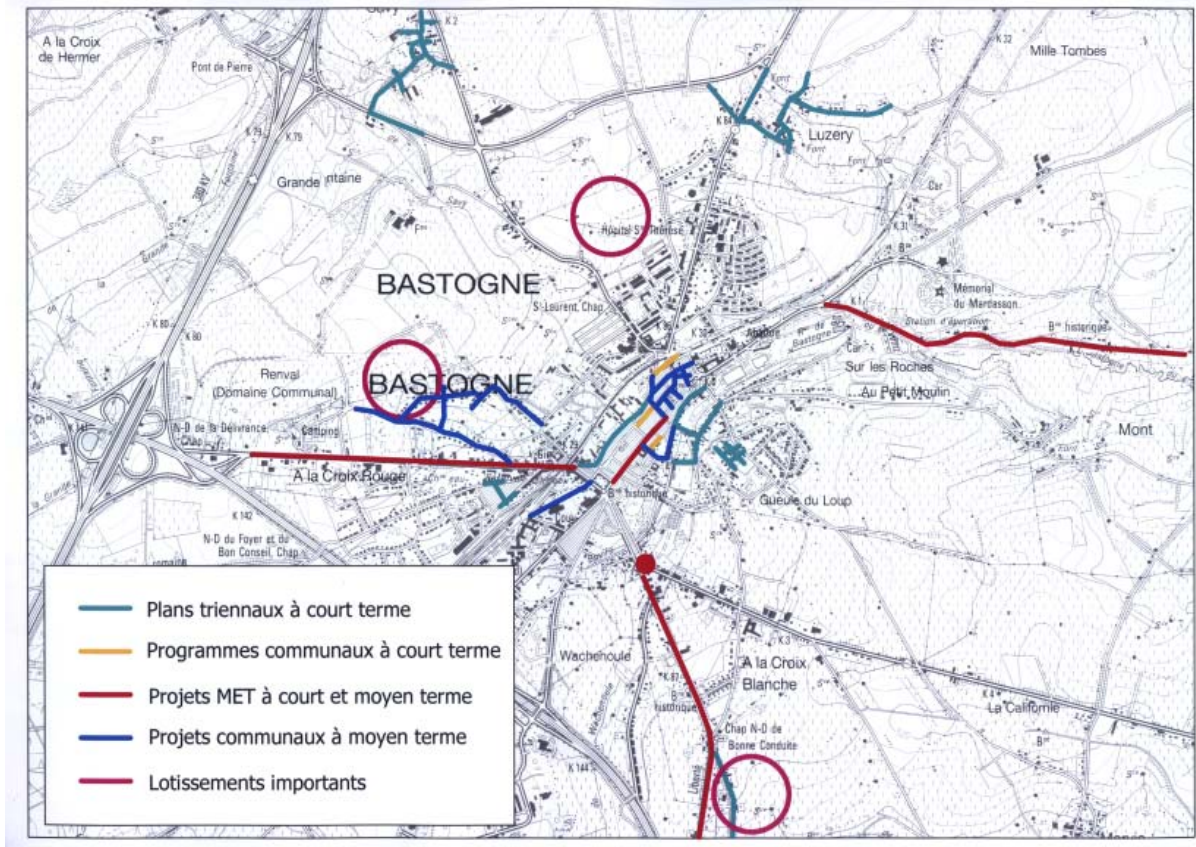
Aménagements hors plan triennal sur budget communal à court terme ou dans le cadre d'autres formes de partenariat (rénovation urbaine, revitalisation, ...) :

Rue de la Pépinière (hors gare des bus) ;

Traversées du village de Senonchamps ;

Rue Jean Beck ;

Rue Glate.



Carte 7 : Les principaux projets à l'échelle du centre-ville

Aménagements hors plan triennal sur budget communal à moyen terme ou dans le cadre d'autres formes de partenariat (rénovation urbaine, revitalisation, ...) :

Solde de la rue des Remparts et ensemble des rues et ruelles comprises entre la rue de la Pépinière et la rue du Sablon ;

Sécurisation du chemin de Renvai et de la rue des Chasseurs ardennais ;

Rénovation et sécurisation des rues Scholtus et Olivier ;

Mise à sens unique de l'avenue Mathieu ;

Rue des Brasseurs ;

Rue de la Maison Forte ;

Rue du Vieux Moulin ;

Rue des Récollets ;

Et à plus long terme l'ensemble des voiries autour des futurs nouveaux locaux de l'Ecole Technique communale (opération de « remembrement » urbain).

Aménagements réalisés par le MET:

RN 4 – carrefour de Remoifosse (en 2003, suivant la même disposition que celle qui va être installée au carrefour de Strainchamps) ;

Grand-Rue : Rénovation de la partie « MET » en coordination avec la Ville ;

Rond-point route de Wiltz : prévu au plan triennal pour 2003, avec d'éventuels travaux « conjoints » par la Ville, et renouvellement des trottoirs jusqu'à la place Mac Auliffe ;

RN 838 entre Arloncourt et Bourcy à réaliser en 3 phases :

⇒ 2002 : du carrefour de Al Hez à l'entrée de Michamps (BK2) + Bourcy

⇒ 2004 : traversée de Michamps : de BK2 au pont de Bourcy

⇒ 2005 : traversée d'Arloncourt : depuis le carrefour d'Arloncourt jusqu'au carrefour d'Al Hez

RN 874 : route de Clervaux : aménagements partiels de sécurisation (redressement de virages et traversées de villages) en trois lots de 2002 à 2004 en partant de Bastogne vers la frontière grand-ducale. En 2005, réfection du mur de Neffe (entre la RN 874 et l'ancienne voie ferrée) ;

RN 821 : traversée de Benonchamps (2005) ;

Route de Marche (2007) ;

Route d'Arlon (2007-2008).

Projets immobiliers importants susceptibles d'avoir une influence :

Mise en œuvre de la seconde phase du lotissement Chenet-Vevi entre le chemin du Sans-Souci et la Route de La Roche ;

Nouveau grand lotissement à Renvai ;

Nouveau lotissement d'une trentaine de maisons rue du Saiwet (début des travaux de voirie en août 2002 coordonnés avec les travaux de rénovation de cette rue).

A.3.2. Les principaux projets en matière de transport

A.3.2.1. Les projets 'lancés'

A. Réorganisation du réseau TEC Namur-Luxembourg

Un nouveau projet visant la refonte totale de la desserte du TEC en Province de Luxembourg est actuellement en cours d'élaboration. L'objectif de ce projet est d'améliorer une offre qui n'est plus en adéquation avec la demande. Il doit permettre d'assurer une meilleure desserte des petits villages et d'inciter les travailleurs à se déplacer en bus.

Le service proposé s'articule différemment selon la clientèle visée.

Un service TELBUS permettra de desservir les zones peu peuplées en dehors des heures scolaires afin d'offrir la possibilité à tous les habitants de se rendre dans les centres-villes de manière efficace et rapide, mais aussi de se rendre vers les arrêts des lignes rapides et express. Trente-deux zones de TELBUS devraient ainsi être créées dans la Province.

Un service SCOLAIRE régulier, similaire à celui actuellement offert, circulera uniquement en périodes et heures scolaires.

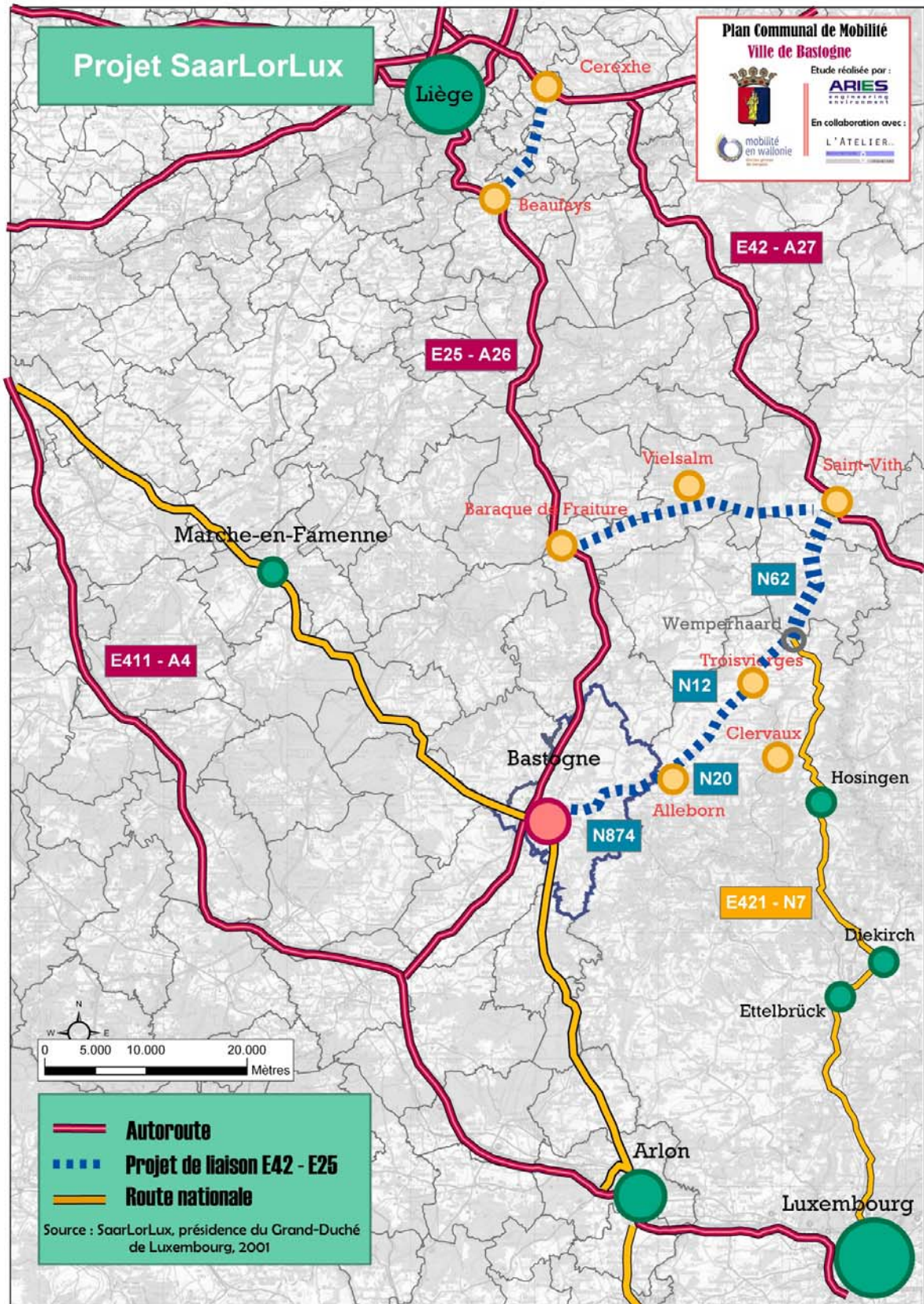
Un service EXPRESS, reliera les principaux pôles d'emplois par des lignes rapides. Pour pallier l'absence du service ferroviaire, il est envisagé de créer 3 lignes 'express' qui relieront Bastogne aux Villes de Namur, Liège et Athus pour permettre aux travailleurs d'effectuer leurs trajets journaliers en transport en commun.

Un service RAPIDE, reliant les principales villes de la province, visera principalement à inciter les travailleurs à se déplacer en transport en commun (Marche – Bastogne, Bastogne – Libramont, Arlon – Bastogne, etc.).

Des interconnexions entre ces réseaux seront mises en place pour permettre à chaque habitant de se déplacer à partir de chez lui le plus rapidement possible.

Ce projet ne devrait toutefois pas être concrétisé avant la fin de l'année 2003.

→ Un projet de réorganisation des transports en commun dont il faudra mesurer les impacts et apporter d'éventuelles améliorations ou mesures d'accompagnement



Carte 8 : Projet SaarLorLux

A.3.2.2. Les projets en suspens

Voir carte 8 : 'Projet SaarLorLux'

A. Le projet SaarLorLux de "Liaison Wemperhaard - Saint Vith (N62) et transversale Bitburg – Bastogne entre les A60/A27 à l'Est et la A26 à l'Ouest"⁴

Le document 'Sommet de la Grande Région: Task force – Infrastructures de transport' du 12 novembre 2001 présente ce projet comme suit:

Les objectifs recherchés:

- ⇒ création d'une liaison performante entre la E421/N7 sur le territoire luxembourgeois et la A27 en Belgique près de Saint-Vith qui ensemble avec la A60 constitue une liaison autoroutière entre la A1 près de Wittlich et la Ville de Liège;
- ⇒ mise en place d'une transversale douce entre la A27 au nord-est (Saint-Vith) et la A26 au sud-ouest (Bastogne) profitant à côté de la N62 sur territoire belge, la N12 et la N20 sur territoire luxembourgeois et la N874 en territoire belge.

Description du projet:

Le lieu-dit "Wemperhaard" situé à l'extrémité nord-est du Grand-Duché de Luxembourg en bordure directe de la frontière belge est le point de convergence de deux importantes infrastructures routières du Luxembourg, à savoir la route nationale N12 et la route européenne E421 (N7).

Après la mise en service complète de la Route du Nord, qui est une autoroute reliant l'entité de la Nordstaad (Diekirch/Ettelbrück) à la Ville de Luxembourg, et après la réalisation de mesures complémentaires comme le contournement de Hosingen, la route européenne E421 aura comme vocation d'être la principale liaison nord-sud du Grand-Duché.

La route nationale N12, prévue d'être améliorée par les mesures sélectives comme le contournement de Troisvierges, dessert via la N18 un des plus grands zonings industriels de l'Oesling près de Lentzweiler au nord-ouest de Clervaux et se prolonge en direction du sud-ouest pour se rapprocher de la frontière belge près de Allerborn. En déviant sur la N20 qui en territoire belge devient la N874 il est possible de rejoindre aux abords de Bastogne la A26 Neufchâteau-Liège.

Entre la frontière belgo/luxembourgeoise et la Ville de Saint-Vith la N62 accusant aujourd'hui un tracé sinueux inscrit dans un terrain accidenté tout en traversant deux agglomérations importantes (Oudler et Grufflange) serait à substituer par un tracé parallèle de contournement des agglomérations précitées débouchant sur la N62 modernisée depuis le village de Grufflange jusqu'à la A27 à Saint-Vith. Ceci afin d'obtenir un tracé et une géométrie compatible avec la nouvelle vocation.

Bénéfices escomptés:

- ⇒ Désenclavement de la région nord du grand-Duché de Luxembourg par une liaison directe à un grand axe international;
- ⇒ Amélioration des communications entre la A26 à l'Ouest et la A27 à l'Est;
- ⇒ délestage du trafic sur la E421 (Aachen-Saint-Vith-Luxembourg) au nord du Grand-Duché.

Délais de réalisation prévus:

- ⇒ Côté luxembourgeois:
 - Route du Nord (A7) entre la Nordstaad (Diekirch/Ettelbrück) et la Capitale: Ouverture prévue pour 2007;

⁴ Présidence du Grand-Duché de Luxembourg, Infrastructures et Transports, 2001

- Contournement de Hosingen (E421/N7) et contournement de Troisvierges (N12): Avant-projets en cours.
- ⇒ Côté belge:
 - Actuellement, aucune modernisation de la N874 n'est prévue, en attendant les conclusions de l'étude de mobilité qui va être lancée en 2002 pour la Ville de Bastogne.

Considérations finales et recommandations:

- ⇒ Le projet visant le réaménagement de la N62 entre le nouveau giratoire de Wemperhaard et la A27 près de Saint-Vith contribue à la mise en place d'un réseau routier bien structuré et hiérarchisé. Sa réalisation est à programmer pour l'horizon 2007/2008;
- ⇒ La liaison entre la A26 près de Bastogne et la A27 près de Saint-Vith profitant des routes nationales N12 et N20 en territoire luxembourgeois et des routes nationales N62 et N874 en territoire belge ne peut représenter qu'une transversale douce. Elle ne peut pas remplacer une vraie transversale Est-Ouest à aménager de préférence au nord du Grand-Duché, là où les deux autoroutes se rapprochent géographiquement;
- ⇒ le projet de construction d'une transversale entre la A60 près de Bitburg et la A27 près de Bastogne, s'inscrivant dans des paysages à morphologie compliquée nécessitant la traversée de plusieurs vallées profondes, comme celles de la Prüm, de l'Our et de la Clerve, est à abandonner.

B. Contournement Est de Bastogne

Voir carte 9 : 'Contournement Est'

Depuis plusieurs années, la construction d'un contournement à l'est de la Ville de Bastogne est envisagée par les autorités communales. Réglementairement, ce contournement n'est pas inscrit au plan de secteur.

Le contournement Est de Bastogne peut être envisagé en réalisant trois tronçons qui permettraient de relier la RN 4, la RN 84, la RN 874 et la RN 30 en dehors de l'agglomération bastogarde. La réalisation des trois tronçons peut être envisagé à des horizons temporels différents.

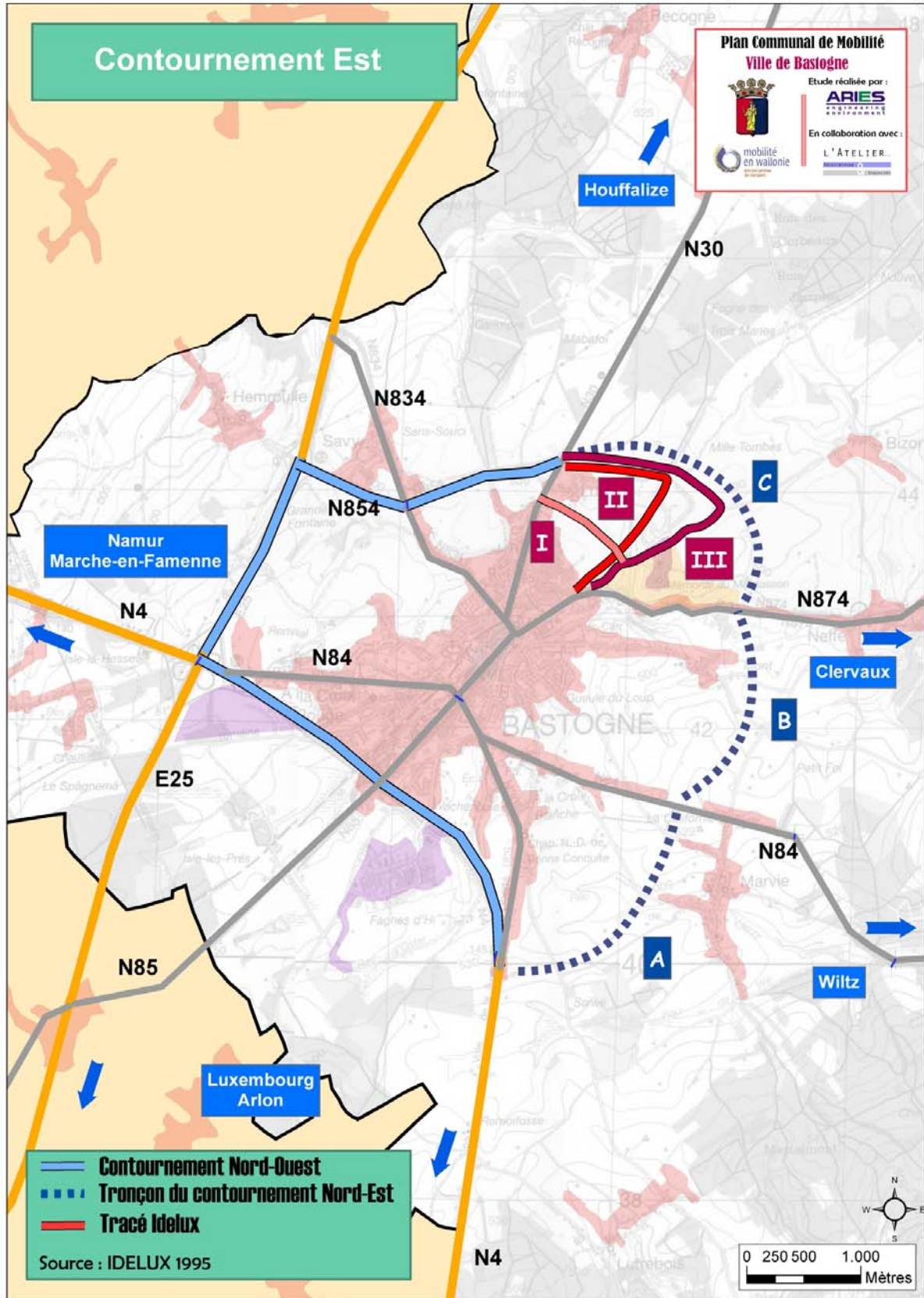
Tronçon A : tronçon sud-est 'RN 84 – RN 4' => pas d'alternatives définies, il faudra tenir compte des contraintes réglementaires et spatiales ;

Tronçon B : tronçon est 'RN 874 – RN 84' => pas d'alternatives définies, il faudra tenir compte des contraintes réglementaires et spatiales ;

Tronçon C : tronçon nord-est 'RN 874 – RN30/RN 854' : en 1995, une étude de l'intercommunal IDELUX proposait trois alternatives dans le cadre d'une note de motivation : "*Le contournement Nord-Est de Bastogne, lien entre les routes de Clervaux et d'Houffalize*"

- ⇒ Tracé I : tracé le plus court mais qui passe en zone d'habitat ;
- ⇒ Tracé II : emprunte le tracé de la voie de chemin de fer et offre une relation directe avec la RN 854 ;
- ⇒ Tracé III : emprunte la route de Bizory et se raccorde directement à la RN 854.
- ⇒
- ⇒ ➔ On peut cependant remarquer qu'il est sans doute nécessaire d'envisager un raccordement direct à la RN 874, alors que ces tracés n'envisagent pas la prolongation au delà de la route de Bizory. Il est sans doute également nécessaire de se raccorder sur la RN 30 à hauteur du carrefour avec la RN 854.

➔ **Des projets d'infrastructures routières dont le plan de mobilité devra mesurer l'opportunité**



Carte 9 : Projets d'infrastructure routière à intégrer

C. Réouverture de la ligne de chemin de fer 163

La ligne 163 reliait Libramont à Gouvy en passant par Bastogne. Depuis 1984, le service est supprimé sur le tronçon Bastogne-Gouvy (30 Km). Les infrastructures y ont été démantelées.

Depuis 1993, le service ferroviaire est suspendu sur le tronçon reliant Libramont à Bastogne (30 Km), à cause du mauvais état de la ligne, et remplacé par un service de bus.

Actuellement, le service est toujours suspendu de manière provisoire. Aucun statut définitif n'est retenu pour cette ligne.

A.4. Troisième partie: Définition des objectifs

A.4.1. Définition des objectifs globaux

Pour rappel, l'élaboration des objectifs globaux, vise à déterminer les grands principes à adopter en terme d'aménagement de l'ensemble du territoire communal et en terme d'organisation des déplacements.

A.4.1.1. En matière d'aménagement du territoire

- Densifier l'habitat autour des noyaux urbains et villageois et définir des zones prioritaires de développement de l'habitat et assurer une programmation dans la mise en œuvre des zones d'habitat au plan de secteur
- Prendre en compte les différents projets de développement de l'habitat et des activités économiques et de loisirs
- Maîtriser l'urbanisation en ruban le long des axes de communication
- Favoriser un développement économique respectueux du cadre de vie des habitants
- Renforcer la mixité des fonctions dans les zones d'habitat
- Développer les activités de tourisme et promouvoir un tourisme de qualité
- Maintenir les caractéristiques rurales des villages
- Protéger et valoriser le patrimoine naturel, bâti et paysager

A.4.1.2. En matière d'aménagement de l'espace public

- Améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics dans les noyaux villageois et dans le centre-ville
- Identifier et aménager les entrées de localité

A.4.1.3. En matière de déplacements

A. Modes doux

- Améliorer les conditions de déplacements des modes doux
 - Développer les équipements en faveur des modes doux (parc à vélo, place de stationnement PMR, bandes cyclables,...)
 - Aménager et jalonner des itinéraires inter-villages et vers le centre-ville
- Aménager des itinéraires sécurisés pour accéder aux écoles
- Développer des itinéraires de loisirs en dehors des axes de circulation

B. Transports collectifs

- Améliorer la desserte en transports collectifs, au niveau de la souplesse des fréquences notamment
- Assurer la desserte en transports collectifs de tous les villages

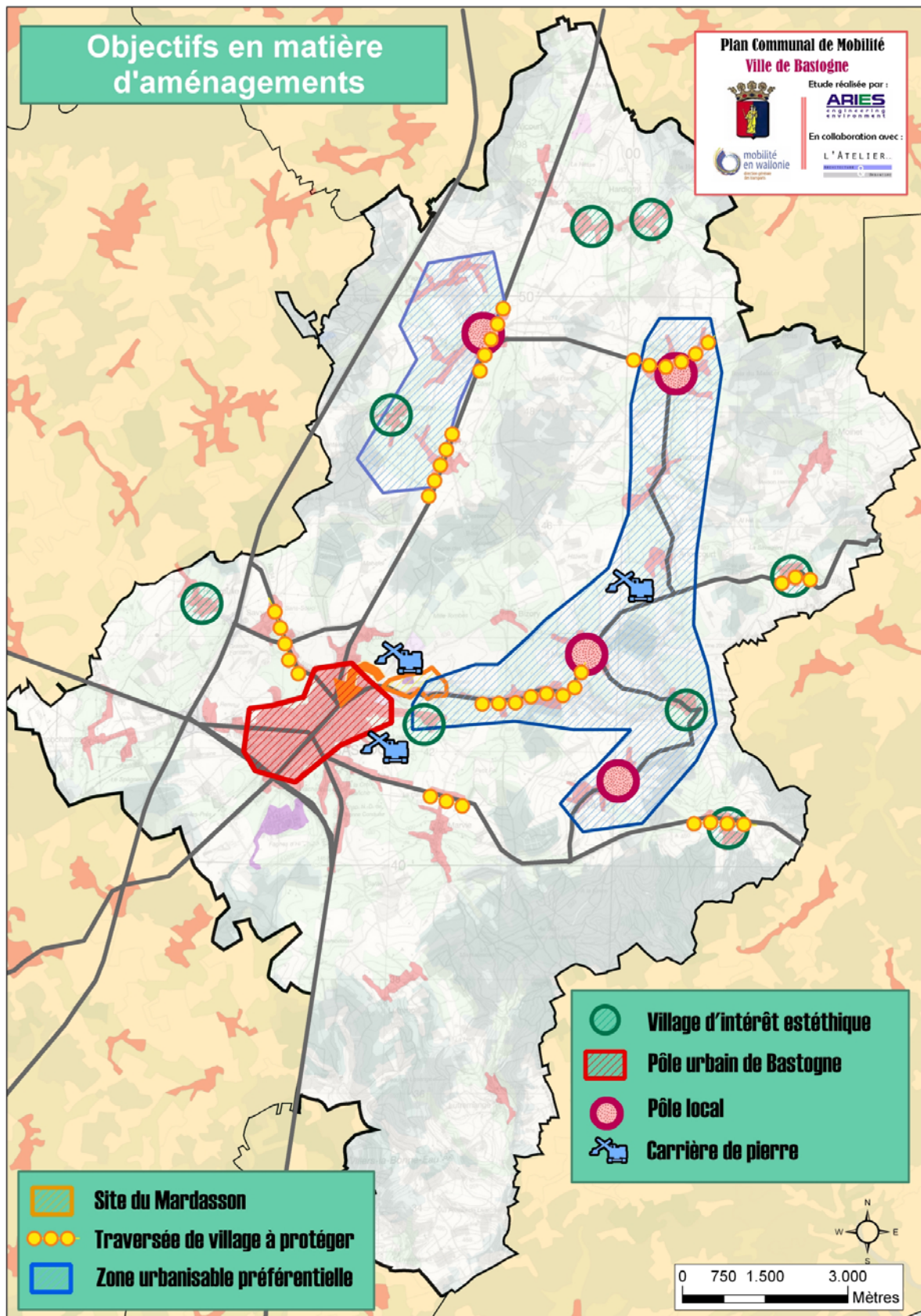
- Améliorer l'accueil aux arrêts TEC
- Améliorer les liaisons en transports collectifs vers les pôles voisins (desserte interurbaine et interrégionale), aussi bien au niveau des temps de parcours que de la couverture des lignes

C. Véhicules particuliers et poids lourds

- Hiérarchiser le réseau routier en définissant des standards d'aménagement et d'exploitation des différentes catégories d'axes et garantir une uniformisation des aménagements de voirie
- Améliorer la hiérarchisation des axes afin de limiter les flux de circulation parasites à travers les quartiers résidentiels
- Assurer la fluidité du trafic sur le réseau principal
- Améliorer le fonctionnement des carrefours critiques
- Sécuriser les zones dangereuses du réseau routier
- Maîtriser le trafic et les vitesses dans les centres d'habitat
- Maîtriser le charroi des poids lourds, liés aux carrières notamment
- Hiérarchiser les routes accessibles aux poids lourds (définir les tonnages autorisés) et mettre en place une signalisation adéquate, permettant de renvoyer le charroi poids lourds qui transitent sur les routes secondaires et touristiques sur le réseau principal parallèle, en fonction des schémas de déplacement proposés
- Choisir et mettre en œuvre des outils de signalisation adéquats en fonction des règles de signalisation routière normalisées pour assurer une bonne lisibilité des informations
- Assurer la continuité des informations sur les axes pénétrants sélectionnés à partir des nationales et de l'autoroute vers le centre-ville, les villages et les pôles touristiques et d'activités. Intégrer les besoins des habitants et les nécessités touristiques

A.4.1.4. En matière de stationnement

- Définir une politique de stationnement pour le centre-ville
- Organiser le stationnement des parents d'élèves à proximité des écoles
- Assurer par une signalisation appropriée et continue la valorisation des espaces de parking aménagés



Carte 10 : Bastogne – objectifs en matière d'aménagement du territoire et d'aménagement urbain

A.4.2. Définition des objectifs particuliers

A.4.2.1. A l'échelle de la commune

A. Principaux objectifs en matière d'aménagement du territoire et d'aménagement urbain

Voir carte 10 : 'Objectifs en matière d'aménagements'

→ **Assurer le maintien du caractère rural des villages et protéger le patrimoine naturel, paysager et bâti**, notamment dans les 'Villages d'intérêt esthétique' (Hardigny, Rachamps, Recogne, Hemroulle, Mont, Longvilly, Benonchamps, Bras) et dans les 'Zones rurales d'intérêt paysager'. Renforcer la convivialité dans les villages et les hameaux et améliorer la qualité des espaces publics en privilégiant les modes doux et les PMR

→ **Valoriser le site classé du Mardasson et ses alentours, et renforcer son rôle de pôle touristique majeur en relation directe avec le pôle centre-ville**

→ **Maîtriser l'urbanisation en ruban le long des voiries**, notamment le long de la RN 874, RN 84, RN 834, RN 854 où des zones sont inscrites au plan de secteur, et **inciter à une densification de l'habitat autour des noyaux existants** en assurant une programmation dans la mise en œuvre des zones constructibles.

Zones urbanisables de manière préférentielle :

Pôle urbain de Bastogne ;

L'élaboration du diagnostic a permis d'identifier quelques pôles d'habitats dont le développement devrait être privilégié :

- Une première zone s'étend en bordure de la RN 30 et englobe les villages de Noville et Recogne ;
- Une seconde zone plus étendue s'étend à l'est de la commune le long de la RN 874, de la RN 838 et de la RN 821. Elle englobe les villages de Neffe, Mont, Mageret, Benonchamps, Wardin, Arloncourt, Oubourcy, Michamps et Bourcy

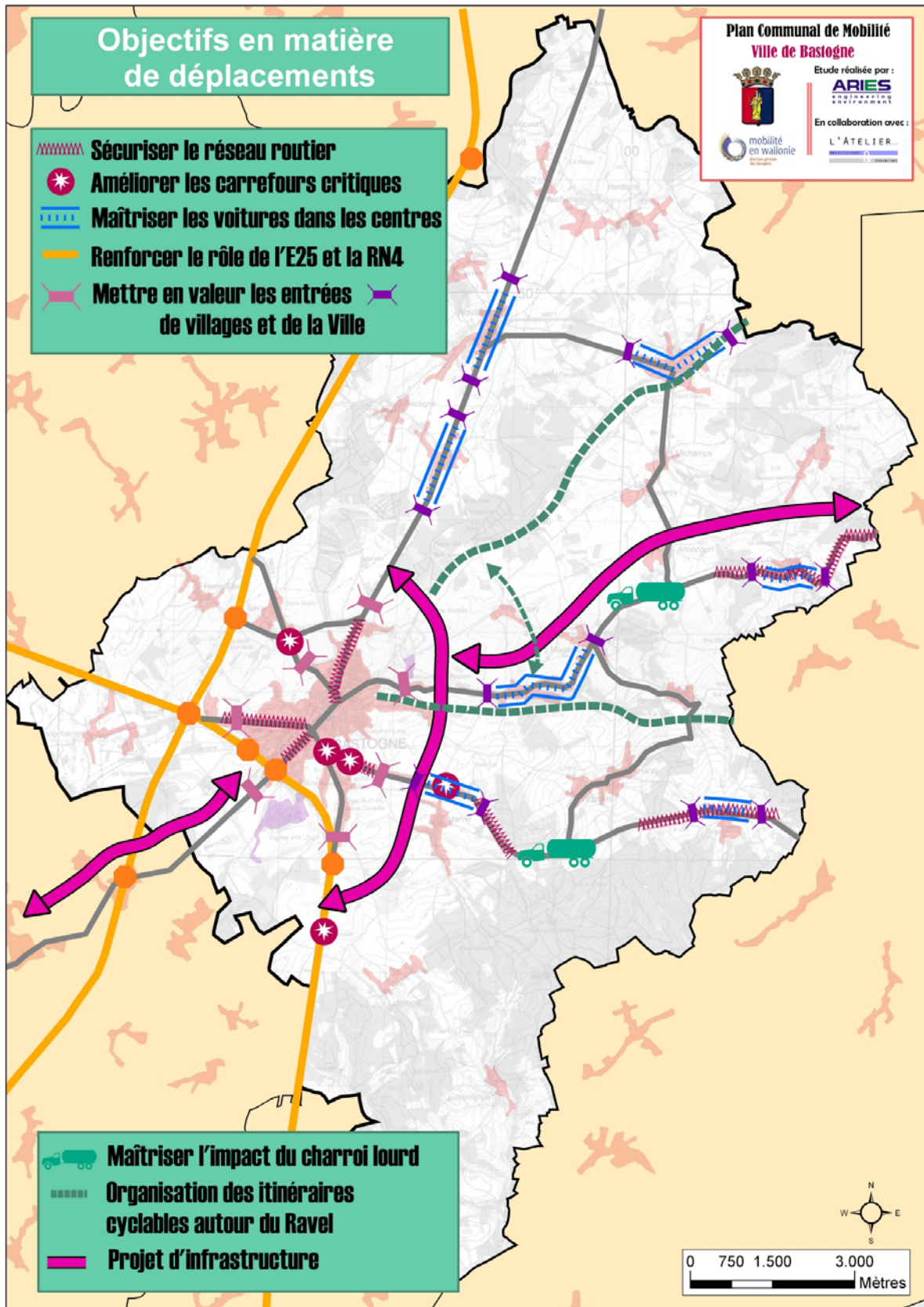
En effet ces zones d'urbanisations préférentielles disposent de pôles scolaires fondamentaux, ils sont situés sur les axes de desserte majeure en transport en commun. En outre l'assiette de la ligne de chemin de fer 163 qui est actuellement désaffectée offre la possibilité de mettre en place un axe cyclable qui permettrait de relier ces zones au pôle urbain de Bastogne.

→ **Renforcer la mixité des fonctions dans les zones d'habitat**, notamment dans les pôles locaux principaux (Noville, Bourcy, Mageret, Wardin). Promouvoir l'artisanat local plutôt que le commerce régional le long des axes principaux ou de pénétration

→ **Sécuriser les traversées de villages** en créant notamment des effets de porte et en réaménageant les tronçons les plus sensibles, notamment le long de la RN 874, de la RN 30, de la RN 84, de la RN 854 et de la RN 834

→ **Maîtriser l'exploitation des carrières et leur charroi, et protéger le cadre de vie des habitants** en limitant les nuisances liées au trafic lourd dû aux activités économiques et aux carrières

→ **Promouvoir un tourisme de qualité, respectueux du contexte communal** et limiter les nuisances liées à la fréquentation touristique de certains axes et du centre-ville



Carte 11 : Bastogne - objectifs en matière de déplacements

B. Principaux objectifs en matière de déplacements

Voir carte 11 : 'Objectifs en matière de déplacements'

→ **Sécuriser les tronçons dangereux du réseau routier :**

La RN 874 dans la traversée de Longvilly (entre la frontière belgo-luxembourgeoise et Arloncourt) – projet MET existant ;

La RN 84 dans sa traversée de Bras et de Marvie ;

Les principales entrées dans le centre-ville (RN 84, RN 30, RN 85).

→ **Améliorer le fonctionnement des carrefours critiques :**

Carrefour de Remoifosse sur la RN 4 – projet MET existant ;

Le carrefour de Savy (RN 854-RN 834) ;

Le carrefour rue de la Chapelle – RN 84

Le carrefour de Marvie sur la RN 84.

→ **Maîtriser les vitesses dans les centres villageois :**

Sur la RN 84 : traversées de Bras et de Marvie ;

Sur la RN 874 : traversées de Neffe, Mageret et Longvilly ;

Sur la RN 877 : traversée de Bourcy ;

Sur la RN 30 : traversées de Noville et de Foy ;

Sur la RN 834 : traversée de Savy.

→ **Renforcer le rôle de l'E 25 et de la RN 4 pour les grands flux de transit et d'échange**

→ **Maîtriser le trafic et les vitesses dans les quartiers d'habitat pour y améliorer la qualité de vie des riverains**

→ **Définir et mettre en valeur les entrées des villages et d'agglomérations :**

Bras et Marvie sur la RN 84 ;

Neffe, Mageret et Longvilly sur la RN 874 ;

Bourcy sur la RN 877 ;

Noville et Foy sur la RN 30

→ **Maîtriser l'impact du charroi lourd notamment, tout en assurant une desserte des carrières :**

sur la RN 874 ;

sur la RN 84.

→ **Améliorer le jalonnement et la signalisation routière**

→ **Améliorer les liaisons en transports en commun entre les différents pôles de la commune** (notamment de l'ensemble des villages vers le centre-ville) **et avec les pôles voisins**

→ **Améliorer l'accueil des usagers aux arrêts des lignes TEC** (abris bus, informations, espace public,...), notamment dans les centres des villages

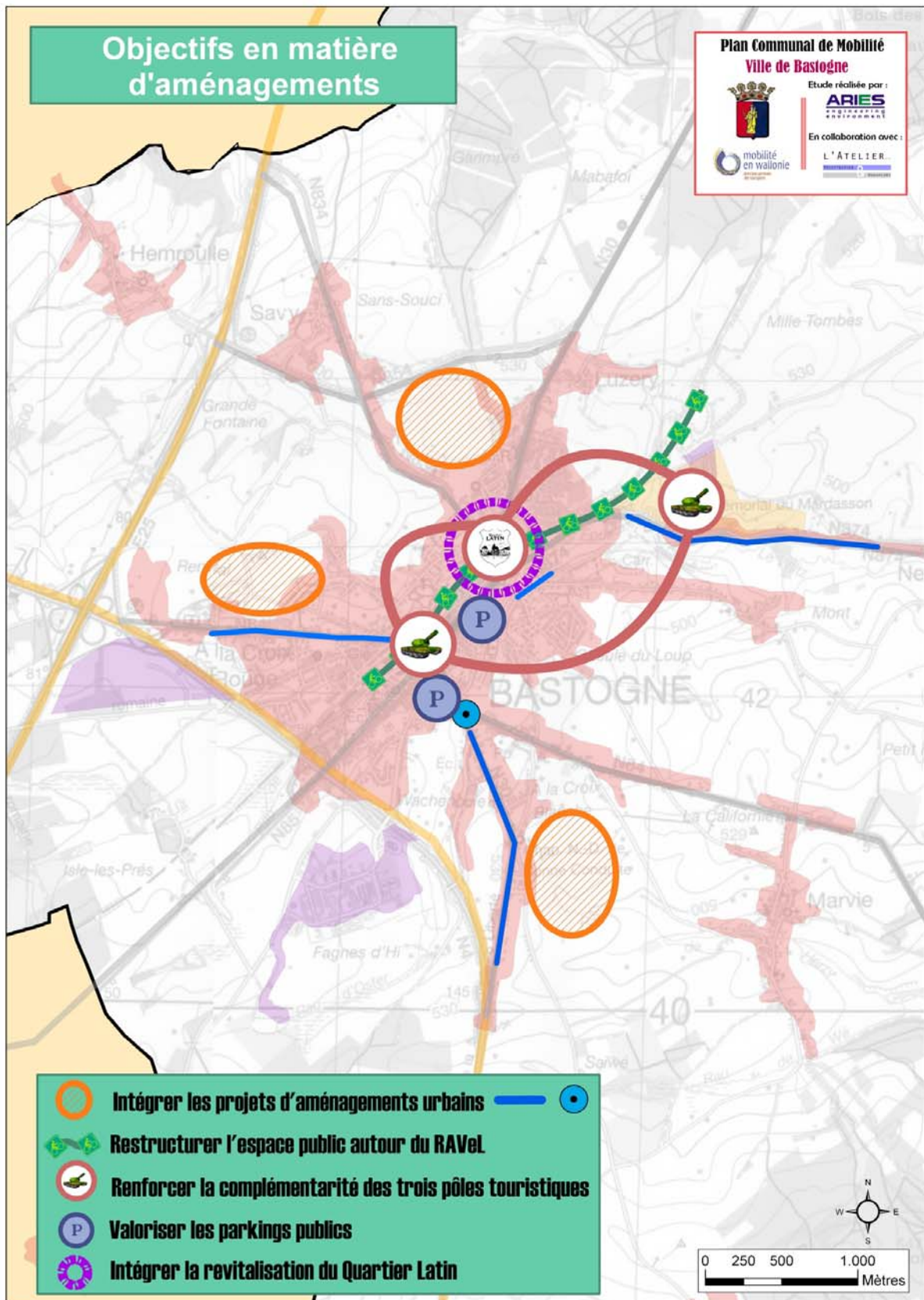
→ **Améliorer les conditions de déplacements des piétons dans le pôle urbain et dans les villages** (en particulier la sécurité et la continuité des cheminements piétons à proximité des écoles : Lutremange, Foy et Bourcy notamment)

→ **Aménager et jalonner des itinéraires cyclables sécurisés inter-villages, et vers le centre-ville, autour du réseau Ravel existant et projeté, en assurant des liaisons sûres et conviviales en-dehors des grands axes de circulation, entre les noyaux villageois et le réseau Ravel** (Hardigny, Bourcy, Moinet, Michamps-Oubourcy, Mageret, Bizory, Benonchamps, Harzy, Wardin)

→ **Développer des dispositifs de stationnement pour les vélos** au niveau de tous les pôles administratifs, commerçants, culturels, sportifs des villages et du centre-ville

→ **Mettre en place une signalisation spécifique répondant aux attentes touristiques**

→ **Mesurer l'opportunité de mise en œuvre des différents projets d'infrastructures de transport**



Carte 12 : Bastogne - objectifs en matière d'aménagement du centre urbain

A.4.2.2. A l'échelle du centre-ville

A. Principaux objectifs en matière d'aménagement du territoire et d'aménagement urbain

Voir carte 12 : Objectifs en matière d'aménagements

→ **Valoriser l'espace public des nombreuses 'places parkings'**, notamment les places du Marché et Merceny, et les intégrer dans l'espace adjacent en améliorant les relations douces

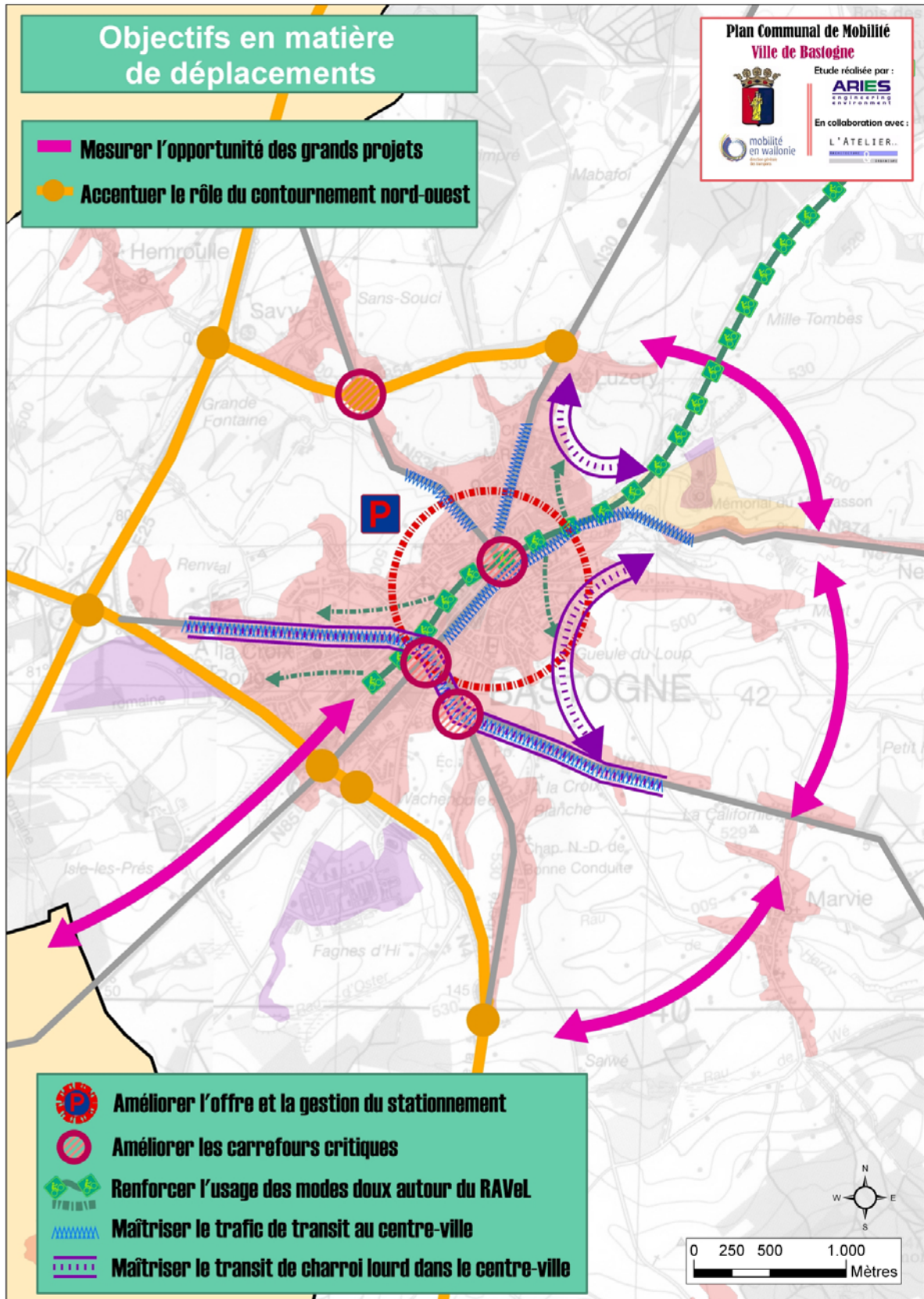
→ **Intégrer les développements de l'étude Idelux sur le tourisme et la revitalisation du Quartier latin**, répondre aux besoins en stationnement générés par ces développements et diminuer la pression automobile au niveau de la Porte de Trèves

→ **Renforcer les interactions entre les trois pôles touristiques** (place Mac Auliffe, Quartier latin et Mardasson), notamment en 'rapprochant' le Mardasson de l'espace centre-ville et en renforçant le pôle structurant du Quartier latin

→ **Intégrer les différents projets de revitalisation urbaine et d'aménagement urbain**

→ **Densifier l'espace bâti** et maîtriser l'urbanisation le long des voiries, notamment sur les axes principaux de pénétration

→ **Restructurer l'espace public autour de l'espace structurant du Ravel**, en améliorant notamment les relations douces entre celui-ci et les quartiers du centre-ville



Carte 13 : Bastogne - objectifs en matière de déplacements au centre-ville

B. Principaux objectifs en matière de déplacements

Voir carte 13 : 'Objectifs en matière de déplacements'

→ **Trouver des solutions à la saturation du stationnement dans l'hypercentre** en maîtrisant le stationnement de longue durée et en favorisant l'accessibilité aux usagers de courte durée

→ **Faire respecter la réglementation du stationnement**

→ **Améliorer les conditions de livraisons dans les rues commerçantes**

→ **Accentuer le rôle de l'E25, de la RN4 et de la RN854 pour les flux de transit**

→ **Maîtriser le trafic de transit à travers le centre-ville** et améliorer les conditions de circulation dans la Grand-rue et sur la place Mac Auliffe

→ **Maîtriser le transit du charroi lourd dans le centre-ville**

→ **Maîtriser le trafic et les vitesses dans les quartiers d'habitat** pour y améliorer la qualité de vie des riverains

→ **Améliorer le confort et la sécurité des modes doux et des personnes à mobilité réduite**, notamment entre les principaux espaces de stationnement et les espaces commerciaux, et aux abords des écoles

→ **Renforcer le rôle structurant du Ravel dans le centre-ville**, favoriser son utilisation notamment dans le cadre de la desserte des écoles, et renforcer les liaisons entre le Ravel et les quartiers d'habitat du centre-ville

→ **Mettre en œuvre des zones de déchargement des élèves**, parallèlement à l'utilisation du Ravel

→ **Améliorer le fonctionnement des carrefours critiques**

→ **Intégrer les projets en matière d'aménagement des voiries**

→ **Mesurer l'opportunité des différents projets d'infrastructures de transport**

A.5. Hiérarchisation des objectifs

A.5.1. Introduction

Dans le cadre de la définition des objectifs, il est nécessaire de se fixer un certain nombre de priorités, qui sont essentiellement des priorités d'études, et pas nécessairement des priorités de mise en oeuvre. C'est-à-dire les principales priorités, liées aux problématiques observées dans le diagnostic, auxquelles le plan de mobilité doit répondre et tenter d'apporter des solutions.

Les différents objectifs retenus dans le cadre de l'élaboration de ce Plan Communal de Mobilité ont été hiérarchisés.

Dans un premier temps, ce sont des thèmes principaux qui ont été classés par priorités.

Ensuite, les différents objectifs ont été distribués en trois niveaux de priorité :

Les priorités de type « A » : Ce sont les axes majeurs et fondamentaux du plan de mobilité, des objectifs auxquels celui-ci doit apporter des réponses concrètes. La mise en oeuvre de solutions réalistes qui permettent d'atteindre ces objectifs devra être planifiée aux différents horizons à l'issue de la phase 3;

Les priorités de type « B » : Ce sont des priorités importantes, qui ne répondent que partiellement aux problèmes majeurs mis en exergue dans le cadre du diagnostic, mais qui sont susceptibles d'améliorer de façon substantielle et durable la mobilité au sein de la commune ;

Les priorités de type « C » : Ce sont des objectifs qui doivent être pris en compte à travers l'ensemble de la réflexion relative au plan de mobilité et à la politique d'aménagement du territoire et urbain. Celles-ci ne seront cependant pas étudiées de manière individuelle et poussée.

A.5.2. Hiérarchisation des thèmes principaux

Les différents objectifs ont été regroupés par grandes thématiques. Ces derniers ont fait l'objet d'une première hiérarchisation. Ces thèmes constituent les grandes 'options' générales du Plan Communal de Mobilité de la Ville de Bastogne :

- A. Assurer la sécurité de l'ensemble des usagers au sein de l'entité ;
- B. Améliorer le fonctionnement du réseau routier ;
- C. Améliorer le fonctionnement du stationnement dans le centre-ville ;
- D. Limiter les nuisances liées aux flux de poids lourds au sein de l'entité ;
- E. Améliorer la gestion des déplacements scolaires ;
- F. Améliorer les conditions de déplacements des modes doux ;
- G. Améliorer l'offre en transports en commun ;
- H. Améliorer la signalisation routière ;
- I. Assurer la cohérence entre la politique d'aménagement du territoire et urbain, et la politique de mobilité.

A.5.3. Hiérarchisation des objectifs

A Assurer la sécurité de l'ensemble des usagers au sein de l'entité

1. → Améliorer le fonctionnement des carrefours critiques :
 - Carrefour de Remoifosse sur la RN 4 – projet MET existant ;
 - Le carrefour de Savy (RN 854-RN 834) ;
 - Le carrefour rue de la Chapelle – RN 84 ;
 - Le carrefour de Marvie sur la RN 84.

→ Priorité de type « A »
2. → Sécuriser les tronçons dangereux du réseau routier :
 - La RN 874 dans la traversée de Longvilly (entre la frontière belgo-luxembourgeoise et Arloncourt) – projet MET existant ;
 - La RN 84 dans sa traversée de Bras et de Marvie ;
 - Les principales entrées dans le centre-ville (RN 84, RN 30, RN 85).

→ Priorité de type « A »
3. → Définir et mettre en valeur les entrées des villages et d'agglomérations en créant notamment des effets de porte :
 - Bras et Marvie sur la RN 84 ;
 - Neffe, Mageret et Longvilly sur la RN 874 ;
 - Bourcy sur la RN 877 ;
 - Noville et Foy sur la RN 30.

→ Priorité de type « A »
4. → Maîtriser les vitesses dans les centres villageois et sécuriser les traversées :
 - Sur la RN 84 : traversées de Bras et de Marvie ;
 - Sur la RN 874 : traversées de Neffe, Mageret et Longvilly ;
 - Sur la RN 877 : traversée de Bourcy ;
 - Sur la RN 30 : traversées de Noville et de Foy ;
 - Sur la RN 834 : traversée de Savy.

→ Priorité de type « A »

B Améliorer le fonctionnement du réseau routier

Assurer la fluidité du trafic sur le réseau principal :

5. → Hiérarchiser le réseau routier en définissant des standards d'aménagement et d'exploitation des différentes catégories d'axes et garantir une uniformisation des aménagements de voirie

→ Priorité de type « A »
6. → Maîtriser le trafic de transit à travers le centre-ville et améliorer les conditions de circulation dans la Grand-rue et sur la place Mac Auliffe

→ Priorité de type « A »
7. → Renforcer le rôle de l'E 25 et de la RN 4 pour les grands flux de transit et d'échange

→ Priorité de type « A »
8. → Intégrer les projets en matière d'aménagement des voiries

→ Priorité de type « C »

Mesurer l'opportunité des grands projets d'infrastructures :

9. → Mesurer l'opportunité des différents projets d'infrastructures de transport en suspens
- projet SaarLorLux ;
 - projet de contournement est.

→ Priorité de type « A »

C Améliorer le fonctionnement du stationnement dans le centre-ville

10. → Définir une politique de stationnement pour le centre-ville

→ Priorité de type « A »

11. → Trouver des solutions à la saturation du stationnement dans l'hypercentre en maîtrisant le stationnement de longue durée et en favorisant l'accessibilité aux usagers de courte durée

→ Priorité de type « A »

12. → Améliorer les conditions de livraisons dans les rues commerçantes

→ Priorité de type « B »

13. → Faire respecter la réglementation du stationnement

→ Priorité de type « B »

14. → Assurer par une signalisation appropriée et continue, la valorisation des espaces de parking aménagés

→ Priorité de type « B »

15. → Valoriser l'espace public des nombreuses 'places parkings', notamment les places du Marché et Merceny, et les intégrer dans l'espace adjacent en améliorant les relations douces

→ Priorité de type « B »

D Limiter les nuisances liées aux flux de poids lourds au sein de l'entité

16. → Maîtriser l'impact du charroi lourd notamment, tout en assurant une desserte des carrières :
- sur la RN 874 ;
 - sur la RN 84.

→ Priorité de type « A »

17. → Hiérarchiser les routes accessibles aux poids lourds (définir les tonnages autorisés) et mettre en place une signalisation adéquate, permettant de renvoyer le charroi poids lourds qui transite sur les routes secondaires et touristiques sur le réseau principal parallèle, en fonction des schémas de déplacement proposés

→ Priorité de type « A »

E Améliorer la gestion des déplacements scolaires

18. → Organiser le stationnement des parents d'élèves à proximité des écoles
→ Priorité de type « A »
19. → Aménager des itinéraires doux sécurisés pour accéder aux écoles
→ Priorité de type « B »
20. → Renforcer le rôle structurant du Ravel dans le centre-ville, favoriser son utilisation notamment dans le cadre de la desserte des écoles, et renforcer les liaisons entre le Ravel et les quartiers d'habitat du centre-ville
→ Priorité de type « A »
21. → Mettre en œuvre des zones de déchargement des élèves, parallèlement à l'utilisation du Ravel
→ Priorité de type « A »

F Améliorer les conditions de déplacement des modes doux

22. → Améliorer le confort et la sécurité des modes doux et des personnes à mobilité réduite, notamment entre les principaux espaces de stationnement et les espaces commerciaux, et aux abords des écoles
→ Priorité de type « B »
23. → Développer les équipements en faveur des modes doux (parc à vélo, place de stationnement PMR, bandes cyclables,...)
→ Priorité de type « B »
24. → Développer des dispositifs de stationnement pour les vélos au niveau de tous les pôles administratifs, commerçants, culturels, sportifs des villages et du centre-ville
→ Priorité de type « B »
25. → Améliorer les conditions de déplacements des piétons dans le pôle urbain et dans les villages (en particulier la sécurité et la continuité des cheminements piétons à proximité des écoles : Lutremange, Foy et Bourcy notamment)
→ Priorité de type « B »
26. → Aménager et jalonner des itinéraires cyclables sécurisés inter-villages, et vers le centre-ville, autour du réseau Ravel existant et projeté, en assurant des liaisons sûres et conviviales en-dehors des grands axes de circulation, entre les noyaux villageois et le réseau Ravel (Hardigny, Bourcy, Moinet, Michamps-Oubourcy, Mageret, Bizory, Benonchamps, Harzy, Wardin)
→ Priorité de type « A »
27. → Restructurer l'espace public autour de l'espace structurant du Ravel, en améliorant notamment les relations douces entre celui-ci et les quartiers du centre-ville
→ Priorité de type « C »
28. → Développer des itinéraires de loisirs en dehors des axes de circulation

→ Priorité de type « B »

G Améliorer l'offre en transport en commun

Améliorer l'offre actuelle en transport en commun :

29. → Améliorer la desserte en transports collectifs, au niveau de la souplesse des fréquences notamment

→ Priorité de type « A »

30. → Améliorer les liaisons en transports collectifs vers les pôles voisins (desserte interurbaine et interrégionale), aussi bien au niveau des temps de parcours que de la couverture des lignes

→ Priorité de type « A »

31. → Assurer la desserte en transports collectifs de tous les villages

→ Priorité de type « A »

32. → Améliorer l'accueil des usagers aux arrêts des lignes TEC (abris bus, informations, espace public,...), notamment dans les centres des villages

→ Priorité de type « B »

Mesurer l'opportunité des projets d'infrastructures :

33. → Etudier l'opportunité des grands projets
- Réorganisation du réseau TEC-Luxembourg
 - Réouverture de la ligne de chemin de fer 163 'Libramont-Bastogne'

→ Priorité de type « A »

H Améliorer la signalisation routière

34. → Choisir et mettre en œuvre des outils de signalisation adéquats en fonction des règles de signalisation routière normalisées pour assurer une bonne lisibilité des informations

→ Priorité de type « B »

35. → Assurer la continuité des informations sur les axes pénétrants sélectionnés à partir des nationales et de l'autoroute vers le centre-ville, les villages et les pôles touristiques et d'activités. Intégrer les besoins des habitants et les nécessités touristiques

→ Priorité de type « B »

36. → Mettre en place une signalisation spécifique répondant aux attentes touristiques

→ Priorité de type « B »

I Assurer la cohérence entre la politique d'aménagement du territoire et urbain, et la politique de mobilité

37. → Prendre en compte les différents projets de développement de l'habitat et des activités économiques et de loisirs

→ Priorité de type « C »

38. → Promouvoir un tourisme de qualité, respectueux du contexte communal et limiter les nuisances liées à la fréquentation touristique de certains axes et du centre-ville

→ Priorité de type « C »

39. → Intégrer les développements de l'étude Idelux sur le tourisme et la revitalisation du Quartier latin, répondre aux besoins en stationnement générés par ces développements et diminuer la pression automobile au niveau de la Porte de Trèves

→ Priorité de type « A »

40. → Renforcer les interactions entre les trois pôles touristiques (place Mac Auliffe, Quartier latin et Mardasson), notamment en 'rapprochant' le Mardasson de l'espace centre-ville et en renforçant le pôle structurant du Quartier latin

→ Priorité de type « B »

41. → Valoriser le site classé du Mardasson et ses alentours, et renforcer son rôle de pôle touristique majeur en relation directe avec le pôle centre-ville

→ Priorité de type « C »

42. → Améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics dans les noyaux villageois et dans le centre-ville

→ Priorité de type « C »

43. → Maîtriser l'urbanisation en ruban le long des voiries, notamment le long de la RN 874, RN 84, RN 834, RN 854 où des zones sont inscrites au plan de secteur, et inciter à une densification de l'habitat autour des noyaux existants en assurant une programmation dans la mise en œuvre des zones constructibles

→ Priorité de type « C »

44. → Densifier l'habitat autour des noyaux urbains, en définissant des zones prioritaires de développement de l'habitat

→ Priorité de type « C »

45. → Renforcer la mixité des fonctions dans les zones d'habitat, notamment dans les pôles locaux principaux (Noville, Bourcy, Mageret, Wardin). Promouvoir l'artisanat local plutôt que le commerce régional le long des axes principaux ou de pénétration

→ Priorité de type « C »

46. → Favoriser un développement économique respectueux du cadre de vie des habitants

→ Priorité de type « C »

47. → Maintenir les caractéristiques rurales des villages

→ Priorité de type « C »

48. → Protéger et valoriser le patrimoine naturel, bâti et paysager

→ Priorité de type « C »

A.5.4. Les priorités de type « A »

- [1] Améliorer le fonctionnement des carrefours critiques
- [2] Sécuriser les tronçons dangereux du réseau routier
- [3] Définir et mettre en valeur les entrées des villages et d'agglomérations en créant notamment des effets de porte
- [4] Maîtriser les vitesses dans les centres villageois et sécuriser les traversées
- [5] Hiérarchiser le réseau routier en définissant des standards d'aménagement et d'exploitation des différentes catégories d'axes et garantir une uniformisation des aménagements de voirie
- [6] Maîtriser le trafic de transit à travers le centre-ville, et améliorer les conditions de circulation dans la Grand-rue et sur la place Mac Auliffe
- [7] Renforcer le rôle de l'E25 et de la RN4 pour les grands flux de transit et d'échanges
- [9] Mesurer l'opportunité des différents projets d'infrastructures de transport en suspens
- [10] Définir une politique de stationnement pour le centre-ville
- [11] Trouver des solutions à la saturation du stationnement dans l'hypercentre en maîtrisant le stationnement de longue durée et en favorisant l'accessibilité aux usagers de courte durée
- [16] Maîtriser l'impact du charroi lourd notamment, tout en assurant une desserte des carrières
- [17] Hiérarchiser les routes accessibles aux poids lourds (définir les tonnages autorisés) et mettre en place une signalisation adéquate, permettant de renvoyer le charroi poids lourds qui transite sur les routes secondaires et touristiques sur le réseau principal parallèle, en fonction des schémas de déplacements proposés
- [18] Organiser le stationnement des parents d'élèves à proximité des écoles
- [20] Renforcer le rôle structurant du Ravel dans le centre-ville, favoriser son utilisation notamment dans le cadre de la desserte des écoles, et renforcer les liaisons entre le Ravel et les quartiers d'habitat du centre-ville
- [21] Mettre en œuvre des zones de déchargement des élèves, parallèlement à l'utilisation du Ravel
- [26] Aménager et jalonner des itinéraires cyclables sécurisés inter-villages, et vers le centre-ville, autour du réseau Ravel existant et projeté, en assurant des liaisons sûres et conviviales en-dehors des grands axes de circulation, entre les noyaux villageois et le réseau Ravel (Hardigny, Bourcy, Moinet, Michamps-Oubourcy, Mageret, Bizory, Benonchamps, Harzy, Wardin)
- [29] Améliorer la desserte en transports collectifs, au niveau de la souplesse des fréquences notamment
- [30] Améliorer les liaisons en transports collectifs vers les pôles voisins (desserte interurbaine et interrégionale), aussi bien au niveau des temps de parcours que de la couverture des lignes
- [31] Assurer la desserte en transports collectifs de tous les villages
- [33] Etudier l'opportunité des grands projets
- [39] Intégrer les développements de l'étude Idelux sur le tourisme et la revitalisation du Quartier latin, répondre aux besoins en stationnement générés par ces développements et diminuer la pression automobile au niveau de la Porte de Trèves

Un grand nombre de ces objectifs s'intègrent dans une même logique. Ils donnent les axes majeurs de réflexion pour l'élaboration des différents plans dans le cadre de la phase 3 (plan de circulation, plan de stationnement, réseau cyclable, plan de transports de marchandises, plan de transports en commun...).

Ces priorités s'organisent autour :

de la redéfinition globale du réseau routier, à travers sa rehiérarchisation, sa sécurisation, l'étude de l'intérêt des différentes infrastructures potentielles, à destination des véhicules particuliers et des poids lourds, et avec une prise en compte de l'ensemble des modes ;

d'un renforcement de l'usage du réseau Ravel ;

d'une redéfinition de la politique de stationnement dans le centre-ville ;

de la mise en place d'un nouveau réseau de transports en commun, plus efficace et répondant mieux aux attentes de la population.

