

Plan Communal de Mobilité de la Ville de Bastogne



Phase 3: Schéma Directeur des Déplacements – Concept multimodal

**Rapport intermédiaire
en préparation de la réunion du
05 décembre 2002**



A. LE SCHÉMA DIRECTEUR DES DÉPLACEMENTS – CONCEPT MULTIMODAL	5
A.1. Introduction	5
A.2. Rappel des principes généraux retenus en matière d'organisation des déplacements et de cadre de vie	7
A.3. Volet 'véhicules particuliers' – Organisation du réseau routier	9
A.3.1. Variantes de concept	9
A.3.1.1. Variante 'Au fil de l'eau'	9
A.3.1.2. Eléments variables.....	9
A. A l'échelle du centre-ville	9
A.1. Variante 'Au fil de l'eau'	9
A.2. Variante 'Réseau convergent – en épis'	10
A.3. Variante 'Réseau en peigne'	11
A.4. Variante 'Radial – ceinture de protection complète'	12
A.5. Le concept proposé en matière de gestion de la circulation en centre-ville	15
B. Variantes de gestion de la circulation sur l'axe 'Grand-Duché'	19
B.1. Variante 'route de Clervaux'	19
B.2. Variante 'route de Wiltz'	19
C. Concept proposé pour la gestion de la circulation sur l'axe 'Grand-Duché'	20
A.4. Volet 'transport en commun'	20
A.4.1. Variantes de concept	20
A.4.1.1. Variante 'Au fil de l'eau'	20
A.4.1.2. Variante réseau TEC actuel + ligne 163 de chemin de fer.....	20
A.4.1.3. Variante réseau TEC projeté.....	21
A.4.1.4. Variante réseau TEC projeté + ligne 163 de chemin de fer	21
A.4.2. Concept proposé en matière de gestion de l'offre en transports en commun	23
A.5. Volet 'déplacements doux'	25
A.6. Concept multimodal proposé – Schéma Directeur des Déplacements.....	27

A. LE SCHÉMA DIRECTEUR DES DÉPLACEMENTS – CONCEPT MULTIMODAL

A.1. Introduction

Dans le cadre de la mise en place d'un plan de mobilité et plus particulièrement de l'organisation et la gestion des déplacements et du stationnement, la première étape vise à définir le Schéma Directeur des Déplacements appelé également 'Concept multimodal'. Dans le cadre d'une planification opérationnelle des déplacements, celui-ci intègre la vision désirée, à moyen-long terme, en matière d'organisation spatiale des déplacements au sein de la commune. Ce concept est la première étape de mise en œuvre des moyens nécessaires pour atteindre les objectifs définis précédemment.

Le schéma directeur définit les grands principes permettant de mettre en place un système de déplacement théorique, vers lequel il faudra tendre dans les années à venir, pour assurer une mobilité durable et un développement durable du territoire de Bastogne.

La première phase de la réflexion, en vue d'établir ce concept multimodal, doit permettre de proposer un schéma global d'organisation de la circulation automobile et du charroi lourd, parallèlement à la gestion du stationnement. Ce schéma d'organisation doit répondre aux objectifs d'accessibilité, de fluidité, et de limitation des nuisances préalablement définis. La réorganisation de la circulation routière est un préalable indispensable à toute politique de mobilité, au vu de la position occupée par l'automobile dans l'espace dévolu aux déplacements et au stationnement.

La réorganisation de la circulation automobile permet ensuite de récupérer de l'espace, notamment dans les différents lieux de vie, pour améliorer la position des modes alternatifs et la qualité des espaces publics. Cela permet alors de définir des concepts d'organisation pour les transports publics et pour les modes doux.

A.2. Rappel des principes généraux retenus en matière d'organisation des déplacements et de cadre de vie

Pour rappel, les grands principes généraux retenus pour le Plan Communal de Mobilité de la Ville de Bastogne se résument comme suit :

- ✓ Au niveau de la commune :
 - Sécurisation du réseau routier ;
 - Maîtrise et fluidité du trafic sur le réseau principal ;
 - Garantie d'accessibilité multimodale des pôles communaux (habitat, économiques, loisirs, touristiques,...) ;
 - Renforcement de la convivialité et de la qualité du cadre de vie dans les pôles d'habitat.

- ✓ Au niveau du centre-ville :
 - Protection de l'hypercentre face aux flux de transit ;
 - Renforcement et dynamisation de l'attractivité commerciale et touristique de l'hypercentre, en améliorant son accessibilité multimodale (notamment à travers le stationnement), et sa convivialité ;
 - Renforcement de la convivialité au niveau de l'hypercentre et renforcement de la position des modes de proximité ;
 - Maîtrise et fluidité du trafic au niveau du centre-ville ;
 - Garantie d'accessibilité multimodale des pôles du centre-ville ;
 - Renforcement de la convivialité et de la qualité de vie dans les pôles d'habitat ;
 - Garantir l'intégration des trois pôles touristiques majeurs (place mac Auliffe, Quartier latin, Mardasson).

Les concepts du Schéma Directeur des Déplacements

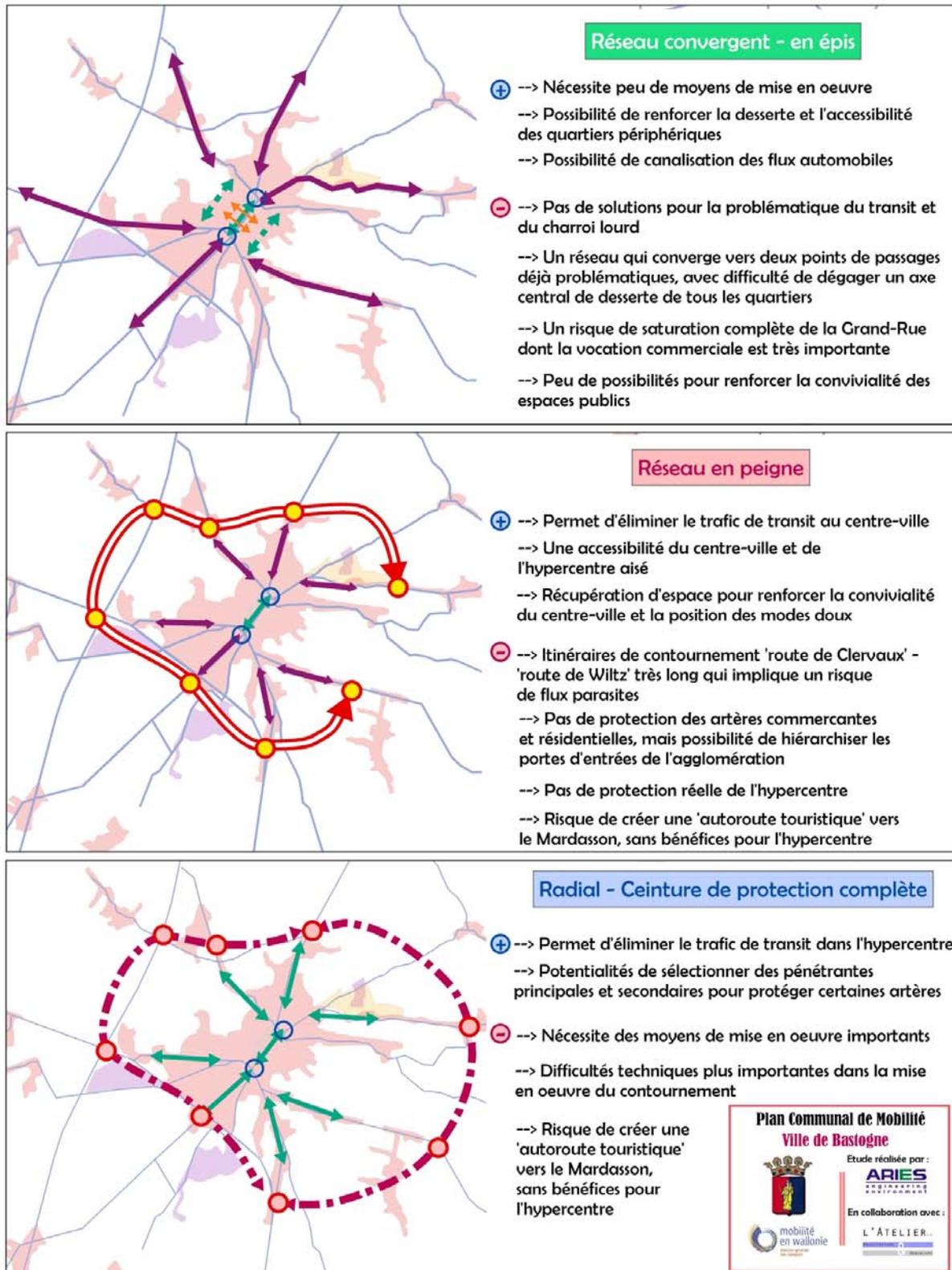


Figure 1: Variantes de concept circulation – centre-ville

A.3. Volet 'véhicules particuliers' – Organisation du réseau routier

A.3.1. Variantes de concept

A.3.1.1. Variante 'Au fil de l'eau'

On conserve l'organisation actuelle du réseau au niveau de la commune, avec une simple sécurisation des tronçons et carrefours critiques. Celui-ci absorbe les flux de trafic projetés à moyen-long terme.

- ✓ Avantages :
 - Pas de coûts et pas de moyens de mise en œuvre à débloquer.
- ✓ Inconvénients :
 - Pas de politique de mobilité durable et volontariste pour limiter les nuisances existantes liées à la circulation des véhicules particuliers et des poids lourds, et renforcer l'accessibilité de différents pôles ;
 - Pas de maîtrise et de gestion des flux de circulation ;
 - Peu de potentialités pour renforcer la convivialité des espaces, et la position des modes doux ou alternatifs à la route ;
 - Risques liés à la croissance importante des flux sur les axes en relation avec le Grand-Duché de Luxembourg ;
 - Risque de blocage important au niveau du centre-ville, et d'une perte importante d'attractivité.

A.3.1.2. Eléments variables

L'organisation du réseau routier dépend prioritairement de l'option qui sera retenue au centre-ville :

A. A l'échelle du centre-ville

A.1. Variante 'Au fil de l'eau'

On conserve l'organisation actuelle du réseau routier au niveau du centre-ville, avec quelques aménagements de sécurisation de tronçons et carrefours critiques.

On conserve l'ossature autour d'un contournement sur trois faces, des pénétrantes fortes dans le centre-ville, deux points de convergence majeurs en centre-ville et un axe unique de liaison entre ces points de convergence.

- ✓ Avantages :
 - Peu de coûts et de moyens de mise en œuvre.
- ✓ Inconvénients
 - Pas de politique de mobilité durable et volontariste ;
 - Risque de congestion complète de l'hypercentre à terme (3% de croissance par an du trafic automobile). Les points de convergence et l'axe de liaison de la Grand-rue sont incapables d'absorber à terme les flux de trafic projetés (Place Mac Auliffe : 31 500 véhicules/jour à l'horizon 2010 ; Grand-Rue : 19 000 véhicules/jour à l'horizon 2010) ;
 - Perte d'accessibilité et d'attractivité, notamment commerciale et touristique, pour l'hypercentre de Bastogne ;

- Peu de potentialités de renforcement de la convivialité des espaces publics et de renforcement de la position des modes doux ;
- Peu de potentialités d'amélioration de la position des transports en commun ;
- Gestion des flux et des types de trafic déficiente et peu de potentialités d'optimisation ;
- Risque important de percolation du trafic dans les quartiers résidentiels du centre-ville (trafic parasite)
- Augmentation importante des nuisances liées au trafic de transit et au charroi lourd dans l'hypercentre.
- Pas d'optimisation du contournement existant.

→ **Variante à rejeter**

A.2. Variante 'Réseau convergent – en épis'

Ce concept s'organise autour de pénétrantes fortes dans le centre-ville, et d'un axe central principal de desserte en centre-ville, qui doit permettre une accessibilité aux différents quartiers du centre-ville. Cet axe central peut être dédoublé par une ou deux parallèles de desserte.

✓ Avantages :

- Moyens limités de mise en œuvre ;
- Lisibilité du réseau plus importante ;
- Possibilité de canalisation des flux automobiles ;
- Possibilité de renforcer la desserte et l'accessibilité de quartiers résidentiels périphériques par la mise en œuvre de parallèles de desserte.

✓ Inconvénients

- Concept peu adapté aux réalités locales du centre-ville et de l'hypercentre ;
- Difficulté de mise en œuvre de ce concept, et notamment de définir un axe central de desserte de tous les quartiers. La structure de l'hypercentre est peu adaptée aux concepts d'accessibilité et de desserte définis ;
- Risque de congestion complète de l'hypercentre à terme, dont le principal axe commerçant pourrait avoir une vocation forte de desserte automobile;
- Perte d'accessibilité et d'attractivité, notamment commerciale et touristique, pour l'hypercentre de Bastogne ;
- Peu de potentialités de renforcement de la convivialité des espaces publics et de renforcement de la position des modes doux ;
- Peu de potentialités d'amélioration de la position des transports en commun ;
- Gestion des flux et des types de trafic déficiente et peu de potentialités d'optimisation ;
- Risque important de percolation du trafic dans les quartiers résidentiels du centre-ville (trafic parasite)
- Augmentation importante des nuisances liées au trafic de transit et au charroi lourd dans l'hypercentre ;
- Pas d'optimisation du contournement existant.

→ **Variante à rejeter**

A.3. Variante 'Réseau en peigne'

Ce concept intègre un contournement routier de Bastogne élargi jusqu'au routes de Wiltz et de Clervaux, avec des pénétrantes fortes dans Bastogne, et une répartition des flux sur la rocade pour distribuer la circulation automobile sur différentes portes d'accès au centre-ville. Au niveau du centre-ville, on trouve les mêmes points de convergence principaux et un axe de liaison principal entre ces points. Ce concept doit permettre de limiter le transit dans l'hypercentre.

✓ Avantages :

- Pas de transit par l'hypercentre → Réduction importante des flux de circulation aux points de convergence et sur l'axe de liaison de la Grand-rue ;
- Potentialités de sélectionner des pénétrantes principales et secondaires dans le centre-ville, et de canaliser les véhicules vers une porte d'accès proche de leur destination ;
- Potentialités de renforcement du concept avec des axes sélectionnés de renforcement de liaisons dans le centre-ville ;
- Récupération d'espace pour renforcer la convivialité du centre-ville et la position des modes doux ;
- Potentialités de renforcement de la position des transports en commun dans le centre-ville, avec un gain spatial et temporel lié à la diminution des charges de trafic dans le centre-ville ;
- Renforcement de l'accessibilité de l'hypercentre et renforcement de son attractivité touristique et commerciale

✓ Inconvénients :

- Moyens de mise en œuvre plus importants ;
- Difficultés techniques plus importantes dans la mise en œuvre du contournement nord-est 'Mardasson' et sud-est 'Wachenaule' ;
- Itinéraire de contournement fort long pour la liaison entre les routes de Clervaux et de Wiltz → Risque de flux parasites si des mesures fortes ne sont pas prises ou si des alternatives ne sont pas proposées → Intérêt de mesures fortes ne semble pas justifié, différentes alternatives différenciées 'voitures personnelles – trafic lourd' sont à envisager ;
- Nécessité de renforcer la desserte de quartiers périphériques ;
- Risque de marginalisation du site du Mardasson par rapport au centre-ville.

→ Variante à étudier

A.4. Variante 'Radial – ceinture de protection complète'

Ce concept intègre une rocade de protection complète autour du centre-ville, avec des pénétrantes fortes, et une répartition des flux sur la rocade pour distribuer la circulation automobile sur différentes portes d'accès au centre-ville. Au niveau du centre-ville, on trouve les mêmes points de convergence principaux et un axe de liaison principal entre ces points. Ce concept doit permettre de limiter le transit dans l'hypercentre.

✓ Avantages :

- Pas de transit par l'hypercentre → Réduction importante des flux de circulation aux points de convergence et sur l'axe de liaison de la Grand-rue
- Potentialités de sélectionner des pénétrantes principales et secondaires dans le centre-ville, et de canaliser les véhicules vers une porte d'accès proche de leur destination ;
- Potentialités de renforcement du concept avec des axes sélectionnés de renforcement de liaisons dans le centre-ville ;
- Récupération d'espace pour renforcer la convivialité du centre-ville et la position des modes doux ;
- Potentialités de renforcement de la position des transports en commun ;
- Renforcement de l'accessibilité de l'hypercentre et renforcement de son attractivité touristique et commerciale

✓ Inconvénients :

- Moyens de mise en œuvre très importants ;
- Difficultés techniques plus importantes dans la mise en œuvre du contournement nord-est 'Mardasson' et sud-est, ainsi que du contournement est 'Mont' ;
- Nécessité de renforcer la desserte des quartiers ouest ;
- Risque de marginalisation du site du Mardasson par rapport au centre-ville.

→ Variante à étudier

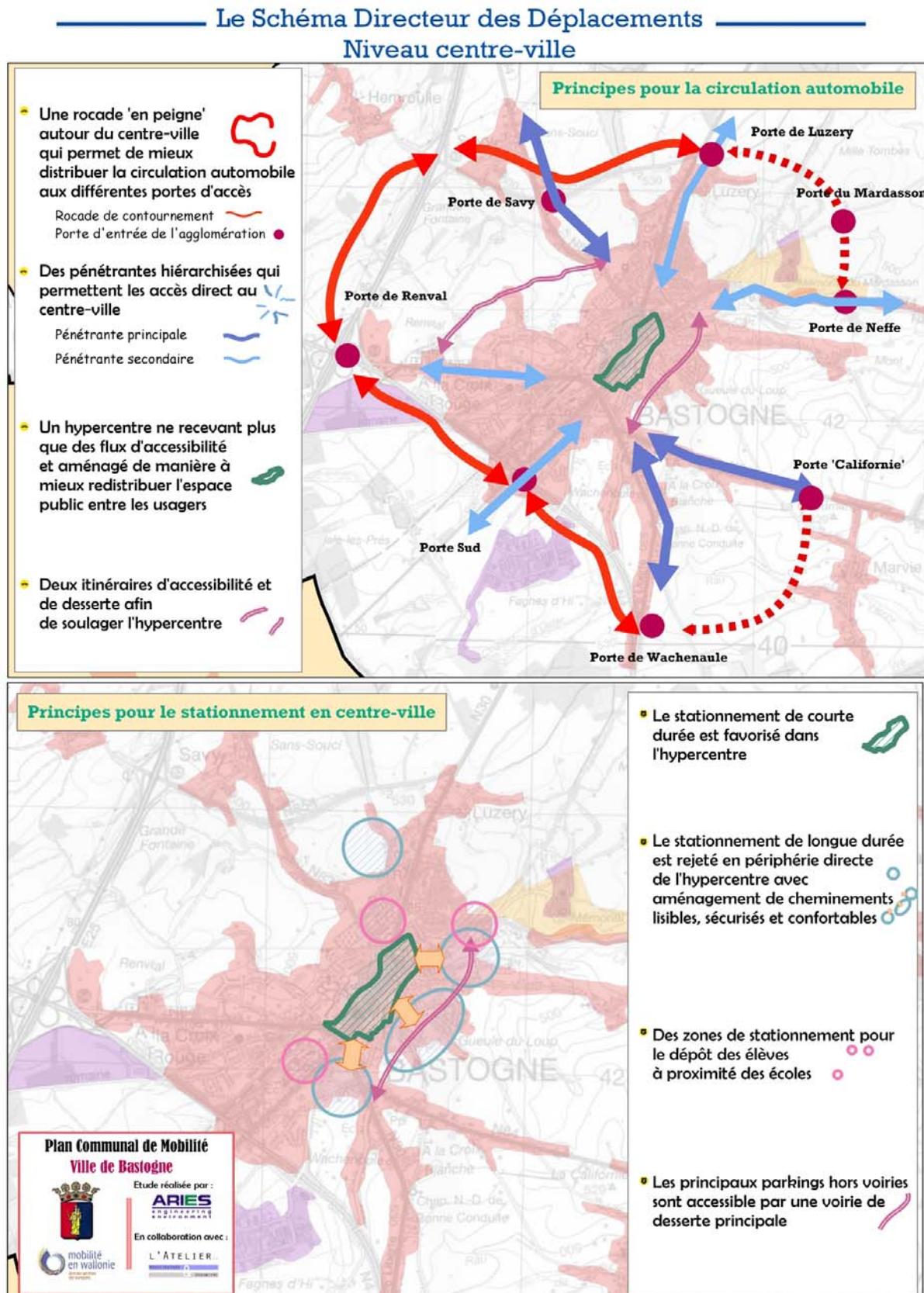


Figure 2 : Concepts proposés pour l'organisation du réseau routier et du stationnement au niveau du centre-ville

A.5. Le concept proposé en matière de gestion de la circulation en centre-ville

Le concept proposé s'articule autour de la variante 'réseau en peigne' renforcée par différentes mesures d'accompagnement.

Le réseau routier global

- ✓ Un réseau routier de contournement fort avec en complément du contournement existant :
 - Une nouvelle voirie de contournement entre la route d'Houffalize et la route de Clervaux, à envisager au nord-est de Luzery et du Mardasson. Cet itinéraire est le seul qui permette de soulager efficacement le quartier latin de la pression automobile en offrant une alternative performante au trafic de transit et au charroi lourd. Il permet également de ne pas superposer sur la route de Bizory, dans le cadre d'un contournement plus court depuis la route d'Houffalize (envisageable en situation intermédiaire cependant), les flux de transit, de charroi lourd et d'accessibilité touristique du site du Mardasson, que l'on veut par ailleurs rapprocher du centre-ville ;
- Contournement nord-est 'Mardasson'
 - Un itinéraire de contournement entre la RN 4 et la route de Wiltz, pour soulager le haut de la ville et la place Mac Auliffe du trafic de transit et du charroi lourd. Cet itinéraire peut s'envisager de deux manières, à étudier :
 - Un nouvel itinéraire direct entre la RN 4 et la route de Wiltz ;
 - Un renforcement de l'itinéraire RN 4 – route d'Arlon – route de Wiltz, par le rond-point projeté 'Renquin'.
- Contournement sud-est 'Wachenaule'
- ✓ Des axes de liaisons renforcés dans le centre-ville :
 - Deux axes de liaisons sont à envisager au niveau du centre-ville, hors hypercentre, pour renforcer la desserte des quartiers périphériques, et qui doivent absorber une part importante du trafic intra-urbain et de transit local. Ces axes doivent par ailleurs permettre de soulager l'axe principal de la Grand-rue pour ces types de trafic, afin d'y favoriser un trafic d'accessibilité :
 - À l'ouest de la Grand-rue, un axe de desserte renforcé entre les routes de Marche et de La Roche, pour desservir les quartiers résidentiels à l'ouest de l'hypercentre, les différents pôles du secteur Renval (Parc Expo, sites de loisirs,...), et les différents projets inscrits dans cette zone.
 - A l'est de la Grand-rue, un axe de desserte renforcé des quartiers résidentiels, des différents pôles, et des principaux parkings périphériques situés dans cette zone. Cet axe doit relier les routes de Clervaux et de Wiltz et accueillir un transit interne limité. Il s'inscrit sans doute entièrement sur le renforcement de liaisons existantes.

Des pénétrantes principales sélectionnées et des portes d'accès au centre-ville

Depuis le contournement projeté du centre-ville, différentes pénétrantes principales peuvent être sélectionnées pour canaliser les flux d'accessibilité sur des voiries adaptées. Différentes portes d'accès sont également définies.

Les portes d'accès

- ✓ Porte de Renval – accès par la route de Marche ;

- ✓ Porte Sud – accès par la route de Neufchâteau ;
- ✓ Porte de Wachenaule – accès par la route d’Arlon ;
- ✓ Porte ‘Californie’ – accès par la route de Wiltz ;
- ✓ Porte de Savy – accès par la route de La Roche ;
- ✓ Porte de Luzery – accès par la route d’Houffalize ;
- ✓ Porte ‘Mardasson’ – accès par la route de Bizory ;
- ✓ Porte de Neffe – accès par la route de Clervaux.

Les pénétrantes principales et secondaires

Ces différentes portes d’accès permettent d’accéder à des zones sélectionnées du centre-ville. Auparavant, différentes pénétrantes principales sont sélectionnées. Selon leur niveau hiérarchique, celles-ci sont favorisées pour accéder dans le centre-ville (signalisation, espace voirie, régulation et contrôle d’accès, etc...) :

- ✓ Deux pénétrantes principales :
 - par la porte de Savy – route de La Roche : accessibilité centre-ville partie nord et ouest, accessibilité à la caserne, accessibilité à la voirie de desserte principale ouest (Parc Expo),...
 - par les portes ‘Californie’ et ‘Wachenaule’ (rond-point Renquin) – routes de Wiltz et d’Arlon : accessibilité centre-ville partie sud et est, accessibilité aux principaux parkings périphériques et à la voirie de desserte est,...
- ✓ Quatre pénétrantes secondaires :
 - Par la porte de Renval – route de Marche : accessibilité centre-ville partie est, accessibilité aux zones commerciales de la route de Marche, accessibilité à la voirie de desserte principale ouest (Parc Expo),...
 - Par la porte Sud – route de Neufchâteau : accessibilité centre-ville partie sud, accessibilité gare du Sud ;
 - Par la porte de Luzery – route d’Houffalize : accessibilité centre-ville partie nord, accessibilité à l’hôpital ;
 - Par la porte de Neffe – route de Clervaux : accessibilité centre-ville partie est, accessibilité centre commercial et de loisir de la porte de Trèves.
- ✓ Une pénétrante spécifique :
 - La porte ‘Mardasson’ sur la route de Bizory : accessibilité au site du Mardasson.

Risques et mesures complémentaires à intégrer

Dans le cadre de la mise en œuvre de ce concept, différents aspects devront faire l’objet d’une attention accrue :

- ✓ La non marginalisation du site du Mardasson par rapport au centre-ville, en renforçant les liaisons à vocation touristique entre ces deux pôles ;
- ✓ La protection accrue de l’hypercentre et notamment de l’axe de la Grand-rue en y favorisant un trafic d’accessibilité et en y limitant tout trafic de transit, même de transit interne ;
- ✓ Assurer une fluidité accrue sur les axes de protection de l’hypercentre, contournement et axes de desserte principaux, ainsi que sur les pénétrantes principales. Ces mesures passent par une gestion appropriée des croisements sur ces axes, et par un partage de l’espace voirie plus favorable aux déplacements routiers (routes à vocation automobile) ;
- ✓ Un plan de signalisation qui s’intègre pleinement dans la logique d’accessibilité et de contournement du centre-ville ;

- ✓ Bien intégrer les logiques du concept proposé dans le plan de circulation, la hiérarchisation et le calibrage des voiries, la définition du système d'exploitation des voiries et des carrefours.

Ces différentes problématiques feront l'objet d'une attention particulière afin de limiter les différents risques qu'elles peuvent engendrer.

Le Schéma Directeur des Déplacements Variantes pour l'axe 'Grand-Duché'

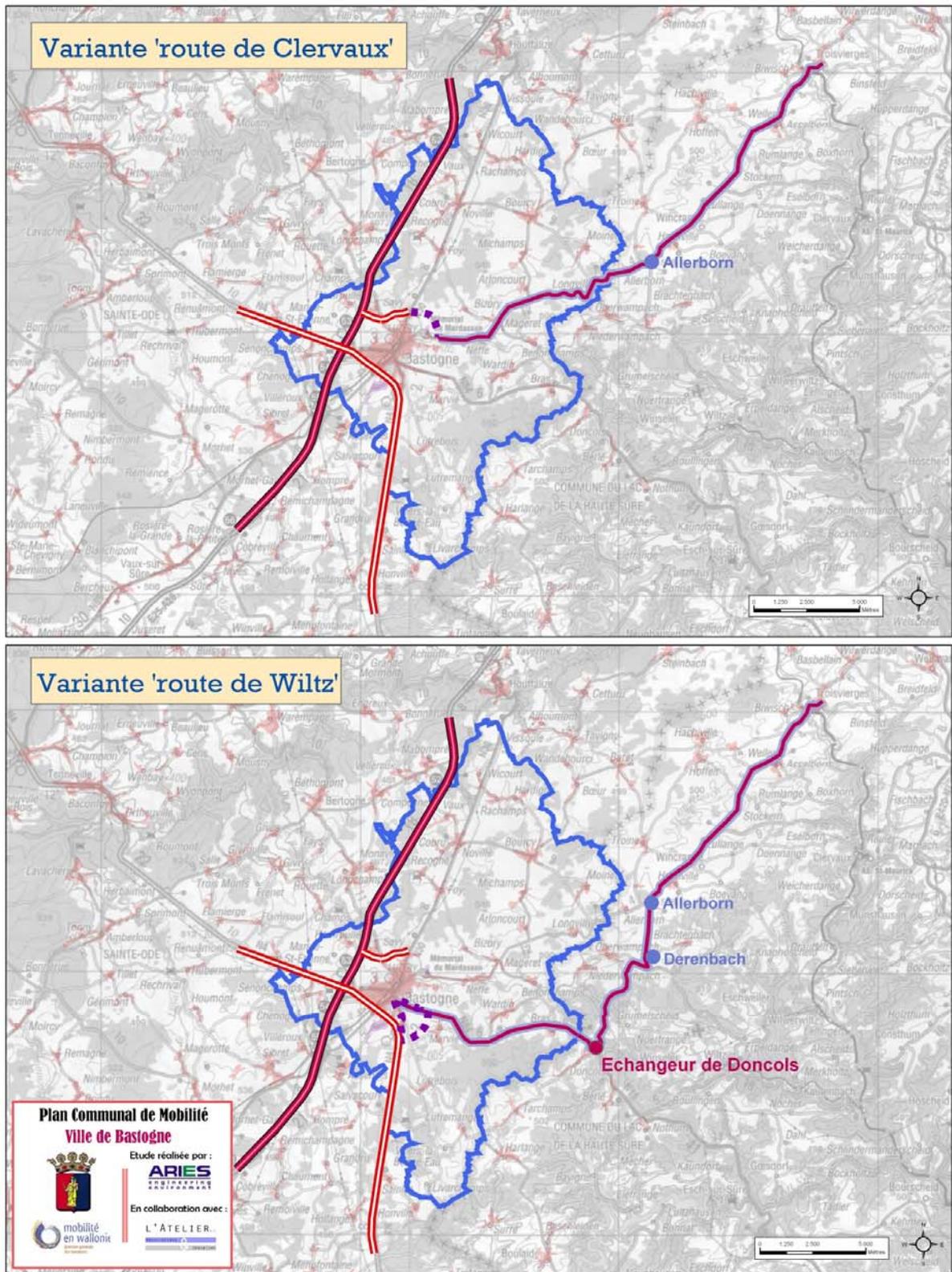


Figure 3 : Les variantes pour l'organisation des flux sur l'axe du 'Grand-Duché'

B. Variantes de gestion de la circulation sur l'axe 'Grand-Duché'

Le second élément variable principal est lié aux flux en relation avec le Grand-Duché de Luxembourg, et potentiellement avec la liaison transversale douce 'Saar-Lor-Lux'. Une croissance des flux et une réflexion potentielles qu'il convient d'anticiper.

Pour ces flux, deux variantes principales sont à retenir :

- ✓ La canalisation de ces flux sur la RN874 'Route de Clervaux' ;
- ✓ La canalisation de ces flux sur la RN84 'Route de Wiltz'.

B.1. Variante 'route de Clervaux'

Depuis la N 12 en territoire luxembourgeois, à hauteur d'Allerborn, la liaison projetée 'Saar-Lor-Lux' se raccorde sur la RN 874 'Route de Clervaux' sur le territoire de Bastogne, via la N 20. La RN 874 vient se raccorder ensuite à la sortie du village de Neffe au contournement nord-est 'Mardasson' proposé de Bastogne, et permet de rejoindre l'autoroute E 25 à hauteur de la sortie 53 'Savy-Hemroulle'.

- ✓ Avantages :
 - Raccordement au contournement nord-est 'Mardasson' plus performant et plus éloigné de l'activité centre-ville ;
- ✓ Inconvénients :
 - Traversée de nombreuses zones d'habitat sur le territoire de Bastogne ;
 - Gabarit et profil de la RN 874 peu adaptés à des flux de trafic important, et notamment à un charroi lourd important ;
 - Peu de potentiel d'augmentation de gabarit de la voirie ;
 - Voirie à vocation plus touristique et de desserte locale ;
 - Nécessité de forte sécurisation de la voirie au niveau des carrefours et des traversées de villages ;
 - Activité des carrières en bordure directe de l'axe ;
 - Aménagement du contournement nord-est 'Mardasson' qui peut difficilement se concevoir à court terme ;
 - Coûts de réalisation des aménagements, contournement et sécurisation de l'axe, plus importants.

B.2. Variante 'route de Wiltz'

En territoire luxembourgeois, à hauteur d'Allerborn, la N 12 se poursuit jusqu'à hauteur de Derenbach. L'itinéraire se poursuit ensuite sur la CR 309 jusqu'à l'échangeur de Doncols sur la N 15 (route de Wiltz) qui est prolongée par la RN 84 sur le territoire de Bastogne. L'itinéraire se raccorde ensuite sur le contournement sud-est de Bastogne.

- ✓ Avantages :
 - Traversées de villages limitées ;
 - Profil et gabarit de la voirie plus adaptés sur l'ensemble de l'itinéraire ;
 - Potentiel plus important de réaménagement de la voirie ;
 - Voirie à vocation de desserte locale moins importante, qui accueille déjà un charroi transfrontalier plus important ;
 - Une partie importante du contournement potentiel proposé et envisageable à court terme est en projet (rond-point Renquin), et des aménagements récents en territoire luxembourgeois ont été réalisés. Possibilités de réaliser à relativement court terme un aménagement à hauteur du croisement avec la RN 4 ;

- Intérêt majeur dans l'optique de la diminution du transit en centre-ville. Meilleure complémentarité avec la gestion des problématiques locales ;
 - Coûts moins élevés en matière d'aménagement de l'itinéraire.
- ✓ Inconvénients :
- Raccordement moins performant au contournement de Bastogne à court terme (via le rond-point 'route de Wiltz-route d'Arlon') ;
 - Nécessité de forte sécurisation de la voirie au niveau des carrefours et des traversées de villages.

C. Concept proposé pour la gestion de la circulation sur l'axe 'Grand-Duché'

→ Les deux variantes semblent réalisables dans l'optique d'une 'transversale douce', moyennant des aménagements de toute manière nécessaires en terme de sécurisation des axes et de protection de l'hypercentre. **La variante 'route de Wiltz' semble cependant plus simple à mettre en œuvre, et mieux répondre aux réalités locales de Bastogne**

A.4. Volet 'transport en commun'

A.4.1. Variantes de concept

A.4.1.1. Variante 'Au fil de l'eau'

On conserve l'organisation actuelle du réseau de transports en commun, autour de lignes de bus 'classiques', qui desservent le territoire en convergence vers le centre-ville de Bastogne, à faible fréquence. Le service SNCB est suspendu.

- ✓ Avantages :
- Pas de moyens de mise en œuvre à débloquer ;
 - Tous les villages sont desservis.
- ✓ Inconvénients :
- Pas de politique volontariste ;
 - Relations régionales faiblement assurées ;
 - Manque de souplesse de la desserte, au niveau des fréquences et des horaires notamment ;
 - Peu de visibilité des transports publics ;

A.4.1.2. Variante réseau TEC actuel + ligne 163 de chemin de fer

On conserve l'organisation actuelle du réseau de transports publics. Celui-ci est renforcé par la réouverture de la ligne 163 entre Libramont et Bastogne. La réouverture de cette ligne implique la suppression de la ligne bus Bastogne-Libramont qui assure actuellement la relation en lieu et place du service SNCB.

- ✓ Avantages :
- Tous les villages sont desservis ;
 - Amélioration des relations régionales, et liaison au réseau ferré de la SNCB ;
 - Plus grande visibilité des transports publics ;

- Possibilité de couplage avec des logiques 'marchandises' ou des logiques de ligne à vocation touristique.
- ✓ Inconvénients :
 - Moyens importants de mise en œuvre ;
 - Relations régionales encore trop faiblement assurées. La liaison directe au réseau SNCB améliore les relations vers Libramont et les villes desservies par le réseau, mais avec des contraintes importantes en terme de temps de parcours et de correspondances ;
 - Manque de souplesse de la desserte, au niveau des fréquences et des horaires notamment ;

A.4.1.3. Variante réseau TEC projeté

Cette variante intègre les propositions de redéploiement de l'offre TEC, autour du Telbus, des lignes rapides et express. Elle n'inclut pas la remise en service de la ligne 163.

- ✓ Avantages :
 - Tous les villages sont desservis ;
 - Amélioration importante des relations régionales et interurbaines, avec des liaisons fortes entre Bastogne et les pôles locaux et régionaux majeurs ;
 - Grande souplesse de l'offre proposée ;
 - L'offre proposée est une alternative intéressante à la voiture personnelle pour de nombreux déplacements.
- ✓ Inconvénients :
 - Moyens importants à débloquent ;
 - Pas de possibilités de couplage avec des logiques 'marchandises' ;
 - Peu de visibilité des transports publics.

A.4.1.4. Variante réseau TEC projeté + ligne 163 de chemin de fer

Cette variante intègre les propositions de réorganisation de l'offre TEC, et la remise en service de l'offre SNCB sur la ligne 163.

- ✓ Avantages :
 - Tous les villages sont desservis ;
 - Amélioration importante des relations régionales et interurbaines, avec des liaisons fortes entre Bastogne et les pôles locaux et régionaux majeurs ;
 - Grande souplesse de l'offre proposée ;
 - L'offre proposée est une alternative intéressante à la voiture personnelle pour de nombreux déplacements ;
 - Liaison directe au réseau ferré de la SNCB ;
 - Plus grande visibilité des transports publics ;
 - Possibilité de couplage avec des logiques 'marchandises' ou des logiques de ligne à vocation touristique.
- ✓ Inconvénients :
 - Moyens très importants à débloquent ;
 - Risques de concurrence, notamment vers Libramont, entre les services TEC et SNCB.

Le Schéma Directeur des Déplacements Niveau centre-ville

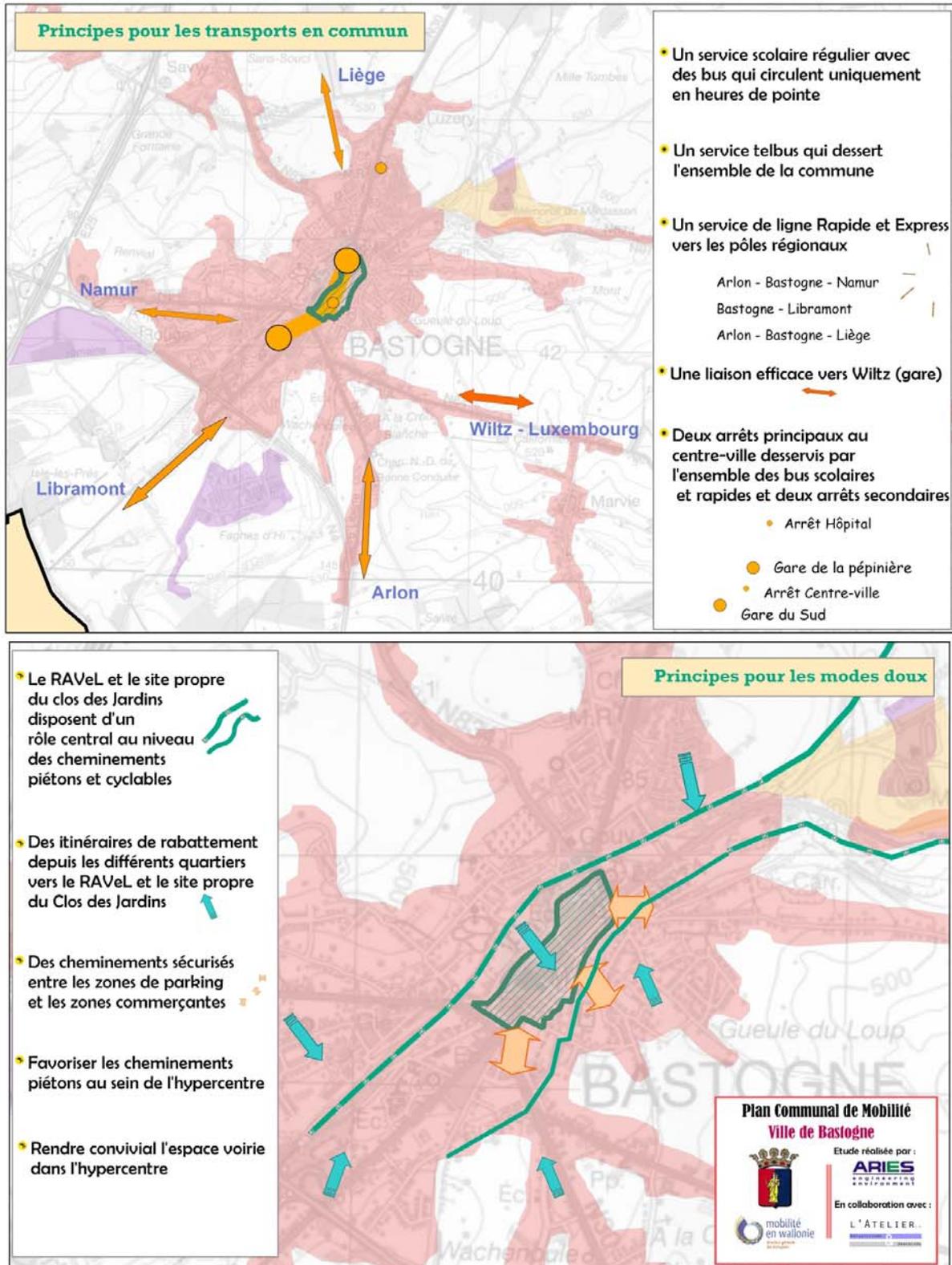


Figure 4 : Concepts proposés pour les transports en commun et les modes au niveau du centre-ville

A.4.2. Concept proposé en matière de gestion de l'offre en transports en commun

Le concept proposé en matière de gestion de l'offre en transports en commun s'articule essentiellement autour du concept 'réseau TEC projeté', avec la volonté de ne pas hypothéquer, à plus long terme, la réouverture de la ligne 163.

A court terme, le service proposé dans le cadre des relations régionales s'articule autour des lignes rapides et express de l'offre TEC. Ce service est privilégié à l'offre SNCB pour plusieurs raisons :

- ✓ Avantages :
 - Coûts moindres pour assurer le service ;
 - Offre plus directe avec les principaux pôles locaux et régionaux. La ligne 163 propose un service jusqu'à Libramont, puis en correspondance vers certains pôles. Mais de nombreux pôles restent très difficilement accessibles. En outre, l'intérêt réel d'un service SNCB s'inscrit certainement beaucoup mieux au niveau d'une relation Libramont-Bastogne-Gouvy. La relation Libramont-Bastogne propose un service trop limité que pour fournir une alternative forte à la voiture personnelle ;
 - Mise en service possible à court terme.

- ✓ Inconvénients :
 - Confort moindre, même dans le cadre de bus de plus grand confort ;
 - Enneigement saisonnier des voiries ;
 - Pas de possibilités de transport ferré pour les marchandises ;
 - Visibilité moins importante du transport en commun.

Cependant, l'apport d'une desserte ferrée d'une ville du niveau de Bastogne est indéniable. Dès lors, la desserte ferrée ne doit pas être hypothéquée, et doit être repensée à terme dans des logiques adaptées (marchandises, voyageurs, tourisme,...).

Par ailleurs, les relations en transports en commun méritent d'être améliorées à destination du Grand-Duché de Luxembourg. Celles-ci devraient également être repensées.

Le Schéma Directeur des Déplacements Volet 'déplacements doux'

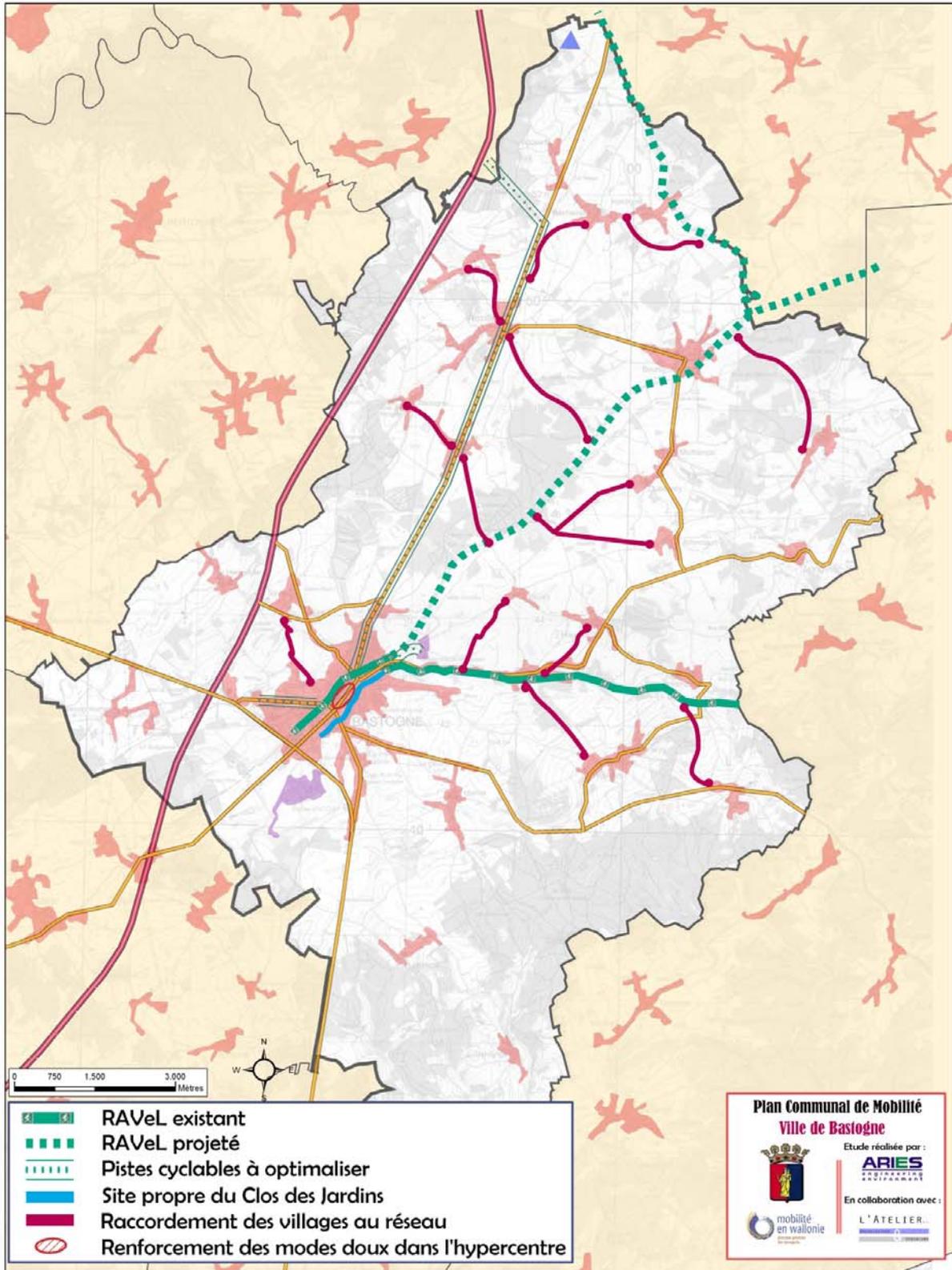


Figure 5 : Schéma Directeur des Déplacements : Volet 'Modes Doux'

A.5. Volet 'déplacements doux'

Sur base des logiques développées dans le cadre du concept retenu pour la circulation automobile, un certain espace est récupéré et à valoriser pour les modes doux. La position des modes doux est ainsi renforcée au niveau de l'hypercentre, où les espaces publics deviennent des espaces de convivialité.

Hormis ces aspects propres à l'hypercentre, celui-ci est au niveau du centre-ville ceinturé par deux axes de desserte principaux pour les modes doux : le RAVeL et le site propre du clos des Jardins. Ceux-ci desservent l'ensemble des quartiers du centre-ville.

A l'échelle communale, le concept retenu s'articule autour des infrastructures RAVeL, avec des itinéraires de rabattement depuis les villages et hameaux situés à ses abords.

Le Schéma Directeur des Déplacements Niveau centre-ville

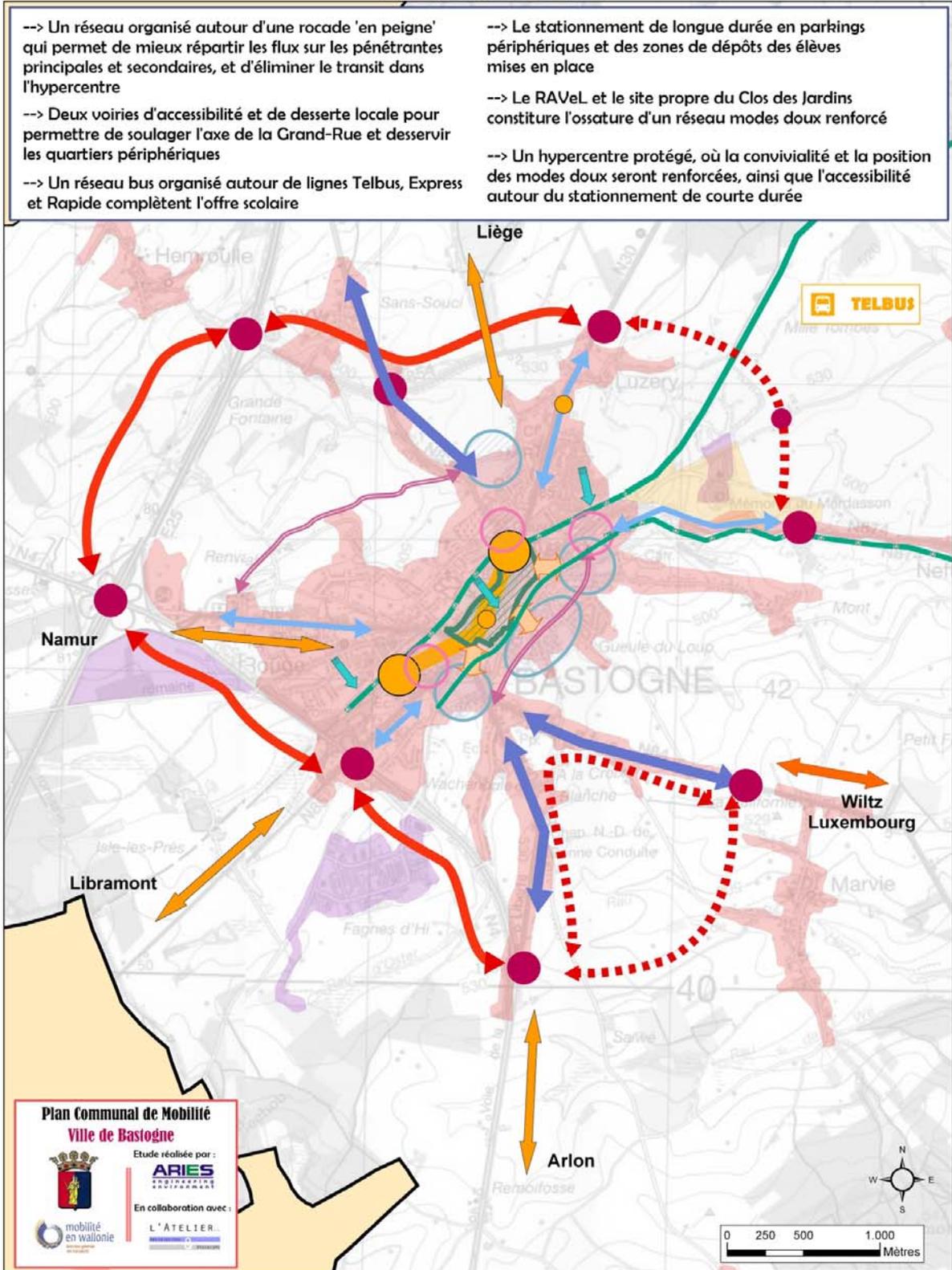


Figure 6: Concept multimodal proposé pour la Ville de Bastogne – centre-ville

A.6. Concept multimodal proposé – Schéma Directeur des Déplacements

Le concept multimodal proposé s'articule autour des éléments suivants :

- ✓ Une rocade de protection incomplète, avec des pénétrantes et portes d'accès sélectionnées ;
- ✓ Un hypercentre protégé par rapport à la circulation automobile, où la position des modes doux et la convivialité des espaces publics sont renforcées ;
- ✓ Deux axes de desserte principaux au niveau du centre-ville ;
- ✓ L'utilisation de la route de Wiltz dans le cadre d'un renforcement des relations avec le Grand-Duché de Luxembourg ;
- ✓ Un stationnement de courte durée au niveau de l'hypercentre, et des parkings de longue durée et de dépôts à ses abords immédiats ;
- ✓ Un réseau de transports en commun organisé autour du Telbus, de lignes express et rapide qui complètent l'offre scolaire ;
- ✓ Ne pas hypothéquer le redéploiement du chemin de fer à terme ;
- ✓ Le RAVeL et le site propre du clos des Jardins qui constituent l'ossature du réseau modes doux au niveau du centre-ville, aux abords immédiats d'un hypercentre où les déplacements doux sont favorisés ;
- ✓ Un réseau 'modes doux' organisé, à l'échelle de la commune, autour des axes RAVeL et d'axes de rabattement depuis les villages ;
- ✓ Un espace public protégé et valorisé au niveau de l'hypercentre et des centres de village ;
- ✓ Un rapprochement du site du Mardasson par rapport au centre-ville.