

<b>Sensibilisation à l'apaisement des traversées de villages</b> <b>(a) Commune : AUBANGE</b> <b>(b) Nom du village ou de l'entité : AUBANGE</b> <b>(c) Descriptif : Sensibilisation à l'apaisement des traversées de villages</b>	Fiche n° IM-P3
	Priorité : Lot 1
	Version initiale <input checked="" type="checkbox"/>
	Version actualisée ( / /20 ) <input type="checkbox"/>

## SENSIBILISATION À L'APAIEMENT DES TRAVERSÉES DE VILLAGES

### 1. Description du projet

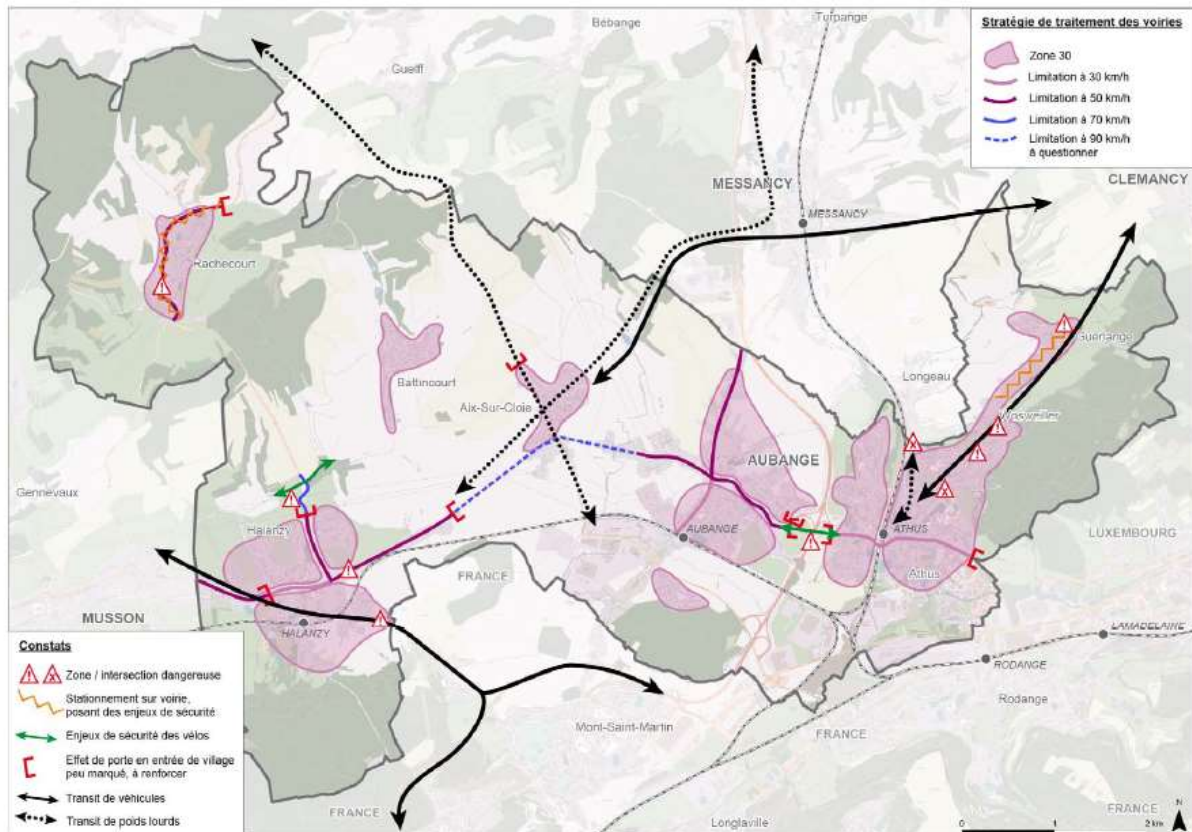
Le projet, complémentaire aux actions listées dans le PCM, vise à favoriser la réduction de la vitesse dans les traversées des villages de la commune via des actions de sensibilisation et d'information des usagers notamment pour ceux utilisant les routes régionales (campagne de publicité, affichages...).

Il s'appuiera sur les actions de réduction de la vitesse prévues dans le cadre du PCM. On peut ainsi citer le cas de neuf zones problématiques :

- A Rachecourt, rue de la Bressine : vitesse excessive en direction du sud pouvant être diminuée par la réalisation d'un « effet de porte » à l'entrée du village ;
- A Aix-sur-Cloie, rue Claie : vitesse excessive en sortie de village pouvant être contrecarrée par la mise en place d'aménagements physiques (chicane, coussin, ralentisseur,...) sur 250m (on compte 1 aménagement tous les 70-100m) ;
- A Aubange, rue de Messancy : vitesse excessive sur 280m pouvant être freinée par le stationnement des lignes de bus en voirie et le placement de radars mobiles ;
- A Aubange, quartier résidentiel de la rue des Merles : vitesse excessive malgré que le quartier soit une Zone 30, l'Administration Communale propose le placement de dos d'âne en entrée et en sortie du quartier ;
- A Athus, rue Longeau : vitesse excessive et transit vers le Luxembourg, l'Administration Communale propose la pose de 3 coussins berlinois et la création d'une bande de stationnement sur la voirie pour diminuer le gabarit de celle-ci ;
- Entre Athus et Guerlange, Passage du Loup : vitesse excessive et transit vers le Luxembourg, l'Administration Communale a déjà mis en place 15 dispositifs (rétrécissements, bacs à fleurs) ;
- A Halanzy, rue de l'Ermitage (frontière): vitesse excessive et transit de travailleurs français vers le Luxembourg. Les vitesses peuvent être modérées par la création d'un « effet de porte » à l'entrée d'Halanzy et au niveau du passage de la frontière belgo-française ;
- A Athus, Grand'Rue et avenue du Luxembourg : trafic de transit vers le Luxembourg pouvant être régulé par le placement de feux de circulation à l'entrée côté sud d'Athus ;
- A Athus, rue de Rodange : trafic de transit de poids lourds vers le Luxembourg pouvant être géré par des caméras ANPR existantes.

La concertation a ainsi permis de bâtir une stratégie de réglementation des vitesses sur le territoire de la commune, proposant essentiellement le passage des villages en zone 30 ; la réduction de la vitesse sur l'axe N88 ; la mise en place d'actions ponctuelles (effet de portes qui seront à relier avec le projet d'identité villageoise, etc.).

## Synthèse des éléments issus de la concertation PCM-PCDR (PCM)



Le PCM a ainsi défini les objectifs suivants :

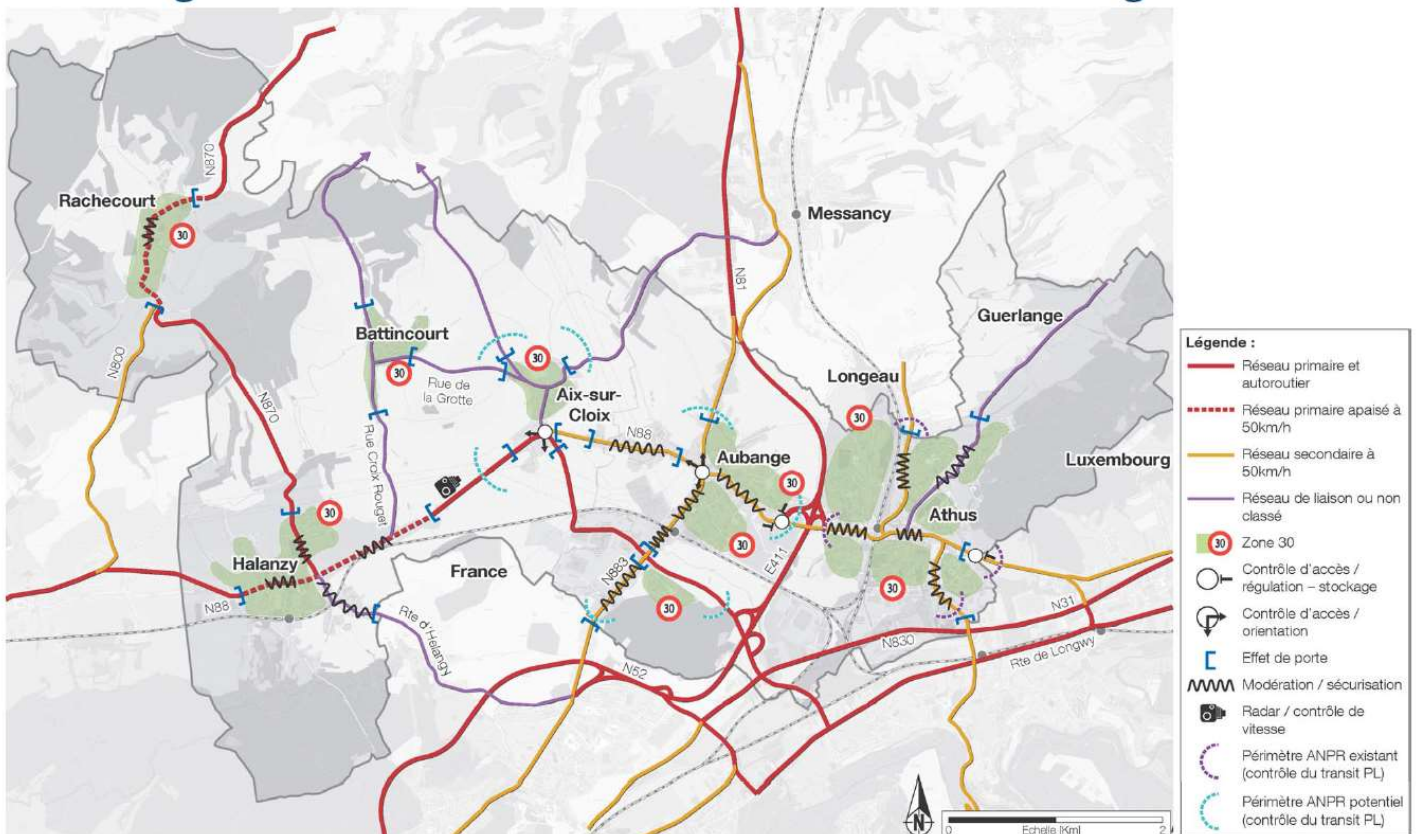
- modération des vitesses et dissuasion du transit dans les villages et
- limitation des itinéraires de transit traversant Athus et développement du report vers des itinéraires adaptés (avenue de l'Europe, rue de Freihaut).

Les mesures sont proposées :

- Aménagements de dispositifs de ralentisseurs de vitesse (rétrécissement, coussins berlinois, « effets de porte » en entrées de villages) ;
- Plan de circulation contre le transit (sur les axes majeurs. Ex. feux de circulation) ;
- Mise en place de radars et de radars de tronçons ;
- Utilisation de caméra ANPR (pour contrôler le trafic de transit notamment de poids lourds).

La mise en place de signalisation incitative a également été proposée en CLDR.

### Vision globale du réseau viaire et des aménagements proposés (PCM)



## 2. Justification du projet

Le diagnostic partagé note que la commune d'Aubange est un territoire globalement bien desservi, traversé par des axes routiers importants et accessible via deux lignes de chemin de fer principales. La gare d'Athus, qui bénéficie de la gratuité des tickets vers le territoire luxembourgeois, fait face à des problèmes d'engorgement et de stationnement aux abords de la gare. Les travailleurs transfrontaliers, en augmentation, passent quotidiennement la frontière pour se rendre sur leur lieu de travail ou de formation, principalement à Luxembourg-ville et à Esch-sur-Alzette. Ce flux de travailleurs est accentué par un transit important de fret international et par une forte mobilité d'achat liée à la concentration des zones commerciales.

Tout ce trafic engendre un fort sentiment d'insécurité routière, mis en avant lors des consultations villageoises. En effet, bien que l'accès aux grands axes routiers soit apprécié, la sécurisation et la maîtrise du trafic est apparu comme un enjeu prégnant. Les habitants ont identifié divers axes, comme la N88, qui posent problème.

De plus, la N830 est totalement saturée en direction du Luxembourg, ce qui incite certains automobilistes à « bipasser » les files en traversant des villages, sans se préoccuper de l'itinéraire emprunté (abords d'écoles, présence de piétons et de cyclistes, gabarit de voirie étroit, etc.).

En outre, la vitesse excessive des véhicules et le trafic de transit dans les quartiers résidentiels renforcent le sentiment d'insécurité des habitants, causé par des nuisances importantes, tant au niveau du bruit, que de la pollution et du manque de sécurité.

Un travail de recensement des points noirs a été réalisé de manière participative conjointement entre les deux processus (ODR et PCM) lors d'un groupe de travail en octobre 2021. Le résultat a été intégré dans le PCM.

Le projet répond ainsi à l'enjeu crucial pour le territoire de sécurisation et de maîtrise de la mobilité sur le territoire (vitesse excessive et trafics importants).

### 3. Lien à la stratégie

Le projet contribuera à la réalisation des objectifs stratégiques suivants :

<b>Objectif</b>	<b>3. Apporter des solutions durables pour tendre vers un environnement de qualité</b>
<b>Objectif opérationnel</b>	3.1 Développer la sécurité et valoriser les liaisons de mobilité douce

#### Liens avec d'autres stratégies et plans locaux et/ou transcommunaux :

- **Programme Stratégique Transversal (PST) 2019-2024** : Développer et mettre en œuvre un nouveau Plan Communal de Mobilité ;
- **Plan Communal de Mobilité (PCM)** : Maîtriser les flux de transit et modérer les vitesses dans les secteurs prioritaires identifiés.

### 4. Impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société

<b>SOCIAL</b>	★ ★ ★ Sérénité et convivialité dans les villages
<b>ENVIRONNEMENT</b>	★★ Amélioration du cadre de vie des habitants
<b>ÉCONOMIE</b>	⊕ Pas d'impact économique particulier

**Légende :** ★ ★ ★ Impact élevé ; ★ ★ Impact moyen ; ★ Impact faible ; ⊕ Pas d'impact

Ce projet correspond à la **stratégie wallonne de développement durable** :



#### **Objectif 11 – Villes et communautés durables :**

**Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables** – Assurer l'accès à un logement, à des services de base et à des systèmes de transport sûrs ; Renforcer l'urbanisme durable et les efforts de préservation du patrimoine culturel et nature ; Réduire l'impact environnemental négatif des villes (notamment, la qualité de l'air et la gestion des déchets) et favoriser l'établissement des liens économiques, sociaux et environnementaux.

## 5. Localisation et statut

Territoire communal

## 6. Parties prenantes et porteurs de projets

- **Porteur de projet :** Commune d'Aubange
- **Partenaires :** /

## 7. Programme de réalisation

### Éléments dont il faut tenir compte pour définir la priorité de la fiche

Plusieurs villages sont concernés par ce problème, placer le projet comme prioritaire permet de favoriser toutes les sections et de répondre à une demande récurrente des citoyens.

### État du dossier

Le Plan Communal de Mobilité a été validé au Conseil Communal.

### Programme des travaux et/ou aménagements

Sans objet.

### Planification

En fonction des priorités retenues par la CLDR.

### Démarches administratives à réaliser

Obtention des permis nécessaires à la bonne réalisation du projet (si nécessaire).

Coordination avec les gestionnaires des voiries (si nécessaire).

### Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage et la pérennité de l'investissement réalisé

Il sera nécessaire de définir la temporalité des actions à réaliser, afin d'assurer la pérennité et le dynamisme du projet.

## 8. Estimation globale du coût

Le coût des projets sera établi en fonction des réflexions qui seront menées lors de la mise en œuvre de cette fiche. Actuellement, il s'agit de moyens humains à mobiliser (0,3 ETP).

Projet rémunérateur : Non

## 9. Évaluation (en relation avec les objectifs visés et les effets attendus)

### Indicateurs de réalisation :

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre...)
Nombre d'actions d'aménagement	9	Commune d'Aubange

### Indicateur de résultat :

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre...)
Diminution du nombre d'automobiles sanctionnés pour dépassement de vitesse	35%	Police

## 10. Annexes

Extrait du PCM.