



Info-GT



ATTERT

GT 8
25 mars 2013

Dans ce numéro :

De quoi parle-t-on ce soir ? 1

Les constats mis en avant par le diagnostic 1

Les consultations 2

Info : La ligne vicinale Arlon-Martelange 2

Quelques alternatives à la voiture individuelle 3

THEME: Mobilité

Comment la mobilité quotidienne de demain pourra-t-elle répondre aux menaces de l'insécurité routière et du tout à la voiture ?

De quoi parle-t-on ce soir?

A l'heure des changements climatiques et des volontés de densifier l'habitat, la question de la mobilité prend une place cruciale pour l'avenir des zones rurales. Cette préoccupation est partagée par tous les territoires ruraux et des tentatives d'offre alternative se multiplient en Wallonie.

Trois grands enjeux vont conditionner l'évolution de la mobilité dans les prochaines années.

Tout d'abord, en toile de fond, il y a la crise environnementale liée aux changements climatiques.

Un deuxième enjeu qui va bousculer nos habitudes de mobilité est la fin du pétrole bon marché.

Enfin, le troisième grand enjeu auquel nous devons faire face

est la croissance de la demande de mobilité, due aux facilités de déplacement offertes par la voiture et la dispersion des activités.



Face à ces enjeux, le Gouvernement wallon, à travers la déclaration de politique régionale, s'est fixé un programme d'action ambitieux dont les trois axes résumés l'objectif d'une « mobilité durable » :

√Axe I : l'aménagement du territoire. Il s'agit de mettre en œuvre un aménagement territoire qui tienne compte des défis de mobilité.

√Axe II : la mobilité douce. Il s'agit de promouvoir et déve-

lopper de manière significative la mobilité douce, à pied et à vélo, dont le potentiel est largement sous-exploité en Wallonie.

√Axe III : les transports en commun et les offres de mobilité alternative. Il s'agit de positionner les transports en commun comme épine dorsale de la mobilité durable et de les articuler avec des offres complémentaires.

La mobilité, au même titre que la sécurité routière, est une préoccupation commune à tous : automobilistes, piétons, cyclistes, camionneurs, personnes à mobilité réduite... Chaque usager est, de près ou de loin, concerné, ce qui fait de cette thématique un enjeu important du cadre de vie.

Les constats mis en avant par le diagnostic

- Les transports en commun sont fort limités sur le territoire attertois. Le Telbus est fort peu demandé.
- Des initiatives locales de mobilité sont disponibles à Attert (CSD Transports bénévoles, Croix-Rouge, Alteo...).
- Le covoiturage est organisé à l'aveugle sur la commune.
- En termes de mobilité douce, des promenades ont été balisées dans la vallée et des liaisons inter-villages ont été « recrées » par le Parc Naturel de la Vallée de l'Attert. Le projet de RA-VeL sur le parcours de l'ancien tram serait l'occasion de valoriser la vallée ainsi que le site du Burgknapp.
- La voie romaine qui relie Arlon à Tongres traverse le territoire communal.
- Il y a beaucoup de trafic dans les villages suite à la transhumance journalière des travailleurs luxembourgeois, tandis que les camions sont, quant à eux, envoyés dans de petites rues à cause de leur GPS. De plus, une vitesse excessive est fréquemment relevée dans les villages.
- La commune a acheté 40 radars préventifs.
- Attert ne possède pas de PCM, il faut travailler ce problème sur plusieurs communes (belges et/ou luxembourgeoises).

Les consultations en matière d'énergie



Les habitants considèrent les **lignes de bus** comme une faiblesse en ce qui concerne la fréquence, les itinéraires, le prix, les arrêts desservis, le temps de parcours, la fréquentation, la sécurité, les horaires, ... Des différences en fonction de la situation Nord ou Sud sur la commune et en fonction de la destination (Habay ou Arlon) existent cependant et le Telbus reste peu utilisé.

Le **covoiturage** devrait être davantage favorisé. Il s'agirait également de créer des espaces de parking à cet effet. Des initiatives telles que Cambio (voitures partagées à Arlon) ou encore Eurostop (autostop organisé, <http://www.eurostop.be/fra/>) pourraient être utilisées.

En matière de **mobilité douce**, deux projets sont à suivre, il s'agit du vicinal (et des pistes cyclables en général) et des sentiers de liaison entre les villages (en cours dans le cadre du Parc naturel).

En matière de **sécurité**, une des faiblesses relevées est qu'il y a un nombre important de dépassement de la vitesse autorisée dans les villages par les automobilistes. Beaucoup d'habitants s'en sont plaints et ont par ailleurs ajouté que ça ne concernait pas uniquement les voitures mais aussi les charrois et les bus, ce qui s'avère d'autant plus dangereux. La population a mentionné le manque de sécurité aux abords des écoles pour cause de stationnement sauvage ou encore l'insécurité des piétons en raison du défaut de trottoirs. Finalement, beaucoup d'habitants ont également attiré l'attention sur les dangers de la N4.

«Des différences en fonction de la situation Nord ou Sud sur la commune et en fonction de la destination »



Info : La ligne vicinale Arlon-Martelange

Extrait du bulletin communal d'Attert n°19 - Août 2009:

« Rappelons-nous, chers lecteurs, que fin du 19^{ème}, début du 20^{ème} siècle, la Belgique se dota, sous l'impulsion du Roi Léopold II, d'un réseau ferroviaire secondaire permettant aux localités du pays d'être à portée raisonnable d'une voie de chemin de fer principale dont le pays, faut-il le dire, était remarquablement équipé à l'époque.

Ce réseau ferré secondaire, appelé **vicinal**, devait permettre à nos localités reculées de s'ouvrir vers l'extérieur et faciliter les échanges économiques entre la ville et le monde rural. La construction de la ligne vicinale Arlon-Martelange traversant notre commune date des années 1910.

Nos aînés se souviendront du passage du « tram », comme on disait à l'époque, pour l'avoir pris pour se rendre à Arlon, au marché, voire aux instituts de l'enseignement secondaire de la ville. Dans les années 50, la concurrence du transport par route eut raison du vicinal, dans sa formule ferrée tout au moins, de sorte que les lignes du vicinal durent cesser de fonctionner. Pour la ligne Arlon-Martelange, cette cessation

d'exploitation eut lieu en 1952-1953.

Aujourd'hui encore l'assiette de l'ancien vicinal demeure visible dans notre campagne.

Pour ce qui est de la halte de Nobressart, laquelle est à l'origine de l'appellation « rue de la Halte », il nous reste un témoin visible pour nous rappeler cette époque pas si lointaine, mais déjà bien oubliée : la maison Hansen. »



Quelques alternatives à la voiture individuelle



Le Telbus :

Le Telbus permet de se déplacer entre deux villages ou vers le pôle le plus proche. Le service est à la demande et nécessite une réservation. La prise en charge se fait à domicile. L'offre est complémentaire aux lignes régulières.

Coût demandé : Tarif TEC zonal, réduction pour les groupes et droit d'accès pour les titres gratuits.

Covoit'Stop :

Covoit'Stop c'est :

- Un réseau d'utilisateurs responsables: tous les utilisateurs sont inscrits et ont signé une charte qu'ils s'engagent à respecter.
- Un système prévu pour des trajets ponctuels vers des destinations variées ou des trajets réguliers mais selon des horaires flexibles. Il ne nécessite pas d'arrangement préalable entre utilisateurs.
- Un complément idéal des transports publics : il permet de rejoindre facilement une gare ou un arrêt de bus.
- Un réseau d'arrêts qui sont des zones privilégiées pour pratiquer l'auto-stop.
- Un système économique, convivial et écologique.
- Un numéro de GSM auquel les utilisateurs peuvent envoyer un SMS avec le numéro de membre du piéton et de l'automobiliste quand ils pratiquent le COVOIT'STOP (recommandé aux moins de 18 ans).



Luxcovoiturage :

Luxcovoiturage est une plate-forme de covoiturage (site Internet) développée par la Province du Luxembourg et les communes de Habay, Léglise et Neufchâteau.

Fonctionnement :

Cette initiative s'adresse à un très large public avec ou sans véhicule: demandeurs d'emploi, personnes en formation (en journée comme en soirée), travailleurs transfrontaliers. Le service est disponible aussi pour le travail ou pour les loisirs.

En trois clics, une base de données des offres et des demandes de trajet continuellement remises à jour est accessible.

Si une annonce vous intéresse, vous pouvez contacter directement la personne concernée, après vous être inscrit comme membre via le site.

Une fois devenu membre, vous pourrez aussi déposer une ou plusieurs annonces, que vous soyez conducteurs ou passagers.

Locomobile :

Locomobile est un service de taxi social développé par la Province du Luxembourg. Cette société coopérative agréée Entreprise d'Insertion offre des trajets courts pour les personnes âgées, malades, précarisées, envoyées par les CPAS, hôpitaux, OISP, etc. Locomobile travaille avec un Call center (0800) organisé (et tenu par Damier) qui analyse la demande et trouve le moyen de transport le plus adapté en accord avec la personne (tout en essayant de privilégier les transports publics).



Projet « Synergie mobilité » du GAL RoMaNa :

Ce projet vise à favoriser la mobilité douce (déplacements à pied ou à vélo) sur le territoire du GAL en toute sécurité. Une attention particulière est portée sur le public scolaire (encadrement, formation, etc.). C'est en collaboration avec l'ASBL Pro Vélo que le GAL a développé une formation de trois jours dans les classes de cinquième primaire dont le but est d'apprendre à être autonomes dans la circulation.

Plus d'infos : la mobilité alternative en Wallonie - Etat des lieux de l'offre et propositions pour la développer la soutenir

http://www.saw-b.be/Publications/Rapport_IMRA_Final.pdf

Opération de développement rural de la Commune d'Attert



Administration communale d'Attert

Voie de la Liberté, 107
6717 ATPERT
Tel : 063 242 773
Fax : 063 242 771



Fondation rurale de Wallonie

Rue de France, 19A
6730 Tintigny

Agent de développement

- Jean-Loup BLANCHY
- Emilie THIRY
Tel : 063 440 202
Fax : 063 440 209



Bureau d'études SPRL LACASSE-MONFORT

Thier Del Preux, 1
4990, LIERNEUX
Tel : 080 418 681
Fax : 080 418 119

Pour en savoir plus...

- Le Programme wallon de Développement Rural 2007-2013
[Télécharger le document](#)
- Réseau wallon de Développement Rural
[Télécharger le document](#)
- Portail de la mobilité en Région wallonne
[Télécharger le document](#)
- Plan d'action en matière de mobilité de la Province du Luxembourg
[Télécharger le document](#)
- Rapport "La mobilité rurale alternative en Wallonie"
[Télécharger le document](#)

Retrouvez nous sur
le Web :
BLOG
PCDR ATPERT
www.attert.be

Rappel du calendrier

- **04 février - Nature et environnement**
La protection de la nature et de l'environnement sont encore à améliorer dans les domaines de l'aménagement, de la sensibilisation et des changements de comportements. Quelles sont les priorités à mettre en œuvre pour répondre à ce vaste programme ?
- **18 février - Agriculture**
Sur quoi peut compter l'agriculteur attertois de demain ?
- **25 février - Cadre de vie**
Le maintien d'un bon cadre de vie est un équilibre fragile et variable en fonction des villages. Quels sont les défis spécifiques que doivent relever chacun d'eux ?
- **04 mars - Economie**
Comment participer au développement économique wallon lorsque l'on n'a pas la vocation d'un pôle économique important ?
- **11 mars - Services et équipements, cohésion sociale**
Les services à la population et l'aide aux populations fragilisées sont bien présents mais ne rencontrent pas l'ensemble des besoins existants ou futurs. Quelles orientations doit-on donner à cette aide pour l'avenir ?
- **18 mars - Energie**
Devenir une commune énergétiquement autonome, comment en faire une réalité attertoise ?
- **25 mars - Mobilité**
Comment la mobilité quotidienne de demain pourra-t-elle répondre aux menaces de l'insécurité routière et du tout à la voiture ?