

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE ANHEE



PHASE II: STRATEGIES ET OBJECTIFS POUR UNE MOBILITE DURABLE A ANHEE

Document final
OCTOBRE 2007

Commune de Anhée
Place communale, 6
5537 Anhée

Bureau d'études
Survey & Aménagement
Rue de Chenu, 2-4
7090 RONQUIERES



TABLE DES MATIERES

Table des matières	1
Partie II - Stratégies et objectifs pour une mobilité durable à Anhée	2
1.1 La vision de mobilité durable pour la Commune d'Anhée	2
1.1.1 Contraintes et atouts.....	2
1.1.2 Les objectifs locaux du Plan Communal de Mobilité de la Commune d'Anhée.....	3
1.2 Schémas Directeurs	4
1.2.1 Schéma des portes d'entrée et de la hiérarchisation du réseau routier	4
1.2.2 Du Schéma d'intentions au Schéma directeur modes doux / vélo.....	8
1.2.3 Schéma directeur des transports en commun	10
1.3 Plans d'organisation et de sécurisation des déplacements.....	13
1.4 Cartographie	18
1.5 Annexes.....	19

PARTIE II - STRATEGIES ET OBJECTIFS POUR UNE MOBILITE DURABLE A ANHEE

Cette seconde partie du Plan Communal de Mobilité de la Commune d'Anhée se veut un outil de réflexion après l'établissement du diagnostic (Phase 1) et avant la définition concrète des solutions à mettre en œuvre (Phase 3). Ce document reprend d'abord la vision de mobilité durable que les acteurs souhaitent avoir à Anhée sur base des objectifs initiaux confirmés par le diagnostic. Ensuite, il décrit la stratégie à développer pour y parvenir via des schémas-directeurs thématiques. Enfin, il propose les mesures accompagnées le cas échéant d'alternatives qui permettront de définir les solutions à mettre en œuvre sous forme de séquences linéaires.

1.1 LA VISION DE MOBILITE DURABLE POUR LA COMMUNE D'ANHEE

« ... La mobilité est dite « durable » lorsqu'elle laisse la place à une certaine qualité de vie (sécurité et santé publique) et respecte l'environnement, tout en assurant les besoins de l'économie. Elle garantit les libertés individuelles et l'équité sociale. La mobilité durable doit aussi offrir aux générations à venir les mêmes avantages que ceux auxquels ont accès les générations présentes. ... ».

(in Manuels du MET n°6 - Outils pour réaliser un plan de déplacements scolaire, expériences pilotes en Région wallonne – 2003)

1.1.1 CONTRAINTES ET ATOUTS

Pour Rappel, la mobilité à Anhée est sujette à une série d'éléments contraignants.

↳ Les problèmes de mobilité liés au site géographique : contraintes topographiques et hydrologiques :

- ⇒ Les principaux axes de déplacement sont orientés est-ouest.
- ⇒ Les axes de liaison intervillages sont orientés nord-sud, sont escarpés et sinueux.
- ⇒ La plaine alluviale de la Molinee est extrêmement étroite.
- ⇒ La présence de nombreuses barrières ou ruptures physiques nécessitent la présence d'ouvrages d'art.

↳ Les problèmes de mobilité inhérents à la composante socio-économique :

- ⇒ Deux pôles principaux : Anhée et Bioul.
- ⇒ Une série de petits pôles résidentiels, émetteurs de déplacements éloignés des axes de circulation.
- ⇒ Des attractions touristiques majeures (Abbaye de Maredsous, Jardins d'Annevoie et Draisines de la Molinee).
- ⇒ Des axes routiers (régionales et provinciale) au trafic dense.
- ⇒ Une desserte TEC caractéristique d'une commune rurale.

Toutefois, Anhée n'est pas dépourvue d'**atouts** pour développer une mobilité durable :

- ↪ Une opportunité: la **reconversion** de l'ancienne **ligne ferrée** 150 de la vallée de la Mognée **en RAVeL** via un projet européen.
- ↪ L'inscription dans un **Programme Communal de Développement Rural** qui a fait du tourisme, de la mobilité douce et du réaménagement des cœurs des villages les outils de son développement.
- ↪ La commune d'Anhée a accepté de se positionner comme **commune pilote** pour l'application du guide méthodologique pour la mise en place d'une **politique cyclable en milieu rural**.

1.1.2 LES OBJECTIFS LOCAUX DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'ANHEE

Les objectifs initiaux qui ont prévalu pour lancer l'étude d'un Plan Communal de Mobilité à Anhée sont les suivants¹:

- ↪ Liaisons cyclables entre les villages et le futur RAVeL de la Mognée ;
- ↪ Jonction « vélos » entre le RAVeL bord de Meuse et le futur RAVeL de la Mognée ;
- ↪ Partenariat avec les transports publics (bus local, adaptation des horaires, communication, etc.) ;
- ↪ Mobilité autour des pôles touristiques (N971, etc.) ;
- ↪ Cheminements piétons.

Le diagnostic a confirmé ces objectifs. Il conviendrait, pour être complet, d'y ajouter les précisions suivantes :

- ↪ Prise en compte de l'aspect stationnement et jalonnement pour la mobilité autour des pôles touristiques ;
- ↪ Partenariat avec les écoles pour développer la mobilité alternative ;
- ↪ Sécurisation du réseau routier principal ;
- ↪ Liaison avec le RAVeL du Bocq.

¹ Cf. le Cahier Spécial des Charges

1.2 SCHEMAS DIRECTEURS

Ces Schémas Directeurs donnent les grandes orientations en termes d'organisation des déplacements sur le territoire d'Anhée pour les différents réseaux physiques qui traversent le territoire à savoir le réseau routier régional (RESI) et provincial, le réseau routier communal (y compris les chemins et sentiers) et le Réseau Autonome de Voies Lentes (RAVeL) et pour les différents usagers (y compris les modes doux et le transports en commun).

1.2.1 SCHEMA DES PORTES D'ENTREE ET DE LA HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER

Il est important de préciser la **hiérarchie du réseau routier** car celle-ci conditionne directement ou indirectement la majorité des déplacements qui traversent ou s'arrêtent sur l'entité d'Anhée.

Cette hiérarchisation est l'**ossature** qui doit servir de référence lors de la programmation de toute action ayant trait non seulement à la mobilité mais également à l'aménagement du territoire (concordance entre la fonction des voiries et les activités riveraines).

A partir de la hiérarchie, il est possible de **définir, pour chaque niveau, une fonction** en termes de circulation, le **régime de vitesse** préconisé, **un calibrage** des voies de circulation en précisant les **aménagements** utiles à la circulation motorisée (nombre de bandes de circulation, types de carrefours, etc.) mais aussi les possibilités de **cohabitation avec les modes doux, les transports en commun et le charroi lourd** ainsi que le **jalonement**.

↳ **Carte n°1 : Schéma des portes d'entrées et de la hiérarchisation du réseau routier**

HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER

Niveau ²	Fonction	Régime de vitesse	Calibrage			Cohabitation avec les autres usagers				Jalonnement	
			Aménagement	Nombre de voies de circulation	Type de carrefour	Cyclistes	Piétons et PMR	Transports en commun	Charroi lourd		
1	Voirie de transit régional	Transit - Liaison régionale - Accessibilité	90 Km/h en majorité et modulation de la vitesse en fonction de l'environnement : 70 Km/h en approche, 50 Km/h en traversée d'agglomération et 30 Km/h aux abords des écoles ³	Peu d'aménagement excepté les traversées d'agglomération (et ponctuellement selon la configuration locale)	2X1 bande + localement 1 bande de dépassement ou de tourne-à-gauche ou à-droite	Objectif de fluidité	Pas les bienvenus	Pas les bienvenus	Pôle d'échange modal Itinéraires de transit (rien sur Anhée)	Itinéraires de transit	Connexions au réseau de niveau 0

² Pas de niveau 0 sur le site : type RGG, 120 km/h, 2*2 bandes.

³ Zone 30 Km/h-abords d'école sur voirie régionale : uniquement quand l'accès à l'école se fait directement sur la voirie régionale.

Niveau ²	Fonction	Régime de vitesse	Calibrage			Cohabitation avec les autres usagers				Jalonnement	
			Aménagement	Nombre de voies de circulation	Type de carrefour	Cyclistes	Piétons et PMR	Transports en commun	Charroi lourd		
2	a. Voirie de transit sous-régionale	Liaisons avec le niveau 0 et le niveau 1	90 Km/h en majorité et modulation de la vitesse en fonction de l'environnement : 70 Km/h en approche, 50 Km/h en traversée d'agglomération et 30 Km/h aux abords des écoles ⁴	Peu d'aménagement excepté les traversées d'agglomération et la sécurisation des carrefours	2X1 bande	Objectif de sécurisation	Acceptés si séparés de la chaussée	Acceptés si séparés de la chaussée	Arrêts de bus Desserte bus classique et touristique	Itinéraires localement soumis à des contraintes (tonnage, vitesse)	Pôles touristiques importants et villages
	b. Voirie de transit touristique	Liaisons entre villages, liaisons touristiques et séjour touristique (saisonnier)									
3	Voirie de liaison locale	Liaisons entre les villages	90 Km/h et modulation de la vitesse en fonction de l'environnement : 70 Km/h en approche,	Aménagements de sécurité et de convivialité	2X1 bande	Objectifs de sécurisation, de convivialité et d'image	Bienvenus (y compris en mixité)	Bienvenus (y compris en mixité)	Arrêts de bus Desserte bus local	Itinéraires non préférentiels (sauf desserte locale)	Equipements de proximité

⁴ Zone 30 Km/h-abords d'école sur voirie régionale : uniquement quand l'accès à l'école se fait directement sur la voirie régionale.

Niveau ²	Fonction	Régime de vitesse	Calibrage			Cohabitation avec les autres usagers				Jalonnement	
			Aménagement	Nombre de voies de circulation	Type de carrefour	Cyclistes	Piétons et PMR	Transports en commun	Charroi lourd		
		50 Km/h en traversée d'agglomération et 30 Km/h dans les zones sensibles									
4	a. Voirie de desserte touristique	Desserte touristique	Modulation de la vitesse selon la fonction (50-30 Km/h)	Aménagements de sécurité et de convivialité	2X1 bande (permettre le croisement)	Objectifs de sécurisation, de convivialité et d'image	Bienvenus (y compris en mixité)	Bienvenus (y compris en mixité)	Pôle d'échange modal / Arrêts de bus Desserte bus local et touristique	Itinéraires non préférentiels (sauf desserte locale)	Equipements de proximité
	b. Voirie de desserte locale	Desserte locale – Séjour - Desserte agricole	Modulation de la vitesse selon la fonction (90-70-50-30 Km/h)	Modulable selon la fonction							

A cette politique de hiérarchisation est couplée la définition **des portes d'entrée sur le territoire d'Anhée**. Celles-ci doivent devenir de véritables outils (en termes d'aménagement et de communication) pour amener les usagers à emprunter les itinéraires définis et à adopter un comportement adéquat en fonction de leurs lieux et motifs de déplacements.

Quatre portes d'entrée permettent d'irriguer le territoire communal (dont 2 localisées hors du territoire communal). Il s'agit par ordre d'importance :

- ↳ Porte n°1 : une porte d'entrée nord-est via le carrefour RN92 et la RP932 ;
- ↳ Porte n°2 : une porte d'entrée nord-ouest via les carrefours RN951, RP932 et RN971;
- ↳ Porte n°3 : une porte d'entrée sud-est via le carrefour entre la RN96 et la RN971 ;
- ↳ Porte n°4 : une porte d'entrée sud-ouest via le carrefour entre la RN951 et la RN961 située hors du territoire communal.

Les principales entrées du trafic de transit sur le territoire d'Anhée se font via les routes régionales à l'est de la commune (la RN92 et la RN96) et à l'ouest via la RN951 et la RP932 à savoir les portes 1, 2 et 3 dans une moindre mesure. Les principales entrées en termes de trafic local et/ou touristique (saisonnier) s'effectuent via le sud de l'entité (la RN971 et la RN961) à savoir les portes d'entrées 3 et 4. La porte n°1 permet aussi la desserte des Jardins d'Annevoie.

↳ Pour la mise en œuvre des portes d'entrée consultez la phase 3 – 2. Les mesures transversales – 2.1 La signalisation – 2.1.1 La signalisation directionnelle

1.2.2 DU SCHEMA D'INTENTIONS AU SCHEMA DIRECTEUR MODES DOUX / VELO

Tant le Schéma d'intentions que le Schéma directeur modes doux / vélo résulte d'une collaboration entre la Commune, le GRACQ et l'auteur du PCM. Cette collaboration a été mise en place dans le cadre de l'expérience pilote d'application du « guide méthodologie pour la mise en place d'une politique cyclable en milieu rural ».

Le développement d'infrastructures modes doux à l'échelle communale repose sur les éléments structurants et principes suivants :

- ↳ Un axe principal de déplacement – colonne vertébrale des modes doux – via le futur RAVeL de la Molinee ;
- ↳ Des liaisons intervillages si possible par le biais de cette colonne vertébrale ;
- ↳ Des connexions aux sites touristiques via le RAVeL de la Molinee et le RAVeL de la Meuse ;
- ↳ Une connexion RAVeL de la Meuse au RAVeL de la Molinee pour former un axe de déplacement grande distance tant pour une pratique utilitaire que touristique ;
- ↳ Des liaisons intermodales afin de rejoindre les deux gares les plus proches non desservies par les transports en commun ;
- ↳ L'accent est mis sur le vélo plutôt que sur la marche à pied si pas de possibilités de prendre en compte les deux.

En partant de ces principes, un Schéma d'intentions modes doux a pu être défini.

↳ Carte n°2 : Schémas d'intentions modes doux / vélo dans la commune d'Anhée en 2007

Le Schéma d'intentions a été confronté aux réalités du terrain et l'on sait combien la commune d'Anhée est caractérisée par des contraintes topographiques fortes. Ce Schéma d'intentions a été en grande partie confirmé sur le terrain mais non sans mal puisque la majorité des liaisons intervillages ont des dénivelés supérieurs à 3 % (seuil d'aisance pour une pratique cyclable). Privilégier la linéarité au détriment du seuil de dénivelé a été un parti pris volontaire d'autant plus que les alternatives sont peu nombreuses. La définition de liaisons intervillages en site propre (sentiers) a également été proposée, quand bien même de gros investissements seront nécessaires pour les rendre praticables pour une pratique utilitaire faible. Mais il est souhaitable d'évincer le trafic cycliste des grands axes de circulation tels que la RN971, la RN92 et la RP932. La priorité d'aménagement doit être mise sur la colonne vertébrale constituée par les deux RAVeL et le raccordement des liaisons intervillages sur cette dernière afin d'assurer une sécurisation maximum à l'usager et d'accéder aisément au centre administratif et économique d'Anhée. En ce qui concerne la pratique touristique, l'objectif est de relier au RAVeL les principales attractions touristiques et d'y canaliser les flux. Les connexions en sites propres (sentiers) ont également été privilégiés afin d'éviter à l'usager de transiter par les grands axes de circulation.

↳ **Carte n°3.1 : Schéma directeur modes doux / vélo – alternatives étudiées**

↳ **Carte n°3.2 : Schéma directeur modes doux / vélo de la commune d'Anhée en 2007**

Le tableau suivant reprend les différents itinéraires étudiés. Les alternatives à privilégier sont explicitées au point 1.3 (les schémas d'organisation des déplacements).

LIAISON	ITINERAIRE 1	ITINERAIRE 2	ITINERAIRE 3
BIOUL / SALET / RAVeL	Rue de Salet / Chemin du Rivage / Rue des Bruyères/ N971 – Villas des Lapins / RAVeL		
BIOUL / WARNANT / RAVeL	Rue de Salet / Rue Gotale / Rue de Warnant / Rue de Bioul / Rue de la Gare / RAVeL	Rue de Salet / Rue Gotale / Rue de Warnant / Rue de Bioul / Sentier VTC n°15 / RAVeL	
BIOUL / DENEÉ	Rue de Salet / Rue de l'Enclos/ Chemin de Denée / Rue de Tilette / Rue Haute /		
DENEÉ / MAREDRET	Rue Haute / Rue de Maredret / Sentier VTC n°50 / Rue de Montis / RAVeL / Rue Meunier / Rue des Artisans	Rue Haute / Rue de Maredsous / RAVeL	
MAREDSOUS / RAVeL	Parking de Maredsous Chemin de la Ferme de Beaucourt N971 vers Maredret	Parking de Maredsous / Chemin de la Ferme de Beaucourt / N971 vers Maredsous	Parking de Maredsous / Chemin de la Ferme de Beaucourt / Chemin privé
PARKING MAREDRET CŒUR DE VILLAGE	Parking de Maredret / Rue des artisans	Parking de Maredret / RAVeL / rue Meunier / Rue des Artisans	
HAUT-LE-WASTIA / RAVeL	Rue Coron des Trys / Rue de Sommière / Chemin de Creute / RN971 / RAVeL		
QUARTIER HEUNNEMONT /	RN971 / Parking privé de l'hôtel de la Mollignée / rue de la Mollignée / Rue Grande		

LIAISON	ITINERAIRE 1	ITINERAIRE 2	ITINERAIRE 3
ANHEE			
RUINES DE MONTAIGLE / RAVeL	N971 / RAVeL		
RAVEL DE LA MEUSE / RAVeL DE LA MOLIGNEE	RAVeL de la Meuse / Rue des Fusillés ou rue Petit / Rue Ribot / Place Communale / RAVeL	RAVeL de la Meuse / Rue des Fusillés ou rue Petit / RN 96 / Place Communale / RAVeL	Chemin de halage / rond point / chemin privé hôtel de la Molinee / Vieille ruelle / RAVeL
RAVeL DE LA MEUSE / JARDINS D'ANNEVOIE	RAVeL de la Meuse / Chemin des Forges / N932		
ANNEVOIE / BIOUL	N971 / Rue de l'Eglise / Sentiers VTC n° 50 et 32 / Rue de Warnant / Rue Gotale / Rue de Salet		

Dans le cadre de la démarche « développement d'une politique cyclable au milieu rural », le réseau modes doux / vélo projeté dans le cadre du Plan Communal de Mobilité a été élargi pour répondre à un objectif supplémentaire. La prise en compte de l'aspect « promenade ». Cet élargissement a été intégré à une démarche PICVERTS.

📌 Annexe : Situation existante et projet de réseau modes doux – carte PICVERTS

📌 Pour la mise en œuvre du Schéma directeur modes doux/vélo, consultez la phase 3

1. Les mesures d'aménagement – 1.1 les aménagements modes doux/vélo et 1.2.1 Parkings relais RAVeL de la Molinee
2. Les mesures transversales – 2.1 La signalisation – 2.1.2 La signalisation pour une pratique cyclable

1.2.3 SCHEMA DIRECTEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN

Comme souvent en milieu rural, le réseau et les services disponibles en termes de transports en commun (TC) sur la commune d'Anhée sont assez limités. Le réseau de bus « TEC » répond à une demande spécifique : « la mobilité scolaire ». Il est peu performant pour le travail, pour les loisirs et le tourisme ou encore comme chaînon intermodal avec le réseau ferré de la SNCB. Pour combler partiellement cette faiblesse, la Commune a mis en place un bus local qui assure la desserte des villages vers le bourg-centre d'Anhée le jour du marché.

Pour répondre à ce constat, les principes retenus sont :

- 📌 Le maintien des services fournis par le « TEC » pour la desserte scolaire ;
- 📌 Le maintien voire le renforcement de la desserte par le bus local ;

- ↪ La recherche de connexion avec la desserte en train périphérique à la commune ;
- ↪ L'optimisation de la localisation des arrêts du réseau des « TEC » pour couvrir les zones habitées ;
- ↪ Selon l'intérêt du secteur, offrir une alternative à la voiture pour accéder aux pôles touristiques majeurs pendant la pleine saison et/ou lors d'évènements (bus+train).

Le Schéma directeur repose sur deux axes : l'adaptation du réseau linéaire (itinéraires, fréquences et services offerts) et la prise en compte des points d'échanges modaux.

↪ Le réseau linéaire

Cet axe du Schéma directeur des transports en commun résulte des réflexions développées par la Commune avec le soutien du TEC Namur-Luxembourg dans le cadre de l'appel à projet pour le développement d'un bus local.

– Réorganisation du réseau existant

LIGNE	Semaine	Semaine + Sa	Semaine + Sa + Di	Vacances semaine	Vacances semaine + Sa	Vacances semaine + Sa + Di
21						
31						
34						
35						
136b						
64						
6						

– Extension des missions du bus local

Objectif du bus local (trajet)		Anhée	Caillou	Annevoie	Rouillon	Hun	Bioul	Denée	Haut-le-Wastia	Maredret	Maredsous	Salet	Sosoye	Warnant	Gare Yvoir	Gare Godinne
Desserte du centre d'Anhée et de son marché	A. Hun-Anhée	X		X	X	X	X		X			X				
	B. Sosoye - Anhée	X					X	X		X	X		X	X		
	C. Caillou - Anhée	X	X													

Desserte des gares périphériques	En fonction de l'utilisation actuelle du train											X	X		
Desserte des activités touristiques pendant les vacances			X						X	X		X	X		
	En fonction de l'intérêt du secteur														
Autres fonctions	A déterminer en fonction des disponibilités du bus														

⇒ Points d'échanges modaux

Cet axe du Schéma directeur des transports en commun reprend les actions à entreprendre au niveaux des arrêts TEC sur base des zones de chalandises.

N°	CODE	LOCALITE	DENOMINATION	ZONE	LIGNES	PROBLEMATIQUE	ACTION
A	549aea 549aeb	BIOUL	LA BARRIERE	4549	-21-35-	Couverture minimaliste*	Suppression après relevé de la fréquentation
B	230aca 230acb	HUN	ROCHER DE LA PRAULE	4230	-34-35-	Couverture minimaliste mais proximité du RAVeL de Meuse	Suppression après relevé de la fréquentation
C	234aea 234aeb	SOSOYE	LAID TROU	4234	-35-	Couverture minimaliste	Suppression après relevé de la fréquentation
D	230afa	WARNANT	FOUR A CHAUX	4230	-35-	Couverture minimaliste, accès modes doux possible à Haut-le-Wastia mais non repris dans Schéma directeur Modes/doux, desserte par la ligne 31 de Haut-le-Wastia (destination Dinant comme la ligne 35)	Suppression après relevé de la fréquentation
	230afb						
E	230aea	WARNANT	CHEMIN DE SALET	4230	-35-	Couverture minimaliste, accès modes doux possible à Haut-le-Wastia mais non repris dans Schéma directeur Modes/doux, pas de desserte par les bus TEC de Salet	A déplacer et à aménager (connexion Salet)
	230aeb						
F	231aba 231abb	ANHEE	PLACE	4231	-34-35-	Accessibilité au RAVeL de Molinee	Signalisation RAVeL de Meuse et RAVeL de Molinee
G	550ama 550amb	MAREDRET	STATION	4550	-21-35-	Accessibilité au RAVeL de Molinee et attraction touristique	Signalisation RAVeL de Molinee
H	/	FALAEN	MONTAIGLE	/	-35-	Accessibilité attraction touristique	Création
I	/	FALAEN	DRAISINES	/	-35-	Accessibilité au RAVeL de Molinee et attraction touristique	Signalisation RAVeL de Molinee
J	/	WARNANT	DRAISINES	/	- 35-	Accessibilité au RAVeL de Molinee et attraction	Création

N°	CODE	LOCALITE	DENOMINATION	ZONE	LIGNES	PROBLEMATIQUE	ACTION
	/					touristique	
K	230ada 230adb	WARNANT	STATION	4230	- 35 -	Accessibilité au RAVel de Molinee et attractions touristiques	Signalisation RAVel de Molinee
Arrêts de bus existants ou à créer						Améliorer le niveau de la sécurité, l'intégration paysagère et la signalisation afin de faire des arrêts de bus de véritable lieu d'échange entre les modes de transports.	Plan de sécurisation et d'aménagement des arrêts de bus : il s'agit de l'aménagement d'un « quai » ou d'une aire d'attente sécurisée pour les clients, du marquage de l'arrêt, de la signalisation adéquate, d'une poubelle et du placement d'une signalisation voire d'un « Relais Informations Services ».
* couverture minimaliste = aucune habitation dans un rayon de 300 m							

↪ **Carte n°4 : Schéma directeur des transports en commun pour la commune d'Anhee en 2007**

Pour la mise en œuvre du Schéma directeur des transports en commun, consultez la phase 3

1. Les mesures d'aménagement – 1.3 les aménagements de sécurité et de convivialité
2. Les mesures transversales – 2.2 Les services de mobilité – 2.2.1 Le bus local

1.3 PLANS D'ORGANISATION ET DE SECURISATION DES DEPLACEMENTS

Ces plans d'organisation et de sécurisation des déplacements explicitent les schémas directeurs liés au réseau routier, aux modes doux et au transport en commun. Ils regroupent les propositions qui seront développées dans le programme de gestion de la mobilité du Plan Communal de Mobilité d'Anhee (Phase 3).

Les propositions et leurs alternatives éventuelles ont été groupées en 4 catégories :

CATEGORIE DE PROPOSITION	
Liaison modes doux	Il s'agit de l'ensemble des aménagements nécessaires pour rendre utilisable et sécurisé un itinéraire donné. Il peut s'agir pour les aménagements linéaires : - d'une mixité vélo/voiture accompagnée de Bandes Cyclables Suggérées (BCS) ; - d'une PCM : Pistes Cyclables Marquées sur l'espace de la voirie ; - d'une D7 uni ou bidirectionnelle : Pistes cyclables en dehors de l'espace de la voirie ;

CATEGORIE DE PROPOSITION	
	<ul style="list-style-type: none"> - d'une D9 et D10 : Pistes en dehors de l'espace de la voirie partagées par le cycliste et le piéton ; - d'un F99 a, b ou c : chemin réservé aux modes doux (type RAVeL). <p>Cela inclut également la sécurisation des traversées et croisements ainsi que de la signalisation directionnelle.</p>
Stationnement	<p>Il s'agit</p> <ul style="list-style-type: none"> - de la création d'un nouveau parking ; - de l'extension d'un parking existant ; - de la réorganisation/aménagement d'un parking existant ; <p>dans le souci de la prise en compte de tous les usagers (PMR, motos, vélos, autocars, etc.).</p>
Aménagement de sécurité et de convivialité	<p>Il s'agit</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'une sécurisation ponctuelle d'une voirie via <ul style="list-style-type: none"> *un aménagement physique (effet de porte, plateau, coussin berlinois, etc.) ; *une mesure de contrôle/répression (radar) ; - du réaménagement complet d'une voirie en prenant en compte tous les usagers ; - du réaménagement complet d'un espace public de type place publique en prenant en compte tous les usagers et dans un souci de convivialité.
Mesures écoles	<p>Il s'agit</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'actions de sensibilisation des parents et d'éducation des enfants à la pratique des modes doux ; - d'aménagements des abords de l'école (stationnement, liaisons modes doux, barrières/signalisation abord d'école, etc.).

Pour chaque proposition et par catégorie, une priorité de mise en œuvre est proposée selon le principe du gain escompté et du coût bénéfice mais aussi selon les opportunités existantes. Ainsi, les projets sont tous repris en priorité 1.

LOCALITE	OBJECTIFS	PRIORITES DE MISE EN ŒUVRE PROPOSEE	PRIORITES DE MISE EN ŒUVRE RETENUES PAR LE COMITE DE PILOTAGE
LIAISON MODES DOUX			
Anhée Annevoie RAVeL de Meuse	Offrir une continuité dans l'itinéraire et un confort d'utilisation	1	1 - Réfection programmée
Anhée	Relier le RAVeL de la Meuse à celui de la Molinee Desservir l'école rue Ribot	1	1 (min. balisage)
Anhée	Relier le RAVeL de la Meuse à celui de la Molinee Relier le quartier de Henneumont au centre d'Anhée	1	1

LOCALITE	OBJECTIFS	PRIORITES DE MISE EN ŒUVRE PROPOSEE	PRIORITES DE MISE EN ŒUVRE RETENUES PAR LE COMITE DE PILOTAGE
Annevoie	Relier les RAVeL de Meuse et de la Molinee au RAVeL du Bocq		2
Anhee	Relier l'école et le complexe sportif au RAVeL de la Molinee	2	2
Maredsous RAVeL de la Molinee	Relier l'Abbaye de Maredsous au RAVeL de la Molinee	2	1 – Inclus dans projet objectif 2 rural RAVeL de Molinee
Annevoie	Relier le RAVeL de la Meuse et la halte fluviale aux Jardins d'Annevoie	2	Suspendu – Possibilité de réalisation par un promoteur privé
Ruines de Montaigle RAVeL de la Molinee	Relier le site touristique au RAVeL de la Molinee	3	4 – Hors territoire communal
Maredsous Maredret	Privilégier un cheminement modes doux de balade (Abbaye de Maredret – Abbaye de Maredsous)	3	3
Camping de Warnant RAVeL de la Molinee	Relier le camping au RAVeL de la Molinee	3	3 – Possibilité accord avec privé pour le passage
Bioul Salet RAVeL de la Molinee	Relier Bioul à Salet et Salet au RAVeL de la Molinee	4	4 – Salet/RAVeL de la Molinee : abandon en phase 3 (contrainte technique)
Bioul Warnant RAVeL de la Molinee	Relier Bioul à Warnant et Warnant au RAVeL de la Molinee	4	4
Maredret Denée	Relier le village de Maredret et de Denée	4	4
Haut-le-Wastia RAVeL de la Molinee	Relier le village de Haut-le-Wastia au RAVeL de la Molinee	4	4
Denée Bioul	Relier le village de Denée et de Bioul	5	5
Annevoie Bioul	Relier Annevoie à Bioul	5	5
Anhee RAVeL de Meuse	Relier le quartier du caillou au RAVeL de Meuse	5	5
STATIONNEMENT			

LOCALITE	OBJECTIFS	PRIORITES DE MISE EN ŒUVRE PROPOSEE	PRIORITES DE MISE EN ŒUVRE RETENUES PAR LE COMITE DE PILOTAGE
Anhée (derrière communale) place	Créer un parking relais en connexion directe avec le RAVeL de la Molinee	1	1
Warnant (Draisines)	Aménager et organiser le parking en tenant compte du RAVeL de la Molinee	2	2 – Activité privée
Warnant (Escargotière)	Aménager et organiser le stationnement	2	2 – Activité privée
Maredsous (draisines) (Arrêt)	Augmenter le nombre de places de stationnement	2	2 - Activité privée
Falaën (Draisines)	Aménager et organiser les parkings existants et le stationnement anarchique	2	2 - Activité privée / hors territoire communal
Maredret (est)	Augmenter le nombre de places de stationnement public (village et évènement)	3	1
Maredret (ouest)	Augmenter le nombre de places de stationnement public (village et RAVeL de la Molinee)	3	1
Falaën (Montaigle)	Augmenter le nombre de places de stationnement et organiser le stationnement anarchique	3	3 - Activité privée / hors territoire communal
Jardins d'Annevoie	Organiser le parking	4	4 - Activité privée
Sosoye	Créer un parking public	5	5
Maredsous (Abbaye)	Organiser le parking n° 2	6	6 - Activité privée
AMENAGEMENT DE SECURITE ET DE CONVIVIALITE			
Annevoie (Place halte fluviale)	Améliorer la cohabitation entre les différents usagers Développer la convivialité des lieux Organiser le stationnement Relier le RAVeL de la Meuse	1	1 – Réalisation programmée
Denée	Sécuriser le carrefour de Saint-Gérard	1	1 – En cours de réalisation (08/07)
Bioul (Place Vaxelaire)	Améliorer la cohabitation entre les différents usagers Développer la convivialité des lieux Organiser le stationnement	1	1 – Réalisation programmée (PCDR)
Anhée	Améliorer la cohabitation entre les différents usagers	1	1 - Réalisation

LOCALITE	OBJECTIFS	PRIORITES DE MISE EN ŒUVRE PROPOSEE	PRIORITES DE MISE EN ŒUVRE RETENUES PAR LE COMITE DE PILOTAGE
(Place Communale)	Développer la convivialité des lieux Organiser le stationnement Relier le RAVeL de la Meuse à celui de la Molinee		programmée (PCDR)
Anhée / Sosoye / Maredret (RN971)	Améliorer la cohabitation entre les différents usagers	1	1
Annevoie (RP932)	Réduire la vitesse	1	1 – Proposition diminution de vitesse
Bioul (RP932)	Réduire la vitesse	2	2
Anhée (RN96)	Réaménager globalement la RN96	2	2
Denée (Place F. de Montpellier)	Améliorer la cohabitation entre les différents usagers Développer la convivialité des lieux	2	2 – Projet PCDR
Denée	Sécuriser le carrefour Bonne Espérance	3	3
Warnant	Réduire la vitesse (rue de Bioul)	3	3
Warnant	Réduire la vitesse (rue Maison de Pierres)	3	3
Bioul (RP932)	Faciliter les traversées modes doux	3	3
MESURES ECOLES			
Bioul	Développer une mobilité alternative	1	Cf. politique cyclable en milieu rural
Anhée		1	
Denée		2	
Maredret		2	
Annevoie		2	
Haut-le-Wastia		2	
Warnant		3	
Maredsous		3	

Quatre séquences linéaires ont été définies. Elles reprennent toutes les voiries du niveau hiérarchique n°1 au niveau n°4a.

- ↔ Séquence linéaire n°1 : Axe Est-Ouest « Annevoie – Bioul – Denée » (RP932)
- ↔ Séquence linéaire n°2 : Axe Nord-Sud « Annevoie – Anhée » (RN96 – RN92 – Vallée de la Meuse)
- ↔ Séquence linéaire n°3 : Axe Nord-ouest / Sud-est « Bioul – Warnant – Anhée (liaison communale)
- ↔ Séquence linéaire n°4 : Axe Est-Ouest « Anhée – Sosoye – Maredret – Denée » (RN971 – RN961 – vallée de la Mollignée)

↔ Carte n°5 : Séquences linéaires des principaux axes de déplacements dans la commune d’Anhée en 2007

Chaque séquence linéaire est accompagnée d’un tableau qui explicite les propositions. Ce tableau reprend les informations suivantes:

INTITULE	LOCALITE	LOCALISATION	OBJECTIFS	PROBLEMATIQUES	IDEE DIRECTRICE D’AMENAGEMENT	Priorités de mise en œuvre retenues par le Comité de pilotage
Catégorie de la proposition	Village(s) et/ou hameau(x) où est localisée la proposition	Localisation précise de la proposition : n° de route régionale, nom de rue communale, n° de circuit de promenade, lieu-dit, bâtiment particulier, etc.	Objectif principal auquel la proposition répond	Faiblesses de la proposition Problèmes auxquels la proposition répond	Type d’intervention proposée Principes auxquels devra répondre l’aménagement en phase 3	Priorité de mise en œuvre théorique sur base du gain en termes de mobilité

↔ Séquences linéaires des principaux axes de déplacements dans la commune d’Anhée en 2007 et tableaux d’organisation et de sécurisation

Pour la mise en œuvre des plans d’organisation et de sécurisation des déplacements et des séquences linéaires, consultez la phase 3
1. Les mesures d’aménagement

1.4 CARTOGRAPHIE

1.5 ANNEXES