

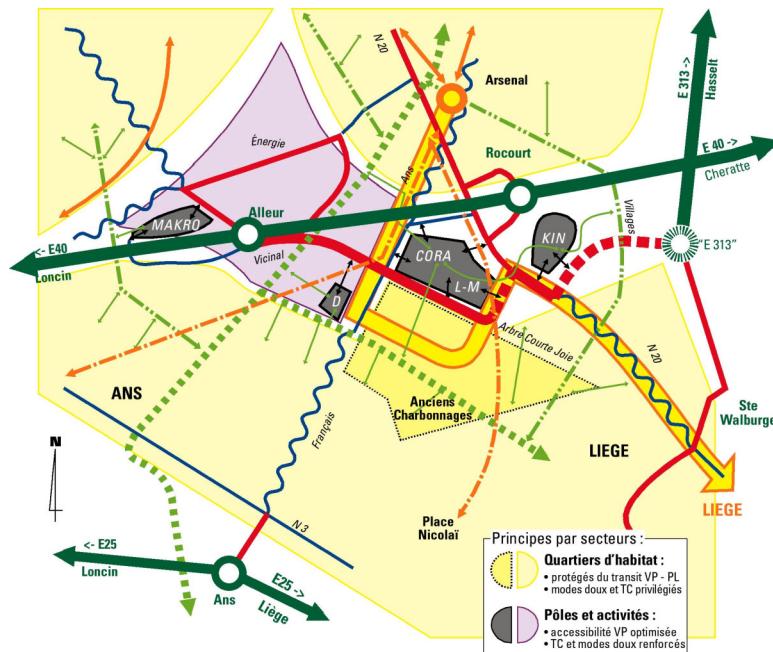
**MET – MINISTÈRE WALLON DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS**

**VILLE DE LIÈGE**

**COMMUNE D'ANS**

**CORA – DECATHLON – KINEPOLIS – LEROY-MERLIN – MAKRO**

# ETUDE D'ACCESSIBILITÉ DU SECTEUR ANS-ROCOURT



**Rapport final de synthèse**

**JUIN 2003**

**9638.22/BL/DL/TA/at**



## TABLE DES MATIERES

	<u>Page n°</u>
<b>1. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE</b> .....	<b>1</b>
1.1 HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER.....	1
1.2 TRAFIC ACTUEL – OCTOBRE 2002 .....	1
1.3 AUTRES MODES DE DEPLACEMENTS.....	2
1.4 SYNTHESE DES PRINCIPAUX PROBLEMES RENCONTRES.....	3
<b>2. SITUATION FUTURE – ELEMENTS DE BASE ET OBJECTIFS</b> .....	<b>4</b>
2.1 LES PROJETS A CONSIDERER EN TERME DE DEVELOPPEMENTS .....	4
2.2 LES PROJETS A PRENDRE EN COMPTE EN TERME DE DEPLACEMENTS .....	5
2.3 RESEAU ROUTIER : OBJECTIFS ET CONTRAINTES.....	5
2.4 AUTRES MODES : OBJECTIFS ET CONTRAINTES .....	5
<b>3. RECHERCHE D'UN CONCEPT</b> .....	<b>6</b>
3.1 PRINCIPES D'ETABLISSEMENT D'UN CONCEPT D'ACCES.....	6
3.2 POTENTIELS D'UTILISATION DES VOIRIES EXISTANTES .....	6
3.3 RECHERCHE DE LIAISONS VP POTENTIELLES STRUCTURANTES.....	7
3.3.1 Liaisons Alleur – Anciens Charbonnages .....	8
3.3.2 Liaison E313 – Anciens Charbonnages .....	8
3.4 AUTRES MODES .....	9
<b>4. CONCEPT MULTIMODAL PROPOSE</b> .....	<b>10</b>
<b>5. MISE EN ŒUVRE DU CONCEPT PROPOSE</b> .....	<b>11</b>
5.1 PREMIERES MESURES D'ASSAINISSEMENT PROPOSEES A COURT TERME .....	11
5.2 PREMIERE ETAPE DE MISE EN OEUVRE DU CONCEPT A COURT-MOYEN TERME .....	12
5.3 MESURES A METTRE EN PLACE PAR RAPPORT AU LOTISSEMENT A MOYEN – LONG TERME .....	13
5.4 FINALISATION DE LA LIAISON N20 – E313 A MOYEN - LONG TERME .....	13
5.5 MESURES PRIORITAIRES POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN A COURT – MOYEN TERME .....	15
5.6 MESURES EN FAVEUR DES MODES DOUX A COURT – MOYEN TERME.....	15
5.6.1 Mesures structurantes pour les modes doux.....	15
5.6.2 Mesures ponctuelles pour les modes doux .....	16
<b>6. SYNTHESE</b> .....	<b>17</b>



## LISTE DES FIGURES

### Figure n° :

- 1. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE**
  - 1.1 Hiérarchie du réseau routier – Contexte et buts de l'étude
  - 1.2 Trafic d'un jour ouvrable moyen sur 24h – Octobre 2002
  - 1.3 Les autres modes de déplacements (Transports en Commun et modes doux)
  - 1.4 Synthèse des principaux problèmes rencontrés
  
- 2. SITUATION FUTURE – ÉLÉMENTS DE BASE ET OBJECTIFS**
  - 2.1 Les projets à considérer en terme de développements
  - 2.2 Les projets à prendre en compte en terme de déplacements
  - 2.3 Réseau routier : objectifs et contraintes
  - 2.4 Autres modes : objectifs et contraintes
  
- 3. RECHERCHE D'UN CONCEPT MULTIMODAL**
  - 3.1 Principes d'élaboration du concept d'accessibilité – volet VP
  - 3.2 Potentiels d'utilisation des voiries existantes
  - 3.3 Recherche de liaison VP potentielles structurantes
  
- 4. CONCEPT MULTIMODAL PROPOSÉ**
  - 4.1 Concept multimodal proposé pour le secteur d'Ans - Rocourt
  - 4.2 Le concept - hiérarchie du réseau routier proposée à long terme (2015)
  - 4.3 Hiérarchie des réseaux TC et modes doux proposée
  
- 5. MISE EN OEUVRE DU CONCEPT PROPOSÉ**
  - 5.1 1<sup>ères</sup> mesures d'assainissement proposées à court terme (2004 – 2006)
  - 5.2 1<sup>ère</sup> étape de mise en œuvre du concept à moyen terme (2007 – 2010)
  - 5.3 Mesures à mettre en place pour le lotissement des Anciens Charbonnages
  - 5.4 Principes de priorisation des bus et autres mesures pour les TC
  - 5.5 Réseaux modes doux (piétons – 2 roues) – détails des mesures structurantes
  - 5.6 Réseaux modes doux (piétons – 2 roues) – autres mesures plus ponctuelles



## LISTE DES ANNEXES

### Annexe n° :

#### 1. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

- a1.1 Trafic à l'HPS d'un jour ouvrable 17-18h – Octobre 2002 / version complétée
- a1.2 Calibrage du réseau routier existant et exploitation des carrefours
- a1.3 Capacités utilisées aux carrefours et accès (HPS jour ouvrable 2002)
- a1.4 Vitesses commerciales et temps de parcours des bus sur la N20

#### 2. SITUATION FUTURE – ÉLÉMENTS DE BASE ET OBJECTIFS

- a2.1 Données de base en terme d'affectation des sols – avant-projet de PCA

#### 3. RECHERCHE D'UN CONCEPT MULTIMODAL

- a3.1 Recherche de principes de valorisation du réseau autoroutier
- a3.2 Franchissement de la Rue des Français
- a3.3 Nouvelle liaison E313 – insertion du tronçon 1 Arbre Courte Joie – N20
- a3.4 Nouvelle liaison E313 – insertion du tronçon 2 N20 – Villages
- a3.5 Nouvelle liaison E313 – insertion du tronçon 3 Villages – E313
- a3.6 Evaluation des demandes TC dans le secteur de Rocourt

#### 4. CONCEPT MULTIMODAL PROPOSÉ

- a4.1 Concept proposé – estimation des reports de trafic pour un jour ouvrable moyen
- a4.2 Concept proposé – Capacités offertes à moyen – long terme

#### 5. MISE EN OEUVRE DU CONCEPT PROPOSÉ

- a5.1 Proposition d'aménagement de l'accès principal au centre commercial Makro
- a5.2 Propositions d'optimisation de l'échangeur d'Alleur
- a5.3 Proposition de franchissement de l'E40 et de la Rue du Vicinal par le RAVeL
- a5.4 Proposition d'aménagement du carrefour rue d'Ans – Vicinal
- a5.5 Propos. d'aménagement d'une liaison N20 – rue d'Ans et d'un nouvel accès CORA
- a5.6 Proposition d'exploitation et d'aménagement de la N20 à l'échangeur de Rocourt
- a5.7 Proposition d'aménagement de la liaison N20 – E313 – variante proposée à feux
- a5.8 Proposition d'aménagement de la liaison N20 – E313 – variante avec giratoires
- a5.9 Proposition d'aménagement du carrefour N20 – XIV Verges
- a5.10 Liaisons TC vers Liège – potentiels du réseau existant et perspectives
- a5.11 Principes de desserte TC du site des Anciens Charbonnages et du secteur Rocourt



## 0. PREAMBULE

Les plans communaux de mobilité d'Ans<sup>1</sup> et Liège<sup>2</sup> ont mis en évidence **des difficultés conséquentes en terme d'accessibilité et d'encombrement dans le secteur d'Ans-Rocourt.**

Fig. 1.1 Conscientes des enjeux actuels et futurs, notamment liés à des développements projetés, **les Autorités régionales** (Cabinet du Ministre de la Mobilité, MET, TEC) et **communales** (Ans, Liège), ainsi que **5 pôles commerciaux du secteur** (Cora, Decathlon, Kinopolis, Leroy-Merlin et Makro) **se sont associés pour y réaliser une étude dont les buts étaient :**

- d'affiner le diagnostic de la situation actuelle ;
- de définir les charges de trafic de dimensionnement à considérer ;
- d'élaborer un concept d'accessibilité multimodal ;
- de définir les mesures de détail à prévoir pour la mise en place du concept.

**Le présent rapport présente la démarche de l'étude.**

Le lecteur qui souhaiterait une synthèse des résultats et propositions pourra se référer au chapitre 6 correspondant (pages 17 à 18).

<sup>1</sup> MET – TEC – Commune d'Ans, Plan Communal de Mobilité, Rapport de Synthèse, TRANSITEC – PISSART, novembre 2002

<sup>2</sup> MET – SNCB – TEC – Ville de Liège, Plan Communal de Mobilité, Rapport de Synthèse, TRANSITEC – AGORA, décembre 1999



# **1. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE**



## 1. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

Ce premier chapitre se veut concis et a pour but de résumer les caractéristiques de la situation actuelle.

### 1.1 HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER

Fig. 1.1 **Le réseau routier s'articule sur :**

- **l'autoroute E40** Bruxelles – Ring Nord de Liège – Aachen et ses 2 échangeurs d'Alleur et Rocourt ;
- **l'E313** Anvers – Hasselt – Liège, accessible via les carrefours du boulevard des Hauteurs et "de la Gendarmerie" (Visé Voie) ;
- **la N20** Tongres – Liège et la route Provinciale reliant l'échangeur de Rocourt à celui d'Ans (rue des Français).

**Le secteur dispose ainsi d'une excellente accessibilité routière régionale.** Toutefois, en l'absence de liaison structurante parallèle à l'E40, le trafic doit parfois emprunter des tronçons et carrefours peu adaptés (rue Visé Voie, Vicinal, ...).

### 1.2 TRAFIC ACTUEL – OCTOBRE 2002

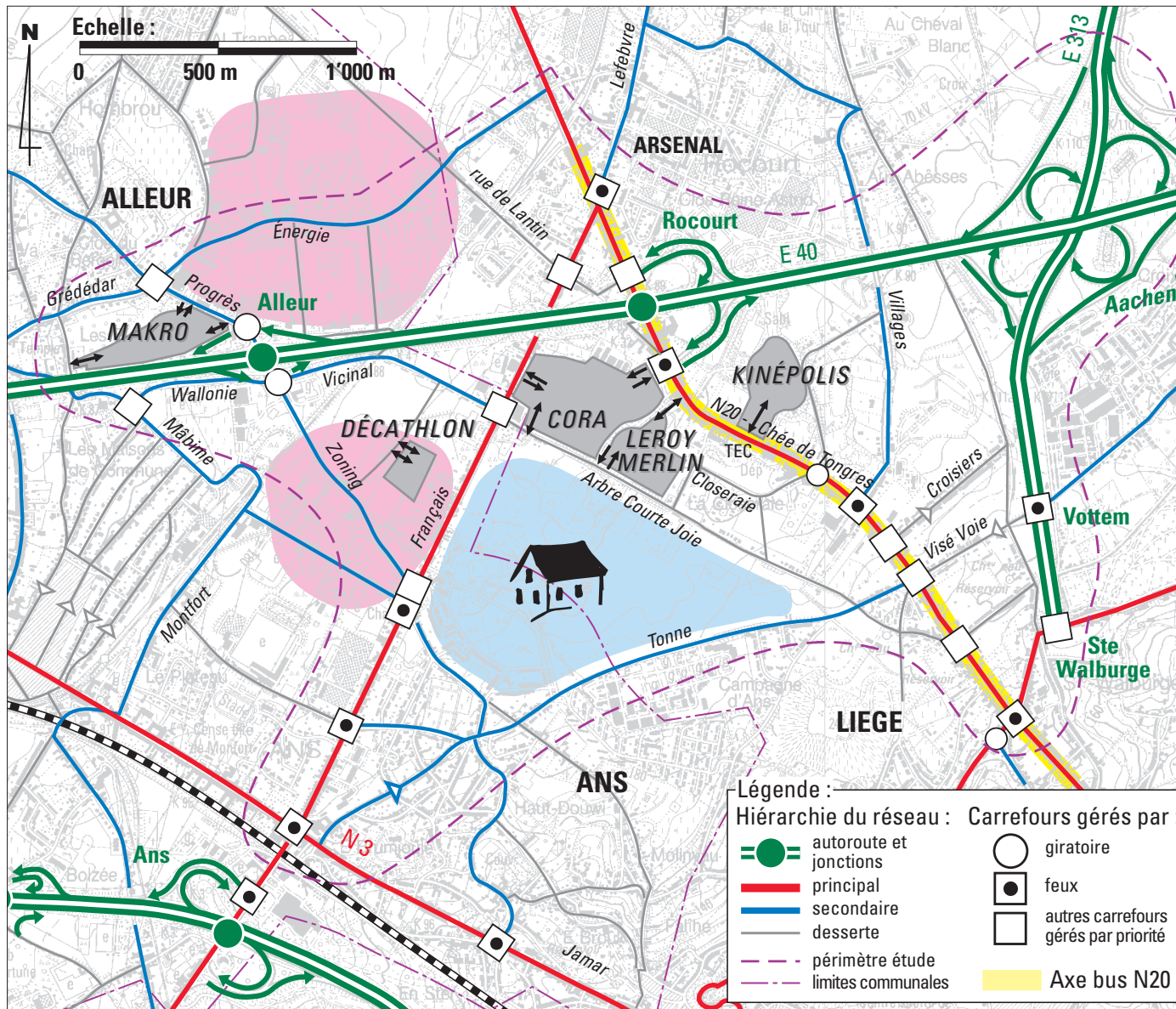
Des comptages de trafic complémentaires ont été établis afin de mettre à jour les données :

- Fig. 1.2 • la figure 1.2 présente le **trafic 24 heures d'un jour ouvrable moyen**. Elle met en évidence :
- **des charges élevées sur l'E40**, avec de l'ordre de 100'000 uvhc/jo ;
  - **un trafic conséquent sur les 2 axes structurants**, la N20 avec 14 à 18'000 uvhc/jo et la rue des Français avec 14 à 19'000 uvhc/jo. Certains tronçons résidentiels de ces artères sont ainsi soumis à du trafic intense ;
- Ann. 1.1 • l'annexe 1.1 détaille le **trafic d'un jour ouvrable à l'échelle de l'heure de pointe du soir**. Cette donnée servira de base à la vérification des capacités du réseau sur les grands axes (longitudinalement) ;
- des comptages ont également été réalisés **le samedi aux entrées-sorties des 5 pôles privés**. Ils serviront de base à la vérification des capacités des accès locaux (transversalement aux grands axes).

A relever également que les 5 partenaires privés ont mis à disposition du groupe de travail toutes leurs statistiques de fréquentation (variations annuelles, mensuelles, hebdomadaires et journalières, etc...). Ces statistiques ont été confrontées à des ratios de génération de trafic usuels pour vérifier que les comptages étaient bien représentatifs.



# Hiérarchie du réseau routier - Contexte et buts de l'étude



## CONTEXTE DE L'ETUDE :

- le secteur d'Ans-Rocourt concentre des activités existantes à forte génération de trafic:

■ CORA, DECATHLON, LEROY-MERLIN, MAKRO et KINEPOLIS

- il offre également des réserves foncières, pour des développements à court-moyen terme, de:

■ PME - services

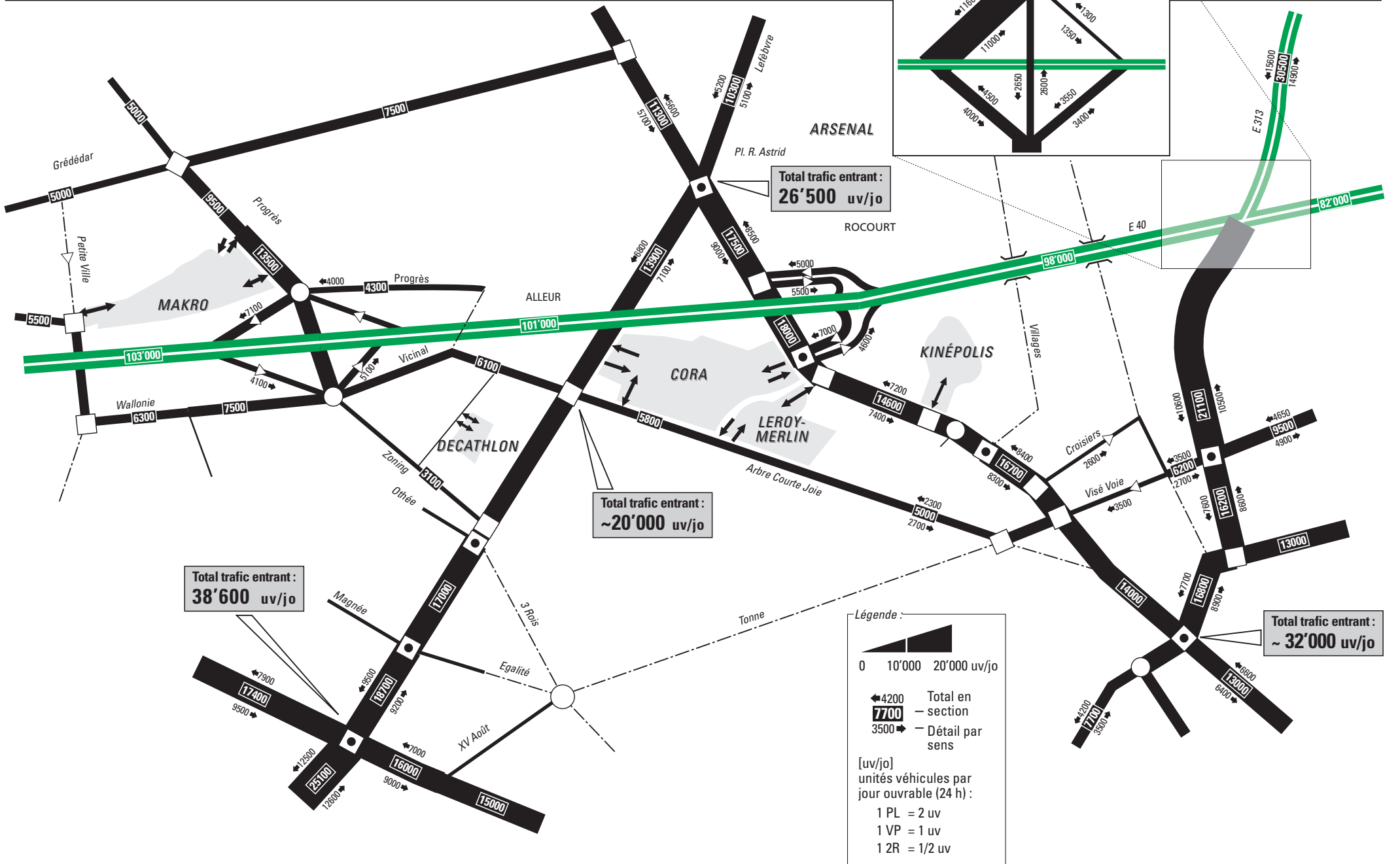
■ Lotissement - logements

## BUTS DE L'ETUDE :

- établir un diagnostic ciblé de la situation actuelle (déplacements, accessibilité, exploitation des carrefours, ...)
- définir les charges de dimensionnement des voiries et carrefours
- définir un concept d'organisation des circulations et accès
- préciser les mesures pour la mise en place du concept retenu



# Trafic d'un jour ouvrable moyen sur 24h - Octobre 2002 (mardi, jeudi)



L'offre routière a été inventoriée (voir annexe 1.2) et confrontée à la demande pour **évaluer les taux de capacités actuels du réseau**, ainsi :

- Ann 1.3
- **les 2 échangeurs d'Alleur et Rocourt sont saturés** ou proches de la saturation. En hyper pointes commerciales, des remontées de files sur l'E40 sont possibles, engendrant de sérieux risques d'accidents ;
  - **les 2 axes structurants (N20, Français) sont saturés**, avec :
    - de gros problèmes de fonctionnement à leur croisement, Place R.-Astrid ;
    - des files systématiques rue des Français, notamment liées à son extrémité Sud – côté N3 ;
  - **les accès aux pôles sont ponctuellement saturés, voire même autobloquants**, par exemple :
    - les véhicules en attente aux entrées de Makro – rue des Français bloquent fréquemment le rond-point Nord de l'échangeur d'Alleur ;
    - les entrées-sorties du Cora sur la rue d'Ans, très proches, se gênent inutilement ;
    - aux séances de soirée du Kinopolis, des files importantes se forment, tant en entrée qu'en sortie.
  - des mouvements secondaires gérés par "simples" pertes de priorité sont également saturés.

### 1.3 AUTRES MODES DE DEPLACEMENTS

Avec près de 100'000 uvhc/jo entrant-sortant du périmètre de l'étude contre moins de 5'000 passagers dans les bus, la voiture est bien évidemment le mode de déplacement principal du secteur.

Toutefois, **compte tenu des perspectives de développement d'habitat et des conditions de saturation du réseau routier, les alternatives à la voiture doivent être intégrées à la réflexion.**

Fig. 1.3 La situation actuelle met en évidence pour les bus :

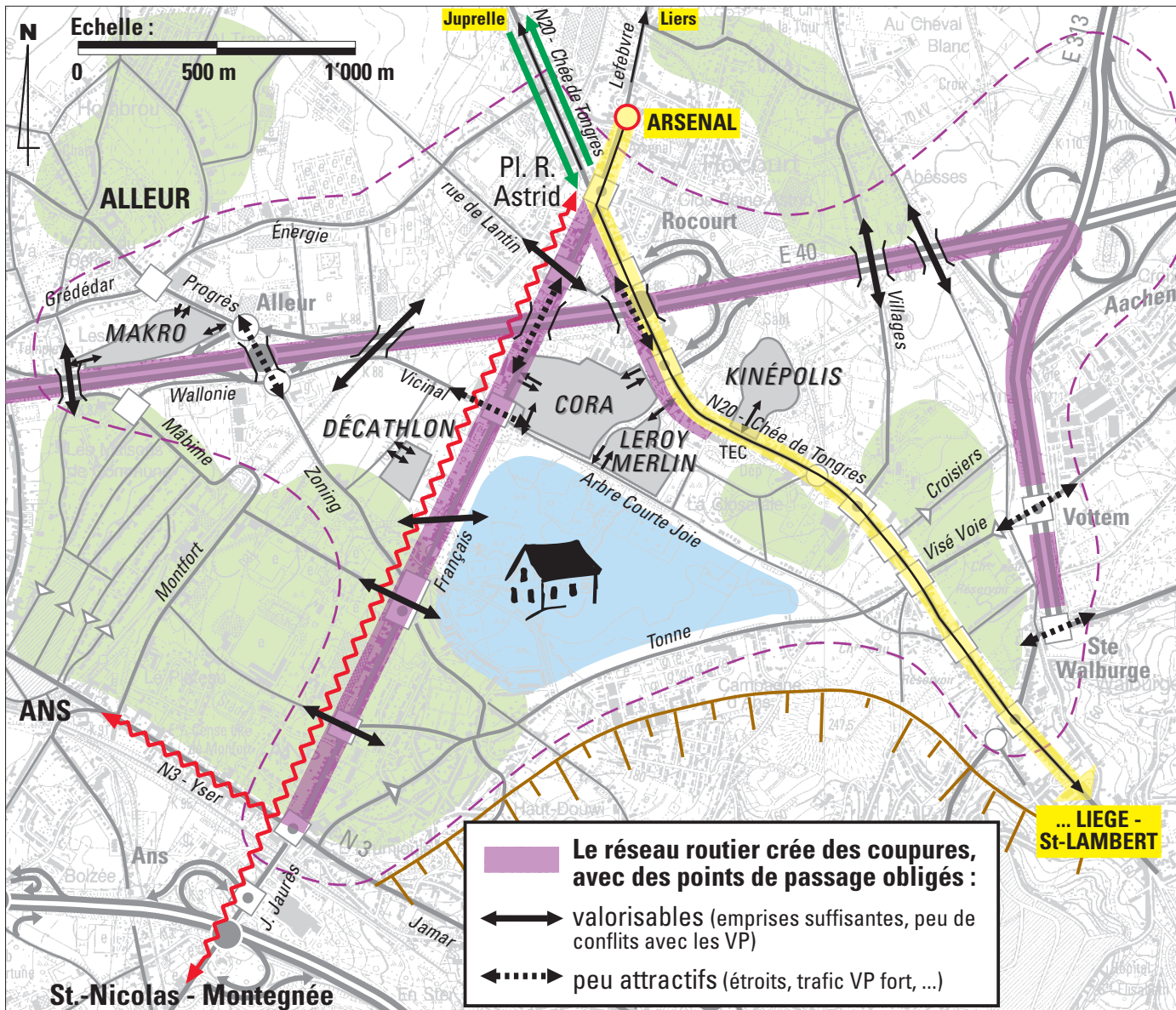
- **un axes structurant entre le terminus "Arsenal" (Rocourt) et le centre de Liège** avec les lignes 70 et 70-sur la N20 ;
- des liaisons régionales complémentaires, mais faiblement desservies (par exemple moins de 40 bus par jour rue des Français).

**La situation est particulièrement préoccupante en terme d'attractivité et de vitesse commerciale**, en effet :

- rue des Français, les bus sont "englués" dans les files quotidiennes ;
- sur la N20, en heures creuses, la vitesse commerciale atteint près de 35 km/h, alors qu'elle peut baisser à moins de la moitié (15 km/h) en heures de pointes ! Cette vitesse, comparable à celle d'un vélo, ne peut bien évidemment pas être intéressante pour l'utilisateur. De plus, les grands écarts rendent l'exploitation de la ligne et le respect des horaires très difficile !



# Les autres modes de déplacements (Transports en commun et modes doux)



## TRANSPORTS EN COMMUN - BUS :

**Un axe structurant entre Rocourt - Arsenal et Liège - St-Lambert :**

- près de 180 bus/j (2 sens)
- près de 3'500 passagers/j (2 sens)

**MAIS SANS AUCUNE PRIORITE !**  
(voie bus, aux carrefours, ...)

**Les liaisons vers Ans-Centre et Montegnée sont :**

- faiblement desservies (~35 bus/j)
- surtout "engluées" dans les embouteillages de la rue des Français et du carrefour N3-Jamar / Français

## MODES DOUX, PIETONS-DEUX ROUES :

**Un secteur peu à l'échelle de la marche à pied** (et peu convivial)

les cheminements sont peu valorisés (trottoirs étroits) et localement insécurisants (traversées larges sans protections)

A part sur la N20 en amont de la Pl. R. Astrid, pas ou peu d'infrastructures sécurisées pour les cyclistes (bandes cyclables, traversées de carrefours)

**Mais une topographie très favorable aux vélos...**

... avec des secteurs denses, ou à densifier, générateurs de déplacements locaux

En ce qui concerne **les modes doux** (piétons, 2Roues), **leur situation n'est guère meilleure** :

- les cheminements piétons sont parfois insécurisants et rarement confortables ;
- il n'y a quasi aucune infrastructure pour les 2Roues, malgré une topographie tout à fait favorable et des secteurs d'habitat proches.

#### 1.4 SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX PROBLÈMES RENCONTRES

Fig. 1.4 La figure 1.4 met en évidence, en synthèse de la situation actuelle, que :

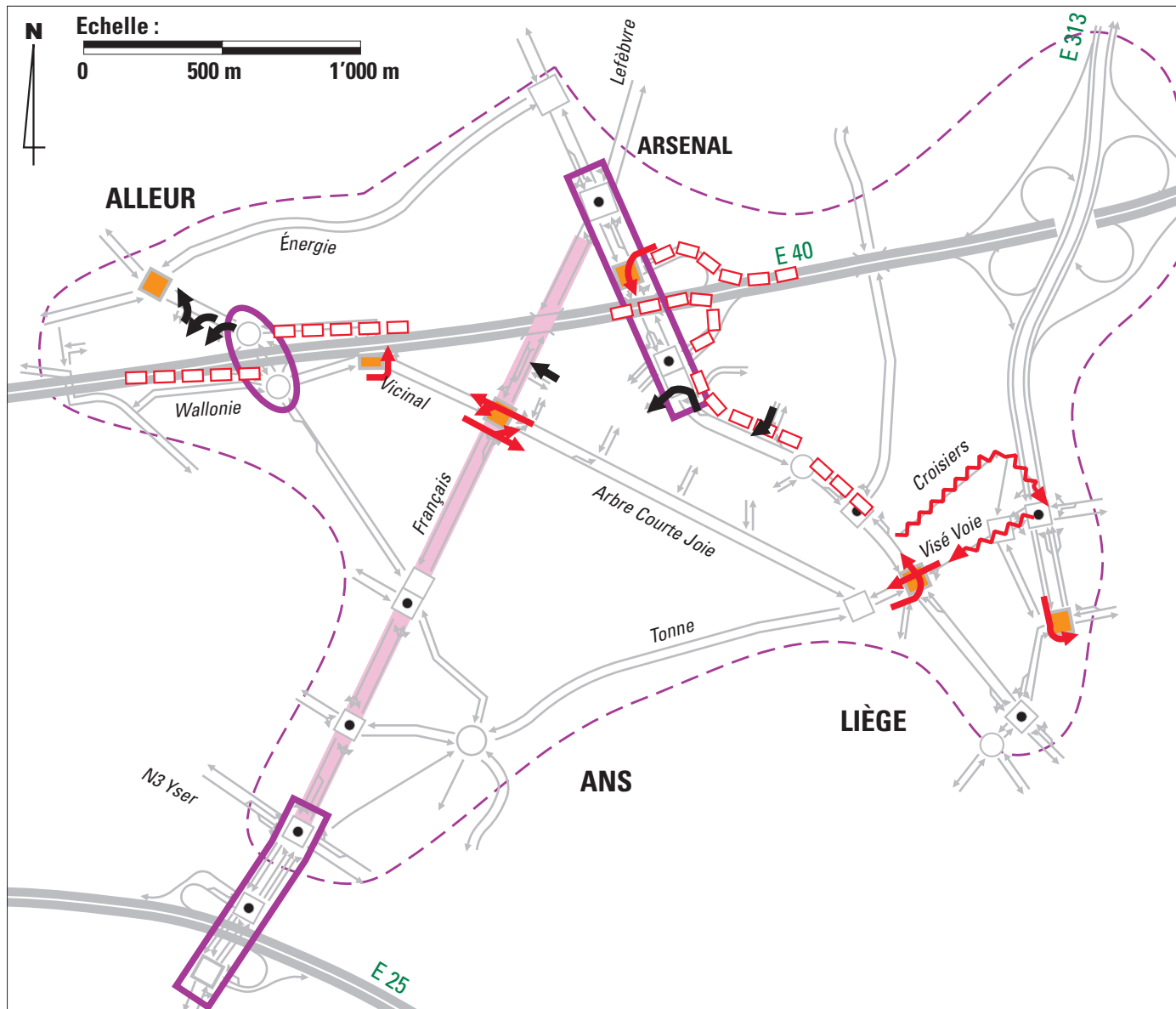
- si l'accessibilité régionale en voiture est très performante (E40, E313, N20) ...
- ... **les connexions Ring – réseau local sont délicates**, avec des échangeurs chargés ;
- ... **les 2 axes structurants sont sursaturés** ;
- ... des problèmes "parasitaires" s'instaurent, avec du transit par certaines rues inadaptées, des flux insécurisants, ...

**Bref, le réseau routier actuel et ses carrefours ont fait "le plein de voitures".**

Les alternatives à la voiture (bus, vélos, marche à pied) sont rendues peu attractives, voire insécurisantes par le manque ou le peu d'infrastructures adéquates (voies bus, temps d'attente aux feux, traversées sécurisées, ...).




# Principaux problèmes rencontrés



## POUR LES JOURS OUVRABLES :

-  Les accès les plus directs au réseau autoroutier sont soit saturés, soit sans réserve de capacité
-  En l'absence de maîtrise du trafic et notamment de par les nombreux carrefours stratégiques non régulés :
  -  • des bipses de transit s'instaurent dans certaines voiries résidentielles
  -  • des problèmes de capacité voire de sécurité apparaissent sur certains mouvements
  -  • des problèmes de capacité voire de sécurité apparaissent sur certains accès aux pôles
-  La rue des Français est quotidiennement engorgée, parfois sur toute sa longueur !

## POUR LES WEEK-ENDS :

- Si les flux du réseau régional sont plus faibles...
  - ... les accès aux pôles sont très chargés
  -  => formation de files et de blocages, parfois même sur l'E40 !



## **2. SITUATION FUTURE – ELEMENTS DE BASE ET OBJECTIFS**



## 2. SITUATION FUTURE – ELEMENTS DE BASE ET OBJECTIFS

### 2.1 LES PROJETS A CONSIDERER EN TERME DE DEVELOPPEMENTS

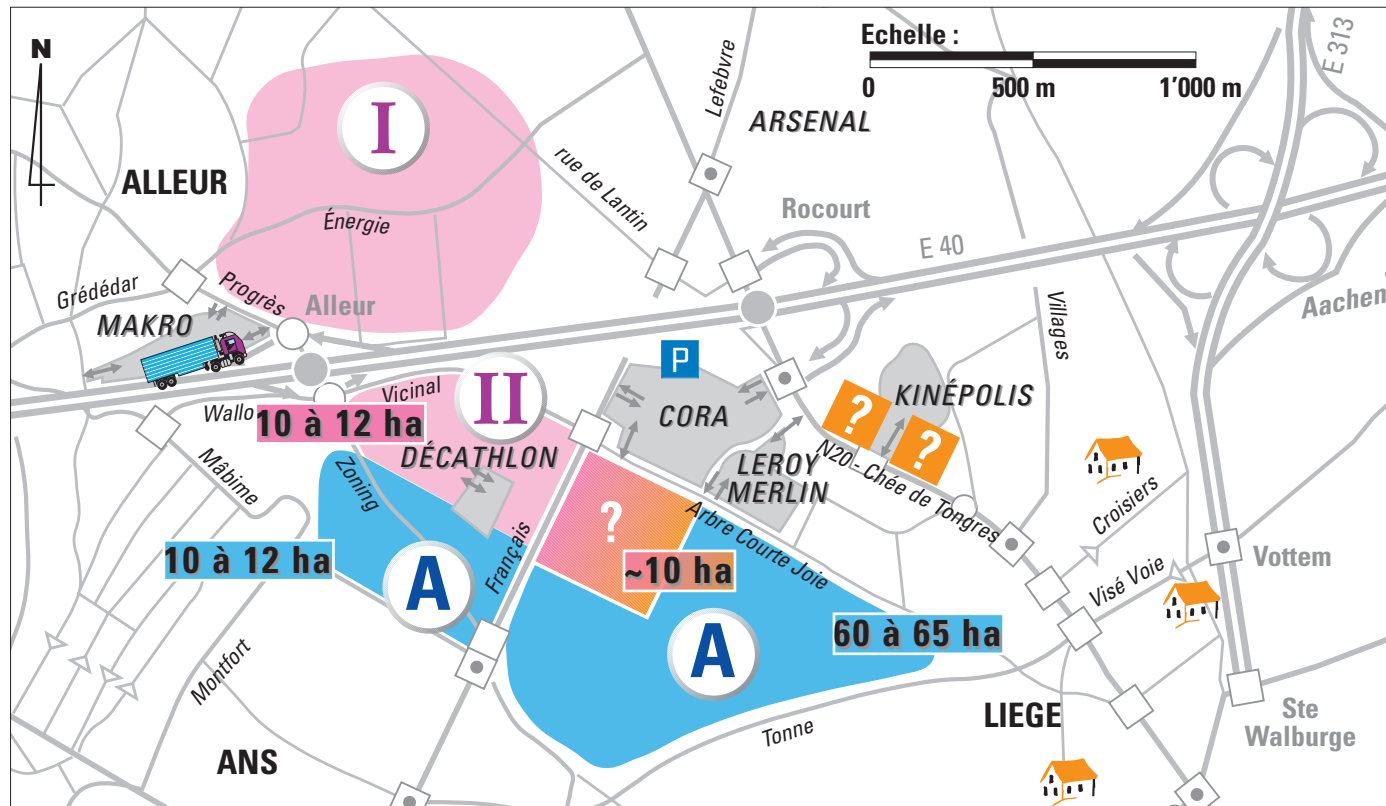
Fig. 2.1 Ces projets sont classés selon les 3 catégories suivantes :

- **optimisation de pôles existants :**
  - **Cora projette d'améliorer ses accès côté rue d'Ans**, en éloignant la sortie de l'entrée actuelle. Une **amélioration du parcage** est également prévue, afin de limiter les risques d'autoblocages internes et donc de conséquences sur le réseau régional. Ces mesures pourraient engendrer des augmentations de trafic limitées à + 1'000 à + 1'500 uvhc/jo ;
  - **Makro étudie une réorganisation de son circuit de livraison**, en s'appuyant sur l'accès arrière (rue de Wallonie pour l'entrée dans le site). Cette mesure permettrait de fermer l'entrée livraison par la rue du Progrès, fréquemment utilisée par les clients qui, en attendant de se faufiler dans le flux inverse, bloquent les véhicules en sortie du giratoire d'Alleur (avec remontées de files sur l'E40 !) ;
- projets de développement proposés par les Autorités communales. Il faut toutefois souligner que, **conscientes des problèmes de capacités actuels, elles n'envisagent que des projets moyennement ou faiblement générateurs de trafic**, ainsi :
  - **la Commune d'Ans projette de densifier le solde de terrains disponibles dans les zonings d'Alleur**, au Nord et au Sud de l'E40. Ce projet pourrait générer de l'ordre de +2'000 à + 3'500 uvhc/jo au cumul ;
  - **la Ville de Liège veut lotir une des grandes parcelles libres dont elle dispose, sur les terrains des Anciens Charbonnages**. Ce projet déjà conséquent fait l'objet d'un PCA par le CRAU de l'Université de Liège (cf Annexe 2.1). Il prévoit la construction de logements unifamiliaux et d'immeubles résidentiels de gabarit moyens sur environ 70 à 80 hectares. A raison de 20 logements par hectare x 3 à 3,2 habitants par logement x 2,5 à 3 déplacements motorisés par jour par habitant, **le trafic généré peut être estimé à environ + 15'000 uvhc/jo**. A relever toutefois que l'urbanisation d'une telle parcelle prendra du temps et que le premier tiers environ devrait être occupé en 2010 ;
- **projets commerciaux de promoteurs privés :**
  - la SCEL, propriétaire de deux terrains bordant le Kinépolis, souhaite y implanter un complexe de "Fun Shopping", dont la génération de trafic peut être estimée entre +6 à + 8'000 uvhc/jo ;
  - les propriétaires des terrains des Anciens Charbonnages souhaiteraient y créer des activités commerciales. Sans données plus précises et à titre d'indication, l'affectation d'environ 20 % de la surface à des commerces pourrait impliquer de +10 à +15'000 uvhc/jo, soit autant que les logements prévus sur 1/5<sup>ème</sup> de la parcelle... ;




**L'étude doit permettre d'absorber les développements prévus par les Autorités communales.** Elle doit également identifier les éventuels soldes de capacité disponibles, pour évaluer s'il est encore possible de renforcer l'offre commerciale déjà très étoffée du secteur.










# Les projets à considérer en terme de développements




## OPTIMISATIONS DES POLES EXISTANTS :




-  **Makro** : assainissement du circuit de livraison, accès arrière
  -  **CORA** : réaménagement interne de parking
    - permis pour + 140 places
    - autres extensions à l'étude ...
- ... essentiellement des suppressions de stationnement hors case existant
-  ≈ + 1'000 à + 1'500 uvp/jo

## DEVELOPPEMENTS DE ZONES / QUARTIERS :

- **de PME - Services :**
    -  densification Alleur Nord, <10 ha
      - X 100 à 150 uvp/ha/jo
      -  ≈ + 1'000 à + 1'500 uvp/jo
    -  densification Alleur Sud, ~20 ha
      - X 100 à 200 uvp/hab/jo
      -  ≈ + 1'000 à + 2'000 uvp/jo
  - **de logements - lotissements :**
    -  Anciens Charbonnages + Ans :
      - 70 à 80 ha x 20 logements/ha
      - dont maximum 1/3 occupé en 2010 x 3 à 3,2 hab/log
      - X 2,5 à 3 uvp/habit/jo
      -  ≈ + 3'500 à + 5'000 uvp/jo
      - avec développement complet en ~ 2020, au total :
        -  ≈ + ~ 10' à + ~ 15'000 uvp/jo
- option minimale = +16' à +20'000 uv/jo**  
**- avec commerces forts = +25' à +35'000 uv/jo**

### Autres projets de développements :

-  **Anciens Charbonnages :**
  - 
  - PME ou commerces :
  - 10 à 15 ha X 100 à 150 uvp/ha/jo
  - ???'000 m<sup>2</sup> de commerces X 55 à 100 traj. vhc/jo / 100 m<sup>2</sup> SV
  -  ≈ + ~ 2'000 à + > ~ 15'000 uvp/jo !!

-  **"Fun shopping" sur les terrains SCEL :**
  - Développement commercial avec :
  -  - 600 pl. de parking loisirs et commerces, sur ~ 2 X 6'500 m<sup>2</sup> X 55 à 60 traj. vhc/jo / 100 m<sup>2</sup> SV
  -  ≈ + ~ 6'000 à + ~ 8'000 uvp/jo

 **Autres lotissements :** Projets de densification des zones d'habitat, à taille limitée et donc pas déterminants ...

## 2.2 LES PROJETS A PRENDRE EN COMPTE EN TERME DE DEPLACEMENTS

Fig. 2.2 Dans le cadre d'études antérieures et notamment des PCM, **un certain nombre de projets d'infrastructures avaient été imaginés, parmi lesquels :**

- **en terme routier :**
  - des premières mesures d'assainissement des échangeurs autoroutiers (bypasses, ...)
  - une liaison parallèle à l'E40 entre les échangeurs d'Alleur et de Rocourt ;
- **des prolongements ou déviations de lignes de bus ;**
- **des infrastructures fortes pour les modes doux (RAVeL, ...).**

## 2.3 RESEAU ROUTIER : OBJECTIFS ET CONTRAINTES

Fig. 2.3 **La figure 2.3 présente les objectifs définis par le groupe de travail, en terme de réseau routier. En particulier ces objectifs touchent à :**

- des souhaits de **renforcement des capacités pour assainir les pôles existants tout en permettant les développements** tels que souhaités par les Communes ;
- **des nécessités d'optimisation et de sécurisation du fonctionnement des carrefours et accès.** Avec une volonté claire de concentrer le trafic sur les grands axes (E40 notamment), tout en le maîtrisant dans les voiries et tronçons résidentiels ;
- d'améliorer la qualité de vie des riverains actuels et futurs ;

## 2.4 AUTRES MODES : OBJECTIFS ET CONTRAINTES

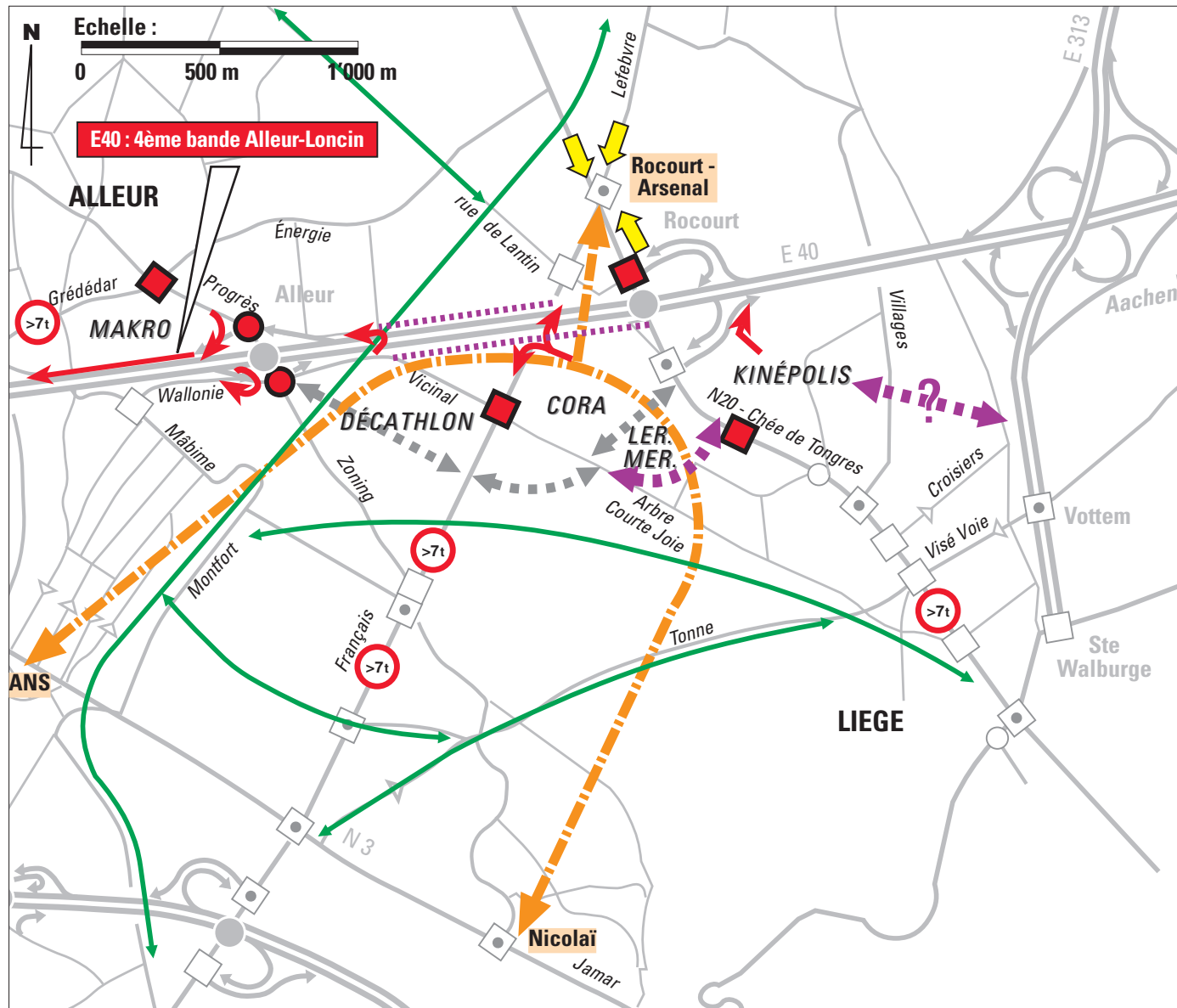
Fig. 2.4 Compte tenu de l'ampleur des développements pressentis, **il est essentiel que les TC et modes doux se développent, pour absorber une part des déplacement générés.**

Ainsi, **les TC devront bénéficier de mesures de priorisation dans l'espace (voie bus) et dans le temps (aux carrefours à feux).** De plus, **leur desserte sera étoffée** pour les logements prévus, ainsi qu'en relation avec Liège et Ans.

Concernant les modes doux, **la continuité et la sécurité des itinéraires structurants devront être assurées.** De plus, des liaisons de proximité devront être établies pour raccorder les pôles de demande entre eux et avec les grands axes.



# Les projets à prendre en compte en terme de déplacements



## INFRASTRUCTURES ROUTIERES :

- Pistes à suivre en terme de projets de voiries, de liaisons
- Emprises à priori disponibles pour de nouveaux tronçons routiers
- Nouveaux accès, présélections, ...
- Optimisation de carrefours (capacité, sécurité, ...)
- Limitations de passage de Poids Lourds (bus et desserte locale exceptés)
- Anciennes pistes à suivre, abandonnées dans le cadre du Plan Communal de Mobilité d'Ans

## TRANSPORTS EN COMMUN :

- Réorganisation des liaisons Ans-Rocourt et Nicolaï-Rocourt (itinéraires à définir)
- Voies bus projetées

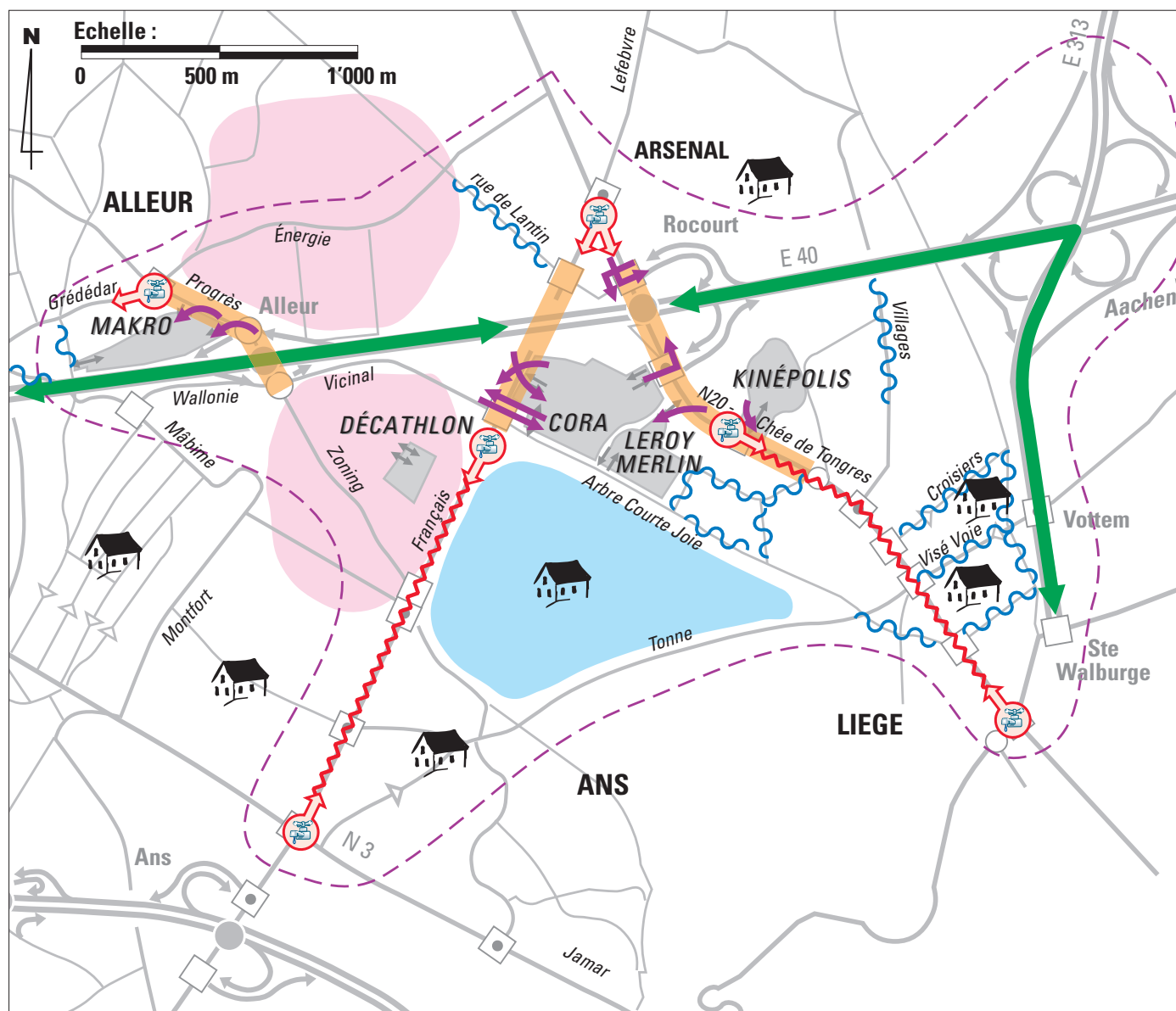
## DEUX-ROUES / PIETONS :

- Réseaux structurants projetés dans les PCM de Liège et Ans




**En général, mise en place des mesures TC, de la hiérarchisation des voiries, et des plans vélos et piétons des PCM d'Ans et Liège**






# Réseau routier : objectifs et contraintes



## OBJECTIFS GENERAUX :

-  Permettre les développements pressentis...
-  ... tout en améliorant, en optimisant les accès aux pôles existants
-  ... et en respectant les objectifs environnementaux et sociaux (développement durable)

## OBJECTIFS LOCAUX :

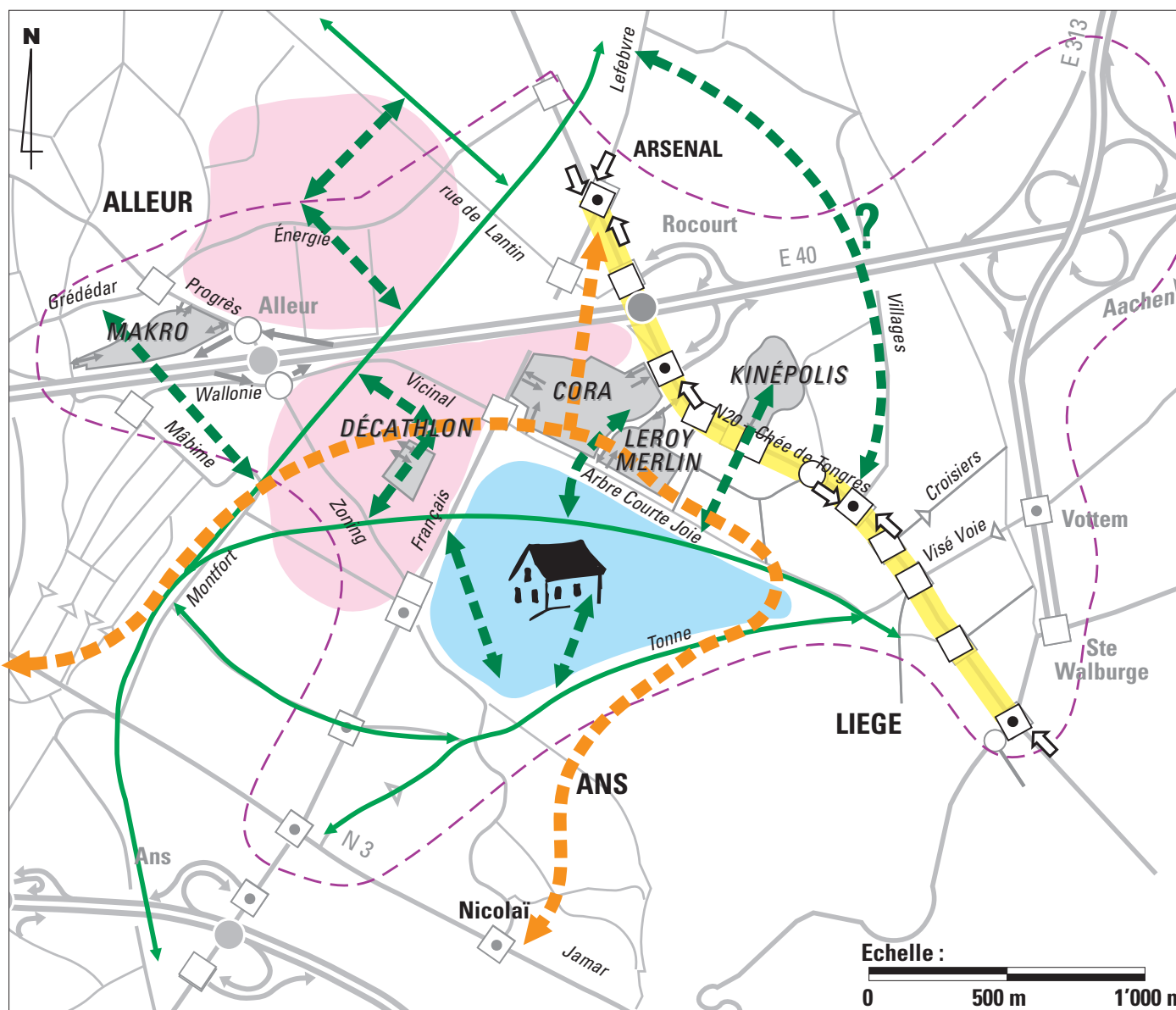
-  Limiter les interactions des accès aux pôles avec le réseau autoroutier (formation de files, ...)
-  Maîtriser le trafic de transit, contrôler les accès aux secteurs sensibles
-  Mieux valoriser le réseau autoroutier, notamment pour le transit local

## OBJECTIFS PONCTUELS :




-  Protéger les quartiers existants ou projetés de tout transit ...
-  ... notamment sur les voiries résidentielles
-  assainir les tronçons sensibles (réduire les autoblocages, sécuriser les échangeurs locaux, ...)
-  assainir les mouvements les plus délicats (sécurité, capacité, ...)



# Autres modes : objectifs et contraintes



## TRANSPORTS EN COMMUN :

-  **Prioriser les bus des lignes 70, 70, 74, 74 :**
-  • par des voies bus
-  • par leur prise en compte dans la gestion des feux

**Valoriser les bus en tant qu'alternative à la voiture pour :**

- les déplacements locaux
- l'accès au Kinépolis, aux galeries, ...



**Améliorer les liaisons Ans-Rocourt-Nicolai et assurer la desserte des logements**

## MODES DOUX (piétons, 2-roues) :



-  **Assurer la continuité des liaisons**
-  **Raccorder les pôles existants et projetés aux axes structurants**

Figure n° 2.4

