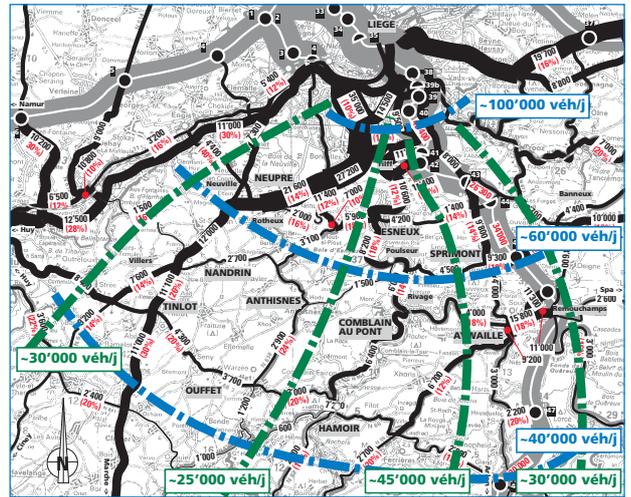
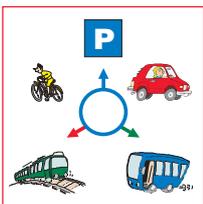
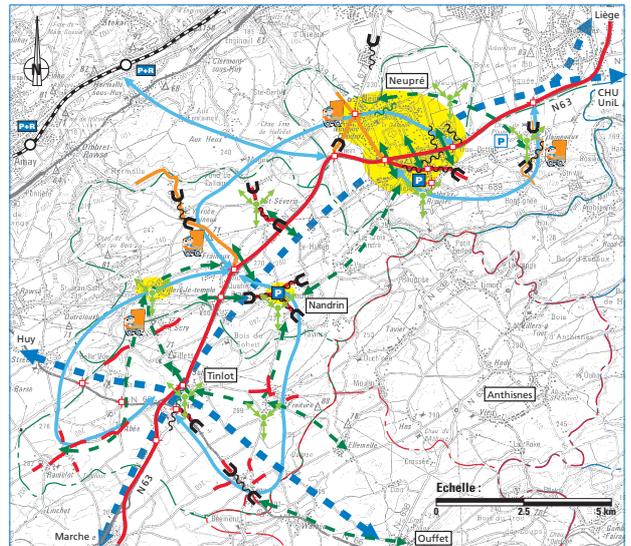




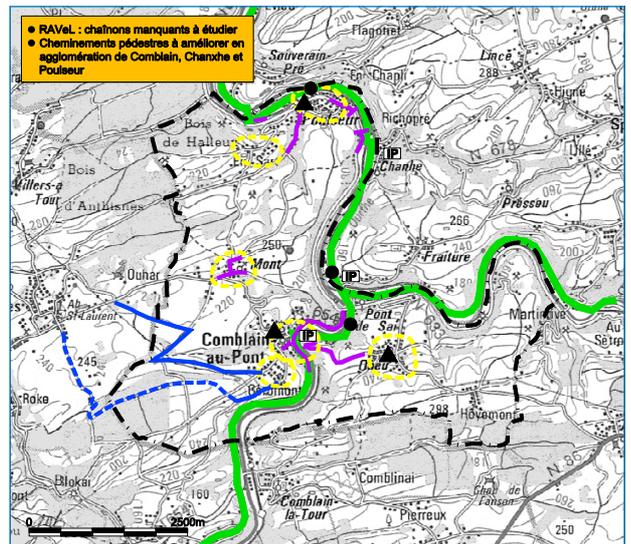
1. Le diagnostic



2. Les objectifs et les contraintes



3. Le Plan des déplacements



MINISTÈRE WALLON DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS
Communes de Anthisnes • Aywaille • Comblain-au-Pont • Esneux • Hamoir
Nandrin • Neupré • Ouffet • Sprimont • Tinlot



En collaboration avec :



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
DU SECTEUR OURTHE-AMBLEVE CONDROZ**

Rapport de synthèse

MAI 2003

**Communes de, Anthisnes • Aywaille •
Comblain-au-Pont • Esneux • Hamoir
Nandrin • Neupré • Ouffet • Sprimont
• Tinlot**

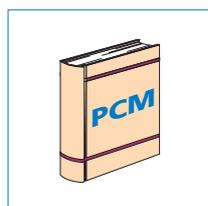
PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DU SECTEUR OURTHE- AMBLEVE - CONDROZ

RAPPORT DE SYNTHÈSE

MAI 2003

SOMMAIRE

Figure



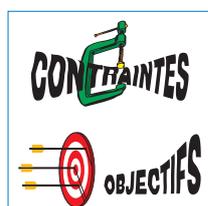
Le contexte du PCM

1



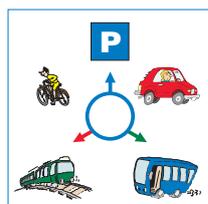
Le diagnostic

2 3 4 5



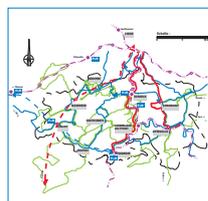
Les objectifs et les contraintes

6 7



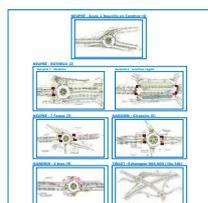
Le concept multimodal

8



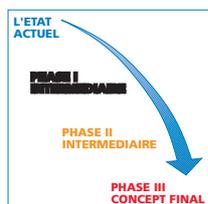
Les actions détaillées à l'échelle globale

9 10 11 12 13 14 15



Les actions détaillées à l'échelle locale

16 17



La mise en oeuvre

18

Ce rapport de synthèse reprend les principaux éléments de l'étude du Plan communal de mobilité - PCM du secteur Ourthe-Amblève-Condroz. Pour obtenir des informations plus détaillées, il est conseillé de se référer aux trois rapports techniques qui ont été réalisés:

- Phase I: Analyse - diagnostic / Rapport technique N°1 - Août 2001
- Phase II: Contraintes - objectifs / Rapport technique N°2 - Mars 2002
- Phase III: Plan de déplacements / Rapport technique N°3 - Février 2003

INTRODUCTION

LE CONSTAT

Un peu partout en Wallonie, l'étalement progressif de l'urbanisation et l'augmentation de la motorisation peuvent être observés ces dernières années, particulièrement dans le secteur des vallées de l'Ourthe et de l'Amblève et sur le plateau du Condroz. Les conséquences directes de ces phénomènes sont d'accroître la demande en mobilité motorisée, alors que l'offre en espace pour la satisfaire stagne, voire diminue.

Les problèmes de déplacements du secteur des vallées de l'Ourthe et de l'Amblève et du plateau du Condroz devenant chaque jour un peu plus contraignants, les autorités communales des dix communes de Anthisnes, Aywaille, Comblain-au-Pont, Esneux, Hamoir, Nandrin, Neupré, Ouffet, Sprimont et Tinlot ont compris la cruciale nécessité de pouvoir disposer d'un bon outil de gestion de la mobilité.

De nombreux éléments justifient **la réalisation d'une étude globale menant à un véritable plan intercommunal de mobilité**, tels que:

- la localisation de 10 communes proches de l'agglomération liégeoise "pesant" près de 70'000 habitants et ayant donc une "masse critique" suffisante pour justifier des projets d'envergure (restructuration des réseaux TC, infrastructures routières lourdes, ...);
- un secteur globalement soumis à un important charroi lié à l'exploitation des carrières, nécessitant une vision globale;
- un besoin "d'harmonisation" et de continuité des mesures à prendre, notamment au niveau des aménagements de voirie (modération, mobilier urbain, ...) et des réglementations (vitesses, ...);
- un potentiel de croissance des communes du secteur Ourthe - Amblève - Condroz qui n'est pas négligeable, tant en ce qui concerne le logement que les activités industrielles, commerciales et touristiques. La population pourrait être amenée à augmenter de plusieurs milliers d'unités dans les prochaines années.

Des problèmes de mobilité sont donc à craindre si la situation actuelle n'est pas améliorée et les problèmes actuels et futurs assainis.

En 1999, la Région wallonne a sollicité les communes, afin qu'elles signent la "charte de mobilité". Celle-ci définit les contours d'une mobilité durable obéissant à trois grands principes:

- **la politique du "tout à la voiture" est révolue**, il faut aborder la problématique de la mobilité d'une manière globale en rendant complémentaires les différents modes de déplacements, tout en veillant à sécuriser les modes les plus vulnérables, à favoriser les modes les moins polluants, les plus pertinents, ...
- **la participation et la concertation de tous les acteurs concernés**, avec une vision globale des problèmes, doivent être au cœur du processus de planification des déplacements;
- **la communication avec la population**, qui doit être impérativement informée et consultée, doit également être au centre des préoccupations.

En mai 2000, les huit communes de Anthisnes, Aywaille, Comblain-au-Pont, Esneux, Nandrin, Neupré, Ouffet et Sprimont ont été sélectionnées parmi une vingtaine d'autres communes wallonnes pour la réalisation d'un PCM intercommunal.

Le but initial de ce regroupement communal était de résoudre les problèmes liés au charroi des carrières. La mobilité ne connaissant pas de frontières administratives, il est bien vite apparu opportun d'inclure les communes voisines de Hamoir et de Tinlot à la démarche.

En septembre 2000, les communes ont réalisé le cahier des charges de l'étude, avec l'aide du MET, et six bureaux d'études ont remis une offre.

En novembre 2000, le choix s'est porté sur le bureau d'études **TRANSITEC SA**, de Lausanne en Suisse et de Namur (volet déplacements, stationnement, aménagements, ...) associé, pour les besoins de ce PCM, aux bureaux **S.A. PISSART VAN DER STRICHT**, d'Esneux (volet urbanisme, aménagement du territoire et "modes doux") et **EO DESIGN**, de Bruxelles (volet jalonnement - signalisation).

Le montant global de l'étude se monte à ~350'000 € TVAC, dont 85% à charge de la Région wallonne (300'000 € TVAC) et 15% à charge des dix communes (~50'000 € TVAC).

Le 1er mars 2001, l'étude a officiellement démarré et a duré 24 mois environ.

QU'EST QU'UN PLAN COMMUNAL DE MOBILITE - PCM ?

Le Plan Communal de Mobilité - PCM est **un outil prospectif de planification de la mobilité des personnes et des marchandises** au sein des entités communales, qui se base notamment sur la concertation des différents acteurs de la mobilité et sur la prise en compte de tous les modes de déplacements (transports individuels, transport de marchandises, transports collectifs, piétons, deux roues, personnes à mobilité réduite, ...).

Le Plan Communal de Mobilité est également **un outil opérationnel, définissant un échéancier de mesures à mettre en place** pour l'application de l'organisation multimodale des déplacements définie.

Le PCM concerne la totalité des entités communales du périmètre d'étude et l'ensemble de leurs voiries (communales, provinciales et régionales).

En matière de mobilité, divers acteurs interviennent aux niveaux de :

- l'Etat Fédéral : transports ferroviaires (SNCB), Ministère des communications (Code de la Route), ...;
- la Région Wallonne : gestion des autoroutes et routes régionales (MET), ...;
- la SRWT: gestion des transports en commun (TEC);
- la Province de Liège : voiries provinciales;
- les Communes : police de la circulation, gestion des voiries communales, outils communaux de planification (PCA, Schéma de structure, PCM);
- l'IBSR: sécurité routière.

La multiplicité des acteurs concernés a, jusqu'ici, été un obstacle à la concertation et à la coordination des politiques menées au niveau communal. Le but premier du PCM est donc de rassembler tous les acteurs autour d'un projet, afin qu'une discussion soit possible et que des réalisations concrètes sur le terrain soient plus aisées à mettre en oeuvre.

Le PCM est un outil très efficace pour aider aux décisions communales en matière d'organisation et de gestion des déplacements. Jusqu'ici, les réponses au niveau de la mobilité étaient apportées de manière ponctuelle, sans vision globale, ce qui entraînait de nombreux désagréments. Enfin, cet outil offre une programmation des investissements, tant pour les communes que pour les autres partenaires (MET, province, SRTW, TEC, SNCB, ...), permettant ainsi de planifier au mieux les travaux à entreprendre, par exemple dans le cadre du plan triennal.

L'un des buts principaux du PCM est de définir une politique durable de mobilité au sein des différentes entités communales. Il s'agit de privilégier une mobilité en harmonie avec la protection de l'environnement, tant en termes de choix de mode de déplacement que de priorités en matière d'infrastructures ou d'exploitation. Le PCM vise ainsi à "lutter" contre toutes les nuisances relatives ou découlant de la mobilité : nuisances sonores et pollution de l'air, exclusion sociale de la mobilité, perte énergétique, insécurité routière,

Le PCM vise une planification de la mobilité pour les 10 à 15 ans à venir, tout en proposant des mesures à très court ou court-moyen terme. Cet horizon est nécessaire, notamment pour étaler les investissements financiers comme pour agir rapidement, en fonction des besoins locaux et des problèmes rencontrés.

LES ÉTAPES DANS L'ÉTUDE DU PCM

Dans une **première étape**, les bureaux d'études ont dressé un inventaire de la situation existante en matière de mobilité et d'aménagement du territoire, par des comptages, des enquêtes, des observations..., de manière à cerner les problèmes, définir les contraintes et mettre en évidence les atouts des différents secteurs d'étude (Condroz, Plateau, Vallée de l'Ourthe, corridor autoroutier).

La **deuxième étape** a consisté à définir, ou à mieux cadrer, les objectifs visés et les grandes orientations souhaitées pour la mobilité dans le secteur Ourthe - Amblève - Condroz.

La **troisième étape**, le cœur de l'étude, a consisté à élaborer un plan de déplacements à l'échelle globale "régionale", en se basant sur les objectifs définis par les communes et les différents acteurs concernés par la mobilité (MET, TEC, SNCB, ...) et sur les points forts et les faiblesses du secteur Ourthe - Amblève - Condroz, tels que soulignés dans le diagnostic.

La **quatrième étape** a consisté à définir des projets d'aménagement, d'organisation, d'exploitation, ... illustrant la concrétisation du plan de déplacement global à des échelles plus locales. Il s'agit, entre autres, des aménagements à réaliser (création de voiries, modification de sens de circulation, suppression/création de parking, installation de panneaux, création de zone 30, ...), de l'exploitation des carrefours (giratoires, feux, ...), des mesures visant à réduire l'impact du charroi lourd en traversée de localité (limitation de vitesse, aménagement des chaussées et des trottoirs, ...), de la réorganisation des lignes de bus (TEC), de la desserte des gares SNCB, de la signalisation et du jalonnement des trajets, des liaisons piétonnes et cyclables (RAVeL), ...

Enfin, la cinquième étape a consisté à définir le planning de la mise en œuvre des mesures préconisées, ainsi que leur priorité.

LA PARTICIPATION DE LA POPULATION - LA CONCERTATION

La **concertation avec tous les acteurs concernés** (MET, TEC, SNCB, associations, comités de quartier, ...) au cours des différentes étapes de l'étude **constitue un gage de réussite du PCM**, notamment au niveau de son acceptation par le plus grand nombre d'acteurs.

En s'inscrivant dans la logique du PCM, les communes s'engagent, aussi, à une certaine transparence par rapport à la démarche suivie et aux choix qui sont faits. Tout au long de l'étude, des réunions citoyennes, une consultation et une enquête publiques ont été organisées. Il s'agit d'un volet essentiel pour une bonne acceptation des projets et changements proposés à la population.

Le PCM doit être nécessairement ouvert à la concertation avec la population locale, afin que celle-ci puisse exprimer ses besoins et attentes en matière de mobilité et de sécurité routière. Ces besoins ont ensuite été convertis en objectifs, qui se sont traduits eux-mêmes par des propositions d'aménagements de l'espace public, la création ou la suppression de places de stationnement, la mise à sens unique ou double sens de rues, la création de ronds-points, l'aménagement d'îlots directionnels, la limitation du tonnage sur certains axes, la création de ligne de bus, l'aménagement d'itinéraires cyclables sécurisés, l'aménagement de traversées de chaussée sécurisées, ...

Ainsi, le PCM est un outil de référence reconnu par tous, qui offre des réponses claires aux questions des citoyens et des Autorités.

RESUME DE L'ETUDE

Le présent rapport résume, dans les figures illustrées ci-après, les principaux éléments d'analyse et les propositions techniques de l'étude du Plan Communal de Mobilité dans le secteur Ourthe - Amblève - Condroz.

RAPPEL DU PLAN DE TRAVAIL

L'étude du PCM se compose des 3 phases principales suivantes :

- **Phase 1. Analyse et Diagnostic de la situation actuelle^{1/}** (voir figures 2.1 à 6.1)
- **Phase 2. Définition des contraintes et cadrage des objectifs^{2/}** (voir figures 6.2 à 7D.2)
- **Phase 3. Plan de déplacements, composé des sous-phases^{3/}:**
 - 3.1 Concept multimodal d'organisation des déplacements à l'échelle globale à moyen-long terme, comprenant notamment** (voir figures 8.1 et 8.2):
 - la gestion du réseau routier (voir figures 9.1 et 9.2);
 - la gestion du charroi poids lourd en relation avec les carrières (voir figures 10.1 et 10.2);
 - l'organisation des réseaux de transports collectifs (voir figures 11.1 à 12.3);
 - les mesures générales en faveur des modes doux (voir figures 13.1 à 14.3);
 - le plan de signalisation et de jalonnement global (voir figures 15.1 et 15.2).
 - 3.2 Plan de Mobilité local, à l'échelle des 4 secteurs de l'étude** (A. Condroz, B. Plateau, C. Vallée de l'Ourthe, D. Corridor autoroutier) à court-moyen terme, comprenant notamment:
 - la gestion du trafic et aménagement du réseau routier (voir figures 16A.1 à 16D.2);
 - la gestion du stationnement;
 - l'organisation des réseaux de transports collectifs à court – moyen terme;
 - l'organisation des itinéraires pour la mobilité douce (voir figures 17A.1 à 17D.2).
 - 3.3 Planning de mise en oeuvre des mesures préconisées** (voir figures 18.1 et 18.2).

Le PCM définit les grands principes d'aménagement et d'exploitation des différents réseaux de transports. Il appartient donc aux communes, en partenariat avec les organismes concernés (MET, SRWT, TEC, SNCB, IBSR, ...) et avec l'appui de bureaux d'études spécialisés, si besoin, d'élaborer les projets de détail visant à l'application des principes définis dans le PCM.

Afin de faciliter l'élaboration de ces projets de détail, une "**boîte à idée^{4/}**" vient compléter le plan des déplacements, en indiquant des principes et recommandations en matière de gestion et d'aménagement d'infrastructures de déplacements. Les communes devront donc faire évoluer ce PCM durant les 10 à 15 prochaines années en assurant, d'une part, la mise en place progressive des mesures préconisées et, d'autre part, en gérant les problèmes nouveaux qui pourront surgir dans le futur.

^{1/} Plan Communal de Mobilité du secteur Ourthe-Amblève-Condroz, Phase I: Analyse – Diagnostic, Rapport technique N°1, Août 2001; Transitec Ingénieurs-Conseils, Pissart-Van der Stricht, EO Design

^{2/} Plan Communal de Mobilité du secteur Ourthe-Amblève-Condroz, Phase II: Contraintes - Objectifs, Rapport technique N°2, Mars 2002; Transitec Ingénieurs-Conseils, Pissart-Van der Stricht, EO Design

^{3/} Plan Communal de Mobilité du secteur Ourthe-Amblève-Condroz, Phase III: Plan de déplacement, Rapport technique N°3, Février 2003; Transitec Ingénieurs-Conseils, Pissart-Van der Stricht, EO Design

^{4/} Plan Communal de Mobilité: "Boîte à idée" pour les mesures liées aux aspects de modération de trafic, de circulation des modes doux et de signalisation, Mai 2003; Transitec Ingénieurs-Conseils, Pissart-Van der Stricht, Cooparch – R.U., CREAT, EO Design

MISE EN OEUVRE DES MESURES PRECONISEES

L'ensemble des mesures préconisées dans ce Plan communal de mobilité ne peut bien évidemment pas être réalisé à court terme, pour des raisons de contraintes budgétaires des communes et des organismes concernés (MET, TEC, SRWT, SNCB, ...) et pour des raisons de délais de réalisation des études et travaux. C'est pourquoi il est proposé un échéancier de réalisation des mesures, d'une part pour permettre aux communes et aux organismes concernés de planifier les travaux à réaliser et, d'autre part, pour prévoir le financement de ces travaux.

Le nombre de mesures concrètes proposées par le PCM est important. Pour rappel, **le PCM constitue un outil de gestion de la mobilité pour les 10 à 15 prochaines années, toutes ces mesures ne pouvant, évidemment, pas se mettre en place en 2003 ou en 2004.**

Planning de réalisation

Ce premier volet du chapitre de mise en œuvre propose donc **une répartition dans le temps de ces propositions**, en se basant sur :

- le degré d'urgence de mise en place de la mesure, en privilégiant tout d'abord la résolution des problèmes de sécurité (vitesses, accidents);
- l'ordre de grandeur du coût de la mesure, sans pouvoir évaluer finement chaque piste à suivre (dans l'attente du prochain plan triennal, les budgets disponibles resteront vraisemblablement limités et ne permettront la réalisation que de mesures légères).

Il faut noter que certaines mesures (liaison Colonster – E25, bus à la demande, ...) **nécessitent des études de détails plus poussées pour en définir précisément la faisabilité et les enjeux** (techniques, financiers, effets, ...) ou sont liées à d'autres outils régionaux de mobilité.

Suivi de la mise en oeuvre

Une étude aussi importante, incluant des aspects d'analyse - diagnostic, de concept à moyen-long terme, de propositions à court - moyen terme, et d'échanges entre les partenaires, ... que le PCM du secteur Ourthe - Amblève - Condroz, ne saurait se terminer par la seule édition d'un rapport de synthèse.

Comité de Suivi de la mise en place du PCM

Il importe en effet d'**assurer le suivi du PCM de la part des différents acteurs concernés**, qu'ils participent ou non (même partiellement) au financement des différentes mesures. Ce suivi devrait être assuré aussi bien par les techniciens que, à fréquence moindre, mais néanmoins nécessaire, par les décideurs.

Il s'avère que tout au long de l'étude du PCM, un consensus a toujours été recherché et a pu être trouvé entre les différents acteurs. Les études de détail et la mise en œuvre ultérieure des propositions devront également consacrer une large part à la poursuite de cette recherche de consensus. Et ce, aussi bien au niveau des acteurs concernés par l'étude du PCM, que par les acteurs de la vie locale (associations, autres organisations, ...).

Il est clair que **les communes doivent rester l'élément moteur dans la mise en place des mesures préconisées dans le PCM**. Elle devront également s'appuyer sur les partenaires concernés (MET, TEC, SRWT, SNCB, ...) pour mener ces projets, aussi bien du point de vue technique que financier.

Communication des orientations du PCM

Dans les mois et années à venir **l'effort de communication devra être poursuivi** pour faire avancer le PCM et pour le mettre véritablement en œuvre.

Il est aussi utile de rappeler que le PCM et ses outils doivent être considérés comme des guides pour l'évolution du secteur Ourthe - Amblève - Condroz à court - moyen terme, dans l'esprit d'orientation du concept à moyen - long terme, et non comme des projets figés. **Le PCM doit rester souple dans son application, au gré des évolutions des différentes contraintes rencontrées et objectifs visés.**

Observatoire du PCM

Enfin, la mise en œuvre du PCM doit pouvoir être suivie, analysée, observée au niveau de la mise en place de ses outils et de ses effets sur la demande, sur le comportement des usagers, ...

Il est proposé de mettre en place un "Observatoire du PCM", qui collectera régulièrement (tous les 5 ans par exemple) **les données statistiques des différents partenaires** (modification de l'offre dans le domaine de la mobilité, voire des données socio-économiques, évolution des charges de trafic automobile et poids-lourds, de la fréquentation des réseaux de transports collectifs ferroviaires - SNCB et bus - TEC, de la demande en matière de stationnement, ...), **pour les comparer, notamment, aux hypothèses d'évolution du PCM.**

Il sera ainsi possible de vérifier que la mise en œuvre est conforme aux objectifs du PCM, voire de réorienter les mesures préconisées, si besoin.

Pour les bureaux d'études:

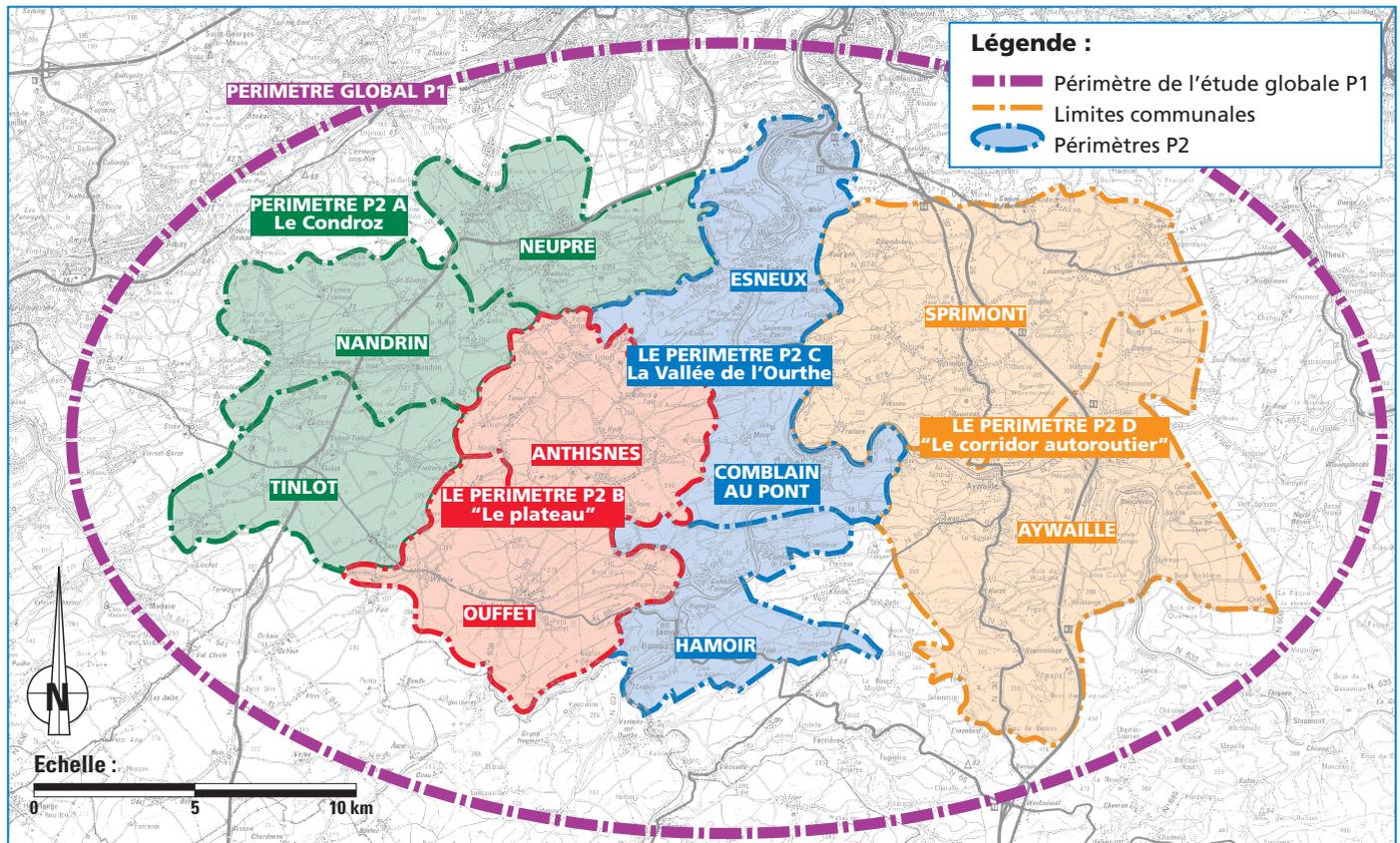
**TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils**

Ph. Blanc

V. Ermatinger

**Namur, le 15 mai 2003
0162/BL/TA/VE/ve**

PÉRIMÈTRES ET BUTS DE L'ÉTUDE



PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE

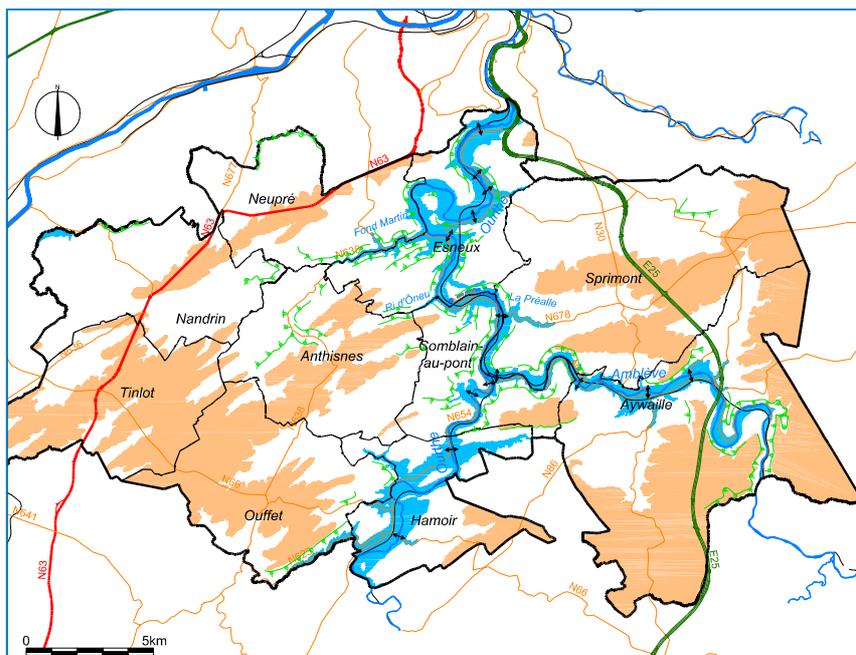
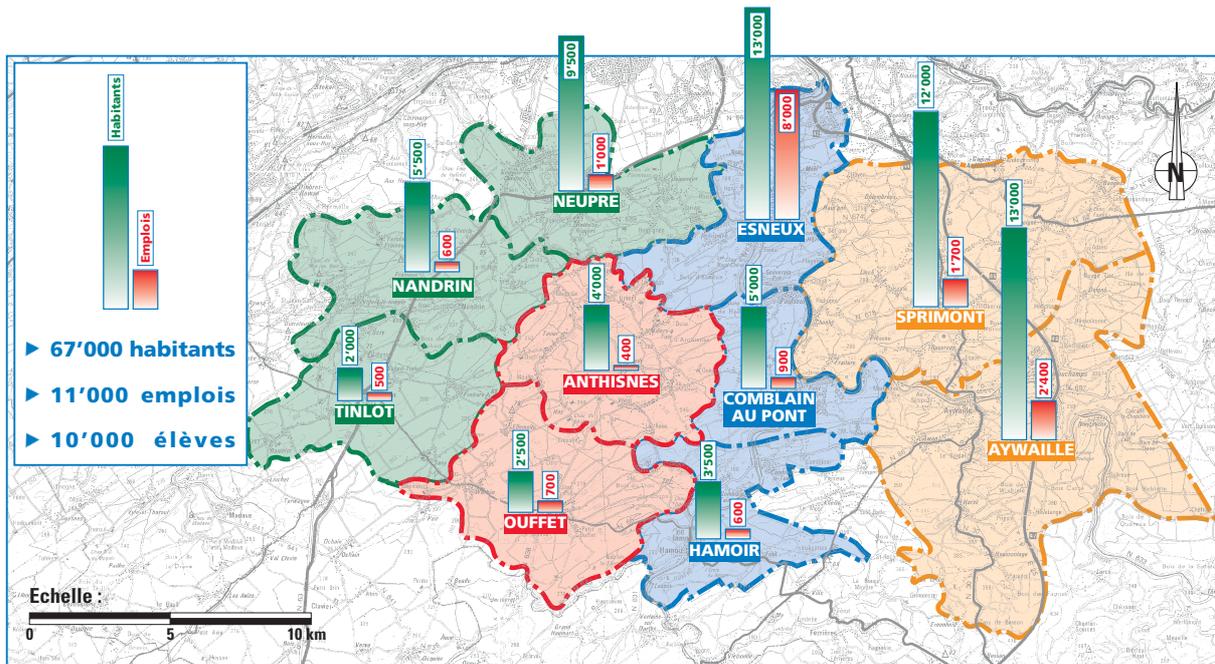
- ▶ **1 périmètre global (P1) pour l'étude des déplacements à l'échelle régionale:**
 - grands flux de trafic
 - desserte TC
 - charroi PL
 - connexions aux réseaux structurants
- ▶ **4 périmètres locaux (P2) pour l'étude des déplacements à l'échelle communale:**
 - sécurité
 - aménagements
 - espace public
 - accessibilité
 - stationnement

BUTS DE L'ÉTUDE

- ▶ **Améliorer l'accessibilité aux communes en intégrant tous les modes de déplacements**
- ▶ **Améliorer le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers**
- ▶ **Développer la qualité de vie dans les communes**
- ▶ **Assurer l'intégration du Plan Communal de Mobilité dans les schémas et plans existants**

LE CONTEXTE GÉNÉRAL

- ▶ Une population concentrée en proche périphérie de Liège et le long des grands axes (N63, E25-A26)
- ▶ Des zones commerciale situées le long de la Route du Condroz-N63 (Boncelles-Neupré) et dans les centralités principales (Tilff, Aywaille, Hamoir, Ouffet, Esneux, ...)
- ▶ Des zonings importants situés à proximité des échangeurs de l'autoroute E25-A26
- ▶ Une zone semi-rurale en pleine expansion
- ▶ De nombreux sites touristiques (Vallée de l'Ourthe et de l'Amblève, Banneux, Grottes, ...)
- ▶ Une topographie accidentée de part et d'autres des cours d'eau



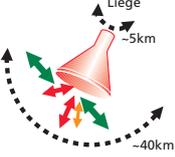
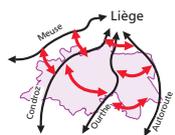
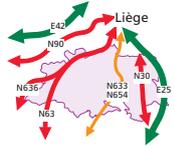
Les Vallées de l'Ourthe et de l'Amblève constituent une contrainte physique majeure pour les déplacements dans la région, particulièrement pour les échanges entre les parties Est et Ouest du territoire ainsi qu'entre Aywaille et Sprimont. Cet effet de barrière est accentué par :

- La présence de versants très escarpés
- Une concentration des infrastructures (voierie-chemin de fer - RAVel)
- Une accessibilité pas toujours aisée des points de franchissement

Une zone semi-rurale aux importantes contraintes topographiques et à l'habitat très dispersé

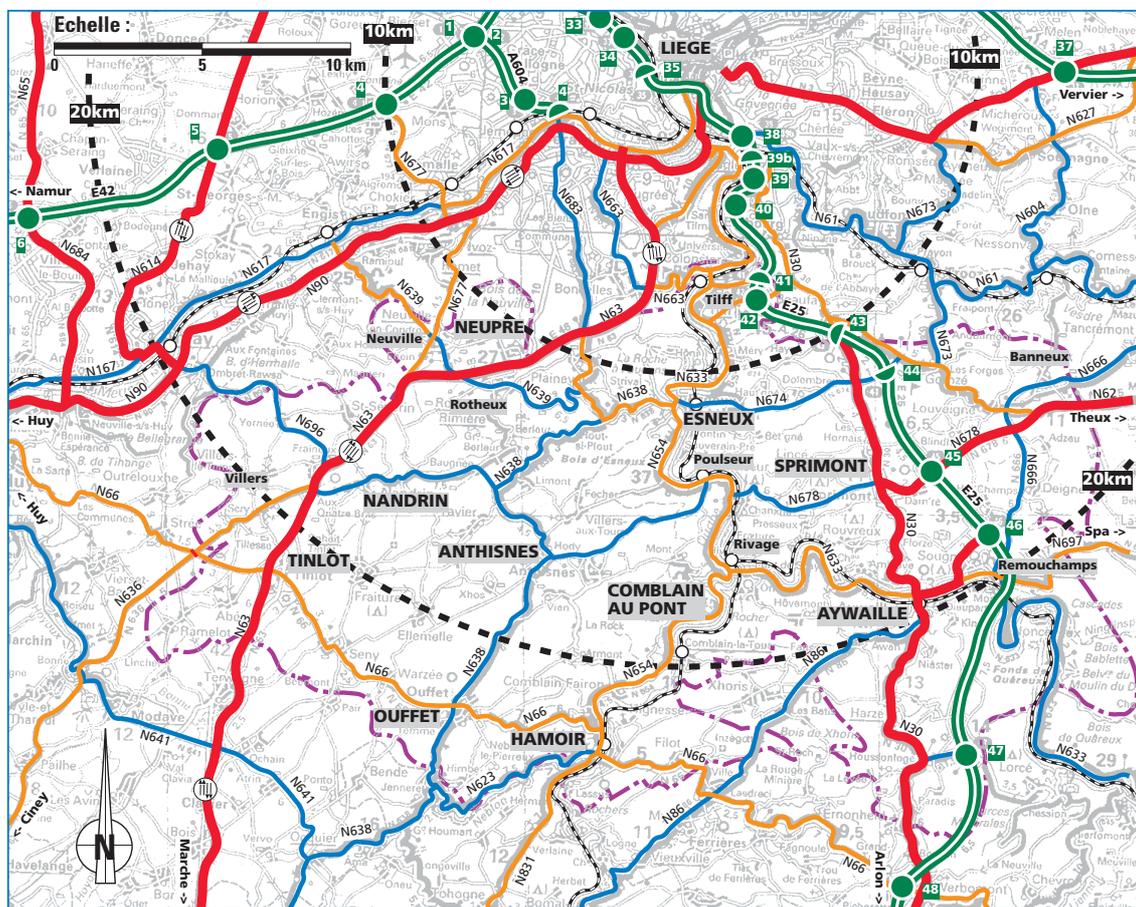
LE RÉSEAU ROUTIER ACTUEL ...

- **4 corridors routiers drainent le trafic du secteur vers Liège:**
 - Les axes de la vallée de la Meuse (N90, E42) à l'extrême Ouest
 - La route de Condroz (N63) et la N636 à l'Ouest
 - L'axe de fond de vallée de l'Ourthe (N633, N654, N684)
 - L'autoroute (E25-A26) et la N30 à l'Est
- **Des liaisons Est - Ouest difficiles:**
 - Entre la vallée de la Meuse et le plateau du Condroz
 - Entre la vallée de l'Ourthe et le plateau du Condroz
 - Entre la vallée de l'Ourthe et le corridor autoroutier Est
- **Une concentration des axes routiers en approche de Liège**
- **Une zone rurale traversée par des axes sinueux permettant, difficilement parfois, de relier les nombreux hameaux du secteur d'étude**



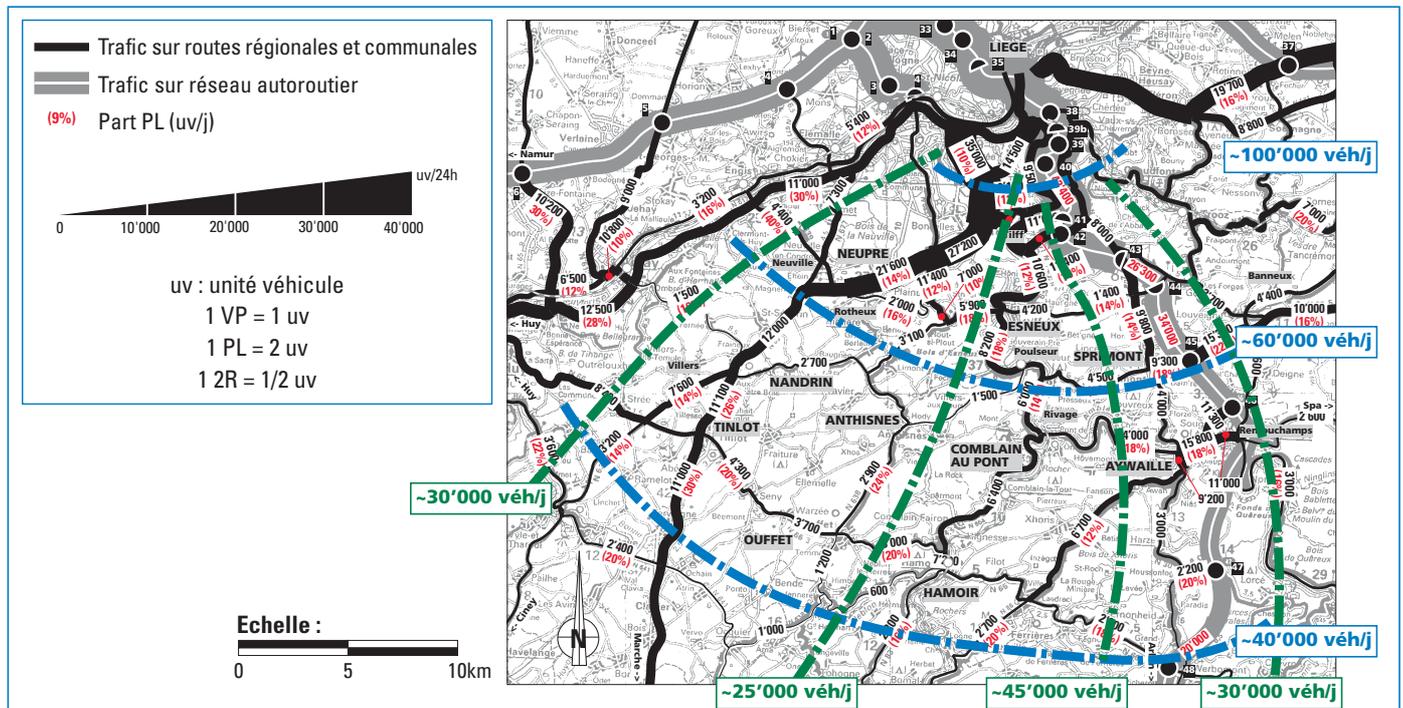
Légende :

- Autoroute et jonctions
- Réseau principal régional
- Réseau secondaire régional
- Réseau collecteur régional
- Réseau SNCB et gares
- Périimètre de l'étude



LE TRAFIC JOUR OUVRABLE MOYEN (TJOM) ET LES PARTS DE POIDS LOURDS (unité véhicule/jour)

- A part la route du Condroz (N63) avec des charges de trafic croissantes de 10'000 à 30'000 véh/j, le réseau routier principal du périmètre d'étude n'est pas très chargé (de 3'000 à 16'000 véh/j)
- Des charges de trafic très faibles sur le réseau collecteur et de desserte (de 1'000 à 4'000 véh/j)
- Au total près de 200'000 véh/j au cordon du périmètre d'étude, dont près de la moitié sont concentrés sur moins de 5 km au Nord, en relation avec Liège
- Des échanges transversaux (Est-Ouest) relativement importants:
 - ~30'000 véh/j entre le plateau du Condroz et la vallée de la Meuse
 - ~25'000 véh/j entre le plateau de Condroz et la vallée de l'Ourthe
 - ~45'000 véh/j entre le corridor autoroutier et la vallée de l'Ourthe
- Un trafic croissant sur tous les axes radiaux à l'approche de Liège, avec des écrans Nord-Sud passant de ~40'000 véh/j à 20 km de Liège à près de 100'000 véh/j à 5 km du centre-ville
- Un trafic PL très important sur la route du Condroz (N63), avec plus de 1'500 PL/j
- Des liaisons Condroz - Meuse importantes (près de 2'500 PL/j)
- Le bas de la vallée de l'Ourthe et les communes de Sprimont, Aywaille et Neuville sont soumis à un fort trafic PL en traversées de localités (> 700 PL/j)



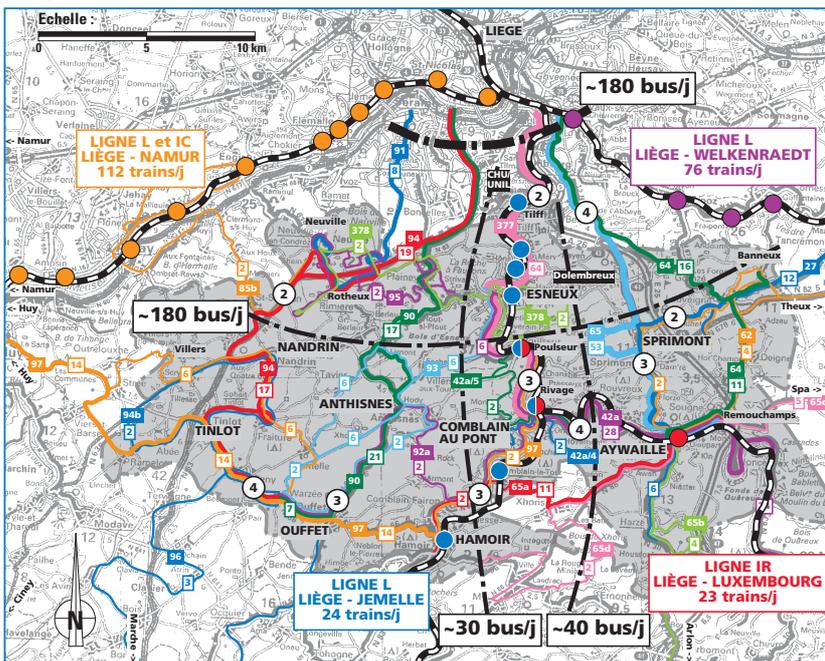
LES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ

- Un secteur particulièrement sensible en matière de sécurité routière, avec 36 morts recensés en 4 ans sur le réseau routier régional
- D'une manière générale, sans provoquer d'accidents graves, les traversées de localités sont des points sensibles en matière de sécurité routière
- Avec des vitesses élevées et de très nombreux carrefours et débouchés, la route du Condroz (N63) est particulièrement dangereuse
- Avec des traversées de localités, des vitesses élevées et des carrefours importants, la N30 constitue également un axe sensible du secteur
- D'importants problèmes de sécurité dans la Vallée du Neblon (N623), notamment avec les motos lors des week-end de beau temps
- Une mixité des usagers dans la vallée de l'Ourthe et de l'Amblève (N633, N654) rendant la circulation dangereuse

• Un réseau routier concentrant le trafic sur les axes principaux (N63, N633, E25)
 • Des charges de trafic relativement faibles en traversées de localités, mais d'importants problèmes de sécurité (vitesse, confort, ...)

LES TRANSPORTS COLLECTIFS (TEC, SNCB)

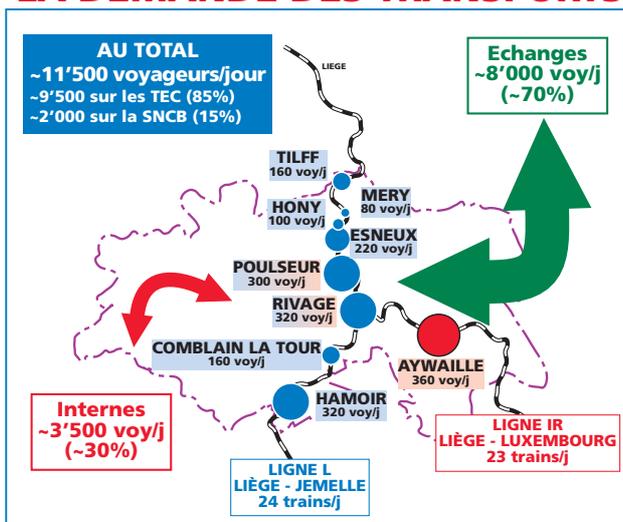
L'OFFRE ...



Légende :

- Ligne TEC
- 65 N° de ligne
- 4 Bus / jour (2 sens)
- 3 bus / hp / sens
- Fréquence <10 bus/j (2sens)
- Fréquence 10<x<20 bus/j (2sens)
- Fréquence >20 bus/j (2sens)
- Réseau SNCB et gares

... ET LA DEMANDE DES TRANSPORTS COLLECTIFS



LA SNCB

- 2 lignes desservent le périmètre d'étude avec des fréquences de 1 train toutes les 2 heures et des services supplémentaires aux heures de pointe :
 - Ligne 42, Liège - Luxembourg (IR)
 - Ligne 43, Liège - Jemelle (L)
- Une faible fréquentation des gares (<400 voyageur/jour par gare)

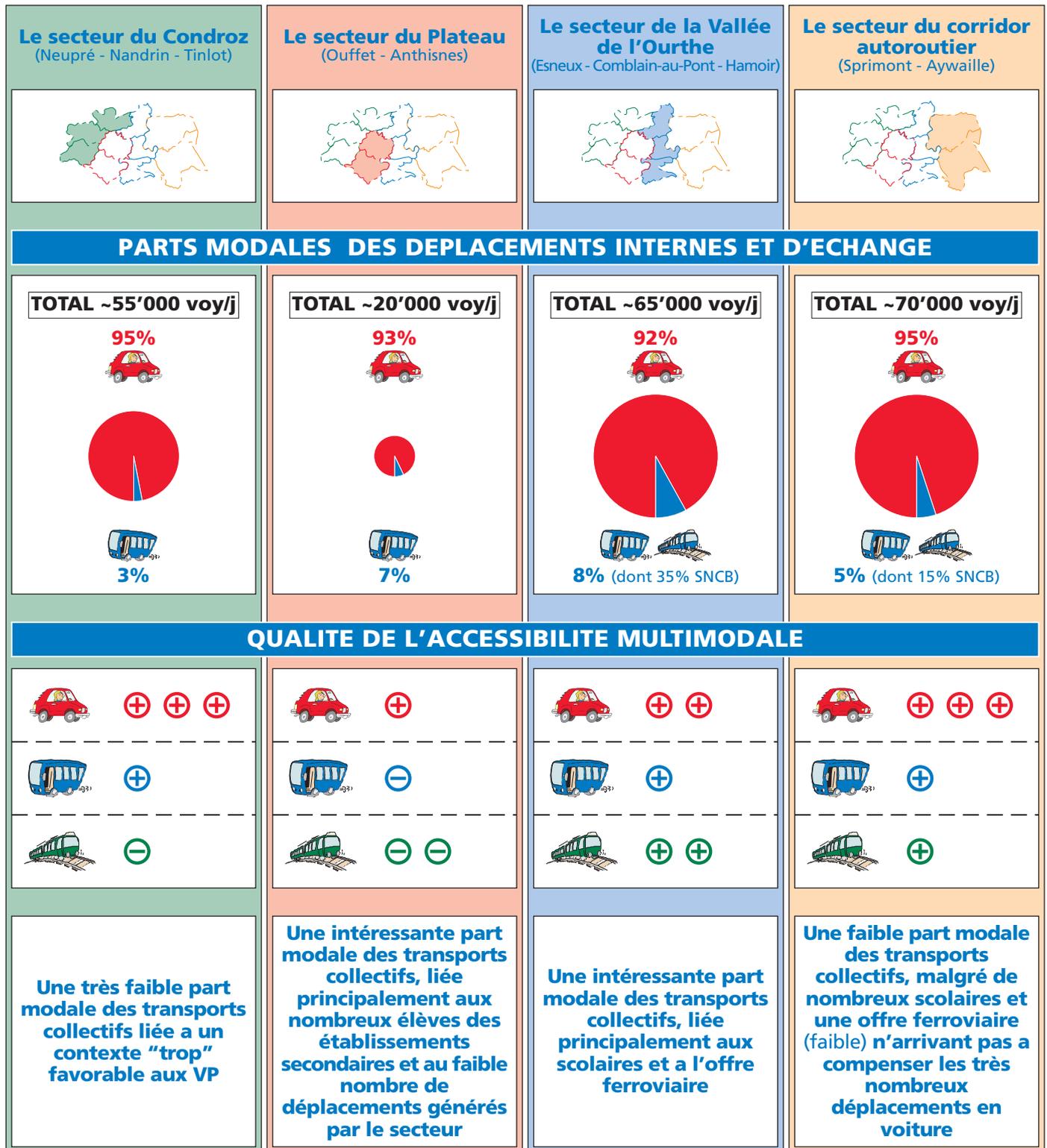


LES TEC

- 23 lignes desservent le périmètre d'étude, dont :
 - 14 lignes scolaires (<5 bus/jour/sens)
 - 7 lignes secondaires (10-20 bus/jour/sens)
 - 2 lignes principales (>50 bus/jour/sens)
- Manque de liaisons vers le Sart Tilman (CHU et ULg)

Une clientèle majoritairement scolaire fréquente les réseaux TC dont l'offre est principalement adaptée à leurs besoins

LA QUALITÉ DE L'ACCESSIBILITÉ ET LES PART MODALES PAR SECTEUR



Une relativement faible présence des transports collectifs, principalement axés sur la clientèle scolaire

SECTEUR DU CONDRUZ : PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU DIAGNOSTIC EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

Trafic (VP-PL)



- La N63, avec quelques 11 à 27'000 véh/j pose des problèmes de gestion du trafic aux heures de pointe à quelques carrefours



- Un trafic poids lourds gênant sur la N63 (~1'500 PL/j) et en traversée de Plainevaux (~700 PL/j), de Neuville (~1'200 PL/j), de Strée (~700 PL/j), ...



- D'importantes gênes ressenties par les riverains en traversée de localités, au niveau de la sécurité, des vitesses et du bruit notamment

- La N63 est un gros point noir du réseau routier régional en terme de sécurité routière

Stationnement

- Pas ou peu de problèmes de capacité et de gestion du stationnement



- Un manque global d'organisation spatiale du stationnement longitudinal en traversée de localité (Nandrin, Rotheux), alors que bien souvent des parkings se trouvent à proximité



- Quelques pôles d'activité posent des problèmes lors de manifestations importantes (centre sportif de Neupré, ...)



Transports collectifs

- Une offre faible et très rigide, avec seulement 2 lignes qui ont des fréquences supérieures à 6 bus/j 2 sens (94, 97)

- Des temps de parcours longs, près du double des VP jusqu'à Liège

- Pas de liaison directe avec le CHU et l'ULg



Modes doux

- Des conditions locales plutôt favorables (topographie, distances entre village, nombreuses écoles locales...)



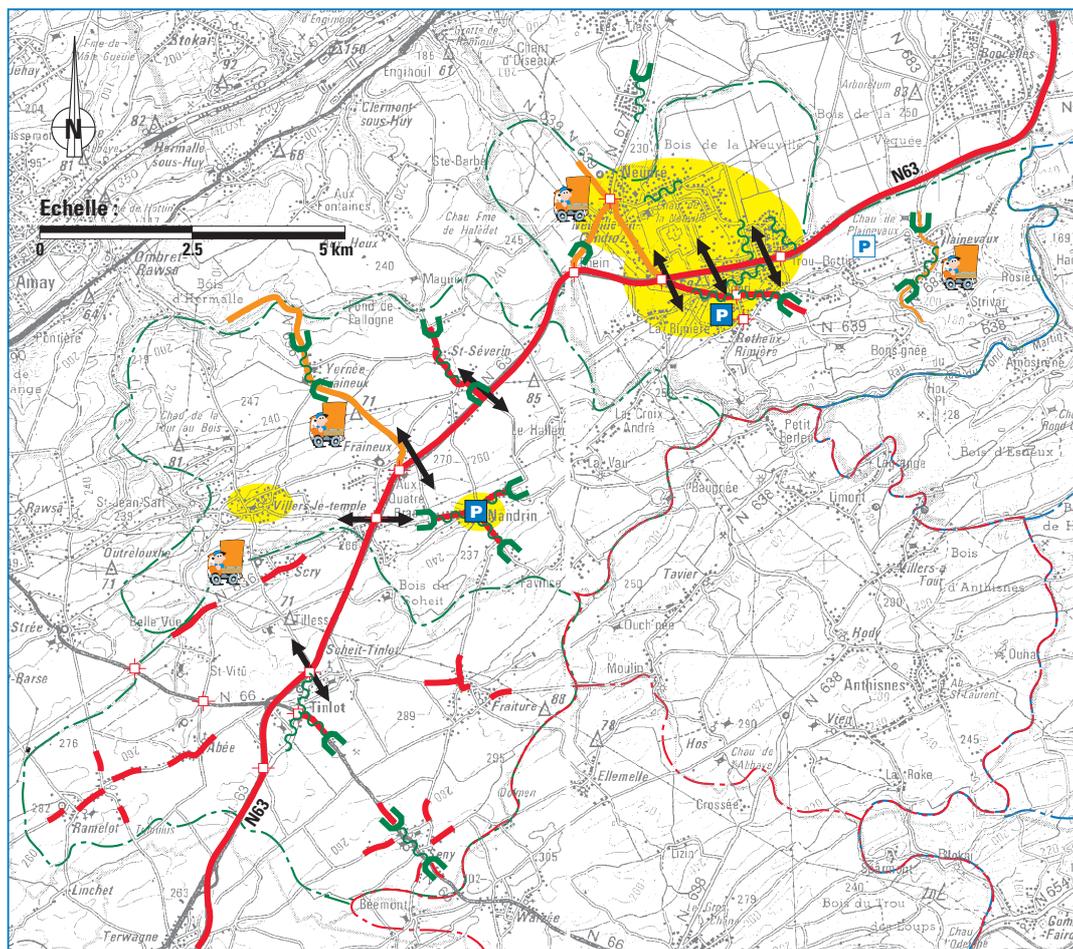
- La N63 est une véritable coupure "infranchissable" du territoire

Aménagement

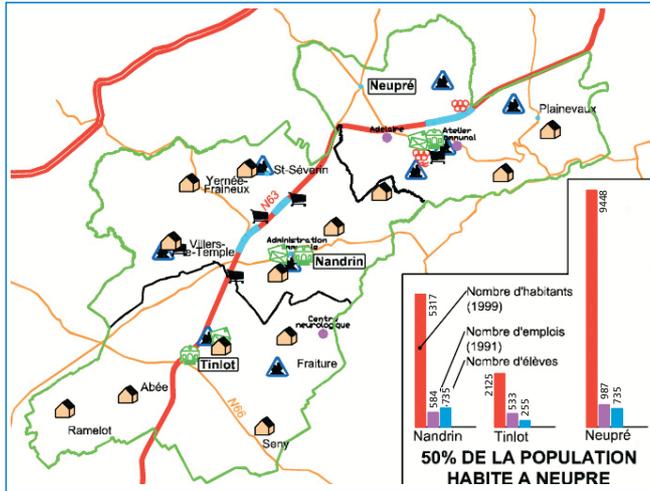


- Des entrées de villages peu marquées

- De trop nombreuses traversées de localités non aménagées (stationnement, maîtrise des vitesses, espace public, ...)

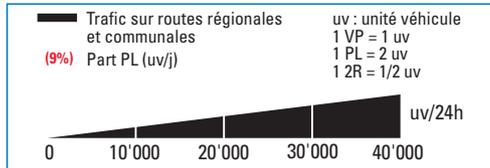
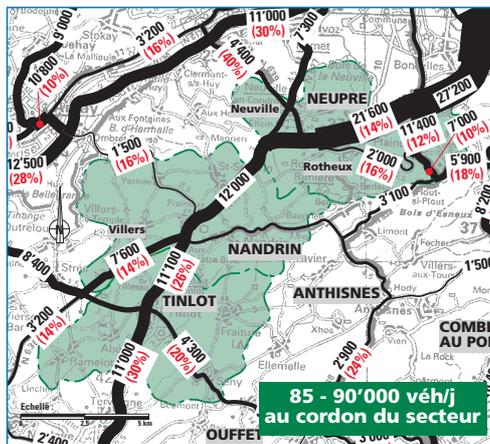


LES DONNÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES (habitat, emplois, scolaires, ...)

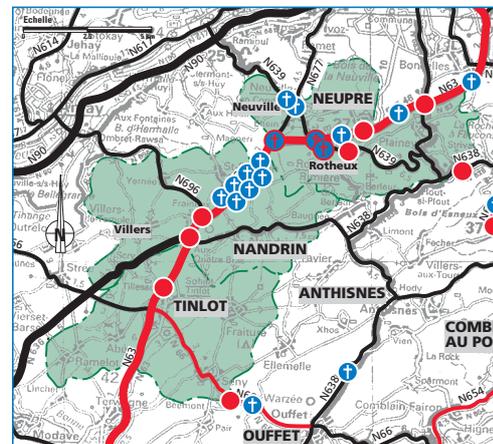


- Des communes "dortoirs" (beaucoup d'habitants et peu d'emplois), en particulier Neupre et Tinlot
- Deux pôles principaux (Rotheux et Nandrin) regroupant la plupart des équipements de la commune (écoles, administrations, poste, commerces, ...)
- Un habitat dispersé surtout à Tinlot et Nandrin
- Des villages de caractère (Saint-Severin, Seny, Plainevaux, ...)
- Une barrière physique, la route du Condroz, le long de laquelle s'implantent de grandes surfaces commerciales
- Pas d'écoles secondaires, mais des établissements primaires répartis dans les communes

LE TRAFIC JOURNALIER (TJOM 2001)

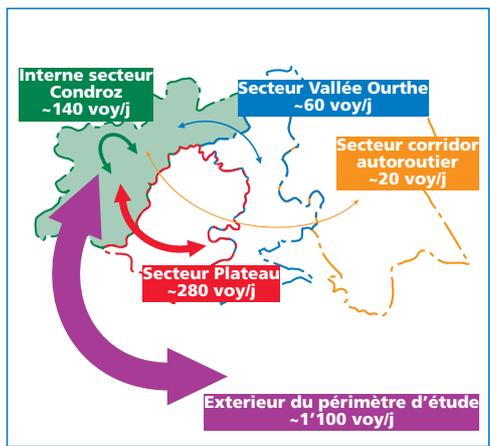


LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



- Lieux accidentogène
- Tronçon accidentogène
- Accident mortel
- Accident mortel sur point accidentogène

LA FRÉQUENTATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS



AU TOTAL ~1'600 voyageurs/jour

Un secteur en proche périphérie de Liège structuré autour de la route du Condroz (N63), véritable colonne vertébrale irriguant les villages et concentrant les activités, mais aussi coupure forte (modes doux) et génératrice de très nombreux accidents

SECTEUR DU PLATEAU : PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU DIAGNOSTIC EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

Trafic (VP-PL)



- Un trafic modeste dans tout le secteur
- Des problèmes d'aménagement et de lisibilité à quelques carrefours (Hody, Ouffet)



- D'importantes gênes ressenties par les riverains en traversée de localités, au niveau de la sécurité, des vitesses et du bruit notamment



- Un trafic PL gênant en traversée d'Anthises (~300 PL/j) et Ouffet (~400 PL/j)

Stationnement



- Pas ou peu de problèmes de capacité et de gestion du stationnement

- Un manque global d'organisation spatiale du stationnement longitudinal en traversée de localité (Ouffet), alors que bien souvent des parkings se trouvent à proximité



Transports collectifs

- Une offre faible et très rigide, avec seulement 2 lignes qui ont des fréquences supérieures à 6 bus/j 2 sens (90, 94, 97)

- Des temps de parcours longs, près du double des VP jusqu'à Liège

- Pas de liaison directe avec le CHU et l'ULg



Modes doux et 2-roues motorisés

- Des conditions locales plutôt favorables (topographie, distances entre village, nombreuses écoles locales...)



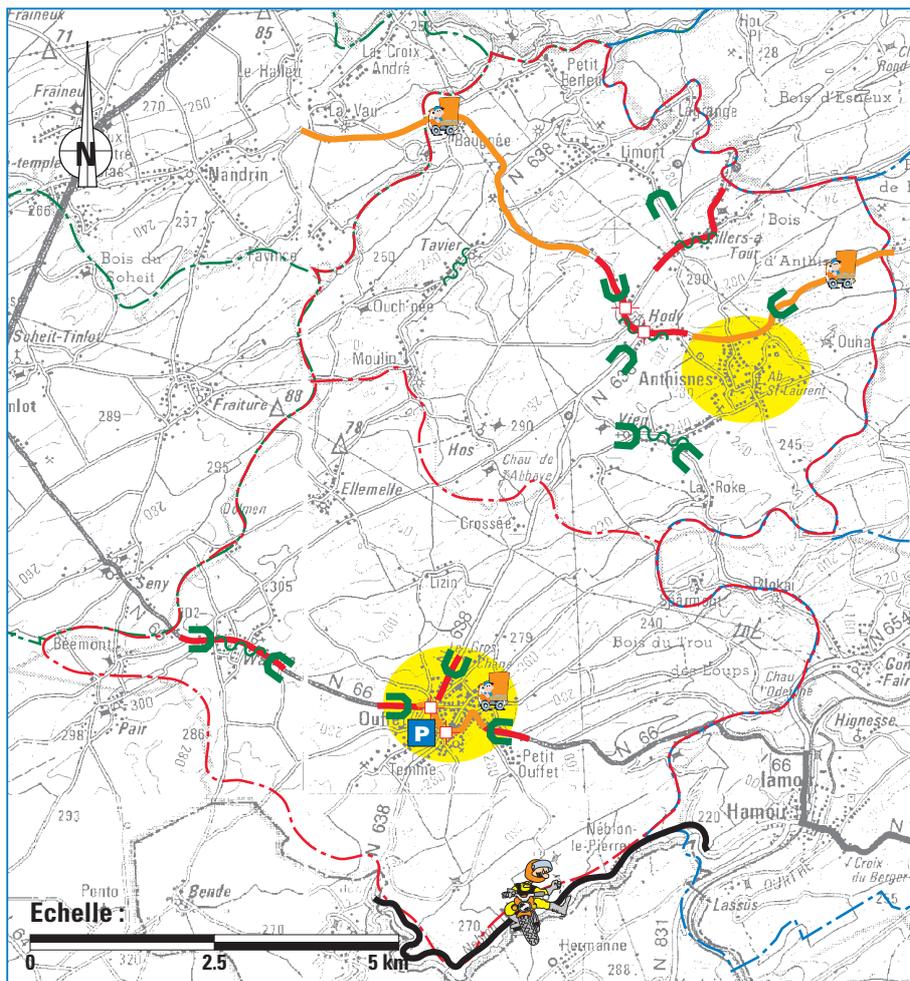
- La vallée du Néblon ressemble plus à un circuit de pilotage qu'à un itinéraire touristique

Aménagement

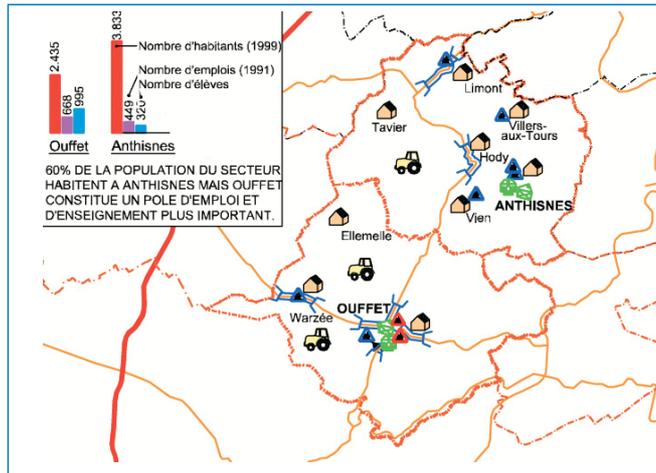


- Des entrées de villages peu marquées

- De trop nombreuses traversées de localités non aménagées (stationnement, maîtrise des vitesses, espace public, ...)

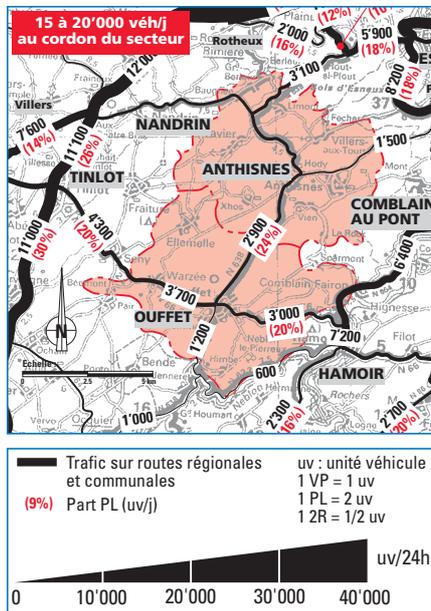


LES DONNÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES (habitat, emplois, scolaires, ...)

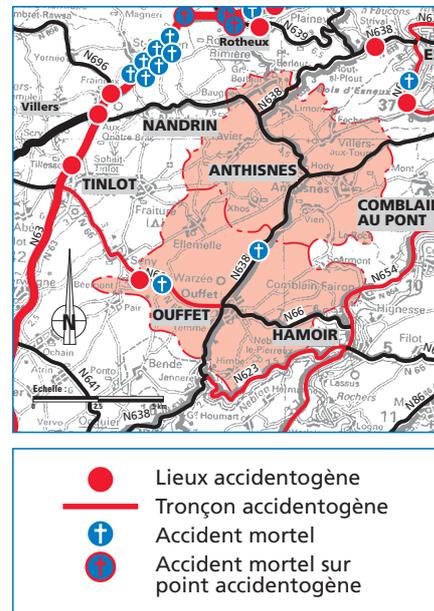


- Deux communes à vocation agricole**
- Un pôle principal : Ouffet, accueillant de nombreux équipements, services et commerces.**
Un pôle secondaire : Anthisnes
- Un habitat dispersé composé de petits villages et hameaux**
- Des noyaux d'habitat traversés par des voiries régionales (Ouffet, Hody, Warzee, ...)**
- Deux écoles secondaires à Ouffet**
- Des écoles primaires assez bien réparties sur le secteur**

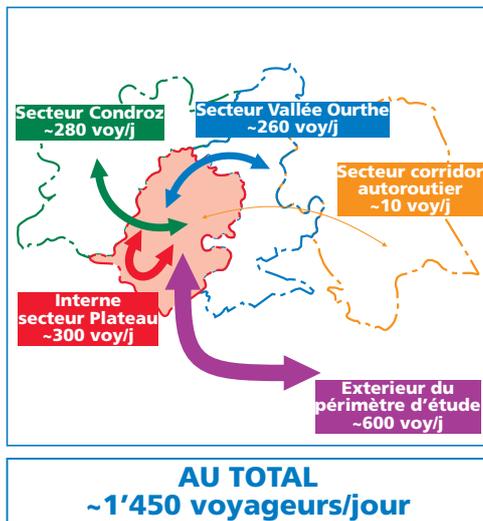
LE TRAFIC JOURNALIER (TJOM 2001)



LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



LA FRÉQUENTATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS



- Un secteur rural, en retrait des axes radiaux reliant Liège, fréquenté principalement par une circulation locale
- Un pôle scolaire important (Ouffet) générant de nombreux déplacements en bus

SECTEUR DE LA VALLÉE DE L'OURTHE: PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU DIAGNOSTIC EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

Trafic (VP-PL)

- Avec un trafic relativement important en fond de la Vallée de l'Ourthe, de 6 à 11'000 véh/j, quelques carrefours posent des problèmes d'exploitation, d'aménagement et de lisibilité (Tilff, Esneux, Hamoir)
- D'importantes gênes ressenties par les riverains en traversée de localités, au niveau de la sécurité, des vitesses et du bruit notamment (Méry, Comblain-Fairon, ...)
- Un trafic PL gênant tout au long de la Vallée de l'Ourthe (~800 PL/j) et entre Tilff et Boncelles (~600 PL/j)

Stationnement

- Pas ou peu de problèmes de capacité et de gestion du stationnement, hormis les jours de forte fréquentation touristique à Tilff, Esneux et Hamoir
- Un manque général d'organisation spatiale du stationnement longitudinal en traversée de localité (Esneux, Hamoir), alors que bien souvent des parkings se trouvent à proximité

Transports collectifs

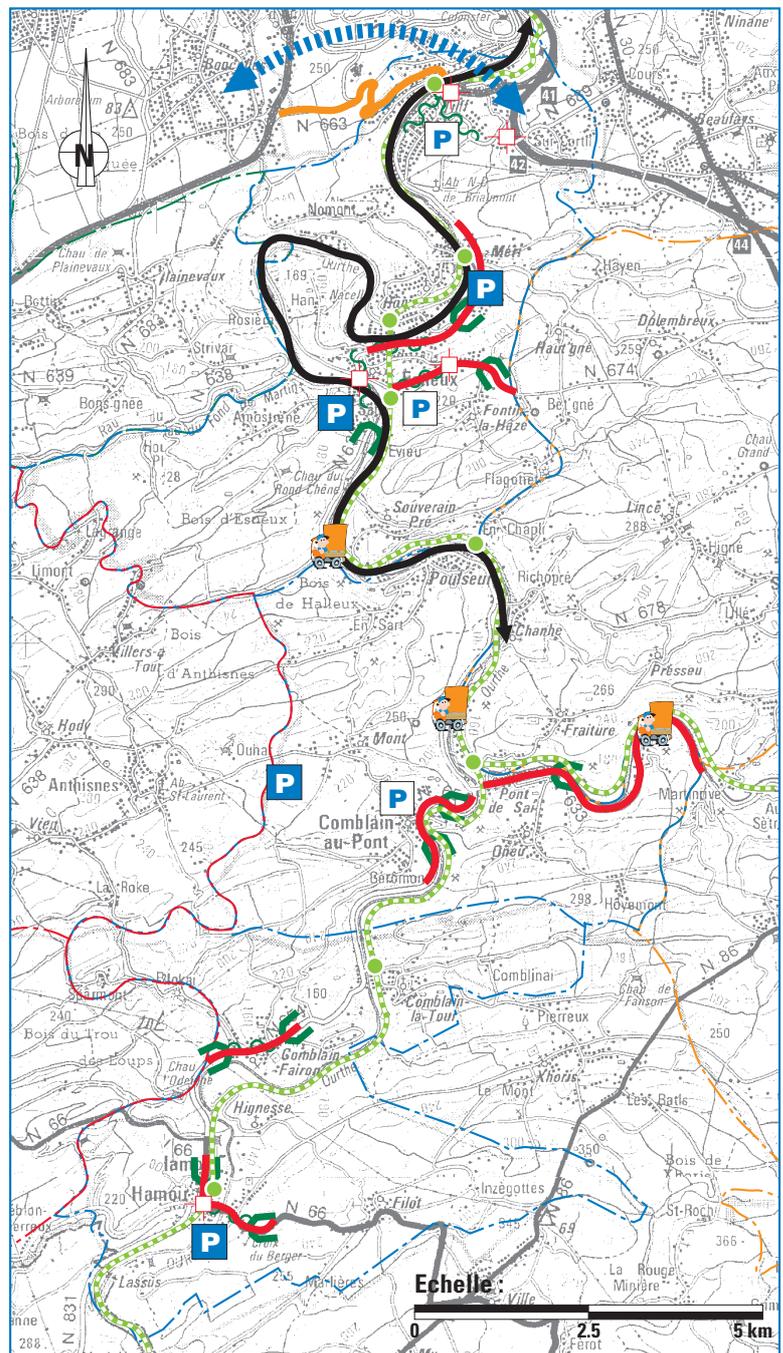
- Une offre bus relativement faible et rigide, avec quelques lignes (42a, 65a, 90, 97, 377) qui sont tout de même dotées de fréquences plus importantes que les lignes à caractère scolaire
- Un manque de liaisons vers le CHU et l'ULg
- Une relativement bonne desserte ferroviaire (SNCB) avec 8 gares desservant le secteur et des P+R aménagés à Esneux et Poulseur, mais avec de faibles fréquences (1-2 train/hp/sens)

Modes doux

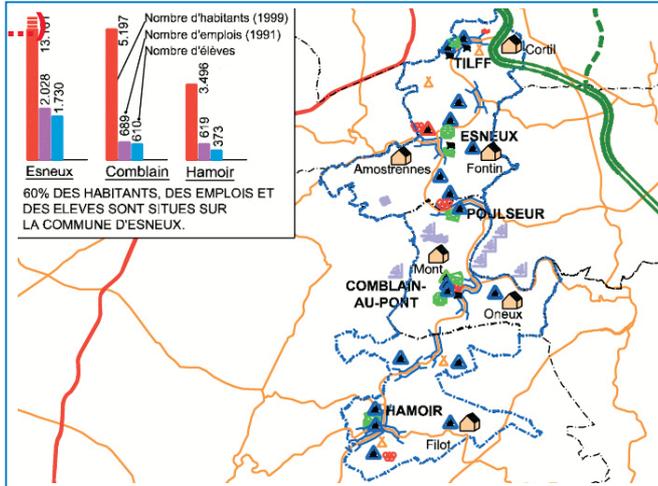
- Des conditions locales peu favorables (topographie accidentée, trafic important, ...)
- Présence d'un RAVeL le long de l'Ourthe, mais encore incomplet

Aménagement

- Des entrées de villages peu marquées
- Quelques villages (Poulseur, Tilff, Comblain-au-Pont) avec un traitement de la traversée permettant de partager l'espace entre les différents usagers (piétons, 2R, VP, ...)
- D'encore trop nombreuses traversées de localités non aménagées (stationnement, maîtrise des vitesses, espace public, ...)

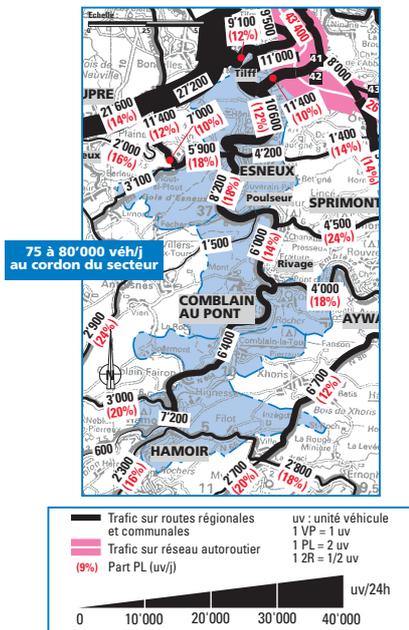


LES DONNÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES (habitat, emplois, scolaires,

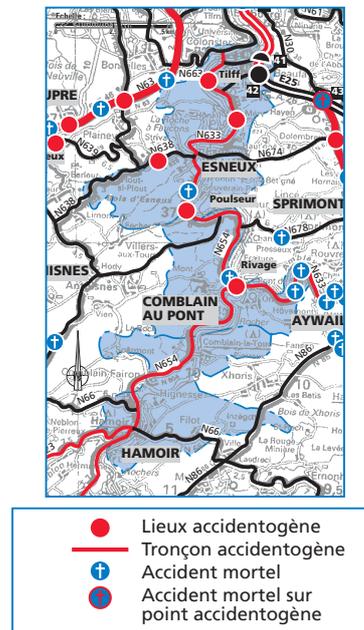


- Une succession de pôles à caractère urbain (écoles, commerces, services, ...)
La Vallée de l'Ourthe (Tilff, Esneux, Poulseur, ...)
- Une école secondaire et de nombreuses écoles primaires généralement situées dans la vallée
- Des noyaux d'habitat traversés par des voiries régionales
- Un secteur à vocation touristique (RAVel, camping, ...)
- Quelques villages isolés
- Plusieurs carrières importantes situées à proximité du secteur

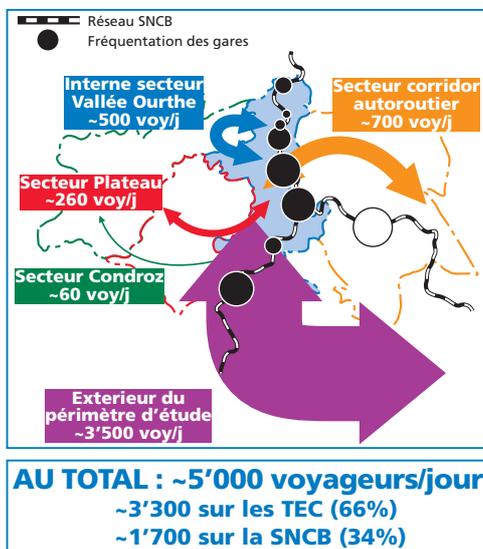
LE TRAFIC JOURNALIER (TJOM 2001)



LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



LA FRÉQUENTATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS



- Un secteur rattaché à l'Ourthe concentrant de nombreuses carrières et leur nuisances
- Un fond de vallée relativement bien desservi par les TC (TEC et SNCB) malgré le manque de liaisons avec le Sart Tilman

SECTEUR DU CORRIDOR AUTOROUTIER: PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU DIAGNOSTIC EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

Trafic (VP-PL)



• Avec un trafic relativement important sur la N30 (3 à 9'000 véh/j), et sur les accès à l'autoroute (~15'000 véh/j à Aywaille et à Cornémont), quelques carrefours posent des problèmes d'exploitation, d'aménagement et de lisibilité (Dolembreux, Sprimont, Aywaille, Remouchamps)



• D'importantes gênes ressenties par les riverains en traversée de localités, au niveau de la sécurité, des vitesses et du bruit notamment (Aywaille, Louveigné, ...)



• Un trafic PL gênant en traversée de Sprimont (~1'000 PL/j) et entre Aywaille et Remouchamps (~1'500 PL/j)

Stationnement



• Pas ou peu de problèmes de capacité et de gestion du stationnement, hormis les jours de forte fréquentation touristique à Aywaille



• Un manque général d'organisation spatiale du stationnement longitudinal en traversée de localité (Sprimont, Remouchamps), alors que bien souvent des parkings se trouvent à proximité



• Des problèmes de capacité lors de manifestations ponctuelles (centre culturel Sprimont, ...)

Transports collectifs



• Une offre bus relativement faible et rigide, avec quelques lignes (27, 42a, 64, 65) qui sont tout de même dotées de fréquences plus importantes que les lignes à caractère scolaire



• Des villages non desservis par les TEC (Dolembreux, ...)

• Une bonne desserte ferroviaire minimum d'Aywaille (1 train/hp/sens) avec un P+R de ~120 places

Modes doux et 2-roues motorisés



• Des conditions locales peu favorables, malgré les faibles distances intervillage (topographie accidentée, trafic très important, ...)



• Des conditions d'accès peu sécurisantes au site de Banneux

Aménagement

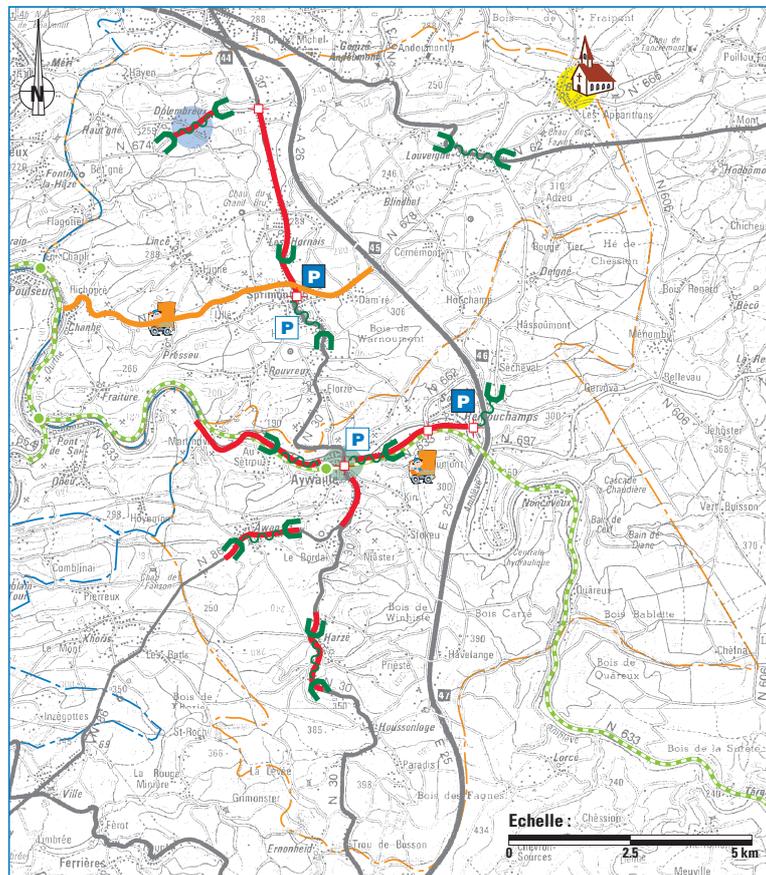


• Des entrées de villages peu marquées

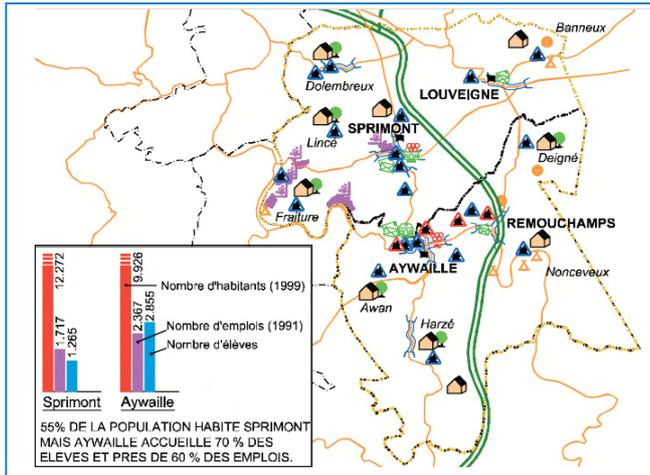
• De nombreuses traversées de localités non aménagées (stationnement, maîtrise des vitesses, espace public, ...)



• Le centre d'Aywaille, fortement commerçant, mélange différentes fonctions (clients, visiteurs, terrasses, stationnement, ...) sans offrir un aménagement de l'espace adéquat

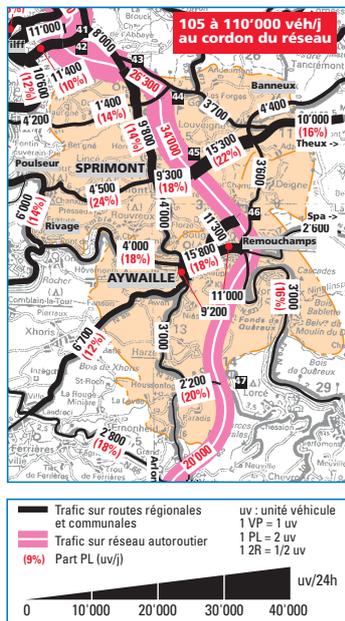


LES DONNÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES (habitat, emplois, scolaires, ...)

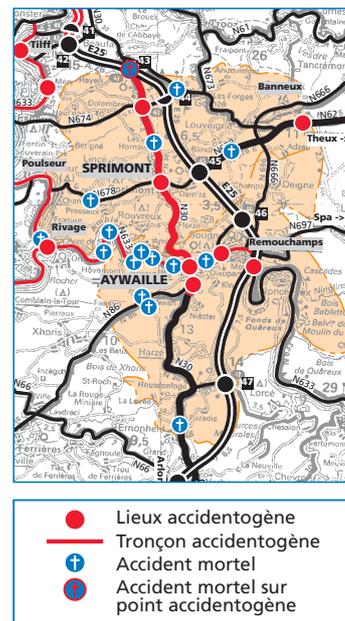


- Deux pôles principaux : Aywaille et Sprimont, disposant de nombreux équipements, services et commerces**
- De grosses carrières en activité principalement localisées à Sprimont et 3 zoning "industriel"**
- Un secteur à vocation touristique (Banneux, Le Monde Sauvage, Grottes de Remouchamps, etc...)**
- Aywaille : un pôle d'enseignement secondaire important (1700 élèves) dans la région**
- De nombreuses écoles primaires bien réparties sur le territoire**
- Une barrière physique importante, l'autoroute E25**
- Un habitat dispersé composé de villages de caractère**
- Des noyaux d'habitat traversés par des voiries régionales**

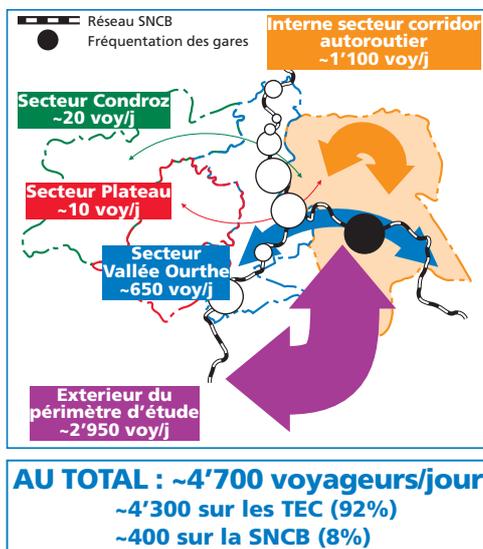
LE TRAFIC JOURNALIER (TJOM 2001)



LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



LA FRÉQUENTATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS



- Un secteur rattaché à l'autoroute (E25) soumis à une forte pression du charroi des carrières (Sprimont) et des problèmes de circulation (centre de Aywaille)**
- Un pôle scolaire important (Aywaille) avec les nombreuses contraintes d'accessibilité que cela représente (sécurité, dépose-reprise des élèves par les parents, accès bus, ...)**

LA SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC



Socio-économique :

- 10 communes en périphérie Sud de Liège (entre 5 et 20 km du centre-ville) regroupant près de 67'000 habitants et 11'000 emplois
- Un phénomène de périurbanisation de l'agglomération liégeoise en augmentation ces dernières années, le long de la route du Condroz à l'Ouest et de l'Autoroute (A26 / E25) à l'Est notamment
- Une forte dispersion de l'habitat qui incite fortement à l'usage de la voiture
- Plus de 9'000 élèves répartis dans près de 80 établissements, entraînant de très nombreux va-et-viens
- Un secteur où le tourisme est bien développé (vallées de l'Ourthe et de l'Amblève, Grottes de Remouchamps, Parc "Monde sauvage", lieu de pèlerinage de Banneux)
- Des communes à tendance "dortoir" dans le secteur du Condroz (Neupré, Nandrin, Tinlot)
- Des communes à tendance "agricole" dans le secteur du plateau (Ouffet, Anthisnes)
- Des communes "équilibrées" entre habitat et activités dans les secteurs de la vallée de l'Ourthe et du corridor autoroutier (Esneux, Comblain, Hamoir, Sprimont, Aywaille)



Trafic (Véhicules particuliers - Poids lourds) :

- 4 corridors routiers permettent de relier le secteur d'étude à Liège (Vallée de la Meuse, Route du Condroz, Vallée de l'Ourthe, Autoroute A26/E25)
- Un manque de liaisons structurantes Est-Ouest
- Un trafic faible sur les axes secondaires, mais relativement important sur le réseau principal, notamment à l'approche de Liège
- De nombreux secteurs critiques au niveau de la sécurité routière, la Route du Condroz tout particulièrement (N63)
- Un charroi important lié à l'exploitation des nombreuses carrières situées dans le périmètre d'étude, qui devrait augmenter avec la réouverture d'anciens sites
- Hormis à Tilff, Aywaille et sur la N63, pas ou peu de problèmes de gestion du trafic
- Principalement des gênes ressenties par les riverains au niveau des vitesses en traversée de localité



Stationnement :

- Hormis à Tilff, Aywaille, et Hamoir, pas ou peu de problèmes de capacité et de gestion du stationnement
- Quelques problèmes ponctuels lors de manifestations (marché à Comblain, Salle des fêtes à Sprimont, ...)
- Un manque général d'organisation du stationnement longitudinal en traversée de localité



Transports collectifs (TC) :

- 4 lignes SNCB traversent ou tangentent le secteur d'étude, avec des fréquences de l'ordre de 1 train toutes les deux heures par sens
- 23 lignes régulières TEC desservent le périmètre d'étude, dont près de la moitié ne servant qu'au ramassage scolaire
- des lignes de ramassage scolaire complétant la desserte des TEC
- Avec ~2'000 voy/j sur le réseau SNCB et ~9'500 voy/j sur le réseau TEC, des usagers scolaires en grande majorité, les TC jouent un rôle marginal dans les déplacements des usagers non captifs du périmètre d'étude
- Un manque de liaison directe entre Boncelles, le Sart Tilman (CHU - ULg) et Tilff



Jalonnement - Signalétique :

- Une signalisation routière et touristique cohérente au niveau de la pénétration des axes structurants E25 et N30, mais aucune signalisation n'organise le trafic poids lourds
- Un manque de hiérarchie des voiries au niveau de l'axe structurant N63, avec tous les accès vers les villages qui sont indiqués, mais présence d'une signalisation poids lourds (réglementation poids lourds en place)
- Au niveau des voiries secondaires, on observe une profusion de signalisation, un manque de structure avec une signalisation empirique non structurée, mise en place au fur et à mesure de l'identification des besoins



Modes doux (piétons - 2 roues) :

- Un itinéraire RAVeL incomplet le long de la vallée de l'Ourthe
- Peu d'aménagements cyclables spécifiques
- Peu de traversées piétonnes aménagées et sécurisées
- Des conditions de confort et de sécurité parfois très précaires
- Des contraintes importantes (topographie accidentée, diffusion de l'habitat, ...)



Espaces publics / Aménagement :

- Des "portes d'entrées" de localité pas ou peu marquées
- Quelques traversées de villages sont aménagées (Esneux, Poulseur, Tilff), avec plus ou moins de réussite
- Des aménagements ponctuels, souvent réalisés aux abords des écoles, différents pour chaque commune (ralentisseurs, potelets, bitume coloré)
- Des places de village et des carrefours souvent grands consommateurs d'espace, sans réelle organisation de leur rôle et de l'espace pour chaque catégorie d'usagers

LES OBJECTIFS GÉNÉRAUX POUR L'ENSEMBLE DES COMMUNES



Socio-économique :

- Densifier l'habitat autour des noyaux villageois, maîtriser l'urbanisation en ruban le long des axes de communication et développer l'implantation de PME
- Développer l'activité des carrières, aussi bien au niveau de l'extraction que de la transformation des matières premières
- Développer les activités de tourisme
- Préserver les paysages naturels et maintenir le caractère rural des villages



Trafic (Véhicules particuliers - Poids lourds) :

- Maîtriser les vitesses et le trafic de transit dans les villages et sécuriser les zones dangereuses du réseau routier
- Améliorer le fonctionnement des carrefours posant aujourd'hui des problèmes d'exploitation et assurer la fluidité du trafic sur le réseau principal
- Hiérarchiser les axes irriguant le secteur Ourthe-Amblève Condroz, afin de limiter les flux de "circulation parasite" dans les villages
- Hiérarchiser les routes accessibles aux poids lourds (définir les tonnages autorisés) et mettre en place une signalisation adéquate pour maîtriser le charroi des poids lourds, lié aux carrières notamment
- Garantir une uniformisation des aménagements de voirie
- Améliorer les échanges transversaux Est <=> Ouest



Stationnement :

- Organiser le stationnement dans les centres villageois
- Organiser le stationnement des parents d'élèves à proximité des écoles
- Définir une politique de stationnement (durées, tarification) dans les centres villageois à forte activité commerciale et touristique
- Assurer, par une signalisation appropriée et continue, la valorisation des espaces de parking aménagés



Transports collectifs (TC) :

- Améliorer les liaisons en bus vers Liège, aussi bien au niveau des temps de parcours que de la couverture des lignes
- Améliorer la desserte en transports collectifs, au niveau de la souplesse des fréquences notamment
- Assurer la desserte en transports collectifs de tous les villages
- Améliorer l'accueil des usagers aux arrêts TEC et gares SNCB et favoriser l'intermodalité (P+R près des gares, arrêt bus aux gares avec correspondances, ...)
- Assurer une desserte en bus du secteur du CHU et de l'UniL, aussi bien depuis le plateau du Condroz que depuis la Vallée de l'Ourthe
- Assurer le jalonnement continu des lieux d'intermodalité (gare SNCB, P+R, ...)



Jalonnement - Signalétique :

- Mettre en œuvre des outils de signalisation adéquats et réglementaires pour assurer une bonne lisibilité des informations
- Assurer la continuité des informations sur les axes pénétrants sélectionnés, à partir des nationales et de l'autoroute vers les villages
- Simplifier et épurer la signalétique dans les villages
- Assurer la maintenance et l'entretien des panneaux de signalisation



Modes doux (piétons - 2 roues) :

- Améliorer les conditions de déplacements des modes doux
- Développer les équipements en faveur des modes doux (parc à vélo, place de stationnement PMR, piste/bande cyclable...)
- Aménager et jalonner des itinéraires inter-villages
- Aménager des itinéraires sécurisés pour accéder aux écoles
- Développer des itinéraires de loisir - VTT en dehors des axes de circulation



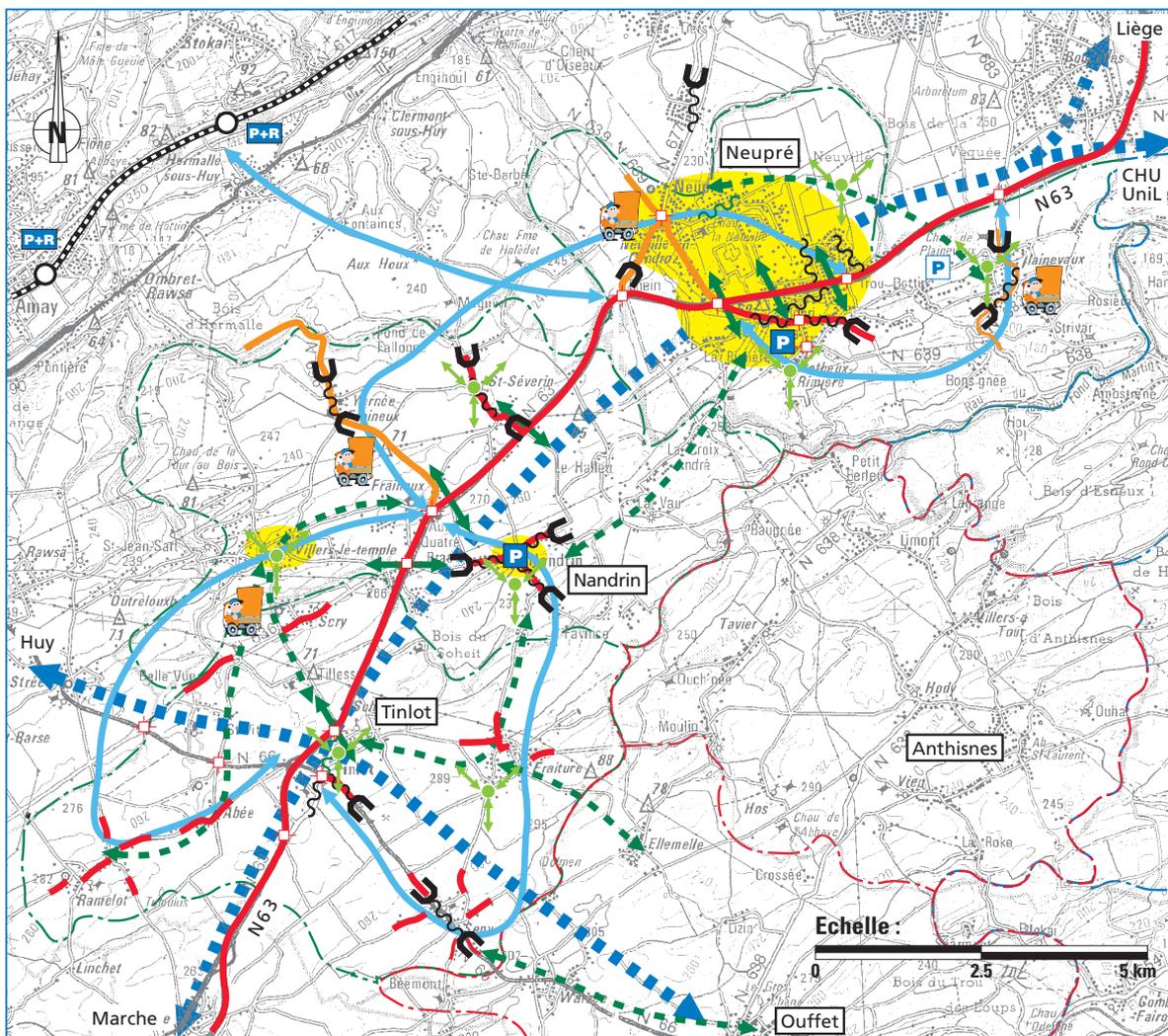
Espace public / Aménagement :

- Identifier et aménager les entrées de localité
- Améliorer et mettre en valeur la qualité de l'espace public dans les noyaux villageois

SECTEUR DU CONDROZ : LES OBJECTIFS...

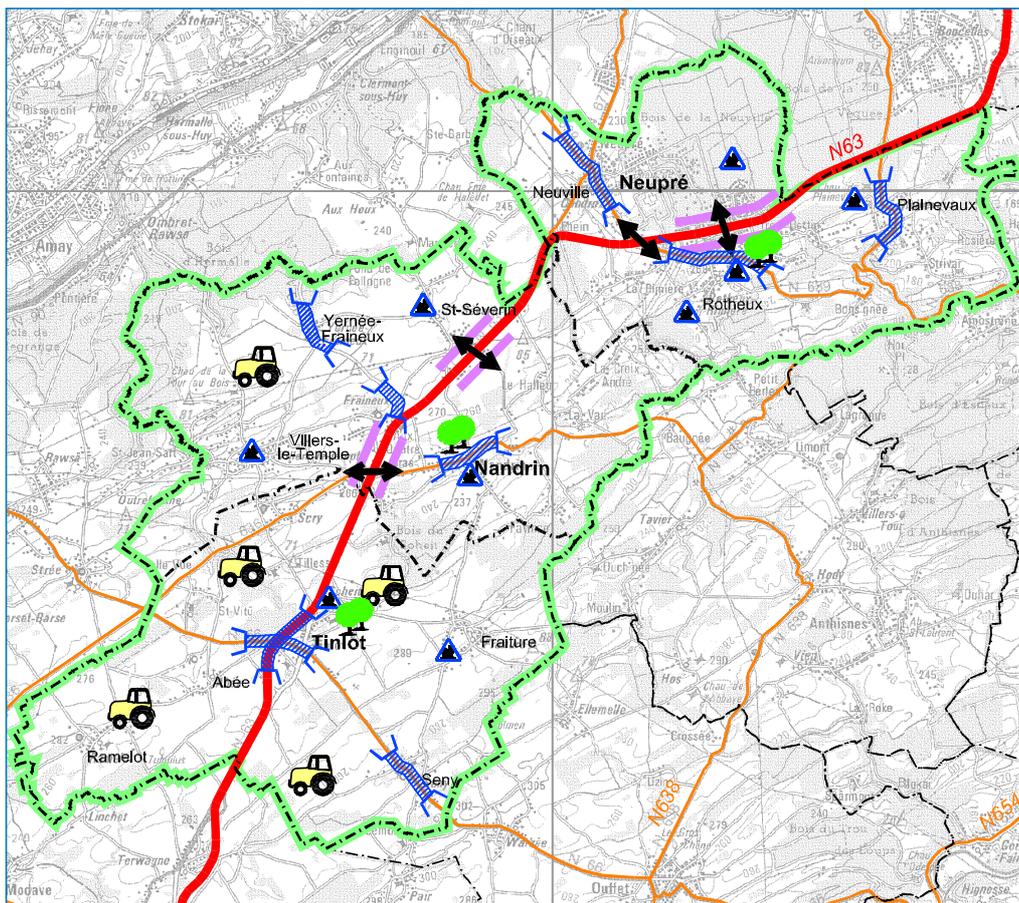
... EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

<p>En matière de trafic (VP-PL), il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser les tronçons dangereux du réseau routier • Maîtriser les vitesses et le trafic de transit dans les centres villageois • Identifier et marquer les entrées de localité • Améliorer le fonctionnement des carrefours critiques • Maîtriser l'impact du charroi des poids lourds <p>Au niveau du stationnement, il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> P • Organiser le stationnement dans les centres villageois P • Prévoir une gestion du stationnement lors d'événements ponctuels (marché, centre sportif...) P+R • Aménager des infrastructures favorisant l'intermodalité aux gares SNCB (Parc + Rail) 	<p>Pour ce qui est des transports collectifs (TC), il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Assurer des liaisons performantes (fréquences, temps de parcours, ...) avec Liège et les principaux pôles voisins (Huy, CHU, UniL, ...) • Assurer la desserte des villages et les liaisons avec la SNCB <p>Enfin pour les modes doux, il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer les conditions locales de déplacement pour les modes doux • Aménager des traversées sécurisées de la N63 • Aménager et jalonner des itinéraires inter-villages • Assurer des cheminements sécurisés aux pôles (écoles...)
---	--



... EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET D'AMÉNAGEMENTS URBAINS

	Assurer le maintien du caractère rural des villages en encourageant notamment les activités agricoles		Améliorer la qualité et la convivialité des espaces publics en privilégiant les modes doux et les PMR
	Maîtriser l'urbanisation en ruban le long des voiries et préserver l'identité condruzienne des villages		Protéger le cadre de vie des habitants en limitant les nuisances liées au trafic lourd, aux activités économiques et aux carrières
	Inciter à une densification de l'habitat autour des noyaux existants et assurer une programmation dans la mise en oeuvre des zones constructibles		Sensibiliser, éduquer et informer les habitants et les visiteurs aux problèmes de mobilité et d'aménagement du territoire
	Renforcer la mixité des fonctions dans les zones d'habitat, notamment par l'implantation de PME, de services et de commerces de proximité		Réduire l'effet de coupure créé par la route du Condroz
	Sécuriser les traversées de villages en créant notamment des effets de portes et en réaménageant les tronçons les plus sensibles		Promouvoir l'artisanat local plutôt que le commerce régional le long de la route du Condroz
	Sécuriser les abords d'écoles et leurs itinéraires d'accès		Assurer une cohérence dans les aménagements de la route du Condroz
	Protéger le patrimoine naturel, paysager et bâti		

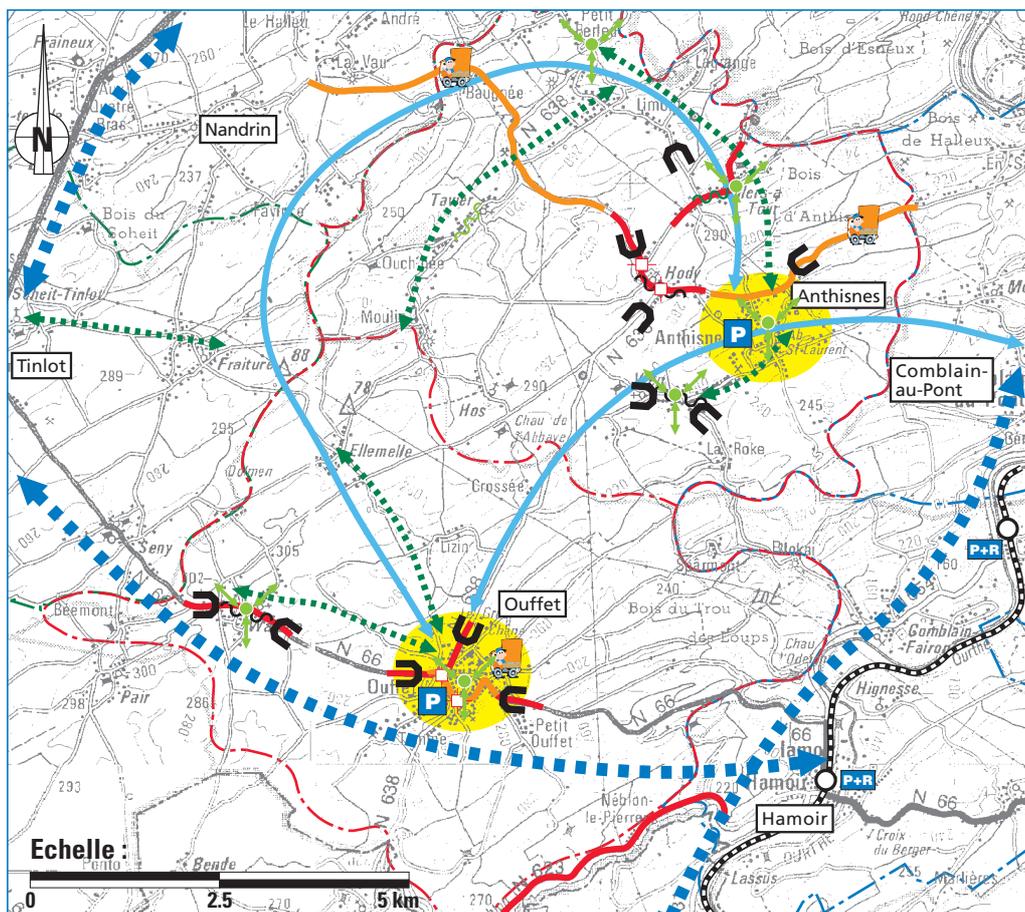


- Sécuriser la route du Condroz et les traversées de localité
- Desservir le Sart Tilman en bus
- Préserver le caractère "rural" des villages en maîtrisant le développement des activités et de l'habitat

👉 SECTEUR DU PLATEAU : LES OBJECTIFS...

... EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

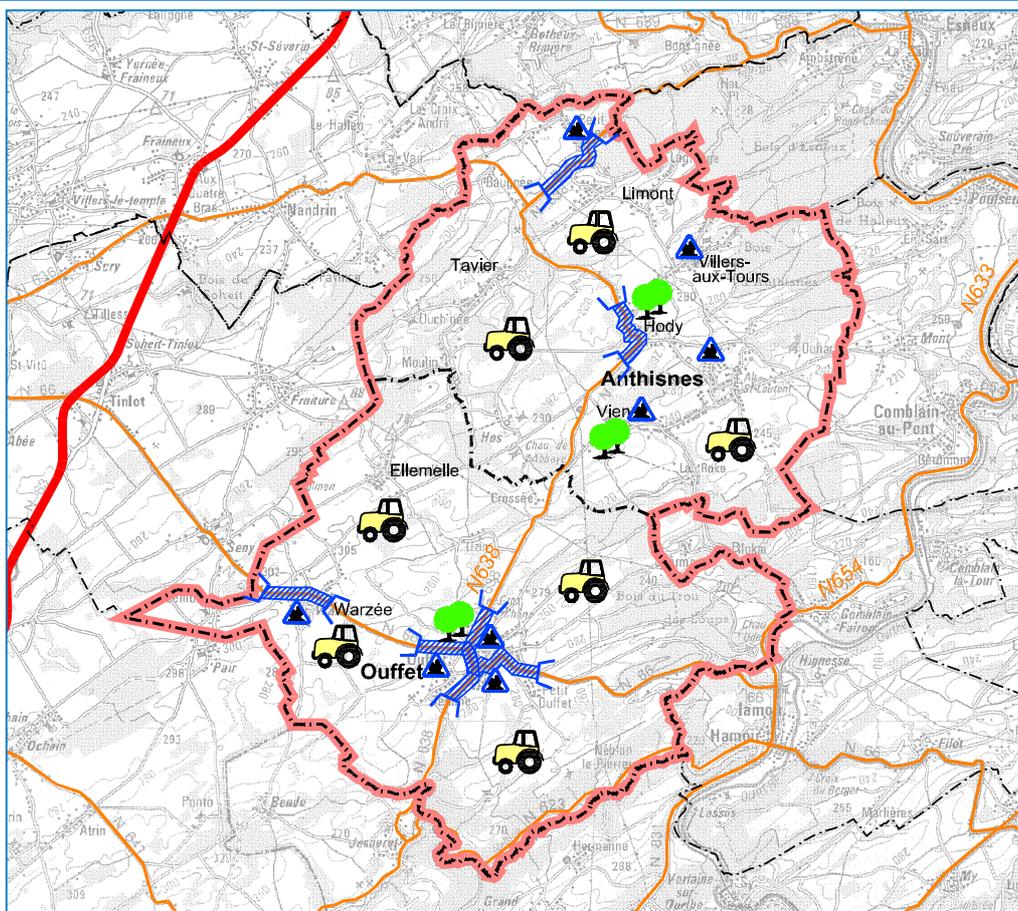
	<p>En matière de trafic (VP-PL), il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser les tronçons dangereux du réseau routier • Maîtriser les vitesses et le trafic de transit dans les centres villageois • Identifier et marquer les entrées de localité • Améliorer le fonctionnement des carrefours critiques • Maîtriser l'impact du charroi des poids lourds 	<p>Pour ce qui est des transports collectifs (TC), il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Assurer des liaisons performantes (fréquences, temps de parcours, ...) avec Liège et les principaux pôles voisins (Huy, CHU, UniL, ...) • Assurer la desserte des villages et les liaisons avec la SNCB
	<p>Au niveau du stationnement, il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organiser le stationnement dans les centres villageois • Aménager des infrastructures favorisant l'intermodalité aux gares SNCB (Parc + Rail) 	<p>Enfin pour les modes doux, il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer les conditions locales de déplacement pour les modes doux • Aménager et jalonner des itinéraires inter-villages • Assurer des cheminements sécurisés aux écoles



... EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET D'AMÉNAGEMENTS URBAINS

LES PRINCIPAUX OBJECTIFS SONT LES SUIVANTS :

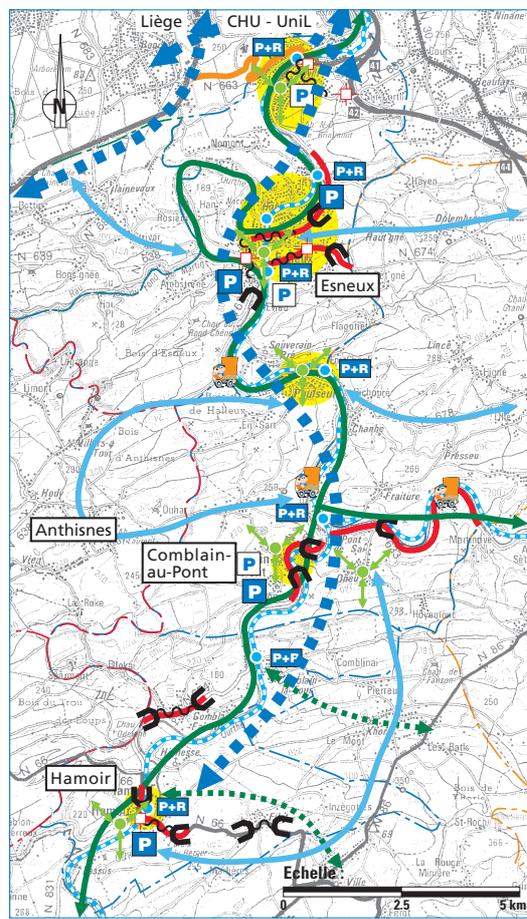
- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">  ASSURER LE MAINTIEN DU CARACTÈRE RURAL DES VILLAGES ET DE LA VOCATION AGRICOLE DES DEUX COMMUNES  MAÎTRISER L'URBANISATION EN RUBAN LE LONG DES VOIRIES ET PRÉSERVER L'IDENTITÉ DES VILLAGES  INCITER À UNE DENSIFICATION DE L'HABITAT AUTOUR DES NOYAUX EXISTANTS ET ASSURER UNE PROGRAMMATION DANS LA MISE EN ŒUVRE DES ZONES CONSTRUCTIBLES  RENFORCER LA MIXITÉ DES FONCTIONS DANS LES ZONES D'HABITAT NOTAMMENT PAR L'IMPLANTATION DE P.M.E., DE SERVICES ET DE COMMERCE DE PROXIMITÉ  SÉCURISER LES TRAVERSEES DE VILLAGES EN CRÉANT NOTAMMENT DES EFFETS DE PORTES ET EN REAMÉNAGEANT LES TRONçons LES PLUS SENSIBLES  SÉCURISER LES ABORDS D'ÉCOLES ET LEURS ITINÉRAIRES D'ACCÈS | <ul style="list-style-type: none">  PROTÉGER LE PATRIMOINE NATUREL, PAYSAGER ET BATI  AMÉLIORER LA QUALITÉ ET LA CONVIVIALITÉ DES ESPACES PUBLICS EN PRIVILÉGIANT LES MODES DOUX ET LES P.M.R.  PROTÉGER LE CADRE DE VIE DES HABITANTS EN LIMITANT LES NUISANCES LIÉES AU TRAFIC LOURD, AUX ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES  SENSIBILISER, ÉDUCER ET INFORMER LES HABITANTS ET LES VISITEURS AUX PROBLÈMES DE MOBILITÉ ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE  PROMOUVOIR UN TOURISME DE QUALITÉ, RESPECTUEUX DU CONTEXTE RURAL DE LA RÉGION  LIMITER LES NUISANCES LIÉES À LA FRÉQUENTATION TOURISTIQUE DE CERTAINS AXES (Vallée du Néblon, N66) |
|--|---|



- Sécuriser les traversées de localité
- Développer les liaisons modes-doux inter-villages
- Préserver le caractère "rural" des villages en maîtrisant le développement des activités et de l'habitat

**👉 SECTEUR DE LA VALLÉE D'OURTHE : LES OBJECTIFS...
... EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS**

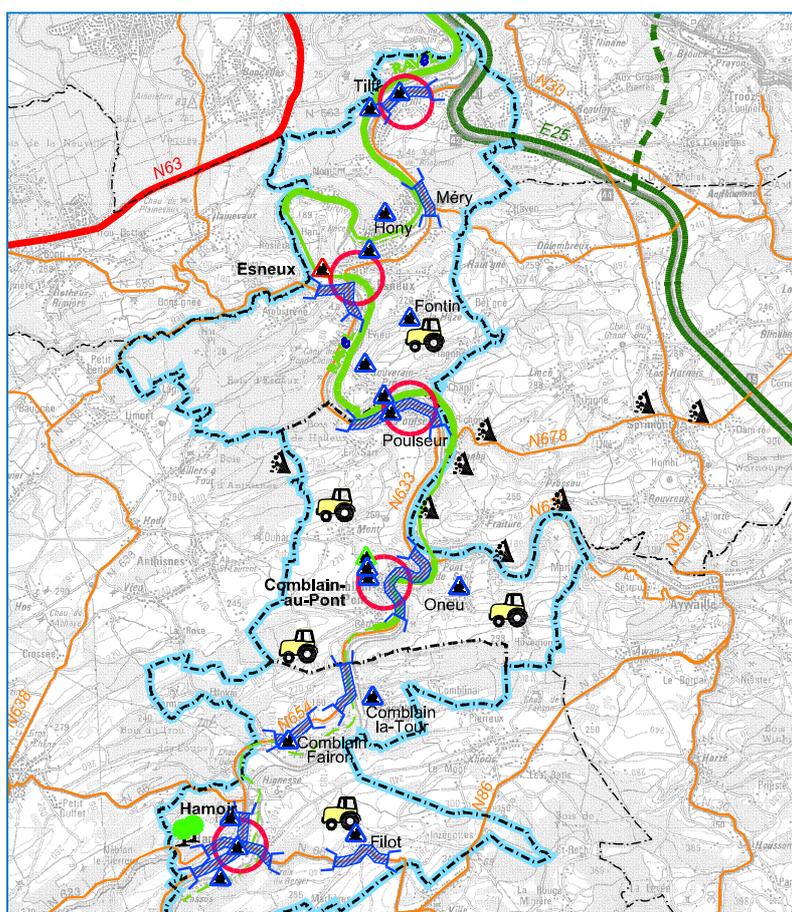
	<p>En matière de trafic (VP-PL), il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser les tronçons dangereux du réseau routier • Maîtriser les vitesses et le trafic de transit dans les centres villageois • Identifier et marquer les entrées de localité • Améliorer le fonctionnement des carrefours critiques • Maîtriser l'impact du charroi des poids lourds 		<p>Pour ce qui est des transports collectifs (TC), il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Assurer des liaisons performantes (fréquences, temps de parcours, ...) avec Liège et les principaux pôles voisins (Huy, CHU, UniL, ...) • Assurer la desserte des villages et les liaisons avec la SNCB • Valoriser l'infrastructure ferroviaire, aussi bien pour la clientèle passagers que pour le charroi des carrières
	<p>Au niveau du stationnement, il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organiser le stationnement dans les centres villageois • Prévoir une gestion du stationnement lors d'événements ponctuels (marché, centre sportif...) • Aménager des infrastructures favorisant l'intermodalité aux gares SNCB (Parc + Rail) 		<p>Enfin pour les modes doux, il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer les conditions locales de déplacement pour les modes doux • Aménager et jalonner l'itinéraire RAVeL le long de l'Ourthe et de l'Amblève • Aménager et jalonner des itinéraires inter-villages • Assurer des cheminements sécurisés aux écoles



... EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET D'AMÉNAGEMENTS URBAINS

LES PRINCIPAUX OBJECTIFS SONT LES SUIVANTS :

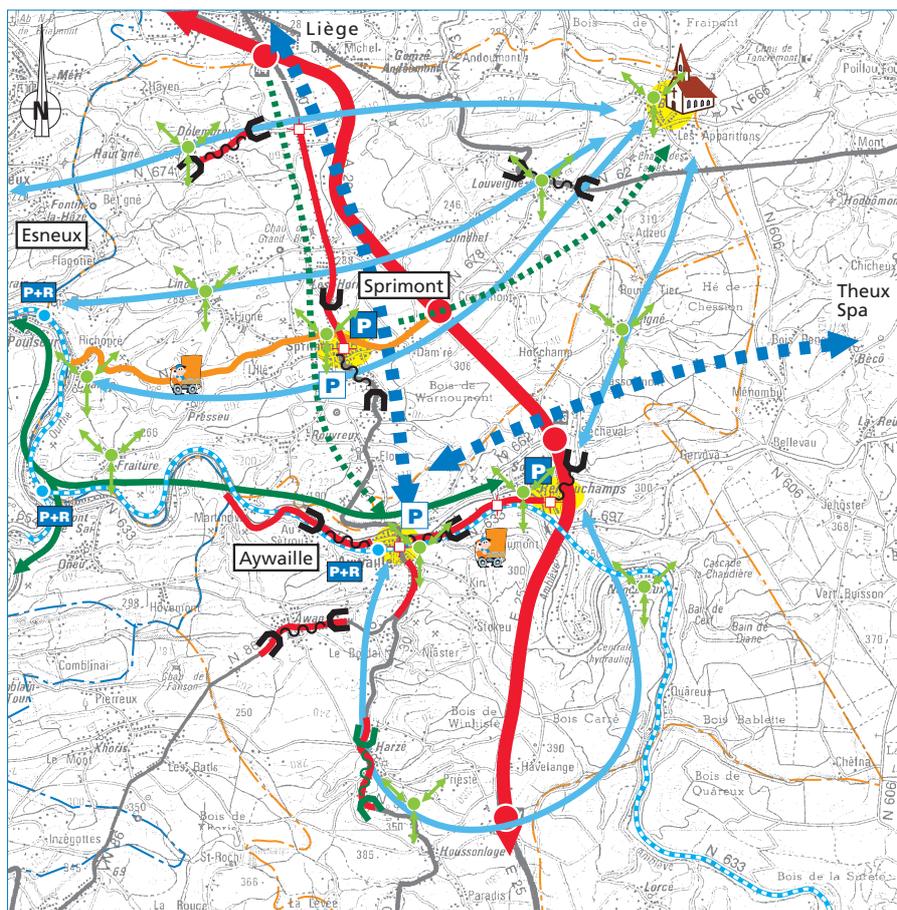
- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">  ASSURER LE MAINTIEN DU CARACTERE RURAL DES VILLAGES EN ENCOURAGEANT NOTAMMENT LES ACTIVITES AGRICOLES  MAITRISE L'URBANISATION EN RUBAN LE LONG DES VOIRIES ET PRESERVER L'IDENTITE DES VILLAGES  INCITER A UNE DENSIFICATION DE L'HABITAT AUTOUR DES NOYAUX EXISTANTS ET ASSURER UNE PROGRAMMATION DANS LA MISE EN OEUVRE DES ZONES CONSTRUCTIBLES  RENFORCER LA MIXITE DES FONCTIONS DANS LES ZONES D'HABITAT NOTAMMENT PAR L'IMPLANTATION DE P.M.E., DE SERVICES ET DE COMMERCES DE PROXIMITE  SECURISER LES TRAVERSEES DE VILLAGES EN CREANT NOTAMMENT DES EFFETS DE PORTES ET EN REAMENAGEANT LES TRONCONS LES PLUS SENSIBLES  SECURISER LES ABORDS D'ECOLES ET LEURS ITINERAIRES D'ACCES | <ul style="list-style-type: none">  PROTEGER LE PATRIMOINE NATUREL, PAYSAGER ET BATI  AMELIORER LA QUALITE ET LA CONVIVIALITE DES ESPACES PUBLICS EN PRIVILEGIANT LES MODES DOUX ET LES P.M.R.  PROTEGER LE CADRE DE VIE DES HABITANTS EN LIMITANT LES NUISANCES LIEES AU TRAFIC LOURD, AUX ACTIVITES ECONOMIQUES ET AUX CARRIERES  SENSIBILISER, EDUQUER ET INFORMER LES HABITANTS ET LES VISITEURS AUX PROBLEMES DE MOBILITE ET D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE  RENFORCER LA CENTRALITE DES NOYAUX SEMI-URBAINS (Tilff, Esneux, Pouseur, Comblain-au-Pont et Hamoir) EN Y VALORISANT NOTAMMENT LES ACTIVITES COMMERCIALES  DEVELOPPER LES ACTIVITES ECONOMIQUES  DEVELOPPER UN TOURISME DE QUALITE |
|--|---|



- Sécuriser les traversées de localité
- Améliorer l'intermodalité aux gares SNCB
- Développer le réseau RAVel le long des cours d'eau
- Maîtriser l'impact du charroi des carrières

**SECTEUR DU CORRIDOR AUTOROUTIER : LES OBJECTIFS...
... EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS**

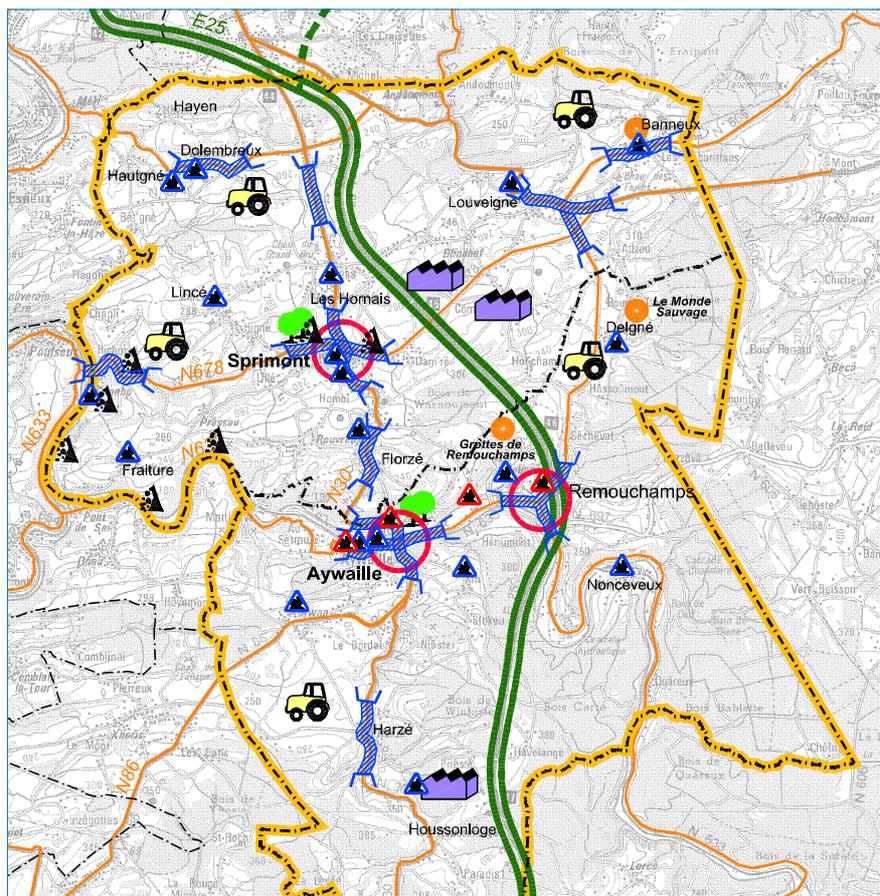
<p>En matière de trafic (VP-PL), il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser les tronçons dangereux du réseau routier • Valoriser l'infrastructure autoroutière • Maîtriser les vitesses et le trafic de transit dans les centres villageois • Identifier et marquer les entrées de localité • Améliorer le fonctionnement des carrefours critiques • Maîtriser l'impact du charroi des poids lourds <p>Au niveau du stationnement, il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organiser le stationnement dans les centres villageois • Prévoir une gestion du stationnement lors d'événements ponctuels (marché, centre sportif, ...) • Aménager des infrastructures favorisant l'intermodalité aux gares SNCB (Parc + Rail) 	<p>Pour ce qui est des transports collectifs (TC), il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Assurer des liaisons performantes (fréquences, temps de parcours...) avec Liège et les principaux pôles voisins (Spa, Theux, CHU, UniL, ...) • Assurer la desserte des villages et les liaisons avec la SNCB • Valoriser l'infrastructure ferroviaire, aussi bien pour la clientèle passagers que pour le charroi des carrières <p>Enfin pour les modes doux, il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer les conditions locales de déplacement pour les modes doux • Aménager et jaloner l'itinéraire RAVel le long de l'Ourthe et de l'Amblève • Aménager et jaloner des itinéraires inter-villages • Assurer des cheminements sécurisés aux écoles
--	--



... EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET D'AMÉNAGEMENTS URBAINS

LES PRINCIPAUX OBJECTIFS SONT LES SUIVANTS :

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">  ASSURER LE MAINTIEN DU CARACTÈRE RURAL DES VILLAGES EN ENCOURAGEANT NOTAMMENT LES ACTIVITÉS AGRICOLES  MAÎTRISER L'URBANISATION EN RUBAN LE LONG DES VOIRIES ET PRÉSERVER L'IDENTITÉ DES VILLAGES  INCITER À UNE DENSIFICATION DE L'HABITAT AUTOUR DES NOYAUX EXISTANTS ET ASSURER UNE PROGRAMMATION DANS LA MISE EN ŒUVRE DES ZONES CONSTRUCTIBLES  RENFORCER LA MIXITÉ DES FONCTIONS DANS LES ZONES D'HABITAT NOTAMMENT PAR L'IMPLANTATION DE P.M.E., DE SERVICES ET DE COMMERCES DE PROXIMITÉ  SECURISER LES TRAVERSEES DE VILLAGES EN CRÉANT NOTAMMENT DES EFFETS DE PORTES ET EN REAMENAGEANT LES TRONCONS LES PLUS SENSIBLES  SECURISER LES ABORDS D'ÉCOLES ET DES POLES TOURISTIQUES AINSI QUE LEURS ITINÉRAIRES D'ACCÈS | <ul style="list-style-type: none">  PROTÉGER LE PATRIMOINE NATUREL, PAYSAGER ET BATI  AMÉLIORER LA QUALITÉ ET LA CONVIVIALITÉ DES ESPACES PUBLICS EN PRIVILÉGIANT LES MODES DOUX ET LES P.M.R.  PROTÉGER LE CADRE DE VIE DES HABITANTS EN LIMITANT LES NUISANCES LIÉES AU TRAFIC LOURD ET AUX ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES  SENSIBILISER, ÉDUIQUER ET INFORMER LES HABITANTS ET LES VISITEURS AUX PROBLÈMES DE MOBILITÉ ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE  RENFORCER LA CENTRALITÉ DES NOYAUX SEMI-URBAINS DE SPRIMONT, AYWAILLE ET REMOUCHAMPS  ENCOURAGER L'IMPLANTATION D'ACTIVITÉS D'ARTISANAT ET DE P.M.E. CRÉATRICES D'EMPLOIS  DÉVELOPPER UN TOURISME DE QUALITÉ  MAÎTRISER L'EXPLOITATION DES CARRIÈRES ET LEUR CHARROI |
|---|---|



- Sécuriser les traversées de localité
- Résoudre les problèmes de circulation et de stationnement au centre de Aywaille
- Maîtriser l'impact du charroi des carrières

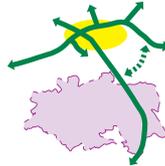
LE CONCEPT MULTIMODAL DES DÉPLACEMENTS

AVANT DE PRÉCISER LES ACTIONS À MENER, IL FAUT INSCRIRE LES FUTURES PROPOSITIONS DANS UNE VISION PLUS GÉNÉRALE DE LA MOBILITÉ, DANS LE CADRE DU CONCEPT PROPOSÉ EN MATIÈRE DE TRAFIC VP ...

UN RESEAU ROUTIER EST HIERARCHISÉ DE LA MANIÈRE SUIVANTE :

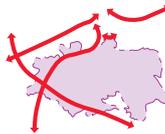
• Un réseau autoroutier traversant et bordant le périmètre d'étude permettant :

- une accessibilité rapide de et vers tout le pays, la région de Liège notamment, grâce aux nombreux échangeurs
- au grand transit d'éviter les traversées de localité
- au transit Est - Sud d'éviter l'agglomération Liégeoise via le nouveau barreau Cerhexe - Beaufays



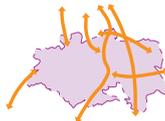
• Un réseau régional principal permettant :

- des liaisons rapides vers Liège et les principaux pôles voisins (Huy, Verviers, Spa, Marche, ...)
- des liaisons internes concentriques entre les différentes vallées (Meuse, Ourthe, Vesdre)



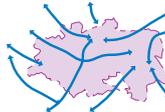
• Un réseau régional secondaire permettant :

- des liaisons directes entre les principaux villages du périmètre d'étude
- des liaisons directes avec les pôles secondaires voisins
- de rejoindre le réseau autoroutier et le réseau principal pour les grands déplacements



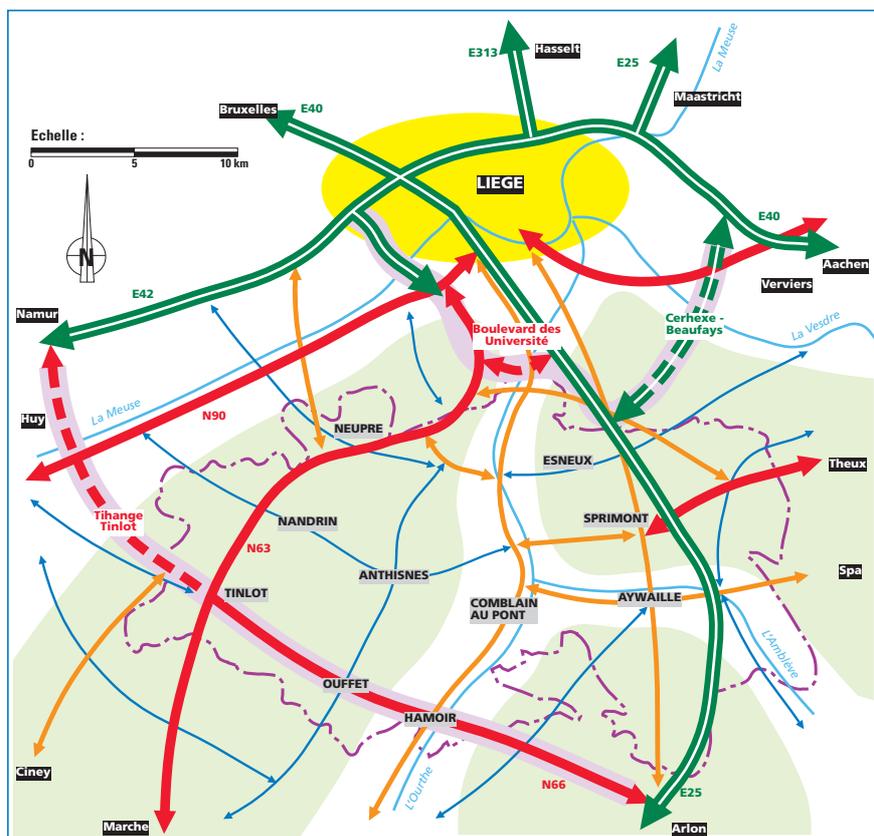
• Un réseau collecteur permettant :

- de desservir et de relier tous les hameaux et villages du périmètre d'étude



Légende :

- Réseau autoroutier
- Réseau principal régional
- Réseau secondaire régional
- Réseau collecteur régional
- Projets
- Rivière
- Périmètre de l'étude



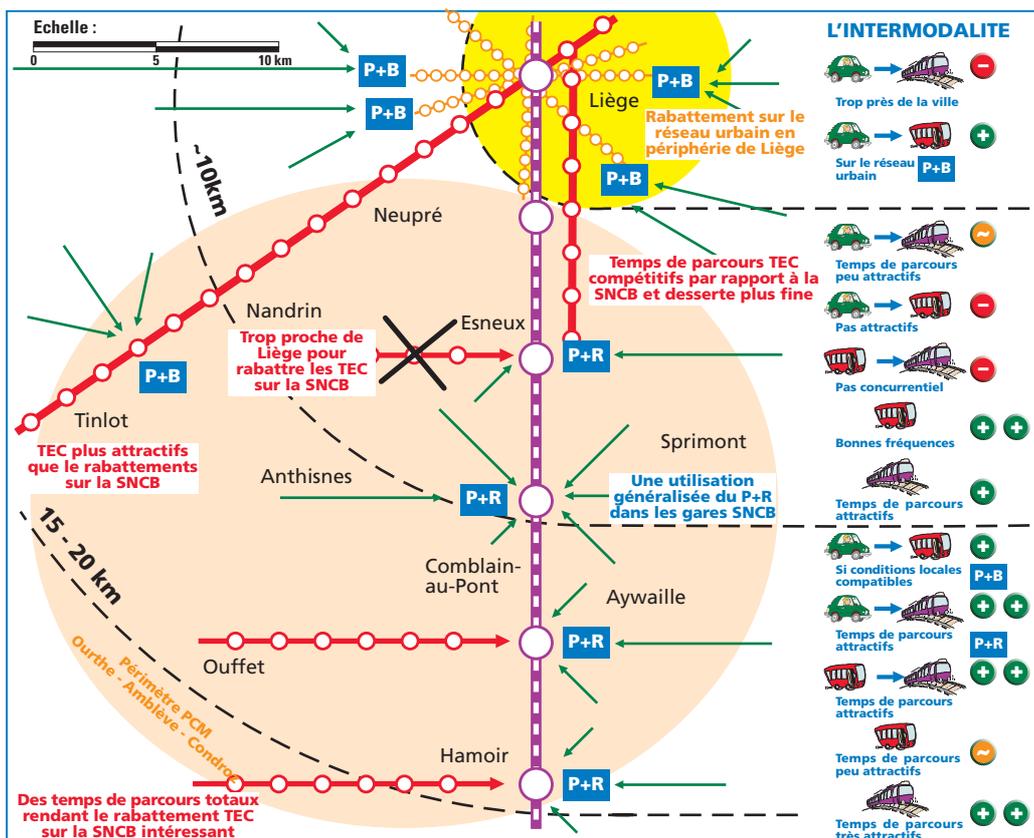
... ET DES RESEAUX TC

LES PRINCIPES DU CONCEPT TC SONT LES SUIVANT :

-  • une utilisation du rail dans les corridors équipés
-  • une utilisation des TEC dans les corridors non ou mal desservis par le rail
-  • une complémentarité rail-route possible dans un périmètre proche de la ville (moins de 10 km)
-  • du rabattement vers la SNCB intéressant lorsque les distances augmentent (~20 km de Liège)
- P+R** • du rabattement en voiture vers le rail aux gares principales (30 à 100 places de P+R selon les configurations du lieu, l'accessibilité, ...)
- P+B** • du rabattement en voiture:
 - vers les lignes urbaines en périphérie de Liège
 - vers le réseau TEC principal en milieu rural, lorsque les conditions locales le permettent

Légende :

-  Réseau TEC urbain et arrêts
-  Réseau TEC périurbain et arrêts
-  Réseau SNCB et gares
- P+R** Parc + Rail
- P+B** Parc + Bus
-  Rabattement VP



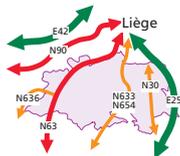
Une hiérarchisation du réseau routier et une utilisation des transports collectifs là où ils sont performant pour une organisation des déplacements motorisés mieux équilibrés

MESURES EN MATIÈRE DE CIRCULATION A L'ÉCHELLE GLOBALE

LA MISE EN PLACE DU CONCEPT A MOYEN - LONG TERME PASSE PAR UN CERTAIN NOMBRE DE MESURES EN MATIÈRE DE HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER

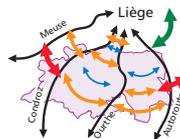
• 4 corridors routiers pour drainer le trafic du secteur vers Liège:

- Les axes de la vallée de la Meuse (N90, A42) à l'extrême Ouest
- La route du Condroz (N63) et la N636 à l'Ouest
- L'axe de fond de vallée de l'Ourthe (N633, N654, N684)
- L'autoroute (E25) et la N30 à l'Est



• Des liaisons Est - Ouest facilitées:

- Entre la vallée de la Meuse et le plateau du Condroz (N684)
- Entre la vallée de l'Ourthe et le plateau du Condroz (Boulevard de Colonster)
- Entre le corridor autoroutier Est - E25/A26 et l'autoroute Nord - E40 (Liaison Cerexhe - Beaufays)



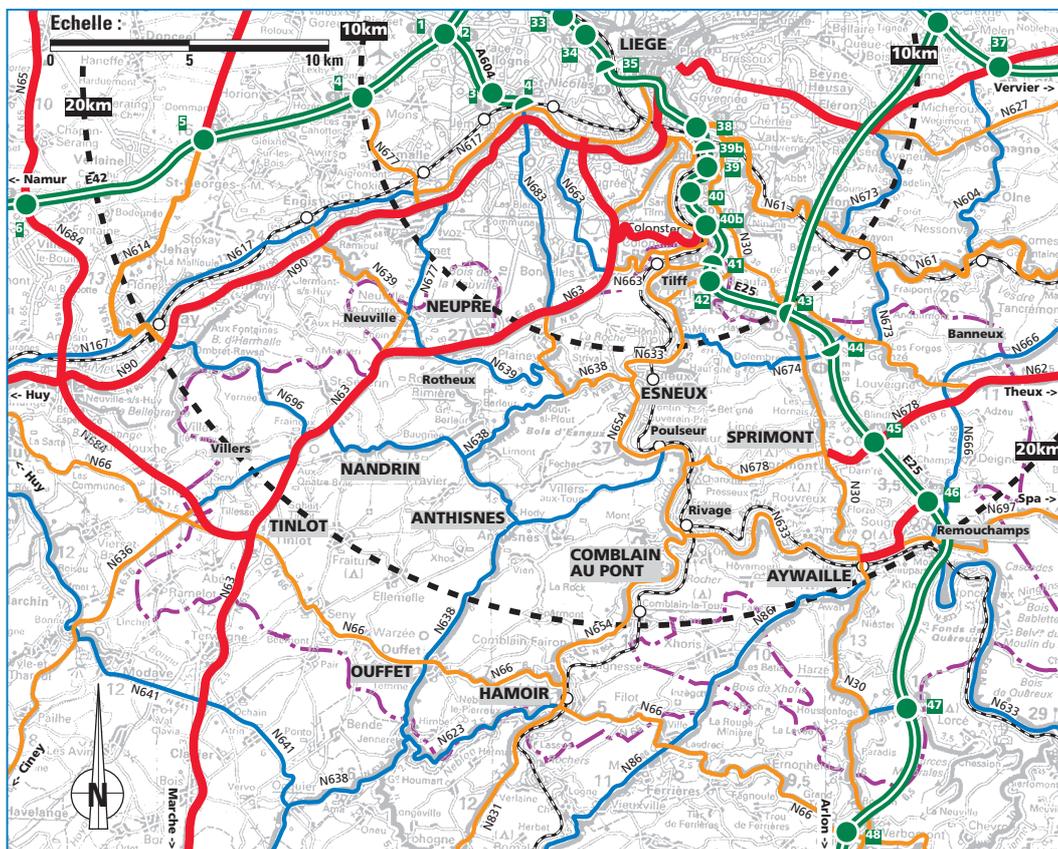
• Une zone rurale desservie par un réseau collecteur, modéré en traversée de localité (vitesse, sécurité)



• Des axes de desserte (chemins vicinaux, ...) et des zones résidentielles protégées du trafic de transit parasite permettant un meilleur partage entre les différents usagers

Légende :

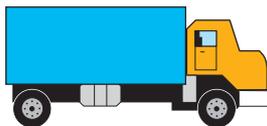
- Autoroute et jonctions
- Réseau principal régional
- Réseau secondaire régional
- Réseau collecteur régional
- Réseau SNCB et gares
- Périmètre de l'étude



LES AXES PRÉVUS POUR LES POIDS LOURDS

Des liaisons Meuse - Condroz :

- N684 Tihange - Tinlot
- N639 Engis - Neuville



Des liaisons Ourthe - Condroz :

- N66 Tinlot - Hamoir
- N638/N683 Esneux - Plainevaux
- Boulevard de Colonster

Des liaisons Ourthe - Autoroute E25 :

- N678 Chanxe - Sprimont
- N66 Hamoir - Verboumont
- Nouvelle sortie 40b au bas du Boulevard de Colonster
- Sortie 41 Tilff

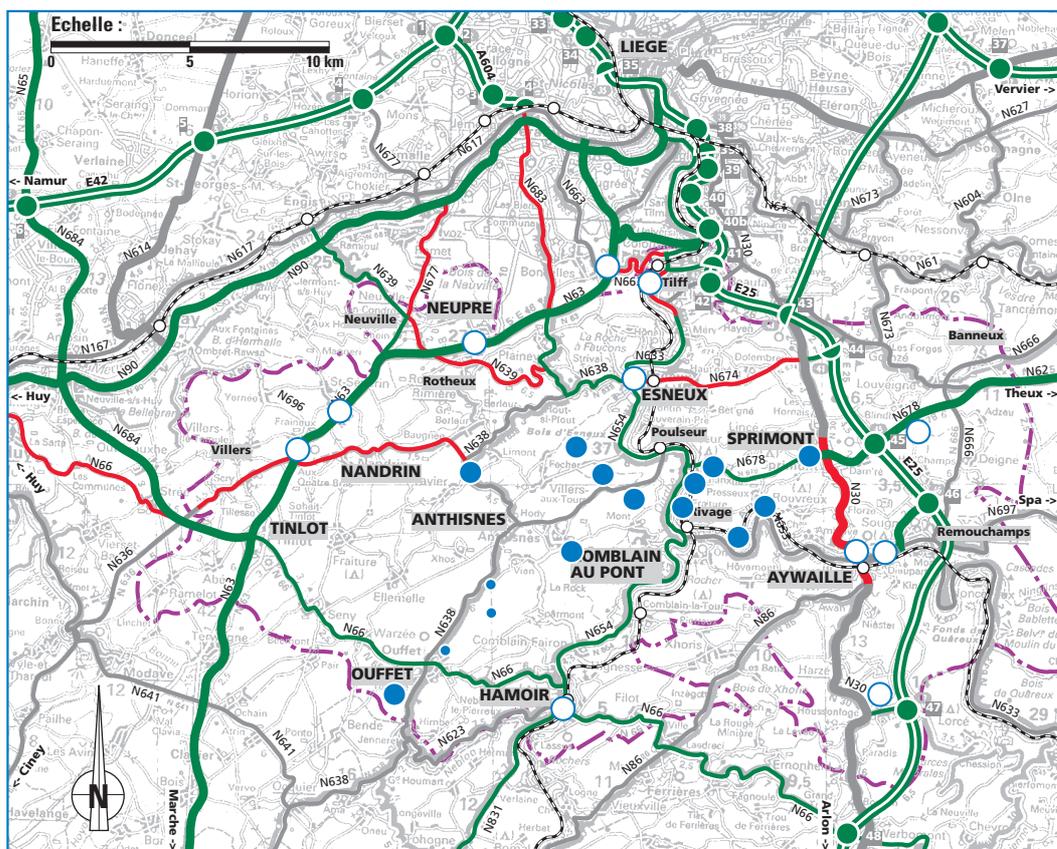
Le réseau autoroutier, la Route du Condroz (N63), la N90 (vallée de la Meuse) et la N654/633 (vallée de l'Ourthe)

Des localités à protéger du transit des poids lourds, notamment :

- Aywaille
- Tilff
- Rotheux
- Neupré
- Nandrin
- Dolembreux
- Scry
- ...

Légende :

- Autoroute et jonctions
- Réseau principal régional
- Réseau secondaire régional
- Réseau collecteur régional
- Réseau SNCB et gares
- Périmètre de l'étude
- Axe potentiel PL
- Axe interdit aux PL
- Carrière importante
- Zoning - Zone commerciale



Une valorisation de l'autoroute (E25) et de la route du Condroz (N63) pour irriguer les villages et les carrières du périmètre d'étude

LES MESURES VISANT À ATTÉNUER L'IMPACT DU CHARROI DES CARRIÈRES :

LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE ...

	CHAÎNE DE TRANSPORT	PARTS MODALES	EVALUATION
SCENARIO A "SITUATION ACTUELLE"	<p>CONSUMMATEUR = TRANSPORTEUR (SNCB) → 165 MT/an ≈ 15 % CONSUMMATEUR = PRODUCTEUR (BELLE-ROCHE) → 220 MT/an (optimal) ≈ 20 % RESTE DE LA PRODUCTION → 670 MT/an ≈ 65 %</p>		NON CONFORME AUX OBJECTIFS
SCENARIO B "TOUT SUR LE RAIL"	<p>MINIMUM 35% MAXIMUM 65%</p>		TECHNIQUEMENT ET ECONOMIQUEMENT NON REALISTE
SCENARIO C "PLUS SUR LE RAIL MOINS SUR LA ROUTE"	<p>CONSUMMATEUR = TRANSPORTEUR (SNCB) → 165 MT/an ≈ 35 % CONSUMMATEUR = PRODUCTEUR - BELLE-ROCHE → 220 MT/an + 6 % READY MIX (Ile Monsin) → 90 MT/an CONSUMMATEUR ELOIGNE, FIXE → 0 à ≈ 30 % CONSUMMATEUR ELOIGNE, MOBILE → 0 à 60 %</p>		<p>DIMINUTION DU CHARROI AMELIORATION DU CADRE DE VIE</p> <p>"LA MOBILITE A UN COÛT"</p> <p>PISTES A ETUDIER</p>

€ INVESTISSEMENTS NECESSAIRES (bandes transporteuses, raccordement ferroviaire, terrains, ...)

... MAIS CETTE OPTION A CERTAINES LIMITES

L'ORIENTATION DES ACCES PAR CERTAINS AXES ROUTIERS ADAPTÉS

	SCHEMA SPATIAL	EVALUATION	SCHEMA SPATIAL	EVALUATION
SCENARIO A SITUATION ACTUELLE	<p>SPRIMONT, DULLIERE, BELLE-ROCHE, ELOY, LA PRESLE Gravier + Bois d'Andlène Projet de réouverture</p>	NON CONFORME AUX OBJECTIFS DU PCM A ECARTER	SCENARIO C 1 TOUT VERS L'AUTOROUTE	<p>ALLEGE ESNEUX ET NEUPRE AU DETRIMENT DE SPRIMONT A ECARTER</p>
SCENARIO B PLUS RIEN SUR LES ROUTES	<p>ENTRAVE TOTALE À LA LIBRE CIRCULATION DES MARCHANDISES A ECARTER</p>	SCENARIO C 2 FLUX ORIENTE	<p>FORTE DIMINUTION DU CHARROI DANS LE SECTEUR POULSEUR-ESNEUX-NEUPRE POUR UNE TRÈS LÈGÈRE AUGMENTATION SUR L'AXE CHANXHE-SPRIMONT A CREUSER</p>	

... MAIS CETTE MESURE N'EST PAS SUFFISANTE

L'ADAPTATION DE MESURES LOCALES COMPLÉMENTAIRES SUR LES ITINÉRAIRES PRIVILÉGIÉS

L'ITINÉRAIRE ...

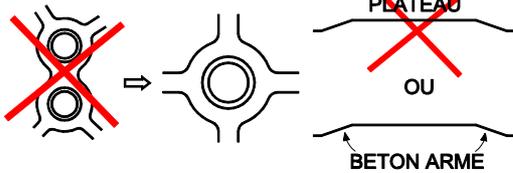
... LE PLUS DIRECT VERS LES GRANDS AXES

• AXES DIRECTS ET ADAPTÉS POUR LE CHARROI DES CARRIÈRES (RN 678 par exemple)

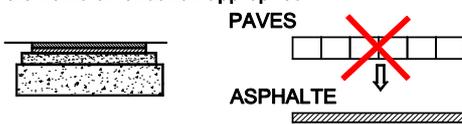
- Priorité axe



- Aménagements appropriés



- Revêtements et fondation appropriés



... LE MOINS DOMMAGEABLE POUR LES RIVERAINS

• MESURES DE COMPENSATION DANS LES VILLAGES TRAVERSES

- Contrôle permanent des vitesses



- Zone de recul: habitation / voirie



- Ecran visuel / anti-bruit



- Vitesse modulée

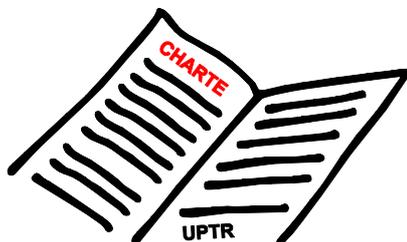


- Entretien régulier

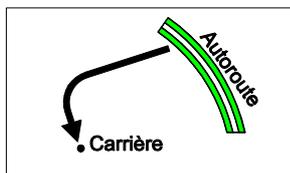


... SURTOUT LE PLUS JUDICIEUX !

• CHARTE TRANSPORTEURS ROUTIERS / COMMUNES / MET / CARRIÈRES A ADAPTER EN FONCTION DES DIVERS GROS CHANTIERS



• PLAN D'ACCESSIBILITE CARRIERE



• BALISAGE



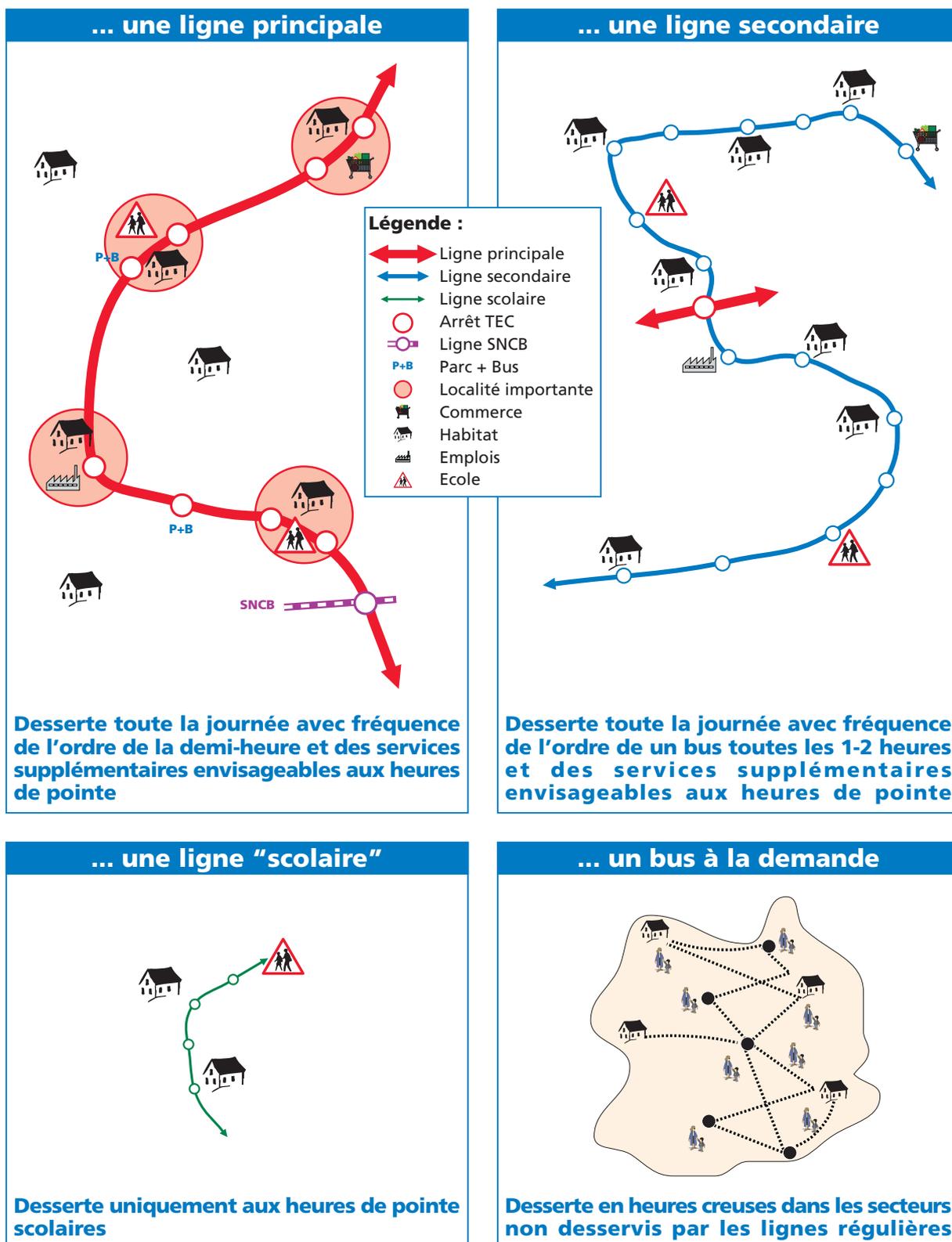
• LIMITATION DU TONNAGE DANS CERTAINES AGGLOMERATIONS SENSIBLES (TILFF, MERY, BONGSNEE,...)



- Une maîtrise des impacts du charroi des carrières dans les traversées de localité
- Une incitation au transport par rail

MESURES EN MATIÈRE DE DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

LES PRINCIPES DE LA DESSERTE TEC S'APPLIQUENT SELON QUE LE RESEAU TEC EST CONSTITUÉ PAR ...



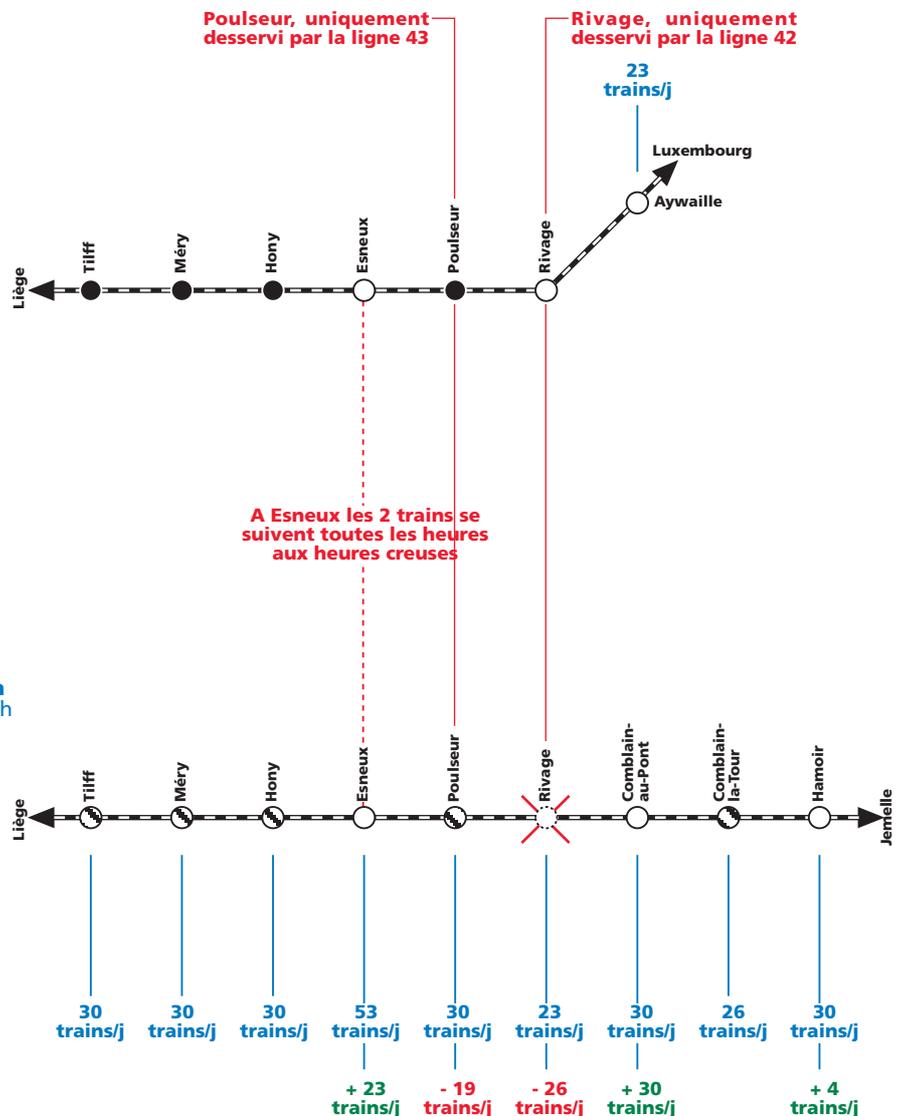
SELON LES LIGNES 42 (Liège - Luxembourg) ET 43 (Liège - Jemelles), LES PROPOSITIONS CONCERNANT LA DESSERTE DES GARES SNCB SONT LES SUIVANTES :

• Ligne 42 (Liège - Luxembourg) :

- trains directs toutes les 2h, avec horaires décalés pour permettre une fréquence de 1 train/h aux gares desservies par les lignes 42 et 43 (Esneux, Angleur)
- trains omnibus supplémentaires aux heures de pointe :
 - 2 vers Liège le matin, depuis Gouvy
 - 2 vers Gouvy le soir
- suppression de la desserte de Poulseur pour les trains directs
- desserte de la gare de Esneux par les trains directs

• Ligne 43 (Liège - Jemelles) :

- trains omnibus avec fréquence de 1 train toutes les 2h (possibilité de passer à 1 train/h à moyen-long terme)
- trains omnibus supplémentaires aux heures de pointe :
 - 1 vers Liège le matin
 - 2 vers Jemelle le matin
 - 1 vers Liège le soir
 - 2 vers Jemelle le soir
- trains semi-directs aux heures de pointe (Esneux, Comblain-au-Pont et Hamoir) :
 - 2 vers Liège le matin
 - 2 vers Jemelle le soir
- suppression de la desserte de Rivage
- desserte de la gare de Comblain-au-Pont remise en service



- Gare desservie par la ligne régulière et tous les services supplémentaires aux heures de pointe
 - Gare desservie uniquement par les services omnibus supplémentaires aux heures de pointe
 - ◐ Gare desservie uniquement par la ligne régulière et les services omnibus supplémentaires aux heures de pointe
- 49 trains/j Desserte des gares selon les fréquences proposées (exemple)
 + 49 trains/j Variation de desserte des gares par rapport à l'état actuel

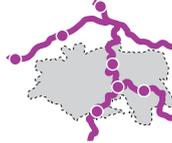
UN RENFORCEMENT DU RÔLE DES TRANSPORTS COLLECTIFS, AUSSI BIEN EN HEURES DE POINTE QU'ÀUX HEURES CREUSES

L'ORGANISATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS AUX HEURES DE POINTE

LES PROPOSITIONS ET L'ORGANISATION DES RÉSEAUX TC AUX HEURES DE POINTE SONT LES SUIVANTES :

• **Un réseau ferroviaire permettant :**

- une **accessibilité rapide vers tout le pays**, Liège notamment, grâce à des temps de parcours concurrentiels par rapport à la voiture
- des **fréquences élevées (30' - 1h)** aux heures de pointe avec **des services supplémentaires**



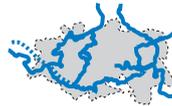
• **Un réseau TEC principal permettant :**

- une **accessibilité rapide vers Liège**, avec une desserte continue toute la journée, et de bonnes fréquences (30')
- une **accessibilité rapide aux heures de pointe** pour le Sart Tilman et Liège, depuis le Condroz (bus semi-direct)



• **Un réseau TEC secondaire permettant :**

- de relier les villages du périmètre d'étude
- de relier les principaux pôles voisins
- une **desserte renforcée aux heures de pointe, avec des fréquences de l'ordre de 30' à 1h**, vers Huy notamment



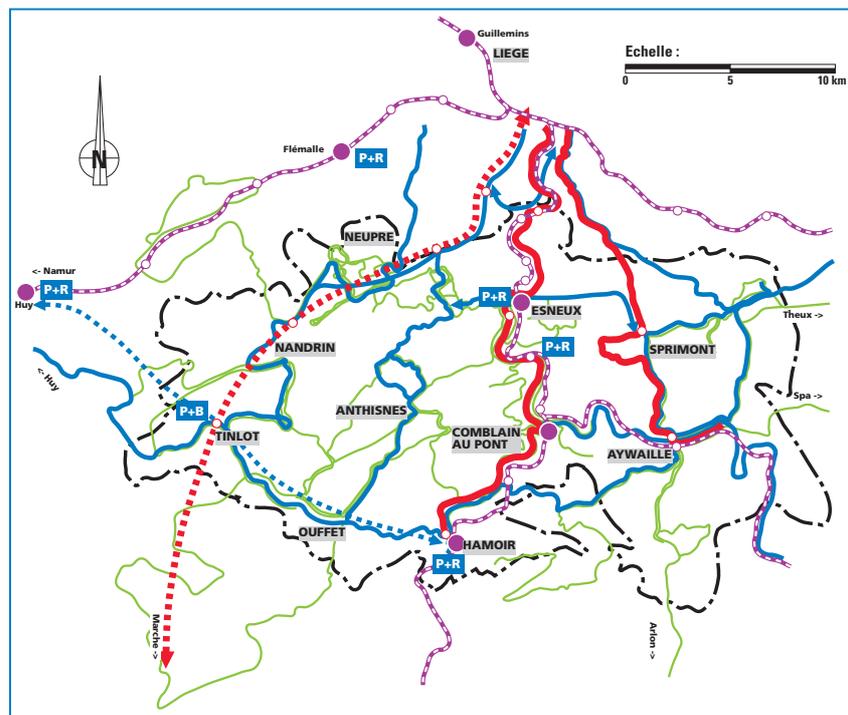
• **Un réseau TEC "scolaire" permettant :**

- de relier les hameaux et villages du périmètre d'étude avec les principaux pôles générateurs de déplacements, les établissements scolaires notamment
- une **desserte aux heures de pointes scolaires uniquement**



Légende :

-  Ligne TEC principale
-  Ligne TEC secondaire
-  Ligne TEC "scolaire"
-  Rapidobus
-  Pôle d'échange TEC - TEC
-  SNCB et gares
-  Desserte supplémentaire HP



Une dynamisation de l'offre pour les navetteurs aux heures de pointe

LES TC AUX HEURES CREUSES

LES PROPOSITIONS DE RÉORGANISATION DES RÉSEAUX TC AUX HEURES DE POINTE SONT LES SUIVANTES :

• Un réseau ferroviaire permettant :

- une **accessibilité rapide vers tout le pays**, Liège notamment, grâce à des temps de parcours concurrentiels par rapport à la voiture
- une desserte continue toute la journée, avec de bonnes fréquences (1- 2h)
- des chaînes de déplacements avec des interfaces multimodales (P+R, rabattement TEC, ...)



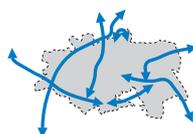
• Un réseau TEC principal permettant :

- une **accessibilité rapide vers Liège** et le Sart Tilman
- une desserte continue toute la journée, avec de bonnes fréquences (30')



• Un réseau TEC secondaire permettant :

- de relier les villages du périmètre d'étude
- de relier les principaux pôles voisins
- une **desserte continue toute la journée, avec de faibles fréquences (1h - 2h)**



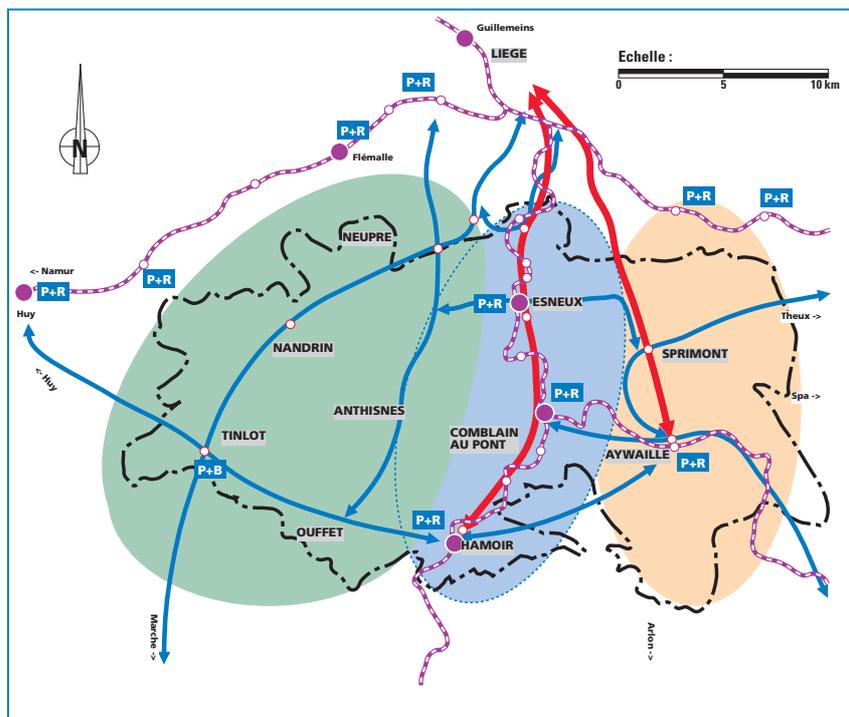
• Un réseau TEC à la demande permettant :

- de desservir, aux heures creuses, les hameaux et villages du périmètre d'étude avec les principaux pôles générateurs de déplacements
- d'effectuer des rabattements sur le réseau TEC principal et la SNCB



Légende :

- Ligne TEC principale
- Ligne TEC secondaire
- Pôle d'échange TEC - TEC
- Zone de desserte bus à la demande
- SNCB et gares
- Desserte supplémentaire HP



Une rationalisation de l'offre aux heures creuses pour mieux répondre aux besoins réels des usagers nécessitant des investissements importants de la part du TEC

CAS PARTICULIER DE LA DESSERTE DU SART TILMAN

LES PROPOSITIONS CONCERNANT LA DESSERTE A PARTIR DU CONDROT ET DE LA VALLEE DE L'OURTHE SONT LES SUIVANTES :

Depuis le Condroz:

- Dévier certaines lignes desservant le corridor du Condroz via le Sart Tilman (rapidobus, ligne principale)
- Aménager un pôle d'échange TEC à Bonnelles, permettant les correspondances entre les lignes desservant le corridor du Condroz (actuellement les lignes 90 et 94) avec les lignes desservant le Sart Tilman (Lignes 2, 25 et 48)

Depuis la vallée de l'Ourthe:

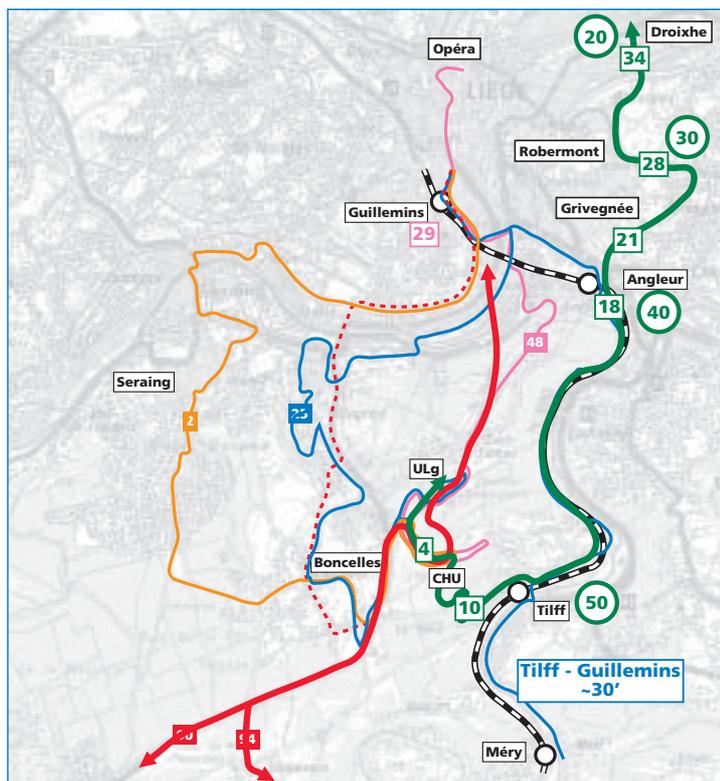
- Mise en place d'une nouvelle ligne reliant Droixhe, Grivegnée, Angleur, Tilff et le Sart Tilman, via la Rue Fond du Moulin
- Organiser à Tilff les correspondances entre les lignes desservant la vallée de l'Ourthe (actuellement la ligne 377) avec la nouvelle ligne desservant le Sart Tilman
- Organiser à Tilff les correspondances entre la ligne SNCB desservant la vallée de l'Ourthe et à Angleur les correspondances entre la ligne SNCB desservant la vallée de la Vesdre avec la nouvelle ligne desservant le Sart Tilman

Les effets au niveau des temps de parcours depuis la vallée de l'Ourthe:

- La mise en place d'une ligne Droixhe-Robermont-Grivegnée Angleur-Tilff-Sart Tilman va permettre de substantiels gains de temps pour les usagers en relation avec le Sart Tilman (ULg, CHU, ...)
- De nombreuses autres lignes vont pouvoir profiter de correspondances avec cette nouvelle liaison et, ainsi, diminuer les temps de parcours des usagers:
 - les lignes 17-18-40a-40b-67-68-69 à Droixhe
 - les lignes 10-35-38b à Robermont
 - les lignes 13-29-30-31-33-64-65 à Grivegnée
 - les lignes 42-43-SNCB (Ourthe et Vesdre) à Angleur
 - les lignes 30-64-65 à Sauheid
 - les lignes 42-377-SNCB à Tilff
- Pour autant que les correspondances soient assurées à Tilff avec la ligne 377 et la SNCB, le gain de temps pourrait être de près de 50' pour les usagers de la Vallée de l'Ourthe

Légende :

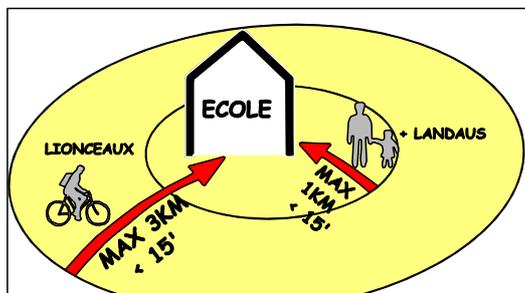
- Ligne TEC actuelle
- ↔ Ligne TEC modifiée
- ⋯ Ligne TEC supprimée
- 377 N° de ligne
- Pôle d'échange TEC
- SNCB et gares
- 18 Temps de parcours jusqu'au Sart Tilman (minutes)
- 30 Gain de temps par rapport au trajet actuel (minutes)



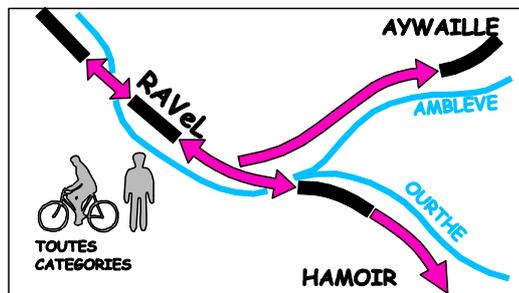
Une bonne accessibilité TC au Sart Tilman, aussi bien depuis le Condroz que depuis la Vallée de l'Ourthe

MESURES GÉNÉRALES EN FAVEUR DES MODES DOUX

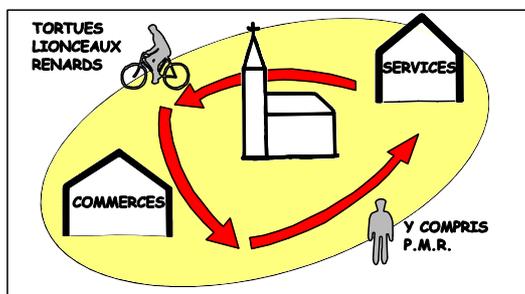
PRINCIPES GÉNÉRAUX



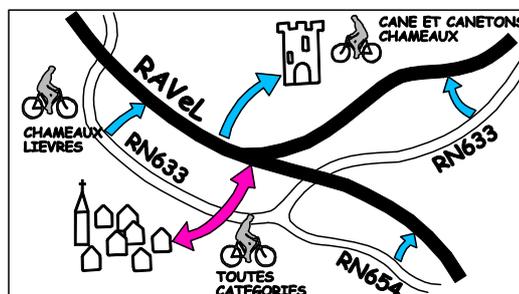
Favoriser la marche à pied et l'usage du vélo sur le chemin de l'école



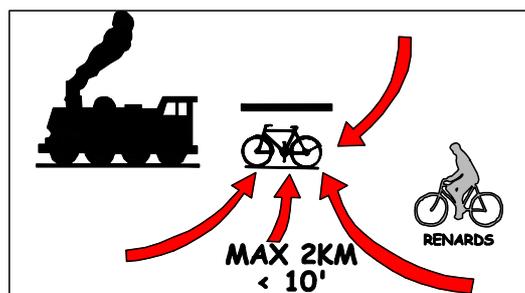
Compléter et étendre le réseau autonome des voies lentes existant dans la Vallée de l'Ourthe



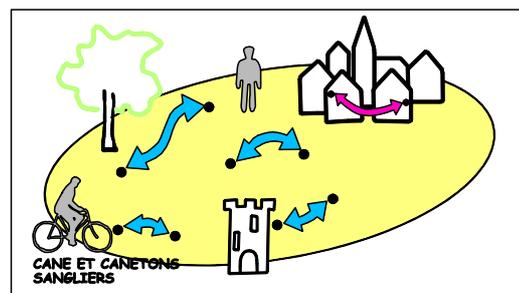
Privilégier les modes doux par rapport à l'automobile à l'intérieur des villages



Aménager ou signaler :
- des connexions RAVeL/Pôles d'habitat ou touristiques
- des rabattements routes régionales / RAVeL



Offrir des infrastructures favorisant l'intermodalité vélo-rail mais aussi marche-bus



Valoriser les routes de campagne, chemins et autres sentiers comme réseau informel propice pour les modes doux

Offrir de bonnes conditions de déplacements aux modes doux, afin de favoriser ces modes de déplacement

LES MESURES GÉNÉRALES EN FAVEUR DES CYCLISTES

MODÉRATION DES VITESSES

GENERALEMENT
AGGLOMERATION $Vh/j \leq 4000$ mais $V85 > 50km/h$
Emprises limitées, réduites

MESURES VISANT A MODERER LES VITESSES
Réduction largeurs de voiries, plateaux, modification priorités, effets de porte, rond-point, ...
ET DONC INTEGRER DES CYCLISTES DANS LA CIRCULATION

MESURES COMPLEMENTAIRES
TROTTOIR CYCLABLE POUR ENFANTS VOIRIE CYCLISTES "TIKOKES" SI ASSOUPLISSEMENT LEGISLATION $V < 50km/h$
SI LARGEUR SUFFISANTE PISTE CYCLABLE DANS LE SENS DE LA MONTEE

UN CONCEPT A DEVELOPPER
LES COEURS DE VILLAGES A 30 km/h

AMENAGEMENT (OU ELARGISSEMENT) DE ZONES 30 - ZONES RESIDENTIELLES

ACTIONS THÉMATIQUES

- Personnel communal à vélo
- Sur le chemin de l'école à vélo
- Stationnement

FACULTATIF CONSEILLE POUR POLE TOURISTIQUE RUE COMMERCANTE INFRASTRUCTURE PEU VISIBLE

"U" RENVERSE EN ACIER

RÉDUCTION DES CHARGES DE TRAFIC

A L'ECHELLE D'UN VILLAGE, ENVISAGEABLE POUR DES RUES

- CONVERGEANT VERS UN ECOLE, UNE PLAINE DE JEUX, ...
- A CARACTERE STRICTEMENT RESIDENTIELLES
- TROP ETROITES
- QUI NE DESSERVENT PAS D'HABITATION (ou seulement 1 ou 2)
- POUVANT SERVIR DE RACCOURCI POUR LES "MODES DOUX"

RUE A DECLASSER
REPORT DE TRAFIC ACCEPTABLE

ZONE 30 OU RESIDENTIELLE	CIRCULATION LOCALE RIVERAINE	SENS UNIQUE LIMITE	CUL DE SAC	RUE CYCLO-PIETONNE

BALISAGE - SIGNALISATION

Si $300 \leq L$, $chaussée \leq 420$
Dans le cas contraire, reste envisageable moyennant certains aménagements

Notamment si

- raccourci intéressant pour les cyclistes
- dans la continuité d'un itinéraire cyclable

Anthisnes →
Au centre ou à un carrefour stratégique du village

Aux différentes bifurcations de chemins / routes, ...

Circulation locale ou occupé riverains, routes de remembrement, chemins agricoles, culs de sac.
Mise à jour de la signalisation

Site propre spécialement aménagé pour les piétons et les cyclistes.
chemin nouveau assiette chemin de fer vicinal, ...

Est-ce bien le cas ?
Mise à jour atlas des chemins vicinaux

Sur des routes de liaisons entre villages si

- visibilité réduite
- vitesses excessives

70 voire 50 + Mesures d'accompagnement

Marquage rappelant ponctuellement la présence de cyclistes

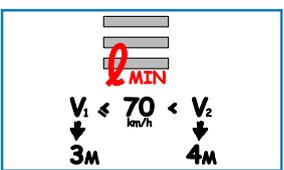
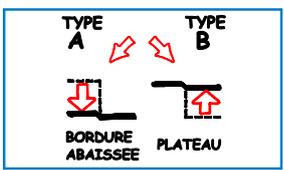
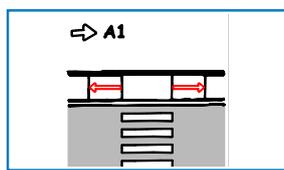
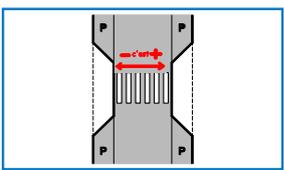
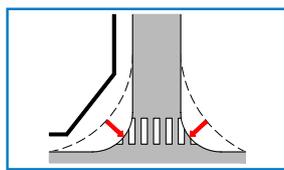
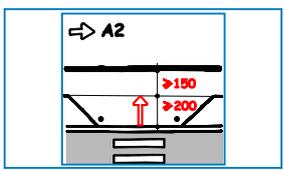
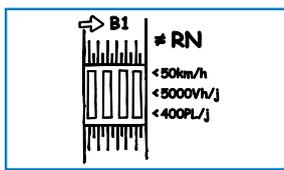
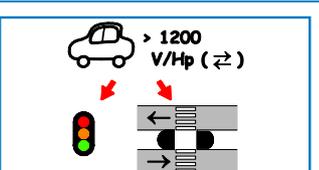
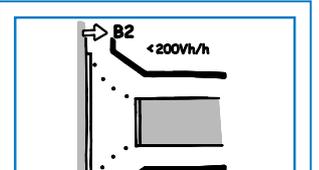
Des mesures simples favorisant l'usage du vélo au quotidien

LES MESURES GÉNÉRALES EN FAVEUR DES PIÉTONS

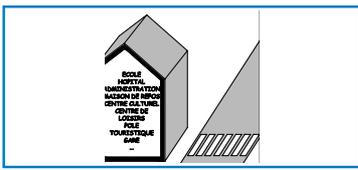
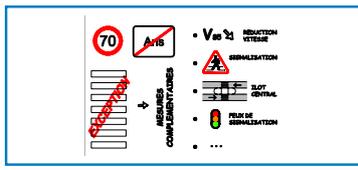
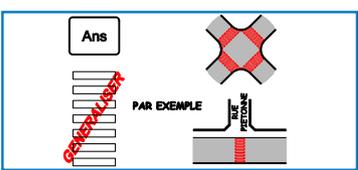
LES TROTTOIRS

<p>MIN. 150</p>	<p>MIN. 120 LONG. 50 MAX.</p>	<p>MIN. 220</p>	<p>2%</p>
<p>Largeur minimale</p>	<p>Passage libre ponctuel</p>	<p>Hauteur libre ponctuel</p>	<p>Dévers maximum</p>
<p>GRAVIERS MARBRE PAVES BOMBES</p>	<p>100</p>		
<p>Matériaux à éviter</p>	<p>Potelets appropriés</p>	<p>Mobilier urbain aligné et concentré (mâts)</p>	<p>Passage libre min. 1.50m: démontage terrasses, panneaux envahissants</p>
<p>Repression stationnement illicite</p>		<p>Respect réglementation chantier</p>	

LES TRAVERSÉES PIÉTONNES

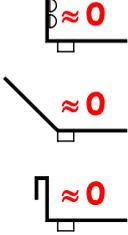
LONGUEUR, LARGEUR		NIVEAUX	
 <p>Largeur minimale d'un piéton</p>	 <p>Largeur à adapter en fonction des flux</p>	 <p>Bordure de plain pied en abaissant le trottoir ou en relevant la route</p>	 <p>rampe d'accès disposée longitudinalement</p>
 <p>Réduire au maximum les traversées, avancée délimitant des zones de parking</p>	 <p>Eviter de surdimensionner les carrefours</p>	 <p>Rampe d'accès disposée transversalement avec avancée et potelets</p>	 <p>Réalisation d'un plateau : conditions requises</p>
 <p>Trafic dense aménagement d'un îlot ou pose de feux, traversées sans feux limitée à deux bandes de circulation</p>		 <p>Réalisation d'un trottoir traversant : conditions requises</p>	

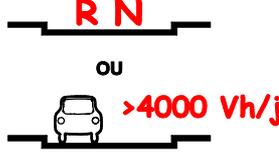
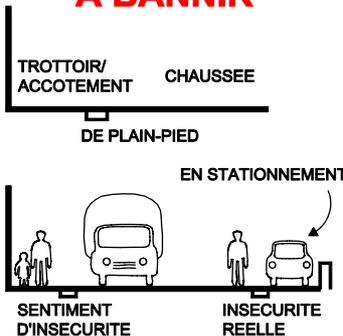
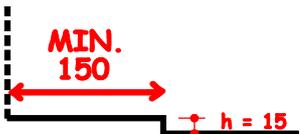
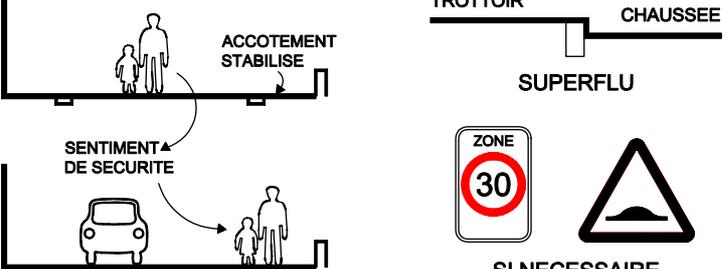
IMPLANTATION

 <p>A proximité des pôles où l'on rencontre des piétons</p>	 <p>Déconseillé hors agglomération sauf exceptions et moyennant des mesures complémentaires : réduction vitesse ...</p>
 <p>Recommandée en agglomération notamment aux carrefours et aux abords des zones piétonnes</p>	 <p>Déconseillé en zone résidentielle et zone 30, sauf exception</p>

Des règles "d'or" à respecter pour favoriser l'usage de la marche à pied au quotidien

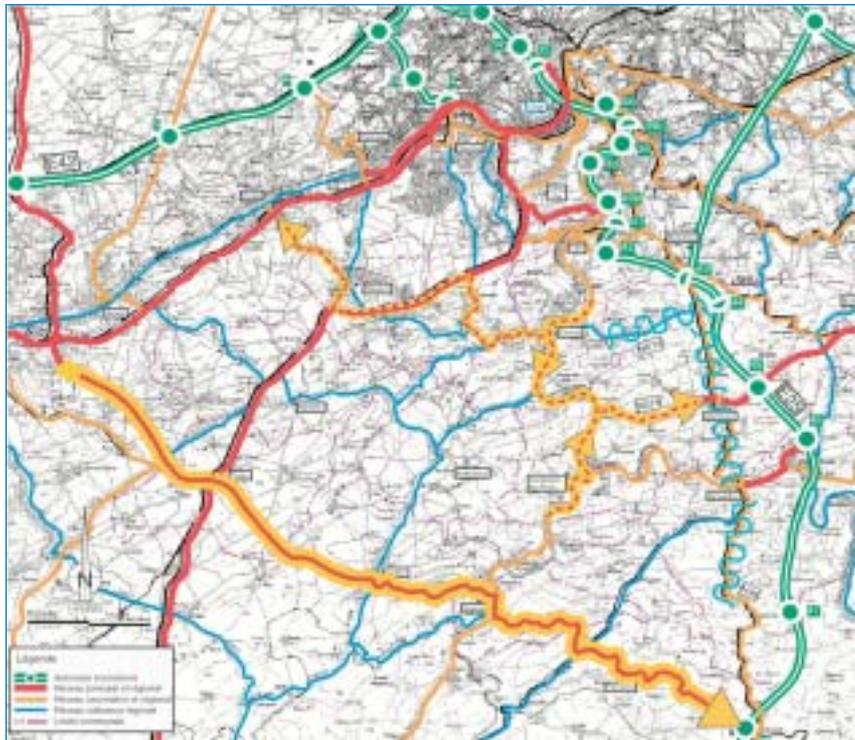
LES CHEMINEMENTS PIÉTONS

CONTEXTE		PRINCIPES	
 	2 TROTTOIRS	<p>L . MIN. RECOMMANDEE = 150 AU MOINS 1 TROTTOIR ACCESSIBLE AUX P.M.R.</p> <p>L . MIN. ABSOLU = 90 SI CONTRAINTES URBANISTIQUES LOCALES</p> 	
 	MIN. 1 TROTTOIR	<p>L . MIN. IDEALE = 150 ACCESSIBILITE P.M.R.</p> <p>L . MIN. RECOMMANDEE SI PETIT BUDGET = 120</p> <p>L . MIN. ABSOLU = 90 SI CONTRAINTES URBANISTIQUES LOCALES</p> <p>A DEFAUT D'UN TROTTOIR, UN ACCOTEMENT PRATICABLE</p> 	
 	MIN. 1 ACCOTEMENT PRATICABLE	<p>MIN. 90</p> <p>ENTRETIEN REGULIER</p> <p>ACCOTEMENT STABILISE</p> 	<p>A EVITER :</p> 

CONTEXTE		PRINCIPES	
  <p>R N</p> <p>OU</p> <p>>4000 Vh/j</p> 	ROUTES REGIONALES ET ASSIMILEES	<p>A BANNIR</p> <p>TROTTOIR/ ACCOTEMENT DE PLAIN-PIED</p> <p>CHAUSSEE</p> <p>EN STATIONNEMENT</p> <p>SENTIMENT D'INSECURITE</p> <p>INSECURITE REELLE</p> 	<p>A GENERALISER</p> <p>MIN. 150</p> <p>h = 15</p> <p>EMPRISE GENERALEMENT GENEREUSE</p> <p>CHAUSSEE SOUVENT TROP LARGE → MODERATION DE LA VITESSE</p> 
  <ul style="list-style-type: none"> • ≈ 30 km/h • ≤ 350 Vh/j • CIRCULATION LOCALE 	ROUTES A FAIBLE CIRCULATION	<p>COHABITATION HARMONIEUSE ENTRE USAGERS</p> <p>ACCOTEMENT STABILISE</p> <p>SENTIMENT DE SECURITE</p> <p>TROTTOIR</p> <p>CHAUSSEE</p> <p>SUPERFLU</p> <p>SI NECESSAIRE</p>  	

MESURES EN MATIÈRE DE JALONNEMENT

LES PRINCIPES DU JALONNEMENT



Principes généraux :

- Mise en valeur générale du "U" autoroutier
- Le secteur Sart Tilman-Boncelles est accessible depuis la sortie d'Angleur (40) via les Boulevard de Colonster et non pas par Tilff (sorties 41-42 via la N663)
- Rabattement et canalisation des trafics PL ou liés à l'exploitation des carrières sur la N678, via la N654 (en particulier depuis Esneux et Comblain-au-Pont) et valorisation de l'échangeur n°45 sur l'E25
- Limitation du trafic de transit et modération sur les N674 et N30.
- Jalonner la possibilité de rabattement du trafic PL sur l'E25, à partir des N66 et N684 au sud de la zone

Intervention sur le RGG périphérique au périmètre de l'étude E25 :

- à chaque sortie vers les différentes entités sur les panneaux de signalisation et de confirmation d'accès, rappel de la limitation de tonnage à 7.5t et présignalisation des carrières pour les PL



Installation sur le réseau autoroutier E25 d'une signalisation d'information Poids Lourds, ZI et accès Carrières de l'Ourthe par la sortie n°45 "Sprimont" de l'E25

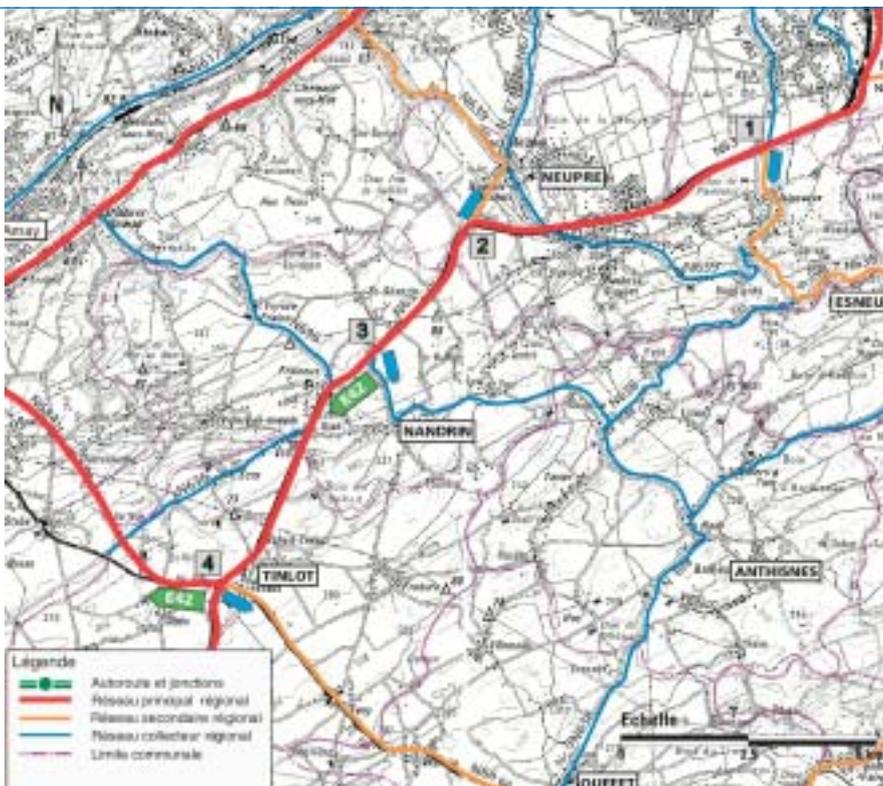
Confirmation de la sortie relative à l'itinéraire PL par la N678 desservant la zone des carrières



Des mesures de jalonnement permettant d'orienter le trafic sur des itinéraires évitant les zones sensibles

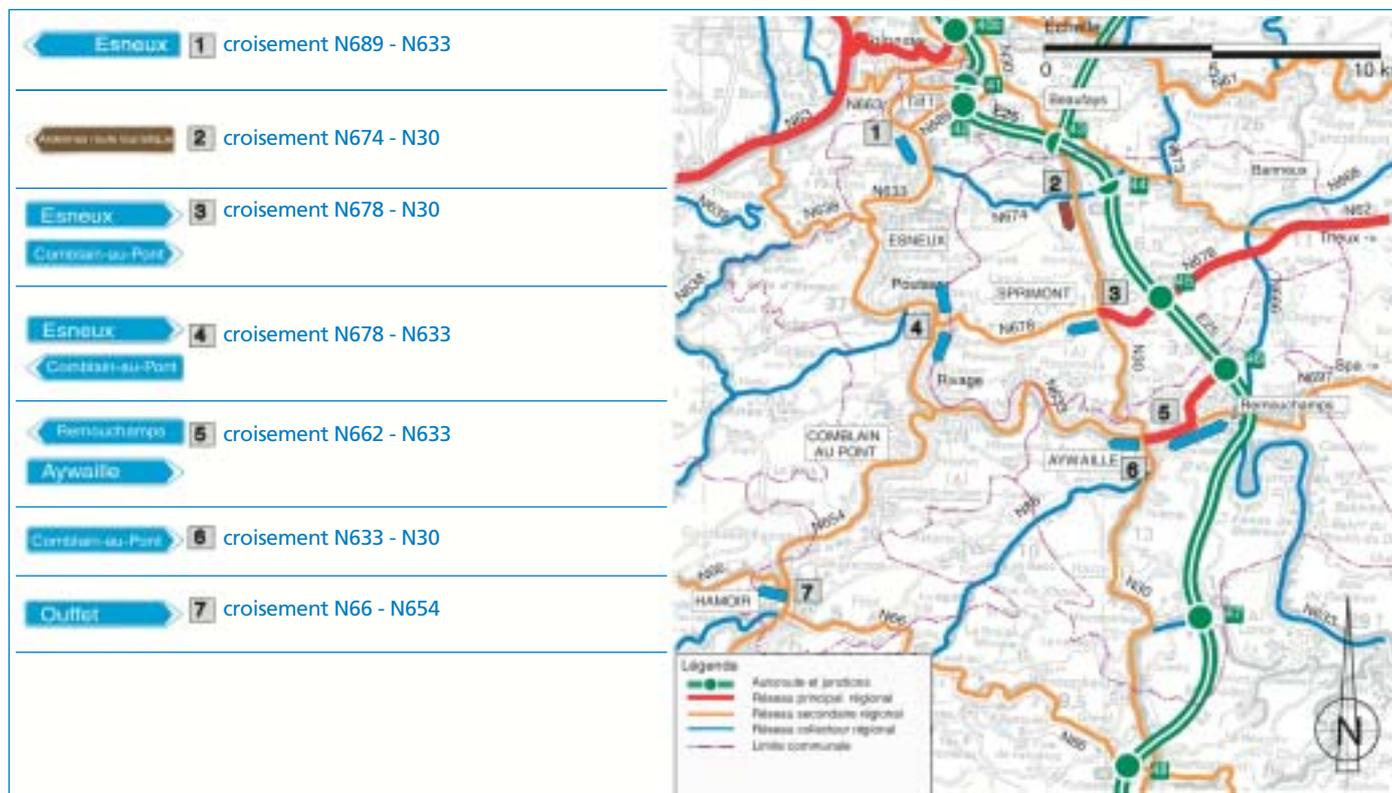
SECTEUR DU CONFROZ ET DU PLATEAU : ACCES AUX ENTITES A PARTIR DE LA N63

- Esneux 1 accès par la N638
- Neupré 2 accès par la N677
- Nandrin 3
- Anthiesnes
- Tinlot 4 accès par la N66
- Ouffet

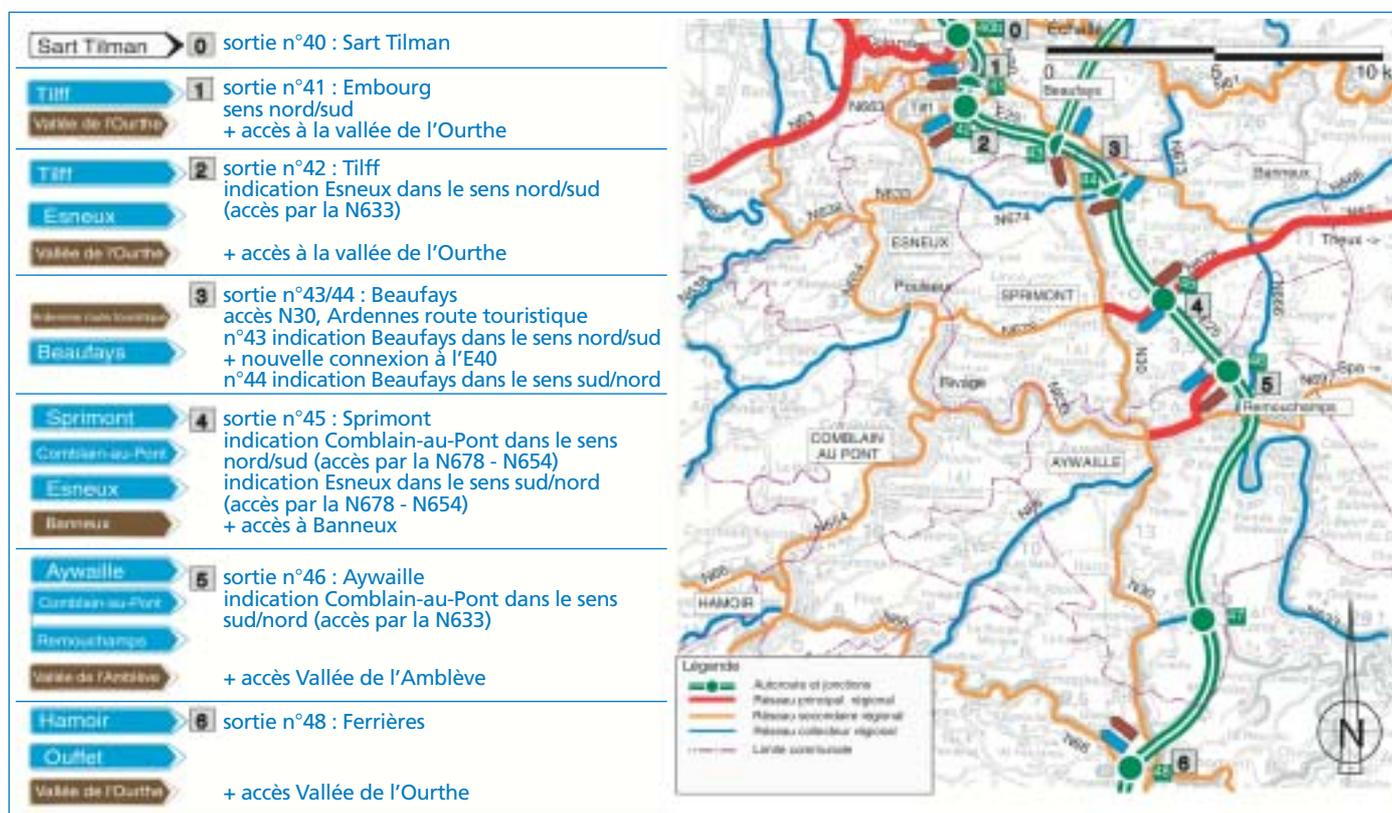


Sur la N63, rabattement du trafic vers la E42 par la nouvelle liaison Tinlot-Huy N684

**SECTEUR DE LA VALLÉE DE L'OURTHE :
ACCES AUX ENTITES A PARTIR DU RESEAU REGIONAL**



**SECTEUR DU CORRIDOR AUTOROUTIER :
ACCES AUX ENTITES A PARTIR DE L'E25**



SECTEUR DU CONDROZ : LES MESURES DE MODÉRATION DE TRAFIC ET D'AMÉNAGEMENT

L'HARMONISATION DES LIMITATIONS DE VITESSE

			
<p>Sur le réseau routier régional hors localité et sans contraintes locales</p>	<p>Sur le réseau routier régional avec contraintes locales (riverains, accès locaux, ...)</p>	<p>Sur le réseau routier régional en traversée de localité</p>	<p>Sur le réseau routier communal à protéger et modérer</p>

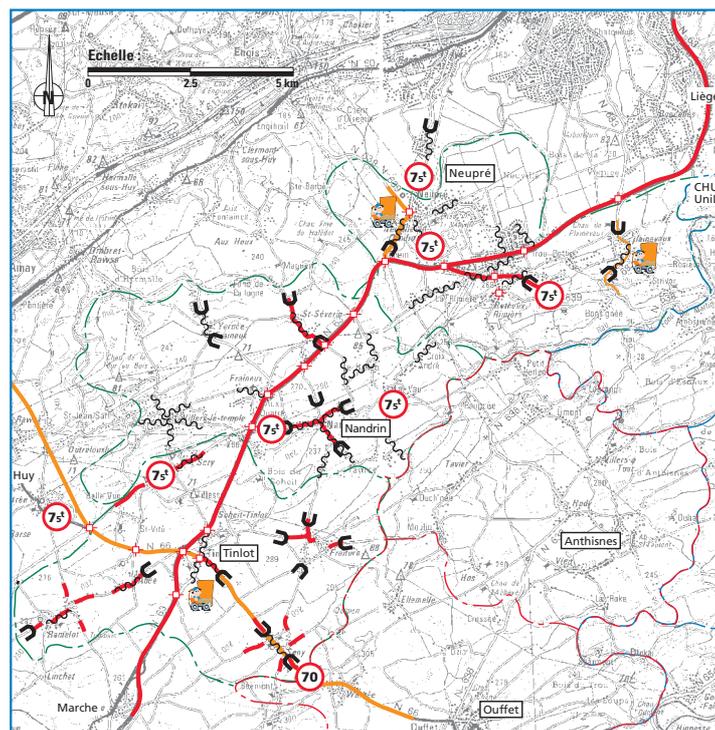
LA SÉCURISATION DES TRONÇONS DANGEREUX



- **Sécurisation des tronçons dangereux du réseau routier et amélioration du fonctionnement des carrefours critiques**
- **Maîtrise des vitesses et du trafic de transit dans les centres villageois, identification et marquage des entrées de localité:**
 - La Route du Condroz (N63)
 - La traversée de Rotheux (N639)
 - La traversée de Scry (N636)
 - La traversée de St-Sévrin
 - La traversée de Abée
 - La traversée de Ramelot
 - La traversée de Tinlot
 - La traversée de Seny
 - La traversée de Fraiture
 - La traversée de Nandrin
 - La traversée de Plainevaux (N683)
 - La traversée de Neupré
 - La traversée de Fraigneux
 - La traversée de Villers-le-Temple
 - ...

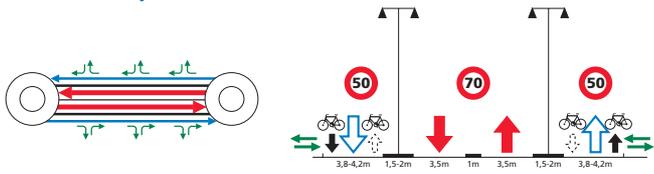
- **Maîtrise de l'impact du charroi des poids lourds :**
 - La traversée de Plainevaux (N683)
 - La traversée de Neupré (N639)
 - La traversée de Seny et Tinlot (N66)
 - ...



LA ROUTE DU CONDROZ (N63) : PRINCIPES D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ

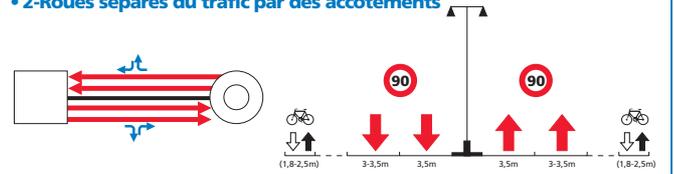
SECTEUR URBAIN

- Dans les secteurs en traversée de localité avec de nombreuses contraintes de bord (commerces, habitations, axes de desserte...)
- Profil à 2x1 voies centrales pour le trafic de transit (70 km/h) et des contres-allées pour sécuriser la desserte locale (50 km/h)
- Eclairage bi-latéral, sur la séparation entre l'axe de transit et les contres-allées
- Carrefours principaux sous la forme de giratoires (avec régulation par feux des traversées piétonnes sur la N63), permettant tous les mouvements avec de bonnes conditions de sécurité, les demi-tours notamment
- Les vélos empruntent les contre-allées

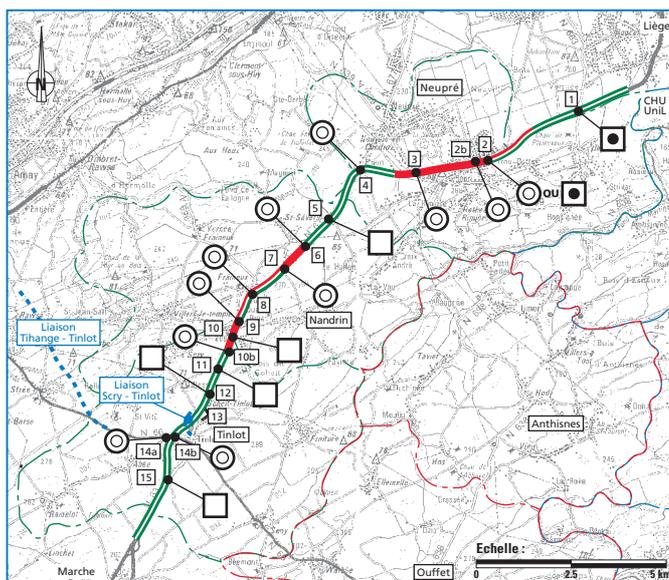


SECTEUR RURAL

- Dans les secteurs hors localité avec peu de contraintes de bord (commerces, habitations, axes de desserte)
- Profil à 2x2 voies séparées par une berme centrale pour sécuriser les flux de circulation sur l'axe (90 km/h)
- Eclairage central
- Tous les mouvements sont permis aux carrefours principaux, avec la sécurisation des tourner-à-gauche depuis l'axe (N63)
- Certains carrefours secondaires peuvent avoir une limitation des mouvements autorisés si les conditions locales de sécurité l'imposent
- 2-Roues séparés du trafic par des accotements



SYNTHESE DES PROPOSITIONS



Légende :

- Secteur "rural"
- Secteur "urbain"
- Carrefour régulé par feux
- Carrefour non régulé
- Carrefour giratoire
- 12 N° du carrefour

LES PRINCIPES D'AMENAGEMENTS DE L'AXE (N63) SONT LES SUIVANTS :

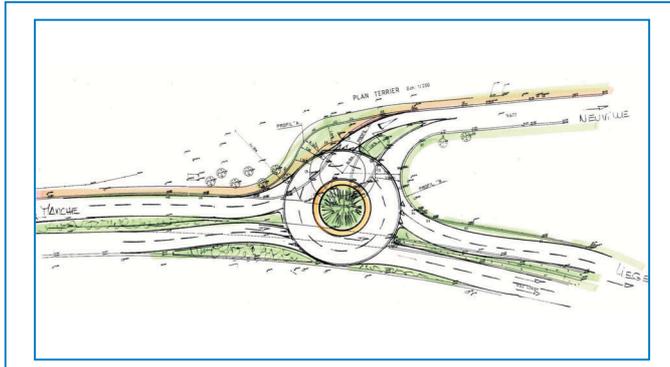
- 3 secteurs "urbains" : en traversée de Nandrin, St Séverin et Neupré
- 4 secteurs "ruraux" : entre Tinlot et Nandrin, entre Nandrin et St Séverin, entre St Séverin et Neupré et entre Neupré et Bonnelles
- 2 secteurs "mixtes" en entrée Est de Neupré (zone résidentielle d'un côté de l'axe) et en entrée Est de Nandrin (zone résidentielle et commerciale d'un côté de l'axe)

LES PRINCIPES D'EXPLOITATION DES CARREFOURS SUR LA N63 SONT LES SUIVANTS :

- Aménagement de 6 carrefours giratoires sur l'axe (3-4-7-8-9-10) à deux voies d'accès et sur l'anneau
- Possibilité d'aménager un giratoire au débouché du Bois du Rignac (2b), afin d'améliorer les accès à ce site
- Réaménagement du carrefour giratoire existant à Nandrin-6 (2 voies d'accès et sur l'anneau)
- Modification de la programmation du carrefour à feux de Plainevaux-1
- Deux variantes d'aménagements et d'exploitation retenues pour le carrefour N°2 à Rotheux (giratoire ou "giratoire percé" régulé)
- Maintien de 3 carrefours secondaires pour l'accessibilité locale sur des tronçons ruraux (5-11-12)
- Modification des accès à Tinlot (suppression du carrefour 13) avec un échangeur complet entre la N63 et la nouvelle liaison Tihange - Tinlot (aménagement de deux giratoires 14a-14b et de deux bretelles d'accès), ainsi que d'une voirie de liaison locale dénivelée sous la N63 entre Scry et Tinlot (gabarit réduit)

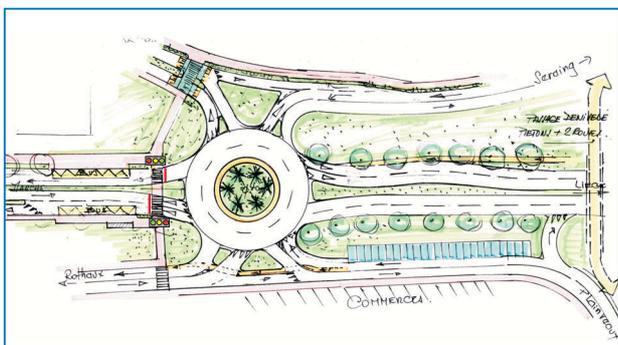
LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENTS DE LA ROUTE DU CONDROZ

NEUPRÉ : Accès à Neuville en Condroz (4)

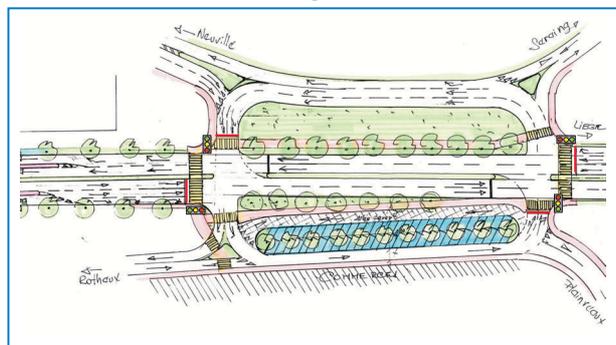


NEUPRÉ - ROTHEUX (2)

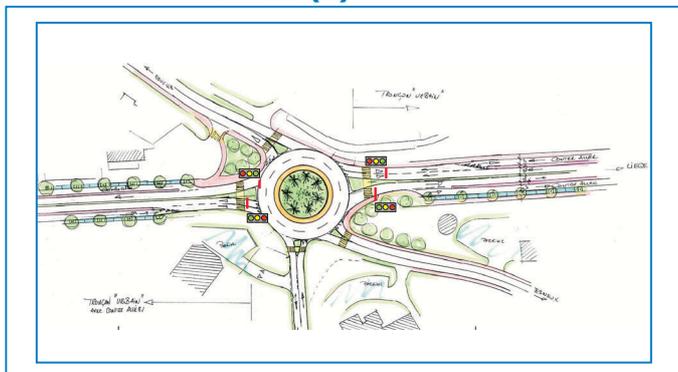
Variante 1 : Giratoire



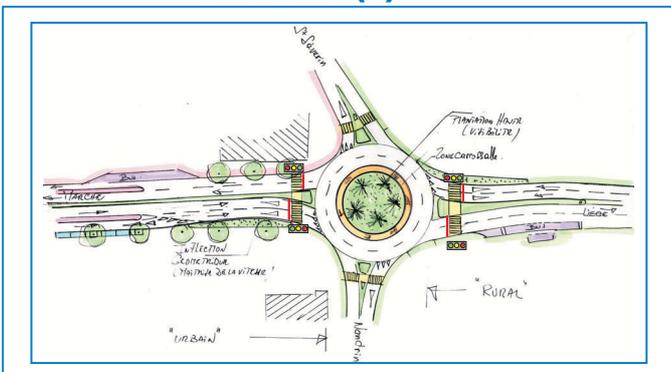
Variante 2 : carrefour régulé



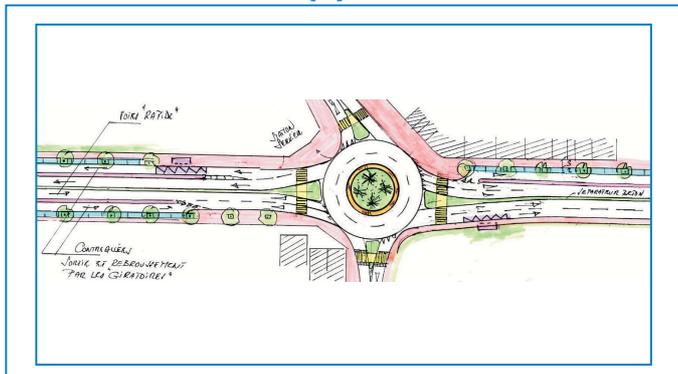
NEUPRÉ : 7 Fawes (3)



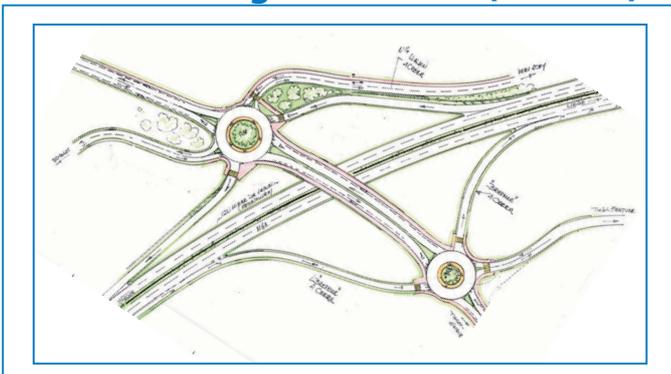
NANDRIN : Giratoire (6)



NANDRIN : 4 bras (9)



TINLOT : Echangeur N66-N30 (14a-14b)



n.b. : Les aménagements esquissés ci-dessus ne constituent que des illustrations de ce qu'il serait souhaitable de mettre en place, en cohérence avec le plan de mobilité. Une concertation directe avec la population et les usagers devra être menée lors de réflexions plus détaillées, pour la définition des projets d'aménagements définitifs.

SECTEUR DU PLATEAU : LES MESURES DE MODÉRATION DE TRAFIC ET D'AMÉNAGEMENT

L'HARMONISATION DES LIMITATIONS DE VITESSE

 90	 70	 50	 30
<p>Sur le réseau routier régional hors localités et sans contraintes locales</p>	<p>Sur le réseau routier régional avec contraintes locales (riverains, accès locaux, ...)</p>	<p>Sur le réseau routier régional en traversée de localité</p>	<p>Sur le réseau routier communal à protéger et modérer</p>

LA SÉCURISATION DES TRONÇONS DANGEREUX

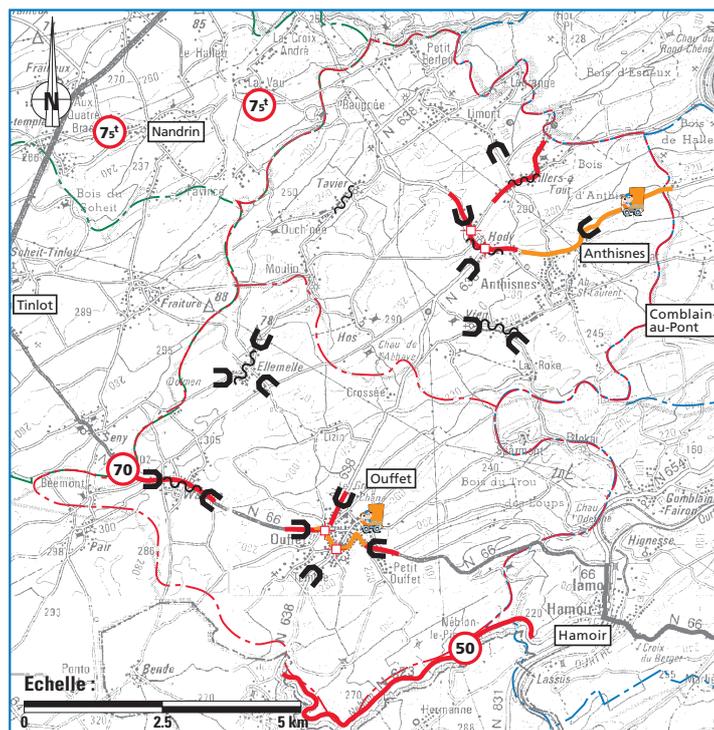
- 

• **Sécurisation des tronçons dangereux du réseau routier et amélioration du fonctionnement des carrefours critiques**
- **Maîtrise des vitesses et du trafic de transit dans les centres villageois, identification et marquage des entrées de localité:**

 - La traversée de Warzée (N66)
 - La traversée de Ouffet (N66)
 - La traversée de Ellemelle
 - La traversée de Vien
 - La traversée de Hody (N638)
 - La traversée de Villers-aux-Tours
 - La traversée de Anthisnes...
 - ...
- **Le cas spécifique de la Vallée du Néblon (N623) est traité par la mise en place d'une limitation de vitesse (50 km/h) au droit des habitants et par la pose d'une bande centrale vibrante au droit de la ligne blanche continue**
- 

• **Maîtrise de l'impact du charroi des poids lourds :**

 - La traversée de Warzée et d'Ouffet (N66)
 - La traversée d'Anthisnes
 - Les accès à la carrière du Bois d'Anthisnes



LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

OUFFET - Rue de la Sauvenière

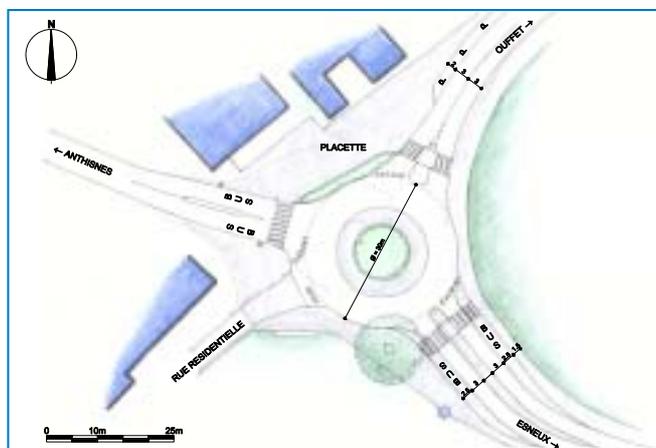


OUFFET - Rue de la Sauvenière - Variante

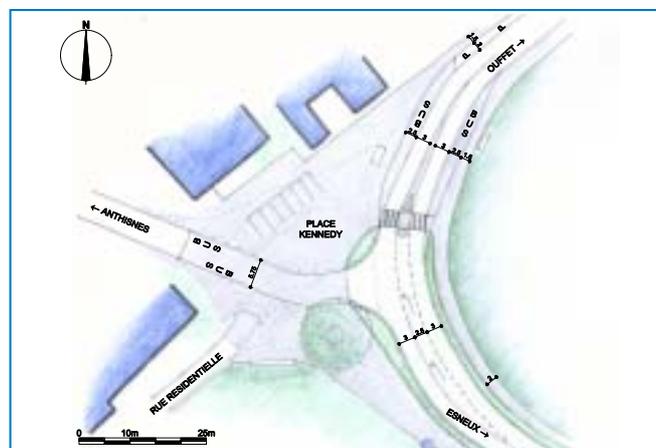


HODY - Place Kennedy

Variante 1 : giratoire



Variante 2 : carrefour non régulé



n.b. : Les aménagements esquissés ci-dessus ne constituent que des illustrations de ce qu'il serait souhaitable de mettre en place, en cohérence avec le plan de mobilité. Une concertation directe avec la population et les usagers devra être menée lors de réflexions plus détaillées, pour la définition des projets d'aménagements définitifs.

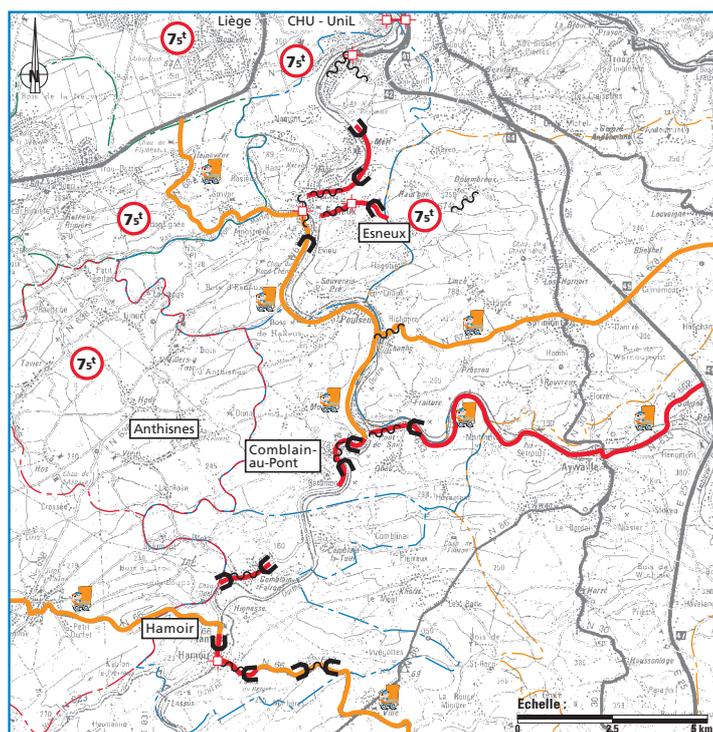
SECTEUR DE LA VALLEE DE L'OURTHE : LES MESURES DE MODÉRATION DE TRAFIC ET D'AMÉNAGEMENT

L'HARMONISATION DES LIMITATIONS DE VITESSE

 90	 70	 50	 30
<p>Sur le réseau routier régional hors localité et sans contraintes locales</p>	<p>Sur le réseau routier régional avec contraintes locales (riverains, accès locaux, ...)</p>	<p>Sur le réseau routier régional en traversée de localité</p>	<p>Sur le réseau routier communal à protéger et modérer</p>

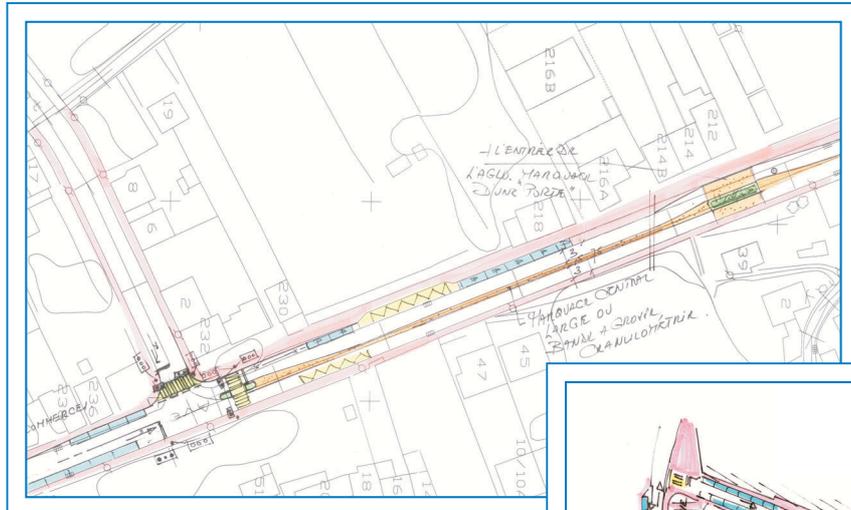
LA SÉCURISATION DES TRONÇONS DANGEREUX

- 
 - **Sécurisation des tronçons dangereux du réseau routier et amélioration du fonctionnement des carrefours critiques**
 - **Maîtrise des vitesses et du trafic de transit dans les centres villageois, identification et marquage des entrées de localité:**
 - La traversée de Tilff, de Mery, d'Esneux et de Pont de Scray (N639)
 - La traversée de Comblain-Ferron (N654)
 - La traversée de Hamoir (N66)
 - ...
 - **Des mesures de sécurisation de la route le long de l'Ourthe (N654 et N633) devront être prises (stabilisation et nettoyage des falaises, détournement de la route, ...), afin d'éviter les chutes de pierres et d'arbres qui pourraient, le cas échéant, contraindre la commune de Comblain-au-Pont à fermer cet axe**
 - **Aménagement d'une connexion directe entre le bas du Boulevard de Colonster et l'autoroute A26-E25**
- 
 - **Maîtrise de l'impact du charroi des poids lourds :**
 - La traversée de Hamoir (N66)
 - La traversée de Plainevaux et d'Esneux (N683 et N638)
 - La traversée de Comblain-au-Pont, de Poulseur, d'Esneux, de Pont de Scray et d'Aywaille (N633)
 - La traversée de Chanxhe et de Sprimont (N678)

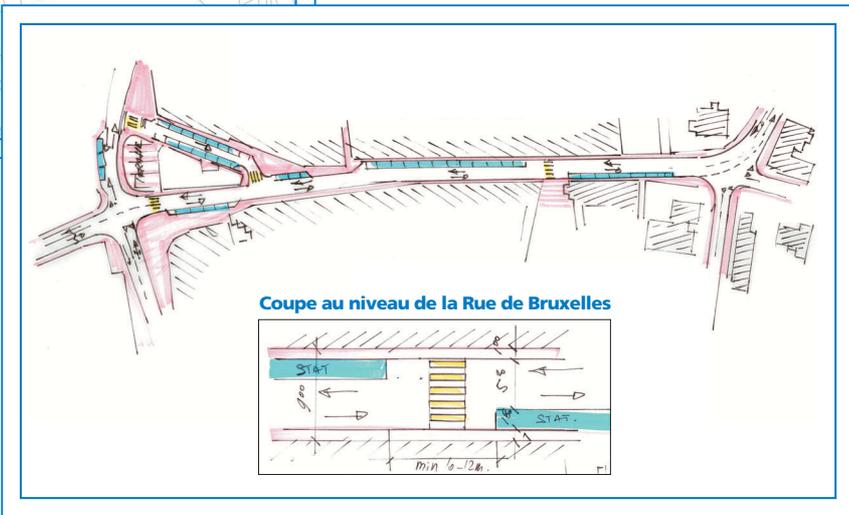


LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

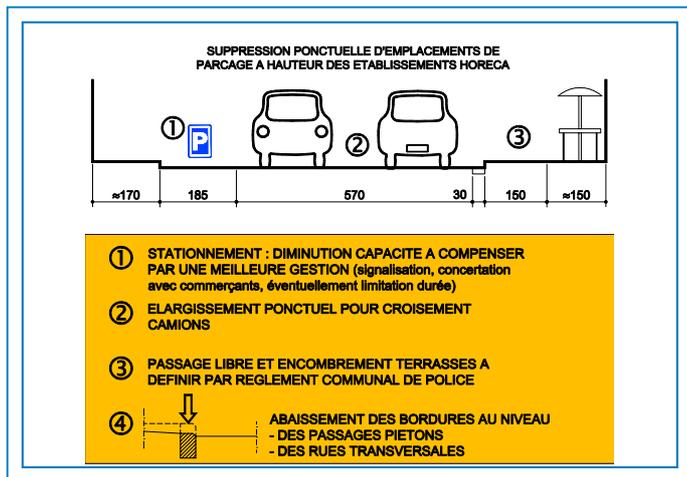
MERY - N633



ESNEUX - Rue de Bruxelles



HAMOIR - Rue du Pont



HAMOIR - Place Delecour



n.b. : Les aménagements esquissés ci-dessus ne constituent que des illustrations de ce qu'il serait souhaitable de mettre en place, en cohérence avec le plan de mobilité. Une concertation directe avec la population et les usagers devra être menée lors de réflexions plus détaillées, pour la définition des projets d'aménagements définitifs.

SECTEUR DU CORRIDOR AUTOROUTIER : LES MESURES DE MODÉRATION DE TRAFIC ET D'AMÉNAGEMENT

L'HARMONISATION DES LIMITATIONS DE VITESSE

 90	 70	 50	 30
<p>Sur le réseau routier régional hors localité et sans contraintes locales</p>	<p>Sur le réseau routier régional avec contraintes locales (riverains, accès locaux, ...)</p>	<p>Sur le réseau routier régional en traversée de localité</p>	<p>Sur le réseau routier communal à protéger et modérer</p>

LA SECURISATION DES TRONÇONS DANGEREUX

- 

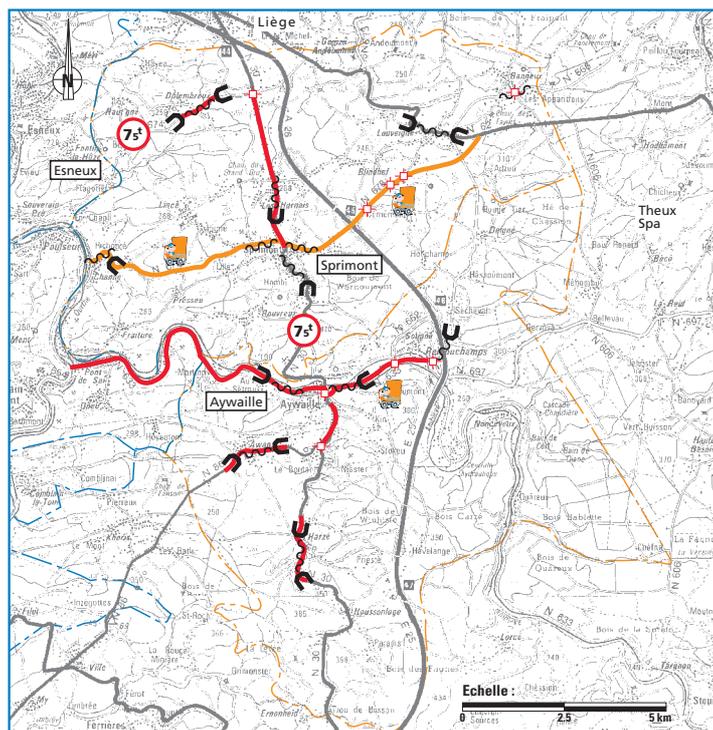
• **Sécurisation des tronçons dangereux du réseau routier et amélioration du fonctionnement des carrefours critiques**

 - Aménagement d'un giratoire au carrefour de la Haie des Chênes (N30 / N674)
 - Inversion des priorités au carrefour N30 / N86
 - Aménager deux giratoires sur le secteur commerçant de la N633 à Aywaille (Accès autoroute A26 et sortie Delhaize) et interdire les tourner-à-gauche
 - ...
- **Maîtrise des vitesses et du trafic de transit dans les centres villageois, identification et marquage des entrées de localité:**

 - La traversée de Aywaille et Remouchamps (N633)
 - La traversée de Harzé, Aywaille, et de Sprimont (N30)
 - La traversée de Awans (N86)
 - La traversée de Banneux (N666)
 - La traversée de Louveigné (N62)
 - La traversée de Dolembreux (N674)
 - La traversée de Chanxhe (N678)
 - ...
- 

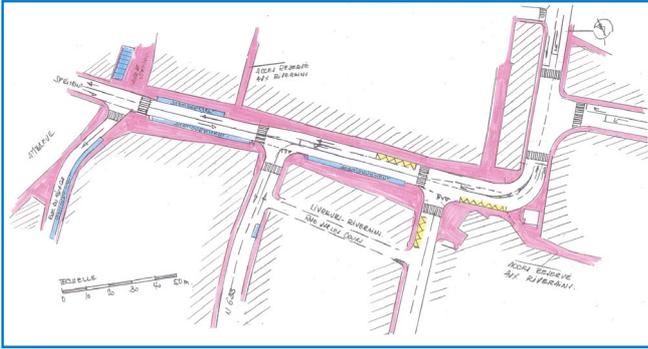

• **Maîtrise de l'impact du charroi des poids lourds :**

 - La traversée de Chanxhe et de Sprimont (N678)
 - Les accès aux zonings de Cornémont et Damré (N678)
 - La traversée d'Aywaille et les accès à l'autoroute (sortie 47)



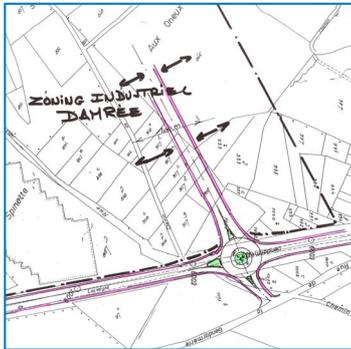
PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

AYWAILLE : Place Thiry



La réouverture de la Heid des Gattes, ou la réalisation d'un nouveau pont sur l'Amblève, pourrait, à long terme et avec d'importants investissements, améliorer les conditions de circulation au centre d'Aywaille

SPRIMONT: Zoning de Damrée

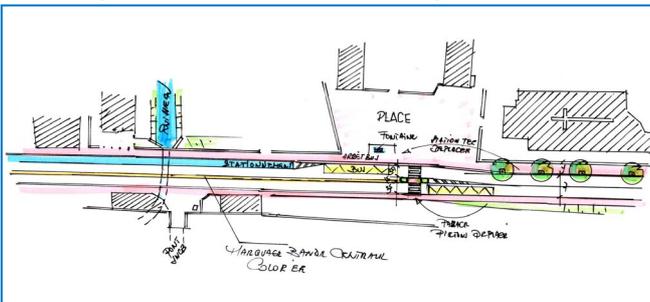


SPRIMONT: Zoning de Cornémont

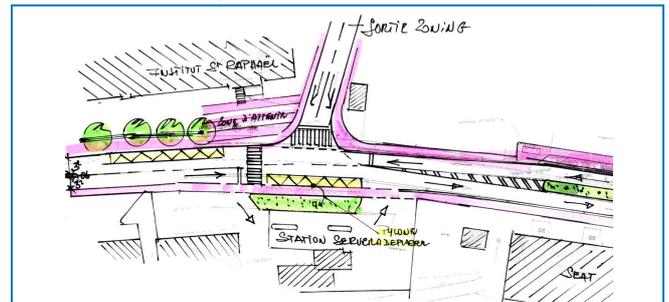


LA N63 ENTRE AYWAILLE ET REMOUCHAMPS

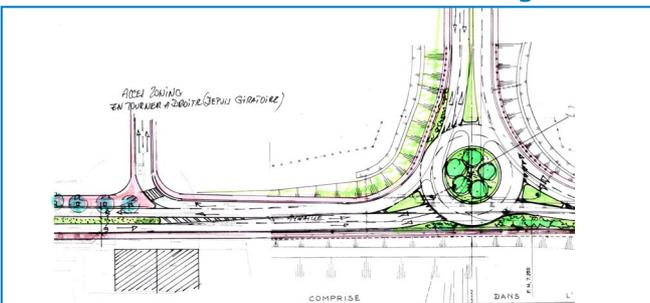
Le tronçon "habité" en entrée d'Aywaille



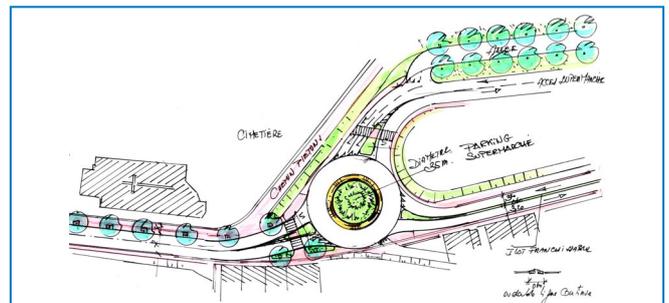
La sortie du zoning - les arrêts bus de l'Institut St Raphaël



L'accès à l'autoroute A26-E25 et au zoning

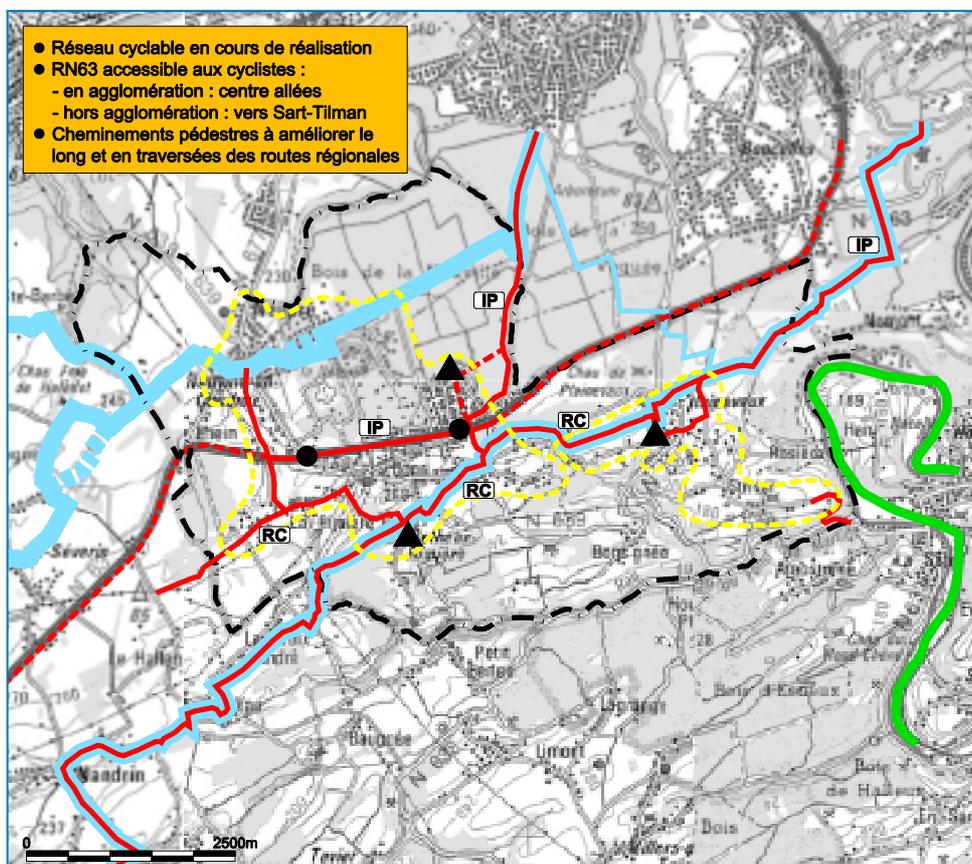


L'accès au Delhaize



n.b. : Les aménagements esquissés ci-dessus ne constituent que des illustrations de ce qu'il serait souhaitable de mettre en place, en cohérence avec le plan de mobilité. Une concertation directe avec la population et les usagers devra être menée lors de réflexions plus détaillées, pour la définition des projets d'aménagements définitifs.

**LES MESURES EN FAVEUR DES MODES DOUX
(piétons, 2-roues) À NEUPRÉ**



PROPOSITIONS

PIETONS

CHEMINEMENTS PEDESTRES A AMELIORER

▷ recommandations générales

ZOOM Traversée route du Condroz

SECTEUR SCOLAIRE

CYCLISTES

BULLE CYCLABLE

▷ mesures en faveur des cyclistes

POINT D'INTERMODALITE

ITINERAIRE UTILITAIRE

▷ étude à réaliser par un bureau spécialisé

IP Itinéraire prioritaire

RC Réalisation en cours

ITINERAIRE SCHEMA CYCLABLE ROUTES REGIONALES
(aménagement à moyen/long terme)

ZOOM Profil en travers RN63

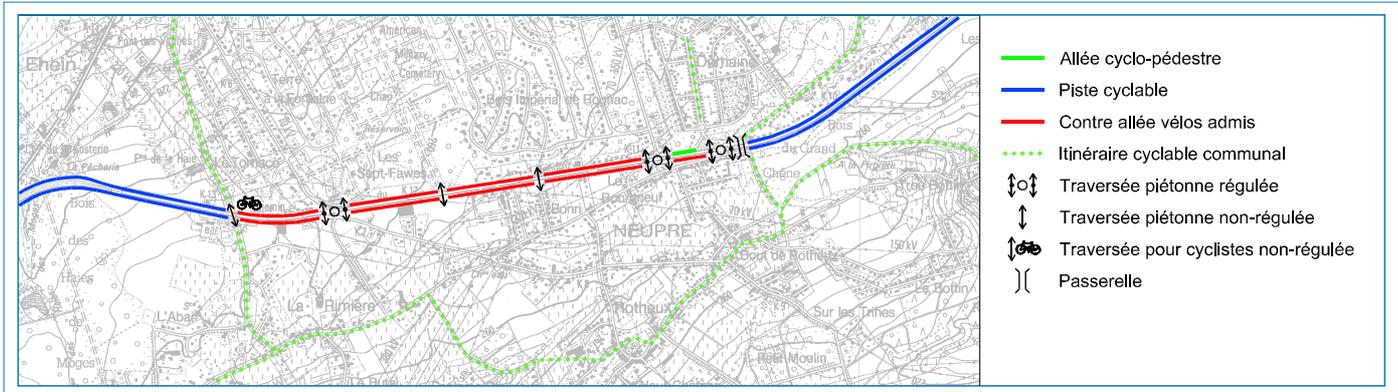
ITINERAIRE DE LOISIRS

▷ mesures en faveur des cyclistes

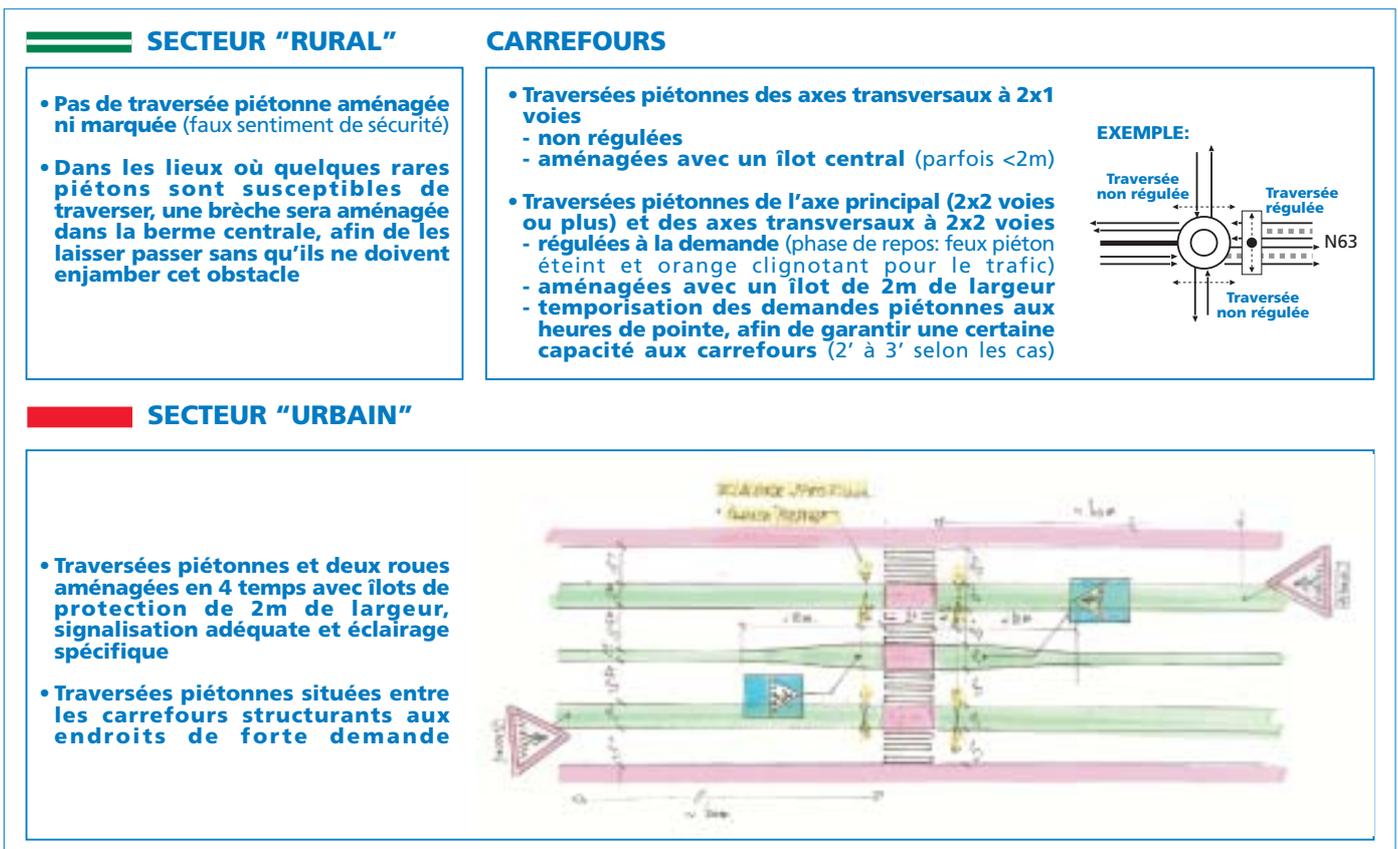
CONTINUTE CYCLABLE CONDRUSIENNE

RAVeL

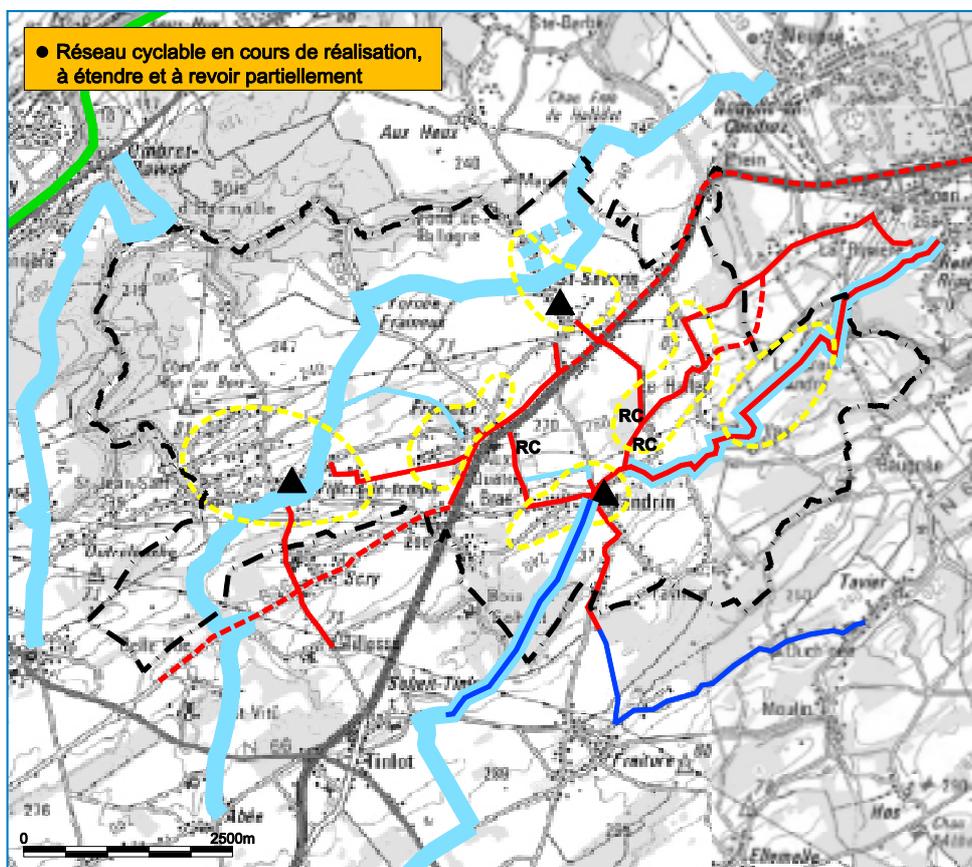
LE FRANCHISSEMENT DE LA N63 PAR LES MODES DOUX À NEUPRÉ



LE FRANCHISSEMENT DE LA N63 PAR LES MODES DOUX



**LES MESURES EN FAVEUR DES MODES DOUX
(piétons, 2-roues) À NANDRIN**



PROPOSITIONS

PIETONS

CHEMINEMENTS PEDESTRES A AMELIORER
▷ recommandations générales

SECTEUR SCOLAIRE

CYCLISTES

BULLE CYCLABLE
▷ mesures en faveur des cyclistes

POINT D'INTERMODALITE

ITINÉRAIRE UTILITAIRE
▷ étude à réaliser par un bureau spécialisé

IP Itinéraire prioritaire
RC Réalisation en cours

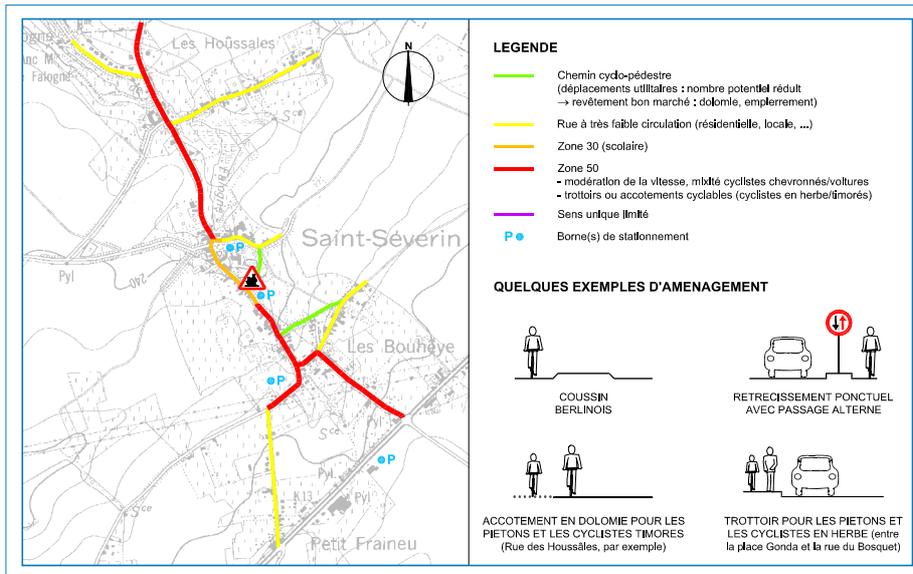
ITINÉRAIRE SCHEMA CYCLABLE ROUTES REGIONALES
(aménagement à moyen/long terme)

ITINÉRAIRE DE LOISIRS
▷ mesures en faveur des cyclistes

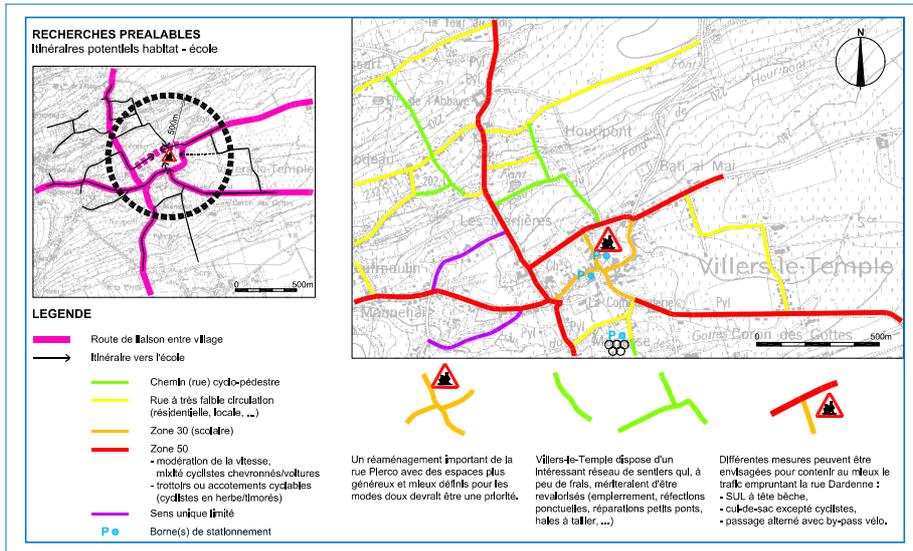
CONTINUITÉ CYCLABLE CONDROUSIENNE

RAVeL

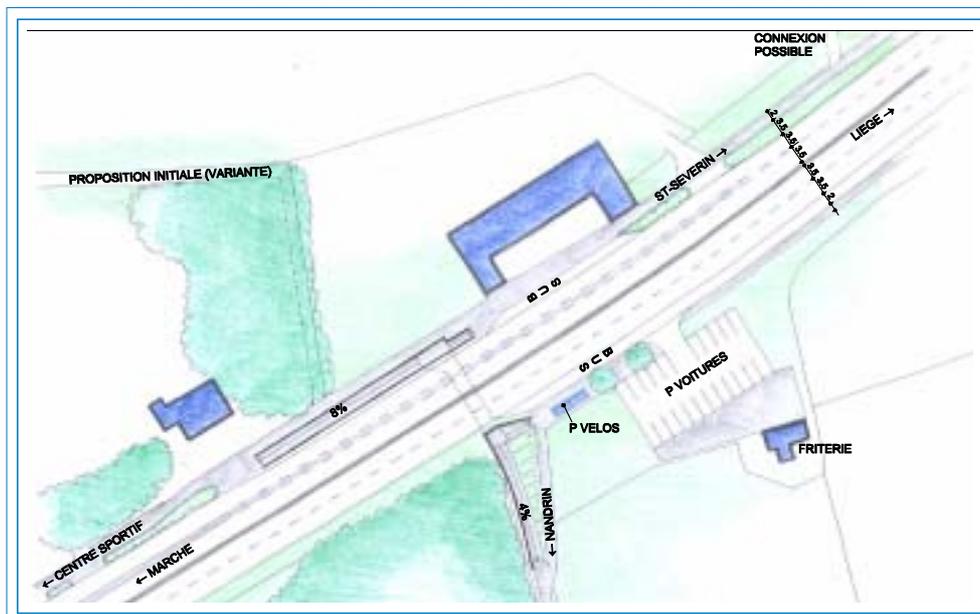
DÉTAILS DE LA "BULLE CYCLABLE" À ST-SÉVRIN



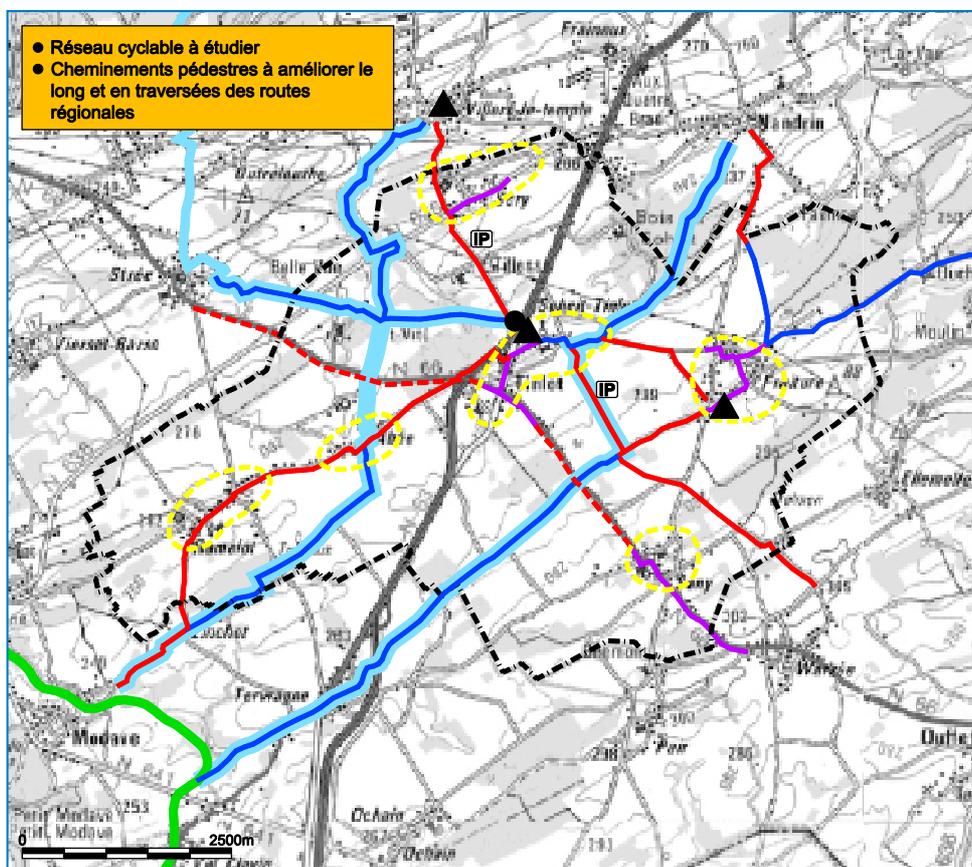
DÉTAILS DE LA "BULLE CYCLABLE" À VILLERS-LE-TEMPLE



EXEMPLE D'AMÉNAGEMENT D'UNE STATION INTERMODALE À BAIMONT ET FRANCHISSEMENT DE LA N63



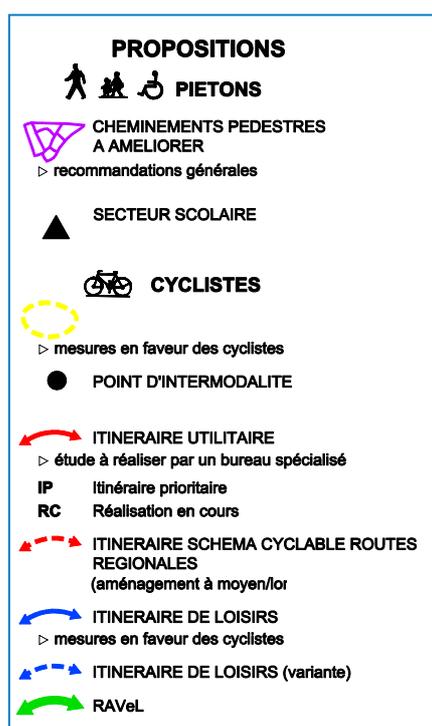
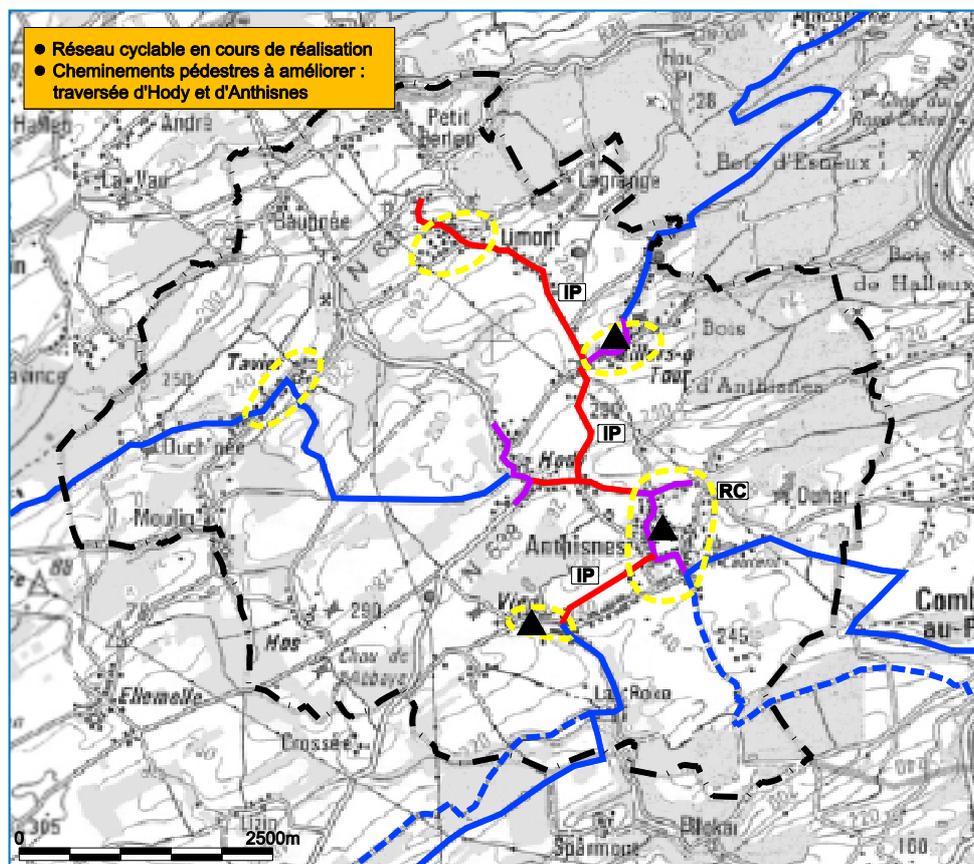
LES MESURES EN FAVEUR DES MODES DOUX (piétons, 2-roues) À TINLOT



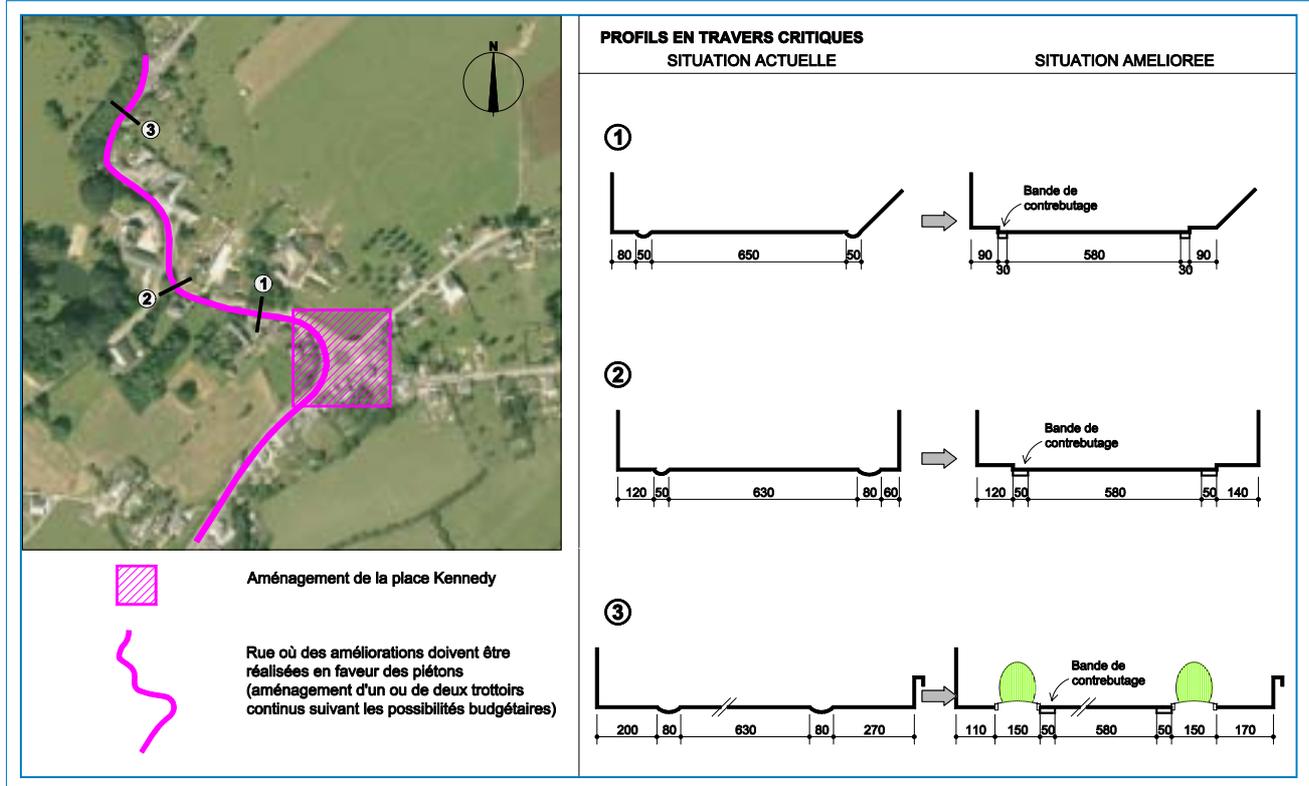
PROPOSITIONS

- PIETONS**
- CHEMINEMENTS PEDESTRES A AMELIORER**
▷ recommandations générales
- SECTEUR SCOLAIRE**
- CYCLISTES**
- BULLE CYCLABLE**
▷ mesures en faveur des cyclistes
- POINT D'INTERMODALITE**
- ITINERAIRE UTILITAIRE**
- IP** Itinéraire prioritaire
- RC** Réalisation en cours
- ITINERAIRE SCHEMA CYCLABLE ROUTES REGIONALES (aménagement à moyen/long terme)**
- ITINERAIRE DE LOISIRS**
▷ mesures en faveur des cyclistes
- CONTINUITÉ CYCLABLE CONDUSIENNE**
- RAVeL**

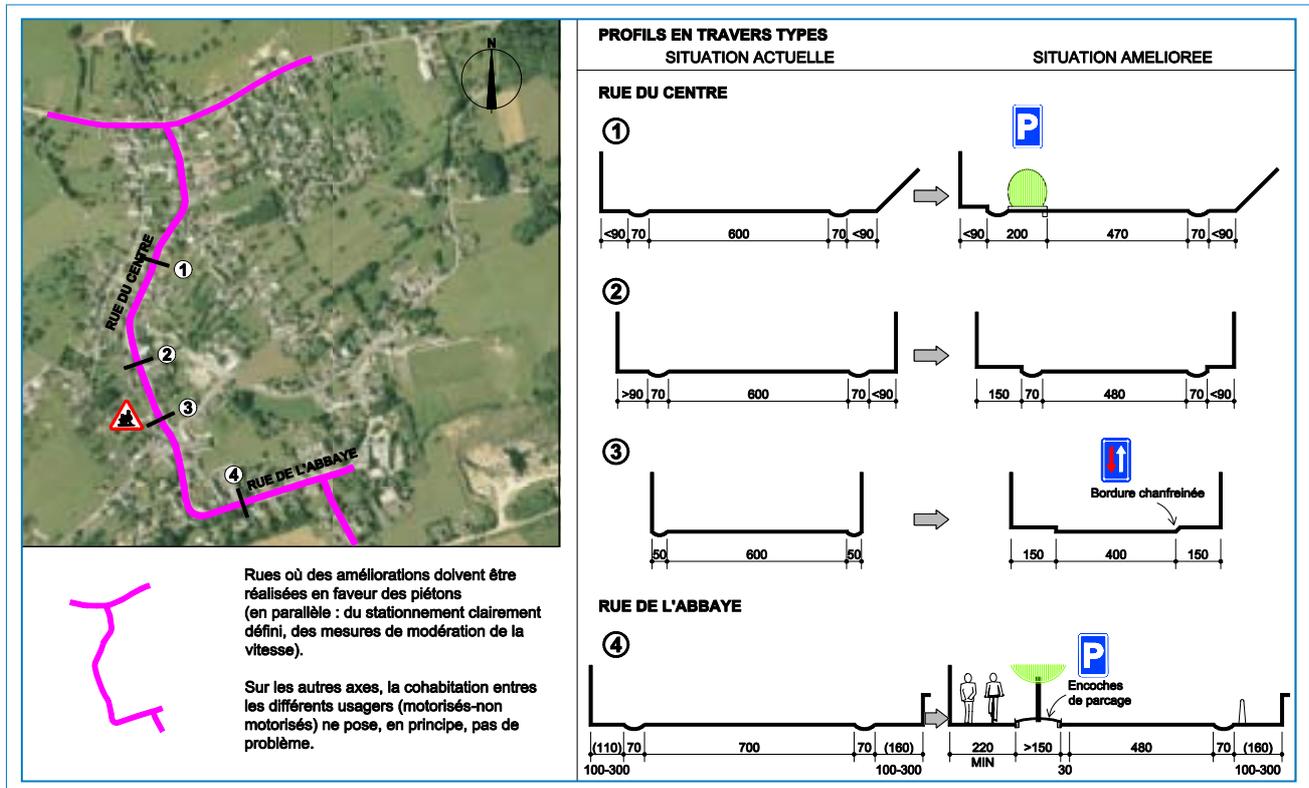
**LES MESURES EN FAVEUR DES MODES DOUX
(piétons, 2-roues) À ANTHISNES**



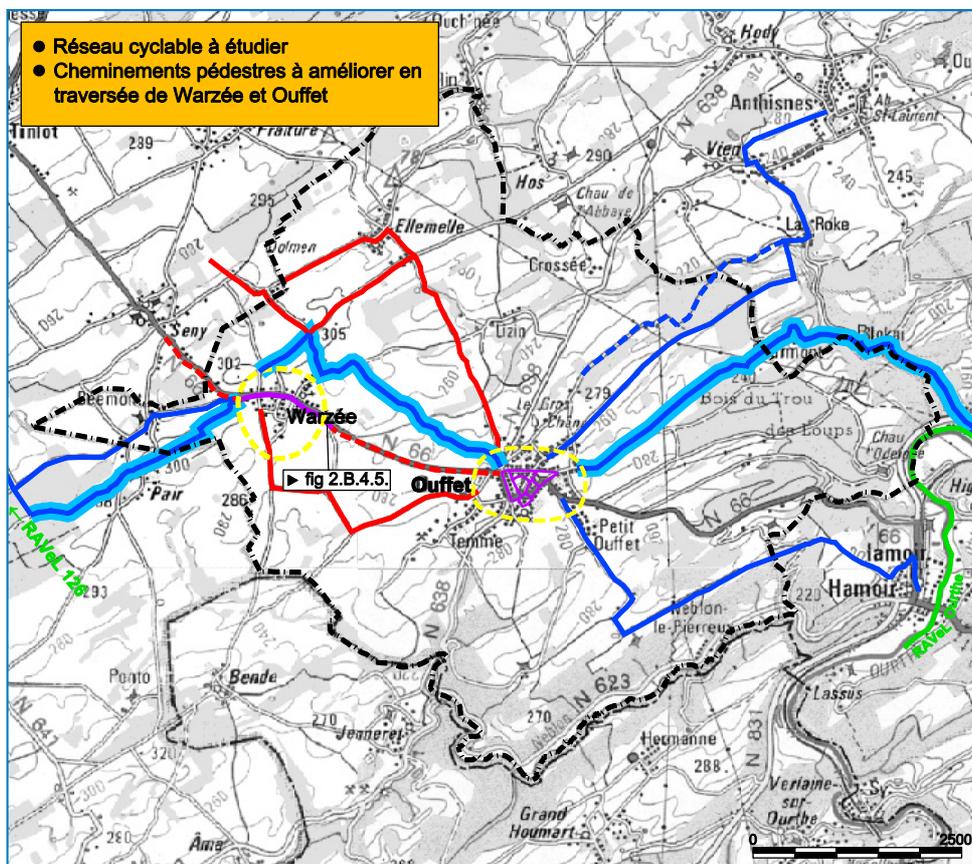
HODY: Traversée du village



ANTHISNES: Mesures en faveur des modes doux



**LES MESURES EN FAVEUR DES MODES DOUX
(piétons, 2-roues) À OUFFET**



PROPOSITIONS

PIÉTONS

CHEMINEMENTS PEDESTRES A AMELIORER
 > recommandations générales
 > mise en pratique

SECTEUR SCOLAIRE

CYCLISTES

BULLE CYCLABLE
 > mesures en faveur des cyclistes

POINT D'INTERMODALITE

ITINAIRE UTILITAIRE
 > étude à réaliser par un bureau spécialisé

IP Itinéraire prioritaire
RC Réalisation en cours

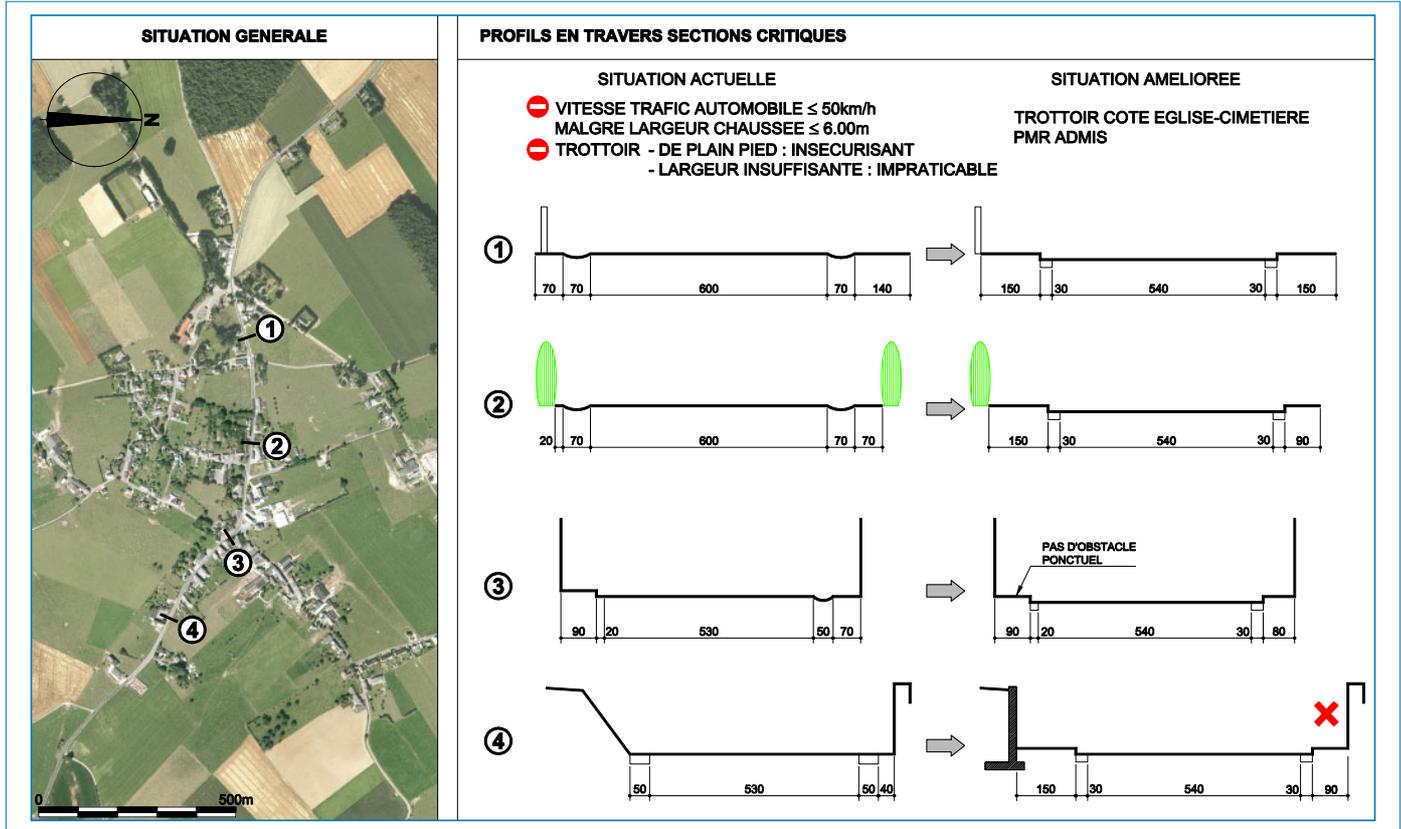
ITINAIRE SCHEMA CYCLABLE ROUTES REGIONALES
 (aménagement à moyen/long terme)

ITINAIRE DE LOISIRS
 > mesures en faveur des cyclistes

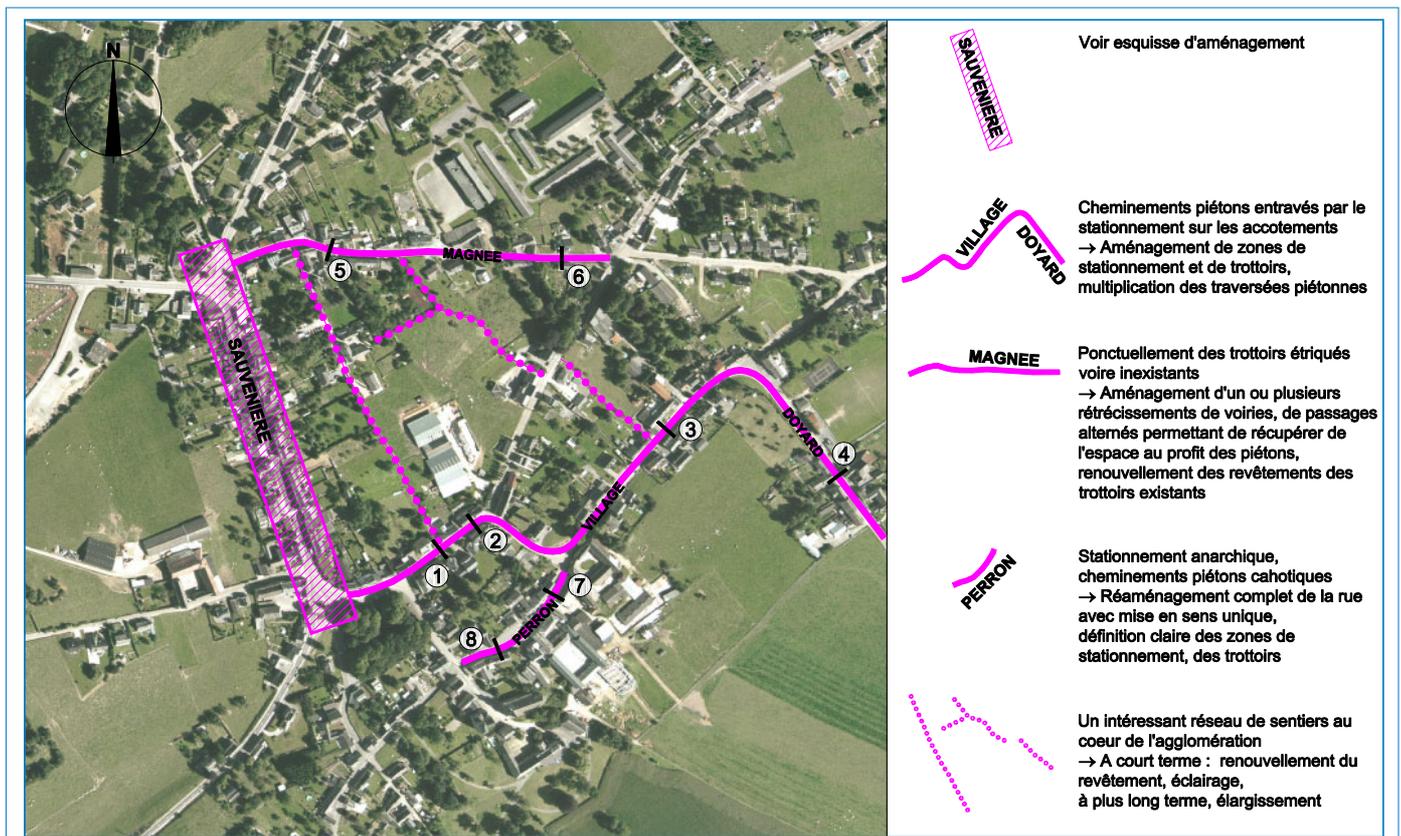
CONTINUTE CYCLABLE CONDRUSIENNE

RAVeL

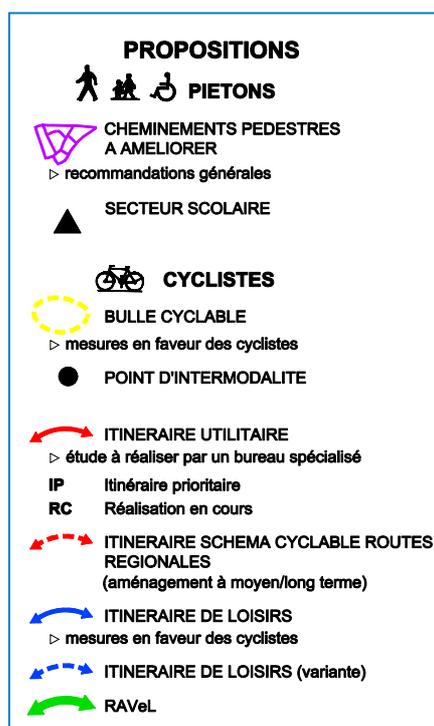
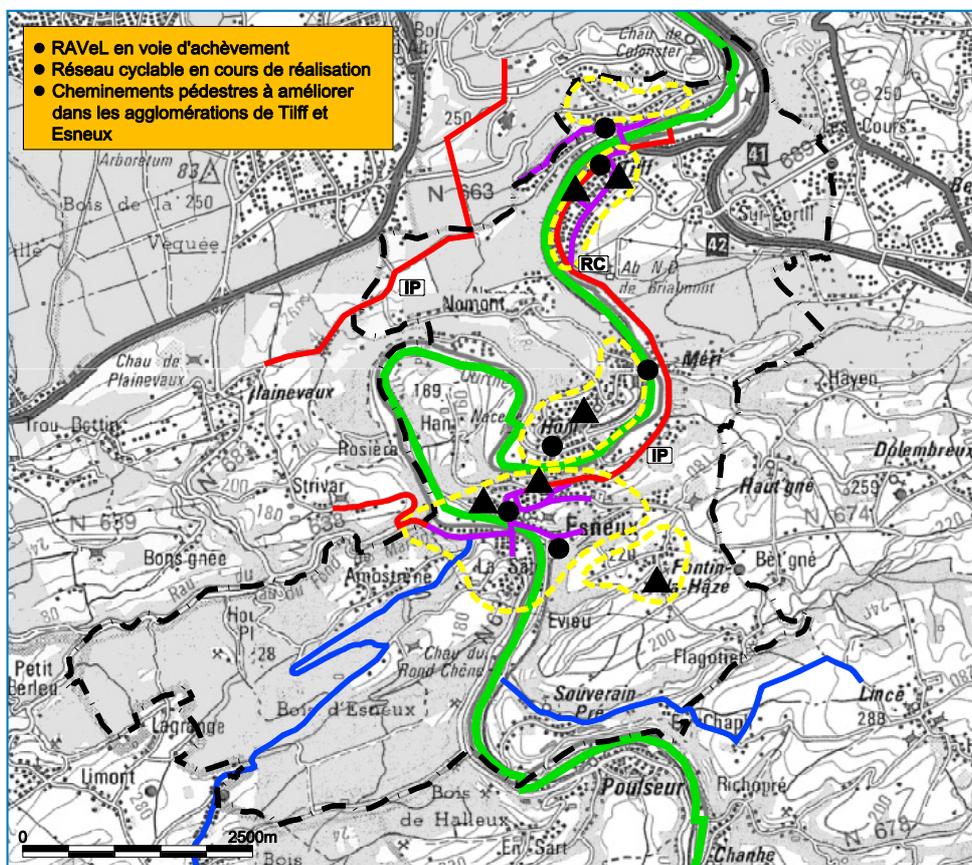
LES MESURES POUR LES PIÉTONS EN TRAVERSÉE DE WARZÉE



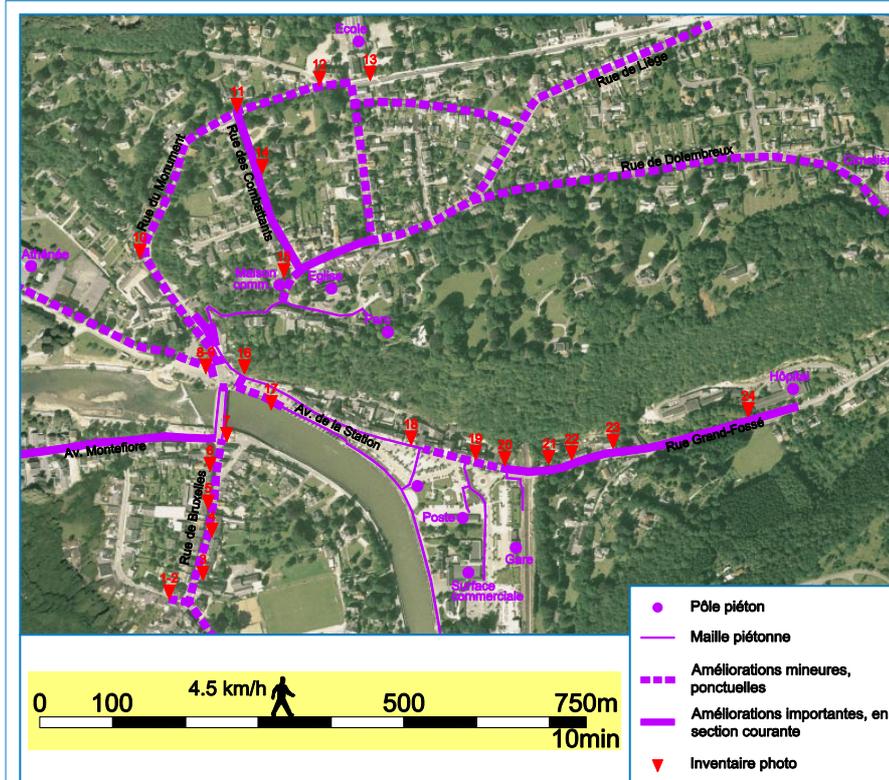
LES CHEMINEMENTS PIÉTONS À OUFFET



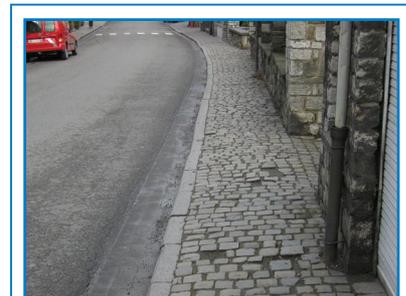
LES MESURES EN FAVEUR DES MODES DOUX (piétons, 2-roues) À ESNEUX



EXEMPLE DE MAILLAGE PIETON



Signalisation implantée au centre du trottoir, panneau additionnel trop bas : à déplacer



Vieux pavés de grès à remplacer par un revêtement plus confortable



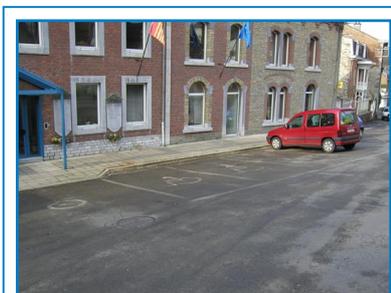
Zone de stockage surdimensionnée pour une rue résidentielle : à réduire à ±4.5m



Passage piéton à dédoubler



Marquage passage piéton à implanter dans le prolongement des trottoirs



Emplacements de stationnement P.M.R. exigus : à mettre en conformité

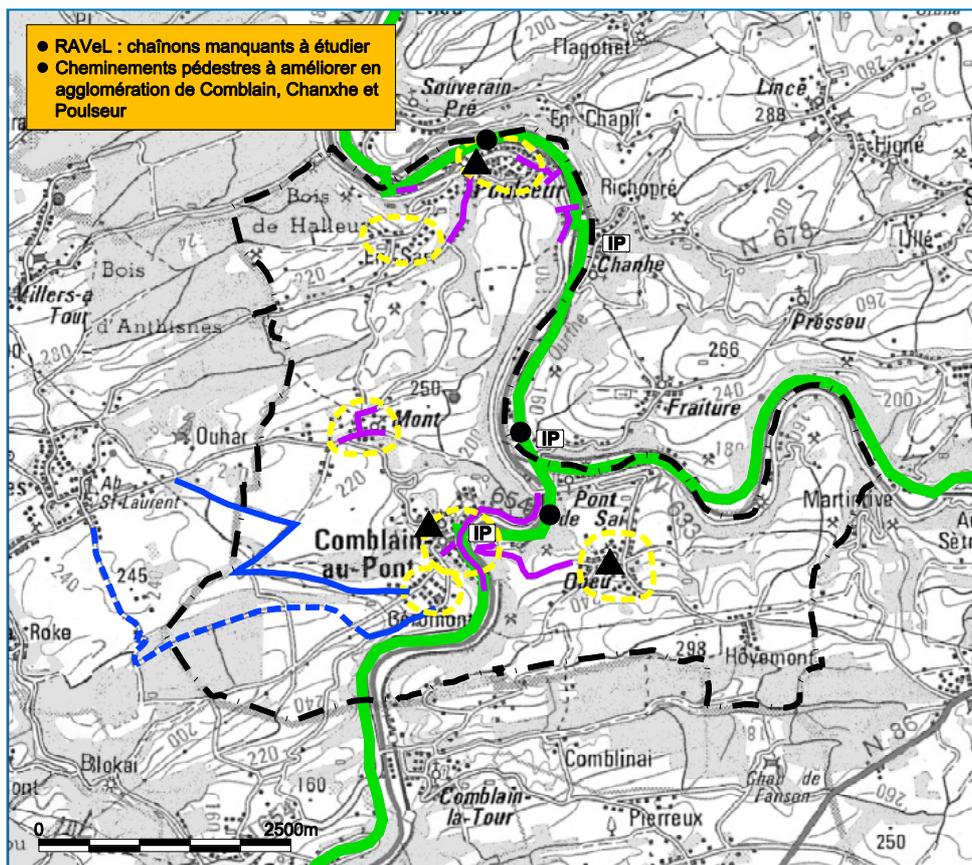


Dans le prolongement du RAVeL, un trottoir étriqué à élargir



Terrasse envahissante : concession à réglementer dans le sens du respect du piéton

**LES MESURES EN FAVEUR DES MODES DOUX
(piétons, 2-roues) À COMBLAIN-AU-PONT**



PROPOSITIONS

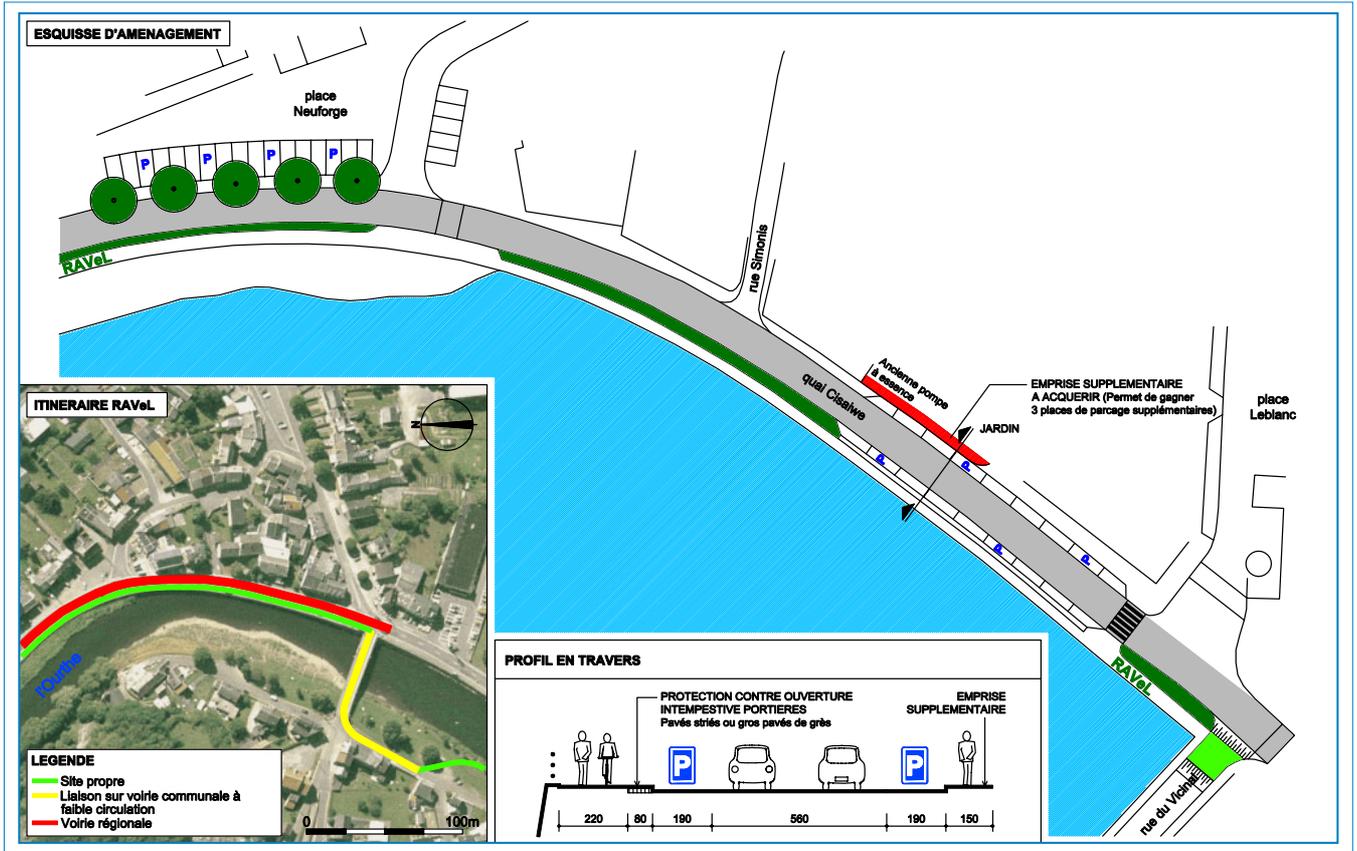
PIETONS

- CHEMINEMENTS PEDESTRES A AMELIORER
 - ▷ recommandations générales
 - ▲ SECTEUR SCOLAIRE

CYCLISTES

- mesures en faveur des cyclistes
- POINT D'INTERMODALITE
- ITINERAIRE UTILITAIRE
 - ▷ étude à réaliser par un bureau spécialisé
- IP Itinéraire prioritaire
- RC Réalisation en cours
- ITINERAIRE SCHEMA CYCLABLE ROUTES REGIONALES (aménagement à moyen/long terme)
- ITINERAIRE DE LOISIRS
 - ▷ mesures en faveur des cyclistes
- ITINERAIRE DE LOISIRS (variante)
- RAVeL

LA TRAVERSÉE DE COMBLAIN-AU-PONT



LE FRANCHISSEMENT DE L'OURTHE À CHANXHE

Par un nouvel ouvrage - passerelle cyclo-pédestre

PIETONS, CYCLISTES : SITE PROPRE, SECURISANT

COHABITATION VELOS/PIETONS

COUT

a. RICHOPRE	b. PONT DE CHANDHE	c. ECLUSE	d. PONT SNCS
FAISABILITE RIVE DROITE	FAISABILITE	FAISABILITE VALORISATION ECLUSE PROBLEMATIQUE INONDATIONS	FAISABILITE RIVE DROITE VALORISATION ECLUSE
ENVISAGEABLE	PRECONISEE	PRECONISEE	ENVISAGEABLE

LE FRANCHISSEMENT DE L'AMBLÈVE AU PONT DE SCAY

Par le pont de la Rue Liotte; Trottoirs élargis et modération de la vitesse

1 TROTTOIR REGLEMENTAIRE (1.5 M) ACCESSIBLE A TOUS

MODERATION DE LA VITESSE (≥ 30KM/H) → MIXTE VELOS/VOITURES RECOMMANDEE

CYCLISTES ≥ 9 ANS : TROTTOIR PRATICABLE

POSITIF POUR RIVERAINS

SIGNALE ITINERAIRE CYCLABLE

SOLUTION PRECONISEE

LE FRANCHISSEMENT DE L'OURTHE À COMBLAIN-AU-PONT

Par le pont de la Rue du Vicinal; Modération de la vitesse

MODERATION VITESSE → 30KM/H MIXTE RECOMMANDEE

DIMINUE RISQUE D'ACCIDENT AUX POINTS DE CONFLIT VELOS/VOITURES

CYCLISTE ≤ 9 ANS : TROTTOIRS PRATICABLES

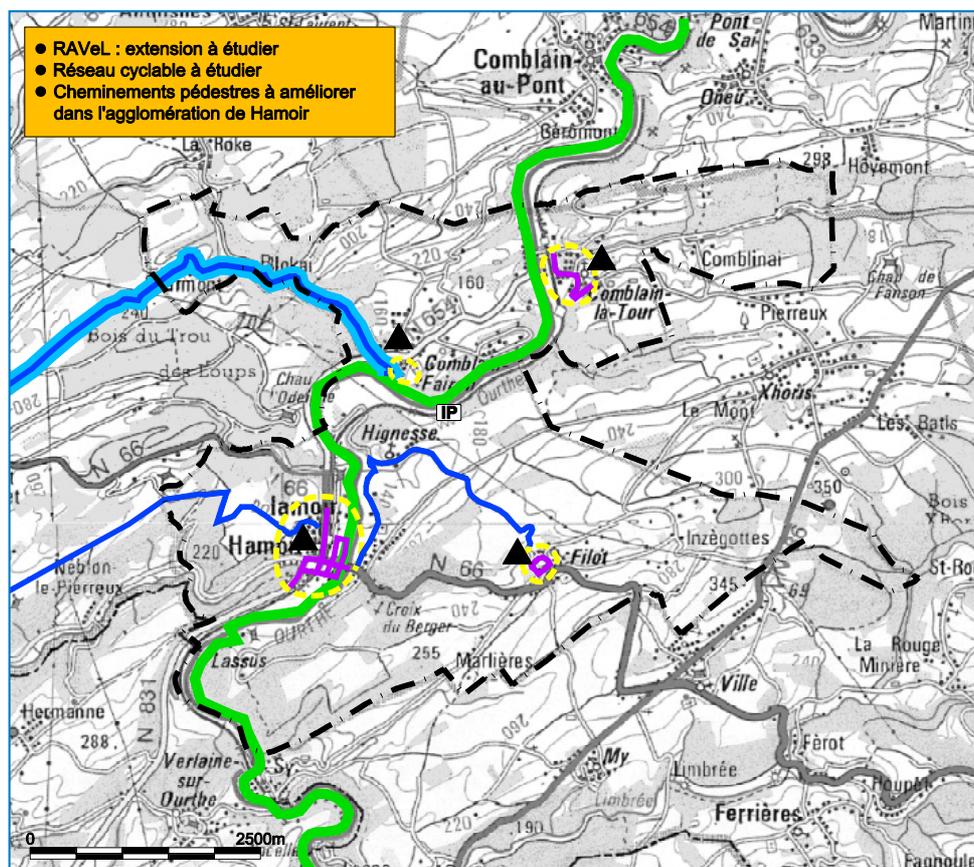
SIGNALE ITINERAIRE CYCLABLE

TROTTOIRS LEGEREMENT < 1.50M MAIS ACCEPTABLES

VISIBILITE ET ADHERENCE MARQUAGE VERT SUR PAVES DE GRES

SOLUTION PRECONISEE

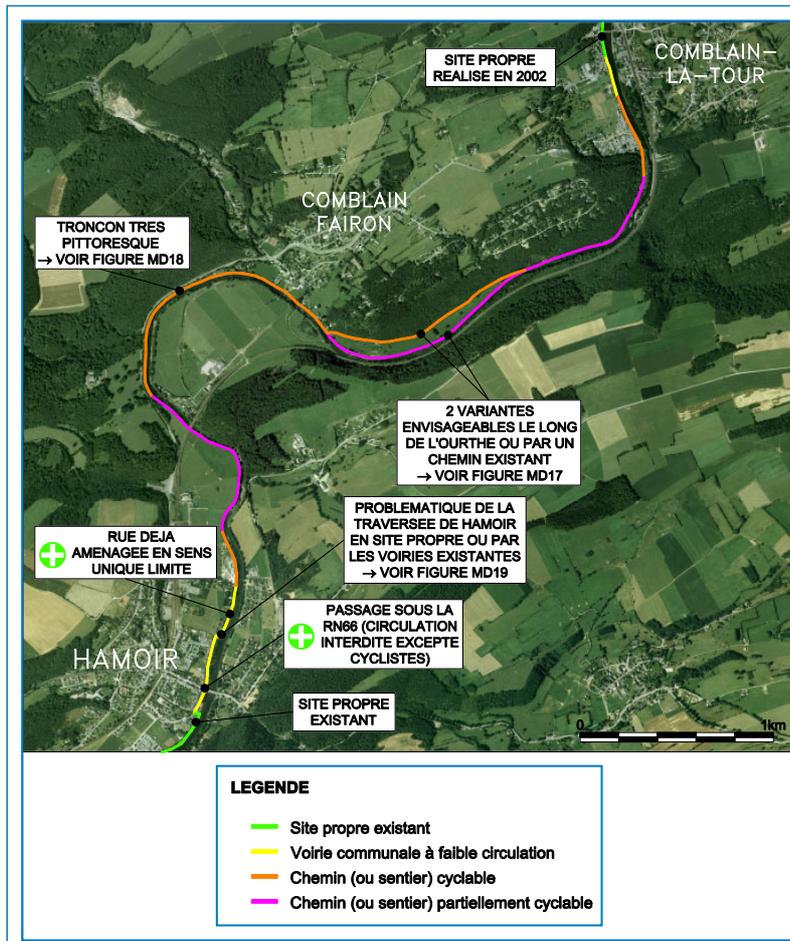
**LES MESURES EN FAVEUR DES MODES DOUX
(piétons, 2-roues) À HAMOIR**



PROPOSITIONS

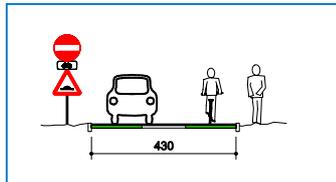
- PIÉTONS**
- CHEMINEMENTS PEDESTRES A AMELIORER**
▷ recommandations générales
- SECTEUR SCOLAIRE**
- CYCLISTES**
- BULLE CYCLABLE**
▷ mesures en faveur des cyclistes
- POINT D'INTERMODALITE**
- ITINERAIRE UTILITAIRE**
▷ étude à réaliser par un bureau spécialisé
- IP** Itinéraire prioritaire
- RC** Réalisation en cours
- ITINERAIRE SCHEMA CYCLABLE ROUTES REGIONALES**
(aménagement à moyen/long terme)
- ITINERAIRE DE LOISIRS**
▷ mesures en faveur des cyclistes
- CONTINUITÉ CYCLABLE CONDRUSIENNE**
- RAVeL**

LA LIAISON COMBLAIN-LA-TOUR - HAMOIR



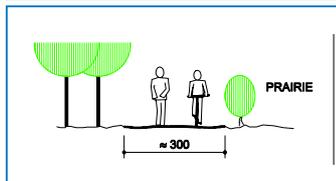
Traversée de Hamoir

Par les voies existantes



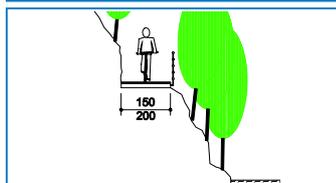
Tronçon Comblain-la-Tour - Comblain-Fairon

Par le chemin existant (terre battue)

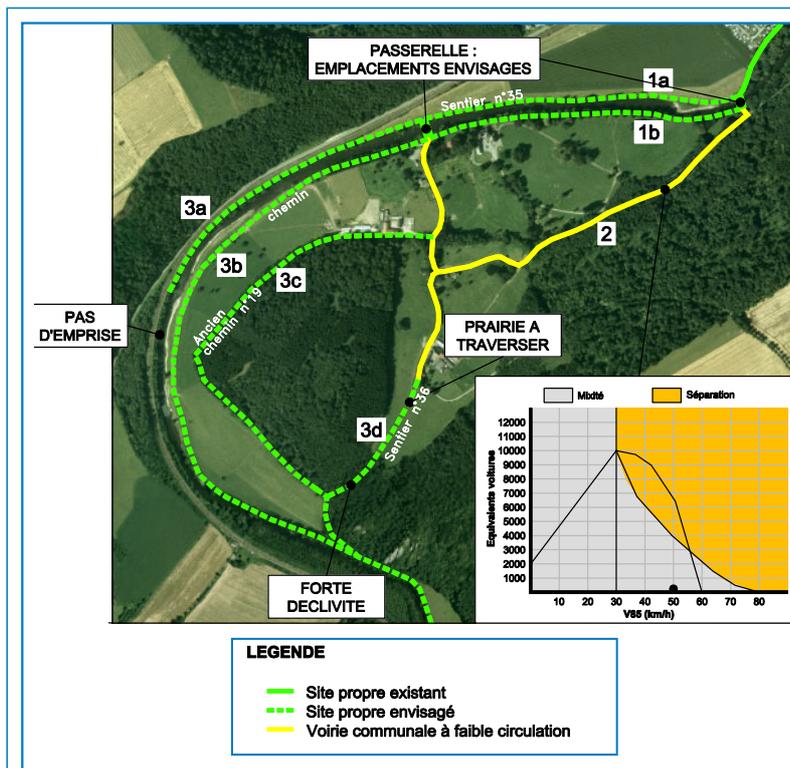


Tronçon Comblain-Fairon - Hamoir

Aménagements légers (terre battue)

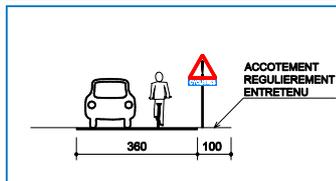


LA LIAISON HAMOIR - SY



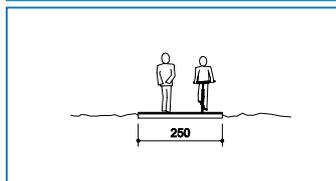
Tronçon Hamoir - Lassus

Par la route existante

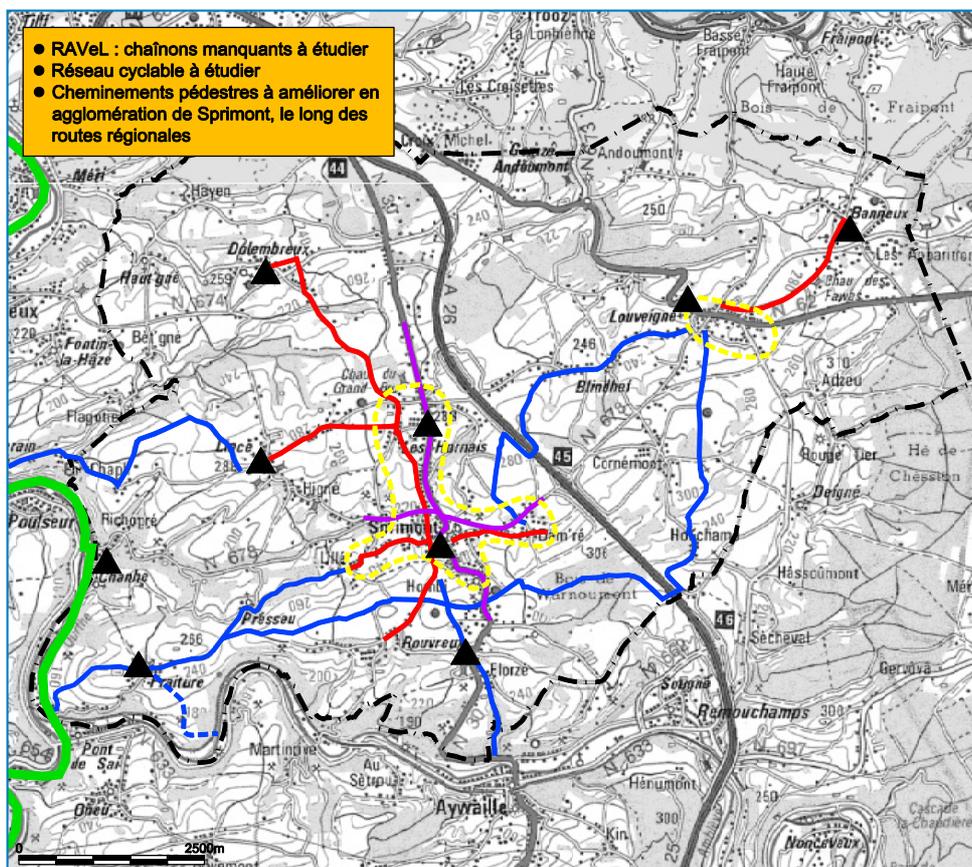


Tronçon Lassus - Sy

Par l'ancien chemin N°19 (propriété privée)



LES MESURES EN FAVEUR DES MODES DOUX (piétons, 2-roues) À SPRIMONT



PROPOSITIONS

PIÉTONS
 CHEMINEMENTS PEDESTRES A AMELIORER
 > recommandations générales
 SECTEUR SCOLAIRE

CYCLISTES
 BULLE CYCLABLE
 > mesures en faveur des cyclistes
 POINT D'INTERMODALITE

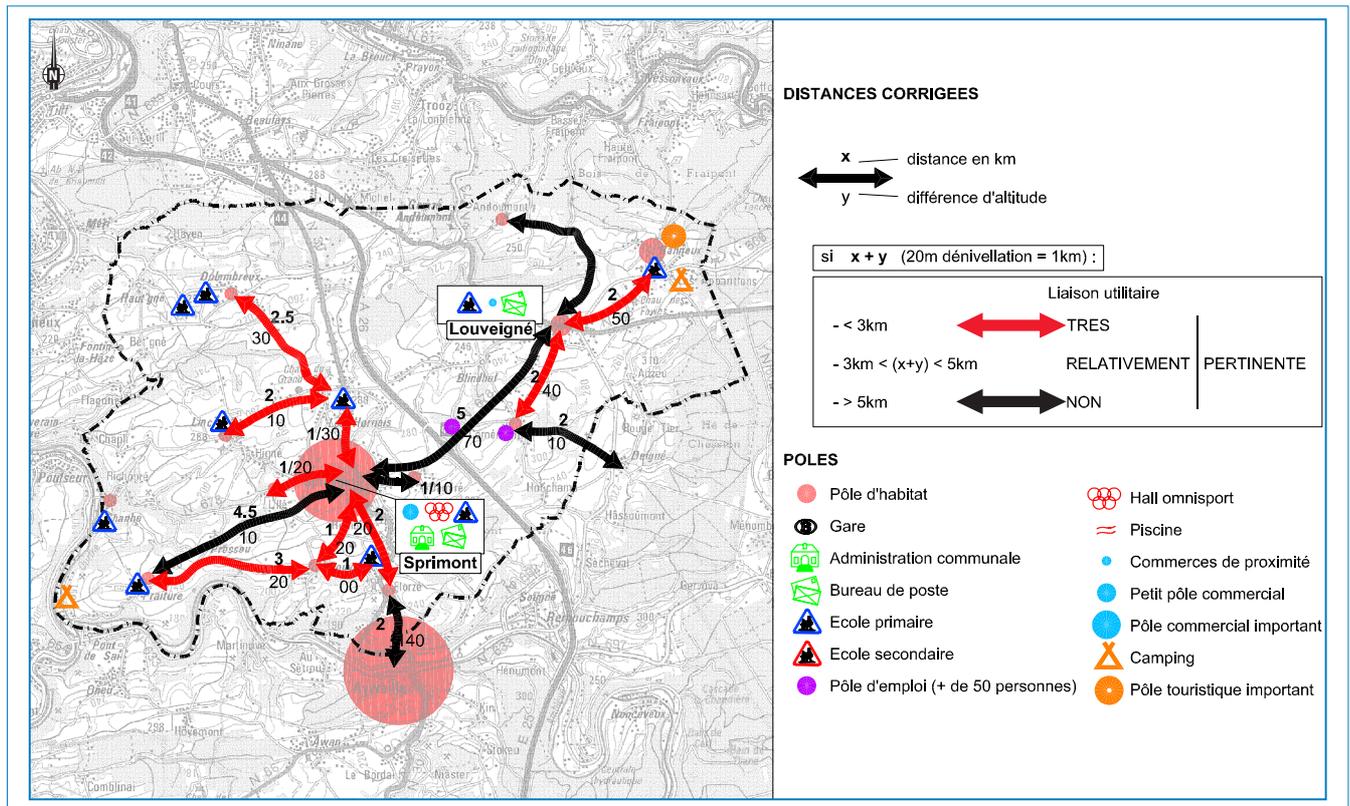
ITINERAIRE UTILITAIRE
 > étude à réaliser par un bureau spécialisé
 IP Itinéraire prioritaire
 RC Réalisation en cours

ITINERAIRE SCHEMA CYCLABLE ROUTES REGIONALES (aménagement à moyen/long terme)

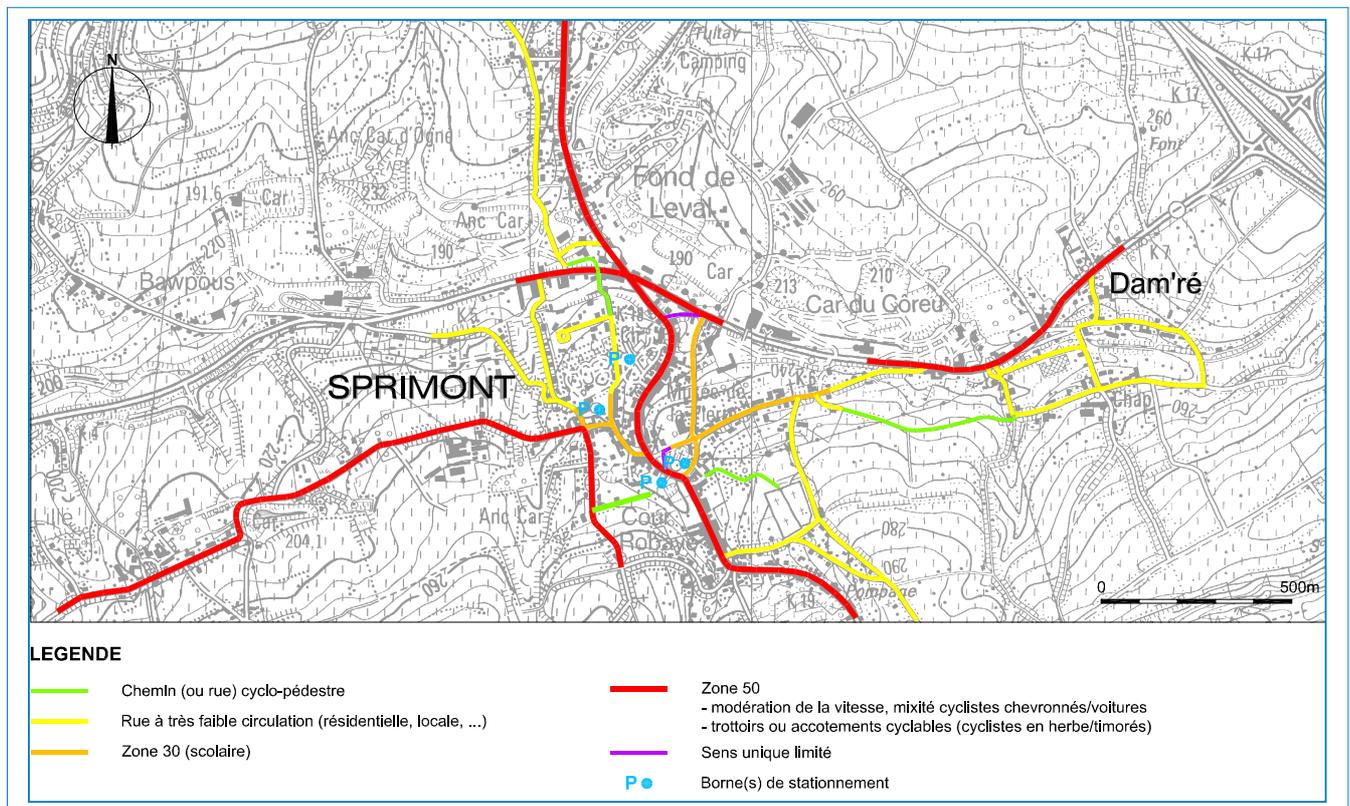
ITINERAIRE DE LOISIRS
 > mesures en faveur des cyclistes
 ITINERAIRE DE LOISIRS (variante)

RAVeL

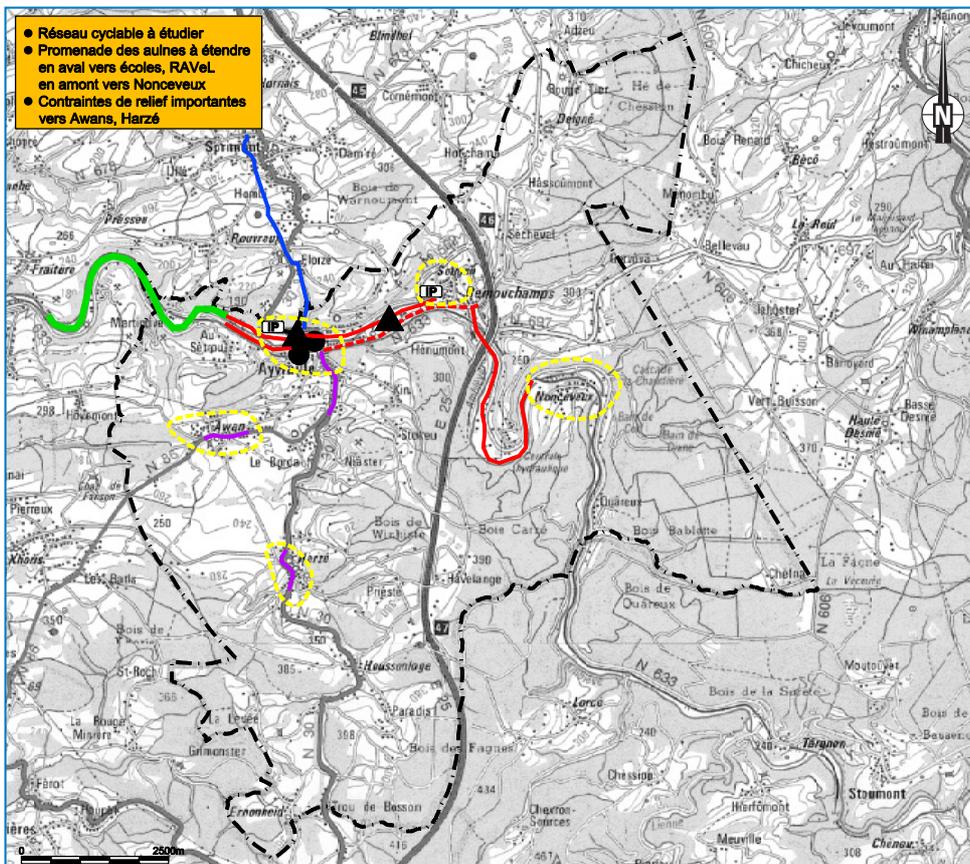
PROPOSITION D'ITINÉRAIRES CYCLABLES À SPRIMONT



DÉTAILS DE LA "BULLE CYCLABLE" À SPRIMONT



**LES MESURES EN FAVEUR DES MODES DOUX
(piétons, 2-roues) À AYWAILLE**



PROPOSITIONS

PIETONS
 CHEMINEMENTS PEDESTRES A AMELIORER
 ▷ recommandations générales
 ▷ mise en pratique

SECTEUR SCOLAIRE

CYCLISTES
 BULLE CYCLABLE
 ▷ mesures en faveur des cyclistes

POINT D'INTERMODALITE

ITINERAIRE UTILITAIRE
 ▷ étude à réaliser par un bureau spécialisé

IP Itinéraire prioritaire
RC Réalisation en cours

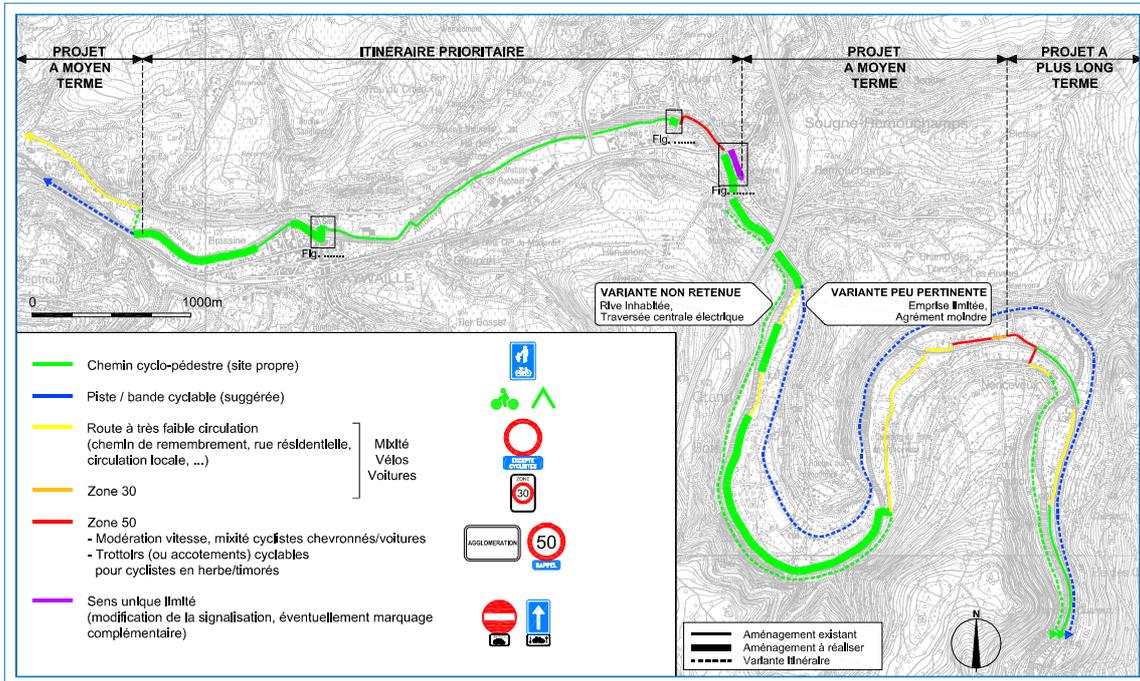
ITINERAIRE SCHEMA CYCLABLE ROUTES REGIONALES
 (aménagement à moyen/long terme)

ITINERAIRE DE LOISIRS
 ▷ mesures en faveur des cyclistes

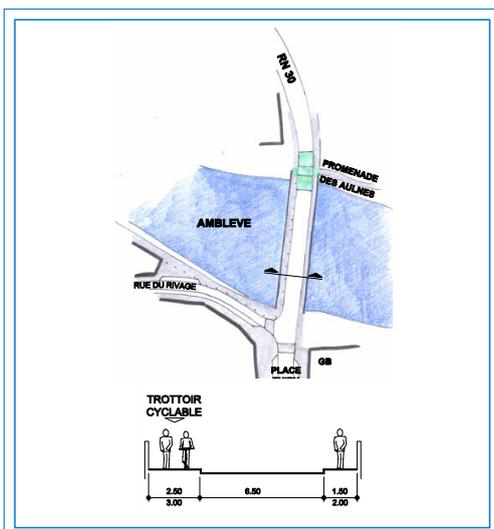
ITINERAIRE DE LOISIRS (variante)

RAVeL

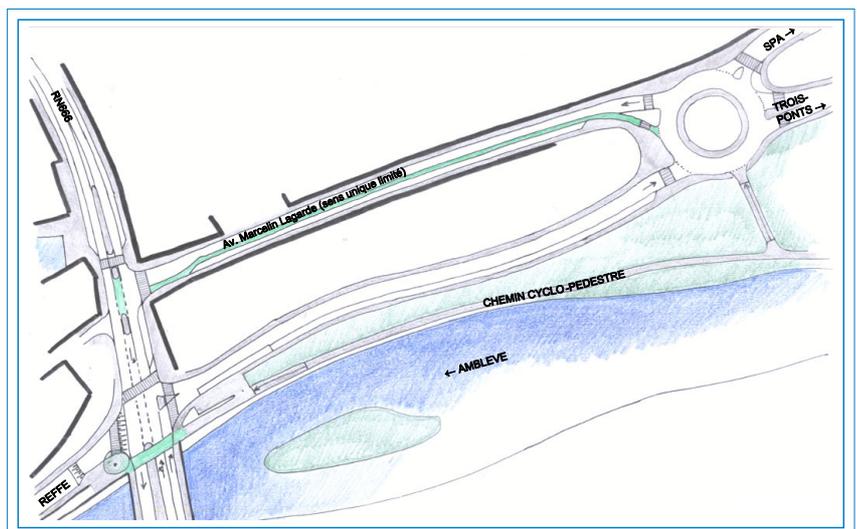
LES ITINÉRAIRES CYCLABLES LE LONG DE L'AMBLÈVE



LA TRAVERSÉE DE L'AMBLÈVE A AYWAILLE



LE CENTRE DE REMOUCHAMPS



LE PLANNING DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES PRECONISEES

UNE DEMARCHE ADAPTATIVE



Communes + TEC

Quoi ?	Quand ?	Combien ?	Priorité
- mise en place de la ligne de Rapidobus sur la Route du Condroz	CT	€	1
- mise en place de la ligne Liège - Tilff - Sart Tilman	CT	€	1
- mise en place de la ligne Ouffet - Anthisnes - Esneux - Dolembreux - Sprimont - Aywaille	CT	€	2
- lancer les études de faisabilité et de rentabilité du transport à la demande	CT	/	1
- mise en place du service de bus à la demande	MT	€€	2

Communes + SNCB

Quoi ?	Quand ?	Combien ?	Priorité
P+R			
- aménager un P+R à la gare de Comblain-au-Pont	CT	€	2
- améliorer le P+R à la gare de Hamoir	CT	€	2
- améliorer le P+R à la gare de Tilff, en relation avec le projet de nouveau pont			
Desserte			
- modification des points d'arrêts avec, notamment, la réouverture de la gare de Comblain-au-Pont	CT	/	1
- mise en place des trains semi-directs aux heures de pointe sur la ligne 43 (Liège - Jemelle)	CT	€	2
- adaptation des horaires pour avoir un cadencement des lignes 42 et 43	CT	/	2
- augmentation de la fréquence de la ligne 43 pour atteindre 1 train/heure aux heures creuses	MT	€€	2
Charroi carrières			
- aménagement de connexions aux carrières et de points de chargement sur le rail	MT	€€	1

MET seul

Quoi ?	Quand ?	Combien ?	Priorité
- liaison Tihange - Tinlot (N684)	CT - MT	€€€	1
- liaison Colonster - E25	MT - LT	€€€	1
- liaison Cerexhe (E40) - Beaufays (E25)	LT	€€€	2

Communes seules

Quoi ?	Quand ?	Combien ?	Priorité
Moderation de trafic (mise en place progressive)			
- aménager 5-6 zones	CT	€	
- aménager 5-6 zones	MT	€	
- aménager 5-6 zones	LT	€	
- aménager les abords des écoles	CT - MT - LT	€ / €	1
Stationnement			
- marquer et aménager le stationnement en traversée de localité	CT	€	1
- limiter les durées de stationnement aux abords des commerces (Esneux, Ouffet, Hamoir, ...)	CT	/	2
- jalonner les parkings gratuits en périphérie des centres villageois	CT	€	2
Modes doux			
- aménager les trottoirs, les lieux publics, des pistes et bandes cyclables, ...	CT - MT - LT	€ / €€	1
- aménager des parcs à vélos à proximité des écoles, des administrations, aux gares SNCB, ...	CT	€	1

LEGENDE:

CT	Action à mener à court terme
MT	Action à mener à moyen terme
MT / LT	Action à mener en continuité à moyen - long terme
LT	Action à mener à long terme
CT - MT - LT	Action à mener en continuité à court, moyen et long terme
€	Coûts de réalisation relativement faibles
€ / €€	Coûts de réalisation moyennement élevés
€€	Coûts de réalisation relativement élevés
€€€	Coûts de réalisation très élevés
1	Action prioritaire
2	Action secondaire

Communes + MET

Quoi ?	Quand ?	Combien ?	Priorité
Route du Condroz - N63			
- Echangeur Tinlot (avant les travaux de la liaison Thiange - Tinlot)	CT	€€	1
- carrefours de Neupré	CT	€€	1
- carrefours de Nandrin et Tinlot	MT	€€	1
- itinéraires cyclables sur les sections rurales	MT / LT	€€	2
- mettre en place les mesures d'accompagnements (itinéraires modes doux, jalonnement, ...)	CT / MT / LT	€	1
Aménagement "lourd" de traversée de localité			
- Sprimont et Chauxhe (N678 - itinéraire PL)	CT	€€	1
- Aywaille (Place Thiry)	CT	€ / €€	1
- Aywaille (N633 entre l'accès à l'autoroute et la Place Thiry)	MT	€€	2
- Ouffet (Rue Sauvenière)	CT	€€	1
- Hamoir (Rue du Pont)	CT	€ / €€	2
- Plainevaux (N683 - itinéraire PL)	CT	€ / €€	1
- Esneux (N633 - Rue de Bruxelles)	MT	€ / €€	2
- Mery (N633)	CT	€ / €€	2
Aménagement "léger" de traversée de localité			
- Seny - Scry	MT	€ / €€	1
- Comblain-au-Pont - Warzée	MT	€ / €€	1
- Warzée - Comblain-Fairon	MT	€ / €€	1
- Pont de Sçay - Tinlot	MT	€ / €€	1
- Neupré - Abée	MT	€ / €€	2
- Rotheux - Ramelot	MT	€ / €€	2
- Nandrin - Villers-le-Temple	MT	€ / €€	2
- St Séverin - Fraineux	MT	€ / €€	2
- Hody - Vien	MT	€ / €€	2
- Dolembreux - Ellemelle	MT	€ / €€	2
- Banneux - Tilff	MT	€ / €€	2
- Louveigné - Ouffet	MT	€ / €€	2
- Remouchamps - Harzé	MT	€ / €€	2
- Awan - ...	MT	€ / €€	2
Quoi ?	Quand ?	Combien ?	Priorité
Programation des feux à modifier			
- carrefours centre de Tilff (N633)	CT	€	1
- carrefour Place Thiry à Aywaille (N30 / N633)	CT	€	2
- carrefour N63 / N683 (Plainevaux)	CT	€	1
Carrefour à équiper de feux			
- carrefour N633 - Rue du Pont à Méry	CT	€	1
- sortie du zoning sur la N633 à Aywaille (Institut St Raphaël)	CT	€	1
Carrefour à réaménager (sécurisation)			
- aménagements de giratoires aux carrefours d'accès aux zoning de Damré et de Cornémont à Sprimont	CT	€ / €€	1
- aménagements d'un giratoire au carrefour N633 / N674 à Méry	MT	€ / €€	2
- aménagements d'un giratoire au carrefour d'accès à l'autoroute à Aywaille (N633 / N662)	MT	€ / €€	2
- aménagements d'un giratoire au carrefour d'accès au Delhaize à Aywaille (N633)	MT	€ / €€	2
- aménagements d'un giratoire au carrefour de la Haie des Chênes (N30/N674)	CT	€ / €€	2
Jalonnement			
- mise en place de la signalisation et du jalonnement (trafic, PL, stationnement, modes doux, touristique)	CT	€	1
- adaptation de la signalisation et du jalonnement aux nouveaux équipements	MT / LT	€	2
Mesures de trafic pour évaluer les évolutions de celui-ci	MT / LT	€	2
Itinéraires cyclables			
- RAVeL vallée de l'ourthe	CT	€ / €€	1
- itinéraires vallée de l'Amblève	CT	€	1
Charroi des carrières			
- mise en place d'un comité de suivi (avec le MET, les carriers, les communes, la SNCB, ...)	CT	/	1
- mise en place du jalonnement spécifique aux PL	CT	€	1
- entretien et réfection des chaussées sur les itinéraires privilégiés	CT - MT - LT	€ / €€	1

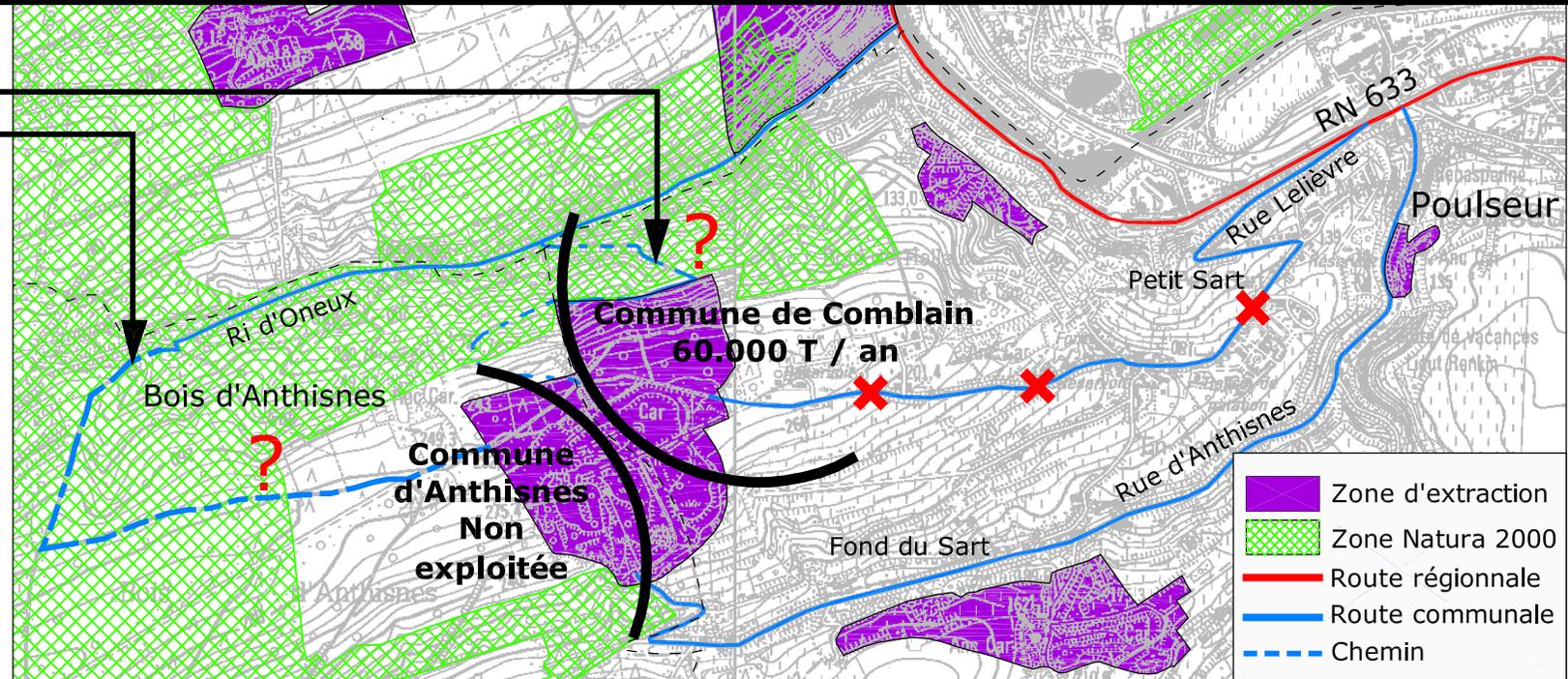
Accessibilité à la carrière du Bois d'Anthisnes

SITUATION ANTERIEURE	SITUATION ACTUELLE	SCENARIOS FUTURS	
<p>Accès via Petit Sart</p> <ul style="list-style-type: none"> - ~ 50 habitations subissaient les nuisances du charroi reliant la carrière à la RN 633 - La manoeuvre de tourne à gauche n'est pas possible au pied de la rue Lelièvre pour un camion - Virages en épingle à cheveux - Pentes abruptes <p>SOLUTION ECARTEE dans le cadre du permis d'exploiter</p>	<p>Accès via Fond du Sart</p> <ul style="list-style-type: none"> - ~ 50 habitations subissent les nuisances du charroi reliant la carrière à la RN 633 - Rue d'Anthisnes à Pouleur, la situation est d'autant plus problématique que la chaussée, la partie des trottoirs réservée aux piétons et les espaces privés extérieurs sont étriqués <p>SOLUTION ADOPTEE dans le cadre du permis d'exploiter</p>	<p>- A court/moyen terme, la Commune d'Anthisnes souhaite valoriser la deuxième partie de la carrière (avec l'exploitant Dethier ou un autre).</p> <p style="text-align: center;">▼</p> <p>Un nouvel accès via le Ri d'Oneux doit être étudié dans le cadre d'un renouvellement de permis d'exploiter. Il permettrait de soulager la rue d'Anthisnes.</p>	<p>- A court ou à long terme, ni l'exploitant Dethier, ni la Commune d'Anthisnes ne souhaite exploiter la deuxième partie de la carrière.</p> <p style="text-align: center;">▼</p> <p>Un réaménagement du bas de la rue d'Anthisnes s'impose afin de compenser les nuisances du charroi des carrières</p> <p style="text-align: center;">Voir figure 1.1.2.18</p>

Quel chemin valoriser ?

Les contraintes techniques (relief) et administratives (zone natura 2000) sont fortes mais pas insurmontables. La question essentielle est celle

- **du coût**
(Probablement élevé, à comparer avec celui du réaménagement de la rue d'Anthisnes)
- **du payeur** :
la carrière ? La (les) Commune(s) ?



Proposition d'aménagement rue d'Anthisnes à Pouyseur



- Les principes à mettre en oeuvre - pour les piétons

-> Suppression du stationnement à cheval sur le trottoir

-> Réalisation de 2 trottoirs continus de minimum 1.50 m de largeur

- contre la vitesse

-> Limitation de vitesse à 30 km/h pour les camions (déjà réalisée)

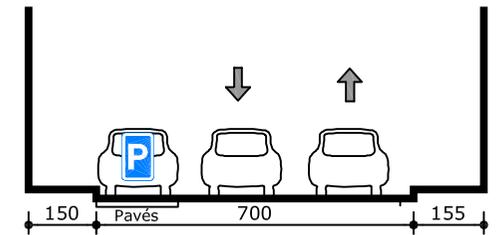
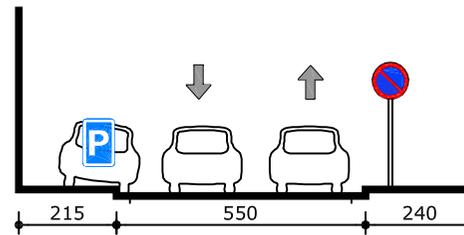
-> Une largeur de voirie minimale (croisement possible entre un camion et une voiture à une allure modérée, ponctuellement, zone(s) de refuge pour le croisement de 2 camions)

-> Stationnement disposé de part et d'autre de la chaussée de manière alternée

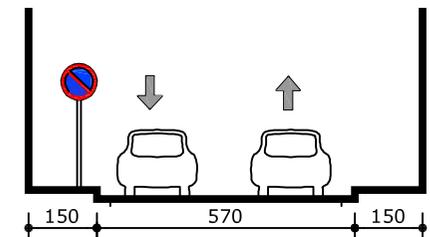
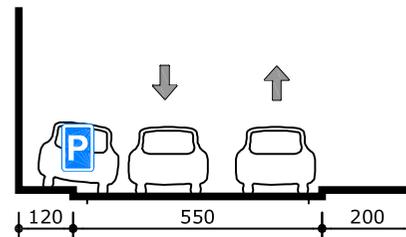
Situation existante

Calibrage proposé

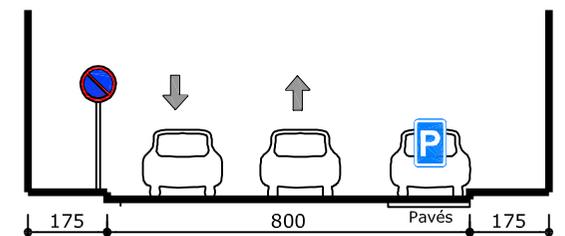
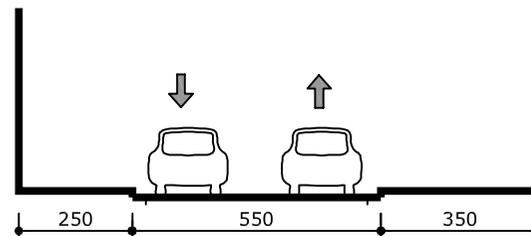
PROFIL A



PROFIL B



PROFIL C



PROFIL D

