

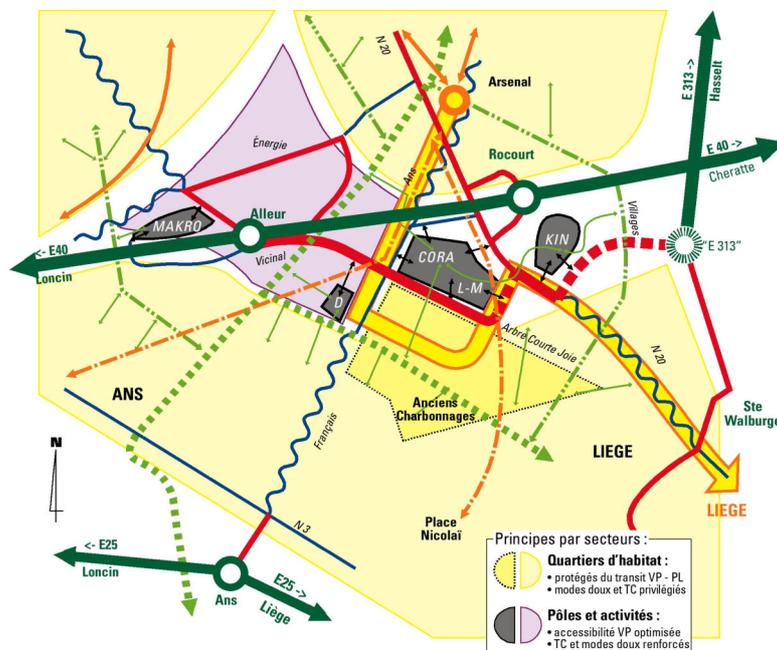
MET – MINISTÈRE WALLON DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

VILLE DE LIÈGE

COMMUNE D'ANS

CORA – DECATHLON – KINEPOLIS – LEROY-MERLIN – MAKRO

ETUDE D'ACCESSIBILITÉ DU SECTEUR ANS-ROCOURT



Rapport final de synthèse

JUIN 2003

9638.22/BL/DL/TA/at

TABLE DES MATIERES

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



LISTE DES FIGURES

Figure n° :

- 1. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE**
 - 1.1 Hiérarchie du réseau routier – Contexte et buts de l'étude
 - 1.2 Trafic d'un jour ouvrable moyen sur 24h – Octobre 2002
 - 1.3 Les autres modes de déplacements (Transports en Commun et modes doux)
 - 1.4 Synthèse des principaux problèmes rencontrés

- 2. SITUATION FUTURE – ÉLÉMENTS DE BASE ET OBJECTIFS**
 - 2.1 Les projets à considérer en terme de développements
 - 2.2 Les projets à prendre en compte en terme de déplacements
 - 2.3 Réseau routier : objectifs et contraintes
 - 2.4 Autres modes : objectifs et contraintes

- 3. RECHERCHE D'UN CONCEPT MULTIMODAL**
 - 3.1 Principes d'élaboration du concept d'accessibilité – volet VP
 - 3.2 Potentiels d'utilisation des voiries existantes
 - 3.3 Recherche de liaison VP potentielles structurantes

- 4. CONCEPT MULTIMODAL PROPOSÉ**
 - 4.1 Concept multimodal proposé pour le secteur d'Ans - Rocourt
 - 4.2 Le concept - hiérarchie du réseau routier proposée à long terme (2015)
 - 4.3 Hiérarchie des réseaux TC et modes doux proposée

- 5. MISE EN OEUVRE DU CONCEPT PROPOSÉ**
 - 5.1 1^{ères} mesures d'assainissement proposées à court terme (2004 – 2006)
 - 5.2 1^{ère} étape de mise en œuvre du concept à moyen terme (2007 – 2010)
 - 5.3 Mesures à mettre en place pour le lotissement des Anciens Charbonnages
 - 5.4 Principes de priorisation des bus et autres mesures pour les TC
 - 5.5 Réseaux modes doux (piétons – 2 roues) – détails des mesures structurantes
 - 5.6 Réseaux modes doux (piétons – 2 roues) – autres mesures plus ponctuelles



LISTE DES ANNEXES

Annexe n° :

1. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

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

2. SITUATION FUTURE – ÉLÉMENTS DE BASE ET OBJECTIFS

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

3. RECHERCHE D'UN CONCEPT MULTIMODAL

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

4. CONCEPT MULTIMODAL PROPOSÉ

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

5. MISE EN OEUVRE DU CONCEPT PROPOSÉ

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



0. PREAMBULE

Les plans communaux de mobilité d'Ans¹ et Liège² ont mis en évidence **des difficultés conséquentes en terme d'accessibilité et d'encombrement dans le secteur d'Ans-Rocourt.**

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

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

Le présent rapport présente la démarche de l'étude.

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

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

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

1. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE



1. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

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

1.1 HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER

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

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

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

1.2 TRAFIC ACTUEL – OCTOBRE 2002

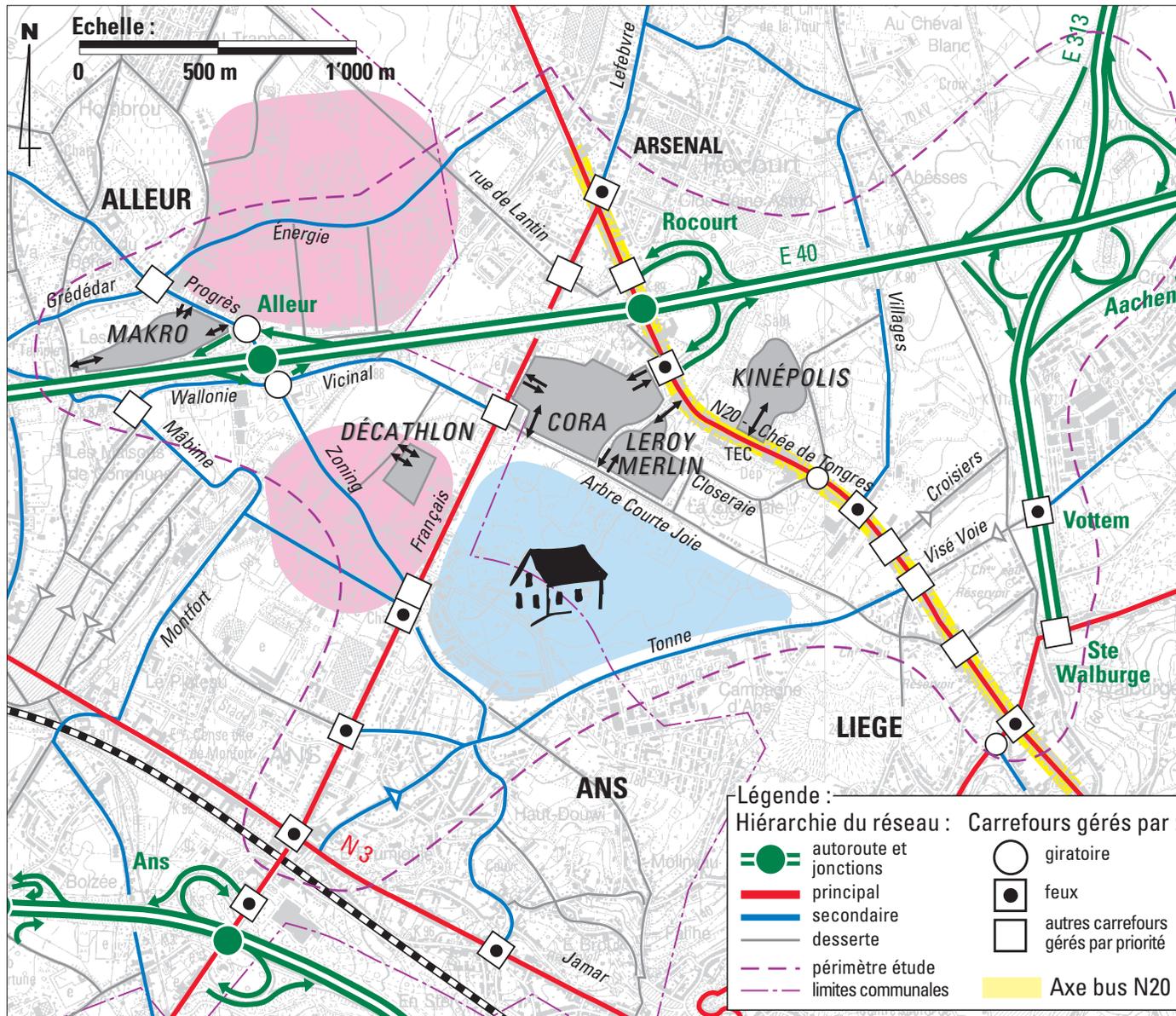
Des comptages de trafic complémentaires ont été établis afin de mettre à jour les données :

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

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



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



CONTEXTE DE L'ETUDE :

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

CORA, DECATHLON, LEROY-MERLIN, MAKRO et KINEPOLIS

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

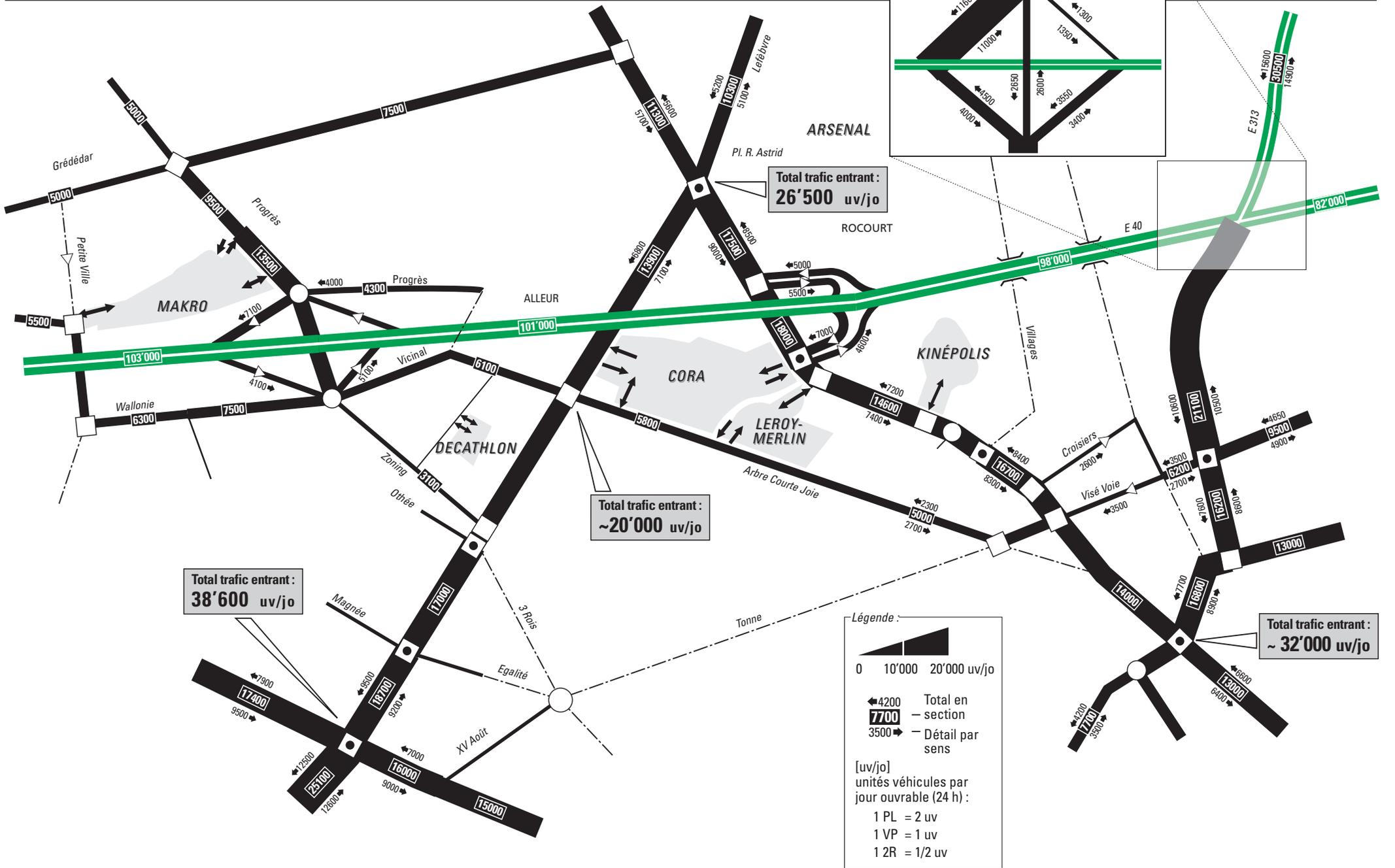
PME - services

Lotissement - logements

BUTS DE L'ETUDE :

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

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



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

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

1.3 AUTRES MODES DE DEPLACEMENTS

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

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

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

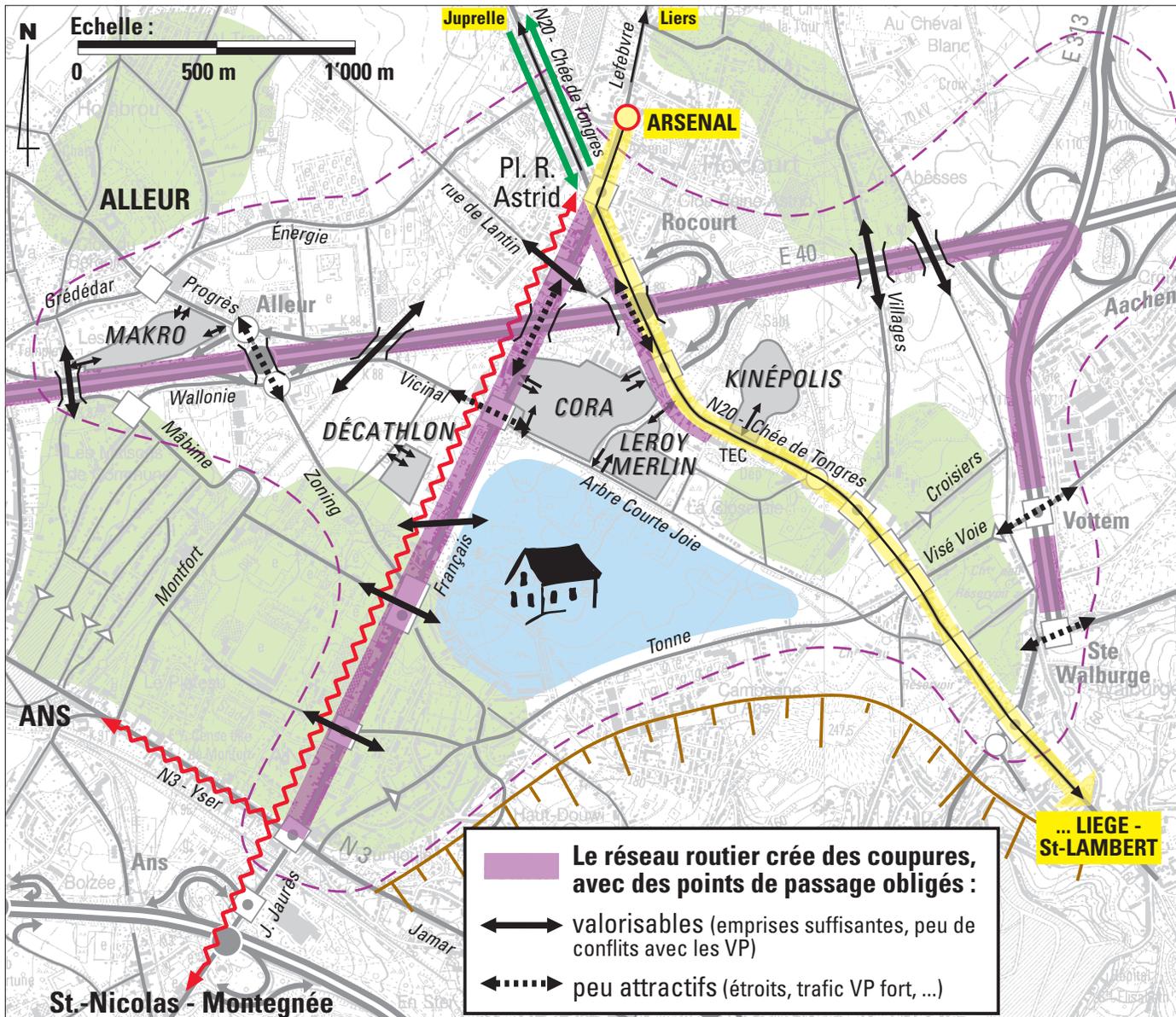
- **un axes structurant entre le terminus "Arsenal" (Rocourt) et le centre de Liège** avec les lignes 70 et 70-sur la N20 ;
- des liaisons régionales complémentaires, mais faiblement desservies (par exemple moins de 40 bus par jour rue des Français).

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

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



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



TRANSPORTS EN COMMUN - BUS :

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

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

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

Les liaisons vers Ans-Centre et Montegnée sont :

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

MODES DOUX, PIETONS-DEUX ROUES :

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

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

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

Mais une topographie très favorable aux vélos...

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

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

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

1.4 SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX PROBLÈMES RENCONTRES

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

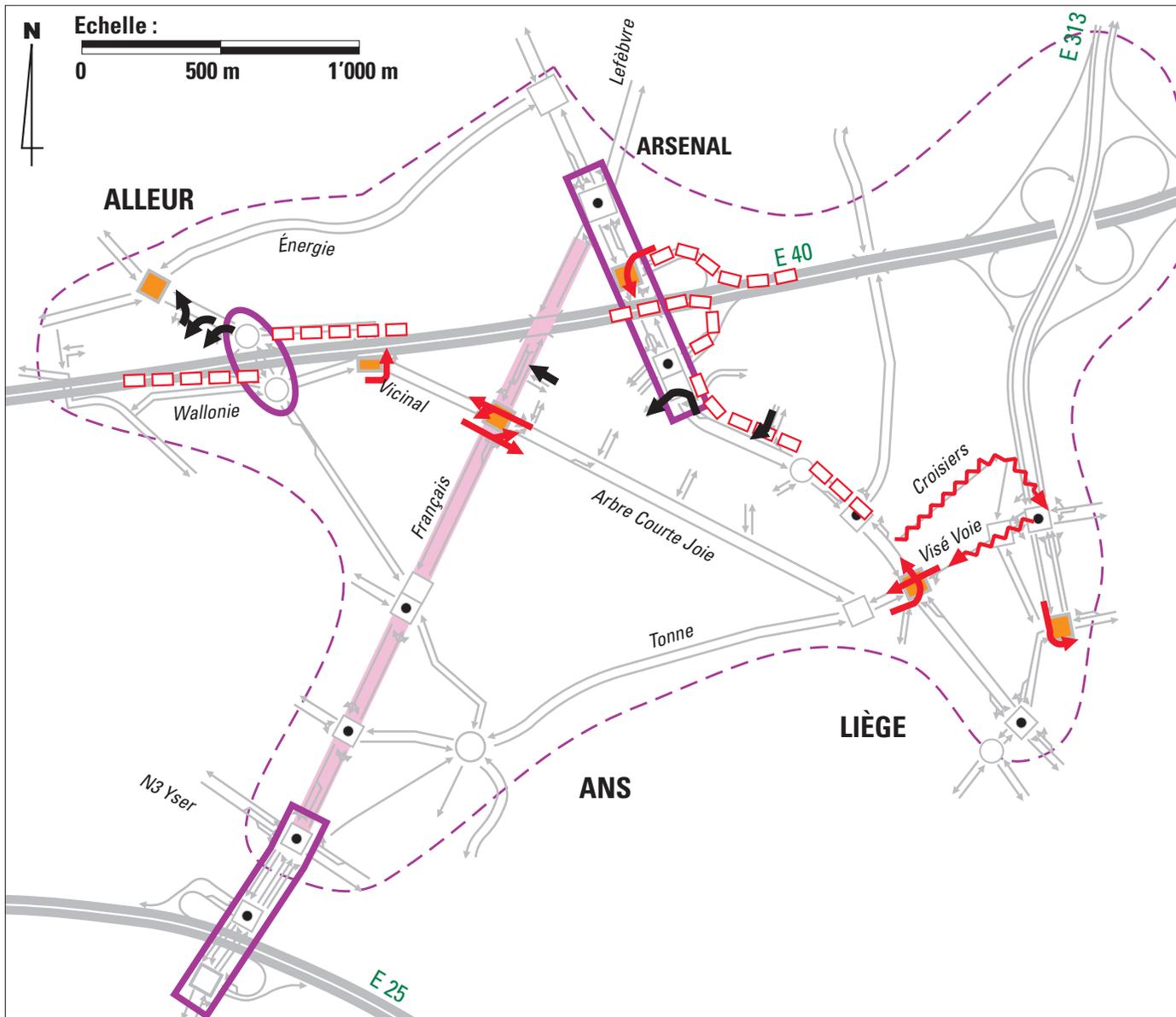
- si l'accessibilité régionale en voiture est très performante (E40, E313, N20) ...
- ... **les connexions Ring – réseau local sont délicates**, avec des échangeurs chargés ;
- ... **les 2 axes structurants sont sursaturés** ;
- ... des problèmes "parasitaires" s'instaurent, avec du transit par certaines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

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

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



Principaux problèmes rencontrés



POUR LES JOURS OUVRABLES :

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

POUR LES WEEK-ENDS :

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

2. SITUATION FUTURE – ELEMENTS DE BASE ET OBJECTIFS



2. SITUATION FUTURE – ELEMENTS DE BASE ET OBJECTIFS

2.1 LES PROJETS A CONSIDERER EN TERME DE DEVELOPPEMENTS

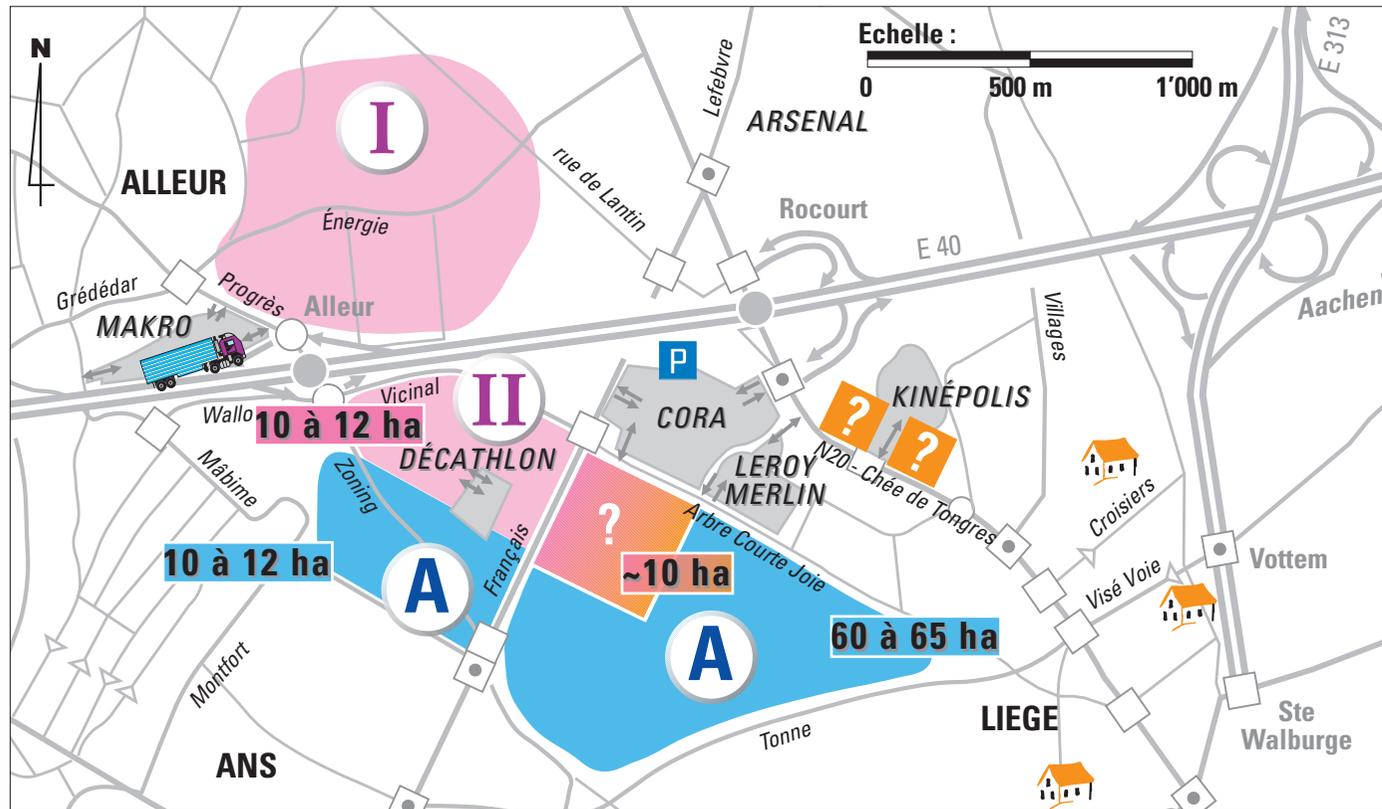
Fig. 2.1 Ces projets sont classés selon les 3 catégories suivantes :

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

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



Les projets à considérer en terme de développements



OPTIMISATIONS DES POLES EXISTANTS :

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

DEVELOPPEMENTS DE ZONES / QUARTIERS :

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

Autres projets de développements :

- Anciens Charbonnages :**
 - PME ou commerces :**
 - 10 à 15 ha X 100 à 150 uvp/ha/jo
 - ??'000 m² de commerces X 55 à 100 traj. vhc/jo / 100 m² SV
 - ≈ + ~ 2'000 à + > ~ 15'000 uvp/jo !!

- "Fun shopping" sur les terrains SCEL :**
 - Développement commercial avec :**
 - 600 pl. de parking loisirs et commerces, sur ~ 2 X 6'500 m² X 55 à 60 traj. vhc/jo / 100 m² SV
 - ≈ + ~ 6'000 à + ~ 8'000 uvp/jo

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

2.2 LES PROJETS A PRENDRE EN COMPTE EN TERME DE DEPLACEMENTS

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

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

2.3 RESEAU ROUTIER : OBJECTIFS ET CONTRAINTES

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

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

2.4 AUTRES MODES : OBJECTIFS ET CONTRAINTES

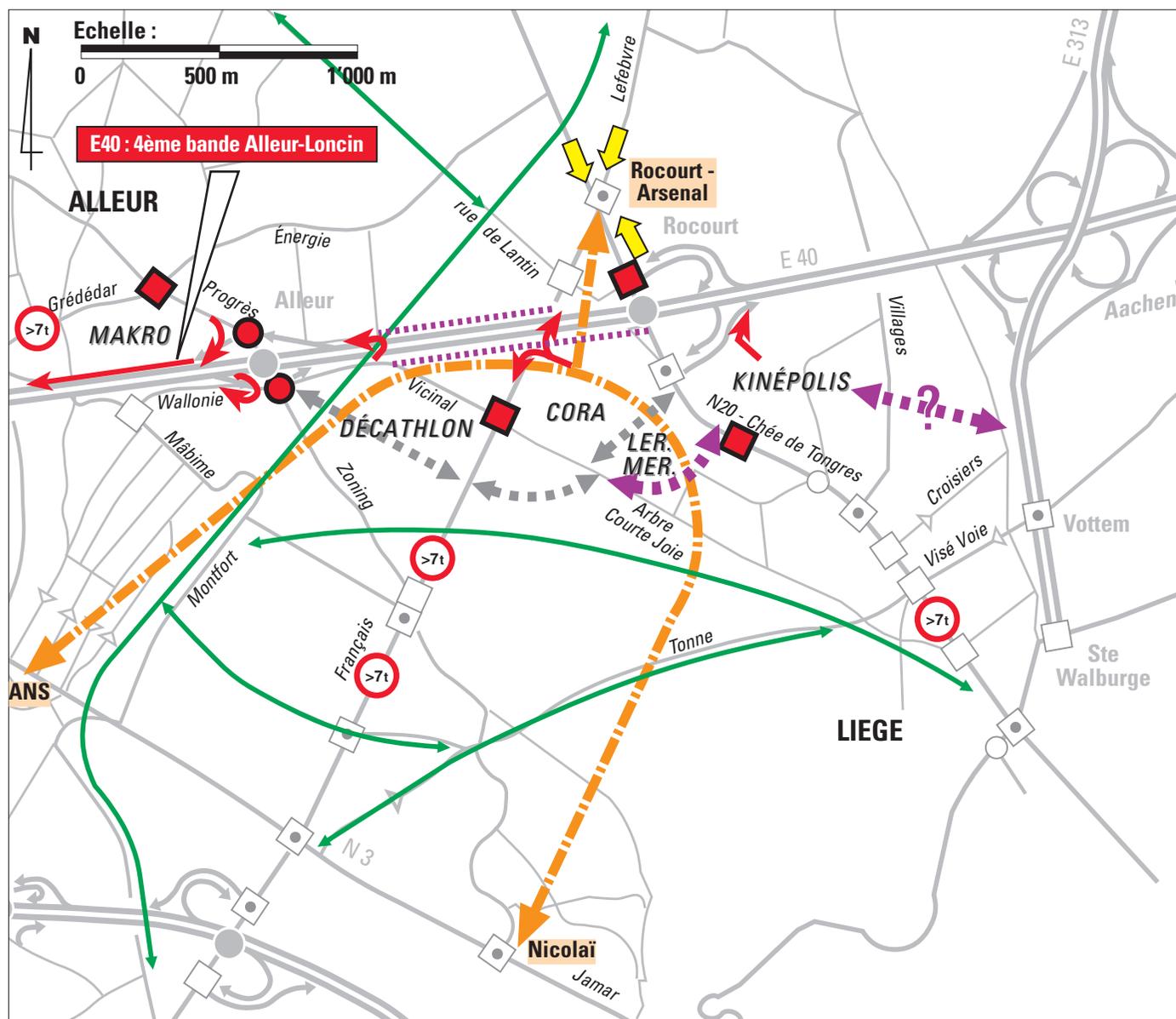
Fig. 2.4 Compte tenu de l'ampleur des développements pressentis, **il est essentiel que les TC et modes doux se développent, pour absorber une part des déplacement générés.**

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

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



Les projets à prendre en compte en terme de déplacements



INFRASTRUCTURES ROUTIERES :

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

TRANSPORTS EN COMMUN :

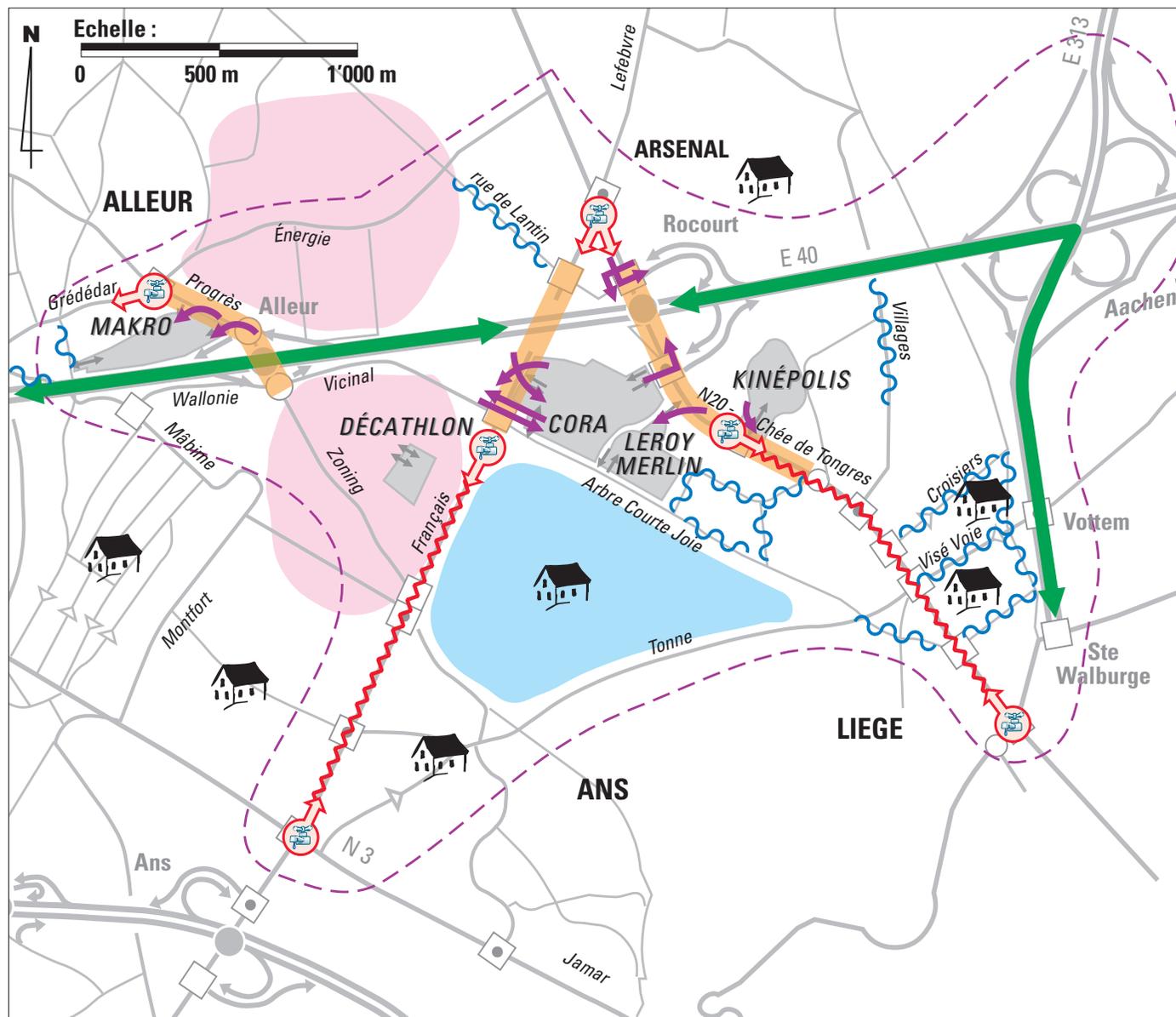
- Réorganisation des liaisons Anvers-Rocourt et Nicolaï-Rocourt (itinéraires à définir)
- Voies bus projetées

DEUX-ROUES / PIETONS :

- Réseaux structurants projetés dans les PCM de Liège et Anvers

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

Réseau routier : objectifs et contraintes



OBJECTIFS GÉNÉRAUX :

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

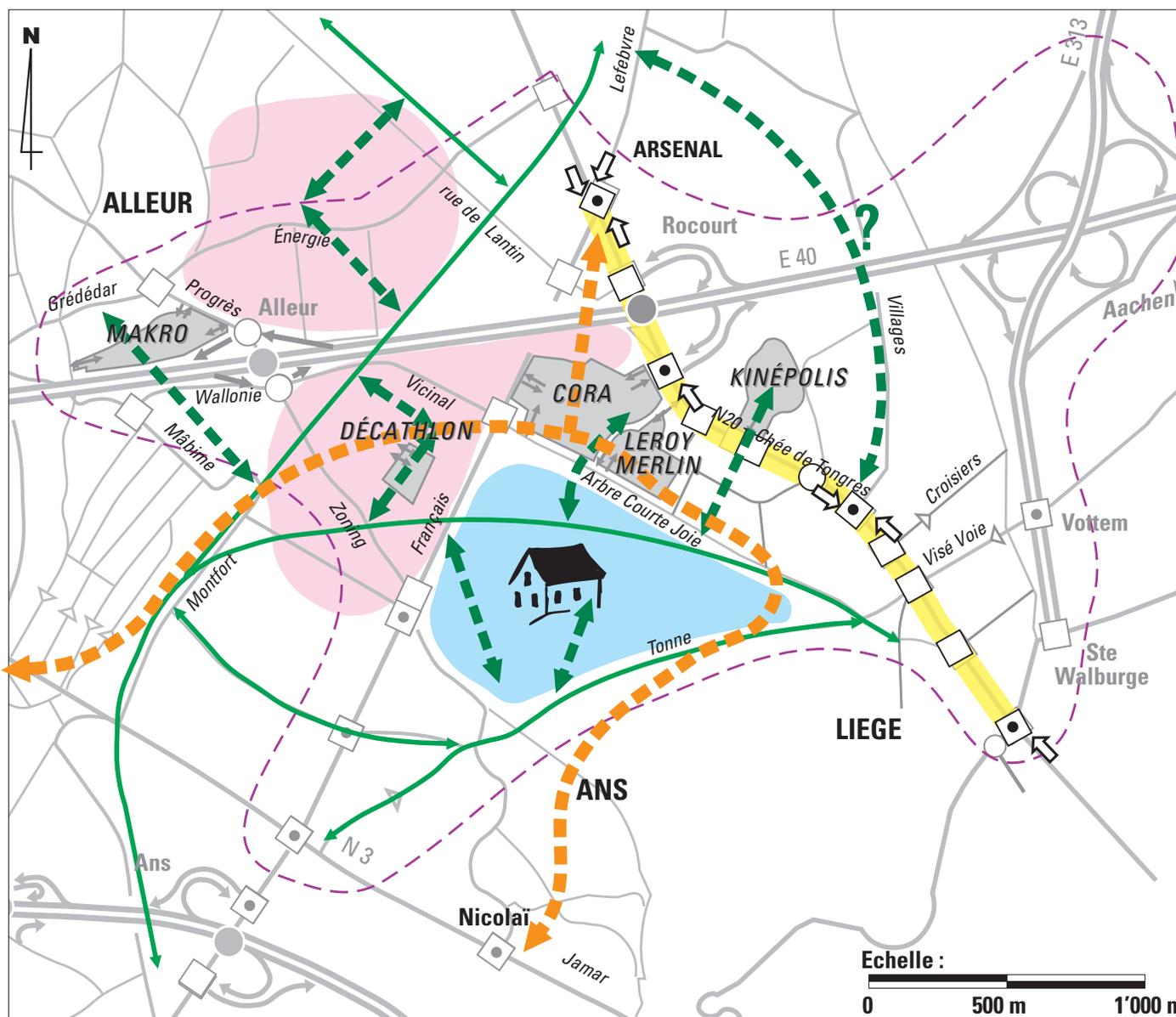
OBJECTIFS LOCAUX :

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

OBJECTIFS PONCTUELS :

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

Autres modes : objectifs et contraintes



TRANSPORTS EN COMMUN :

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

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

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



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

MODES DOUX (piétons, 2-roues) :



Assurer la continuité des liaisons



Raccorder les pôles existants et projetés aux axes structurants

3. RECHERCHE D'UN CONCEPT



3. RECHERCHE D'UN CONCEPT

En préambule, l'analyse montre que la répartition modale des gros générateurs de trafic du secteur Ans Rocourt (commerces, loisirs, ...) est tournée à plus de 95% vers la voiture.

Malgré les gros efforts qui pourraient être entrepris dans le futur, notamment en liaison avec les déplacements (types habitat, travail, écoles, ...) la voiture restera le moyen de transport très nettement le plus utilisé (par exemple pour les générateurs précités).

Aussi, il a été jugé nécessaire, de rechercher des solutions en relation avec les véhicules privés, sous peine de devoir bloquer l'urbanisation de ces secteurs.

3.1 PRINCIPES D'ETABLISSEMENT D'UN CONCEPT D'ACCES

Les analyses de trafic lié aux pôles commerciaux ont montré que **des hyper pointes très fortes peuvent se produire à certains carrefours clés** (plus de 2'000 uvhc/h au Cora, plus de 1'500 uvhc en 20 à 30 minutes pour le Kinépolis en sortie).

Fig. 3.1 Avec de telles hyper pointes, **les accès de ces pôles ne peuvent pas et ne doivent pas être concentrés sur un ou deux carrefours clés** (par exemple le carrefour Sud de l'échangeur de Rocourt, ...).

Un principe de base devra donc être respecté pour la recherche du volet VP du concept :

ASSURER 2 ACCES STRUCTURANTS PAR POCHE

Ce principe permettra également de **tirer parti des horaires d'hyperpointes généralement décalés selon les activités** (Makro plutôt le mercredi, Cora le samedi après-midi, Kinépolis les vendredi et samedi soir, ...). Le réseau pourra ainsi absorber la demande par "**jeu de vases communicants**", en l'orientant sur les accès les moins sollicités (signalisation variable à envisager sur l'E40).

Enfin, dans le souci de préserver et d'améliorer la qualité de vie des riverains, le trafic devra être canalisé sur les grands axes et maîtrisé, dissuadé dans les quartiers (par des contrôles d'accès aux feux, notamment).

3.2 POTENTIELS D'UTILISATION DES VOIRIES EXISTANTES

En première approche pour l'élaboration du concept, une analyse des capacités potentielles des voiries existantes a été réalisée.

Fig. 3.2 Cette analyse met en évidence que :

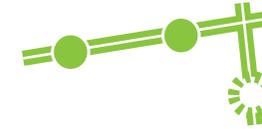
- pour l'accessibilité régionale ou d'agglomération, **l'E40 dispose de réserve de capacités valorisables** (à court terme : 4^{ème} bande d'Alleur à Loncin, à moyen terme : liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays soulageant le Ring Nord de Liège)... ;
- ... mais **les échangeurs proches ne disposent plus que de maigres réserves**, ne permettant pas d'écouler le trafic des Anciens Charbonnages ;
- ... l'échangeur de Bonne Fortune, plus éloigné, est destiné à des fonctions locales donc inexploitable (voir PCM d'Ans) ;
- ... **le réseau structurant ne permettra donc pas d'écouler toute la demande potentielle en relation avec l'autoroute.**



Principes d'élaboration du concept d'accessibilité - volet VP



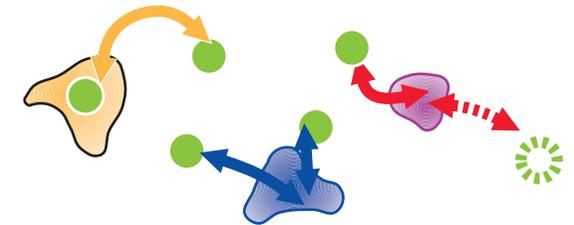
1 Valoriser le réseau autoroutier :



2 Assurer 2 accès aux poches :

Compte tenu :

- de l'importance des trafics générés
- du niveau élevé de charge des réseaux



Il faut au minimum deux accès au réseau autoroutier par zone

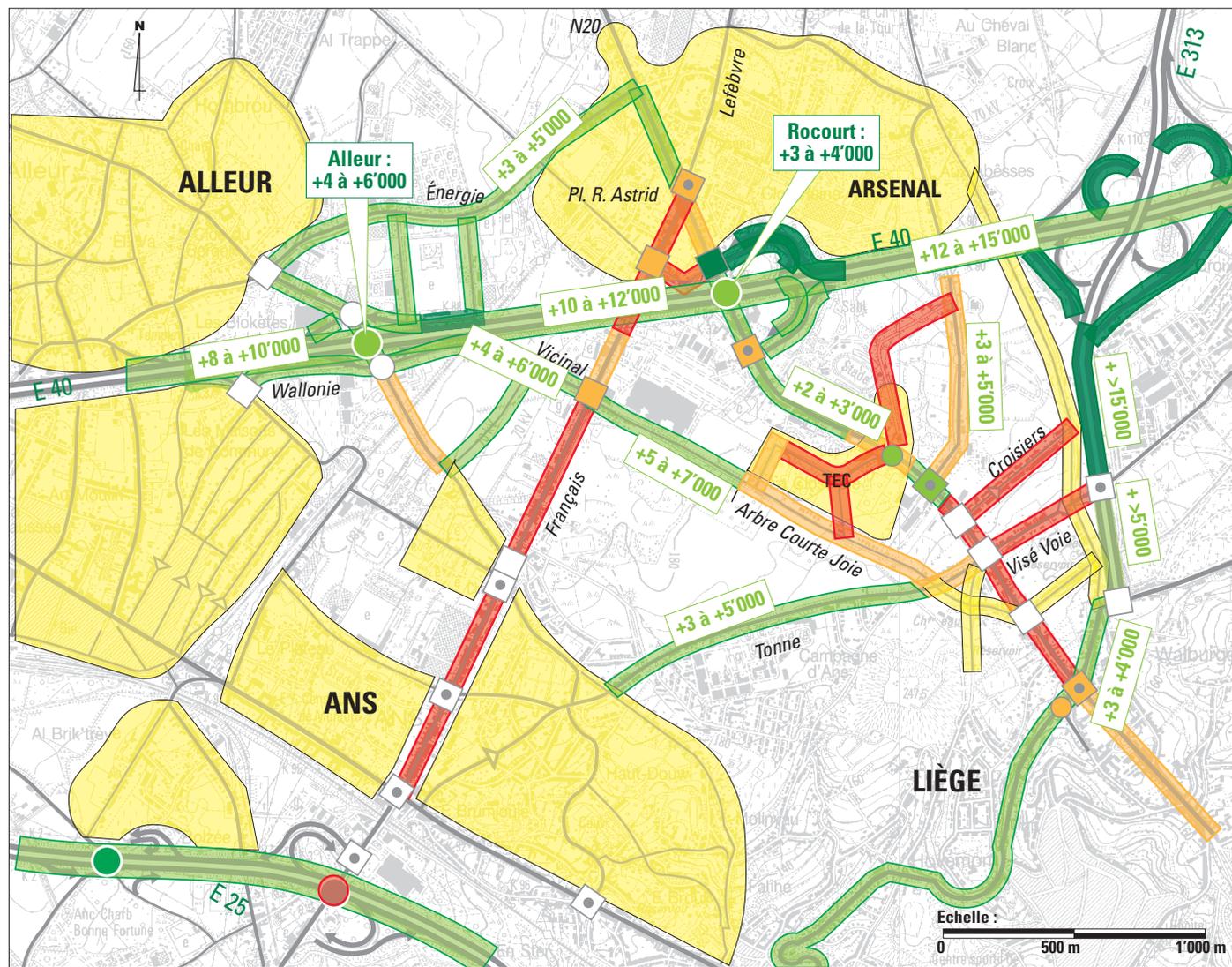
3 Maîtriser les itinéraires de transit actuels



4 Protéger les quartiers d'habitat



Potentiels d'utilisation des voiries existantes



Légende :

- Réserves de capacités fortes
- Réserves de capacités moyennes
- Non utilisable (desserte)
- Capacité atteinte
- Tronçons à soulager

Hormis le réseau autoroutier, il n'y a plus de liaisons régionales ou communales existantes valorisables !



Il faut valoriser le réseau autoroutier, qui peut encore offrir des réserves de capacités (voir figure 3.3), mais :

- Le seul tronçon autoroutier proche avec des réserves fortes (l'E313), ne dispose pas d'une bonne connexion existante avec les pôles d'Ans-Rocourt
- Les 2 échangeurs d'Alleur et Rocourt, avec ~20 et 22'000 vhc/j, ne présentent plus que des réserves de capacité inférieures à 5 à 6'000 uvhc/jo
- Seul l'échangeur de Bonne Fortune présente de fortes réserves de capacité. Toutefois, **celles-ci seront consommées par les développements proches (ZI Bonne Fortune et Grâce Hollogne) et donc non exploitables !**



Compte tenu des accroissements prévus (+10 à +15'000), il faudra de nouvelles infrastructures routières (voir figure 3.3)

Ann. 3.1 une recherche affinée du potentiel de valorisation du réseau autoroutier montre que :

- **sur l'E40, il est impossible de créer de nouveaux accès entre les échangeurs existants** (emprises inexistantes ou espace insuffisant entre les voies d'entrées-sorties) ;
- **l'E313 dispose également de réserves de capacités adéquates**, mais ses accès existants ne peuvent être valorisés (traversées de rues résidentielles à éviter).

Ainsi, pour assurer l'accès du site des Anciens Charbonnages à l'échelle régionale et de l'agglomération, il faudra créer de nouvelles infrastructures :

- **de connexions au réseau autoroutier** (nouvel échangeur sur l'E313) ;
- **de liaison entre les Anciens Charbonnages et l'E313.**

3.3 RECHERCHE DE LIAISONS VP POTENTIELLES STRUCTURANTES

Fig. 3.3 Deux types de contraintes d'urbanisation limitent les possibilités de création de nouvelles voiries :

- les quartiers d'habitat existants ou projetés, qui doivent être préservés de tout trafic de transit ;
- les sites commerçants, au travers desquels il est difficile de faire passer des liaisons fortes (manœuvres de recherche de places de parcs, emprises insuffisantes, ...).

Ainsi, les réflexions ont porté sur quatre liaisons à valoriser – renforcer (voir les annexes 3.2 à 3.5) :

Ann. 3.2 • **le franchissement de la rue des Français**, en relation avec l'échangeur d'Alleur ;

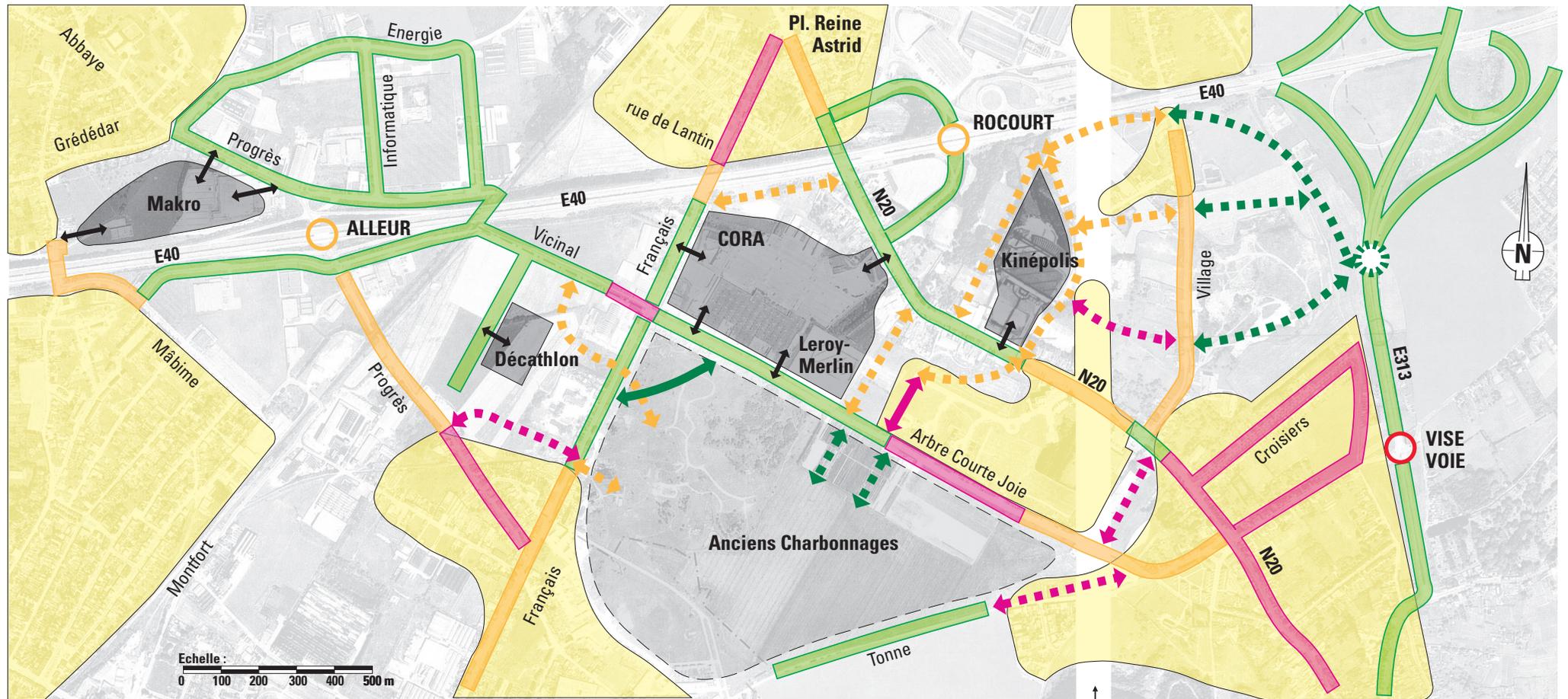
Ann. 3.3 • **les liaisons entre les Anciens Charbonnages et la N20** ;

Ann. 3.4 • **le passage aux abords du Kinépolis** ;

Ann. 3.5 • **le raccordement à l'E313.**



Recherche de liaisons VP potentielles structurantes



Légende :

- Zones d'habitat à préserver
- Réseau valorisable
- Réseau valorisable avec adaptations
- Réseau non disponible (quartiers ...)

Liaisons :

- Existant
- A créer ?
- Peu de contraintes
- Contraintes moyennes
- Contraintes fortes (emprises, impacts riverains,...)

Liaison Anciens Charbonnages - Alleur
=> voir ann. a3.2

Liaison Anciens Charbonnages - N20
=> voir ann. a3.3

Accès arrière Kinépolis - N20
=> voir ann. a3.4

Raccordement à l'E313
=> voir ann. a3.5

↑ fichiers fournis non jointifs

3.3.1 Liaisons Alleur – Anciens Charbonnages

Ann.3.2 Ces analyses ont permis de cibler les interventions à réaliser. Ainsi, la création d'une nouvelle voirie entre Alleur et la rue des Français n'est pas recommandée (incohérente avec les réserves limitées de capacité à l'échangeur..

C'est donc la **valorisation de la rue du Vicinal qui est retenue**, en améliorant le carrefour avec la rue des Français.

3.3.2 Liaison E313 – Anciens Charbonnages

Le site des Anciens Charbonnages est enclavé par des voiries locales (rue de l'Arbre courte Joie, de la Tonne, ...) **ou la rue des Français, sursaturée.**

Ann. 3.3 **Pour rejoindre l'E313, il faut donc tout d'abord atteindre la N20.** Trois tracés ont été envisagés et leur comparaison a montré que c'est **celui longeant Leroy-Merlin qui doit être recommandé, car :**

- **il limite l'impact sur les quartiers d'habitat** (Closeraie, XIV Verges, ...) et évite les tronçons déjà modérés ;
- **il peut servir aux Anciens Charbonnages comme au site Leroy-Merlin - Cora ;**
- les connections côté Arbre courte Joie et côté N20 peuvent être aménagées avec des carrefours simples et fonctionnels.

A relever que ce tracé impose la démolition de deux maisons et l'expropriation de trois autres, à confronter au déblocage d'un potentiel de l'ordre de + 1'500 logements...

Enfin, **le CRAU, auteur du PCA Ans-Rocourt, avait également mené une réflexion parallèle, aboutissant à cette même recommandation** (cf annexe 2.1).

Le deuxième tronçon vers l'E313, central, doit contourner le Kinépolis et se faufiler entre les zones d'habitat.

Ann. 3.4 Les trois tracés suivants ont été envisagés :

- **passer par le Nord, en longeant l'E411. Cette variante a été rejetée pour éviter de nouvelles expropriations et ne pas concentrer trop de trafic aux carrefours de l'échangeur de Rocourt** (risques d'autoblocages, ...) ;
- **passer par le réseau existant au Sud** (N20 – Rue du Village). Ce tracé a été écarté pour plusieurs raisons :
 - **le réseau existant étant déjà chargé, les capacités à terme ne pourraient pas être assurées !**
 - **la N20 – Chaussée de Tongres n'est soulagée que dans un tronçon très court**, limitant ainsi les possibilités d'amélioration des bus ;
 - **il ceinture des quartiers résidentiels** (Closeraie – Village, ...) ;
 - il n'offre **pas de deuxième accès à Kinépolis** et ne satisfait donc pas au principe de base (voir chapitre 3.1).

Toutefois, cette liaison pourrait être utilisée en étape intermédiaire.



Ann. 3.5 **C'est donc une nouvelle voirie longeant le Kinépolis à l'Est, pour filer vers l'E313 qui est proposée.** Cette variante offre en effet des possibilités de desserte des terrains bordant le Kinépolis, tout en créant un deuxième accès au site, indispensable.

A relever toutefois que la liaison passe entre deux quartiers résidentiels (rue du Stade, Bois de Rocourt) existant et en développement. Pour en limiter les impacts, les mesures d'accompagnement suivantes sont proposées :

- interdire ce tracé aux poids lourds ;
- abaisser le niveau de la voirie, pour qu'elle passe en étant "semi-enterrée" entre les parties résidentielles. Ceci permet d'arriver directement au niveau du parking Kinépolis, tout en limitant ses impacts visuels et sonores ;
- mettre en place des mesures de protection contre le bruit.

3.4 AUTRES MODES

Pour les TC, des principes directeurs ont déjà été établis dans le cadre du PDS de Liège et du PCM d'Ans (valorisation de l'axe N20, prolongement de la ligne 19 vers Rocourt, liaison Rocourt – centre d'Ans).

Ann. 3.6 L'évaluation des demandes liées au lotissement des Anciens Charbonnages met clairement en évidence que **c'est le lien vers Liège qui a le plus de potentiel.**

Pour ce qui est des modes doux, pour participer à la définition d'un concept multimodal de déplacement, seules les liaisons structurantes sont prises en compte. Les liaisons de proximité étant abordées dans les études de détail. Ces liaisons structurantes ont fait l'objet de réflexions antérieures (PCM d'Ans, plan vélo de Liège, ...), qui aboutissent à proposer :

- **un RAVeL sur l'ancienne ligne de chemin de fer entre Rocourt et Ans ;**
- **un axe fort au travers du PCA des Anciens Charbonnages entre ce RAVeL et Liège.**



4. CONCEPT PROPOSE



4. CONCEPT MULTIMODAL PROPOSE

Fig. 4.1 **Le concept proposé est illustré par la figure 4.1 ; il s'articule :**

- **au niveau VP sur :**
 - l'E40, l'E313 et un nouvel accès à la pointe Sud de l'échangeur de Vottem ;
 - les échangeurs d'Alleur et de Rocourt, optimisés ;
 - une liaison routière Alleur – E313 à 2x1 voie : rues du Vicinal, empruntant le premier tronçon de l'Arbre courte Joie, la nouvelle voirie derrière Leroy-Merlin, la N20, la nouvelle voirie en bordure Est de Kinépolis, puis franchissant la rue du Village vers l'E313. Cette liaison assurera les capacités requises, tout en préservant les quartiers et les itinéraires TC et modes doux ;
 - des liaisons locales tranquillisées et hiérarchisées (par exemple Place R. Astrid, N20 Ste Walburge – Villages, rue des Français, ...), jouant leur rôle de collectrice et de desserte ;
- **au niveau TC sur :**
 - l'axe fort Rocourt – Liège des ligne 70 et 70-1 bus/10 minutes), dévié pour desservir le site des Anciens Charbonnages via la rue d'Ans (tranquillisée), via une voirie à créer au cœur du lotissement et la nouvelle liaison derrière Leroy-Merlin. Cet axe est également renforcé par des voies bus et des priorités aux carrefours ;
 - des liaisons régionales vers Juprelle, Liers, etc... ;
 - des liaisons urbaines secondaires (prolongement de la ligne 19 de la Place Nicolai vers Rocourt, desserte locale entre Ans Gare et Rocourt) ;
- **au niveau modes doux (piétons, 2Roues) sur :**
 - l'axe du RAVeL entre Rocourt, Alleur et Ans ;
 - un axe perpendiculaire Alleur – Anciens Charbonnages – Liège ;
 - des itinéraires communaux Rocourt – Anciens Charbonnages (par la rue du Village), vers Lantin, Waroux, ... ;
 - des liaisons de proximités, permettant de percoler dans les quartiers, ainsi que de/vers et à travers les pôles commerciaux et de loisirs.

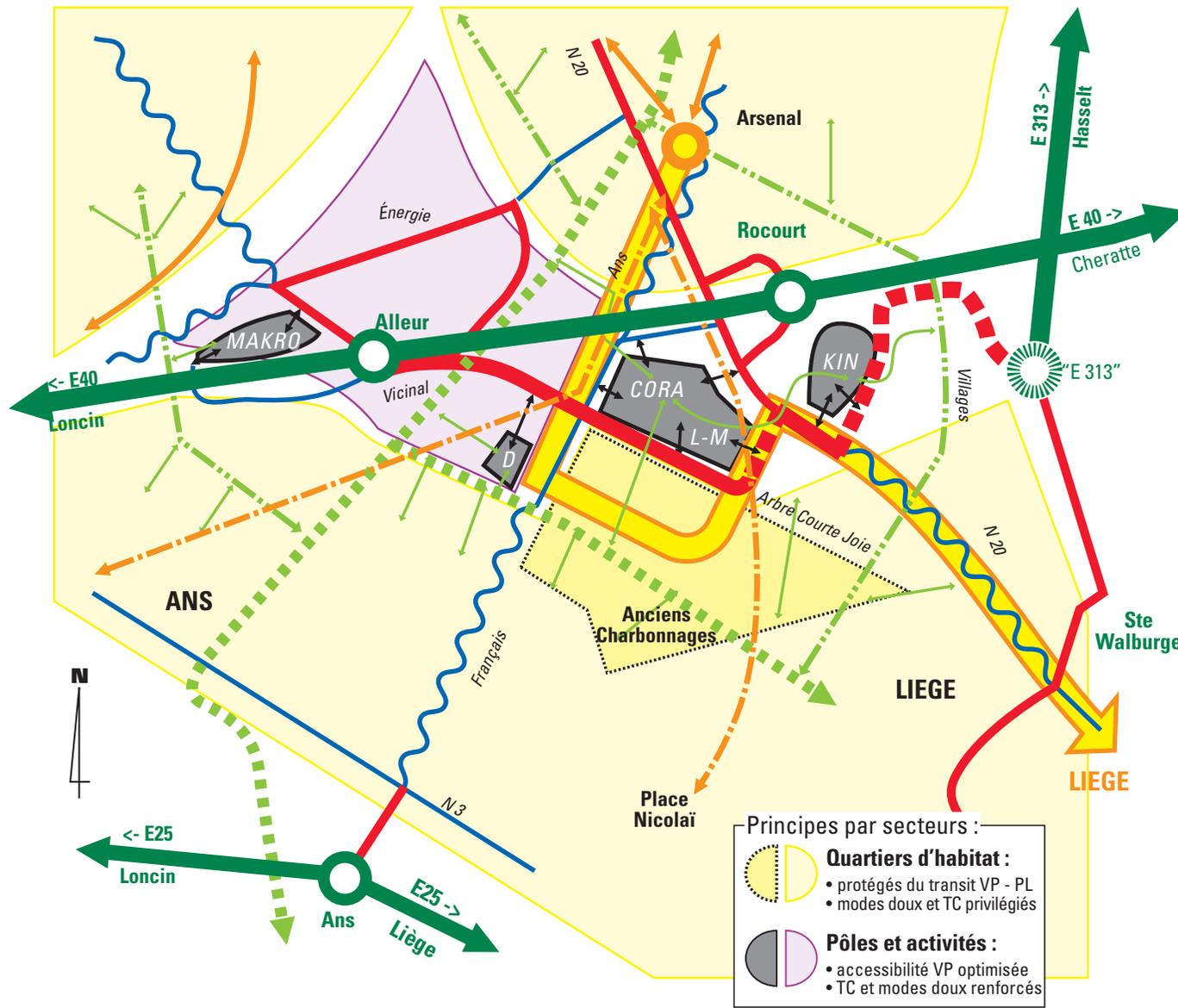
Fig. 4.2 **Les figures 4.2 et 4.3 affinent le concept en précisant la hiérarchie des voiries,**
et 4.3 **respectivement des axes TC et modes doux proposés.**

Fig. 4.2 En complément au descriptif du concept, il est utile de relever que :

- le tronçon de la nouvelle liaison vers l'E313 passant à proximité de logements (de la N20 via Kinépolis vers l'E313) sera interdit aux poids lourds, afin d'en limiter l'impact sur les habitants ;
- la rue des Français est déclassée à moyen-long terme entre la nouvelle liaison Nord et la N3 au Sud. Cette mesure, conforme au PCM d'Ans, a pour enjeux d'y résorber les files dans son tronçon le plus habité, tout en valorisant l'E40 et l'E25 en alternative pour le transit ;
- que la chaussée de Tongres dans son tronçon résidentiel (entre la nouvelle liaison à hauteur du Kinépolis et le secteur Sainte Walburge – Boulevard des Hauteurs) est également déclassée, conformément au PCM de Liège :
 - en valorisant l'E313 proche pour le transit VP ;
 - au profit des TC et modes doux sur la N20 (voies bus, priorité aux feux) ;
 - en faveur de l'amélioration de la qualité de vie des riverains.



Concept multimodal proposé pour le secteur d'Ans-Rocourt



Pour les voitures et PL :



Valorisation de l'E40 et de ses échangeurs



Une liaison forte Ailleur - E313, pour la desserte des pôles d'activités, préservant les quartiers d'habitat



Le réseau routier secondaire en complément, déclassé dans les tronçons d'habitat (N20-Français)

Pour les TC :



l'axe bus Rocourt-Liège est renforcé (voies bus, priorités aux carrefours à feux)



Deux liaisons locales complémentaires sont offertes, vers Ans et la Place Nicolai

Pour les deux-roues / piétons :



Deux axes forts régionaux le RAVeL et la liaison vers Liège, hors réseau routier principal

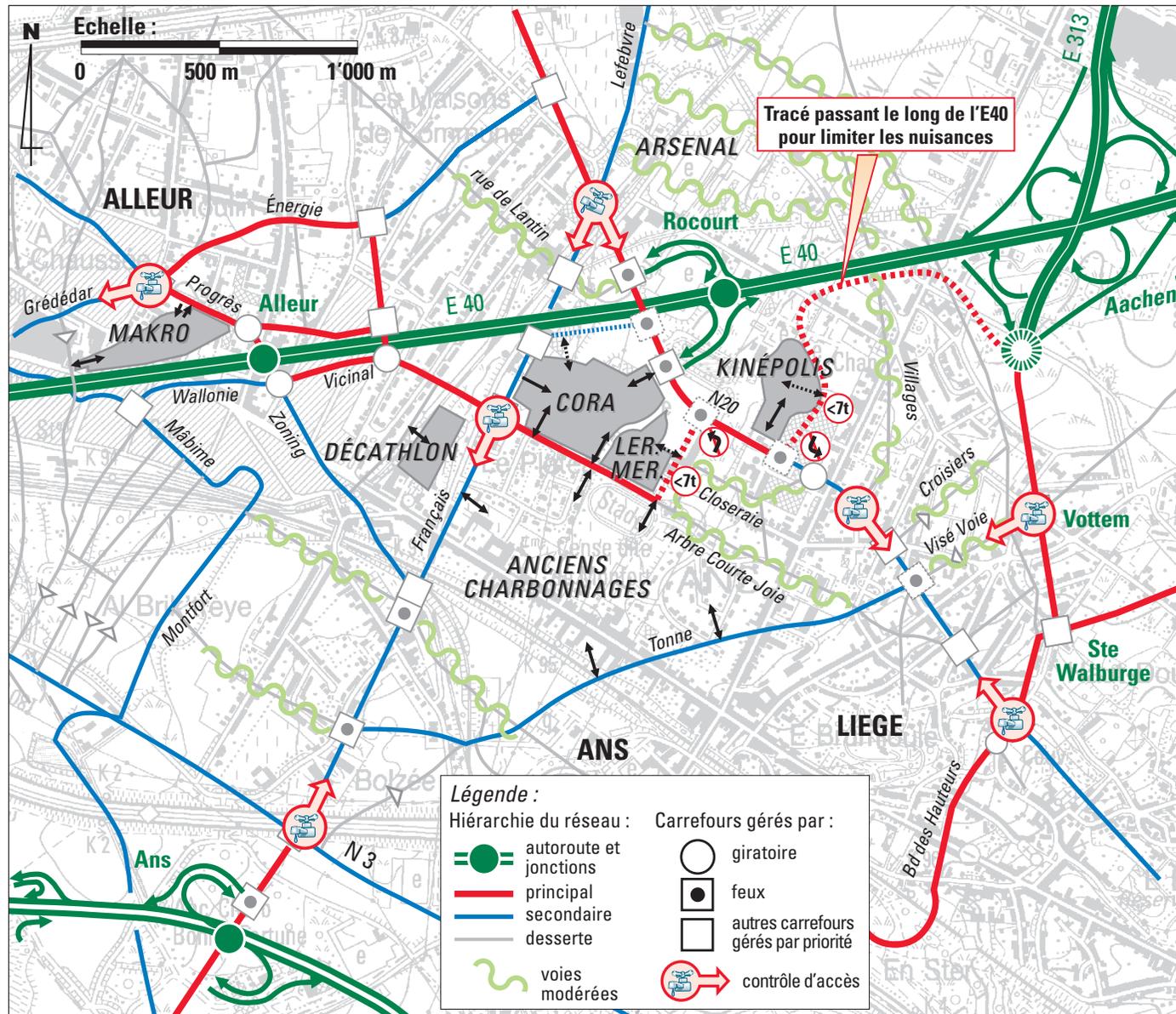


Des liaisons communales complémentaires



Des accès locaux à assurer, à développer

Le concept - hiérarchie du réseau routier proposée à long terme (2015)



La hiérarchie proposée s'articule sur 4 niveaux :

- Le réseau autoroutier et ses échangeurs, à valoriser
- Un réseau principal, optimisant la desserte des zones d'activités, tout en évitant les quartiers d'habitat dans la mesure du possible ...
 ... notamment en instaurant des **contrôles d'accès** aux tronçons sensibles
- Un maillage secondaire, pour la collecte des zones d'habitat, avec déclassement :
 - de la Rue des Français entre la Place Reine Astrid et la N20
 - de la N20 entre Kinépolis et Ste Walburge
- Des voies de **desserte locales**, avec dissuasion de transit :
 - Rue du Village
 - Croisiers - Visé Voie
 - ...

Un réseau routier cohérent avec le concept multimodal proposé, permettant aussi d'améliorer les TC et les modes doux !

Hiérarchie des réseaux TC et modes doux proposée à moyen terme (2007 - 2010)



Pour les TC :



Les 2 lignes principales de 'axe bus Rocourt-Liège (lignes 70, 70) sont déviées, pour assurer la desserte du lotissement des Anciens Charbonnages

L'axe bus de la N20 est renforcé, par :



- des voies bus à l'approche des carrefours
- une prise en compte et des priorités aux carrefours à feux



La ligne 19 est prolongée de la Tonne vers Arsenal, tandis qu'une desserte locale est assurée entre Rocourt et le centre d'Ans (itinéraire à étudier)

Pour les deux-roues / piétons :



Deux axes forts régionaux le RAVeL et la liaison vers Liège, sur des itinéraires clairement établis et indépendants du réseau routier principal...



... et leurs points d'accès principaux



Des liaisons communales complémentaires, pour le rabattement des quartiers sur ces 2 axes



Des liaisons de proximité vers les pôles d'activités, les quartiers d'habitat, à assurer et à tranquilliser ...



... une offre de parquage à renforcer auprès des pôles d'activités et TC

5. MISE EN ŒUVRE DU CONCEPT PROPOSE



5. MISE EN ŒUVRE DU CONCEPT PROPOSE

Pour rappel, l'étude devait prendre en considération les trois termes suivants :

- le court terme (2004 – 2006), dans le but d'assainir par des mesures "légères", les principaux problèmes existants (voir chapitres 5.1 et 5.2) ;
- le moyen terme (2007 – 2010), où les développements seront réalisés sur Ans, pour les pôles commerciaux existants et où environ 1/3 du lotissement sera en service (voir chapitres 5.2 et 5.3) ;
- le long terme (environ 2015), avec le développement complet du site des Anciens Charbonnages (voir chapitres 5.3 et 5.4).

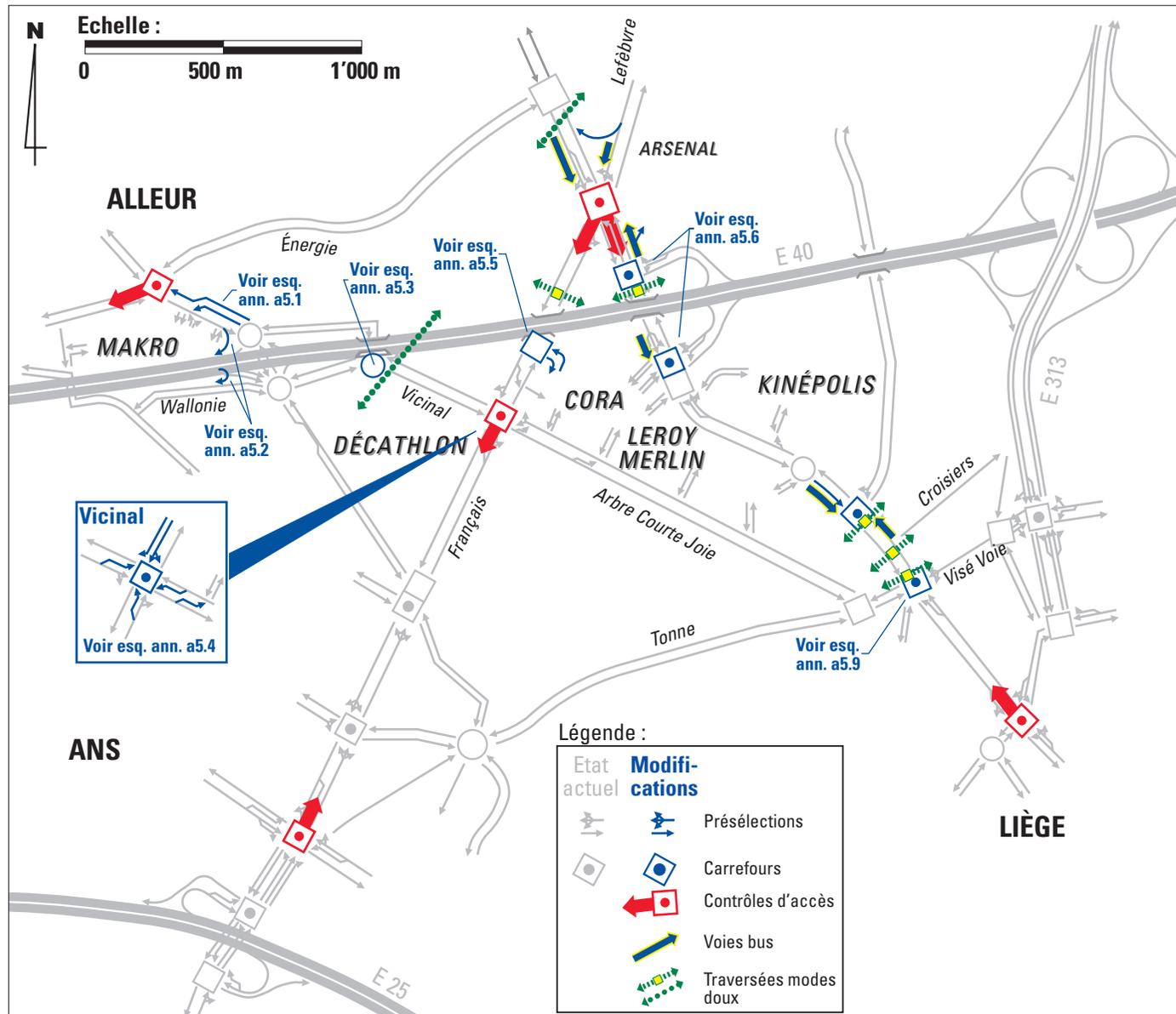
5.1 PREMIERES MESURES D'ASSAINISSEMENT PROPOSEES A COURT TERME

Fig. 5.1 **La figure 5.1 schématise les mesures ponctuelles proposées à court terme, visant à assainir les problèmes actuels :**

- pour le **secteur d'Alleur**, il est proposé de **réorganiser les circulations dans le but de soulager le passage très étroit sous l'E40, entre les deux ronds-points** ; ainsi :
 - Ann. 5.1 – les accès au Makro sont adaptés par la création d'une troisième voie de présélection d'entrée, pour limiter tout risque de blocage du carrefour Nord ;
 - Ann. 5.2 – des bipses sont créés aux deux carrefours Nord et Sud de l'échangeur ;
 - Ann. 5.3 – une valorisation de l'ex-tunnel ferroviaire proche est proposée, avec intégration du RAVeL et d'un giratoire à son débouché sur la rue du Vicinal ;
 - Ann. 5.2 – des adaptations du jalonnement sont proposées en conséquences ;
- pour le **franchissement de la rue des Français, le carrefour rue du Vicinal – Arbre courte Joie est assaini par** :
 - l'élargissement de la rue du Vicinal côté Sud, permettant la création d'une présélection pour les tourne-à-gauche, tout en réaxant cette voirie dans la continuité de l'Arbre courte Joie ;
 - l'équipement de ce carrefour par des feux pour y sécuriser les conflits. A relever qu'une variante avec giratoire a été écartée, car elle aurait nécessité de plus amples expropriations pour dégager les emprises nécessaires. De plus, un giratoire n'aurait pas permis l'instauration d'un contrôle d'accès vers la rue des Français, pour y maîtriser les files très conséquentes ;
- Ann. 5.5 • **l'accès au centre commercial, côté rue d'Ans est à l'étude par CORA**, en cohérence avec les difficultés liées à la proximité des entrées et sorties du site (phénomènes d'autoblocage, lisibilité, ...). Ainsi, il est proposé de **créer une nouvelle sortie à hauteur du Pont de l'E40**. Cet aménagement pourrait constituer la première étape d'une liaison avec la N20 longeant l'E40 par le Sud (voir figure 5.2) ;



1ères mesures d'assainissement proposées à court terme (2004-2006)



Pour les VP :

- 1. Assainissement des échangeurs**
 - biphases à Alleur
 - feux à Rocourt Nord



- 2. Maîtrise du trafic, contrôles d'accès aux feux**

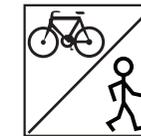
- 3. Assainissement des accès aux pôles**

- entrée Makro + accès livraisons
- sortie CORA rue d'Ans



Pour les TC (voir fig. 5.4) :

- voies bus sur la N3
- prise en compte aux carrefours à feux



Pour les modes doux (voir fig. 5.5 et 5.6) :

- traversées vélos (RAVeL, ...)
- traversées piétonnes (îlots centraux et/ou avancées de trottoirs)

Une 1ère étape permettant déjà :

- d'assainir l'existant
- de commencer à densifier l'existant

- Ann. 5.6 • **le secteur de l'échangeur de Rocourt peut être assaini par :**
- **la régulation par feux du carrefour Nord** (à hauteur de la rue de Lantin), avec aménagement de présélections sécurisées par des îlots ;
 - **une optimisation de la régulation afin d'en augmenter la souplesse**, pour pouvoir mieux répondre aux fortes variations de trafic sur ces carrefours ;
- le carrefour des XIV Verges, actuellement peu lisible et insécurisant fait également l'objet d'une proposition de réaménagement et d'exploitation par des feux.

A relever que d'autres mesures ponctuelles devraient être prises :

- en faveur des TC (voies bus, priorités aux feux, ...)
- en faveur des modes doux (traversées du RAVeL, traversées piétonnes sécurisées par les îlots, des avancées de trottoirs, ...).

5.2 PREMIERE ETAPE DE MISE EN OEUVRE DU CONCEPT A COURT-MOYEN TERME

Fig. 5.2 Une première étape pourrait être constituée par la mise en œuvre des trois mesures principales suivantes :

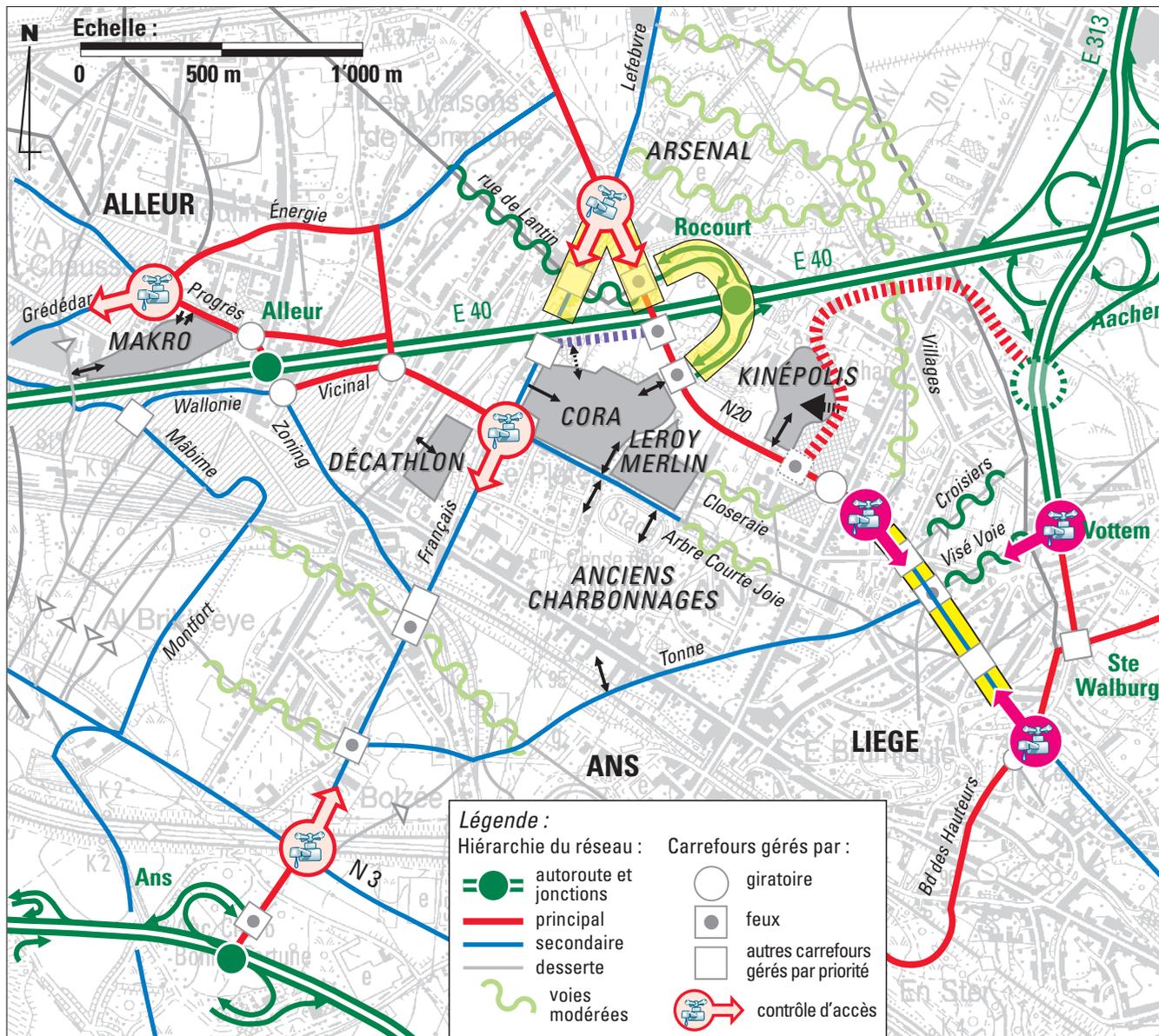
- **l'aménagement du nouvel échangeur sur l'E313 et du tronçon Est de liaison avec la rue du Village**, afin :
 - de soulager l'échangeur de Rocourt et d'y limiter les risques de files sur l'E40 ;
 - de créer un deuxième accès à Kinépolis pour en gérer les hyper pointes ;
- Ann. 5.5 • **le prolongement du nouvel accès CORA de la rue d'Ans à la N20**, pour :
 - soulager la rue d'Ans, la chaussée de Tongres et la Place R. Astrid, secteurs résidentiels avec de fortes contraintes bus ;
 - éviter d'attirer du transit vers l'échangeur de Rocourt par la rue de Lantin.
- **dissuasion du transit sur la N20**, afin :
 - de pouvoir prioriser les bus dans un premier tronçon de l'axe N20 ;
 - d'améliorer la qualité de vie des résidents des rues Croisiers et Visé Voie.

Cette étape solutionnera la majeure partie des problèmes existants et permettra un premier développement partiel des Anciens Charbonnages.

Toutefois, il est essentiel de préciser qu'elle **ne solutionne pas le manque de liaison N20 – Anciens Charbonnages**. Donc le risque de percolation dans des rues inadaptées serait conséquent (Closeraie, Arbre court Joie dans sa section modérés, ...).



1ère étape de mise en oeuvre du concept à moyen terme (2007 - 2010)



Trois mesures structurantes proposées :

- un nouvel accès E313-rue des Villages, pour :**
 - soulager l'échangeur de Rocourt
 - désenclaver le Kinépolis, en lui assurant un accès arrière à l'E313
- liaison Français-N20, pour :**
 - soulager la PI. Reine Astrid et ses accès
 - protéger les ruelles proches (Lantin,...)
 - valoriser le nouvel accès CORA
- Dissuasion du transit sur la N20, pour :**
 - offrir des priorités aux bus sur la N20
 - protéger les rues Croisiers et Visé Voie

Une 1ère étape cohérente et déjà multimodale...

... mais ne dégageant pas encore les capacités suffisantes pour le développement complet des Anciens Charbonnages

5.3 MESURES A METTRE EN PLACE PAR RAPPORT AU LOTISSEMENT A MOYEN – LONG TERME

Fig. 5.3 Il est donc indispensable de **lier les mesures d'amélioration des accès avec le développement du lotissement**. Afin de donner d'emblée une offre multimodale à ses futurs occupants, ces mesures ne doivent pas être seulement routières :

- **la liaison derrière Leroy-Merlin entre Arbre courte Joie et la N20** est indispensable pour les VP (déjà environ 5'000 uvhc/jo générés avec 1/3 du site occupé !) ;
- **la desserte TC l'est également**. En effet, si l'on attend que la demande soit suffisante pour remplir les bus, les occupants du site auront entre temps structuré leurs déplacements autour de la voiture et il sera fort difficile de modifier leurs habitudes ! ;
- de même, **l'itinéraire modes doux structurant entre le RAVeL et Liège** devra être mis en place.

5.4 FINALISATION DE LA LIAISON N20 – E313 A MOYEN - LONG TERME

Les deux barreaux d'extrémités de cette liaison étant prévus à court-moyen terme, quand doivent-ils être reliés ? Le tronçon central de la liaison, passant entre le site du Kinépolis et le terrain Est de la SCEL dépend :

- de l'urbanisation des terrains de la SCEL ;
- de la charge et des risques de saturation du réseau à moyen terme (rue du Village, Echangeur de Rocourt, ...).

Si le terme de mise en œuvre de ce maillon central ne peut être défini, il importe d'assurer un suivi et des observations de la montée en charge du réseau, pour pouvoir anticiper le moment adéquat.

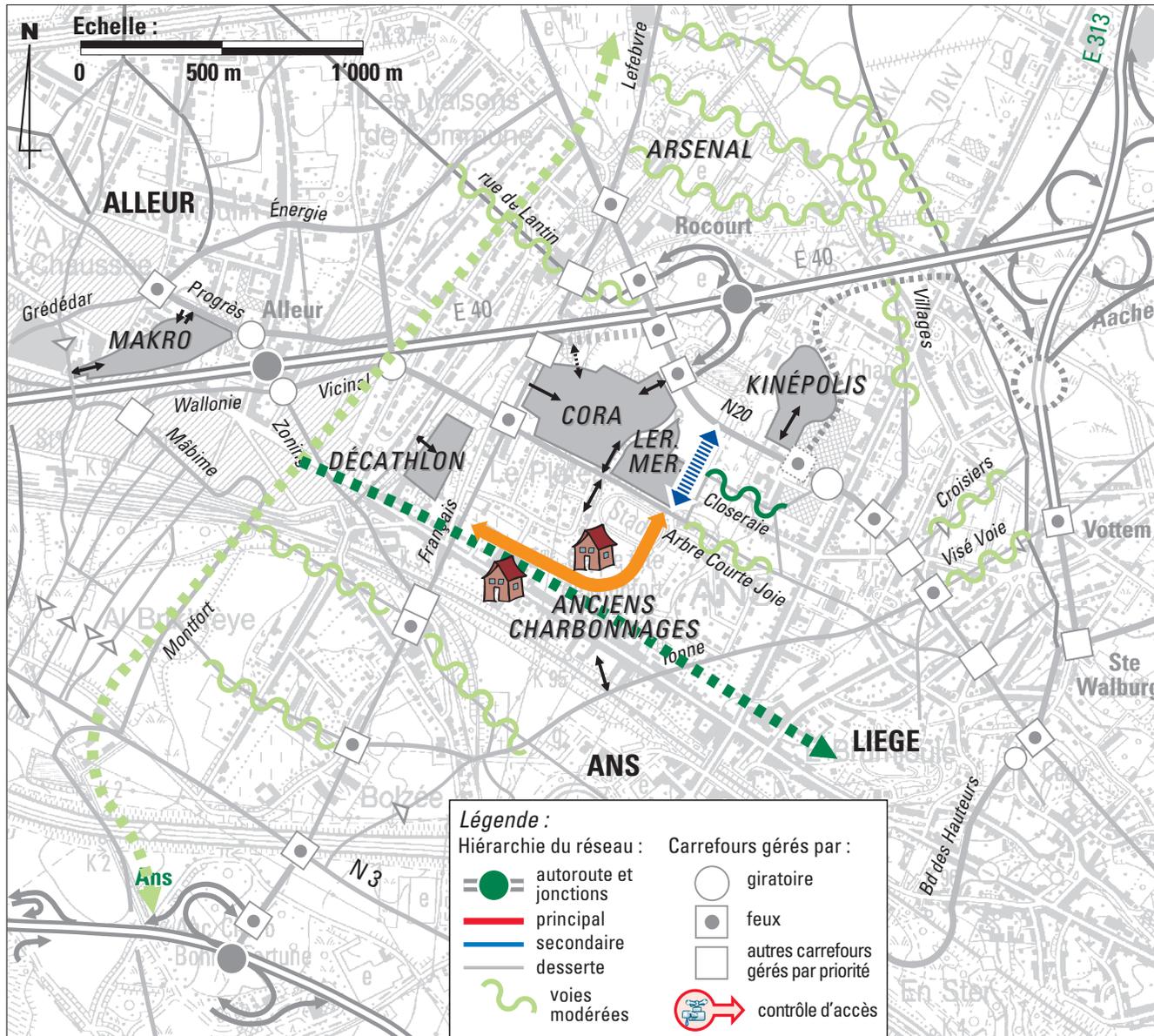
Ann. 4.1 A relever **qu'une estimation des reports liés au concept a été effectuée pour le moyen terme** (1/3 du lotissement occupé, densification à Ans et optimisation des pôles commerciaux).

Ann. 4.2 Sur base de ces reports, **les capacités du réseau ont été testées**. Ces vérifications montrent que :

- **les mesures proposées permettent d'absorber les accroissements de trafic prévus par les projets commerciaux ...**
- **... tout en protégeant les quartiers d'habitat, en améliorant la progression des bus et en sécurisant les cheminements piétons – 2Roues ;**
- il subsistera des réserves de capacités sur la liaison N20 – E313 dans le tronçon Est (en aval de la N20). L'utilisation de ces réserves de capacités devra être maîtrisée par les Autorités régionales et communales, par une judicieuse affectation du territoire.



Mesures d'accompagnement à l'ouverture des premiers lotissements



... à moyen terme (2007 - 2010), ~ 1/3 du lotissement des Anciens Charbonnages devrait être occupé

Pour rappel, le trafic généré serait de l'ordre de +5'000 uvhc/jo, soit nettement plus que la capacité du réseau existant...

... pour désenclaver les Anciens Charbonnages, il faut donc :

- aménager la liaison routière entre la rue de l'Arbre Courte Joie et la N20
- assurer la desserte TC du site (voir annexe. 2.2.2)
- aménager l'itinéraire modes doux RAVeL - Liège

Une mise en place progressive et multimodale du concept proposé

Enfin, **la liaison vers l'E313 voit sa capacité dictée par le tronçon empruntant la N20**, déjà chargé par près de 15'000 uvhc/jo.

Ann. 5.8 Une première esquisse avec un aménagement en rond point du carrefour N20 – Kinépolis a du être écartée, car :

- les capacités à terme n'auraient pas pu être assurées. Des risques de formation de files, avec perturbations de l'échangeur de Rocourt imposent donc de l'abandonner ;
- le fonctionnement en giratoire n'aurait pas permis la prise en compte et la priorisation des bus.

Ann. 5.7 C'est donc **une variante à feux qui est recommandée** (voir annexe 5.7). Compte tenu du caractère stratégique de ce tronçon et de la nécessité de ne pas recréer des risques de blocages ou de perturbations de l'échangeur de Rocourt, ces feux seront simplifiés. En effet, les mouvements sur l'itinéraire Anciens Charbonnages et N20 seront assurés. Toutefois, des tourne-à-gauche très conflictuels et disposant d'alternatives ne seront pas offerts :

- en venant des Anciens Charbonnages pour aller vers Tongres, il faudra emprunter la rue d'Ans (ou la nouvelle liaison Rue d'Ans – échangeur de Rocourt) ;
- en venant de la rue du Village ou de l'E313 vers le Sud (XIV Verges), il faudra poursuivre par la rue du Village.



5.5 MESURES PRIORITAIRES POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN A COURT – MOYEN TERME

Fig. 5.4 **La figure 5.4 fait la synthèse des esquisses d'aménagement pour les mesures proposées en faveur des TC.**

Ainsi, les mesures de priorisation proposées (environ 10 voies bus, carrefours à feux avec priorités bus, ...) permettront **d'assurer une bonne desserte du futur lotissement** (voir principes en annexes 5.10 et 5.11), tout en :

- limitant le temps "perdu" par ce détour ;
- **maintenant une bonne qualité de desserte des zones riveraines actuelles.**

Enfin, d'autres mesures sont envisageables pour renforcer le rôle des TC (information ciblée aux habitants actuels et futurs, aux clients des pôles commerciaux, vente de tickets/abonnements de bus dans ces pôles, ...).

5.6 MESURES EN FAVEUR DES MODES DOUX A COURT – MOYEN TERME

Cette étude d'accessibilité offre une **réelle opportunité d'affiner les principes proposés dans les plans vélos et piétons des PCM d'Ans et de Liège.**

5.6.1 Mesures structurantes pour les modes doux

Fig. 5.5 A l'échelle régionale, **les deux itinéraires (RAVeL et axe vers Liège) ont ou vont faire l'objet d'études détaillées.** Les réflexions n'ont donc porté que sur les deux points particuliers suivants :

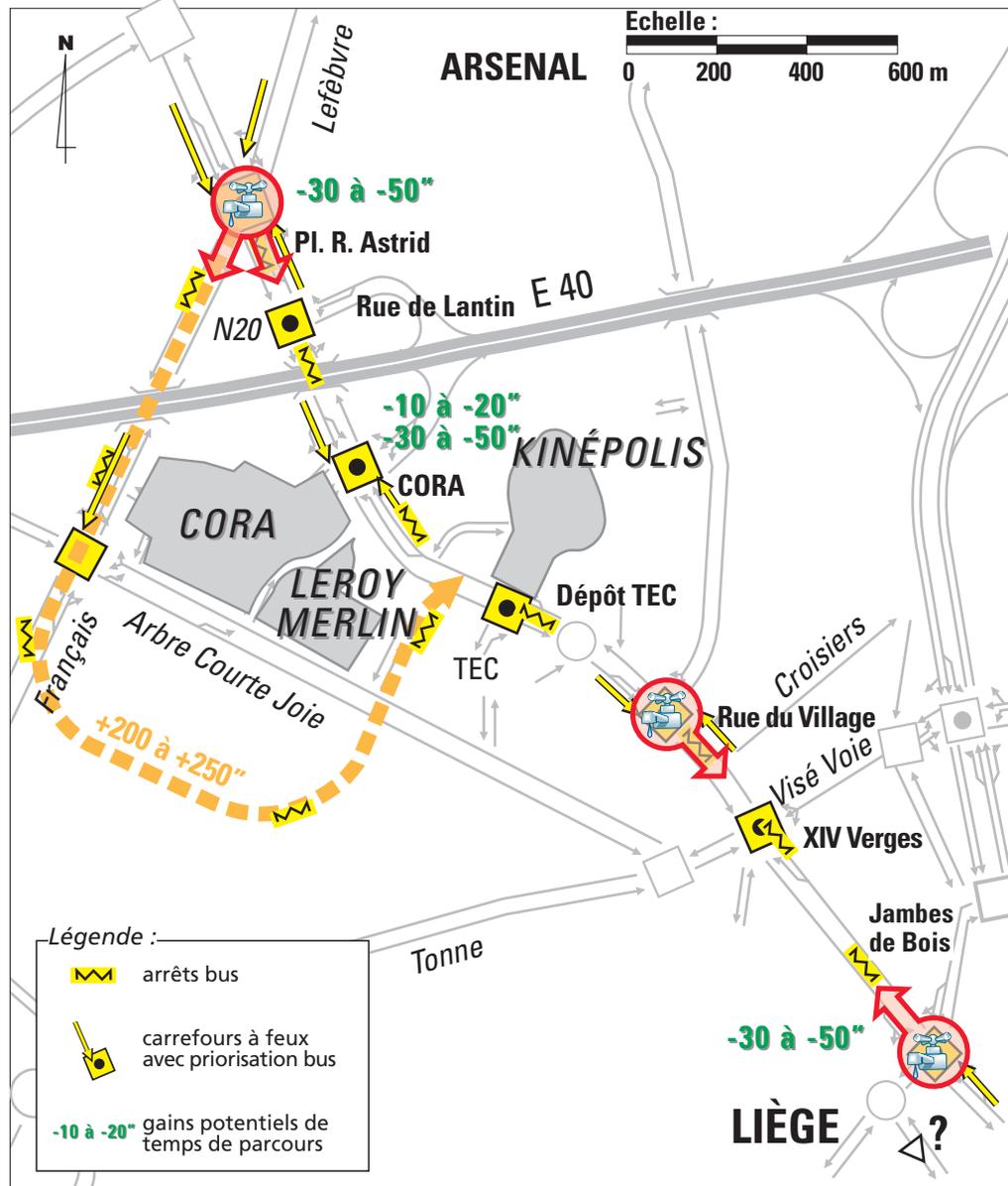
- Ann. 5.3
- le projet de valorisation pour les VP du tunnel sous l'E40 doit rester compatible avec le RAVeL. Ainsi, un relevé in situ des largeurs disponibles **montre que ces deux fonctions sont conciliables ;**
 - pour l'axe vers Liège, **la traversée de la rue des Français doit être sécurisée.** Compte tenu des charges de trafic importantes à franchir, **un feu est indispensable pour en assurer la sécurité** (feu piétons et 2Roues à la demande ou carrefour complet si accès bus + voiture au lotissement, à définir par le PCA).

Ann. 5.3 **Concernant les liaisons communales, les traversées des grands axes sont généralement protégées par des feux, sauf pour :**

- la liaison Rocourt – RAVeL, dont la traversée de la rue F. Lefebvre pourrait être couplée à un plateau (présence d'une école) ;
- la liaison RAVeL – Lantin – Xhendremael, dont la traversée de la rue de l'Energie est peu conflictuelle (trafic limité). Un plateau n'est pas recommandé compte tenu de la présence de poids lourds. Toutefois, un marquage de la traversée modes doux est nécessaire (revêtement différencié ?), de même que pour la traversée de la rue Grédédar par l'axe Alleur – Montfort – RAVeL.



Principes de priorisation des bus et autres mesures pour les TC



▶ Les principes de priorisation proposés...

- Adaptativité des carrefours à feux existants et prévus, avec prise en compte des bus
- ~10 bandes bus à l'approche des principaux carrefours

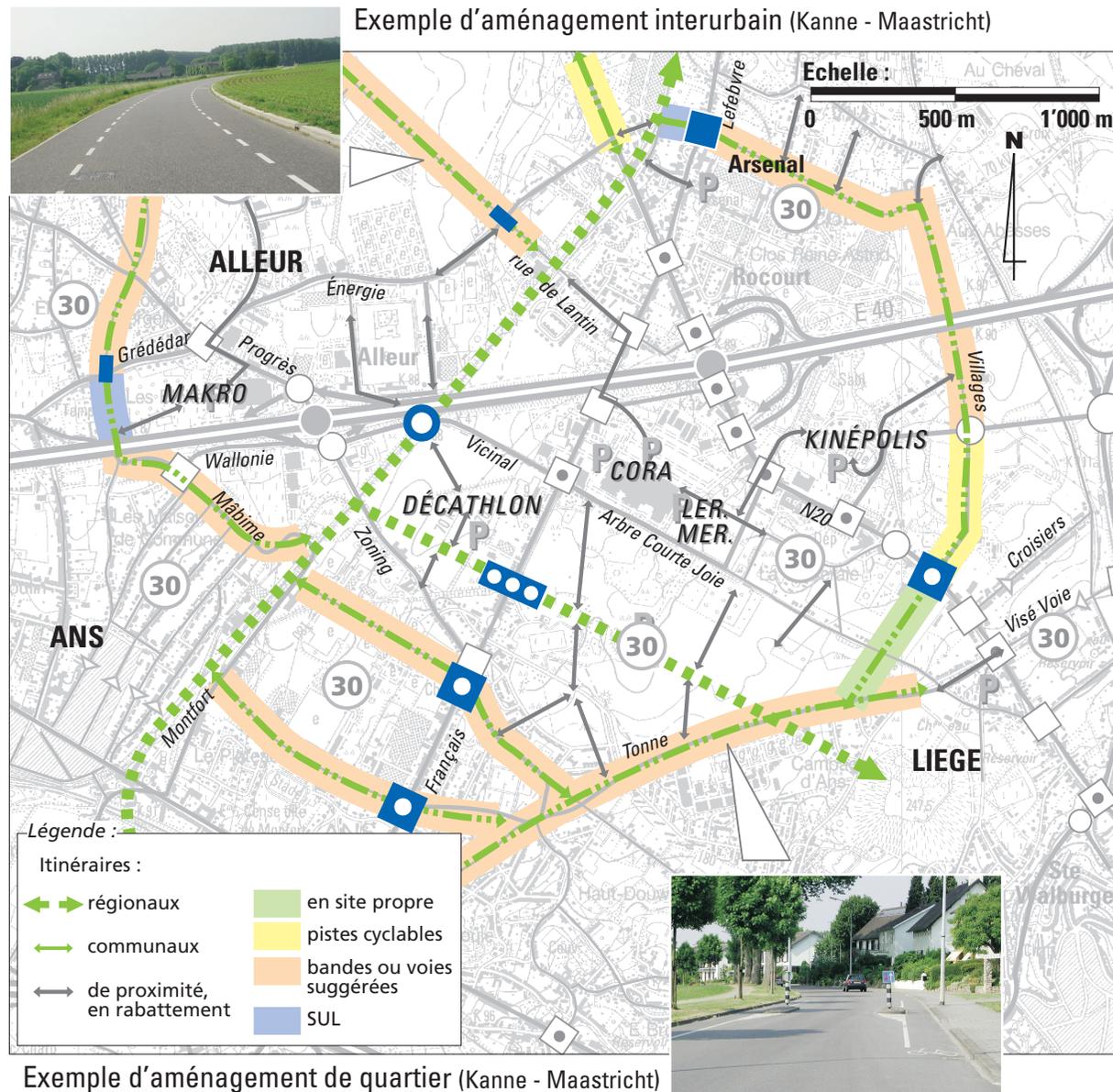
▶ ... permettront :

- d'améliorer la régularité des temps de parcours des bus
- de réduire les temps perdus actuels d'environ -80 à -100", compensant ainsi en partie le détour prévu par le lotissement des Anciens Charbonnages (~+200 à +250")

▶ Autres mesures proposées :

- Permettre la vente de tickets / abonnements de bus à l'accueil du CORA, du KINÉPOLIS
- Renforcer l'information sur les offres TC, ciblée à destination des clients potentiels des pôles commerciaux (bus-info, dépliants,...)
- Ste-Walburge, mise en place du plan de circulation à sens uniques, permettant d'insérer une voie bus en sortie de ville ?

Réseaux modes doux (piétons - 2Roues) - détails des mesures structurantes



Liaisons régionales :



Le RAVeL (~ mi 2004 ?) :

Une étude de détail a déjà été menée par le Bureau PISSART - VAN DER STRICHT en 2002, définissant les mesures d'aménagement et d'exploitation :

- de l'axe lui-même
- des traversées de voirie
- des accès au RAVeL

Proposition complémentaire d'aménagement d'un rond-point au franchissement de la rue du Vicinal

Liaison RAVeL - LIEGE :

Dans le secteur du PCA, peu de contraintes existantes, aménagement à l'étude par le CRAU

Traversée rue des Français, charges de trafic élevées et largeur conséquente.

Proposition complémentaire de sécurisation de la traversée par un feu piétons - vélos à la demande

Itinéraires communaux :



(voir PCM d'Ans)

Traversée des grands axes routiers sous couvert de :

- carrefours à feux entièrement régulés
- carrefour réaménagé en plateau
- d'un marquage transversal

5.6.2 Mesures ponctuelles pour les modes doux

Fig. 5.6 Un maillage modes doux secondaire affine les liaisons structurantes pour la desserte locale.

Ces aménagements, très ponctuels et dispersés, doivent être simples et fonctionnels pour limiter les investissements à consentir ; ainsi :

- dans les quartiers, c'est la **mixité qui doit être privilégiée**, par exemple sous la forme de zones 30, profitables à tous les usagers ;
- lorsque ces liaisons traversent des voiries fortes, **les carrefours à feux existants ou prévus doivent être privilégiés**. En cas d'inter-distances trop longues entre ces traversées régulées, il faudra prévoir des traversées non régulées, mais avec îlots centraux (par exemple sur la N20, rectiligne et très large) ;
- **dans les pôles commerciaux**, bien que le potentiel soit limité (voire nul, pour Leroy Merlin ou Makro), des mesures doivent être prévues pour :
 - **en assurer la perméabilité pour les modes doux**. En effet, on y circule à petite vitesse et il est plus sûr de relier Lantin aux Anciens Charbonnages à travers CORA qu'au carrefour à feux Vicinal – Français, par exemple. Le potentiel cyclable devra être mis en évidence (bandes suggérées, revêtement différencié, ...) ;
 - **assurer le parcage vélos et 2Roues motorisés de la clientèle actuelle et potentielle du CORA et de ses galleries, ainsi que du Kinépolis** (à moins de 1 kilomètre du lotissement) ;
 - **renforcer les cheminements piétons depuis les arrêts de bus et itinéraires locaux**.

A relever que trois itinéraires à l'insertion des 2Roues plus délicate ont fait l'objet d'esquisses :

Ann. 5.5 • liaison Lantin – CORA ;

Ann. 5.7 • liaison CORA – Kinépolis – Village ;

Ann. 5.9 • carrefour des XIV Verges.



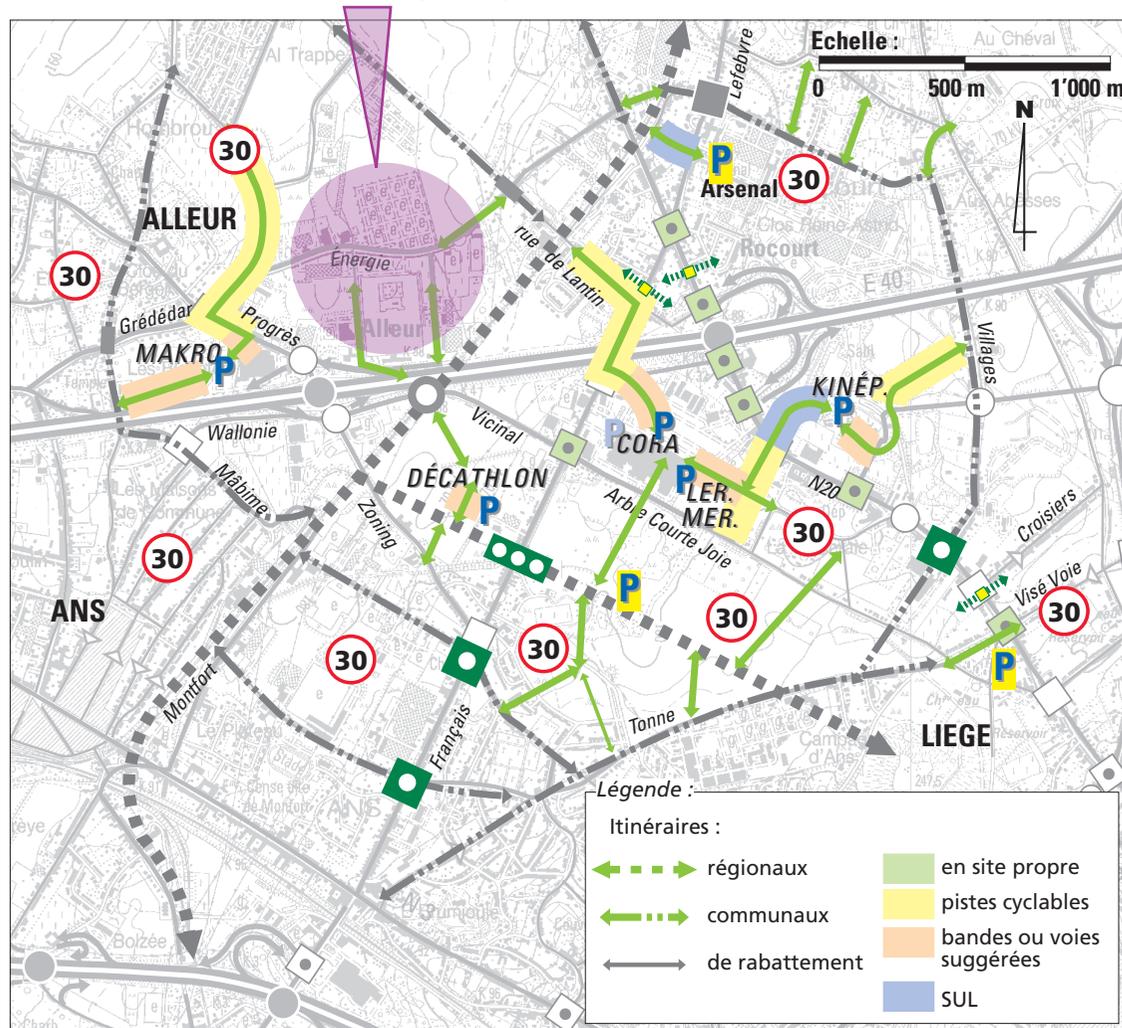
Réseaux modes doux (piétons - 2Roues) - autres mesures plus ponctuelles

Zone industrielle :



Peu de potentiel de cyclistes

► Pas de mesures spécifiques



Dans les quartiers résidentiels



30

Privilégier et renforcer la mixité, notamment grâce à l'application de zones 30 km/h

► pas de marquages ou mesures spécifiques
SUL généralisés sauf tronçon dangereux

Traversées de voiries :



Privilégier les itinéraires structurants, contournant les voiries et carrefours les plus chargés



Privilégier le passage par des carrefours régulés ...
... complétés localement par des traversées sans feux, mais avec îlot central, éclairage renforcé et avancées de trottoirs

Dans les pôles commerciaux :



Vitesses réduites, emprises limitées et potentiels de cyclistes relativement faible

► bandes suggérées pour prévenir de la présence possible de cyclistes

Parcage des cyclistes :



Compléter l'offre existante, par du parcage vélos avec points d'ancrage, si possible couvert :

P

► dans les pôles commerciaux

P

► lorsque c'est possible, aux arrêts de bus proches de quartiers denses

6. SYNTHÈSE



6. SYNTHÈSE

Pour rappel, cette étude avait pour buts :

- de définir un concept multimodal d'accessibilité au site d'Ans-Rocourt pour le moyen-long terme, permettant d'évaluer en terme de déplacements les projets de développement prévus par les Autorités communales (voir figure 3.1), tout en améliorant la qualité de vie des riverains ;
- de proposer un échéancier de mise en œuvre du concept ;
- d'identifier des mesures "légères" pour le court terme, susceptibles d'assainir la situation existante.

De par la nature des gros générateurs de trafic actuels (centres commerciaux, Kinépolis, ...), il s'avère que la voiture est très largement, le mode de déplacement principal utilisé (à + de 95%). Cette situation sera très difficilement modifiable en termes de répartition modale.

Aussi les premières réflexions ont portés sur l'aménagement et l'exploitation d'un réseau routier assurant l'accessibilité à ces générateurs, tout en améliorant la sécurité et la qualité de vie des riverains.

Par ailleurs, au delà de l'aspect routier et selon le type d'affectation future du territoire (habitat, ...), les réflexions sur le concept de déplacements ont aboutis à **l'absolue nécessité de développer plus encore les TC et les modes doux.**

Fig. 3.2 La recherche du concept a mis en évidence que **le réseau routier existant ne pourra pas dégager les capacités nécessaires** (près de + 20'000 uvhc/jo à moyen-long terme, sans même considérer de nouveaux projets commerciaux).

Elle a aussi montré que **la demande porte essentiellement sur des liaisons régionales ou d'agglomération, à orienter sur le Ring de Liège - E40** ; l'accessibilité à ce Ring ne pouvant plus se faire par le réseau existant, saturé.

Fig. 4.1 **Le concept multimodal propose donc :**

- **de valoriser l'E40 et l'E313 ;**
- **de créer une liaison routière parallèle à l'E411 entre Alleur et Vottem**, permettant de drainer le secteur et :
 - **s'appuyant sur le réseau existant**, pour limiter les investissements à consentir ;
 - **s'écarter au maximum des zones résidentielles existantes et prévues**, ou s'accompagnant de mesures visant à en limiter les impacts (interdiction aux poids lourds, protection anti-bruit, ...) ;
 - **tout en préservant les itinéraires TC et modes doux ;**
- **de hiérarchiser le solde du réseau routier et d'y maîtriser le trafic, afin de protéger au mieux les zones d'habitat ;**
- **de valoriser et renforcer l'axe bus des lignes 70 et 70** pour la desserte des environ **5'000 habitants** potentiels du futur lotissement, en déviant les bus à travers le site, notamment grâce à la nouvelle liaison ;
- **de compléter cette desserte par des liaisons vers la côte d'Ans** (ligne 19 prolongée) et vers **le centre d'Ans** (type bus communal) ;
- **de valoriser les modes doux** en tant qu'alternative crédible et sécurisée à la voiture pour des liaisons de proximité (écoles, commerces et loisirs).



L'échéancier de mise en œuvre du concept proposé :

- Fig. 5.1 • **une série de mesures légères à court terme** (réorganisation des circulations et optimisation des carrefours aux échangeurs, aux accès des pôles, ...), visant à assainir les problèmes actuels ;
- Fig. 5.2 • **des mesures à court- moyen terme** (liaison rue d'Ans – N20, premier tronçon de la liaison à l'E313, ...) pour :
- **dégager les capacités requises pour la densification et le développement des activités existantes ;**
 - **offrir une alternative à l'échangeur de Rocourt**, et notamment dégager un deuxième accès au Kinépolis ;
 - prioriser les bus sur l'axe de la N20 et protéger des rues résidentielles (Lantin, Croisiers, Visé Voie, ...) ;
- Fig. 5.3 • **de conditionner le tronçon de liaison entre les Anciens Charbonnages et la N20, ainsi que la desserte bus du site à ses premiers développements ;**
- de suivre la montée en charge du réseau routier pour identifier le moment opportun de relier les différents tronçons de la liaison Alleur – E313, notamment le nouveau passage à côté de Kinépolis.

En conclusion, l'étude montre qu'il est possible de répondre rapidement aux problèmes actuels, puis de mettre en œuvre progressivement les infrastructures nécessaires aux développements pressentis dans le secteur.

Bien que les problèmes actuels soient très conséquents et les développements importants, **les mesures nécessaires restent raisonnables, réalisables par étapes.**

Il faut insister sur le fait que sans ces mesures à moyen-long terme, sur la base des problèmes actuels de saturation et d'impacts sur d'autres rues habitées, il soit difficilement imaginable de continuer à densifier, à viabiliser les terrains encore disponibles.

Le concept multimodal ainsi proposé a fait l'objet d'un consensus du groupe de travail, tant auprès des Autorités régionales et communales que des partenaires privés.

Il appartient à ce groupe de travail, et aux Autorités compétentes, de le concrétiser, en insistant notamment sur :

- l'information auprès des usagers et habitants actuels et futurs ;
- la nécessité de développer les alternatives à la voiture (bus, modes doux).

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils

Ph. Blanc

P. Tacheron

Namur, le 11 juin 2003

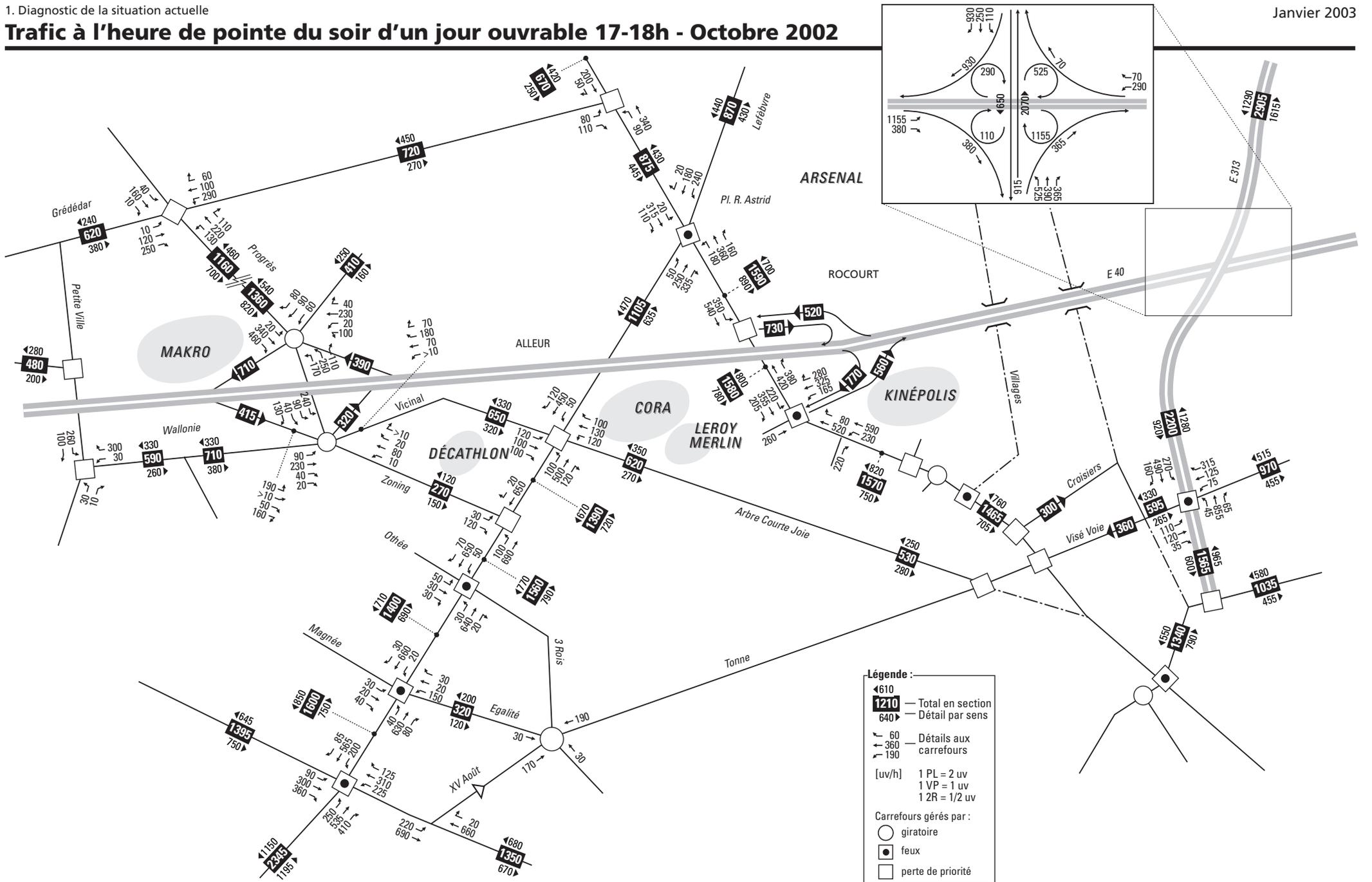
9638.22/BL/DL/TA/at



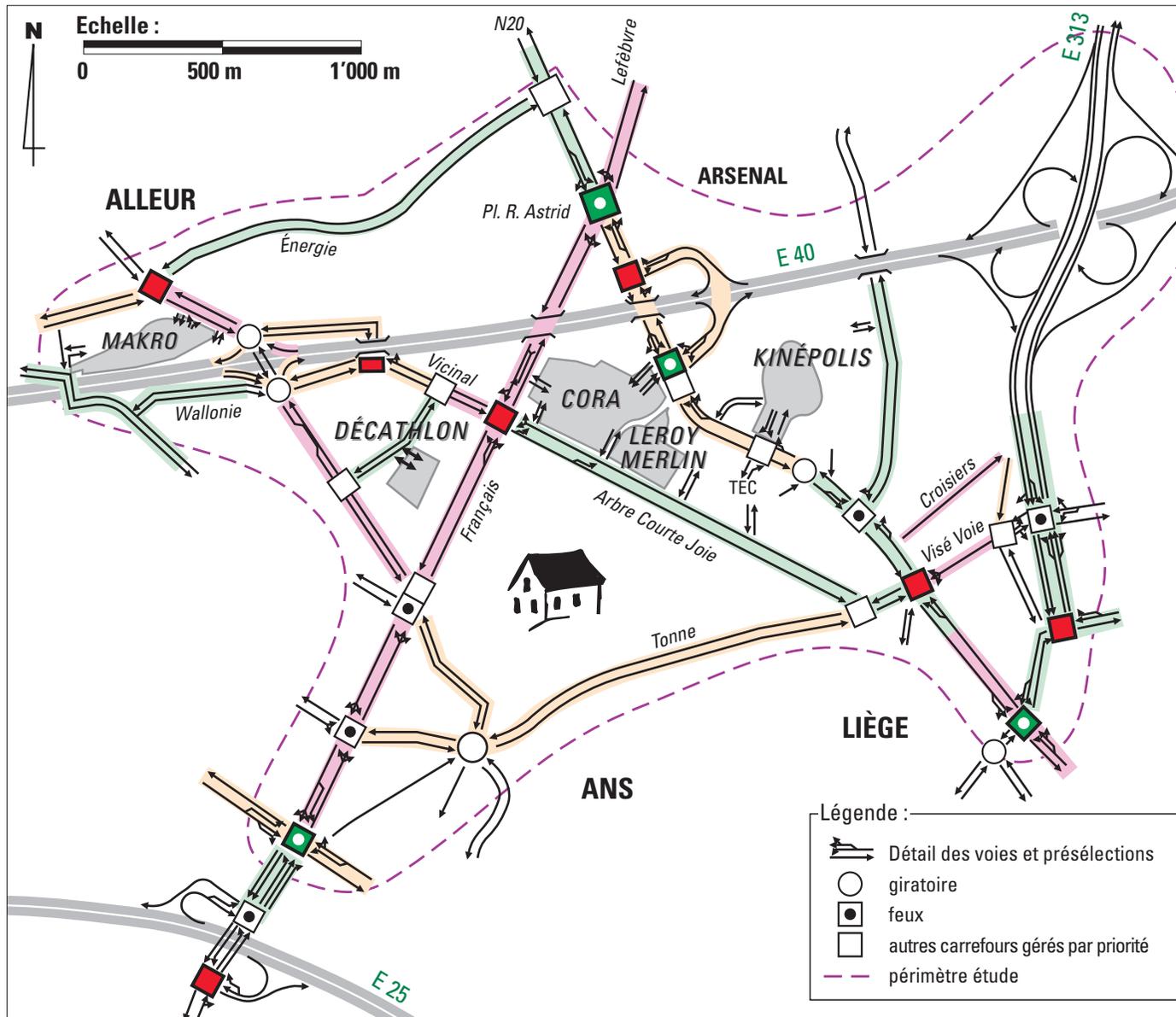
ANNEXES



Trafic à l'heure de pointe du soir d'un jour ouvrable 17-18h - Octobre 2002



Calibrage du réseau routier existant et exploitation des carrefours



UN RESEAU ROUTIER PEU HOMOGENE :

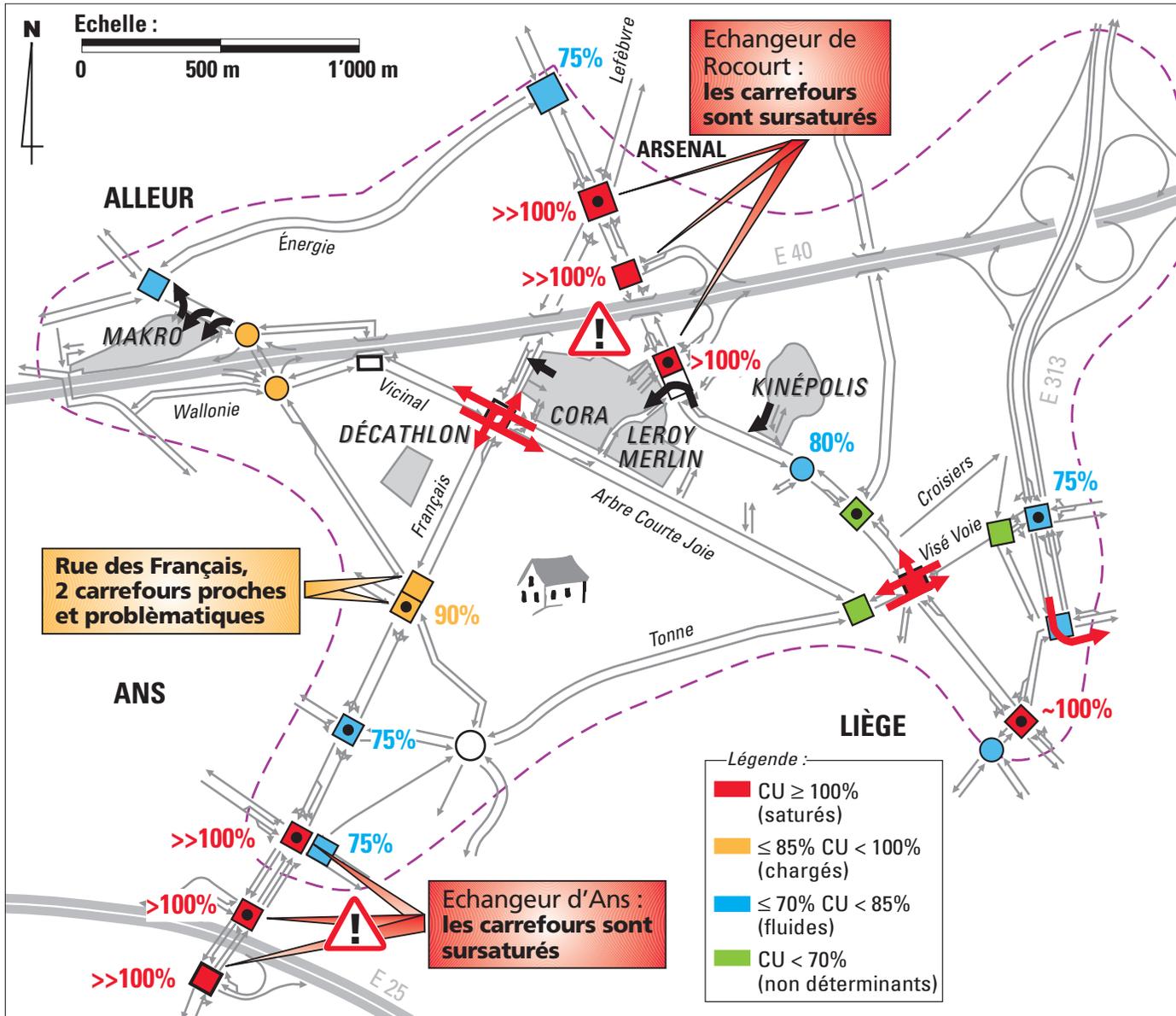
- des tronçons larges, aux emprises sous-valorisées (ou "inutiles" ?)
- des tronçons relativement larges, aux emprises déjà valorisées
- des tronçons étroits à très étroits, qui forment de véritables goulets d'étranglements

Ainsi, aucun des 5 pôles n'est directement raccordé au réseau autoroutier par un tronçon présentant des réserves de capacité !

EN TERME D'EXPLOITATION :

- déjà des carrefours stratégiques qui sont **régulés** (Pl. R. Astrid, Ech Rocourt Sud, N3-Français) ...
... valorisables pour maîtriser les flux
- de nombreux carrefours pourtant **stratégiques ne sont pas régulés** (Vicinal, Français, sortie de l'E313, ...)
... ne permettant aucune gestion volontariste des flux

Capacités utilisées aux carrefours et accès (HPS jours ouvrables - 2002)



ACCES AUTOROUTIERES :

Les accès principaux au réseau autoroutier sont délicats car :

- ⚠ les accès aux échangeurs principaux (Rocourt E40 et Anse E25) sont sur-saturés
- ● l'accès Alleur (E40) n'offre plus de réserves de capacité
- ➡ et l'insertion à Alleur est délicate (E40 très chargée)

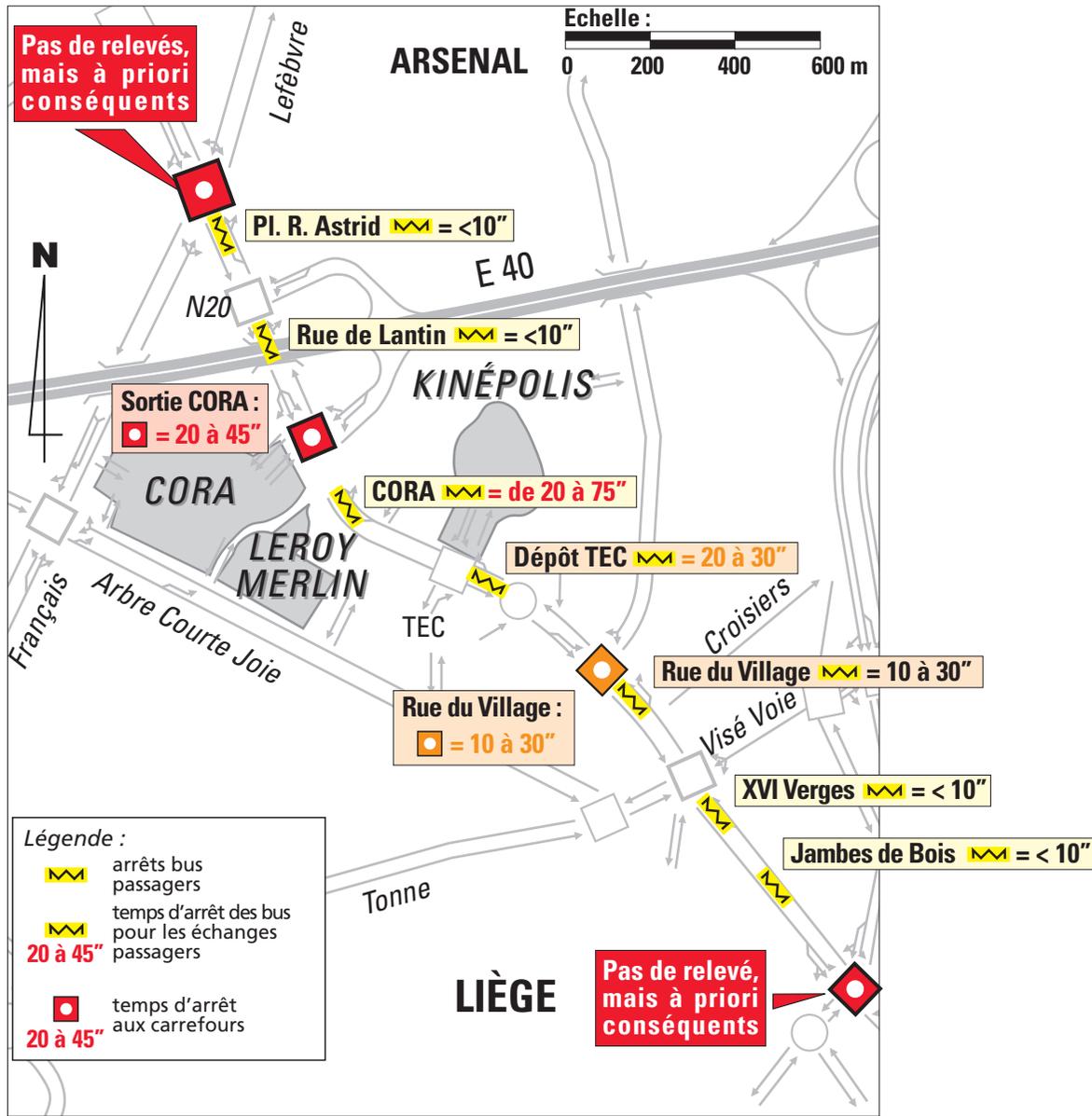
■ ■ Mais les accès à l'E313 Vottem présentent encore des réserves de capacité

CARREFOURS PRINCIPAUX :

■ De nombreux carrefours et mouvements structurants sont saturés

➡ De même, de nombreux mouvements d'accès aux pôles sont saturés ou difficiles (emprises limitées, visibilité, ...)

Vitesses commerciales et temps de parcours des bus sur la N20



Vitesses commerciales entre les arrêts rue de Lantin et Jambes de bois :

Le matin (7h30 - 8h30)

max : 28 km/h
moy : 24 km/h
min : 21 km/h

max : 34 km/h
moy : 24 km/h
min : 21 km/h

Le soir (17h - 18h)

max : 25 km/h
moy : 21 km/h
min : 18 km/h

max : 28 km/h
moy : 20 km/h
min : 15 km/h

- ▶ Des vitesses commerciales fortement dépendantes des activités commerciales, puisque baissant nettement à l'HPS

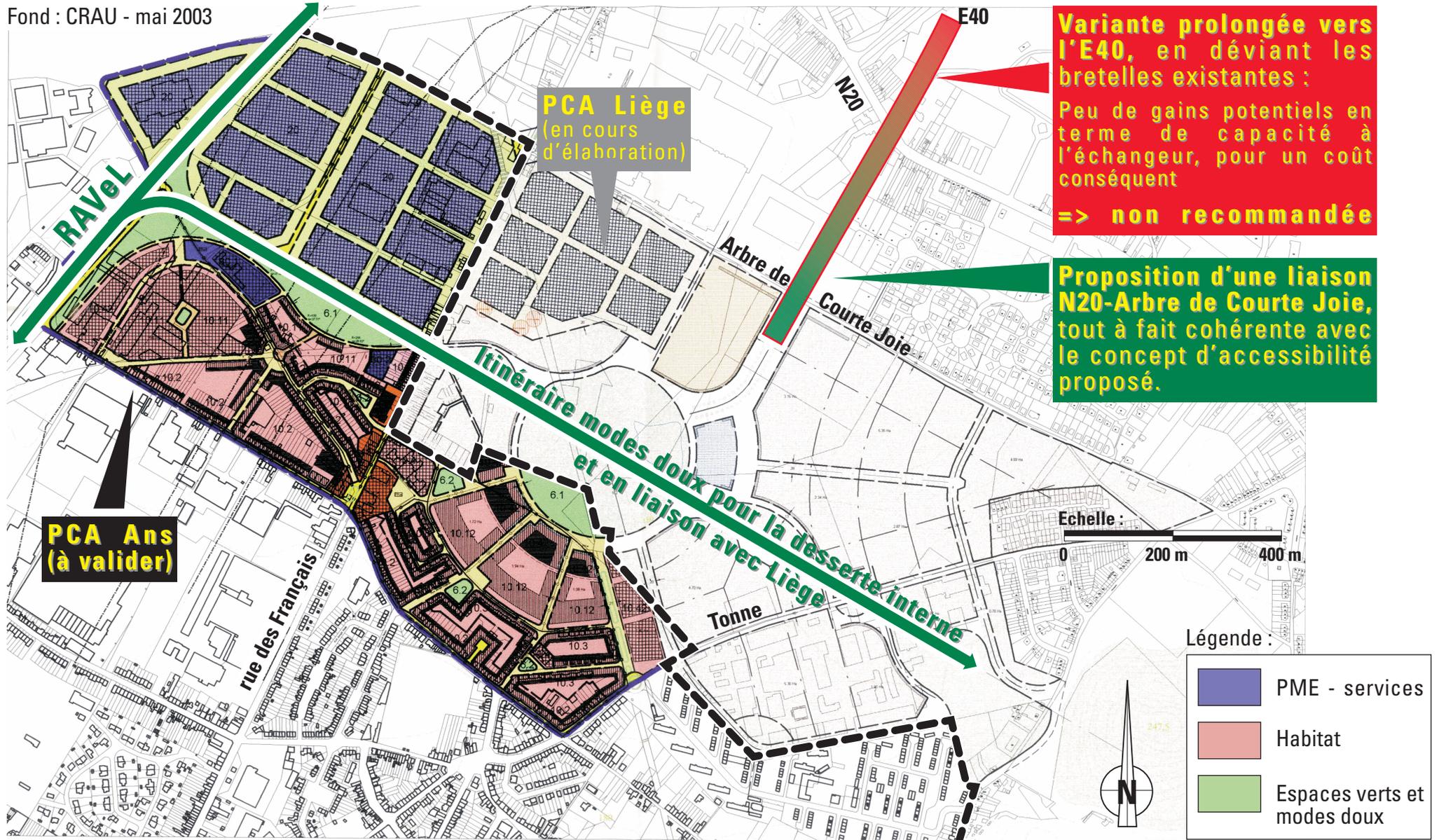
Temps perdus :

- M ▶ D'une manière générale, peu de temps perdus aux arrêts de bus (relativement peu fréquentés), sauf :
 - au CORA : jusqu'à 1.15 min. d'arrêt !
 - rue du Village (dépôt TEC) : jusqu'à 30''
- => Prévoir des distributeurs automatiques de billets ?
- => Vendre des billets au CORA ?

- ▶ Aux carrefours à feux, en l'absence de voies bus et de prise en compte, des temps perdus atteignant jusqu'à 45'' !

Données de base en terme d'affectation des sols - Avants projets de PCA

Fond : CRAU - mai 2003



Variante prolongée vers l'E40, en déviant les bretelles existantes :
 Peu de gains potentiels en terme de capacité à l'échangeur, pour un coût conséquent
=> non recommandée

Proposition d'une liaison N20-Arbre de Courte Joie, tout à fait cohérente avec le concept d'accessibilité proposé.

PCA Ans (à valider)

PCA Liège (en cours d'élaboration)

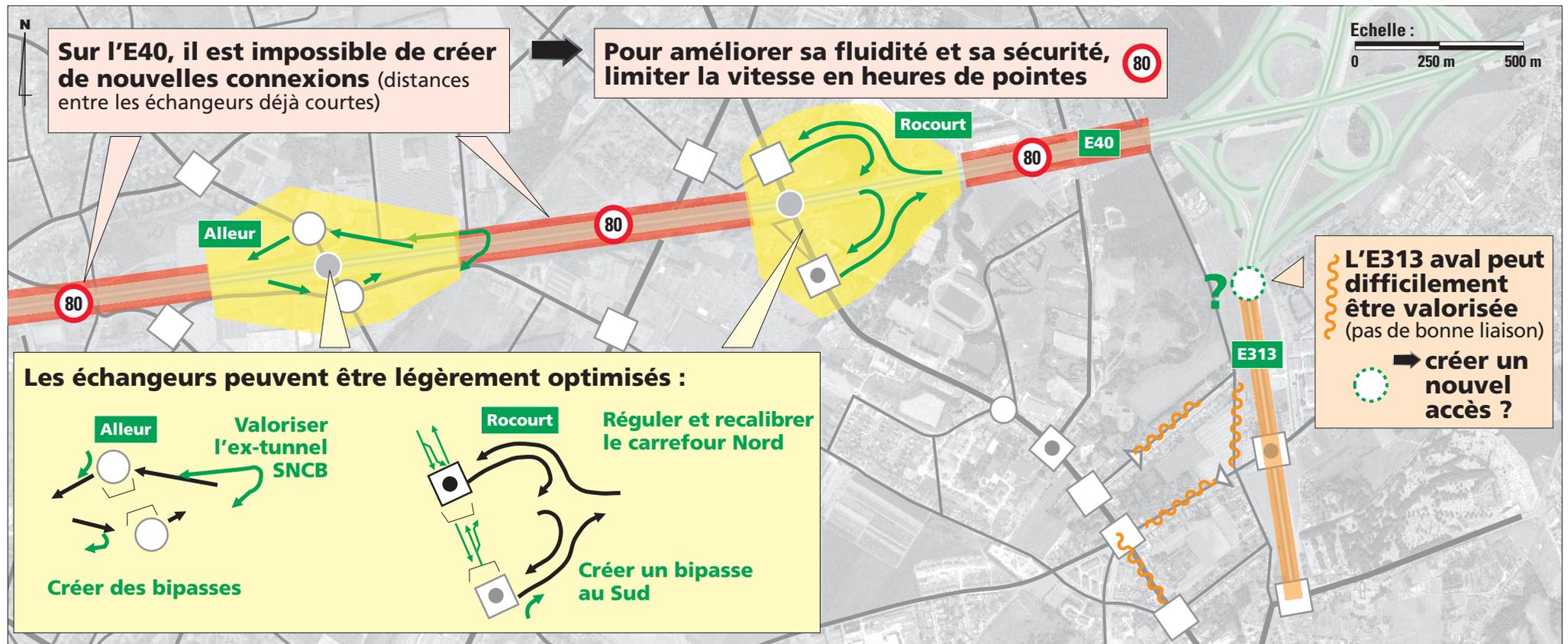
Itinéraire modes doux pour la desserte interne et en liaison avec Liège

Echelle : 0 200 m 400 m

Légende :

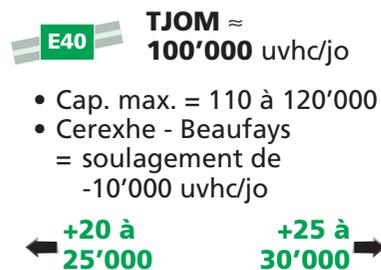
- PME - services
- Habitat
- Espaces verts et modes doux

Recherche de principes de valorisation du réseau autoroutier

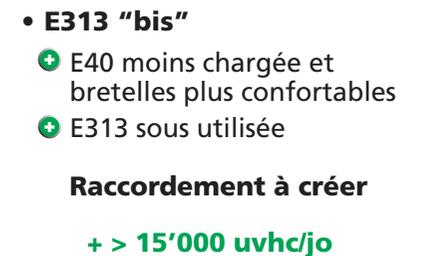
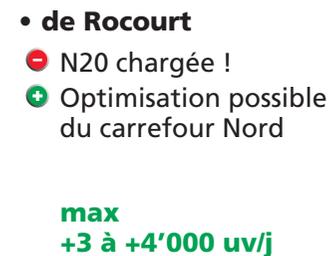
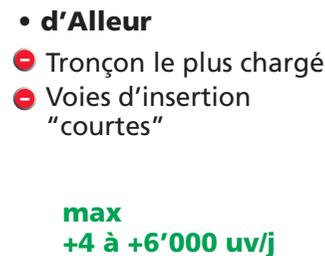


Estimations sommaires des potentiels d'augmentation de la capacité :

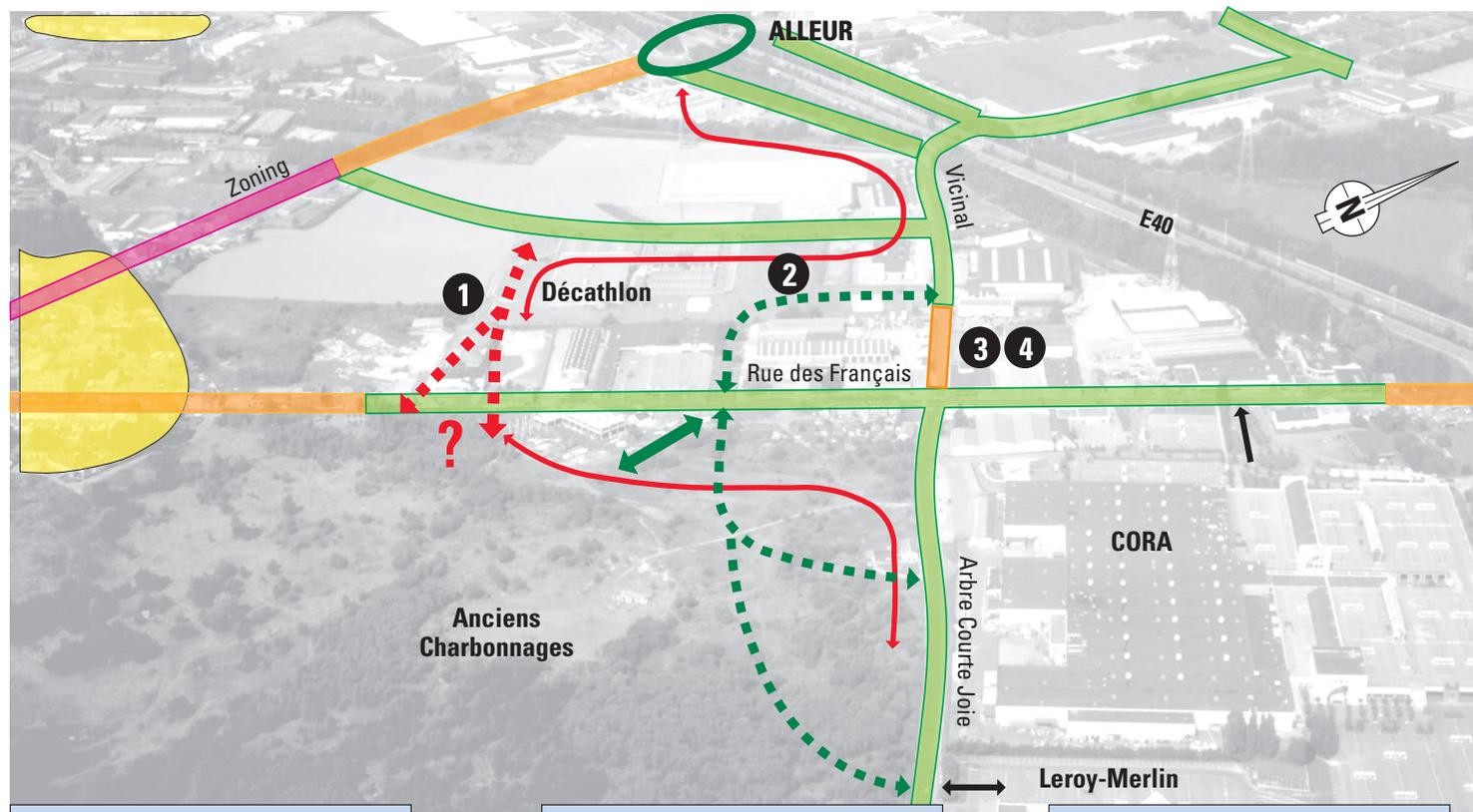
E40 en section :



Echangeurs :



Raccordements et franchissements à/de la Rue des Français - 3 variantes envisageables



Légende :

- Zones d'habitat à préserver
- Réseau valorisable
- Réseau difficilement valorisable
- Réseau non disponible (quartiers ...)
- Existant
- A créer ?
- Connexions possibles

1 Création d'un lien au Sud de Decathlon :

- détours importants, lisibilité limitée, ...
- peu d'emprises disponibles

NON RECOMMANDEE

2 Création d'un lien au Nord de Decathlon :

- des emprises a priori disponibles
- variante coûteuse, peu lisible, surcapacité par rapport au potentiel à l'échangeur d'Alleur

A ECARTER

3 Expropriation pour élargir la Rue du Vicinal :

- permet d'insérer une présélection de tourne-à-gauche Rue du Vicinal
- voiries décalées, il faut exproprier le hangar Sud-O (voir ann. 5.4)

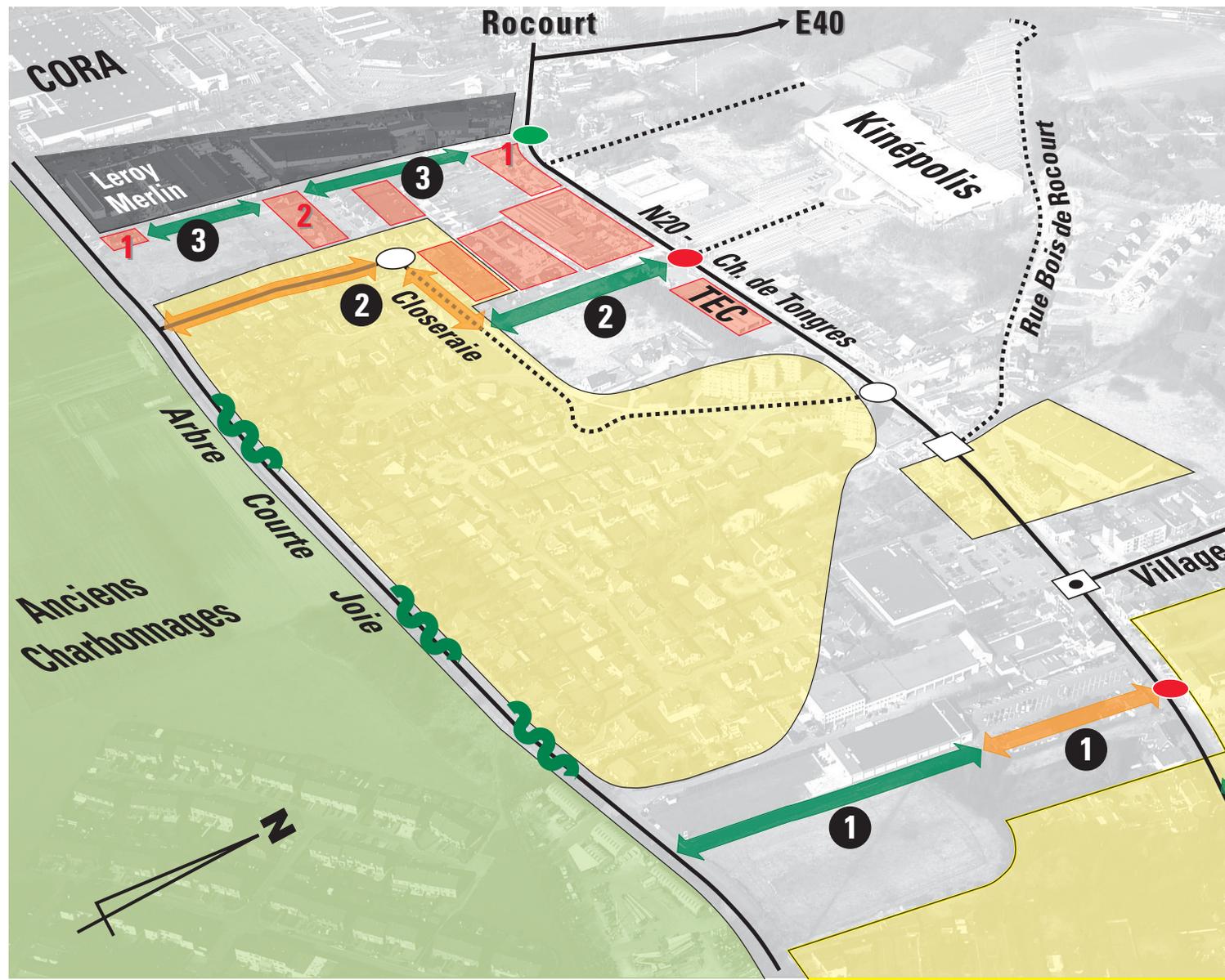
VARIANTE PROPOSEE

4 Déniveler la passage Vicinal sous la Rue des Français :

- surcapacité vers Alleur
- 1** ou **2** indispensables en plus, pour permettre tous les échanges
- appel de transit vers la rue de l'Arbre Courte Joie

A ECARTER

Nouvelle liaison E313 - insertion du tronçon 1 : N20 - Arbre Courte Joie



3 Leroy-Merlin :

- 3 à 4 maisons à exproprier, mais**
- permet la construction des 1'200 logements prévus aux Anciens Charbonnages
- offre un nouvel accès à CORA - Leroy-Merlin
- contexte peu sensible côté Leroy-Merlin
- ~ 340 m de voirie à créer

VARIANTE PROPOSEE

2 Closeraie :

- réseau routier existant, mais en plein lotissement !
- ~ 150 m de voirie à créer
- ~ 200 m de voirie existante
- carrefour N20 à 4 branches, à la capacité fort limitée

A ECARTER

1 CC :

- liaison existante à renforcer
- traversée du parking à assurer
- peu compatible avec la modulation Arbre Courte Joie

Pas attractive pour CORA et Leroy-Merlin, ni pour Kinépolis

A REJETER

Nouvelle liaison E313 - insertion du tronçon 2 : Villages - N20

3 itinéraires aux abords du Kinépolis :

2 accès possibles à la N20 :

1 En rampe par l'Est :

- + - liaison courte (400 m)
- - pas de desserte directe arrière de Kinépolis
- - débouché de la rampe dans le lotissement en développement
- - faisabilité délicate, insertion des carrefours, ...

A ECARTER

2 En rampe par l'Ouest :

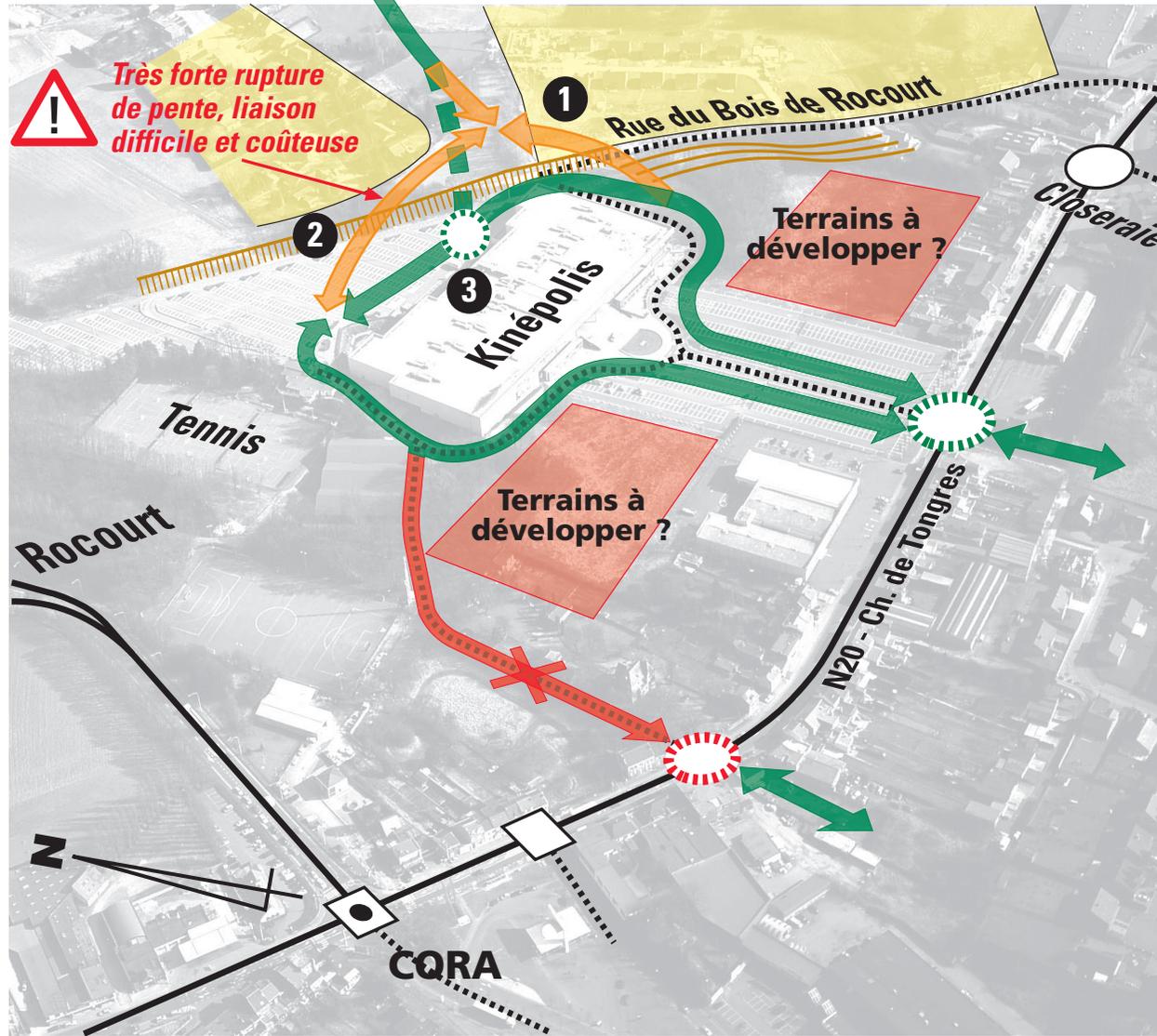
- + - desserte Kinépolis par 2 accès
- - infrastructure plus lourde (~800 m') et important mur de soutènement

A ECARTER

3 Rampe dénivelée :

- + - desserte Kinépolis par 2 accès, tout en valorisant les voiries internes existantes
- - impacts sur les quartiers d'habitat plus limités
- - dénivelé à créer

RECOMMANDE



Entrée actuelle à Kinépolis :

- + - espace disponible
- - éloigné des autres carrefours
- - hiérarchisation du réseau routier

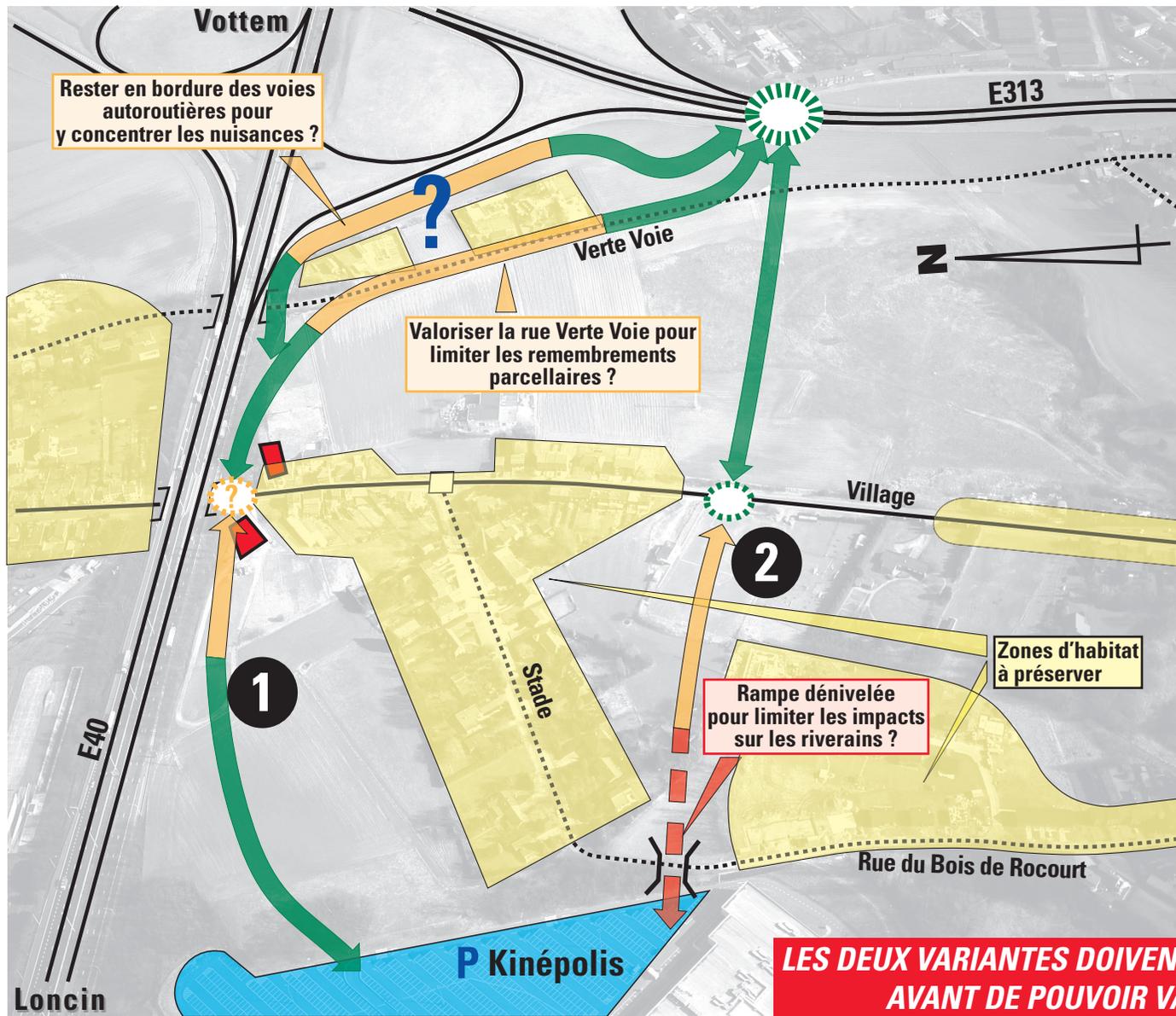
RECOMMANDE

Ch. du Tennis

- - carrefour en courbe, mauvaise visibilité ...
- - trop proche des accès CORA et E40 Rocourt
- - expropriations

A REJETER

Nouvelle liaison E313 - variantes d'insertion du tronçon 3 : E313 - Kinépolis



Deux variantes de tracé sont envisageables, depuis le point de raccordement à l'E313 au Nord :

1 Un tracé Nord, proche de l'E40 :

- + - *concentration des nuisances à proximité du réseau autoroutier, donc incidences sur l'habitat limitées*
- ? - *passage dénivelé de la rue du Village, à hauteur du Ring E40 ou faisabilité d'aménagement d'une connexion à la rue du Village, à vérifier*
- - *1 à 2 maisons à exproprier ?*

RECOMMANDEE ?

2 Un tracé central, plus direct :

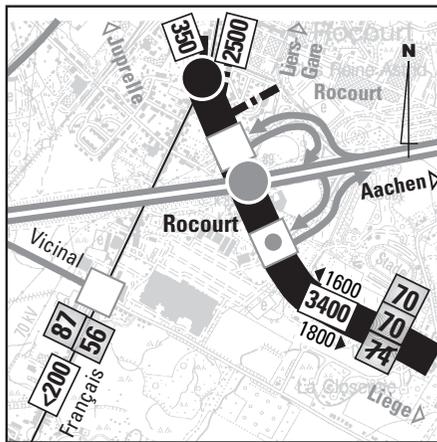
- + - *liaison courte (~ 800 m' au lieu de ~ 1'200 m'), donc moins coûteuse*
- - *incidences fortes sur les maisons à hauteur de la rue du Bois de Rocourt*
- ~ - *possibilité de réduire ces incidences en aménageant une rampe permettant de déniveler le passage sous la rue du Bois de Rocourt, mais en augmentant le coût de l'ouvrage (voir annexes 5.7 et 5.8)*

A ECARTER ?

LES DEUX VARIANTES DOIVENT FAIRE L'OBJET D'ANALYSES DE DETAILS AVANT DE POUVOIR VALIDER CES RECOMMANDATIONS

Evaluation des demandes TC dans le secteur de Rocourt

Rappel de la fréquentation actuelle :



- la N20, un axe nettement orienté vers Liège
- l'axe Français, est nettement sous-fréquenté (<200 v/jo)

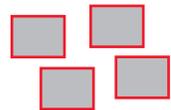
En lien avec les pôles existants



- Gare SNCB d'Ans :
 - ~ 2'700 voyageurs/jour ouvrable (voy/jo) combien en lien avec Rocourt ?
 - aux heures de pointe surtout



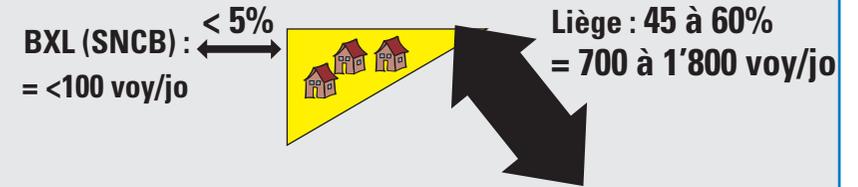
- Supermarché + galeries :
 - < 1'000 voy/jo (~15'000 clients x <10% en TC)
 - quelle distribution ?



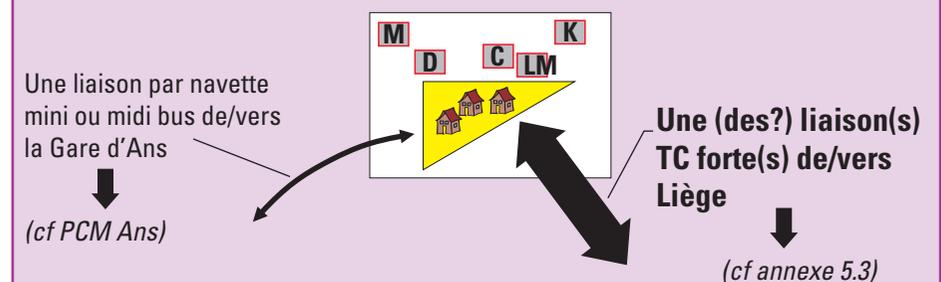
- Autres pôles commerciaux :
 - part modale des TC limitée (<<5%), donc négligeable

Potentiels de développements pour les TC

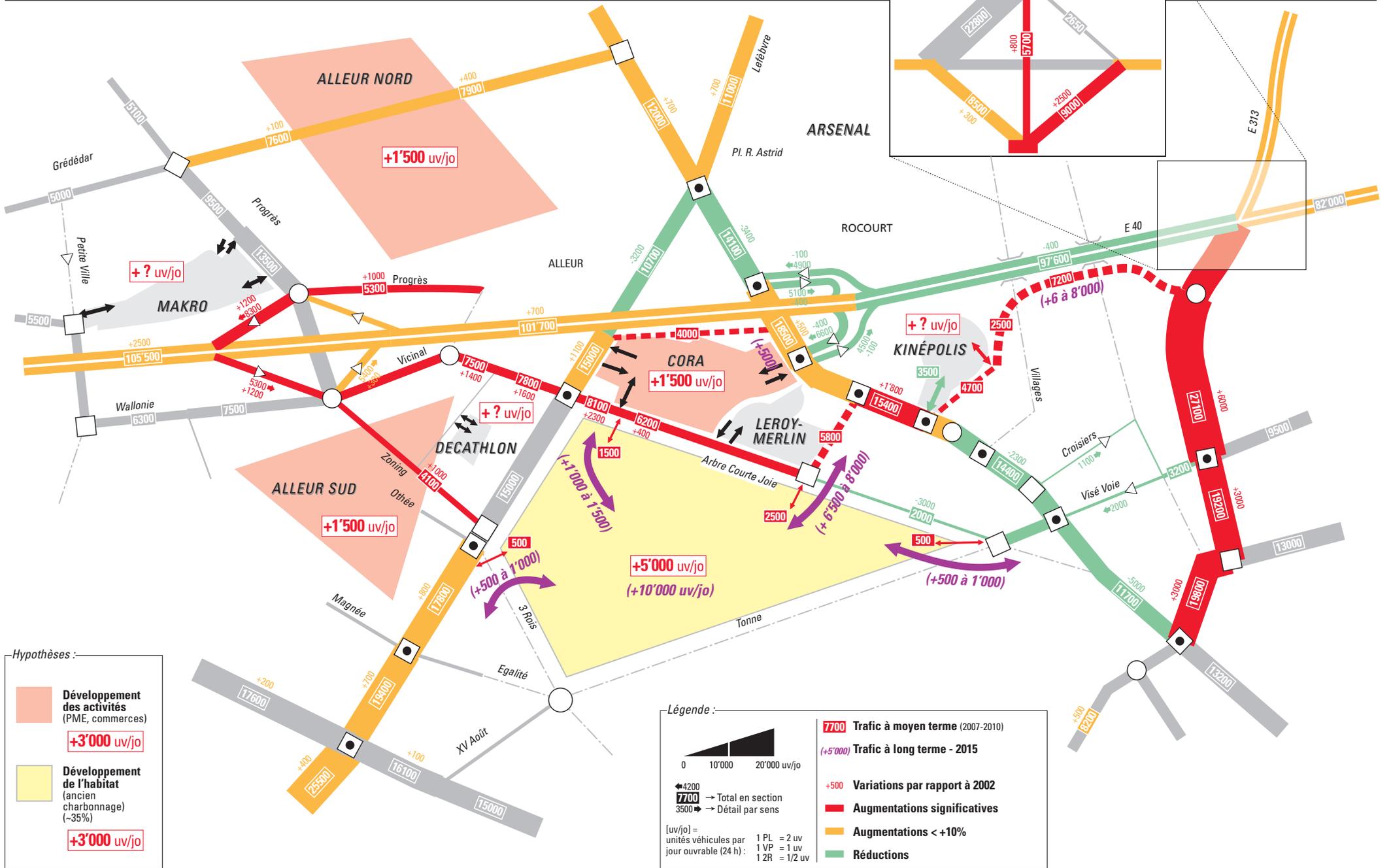
- Renforcement des flux TC d'accès aux pôles locaux existants
=> Peu de potentiels significatifs ...
- Projet de lotissement des Anciens Charbonnages :
 - 4 à 5'000 habitants x 2,5 à 3 dépl. mot/jo x 15 à 20% TC = + 1'500 à + 3'000 voy/jo
 - Distribution (d'après les données du PCM d'Ans) :



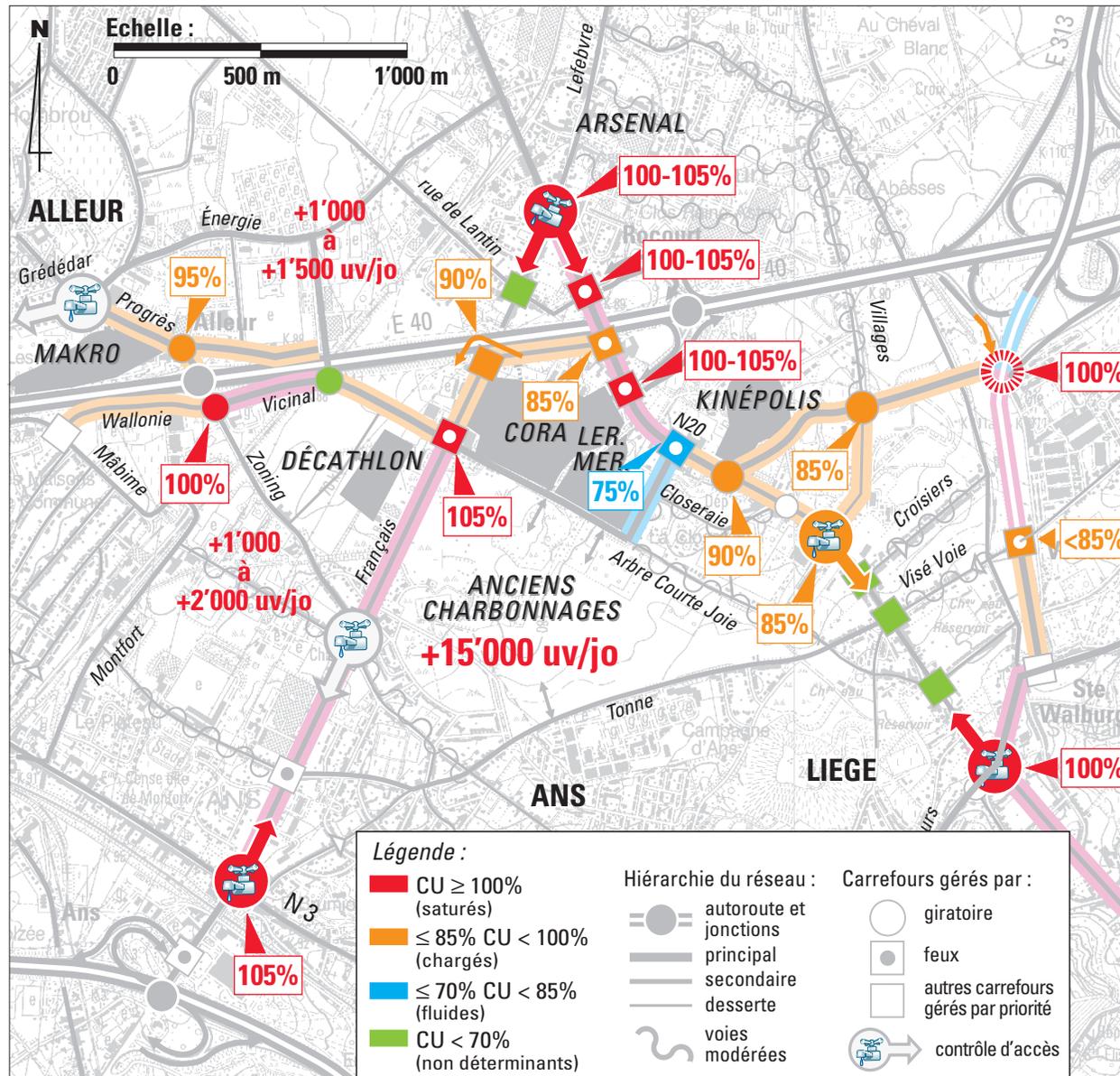
PISTES TC A AFFINER :



Concept proposé - estimation des reports de trafic pour un jour ouvrable moyen



Concept proposé - Capacités offertes à moyen - long terme (avec liaison E313 complète)



Compte tenu des nouvelles affectations du PCA Ans-Rocourt, avec le concept proposé et les contrôles d'accès :

- les capacités des échangeurs sont assainies, mais sans grande réserve de capacité ! (95 à 100%) ...
- l'accessibilité aux pôles existants est préservée et améliorée ...

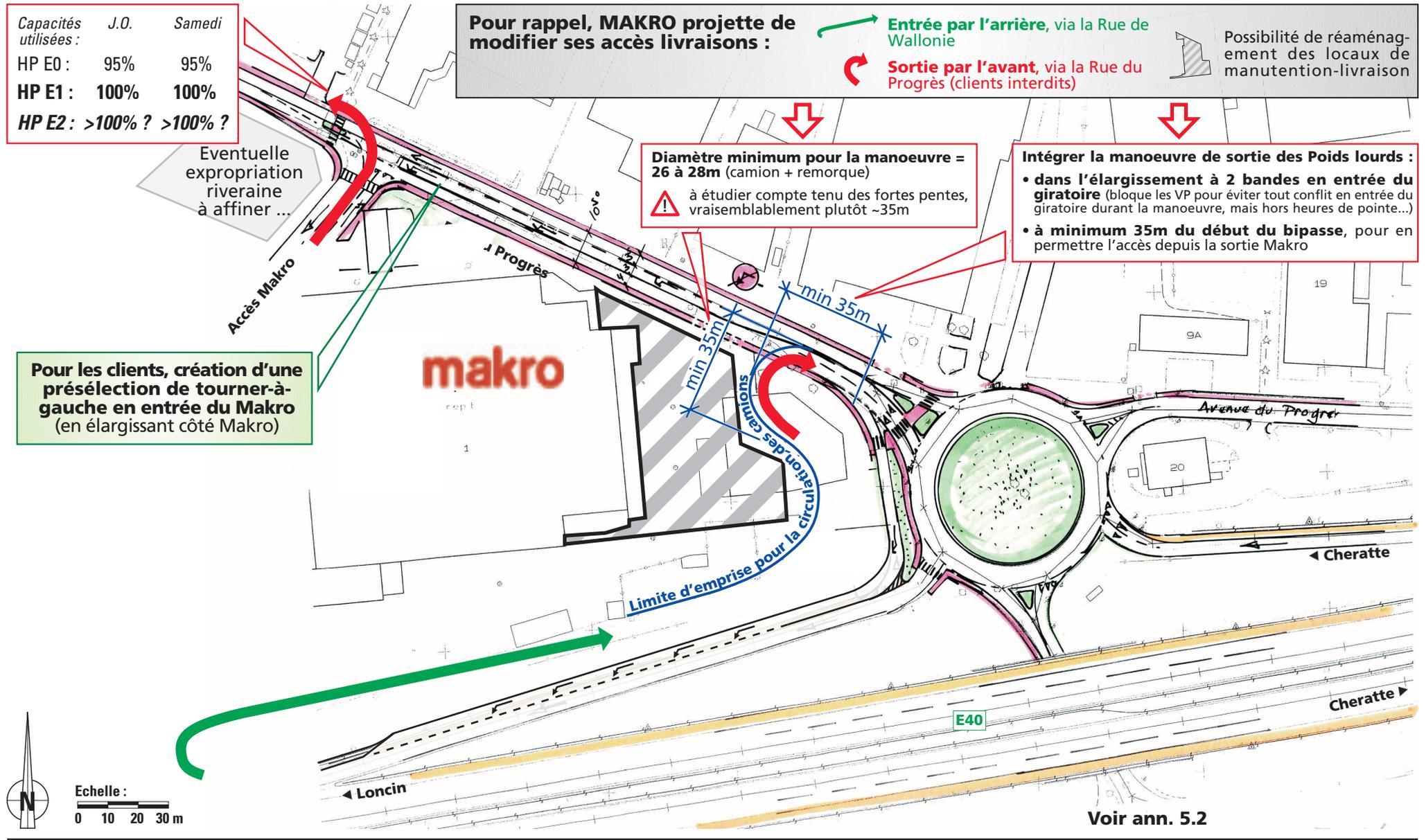
... tout en permettant :

- de tranquilliser les quartiers résidentiels
- de prioriser les bus
- d'améliorer les cheminements et traversées des modes doux

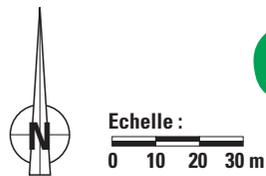
Toutefois avec des carrefours à 95 - 100 % de leur capacité :

- ▶ Il ne subsistera pas de réserves suffisantes pour un développement commercial fort, sur le site des Anciens Charbonnages (+ 8 à + 10'000 uv/jo)
- ▶ Les potentialités de développement de part et d'autres du Kinépolis sont maintenues, toutefois leur capacité potentielle ne dépasse pas +4 à +5'000 uv/jo

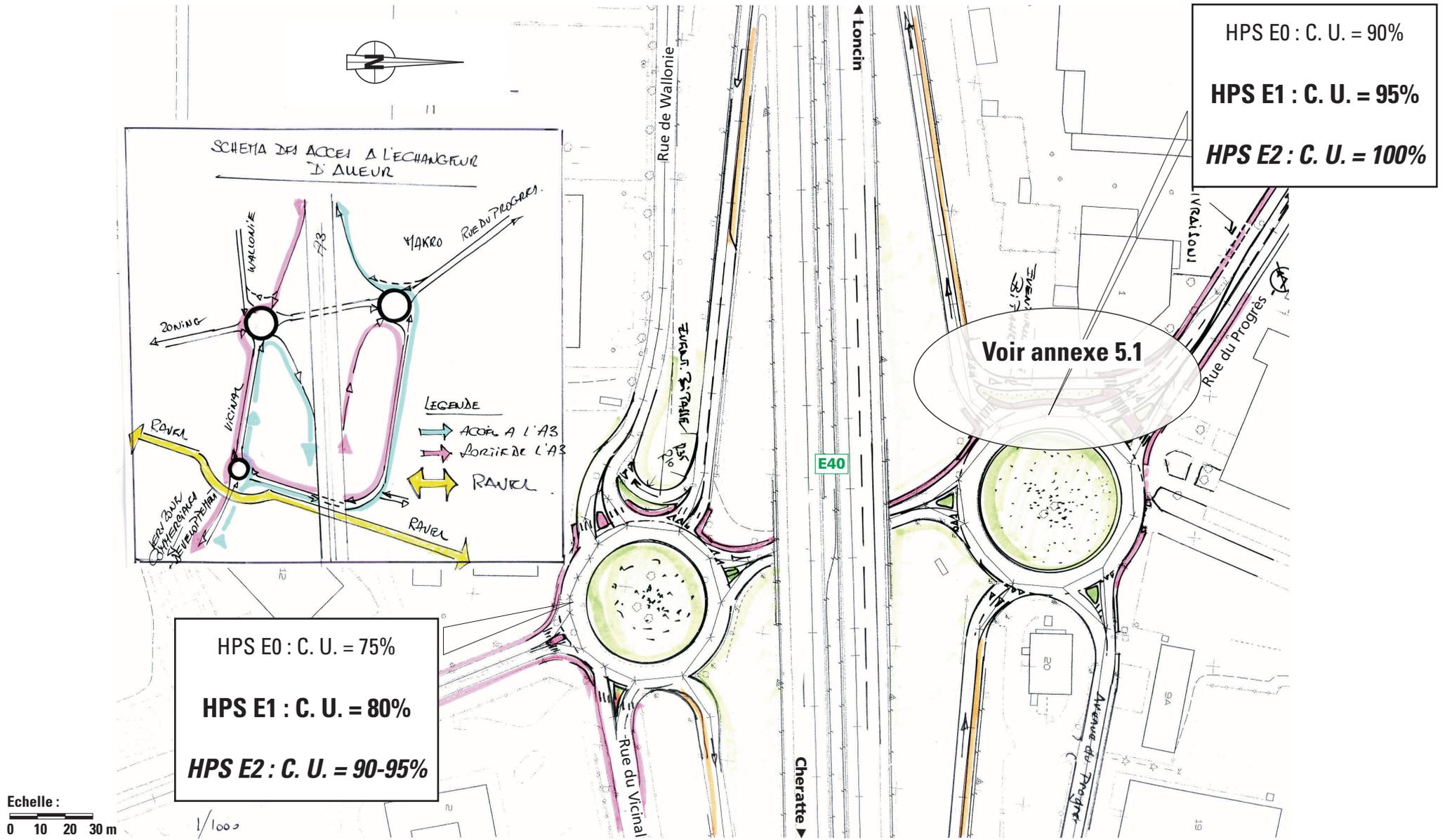
Proposition d'aménagement de l'accès principal au centre commercial Makro



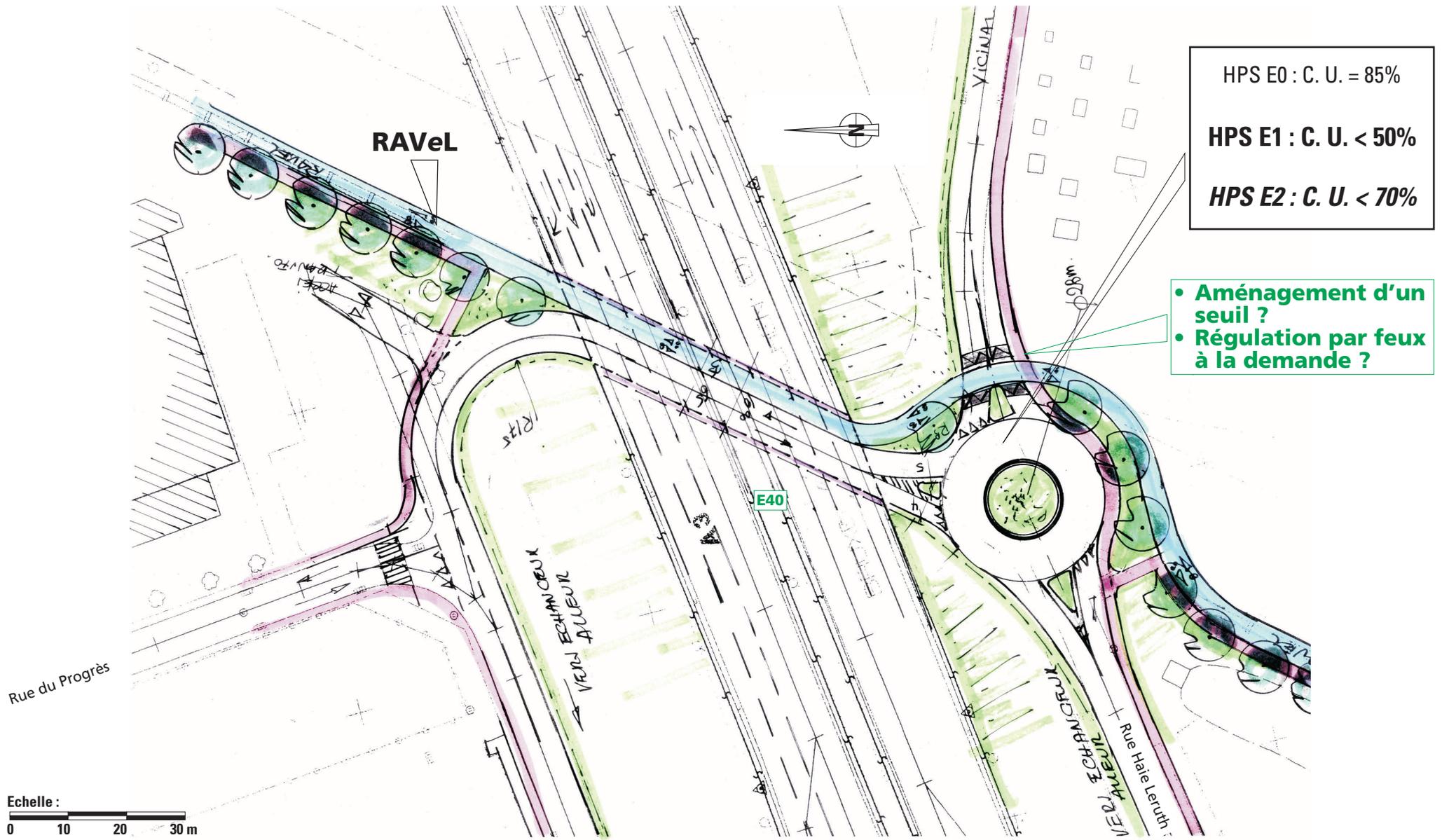
Capacités utilisées :	J.O.	Samedi
HP E0 :	95%	95%
HP E1 :	100%	100%
HP E2 :	>100% ?	>100% ?



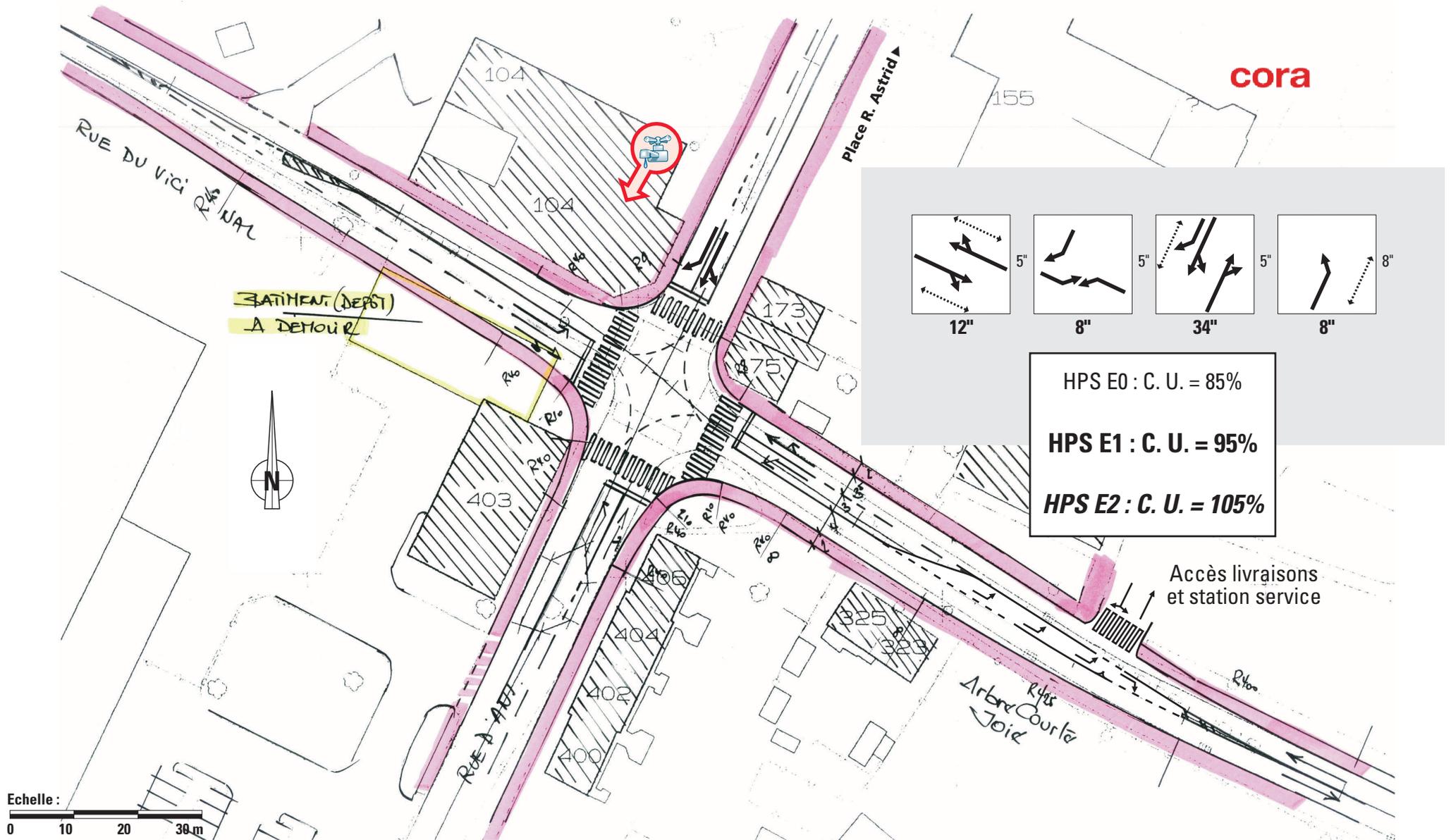
Propositions d'optimisation de l'échangeur d'Alleur



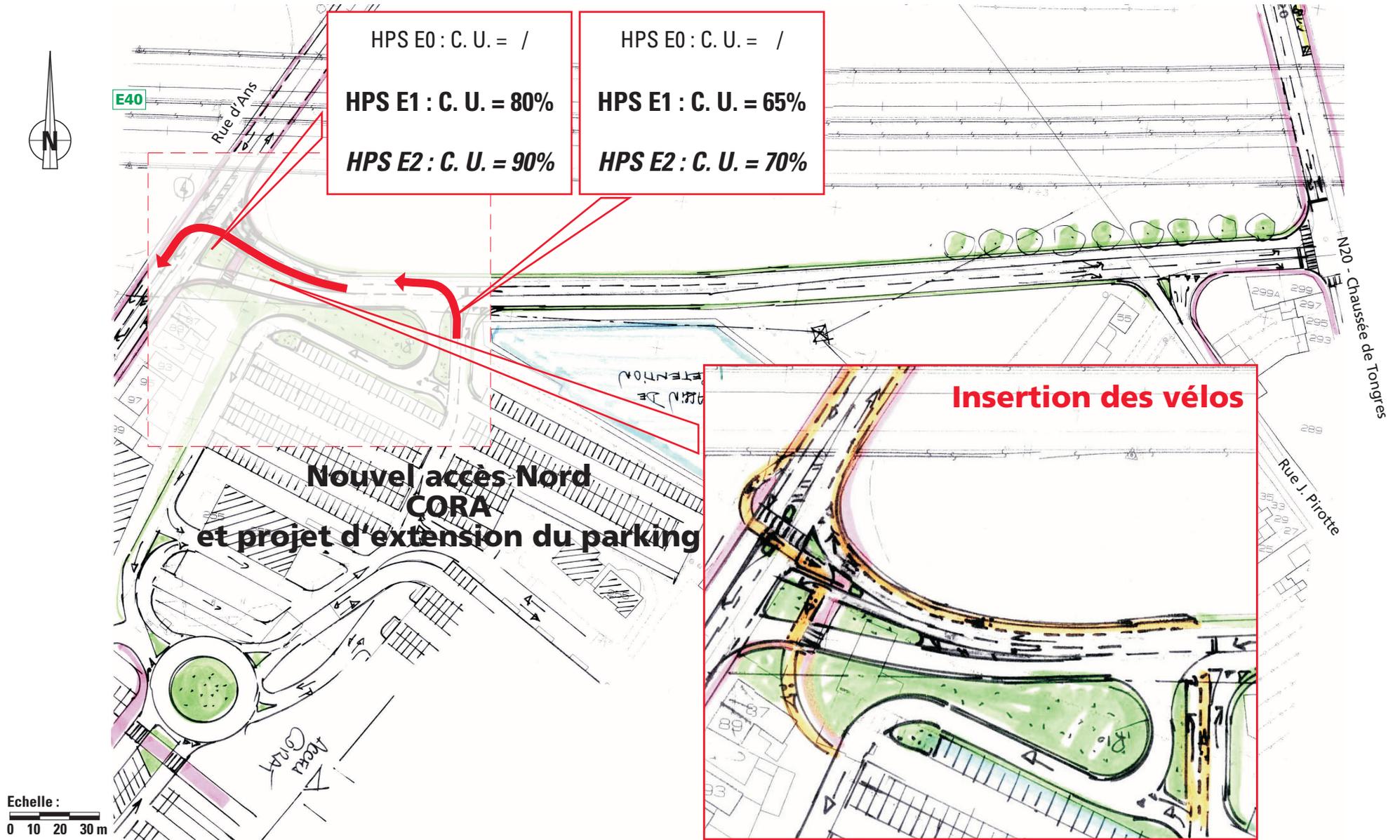
Propositions de franchissement de l'E40 et de la Rue du Vicinal par le RAVeL



Propositions d'aménagement du carrefour "Rue d'Ans - Rue du Vicinal"



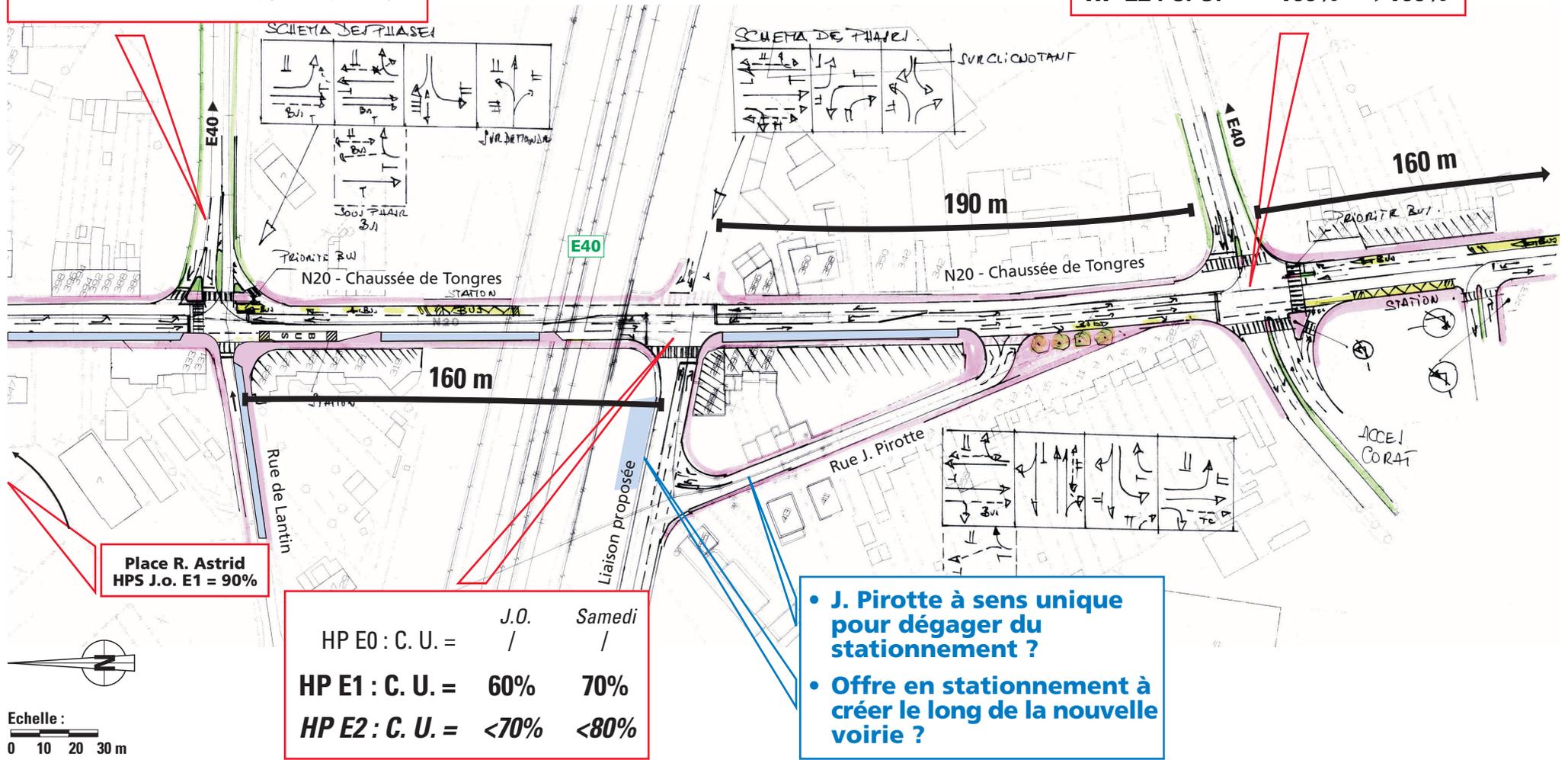
Propositions d'aménagement d'une liaison N20 - Rue d'Ans et d'un nouvel accès au Cora



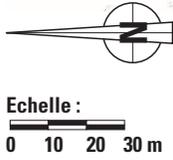
Propositions d'exploitation et d'aménagement de la N20 à l'échangeur de Rocourt

HP E0 : C. U. =	J.O. >> 100%	Samedi > 100%
HP E1 : C. U. =	95%	100%
HP E2 : C. U. =	100%	>100%

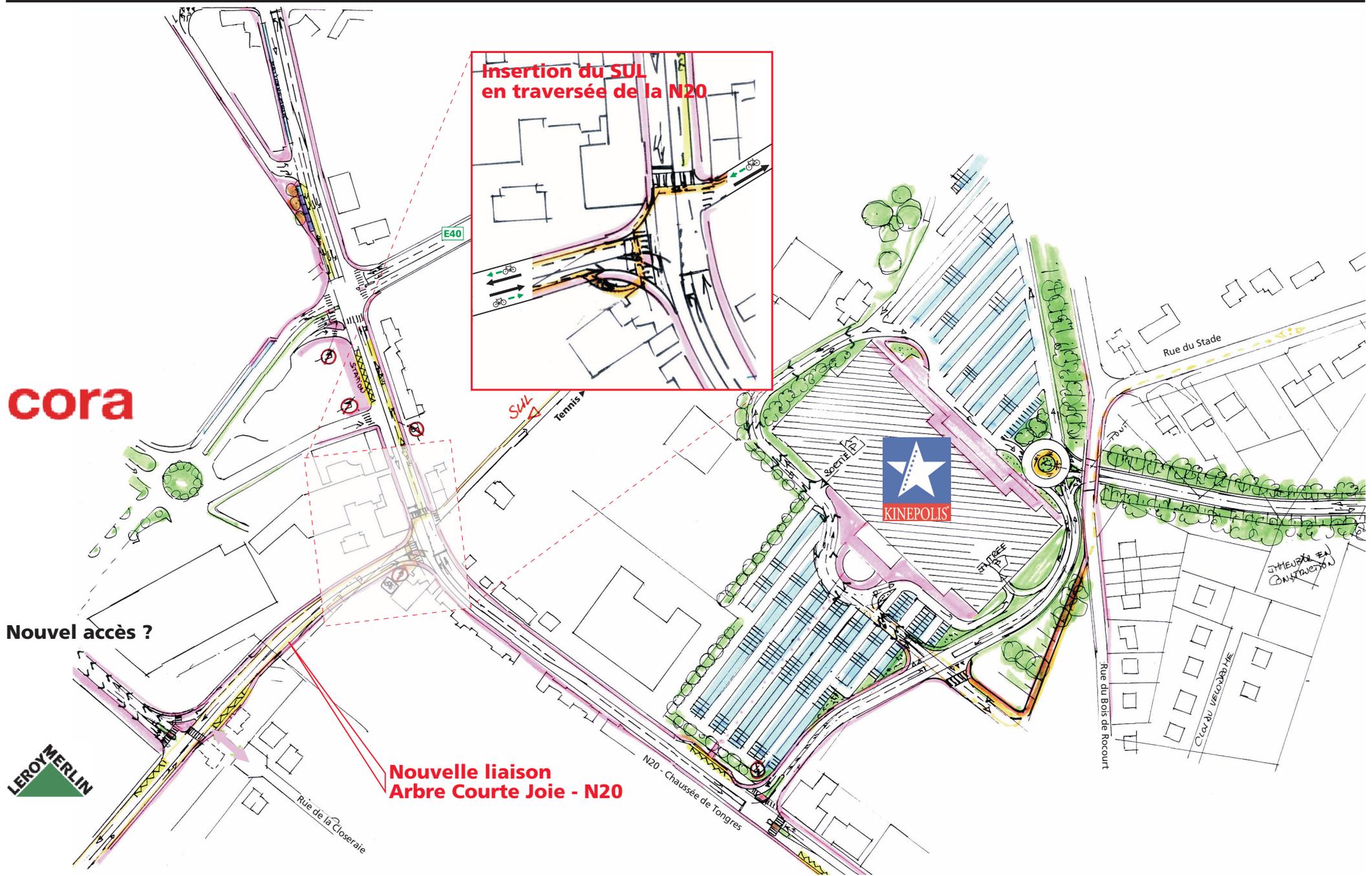
HP E0 : C. U. =	J.O. >100%	Samedi >100%
HP E1 : C. U. =	95%	100%
HP E2 : C. U. =	100%	>100%



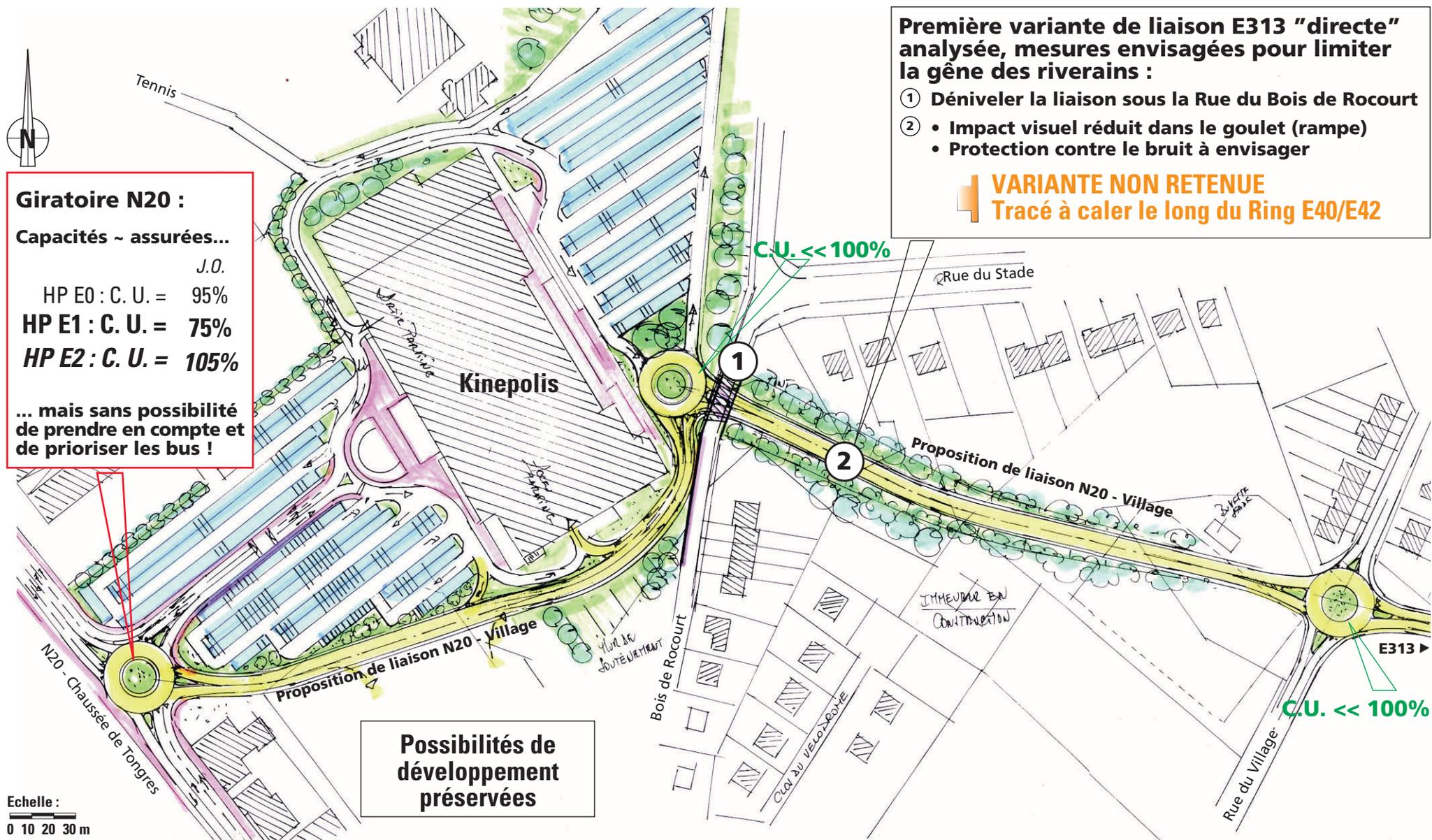
- J. Pirotte à sens unique pour dégager du stationnement ?
- Offre en stationnement à créer le long de la nouvelle voirie ?



Proposition d'aménagement de la liaison N20 - Kinépolis - variante proposée avec carrefours sur la N20 gérés par feux



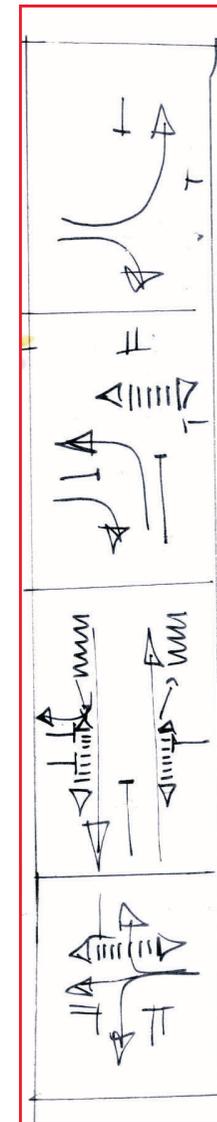
Prop. d'aménag. de la liaison N20 - E313 - variante non recommandée avec carr. sur la N20 géré par giratoire



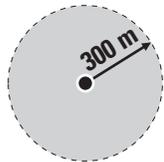
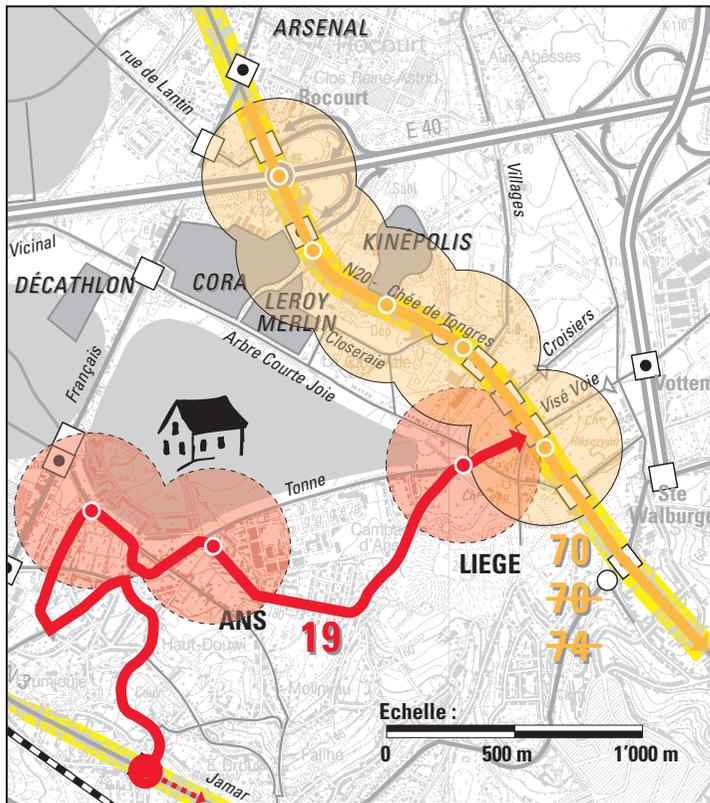
Propositions d'aménagement du carrefour des XIV Verges



Schéma des phases :



Liaisons TC vers Liège - Potentiels du réseau existant et perspectives



Un axe structurant - La N20 :

- lignes 70, 70⁺ (et 74)
- près de 180 bus/j
- fréquences, ~1 bus / 10 min / ss en pointes
- temps de parcours de "Villages" à "St Lambert" en 12 à 13 min

La ligne 19 en complément :

- ~70 bus/jo jusqu'à Nicolaï, dont ~30 de/jusqu'à Liège ...
- temps de parcours de "Tonne" à "St Lambert" en 20 à 25 min ...
- un parcours très sinueux ...

LES PERSPECTIVES D'OPTIMISATION sont :

Faibles pour la ligne 19 (temps de parcours peu améliorables ...) :

=> A limiter à une liaison côte d'Ans <-> Rocourt (commerces, loisirs)

Fortes pour l'axe 70, 70⁺ :

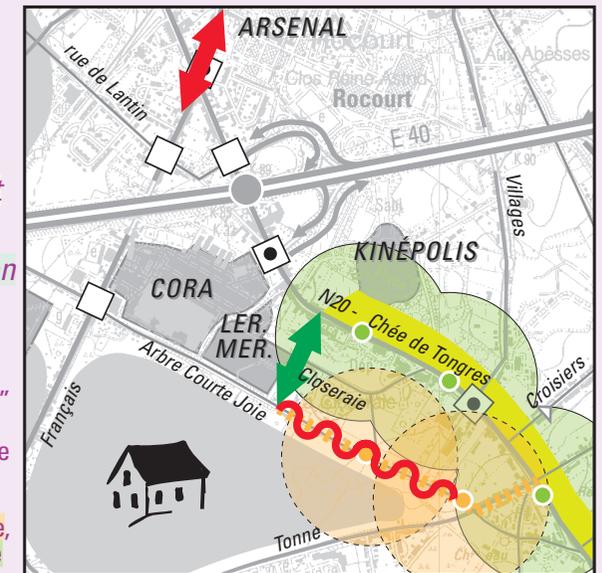
- propositions de voies bus sur la N20, avec prise en compte aux feux
- soulagement de trafic à moyen-terme de la N20 (grâce à la liaison E313)

=> Un axe fort à valoriser, mais ne desservant pas les Anciens Charbonnages ...

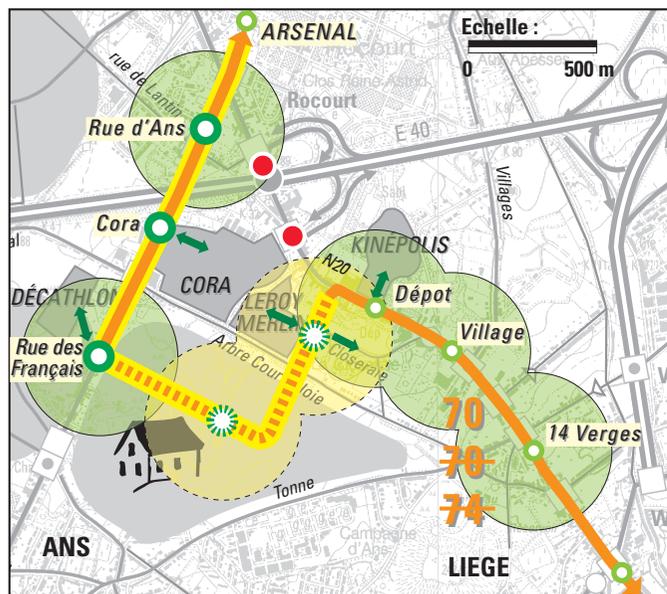
=> Dévier une partie des bus, grâce à la liaison N20 - Arbre Courte Joie

Contraintes :

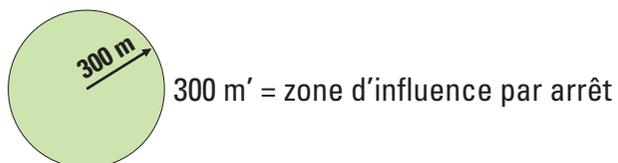
- maintenir la même desserte du terminus "Arsenal"
- modération rue de l'Arbre Courte Joie incompatible avec une desserte par bus "classiques"
- desserte par la rue de l'Arbre Courte Joie peu attractive, peu d'amélioration par rapport à la situation actuelle



Principes de desserte TC du site des Anciens Charbonnages et du secteur Rocourt

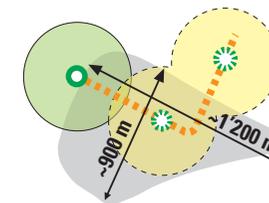


-  arrêt existant
-  arrêt renforcé
-  nouvel arrêt
-  arrêt existant déclassé (desserte par la ligne secondaire **74**)

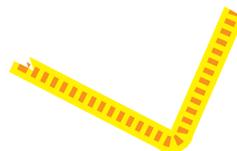


Le principe :

- pour desservir au mieux le site (de ~900 m' de large par ~1'200 m' de long !), il faut passer en son centre (en Zone 30 km/h)



Son application :



les bus de lignes 70 et 70 sont déviés par la rue d'Ans, le site et la nouvelle liaison vers la N20 :

- détour de + 1,5 km = +3⁵ à +4 minutes de trajet
- fréquence d'1 bus / 10 min.

Ses avantages :

- **optimisation de la desserte des zones d'habitat :**
 - accès rue des Français;
 - nouvel accès Closeraie;
 - desserte du lotissement;
- **amélioration des accès aux pôles commerciaux :**
 - 2 accès à CORA, dont accès rue d'Ans, rapproché des galeries (150 m' au lieu de 300 m')
 - 1 accès DÉCATHLON
 - accès KINEPOLIS maintenu
- **coûts de mise en œuvre limités** (valorisation de l'existant)