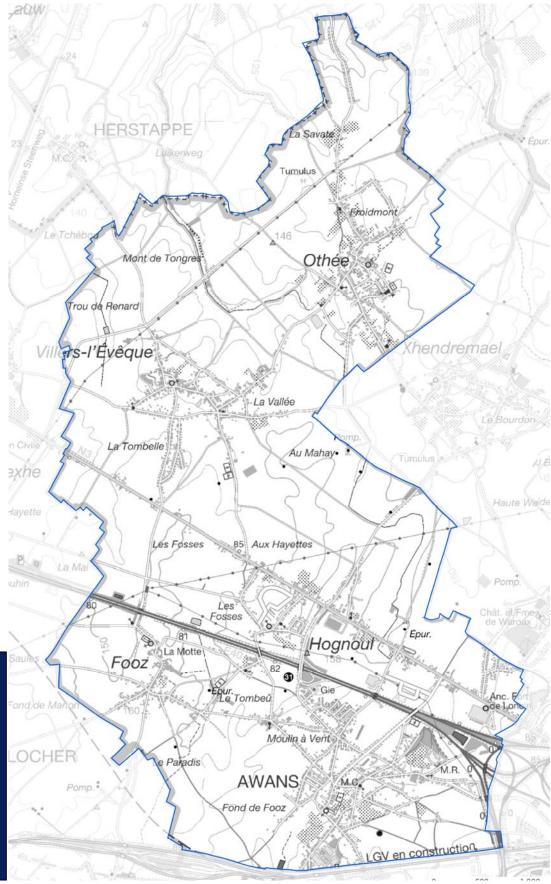
# PLAN COMMUNAL DE MOBILITE D'AWANS

PHASE 1 - Diagnostic, état des lieux Juin 2009











Planeco s.p.r.l.
Chemin du Stocquoy, 1-3
1300 Wavre
Tél: 010 48 33 12
Fax: 010 48 33 13
info@planeco.be
www.planeco.be

# I. CONTEXTE URBANISTIQUE ET ESPACES PUBLICS

Cette partie de l'étude met en relation les grands enjeux et caractéristiques communaux d'aménagement du territoire avec la problématique de la mobilité.

#### I.1. Contexte communal

# I.1.1. Outils urbanistiques et affectation du sol

## I.1.1.1. <u>Le Schéma de structure communal (SSC)</u>

Le Code Wallon d'Aménagement du Territoire, d'Urbanisme et du Patrimoine (art. 16 à 18) définit le schéma de structure communal comme un "document d'orientation, de gestion et de programmation du développement de l'ensemble du territoire communal".

L'objet du schéma de structure communal est de définir une politique d'aménagement du territoire dans le cadre d'un projet de développement communal. Ce projet doit respecter les dispositions du plan de secteur et tenir compte des moyens communaux.

La commune d'Awans dispose d'une analyse de la situation existante de fait et de droit du schéma de structure communal élaboré par l'ICEDD asbl (Institut de Conseil et d'Etudes en développement durable asbl) en collaboration avec le Bureau d'architecture d'Alain Mariage en 2006. Ce document n'a pas encore été totalement approuvé à ce jour (juin 2009), les options n'étant pas encore avalisées.

Une synthèse du diagnostic du SSC regroupant les principaux éléments ayant un lien avec le plan communal de mobilité est présentée ci-dessous :

## Une croissance démographique forte et une population qui vieillit :

Depuis 20 ans, la commune d'Awans présente une démographie positive ainsi qu'un vieillissement de la population. Cette évolution engendre de nouveaux besoins (logements, services et déplacements) auxquels il sera nécessaire de répondre.

#### Un marché du logement en surchauffe :

L'augmentation des prix enregistrés pour l'acquisition d'un terrain ou d'une habitation rend l'accès au logement de plus en plus problématique pour de nombreuses personnes.

#### Des villages en pleine mutation :

Depuis une vingtaine d'années, la vocation résidentielle de la commune et principalement le développement des maisons unifamiliales de type 4 façades ont fortement modifié les structures villageoises. Depuis peu, on constate une demande en appartements au sein de la commune.

## Des disponibilités foncières importantes :

Aux 120 hectares de réserves foncières en zone d'habitat au sens large, s'ajoute le potentiel offert par les différentes zones d'aménagement communal concerté (ZACC), dont le choix de l'affectation revient à la commune.

## Un pôle économique et commercial en plein développement :

Awans constitue un pôle économique et commercial important en perpétuel développement. Cette évolution nécessite la mise en place d'un équilibre entre la fonction économique et la qualité du cadre de vie notamment à Awans et Hognoul. Ce pôle représente un enjeu fondamental pour le développement de la commune d'Awans.

#### La nationale 3 comme nouvel épicentre de la commune :

De nombreuses activités économiques et commerciales ainsi que des fonctions de service et résidentielles se développent aux abords de la Nationale 3 faisant peu à peu de cet axe, la véritable colonne vertébrale de la commune. Cette zone est actuellement en plein développement.

# Une bonne accessibilité routière mais peu de possibilité pour les piétons et les cyclistes :

La commune d'Awans dispose d'une très bonne accessibilité routière assurant notamment des connexions aisées entre les différents villages. Quant au réseau praticable par les modes doux celui-ci n'est que très peu développé. Concernant les transports publics, la commune d'Awans est relativement bien desservie par les bus notamment pour permettre de rejoindre Liège. Cependant, la connexion entre les différents villages de la commune est peu aisée du fait de l'absence de lignes transversales. Quant à la halte SNCB de Bierset-Awans, celle-ci ne dispose d'aucune connexion au réseau de bus et est isolée par rapport aux divers pôles d'activités du territoire communal.

La carte d'occupation du sol présentée dans le SSC est reprise à la Carte I.1..



# I.1.1.2. Le plan de secteur

La plus grande partie de la commune d'Awans se trouve en zone agricole et en zone d'habitat à caractère rural. Outre ces deux affectations dominantes, on retrouve sur le territoire de la commune les affectations suivantes : une zone d'habitat le long de la RN3 et au niveau du quartier du Domaine de Waroux, une zone de parc, plusieurs zones d'espaces verts, deux zones d'activité économique industrielle, une zone d'activité économique mixte et deux zones de services publics et d'équipements communautaires.

On constate également la présence, sur le territoire communal, de trois Zones d'Aménagement Communal concerté (ZACC).

De l'analyse du plan de secteur (voir Carte I.2.) ressort les deux faciès de la commune d'Awans.

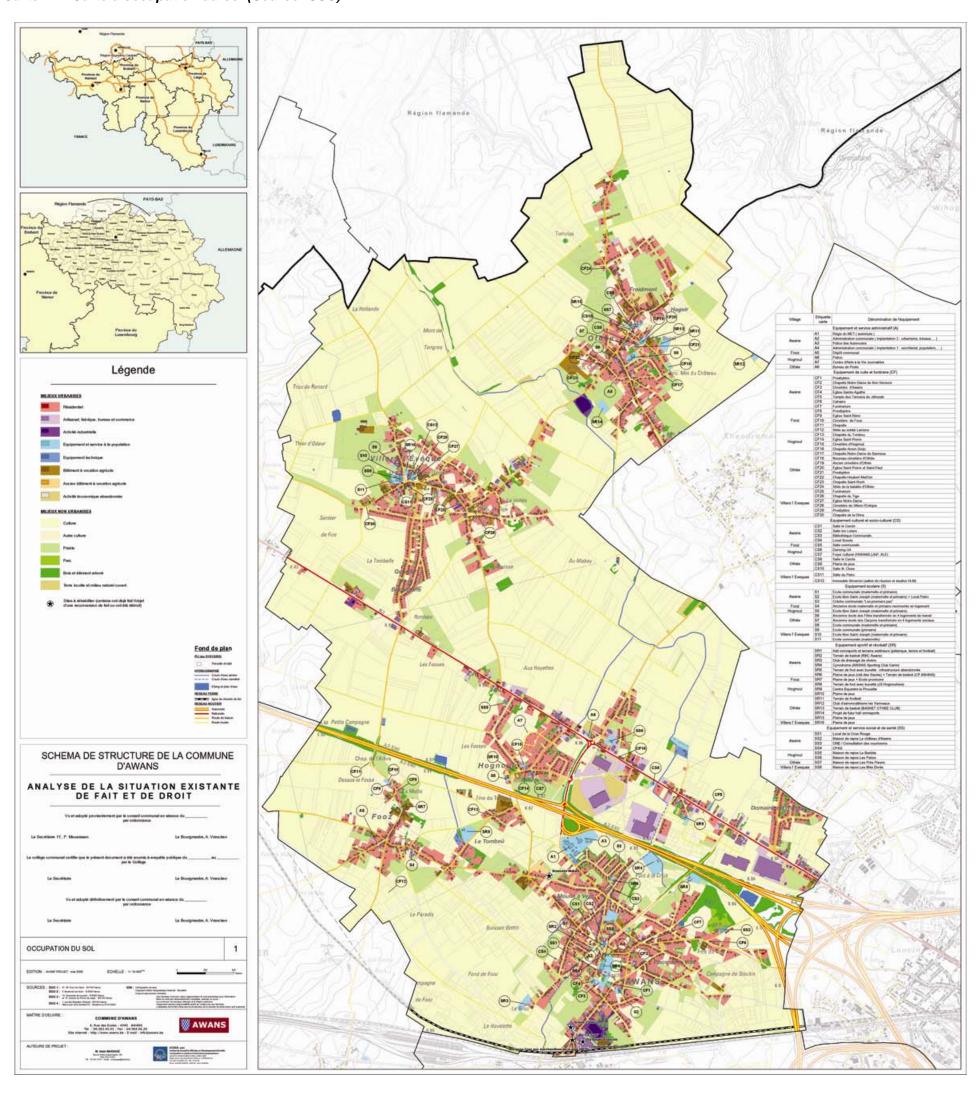
Les villages d'Othée, Villers-l'Evêque et de Fooz présentent uniquement deux affectations : la zone agricole et la zone d'habitat à caractère rural.

Concernant les villages d'Hognoul et Awans, la présence de zones dédiées à l'activité économique, industrielle ou mixte témoigne du fait que le caractère rural de ces villages est atténué.

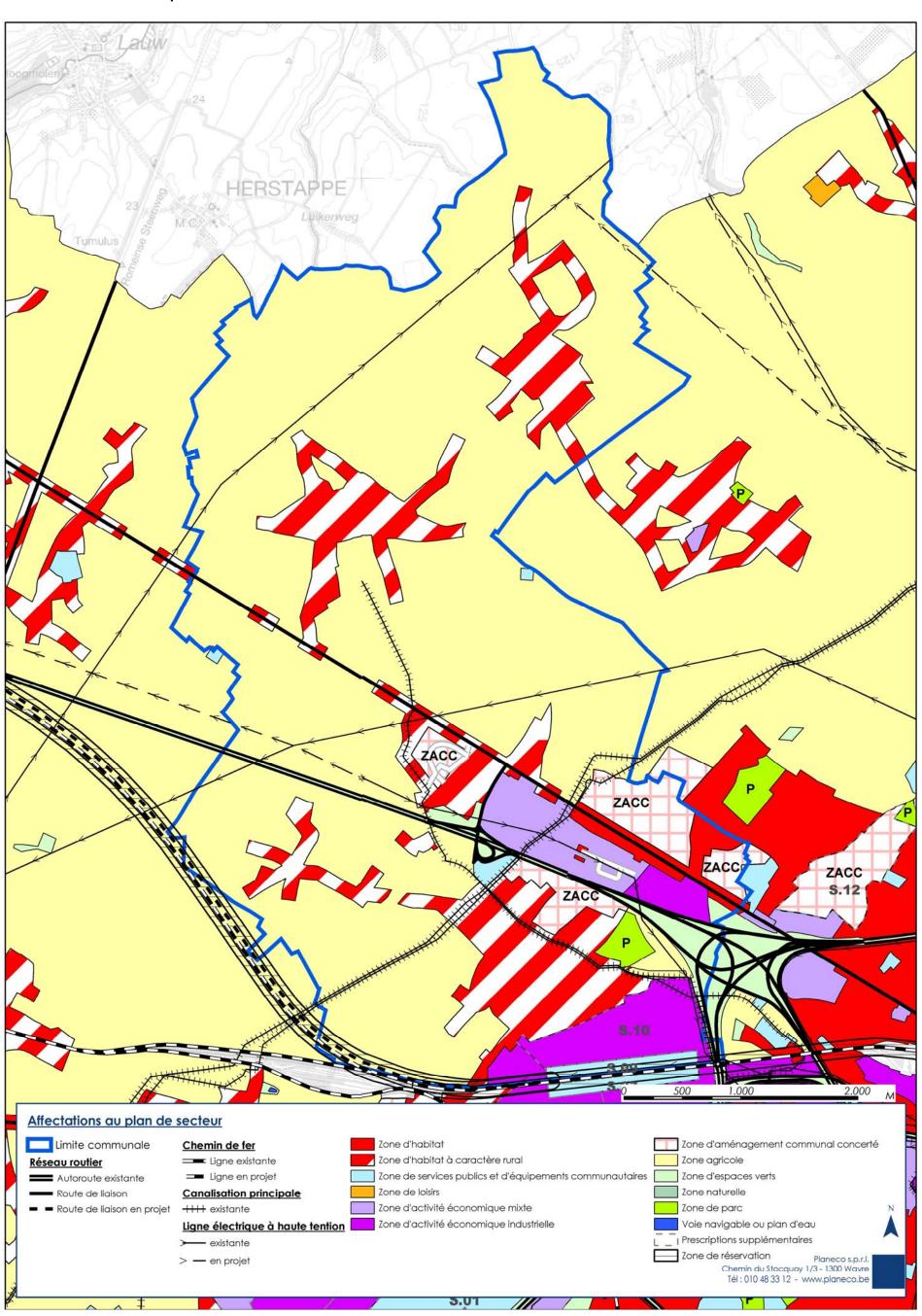
Il faut également remarquer qu'il n'existe pas de périmètres en surimpression au plan de secteur.



Carte I- 1: Carte d'occupation du sol (Source: SSC)



Carte I- 2: Affectations au plan de secteur



# I.2. Contexte socio-économique

Nous analyserons ci-dessous quelques caractéristiques socio-économiques de la commune d'Awans, pouvant porter à conséquence sur le thème de la mobilité : la population, l'évolution de la population, la densité de population.

# I.2.1. Aspects démographiques

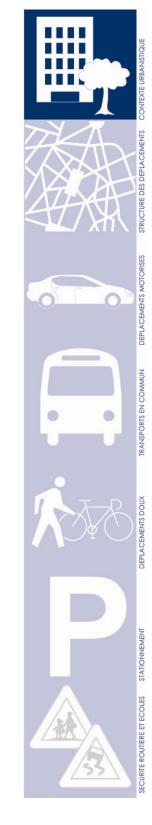
En 2008, la population de la commune d'Awans s'élevait à 8.758 habitants représentant 3.513 ménages, et la taille moyenne des ménages était de 2,49 habitants/ménage.

Le tableau ci-dessous nous présente l'évolution de la population sur la commune d'Awans de 2004 à 2008 (INS-2008).

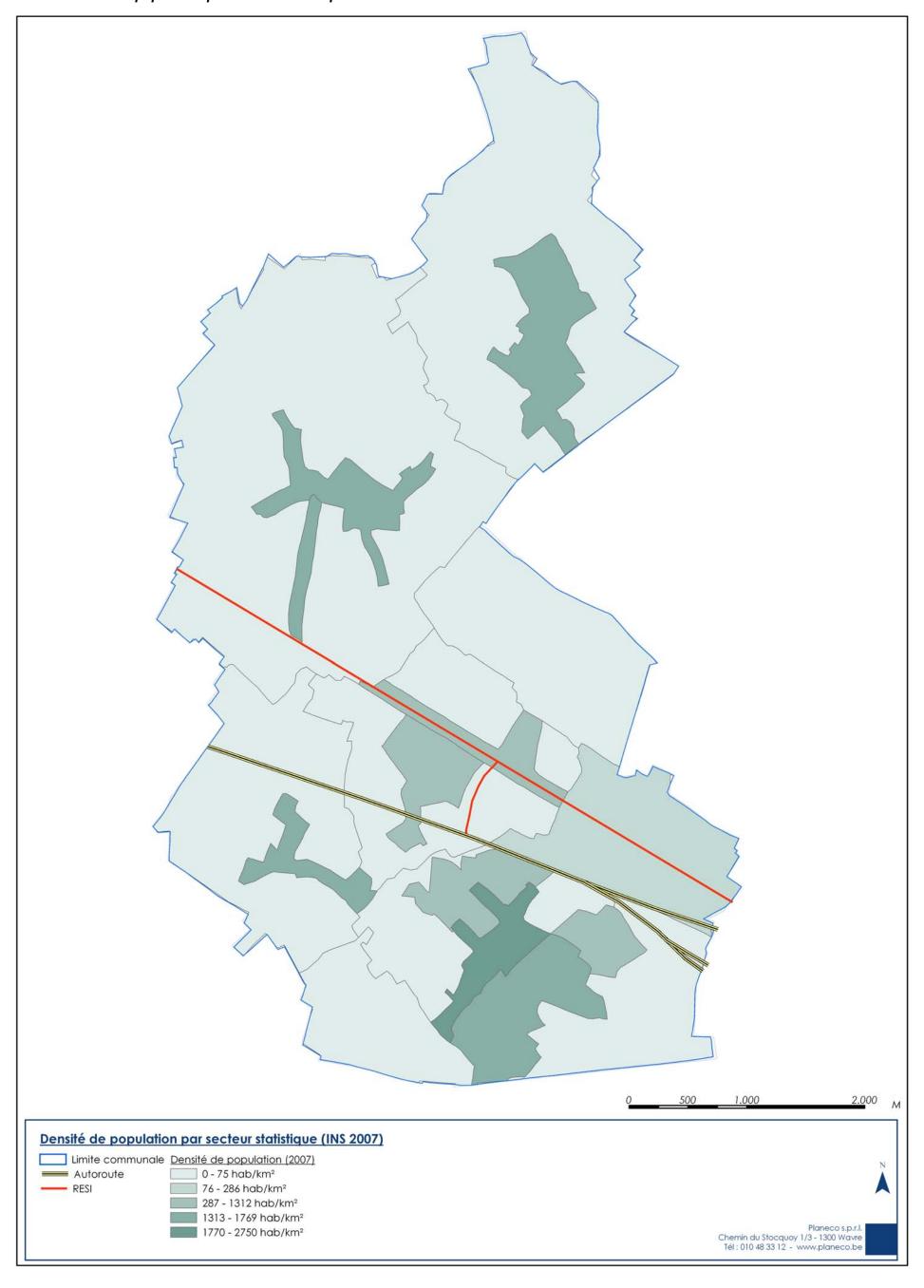
	2004	2005	2006	2007	2008
Awans population	8.601	8.642	8.696	8.717	8.758
Evolution depuis 2004		100,48%	101,10%	101,35%	101,83%

On constate que depuis 2004, la population d'Awans a très légèrement augmenté passant de 8.601 à 8758 habitants, soit une hausse de 1,83%.

La densité de population est concentrée tant dans le centre d'Awans proprement dit que des autres villages (cfr Carte I.3.). Les parties plus rurales se démarquent par une densité nettement moins élevée.



Carte I- 3: Densité de population par secteur statistique



# I.2.2. Pôles importants existants

# I.2.2.1. Les écoles

Nom	Adresse	Nombre d'élèves
Ecole communale d'Awans (implantation d'Othée)	Rue Paul Streel 1-3	170
Ecole libre Saint-Joseph d'Awans	Rue Clément Warnant 22-24	+/- 300
Ecole communale d'Awans (implantation de Fooz)	Rue François Hanon 35	51
Ecole communale d'Awans	Place communale 2-8	109
Ecole communale de Villers-l'Evêque	Ruelle Mestré 6	19
Ecole libre Saint-Joseph de Hognoul	Rue Regnier Lejeune 4	17
Ecole communale d'Awans (implantation de Villers-l'Evêque)	Rue Rond du Roi Albert 4	31
Ecole Notre Dame de Villers-l'Evêque	Rue Rond du Roi Albert 14	92

Source : repérages et enquête Planeco, <u>www.enseignement.be</u>

En 2009, les 8 implantations scolaires situées dans le périmètre d'étude comptent environ 789 élèves.

Le chapitre II analyse plus en détail la relation entre les écoles et les déplacements.

# I.2.2.2. Les autres pôles

Les autres pôles importants sont les suivants :

- o 3 zones d'activités économiques (ZAE) ;
- o 2 pôles administratifs et commerciaux à Othée et Awans ;
- o Les pôles commerciaux (2 pôles importants dont un IKEA et 3 supermarchés).

Le tableau ci-après décrit les 3 supermarchés présents sur l'entité d'Awans :

Enseigne	Localisation	Surface de vente nette accessible au client (m²)
AD Delhaize	Rue des moulins 17	725
Aldi	Rue d'Oupeye 8	400
Lidl	Rue Louis Germeaux 42	425

Le chapitre II décrit de manière plus détaillée ces différents pôles, de même que la relation entre ces pôles et les déplacements.



# II. STRUCTURE GÉNÉRALE DES DÉPLACEMENTS

# II.1. Les pôles générateurs de déplacements

Dans le cadre de cette étude, les différents pôles générateurs des déplacements de la commune ont été relevés (cf. Carte II-1)

Nous avons également différencié ces pôles en fonction de leur importance, c'est-à-dire en fonction des flux de trafic qu'ils engendrent. Nous avons ainsi distingué, d'une part les flux de 200 à 500, de 500 à 1000, et plus de 1000 déplacements par jour, pour des trajets aller-retour effectués en semaine (jours ouvrables scolaire).

Ces pôles générateurs de déplacements sont d'ordres divers :

- Ecoles, au total 8 écoles dont une école avec plus de 200 déplacements journaliers aller -retour, et 7 écoles avec moins de 200 déplacements journaliers aller-retour. (voir le chapitre VII.2 concernant les écoles pour le détail).
- Activités économiques, essentiellement au sein des Zones d'Activités Economiques (ZAE), au total 3 pôles d'activités (avec entrées et sorties séparés) avec 500 à 1000 déplacements par jour.
- Les pôles administratifs et commerciaux (centre des villages, services communaux y compris CPAS, et commerces..) au total seulement 2 centres administratifs et commerciaux avec plus de 200 déplacements journaliers : Awans et Othée (de 200 à 500 déplacements), l'essentiel de l'activité commerciale de la commune étant concentrée sur la N3 et N 3i.
- Les pôles commerciaux : 2 pôles importants avec plus de 1000 déplacements par jour : Ikea et le retail parc de Hognoul, et 3 supermarchés avec 500 déplacements/jour.

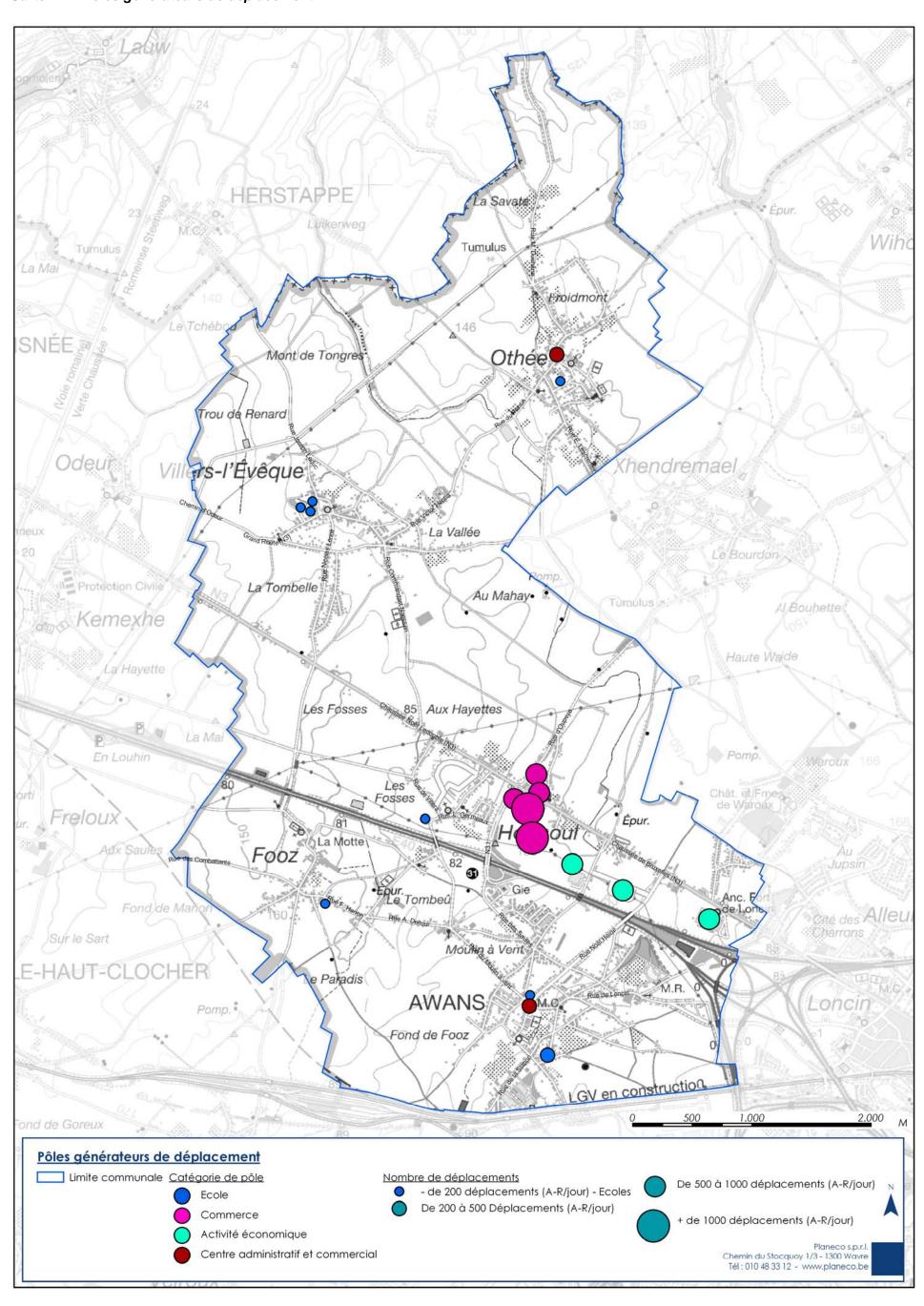
Cette analyse se base sur des repérages, des renseignements téléphoniques ainsi que sur des données fournies par les communes, la Région Wallonne et les Services Publics Fédéraux.

En ce qui concerne le commerce, Planeco dispose de bases de données très amples. Par exemple, dans la catégorie des supermarchés, nous avons basé notre analyse sur le nombre de clients aux caisses. Pour un supermarché de taille moyenne (700 à 1000 m²), on compte en moyenne 700 à 1000 clients/jour.

Pour les autres catégories, notre analyse s'est appuyée sur les statistiques d'emploi des différents secteurs, ainsi que sur les estimations de fréquentation établies par ces secteurs.



Carte II-1 : Pôles générateurs de déplacement



# II.2. La répartition modale

L'importante base de données constituée par les comptages et d'autres données externes (comptages manuels et automatiques du trafic motorisé, des transports en commun et des vélos, pôles générateurs de mobilité, origines-destinations INS etc.), permet une analyse cartographiée de la structure des déplacements : importance, répartition modale, etc.

Nous avons effectué, pour cette partie de l'étude, une analyse de la structure et de l'importance des mouvements aux heures de pointe (l'après-midi) opérés dans le territoire considéré pour les différents modes de déplacement. Pour une analyse plus fine de la structure du trafic motorisé voir le chapitre suivant des déplacements motorisés.

Les graphiques présentés ci-dessous montrent les parts modales des véhicules particuliers (V.P.- y compris les motos), des transports en commun (T.C.), les piétons et des déplacements en vélo pour chacune des sources d'informations précitées.

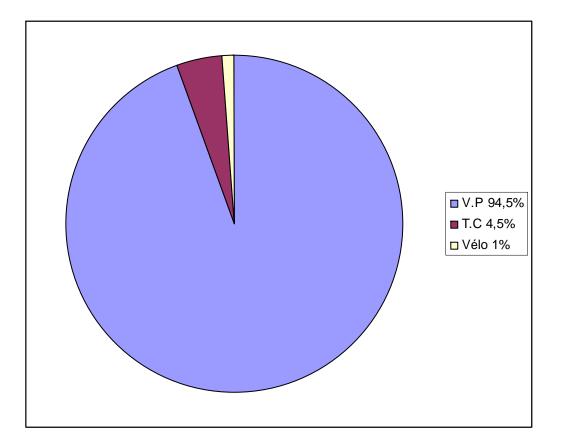
# La répartition modale approximative dans le périmètre d'études à l'heure de pointe l'après midi se décompose comme suit :

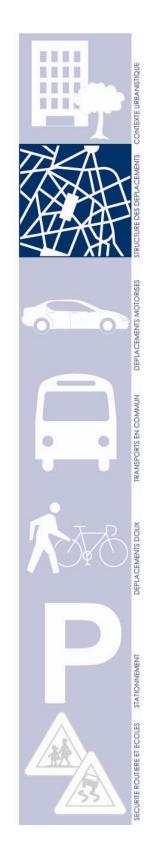
	[%]	Nombre de trajet par (usagers)
V.P. véhicules particulier (conducteur et passager) et poids lourds	94,5 %	+/-5.150
T.C. (bus et train)	4,5%	+/-240
Vélo	Inférieur à 1 %	+/-50
TOTAL	100 %	+/-5.440

Au vu du graphique ci-dessus, nous constatons que les résultats donnent un trafic motorisé très dominant et des chiffres relativement faibles pour les transports en commun (4.5%), considérant qu'il s'agit d'un périmètre d'études en région urbaine (en périphérie). Il faut préciser que l'estimation a une marge d'erreur possible de 2 à 5%. Nous n'avons pas pris en compte le trafic de transit sur l'autoroute.

La répartition modale du périmètre d'étude correspond grossièrement à la répartition modale moyenne de la région wallonne, en considérant les marges d'erreurs et les méthodologies différentes. (Exemple étude Mobel : La mobilité quotidienne des belges de Jean-Paul HUBERT et Philippe TOINT - 2002).

# La répartition modale dans le périmètre d'études en % à l'heure de pointe l'après-midi





# III. DÉPLACEMENTS MOTORISÉS

## III.1. La hiérarchie et la fonction

#### III.1.1.1. Définition des statuts

La hiérarchisation du réseau de voiries est basée sur la nature de la circulation qui y est souhaitée, c'est-à-dire une circulation locale ou de transit.

Deux fonctions s'expriment dans l'usage de l'espace public de la voirie : la fonction de séjour, liée aux activités riveraines et la fonction de circulation, liée à la circulation des transports en commun, des véhicules automobiles, des deux-roues et des piétons.

En d'autres termes, un réseau routier se caractérise par deux fonctions majeures : la mobilité et l'accessibilité. Sur cette base, la Région wallonne a structuré son réseau. On distingue désormais le réseau à grand gabarit— Rgg — ou réseau primaire, et le réseau interurbain — Resi — ou réseau secondaire. Les autres voiries sont quant à elles gérées par les communes.

Dans notre périmètre d'études la hiérarchie régionale est définie sur la carte III-1 ci-dessous.

Tableau 1.	Hiérarchie des voiries		
Réseau à Grand Gabarit (RGG)		Autoroutes	
		Routes pour automobiles	
		Autres voies rapides	
RESeau Inter-urbain (RESI) Routes de liaisons régionales et inter comm		Routes de liaisons régionales et inter communales	

La spécialisation des voiries s'articule selon ces niveaux.

Ces différents réseaux se définissent comme suit :

#### Réseau à Grand Gabarit (RGG)

Ce réseau est constitué de l'ensemble des voies à grand trafic motorisé. Il assure l'accessibilité aux différents secteurs d'une région. Ces caractéristiques sont les suivantes :

- Evite autant que possible les traversées de localité
- Voiries 2x2 voies (généralement) avec carrefours dénivelés
- Interdit aux modes de déplacement doux
- Vitesses de 90km/h ou de 120km/h (parfois de 70km/h)
- Pas de stationnement sauf zones spécifiques
- Circulation de transit (véhicules particuliers et poids-lourds)

Il assure également l'accessibilité aux différents secteurs de la ville ou de la commune et les flux d'échange à l'échelle de l'agglomération ou de la commune.

Liaisons de type pénétrantes radiales et rocades d'évitement

- Définit les zones qui ne doivent pas être traversées par du trafic de transit
- Voiries 2x2 voies avec des carrefours dénivelés ou à niveau
- Vitesse de 70km/h à 90km/h (parfois 50km/h en agglomération)
- Peu emprunté ou traversé par les modes doux
- Peu de fonctions riveraines
- Pas de stationnement sauf zones spécifiques
- Circulation de transit (véhicules particuliers et poids-lourds)

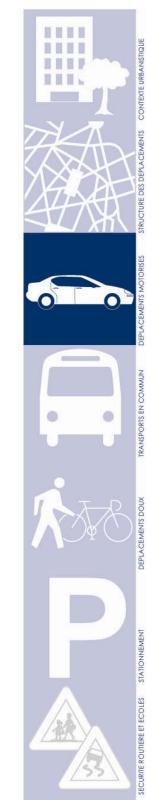
#### Réseau Inter-urbain (RESI)

Ensemble des voiries qui sont le vecteur des déplacements urbains ou inter-urbain à courte ou moyenne distance, et qui assurent l'unité de la ville ou de la commune entre les différents secteurs de cette ville ou de cette commune.

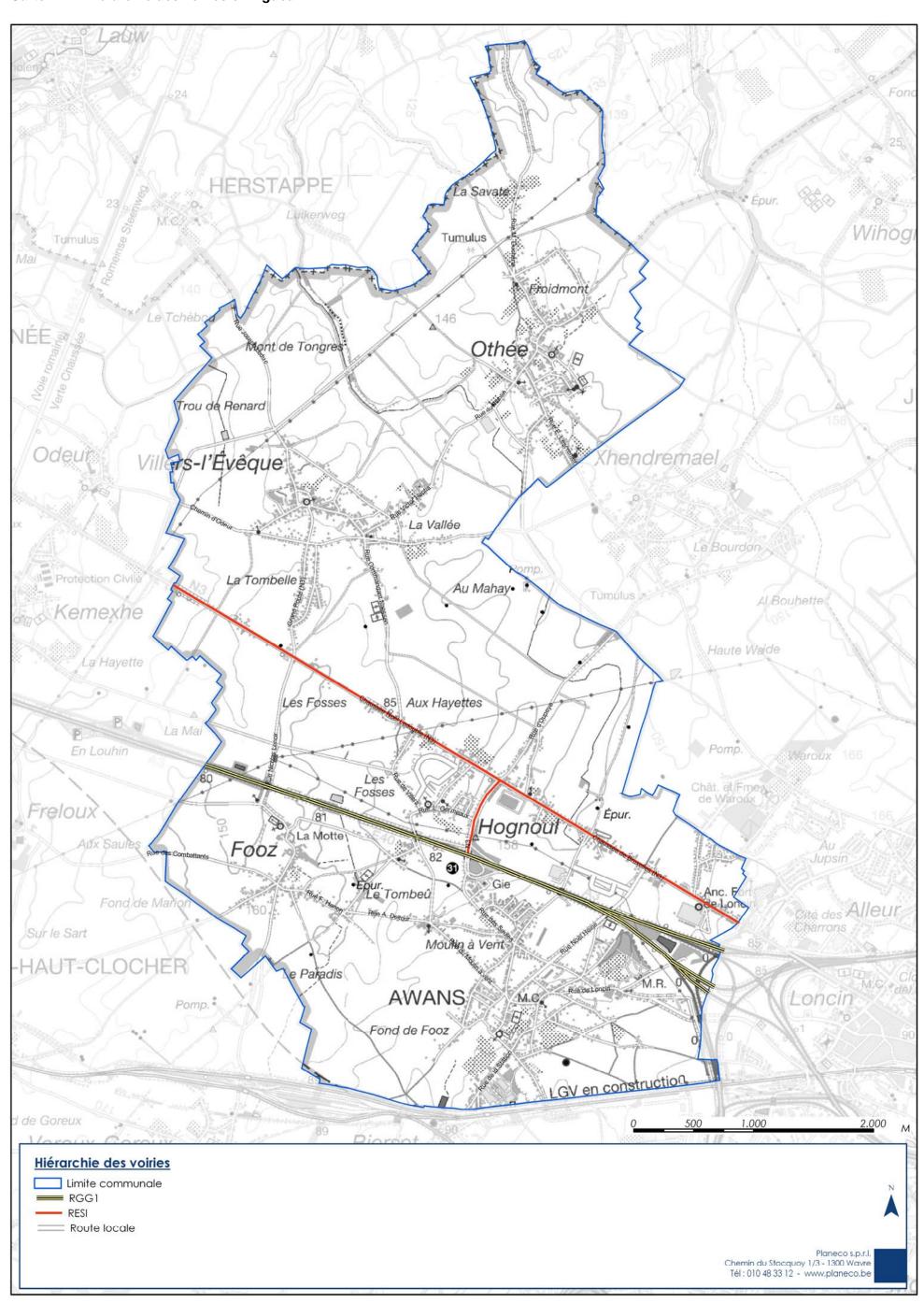
Les routes de liaisons régionales interurbaines ont pour fonction de relier entre eux les différentes communes et villages.

- Axes modérés dans les traversées de localité
- Voiries 2x1 voie avec des carrefours à niveau (moyen à grand gabarit)
- Localisation des liaisons principales de bus
- Vitesse de 70km/h à 90km/h (50km/h en traversée de localité, maîtrise ponctuelle des vitesses aux points sensibles)
- Pas de stationnement (sauf exception en milieu urbain)
- Circulation de transit interurbain (véhicules particuliers et poids-lourds)

Une des priorités du PCM sera de définir une hiérarchie communale en phase 3 de l'étude.



Carte III-1 : Hiérarchie des voiries en vigueur



#### III.2. Circulation des véhicules motorisés

# III.2.1. Comptages

Différents comptages directionnels des flux du sur les carrefours stratégiques de la commune ont étés réalisés aux heures de pointe le matin (entre 7H et 9H), l'après-midi (entre 16H30 à 18H soir).

Au total 10 carrefours ont été comptés, suivant la méthodologie de travail ci-dessous (comptages manuels).

Ces comptages ont été effectués en période scolaire représentative, le mardi et le jeudi, entre mars et avril 2009.

Les comptages directionnels et automatiques sont indispensables à l'analyse scientifique de la structure du trafic et du stationnement (volume, vitesse, structure au carrefours, modal split, trafic de transit, file d'attente, stationnement), à l'élaboration du plan de mobilité et du programme d'action (volume de trafic, vitesse, structure et système de gestion des carrefours, modal split, trafic de transit, file d'attente, stationnement, analyse d'un phasage effectif des feux, élaborations des tourne à gauche/à droite, sécurité routière,...).

Au-delà de la réalisation du PCM, ces comptages sont un outil précieux pour le travail quotidien des services communaux au niveau de la gestion des voiries et de la mobilité en général.

Les cartes III.2 à III.5 ci-dessous représentent les flux directionnels aux heures de pointe le matin, l'après-midi et le soir (mesurés manuellement.

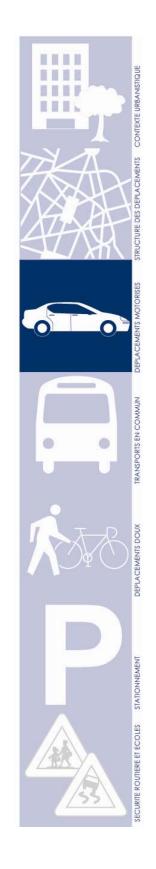
Les flux sont indiqués en équivalents véhicules particuliers (EVP) par heure (deux roues =  $\frac{1}{2}$  evp, 1 poids lourd ou 1 bus = 2 evp)

Des comptages automatiques, organisés sur une semaine complète, permettent de compléter les données disponibles auprès du MET

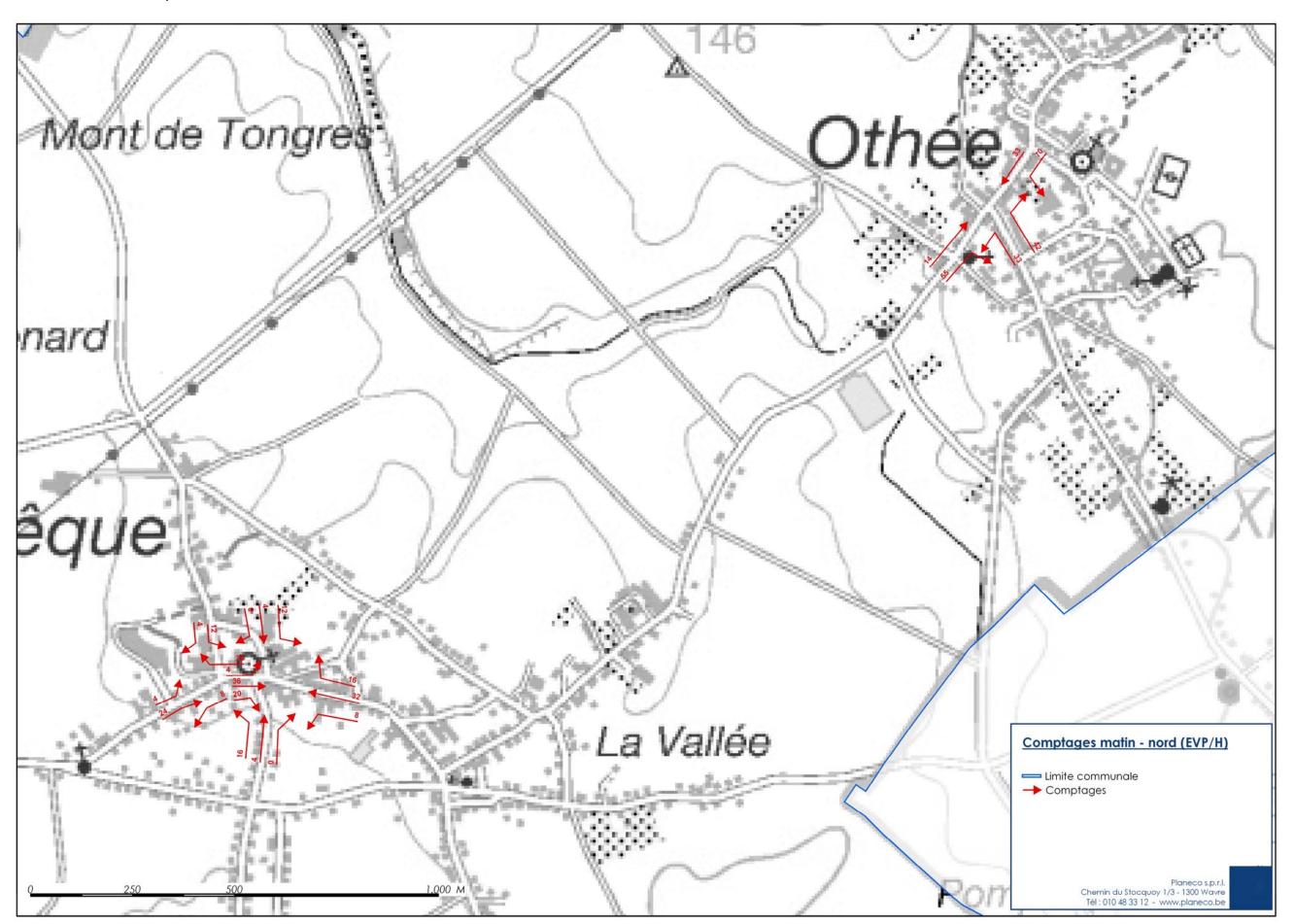
Pour cette étude sur environ 22 points de comptage, le MET a placé des compteurs automatiques, sur une semaine afin de déterminer le volume de trafic passant par ces tronçons (voir la carte des localisations des points de comptages III.6 ci-dessous) et les résultats en annexe de l'étude indiquent l'ensemble des comptages automatiques. Chaque numéro de compteur correspond à un comptage automatique qui est répertorié sous le même numéro dans l'annexe de l'étude).

Les cartes III.7 à III.10 (ci-dessous) résument les flux par tronçon aux heures de pointe sur le périmètre d'études (aux heures de pointe le matin, l'après-midi et le soir et les files d'attentes moyennes avec +10 véhicules observés aux heures de pointe).

yennes avec +10 venicules observes aux neures de pointe).

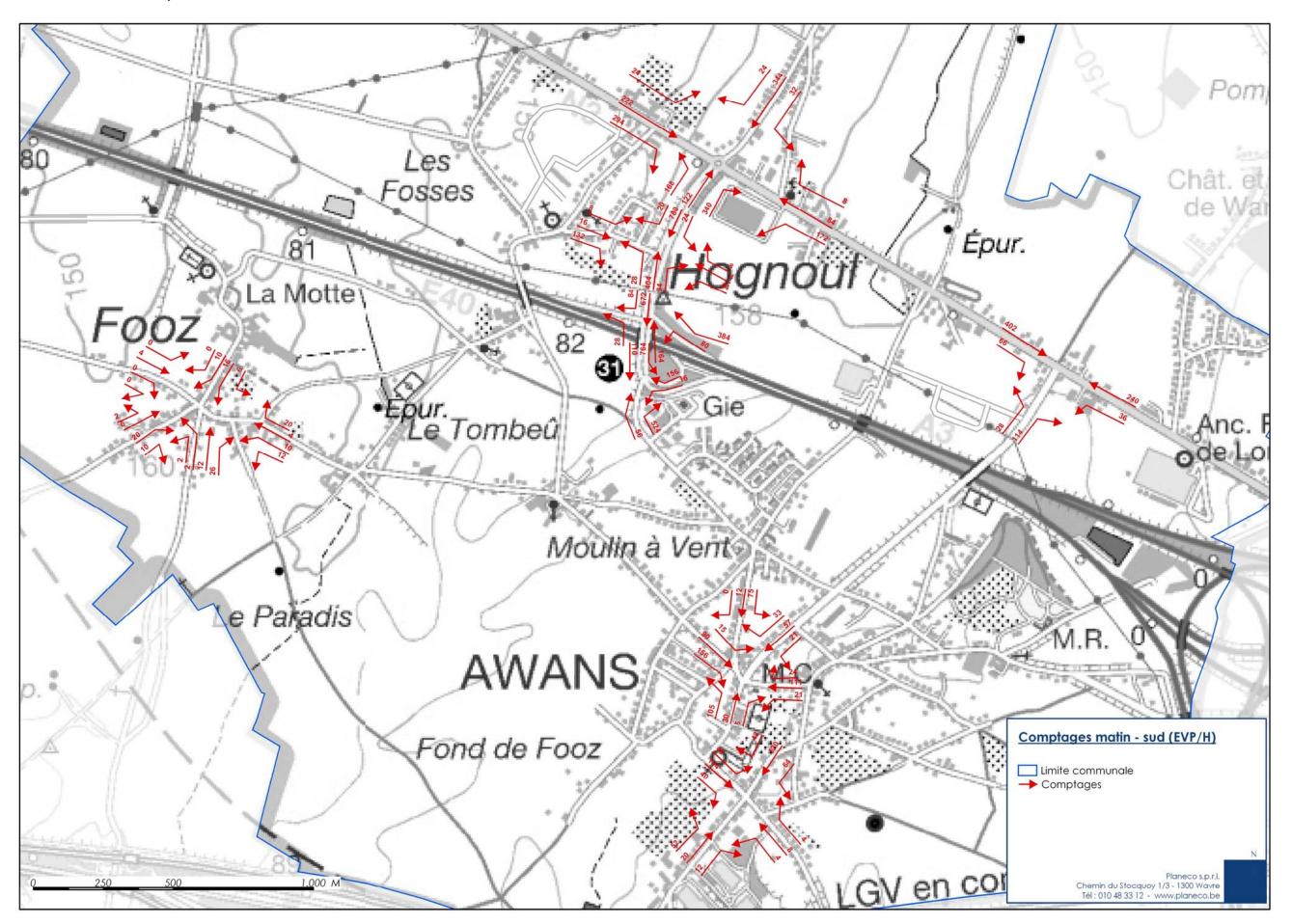


.Carte III-2 : EVP/heure, flux directionnels le matin



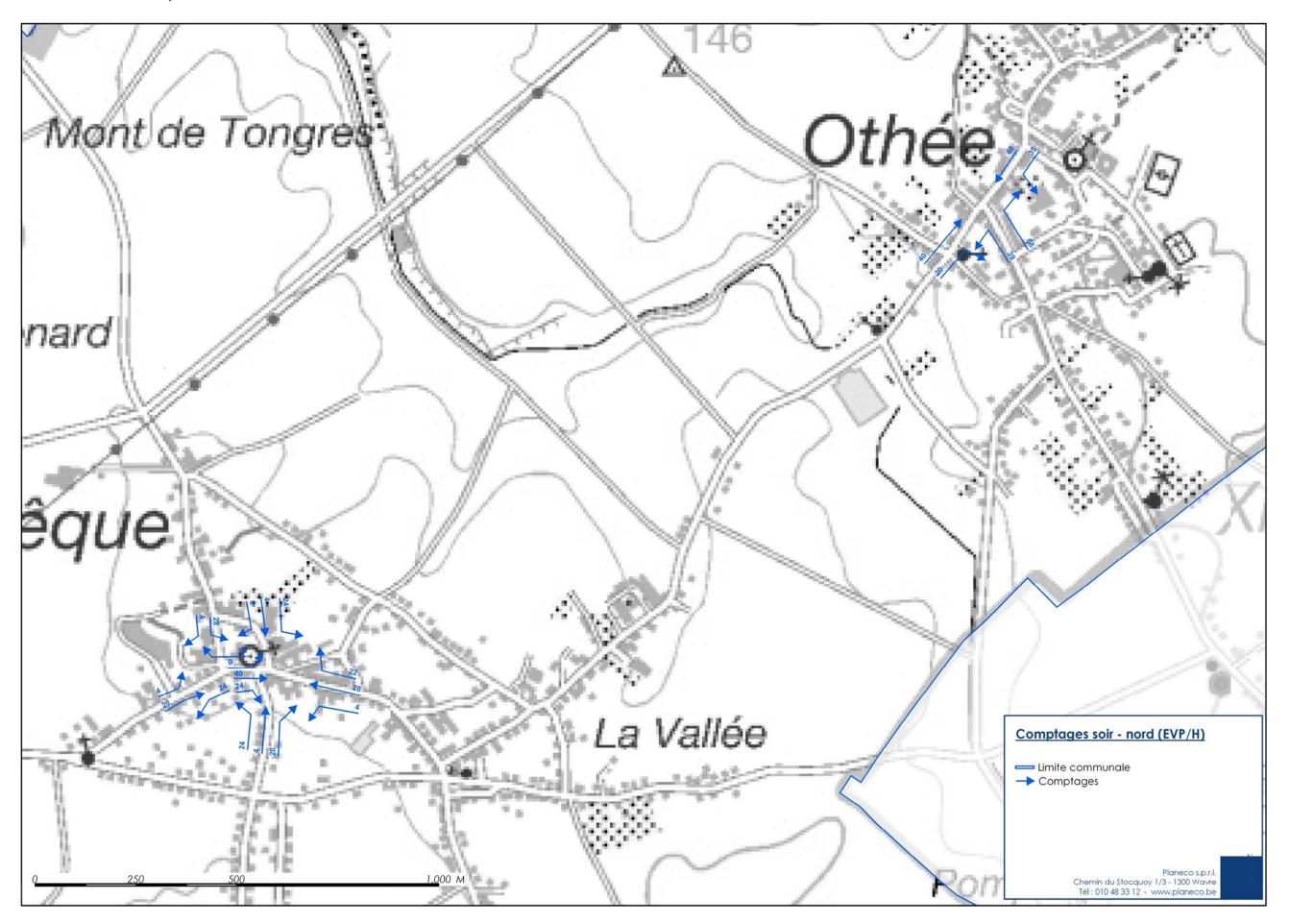


.Carte III-3: EVP/heure, flux directionnels le matin



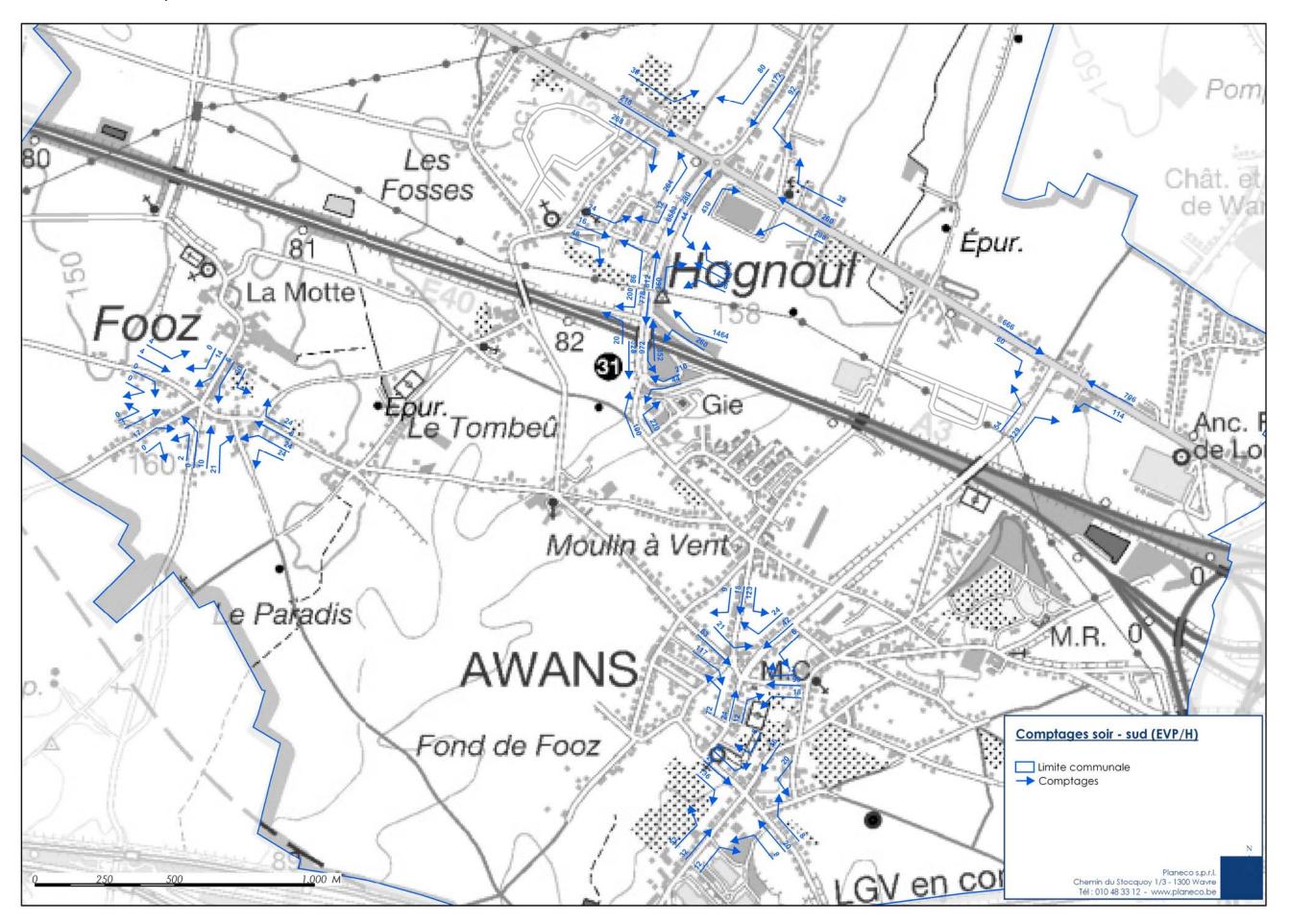


.Carte III-4: EVP/heure, flux directionnels le soir



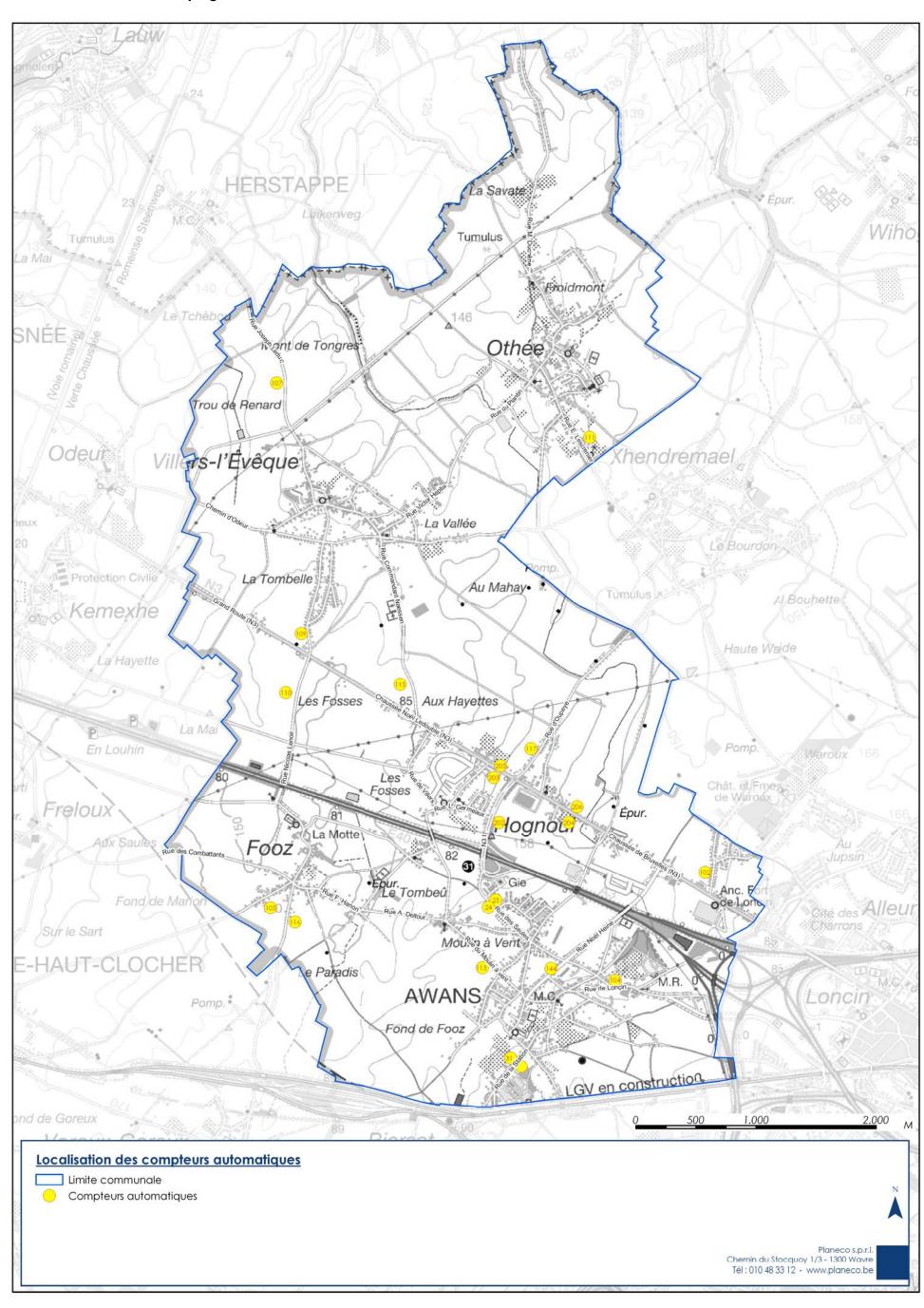


.Carte III-5: EVP/heure, flux directionnels le soir

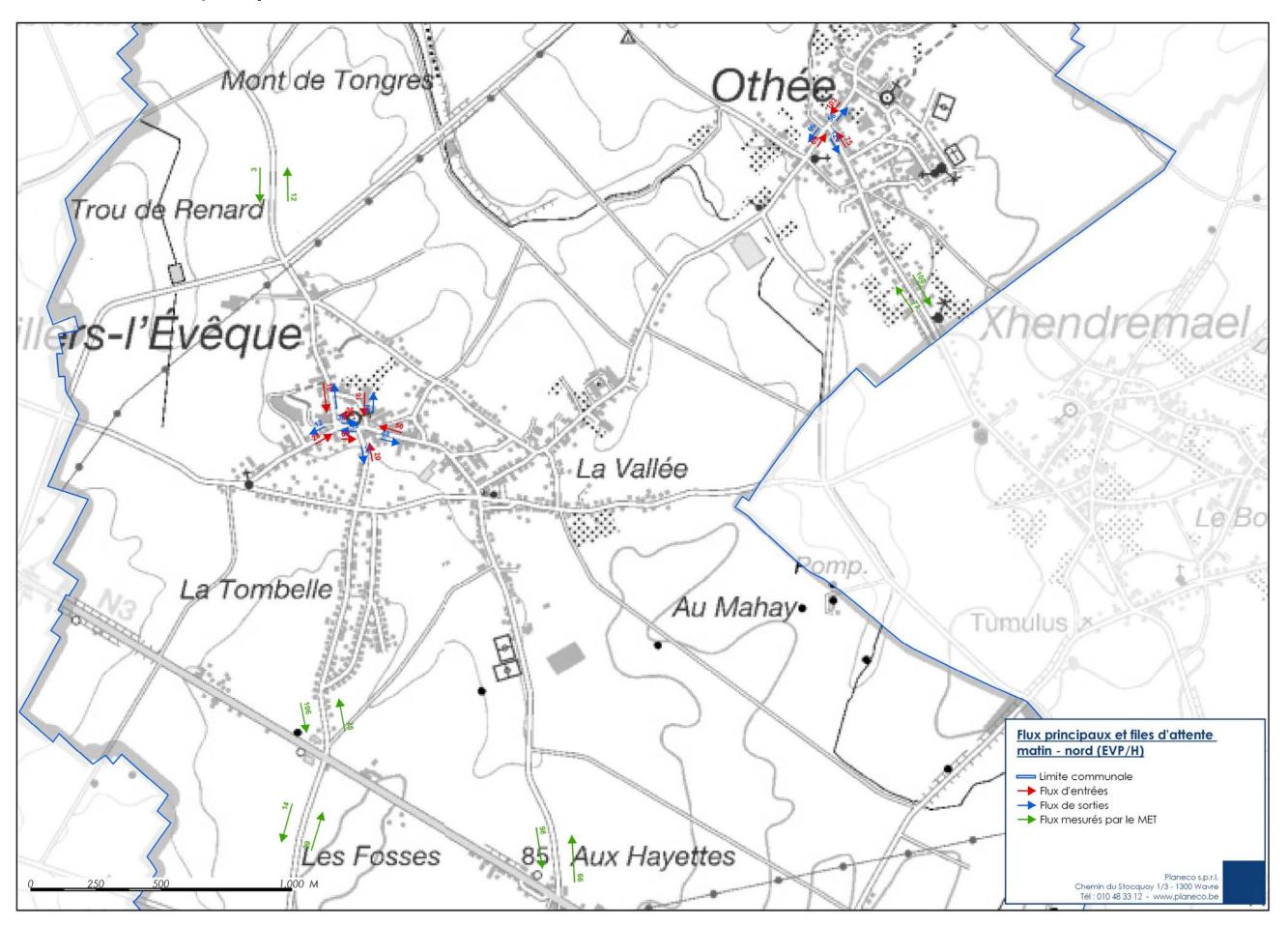




.Carte III-6 : Points de comptage du MET

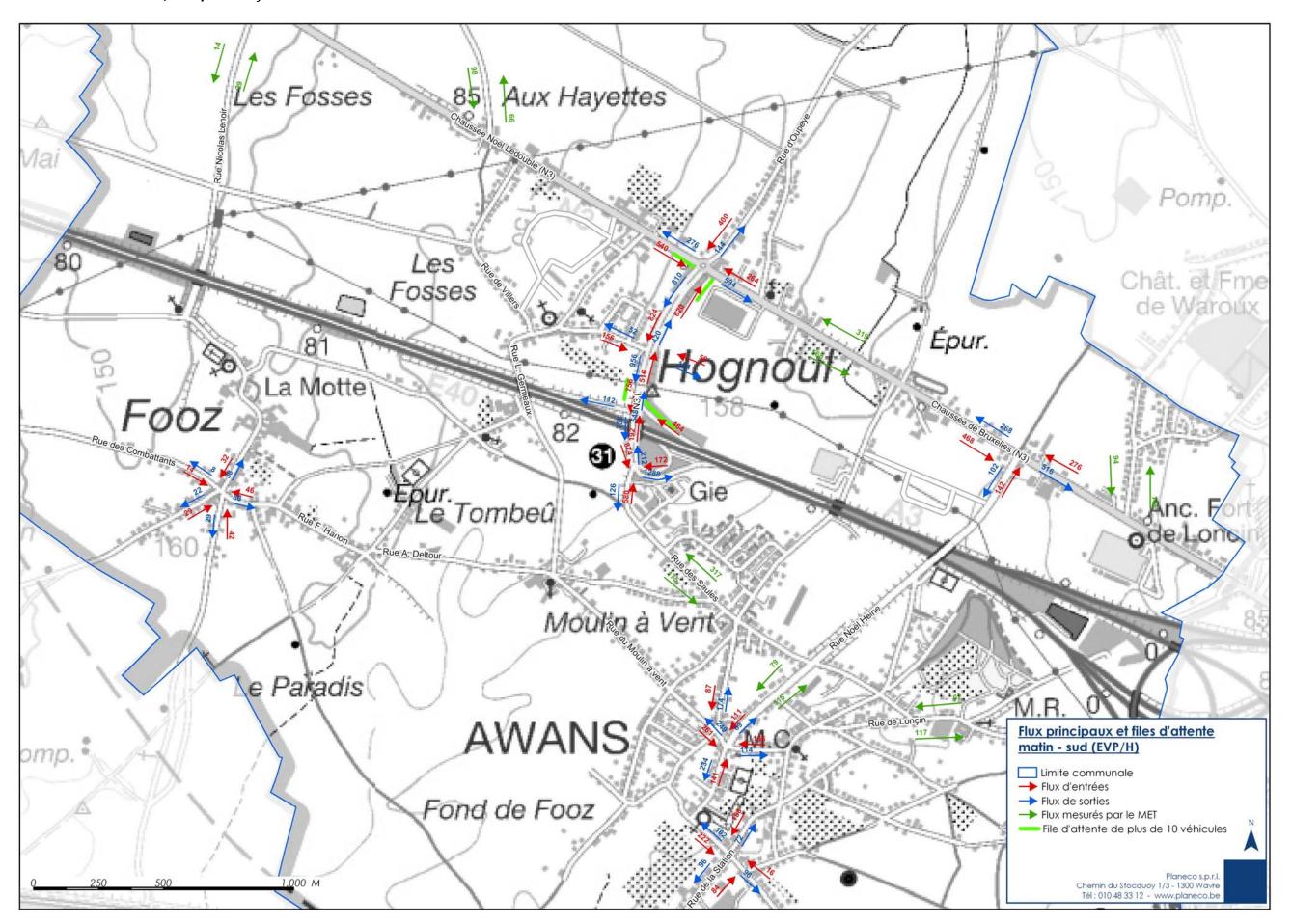


.Carte III-7 : EVP/heure, flux par tronçon le matin



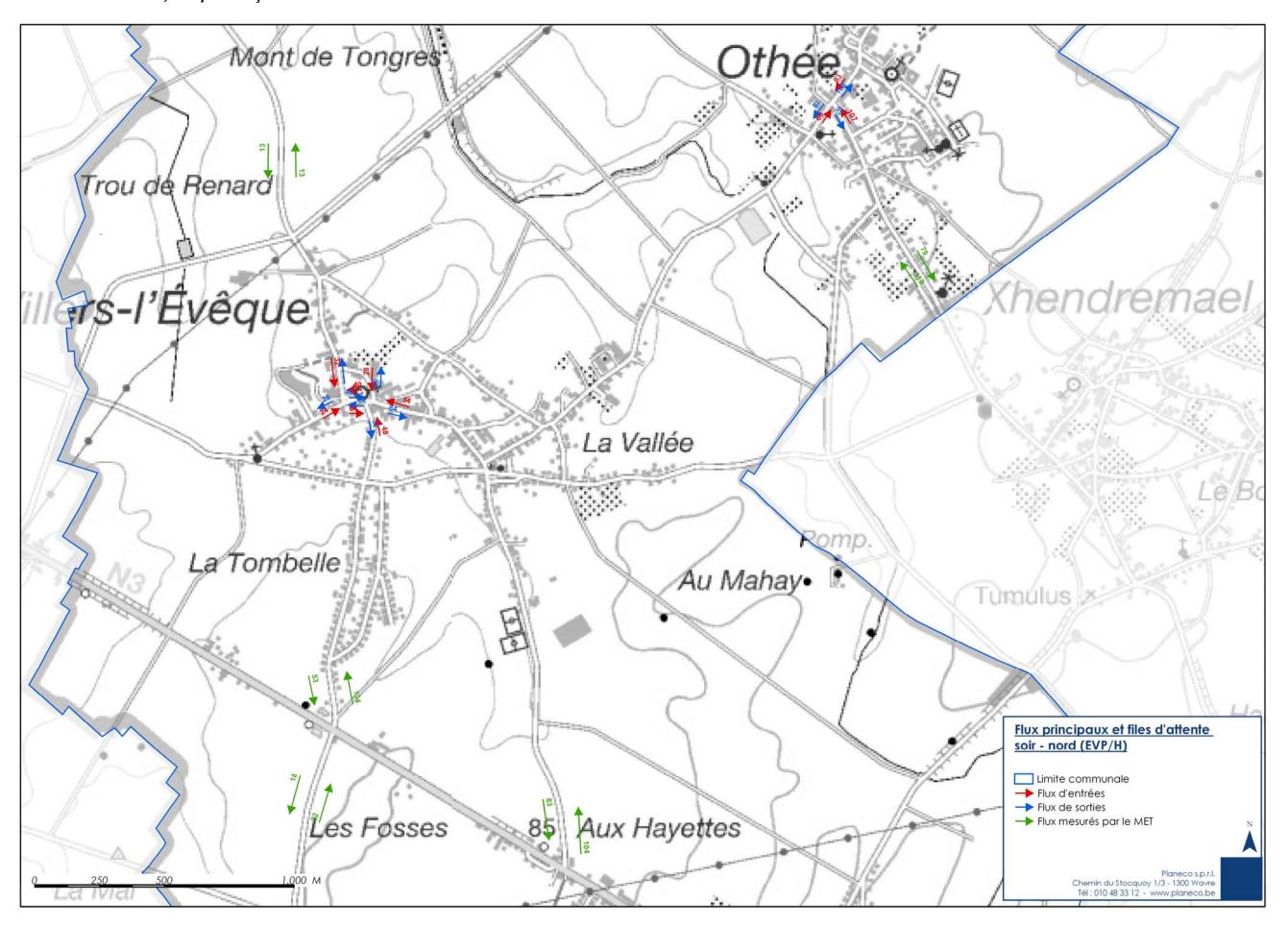


Carte III-8 : EVP/heure, flux par tronçon le matin



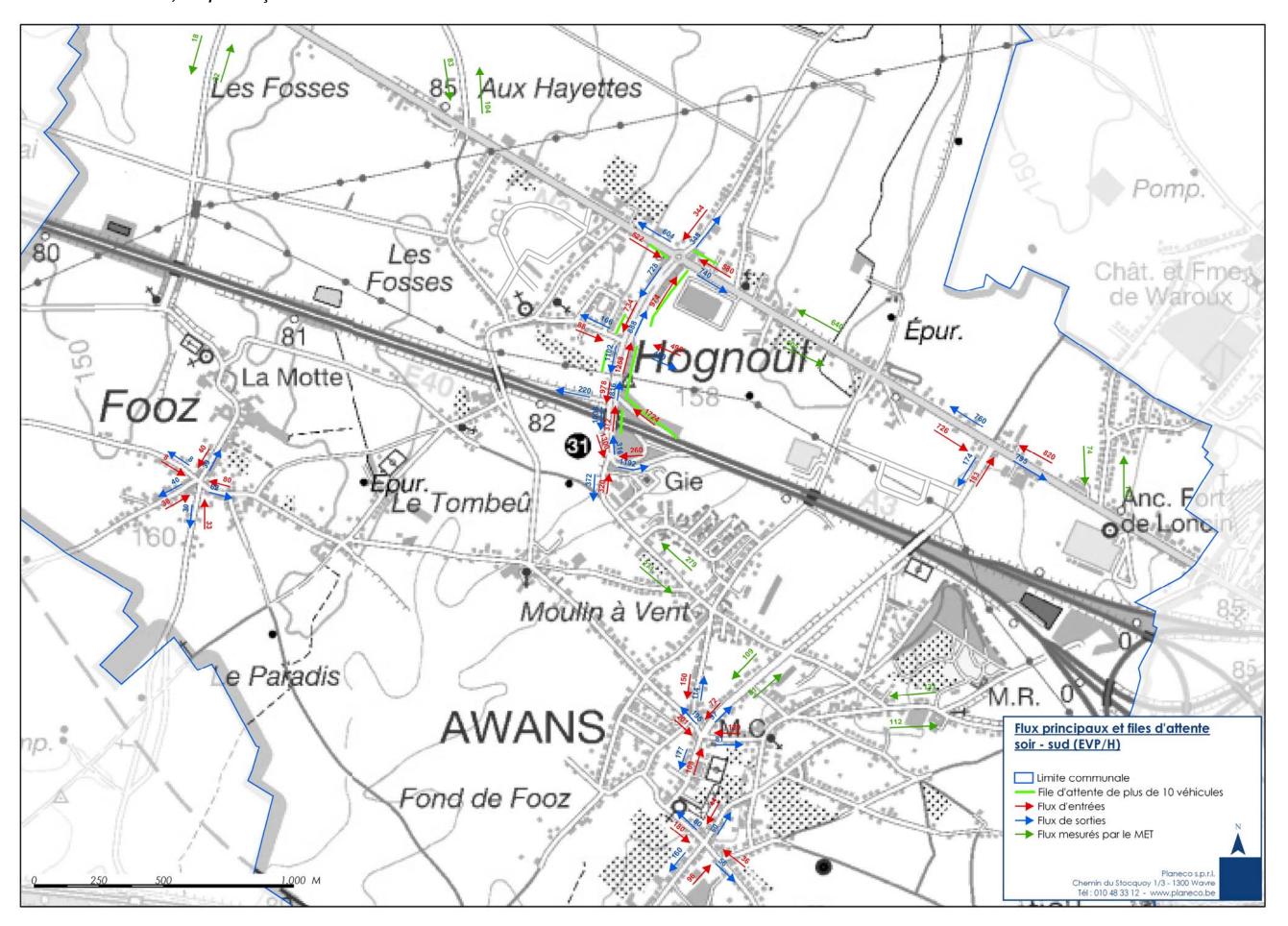


Carte III-9 : EVP/heure, flux par tronçon le soir





Carte III-10 : EVP/heure, flux par tronçon le soir





# III.2.2. Analyse de la structure du trafic et des dysfonctionnements

# III.2.2.1. <u>Analyse des volumes de trafic</u>

Les cartes III.11 et III.12 ci-dessous résument les flux par tronçon aux heures de pointe sur le périmètre d'études (aux heures de pointe le matin, le soir). Ces flux synthétisent les comptages manuels et automatiques (méthodologie : application des comptages maximalistes).

Nous pouvons constater sur ces cartes que les axes régionaux principaux du réseau sont sans surprise les voies les plus chargées, notamment les N3, et la N3i et l'autoroute E40.

Les liaisons inter-villages sont soumises quant-à-elles à un trafic moyen.

On remarquera que les principales charges de trafic sur le réseau principal se font selon un axe est-ouest (à l'exception de la N3i axe de communication entre les commerces et l'autoroute), ce qui est logique considérant que les axes importants sont situés dans cette orientation (N3 et autoroute). La communication Nord –sud se fait souvent sur un réseau à capacités et profils nettement moins élevés

#### III.2.2.2.Analyse de la saturation des voiries et des dysfonctionnement

Nous pouvons constater que les axes régionaux principaux du réseau sont les voies les plus chargées en termes de saturation, en particulier la N3 et N3i.

Sur base des comptages, de l'analyse des flux, du repérage des files d'attente, et des temps de parcours repérés, la carte III-13 indique une zone proche de la saturation (saturation partielle) en pointe l'après-midi, situé entre l'autoroute et la N3 sur la N3i proche des entrées et sorties des nombreux commerces (entre autres IKEA). La saturation partielle de certains flux peut conduire à des situations de saturation totale à certains moments en hyper pointe. Le seul carrefour réellement saturé en pointe l'après-midi est celui entre les bretelles d'autoroute et la N3i. Cette saturation intervient seulement l'après-midi en pointe.

Cette saturation est constatée aussi par la police les samedis et les dimanches d'ouverture de l'Ikea, où les remontés de files peuvent atteindre l'autoroute (sur la bretelle en venant de Liège). Les dysfonctionnements sur la N3i sont induits par le trafic d'ordre supra communal.

En termes de trafic supra zonal (supra communal), à l'exception de l'autoroute et de la N3 (et N3i) le périmètre d'études ne connait que très peu de traversées.

En d'autres termes, le trafic de transit sur le réseau local à Awans est essentiellement produit par la population et les employés de la zone même.

Sur la carte III-14 ci-dessous sont analysés les infrastructures routières existantes : type d'exploitation de carrefours, moyens de réduction de vitesse, sens-uniques, zones 30,...

De manière générale nous pouvons remarquer que l'équipement en moyens de réduction de vitesse est de bonne qualité et bien adapté pour protéger les voiries locales et les villages et pour augmenter la sécurité routière en particulier en proximité des écoles.

L'état des routes est indiqué sur la carte III.15. Peu de tronçon sont dans un état très dégradé, il va de même pour le jalonnement qui est satisfaisant dans sa globalité sur la commune pour indiquer les principales destinations et pôles communaux.

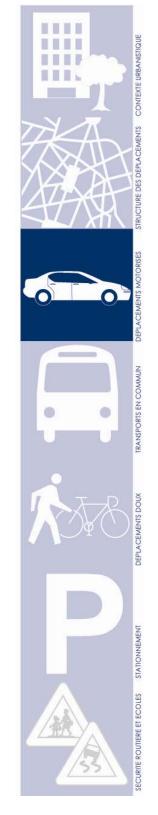
Néanmoins le trafic de la zone contribue aussi à des disfonctionnements du réseau :

Ainsi les principaux disfonctionnement sont liés au trafic entre l'autoroute et la N3 qui est en grande partie destiné aux commerces (Ikea, centre commercial, supermarchés indiqués au chapitre précédant - Principaux pôles générateurs de déplacements).

Suivant les informations de la police, le by-pass du rond-point N3/N3i (en direction de l'autoroute depuis la N3 ouest) a été fermé à la circulation, suite à des problèmes de sécurité routière (vitesse) mais aussi aux manœuvres destinées au parking le long de la N3i (ayant une fonction de parking pour le co-voiturage). De manière globale les parkings sur la N3i gênent la circulation au sein d'une zone proche de la saturation

Les autres disfonctionnements sont le trafic de transit poids lourd relativement intense dans la traversés d'Awans, depuis l'E40 vers le sud (voir aussi le chapitre suivant sur les poids lourds); même si les valeurs absolues camions sont faibles, elles sont relativement importantes par rapport à l'ensemble du trafic.

Les autres disfonctionnement liés à la sécurité routière sont repris aux chapitres sécurité routière et écoles ci-dessous. Pour d'autres dysfonctionnements voir aussi la synthèse de la réunion publique du 24.11.08 à Awans ci-dessous.



#### Synthèse réunion information population PCM (24/11/2008)

Liste des remarques émises par les citoyens :

#### **AWANS:**

- Rue Kimpinaire : quel est l'impact du développement de la zone de Stockis sur la mobilité dans la rue ?
- Rue du Domaine de Waroux : présence de boues sur la voirie en période d'inondation.
- Rue Jean-Lambert Defrêne : axe important suite au développement de la zone artisanale, flux de véhicules important, vitesse élevée, passage de nombreux poids lourds.
- Rue de la Station : problème du transit des poids lourds
- Rue Vieille voie de Tongres : problème du transit des poids lourds
- Rue de Loncin : densité et vitesse élevées. La présence d'une boîte pour y placer un radar entraîne une diminution de la vitesse.
- Rue Jean Jaurès : trafic important, nombreux poids lourds, nuisances dues aux ralentisseurs.
- Rue Jean Volders : rond point traversé par les voitures et les camions.
- Rue Schoenarts : absence de trottoirs, trafic dense, passage pour piétons très dangereux.
- Rue Capitaine Gilles et ensemble de la Commune : pistes cyclables inexistantes.
- Mauvaise signalisation dans le village d'Awans pour rejoindre l'autoroute
- A Awans, faire un seul parking pour les différents services publics situés à proximité l'un de l'autre.
- Projet de route de contournement des poids lourds ?

#### FOOZ:

- Rue François Hanon : l'abri bus a été enlevé et devrait être remis un peu plus loin et non juste devant l'école, stationnement sauvage, vitesse trop élevée.
- Rue des Combattants : trop de mesures de sécurité.

#### **HOGNOUL:**

- Rond point IKEA: interdiction de le traverser
- Rue Louis Germaux : vitesse excessive, trafic important, absence de passage pour piétons, absence de trottoir surélevé, interdiction de monter la rue pour les piétons.
- RN3 (passage piéton entre IKEA et rue des Moulins) : feu rouge continuel pour les piétons.
- RN3 (Ans Rond point IKEA) : diminution de la vitesse et du nombre de camions depuis les travaux de rétrécissement.
- RN3 : pistes cyclables utilisées par les voitures.
- Rue de la Libération : mesures de sécurité efficace mais ayant un impact non négligeable sur le flux de véhicules dans la rue Louis Germaux.
- Projet de route de contournement des poids lourds ?

#### **VILLERS-L'EVEQUE:**

- Rue de la Briqueterie : utilisée pour éviter la rue Nicolas Lenoir, vitesse excessive.

#### OTHEE:

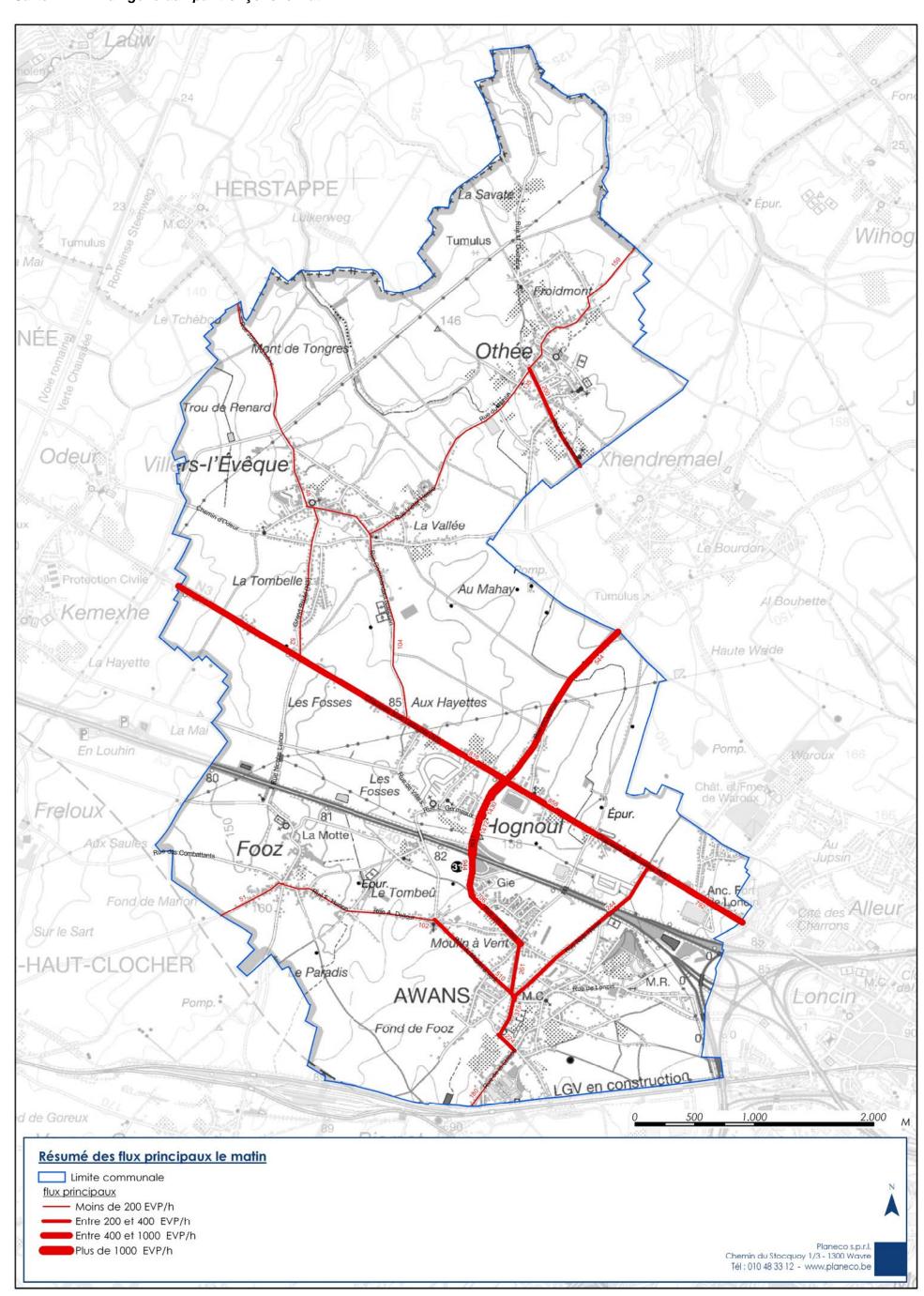
- Rue Armand Scheufele : rue dégradée et trottoirs non sécurisés

## **ENSEMBLE DU TERRITOIRE:**

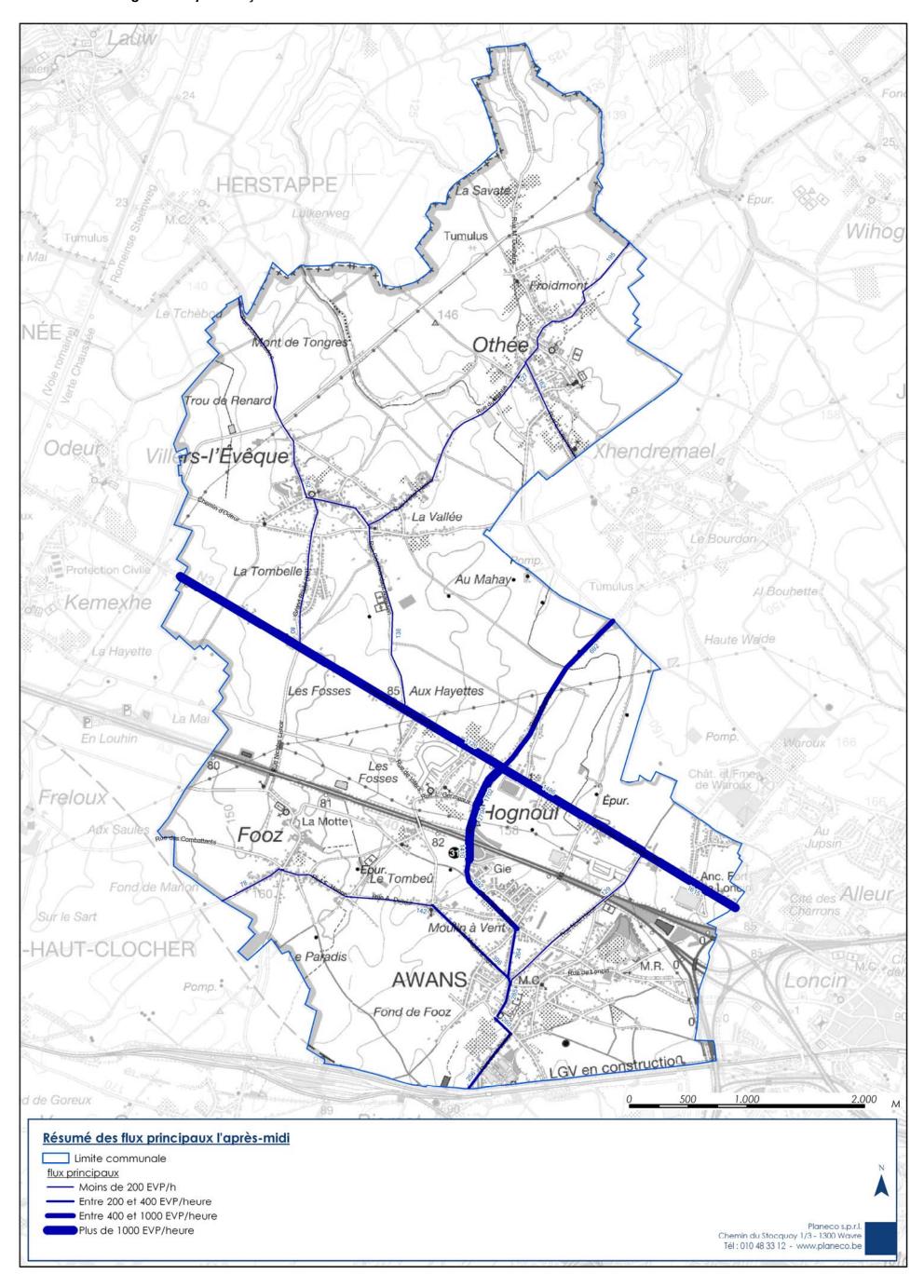
- Quand il y a des trottoirs, les voitures y sont stationnées
- Transport en commun : pas assez souple, trop lent, mauvaise répartition et fréquence insuffisante.
- Les nouveaux aménagements doivent tenir compte des PRM.
- Le PCM doit donner des normes quant au stationnement.
- Problème général au niveau de l'entretien des trottoirs.



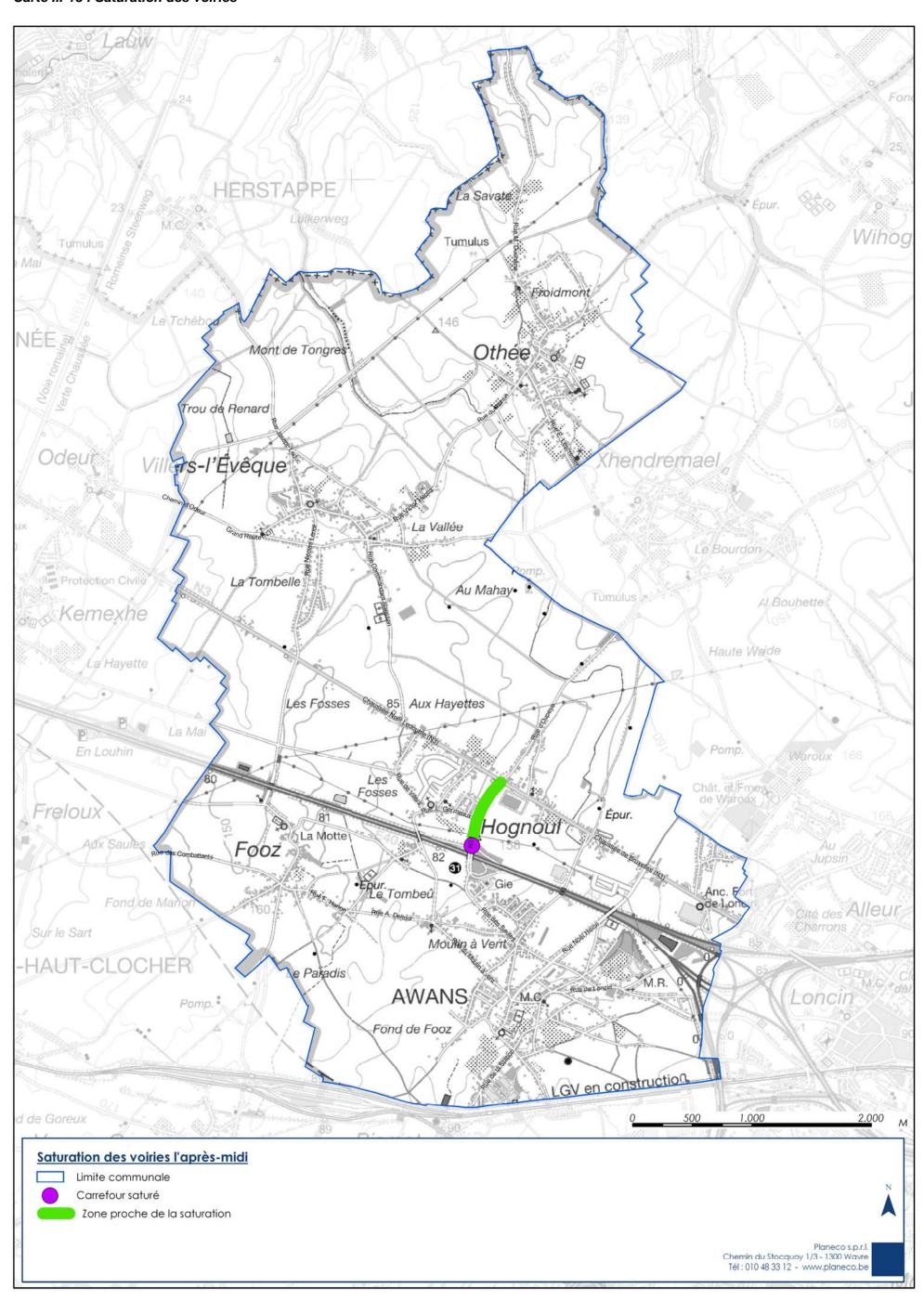
Carte III-11 : Flux généraux par tronçons le matin



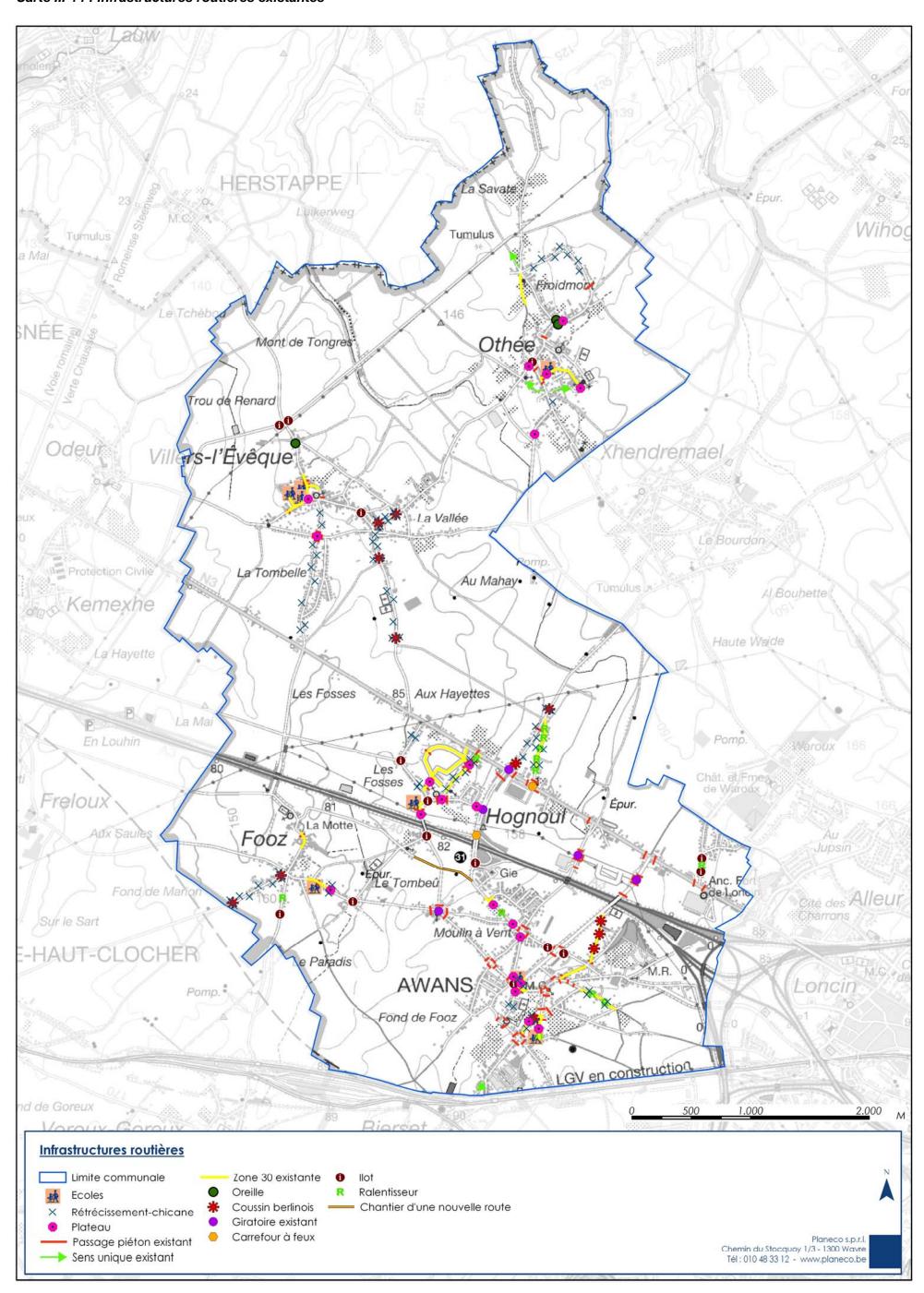
Carte III-12 : Flux généraux par tronçons le soir



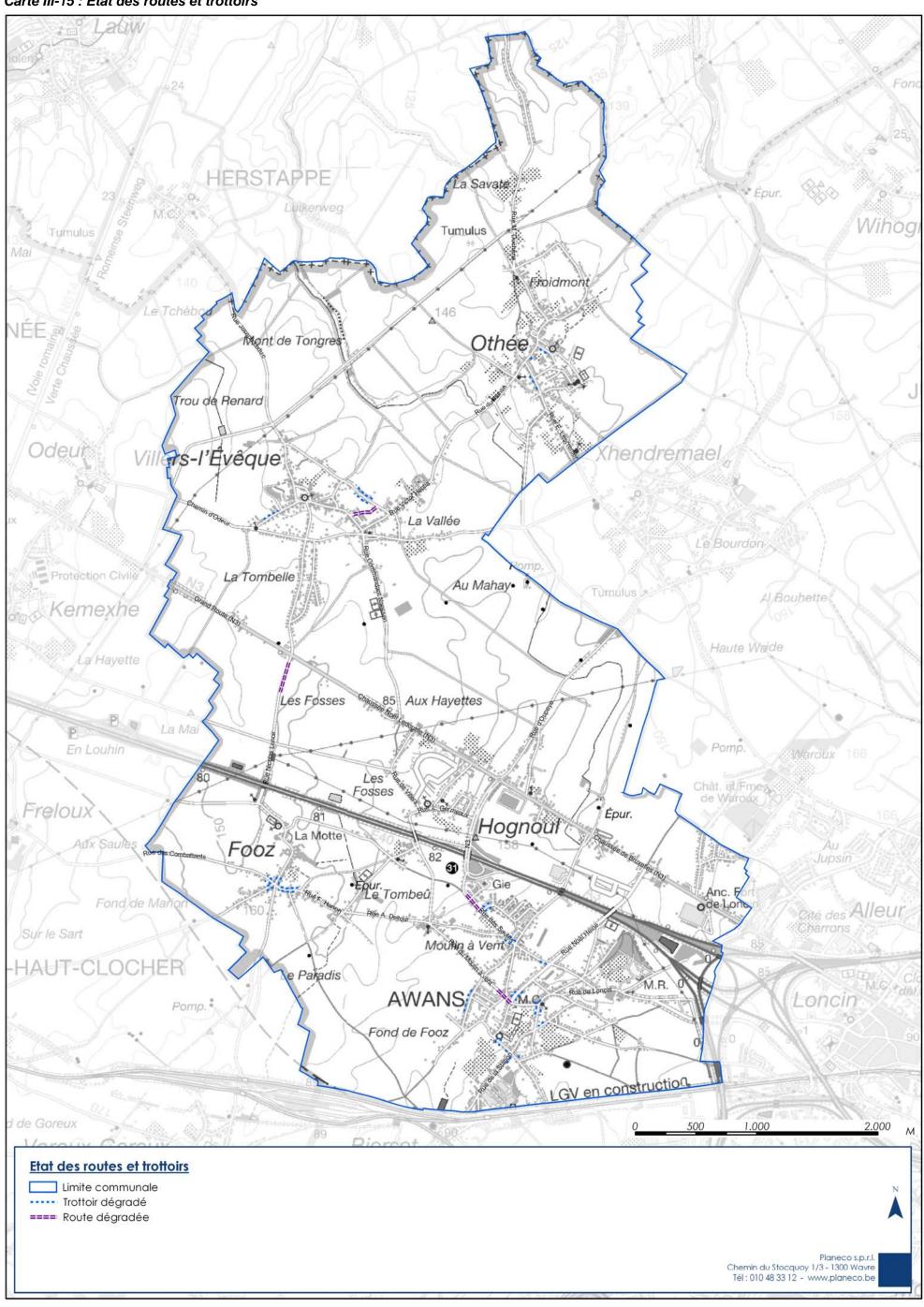
Carte III-13: Saturation des voiries



Carte III-14 : Infrastructures routières existantes



Carte III-15: Etat des routes et trottoirs



#### III.3. Circulation des véhicules lourds

En termes de poids-lourds et leur impact sur la circulation des autres véhicules, divers comptages ont été organisés au cours de cette première phase.

Les cartes III- 16, 17, 18 et 19 montrent respectivement la répartition des flux de camions aux heures de pointe du matin et du soir.

Ces comptages camions ont été effectués aux heures de pointe et n'ont été réalisés que sur des périodes d'une heure (les valeurs sont basses) et de ce fait il peut y avoir une variance importante.

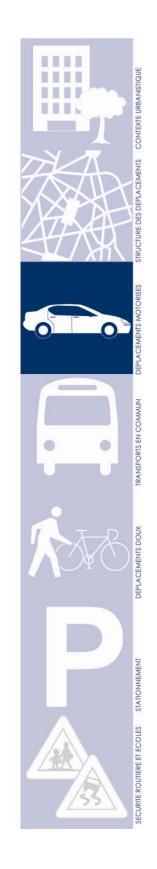
La localisation des flux de véhicules lourds sur des voiries locales dépend fortement de la localisation des entreprises et commerces (en particulier sur la N3 et N3i) que ces véhicules désirent atteindre.

Lors de l'analyse de ces cartes, on constate également que le nombre de camions mis en évidence aux heures de pointe du matin est sensiblement plus élevé qu'à la pointe du soir. En moyenne, les transporteurs routiers effectuent leurs transports entre 6h et 15h. Ces horaires sont principalement conditionnés par les heures d'ouvertures de leurs clients et le nombre de tournées devant être effectuées au cours de la journée. Le client ouvert le plus tôt et/ou le plus éloigné conditionne souvent le reste de la tournée.

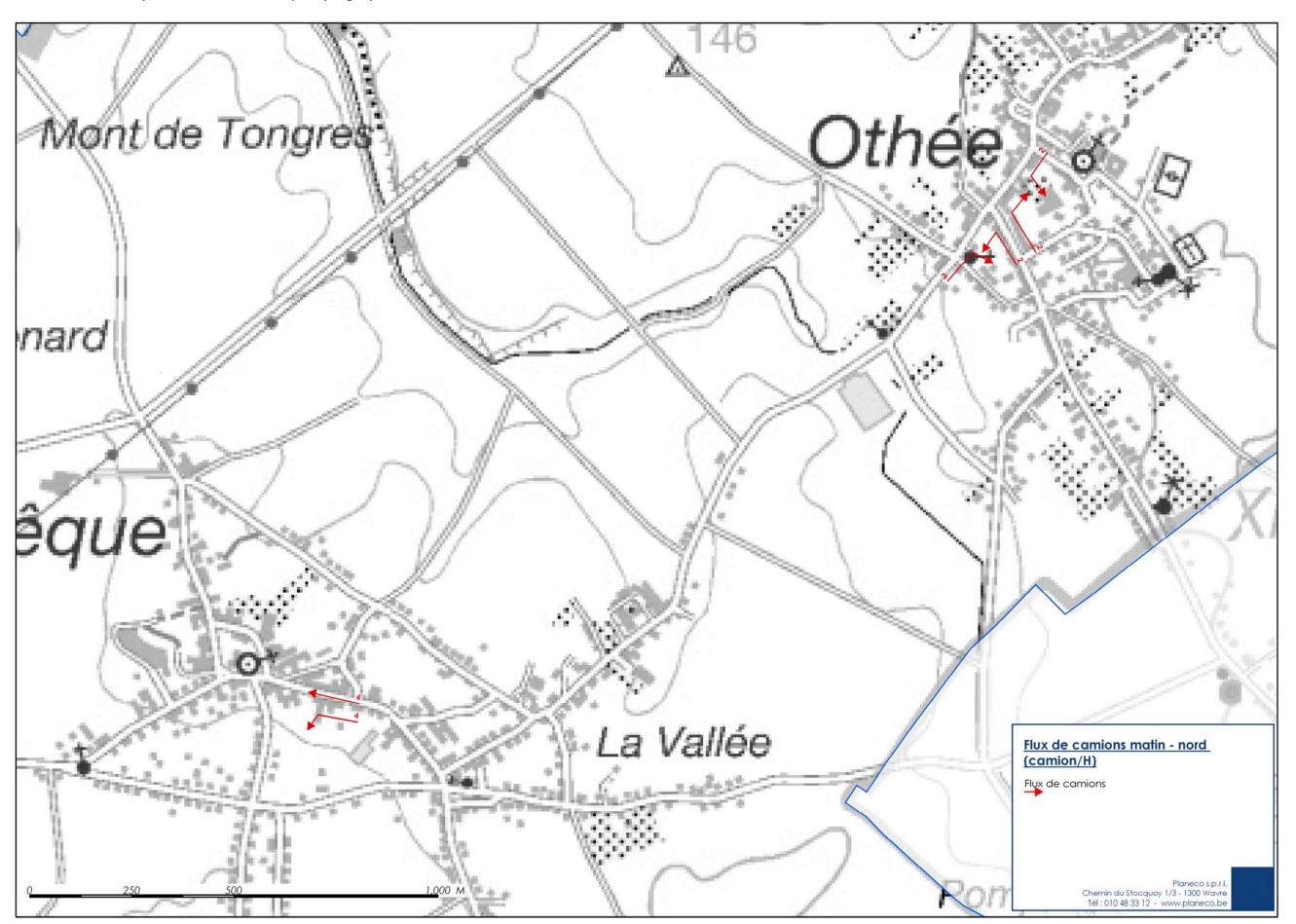
Hormis sur les axes de circulation importants (N3 et N3i), suivant les comptages en heures de pointe, nous pouvons grossièrement dire que les flux de véhicules lourds générés sur le territoire d'Awans n'influencent que peu les conditions de la circulation des autres véhicules. Néanmoins, les riverains, nos collaborateurs et la police constatent, en dehors des heures de pointe, des nuisances dues au trafic de transit de poids lourds relativement intense dans la traversée d'Awans, depuis l'E40 vers le sud.

D'autres dysfonctionnements imputables aux poids-lourds mais plutôt rares, sont les problèmes liés à la circulation de cette catégorie de véhicules dans les quartiers résidentiels et sur les voiries étroites, aux opérations de chargement/déchargement et au stationnement de ces véhicules en dehors des heures d'activité. Différentes alternatives seront plus spécifiquement décrites et étudiées dans les phases ultérieures de cette étude.

Au cours des dernières décennies, le transport de marchandises par la route a considérablement augmenté en dehors des zones urbaines comme au sein de celles-ci. Selon les prévisions et notre mode de consommation, cette tendance devrait encore s'amplifier dans les années à venir. Les aspects négatifs de cette croissance sont très clairement visibles : congestion, bruit, émissions polluantes, dégradation des voiries, accidents, stationnement des poids-lourds dans des quartiers résidentiels, etc. Ces problèmes contribuent à diminuer la qualité et la convivialité de l'environnement urbain, néanmoins ils sont indispensables pour le développement économique de notre zone, lors de cette étude il faudra canaliser correctement ce type de circulation.

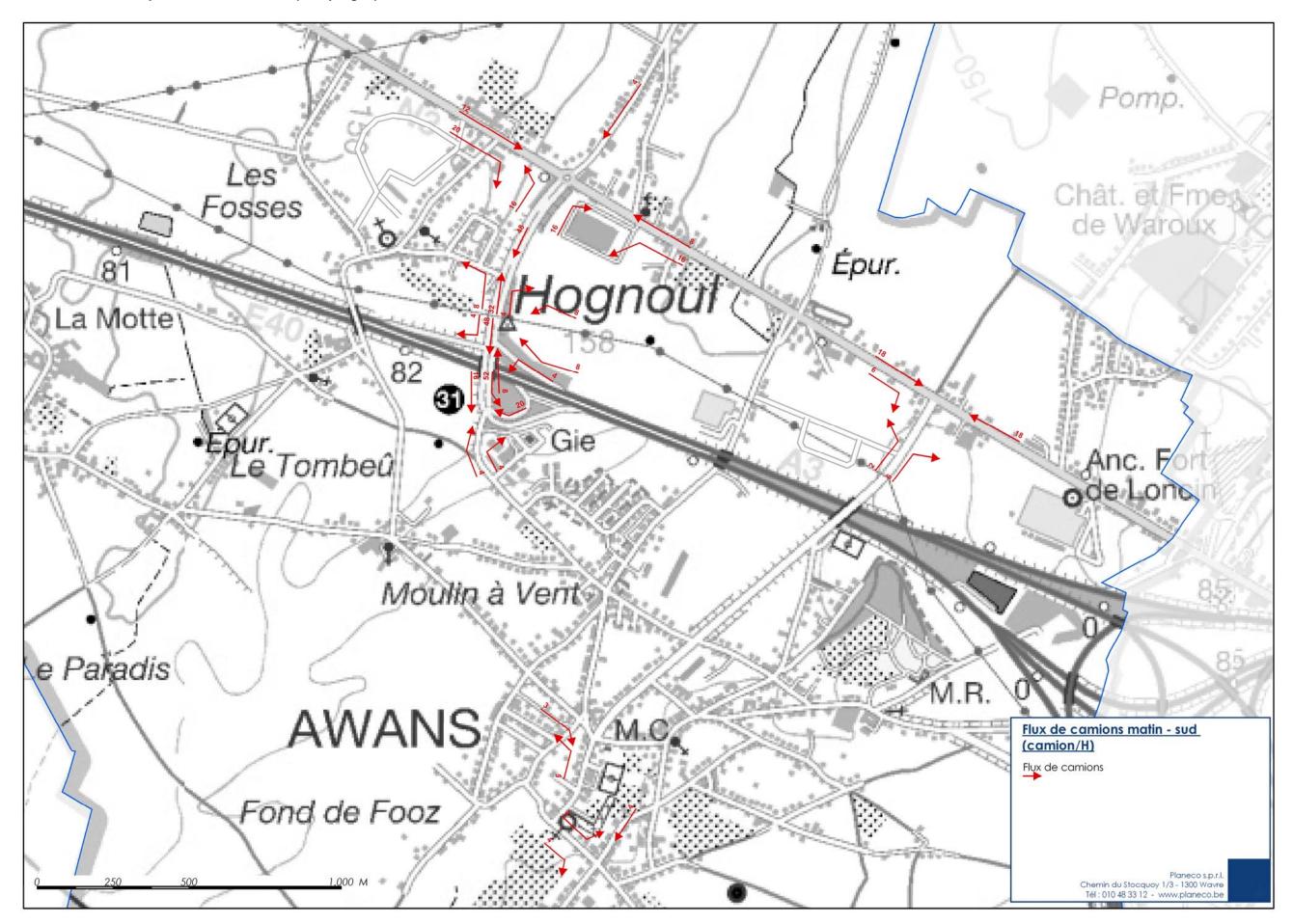


Carte III – 16 : Flux poids lourds le matin (comptages)



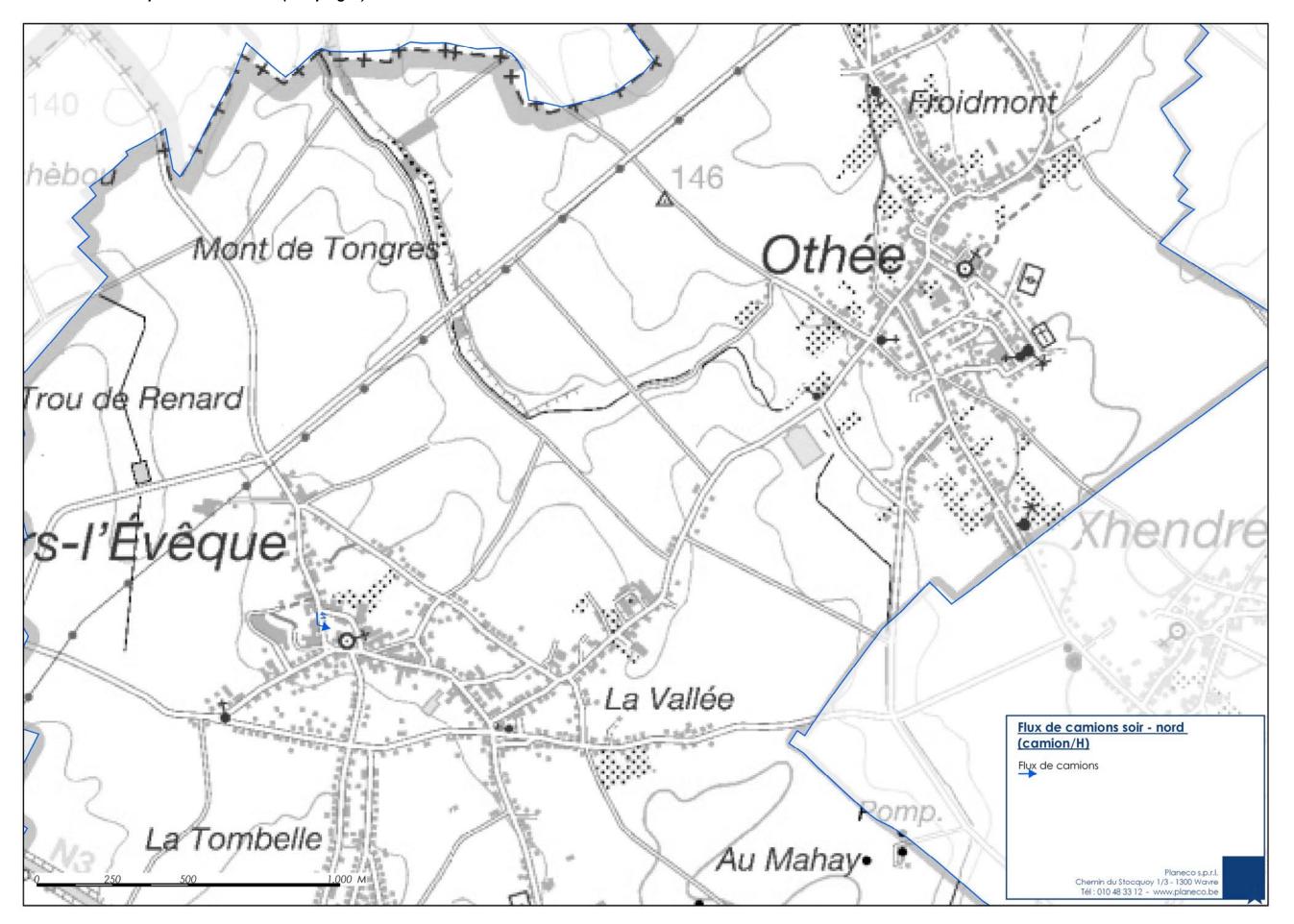


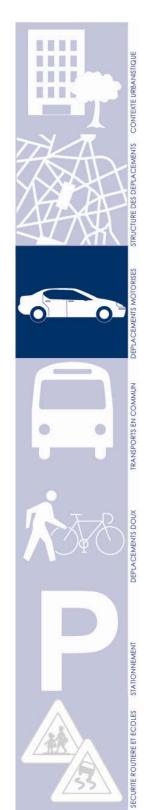
Carte III – 17 : Flux poids lourds le matin (comptages)



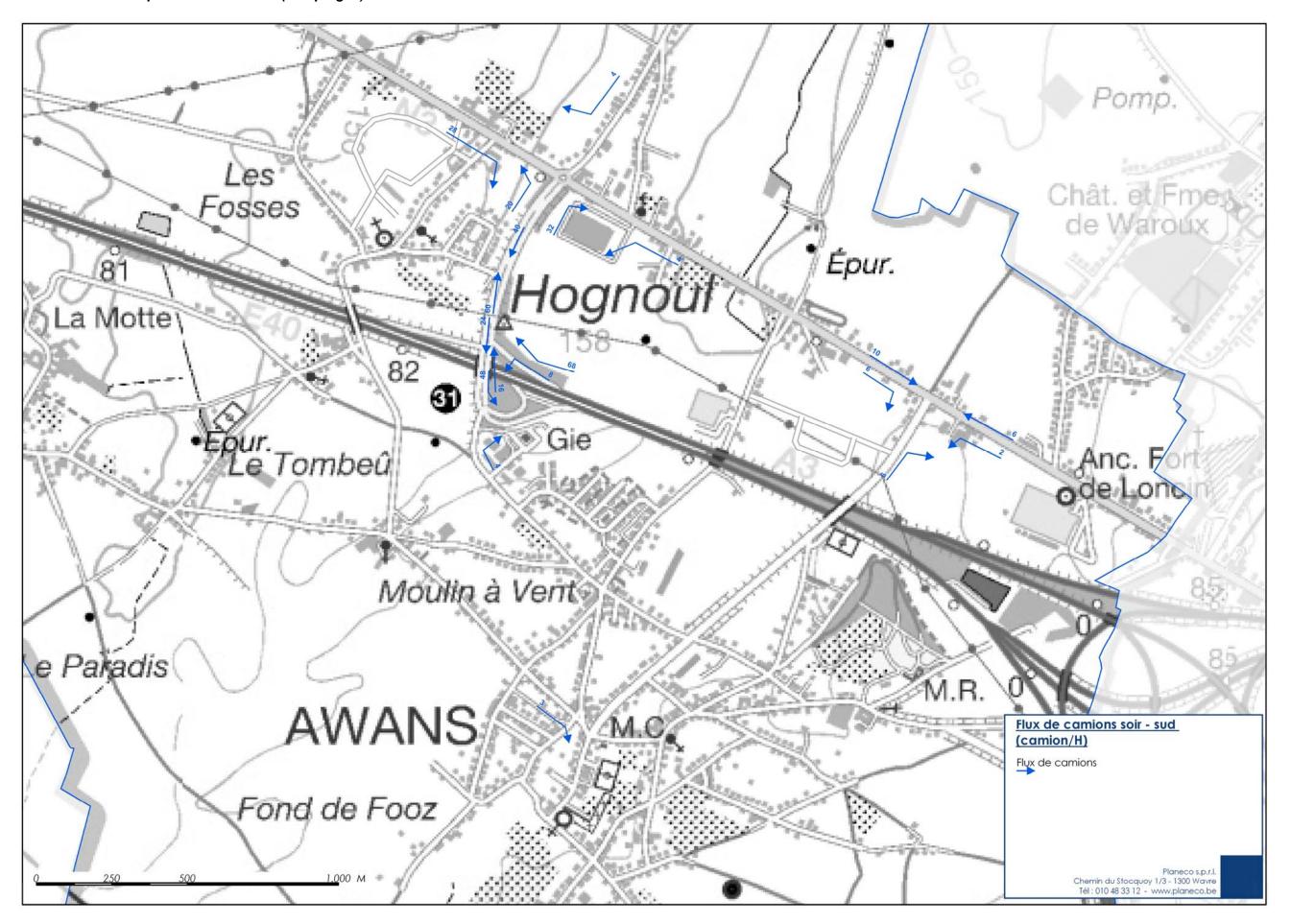


Carte III – 18 : Flux poids lourds le soir (comptages)





Carte III – 19 : Flux poids lourds le soir (comptages)





# III.4. Les autres types de circulation motorisée

# III.4.1. La circulation des motocycles

La part modale des motocyclistes se situe environ entre 0,7 et 1% du trafic global. Il s'agit d'un mode de déplacement qui ne présente que peu de problème au niveau de la circulation, les principales nuisances étant sonores. Les risques de sécurité routière sont cependant à prendre au sérieux pour ce type de circulation. La carte ci-dessous décrit les flux observés sur le réseau principal.

Nous émettons cependant des réserves. Les comptages effectués aux heures de pointe n'ont en effet été réalisés que sur des périodes d'une heure (et les valeurs sont très basses) et de ce fait il peut y avoir une variance importante.

# III.4.2. Le Car-Sharing et les taxis

Il n'existe pas de station de voitures partagées à Awans, ni d'emplacement taxi sur le territoire communal. Pas de remarques particulières pour ce type de circulation.

Par rapport aux taxis rien de particulier à signaliser, pas de besoins particuliers pour les emplacements de taxi, la quasi totalité des courses se fait par appel téléphonique.

# III.4.3. Les véhicules d'urgence

Pas de remarques particulières pour ce type de circulation. Les véhicules d'urgence (Police, Pompiers et Ambulances) sont confrontés aux même contraintes que les véhicules particuliers surtout aux heures de pointe, (saturation, rue étroites, ...voir Chap. III.2).



# III.5. Les nuisances sonores et la pollution générée par la circulation motorisée

L'analyse des nuisances de pollution sonores est réalisée sur base du trafic modélisé par le modèle Visum.

Grâce aux comptages du trafic routier, nous avons pu établir une cartographie des émissions sonores engendrées par la circulation routière, en prenant en considération la valeur des immissions en bordure de voirie pendant l'heure de pointe du soir. Cette carte (carte III-20) est présentée ci-dessous et illustre l'importance du bruit sur les axes principaux. Nous avons utilisé le modèle informatique Visum pour calculer les niveaux sonores à 1.5m, hauteur critique pour les piétons. Ces simulations sont basées sur la méthode de la RLS-90. Ceci prend en compte les principaux paramètres influençant le bruit et sa propagation tels que la vitesse de circulation, la composition du trafic, le type de revêtement routier. Comme nous exprimons le niveau sonore sur le trottoir, l'effet écran des bâtiments n'a pas été pris en compte.

La carte montre des valeurs élevées principalement sur les voiries principales, en corrélation avec la charge automobile.

Dans le cadre de cette étude, nous nous sommes également intéressés aux émissions polluantes émises par les transports.

Le trafic routier est responsable d'une part croissante des rejets polluants dans l'atmosphère : CO<sub>2</sub>, mais aussi NO<sub>x</sub>, plomb, hydrocarbures, composés organiques volatiles...

Afin d'estimer la pollution atmosphérique due à la circulation automobile dans le périmètre d'étude, nous avons utilisé les données développées par le Landesumweltamt Brandenburg<sup>1</sup>. Elles définissent des valeurs critiques de la pollution atmosphérique en fonction de l'intensité du trafic automobile et de la largeur des voiries (valeurs limites indiquées dans la directive européenne 1999/30EC).

Tableau III-1 : Définition des tronçons de voiries sur lesquels la charge polluante est critique

Distance entre les alignements de façades	Charge critique du charroi
< 18m	> 5.600 véhicules/24h
18-30m	> 9.900 véhicules/24h
> 30m	> 16.000 véhicules/24h

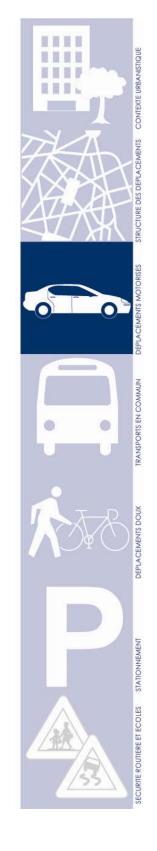
Le point critique d'émission est choisi à une distance de 1m du bord de la chaussée.

La part du transport lourd est de 5 à 6%.

Depuis 2005, dans les agglomérations, la charge de particules en suspension dans l'air  $PM_{10}$  ne peut dépasser la valeur de  $50\mu g/m^3$  (valeur sur 24h) (et ceci à 35 reprises)

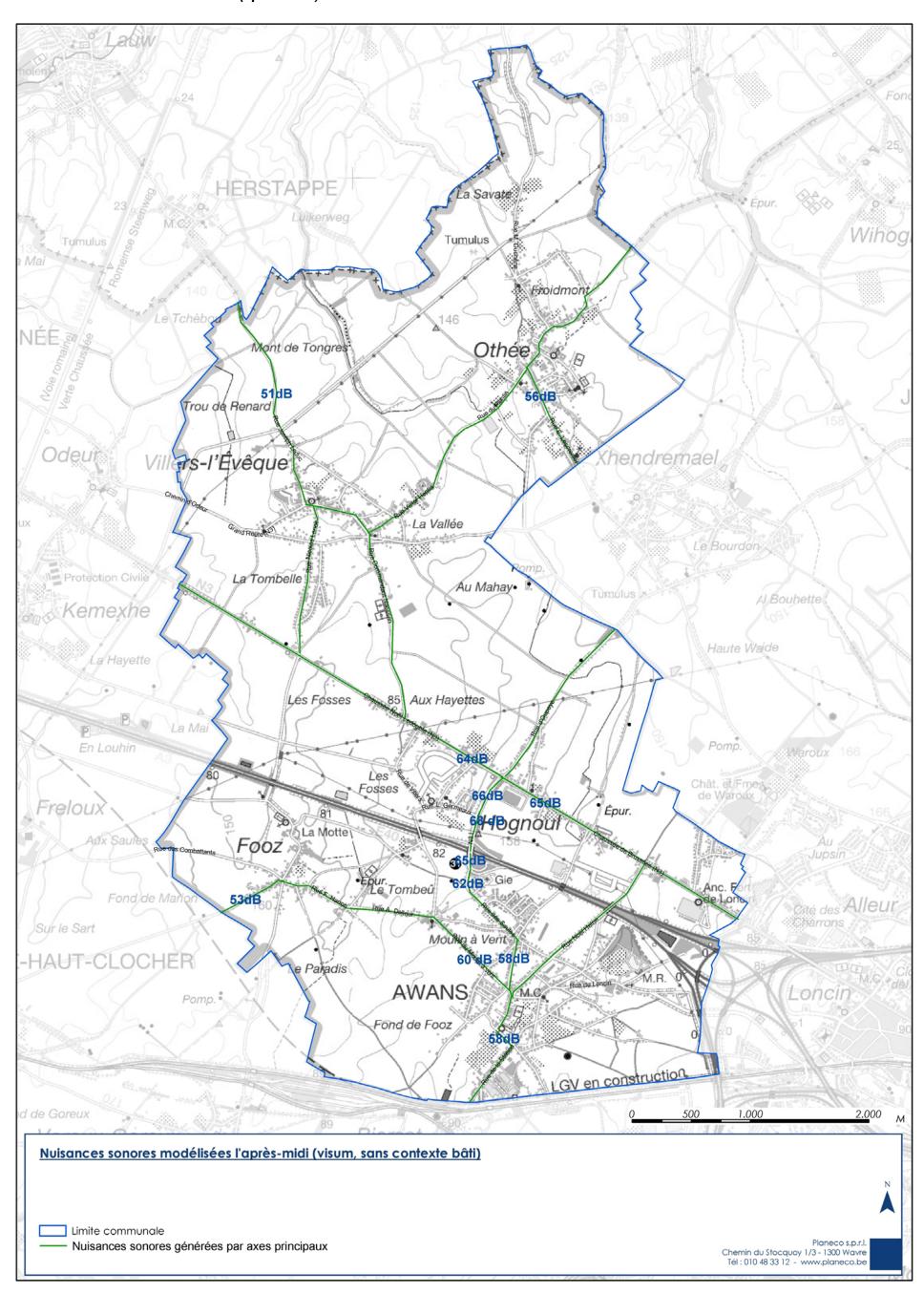
Source : Directive européenne 1999/30EC

A l'intérieur du périmètre, il apparaît que ces valeurs sont dépassées en plusieurs endroits, surtout au niveau de la N3 et N3i et E40. Ces dépassements sont localisés sur la carte III-21.

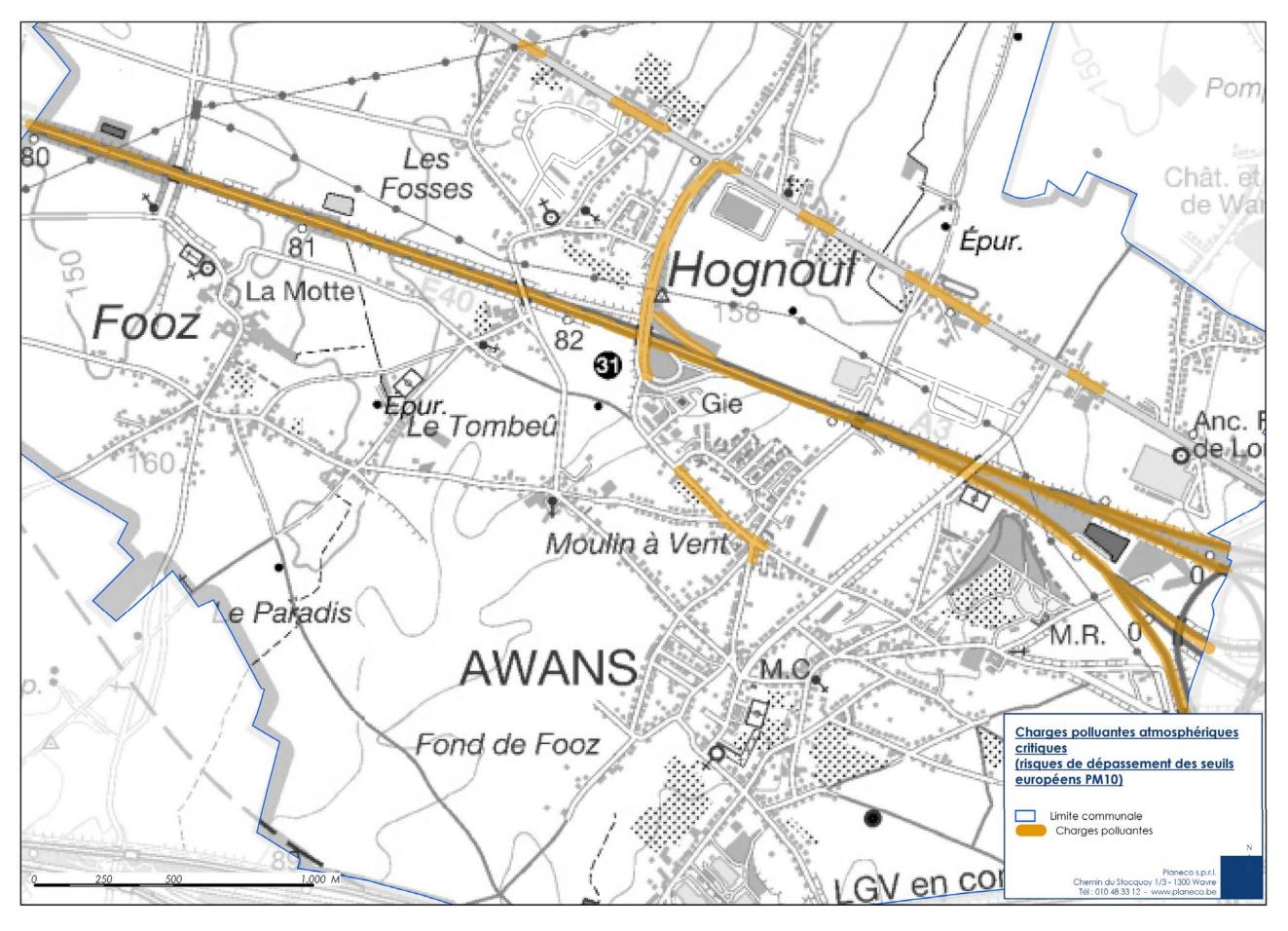


<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Méthode pour l'estimation des incidences des mesures de transport sur l'environnement urbain – manuel, Landesumweltamt Brandenburg (édit.), Inhalt und Gesamtkonzept : BSV, Potsdam 2001.

Carte III- 20: Nuisances sonores (après-midi)



Carte III- 21: Charges polluantes





### IV. TRANSPORTS EN COMMUN

#### IV.1. L'offre des transports en commun

Le périmètre d'études est desservi par un réseau de transports en commun d'une densité moyenne, avec au total 4 lignes : 84, 75, 12 et 175 (voir la carte du réseau IV-4 ci-dessous).

Ces lignes ont généralement des fréquences nettement supérieures à 20 passages par jour et par sens :

Ligne TEC N°	Nombre de passages par sens et jour
84 (Liège-Awans-Momalle-Waremme) et 84/1 (Hognoul-Fooz)	15 + 1
75 (Liège-Ans-Hognoul-Oreye)	22
12 (Liège-Ans-Loncin-Awans)	33
175 (Liège-Ans-Alleur-Othée-Oreye)	25
Sncb Gare Awans-Bierset	23

A ces lignes s'ajoutent des lignes spécifiques Tec qui assurent les déplacements scolaires telles les lignes 375 (Awans - Hognoul - Fooz – Crisnée) et 475 (Velroux - Awans – Crisnée).

La commune d'Awans dispose également d'un arrêt ferroviaire au niveau de la halte SNCB de Bierset-Awans. Il s'agit d'une gare sans guichet, ne présentant que les facilités suivantes : un parking gratuit et des quais bas pour les personnes à mobilité réduite.

Cette gare est desservie par la ligne 36 qui assure la liaison Bruxelles-Midi-Liège-Guillemins. Cette gare est bien desservie mais ne dispose d'aucune connexion intermodale avec les bus du réseau TEC.

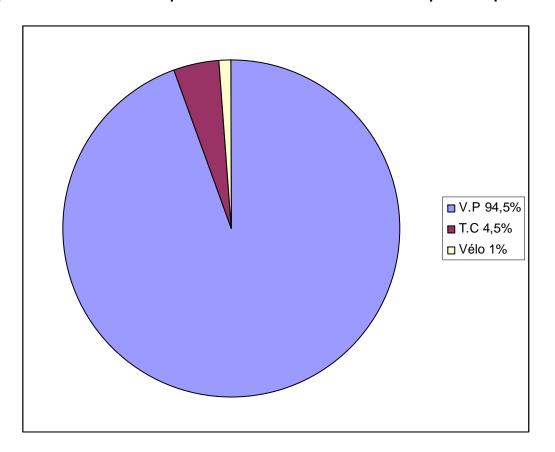
Les deux gares principales, les plus proches de la halte Bierset-Awans, sont celles de Waremme et Liège-Guillemins.

L'offre de manière générale n'est pas mauvaise, considérant la densité relative de la zone. Néanmoins, le nombre de passages de bus en heure de pointe dans les villages reste peu élevé (voir les cartes IV.1 et 2 ci-dessous).

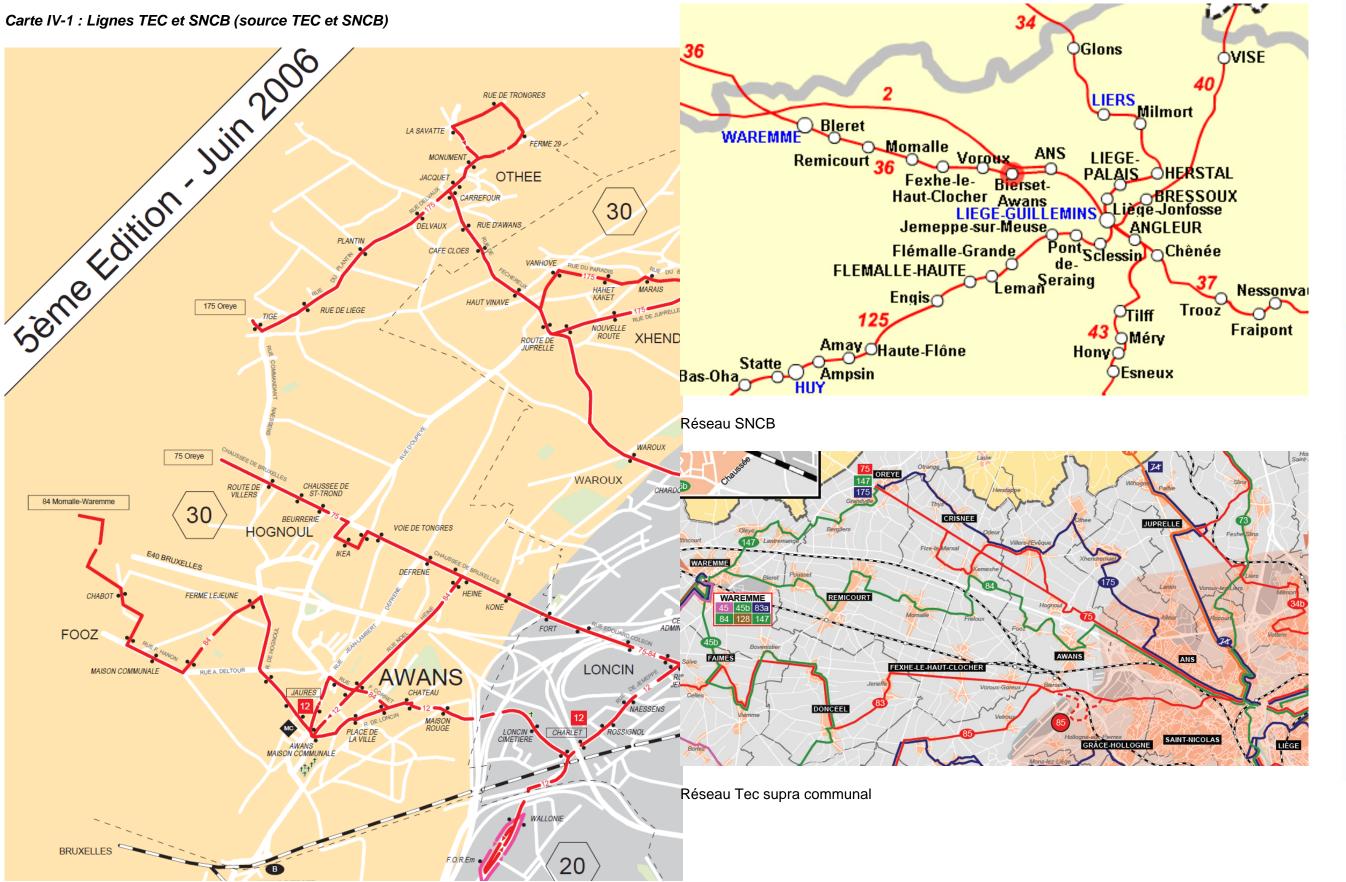
Le maillage des arrêts est globalement bon considérant la faible densité de certaines parties de la commune d'Awans : quasiment l'ensemble des zones urbanisées du territoire est couvert par des arrêts en incluant un rayon de 300 m (voir la carte IV-3ci-dessous).

En termes de répartition modale (Voir graphique ci-dessous), nous constatons un trafic motorisé très dominant et des chiffres relativement faibles pour les transports en commun (4.5%), considérant qu'il s'agit d'un périmètre d'études en région urbaine (en périphérie). Il faut préciser que l'estimation a une marge d'erreur possible de 2 à 5%. Nous n'avons pas pris en compte le trafic de transit sur l'autoroute.

#### La répartition modale dans le périmètre d'études en % à l'heure de pointe l'après-midi



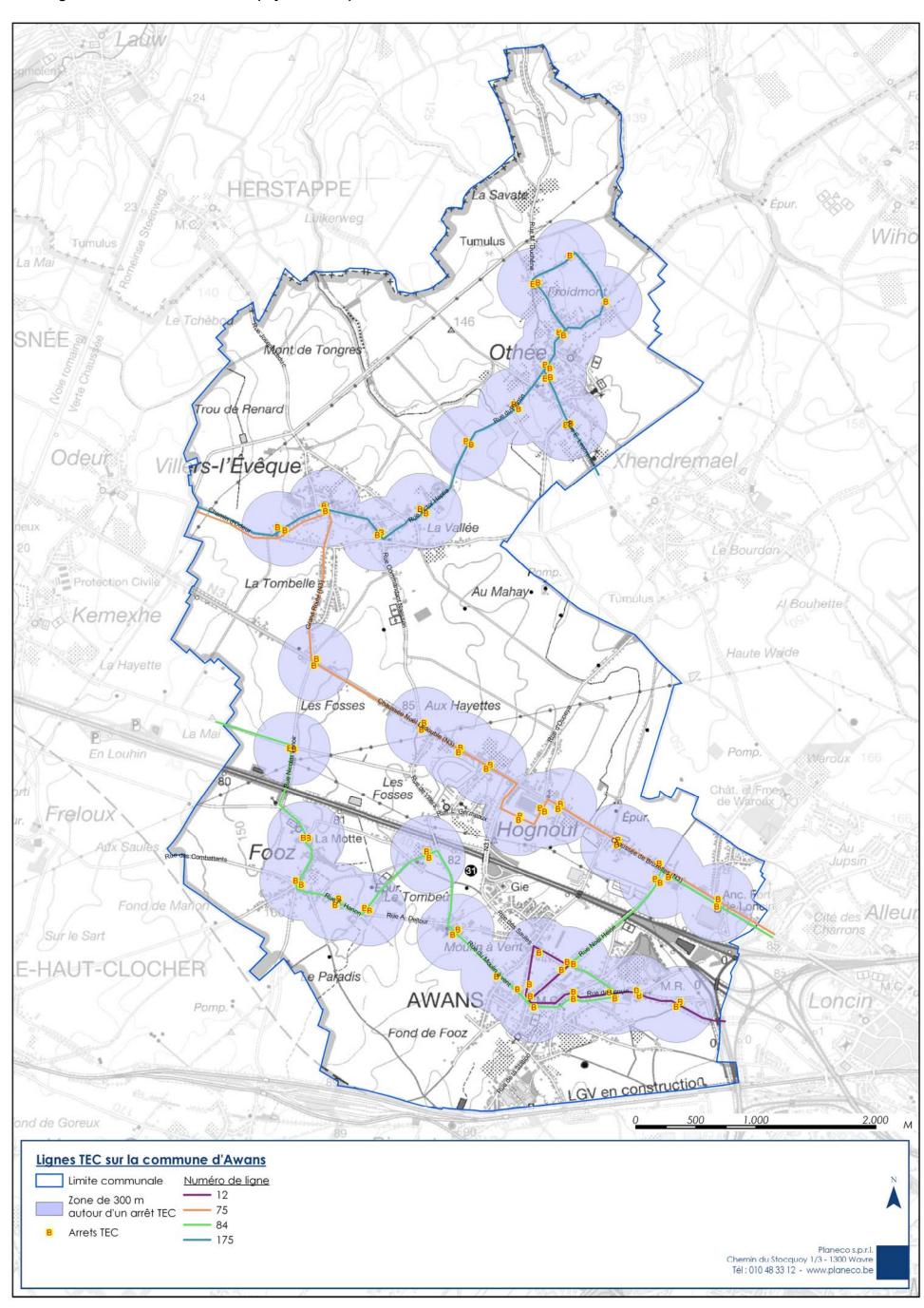




Réseau Tec et SNCB

BIBB 

Carte IV-3 : Lignes TEC et aires d'influence (rayonnement) des arrêts



### IV.2. L'adéquation entre l'offre et la demande

Pour l'analyse de l'adéquation entre l'offre et la demande nous avons effectué des comptages des charges (voir la carte IV.4 ci-dessous) pour les 4 lignes.

Malgré leur caractère systématique, ces chiffres sont, d'un point de vue méthodologique, à analyser avec prudence. Les échantillons utilisés pour définir les charges sont souvent limités à un seul échantillon de charge.

Nous pouvons constater aux heures de pointe des écoles, que les lignes ne sont pas saturées.

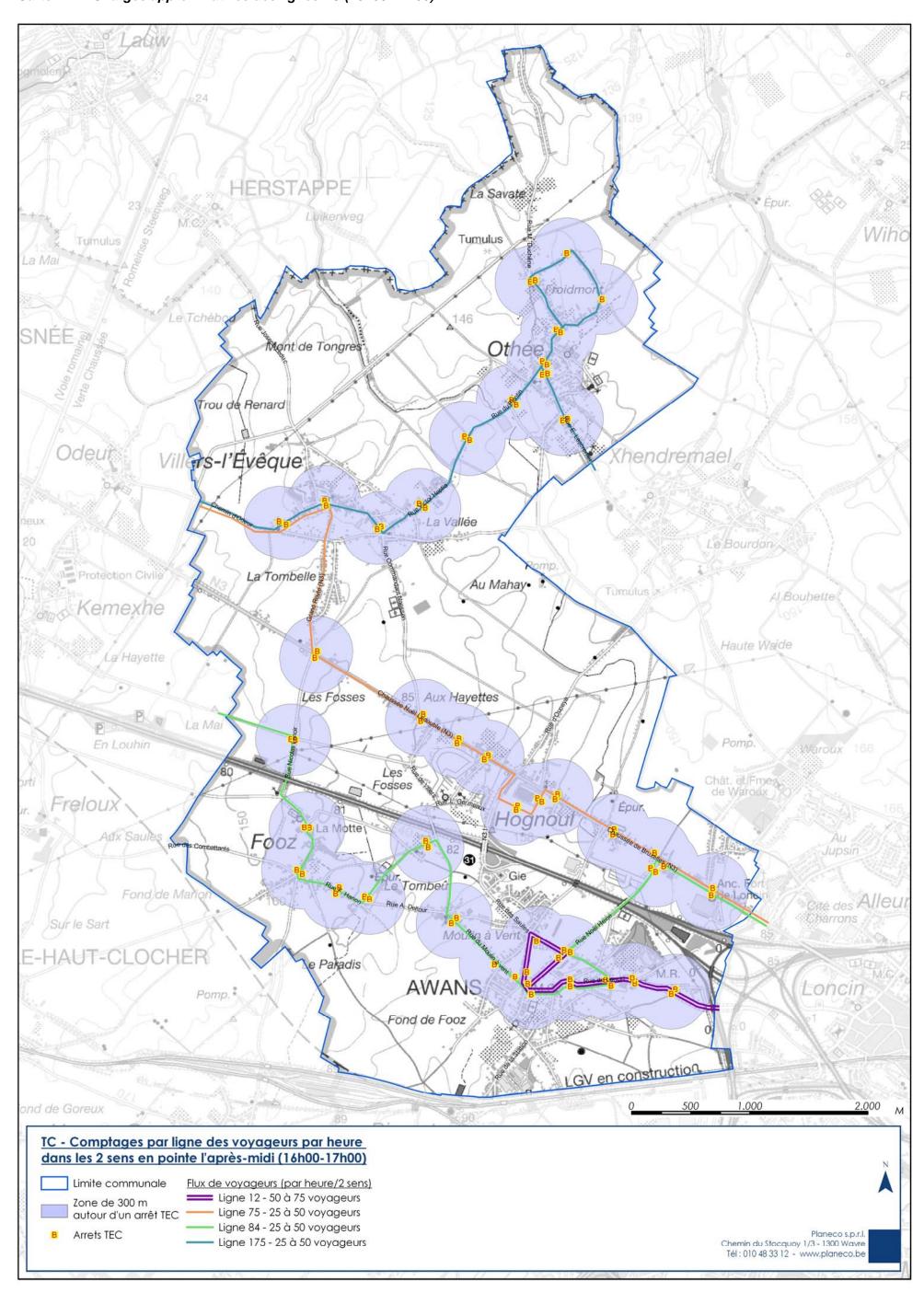
Les charges maximales de voyageurs par bus constatées sont de l'ordre 26 à 28 voyageurs sur les lignes 84 et 12. A titre de comparaison, la capacité normale d'un bus standard est d'environ de 65 à 70 personnes (4 personnes le m²) ou 90 personnes en surcharge totale (6 personnes par m²). Les charges maximales se situent généralement 16 et 17h et sont souvent causées par les cumulés des écoles et des autres clients en heure de pointe.

Considérant qu'il n'y pas de charges trop importantes, l'adéquation entre l'offre et la demande est bonne, néanmoins le manque d'attractivité et la desserte inexistante avec la gare d'Awans conduisent à une demande très faible.

Pour la halte SNCB de Bierset-Awans, le nombre de voyageurs journaliers est d'environ 151 (SNCB, 2005); à l'heure de pointe, le nombre de voyageurs maximal peut être estimé à 20 voyageurs/heure.



Carte IV-4: Charges approximatives des lignes TC (16h00-17h00)



# IV.3. Analyse de la vitesse commerciale et de la régularité des temps de parcours

La vitesse commerciale proprement dite est globalement bonne. Cependant, aux heures de pointe, elle est problématique notamment sur la N3i, où à certaines heures, il y a des problèmes de saturation.

Un autre point important qui touche à la vitesse de déplacement pour les clients est que les lignes sont peu directes notamment pour rejoindre le centre de Liège, et, de ce point de vue, peu efficaces pour le déplacement des voyageurs. En comparaison avec les déplacements motorisés, les temps de parcours des transports en commun sont très peu attractifs.

#### IV.4. Conclusions

Si l'adéquation entre l'offre et la demande des transports en commun au sein du périmètre d'études n'est globalement pas mauvaise, elle manque cependant d'attractivité.

Il faut améliorer les performances mesurables des bus, notamment avec des parcours plus directs et performants vers les principaux pôles (centre de Liège) et les gares (meilleur temps de parcours par rapport à la voiture). Dans le contexte général de redéploiement des transports en commun, en particulier du nouveau réseau structurant dans le cadre du plan urbain de mobilité de l'agglomération de Liège, il s'agira d'optimaliser le réseau à Awans afin de pouvoir rejoindre rapidement les nouvelles lignes structurantes.

La qualité du réseau SNCB est très bonne en bordure du périmètre d'études (gare d'Awans). Il faut dès lors augmenter les effets de synergie entre les bus et la SNCB.

La répartition modale est faible pour les transports en commun. Si on veut augmenter significativement cette part modale, il faut impérativement augmenter les performances du réseau. Les expériences et la littérature indiquent qu'une répartition significative en faveur des T.C. se fait généralement si les performances sont concurrentielles par rapport aux autres modes de déplacements (notamment en termes de temps de parcours).



## V. MODES DE DÉPLACEMENT DOUX

# V.1. Les principaux disfonctionnement et l'état des infrastructures des déplacements doux (piétons et PMR et cyclistes)

Le principal disfonctionnement à Awans est le manque d'infrastructures pour les déplacements doux :

- Pour les piétons : manque de trottoirs ou d'accotements sur une partie très importante du territoire (voir la carte V.1 ci-dessous)
- Pour les personnes à mobilité réduite : manque quasi total d'abaissements de trottoirs ou de dalles podotactiles.
- Pour les cyclistes : manque d'infrastructures, mise à part la piste cyclable sur la N3 (voir la carte V.2 ci-dessous)

Néanmoins il existe aussi des aspects positifs :

- L'existence et la localisation pertinente de nombreux passages piétons.
- Un réseau local globalement bien sécurisé par rapport à la maîtrise de la vitesse (Voir la carte V.5 ci-dessous et le chapitre des transports motorisés)

De plus, à l'échelle supra-communale, il existe des circuits de promenades cyclistes et pédestres balisés. En effet, la « Route des Clochers » est composée d'un circuit vélo de 52 km, balisé, à travers Ans, Awans et Juprelle. La « Route des Clochers » comporte également trois promenades pédestres balisées, dont deux traversent la commune d'Awans et plus précisément les villages d'Othée et de Villers-l'Evêque (voir la carte V-3 et 4).

Le confort des piétons/PMR dépend fortement de l'état des trottoirs et des espaces publics où ils sont autorisés à circuler. Il s'agit cependant d'une donnée difficile à appréhender puisque l'appréciation de l'état d'un trottoir est très subjective. Selon que l'on privilégie la stabilité du revêtement, sa largeur ou sa nature (pavés, dalles, clinkers, etc.), les appréciations peuvent être très contrastées. Considérant en partie la localisation en périphérie et semi-rurale nous avons appliqué des critères très restreints pour identifier les trottoirs en mauvais à très mauvais état : minimum 50m en état quasi impraticable.

Un autre problème est la largeur insuffisante de manière systématique bien en dessous d'un mètre, cumulé à la non existence de trottoirs sur le réseau communal local. Le problème de la largeur insuffisante d'une grande partie des trottoirs est lié à l'urbanisation semi-rurale d'Awans. Ce problème structurel est difficile à résoudre. Une largeur insuffisante de trottoir peut constituer une barrière infranchissable pour les PMR.

Enfin, une autre problématique est la localisation des poteaux et des arbres. En effet, ces derniers entravent le passage et constituent également un réel problème d'accessibilité pour les PMR. Cependant, ce dernier est plus facilement résolvable puisqu'une réflexion peut être opérée en amont de l'aménagement de manière à conserver une largeur adéquate.

D'une manière générale il faudra prendre en compte dans l'étude, en particulier dans la phase 3 (plan d'action), les nombreux sentiers et ruelles existants qui ne sont pas toujours entretenus voire même parfois laissés qui sont à l'état d'abandon.

En ce qui concerne les cyclistes, afin de favoriser leurs déplacements, il importe de procurer à ces usagers des espaces conviviaux et sécurisés permettant des déplacements aisés. L'état des voiries, leur largeur et la sécurisation des traversées sont trois aspects importants qui qualifient les cheminements cyclables et leur praticabilité.

La carte V-6 et 7 réalisée après comptages nous montre que les déplacements cyclistes sont relativement peu fréquents et réalisés sur de courts tronçons.

Elle ne permet cependant pas de tirer de conclusion quant à la correspondance entre les déplacements cyclistes et l'utilisation des pistes cyclables. Ces déplacements ont été relevés sur les carrefours situés sur le réseau principal, en même temps que les comptages directionnels des véhicules, et donc sans tenir compte singulièrement des pistes cyclables.

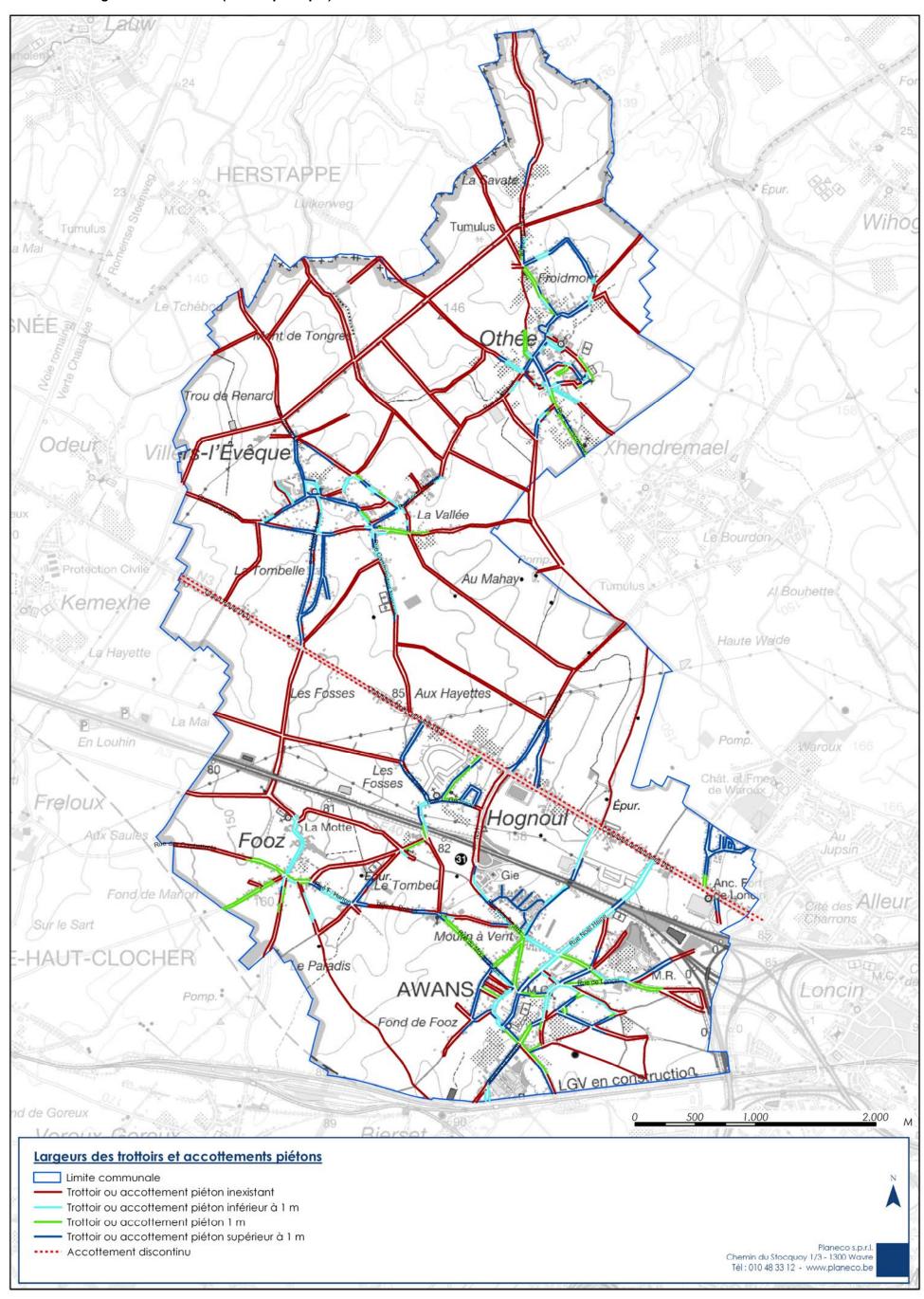
# V.2. Les priorités et enjeux à prendre en compte pour les déplacements doux

Afin de permettre un renouveau des déplacements doux par une meilleure accessibilité et sécurité routière plusieurs principes s'imposent :

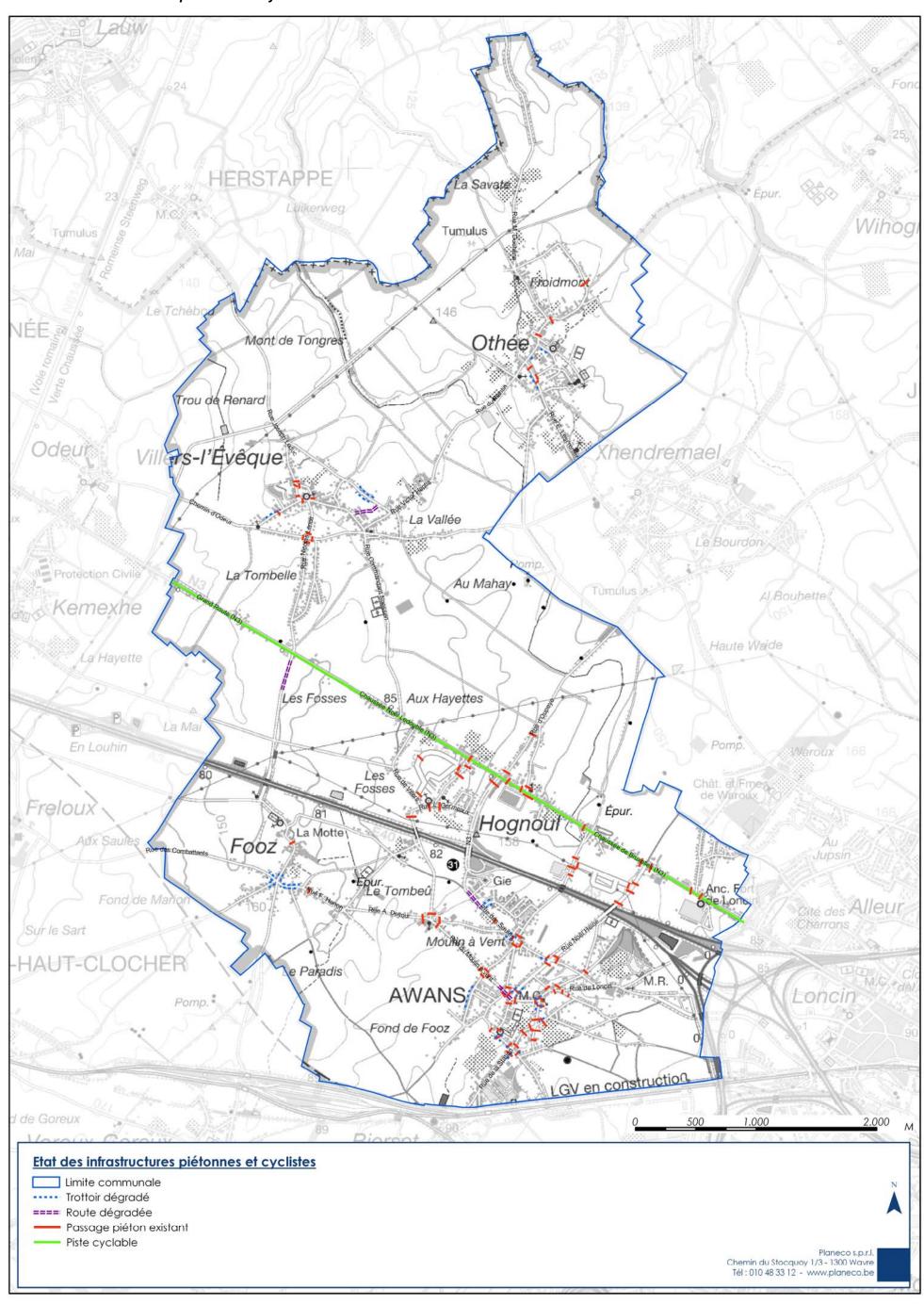
- la mise en œuvre des principes de spécialisation des voiries, et en particulier l'installation des "zones 30" dans les zones sensibles (par exemple, au delà des abords immédiats des écoles);
- l'identification et l'amélioration des zones potentiellement accidentogènes;
- l'aménagement de cheminements piétons/PMR sûrs et confortables;
- des traversées piétonnes /PMR et cyclables sécurisés ;
- la réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés ;
- le réaménagement de nœuds intermodaux, d'axes structurants et de places publiques avec une amélioration du cadre de vie;
- des infrastructures visant à limiter la vitesse sur les voiries principales;
- une amélioration du contrôle et un meilleur suivi de la répression des infractions;
- la sécurisation des abords d'écoles, des arrêts de transports en commun et d'autres équipements collectifs, ainsi que par la sécurisation du trajet de l'entrée de l'école vers les transports en commun et vers les lieux d'activités principales (voir le aussi chapitre VII);
- l'amélioration de la lisibilité de la voirie pour tous les usagers:
- l'aménagement de passages piétons aux arrêts de transports en commun.

BILLE 

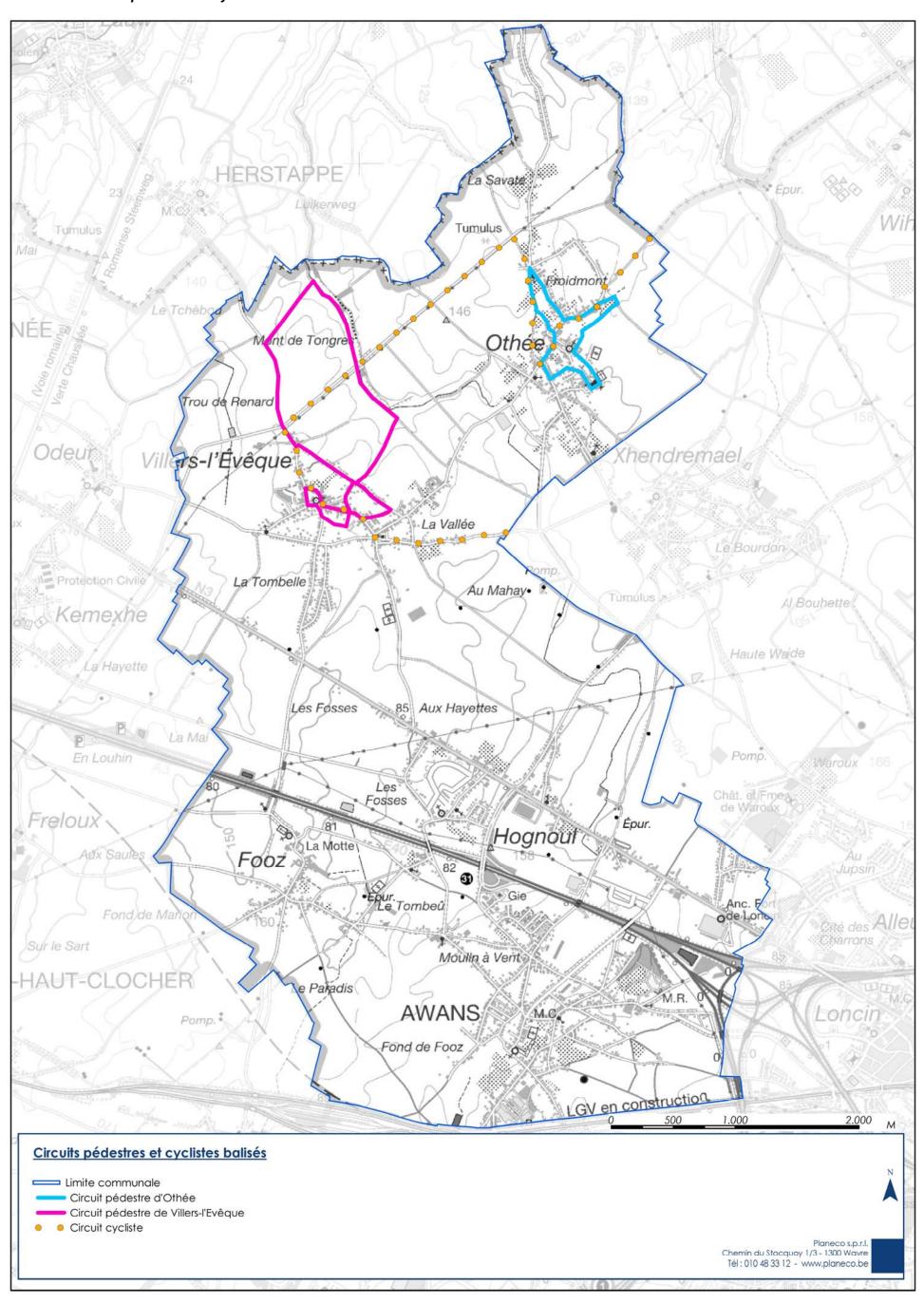
Carte V- 1: Largeurs des trottoirs (réseau principal)



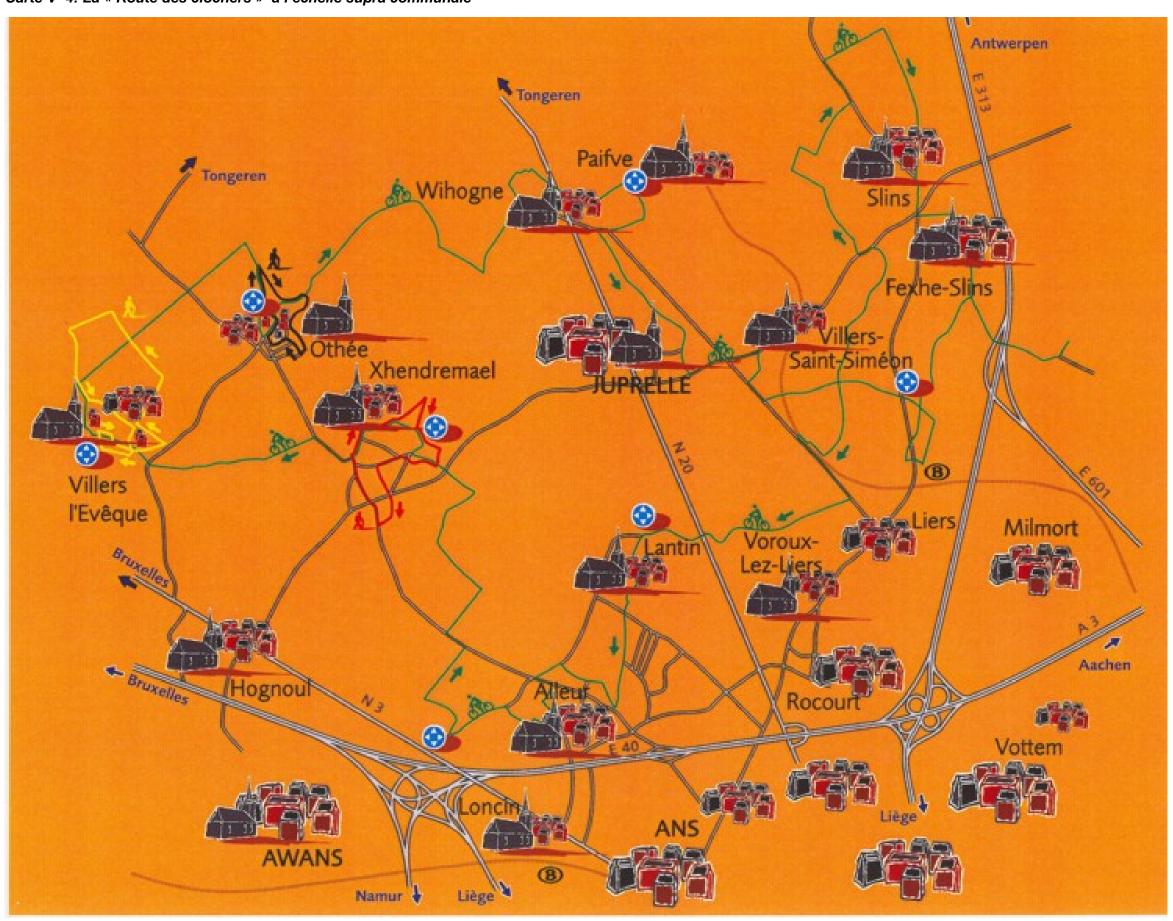
Carte V- 2: Infrastructures piétonnes et cyclistes



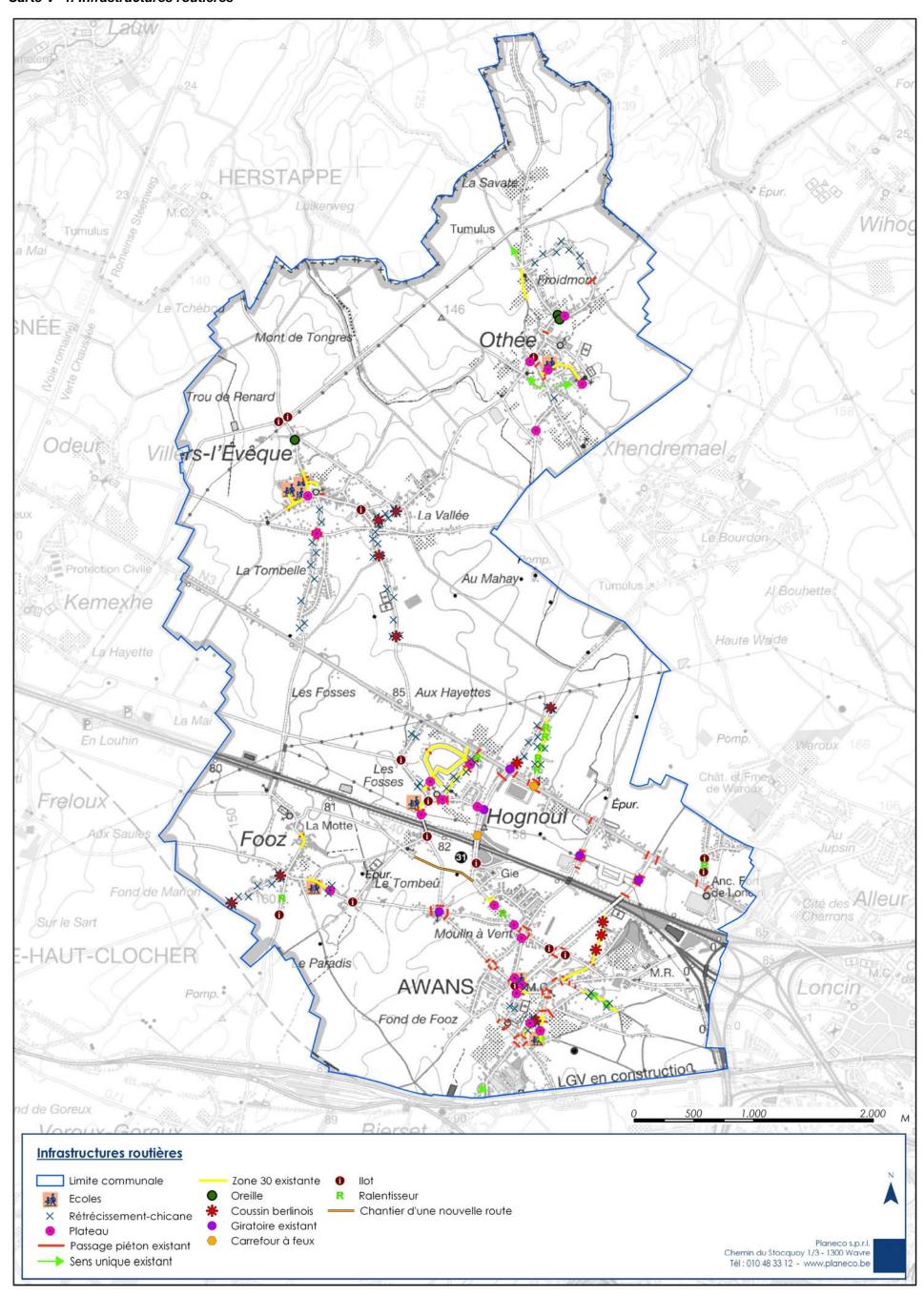
Carte V- 3: Circuits pédestres et cyclistes balisés



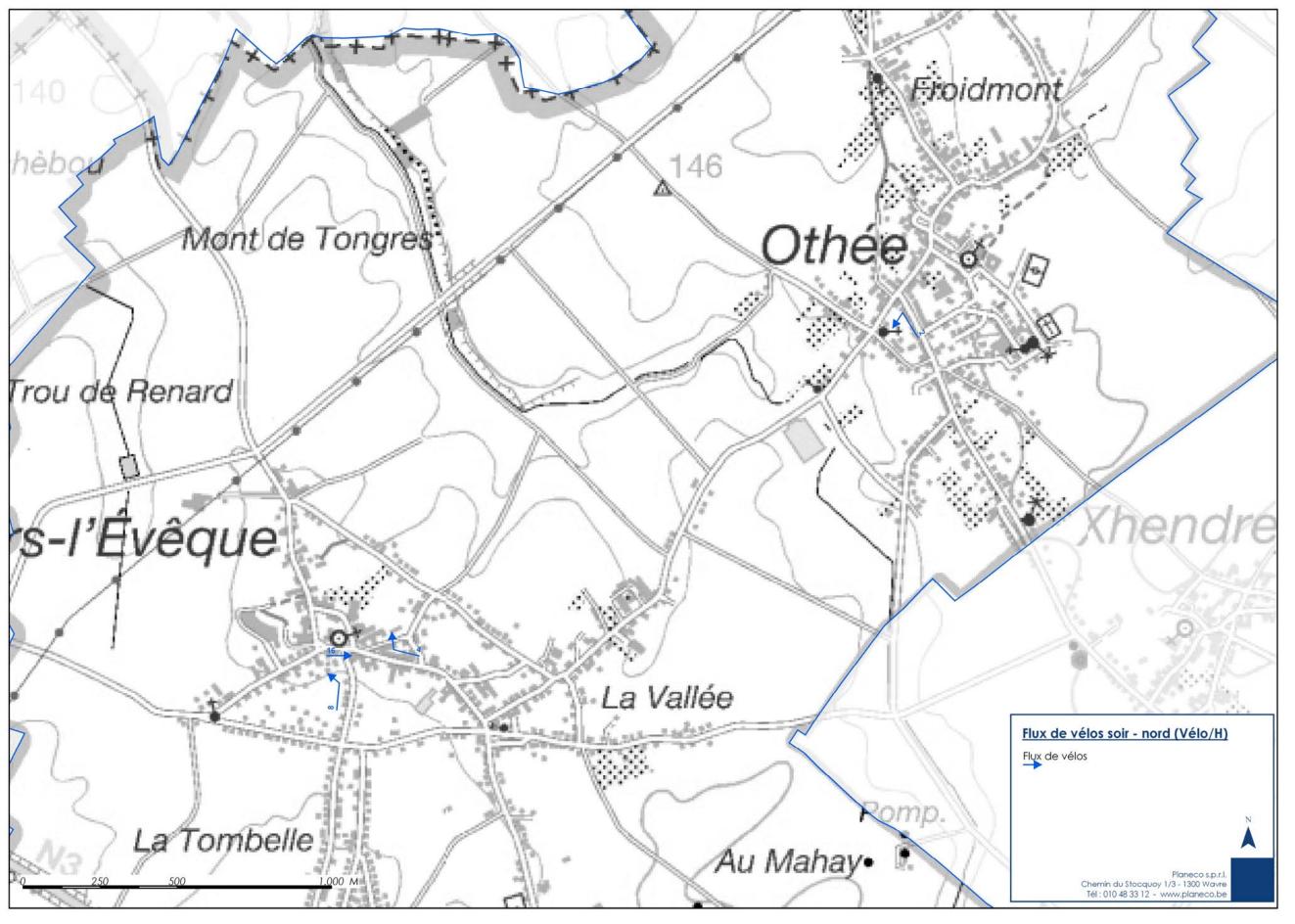
Carte V- 4: La « Route des clochers » à l'échelle supra communale



Carte V- 4: Infrastructures routières

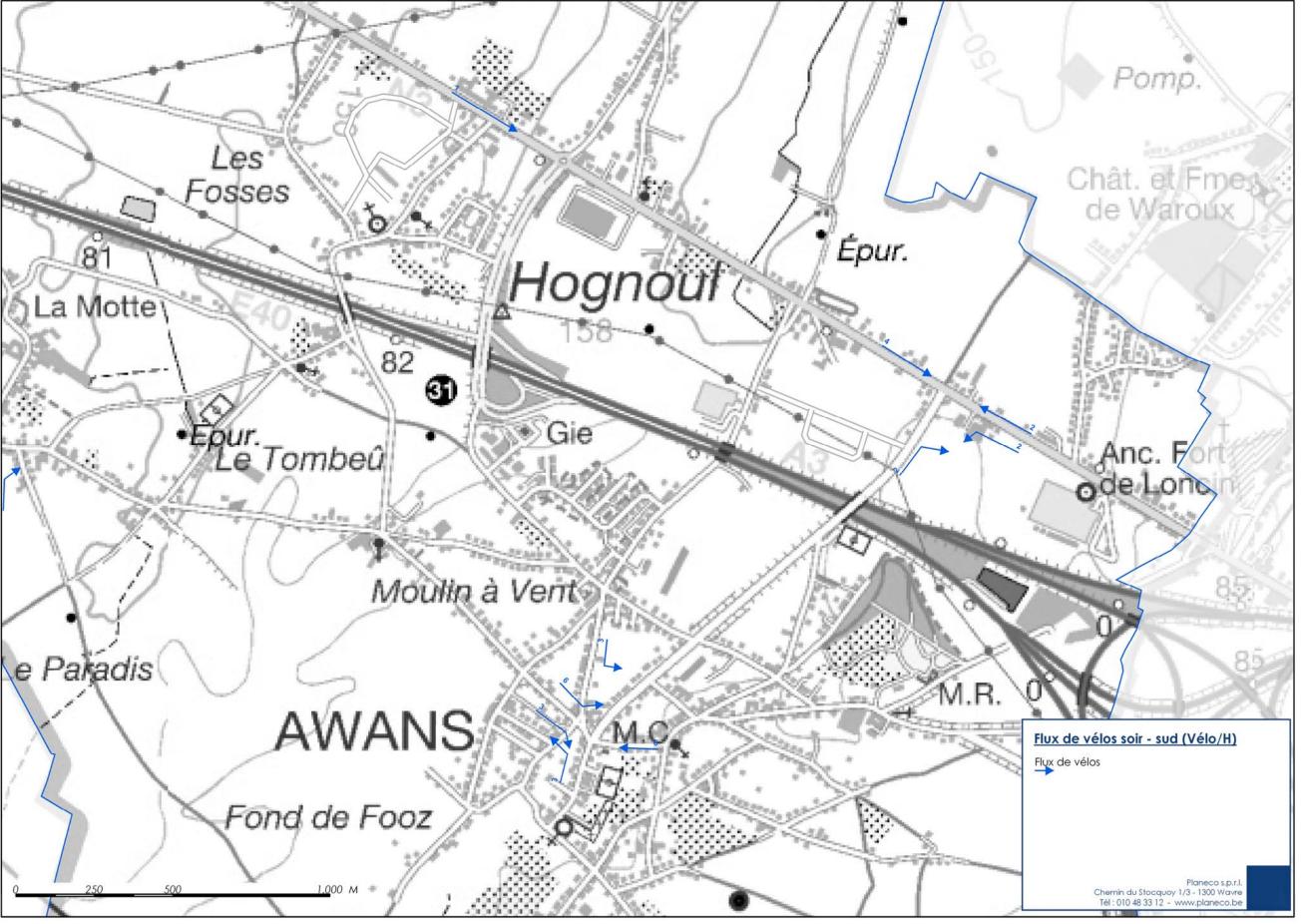


Carte V- 5: Flux de vélos - nord





Carte V- 6: Flux de vélos - sud





### VI. STATIONNEMENT

Les capacités de stationnement au sein de la zone étudié sont de manières générales suffisantes.

Ils existent des zones de stationnement dans les villages, destinées aux usagers de la zone au centre du village d'Awans et à Villers l'Evêque. Mais aucune pénurie n'est à noter suivant nos observations.

Les nombreux commerces (de la N3 et de la N3i) et les zones d'activités économiques disposent de zones de stationnement suffisantes (néanmoins en période d'affluence exceptionnelle par exemple samedi en fin d'année, le parking de l'Ikea a tendance à saturer).

Le seul disfonctionnement relatif aux parkings concerne le parking relais de la N3i :

Suivant les informations de la police, le by-pass du rond-point N3/N3i (en direction de l'autoroute depuis la N3 ouest) a été fermé à la circulation, suite à des problèmes de sécurité routière (vitesse) mais aussi aux manœuvres destinées au parking le long de la N3i (ayant une fonction de parking pour le co-voiturage). De manière globale les parkings sur la N3i gênent la circulation au sein d'une zone proche de la saturation.

Néanmoins, disposer d'un parking de ce type à la sortie de l'autoroute nous semble important pour le covoiturage et l'intermodalité. Dans la phase 3, il faudra réfléchir à l'implantation d'un véritable parking relais à proximité de la N3i, ce qui implique aussi un renforcement des transports en commun.

Globalement le stationnement ne pose pas de problème à Awans, et de ce fait il n'existe pas de gestion de stationnement en voirie, ce qui est tout à fait justifié.



## VII. SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET ÉCOLES

#### VII.1. . Analyse de la sécurité routière

Les données utilisées pour réaliser cette analyse sont issues des banques de données analysées par la zone de police d'Awans – Grâce Hollogne.

Nous pouvons remarquer que l'évolution des accidents à Awans avec lésions corporelles est en baisse ces dernières années (voir le tableau ci-dessous).

#### Evolution nombre d'accidents (avec et sans blessés) à Awans

Année	2006	2007	2008
Nombre tués	2	0	0
Nombre de blessés (graves et légers)	32	26	18
Nombre d'accidents avec lésions corporels	32	22	15

En termes d'infrastructures de sécurité routière nous avons déjà remarqué que le réseau local est globalement bien sécurisé par rapport à la maîtrise de la vitesse (Voir le chapitre des transports motorisés).

La police dispose de 5 boîtiers de radars fixes (avec un radar répressif) sur le territoire d'Awans et d'un radar mobile (pour l'ensemble de la zone). Ces radars effectuent des contrôles tous les jours sur l'ensemble du territoire et sont fort efficaces.

Globalement on peut parler d'une situation satisfaisante en termes d'aménagements et de sécurité routière, avec une évolution positive du nombre des accidents, certaines zones dangereuses subsistent et sont analysées ci-dessous.

# <u>Les zones accidentogènes (objectives et subjectives) à risques pour les usagers motorisés et les usagers faibles :</u>

Grâce à l'analyse des principaux lieux d'accidents en 2008 en collaboration avec la police nous avons pu établir les principales zones accidentogènes sur base objective : (Voir aussi la carte VII.1 ci- dessous) :

Voir aussi les tableaux ci-dessous reprenant la localisation des accidents en 2008 pour l'ensemble du périmètre d'études.

Les principales zones accidentogènes objectives sont liés aux problèmes des vitesses excessives (voir la carte) : Rue d'Oupeye et N3, mais aussi sur une petite voirie rurale la rue Lenoir

Sur la partie ouest de la N3 et la N3i les problèmes sont liés notamment aussi à des manœuvres dangereuses.

Pour établir les zones/carrefours accidentogènes subjectives, pour tous les usagers nous avons ajouté à l'analyse ci-dessus, une analyse plus subjective basée sur l'avis de la police et sur un repérage complet des carrefours complexes, peu lisibles, et pris en compte la visibilité des zones dangereuses par manque ou défaut d'aménagement.

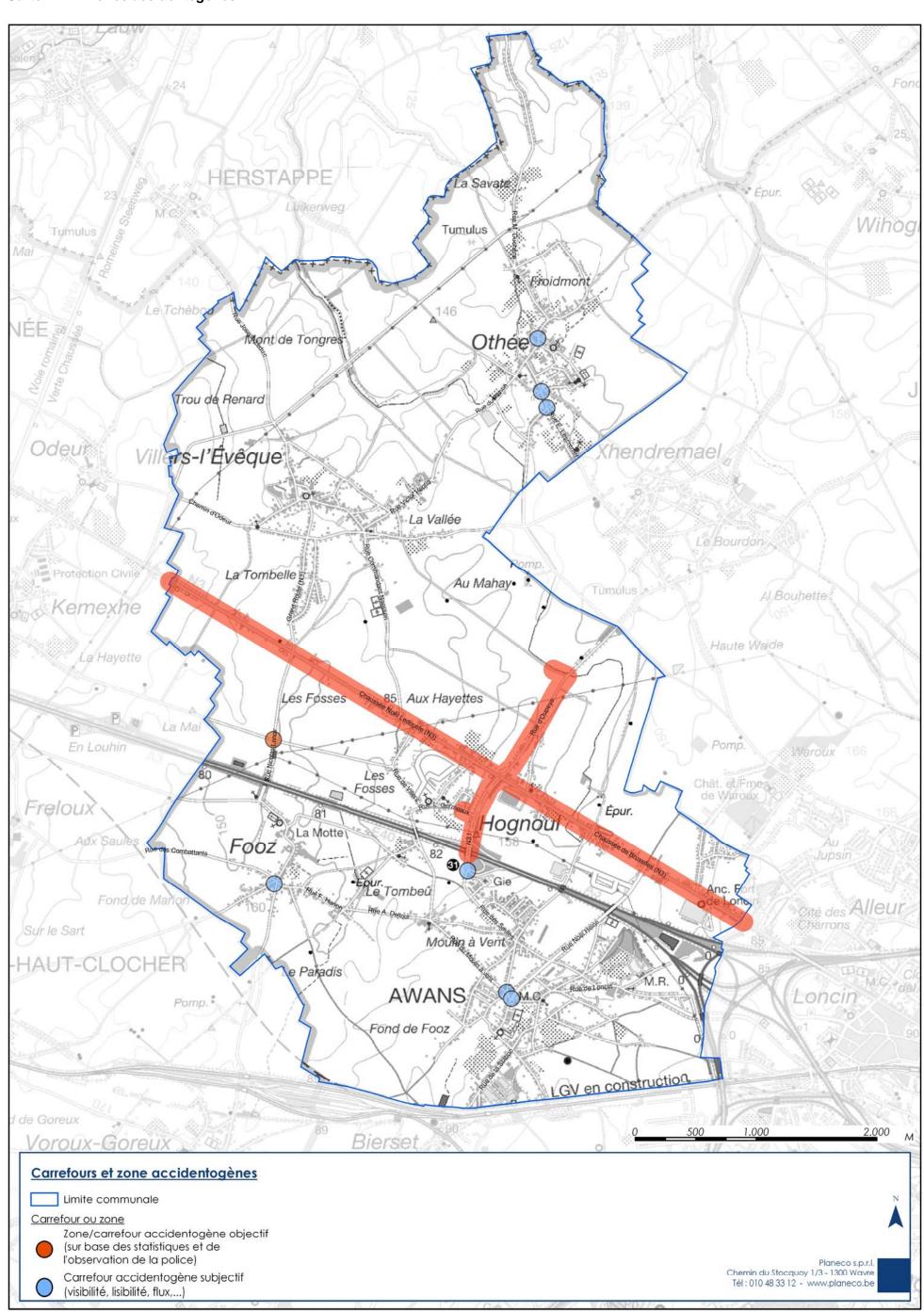
Plus spécifiquement pour les usagers faibles, nous avons analysé les traversées difficiles pour les piétons et les cyclistes, et pris particulièrement en compte la proximité des écoles (manque de sécurisation, manque de visibilité, manque de passages et d'espace pour les piétons). Une analyse plus spécifique pour les écoles est reprise dans le chapitre VII-2 des écoles, avec une fiche qui analyse l'accessibilité et les problèmes de sécurité aux entrées de chaque école.

Ainsi nous avons identifié 6 carrefours potentiellement dangereux à sécuriser dans les villages de Fooz, Awans centre, et Othée. Le carrefour de la bretelle sud de l'autoroute E 40 est mal aménagé et particulièrement dangereux même si il n'y a pas de cumuls d'accidents.

L'ensemble des données analysées sont : les lieux et le nombre d'accidents, les zones avec des manques de visibilité, la complexité des carrefours, les remarques des hommes de terrain de la Police, la proximité des écoles, la vitesse trop élevée et les problèmes spécifiques pour les usagers faibles, ce qui permet d'établir une analyse globale de la sécurité routière résumée par des zones potentiellement accidentogènes à sécuriser reprises dans la carte VII-1 ci-dessous :



Carte VII-1: Zones accidentogènes



### Tableaux des accidents en 2008 à Awans :

Date	N° Pv	Falt	Moment	Localisation
19/03/2008	LI.81.L9.300204/2008	Accident avec blessés	12/03/2008 12:35	Belgique
				AWANS
0840343000	110010 2004 83/0000	A coldect over display weighted	00/00/0000 00/00	Rue de l'Eglise 3
08/03/2008	LI.90.L9.300183/2008	Accident avec dégâts matériels	08/03/2008 20:30	Belgique AWANS
				Rue Nicolas Fastré 3
07/03/2008	LI.91.L9.300177/2008	Accident avec dégâls matériels	06/03/2008 16:00	Belgique
				AWANS
				Rue Paul Streel
25/02/2008	LI.93.L9.300146/2008	Accident avec dégâts matériels	22/02/2008 10:30	Belgique
				AWANS
21/02/2008	LI.91.L9.300140/2006	Accident avec dégâts matériels	20/02/2008 21:00	Porte de Liège
2110212000	LI.91.L9.300140/2006	Accident avec degats materiers	23/02/2006 21:00	Belgique AWANS
				Rue Chaussée
06/02/2008	LI.93.L9.300088/2008	Accident avec dégâts matériels	26/01/2008 14:00	Belgique
				AWANS
				Rue des Moulins
28/01/2006	LI.93.L9.300065/2008	Accident avec dégâts matériels	26/01/2008 17:50	Belgique
				AWANS
19/01/2008	LI.81.L9.300037/2008	Accident avec blessés	18/01/2008 23:30	Rue Moulin à Vent
13/01/2006	LI,61,L3,30003/72000	Accident ever pleases	10/01/2000 23:30	Belgique AWANS
				Rue d'Oupeye 0
17/01/2006	LI.91,L9,300034/2008	Accident avec dégâts matériels	07/01/2008 18:15	Belgique
				AWANS
				CHEMIN DE
				REMEMBREMENT
17/01/2008	LI.81.L9.300031/2008	Accident avec blessés	17/01/2008 09:10	Belgique
				AWANS
16/01/2008	LI.81.L9.300028/2008	Accident avec blessés	16/01/2008 10:25	Rue Louis Germeaux
1010112000	LI.01.20.000202000	Accept the presents	10/01/2000 10:20	Belgique
				Chaussée de Bruxelles 157
12/01/2008	Lf.93.L9.300017/2008	Accident avec dégâts matériels	11/01/2008 19:00	Belgique
				AWANS
				Avenue Céleste Majean 39/2
Date	N° Pv	Fait	Moment	Localisation
Caic	14.14	1 on	Taketueur	Localisation
10/01/2008	LI.81.L9.300016/2008	Accident avec blessés	10/01/2008 14:50	Polariano
		A CONTROL OF SECULAR S	- See Francisco 1-4,000	Belgique
				A3-E40 Direction Bruxelles
				Sortie 31
08/01/2008	LI.93.L9.300009/2008	Accident avec dégâts matériels	24/11/2007 10:30	Belgique
				AWANS
06/01/2008	LI.91.L9.300004/2008	Ancident suns désête motériole	00/01/2000 00:00	Porte de Liège
VOI V 11 Z U U U	L1.51.L8.300004/2000	Accident avec dégâts matériels	06/01/2006 00:20	Belgique
				AWANS Rue de l'Edise
				The sea I Eighte

Date	N' Pv	Fait	Moment	Localisation
30/07/2008	LI.93.L9.300524/2008	Accident avec dégâts matériels	13/07/2008 10:20	Belgique
28/07/2008	LI.93,L9,300515/2008	Accident avec dégâts matériels	26/07/2008 14:15	AWANS Rue des Moulins Belgique AWANS
16/07/2008	LI.93.L9.300498/2008	Accident avec dégâts matériels	04/07/2008 08:00	Rue Lambert Macours 52 Belgique AWANS
14/07/2008	LI.93.L9,300492/2006	Accident avec dégâts matériels	13/07/2008 23:00	Rue d'Oupeye 41 Belgique AWANS
14/07/2008	Ll.81.L9.300490/2008	Accident avec blessés	14/07/2008 11:00	Rue Capitaine Gilles Belgique AWANS
09/07/2008	LI.91.L9.300480/2008	Accident avec dégâts matériels	07/07/2008 13:15	Place Communale Belgique AWANS
20/06/2008	LI.81.L9,300435/2008	Accident avec blessés	20/06/2008 15:45	Porte de Liège Belgique AWANS
19/06/2008	LI.93.L9,300433/2008	Accident avec dégâts matériels	12/06/2008 18:50	Chaussée de Broxelles 0 Belgique AWANS
09/06/2008	LI.93,L9.300410/2008	Accident avec dégâts matériels	31/05/2008 14:00	Rue des Moulins Belgique AWANS
29/05/2008	LI.81,L9.300377/2008	Accident avec blessés	29/05/2008 09:00	Porte de Liège Belgique AWANS
27/05/2008	Ll.86.L9.300368/2008	Accident avec dégâts matériels	27/05/2008 20:00	Rue Louis Germeaux 0 Belgique AWANS
21/05/2008	LJ.93.L9.300349/2008	Accident avec dégâts matériels	07/05/2008 10:00	Chaussée de Bruxelles 170 Belgique AWANS
20/05/2008	LI.86,L9,300344/2008	Accident avec dégâts matériels	19/05/2008 10:25	AWANS Rue Chaussée Belgique AWANS Rue Chaussée

Date	N' Pv	Fait	Moment	Localisation
20/05/2008	LI.91.L9.300343/2008	Accident avec dégâts matériels	19/05/2008 16:30	Belgique
				AWANS
18/05/2008	LL91.L9.300341/2008	Analdani		Chaussée de Bruxelles
10000/2006	1.1.91.1.03.300341/2006	Accident avec dégâts malériels	16/05/2008 20:40	Belgique
				AWANS Rue de Bruxelles
3/05/2008	LI.93.L9.300331/2008	Accident avec dégâts matériels	18/04/2008 13:30	Trans and an extended
	2130120100000112000	Procedure area degate materiolo	10/04/2000 10:30	Belgique
				Rus Rond du Roi Albert
12/05/2008	LI.91.L9.300325/2008	Accident avec dégâts matériels	12/05/2008 03:30	Belgique
				AWANS
				Rue de Stockis ht27
01/05/2008	LI.85.L9.300308/2008	Accident avec blessés	01/05/2008 04:30	Belgique
				AWANS
				Rue Joseph Valleye 1
22/04/2008	LI.81.L9.300282/2008	Accident avec blessés	22/04/2008 17:00	Belgique
				AWANS
6/04/2008	LI.90.L9.300270/2008	Analytech arms of fight a model of		Rue de Lowaige
010412000	L1,90,L8,300270/2006	Accident avec dégâts matériels	16/04/2006 16:37	Belgique
				AWANS
5/04/2008	LI,93,L9,300265/2008	Accident avec dégâts matériels	15/03/2008 08:00	Rue Joseph Wauters
		I consider the or traggetter i market to the	10/00/2000 00:00	Belgique awans
				Rue de la Chaudronnerie 3
2/04/2/008	LI.93.L9.300260/2008	Accident avec dégâts matériefs	28/03/2008 17:15	Belgique
				AWANS
				Rue des Saules
9/04/2008	LI.93.L9.300253/2008	Accident avec dégâts matériels	09/04/2008 16:50	Belgique
				AWANS
				Porte de Liège 7



Date	N° Pv	Fait	Moment	Localisation
31/12/2008	LJ.85.L9,300855/2008	Accident avec blessés	31/12/2008 14:05	Belgique AWANS
23/12/2008	LJ.81.L9,300843/2008	Accident avec blessés	23/12/2008 14:30	Chaussée de Bruxelles 213 Belgique AWANS
12/12/2008	LI.85.L9.300826/2006	Accident avec blessés	11/12/2008 20:15	Rue Chaussée 58 Belgique AWANS
11/12/2008	LI.91.L9.300824/2008	Accident avec dégâts matériels	09/12/2008 07:45	Rue d'Oupeye 14 Belgique AWANS
02/12/2008	LI.93.L9.300795/2008	Accident avec dégâts matériels	10/11/2008 08:00	Rue de la Station Belgique AWANS
29/11/2008	LI.93.L9.300788/2008	Accident avec dégâts matériels	29/11/2008 21:50	Porte de Liège Belgique AWANS
29/11/2008	LI,93.L9.300785/2008	Accident avec dégâts matériels	24/10/2008 18:30	Chaussée de Bruxelles 140 Belgique AWANS
23/11/2008	LI,81,L9,300763/2008	Accident avec blessés	23/11/2008 17:15	Rue des Ecoles Belgique AWANS
14/11/2008	LI.93.L9.300751/2008	Accident avec dégâts matériels	12/11/2008 21:30	Rue Joseph Lescrenier 25 Belgique AWANS
12/11/2008	LL93.L9.300748/2008	Accident avec dégâts matériels	10/11/2008 08:00	Rue Delvaux 10 Belgique AWANS
06/11/2008	LI.81.L9.300738/2008	Accident avec blessés	06/11/2008 04:00	Porte de Liège Belgique AWANS
30/10/2008	Ll.91,L9,300722/2008	Accident avec dégâts malériets	20/10/2008 11:45	Rue Louis Germeaux Belgique AWANS
29/10/2008	LI,81.L9.300721/2008	Accident avec blessés	29/10/2008 22:15	Rue Jean Volders Belgique AWANS Rue Louis Germeaux

Date	N° Pv	Fait	Moment	Localisation
29/10/2008	LI.61.L9.300720/2008	Accident avec blessés	29/10/2006 14:00	Belgique
26/10/2006	Ll.85.L9.300716/2006	Accident avec blessés	26/10/2008 03:45	AWANS Rue de Bruxelles 7 Belgique AWANS
23/10/2008	LI.93.L9.300715/2008	Accident avec dégâts matériels	23/10/2008 00:01	Rue de l'Yser 9 Belgique AWANS
23/10/2008	LI.93.L9.300712/2008	Accident avec dégâts matériels	25/09/2008 18:00	Place du Tige 3 Belgique AWANS
18/10/2008	LI.93.L9.300696/2008	Accident avec dégâts matériels	18/10/2008 06:30	Porte de Liège Belgique AWANS
14/10/2008	LI.81.L9.300681/2008	Accident avec blessés	14/10/2008 07:00	Rue d'Oupeye 33 Belgique AWANS
13/10/2008	LI.93.L9,300674/2008	Accident avec dégâts malériels	12/10/2008 15:45	Chaussée Noël Ledouble H132 Belgique AWANS Rue du Château 1
04/10/2008	LI.85.L9,300665/2008	Accident avec blessés	04/10/2008 04:00	Belgique AWANS Rue Chaussée 59
03/10/2008	LI.91,L9,300663/2008	Accident avec dégâts matériels	03/10/2008 06:30	Belgique AWANS A3-E40 Direction Bruxelles
30/09/2008	LI.91,L9.300656/2008	Accident avec dégâts matériels	30/09/2008	Belgique AWANS Rue d'Oupeye
29/09/2008	LI.91.L9.300650/2006	Accident avec dégâts matériels	29/09/2008 11:05	Belgique AWANS Rue Louis Germeaux
20/09/2008	LI.81,L9.300630/2008	Accident avec blessés	19/09/2008 21:15	Belgique AWANS Rue Noël Heine 00
12/09/2008	LI.91.L9.300620/2008	Accident avec dégâts matériels	12/09/2006 11:45	Belgique AWANS Rue Louis Germeaux

Date	N* Pv	Fait	Moment	Localisation
04/09/2008	Ll.81.L9.300595/2008	Accident avec blessés	10/08/2008 15:00	Belgique
				AWANS
04/00/0000	110410 20000 40000	Accident and Malle and Color		Rue de Bruxelles 20
04/09/2008	LI.91.L9.300594/2008	Accident avec dégâts matériels	04/09/2008 07:15	Belgique
				AWANS
				A3-E40 Direction Bruxelles
1/09/2008	LI.90.L9.300586/2008	Accident avec dégâts malériels	01/09/2008 00:05	Sortie 31
110212000	E1.00.E0.00000000000	rocordin avec degats materies	01/08/2008 00:05	Belgique
				AWANS
26/08/2008	LI.93.L9.300579/2008	Accident avec dégâts matériels	23/08/2008 23:30	Rue d'Oupeye
		recount ever degens materies	23/03/2000 23:00	Belgique AWANS
				Rue d'Awans 17
21/08/2008	LI.81.L9.300572/2008	Accident avec blessés	11/08/2008 15:00	Belgique
			1110000010100	AWANS
				Rue Englebert Lescrenier
20/08/2008	LI.85,L9,300570/2008	Accident avec blessés	20/08/2008 19:00	Belgique
				AWANS
				Rue d'Awans 29
20/08/2008	LI.91.L9.300568/2008	Accident avec dégâts matériels	03/08/2006 02:00	Belgique
				AWANS
				Rue Lambert Macours 34
13/08/2008	LI.93.L9.300557/2008	Accident avec dégâts matériels	26/07/2008 23:00	Belgique
				AWANS
2/08/2008	110310 300555 0000	A 1.4 4 4 4 4 4 4		Rue Gustave Lemeer 18
208/2008	LI.93,L9,300555/2008	Accident avec dégâts matériels	12/08/2008 13:00	Belgique
				AWANS
				Rue Maurice Duchêne 18



#### VII.2. Ecoles

En ce qui concerne les écoles, un repérage complet intégrant accessibilité et sécurité a été réalisé pour toutes les écoles du périmètre à l'étude.

De manière générale, nous pouvons dire que presque toutes sont couvertes par une zone 30.

Cependant, les moyens de sécurisation varient d'une école à l'autre. Et selon leurs implantations dans le tissu urbain, en bordure ou isolée d'une voirie importante, certaines nécessiteraient encore un complément d'aménagement.

Pour distinguer ces aspects, vous trouverez ci dessous les 8 de fiches d'identification et d'évaluation de la sécurité routière et de l'accessibilité pour chaque mode de transport, et pour toutes les écoles du territoire à l'étude.

Sur ces fiches également, seront inscrits ultérieurement les résultats de l'enquête – sondage réalisé auprès des directeurs d'écoles et organisé en collaboration avec les services du SPW DGO II (Transports scolaires).



1. Accessibilité pour les piétons : Movenne Mauvaise Bonne 1.1. Existe-t-il des aménagements « sécurisants » pour les piétons ? Oui Non Traversée sécurisée Marguage au sol rouge Barrière 1.3. Les traversées sont-elles dangereuses ? Oui Moyennement Non Bon 1.4. Etat des trottoirs? Acceptable Mauvais 1.5. Les points lumineux sont-ils correctement placés ? Oui Acceptable Non 1.6. La vue est-elle assez dégagée pour que les piétons puissent voir venir les véhicules ? Oui Si « non », un aménagement particulier serait-il nécessaire? Non. Mauvaise 2. Accessibilité pour les cyclistes : **Bonne** Moyenne Oui 2.1. Existe-t-il des aménagements spécifiques pour les cyclistes ? Non Piste cyclable Bande cyclable suggérée Sens unique limité Râtelier Autre 2.2. Les traversées sont-elles dangereuses pour les cyclistes ? Oui Moyennement Non 3. Accessibilité automobile : Bonne Moyenne Mauvaise Oui 3.1. Existe-il une zone 30 correctement signalée ? Non 3.2. Existe-t-il une autre signalétique spécifique ? Oui, marquage au sol type A23 « Endroit ) spécialement fréquenté par des enfants » et panneau A23 suspendu au dessus de la voirie et panneau « Ralentis, tu arrives près de mon école » 3.3. La vue est-elle assez dégagée pour que les véhicules puissent voir les piétons ? Oui Non Si « non », prévoir des aménagements ? Double sens 3.4. S'agit-il d'une voirie simple ou à deux sens ? Simple 3.5. Le stationnement en voirie est-il possible ? Oui Non Dans les deux sens? Oui Non 3.6. Le stationnement hors voirie est-il possible? Oui (parking école) Non 3.7. Le stationnement en double file occasionnerait-il de gros problèmes? Oui Non Faible 3.8. Comment caractériser le flux de véhicules ? Important Moyen Oui, dispositifs de ralentissement 3.8. Des aménagements routiers sont-ils présents? (plateau et revêtement en klinkers rouges) 3.9. Le trafic est-il fluide aux moments des entrées et des sorties ? Oui Non 4. Accessibilité transport en commun : En bus: Bonne Movenne Mauvaise 4.1. Quels sont les lignes de bus ? Distance ? : Bus 175 à +/- 120m +déplacements scolaires 4.2. Quel est l'état de ces arrêts ? RAS (travaux au niveau des trottoirs) 4.3. Comment est la sécurité au niveau de ces arrêts? Bonne Moyenne Mauvaise Mauvaise visibilité Trottoir étroit Traversée dangereuse Trafic important Remarque(s): - La traversée est en partie sécurisée. Des traversées sécurisées devraient être ajoutées à

NOM: Ecole Communale d'Awans Implantation d'Othée
ADRESSE: Rue Paul Streel n°1-3
NOMBRE D'ELEVES: 170
48 élèves en maternel ordinaire
122 élèves en primaire ordinaire



Photo : Planéco

Résultat de l'enquête/sondage: Voir annexe 2



Marquage au sol à rénover.

hauteur de l'école ainsi qu'au niveau du plateau.

- Il n'y a pas de trottoirs à hauteur de l'école mais présence d'une rampe d'accès.

1.1. Existe-t-il des aménagements « sécurisants » pour les piétons ? Oui Non
Traversée sécurisée Marquage au sol rouge Barrière
1.3. Les traversées sont-elles dangereuses ? Oui Moyennement Non
1.4. Etat des trottoirs ? Bon Acceptable Mauvais
1.5. Les points lumineux sont-ils correctement placés ? Oui Acceptable Non
1.6. La vue est-elle assez dégagée pour que les piétons puissent voir venir les véhicules ?
Oui Non. Si « non », un aménagement particulier serait-il nécessaire?
2. Accessibilité pour les cyclistes : Bonne Moyenne Mauvaise
2.1. Existe-t-il des aménagements spécifiques pour les cyclistes ? Oui Non
Piste cyclable Bande cyclable suggérée Sens unique limité Râtelier Autre
2.2. Les traversées sont-elles dangereuses pour les cyclistes ? Oui Moyennement Non
3. Accessibilité automobile : Bonne Moyenne Mauvaise
3.1. Existe-il une zone 30 correctement signalée ? Oui Non
3.2. Existe-t-il une autre signalétique spécifique ? Oui, panneau A23 « Endroit spécialement
fréquenté par des enfants » et panneau « Ralentis, tu arrives près de mon école »
3.3. La vue est-elle assez dégagée pour que les véhicules puissent voir les piétons ? Oui Non
Si « non », prévoir des aménagements ?
2.4. Charit il divera variais simple qui à deve cana 2
3.4. S'agit-il d'une voirie simple ou à deux sens ? Simple Double sens
3.4. Sagit-il d'une voirie simple ou a deux sens ?  Simple  Double sens  3.5. Le stationnement en voirie est-il possible ?  Non
3.5. Le stationnement en voirie est-il possible ?  Oui  Non
3.5. Le stationnement en voirie est-il possible ?  Dans les deux sens ?  Oui  Non
3.5. Le stationnement en voirie est-il possible ?  Dans les deux sens ?  Oui  Non  Non  3.6. Le stationnement hors voirie est-il possible?  Oui  Non
3.5. Le stationnement en voirie est-il possible ?  Oui  Non  Dans les deux sens ?  Oui  Non  3.6. Le stationnement hors voirie est-il possible?  Oui  Non  3.7. Le stationnement en double file occasionnerait-il de gros problèmes?  Oui  Non
3.5. Le stationnement en voirie est-il possible ?  Oui  Non  Dans les deux sens ?  Oui  Non  3.6. Le stationnement hors voirie est-il possible?  Oui  Non  3.7. Le stationnement en double file occasionnerait-il de gros problèmes?  Oui  Non  Non  3.8. Comment caractériser le flux de véhicules ?  Important  Moyen  Faible
3.5. Le stationnement en voirie est-il possible ?  Oui  Non  Dans les deux sens ?  Oui  Non  3.6. Le stationnement hors voirie est-il possible?  Oui  Non  3.7. Le stationnement en double file occasionnerait-il de gros problèmes?  Oui  Non  3.8. Comment caractériser le flux de véhicules ?  Important  Moyen  Faible  3.8. Des aménagements routiers sont-ils présents ?  Oui, plateau
3.5. Le stationnement en voirie est-il possible ?  Oui  Dans les deux sens ?  Oui  Non  3.6. Le stationnement hors voirie est-il possible?  Oui  Non  3.7. Le stationnement en double file occasionnerait-il de gros problèmes?  Oui  Non  Non  3.8. Comment caractériser le flux de véhicules ?  Important  Moyen  Faible  3.8. Des aménagements routiers sont-ils présents ?  Oui, plateau  3.9. Le trafic est-il fluide aux moments des entrées et des sorties ?  Oui  Non
3.5. Le stationnement en voirie est-il possible?  Oui  Dans les deux sens?  Oui  Non  3.6. Le stationnement hors voirie est-il possible?  Oui  Non  3.7. Le stationnement en double file occasionnerait-il de gros problèmes?  Oui  Non  3.8. Comment caractériser le flux de véhicules?  Important  Moyen  Faible  3.8. Des aménagements routiers sont-ils présents?  Oui, plateau  3.9. Le trafic est-il fluide aux moments des entrées et des sorties?  Oui  Non  Moyenne  Mauvaise
3.5. Le stationnement en voirie est-il possible?  Oui  Dans les deux sens?  Oui  Non  3.6. Le stationnement hors voirie est-il possible?  Oui  Non  3.7. Le stationnement en double file occasionnerait-il de gros problèmes?  Oui  Non  3.8. Comment caractériser le flux de véhicules?  Important  Moyen  Faible  3.8. Des aménagements routiers sont-ils présents?  Oui, plateau  3.9. Le trafic est-il fluide aux moments des entrées et des sorties?  Oui  Non  4. Accessibilité transport en commun  En bus: Bonne  Moyenne  Mauvaise  4.1. Quels sont les lignes de bus? Distance?:  Bus 84 et 12 à +/- 400m+déplacements
3.5. Le stationnement en voirie est-il possible?  Oui  Non  Dans les deux sens?  Oui  Non  3.6. Le stationnement hors voirie est-il possible?  Oui  Non  3.7. Le stationnement en double file occasionnerait-il de gros problèmes?  Oui  Non  3.8. Comment caractériser le flux de véhicules?  Important  Moyen  Faible  3.8. Des aménagements routiers sont-ils présents?  Oui, plateau  3.9. Le trafic est-il fluide aux moments des entrées et des sorties?  Oui  Non  4. Accessibilité transport en commun  En bus: Bonne  Moyenne  Mauvaise  4.1. Quels sont les lignes de bus? Distance?:  Bus 84 et 12 à +/- 400m+déplacements  scolaires
3.5. Le stationnement en voirie est-il possible?  Oui  Non  Dans les deux sens?  Oui  Non  3.6. Le stationnement hors voirie est-il possible?  Oui  Non  3.7. Le stationnement en double file occasionnerait-il de gros problèmes?  Oui  Non  3.8. Comment caractériser le flux de véhicules?  Important  Moyen  Faible  3.8. Des aménagements routiers sont-ils présents?  Oui, plateau  3.9. Le trafic est-il fluide aux moments des entrées et des sorties?  Oui  Non  4. Accessibilité transport en commun  En bus: Bonne  Moyenne  Mauvaise  4.1. Quels sont les lignes de bus? Distance?: Bus 84 et 12 à +/- 400m+déplacements  scolaires  4.2. Quel est l'état de ces arrêts? RAS
3.5. Le stationnement en voirie est-il possible?  Oui  Non  Dans les deux sens?  Oui  Non  3.6. Le stationnement hors voirie est-il possible?  Oui  Non  3.7. Le stationnement en double file occasionnerait-il de gros problèmes?  Oui  Non  3.8. Comment caractériser le flux de véhicules?  Important  Moyen  Faible  3.8. Des aménagements routiers sont-ils présents?  Oui, plateau  3.9. Le trafic est-il fluide aux moments des entrées et des sorties?  Oui  Non  4. Accessibilité transport en commun  En bus: Bonne  Moyenne  Mauvaise  4.1. Quels sont les lignes de bus? Distance?: Bus 84 et 12 à +/- 400m+déplacements scolaires  4.2. Quel est l'état de ces arrêts? RAS  4.3. Comment est la sécurité au niveau de ces arrêts? Bonne  Moyenne  Mauvaise
3.5. Le stationnement en voirie est-il possible ?  Oui  Non  3.6. Le stationnement hors voirie est-il possible? Oui  Non  3.7. Le stationnement en double file occasionnerait-il de gros problèmes? Oui  Non  3.8. Comment caractériser le flux de véhicules ? Important Moyen Faible  3.8. Des aménagements routiers sont-ils présents ? Oui, plateau  3.9. Le trafic est-il fluide aux moments des entrées et des sorties ? Oui  Non  4. Accessibilité transport en commun: En bus: Bonne Moyenne Mauvaise  4.1. Quels sont les lignes de bus ? Distance ?: Bus 84 et 12 à +/- 400m+déplacements scolaires  4.2. Quel est l'état de ces arrêts ? RAS  4.3. Comment est la sécurité au niveau de ces arrêts ? Bonne Moyenne Mauvaise  Mauvaise  Trafic important

NOM: Ecole libre Saint-Joseph d'Awans
ADRESSE: Rue Clément Warnant n°22-24

NOMBRE D'ELEVES : +/- 300 +/-110 élèves en maternel ordinaire 190 élèves en primaire ordinaire



Photo : Planéco

Résultat de l'enquête/sondage: Voir annexe 3



Moyenne 1. Accessibilité pour les piétons : Mauvaise Bonne 1.1. Existe-t-il des aménagements « sécurisants » pour les piétons ? Oui Non Traversée sécurisée Barrière Marquage au sol rouge Non 1.3. Les traversées sont-elles dangereuses ? Oui Moyennement 1.4. Etat des trottoirs? Bon Acceptable Mauvais Acceptable 1.5. Les points lumineux sont-ils correctement placés ? Oui Non 1.6. La vue est-elle assez dégagée pour que les piétons puissent voir venir les véhicules ? Oui Non. Si « non », un aménagement particulier serait-il nécessaire? Mauvaise 2. Accessibilité pour les cyclistes : Bonne Moyenne 2.1. Existe-t-il des aménagements spécifiques pour les cyclistes ? Oui Non Piste cyclable Bande cyclable suggérée Sens unique limité Râtelier Autre 2.2. Les traversées sont-elles dangereuses pour les cyclistes ? Oui Movennement Non 3. Accessibilité automobile : Bonne Moyenne Mauvaise Oui 3.1. Existe-il une zone 30 correctement signalée ? Non 3.2. Existe-t-il une autre signalétique spécifique ? Oui, marquage au sol type A23 « Endroit spécialement fréquenté par des enfants » et panneau A23 suspendu au dessus de la voirie et panneau « Ralentis, tu arrives près de mon école » et panneau de type « crayon fluo » 3.3. La vue est-elle assez dégagée pour que les véhicules puissent voir les piétons ? Oui Non Si « non », prévoir des aménagements ? 3.4. S'agit-il d'une voirie simple ou à deux sens ? Double sens Simple Oui 3.5. Le stationnement en voirie est-il possible ? Non Non Oui Dans les deux sens? Oui Non 3.6. Le stationnement hors voirie est-il possible? 3.7. Le stationnement en double file occasionnerait-il de gros problèmes? Oui Non 3.8. Comment caractériser le flux de véhicules ? Moyen Faible **Important** 3.8. Des aménagements routiers sont-ils présents ? Oui, plateau et rétrécissement 3.9. Le trafic est-il fluide aux moments des entrées et des sorties ? Oui Non 4. Accessibilité transport en commun : En bus: Bonne Moyenne Mauvaise 4.1. Quels sont les lignes de bus ? Distance ? : Bus 84 au niveau de l'école+déplacements scolaires 4.2. Quel est l'état de ces arrêts ? RAS 4.3. Comment est la sécurité au niveau de ces arrêts? Bonne Moyenne Mauvaise Trottoir étroit Mauvaise visibilité Traversée dangereuse Trafic important

NOM: Ecole Communale d'Awans Implantation de Fooz

ADRESSE: Rue François Hanon n°35

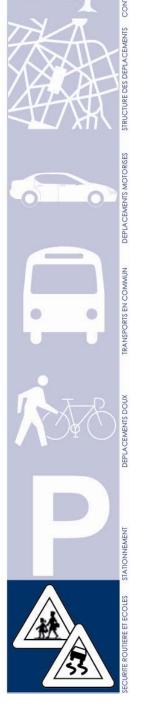
NOMBRE D'ELEVES: 51

15 élèves en maternel ordinaire
36 élèves en primaire ordinaire



Photo : Planéco

Résultat de l'enquête/sondage: Voir annexe 4



Plan Communal de Mobilité – Awans – Fiches Ecoles

1. Accessibilité pour les piétons : Bonne Moyenne Mauvaise 1.1. Existe-t-il des aménagements « sécurisants » pour les piétons ? Oui Non Traversée sécurisée Marquage au sol rouge Barrière 1.3. Les traversées sont-elles dangereuses ? Oui Moyennement Non 1.4. Etat des trottoirs? Bon Acceptable Mauvais 1.5. Les points lumineux sont-ils correctement placés ? Oui Acceptable Non 1.6. La vue est-elle assez dégagée pour que les piétons puissent voir venir les véhicules ? Oui Non. Si « non », un aménagement particulier serait-il nécessaire? Mauvaise 2. Accessibilité pour les cyclistes : Moyenne Bonne Oui Non 2.1. Existe-t-il des aménagements spécifiques pour les cyclistes ? Piste cyclable Bande cyclable suggérée Sens unique limité Râtelier Autre 2.2. Les traversées sont-elles dangereuses pour les cyclistes ? Oui Moyennement Non 3. Accessibilité automobile : Moyenne Bonne Mauvaise Oui 3.1. Existe-il une zone 30 correctement signalée ? Non 3.2. Existe-t-il une autre signalétique spécifique ? Oui, panneau A23 « Endroit spécialement fréquenté par des enfants » suspendu au dessus de la voirie et panneau « Ralentis, tu arrives près de mon école » 3.3. La vue est-elle assez dégagée pour que les véhicules puissent voir les piétons ? Oui Non Si « non », prévoir des aménagements ? Double sens 3.4. S'agit-il d'une voirie simple ou à deux sens ? Simple 3.5. Le stationnement en voirie est-il possible ? Oui Non Oui Non Dans les deux sens? 3.6. Le stationnement hors voirie est-il possible? Oui (parking sur la place) Non 3.7. Le stationnement en double file occasionnerait-il de gros problèmes? Non 3.8. Comment caractériser le flux de véhicules ? Important Moyen Faible 3.8. Des aménagements routiers sont-ils présents ? Oui, plateau et ralentisseur 3.9. Le trafic est-il fluide aux moments des entrées et des sorties ? Oui Non 4. Accessibilité transport en commun : En bus: Bonne Movenne Mauvaise 4.1. Quels sont les lignes de bus ? Distance ? : Bus 12 et 84 au niveau de l'école+dépl. scolaires 4.2. Quel est l'état de ces arrêts ? RAS 4.3. Comment est la sécurité au niveau de ces arrêts? Bonne Moyenne Mauvaise Mauvaise visibilité Trafic important Trottoir étroit Traversée dangereuse Remarque(s): Les traversées sont à rénover (mauvais état de la voirie) Il existe une 2ème entrée/sortie rue Noël Heine.

NOM: Ecole Communale d'Awans
ADRESSE: Place communale n°2-8
NOMBRE D'ELEVES: 109
45 élèves en maternel ordinaire
64 élèves en primaire ordinaire



Photo : Planéco

Résultat de l'enquête/sondage: Voir annexe 5



1. Accessibilité pour les piétons :	Bonne	Moyenne	Mauvaise
1.1. Existe-t-il des aménagements « sécurisants	» pour les piét	ons? Oui	Non
Traversée sécurisée N	larquage au sol	rouge	Barrière
1.3. Les traversées sont-elles dangereuses?	Oui	Moyennement	Non
1.4. Etat des trottoirs ?	Bon	Acceptable	Mauvais
1.5. Les points lumineux sont-ils correctement p	lacés? Oui	Acceptable	Non
1.6. La vue est-elle assez dégagée pour que les	s piétons puisse	ent voir venir les véh	nicules?
Oui Non. Si « non », ı	un aménageme	nt particulier serait-	il nécessaire?
2. Accessibilité pour les cyclistes :	Bonne	Moyenne	Mauvaise
2.1. Existe-t-il des aménagements spécifiques p	our les cycliste	s? Oui	Non
Piste cyclable Bande cyclable suggérée	Sens unique li	mité Râtelie	r Autre
2.2. Les traversées sont-elles dangereuses pou	r les cyclistes?	Oui Moyenner	ment Non
3. Accessibilité automobile :	Bonne	Moyenne	Mauvaise
3.1. Existe-il une zone 30 correctement signalée	?	Oui	Non
3.2. Existe-t-il une autre signalétique spécifiqu	ue ? Oui, pann	eau A23 « Endroit	spécialement
fréquenté par des enfants » suspendu au dess	sus de la voirie	et panneau « Rale	ntis, tu arrives
près de mon école »			
3.3. La vue est-elle assez dégagée pour que les	s véhicules puis	sent voir les piétons	s ? Oui Non
Si « non », prévoir des aménagements ?			
3.4. S'agit-il d'une voirie simple ou à deux sens	? Simple		Double sens
3.5. Le stationnement en voirie est-il possible ?	Oui		Non
Dans les deux sens ?	Oui		Non
3.6. Le stationnement hors voirie est-il possible?	? Oui		Non
3.7. Le stationnement en double file occasionne	rait-il de gros p	roblèmes? Oui	Non
3.8. Comment caractériser le flux de véhicules ?	P Importar	nt Moyen	Faible
3.8. Des aménagements routiers sont-ils préser	nts? Non		
3.9. Le trafic est-il fluide aux moments des entré	es et des sortie	es? Oui	Non
4. Accessibilité transport en commun : E	En bus: Bonne	Moyenne	Mauvaise
4.1. Quels sont les lignes de bus ? Distance ? :	Bus 75 et 175	à + de 250 m +dépl	. scolaires
4.2. Quel est l'état de ces arrêts ? RAS			
4.3. Comment est la sécurité au niveau de ces a	arrêts? Bonne	Moyenne	Mauvaise
Mauvaise visibilité Trottoir étroit	Traversée da	ngereuse Tra	afic important
Remarque(s) :			
- Voirie en cul de sac pour les voitures, ne comp	oortant que l'éco	ole et donc faibleme	ent fréquentée

NOM: Ecole Communale de Villers-l'Evêque ADRESSE: Ruelle Mestré n°6 NOMBRE D'ELEVES: 19

19 élèves en maternel ordinaire



Photo : Planéco

Résultat de l'enquête/sondage: Aucune enquête n'a été réalisée pour cet établissement.



Plan Communal de Mobilité – Awans – Fiches Ecoles

<ol> <li>Accessibilité pour les piétons :</li> </ol>	Bonne	Moyenne	Mauvaise
1.1. Existe-t-il des aménagements « sécurisant	s » pour les piét	ons? Oui	Non
Traversée sécurisée M	/larquage au sol	rouge	Barrière
1.3. Les traversées sont-elles dangereuses ?	Oui	Moyennement	Non
1.4. Etat des trottoirs ?	Bon	Acceptable	Mauvais
1.5. Les points lumineux sont-ils correctement p	olacés ? Oui	Acceptable	Non
1.6. La vue est-elle assez dégagée pour que le	s piétons puisse	nt voir venir les véh	icules?
		ent particulier serait	-il nécessaire?
Panneau de signalisation lumineux au niveau d	u virage		
2. Accessibilité pour les cyclistes :	Bonne	Moyenne	Mauvaise
2.1. Existe-t-il des aménagements spécifiques	oour les cycliste	s? Oui	Non
Piste cyclable Bande cyclable suggérée	Sens unique li	mité Râtelie	r Autre
2.2. Les traversées sont-elles dangereuses pou	ır les cyclistes?	Oui Moyennen	nent Non
3. Accessibilité automobile :	Bonne	Moyenne	Mauvaise
3.1. Existe-il une zone 30 correctement signalé	e ?	Oui	Non
3.2. Existe-t-il une autre signalétique spécific	ue ? Oui, marc	luage au sol type	A23 « Endroit
spécialement fréquenté par des enfants » et p	anneau A23 su	spendu au dessus	de la voirie et
panneau « Ralentis, tu arrives près de mon éco	le » et panneau	F49 « Passage po	ur piétons »
3.3. La vue est-elle assez dégagée pour que le	s véhicules puis	sent voir les piétons	s ? Oui Non
Si « non », prévoir des aménagements ? Panne	eau de signalisa	tion lumineux au niv	veau du virage
3.4. S'agit-il d'une voirie simple ou à deux sens	? Simple		Double sens
3.5. Le stationnement en voirie est-il possible ?	Oui		Non
Dans les deux sens ?	Oui		Non
3.6. Le stationnement hors voirie est-il possible	?Oui		Non
3.7. Le stationnement en double file occasionne	erait-il de gros p	roblèmes? Oui	Non
3.8. Comment caractériser le flux de véhicules	? Importar	Moyen	Faible
3.8. Des aménagements routiers sont-ils prése	nts? Oui, plate	eau	
3.9. Le trafic est-il fluide aux moments des entr	ées et des sortie	es? Oui	Non
4. Accessibilité transport en commun :	En bus: Bonne	Moyenne	Mauvaise
4.1. Quels sont les lignes de bus ? Distance ? :	bus 84 à moins	de 100 m +dépl. so	colaires
4.2. Quel est l'état de ces arrêts ? RAS			
4.3. Comment est la sécurité au niveau de ces	arrêts? Bonne	Moyenne	Mauvaise
Mauvaise visibilité Trottoir étroit	Traversée dar	ngereuse Tra	afic important
Remarque(s):			
<ul><li>Vitesses pratiquées assez élevées</li><li>Sécuriser le virage</li></ul>			

NOM: Ecole Libre Saint-Joseph de Hognoul
ADRESSE: Rue Regnier Lejeune n°4

NOMBRE D'ELEVES : 17 17 élèves en maternel ordinaire



Photo : Planéco

Résultat de l'enquête/sondage: Voir annexe 6





1. Accessibilité pour les piétons :	Bonne	Moyenne	Mauvaise		
1.1. Existe-t-il des aménagements « sécurisants »	» pour les piét	ons? Oui	Non		
Traversée sécurisée Ma	rquage au sol	rouge	Barrière		
1.3. Les traversées sont-elles dangereuses ?	Oui	Moyennement	Non		
1.4. Etat des trottoirs ? Bon, sauf en s'éloignant	de l'école	Acceptable	Mauvais		
1.5. Les points lumineux sont-ils correctement pla	ncés ? Oui	Acceptable	Non		
1.6. La vue est-elle assez dégagée pour que les p	oiétons puisse	ent voir venir les v	éhicules ?		
		ent particulier sera	ait-il nécessaire?		
Prévoir des panneaux d'avertissement lumineux a	au niveau du t	ournant			
2. Accessibilité pour les cyclistes :	Bonne	Moyenne	Mauvaise		
2.1. Existe-t-il des aménagements spécifiques po	ur les cycliste	s? Oui	Non		
Piste cyclable Bande cyclable suggérée S	Sens unique li	mité Râtel	lier Autre		
2.2. Les traversées sont-elles dangereuses pour l	les cyclistes?	Oui Moyenn	ement Non		
3. Accessibilité automobile :	Bonne	Moyenne	Mauvaise		
3.1. Existe-il une zone 30 correctement signalée ?	?	Oui	Non		
3.2. Existe-t-il une autre signalétique spécifique ? Oui, panneau A23 « Endroit spécialement					
fréquenté par des enfants » suspendu au dessus de la voirie					
3.3. La vue est-elle assez dégagée pour que les véhicules puissent voir les piétons ? Oui Non					
Si « non », prévoir des aménagements ? Prévoir des panneaux d'avertissement lumineux au					
niveau du tournant					
3.4. S'agit-il d'une voirie simple ou à deux sens ?	Simple		Double sens		
3.5. Le stationnement en voirie est-il possible ?	Oui		Non		
Dans les deux sens ?	Oui		Non		
3.6. Le stationnement hors voirie est-il possible? Oui Non					
3.7. Le stationnement en double file occasionnera	ait-il de gros p	roblèmes? Ou	i Non		
3.8. Comment caractériser le flux de véhicules ?	Importar	nt Moyen	Faible		
3.8. Des aménagements routiers sont-ils présents ? Non					
3.9. Le trafic est-il fluide aux moments des entrée	s et des sortie	es? Oui	Non		
4. Accessibilité transport en commun : En	n bus: Bonne	Moyenne	Mauvaise		
4.1. Quels sont les lignes de bus ? Distance ? : Bus 75 et 175 à + de 100m+dépl. scolaires					
4.2. Quel est l'état de ces arrêts ? RAS					
4.3. Comment est la sécurité au niveau de ces ar	rêts? Bonne	Moyenne	Mauvaise		
Mauvaise visibilité Trottoir étroit	Traversée da	ngereuse 7	rafic important		
Remarque(s):					
- Sécuriser le virage					

NOM: Ecole Communale d'Awans Implantation de Villers-l'Evêque
ADRESSE: Rue Rond du Roi Albert
n°4
NOMBRE D'ELEVES: 31

31 élèves en primaire ordinaire



Photo : Planéco

Résultat de l'enquête/sondage: Voir annexe 7



Plan Communal de Mobilité – Awans – Fiches Ecoles

<ol> <li>Accessibilité pour les piétons :</li> </ol>	Bonne	Moyenne	Mauvaise	
1.1. Existe-t-il des aménagements « sécurisants	» pour les piéto	ns ? Oui	Non	
Traversée sécurisée M	larquage au sol r	ouge E	Barrière	
1.3. Les traversées sont-elles dangereuses?	Oui M	Moyennement	Non	
1.4. Etat des trottoirs ?	Bon	Acceptable	Mauvais	
1.5. Les points lumineux sont-ils correctement p	lacés ? Oui	Acceptable	Non	
1.6. La vue est-elle assez dégagée pour que les piétons puissent voir venir les véhicules ?				
Oui Non. Si « non », t	ın aménagemen	t particulier serait-il	nécessaire?	
2. Accessibilité pour les cyclistes :	Bonne	Moyenne	Mauvaise	
2.1. Existe-t-il des aménagements spécifiques p	our les cyclistes	? Oui	Non	
Piste cyclable Bande cyclable suggérée	Sens unique lim	nité Râtelier	Autre	
2.2. Les traversées sont-elles dangereuses pour	les cyclistes?	Dui <u>Moyenneme</u>	ent Non	
3. Accessibilité automobile :	Bonne	Moyenne	Mauvaise	
3.1. Existe-il une zone 30 correctement signalée	: ?	Oui	Non	
3.2. Existe-t-il une autre signalétique spécifique	յе ? Oui, marqւ	age au sol et par	nneau A23 «	
Endroit spécialement fréquenté par des enfants	» suspendu au	dessus de la voirie	et panneau «	
Ralentis, tu arrives près de mon école »				
3.3. La vue est-elle assez dégagée pour que les	véhicules puiss	ent voir les piétons	?Oui Non	
Si « non », prévoir des aménagements ?				
3.4. S'agit-il d'une voirie simple ou à deux sens	? Simple		Double sens	
3.5. Le stationnement en voirie est-il possible?	Oui		Non	
Dans les deux sens ?	Oui		Non	
3.6. Le stationnement hors voirie est-il possible?	Oui		Non	
3.7. Le stationnement en double file occasionne	rait-il de gros pro	oblèmes? Oui	Non	
3.8. Comment caractériser le flux de véhicules ?	' Important	Moyen	Faible	
3.8. Des aménagements routiers sont-ils présentiet d'eau central	nts? Oui : un	plateau en klinkers	rouges avec	
3.9. Le trafic est-il fluide aux moments des entré	es et des sorties	Oui	Non	
4. Accessibilité transport en commun : E	n bus: Bonne	Moyenne	Mauvaise	
4.1. Quels sont les lignes de bus ? Distance ? :	Bus 75 et 175 à	moins de 100m+ dé	pl. scolaires	
4.2. Quel est l'état de ces arrêts ?RAS				
4.3. Comment est la sécurité au niveau de ces a	arrêts? Bonne	Moyenne	Mauvaise	
Mauvaise visibilité Trottoir étroit	Traversée danç	gereuse Traf	ic important	
Remarque(s) :				

NOM: Ecole Notre Dame (Villers-l'Evêque)
ADRESSE: Rue Rond Roi Albert n°14
NOMBRE D'ELEVES: 92
28 élèves en maternel ordinaire

64 élèves en primaire ordinaire



Photo : Planéco

Résultat de l'enquête/sondage: Voir annexe 8



Plan Communal de Mobilité – Awans – Fiches Ecoles