Province du Luxembourg

Ville de DURBUY

Plan Communal de Mobilité

Phase 3: Propositions

Texte et documents graphiques

Avril 2000

AUTEUR DE PROJET :

SURVEY & AMENAGEMENT

Rue de Chenu, 2-4
B - 7090 RONQUIERES
Tél.: 067/64.83.42.
Fax: 067/64.75.70
E-mail: survey.amenagement@skynet.be

Espaces Mobilités SPRL
Rue de Londres 15
1050 Bruxelles tél 02-513 13 36

Province du Luxembourg

Ville de DURBUY

Plan Communal de Mobilité

Phase 3: Propositions

Texte et documents graphiques

Avril 2000

Avant-propos

La Ville de Durbuy a décidé d'entamer l'étude d'un Plan Communal de Mobilité (PCM). Cet outil a pour mission la gestion quotidienne de la mobilité au sein de l'entité communale.

La mission d'étude se structure en trois phases :

- Phase 1 : Etat des lieux ;
- Phase 2 : Diagnostic ;
- Phase 3 : Propositions détaillées.

La phase 1, présentée en juillet 1999, était consacrée à l'état des lieux et à la définition des problèmes. La phase 2 (octobre 1999) a permis d'affiner le diagnostic et de dégager 5 axes de travail parfois déclinés en « sous-axes » thématiques. A l'issue de cette phase, le Collège échevinal de Durbuy a dégagé une liste de 10 actions qui souhaitaient voir étudiées dans le cadre global du Plan communal de Mobilité.

Fort de ce choix et de l' « historique » de cette étude, la présente phase se structure en trois parties.

La première partie reprend la proposition générale de hiérachie des réseaux de déplacements en mettant en évidence les modifications par rapport à la situation existante. Il s'agit donc de la base de la réflexion en matière de mobilité et ce que l'on peut qualifier de trame au développement des axes de travail de la politique communale de mobilité.

La seconde partie reprend sous une forme synthétique (tableau) les divers axes développés dans la phase 2 et les échéances de réalisation.

Issues de cette synthèse, 10 actions (choisies par le Collège échevinal) sont ensuite présentées sous la forme de fiches permettant de proposer des solutions durables aux problèmes actuels de mobilité, au sens large. Ces actions font l'objet d'un rappel de la problématique, d'une description des propositions et d'une présentation du budget nécessaire. Elles sont accompagnées de plans de localisation, de plans terriers et de coupes en travers type. Elles doivent être vues comme guide au développement de premières

actions en matière de mobilité communale et doivent servir de base à des études techniques plus poussées.

Reste au lecteur à partir de cette présentation d'identifier les choix nécessaires pour la mise en place d'une mise en oeuvre cohérente et efficace de la mobilité durable dans l'entité communale de Durbuy.

Association momentannée
Survey & Aménagement / Espaces-Mobilités
Avril 2000.

3.1. Hiérarchie générale des réseaux

3.1.1. Rappel de l'analyse de la hiérarchie des réseaux de déplacements

Lors des phases antérieures, nous avons analysé la hiérarchie des réseaux de déplacements (en particulier du réseau routier).

Lors de la 1ère phase, nous avons présenté la hiérarchie actuelle des réseaux de déplacements. Lors de la 2ème phase nous avons proposé les modifications qui pourraient être apportées à cette situation afin d'optimiser au mieux les déplacements dans l'entité communale de Durbuy.

Ce que nous proposons ici est de reprendre la nouvelle proposition de hiérarchie du réseau. Les éléments frappés d'une * sont ceux que nous proposons de modifier par rapport à la situation existante.

Pour des raisons évidentes, aucune carte n'a été présentée, la nouvelle hiérachie ayant été présentée dans la carte 2.1. de la phase 2 de la présente étude.

3.1.2. Hiérachie générale des réseaux de communication.

- **Niveau 1. Voirie de transit**

La voirie de transit est une voie ayant une fonction principale soit de simple transit à travers la commune en venant de l'extérieur et en se rendant vers l'extérieur, soit de liaison entre la commune et l'extérieur, et inversement.

Pour l'entité communale de Durbuy, les voiries de transit sont :

- RN 86, avec une accessibilité de/vers Marche-en-Famenne et Aywaille.

- Route communale de liaison depuis Bomal vers Werbomont via Izier, avec une accessibilité de/vers E.25.
- RN 806, avec une accessibilité de/vers Manhay.
- RN 841, avec une accessibilité de/vers Erezée.
- RN 983, avec une accessibilité de/vers RN 63 (Marche-Liège).
- RN 929 - 833, avec une accessibilité de/vers RN 63 (Marche-Liège).
- Route communale Durbuy – Palenge – Borlon, avec une accessibilité de/vers RN 63 (Marche-Liège).
- RN 814 – 638 avec une accessibilité vers Ocquier et Liège.
- RN 833 – 831, avec une accessibilité vers Hamoir – Liège avec connexion par la RN 831 vers Barvaux et avec la RN 806 vers Bomal.

Dans le cadre du contournement de Barvaux, le tracé du futur contournement * et le Chemin du Hasard * seront repris dans les voies de niveau 1.

- **Niveau 2. Voirie de liaison**

La voirie de liaison est une voie de connexion entre différentes agglomérations généralement internes à la commune. Dans certains cas, ces connexions peuvent conduire à des liaisons externes à la commune mais qui resteront de l'ordre du local. Certaines de ces voiries peuvent avoir des extensions de liaisons vers les voiries de transit. Elles peuvent également servir de liaison entre deux voiries de transit.

Pour la commune de Durbuy, on compte plusieurs voiries de liaison :

- Aisne – Heyd.
- Barvaux – Heyd.
- Heyd – Harre (commune de Manhay).
- Heyd – Wéris.
- Oppagne – Ny (Commune de Hotton).
- Carrefour des Mignées – Rome.
- Rome – Durbuy via deux voiries.
- Grand Han – Melreux.
- Grand Han – Somme-Leuze (Commune de Somme-Leuze).
- Grande Eneille – Petite Somme.

- Petite Somme – Palenge.
- Borlon – Oneux.
- Longueville – Néblon.
- Tohogne – Néblon.
- Jenneret – Ocquier (Commune de Clavier).
- Bomal – Izier – E.25 *.
- Durbuy Vieille-Ville – Borlon – Ocquier/Bonsin *.

- **Niveau 3 : Voirie de desserte**

Il s'agit des voiries ayant uniquement une fonction de desserte d'un village, d'un quartier depuis une voirie de transit ou de liaison. Ce type de voirie forme la majorité des voiries de l'entité communale.

La rue du Gibet * et la rue des Comtes du Luxembourg * à Rome devront rentrer dans cette catégorie.

3.2. Programme général d'actions

3.2.1. Introduction et principes d'échéance

Dans la seconde phase de cette étude - et sur propositions des instances politiques et technique de la Ville de Durbuy – des axes de travail ont été développé et ont mis en évidence des actions concrètes à réaliser pour améliorer de façon globale, le cadre de la mobilité communale.

Parmi ce vaste programme d'actions, 10 sites (entraînant forcement 10 actions) ont été retenus et font l'objet d'une approche particulière présentée dans le point 3.3.

Dans ce chapitre sont repris, les actions par catégories avec identification des échéances de réalisation.

Les échéances de réalisation sont :

- Le **court terme** (délai inférieur à 5 ans) pour des raisons soit d'urgence (liées aux conditions de sécurité routière et/ou d'accessibilité) soit parce que la mesure n'entraîne pas de frais importants.
- Le **moyen terme** (délai compris entre 5 et 10 ans) pour des raisons où l'urgence est moyenne et/ou le budget de réalisation moyen.
- Le **long terme** (délai compris entre 10 et 15 ans) pour des raisons où l'urgence est faible et/ou le budget de réalisation est conséquent.

3.2.2. Programme général des actions

N° d'Axe	Titre de l'action	Échéance	Analysée en action particulière (3.3)
1.	**Contournement du centre de Barvaux**	CT	X
2.	**Sécurité routière**		
2.1.	Gestion des régimes de vitesses	CT	
2.2.	Création des effets de portes	- CT : 21 portes - MT : 23 portes	
	Aménagements de carrefours	- CT : 7 carrefours - MT : 7 carrefours	X (3 cas analysés)
3.	**Circulation et stationnement**		
3.1.	Circulation et stationnement à Barvaux	- CT : circulation et stationnement - MT : trame piétonne	
3.2.	Circulation et stationnement à Bomal	- CT : réaménagement des axes principaux - MT : plan de circulation et trame piétonne	X (carrefour central)
3.3.	Gestion du stationnement à Bomal le jour de marché	CT	
4.	**Déplacements piétons-cyclistes**		
4.1.	Dorsale de la Vallée de l'Ourthe	CT à MT	X (passerelle du Pré des Moutons)
4.2.	Liaisons école-village	- CT : Tohogne et Izier - MT : Borlon et Heyd	X (Tohogne, Izier et Heyd)
5.	**Intermodalité**	Pas d'échéance car intégré aux autres axes de travail	

Abréviations utilisées
- CT : court terme.
- MT : moyen terme.
- LT : long terme.

Pour la description des actions non détaillées au point 3.3, nous vous renvoyons à la phase 2 de la présente étude consacrée au diagnostic et aux options générales.

3.3. Actions spécifiques

Afin de pouvoir optimiser le plus rapidement possible le PCM mais également pour pouvoir aborder de façon globale le problème de la mobilité durbuysienne, le bureau d'études a été chargé de faire des propositions détaillées sur 10 sites.

Ces actions sont présentées ci-après avec un rappel de la problématique, une brève description des mesures proposées et un métré estimatif général des aménagement. Chaque description est accompagnée de vues en plans, coupes d'intention et croquis divers ainsi qu'une localisation générale du site.

Action 1.

Liaison cyclo-piétonne Bomal – Barvaux, étude de la création d'une passerelle au lieu dit « Pré des Moutons ».

- **Description de la situation existante et de la problématique**

L'état des lieux a montré la possibilité de développer un réseau d'itinéraires cyclables sûrs et confortables à la fois pour les trajets quotidiens (déplacement domicile-travail et déplacements scolaires) et également pour les trajets de loisirs (déplacements touristiques).

Suivant ces demandes de « clientèles » potentiellement importantes, des itinéraires cyclables ont été proposés.

Parmi ces itinéraires proposés, une dorsale cyclo-piétonne dans la vallée de l'Ourthe devrait être créée en liaison immédiate avec les réseaux locaux et régionaux.

Un des trajets les plus importants est sans conteste la liaison Bomal-Barvaux.

Cet itinéraire est impossible à réaliser le long de la voirie régionale (voie sans accotement, vitesse excessive des automobiles, etc,...) Dès lors, un itinéraire a été recherché dans la vallée (cfr. phase 2, pp.80-81).

Pour ce faire, la création d'une passerelle sur l'Ourthe (au lieu dit « Pré des Moutons »), s'avère nécessaire.

- **Description de la solution proposée**

La passerelle est en pin traité en autoclave sous vide et pression. Les dimensions seront à adapter sur place. La réalisation de celle-ci engendrera l'expropriation de certaines parcelles. Elle devra être exclusivement réservée aux piétons et cyclistes.

- **Métré estimatif général**

Action 1 : Liaison cyclo-piétonne Bomal-Barvaux, étude de la création d'une passerelle au lieu dit 'Pré des Moutons'					
N°	**Désignation**	**U.**	**Q.**	**P.U.**	**P.T.**
1.	Réalisation d'une passerelle	QP	P	1 1.850.000	1.850.000
	Total				**1.850.000**
	Imprévus 15%				**277.500**
	Total				**2.127.500**
	TVA				**446.775**
	Total TVAC				**2.574.275**

Ce prix est indicatif et ne comprend que la fourniture et la pose de la passerelle.

Action 2.

Tohogne, réaménagement du centre du village.

- **Description de la situation existante et de la problématique**

- Isolement de la problématique du cheminement piéton du contexte général de la traversée d'agglomération ;
- Augmentation des vitesses par un traitement trop prononcé des trottoirs ou des accotements stabilisés, isolés d'une vision globale du retraitement de la traversée du village ;
- Manque de valorisation esthétique du cadre bâti ;
- Peu de présence des carrefours.

- **Description de la solution proposée**

- Valorisation de l'ensemble de l'agglomération par un revêtement sobre et uniforme (pavés de pierre naturelle) ;
- Création d'un cheminement piéton à travers le centre du village pour un renforcement de la fonction homogène du village;
- Intégration de l'abribus au sein du réaménagement du carrefour rue de l'Abbé Deldée / rue du Presseux / rue de la Cure ;
- Implantation d'arbres à haute-tige de pour l'espace réservé au stationnement ;
- Traitement des carrefours par un revêtement de plain-pied uniforme (carrefour route d'Hamoir / rue du Presseux / carrefour rue de l'Abbé Deldée / Chemin des Mines) ;
- Amélioration des entrées du village, aux abords de la rue de l'Abbé Deldée (effet de porte) ;
- Traitement soigné des abords de l'église et de la rue de la Cure.

Ces propositions de réaménagement auront également comme effets une gestion plus adaptée de la vitesse et du transit routier ainsi qu'une amélioration de l'image globale du village (impact socio-économique direct et indirect, notamment au niveau touristique).

- **Métré estimatif général**

Action 2 - Tohogne : réaménagement du centre du village						
N°	**Désignation**		**U.**	**Q.**	**P.U.**	**P.T.**
1.	Pose de revêtement hydrocarboné	QP	m²	980	2.200	2.156.000
2.	Pose de pavés de pierre naturelle	QP	m²	4.650	3.200	14.880.000
3.	Réalisation de bande de pavés de pierre naturelle	QP	m²	40	3.700	148.000
4.	Pose d'éléments linéaires	QP	mct	155	2.700	418.500
5.	Plantations - arbres	QP	P	5	10.000	50.000
	Total					**17.652.500**
	Imprévus 15 %					**2.647.875**
	Total **TVA** **Total TVAC**					**20.300.375** **4.263.079** **24.563.454**

Un nouvel éclairage va prochainement être installé. Dès lors, il n'est pas présenté dans ce budget.

Action 3.

Tohogne, étude de la liaison piétonne Thiers del Creu – village – école.

- **Description de la situation existante et de la problématique**

Insécurité des écoliers et autres piétons depuis le village vers l'école et depuis le Thier del Creu vers le village.

- **Description de la solution proposée**

- Création d'un itinéraire continu sous la forme d'accotements stabilisés et trottoirs entre le Thier del Creu et l'école, via la route régionale RN 831 (Thier del Creu et Route d'Hamoir) et les rues de Presseux et de la Laiterie.
- Sécurisation de ces cheminements par une séparation végétalisée aux bords de la voirie ou la pose d'une barrière ;
- Traitement du carrefour route d'Hamoir / Rue de Presseux par un revêtement pavé et végétalisation. (cfr. également action 2)

- **Métré estimatif général**

Action 3 - Tohogne : étude de la liaison piétonne Thiers Del creu

N°	Désignation		U.	Q.	P.U.	P.T.
1.	Pose de revêtement hydrocarboné en trottoir	QP	m²	1.150	1.900	2.185.000
2.	Pose de pavés de pierre naturelle	QP	m²	1.460	3.200	4.672.000
3.	Pose d'éléments linéaires	QP	mct	620	2.700	1.674.000
4.	Plantations					
4.1.	- arbres	QP	P	23	10.000	230.000
4.2.	- arbustes	QP	m²	400	1.700	680.000
4.3.	- haies	QP	mct	300	1.500	450.000
5.	Mobilier					
	- barrières en bois	QP	mct	450	2.500	1.125.000
	Total					**11.016.000**
	Imprévus 15 %					**1.652.400**
	Total					**12.668.400**
	TVA					**2.660.364**
	Total TVAC					**15.328.764**

Action 4.

Bomal, réaménagement du carrefour central.

- **Brève description de la situation existante et de la problématique**

- L'espace public est essentiellement dévolu aux voitures ;
- Les cheminements piétons sont de mauvaise qualité ;
- La rue de la Petite Batte est utilisée comme by-pass.

- **Description de la solution proposée**

- Mise en place de feux de signalisation
  (à étudier par la Division de l'Electromécanique du MET) ;
- Traitement du centre du carrefour par un revêtement différencié (pavés de béton) ;
- Amélioration et sécurisation des traversées piétonnes et des différents utilisateurs ;
- Réorganisation des parkings ;
- Amélioration de l'espace public sur le pourtour de la rue du Marché, aux abords de l'Aisne, ainsi qu'une préservation des rues locales de la circulation de transit.

- **Métré estimatif général**

Action 4 - Bomal : réaménagement du carrefour central

N°	Désignation		U.	Q.	P.U.	P.T.
1.	Pose de revêtement hydrocarboné	QP	m²	1.550	2.200	3.410.000
2.	Pose de pavés béton	QP	m²	350	2.800	980.000
3.	Pose d'éléments linéaires	QP	mct	450	2.700	1.215.000
4.	Mobilier					
	- borne	QP	P	31	8.500	263.500
5.	Signalisation					
5.1.	- feux tricolores	QP	P	8	375.000	3.000.000
5.2.	- panneau divers	QP	P	2	5.000	10.000
	Total					**8.878.500**
	Imprévus 15 %					**1.331.775**
	Total					**10.210.275**
	TVA					**2.144.158**
	Total TVAC					**12.354.433**

Action 5.

Barvaux-s/Ourthe, réaménagement du carrefour dit « des Mignées ».

- **Description de la situation existante et de la problématique**

- Mauvaise perception du carrefour à distance sur l'axe principal Marche / Barvaux (N86) ;
- Au sein du carrefour en lui-même, la visibilité est moyenne depuis Rome vers Marche et vers Barvaux ;
- Régime de priorité : axe prioritaire (N86) Marche / Barvaux dont la charge de trafic est importante ;
- La vitesse effectuée sur cet axe (N86) est excessive ;
- Présignalisation inexistante sur l'axe principal dans les deux sens vers Rome et Erezée ;
- Eclairage insuffisant ;
- Difficulté de circulation pour les piétons et les cyclistes.

- **Description de la solution proposée**

Dans l'objectif de mettre en évidence le carrefour des Mignées, de le présignaler, d'en réduire la vitesse de traversée, deux solutions s'imposent:

- soit l'aménagement d'une berme centrale comme solution rapide (proposition 1),
- ou dans l'optique du **contournement**, l'aménagement d'un rond-point (proposition 2).

Dans tous les cas un renforcement de la pré-signalisation et de l'éclairage s'avère nécessaire.

- **Métré estimatif général**

Action 5 - Barvaux S/O : réaménagement du carrefour dit 'des Mignées'
PROPOSITION 1

N°	Désignation		U.	Q.	P.U.	P.T.
1.	Pose de revêtement hydrocarboné	QP	m²	1.660	2.200	3.652.000
2.	Pose de pavés de pierre naturelle	QP	m²	200	3.200	640.000
3.	Pose d'éléments linéaires	QP	mct	360	2.700	972.000
4.	Signalisation - panneau divers	QP	P	2	5.000	10.000
5.	Marquage					
5.1.	- figuratif	QP	m²	20	75	1.500
5.2.	- linéaire	QP	mct	250	50	12.500
	Total					**5.288.000**
	Imprévus 15 %					**793.200**
	Total **TVA** **Total TVAC**					**6.081.200** **1.277.052** **7.358.252**
	Eclairage - éclairage sur mât	QP	P	30	150.000	4.500.000
	Total **TVA** **Total TVAC Eclairage**					**4.500.000** **945.000** **5.445.000**

Le budget ne comprend pas les éventuelles expropriations.

Action 5 - Barvaux S/O : réaménagement du carrefour dit 'des Mignées'
PROPOSITION 2

N°	Désignation		U.	Q.	P.U.	P.T.
1.	Pose de revêtement hydrocarboné	QP	m²	2.200	2.200	4.840.000
2.	Pose de pavés de pierre naturelle	QP	m²	600	3.200	1.920.000
3.	Pose d'éléments linéaires	QP	mct	550	2.700	1.485.000
4.	Signalisation					
	- panneau divers	QP	P	4	5.000	20.000
5.	Marquage					
5.1.	- figuratif	QP	m²	16	75	1.200
5.2.	- linéaire	QP	mct	135	50	6.750
	Total					**8.272.950**
	Imprévus 15 %					**1.240.943**
	Total					**9.513.893**
	TVA					**1.997.917**
	Total TVAC					**11.511.810**
	Eclairage					
	- éclairage sur mât	QP	P	24	150.000	3.600.000
	Total					**3.600.000**
	TVA					**756.000**
	Total TVAC Eclairage					**4.356.000**

Le budget ne comprend pas les éventuelles expropriations.

Action 6.

Barvaux-s/Ourthe, réaménagement du carrefour dit « du Bois Colin ».

- **Description de la situation existante et de la problématique**

- Mauvaise perception du carrefour à distance sur l'axe principal Petit Han / Barvaux (N983) ;
- Régime de priorité : axe prioritaire (N983) Petit Han / Barvaux ;
- La vitesse effectuée sur cet axe est excessive ;
- La charge de trafic est assez importante ;
- Piste cyclable unidirectionnelle et arrêt de bus sans traversée.

- **Description de la solution proposée**

- Création d'un carrefour giratoire pour le croisement RN 983 – Rue des Comtes du Luxembourg;
- Accès limité à la voie Michel (entrée possible, sortie uniquement vers Barvaux) ;
- Meilleure intégration de la piste cyclable unidirectionnelle[1] ;
- Eclairage et pré-signalistion.

Ce type d'aménagement nécessitera des emprises latérales partielles.

[1] La piste cyclable semble avoir été une piste bi-directionnelle mais qui actuellement est totalement déclassée par le MET (badigeon « définitif » des panneaux) mais pourrait être reprise en piste uni-directionnelle dans le sens Petit-Han / Barvaux.

- **Métré estimatif général**

Action 6 - Barvaux S/O : réaménagement du carrefour dit 'Du Bois Colin'

N°	Désignation		U.	Q.	P.U.	P.T.
1.	Pose de revêtement hydrocarboné	QP	m²	2.100	2.200	4.620.000
2.	Pose de pavés de pierre naturelle	QP	m²	490	3.200	1.568.000
3.	Pose d'éléments linéaires	QP	mct	630	2.700	1.701.000
4.	Plantations					
	- arbre	QP	P	54	10.000	540.000
5.	Signalisation					
	- panneau divers	QP	P	6	5.000	30.000
6.	Marquage					
6.1.	- figuratif	QP	m²	10	75	750
6.2.	- linéaire	QP	mct	310	50	15.500
	Total					**8.475.250**
	Imprévus 15 %					**1.271.288**
	Total					**9.746.538**
	TVA					**2.046.773**
	Total TVAC					**11.793.310**
	Eclairage					
	- éclairage sur mât	QP	P	26	150.000	3.900.000
	Total					**3.900.000**
	TVA					**819.000**
	Total TVAC Eclairage					**4.719.000**

Le budget ne comprend pas les éventuelles expropriations.

Action 7.

Barvaux-s/Ourthe, étude du contournement du centre-ville.

- **Description de la situation existante et de la problématique**

Déjà évoqué dans la phase 1, bien étudié dans la phase 2 (pp.12-18), le problème du contournement de Barvaux-s/Ourthe a été, à nouveau, réétudié à la demande de la Ville de Durbuy.

En effet, la situation du trafic de transit dans le centre de Barvaux-s/Ourthe reste terriblement problématique. Ainsi, en 1994 (chiffres MET), la charge d'entrée/sortie de la RN 983 et celle de la RN 86 était de 8950 véhicules/jour depuis Marche et Durbuy ; et de 6470 véhicules/jour depuis Bomal et Erezée (RN 86 et 841)[2]. Ce phénomène s'est certainement amplifié depuis quelques années. Il est à noter également qu'une part non négligeable de ce trafic concerne la charroi lourd, notamment pour les liaisons transfamennaises E.25 – E.411/N.4.

L'impact de cette charge de trafic est néfaste pour la vie locale de Barvaux et, aujourd'hui, de plus en plus, pour sa survie économique et touristique :

- Espaces publics peu conviviaux ;
- Trottoirs et accotements peu larges ;
- Dévalorisation du cadre bâti et naturel.

Ce contexte a pour conséquence une diminution de la fréquentation touristique et commerciale qui conduit lentement le centre de Barvaux-s/Ourthe (en particulier la Grand'Rue) à une agonie socio-économique.

[2] La charge entrée/sortie de la RN 831 (Tohogne) n'est pas connue.

- **Description de la solution proposée**

Le diagnostic de la phase 2 avait conclu à la création d'un contournement de type « rocade » (2 x 1 bande avec une bande de dépassement ponctuellement) suivant un tracé Est (inscrit au plan de secteur) et pré-étudié par la Direction des Routes d'Arlon du Ministère wallon de l'Equipement et des Transports.

Pour cette troisième phase, nous sommes repartis à la base de la réflexion tout en ne remettant pas en cause la nécessité de créer un contournement du centre-ville de Barvaux-s/Ourthe (nécessité présentée dans la phase 2).

Question 1 : Est-il possible de créer un contournement interne au centre-ville ?

Cette solution, bien analysée, est impensable pour le contournement du centre-ville (en particulier dans les quartiers Sud et Est) et ce pour les raisons suivantes :

- La charge de trafic (et notamment de trafic lourd) est impossible à gérer dans un réseau dense de rues ;
- La charge de trafic nuirait à la qualité de la vie riveraine, notamment aux commerces et aux zones d'habitat ;
- Le gabarit actuel des voiries du centre de Barvaux-s/Ourthe ne permet pas le passage d'une charge de trafic importante (même à sens unique) ;
- Les qualités techniques du réseau ne supporterait pas une telle charge.
- Le contournement interne ne correspondrait, en rien, comme une réponse à la charge entrante et sortante de la RN 983.

La solution d'un contournement interne est donc impossible à réaliser.

Question 2 : Le tracé Est, est-il le seul tracé possible ?

Pour rappel, la décharge du trafic doit concerner, au Sud, les RN 86 et 923 et, au Nord, la RN 86 et, dans une moindre mesure, la RN 841 (vers Erezée).

Il semble impossible de prévoir un contournement par l'Ouest pour différentes raisons :

- Zones plus fortement urbanisées (plateau de Rome et Bohon, notamment) ;

- Impact paysager sur la vallée de l'Ourthe considérable (détérioration paysagère par création d'ouvrages d'art nécessaires pour franchir l'Ourthe) ;
- Tracé non inscrit au Plan de Secteur ;
- Connexion difficile avec la RN 841 (Erezée).

En conclusion,

➔ Par la réponse aux deux questions précédentes, on se rend donc bien compte que le tracé envisageable sera celui proposé par le Ministère wallon de l'Equipement et des Transports en 1996 et inscrit au Plan de Secteur, soit **le tracé Est** partant de la RN 86, au Sud de Barvaux (à hauteur du pont sur la voie ferrée) jusqu'au pont de Mayence, au Nord de Barvaux, vers Bomal car :

- Tracé inscrit au Plan de Secteur (approché dans une vision normative régionale) ;
- Peu nuisible pour l'environnement naturel et bâti (suit l'actuel chemin de fer) ;
- Intéressant en terme d'échanges modaux fer-route tant pour les biens que pour les personnes (le tracé du contournement longe l'actuel chemin de fer et passe à proximité de la gare de Barvaux) ;
- Meilleure connexion avec le réseau local en particulier la RN 841 et le village de Heyd.

➔ L'analyse a démontré également la nécessité de compléter le tracé Est par une **liaison Sud** permettant de décharger la RN 983 avant l'agglomération de Barvaux-s/Ourthe. Problème généralement peu évoqué dans la problématique du coutournement de Barvaux-s/Ourthe, cette liaison est essentielle pour optimiser la décharge du transit du centre-ville puisque la RN 983 supporte un trafic identique à celui de la RN 86 (dans sa section Sud). Pour réaliser cette liaison, il est possible de réutiliser le tracé du Chemin du Hasard, tracé rectiligne et ayant peu d'impact environnemental et paysager[3].

➔ Enfin, chaque liaison avec le réseau local ou régional sera matérialisé par la création d'un carrefour de type giratoire.

[3] Mise au gabarit de la voirie et nouveau pont à créer pour le passage sur le chemin de fer.

- **Métré estimatif général**

Il semble impossible, dans le cadre de l'élaboration d'un Plan communal de Mobilité, de présenter un budget relatif à la création d'un aussi vaste projet tant ce budget dépend de plusieurs critères d'ordre technique et administratif.

Il est toutefois important de préciser que le phasage pourrait être en deux parties :

- 1ère phase : tronçon Est ;
- 2ème phase : tronçon Sud.

Au niveau des échéances de réalisation, celles-ci ne devrait pas être trop éloignées car il en dépend de la survie touristique et économique d'une agglomération et donc d'une région.

Action 8.

Izier, étude des liaisons piétonnes et des accès à l'école.

- **Description de la situation existante et de la problématique**

- Situation morcelée de la fonction homogène du village par l'absence d'infrastructure de cheminement au cœur de l'agglomération;
- Manque de cohérence dans les cheminements piétons,
- Isolement de l'espace autour de l'église par rapport à l'ensemble de l'agglomération d'Izier; l'impact de cet isolement se caractérise par une vitesse de circulation trop forte ;
- Manque de confort pour le cheminement des écoliers à l'arrière de l'église.

- **Description de la solution proposée**

- Mise en place d'une approche globale et cohérente du cheminement piéton à travers le village d'Izier ;
- Renforcement de la fonction homogène du village par la création d'une infrastructure de cheminement plus propice au cœur de l'agglomération ;
- Intégration de l'espace autour de l'église par un traitement plus global de ses abords et du village en général par un revêtement sobre, uniforme et de plain-pied (pierre naturelle) permettant une meilleure lisibilité des lieux ;
- Traitement de sécurisation aux abords des arrêts de bus ;
- Création d'un itinéraire alternatif par le sentier à l'arrière de la ferme de la Tour.

- **Métré estimatif général**

Action 8 - Izier : étude des liaisons piétonnes et des accès à l'école

N°	Désignation		U.	Q.	P.U.	P.T.
1.	Pose de revêtement hydrocarboné	QP	m²	233	2.200	512.600
2.	Pose de pavés de pierre naturelle	QP	m²	5.200	3.200	16.640.000
3.	Pose de pavés de béton	QP	m²	20	2.800	56.000
4.	Pose d'éléments linéaires	QP	mct	890	2.700	2.403.000
	Total					**19.611.600**
	Imprévus 15 %					**2.941.740**
	Total					**22.553.340**
	TVA					**4.736.201**
	Total TVAC					**27.289.541**
	Eclairage					
	- éclairage sur mât	QP	P	35	150.000	5.250.000
	Total					**5.250.000**
	TVA					**1.102.500**
	Total TVAC Eclairage					**6.352.500**

Action 9.

Wéris, étude de circulation du centre du village.

- **Description de la situation existante et de la problématique**

L'analyse faite lors de la 1ère phase (p.66) a mis en évidence le problème du stationnement à Wéris qui bien que pas particulièrement alarmant, doit être résolu par une meilleure défintion des espaces publics et la réorganisation de la circulation locale.

- **Description de la solution proposée**

La Ville de Durbuy vient de designer l'architecte D. Henrotte pour faire l'analyse de la problématique du stationnement et faire des propositions concrètes en matière de réorganisation et requalification de l'espace public dans le centre de Wéris.

Dès lors, la Commune nous a chargé de proposer, en complément, des solutions de l'architecte, une réflexion quant à la réorganisation de la circulation dans le centre du village.

Il nous semble important de prévoir :

- ➔ Un balisage spécifique des lieux à visiter (musées, alignements, etc.) et des zones de stationnement.
- ➔ Une mise en sens unique des rues suivantes :
  - rue entre la rue des Dolmens et la rue de Heyd (dans le sens décrit) ;
  - rue entre la rue des Combattants et la rue des Dolmens (dans le sens décrit) ;
  - rue depuis la rue des Dolmens, en face de l'église (dans le sens descendant).
- ➔ Une suppression (physique) du trafic motorisé par bornes amovibles pour diverses ruelles (cfr. Illustation jointe).
- ➔ La création d'effets de porte aux entrées du village :
  - création d'un plateau ralentisseur au carrefour Rue du Menhir / Rue des Dolmens ;
  - création d'un effet de porte par dévoiement axial sur la Rue des Combattants.
- ➔ La création de parking de délestage, en contre-bas de la rue des Dolmens, face à l'église (à étudier en détail).

- **Métré estimatif général**

Ces mesures ne peuvent être budgétisés isolément de l'étude en cours pour le centre de Wéris. Elles doivent donc être réintégrées plus globalement.

Action 10.

Heyd, étude de réaménagement du centre du village.

- **Description de la situation existante et de la problématique**

- Isolement de la problématique de cheminement piéton du contexte général de la traversée d'agglomération ;
- Vitesse excessive sur l'axe structurant du village ;
- Absence d'un lieu central ;
- Manque de valorisation du cadre bâti.

- **Description de la solution proposée**

- Traitement plus global des abords de la maison de village (principe de parvis) avec limitation d'accès automobile.

Les principales lignes de force en sont :

→ La réhabilitation d'une partie de l'ancien tracé de voirie ;

→ Une structuration homogénéisant la place (par un revêtement de plain-pied) ainsi que la création de différents sous- espaces (une terrasse aux abords de la maison de village ainsi qu'un dégagement spatial et visuel constituant un nœud villageois, ce dernier se différenciant du reste de l'aménagement par la création d'un perron, permettant une accessibilité différenciée pour les piétons).

→ La création d'un verger, constituant à la fois un volume intéressant au sein de la place elle-même et qui permet de renouer avec une tradition rurale d'exploitation d'arbres fruitiers ; de même, cela permet de couper (physiquement et visuellement) l'axe de la voirie existante .

Ceci aura comme effet, une :

- Vision plus globale de la problématique de la gestion des vitesses et du transit routier au regard de la vie riveraine et des déplacements à pied et partiellement à vélo ;
- Amélioration de l'image du village et impact socio-économique direct et indirect (notamment tourisme) ;
- Création d'un lieu central dans le village (création d'une place de village dans un village qui n'en compte pas).

- **Métré estimatif général**

Action 10 - Heyd : étude de réaménagement du centre du village						
N°	**Désignation**		**U.**	**Q.**	**P.U.**	**P.T.**
1.	Pose de revêtement hydrocarboné	QP	m²	650	2.200	1.430.000
2.	Pose de pavés de pierre naturelle	QP	m²	1.520	3.200	4.864.000
3.	Pose de dolomie	QP	m²	2.950	1.500	4.425.000
4.	Pose d'éléments linéaires	QP	mct	1.350	2.700	3.645.000
5.	Plantations					
5.1.	- arbre	QP	P	25	10.000	250.000
5.2.	- arbustes	QP	m²	2.990	1.700	5.083.000
5.3.	- haies	QP	mct	160	1.500	240.000
5.4.	- gazon	QP	m²	1.750	400	700.000
6.	Ouvrages d'art					
	- muret	QP	mct	25	10.500	262.500
7.	Mobilier					
	- bancs	QP	P	2	40.000	80.000
	Total					**20.979.500**
	Imprévus 15 %					**3.146.925**
	Total					**24.126.425**
	TVA					**5.066.549**
	Total TVAC					**29.192.974**
	Eclairage					
	- éclairage sur mât	QP	P	28	150.000	4.200.000
	Total					**4.200.000**
	TVA					**882.000**
	Total TVAC Eclairage					**5.082.000**

Synthèse

Par cette synthèse, se conclu une année d'étude au chevet de la mobilité durbuysienne, via l'élaboration de son Plan Communal de Mobilité (PCM).

Cette étude a permis, nous semble-t-il, de bien identifier les problèmes, les demandes et les besoins en matière de mobilité communale et d'y répondre par des solutions que nous espérons, efficaces, cohérentes et durables respecteuses de la qualité de la vie et des fonctions de mobilité.

Elle a aussi – certains diront surtout – permis de relancer le débat sur les projets en matière de mobilité qu'ils soient modestes, comme le traitement d'un carrefour dangereux, ou plus conséquents comme celui du contournement de Barvaux-s/Ourthe. Le PCM a toutefois servi de point de départ aux réflexions entre population locale, techniciens et élus, notamment via la Commission communale de Mobilité.

Espérons maintenant que la PCM puisse servir de guide à la mise en place d'une politique communale de mobilité efficace et durable.

Association momentannée
Survey & Aménagement / Espaces-Mobilités
Avril 2000.

Table des matières

Avant-propos 1

3.1. Hiérarchie générale des réseaux 3
3.1.1. Rappel de l'analyse de la hiérarchie des réseaux de déplacements 3
3.1.2. Hiérachie générale des réseaux de communication. 3

3.2. Programme général d'actions 6
3.2.1. Introduction et principes d'échéance 6
3.2.2. Programme général des actions 7

3.3. Actions spécifiques 8
Action 1. 9
Liaison cyclo-piétonne Bomal – Barvaux, étude de la création d'une passerelle au lieu dit « Pré des Moutons ».
Action 2. 11
Tohogne, réaménagement du centre du village.
Action 3. 13
Tohogne, étude de la liaison piétonne Thiers del Creu – village – école.
Action 4. 15
Bomal, réaménagement du carrefour central.
Action 5. 17
Barvaux-s/Ourthe, réaménagement du carrefour dit « des Mignées ».
Action 6. 20
Barvaux-s/Ourthe, réaménagement du carrefour dit « du Bois Colin ».
Action 7. 22
Barvaux-s/Ourthe, étude du contournement du centre-ville.
Action 8. 26
Izier, étude des liaisons piétonnes et des accès à l'école.
Action 9. 28
Wéris, étude de circulation du centre du village.
Action 10. 30
Heyd, étude de réaménagement du centre du village.

Synthèse 33