



**Plan Intercommunal de Mobilité  
Communes de Durbuy, Erezée, Hotton,  
Marche-en-Famenne, Nassogne, Rendeux,  
Rochefort, Somme-Leuze**

***Phase 3  
Propositions  
Échelle communale***

***Durbuy***

***Rapport après enquête publique***

*Association momentanée*



*Sous-traitant communication*



Ont participé à la rédaction de document :

- Delphine Hébert – Chef de projet Agora - Associée
- Alexandre Van Pestel – Chef de projet Espaces Mobilités- Associé
- Ambre Coquillat – Chargée d'études Agora
- Evelien Van Bockstal – Chargée d'études Agora
- Antoine Jardel – Chargé d'études Agora
  
- Paul Plak – Administrateur Agora
- Alix Van Cauwenberghe – Expert – Espaces Mobilité

## **Table des matières**

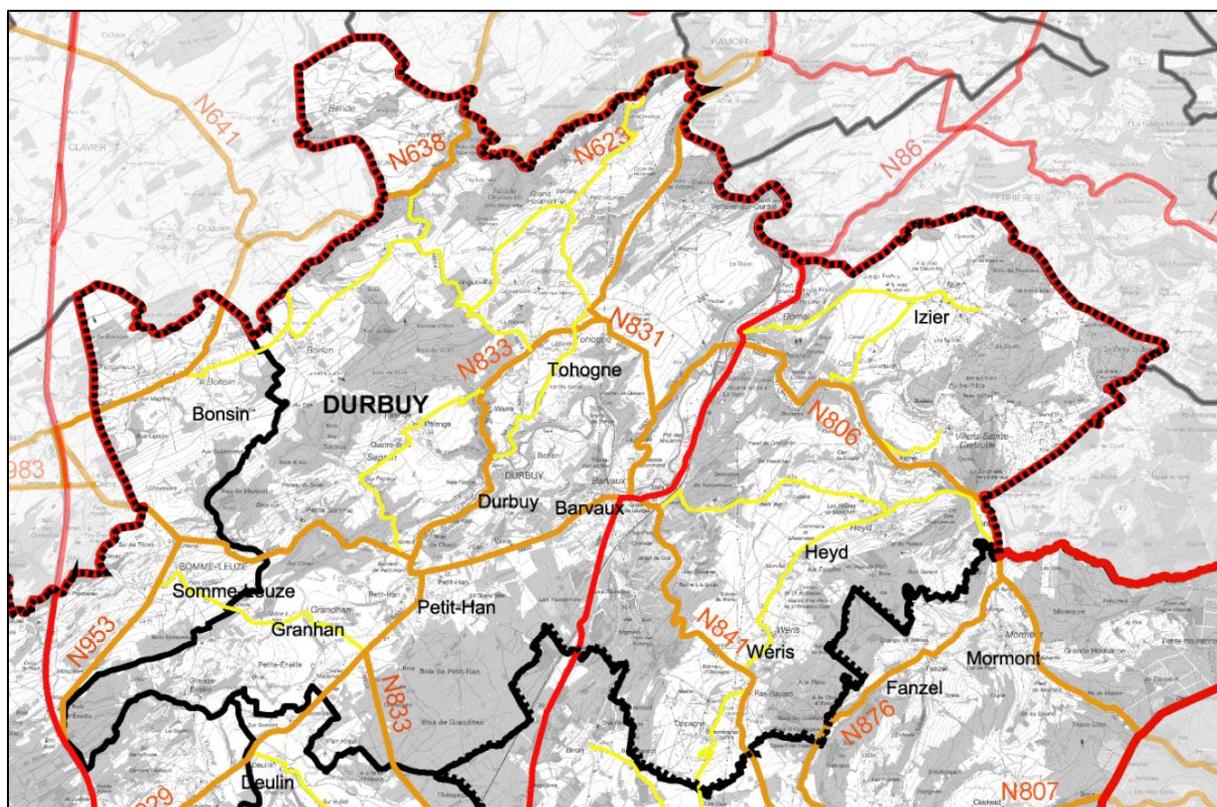
<b>1</b>	<b>Réseau routier .....</b>	<b>5</b>
1.1	Proposition de hiérarchie viaire et régimes de vitesse-----	5
1.1.1	Hiérarchie viaire -----	5
1.1.2	Régimes de vitesse-----	6
1.2	Sécurité routière-----	9
1.2.1	<b>Les points noirs</b> -----	9
1.2.2	<b>Maitrise de la vitesse</b> -----	9
<b>2</b>	<b>Les transports publics .....</b>	<b>11</b>
2.1	Le train -----	11
2.2	Le bus -----	12
2.2.1	Lignes scolaires -----	13
2.2.2	Complémentarité par du transport alternatif -----	13
<b>3</b>	<b>Réseau cyclable.....</b>	<b>15</b>
<b>4</b>	<b>Les fiches action .....</b>	<b>17</b>
4.1	Fiche action n°1 : Sécurisation de la N983 au niveau de Durbuy Adventure -----	17
4.2	Fiche action n°2 : Carrefour de Petit Han (N983 / N833) -----	21
4.3	Fiche action n°3 : Entrée d'Aisne -----	23
4.4	Fiche action n°4 : Visibilité des parkings de Barvaux -----	25
4.5	Fiche action n°5 : Entrée sur Durbuy depuis la Neuve Voie -----	29
4.6	Fiche action n°6 : Sécurisation du carrefour rue du Marais / Voie Michel -----	31



# 1 Réseau routier

## 1.1 Proposition de hiérarchie viaire et régimes de vitesse

### 1.1.1 Hiérarchie viaire



Proposition de hiérarchie viaire à Durbuy

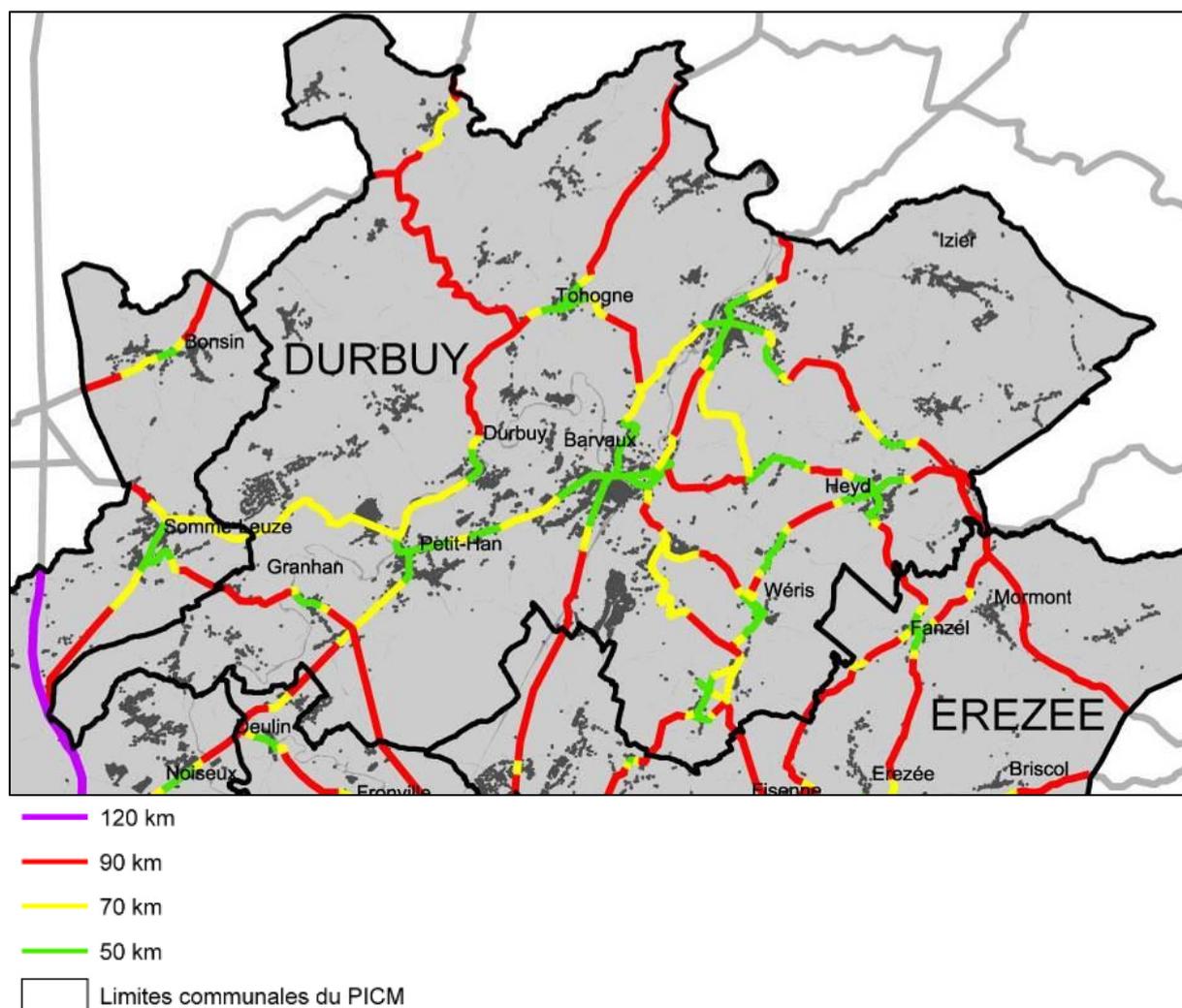
Sur la commune de Durbuy, le PICM propose de déclasser la N814 qui fait office de lien entre la N638 et la N833 du niveau de réseau secondaire vers le niveau de collecteur communal. Un déclassement similaire est proposé pour la N813 qui dessert uniquement le village de Wârre.

Le PICM suggère de déclasser du réseau collecteur vers les voiries de desserte local (n'apparaissant pas sur la carte) : le chemin du Hasard, la rue Soussy, la rue de Ny, la rue des Dolmens, la rue Pierressart, la voie d'Aisne, le Mont des Pins, la rue du Sawheux, la rue du Pont le Prêtre, la voie de Ferrières, le chemin de la Lembrée, le chemin de la Pyramide, Hinonsart, Coquaimont, la rue des Comtes du Luxembourg.

À l'inverse, il propose de faire passer au niveau collecteur la route d'Oneux/chemin de la Croix de Pierre car elle traverse les villages de Borlon et Oneu et la rue Champ des Hêtres/rue des Métiers qui connecte les villages de Palenge et Septon à la N983 et à la N833.

### 1.1.2 Régimes de vitesse

Ne sont reprises que les vitesses supérieures à 50 km/h.



- N86 section Barvaux – Bomal :

L'urbanisation diffuse des entrées de Barvaux et Bomal conjuguée à la présence d'un camping, à d'importants flux de piétons et à la mauvaise visibilité due au pont ferroviaire de Mayence justifie d'envisager une baisse de la limitation de vitesse sur cette section à 70 km/h.



**Le pont de Mayence entre Barvaux et Bomal (N86)**

- Durbuy Adventure (N983)

Sur cette section très dangereuse de la N983 due à la traversée imposée aux piétons entre Durbuy Adventure et son parking, la vitesse devrait être abaissée à 50 km/h et accompagnée d'aménagements complémentaires.



**La N983 à Durbuy Adventure**

- Entrée de Durbuy (N833)

L'entrée de Durbuy en provenance de Petit Han est actuellement limitée à 70 km/h. la présence d'un parking et d'un camping très fréquentés en période touristique peuvent justifier l'abaissement de la limite de vitesse à 50 km/h à ce niveau. Cette limitation peut être effective en période estivale uniquement par le biais d'une signalisation dynamique.

- Entrées et vitesses dans les villages

Il est proposé de créer une zone de transition à 70 km/h et une circulation à 50 km/h dans tous les villages. Les villages suivants sont concernés par le besoin d'une zone de transition et/ou d'une limitation de vitesse à 50 km/h au sein du village :

- Granhan
- Tohogne
- Bomal
- Aisne
- Heyd
- Morville
- Wéris
- Wénin
- Oppagne

- N983

La N983 présente des nombreuses courbes et est très fréquentée par les piétons et cyclistes en période estivale qui sont contraints de circuler sur la chaussée. Il est proposé que la limitation de vitesse sur cet axe soit globalement abaissée à 70 km/h, à l'exception des traversées de Petit Han et Durbuy Adventure qui s'effectueraient à 50 km/h.



***Fréquente circulation piétonne dangereuse sur la N983 en période estivale***

## 1.2 Sécurité routière

### 1.2.1 Les points noirs

Les points noirs diagnostiqués au début de l'étude ont été traités dans les fiches actions communales suivantes :

- Fiche action n°1 : Sécurisation de la N983 au niveau de Durbuy Adventure
- Fiche action n°2 : Carrefour de Petit Han (N983 / N833)
- Fiche action n°3 : Entrée d'Aisne
- Fiche action n°5 : Entrée sur Durbuy depuis la Neuve Voie
- Fiche action n°6 : Sécurisation du carrefour rue du Marais / Voie Michel

### 1.2.2 Maitrise de la vitesse

#### Les entrées d'agglomération

Un aménagement implanté de manière isolée au cœur d'un village a peu de chance d'être efficace. C'est dès l'entrée de la zone agglomérée qu'il faut inciter les conducteurs à modifier leur comportement. L'entrée en agglomération demande donc un effort particulier d'aménagement afin d'éviter que les automobilistes ne conservent une vitesse trop élevée. Il est donc recommandé d'aménager des effets de porte.

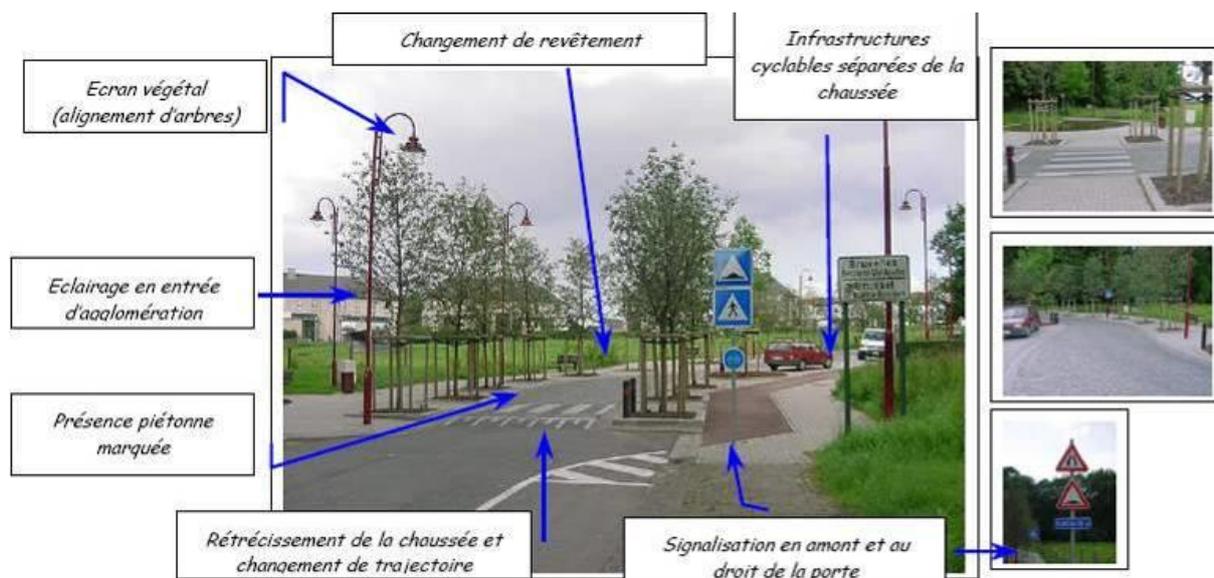
Le principe est de marquer clairement le changement d'environnement, en réduisant la largeur de la chaussée visuellement ou matériellement afin d'attirer l'attention de l'automobiliste et de l'inciter à ralentir.

En amont de ces effets de porte, il est conseillé d'aménager une zone de transition. Au sein de cette zone, la vitesse est limitée à 70km/h et le traitement de la chaussée est différent de celui existant en rase campagne en terme de signalisation verticale et d'aménagement de voirie (accotement en dur, bordures, alignement, éclairage...).

L'effet de porte doit ensuite être un aménagement de la voirie (ralentisseur de vitesse), mais aussi de son environnement immédiat : mise en place de trottoirs, stationnements, pistes cyclables en voirie, traversées piétonnes, changement de revêtement ... qui marquent clairement le fait qu'on entre en zone agglomérée.

Il peut être réalisé de diverses manières :

- Rétrécissement par chicane ou îlot central
- Aménagements des abords par des plantations ou du mobilier urbain de part et d'autre de la voirie
- Revêtement différencié, bande de ralentissement,...
- Rond-point (surtout utilisé sur des axes plus importants) ;
- Aménagements pour des modes doux : traversée piétonne, bandes cyclables,...
- Eclairage urbain différencié au niveau de l'effet de porte (hauteur couleur,...)
- ...



### Maîtriser les vitesses dans les zones agglomérées

Au-delà des effets de porte, lorsque les zones urbanisées excèdent plus ou moins 300 mètres, il devient nécessaire d'agir ponctuellement sur la voirie, afin de rappeler au conducteur qu'il se trouve toujours en zone urbanisée et qu'il doit maintenir un comportement adapté.

Ces aménagements, souvent ralentisseurs de vitesse, sont idéalement implantés à des endroits stratégiques afin d'indiquer à l'automobiliste qu'il se passe quelque chose : petite placette, abords d'école, lisière commerciale...

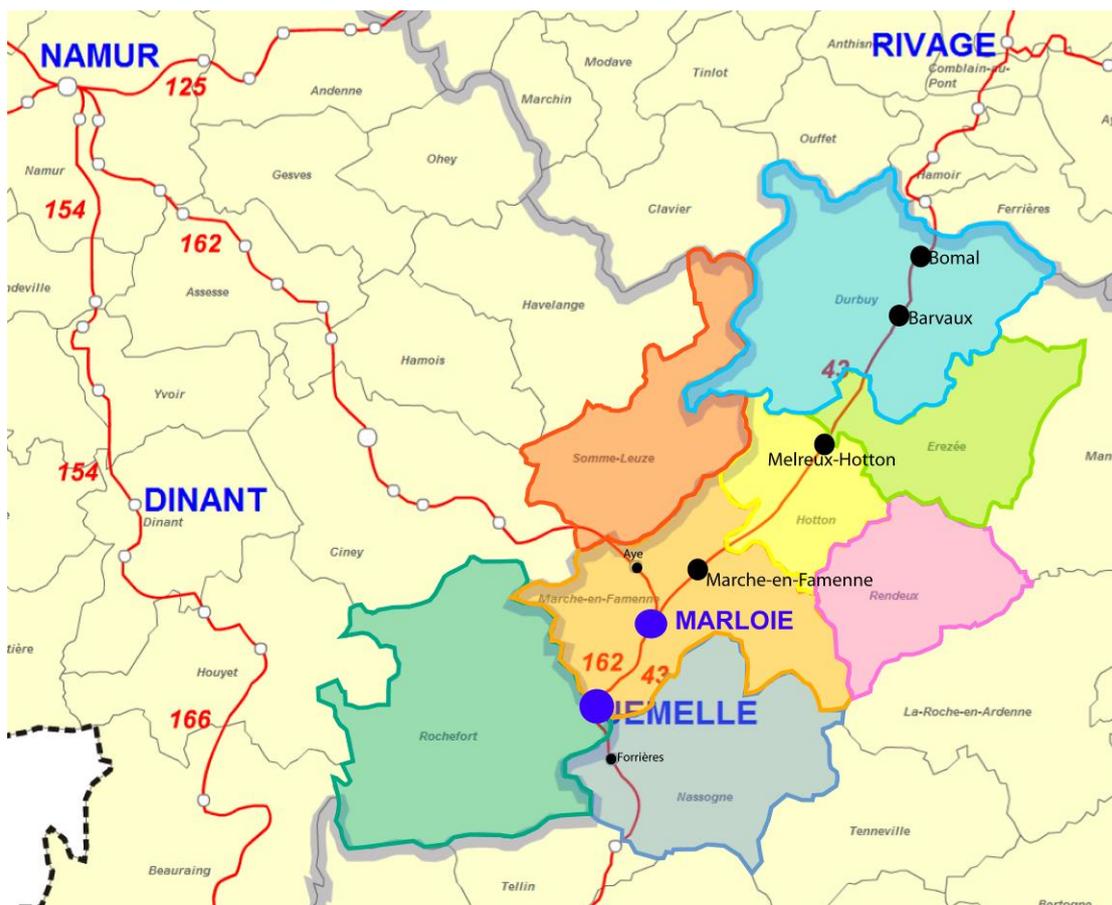
⇒ Voir Fiche intercommunale Ralentisseurs de vitesse

## 2 Les transports publics

Ce chapitre reprend les éléments spécifiques du chapitre 3 « transports publics » du document intercommunal.

### 2.1 Le train

Le territoire de Durbuy est traversé par la ligne de chemin de fer L43 (Liège – Jemelle). La ligne SNCB L43 relie Liège à Jemelle en passant par Durbuy, Erezée, Hotton et Marche-en-Famenne. Au niveau de la gare de Rivage, une correspondance est possible en direction de Gouvy / Luxembourg (L42).

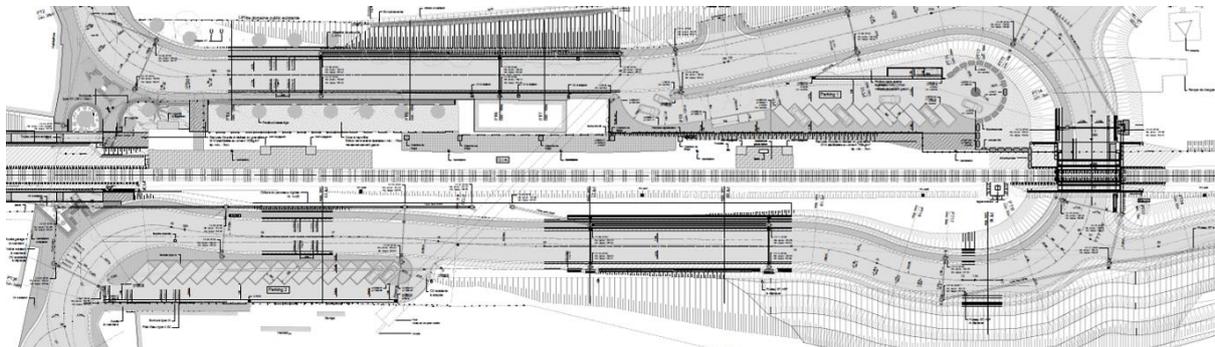


Ligne 162	IC - L162		L- L162		L - L43		Ligne 43
	Sem	we	Sem	we	Sem	we	
					38	18	Bomal
					38	18	Barvaux
					38	18	Melreux-Hotton
					38	18	Marche
Aye			26	16			
<b>Marloie</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>25</b>	<b>16</b>	<b>38</b>	<b>18</b>	<b>Marloie</b>
<b>Jemelle</b>	<b>38</b>	<b>33</b>	<b>28</b>	<b>17</b>	<b>35</b>	<b>17</b>	<b>Jemelle</b>
Forrières			25	17			

*Nombre et le type de trains la semaine et le week-end, tous sens confondu*

### Les objectifs pour la ligne 43 sur Durbuy:

- Maintenir les projets de suppressions des passages à niveaux et numéro 38 à la sortie de Barvaux (projets portés par Infrabel).



Projet de suppression du passage à niveau n°38 : Construction d'un passage supérieur et d'un couloir sous voie  
Source Infrabel

- Réaliser des voies d'évitement à Marche-en-Famenne ou à Bomal afin d'augmenter la capacité de la ligne.
- Aboutir à l'harmonisation de la vitesse de référence (120 km/h) sur l'ensemble de la ligne.
- Réaliser l'entretien programmé de la ligne au printemps 2015 entre Bomal et Barvaux. En effet, les économies décidées par le nouveau gouvernement fédéral risquent de contraindre le gestionnaire d'infrastructure à postposer, voire à abandonner, certains travaux. Etant donné la configuration à voie unique du tronçon Bomal, Barvaux, l'abandon des investissements prévus pourrait conduire à une dégradation continue de la ligne avec, dans un premier temps, une réduction de la vitesse commerciale, et dans un deuxième temps, une éventuelle mise hors service de la voie. Il faut donc éviter un tel scénario catastrophe.

## 2.2 Le bus

Les transports en commun sont par nature des outils de transport de masse desservant en priorité les zones densément peuplées et aux heures de pointe. Les modes traditionnels ne peuvent répondre à toutes les attentes en matière de mobilité et restent peu concurrentiels sur certains types de déplacements ou d'horaires. De plus, ils excluent un certain nombre d'espaces et/ou de catégories d'usagers. En milieu rural, et en particulier aux heures creuses, la demande de la population est extrêmement diluée dans le temps et l'espace. Faire circuler des autobus vides n'est une solution pour personne, ni pour le contribuable, ni pour notre environnement. L'offre en transport en commun y est donc plus limitée ce qui correspond aux priorités actuelles du groupe TEC qui sont la stabilisation de son offre existante, le renforcement de l'offre en heures de pointe et la gestion de la charge/surcharge des lignes scolaires.

Les objectifs du PICM doivent donc venir s'intégrer dans les objectifs de la politique de la Région Wallonne. En ce sens, le PICM respecte cette politique en définissant le réseau existant TEC comme structurant et en proposant une complémentarité avec la mise en évidence ou en place de transports alternatifs.

Les axes de travail pour une commune rurale telle que Durbuy sont donc essentiellement :

- Le maintien et l'optimisation du transport scolaire
- Envisager une complémentarité à l'offre du réseau TEC par du transport alternatif

### 2.2.1 Lignes scolaires

80% du réseau TEC sur le territoire du PICM est du transport scolaire. Les lignes existantes desservent de manière plus diffuse les territoires en répondant à une demande scolaire existante et confirmée.

Il s'agirait comme de travailler au fur et à mesure la lisibilité de ce réseau de lignes scolaires et de lui donner plus de « souplesse ». Le but recherché est que l'offre des lignes scolaires soit adaptée à la demande et puisse s'adapter rapidement aux évolutions de la population scolaire. Le travail s'effectuerait entre le groupe TEC et les pôles d'enseignement afin de préciser au mieux cette demande en anticipant la rentrée scolaire et les besoins induits dans le bassin de ramassage scolaire.

L'enjeu n'est pas tant de multiplier les lignes de transport que de les rendre plus flexibles :

- ⇒ **La commune de Durbuy doit être attentive chaque année au maintien des lignes scolaires et à leur efficacité par rapport à la demande**
- ⇒ **Démarche de partenariat TEC/écoles pour apporter plus de souplesse au niveau organisationnel : arrêts clairement identifiés mais informations sur les horaires gérées au niveau des pôles d'enseignement.**

### 2.2.2 Complémentarité par du transport alternatif

Les espaces situés en dehors des réseaux de transport en commun sont automatiquement exclus de la chaîne de transport car bien souvent trop éloignés des pôles urbains et/ou peu denses. Dans cette situation, les modes de transports alternatifs sont souvent mis en avant pour une meilleure gestion des déplacements.

Les offres de mobilités alternatives font partie, avec les transports en commun, du troisième axe de travail du Gouvernement wallon (Déclaration de Politique régionale avec programme d'actions censé répondre aux enjeux de la mobilité). Ce troisième axe de travail désigne les transports en commun comme épine dorsale de la mobilité durable devant s'articuler à des offres complémentaires. Le contexte actuel est donc favorable au développement d'un service de transport de ce type. Il s'agit d'un service souple, personnalisé et économique et donc un transport plus adapté en zone rurale et/ou périurbaine

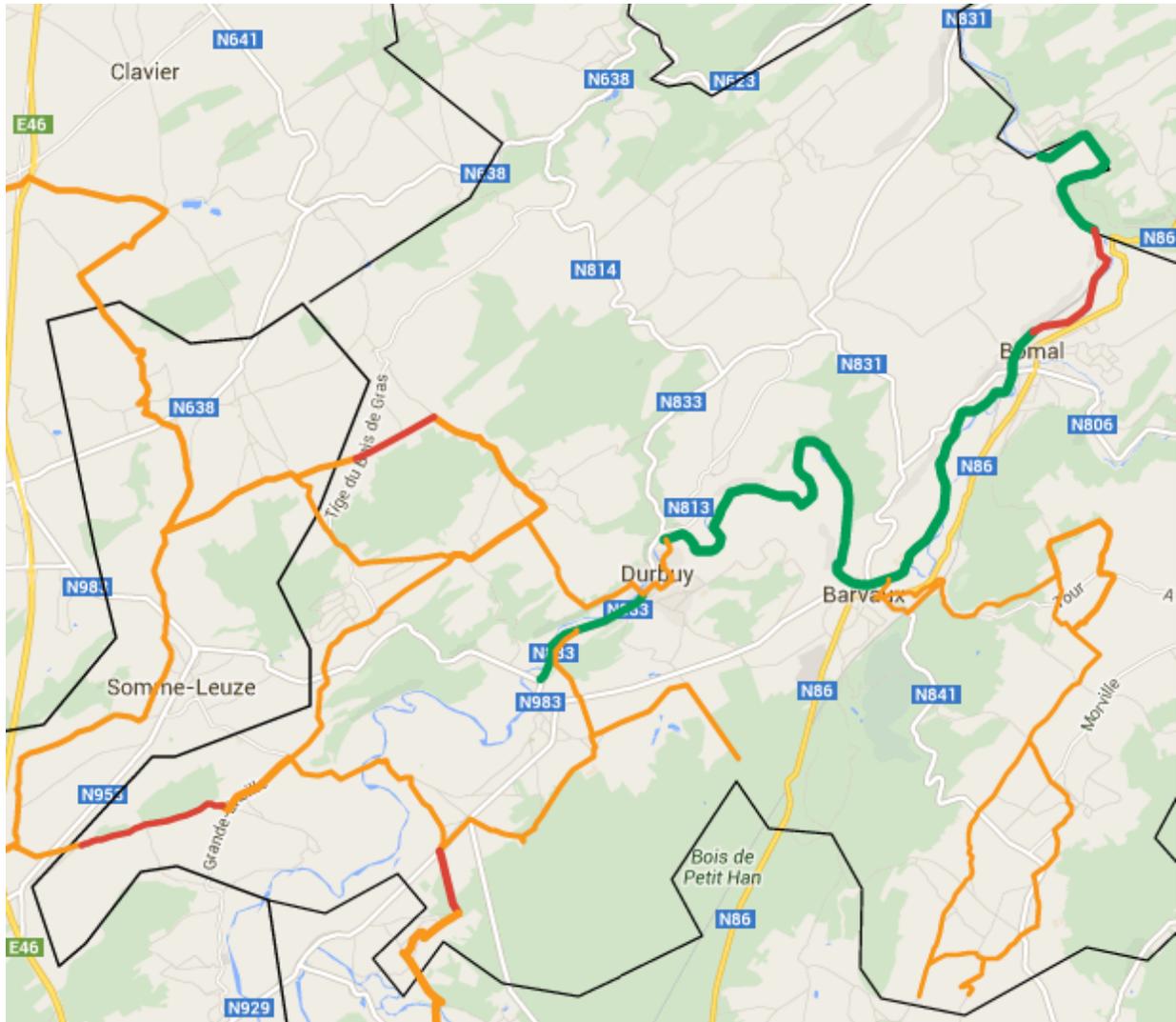
Plusieurs pistes d'action ont été abordées dans le rapport intercommunal :

- Rationaliser et concentrer les initiatives communales ou citoyennes du transport à la demande
- Le proxibus tel qu'il existe sur la commune de Durbuy
- La Centrale de Mobilité intercommunale
- L'expérience FlexiTec : Le projet FlexiTec est à la fois un soutien financier et logistique aux opérateurs de transport à la demande. Il s'appuie sur des structures locales existantes ou à créer, en leur permettant de garder leurs spécificités. L'offre FlexiTec complète donc l'offre en lignes régulière en répondant aux besoins de déplacements diffus des personnes en milieu rural.



### 3 Réseau cyclable

Ce chapitre fait suite au chapitre 5 « les déplacements à vélo » du document intercommunal et expose précisément le réseau cyclable pour Durbuy. La carte ci-dessous présente le réseau structurant proposé sur la commune.



Le réseau s'appuie :

- sur le réseau RAVeL 5 : tronçon L'Ourthe Liège - Durbuy (53,7 km)



*Interruption du RAVeL à Durbuy centre*



*RAVeL le long de l'Ourthe*



Ce RAVeL est la colonne dorsale du réseau cyclable de Durbuy. Il permet de relier la plupart des villages principaux de la Commune : Petit-Han, Durbuy, Barvaux et Bomal.

⇒ **Sur le territoire il existe 2 interruptions sur le parcours RAVeL à aménager de façon qualitative : Dans le centre de Durbuy et entre Bomal et Vieuxville**

- Sur le réseau points-nœuds du Pays de Famenne qui couvre une partie importante de la commune et permet des liaisons vers Erezée, Somme-Leuze et Hotton

⇒ **Liaison à développer depuis Petit-Han et Barvaux vers le complexe Durbuy Adventure (voir fiche action 1)**

## 4 Les fiches action

### 4.1 Fiche action n°1 : Sécurisation de la N983 au niveau de Durbuy Adventure

<b>PICM 8</b>	<b>Phase III : Mesures</b>	<b>Décembre 2014</b>
<b>Volet communal Durbuy</b>	<b>Sécurisation de la N983 au niveau de Durbuy Adventure</b>	

#### Situation actuelle

La N983 est au niveau du parc d'activités Durbuy Adventure très rectiligne. Cette caractéristique a pour conséquence que la limitation de vitesse à 70 km/h est difficilement respectée par les véhicules.

Il est aussi légitime de se poser la question de la pertinence d'une limitation de vitesse à 70 km/h alors que sur cette section de la chaussée se déplacent de nombreux piétons. Elle est notamment traversée par les visiteurs qui stationnent leur véhicule sur le parking situé de l'autre côté de la route pour se rendre ensuite à l'entrée du parc. Durbuy Adventure accueille environ 400 000 visiteurs par an, qui se stationnent pour la plupart sur le parking et doivent franchir la N983.

L'aménagement existant comprend un schlammage rouge en bande centrale pour réduire visuellement la largeur de la voirie.



Un nouveau problème est apparu depuis que le parking est devenu payant. De nombreux véhicules se stationnent maintenant le long de la N983 ce qui provoque beaucoup d'insécurité.

#### Objectifs stratégiques et opérationnels

- Permettre aux visiteurs de Durbuy Adventure de traverser de manière sécurisée la N983
- Garantir une accessibilité en vélo au site de Durbuy Adventure
- Organiser et sécuriser le stationnement

## Description : action principale et spécifique

Durbuy Adventure est ouvert toute l'année avec des horaires et des jours d'ouverture variables. La mise en place d'une signalisation temporaire ne semble pas être pertinente, l'aménagement doit être permanent.

- Limitation de vitesse

### Conservée à 70 km/h

Si la limitation de vitesse actuelle est maintenue à 70 km/h, aucun aménagement supplémentaire ne peut être apporté. Un travail au niveau de la signalisation peut cependant être effectué afin d'avertir les conducteurs plus en amont (signalétique lumineuse par exemple), ainsi que le renforcement de l'éclairage de la chaussée.

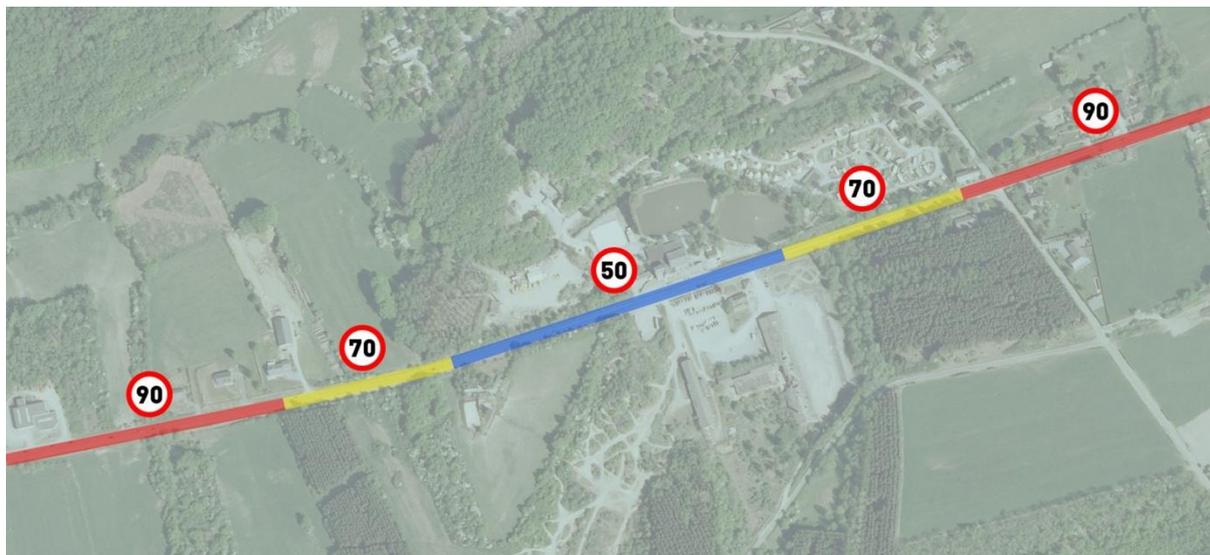


Panneau solaire lumineux

### Abaissée à 50 km/h

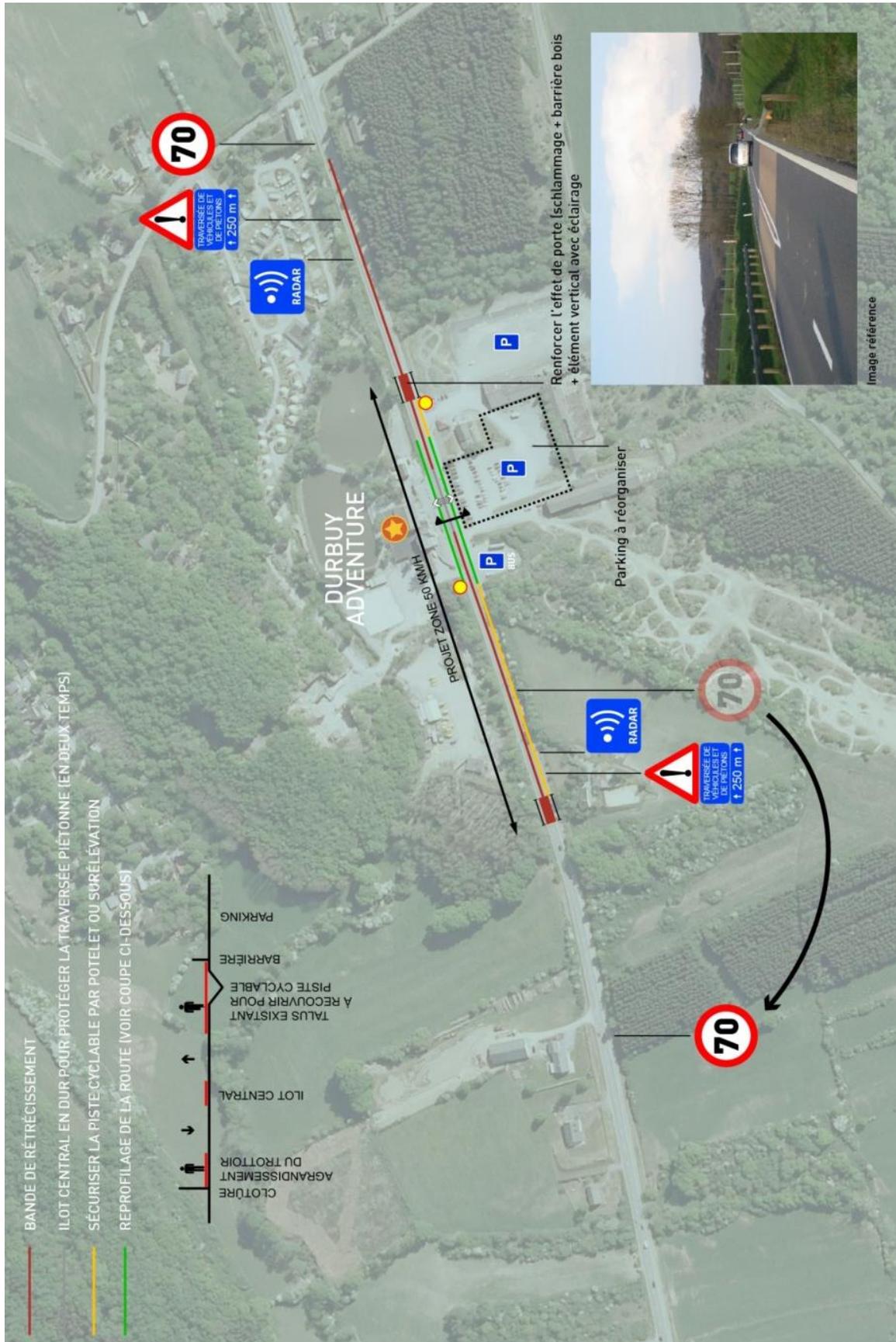
Si la vitesse est abaissée à 50 km/h, des aménagements supplémentaires sont à prévoir.

Celle-ci peut être calquée sur l'actuelle zone de limite à 70 km/h. Des zones de transition à 70 km/h d'une longueur minimale de 300 mètres doivent être créées de part et d'autre de cette zone à 50 km/h afin d'éviter la création d'un « effet de surprise » chez l'automobiliste à l'arrivée sur la zone spéciale qu'il va traverser.



Proposition de limitation de vitesse sur la zone

- Les aménagements possibles à 50km/h



➤ Ajout d'éclairage sur la zone

- Schlammage rouge au niveau de la traversée des piétons
- Modification de la traversée piétonne

Sans marquage au sol, la trajectoire naturelle des piétons entre le parking et l'entrée de Durbuy Adventure s'effectue en diagonale sur la N898. Afin de réduire le temps de parcours sur la route, il convient de les faire traverser perpendiculairement à la chaussée (matérialisation du passage piéton au sol, pose de barrière afin de guider la trajectoire, etc.).

Avec un abaissement de la vitesse à 50 km/h, il est possible de formaliser un ilot au milieu de la chaussée afin de permettre une traversée en deux temps.

- Création de cheminements de part et d'autre de la chaussée au niveau de la traversée des piétons
- Mise en place d'une liaison cyclable efficace à protéger du stationnement sauvage

### Acteurs concernés

SPW, Durbuy Adventure, Commune de Durbuy.

### Sources et modalités de financement

SPW, Durbuy Adventure, Commune de Durbuy.

### Impacts attendus

Si la limitation de vitesse est conservée à 70 km/h, le risque élevé d'accident grave reste important.

Avec l'abaissement de la limitation de vitesse à 50 km/h, le risque reste présent mais serait fortement diminué.

<b>Mise en œuvre :</b> <i>Court terme</i>	<b>Fiches actions liées :</b> <i>F.A. 12, 13</i>	
--	---	---

## 4.2 Fiche action n°2 : Carrefour de Petit Han (N983 / N833)

<b>PICM 8</b>	<b>Phase III : Mesures</b>	<b>Décembre 2014</b>
<b>Volet communal Durbuy</b>	<b>Carrefour de Petit Han (N983 / N833)</b>	

### Situation actuelle

Au niveau de Petit Han, en raison d'un faux-plat à la fin de la rue d'Andenne (N983), le carrefour entre cette dernière et la rue de Lantigné (N833) est accidentogène.

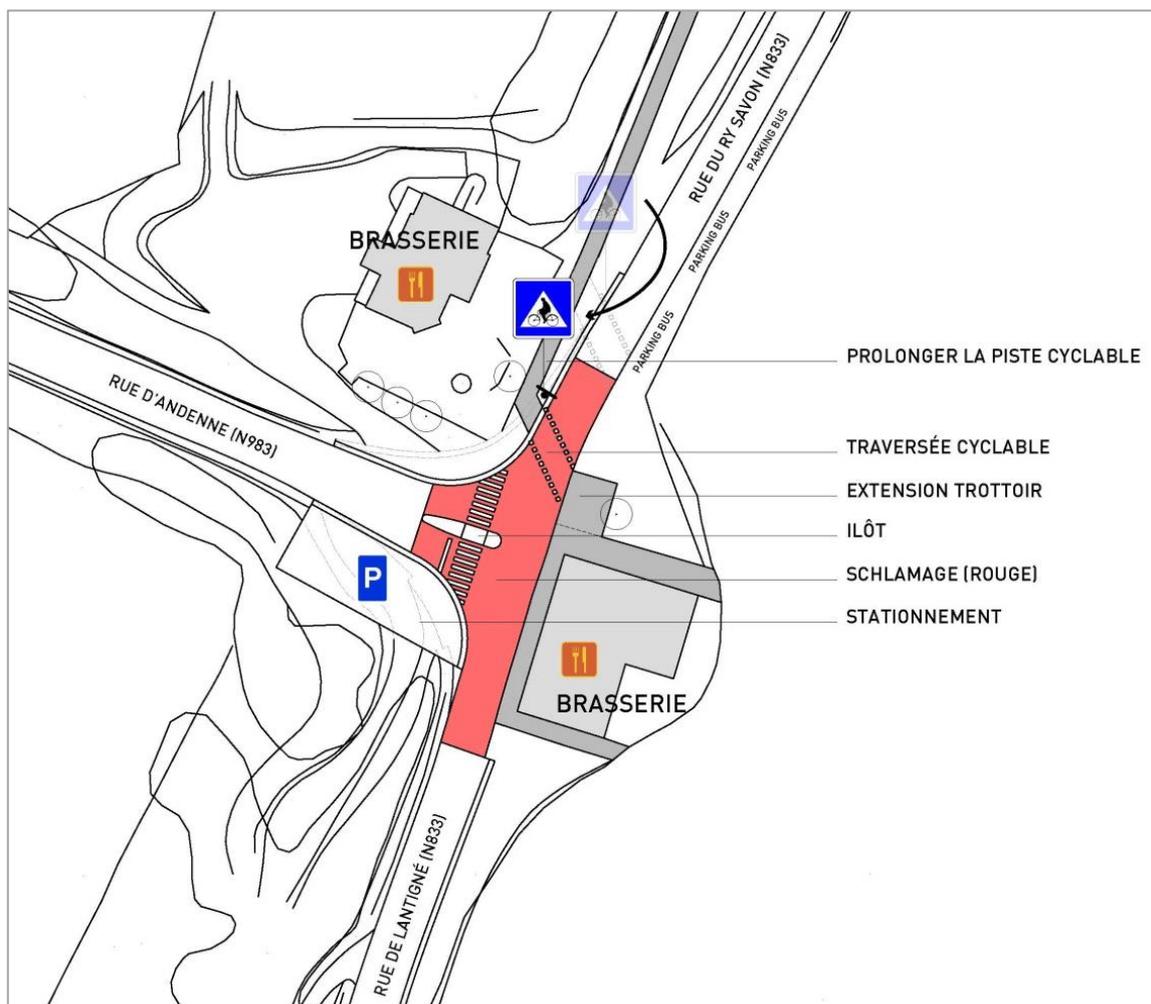
De plus l'accès aux différents établissements HORECA est peu sécurisant.



### Objectifs stratégiques et opérationnels

- Offrir une meilleure visibilité aux véhicules en provenance de la rue d'Andenne
- Faciliter les traversées pour les piétons et cyclistes
- Organiser les zones de stationnement

## Description : action principale et spécifique



Il est proposé de marquer le carrefour d'un schlammage afin d'inciter les véhicules à ralentir. La chaussée peut également être rehaussée en amont du carrefour afin de permettre aux automobilistes d'avoir une meilleure visibilité des véhicules en provenance de la N833.

### Acteurs concernés et rôle de chacun

SPW

### Sources et modalités de financement

SPW

### Impacts attendus

La visibilité devrait être améliorée pour les véhicules en provenance de la rue d'Andenne et de la rue de Lantigné.

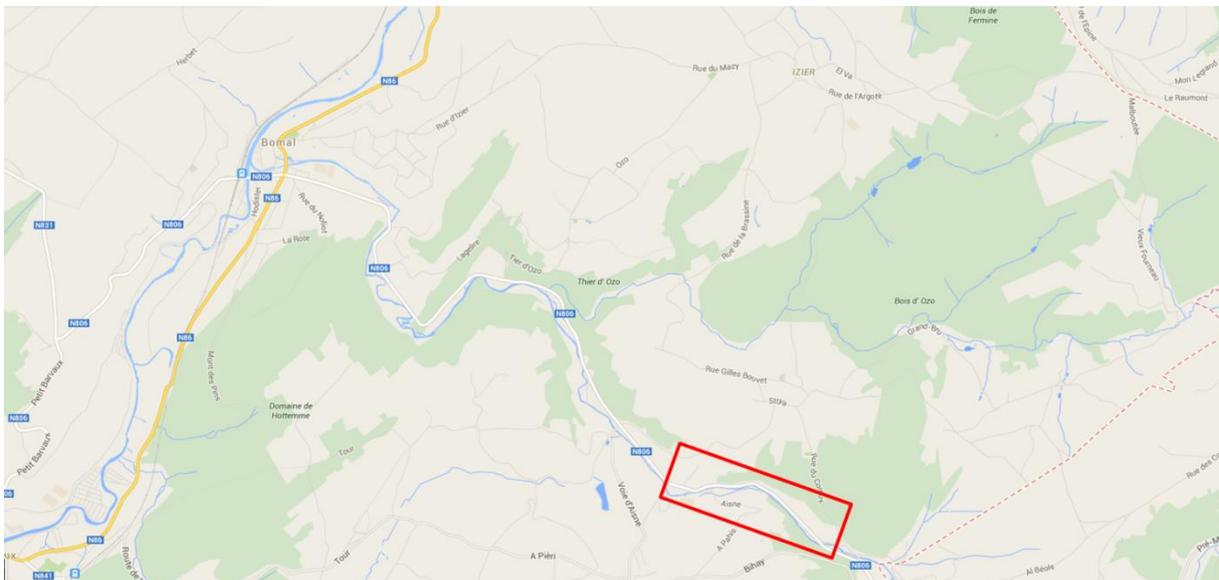
<p><b>Mise en œuvre :</b> <i>Court terme</i></p>	<p><b>Fiches actions liées :</b> /</p>	
--	--	---

### 4.3 Fiche action n°3 : Entrée d'Aisne

<b>PICM 8</b>	<b>Phase III : Mesures</b>	<b>Décembre 2014</b>
<b>Volet communal Durbuy</b>	<b>Entrée d'Aisne</b>	

#### Situation actuelle

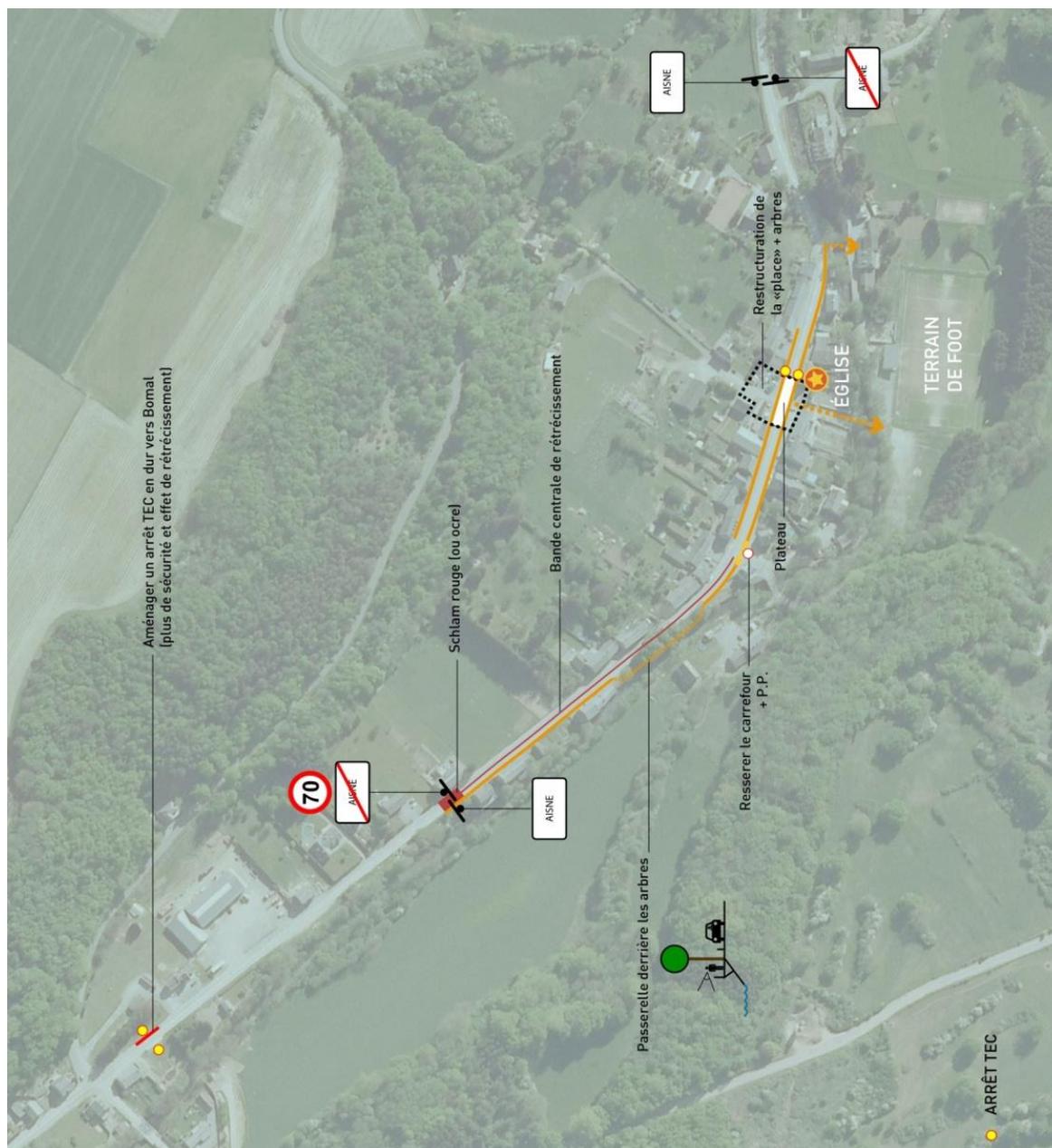
Le village d'Aisne est situé sur la N806. Les véhicules rencontrent sur cette partie de la N806 peu de zones urbanisées et ont donc tendance à pratiquer des vitesses excessives à l'approche d'Aisne et dans sa traversée.



#### Objectifs stratégiques et opérationnels

Maitriser la vitesse dans la traversée d'Aisne et requalification de l'espace public.

## Description : action principale et spécifique



### Acteurs concernés et rôle de chacun

SPW

### Sources et modalités de financement

SPW

### Impacts attendus

Grâce aux rétrécissements de la chaussée, les véhicules ralentissent à Aisne.

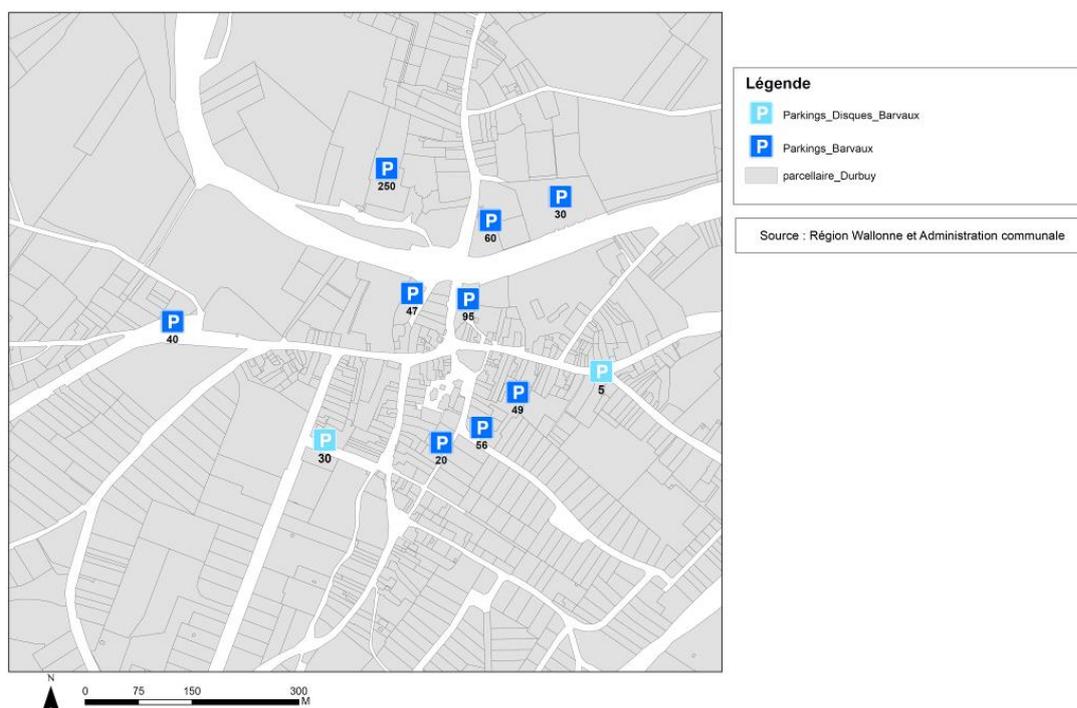
<p><b>Mise en œuvre :</b> <i>Court terme</i></p>	<p><b>Fiches actions liées :</b> <i>F.A.13</i></p>	<p>espacesmobilités  <b>agora</b> ETUDES</p>
--	--	---

## 4.4 Fiche action n°4 : Visibilité des parkings de Barvaux

<b>PICM 8</b>	<b>Phase III : Mesures</b>	<b>Décembre 2014</b>
<b>Volet communal Durbuy</b>	<b>Visibilité des parkings de Barvaux</b>	

### Situation actuelle

D'après le diagnostic, les parkings de Barvaux sont en nombre suffisant. Ils sont gratuits et deux d'entre eux sont réglementés par un disque. Il a cependant été pointé le fait que les poches de stationnement sont pour la plupart situées en intérieur d'îlot et donc relativement peu visibles depuis la voirie. Un travail au niveau de la signalétique est donc essentiel en ce qui concerne Barvaux.



### Parkings de Barvaux-sur-Ourthe (Source: PICM phase 1, Agora/Espaces Mobilités)

Les parkings de Barvaux sont indiqués pour la plupart par le biais d'un panneau de type F59, parfois mal placé (à l'entrée du parking et non en amont de celui-ci afin de permettre aux automobilistes d'anticiper leur changement de direction).



Un panneau directionnel est placé à la sortie du pont sur l'Ourthe sur la N831 en direction de Petit-Barvaux. Ce type de panneau serait plus approprié aux entrées de Barvaux, sur les axes principaux (N86, N831 et N841).



**Panneau directionnel sur la N831**

## Objectifs stratégiques et opérationnels

L'objectif de cette fiche est d'indiquer la position la plus adéquate pour les panneaux de type F59.

Cette mesure pourra éventuellement être complétée par le placement aux entrées de ville de panneaux reprenant la totalité des parkings disponibles. Cependant, étant donnée l'offre *a priori* suffisante, la priorité doit être donnée à la mise en place de panneaux F59 directionnels.

Par ailleurs, une signalisation claire des parkings et de leurs cheminements permettra aux usagers d'utiliser le parking adéquat selon la suite de leur déplacement et cela engendrera également un gain de temps et une réduction des nuisances (sonores, visuelles, pollution).

## Description : action principale et spécifique

Les cartes suivantes montrent l'implantation possible du signalement des parkings.

Pour compléter ce dispositif, il faudra également faire installer un panneau indicatif avec le nom du parking à chaque entrée de ces derniers afin que les usagers puissent mieux se repérer et sachent qu'ils sont arrivés à destination voulue.



Signalétique recommandée

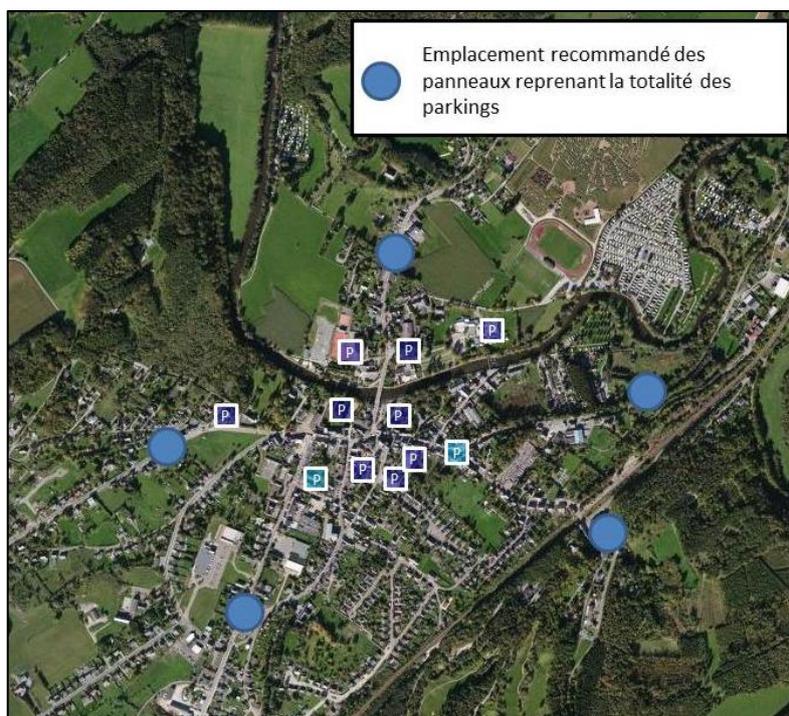


Signalétique recommandée à l'échelle du centre-ville

La carte ci-dessous signale les emplacements envisageables pour des panneaux signalant la totalité des parkings.



Exemple : signalisation des parkings à Durbuy

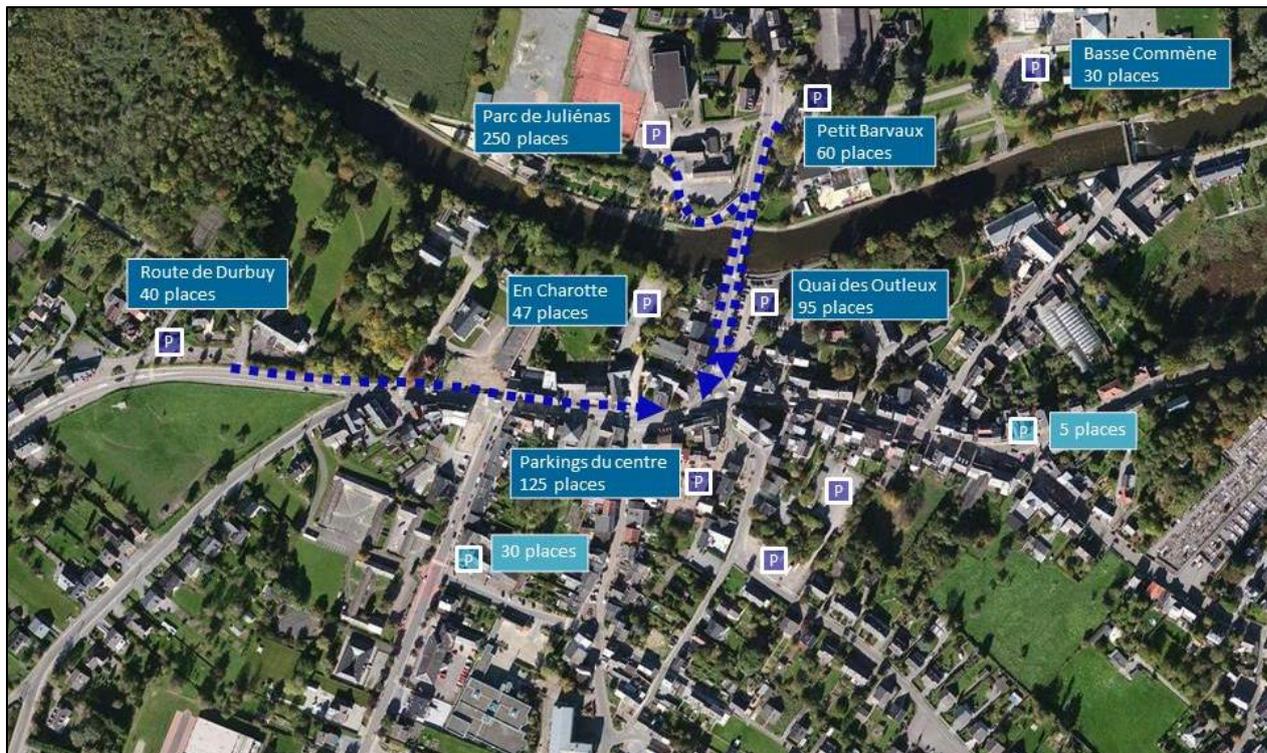


Emplacements recommandés pour la signalisation des parkings

Outre la signalisation directionnelle, la signalisation d'un cheminement piéton depuis/vers les parkings est importante afin de démontrer que ces espaces de stationnement sont situés à proximité immédiate du centre-ville et que leur utilisation n'engendre pas un trajet trop important à pied pour y accéder.

De plus, la signalisation d'un cheminement assure un confort au piéton qui se retrouve son trajet de façon claire. Un soin particulier apporté au cheminement piéton, au niveau de la

qualité (revêtement,...), de la sécurité (traversées,...) et du bon dimensionnement sera un plus pour l'utilisation du parking.



Cheminements à signaler depuis les principaux parkings vers le centre-ville

### Acteurs concernés et rôle de chacun

Commune de Durbuy et SPW.

### Sources et modalités de financement

Commune de Durbuy et SPW.

### Impacts attendus

L'optimisation de l'utilisation des parkings permettra que les véhicules soient dirigés plus efficacement vers ceux-ci.

<b>Mise en œuvre :</b> <i>Court terme</i>	<b>Fiches actions liées :</b> /	
--	------------------------------------	---



## Objectifs stratégiques et opérationnels

Réduire la vitesse en utilisant un effet de porte.

## Description : action principale et spécifique



## Acteurs concernés et rôle de chacun

Ville de Durbuy

## Sources et modalités de financement

Ville de Durbuy

## Impacts attendus

Envisager de mieux gérer la Neuve Voie comme voirie locale et non comme raccourci.

<b>Mise en œuvre :</b> <i>Court terme</i>	<b>Fiches actions liées :</b>	
--	-------------------------------	---

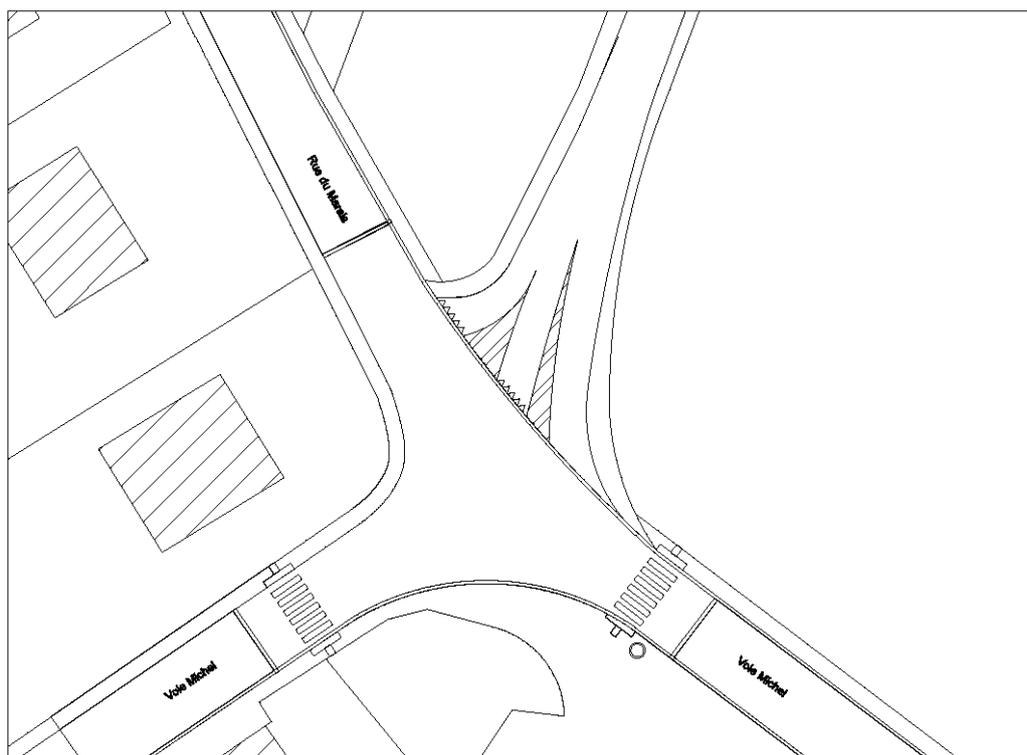




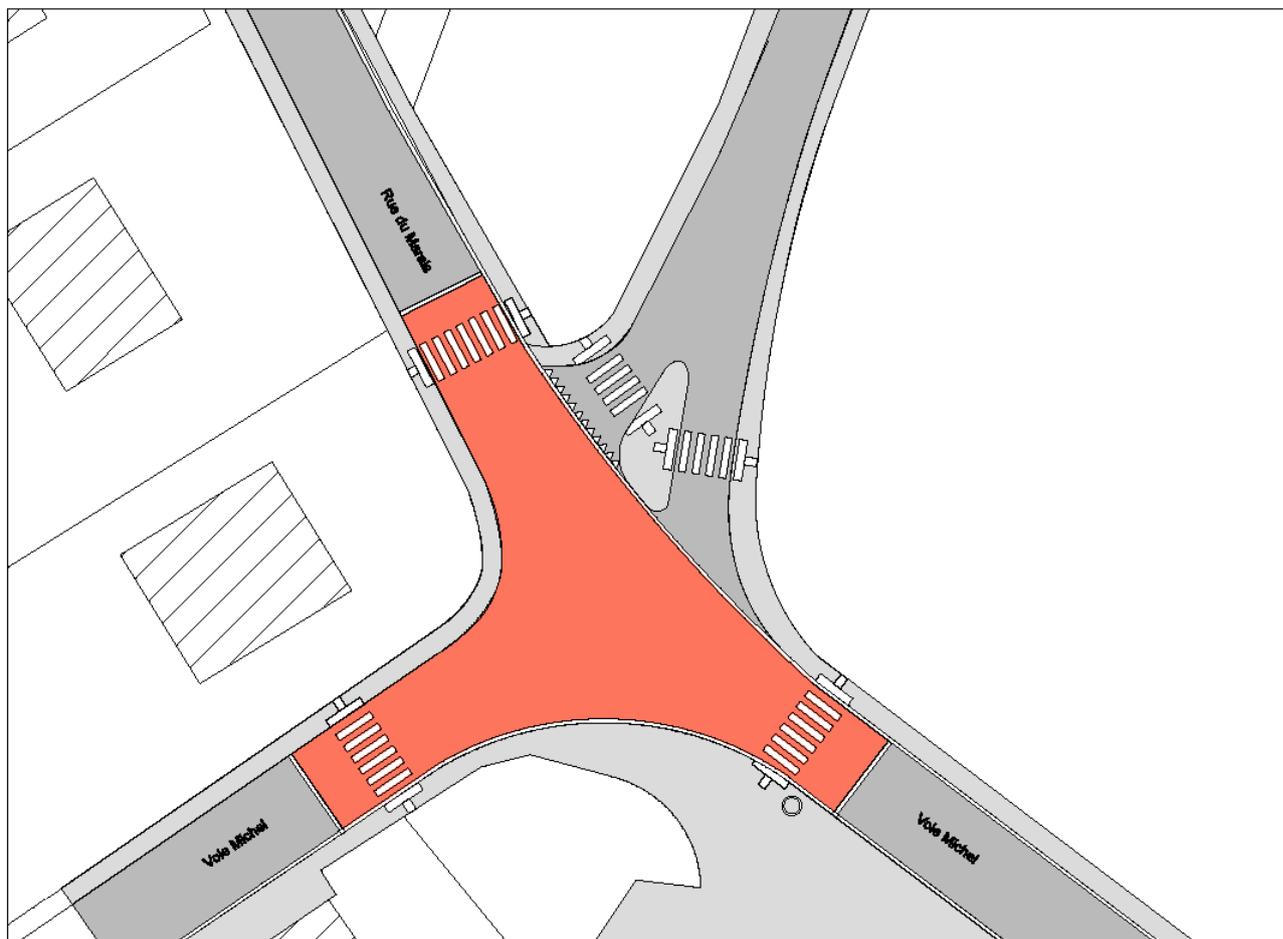
Le carrefour rue du Marais # Voie Michel sur Barvaux pose différents problèmes :

- Trafic dense sur la rue de Marais en heure de pointe qui croise un trafic important sortant du parking Carrefour
- Les vitesses pratiquées sont trop élevées malgré la présence du revêtement en relief rouge au niveau du carrefour
- La configuration même du croisement est complexe car permet trop de mouvement en sortie du parking et permet des vitesses trop élevées
- Les cheminements piétons et les traversées piétonnes sont insatisfaisants

### Carrefour existant



## Proposition de reconfiguration de la sortie du parking



<p><b>Mise en œuvre :</b> <i>Court terme</i></p>	<p><b>Fiches actions liées :</b></p>	<p>espaces mobilités  <b>agora</b> ETUDES</p>
--	--------------------------------------	--

