



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

***Phase 3
Propositions
Échelle communale***

Rochefort

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
- Thomas Guiot - Chargé d'études Espaces-Mobilités

- Paul Plak – Administrateur Agora

Table des matières

1	Avant-propos	5
2	Réseau routier	6
2.1	Proposition de hiérarchie viaire et régimes de vitesse	6
2.1.1	Hiérarchie viaire	6
2.1.2	Régimes de vitesse	7
2.2	Sécurité routière	8
2.2.1	Les points noirs	8
2.2.2	Maitrise de la vitesse	8
3	Les transports publics	11
3.1	Le train	11
3.2	Le bus	13
3.2.1	Lignes scolaires	14
3.2.2	Améliorer l'accueil aux arrêts	14
3.2.3	Complémentarité par du transport alternatif	15
4	Réseau cyclable	16
4.1	Réseau actuel	16
5	Les fiches action	19
5.1	Fiche action n°1 : Gare de Jemelle	19
5.2	Fiche action n°2 : Réalisation de l'évitement du centre-ville de Rochefort	24
5.3	Fiche action n°3 : Plan de circulation du centre de Rochefort	28
5.4	Fiche action n°4 : Plan de stationnement pour le centre de Rochefort	34
5.5	Fiche action n°5 : Aménagement de la place Albert 1er	39
5.6	Fiche action n°6 : Carrefour du Centre (N86 / N803 / N949)	42
5.7	Fiche action n°7 : Signalisation des parkings de Han-sur-Lesse	46
5.8	Fiche action n°8 : Entrées de village de Mont-Gauthier	52
5.9	Fiche action n°9 : Aménagement du carrefour de Génîmont	54
5.10	Fiche action n°10 : Liaison piétonne sur la N86	57
5.11	Fiche action n°11 : Sécurisation rue Jacquet, route de Saint-Hubert et route de Wavreille (N803)	59
5.12	Fiche action n°12 : Le balisage vélo	63

1 Avant-propos

Plusieurs projets concernant le centre-ville de Rochefort devraient à court-moyen terme changer sa physionomie.

Dans le centre-ville de Rochefort le Plan Trottoirs est à l'œuvre et est entré dans sa deuxième phase en septembre 2014.

Le document ci-présent prend en compte **le projet d'évitement du centre-ville de Rochefort avec un tracé partant de la N911, en amont de la rue du Poteau, pour rejoindre le tracé du RAVeL sous la rue du Tige, coexister avec le tracé du RAVeL jusqu'à la rue du Tunnel avant de rejoindre la N86 à l'est. La création d'un rond-point est prévue au croisement de la N911 et du tracé de délestage.**

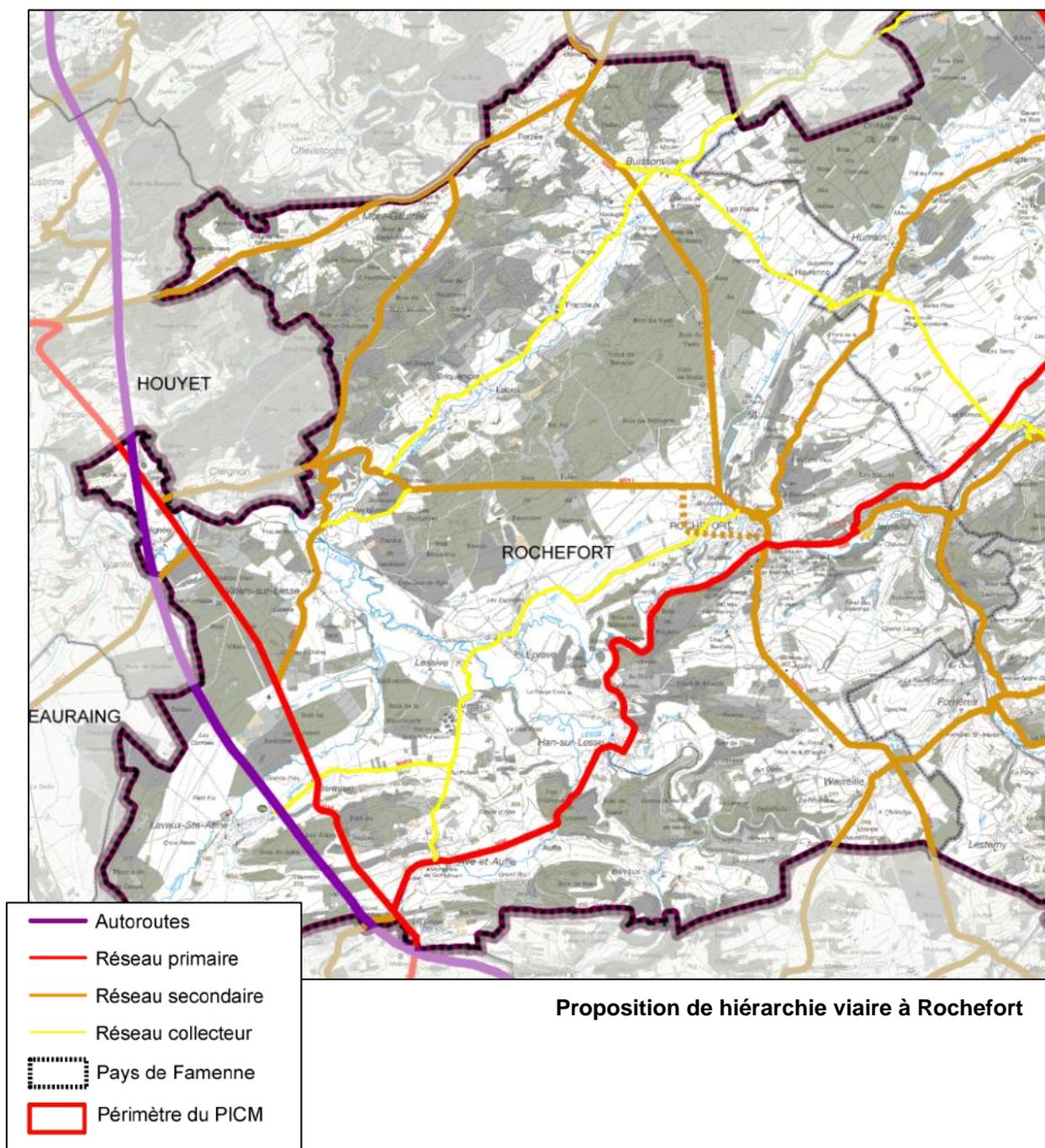
Les propositions formulées dans ce rapport communal du PICM sont fortement liées à la réalisation de l'évitement du centre-ville. En effet, certaines ne sont réalisables qu'avec la perspective de cet évitement.

2 Réseau routier

2.1 Proposition de hiérarchie viaire et régimes de vitesse

Ce chapitre reprend les éléments spécifiques du chapitre 8 «réseau routier» du document intercommunal.

2.1.1 Hiérarchie viaire



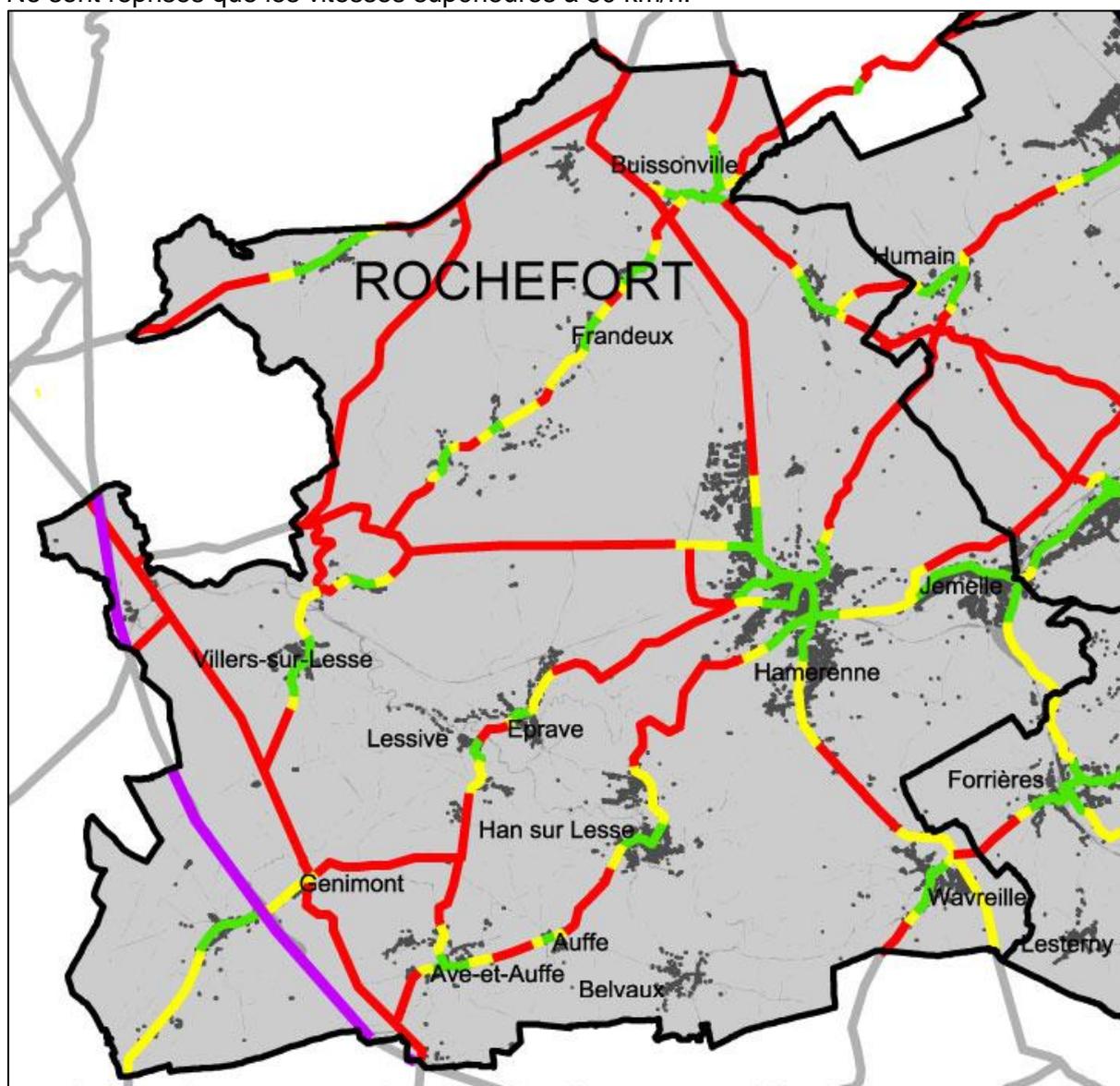
Le PICM propose le déclassement de la section de la N86 entre Jemelle et le rond-point de la Pirire à Marche-en-Famenne vers le réseau secondaire. En contrepartie, la N836 passe au niveau primaire. Ces modifications interviendront après réalisation du contournement de Marche-en-Famenne.

Il est suggéré de déclasser la N955 vers le réseau collecteur (sortie très secondaire de l'E411).

Une fois réalisé, l'évitement du centre-ville de Rochefort fera partie du réseau routier secondaire.

2.1.2 Régimes de vitesse

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



120 km

90 km

70 km

50 km

Limites communales du PICM

Proposition de régimes de vitesse

- N955

Le PICM préconise de diminuer la vitesse sur la section de la N955 entre l'échangeur autoroutier et Genîmont à 70 km/h.

- Entrées et vitesses dans 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 :

- Ave-et-Auffe
- Auffe
- Han sur Lesse
- Wavreille
- Villers-sur-Lesse
- Buissonville
- Mont-Gauthier
- Havrenne

Certaines entrées de Rochefort nécessitent également l'instauration d'une zone de transition à 70 km/h.

- Evitement du centre-ville de Rochefort

La future voie d'évitement du centre-ville de Rochefort passant en partie en zone urbaine, il est suggéré qu'elle fasse également office de zone de transition entre campagne et centre urbain. La vitesse depuis la N911 sera donc dégressive 90/70/50 km/h.

2.2 Sécurité routière

2.2.1 Les points noirs

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

- Fiche action n°5 : Aménagement de la place Albert 1er
- Fiche action n°6 : Carrefour N86 / N803 / N949
- Fiche action n°8 : Entrées de village de Mont-Gauthier
- Fiche action n°9 : Aménagement du carrefour de Génîmont
- Fiche action n°10 : Liaison piétonne sur la N86

2.2.2 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.

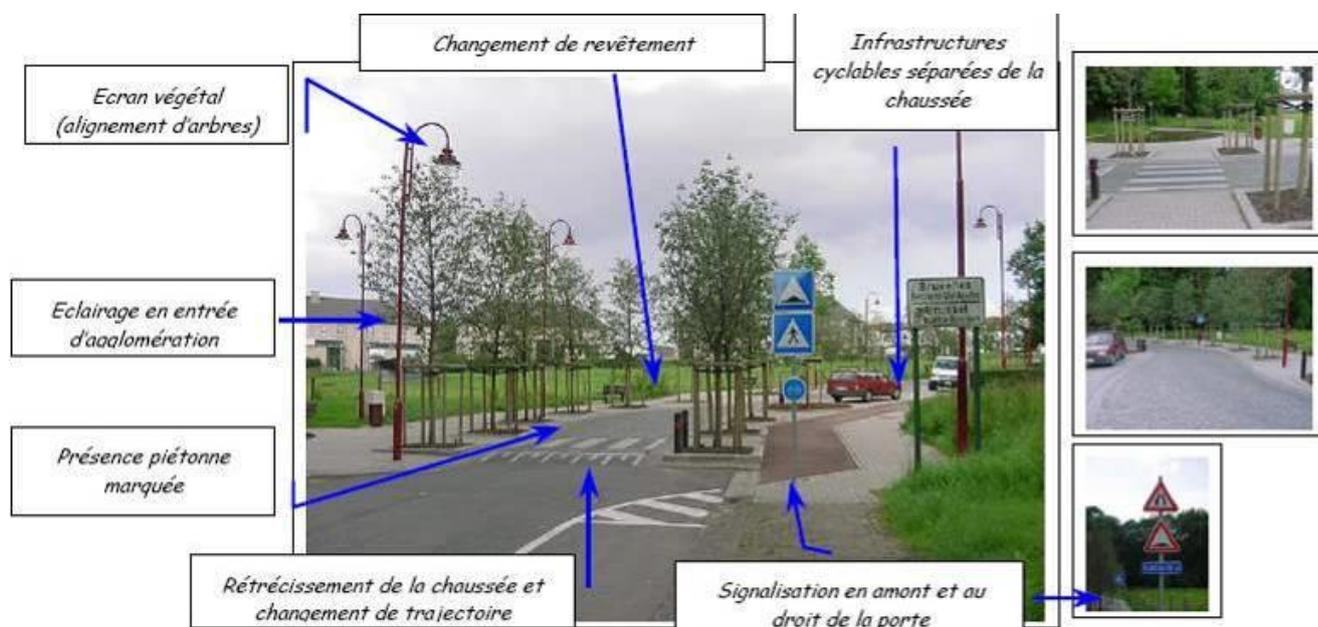
Le principe est de marquer clairement le changement d'environnement, en réduisant la largeur de la chaussée visuellement ou matériellement afin d'attirer l'attention de l'automobiliste et de l'inciter à ralentir.

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

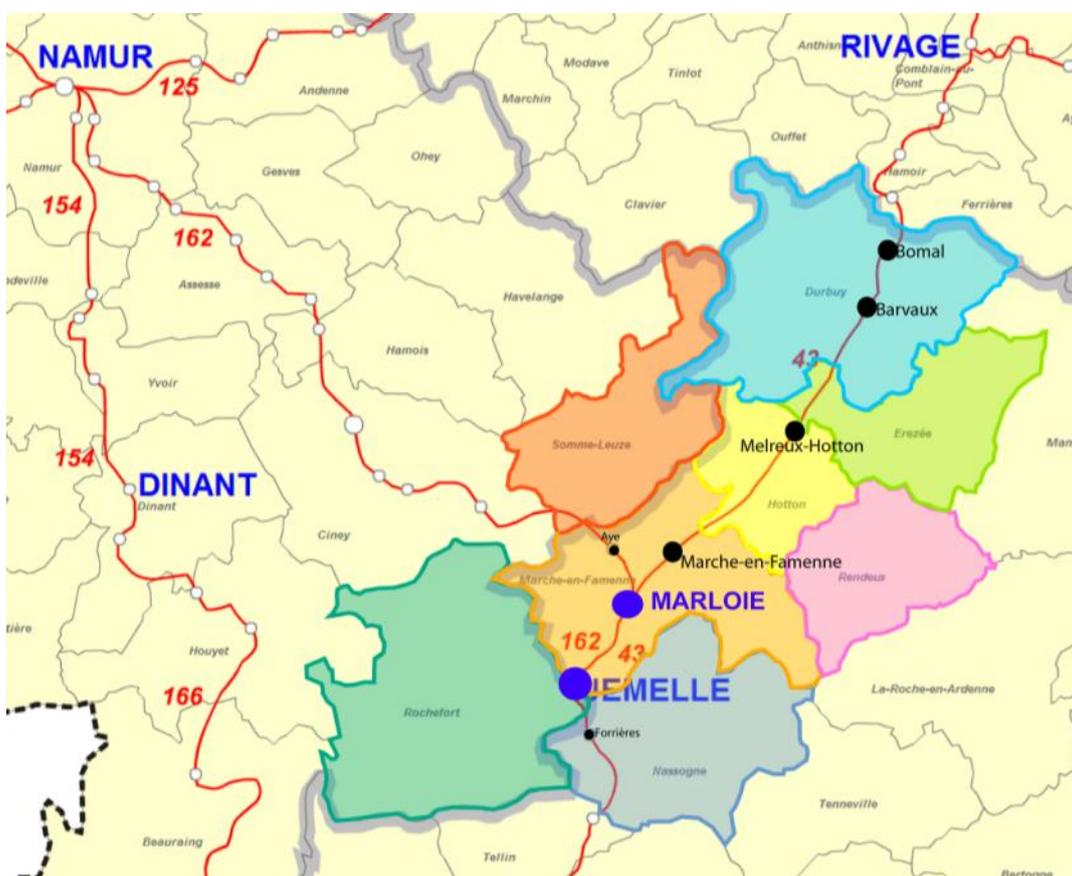
3 Les transports publics

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

3.1 Le train

Le territoire est traversé par les lignes de chemin de fer suivantes :

- L43 (Liège – Jemelle) : elle 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).
- L162 (Namur-Arlon-Luxembourg) : elle relie Namur à Luxembourg en passant par Somme-Leuze, Marche-en-Famenne, Rochefort et Nassogne.



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			
Marloie	36	32	25	16	38	18	Marloie
Jemelle	38	33	28	17	35	17	Jemelle
Forrières			25	17			

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

Plan transport SNCB 2014

La modification la plus importante porterait sur la relation L vers l'agglomération Liégeoise qui reliait Herstal à Jemelle via Liège et Marloie.

Depuis décembre 2014, le train L part depuis Liers et a comme terminus Marloie et non plus Jemelle permettant selon la SNCB une correspondance avec l'IC Bruxelles-Luxembourg. Cela nécessite donc une correspondance en gare de Marloie pour les usagers montant à Jemelle et voulant se rendre à Liège, allongeant leur temps de parcours.

Par contre, les correspondances entre les L Marloie – Liège – Liers et les IC de la L162 Namur – Luxembourg sont à présent possibles dans les deux sens, ce qui contribue à l'attractivité des services ferroviaires sur les deux lignes concernées.

La cellule ferroviaire de la Région wallonne cite « Cette adaptation ouvre donc de nouvelles potentialités de liaisons pour le sud de la Wallonie. En effet, depuis les gares de Libramont, Marbehan et Arlon, il est désormais plus rapide de rejoindre Liège via la ligne 43 avec correspondance à Marloie que via la ligne 125 avec correspondance à Namur. Le temps de parcours est ainsi réduit de 23'. »

La relation vers Liège est toujours cadencée à l'heure avec des départs à h46 depuis Liers et à h38 depuis Marloie en semaine. Le week-end, le cadencement passe à un train toutes les deux heures.

Les objectifs pour la ligne 43

- Maintenir le projet de suppression du passage à niveaux numéro 55 situé à la sortie de la gare de Marche-en-Famenne (projets portés par 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.
- Diminuer le temps de parcours par l'augmentation de la vitesse commerciale (voir chap 8 du rapport intercommunal)

Les objectifs pour la ligne 62

- Maintenir l'entretien et les investissements prévus
 - Augmenter la vitesse de référence à 160 km/h lorsqu'elle est possible et sur les autres tronçons obtenir des vitesses de références de 140-150 km/h (Projet EuroCapRail).
 - Rectifier 10 courbes pour permettre ces vitesses de références en tenant compte d'une possible utilisation de la ligne par des rames pendulaires (ceci est à l'échelle de la ligne entière).
- Obtenir une meilleure correspondance avec la L43. La gare de Marloie permet la correspondance entre les IC à destination et en provenance de Luxembourg et les trains L à destination et en provenance de Liège. (voir chap 8 du rapport intercommunal)

Gare de Jemelle

La gare de Jemelle est une gare émettrice de voyageurs et donc de rabattement pour la population du territoire du PICM 8. Cela explique la pression de stationnement. Le point faible qui a été souligné est le manque de places de stationnement. Des travaux sont en cours sur le parking existant à l'ouest des voies.

La situation actuelle avec plusieurs arrêts TEC le long de la route de Forrières n'est pas optimale (nombreux dépose-minute et reprise ¼ d'heure au droit du bâtiment voyageurs sur la zone bus et problème de voitures arrêtées/stationnées aux arrêts TEC côté talus).

Enfin, l'accès aux quais pour les PMR est difficile, car il n'existe pas de rampe permanente (une rampe amovible est toutefois à disposition).

Les objectifs donc pour la gare de Jemelle est de parvenir à la réorganisation du stationnement, des arrêts TEC et des dépose-minute/ reprise ¼ d'heure, afin d'optimiser l'intermodalité et les parkings disponibles sur cette zone limitée dans ses possibilités d'extension.

⇒ **Voir fiche action n°01**

3.2 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 la commune de Rochefort sont donc essentiellement :

- Le maintien et l'optimisation du transport scolaire
- Améliorer l'accueil aux arrêts
- Envisager en zone rurale une complémentarité à l'offre du réseau TEC par du transport alternatif

3.2.1 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 Rochefort 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.**

3.2.2 Améliorer l'accueil aux arrêts

Le diagnostic a permis de mettre en exergue un aménagement très hétérogène des arrêts en termes de services offerts (abribus, horaires et trajets de lignes) et d'entretien et de sécurité.

L'amélioration du service aux usagers passe par une amélioration des arrêts de bus afin qu'ils soient adaptés à tout usager mais également adaptés à son environnement. Le type d'aménagement diffère donc qu'on se trouve en milieu urbain ou suburbain.

Tous les arrêts de bus du territoire ne pourront pas être réaménagés en même temps mais demande une planification sur plusieurs années.

- ⇒ Priorité sera donnée aux arrêts de bus susceptibles de drainer le plus d'usagers de par leur localisation (milieu urbain, gares) et le nombre de lignes qui y passent.
- ⇒ Tout nouvel aménagement d'arrêt de bus devra prendre en compte les normes PMR existantes.
- ⇒ Les dispositifs de stationnements de vélos aux arrêts TEC pourront être subsidiés par la SRWT, sur base d'un outil d'aide à la décision à destination des communes afin d'identifier la pertinence et le potentiel d'équipements aux arrêts de son territoire.

Le PICM propose une fiche action d'aménagement type permettant d'expliquer les aménagements possibles suivant l'environnement

- ⇒ Voir Fiche Action : Réaménagement des arrêts de bus TEC

3.2.3 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'ils existent déjà sur la commune de Marche-en-Famenne
- 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.

4 Réseau cyclable

Ce chapitre fait suite au chapitre 5 « les déplacements à vélo » du document intercommunal et expose précisément le réseau cyclable pour Rochefort.

4.1 Réseau actuel

La carte ci-dessous présente le réseau structurant proposé sur la commune.

Le réseau s'appuie sur :

- le RAVeL L150 : Houyet - Rochefort - Jemelle (± 22 km). La ligne 150B relie les gares de Houyet et de Jemelle en croisant à plusieurs reprises la Lesse. Une particularité de ce parcours est le passage dans le tunnel de Hour, long de plus de 400 m. La piste est interrompue sur un petit tronçon d'environ 300 m à l'ancienne gare de Rochefort mais une jonction sur voirie régionale permet de rejoindre la dernière section.



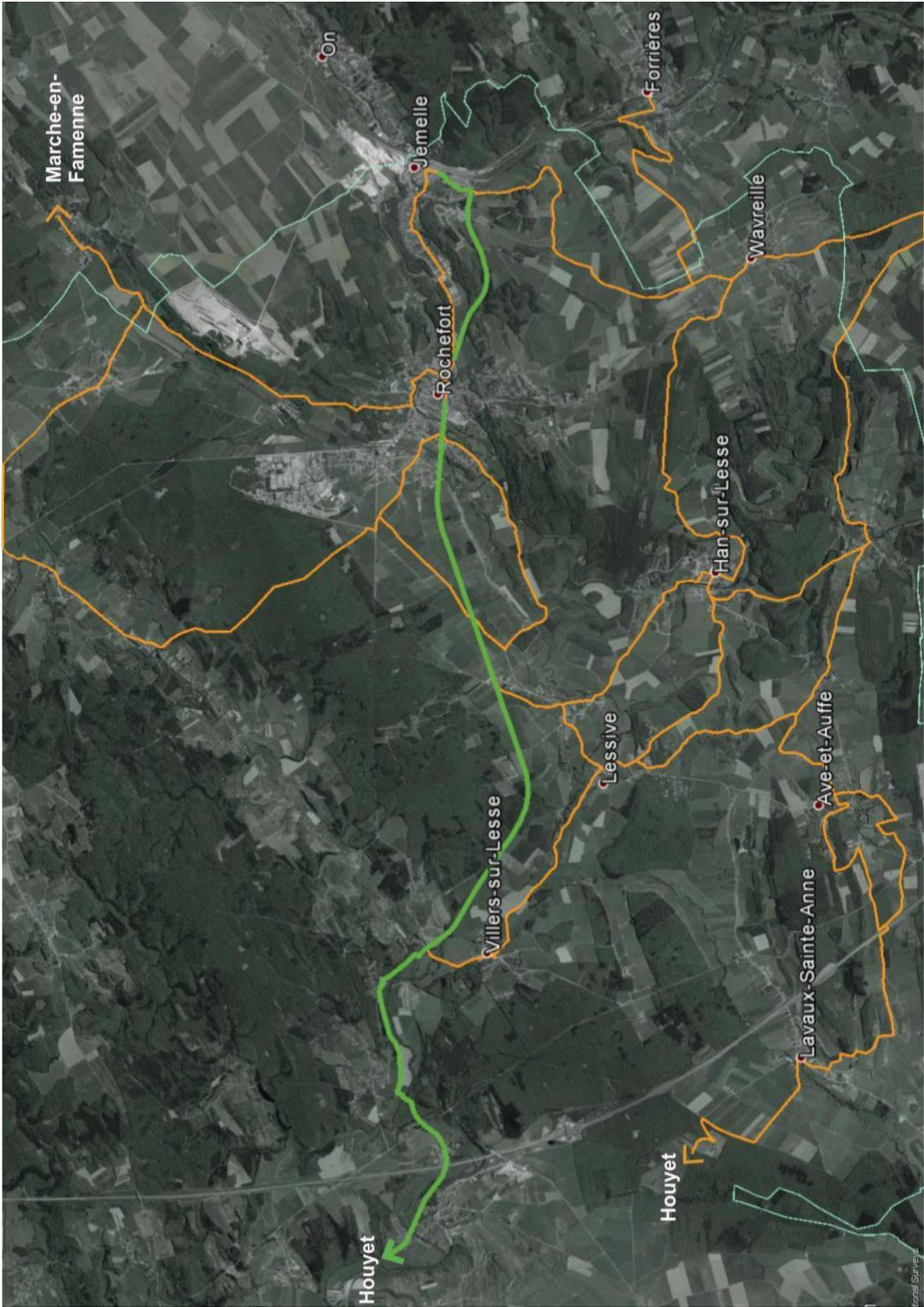
Interruption du RAVeL à l'ancienne gare



Départ du RAVeL vers Jemelle

- Le réseau de voies vertes du Pays de Famenne qui propose des itinéraires balisés sur le principe des points-nœuds qui permettent de moduler l'itinéraire selon ses envies





Le RAVeL est la colonne dorsale du réseau cyclable communal en permettant notamment :

- une liaison directe et rapide (environ 3 km) entre le centre de Rochefort et la gare de Jemelle
- une liaison sécurisée depuis différents villages de l'ouest de la commune (Villers-sur-Lesse, Ciergnon, Eprave,...) vers Rochefort centre

Le réseau points nœuds du Pays de Famenne permet :

- de couvrir la majorité de la commune en reliant de nombreux villages et favorisant le rabattement sur la liaison RAVeL
- de relier les communes voisines de Marche-en-Famenne, Forrières et Houyet

Les actions à mener :

- ⇒ entretien des liaisons existantes et du balisage
- ⇒ équiper progressivement, en collaboration avec l'asbl Pays de Famenne, le réseau points nœuds d'aménagements cyclables permettant d'augmenter la sécurité des cyclistes (**voir fiche intercommunale : aménagements cyclables**)
- ⇒ augmenter le nombre de stationnements vélo aux différents pôles (**voir fiche intercommunale : stationnement vélo**)
- ⇒ promouvoir les itinéraires et le vélo à assistance électrique (**voir fiche intercommunale : promotion du vélo**)

5 Les fiches action

5.1 Fiche action n°1 : Gare de Jemelle

PICM 8	Phase III : Mesures	
Volet communal Rochefort	Gare de Jemelle	

Situation actuelle

La gare de Jemelle est une gare émettrice de voyageurs et donc de rabattement pour la population du territoire du PICM 8. Cela explique la pression de stationnement. Le point faible qui a été souligné est le manque de places de stationnement. Des travaux sont en cours sur le parking existant à l'ouest des voies.

La situation actuelle avec plusieurs arrêts TEC le long de la route de Forrières n'est pas optimale (nombreux dépose-minute et reprise ¼ d'heure au droit du bâtiment voyageurs sur la zone bus et problème de voitures arrêtées/stationnées aux arrêts TEC côté talus).

Enfin, l'accès aux quais pour les PMR est difficile, car il n'existe pas de rampe permanente (une rampe amovible est toutefois à disposition).

Objectifs stratégiques et opérationnels

Un des objectifs pour la gare de Jemelle est de parvenir à la réorganisation du stationnement, des arrêts TEC et des dépose-minute/ reprise ¼ d'heure, afin d'optimiser l'intermodalité et les parkings disponibles sur cette zone limitée dans ses possibilités d'extension.

Description : action principale et spécifique

Pour faire suite aux scénarios présentés en Comité d'Accompagnement, cette fiche présente l'esquisse finale de réaménagement proposé par le PICM, en accord avec les remarques des acteurs concernés. Les principes retenus sont exposés ci-dessous.

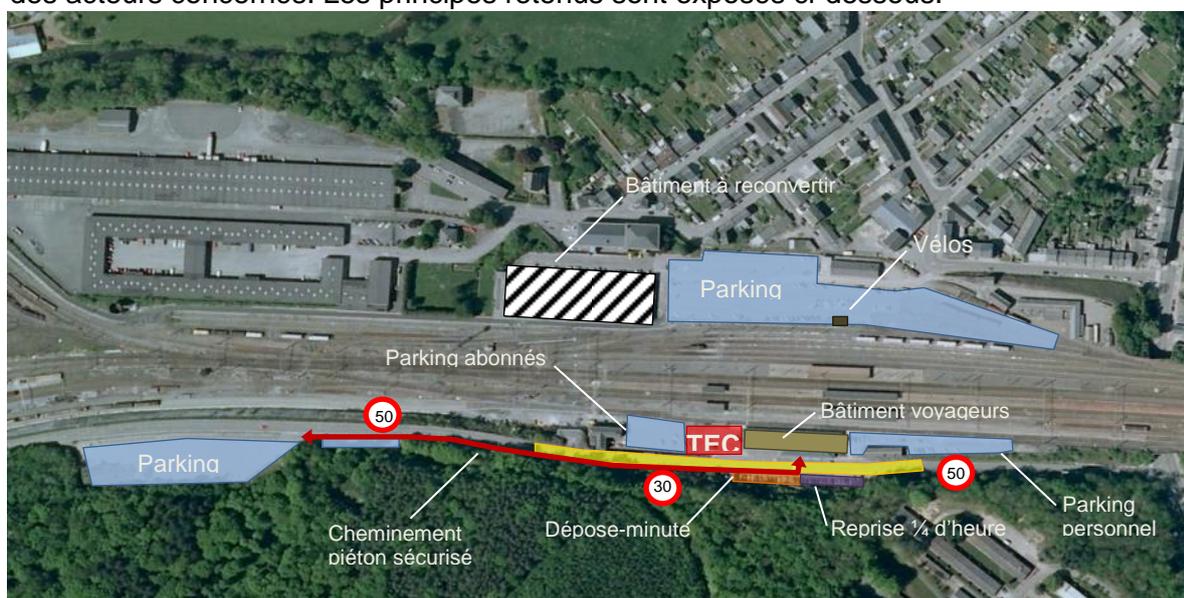
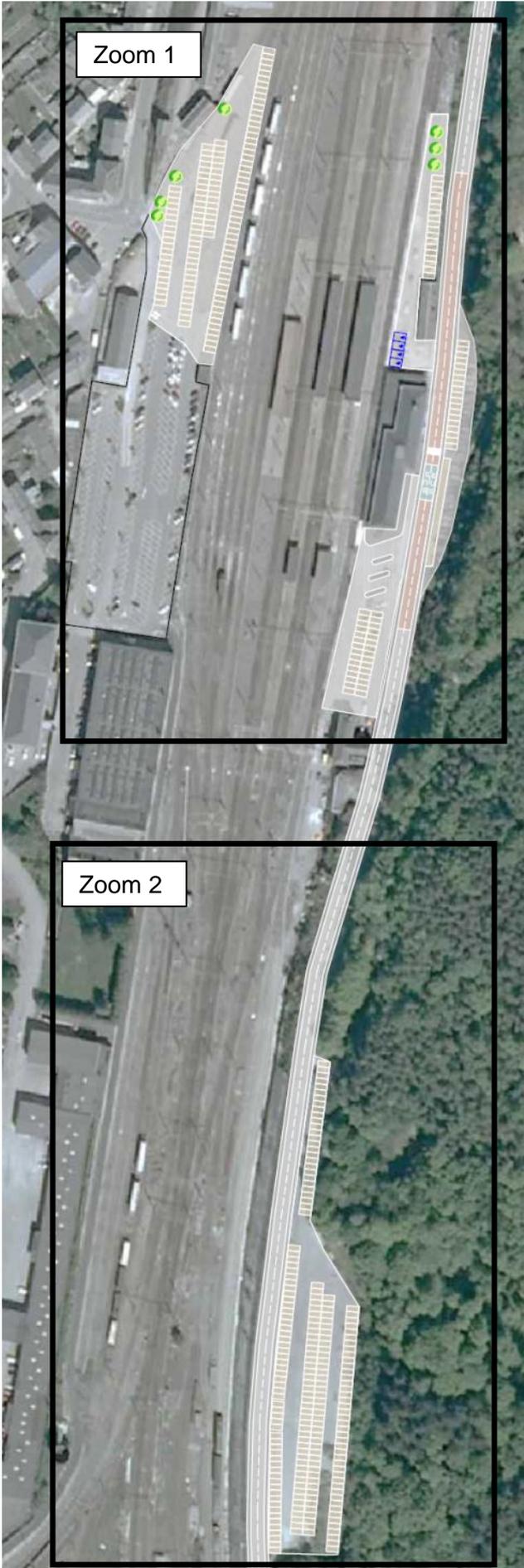
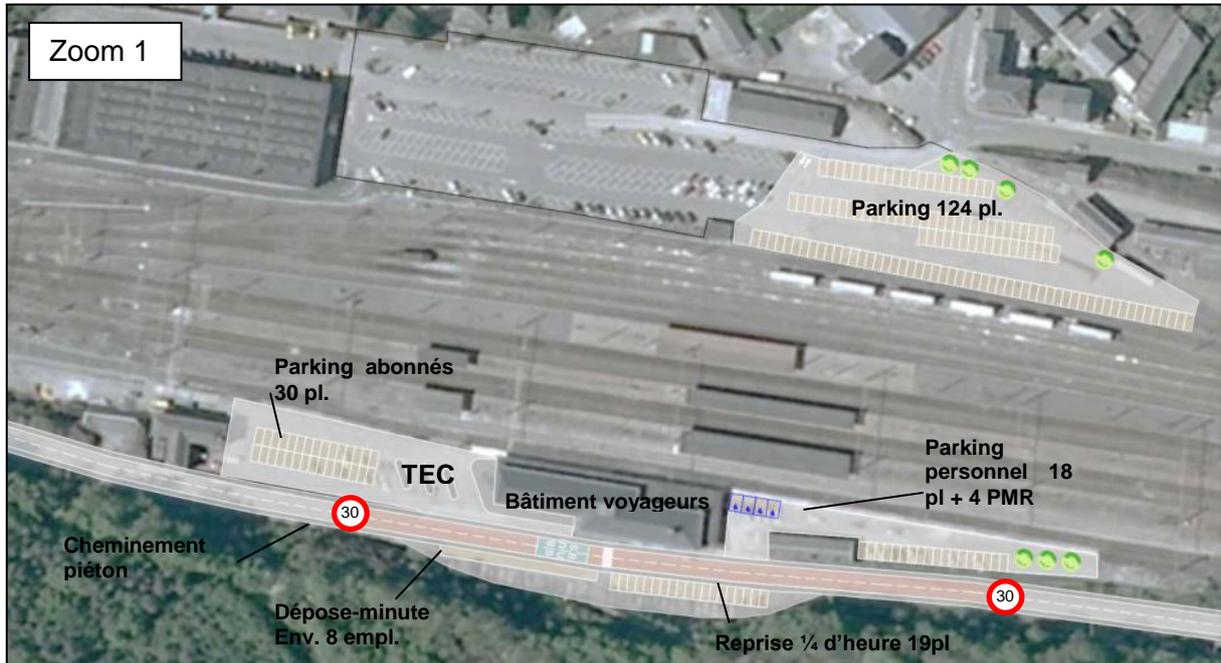


Schéma de principe pour le réaménagement de la gare de Jemelle

- Création d'une zone de dépose-minute dédiée devant la gare
 - En face du bâtiment voyageurs, de l'autre côté de la route de Forrières, une partie des places de stationnement est supprimée au profit de l'aménagement d'une zone de dépose-minute.
 - Cette zone pourra accueillir jusqu'à 8 véhicules.
- Arrêts de bus
 - Les quais existants sont maintenus.
 - Il est suggéré que les arrêts situés sur la route de Forrières soient déplacés pour être aménagés sur chaussée. Il est en effet indiqué que lorsque la vitesse réglementaire est de 50 km/h ou moins (30 km/h dans ce cas), les arrêts de bus soient disposés sur chaussée.
- Reprise quart d'heure
 - Les emplacements situés en face du bâtiment voyageurs (de l'autre côté de la route) sont dédiés à la reprise quart d'heure (16 places et 2 places PMR).
- L'accès au bâtiment voyageurs et aux quais depuis ces 3 zones nécessite des traversées sécurisées ce qui est rendu possible notamment par la mise en zone 30 km/h de la zone au droit des zones de TEC et bâtiment voyageurs.
- Abri vélo conservé
- Nouvelle hiérarchisation pour le stationnement des véhicules
 - Une poche de stationnement est formalisée en amont de la gare. Celle-ci compte 209 places. Compte-tenu de la distance entre celle-ci et l'accès aux quais (300 m environ), un cheminement piéton de qualité doit être réalisé. Ce parking sera utilisé lors de forte affluence.
 - Le stationnement des abonnés est conservé à l'endroit actuel (dans le prolongement des quais bus, 30 places) et des places supplémentaires leur sont affectées de l'autre côté des voies ferrées.
 - Le parking de l'autre côté des voies ferrées est étendu sur les rails désaffectés (soit 124 places supplémentaires).
 - Le parking du personnel est maintenu à côté du bâtiment voyageur (18 places). Ce parking est complété par 4 emplacements PMR.





Acteurs concernés et rôle de chacun

SNCB, TEC, commune de Rochefort

Sources et modalités de financement

Groupe SNCB, TEC, SPW, commune de Rochefort

Impacts attendus

Le principal objectif au réaménagement de la gare de Jemelle est une meilleure organisation du stationnement.

La création d'un cheminement piéton sécurisé entre le parking annexe et le bâtiment voyageur permettrait de rendre celui-ci plus fonctionnel et davantage utilisé par les usagers du train.

Enfin, une mutualisation des places de stationnement avec l'ancienne halle à marchandises lorsque celle-ci sera reconvertie est à envisager.

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

5.2 Fiche action n°2 : Réalisation de l'évitement du centre-ville de Rochefort

PICM 8	Phase III : Mesures	
Volet communal Rochefort	Réalisation de l'évitement du centre-ville de Rochefort	

Situation actuelle

Le centre de Rochefort est traversé par un important charroi de poids lourds et est fortement encombré en période touristique. En effet, la N86 et la N949 sont deux des axes les plus empruntés par les poids lourds.

Le tracé d'une voie d'évitement est proposé. Il part de la N911, en amont de la rue du Poteau, pour rejoindre le tracé du RAVeL sous la rue du Tige. Il coexiste ensuite avec le tracé du RAVeL jusqu'à la rue du Tunnel avant de rejoindre la N86 à l'est.

Afin d'améliorer la sécurité routière, le plan prévoit la création d'un rond-point au croisement de la N911 et du tracé de délestage. Le permis a été délivré pour ce rond-point. Cependant, les travaux n'ayant pas débutés dans le temps imparti, celui-ci nécessitera d'être renouvelé.



Ainsi ce délestage permettra d'éviter le centre de la ville, en passant en contrebas des autres voiries. Il permet en conséquence de pouvoir repenser les voiries du centre-ville et ses carrefours et d'améliorer la qualité des espaces publics.

Le projet en est actuellement au stade suivant :

- SPW a réalisé un avant-projet d'évitement le long de la L150 (Ravel) avec garantie de maintenir le RAVeL
- Les rues Jacquet et de la Libération font partie de la première phase de l'évitement du centre-ville
- Le permis pour le rond point de l'avenue d'Alost a été délivré

Objectifs stratégiques et opérationnels

L'objectif de cette fiche est de donner des recommandations sur la mise en œuvre de l'évitement du centre-ville de Rochefort.

Description : action principale et spécifique

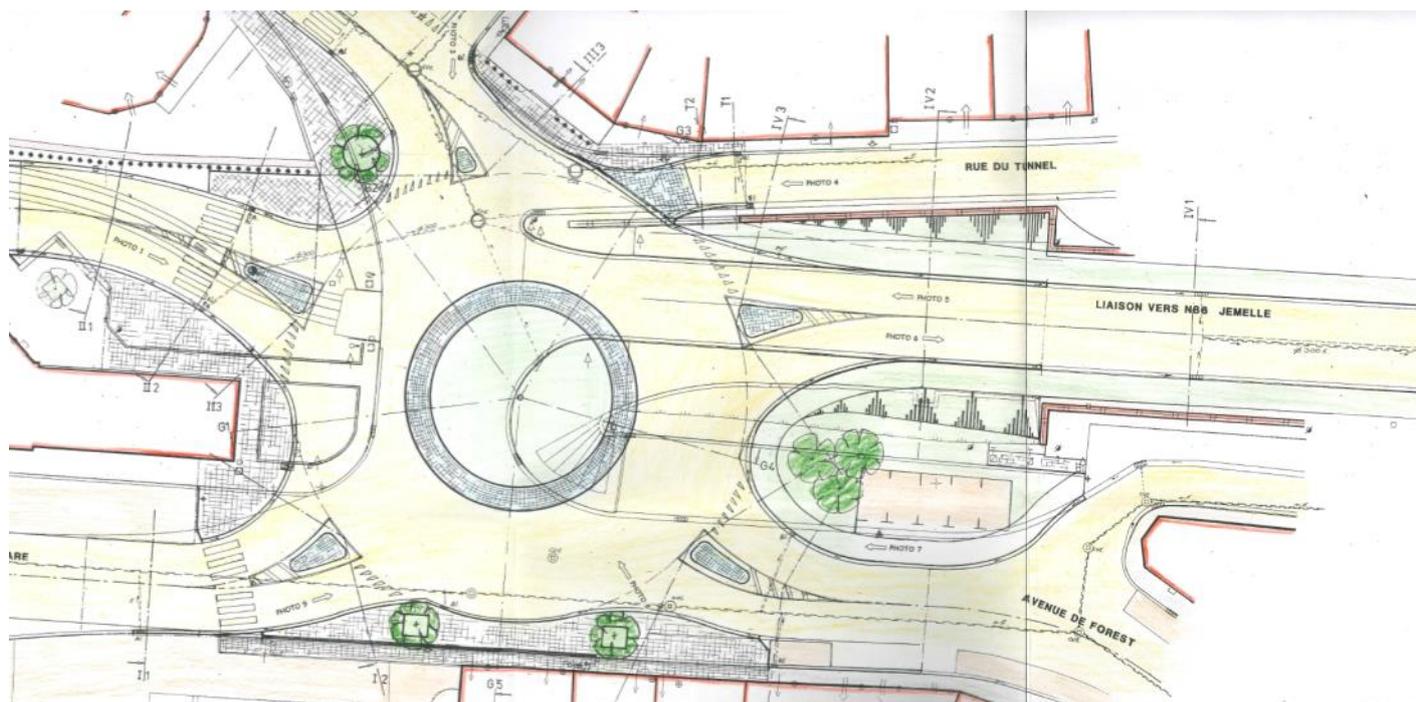
L'évitement du centre-ville de Rochefort permet de réduire la circulation dans le centre de Rochefort ainsi que sur les voiries pénétrantes. Cette diminution du trafic entraîne une pacification et une sécurisation des zones urbaines comprises à l'intérieur de la voie d'évitement.

Cette sécurisation est particulièrement profitable aux abords des pôles générateurs de déplacements et notamment aux abords des écoles. Ces espaces sont, en effet, particulièrement sensibles car ils concentrent, sur de courtes périodes, des flux importants et de différents types : piétons, cyclistes, automobilistes.

La diminution du trafic dans le centre de Rochefort doit, par conséquent, être mise à profit pour engager une politique volontariste de sécurisation de la traversée du centre et des abords des écoles.

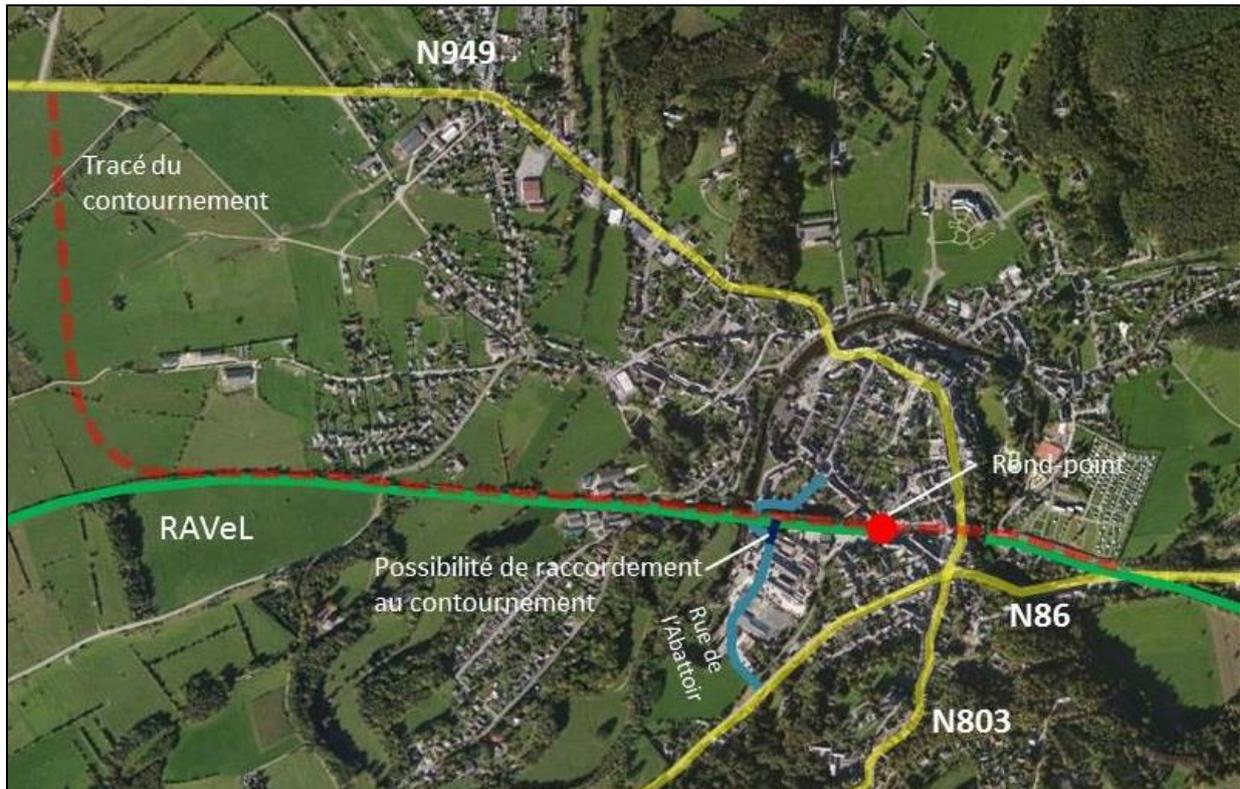
Celle-ci doit également permettre de générer un sentiment de sécurité auprès des usagers faibles (piétons et cyclistes) et ainsi favoriser l'utilisation des modes doux.

Le tracé devra prendre soin de conserver un espace cyclable, en site propre (piste cyclable marquée, voire bande cyclable suggérée). Au stade du projet le RAVeL devrait être maintenu. Un soin particulier devra être apporté à l'intégration de la problématique cycliste dans l'aménagement du rond-point.



Esquisse du rond-point. Source SPW

Afin d'éviter le trafic de transit sur la section de la N86 entre la rue de l'Abattoir et le carrefour N86/N949/N803 et sur l'avenue de Forest, nous recommandons de réaliser un accès à la voie d'évitement depuis la rue de l'Abattoir (mesure déjà proposée au début des années 2000 par l'Etude paysagère réalisée pour Rochefort dans le cadre de LEADER II). Cette dernière est en effet une voie qui traverse la zone artisanale de Rochefort, qui moyennant aménagement serait plus adaptée au charroi poids lourds que l'avenue de Forest ou la rue sous le château. Cet accès permettra de plus de réduire le nombre de véhicules arrivant sur le futur rond-point. Il sera cependant nécessaire d'étudier le tourne-à-gauche sur la voie d'évitement.



Acteurs concernés et rôle de chacun :

SPW, commune de Rochefort.

Sources et modalités de financement

SPW, commune de Rochefort.

Impacts attendus

L'impact attendu est le délestage du trafic de transit dans le centre de Rochefort. Des mesures d'accompagnement devront être prises pour la requalification des rues du centre-ville qui n'auront plus à supporter la même charge de trafic.

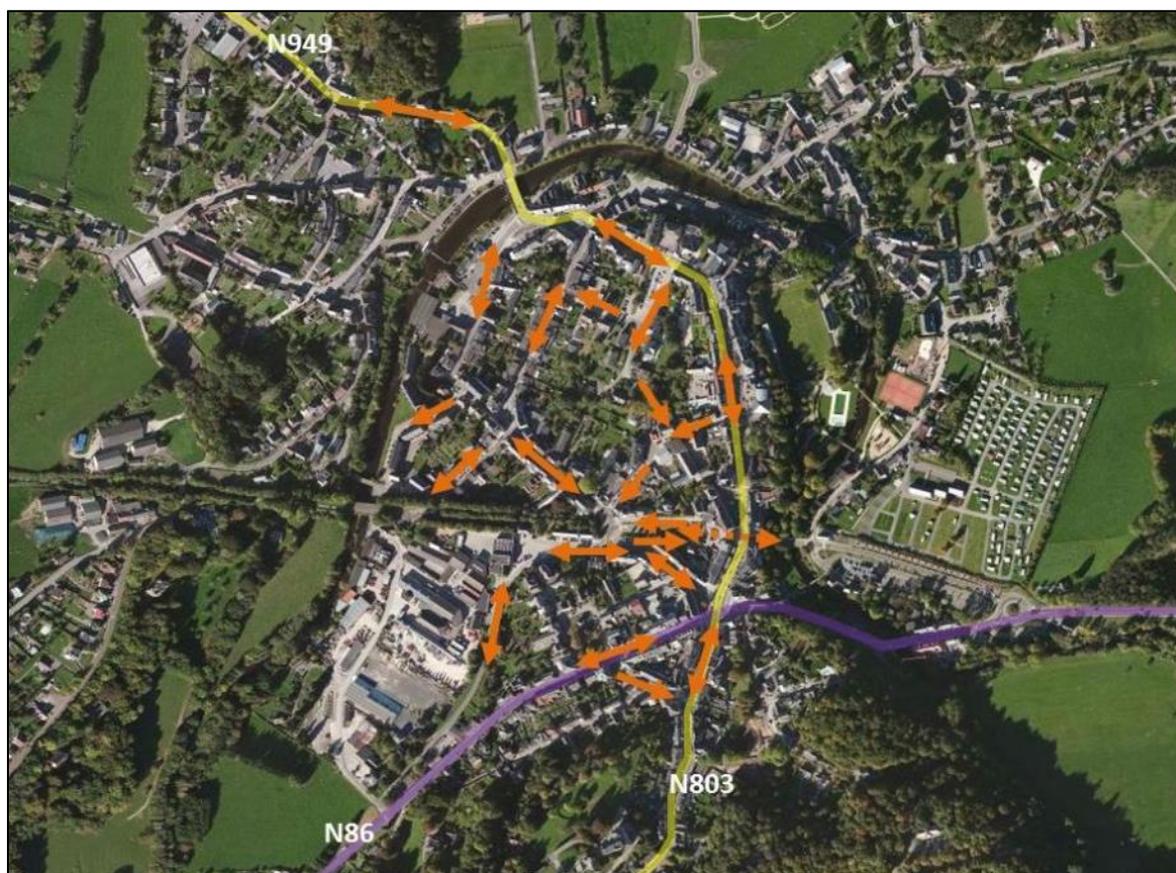
Mise en œuvre : <i>Moyen – long terme</i>	Fiches actions liées : /	
---	------------------------------------	---

5.3 Fiche action n°3 : Plan de circulation du centre de Rochefort

PICM 8	Phase III : Mesures	
Volet communal Rochefort	Plan de circulation du centre de Rochefort	

Situation actuelle

Le schéma ci-dessous montre la situation actuelle des sens de circulation dans le centre de Rochefort.



Quotidiennement traversé par un important flux de trafic de poids lourds, le centre de Rochefort est d'autant plus saturé en période estivale puisque s'ajoutent à cela de nombreux véhicules de visiteurs.

Il est proposé d'envisager la mise à sens unique de certains axes du centre-ville afin de le pacifier.

Cette mesure doit être accompagnée d'un réaménagement de l'espace public en faveur d'une plus grande convivialité pour les modes doux.

Il s'agit initialement d'une proposition de déviation formulée par la Police de Rochefort lors des travaux du Plan trottoirs réalisés dans le centre-ville (rue de Behogne). La mise en œuvre de cette déviation a permis de conclure que le plan de circulation proposé avait la capacité de fluidifier le trafic et rendre moins dangereux le carrefour du centre (entre la N86, la N803 et la N949).

Si le bilan de la mise en œuvre des nouveaux sens de circulation sur cette période a été plutôt positif, il faut toutefois souligner que le revêtement de la rue des Tanneurs a été endommagé par un afflux inhabituel de véhicules qu'il n'était pas en mesure de supporter.

Une telle proposition doit donc faire l'objet d'un projet de ville visant à améliorer la qualité de l'espace public.

Objectifs stratégiques et opérationnels

La proposition formulée ci-dessous vise à améliorer la circulation dans le centre-ville de Rochefort par la mise en œuvre d'une « boucle » de circulation. L'espace libéré devra être réaffecté aux modes doux.

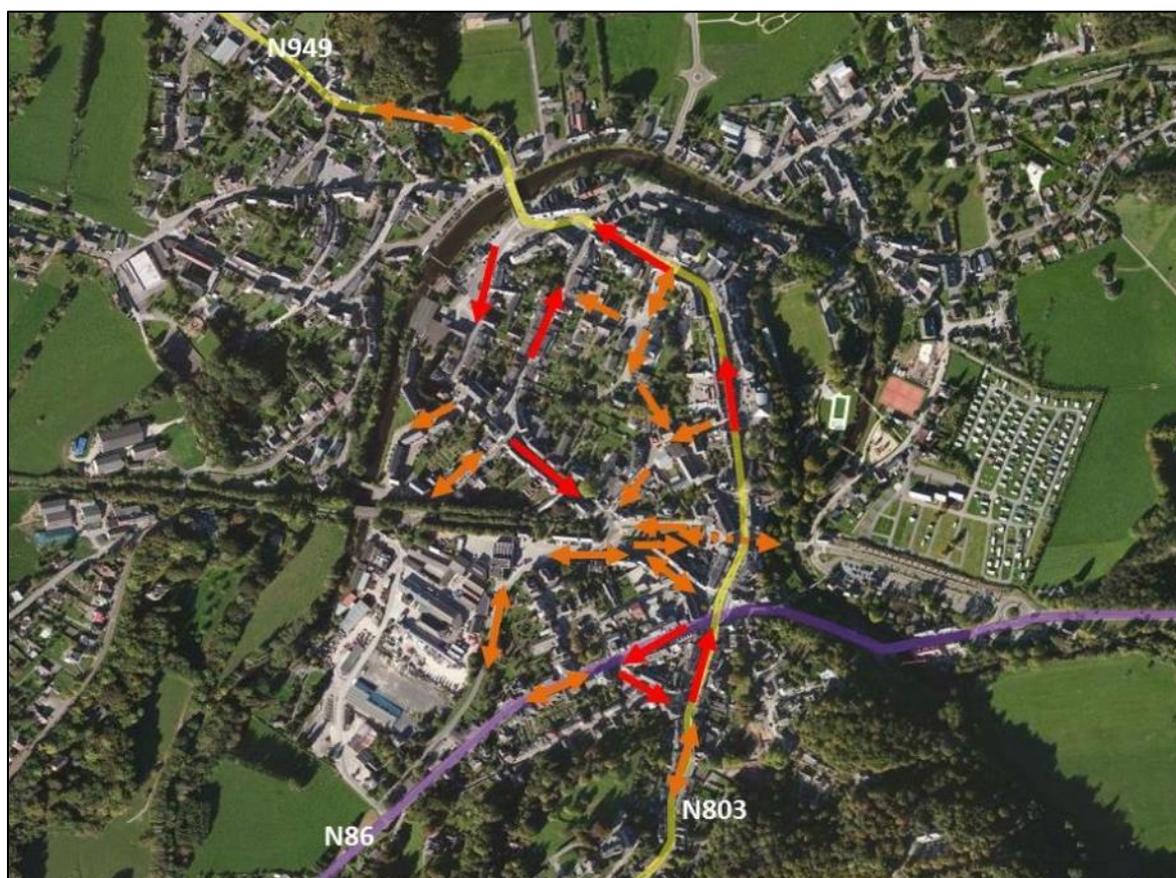
Une réflexion sera par ailleurs menée dans une autre fiche en ce qui concerne la réorganisation du stationnement permise par le gain d'espace.

La mise en place d'une zone 30 « effective » (avec des aménagements particuliers) est par ailleurs proposée.

Description : action principale et spécifique

Modification des sens de circulation

- Mise en place d'une « boucle » entre la rue de Béhogne, la rue des Tanneries et l'avenue d'Alost
- Mise à sens unique de la rue Reine Astrid



N.B. : la modification de la circulation sur la rue de France et la rue Jacquet sera explicitée dans la fiche portant sur le carrefour N86/N803/N949.

La conséquence de cette réorganisation des sens de circulation sera un besoin réduit en largeur de voie nécessaire pour la circulation.

Ainsi, les rues de Behogne, des Tanneries, de la Reine Astrid et l'avenue d'Alost ne nécessiteront plus deux bandes de circulation mais une seule pourra suffire. La largeur de la voirie devra cependant permettre le passage des poids lourds (jusqu'à réalisation de la voie d'évitement) et le dépassement des véhicules de livraison. Une largeur de 5 mètres est donc préconisée.

Des travaux de renforcement sont à prévoir pour la voirie, notamment pour la rue des Tanneurs.

Le nouveau schéma de circulation peut être mis en œuvre rapidement, avant la réalisation de la voie d'évitement. Il est recommandé de mettre en œuvre les mesures temporaires d'aménagement suivantes.

Mesures temporaires

- Pose de potelets afin de réduire la bande voiture à 5 mètres
- Pose de chevrons pour les cyclistes dans les deux sens (bande cyclable suggérée)
- Réalisation d'un Sens Unique Limité. Le SUL est recommandé car il se trouve dans le sens montant de la rue de Behogne (sans danger en raison de la vitesse limitée des cyclistes dans la montée)
- Gain d'espace pour les piétons qui pourront utiliser une partie de la route
- Suppression du stationnement sur un côté de la rue de Behogne (côté Maison communale) et report des places (voir Fiche action n°4 : Plan de stationnement pour le centre de Rochefort)



Proposition d'aménagement temporaire pour la rue de Behogne

Aménagements permanents

Suite à la réalisation de la voie d'évitement, des aménagements permanents pourront être réalisés permettant une requalification globale de l'espace public.

- Élargissement du trottoir côté Maison communale
- Réalisation d'une piste cyclable marquée côté Maison communale
- Conservation de la bande cyclable suggérée de l'autre côté



Possibilité d'aménagement à terme pour la rue de Behogne

L'intérêt de séparer les aménagements routiers des aménagements modes doux d'un marquage au sol est de permettre aux poids lourds de « mordre » sur la piste cyclable en cas de passage de convois exceptionnels.

Les traversées piétonnes du centre-ville devront bénéficier d'un éclairage ponctuel et spécifique.

Conséquence sur les lignes TEC

La modification des sens de circulation aura un impact sur trois lignes TEC empruntant la rue de Behogne :

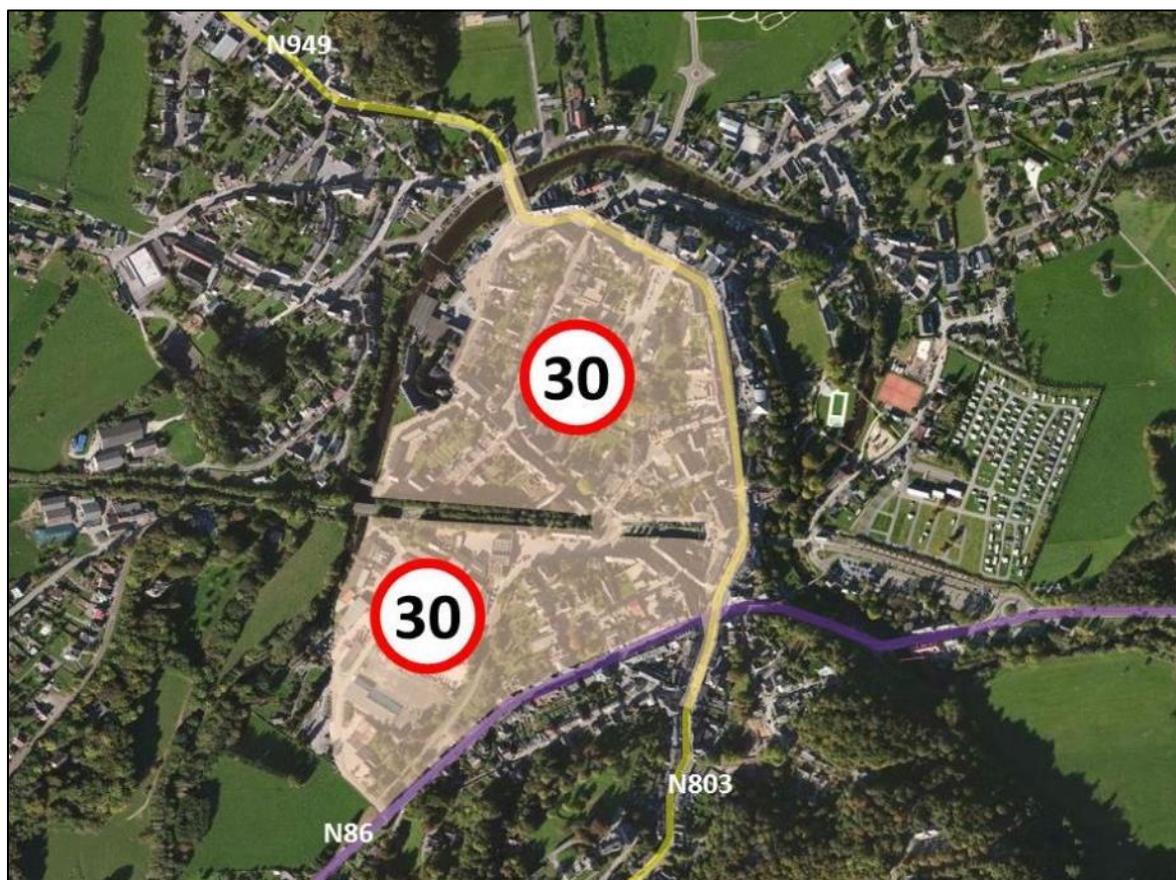
- Ligne 63 Rochefort (gare) – Rochefort (Préhyr)
- Ligne 166b Jemelle – Ciergnon
- Ligne 166a Jemelle – Lavaux Sainte Anne

Il sera par ailleurs nécessaire de déplacer l'arrêt de bus « Rochefort Poste ».



Modifications apportées au TEC

Mise en place d'une zone 30 effective



Zone 30 étendue

Le Schéma de Structure de Rochefort (2008) préconise la mise en place d'une zone 30 dans le centre de Rochefort. Suivant en partie les recommandations du Schéma de Structure,

nous proposons une zone légèrement moins étendue (afin de renforcer son efficacité et sa lisibilité) qui se situe entre :

- La rue Jacquet (N803) au niveau du croisement avec la rue de Saint-Gervais ;
- La rue de la Libération (N949) au carrefour avec la rue du Thiers ;
- La rue Sous le Château / rue de l'Abattoir

La limitation de la route sous le tunnel est conservée à 50 km/h.

Le nouveau schéma de circulation et la requalification de l'espace public l'accompagnant devraient encourager le respect de cette zone 30. Il est cependant nécessaire de réaliser des aménagements de type ralentisseurs pour rendre cette limitation effective.

Acteurs concernés et rôle de chacun

Commune de Rochefort, SPW

Sources et modalités de financement

Commune de Rochefort, SPW

Impacts attendus

Les mesures proposées ne doivent pas être seulement des mesures de mobilité mais faire partie d'un projet global d'amélioration du cadre de vie dans le centre de Rochefort.

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

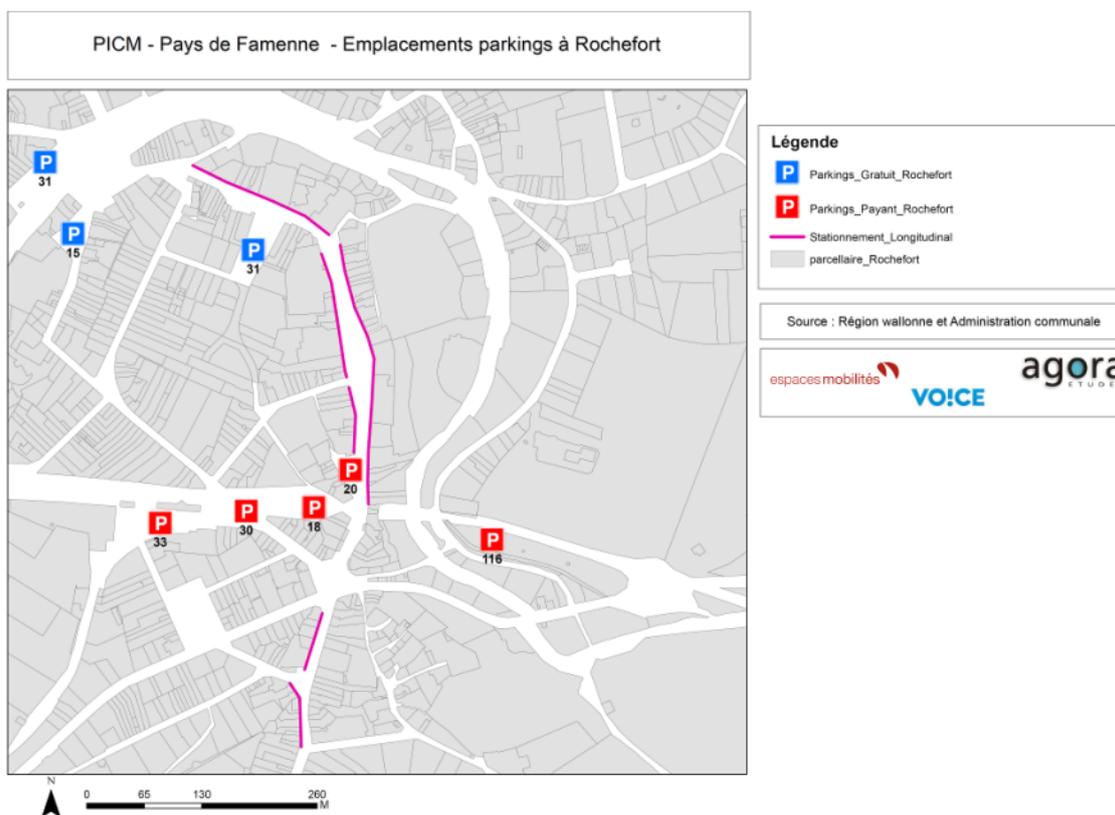
5.4 Fiche action n°4 : Plan de stationnement pour le centre de Rochefort

PICM 8	Phase III : Mesures	
Volet communal Rochefort	Plan de stationnement pour le centre de Rochefort	

Situation actuelle

Au centre de Rochefort, le stationnement s'effectue en poches de parking et le long de certaines voiries.

Le stationnement y est payant avec une tarification de 0,50€ / h. Il existe un tarif forfaitaire valable pour une demi-journée à 7,50€. Rochefort a décidé d'instaurer le système du ¼ d'heure gratuit.



Stationnement à Rochefort (Source: PICM phase 1, Agora/Espaces Mobilités)

Le caractère touristique et commerçant de Rochefort entraîne une certaine pression sur le stationnement dans le centre-ville, ce qui atteint à la qualité et à la convivialité de l'espace public.

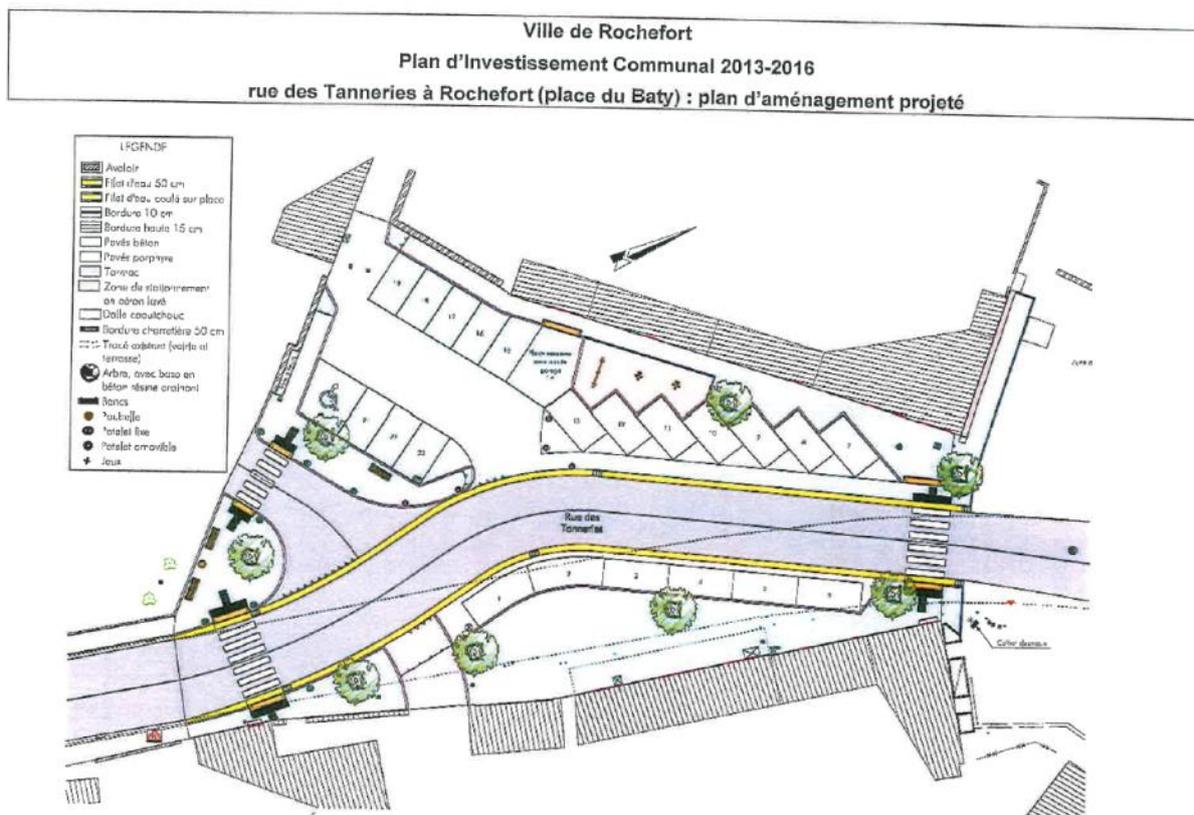
Par ailleurs, de nombreux véhicules circulant sur la rue de Behogne sont en fait à la recherche d'une place de stationnement « au plus près » du centre.

La commune de Rochefort a déjà mis en œuvre plusieurs mesures en faveur d'une meilleure organisation du stationnement. Il s'agit de la réalisation du parking situé rue du Hableau qui compte plus d'une centaine de places et du positionnement de panneaux reprenant un code couleur ainsi que la capacité pour les différents parkings aux entrées de ville et dans le centre.



Panneau indiquant les parkings gratuits à Rochefort situé en entrée de ville

La commune de Rochefort a également lancé le réaménagement de la place du Baty située rue des Tanneries, qui souffre d'une confusion entre les différents espaces et d'un stationnement anarchique. Cette place est située en entrée nord-ouest du centre-ville de Rochefort et bénéficie donc d'un emplacement stratégique pour la gestion du stationnement dans le centre.



Plan d'aménagement projeté pour la place du Baty, rue des Tanneries (Source: Administration communale de Rochefort)

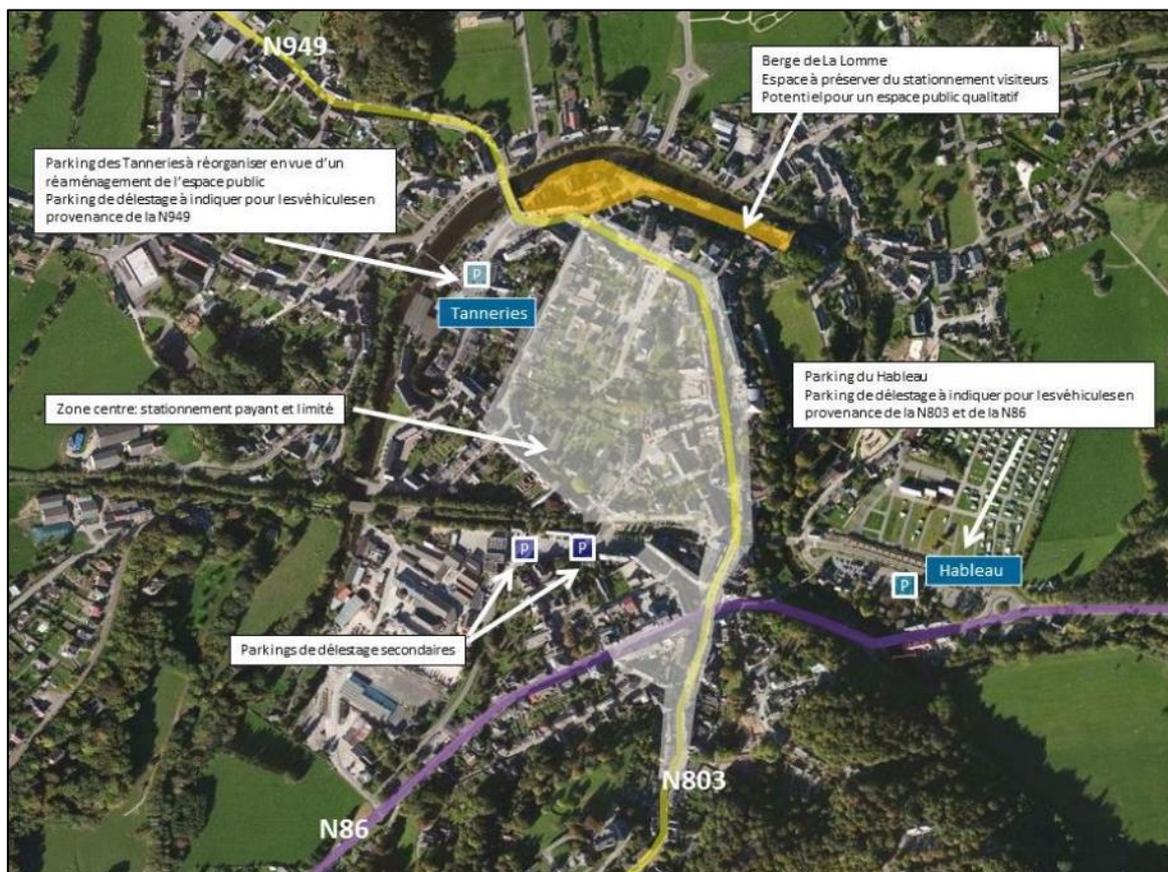
Objectifs stratégiques et opérationnels

Les efforts en matière d'organisation du stationnement sont notables. Le centre-ville reste cependant saturé de véhicules à la recherche d'une place en période estivale. Cette situation

nuit à la qualité de vie dans le centre-ville et peut être la source de conflits potentiellement dangereux entre véhicules et piétons.

L'objectif de cette fiche est de proposer un plan de stationnement qui parvienne à un juste équilibre entre nombre de places de stationnement et qualité de l'espace public.

Description : action principale et spécifique



Proposition d'organisation du stationnement dans le centre de Rochefort

Afin d'éviter le trafic superflu dans le centre-ville de Rochefort et notamment sur la rue de Behogne, il est proposé que le stationnement soit organisé en trois zones :

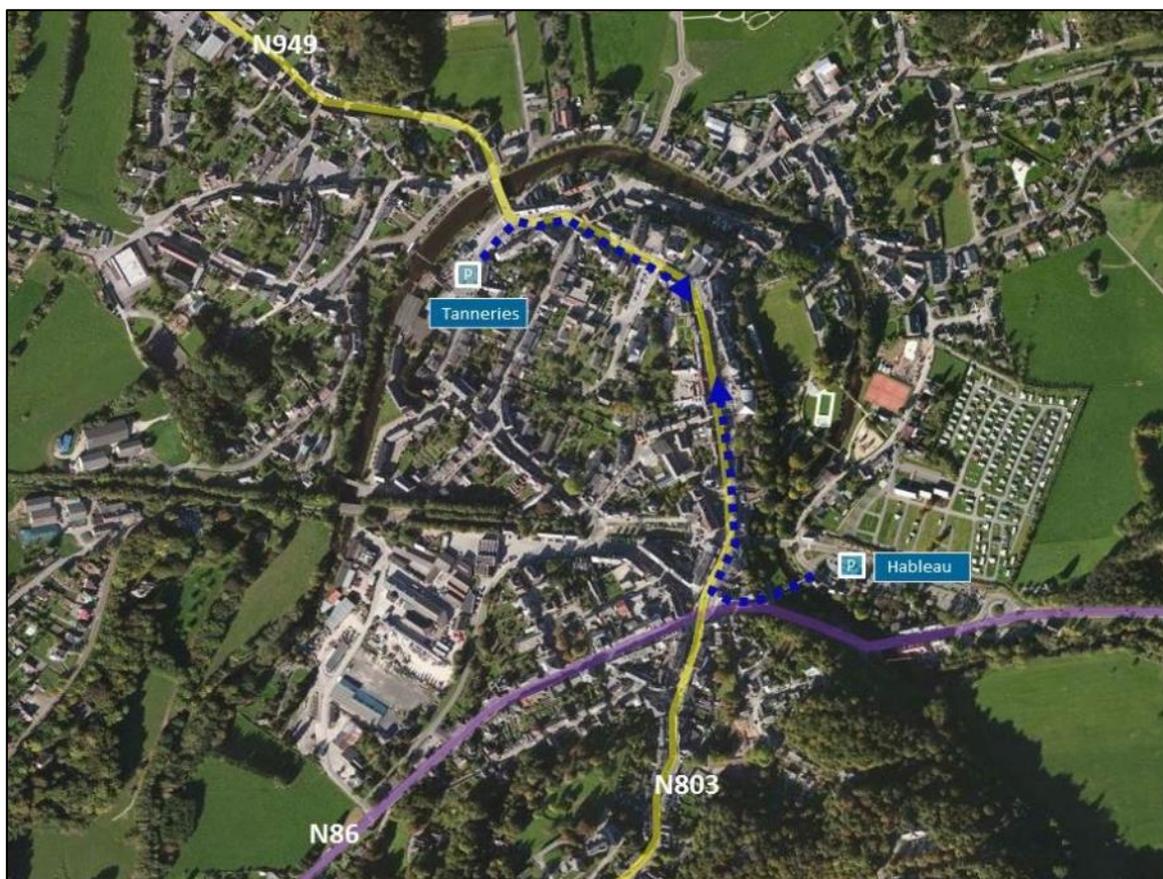
- Une zone centrale payante et limitée dans la durée
- Des rues adjacentes où le stationnement est gratuit
- Des parkings de délestage vers lesquels doivent être orientés les véhicules des visiteurs

La zone centrale comprend les rues comprises entre la rue de Behogne, la rue de la Reine Astrid, l'avenue d'Alost, l'avenue de Forest, la rue de France, la rue Neuve et la rue Jacquet. La tarification en œuvre actuellement pourra être conservée.

Les automobilistes doivent être orientés vers les parkings de délestage des Tanneries (place du Baty) et du Hableau dès les axes pénétrants (N949, N803 et N86).

Cheminements piétons depuis les parkings

Afin d'orienter les visiteurs vers le centre-ville depuis les parkings de délestage, il serait intéressant de flécher l'itinéraire. Le cheminement depuis le parking du Hableau est particulièrement peu évident pour les visiteurs.



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



Exemple de panneaux signalant les cheminements

Stationnement et espace public

À Rochefort, le stationnement s'effectue souvent aux dépens de la qualité de l'espace public. La mise à sens unique de la rue de Behogne (voir Fiche action n°3 : Plan de circulation du centre de Rochefort) entrainera l'inutilité de la bande de stationnement côté Maison communale qui pourra alors être supprimée au profit des modes doux.

La piétonisation de la place Albert 1^{er} entrainera la suppression des places de stationnement présentes (voir Fiche action n°5 : Aménagement de la place Albert 1er). Seule sera conservée la possibilité de dépose-minute.

Une signalisation adéquate permettra d'indiquer les poches de stationnement situées à proximité (parkings de l'église et du tunnel notamment).

Si la rue des Tanneries est mise à sens unique (voir Fiche action n°3 : Plan de circulation du centre de Rochefort), le gain d'espace entraîné permettra de créer davantage de place de stationnement tout en soignant l'aménagement de l'espace public.

Acteurs concernés et rôle de chacun

Commune de Rochefort

Sources et modalités de financement

Commune de Rochefort

Impacts attendus

La réorganisation du stationnement dans le centre de Rochefort doit se faire dans l'optique d'apporter un gain pour l'espace public et sa convivialité pour les modes doux.

Mise en œuvre : <i>Moyen-long terme</i>	Fiches actions liées : /	
---	------------------------------------	---

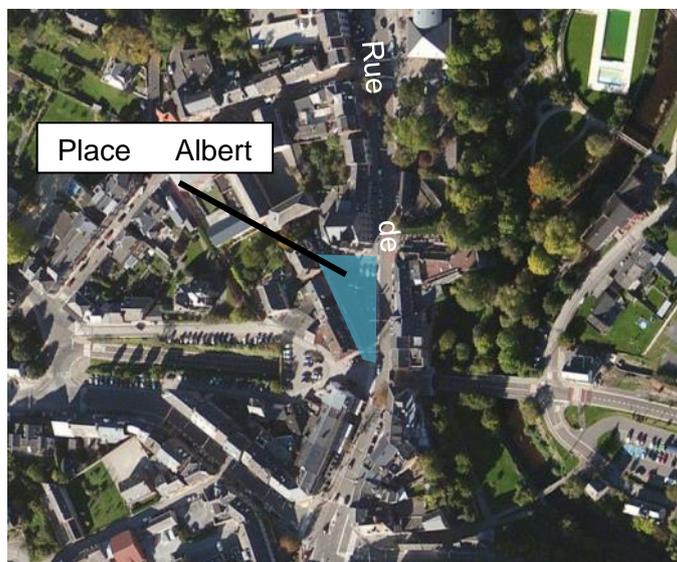
5.5 Fiche action n°5 : Aménagement de la place Albert 1er

PICM 8	Phase III : Mesures	
Volet communal Rochefort	Aménagement de la place Albert 1er	

Situation actuelle

La place Albert 1^{er} est située le long de la rue de Behogne. C'est une place centrale pour Rochefort, bordée de la Maison communale et de commerces. Un accès à l'école fondamentale libre Jean XXIII est possible sur le côté du bâtiment de l'Administration communale. L'école possède un autre accès dans la rue de la Sauvenière.

La place est occupée principalement par le stationnement (18 places de stationnement et 2 emplacements PMR). La commune a fait part de sa volonté de la rendre piétonne.



Localisation de la place Albert 1^{er} (Source : Bingmaps)

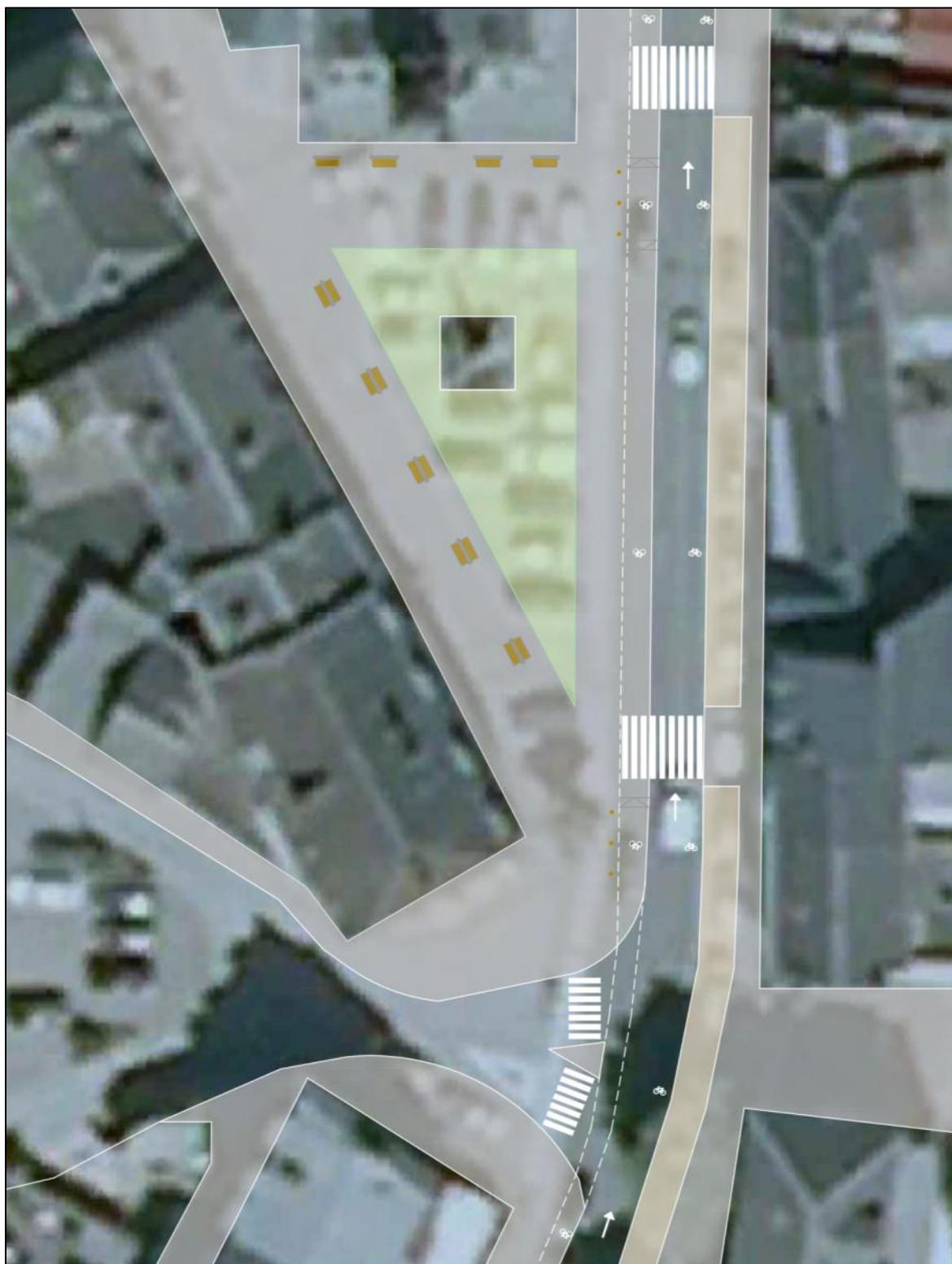


Place Albert 1er et sortie d'école (Source : Agora)

Objectifs stratégiques et opérationnels

L'objectif est de faire de la place Albert 1^{er} un parvis pour la Maison Communale et un lieu de convivialité qui ne soit plus dominé par le stationnement en la rendant piétonne.

Description : action principale et spécifique



Cette proposition inclut la mise à sens unique de la rue de Behogne, l'élargissement du trottoir du côté de l'Administration communale ainsi que la création d'une piste cyclable marquée et d'une bande cyclable suggérée. Sans ces aménagements, la réalisation de la place peut aussi être faite à minima.

Il est proposé pour la place :

- La suppression des places de stationnement. Dans le cadre de la requalification de la rue de Behogne il n'est pas envisagé de les reporter. Les emplacements et parkings à proximité seront mis à contribution (voir Fiche action n°4 : Plan de stationnement pour le centre de Rochefort).
- La possibilité d'accéder à la place est cependant maintenue. Des potelets rétractables seront disposés offrant ainsi la possibilité de conserver quelques places de stationnement et la livraison des commerces.
- Le reste de la place est dédiée aux piétons, avec la possibilité pour les commerces se trouvant sur la place d'y installer une terrasse.

Acteurs concernés et rôle de chacun

Commune de Rochefort.

Sources et modalités de financement

Commune de Rochefort.

Impacts attendus

Le réaménagement de la place Albert 1^{er} doit permettre à Rochefort de se doter du lieu de convivialité qui lui fait actuellement défaut. Cet aménagement fait partie d'un projet global d'amélioration du cadre de vie dans le centre de Rochefort.

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

5.6 Fiche action n°6 : Carrefour du Centre (N86 / N803 / N949)

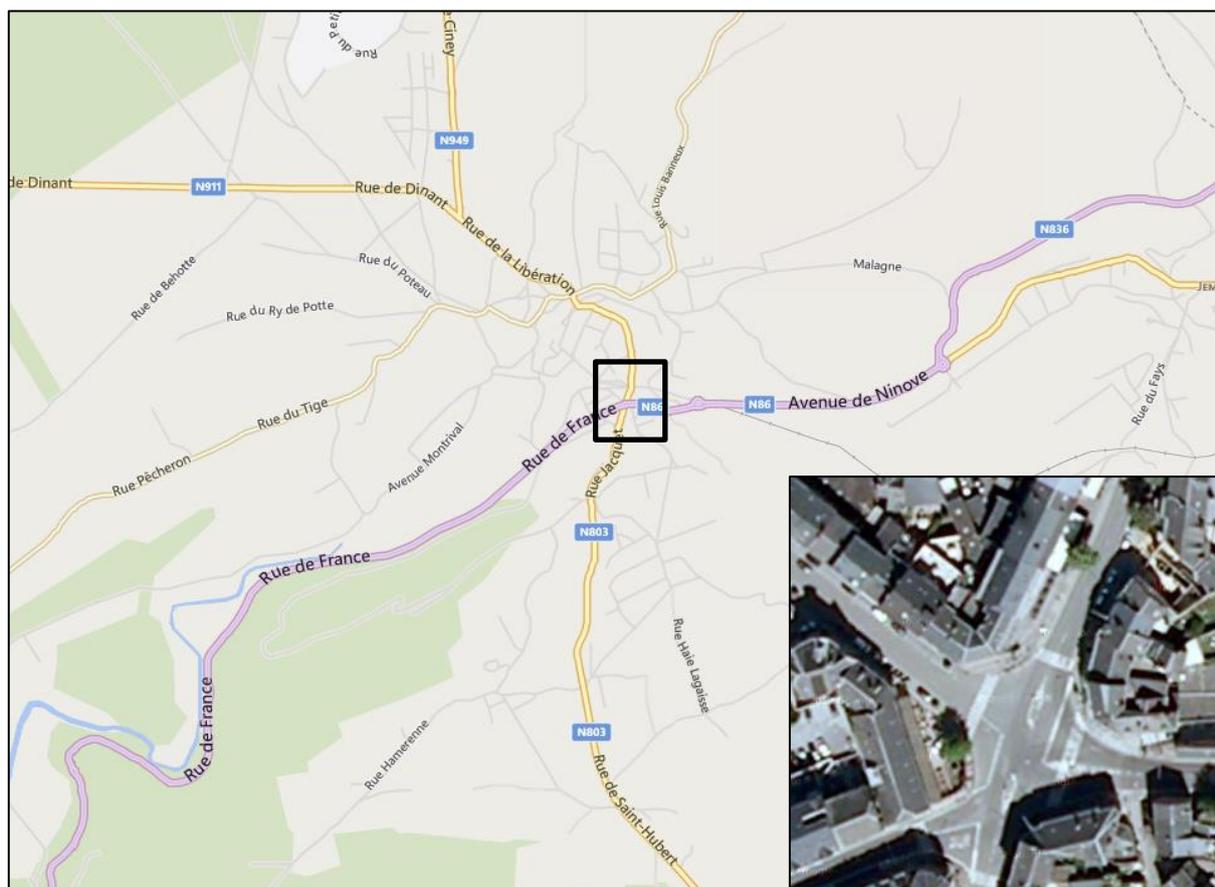
PICM 8	Phase III : Mesures	
Volet communal Rochefort	Carrefour N86 / N803 / N949	

Situation actuelle

Le carrefour formé par la N86 (rue France et la rue de Marche), N949, N803 (rue Jacquet) et l'avenue de Forest et la rue de Saint-Gervais, dit carrefour du Centre, pose un problème de lisibilité et de croisement des flux.

Au flux permanent de poids lourds s'ajoute une dense circulation en période touristique.

Un permis d'urbanisme a été délivré le 23 novembre 2015 pour la réalisation d'un rond-point à la place du carrefour existant.



Localisation du carrefour (Source: Bingmaps)

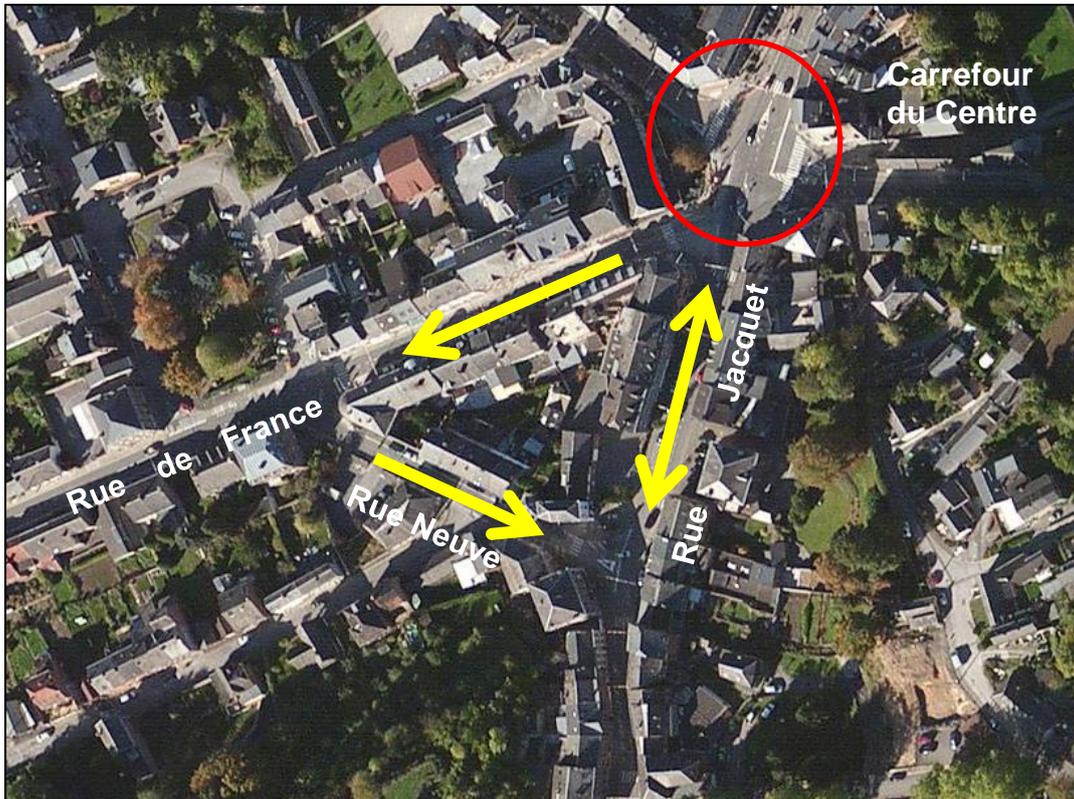
Objectifs stratégiques et opérationnels

Le Schéma de Structure de Rochefort a fait une proposition de réaménagement de ce carrefour en rond-point, aujourd'hui concrétisée par la délivrance du permis. Cette fiche vise

à soutenir cette proposition bénéfique à la circulation dans le centre de Rochefort et pour la sécurité des usagers.

Description : action principale et spécifique

Mise à sens unique de la rue de France



Sens de circulation proposé

La révision des sens de circulation aux abords du rond-point est évoquée par le Schéma de Structure Communal. Sur base de ces propositions, il est recommandé la mise à sens unique de la rue de France entre la rue Jacquet et la rue Neuve en direction de Han-sur-Lesse. Le sens unique de la rue Neuve vers la rue Jacquet est conservé.

Le permis d'urbanisme précise que le trafic provenant de Han-sur-Lesse sera dévié vers la rue Neuve et la rue Jacquet.

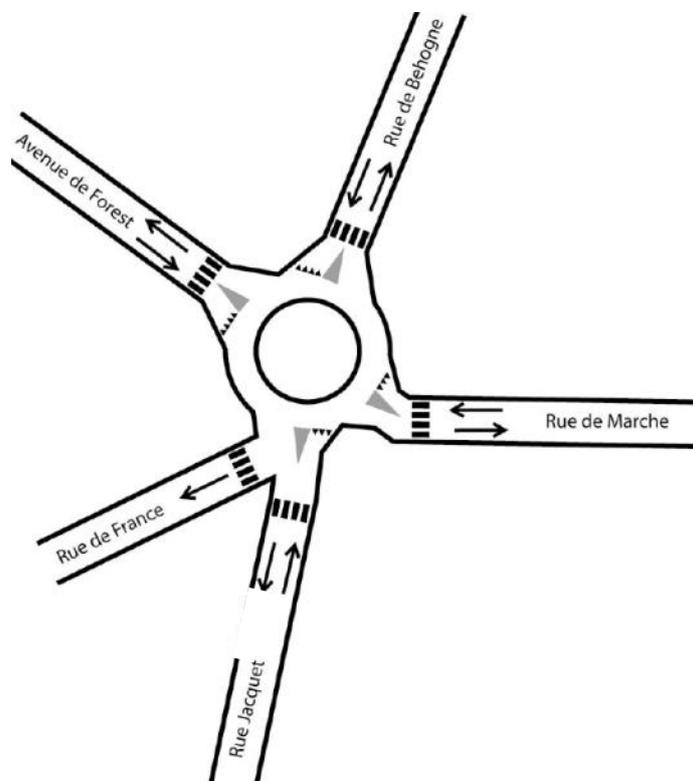
L'intérêt de la mise à sens unique de la rue de France est la réduction du nombre d'accès au carrefour, permettant ainsi de le simplifier.

Cette configuration doit également permettre un gain d'espace pour les modes doux.

En parallèle de la réorganisation des sens de circulation dans le centre de Rochefort (voir Fiche action n°3 : Plan de circulation du centre de Rochefort), il est proposé que le carrefour soit réaménagé.

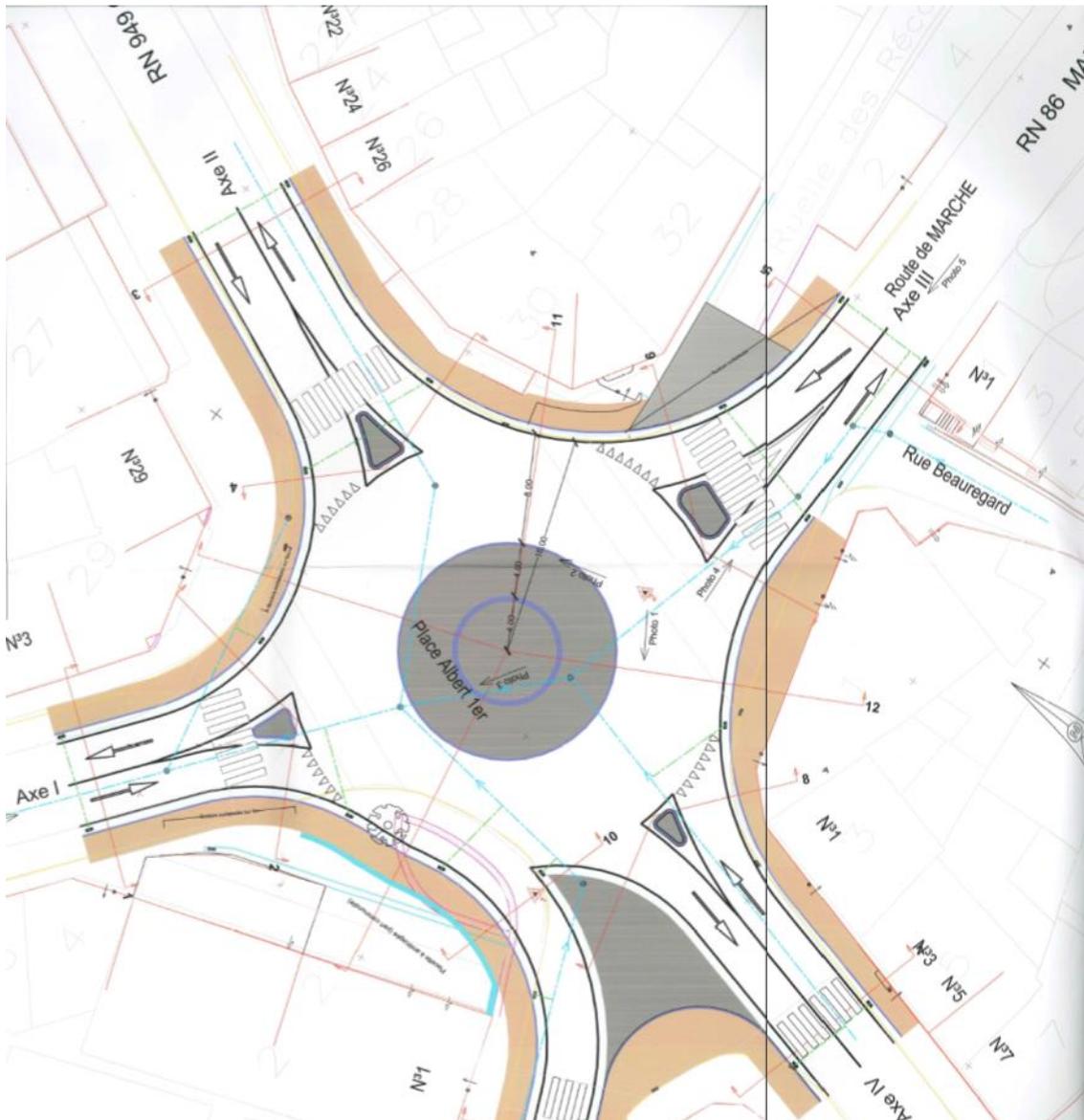
Réalisation d'un rond-point

La proposition initiale du Schéma de Structure était qu'un rond-point soit réalisé.



**Aménagement proposé en vue de l'amélioration du carrefour formé par les rues de France et Neuve
(Source: Schéma de Structure Communal de Rochefort, 2008)**

Cette proposition est concrétisée dans l'esquisse ci-dessous qui fait l'objet du permis d'urbanisme. Ce rond-point à cinq branches aura un rayon de 16 mètres avec îlots franchissables afin de permettre le passage des convois exceptionnels. Les passages piétons sont repositionnés.



Rond-point du Centre projeté tel que délivré par le permis du 23 novembre 2015

Acteurs concernés et rôle de chacun

Commune de Rochefort, SPW.

Sources et modalités de financement

Commune de Rochefort, SPW.

Impacts attendus

La mise à sens unique de la rue de France ainsi que le réaménagement du carrefour permettront une meilleure fluidité du trafic. Cette proposition devrait améliorer la circulation des véhicules et des modes doux (repositionnement des passages piétons).

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

5.7 Fiche action n°7 : Signalisation des parkings de Han-sur-Lesse

PICM 8	Phase III : Mesures	
Volet communal Rochefort	Signalisation des parkings de Han-sur-Lesse	

Situation actuelle

À Han-sur-Lesse, le stationnement est problématique en période touristique, en raison de la forte attractivité du village.

Les visiteurs se dirigent vers le centre de Han-sur-Lesse où se situent l'office du tourisme et l'entrée des grottes.

Le stationnement s'effectue majoritairement en parking hors voirie mais il existe de longues sections longitudinales où le stationnement est payant. Les tarifs sont identiques à ceux du centre-ville de Rochefort (premier ¼ d'heure gratuit, 0,50€/h et 7,50€ la demi-journée). Un important parking se trouve autour de l'église, mais la principale poche de stationnement est accolée au centre-ville, au nord de celui-ci.

Un travail sur la signalétique permettra de mieux répartir les flux de véhicules. Une nouvelle répartition de la tarification des parkings pourra également être envisagée.

Enfin, une possibilité d'extension de parking existe à l'entrée de Han-sur-Hesse.



Parkings de Han-sur-Lesse (Source: PICM phase 1, Agora/Espaces Mobilités)

Objectifs stratégiques et opérationnels

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

Les parkings de Han-sur-Lesse 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). Cette signalisation doit être apportée aux endroits où elle fait défaut (parking rue des Grottes par exemple).



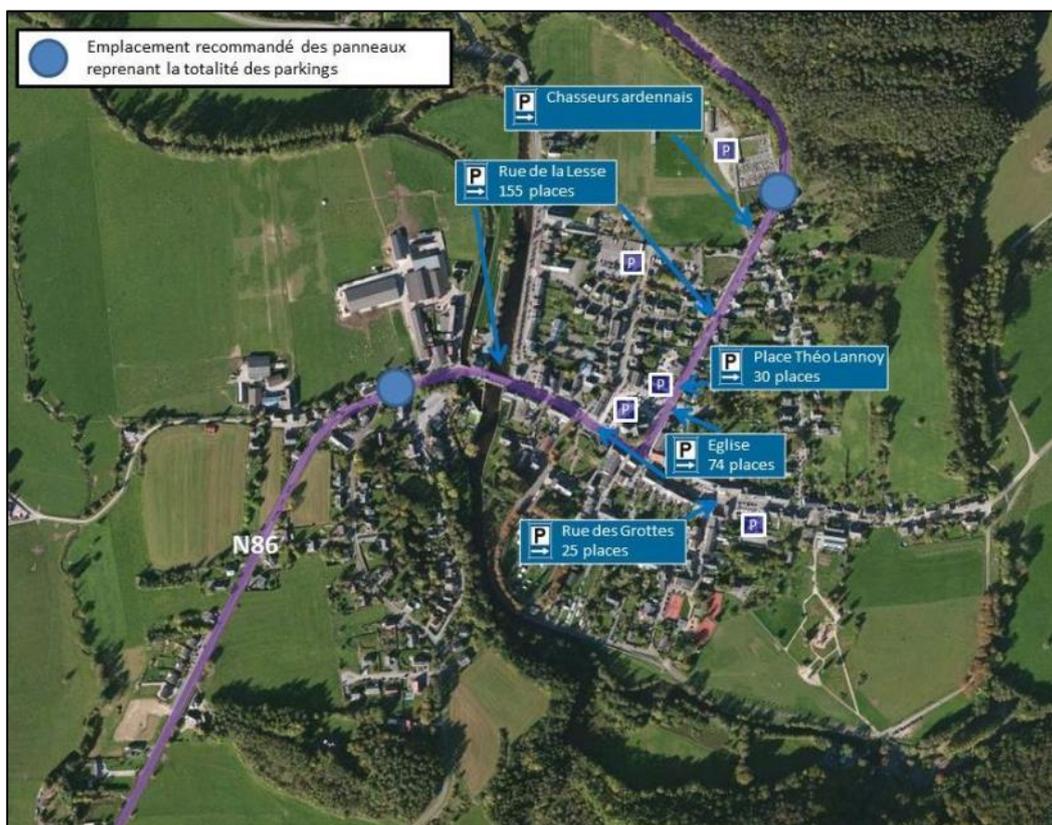
Par ailleurs, une signalisation claire des parkings et de leurs cheminements permettra aux usagers d'utiliser le parking adéquat selon la suite de leur déplacement et cela engendra également un gain de temps et une réduction des nuisances (sonores, visuelles, pollution). Compte-tenu des distances réduites entre les points d'intérêt, une bonne indication des cheminements piétons entre ceux-ci et les parkings permettra aux visiteurs de ne pas déplacer leur véhicule durant leur séjour à Han-sur-Lesse.

Il est proposé une tarification dégressive des parkings afin d'inciter les visiteurs à se garer aux parkings situés hors du centre-ville.

Enfin, sont proposés deux emplacements pour la création d'une nouvelle poche de stationnement à l'entrée de Han-sur-Lesse.

Description : action principale et spécifique

La carte suivante montre l'implantation possible des panneaux de 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

Il est recommandé de placer un panneau pour le parking rue de la Lesse au niveau de la N86 avant la rue du Plan d'Eau, afin d'éviter de diriger le trafic dans le centre-ville.



Exemple : signalisation du centre touristique de Cassel (France). Conception Agora

Enfin des panneaux reprenant la totalité des parkings de Han-sur-Lesse peuvent être disposés aux entrées de villes sur la N86.

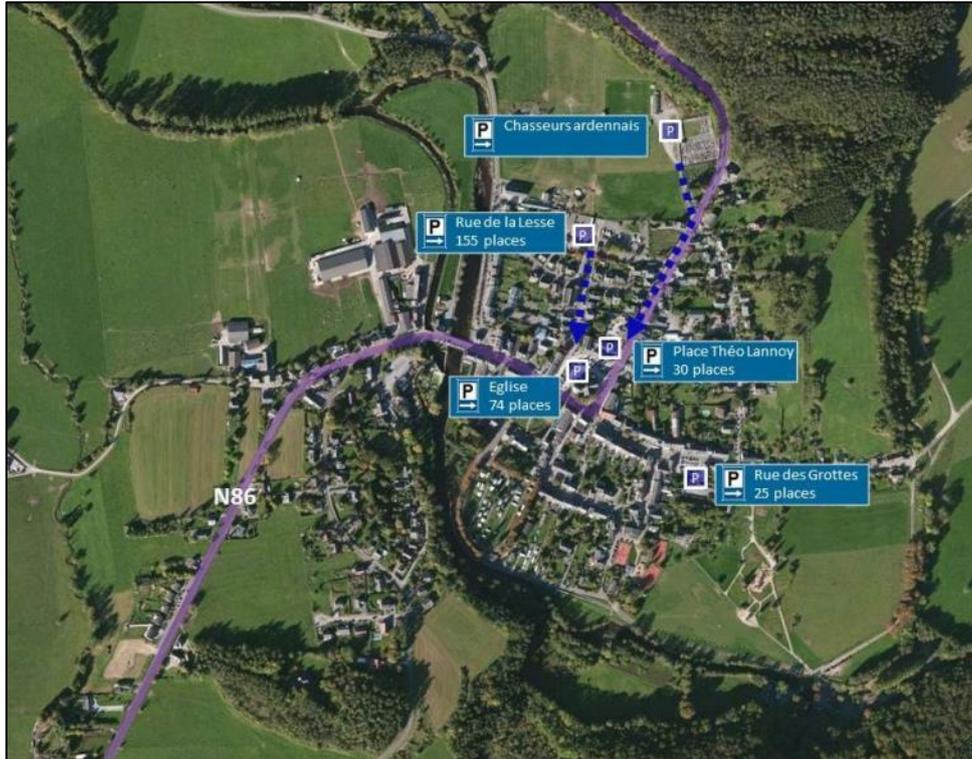


Exemple : signalisation des parkings à Rochefort

Description de l'action spécifique complémentaire : principe de signalisation des cheminements piétons

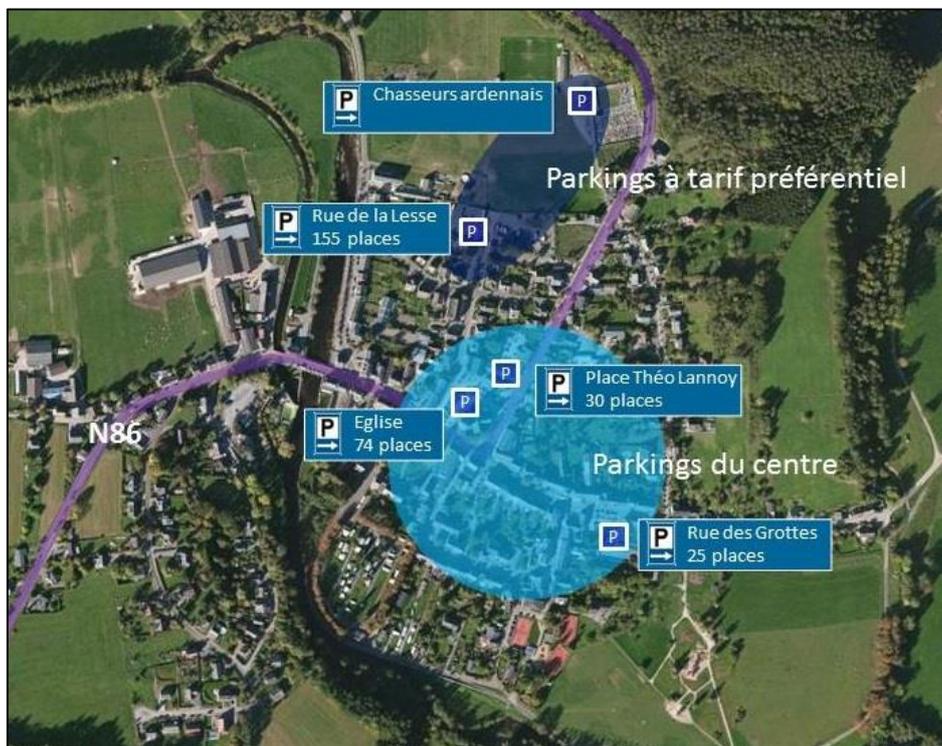
Outre la signalisation directionnelle, la signalisation d'un cheminement piéton depuis/vers les parkings est importante afin de démontrer que ces espaces de stationnement sont situés à proximité immédiate du centre-ville et que leur utilisation n'engendre pas un trajet trop important à pied pour y accéder.

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

Description de l'action spécifique complémentaire : tarification des parkings



Recommandations pour la tarification des parkings

Un tarif avantageux pour les parkings situés hors du centre-ville et un tarif plus « contraignant » pour les places situées dans le centre (place Théo Lannoy, église)

permettrait d'inciter les automobilistes à se stationner sur les premières et ainsi à soulager le centre de la pression de stationnement et de la circulation à la recherche de places de stationnement.

Description de l'action spécifique complémentaire : extension du stationnement au nord de Han-sur-Lesse

Afin de répondre à la pression de stationnement dans le village, notamment en période estivale, la localisation d'une nouvelle poche de stationnement peut être envisagée. Le nord de Han-sur-Lesse est l'endroit le plus propice à la création de nouvelles places. Deux emplacements sont envisageables :



En considérant que 25m² sont nécessaires pour chaque place de stationnement, le nombre de places de stationnement supplémentaires possibles serait d'environ 134 ou 352.

Un aménagement paysager de type parking enherbé afin de limiter l'impact du parking sur le paysage est conseillé.



Parking enherbé à Neuvy (Allier, France).
Maître d'oeuvre: SCPAS Perrin Recoules



Parking enherbé à Rignac (Aveyron, France).
Réalisation Berthier Paysage

Acteurs concernés

Rochefort et SPW.

Sources et modalités de financement

Commune et SPW.

Impacts attendus

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

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

5.8 Fiche action n°8 : Entrées de village de Mont-Gauthier

PICM 8	Phase III : Mesures	
Volet communal Rochefort	Entrées de village de Mont-Gauthier	

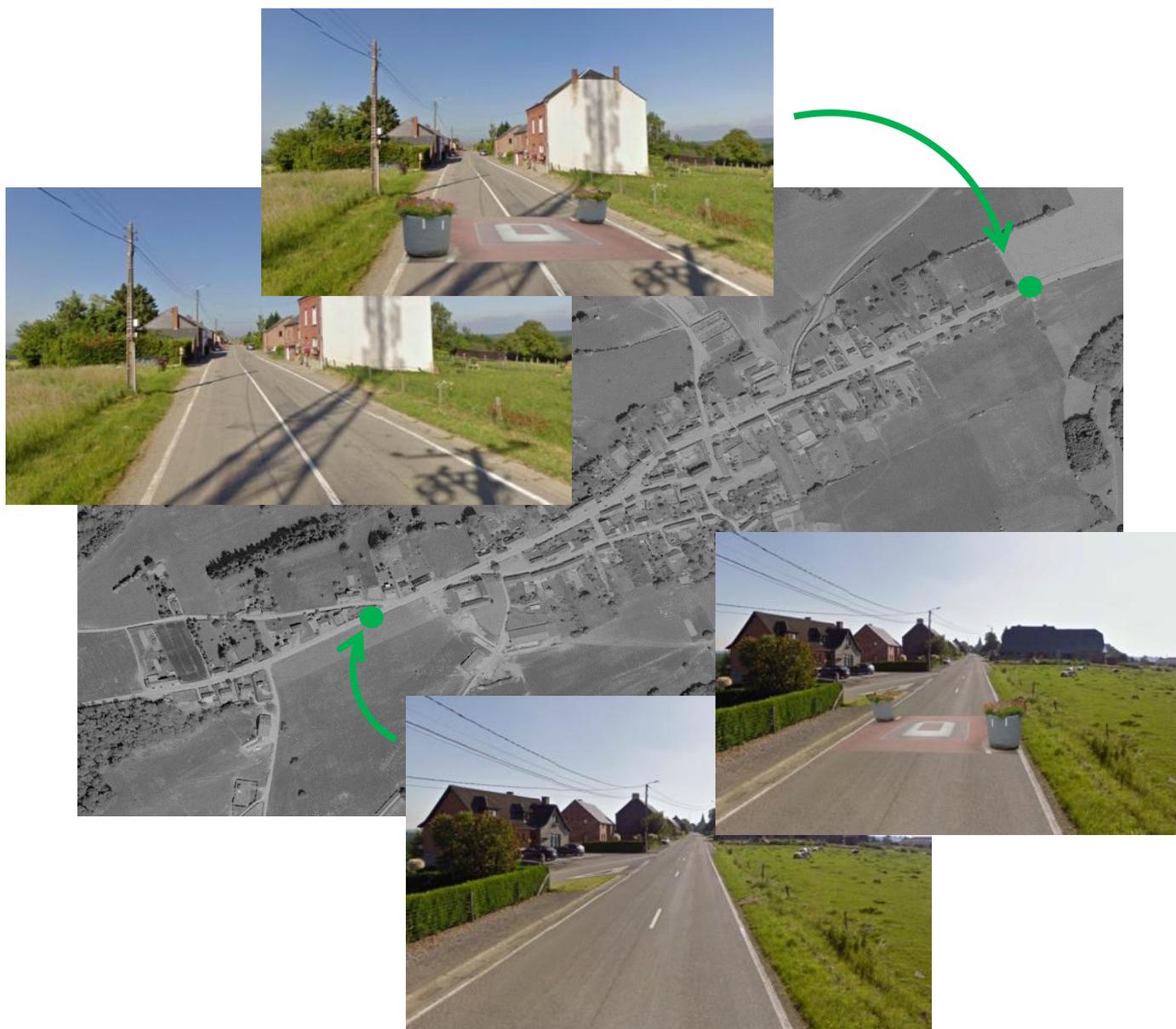
Situation actuelle

Situé sur une section rectiligne de N929, le village de Mont-Gauthier est parfois traversé à grande vitesse par les véhicules.

Objectifs stratégiques et opérationnels

L'objectif est d'inciter les véhicules à ralentir aux entrées du village de Mont-Gauthier.

Description : action principale et spécifique



Il est proposé que les entrées de Mont-Gauthier soient aménagées de ralentisseurs de type coussins berlinois.

Des éclairages pourront aussi accompagner l'aménagement.

Acteurs concernés et rôle de chacun

Commune de Rochefort, SPW.

Sources et modalités de financement

Commune de Rochefort, SPW.

Impacts attendus

Sécurisation du village dans sa globalité.

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

5.9 Fiche action n°9 : Aménagement du carrefour de Génîmont

PICM 8	Phase III : Mesures	
Volet communal Rochefort	Aménagement du carrefour de Génîmont	

Situation actuelle

Le carrefour de Génîmont est composé de deux axes : la N94 Nord/Sud et la rue du Jardinia qui est un accès à l'autoroute E411 (A4) pour les véhicules en provenance et à direction de Han-sur-Lesse.

Ce carrefour a été signalé par la commune comme accidentogène. Le fait qu'il soit bâti sur ses 4 angles conjugué à la courbe effectuée par la N94 contribue à une mauvaise visibilité pour tous les véhicules.



Localisation du carrefour N94/Rue du Jardinia (Source: Bingmaps)

Objectifs stratégiques et opérationnels

L'objectif est de rendre une meilleure visibilité aux automobilistes en provenance des quatre accès au carrefour. L'amélioration du tourne-à-gauche vers le restaurant situé à l'angle de la rue du Sourd d'Ave et de la rue du Jardinia est aussi suggérée.

Description : action principale et spécifique



- Les ilots centraux de la rue du Jardinia sont avancés vers la N94 afin d'améliorer la visibilité des véhicules en provenance de cette première. Afin de ne pas masquer la visibilité vers la N94, il est recommandé de ne pas placer de signalisation directionnelle sur l'îlot central de la rue du Jardinia.
- Afin de réduire l'emprise du carrefour, les zébras de la N94 sont raccourcis.
- Le tourne-à-gauche vers le restaurant est rendu plus lisible en étant rapproché du croisement.

Acteurs concernés et rôle de chacun

SPW

Sources et modalités de financement

SPW

Impacts attendus

L'amélioration de la visibilité devrait réduire la probabilité d'accident. Il conviendrait cependant de limiter les nouvelles constructions à proximité immédiate du carrefour afin de ne pas la réduire davantage.

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

5.10 Fiche action n°10 : Liaison piétonne sur la N86

PICM 8	Phase III : Mesures	
Volet communal Rochefort	Liaison piétonne sur la N86	

Situation actuelle

Entre le rond-point de la N86 situé à l'entrée de Rochefort et le vélodrome, il n'existe pas d'aménagement pour les piétons alors que celui-ci se situe à environ 1 km du centre-ville. La N86 est bordée de pistes cyclables dans les deux sens mais offre peu d'espace pour les piétons. Le RAVeL est accessible depuis le rond-point puis se dirige vers le sud de Jemelle.

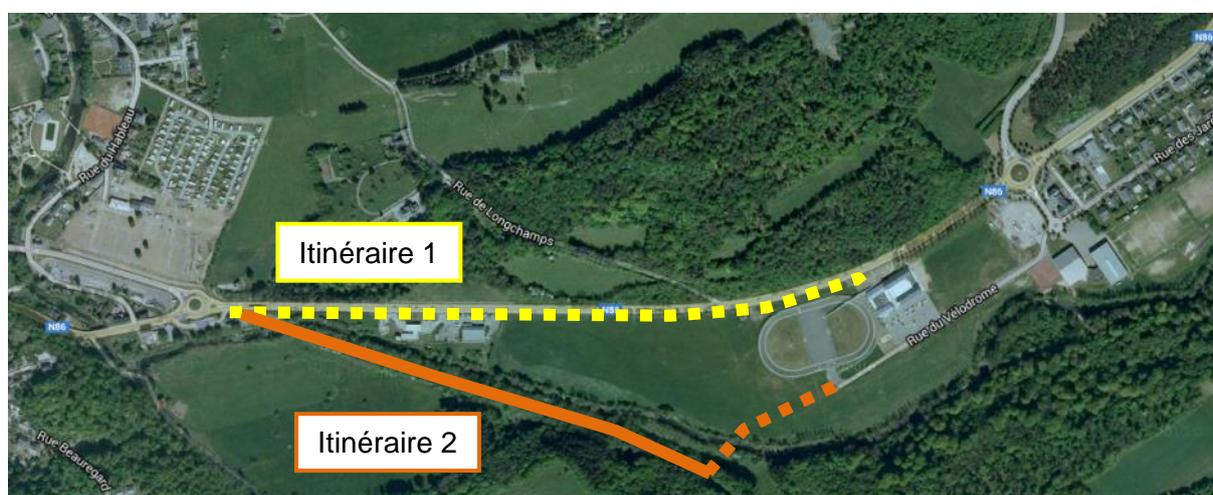


Objectifs stratégiques et opérationnels

L'objectif est de permettre aux piétons de rejoindre en toute sécurité le vélodrome depuis le centre-ville de Rochefort.

Description : action principale et spécifique

Deux itinéraires possibles permettraient de prolonger le cheminement piétonnier du centre de Rochefort vers le vélodrome.



Itinéraire 1 :

Le premier cheminement envisageable longe la N86 du côté du vélodrome. Cet aménagement nécessitera l'empiètement sur l'accotement, impliquant l'abatage d'arbres ou leur contournement.

Itinéraire 2 :

Le second itinéraire envisagé emprunte une partie du RAVeL. La section à créer nécessitera la traversée de la Lomme. La faisabilité et la mise en œuvre de cette traversée devront être appréhendées au travers de solutions techniques adaptées et dont l'efficacité pourrait être garantie à l'aide d'études hydrauliques pertinentes.

Images de référence



Aménagement piétonnier à Saint-Hilaire du Rosier (Isère, France)



Cheminement piétonnier à Lozanne (Rhône, France)



Cheminement piéton à Gouesnou (France)



Passerelle piétonne (Essonne, France)

Acteurs concernés et rôle de chacun

Commune

Sources et modalités de financement

Commune

Impacts attendus

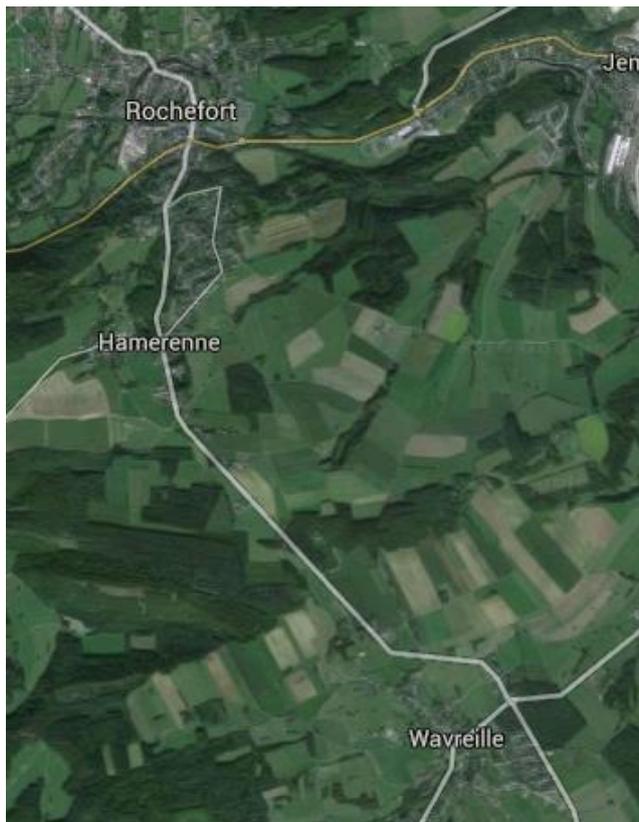
Sécurisation des abords de la N86 pour les piétons.

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

5.11 Fiche action n°11 : Sécurisation rue Jacquet, route de Saint-Hubert et route de Wavreille (N803)

PICM 8	Phase III : Mesures	
Volet communal Rochefort	Sécurisation rue Jacquet – route de Saint-Hubert et route vers Wavreille (N803)	

Situation actuelle



Sur la N803 entre Rochefort et Wavreille, des problèmes de dépassement des limitations de vitesses sont fréquents. Les modes doux ne trouvent par ailleurs pas leur place sur cet axe.

Objectifs stratégiques et opérationnels

L'objectif est double avec d'une part la sécurisation de la N803 et l'incitation au respect des limitations de vitesses, et d'autre part la proposition d'un itinéraire pour la circulation sécurisée des modes doux.

Description : action principale et spécifique

Sécurisation de la N803

La N803 est limitée à 70 km/h, compte-tenu du contexte rural de cette route (en dehors des traversées de Hamerenne et Wavreille), baisser la limitation de vitesse n'aurait que peu d'effet et serait difficile à faire respecter.

Quelques aménagements peuvent cependant être apportés afin de faire davantage respecter cette limitation :

- Création d'un effet de porte à l'entrée de Rochefort
- Création d'un effet de porte aux entrées de Hamerenne (schlammage)

- Ajout de signalétique sur la descente entre Wavreille et Hamerenne + éventuellement de bandes rugueuses transversales (sonores, afin d'éveiller l'attention des automobilistes)
- Pose de barrières de sécurité
- Schlammage au niveau des habitations de Wavreille situées le long de la N803

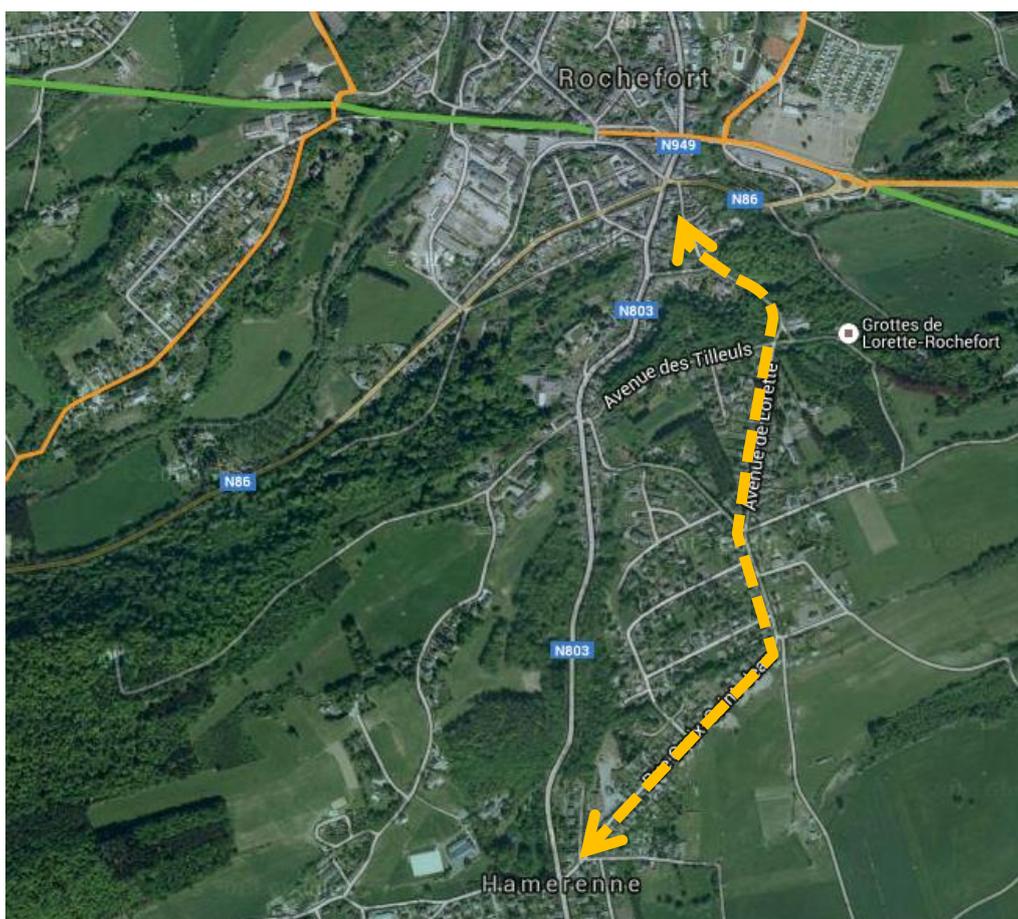
Ces propositions sont à étudier en lien avec le SPW DGO1. A propos des effets de porte, il sera nécessaire de prévoir une visite sur place avec le district afin de définir leurs emplacements précisément.

Itinéraire modes doux

Une liaison permettant de relier Hamerenne au centre de Rochefort et son RAVeL pourrait être intéressante vu la courte distance et compléterait le maillage du réseau cyclable communal. Cette liaison pourra être prolongée jusqu'à Wavreille, village situé à 6 km du centre de Rochefort.

■ Section 1 : Rochefort - Hamerenne

Dans un premier temps, la liaison pourrait emprunter l'axe rue Croix-Saint-Jean /av de Lorette/rue Beauregard en évitant la N803 qui est un axe automobile très fréquenté.



Les actions à mener pour cette liaison :

- Maitriser les vitesses par la mise en place de ralentisseurs

- Aménagement d'une Bande Cyclable Suggérée

La BCS n'est pas une piste cyclable et fait donc partie intégrante de la chaussée. L'automobiliste peut y circuler et le cycliste n'est pas contraint de l'utiliser, mais elle participe à la continuité du réseau cyclable. Elle permet au cycliste de bien se positionner sur la voirie et rappelle aux automobilistes qu'ils ne sont pas les seuls usagers de la route.



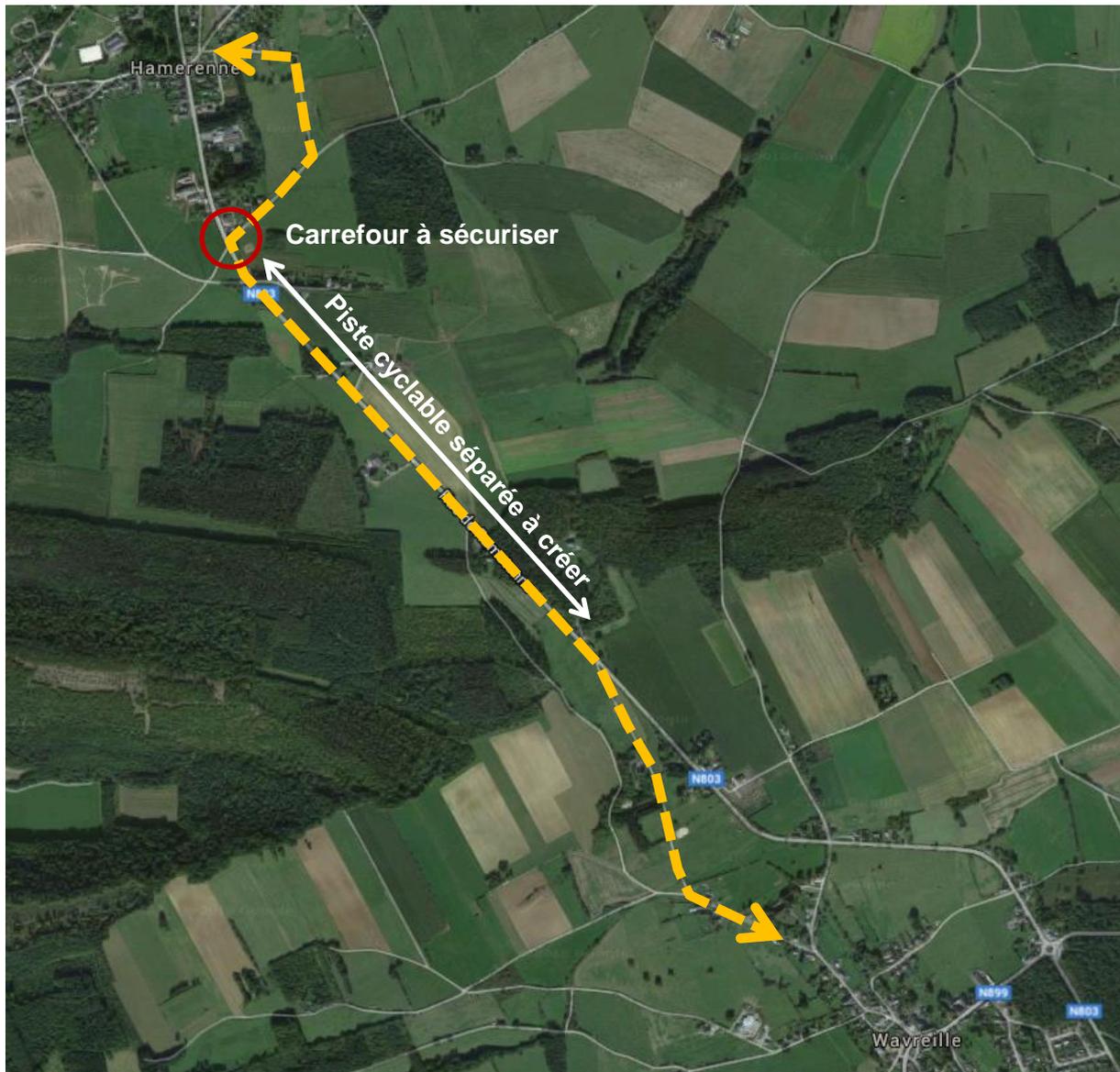
- Section 2 : Hamerenne - Wavreille

La section entre Hamerenne et Wavreille ne permet pas d'emprunter de voie alternative à la N803 sur 1,5 km, entre la rue du Fays à Hamerenne et la rue du Calvaire à Wavreille.

Cette section concerne le SPW. Celle-ci n'étant pas large, il convient d'en prendre compte (pour le croisement de charrois agricoles). Actuellement, un fossé est présent tout le long du tronçon ainsi que plusieurs poteaux d'éclairage.

Cet aménagement devra être celui d'une piste cyclable séparée afin de protéger les cyclistes du trafic. Celle-ci devra être prévue dans l'accotement, sous forme de piste cyclable séparée. Des emprises sont donc nécessaires.

L'itinéraire continuera ensuite vers le centre de Wavreille via la rue du Calvaire, qui devra être pourvue d'éclairage.



Acteurs concernés et rôle de chacun

SPW, Commune

Sources et modalités de financement

SPW, Commune

Impacts attendus

Sécurisation de la N803 et encouragement des déplacements à vélo par un itinéraire cyclable protégé.

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

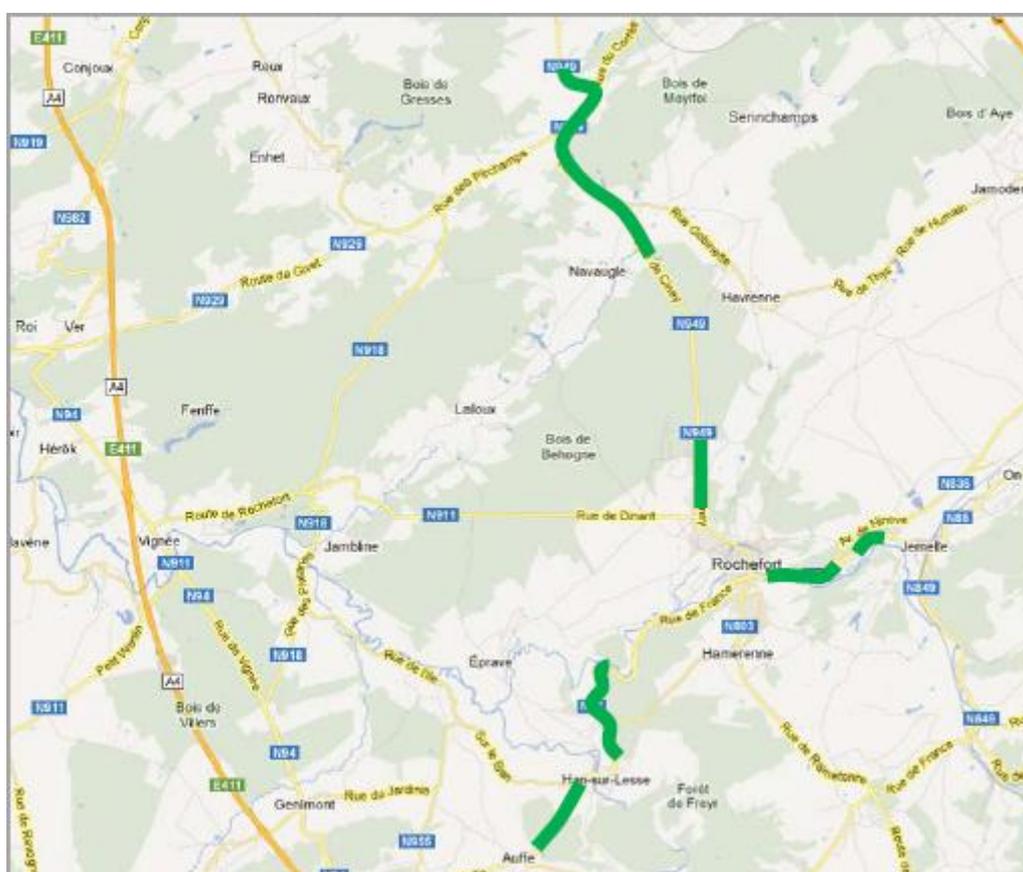
5.12 Fiche action n°12 : Le balisage vélo

PICM 8	Phase III : Mesures	
Volet communal Rochefort	Le balisage vélo	

Situation actuelle

Rochefort est traversée par la ligne 150 du RAVeL, plus précisément pas sa section B, entre Houyet et Jemelle. Le RAVeL est interrompu sur un tronçon entre l'ancienne gare de Rochefort et la N86 mais une liaison a été créée afin de compléter le réseau.

La ville de Rochefort dispose également de pistes cyclables discontinues sur différentes voiries régionales (N86, N949). Leur état est relativement bon mais elles nécessitent un entretien régulier.



Pistes cyclables à Rochefort



N86 nord

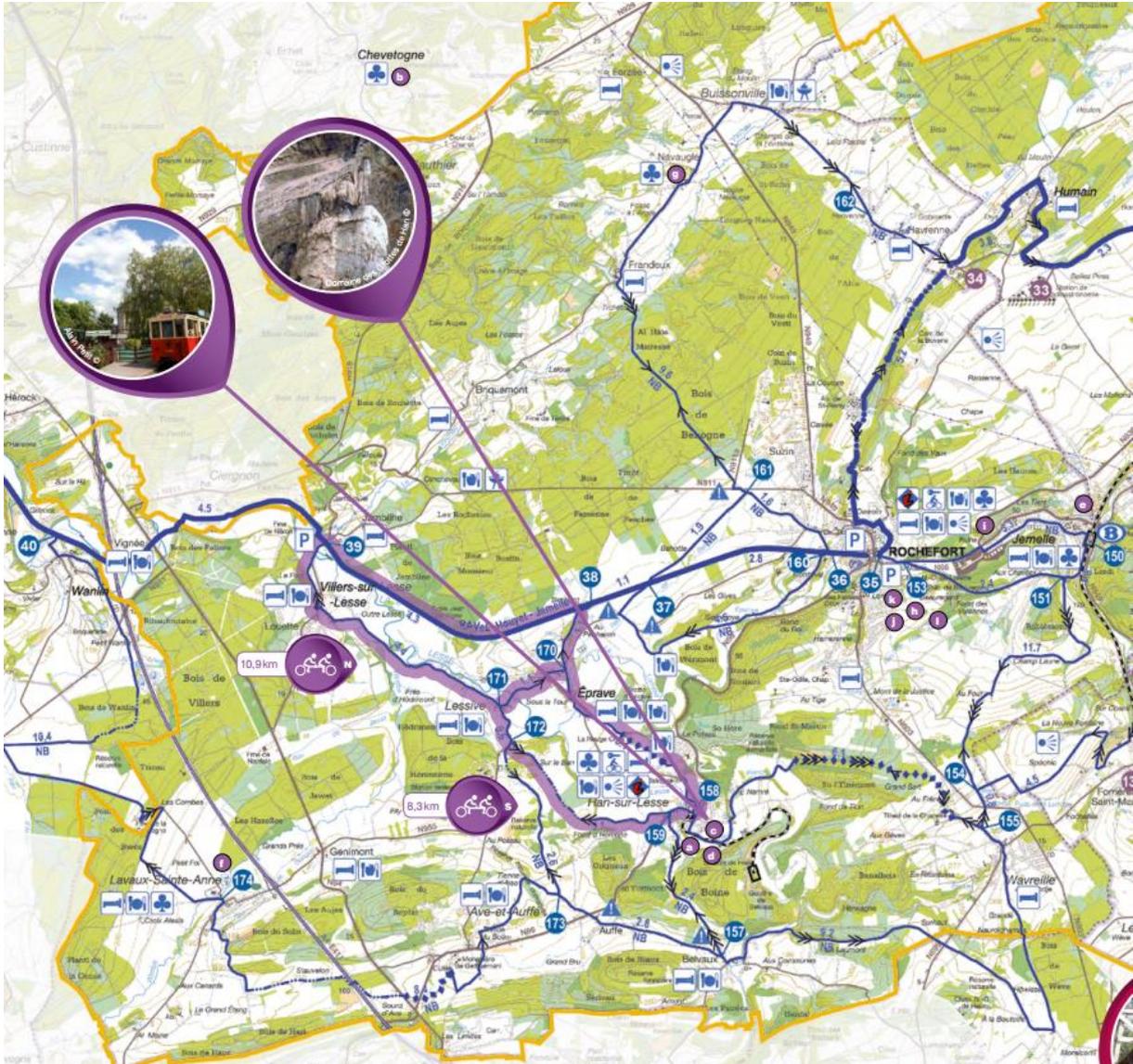


N86 sud



N949

L'asbl Pays de Famenne a développé un réseau de voies vertes sur le territoire. Il est composé d'itinéraires balisés sur le principe des points-nœuds qui permettent de moduler l'itinéraire selon ses envies.



Extrait de la carte Famenne à vélo (Source : <http://www.famenne-a-velo.be>). Disponible en version virtuelle sur <http://www.sitytrail.com/m/lang-fr/viewer/?context=Famenne>

Si le Pays de Famenne a déjà grandement œuvré pour la signalisation des itinéraires cyclables sur le territoire, certaines pistes pourraient être davantage signalées et entretenues.

Objectifs stratégiques et opérationnels

Amélioration de la signalisation des pistes cyclables en complétant le réseau Pays de Famenne.

➔ Une boîte à outils

Description : action principale et spécifique

Pourquoi un balisage?

Le balisage sert à orienter l'utilisateur, de manière générale, vers des localités ou des lieux d'intérêt économique, social, culturel ou touristique, comme le fait la signalisation routière pour le trafic général.

Le fléchage directionnel a surtout pour but d'orienter les cyclistes sur des itinéraires privilégiés et/ou aménagés afin de rejoindre les destinations importantes, guidé confortablement sans avoir à s'arrêter à chaque intersection pour lire une carte.

Une bonne signalisation directionnelle est évidemment un outil pour l'utilisateur, mais aussi un outil pour la promotion, la visibilité et l'officialisation des itinéraires, d'autant plus sur des communes démarrants leur réseau cyclable.

- ➔ Ce balisage doit être complémentaire au balisage Points-Nœuds du réseau cyclable du Pays de Famenne



Signalisation Points Nœuds Pays de Famenne



Signalisation Pays de Famenne associé à la signalisation RAVeL

A quel moment ?

Le principe de base (théorique) est d'établir un «plan de signalisation ». Ce plan doit reprendre les destinations fortes mises en avant pour chaque liaison du réseau cyclable.

Mais le réseau étant à ses débuts dans la commune, on ne peut pas encore parler de plan de signalisation :

- ➔ Le balisage devra donc se faire progressivement sur la commune conjointement au développement de chaque itinéraire. Le balisage doit être la dernière étape de l'aménagement d'une liaison car une fois mis en place, il officialise l'itinéraire !!
- ➔ Une liaison comportant un tronçon non aménagé mais praticable peut être officialisé par la commune

Les différentes signalisations

- La **signalisation directionnelle d'entrée** est celle qui indique à l'usager les destinations qu'il peut atteindre
- La **signalisation directionnelle de continuité** a pour rôle de rappeler, en section courante ou au niveau d'une intersection, la direction et destination.
- La **signalisation directionnelle de sortie** indique à l'usager les destinations qu'il peut atteindre en quittant la liaison par une voirie d'accès

Le réseau étant en construction, nous conseillons dans un premier temps de ne pas surcharger la signalisation avec des informations secondaires : villages à proximité de l'itinéraire, infos touristiques,...

La signalisation selon les itinéraires

Les itinéraires directs



Le balisage est léger car ne doit pas comporter beaucoup de panneaux :

- Le panneau d'entrée indiquant la destination principale et éventuellement la distance
- En section courante, il n'est pas nécessaire de faire de rappel car il suffit de suivre les aménagements cyclables
- Panneau de continuité lors de croisement important → le panneau précède le carrefour d'environ 15 m, si possible. Il n'y a pas de panneau de rappel dans le carrefour sauf si difficulté de se situer dans le carrefour, et normalement pas de panneau de rappel après le carrefour
- Des panneaux de sortie pour rejoindre le centre de la localité ou un pôle particulier comme une gare peuvent être prévu

Les liaisons servant de colonne dorsale au réseau → type RAVeL

Le balisage est plus conséquent car en connexion avec de nombreuses liaisons :

- La signalisation directionnelle d'entrée est celle qui indique à l'utilisateur accédant au RAVeL les destinations qu'il peut atteindre en empruntant le RAVeL dans l'une ou l'autre des directions possibles
- La signalisation directionnelle de continuité a pour rôle d'indiquer à l'utilisateur qui aborde une traversée vers quelle destination il se dirige sur le RAVeL et s'il y a lieu la destination proche d'une localité ou d'un lieu-dit important. Ce type de liaison étant assez longue des panneaux de rappel (ou confirmation) peuvent être envisagés en section courante avec un espacement d'1,5 km max.
- La signalisation directionnelle de sortie indique à l'utilisateur les destinations qu'il peut atteindre en quittant le RAVeL par une voirie d'accès

Les itinéraires impliquant plusieurs liaisons

Différentes possibilités :

1/ Faire un **balisage d'étape** du même style que les itinéraires directs

Cela consiste par exemple à baliser depuis un village avec des panneaux indiquant le RAVeL comme destination et ensuite arrivé à destination sur le RAVeL, des panneaux indiqueraient la direction jusqu'à un pôle défini.

- ➔ Ce balisage est simple à mettre en place mais implique de connaître un minimum le territoire ou d'avoir analysé l'itinéraire au préalable sur une carte cyclable.

2/ Utilisation de **panneaux comprenant les différentes destinations**

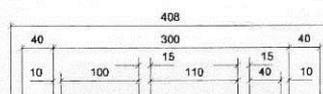


Depuis le départ de l'itinéraire, les différentes destinations sont indiquées. Cela nécessite des panneaux de plus grande dimension comme ceux utilisés pour le RAVeL et ça peut se complexifier si le nombre de destinations augmente.

Les panneaux

Le type de panneau (forme, couleur,...) doit être décidé dès le départ et doit être le même pour toutes les liaisons communales afin d'avoir une cohérence et que les utilisateurs aient un repère visuel.

Une signalisation de type F34b1 ou F34b2 est préconisée pour orienter les usagers vers les différentes localités ou pôles d'attraction.





F34b1

F34b2

Les panneaux sont conformes aux "Recommandations relatives à la signalisation directionnelle sur le RAVeL" MET et Chemins du Rail, août 2003.

Les panneaux F34b2 ont une dimension standard de 400x600 mm; les symboles des usagers sont orientés de manière différente suivant que le fléchage indique la direction gauche ou droite.

- ➔ Pour les panneaux de confirmation il serait intéressant d'avoir un panneau de plus faible dimension qu'un F34b2.

Un système d'information global

Idéalement les usagers devraient pouvoir avoir accès à différents type d'informations complémentaires. La signalisation directionnelle est un des éléments d'un système d'information plus global qui reprend les mêmes caractéristiques que la signalisation directionnelle sur le terrain (km, dénomination, entrée/sortie,...)

Avant le déplacement :

- Recueil d'information : cartes cyclables, fiche parcours,...
- Téléchargement de ces données sur internet

Pendant le déplacement :

- Signalisation directionnelle classique
- Mise en place de panneaux d'affichage reprenant les itinéraires communaux est un complément important



Panneau d'affichage Pays de Famenne

Maintenance

La disparition ou dégradation d'un panneau de signalisation est source de problème sur un réseau et peut entraîner outre les problèmes d'inconfort (se perdre), des problèmes de sécurité pour l'utilisateur (être dirigé vers une mauvaise route à fort trafic par exemple). Il importe donc de centraliser les plaintes et de posséder une base de données des panneaux afin de les commander et remplacer rapidement.

Acteurs concernés et rôle de chacun

SPW, Commune, Pays de Famenne

Sources et modalités de financement

SPW, Commune, Pays de Famenne

Impacts attendus

Avec une meilleure signalisation des pistes cyclables et un entretien régulier de celles-ci, le nombre de cyclistes peut augmenter.

<p>Mise en œuvre :</p> <p><i>Court, moyen terme</i></p> <p><i>Région – Pays de Famenne – Communes</i></p>	
--	--