



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

***Synthèse non technique***

***Rochefort***

***Rapport final 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**

<b>1</b>	<b>Avant-propos .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Volet supracommunal .....</b>	<b>5</b>
2.1	Phase 1 : Diagnostic de la situation existante .....	5
2.1.1	Analyse socio-économique et aménagement du territoire .....	5
2.1.2	Déplacements .....	6
2.2	Phase 2 : Définition des objectifs .....	9
2.3	Phase 3 : Propositions .....	12
<b>3</b>	<b>Volet communal .....</b>	<b>13</b>
3.1	Diagnostic spécifique à la commune de Rochefort .....	13
3.2	Propositions pour la commune de Rochefort .....	13

# 1 Avant-propos

La mobilité est déjà gérée par la police, les travaux publics, l'urbanisme et les commissions locales mises en place (CCATM). Quelle est donc la plus-value que peut apporter un Plan Intercommunal de Mobilité (PICM) ?

Quelle est la plus-value d'une approche conjointe pour plusieurs communes ?

- Un certain nombre d'enjeux et de problèmes dépassent les limites du territoire communal. Ces aspects couvrent souvent un territoire plus large appelé « bassin de vie ». Pour définir de vraies solutions, valables à terme, le PICM est utile pour comprendre les enjeux et les évolutions de la mobilité qui traverse les communes et de celle liée aux développements communaux.
- Développer une vision d'ensemble de la mobilité, en accord avec les ambitions communales et le développement territorial: développement de l'habitat, de l'emploi, des services, des loisirs, du paysage.
- Une approche supracommunale permet de coordonner les stratégies pour assurer une plus grande efficacité et éviter les actions redondantes là où elles ne seraient pas nécessaires.
- L'apport d'un plan concerté et préparé pour les communes par des bureaux d'études extérieurs est celui d'une approche cohérente et réfléchie, qui évite que les décisions ponctuelles ne se concurrencent et n'apportent pas les bénéfices escomptés. Les bureaux d'étude apportent une expertise technique.
- Traduire cette vision en Fiches d'actions concrètes à mener à court et moyen terme, définissant les acteurs intervenants et les conditions de réussite, et permettant l'introduction et le suivi de projets à la Région, au SPW et au TEC (plans triennaux, projets subsidiés, ...)

Cette synthèse non technique présente les grandes étapes du processus d'élaboration du PICM.

## 2 Volet supracommunal

### 2.1 Phase 1 : Diagnostic de la situation existante

#### 2.1.1 Analyse socio-économique et aménagement du territoire

##### *Population*

- Huit communes où vivent plus de 60.000 habitants, avec une certaine hétérogénéité dans leur répartition (2.500 habitants à Rendeux, plus de 17.000 à Marche-en-Famenne) et dans les densités de peuplement.
- Parmi ces communes, six (Marche-en-Famenne, Rochefort, Durbuy, Hotton, Nassogne et Somme-Leuze) se sont regroupées au sein du « Pays de Famenne ». Les communes de Rendeux et Erezée se sont associées à la démarche du PICM.
- La population de toutes les communes est en augmentation depuis les années 1990. La tendance générale est cependant au vieillissement de la population.

##### *Emploi*

- Une part significative des actifs travaillent dans leur commune de résidence (minimum ¼ de la population active).
- Marche-en-Famenne et Rochefort sont les deux communes qui accueillent le plus grand nombre d'actifs des communes du PICM. Hors du territoire, c'est la Province de Luxembourg qui attire le plus de navetteurs. Le grand-Duché de Luxembourg est également un important pourvoyeur d'emplois pour les résidents du territoire du PICM.
- La part modale de la voiture pour se rendre au travail dépasse les 80% dans la plupart des communes. Cette part est moins élevée dans les communes dotées d'une gare bien desservie (à Rochefort par exemple).

##### *Projets*

- De nombreux projets de logements existent sur le territoire, notamment favorisés par un Plan de Secteur orienté vers l'habitat.
- Des projets d'agrandissement de zones d'activités économiques existent.

## 2.1.2 Déplacements

### Écoles

- Les écoles sont vecteurs de nombreux déplacements, concentrés sur un temps court le matin et à la sorties des classes.
- Les écoles accueillent environ 13.000 élèves. Dans le centre de Marche-en-Famenne, ce sont 4.500 élèves qui sont scolarisés
- Une enquête scolaire sur les déplacements, recueillant jusqu'à 90% de réponses dans certaines écoles, donne une idée précise de la mobilité de près de 70% des élèves du territoire.
- Les élèves se rendent à l'école en voiture accompagnés de leurs parents.
- Les communes présentent quelques disparités sur les autres modes utilisés.
  - la marche à pied est particulièrement pratiquée à Rochefort
  - les transports en commun plus souvent utilisés à Durbuy, Rendeux et Erezée
  - vélo plus utilisé à Nassogne
  - dans les écoles secondaires, les déplacements TEC sont plus fréquents.
- Les abords de la plupart des écoles du territoire du PICM sont aménagés, garantissant ainsi la sécurité des écoliers.

### Bus TEC

- Les lignes de bus sont gérées par le réseau de bus TEC Namur / Luxembourg
- Aucune ligne régulière de bus ne dessert les communes de Durbuy, Somme-Leuze et Erezée.
- Sur les 47 lignes du territoire, 10 seulement sont régulières.
- La majorité de ces lignes dispose de fréquences relativement faibles et d'un cadencement irrégulier.
- Seule la ligne 424 peut être considérée comme bénéficiant d'une bonne desserte sur toute la ligne.
- Les autres lignes répondent à une demande plus ciblée, qui n'est pas présente tout au long de la journée. Ce réseau bénéficie surtout aux déplacements scolaires.
- L'offre est fortement réduite les week-ends, un peu diminuée lors des congés scolaires. Ce choix s'opère selon la demande, au détriment des possibilités de déplacement des usagers n'ayant pas accès à la voiture.

### Train SNCB

- Deux lignes ferroviaires SNCB
  - ligne 162 Namur – Arlon – Luxembourg
  - ligne 43 Liège – Jemelle
- La ligne 162 : bonne desserte vers Namur et vers Arlon / Luxembourg, avec des fréquences régulières d'au moins un train par heure en semaine
- La ligne 162 doit être modernisée à l'horizon 2022.
- La ligne 43 : bonne desserte interne au territoire d'étude et vers Liège avec un train par heure en semaine et toutes les deux heures le week-end.
- Les temps de parcours sont compétitifs pour la desserte interne au PICM et en direction de Namur et d'Arlon.
- Marche-en-Famenne compte trois gares et haltes ferroviaires sur son territoire, Durbuy deux, Hotton, Nassogne et Rochefort une chacune.
- Erezée, Rendeux et Somme-Leuze : pas d'une desserte ferroviaire.
- Les gares de Marloie et de Jemelle sont les plus fréquentées du territoire.

### **Intermodalité**

- pas optimale dans les gares SNCB de Marloie, Melreux-Hotton et de Jemelle
- Nombre inférieur de bus au nombre de trains
- Correspondance horaire ne permettant pas de rendre les temps de parcours idéaux.
- Dans les autres haltes ferroviaires, l'intermodalité bus/train est quasi-inexistante et fait la part belle à une intermodalité orientée uniquement vers les connections entre voiture et train (grâce au stationnement prodigué à proximité des haltes ferroviaires).

### **Transport local à la demande**

- Un service de transport à la demande associatif et communal déjà bien développé et très diversifié
- On relève toutefois une dispersion des efforts et initiatives.

Cet aspect peut toujours être amélioré avec des services tels que le Telbus ou le covoiturage.

### **Réseau cyclable**

- Le réseau cyclable du territoire compte trois itinéraires du RAVeL :
  - le RAVeL 5 tronçon L'Ourthe Liège – Durbuy,
  - le RAVeL Marche-en-Famenne – Hotton,
  - le RAVeL L150 Houyet – Rochefort – Jemelle.
- Des pistes cyclables marquées existent sur les voiries régionales N831, N833, N929, N983.
- Le stationnement vélo est encore peu développé
- Les aménagements en faveur de la pratique du vélo pour les déplacements domicile-travail & domicile-école restent peu nombreux.
- Le Schéma directeur cyclable régional réalisé en 2008-2010 fait de Marche-en-Famenne un pôle pilote
- Le territoire entier bénéficie d'une impulsion en faveur de la pratique du vélo.

### **Piétons**

- Les flux piétons importants se concentrent dans les centres de Marche, Rochefort, Hotton et Barvaux.
- Des cheminements piétons sont existants dans de nombreux villages mais leur qualité est fort variable d'une rue à l'autre ou d'un village à l'autre.
- Si davantage de confort est donné aux piétons dans les centres urbains, les villages sont moins bien pourvus
- Les déplacements à pied dans les villages ruraux sont souvent difficiles (trottoirs absents ou étroits, obstacles, traversées peu sécurisantes, manque de continuité...).
- De nombreuses zones piétonnes et des espaces partagés ont été réalisés sur le territoire et des projets sont en cours pour sécuriser les modes doux.

### **PMR**

- La prise en compte des Personnes à Mobilité Réduite se fait progressivement lors du réaménagement des voiries, surtout dans les centres urbains (bordures abaissées, lignes guides pour malvoyants...).



### Transport privé

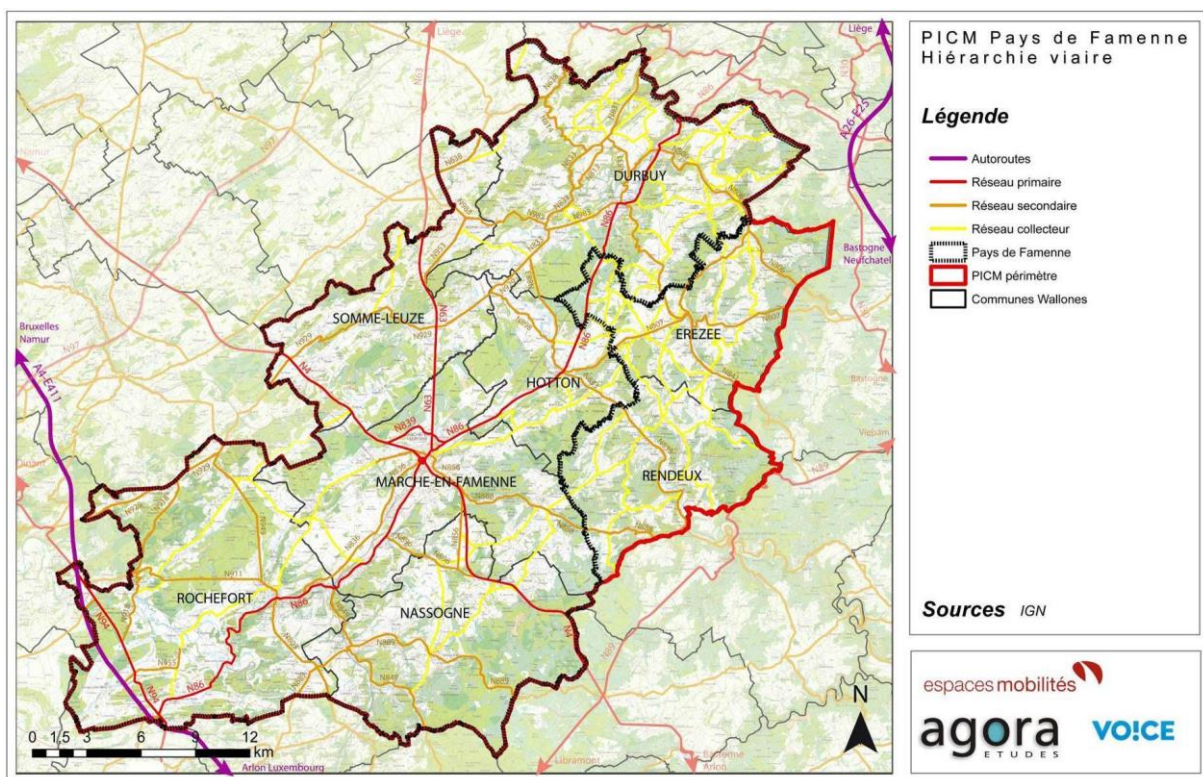
- Le réseau routier du territoire du PICM est globalement organisé en « étoile », les axes principaux (N86, N4, N63) rayonnant depuis Marche-en-Famenne.
- Deux autoroutes encadrent le territoire de l'étude : l'E411 (Namur-Bruxelles/Arlon-Luxembourg) à l'ouest et l'E25 (Liège-Arlon) à l'est.
- La N86 est la dorsale routière du territoire ; elle le parcourt du sud-ouest au nord-est. La N4 assure quant à elle les liaisons nord-ouest/sud-est. Les communes hors de ces axes structurants se trouvent moins bien pourvues en termes de desserte interne du territoire.
- Les axes structurants sont aussi les axes les plus fréquentés. En effet, plus de 10.000 véhicules circulent par jour en moyenne sur la N4 et une partie de la N63 et plus de 7.500 empruntent la N86. Ces voiries sont les plus utilisées par les poids lourds. Hors ces routes traversent de nombreux villages et centres urbains, pouvant provoquer des nuisances.
- Seul le centre de Marche-en-Famenne est à ce jour protégé d'une partie du trafic grâce à la réalisation du contournement routier.

### Stationnement

- Le caractère touristique des communes du PICM fait que se garer peut devenir un problème lors de la saison touristique.

### Sécurité routière

- C'est sur les voiries régionales, où le trafic est le plus intense, qui se produisent la plupart des accidents.
- Des vitesses excessives sont souvent à la base des accidents provoqués, notamment aux entrées de villages.





## 2.2 Phase 2 : Définition des objectifs

Les objectifs formalisent des orientations à prendre pour le territoire, et peuvent être déclinés à différentes échelles (territoire du PICM, communes, quartiers, etc.). Les spécificités propres à chaque mode sont prises en compte, de même que les particularités propres à chaque territoire.

Ils trouvent leur justification au travers de **cinq grands enjeux** définis sur base du diagnostic :

- **La gestion du développement économique et urbain du territoire des huit communes.** Prendre en compte la dimension de l'aménagement du territoire et éviter l'étalement urbain en regroupant l'habitat et les activités dans les noyaux urbains et le long des axes de desserte des transports en commun (arrêts de bus, gares et haltes ferroviaires notamment).
- **La mise en place un réseau cohérent et efficace de transports en commun.** renforcer les lignes à fort potentiel, optimiser l'offre de transports en commun et trouver des solutions alternatives de complément (transport à la demande, covoiturage, etc.).
- **La promotion des modes doux pour les déplacements quotidiens.** Cet enjeu s'appuie sur le maillage existant du réseau cyclable (3 RAVeL sur le territoire), une volonté des communes de développer la pratique du vélo et d'améliorer la qualité des cheminements piétons, y compris pour les Personnes à Mobilité Réduite.
- **L'amélioration de la circulation routière en termes de trafic, de sécurité pour une meilleure qualité de vie.** L'enjeu majeur réside dans l'amélioration des conditions de circulation routière sur les axes principaux (voies régionales) et le réseau secondaire, afin de garantir un cadre de vie agréable pour la plupart des habitants (trafic sur des axes appropriés, limiter les nuisances sonores, qualité de l'espace public, etc.).
- **La gestion du stationnement.** Trouver un équilibre entre les besoins des habitants du territoire et la demande accrue en période touristique.

Ces objectifs posent les fondations des fiches projets et propositions de la 3e phase du PICM.

### **Objectifs généraux**

- Améliorer l'accessibilité pour tous : organiser un système cohérent de déplacements ;
- Améliorer la qualité du cadre de vie ;
- Contenir le développement territorial ;
- Communiquer, informer, sensibiliser, éduquer.

### **Circulation piétonne**

#### **Vélo**

- Rendre les déplacements à pied attractifs ;
- Prendre en compte les Personnes à Mobilité Réduite ;
- Mise en place d'un réseau cohérent et efficace au quotidien ;
- Offrir du stationnement et des services pour les vélos ;
- Intégrer la dimension cyclable dans les futurs aménagements ;
- Communiquer sur les bénéfices du vélo.

### **Bus TEC**

- Clarifier les catégories de services bien distinctes dans l'offre du TEC ;
- Stabiliser le temps de parcours en bus sur les lignes à fort potentiel, pour assurer un service fiable et prévisible ;
- Complémentarité à l'offre des lignes du TEC pour rejoindre les pôles du territoire (centres villes, équipements publics, nœuds de transport en commun) ;
- Améliorer les conditions d'accueil, de correspondance et d'attente aux arrêts de bus et possibilités d'intermodalité (dont hubs) ;

### **Transport local**

#### **Train SNCB**

- Rationaliser/concentrer les initiatives communales ou citoyennes du transport à la demande ;
- Maintien de l'entretien et des investissements prévus pour les lignes 43 et 162 ;
- La diminution du temps de parcours par l'augmentation de la vitesse commerciale sur la L43 ;
- Favoriser le rabattement vers les gares de Jemelle, Marloie, Melreux-Hotton et Barvaux ;
- Renforcer la vocation internationale et européenne de la ligne 162 ;
- Acquérir du matériel roulant plus performant, notamment pour le desserte de la L43, et pour le service international ;
- Avoir une meilleure articulation des correspondances entre la L43 et la L162 ;
- Réfléchir sur le développement urbain et les quartiers de gare ;
- Améliorer l'intermodalité et la qualité du service ;
- Renforcer la relation entre Province du Luxembourg et le Grand-Duché.

### **Intermodalité**

- Meilleure connexion entre certains bus et les trains de la ligne 43 à Marloie notamment dans l'optique d'un train de pointe direct vers Liège le matin ;
- Améliorer les correspondances dans les gares de Barvaux, Melreux-Hotton, Marloie et Jemelle ;
- Adapter les futurs horaires TEC avec le plan transport de la SNCB ;
- Pour les gares de Marloie et Jemelle repenser l'aménagement de certaines zones de stationnement (dépose-minute et/ou reprise ¼ d'heure sur les emplacements TEC) ;
- Réaliser des parkings-relais dans les gares les plus appropriées ;
- Créer des dépose-minutes ;
- Mettre en place du stationnement vélo dans les gares ;
- Améliorer et sécuriser les cheminements piétons vers les arrêts TEC.
- Veiller à la sécurité et convivialité aux gares et haltes SNCB du territoire ;
- Tarification intégrée sur un même support (une seule et même carte) entre les différents opérateurs de transport présents sur le territoire : tarification TEC + SNCB + transport à la demande + voitures partagées (expérience que souhaitent développer Rochefort ou Nassogne). Ce support unique est en cours de mise en œuvre (MOBIB).

### **Trafic routier**

- Une bonne lisibilité du réseau par une hiérarchie viaire adaptée ;
- Catégorisation des vitesses ;
- Garantir le développement durable de la mobilité touristique.

### **Sécurité routière**

- Équiper ou réaménager les voiries dans les traversées des centres de villages et de quartiers ;
- Maîtriser les vitesses ;
- Améliorer la sécurité des carrefours et points noirs du réseau ;
- Sensibiliser aux enjeux environnementaux et de sécurité routière.

### **Stationnement**

- Offre de stationnement ciblée : sites de covoiturage et stationnement en gare ;
- Optimiser l'offre de stationnement au centre des villages et aux abords des pôles d'activités majeurs des communes :
  - signaler aux entrées de ville les accès au stationnement existant,
  - prévoir des pôles de stationnement touristique,
  - adapter la signalétique,
  - lutter contre le stationnement illicite ;
- Proposer une organisation du stationnement aux abords des écoles ;
- Proposer une organisation du stationnement des poids lourds.

### **Poids lourds**

- Gérer ce trafic en fonction de la localisation des plus importants zonings et entreprises ;
- Protéger au maximum les villages et les centres (notamment dans le centre de Rochefort) ;
- Conserver une bonne intégration du trafic agricole et forestier

## 2.3 Phase 3 : Propositions

Les propositions faites dans le rapport supracommunal font pour la plupart d'entre elles l'objet de fiches détaillées. Ces fiches sont la « boîte à outils » des communes pour leurs futures réalisations. Sont présentées ici les principales mesures proposées

- Écoles**
  - Organiser le stationnement et le dépose-minute autour des écoles.
- Circulation piétonne**
  - Proposer des circuits accessibles à tous, y compris aux Personnes à Mobilité Réduite.
  - Développer les zones 30, voire les zones résidentielles (zone 20).
- Vélo**
  - Mettre en place d'un réseau cyclable cohérent et des itinéraires continus en se basant sur le réseau RAVeL du territoire et le réseau vélo Points-Nœuds du Pays de Famenne.
  - Créer des parkings vélo en voirie, notamment au niveau des haltes et gares SNCB, des principaux arrêts du TEC, à proximité des écoles, administrations, etc.
  - Sensibiliser et communiquer autour de l'utilisation du vélo.
- Bus TEC**
  - Créer la ligne express Marche-en-Famenne-Liège.
- Transport local**
  - Fédérer les initiatives de transport à la demande ou de transport à caractère social au sein d'une Centrale de Mobilité permettant d'organiser le service, d'informer les habitants, etc.
- Train SNCB**
  - Améliorer l'intermodalité en gares de Jemelle, Marloie, Melreux-Hotton et Barvaux : amélioration des conditions de stationnement, d'accès aux bus, etc. Le PICM propose de concentrer les aménagements nécessaires en gares de Marloie et Jemelle.
- Covoiturage**
  - Aménager des parkings de covoiturage : pour faciliter et sécuriser la pratique des usagers et communiquer auprès de ceux qui ne pratiquent pas encore.
  - L'intérêt d'un parking de covoiturage se situe au-delà du niveau communal. Son implantation doit être stratégique. Au niveau du PICM, l'E411, la N4, la N63 voire la N86 sont des emplacements à privilégier.
- Trafic routier**
  - Au niveau de la hiérarchie viaire, le contournement de Marche-en-Famenne est intégré, ainsi que le futur évitement du centre-ville de Rochefort.
  - Dans les agglomérations, la vitesse préférée sera de 50 km/h. Dans certains cas, dans des zones moins urbanisées, la vitesse de traversée pourra être de 70 km/h.
- Stationnement**
  - Dans les villages, formaliser du stationnement (marquage au sol, intégration de potelets sur les trottoirs, etc.), encourager les riverains à rentrer leur véhicule dans leur garage plutôt que de le stationner sur l'espace public.
  - Optimiser la signalisation des parkings, notamment dans les centres urbains touristiques afin d'aider les visiteurs à se diriger vers des poches de stationnement adaptées. Ce système a déjà été adopté à Rochefort et à Durbuy.
- Poids lourds**
  - Réaliser l'évitement du centre-ville de Rochefort afin de libérer l'espace public.
  - Réaliser des aménagements contraignants pour canaliser les poids lourds mais qui laissent passer le trafic agricole.
  - Organiser le stationnement des poids lourds : prévoir un espace à Bande (Nassogne) notamment lors du réaménagement du parking de la N4

## 3 Volet communal

### 3.1 Diagnostic spécifique à la commune de Rochefort

La commune de Rochefort est particulièrement exposée au charroi poids lourds, notamment dans le centre-ville. Le stationnement est problématique à Rochefort et à Han-sur-Lesse en période touristique.

### 3.2 Propositions pour la commune de Rochefort

Pour Rochefort, la plupart des fiches action présentées se fondent sur un réaménagement du centre-ville permis par la mise en œuvre de son évitement routier.

Fiches actions

- 1) Gare de Jemelle
- 2) Réalisation de l'évitement du centre-ville de Rochefort
- 3) Plan de circulation du centre de Rochefort
- 4) Plan de stationnement pour le centre de Rochefort
- 5) Aménagement de la place Albert 1<sup>er</sup>
- 6) Carrefour du centre (N86 / N803 / N949)
- 7) Signalisation des parkings de Han-sur-Lesse
- 8) Entrées de village de Mont-Gauthier
- 9) Aménagement du carrefour de Génimont
- 10) Liaison piétonne sur la N86
- 11) Sécurisation rue Jacquet, route de Saint-Hubert et route de Wavreille (N803)
- 12) Le balisage vélo

