

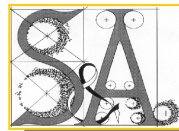


Province de Namur  
*Commune d'Yvoir*

# Plan Communal de Mobilité

*Phase III - Propositions*

Janvier 2002



Survey & Aménagement  
Rue de Chenu, 2-4  
B - 7090 RONQUIERES

## Table des matières

---

<b>TABLE DES MATIERES</b> .....	<b>0</b>
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	<b>2</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>3</b>
<b>1. PLAN GENERAL D'ORGANISATION DES RESEAUX</b> .....	<b>5</b>
1.1. LA HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER – CARTE 1.1. ....	5
1.2. UN PLAN GLOBAL DE SECURITE ROUTIERE – CARTE 1.2. ....	5
1.3. LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS.....	5
1.4. LES DEPLACEMENTS PEDESTRES ET CYCLABLES UTILITAIRES .....	5
<b>2. PROGRAMMES D' ACTIONS</b> .....	<b>14</b>
2.1. LA SECURITE ROUTIERE ET LA CONVIVIALITE.....	16
2.2. L'ACCESSIBILITE ET LA COMPLEMENTARITE ENTRE LES MODES DE DEPLACEMENTS.....	46
2.3. LA LIAISON ENTRE URBANISME ET MOBILITE.....	57

## Avant-propos

---

La Commune d'Yvoir a décidé de faire réaliser un Plan Communal de Mobilité (PCM) sur son territoire. Cet outil a pour objectif d'organiser de façon durable la mobilité de tous au sein de l'entité communale.

L'élaboration du PCM se déroule en 3 phases :

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

Cette mission a été confiée au bureau d'études Survey et Aménagement.

Un état des lieux de la Commune en terme de mobilité a été établi au cours de la phase 1. Il a été présenté à la population au cours de deux réunions d'information. La phase 2, consacrée au diagnostic et à la définition des axes de travail, résulte de l'analyse des informations depuis le démarrage de l'étude, des renseignements récoltés lors des rencontres avec la population et les responsables communaux et des remarques émises par le comité d'accompagnement (MET, SNCB, TEC, IBSR et CCAT).

Le présent rapport rassemble les propositions du Plan Communal de Mobilité qui constituent la phase 3 de l'étude. Il se veut un document de référence auquel la Commune pourra avoir recours lors de la programmation de ses travaux, de la demande d'avis sur des projets par des administrations, etc.

Survey & Aménagement

*Novembre 2001.*

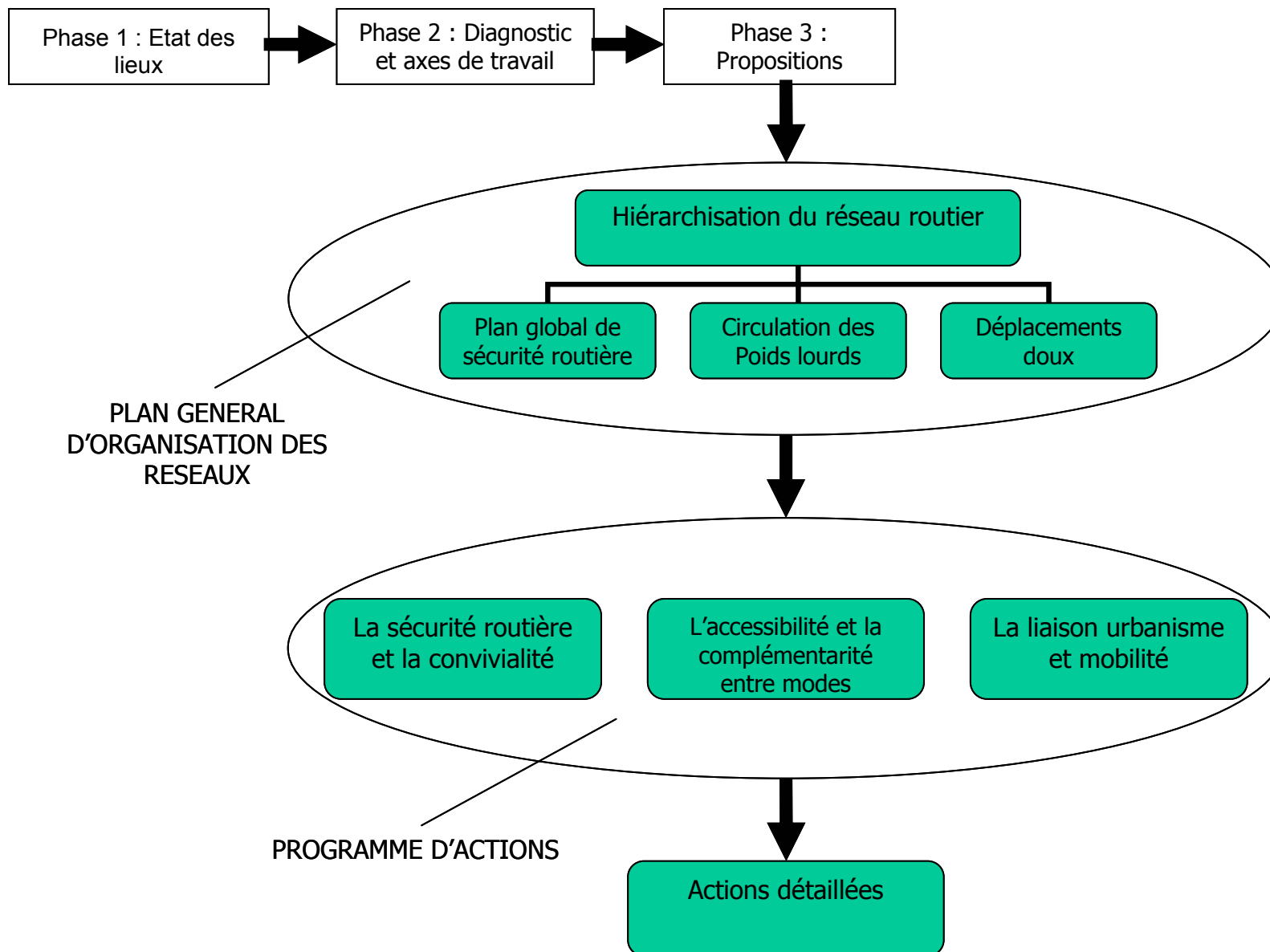
## Introduction

---

L'**objectif** principal de la **phase 3** du PCM d'Yvoir (cahier des charges et offre S&A) est de **faire des propositions concrètes** en terme de déplacements et d'infrastructures **afin de permettre une programmation** des investissements et des actions à réaliser.

**Les axes de travail définis à la phase 2** auxquels correspondent des objectifs et des actions générales destinées à répondre à ces objectifs **constituaient une première ébauche du programme d'actions du PCM**. Celui-ci a servi de base à l'élaboration de la phase 3 du présent PCM.

**La phase 3 du PCM d'Yvoir** s'articule autour d'un **plan général d'organisation des réseaux**. Celui-ci comprend une hiérarchisation du réseau routier, un plan global de sécurité routière (gestion des vitesses, effets de porte, abords école, traversées d'agglomération, ...), une note sur la circulation des poids lourds et une autre sur les déplacements cyclables et pédestres utilitaires. Ce plan **se traduit par un programme d'actions**. Ce programme permet la mise en applications des divers plans sectoriels qui constituent le plan général d'organisation des réseaux. Les actions sont regroupées en trois thèmes : La sécurité routière et la convivialité, l'accessibilité et la complémentarité entre modes et enfin la liaison urbanisme et mobilité. Ces diverses actions peuvent être de quatre types : structurels, infrastructurels, de sensibilisation/éducation et de contrôle/répression. Pour les **deux premiers types d'actions, des schémas d'organisation et/ou des esquisses détaillées** ont été réalisés **sur une série de sites sélectionnés** en collaboration avec la Commune. Après un contrôle de terrain, certains sites ont été abandonnés car non pertinent.



## 1. Plan général d'organisation des réseaux

---

Le plan général d'organisation des réseaux présente de façon globale la mobilité souhaitée à Yvoir dans les années à venir. Il se base sur une hiérarchisation théorique du réseau routier. Une déclinaison thématique est réalisée au départ de cette hiérarchisation soit sous forme de recommandations générales en ce qui concerne les déplacements doux et les poids lourds, soit à l'aide d'une visualisation spatiale du territoire du point de vue de la sécurité routière. Pour que cette conception se concrétise sur le terrain, un programme d'actions est développé au point 2.

### 1.1. La hiérarchisation du réseau routier – carte 1.1.

Il est important de préciser la hiérarchie du **réseau routier** car celui-ci **conditionne tous les déplacements** à l'exception de ceux liés à la voie ferrée et ceux minoritaires dépendant de la voie d'eau. A partir de la hiérarchie définie, il est possible de définir un calibrage des voies de circulation propre à chaque fonction de circulation en précisant les aménagements utiles à la circulation motorisée (nombre de bandes de circulation, types de carrefours, etc.) ainsi que les possibilités de déplacements des modes doux et les éventuelles restrictions d'utilisation.

<b>HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER</b>									
<b>Niveau</b>	<b>Échelle</b>	<b>Fonction</b>	<b>Régime de vitesse</b>	<b>Calibrage</b>		<b>Cohabitation avec usagers "doux"</b>		<b>Restriction d'utilisation</b>	<b>Profil-Type</b>
				<b>Nombre de voies de circulation</b>	<b>Type de carrefours</b>	<b>Cyclistes</b>	<b>Piétons et PMR</b>		
1	Supra-régionale	Transit - Circulation routière	120Km/h	2x2 bandes (+ bande d'arrêt d'urgence) séparées par une berme centrale	Échangeurs	Inappropriés	Inappropriés	Véhicules agricoles et lents interdits	
2	Régionale	Liaison régionale - Accessibilité	90 Km/h (70 en entrée d'agglomération et 50 en traversée)	2x1 bande (+ éventuellement 1 bande de dépassement ou de tourne à gauche ou à droite)	Giratoires ou îlots de préférence pour les carrefours importants	Séparés de la chaussée (de préférence sur accotements)	Séparés sur accotements (hors agglomération) ou trottoirs (en agglomération)	Limitation de la vitesse de certains véhicules autorisés	

3	Communale	Liaison inter villages - Collecte	90 Km/h (70 en entrée d'agglomération et 50 en traversée)	2x1 bande (+ éventuellement 1 bande de dépassement ou de tourne à gauche ou à droite)	Non spécifiques	Séparés de la chaussée hors agglomération ou sur chaussée en agglomération (bandes cyclables)	Séparés sur accotements (hors agglomération) ou trottoirs (en agglomération)	Limitation du type et du tonnage des véhicules autorisés	
4	Locale	Desserte locale - Séjour	50 Km/h (parfois 30 dans les cœurs de villages)	Nombre de bande et largeur variable	Plateaux, changements de revêtement, etc.	Sur chaussée si sécurisation	Sur chaussée si sécurisation	Limitation du type et du tonnage des véhicules autorisés	

La hiérarchisation du réseau routier proposée répond aux objectifs définis aux axes 1a, 1b, 2a, 2b, 2c et 4b lors de la phase 2.



## 1.2. Un Plan global de sécurité routière – carte 1.2.

Le terme de « **plan** » doit être pris dans son sens de « programme » qui constitue une **réponse circonstanciée aux objectifs définis antérieurement**. Le plan global de sécurité routière est basé sur trois types de mesures : la gestion de la vitesse, les restrictions liées aux utilisateurs particuliers et les endroits spécifiques à aménager afin d'améliorer la sécurité routière (objective et/ou subjective).

Il s'agit dans le cas de la **gestion de la vitesse** d'avoir une cohérence sur l'ensemble du territoire à savoir que les espaces qui présentent les mêmes caractéristiques urbanistiques (densité, homogénéité du bâti, vie riveraine, etc.) doivent être traités de la même façon. La vitesse aux approches des agglomérations doit être maîtrisée.

Afin d'assurer une meilleure sécurité pour tous les usagers et riverains des voiries, des **restrictions d'utilisations** (vitesses, accès, etc.) sont imposées à certains usagers. Elles s'adressent plus particulièrement aux véhicules de plus de 3,5t.

A certains endroits, des **aménagement particuliers** de sécurité sont nécessaires afin de renforcer la sécurité routière tant objective que subjective (aux carrefours par exemple) mais aussi afin d'accompagner les deux mesures précédentes.

Les différents zooms permettent de visualiser la nouvelle organisation proposée pour chaque village. Les actions décrites dans le programme d'actions ci-dessous permettront de concrétiser ce plan global de sécurité routière.

Ce plan répond aux objectifs définis aux axes 1a, 1b, 2a, 2b, 2c et 3a lors de la phase 2.

### 1.3. La circulation des poids lourds

L'ensemble du territoire d'Yvoir est confronté à une circulation importante de poids lourds et particulièrement les communes de Mont, Purnode, Yvoir et Spontin. Ces poids lourds sont à l'origine d'un important sentiment d'insécurité auprès de la population. Cette note veut apporter des éléments de solutions afin d'atteindre les objectifs fixés lors de la phase 2 pour les axes 1a et b, 2a à 2c, 3a et 4b.

Dans un premier temps (cf. Phase 2), la définition d'itinéraires obligatoires pour les poids lourds (ou certains types de poids lourds) avait été envisagée. Il s'est avéré en approfondissant la réflexion que cette solution était difficile à mettre en place. En effet, le réseau routier actuel est fortement lié aux conditions physiques et humaines locales (relief, rivière, bâti, etc.) et n'offrent pas suffisamment d'alternatives pour permettre la définition d'itinéraires obligatoires pour les poids lourds qui ne présenteraient pas de nuisances pour les riverains. Il est alors apparu plus intéressant de **protéger l'ensemble du territoire de l'entité par une série de mesures progressives** que de créer des « couloirs de circulation intensive de poids lourds ».

En se basant sur la hiérarchie des routes définie ci-dessus, une série de mesures progressives sont envisagées afin de limiter les nuisances engendrées par la circulation des poids lourds :

- Là où la présence des poids lourds n'était pas souhaitable et quand il existait des trajets alternatifs, une **interdiction totale de circulation des plus de 3,5t** a été décrétée (à l'exception de la desserte locale évidemment) (cf. carte 1.2.).
- Là où les nuisances et le sentiment d'insécurité engendrés par les poids lourds sont le plus importants et quand il n'existait pas d'itinéraires alternatifs, **une limitation de la vitesse autorisée pour les plus de 3,5t** (30 Km/h) a été imposée (cf. carte 1.2.)
- Ces mesures ne seront efficaces que si elles sont accompagnées d'une importante **campagne de sensibilisation** du milieu des routiers et industriels et que si l'on veille à leurs respects (**contrôles policiers stricts**).

- Dans un second temps, une réflexion en **concertation avec les milieux professionnels** (et plus particulièrement avec les carriers) devra être menée afin de prendre des **mesures complémentaires**. Ces mesures n'auront une chance d'être appliquée que si le milieu professionnel a été impliqué lors de leur élaboration. Un **code de bonnes pratiques** pourrait synthétiser l'ensemble de ces mesures et être signé par les différents partenaires (carriers, routiers, communes, etc.). A titre exemplatif, ces mesures complémentaires pourraient être la fixation d'horaires de circulation (en fonction des saisons par exemple), des dispositifs de nettoyage des camions afin d'éviter la poussière, etc. Le Conseiller en mobilité (Cem) pourrait être l'animateur de cette plate-forme de concertation.

#### Autre piste abordée ... et rejetée

- **Le chemin de fer** : A la suite de contacts avec la SNCB (B-Cargo), il est apparu qu'une pré-étude de remise en service du tronçon Ciney-Durnal de la ligne 128 à usage industriel a été réalisée il y a quelques années. La remise en état de ce seul tronçon s'élevait à plus d' 1 million d'Euro. Ce projet a été abandonné notamment vu son coût. Actuellement, une partie de la production de la société des Carrières d'Yvoir (+/- 1/3) est destinée aux chemins de fer mais elle transite sur des camions qui traversent Yvoir avant d'atteindre la voie ferrée. A court et à moyen termes, il semble très difficile de prévoir une utilisation massive du chemin de fer pour le transport des produits carriers et ceci pour plusieurs raisons :
  - Via la ligne Namur-Dinant, un transit par le centre d'Yvoir est obligatoire et ne désengorgerait donc pas l'agglomération d'Yvoir. De plus cette ligne va connaître une augmentation consécutive du trafic (marchandises) quand la liaison Athus-Meuse sera opérationnelle.
  - Via la ligne 128 (Yvoir-Ciney), le coût de la remise en fonctionnement des installations ferroviaires est exorbitant. De plus cette ligne est actuellement exploitée touristiquement et les deux types de trafic sont difficilement conciliables.

## 1.4. Les déplacements pédestres et cyclables utilitaires

Si on veut favoriser l'utilisation des modes doux, il faut structurer ce type de déplacements en définissant un réseau cyclable, en équipant et sécurisant celui-ci.

- **La définition d'itinéraires :**

La mise en place d'un réseau cyclable et d'un réseau pédestre à vocation utilitaire passe par la définition d'une série d'itinéraires. Ceux-ci doivent répondre à différents critères pour être pertinent :

- **Cohérence :** Les itinéraires doivent être cohérents et interconnectés entre eux le plus facilement possible. Il semble inimaginable de couvrir la totalité du territoire par des itinéraires fonctionnels même s'il est possible d'avoir des mesures dans chaque village. Dès lors, pour établir des itinéraires utilitaires cohérents (réseau inter-villages et propre à chaque village), il faut tenir compte de la densité de population (donc de la demande potentielle), de la densité d'emplois locaux, d'équipements collectifs (y compris les écoles), de services et de commerces, et de l'intérêt de relier différents pôles entre eux. Une attention particulière doit être accordée à la connexion des itinéraires aux pôles multimodaux de la commune.
- **Confort :** Le confort du revêtement (et particulièrement son état), un espace suffisant de déplacement et un relief pas trop fort sont certainement des critères essentiels des déplacements utilitaires. Le relief est un frein particulièrement important à la définition d'itinéraires inter-villages à Yvoir.



- Trajets directs : Pour les déplacements utilitaires, le cycliste recherche le trajet le plus direct surtout pour un cycliste quotidien averti.
- Sécurité : La sécurité tant routière que sociale (risque de vol du vélo, d'agressions, etc.) doit être un des moteurs de définitions d'itinéraires utilitaires surtout pour les plus « faibles », notamment sur le chemin de l'école.
- Attrait : L'attrait principal de l'itinéraire réside finalement dans les critères prédéfinis que sont une cohérence fonctionnelle, un confort de déplacement et en particulier des trajets directs et une sécurité routière et sociale optimale.

Certains des itinéraires seront communs (du moins en partie) aux cyclistes et aux piétons d'autres sont réservés à l'un ou à l'autre mode en particulier.

- **Sécurisation et équipement des itinéraires** : les différents itinéraires identifiés doivent être sécurisés et équipés avant d'être opérationnels. Pour chaque itinéraire, il faut prévoir les aménagements qui les rendront d'une part sûrs tant du point de vue de la sécurité routière que de la sécurité sociale et d'autre part conviviaux. On peut subdiviser en trois catégories chaque itinéraire : une partie linéaire (d'un point A à un point B), les intersections avec d'autres voiries et les connexions avec les pôles multimodaux, chacun nécessitant des aménagements particuliers.

Un itinéraire donné ne sera balisé qu'à partir du moment où il aura été sécurisé. Les aménagements réservés aux piétons et aux cyclistes seront inclus dans les aménagements prévus dans les actions de sécurisation des centres des villages.

Ces principes sont les solutions proposées afin que les objectifs définis en phase 2 se concrétisent et particulièrement ceux relatifs aux axes 3 a et b.

Mode	Echelle	Public privilégié	Caractéristiques des itinéraires	Types d'aménagements
	Locale (souvent centre village – zone agglomérée)	Scolaires, loisirs et services de proximité	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécurité sociale et routière très importante ;</li> <li>- Trajet direct et confortable (relief doux, revêtement confortable, etc.) ;</li> <li>- Desserte des pôles émetteurs importants ;</li> <li>- Connexion aux pôles multimodaux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Balisages (direction et distance en mètres) ;</li> <li>- Aménagements linéaires y compris pour les PMR (trottoirs, accotements, etc.) ;</li> <li>- Aménagements des intersections avec autres voiries (feux de signalisation, trottoirs surbaissés, passages cloutés, etc.) ;</li> <li>- Aménagements des connexions avec pôles multimodaux (abris bus, panneaux d'information, etc.) ;</li> <li>- Aménagements de convivialité (bancs, poubelles, etc.).</li> </ul>
	Communale et locale			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Balisages (direction et distance en kilomètres) ;</li> <li>- Aménagements linéaires (pistes cyclables, bandes cyclables, etc.) ;</li> <li>- Aménagements des intersections avec autres voiries (traversés prioritaires, SUL, etc.) ;</li> <li>- Aménagements des connexions avec pôles multimodaux (râteliers, abris fermés, etc.) ;</li> </ul>

				- Aménagements de convivialité (bancs, poubelles, etc.).
--	--	--	--	--

## 2. Programmes d'actions

---

Les actions ont été définies sur base des mesures cartographiées dans le Plan général d'organisation des réseaux. Les différentes actions proposées ont été regroupées en trois thèmes : la sécurité routière et les aménagements de convivialité, l'accessibilité et la complémentarité entre modes et enfin le lien entre mobilité et urbanisme.

Chaque thème est synthétisé sous forme de fiche reprenant une description succincte des actions, le type de celles-ci, les objectifs auxquels répondent celles-ci, leur localisation, les acteurs impliqués, les moyens budgétaires nécessaires et leur degré de priorité.

- **Le type d'action : Quatre types d'actions** ont été retenus. Il s'agit d'action de type **structurel** (hiérarchisation des circulations, sens uniques, etc.), de type **infrastructural** (marquage au sol, îlot directionnel, trottoir, piste cyclable, etc.), de type **information/sensibilisation** (campagne d'affichage type IBSR, journée d'information sécurité routière dans les écoles, etc.) et de type **contrôle/répression** (vitesse, parking, etc.).
- **La localisation** : Les actions couvrent **différentes échelles du territoire**. Elles sont soit destinées à l'ensemble du territoire communal, à un village ou hameau bien précis, soit elles concernent une rue ou un carrefour déterminé.

- **Les acteurs impliqués :** Il s'agit **en priorité de la commune** mais une concertation au minimum est souvent nécessaire avec la SNCB, le TEC ou le MET que ce soit d'un point de vue technique ou financier. D'autres partenariats sont à rechercher : L'IBSR, les communes voisines, le CHU de Mont – Godinne, les entreprises privées de la région, etc.
  
- **Les moyens budgétaires :** un ordre de grandeur (faible, moyen et important) sera établi **pour chaque action**. Pour certaines actions qui sont plus détaillées, une estimation chiffrée sera fournie.
  
- **La priorité d'intervention :** A notre sens, on peut définir **trois degrés de priorité d'intervention :**
  - **Priorité 1 - à court terme (- de 5 ans)**

Il s'agit d'une action demandant une réalisation rapide car la demande est forte surtout au niveau de l'augmentation de la sécurité routière ou parce que le coût/bénéfice est important ou encore parce que c'est une action qui a un but pédagogique ou d'exemple ou enfin c'est une action de base nécessaire à la réalisation d'autres actions.
  
  - **Priorité 2 - à moyen terme (de 5 à 10 ans)**

L'urgence en matière de réalisation est moins importante car le problème est secondaire ou la solution est techniquement et/ou financièrement assez lourde ou encore c'est une action qui complète une action de base.
  
  - **Priorité 3 - à long terme (plus de 10 ans)**

Le rapport entre l'investissement et les impacts réels est peu important ou l'investissement est très lourd ou encore l'action ne dépend pas de la seule volonté communale et nécessite des collaborations importantes.



Les données temporelles sont indicatives car par exemple une opportunité peut se dégager rapidement, de nouvelles pistes de subsidiation peuvent apparaître, ou encore une action peut être reportée pour des raisons techniques ou administratives non prévisibles au stade du PCM.

## **2.1. La sécurité routière et la convivialité**

### **Action 1. La hiérarchisation des réseaux**

La hiérarchisation théorique du réseau routier est une action de type « structuration des réseaux ». Ce n'est pas une réelle action mais plutôt un préalable auquel il faut se référer avant d'entreprendre toute action au sein du territoire communal. Celle-ci est décrite au point 1.1.

### **Action 2. Mise en ordre de la signalétique de police (vitesse et restriction d'utilisation)**

#### **Action 2.1. - Mise en ordre de la signalétique liée à la gestion modulée de la vitesse**

- *Objectifs précis* : Harmoniser les vitesses au sein de l'entité d'Yvoir, mettre en conformité les vitesses avec la hiérarchie des routes et améliorer la sécurité routière.
- *Public-cible* : les différents usagers des routes.
- *Description de l'action* : Poser, déplacer ou remplacer des panneaux routiers (C43, C45, F1 et F3) aux différents endroits repris sur la carte 1.2. et sur les zooms associés.

### **Action 2.2. - Mise en ordre de la signalétique destinée spécifiquement aux véhicules de plus de 3,5t**

- *Objectif précis* : améliorer la sécurité routière, encadrer les déplacements des véhicules de plus de 3,5t sur le territoire communal soit en limitant la vitesse de ces véhicules soit en interdisant leur passage (exception faite de la desserte locale).
- *Public-cible* : Les conducteurs de véhicules de plus de 3,5t.
- *Descriptions de l'action* : Poser des panneaux routiers soit pour limiter la vitesse des véhicules de plus de 3,5t à 30 Km/h (C43 – additionnel : + de 3,5t) soit pour interdire les véhicules de plus de 3,5t à l'exception de la desserte locale (C21 – additionnel : excepté desserte locale) (cf. carte 1.2. et zooms associés).

### **Action 2.3. - Campagnes de sensibilisation à l'égard des conducteurs de véhicules de plus de 3,5t**

- *Objectif précis* : Expliquer la nouvelle réglementation mise en place (action 2.2.).
- *Public-cible* : Les conducteurs de véhicules de plus de 3,5t et particulièrement les chauffeurs associés aux entreprises localisées sur le territoire communal (carrières, brasserie, eaux de sources et CHU).
- *Description de l'action* : Folder explicatif à envoyer aux différentes entreprises afin qu'elles le distribuent à « leurs chauffeurs ». Celui-ci expliquerait les différentes mesures préconisées par le PCM (y compris les itinéraires obligatoires, interdits et les vitesses imposées sur ceux-ci) et proposerait un « code de bonne conduite ». Des réunions de concertation – explications avec les différentes entreprises seraient souhaitables afin d'avoir le soutien de celles-ci avant le démarrage de la campagne de sensibilisation. Une campagne d'affichage serait aussi utile afin de prévenir les chauffeurs en transit sur l'entité d'Yvoir.

### **Action 2.4. - Campagnes de répression à l'égard des conducteurs de véhicules de plus de 3,5t**

- *Objectif précis* : Vérifier l'application et sanctionner le non-respect de la nouvelle réglementation mise en place (action 2.2.) après avoir expliqué celle-ci (action 2.3.).
- *Public-cible* : Les conducteurs de véhicules de plus de 3,5t.
- *Description de l'action* : Campagne policière de contrôle à l'issue de la phase de sensibilisation (action 2.3.) et ensuite de façon périodique (tous les 3 à 4 mois).

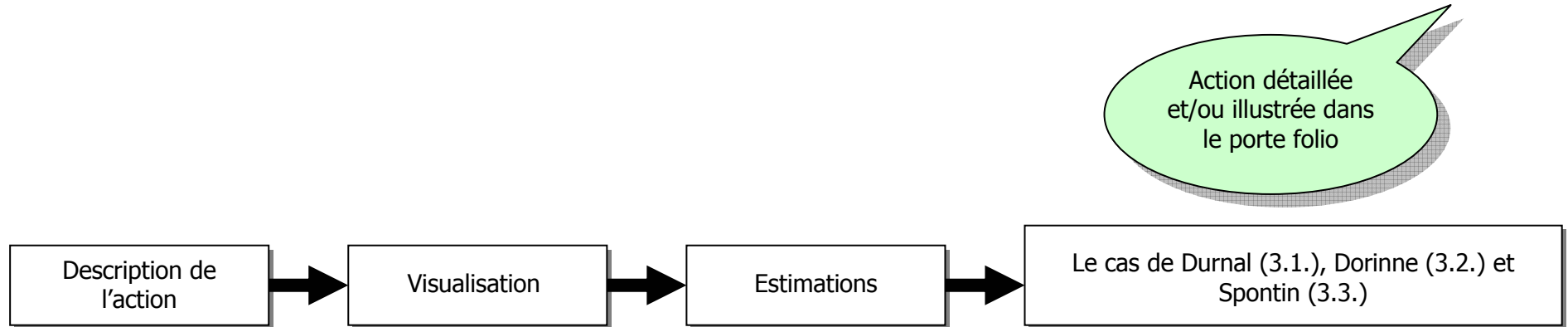
### **Action 2.5. - Campagnes de sensibilisation au respect des vitesses – répression à l'égard des conducteurs de véhicules motorisés**

- *Objectif précis* : Après avoir sensibiliser les automobilistes à la nouvelle réglementation mise en place (action 1.1.) vérifier son application et sanctionner le non-respect de celle-ci.
- *Public-cible* : Les conducteurs de véhicules motorisés.
- *Description de l'action* : Campagne policière de contrôle de vitesses après avoir sensibiliser les habitants d'Yvoir et les personnes en transit régulier sur le territoire communale à l'importance du respect de la vitesse à l'aide d'une campagne « de pub » (encart dans les journaux régionaux ou les toutes-boîtes, folders, campagne d'affichage, radar informatif, etc.) et ensuite faire des campagnes de façon périodique (tous les 3 à 4 mois).

### **Action 3. Politique des effets de porte**

- *Objectifs précis* : Contrainte physiquement les utilisateurs motorisés des voiries de ralentir en entrée d'agglomération et donc améliorer la sécurité routière et privilégier au mieux la vie locale.
- *Public-cible* : Les conducteurs de véhicules motorisés (riverains et transit).

- *Description de l'action* : Placement de dispositifs plus ou moins contraignant selon les situations aux entrées problématiques de certaines agglomérations.



- **Visualisation** → Cf. Folio de cartes et esquisses

- **Estimations (À analyser en regard de la planche qui visualise l'action 3)**

<b>Effet de porte</b>	<b>Eléments</b>	<b>Prix moyen estimé /éléments</b>	<b>Solution complète</b>
<b>A ou B</b>	Revêtement (+/-35m <sup>2</sup> ) Potelet (7 pièces) Luminaire (2 pièces) Accotement (2 X 10mct)	3.850 € 1.750 € 6.200 € 1.240 €	<b>11.800 €</b>
<b>C</b>	Revêtement (+/-25m <sup>2</sup> ) Potelet (5 pièces) Luminaire (1 pièce) Accotement (2 X 5mct)	2.500 € 1.250 € 3.100 € 620 €	<b>7.470 €</b>
<b>D</b>	Revêtement (+/-45m <sup>2</sup> ) Barrière (8 pièces) Luminaire (2 pièces) Accotement (2 X 9mct)	4.500 € 3.960 € 6.200 € 1.116 €	<b>15.776 €</b>
<b>E ou F</b>	Revêtement (+/-280m <sup>2</sup> ) Arbre (7 pièces) Luminaire (7 pièces) Accotement (2 X 35mct)	31.360 € 21.700 € 3.465 € 4.340 €	<b>60.865 €</b>
<b>G</b>	Ilot central	248 € le mct	
<b>Élément pour accotement-type</b>	<b>Prix moyen estimé / pièce</b>		
Poteau éclairage	3.100 €		
Structure végétalisée	1.860 €		
Arbre 20/25	495 €		
Potelet	250 €		
Barrière	495 €		

- **Et plus particulièrement ...**

### ❖ **Action 3.1. – Durnal**

- *Objectifs précis* : Renforcer la vie villageoise, limiter le transit et améliorer la sécurité du village.
- *Public-cible* : Les conducteurs de véhicules motorisés (riverains et transit).
- *Description de l'action* : Un effet de porte sera associé à chaque entrée du village. Ceux-ci seront plus ou moins contraignant selon leur environnement. Ainsi rue de Spontin, deux effets de porte sont nécessaires : le premier avant le camping (de type G par exemple auquel serait associé des panneaux informatifs sur les côtés), le second à l'entrée de l'agglomération (plus marqué et plus contraignant). La Rue Bonny d'au Ban est en montée (sens entrée du village) mais on arrive rapidement sur des débouchés de lotissements, un effet de porte de type C accompagné de panneaux informatifs sur les côtés est préconisé. Les effets de porte placés Rue du Pays de Liège et Rue du Baty seraient léger alors que celui localisé Rue Mianoye serait assez contraignant afin de fortement diminuer la vitesse.

### ❖ **Action 3.2. – Dorinne**

- *Objectifs précis* : Ralentir la circulation, sécuriser la connexion du village avec la régionale N937 (de niveau 2 au sein de la hiérarchie établie) qui est contiguë à celui-ci et donc marquer le passage de cette route régionale contiguë au village.
- *Public-cible* : Les conducteurs de véhicules motorisés (riverains et transit).
- *Description de l'action* : Deux effets de porte de type A, B, E ou F devraient être réalisés. Un trottoir n'est pas nécessaire à cet endroit. Ces aménagements renforceraient l'efficacité du dispositif proposé à l'action 4.5.

### ❖ **Action 3.3. – Spontin**

- *Objectifs précis* : Améliorer la sécurité à l'entrée Ouest du village au niveau de la régionale N937 (voirie de niveau 2 au sein de la hiérarchie établie) et diminuer la vitesse à cet endroit.
- *Public-cible* : Les conducteurs de véhicules motorisés (riverains et transit).
- *Description de l'action* : Un effet de porte assez contraignant devrait être réalisé (plutôt de type E ou F). Un trottoir n'est pas nécessaire à cet endroit.

## **Action 4. Réaménagement local de voiries**

### **Action 4.1. - Réaménagement de la Rue Bonny d'au Ban à Durnal**

- *Objectifs précis* : Diminuer la vitesse, améliorer la sécurité routière et la vie locale.
- *Public-cible* : Riverains et personnes en transit.
- *Description de l'action* : Réaménagement léger de la voirie – installation de stationnement alterné et/ou de dévoiements unilatéraux alternés.

### **Action 4.2. - Sécurisation de carrefours au sein de l'agglomération de Durnal**

- *Objectifs précis* : Améliorer la sécurité routière (diminution des vitesses, amélioration de l'organisation du trafic, prise en compte du manque de visibilité).
- *Public-cible* : Riverains et personnes en transit.
- *Description de l'action* : Trois carrefours sont à traiter :



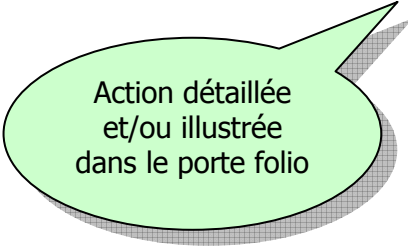
- ❑ Le carrefour entre la Rue Elisabeth et la Rue Bonny d'au Ban : aménagement léger dans le but d'améliorer la visibilité (système de glaces par exemple) ;
- ❑ Le carrefour entre la Rue Mianoye, la Rue du Pays de Liège et la Rue Adam et celui entre la Rue Mianoye et le Boulevard : un travail en profondeur de l'espace public devrait être entrepris afin d'intégrer les deux carrefours au vaste espace-rue constitué par la rue Mianoye à cet endroit (traitement sous forme de plateau par exemple).

#### **Action 4.3. - Réaménagement de la Rue d'En Haut à Dorinne**

- *Objectifs précis* : Diminuer la vitesse, améliorer la sécurité routière et la vie locale.
- *Public-cible* : Riverains et personnes en transit.
- *Description de l'action* : Réaménagement léger de la voirie – installation de stationnement alterné et/ou de dévoiements unilatéraux alternés.

#### **Action 4.4. - Réaménagement des abords de l'école à Dorinne et de l'aire de jeux**

- *Objectifs précis* : Sécuriser les abords de l'école, améliorer la convivialité de l'espace-rue et diminuer le sentiment d'insécurité.
- *Public-cible* : Riverains, publics scolaires, enfants du village et joueurs du jeu de balle.
- *Description de l'action* : Pour cet espace, il faut avoir un projet ambitieux qui combine la volonté d'améliorer non seulement la sécurité des usagers lents, des déplacements scolaires mais aussi d'aménager un espace de jeux sécurisé pour le jeu de balle et pour les enfants. Il faut rendre cet espace avec sa fonction spécifique plus visible. Les voiries qui ont plus une



Action détaillée  
et/ou illustrée  
dans le porte folio

fonction de circulation routière doivent se distinguer de celles qui ont une fonction sociale plus élevée. Ainsi, les voiries qui ont une fonction de circulation seront simplement asphaltées. Le passage pour piéton sera repositionné et des potelets posés afin d'encadrer celui-ci de part et d'autre de la chaussée. « L'aire de jeux » et la voirie attenante seront réalisées en béton imprimé à l'exception de l'aire du jeu de balle proprement dit qui sera asphaltée pour le confort de jeu. Des potelets amovibles reliés entre eux par une chaîne délimiteront l'aire réservée aux jeux d'enfants en dehors de l'activité du jeu de balle.

- *Estimation :*

## **Métré Estimatif**

---

MH/0006

D:\Données\Sites Intranet-Extranet-Internet\mobilité.wallonie.be\pcm\yvoir\phase3versiondefinitive.doc

11/01/02

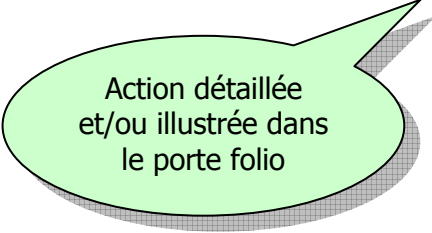
**Action 4.4. - Réaménagement des abords de l'école à Dorinne et de l'aire de jeux**

Poste	Désignation		Unité	Q.	P.U.	P.T.
1.	Pose de revêtement hydrocarboné (couche de roulement)	QP	m <sup>2</sup>	730	9,92	7.238,49
2.	Pose de revêtement hydrocarboné	QP	m <sup>2</sup>	870	54,54	47.446,82
3.	Pose de pavés de pierre naturelle	QP	m <sup>2</sup>	230	79,33	18.244,96
4.	Pose d'un revêtement en béton imprimé	QP	m <sup>2</sup>	1610	74,37	119.732,57
5.	Plantations					
	5.1. Arbres	QP	P	5	247,89	1.239,47
	5.2. Arbustes	QP	m <sup>2</sup>	65	42,14	2.739,22
	5.3. Couvre-sol	QP	m <sup>2</sup>	520	24,79	12.890,46
6.	Ouvrage d'art					
	6.1. Muret	QP	mct	17	260,29	4.424,90
7.	Mobilier					
	7.1. Potelets	QP	P	35	210,71	7.374,83
	7.2. Chaînes	QP	mct	65	37,18	2.416,96
8.	Marquage					
	8.1. Figuratif	QP	m <sup>2</sup>	9	1,86	16,73
<b>Total</b>						223.765,43
<b>Imprévus 15%</b>						33.564,81
<b>Total</b>						257.330,24
<b>TVA</b>						54.039,35
<b>Total TVAC</b>						311.369,59

Le métré ne comprend pas l'éclairage.

#### Action 4.5. - Sécurisation du carrefour Chaussée de Dinant – Rue d'En Bas à Dorinne

- *Objectifs précis* : Améliorer la sécurité routière (diminution des vitesses, amélioration de l'organisation du trafic, connexion du village sur la voirie régionale, intégration des arrêts de bus).
- *Public-cible* : Population de Dorinne et usagers de la Chaussée de Dinant.
- *Description de l'action* : Ce carrefour qui est une des entrées du village de Dorinne est réaménagé à l'aide d'îlots directionnels afin de réduire la dimension de la traversée et ainsi réduire la vitesse, organiser les tourne-à-gauche et à-droite et les traversées piétonnes. La liaison piétonne en direction des arrêts de bus est assurée et sécurisée. Un îlot planté au milieu de la chaussée et une organisation de la circulation à sens unique permet de calmer le trafic entre le village et la régionale.
- *Estimation* :



Action détaillée  
et/ou illustrée dans  
le porte folio

## Métre Estimatif

### Action 4.5. - Sécurisation du carrefour entre la chaussée de Dinant et la rue d'En Bas à Dorinne

Poste	Désignation		Unité	Q.	P.U.	P.T.
1.	Pose de revêtement hydrocarboné	QP	m <sup>2</sup>	2370	54,54	129.251,68
2.	Pose de pavés de pierre naturelle	QP	m <sup>2</sup>	210	79,33	16.658,44
3.	Pose de dalles béton	QP	m <sup>2</sup>	920	39,66	36.489,93
4.	Pose d'éléments linéaires	QP	mct	630	66,93	42.166,69
5.	Plantations					
	5.1. Arbres	QP	P	5	247,89	1.239,47
	5.2. Arbustes	QP	m <sup>2</sup>	55	42,14	2.317,80
	5.3. Gazon	QP	m <sup>2</sup>	385	9,92	3.817,56
6.	Signalisation					
	6.1. Panneaux divers	QP	P	12	123,95	1.487,36
7.	Mobilier					
	7.1. Potelets	QP	P	35	210,71	7.374,83
	7.2. Grille d'arbre	QP	P	1	495,79	495,79
8.	Marquage					
	8.1. Figuratif	QP	m <sup>2</sup>	60	1,86	111,55
	<b>Total</b>					241.411,11
	<b>Imprévus 15%</b>					36.211,67
	<b>Total</b>					277.622,78
	<b>TVA</b>					58.300,78
	<b>Total TVAC</b>					335.923,56

Le métre ne comprend pas les abribus et l'éclairage.

#### Action 4.6. - Réaménagement paysager du Boulevard des combattants à Evrehailles

- *Objectifs précis* : Améliorer la convivialité de l'espace-rue (y compris dans un aspect paysager pour les touristes et les marcheurs) et diminuer le sentiment d'insécurité.
- *Public-cible* : Riverains, population d'Evrehailles et touristes.
- *Description de l'action* : Un sens de circulation (sens-unique) est instauré et il est accompagné de modification du revêtement à intervalle régulier afin de maîtriser la vitesse (pavés de pierre naturelle en alternance avec du béton imprimé). Les îlots centraux sont réaménagés : verdurisation thématique et implantations de sculptures. Plus cet aménagement sera soigné (y compris le choix des sculptures et du type d'éclairage) plus ce boulevard aura un caractère fort et sera intéressant pour les promeneurs. Les zones de croisement sont traitées en pierres naturelles. Pour l'entrée Ouest du boulevard, un rétrécissement de la voirie est prévu afin de diminuer les vitesses et renforcer le sentiment de sécurité.
- *Estimations* :



## Métre Estimatif

<b>Action 4.6. - Réaménagement paysager du boulevard des Combattants à Evrehailles</b>						
<b>Poste</b>	<b>Désignation</b>		<b>Unité</b>	<b>Q.</b>	<b>P.U.</b>	<b>P.T.</b>
1.	Pose de pavés de pierre naturelle	QP	m <sup>2</sup>	973	79,33	77.184,13
2.	Pose de dalles béton	QP	m <sup>2</sup>	758	39,66	30.064,53
3.	Pose d'un revêtement en béton imprimé	QP	m <sup>2</sup>	1268	74,37	94.298,70
4.	Pose d'éléments linéaires	QP	mct	455	66,93	30.453,72
5.	Plantations					
	5.1. Arbres	QP	P	23	247,89	5.701,55
	5.2. Arbustes	QP	m <sup>2</sup>	640	42,14	26.970,82
	5.3. Gazon	QP	m <sup>2</sup>	504	9,92	4.997,53
	5.4. Haies	QP	mct	36	37,18	1.338,63
6.	Signalisation					
	6.1. Panneaux divers	QP	P	8	123,95	991,57
7.	Mobilier					
	7.1. Potelets	QP	P	16	210,71	3.371,35
8.	Eclairage					
	8.1. Eclairage sur mât	QP	P	24	3718,40	89.241,67
	<b>Total</b>					275.372,52
	<b>Imprévis 15%</b>					41.305,88
	<b>Total</b>					316.678,40
	<b>TVA</b>					66.502,46
	<b>Total TVAC</b>					383.180,86

Le métre ne comprend pas les sculptures (y compris leurs systèmes d'éclairage) et autres mobiliers urbains (bancs, poubelles, etc.).

#### **Action 4.7. - Réaménagement de la Rue Fostrie (y compris les carrefours avec la Rue d'Evrehailles et avec la Chaussée de Poilvache) à Evrehailles**

- *Objectifs précis* : Diminuer la vitesse dans une rue dont la vocation résidentielle se combine avec une fonction d'accessibilité / de connexion du village avec la voirie de desserte régionale et par ce fait, améliorer la sécurité des différents usagers et riverains de la voirie.
- *Public-cible* : Riverains et personnes en transit.
- *Description de l'action* : Trois types d'aménagement doivent se combiner :
  - un réaménagement linéaire de la voirie via l'installation de stationnement alterné et/ou de dévoiements unilatéraux alternés ou éventuellement de chicanes ;
  - un réaménagement des carrefours internes à la rue (avec les lotissements) à l'aide de plateaux ralentisseurs ;
  - un réaménagement plus conséquent des carrefours de connexion de la rue avec le réseau routier à savoir d'une part le carrefour avec la Chaussée de Poilvache – visibilité à améliorer et d'autre part avec la Chaussée d'Evrehailles ( N937) – visibilité, réinsertion dans le trafic, manœuvre pour quitter ou entrer sur la nationale, place des usagers lents, vitesse sur la N937, etc. (à l'aide par exemple d'flots directionnels). Une réflexion doit être entamée avec le MET à propos de ce dernier carrefour. C'est ce carrefour qui doit bénéficier de la priorité par rapport aux autres aménagements proposés sur cette voirie.

#### **Action 4.8. - Réaménagement de la Rue du Pont à Godinne**

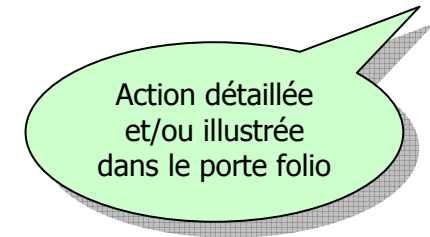
- *Objectifs précis* : Diminuer la vitesse et améliorer la sécurité routière.
- *Public-cible* : Les usagers de la voirie et les riverains.



- *Description de l'action* : Réaménagement plus ou moins léger de la voirie – installation de stationnement alterné et/ou de dévoiements unilatéraux alternés.

#### **Action 4.9. - Sécurisation du carrefour entre la Rue Ysaye et la Rue de Mont à Godinne**

- *Objectifs précis* : Sécuriser les changements de direction, diminuer la vitesse et requalifier l'espace-public.
- *Public-cible* : Les riverains, les usagers en transit et les clients de la grande surface.
- *Description de l'action* : la création d'un rond-point au centre du carrefour est accompagnée de l'organisation et de la sécurisation des traversées piétonnes. Un changement de revêtement au niveau de la sortie du parking de la moyenne surface complète le dispositif envisagé.
- *Estimation* :



## Métre Estimatif

### Action 4.9. - Sécurisation du carrefour entre la rue Ysaye et la rue de Mont à Godinne

Poste	Désignation		Unité	Q.	P.U.	P.T.
1.	Pose de revêtement hydrocarboné en trottoir	QP	m <sup>2</sup>	490	37,18	18.220,17
2.	Pose de revêtement hydrocarboné en voirie	QP	m <sup>2</sup>	700	54,54	38.175,60
3.	Pose de pavés de pierre naturelle	QP	m <sup>2</sup>	63	79,33	4.997,53
4.	Pose de pavés béton	QP	m <sup>2</sup>	265	69,41	18.393,70
5.	Pose de dalles béton	QP	m <sup>2</sup>	44	39,66	1.745,17
6.	Pose d'éléments linéaires	QP	mct	140	66,93	9.370,38
7.	Plantations					
	7.1. Arbres	QP	P	3	247,89	743,68
	7.2. Arbustes	QP	m <sup>2</sup>	16	42,14	674,27
	7.3. Couvre-sol	QP	m <sup>2</sup>	225	24,79	5.577,60
8.	Signalisation					
	8.1. Panneaux divers	QP	P	10	123,95	1.239,47
9.	Mobilier					
	9.1. Potelets	QP	P	26	210,71	5.478,45
10.	Marquage					
	10.1. Figuratif	QP	m <sup>2</sup>	29	1,86	53,92
	10.2. Linéaire	QP	mct	40	1,24	49,58
<b>Total</b>						104.669,94
<b>Imprévu 15%</b>						15.700,49
<b>Total</b>						120.370,43
<b>TVA</b>						25.277,79
<b>Total TVAC</b>						145.648,22

Le métre ne comprend pas l'éclairage.

#### **Action 4.10. - Réaménagement de la Route du Pretery à Purnode**

- *Objectifs précis* : Diminuer la vitesse lors de la traversée de l'agglomération et sécuriser les usagers lents.
- *Public-cible* : Les riverains et les personnes en transit.
- *Description de l'action* : Remplacer le marquage central par un îlot central en dur (calibrage de la voirie), indiquer l'interdiction de doubler, aménager les accotements et trottoirs là où cela est possible et renforcer les traversées piétonnes (à l'aide d'un éclairage adéquat par exemple).

#### **Action 4.11. - Réaménagement de la Chaussée de Dinant (y compris les carrefours avec la Rue du Ry d'Août et avec la Rue des Rivières) à Spontin**

- *Objectifs précis* : Diminuer la vitesse lors de la traversée de l'agglomération, sécuriser les usagers lents (y compris les touristes), relier les deux côtés de la voirie, améliorer la qualité de l'espace public et organiser le parcage (touristique, commerciale et riverain).
- *Public-cible* : Riverains, population de Spontin, touristes et personnes en transit.
- *Description de l'action* : Une réflexion doit être entamée avec le MET à propos du réaménagement global de cette traversée d'agglomération. Les aménagements doivent non seulement avoir pour vocation de sécuriser la traversée mais aussi être conviviaux afin d'intégrer la dimension commerciale et touristique du village. Quatre types d'aménagement doivent se combiner :
  - ❑ un réaménagement linéaire de la voirie (changement de matériaux au minimum) ;
  - ❑ un réaménagement des abords / des à-côtés de la voirie : prise en compte du parking, des terrasses Horeca, des traversées piétonnes, des accès au parc ;

- ❑ un réaménagement du carrefour interne au village avec la Rue des Rivières à l'aide d'un plateau ralentisseur avec intégration des traversées piétonnes, du petit parking à proximité et de la terrasse commerciale ;
- ❑ un réaménagement du carrefour avec la Rue du Ry d'Août afin d'améliorer la visibilité, la réinsertion dans le trafic, les manœuvres pour quitter ou entrer sur la nationale, la place des usagers lents, la vitesse en entrée d'agglomération etc. (à l'aide d'îlots directionnels par exemple).

Pourquoi la solution d'un contournement n'a pas été retenue ?

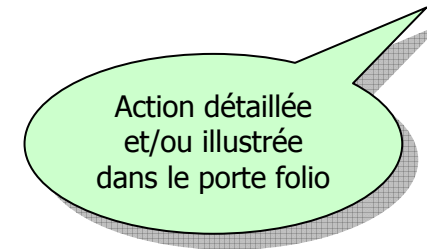
- Les charges et la nature du trafic ne justifient pas actuellement la création d'un contournement (moins de 3000 véhicules par jour et proportion normale de poids lourds - 7%) ;
- Selon les itinéraires possibles, on est contraint
  - Soit par le relief (vallée du Bocq) ;
  - Soit par l'urbanisation ;
  - Soit par la qualité du cadre naturel (projet de Parc Naturel Bocq – Sanson).
- Les insécurités temporelles liées à un tel projet (financement, inscription au Plan de Secteur, etc.).

#### **Action 4.12. - Aménagement d'un rond-point à l'intersection entre la N937 et la N948 à Dorinne**

- *Objectifs précis* : Sécuriser le carrefour et diminuer les vitesses en direction de Dorinne.
- *Public-cible* : Usagers des régionales 948 et 937 (particulièrement les conducteurs de poids lourd)
- *Description de l'action* : Création d'un rond-point (attention tenir compte du passage de camions et de convois agricoles). Une attention particulière doit être accordée à l'éclairage de celui-ci afin de ne pas rendre cet aménagement dangereux.

## Action 5. Réorganisation de la traversée de Mont (Cf. Zoom A)

- *Objectifs précis* : Décourager le transit au travers du village, diminuer les vitesses pratiquées, améliorer la vie locale et requalifier l'espace-rue et donc diminuer l'insécurité subjective.
- *Public-cible* : Les habitants de Mont
- *Description des actions* :



### Action 5.1. - Plan de circulation

- **A.5.1.a. Instauration de sens de circulation** : Deux boucles de circulation à sens unique sont proposées. La boucle A (Rue des Cerisiers, Rue du Centre et Rue du Tienne de Mont dans le sens horloger) pourrait être mise immédiatement en application moyennant la pose de la signalétique adéquate et des adaptations du gabarit des voiries par la suite. La boucle B (Rue des Fraichaux, nouvelle voirie et Rue du Centre) nécessite la construction d'une voirie comme préalable avant de pouvoir être instaurée. Pour que le système fonctionne, il faut que les chemins de terre restent dans leur état actuel et particulièrement que la Rue Sous-Le-Bois ne soit pas aménagée sur son entièreté afin d'éviter le transit parasite. Si celle-ci devait être aménagée, une limitation d'utilisation uniquement à vocation locale ou un sens de circulation devrait être défini.
- **A.5.1.b. Instauration d'accès interdit excepté circulation locale** Rues du Calvaire, des Sources, du Mayeurs, des Tilleuls et Sous le Bois.

- **A.5.1.c. Etablissement des zones 30 (panneau F4a)** sur les voiries pour lesquelles on veut privilégier la vie locale à savoir les Rues du Calvaire, des Sources, du Mayeurs, des Tilleuls, Chantoir et Sous le Bois.

### **Action 5.2. - Création d'une nouvelle voirie**

Afin de pouvoir mettre en œuvre l'action 5.1., une nouvelle voirie est nécessaire. Ce sera une voirie qui fonctionnera à sens unique. Elle doit donc être assez étroite (de 2,80 à 3 m). Il faut également prévoir un trottoir. Cette voirie devra racheter un relief important. Sa localisation exacte dépendra de la rapidité de sa mise en œuvre et des terrains qui sont encore disponibles à ce moment-là ainsi que des conditions techniques (stabilité du sol par exemple).

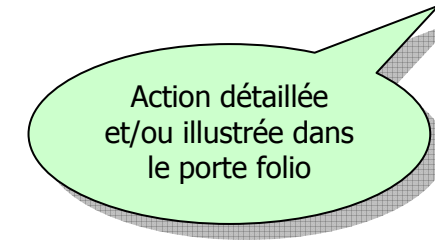
### **Action 5.3. - Effets de porte**

A chaque entrée en agglomération, il faut prévoir des effets de porte assez importants afin de marquer l'entrée dans une zone réservée à la vie locale et de diminuer les vitesses. Rue Tienne de Mont, l'effet de porte peut être assez léger (route en montée) et de type informatif. Pour la Rue des Fraichaux, l'effet de porte doit être dissuasif. Rue du Centre, trois effets de porte sont nécessaires : Un de type dissuasif à l'Est de la Commune et deux à l'entrée Ouest de l'agglomération. Deux alternatives sont dans ce cas possible : dans le sens de l'entrée, on peut avoir un premier effet de porte assez contraignant (un peu avant la Rue des Cerisiers) et plus loin un effet de porte de rappel ou l'inverse à savoir avoir d'abord un effet de porte léger et ensuite un plus contraignant.

#### Action 5.4. - Réaménagement de la Rue des Fraichaux

Cette rue doit être réaménagée. Quelque soit la décision prise en ce qui concerne la réorganisation de la circulation au centre de Mont, la structure de cette voirie ne correspond plus à sa fonction résidentielle actuelle. En plus de l'effet de porte prévu à son extrémité

Est, des aménagements afin d'augmenter la sécurité objective et subjective semblent nécessaire. La solution de mettre la moitié Sud-Ouest de la route à sens unique permet d'envisager la réalisation d'un vrai trottoir (absolument nécessaire dans une rue résidentielle de ce type). Grâce au relief et selon le sens de circulation choisi, d'autres aménagements afin de ralentir la vitesse ne semblent pas se justifier. La moitié Nord-Est devra encore supporter un trafic à double sens. Une circulation alternée (parking, dévoiement ou chicane) peut être envisagée. A son extrémité Ouest un rond-point permettrait de réduire l'espace et de sécuriser le carrefour avec le Chemin de Regnissart.



#### Action 5.5. - Réaménagements de voiries

- ❑ **A.5.5.a. Réaménagements destinés aux modes doux :** Deux morceaux de voiries peuvent être réservés aux modes doux par le simple placement de potelets. Il s'agit de l'espace entre la Rue du Mayeurs et la Rue du Centre et de la « ruelle » située à l'Est de la Rue des Tilleuls. Cela permettrait notamment d'éliminer un trafic parasite.
- ❑ **A.5.5.b. Problématique du parking de l'école :** Une réorganisation du parking existant (et partiellement sauvage) ainsi que l'instauration de nouvelles places de parking Rues Chantoir, Rue du Centre et Rue des Fraichaux doivent être envisagées.
- ❑ **A.5.5.c. Sécurisation du carrefour entre la Rue du Centre et la Rue Sous-Le-Bois :** Le but est de diminuer la vitesse aux abords de ce carrefour. Un rétrécissement de la Rue Sous-Le-Bois à cet endroit accompagné d'îlots directionnels seraient indiqués.

- **A.5.5.d. Réaménagement de la Rue du Centre** : Il faut accompagner sa mise à sens unique surtout dans sa partie Ouest et réduire la largeur carrossable en tenant compte du passage nécessaire des ambulances. Différentes solutions sont possibles selon l'importance que l'on accorde à l'aspect esthétique, vie villageoise, déplacements doux et les moyens que l'on souhaite mettre en œuvre (refaire complètement la rue ou réaliser des petits aménagements de sécurité).

Pourquoi la solution d'un contournement n'a pas été retenue ?

- Parce qu'un contournement ne se justifie pas dans une logique propre à Mont (charge de trafic plutôt faible) mais participe d'une vision régionale (liaison E411/N4 – vallée de la Meuse) ;
- Parce que la concrétisation d'un tel projet prendra du temps (opposition d'Yvoir sur le tracé inscrit au Plan de Secteur, moyens financiers nécessaires importants, autorisations administratives, etc.) et que pendant ce temps, Mont resterait avec son problème de transit et de sécurité routière objective et subjective ;
- Parce que la desserte du CHU de Mont-Godinne doit selon la hiérarchie établie emprunter la Rue du Fond Delvaux pour rejoindre la Vallée de la Meuse et la N92 ou N947.

## **Action 6. Campagne de sensibilisation et d'éducation des enfants et des parents à la sécurité scolaire**

- *Objectifs précis* : Renforcer la sécurité routière en général à proximité des écoles et plus particulièrement des plus faibles (enfants, piétons, PMR, etc.) et diminuer le sentiment d'insécurité.
- *Public cible* : Les parents d'élèves et les élèves des écoles d'Yvoir



- *Description de l'action* : A l'aide d'une campagne « de pub » (encart dans les journaux régionaux ou les toutes-boîtes, folder, campagne d'affichage, radar informatif, dessins d'enfants, rencontre dans les écoles, etc.) sensibiliser les parents d'élèves à l'insécurité routière qu'ils créent souvent aux abords des écoles à cause de leur comportement irresponsable et parfois égoïste et suggérer de nouveaux comportements à ceux-ci afin d'améliorer la sécurité routière (surtout des plus faibles). Sensibiliser les enfants aux dangers de la route et leur apprendre les règles de sécurité minimales à l'aide d'un concours de dessin, de séances d'apprentissage du code de la route, de la maîtrise du vélo, etc. organisées par la police fédérale aux sein des écoles ou toutes les autres actions qui répondent aux objectifs poursuivis.

<b>Programme d'actions</b>	<b>Objectifs généraux</b>	<b>Actions</b>	<b>Types de mesures</b>	<b>Localisation géographique</b>	<b>Acteurs concernés</b>	<b>Moyens budgétaires</b>	<b>Priorités</b>	<b>Actions détaillées</b>
A.2. Mise en ordre de la signalétique de police (vitesse et restriction d'utilisation)	Harmoniser les vitesses, les rendre conforme à la hiérarchie des voiries proposées et améliorer la sécurité routière	A.2.1. Mise en ordre de la signalétique liée à la gestion modulée de la vitesse	Organisationnelles et Infrastructurelles	Commune (Cf. carte 1.2. et les zooms associés)	Commune	Faibles	1	
		A.2.2. Mise en ordre de la signalétique destinée aux véhicules de plus de 3,5t	Organisationnelles et Infrastructurelles	Commune (Cf. carte 1.2. et les zooms associés)	Commune	Faibles	1	
		A.2.3. Campagnes de sensibilisation à l'égard des conducteurs de véhicules de plus de 3,5t	Information /sensibilisation	Commune	Commune et entreprises d'Yvoir	Faibles à moyens	1	
		A.2.4. Campagnes de répression à l'égard des conducteurs de véhicules de plus de 3,5t	Contrôle / répression	Commune	Commune et Police fédérale	Faibles à moyens	1	
		A.2.5. Campagnes de sensibilisation au respect des vitesses et de répression à l'égard des conducteurs de véhicules motorisés	Information /sensibilisation et Contrôle / répression	Commune	Commune et Police fédérale	Faibles à moyens	1	

<b>Programme d'actions</b>	<b>Objectifs généraux</b>	<b>Actions</b>	<b>Types de mesures</b>	<b>Localisation géographique</b>	<b>Acteurs concernés</b>	<b>Moyens budgétaires</b>	<b>Priorités</b>	<b>Actions détaillés</b>
A.3. Politique des effets de porte	Diminuer les vitesses et améliorer la sécurité routière	A.3.1. Effets de porte à Durnal	Infrastructurelles	Durnal	Commune	Moyens	2	X
		A.3.2. Effets de porte à Dorinne	Infrastructurelles	Dorinne	Commune et MET	Moyens	1	X
		A.3.3. Effet de porte à Spontin	Infrastructurelles	Spontin	Commune et MET	Faibles	1	X
A.4. Réaménagements local de voiries	Augmenter la sécurité routière de tous les usagers et améliorer la convivialité de l'espace-rue en agglomération et hors agglomération	A.4.1. Réaménagement Rue Bonny d'Au Ban	Infrastructurelles	Durnal	Commune	Faibles à Moyens	2	
		A.4.2. Sécurisation de carrefours au sein de l'agglomération de Durnal	Infrastructurelles	Durnal	Commune	Moyens à élevés	3	
		A.4.3. Réaménagement Rue d'En Haut	Infrastructurelles	Dorinne	Commune	Faibles à moyens	2	

Programme d'actions	Objectifs généraux	Actions	Types de mesures	Localisation géographique	Acteurs concernés	Moyens budgétaires	Priorités	Actions détaillés
A.4. Réaménagements local de voiries - suite	Augmenter la sécurité routière de tous les usagers et améliorer la convivialité de l'espace-rue en agglomération et hors agglomération	A.4.4. Réaménagement des abords de l'école et de l'aire de jeux	Infrastructurelles	Dorinne	Commune (et MRW-DGPL – Petite infrastructure sociale de quartier)	Moyens	1	X
		A.4.5. Sécurisation du carrefour Chaussée de Dinant – Rue d'En Bas	Infrastructurelles	Dorinne	Commune et MET	Moyens – élevés	2	X
		A.4.6. Réaménagement paysager du Boulevard des combattants	Infrastructurelles	Evrehailles	Commune ( + MRW – DGRNE – Division des espaces verts)	Elevés	3	X
		A.4.7. Réaménagement de la Rue Fostrie (y compris carrefours)	Infrastructurelles	Evrehailles	Commune et MET	Moyens à élevés	2	

Programme d'actions	Objectifs généraux	Actions	Types de mesures	Localisation géographique	Acteurs concernés	Moyens budgétaires	Priorités	Actions détaillées
A.4. Réaménagements local de voiries - suite	Augmenter la sécurité routière de tous les usagers et améliorer la convivialité de l'espace-rue en agglomération et hors agglomération	A.4.8. Réaménagement de la Rue du Pont	Infrastructurelles	Godinne	Commune	Moyens	3	
		A.4.9. Sécurisation du carrefour entre Rue Ysaye et Rue de Mont	Infrastructurelles	Godinne	Commune	Moyens à élevés	2	X
		A.4.10. Réaménagement Route du Prétery	Infrastructurelles	Purnode	Commune et MET	Moyens	2	
		A.4.11. Réaménagement de la Chaussée de Dinant	Infrastructurelles	Spontin	Commune et MET	Elevés	2	
		A.4.12. Aménagement d'un rond-point (intersection N937 et N948)	Infrastructurelles	Dorinne	MET	Elevés	2	

Programme d'actions	Objectifs généraux	Actions	Types de mesures	Localisation géographique	Acteurs concernés	Moyens budgétaires	Priorités	Actions détaillées	
A.5. Réorganisation de la traversée de Mont	Diminuer le transit routier, diminuer les vitesses pratiquées et rendre l'espace-rue plus convivial et sécurisant pour les riverains et les modes doux	A.5.1. Plan de circulation	a. Sens de circulation	Organisationnelles et Infrastructurelles	Mont	Commune	Faibles	1	X
			b. Accès interdit	Organisationnelles et Infrastructurelles	Mont	Commune	Faibles	1	X
			c. Zones 30	Organisationnelles et Infrastructurelles	Mont	Commune	Faibles	2	X
		A.5.2. Création nouvelle voirie	Infrastructurelles	Mont	Commune	Elevés	2	X	
		A.5.3. Effets de porte	Infrastructurelles	Mont	Commune	Moyens à élevés	1	X	
		A.5.4. Réaménagement de la Rue des Fraichaux	Infrastructurelles	Mont	Commune	Moyens à élevés	2	X	

Programme d'actions	Objectifs généraux	Actions	Types de mesures	Localisation géographique	Acteurs concernés	Moyens budgétaires	Priorités	Actions détaillées	
A.5. Réorganisation de la traversée de Mont	Diminuer le transit routier, diminuer les vitesses pratiquées et rendre l'espace-rue plus convivial et sécurisant pour les riverains et les modes doux	A.5.5. Réaménagement de voiries	a. modes doux	Infrastructurelles	Mont	Commune	Faibles	3	X
			b. parking école	Infrastructurelles	Mont	Commune	Faibles à Moyens	2	X
			c. carrefour Rue du Centre et Rue Sous-Le-Bois	Infrastructurelles	Mont	Commune	Moyens	3	X
			d. Rue du Centre	Infrastructurelles	Mont	Commune	Moyens à élevés	2	X
A.6. Campagne de sensibilisation et d'éducation des enfants et des parents à la sécurité routière	Diminuer le nombre d'accidents à proximité et sur le chemin de l'école	A.6. Campagne de sensibilisation et d'éducation des enfants et des parents à la sécurité routière	Information /sensibilisation	Commune	Commune	Faibles à moyens	2		

## 2.2. L'accessibilité et la complémentarité entre les modes de déplacements

### Action 7. Améliorer l'accessibilité d'Yvoir-centre de façon multimodale

- *Objectif précis* : Améliorer l'accessibilité générale d'Yvoir-centre, notamment en gérant mieux le stationnement ; rendre l'espace-rue plus convivial pour les riverains, les commerçants et les modes doux.
- *Public-cible* : Les habitants et les commerçants d'Yvoir-centre mais également les visiteurs quotidiens et occasionnels.
- *Description des actions* :



#### Action 7.1. Plan de circulation automobile et de stationnement

- *Objectif précis* : Améliorer l'accessibilité générale d'Yvoir-centre, notamment en gérant mieux le stationnement.
- *Public-cible* : Les habitants et les commerçants d'Yvoir-centre mais également les visiteurs quotidiens et occasionnels.
- *Description des actions* :
  - **7.1.a. Mise en zone 30km/h des Rues de Lhonneux et de l'Hôtel de Ville**
    - *Objectif précis* : Appuyer l'objectif de sécurisation et de convivialité promu par les futurs aménagements dans ces rues.
    - *Description de l'action* : Pose de la signalisation F4a sans aménagement complémentaire.



□ **7.1.b. Suppression du passage à niveau à la Rue du Rauysse**

- *Objectif précis* : Supprimer cet accès dans le cadre du développement de la ligne ferrée assurant la liaison « marchandises » Athus – Meuse (environ 4 passages par heure) afin de préserver la fluidité du trafic Avenue Doyen Woyne et gérer mieux les accès au centre-ville.

- *Description de l'action* : Fermeture physique (Simple pose de barrières dans un premier temps) du passage à niveau et suppression du feu de signalisation à l'Avenue Doyen Woyne et pose de panneaux Avenue Doyen Woyne afin de favoriser l'entrée dans le centre-ville (depuis le Sud) via la rue Sur Champ (sauf pour les véhicules lourds qui devront transiter via la rue Puits du Champs. Cette mesure permet également d'optimiser le parking « longue durée » localisé rue Sur Champs.

□ **7.1.c. Mise en place d'une politique de stationnement**

- *Objectif précis* : Pour rappel, le taux d'occupation moyen des zones de stationnement du centre d'Yvoir sont de 80% (pour 122 places) avec un taux de rotation moyen de 2,3 véhicules sur 8h, ce qui handicape fortement l'accessibilité du centre-ville. A l'inverse, les parkings implantés à la périphérie (moins de 500m du centre) ont un taux moyen d'occupation faible (42%). La politique de stationnement à développer dans le centre d'Yvoir est de favoriser le stationnement temporaire dans l'hyper-centre par un système d'occupation contraignant (horodateur ou zone bleue - ce qui apporte de nombreux avantages pour les commerces et services) et forcer l'usage des parkings périphériques pour les visiteurs (de longues durées) et les travailleurs du centre-ville (poste, administration communale, commerçants).

- *Description de l'action* : « Création » **d'un double périmètre de stationnement** :

- un **périmètre « rouge »** reprenant les rues, avenues et places de Lhonneux, Tachet des Combes, de l'Hôtel de Ville et des Combattants où le stationnement est limité dans le temps soit par horodateur (le système le plus facile et le mieux « contrôlable »), soit par zone bleue (pour laquelle la perception immédiate pourrait être accordée prochainement par le Pouvoir

fédéral). Dans ce cadre, une carte « riverains » pourra être délivrée. Des zones de livraisons doivent également être prévues.

- Un **périmètre « vert »** qui comprend les parkings périphériques de la rue du Rauysse, Maka, Sur Champs et Poste. Sur ces emplacements, le stationnement est gratuit et à durée illimitée. Ils ne sont toutefois pas accessibles aux véhicules de + de 3,5 T sauf chargement / déchargement.

Afin d'optimiser le système, une **signalisation informative** devra être implantée. On rencontrera quatre types de signaux :



- la **signalisation d'approche** qui sera implantée sur les trois axes d'entrée principaux (rue Doyen Woine Nord et Sud) et rue d'Evrehailles. Le panneau sera du type suivant :

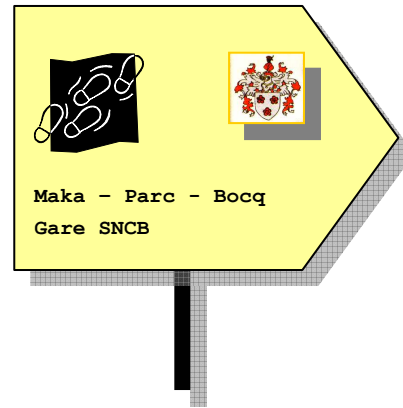
- la **signalisation de proximité** indiquera les zones de stationnement de longue durée (périmètre vert) dans le centre-ville et depuis les axes de pénétration. Le panneau indiquera la distance (y compris en centaines de mètres), la dénomination du parking et le nombre de places disponibles. Ce type de panneau sera répété après chaque croisement.
- La **signalisation informative** présentera un plan schématique du centre d'Yvoir avec les principaux services et les zones de stationnement. L'information devra être idéalement trilingue (français, néerlandais et anglais) et implantée au niveau de chaque zone de stationnement du périmètre vert et auprès des lieux fréquentés du périmètre rouge (y compris auprès des horodateurs, si existants).
- La **signalisation piétonne** pourra compléter la signalisation existante en indiquant les parkings et les distances pour les rejoindre (cfr.infra).

## Action 7.2. Plan de déplacements pédestres

- *Objectif précis* : Développer les déplacements pédestres dans le centre d'Yvoir afin de compléter la politique de stationnement ; valoriser la découverte des commerces, services et éléments patrimoniaux du centre-ville.
- *Public-cible* : les habitants d'Yvoir-centre mais également les visiteurs quotidiens et occasionnels.
- *Description de l'action* : La mise en place de cheminements piétons doit être travaillée à deux niveaux :
  - en complément du projet de Plan Lumières « **Les venelles du Maka** », on ajoutera principalement une signalétique directionnelle de proximité et on veillera à une amélioration de la liaison gare – centre-ville ;

- depuis les **parkings du périmètre « vert »**, on améliorera le confort des déplacements ainsi que la mise en place d'une signalisation spécifique (cfr. Supra).

*Exemple de signalisation directionnelle*



- *Principes généraux à respecter pour l'aménagement des cheminements piétons :*

Dans ce cadre, on veillera, lors de réaménagement de voiries, à:

- aménager les trottoirs et accotements en essayant, au minimum, d'avoir une largeur d'1,5m;
- prévoir des accotements et trottoirs dégagés, en leur centre, de tout élément handicapant les cheminements (notamment ceux des personnes en fauteuil roulant) comme les poteaux de signalisation ou les éléments de mobilier urbain (bancs, poubelles, etc.) qui devront être implantés latéralement;
- à avoir un revêtement des cheminements piétons plat et confortable, en évitant les matériaux glissants;
- les cheminements piétons devront être accessibles aux personnes à mobilité réduite: trottoirs surbaissés au droit des traversées piétonnes, dalles "tactiles" pour les mal-voyants devant les traversées piétonnes, rampes d'accès, etc.

## Action 8. Mise en ordre de la signalétique directionnelle

- *Objectif précis* : Mettre en conformité la signalisation directionnelle avec la hiérarchisation des voiries, améliorer l'accessibilité générale d'Yvoir, diminuer le transit parasite au sein des villages et par là améliorer la sécurité routière.
- *Public-cible* : les visiteurs quotidiens ou occasionnels d'Yvoir (y compris du CHU, des carrières, les touristes, etc.).
- *Description de l'action* : Poser, supprimer, déplacer ou remplacer les panneaux routiers directionnels (F33a et b, F34a, F35, F37 et F57). A titre d'exemple, le CHU de Mont-Godinne ne doit plus être renseigné qu'à partir des voiries de niveau 2 et plus à partir du niveau 3 et donc seulement deux itinéraires seront balisés. Le premier débutera à partir de la sortie Spontin (n°19) de la E411 pour se poursuivre par la N937, la N947 et rejoindre l'itinéraire 2 à Lustin. Celui-ci part de la N947 et arrive sur le territoire communal par la Rue du Fond Delvaux. Une signalisation à partir de la N92 pourra rejoindre les deux itinéraires communaux. Les autres plaques doivent être supprimées que ce soit sur le territoire communal (plus d'itinéraire renseigné par Mont et Durnal par exemple) ou sur les entités voisines. Une coordination avec les entités voisines et le MET (sorties d'autoroute, voiries régionales) est nécessaire pour assurer la réussite de l'opération.

## Action 9. Amélioration de l'accessibilité des villages en transports en commun

- *Objectif précis* : Améliorer l'accessibilité des villages en transports en commun en optimisant les transports actuels et la connexion entre eux dans un premier temps et en développant des transports alternatifs par la suite afin de répondre aux besoins d'une part des personnes non motorisées et diminuer l'utilisation de la voiture en offrant des alternatives.
- *Public-cible* : Les habitants d'Yvoir, les visiteurs réguliers (travailleurs, étudiants, etc.) ou occasionnels (touristes).
- *Description des actions* :

### **Action 9.1. Optimiser l'utilisation de la navette entre la gare de Lustin et le CHU**

- *Objectif précis* : Optimiser l'utilisation de la navette existante entre la gare et le CHU et la rendre accessible aux habitants de l'entité d'Yvoir.
- *Public-cible* : Population d'Yvoir.
- *Description de l'action* : En concertation avec le CHU, les TEC et la commune, vérifier comment légalement cette navette pourrait être accessible à des usagers non directement lié à la clinique et proposer un arrêt supplémentaire sur le parcours.

### **Action 9.2. Améliorer l'information des voyageurs**

- *Objectif précis* : Faire connaître les services offerts par les transports en commun de la région dans le but d'augmenter leur fréquentation occasionnelle
- *Public-cible* : Population d'Yvoir.
- *Description de l'action* : Création et diffusion de fiches d'accessibilité pour chaque village de la commune et pour le CHU. Sur le modèle des fiches proposées par le MET, le Cem pourrait être chargé de la collecte des données avec l'aide des TEC et de la SNCB et de la mise à jour de ces fiches. Celles-ci seraient dans un premier temps distribuées via un toutes boîtes et ensuite mises à la disposition du public à la maison communale, dans les gares, les commerces, le CHU, etc.

### **Action 9.3. Optimiser la desserte locale des bus TEC**

- *Objectif précis* : Améliorer la desserte actuelle des bus TEC (et des trains SNCB) (itinéraires, fréquences, arrêts) afin d'augmenter la fréquentation des transports en commun.

- *Public-cible* : Population d'Yvoir.
- *Description de l'action* : A partir des fiches d'accessibilité modifier les horaires de certains bus, si nécessaire, afin d'assurer les correspondances entre les transports en commun. Certains itinéraires pourraient être simplifiés. Une collaboration des TEC et de la SNCB est absolument nécessaire.

#### **Action 9.4. Développer un réseau de transports en commun de proximité**

- *Objectif précis* : Répondre aux besoins en terme de déplacements de proximité non satisfait de la population non motorisée (personnes âgées, personnes à faibles revenus, adolescents).
- *Public-cible* : Population non motorisée (personnes âgées, personnes à faibles revenus, adolescents).
- *Description de l'action* : Développer une centrale communale de mobilité afin de mettre en relation les personnes intéressées par le co-voiturage. Créer un taxi-social (modalité à déterminer).

#### **Action 9.5. Développer deux pôles d'échanges modaux**

- *Objectif précis* : Améliorer la complémentarité entre les modes de déplacements.
- *Public-cible* : Population d'Yvoir.
- *Description de l'action* : Aménager les gares d'Yvoir et de Godinne afin qu'elles deviennent des pôles d'échanges entre modes. Pour cela des aménagements physiques sont nécessaires mais aussi une coordination entre les transports publics (horaire, arrêt, etc.) et le développement d'un système d'information. Les principales mesures physiques à prendre sont
  - Pour les déplacements motorisés (voiture, bus, moto), l'organisation du parking (courte et longue durée, de déchargement) ;

- Pour les modes doux, la pose de râteliers et/ou de parkings couverts et fermés, la construction d'abris contre les intempéries, les traversées piétonnes, etc. ;
- Pour les transports en commun (bus TEC), l'aménagement des arrêts y compris leurs sécurisation.

Programme d'actions	Objectifs	Actions		Types de mesures	Localisation géographique	Acteurs concernés	Moyens budgétaires	Priorités	Actions détaillées
A.7. Amélioration de l'accessibilité d'Yvoir-centre	Diminution de l'impact de la voiture et valorisation des modes	A.1.7. Plan de circulation automobile et de stationnement	a. Zones 30	Structurelles	Yvoir-centre	Commune et MET	Faibles	1	X
			b. Suppression passage à niveau	Structurelles et infrastructurelles	Yvoir-centre	Commune, SNCB et MET	Moyens	1	X
			c. Politique de stationnement	Structurelles et infrastructurelles	Yvoir-centre	Commune, SNCB et MET	Moyens à importants	1	X
		A.7.2. Plan de déplacements pédestres	Structurelles et infrastructurelles	Yvoir-centre	Commune (et commissariat Général au Tourisme)	Faibles à importants (suivant ampleur des projets)	1	X	



<b>Programmes d'actions</b>	<b>Objectifs</b>	<b>Actions</b>	<b>Types de mesures</b>	<b>Localisation géographique</b>	<b>Acteurs concernés</b>	<b>Moyens budgétaires</b>	<b>Priorités</b>	<b>Actions détaillées</b>
Action 8. Mise en ordre de la signalétique directionnelle	Améliorer l'accessibilité et diminuer le transit parasite	A8. Mise en ordre de la signalétique directionnelle	Structurelles et infrastructurelles	Yvoir et communes voisines	Commune d'Yvoir, MET et Communes voisines	Faibles	1	
Action 9. Amélioration de l'accessibilité des villages en transports en commun	Améliorer l'accessibilité des villages en transports en commun pour répondre aux besoins des personnes non motorisées et diminuer l'utilisation de la voiture en offrant des alternatives	A9.1. Optimiser l'utilisation de la navette entre la gare de Lustin et le CHU	Structurelles et infrastructurelles	Yvoir et Lustin	Commune, CHU et TEC	Faibles à moyens	1	
		A.9.2. Améliorer l'information des voyageurs	Information /sensibilisation	Yvoir	Commune, TEC et SNCB	Faibles à moyens	1	
		A.9.3. Optimiser la desserte locale des bus TEC	Structurelles	Yvoir	TEC et SNCB	Faibles à moyens	1	
		A.9.4. Développer un réseau de transports en commun de proximité	Structurelles, infrastructurelles et information et sensibilisation	Yvoir	Commune et TEC	Importants	3	

<b>Programme d'actions</b>	<b>Objectifs</b>	<b>Actions</b>	<b>Types de mesures</b>	<b>Localisation géographique</b>	<b>Acteurs concernés</b>	<b>Moyens budgétaires</b>	<b>Priorités</b>	<b>Actions détaillées</b>
Action 9. Amélioration de l'accessibilité des villages en transports en commun (suite)	Améliorer l'accessibilité des villages en transports en commun pour répondre aux besoins des personnes non motorisées et diminuer l'utilisation de la voiture en offrant des alternatives	A.9.5. Développer deux pôles d'échanges modaux	Structurelles, infrastructurelles, sensibilisation et information	Gare de Spontin et d'Yvoir	Commune, Tec et SNCB	Moyens à importants	2	

## 2.3. La liaison entre urbanisme et mobilité

### Action 10. Campagne d'information

- *Objectif précis* : Sensibiliser le public aux conséquences et aux coûts inhérents à tous choix de localisation et plus particulièrement en terme de mobilité (insécurité routière et efficacité des transports en commun).
- *Public-cible* : les futurs candidats bâtisseurs et investisseurs (lotissements).
- 
- *Description de l'action* : Créer un fascicule d'information qui présente les inconvénients (y compris les surcoûts) individuels et pour la collectivité d'une urbanisation en rubans en terme de mobilité et de sécurité routière ; présenter celui-ci à la population (conférence de presses, article dans le journal communal, etc.), aux écoliers (animation dans les écoles) et aux publics spécialisés locaux (architectes, agences immobilières, géomètres, etc.) via une journée d'étude consacrée à ce sujet.

### Action 11. Elaborer un schéma de structure

- *Objectif précis* : Avoir une vision globale du territoire, de son développement futur (localisation des différentes fonctions et impacts) afin de maîtriser celui-ci en terme notamment d'impact sur la mobilité.
- *Public-cible* : |
- *Description de l'action* : Réaliser un schéma de structure. Une fois celui-ci réalisé, différentes zones sensibles auront été définies et des Plan Communaux d'Aménagement pourront alors être mis en place afin de maîtriser la localisation des

fonctions au sein du territoire concerné dans un souci d'utilisation parcimonieuse de l'espace et dans l'intérêt de la collectivité.

<b>Programme d'actions</b>	<b>Objectifs</b>	<b>Actions</b>	<b>Types de mesures</b>	<b>Localisation géographique</b>	<b>Acteurs concernés</b>	<b>Moyens budgétaires</b>	<b>Priorités</b>	<b>Actions détaillées</b>
Lien entre mobilité et urbanisme	Choisir et définir un mode de développement urbanistique qui soit compatible avec une mobilité durable	A.10. Développer une campagne d'information	Information / sensibilisation	Commune	Région wallonne	Faibles	1	
		A.11. Elaborer un Schéma de Structure	Etude	Commune	Région wallonne et Commune	Moyens	3	