



Service public de Wallonie



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

***Phase 2
Définition des objectifs***

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
- Antoine Jardel – Chargé d'études Agora
- Ariane Termonia – Chargée d'études Espaces Mobilités

- Paul Plak – Administrateur Agora
- Alix Van Cauwenberghe – Expert – Espaces Mobilité

Table des matières

1. Introduction	5
2. Enjeux	6
2.1 La gestion du développement économique et urbain du territoire des huit communes	6
2.2 Enjeux des Transports en Commun (TC)	7
2.3 Enjeux des modes doux (modes actifs)	8
2.4 Améliorer la circulation routière en termes de trafic, de sécurité, pour une meilleure qualité du cadre de vie	10
2.5 Gestion du stationnement	11
3. Objectifs généraux du PICM	12
3.1 Améliorer l'accessibilité pour tous : organiser un système de déplacement cohérent	12
3.2 Améliorer la qualité du cadre de vie	12
3.3 Contenir le développement territorial	13
3.4 Communiquer, informer, sensibiliser, éduquer	13
4. La circulation piétonne	14
4.1 Rendre les déplacements à pied attractifs	14
4.2 Prendre en compte les PMR	15
5. Les déplacements à vélo	16
5.1 Mise en place d'un réseau cohérent et efficace au quotidien	16
5.2 Mesures accompagnatrices	18
6. Les transports publics	20
6.1 Le réseau TEC	20
6.2 Les liaisons ferrées SNCB	23
6.3 L'intermodalité	27
7. Les transports privés	28
7.1 Le trafic routier	28
7.2 La sécurité routière	30
7.3 Le stationnement	32
7.4 Le trafic des poids lourds	33

1. Introduction

La Région Wallonne avec les communes de Durbuy, Erezée, Hotton, Marche-en-Famenne, Nassogne, Rendoux, Rochefort et Somme-Leuze ont confié aux bureaux d'études AGORA et Espaces-Mobilités, la conception et la rédaction du **Plan InterCommunal de Mobilité** des huit communes « **PICM Pays de Famenne** ».

Ce plan est le point de départ d'une dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de mobilité.

S'inspirant des éléments répertoriés lors de la phase 1 du diagnostic, **le présent document cadre les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude : c'est la phase 2 de ce PICM.**

Nous présentons ici les objectifs selon leur échelle géographique, et les spécificités propres à chacun des modes de déplacement sont abordées à chaque fois que l'échelle et la problématique traitée s'y prêtent.

Il est certain que les différents objectifs, tant géographiques que modaux se recoupent et se confondent parfois, mais la mobilité est un système dans lequel tous les éléments sont interdépendants et les problématiques transversales.

Ne confondons pas non plus les objectifs avec les **fiches projets et propositions** qui seront étayées en **phase 3** de l'étude.

→ Les objectifs ne se focalisent pas sur des actions ou des lieux particuliers, mais formalisent de manière plus générale les orientations à prendre, et à traduire par la suite en propositions sur le territoire des 8 communes et en actions concrètes sur le terrain (Phase 3).

2. Enjeux

2.1 La gestion du développement économique et urbain du territoire des huit communes

Les territoires des huit communes connaissent une augmentation plus ou moins marquée de leur population. Elles bénéficient d'une bonne attractivité avec l'établissement de nouveaux ménages qui s'installent sur le territoire. On constate cependant un léger vieillissement de la population.

Le territoire bénéficie par ailleurs d'une très grande attractivité touristique comme en témoigne le nombre très important de résidences secondaires. Certaines communes connaissent un doublement de leur population pendant les périodes de congés.

Cette double dynamique induit une urbanisation croissante qu'il convient de maîtriser afin qu'elle se développe de façon raisonnée en intégrant déjà les besoins qui vont en découler, en termes de mobilité, d'équipements publics, d'équipements touristiques.

Cette maîtrise de l'urbanisation requiert une attention particulière car une grande part du territoire se situe encore en zones non urbanisables, essentiellement destinées aux zones agricoles et forestières. Ces zones participent aux qualités paysagères, à l'attractivité touristique et ainsi sont partie prenante d'une partie de l'activité économique du territoire.

Les différents projets en cours ou à l'étude témoignent d'une l'attractivité territoriale des communes du PICM 8. Ce sont essentiellement des projets de création de logements et d'équipements. Il convient donc de veiller à la limitation de l'étalement urbain, souvent source de dégradation du cadre de vie et d'augmentation de la distance des déplacements.

- **Il faut prendre en compte la dimension de l'aménagement du territoire, et éviter l'étalement urbain en visant à regrouper l'habitat et les activités au sein des ensembles urbanisés et le long des axes de desserte des transports en commun en se focalisant sur les arrêts de bus et les gares et halte ferroviaires du territoire.**

→ *Carte de synthèse à réaliser sur les dynamiques territoriales et les dynamiques extérieures au territoire (grands équipements scolaires, prison etc...) mobilité extérieure (ex scolaire vers La Roche-en-Ardenne etc....*

2.2 Enjeux des Transports en Commun (TC)

Le territoire d'étude bénéficie d'un réseau de transport en commun (bus et trains) qui assure une desserte correcte des principaux pôles du territoire que sont Durbuy, Hotton, Marche-en-Famenne et Rochefort.

Le réseau de bus a de bonnes connexions avec les gares de Marloie, Melreux-Hotton et Jemelle. Les différents réseaux assurent également une connexion vers les pôles régionaux alentours (Liège, Namur).

L'offre est considérée comme acceptable au regard des caractéristiques de développement des communes et semble perfectible en terme de qualité et d'intermodalité. Par ailleurs, des zones moins bien desservies existent sur le territoire.

La recherche d'une mobilité durable passe inévitablement par des transports publics attractifs :

- En étant notamment compétitifs sur les temps de parcours vers les pôles principaux (scolaires – travail);
- Les transports publics classiques ont des difficultés pour répondre aux besoins des personnes résidant en dehors du centre et des axes importants. Il faut alors un moyen adapté à ces demandes.

Nous proposons dès lors les enjeux suivants :

1- Optimiser l'offre: mettre en place un réseau cohérent et efficace

- Hiérarchiser et clarifier le réseau de transport en commun bus à l'échelle des 8 communes ;
- Avoir une complémentarité de l'offre TEC vers les pôles ;
- Développer les opportunités d'intermodalité bus ⇔ train.

2- Renforcer les lignes à fort potentiel

3- Améliorer la qualité de l'offre

- En termes d'accueil, de correspondance et d'attente aux arrêts de bus ;
- Prendre en compte les besoins des PMR ;
- Favoriser le rabattement vers les gares.

4- Trouver des solutions alternatives de complément

- La densité de desserte ne pourra faire abstraction du fait que le territoire comporte de grandes zones forestières et agricoles, et de nombreux villages et hameaux éparpillés pour lesquels le train et le bus sont surcapacitaires par rapport à la demande réelle
- Il faut favoriser le transport à la demande déjà en œuvre sur le territoire et renforcer et/ou élargir ses territoires d'intervention.
- Garder un esprit créatif et recourir au covoiturage, taxi social et autres initiatives citoyennes pour combler les manques et besoins non encore rencontrés. Ces efforts citoyens peuvent être encouragés et soutenus par des outils tels que les agences de développement local, les centrales de mobilité, à intégrer de préférence dans des structures supracommunales existantes.

2.3 Enjeux des modes doux (modes actifs)

L'enjeu est de favoriser les déplacements actifs afin que le vélo et la marche, dont l'utilisation actuelle se déroule le plus souvent dans un cadre récréatif, devienne un moyen de locomotion au quotidien comme peuvent l'être les transports publics ou la voiture.

Nous pouvons mettre en évidence certaines caractéristiques et éléments principaux du territoire qui aideront à construire une stratégie d'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité dans la zone d'étude pour les modes actifs :

1- Les Forces

- Plusieurs schémas directeurs et études stratégiques existent sur la zone d'étude
- Développement d'une politique cyclable au niveau régional et soutien financier aux communes dans le cadre des communes cyclables
- Atout et potentiel de 3 RAVeL à relier et valoriser
- Développement d'un réseau de voies vertes du Pays de Famenne qui propose des itinéraires balisés sur le principe des points-nœuds et qui a permis l'aménagement de certains tronçons.
- Présence de pôles scolaires importants élargissant le public cible pour l'usage des modes actifs
- Présence de nombreux vélocistes sur le territoire facilitant l'achat de vélos et leur entretien
- Volonté forte des communes de développer la pratique du vélo au sein de leur territoire avec de nombreux projets en cours ayant pour objectif le développement du réseau cyclable
- Volonté également des communes de donner plus de confort aux piétons dans les centres comprenant des zones de flux piéton importants, avec notamment l'aménagement de zones piétonnières ou d'espaces partagés.
- Cheminements piétons existants dans de nombreux villages urbanisés même si la qualité est fort variable d'une rue à l'autre ou d'un village à l'autre
- Prise en compte progressive des PMR lors du réaménagement des voiries, surtout dans les centres (bordures abaissées, lignes guides pour malvoyants...)
- Développement du cyclotourisme et d'itinéraires récréatifs, surtout des parcours VTT, et de nombreux atouts touristiques dans la région

2- Les Faiblesses

- Présence de barrières importantes pour les modes actifs : Les cours d'eau (L'Ourthe, Aisne, Lomme,...), certains passages à niveau et surtout les voiries régionales à haut débit de circulation qui sont très présentes sur le territoire
- Très peu d'aménagements cyclables, hormis à Marche-en-Famenne et dans une moindre mesure à Durbuy, qui n'incitent pas à l'usage du vélo au quotidien sur la plupart des communes
- Peu de SUL mis en place actuellement, mais cela se développe surtout dans les communes de Marche-en-Famenne et de Rochefort
- Potentiel de liaison via les chemins de remembrement actuellement peu exploité
- Offre de stationnement très limité, mais en cours de développement sur Marche
- Absence régulière de prise en compte des déplacements à pied dans les villages ruraux (trottoirs absents ou étroits, obstacles, traversées peu sécurisantes, manque de continuité...)
- Certains principes d'aménagement PMR sont à améliorer
- Croissance du trafic routier qui nuit à la pratique du vélo ou de la marche : insécurité, confort,...
- Intermodalité quasi inexistante avec les réseaux du TEC et de la SNCB ;

2.4 Améliorer la circulation routière en termes de trafic, de sécurité, pour une meilleure qualité du cadre de vie

De manière globale, le réseau routier principal qui traverse les communes est orienté vers Namur et Liège et convergent vers Marche-en-Famenne. La N86 est l'épine dorsale du territoire des 8 communes.

Les charges de trafic les plus élevées se situent sur les routes à grands gabarits que sont les N4, N63 et N86.

Si la N4 reste chargée dans l'ensemble de la traversée du territoire du PICM, on constate que le plus gros des charges journalières sont sur les sections de la N86 entre Marche et Hotton, la N63 entre Somme-Leuze et Marche ou encore entre Rochefort et Marche sur les N86 ou N836.

Plusieurs problématiques ont été soulevées dans l'analyse du diagnostic sur l'ensemble des voiries du PICM :

- La traversée des centres urbains ;
- La sécurisation et la convivialité des traversées de villages;
- Les vitesses pratiquées ;
- Le trafic de transit ;
- Le charroi lourd très important sur certains axes et en traversée de centres ;
- Le stationnement d'une manière générale et des poids lourds en particulier ;
- ...

Ces problématiques et la croissance générale du trafic automobile ont des répercussions très fortes sur le cadre de vie des habitants qui doivent subir ce trafic sur des voiries souvent peu adaptées à de tels flux.

Par ailleurs, l'augmentation de la circulation pénalise fortement la progression du transport public sur les axes principaux (routes régionales) et l'insécurité routière limite la pratique du vélo et de la marche.

→ L'enjeu majeur réside dans l'amélioration des conditions de la 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,...).

2.5 Gestion du stationnement

Le stationnement, grand consommateur d'espace

Les besoins en matière de stationnement sont conditionnés par les besoins quotidiens des habitants des communes du PICM 8 mais également par les besoins en période de forte fréquentation touristique. De nombreux aménagements et augmentations de capacités de stationnement ont déjà été réalisés dans les communes les plus touristiques du territoire.

Ainsi se pose la question de l'offre et de la demande en stationnement sur l'ensemble des communes du PICM 8 pour répondre de façon appropriée aux besoins quotidiens et à des situations ponctuelles quoique marquées en période touristique.

3. Objectifs généraux du PICM

Les objectifs généraux doivent se retrouver dans l'ensemble des études qui sont menées sur le territoire communal. Ils dépassent largement le cadre de la mobilité et sont généralement développés dans les schémas de structure ou de développement rural.

Ce Plan InterCommunal de Mobilité doit contribuer à renforcer ces objectifs de projets de territoire en minimisant le recours à la voiture particulière et en optimisant les modes alternatifs, les plus respectueux de l'espace public et de l'environnement afin que chaque commune s'engage dans une démarche de développement durable et d'amélioration de son cadre de vie.

3.1 Améliorer l'accessibilité pour tous : organiser un système de déplacement cohérent

Il s'agit d'assurer une mobilité autonome pour (presque) toute la population afin de permettre l'accessibilité vers tous les pôles d'activités, d'équipements et d'enseignement du territoire, ceci en favorisant autant que possible les actifs et le transport public.

Pour cela il s'agira dans la suite de l'étude du PICM 8 de mettre en place un système de mobilité multimodale qui part de l'idée que pour des raisons d'efficacité et de développement durable, les modes de transport doivent être complémentaires plutôt que concurrents.

Ainsi une cohérence du système de transport devra être assurée à l'échelle du territoire qui permet d'utiliser le mode le plus approprié pour chaque déplacement et qui permet de combiner différents modes pour les trajets à plus grande distance, vers l'extérieur des communes ou en provenance de l'extérieur.

3.2 Améliorer la qualité du cadre de vie

- Renforcer la convivialité des espaces publics dans les noyaux agglomérés :
 - Redistribuer l'espace public au profit des modes doux ;
 - Diminuer les nuisances sonores, la pollution de l'air et contenir la consommation d'énergie.

- Réduire le sentiment d'insécurité en voirie pour favoriser le vélo, la marche et la fonction sociale des rues.

- Cela implique par ailleurs de résorber activement les difficultés de déplacement des personnes à mobilité réduite lors de chaque intervention sur les espaces ou bâtiments publics.

3.3 Contenir le développement territorial

- Poursuivre le regroupement spatial de l'habitat et des activités, sous forme de remplissage et densification progressive et mesurée des zones agglomérées existantes ou zones d'extension attenantes.
- Valoriser les terrains situés à proximité immédiate des gares, sous la forme d'une possible densification de l'habitat mais aussi d'autres équipements, commerces, etc. renforçant leur attractivité et convivialité.

3.4 Communiquer, informer, sensibiliser, éduquer

- Un plan de mobilité concerne l'ensemble de la population. Il est, par conséquent, indispensable de **l'informer, de la sensibiliser**, voire de l'éduquer pour qu'elle comprenne les tenants et aboutissants de la mobilité et qu'elle puisse adapter ses déplacements en conséquence.
- **Cette politique de communication est une condition indispensable** à la réussite du projet. Elle vise aussi à favoriser une participation active à la mobilité vers et avec le citoyen et les acteurs locaux. Cette politique de communication s'inscrit dans un ensemble d'actions déjà concrétisées ou à venir :
 - Toutes boîtes ;
 - Réunions publiques à chaque étape décisive (phases 1 et 2) et enquête publique (phase 3);
 - Mise en place ou confirmation du rôle de commissions communales de la mobilité, ou autres commissions communales en tenant lieu.
- Nous noterons que bon nombre d'actions de sensibilisation pourront et devront **cibler le public des enfants et adolescents**, en raison :
 - De l'importance de la mobilité scolaire dans la problématique du PICM 8 ;
 - De l'effet d'entraînement sur les parents ;
 - De la nécessité de modifier les comportements sur le long terme ;
 - De l'utilité **d'autonomiser les déplacements des enfants** pour leur offrir une certaine indépendance du phénomène parent-taxi, générateur de déplacements automobiles et d'une certaine habitude à l'usage de ce mode (faire passer le brevet des cyclistes dans le cadre de la vie scolaire) ;
 - De l'importance de les intégrer plus tôt dans la circulation afin de leur assurer une expérience pratique de la mobilité non motorisée (et/ou du vélomoteur), afin de les sensibiliser et responsabiliser envers les usagers faibles pour leur future expérience d'automobilistes après l'obtention du permis de conduire.

Cette communication peut déboucher sur la **prise d'initiatives au sein du public**, dans le cadre de plans de déplacements scolaires ou de plans de déplacements d'entreprises, ou d'autres actions locales.

4. La circulation piétonne

Les déplacements à pied ont progressivement disparu en milieu rural où la voiture s'est imposée, même pour des distances courtes. La marche est pourtant un élément essentiel de la mobilité étant donné que la plupart des déplacements débute ou s'achève par un trajet à pied, qu'il s'agisse de rejoindre sa voiture stationnée en voirie ou dans un parking ou encore de rejoindre un arrêt de transport public.

4.1 Rendre les déplacements à pied attractifs

Les objectifs sont les suivants :

- **Continuer à rénover et à améliorer les cheminements piétons dans les centres des communes** afin de les rendre attractifs et adaptés aux flux plus ou moins denses de piéton. La phase 3 définira une priorité dans les interventions sachant que certains pôles demandent une meilleure accessibilité ou une intervention plus urgente. On peut citer notamment :

- Pas de trottoir continu et stationnement gênant rue Victor Libert à Marche-en-Famenne
- Certains tronçons de la N949, notamment place Roi Albert 1er, peu confortables dans la traversée de Rochefort
- La N833 est très peu aménagée dans le centre de Hotton
- Traversée difficile de l'Ourthe par le pont sur la N806 à Barvaux-sur-Ourthe
- ...

- **Dans les villages**, le but est de **garantir une bonne accessibilité de certains lieux précis** tels que les écoles, les arrêts TEC, la salle communale ou d'autres endroits fréquentés. Dans un second temps, il faut garantir des trottoirs dans les rues les plus fréquentées ou prendre l'option de créer des espaces partagés.

En collaboration avec les communes, nous définirons dans le plan d'action les lieux précis où le confort des déplacements à pied doit être fortement amélioré. Quelques exemples ci-dessous :

- Tronçon difficile entre le zoning et le village à Noisieux
- Rue Général Borlon à aménager dans le centre d'Erezée
- Cheminement difficile sur certains tronçons de la N833 à Rendeux
- ...

- **Sécuriser les traversées piétonnes**, spécialement sur les voies principales et durant la nuit :

- Traversée piétonne de Durbuy Adventures : traversée mal signalée et problème de vitesse sur cette portion en ligne droite
- Passage piéton RN889 rue de Lahaut à N'assone
- Traversées difficiles sur la RN833 à Rendeux
- Traversées au Carrefour N949 / N86 à Rochefort
- Carrefour difficile à l'école de Bonsin et traversé d'une voirie à 70km/h pour rejoindre l'école à Baillonville
- ...

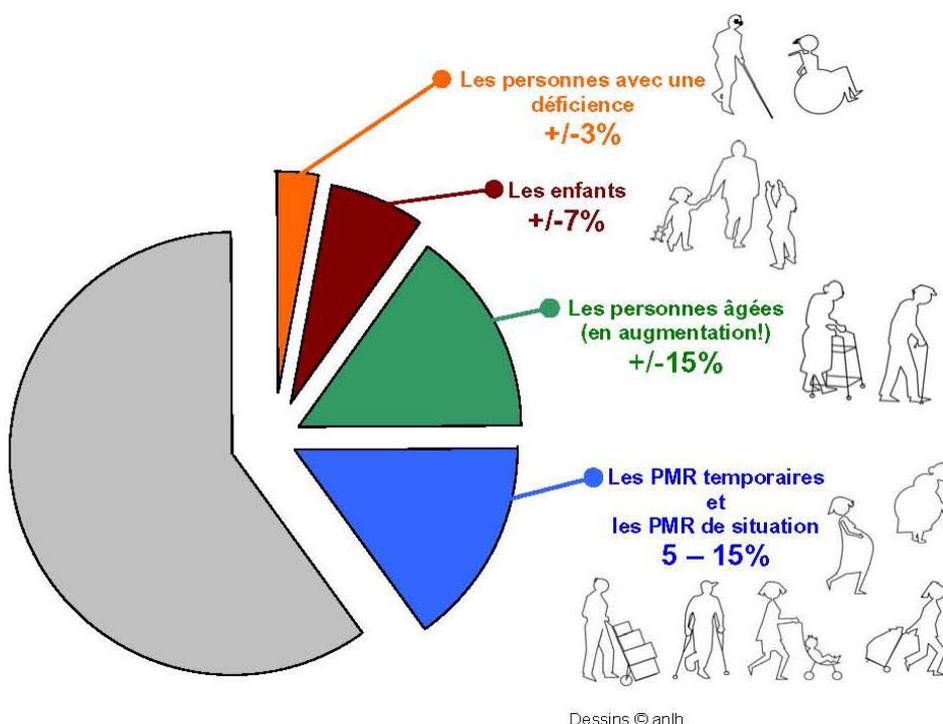
4.2 Prendre en compte les PMR

La problématique des PMR est cruciale dès lors que l'on estime que 35% de la population rencontre des problèmes de mobilité. Par "personne à mobilité réduite" (PMR), il faut entendre toute personne confrontée à la difficulté de se déplacer et soumise à des entraves qu'elle ne peut surmonter seule, ou très difficilement. Les difficultés de mobilité peuvent être liées à l'âge, à la maladie, à un état (femme enceinte, personne chargée de commissions, livreurs), à un handicap temporaire ou définitif. Ces entraves réduisent l'autonomie de la personne et limitent ses déplacements et sa capacité d'intégration à la société en général.

Les difficultés de mobilité peuvent être visibles ou non :

- chaise roulante, plâtre, canne, béquilles, prothèse ou tribune,
- personne avec landau ou poussette,
- petite ou grande taille, obésité,
- difficultés cardiaques ou respiratoires, rhumatisme et arthrite,
- acuité visuelle diminuée (malvoyants) ou inexistante (aveugles),
- acuité auditive diminuée (malentendants) ou inexistante (sourds).

Répartition des PMR en fonction de leurs difficultés



Source : Vademecum Personnes à mobilité réduite dans l'espace public,
Bruxelles-Mobilité, Mai 2008

5. Les déplacements à vélo

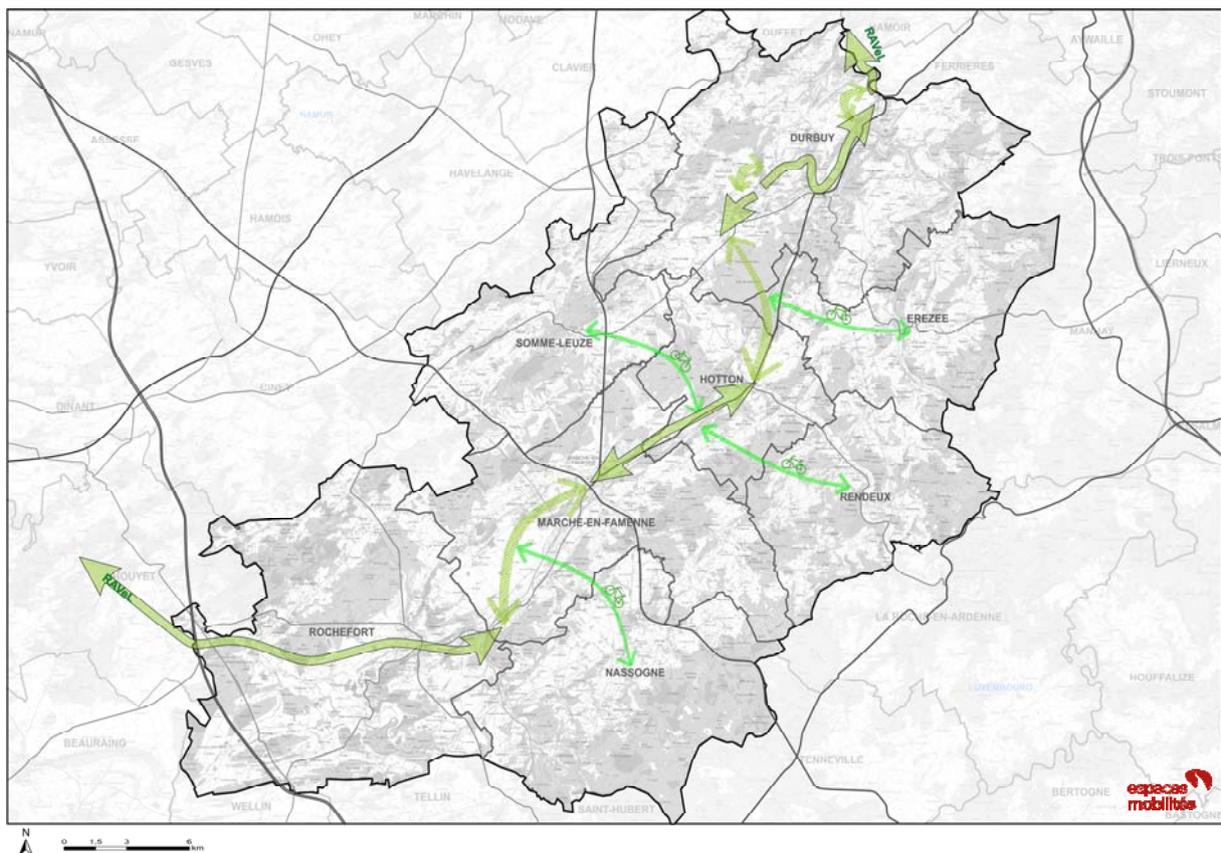
La pratique du vélo en Wallonie est peu développée en comparaison à d'autres régions où pourtant le climat et le relief ne sont pas plus favorables. Afin de motiver les citoyens à recourir plus régulièrement au vélo (avec assistance électrique éventuellement), surtout pour les déplacements sur des distances inférieures à 5 kilomètres, il est crucial de doter la commune d'infrastructures cyclables de qualité en vue de créer un réseau maillé qui s'appuiera sur les lignes RAVeL.

5.1 Mise en place d'un réseau cohérent et efficace au quotidien

L'objectif de ce PICM est de mettre en évidence les liaisons prioritaires afin obtenir un réseau dans les 10 années à venir réaliste et utile au quotidien.

Pour cela les objectifs sont :

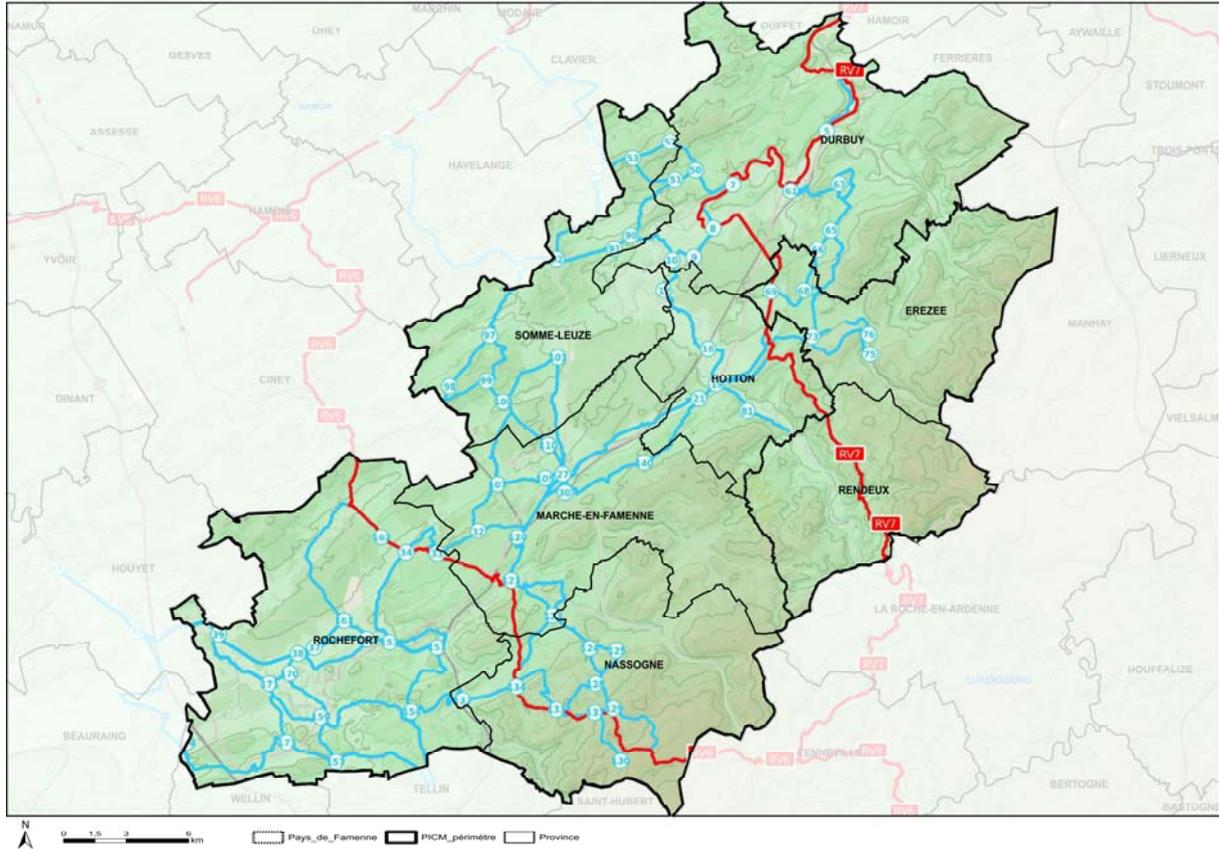
- **Relier les 3 RAVeL** entre eux afin de servir de colonne dorsale au réseau cyclable et aménager les points d'accès les plus importants



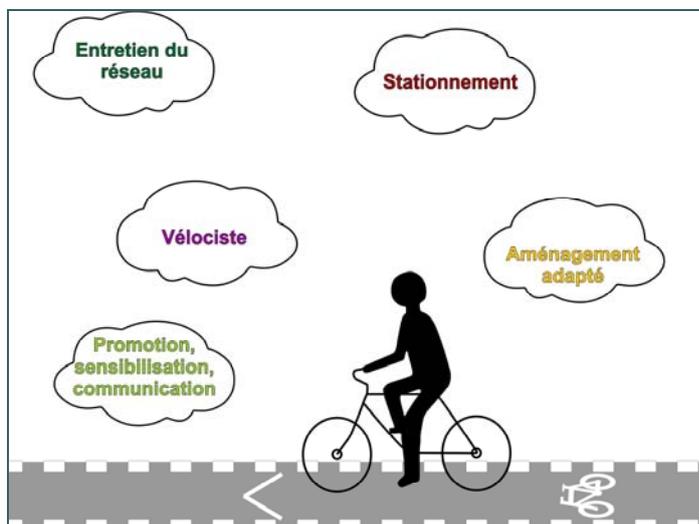
- Créer un **réseau dense dans les centres urbanisés** afin de relier les commerces, administrations, pôles scolaires et de transport public, et autres activités. Cela se traduira notamment par la mise en place de pistes cyclables quand les largeurs de voirie le permettent, de zones 30 et de rencontre, de marquages et d'une signalisation directionnelle;

- Conformément à la législation en vigueur, les sens uniques seront ouverts à la circulation des cyclistes dans les deux sens (SUL : sens uniques limités).

➔ Ce plan cyclable se basera donc en grande partie sur le réseau Points-Nœuds mis en place par le Pays de Famenne



5.2 Mesures accompagnatrices



La mise en place d'un réseau cyclable ne suffit pas à développer l'utilisation du vélo au quotidien. Toute une série de mesures doivent accompagner ce réseau pour garantir une politique cyclable efficace

1- Offrir du stationnement et des services pour les vélos

Un stationnement de qualité pour les vélos est une des conditions de réussite d'une politique cyclable. En effet, de nombreux cyclistes potentiels sont freinés par la crainte des vols ou des dégradations de leur bicyclette. Du stationnement doit être disponible de manière systématique dans les différents pôles générateurs de déplacements: écoles, commerces, administrations, arrêts de transport public. Leur équipement (niveau de protection et de sécurité) doit être adapté à la durée de stationnement des vélos à chaque endroit. Il est important de considérer le stationnement comme un outil de promotion du vélo et de ne pas se baser sur la pratique actuelle du vélo pour dimensionner le stationnement.

→ Les Communes généraliseront donc le stationnement pour les vélos sur le territoire communal.

Envisager à des points multimodaux d'aménager des points vélo qui fournissent différents services : surveillance et entretien et réparation des vélos, location de vélos aux voyageurs, aux navetteurs, aux étudiants et aux touristes, location de vélos d'entreprise.

2- Intégrer la dimension cyclable dans les futurs aménagements

La prise en compte du vélo dans les futurs aménagements d'espaces publics et bâtiments doit devenir un réflexe chez tous les acteurs communaux. Tout d'abord, lors du réaménagement de certaines voiries, il est primordial de soigner les cheminements cyclables. Ensuite, la commune doit s'assurer d'un entretien régulier des infrastructures cyclables (pistes, marquages, stationnement) et effectuer un contrôle de l'occupation abusive des espaces cyclables (par le stationnement notamment). Enfin, la présence de stationnements pour vélos doit devenir la norme dans tous les nouveaux projets d'urbanisation.

→ Penser "vélo" dans toutes les mesures de circulation et les aménagements de voiries (SUL, choix des dispositifs de modération des vitesses etc.).

3- Communiquer sur les bénéfices du vélo

Au même titre que la marche, une pratique régulière du vélo a des effets bénéfiques sur la santé, permet des économies financières et renforce l'autonomie des jeunes, en particulier dans les zones rurales où les alternatives aux parents-taxis sont fort lacunaires. Des infrastructures cyclables de qualité permettent également de favoriser le tourisme à vélo.

Les Communes mèneront des actions de sensibilisation afin d'encourager les différentes couches de la population à recourir plus régulièrement au vélo et de parvenir à une présence plus importante des cyclistes sur l'espace public. Des mesures spécifiques pour les écoles et les adolescents seront élaborées afin d'augmenter sensiblement la part modale du vélo dans les déplacements domicile-école. Les Communes soutiendront les initiatives menées par les écoles et les encourageront à initier des projets dans le cadre du printemps de la mobilité ou de la semaine de la mobilité.

6. Les transports publics

6.1 Le réseau TEC

En préambule, le TEC Namur-Luxembourg adaptera le réseau couvrant le territoire du PICM dans le cadre de l'ouverture de la prison de Marche-en-Famenne.

Cette refonte du réseau passe par la création d'un réseau urbain pour la commune de Marche-en-Famenne. Cette création devrait voir la fusion des lignes 424 (Rochefort - Marche-Aye), 11/4 (Marloie – Waha – Marche - Marloie), 420 (Aye – Jemelle - Nassogne) et 162a (Marloie - Aye).

A terme il devrait y avoir un bus par heure et par sens. Ce réseau urbain devrait croiser la ligne 15/4 (Marche - Les Fourches - Marloie via Waha et Hollogne). Celle-ci devrait être étendue aux heures de pointes vers les zonings et continuer en direction de la gare de Marche afin de permettre des correspondances.

Avec la restructuration du réseau, certaines lignes auront une desserte réduite. A l'heure actuelle, nous ne savons pas si des lignes seront concernées sur le territoire du PICM.

Les marges de manœuvre d'un plan intercommunal en ce qui concerne l'amélioration des différents réseaux TEC sont limitées. Néanmoins, le PICM « Pays de Famenne » préconise les objectifs suivants :

➤ **Assurer une classification sous forme de catégories de services bien distinctes afin de clarifier l'offre du TEC**

- **Lignes express** : reliant les grands pôles d'emploi (Namur; Liège), le centre de Marche et le pôle d'échange de Marloie.

Le PCM de Marche-en-Famenne proposait la mise en place d'une liaison régulière entre Marloie et Liège par le plateau du Condroz. Cette liaison desservirait sur notre territoire d'étude les communes de Marche-en-Famenne et de Somme-Leuze.

- **Lignes généralistes**: reliant les principaux équipements communaux (Marche – Durbuy – Nassogne- Rochefort), intercommunaux et les zones d'habitat. Nous incluons à cette catégorie certaines lignes scolaires ayant aussi une desserte complémentaire à d'autres périodes de la journée.
- **Lignes scolaires** assurant essentiellement un service domicile / école
- **Services particuliers (service intra-communal, de rabattement ou à la demande)**. Les différents Proxibus font parties des services particuliers.

➤ **Stabiliser le temps de parcours en bus sur les lignes à fort potentiel, afin d'être concurrentiel à la voiture et assurer un service fiable et prévisible :**

L'amélioration de l'exploitation passe notamment par l'augmentation de la vitesse commerciale et de la régularité des bus, notamment en entrée des communes les plus importantes (Marche-en-Famenne et Rochefort, et bien sûr Namur et Liège pour les lignes express).

Il faut pour cela :

- Faciliter leur progression dans les zones encombrées en mettant en place si besoin des sites réservés aux bus (site propre).
- Permettre la télécommande des feux de signalisation aux véhicules de transport en commun

Ces mesures peuvent permettre un gain de temps qui pourrait être réutilisé.

➤ **Envisager une complémentarité à l'offre des lignes du TEC pour rejoindre les principaux pôles du territoire (centres villes, équipements publics, nœuds de transport en commun) :**

Cet objectif est à l'attention des communes n'ayant pas de Proxibus ou de ligne régulière sur leur territoire et souhaitant développer un service de mobilité de base.

Différents types de Transports à la Demande (TAD) existent. Les communes devront choisir le type de TAD en fonction du type de service qu'elles veulent mettre en place.

Les différents types de TAD, les coûts ainsi que les différentes étapes de la mise en œuvre seront développés dans les fiches actions de la phase 3.

Le TAD peut aussi servir de phase transitoire pour identifier précisément la demande de transport dans les villages non desservis par une ligne régulière. Il est parfois possible par la suite de créer ou réorienter une ligne régulière pour répondre à cette demande, et s'affranchir des contraintes et des coûts liés à la centrale d'appel téléphonique. Pour des demandes qui s'avèrent trop faibles, des solutions de type taxi, taxi social ou services bénévoles peuvent être une réponse plus efficace sur le plan opérationnel et sur le plan des coûts.

➤ **Améliorer les conditions d'accueil, de correspondance et d'attente aux arrêts de bus et possibilités d'intermodalité (dont hubs)**

Cette vision hiérarchisée du réseau permettra de cibler plus efficacement les actions d'amélioration des conditions d'accueil, de correspondance et d'attente aux arrêts de bus situés sur les lignes les plus empruntées et structurantes du réseau ainsi que les améliorations de l'exploitation (aménagement des arrêts et terminus, ...) et les possibilités d'intermodalité (horaires, box vélos, ...).

Les types de « hub » seront définis en phase 3 selon la spécificité des communes et des flux INS.

➤ **Rationaliser/concentrer les initiatives communales ou citoyennes du transport à la demande.**

Cette rationalisation du service devrait permettre une meilleure visibilité pour les usagers. Les communes peuvent se pencher sur l'opportunité de mettre en place une centrale de mobilité. L'asbl « Pays-de-Famenne » pourrait être chef de file.

Le PICM présentera ce concept et dégagera des pistes pour sa mise en place en phase 3. Cet outil est un vecteur intéressant pour assurer un suivi de la mise en œuvre du PICM.

Par ailleurs, le TEC peut venir en soutien en apportant son savoir-faire.

➤ **Avoir une cohérence entre les objectifs des transports en commun entre les différents plans stratégiques.**

Il serait souhaitable que les objectifs à moyen-terme du PICM soit en accord avec les objectifs à long-terme du Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER).

6.2 Les liaisons ferrées SNCB

En préambule, sont rappelés les niveaux d'investissement pour l'infrastructure en Province du Luxembourg issus du plan d'investissement d'Infrabel pour la période 2013-2025. La carte ci-dessous montre les différentes catégories d'investissements selon les lignes. Ce classement est établi sur une base budgétaire.



Carte 1 : Les différentes catégories d'investissements des lignes SNCB en province du Luxembourg

Le plan d'investissements prévoit de classer le réseau en 3 catégories : A, B et C.

- Catégorie A : changement au niveau des investissements ;
- Catégorie B : l'investissement est maintenu à moyen-terme ;
- Catégorie C : arrêt des investissements.

Ce plan prévoirait pour les lignes 43 (Liège-Jemelle) et 42 (Liège-Luxembourg) un arrêt des investissements (catégorie C) à cause notamment de la baisse des dotations financières.

Pour la ligne 162 (Namur-Luxembourg), le plan d'investissement prévoit de classer la ligne en catégorie B. Ce classement est contraire à la vocation européenne de la ligne (Bruxelles, Luxembourg, Strasbourg).

L'arrêt des investissements ouvrirait la voie à une possible fermeture de la ligne 43 bien que cette mesure ne soit pas acceptable dans un contexte où l'on essaie de réduire l'utilisation de l'automobile.

A l'heure actuelle cette éventualité n'a pas été décidée par le Conseil d'Administration du groupe SNCB puisque le plan est en cours d'approbation par le gouvernement fédéral. Le gouvernement wallon se prononcera par ailleurs en juin 2013 sur le projet de plan d'investissements 2013-2025.

Cette première ébauche est en contradiction avec la volonté de promouvoir le transport ferré.

Les marges de manœuvre d'un plan intercommunal en ce qui concerne le réseau ferré fédéral sont faibles. Néanmoins, le PICM préconise certains objectifs.

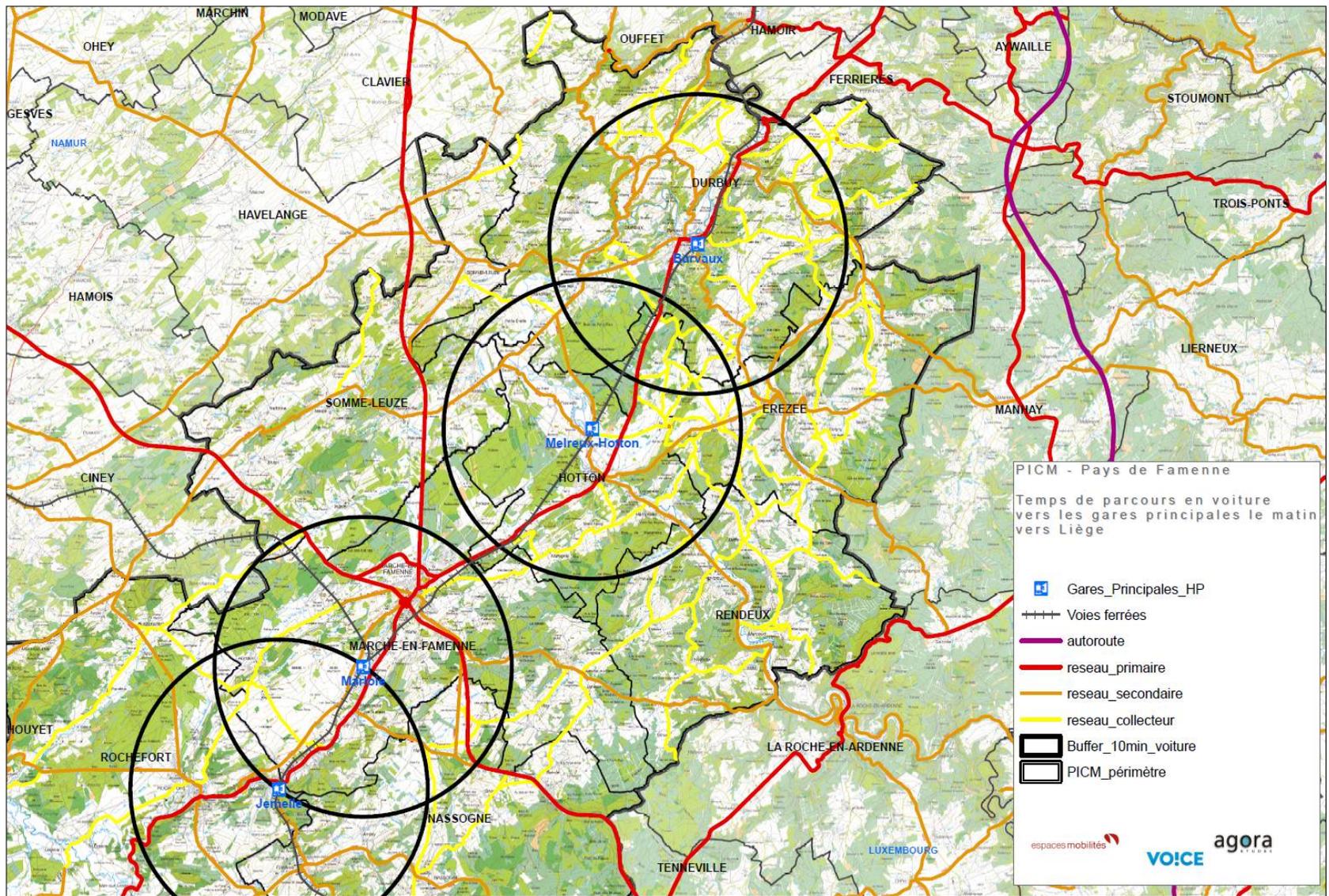
- **Le maintien de l'entretien et des investissements prévus pour les lignes 43 et 162 :**

- **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.**

A ces gares, il serait nécessaire de développer ou d'améliorer, des parkings-relais, du stationnement vélos, des correspondances avec les bus.

La carte ci-dessous représente les gares de rabattement potentielles à l'heure de pointe du matin en direction de Liège dans un rayon de dix minutes en voiture.



PICM - Pays de Famenne
 Temps de parcours en voiture
 vers les gares principales le matin
 vers Liège

- Gares_Principales_HP
- Voies ferrées
- autoroute
- reseau_primaire
- reseau_secondaire
- reseau_collecteur
- Buffer_10min_voiture
- PICM_périmètre



➤ **Renforcer la vocation internationale et européenne de la ligne 162**

Cette ligne est structurante pour la province du Luxembourg, la Wallonie et l'Europe. Le renforcement de sa vocation européenne passe par l'achèvement le plus rapidement possible des investissements déjà engagés.

➤ **Acquérir du matériel roulant plus performant**

Cela permet d'améliorer le confort à bords des rames, d'augmenter la capacité aux heures de pointes. Un gain de temps serait possible avec du matériel réversible.

Pour les relations internationales, acquérir des rames pendulaires pour réduire le temps de parcours.

➤ **Avoir une meilleure articulation des correspondances entre la L43 et la L162**

L'amélioration des correspondances entre les lignes L43 et L162 passent par la mise en place de nœuds de correspondance. Idéalement, ils devront permettre un échange entre l'ensemble des moyens de transports (trains locaux, bus) au moment où les trains IC se croisent en gare.

➤ **Réfléchir sur le développement urbain et les quartiers de gare**

Les communes doivent se prononcer sur le type de développement urbain (densification éventuelle) qu'elles veulent autour des gares et sur l'amélioration de l'espace public autour des gares afin de faciliter leur accès et donc l'intermodalité.

➤ **Améliorer l'intermodalité et la qualité du service**

Une amélioration de l'intermodalité et de la qualité du service est primordiale pour avoir un transfert modal.

- Au niveau de l'intermodalité (cf. point 4..3)
- Au niveau de la qualité du service :
 - Améliorer les conditions d'attente et d'accueil des voyageurs (Service Information Voyageurs, etc.) ;
 - Améliorer les conditions d'accès aux gares et le confort dans les trains.

➤ **Renforcer la relation entre la Province du Luxembourg et le Grand-Duché**

Cela passe notamment par le projet de Schéma de Mobilité Transfrontalière (SMOT) entre la Région Wallonne et le Grand-Duché.

6.3 L'intermodalité

- **Développer une meilleure connexion entre certains bus et les trains de la ligne 43 à Marloie notamment dans l'optique d'un possible train de pointe direct vers Liège le matin. Le type de lignes généralistes sera défini en phase 3.**
- **Améliorer les correspondances avec les gares de Barvaux, Melreux-Hotton, Marloie et Jemelle.**
- **Adapter les futurs horaires TEC avec le prochain plan transport de la SNCB.**
- **Pour les gares de Marloie et Jemelle, il faudra repenser l'aménagement de certaines zones de stationnement car elles contraignent une bonne intermodalité aux heures de pointes (dépose-minute et/ou reprise ¼ d'heure sur les emplacements TEC). Des propositions d'aménagement seront faites en phase 3.**
- **Réaliser des parkings-relais dans les gares les plus appropriées (déterminées en phase 3)**
- **Créer des dépose-minutes**
- **Mettre en place du stationnement vélo dans les gares.**
- **Améliorer et sécuriser les cheminements piétons pour se rendre aux arrêts TEC. Veiller à cette même sécurité et convivialité aux gares et haltes SNCB du territoire.**
- **Développer une 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 certaines communes comme Rochefort ou Nassogne). Ce support unique est en cours d'élaboration.**

7. Les transports privés

7.1 Le trafic routier

Sur le territoire du PICM 8 il est important d'avoir une approche globale de la situation, avec une vision multimodale pour :

1- Une bonne lisibilité du réseau par une hiérarchie viaire adaptée

La hiérarchie viaire actuelle nécessite quelques adaptations notamment au regard de l'utilisation des voiries de liaison et d'accès aux N4, N63, N86, affirmation du contournement de Marche-en-Famenne N839.

La phase 3 clarifiera les niveaux de hiérarchie :

- Niveau de liaisons à l'échelle régionale vers les pôles régionaux
- Niveau de distribution et de liaisons entre pôles intercommunaux,
- Niveau de liaisons interquartiers
- Niveau de liaisons locales.

La hiérarchisation du réseau permettra d'effectuer un ordre de priorité et une adaptation des aménagements au statut des voiries.

Il s'agit de gérer la circulation automobile sur un territoire possédant un réseau de voiries important et de nombreuses voiries régionales afin de garantir un cadre de vie agréable pour les habitants. De fait, les problèmes de conflit entre hiérarchie et usage entraînent des nuisances et des enjeux de sécurité routière et de qualité du cadre de vie.

Quelques pistes sont lancées et seront confirmées en phase 3 :

- Canaliser le trafic de transit (hiérarchie, signalétique...)
- Aménagements adaptés aux statuts des voiries
 - Créer des « effets de porte » mettant en évidence les entrées dans les zones habitées
 - Traiter et sécuriser les traversées des centres et des villages
- Gérer le charroi lourd et agricole (notamment voiries inadaptées et traversées de villages)

2- Catégorisation des vitesses

La hiérarchisation implique la catégorisation des vitesses et entre autres :

- modérer les vitesses sur les routes régionales dans les traversées de villages à 70 ou 50 km/h selon les endroits, en tenant compte de la disposition des lieux, des activités riveraines et de la pertinence / crédibilité de la limite imposée (objectif = respect par 85 % des conducteurs)
- limiter la vitesse à 70 km/h sur les sections non bordées d'habitations mais comportant des carrefours et traversées piétonnes ou cyclables ;
- sur les voiries communales, tendre vers une limitation à 30 km/h dans les centres de villages et de hameaux, voire à 20 km/h dans des rues transformées en zones de rencontre

3- Garantir le développement durable de la mobilité touristique

Il s'agit de gérer la circulation automobile et la cohabitation avec les usagers actifs sur les pôles touristiques du territoire pour l'accessibilité de tous quel que soit le mode de déplacement choisi :

→ Garantir la place aux usagers actifs

- Partage de la voirie
- Traversées piétonnes
- Trottoirs
- etc...

→ Accessibilité automobile

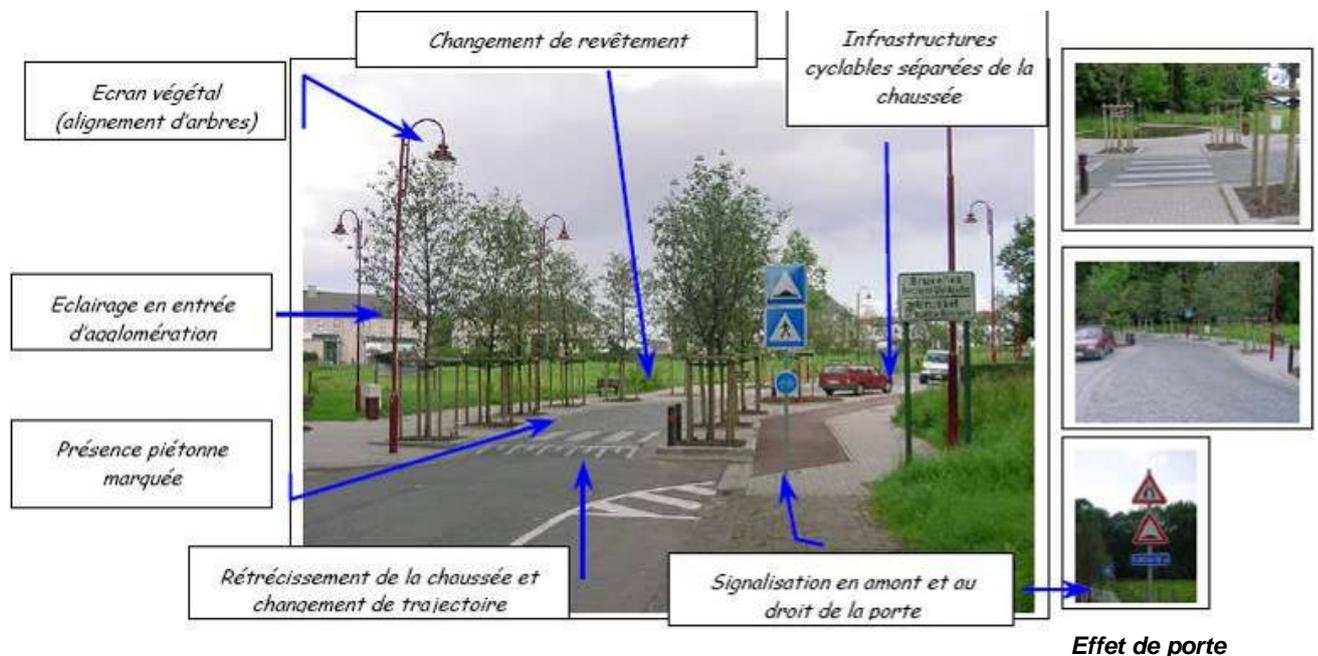
→ Stationnement

7.2 La sécurité routière

Une grande partie des accidents avec blessés sur le territoire se produisent sur les voies régionales. Les accidents survenus sur ces routes dans les centres et les traversées de villages témoignent du fait qu'elles ne sont pas suffisamment conçues en fonction des autres usagers que l'on y rencontre.

L'adaptation des circulations aux besoins des habitants, aux activités et équipements présents dans les centres de village se fera dans l'optique d'une amélioration générale de l'espace public :

- **Equiper ou réaménager les voiries dans les traversées** des centres de village et de quartier dans une optique de sécurité. De nombreuses traversées ont été mises en évidence dans le diagnostic.
- **Maîtriser les vitesses**, tout particulièrement en entrée et au centre des noyaux urbains pour améliorer le cadre de vie, sécuriser les usagers actifs et renforcer la sécurité routière. Les problèmes de nuisances sonores sont liés aux vitesses excessives et à la qualité du revêtement routier :
 - Aux endroits stratégiques, aménager des ralentisseurs de vitesse adaptés au type de voirie et de véhicule
 - créer des « effets de porte » mettant en évidence les entrées des zones habitées et les limitations de vitesse en vigueur;



- **Améliorer la sécurité des carrefours et points noirs** du réseau. Les problèmes identifiés à ces carrefours sont pour la plupart :

- Voirie large permettant des vitesses élevées ;
- Manque de visibilité (configuration du carrefour ou éclairage) ;
- Voirie pas adaptée pour concilier les différents types d'utilisateur : voiture, camion, vélo... ;
- Carrefour non adapté à la densité de trafic et priorité non respectée.

De nombreux endroits ont été mis en avant lors du diagnostic et nous déterminerons avec les communes en phase 3 les endroits les plus pertinents pour une intervention.

- **Sensibiliser aux enjeux** environnementaux et de sécurité routière

Les communes s'engagent à promouvoir un usage plus raisonné de la voiture notamment par une sensibilisation à l'acquisition de véhicules plus respectueux de l'environnement et aux enjeux de la sécurité routière et par la mise en place de cours de conduite écologique et/ou défensive pour des publics spécifiques.

7.3 Le stationnement

- **Développer une offre de stationnement ciblée :**
 - **Des sites de covoiturage** aux accès à l'A4 et aux N4, N63 et N86;
 - **Renforcer le stationnement en gares**

- **Optimiser l'offre de stationnement au centre des villages et aux abords des pôles d'activités majeurs des communes**, dans une optique d'accessibilité générale de tous les modes
 - **Coordonner, faciliter et signaler aux entrées de ville les accès aux stationnements existants** ainsi que leur usage, en relation avec un réseau de déplacements à pieds sécurisé ;
 - **Prévoir des pôles de stationnement touristique permettant d'éviter d'engorger les villages en haute saison**
 - Adapter la signalétique lors des périodes de congés et des évènements exceptionnels (possibilité de signalétique dynamique lors de ces périodes par des systèmes de location de matériel) ;
 - **Lutter contre le stationnement illicite** qui peut devenir problématique dans les centres des villages de Han-sur-Lesse, Petit-Han, Durbuy, etc.

- **Proposer une organisation du stationnement appropriée aux abords des écoles** (dépose-minute) pour faciliter la circulation.

- Prévoir les effets induits en termes de stationnement des différents projets d'habitat, de zones d'activités économiques et également d'équipements publics:
 - Imposer un minimum de place de stationnement par logement afin de ne pas répercuter les besoins de stationnement en voirie ;
 - Pour chaque projet conséquent, vérifier que l'espace de stationnement prévu soit suffisant comparativement à la fonction et à l'usage de la future zone en projet.

- **Proposer une organisation du stationnement appropriée des poids lourds.**

7.4 Le trafic des poids lourds

Hormis la circulation automobile, la gestion du trafic de poids lourds est un enjeu à part entière.

Il s'agit de proposer un schéma de déplacements poids lourds ciblant les trajets possibles pour les poids lourds et contraindre cette circulation aux voiries autorisées et ainsi limiter sensiblement les effets nuisibles sur les zones habitées :

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

La protection des zones habitées est un enjeu fort car il concerne beaucoup de villages et de centres sur le territoire. Il s'agira de les protéger de toute circulation de poids lourds qui n'effectuent pas de desserte locale.

Plusieurs pistes sont envisageables :

- Proposer un réseau viaire basé sur des pénétrantes sans permettre la traversée et ne rendre possible que la desserte locale et les livraisons ;
- Améliorer la signalisation des voiries afin de mieux canaliser et diriger le flux des poids lourds sur tout le territoire afin d'éviter au maximum la traversées des villages pour se rendre aux zonings ou vers les RN ;
- Sécuriser les voiries en aménageant des dispositifs contraignants fortement ralentisseurs.

Le schéma de déplacements proposé est une vision à long terme qui doit s'accompagner de mesures complémentaires notamment dans la prise de conscience des entreprises.

