



*Commune de Pepinster*

# Plan de mobilité



## Phase 3 : Programme d'actions



*Rapport final*

*Mars 2004*

S.P.R.L. Bureau d'Etudes

**RADIAN**

Ingénieurs-conseils & géomètres

### Maître de l'ouvrage

ADMINISTRATION COMMUNALE DE PEPINSTER  
Rue Neuve, 35 4860 Pepinster  
Tél. 087/46 82 30 Fax. 087/46 94 93

### Auteur de projet

Bureau d'Etudes RADIANT sprl  
Rue E. Vandervelde, 24 – 4610 QUEUE-DU-BOIS  
Tél. 04/370 94 10 Fax. 04/370 94 04  
E-mail. bureau.radian@teledisnet.be

### Collaboration

FABIENNE HENNEQUIN & ASSOCIES sprl  
Rue du Jardin Botanique, 46 – 4000 LIEGE  
Tél. 04/230 56 00 Fax. 04/230 56 09  
E-mail. info@hennequin.be

### Comité technique

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS  
Direction des études et de la programmation - D311  
Boulevard du Nord, 8 – 5000 Namur  
Tél. 081/77 31 21 Fax. 081/77 38 22

Direction des routes de Verviers - D152  
Rue Xhavée, 62 – 4800 Verviers  
Tél. 087/32 31 31 Fax. 087/35 35 06

TEC Liège-Verviers  
Rue du Bassin, 119 – 4030 Liège  
Tél. 04/361 91 11 Fax. 04/367 12 00

SNCB  
Place des Guillemins, 2 bte 002 – 4000 Liège  
Tél. 04/241 20 00

PRO-VELO / GRACQ  
(Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens)  
Rue de Gueldre, 3 – 4000 Liège  
Tél. 04/222 99 54 Fax. 04/222 20 46  
Rue de Londres, 15 – 1050 Bruxelles  
Tél. 02/502 61 30

GAMAH asbl  
(Groupe d'action pour une meilleure accessibilité aux personnes handicapées)  
Rue du Grand Champ, 4 – B-5380 Z.I. Noville-les-Bois  
Tél. 081/22 18 13 Fax. 081/26 22 44

POLICE Zone Vesdre  
Rue Neuve, 37 – 4860 Pepinster  
Tél. 087/46 82 73 Fax. 087/46 27 30  
Chaussée du Heusy, 219 – 4800 Verviers  
Tél. 087/21 02 11

MOBILO CLUB asbl  
Hameau de Flère, 23b – 4860 Pepinster  
Tél. 087/46 91 44 Fax. 087/46 91 44

## Table des matières

1. Préambule .....	3
2. Plan des déplacements .....	5
2.1. Transports privés .....	5
2.1.1. Hiérarchisation du réseau routier et principes de circulation.....	5
2.1.2. Principes de modération et de maîtrise des vitesses .....	9
2.1.3. Signalisation directionnelle verticale .....	13
2.1.4. Itinéraires poids lourds .....	38
2.2. Transports en commun.....	41
2.2.1. Optimisation de la desserte TC .....	41
2.2.2. Amélioration de la sécurité, du confort et de l'accessibilité des arrêts TEC.....	48
2.3. Modes doux.....	53
2.3.1. Mise en place d'un réseau cyclable .....	53
2.3.2. Cheminements piétons et accessibilité PMR .....	64
3. Plan de stationnement .....	71
3.1. Principe de stationnement dans le centre de Pepinster.....	71
3.2. Circulation et stationnement dans le quartier Boma/Matadi .....	75
3.3. Développement des emplacements de stationnement vélos .....	78
3.4. Stationnement et accessibilité PMR.....	83
4. Principes d'aménagements du centre de Pepinster.....	86
5. Phasage des mesures proposées .....	104
6. Suivi du plan de mobilité.....	107

## 1. Préambule

Le plan de mobilité de Pepinster a subi, depuis ses débuts en janvier 1999, de grands remaniements et réorientations. Couplé au schéma de structure, il s'agissait principalement au départ d'établir un bilan complet des voiries (revêtement, mobilier urbain, éclairage, ...) et une étude de circulation afin de pouvoir mettre en évidence les problématiques actuelles et anticiper les changements qui surviendraient suite aux grandes orientations du schéma de structure.

Lorsqu'en juillet 2001, la commune décide de réorienter l'étude de façon à s'aligner sur le nouveau cahier des charges proposé par la Région Wallonne, le plan de mobilité de Pepinster voit ses finalités quelques peu modifiées.

Il se veut alors davantage multimodal, intégrant le réseau routier (régional et communal), le réseau de transports en commun et les cheminements cyclistes et piétons dans la perspective de partager l'espace public entre tous les acteurs qui participent à la vie de la commune.

La commune multiplie les contacts avec les personnes et organismes liés de près ou de loin à la mobilité au sein de Pepinster et décide d'élargir de façon importante le cercle des partenaires constituant le comité technique de l'étude. Viennent alors s'associer à la commune et au bureau d'études RADIAN:

- ☞ Le Ministère de l'Équipement et des Transports
  - Direction des études et de la programmation - D311
  - Direction des routes de Verviers - D152
- ☞ Les TEC Liège-Verviers
- ☞ La SNCB
- ☞ PRO-VELO / l'asbl GRACQ
- ☞ L'asbl GAMAH, service PEDIBUS
- ☞ La Police Zone Vesdre
- ☞ L'asbl MOBILO CLUB

L'analyse de la situation existante est alors complétée de nouvelles données, confrontée aux connaissances des différents acteurs locaux et approuvée en mai 2002. La deuxième phase, dont le but est de décrire la situation souhaitée en cadrant et en synthétisant un ensemble d'objectifs, est également remaniée et approuvée par le comité technique en février 2003.

Il restait alors à traduire ces objectifs en propositions concrètes afin de servir de document de référence aux services techniques chargés de la mise en œuvre du PCM. C'est ce à quoi ce présent rapport s'attache. Il s'organise de la manière suivante:

- **Le plan des déplacements** reprend les propositions en terme de réorganisation des déplacements liés aux transports privés (voitures, poids lourds), aux transports en commun et aux modes doux (vélos, piétons et personnes à mobilité réduite).
- **Le plan de stationnement** comprend les mesures liées à la politique de gestion de l'offre dans le centre de Pepinster et dans le quartier Boma/Matadi, au développement des emplacements de stationnement vélos et au stationnement réservé aux personnes à mobilité réduite.

- Deux **principes d'aménagements du centre de Pepinster** sont ensuite proposés de façon à intégrer au mieux, à court et à long terme, l'ensemble des enjeux en terme de déplacements et de stationnements.
- Vient après une série de recommandations au niveau des **priorités de mise en œuvre et des contraintes de coordination** à respecter pour assurer une mise en place la plus efficace possible des projets.
- Enfin, la dernière partie de ce rapport explicite les méthodes de **suivi du plan communal**, dans le sens où ce plan ne constitue que le point de départ de la démarche, et que le plus difficile reste à faire, à savoir la mise en place des différentes propositions.

Il faut enfin signaler que ce rapport fait partie intégrante du Schéma de Structure Communal conformément à l'article 16 4° du CWATUP dans le sens où il définit les orientations générales destinées à harmoniser et à intégrer les flux de circulation.

## 2. Plan des déplacements

### 2.1. Transports privés

#### 2.1.1. Hiérarchisation du réseau routier et principes de circulation

De façon à répondre aux enjeux de desserte et d'accessibilité des pôles de la commune, il s'agit dans un premier temps de structurer le réseau routier. Il faut hiérarchiser, à l'échelle du territoire communal, les fonctions des différentes voiries et établir les modalités de partage entre les divers types d'utilisateurs, en adaptant l'aménagement des voies et des carrefours aux fonctions et à l'environnement urbain.

A chaque type de voirie devront être assorties des spécificités touchant à la capacité d'accueil, à la vitesse autorisée, aux priorités accordées aux divers modes, à la gestion des croisements et au jalonnement.

#### Rappel des enjeux

L'enjeu majeur est de définir, au sein du réseau, un système cohérent et lisible qui permettra à l'utilisateur d'effectuer un choix logique d'itinéraires pour un déplacement donné.

Le niveau hiérarchique affecté à une voirie devra permettre au gestionnaire d'effectuer une série de choix quant à la vitesse à autoriser, aux modes d'exploitation des carrefours et à la signalisation directionnelle à mettre en place.

#### Niveaux hiérarchiques

La hiérarchisation identifie et distingue différents niveaux en fonction de l'échelle des territoires pour la desserte desquels ils sont conçus ou sont utilisés.

Trois niveaux hiérarchiques sont définis:

##### *Réseau de grand gabarit (niveau 1)*

Il correspond au réseau établi bien souvent en site propre et développé dans une logique de concentration des trafics et de rectitude des infrastructures. Il doit permettre les liaisons interrégionales rapides, dans les meilleures conditions de sécurité pour les automobilistes. Les axes entrant dans cette catégorie sont ceux appartenant au RGGI et RGGII (éventuellement RGGIII) de la nomenclature wallonne. Les connexions aux réseaux inférieurs se font généralement par des échangeurs relativement espacés les uns des autres.

##### *Réseau interurbain (niveau 2)*

Ce réseau a pour fonction d'assurer les échanges rapides à l'échelle de l'agglomération et les accès au réseau supérieur. Les voiries correspondent aux réseaux RESI I, II et III de la nomenclature wallonne. Vu la traversée de nombreuses zones d'habitat, la fonction d'accessibilité aux lieux de vie doit être prise en compte de manière plus importante qu'au niveau supérieur. Les aménagements devront donc favoriser une meilleure intégration dans le tissu urbain et l'environnement ainsi qu'une convivialité optimale.

Une distinction doit être faite au sein de cette catégorie:

☞ **Réseau de liaisons régionales (RESI1)**

Il s'agit essentiellement de routes de liaison entre deux centres urbains situés hors agglomération. La vitesse est généralement de 90 km/h, vu le nombre très réduit de riverains et d'usagers faibles.

☞ **Réseau périurbain (RESI2)**

Ce réseau reprend les voiries du RESI aux entrées des agglomérations, zones de transition entre les domaines ruraux et urbains. Il s'agit de tronçons où l'habitat est discontinu et où des aménagements visant à la modération du trafic sont nécessaires (giratoires, effets de porte, etc.). La vitesse y est généralement limitée à 70 km/h.

☞ **Réseau urbain (RESI3)**

Ce réseau reprend les parties du RESI située en agglomération où l'habitat est généralement continu. Il est souvent délimité par les panneaux F1 et F3 (limites légales d'agglomérations). Les aménagements en cette partie du réseau doivent viser une convivialité plus importante entre les divers usagers.

**Réseau sous-régional (niveau 3)**

Il s'agit de voiries communales permettant la distribution du trafic au sein de la commune et les liaisons entre les différents quartiers et pôles d'attractivité. Il correspond aux réseaux RSR1, RSR2 et RSR3 de la nomenclature wallonne. Il est connecté aux réseaux de niveaux supérieurs. A la différence des réseaux précédents, le réseau sous-régional a un rôle de distribution beaucoup plus local.

Deux sous-catégories peuvent également être distinguées suivant la fonction principale:

☞ **Réseau collecteur**

Il s'agit de routes qui, en site urbain ou périurbain, sont destinées à drainer le trafic des quartiers spécifiquement réservés à l'habitat vers les routes de liaisons RESI. C'est sur ces artères principales du réseau communal que les nuisances dues au trafic motorisé ainsi que les situations conflictuelles entre les divers modes se font le plus sentir. Les aménagements doivent donc y favoriser la convivialité. Des modifications d'architecture des voiries et de paysages devront être mises en place de façon à marquer une transition à l'approche des agglomérations. L'aménagement doit préserver la vie locale, en particulier en imposant des vitesses acceptables. La gestion de l'espace doit impérativement intégrer les modes doux.

Si la convivialité doit être prise en compte, l'écoulement du trafic ne doit pas être négligé en cas de circulation intense. L'enjeu principal à ce niveau est donc d'inciter l'automobiliste à emprunter les réseaux de niveaux supérieurs en priorité et à ne revenir sur ce réseau qu'au dernier moment. Par conséquent, la bonne organisation de ce réseau est fortement conditionnée par le bon fonctionnement des niveaux supérieurs.

Les vitesses autorisées varient entre 70 km/h en zones hors agglomération et maximum 50 km/h en zones urbanisées.

☞ **Réseau de desserte**

Ce niveau a pour fonctionnalité de desservir les différents quartiers résidentiels de la commune. La convivialité et l'accessibilité pour tous les usagers doivent être maximales. Les volumes de trafic doivent donc être limités et les vitesses modérées (maximum 50 km/h).

Le trafic local est prépondérant et le transit fortement minimisé. Les poids lourds n'y sont autorisés que pour les livraisons. Les carrefours sont essentiellement des carrefours prioritaires ou de petits giratoires.

Une place importante doit être accordée aux modes doux et des éléments de modérations de vitesse doivent rappeler régulièrement aux automobilistes qu'ils n'y sont pas prioritaires.

Niveau	1	2	3	
Catégorie	Réseau de grand gabarit	Réseau interurbain	Réseau sous-régional	
			Réseau collecteur	Réseau de desserte
Echelle territoriale	Région	Agglomération	Commune	Quartier
Objectif poursuivi	Ecoulement du trafic longue distance	- Echanges rapides - Ecoulement du trafic moyenne distance	- Renvoi sur le niveau supérieur - Maîtrise des flux - Fluidité	- Forte limitation des modes mécanisés - Renvoi sur le niveau supérieur
Véhicules autorisés	Véhicules particuliers et poids lourds (hors agglomération)	Véhicules particuliers et poids lourds (en agglomération)	- Véhicules particuliers - Poids lourds (uniquement livraison)	- Véhicules particuliers - Poids lourds (uniquement livraison)
Vitesse maximum autorisée (km/h)	120 - 90	90 (RESI1) 70 (RESI2) 70 - 50 (RESI3)	70 - 50 (éventuellement <50 localement)	≤50
Nombre de voies	2 par sens	1 à 2 par sens	1 par sens	1 par sens ou voie unique
Croisements	Echangeurs principalement	Carrefours régulés ou giratoires	Carrefours régulés ou giratoires	Carrefours prioritaires ou petits giratoires
Stationnement	Non (ou aires spécifiques)	Non (ou aires spécifiques)	Longitudinal	Longitudinal ou autre
Signalisation directionnelle	Villes, agglomérations, grands équipements	Secteurs, grands quartiers, pôles d'agglomération, réseau national	Quartiers, pôles dans et hors secteur, connexions aux réseaux supérieurs	Equipements de proximité

Propositions

Les voiries dont le statut hiérarchique doit être modifié sont reprises sur le plan ci-dessous. Les modifications sont les suivantes :

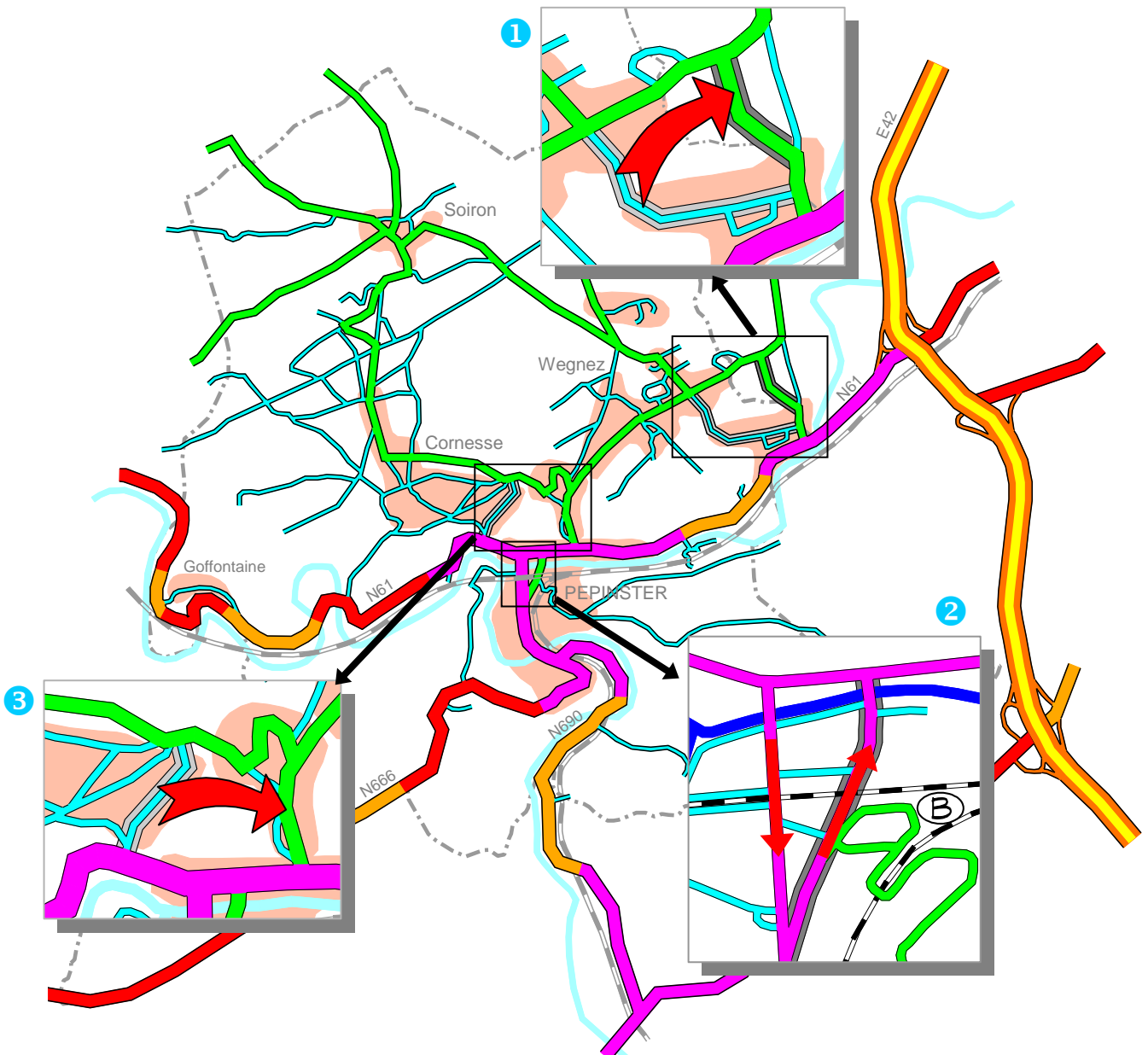
❶ Les rues de Lambermont, Fassin et Xhavée doivent soulager la rue E.Vandervelde du trafic liaisonnant le centre de Wegnez à la N61. Ce nouvel itinéraire, représentant un détour de 250m (20%), est situé principalement en zone non urbanisée. Des aménagements de modération au niveau de la rue E.Vandervelde et une adaptation signalétique doivent être mis en place. La sécurisation du carrefour formé des rues Fassin et Xhavée doit également être analysée suite à l'augmentation importante du trafic engendrée par cette proposition."

❷ Dans l'éventualité d'un dédoublement de la N690 entre les rues Neuve et Pepin<sup>1</sup>, cette dernière ainsi que le Pont Walrand devraient être aménagés en conséquence (gabarit suffisant pour les poids lourds, organisation du stationnement, ...).

<sup>1</sup> Voir le chapitre relatif au principe d'aménagement du centre de Pepinster page 86



3 La rue Jonckay ne doit plus servir d'axe de transit entre le nord de la commune et le centre de Pepinster. Les aménagements de dissuasion et de sécurité (zone 30, déviements, rétrécissements) sont déjà mis en œuvre mais la signalisation directionnelle doit être adaptée pour inciter les usagers à emprunter la rue Grand'Ry Cornesse et les Golettes comme axe de liaison Cornesse – Pepinster. Après la mise en service très prochaine du giratoire de la rue Grand'Ry Wegnez, la rue Jonckay pourrait éventuellement être mise en circulation locale.



***Hierarchie***

<b>Réseau de grand gabarit</b>	<b>Réseau interurbain</b>	<b>Réseau sous-régional</b>
Réseau autoroutier	Réseau de liaisons régionales	Réseau collecteur
	Réseau périurbain	Réseau de desserte
	Réseau urbain	

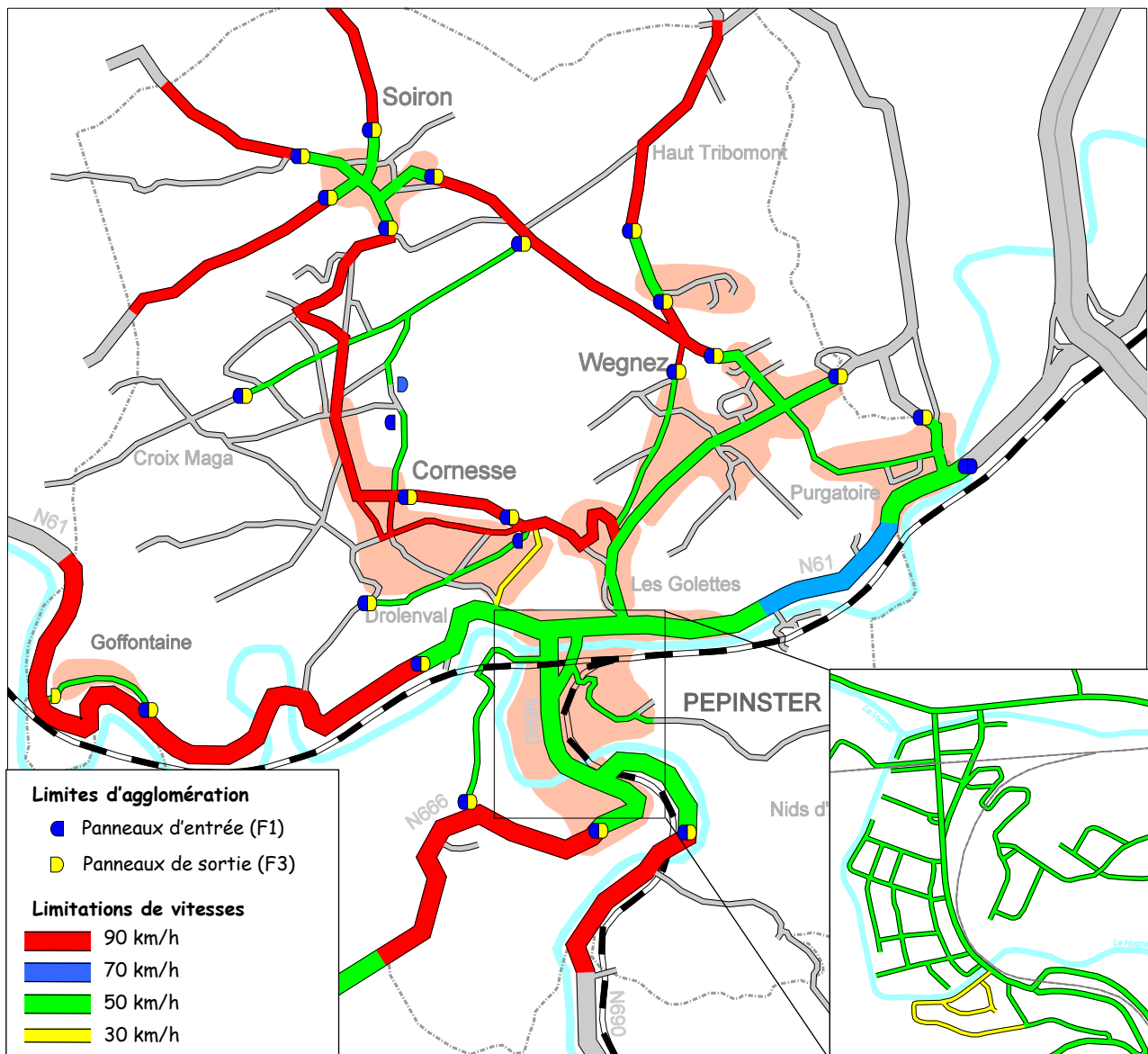
***Fonction modifiée***

	déclassée
	surclassée

## 2.1.2. Principes de modération et de maîtrise des vitesses

### Rappel des enjeux

La carte ci-dessous reprend les vitesses maximums autorisées<sup>1</sup> actuelles définies sur base des panneaux d'entrées et sorties d'agglomérations (F1 et F3) et des panneaux de limitations de vitesses (C43 et C45).



Les principaux enjeux en terme de maîtrise des vitesses sont:

- ☞ d'adapter la vitesse au rôle de la voirie (niveau hiérarchique)
- ☞ de redéfinir les limites d'agglomérations
- ☞ de permettre une mixité auto-vélo sur l'essentiel du réseau communal

<sup>1</sup> Vitesse maximale autorisée au minimum dans un sens de circulation

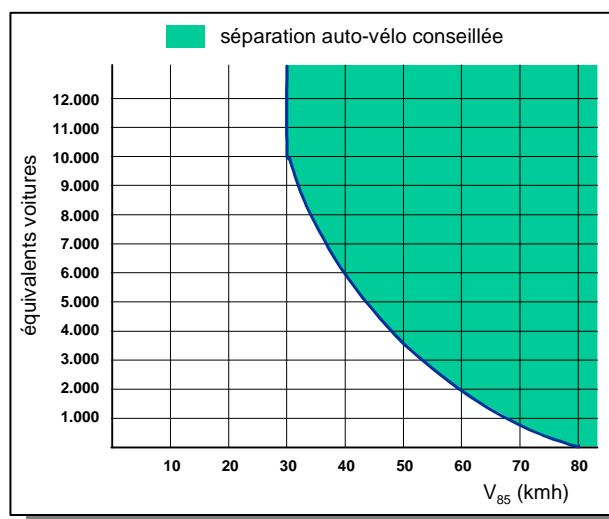
## Propositions

De manière générale, les régimes de vitesses autorisées devront se baser sur un découpage des voies en sections caractérisées par leur aspect technique (gabarit, sécurité, trafic, ...) mais aussi par leur niveau hiérarchique (voie de liaison, de desserte, ...).

La vitesse autorisée sur chaque tronçon sera donc directement liée à son contexte local. Nous pourrions distinguer de la sorte:

- ☞ **Le réseau de liaisons régionales** hors agglomération dont la fonction est d'assurer les échanges rapides. Une vitesse de 90 km/h sera généralement autorisée mais toutefois limitée à 70 km/h au niveau des zones de transition entre les domaines ruraux et urbains, tronçons caractérisés par un habitat discontinu.
- ☞ **Les liaisons inter-entités** assurées majoritairement par le réseau communal collecteur. La vitesse, actuellement autorisée à 90 km/h, sera limitée à 70 km/h de façon à pouvoir promouvoir les itinéraires cyclables<sup>1</sup> sans aménagements coûteux. Vu les faibles charges de trafic rencontrées sur ce réseau, une vitesse de 70 km/h rend en effet possible une mixité entre le vélo et les véhicules motorisés.

Source: Tekenen voor  
fiets, CROW, 1993<sup>2</sup>



- ☞ **Les agglomérations**, là où l'urbanisation le long des voies est dense. Une vitesse maximale de 50 km/h sera fixée pour les véhicules. Le code de la route permet de signaler l'entrée de ces zones par le panneau d'agglomération F1, et d'y rappeler la vitesse autorisée par la mise en place de panneaux de limitation de vitesse à 50 km/h C43.
- ☞ **Les zones résidentielles**, quartiers à vocation essentielle de logements. la vitesse des véhicules sera limitée à 30 km/h. Les prescriptions et les recommandations relatives aux "zones 30" ou aux zones résidentielles pourront y être appliquée.
- ☞ **Les zones scolaires** doivent également faire l'objet d'une attention particulière afin d'augmenter la sécurité. Il est souvent recommandé de limiter la vitesse à 30 km/h aux abords immédiats de l'établissement scolaire.

<sup>1</sup> Voir le réseau cyclable page 53

<sup>2</sup> V<sub>85</sub> : vitesse en dessous de laquelle 85% des véhicules circulent

Plan de Mobilité  
Commune de Pepinster

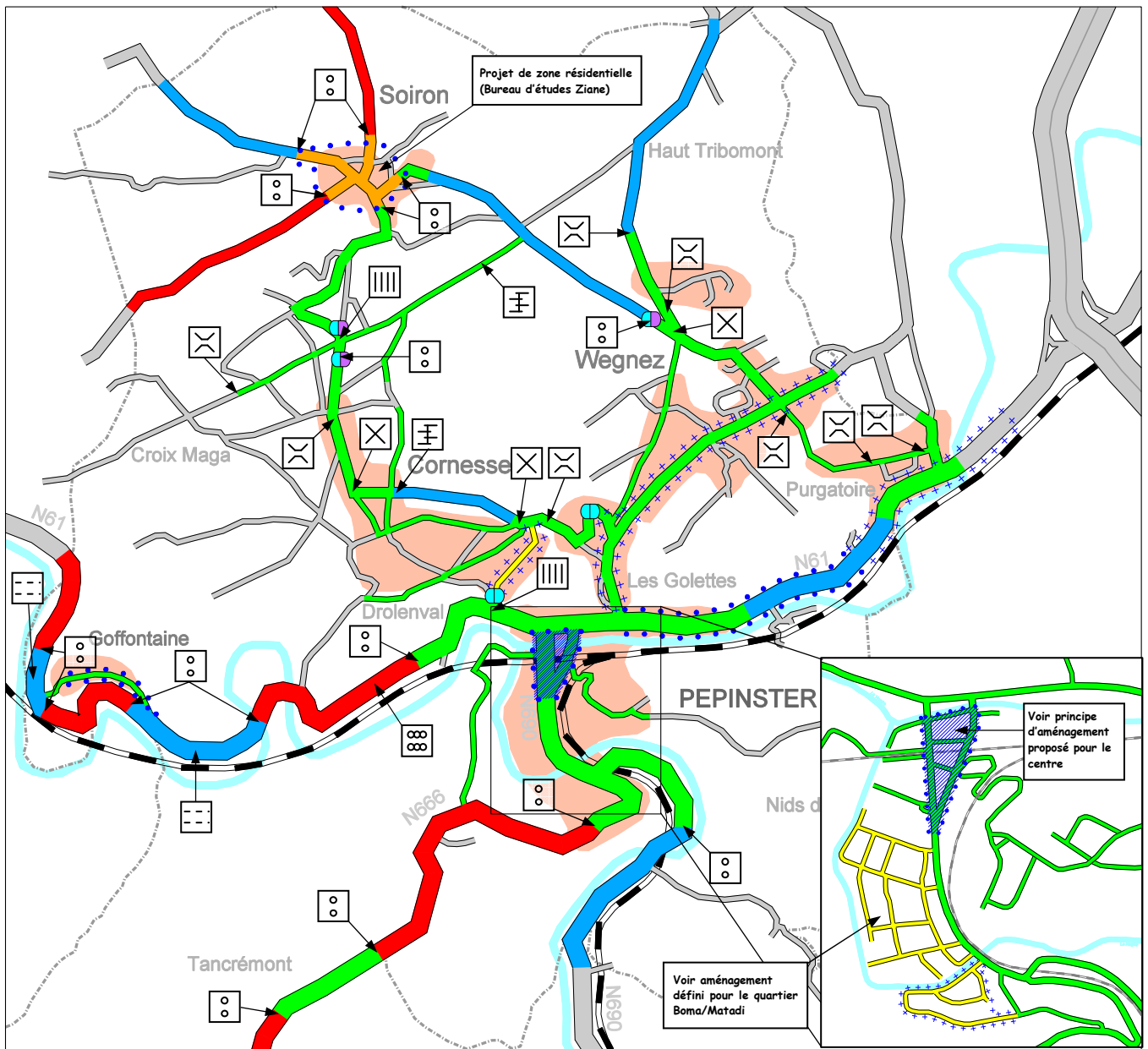
La pratique révèle qu'un signal limitant la vitesse a peu d'effet sur la conduite et risque même de ne pas être crédible en fonction des caractéristiques de l'espace-rue. Il faut donc accompagner la signalisation (F1, F3, C43 et C45) de modifications de l'infrastructure et de son environnement afin d'influencer favorablement le comportement des automobilistes.

De nombreux aménagements de modération sont envisageables en fonction de l'effet recherché. Les domaines d'application et les remarques particulières de mise en œuvre des aménagements les plus rencontrés sont présentés en annexe I. Il faut signaler que les propositions d'aménagement devront impérativement être adaptées au type de voirie (sur le réseau régional, l'arsenal est plus réduit) et être aussi étudié sur base de la sécurité de tous les usagers, les nuisances éventuelles infligées aux riverains, etc. Les cyclistes ne doivent pas subir les effets ralentisseurs ou être mis en danger à hauteur de ceux-ci (dévoisement, rétrécissement,...).

Les modifications de vitesse proposées ainsi que les outils de modérations associés sont présentés en page 12. Le tableau ci-dessous reprend ces mêmes données sous forme tabulaire.

	Vitesse actuelle (km/h)	Vitesse souhaitée (km/h)	Délimitation d'agglomération (panneaux F1 et F3)	Outils de modération suggérés						
				Dispositif surélevé	Dévoisement	Réduction de la surface du carrefour	Changement de revêtement	Effet de porte	Rétrécissement de la perspective	Rétrécissement des bandes de circulation
<b>Voiries</b>										
Bouhaye	90	50								
Chinheid (N690)	90	70						X		
Croix Maga (route de la)	50	50			X					
Déportés (rue des)	50	50								
Fays	90	50	F1 et F3 Soiron							
Flère (N61)	90	70						X		X
Goffontaine (N61)	90	90/70						X		X
Grande Fontaine	90	70/50		X						
Grand'Ry Cornesse	90	50	2 F1 (Cornesse et Wegnez)		X					
Hauts-Sarts (rue des) (N666)	50	50						X		
Hezée	90/50	70/50/20						X		
Jonckay (rue)	30	30	2 F1 (Cornesse et Pepinster)							
Louheau (N61)	90/50	90/50						X	X	
Nessonvaux (route de)	90/50	90/20						X		
Soiron (route de)	90	50	F1 et F3 Cornesse		X			X		
Soiron-centre (rue)	50	50/20						X		
Sous le Château	90	70	F1 et F3 Wegnez					X		
St Germain (rue)	50	50		X						
Tancrémont (route de) (N666)	90/50	90/50						X		
Tilleul	90/50	70/20						X		
Tribomont (rue)	90/50	70/50			X					
Rue E. Vandervelde	50	50			X					
<b>Carrefours</b>										
Rue Sous le Château, rue Tribomont, rue L. Mairlot, rue des Anneuses						X				
Route de Soiron et rue Grande Fontaine						X				
Grand'Ry Cornesse, Grettouheid, Jonckay						X				
Croix Maga, St Germain, Fays, Route de Soiron							X			
Jonckay, rue Hassau, rue Louis Bierin							X			

## Principes de modération



### Limitations de vitesses

- █ 90 km/h
- █ 70 km/h
- █ 50 km/h
- █ 30 km/h
- █ 20 km/h

### Adaptations signalétiques

- Nouveau panneau d'entrée d'agglomération (F1)
- Nouveau panneau de sortie d'agglomération (F3)

### Aménagement complet de voirie

- +++++ Aménagement réalisé
- ..... Aménagement prévu

### Outils de modération <sup>1</sup>

- ⊕ Dispositif surélevé
- ⊗ Dévoisement
- ⊗ Réduction de la surface du carrefour
- |||| Changement de revêtement
- Effet de porte
- ∞ Rétrécissement de la perspective
- Rétrécissement des bandes de circulation

<sup>1</sup> Voir domaines d'application et remarques particulières de mise en œuvre en annexe I

### 2.1.3. Signalisation directionnelle verticale

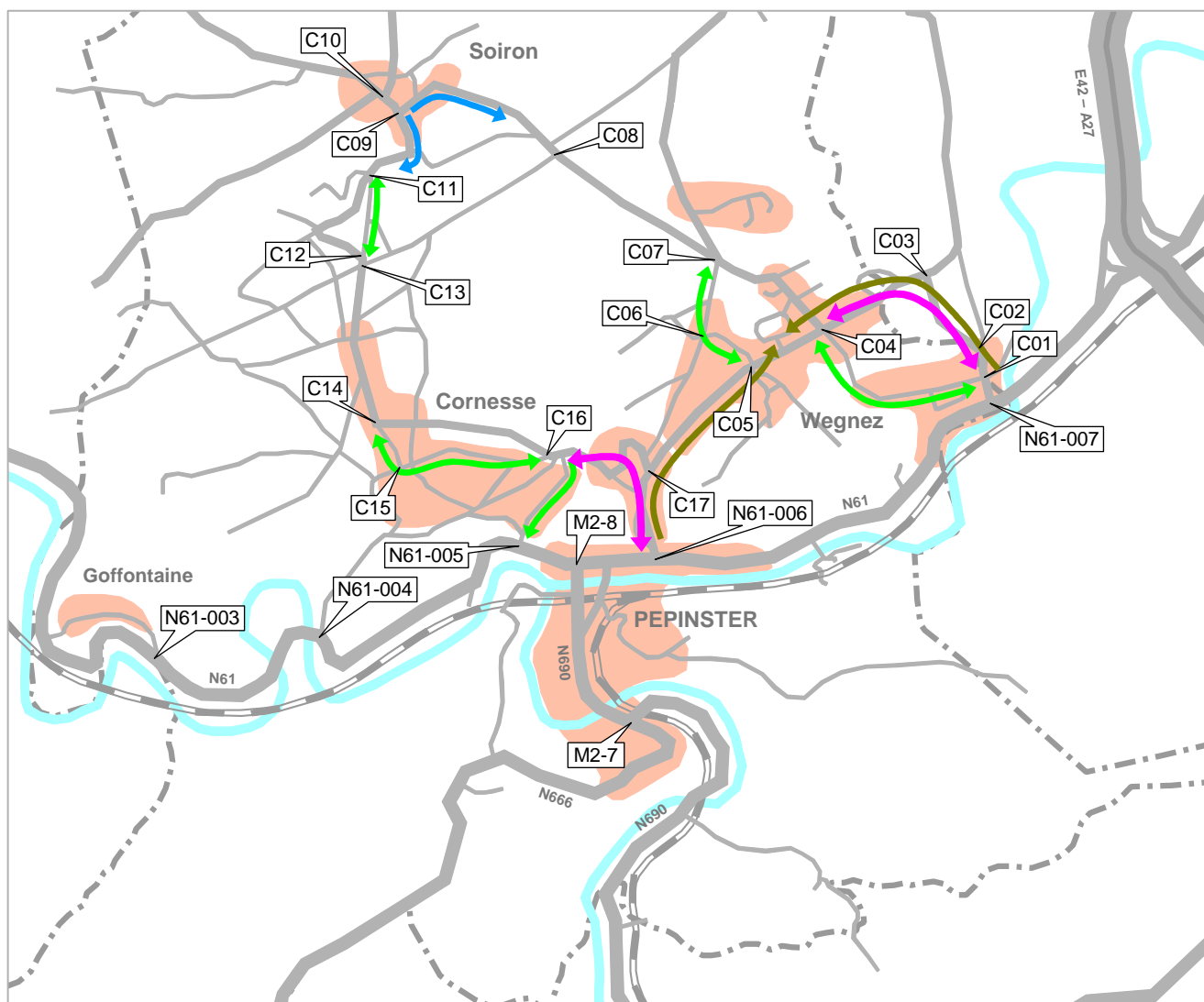
#### Rappel des enjeux

La signalisation de direction est un outil complémentaire et indispensable à la mise en place des principes de circulation défini au niveau du plan de mobilité. C'est en effet l'un des moyens pour guider et orienter les usagers sur base de la nouvelle hiérarchisation du réseau.

Le plan de signalisation est également l'occasion:

- ☞ D'accroître la lisibilité de l'information (suppression d'informations excédentaires, hiérarchisation signalétique, homogénéisation des panneaux, ...)
- ☞ De jalonner les itinéraires cyclables définis dans le cadre du PCM<sup>1</sup>


#### Principes généraux et localisation des carrefours




<sup>1</sup> Le réseau cyclable est détaillé au chapitre relatif aux modes doux p.53

Les modifications de la signalisation directionnelle proposées visent:


- Une accessibilité optimale des différentes entités communales de et vers le réseau régional
- Une amélioration de la lisibilité du jalonnement en évitant une signalisation trop abondante ou mal organisée (promotion d'un jalonnement hiérarchique qui tient compte de l'importance relative des pôles à signaler)


 Une protection des voiries de desserte d'un trafic supplémentaire en valorisant les liaisons moins sensibles:

- ☞ rue Xhavée et Fassin plutôt que rue E.Vandervelde
- ☞ rue Grand'Ry et Golettes plutôt que rue Jonckay

 Un jalonnement des liaisons cyclables inter-entités en privilégiant les voiries communales secondaires

Depuis Soiron:

- 
- ☞ Un jalonnement continu vers Pepinster via Cornesse
  - ☞ Un jalonnement continu vers Verviers via Wegnez

 Une signalisation du Hall du Paire à partir du réseau régional

### Propositions

La réglementation relative à la signalisation directionnelle est définie par "Le règlement du gestionnaire de voiries". Les points essentiels que sont les domaines d'utilisation des panneaux, leur positionnement par rapport à la destination qu'ils renseignent, la hiérarchie à respecter et les modalités de groupement des panneaux sont repris au tableau en page 16.

Les fiches présentées à la suite de ce tableau présentent, pour chaque carrefour, la situation existante et la situation souhaitée. Les modifications signalétiques suggérées se fondent à la fois sur les principes énumérés ci-dessus mais également, pour les carrefours situés sur le réseau régional, sur les recommandations du Plan de Signalisation du MET D152 réalisé en 2001.

Pour une question de lisibilité, les panneaux de type F35 (sites d'intérêt privés, commerces, restaurants, ...) ne sont pas repris sur les fiches. Il faut toutefois signaler que ces panneaux ont tendance à proliférer et à saturer les carrefours communaux et doivent donc être réglementés de façon plus sévère. Ce type de signalisation de proximité (F35, F37) ne doit commencer qu'à partir du moment où la signalétique de longue ou moyenne distance, c'est-à-dire celle qui mène vers la localité de destination, ne suffit plus.

Lors de la mise en œuvre du plan de signalisation, il convient également d'indiquer certains lieux-dits et bâtiments d'intérêt général (Maisons de repos de Saint-Germain, bibliothèque, poste,...) à l'aide de panneaux de type F34a. L'identification de ces destinations et l'emplacement des panneaux doivent être analysés de façon à ne pas, à l'instar de panneaux F35, saturer les carrefours concernés.












Des contacts avec le MET et les communes de Herve et Soumagne peuvent également être pris pour analyser la possibilité de signaler l'autoroute E40 de Soiron à Melen ainsi que de mettre en place une signalisation touristique pour le village de Soiron au départ de la N3 à Melen.

Enfin, il faut rappeler que l'indication des noms de rues fait partie intégrante d'un principe de signalisation cohérent et qu'à ce titre, la présence des plaques de rue doit être vérifiée sur l'ensemble de la commune."

### Partenaires

- ✓ Commune
- ✓ MET
- ✓ Gestionnaires des sites qui font l'objet d'un jalonnement



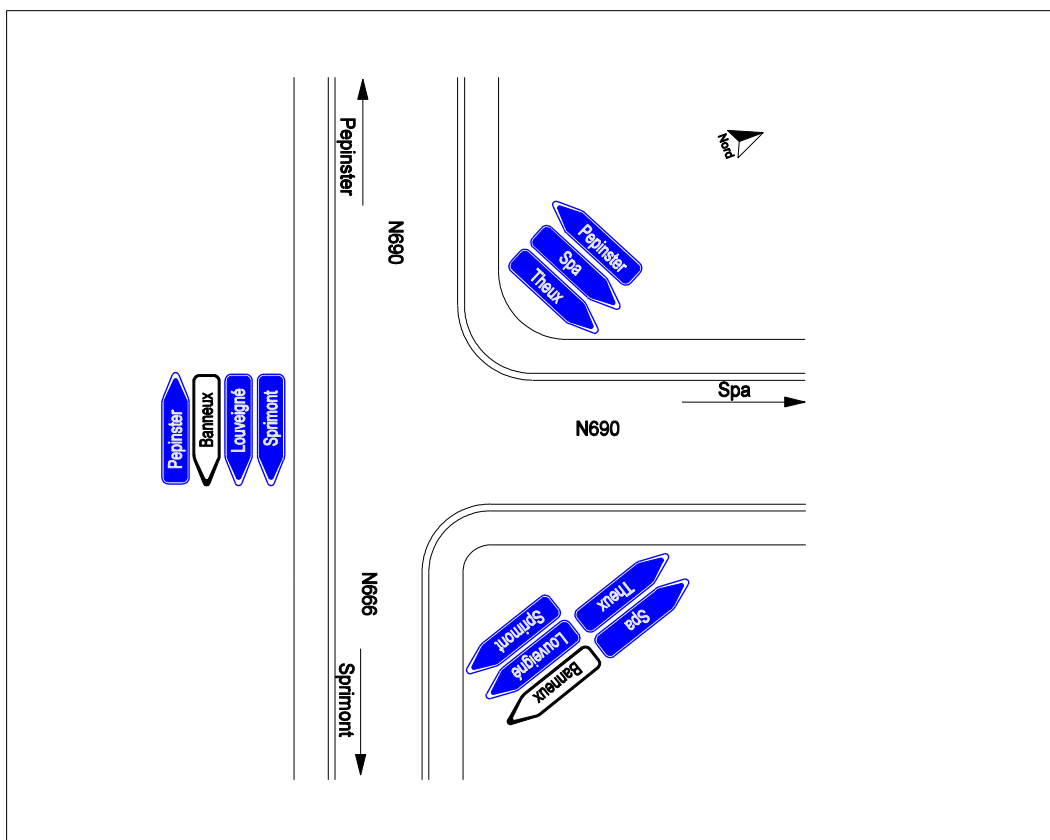
		Description	Positionnement	Organisation des panneaux
<b>Signaux de préavis</b>				
	F25	Indique schématiquement les diverses orientations des routes	En dehors des agglomérations: à 200m du carrefour	Pour chaque direction, le nombre d'inscriptions est limité à 3
	F27	Ordre de succession, de haut en bas: - Directions en ligne droite - Directions vers la gauche - Directions vers la droite	En agglomération: à 100m du carrefour	
<b>Signaux de direction</b>				
	F31	Destination atteinte par autoroute		Ces signaux sont groupés par direction
	F29			
	F33a	Indication à distance des aérodromes, centres universitaires, cliniques et hôpitaux, halls de foires ou d'exposition, ports, quartiers, rings et zones industrielles importantes	Indiqué au départ d'une autoroute ou route de transit à une distance maximale de 5km	
	F33b	Indication à distance des vallées importantes et des cours d'eau à vocation touristique	Itinéraires balisés au départ des autoroutes ou routes de transit importantes	Leur nombre ne peut dépasser 5 pour chaque direction  Ordre de placement (de haut en bas): - F31, F29, F33a et F33b - Pour chaque type de signal, dans l'ordre décroissant des distances
	F33c	Indication à distance d'informations touristiques d'intérêt public		
	F34a	Indication des entreprises à l'intérieur d'une zone industrielle, des usines isolées dans une agglomération et des lieux d'intérêt général (bibliothèque, poste, ...)	Indiqué au départ d'une route de transit à une distance maximale de 0.5 à 2km (en fonction du type de destination)	Ces signaux sont groupés par direction  Ils sont séparés des signaux du type F29, F31, F33a et F33c (les panneaux F34a, F34b1 et F35 peuvent être groupés à ceux-ci à titre exceptionnel)  Il est interdit de superposer plus de 8 signaux du type F34a, F35 et F37  Ordre de placement (de haut en bas): F34b1, F34a, F35 et F37
	F34b1	Itinéraire conseillé à des catégories déterminées d'usagers		
	F35	Indication de proximité d'établissements classés tourisme (CGT)	Indiqué au départ d'une route de transit à une distance maximale de 2km <sup>1</sup>	
	F37	Indication de proximité de sites d'intérêt privé	Indiqué au départ d'une route de transit	

<sup>1</sup> Si le nombre de visiteurs est supérieur à 150000/an, le site peut être balisé à partir d'une autoroute ou route de transit dans un rayon de 10km (5 km si nombre de visiteurs compris entre 75000 et 150000/an)

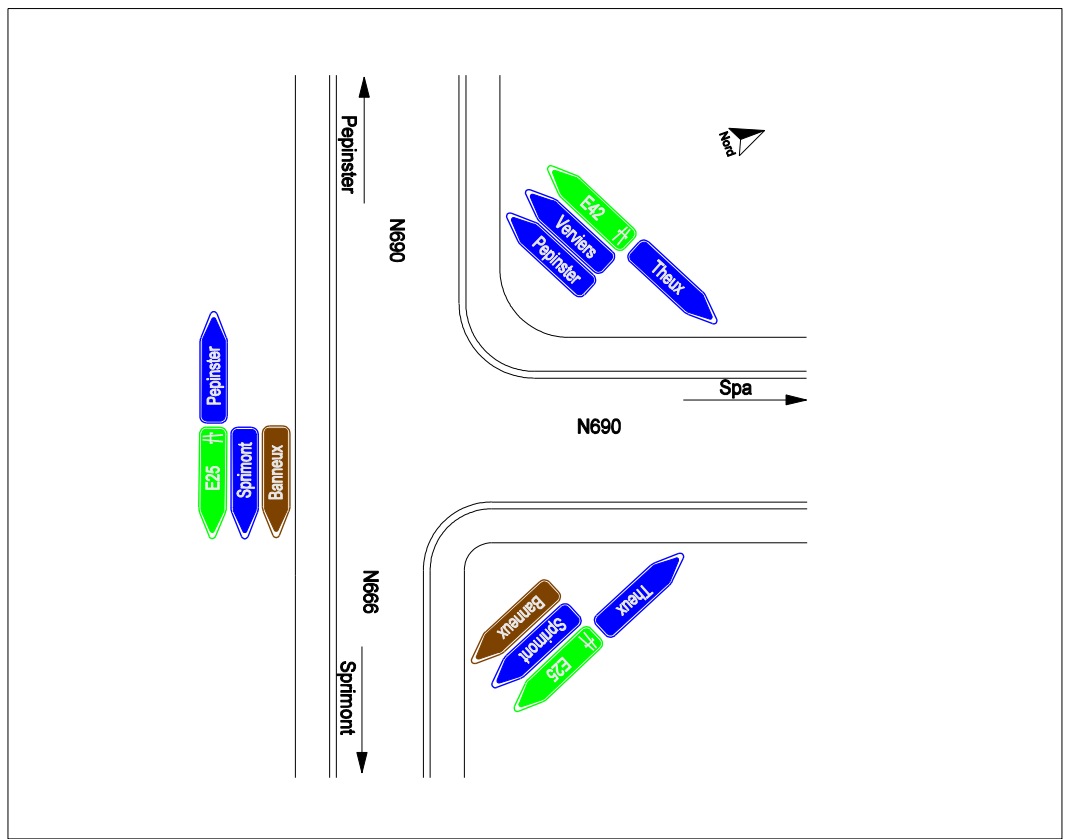
## Signalisation directionnelle

Carrefour M2-7: N690 - N666

Situation existante

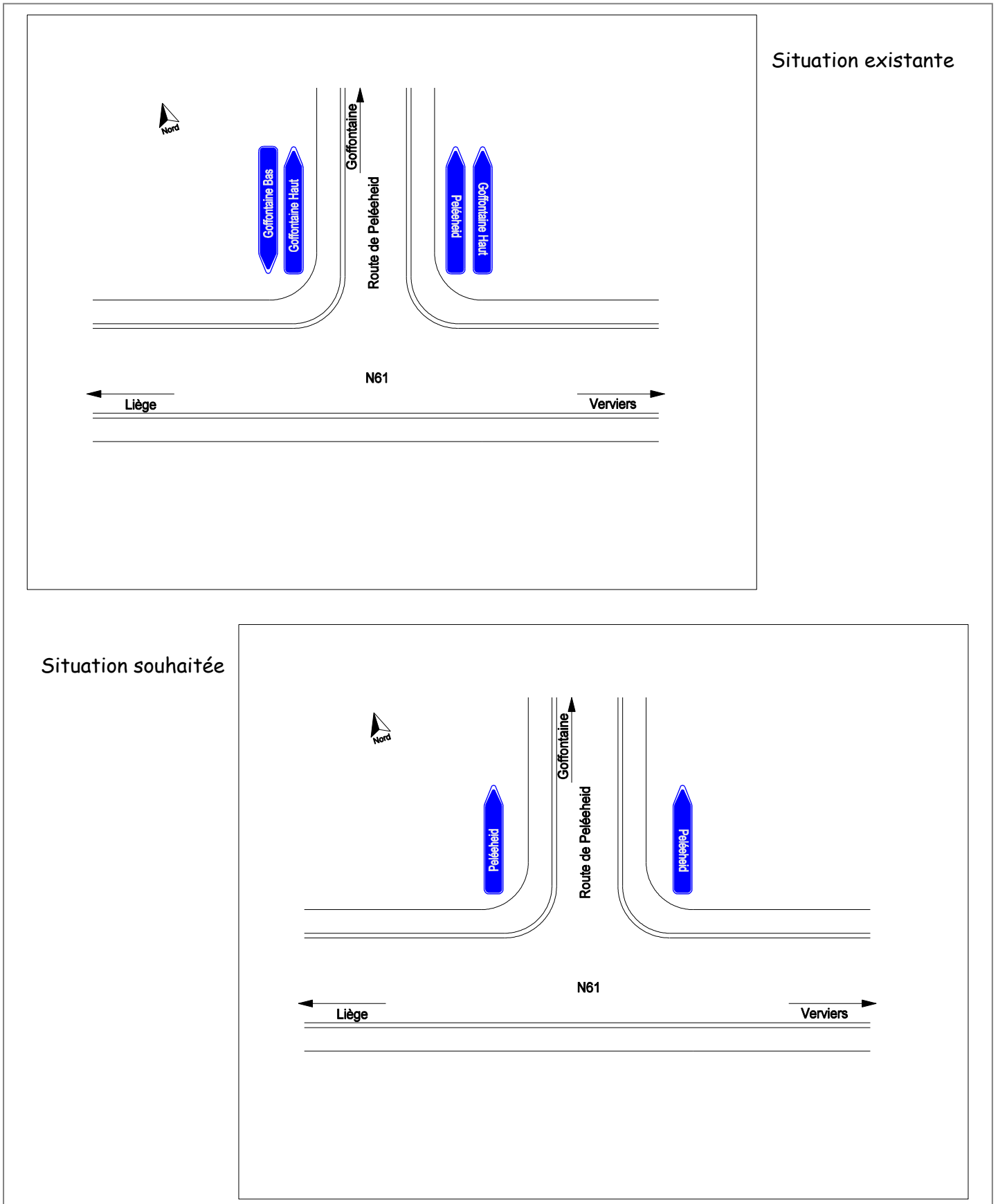


Situation souhaitée



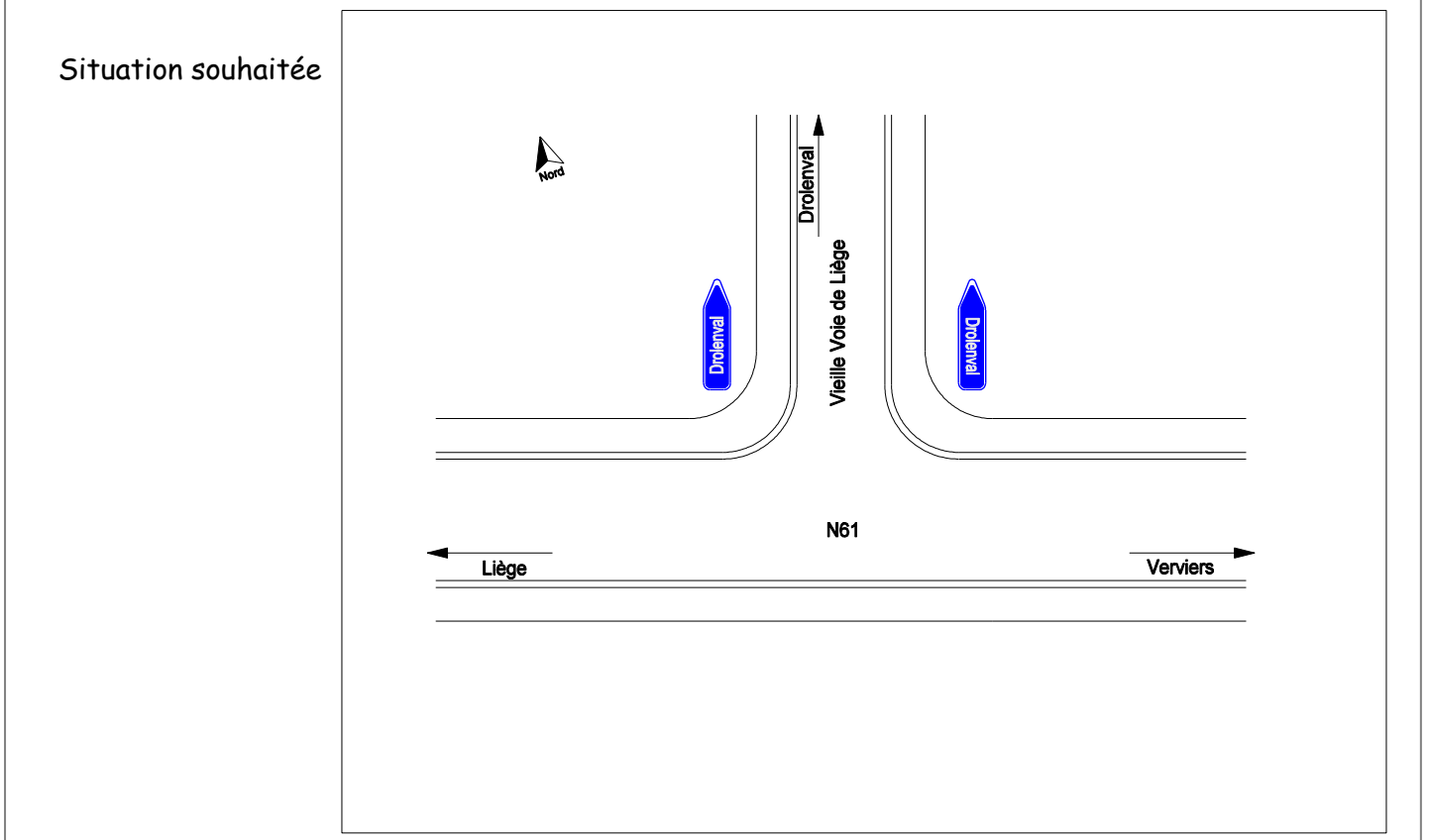
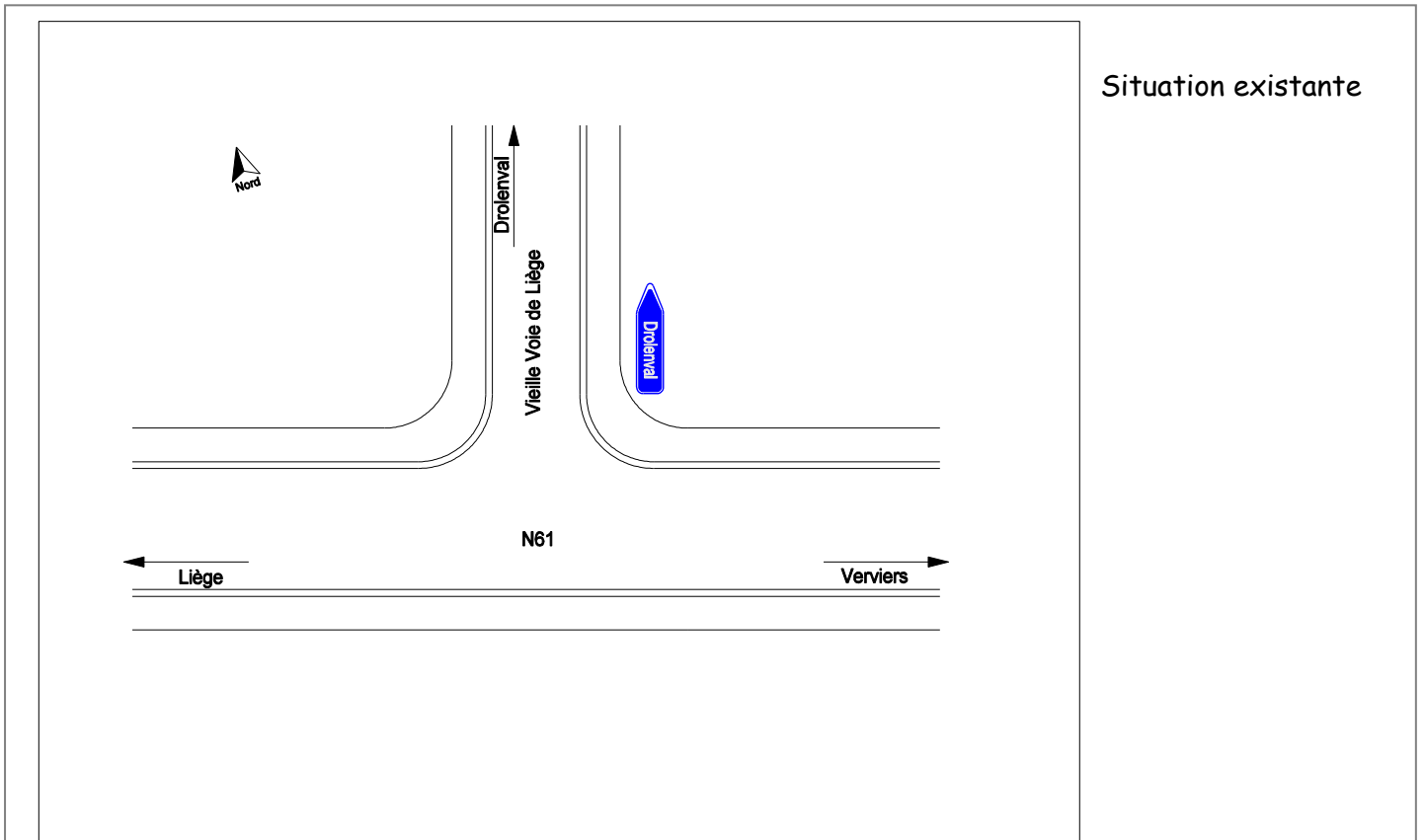
## Signalisation directionnelle

*Carrefour N61-003: N61 - Route de Peléeheid*



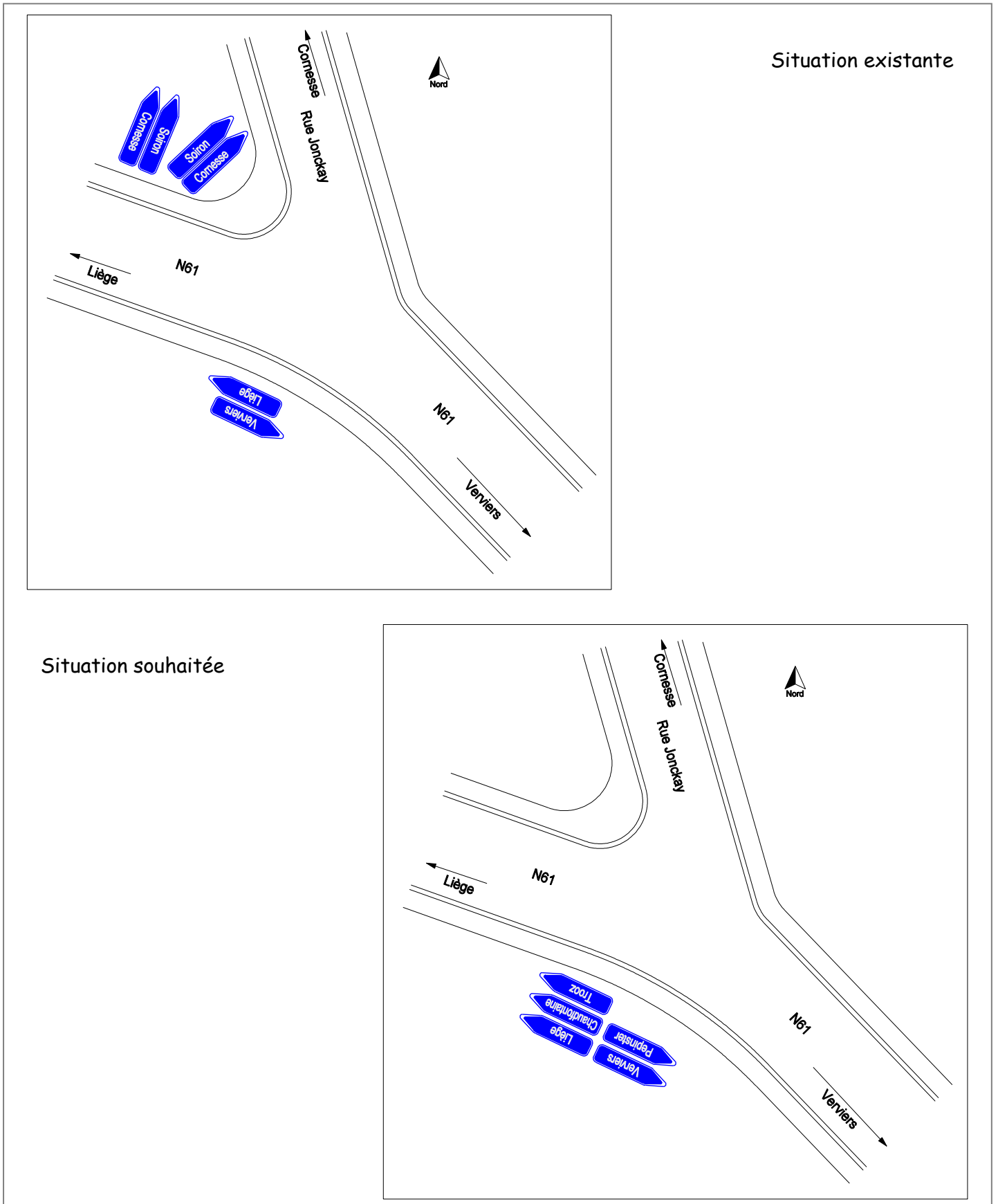
## Signalisation directionnelle

Carrefour N61-004: N61 - Drolenval



## Signalisation directionnelle

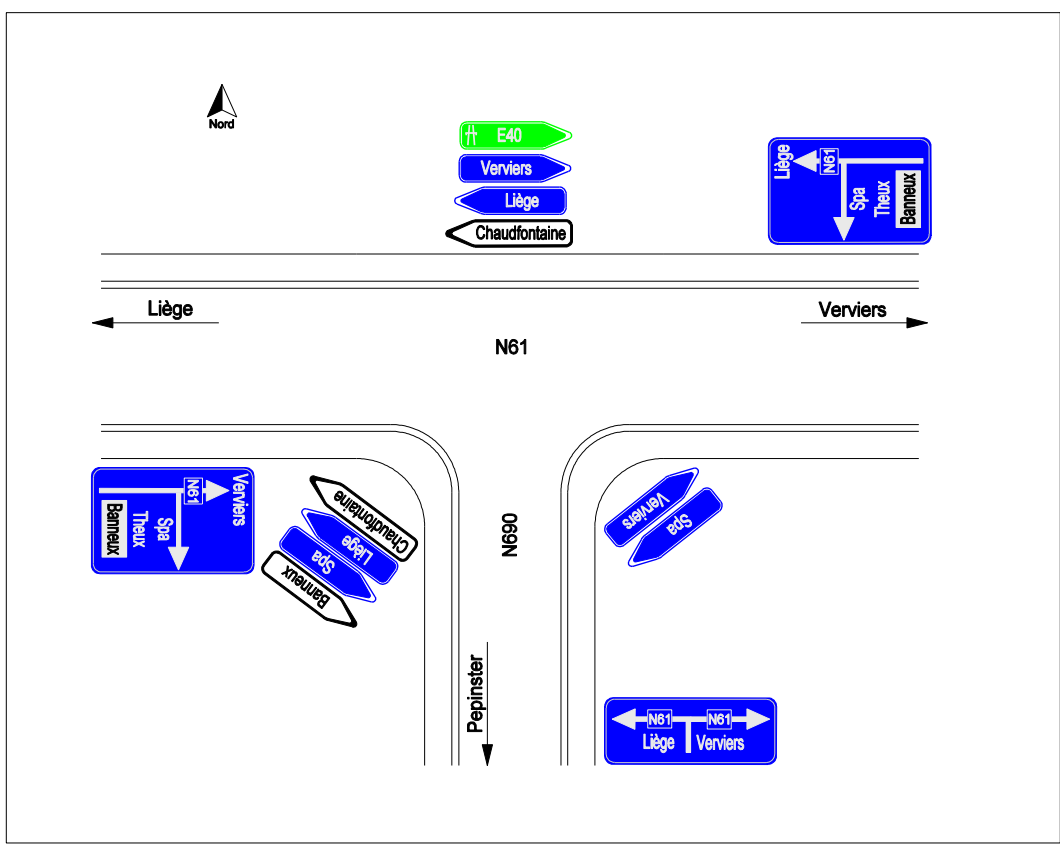
Carrefour N61-005: N61 - Rue Jonckay



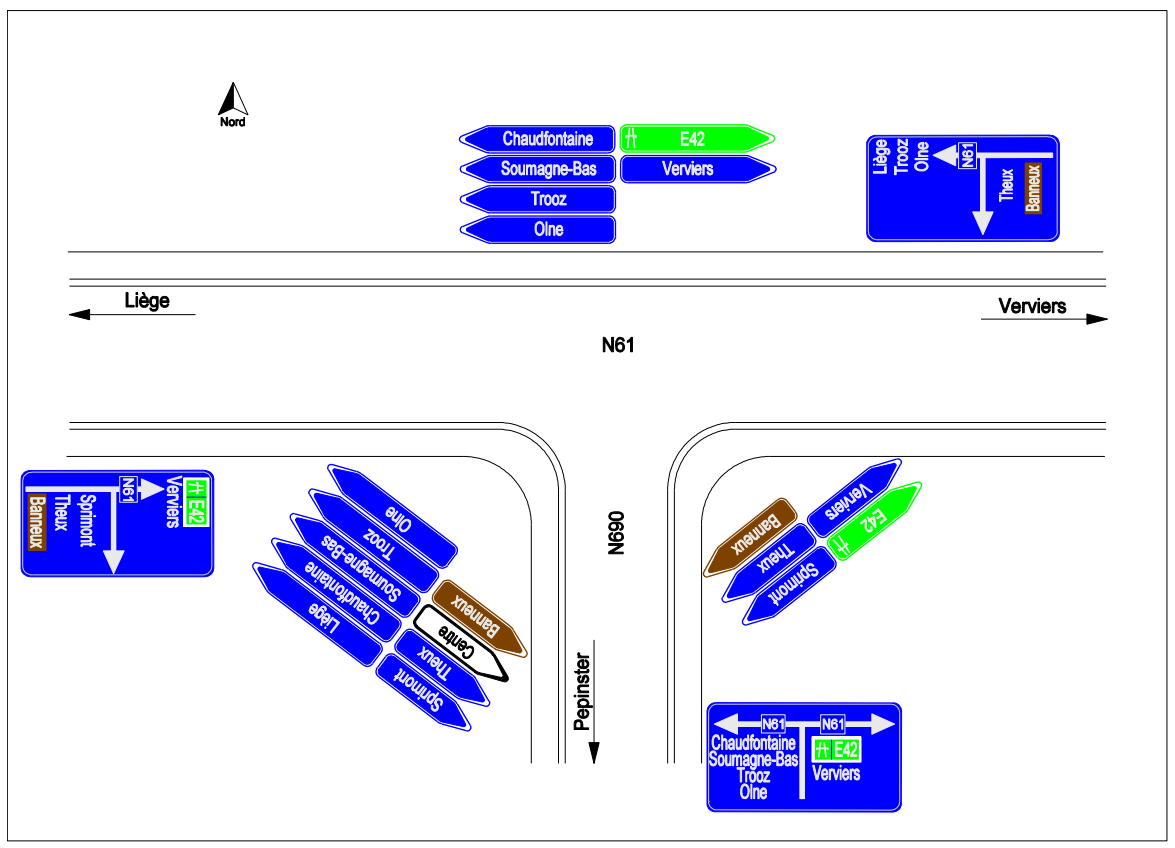
Signalisation directionnelle

Carrefour M2-8: N61 - N690

Situation existante



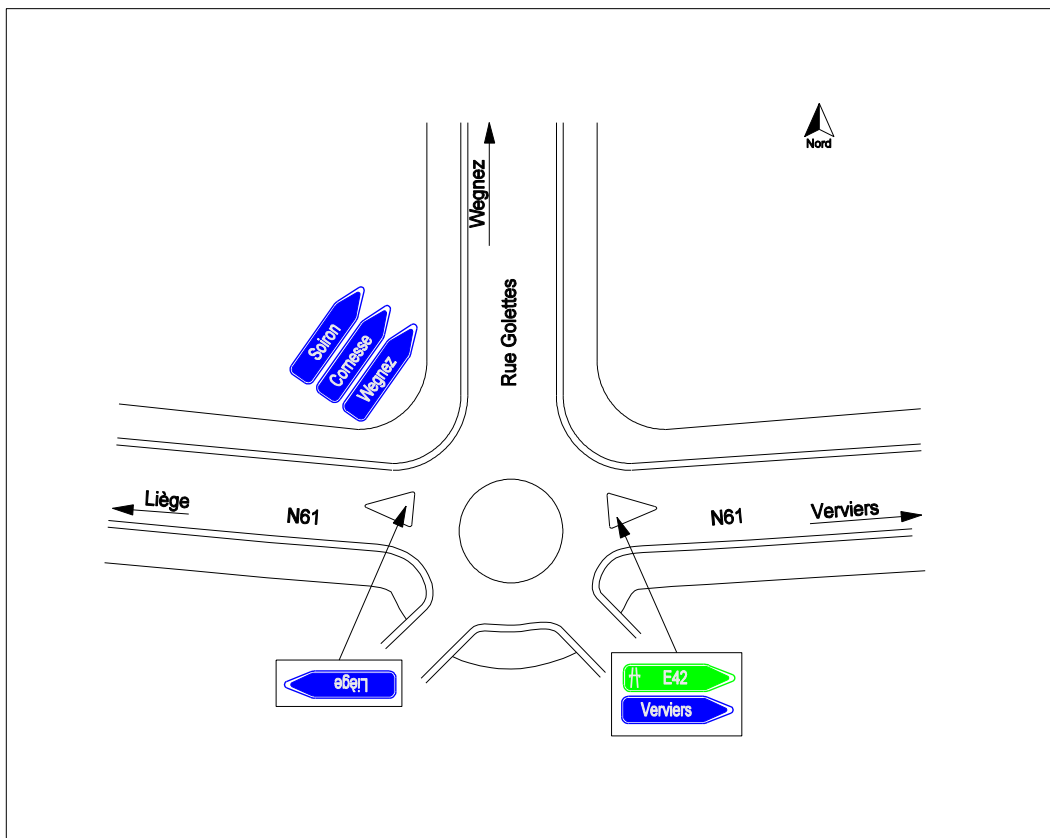
Situation souhaitée



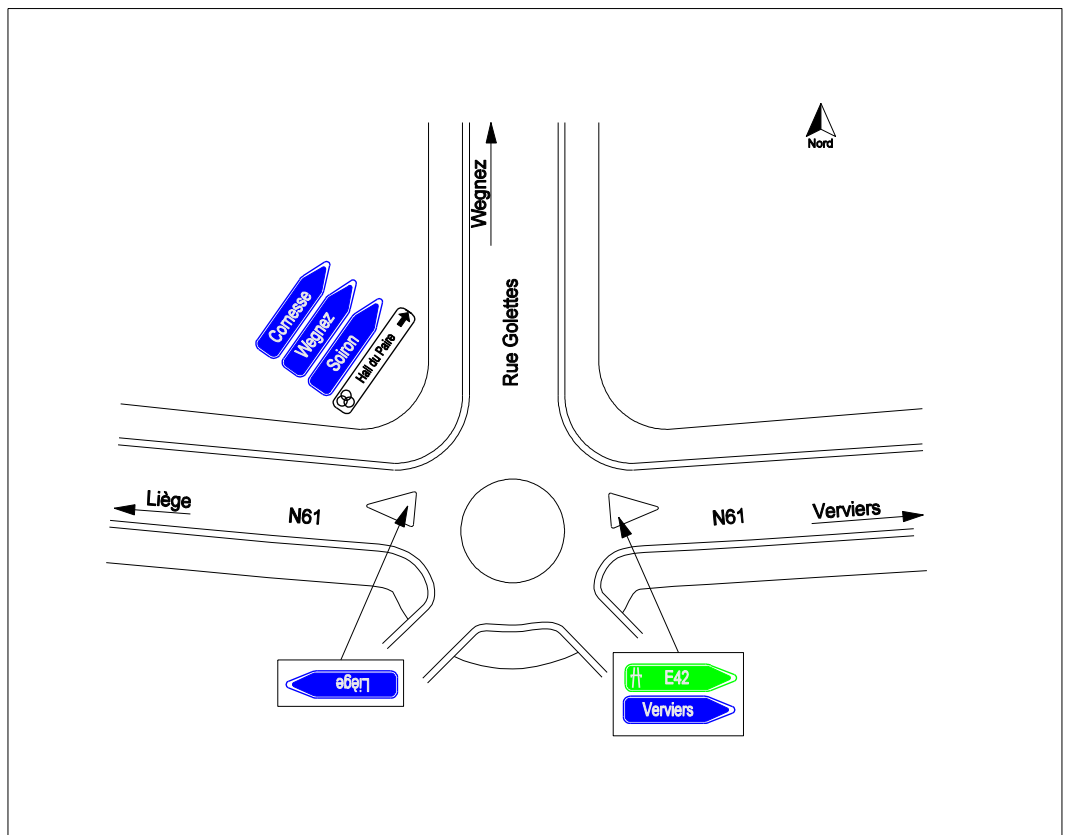
## Signalisation directionnelle

Carrefour N61-006: N61 - Rue Golettes

Situation existante

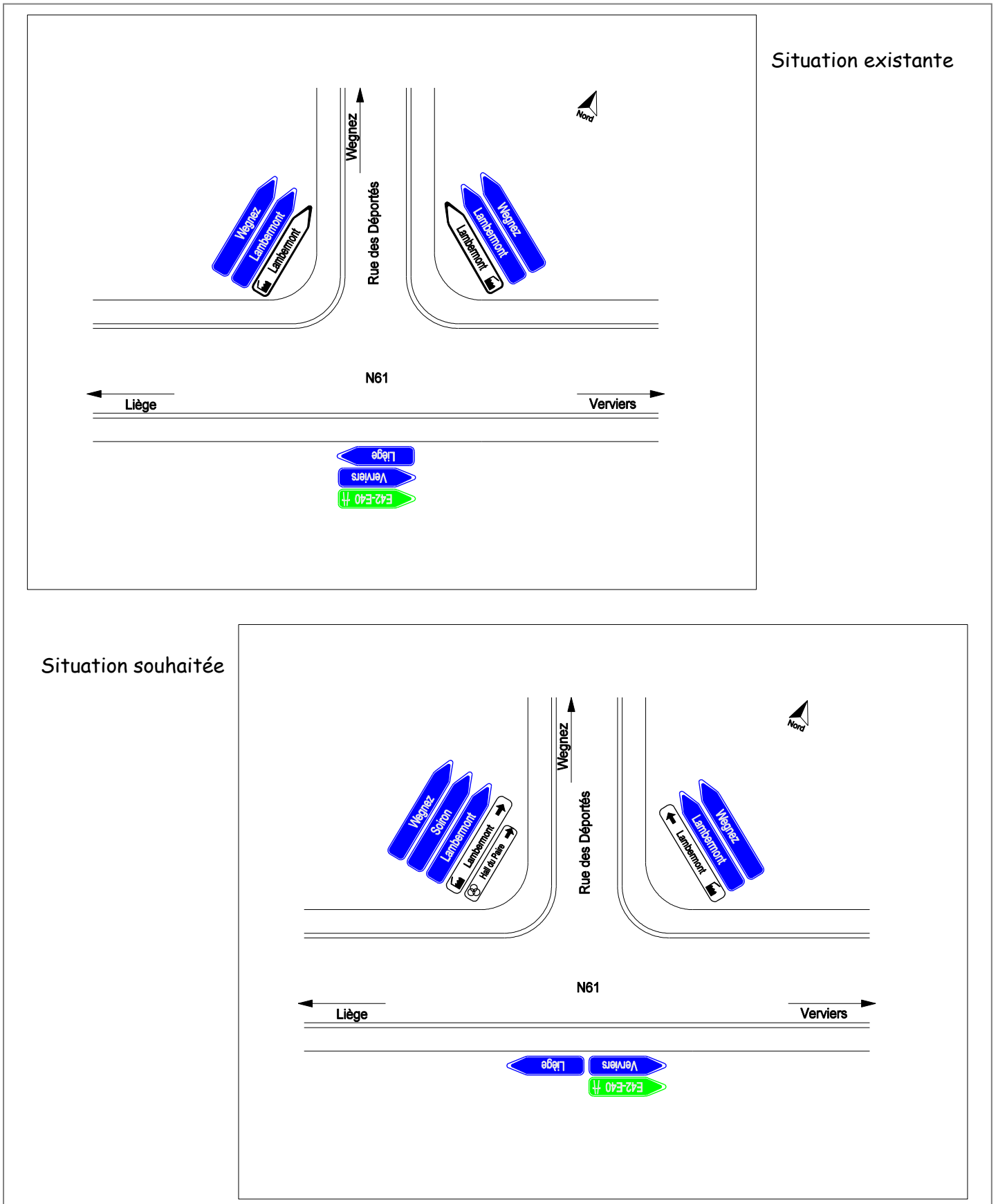


Situation souhaitée



## Signalisation directionnelle

Carrefour N61-007: N61 - Rue des Déportés





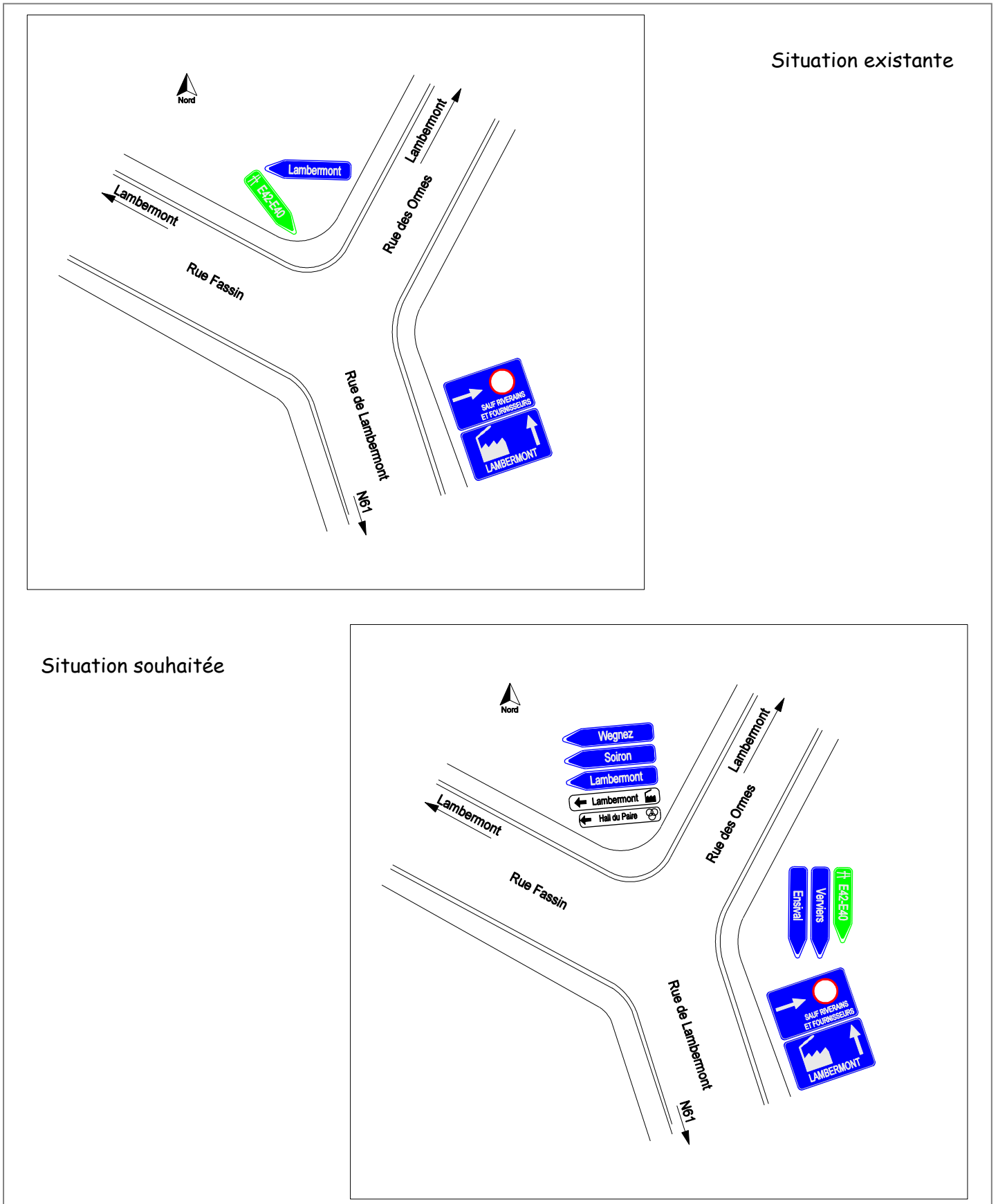
## Signalisation directionnelle

Carrefour C01: Rues E.Vandervelde - Lambermont - Déportés - Francval



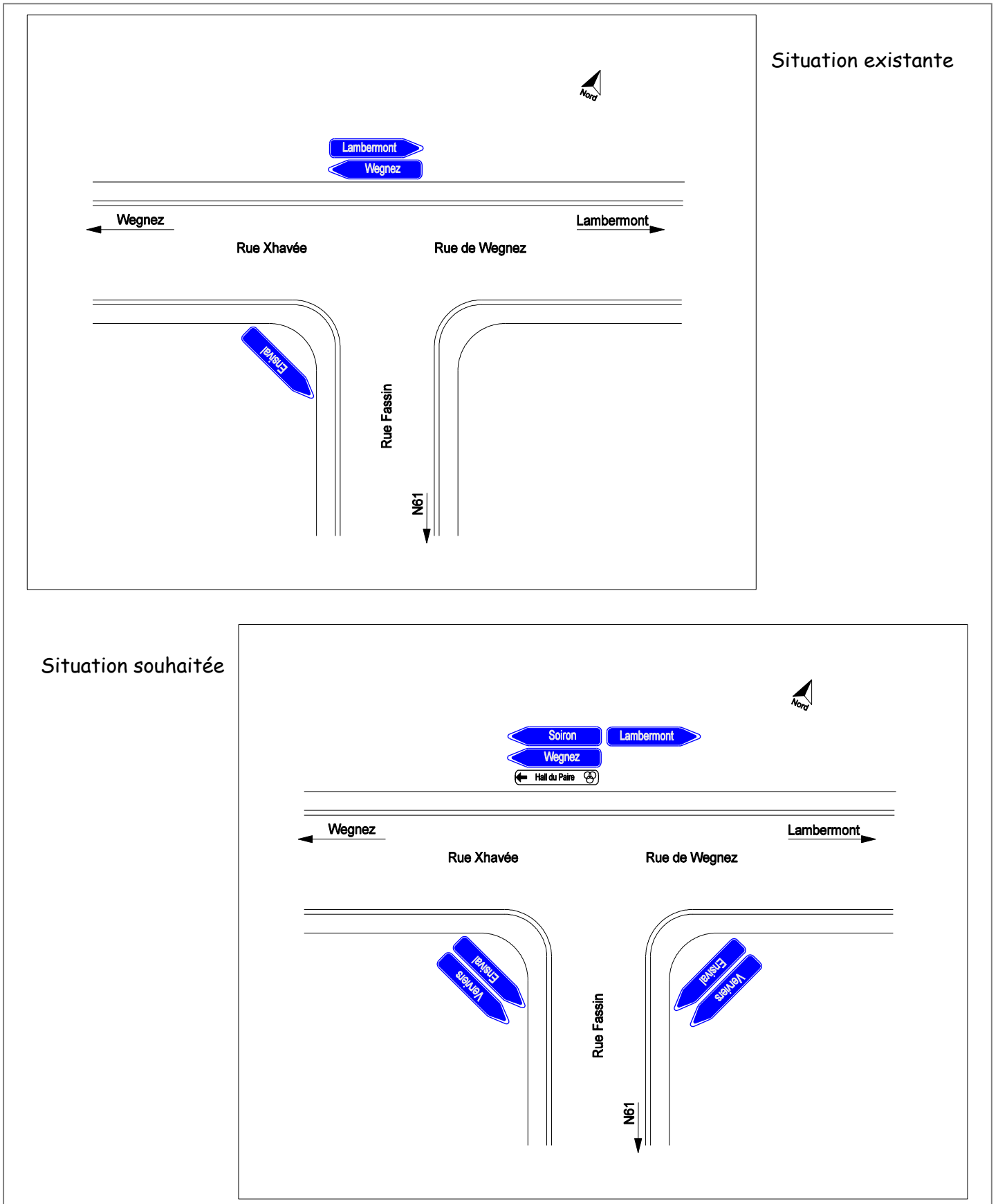
## Signalisation directionnelle

### Carrefour C02: Rues Fassin - Ormes - Lambermont



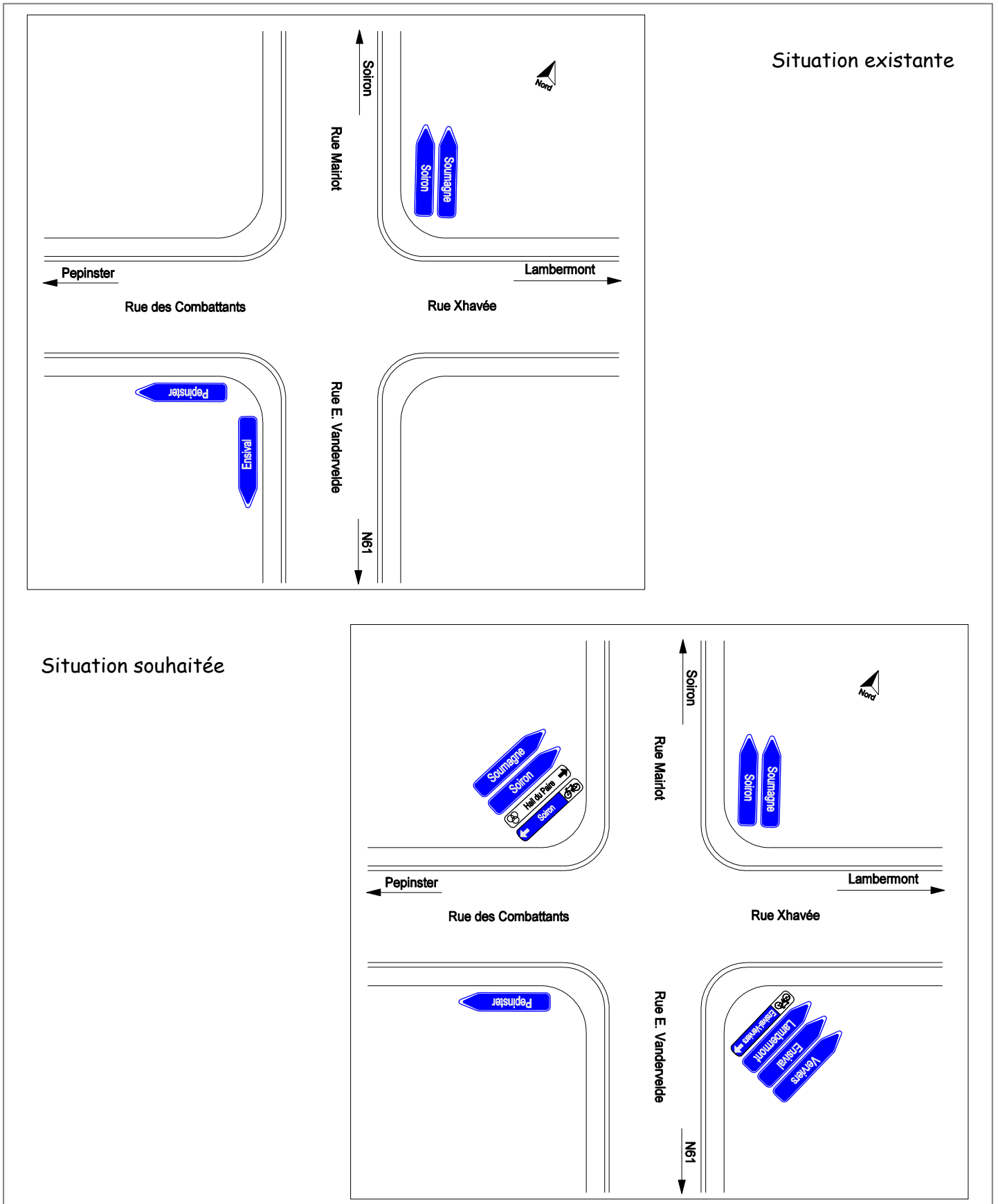
## Signalisation directionnelle

Carrefour C03: Rues Xhavée - Wegnez - Fassin



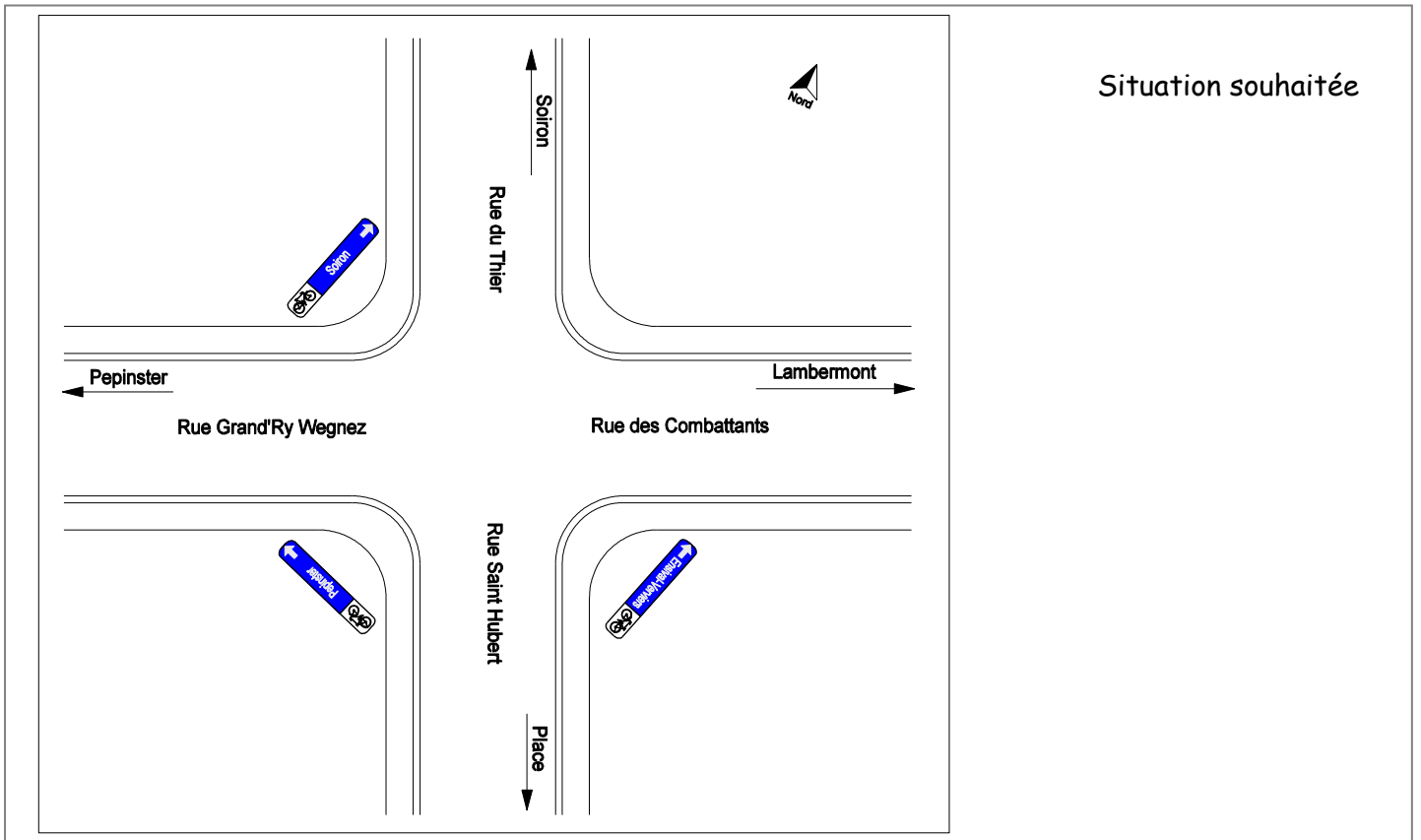
## Signalisation directionnelle

Carrefour CO4: Rues Mairlot - Combattants - Xhavée - Vanderveelde

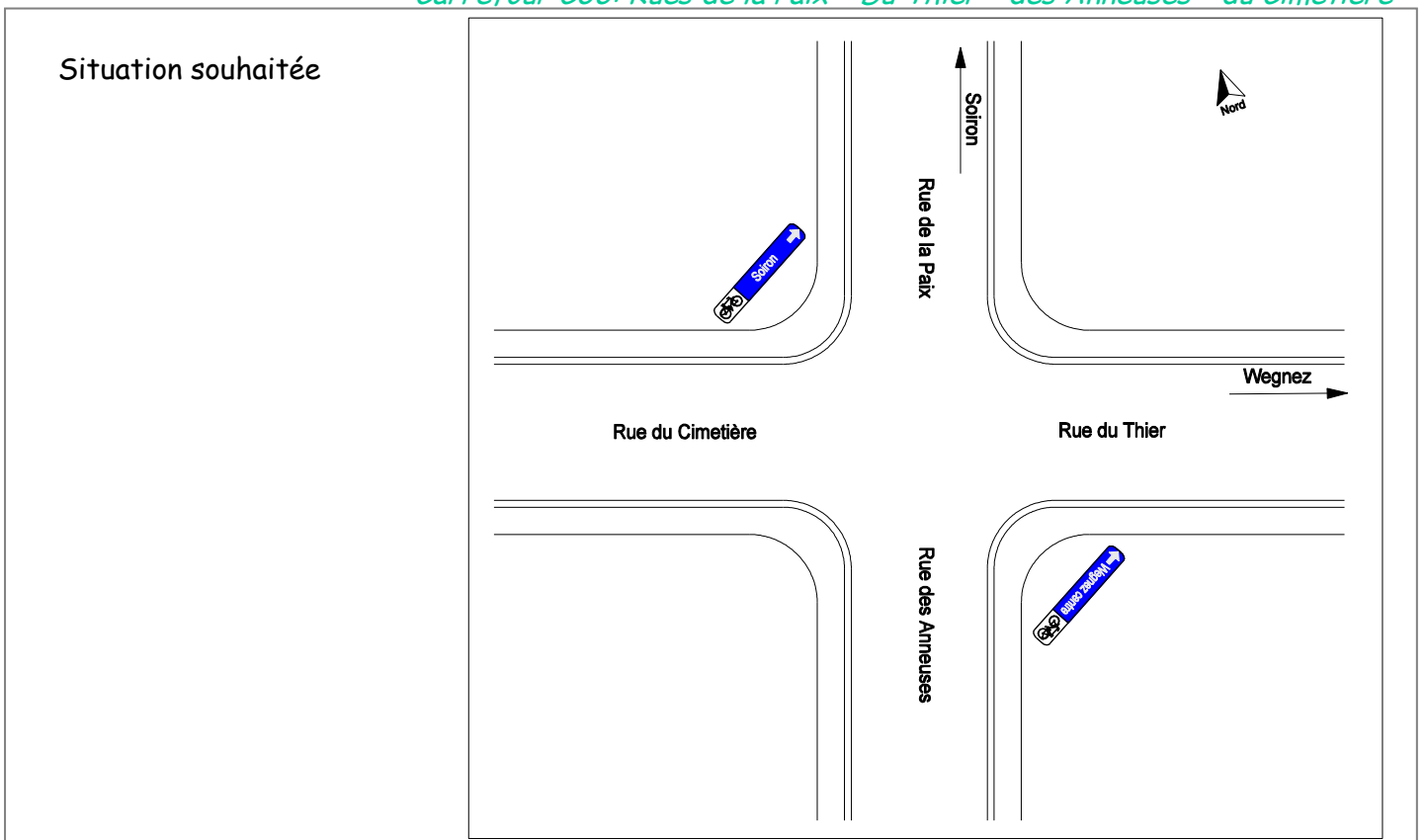


## Signalisation directionnelle

### Carrefour C05: Rues du Thier - Combattants - St-Hubert - Grand'Ry Wegnez

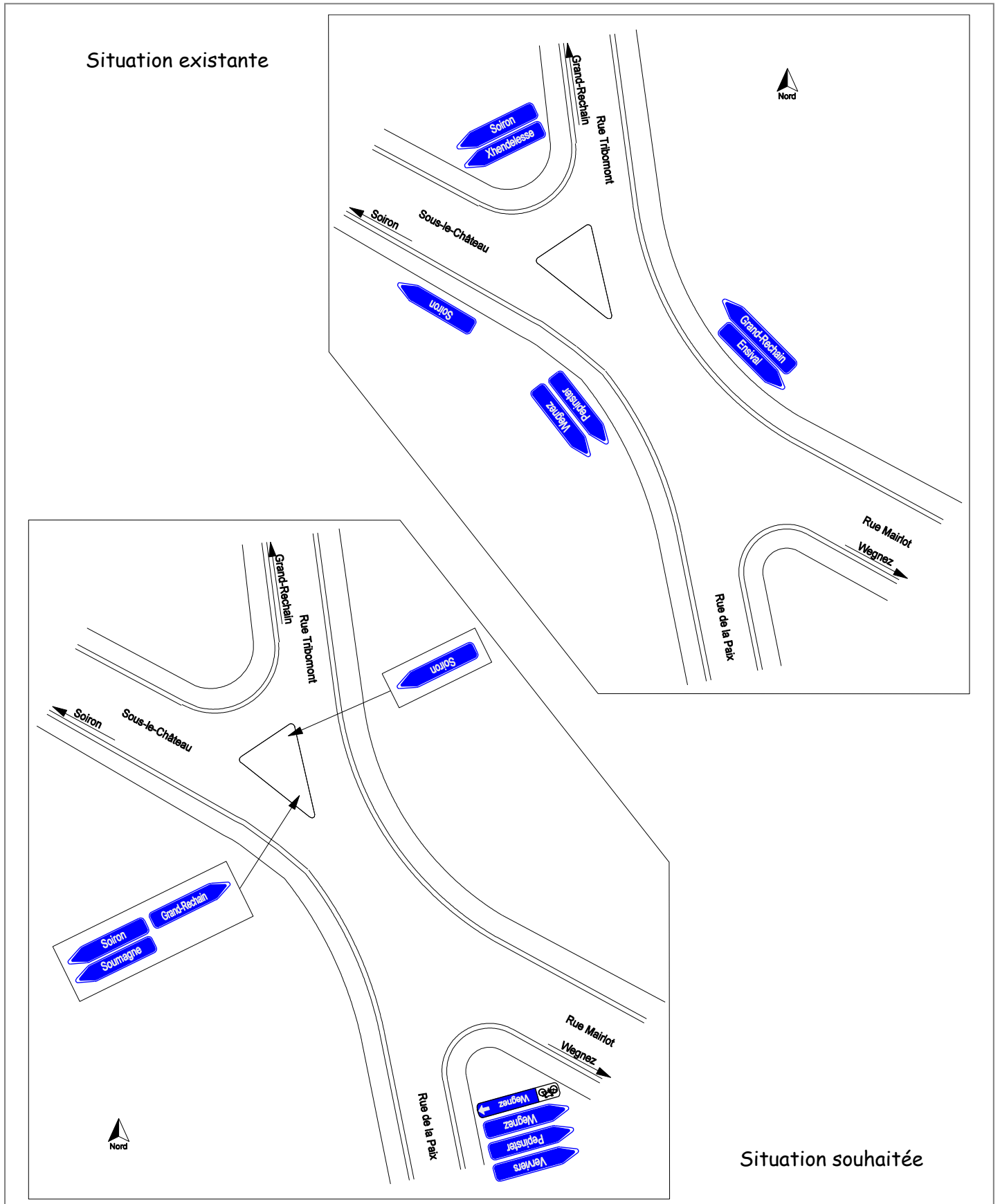


### Carrefour C06: Rues de la Paix - Du Thier - des Anneuses - du Cimetière



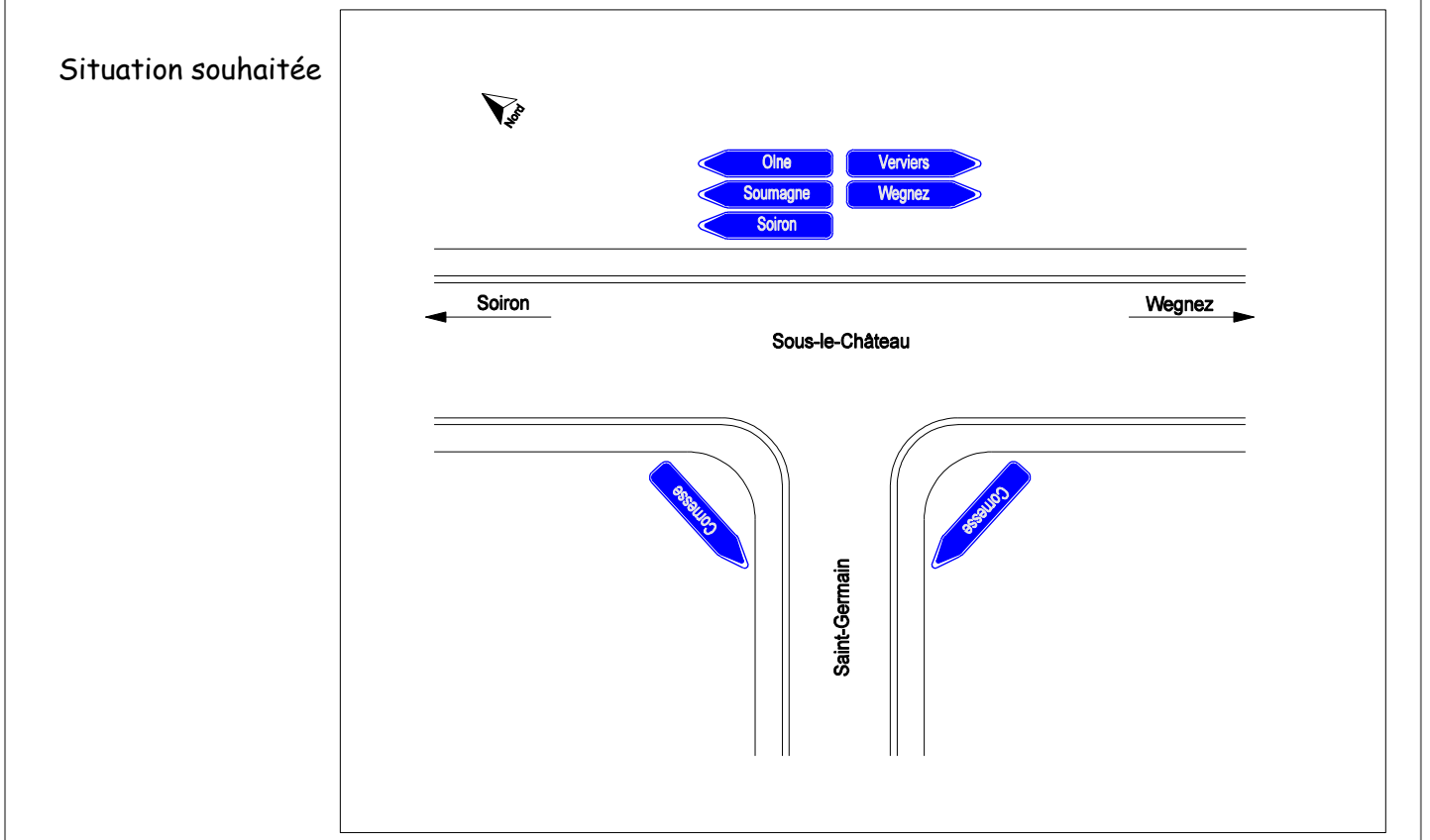
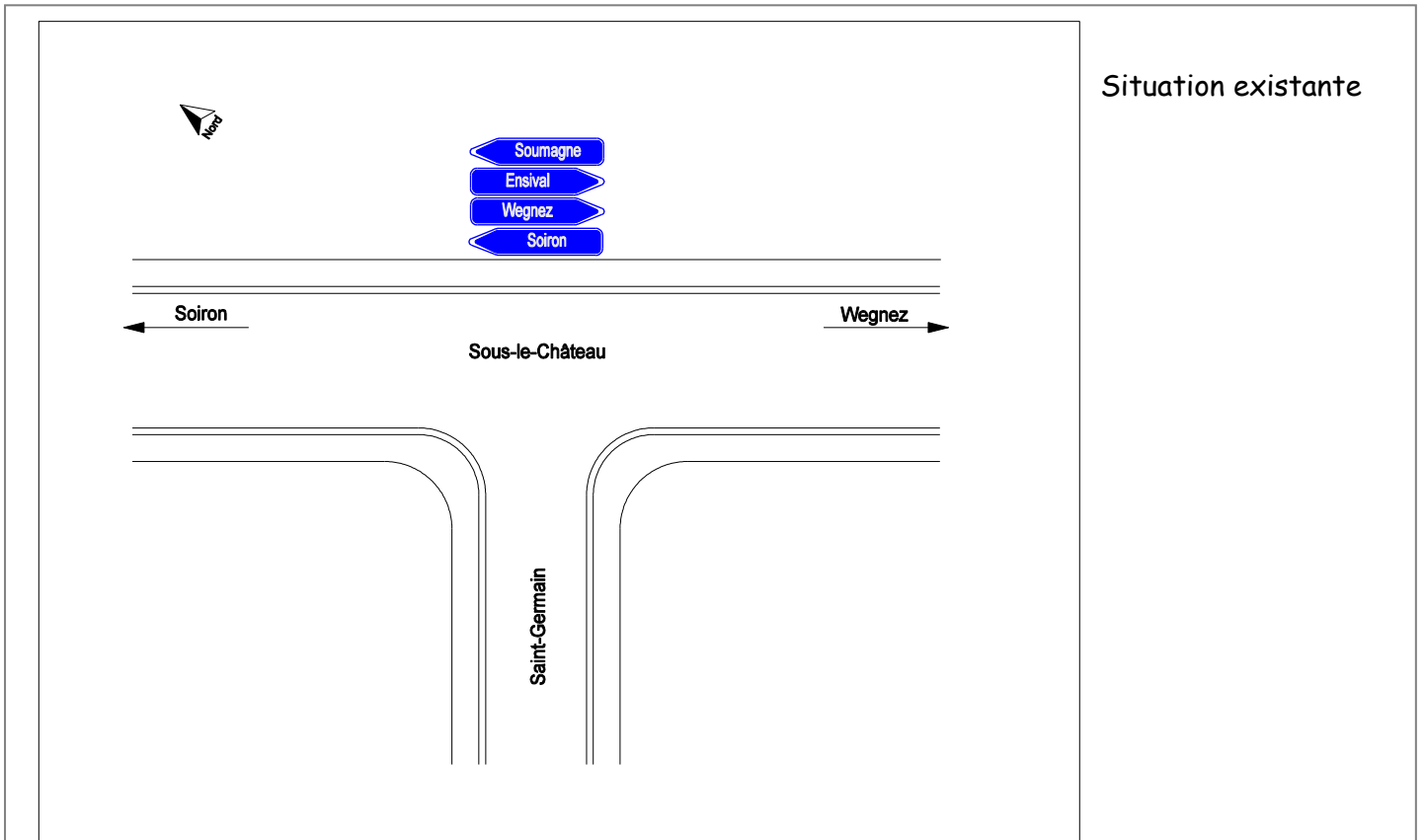
## Signalisation directionnelle

Carrefour C07: Sous-le-Château - rue Mairlot



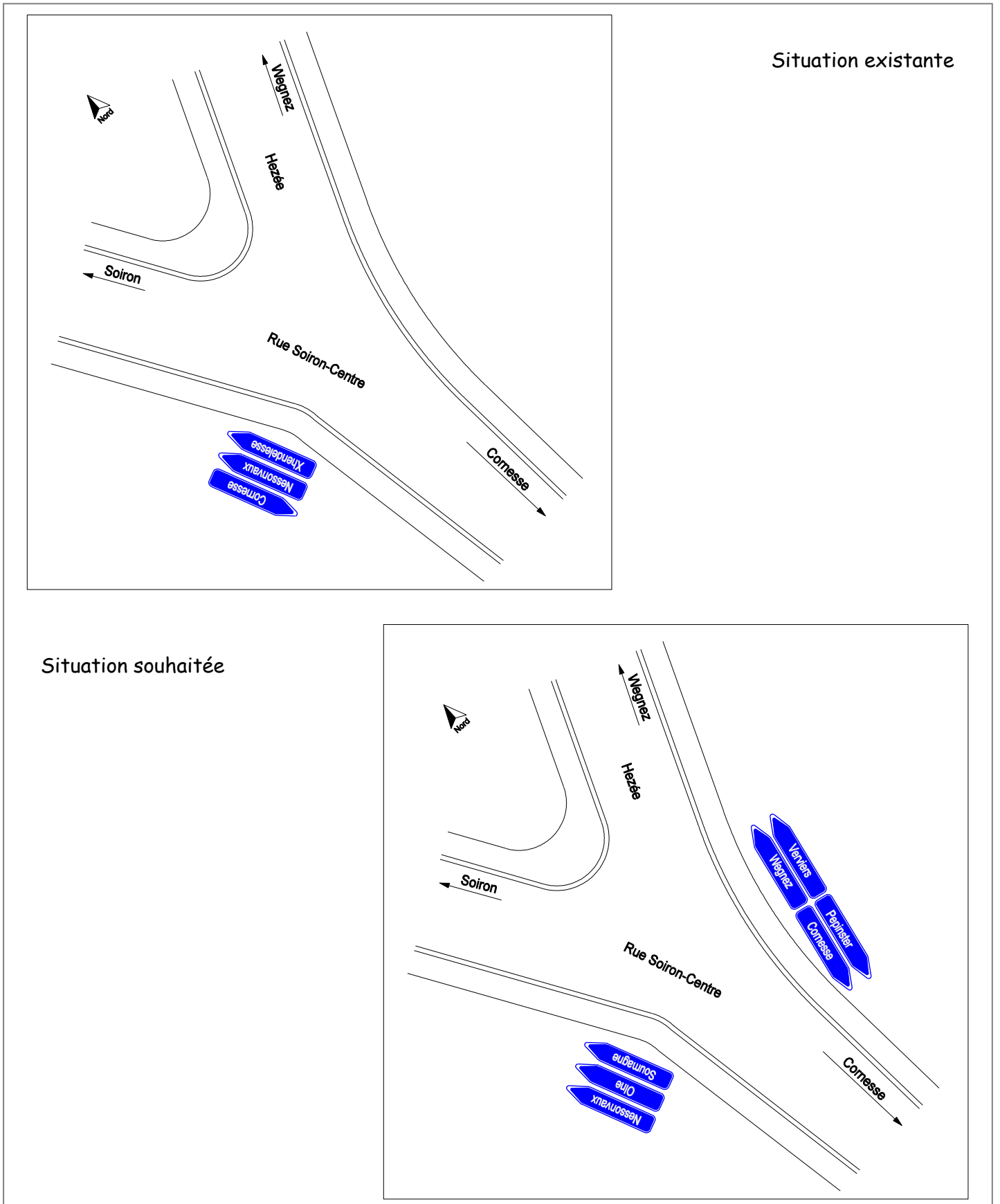
## Signalisation directionnelle

Carrefour C08: Sous-le-Château - St-Germain



## Signalisation directionnelle

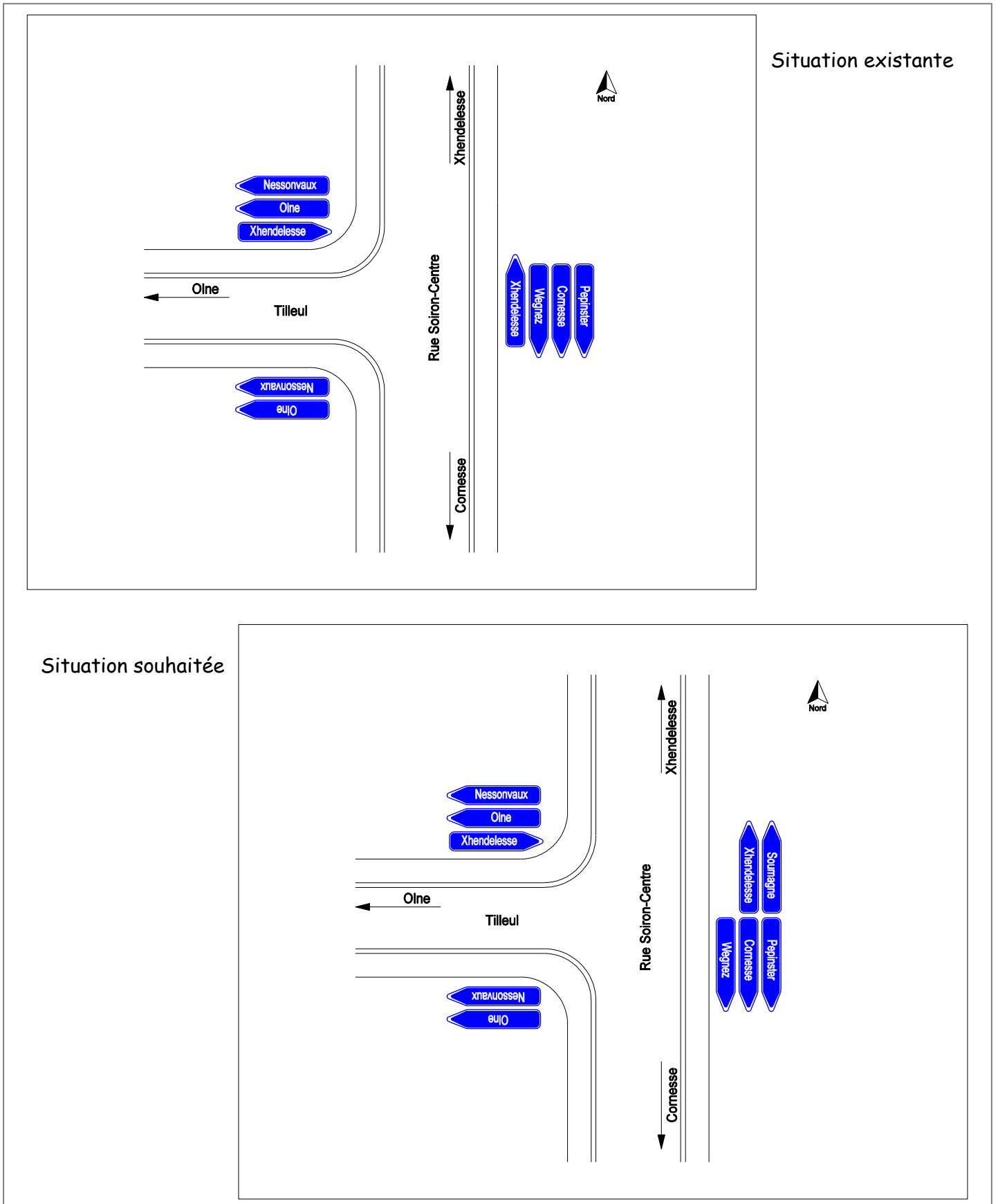
### Carrefour C09: Rue Soiron-Centre - Hezée



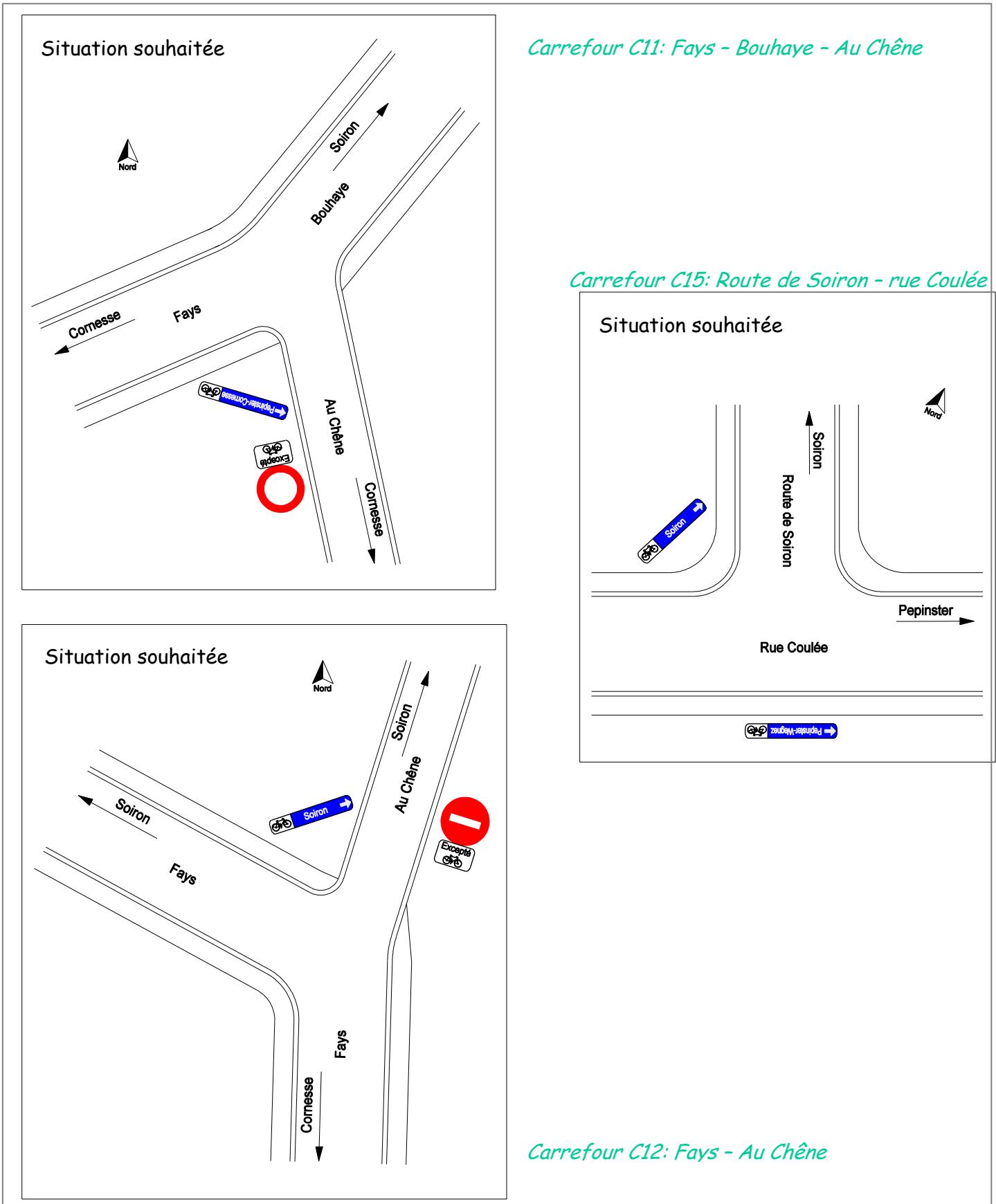


## Signalisation directionnelle

Carrefour C10: Rue Soiron-Centre - Tilleul



## Signalisation directionnelle



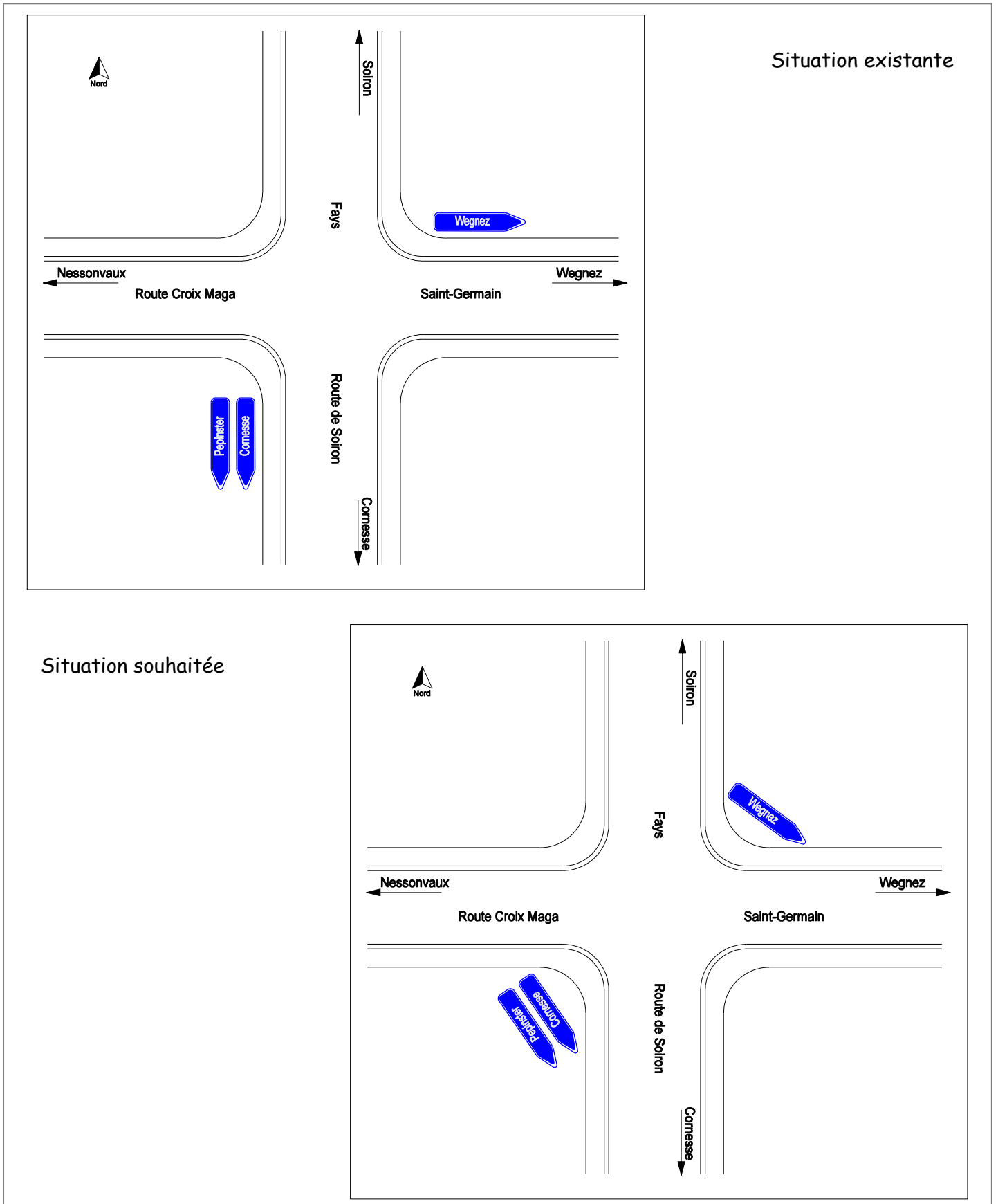
Carrefour C11: Fays - Bouhaye - Au Chêne

Carrefour C15: Route de Soiron - rue Coulée

Carrefour C12: Fays - Au Chêne

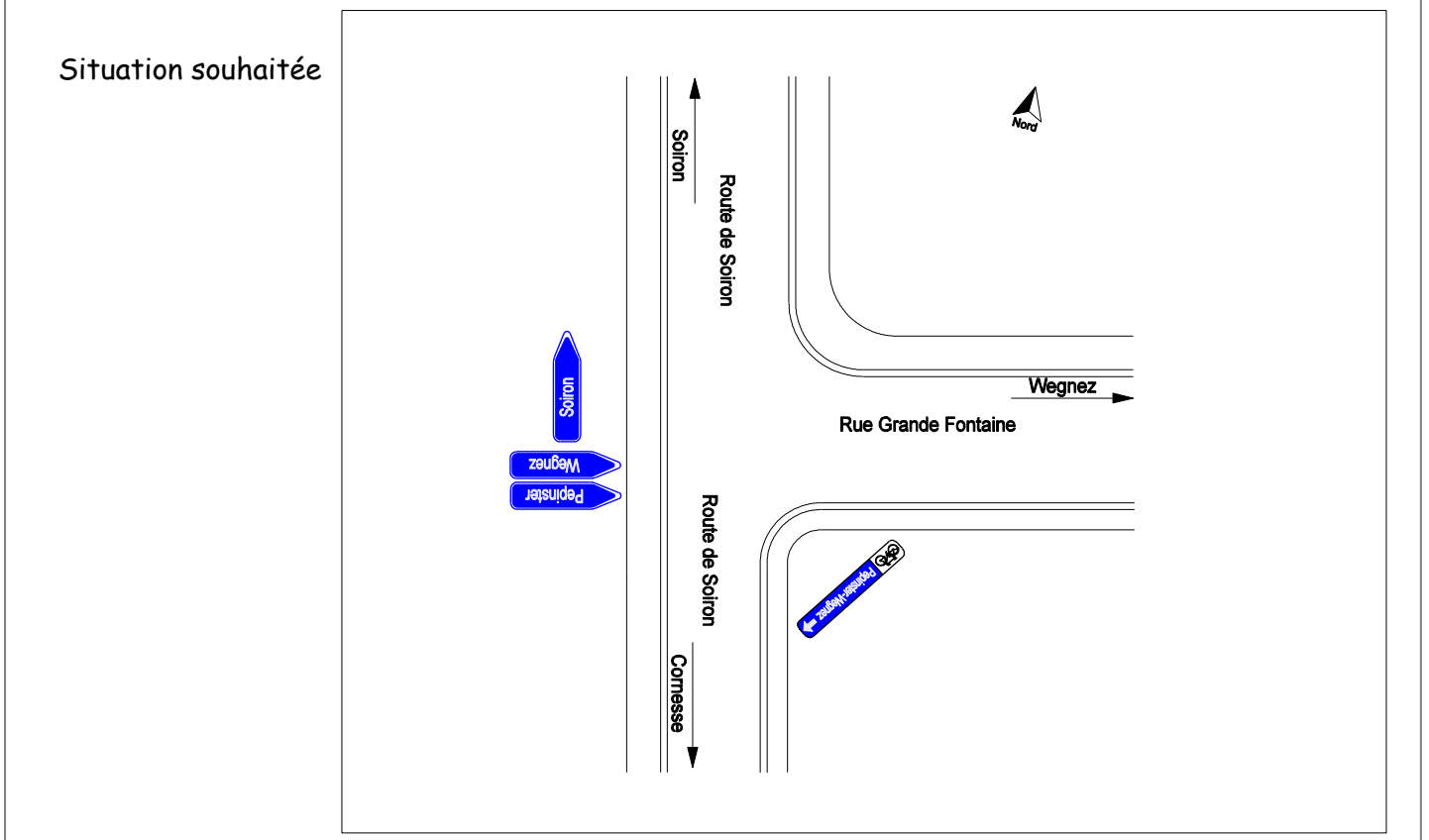
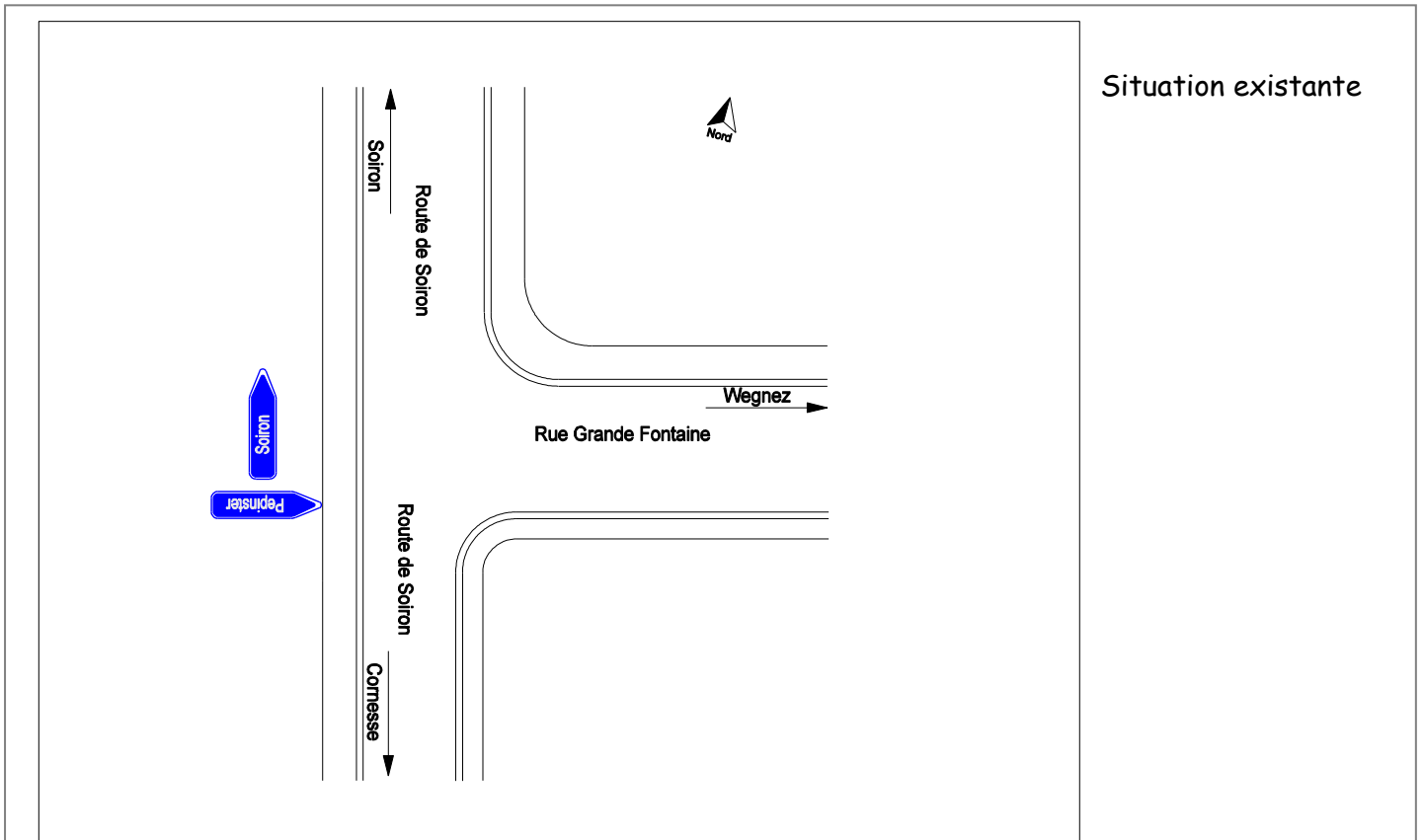
## Signalisation directionnelle

*Carrefour C13: Route Croix Maga - Route de Soiron - Fays - St-Germain*



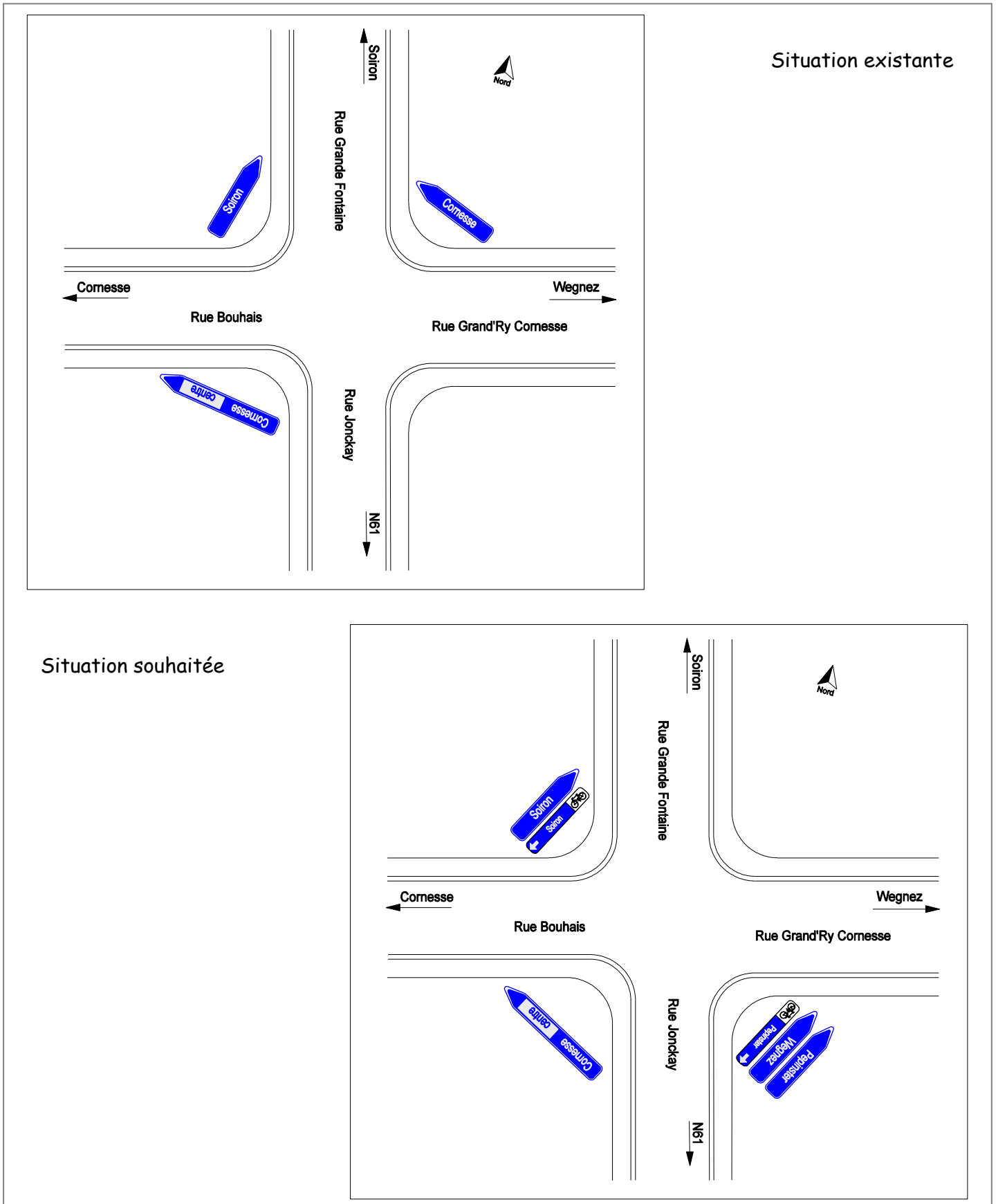
## Signalisation directionnelle

### Carrefour C14: Route de Soiron - rue Grande Fontaine



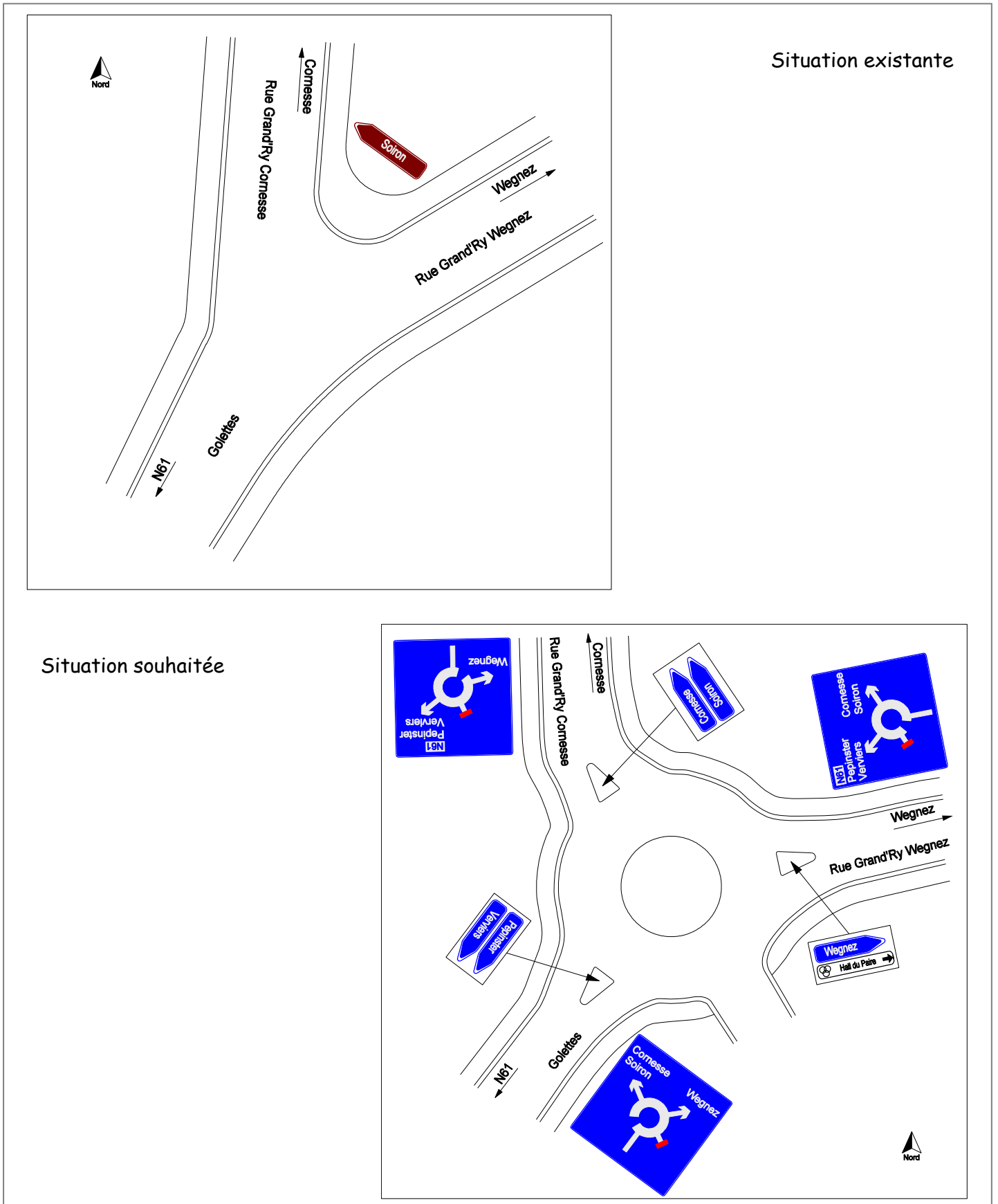
## Signalisation directionnelle

Carrefour C16: Rues Grande Fontaine - Grand'Ry Cornesse - Jonckay - Bouhais



## Signalisation directionnelle

### Carrefour C17: Rues des Golettes - Grand'Ry



Situation existante

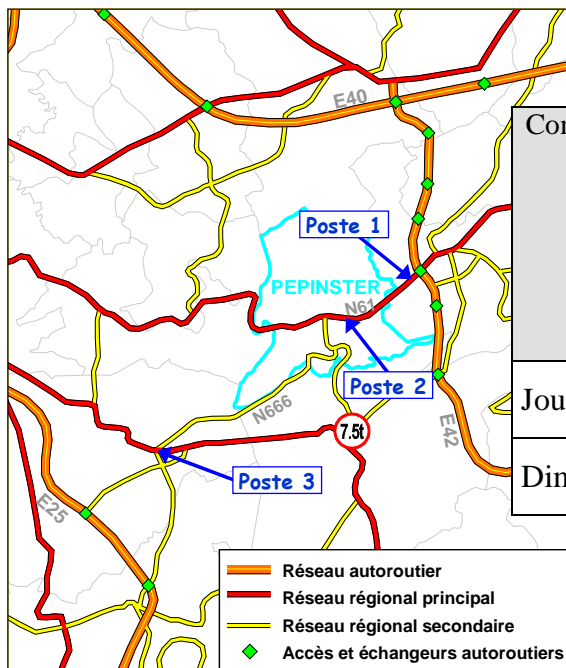
Situation souhaitée

## 2.1.4. Itinéraires poids lourds

### Rappel des enjeux

Si le transit de poids lourds entre l'E42 et l'E40 présentait, il y a quelques années, une problématique majeure au centre de Pepinster, de récents comptages montrent que cette problématique se pose actuellement avec beaucoup moins d'acuité. Pour cause, divers facteurs ont modifié les habitudes des transporteurs:

- ☞ Les limitations de tonnage aux centres de Theux et de Pepinster
- ☞ La signalisation de préavis invitant les camionneurs à transiter par Liège
  - sur l'E40 au niveau de Battice
  - sur l'E42 au niveau du Laboru (sortie 7)
  - sur l'E25 au niveau de Sprimont
- ☞ Les encombrements liés aux travaux de la N61



Comptages visuels oct. 2003 (u.p.l./h)	Poste 1 Ensival (N61)		Poste 2 Golettes (N61)		Poste 3 Louveigné (N666)		Poids lourds en transit			
	Monoblocs	Articulés	Monoblocs	Articulés	Monoblocs	Articulés	Ensival- Louveigné		Golettes- Louveigné	
							Monoblocs	Articulés	Monoblocs	Articulés
Jour ouvrable	30	8	18	8	6	6	3	4	1	1
Dimanche	1	7			0	6	0	5		

u.p.l.: unité poids lourds, bus TEC non compris

Plages horaires considérées:

jour ouvrable: de 15 à 17h

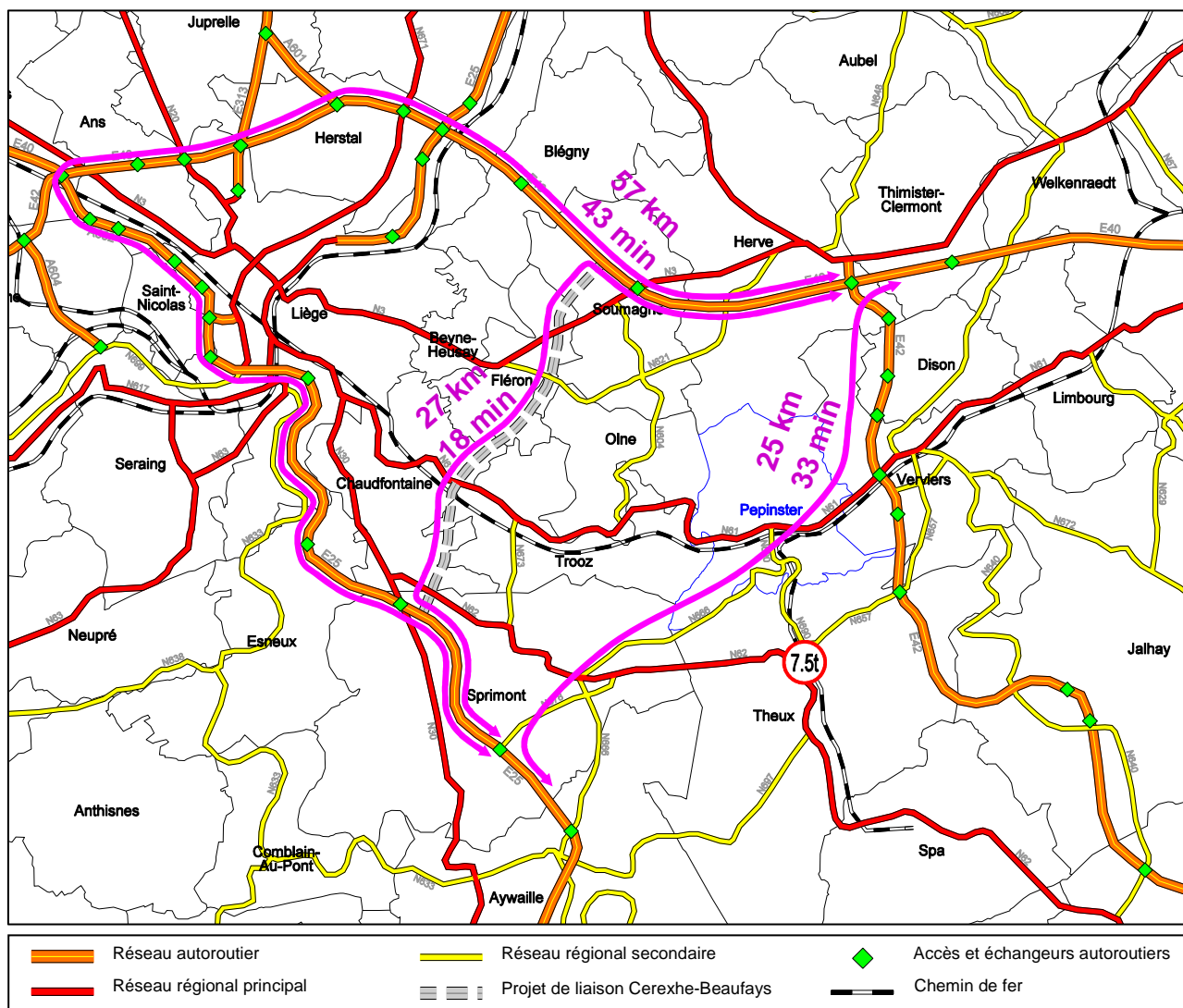
dimanche: de 18 à 20h

Le charroi résultant des entreprises du zoning de Lambermont ne participe que très faiblement au transit dans le centre de Pepinster (2 u.p.l./h les jours ouvrables).

Au trafic de transit (8 u.p.l./h les jours ouvrables et 5 u.p.l./h le dimanche) vient s'ajouter le trafic de desserte des entreprises et commerces locaux représentant à lui seul 18 u.p.l./h au niveau de la rue Neuve.

La convivialité recherchée dans le centre de Pepinster et le sentiment d'insécurité des riverains restent cependant deux éléments incitant à réduire d'avantage les charges de trafic poids lourds.

Possibilités de contournement



Vu les contraintes importantes liées au relief, un contournement local du centre de Pepinster ne peut raisonnablement se justifier.

Deux possibilités de contournement à plus large échelle sont toutefois envisageables:

Déviation par le ring de Liège

- ☞ Itinéraire actuellement conseillé aux camionneurs à partir de l'E40, l'E42 et l'E25
- ☞ Parcours allongé de 32 km
- ☞ Perte de temps: 10 min

Liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux - Beaufays

- ☞ Parcours allongé de 2 km
- ☞ Gain important de temps: 15 min
- ☞ Pouvoir décisionnel régional



## Propositions

Les mesures de dissuasion du transit poids lourds doivent être mises en place de façon progressive et en fonction de l'évolution du charroi constaté. Il est ainsi proposé:

### *A court terme:*

- ☞ Maintien de la signalisation de préavis sur l'E40, l'E42 et l'E25 invitant les camionneurs à transiter par Liège.
- ☞ Levée de l'interdiction du passage poids lourds dans le centre de Pepinster établie par le Conseil Communal.
- ☞ Campagne de sensibilisation des routiers
- ☞ Nouvelle campagne de comptages dans les mois qui suivent la levée de l'interdiction pour vérifier l'évolution du transit.

### *A moyen terme:*

- ☞ Aménagements de voirie dissuasifs rue Halet (à associer au projet de réfection de la N61).

### *A long terme:*

- ☞ Liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays. Le plan de mobilité ne peut qu'insister pour que les institutions régionales mettent en œuvre ce segment autoroutier qui apporterait une alternative très intéressante pour liaisonner l'E40 et l'E25.
- ☞ Aménagements de voirie dissuasifs rue Neuve (à intégrer au projet d'aménagement du centre de Pepinster <sup>1</sup>).

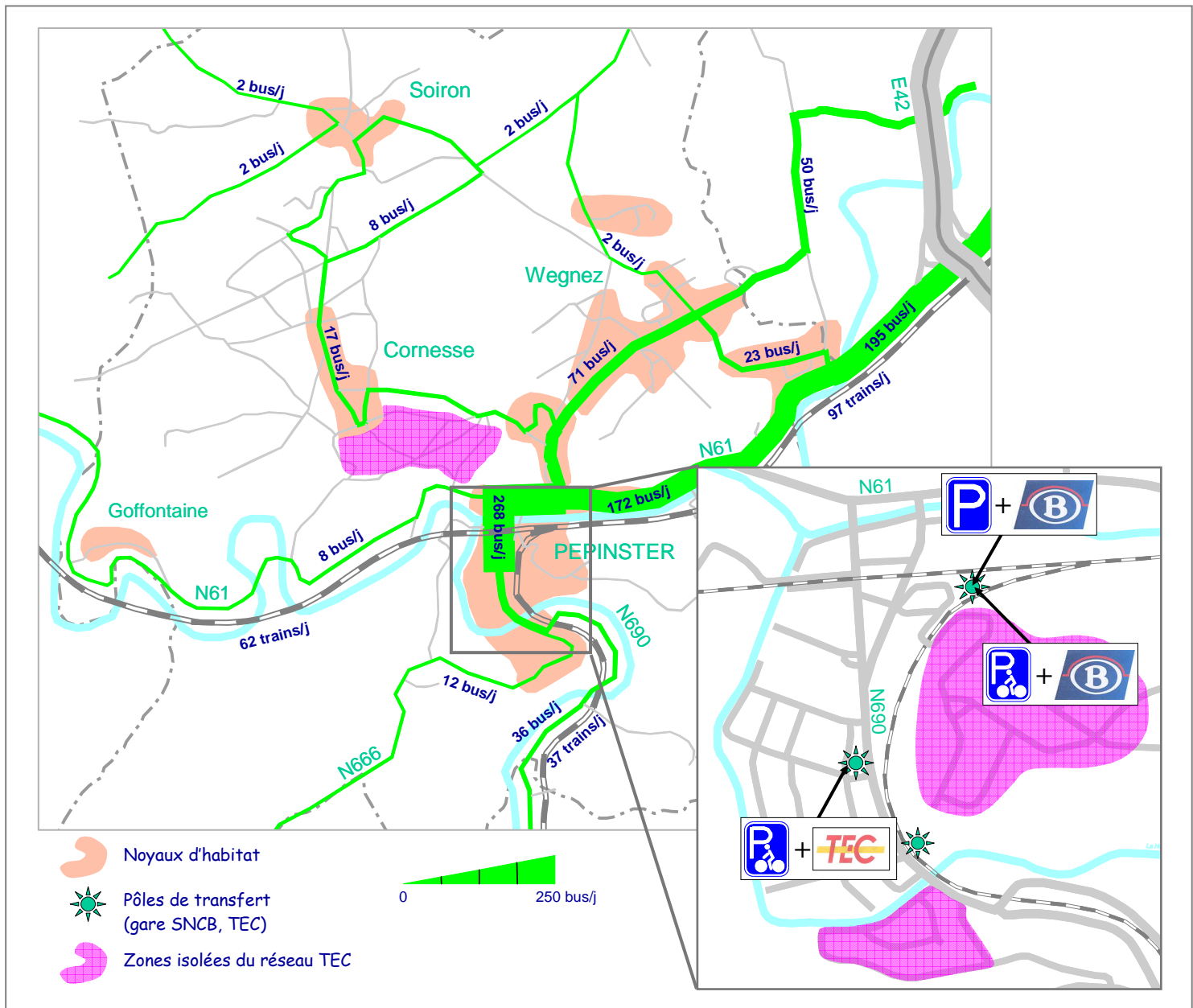
---

<sup>1</sup> Voir page 86

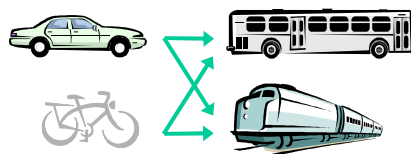
## 2.2. Transports en commun

### 2.2.1. Optimisation de la desserte TC

#### Rappel des enjeux



- ☞ Optimiser la desserte pour les zones isolées du réseau TEC
- ☞ Favoriser l'intermodalité voiture, vélo – transports en commun



- ☞ Soutenir les initiatives de transports à la demande (Mobiloclub, ...)

## Propositions

### *Valoriser au maximum les lignes existantes*

#### *☛ Desserte de Cornesse (voir p.44)*

De façon à prendre en compte le développement important de l'habitat dans la partie sud de l'entité, il est proposé de dévier la ligne TEC 288, seule ligne desservant Cornesse, par les rues Bouhais et Coulée plutôt que la rue Grande Fontaine (voirie très peu urbanisée). Les arrêts "Fond de Ville" et "Grande Fontaine" doivent être supprimés au profit d'un nouvel arrêt rue Bouhais.

Cette modification raccourcit l'itinéraire de 220 m, permet une desserte directe de 150 habitants supplémentaires et facilite l'accessibilité pour les habitants du Chemin aux Fraises.

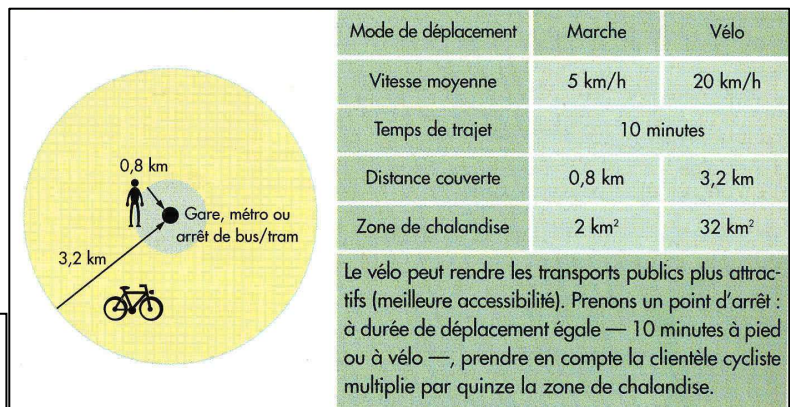
Etant donné la forte pente au début de la rue Bouhais, le maintien de l'itinéraire sur la rue Grande Fontaine doit rester possible en cas de contraintes climatiques importantes (gel, ...).

### *Favoriser la combinaison vélo - TC*

Bon nombre d'endroits ne pourront être desservis de façon directe par les transports en commun, soit parce que la configuration même de l'espace public ne permet pas le passage des bus, soit parce que leur desserte s'avérerait trop coûteuse et peu performante.

Le vélo s'avère alors souvent le moyen de transport idéal pour rejoindre les nœuds de transport en commun. Le vélo augmente en effet le rayon de chalandise des arrêts et dessert une zone de dix à quinze fois plus grande pour un temps de parcours équivalent.

Sources: Code de bonne pratique des aménagements cyclables, MET, Pro Vélo, sept. 2000



Un stationnement pour vélos adéquat est une condition sine qua non au succès de ce type de déplacement. Les sites choisis doivent donc offrir à proximité immédiate des emplacements sécurisés et confortables. La localisation exacte et le type de matériel nécessaire sont décrits au chapitre "Plan de stationnement" de cette étude (page 78).

#### *☛ Rabattement 2 roues vers le terminus de l'Athénée (voir p.45)*

L'aménagement de stationnements vélos rue du Bief permettrait de solutionner partiellement et à court terme les problèmes de desserte du quartier d'Avallon. Le terminus serait à 5 min de ce dernier via un itinéraire relativement sécurisé (passerelle sur la Hoegne, rue du Progrès, rue La No, rue F. Defays).

Cet aménagement profiterait également aux habitants d'autres quartiers isolés (Nids d'Aguesses, ...) mais aussi aux élèves de l'Athénée.

☛ ***Rabattement 2 roues vers la gare (voir p.46)***

Les possibilités actuelles de stationnement vélo à la gare ne peuvent répondre que partiellement à l'objectif poursuivi. Un local fermé, sans support de stationnement, est proposé par la SNCB mais n'est uniquement accessible que durant les heures d'ouverture des guichets et n'est pas renseigné.

L'aménagement d'emplacements visibles, permettant d'attacher correctement son vélo et accessibles à tous et à toute heure permettrait très certainement de motiver de nombreux cyclistes et d'accroître de façon significative la zone de chalandise de la gare.

Les habitations les plus reculées du quartier des Nids d'Aguesses se situeraient de la sorte à 4 min à vélo de la gare et à 7 min des lignes TEC (vélo + marche).

*Navettes TEC lors des matchs au Hall du Paire (voir p.47)*

De façon à désengorger le centre de Wegnez et à soulager les parkings du Hall du Paire lors des matchs de basket-ball, des parkings d'accueil à proximité du hall peuvent être proposés aux automobilistes:

- ☛ au zoning de Lambermont (Delacre, Automation & Robotics)
- ☛ au niveau des Golettes (AD Delhaize)

Des navettes TEC assureront la liaison vers le Hall du Paire. Pour inciter les usagers à stationner au niveau des parkings d'accueil et à emprunter les navettes de bus, ces dernières doivent être gratuites. Les frais d'exploitation seront donc à charge de la commune et/ou du gestionnaire du Hall.

Il serait également intéressant d'évaluer auprès des visiteurs la demande "train + bus" et d'envisager ainsi le passage des navettes TEC à proximité de la gare. Cette possibilité ne peut se concevoir qu'à long terme puisque le dédoublement de la N690 est impératif dans ce cas.

*Soutenir les initiatives de transports à la demande*

Le Mobilo Club, service bénévole de transport de personnes, offre une réponse nouvelle aux problématiques de mobilité rencontrées au niveau des zones plus rurales de Pepinster où l'habitat est dispersé et la desserte des transports en commun plus réduite. Assurant les déplacements de porte à porte sur l'ensemble de la commune, la zone de Verviers et quelques destinations spécifiques grâce à une quinzaine de chauffeurs bénévoles, ce mode de transport connaît, depuis ses début en septembre 2002, un succès croissant (200 membres effectifs, 100 trajets mensuels).

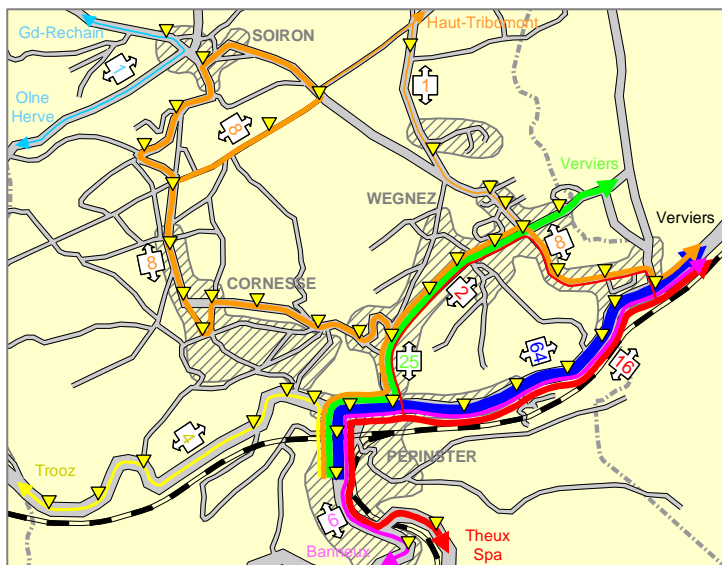
L'administration communale est impliquée depuis le début dans ce projet et se charge actuellement de centraliser les appels téléphoniques. Elle reprendra prochainement la gestion complète du service, c'est-à-dire:

- ☛ La gestion du planning des chauffeurs bénévoles
- ☛ Les aspects financiers (assurances chauffeurs, titres transports, affiliation, ...)

**Partenaires**

- ✓ Commune de Pepinster
- ✓ TEC Liège-Verviers
- ✓ Gestionnaires du Hall du Paire
- ✓ Entreprises du zoning de Lambermont
- ✓ Mobilo Club
- ✓ Pro-Vélo / GRACQ (rabattement 2-roues)

## Desserte TEC: Partie sud de Cornesse



Desserte actuelle:

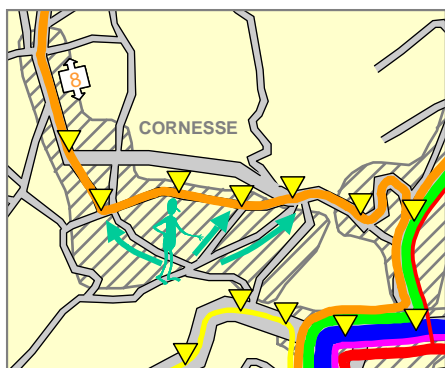
☞ Ligne 288: 1 bus/2h/sens

Développement de l'habitat dans des zones non accessibles aux bus (Chemin de Thibaumont, Mortbonhomme, Chemin aux fraises,...)

La ligne 288 contourne la zone d'habitat par le nord (rue Grande Fontaine)

- Ligne 1: Verviers - Pepinster
- Ligne 7: Verviers - Wegnez - Pepinster
- Ligne 27: Verviers - Banneux - Aywaille
- Ligne 106: Grand-Rechain - Nessonvaux - Olné - Soumagne - Herve
- Ligne 188: Pepinster - Trooz
- Ligne 288: Verviers - Wegnez - Pepinster - Soiron
- Ligne 388: Verviers - Theux - Spa
- ▲ arrêt
- ☞ Fréquence journalière/sens

### Modification de la ligne 288 par les rues Coulée et Bouhais

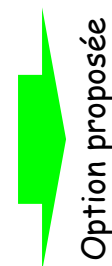


Avantages

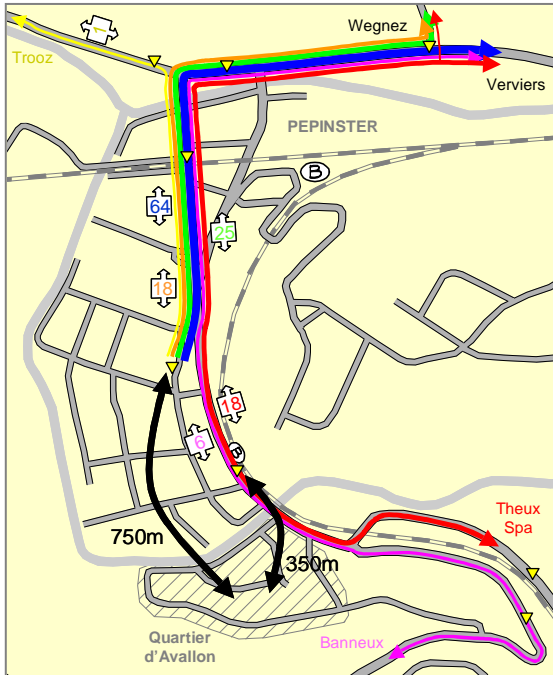
- ✓ Desserte directe de 150 habitants supplémentaires
- ✓ Accessibilité facilitée pour les habitants du Chemin de Thibaumont, Mortbonhomme, Chemin aux fraises et Drolenval
- ✓ Itinéraire raccourci de 220 m

Inconvénients

- ✓ Plus de desserte directe du Fond de Ville
- ✓ Pente plus raide rue Bouhais (impraticable en cas de gel)



## Desserte TEC: Quartier d'Avallon



350 habitants concernés

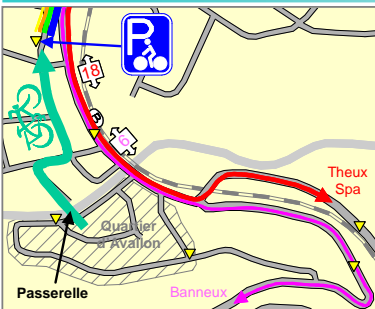
Desserte actuelle:

- ☞ Ligne 27 (350m): 1 bus/2h/sens
- ☞ Ligne 388 (350m): 1 bus/h/sens
- ☞ Lignes 1, 7, 188, 288: terminus à 750m

Pétition en février 2003 de ± 100 habitants pour améliorer la desserte du quartier

- Ligne 1: Verviers - Pepinster
- Ligne 7: Verviers - Wegnez - Pepinster
- Ligne 27: Verviers - Banneux - Aywaille
- Ligne 106: Grand-Rechain - Nessonvaux - Olne - Soumagne - Herve
- Ligne 188: Pepinster - Trooz
- Ligne 288: Verviers - Wegnez - Pepinster - Soiron
- Ligne 388: Verviers - Theux - Spa
- ▼ arrêt
- 22 Fréquence journalière/sens

### Rabattement 2 roues vers le terminus TEC



#### Avantages

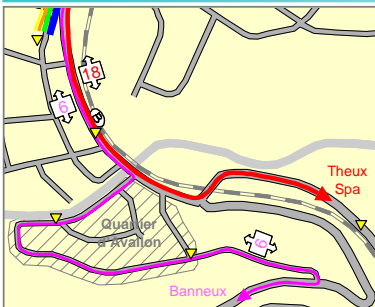
- ✓ Nette augmentation de la zone de chalandise de l'arrêt "Athénée"
- ✓ Stationnement vélo pouvant aussi servir aux élèves
- ✓ Coûts réduits

#### Mesures d'accompagnement

- ✓ Emplacements de stationnement vélos sécurisés à l'arrêt "Athénée"
- ✓ Aménagement d'un itinéraire sécurisé (passerelle autorisée au cyclistes, ...)

Piste à suivre

### Modification de la ligne 27



#### Avantages

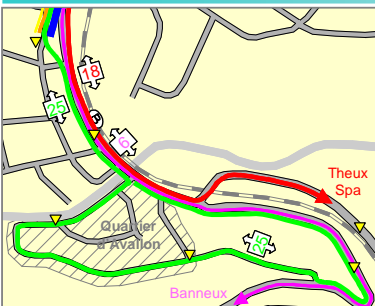
- ✓ Desserte de 350 habitants supplémentaires
- ✓ Desserte de l'école d'Avallon

#### Inconvénients

- ✓ Suppression de desserte pour 110 habitants (rue A. Drèze)
- ✓ Itinéraire allongé de 250 m
- ✓ Fréquence faible (1 bus/2h/sens)
- ✓ Suppression des aménagements de sécurité (îlot, plateau)
- ✓ Déplacement souhaitable du terminus de la ligne 7 à la plaine de jeux

Option rejetée

### Modification de la ligne 7



#### Avantages

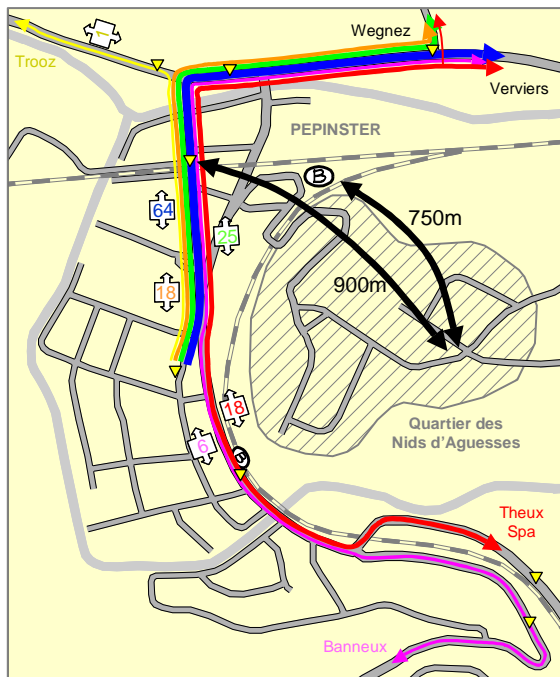
- ✓ Desserte de 450 habitants supplémentaires
- ✓ Desserte de l'école d'Avallon
- ✓ Fréquence importante (2 bus/h)

#### Inconvénients

- ✓ Itinéraire allongé de 2100 m
- ✓ Suppression des aménagements de sécurité (îlot, plateau)
- ✓ Déplacement du terminus ligne 7 à la plaine de jeux
- ✓ Double emploi avec la ligne 27 sur la rue A. Drèze

Option rejetée

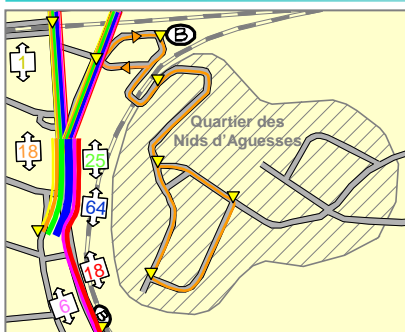
## Desserte TEC: Quartier des Nids d'Aguesses



- ☞ 280 habitants concernés
- ☞ Gare SNCB à 750 m (11 min à pied)
- ☞ Lignes TEC à 900 m (14 min à pied)
- ☞ Accessibilité difficile (gabarits étroits, virages serrés)

- Ligne 1: Verviers - Pepinster
- Ligne 7: Verviers - Wegnez - Pepinster
- Ligne 27: Verviers - Banneux - Aywaille
- Ligne 106: Grand-Rechain - Nessonvaux - Olne - Soumagne - Herve
- Ligne 188: Pepinster - Trooz
- Ligne 288: Verviers - Wegnez - Pepinster - Soiron
- Ligne 388: Verviers - Theux - Spa
- ▼ arrêt
- ⏱ 22 Fréquence journalière/sens

### Modification de la ligne 288



#### Avantages

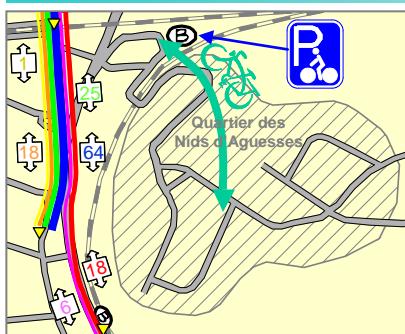
- ✓ Desserte TEC de 280 habitants supplémentaires
- ✓ Liaison avec les autres entités communales
- ✓ Desserte de la maison de repos
- ✓ Desserte directe de la gare

#### Inconvénients

- ✓ Itinéraire allongé de 1700 m
- ✓ Accessibilité difficile pour les bus
- ✓ Implique le dédoublement de la N690 (rues Neuve et Pepin)



### Rabattement 2 roues vers la gare



#### Avantages

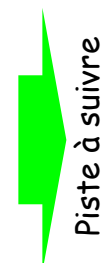
- ✓ Promotion d'une intermodalité vélo+TC
- ✓ L'arrêt "Eglise" est à 5 min du centre du quartier
- ✓ Coûts réduits

#### Inconvénients

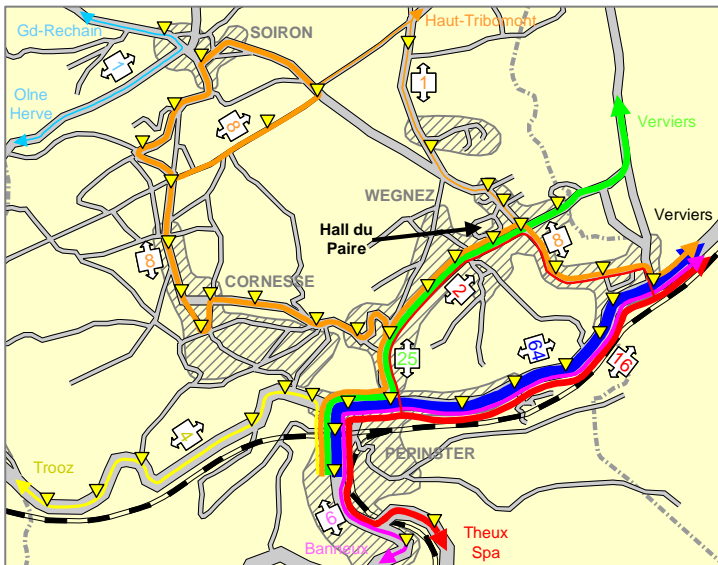
- ✓ Dénivellation importante entre la gare et le quartier

#### Mesures d'accompagnement

- ✓ Emplacements de stationnement vélos sécurisés à la gare (accessibles aussi en dehors des heures d'ouverture des guichets)
- ✓ Cheminement piétons sécurisé et conforme de la gare aux arrêts TEC



## Desserte TEC: Hall du Paire



Parkings saturés lors d'évènements sportifs

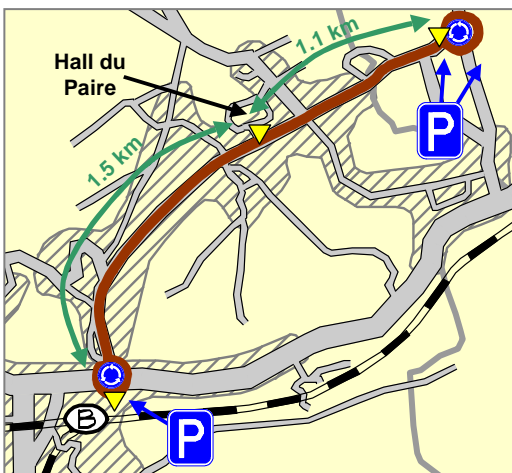
Desserte actuelle le samedi:

- Ligne 7: 2 bus/h/sens
- Ligne 288: 1 bus/2h/sens
- Ligne 388: 1 seul trajet vers Pepinster à 19h25

Dernier trajet vers Pepinster à 21h05, vers Verviers à 21h21 (ligne 7)

- Ligne 1: Verviers - Pepinster
- Ligne 7: Verviers - Wegnez - Pepinster
- Ligne 27: Verviers - Banneux - Aywaille
- Ligne 106: Grand-Rechain - Nessonvaux - Oline - Soumagne - Herve
- Ligne 188: Pepinster - Trooz
- Ligne 288: Verviers - Wegnez - Pepinster - Soiron
- Ligne 388: Verviers - Theux - Spa
- ▼ arrêt
- ⏱ Fréquence journalière/sens

### Navettes TEC, variante A: Hall ↔ parking d'accueil



#### Caractéristiques

- ✓ 2 navettes avant les matchs: 19h30 et 19h45
- ✓ 2 navettes après les matchs: 22h00 et 22h15

#### Avantages

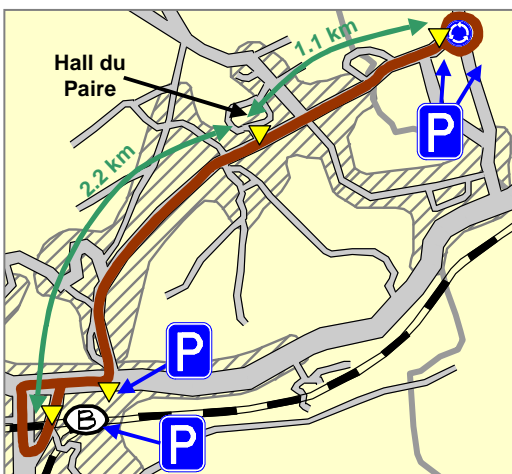
- ✓ Gratuité pour les usagers
- ✓ Soulagement des parkings du hall
- ✓ Promotion d'une intermodalité auto+bus
- ✓ Possibilités de parkings d'accueil au zoning de Lambermont et aux Golettes

#### Inconvénients

- ✓ Coût: 210 €/jour (à charge de la commune et/ou du gestionnaire du hall)

Option proposée

### Navettes TEC, variante B: gare ↔ Hall ↔ parking d'accueil



#### Caractéristiques

- ✓ 2 navettes avant les matchs: 19h20 et 19h40
- ✓ 2 navettes après les matchs: 22h00 et 22h20

#### Avantages

- ✓ Gratuité pour les usagers
- ✓ Soulagement des parkings du hall
- ✓ Promotion d'une intermodalité auto+bus, train+bus
- ✓ Possibilités de parkings d'accueil au zoning de Lambermont, aux Golettes et à la gare de Pepinster

#### Inconvénients

- ✓ Coût: 210 €/jour (à charge de la commune et/ou du gestionnaire du hall)

Évaluer à priori la demande train+bus



## 2.2.2. Amélioration de la sécurité, du confort et de l'accessibilité des arrêts TEC

### Diagnostic

La promotion des transports en commun passe non seulement par une amélioration de la desserte des bus (itinéraires, fréquences, ...) mais également par une amélioration de la qualité des arrêts, et cette qualité est loin d'être uniforme sur le territoire communal.



Certains arrêts sont munis d'un abri suffisamment spacieux et confortable, d'informations sur les itinéraires et horaires des lignes concernées ou encore d'une bordure d'accès au bus.



D'autres font preuve d'un danger latent en ne prévoyant aucun emplacement d'attente en dehors de la voirie.

De façon à connaître précisément les problématiques liées à la sécurité, au confort et à l'accessibilité des arrêts et pouvoir de la sorte planifier au mieux les aménagements à mettre en œuvre, un diagnostic complet a été établi individuellement pour les 123 arrêts présent sur le territoire communal.

Les critères d'évaluation pris en compte sont les suivants:

Critères liés à la sécurité	Critères liés au confort	Critères liés à l'accessibilité PMR
-Distance entre la voirie et l'arrêt -Présence d'un passage pour piétons à proximité <sup>1</sup> -Présence d'éclairage -Visibilité depuis l'arrêt	-Revêtement entre la voirie et l'arrêt -Revêtement de l'accotement -Présence d'éclairage -Présence d'un abribus -Visibilité depuis l'arrêt -Présence d'un horaire -Présence d'un banc	-Présence d'une bordure d'accès pour accéder au bus -Revêtement entre la voirie et l'arrêt -Revêtement de l'accotement -Présence d'une marche à l'abri ou d'un dévers important -Présence d'un banc

**Goffontaine-gare 2**



**Fiche descriptive**

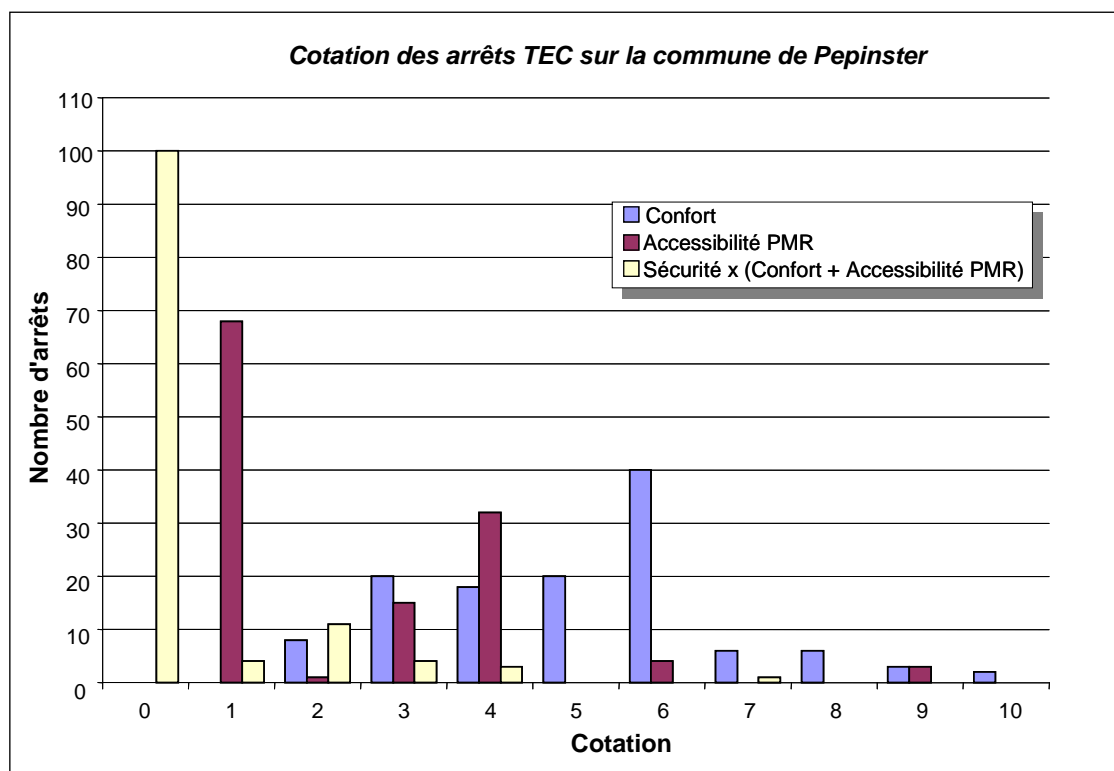
Nature trottoir/accotement: Néant  
Retrait par rapport à la voirie: 1.00 m  
Passage pour piéton: non  
Eclairage: 0  
Banc: Nombre de places: 1 État: /  
Abribus: 0+  
Nature revêtement voirie/arrêt: G  
Présence d'une marche: 0  
Bordure d'accès aux bus: N  
Visibilité depuis l'arrêt: Bonne  
Présence d'un horaire/carte: H  
Remarques: Marche importante

Bureau d'Etudes Radian SPRL

Chaque arrêt, localisé sur une carte générale de la commune, a fait l'objet d'une fiche individuelle. Le document reprenant l'ensemble de ces fiches est consultable à la commune.

<sup>1</sup> L'importance étant liée aux caractéristiques de l'espace-rue: proximité d'îlots habités, trafic important, vitesse élevée, ...

La pondération de chaque critère, la formule de cotation générale et les résultats tabulaires de l'analyse sont présentés en annexe II.



Nous pouvons constater les éléments suivants:

- ☞ 80% des arrêts font preuve d'au moins un aspect sécuritaire problématique. Parmi ceux-ci: recommandation
  - 51% ne sont pas suffisamment en retrait de la voirie;
  - 43% n'ont pas de passage piéton à proximité alors qu'ils sont situés le long d'une voirie régionale;
  - 13% ne sont pas éclairés, même indirectement;
  - 2% n'offrent pas une bonne visibilité.
- ☞ L'adaptation des arrêts aux PMR est peu prise en compte (marc he pour accéder aux abris, revêtement enherbé ou empierré, ...).
- ☞ Le confort d'attente aux arrêts est, de façon générale, acceptable en milieu urbain mais souvent médiocre en milieu rural.

### Propositions

#### *Aménagement d'arrêt en milieu urbain<sup>1</sup>*

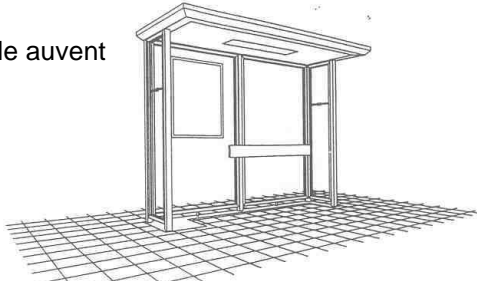
Le long des axes TEC forts (lignes 1, 7, 388), les arrêts seront, dans la mesure du possible, pourvus d'abris:

- Avec bardage latéral
- Sans bardage latéral (type auvent) si la configuration de l'espace ne permet pas de maintenir un cheminement piéton d'1.5 m libre de tout obstacle.

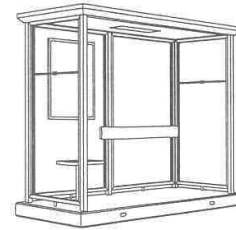
<sup>1</sup> Sources: TEC Liège - Verviers

Plan de Mobilité  
Commune de Pepinster

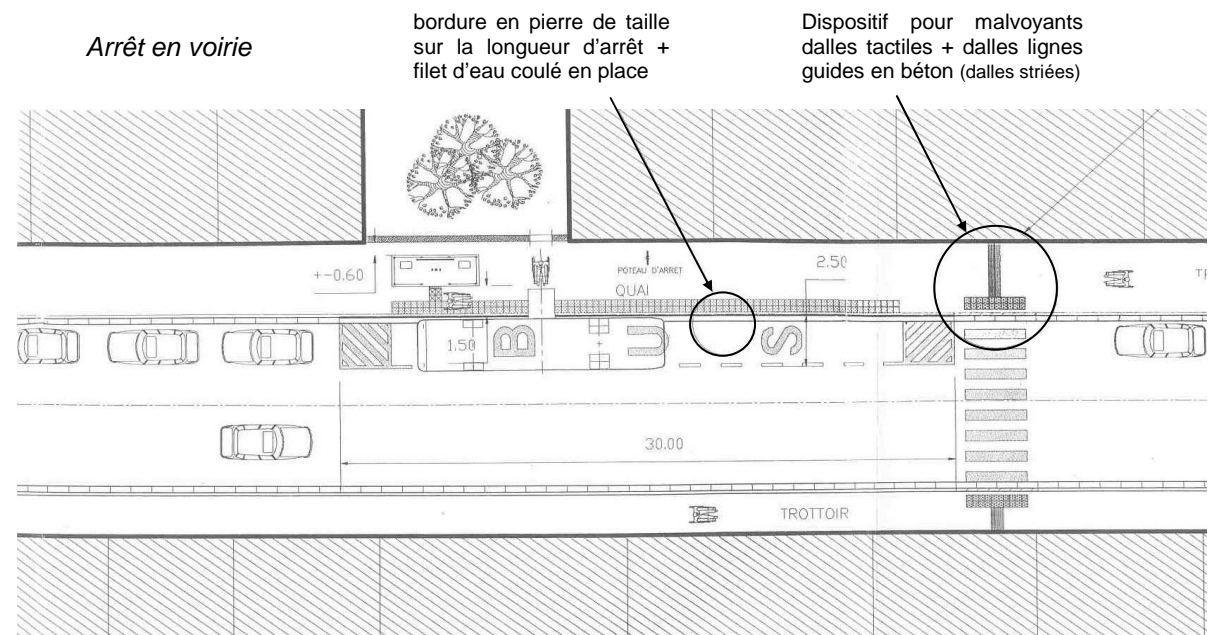
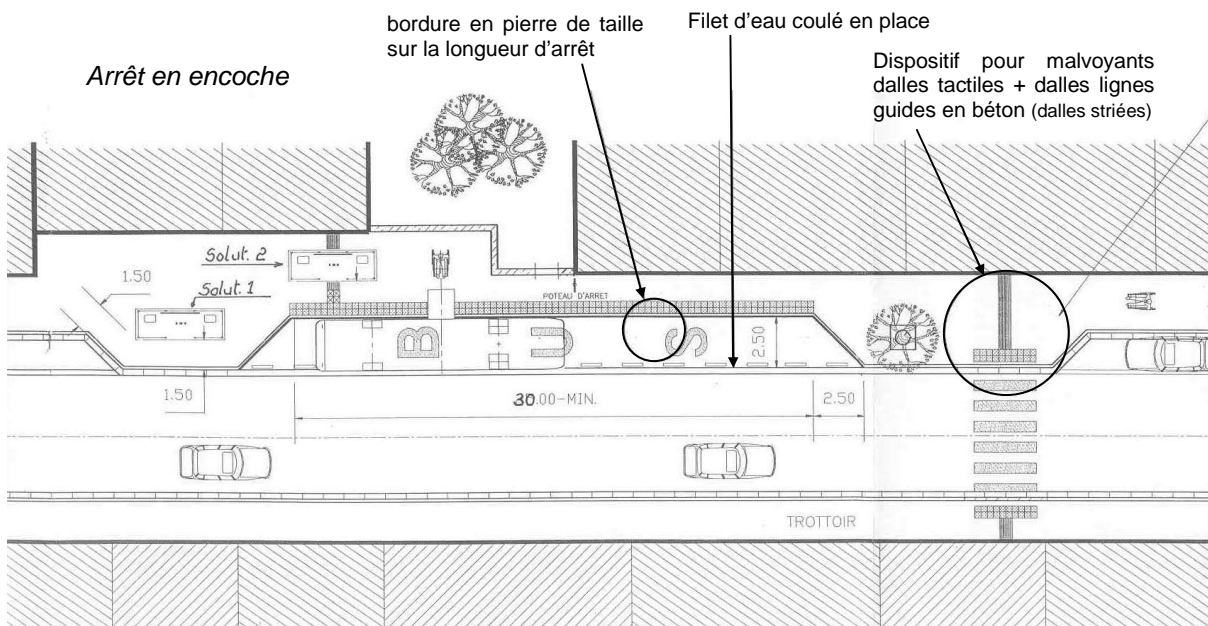
Modèle auvent



Modèle avec bardage latéral



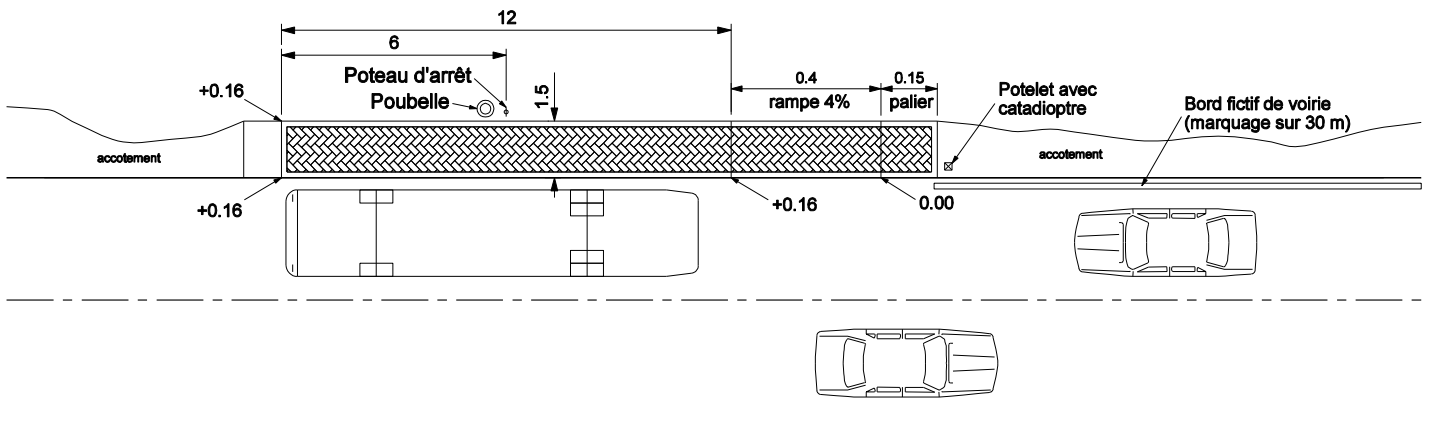
Qu'il s'agisse d'un arrêt en encoche ou d'un arrêt en voirie, il sera aménagé pour permettre une accessibilité maximale des personnes à mobilité réduite (1.5m de libre passage, bordure d'accès au bus, traversée de plain-pied, ...) mais aussi des personnes malvoyantes (dalles spécifiques).



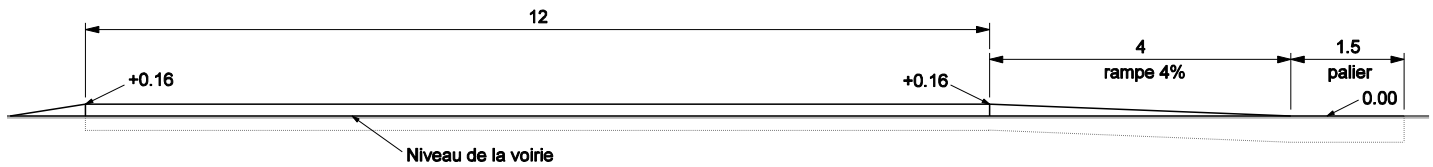
Aménagement d'arrêt hors agglomération

La majorité des arrêts (65%) présents sur la commune est peu desservie par les TEC et ne concerne que quelques voyageurs par jour. Les conditions d'attente sont souvent déplorables mais aussi dangereuses. Un aménagement type, proposé et financé par la SRWT, est repris ci-dessous. Il s'agit d'un trottoir surélevé de 16 cm par rapport à la voirie avec une rampe d'accès. Il a l'avantage de répondre efficacement aux problématiques de sécurité, de confort et d'accessibilité PMR.

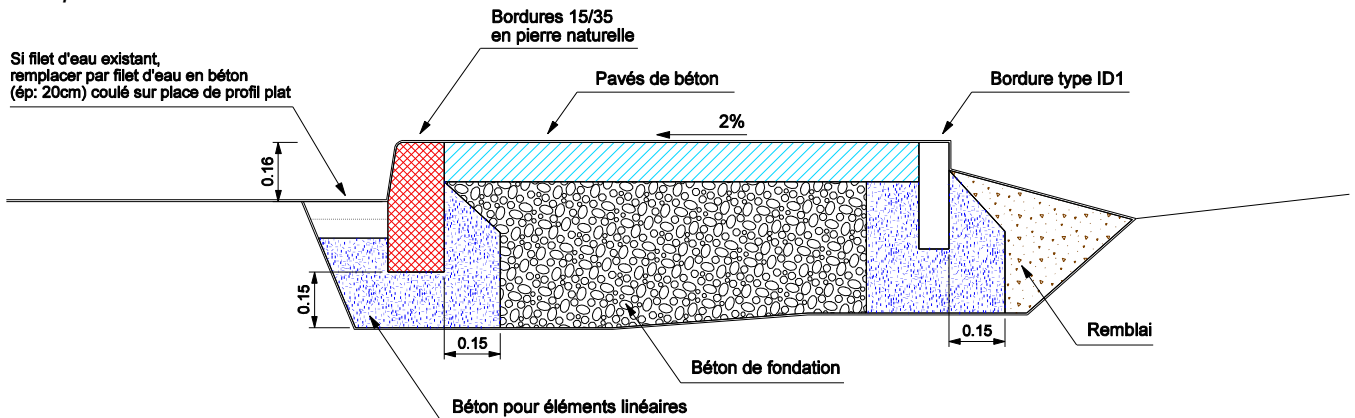
Vue en plan 1/200



Profil 1/100



Coupe 1/20



Sources: "Aménagement d'arrêt hors agglomération, Dossier technique", Société Régionale Wallonne du Transport

*Exemples de réalisations*



Sources: "Aménagement d'arrêt hors agglomération, Dossier technique", Société Régionale Wallonne du Transport

Partenaires

- ✓ Commune de Pepinster
- ✓ TEC Liège-Verviers
- ✓ SRWT

## 2.3. Modes doux

### 2.3.1. Mise en place d'un réseau cyclable

#### Diagnostic

L'analyse de la situation existante a mis en évidence quelques éléments affectant directement les déplacements deux-roues:

**De fortes contraintes de relief:** les déclivités importantes entre les vallées (Vesdre et Hoegne) et les plateaux handicapent fortement les liaisons entre les différentes localités.

**Des points de passage obligés:** les infrastructures liées au réseau ferroviaire, au réseau autoroutier et aux plan d'eau tels que les ponts, tunnels et passages à niveau constituent autant de points de passage obligatoires qui amènent les cyclistes à effectuer certains détours lors de leurs déplacements.

**Le manque d'infrastructures** (pistes cyclables, emplacements de stationnement) explique en partie la sous-utilisation du vélo par les riverains et les écoliers (1.5% des déplacements domicile-école<sup>1</sup>). Les pôles d'activités, les commerces, les lieux de loisirs et les pôles de transferts intermodaux (gares, arrêts de bus, parkings,...) sont difficilement accessibles pour les cyclistes.

Malgré ces contraintes, il existe une véritable volonté de valoriser les déplacements deux-roues tant au niveau communal que régional:

- ☞ L'attrait des riverains pour ce type de déplacement a en effet pu s'observer lors de diverses activités telles que l'organisation de rangs vélos dans le cadre de la semaine de la mobilité.
- ☞ Un réseau cyclable, proposé à l'échelle de l'arrondissement<sup>2</sup> vise à liaisonner progressivement les différentes agglomérations; la liaison Verviers-Pepinster étant déjà bien avancée.

Il est également primordial de promouvoir l'usage du vélo dans une politique de déplacement durable. Il permet de lutter contre la congestion, le bruit, et la pollution engendrés par le "tout-à-l'auto", mais répond également à un souci d'économie et d'équité sociale.

#### Rappel des enjeux

- ✓ Permettre et encourager les déplacements à vélo au sein de la commune et vers les agglomérations périphériques sur des itinéraires sécurisants;
- ✓ Proposer une offre de stationnement pour les cyclistes à proximité des pôles attractifs et des sites intermodaux (écoles, commerces, gares, arrêts de bus,...)<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Enquêtes réalisées auprès des écoles de la commune, 2001

<sup>2</sup> Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports, "Etude d'un schéma directeur pour un réseau cyclable dans l'arrondissement de Verviers", Espaces et Mobilités, juillet 2000.

<sup>3</sup> Ce point sera développé dans la suite du document au chapitre relatif au stationnement.

## Types d'aménagements

### *Mixité avec le trafic motorisé*

Il y a mixité lorsque la chaussée est d'un seul tenant, et que les cyclistes y ont leur place tout comme les autres conducteurs.

La réalisation de pistes cyclables séparées du trafic motorisé n'est pas toujours la solution la plus adéquate. En effet, dans de nombreux cas, la réduction du trafic et la modération de la vitesse permettent de rendre cyclables de nombreuses voiries sans infrastructures lourdes et coûteuses.



### *Les bandes cyclables suggérées (BCS)*

L'itinéraire cyclable est suggéré par un revêtement de nature ou de couleur différentes de la chaussée.

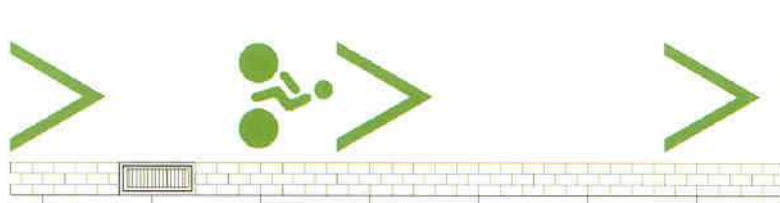
L'aménagement cyclable suggéré reste une partie de la chaussée normalement carrossable, le charroi automobile peut donc l'empiéter mais le cycliste bénéficie d'un surcroît d'attention. La position de chacun étant partiellement clarifiée, le risque de conflits est réduit.



Bandes cyclables suggérées sur la liaison  
Ensival-Verviers (En Mi Ville)

On a recours aux BCS quand l'espace manque pour une piste cyclable marquée. L'espace utile à une BCS est d'1m auquel il faut rajouter une zone tampon de 50 cm du côté du stationnement.

Pour souligner qu'il s'agit d'un "aménagement cyclable", il est préférable de prévoir des logos "vélo" stylisés.



Continuité cyclable et logo vélo tels que prévus dans la circulaire ministérielle et le courrier CT. 9814(01) de la D.112

### Les pistes cyclables marquées (PCM)

Lorsque la voirie est de largeur suffisante et que les vitesses sont raisonnables (50 km/h), la piste cyclable marquée est facile à réaliser à peu de frais. Elle se différencie de la BCS par un marquage d'une largeur de 15 cm de part et d'autre (traits de 1,25 m espacés de 1,25 m). La largeur nécessaire est donc d'au moins 1,15 à 1,30 m. Une zone tampon de 80 cm doit de plus être prévue du côté droit en cas de stationnement.



Source: Code de bonne pratique des aménagements cyclables, MET, Pro Vélo, sept. 2000

### Les pistes cyclables séparées (PC D7 et D9)

Séparés du trafic routier, les cyclistes ne subissent plus de façon directe les désagréments liés à celui-ci (souffle, projection d'eau, manœuvres de stationnement, sentiment d'insécurité, etc.). Cependant, une piste cyclable doit permettre le dépassement (ou le croisement pour une bidirectionnelle), ce qui influence fortement sur la largeur des aménagements.



Source: Code de bonne pratique des aménagements cyclables, MET, Pro Vélo, sept. 2000



D7



D9

L'usage de la piste cyclable dûment signalée est obligatoire pour les cyclistes. Le panneau D7 désigne la partie de la voie publique réservée et obligatoire pour les cyclistes (et cyclomoteurs A). La panneau D9 intègre en plus les piétons.



### Les sens uniques limités (SUL)

Le sens unique limité ou contresens pour cyclistes apporte bon nombre d'avantages dont notamment celui d'assurer des tracés directs et cohérents sur les itinéraires cyclables. Un marquage spécifique peut renforcer l'attention des conducteur en sens inverse.

La largeur de chaussée ne doit pas forcément être importante si le trafic est faible. Un minimum de 2.6m doit toutefois être respecté<sup>1</sup>.



C1+M2

Source: Code de bonne pratique des aménagements cyclables, MET, Pro Vélo, sept. 2000

Un SUL se concrétise par l'addition au panneau C1 du panneau M2 (cyclistes) ou M3 (cyclistes et cyclomoteurs classe A).

### Les réseaux autonomes (F99)

Qu'il s'agisse de voies ferrées ou vicinales abandonnées, de chemin de halage ou de valorisation d'itinéraires sous-exploités, les Réseaux Autonomes des Voies Lentes (RAVeL) connaissent un succès croissant. A l'écart de tout véhicule motorisé, ils constituent des itinéraires sécurisés liaisonnant les zones d'habitat et parcs d'activités des régions traversées.

Les modes étant mélangés (cyclistes, promeneurs, cavaliers, patineurs, ...), une largeur minimum de 2.5 m doit être assurée pour permettre leur croisement.

Une attention particulière doit être accordée au niveau des traversées de chaussées.



F 99

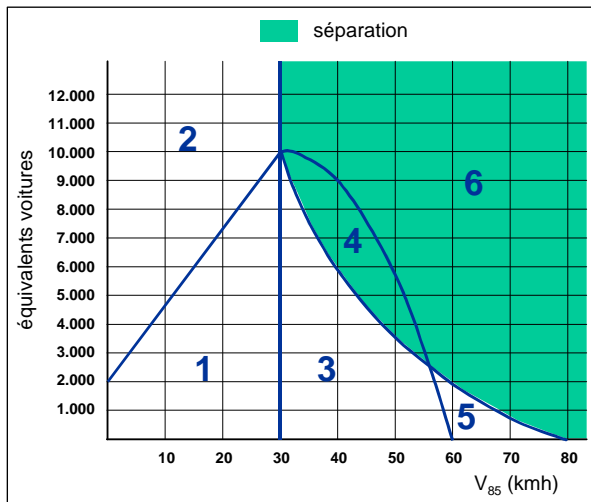
Le panneau F99 définit les chemins réservés à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers.

<sup>1</sup> Cette largeur minimum doit, bien entendu, être revue à la hausse si la voirie est empruntée régulièrement par des bus ou poids lourds.

### Choix entre mixité et séparation

Fondamentalement, il y a trois options de gestion du trafic vélo:

- ☞ Mixité totale: circulations cycliste et automobile partageant le même espace;
- ☞ Séparation visuelle: différenciation des espaces par des marquages, des couleurs, le revêtement;
- ☞ Séparation physique: ségrégation par la construction de pistes cyclables séparées.



Source: Tekenen voor fiets, CROW, 1993

$V_{85}$ : vitesse en dessous de laquelle 85% des véhicules circulent.

Zone 1: Lorsque  $V_{85}$  est inférieure ou égale à 30 km/h, la mixité est à recommander.

Zone 2: La combinaison de faibles vitesses et d'intensités élevées se rencontre rarement. En principe, la mixité est la plus indiquée. Des bandes de roulement suggérées sont éventuellement aménagées.

Zone 3: Lorsque l'intensité du trafic est peu élevée, il ne faut pas de piste cyclable. Si la route est un itinéraire cyclable conseillé, la construction d'aménagements pour cyclistes peut être justifiée.

Zone 4: Une piste cyclable est souhaitable.

Zone 5: Voir zone 3

Zone 6: Des pistes cyclables sont nécessaires lorsque les cyclistes sont autorisés.

Pour une  $V_{85}$  de 30 à 50 km/h, la mixité reste principalement d'application, sauf si les intensités de trafic dépassent 4000 à 6000 u.v./jour. Dans ce cas, la séparation visuelle par marquage s'avère utile.

A partir de 50 km/h, la mixité reste d'application pour des intensités de trafic relativement faibles:

- ✓ Moins de 4000 u.v./jour avec  $V_{85} = 50$  km/h
- ✓ Moins de 3000 u.v./jour avec  $V_{85} = 60$  km/h
- ✓ Moins de 2000 u.v./jour avec  $V_{85} = 70$  km/h

Au delà de 70 km/h, si la densité automobile est supérieure à 2000 u.v./jour, des aménagements cyclables séparés sont conseillés.

### Aménagements suggérés

Un réseau cyclable doit être mis en place afin, non seulement, de liasonner les entités et pôles attractifs de la commune, mais également afin d'établir des connexions entre la commune de Pepinster et les communes voisines.

Les aménagements suggérés sont repris en page 61. Chaque tronçon est numéroté et renvoie au tableau synoptique (p.62 et 63) qui décrit les caractéristiques géométriques du tronçon, les aménagements cyclables minimums à mettre en œuvre ainsi que des aménagements plus ambitieux qui s'inscriraient dans un projet plus vaste tel que le réaménagement d'une traversée d'agglomération.

La création de ces itinéraires cyclables doit obligatoirement être accompagnée de leurs promotions. Des campagnes d'information et de formation aux déplacements cyclables doivent être mise sur pied, notamment durant la semaine de la mobilité.

#### *Réseau régional*

De façon à permettre une certaine cohérence et continuité entre les diverses communes, le MET a défini, en avril 2000, les voiries régionales susceptibles de constituer des liaisons cyclables intéressantes au niveau de l'arrondissement de Verviers<sup>1</sup>. La réalisation du PCM est une bonne occasion pour appuyer ce projet.

Les itinéraires proposés sont les suivants:

##### *Vallée de la Vesdre*

###### *☞ Liaison Nessonvaux – Pepinster (N61)*

Cette liaison au relief facile et au paysage verdoyant est utilisé actuellement comme itinéraire de loisirs mais également utilitaire.

Au niveau communal, elle assure aussi une connexion entre Goffontaine et le centre de Pepinster.

Sur les tronçons situés hors agglomération, des pistes cyclables sont proposées, soit en site propre (bk 13.9 à 16.8), soit marquées (bk 17.5 à 19).

En agglomération et sur les tronçons urbanisés, des bandes cyclables suggérées sont proposées.

###### *☞ Liaison Verviers – Pepinster (N61)*

Cette partie de la N61 constitue l'épine dorsale d'une agglomération et est empruntée par les cyclistes lors de leurs déplacements quotidiens.

Elle fait également partie d'un itinéraire facile allant de Verviers vers Spa (par la N61 et la N62, futur RAVeL à partir de Spa).

Des pistes cyclables en site propre ont été aménagées récemment entre Ensival et Wegnez (bk 21.6 à 23). Il est proposé de continuer ces pistes jusqu'au pont Lefin et de rejoindre ensuite la N690 par des bandes cyclables suggérées. L'espace public, limité

---

<sup>1</sup> Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports, "Etude d'un schéma directeur pour un réseau cyclable dans l'arrondissement de Verviers", Espaces et Mobilités, juillet 2000.

par le bâti de chaque côté, n'est en effet pas suffisant pour prolonger les pistes cyclables au delà du pont Lefin tout en maintenant des largeurs de trottoirs et de bandes de circulation acceptables. Ces propositions rentreront dans le cadre du réaménagement du dernier tronçon de la N61.

### *Vallée de la Hoegne*

#### ☞ *Liaison Pepinster – Theux (N690)*

La N690 fait partie de la liaison entre Verviers et Spa et permet des déplacements quotidiens entre Pepinster et Theux.

En agglomération, dans la zone où le bâti est dense et présent des deux côtés de la voirie (bk 0 à 1), des bandes cyclables suggérées sont recommandées. L'aménagement du centre de Pepinster pourrait toutefois permettre une mixité totale avec les véhicules motorisés si des dispositifs de modération sont mis en place (sens uniques limités si dédoublement de la N690 entre rues Neuve et Pepin).

A partir de la jonction avec la N666, des pistes cyclables sont proposées (marquée du côté bâti, en site propre du côté voie SNCB). Entre les limites d'agglomérations de Pepinster et de Theux, une piste cyclable en site propre est suggérée de chaque côté de la voirie.

### *Réseau communal*

Au réseau cyclable sur voiries régionales doit s'associer un réseau communal permettant de liasonner les différentes entités entre-elles.

Vu les faibles charges de trafic observées sur le réseau communal, une diminution de la vitesse effective peut rendre sécurisant pour les cyclistes de nombreux itinéraires tout en maintenant une mixité auto-vélo.

Les aménagements suggérés viseront donc davantage le balisage d'itinéraires moins fréquentés<sup>1</sup> et la modération de vitesse des véhicules motorisés<sup>2</sup> que la création de pistes cyclables. Toutefois:

- pour les voiries à forte déclivité et où la visibilité est mauvaise, des bandes cyclables suggérées peuvent être recommandées en montée de façon à renforcer l'attention des conducteurs.
- en zone non urbanisée, où des aménagements de modération ne se justifient pas, une séparation des cyclistes du trafic motorisé peu s'avérer indispensable à leur sécurité.

### *Réseau autonome des voies lentes*

La rive gauche de la Hoegne peut être valorisée en RAVeL de façon à liasonner le centre touristique, le futur centre social, le hall des sports et la future commission culturelle et loisirs (CCL).

Cette liaison réservée aux modes doux nécessite plusieurs aménagements:

- La reconstruction de la passerelle près de la CCL au bout de la rue La Nô.

<sup>1</sup> Voir chapitre relatif à la signalisation directionnelle verticale p.13

<sup>2</sup> Voir chapitre relatif aux principes de modération et de maîtrise des vitesses p.9

- L'adaptation du sentier nature et de la passerelle derrière l'administration aux différents types d'utilisateurs (largeur, revêtement, dénivellation, ...).
- Le passage du RAVeL sous le pont du chemin de fer et de la rue Jacob.

La liaison vers la rue Neuve peut se faire au nord via la rue de la Pompe (prolongée jusqu'à la passerelle) et au sud via la rue la Nô.

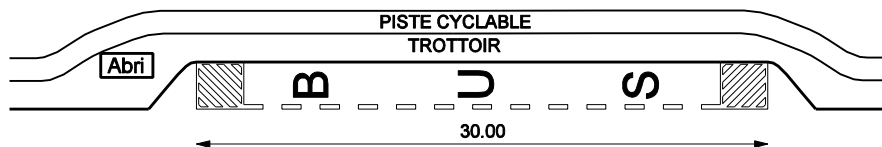
Ce chaînon cyclable pourra par la suite être prolongé vers le sud le long de la Hoegne (rive droite) et être intégré dans projet RAVeL liaisonnant Pepinster à Stavelot.

### Pistes cyclables aux abords des arrêts TEC

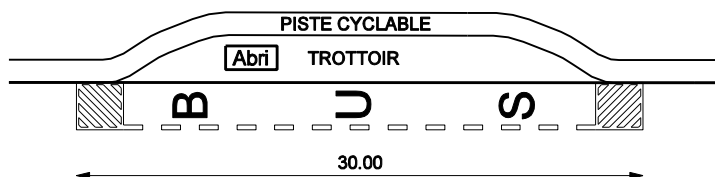
Lors de l'aménagement des pistes cyclables, une attention toute particulière devra également être apportée à proximité des arrêts de transports en commun. En effet, à la différence des bandes cyclables suggérées, l'arrêt et le stationnement sont interdits sur les pistes cyclables, ce qui entraîne de nombreux conflits entre cyclistes et usagers des TEC.

Deux principes d'aménagements visant à réduire ce type de conflits sont proposés ci-après à titre d'exemple.

#### *Arrêt en encoche avec piste cyclable*



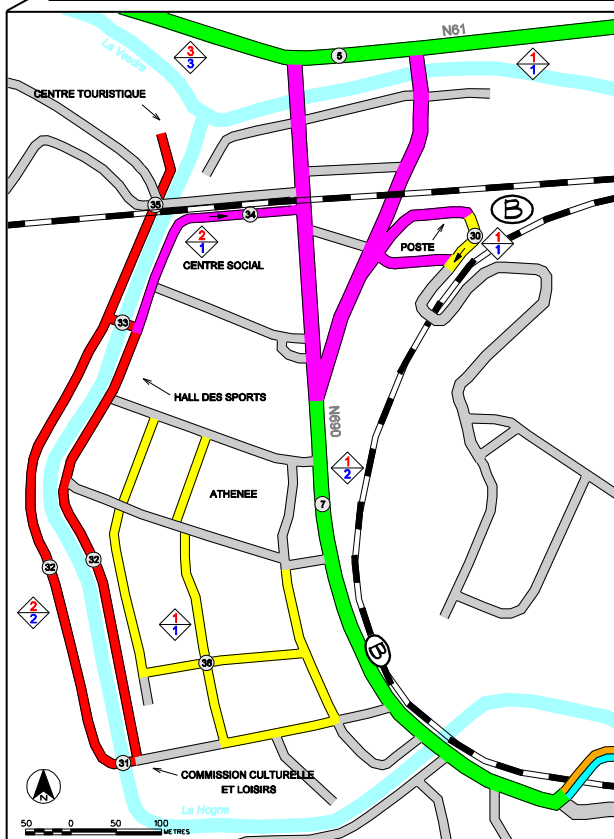
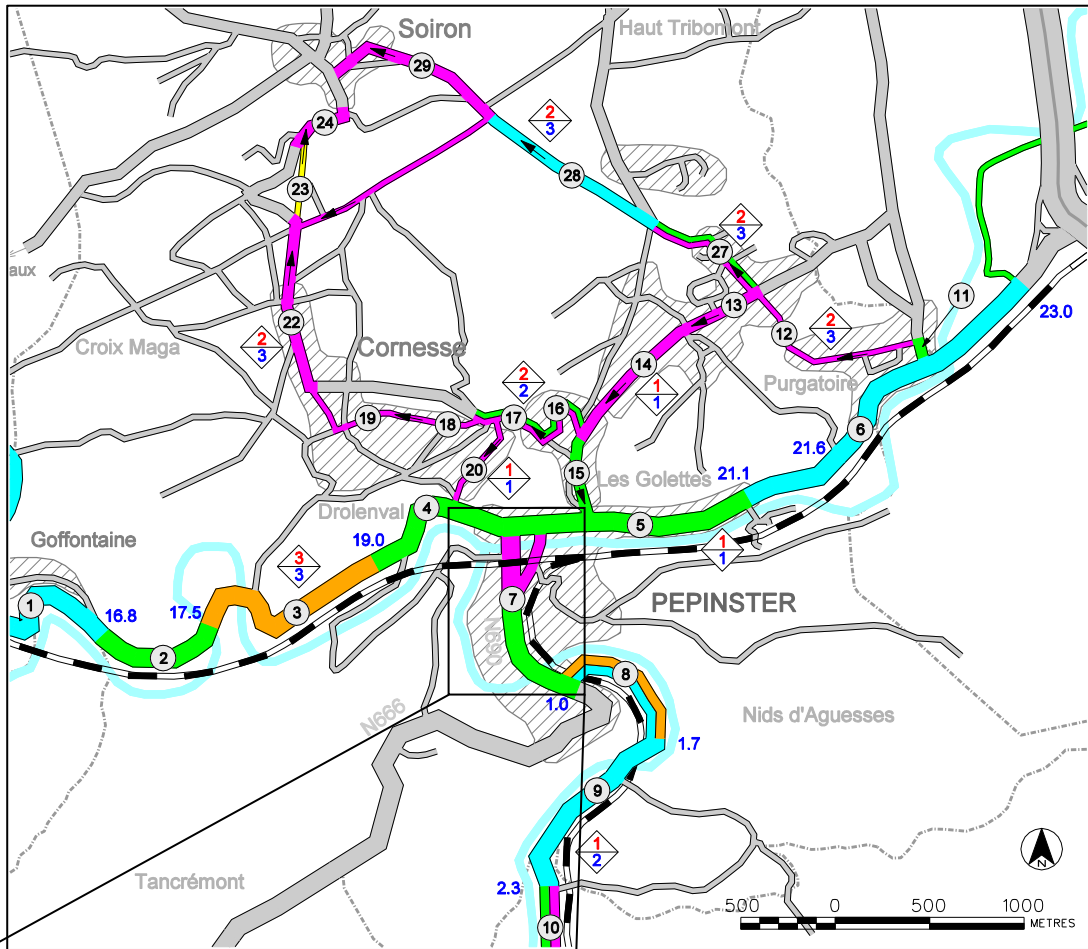
#### *Arrêt en encoche "inversée" avec piste cyclable*



### Partenaires

- ✓ Commune de Pepinster
- ✓ MET
- ✓ Pro-Vélo / GRACQ
- ✓ TEC Liège-Verviers

Réseau cyclable



- Réseau autonome (F99)
- Piste cyclable en site propre (D7 ou D9)
- Piste cyclable bidirectionnelle (D7 ou D9)
- Piste cyclable marquée (PCM)
- Bande cyclable suggérée (BCS)
- Sens unique limité (SUL)
- Mixité avec modération de la vitesse

- 3  
3 Priorité  
 1 - réalisation à court terme  
 2 - réalisation à moyen terme  
 3 - réalisation à long terme
- 3  
3 Difficulté  
 1 - difficulté technique simple  
 2 - difficulté technique légère  
 3 - difficulté technique lourde

## Réseau cyclable

### Tableau synoptique (1<sup>ère</sup> partie)

Voirie	BK	Id	Trafic (u.v./jour)	Vitesse réglementaire (km/h)	Accotement gauche			Chaussée + stationnement					Accotement droit			Aménagement min acceptable		Intérêt global	Difficulté globale	Priorité	Aménagement alternatif	
					type	util.	expl.	Emprise gauche		Chaussée	Emprise droite		type	util.	expl.	gauche	droite					
								type	largeur		largeur	type										
<b>N61: Nessonvaux – Pepinster</b>																						
N61	13.9 – 15.25	1		90	A	1.5	1.5			7.00			A	1.5		D7	D7	2	3	3		
N61	15.25 – 16			90	A	1.5-2.0			7.00				A	1.5-2.0		D7	D7	2	3	3		
N61	16 – 16.8			90	A	1.5	0.5		7.00				A	1.0		D7	D7	2	3	3		
N61	16.8 – 17.5	2		90	A	2.0				7.00			A	2.0-2.5		BCS	BCS	2	3	3	Modif. profil + PCM	
N61	17.5 – 19	3		90	Ar	3.0				8.00			Ar	3.0		PCM	PCM	2	3	3	1 PCB avec séparation	
N61	19 – 19.8	4		50	A/T	1.2-1.5				7.00			A/T	1.2-1.5		BCS/D7	BCS/D7	2	3	3		
<b>N61: Pepinster – Verviers</b>																						
N61	19.8 – 20.25	5	12900	50	T	1.8		St	2.2	6.60	2.2	St	T	1.2		BCS	BCS	1	1	1	Modération/trav. d'agflo	
N61	20.25 – 21.1				50	T	1.8				7.50	2	St	T	1.8		BCS	BCS	1	1	1	Modération/trav. d'agflo
N61	21.1 – 21.6				70	T	1.5				7.50	2	St	T	1.5		D7	D7	1	1	1	Modération/trav. d'agflo
N61	21.6 – 22	6		70	T	1.9		St/D7	1.8/1.6	6.60	1.25	D7						1				
N61	22 – 22.2				50	T	2.0		D7	1.6	6.60	1.3	D7	T	1.2				1			
N61	22.2 – 23			17700	50	T	1.2-1.9		St/D7	1.8/1.6	6.60	1.25	D7	T	1.4				1			
<b>N690: Pepinster – Theux</b>																						
N690	0 – 1	7	12000	50	T	1.5-2.0		St	2	8.40	2	St	T	1.5-2.0		Modération + BCS	Modération + BCS	1	2	1	Aménagement du centre	
N690	1 – 1.7	8	5800	50	T	1.3		St	2.2	6.90	2		T	1.2		PCM	D7	1	2	1		
N690	1.7 – 2.3	9	4600	90	A	1.5-2.0				8.00			A	1.5-2.0		D7	D7	1	2	1		
N690	2.3 – 4.3	10	6100	50	T	1.5		St	1.8	6.30	2	St	T	1.5		Modération + mixité	Modération + BCS	1	2	1		
<b>Liaisons inter-entités</b>																						
N61 ↔	Rue des Déportés	11	5100	50	T	0.9				6.50			T	0.9-1.4		BCS	BCS	1	2	2		
Wegnez	Rue E. Vandervelde	12	4650	50	Ar	0.9-1.35				6.50-8.50			Ar	0.9-1.4		BCS	BCS	1	3	2	Déviation du trafic par la rue Fassin + modération	
Wegnez ↔	Rue des Combattants	13	4400	50	T	0.6-1.8		St	2	7.00			T	1.5		Mixité		1	1	1		
Pepinster	Rue Grand Ry Wegnez	14	4400	50	T	1.0-1.5				7.00	2	St	T	0.9-1.5		Mixité		1	1	1		
	Rue Golettes	15	4700	50	T	1.4				7.00	2	St	T	1.5		BCS	BCS	1	2	1	Mixité avec aménagements de modération	
Wegnez ↔	Rue Grand Ry Cornesse (partie basse)	16	1500	90	T	0-1.8				4.80-6.00			A	0-1.0		Mixité avec limitation à 50 km/h	BCS	2	2	2		
Cornesse	Rue Grand Ry Cornesse (partie haute)	17	1500	90	T	1.75		St	2	7.00			A	1.0		Mixité avec limitation à 50 km/h	BCS	2	2	2		
	Rue Bouhais	18	1200	90	A	0-1.5				5.0				0		Mixité avec limitation à 50 km/h		1	1	1		
	Rue Coulée	19	1200	90	A	1.3				5.0				0		Mixité avec limitation à 50 km/h		1	1	1		

**Gauche-Droite:** dans le sens conventionnel des BK croissantes ou dans le sens des flèches reprises sur la carte (pour les voiries communales)

**Accotement:** espace situé à gauche ou à droite de la chaussée, au delà des éventuelles pistes cyclables ou zones de stationnement.

**Type:** description de l'accotement

- A = accotement non revêtu
- Ar = accotement revêtu (asphalte, pavés, ...)
- T = trottoir revêtu (asphalte, pavés, ...)
- Tn = trottoir non revêtu

**Largeur utile:** indication de la largeur utile existante

**Largeur exploitable:** indication de la largeur supplémentaire éventuellement exploitable (fossé, talus, ...)

**Chaussée + stationnement:**

**Emprise, type:** description de l'équipement situé en bordure de la chaussée

D7: piste cyclable en site propre

St: stationnement

**Chaussée:** largeur mesurée entre bordures, filets d'eau ou marquages longitudinaux des bords fictifs de la chaussée

**Intérêt global:** cote de 1 (intéressant) à 3 (relativement intéressant)

**Difficulté technique globale:** cote de 1 (facile) à 3 (difficile)

**Priorité:** cote de 1 (court terme) à 3 (long terme)

**Aménagement minimum acceptable:** Aménagement minimum acceptable proposé, compte tenu des caractéristiques de trafic (nature et vitesse) et de la configuration spatiale

D7: piste cyclable en site propre avec ou sans séparateur ou berme

D9: piste cyclable en site propre partagée avec les piétons

PCB: piste cyclable bidirectionnelle

PCM: piste cyclable marquée

BCS: bande cyclable suggérée

F99: réseau autonome (chemin réservé aux piétons, cyclistes et cavaliers)

Mixité: aucun aménagement spécifique pour vélos; partage de la chaussée avec les automobilistes

Modération: aménagements en vue de réduire la vitesse des automobilistes

SUL: sens unique limité (contresens autorisé pour les cyclistes)

**Aménagement alternatif:** aménagement plus ambitieux, qui s'inscrirait dans un projet plus vaste tel que le réaménagement d'une traversée d'agglomération

Réseau cyclable

Tableau synoptique (2<sup>ème</sup> partie)

Voirie	BK	Id	Trafic (u.v./jour)	Vitesse réglementaire (km/h)	Accotement gauche			Chaussée + stationnement				Accotement droit			Aménagement min acceptable		Intérêt global	Difficulté globale	Priorité	Aménagement alternatif	
					type	util.	expl.	Emprise gauche		Chaussée	Emprise droite		type	util.	expl.	gauche					droite
								type	largeur		largeur	type									
<b>Liaisons inter-entités</b>																					
Cornesse → Pepinster	Rue Jonckay	20	900	30	T	1.5-2.0				4.60-5.00						Mixité (zone 30)		2	1	1	
Cornesse ↔ Soiron	Route de Soiron	22	1700	90	A	1.0-2.0				4.15-4.35			A	1.0-2.0		Mixité avec limitation à 50 km/h		1	3	2	Aménagements de modération
	Au Chêne	23		50						3.50						SUL		2	1	1	
	Bouhaye	24	1500	90	A	0-2.0				5.00			A	0-1.0		Mixité avec limitation à 50 km/h		2	1	1	
Wegnez ↔ Soiron	Rue Mairlot	27		50												Mixité	BCS	2	3	2	Aménagements de modération
	Sous-le-Château	28	1050	90	A	0-1.0				5.00-5.10			A	0-1.0		BCS avec limitation à 70 km/h		2	3	2	D9
	Hezée	29	1050	90/50		0				5.15				0		Mixité avec limitation à 50 km/h		2	1	1	
Nids d'Aguesses ↔ gare	Rue J.Bouhy	30		50	T	1.4				5.70	2	St	T	1.6		SUL		1	1	1	
<b>Liaison Commission Culturelle et Loisirs – Centre touristique</b>																					
Passerelle (à reconstruire)		31														F99		2	3	2	
Sentier nature en rive gauche et/ou Venelles en rive droite		32														F99		2	2	2	
Passerelle (à adapter pour vélos)		33														F99		2	3	2	
Rue de la Pompe		34		50	T	0.5				3.25			T	0.5		Mixité		2	1	2	
Ouvrage sous pont SNCB et rue F.Jacob		35														D9		1	3	2	
<b>Quartier Boma/Matadi</b>																					
Rues Brabant, Hauzeur, Defays, Grands prés et la Nô		36		30	T	1.5		St	1.8	3.4	1.8	St	T	1.5		SUL <sup>1</sup>		1	1	1	

**Gauche-Droite:** dans le sens conventionnel des BK croissantes ou dans le sens des flèches reprises sur la carte (pour les voiries communales)

**Accotement:** espace situé à gauche ou à droite de la chaussée, au delà des éventuelles pistes cyclables ou zones de stationnement.

**Type:** description de l'accotement

A = accotement non revêtu

Ar = accotement revêtu (asphalte, pavés, ...)

T = trottoir revêtu (asphalte, pavés, ...)

Tn = trottoir non revêtu

**Largeur utile:** indication de la largeur utile existante

**Largeur exploitable:** indication de la largeur supplémentaire éventuellement exploitable (fossé, talus, ...)

**Chaussée + stationnement:**

**Emprise, type:** description de l'équipement situé en bordure de la chaussée

D7: piste cyclable en site propre

St: stationnement

**Chaussée:** largeur mesurée entre bordures, filets d'eau ou marquages longitudinaux des bords fictifs de la chaussée

**Intérêt global:** cote de 1 (intéressant) à 3 (relativement intéressant)

**Difficulté technique globale:** cote de 1 (facile) à 3 (difficile)

**Priorité:** cote de 1 (court terme) à 3 (long terme)

**Aménagement minimum acceptable:** Aménagement minimum acceptable proposé, compte tenu des

caractéristiques de trafic (nature et vitesse) et de la configuration spatiale

D7: piste cyclable en site propre avec ou sans séparateur ou berme

D9: piste cyclable en site propre partagée avec les piétons

PCB: piste cyclable bidirectionnelle

PCM: piste cyclable marquée

BCS: bande cyclable suggérée

F99: réseau autonome (chemin réservé aux piétons, cyclistes et cavaliers)

Mixité: aucun aménagement spécifique pour vélos; partage de la chaussée avec les automobilistes

Modération: aménagements en vue de réduire la vitesse des automobilistes

SUL: sens unique limité (contresens autorisé pour les cyclistes)

**Aménagement alternatif:** aménagement plus ambitieux, qui s'inscrirait dans un projet plus vaste tel que le réaménagement d'une traversée d'agglomération

<sup>1</sup> A mettre en œuvre conjointement au nouveau principe de circulation et de stationnement du quartier Boma/matadi



### 2.3.2. Cheminements piétons et accessibilité PMR

#### Diagnostic

Les largeurs parfois insuffisantes des voiries, l'important développement et la dispersion du bâti ont conduit à d'importantes lacunes au niveau des infrastructures piétonnes. Les déplacements intra-entités et surtout inter-entités sont, de ce fait, fortement insécurisés. Le mobilier urbain (signalisation, éclairage, ...) ainsi que le stationnement illicite ont, de plus, dégradé la conformité des itinéraires piétons existants, rendant ceux-ci de moins en moins accessibles non seulement aux personnes à mobilité réduite mais également aux plus valides.

#### Rappel des enjeux

- ✓ Améliorer la continuité et la conformité des cheminements piétons
- ✓ Aménager pour les personnes à mobilité réduite des itinéraires cohérents et continus pour accéder aux principaux lieux polarisateurs

#### Propositions

Afin de privilégier le réaménagement (voire l'aménagement) cohérent et progressif des cheminements piétons, un plan piéton est défini pour chaque entité communale. L'objectif est de relier, par un itinéraire continu et conforme, un maximum de lieux polarisateurs entre-eux en tenant compte de la proximité des transports en commun et des zones de stationnement. Ces itinéraires intra-entités sont, dans la mesure du possible, définis en boucle afin que les cheminements aménagés ne mènent pas à une impasse.

Les trottoirs doivent être aménagés en tenant compte des spécificités d'un maximum de personnes à mobilité réduite (chaisard, aveugles et malvoyants, etc.). Ainsi :

- ✓ Une largeur libre minimale et permanente de 1.5 m sera respectée
- ✓ Les dévers n'excéderont pas 2%
- ✓ Les revêtements seront constitués d'éléments compacts et plans
- ✓ L'ensemble du cheminement sera de plain-pied (traversées)

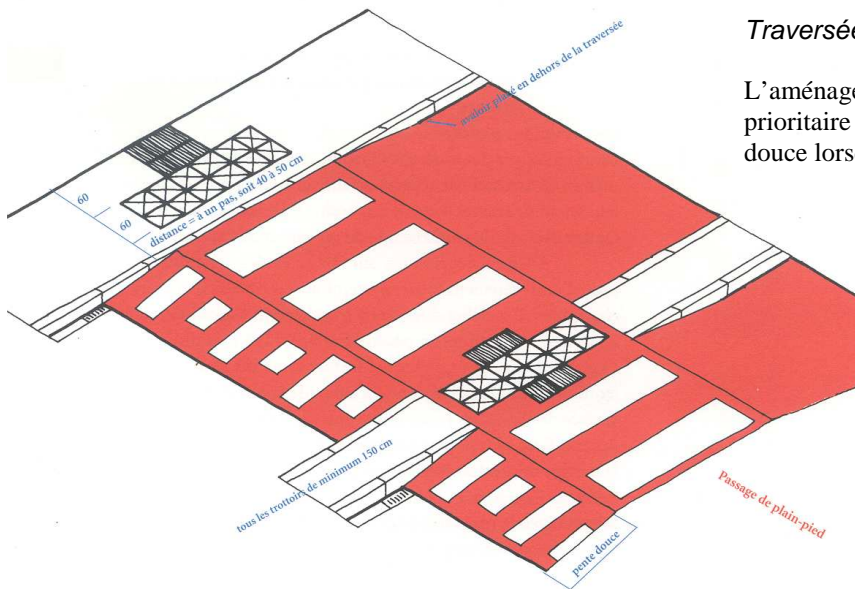
Les traversées à sécuriser sont également définies. Il est difficile de fournir des prescriptions d'aménagement pour ces endroits, chaque cas étant différent. Divers types de traversées sécurisées et adaptées aux PMR sont toutefois repris ci-après à titre d'exemples.

Le paragraphe suivant complète la partie "Propositions":

Outre l'aménagement des trottoirs et accotements repris au plan piéton, un certain nombre de chemins peuvent être valorisés pour liaisonner les lieux de vie et pôles d'activité suivant:

- Chalsèche et le centre de Pepinster via les bois de la Commission Culturelle et Loisirs
- Les Nids d'Aguesses et Pepinster-Cité via le rocher du diable
- La rue du Panorama et le quartier d'Avallon via la rue du Fort et via la voie Constant
- Les parties haute et basse de Wegnez via la rue Campagne
- Les entités de Cornesse, Drolenval et le centre de Pepinster via la rue J. Granrath
- Le terrain de football et Pepinster et la rue Neuve
- Le terrain de football de Wegnez et la place Saint-Hubert
- Le quartier de Tribomont et la rue des Combattants

Il s'agit, dans la majorité des cas, de revitaliser des sentiers peu pratiqués et de signaler ces nouveaux itinéraires piétons par un jalonnement adéquat."



### Traversée en plateau

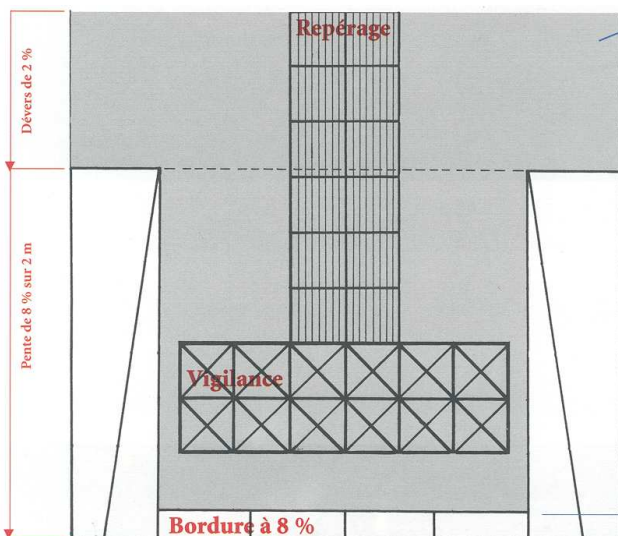
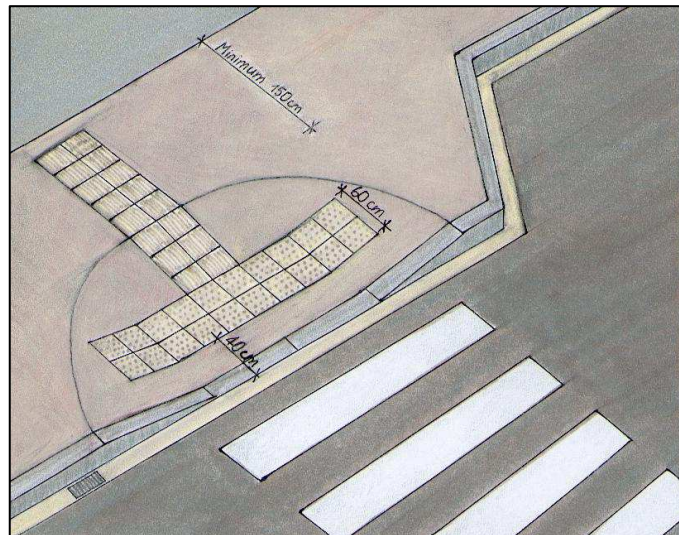
L'aménagement de plain-pied facilite le passage prioritaire du piéton. La pente du plateau peut être douce lorsque le casse-vitesse ne se justifie pas.

Source : GAMAH asbl, 1999

### Bateau d'accès

Pour passer du trottoir à la chaussée en pente douce, le bateau d'accès à 8 % est recommandé. L'élargissement des trottoirs (au détriment des zones de stationnement ou de la chaussée) permet souvent d'installer ce type de dispositif.

Source : PLEIN-PIED, 2004



Dalle de repérage de la traversée



Dalle spécifique d'éveil à la vigilance

### Aménagements pour personnes malvoyantes

La bordure étant supprimée au niveau des traversées, le piéton aveugle doit disposer d'autres éléments pour se situer par rapport au passage piéton et à la voirie.

Source : PLEIN-PIED, 2004

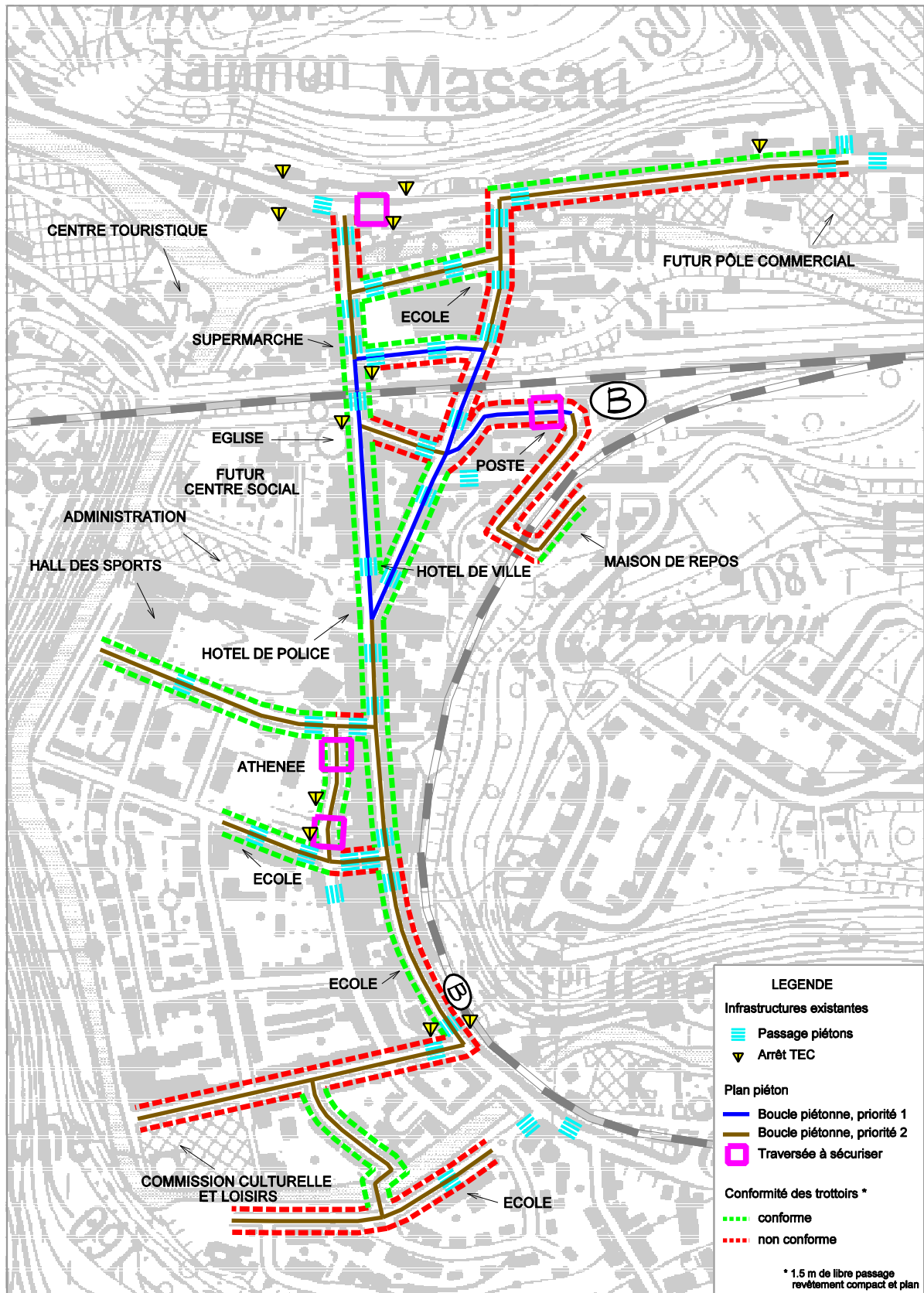
### Phasage

Un ordre de priorité 1 ou 2 est affecté à chaque tronçon de façon à pouvoir planifier au mieux les aménagements. Une attention particulière doit être apportée aux cheminements d'ordre 1 quant à l'accessibilité aux PMR. Ces courts itinéraires reprennent en effet la majorité des services dispensés sur la commune.

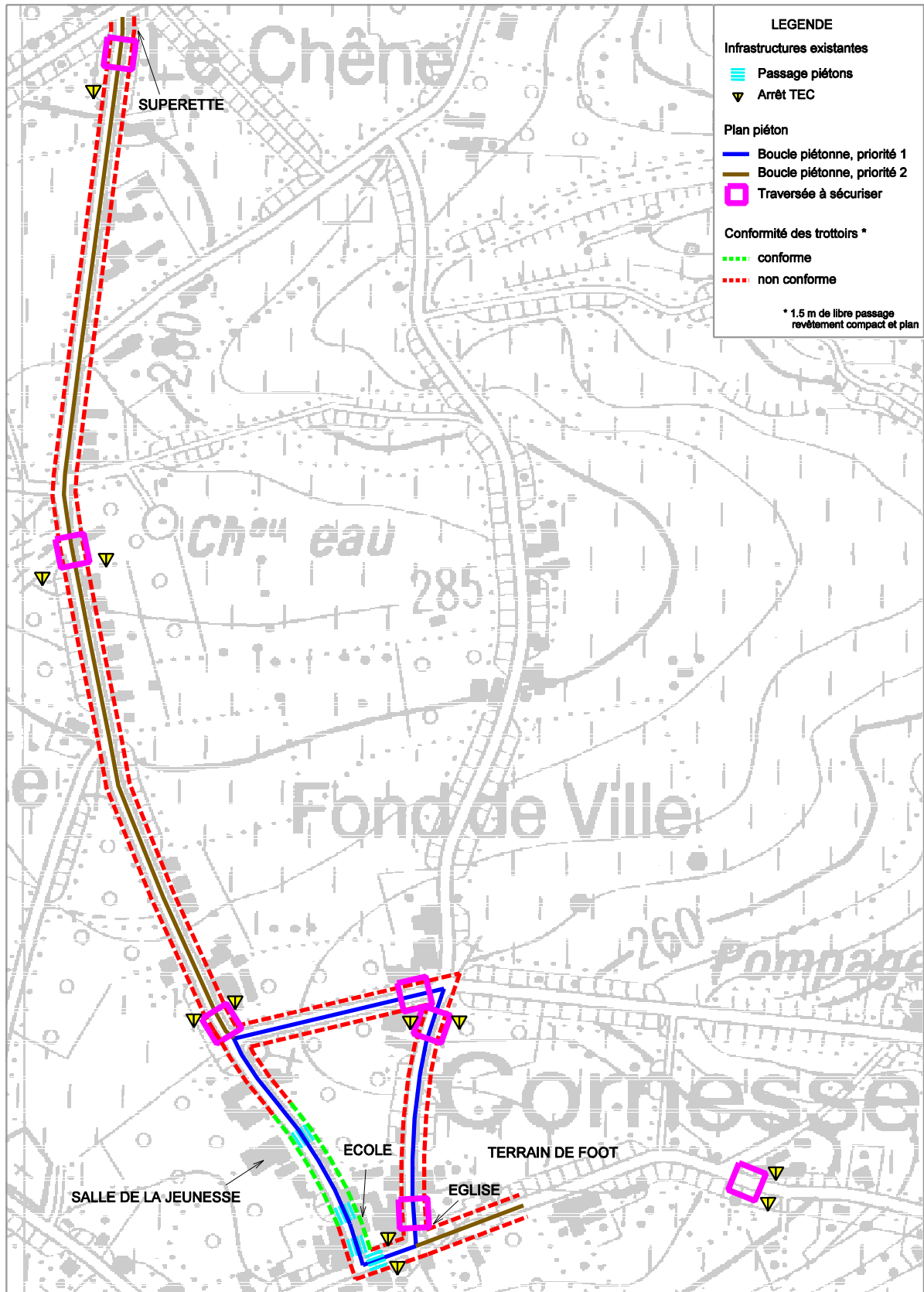
### Partenaires

- ✓ Commune de Pepinster
- ✓ GAMAH asbl, service PEDIBUS
- ✓ Riverains

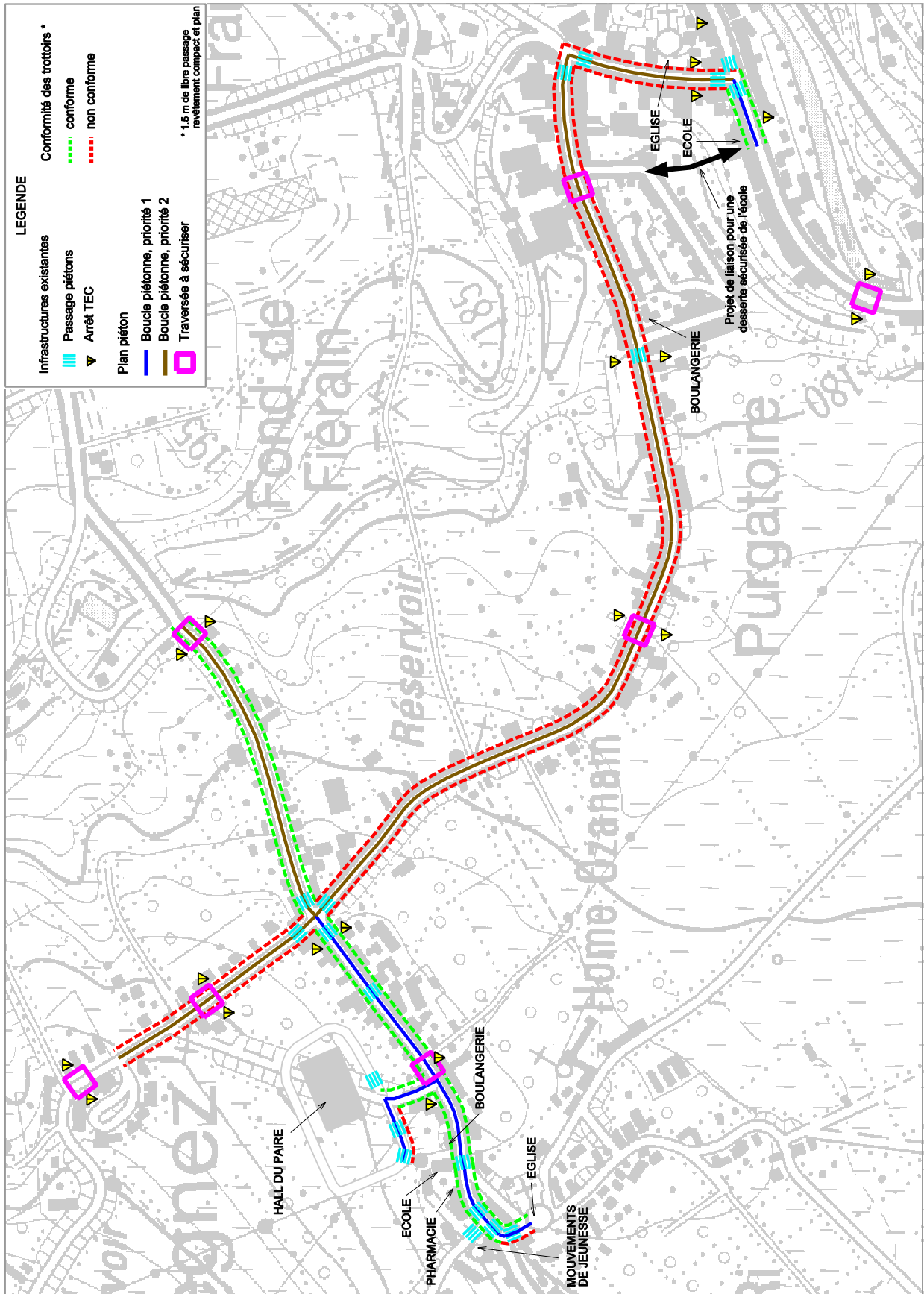
Plan piéton: Pepinster



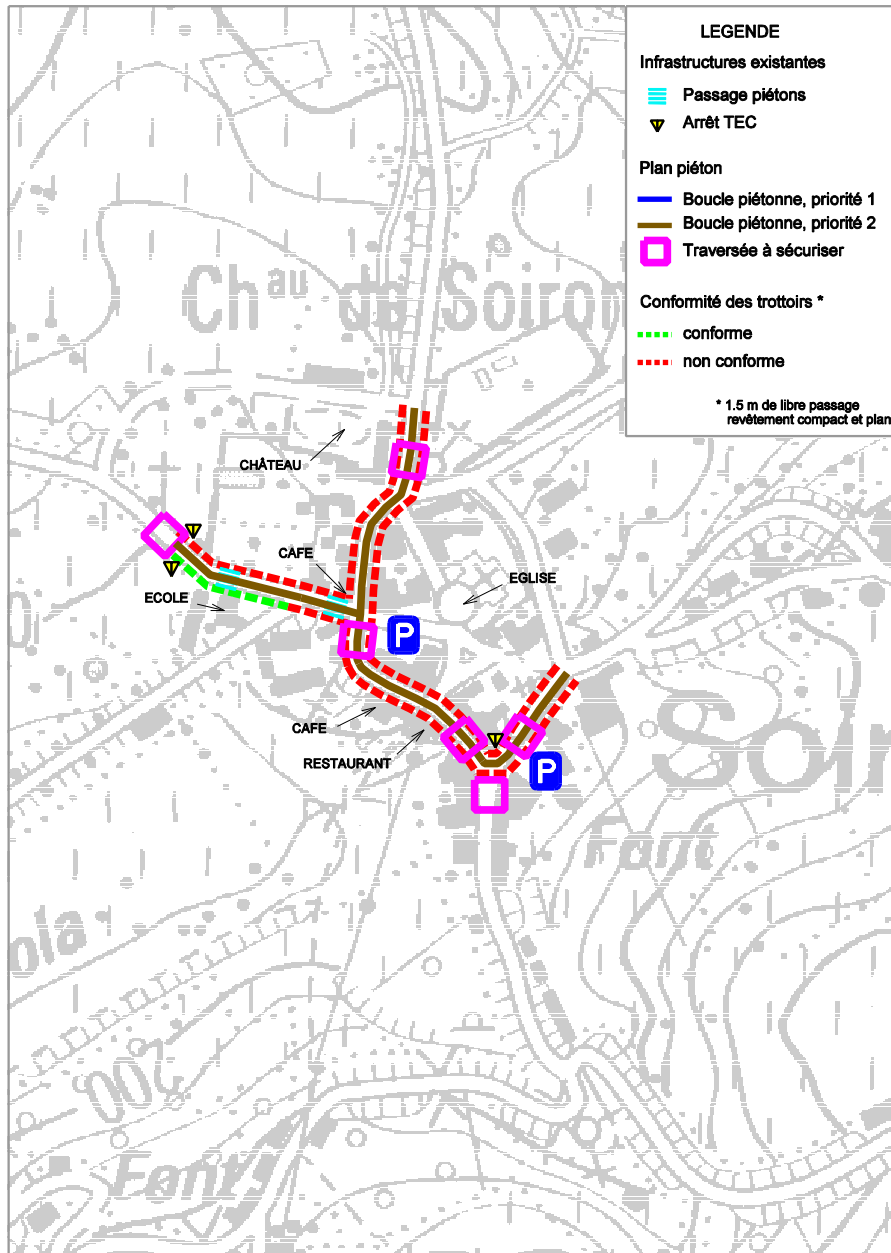
**Plan piéton: Cornesse**



## Plan piéton: Wegnez



## Plan piéton: Soiron

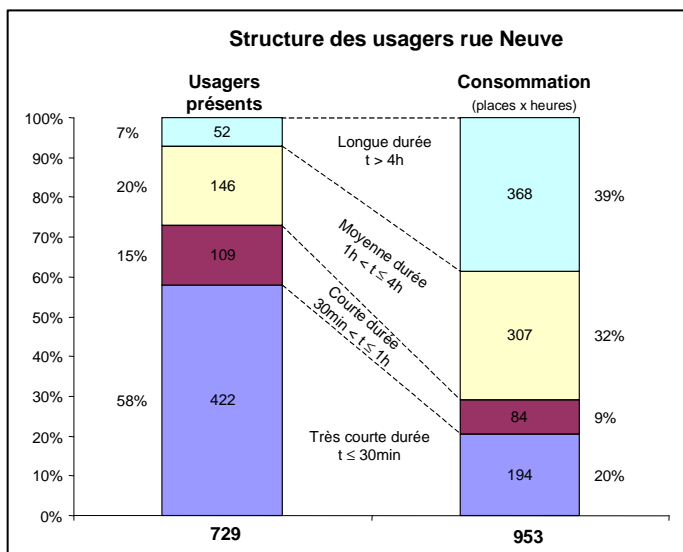


### 3. Plan de stationnement

#### 3.1. Principe de stationnement dans le centre de Pepinster

##### Diagnostic

Si le stationnement ne représente pas, en dehors des évènements exceptionnels, un enjeu majeur à Cornesse, Soiron et Wegnez, il n'en est pas de même au centre de Pepinster. Les diverses fonctions de l'hypercentre (habitat, commerces et services, emploi, tourisme,...) créent, en effet, une demande en stationnement importante mais également variée. Le diagnostic révèle une saturation des emplacements rue Neuve et rue Pepin grevant parfois l'accessibilité aux commerces et ce, malgré une sous-utilisation des parkings périphériques.



- ☞ Près de 3/4 des usagers stationnent moins d'une heure
- ☞ Le quart restant consomme 2/3 de l'offre!
- ☞ 30% des usagers longue durée sont des résidents

Source: enquête réalisée un jour ouvrable, de 7h à 17h, entre le pont de la Vesdre et la rue Defays.

L'impact de cette saturation sur la qualité de vie se fait également sentir. Les espaces piétons sont progressivement réduits au bénéfice de nouveaux emplacements. Les livraisons des commerces doivent s'effectuer à partir de la voirie, créant de ce fait des problèmes de sécurité et d'encombrements.

Il faut donc développer une véritable politique du stationnement car la gestion de celui-ci est certainement l'un des outils d'avenir permettant de redynamiser le centre de Pepinster et d'y améliorer la convivialité.

##### Objectifs poursuivis

- ✓ Faciliter le stationnement des clients et les livraisons en zone commerciale
- ✓ Assurer le parcage des résidents
- ✓ Permettre un stationnement longue durée hors voirie
- ✓ Intégrer dans la politique de stationnement les 2-roues et les PMR



### Outils de gestion disponibles

Lorsque l'offre quantitative est insuffisante par rapport à la demande des usagers, deux solutions s'offrent au gestionnaire:

- soit augmenter l'offre et donc créer de nouveaux emplacements;
- soit contraindre la demande en privilégiant certaines catégories d'usagers au sein des différentes zones (clients dans les zones commerçantes, résidents dans les zones d'habitat,...).

Pour trier les catégories d'usagers, plusieurs outils réglementaires existent:

#### *La limitation du stationnement dans le temps:*

##### ☞ *Zone bleue*

- actuellement, la seule réglementation gratuite des durées
- augmentation du taux de rotation et satisfaction d'un plus grand nombre d'usagers
- rarement respecté par les usagers en cas d'absence de contrôle efficace

##### ☞ *Zone payante*

- contrôle objectif possible
- tarification en cohérence avec la politique choisie (tarif progressif, dégressif,...)
- recettes pour le gestionnaire
- pénalise parfois l'attractivité des commerces

#### *Les facilités ou zones réservées:*

- ☞ *Cartes riverains:* permettent aux riverains de stationner gratuitement ou plus longtemps que la durée autorisée
- ☞ *Les places réservées aux riverains:* pas applicable en zone reprenant des commerces et services
- ☞ *Les zones de livraisons:* emplacements réservés durant une ou plusieurs périodes de la journée aux livraisons des commerces.

### Propositions

La politique de gestion du stationnement adoptée pour le centre de Pepinster se base sur les principes suivant:

- ☞ Une faible réduction des emplacements en voirie au profit des modes doux et d'espaces de convivialité
- ☞ Une augmentation du taux de rotation pour les places restantes en voirie (stationnement courte durée)
- ☞ Une augmentation globale de l'offre par la création de parkings d'accueil périphériques susceptibles d'accueillir le stationnement de moyenne et longue durée

Ces principes se concrétisent de la façon suivante:

### *Zone bleue*

#### ☞ *Rue Neuve*

- Suppression de 5 places au profit d'espaces piétons
- Les 90 places restantes sont mises en zone bleue limitée à 1h
- Parmi celles-ci, 16 places sont réservées aux livraisons entre 9 et 11h
- Cartes riverains

#### ☞ *Place Piqueray*

- Les 36 places sont mises en zone bleue limitée à 1h30

#### ☞ *Rue Piqueray*

- 6 places supplémentaires (suite à la mise en sens unique de la voirie)
- Sur les 32 emplacements, 6 sont placés en zone bleue limitée à 1h

#### ☞ *Administration communale*

- La quinzaine de places devant l'administration est reprise dans la zone bleue limitée à 1h

#### ☞ *Rue Pepin*

- Suppression de 7 places au profit d'espaces piétons
- Les 27 places restantes sont mises en zone bleue limitée à 1h
- Parmi celles-ci, 4 places sont réservées aux livraisons entre 9 et 11h
- Cartes riverains

#### ☞ *Quartier de la gare (Avenue Albert 1<sup>er</sup>, rue Bouhy et rue Lieutenant)*

- Parmi les 69 emplacements, 14 sont placées en zone bleue limitée à 1h

### *Nouveaux emplacements hors voirie*

#### ☞ *Administration communale*

- Entre l'administration communale et le futur centre social, ± 80 places peuvent être dégagées.
- Au niveau du dépôt du Service Travaux, ci celui-ci est déplacé en périphérie du centre, quinze places peuvent être créées. Ces emplacements devront cependant être supprimés lors de la construction du centre social.

#### ☞ *Cour aux marchandises*

- La Cour aux Marchandises, située derrière la gare ferroviaire, peut accueillir ± 60 véhicules. Etant donné la problématique de traversée des voies, ces emplacements seront réservés au personnel SNCB qui, de ce fait, libérera de la place dans le quartier de la gare pour les navetteurs.
- La rampe d'accès vers la Cour aux Marchandises peut accueillir 10 emplacements supplémentaires intéressants pour l'athénée rue Piqueray.

☞ *Gare*

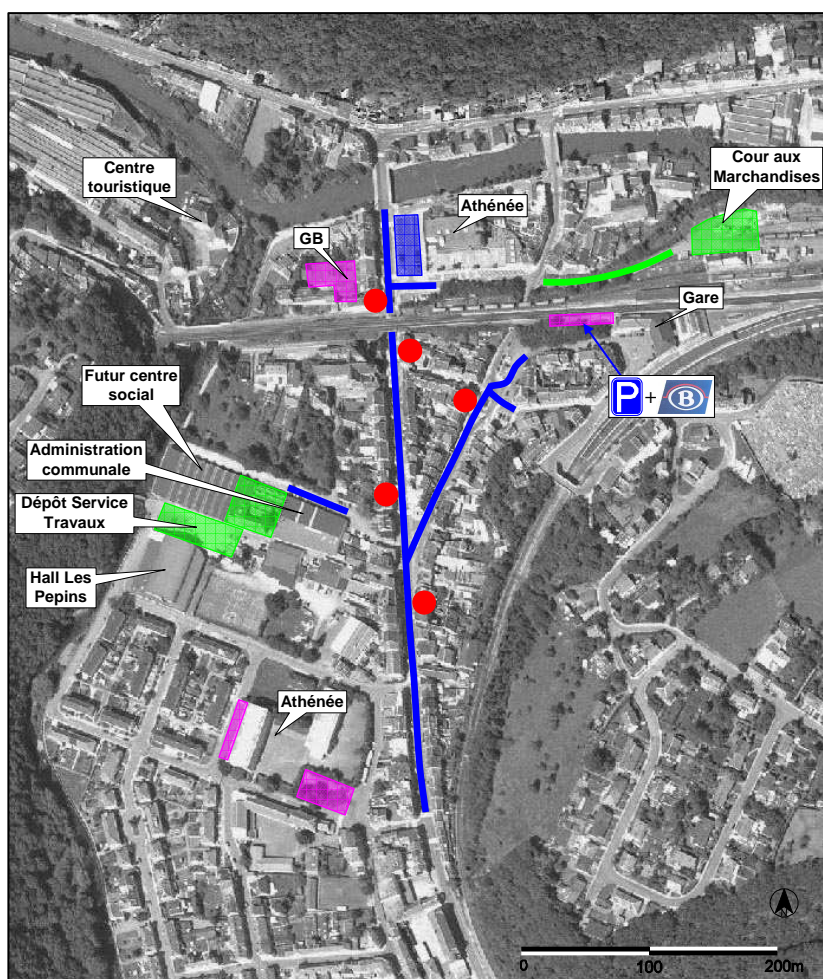
- 13 nouveaux emplacements sont créés le long du quai 1 et accessibles via la rue Albert 1<sup>er</sup>.


☞ *GB*


- Un parking réservés aux clients peut être créé en toiture (initiative privée)


☞ *Athénée, section secondaire*


- Une trentaine de places supplémentaires pourrait voir le jour rue Hauzeur et rue du Bief (agrandissement du parking existant) afin de soulager les rues périphériques du quartier Boma/Matadi.



 zone bleue

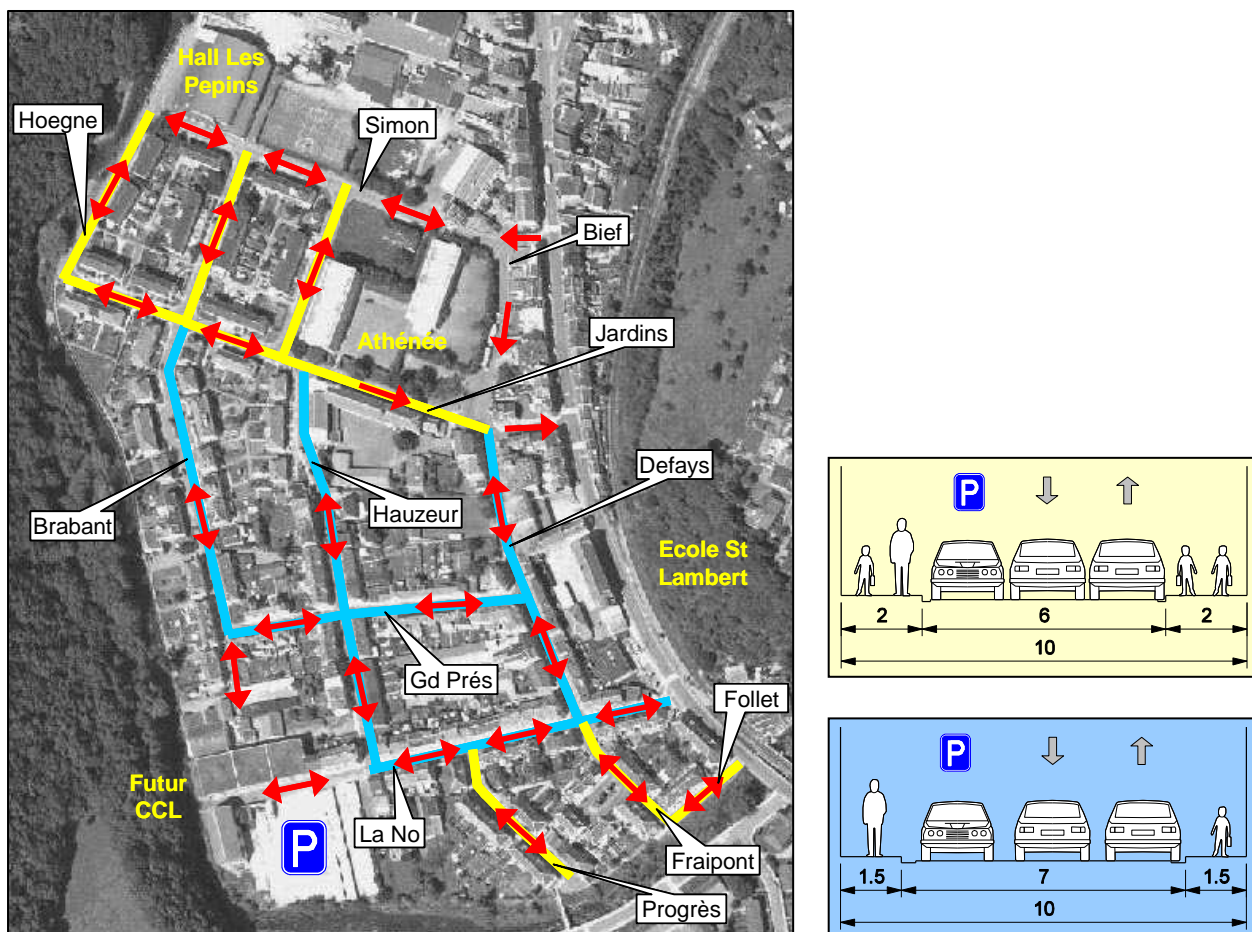
 possibilités de stationnement en milieu privé

 parkings périphériques

 Zones de livraisons

## 3.2. Circulation et stationnement dans le quartier Boma/Matadi

### Diagnostic



Le taux de motorisation croissant des riverains, combiné au stationnement engendré par le hall de sports "Les Pepins" et la section secondaire de l'Athénée (460 élèves), est telle que les emplacements actuels ne suffisent plus.

Le stationnement anarchique devient de ce fait monnaie courante. Il envahit les trottoirs, les passages piétons et réduit fortement la largeur des bandes de circulation.

### Objectif poursuivi

- ✓ Augmenter l'offre quantitative en stationnement tout en maintenant des largeurs de trottoirs suffisantes (min 1.5m).

## Proposition

### *Plan de circulation*

- Les vitesses sont limitées dans l'ensemble du quartier par l'inscription de celui-ci en tant que zone 30. Des aménagements de modération sont indispensables pour faire respecter le 30 km/h (effets de porte, coussins, plateaux, aménagements spécifiques aux abords des carrefours,...).
- Certaines voiries du quartier sont définies en sens unique de circulation. La possibilité de circuler à contre sens est toutefois accordée aux cyclistes (sens unique limité).
- Des feux tricolores sont placés au carrefour de la rue J. Simon et la rue Neuve et ne fonctionnent que pour permettre la sortie directe des véhicules de pompiers.

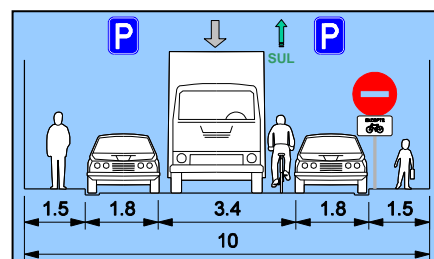
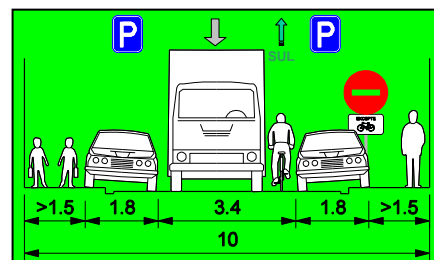
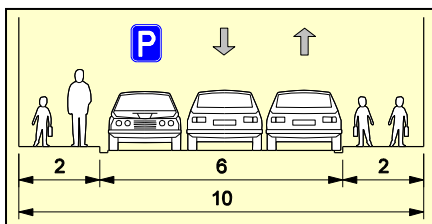
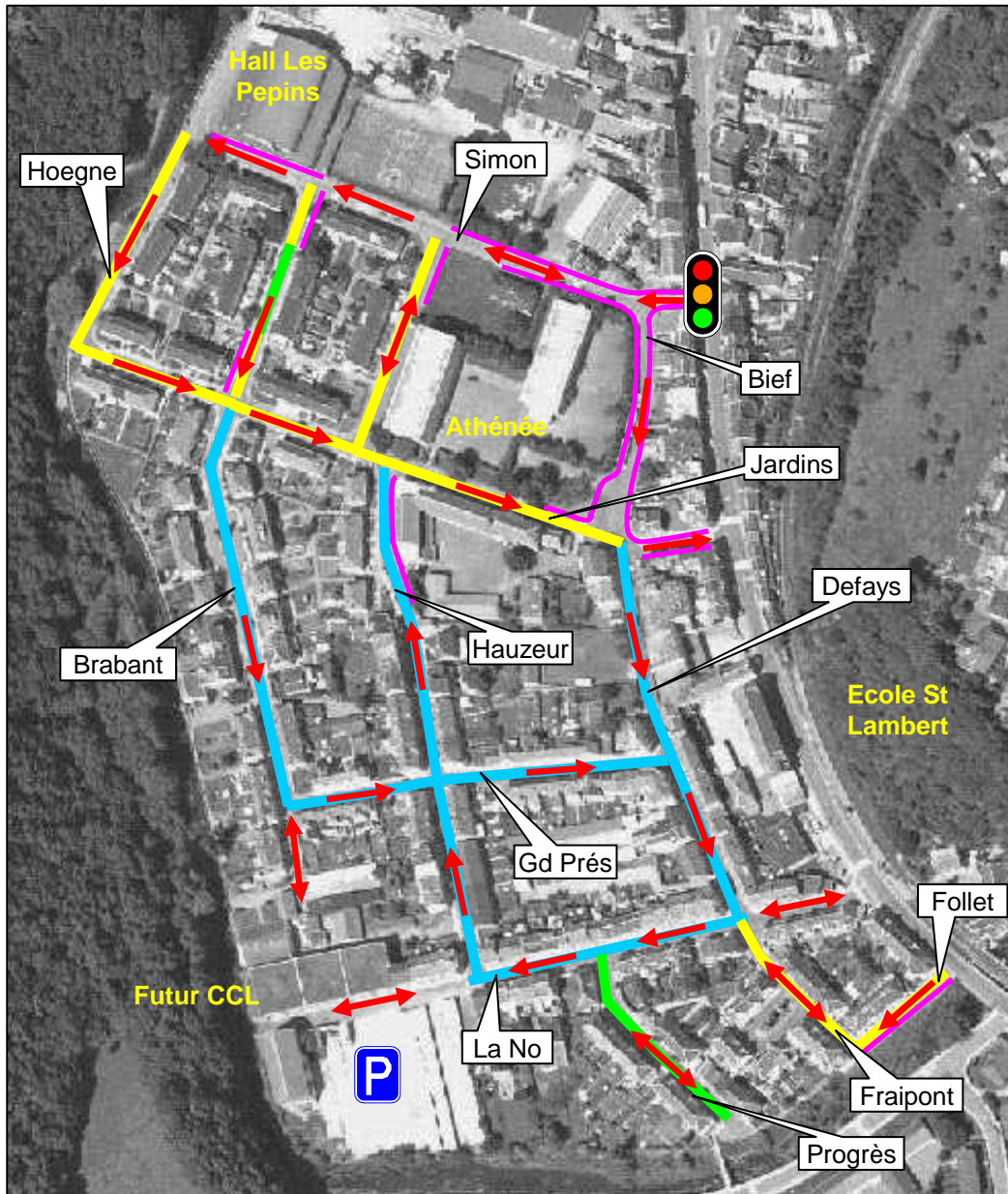
### *Plan de stationnement*

- Le stationnement est interdit sur certains tronçon des rues J. Simon, P. Hauzeur, du Bief et quai Follet.
- Le stationnement unilatéral (alterné ou par blocs) est maintenu pour les voiries dont le gabarit est proche de 6m. Deux exceptions sont toutefois accordées pour la rue du Progrès et une partie de la rue A. Brabant où, vu la largeur importante des trottoirs, le stationnement bilatéral avec deux roues sur le trottoir est admis.
- Les voiries dont le gabarit avoisine les 7m peuvent permettre un stationnement bilatéral en ne conservant qu'une bande de circulation limitée à 3.4m. C'est le cas des rues Hauzeur, Defays, Grands Prés et une partie des rues Brabant et La Nô.
- Des mesures d'accompagnement sont mises conjointement en œuvre:
  - Les initiatives de développement du stationnement lié à l'athénée sont soutenues (30 places supplémentaires sont réalisables).
  - Les emplacements de stationnement sont clairement délimités par marquage au sol.

Suivant ce principe, le nombre d'emplacements par habitant passe de 0.40 à 0.61 et supporte donc aisément le taux de motorisation actuel de 0.43 véhicule/habitant.

Voirie	Nbre habitants	Nbre emplacements de stationnement			
		actuels	empl/hab	futurs	empl/hab
Rue J. Simon	21	25	1.19	23	1.10
Quai de la Hoegne	20	16	0.80	16	0.80
Rue Des Jardins	47	31	0.66	31	0.66
Rue A.Brabant	149	42	0.28	84	0.56
Rue P.Hauzeur	134	55	0.41	86	0.64
Rue F.Defays	100	27	0.27	54	0.54
Rue des Grands Prés	49	27	0.55	54	1.10
Rue La No	115	41	0.36	57	0.50
Rue du Progrès	46	14	0.30	28	0.61
Quai A.Follet	9	0	0.00	0	0.00
Rue C.Fraipont	39	12	0.31	12	0.31
<b>TOTAL</b>	<b>729</b>	<b>290</b>	<b>0.40</b>	<b>445</b>	<b>0.61</b>

Plan de Mobilité  
Commune de Pepinster



### 3.3. Développement des emplacements de stationnement vélos

#### Diagnostic

L'adoption d'une politique durable de déplacement et de stationnement est l'occasion d'y intégrer les 2-roues. Or, l'utilisation de ce mode de transport n'est pas seulement lié à la présence et à la qualité d'itinéraires cyclables. Elle est aussi souvent subordonnée à la possibilité de disposer d'un endroit de stationnement à proximité du lieu de destination. La certitude de pouvoir stationner son vélo confortablement (espace, abris, ...) et de le retrouver intact est, en effet, une condition sine qua non pour décider les gens à l'utiliser et à le combiner à d'autres modes de déplacement.

Les infrastructures de stationnement vélos sont totalement inexistantes de l'espace public pepin. Plusieurs écoles comptent toutefois quelques râteliers.

#### Objectifs poursuivis

- ✓ Proposer une offre de stationnement pour les cyclistes à proximité des pôles attractifs et des sites intermodaux (arrêts de transports en commun, halls de sport, écoles ...);
- ✓ Sécuriser les emplacements en adaptant le matériel aux caractéristiques du site de stationnement (durée de stationnement, contrôle social, ...);
- ✓ Offrir un confort suffisant pour le stationnement (facilité d'accrochage, espace suffisant, ...).

#### Systèmes d'attache

##### *Le râtelier*

Ce système, le plus économique ( $\pm 50$  € / 3 vélos), permet le rangement d'un maximum de vélos sur un minimum d'espace. Par contre, il ne permet d'attacher qu'une roue et est donc peu efficace contre le vol. Il se préconise ainsi aux endroits à forte fréquentation pour un stationnement de courte durée.



##### *L'arceau universel ou "U renversé"*



S'il est aux bonnes dimensions, ce dispositif est actuellement le meilleur rapport coût/performance en ce qui concerne la sécurité ( $\pm 75$  €). Il permet le cadenassage en deux points de deux vélos par support. Son utilisation est recommandée pour un stationnement de courte durée dans des endroits relativement fréquentés.

### *Le casier à vélo*

Ce type d'infrastructure est l'une des solutions les plus sûres pour un stationnement de longue durée aux endroits où la surveillance est fortement déficitaire (gares, arrêts de bus, ...). Cependant, outre son coût important ( $\pm 1500$  €), ce dispositif requiert beaucoup d'espace et pose parfois des problèmes d'intégration dans le paysage urbain.



### Lieux d'implantation et capacité

Il est recommandé d'offrir des possibilités de stationnement vélo à proximité immédiate du lieu de destination et facilement accessible depuis la chaussée. Les endroits choisis doivent aussi être des lieux de fort contrôle social et non des zones d'ombre ou des recoins.

Il est également fort intéressant pour le cycliste que son vélo soit à l'abri. Le choix d'une implantation sous un abri existant peut permettre des économies substantielles.

Le nombre de places offertes doit être au moins de 50% supérieur à la demande actuelle de sorte à anticiper l'effet d'attraction qu'un bon stationnement peut avoir et développer ainsi l'usage du vélo.

Le tableau ci-dessous, extrait du Code de Bonne Pratique des Aménagements cyclables (MET sept 2000), donne des indications sur les capacités souhaitables en fonction du type de bâtiments ou d'activités.

Type de bâtiments ou d'activités	Norme CROW + chiffres chemins de fer néerlandais	Norme britannique
Arrêts lignes régionales + terminus et arrêts importants lignes locales	Consigne: 1100 Box: 50 Couvert non gardé: 250 <sup>1</sup>	5 par convoi à l'heure de pointe
Gares d'autobus ou arrêt de plusieurs bus		2 pour 100 embarquements à l'heure de pointe
Magasins	4-6/100 m <sup>2</sup> de surface de vente pour commerces "régionaux" 6-8/100 m <sup>2</sup> pour commerces "locaux"	1 pour 500 m <sup>2</sup> bruts
Administrations, postes, etc.	2-4/100 m <sup>2</sup> bruts	
Enseignement	Primaire: 30-40/100 élèves Secondaire: 60-70/100 élèves Supérieur: 60-80/100 élèves	
Salles et terrains d'entraînement	20-30/100 usagers et visiteurs	

<sup>1</sup> Moyennes de chaque type de stationnement dans les gares où le type en question est installé



### Propositions

Les équipements proposés sont détaillés au tableau en page 82.

Il est primordial d'accompagner la mise en place des équipements d'une série de mesures dont les principales sont:

- ☞ La signalisation des emplacements de stationnement par un panneau E9a complété d'un panneau additionnel M1 ou M8;
- ☞ Une promotion des déplacements cyclistes et une sensibilisation des écoliers à l'utilisation des dispositifs d'attaches;
- ☞ Une vérification à moyen terme de l'adéquation de l'offre de stationnement par rapport à la demande et un complément aux endroits saturés.

### Partenaires

- ✓ Commune
- ✓ Pro-Vélo / GRACQ
- ✓ Gestionnaires des pôles où sont implantés les équipements de stationnement

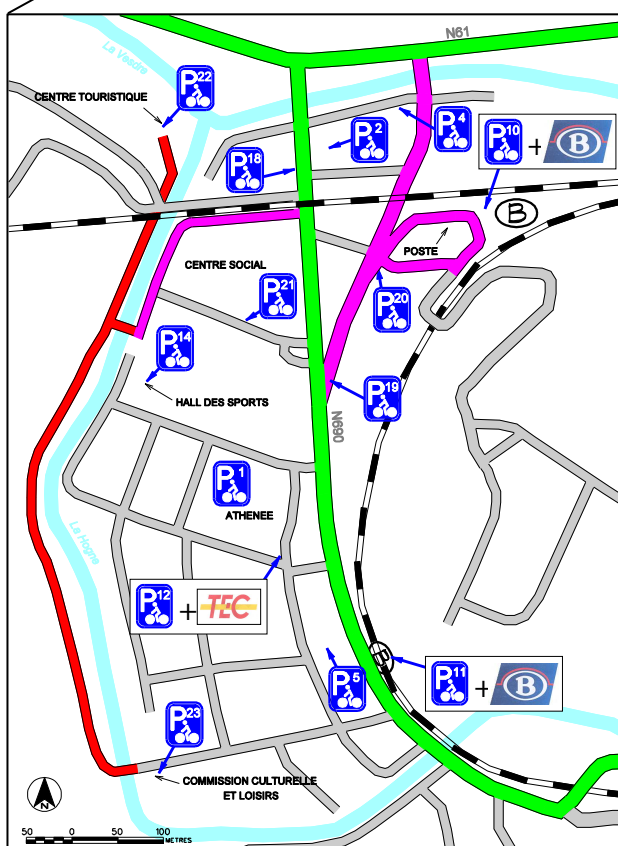
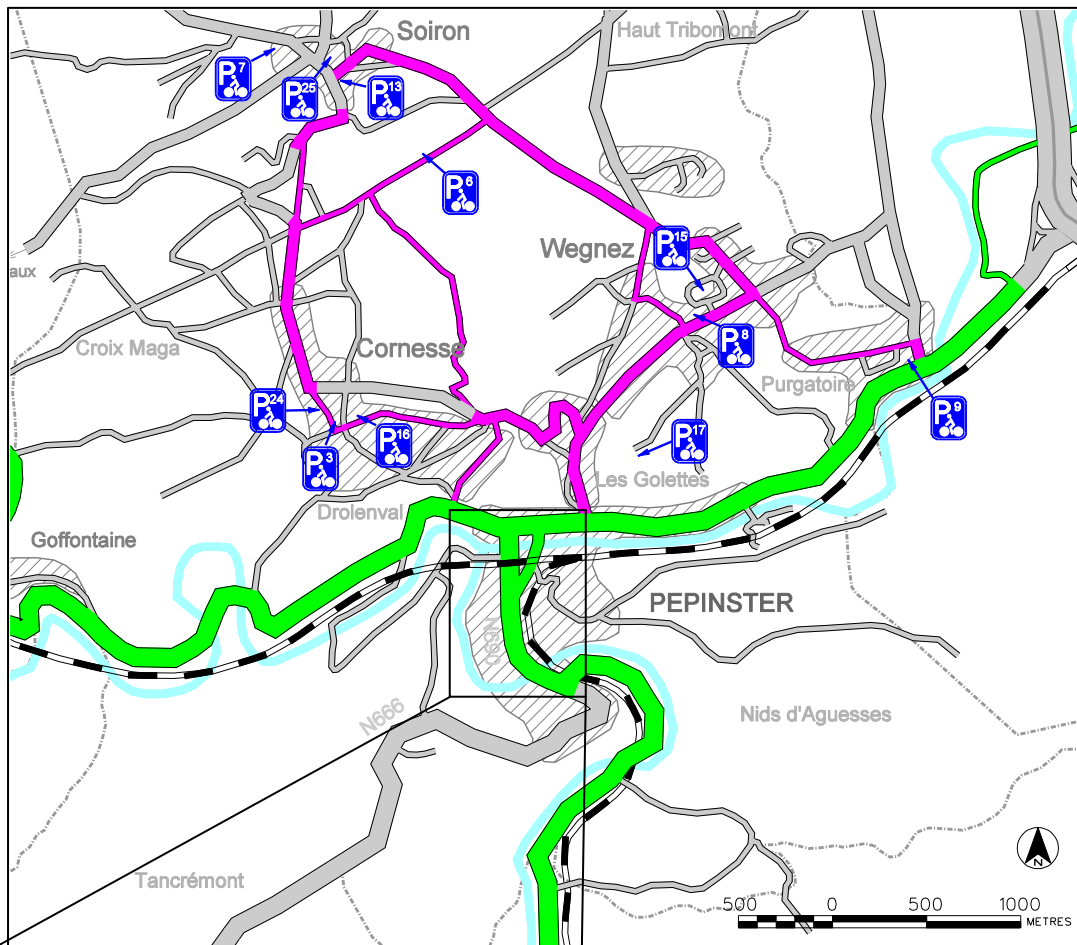
Pôle	Id	Matériel existant			Demande actuelle <sup>3</sup>	Demande potentielle <sup>2</sup>	Matériel proposé			Remarques
		Râtelier	Arceau	Casier			Râtelier	Arceau <sup>1</sup>	Casier	
<b>Institutions scolaires</b>										
Athénée Royal										
Section secondaire	1			?	150				75	
Section de Piqueray	2	10		10	43				25	
Section de Cornesse	3	10		4	22				12	
Ecole de la Providence	4			0	18				10	
Institut St-Lambert	5			0	26				15	
Ecole St-Germain	6	8		4	20				10	
Ecole de Soiron (N. Garçou)	7			3	24				12	
Ecole de Wegnez	8	10		5	50				25	
Ecole du Purgatoire	9	10		0	13				8	
<b>Pôles de transports en commun</b>										
Gare de Pepinster	10				50			15	20	Promotion d'une intermodalité vélo-train, entre autre pour le quartier des Nids d'Agusses
Gare de Pepinster Cité	11				10				10	Promotion d'une intermodalité vélo-train (évaluer au préalable la demande potentielle)
Terminus TEC	12				?			15	20	Promotion d'une intermodalité vélo-bus, entre autre pour le quartier d'Avallon
Arrêt TEC "Soiron-moulin"	13				?			5		
<b>Activités sportives</b>										
Hall des Pepins	14				?			15		
Hall du Paire	15				50			25		
Terrain de foot de Cornesse	16				10			5		
Terrain de foot de Wegnez	17				10			5		
<b>Zones commerciales</b>										
Rue Neuve (GB)	18				?			6		
Hôtel de Ville	19				?			6		
Rue Pepin	20				?			5		
<b>Autres</b>										
Administration communale	21				20			10		A intégrer lors de la valorisation du parking du centre social
Centre touristique (moulin à la couleur)	22				13			7		
Commission Culturelle et Loisirs	23				25			15		
Salle des fêtes de Cornesse	24				10			5		
Eglise Saint-Roch de Soiron	25				?			5		


<sup>1</sup> 2 vélos par arceau

<sup>2</sup> Demande estimée sur base des normes CROW et de normes britanniques

<sup>3</sup> Demande évaluée sur base des enquêtes réalisées auprès des élèves

Stationnement 2-roues



- Réseau cyclable régional
- Réseau cyclable communal
- Réseau autonome des voies lentes
-  Emplacements de stationnement 2-roues

### 3.4. Stationnement et accessibilité PMR

Le stationnement des personnes à mobilité réduite (PMR) mérite d'être revu de façon globale sur la commune. Il faut en effet rappeler que l'accessibilité d'un bâtiment aux PMR n'est pas uniquement tributaire de son aménagement intérieur mais également de la présence à proximité d'un emplacement de stationnement réservé et de la praticabilité du cheminement entre cet emplacement et le bâtiment.

#### Rappel des enjeux

- ✓ Veiller à l'aménagement d'emplacements de stationnement conformes permettant aux personnes à mobilité réduite un accès aisé aux principaux lieux polarisateurs.

#### Normes pour le stationnement des PMR<sup>1</sup>

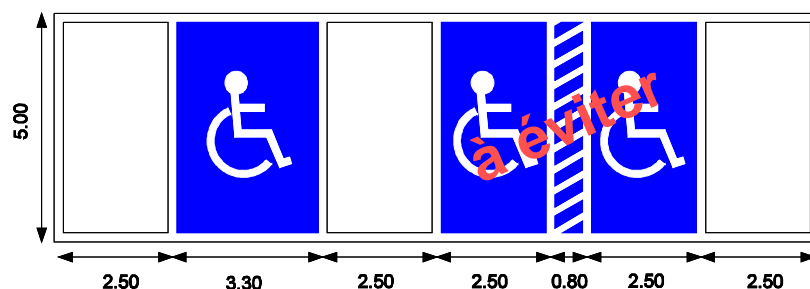
Quelle que soit leur importance, les parkings attenants aux infrastructures ouvertes au public doivent comporter au moins un emplacement réservé aux personnes à mobilité réduite. Dès que le nombre d'emplacements atteint 50 unités, un emplacement supplémentaire identique est ajouté et ainsi de suite par tranche successive de 50 places.

Ces zones réservées aux PMR doivent se situer à proximité immédiate de l'entrée ou de la sortie du bâtiment à desservir. Elles sont réservées sur une surface horizontale et sont signalées par un panneau. Au sol, une signalisation complémentaire, blanche sur fond bleu, est prévue.

Ces emplacements doivent être plus larges qu'une place habituelle de façon à extraire éventuellement une chaise roulante. Suivant l'agencement des emplacements, les dimensions requises seront différentes:

#### *Emplacements disposés en "côte à côte"*

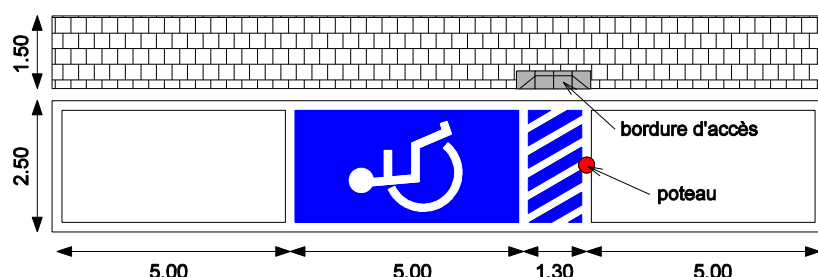
Une largeur minimale de 3.30m est requise. Afin d'économiser la surface consacrée, il est parfois prévu une bande de débarquement de 80 cm de large commune à deux emplacements réservés. La pratique révèle toutefois que ce type d'agencement peut poser problème dans le sens où il impose de se garer en marche avant ou en marche arrière pour trouver l'espace nécessaire à l'ouverture complète de la portière.



<sup>1</sup> Source: *Des bâtiments à usage collectif accessibles, confortables et sécurisants pour tous*, GAMAH, 1999

### Emplacements disposés en "bout à bout"

Une longueur minimale de 6.30m doit être respectée pour une extraction éventuelle par l'arrière du véhicule. Une largeur de 3.30m doit être respectée si l'emplacement ne jouxte pas un trottoir.



### Propositions

Dans un premier temps, il est primordial de mettre en conformité les emplacements réservés existants. Le tableau suivant définit les éventuelles modifications à y apporter. Mis à part l'emplacement lui-même, il est également important de vérifier la praticabilité du cheminement entre celui-ci et le bâtiment visé ainsi que l'accessibilité du bâtiment lui-même.

Emplacements existants				Modifications à apporter			
Localisation	Bâtiments visés	Emplacements réservés	Dimensions (m)	Dimensions <sup>1</sup>	Marquage	Panneau	Cheminement piétons <sup>2</sup>
Rue d'Avallon	Logement privé	1	5.0x1.8	X			
El Fagne	Logement privé	1	6.0x2.0	X			
Rue Legentil	Logements privés	2	5.6x2.0	X		X	X
			5.5x1.8	X			X
Rue du Progrès	Logement privé	1	5.0x2.0	X		X	
Rue des Grands Prés	Logement privé	1	7.0x2.0	X			
Rue des Jardins	Logement privé	1	6.0x2.0	X			X
Rue Jean Simon	Hall "Les Pepins"	1	6.0x2.0	X			
Place Piqueray	Commerces, Athénée	1	3.3x5.1				X
Quai Nicolaï	Logement privé	1	4.6x2.0	X			X
Rue Massau	Logement privé	1	Non délimité	X	X		
Pont Walrand	Ecole de la Providence	1	5.0x2.5				
Rue H. Halet	Logement privé	1	5.0x2.2	X			
Chemin de Hodister	Logements privés, Ateliers d'Ensival	4	7.0x2.0	X	X		
			5.7x2.0	X	X		
			5.3x2.0	X	X		
			6.0x2.0	X			
Rue E. Vandervelde	Logement privé	1	5.0x2.3	X			X
Hall du Paire	Hall	2	6.4x3		X		

<sup>1</sup> La "conformité" des emplacements est évaluée sur base de la configuration spécifique de l'endroit: disposition "côte à côte" ou "bout à bout", zone libre de stationnement sur le côté ou à l'arrière, ...

<sup>2</sup> Le cheminement piétons entre l'emplacement réservé et les bâtiments visés n'est pas praticable pour les PMR (nature du revêtement, bordures saillantes, ...) et devra donc être modifié lors de la mise en œuvre du plan piétons.

Il conviendrait de compléter ces emplacements par d'autres placés judicieusement à proximité des pôles où l'accessibilité PMR le justifie.

Nouveaux emplacements de stationnement réservés aux PMR		
Localisation	Bâtiments visés	Nombre d'emplacements
Rue Neuve	Commerces Eglise	1
Rue Pepin	Commerces	1
Administration communale	Administration Hôtel de Police	2
Rue Albert 1 <sup>er</sup>	Gare SNCB Poste	1
Rue du Bief	Athénée	1
Place Soiron-Centre	Eglise Visite du village	1
Route de Soiron	Salle des fêtes	1
Rue Coulée	Eglise Terrain de foot	1

### Partenaires

- ✓ Commune
- ✓ Gestionnaires des bâtiments
- ✓ GAMAH asbl pour l'analyse détaillée de l'accessibilité aux bâtiments

## 4. Principes d'aménagements du centre de Pepinster

La redynamisation recherchée au centre de Pepinster se concrétisera par un ensemble de projets architecturaux (centre social,...) mais passera également par une amélioration de l'accessibilité et ce, pour tout mode de déplacement.

Pour retrouver une certaine convivialité, une plus grande part de l'espace public doit être accordée aux modes doux. Le centre doit retrouver des espaces de rencontre et d'échange, assurer des fonctions commerciales et de services, et pour ce faire, favoriser la marche à pied, le vélo et les transports en commun.

Il ne s'agit pas pour autant d'exclure du centre la circulation motorisée car, dans l'état actuel de nos mentalités, proscrire l'auto revient à écartier purement et simplement une partie de la clientèle potentielle des centre-villes. Il faut toutefois la maîtriser et réduire les nuisances qu'elle peut infliger aux autres usagers.

De façon à illustrer les moyens qui peuvent être mis en œuvre pour atteindre ces objectifs, deux esquisses d'aménagements sont proposées ci-après. Toutes deux visent une réduction et une gestion plus efficace du stationnement en voirie (voir p.71) au profit d'espaces piétons, le développement d'aménagements de modération et une réorganisation partielle ou totale des sens de circulation.

La première variante s'appuie sur une série d'aménagements ponctuels (avancées de trottoirs, délimitation du stationnement, effets de porte,...) sans modification profonde des principes de circulation. Cette proposition, financièrement très acceptable, peut être mise en place à court terme et servir de phase transitoire à la deuxième variante qui préconise un remaniement complet de la voirie de façade à façade. Cette deuxième proposition envisage un dédoublement de la N690 par la mise à sens unique des rues Neuve et Pepin. Si elle permet un gain considérable d'espace au profit des modes doux ainsi qu'une répartition sur deux axes des avantages et nuisances liés à la circulation, elle implique aussi des travaux lourds dont l'agrandissement du tunnel rue Pepin.

Il est essentiel de rappeler que ces propositions ne constituent nullement des projets définitifs mais devront plutôt servir comme éléments de réflexion dans le cadre des études de détails ultérieures.

### Aménagement à court terme

Une série d'aménagements ponctuels peuvent être réalisés à court terme sans modifier fondamentalement les éléments linéaires des voiries. Il s'agit essentiellement d'une restructuration et d'une gestion plus efficace du stationnement (marquage, zone bleue rues Neuve et Pepin) ainsi qu'une mise en conformité des cheminements piétons les plus sollicités (largeur suffisante, traversées adaptées aux PMR<sup>1</sup>).

Les modifications proposées sont présentées aux pages 89 à 94 et concernent:

---

<sup>1</sup> Bordures d'accès présentées en page 65

### La rue Neuve

- ☞ Dévoisement en face du GB (effet de porte)
  - Stationnement en épis inversé côté commerces
  - Ilots centraux pour traversées piétonnes en deux temps
  - Zone de stationnement deux-roues
- ☞ Suppression de 5 places de stationnement au profit de terrasses et d'un cheminement piéton conforme
- ☞ Bande de tourne à gauche vers la rue Pepin au niveau de l'Hôtel de Ville
- ☞ Avancée des trottoirs au niveau des passages piétons avec bordures d'accès adaptées aux PMR

### La rue Pepin

- ☞ Stationnement perpendiculaire converti en longitudinal pour gagner de l'espace piéton
- ☞ Avancée des trottoirs au niveau des passages piétons avec bordures d'accès adaptées aux PMR
- ☞ Stationnement deux-roues

### La rue Formatin

- ☞ Piétonisation
- ☞ Accès autorisé pour les riverains et livraisons (bornes amovibles)

### La rue Albert 1<sup>er</sup>

- ☞ Mise à sens unique
- ☞ Stationnement en épis inversé alterné de part et d'autre de la voirie
- ☞ Création d'un cheminement piéton conforme du côté chemin de fer sur l'ancienne zone de stationnement

### La rue Piqueray

- ☞ Mise à sens unique
- ☞ Stationnement longitudinal du côté voie SNCB
- ☞ Stationnement en épis inversé du côté athénée

### Le Quai Nicolai

- ☞ Zone de délestage pour l'école de la Providence
- ☞ Stationnement du côté bâti plutôt que du côté Vesdre
- ☞ Avancée du trottoir au niveau du passage piéton avec bordures d'accès adaptées aux PMR
- ☞

### La rue Bouhy

- ☞ *Le stationnement entre la rue Lieutenant et le pont du chemin de fer est contrôlé pour ne pas gêner la circulation."*



## **Plan: Proposition à court terme**

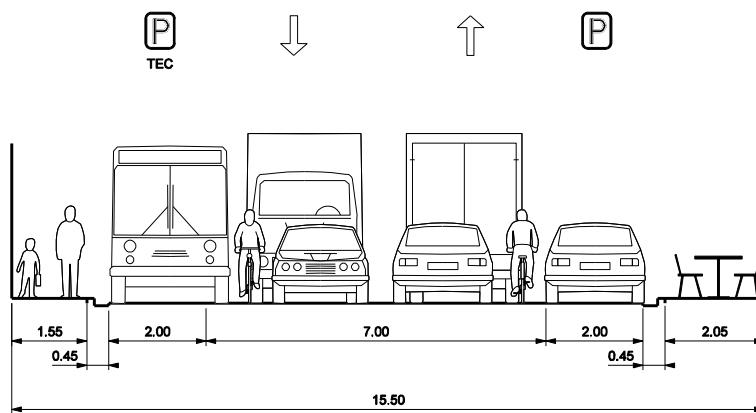


Principe d'aménagement du centre communal

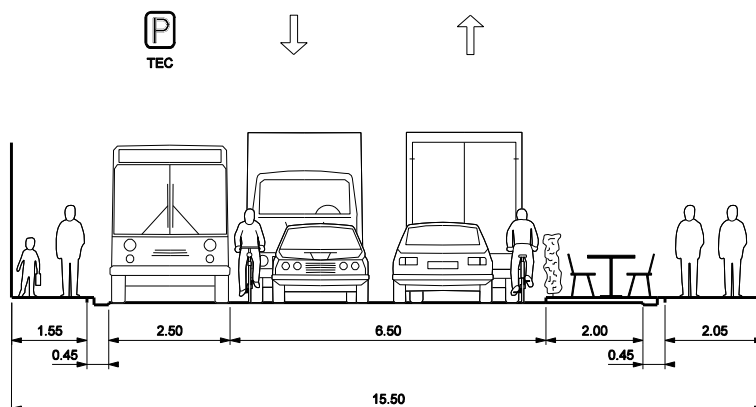
Proposition à court terme

Profil B-B'

Situation existante



Proposition à court terme



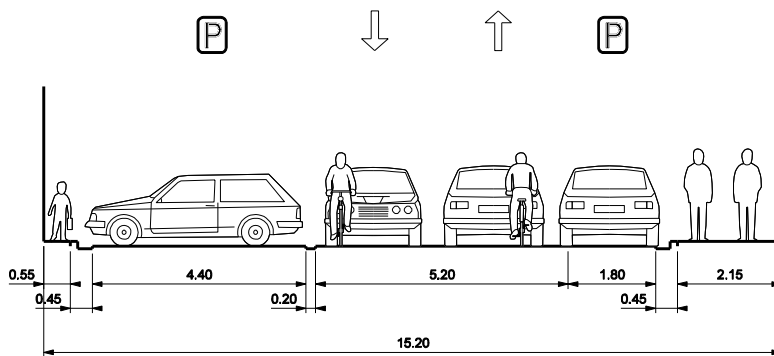
Echelle: 1/150

Principe d'aménagement du centre communal

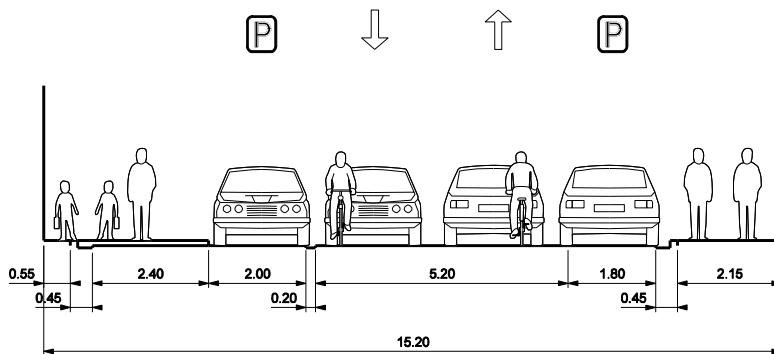
Proposition à court terme

Profil C-C'

Situation existante



Proposition à court terme

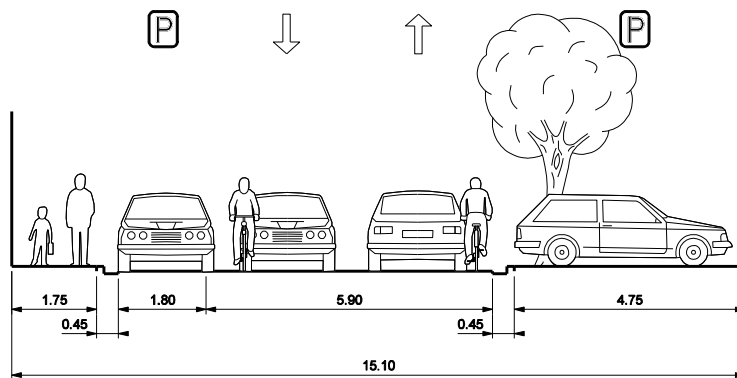


Echelle: 1/150

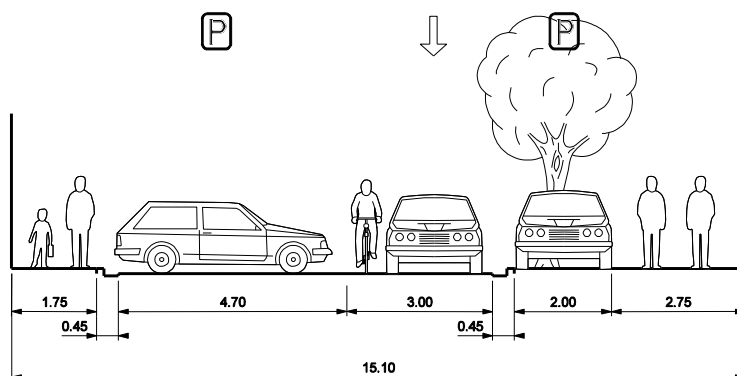
Principe d'aménagement du centre communal  
Proposition à court terme

Profil D-D'

Situation existante



Proposition à court terme



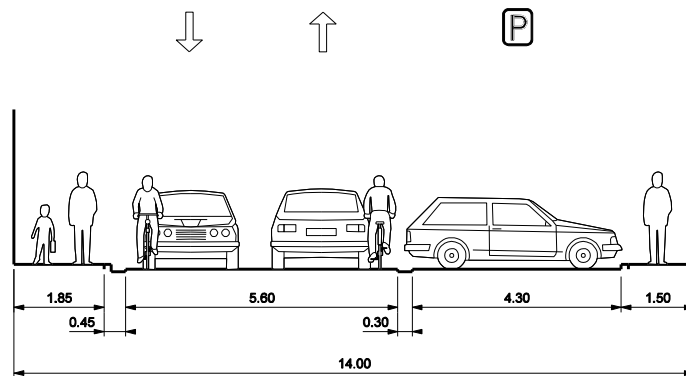
Echelle: 1/150

Principe d'aménagement du centre communal

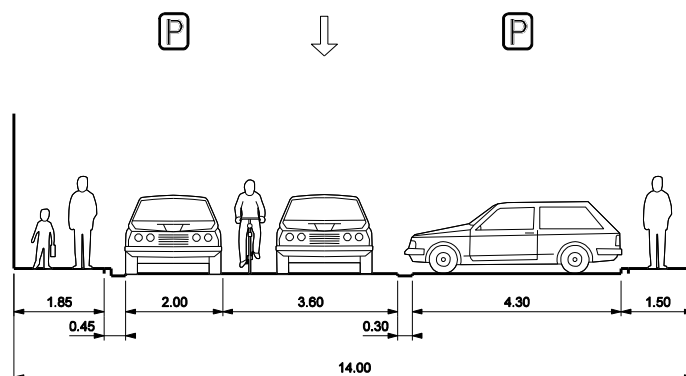
Proposition à court terme

Profil E-E'

Situation existante



Proposition à court terme

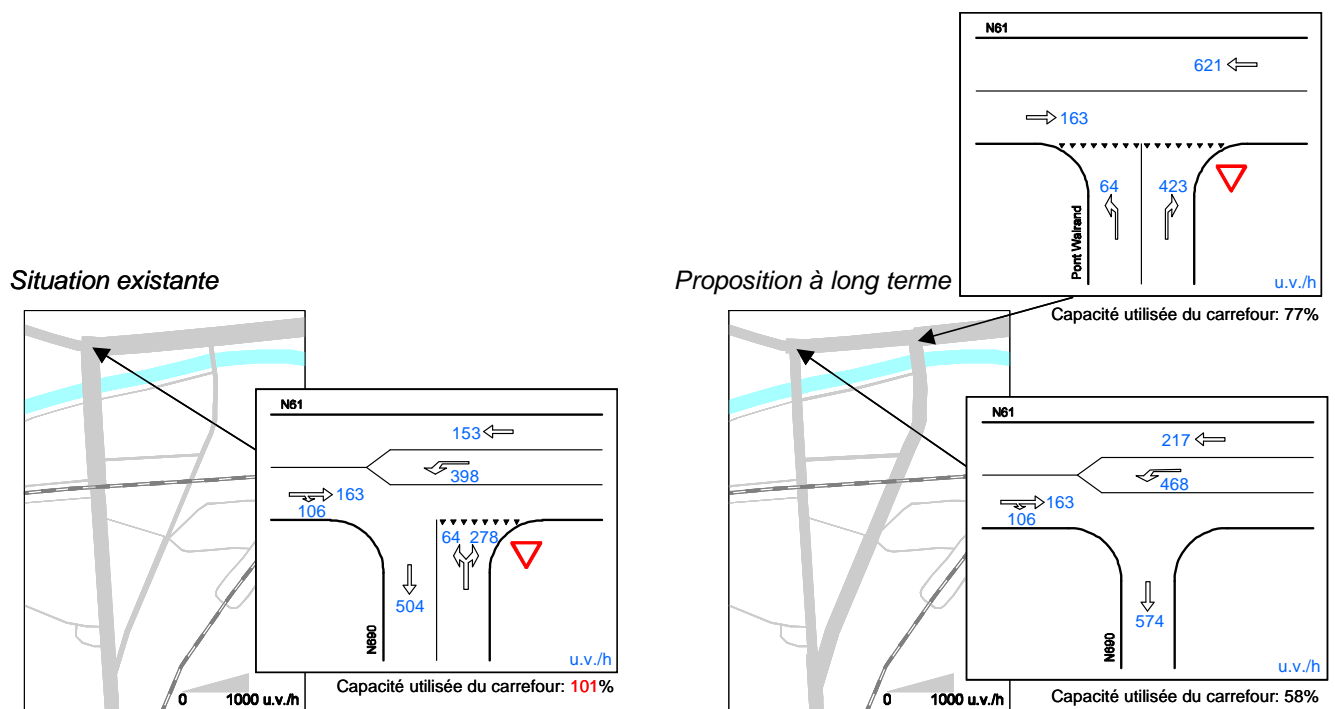


Echelle: 1/150

## Aménagement à long terme

La seconde proposition consiste à répartir la circulation inhérente à la N690 entre les rues Neuve et Pepin. Ces deux voiries ainsi que les rues de la Régence et Pont Walrand n'acceptent plus qu'un seul sens de circulation, ce qui apporte:

- Un gain important d'espace sur la partie commerçante du centre qui peut être affecté aux cheminements piétons
- Une réduction de près de moitié du trafic rue Neuve (réduction des nuisances, facilités de traversées)
- Un passage plus fréquent rue Pepin
- Un rapprochement de l'arrêt de bus vers la gare SNCB (uniquement dans le sens Pepinster-Verviers)
- Une amélioration importante de la fluidité au carrefour formé par les N61 et N690



Cette option accorde une place nettement plus importante aux modes doux mais implique aussi des investissements très importants dans le sens où elle nécessite un réaménagement complet des voiries de façade à façade et l'élargissement du tunnel rue Pepin.

Les modifications proposées sont présentées aux pages 98 à 104 et concernent:

### *La rue de la Régence*

- ☞ Mise à sens unique limité (contresens autorisé pour les cyclistes)
- ☞ Création de 7 nouveaux emplacements de stationnement
- ☞ Elargissement des trottoirs de 1.2 m à 2.5 m
- ☞ Avancée des trottoirs au niveau des passages piétons avec bordures d'accès adaptées aux PMR

*La rue Neuve (entre le Quai Nicolai et la rue Pepin)*

- ☞ Mise à sens unique limité (contresens autorisé pour les cyclistes)
- ☞ Elargissement des trottoirs de 1.8 m à 3.5 m
- ☞ Plantations en double alignement réparties sur les trottoirs
- ☞ Dévoisement en face du GB
  - Stationnement en épis inversé côté commerces
  - Zone de stationnement deux-roues
- ☞ Avancée des trottoirs au niveau des passages piétons avec bordures d'accès adaptées aux PMR

*La rue Neuve (entre la rue Pepin et le pont de la Hoegne)*

- ☞ Plantations en double alignement réparties sur les zones de stationnement
- ☞ Bandes cyclables suggérées de chaque côté de la voirie
- ☞ Avancée des trottoirs au niveau des passages piétons avec bordures d'accès adaptées aux PMR

*La rue Pepin (entre les rues Neuve et Formatin)*

- ☞ Réduction de surface du carrefour avec la rue Neuve
- ☞ Mise à sens unique limité (contresens autorisé pour les cyclistes)
- ☞ Suppression du giratoire avec les rues Albert 1<sup>er</sup> et Lieutenant
- ☞ Stationnement perpendiculaire converti en longitudinal
- ☞ Elargissement des trottoirs de 0.5 m et 2.2 m à 3.2 m et 3.6 m
- ☞ Avancée des trottoirs au niveau des passages piétons avec bordures d'accès adaptées aux PMR
- ☞ Plantations en double alignement réparties sur les trottoirs
- ☞ Stationnement deux-roues

*La rue Pepin (entre la rue Formatin et le quai Nicolai)*

- ☞ Sens unique limité (contresens autorisé pour les cyclistes)
- ☞ Elargissement du tunnel sous la voie ferrée pour permettre le passage des Poids lourds et la création d'un trottoir d'1.5 m minimum
- ☞ Avancée des trottoirs au niveau des passages piétons avec bordures d'accès adaptées aux PMR

*Le Pont Walrand*

- ☞ Mise à sens unique limité (contresens autorisé pour les cyclistes)
- ☞ Deux bandes de présélection (tourne à gauche et tourne à droite)
- ☞ Elargissement des trottoirs de 1.2 m à 2.5 m

*La rue Piqueray*

- ☞ Avancée des trottoirs au niveau des passages piétons avec bordures d'accès adaptées aux PMR

*La rue Jacob (projet potentiel d'initiative privée)*

- ☞ Elargissement de la voirie et des trottoirs
- ☞ Zone de livraison pour le GB
- ☞ Accès au parking en toiture du GB



*La rue Albert 1<sup>er</sup>*

- ☞ Elargissement du trottoir côté bâti de 1.8 m à 3 m
- ☞ Diminution du stationnement (compensé par un parking Cour aux Marchandises)
- ☞ Avancée des trottoirs au niveau des passages piétons avec bordures d'accès adaptées aux PMR

*La place de la gare*

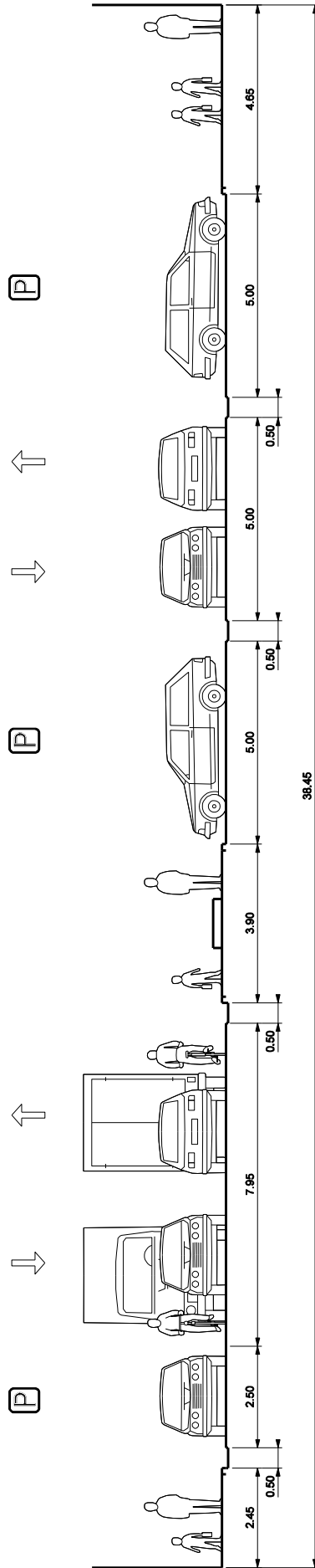
- ☞ Suppression du stationnement au profit d'une bande de délestage
- ☞ Elargissement important du trottoir côté gare
- ☞ Création d'une zone de stationnement deux-roues favorable à une intermodalité vélo-train

## **Plan: Proposition à long terme**

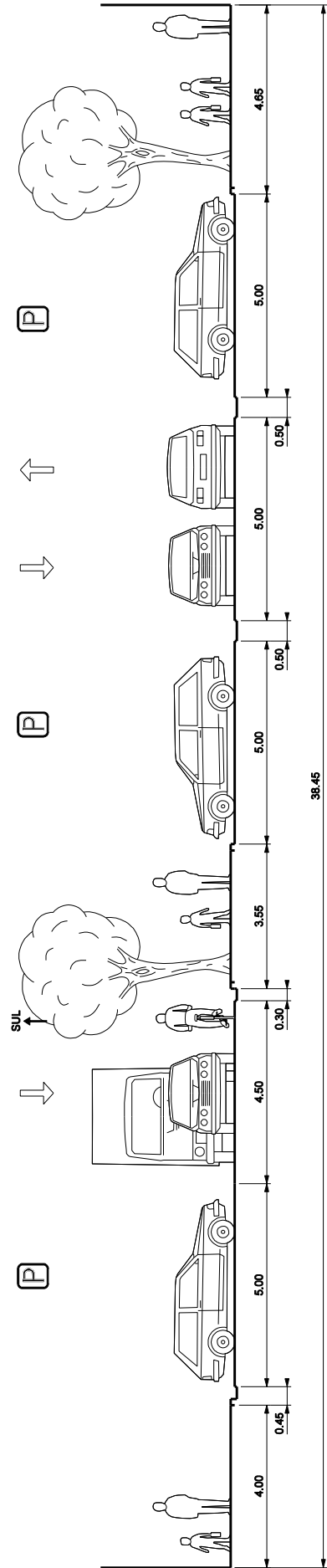
Principe d'aménagement du centre communal  
Proposition à long terme

Profil A-A'

Situation existante



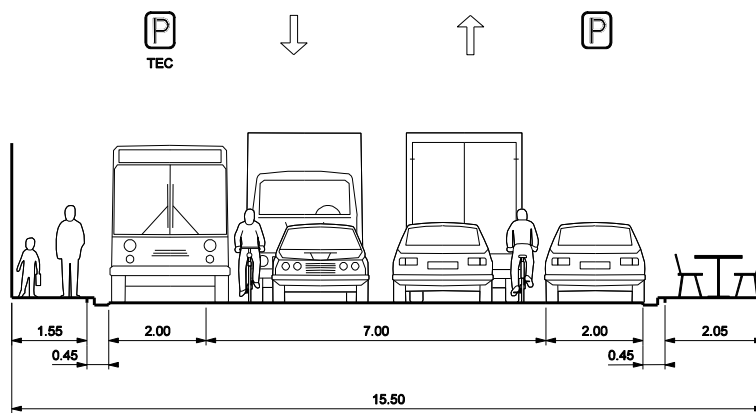
Situation proposée



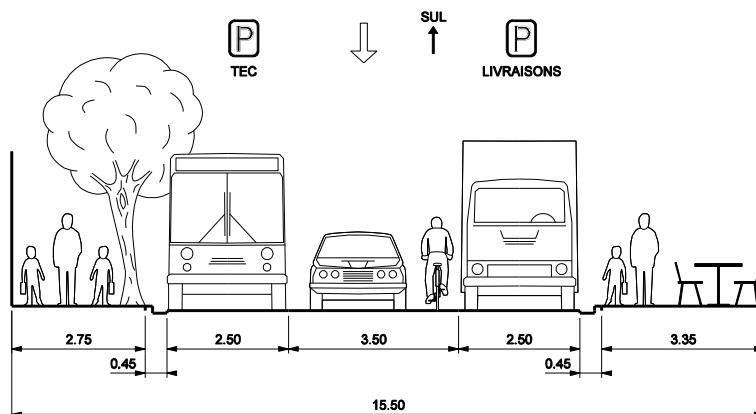
Echelle: 1/150

Principe d'aménagement du centre communal  
Proposition à long terme  
Profil B-B'

Situation existante



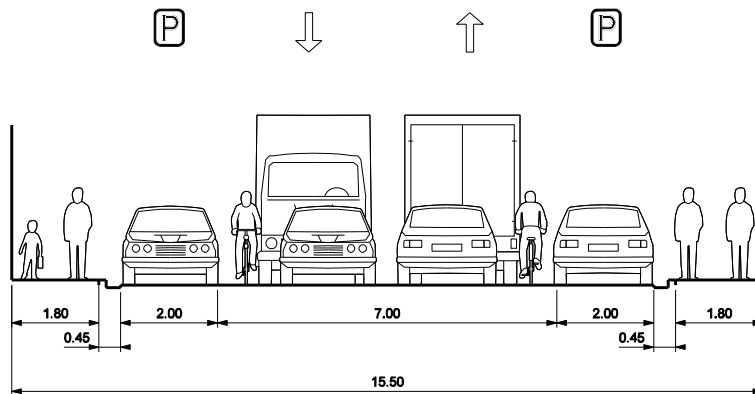
Situation proposée



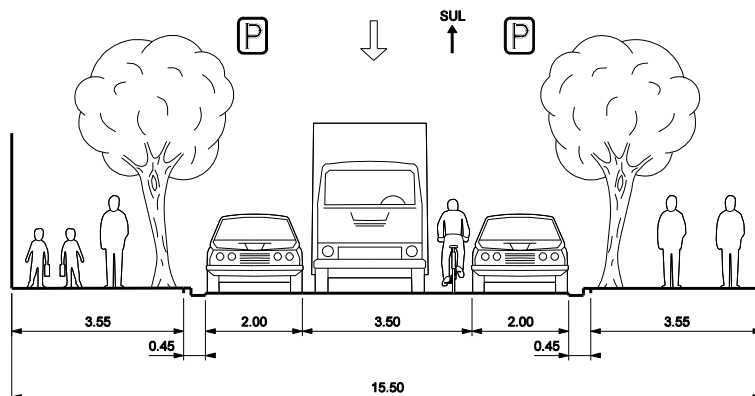
Echelle: 1/150

Principe d'aménagement du centre communal  
Proposition à long terme  
Profil C-C'

Situation existante



Situation proposée



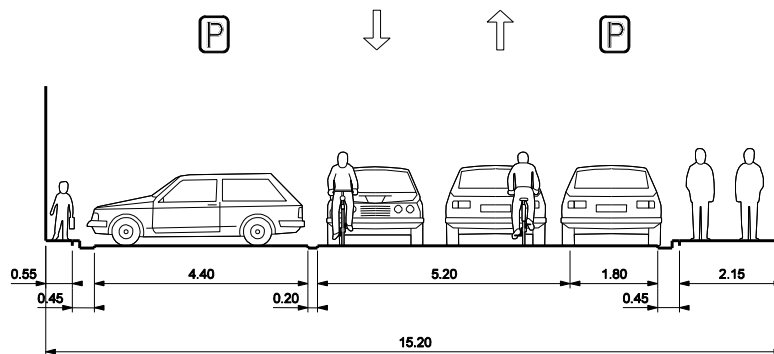
Echelle: 1/150

Principe d'aménagement du centre communal

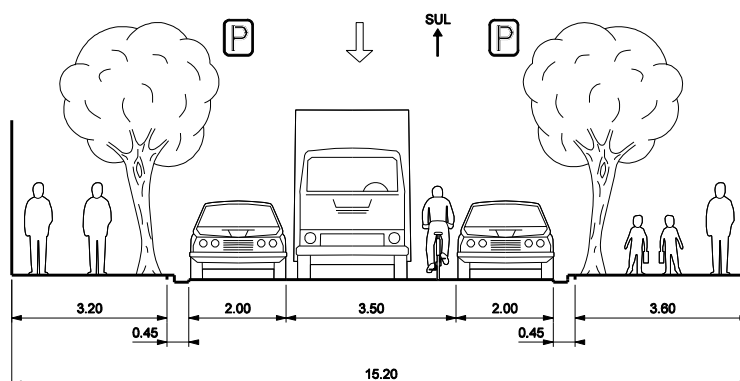
Proposition à long terme

Profil D-D'

Situation existante



Situation proposée



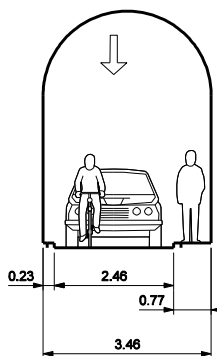
Echelle: 1/150

Principe d'aménagement du centre communal

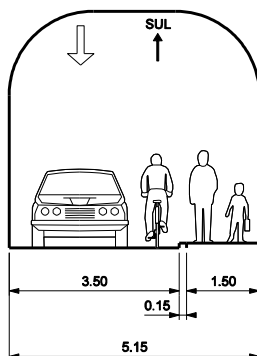
Proposition à long terme

Profil E-E'

Situation existante



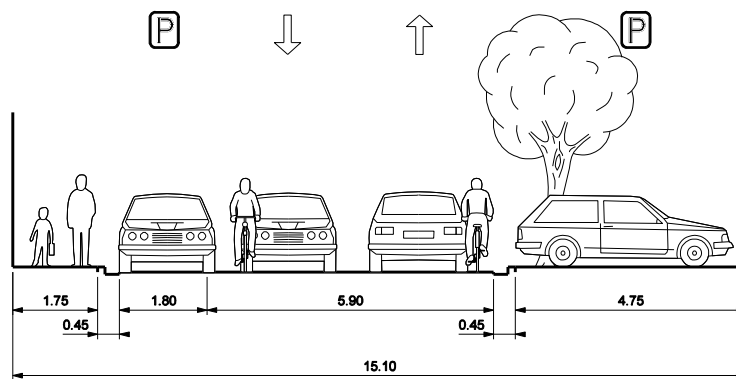
Situation proposée



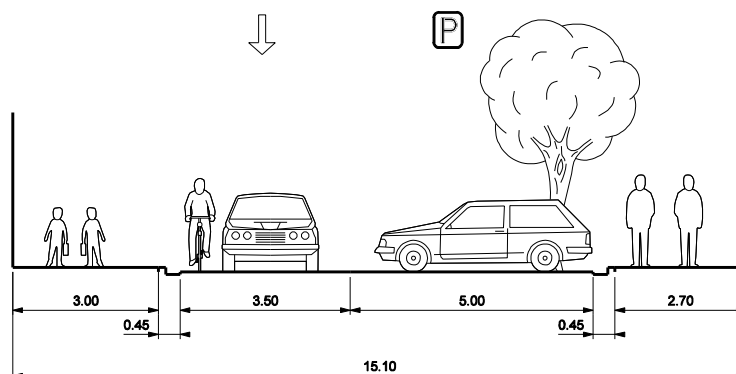
Echelle: 1/150

Principe d'aménagement du centre communal  
Proposition à long terme  
Profil F-F'

Situation existante



Situation proposée



Echelle: 1/150



## 5. Phasage des mesures proposées

Le plan de mobilité est un projet ambitieux tant en terme de mesures à mettre en place qu'en terme financier. Elaboré dans une optique de gestion globale de la mobilité à long terme, il est évident que toutes les mesures proposées ne pourront être réalisées en quelques années.

Un choix a donc dû être fait pour établir un degré de priorité et permettre aux autorités locales de planifier au mieux chacune des mesures liées au PCM. Ce choix se base, entre autre, sur:

- ☞ Le degré d'urgence de mise en place de la mesure. La résolution des problématiques liées à la sécurité seront prioritaires;
- ☞ Le coût de la mesure, sans pouvoir évaluer finement chaque action, et en tenant compte des budgets communaux et régionaux ainsi que des subsides possibles;
- ☞ Le taux d'impact de la mesure sur les problématiques traduites au niveau des objectifs du plan (deuxième phase de l'étude).

La mise en œuvre des différentes mesures est également rendue difficile par la nécessité de les coordonner entre-elles mais également de coordonner les différents services techniques et les diverses ressources budgétaires concernées. La planification doit donc tenir compte des interdépendances entre les opérations, dont les réalisations peuvent être impérativement liées, souhaitées simultanément ou indépendantes.

Le tableau ci-dessous reprend la répartition des propositions en trois étapes définies en fonction des échéances des futurs plans triennaux:

- ☞ Le court terme (2004-2006):
  - mesures en cours de réalisation ou en projet;
  - mesures à faible budget affectant directement la sécurité;
  - nouvelle politique de stationnement au centre;
  - début de promotion des déplacements doux.
- ☞ Le moyen terme (2007-2009):
  - sécurisation des axes communaux principaux;
  - suite de promotion des déplacements doux.
- ☞ Le long terme (2010-2012):
  - mesures financièrement lourdes;
  - fin de promotion des déplacements doux.

		Court terme (2004 – 2006)	Moyen terme (2007 – 2009)	Long terme (2010 – 2012)		
Plan des déplacements	Transports privés	Principes de modération	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pose des panneaux d'agglomération manquants</li> <li>- Limitation à 70 km/h sur les liaisons inter-entités (panneaux C43, C45)</li> <li>- Zone 30 au quartier Boma/Matadi</li> <li>- Mise éventuelle de la rue Jonckay en circulation locale</li> <li>- Aménagement de la N61 entre les Golettes et la rue Campagne</li> <li>- Sécurisation de l'école de Soiron</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement de la N61 entre la rue Neuve et la rue des Golettes</li> <li>- Sécurisation de la route de Soiron</li> <li>- Aménagement du carrefour route de Soiron – rue Grande Fontaine</li> <li>- Aménagement du carrefour route de Soiron – Croix Maga</li> <li>- Zone résidentielle au centre de Soiron</li> <li>- Sécurisation des rues E.Vandervelde et L.Mairlot</li> <li>- Sécurisation du carrefour rue Fassin – rue Xhavée</li> <li>- Sécurisation du carrefour rue Fond de Ville – rue Grande Fontaine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécurisation de la rue Tribomont</li> <li>- Aménagement du carrefour rue Mairlot – rue Tribomont</li> <li>- Aménagement du carrefour Jonckay – Grand'Ry Cornesse</li> <li>- Aménagement de la N61 entre Pepinster et Goffontaine</li> </ul>	
		Signalisation directionnelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Signalisation systématique des noms de rues</li> <li>- Modifications liées au réseau régional</li> <li>- Modifications liées à l'axe Soiron – Cornesse – N61 et Soiron – Wegnez</li> <li>- Jalonnement des nouveaux itinéraires cyclables</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modifications liées à l'axe Wegnez – N61</li> <li>- Jalonnement des nouveaux itinéraires cyclables</li> </ul>		
		Itinéraires poids-lourds	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Levée de l'interdiction PL au centre de Pepinster</li> <li>- Campagne de comptages</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagements dissuasifs rue Halet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liaison Cerexhe-Heuseux – Beaufays</li> <li>- Aménagements dissuasifs rue Neuve</li> </ul>	
	Transports en commun	Optimisation de la desserte TC	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modification de la ligne 288 à Cornesse</li> <li>- Navettes TEC au Hall du Paire</li> <li>- Poursuivre les négociations avec les TEC pour: La desserte du quartier du Val du Fiérain et de Tribomont La desserte du quartier des Hauts Sarts</li> </ul>			
		Amélioration des arrêts TEC	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement des arrêts en zone urbaine (début)</li> <li>- Aménagement des arrêts en zone rurale (début)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement des arrêts en zone urbaine (suite)</li> <li>- Aménagement des arrêts en zone rurale (fin)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement des arrêts en zone urbaine (fin)</li> </ul>	
		Service Mobilo Club	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestion complète assurée par la commune</li> </ul>			
	Modes doux	Cheminements piétons <sup>1</sup>	Réseau cyclable	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liaison Pepinster – Verviers</li> <li>- Liaison Pepinster – Theux</li> <li>- Liaison Pepinster – Wegnez</li> <li>- SUL rue Bouhy</li> <li>- SUL quartier Boma/Matadi</li> <li>- Campagnes d'information et de formation aux déplacements cyclables</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liaison N61 – Wegnez</li> <li>- Liaison Wegnez – Soiron</li> <li>- Liaison Wegnez – Cornesse</li> <li>- Liaison Cornesse – Soiron</li> <li>- Liaison RAVeL le long de la Hoegne</li> <li>- Campagnes d'information et de formation aux déplacements cyclables</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liaison Nessonvaux – Pepinster</li> <li>- Campagnes d'information et de formation aux déplacements cyclables</li> </ul>
			Pepinster	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rue Neuve</li> <li>- Rue Pepin (entre rues Neuve et Formatin)</li> <li>- Rue Albert 1<sup>er</sup></li> <li>- Rue Formatin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rue La Nô</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rue de la Régence</li> <li>- Pont Walrand</li> <li>- Rue Pepin (entre tunnel SNCB et Pont Walrand)</li> <li>- Rue des Jardins (entre rues du Bief et Neuve)</li> </ul>
			Cornesse		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Route de Soiron</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fond de Ville (entre rues Coulée et Grande Fontaine)</li> <li>- Rue Grande Fontaine</li> </ul>
			Wegnez		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rue Vandervelde</li> <li>- Rue Mairlot</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rue des Déportés</li> </ul>
Soiron			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rue Soiron Centre</li> <li>- Hezée</li> <li>- Tilleul</li> </ul>			

<sup>1</sup> Trottoirs conformes (1.5m minimum, revêtement compact et plan) et traversées adaptées aux PMR

		<i>Court terme (2004 – 2006)</i>	<i>Moyen terme (2007 – 2009)</i>	<i>Long terme (2010 – 2012)</i>
<i>Plan de stationnement</i>	Stationnement VP	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zone bleue au centre de Pepinster</li> <li>- Parking Administration communale</li> <li>- Parking rampe d'accès vers la Cour aux Marchandises</li> <li>- Parking clients à la gare SNCB</li> <li>- Stationnement bilatéral au quartier Boma/Matadi</li> </ul>		
	Stationnement vélo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Emplacements de type arceau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Emplacements de type casier (terminus TEC à l'athénée, gares de Pepinster et Pepinster Cité)</li> </ul>	
	Stationnement PMR	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en conformité des emplacements existants</li> <li>- Création de nouveaux emplacements réservés</li> </ul>		
<i>Principes d'aménagements du centre de Pepinster</i>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagements ponctuels avec maintien du double sens rue Neuve</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réaménagement complet de façade à façade avec rues Neuve et Pepin à sens unique</li> </ul>

## 6. Suivi du plan de mobilité

L'élaboration du plan communal de mobilité est loin de constituer une fin en soi. Cette étude fixe en effet les grandes orientations d'organisation de la circulation à court, moyen et long termes mais ne constitue nullement une base de projets figés. Elle doit rester souple dans ses recommandations et s'adapter au gré des évolutions du contexte communal mais également au gré des disponibilités budgétaires.

C'est pourquoi il importe d'en assurer le suivi. Un comité de suivi, composé du comité technique de l'étude, de représentants politiques des institutions amenées à financer sa mise en œuvre mais aussi d'acteurs de la vie locale (associations, écoles,...), doit être mis en place.

Ses fonctions seront multiples:

- ☞ Décloisonner les différents services compétents pour la réalisation des mesures proposées;
- ☞ Vérifier l'efficacité d'une action lorsqu'elle est appliquée et mesurer les effets inattendus consécutifs à sa mise en œuvre (modification de comportement des usagers, accroissement de la demande, ...);
- ☞ Assurer une coordination et une cohérence des différentes actions qui seront menées notamment en terme d'urbanisation et d'organisation des déplacements;
- ☞ Evaluer l'atteinte des objectifs du plan de mobilité sur base d'indicateurs fiables (comptages routiers, contrôles de vitesse, estimation des flux poids-lourds, statistiques d'accidents, fréquentation des transports publics, évolution de l'usage du vélo,...) et de réorienter, si nécessaire, les mesures à appliquer;
- ☞ Développer et organiser l'information, la communication et la consultation de la population:
  - Information lors de chantiers de voiries;
  - Continuité des actions de sensibilisation et de promotion des modes doux (semaine de la mobilité, ...);
  - Aide des entreprises et services publics dans la réalisation de plans de mobilité particuliers;
  - Informations régulières sur la mise en œuvre du plan de mobilité via le bulletin d'information et le site internet de la commune.

# ***Annexes***

## Outils de modération

### *Dispositifs surélevés: le ralentisseur de trafic*



### Zones d'applications

- ☞ Sur les voiries rectilignes.
- ☞ Dans les rues dont la fonction de circulation est faible ou modérée (max. 500 véhicules/h aux heures de pointes).
- ☞ Pas sur les voies prioritaires.
- ☞ Pas le long des lignes régulières de bus ainsi que les itinéraires principaux des services d'urgence.

### Réalisation et remarques particulières

- ☞ A intégrer dans l'environnement (Eviter l'effet de surprise).
- ☞ Les matériaux d'une teinte différente, ainsi qu'un rétrécissement de chaussée au moyen de plantations mettent bien en évidence la présence du ralentisseur.
- ☞ Disposer à 15 m minimum d'un carrefour et à 50 m minimum d'un autre ralentisseur.
- ☞ Sur les itinéraires cyclables, gêner le moins possible les cyclistes (profil surbaissé sur les côtés, couloir de dérivation "by-pass", ...).
- ☞ Signalisation obligatoire.



A14



F87



Profil surbaissé pour cyclistes  
Sources: Code de bonne pratique des aménagements cyclables, MET, Pro Vélo, sept. 2000

## Outils de modération

### Dispositifs surélevés: le plateau



A14



F87



PLATEAU

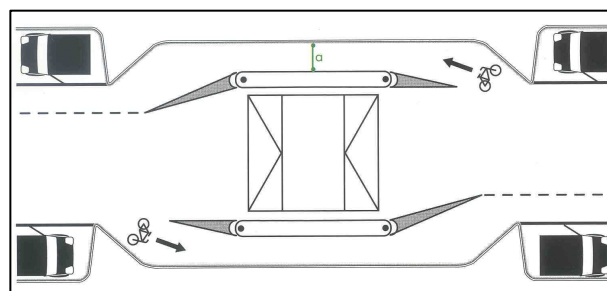
A51

### Zones d'applications

- ☞ Aussi bien sur une voirie courante qu'à un carrefour.
- ☞ Attire l'attention des usagers sur un endroit particulier.  
Exemples: passage piéton, carrefour à priorité de droite, zone 30,...
- ☞ Peut être aménagé aussi bien dans les rues à 30 qu'à 50 km/h.
- ☞ Ne constitue pas une gêne significative pour l'écoulement du trafic.
- ☞ Peut être placé le long des lignes régulières de bus.

### Réalisation et remarques particulières

- ☞ Un accompagnement vertical met en évidence le plateau, évite l'effet de surprise et peut servir de séparation entre le trottoir et la voirie (panneaux de signalisation, potelets, bornes...).
- ☞ Peut être très bien intégré dans l'environnement surtout s'il est disposé à un endroit logique (ex: passage pour piéton, carrefour,...).
- ☞ Les matériaux de revêtement doivent contraster nettement avec le reste de la chaussée.
- ☞ Le long des lignes régulières de bus, les aménagements doivent respecter les prescriptions techniques définies par l'arrêté royal du 9 octobre 1998 modifié le 3 mai 2002 (extrait du Moniteur belge).
- ☞ Sur les itinéraires cyclables, gêner le moins possible les cyclistes (liaison de revêtements avec la voirie, couloir de dérivation "by-pass", ...).
- ☞ Peut être accompagné d'autres aménagements. (rétrécissement,...).



By-pass pour cyclistes

Sources: Code de bonne pratique des aménagements cyclables, MET, Pro Vélo, sept. 2000

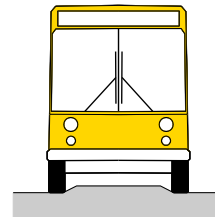
## Outils de modération

### *Les dispositifs surélevés: le coussin berlinois*



#### Zones d'applications

- ☞ Sur les voiries où la vitesse est limitée à maximum 50 km/h.
- ☞ Dans les rues dont la fonction de circulation est faible ou modérée (max. 500 véhicules/h aux heures de pointes).
- ☞ Peut être placé le long des lignes régulières de bus.



#### Réalisation et remarques particulières

- ☞ Aucune contrainte pour les cyclistes, bus et autres poids lourds.
- ☞ Disposer à 15 m minimum d'un carrefour et à 50 m minimum d'un autre ralentisseur.
- ☞ Un accompagnement vertical (panneaux de signalisation, potelets, bornes...) et/ou d'un autre aménagement met en évidence le ralentisseur et évite l'effet de surprise.



A14



F87

- ☞ Interdit dans les virages, sur les ouvrages d'art et voiries où la déclivité est supérieure à 6%.



## Outils de modération

### *Le dévoiement*

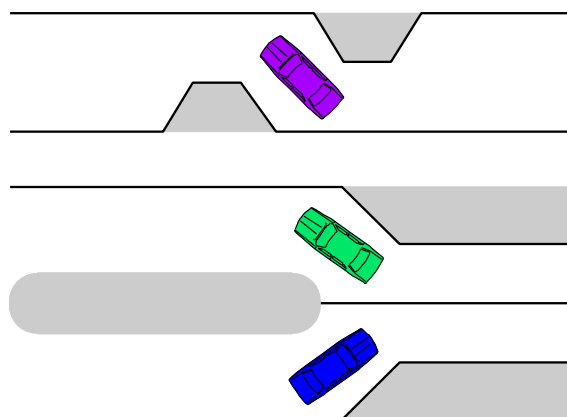
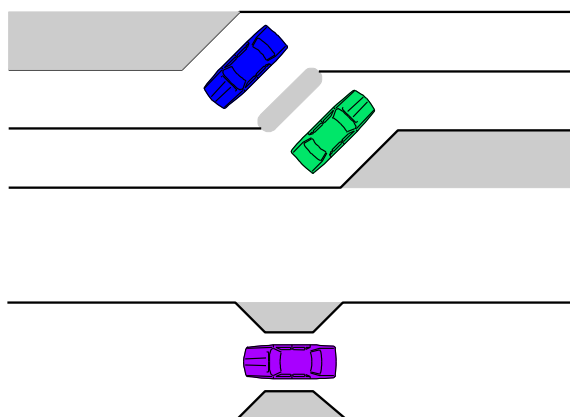


### Zones d'applications

- ☞ Où le trafic est à double sens.
- ☞ Dans les rues dont la fonction de circulation est faible ou modérée (max. 500 véhicules/h aux heures de pointes).
- ☞ Pas sur les voies prioritaires (sauf dérogation).

### Réalisation et remarques particulières

- ☞ Ilot central pouvant être franchissable (éventuellement remplacé par du marquage, mais moins efficace dans les rues où le trafic en sens inverse est faible).
- ☞ Angle de dévoiement: 45° maximum.
- ☞ Perte de places de stationnement.
- ☞ L'accompagnement d'éléments verticaux (végétation, éclairage) et/ou d'autres aménagements (plateaux) met bien en évidence la fin des tronçons rectilignes.
- ☞ Aux endroits fréquentés par les autobus du TEC, il est utile de vérifier avec celui-ci si le passage des autobus est toujours possible.
- ☞ Sur les itinéraires cyclables, les cyclistes ne doivent pas être rejetés sur la trajectoire des véhicules motorisés. Si le gabarit de la voirie le permet, un système d'évitement (by-pass) doit être mis en place.



## Outils de modération

### *Réduction de la surface du carrefour*

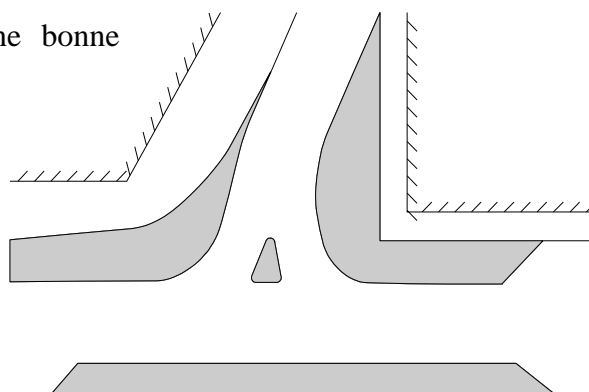


### Zones d'applications

- ☞ Carrefour surdimensionné.
- ☞ Eviter dans les rues fort fréquentées par les bus ou les camions, là où les grands véhicules qui changent de direction vont gêner les véhicules venant en sens inverse.

### Réalisation et remarques particulières

- ☞ Différentes manières de réduire la surface:
  - oreilles (élargissement des trottoirs aux angles).
  - rétrécissement des débouchés évasés.
  - dans un carrefour en T, avancée de trottoir face au débouché de la barre verticale du T.
  - déport d'axe de la chaussée de chaque côté d'un carrefour.
  - mise en place d'îlot directionnel à l'entrée du carrefour.
- ☞ Dans les virages trop serrés pour les poids lourds et les bus, une surlargeur peut être aménagée en matériaux différents. Les voitures éviteront cette zone inconfortable.
- ☞ Des bornes ou d'autres éléments verticaux bien visibles empêcheront les véhicules de prendre leur virage en débordant partiellement sur le trottoir.
- ☞ La surélévation d'un carrefour constitue une bonne combinaison avec une réduction des angles.



## Outils de modération

### *Le changement de revêtement*



#### Zones d'applications

- ☞ Aux endroits spécifiques où l'on veut éveiller l'attention de l'automobiliste (carrefour, passage piéton,...).
- ☞ Peut être placé sur n'importe quelle voirie (hors agglomération,...).

#### Réalisation et remarques particulières

- ☞ Peut être réalisé sous la forme d'une bande sonore.
- ☞ A intégrer dans l'environnement.
- ☞ Penser aux nuisances sonores subies par les riverains (revêtement en pavés).
- ☞ Peut être accompagné à d'autres aménagements.
- ☞ Le long des itinéraires cyclables, des passages pour cyclistes peuvent être aménagés avec un revêtement moins inconfortable.



By-pass pour cyclistes

Sources: Code de bonne pratique des aménagements cyclables, MET, Pro Vélo, sept. 2000

## Outils de modération

### *L'effet de porte*



### Zones d'applications

- ☞ Peut être placé sur n'importe quelle voirie (hors agglomération,...).
- ☞ Aux endroits spécifiques où l'on veut ralentir la circulation (carrefour, passage piéton,...).

### Réalisation et remarques particulières

- ☞ Peut être réalisé de nombreuses manières:
  - muret de part et d'autre de la chaussée, rappelant les murs des anciennes portes de villes.
  - un effet de porte végétal (bac de plantations, arbres,...).
  - une sculpture, symbole de l'identité de l'entité.
- ☞ Peut être intégré à d'autres dispositifs (plateau, dévoiement, rond-point,...).
- ☞ Aux endroits fréquentés par les autobus du TEC, il est utile de vérifier avec celui-ci si le passage des autobus est toujours possible.

## Outils de modération

### *Rétrécissement de la perspective*



### Zones d'applications

- ☞ Sur les voiries rectilignes.

### Réalisation et remarques particulières

- ☞ Des rangées d'arbres plantées le long de la route créent un effet de drève et un rétrécissement visuel, ce qui a pour conséquence de réduire la vitesse.
- ☞ Le fond de perspective peut être bouché par des plantations sur une berme centrale, sur un dévoiement,... afin de limiter la visibilité à longue distance.
- ☞ Le choix des végétaux doit être pensé pour la forme et la hauteur qu'ils peuvent avoir à terme mais aussi pour les contraintes qu'ils occasionnent (entretien, difficultés de déneigement, arrosage,...).
- ☞ Penser à l'interaction qu'il peut y avoir entre les câbles ou canalisations enterrés et les câbles aériens.

## Outils de modération

### *Rétrécissement des bandes de circulation*



### Zones d'application

- ☞ Sur tous types de voiries où les bandes de circulation sont trop larges (ce qui permet une vitesse plus élevée des véhicules).

### Réalisation et remarques particulières

- ☞ Suppression d'une bande de circulation et remplacement par une bande de stationnement.
- ☞ Elargissement d'un ou des trottoir(s).
- ☞ Réalisation de bandes cyclables suggérées (bandes différenciées sur les côtés de la chaussée) ou de pistes cyclables marquées.
- ☞ Séparation des deux sens de circulation par un îlot central.
- ☞ Plantation en trottoirs ou en bacs.
- ☞ Utilisation de luminaires de type « lampadaire ».

## Analyse des arrêts TEC

### Pondération des critères d'évaluation

Critères	Cotations	
	Sécurité	
<b>Distance voirie-arrêt</b>		
Présence trottoir		
< 1,2 m	0	
>= 1,2 m et < 1,5 m	0.75	
>= 1,5 m	1	
Absence trottoir		
< 1,2 m	0	
>= 1,2 m et < 1,8 m	0.5	
>= 1,8 m	1	
<b>Revêtement</b>	<b>Confort</b>	<b>PMR</b>
H = herbe	0	0
TB = terre battue	0	0
Tal = talus	0	0
E = empièchement	0.25	0
G = grenailles		
PG = pavés de grès	0.75	0.125
B = béton	0.75	0.5
D = dalles béton (30/30)	0.75	0.5
Ta = tarmac	0.75	0.5
K = klinkers	0.75	0.5
<b>Passage piétons</b>	<b>Sécurité</b>	
	<b>Communale</b>	<b>Régionale</b>
N = non	0.5	0
Eloigné	0.75	0.75
O = oui	1	1
<b>Eclairage</b>	<b>Sécurité</b>	<b>Confort</b>
N = zone non éclairée	0	0
O = zone éclairée	0.75	0.75
Sp = éclairage direct	1	1
<b>Banc</b>	<b>Confort</b>	<b>PMR</b>
N = non	0	0
O = oui	0.5	0.5
<b>Abribus</b>	<b>Confort</b>	
N = non	0	
O - = abribus sans bardage latéral	1	
O + = Abribus avec bardage de fond et bardage latéral	1.75	
<b>Marche</b>	<b>PMR</b>	
O = oui	0	
N = non	0.5	
<b>Bordure d'accès aux bus (≥15 cm)</b>	<b>PMR</b>	
N = non	0	
O = oui	1.5	
<b>Visibilité</b>	<b>Sécurité</b>	<b>Confort</b>
Ma = mauvaise	0	0
OK = bonne	1	1
<b>Horaire</b>	<b>Confort</b>	
N = non	0	
O = présence d'un horaire	0.5	
O+C = présence d'un horaire et d'une carte	0.75	

Chaque arrêt a été évalué sur base des facteurs de sécurité, de confort et d'accessibilité aux PMR mais également sur base d'un facteur général reprenant ces trois données et défini comme suit:

$$Q = (\Pi \text{ des critères sécurité}) \times (\Sigma \text{ des critères confort} + \Sigma \text{ des critères accessibilité PMR})$$

où Q = cotation générale de l'arrêt

Π = produit

Σ = somme

## Analyse des arrêts TEC

### Résultats

Nom	Urbain ou Rural	Trottoir	Distance voirie-arrêt	Revêtement voirie-arrêt	Revêtement Trottoir/accotement	Passage piétons	Eclairage	Banc		Atribus	Marche	Bordure	Visibilité	Horaire	Remarques	Cotation (sur 10 points)			Nombre d'utilisateurs potentiels
								Nbre places	état							Confort	PMR	Sécurité *(confort+PMR)	
Arifagnes 1	R	O	4	Ta	Ta	N	Sp	4	M	N	N	N	OK	N		6	6	0	13
Arifagnes 2	R	N	1	H		N	O	N		N	N	N	OK	N		3	1	0	10
Ateliers Bertrand 1	U	O	1,2	D	D	O	Sp	N		N	N	N	OK	O		6	1	3	560
Ateliers Bertrand 2	U	O	1,2	D	D	O	Sp	N		N	N	N	OK	O		6	1	3	560
Ateliers mécaniques 1	U	O	0,5	E/G	E	N	O	N		N	N	N	OK	O		4	1	0	511
Ateliers mécaniques 2	U	O	0,5	Ta	Ta	N	Sp	N		N	N	N	OK	O		6	4	0	476
Athénée 1	U	O	1,5	Ta	Ta	N	O	N		N	N	N	OK	O		6	4	2	1628
Athénée 2	U	O	1	Ta	Ta	O	O	2	B	O+	O	N	OK	O	Vitres cassées	9	4	0	1690
Becoën 1	R	N	0,5	H		N	Sp	N		N	N	N	OK	O	Filet eau	4	1	0	75
Becoën 2	R	N	0,5	H		N	O	N		N	N	N	OK	O		3	1	0	43
Carrefour St Germain	R	N	1	H		N	N	5 (20m)	M	N	N	N	OK	O		3	3	0	48
Cazer 1	U	O	2	D	D	N	O	N		N	N	N	OK	O	Zone de stationnement spécifique	6	1	0	235
Cazer 2	U	O	1,5	D	D	N	O	N		N	N	N	OK	O		6	1	0	213
Chapelle du Fierain 1	R	O	1	H	H	N	N	N		N	N	N	OK	N		2	1	0	25
Chapelle du Fierain 2	R	O	1	H	E	N	O	N		N	N	N	OK	N		3	1	0	25
Château d'eau 1	R	O	1	H	H	N	O	N		N	N	N	OK	N		3	1	0	75
Château d'eau 2	R	O	4	H	E	N	O	N		N	N	N	OK	N		3	1	1	75
Chemin de Rolays 1	R	N	1	H		N	N	N		N	N	N	OK	N	Talus	2	1	0	278
Chemin de Rolays 2	R	O	1	Ta	Ta	N	N	N		N	N	N	OK	N		4	4	0	270
Chinheid 1	R	O	3	Ta	Ta	N	Sp	N		N	N	N	OK	N	Filet eau	5	4	0	291
Chinheid 2	R	O	2	Ta	G	N	O	N		O+	O	N	OK	N	Vitres cassées et tarmac en mauvais état	7	1	0	274
Cité Mon Logis 1	R	O	1,5	Ta	Ta	N	O	N		N	N	N	OK	N	Ta en mauvais état	5	4	2	143
Cité Mon Logis 2	R	O	1	Ta	E	N	Sp	N		N	N	N	OK	N		4	3	0	145
Cornesse carrefour 1	R	O	0,5	TB	G	N	O	N		N	N	N	OK	O	Entravé par grosses pierres	3	3	0	258
Cornesse carrefour 2	R	O	1	H	H	N	O	1	B	O+	O	N	OK	O+C	vitres cassées	7	1	0	263
Cornesse Eglise 1	R	O	2,5	PG	PG	R	O	N		N	N	N	OK	O		6	4	4	414
Cornesse Eglise 2	R	O	1	D	D	O	O	N		N	N	N	OK	N		5	1	0	431
Croix Rouge 1	U	O	1	D	D	O	O	N		N	N	N	OK	O		6	1	0	774
Croix Rouge 2	U	O	1	D	D	O	O	N		N	N	N	OK	N	passage piéton à repeindre	5	1	0	864
Croix Rouge 3	U	O	1,5	D	D	N	O	N		N	N	N	OK	O	Zone de stationnement spécifique	6	1	2	787
Croix Rouge 4	U	O	1	K	K	N	O	N		N	N	N	OK	O		6	2	0	592
Cromhaise 1	R	O	1	H	H	N	Sp	N		N	N	N	OK	O		4	1	0	103
Cromhaise 2	R	O	1,5	TB	E/G	N	O	N		N	N	N	OK	O		4	3	1	108
Eau Vive 1	R	O	3	H	Ta	N	O	N		N	N	N	OK	N		4	3	0	0
Eau Vive 2	R	O	1,5	H	TB	N	O	N		N	N	N	OK	N		3	3	0	0
Ecole 1	U	O	1,2	D	D	N	O	N		N	N	N	OK	O		6	1	1	760
Ecole 2	U	O	1	D	D	N	Sp	1	B	O+	O	N	OK	O+C		10	1	0	765
Eglise 1	U	O	1,2	D	D	O	O	N		O+	N	N	OK	O+C		9	1	4	1092
Eglise 2	U	O	1	D	D	O	O	1		O+	O	N	Ma	O		8	1	0	1089
Fays	R	O	1	H	H	N	Sp	N		N	N	N	OK	O		4	1	0	85
Ferme Brandt 1	R	O	1,5	Ta	Ta	N	N	N		N	N	N	OK	N		4	4	0	3
Ferme Brandt 2	R	N	1	H		N	N	N		N	N	N	OK	N		2	1	0	3
Flère Ecoles 1	R	O	2,5	Ta	Ta	N	Sp	N		N	N	N	OK	O	Ta dégradé+vitres cassées+rampe	6	4	0	103
Flère Ecoles 2	R	O	1	Ta	Ta	N	O	1		O+	O	N	OK	O		9	4	0	95
Fond de Moule	R	O	3	Ta	Ta	N	N	N		N	N	N	OK	O		5	4	0	143
Fond de ville 1	R	O	2	TB	H	N	Sp	N		N	N	N	OK	O		4	3	2	240
Fond de ville 2	R	O	2	TB	H	N	Sp	N		N	N	N	OK	N		3	3	2	245
Giet 1	U	O	1,5	D	D	N	O	N		N	N	N	OK	O	Zone de stationnement spécifique	6	1	0	165
Giet 2	U	O	1,2	D	D	N	O	N		N	N	N	OK	O		6	1	0	170
Goffontaine gare 1	R	N	1	H		N	O	N		N	N	N	OK	O		3	1	0	143
Goffontaine gare 2	R	N	1	E/G		N	O	1		O+	O	N	OK	O		7	1	0	143
Golettes 1	U	O	1,5	D	D	N	O	N		N	N	N	OK	O		6	1	2	505
Golettes 2	U	O	1,5	D	D	N	O	N		N	N	N	OK	O		6	1	0	585
Golettes 3	U	O	2,5	Ta	Ta	N	O	N		N	N	N	OK	O	zone de stationnement	6	4	0	288
Grande Fontaine 1	R	O	1,5	H	B	N	N	N		N	N	N	OK	O		3	1	0	88
Grande Fontaine 2	R	N	0,5	H		N	N	N		N	N	N	OK	O		2	1	0	83
Haut Tribomont	R	O	0,5	H	H	N	O	N		N	N	N	OK	N		3	1	0	78
Haute Bouhaye	R	O	1	Ta	Ta	N	Sp	N		N	N	N	OK	O		6	4	0	103
Hauts Sarts 1	R	O	1,5	Ta	Ta	N	O	N		N	N	N	OK	N		5	4	0	563
Hauts Sarts 2	R	O	1,2	E/G	E/G	N	Sp	N		N	N	N	OK	N		4	1	0	545
Jonckay 1	R	O	2,7	D	D	N	O	N		N	N	N	OK	O	Zone de stationnement spécifique	6	1	0	355
Jonckay 2	R	O	1	Ta	Ta	N	O	N		N	N	N	OK	O		6	4	0	400



## Analyse des arrêts TEC

### Résultats

Nom	Urbain ou Rural	Trottoir	Distance voirie-arrêt	Revêtement voirie-arrêt	Revêtement Trottoir/accotement	Passage piétons	Eclairage	Banc		Atribus	Marche	Bordure	Visibilité	Horaire	Remarques	Cotation (sur 10 points)			Nombre d'utilisateurs potentiels
								Nbre places	état							Confort	PMR	Sécurité *(confort+PMR)	
Lauhan 1	R	N	0			N	Sp	N		N	N	N	OK	O		4	1	0	8
Lauhan 2	R	N	0			N	Sp	N		N	N	N	OK	O		4	1	0	8
Le Chêne	R	O	1	H	H	N	Sp	1	B	O+	O	N	OK	O+C		8	1	0	145
Maison de retraite	R	O	0,5	H	H	N	Sp	5	M/PE	N	N	N	OK	O	Passage piéton trop loin à déplacer	5	3	0	183
Maison Detaille 1	R	O	0,5	PG	PG	N	Sp	N		N	N	N	OK	O		6	4	0	115
Maison Detaille 2	R	O	2	PG	PG	N	Sp	N		N	N	N	OK	O	Rampe	6	4	0	113
Matadi 1	U	O	1,5	D	D	O	Sp	1	B	O+	O	N	OK	O	Vitres cassées	10	1	7	1283
Matadi 2	U	O	1,2	Ta	Ta	O	O	N		N	N	O	OK	N		5	9	4	1283
Nouveau Cimetière 1	R	O	1,5	H	Ta	N	Sp	N		N	N	N	OK	N		4	3	0	383
Nouveau Cimetière 2	R	O	2,5	Ta	H	N	O	N		N	N	N	OK	N		4	3	0	363
Panorama 1	R	O	1	Ta	Ta	N	O	N		N	N	N	OK	N		5	4	0	123
Panorama 2	R	O	1	Ta	Ta	N	O	N		N	N	N	OK	N		5	4	0	120
Pont de Flère 1	R	O	2	Ta	Ta	N	O	N		N	N	N	OK	O		6	4	0	88
Pont de Flère 2	R	O	3	TB	Ta	N	O	N		N	N	N	OK	O		5	4	0	68
Pont de la Raye 1	U	O	1,2	TB	TB	N	O	N		N	N	N	OK	O		3	4	0	560
Pont de la Raye 2	U	O	1,2	D	D	N	O	N		N	N	N	OK	O		6	1	0	565
Pont de la Vesdre 1	U	O	1,2	D	D	N	O	N		N	N	N	OK	O	Zone de stationnement spécifique	6	1	0	598
Pont de la Vesdre 2	U	O	1	D	D	N	O	N		N	N	N	OK	N		5	1	0	643
Pont Lefin 1	U	O	1,5	D	D	N	Sp	N		N	N	N	OK	O		6	1	0	273
Pont Lefin 2	U	O	1	Ta	Ta	O	O	N		O-	N	O	OK	O	abri rudimentaire	7	9	0	293
Pont Walrand 1	U	O	1,2	D	D	Eloigné	O	N		N	N	N	OK	N	Zone de stationnement spécifique	5	1	2	976
Pont Walrand 2	U	O	1	D	D	Eloigné	O	N		N	N	O	OK	O		6	6	0	1094
Postay 1	R	O	0,6	D	D	O	O	N		N	N	N	OK	N	Passage piéton à refaire	5	1	0	350
Postay 2	R	N	0	H		N	O	N		N	N	N	OK	N	Talus	3	1	0	353
Postay 3	U	O	2	D	D	O	O	N		N	N	N	OK	O		6	1	3	360
Postay 4	U	O	1,2	D	D	O	O	N		N	N	N	OK	N		5	1	2	365
Prévochamps 1	U	O	1	Ta	Ta	O	N	N		N	N	O	OK	O		5	9	0	533
Prévochamps 2	U	O	0,9	D	D	O	O	3	B	O+	O	N	OK	N	Vitres cassées	8	1	0	520
Route de Cornesse 1	U	O	1	E/G	E/G	N	Sp	1	B	O+	O	N	OK	O+C		8	1	0	315
Route de Cornesse 2	U	O	1,5	Ta	Ta	N	O	3	B	N	N	N	OK	O		7	6	2	343
Route de Drolenval 1	R	O	3	Ta	Ta	N	O	4-5	Ma	N	N	N	OK	O		7	6	2	158
Route de Drolenval 2	R	N	0,5	H		N	O	2	B	O+	O	N	Ma	O		5	1	0	158
rue du Tilleul 1	R	O	4	TB	TB	N	N	N		N	N	N	OK	N		2	4	0	35
rue du Tilleul 2	R	N	1,5	H		N	N	N		N	N	N	OK	N		2	3	0	35
Rue Grand'Ry 1	U	O	1	D	D	N	Sp	N		N	N	N	OK	O		6	1	0	213
Rue Grand'Ry 2	U	O	1	D	D	N	O	N		N	N	N	OK	O		6	1	0	200
Rue L Bierin 1	R	N	0	H		N	N	N		N	N	N	OK	N	Zone de stationnement spécifique	2	1	0	135
Rue L Bierin 2	R	N	0			N	O	N		N	N	N	OK	O	Zone de stationnement spécifique	3	1	0	123
Rue Nouvelle 1	U	O	0,5	D	D	O	Sp	N		N	N	N	OK	O		6	1	0	653
Rue Nouvelle 2	U	O	0,5	Ta	Ta	N	O	N		N	N	N	OK	O		6	4	0	645
Rue Vandervelde 1	U	O	1	Ta	D	N	Sp	N		O-	O	N	OK	O	abri en mauvais état	8	1	0	245
Rue Vandervelde 2	U	O	1	D	Ta	N	O	N		N	N	N	OK	O		6	3	0	255
Rue Xhavée 1	R	O	2	Ta	Ta	N	O	N		N	N	N	OK	O		6	4	2	95
Rue Xhavée 2	R	N	0	TB		N	Sp	N		N	N	N	OK	O		4	3	0	90
Ry de la Saute 1	R	O	2	Ta	Ta	N	O	N		N	N	N	OK	O	Rampe	6	4	0	18
Ry de la Saute 2	R	N	0,5	H		N	O	N		N	N	N	OK	O		3	1	0	18
Soiron-école 1	R	O	1,5	TB	TB	N	N	N		N	N	N	OK	N		2	4	0	313
Soiron-école 2	R	O	3	Ta	Ta	N	Sp	N		N	N	N	OK	N		5	4	3	305
Soiron-moulin	R	O	1	PG	PG	N	O	N		N	N	N	OK	O		6	4	0	330
Tancrémont chapelle 1	R	O	5	TB	TA	N	Sp	N		N	N	N	OK	O		5	4	0	38
Tancrémont chapelle 2	R	O	1,5	D	D	N	O	N		N	N	N	OK	O		6	1	0	35
Tancrémont château 1	R	O	2	Ta	Ta	N	N	N		N	N	N	OK	N		4	4	0	18
Tancrémont château 2	R	N	2	H		N	N	N		O+	N	N	Ma	N		3	1	0	18
Tennis Club Pepinster 1	R	O	2	E/G	E/G	N	Sp	N		N	N	N	OK	O		5	1	0	99
Tennis Club Pepinster 2	R	O	1	Ta	H	N	O	3	Ma	O+	O	N	OK	O	Vitres cassées	8	3	0	99
Tribomont carrefour 1	R	O	1	E/G	E/G	N	O	N		N	N	N	OK	N		3	1	0	150
Tribomont carrefour 2	R	O	2,5	E/G	E/G	N	O	N		N	N	N	OK	N		3	1	1	140
Val Du Fierain 1	R	O	0,5	H	H	N	O	N		N	N	N	OK	N		3	1	0	145
Val Du Fierain 2	R	O	1	E/G	E/G	N	Sp	N		N	N	N	OK	N		4	1	0	160
Vovegnez 1	U	O	1,8	D	D	N	O	N		N	N	N	OK	O		6	1	0	238
Vovegnez 2	U	O	1	Ta	TB	N	O	N		O-	N	N	OK	O	Abri rudimentaire	6	4	0	238