



Plan Intercommunal de Mobilité Communes de Berloz, Geer, Hannut, Waremme

Phase 3 : propositions d'actions

*Echelle communale
Waremme*

**Rapport après enquête publique
Novembre 2013**

Association momentanée



Sous-traitant communication



Ont participé à la rédaction de document :

- Paul Plak – Administrateur Agora
- Alix Van Cauwenberghe – Gérante Espaces Mobilités
- Alexandre Van Pestel – Chef de projet Espaces Mobilités
- Benoit Baudrier – Chef de projet adjoint Agora
- Pauline Nelsy Dumartin – Chargée d'études Agora
- Antoine Jardel – Chargé d'études Agora

Table des matières

1	Aménagement du territoire et mobilité	5
1.1	Localisation des plus importants projets immobiliers	5
1.2	Aire nord du centre-ville	7
1.2.1	Le PCA St-Eloi : Situation du projet	9
1.2.2	Etude de l'impact du trafic généré	9
1.3	« Projet Râperie »	15
1.3.1	Orientations par rapport au projet	16
1.3.2	Géométrie du giratoire	19
2	Les transports en commun	22
2.1	Le train	22
2.2	Le réseau bus : clarification de la hiérarchie du réseau	22
2.2.1	Création d'une ligne express Hannut ⇄ Namur	24
2.2.2	Opportunité : réorganiser l'offre des lignes 83a et 128	24
2.2.3	Gagner en attractivité avec un réseau plus rapide : Augmenter la vitesse commerciale des bus	24
2.2.4	Amélioration du service aux usagers	24
2.2.5	Gagner en attractivité avec un réseau mieux adapté aux besoins : diversification de l'offre par le développement de transports alternatifs	24
3	Le réseau cyclable communal.....	25
3.1	Introduction.....	25
3.2	Le réseau cyclable : contexte.....	26
4	La hiérarchie du réseau routier.....	31
4.1	Le contexte	31
4.2	Méthode de classification : rappel	31
4.3	Point spécifique de la hiérarchie viaire	34
4.3.1	Problématique des accès au centre-ville	34
4.3.2	La problématique de la circulation dans le quartier Longchamp.....	36
4.3.3	La problématique de la N69 et des développements futurs qui la bordent	39
4.4	Proposition de catégorisation du réseau routier (limitation des vitesses)	39
4.5	La sécurité routière : pacifier la circulation motorisée sur les communes du PICM	41
4.5.1	Modération des vitesses.....	41
5	Gestion du stationnement	42
5.1	Gestion du stationnement au centre-ville de Waremme	42
5.1.1	De l'intérêt d'une politique de stationnement	42
5.1.2	Propositions d'axes pour la politique de stationnement	43
5.1.3	Exemple de mise en place de stationnement payant : zones différenciées selon la durée et le tarif horaire	46
5.1.4	Mesures d'accompagnement et de mise en œuvre	47
5.1.5	Signalisation des parkings publics	48
5.1.6	Détermination des espaces de stationnement pour les livraisons, dans la rue commerçante	48
5.2	Aménagement des parkings de covoiturage	48

6	Le trafic de marchandises	50
6.1	Contexte	50
6.2	La gestion de la circulation des poids lourds.....	50
6.3	Points spécifiques	53
6.3.1	L'accès au centre-ville de Waremm.....	53
6.3.2	Potentialités de parkings poids-lourds	54
6.4	Mesures d'accompagnement	54
6.4.1	Aménagements contraignants pour faire respecter la hiérarchie viaire.....	54
6.4.2	Mise en place d'une signalétique pour le transport de marchandises.....	54
6.4.3	Communication et PDE.....	55
7	Fiches actions prioritaires.....	57
7.1	FA W 1 : Faciliter la circulation dans le quartier Longchamps	58
7.2	FA W 2 : Réaménagement de la rue des Près	65
7.3	FA W 3 : Réaménagement de la rue Wauters.....	67
7.4	FA W 4 : Extension urbaine de Waremm	71
7.5	FA W 5 : Abords et accessibilité de la gare de Waremm.....	74
7.6	FA W 6 : Nouvelle école à Bettincourt.....	83
7.7	FA W 7: Parking de covoiturage	85
7.8	FA W 8 : Réflexion sur le devenir des carrefours de la N69	90
7.9	FA W 9 : Signalisation des parkings de délestage du centre-ville	96
7.10	FA W 10 : Mettre en place une stratégie de stationnement	103
7.11	FA W 11 : Réaménagement du tronçon Leburton	109
7.12	FA W 12 : Formalisation de l'échangeur de Bettincourt.....	112

1 Aménagement du territoire et mobilité

➔ Cf. chapitre 3 « *Evolutions futures de la mobilité* », dans le document *intercommunal*

1.1 Localisation des plus importants projets immobiliers



1.2 Aire nord du centre-ville

La zone nord concerne les deux projets de quartiers situés le plus près de l'autoroute, ayant respectivement un potentiel de 82 logements (dont les contours ne sont pas encore définis très précisément) et 600 logements (PCA Saint-Eloi). Ces nouveaux quartiers d'habitat viendront repousser les limites d'urbanisation du centre de Waremmme vers le nord.

De par leur localisation entre le centre-ville et l'autoroute, ainsi que le nombre important de nouveaux habitants qu'ils vont générer, il est primordial que le PICM fasse mention de ces projets et tente d'appréhender les effets induits en terme de mobilité pour présenter des préconisations pour ce qui est de l'accessibilité et de la desserte de ces futures zones d'habitat.

Le lotissement de 82 logements compris entre la rue d'Oleye et l'avenue Leburton comporte moins d'enjeux propres, ceci notamment de par le nombre de futurs habitants plus réduit. Par ailleurs elle pourrait disposer d'un accès à un giratoire en cours d'aménagement sur la N69 à hauteur du futur zoning, ce qui la rendrait plus ou moins indépendante du réseau de rues existantes de Waremmme pour son accessibilité depuis l'extérieur de la ville. Cette liaison requiert l'aménagement du chemin de remembrement reliant le giratoire à la rue Leburton en voirie collectrice à double-sens. Cet aménagement fait l'objet d'un consensus entre les acteurs communaux et régionaux.

Pour le projet de PCA St-Eloi, qui s'inscrit entre trois voiries, la question de sa desserte routière et son accessibilité demeure fondamentale.

En raison de sa taille, le projet de PCA nécessite de préférence un raccordement au réseau viaire principal, en particulier à la N69, afin d'éviter les percolations et du trafic en transit dans les rues alentour. Le PICM examine donc les options de flux générés et leur impact sur la mobilité du futur quartier St-Eloi et des voiries le desservant.

L'aire du carrefour St-Eloi est aussi potentiellement influencée par le projet de 68 logements rue Docquier. Le trafic potentiellement issu de ce projet a aussi été inclus dans les calculs de capacité en présumant un raccordement par la rue Docquier uniquement. L'influence sur la N69 et le carrefour St-Eloi est toutefois modeste, grâce notamment au passage en bypass vers la E40, et nous ne ferons dès lors plus mention de ce projet par la suite.

Dans la version provisoire présentée dans l'Etude d'Incidences, les auteurs du projet ont prévu les entrées et sorties suivantes :

- Au niveau de la rue Leburton, 2 entrées/sorties ;
- Rue St-Eloi 1 entrée/sortie ;
- Au niveau de la N69 1 sortie et/ou 1 entrée.

→ Les sorties prévues rues Leburton pour le PCA St-Eloi et le projet de lotissement de 82 logements induisent la nécessité de réaménagement du chemin de remembrement situé au nord et permettant de rejoindre la N69.

Ce chemin doit :

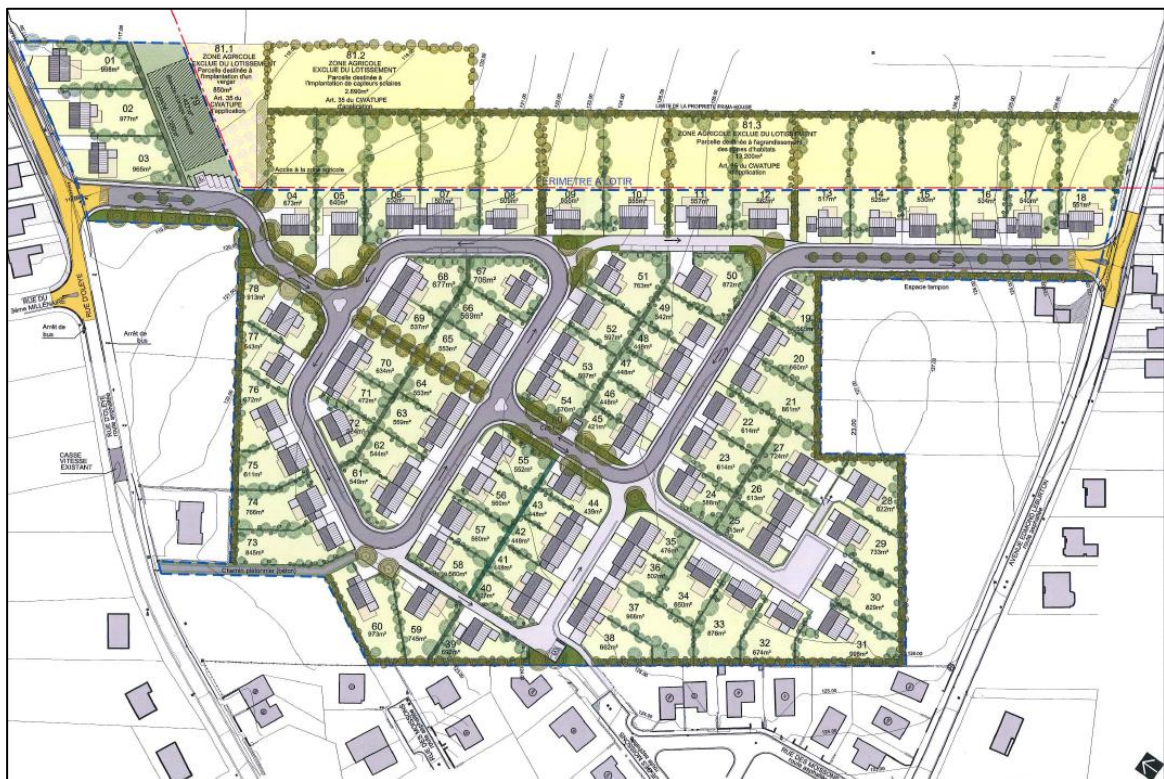
- Être élargi et mis à double-sens
- Devenir une voirie de type collecteur communal

- Se raccorder au giratoire projeté à court terme par le SPW à son débouché sur la N69
- Voir le carrefour qu'il forme avec la rue Leburton sécurisé et aménagé pour résoudre les problèmes de visibilité liés à sa configuration un peu encaissée entre les talus.

Ce trajet sera alors un des cheminements privilégiés notamment pour la circulation automobile des navetteurs qui partent travailler hors de Waremme et qui cherchent donc à rejoindre le réseau viaire principal.

Ce chemin élargi en collecteur assurera à la fois la desserte des accès nord du PCA St-Eloi et celle du lotissement de 82 logements juste au nord de la rue Leburton.

→ Cf. FA W 4 : Extension urbaine de Waremme

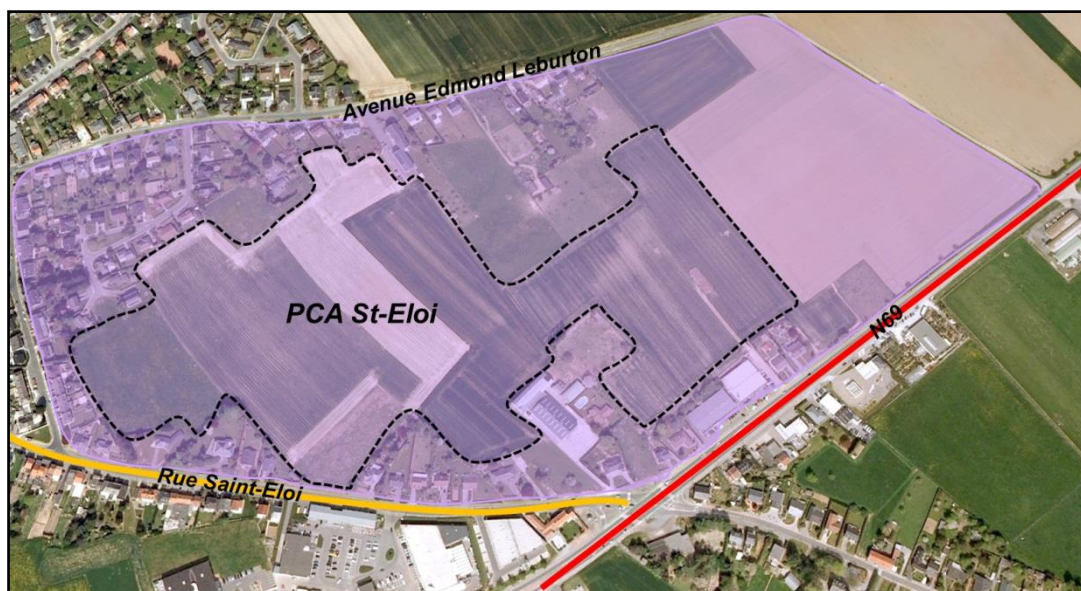


Plan du lotissement situé entre la rue d'Oleye et l'avenue Leburton (en cours de réalisation)

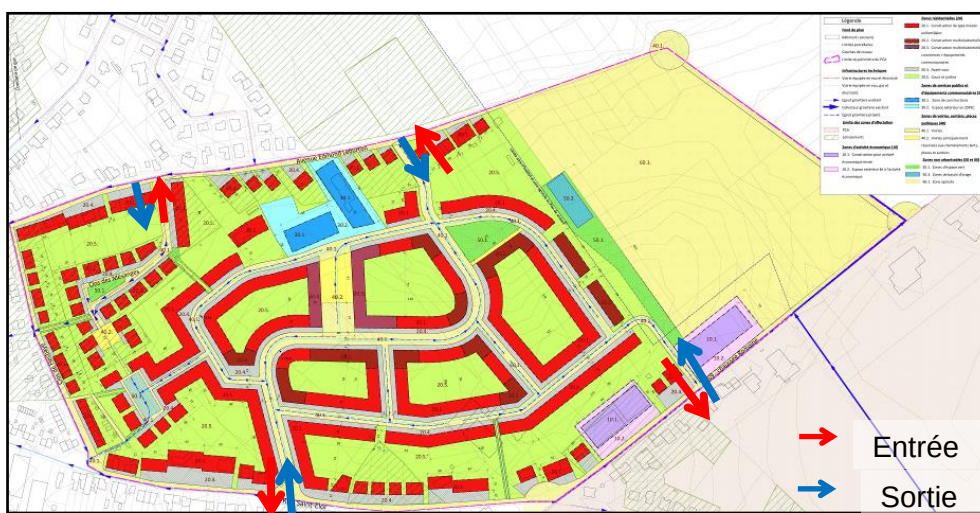
C:\Users\pnd\Documents\Screenshots\000458.png

1.2.1 Le PCA St-Eloi : Situation du projet

Les cartes ci-dessous représentent le programme dans son environnement et au niveau de la parcelle avec les entrées et les sorties.



 Zone encore à bâtir approximative



1.2.2 Etude de l'impact du trafic généré

Sur base du nombre potentiel de logements, il est possible d'évaluer le trafic généré par l'installation de ce futur quartier. Les hypothèses de répartition des futurs flux sur les voiries d'accès au futur quartier les calculs permettent de quantifier l'impact sur les voiries alentours et d'anticiper les charges de trafic saturations à venir sur le réseau.

Pour la N69, il est nécessaire de tenir compte de son rôle croissant de dorsale structurante du réseau viaire. Il s'agit de vérifier que les flux apportés par le nouveau quartier ne conduiront pas à une saturation, en particulier des croisements concernés.

Pour ce faire nous examinons plusieurs configurations possibles.

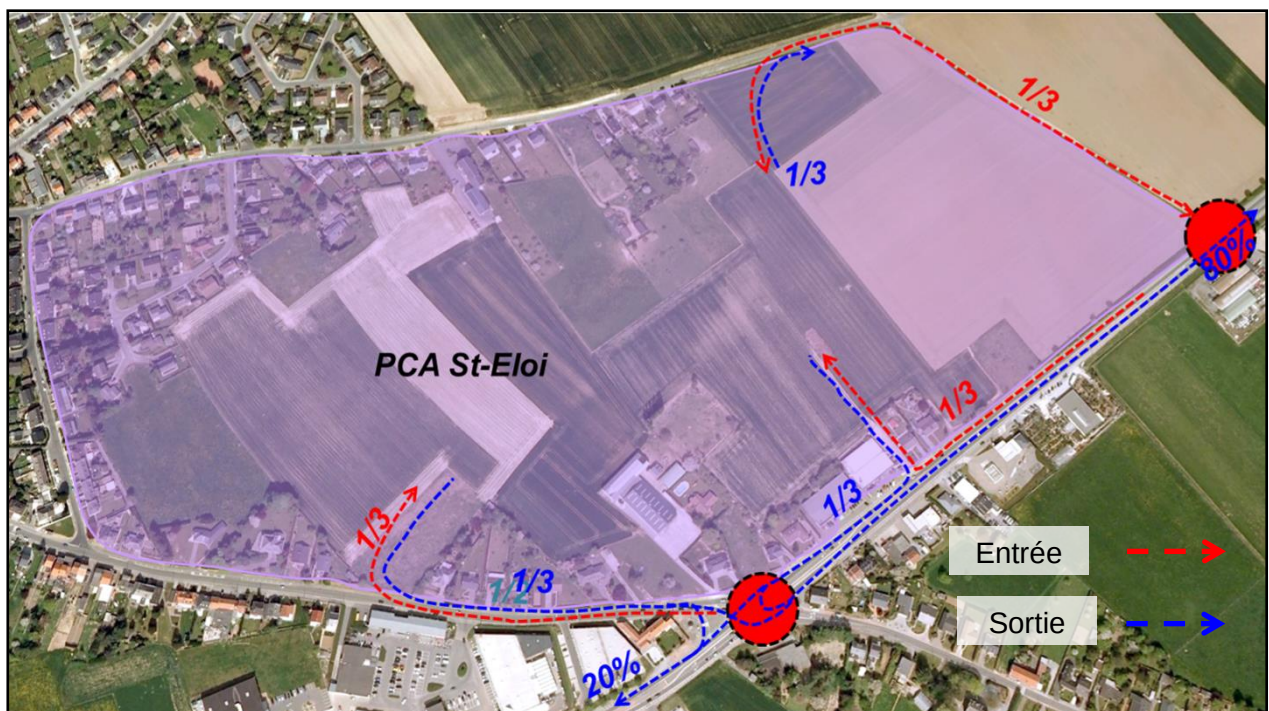
1.2.2.1 Situation de base suivant le schéma de circulation prévu dans le PCA

Nous considérons que le giratoire d'accès au zoning et l'aménagement du chemin de remembrement entre le giratoire et la rue Leburton sont des décisions acquises, ces points faisant l'objet d'un consensus Ville- Région.

Le carrefour N69 / Rue Saint-Eloi serait soit inchangé (en configuration carrefour à feux), soit réaménagé en un giratoire à 4 branches. L'orientation récente vise à harmoniser le fonctionnement de la N69 avec des giratoires, c'est donc cette option qui sera chiffrée.

La carte ci-dessous représente le principe de fonctionnement retenu prenant pour hypothèse une répartition des flux de sortie et d'entrée de façon égale entre les trois accès.

Concernant l'origine et la destination des flux du quartier, il est imaginé que 80% des automobilistes se dirigeront vers l'E40 Liège – Bruxelles, et 20% vers le sud (voies nationales vers Huy, Hannut, Namur, etc.).



1.2.2.2 Etude d'alternatives adaptée au futur trafic et aux flux

Les impacts en termes de trafic ont été étudiés selon plusieurs variantes. Le détail de l'étude de ces variantes est développé en annexe.

Deux protocoles de base ont été envisagés :

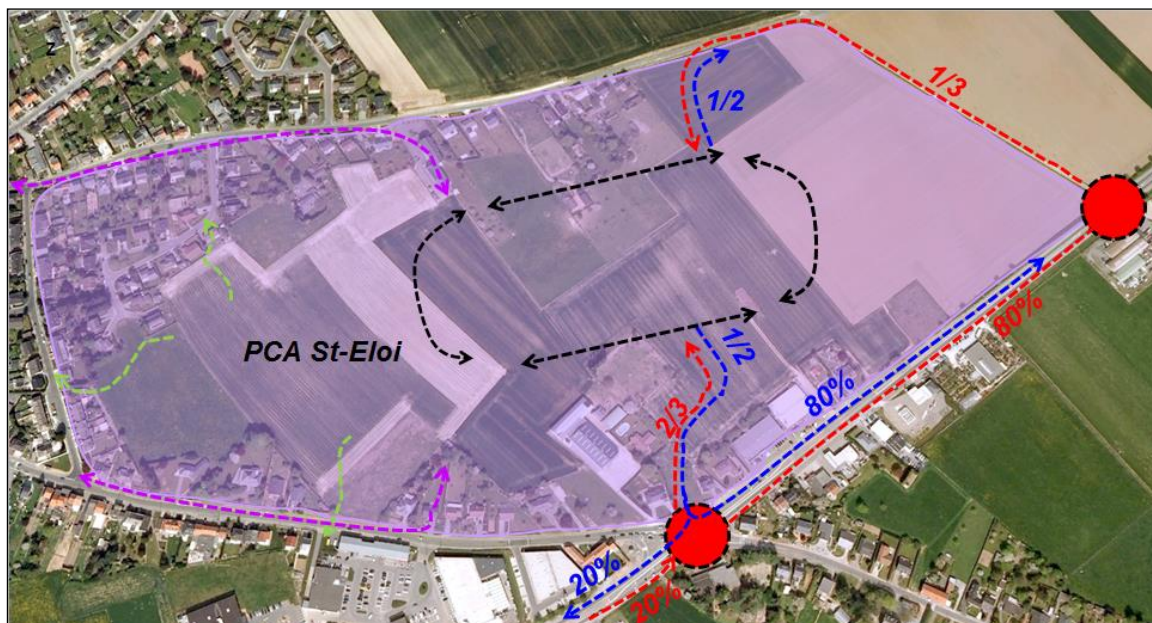
- 1- Un autour d'un giratoire à quatre branches et maintien des raccordements envisagés dans le PCA ;
- 2- Un second autour d'un giratoire à 5 branches et raccordement direct du lotissement PCA St-Eloi sur le giratoire.

Chaque protocole de base a été développé en trois variantes. Parmi l'ensemble des variantes développées aucune n'a montré la saturation du giratoire.

Parmi ces 6 variantes c'est celle avec un giratoire à 5 branches avec les entrées rue Leburton par le giratoire Saint-Eloi et avec les sorties rue Leburton au niveau du giratoire St-Eloi qui présente la meilleure performance.

Dans cette variante, les 2/3 des flux d'entrées passent par le giratoire. Les sorties seraient réparties $\pm$ à part égale entre la sortie nord et sud du lotissement. L'accès depuis la rue St-Eloi pourrait être un accès secondaire vers et depuis le centre de Waremmes, ce qui éviterait d'emprunter les deux giratoires pour la circulation locale.

La carte ci-dessous en montre le principe.



-  Circulation interne
-  Accès piétons
-  Entrée depuis le centre
-  Entrée
-  Sorties

1.2.2.3 Géométrie du carrefour

1.2.2.3.1 Carrefour à feux actuel

La géométrie du carrefour ne serait pas modifiée.

L'ajout d'une cinquième branche dans le carrefour à feux nécessiterait la création d'une phase de feux supplémentaire, qui serait forcément préjudiciable à la capacité du carrefour. Etant donné que le carrefour présente aujourd'hui épisodiquement des formations de files, nous considérons l'adaptation du carrefour à feux en carrefour à feux à 5 branches comme une option non souhaitable et dès lors nous n'analyserons pas les capacités dans ce cas de figure.

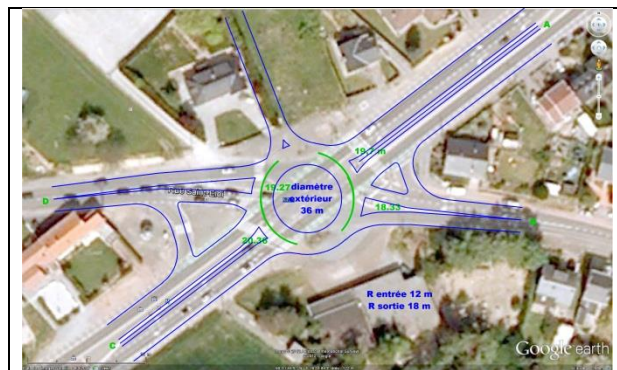
1.2.2.3.2 Giratoire à 4 branches

Les variantes n° 10, 11 et 12 (cf. annexe technique) portent sur la transformation du carrefour à feux en giratoire, de manière à harmoniser la plupart des carrefours de la N69 sous la forme de ronds-points.

La géométrie du giratoire à 4 branches n'a pas été étudiée en détail ; elle peut de toute manière être extrapolée sur base du giratoire à 5 branches étudié ci-après.

1.2.2.3.3 Giratoire à 5 branches

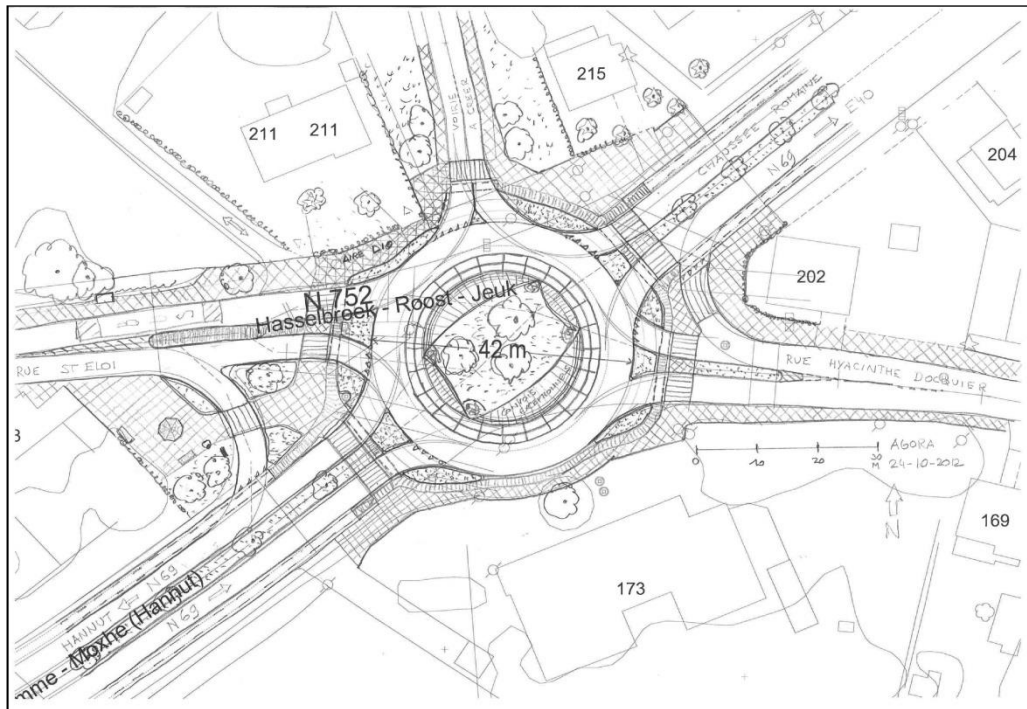
Etant donné l'angle sécant fort aigu entre la N69 et les rues transversales, la géométrie est tributaire d'un espace d'insertion relativement allongé.



Toutefois les solutions de giratoires allongés pouvant faciliter le raccordement des 5 branches ne sont pas particulièrement recommandées.

Après analyse de différentes tailles de giratoires,

- un giratoire de 36 m quant à lui induit des angles trop sécants entre certains mouvements ;
- un giratoire de 44 m et au-delà ne permet plus de gérer correctement les circulations des piétons et cyclistes
- un giratoire de 42 m offre un compromis raisonnable entre les exigences de fluidité et le dimensionnement d'espaces piétons adéquats.



Notes :

- les variantes avec uniquement accès entrant ou accès sortant de la voirie du PCA n'ont pas été dessinées, elles sont forcément réalisables si la version avec accès à double sens est possible.
- Le giratoire peut se concevoir avec simple bande dans l'anneau ou être étendu à deux voies dans l'anneau si nécessaire. Au besoin des aires d'accueil des transports exceptionnels peuvent être aménagées

1.2.2.4 Résultats et recommandations

Aucune des variantes étudiées ne conduit à des enjeux de capacité et de saturation importants. Certains cas de figure sont plus favorables de ce point de vue, mais les différences de profil de charge du carrefour sont relativement modestes.

Il faut aussi prendre en compte comme critères

- la charge de trafic présente à la rue St-Eloi pour rejoindre le PCA et vice-versa, qui a un impact significatif sur les premiers 100 m de cette voirie ;
- l'impact des circulations en insertion ou en sortie du PCA directement sur la N69 si ce raccordement est réalisé (à double-sens, en entrée, ou en sortie) sans passer par le giratoire. Ce raccordement induira des ralentissements sur la chaussée romaine N69 en section courante hors carrefour, des circulations sécantes avec les cyclistes sur la piste cyclable, et des interactions avec les accès riverains voisins. Le volume de circulation à prendre en considération est par ailleurs bien supérieur à celui d'une entrée d'entreprise. Il justifie que l'intersection, si elle doit être réalisée, bénéficie d'un aménagement soigné.

Le tableau ci-après résume l'impact des situations évoquées ci-dessus. Sans prétendre être un tableau multicritères idéalement pondéré, il permet de se forger une opinion sur les qualités relatives des variantes entre elles. Toutefois il convient d'apprécier les chiffres du tableau comme un indice de qualité relative, et non comme un score sans appel.

branches		variante 10	variante 11	variante 12	variante 21	variante 22	variante 23
A	N69	244	261	222	233	270	214
B	Docquier	140	143	136	134	133	135
C	N69	229	235	226	227	227	230
D	St-Eloi	190	191	188	170	185	174
charge moyenne		50,19%	51,88%	48,25%	47,75%	50,94%	47,06%
branche la + chargée		67%	69%	68%	68%	73%	69%
surcharge St-Eloi	entrée	29,00%	57,99%	29,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	sortie	51,90%	51,90%	77,85%	0,00%	0,00%	0,00%
impact N69	entrée	18,42%	0,00%	18,42%	0,00%	0,00%	36,83%
	sortie	26,71%	26,71%	0,00%	0,00%	40,07%	0,00%
somme surcharges		126,02%	136,60%	125,26%	0,00%	40,07%	36,83%
indice de performance		218,12%	231,54%	217,39%	91,88%	138,53%	129,36%

La **charge moyenne des branches** du giratoire a peu d'incidences sur le résultat.

Plus importante est la **capacité utilisée sur la branche la plus chargée**, avec des variations de 68 à 73% de charge, soit au point de conflit, soit à l'entrée. La variante 22 avec un entrecroisement de trafic sortant du PCA sur la N69 et du trafic entrant dans le PCA par le giratoire est clairement celle qui consomme le plus de capacité dans le giratoire.

L'impact sur les premiers 100 m de la rue St-Eloi est de +39% de trafic entrant dans les variantes 10 (= projet PCA + giratoire) et 12 (= projet PCA + giratoire + raccordement N69 en entrée uniquement) et +58% pour la variante 12 (idem avec raccordement N69 en sortie uniquement). L'impact est plus significatif encore en sortie à l'heure de pointe du soir avec +52% de trafic en sortie du PCA, voire +78% si aucune sortie directe n'est prévue vers la N69.

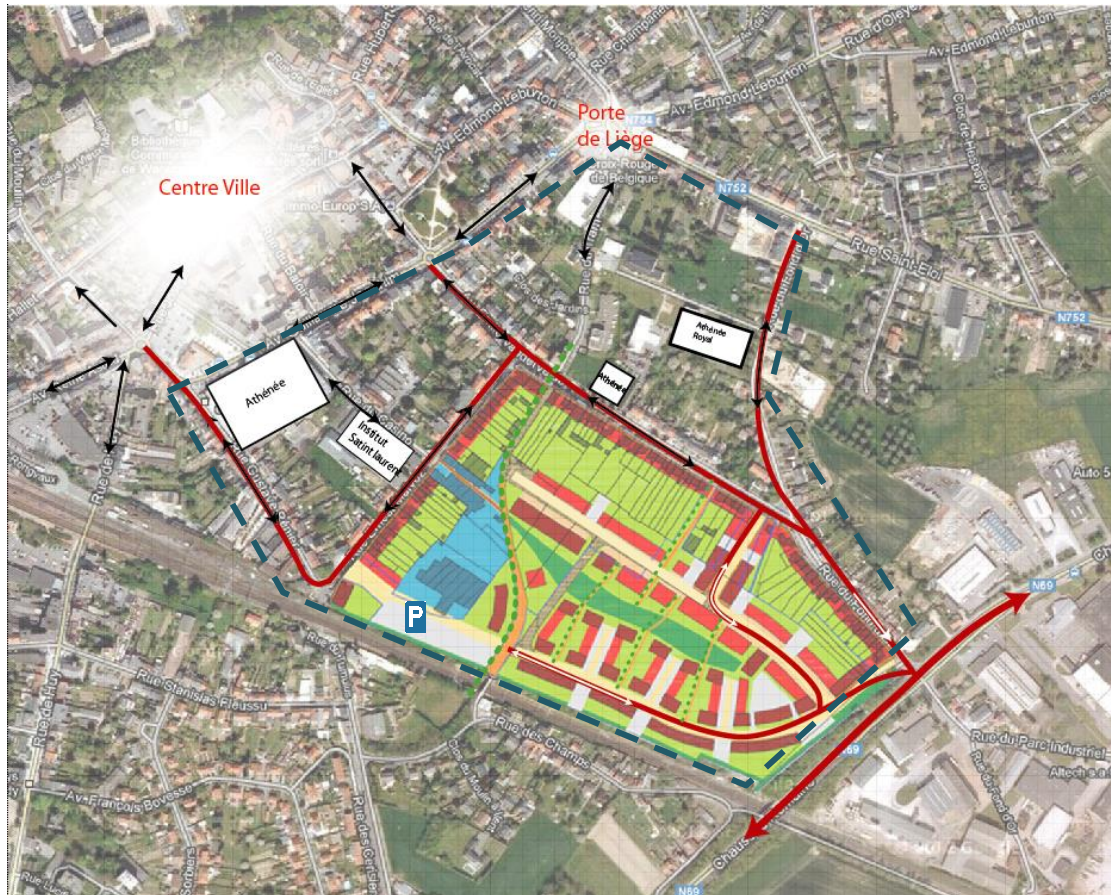
Les variantes avec un giratoire à 5 branches donnant un accès direct au carrefour depuis les PCA sont toutes largement plus favorables à l'égard de ce critère (pas d'augmentation du trafic, sauf éventuellement une partie du trafic local d'échange entre le quartier et le centre-ville, non chiffré dans les tableaux).

L'impact des insertions / sorties sur / depuis la N69 n'est pas négligeable non plus puisque selon les variantes 18 à 37 % du volume du trafic actuel de la N69 viendrait s'ajouter en entrée vers le PCA (107 ou 214 evp/h) depuis la N69, et 27 à 40% en sortie du PCA depuis le raccordement hors carrefour.

En résumé,

- les variantes de giratoire à 5 branches sont surtout plus favorables pour l'entrée de la rue St-Eloi, mais aussi pour la fluidité et la sécurité sur la Chaussée Romaine (N69). Parmi ces variantes, l'accès à double sens depuis le giratoire est la variante avec largement le moins d'impact sur la N69.
- Les variantes de giratoire à 4 branches sont presque équivalentes et acceptables du point de vue de la capacité du carrefour, et très marginalement plus performantes que le giratoire à 5 branches. Toutefois elles imposent des charges significatives sur la rue St-Eloi, et des perturbations au raccordement direct sur la N69. La moins perturbante est la variante 22 avec le trafic entrant depuis la N69 directement vers le PCA.

1.3 « Projet Râperie »



Le futur quartier d'habitat situé sur le site de la Râperie (programmation de 250 logements environ) est idéalement situé entre le centre-ville de Waremme (10 min à pied) et la N69.

Comme tout projet de cette ampleur il aura un impact sur les conditions générales de circulation dans le centre-ville. Il s'agit d'anticiper l'impact de l'arrivée de ses nouveaux habitants afin de conserver une bonne desserte du centre-ville, des écoles et éviter des reports de flux sur des voiries qui n'ont pas les moyens de les assumer.

Le quartier est proche de la rue du Fond d'Or, une des pénétrantes secondaires débouchant directement sur la N69.

Ce carrefour est actuellement une intersection importante de la N69, avec des connexions de la N69 en direction du Parc Industriel ou du centre de Waremme (via la rue Vandervelde ou la rue Porte de Liège) par la rue du Fond d'Or.

Cette intersection est actuellement régie par un ensemble de feux tricolores permettant de sécuriser les différents mouvements de véhicules et des traversées piétonnes.

Les comptages qui ont été effectués sur ce carrefour en mai 2011 montrent que les flux sont plutôt orientés vers le sud (Braives, Hannut). L'accès au parc industriel montre naturellement une prédominance de trafic entrant le matin et sortant le soir, avec un équilibre entre les origines nord, centre et sud du trafic. La dynamique du zoning montre des entrées et sorties relativement importantes à toutes heures.

Dans l'optique de maintenir la fluidité de l'artère que représente la N69 et compte tenu du projet de logements à venir, il est prévu de réaménager ce carrefour en giratoire (SPW).

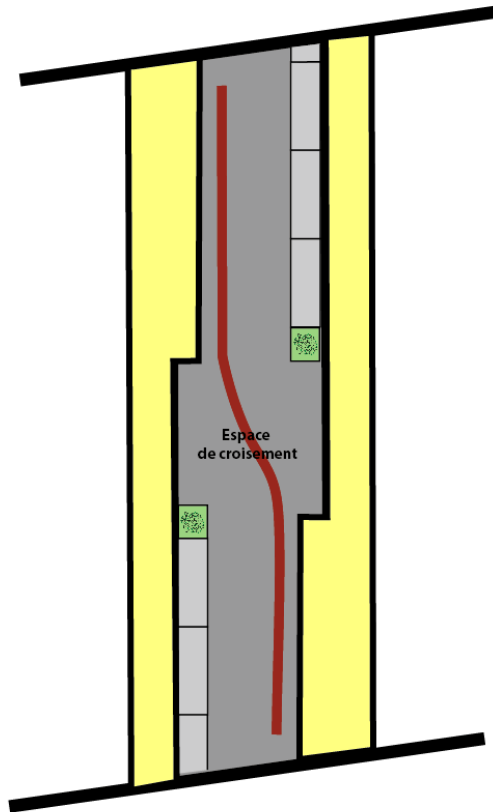
1.3.1 Orientations par rapport au projet

Aujourd'hui le projet n'est pas encore arrêté de manière définitive, mais nous pouvons définir les grandes orientations sur lesquelles il faudra être vigilant pour la gestion de la mobilité.

Le système de circulation du secteur composé majoritairement de double-sens, fonctionne très bien dans la perspective du futur projet. Seule la section de la rue du Fond d'Or entre la Chaussée Romaine et la rue Vandervelde est étroite au point de rendre la coexistence difficile des trottoirs, du stationnement d'un côté de la voirie et d'une circulation à double-sens.

Afin de maintenir la fluidité de la circulation du centre-ville, nous conseillons des aménagements sur certains points :

- *Le carrefour entre la N69 et la rue du Fond d'Or.* C'est une intersection importante de la N69, avec des connexions de la N69 en direction du Parc Industriel ou du centre de Waremmme (via la rue Vandervelde ou la rue Porte de Liège) par la rue du Fond d'Or. Cette intersection est actuellement régie par un ensemble de feux tricolores permettant de sécuriser les différents mouvements de véhicules et des traversées piétonnes. Dans l'optique de maintenir la fluidité de l'artère que représente la N69 et compte tenu du projet de logements à venir, il est prévu de réaménager ce carrefour en giratoire (SPW). Après une étude approfondie des flux (voir annexe) existants et projetés nous conseillons aujourd'hui d'opter pour un giratoire à 5 branches dont la géométrie sera traitée dans la partie suivante ;
- *La mise en place d'une zone 30* entre la rue St Eloi, la voie ferrée, l'Av Guillaume Joachim et la Chaussée Romaine (N69). En effet le secteur de projet concentre un nombre important d'établissements scolaires et d'équipements publics. Afin de fluidifier et sécuriser le secteur, nous pensons qu'il serait intéressant de fusionner les zones 30 devant les écoles et de développer un périmètre global plus pertinent et lisible que l'accumulation des petits périmètres autour de chaque école. Associé au maintien des doubles sens, au réaménagement de certaines voiries, la mise en place d'une zone 30 participera à la fluidité du trafic et à la sécurité du quartier.
- De manière générale, en dehors de la section étroite de la rue du Fond d'Or décrite ci-dessus, le maintien des doubles sens pour la rue du Fond d'or, Gustave Renier et rue du Casino est préconisé. Il permet à tous les riverains de suivre le parcours le plus court pour rejoindre leur destination sans détours inutiles.
- Les largeurs permettent le maintien et le développement des trottoirs voies piétonnes et sécurisées autour des écoles et vers le centre.
- Nous préconisons d'organiser de manière permanente le stationnement longitudinal encadré le long de la chaussée, et de ne pas élargir indûment les voies de circulation longeant les aires de stationnement. Pour des croisements avec des véhicules larges, il faudra localement prévoir des sections de croisements de 5 à 6 m de. Cet aménagement avec un croisement alterné permettra de réduire les vitesses dans le quartier, notamment aux abords des écoles, de maintenir des trottoirs confortables pour sécuriser les circulations piétonnes, de rationaliser le stationnement et améliorer la qualité paysagère comme le montre le schéma ci-dessous et les photos de la rue du Casino qui montrent déjà l'application de ces principes.



Rue Gustave Renier



Rue du Casino

- Nous proposons la mise à sens unique de la première section de la rue du Fond d'Or entre la N69 et l'Av Emile Vandervelde. C'est aujourd'hui une des entrées secondaires de Waremm. Le projet immobilier de la Râperie va avoir un impact important, sur cette voie densément habitée. Elle est relativement étroite. Le sens unique permet de maintenir le stationnement longitudinal d'un côté, deux trottoirs confortables et une bande de roulement qui ne frôle pas les rétroviseurs des véhicules stationnés.

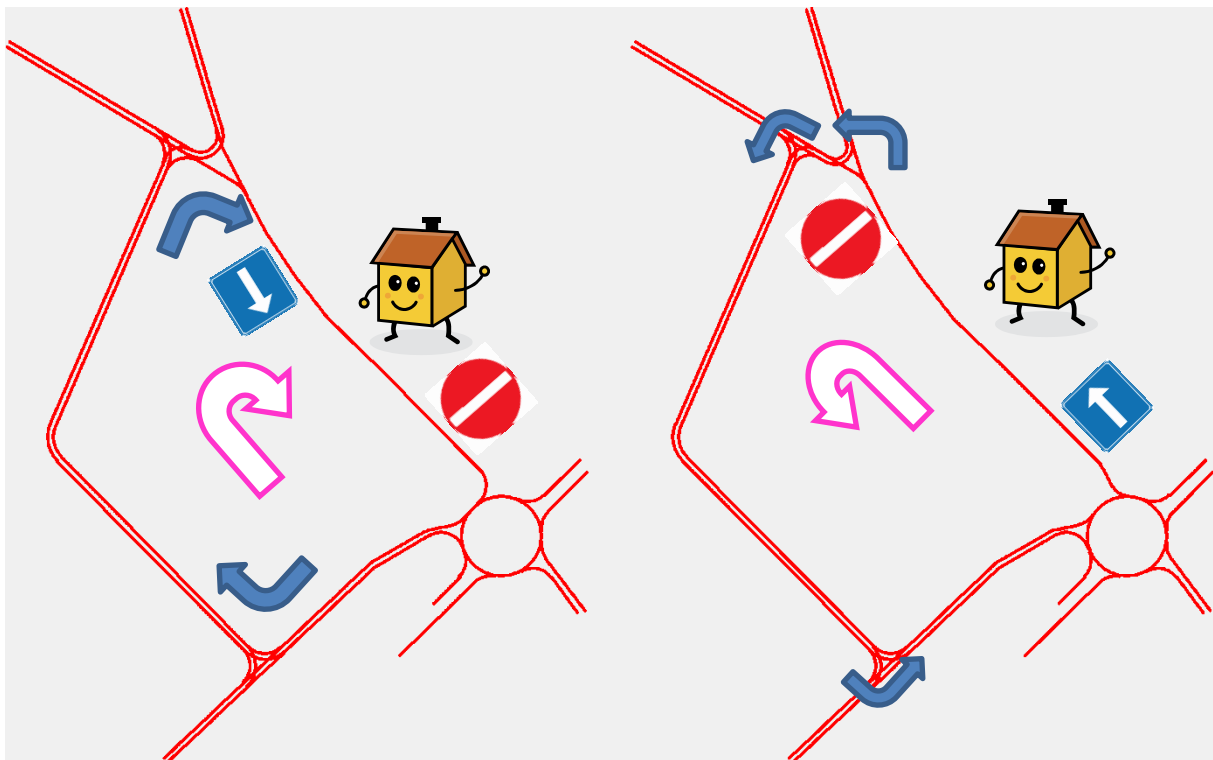
- Le choix du sens de circulation est modulable, nous proposons de l'optimiser du point de vue d'un résident vivant sur cette séquence et souhaitant rentrer chez lui ou quitter son domicile.

En privilégiant un sens entrée ville, le bouclage pour les riverains de la rue entraîne une série de tourne-à-gauche et donc de conflits entre flux avec perte de priorité à chaque carrefour.

En privilégiant le sens sortie ville, les flux sont en tourne-à-droite et bénéficient de la priorité ce qui facilitera l'accès

La mise à sens unique sera accompagnée du réaménagement du carrefour Vandervelde # Fond d'Or. La chaussée circulaire pourra être réduite en largeur, ce qui permettra :

- de replacer immédiatement le stationnement sur la chaussée, parcage qui aujourd'hui empiète sur des trottoirs déjà très étroits ;
- à terme d'élargir les trottoirs pour le confort et la sécurité du piéton.



Sens sortant

Sens entrant



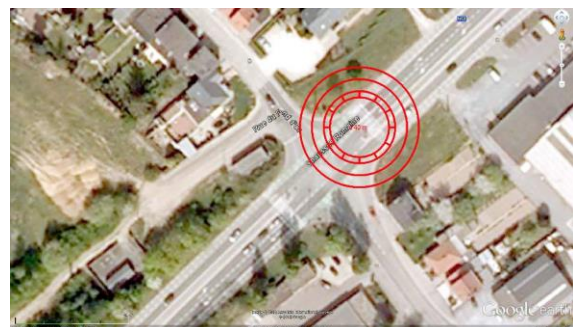
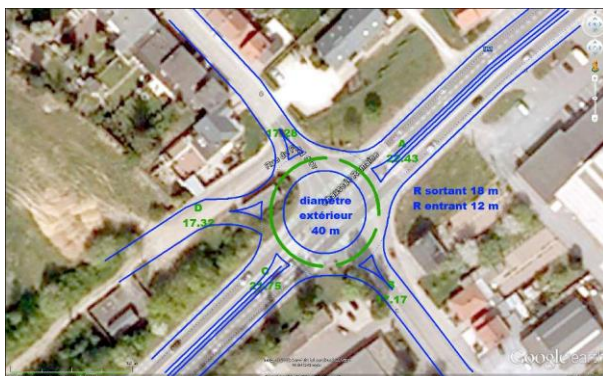
En ce qui concerne le projet de lotissement Râperie lui-même, il y a des éléments développés qui nous apparaissent important à pérenniser si le projet était amené à évoluer :

- Le parking public constitue un équipement important dans la politique de stationnement du centre et de son accès. Le centre est à 5 min à pied à peine. Il pourrait complémentaiement être imaginé que soit implanté un service de mise à disposition de vélo pour les personnes souhaitant regagner le centre.
- Pour le chemin des Hirondelles, en plus des piétons et cyclistes, il s'agit de s'assurer qu'il ne soit accessible que par les pompiers et services d'urgence afin de garantir son confort et sa sécurité.

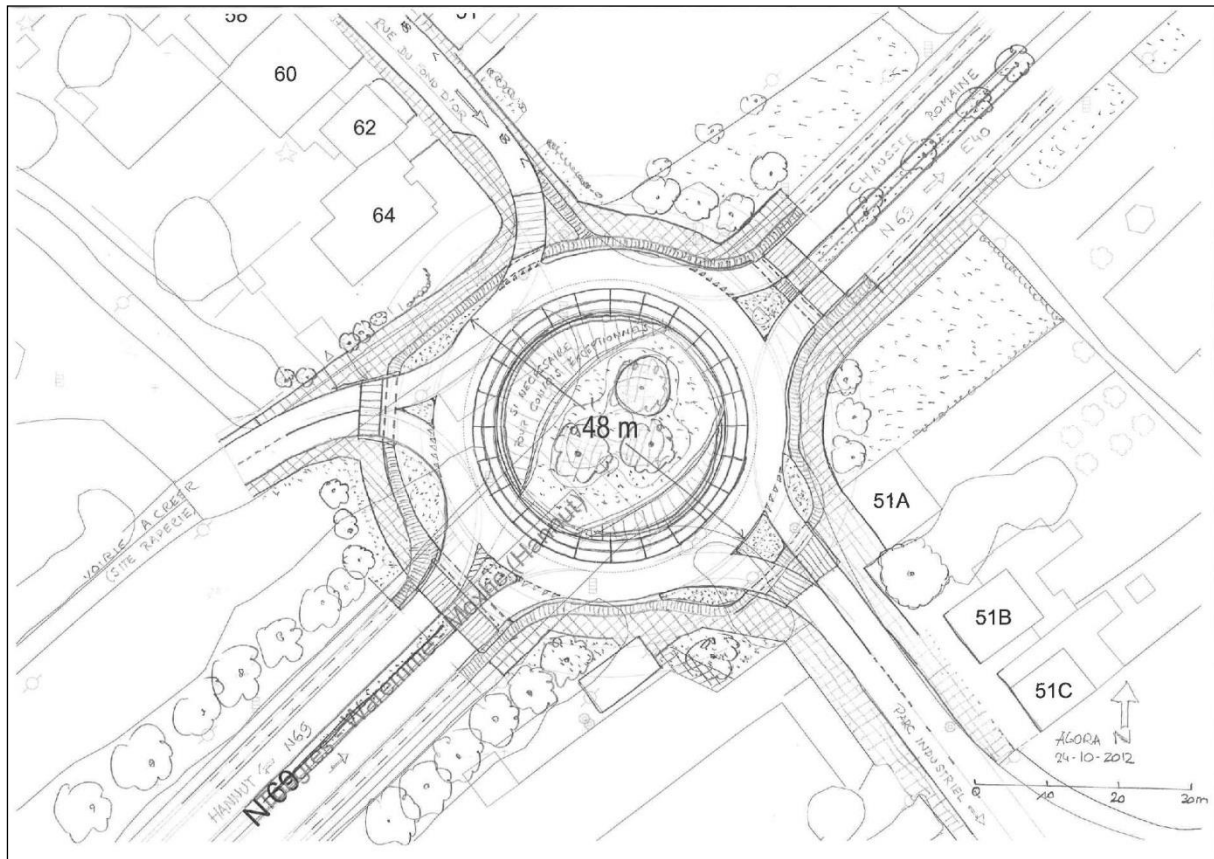
1.3.2 Géométrie du giratoire

Le choix de la géométrie du carrefour est influencé par :

- l'espace disponible, relativement généreux si l'on accepte de déplacer la cabine électrique présente au débouché de la rue du Fond d'Or dans le talus de la N69
- la rampe du pont SNCB qui débute à ce carrefour
- les considérations de traversées piétonnes et cyclables
- la difficulté d'insérer la voirie du site de la râperie de manière presque tangentielle avec la N69, tout en permettant l'accès vers et depuis la rue du Fond d'Or (côté Waremmme centre).



La possibilité de glisser le giratoire vers le nord-est pour s'écarter de la rampe du pont SNCB apporte d'évidence de réels problèmes à raccorder les cinq voiries sur l'anneau, cette piste est donc abandonnée.



Le recours à un giratoire de 48 m permet de résoudre presque complètement l'angle sécant entre la voirie du site de la Râperie et la N69 en direction de Hannut et Huy. Cette solution implique que le giratoire devra s'adapter en profil vertical pour épouser la rampe du pont SNCB, relevant simultanément légèrement le raccordement de la rue de la Râperie. Par contre cette disposition est très favorable pour la traversée piétonne de la N69 côté nord qui n'impose dès lors pas d'allongement de parcours significatif.

Page intentionnellement vide

2 Les transports en commun

2.1 Le train

→ Cf. chapitre 5 « les transports en commun », partie 5.1 le train, document intercommunal

2.2 Le réseau bus : clarification de la hiérarchie du réseau

Afin d'améliorer l'offre des TEC pour les déplacements en bus, le bureau d'études propose d'opter pour une démarche réaliste à mettre en œuvre sur plusieurs années et qui s'appuie sur les 2 points suivants :

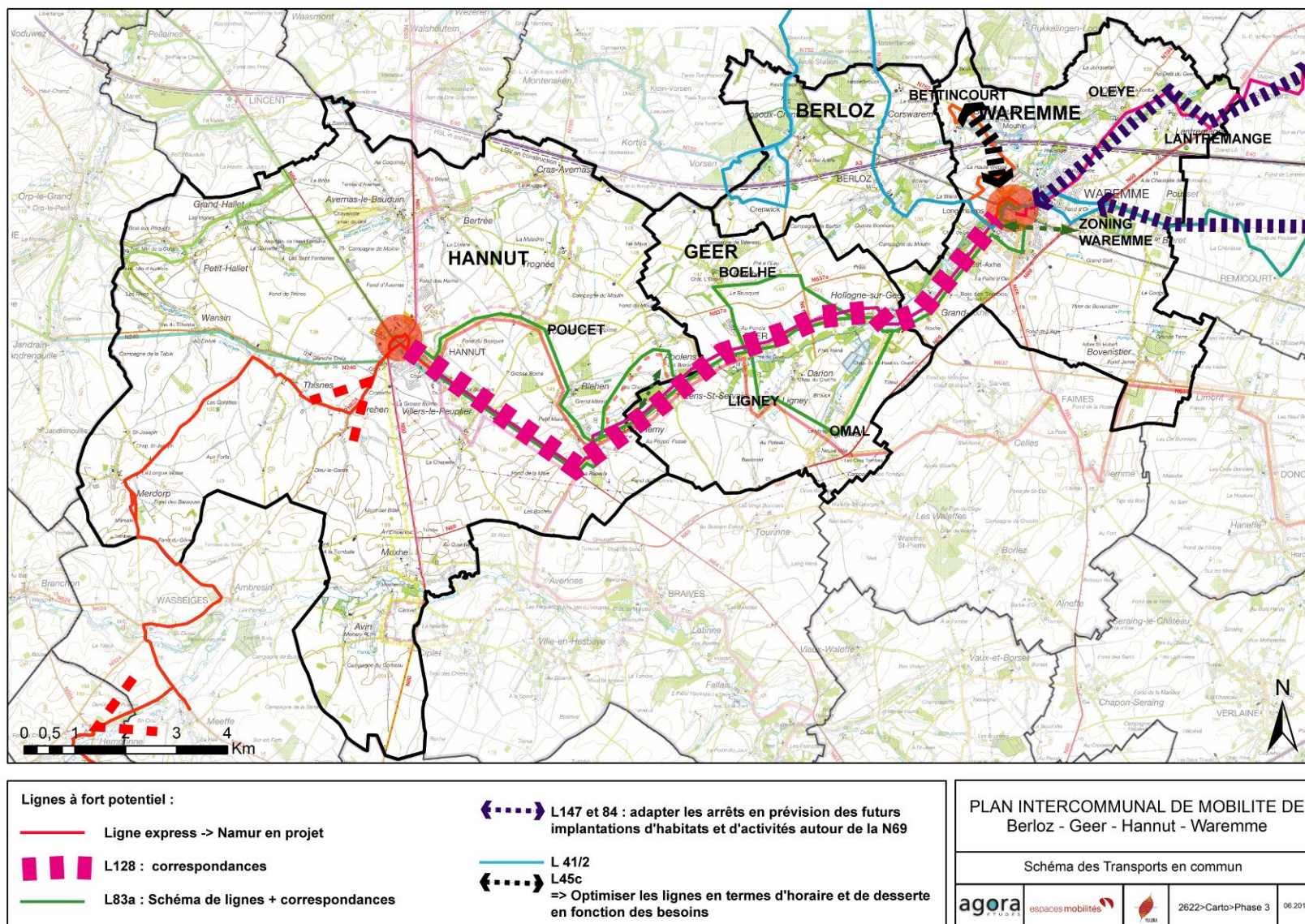
- **L'optimisation de l'offre pour une meilleure réponse aux attentes des usagers;**
- **L'amélioration des points d'échange (confort des arrêts de bus, accessibilité des gares, ...)**

La **Schéma du réseau bus** se décline à l'échelle du territoire des quatre communes et tient compte des pôles générateurs de déplacement.

Il se base sur les enjeux spécifiques de chaque ligne permettant d'opérer une catégorisation des services. Le schéma assure la clarification de l'offre TEC et représente la colonne vertébrale autour de laquelle s'articule et se développe ensuite les différentes actions et/ou propositions.

Ainsi, la carte ci-dessous :

- **Base du Schéma → Une offre TEC existante à consolider et à maintenir :**
Toutes les lignes qui apparaissent dans le fond de plan mais qui ne sont pas reprises dans la légende entrent dans cette catégorie des services sur lesquels il n'y a aucune marge de manœuvre à ce jour. Il semble pourtant nécessaire de les mentionner comme ligne à maintenir au moins dans l'état actuel de service en tant qu'offre structurante;
- **Lignes à fort potentiel :** il s'agit ici de la future ligne expresse Hannut ⇔ Namur ainsi que des lignes 83a et 128. Chacune revête un potentiel de captation important et a vocation à devenir une ligne forte du réseau structurant. D'une part, la ligne express, car elle permettrait de relier Hannut à un grand pôle régional qu'est Namur. D'autre part, les lignes 83a et 128 représentent des enjeux pour le territoire, car elles traversent et desservent les principaux pôles du territoire (Waremme, Hannut, Geer...) et auraient vocation à étendre leur champs de captation (Berloz, zoning de Waremme).
- **Lignes à optimiser :** il s'agit ici des lignes 45c, 147 et 41/2. Leur desserte fine et locale permet éventuellement une certaine marge de manœuvre et **des adaptations mineures** en termes de passage, d'horaires, sous condition de compatibilité avec les objectifs du réseau TEC.



Carte 1 : Schéma du réseau de bus

2.2.1 Création d'une ligne express Hannut ⇔ Namur

➔ Cf. chapitre 2 « les transports en commun » partie 2.2.1. « Création d'une ligne express Hannut ⇔ Namur », document communal de Hannut

2.2.2 Opportunité : réorganiser l'offre des lignes 83a et 128

2.2.3 Gagner en attractivité avec un réseau plus rapide : Augmenter la vitesse commerciale des bus

2.2.4 Amélioration du service aux usagers

Il y a un problème de sécurité concernant l'arrêt de bus De Lijn situé sur la N69; au niveau du zoning (arrêt « route industrielle) et qui sert particulièrement aux salariés de l'atelier protégé.

En effet, si dans un sens l'arrêt de bus se trouve du même côté de la N69 que leur lieu de travail, dans l'autre sens, ils doivent traverser la voirie ce qui n'est pas du tout sécurisant au vue du fort trafic observé.

De Lijn; interpellé par la commune, a déjà réfléchi à cette problématique et a même formulé une réponse proposant soit de sécuriser fortement les traversées à cet endroit, soit d'organiser la desserte à cet endroit de telle sorte qu'elle s'effectue toujours du même côté, celui de l'atelier protégé.

De Lijn a confirmé par courrier au SPW Direction des Routes sa volonté la desserte du seul côté « est » évitant les traversées pour rejoindre l'arrêt depuis l'atelier protégé.

Dans la perspective des futurs projets de logements (St Eloi et de la Râperie), il est important de tenir compte des besoins des futurs habitants en matière de transport en commun. Ceci peut permettre potentiellement une intensification de la desserte bus TEC et De Lijn.

2.2.5 Gagner en attractivité avec un réseau mieux adapté aux besoins : diversification de l'offre par le développement de transports alternatifs

➔ Cf. chapitre 5 « les transports en commun », partie 5.2 « le réseau bus »

3 Le réseau cyclable communal

3.1 Introduction

Ce chapitre fait suite au chapitre 6 « les déplacements cyclables » du document intercommunal et expose les réseaux proposés pour la commune.

Les cartes A3 en annexe reprennent pour chaque commune le réseau proposé et le type de traitement à appliquer aux voiries concernées.

Dans les points ci-dessous, nous allons détailler ces itinéraires, exposer certaines alternatives, les temps de parcours en vélo, ainsi que préciser les itinéraires privilégiés dans le centre urbain.

Rappel des chiffres clés

- ➔ 1 à 5 km : Distance confortable pour des trajets réguliers en termes de temps et d'effort physique
- ➔ 1 à 3 % : pente facilement tolérée par un cycliste amateur
- ➔ 15 à 20 km/h : Vitesse moyenne d'un cycliste amateur
- ➔ 25 km/h : Vitesse en vélo avec assistance électrique

Légende des cartes présentées ci-dessous :

	Aménagement cyclable existant à entretenir
	Voie à réserver pour les modes doux
	Aménagement cyclable à prévoir sur réseau routier
	Voirie à réserver pour les modes doux et le charroi agricole
	Agglomération - modération des vitesses



Principe du PICM : zone agglomérée = modération des vitesses. Les vélos doivent avoir à terme leur place partout. A court terme, on peut prévoir des pistes ou bandes cyclables sur certains itinéraires privilégiés (école, complexe sportif, administration,...)



Ces voiries doivent être aménagées selon la configuration, soit par des pistes cyclo-piétonnes soit pas des pistes marquées ou suggérées (voir fiche intercommunale « aménagements cyclables »)

3.2 Le réseau cyclable : contexte

3.2.1 Depuis les villages

Les difficultés sur Waremme sont de pouvoir relier les villages au centre-ville alors qu'ils sont séparés au nord par l'autoroute et à l'est par la N69.

Ci-dessous, un tableau reprenant les distances et dénivelés des liaisons cyclables depuis plusieurs zones agglomérées jusqu'au centre de Waremme.

Zone	Distance (km)	Dénivelé moyen (%)	Temps de parcours (min)		
			15 km/h	20 km/h	25 km/h
Bettincourt	2	1,7	8	6	5
Bleret	3	1,5	12	9	7
Bovenistier	4,8	1,3	19	14	12
Grand-Axhe	2,3	1,7	9	7	6
Lantremange	3,8	1,4	15	11	9
Oleye	2,3	1,5	9	7	6



La majorité des liaisons font moins de 5 km, ce qui confirme que les déplacements cyclables depuis la plupart des villages ou hameaux pour rejoindre le centre sont réalisables pour des cyclistes débutant.

- La liaison entre Bovenister et le centre se fait essentiellement via des voies réservées aux modes doux et permet de se raccrocher au chemin des Hirondelles ainsi que de rejoindre la gare de Bléret.
- La liaison depuis Bléret se fait à travers le zoning pour différentes raisons
 - Cela permet de se raccorder au réseau cyclable du centre de Waremme et ainsi rejoindre plus facilement les pôles scolaires et la gare
 - Voirie assez large qui permet un déplacement plus confortable
 - Éviter l'axe de transit N752 (rue St-Eloi) comportant un trafic important
- Les liaisons depuis Oleye et Bettincourt doivent traverser l'E40 à l'aide de pistes cyclo-piétonnes et ensuite rejoindre le réseau structurant du centre.
- Lantremange est relié au centre grâce aux pistes existantes sur la N69 qui doivent être entretenue et nettoyée.
- La liaison depuis Grand-Axhe existe en grande partie. Elle doit être complétée à certains endroits afin de permettre une continuité dans le cheminement jusqu'au centre.

3.2.2 Centre de Waremmme

La généralisation d'une zone 30 sur l'ensemble du centre-ville va participer à un essor des pratiques du vélo. En effet, cette zone 30 permettra une meilleure cohabitation entre les vélos et les automobiles. Cette amélioration de la sécurité va avoir un impact dans l'évolution de la pratique du vélo au quotidien.

Sont repris sur la carte ci-dessous les itinéraires à privilégier à court terme par balisage ou marquage dans le centre. A plus long terme, le vélo devrait pouvoir cohabiter avec les véhicules motorisés dans toute l'agglomération grâce à une modération des vitesses.

→ Ces liaisons permettent de relier en priorité les pôles scolaires et sportifs, le centre administratif et la rue commerçante, les zoning le long de la N69 et bien sûr la gare de Waremmme.

Légende de la carte

-  Aménagement cyclable existant à entretenir
-  Voie à réserver pour les modes doux
-  Aménagement cyclable à prévoir sur réseau routier
-  Voirie à réserver pour les modes doux et le charroi agricole
-  Pole scolaire
-  Pole sportif



→ A noter que la liaison pour rejoindre le collège Saint-Louis est à créer



Drève de Longchamps → passage à aménager pour les cyclistes



Liaison à aménager entre la drève de Longchamps réservé aux modes doux et le parking de l'école

4 La hiérarchie du réseau routier

4.1 Le contexte

Le territoire des quatre communes est constitué de deux importants noyaux urbanisés que sont Hannut et Waremmme, ainsi que de beaucoup d'autres zones urbanisées réparties de façon diffuse sur le territoire d'étude.

Ces entités constituent des pôles générateurs de déplacements dont l'importance peut être amenée à se renforcer : développements urbains présents sur le territoire, etc....

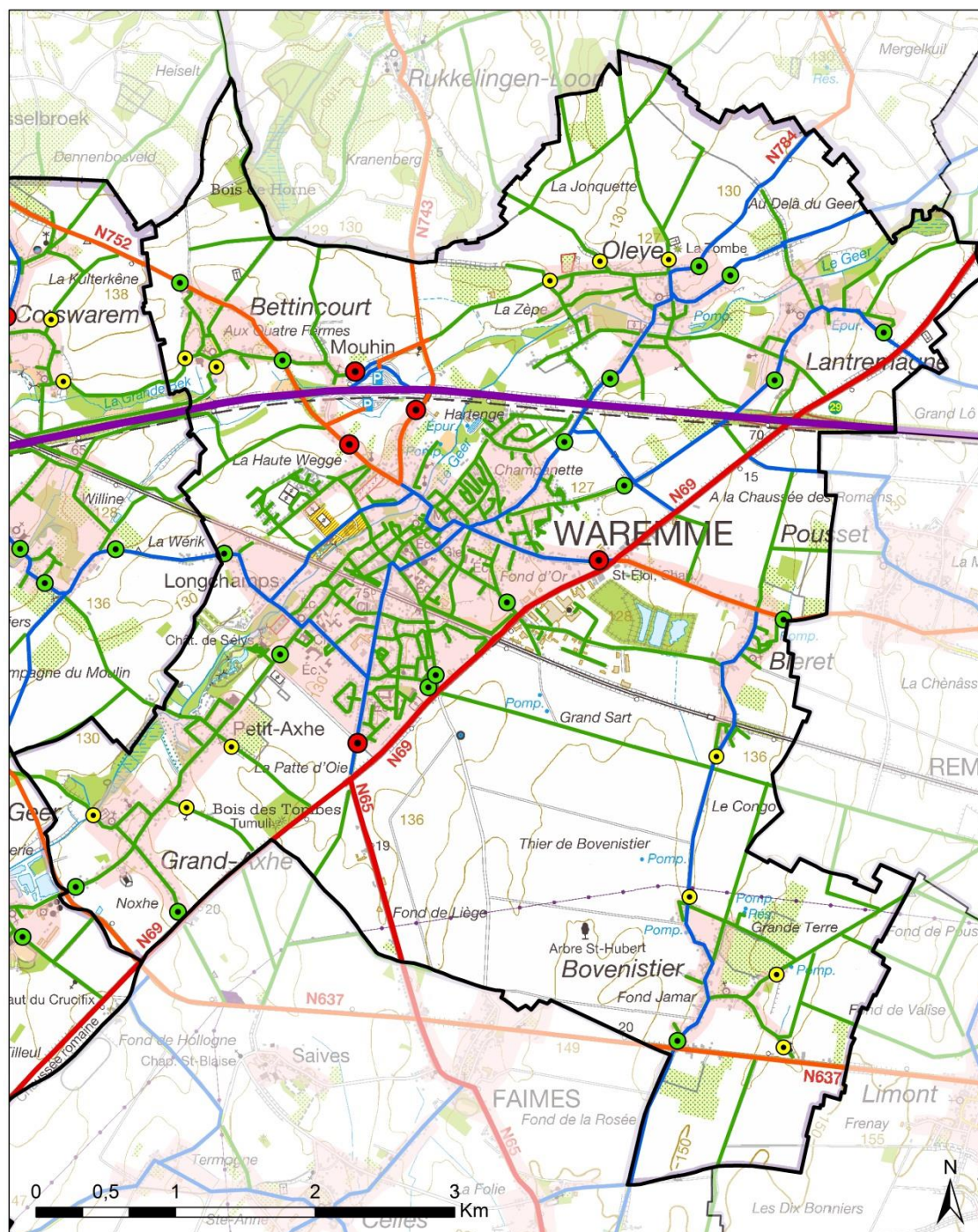
A ces pôles générateurs s'ajoutent d'autres pôles spécifiques que sont les pôles d'activités et zoning, notamment le long de la N69, de la N637 ou de la N80.

4.2 Méthode de classification : rappel

→ Outre le tableau récapitulatif ci-dessous, le document intercommunal présente une fiche action complète sur la mise en œuvre de la hiérarchie viaire en zone agglomérée

→ Cf. FA 14 : Mise en œuvre de la hiérarchie viaire en zone agglomérée, récapitulatif (document intercommunal)

Fonction principale	transit		distribution		desserte
	réseau autoroutier et international 1	réseau régional de transit 2	réseau de liaisons intercommunales 3	réseau collecteur communal 4	réseau de desserte locale 5
Niveaux					
Affectation					
Usagers concernés	VP-PL O/D hors bassin de vie et pays	VP-PL O/D dans bassin de vie	VP-PL livraisons O/D communes avoisinantes	VP livraisons O/D dans la commune	VP livraisons quartier / village
Echelle de distances					
Enjeux dominants	Ecoulement et fluidité du trafic, rapidité à longue distance	Ecoulement et fluidité du trafic. Accès aux niveaux inférieurs	Renvoi vers les niveaux supérieurs. Maîtrise des flux de transit. Fluidité à vitesse adaptée.	Renvoi vers les niveaux supérieurs. Modération des flux et vitesses. Accessibilité des pôles locaux	Forte limitation de la circulation motorisée (flux et vitesses). Accessibilité locale.
Exploitation (selon contexte, largeurs et visibilité)					
Vitesses maximales autorisées	120	120-90-70-50-(30)	90-70-50-(30)	90-70-50-30	50-30-20
Aménagements (selon contexte, largeurs et visibilité)					
Gabarit	2 à 4 voies par sens	1 à 2 voies par sens	1 à 2 voies par sens distinction urbain / péri-urbain / hors agglo	1 à 2 voies par sens distinction urbain / péri-urbain / hors agglo	1 ou 2 voies
Stationnement	aires spécifiques	aires spécifiques	non ou contre-allée, ou longitudinal en contexte urbain 50 km/h max	longitudinal	longitudinal ou autres dispositions
TC	pas d'arrêts	aires spécifiques	aires spécifiques hors agglo, de préférence en chaussée en agglo	arrêts de préférence en chaussée en agglo	non desservi, sauf exceptions
Eclairage	souhaité surtout lors d'échangeurs, éclairage haut	souhaité surtout en zone dense, éclairage haut hors agglo, adapté en agglo	en agglomération, éclairage mi-haut, carrefours et lieux particuliers adaptés	en agglomération, éclairage mi-haut ou bas	en agglomération éclairage bas 4 à 6 m
Traitement paysager	grande échelle, vision large et dégagée permettant les grandes vitesses	grande échelle, vision large et dégagée	à étudier en fonction de l'environnement traversé et de la perception par les automobilistes et modes doux		mise en valeur de la vie locale, qualité paysagère minérale et/ou végétale, qualité de séjour des espaces publics
Gestion	régionale		communale		



Légende		PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE Berloz - Geer - Hannut - Waremme			
Hiérarchie viaire proposée		Proposition de hiérarchie viaire Waremme			
Réseau autoroutier	création de voirie	Priorité 1 Priorité 2 Priorité 3			
Réseau régional de transit	Réseau de dessertes locales				
Réseau de liaisons intercommunales	Effets de porte à créer ou à réaménager				
Réseau de collecteurs communaux		Priorité 1 Priorité 2 Priorité 3			
					2622>Carto> Phase 3 06.2012

Carte 2 : Hiérarchisation du réseau routier et proposition d'effets de porte

4.3 Point spécifique de la hiérarchie viaire

4.3.1 Problématique des accès au centre-ville

L'objectif est de privilégier certaines voiries pour l'accès au centre-ville qui sont proposées dans le schéma de principe ci-après.

- Rue de Huy,
- Rue des Prés,
- Rue saint Eloi ;
- Rue d'Oleye ;
- Nouvelle voirie projet Râperie et parking

Cette proposition vise à tenter de contraindre les flux de circulation en les orientant sur les voiries souhaitées, afin qu'ils débouchent aux endroits voulus dans le centre-ville, et surtout que les automobilistes passent proche de tous les parkings gratuits situés aux limites de l'hyper-centre.

→ *Cf. FA W 9 : Signalisation des parkings de délestage du centre-ville*

Ces voiries pénétrantes entourent l'hyper-centre permettant ainsi capter tous les flux, quel que soit leur orientation.

→ Cette proposition s'accompagne d'une signalétique indiquant les accès du centre-ville par les voiries pénétrantes.

→ Ensuite, des aménagements limitant fortement les vitesses pratiquées devront être aménagés sur les autres voiries d'accès au centre-ville, afin de fortement dissuader les automobilistes de les emprunter en les décourageant par le biais de ces aménagements.

Ils seront ainsi davantage inciter à emprunter les voiries définies par le PICM et la commune comme principales pénétrantes au centre-ville.

→ *Cf. Fiche Action 15 : ralentisseurs de vitesse (Document intercommunal)*

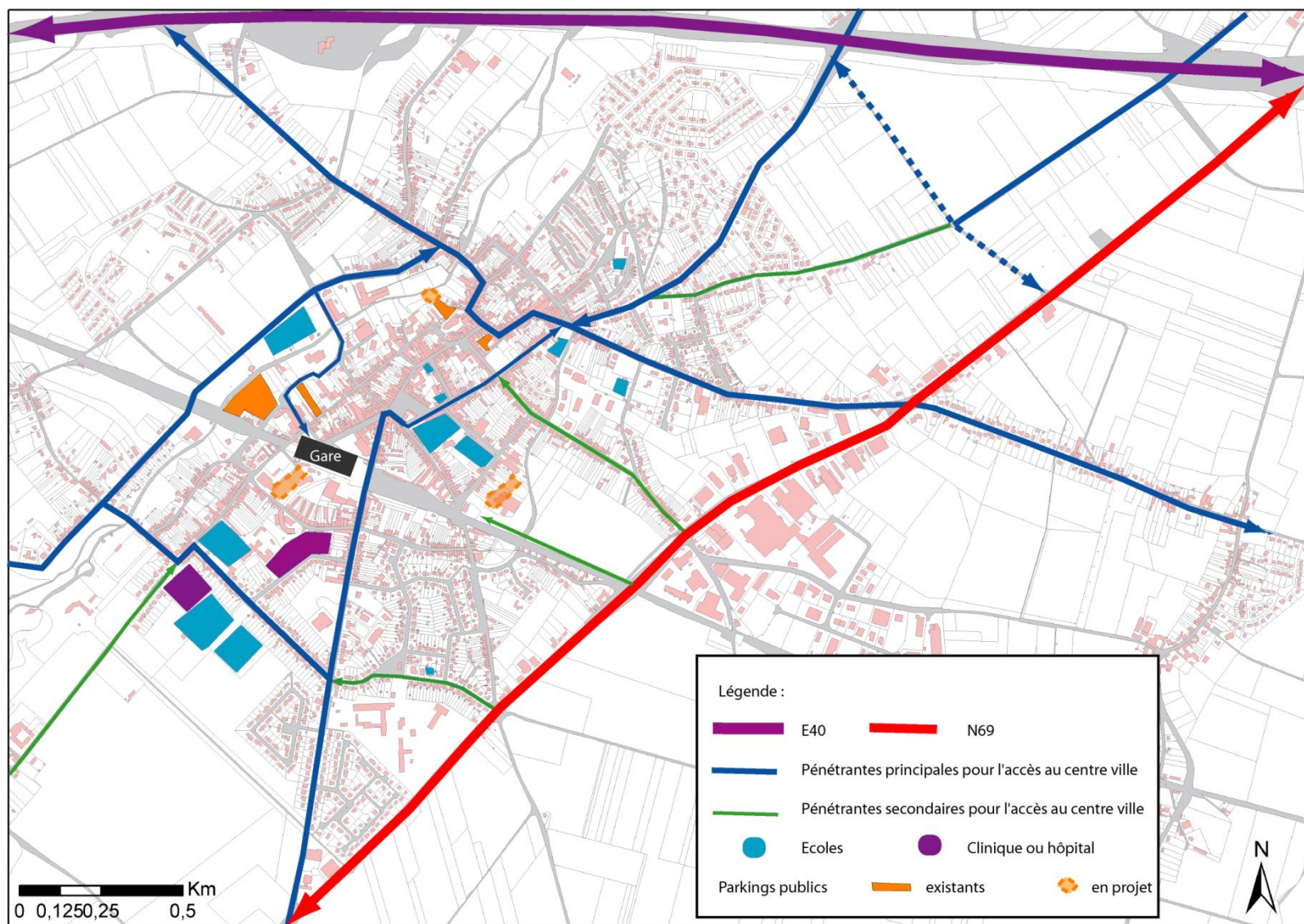


Schéma de principe

4.3.2 La problématique de la circulation dans le quartier Longchamp

Le quartier Longchamps correspond à tout le quartier situé au sud de la gare de Waremmme. Plusieurs pénétrantes le bordent. C'est un quartier attractif en termes de trafic automobile de par les établissements qu'il abrite : plusieurs écoles du primaire et du secondaire, une clinique, le pôle des TEC, un accès aux quais de la gare.

Et cela ne risque pas de diminuer, surtout au vue des deux futurs projets d'habitat (DENGIBETON et Villa Lambert) qui vont voir le jour à proximité immédiate de la gare ; d'autant plus que le projet DENGIBETON prévoit la construction d'un parking public qui pourra servir de délestage à l'hyper centre pour les navetteurs et les visiteurs de Waremmme.

Il convient donc d'avoir une réflexion globale sur le quartier qui devra intégrer les sens de circulation des rues Krains et de Selys-Longchamps, l'accès aux écoles secondaires, l'accès aux projets d'habitat et de parking public futurs, la signalisation pour orienter les automobilistes, la sécurisation du carrefour rue des Près # rue de Berloz.

➔ **Cf. FA W 1 : Faciliter la circulation dans le quartier Longchamps**

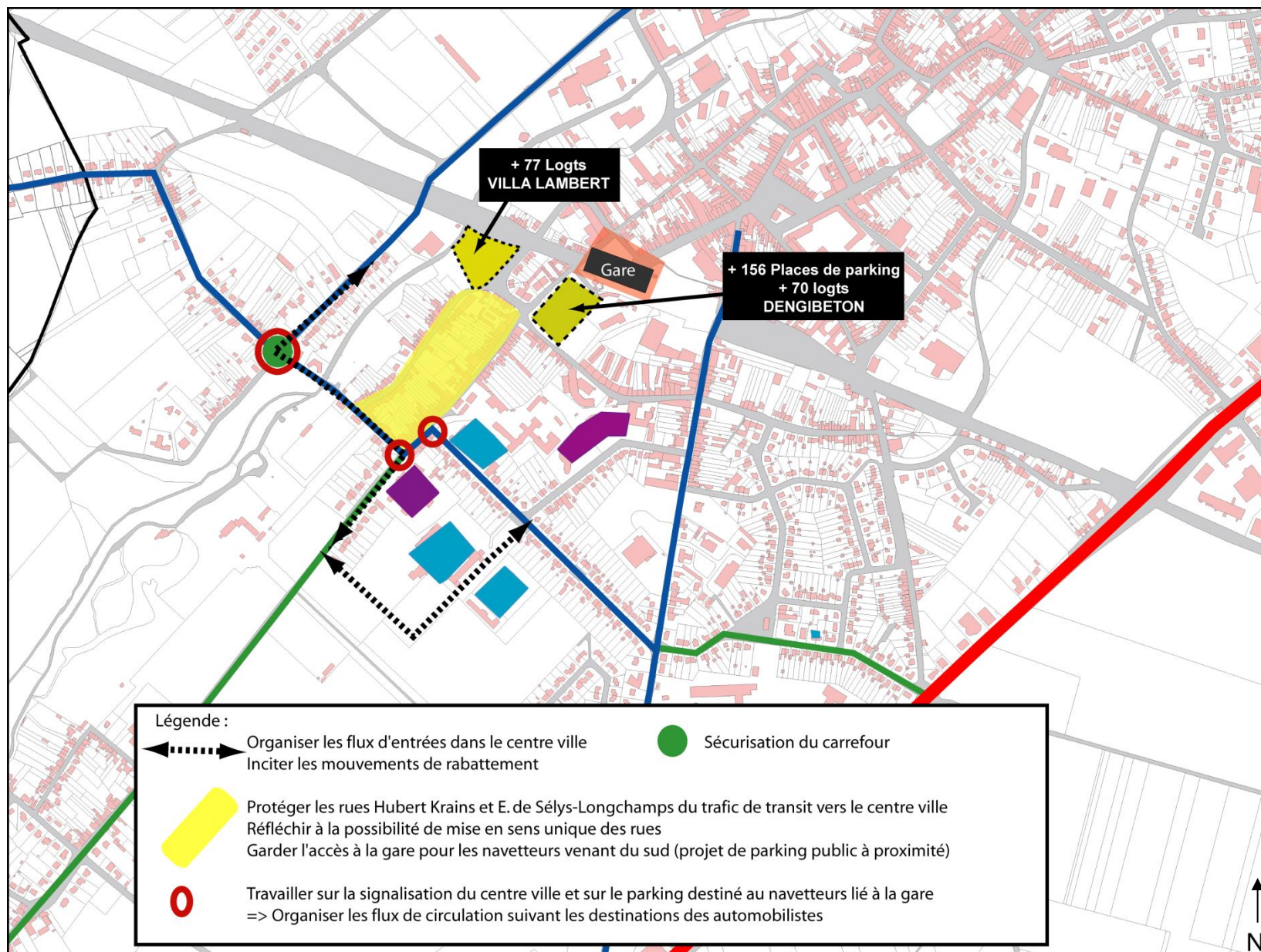


Schéma de principe

4.3.3 La problématique de la N69 et des développements futurs qui la bordent

→ Cf. FA W 8 : *Réflexion sur le devenir des carrefours de la N69*

4.4 Proposition de catégorisation du réseau routier (limitation des vitesses)

Toutes les rues n'ont pas les mêmes fonctions. Elles peuvent avoir des fonctions de séjour, de circulation locale et de circulation de transit.

Dans les voiries dont la fonction est celle de séjour, on retrouve l'ensemble des activités nécessaires à la vie sociale et économique. Dans ces zones, les deux rives de la chaussée doivent donc pouvoir entrer en relation, être liées entre elles. On y observe de nombreuses traversées des piétons et cyclistes, des débordements d'activités sur la voirie, l'attente des bus, des manœuvres de stationnement...

La circulation locale ou de transit utilise quant à elle la voirie plutôt dans sa longueur. Il s'agit ici plutôt de zone de passage.

Ainsi, en fonction du type de voirie, la catégorisation du réseau routier (limitation des vitesses) doit rendre possible la cohabitation des différentes fonctions de la voirie. Il est donc nécessaire de fixer des vitesses sur chaque tronçon de voirie ne compromettant pas les différentes fonctions.

L'enjeu de la hiérarchisation et de la catégorisation est d'ordonner les attentes, de clarifier les arbitrages à rendre et, in fine, de faire en sorte que pour un déplacement d'une portée définie, le réseau correspondant à cette échelle territoriale soit le plus attractif pour l'usager.

Deux grands principes permettent cette cohabitation :

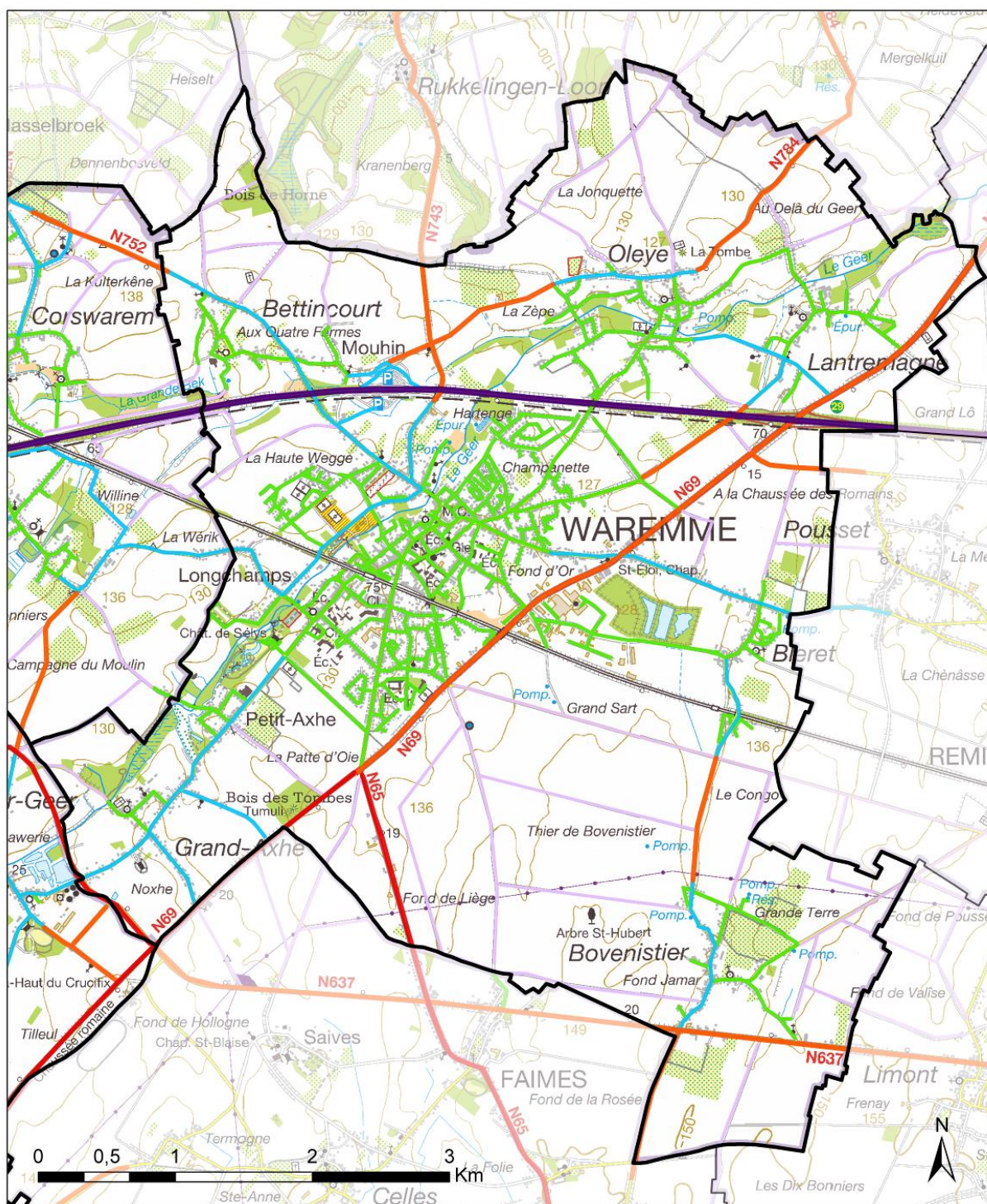
- **Adapter le trafic, en quantité et en qualité, aux fonctions de la voirie ;**
- **Protéger les fonctions riveraines qui dépendent du trafic**, soit en adaptant les aménagements (créer des traversées, des pistes cyclables, des trottoirs,...), soit en choisissant une gestion adaptée des vitesses.

Ces deux principes doivent être mis en œuvre en même temps. Il n'est pas possible de se contenter d'un des deux.

La catégorisation de la voirie est fonction du type d'agglomération rencontré.

→ **Sa mise en œuvre se concrétise de diverses manières le long des voiries, à l'approche des villages et dans les villages et quartiers. Les aménagements découlant sont détaillés à l'échelle de chaque commune.**

→ Cf. *Fiche Action 15 : ralentisseurs de vitesse (Document intercommunal)*



Légende Catégorisation des vitesses 120 km/h 90 km/h 70 km/h 50 km/h 50-30-20 km/h Hors agglo	PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE Berloz - Geer - Hannut - Waremme				
	Proposition de catégorisation des vitesses Waremme				
agora ETUDES	espacesmobilités	WALLONIE	2622>Carto> Phase 3	05.2012	

Carte 3 : Catégorisation des vitesses

4.5 La sécurité routière : pacifier la circulation motorisée sur les communes du PICM

Pour la partie, cf. la partie 9.5 « la sécurité routière : pacifier la circulation motorisée sur les communes du PICM » ; document intercommunal

Cette partie reprend des éléments d'abords d'école, de cheminement piéton ou cyclable, d'aménagements généraux de voirie

→ Cf. Carte 2 : Hiérarchisation du réseau routier et proposition d'effets de porte pour la localisation des effets de porte proposés

4.5.1 Modération des vitesses

4.5.1.1 Les entrées d'agglomération

4.5.1.2 Maîtriser les vitesses dans les zones urbaines

4.5.1.3 Les ralentisseurs de vitesse

4.5.1.3.1 Les aménagements en voirie

→ Cf. Fiche Action 15 : ralentisseurs de vitesse (Document intercommunal)

	Entrée Agglo	Section courante Agglo	Carrefour	Passage Bus - PL	Itinéraire vélo
Coussin berlinois	ok	ok		ok	ok
Plateau		ok	ok	ok	ok
Dos d'âne		ok			
Chicane	ok	ok		Efficacité limitée	Si Bypass
Stationnement alterné		ok		Efficacité limitée	Pas idéal
Rétrécissement latéral (avec ou sans coussin)		ok		Si densité trafic faible	Si Bypass

4.5.1.3.2 Les radars préventifs

5 Gestion du stationnement

Cette démarche a pour but de résoudre des problématiques liées à des points de pression du stationnement notamment dans le centre-ville de Waremmе

Le PICM proposera une réflexion sur la mise en place du stationnement payant ou à tout le moins réglementé au niveau des cœurs de villes.

La présence de l'E40 au nord du territoire d'étude offre l'opportunité d'aménager des zones de covoiturage à proximité de l'autoroute.

En ce qui concerne le stationnement dans les villages, il concerne d'une part le stationnement alterné à la quinzaine (proposer de passer à un stationnement fixe alterné le long de la voirie), et d'autre part le stationnement de courte durée à proximité des écoles qui nécessite une meilleure organisation.

Même s'il existe déjà un certain nombre de places stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite en voirie, il est important d'en tenir compte dans les futurs aménagements afin d'en augmenter la proportion sur le territoire de chaque commune.

5.1 Gestion du stationnement au centre-ville de Waremmе

La gestion du stationnement au centre rentre dans le cadre d'une politique de stationnement dont la mise en place est préconisée dans le PICM de par les intérêts que cela comporte pour une ville comme Waremmе.

Les objectifs prioritaires pour le stationnement :

- Réduction de la pression automobile et régulation de la mobilité via la politique active de stationnement ;
- Réduire la pression dans les rues d'habitat ;
- Donner un avantage aux résidents par rapport aux non-résidents. Résidents, non-résidents, navetteurs, étudiants, visiteurs diurnes, visiteurs nocturnes...
- Dans les noyaux commerciaux garantir une bonne accessibilité par la rotation du stationnement ;
- Concilier ces objectifs prioritaires avec gestion finances communales.

5.1.1 De l'intérêt d'une politique de stationnement

Le stationnement est un outil transversal ayant des implications aussi bien sur la mobilité que sur l'aménagement et le développement économique de la commune.

Le stationnement est également un outil opérationnel porteur d'enjeux aussi divers que :

- Le report modal des déplacements ;
- Le développement économique local ;
- L'amélioration du cadre de vie des habitants ;

- L'accessibilité aux commerces mais également aux équipements et centres d'intérêts de la commune.

S'inscrire dans une gestion raisonnée du stationnement dans le cadre de la définition d'une politique de stationnement globale sur la commune permettra de mieux répondre aux attentes des habitants, des commerçants, d'offrir un meilleur cadre de vie dans le centre-ville, mais aussi d'apporter des recettes communales.

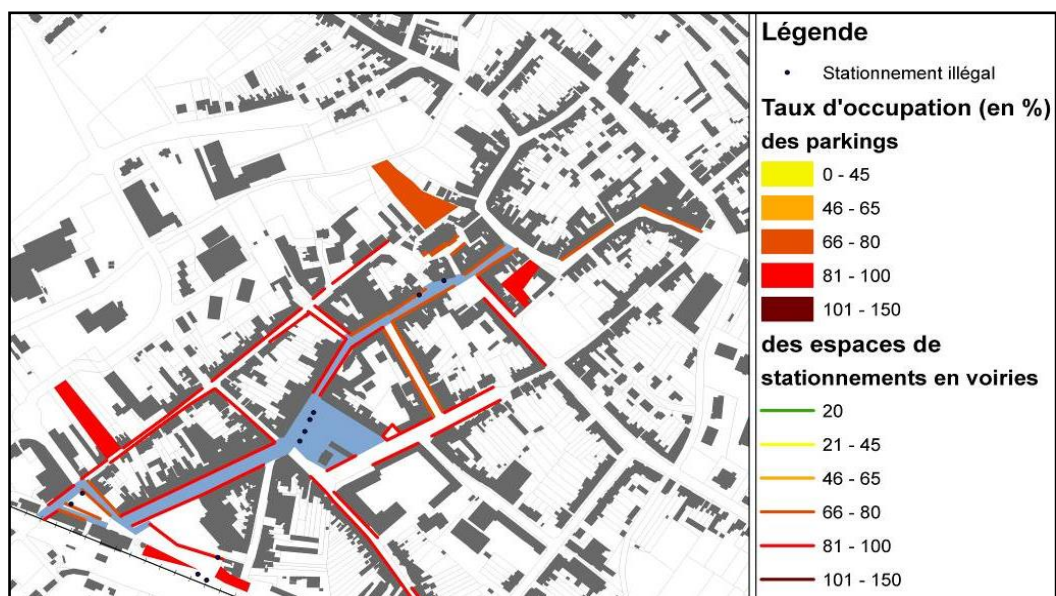
Enfin, la mise en place d'une politique de stationnement permet à la commune d'obtenir une plus grande maîtrise, directement ou indirectement, sur certains phénomènes :

- Les choix modaux des habitants de Waremme alternatifs à la voiture ;
- Le choix modal des migrants (résidents ou employés sur la commune de Waremme) ;
- Les enjeux d'aménagement local : attractivité commerciale, activités, fonction résidentielle, mixité urbaine, accessibilité et rayonnement de la commune ;
- Les enjeux relatifs au partage de la voirie et à la préservation du cadre de vie des habitants ;

5.1.2 Propositions d'axes pour la politique de stationnement

La mise en place d'une politique de stationnement globale sur Waremme avec comme premier objectif la gestion du stationnement dans les voiries du centre-ville est un enjeu de première force.

En effet, l'axe commerçant draine également un flux automobile significatif qui cherche à se parquer au plus près de sa destination. Les places en voiries sur l'axe allant de la gare à la maison communale sont saturées en journée (diagnostic de phase 1). En outre, la zone bleue semble moyennement respectée et ne joue pas son rôle dans la rotation des places libres, et donc dans l'accessibilité aux commerces et équipements.



Par conséquent, les automobilistes, après un tour et s'être rendus compte qu'il n'y avait pas de places, se reportent sur les rues adjacentes. Ce flux automobile selon nous, nuit à la

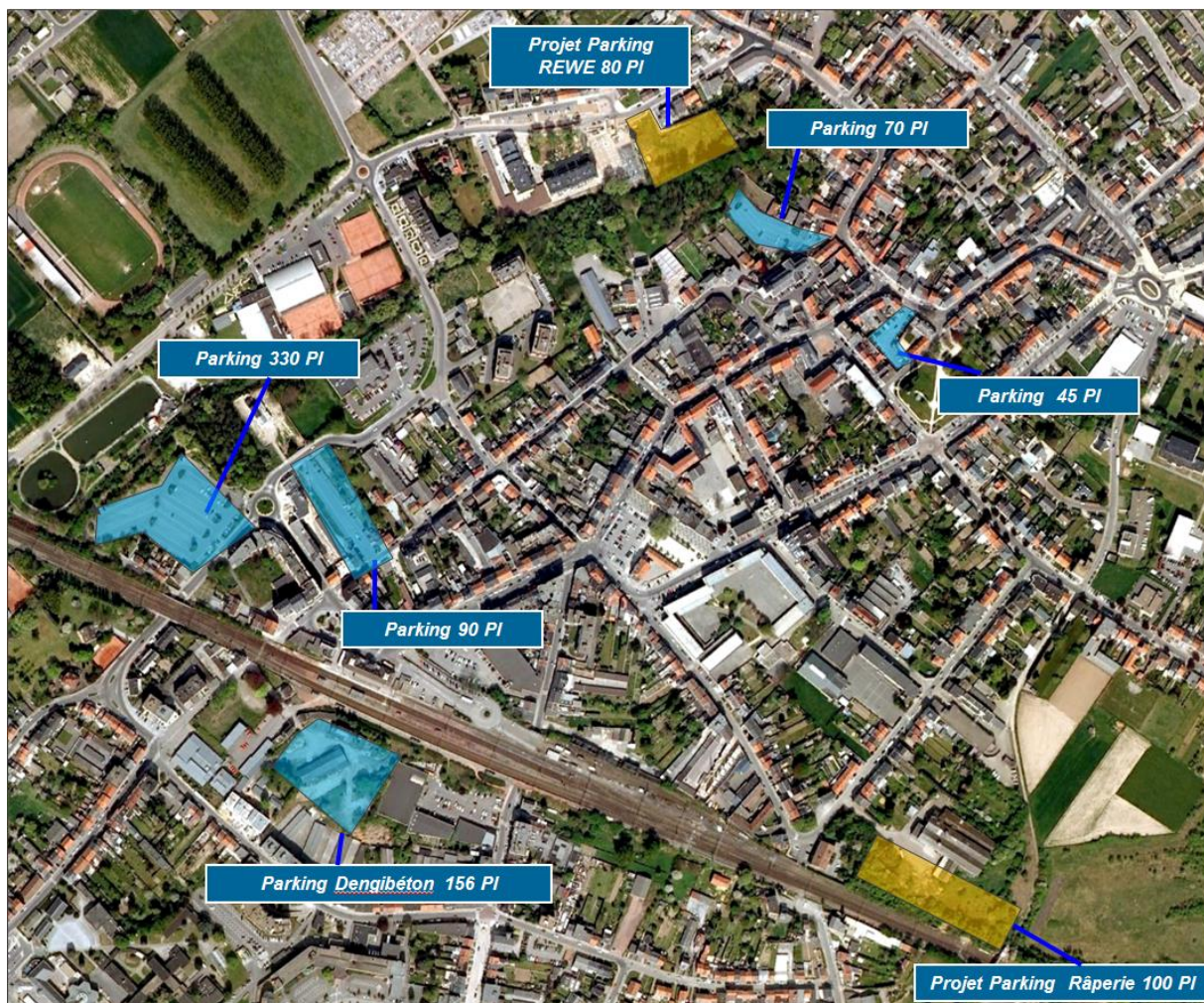
qualité visuelle et physique (bruit, pollution, insécurité) de l'axe commerçant ainsi qu'à la qualité des cheminements doux.

Cela n'invite pas à la flânerie, comme ce qui devrait être le cas sur un axe commerçant, mais plutôt à se rendre au plus vite à notre destination.

De plus, Waremme est dotée d'une offre de parkings publics assez importante permettant de capter un nombre important d'automobilistes. Les 3 parkings en projets vont permettre d'offrir encore davantage de places de stationnement en parkings publics.

Il y a une véritable opportunité de reporter un nombre important de stationnement en voirie dans les rues de l'hyper centre vers ces parkings publics.

Ils sont tous situés à moins de 10 min à pied du centre-ville.



➔ Par conséquent, le PICM propose que la politique de gestion en centre-ville s'appuie sur deux actions qui se complètent et qui doivent être mises en place de façon concomitante :

- Une signalisation précise et détaillée vers les parkings publics afin d'inciter les automobilistes à s'y parquer en journée ;

- **la réduction du nombre de places de stationnement sur les voiries de l'hyper centre avec au préalable, réduction de l'offre.**

5.1.3 Exemple de mise en place de stationnement payant : zones différenciées selon la durée et le tarif horaire

5.1.3.1 1^{ère} zone : zone payante « rouge »

Ici, le stationnement est organisé pour assurer la rotation du stationnement en lien avec des zones commerçantes.

Le stationnement y sera payant (par horodateur) en journée pour tout véhicule (ET également les habitants) stationné pendant plus de 15 à 20 min (durée à déterminer par la commune en fonction du degré de rotation qu'elle souhaite).

5.1.3.2 2^{ème} zone : la zone bleue ou zone verte ?

Pour les voiries du centre-ville situées au pourtour de la zone payante, il est conseillé de réguler également le stationnement afin de continuer à inciter les automobilistes à se parquer dans les parkings publics, et à ne pas occuper les places des riverains.

Deux options sont possibles et laissées au choix de la commune avec une préconisation pour la zone verte.

	ZONE BLEUE	ZONE VERTE
Durée max:	2 h	4 h (voire)
Prix	Gratuit si moins de 2h. obligation de disque Ou 15 € (tarif 1) Riverains : gratuit	1 € / h (p ex.) Ou 15 € (1/2 j.) Riverains : gratuit
Recettes	Taxes si tarif 1	1€ + taxes tarif
Besoin de contrôle	1 par jour	1 par jour
Avantages	⇒ Peu d'investissements (seulement les panneaux)	⇒ Rentrées couvrant largement les frais de contrôle et d'investissement ⇒ Système uniforme à gérer ⇒ Action cohérente
Inconvénients	⇒ Absence de rentrées couvrant les frais de contrôle ⇒ Tricher est aisé ⇒ <i>Durée de parcage limitée à 2 h ?</i>	⇒ Achat horodateurs à financer

La zone bleue a comme avantage d'induire un faible coût d'investissement. L'automobiliste est obligé de mettre son disque bleu, permettant le stationnement gratuit pendant maximum 2 heures.

L'inconvénient est que pour être efficace, le contrôle est tout aussi obligatoire que dans les autres zones, mais sans qu'il en résulte un revenu sauf en cas d'absence de disque ou de dépassement du délai admis.

Un autre effet secondaire de la gratuité du stationnement en zone bleue, est qu'elle pourrait attirer une partie de la clientèle des visiteurs.

L'objectif de favoriser le stationnement des habitants dans ces zones serait ainsi beaucoup plus difficilement atteint.

Par ailleurs, l'investissement des cartes de stationnement pour les habitants reste nécessaire pour éviter qu'ils ne soient taxés.

Enfin, il est assez aisé de tricher avec un tel système.

La zone verte a comme avantage que les recettes couvrent largement les frais de contrôle et d'investissement en horodateurs et en panneaux de signalisation. La zone verte présente un système uniforme plus facile à gérer pour les contrôleurs et qui est plus lisible pour les habitants comme pour les automobilistes extérieurs.

Le stationnement y étant aussi payant pour les visiteurs non abonnés, l'avantage financier que pourraient avoir les visiteurs à privilégier ces places plutôt que celles en zone payante est inexistant (si < 1h de parage) ou faible (+ de 1h de parage).

De plus, la zone verte est plus dissuasive pour les visiteurs souhaitant stationner longtemps puisqu'il n'y a pas moyen de tricher en manipulant le disque.

La zone verte vise à réduire les effets de report des zones payantes vers les rues voisines. Pour les résidents et les titulaires d'abonnements (voir ci-dessous), les modalités prévues sont les suivantes : gratuit et sans limite de la durée, tandis que la durée du stationnement sera limitée à 4h30 heures consécutives et à tarif constant pour les visiteurs.

5.1.4 Mesures d'accompagnement et de mise en œuvre

5.1.4.1 Carte habitants

Le choix d'attribuer une carte traduit une philosophie communale et peut contribuer à la prise de conscience des citoyens des nuisances liées à l'utilisation de la voiture dans une commune qui reste par ailleurs plutôt bien desservie par le réseau de transport en commun.

Mais la carte ne donne aucun droit de stationner et ne peut donc être très chère. Le montant devra couvrir les frais administratifs et de réalisation de la carte.

La carte habitant permet de stationner gratuitement et pour un temps illimité durant une période d'une semaine dans n'importe quelle zone de la commune, ou bien dans sa propre zone de résidence uniquement (préférable).

5.1.4.2 Abonnements

L'abonnement sera payant.

La carte liée à l'abonnement permet de stationner :

- ⇒ de façon illimitée et gratuite en zone verte ;
- ⇒ elle n'offre aucun avantage en zone payante.

5.1.4.3 ¼ h gratuit

Il est envisagé de proposer dans la zone payante la gratuité de 15-20 minutes (durée à déterminer par la commune) en vue de favoriser la rotation au bénéfice des commerces.

5.1.4.4 La mise en place du Règlement taxe

La réglementation du stationnement pourrait passer par la mise en place d'un règlement taxe.

5.1.4.5 Contrôle communal

Le contrôle pourrait être assumé par du personnel communal.

→ Cf. FA W 10 : *Mettre en place une stratégie de stationnement*

→ Cf. FA W 3 : *Réaménagement de la rue Wauters*

5.1.5 Signalisation des parkings publics

Mesure complémentaire devant aider la population à se stationner pour se rendre dans le centre-ville de Waremme.

→ Cf. FA W 9 : *Signalisation des parkings de délestage du centre-ville*

5.1.6 Détermination des espaces de stationnement pour les livraisons, dans la rue commerçante

Le diagnostic du PICM a pointé les besoins de créer des aires de livraisons, spécifiquement dans le centre de Waremme. En effet, il a été constaté la présence de véhicules de livraisons stationnés en double file. Les aires de livraisons sont censées éviter ce type de stationnement.

Mesure complémentaire et prioritaire, afin d'assurer une accessibilité plus accrue pour les livraisons des commerces tout en réduisant le stationnement des visiteurs du centre-ville dans la rue commerçante.

→ Cf. *Erreur ! Source du renvoi introuvable.*

5.2 Aménagement des parkings de covoiturage

➔ **Cf. FA W 7: Parking de covoiturage**

6 Le trafic de marchandises

6.1 Contexte

Ce chapitre traite de la circulation du charroi lourd à travers les quatre communes et des conflits qu'il génère avec les autres usagers. Ce terme générique fait référence à la circulation des poids lourds transitant par le territoire, ainsi qu'à celle desservant les agglomérations et les zones d'activités économiques.

Sur la commune, ce trafic est prioritairement engendré par le zoning le long de la N69 ainsi que les livraisons des commerces, entreprises ou autres activités du centre-ville de Waremmme.

6.2 La gestion de la circulation des poids lourds

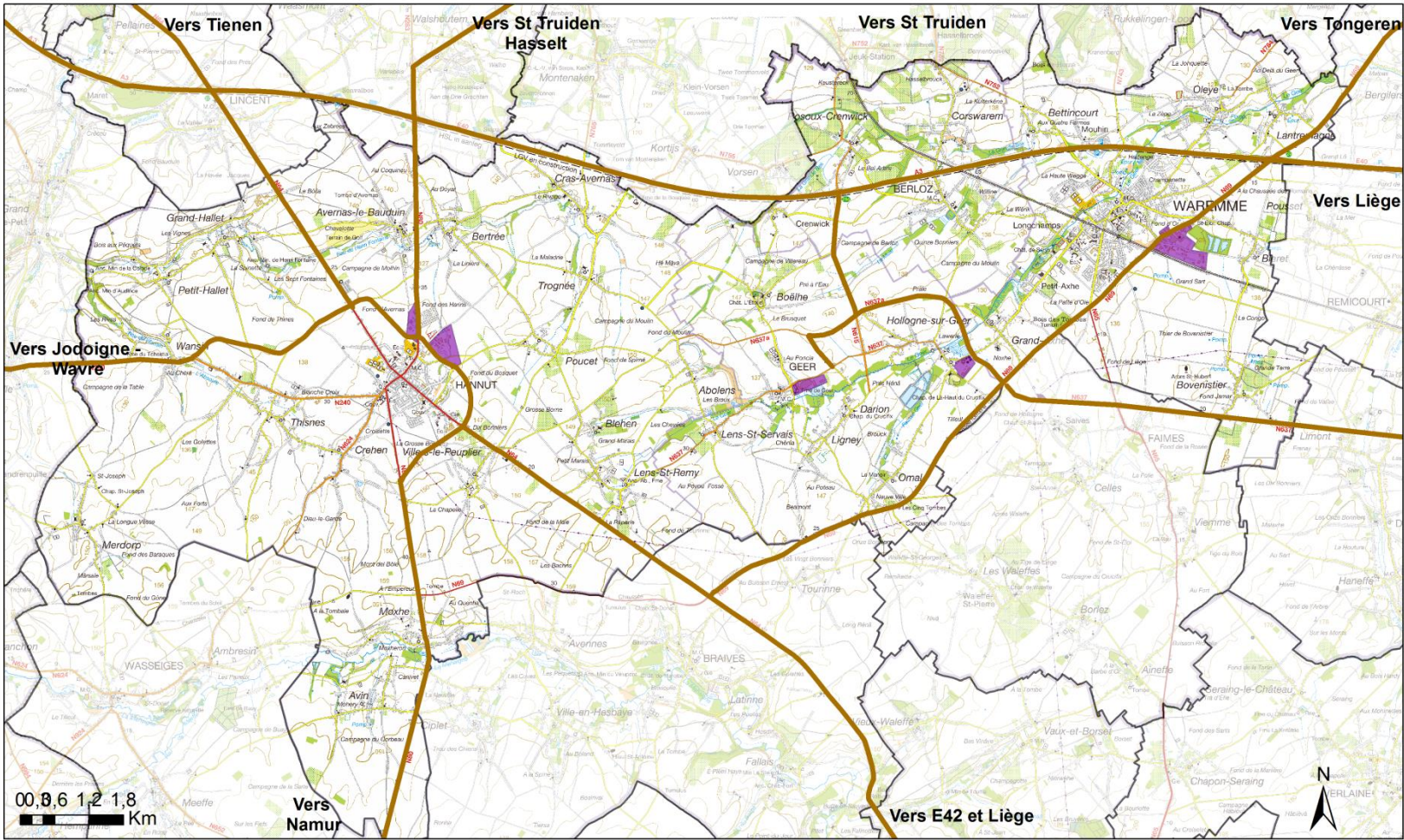
La circulation des poids lourds sur le territoire doit faire l'objet d'un traitement particulier. Les poids lourds doivent utiliser préférentiellement le réseau principal, voire le réseau régional et provincial secondaire (voir carte ci-dessous).

Le réseau communal primaire devrait leur rester accessible afin de permettre de rejoindre les destinations au sein des villages. Ces véhicules ne doivent pas circuler sur le réseau de desserte locale, sauf en cas de livraison dans la rue même.

Le **trafic agricole** constitue quant à lui une exception notable à cette règle.

Nous préconisons le respect d'itinéraires spécifiques poids lourds évitant autant que possible les zones d'habitat, par une charte à rédiger avec les exploitants et agriculteurs.

Ces préconisations coïncident avec la hiérarchisation et la catégorisation du réseau viaire et permettent de déterminer un schéma de circulation pour le transport de marchandises servant de base à la gestion des flux (voir ci-dessous).



Légende Voiries autorisées aux poids-lourds zones d'activités économiques principales	Cette carte présente le réseau poids lourds privilégié Il sera à compléter avec un réseau spécifique d'enlèvement de produits agricoles à définir de commun accord avec les exploitants	PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE Berloz - Geer - Hannut - Waremme				
		Schéma directeur - circulation poids-lourds				
					2622>Carto>Phase 3>	06.2012

Carte 4 : Schéma poids-lourds

6.3 Points spécifiques

6.3.1 L'accès au centre-ville de Waremm

Il a été mise en exergue la présence d'entreprises induisant du transport de marchandises situées aux limites ouest de l'hyper centre.

Il s'agit du GB sur l'Avenue Reine Astrid ainsi que du Colruyt et de la brasserie sur la l'avenue de la Tannerie.

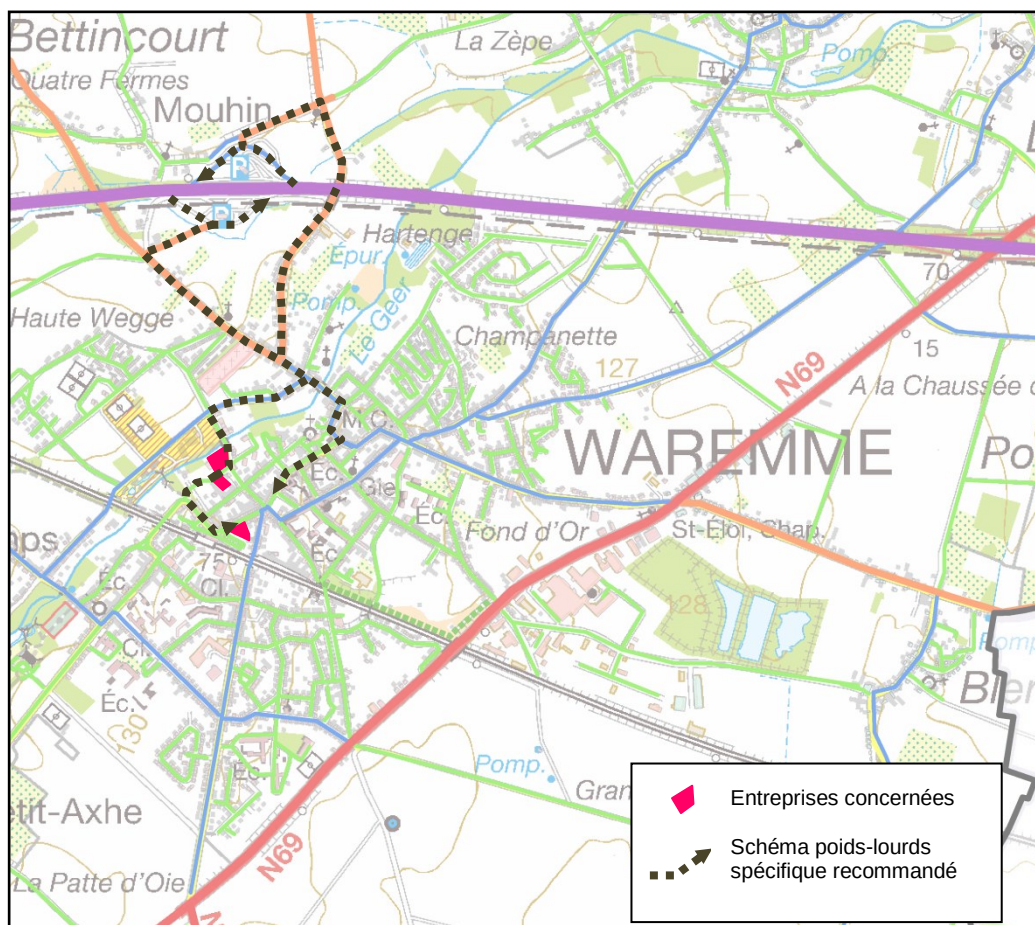
Actuellement, les transporteurs arrivent de l'E40 sortent au niveau de la N69. Ils sont donc obligés de traverser le centre-ville à un moment ou à un autre pour se rendre à leur destination, empruntant des voiries non adaptées et encombrant ainsi les rues du centre.

Le projet de réaménagement de l'aire de Bettincourt en entrée/ sortie d'autoroute représente une excellente opportunité pour ce trafic de marchandises.

→ Cf. FA W 12 : Formalisation de l'échangeur de Bettincourt

Les poids-lourds destinés à se rendre soit au GB, soit au Colruyt, soit à la brasserie pourrait emprunter ce nouvel accès qui les mènerait directement à leur destination via la rue du Mouhin, la rue des Prés, la rue du Moulin, sans passer par le centre-ville (voir schéma ci-dessous).

→ Il en est de même pour les livraisons de la rue commerçante qui continueront sur la rue du Pont après la rue du Mouhin.



6.3.2 Potentialités de parkings poids-lourds

Au vue des nombreuses activités économiques présentes à Waremmme et du trafic de marchandises qu'elles peuvent générer, les problématiques de stationnement poids-lourds dans les quartiers d'habitat existent.

Il est proposé à la commune de se pencher sur la question et de déterminer une zone de parking que tous les habitants travaillant dans le transport devront respecter.

Le PICM a déterminé plusieurs endroits potentiels : le zoning, la future entrée/sortie de Bettincourt, le futur parking de covoiturage

Il serait préférable de déterminer la localisation exacte en concertation avec les habitants concernés en tenant compte de leur lieu d'habitation notamment. Ainsi, ce parking aurait davantage de chance d'être utilisés.

6.4 Mesures d'accompagnement

6.4.1 Aménagements contraignants pour faire respecter la hiérarchie viaire

→ Cf. Chapitre 11 « trafic de marchandises » partie 3.1, document intercommunal

6.4.2 Mise en place d'une signalétique pour le transport de marchandises

Des panneaux de signalisation type C 23 pourront être installés afin d'interdire le passage du trafic de marchandises indésirables accompagné d'exception pour la desserte locale.



Exemple de signalétique

Cette dernière devra être accompagnée de panneaux indiquant l'itinéraire à emprunter pour se rendre à destination. Il s'agit ici d'orienter les camions jusqu'à l'autoroute et/ou la N69 notamment, sans qu'ils aient à se perdre dans les noyaux villageois de Berloz.



Exemple du type de panneaux à installer
(Sur la N64 – Lens-Saint-Rémy)

6.4.3 Communication et PDE

Le PICM détaille les principes à mettre en œuvre pour la mise en place d'un Plan de Déplacement d'Entreprise.

➔ *Cf. Chapitre 11 « trafic de marchandises » partie 3.3, document intercommunal*

7 Fiches actions prioritaires

7.1 FA W 1 : Faciliter la circulation dans le quartier Longchamps

PICM Berloz, Geer, Hannut, Waremmе	Phase III : Mesures	Octobre 2012
Volet communal WAREMME	Faciliter la circulation dans le quartier Longchamps	

Situation actuelle

Le quartier Longchamps correspond à tout le quartier situé au sud de la gare de Waremmе. Plusieurs pénétrantes le bordent.

C'est un quartier attractif en termes de trafic automobile de par les établissements qu'il abrite : plusieurs écoles du primaire et du secondaire, deux cliniques, le pôle des TEC, un accès aux quais de la gare, des projets d'habitat (deux de 70 logements chacun) à venir, un futur parking public...

Certaines rues étroites sont souvent encombrées entre les automobilistes en transit, les TEC, les parents accompagnant leurs enfants aux écoles ainsi que les résidents.

Objectifs stratégiques et opérationnels

Il convient donc d'avoir une réflexion globale sur le quartier afin de pacifier la circulation pour améliorer le cadre de vie des habitants de ce quartier.

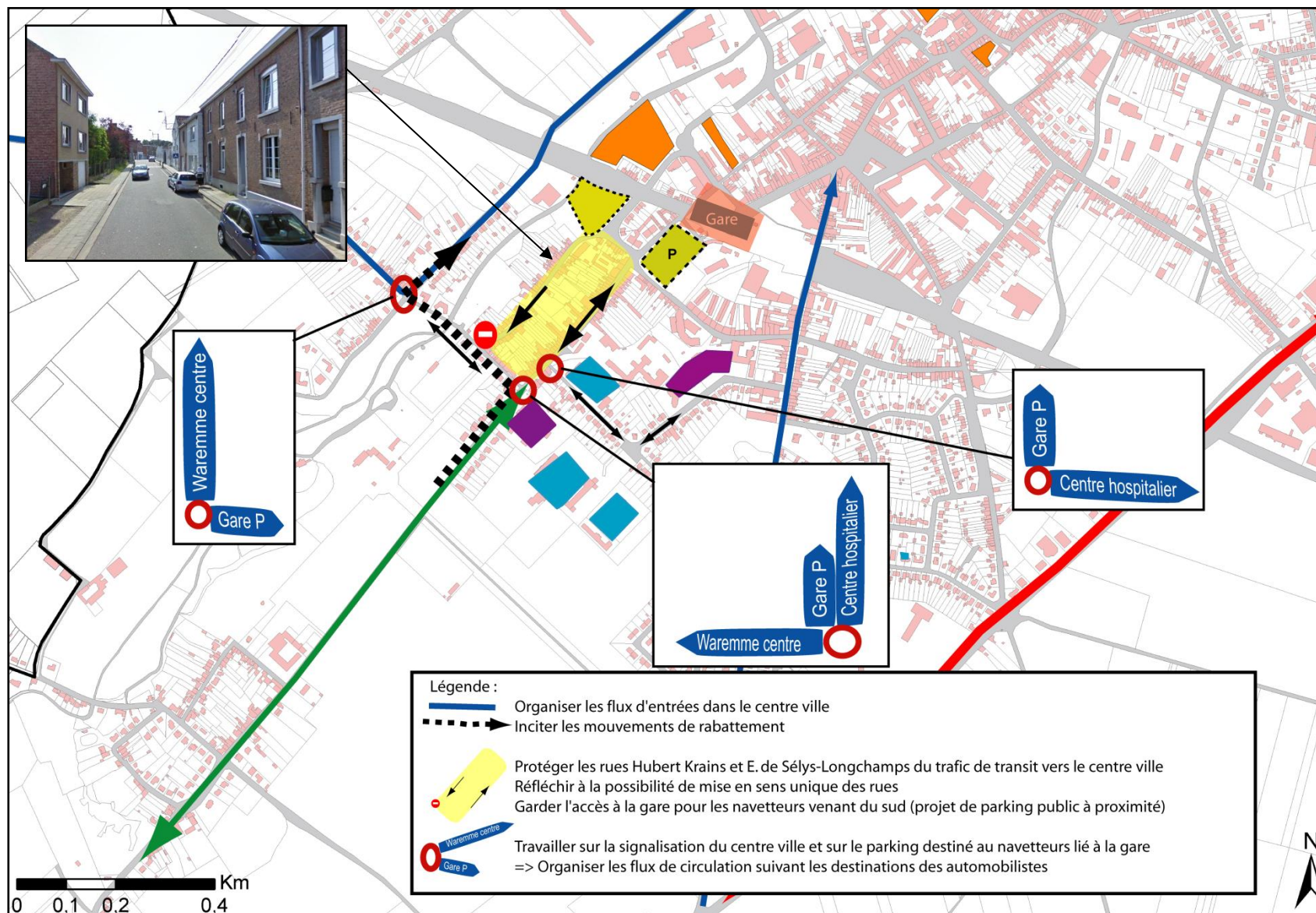
La réflexion se veut globale et intégrera autant les sens de circulation des rues Krains et de Selys-Longchamps, que l'accès aux écoles secondaires, l'accès aux projets d'habitat et de parking public futurs, que la signalisation pour orienter les automobilistes et la sécurisation du carrefour rue des Près # rue de Berloz.

Description : action principale et spécifique

- Flux en transit : maîtriser et orienter les automobilistes

La mesure proposée vise à contraindre les flux transitant du nord au sud de sorte qu'ils n'accèdent plus à l'hyper centre en empruntant la rue Selys-Longchamps ou Krains, mais en passant par la rue des Près (voir schéma ci-dessous).

- ➔ Il s'agit en premier lieu de mettre en place une signalisation adéquate au niveau de chaque carrefour qui précisera le trajet préférentiel pour accéder au centre-ville.
- ➔ Dans un second temps, la commune pourrait instaurer un sens unique descendant dans la rue Krains, voirie de faible largeur. Ce changement permettrait un réaménagement de la voirie plus approprié à sa fonction de desserte locale. Il faudra cependant garder un double sens dans la rue Selys-Longchamps pour le bon cheminement des bus

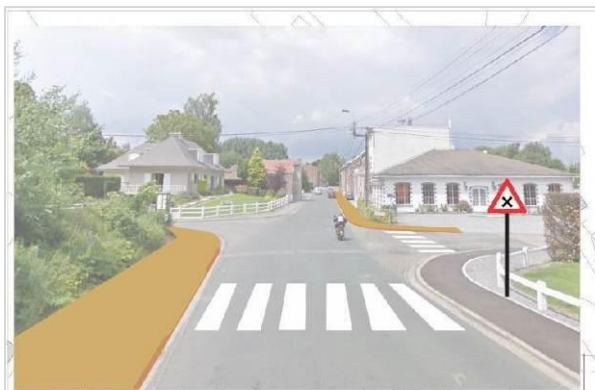




La forte présence d'équipements scolaires, d'habitat et du pôle TEC encourage la mise en place d'une zone 30 généralisée au quartier, afin d'inciter les automobilistes à ralentir.

Carrefour rue des Prés # rue de Berloz

Croisement qui doit accueillir, selon la hiérarchie viaire, les flux en transit vers le centre



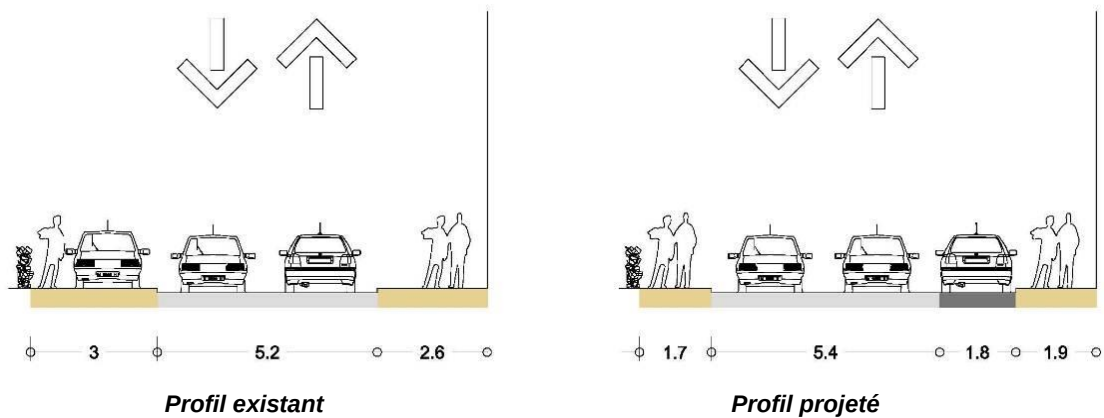
- ➔ Agrandissement des trottoirs pour accentuer les angles de giration et forcer les voitures à ralentir à l'approche du carrefour ;
- ➔ Traitement des traversées piétonnes

Rue de Berloz

Tronçon de la rue Krains à la rue de Selys-longchamps.



➔ Réorganisation des cheminements piétons et des zones de stationnement

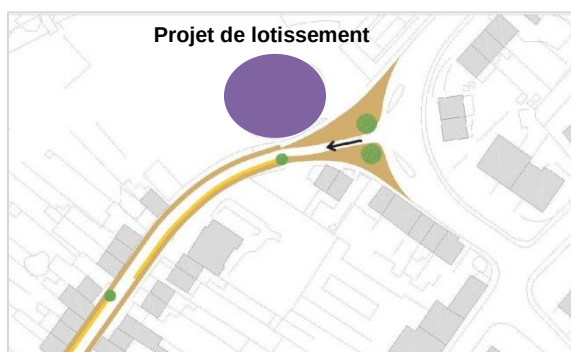


Rue Hubert Krains

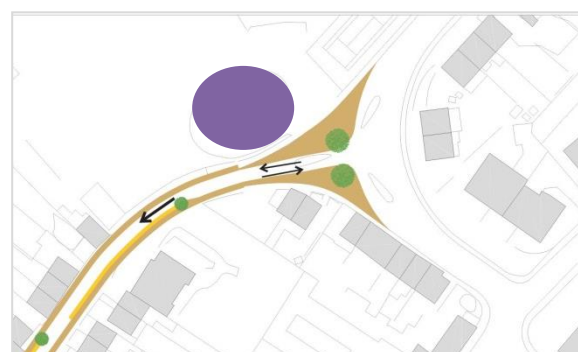


La mise à sens unique de la rue permet un réaménagement complet de la voirie :

- ➔ Amélioration des cheminements piétons
- ➔ Organisation de stationnements alternés afin de modérer les vitesses



Sens unique sur tout le tronçon



Double sens sur le premier tronçon pour faciliter

l'accès au lotissement

2 possibilités existent pour l'aménagement du début de la rue selon l'évolution du projet de lotissement et notamment de ses accès.

Acteurs concernés et rôle de chacun

Commune

Sources et modalités de financement

Les changements de sens ne nécessitent pas de gros investissements.

La Commune pourra solliciter la Région Wallonne afin d'obtenir des subsides dans le cadre de subsides pour le réaménagement des voiries.

Impacts attendus

La mesure devrait permettre la mise en œuvre de la hiérarchie viaire en orientant les flux transitant sur la rue des Près, voirie collectrice.

Elle aboutira également à une circulation davantage pacifiée dans le quartier, de par la réduction des vitesses et la meilleure gestion des flux.

Mise en œuvre : <i>Court terme</i>	Fiches actions liées : <i>FA 16-17</i>	
--	--	---

7.2 FA W 2 : Réaménagement de la rue des Prés

PICM Berloz, Geer, Hannut, Waremmme		Phase III : Mesures	Octobre 2012
Volet communal WAREMME	Réaménagement de la rue des Prés		

Situation actuelle

La rue des Prés est inscrite comme voirie collectrice dans la hiérarchie viaire et accueille plusieurs équipements de loisirs de part et d'autre.

Elle dispose d'un gabarit adapté à son statut mais des marges d'améliorations sont possibles quant à la qualité du revêtement et celle des cheminements doux.

Objectifs stratégiques et opérationnels

Réaménagement du profil de la voirie avec une différenciation marquée de l'espace attribué à chacun des usagers afin de correspondre à son statut de voirie collectrice tout en préservant la qualité et la sécurité des cheminements doux.

Description : action principale et spécifique

Il est proposé de réaménager la voirie au niveau des infrastructures du complexe sportif et de la piscine :



Situation existante, rue des Prés

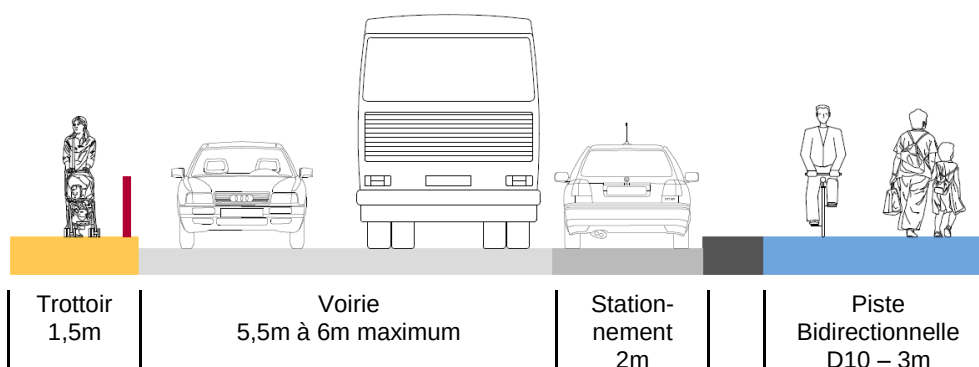


Situation existante, rue des Prés

- Formalisation du stationnement différencié du trottoir d'un côté de la voirie (actuellement stationnement sur le trottoir) ;
- Réfection du revêtement de la voirie et maintien d'une largeur maximum de 5,5m à 6m; La réfection des effets de porte et ralentisseurs existants se fera en même temps que celle de la voirie ;

- Formalisation d'une piste bidirectionnelle type D10 d'un côté, sur tout le long depuis le passage sous le chemin de fer jusqu'à l'intersection avec la rue de Mouhin ;
- Matérialisation de trottoirs de minimum 1,5 minimum de l'autre côté.

La coupe ci-dessous présente le principe d'aménagement proposé sur toute la largeur de la voirie. Cette dernière pouvant varier de 1 ou 2 m suivant les endroits, le PICM recommande de dédier le surplus restant aux cheminements piétons.



Sur la première partie de la voirie, à partir de la rue de Berloz jusqu'au passage sous le chemin de fer, il est conseillé, en complément avec l'aménagement proposé pour la seconde partie de la voirie, de prévoir également une réfection de la voirie (actuellement en plaques de béton) ainsi que des trottoirs existants afin que sa qualité concorde avec son statut de voirie collectrice.

Acteurs concernés et rôle de chacun

La commune, les TEC.

Sources et modalités de financement

La Commune pourra solliciter la Région Wallonne afin d'obtenir des subsides dans le cadre des plans escargot.

Impacts attendus

La mesure doit permettre d'adapter la rue des Près à son statut de voirie collectrice indiquée par la hiérarchie viaire ainsi que préserve un cheminement de qualité et la sécurité des modes doux au vue des activités de loisirs qui se trouvent de part et d'autre de la voirie.

Mise en œuvre : <i>Court terme</i>	Fiches actions liées : <i>FA 14</i>	espacesmobilités  agora ETUDES
--	---	---

7.3 FA W 3 : Réaménagement de la rue Wauters

PICM Berloz, Geer, Hannut, Waremme		Phase III : Mesures	Octobre 2012
Volet communal WAREMME	Réaménagement de la rue Wauters		

Situation actuelle

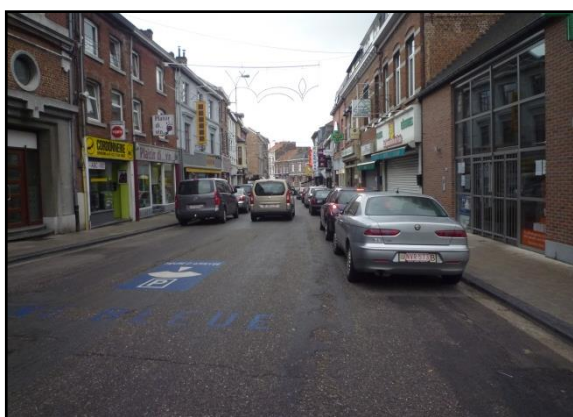
La rue Wauters représente le cœur commercial de Waremme. Elle regroupe, sur l'ensemble de son linéaire, de nombreux commerces et services.

L'espace public est aujourd'hui focalisé sur la voiture avec une offre de stationnement importante répartie de part et d'autre de la chaussée en sens unique (sens unique de la rue Porte de Liège vers la place du Roi Albert I^{er}). Les trottoirs occupent, quant à eux, l'espace restant et sont souvent de qualité médiocre avec des largeurs limitées.



Le stationnement est actuellement réglementé par une zone bleue.

En continuité avec la rue Wauters, la place du Roi Albert I^{er} a fait l'objet d'un réaménagement, accentuant ainsi la différence entre les deux espaces.



Objectifs stratégiques et opérationnels

La rue Wauters doit faire l'objet d'un réaménagement de façade à façade permettant de retravailler totalement l'espace afin d'augmenter la convivialité du centre commerçant de Waremme.

Dans cet objectif, il convient de travailler selon plusieurs approches :

- Amélioration des cheminements piétons : trottoirs avec un revêtement de qualité et une largeur confortable ;
- Réduction de la pression automobile permettant d'améliorer la convivialité de l'espace ;
- Favoriser l'accessibilité à vélo : développement des espaces de stationnement et mise en œuvre d'un sens unique limité.

Le réaménagement envisagé vise à soutenir l'activité économique du centre de Waremme en permettant aux piétons de déambuler dans de meilleures conditions et d'accéder plus aisément aux commerces.

Description : action principale et spécifique

La redistribution de l'espace public proposée ici envisage le maintien de la circulation motorisée à sens unique et d'une bande de stationnement longitudinale. L'espace récupéré est mis à profit pour améliorer les conditions de circulation des modes doux : piétons, PMR et cyclistes.

La suppression d'espace de stationnement sur la rue Wauters n'est réalisable qu'à condition d'offrir de nouvelles poches de stationnement à proximité immédiate. Plusieurs parkings potentiels sont identifiables aux abords du centre-ville de Waremme ([→ Cf. FA W 9 : Signalisation des parkings de délestage du centre-ville](#)) et permettent de capter le report de stationnement. Le temps de parcours entre le centre-ville et ces espaces de stationnement est inférieur à 10 minutes de marche.

Malgré la suppression de la moitié du stationnement, la capacité totale de stationnement sur la rue Wauters sera garantie par la mise en œuvre de stationnement payant ([→ Cf. FA W 10 : Mettre en place une stratégie de stationnement](#)) et le développement d'un parc suffisant de stationnement en périphérie du centre-ville. En effet, cette gestion du stationnement permet d'augmenter la rotation des véhicules et de limiter les voitures ventouses qui mobilisent des emplacements pendant de longues périodes mais sans gain pour les commerces (cas des véhicules de riverains, de travailleurs ou de commerçants eux-mêmes). En augmentant la rotation du stationnement, les clients des commerces peuvent facilement trouver un emplacement de stationnement, ce qui renforce l'accessibilité de ces commerces.

Dans l'optique de pacifier la rue Wauters et de garantir la sécurité de l'ensemble des usagers de l'espace public, la mise en zone 30 voire en zone de rencontre et l'instauration d'un payant st recommandée depuis la rue Porte de Liège jusqu'à la place du Roi Albert I^{er}.

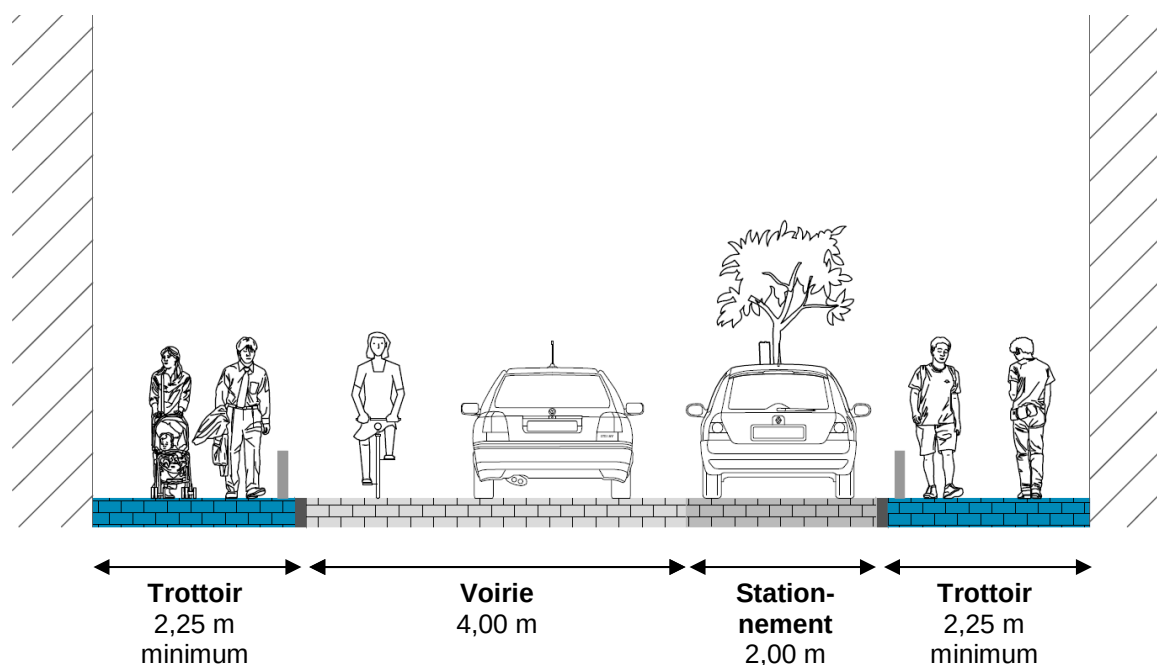
Afin d'accentuer le partage de l'espace, l'aménagement de la rue Wauters se fait de plain-pied. De plus, ce traitement de l'espace a déjà été mis en œuvre au niveau de la place Roi Albert I^{er} ce qui permet d'assurer la continuité de l'aménagement. Dans la même optique, les matériaux utilisés pour la place Roi Albert I^{er} seront utilisés pour la rue Wauters. Ainsi, l'espace public entre la rue Wauters et la place du Roi Albert I^{er} présente une cohérence développée.

La circulation des cyclistes est garantie dans les deux sens par la mise en œuvre d'un sens unique limité. Des bandes confort peuvent éventuellement être implantées afin d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes.



Bande confort – rue Montoyer à Bruxelles
Source : ProVélo

Le profil de base proposé pour la rue Wauters devient alors :



Les commerçants sont au centre de cette action ils devront être sensibilisés à l'intérêt de cette action.

Des espaces de livraison devront être formalisés sur la rue Wauters afin de permettre l'approvisionnement des différents commerces. Nous proposons de réserver des places de stationnement dédiées à la livraison sur certaines périodes et accessibles aux voitures en dehors de celles-ci. En termes d'aménagement, les espaces de livraison seront formalisés de plain-pied comme l'ensemble de la rue.



Exemple de la rue Zénobe Gramme à Hannut

Leur délimitation peut empiéter sur le trottoir (50 cm) mais lorsqu'il n'y a pas de livraison, cet espace demeure toujours disponible pour les piétons. Ainsi, les cheminements piétons sont uniquement réduits au moment effectif des livraisons.

Acteurs concernés et rôle de chacun

La rue Wauters étant une voirie communale, la Commune de Waremmе sera en charge du réaménagement. Elle pourra faire appel à un prestataire extérieur afin de réaliser les études de projet et la réalisation des travaux.

L'association des commerçants devra être associée au projet de réaménagement afin d'aboutir à un projet consensuel.

Sources et modalités de financement

La Commune pourra solliciter la Région Wallonne afin d'obtenir des subsides dans le cadre des plans escargot.

Impacts attendus

Le réaménagement proposé doit permettre de renforcer l'attractivité des commerces du centre-ville de Waremmе et ainsi participer au dynamisme économique de la commune.

Mise en œuvre : <i>Court terme</i>	Fiches actions liées : FA 7 FA W 9-10	
--	--	--

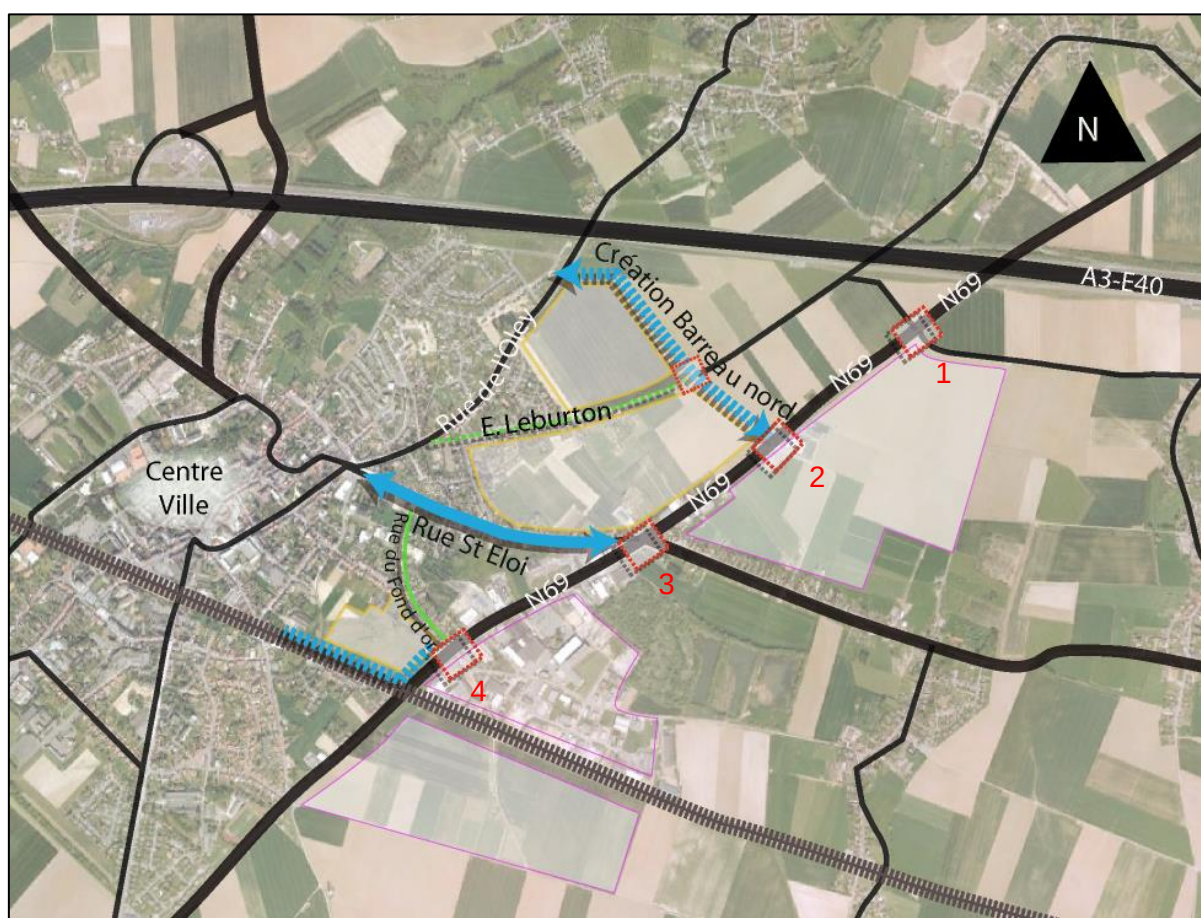
7.4 FA W 4 : Extension urbaine de Waremme

PICM Berloz, Geer, Hannut, Waremme		Phase III : Mesures	Octobre 2012
Volet communal WAREMME	Extension urbaine nord de Waremme		

Situation actuelle

La ville de Waremme va connaître prochainement un renouvellement profond de son territoire avec la réalisation de 3 projets de logements (le projet Matexi, à l'ouest de l'hyper centre, juste au-dessus de la voie ferrée ; le PCA St Eloi et le 3^{ème} projet au nord-ouest de l'hyper centre) et l'extension du Zoning (A l'Est).

L'arrivée prochaine de ces nouveaux habitants ainsi que l'agrandissement du zoning vont avoir un impact important En termes de mobilité, nécessitant une vision globale pour une reconfiguration du réseau viaire



Objectifs

Le PICM propose une réflexion globale sur ce secteur afin d'améliorer l'accessibilité du secteur. Il s'agit de protéger certaines rues résidentielles de l'impact généré par la création de nouveaux quartiers en organisant au mieux leur desserte, tout autant que l'accès au centre-ville.

Principes généraux

Afin de garantir la fluidité et la sécurité des déplacements sur le secteur à long terme, nous préconisons :

1. La création d'un nouveau barreau nord :

- Permettra de connecter les futurs projets de logements à la N69. Il viendra croiser la rue E Leburton par laquelle se fera l'accès au futur programme de logements ;
- Le profil du futur carrefour reste à définir (feux, rond- point) dans une optique de sécurisation des croisements avec une priorité à donner au sens tout-droit et un aménagement désignant la rue Leburton en voirie de desserte locale;
- Participera à une meilleure connexion du centre-ville et à une pacification de la rue E.leburton. Les flux voulant rejoindre le centre-ville seront renvoyés sur la rue de l'Oley ;

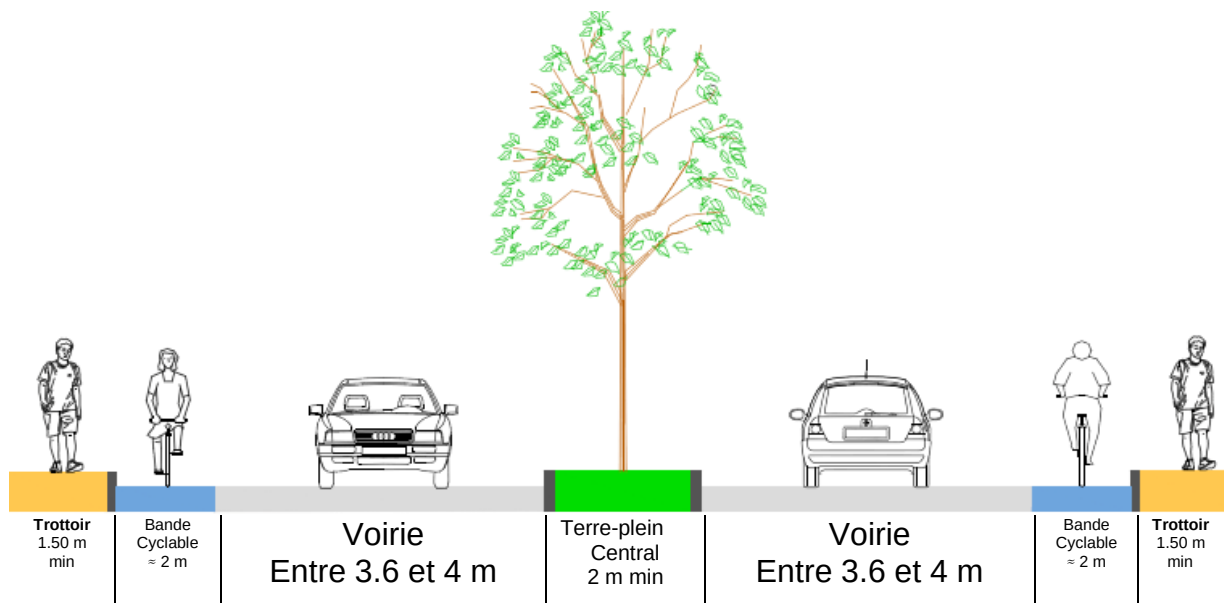
2. Recalibrage de la rue E.Leburton : Dans la perspective de densification du secteur, le gabarit de la rue Leburton est déjà très résidentiel. Les nouveaux quartiers pourraient générer une augmentation du trafic que la rue Leburton ne pourra se permettre d'assumer. Par conséquent, nous préconisons son déclassement en voirie de desserte locale avec des aménagements contraignants à son entrée, afin de désinciter le trafic de transit.

➔ Cf. FA W 13 : Formalisation de l'échangeur de Bettincourt

3. Stratégie de développement de carrefours sur la N69 s'inscrit dans la volonté

- De fluidifier un trafic déjà dense ;
- D'anticiper les nouveaux flux générés par le l'extension du zoning ;
- Favoriser l'accès au centre-ville par la rue Saint Eloi et la nouvelle voie au-dessus de la voie ferrée ;
- Protéger la rue du Fond d'or lors du réaménagement du carrefour facilitant ainsi l'accès au futur projet de logements MATEXI.
- Réaménagement du profil de la N64
-

→ Cf. FA W 8 : Réflexion sur le devenir des carrefours de la N69



Coupe de principe de l'aménagement de la N64.

Acteurs concernées

Commune de Waremme- SPW- promoteur immobilier

Mise en œuvre : <i>Moyen terme</i>	Fiches actions liées : <i>FA W 8-13</i>	espaces mobilités agora ETUDES
--	---	--

7.5 FA W 5 : Abords et accessibilité de la gare de Waremm

PICM Berloz, Geer, Hannut, Waremm	Phase III : Mesures	Décembre 2012
Volet communal WAREMME	Abords et accessibilité de la gare de Waremm	

Situation actuelle

Accessibilité et lisibilité des abords de la gare pas toujours évidentes pour les différents modes de déplacement, que ce soit au niveau de l'entrée principale ou par l'arrière de la gare:

- L'accès voiture pour les déposes minutes et vers les parkings n'est pas très lisible, même si nous pouvons constater une amélioration depuis le réaménagement à l'entrée de la gare



- Mauvaise accessibilité piétonne depuis les quartiers à l'arrière de la gare



Rue de Huy

Rue Edmond De Selys-Longchamps

- Pas de liaisons vélo définies pour accéder à la gare. Le stationnement vélo est quant à lui mal positionné et comporte des arceaux peu efficaces, ce qui facilite les actes de vandalisme ou de vol.



Objectifs

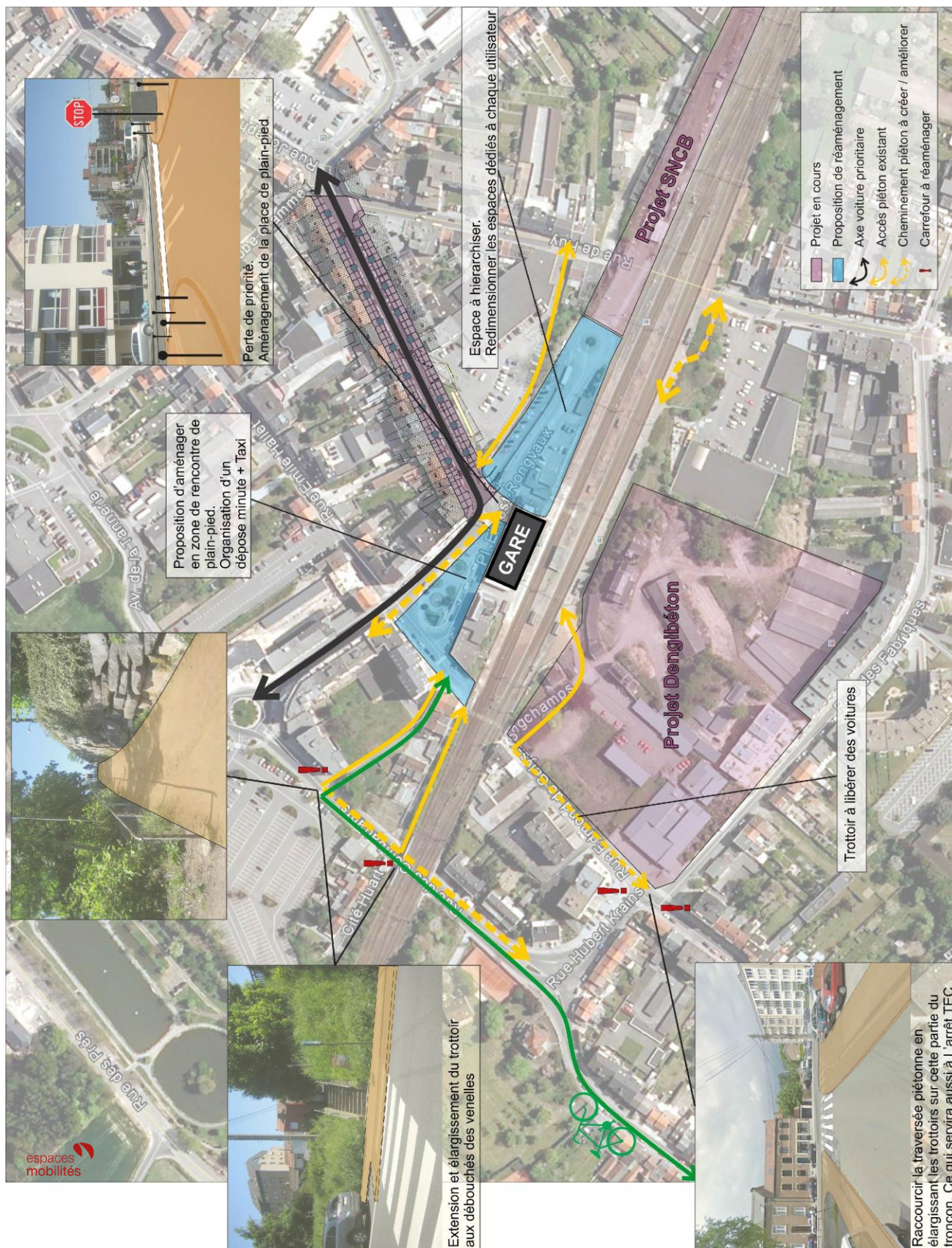
Faciliter les déposes rapides et rediriger efficacement les voitures vers les poches de stationnement pour du parcage de plus longue durée.

Développer les cheminements piétons et vélo pour :

- amener une clientèle nouvelle vers le chemin de fer en offrant une alternative à la voiture et aux lignes de bus
- réduire la congestion dans les centres (aux heures d'entrée/sortie des écoles par exemple);
- limiter les besoins de stationnement automobiles près des gares

Description de l'action

Le traitement des abords



Le développement de l'accessibilité vélos

L'utilisation du vélo pour rejoindre la gare est un phénomène en croissance. De fait, dans un rayon de 5 km, le vélo permet de rejoindre la gare en un temps connu et sans surprise, ce qui est de moins en moins le cas pour le TEC et la voiture, compte tenu de la congestion routière et des problèmes de stationnement.

■ Les liaisons cyclables

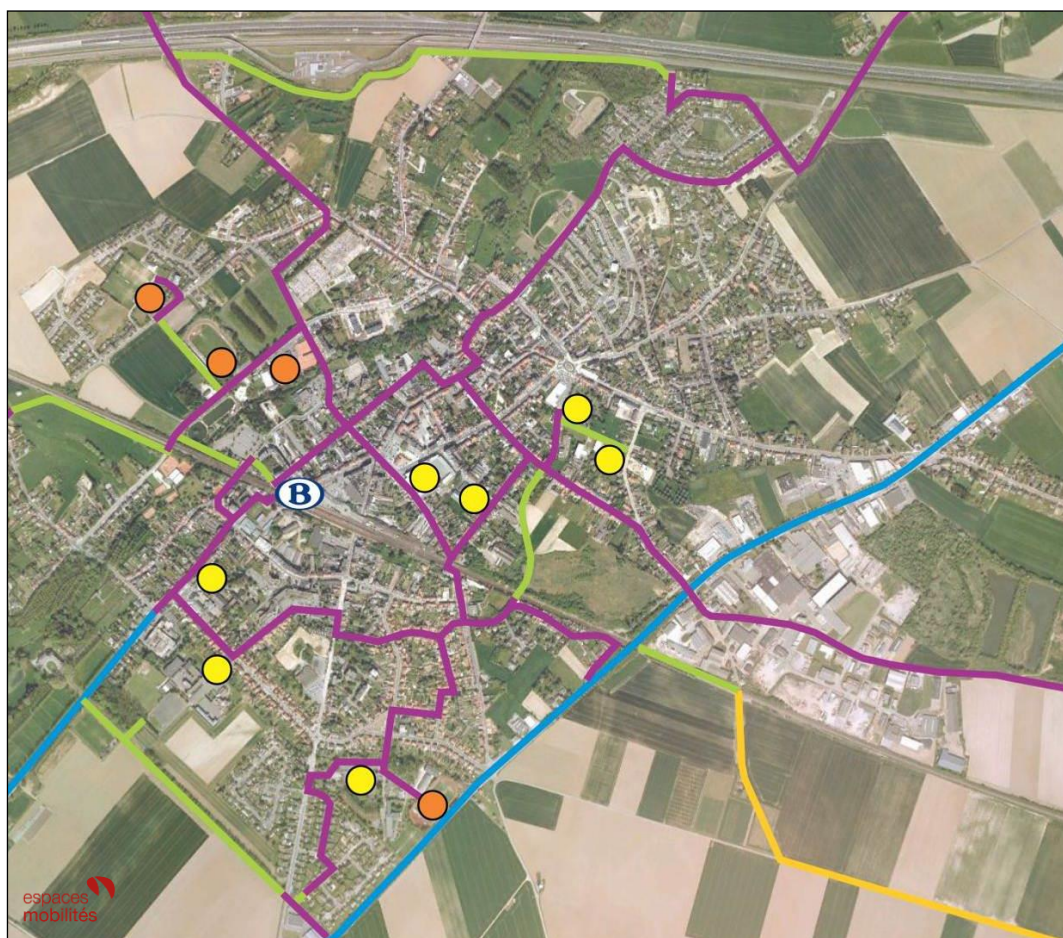
Sont repris ci-dessous sur le zoom de la carte cyclable, les itinéraires à privilégier à court terme par balisage ou marquage dans le centre

➔ Ces liaisons permettent de relier en priorité les pôles scolaires et sportifs, le centre administratif et la rue commerçante, les zoning le long de la N69 et bien sûr **la gare de Waremmme**.

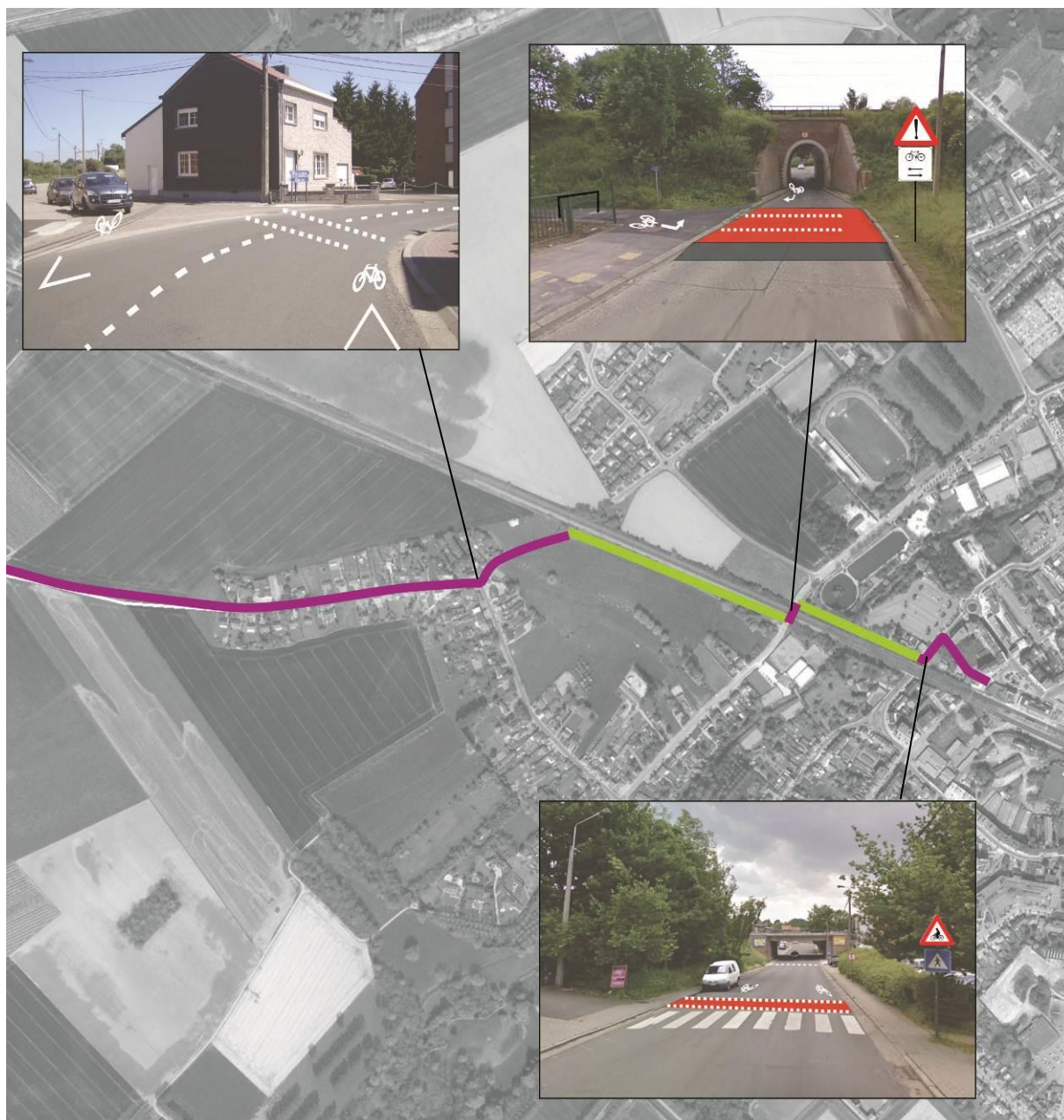
➔ Le centre est également relié aux différents villages de la commune ainsi qu'au centre de Berloz (voir carte cyclable)

Légende de la carte

-  Aménagement cyclable existant à entretenir
-  Voie à réserver pour les modes doux
-  Aménagement cyclable à prévoir sur réseau routier
-  Voirie à réserver pour les modes doux et le charroi agricole
-  Pôle scolaire
-  Pôle sportif



➔ Détails sur la liaison venant de Berloz et du quartier Longchamps



- Piste suggérée rue de Waremme
- La liaison emprunte ensuite la rue de Wérick afin de rejoindre le sentier existant le long du chemin de fer → sentier qui doit être rendu praticable pour les vélos



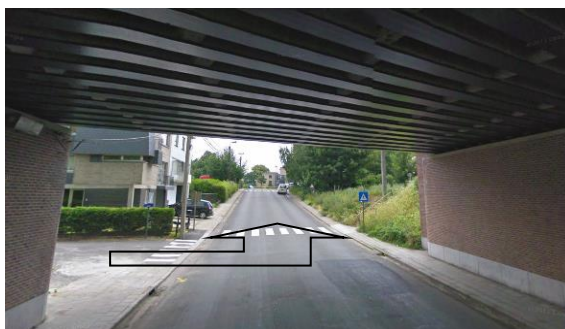
- Débouché sur la rue des Prés et franchissement du tunnel à sécuriser :

- Barrière à installer à la fin du sentier pour freiner les cyclistes avant la traversée
 - Schlammage rouge au sol, marquage de la traversée et signalisation de danger afin d'attirer l'attention des automobilistes
 - Envisager un coussin berlinois en amont et en aval du tunnel afin de ralentir les véhicules
- L'itinéraire emprunte directement après le tunnel, un chemin réservé à la mobilité douce, cité Huart → prévoir un abaissement de la bordure !



- La liaison débouche rue des combattants et reste sur la voirie sur 50m afin de rejoindre le chemin qui rejoint la gare

Aménagement d'une piste suggérée rue des combattants et marquage au sol de la traversée pour rejoindre le chemin



Débouché rue des Combattants



Chemin vers la gare

■ Stationnement

Il est important d'avoir du stationnement en nombre protégé des intempéries et du vandalisme.

Les règles à respecter :

- ➔ Arceaux permettant d'attacher les roues et le cadre du vélo afin de mieux sécuriser (voir fiche stationnement vélo)
- ➔ Toiture permettant de protéger de la pluie
- ➔ Localisation du stationnement à la vue de tous pour permettre un meilleur contrôle social. Donc proche de l'entrée et sans obstacles bloquant la vue.



Gare de Zemst dans le brabant flamand

■ Gestion des Vélos à assistance électrique (VAE)

Le potentiel de développement de l'utilisation du VAE est important en milieu plus rural car peut intéresser une partie conséquente de la population (voir fiche VAE). Certaines adaptations devront progressivement être faites au niveau de pôles importants tel que la gare de Waremm, surtout si la commune fait une promotion active de ce mode de transport.

➔ Du stationnement adapté

En raison de la valeur des VAE, les utilisateurs sont beaucoup plus exigeants en ce qui concerne le stationnement. La commune doit pouvoir répondre à une demande croissante en stationnement plus abrité et plus sécurisé.

➔ Les bornes électriques

La disponibilité de points de remplissage en dehors de la maison ajoute au confort de l'utilisateur et l'encouragera à utiliser son VAE régulièrement car le risque de rouler à vide est moindre.

■ Mise en place d'un point vélo

Le concept est né d'un appel de la SNCB concernant la gestion de parkings vélo. Ainsi ont été installés les premiers points vélo dans les huit plus grandes gares en Flandre et à Bruxelles en 2007. Depuis lors, le réseau a connu une croissance exponentielle et en 2010 le premier point vélo en Wallonie est né.

Ces points vélo ont pour but de promouvoir la combinaison de l'usage du vélo avec celui des transports en commun. Ils sont exploités par des entreprises d'économie sociale qui font appel à des personnes qui ont des difficultés à s'intégrer dans le circuit normal du travail.



Point vélo de Namur

Les avantages :

- ➔ Les collaborateurs surveillent et entretiennent les parkings vélo.
- ➔ Les usagers peuvent faire appel au point vélo pour la location d'un deux-roues
- ➔ Service d'entretien et de réparation
- ➔ Point d'information pour les cyclistes et promotion du vélo auprès des navetteurs.
- ➔ Réinsertion sociale

Les quais

Importance de garantir un point d'attente confortable aux voyageurs et donnant un sentiment de sécurité :

- Abris avec banc
- Panneaux d'affichage
- Eclairage performant
- Propreté
- Adaptations PMR
- ..



Gare de Zemst

Acteurs concernés

La Commune – La SNCB

Mise en œuvre :	Fiches actions liées : FA 1-2 & 19	espaces mobilités agora ETUDES
-----------------	---------------------------------------	---

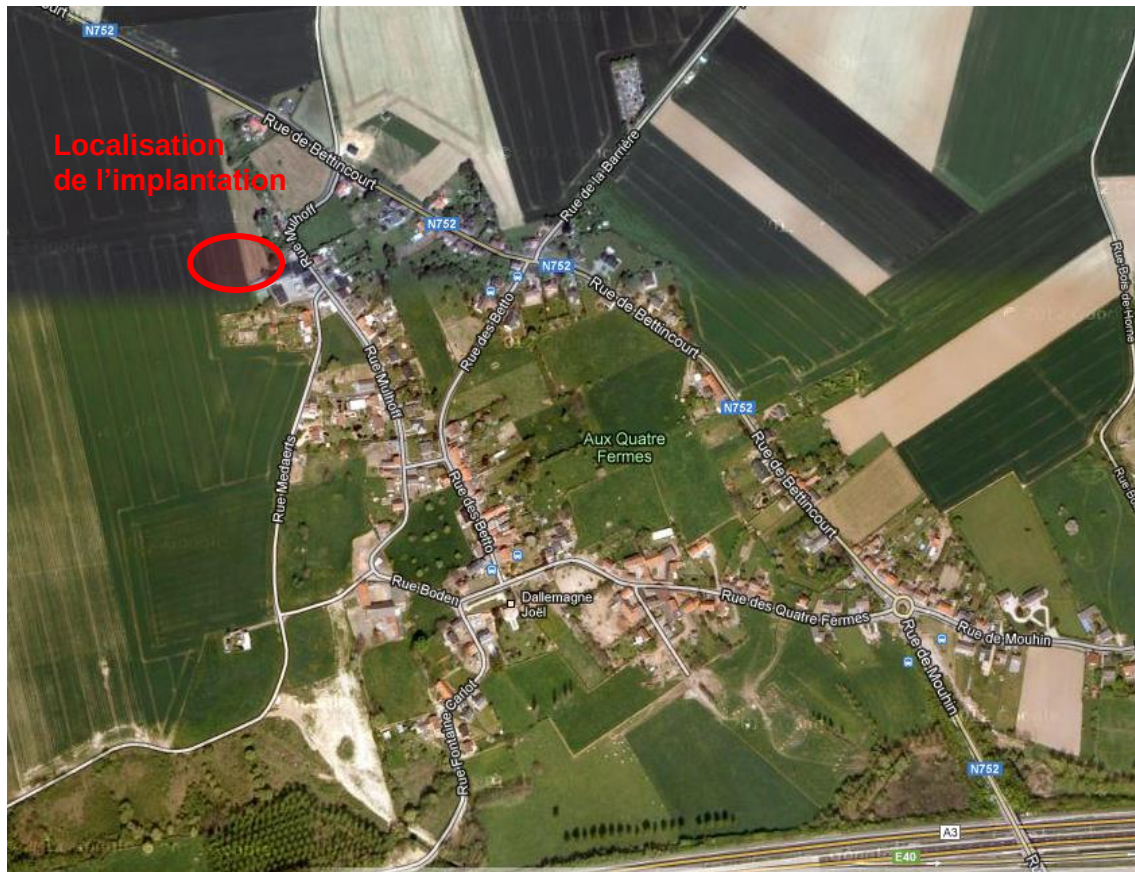
7.6 FA W 6 : Nouvelle école à Bettincourt

PICM Berloz, Geer, Hannut, Waremmes		Phase III : Mesures	Janvier 2013
Volet communal WAREMMES	Nouvelle implantation de l'école de Bettincourt		

Fiche action à compléter au fur et à mesure de l'évolution du projet

Situation actuelle

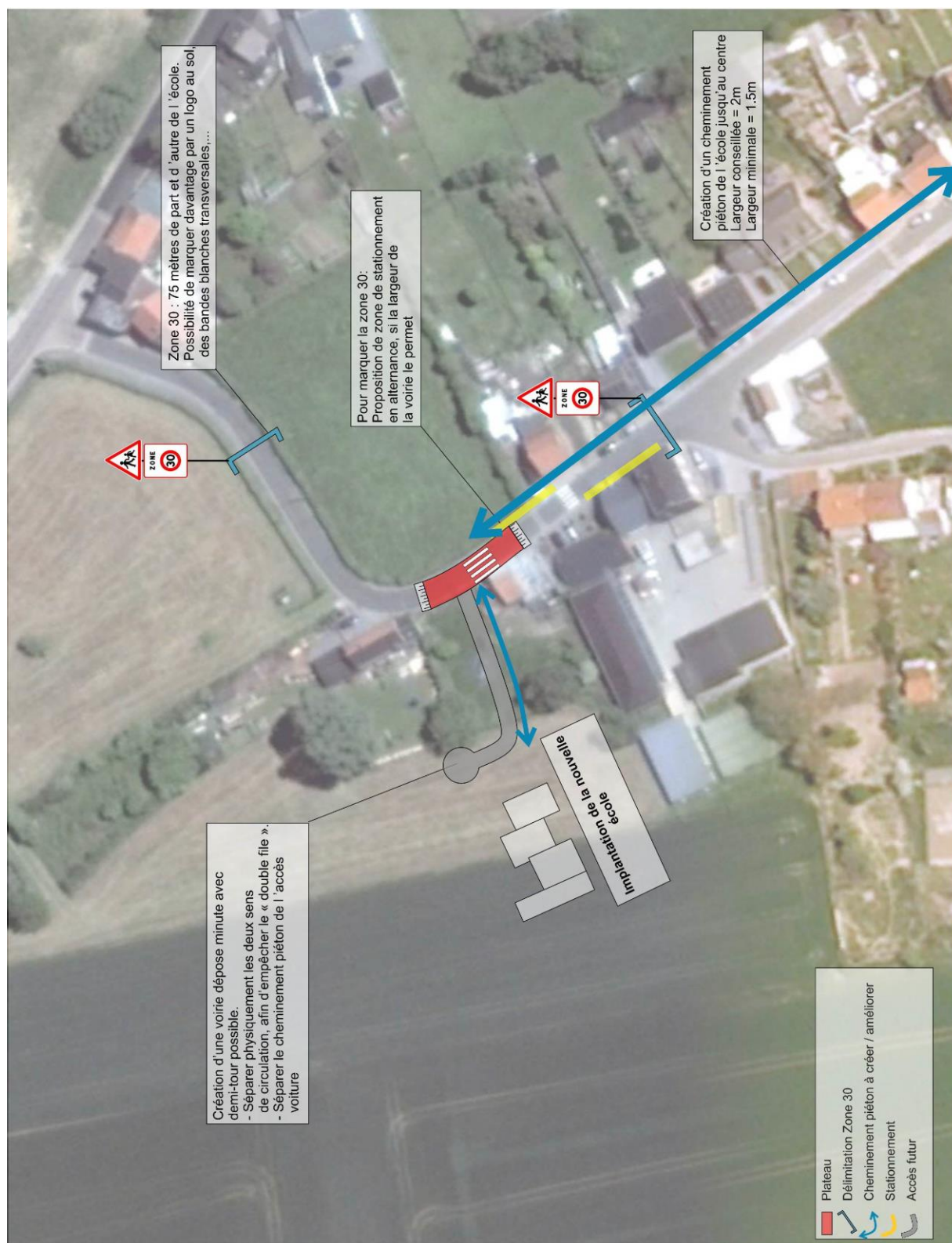
Projet d'une nouvelle implantation scolaire à Bettincourt.



Objectifs

Sécuriser et faciliter l'accessibilité de la nouvelle implantation.

Description de l'action



Mise en œuvre :

Fiches actions liées :
FA 12-13

espaces mobilités
agora
ETUDES

7.7 FA W 7: Parking de covoiturage

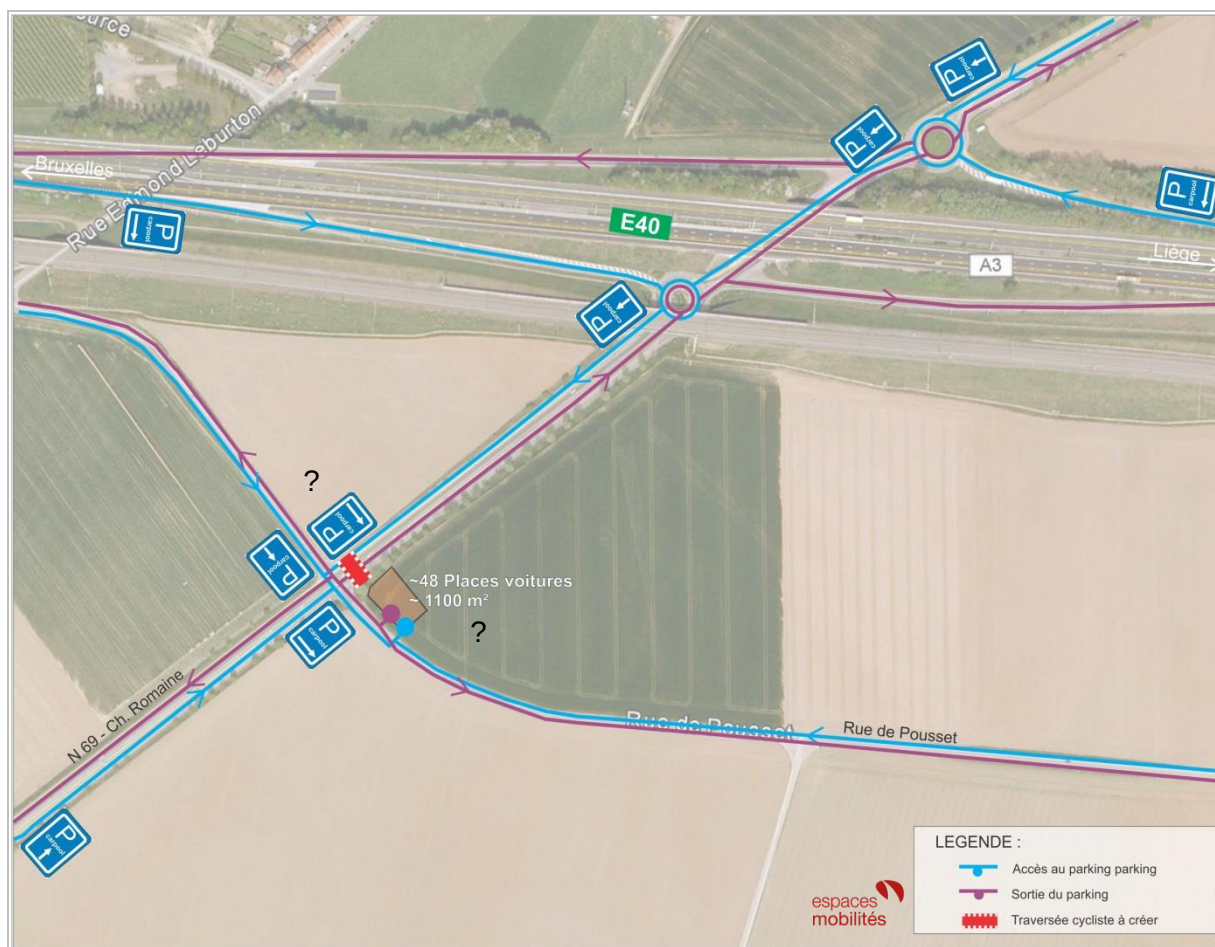
PICM Berloz, Geer, Hannut, Waremme	Phase III : Mesures	Septembre 2012
Volet COMMUNAL WAREMME	Aménagement d'un parking de covoiturage	

Objectifs

Aménagement d'un parking sur la commune permettant le covoiturage.

Emplacement

L'emplacement à choisir avec la commune et les autres partenaires se situe le long de la N69 à la sortie 29 de l'E40. L'emplacement précis reste à définir.



Accessibilité

Point Fort :

- Le parking dispose d'une très bonne accessibilité automobile proche de l'autoroute qui évite aux utilisateurs de perdre du temps dans des détours importants et proche du centre de Waremme
- Entrée du parking sur une route secondaire, rue de Pousset, qui permet des sorties et entrées moins dangereuses depuis et vers le réseau routier. Une bande de tourne à gauche permet d'accéder facilement depuis la N69 à la rue de Pousset.
- Le parking est accessible à vélo depuis le noyau d'habitat via les pistes de la N69

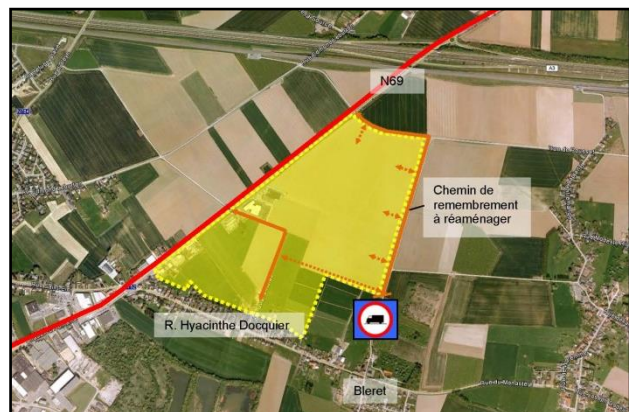
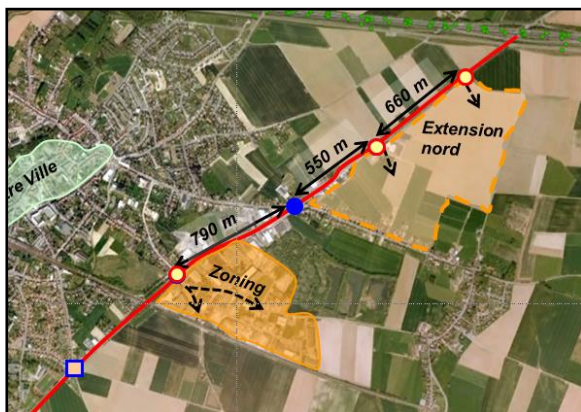


Intersection N69 # rue de Pousset

Point faible :

- Le parking ne serait actuellement pas desservi par le réseau de transport public, ce qui est recommandé généralement
- Le rue de Pousset est une voirie rurale demandant marquage et éclairage
- Manque de contrôle social actuellement sur la zone

Ces 2 derniers points seront améliorés suite à l'extension du zoning (voir FA W8)

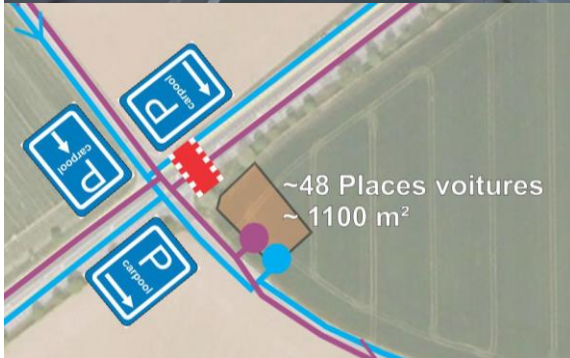


Configuration du parking

Il faut prévoir une capacité suffisante afin de garantir aux utilisateurs de toujours trouver un emplacement. Les études menées dans différents pays européens préconisent une capacité d'au moins 30 places à proximité des autoroutes surtout quand des emplacements sauvages sont utilisés de manière régulière par plus de 10 automobilistes



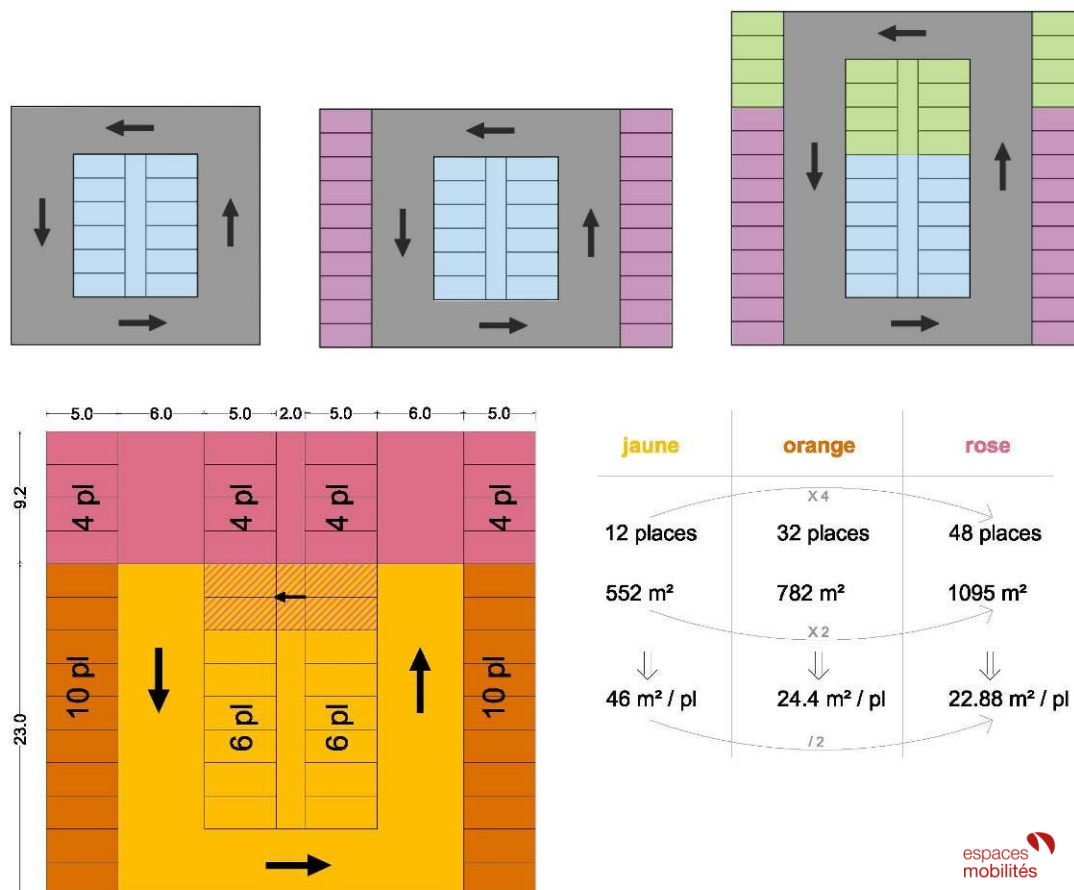
Stationnement sauvage sous l'échangeur



Nous préconisons dans ce cas-ci vu le stationnement sauvage important et la localisation, un parking d'environ 48 places, ce qui correspond à une surface de ~1100 m²

L'espace doit être suffisant pour permettre une circulation aisée sur le parking et le terrain doit idéalement permettre d'éventuelles extensions en fonction du succès. Si le parking de covoiturage est combiné à un parking pour poids lourds (camions ou autobus), il est nécessaire de veiller à un bon dimensionnement de la capacité pour chacun des usages afin d'éviter les conflits d'usage.

Pour illustration, le schéma de principe ci-dessous montre de quelle manière l'aménagement du parking peut être phasé pour augmenter progressivement sa capacité. Les premières places sont celles qui consomment le plus d'espace car les zones de circulation et de dégagement doivent être prises en compte. La deuxième phase d'extension permet d'augmenter la capacité de 20 places supplémentaires sans devoir augmenter les zones de circulation, ce qui réduit la superficie par place et ainsi de suite. Ce type de disposition permet d'envisager différents types de phasage.



Equipements

Il est recommandé de veiller au confort et à la sécurité des covoitureurs en aménageant le site avec de l'éclairage public, des zones de verdure, des poubelles (vidées régulièrement), des aubettes pour permettre aux gens d'attendre leurs partenaires voire éventuellement des toilettes et une aire de pique-nique. Il est très utile de prévoir des panneaux d'information sur la localisation du parking par rapport au réseau routier et cyclable, les parkings de covoiturage dans les alentours, les horaires et itinéraires des lignes de transport public, ... En fonction de la localisation et du contrôle social, on préconise également l'installation d'une borne d'appel de secours.

Signalétique

La signalétique comporte des panneaux directionnels et des panneaux d'information.

Il est important que chaque parking soit facilement identifiable au moyen de panneaux de signalisation qui indiquent clairement la présence d'un parking de covoiturage et que celui-ci est réservé à cet usage.

Il faut une identité visuelle pour améliorer la visibilité et la légitimité du covoiturage sur l'espace public. Cette identité a pour but de créer une récurrence visuelle sur ce type de service et peut revêtir une forme de type logo (à l'instar de pictogrammes d'usage courant). Elle devra être univoque et compréhensible par des publics diverses.

Il est donc important d'être cohérent avec l'étude menée actuellement par notre bureau et commandée par la Région Wallonne : « Mise en place d'un réseau de parkings de covoiturage en Wallonie sur des espaces privés accessibles au public et définition d'une identité visuelle pour le covoiturage en région Wallonne »

Acteurs concernés

La Région et la commune.

Mise en œuvre :	Fiches actions liées : FAW8 FA 1-2 & 19	
------------------------	--	---

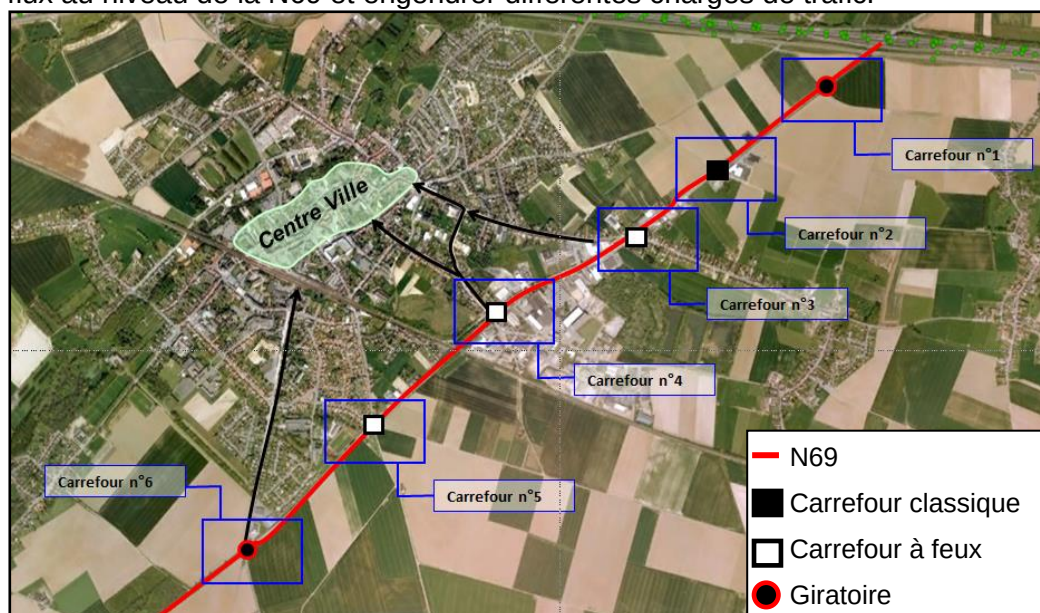
7.8 FA W 8 : Réflexion sur le devenir des carrefours de la N69

PICM Berloz, Geer, Hannut, Waremme	Phase III : Mesures	Octobre 2012
Volet communal WAREMME	Réflexion sur le devenir des carrefours de la N69	

Situation actuelle

La N69 est une des pénétrantes depuis l'E40 (Bruxelles ⇄ Liège) pour se rendre au centre-ville de Waremme. Sur les cinq carrefours existants, trois constituent des portes d'entrées majeures à destination du centre. A côté de cette fonction de porte d'entrée, la N69 constitue un axe de transit notamment poids lourds pour relier l'E40 et les territoires au sud de cet échangeur de Waremme, et de desserte du zoning situé le long de la N69.

De nombreux projets (projets d'habitat et d'extension du zoning) vont avoir un impact sur les flux au niveau de la N69 et engendrer différentes charges de trafic.



Problématiques à évaluer

Plusieurs problématiques sont soulevées par les projets autour de la N69 :

- L'aménagement et l'exploitation des carrefours ;
- Le projet d'extension du zoning ;
- Les projets de lotissement résidentiel.

■ L'aménagement et l'exploitation des carrefours

Il est programmé que le second carrefour depuis l'E40 (carrefour n°2) après le celui qui va être prochainement réaménagé par le SPW (carrefour n°1), soit réaménagé en giratoire afin de créer un effet de porte le long de la N69. Il permettra de desservir la future zone nord du zoning ainsi que le PCA St-Eloi et le projet de lotissement situé rue Leburton.

Le carrefour n° 3 N69 / rue St-Eloi est un lieu d'échange entre des voiries de hiérarchie différente. Les comptages qui ont été effectués sur ce carrefour en mai 2011 montrent le lien privilégié de ce carrefour comme porte d'entrée pour le centre de Waremmme depuis le nord et l'autoroute E40. Le réaménagement de ce carrefour n'est pas encore programmé. L'exploitation souhaitable de ce carrefour eu égard aux développements futurs serait de le réaménager en giratoire.

→ Cf. 1.2.1 Le PCA St Eloi

Le carrefour n° 4 N69 / Fond d'Or permet d'une part de desservir le zoning situé entre la N69 et la rue du Fond d'Or et d'autre part de rejoindre le centre de Waremmme. Les comptages de mai 2011 montrent que l'accès au Parc Industriel est prédominant. Les accès vers le centre de Waremmme depuis le sud sont également importants.

Les projets d'extension du zoning et du projet de la Râperie le long de la N69 nous incitent à proposer un réaménagement du carrefour en giratoire à cinq branches. Ceci permet surtout de raccorder le nouveau lotissement sans autre impact sur les voiries locales que sont la rue du Fond d'Or et la rue Vandervelde.

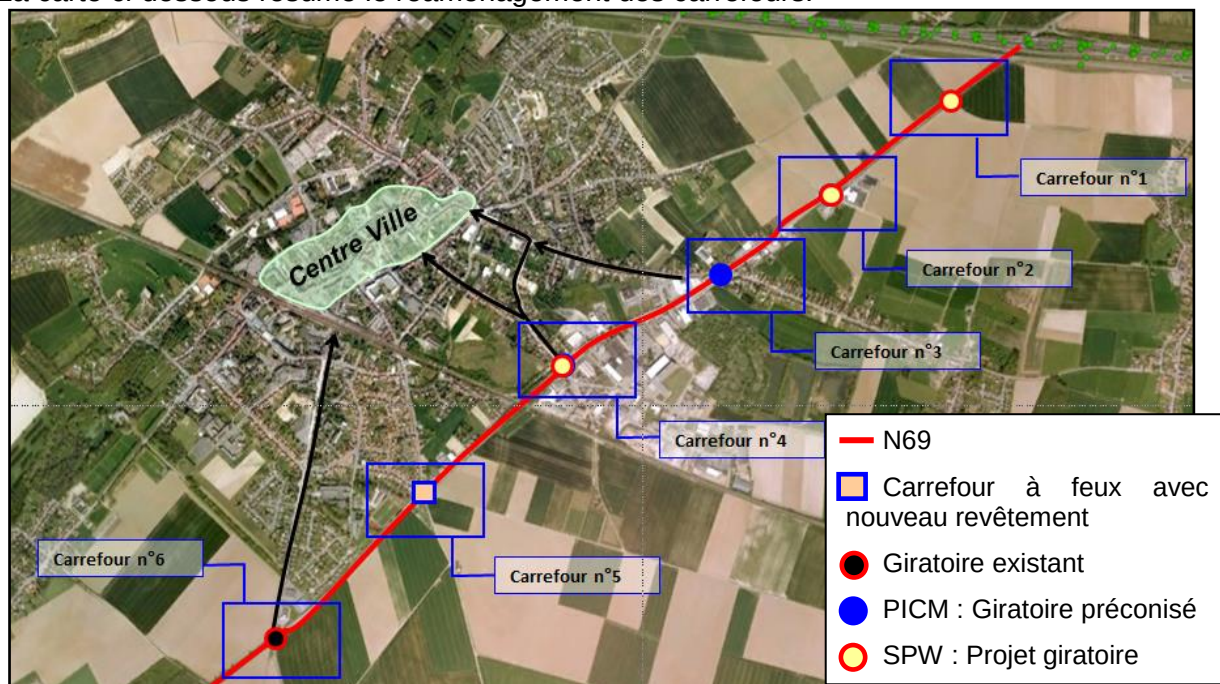
→ Cf. 1.3 « Projet Râperie »

Le carrefour n° 5 entre la N69 et la rue des Erables est moins important. Ce carrefour dessert un lotissement existant. Pour ce carrefour, il est préconisé de conserver un carrefour à feux que l'on peut au besoin mettre en évidence par une autre teinte de revêtement. Par contre un giratoire est peu indiqué car il convient d'éviter d'encourager les mouvements directionnels vers le quartier, qui doivent rester l'apanage des habitants du quartier sans inciter au transit.

Le carrefour N° 6 entre la N69 et la N65, marque la première intersection importante sur le territoire de Waremmme depuis le sud du territoire. En effet, à ce carrefour se croisent deux voiries régionales (N69 et N65) et une pénétrante (route de Huy) vers le centre de Waremmme.

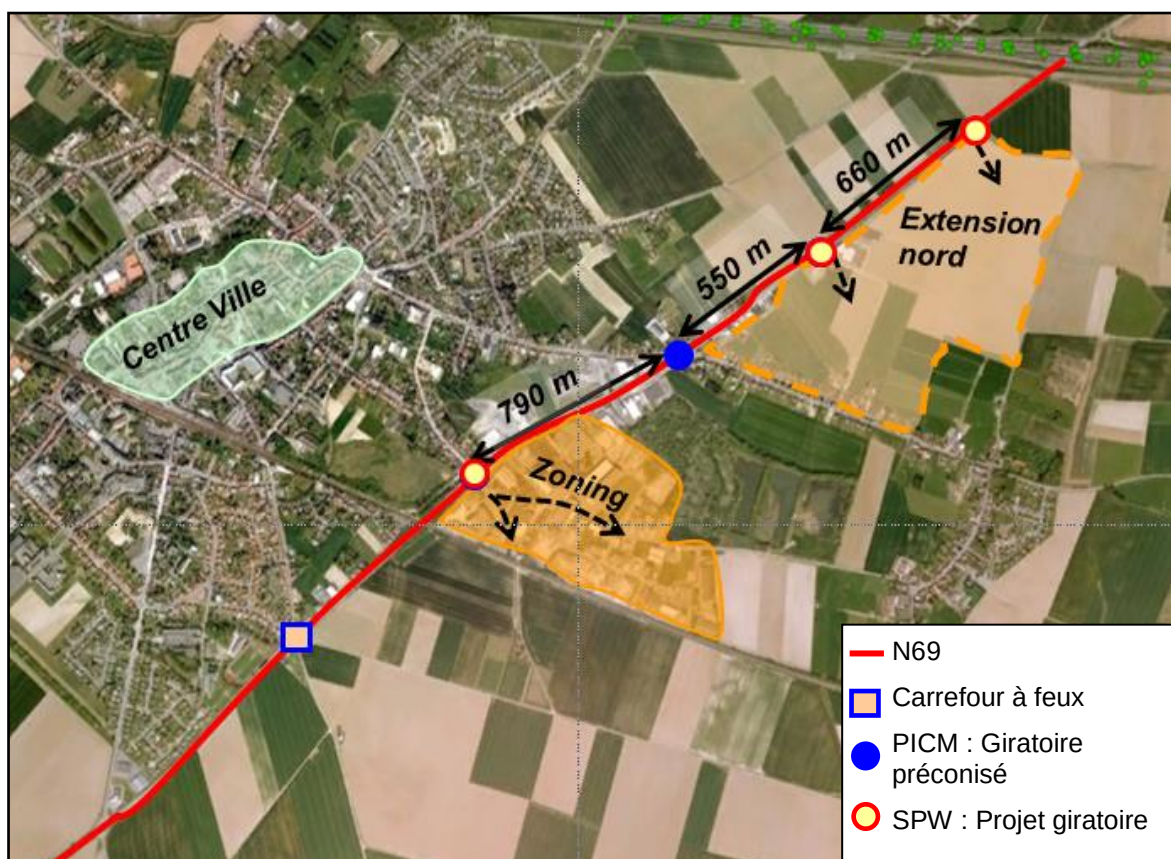
Dans la future hiérarchie viaire, ce carrefour sera l'un des accès principaux au centre de Waremmme via la rue de Huy. Parallèlement, il faudra y implanter le panneau indiquant une clinique afin que les automobilistes respectent la hiérarchie viaire pour s'y rendre. Aucun aménagement n'est requis sur ce carrefour.

La carte ci-dessous résume le réaménagement des carrefours.



■ Le projet d'extension du zoning

Les projets d'extension du zoning de Waremme se situent le long de la N69. L'accès à l'autoroute E40 y est direct via l'échangeur n°29 de Waremme, composé de deux giratoires. La carte ci-dessous représente le zoning actuel et les deux zones d'extensions.



Pour respecter la hiérarchie et augmenter la sécurité des livraisons et du trafic en passage, nous proposons l'interdiction des mouvements de « tourne-à-gauche » en direction des parcelles riveraines de la N69. Il faudra faire demi-tour au giratoire suivant. Afin de faire respecter cette réglementation, il est fortement conseillé d'aménager une berme centrale plantée le long de la N69, aux endroits où les tourne-à-gauche sont prohibés.

Exemples de berme centrale



Pour le zoning actuel, le futur rond-point permettra une desserte par l'arrière via la rue du Parc Industriel. La zone d'extension sud sera connectée au carrefour via la rue de Remicourt permettant une desserte arrière de la zone.

Pour l'extension nord, des accès directs vers les parcelles riveraines de la N69 pourraient se faire uniquement via des « tourne-à-droite ». La distance entre les ronds-points étant inférieur à 800 m, les poids lourds peuvent y faire demi-tour sans que la perte de temps soit trop importante. Voici les temps de parcours entre les giratoires :

- Entre le giratoire St-Eloi et celui des Quatre Abias (550 m) : ± 1 min ;
- Entre celui des Quatre Abias et celui rue de Pousset (660 m) : ± 1 min ;
- Entre celui du Fond d'Or et celui de St-Eloi (790 m) : $\pm 1,5$ min.

Afin d'assurer la fluidité du trafic sur la N69, il faudra éviter l'accès des poids lourds aux futurs entreprises par cette dernière. Afin d'éviter tout blocage sur cette séquence, il serait pertinent de réaménager le chemin de remembrement qui longe le futur zoning afin de faciliter la desserte des entreprises.

Afin d'assurer la fluidité du trafic sur la N69, il faudra éviter l'accès en tourne-à-gauche des poids lourds et automobiles vers les futures entreprises en créant une berme centrale arborée et plantée.

➔ Préconisation : Interdire l'accès des poids-lourds à Bleret (croisement avec rue Hyacinthe Docquier) en instaurant une interdiction dans le dernier tronçon (signalétique et aménagement contraignant si besoin).

- Le Projet Matexi

Ce projet est situé sur 7,5 ha, le long de la N69 entre les rues du Fond d'Or, Emile Vandervelde, Ernest Malvoz et le chemin de fer. Le projet prévoit ± 300 logements. Nous proposons de réaménager le carrefour en un giratoire à 5 branches afin de connecter le projet directement à la N69 sans impact pour les autres voiries locales de Waremmе.

→ Cf. 1.3 « *Projet Râperie* »

- Le PCA St-Eloi

Le projet de PCA est situé le long de la N69 et de la rue St-Eloi. La programmation immobilière prévoit ± 600 logements. Son développement au niveau du trafic automobile sera développé en annexe.

→ Cf. FA W 13 : *Formalisation de l'échangeur de Bettincourt*

Acteurs concernés et rôle de chacun

La commune de Waremmе, les promoteurs, le SPW, De Lijn et les promoteurs.

Impacts attendus

Anticiper l'augmentation du trafic sur la N69 du aux nombreux projets à venir à proximité.
Sécurisation de la N69 par la mise en place de giratoires et d'une berme centrale.

Mise en œuvre : <i>Moyen, long terme</i>	Fiches actions liées : <i>FA W 8-13</i>	
--	---	---

7.9 FA W 9 : Signalisation des parkings de délestage du centre-ville

PICM Berloz, Geer, Hannut, Waremme	Phase III : Mesures	Octobre 2012
Volet communal WAREMME	Stratégie de signalisation des parkings aux entrées du centre-ville	

Situation actuelle

Le diagnostic avait révélé qu'il existait un certain nombre de parkings publics non payants situés aux limites ou dans le centre-ville, en plus des places de stationnement en voirie.

Actuellement, ces espaces ne sont pas mis en valeur, ni signalés de manière à entraîner un report de stationnement des rues du centre villes vers ces parkings. Ce manque de signalisation directionnelle nuit à l'efficacité de ses parkings. Les automobilistes ne sachant pas exactement où sont situés les espaces de stationnement se rendent bien souvent jusque dans le centre-ville pour tenter de trouver une place au plus près de leur activité.

Or, la phase 1 avait observé une saturation des espaces de stationnement en voirie au niveau du centre-ville, rendant l'accès aux activités, administrations et aux commerces peu aisées et la circulation piétonne de moindre qualité.



Objectifs stratégiques et opérationnels

La signalisation des parkings publics rentrent dans le cadre plus large d'une stratégie de la régulation du stationnement en centre-ville.

Elle vise à diriger les automobilistes vers les parkings publics tout en désincitant le stationnement de longue durée dans les rues du centre par l'instauration du stationnement payant.

→ Cf. FA W 10 : *Mettre en place une stratégie de stationnement*

L'objectif de cette fiche action est de signaler depuis les pénétrantes, le ou les parkings situés à proximité afin d'orienter les automobilistes voulant se rendre au centre-ville de Waremmme vers les espaces de stationnement les plus appropriés et ainsi éviter les encombrements dans le centre-ville.

Nous proposons une signalisation directionnelle non dynamique à l'aide du panneau F59.



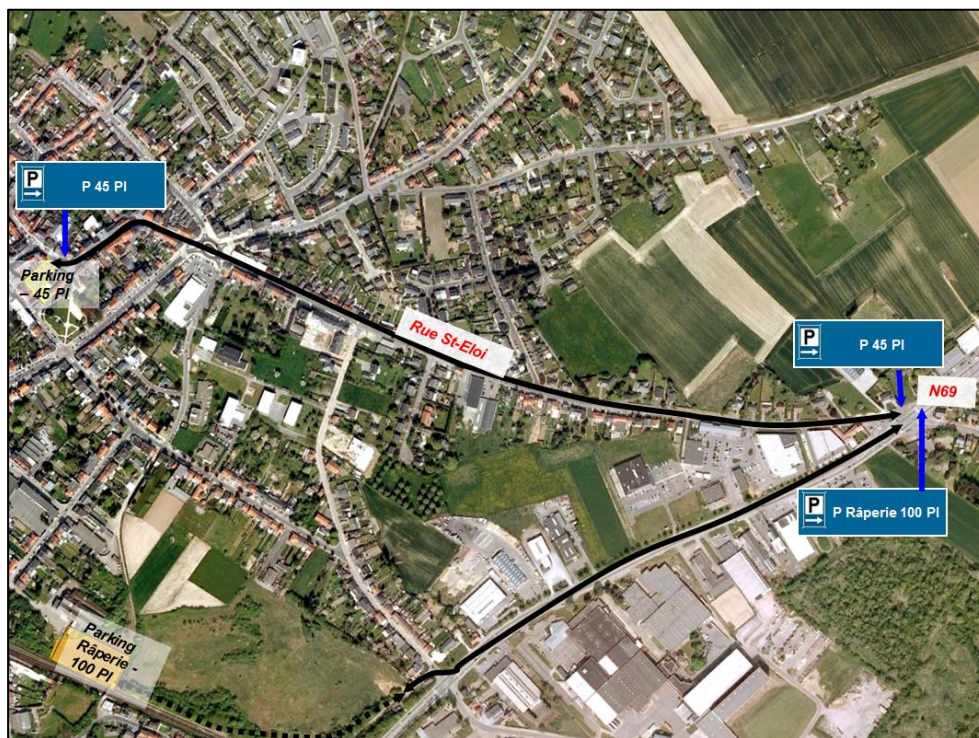
Par ailleurs, une signalisation claire des parkings et de leurs cheminements permettra aux usagers d'utiliser le parking adéquat selon la suite de leur déplacement et cela engendrera également un gain de temps et une réduction des nuisances (sonores, visuelles, pollution).

La signalisation des parkings pourra être située depuis la rue de Huy, depuis la N69 et la rue de Mouhin, pénétrante principale en venant de Bettincourt.

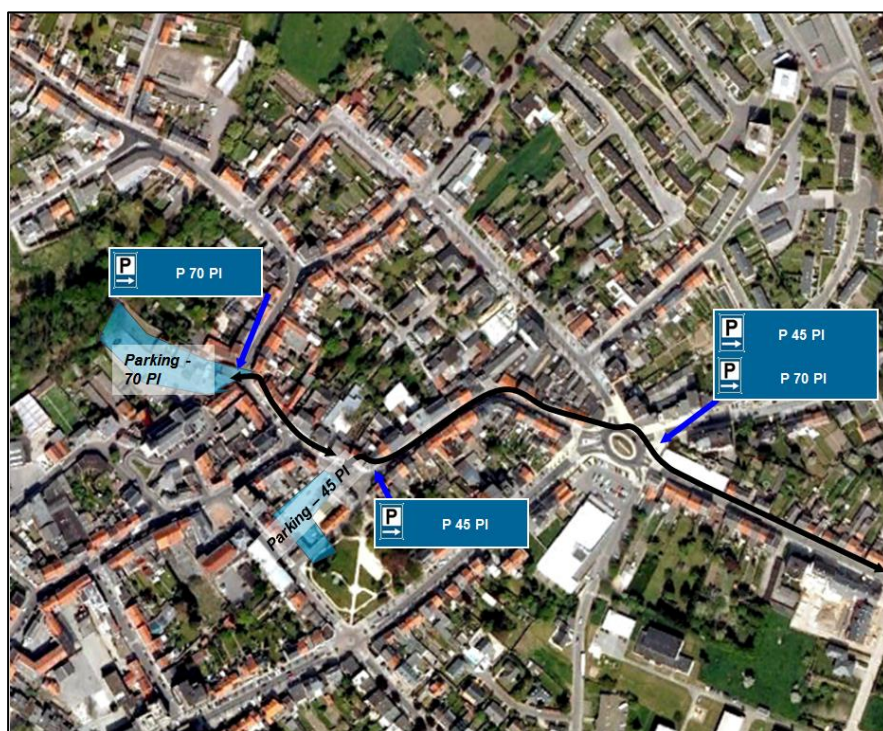
Description de l'action principale : principe de signalisation

Les cartes suivantes montrent l'implantation possible du signallement des parkings.

Pour compléter ce dispositif, il faudra également faire installer un panneau indicatif avec le nom du parking à chaque entrée de ces derniers afin que les usagers puissent mieux se repérer et sachent qu'ils sont arrivés à destination voulue.



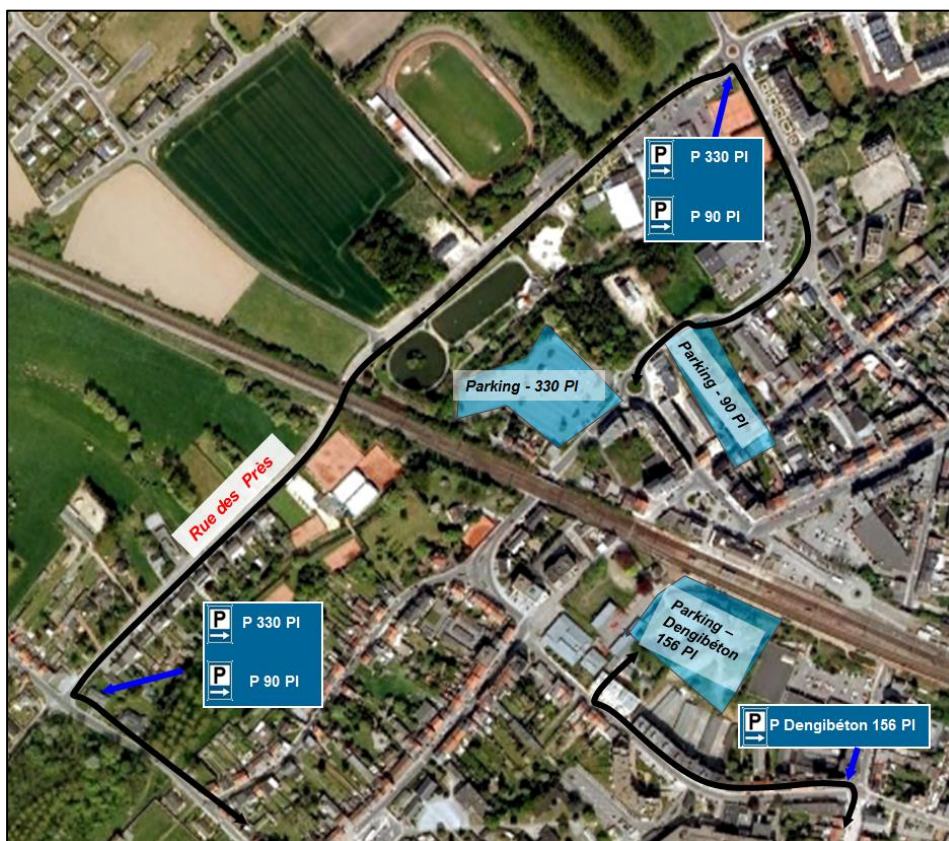
Signalisation depuis le croisement entre la N69 et la rue Saint Eloi



Signalisation depuis le giratoire de la rue Porte de Liège



Signalisation depuis le croisement entre la N69 et la rue de Huy



Zoom
depuis
la
gare
SNCB

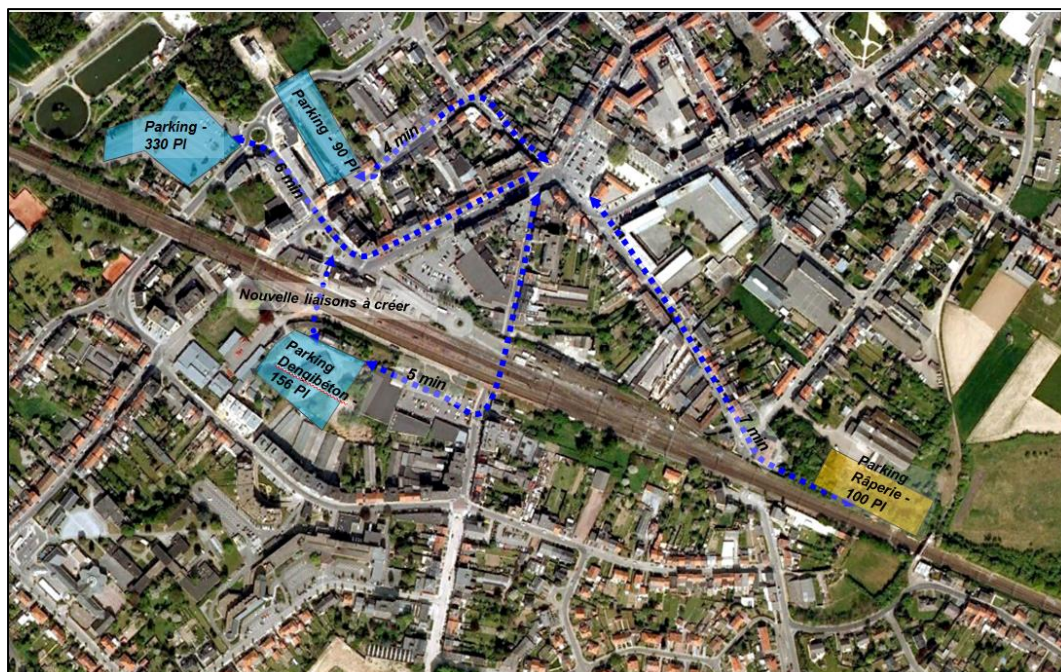
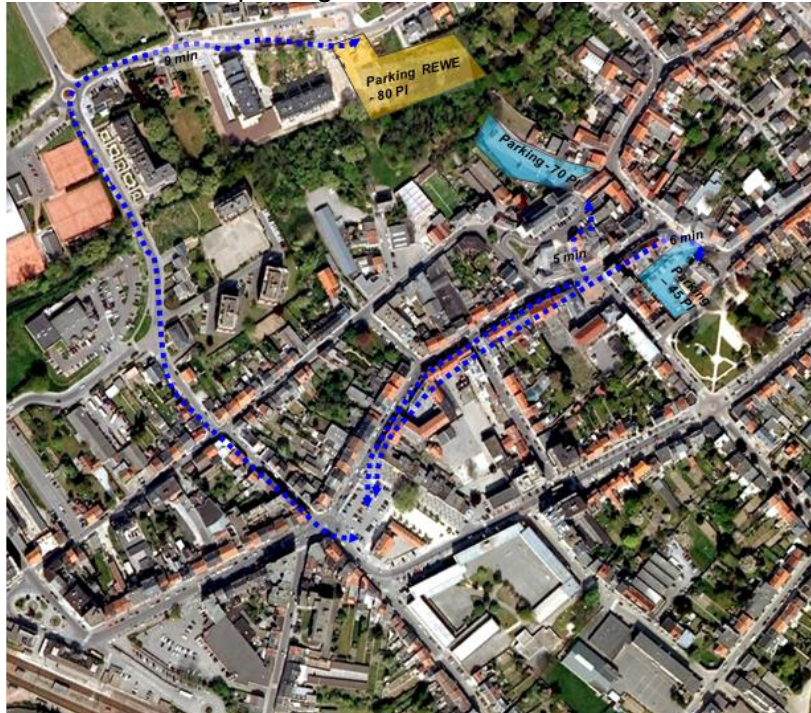


Signalisation depuis la rue de Mouhin

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

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

De plus, la signalisation d'un cheminement assure un confort au piéton qui se retrouve son trajet de façon claire. Un soin particulier apporté au cheminement piéton, au niveau de la qualité (revêtement...), de la sécurité (traversées...) et du bon dimensionnement sera un plus pour l'utilisation du parking.



Acteurs concernés et rôle de chacun

La commune

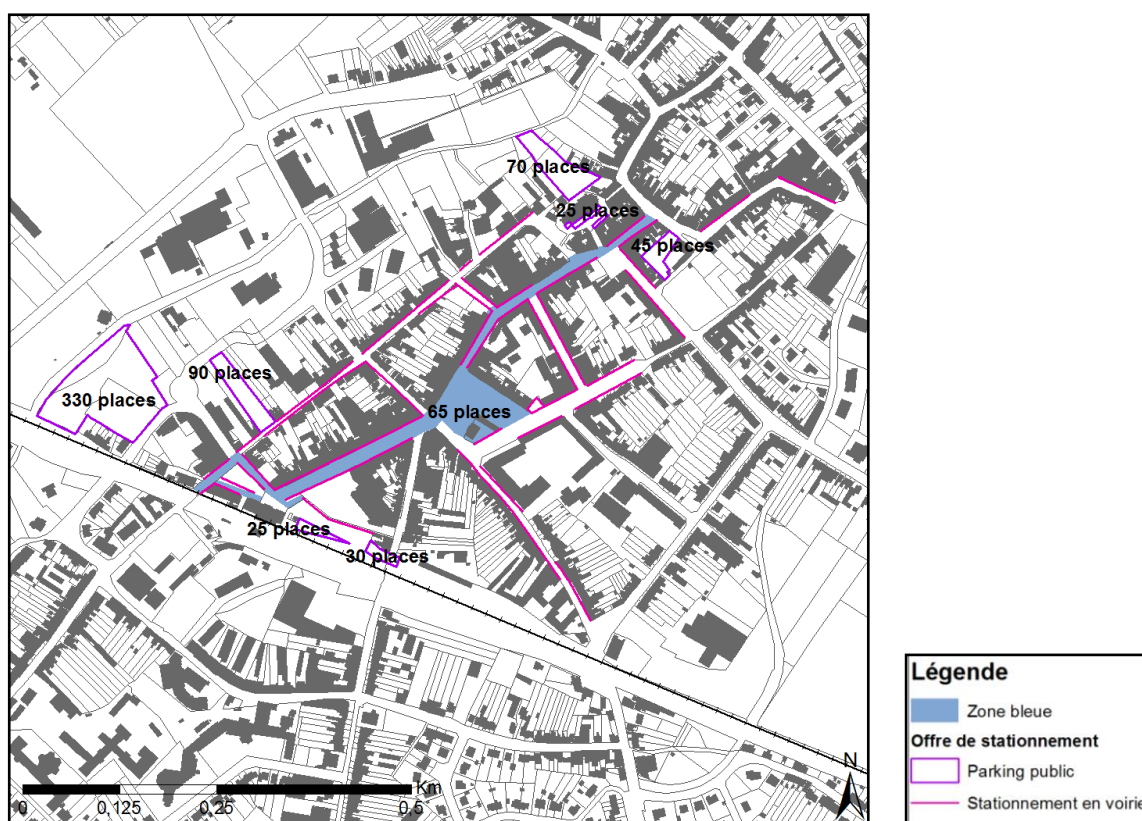
Mise en œuvre : <i>Court terme</i>	Fiches actions liées : <i>FA W10</i>	
--	--	---

7.10FA W 10 : Mettre en place une stratégie de stationnement

PICM Berloz, Geer, Hannut, Waremme	Phase III : Mesures	Octobre 2012
Volet communal WAREMME	Mettre en place une stratégie de stationnement	

Situation actuelle

Actuellement, il n'existe pas de stationnement payant sur Waremme. La gestion du stationnement est régulée par disque (zone bleue) l'axe principal commerçant du centre-ville, sinon, l'offre est principalement constituée de places en voiries ainsi que de parkings publics.



L'absence de contrôle fait que la durée du stationnement n'est pas respectée et on voit apparaître du stationnement illicite dû à un manque de rotation des véhicules. Pour que le stationnement soit intégré à la politique de mobilité il faut modifier la réglementation existante en développant le stationnement réglementé payant.

L'absence d'aires de livraison sur les communes du PICM engendre un stationnement en double file de la part des véhicules de livraison. Les aires de livraisons sont censées éviter ce type de stationnement.

Objectifs stratégiques et opérationnels



Panneaux E13

Le stationnement est un maillon de la chaîne des déplacements. Une politique du stationnement efficace permet un dynamisme économique et une meilleure qualité de vie des habitants. Elle participe à un meilleur usage de la voiture « solo » et à la réduction de son utilisation au profit des modes alternatifs de déplacements et est favorable à la préservation de l'environnement.

En effet, lorsque la contrainte sur le stationnement se renforce (stationnement payant, temps de recherche de place plus long), la part modale de la voiture diminue toujours mais dans des proportions variables.

La question du stationnement représente donc un défi pour une collectivité d'une part dans la gestion et l'optimisation de ses espaces publics et d'autre part dans la satisfaction des besoins des citoyens aux usages multiples.

Enfin, l'objectif est bien de dissuader les automobilistes de se parquer sur les voiries de l'hyper centre et de s'orienter plutôt vers les parkings publics situés alentours (tous à moins de 10 min à pieds de la Grand 'Place).

Le but d'une politique de transport de marchandises est d'intégrer au mieux les opérations de transport de marchandises.

L'aire de livraison permet de résoudre le stationnement double file en offrant des portions de l'espace public pour l'arrêt des véhicules de logistique.

Les objectifs sont de deux types :

- Les objectifs stratégiques : améliorer la qualité de vie en ville, dynamiser et/ou redynamiser le centre-ville, accroître l'efficacité du système de desserte et développer l'emploi dans le secteur de la logistique et du transport ;
- Les objectifs fonctionnels : partager la voirie, développer l'intermodalité, améliorer les opérations de livraisons, fluidifié le trafic et rendre plus attractive une zone commerciale.

Elle doit faire partie de la politique du transport de marchandise en ville. En effet, gérer les aires de livraison, c'est accroître l'efficacité et la cohérence de sa politique de stationnement, levier essentiel des politiques de mobilité

Description : action principale et spécifique pour le développement de stationnement payant

- Libérer et rentabiliser l'espace public pour un meilleur partage de la rue ;
- Zone bleue actuelle mise en stationnement payant ;
- Zone bleue ou verte autour de la zone payante ;
- Tarification progressive envisageable ;
- Distinguer les types d'usagers (résidents, visiteurs, pendulaires) ;
- Plages horaires à définir (ex : 9h00 – 18h00) ;
- Possibilité d'instaurer un « ¼ d'heure gratuit » ;
- Nécessité de contrôle pour respect de la politique de stationnement.



Conseils techniques de mise en place d'une aire de livraison

Pour que les aires soient utilisées du mieux possible, elles doivent être installées aux plus près des lieux de déchargements.

En premier lieu, le dimensionnement de l'aire doit s'effectuer en fonction du type de marchandises et de la taille des véhicules de livraisons.

Toutefois, quelques généralités sont d'application systématique :

- Bon dimensionnement des aires (longueur : 10-15 m, largeur 2,6 conseillé avec un minimum à 2,2m) ;
- Implantation de l'aire en début de tronçon de voirie, après une entrée charretière. Ce type d'implantation assure une meilleure accessibilité ;
- Un abaissement du trottoir, à niveau avec la voirie est souhaitable
- Choix de la plage horaire notamment dans les secteurs piétonniers des communes : Les aires de livraisons peuvent être en libre accès à tout moment de la journée ou bien être autorisée qu'entre certaines plages horaires (entre 7h et 8h par exemple) ;
- Possibilité d'aires partagées dans le temps ;
- Contrôle du respect de l'aire de livraison
- Possibilité de créer des aires de livraisons hors voirie regroupant plusieurs commerçants.

Esquisse d'une aire de livraison



Source : Plan de réaménagement de l'avenue de la couronne, Bruxelles



Panneau E9c

Source : le manuel du MET, Mai 2003 « comment prendre en compte le transport des marchandises quand on élabore et qu'on met en œuvre un PCM »

Procédure de mise en place d'une aire de livraison

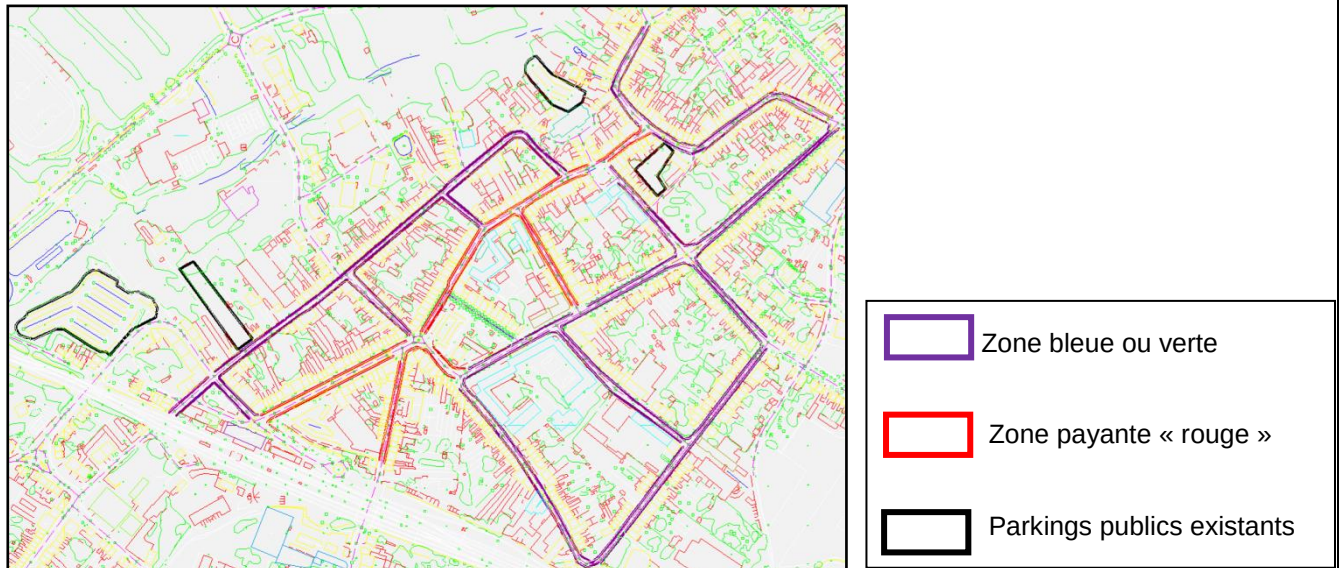
Mise en place d'un processus de concertation entre le personnel communal responsable de la mobilité, la police et des commerçants ou de l'association qui regroupe tous les commerçants pour définir le nombre, l'emplacement et les dimensions des aires de livraisons.

Cette concertation peut également concerner les riverains et usagers pour savoir si les aires de livraison sont exclusivement réservées aux véhicules de logistique.

- Etablir un diagnostic du transport de marchandises en milieu urbain :
 - Identifier les acteurs en présences et comprendre les interactions ;
 - Organiser le dialogue avec les acteurs ;
 - Caractériser le fonctionnement du transport de marchandises ;
 - Identifier les problèmes engendrés par le transport de marchandises ;
 - Identifier les problèmes rencontrés par le transport de marchandises.
- Définir une stratégie :
 - Définir les objectifs ;
- Mettre en œuvre le plan et en assurer le suivi ;
 - Mise en œuvre du plan ;

- Assurer le suivi (veiller au respect des emplacements que ce soit par les automobilistes ou par les transporteurs).

Proposition de l'étendue du stationnement réglementé



Acteurs concernés et rôle de chacun

Développement de stationnement payant

- Service communal : définition de la politique de stationnement
- Personnel de police : contrôle de la réglementation
-

Développement des places de livraisons pour les commerçants

Etant donnée les intérêts différents, il est primordial d'aborder le problème du transport des marchandises en ville en identifiant, d'abord, la variété des acteurs présent sur le terrain, ainsi que leurs préoccupations.

Deux grandes catégories d'acteurs sont généralement identifiées pour la problématique des marchandises :

- Les acteurs du monde urbain : habitants, pouvoirs institutionnels et les gestionnaires de la politique urbaine dans ses différents aspects. Ces acteurs sont directement impliqués dans l'élaboration de PICM, mais également dans leur application et leur suivi. Ils doivent tenir compte des revendications portées par différents groupes de pression et opérer certains arbitrages ;
- Les acteurs du milieu économique : chargeurs (soit transport par compte propre, soit transport pour compte de tiers) et les professionnels du transport (prestataires de services, sous-traitants).

En ce qui concerne les intérêts et les attitudes des acteurs de la sphère économique, il faut distinguer deux approches :

- D'une part, l'approche des transporteurs pour compte d'autrui, qui sont soumis aux exigences de leurs donneurs d'ordres ;
- D'autre part, l'approche des acteurs de transports de marchandises en compte propre qui est, quant à elle beaucoup plus difficile à cerner.

Le succès de la réalisation d'aires de livraison passe, notamment par l'instauration d'un dialogue entre les parties concernées afin d'assimiler leurs différents points de vues et de les intégrer, autant que faire se peut aux différents stades du projet.

Impacts attendus

Augmentation de la rotation de la part des véhicules, moins de voitures ventouses.

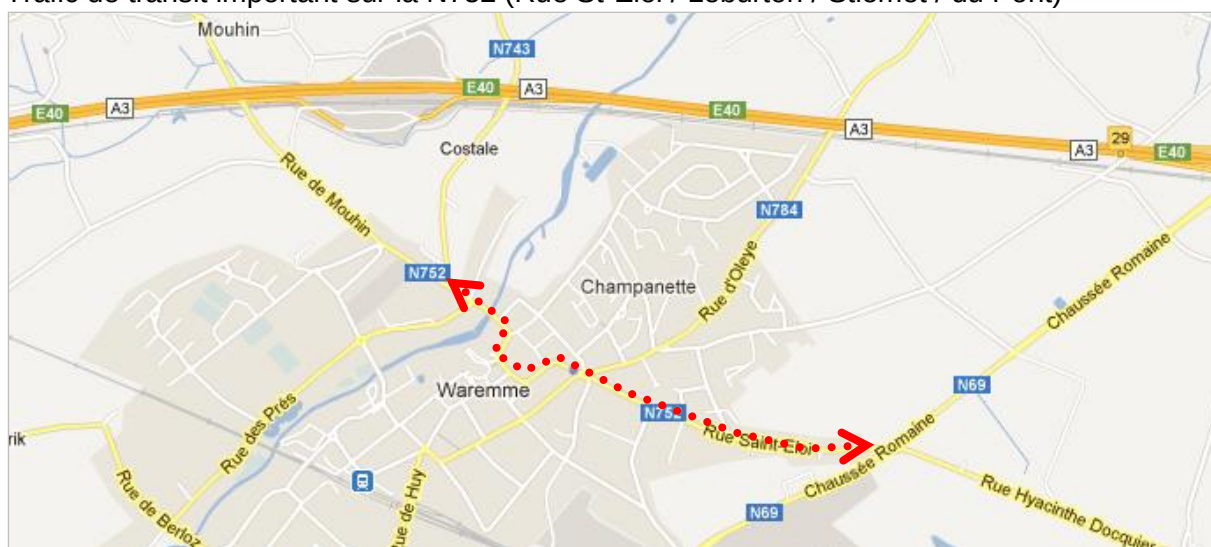
Mise en œuvre : <i>Court terme</i>	Fiches actions liées : <i>FA17</i>	
--	--	---

7.11FA W 11 : Réaménagement du tronçon Leburton

PICM Berloz, Geer, Hannut, Waremme	Phase III : Mesures	Septembre 2012
Volet COMMUNAL Waremme	Réaménagement du tronçon Leburton	

Situation actuelle

Trafic de transit important sur la N752 (Rue St-Eloi / Leburton / Stiemet / du Pont)



Le tronçon Av Edmond Leburton est étroit et comporte plusieurs difficultés

- Croisement difficile et dangereux des voitures sur certaines parties comportant du stationnement gênant
- Stationnement non délimité sur la voirie
- Cheminement piéton de mauvaise qualité



Av Edmond Leburton



Av Edmond Leburton

Objectifs

Restructurer l'espace public afin de :

- Sécuriser les croisements de véhicule et le stationnement
- Améliorer les cheminements piétons

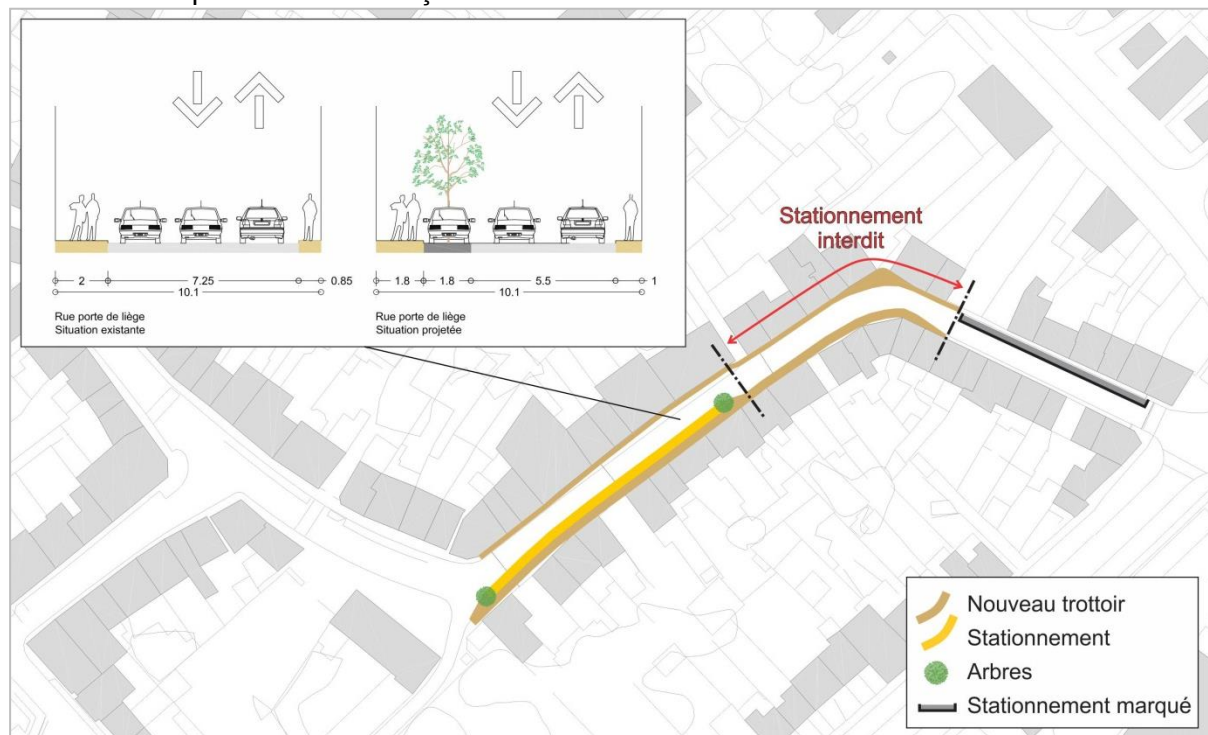


Description de l'action

Alternative 1

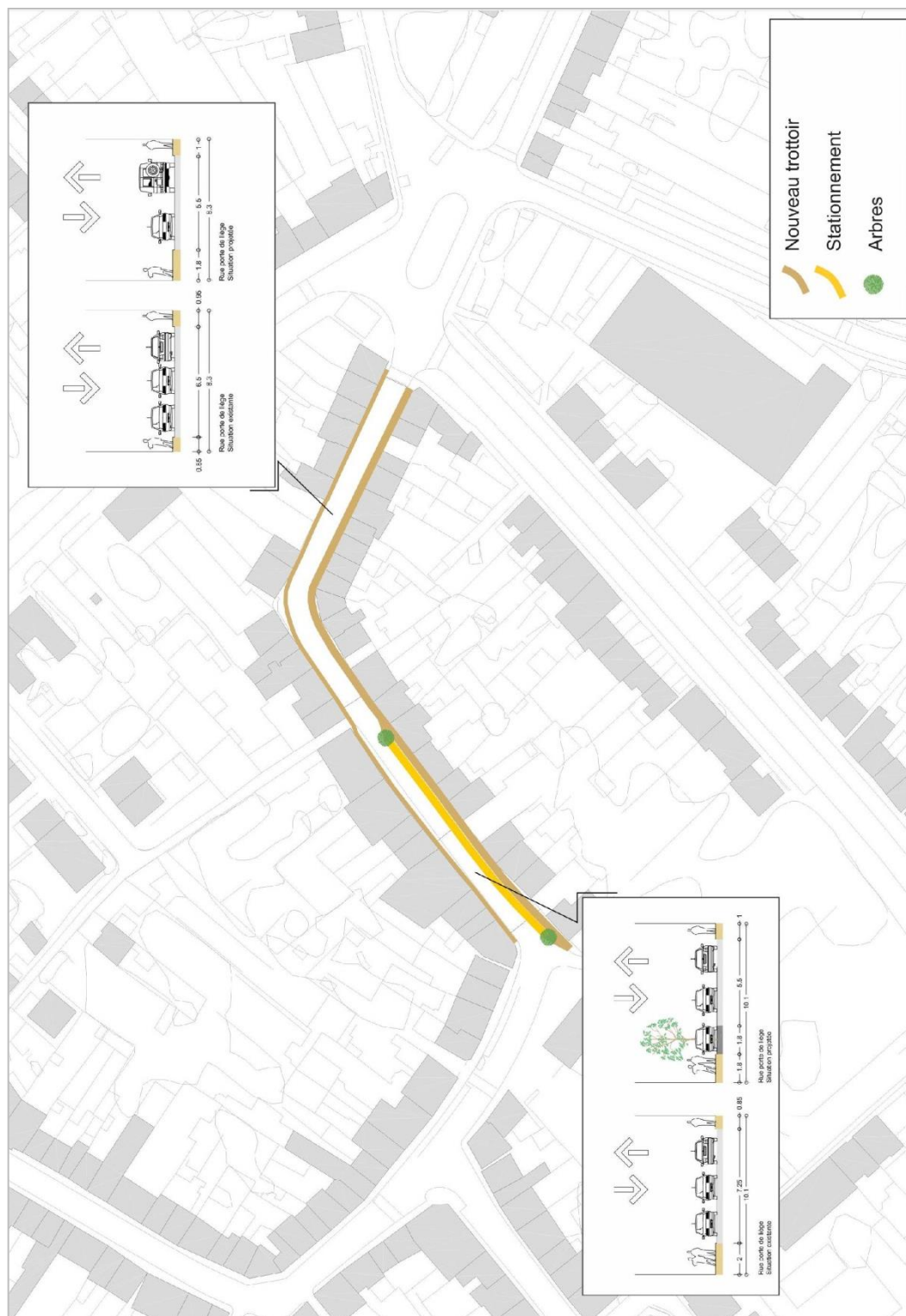
- Délimitation physique du stationnement rue Porte de Liège et délimitation par marquage rue Leburton.
- Zone à interdire au stationnement au niveau du tournant
- Cheminement piéton à élargir là où la largeur le permet rue Porte de Liège

Alternative permettant le stationnement rue Leburton, mais qui ne permet pas d'améliorer le cheminement piéton sur ce tronçon ni les croisements de véhicules



Alternative 2

Alternative plus volontariste qui consiste à supprimer le stationnement sur la première partie afin d'avoir un véritable cheminement piéton et faciliter les croisements de véhicules.



Mise en œuvre :

Fiches actions liées :
FA W 11

7.12FA W 12 : Formalisation de l'échangeur de Bettincourt

PICM Berloz, Geer, Hannut, Waremmé		Phase III : Mesures	Octobre 2012
Volet communal WAREMMÉ	Formalisation de l'échangeur de Bettincourt		

Situation actuelle

L'aire d'autoroute située entre Bettincourt et Waremmé et s'étendant de part et d'autre de celle-ci dispose d'entrées de services accessibles depuis Bettincourt et Waremmé.

Celles-ci sont utilisées par certains automobilistes pour accéder ou sortir de l'autoroute au plus près de leur origine ou destination.

Objectifs stratégiques et opérationnels

L'objectif ici est de définir dans quelle mesure il est possible de formaliser un accès et une sortie de l'autoroute au niveau de cette aire de repos.

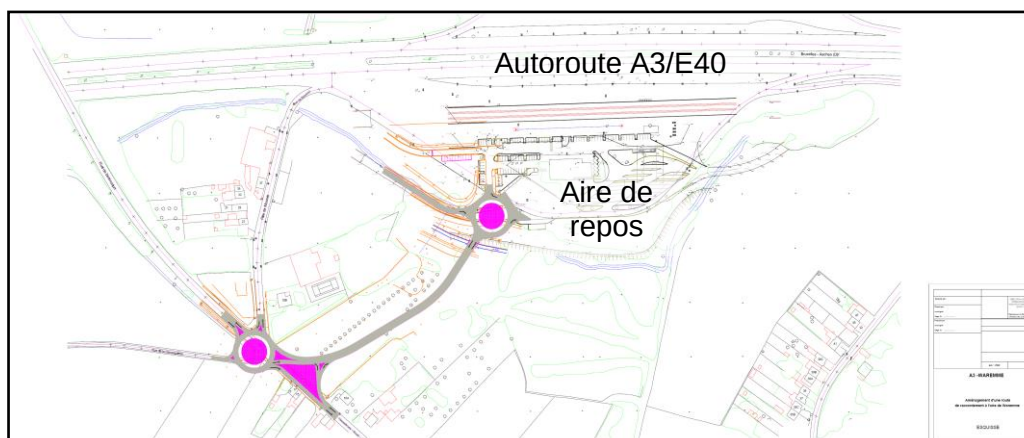
En effet, la création d'une nouvelle entrée/ sortie d'autoroute, située à l'ouest de Waremmé, permettrait de désengorger l'échangeur suivant de Waremmé qui débouche sur la N69 et qui se trouve plutôt à l'est de la ville.

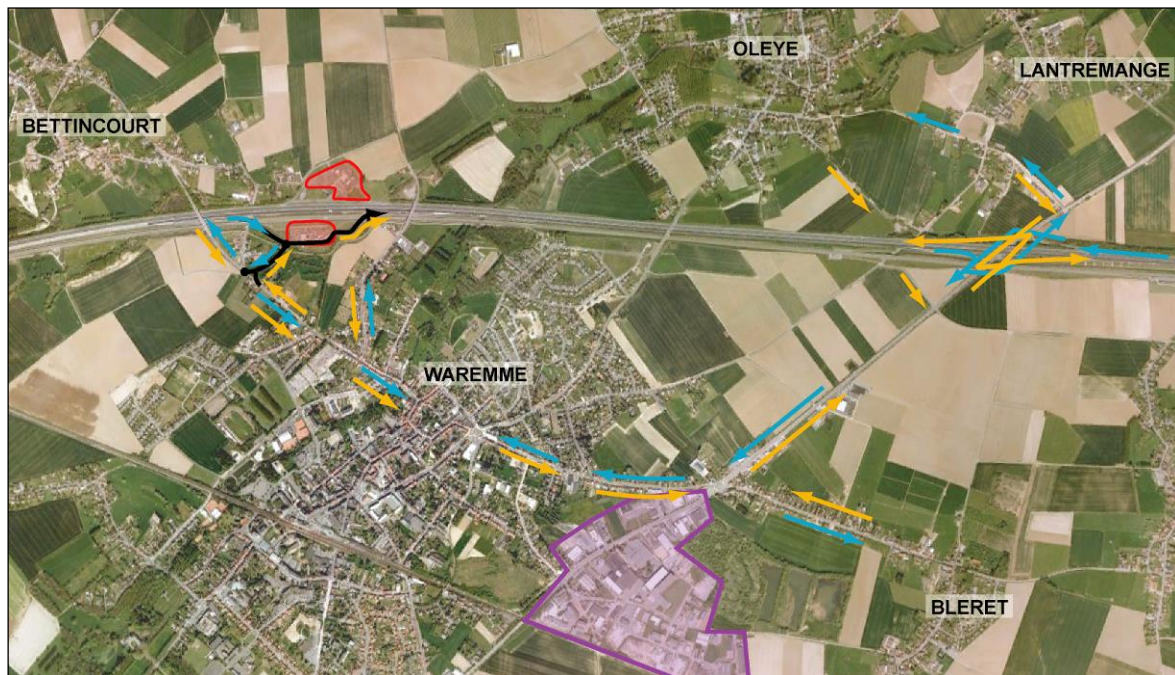
Waremmé serait accessible par deux échangeurs ; chacun permettant de desservir un côté de la ville, ce qui éviterait les mouvements traversant de l'hyper centre.

Projet SOFICO : accès/sortie au sud de l'autoroute E40

La Direction des Routes de Liège a étudié la possibilité de formaliser un accès et une sortie au sud de l'autoroute.

Une proposition intégrant deux giratoires a été envisagée. Le projet est actuellement en attente et le PICM doit être l'occasion de relancer la réflexion.





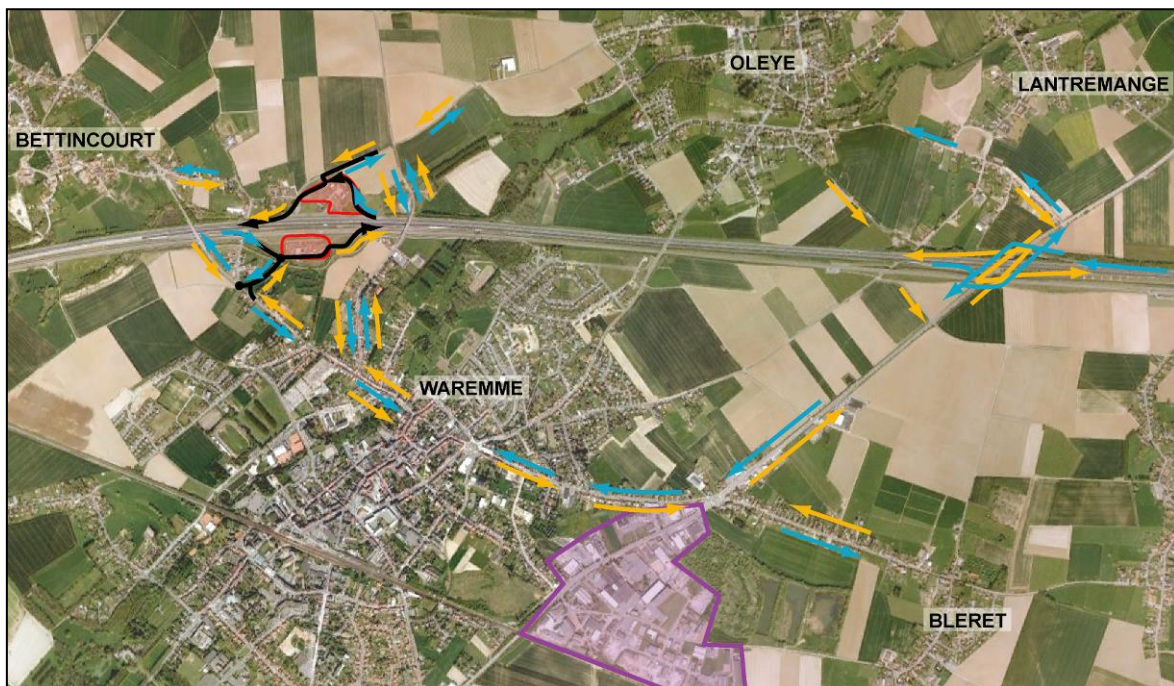
	Aire de repos
	Projet de nouvel accès et sortie à l'autoroute
	Mouvements sortants du territoire
	Zoning
	Giratoire intégré au projet
	Mouvements entrants sur le territoire

Les impacts de cette proposition diffèrent d'un village à l'autre :

- Waremme : l'accessibilité est facilitée depuis Bruxelles mais pas depuis Liège. Pour les mouvements sortants du territoire, cette proposition n'a pas d'impact car l'échangeur existant est plus attractif. Par contre, cette proposition crée potentiellement un nouvel itinéraire vers le zoning. Par conséquent, il conviendra de mettre en œuvre une signalétique adéquate afin d'éviter le passage dans le centre-ville de véhicules (poids-lourds notamment) à destination du zoning.
- Bettincourt : le gain est vraiment appréciable depuis Bruxelles et vers Liège. En effet, la distance entre le village et l'autoroute est diminuée de 7 km et la traversée du centre de Waremme est évitée. Par contre, aucun gain n'est identifiable vers Bruxelles ou depuis Liège.
- Oleye : l'accessibilité n'est pas modifiée car l'échangeur existant demeure plus attractif et n'oblige pas à traverser le centre de Waremme.

→ La mise en œuvre de ce nouvel accès et de cette nouvelle sortie n'aura un réel impact positif que pour l'accessibilité de Bettincourt.

Proposition du PICM : double accès/sortie à l'autoroute



	Aire de repos
	Projet de nouvel accès et sortie à l'autoroute
	Mouvements sortants du territoire
	Zoning
	Giratoire intégré au projet
	Mouvements entrants sur le territoire

Cette proposition vise à permettre l'ensemble des mouvements depuis et vers l'autoroute A3/E40. La mise en œuvre de cette proposition ne nécessite pas de lourds aménagements supplémentaires par rapport à la proposition avec un seul accès. En effet, au nord de l'autoroute, les voiries existent déjà.

La portée de cette proposition est plus importante que la proposition initiale et les impacts sont donc différents :

- Waremme : l'accessibilité est facilitée, d'une part, vers et depuis Bruxelles et, d'autre part, vers et depuis Liège. En fonction de l'origine ou de la destination dans Waremme, les automobilistes pourront soit emprunter l'échangeur actuel soit le futur accès. Le choix s'effectuera de manière à **éviter la traversée du centre de Waremme**, pacifiant ainsi la circulation dans le centre. De la même manière que précédemment, un itinéraire potentiel de transit est créé vers le zoning. Afin d'éviter un trafic de transit dans le centre de Waremme, **une signalisation spécifique devra être mise en œuvre**.
- Bettincourt : l'accessibilité sera fortement améliorée que ce soit à destination ou en provenance de Bruxelles ou Liège. La distance avec l'autoroute sera réduite de 7 km par rapport à la situation actuelle et la traversée de Waremme sera évitée.
- Oleye : l'accessibilité est augmentée pour les liaisons vers et depuis Bruxelles. Par rapport à Liège, il n'y a pas de modification.

→ **La mise en œuvre de ces nouveaux accès et sorties permettra de pacifier le centre de ville de Waremme.**

Mesures d'accompagnement

La mise en œuvre du double accès/sortie à l'autoroute va générer deux principales conséquences :

- Une augmentation de la circulation sur certaines voiries
- La création d'un itinéraire de transit vers le zoning

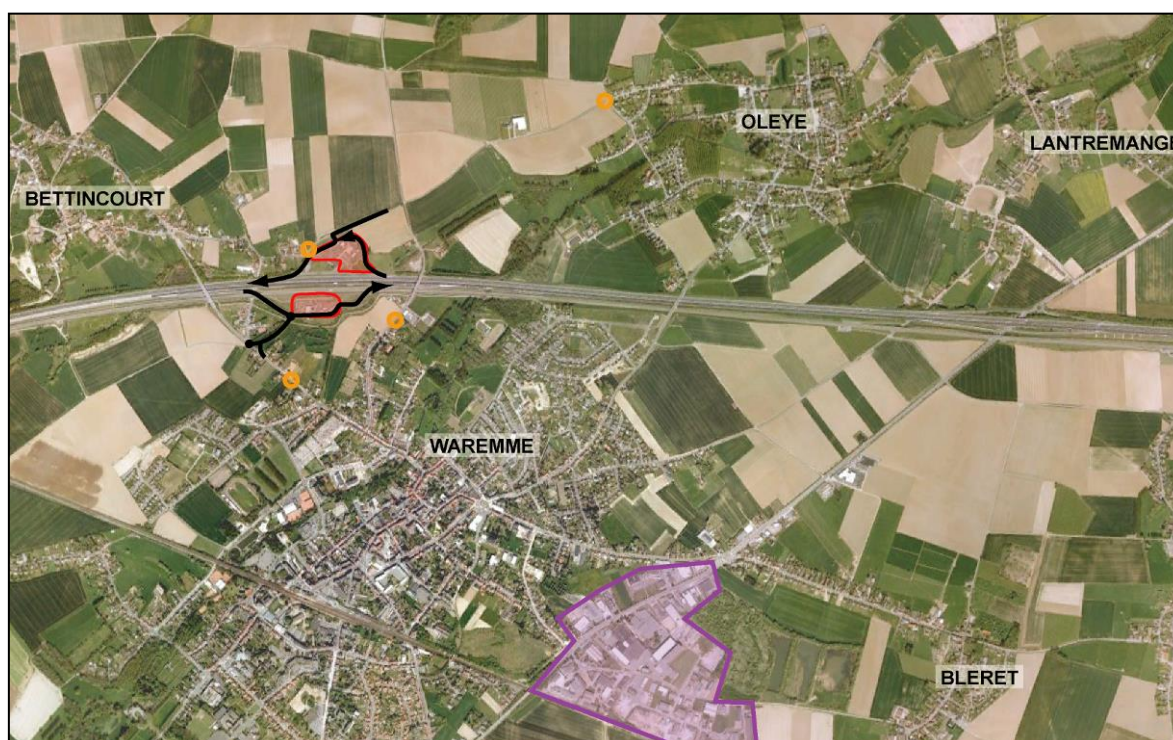
■ Protection des zones urbanisées

Quatre voiries sont particulièrement concernées par une augmentation de la charge de trafic :

- Rue de la Costale qui relie Waremme à l'accès et à la sortie situés au nord de l'autoroute. Cette voirie liaisonne également Oleye et l'accès et la sortie situés au sud de l'autoroute ;
- Rue de Mouhin qui relie l'accès et la sortie situés au sud de l'autoroute à Waremme et à Bettincourt ;
- Rue de la Limite qui relie Bettincourt à l'accès et à la sortie situés au nord de l'autoroute ;
- Chaussée de Nivelles qui relie Oleye au double accès/sortie à l'autoroute.

Par conséquent, il convient de protéger les zones urbaines concernées des nuisances générées par la circulation automobile et notamment des vitesses élevées des véhicules.

Ainsi, il convient de marquer l'entrée dans les zones urbaines par des effets de porte.



- Aire de repos
- Projet de nouvel accès et sortie à l'autoroute
- Effets de porte à aménager
- Zoning
- Giratoire intégré au projet

■ Signalisation

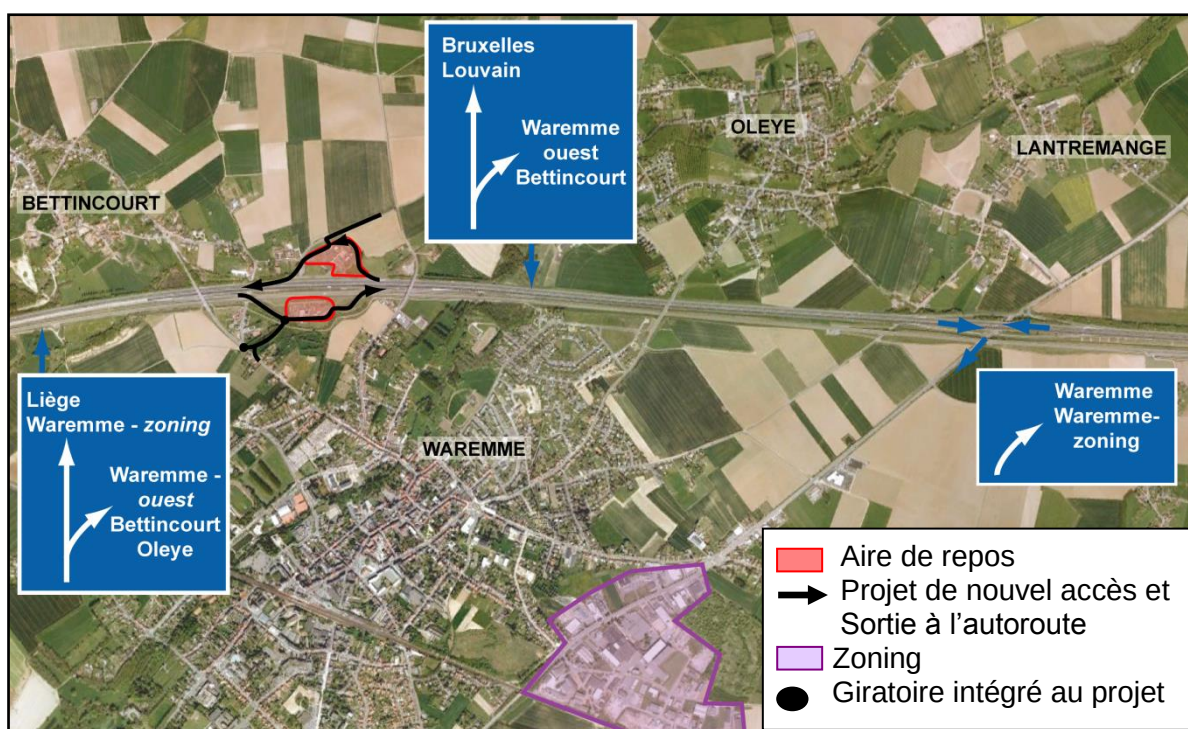
La mise en œuvre du double accès/sortie à l'autoroute offre une nouvelle liaison vers le zoning en passant par le centre de Waremmе. Celle-ci n'est pas attractive compte-tenu des conditions de circulation dans le centre de Waremmе et ne sera donc pas utilisée par les automobilistes réguliers.

Par contre, pour les automobilistes et les conducteurs de poids-lourds qui se rendent occasionnellement au zoning, les GPS peuvent indiquer, depuis Bruxelles, l'itinéraire passant par le centre-ville de Waremmе.

Afin d'éviter ce trafic de transit dans le centre de Waremmе, il est nécessaire de mettre en œuvre une signalisation adéquate.

Les informations à indiquer sont les suivantes (proposition à affiner) :

- De Liège vers Bruxelles : Waremmе ouest et Bettincourt
- De Bruxelles vers Liège
 - Sortie : Waremmе – *ouest*, Bettincourt et Oleye
 - Prochaine sortie : Waremmе – *zoning*
 - La distinction entre Waremmе – *zoning* et Waremmе – *ouest* vise à éviter le passage dans le centre de Waremmе des véhicules à destination du zoning.



Acteurs concernés et rôle de chacun

SOFICO, SPW, commune de Waremmе

Mise en œuvre : <i>Long terme</i>	Fiches actions liées : <i>FA W 8-11</i>	espaces mobilités agora ETUDES
---	---	--

8 Tableau récapitulatif

N°		Où	Mesure	Quand		Qui						mesure(s) liée(s)			
				- de 3 ans	3 - 6 ans	6 ans et +	Commune	SPW	TEC/ De Lijn	SNCB	Province	Centrale de mobilité	Associations	Autres	
Commune de Waremmme															
Aménagement zone Agglomérée															
W	4	Waremmme	Extension urbaine de Waremmme		moyen		X	X							
W	11	Waremmme	Réaménagement du tronçon avenue Leburton		moyen		X	X							
W	7	Waremmme	Aménagement d'un parking de covoiturage	court	moyen	long	X	X				X			
Circulation et stationnement															
W	9	Waremmme	Stratégie de signalisation des parkings aux entrées du centre-ville	court			X					X			
W	RW	Waremmme	Mise en œuvre d'un plan de stationnement (zone bleue ou payant)	court	moyen		X					X			
W	RW	Waremmme	Schéma de circulation au centre-ville	court	moyen		X								
W	1	Waremmme	Faciliter la circulation dans le quartier de Longchamps		moyen		X	X							
W	2	Waremmme	Réaménagement de la rue des Prés		moyen		X	X							
W	3	Waremmme	Réaménagement de la rue Waulers		moyen		X	X							
W	8	Waremmme	Réflexion sur le devenir des carrefours de la N69		moyen	long	X	X	X						
W	12	Waremmme Bellinccourt	Formalisation de l'échangeur Bellinccourt		long		X	X							
Accessibilité Equipements publics															
W	5	Waremmme	Abords et accessibilité de la gare de Waremmme	court			X	X							
W	6	Bellinccourt	Accessibilité nouvelle école à Bellinccourt	court	moyen		X	X							
PICM Berloz, Geer, Hannut, Waremmme															
agora P.I.C.M. espaces mobilités															
ITC 19 Le Covoiturage - W 8															
ITC 19 Le Covoiturage - W 8															
W9 signalisation des parkings; W3 réaménagement rue Waulers															
W9 signalisation des parkings; W1 Q. Longchamps; W2 rue des Prés; W3 rue Waulers; W8 carrefours N69															
ITC 16 Formalisation des espaces de stationnement; ITC 17 Aménagement de zones de circulation apaisée															
ITC15 Ralentisseurs de vitesse															
ITC 7 Stationnement vélos en voirie; W 10 Mettre en place une stratégie de stationnement payant au centre-ville															
W 4 Extension urbaine de Waremmme															

9 Annexes

9.1 Tableau des remarques (après enquête publique).

	Transport en commun
	Modes doux
	Voiries
	Stationnement

(1) Cf. commune. Intégré au rapport en tant qu'élément énoncé lors de l'enquête publique.
Suggestion à étudier par la commune.

Num	thème	lieu / sujet	description	remarques	modif rapport
WAREMME					
1	Modes doux	FAW11: réaménagement du Tronçon Avenue Edmond Leburton	Aujourd'hui des aménagements ont été installés (piquets, bacs à fleurs) mais ne sont pas encore suffisants pour assurer la sécurité des piétons. L'alternative 2 est la plus volontariste, en supprimant le stationnement sur une grande partie de la voie elle permet de développer une place confortable pour le piéton et facilite le croisement des voitures.	cf. (1)	
2		Rue des Lombards avenue Edmond Leburton	Les trottoirs sont trop étroits le long de la "Gloriette", un tronçon est en pente à la sortie du parc des Maieurs, de plus cette voie est fortement empruntée par les camions, les services d'incendie et ambulances pour se rendre vers la rue Hubert Stienert, Bettincourt cela rend la rue difficilement praticable pour les piétons et PMR	cf. (1)	
3		Avenue Edmond Leburton n°6 et n°9	Il est impossible pour les piétons de continuer vers la place Gérardmer, ce manque de place participe à la dégradation de l'arbre classé et son environnement. Elle propose de développer des cheminements piétons plus clairs et de protéger l'arbre centenaire par une petite barrière.	cf. (1)	
4		Place Gérardmer	Vitesse excessive venant de la rue Guillaume Joachim, de la rue du Tram, rue Henri Montjoie. En ce qui concerne la mobilité piétonne, l'arrêt de bus et passage pour piéton sont dangereux.	cf. (1)	
5		Rue Saint Eloi/ Chaussée romaine	Aujourd'hui, il y a 2 pistes pour les vélos de part et d'autre de la chaussée Romaine, voie centrale pour tourner à gauche et aucune possibilité pour les piétons, cyclistes, voiture de passer d'une surface commerciale à l'autre. Suggestion de réduire la circulation à 2 bandes de circulation; 1 seule piste cyclable à double sens protégée par une séparation physique (haie); chemin sécurisé pour passer d'une surface commerciale vers une autre surface sans repasser sur la chaussée Romaine avec des "limitateurs" de vitesse; poursuivre la piste cyclable sur de Saint Eloi vers la place Gérardmer... comme c'était le cas il y a 30 ans, il y avait une piste entre le carrefour chapelle (chaussée romaine) jusqu'à la porte de Liège Station-service.	cf. (1)	
6		Rue Sous le Château	Beaucoup d'obstacles pour la circulation des piétons (voitures sur les trottoirs et poteaux électriques).	cf. (1)	
		Rue Edmond de Sélys-Longchamps	Sécuriser la piste cyclable existante en aménageant une vraie séparation entre les voitures et la piste par la plantation d'une haie par exemple.	cf. (1)	
7	Voiries	Projet Râperie / rue du Fond d'Or	Forte inquiétude sur l'impact du futur quartier de la Râperie, des nouveaux aménagements prévus sur son cadre de vie : la création d'une nouvelle voie et d'un rond-point au niveau du Fond d'Or. Proposition d'un profil pour le réaménagement de la chaussée Romaine avant le carrefour du Fond d'Or en direction d'Oreye. Proposition d'un large trottoir piéton protégé par des bacs à fleurs et des potelets, une piste cyclable protégée de la nouvelle rue de la Râperie par une haie. Le plan propose un talus arboré pour séparer la chaussée Romaine de la nouvelle pénétrante. Cela permettra "l'embellissement" de cette entrée de ville, la réduction des vitesses mais également le respect des abords de sa maison qui risque de payer un lourd tribut dans la perspective du remodelage du secteur.	cf. (1) Le profil du giratoire de 48 m (cf. rapport p20) va dans le sens des éléments demandés.	

	Transport en commun
	Modes doux
	Voiries
	Stationnement

(1) Cf. commune. Intégré au rapport en tant qu'élément énoncé lors de l'enquête publique.
Suggestion à étudier par la commune.

Num	thème	lieu / sujet	description	remarques	modif rapport
8	Voiries	Carrefour N69 / rue du Fond d'Or	Défavorable à la mise à sens unique de la rue du Fond d'Or car sa clientèle (vétérinaire) aurait un trop grand détour à effectuer selon lui. Dans la perspective de la réalisation d'un rond-point, il souhaiterait que son entrée soit directement connectée à ce dernier. Il souhaite être tenu au courant des décisions à venir.	cf. (1)	
9	Voiries	Projet Râperie/ la nouvelle voirie	Qualifié comme primordiale, l'inscription de la voirie est considérée comme peu claire dans le rapport à la P15. Cette nouvelle voirie reliant le futur rond-point du Fond d'Or jusqu'à la rue Malvoz devrait supporter le trafic, les nuisances et les pollutions générés par le nouveau quartier.	cf. (1)	
10	Voiries	Projet Râperie/ connexion nouvelle voirie centre ville	Une réflexion dans le PICM pourrait être menée pour diriger les flux de circulation en provenance de la nouvelle voie vers le centre-ville : étude sur la jonction rue Ernest Malvoz- rue Gustave Renier, connexion avec la gare de bus (en longeant le chemin de fer jusqu'à la place Ernest Rongvaux et l'avenue Reine Astrid.	cf. (1)	
11	Modes doux	Sortie Piétonne du quartier de la Râperie	La sortie du nouveau quartier vers l'avenue Emile Vandervelde devrait être prévue pour une mobilité douce uniquement (piéton -vélo). Proposition de mettre en place des potelets amovible pour les services d'urgence.		Rapport communal 1e partie
12	Voiries	Rond Point du Fond d'Or / Chaussée Romaine	Selon le comité de quartier le futur rond-point doit être localisé le plus possible vers le nord est permettant ainsi de limiter les problèmes techniques posés par la rampe du pont du chemin de fer et de limiter les nuisances pour les maisons les plus proches.	cf. (1)	
13	Voiries	Réaménagement de la rue du Fond d'Or	La nouvelle voirie constituera l'entrée principale vers le centre-ville, l'aménagement de la rue du Fond d'Or deviendra une voie secondaire permettant la desserte des riverains et des écoles du quartier, cette dernière devra être réaménagé dans ce sens (sens de circulation, rétrécissements).	cf. (1)	
14	Voiries	Ensemble quartier de la Râperie / Fond d'Or	La proposition de généraliser la zone 30 est positive mais souhaite une pacification des trottoirs pour les rendre aux piétons notamment avenue Emile Vandervelde, rue du Fond d'Or, rue Ernest Malvoz associé à la réalisation d'aménagements (stationnement des voitures sur la chaussée, pose de potelets) et à la sécurisation des passages piétons notamment devant les écoles. Le comité souhaite qu'une fiche action prioritaire soit réalisée sur ce secteur.	cf. (1)	
15	Voiries	Ensemble quartier de la Râperie / Fond d'Or Poids Lourd	Souhaite le placement de panneaux de signalisation, à l'instar de ce qui existe dans le quartier du Tumulus. Le passage des camions devait se concentrer uniquement sur la N752 et la future voie du quartier de la Râperie.	cf. (1)	
16	Voiries	Accès autoroute Betincourt	Une bonne chose pour répartir les flux des camions de livraison vers les commerces du centre-ville.		
17	Voiries	Charte de trafic Agricole	c'est très intéressant.		
18	Voiries	Nouveau quartier Saint Eloi	Pose la question de comment les habitants vos rejoindre le centre-ville ou la gare ? Pour ne pas faire rien qu'une entrée et pas de sortie à côté du C&A afin d'éviter l'engorgement du futur rond-point Saint Eloi? Pose la question de la gestion des gros camions sortant de Belcup sur ce rond-point.	cf. (1)	
19	Modes doux	Stratégie mobilité douce	Il serait pertinent de développer une fiche prioritaire reprenant un ensemble d'actions cohérentes à mettre en œuvre dans un avenir proche, le schéma de la page 27 est un bon point de départ, des actions en matière de sensibilisation sont à mener.	Des fiches actions sont consultables dans le rapport intercommunale. Il va de le sens d'un développement de nouvelles stratégies pour le développement de modes alternatifs et durables.	
20	Modes doux	Journée sans voiture	Intégrer dans le plan de mobilité une journée sans voiture.	cf. (1)	

	Transport en commun
	Modes doux
	Voiries
	Stationnement

(1) Cf. commune. Intégré au rapport en tant qu'élément énoncé lors de l'enquête publique.
Suggestion à étudier par la commune.

Num	thème	lieu / sujet	description	remarques	modif rapport
21	Voiries	Projet Râperie/ la nouvelle voirie	Prolonger l'accès jusqu'à la rue Ernest Malvoz cela permettra la réduction du trafic du nouveau quartier pour les rues proches (rue du Fond d'Or, avenue Emile Vandervelde et rue Ernest Malvoz) permettant ainsi une facilité et une sécurisation accrue des déplacements piétons et cyclables dans cette zone.	cf. (1)	
22	Voiries	Ensemble quartier de la Râperie / Fond d'Or	La création de zone 30 sans dispositifs de réduction de la vitesse ne sera d'aucune utilité pour les habitants riverains.	cf. (1) Cf fiche action rapport intercommunal fiche 15 ralentisseur de vitesse.	
23	Voiries	Rue du Fond d' Or	Pourquoi la mise à sens unique partielle de la rue du Fond d'Or alors qu'elle a le même gabarit que la rue Ernest Malvoz qui elle reste à double sens? Il est indiqué que le sens unique permet de maintenir le stationnement longitudinal d'un côté où vont se garer les habitants du second côté ? La rue à sens unique permet également des trottoirs confortables, mais il faudrait installer des potelets pour que les voiture ne s'y garent pas.	cf. (1)	
24	Voiries	Vitesse	Pour l'avenue Emile Vandervelde malgré une mise en zone 30, la vitesse sera toujours excessive pourquoi ne pas installer radar dissuasif pénalisant ces déplacements ?	cf. (1)	
25	Voiries	l'accès au centre ville de Waremme	Page 49/112 -6.31 ; il est d'accord avec le schéma poids lourd avec les itinéraires recommandés mais ils devaient être obligatoires avec une signalisation d'interdiction aux diverses entrées de Waremme sauf pour les riverains (déménagements etc...)	cf. (1)	
26	Voiries	Vitesse	Renforcer les contrôles de vitesse sur les axes entrants et sortant de Waremme	cf. (1)	
27	Voiries	Rond Point du Fond d'Or / Chaussée Romaine	Le rond point est trop près des habitations surtout sur la N64 il devrait se trouver plus sur la Chaussée Romaine	cf. (1)	
28	Voiries	Plan cyclable	Réticent sur les mesures développées dans le rapport.	cf. (1)	
29	Voiries	Rond Point rue Haute Wegge	Il faut le déplacer.	cf. (1)	
30	Voiries	Rue des Prés entre le tunnel ferré et le carrefour Du Moulin	Réaménagement, suppression des chicanes et élargissement de la voie.	cf. (1)	
31	Voiries	Drève de Longchamps	La rouvrir à la circulation, développer en parallèle une piste piétonne, et développer un accès pour le collège Saint Louis pour permettre de désengorger la rue du Prince régent.	Une réouverture à la circulation est susceptible d'encourager encore plus de trafic automobile.	
32	Modes doux	Bovenistier	Création d'une liaison pour se rendre au centre de Waremme, création d'une liaison douce sécurisée pour les enfants qui font le trajet Bleret - Bonevister pour se rendre à l'école.	cf. (1) Suggestion à étudier par la commune et la région	
33	Voiries	Bovenistier - Rue de Bierset carrefour route de Vienne	Mise à jour de propositions de 2005; mettant en avant que la circulation y est très dense avec 4 à 5 accidents par an dont plus plusieurs très graves, la vitesse limitée à 70 km/h est peu respectée. Il pourrait être réalisé un rond point et le dévoiement de la rue de Vienne vers la rue de Liège.	cf. (1) Suggestion à étudier par la commune et la région	
34	Voiries	Rond Point Chaussée Romaine rue de Huy	A réaménager.	cf. (1) Suggestion à étudier par la commune et la région	
35	Modes doux	Tronçon Av Leburton à la place Gérardmer	Le trottoir proposé à l'élargissement n'est pas celui utilisé par les piétons.	cf. (1)	Schéma à modifier ?
36	Voiries	Extension nord	Pourquoi de la végétation entre les voitures et pas entre les véhicules et les usagers faibles.	La berme sert à empêcher les tourne-à-gauche. Elle n'exclut pas d'autres variantes de profil.	
37	Voiries	rue de Hartenge	Il faut écarter les voitures des façades et la mettre en sens unique en direction d'Oleye.	cf. (1)	
38	Voiries	Signalisation	Au départ de l'autoroute, il serait intéressant de développer une signalétique en direction des hôpitaux par le N69 (Chaussée Romaine --> Tumulus) pour éviter les ambulances dans le centre-ville.	cf. (1)	

	Transport en commun
	Modes doux
	Voiries
	Stationnement

(1) Cf. commune. Intégré au rapport en tant qu'élément énoncé lors de l'enquête publique.
Suggestion à étudier par la commune.

Num	thème	lieu / sujet	description	remarques	modif rapport
Remarques orales émises lors de la réunion du CCATM (séance publique du 16/04/2013)					
39	Voiries	Quartier Longchamps	Problème de circulation dans le quartier Longchamps liées à la présence des trois établissements scolaires. Le PICM ne répond pas à ces problèmes. Une réflexion sur l'avenue du Prince régent devrait être menée pour régler ces problèmes.	Selon le bureau d'étude, ce n'est pas l'aménagement de la voie qui pose problème. Il serait souhaitable que soit menée une campagne de sensibilisation soit menée auprès des écoles.	
40	Voiries	Prince Régent	Il s'étonne du constat posé sur le bon aménagement de l'avenue Prince Régent, et rappelle que le stationnement sur les trottoirs ne peut être imputé exclusivement aux parents, mais relève également des riverains.	cf. (1)	
41	Voiries	Drève de Longchamps	La rouvrir à la circulation.	Une réouverture à la circulation est susceptible d'encourager encore plus de trafic automobile.	
42	Voiries	Sécurité routière	Des actions sont à mener par la Police avec des sanctions à l'égard des conducteurs responsables de stationnements irréguliers, et autres infractions de roulage.	cf. (1)	
43	Stationnement	Stationnement	Il n'y a pas assez de contrôle de la zone bleue, il faut plus de contrôle, le futur parking de délestage (en fin de réalisation Dengibeton aux abords de la gare) permettra de répondre à la demande de stationnement.	cf. (1)	
44	Stationnement	Le parking Longchamps	Il devrait être mentionné la sortie d'autoroute pour Bettincourt, et la rue J. Wauters.		
45	Voiries	Stationnement Zone Bleue	Si la zone bleue était respectée, la rue ne serait pas saturée. Doutes sur la mise en place d'un stationnement payant en centre-ville, donnant une préférence sur la mise en place d'une zone verte avec carte riverain La proposition retenue pour l'implantation d'un parking de co-voiturage ne tient pas en compte de la situation réelle et suggère en conséquence un déplacement de l'implantation proposée.	cf. (1)	
46	Voiries	Pour le quartier Longchamps	Ne comprend pas la volonté de déplacer le trafic vers la rue des Prés et estime que la rue E. de Sélys de Longchamps doit être mise en sens unique.	rue des Prés = seule rue ayant une liaison nord-sud depuis le quartier Longchamps en direction de la rue de Mouhin et Bettincourt à l'ouest du centre de Waremmme	
47	Stationnement	Zones de stationnement fournisseurs	à développer en centre ville	cf. (1)	

