

**Nombre d'habitants (1997)**  
**Nombre d'emplois (1997)**

**Type d'activité (1991)**

administration, enseignement, santé, loisirs  
 industrie, construction  
 transport, banque, assurance, service aux entreprises  
 commerce

**P1 CENTRE-VILLE**



**P2 ZONE URBAINE DENSE**

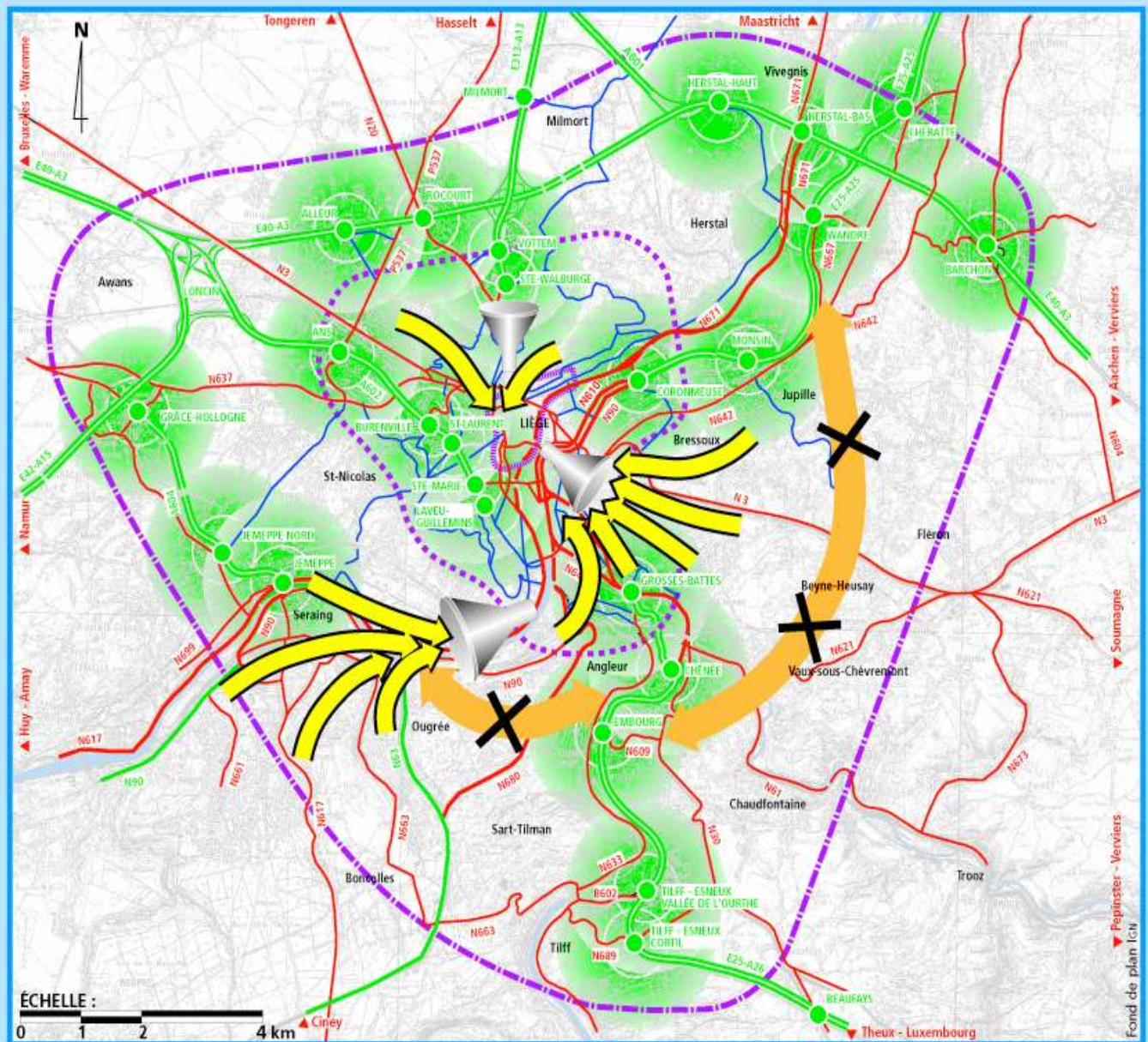


**P3 AGGLOMÉRATION PRINCIPALE**



**TOTAL**





**L'autoroute**  
 24 échangeurs autoroutiers  
 accessibilité à l'autoroute  
 très importante à valoriser  
 Des antennes autoroutières  
 en cul-de-sac

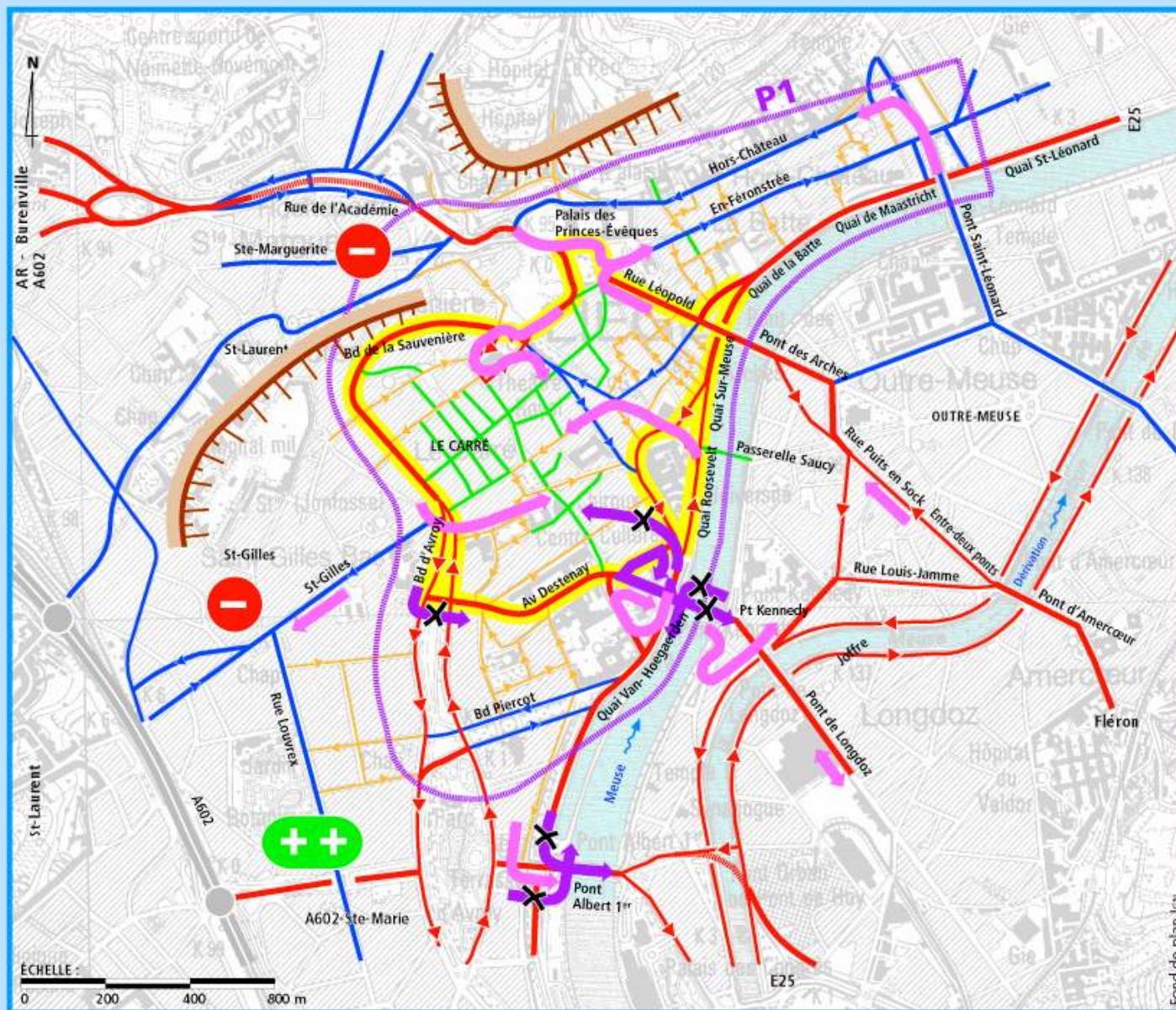
**Le réseau principal**








- Liaisons concentriques manquantes (configuration topographique, ...)
- Nationales fortes qui convergent directement vers le centre-ville
- Concentrations de trafic inadaptées






**Rayon d'influence des échangeurs autoroutiers**

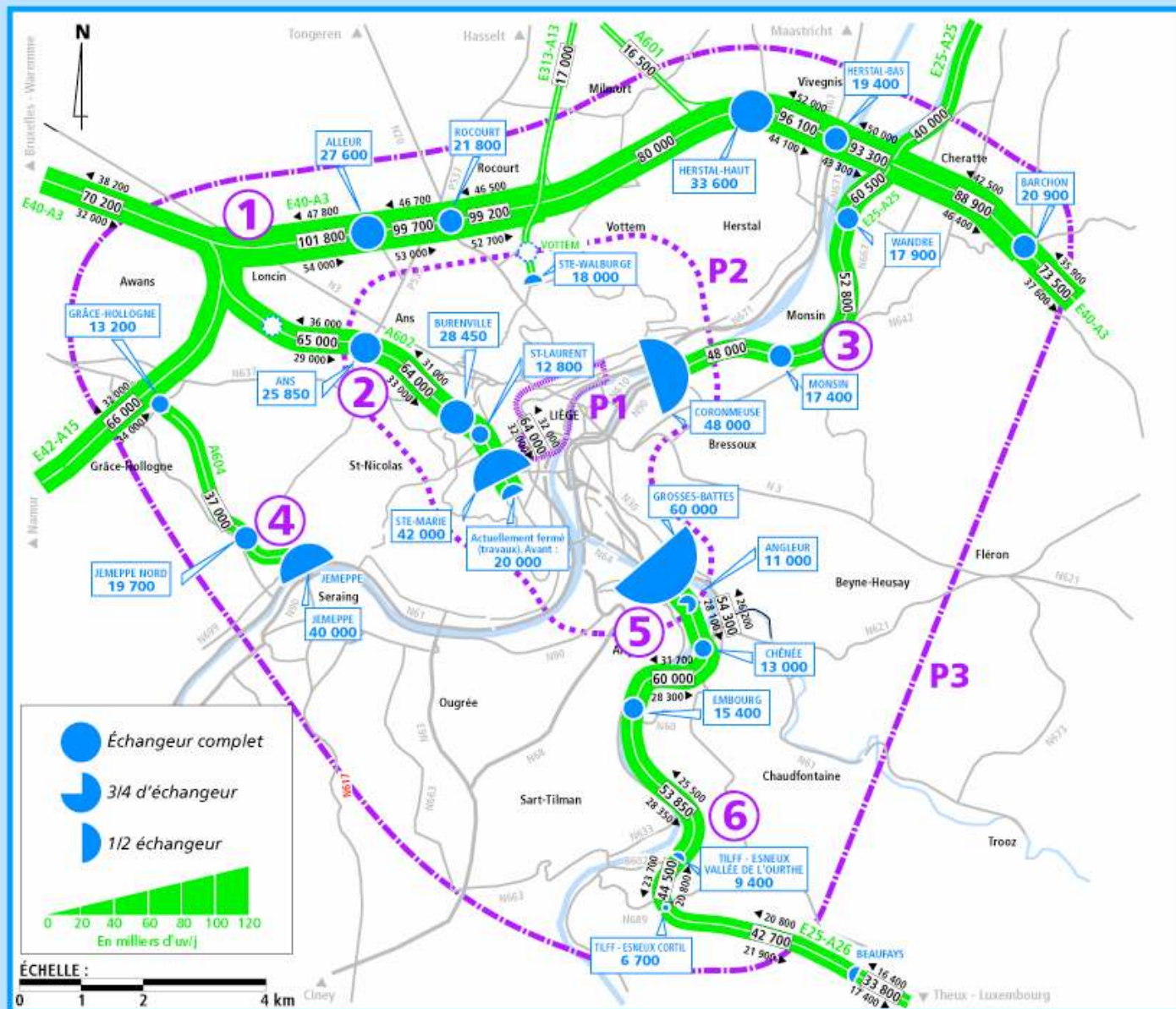
- < 1 km : Secteur fortement influencé par l'échangeur
- < 2,5 km : Secteur moyennement influencé par l'échangeur

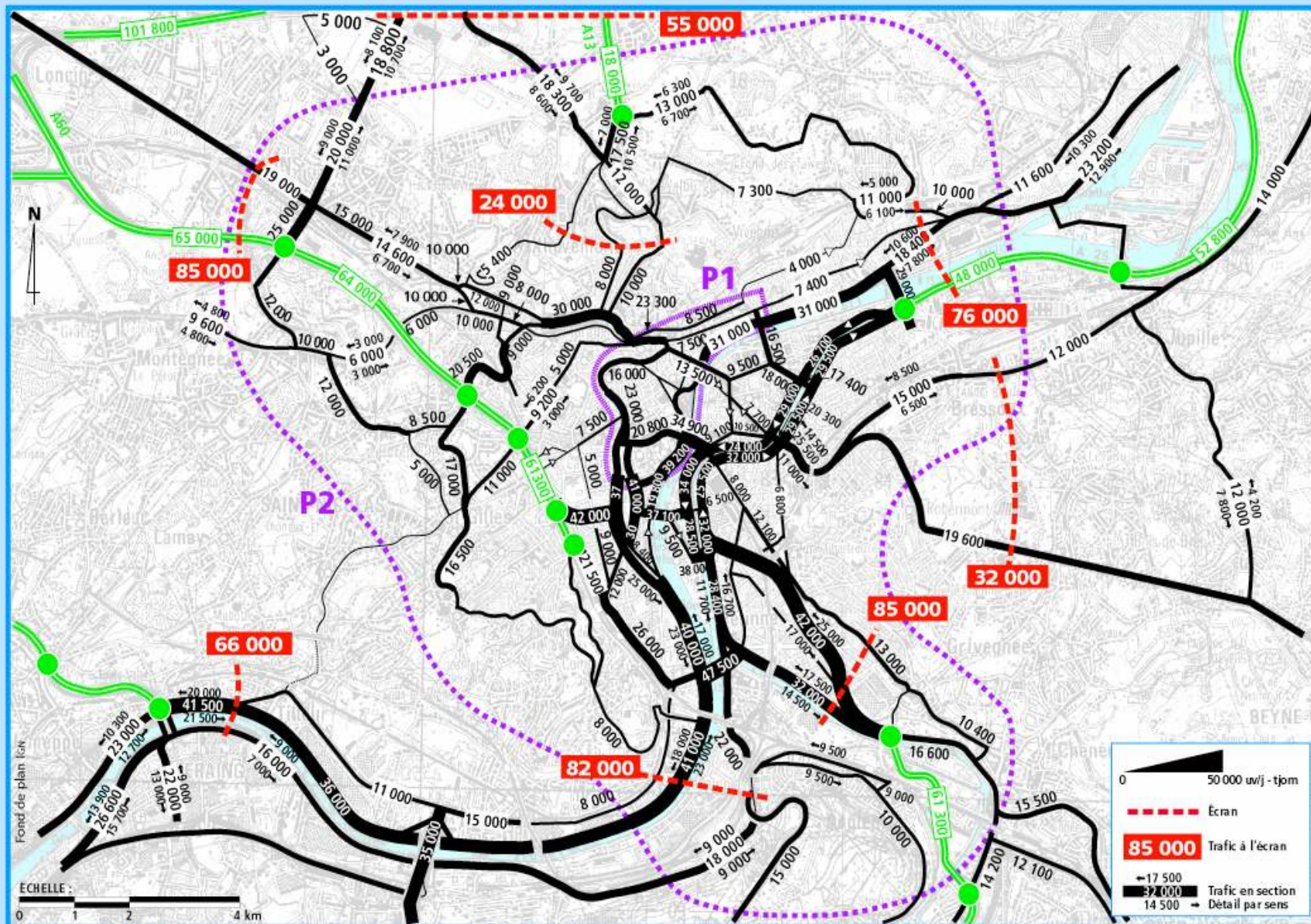
- Réseau autoroutier
- Réseau semi-autoroutier
- Réseau routier express
- Réseau routier principal
- Réseau routier secondaire
- Limite de la zone d'étude

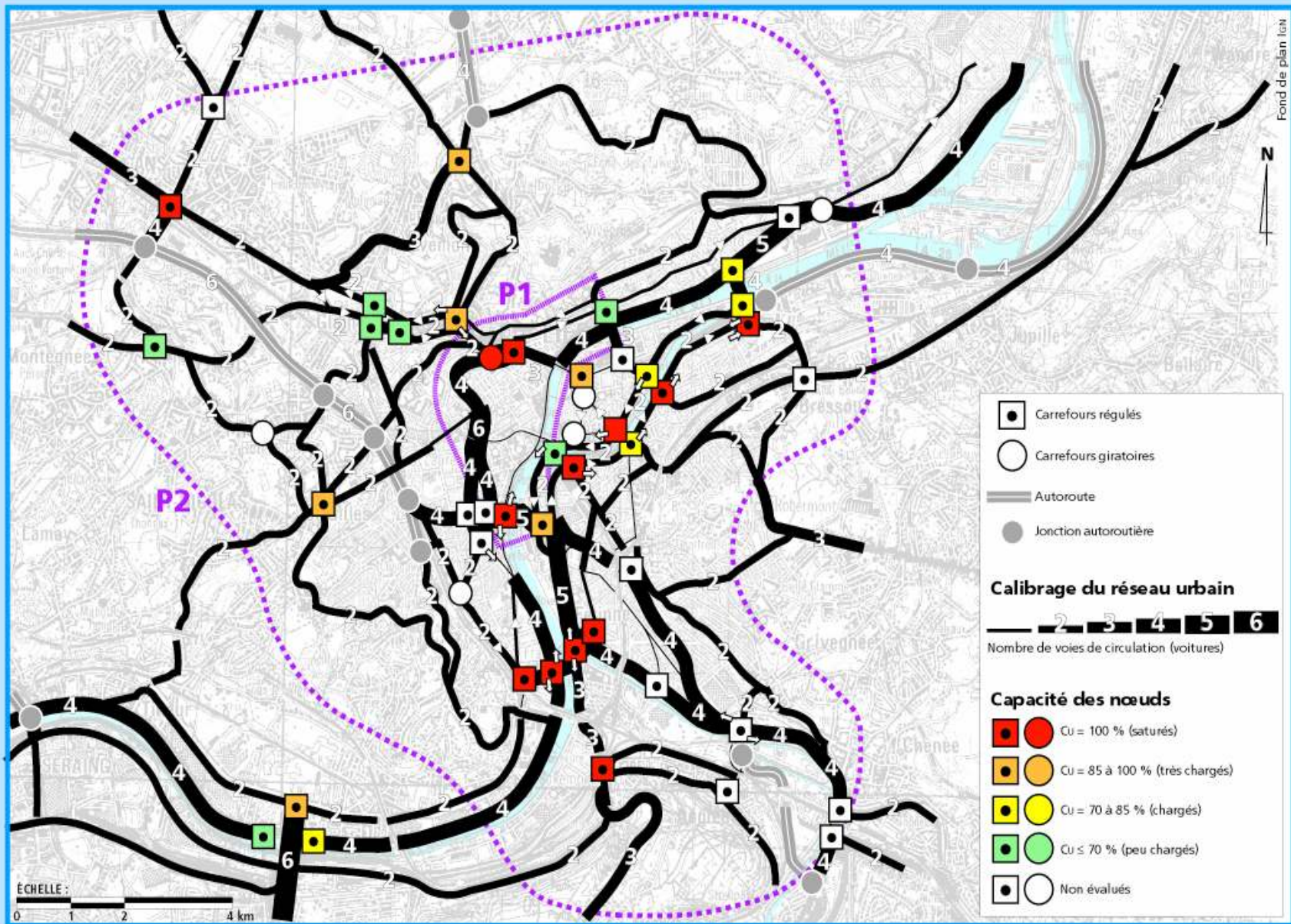


- Réseau principal dense, qui ceinture le centre-ville 
- Centre-ville traversé par un réseau transmeuse 
- Organisation des circulations protégeant le cœur, mais encore perméable (transit possible)
- Qualité des accès à l'autoroute A602
  -  Bonne liaison par le sud (A602-St-Marie), mais orientée seulement au nord
  -  Liaison difficile A602-le Carré (St-Gilles en secteur sensible)
  -  Liaison difficile au Nord par Burenvilleville-secteur Cadran-St-Lambert
- Accessibilité au centre pas toujours évidente
  -  Mouvements interdits
  -  Mouvements contraints

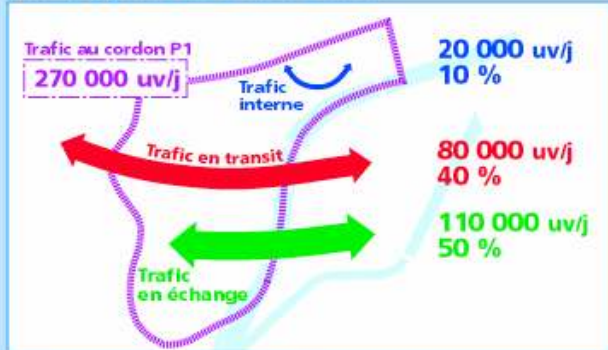
-  Réseau principal
-  Réseau collecteur
-  Réseau de desserte
-  Réseau piétonnier
-  Contraintes topographiques







## Structure générale du trafic par rapport au centre-ville



### Les grands flux de transit...



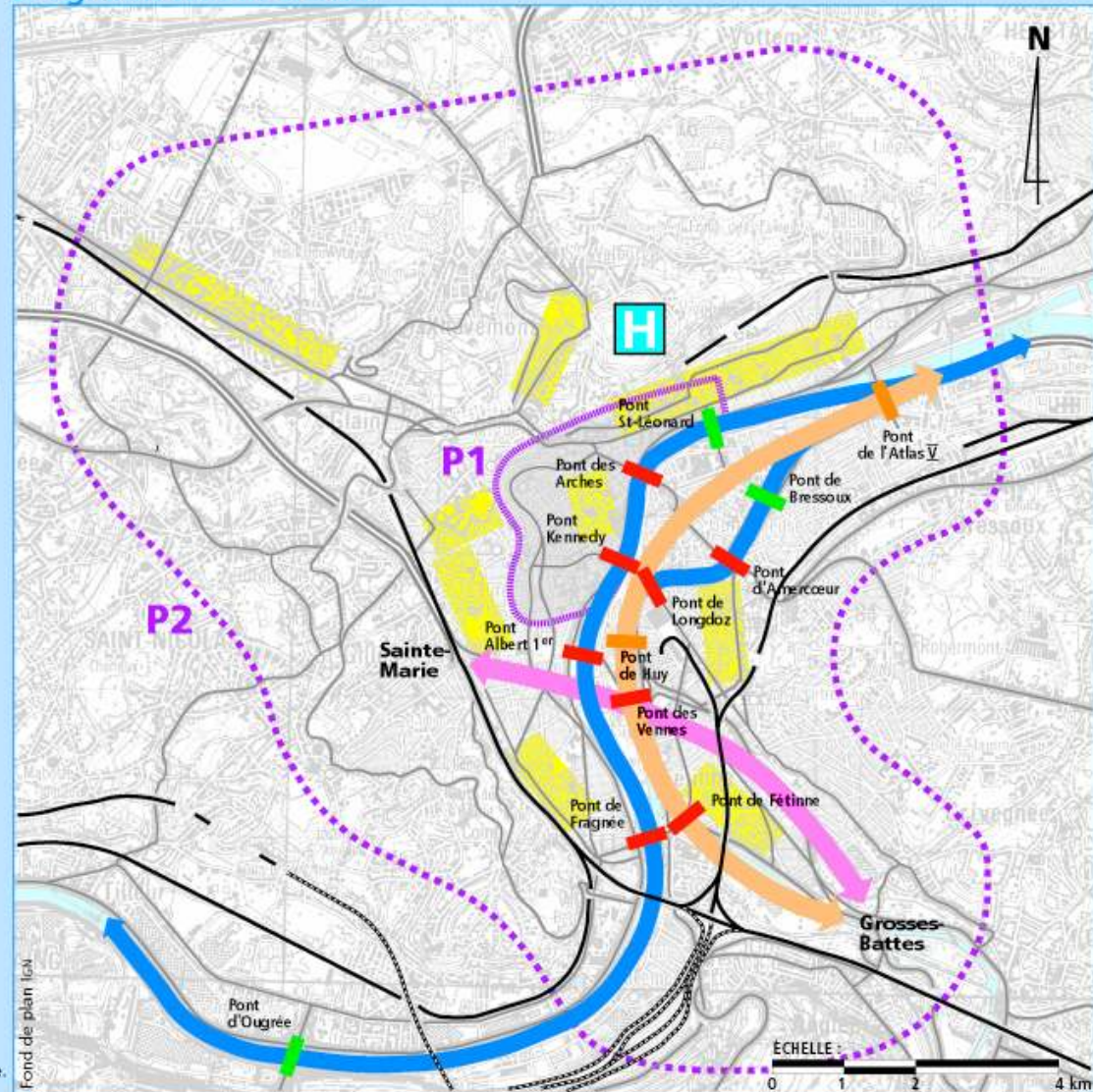
...échappent à toute maîtrise grâce aux nombreuses « trémies urbaines » et à une régulation (trop ?) favorable !

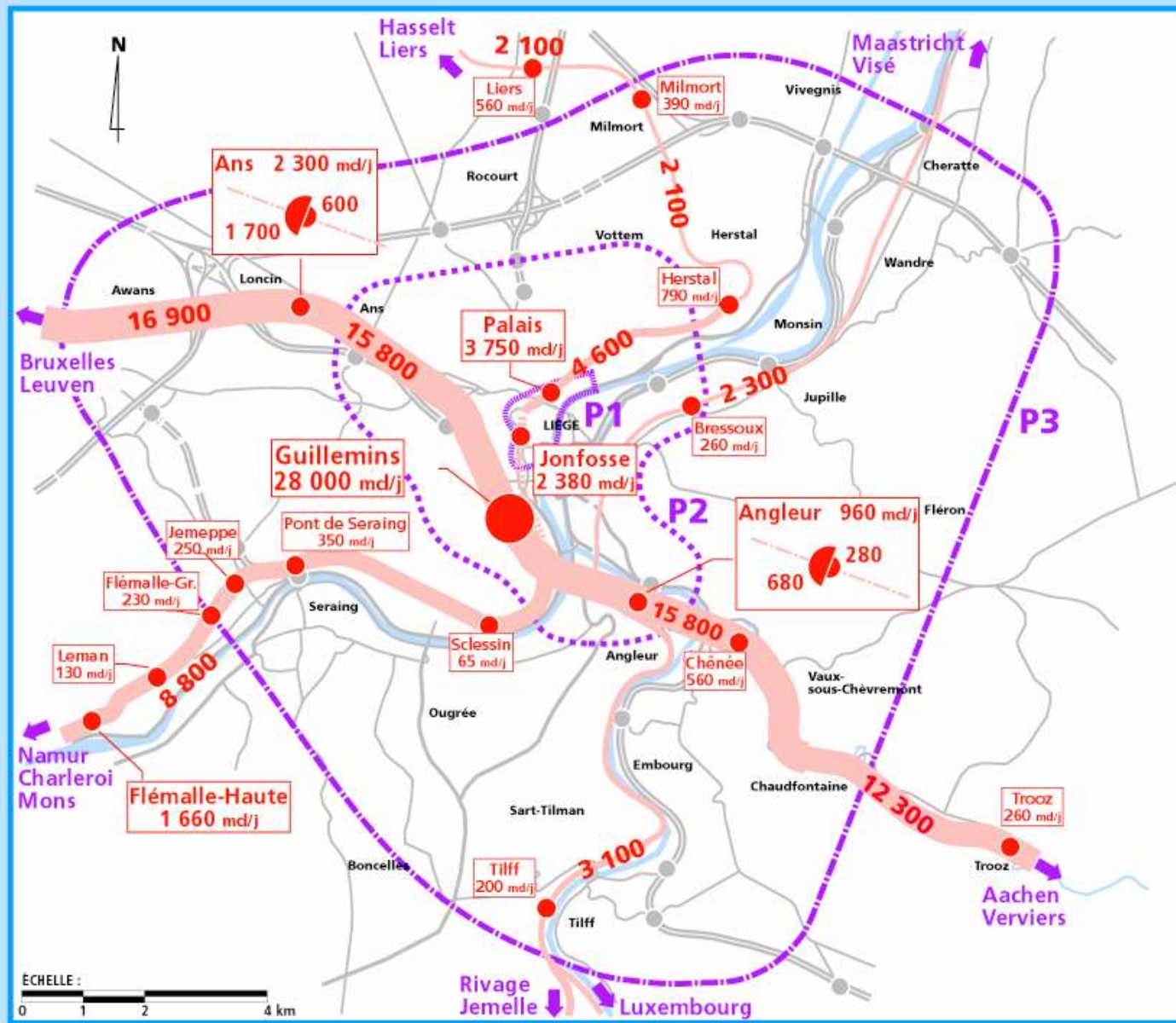
### Le franchissement des fleuves est :

- non problématique : pont Maghin ; pont de Bressoux ; pont d'Ougrée ;
- peu problématique : pont de l'Atlas V ; pont de Huy ;
- très problématique : pont des Arches ; pont d'Amercœur ; ponts Kennedy et Longdoz ; pont des Vennes ; pont Albert 1<sup>er</sup> ; ponts de Fragnée et de Fétinne.

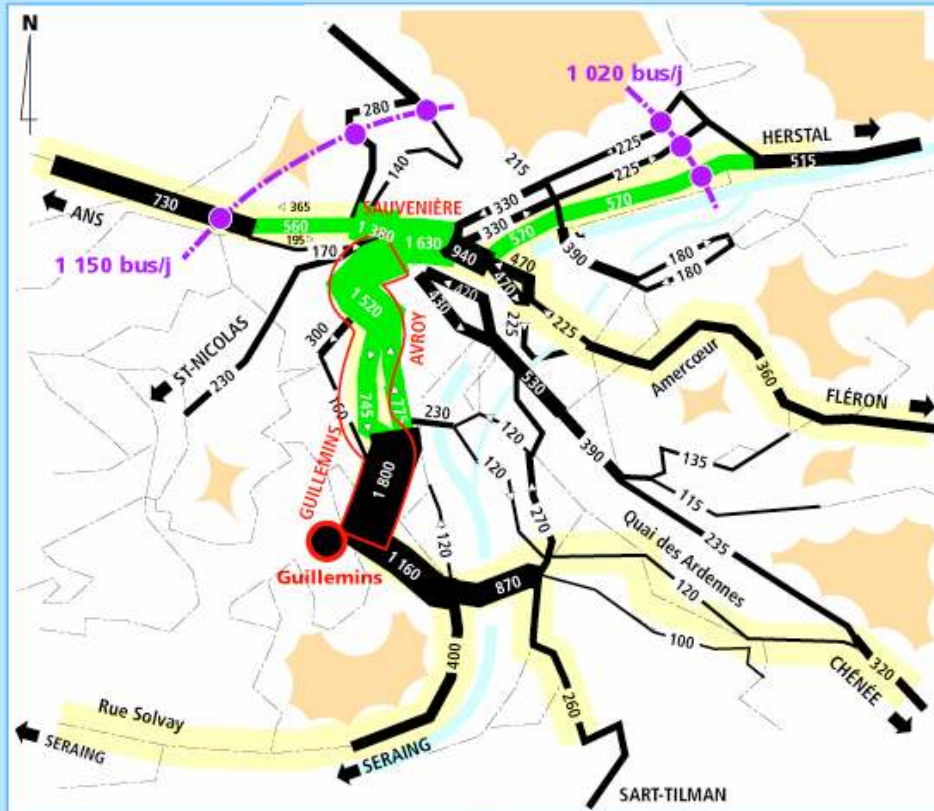
■ De nombreux quartiers subissent également du transit local.

## Les grands flux de transit

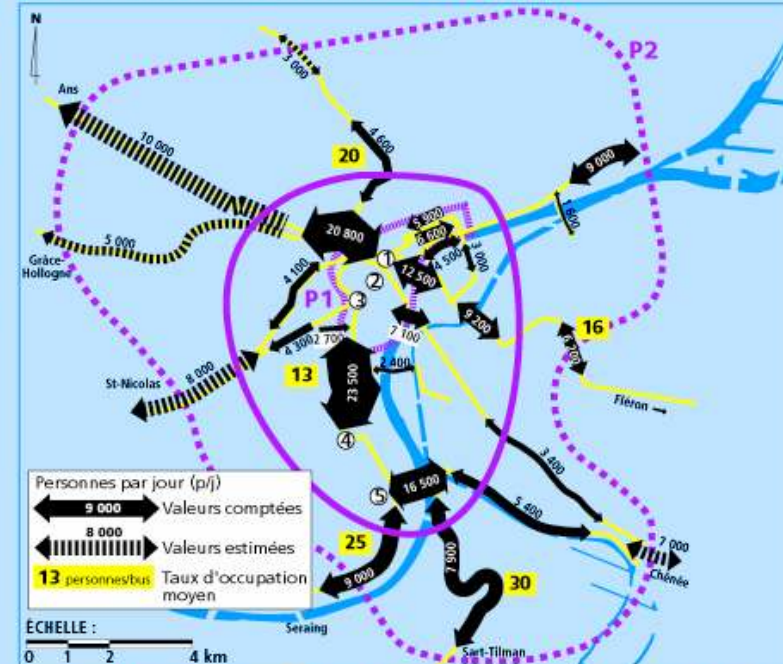




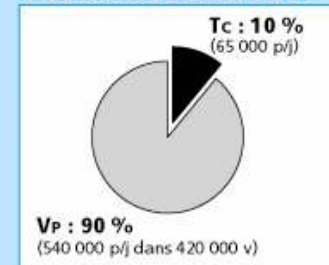
## L'offre au centre-ville



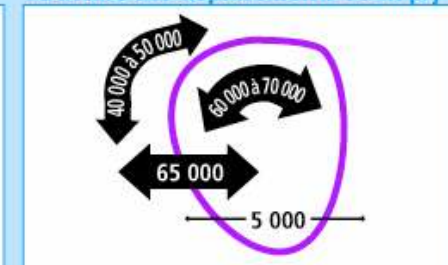
## La demande sur l'ensemble du réseau



### Part modale au cordon P2



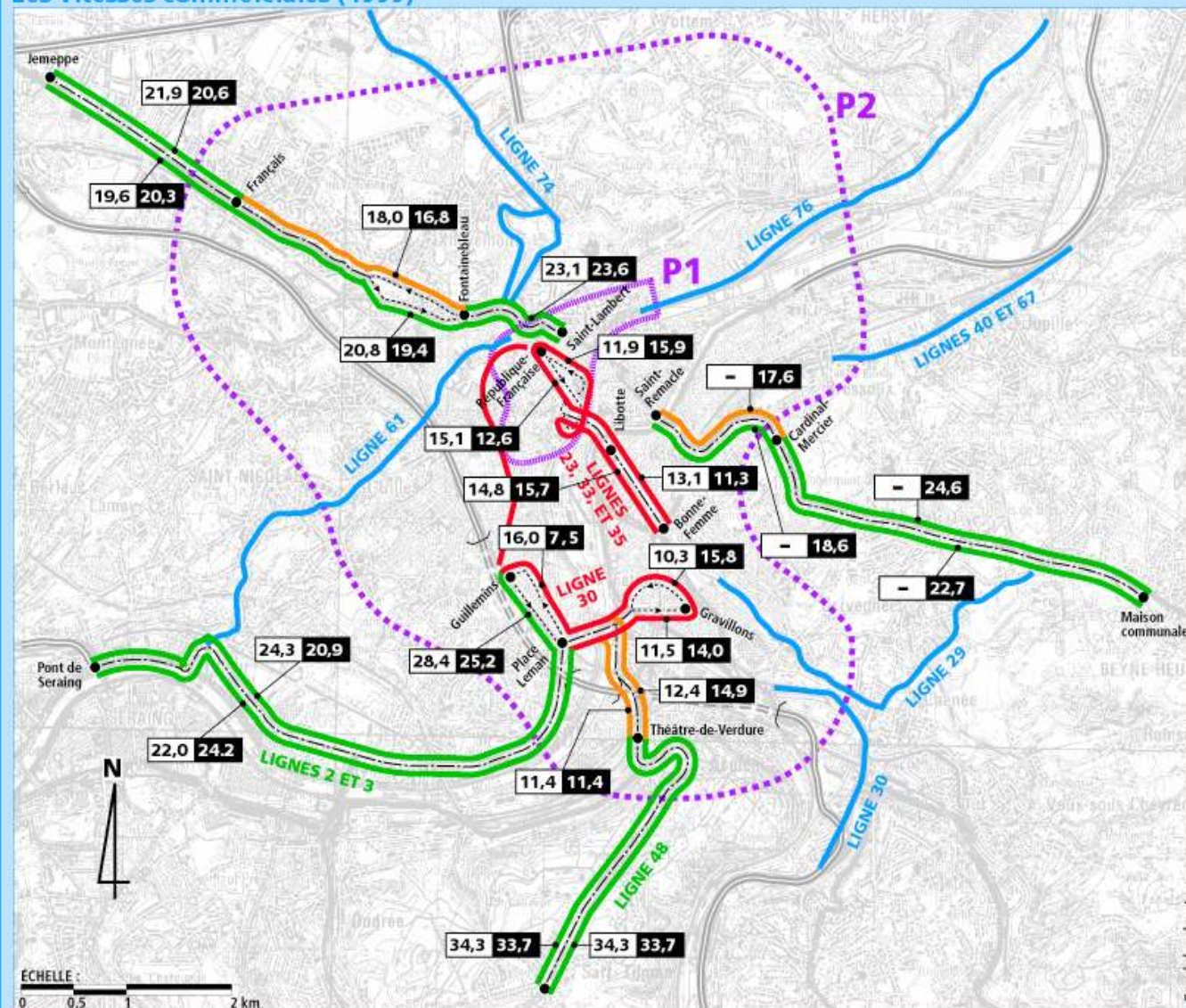
### Structure des déplacements Tc en p/j



### Montées-descentes (md) aux arrêts principaux

① St-Lambert-Léopold	: 55 000 md/j	④ Guillemins	: 16 000 md/j (dont 7 600 vers SNCB)
② Théâtre-Opéra	: 23 000 md/j	⑤ Leman	: 8 000 md/j
③ Pont-d'Avroy-Cathédrale	: 25 000 md/j		

## Les vitesses commerciales (1999)

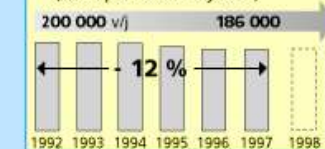


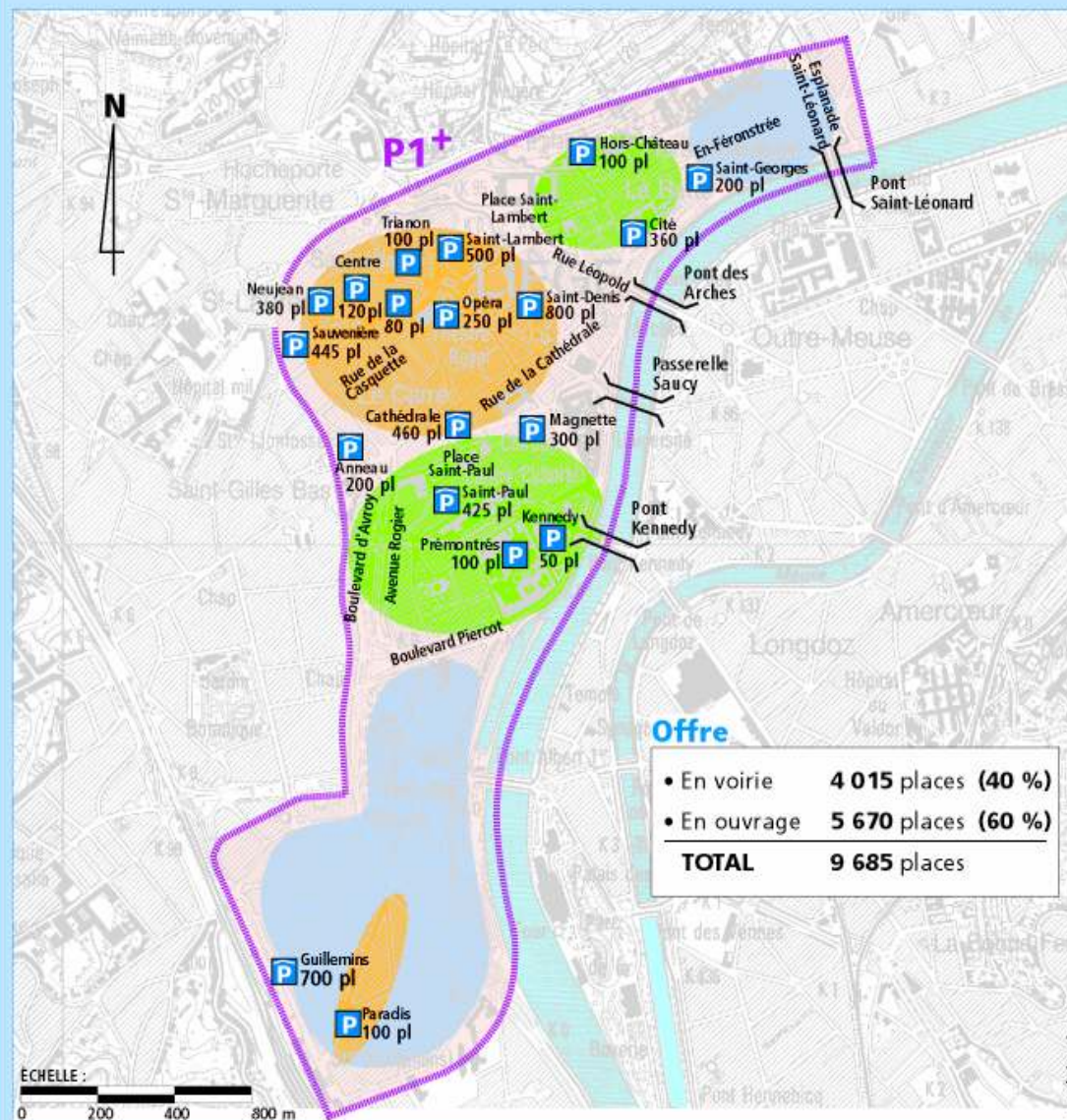
## Problématique générale

Des vitesses commerciales basses, dues à de nombreux problèmes...

- Peu de prise en compte des bus aux carrefours
- Peu de sites propres
- Stationnement en double file
- Occupation des arrêts par les Vp
- Billetterie ... (vente directe par les chauffeurs)

... entraînant une baisse de la fréquentation (- 2 % par an en moyenne)

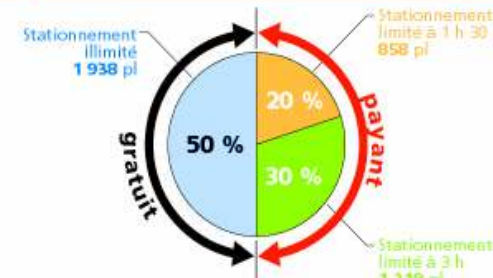




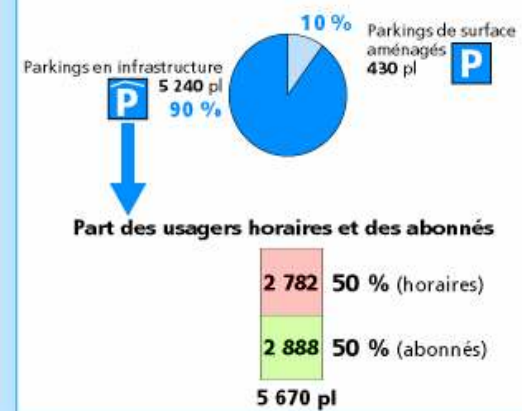
**Offre**

- En voirie **4 015 places (40 %)**
  - En ouvrage **5 670 places (60 %)**
- TOTAL 9 685 places**

**Répartition en voirie (4 015 places [pl])**



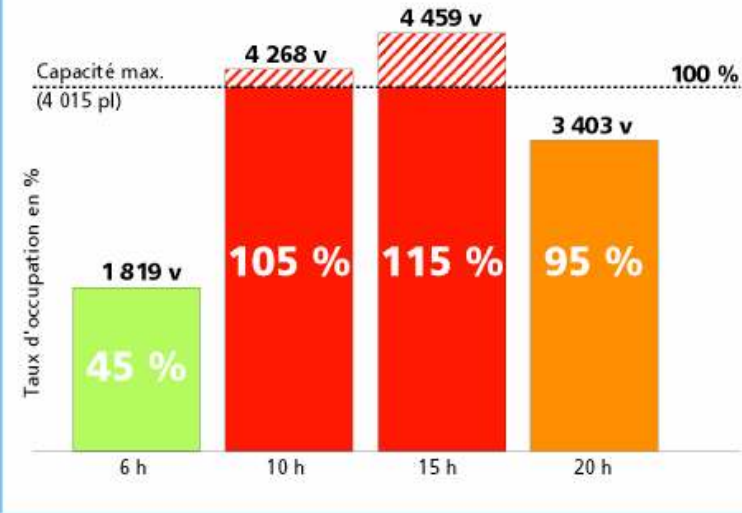
**Offre en ouvrage (5 670 places)**



- Parkings en infrastructure
- Parkings en surface aménagés
- Stationnement limité à 1 h 30
- Stationnement limité à 3 h
- Stationnement illimité
- P1+** Secteur P1 + secteur gare des Guillemins

## L'occupation en voirie

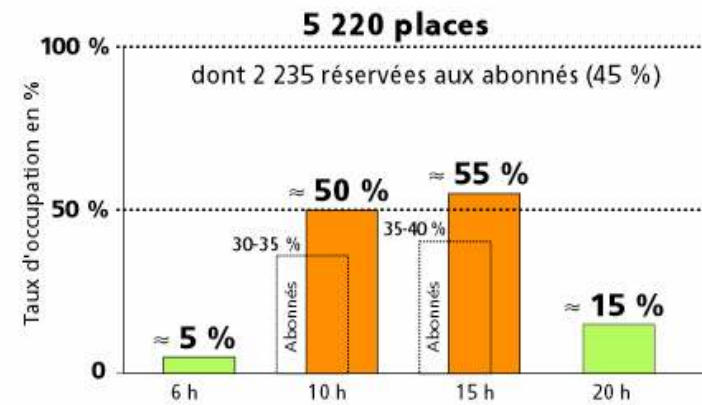
(Source : enquêtes Transitec des 17 et 22 septembre 1998)



En journée et en soirée, l'offre est saturée.

## L'occupation en ouvrage

(Source : données parkings en ouvrage 1998)



La moitié de l'offre est inoccupée en journée.

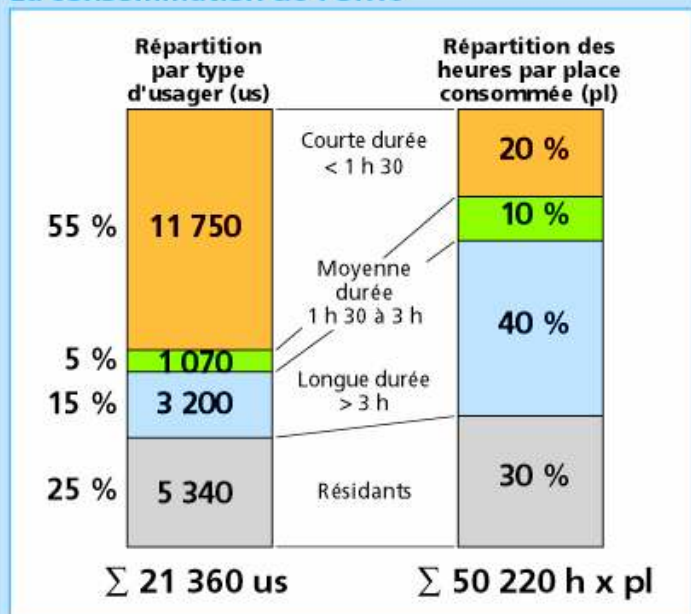
## La rotation

Taux de rotation, par rapport à l'occupation moyenne, sur les places :



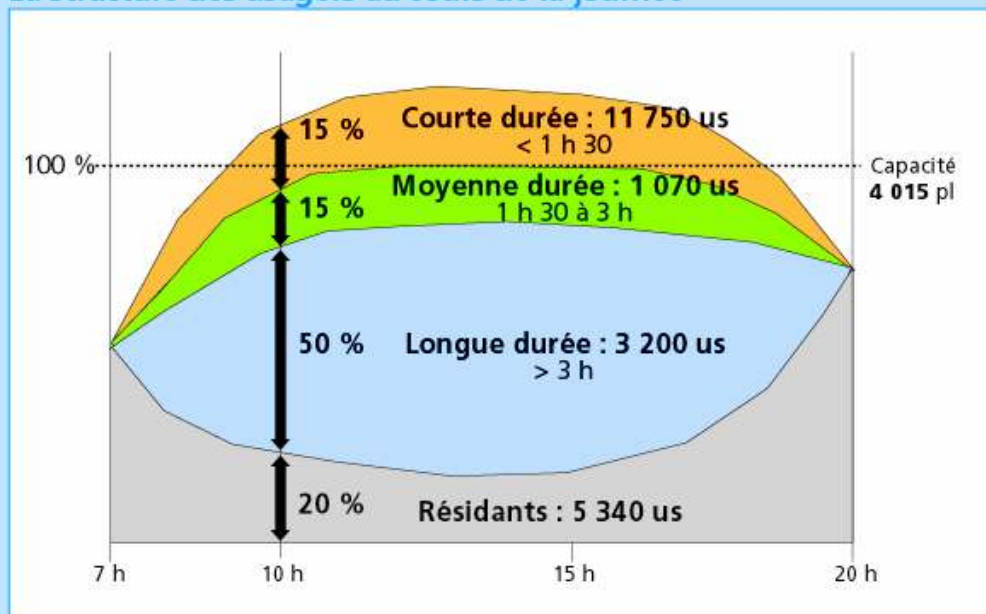
Pour un centre-ville aussi commerçant, les taux de rotation sont faibles.

## La consommation de l'offre



Les usagers de courte durée sont quatre fois plus nombreux que ceux de longue durée, mais ils consomment la moitié moins en heures par place !

## La structure des usagers au cours de la journée

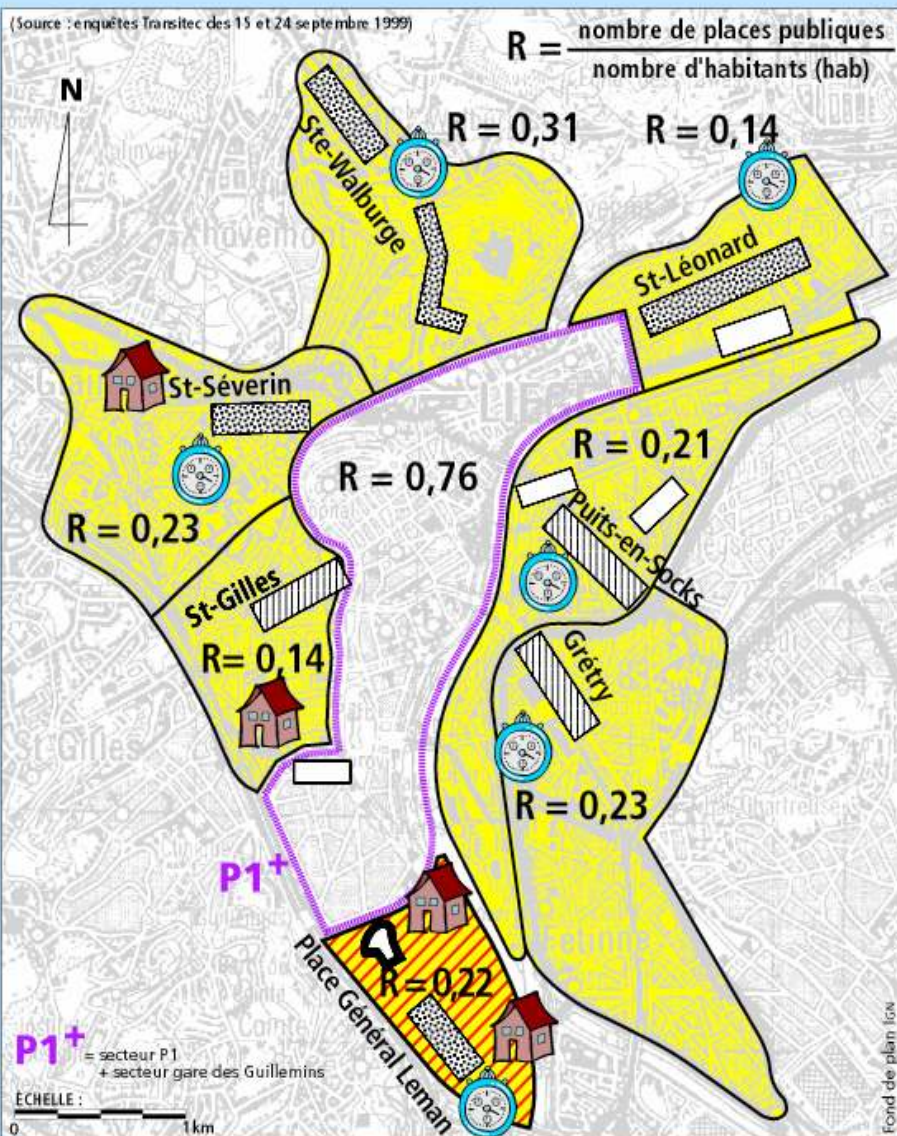


De 10 h à 18 h environ, plus de la moitié des usagers stationnent plus de 4 h (résidents non-compris).

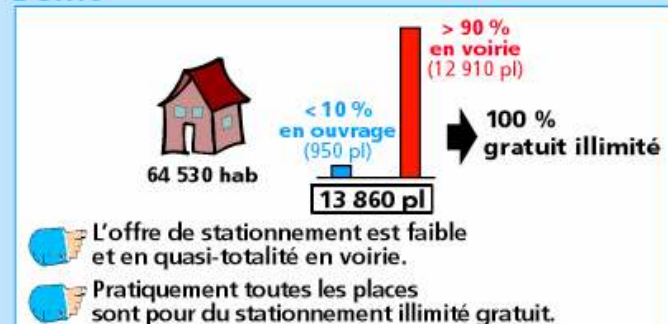
## Le stationnement illicite



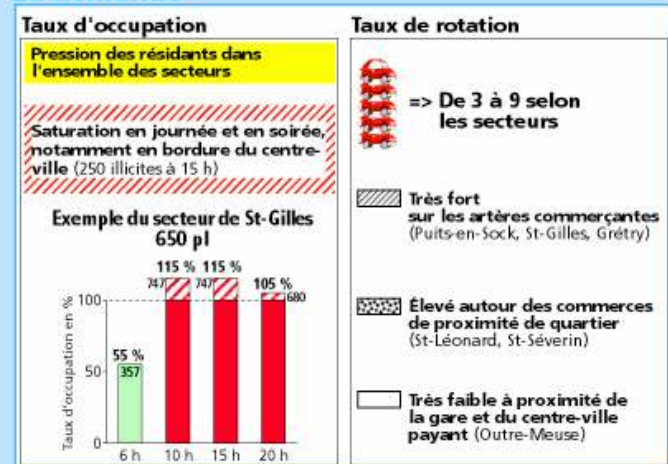
(Source : enquêtes Transitec des 15 et 24 septembre 1999)



## L'offre

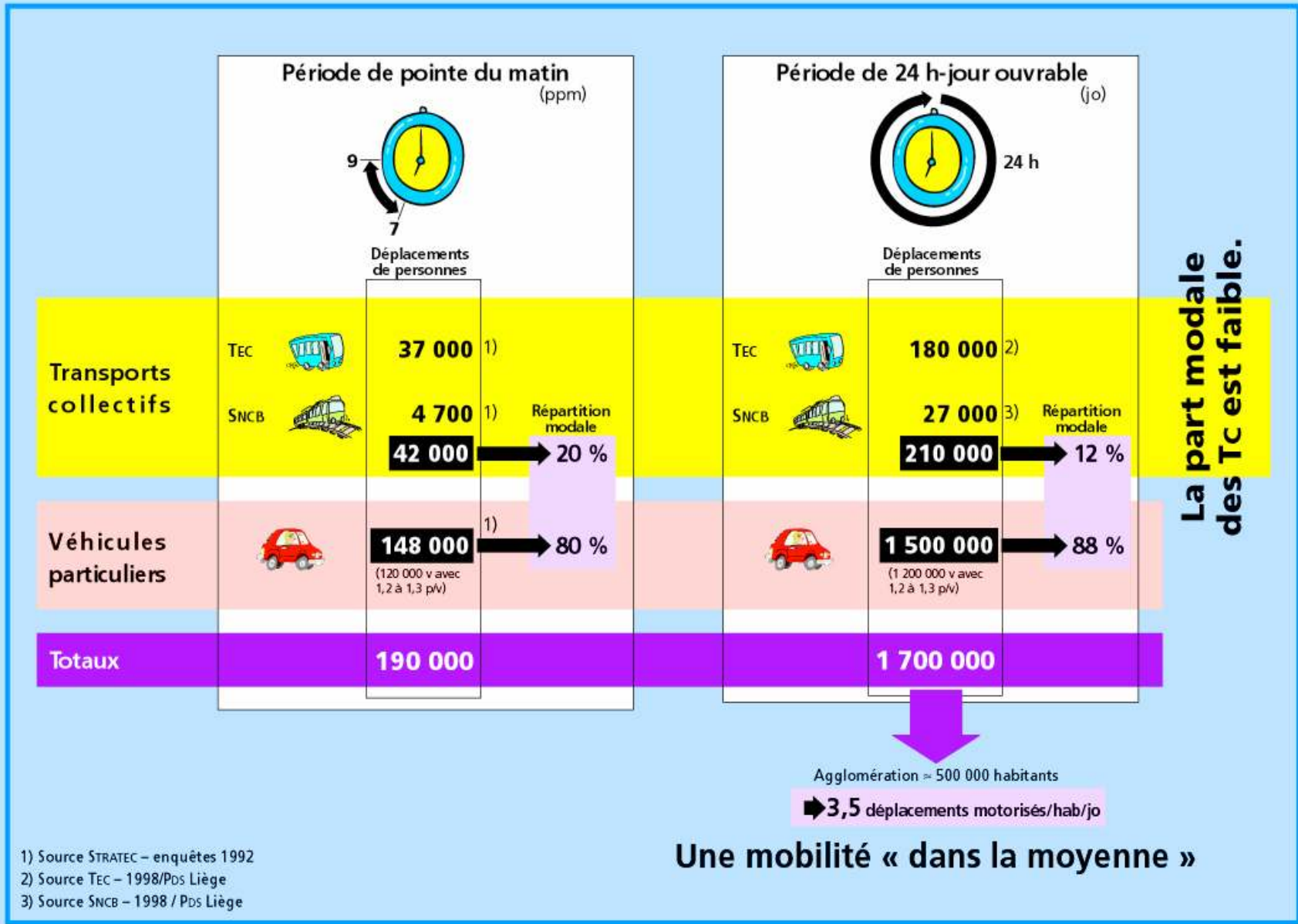


## La demande



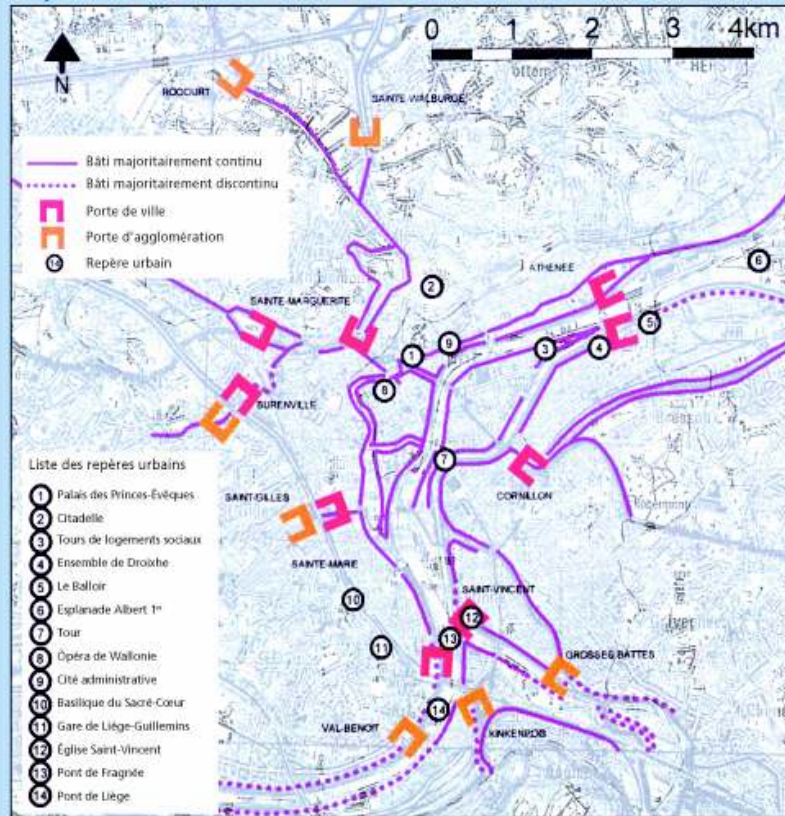
## La structure des usagers





1) Source STRATEC – enquêtes 1992  
 2) Source TEC – 1998/Pds Liège  
 3) Source SNCB – 1998 / Pds Liège

## Repères urbains



## Qualité de l'espace public

Qual Mativa

Débouché du boulevard Poincaré à Longdoz

Il reste bien des espaces de qualité, en particulier là où l'automobile n'a pas pu *imposer* sa présence.

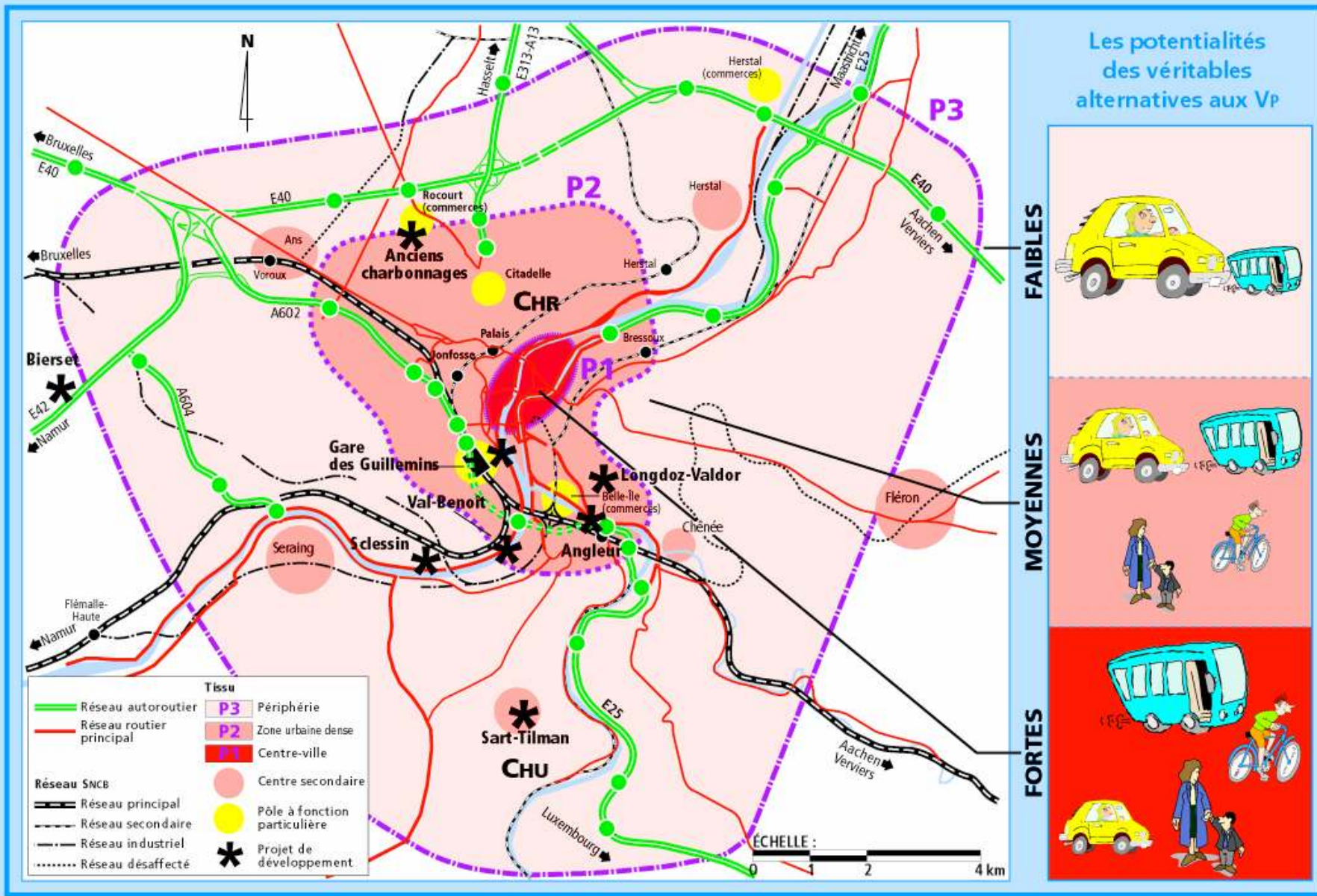
Les voiries surdimensionnées et rapides, ou bien leur aménagement, sont la cause de nombreuses barrières urbaines importantes.

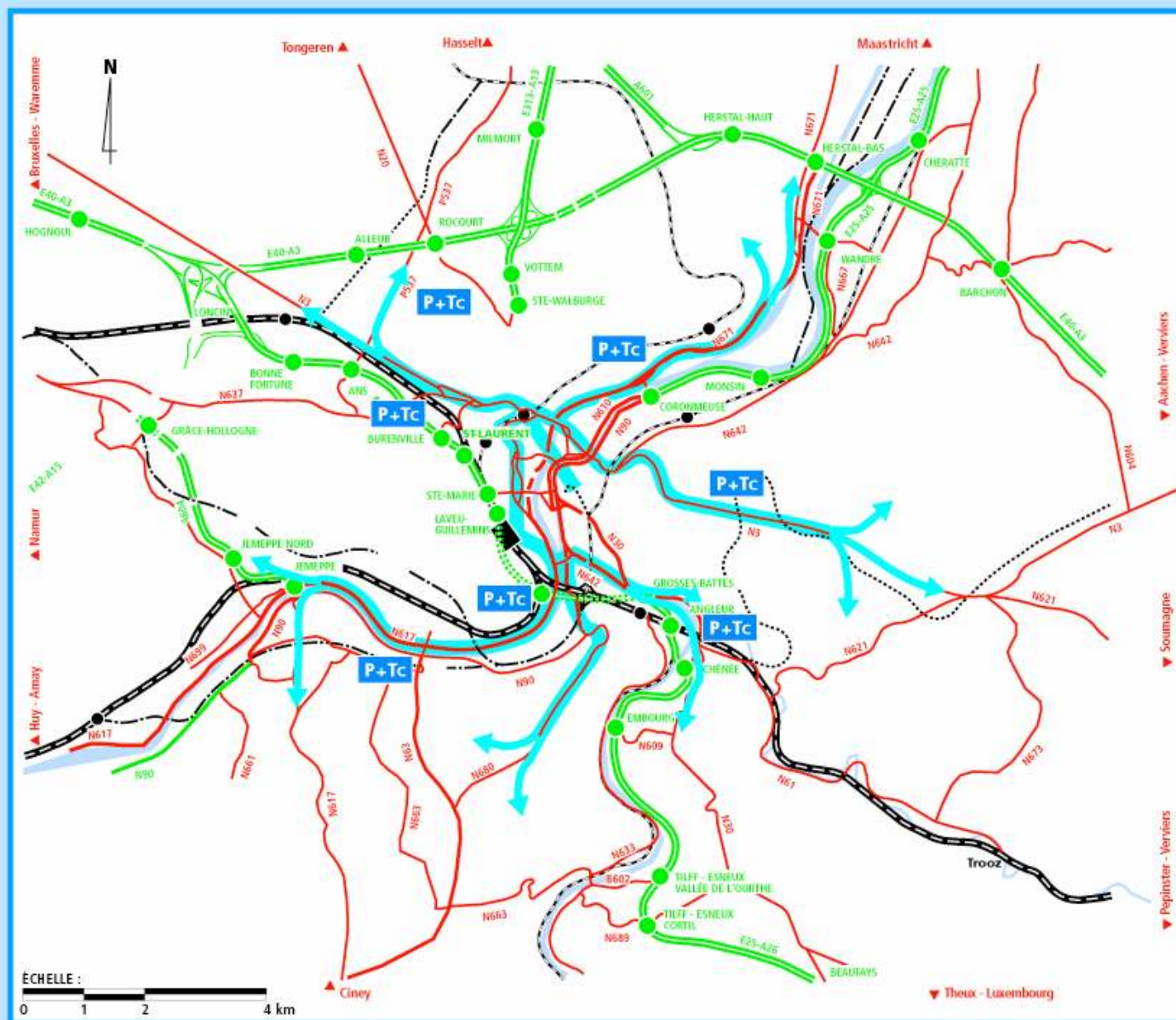
Perception inexistante de porte de ville



Faible mise en valeur des bâtiments par l'accaparement de l'espace pour le stationnement, légal ou illicite







- Assurer le bon fonctionnement des réseaux autoroutiers et express.
- Poursuivre leur développement.
- Mettre en place une politique de parkings d'échanges (P+Tc).



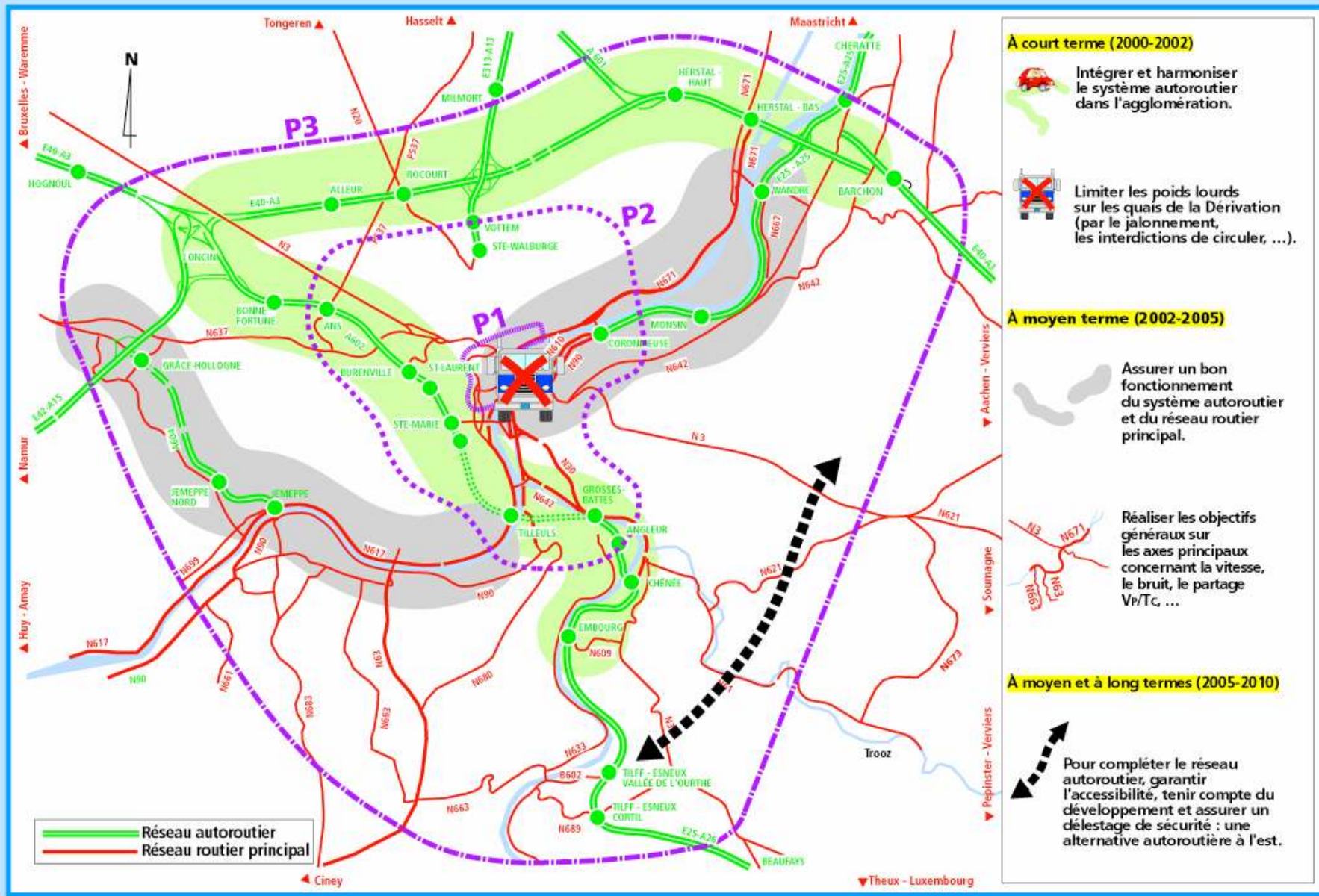
- Limiter le nombre de poids lourds sur les quais de la Dérivation (par le jalonnement et par des interdictions de circuler, ...).



- Développer et mettre en place de nouvelles lignes, en cohérence avec la SNCB, les P+Tc, ... ?



- Développer le rôle des chemins de fer dans le transport d'agglomération (voyageurs) :
  - trafic d'échange ;
  - trafic interne ;
  - trafic en correspondance ;
  - interfaces Vp-SNCB (P + R).



**À court terme (2000-2002)**



Intégrer et harmoniser le système autoroutier dans l'agglomération.



Limitier les poids lourds sur les quais de la Dérivation (par le jalonnement, les interdictions de circuler, ...).

**À moyen terme (2002-2005)**



Assurer un bon fonctionnement du système autoroutier et du réseau routier principal.



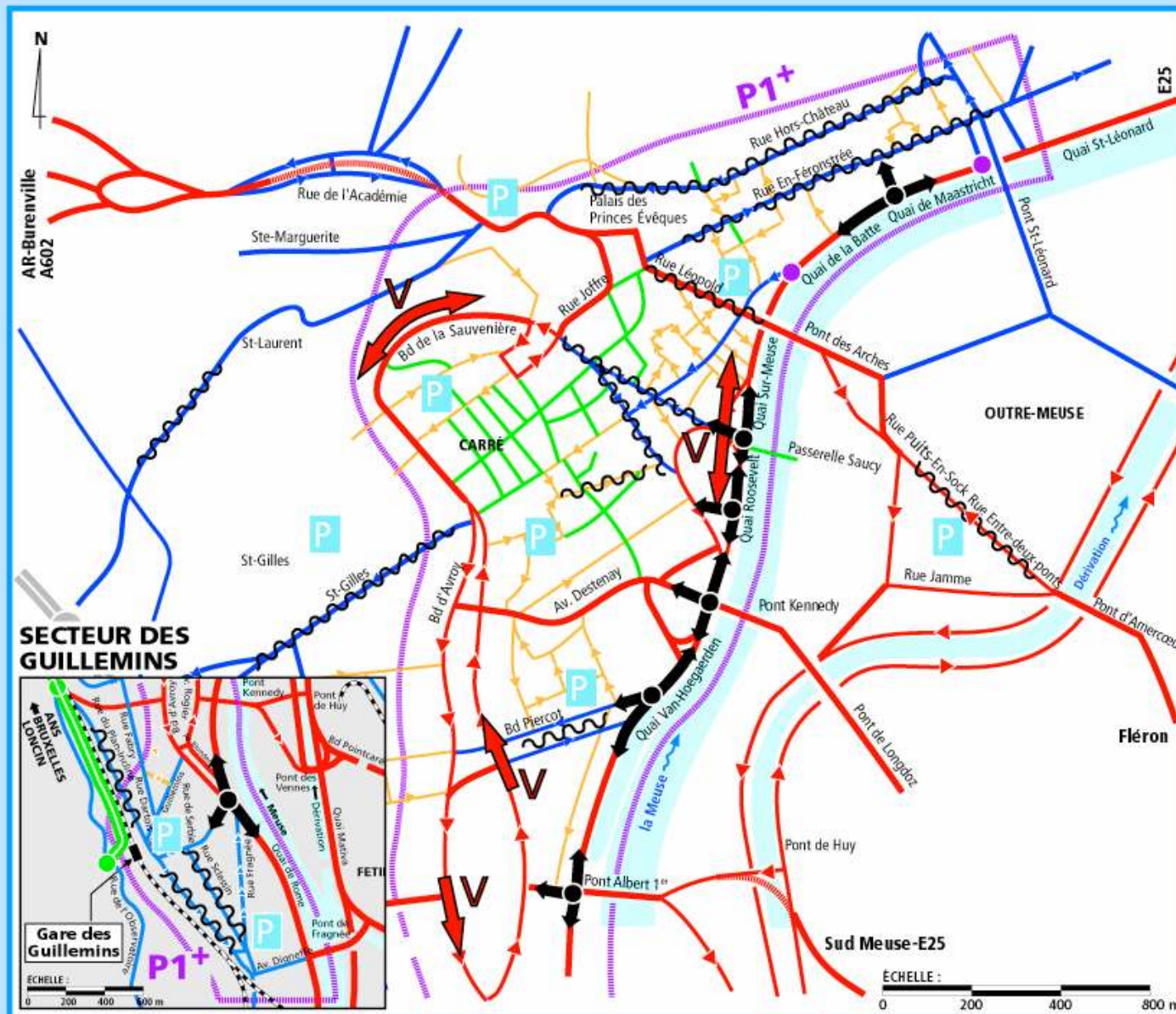
Réaliser les objectifs généraux sur les axes principaux concernant la vitesse, le bruit, le partage Vp/TC, ...

**À moyen et à long termes (2005-2010)**



Pour compléter le réseau autoroutier, garantir l'accessibilité, tenir compte du développement et assurer un délestage de sécurité : une alternative autoroutière à l'est.





### À court et à moyen termes (2000-2005)

- Améliorer la continuité des itinéraires, diminuer les ruptures.
- Renforcer et compléter les espaces piétons ; améliorer leur accessibilité.
- Améliorer le confort et la sécurité.
- Améliorer l'accueil.

Maîtriser le transit local des Vp.

Modifier l'usage des quais en favorisant l'accessibilité à l'hypercentre (améliorer les connexions).

Maîtriser les problèmes de la vitesse.

Supprimer le stationnement illicite.  
Assurer la gestion du stationnement en voirie, par type d'usager.  
Créer des parkings d'échange.

Attribuer plus fréquemment des sites propres aux bus.  
Donner la priorité aux bus aux carrefours à feux.

#### Hierarchie actuelle

- Réseau routier principal
- Réseau routier secondaire
- Réseau routier de desserte
- Réseau piétonnier

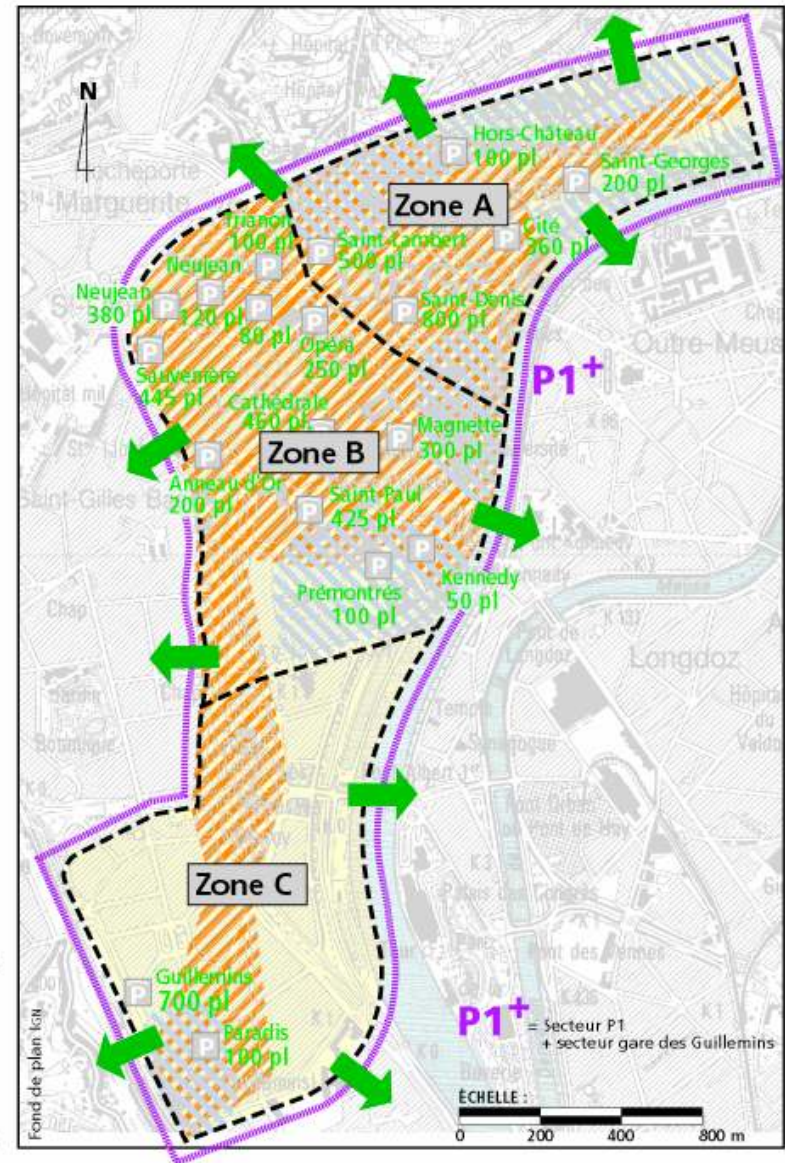
**P1+** Secteur P1 + secteur gare des Guillemins

## Objectifs généraux

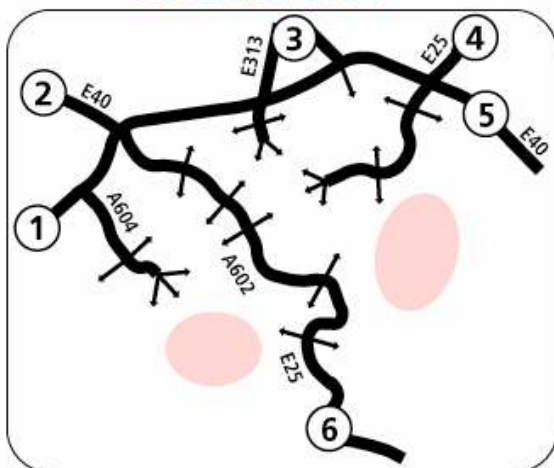
- 1 Favoriser le stationnement des résidents.
- 2 Dynamiser l'activité commerciale : stationnement de courte durée.
- 3 Assurer l'accessibilité aux services : stationnement de courte à moyenne durée.
- 4 Supprimer le stationnement illicite dans la durée et dans l'espace :  
sur les voies bus ;  
sur les trottoirs ;  
sur les voies cyclables ;  
là où ça gêne.
- 5 Récupérer de l'espace public  
(pour les piétons, les deux-roues, les transports en commun)  
là où c'est utile.
- 6 Maîtriser les effets de bord sur le périmètre urbain dense.

## Objectifs par type d'utilisateur

	Résidents	Courte durée	Moyenne durée	Longue durée	
Zone A	++	++	-	--	++ À privilégier.
Zone B	++	++	-	--	+ À favoriser.
Zone C	++	++	+	-	- À tolérer.
					- À diminuer.
					-- À supprimer.



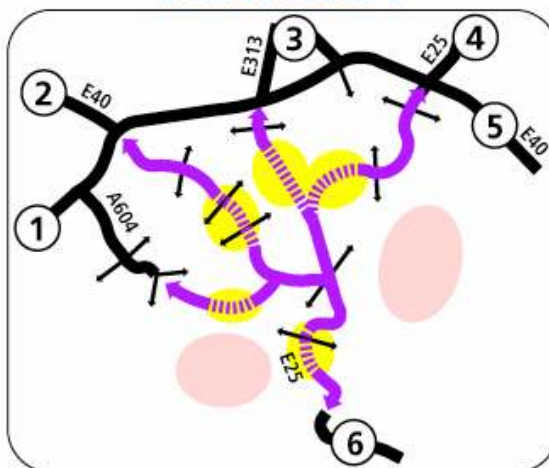
### Au fil de l'eau ?



- + Le contournement nord draine les flux entre les points 1, 2, 3, 4 et 5 et le trafic d'agglomération.
- + La liaison entre les points 2 et 6 est intéressante par la E40-E25.
- Les liaisons entre les points 1 et 6 et entre les points 3 et 6 peuvent éventuellement être envisagées.
- Les liaisons entre les points 4 et 6 et entre les points 5 et 6 sont contraignantes (détour, déclivités).
- Le contournement nord est très chargé. Il cumule trop de fonctions : trafic international, national, d'agglomération et d'échange.  
=> **La fonction urbaine est pénalisée.**
- Des secteurs importants sont mal desservis.

  
**Concept non recommandé**

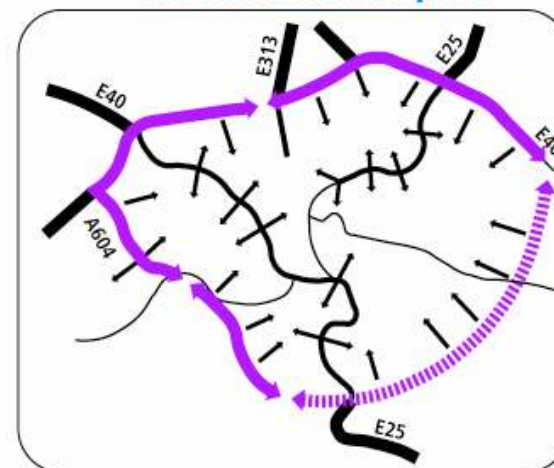
### Réseau radial ?


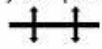


- + Offre de bonnes liaisons pour les flux nationaux et internationaux.
- + Offre une bonne accessibilité autoroutière au centre. 
- La liaison E40-E25 entre Tilleuls et les Grosses-Battes n'est pas soulagée. Au contraire !
- De nouveaux tronçons autoroutiers : 
  - ils sont difficiles à intégrer ;
  - leur fonction urbaine est peu compatible avec les flux nationaux et internationaux.
- Des secteurs importants sont mal desservis.

  
**Concept rejeté**

### Réseau concentrique ?

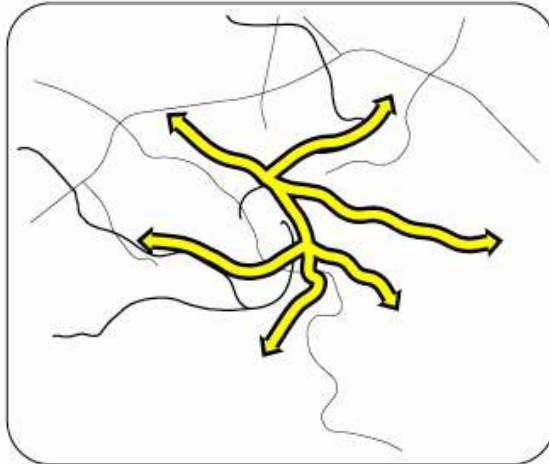


- + Offre d'excellentes liaisons pour les flux nationaux et internationaux. 
- + Offre une bonne couverture de l'agglomération.
- + Soulagé, le réseau autoroutier urbain peut jouer pleinement son rôle de voie d'accès. 
- D'importants efforts de développement (coût, ...) et d'intégration sont à engager.

 **Il faut pouvoir assurer la bonne accessibilité du centre !**

  
**Concept recommandé**

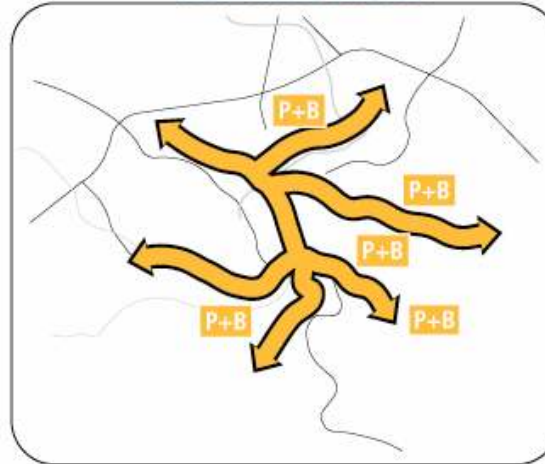
### Au fil de l'eau ?



- + Pas de bouleversement des habitudes pour les usagers.
  - Un réseau ferroviaire peu valorisé à l'échelle de l'agglomération.
  - Un réseau bus localement en surcharge, peu compétitif par rapport aux Vp et en limite de capacité au centre-ville.
- => Ce concept n'offre pas ou peu de réserves de capacité pour le développement de Liège !
- => À moyen terme, le système ne peut reposer uniquement sur les réseaux existants.

**Concept non recommandé**

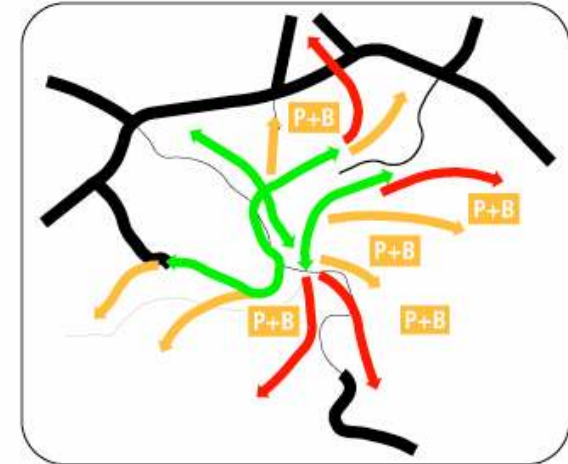
### Le développement de l'offre du TEC



- + Un potentiel appréciable de reports modaux des Vp vers les Tc.
  - + Un renforcement du réseau actuel en vue des complémentarités avec le REL à moyen et à long termes.
  - Des efforts importants à consentir pour rendre les bus concurrentiels face à la voiture (P + B, sites propres, voies bus, priorité aux carrefours, maîtrise des Vp, parking, ...).
  - Les Vp peuvent encore venir « en masse » trop près du centre (P + B à 3-4 km).
- => Un concept qui peut constituer une étape.

**Concept à court et à moyen termes**

### La complémentarité REL



#### Les potentiels pour le REL

- Bons
- Moyens
- Mauvais

En fonction de la demande (densité de l'habitat), des contraintes topographiques et fluviales, de la qualité d'accessibilité Vp et des potentiels en infrastructures (lignes existantes, emprises disponibles),

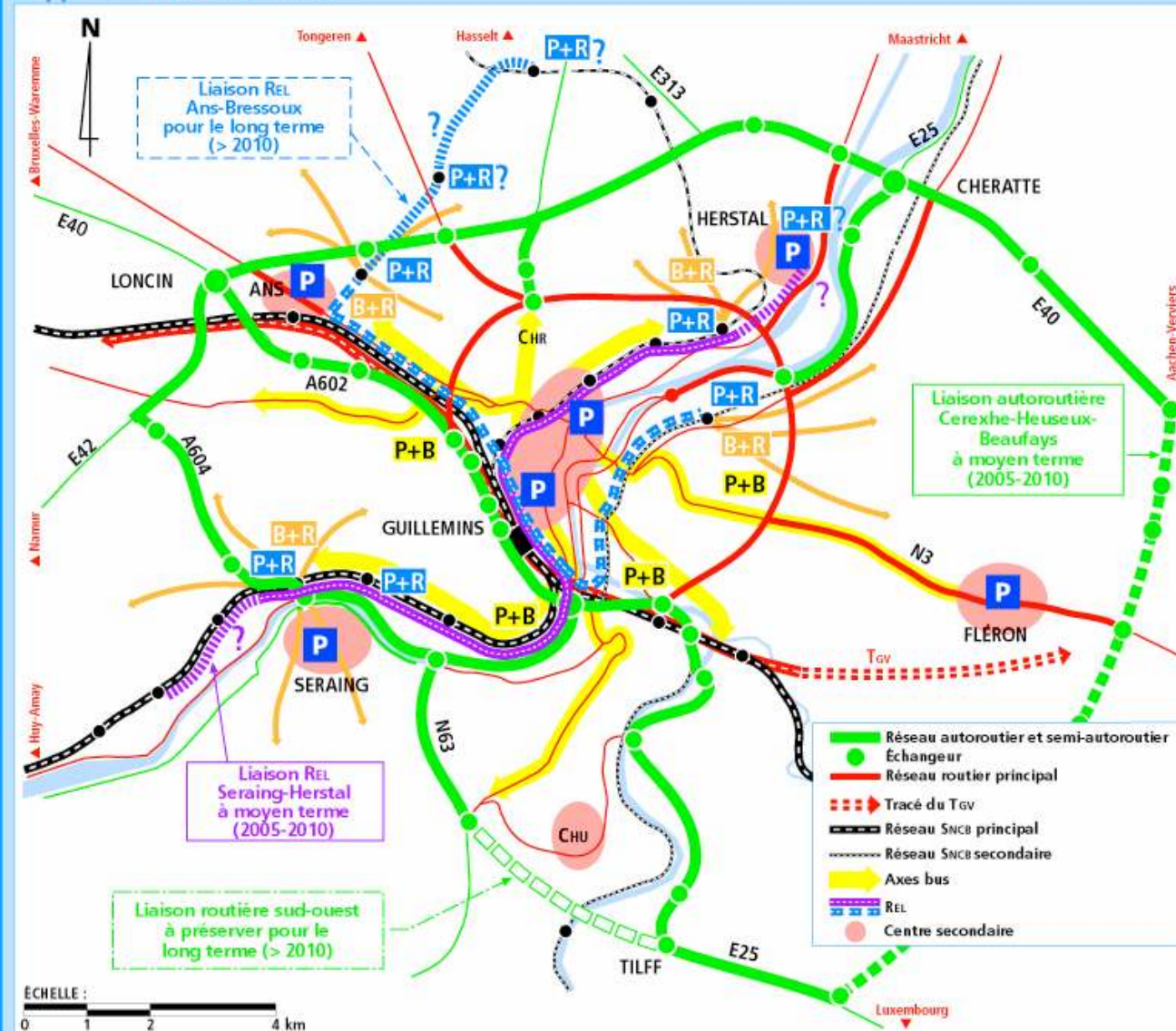
=> le REL est intéressant :

- dans le sillon mosan ;
- en relation avec Ans.

=> En parallèle, le réseau bus doit être renforcé, notamment par des mesures de priorité.

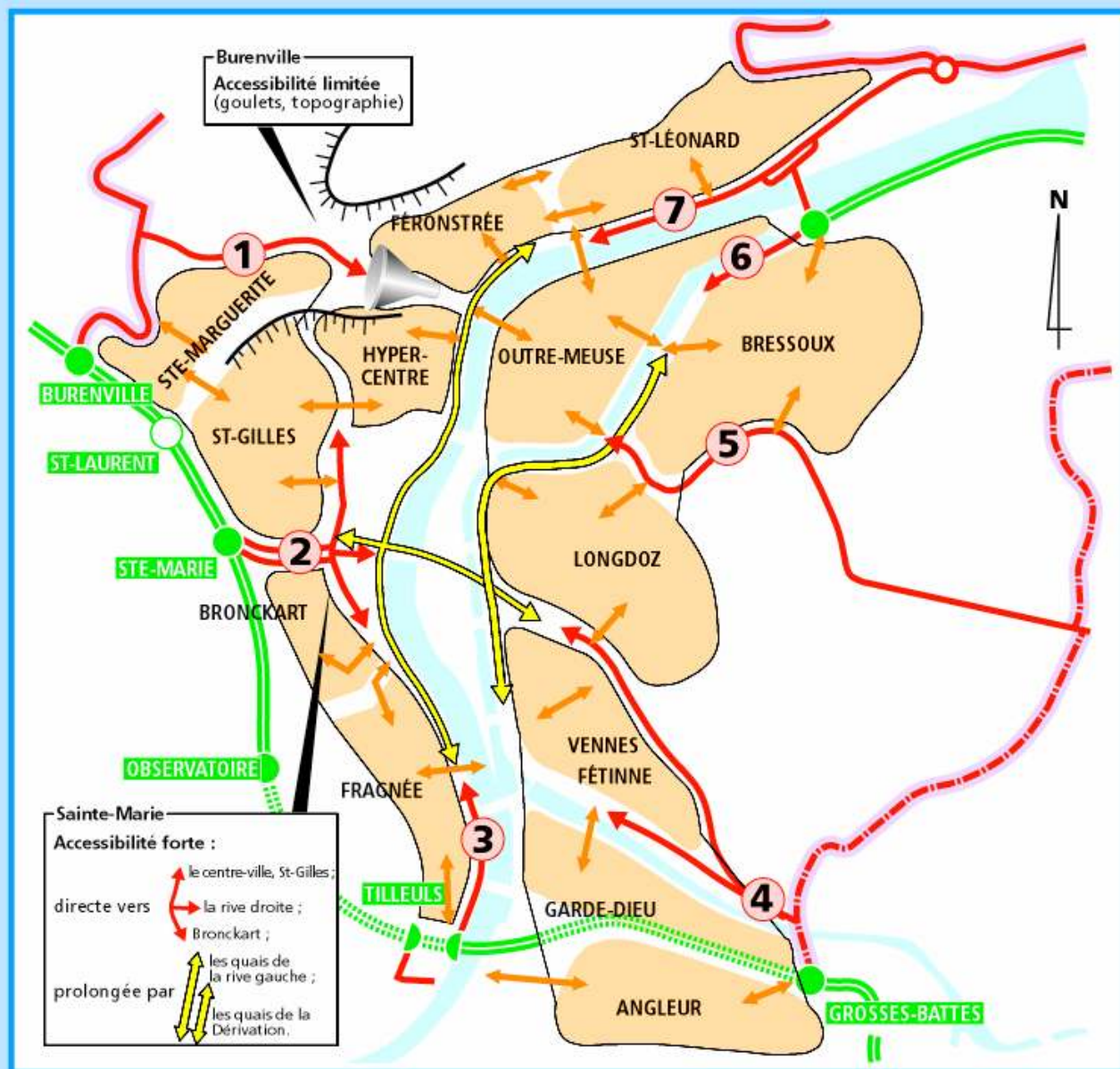
**Concept à moyen et à long termes**

## L'application sur le terrain...



## ... des sept principes

- Les Vp**
- Contournement (auto) routier complet**
    - Trafic (inter)national
    - Trafic d'agglomération
    - Au calibrage adapté
  - Bouclier de protection du centre (contrôle d'accès) alimenté par des radiales fortes**
- Les Tc**
- Des axes bus forts pour la desserte fine du tissu urbain avec des P+B à 3-4 km du centre**
  - Un REL pour l'agglomération avec des P+R et des B+R à 5-6 km du centre en complément au réseau régional ferroviaire existant (à valoriser, vers Verviers notamment)**
- P+... L'intermodalité**
- Intermodalité diagramme**
- P La politique du stationnement**
- Cohérence avec les objectifs et avec la valorisation des Tc**
- Les modes doux**
- Une meilleure prise en compte indispensable des piétons et des deux-roues (notamment au centre-ville, dans les quartiers et les centres secondaires)**



### Éléments forts pour une accessibilité en quatre temps

1. À partir du réseau concentrique...



Liaison E40-E25 ———  
 Boulevard des Hauteurs - - -  
 Bodson-Mutualité - · - · -

2. ... utiliser les meilleures radiales...



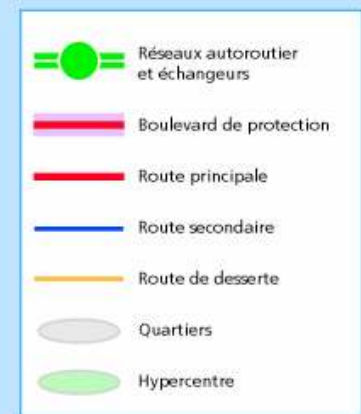
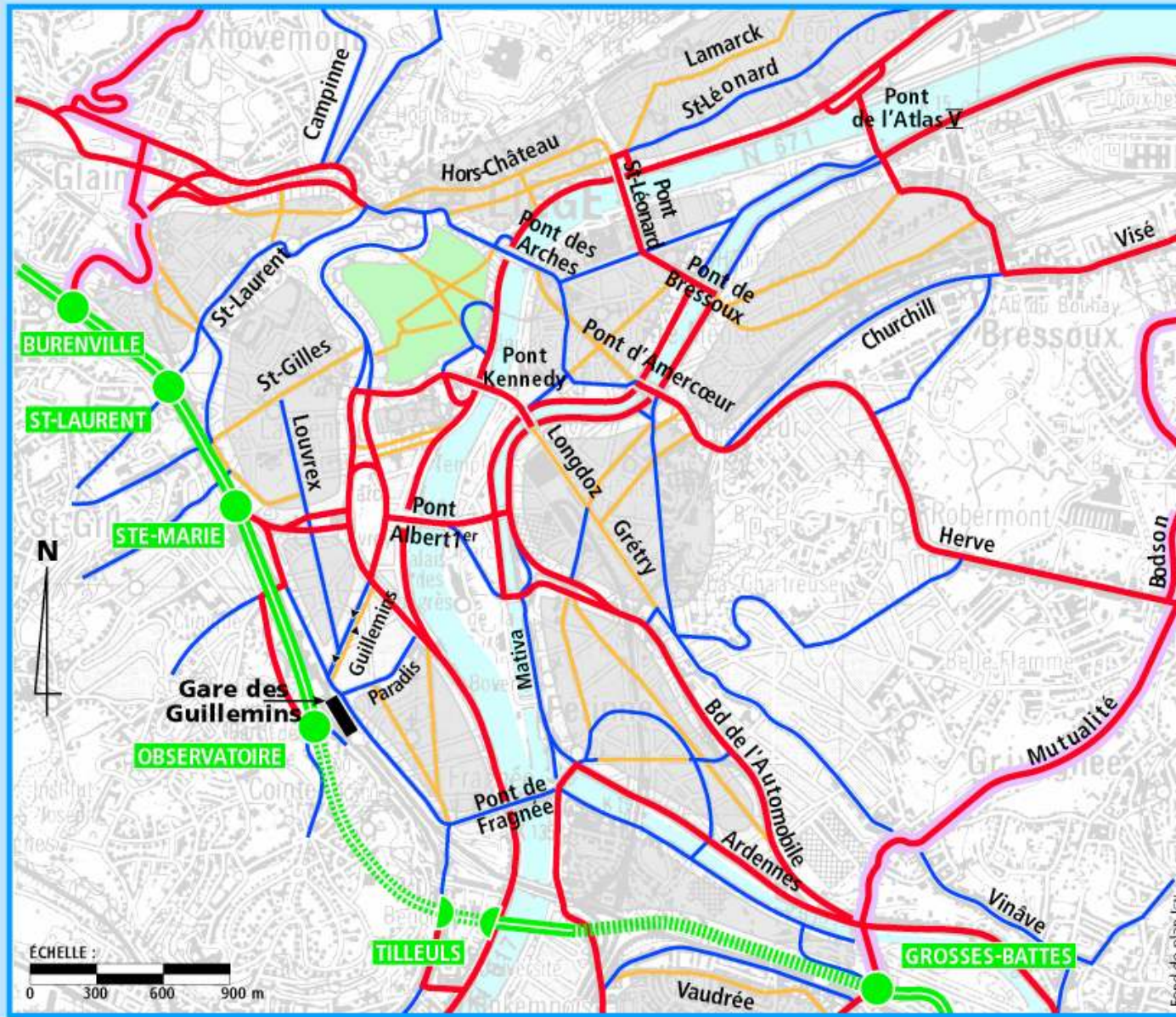
- 1 Bureville ●
- 2 Ste-Marie ●●●●
- 3 Tilleuls ●●●●
- 4 Grosses-Battes ●●●●
- 5 N3-Herve ●
- 6 E26-Cheratte ●●●●
- 7 Zénobe-Gramme ●●●●

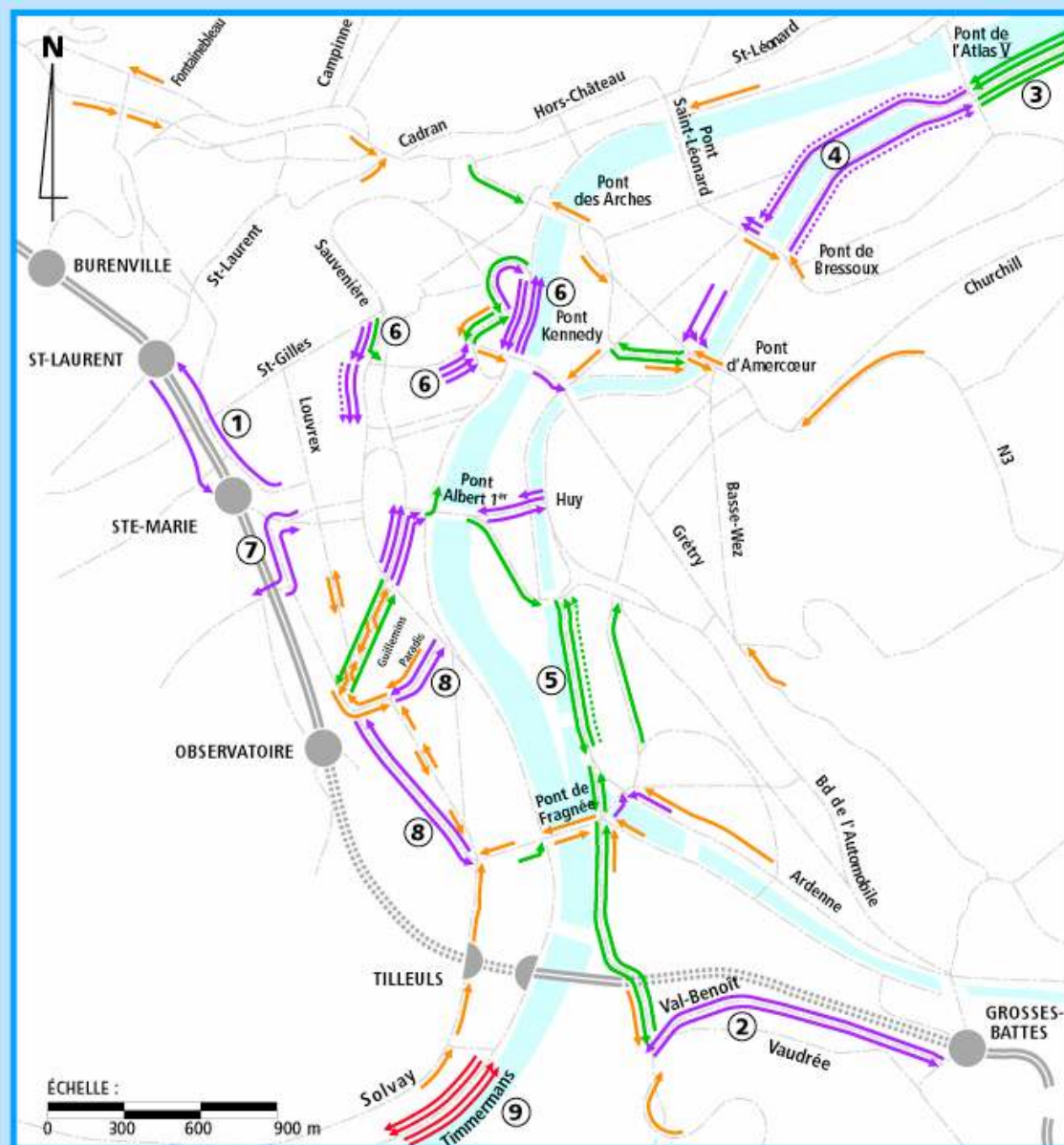
3. ... et le réseau interne fort...



4. ... pour aboutir au cœur des quartiers, sans transit possible par ces derniers.







## Les principales modifications



### Mise en place de plus de 40 nouvelles voies bus :

- aux carrefours (bipasse des contrôles d'accès, ...)
- sur les principaux axes du TEC.



### Boulevard des Hauteurs :

- 1 amélioration des accès à la A602 entre St-Laurent et l'Observatoire ;
- 2 mise à double sens de la rue du Val-Benoît (Angleur).

### Quais de la Dérivation :

- 3 déclassement de l'autoroute entre le pont de l'Atlas V et Monsin ;
- 4 modération sur les tronçons nord, entre les ponts de l'Atlas V et de Bressoux ;
- 5 réaménagement du tronçon sud (quai Mativa).

### Accès au centre-ville :

- 6 valorisation du boulevard de la Sauvenière, de l'avenue Destenay et des quais de la Meuse ;
- 7 liaison entre le centre-ville et l'Observatoire, accès à l'autoroute A602 par Ste-Marie.

### Accès à la gare des Guillemins :

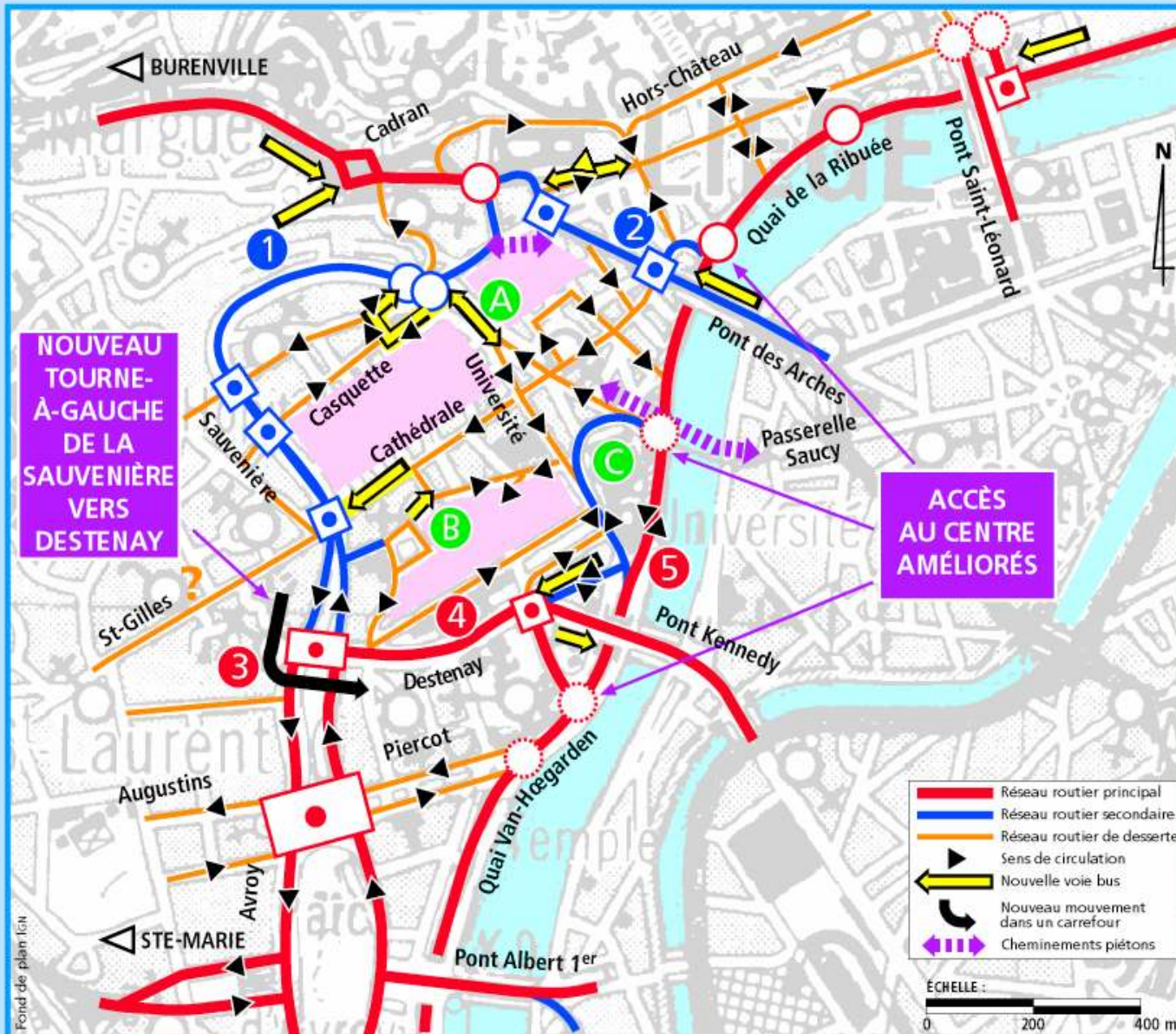
- 8 valorisation des rues Paradis et Varin.

### Sillon mosan :

- 9 valorisation du quai Timmermans (recalibrage à 2 x 2 voies).

## Calibrage

	Maintenu
	Augmenté
	Modifié (sens)
	Réduit
	Nouvelle voie bus
	Voie de desserte



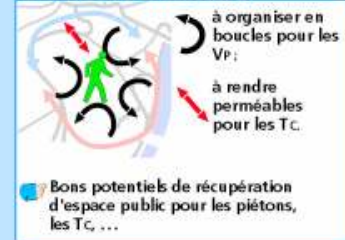
**Pour le réseau de ceinture de l'hypercentre, il faut :**



**Connexions :**

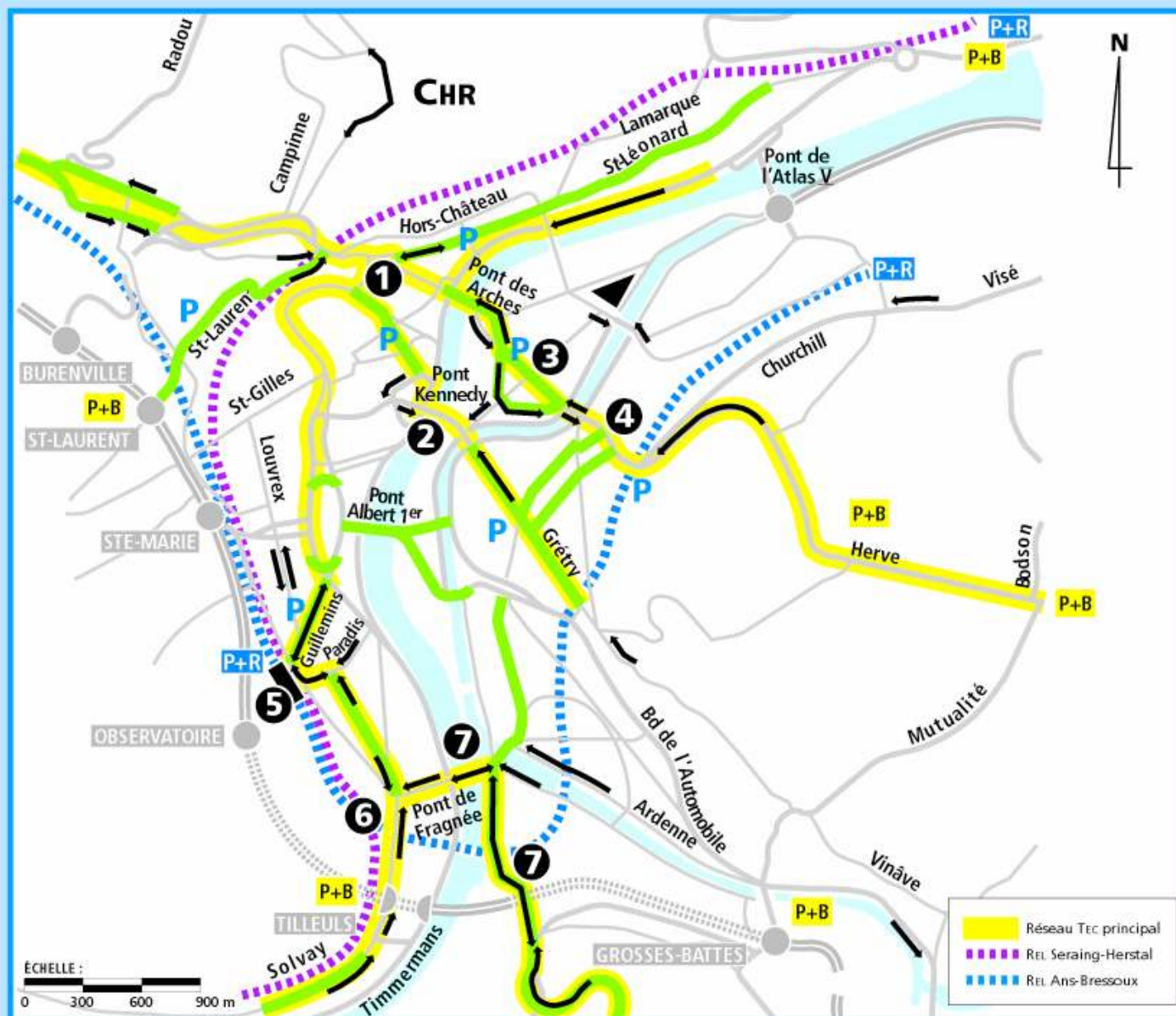


**Circulations internes :**




**Actions à mener :**


- A** maîtriser le trafic Vp sur Régence-Université ;
- B** maîtriser le transit Vp entre la Sauvenière et les quais, par Charles-Magnette ;
- C** valoriser les places Cockerill et du Vingt-Août pour l'accessibilité au centre-ville ;
- 1** déclasser le boulevard de la Sauvenière ;
- 2** déclasser la rue Léopold ;
- 3** créer un nouveau tourne-à-gauche vers l'avenue Destenay ;
- 4** valoriser l'avenue Destenay ;
- 5** valoriser les quais de la Meuse (mis à double sens).




### 1 Sur les grands axes :

-  améliorer la progression des bus par une meilleure maîtrise du trafic Vp ;
- P** maîtriser les obstacles (stationnement sauvage, livraisons, etc.).

### 2 À l'approche des carrefours :

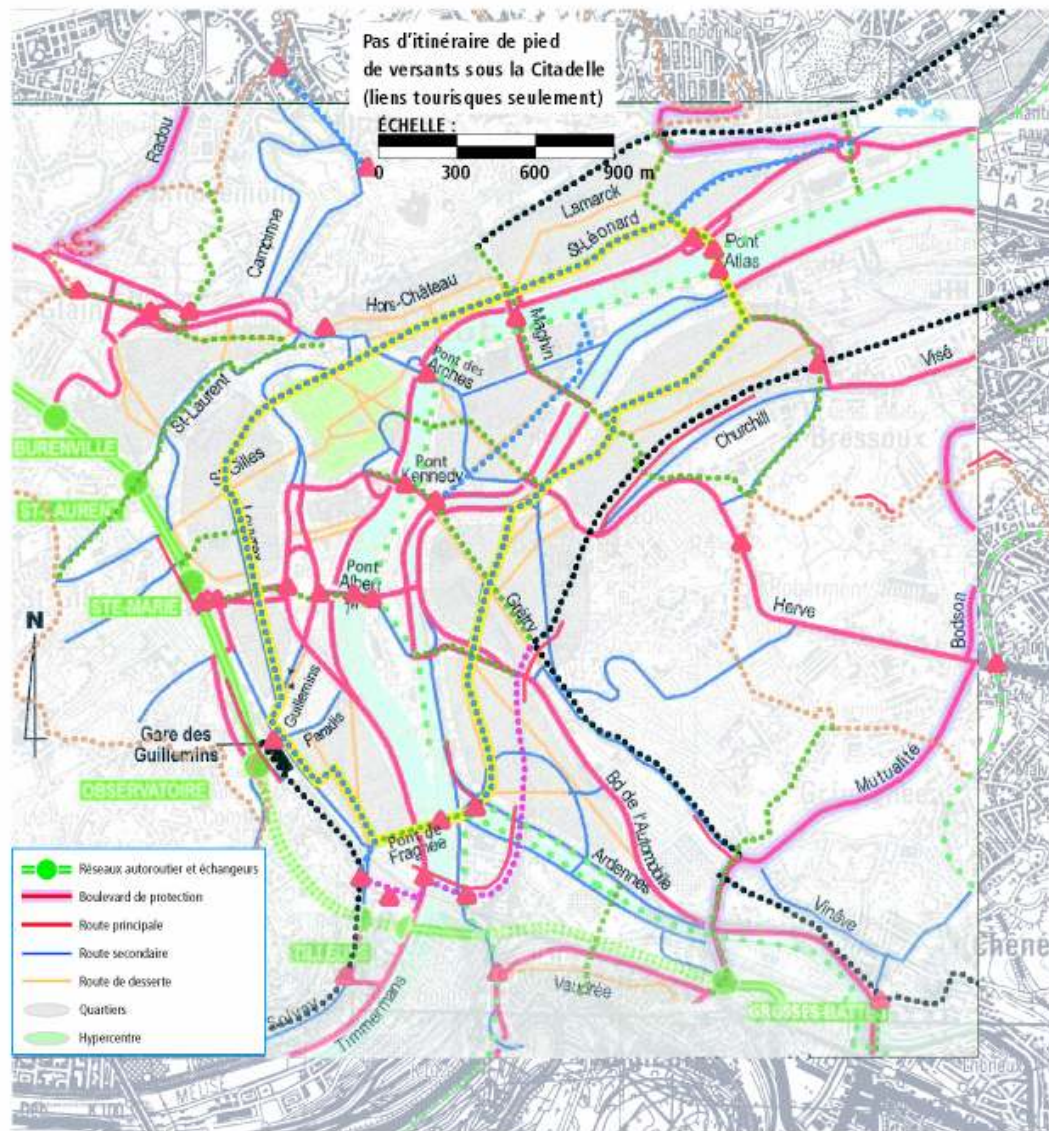
-  aménager des sites propres (calibrage à étudier).

### 3 Aux carrefours à feux :

-  accorder des priorités aux bus.

### En priorité sur les secteurs stratégiques suivants :

- 1** St-Lambert ;
- 2** Kennedy ;
- 3** Outre-Meuse ;
- 4** Amercéeur ;
- 5** Guillemins ;
- 6** Leman ;
- 7** Fragnée-Théâtre-de-Verdure.



Vélo : alternative pour les déplacements inférieurs à 5 km. Il faut :

- une infrastructure sécurisante ;
- des stationnements sûrs (vo) ;
- une campagne de sensibilisation.

●●●● Rowet, colonne vertébrale de la Meuse-Ourthe. Il est incomplet avec des points délicats.

●●●●● Itinéraires de pied de versants, ceinture P2. Il faut les compléter par le « chemin privilégié » le long du chemin de fer au sud.

●●●●● Itinéraires intraquartiers, orientés en parallèle à la Meuse. Ils forment la « boucle principale » avec les liaisons rive gauche-rive droite.

●●●●● Itinéraire de liaisons haut-bas et rive gauche-rive droite. Ce sont les « traverses » entre quartiers et vers les hauteurs.

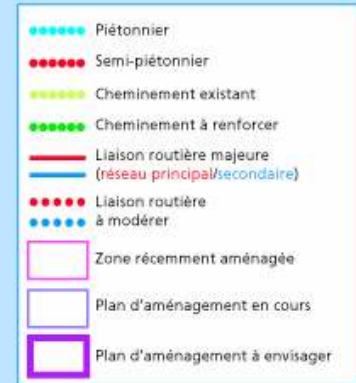
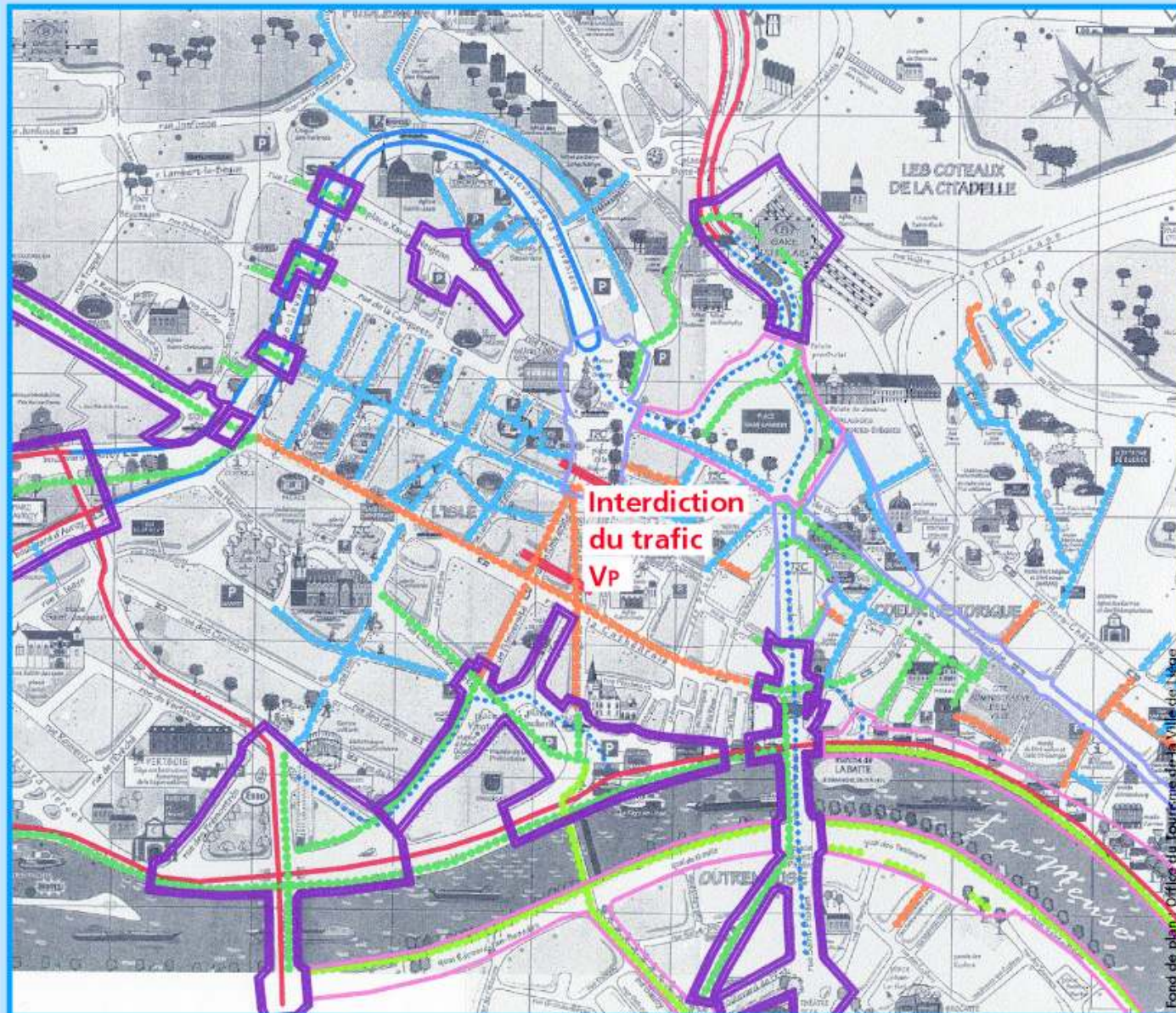
●●●●● Itinéraire des hauteurs. Ce sont les parcours entre quartiers de la première périphérie de P3.

●●●●● Liaison privilégiée le long de la ligne S1ca vers Visé. Elle complète l'offre de pied de versants.

▲ Difficultés ponctuelles. Ce sont les ponts, les carrefours fréquentés, les traversées d'axes majeurs.

— Difficultés linéaires. Ce sont les éléments de parcours manquants (quai Mativa vers pont de Fétinne, arrière des lignes S1ca, etc.).

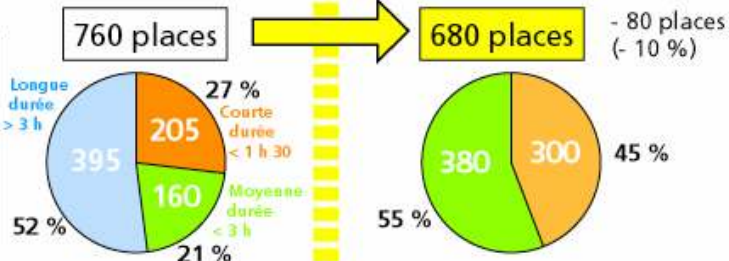
Les itinéraires de loisir ne sont pas repris en raison de leur faible rôle « utilitaire ». Ils sont souvent à cheval sur le relief.



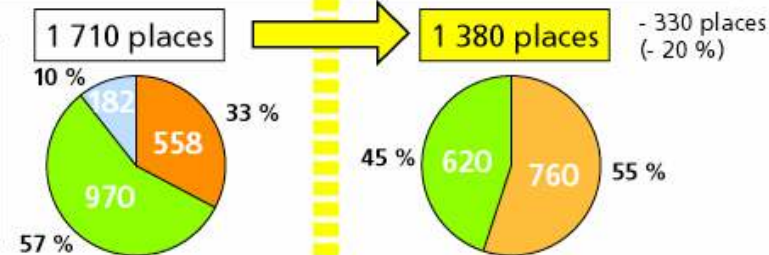
Situation actuelle

Politique proposée à moyen et à long termes (2005-2010)

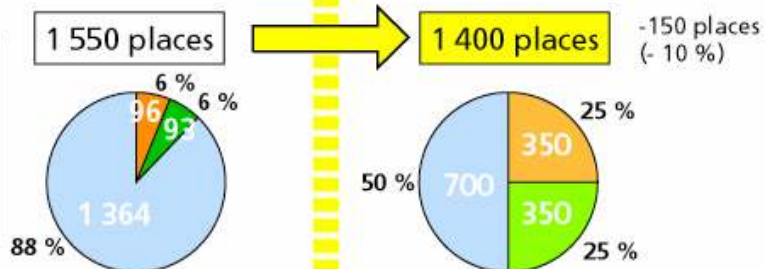
Zone A



Zone B

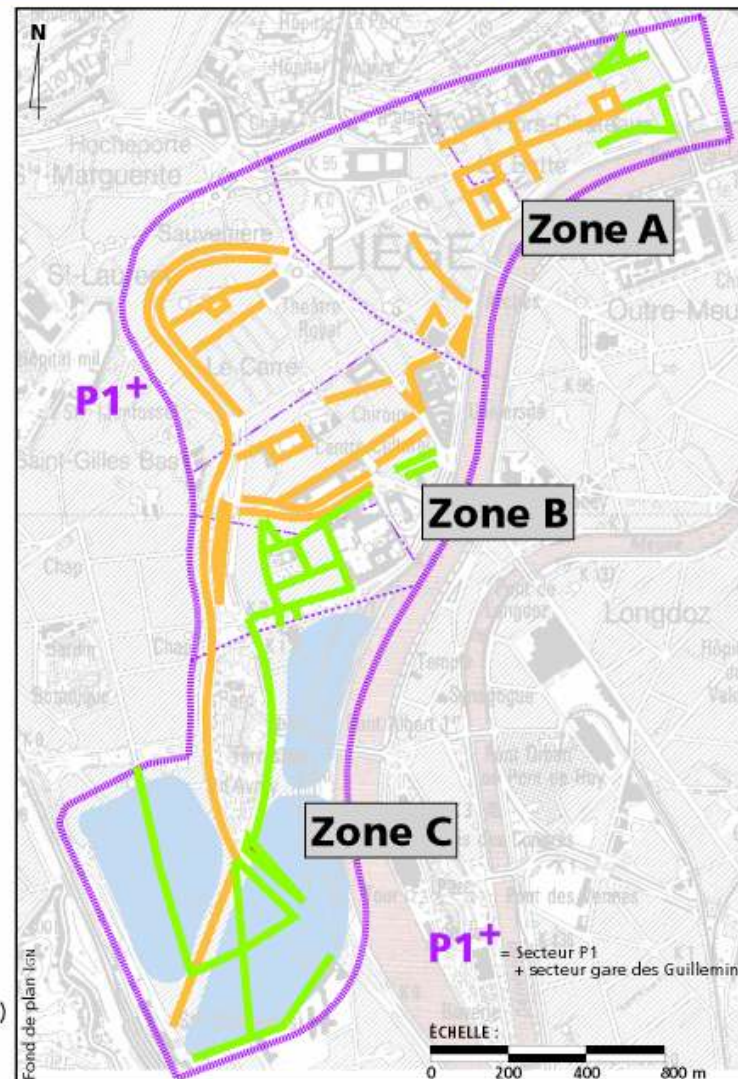


Zone C

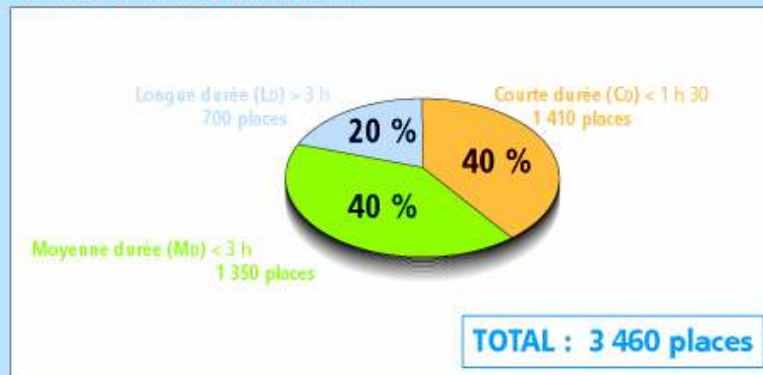


Total : 4 020 places

3 460 places (- 560 places (- 10 à - 15 %))



## Durée autorisée en voirie

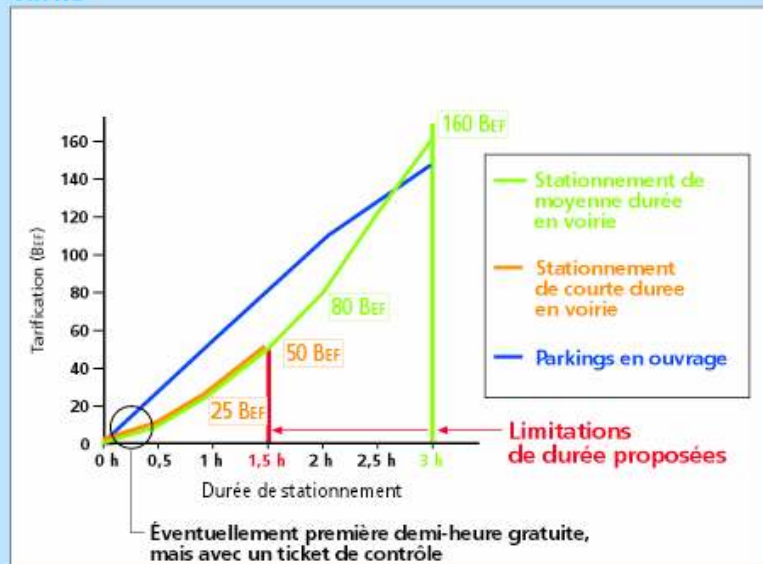


## Les mesures d'accompagnement

- ▶ Renforcement du contrôle
- ▶ Normes en matière de nouvelles constructions (limitation des places pour navetteurs)
- ▶ Création de parkings d'échange et renforcement des Tc

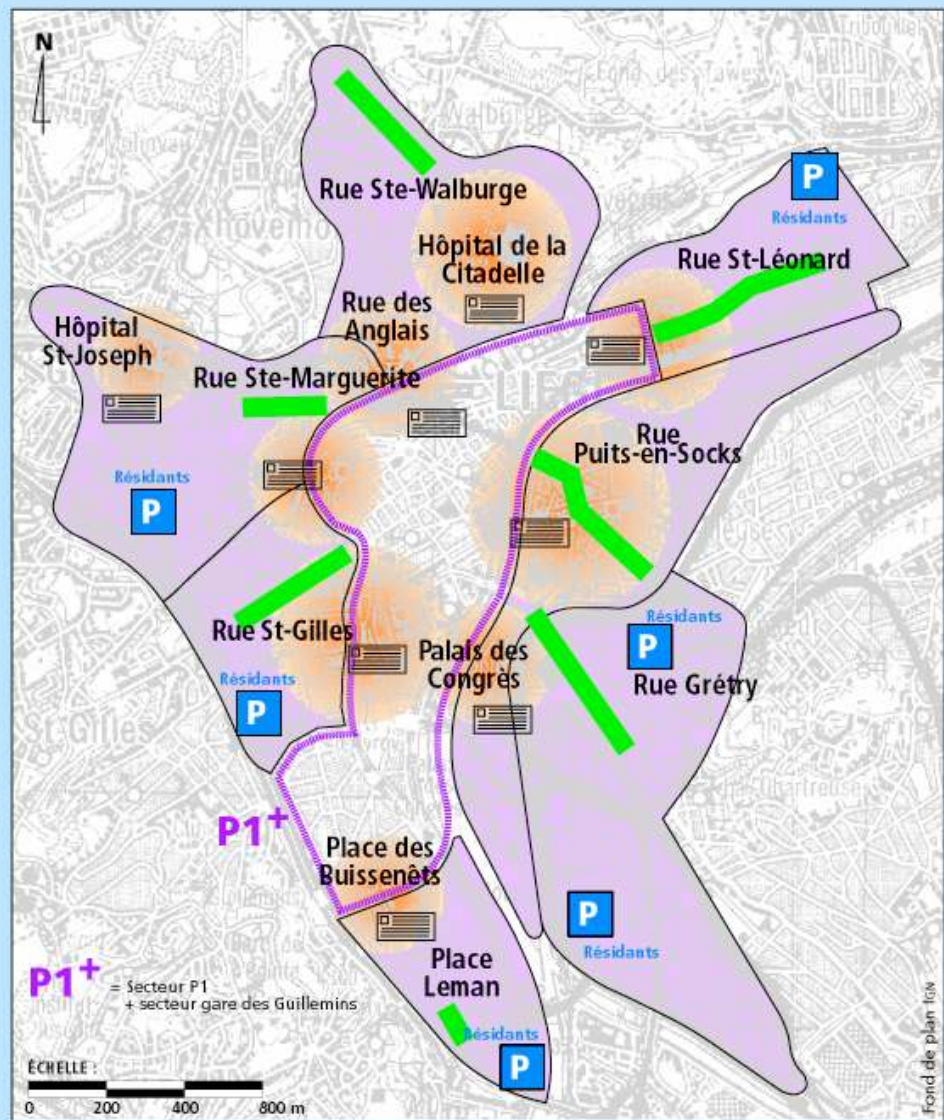


## Tarifs



## Effets potentiels sur les usagers

Types d'usagers	Nombre actuel	Nombre attendu	Évolution
Courte durée (Cd)	10 000	12 000	+ 2 000 (+ 20 %)
Moyenne durée (Md)	2 000	3 100	+ 1 100 (+ 55 %)
Longue durée (Ld)	3 100	500	- 2 600 (- 85 %)
Résidants (R)	6 300	6 400	+ 100 (+ 2 %)
<b>Total</b>	<b>21 400</b>	<b>22 000</b>	<b>+ 600 (+ 3 %)</b>



**Usagers concernés**

**Mesures recommandées**



**Globalement :**

- dans les secteurs réglementés (payants, limités dans le temps), proposer un macaron résident (idem qu'au centre-ville) ;
- dans les secteurs non réglementés (gratuits illimités), réserver des places dans la mesure du possible (au niveau législatif).



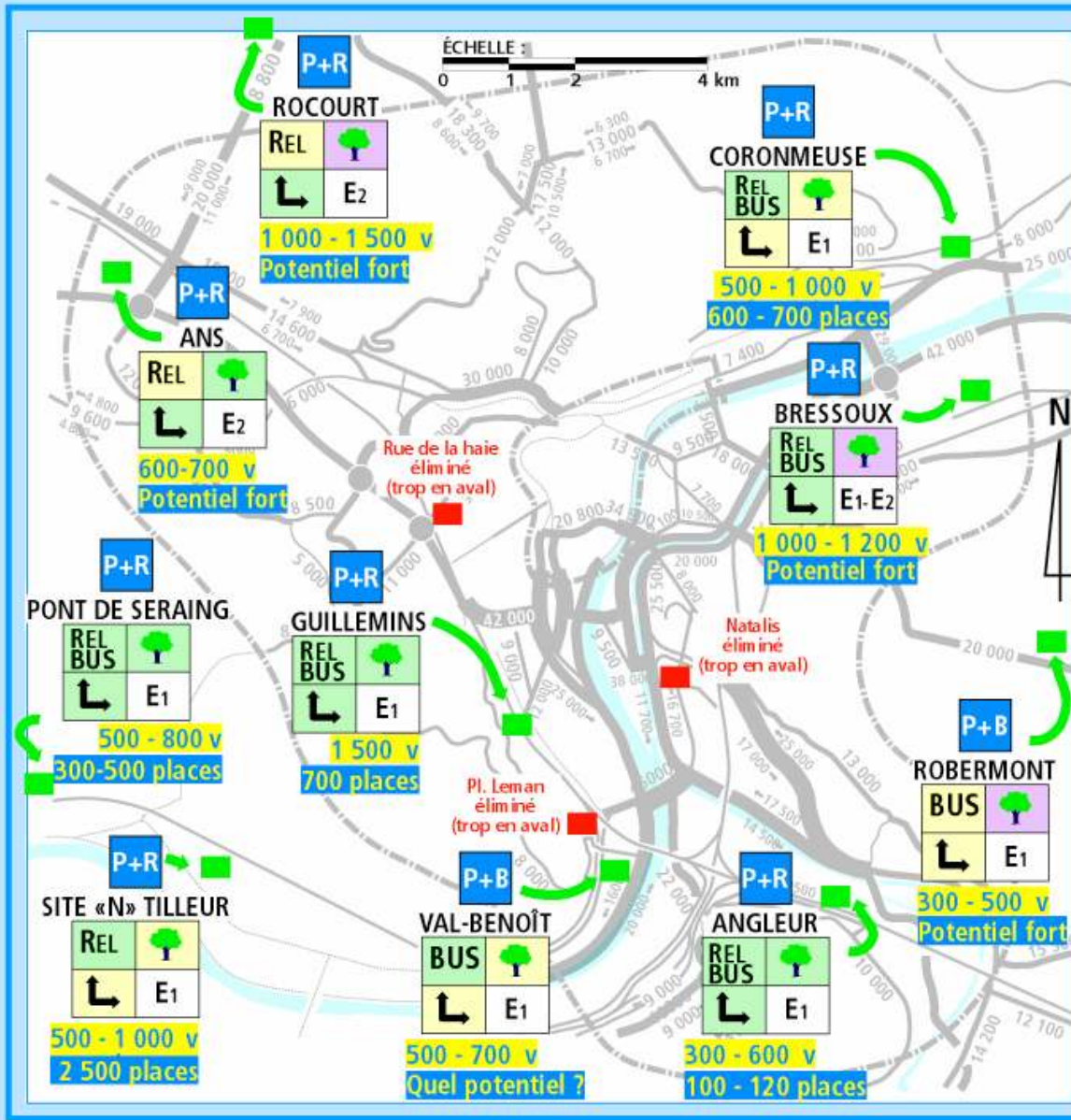
**Sur les rues les plus commerçantes :**

- stationnement limité à 1 h 30 ;
- 1/2 h gratuite (avec ticket),
- 1 h = 25 Bfr,
- 1 h 30 = 40 Bfr.



**À proximité des pôles d'emplois et des services, et en bordure du secteur réglementé du centre :**

- stationnement limité à 4 h (1/2 journée) ;
- forfait 1/2 journée à 200 Bfr (à acheter sous forme de carte ou d'abonnement).



- Demande totale de 1 000 à 1 100 véhicules
- Offre potentielle de 6 000 à 7 000 places susceptible de satisfaire la demande (caractéristiques à préciser ultérieurement)

<b>P+R</b>	Parking + réseau express liégeois (REL)
<b>P+B</b>	Parking + bus
<b>REL BUS</b>	Qualité de la desserte en Tc
	Possibilités foncières et financières
	Condition d'accessibilité Vp
<b>E2</b>	Réalisation possible E1 : à court terme E2 : à moyen et à long termes

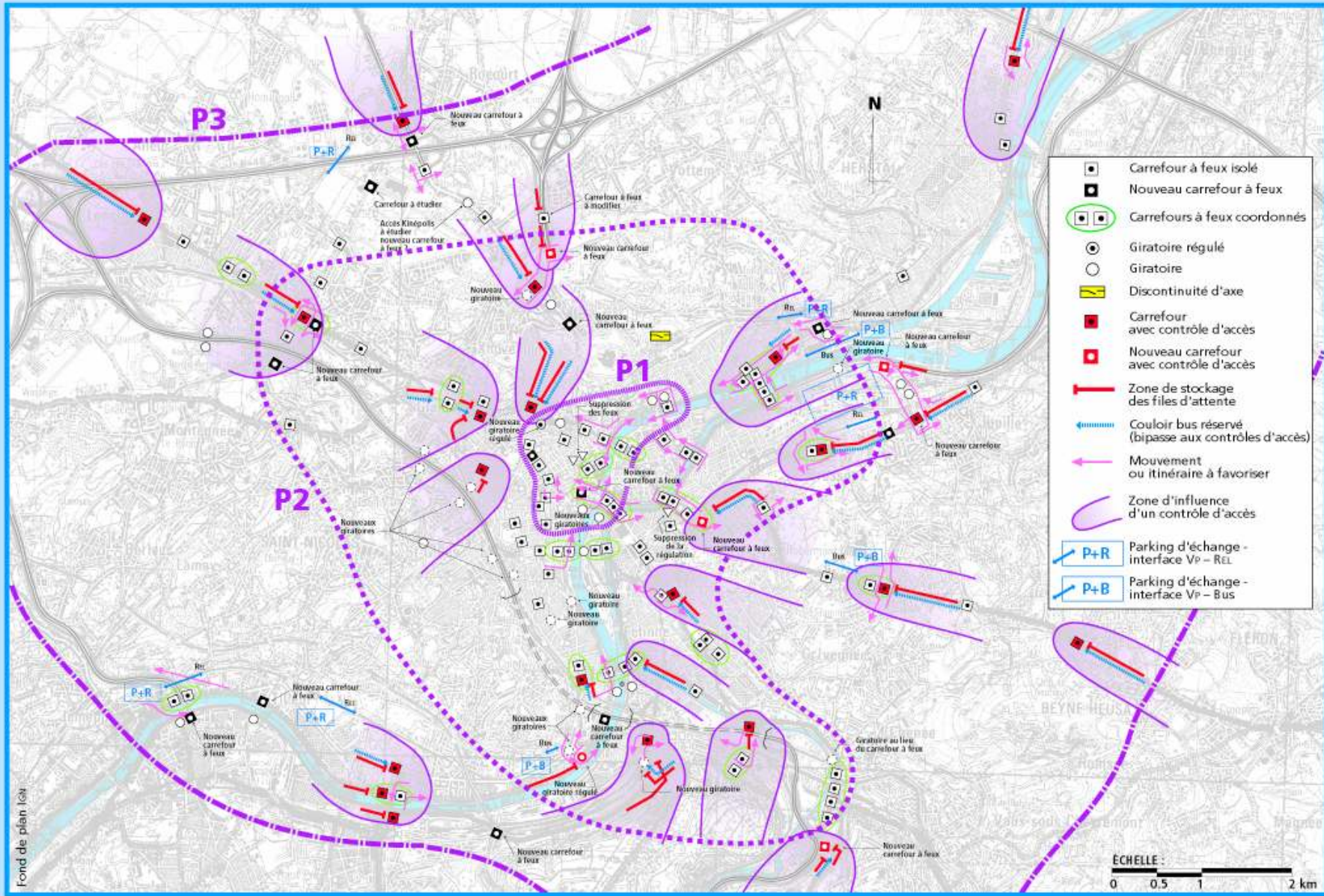
	Excellente
	Bonne
	Moyenne

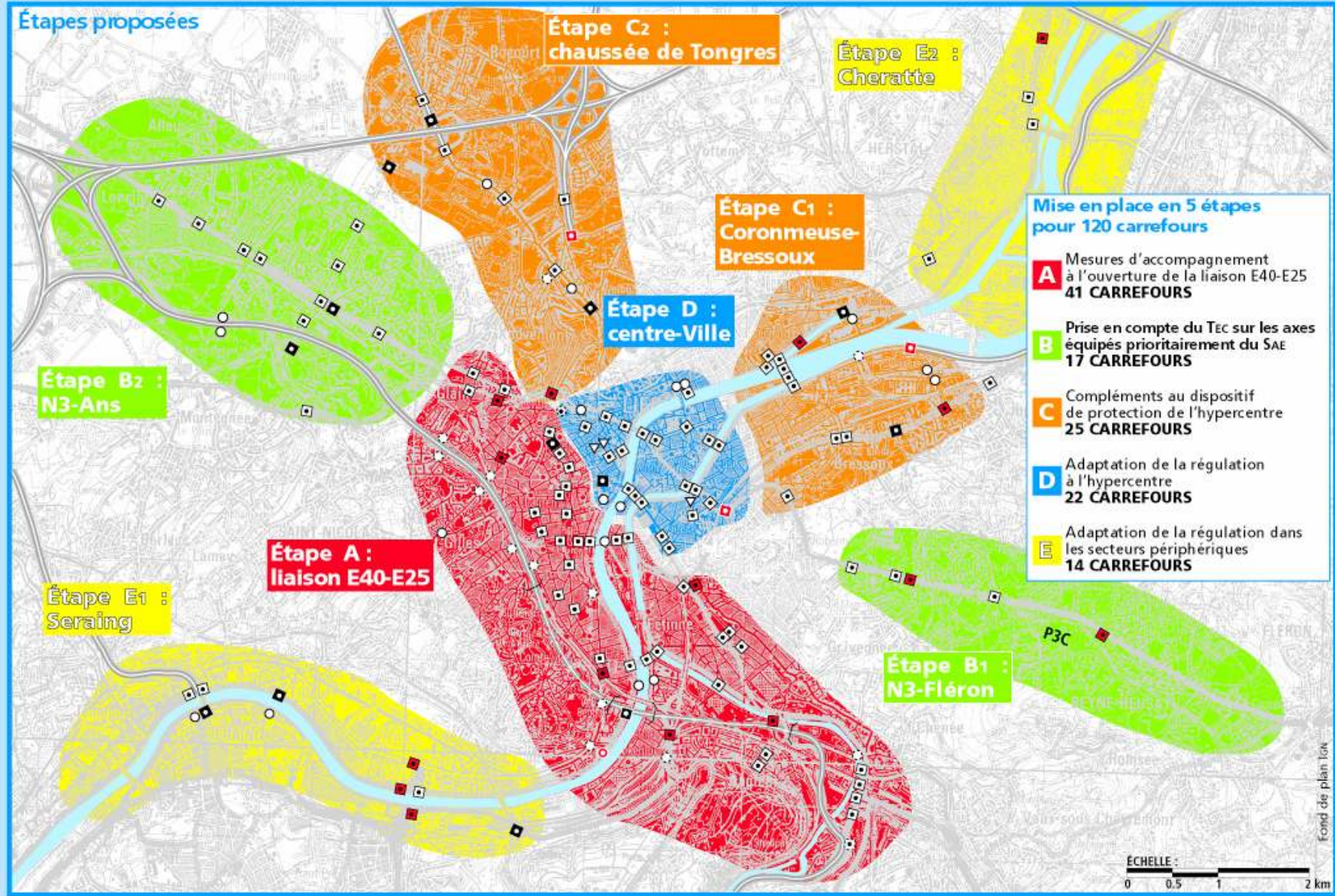
**300 - 500 places : offre du P + R**

**1 000 - 1 200 v** Demande potentielle en fonction du trafic entrant sur les axes

**600 - 700 places** Offre potentielle selon les observations *in situ*



## Étapes proposées



## Esquisse

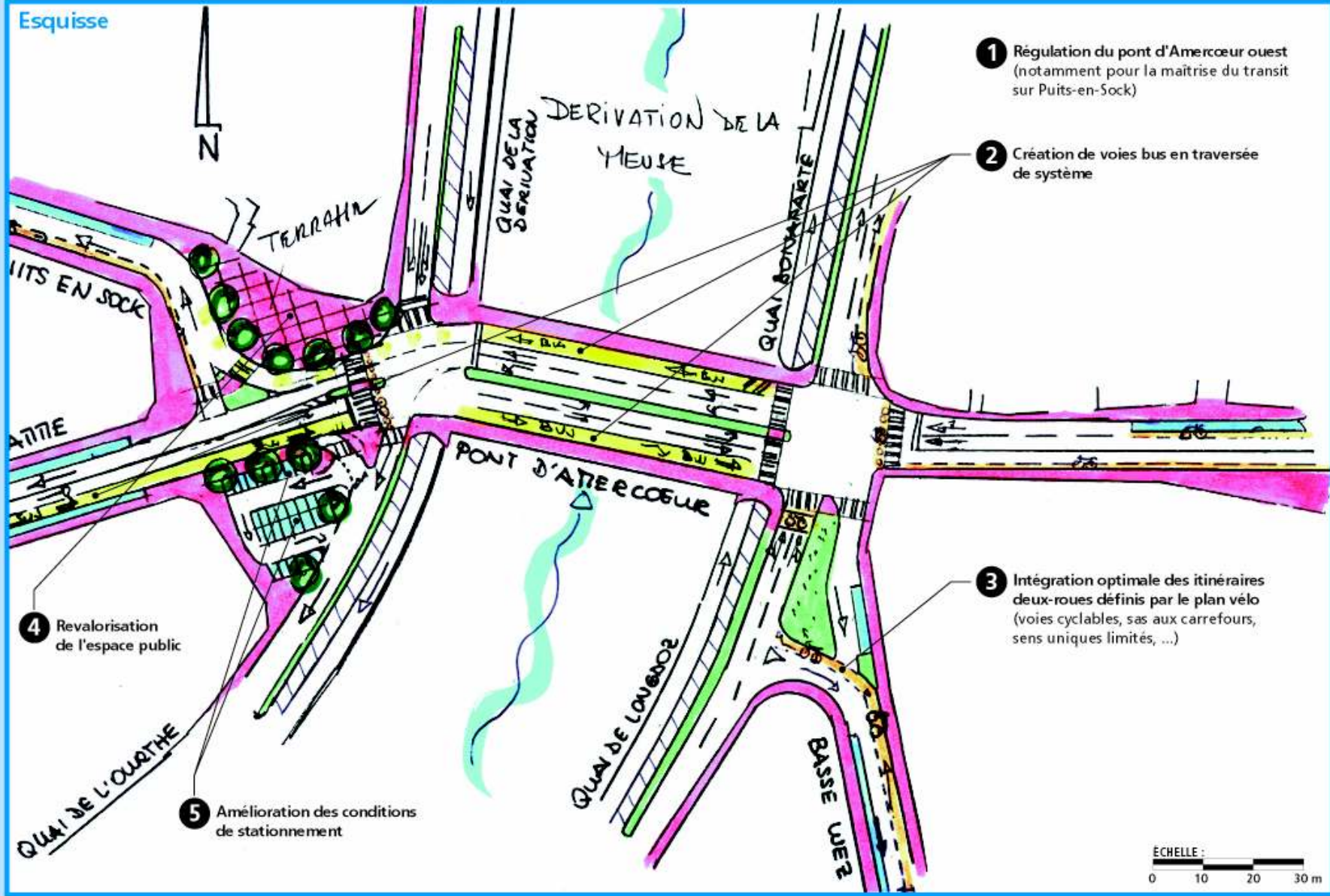
**1** Tourne-à-gauche de la Sauvenière vers Destenay et les quais de la Meuse

**2** Aménagement d'une voie de desserte indépendante pour l'accessibilité aux écoles (Bénédictines, Waha, ...)

**3** Valorisation du rôle de l'avenue Destenay par une régulation améliorant les mouvements d'angle

ÉCHELLE :  
0 10 20 30 m

## Esquisse



## Esquisse

**5** Amélioration des accès au car-wash

**6** Aménagements pour deuxroues en traversée de Meuse

**7** Amélioration de la géométrie dans le secteur de la rampe du pont Kennedy

**4** Régulation du carrefour Destenay-Pré bendiers-Croisiers-pont Kennedy  
=> Permet tous les mouvements en provenance de et vers Destenay (axe à valoriser).

**3** Réorganisation du stationnement

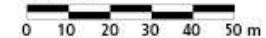
**2** Mise à double sens de l'axe Croisiers-Université-Cockerill et mise en place d'un site propre bus  
=> Bonne accessibilité au centre-ville

**1** Mise à double sens du quai Sur-Meuse

**8** Amélioration des connexions au quai et maîtrise des vitesses par l'aménagement d'un giratoire au débouché de Pré bendiers sur le quai Van-Hoegaerden

**9** Récupération d'espace public sur la place du XX-Août

ÉCHELLE :



Quel terme de réalisation ?

- **Proposé**
- **Souhaité** (si possible)

## Mesures d'accompagnement prioritaires à l'échelle de l'agglomération

### Mesures proposées

en relation avec :

		Termes de réalisation				
		Court terme (2000 - 2002)			Moyen terme (2002-2005)	Moyen et long termes (> 2005)
		E40-E25	SAE	Autre		
a1	Valorisation du quai Timmermans (Seraing-Tilleuls)			●		
aa2	Valorisation de l'accès N-E/quai Zénobe-Gramme			●	●	
aa3	Réorganisation de l'accès CHR/Ste-Walburge			●		
aa4	Maîtrise du transit N680/route du Condroz			●		
aa5	Adaptation du jalonnement du contournement AR	●				
aa6	Adaptation de la A602/Bureville-Observatoire	●				
aa7	Adaptation de l'échangeur de Cheratte	●				
aa8	Itinéraires de déviation E40-E25	●				
aa9	Déclassement de l'AR entre Monsin et le pont de l'Atlas			●		
aa10	Régulation des carrefours axé N3-Ans-Fléron		●			
aa11	Réaménagement de l'accès E/N3 Fléron		●			
aa12	Modération de la N63/traversée de Bonnelles			●		
aa13	Régulation des carrefours du quai Timmermans			●		
aa14	Adaptation du jalonnement du réseau routier urbain	●	●			
at1	« Minis » P + B sur le réseau régional			●	●	
ab1	Mise en place du Sa: sur 5 axes (progressive)		●	●		
ab2	Amélioration de la billettique		●	●		
ab3	Étude du plan directeur du réseau Tec		●	●		
as1	P + B sur les axes bus prioritaires		●	●		

**Quel terme de réalisation ?**

- **Proposé**
- **Souhaité** (si possible)

**Mesures proposées**

en relation avec :

**Mesures d'accompagnement prioritaires à l'échelle de la zone urbaine dense**

		Termes de réalisation				
		Court terme (2000 - 2002)			Moyen terme (2002-2005)	Moyen et long termes (> 2005)
		E40-E25	SAE	Autre		
ca1	Mise en place bvd de ceinture (ajonement, ...)			●		
ca2	Valorisation Destenay (soulager le centre-ville)			●		
ca3	Amélioration des accès aux quais/résidences principales			●		
ca4	Maîtrise du transit à travers l'hypercentre			●		
ca5	Maîtrise du transit dans quartiers (résidentiels)			●		
ca6	Liaison centre-ville-E25 (via Hemricourt-Observatoire)			●		
ca7	Accès à la gare des Guillemins (Varin, Paradis, ...)			●		
ca8	Maîtrise des vitesses (contrôles, répression)			●		
ca9	Valorisation de la rue du Val-Benoît (Angleur)	●				
ca10	Mise en place des contrôles d'accès	●	●	●		
ca11	Réaménagement de la place du Cadran			●		
ca12	Interdiction du transit poids lourds par la Dérivation	●				
ca13	Modération du quai de la Dérivation/Atlas-Bressoux	●				
ca14	Modération du quai de la Dérivation/Bressoux-Vennes	●		●		
ca15	Réaménagement du quai Sur-Meuse			●		
ca16	Réaménagement du quai Mativa	●		●		
ca17	Aménagement-expl. des ponts sur la Meuse	●	●	●		
ca18	Aménagement-expl. des carrefours structurants	●	●	●		
ct1	Aménagement et valorisation des gares Svca			●	●	
cb1	Amélioration de la vitesse commerciale rue des Guillemins		●			
cb2	Amélioration vitesse commerciale axe Sclessin-Buisseret		●			
cb3	Amélioration vitesse commerciale axe Fragnée-Angleur	●	●			
cb4	Amélioration vitesse commerciale axe Sauvenière-Avrois		●	●		
cb5	Amélioration vitesse commerciale axe Amercoeur-Longdoz		●	●		
cs1	Mise en place politique de contrôle (durée, espace)			●		
cs2	Nouveaux horodateurs au centre-ville/gestion			●		
cs3	Cartes riverains par zones			●		
cs4	Maîtrise du stationnement secteur gare			●		
cs5	Maîtrise des effets de bord dans P2			●	●	
cs6	Gestion des artères commerçantes (hors P1)			●		
cs7	Réglementation des livraisons (horaires, emplacements)			●		
cv1	Mise en place du plan vélo			●		